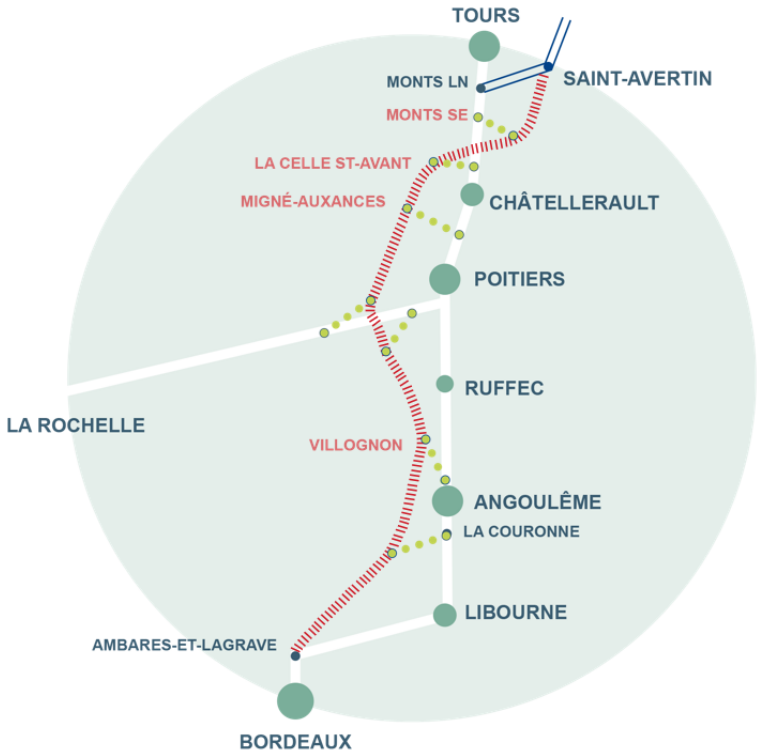
Présentation du projet de Site de Maintenance et de Remisage (SMR) à Marcheprime

