POUR VOTRE SÉCURITÉ

Pendant la durée du chantier, des trains travaux sont amenés à circuler sur la voie. SNCF Réseau appelle à la vigilance de tous.

- Les automobilistes doivent veiller à bien respecter la signalisation au passage à niveau.
- Les riverains ont l'interdiction formelle de cheminer sur les emprises ferroviaires.

Pour traverser les voies, seuls les endroits sécurisés prévus à cet effet doivent être empruntés.

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.

LES PASSAGES À NIVEAU

Les passages à niveau situés sur l'ensemble du tracé seront fermés temporairement au fur et à mesure de l'avancement du chantier. Leur date de fermeture sera communiquée en amont dans la presse locale.

Des déviations routières seront mises en place et annoncées aux abords des passages à niveau concernés.
Pour la sécurité de tous, il est impératif que chacun respecte la signalisation temporaire installée aux abords des voies ferrées.

MONTANT ET FINANCEMENT DE L'OPÉRATION

30,10 millions d'€

État
40,23%
PRÉFÈTE DE LA RÉGION NOUVELLE-AQUITAINE
Liberté Égalité Fraternité

Région Nouvelle-Aquitaine
26,59%
RÉGION Nouvelle-Aquitaine

Département de la Charente
12,15%
CHARENTE LE DÉPARTEMENT

Département de la Charente-Maritime
12,15%
la Charente Maritime

SNCF Réseau
8,88%
SNCF RÉSEAU

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

INFOS VOYAGEURS

Sur internet :
- sncf.com
- ter.sncf.com/nouvelle-aquitaine
- intercites.sncf.fr

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

Retrouvez l'actualité de SNCF Réseau en Nouvelle-Aquitaine sur www.sncf-reseau.com

DIRECTION TERRITORIALE NOUVELLE-AQUITAINE - Immeuble Le Spinnaker - 17 rue Cabanac - CS 61926 - 33081 Bordeaux Cedex - Tél. : +33 (0)5 24 73 68 54

composit SNCF Réseau Nouvelle-Aquitaine - Direction de la communication et du dialogue territorial - Crédits photos : SNCF Réseau - Décembre 2020 -Ne pas jeter sur la voie publique

INFO TRAVAUX

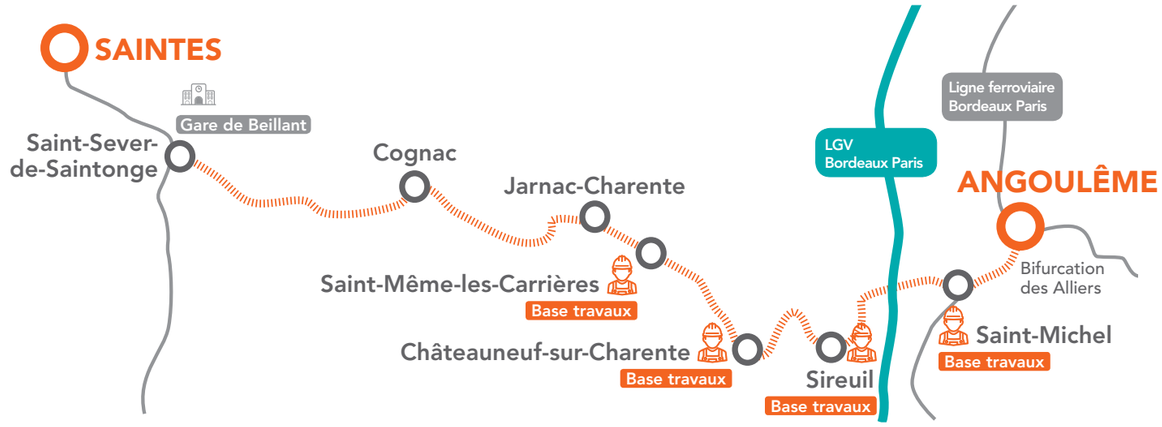
MODERNISATION DE LA VOIE FERRÉE ENTRE LA GARE DE **BEILLANT ET ANGOULÊME**

FERMETURE DE LA LIGNE DU **11 JANVIER** AU **9 JUILLET 2021**

Afin d'assurer la pérennité de la section de ligne ferroviaire entre la gare de Beillant et Angoulême, d'importants travaux de modernisation de la voie sont réalisés entre janvier et juillet 2021.

Cette opération, financée par l'État, la Région Nouvelle-Aquitaine, les Conseils départementaux de la Charente, de la Charente-Maritime et SNCF Réseau, permet de maintenir la vitesse initiale de la ligne à 110 km/h et de supprimer des limitations de vitesse.

