Modernisation de la signalisation
sur la ligne
Orléans – Tours

2027-2036



Modernisation de la signalisation
sur la ligne
Orléans – Tours

2027-2036

La ligne Orléans – Tours, double voie électrifiée, longue de 120 km, relie les deux grandes métropoles régionales.
Circulée par 115 trains en moyenne par jour, elle s'inscrit au sein d'un corridor fret européen avec des flux de nuit importants.

Son système de signalisation vieillissant nécessite une modernisation pour passer à un système standard international.

Les travaux de modernisation de la signalisation se dérouleront de 2027 à 2034, suivi par des travaux de dépose des anciennes installations en 2035 et 2036.

Les flux | 115 **Trains en moyenne par jour** dont 66 TER, 4 OUIGO classique et 45 fret

La vitesse | 200 **km/h**

Les objectifs du projet

- **Moderniser la signalisation** sur un axe structurant du réseau ferré en Centre-Val de Loire.
- **Remplacer les matériels devenus obsolètes** et de plus en plus difficilement maintenables, en raison de la rareté des éléments de rechange ainsi que des compétences.
- **Préparer le passage à l'ERTMS** (signalisation moderne et internationale).
- **S'intégrer au projet de commande centralisée du réseau** (CCR) à Saint-Pierre des Corps.

Qu'est ce que l'ERTMS ?
L'ERTMS, ou European Rail Traffic Management System, est le dispositif de signalisation ferroviaire commun à l'ensemble des pays européens.
Une technologie qui permet de faire circuler plus de trains, en toute sécurité, sans changer de système à la frontière.

Le calendrier du projet et son financement

Le calendrier

- **2027 :** travaux préparatoires (construction du bâtiment SNCF Réseau à Saint-Pierre-des-Corps, remplacement de rails entre Blois et Saint-Pierre-des-Corps…).
- **2027 – 2032 :** travaux principaux.
- **2034 :** mise en service des nouvelles installations.
- **2034 – 2036 :** travaux de démontage des anciens équipements.

Le financement

340 M€
financés par SNCF Réseau









Les impacts du chantier

Les travaux seront réalisés essentiellement de jour avec quelques activités en soirée.

Des week-ends de travaux en continu sont à prévoir.

Des rotations de camions à proximité de la voie, tout en cherchant à limiter au maximum l'empreinte carbone du chantier.

Une réduction du nombre des circulations ferroviaires en journée sur la ligne, pour préserver les trafics de nuit du corridor fret européen.

Les impacts sont à l'étude avec l'ensemble des parties prenantes.

Les ateliers du projet

1 La modernisation du système de signalisation

La technologie BAL (block automatique lumineux) est conservée mais modernisée en passant sur un modèle digital.

La technologie utilisée des circuits de voie sera remplacée par un système de compteurs d'essieux, étape préalable à l'installation, dans plusieurs années, de la technologie ERTMS (sans signalisation latérale).

Le commandement de la nouvelle signalisation sera installé à Saint-Pierre-des-Corps, dans un bâtiment SNCF Réseau construit en 2032, qui pilotera environ 220 signaux en ligne.

2 L'installation de shelters

Ce projet nécessite l'installation le long de la ligne d'une centaine de shelters (abris hébergeant la signalisation et l'alimentation électrique) et la modification de certains signaux les plus anciens, en attendant le passage à l'ERTMS.

- **Nécessité d'acquérir des terrains de petites surfaces** (superficie moyenne d'un shelter : 12-20 m²).
- **Nécessité d'insertion paysagère et patrimoniale** (Zones classées).
- **Nécessité d'inventaires faune-flore** en amont de l'implantation des shelters.

3 La simplification du plan de voies des gares de Blois, Amboise et Beaugency

Afin de rationaliser les itinéraires, optimiser l'exploitation et la maintenance.

4 L'automatisation du passage à niveau n°91 de Saint-Jean-de-la-Ruelle

Passage à niveau de 1re catégorie, gardé par un agent, équipé d'une signalisation automatique lumineuse et sonore complétée par deux barrières couvrant la chaussée de part et d'autre. Des portillons réservés aux piétons complètent le dispositif.

- **Passage à niveau** en régime ouvert de 6h00 à 21h00 et en régime fermé de 21h00 à 6h00.
- **Inscrit au programme de sécurisation national** (PSN).
- **Automatisation et transformation en catégorie SAL 4** (4 demi-barrières et avertisseurs sonores et lumineux). Les barrières rallongées intégreront la partie piétons.

5 La suppression de 3 passages à niveau piétons (sans signalisation)

- **PN n°101 bis** à Saint-Ay
- **PN n°109 ter** à Baule
- **PN n°131 bis** à Cour-sur-Loire

Implantés en milieu rural et quasiment pas utilisés.

Suppression simple car il existe à proximité des passages à niveau ou des ouvrages de franchissement.

6 Le relèvement de la vitesse sur les IPCS

Sur les installations permanentes de contre-sens (IPCS) de 120 à 160 km/h y compris la modernisation de la signalisation.

Opération annexe au projet financée par le contrat de plan État – Région Centre-Val de Loire 2023-2027.

La base travaux principale sera localisée à proximité de la gare de Meung-sur-Loire.

DES CHANTIERS POUR OUVRIR LA VOIE DE LA MOBILITÉ DURABLE

Une question ? Une remarque ?
cen.travauxcvl@reseau.sncf.fr

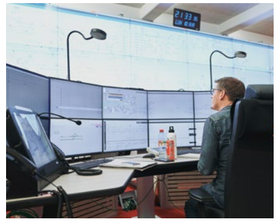
Modernisation de la signalisation
sur la ligne Orléans – Tours

2027-2036

Légende

- Modernisation du système de signalisation
- Implantation des shelters (signalisation Argos et alimentation électrique)
- Simplification de plans de voies en gare
- Automatisation du passage à niveau n°91 de Saint-Jean-de-la-Ruelle
- Suppression de 3 passages à niveau piétons
- Base travaux (localisation prévue)

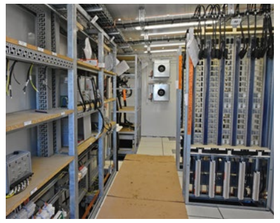
1 La modernisation du système de signalisation



Commande des installations de signalisation centralisée et modernisée

2 L'installation de shelters





Exemple de shelter Argos hébergeant la signalisation

3 La simplification du plan de voies



Gare de Blois

4 L'automatisation du passage à niveau n°91 de Saint-Jean-de-la-Ruelle



Un des derniers passages à niveau gardés en Centre-Val de Loire

5 La suppression de 3 passages à niveau piétons (sans signalisation)

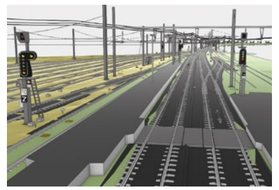


Exemple de passage à niveau piéton

6 Le relèvement de la vitesse sur les IPCS

Une installation permanente de contre-sens.

Elle permet au train de pouvoir changer de voie et de circuler à contre-sens avec la signalisation adaptée.



Orléans
Saint-Jean-de-la-Ruelle
La-Chapelle-Saint-Mesmin
Saint-Ay
Meung-sur-Loire
Baule
Beaugency
Mer
Cour-sur-Loire
Menars
Blois
Chaumont-sur-Loire
Amboise
Montlouis-sur-Loire
Tours
Saint-Pierre-des-Corps

0 5 KM

SNCF RÉSEAU