CONCESSIONNAIRE DE LA LGV TOURS-BORDEAUX

LISEA

LISEA – Concessionnaire de la LGV SEA



CONCESSIONNAIRE DE LA LIGNE POUR UNE DURÉE DE 50 ANS…

SNCF RÉSEAU

CONTRAT DE CONCESSION

LISEA

CONTRAT D'EXPLOITATION • MAINTENANCE

CONTRAT DE CONCEPTION • CONSTRUCTION

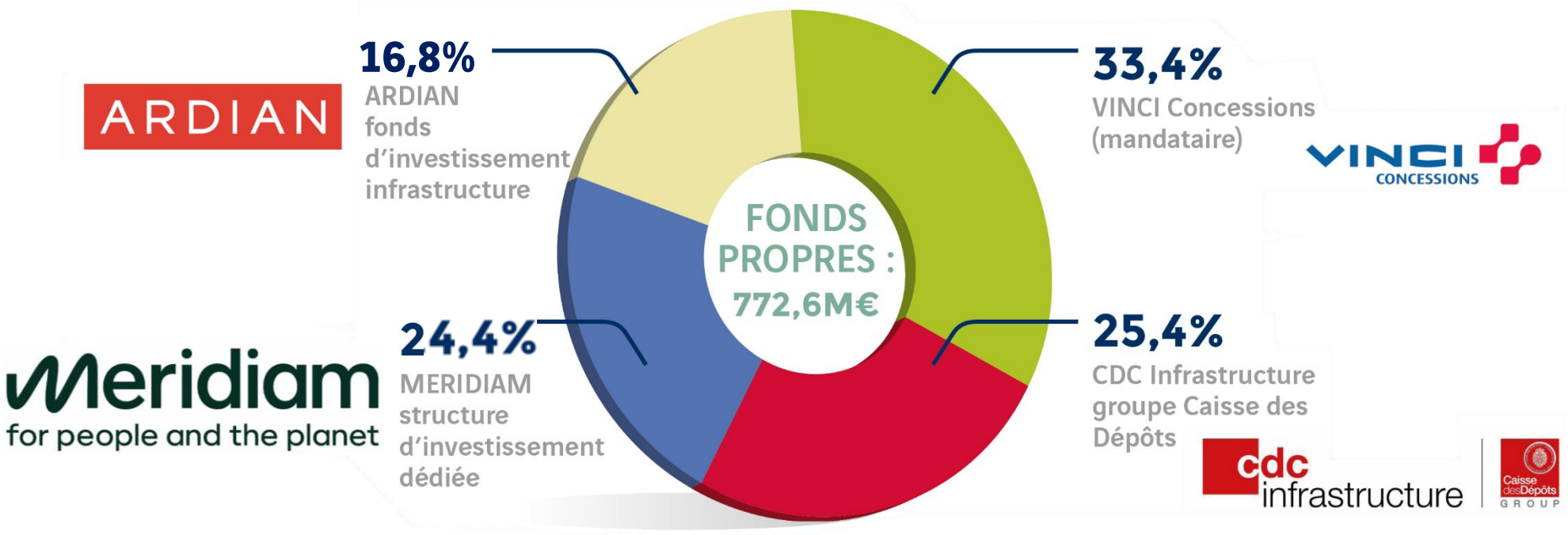
mesea
MAINTENANCE SEA TOURS - BORDEAUX

Cosea
CONSTRUCTION SEA TOURS - BORDEAUX

…LISEA ASSURE L'INTERFACE ENTRE LES DIFFFÉRENTS ACTEURS DU PROJET.