L'ensemble des partenaires est fortement mobilisé pour pérenniser et fiabiliser la desserte ferroviaire de l'ensemble des villes situées sur cette ligne.
Ces travaux sont inscrits au Contrat Plan État Région (CPER) de l'ex Région Poitou-Charentes 2015-2020.



ET AUSSI

POUR AMÉLIORER LA PERFORMANCE DE LA LIGNE

En complément de ce chantier de modernisation de la voie, la ligne entre la gare de Beillant et Angoulême va bénéficier de travaux importants pour fiabiliser les circulations ferroviaires.

- De juin 2021 à septembre 2022, le remplacement de câbles par de la fibre optique permettra d'optimiser les systèmes de télécommunication de l'infrastructure. Ce chantier de 2,6 millions d'euros est financé à 100 % par SNCF Réseau.
- De 2021 à mi-2023, la modernisation de la signalisation aura pour objectif de centraliser et d'automatiser la commande de tous les aiguillages depuis la gare de Beillant. Ces nouveaux équipements permettront d'offrir une réelle souplesse d'exploitation et de fiabiliser la régularité des circulations. Ce chantier de 42 millions d'euros est cofinancé par l'État, la Région Nouvelle-Aquitaine, le Département de la Charente, le Département de la Charente-Maritime, la Communauté d'agglomération du Grand Angoulême et SNCF Réseau.

PRÉFÈTE DE LA RÉGION NOUVELLE-AQUITAINE
Liberté Égalité Fraternité
RÉGION Nouvelle-Aquitaine
CHARENTE LE DÉPARTEMENT
la Charente Maritime
SNCF RÉSEAU

INFO TRAVAUX

BÉNÉFICES DE **L'OPÉRATION**

- **Garantir la pérennité de la ligne à long terme (au-delà de 20 ans)**
- **Conserver la vitesse nominale de la ligne à 110 km/h et offrir une compatibilité de l'infrastructure à un relèvement de vitesse potentiel à 140 km/h**
- **Profiter de la fermeture de ligne pour réaliser une partie des travaux d'automatisation de la signalisation, visant une mise en service en 2023**
- **Expérimenter un nouveau train usine et poser un nouveau type de traverses, plus respectueuses de l'environnement**

DESCRIPTIF DE **L'OPÉRATION**

Les travaux principaux entre la gare de Beillant et Angoulême consistent à :

- remplacer les éléments constituants de la voie (rail, traverses, ballast) en discontinu sur 33,3 kilomètres de la ligne ;
- renouveler les voies de 13 passages à niveau ;
- traiter l'assainissement de la plateforme sur 7 zones en créant des réseaux hydrauliques ainsi qu'en assurant le curage des fossés ;
- poser 50 kilomètres de caniveaux en béton ;
- enterrer 70 kilomètres de câbles.

Afin de mener à bien cette opération, 4 bases travaux sont installées sur l'ensemble du tracé. Elles permettent de gérer l'approvisionnement et le stockage des matériaux et d'accueillir les bureaux des différentes entreprises mandatées pour ce chantier.

UN TRAIN USINE EN TEST

Entre Saint-Michel et Sireuil, le chantier saisit l'opportunité d'accueillir un nouveau matériel : une suite rapide ou train usine.

Cet engin automatisé, généralement utilisé sur le réseau structurant, traite en un seul passage le remplacement du rail, du ballast et des traverses. Il permet d'obtenir de meilleurs rendements, et peut ainsi renouveler jusqu'à 1 000 mètres de voie par jour contre 200 mètres avec des méthodes traditionnelles. Toutefois, ses caractéristiques ne lui permettent pas d'intervenir sur tous les types de voie.

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°C. Un nivellement complémentaire et un ajout de ballast assurent la finition de la pose de la voie.

ENJEUX SOCIAUX ET ENVIRONNEMENTAUX

Au plus fort de son activité, ce chantier emploiera près de 150 personnes d'entreprises privées et de SNCF Réseau (ingénieurs, techniciens et ouvriers). De plus, afin d'agir auprès des populations en fragilité et de les former, SNCF Réseau impose aux entreprises du chantier des clauses spécifiques pour faciliter l'accès ou le retour à l'emploi de jeunes sans qualification et/ou des chômeurs « longue durée », tous issus de la région.

Soucieuse de réduire son empreinte environnementale, SNCF Réseau fait appel à des carrières locales pour alimenter le chantier et organise un criblage du ballast en place pour le réemployer et limiter les flux de matériaux.

CHIFFRES **CLÉS**

42 000 T
DE BALLAST RENOUVELÉES

50 KM
DE CANIVEAUX POSÉS ET 70 KM DE CÂBLES ENTERRÉS

56 KM
DE RAILS* RENOUVELÉS

37 000
TRAVERSES REMPLACÉES

*approvisionnés par trains travaux

LE PLANNING **DES TRAVAUX**