



©SNCF Réseau-Frédéric Henry

Plus de trains, plus de travaux : une ambition réaliste ?

Concilier modernisation du réseau et circulation des trains
pour répondre à la demande croissante de mobilité durable

Dossier de Presse – décembre 2025

Un réseau à moderniser, un service à préserver

2025 représente, pour SNCF Réseau, une année de transition majeure. Face au risque d'un vieillissement de l'infrastructure, à la nécessité de répondre aux enjeux climatiques et à la demande croissante attendue du trafic ferroviaire, la modernisation du réseau devient un enjeu stratégique.

SNCF Réseau fait face à des problématiques multiples : hausse du trafic, urgence climatique, attentes citoyennes, sous-investissements passés. En 2024, 3,2 milliards d'euros ont été investis dans le renouvellement du réseau structurant. Les besoins s'élèveront à 4,5 milliards par an à l'horizon 2028 pour garantir sécurité des circulations, fiabilité et performance du réseau. Ce qui, par ailleurs, a été confirmé par la conférence Ambition France Transports.

Dans ce contexte exigeant, l'ambition est de réaliser des travaux sans paralyser le trafic tout en conciliant des intérêts parfois divergents : ceux du gestionnaire d'infrastructure, des entreprises ferroviaires, des opérateurs fret, des voyageurs et des territoires. Chaque acteur aborde la capacité travaux selon sa propre équation économique mais en définitive l'enjeu est collectif.

Ce dossier de presse présente de manière synthétique une étude menée par le cabinet IMDM et SNCF Réseau, avec le concours de la FNAUT dans le cadre de relations partenariales. À travers des données clés, témoignages et cas concrets, l'enjeu de la compatibilité entre travaux et circulations ferroviaires est explicité de la manière la plus simple possible.

« Nous sommes à un tournant. Le réseau ferré français doit accueillir toujours plus de trains, tout en étant profondément modernisé. Cela suppose des arbitrages complexes, une mobilisation sans précédent des équipes, et un dialogue constant avec les territoires. Notre priorité est claire : garantir la fiabilité du service tout en transformant l'infrastructure pour répondre à l'urgence climatique et aux attentes des voyageurs. »

Matthieu Chabanel, Président directeur général de SNCF Réseau



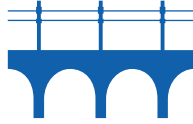
L'enjeu des travaux sur le réseau ferroviaire

Le réseau ferré national : un patrimoine industriel vieillissant

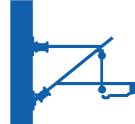
Avec ses 28 000 km de lignes principales et 49 000 km de voies, le réseau ferroviaire français est le deuxième plus grand d'Europe. Il intègre une grande diversité d'infrastructures :



**5 millions de
sillons attribués**



**120 000
ouvrages
d'art**



**600 000
poteaux
caténaires**



**2 200 postes
d'aiguillage**



Ce fleuron de l'industrie française, au patrimoine riche, est vieillissant. De nombreux équipements datent d'avant 1970. La durée de vie économique d'un rail est de 25 à 50 ans, celle d'un aiguillage de 20 à 40 ans. Les systèmes informatisés ont des cycles encore plus courts.

Sans entretien, la performance du réseau se dégrade, menaçant la sécurité et la régularité des circulations.

Le réseau à l'épreuve du climat

Chaque année, 5 % des perturbations ferroviaires sont causées par les aléas climatiques : inondations, glissements de terrain, vagues de chaleur ou gels. Ces risques sont appelés à s'intensifier.

SNCF Réseau a adopté en 2024 une stratégie d'adaptation climatique. Elle intègre les aspects suivants :

- **Rajeunir et renforcer** : les travaux de rénovation et la modernisation du réseau sont indispensables à l'adaptation. Ils permettent de remplacer les équipements vieillissants tout en intégrant des matériaux et des technologies plus résilients, avec un renforcement ciblé sur les ouvrages hydrauliques dans les zones exposées.
- **Des investissements sur mesure** : chaque projet d'adaptation est évalué selon une analyse coûts-bénéfices, en fonction des risques du trafic.
- **Anticiper l'avenir** : La conception de lignes nouvelles, à durée de vie longue, prêtes pour un climat à +4°C.

Objectif : anticiper les chocs climatiques avant qu'ils ne deviennent des urgences coûteuses et perturbantes.

« Le climat nous impose d'agir vite, mais intelligemment. Chaque euro investi doit compter double. »

Direction Adaptation au changement climatique, SNCF Réseau



Le lundi 19 mai 2025, un effondrement d'un tronçon de voies à hauteur de Tonneins (Lot-et-Garonne) provoque un arrêt total des circulations entre Bordeaux et Toulouse.

À l'origine de la paralysie : un violent orage et des pluies torrentielles qui ont impacté plus de 200 m de voies.

Un besoin croissant de mobilité décarbonée

Demande croissante de mobilité, ouverture du marché du transport de voyageurs, construction de l'Europe du rail... Les grands enjeux stratégiques du secteur ferroviaire mobilisent les 50 000 collaborateurs de SNCF Réseau.

Le développement du ferroviaire en France s'accompagne d'une dynamique de diversification des opérateurs qu'ils soient français ou européens.

Cette ouverture du marché se traduit par une hausse significative des demandes de sillons : chaque opérateur souhaite sécuriser des créneaux horaires précis, sur des trajets de plus en plus fréquentés. Mais cette pression croissante sur la capacité du réseau coïncide avec une période d'intenses besoins de renouvellement des infrastructures.