LISEA

LISEA – Concessionnaire de la LGV SEA

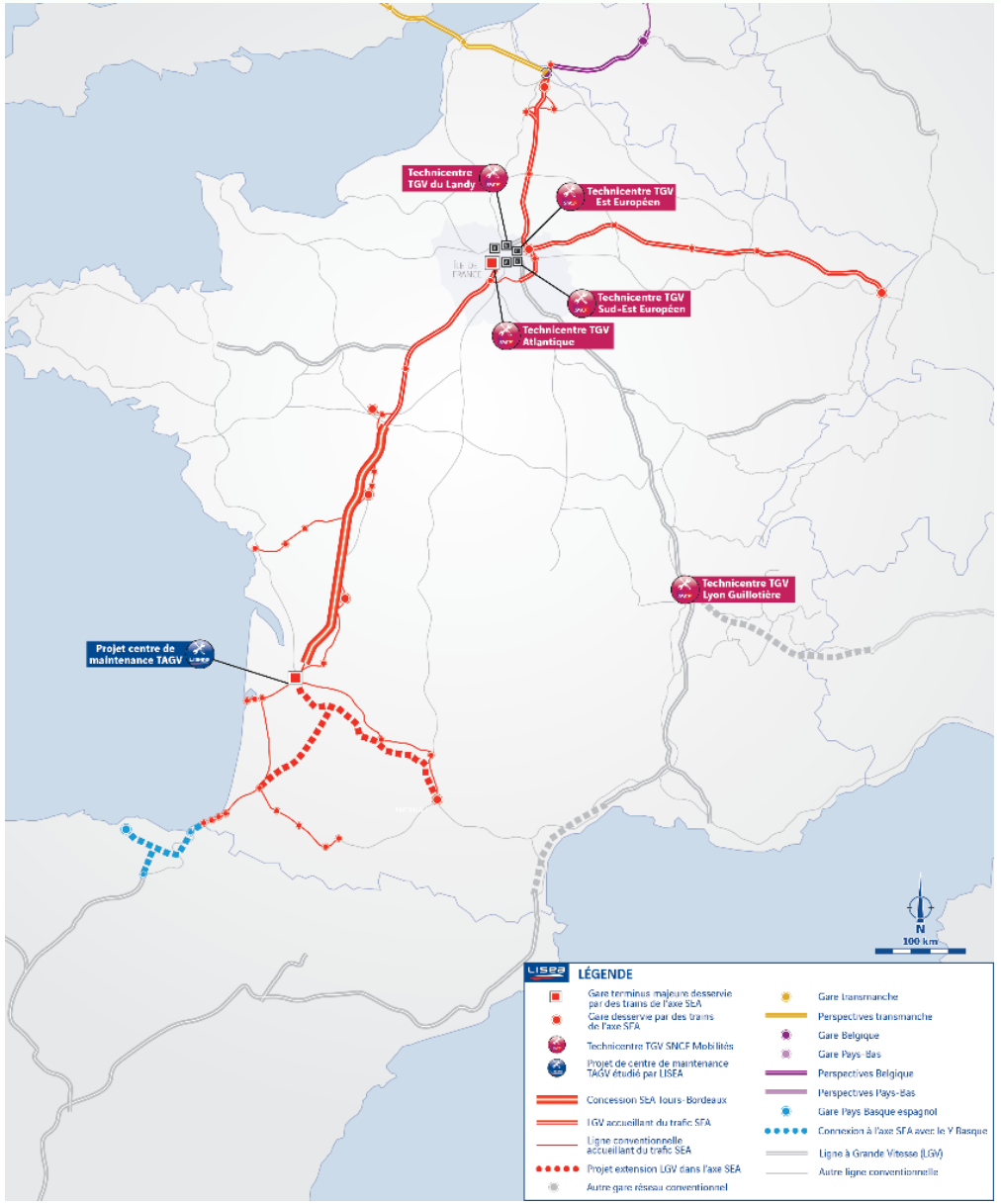


Contexte du projet SEA – L'Europe de la Grande Vitesse

5

Contexte du Projet de SMR – Organisation de la maintenance Grande Vitesse

- SNCF Voyageurs est en position monopolistique sur les 5 centres de maintenance TGV en France métropolitaine (Île-de-France et Lyon uniquement)
- Déséquilibre géographique : le Technicentre Atlantique (TATL) de Châtillon en banlieue parisienne gère l'ensemble des circulations ferroviaires entre la Bretagne et les Pyrénées
- Pas de projet de Technicentre TGV à Bordeaux ou à Toulouse, même avec GPSO, mais un simple renforcement des stations-services sur les principaux terminus pour les seuls besoins de l'opérateur historique
- Le SMR est donc un équipement indispensable pour accueillir l'activité de nouveaux opérateurs Grande Vitesse et ainsi développer l'offre de mobilité décarbonée suite à l'ouverture à la concurrence du marché ferroviaire domestique en décembre 2020



6

Contexte du Projet

- **Un plan de transport qui ne répond pas suffisamment à la demande**
  - La définition du niveau de desserte à la mise en service de la LGV SEA
  - Les tendances de trafic avant et post COVID-19
  - Les enjeux environnementaux et le report modal (de l'aérien mais surtout de la route)
  - Un opérateur historique en situation de monopole et qui dispose de moyens industriels limités, au moins à court et moyen-termes
  - Une répartition géographique des Technicentres TAGV déséquilibrée
  - Les perspectives d'accroissement de la demande sur la façade Ouest et en particulier le Sud-Ouest
- **L'ouverture à la concurrence sur les Services Librement Organisés (SLO)**
  - Des barrières à l'entrée majeures
  - La problématique de l'accès au matériel roulant et aux facilités de maintenance

