



AVENIR—MOBILITÉ—ACCÈS—EUROPE—TERRITOIRES—ÉVOLUTION—PERFORMANCE—DÉVELOPPEMENT DU
LON ALSACE LORRAINE CHAMPAGNE ARDENNE—AQUITAINE POITOU CHARENTES—BOURGOGNE FRANCHE COMTE
N—PARTENARIAT—ÉCO-RESPONSABILITÉ—RÉSEAU—AVENIR—MOBILITÉ—ACCÈS—EUROPE—TERRITOIRES—ÉVOLUTION—PE
NARIAT—ÉCO-RESPONSABILITÉ—RÉSEAU—AVENIR—MOBILITÉ—ACCÈS—EUROPE—TERRITOIRES—ÉVOLUTION—PERF
ANMARK—SVERIGE—SUOMI—EESTI—LATVIJA—LIETUVA—POLSKA—SLOVENSKO—ÖSTERREICH—ČES
LON ALSACE LORRAINE CHAMPAGNE ARDENNE—AQUITAINE POITOU CHARENTES—BOURGOGNE FRANCHE COMTE—BRETAGNE PAYS DE LA LOIRE—CENTRE LIMOUSIN—
E LA LOIRE—CENTRE LIMOUSIN—HAUTE ET BASSE NORMANDIE—ÎLE DE FRANCE—LANGUEDOC ROU
COMTE—BRETAGNE PAYS DE LA LOIRE—CENTRE LIMOUSIN—HAUTE ET BASSE NORMANDIE—ÎLE DE FRANCE—LANGUEDOC ROUSSILLON—MIDI PYRÉNÉES—NORD PAS DE CALAIS PIC
SILLON—MIDI PYRÉNÉES—NORD PAS DE CALAIS PICARDIE—PROVENCE ALPES CÔTE D'AZUR—RHÔNE ALP
IMOUSIN—HAUTE ET BASS
FRANCHE COMTE—BRETA
RHÔNE ALPES AUVERGNE
SE NORMANDIE—ÎLE DE FRANCE
DE FRANCE—LANGUEDOC R
ILITÉ—ACCÈS—EUROPE—TERI

Electrification de la ligne Bourges-Saincaize

31 mai 2010



Un nouveau pas vers la modernisation de l'axe Nantes-Lyon

Le 31 mai prochain, le chantier d'électrification de la ligne Bourges-Saincaize sera officiellement lancé.

L'électrification de cette section de ligne s'inscrit dans le cadre plus global de la modernisation et de l'électrification de la transversale Nantes-Lyon. Après Tours-Vierzon (2008) et Vierzon-Bourges (1997), la continuité des circulations en mode électrique sera désormais une réalité sur de nouvelles liaisons nationales, telles que Nantes-Clermont-Ferrand ou encore Orléans-Clermont-Ferrand. L'électrification en 2008 de la section Tours-Vierzon avait déjà permis des liaisons « tout électrique » entre Nantes et Toulouse.

Ce chantier de 18 mois conduit par Réseau Ferré de France permettra l'électrification de près de 58 km de ligne entre Bourges et Saincaize. D'un **montant de 82,3 M€**, l'électrification est financée dans le cadre du CPER 2007-2013 par l'Union européenne via le FEDER (10,5 M€), l'Etat (25 M€) avec le soutien du Plan de Relance de l'économie française, ainsi que la Région Centre (46,8 M€).

Le chantier d'électrification en quelques chiffres

Techniquement, cette opération consistera principalement à :

- Électrifier **57,7 km de double voie** dont 52,2 km en courant alternatif 2 fois 25 000 volts (2x25kV) et 5,5 km en 1 500 volts.
- Agrandir la **sous-station** de Saint-Doulchard) permettant de transformer le courant haute tension (90 000 volts) du Réseau de Transport Electrique en une tension utilisable par le matériel ferroviaire (2 fois 25.000 volts). Cet équipement s'accompagnera de la construction de 4 **postes** électriques permettant le maintien de la tension électrique nominale sur l'ensemble des 58 km nouvellement électrifiés. A noter la création d'une ligne bifilaire enterrée (2 câbles de 25 000 volts) acheminant le courant de la sous-station à la ligne.
- Reconstruire 7 ouvrages d'art afin de dégager un gabarit compatible avec l'électrification. 2 autres ouvrages seront simplement rehaussés.

La base logistique d'Avord

Une opération de cette importance implique la mise en œuvre d'une base logistique, pour gérer l'approvisionnement du chantier notamment. Le site d'Avord a été retenu pour les surfaces (14 000 m²) qu'il proposait et pour son implantation géographique à mi-chemin entre Bourges et Saincaize.

Cette plate-forme logistique permettra le stockage des **2 600 poteaux caténaux** (1 tonne par poteau) et des équipements connexes. L'approvisionnement se fera en **flux continu** depuis les différents centres de traitement des poteaux en « galvanisation » (protection contre la corrosion). Ainsi, l'acheminement vers la base d'Avord se fera par camions, au rythme de 1 à 3 camions au maximum par jour. Au total, 75 à 80 camions seront nécessaires à l'approvisionnement de tous les poteaux durant l'été.

La plate-forme d'Avord servira **de site de montage** des poteaux caténaux afin de pouvoir les installer en ligne pré-équipés. Ils seront acheminés sur les sites d'implantation par un train travaux.

La base travaux concentrera également les **agrégats permettant de planter les poteaux caténaux**. Le béton (4 000 m³ au total) sera directement fabriqué sur le train travaux.

Le calendrier prévisionnel du chantier

Au final, ce sont près de **200 personnes en moyenne** qui seront quotidiennement impliqués sur ce chantier.

Les premières opérations du chantier seront les suivantes :

- équipement des installations des 3 embranchements fret le long de la ligne, dès juin 2010,
- travaux de terrassement des postes électriques à partir de la mi-juin,
- adaptation des premiers ouvrages d'art, à partir de fin août 2010,
- pose des premiers poteaux en ligne à partir de septembre 2010.

Afin de profiter des interruptions journalières des circulations, cette opération sera couplée avec une opération de régénération de la voie de 20 km entre Saint-Germain-du-Puy et Bengy-sur-Craon, pour un montant de 12,5 M€.

Au total, ce sont **près de 95 M€** seront injectés dans la modernisation et la régénération de la section Bourges-Saincaize.
Ce qui, en région Centre, porte l'investissement total entre Tours et Saincaize à près de **212 M€** au cours des dix dernières années.

Maîtrise d'ouvrage et maîtrise d'œuvre

La maîtrise d'ouvrage est assurée par :

Réseau Ferré de France
Direction régionale Centre-Limousin
16, rue de la République
45 000 ORLEANS



La maîtrise d'ouvrage déléguée est assurée par :

SNCF
Pôle Maîtrise d'Ouvrage Mandatée - Centre
3, rue Edouard Vaillant
37 000 TOURS

La maîtrise d'œuvre est assurée par :

SNCF
Ingénierie Centre Ouest
3, rue Edouard Vaillant
37 042 TOURS Cedex

