



POUR VOTRE SÉCURITÉ

Pendant la durée du chantier, des trains travaux sont amenés à circuler sur la voie.

SNCF Réseau appelle les riverains à la vigilance : ne cheminez pas dans les emprises ferroviaires et ne traversez la voie qu'aux seuls endroits prévus à cet effet.

Malgré toutes les mesures prises par SNCF Réseau pour en atténuer les effets, ces travaux sont générateurs de perturbations. Nous vous remercions de votre compréhension pour la gêne occasionnée pendant la durée du chantier.



INFOS VOYAGEURS

TER et la Région Nouvelle-Aquitaine proposent pendant toute la durée des travaux un plan de transport de substitution.

Sur internet :

- sncf.com
- ter.sncf.com/nouvelle-aquitaine

Par téléphone :

ALLO TER NOUVELLE-AQUITAINE
0 800 872 872 Service & appel gratuits

VOS CONSEILLERS : DU LUNDI AU VENDREDI DE 6H30 À 19H30

Sur mobile :

Assistant SNCF à télécharger gratuitement.

Sur Twitter :

@TERNouvelleAQ

Suivez en temps réel toute l'info trafic de vos TER tous les jours du lundi au vendredi, de 6h à 10h et de 16h à 20h.



CONTACT TRAVAUX

Pour toute demande d'information relative à ce chantier, vous pouvez envoyer un mail à l'adresse suivante : sncf.reseau.nouvelle.aquitaine@sncf.fr ou nous appeler au **06 46 62 27 33**.



INFO TRAVAUX



MODERNISATION DE LA LIGNE BORDEAUX – IRUN RENOUVELLEMENT DE LA VOIE FERRÉE ENTRE TALENCE ET BIGANOS

TRAVAUX PRINCIPAUX DE SEPTEMBRE 2021 À FÉVRIER 2022

Afin de renforcer la qualité de service pour les 5 millions de voyageurs quotidiens, SNCF Réseau investit chaque année plus de 5 milliards d'euros sur le réseau.

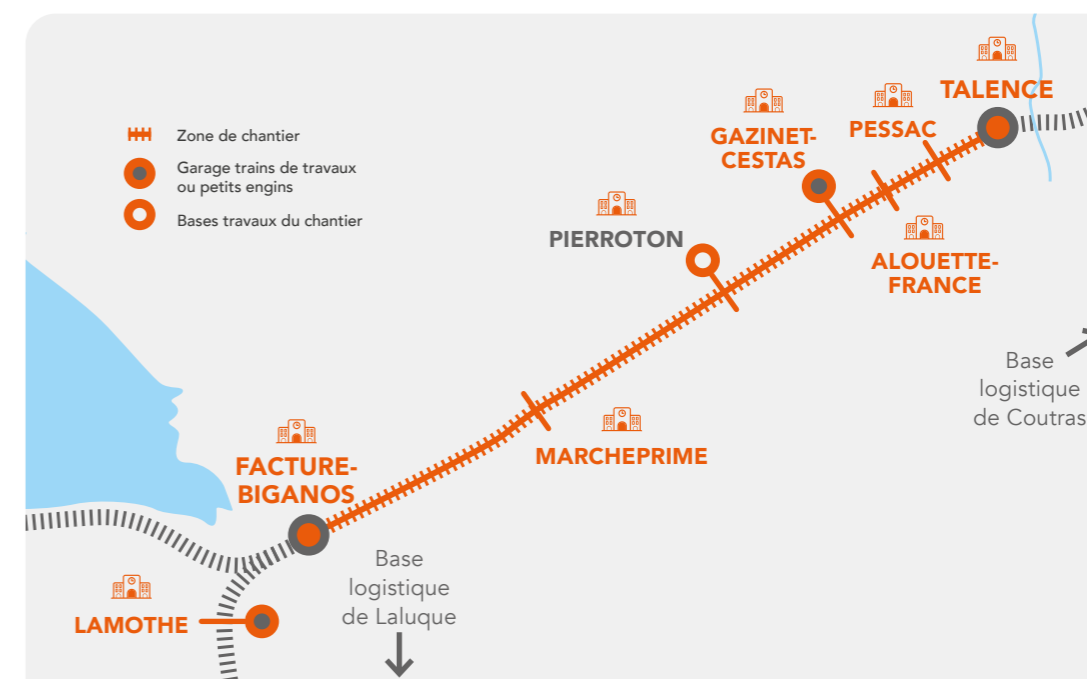
Dans le cadre du programme national de modernisation, SNCF Réseau renouvelle 55 km de voie entre Talence et Biganos. Cette opération d'un montant de près de 90 millions d'euros est financée intégralement par SNCF Réseau.