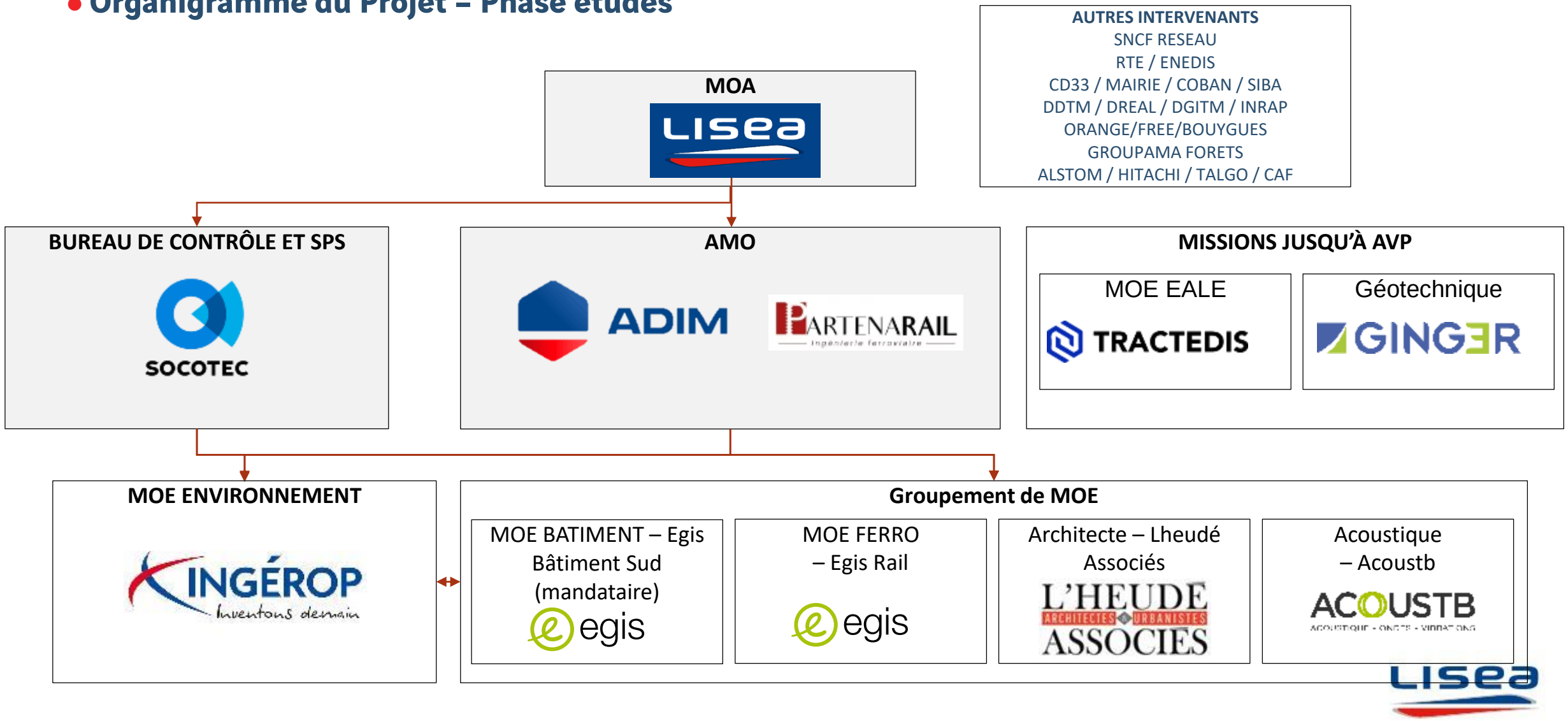
Contexte du projet

Historique du Projet de SMR

- La définition des besoins
- Une recherche foncière complexe et le choix de Marcheprime
- La phase d'études de faisabilité et de programmation
- Les études détaillées, le dépôt des demandes de permis de construire (PC) d'autorisations environnementale (DAE) et la préparation du chantier

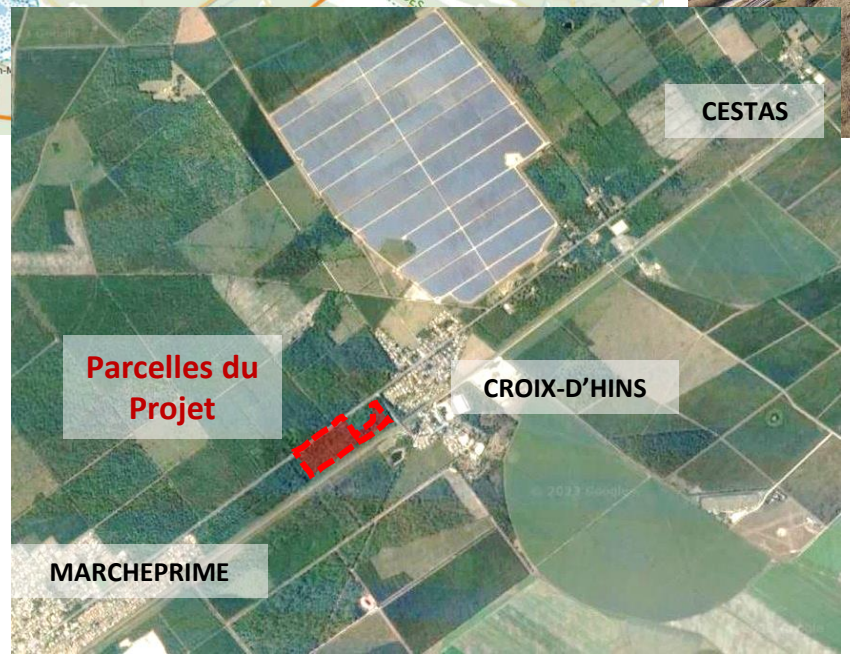
Contexte du Projet

• Organigramme du Projet – Phase études



Le Projet de SMR

• Implantation géographique

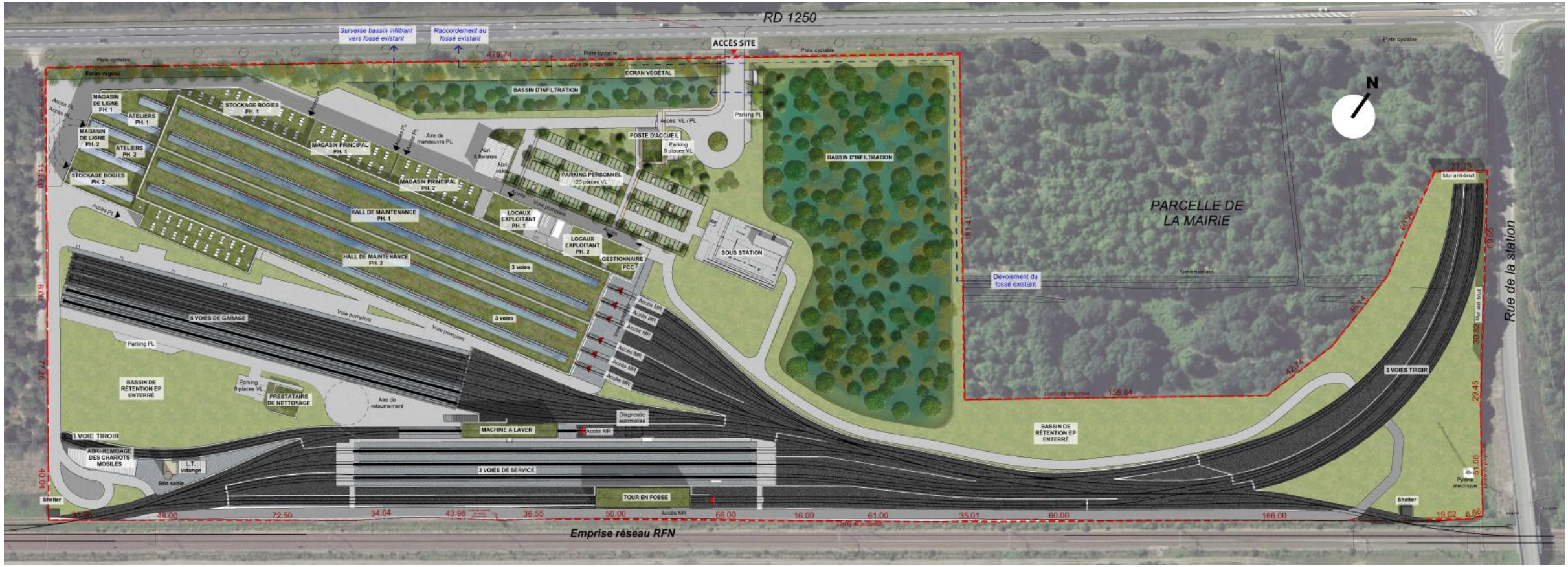


Le choix du site

- ✔ Recherches dans un rayon de 100 km autour de Bordeaux
- ✔ 11 sites étudiés en détail avec une grille multicritères
- ✔ Des critères contraints par l'activité : proximité du Réseau Ferré National (gabarit TGV) et de la gare de Bordeaux, capacité disponible, disponibilité foncière suffisante avec une bonne orientation du terrain par rapport aux voies principales, accès routier aisé, alimentation électrique ou proximité des réseaux, compatibilité avec les documents d'urbanisme, impact environnemental limité, etc.