BÉNÉFICES DE L'OPÉRATION

- Garantir la pérennité de la ligne ferroviaire entre Talence et Biganos
- Améliorer la régularité des trains commerciaux
- Améliorer le confort et la sécurité des voyageurs

OBJECTIFS DU CHANTIER

L'opération consiste à remplacer le rail, les traverses et le ballast sur les voies 1 et 2, sur une portion de 55 km. Afin de limiter l'impact sur les circulations ferroviaires, les travaux sont réalisés de nuit.



compoit - SNCF Réseau Nouvelle-Aquitaine - Direction de la communication et du dialogue territorial - Crédits photos : SNCF Réseau / Rodolphe Escher - Septembre 2021



INFO TRAVAUX

13

CHIFFRES CLÉS



40
KM DE RAIL



91 000
TRAVERSES BÉTON
REPLACÉES
SUR LES VOIES



100 000
TONNES DE BALLAST



500
PERSONNES MOBILISÉES
PAR JOUR (SNCF ET
ENTREPRISES) SUR
L'ENSEMBLE DU CHANTIER



ENVIRONNEMENT ET DÉVELOPPEMENT DURABLE

SNCF Réseau s'engage à respecter la réglementation en termes de prévention des nuisances et des risques environnementaux liés à l'exécution des travaux.

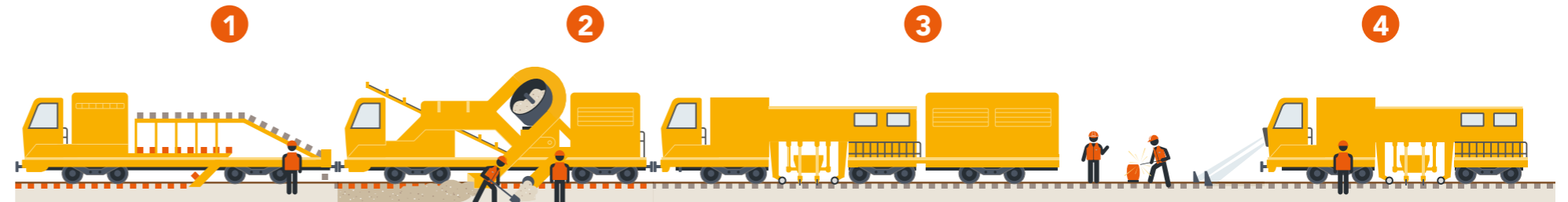
- Un plan d'assurance environnement et le respect d'une charte « chantier vert » sont demandés aux entreprises intervenant sur le chantier.

Les signataires de cette charte apporteront une attention particulière au respect des consignes de sécurité inhérentes aux risques de feux de forêts ainsi qu'à la propreté du chantier et des abords.

- Dans une logique d'économie circulaire, SNCF Réseau a lancé une démarche innovante de **valorisation des matériaux usagés** en privilégiant le **réemploi du ballast et des rails déposés, sur d'autres opérations ferroviaires à proximité.**

UN TRAIN USINE, COMMENT ÇA MARCHE ?

La « suite rapide » ou train usine permet de renouveler les différents composants de la voie par l'intervention de nombreux engins en simultanément. Le rendement moyen est d'environ 850 m de voie renouvelés par jour, contre 200 m en moyenne pour des travaux réalisés par des moyens classiques.



1 La substitution

Les attaches des rails sont retirées pour pouvoir écarter les anciens rails de la voie. Les vieilles traverses en bois ou béton sont enlevées et remplacées par des traverses neuves en béton. Les longs rails neufs sont progressivement mis en place, fixés sur les traverses et soudés entre eux.

2 Le dégarnissage

La dégarnisseuse soulève la voie et extrait l'ancien ballast (cailloux). Les éléments récupérables sont réemployés sous la voie, tandis que le ballast non récupérable est chargé dans des wagons situés à l'avant de la machine, pour être évacué puis recyclé.

3 Le relevage

Du ballast est déversé pour stabiliser la voie et la positionner avec précision à la bonne hauteur et sur le bon axe. Cette mise à niveau de la voie est réalisée au moyen d'une bourreuse.

4 La libération et nivellement complémentaire

Afin de limiter les efforts dus à la dilatation, le rail avant d'être soudé est amené à la longueur qu'il aurait à une température de 25°. Un nivellement complémentaire et un ajout de ballast assurent la finition de la pose de la voie.



LE PLANNING DES TRAVAUX



1^{er} semestre 2021

Travaux préparatoires (de jour ou de nuit, sans impact sur la circulation)

- Aménagement d'accès piétons et pelles rail-route
- Démolition d'obstacles
- Travaux caténaires
- Mise en place des installations de sécurité provisoires
- Adaptation des bases travaux à Laluque et Coutras
- Installation du poste de commande et de la base vie
- Sécurisation des pistes et abords
- Livraison des matières



Juin 2021

Déchargement des longs rails soudés le long des voies renouvelées

TRAVAUX PRINCIPAUX



Été 2021

Travaux de nuit hors suite rapide, sans impact sur la circulation
Traitement ponctuel d'appareils de voie et assainissement



20 septembre 2021 à février 2022

Travaux en suite rapide exclusivement de nuit voies 1 et 2
Du lundi soir au samedi matin
Chantier mécanisé et mobile qui s'étend sur environ 10 km : succession de 10 trains travaux spécialisés et pelles mécaniques
Vitesse moyenne d'avancement du chantier : 850 m de voie renouvelés par nuit

Février 2022

Mise en service des installations

2021

2022

JANVIER

FÉVRIER

MARS

AVRIL

MAI

JUIN

JUILLET

AOÛT

SEPTEMBRE

OCTOBRE

NOVEMBRE

DÉCEMBRE

JANVIER

FÉVRIER

MARS