Le Projet de SMR

- **Plan de masse 1/1000e**



Le Projet de SMR

- **Insertion et perspectives**

Le Projet de SMR

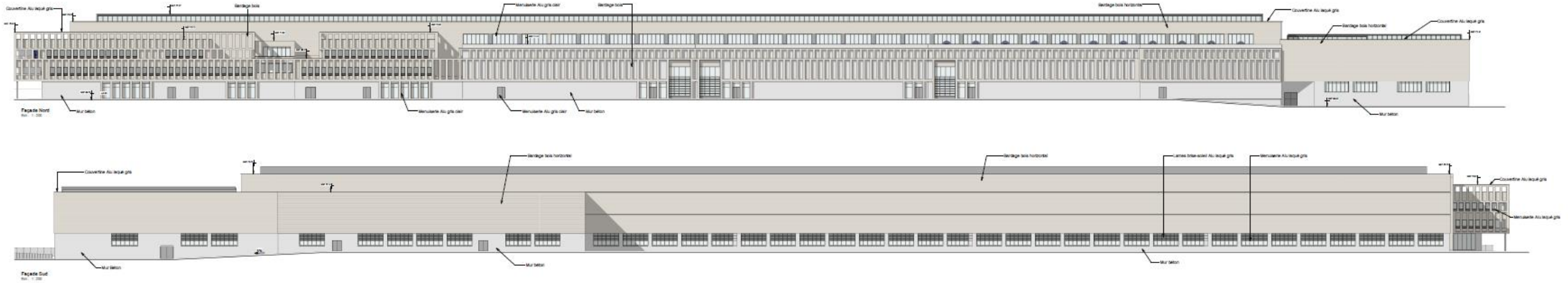
- **Insertion et perspectives**

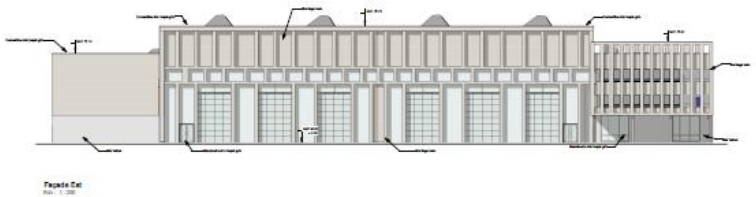
Le Projet de SMR

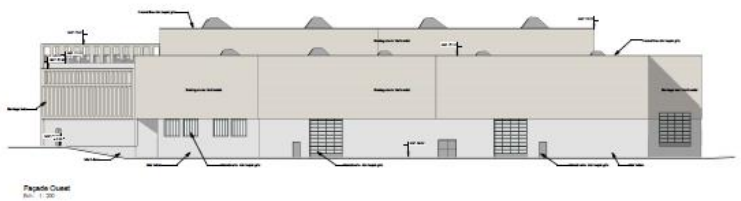
- **Insertion et perspectives**

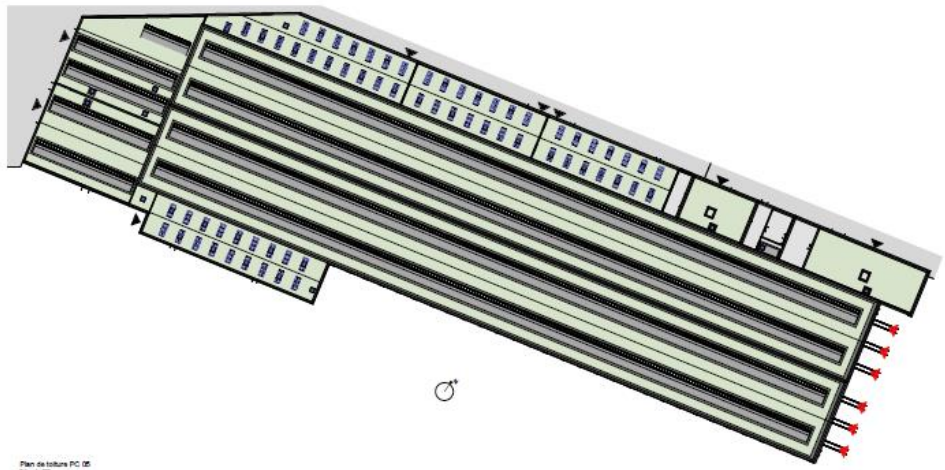
Le Projet de SMR

- **L'architecture du site**



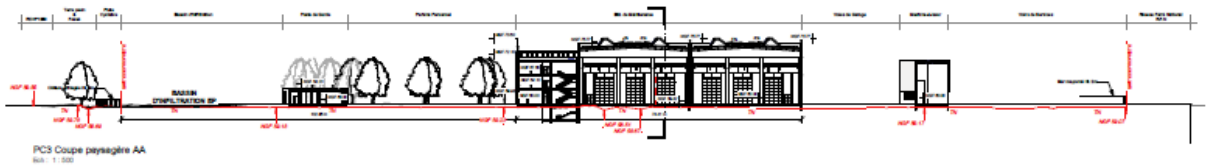




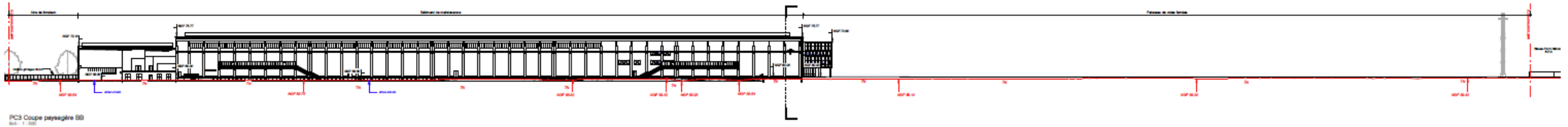


Le Projet de SMR

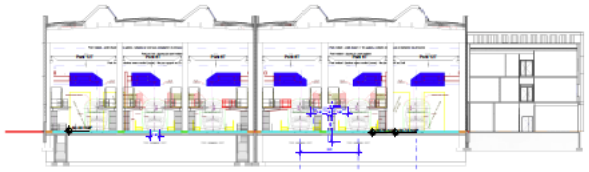
• L'architecture du site



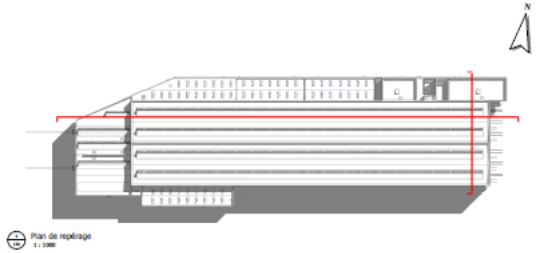
PC3 Coupe paysagère AA



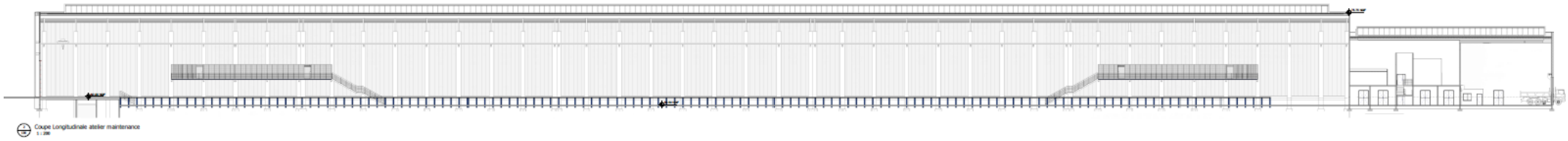
PC3 Coupe paysagère BB



Coupe Transversale atelier maintenance



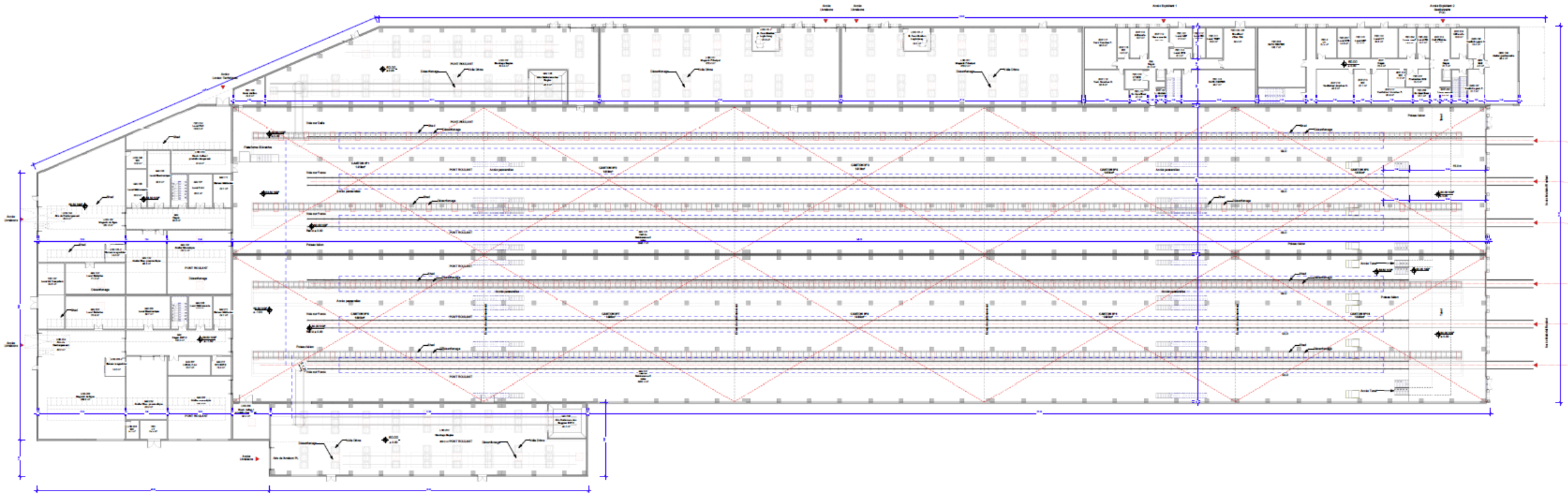
Plan de repérage



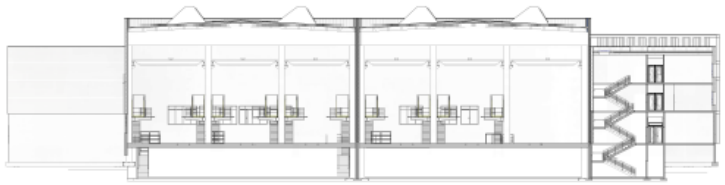
Coupe Longitudinale atelier maintenance

Le Projet de SMR

- **L'architecture du site**



Niveau 0 Ateliers et Bureaux
1 : 200



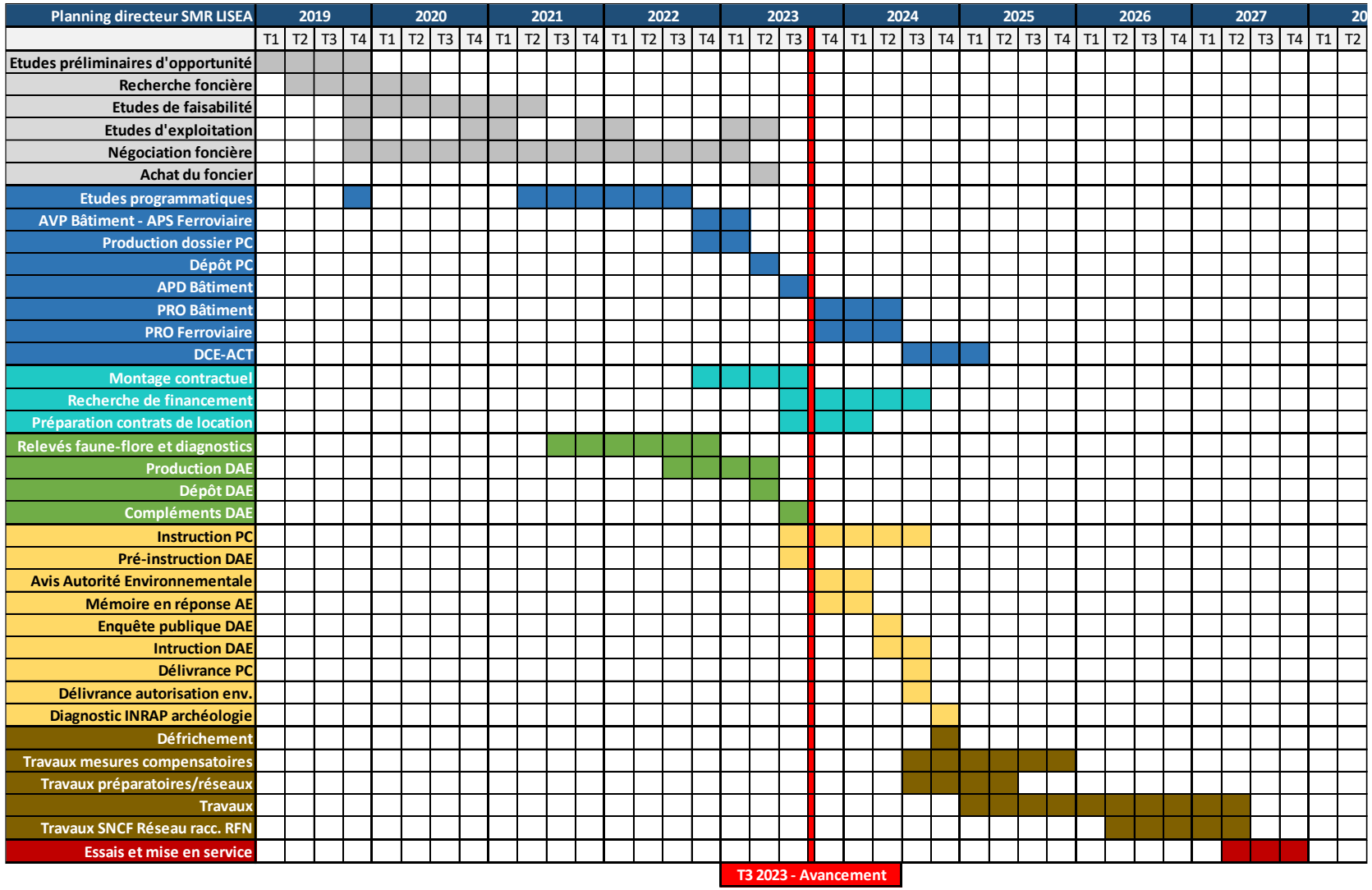
Le Projet de SMR

Fonctionnalités et caractéristiques

- Maintenance de Niveau 1 à 3 : 2x3 voies couvertes de 220m sur fosse, avec passerelles, caténaires escamotables, colonnes de levage, commutateur 1,5 kV CC / 25 kV CA, boucles d'essai de signalisation
- Entrepôts de stockage de pièces détachées, magasins de ligne, ateliers mécaniques, abris engins, bureaux et espaces de vie, local prestataire nettoyage, local accueil et sécurité, 140 places de stationnement végétalisées
- Activités de *servicing* (vidange des effluents, appoint en eau et en sable, nettoyage intérieur)
- Machine à laver (x1 voie) et diagnostic automatisé des rames (de type Train Scanner)
- Tour en fosse
- Voie de détagage (x1) et voie de décrassage sous caisse (x1) en fosse
- Voies de remisage simples (x3) et voies tiroirs de manœuvre (x3) + garage shunter/locotracteur
- Capacité maximale en simultané : 18 à 19 rames pour deux opérateurs distincts (parties privatives et parties mutualisées)
- Deux raccordements au RFN permettant des entrées/sorties de/vers Bordeaux et Arcachon
- Environ 28 000 m^2 de bâtiments répartis sur 14 ha, dont 4 ha de bassins environ (rétention et infiltration, végétalisés), 5 ha d'aménagements paysagers en pleine terre et 2 murs anti-bruit végétalisés

Avancement et Planning pluri-annuel

• Le planning directeur



Les prochaines grandes étapes

- ✔ Lancement de la phase PRO
- ✔ Accords de principe avec les potentiels locataires
- ✔ Obtention PC-DAE
- ✔ Mise en œuvre des mesures compensatoires
- ✔ Archéologie préventive, défrichement et travaux préparatoires (enfouissement RTE 63 kV, raccordement au réseau Enedis, etc.)
- ✔ Convention travaux-matières avec SNCF Réseau pour les raccordements au RFN