SNCF Réseau ouvre la voie de la mobilité durable



Renforcer l'offre ferroviaire dans les métropoles et leurs périphéries en coordination avec les autres modes de transports pour répondre aux besoins des territoires.



Favoriser le report modal en réalisant les projets de nouvelles lignes.



Multiplier par deux les circulations des trains de voyageurs d'ici 2030.



Contribuer activement à la décarbonation des transports.

Dans ce contexte, SNCF Réseau est confronté à un défi d'arbitrage permanent : organiser les travaux nécessaires à la sécurité et à la performance du réseau, tout en garantissant un accès équitable aux sillons commerciaux, selon les règles de service public.

La qualité du dialogue avec les entreprises ferroviaires, et l'anticipation fine des besoins sur plusieurs années, sont des conditions essentielles pour réussir cette conciliation.



Des besoins de maintenance
considérables : un défi budgétaire et
technique

Des travaux, mais quand ? L'arbitrage

« Plus de trains, plus de travaux : les usagers comprennent l'enjeu, mais ils attendent de la clarté et de l'anticipation. C'est pourquoi nous avons demandé cette étude : pour objectiver les contraintes, éclairer les choix, renforcer le dialogue entre SNCF Réseau, les opérateurs, les territoires et les clients finaux. »

François Delétraz, Président de la FNAUT

La voie ferrée, comme tout système, s'use avec le temps et l'usage.

Effectuer les travaux au bon moment est crucial. Trop tôt, on gaspille. Trop tard, on risque une défaillance. La stratégie de maintenance optimale combine efficacité économique et performance du réseau.

Les coûts d'entretien du réseau sont élevés :

- 10 000€ par an et par km en moyenne pour l'entretien de voies et jusqu'à 100 000€ par an et par km sur des voies très sollicitées (hors signalisation, ouvrages d'art, passage à niveau, gares et autres équipements).
- 60 000€ par an et par km de voie, c'est le coût moyen de l'entretien du réseau en 2024.
- L'arbitrage est délicat car chaque chantier a un coût direct (main d'œuvre, matériaux) mais aussi un coût indirect (pertes de recettes liées à l'interruption du trafic des trains voyageurs et fret).
- La priorité donnée au développement de la grande vitesse a creusé un retard d'entretien du réseau, qu'il faut aujourd'hui rattraper.
- Le coût du non-entretien peut être pire : ralentissements, arrêts, fermetures temporaires... et perte de confiance des usagers.

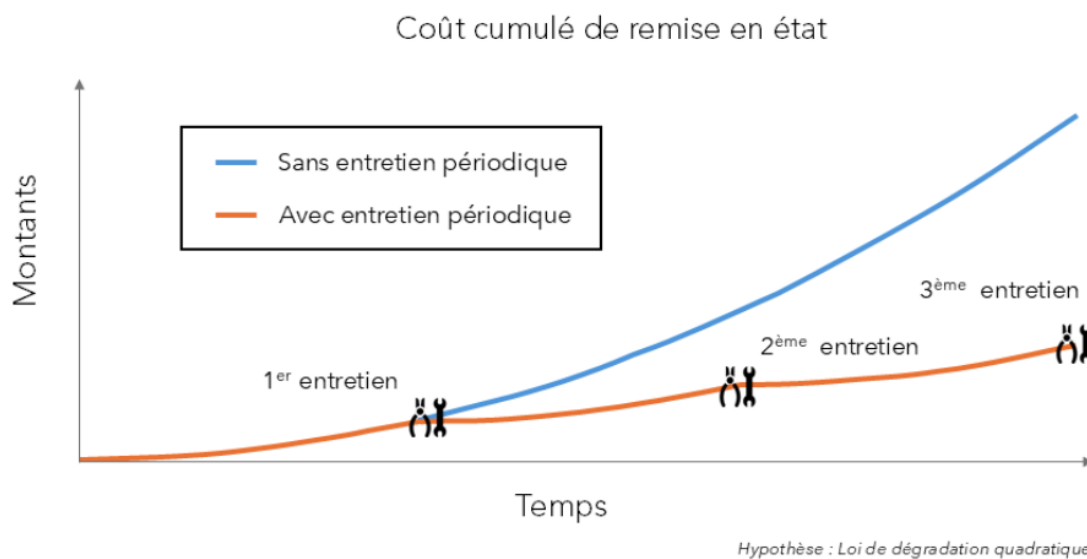


©SNCF Réseau-Sylvain Cambon

Ainsi, un entretien trop anticipé constitue une dépense inutile mais si on tarde trop, on augmente très rapidement les montants à investir, tout en conduisant à une dégradation significative de l'utilité du bien.

Les financeurs du réseau ferroviaire (Etat, Régions, SNCF et aussi les collectivités locales) doivent donc arbitrer selon tous ces éléments, dans un contexte budgétaire global très contraint.

Effet du report d'opérations d'entretien sur les coûts cumulés de remise en état



Source : IMDM

« Retarder l'entretien, c'est creuser une dette. Pas budgétaire, mais technique. »

Yves PUTALLAZ, Président Directeur Général IMDM

En savoir plus : la carte de la programmation des travaux

Chaque année, SNCF Réseau publie une carte des travaux majeurs de l'année, à l'échelle nationale et déclinée dans chaque région

PRINCIPAUX CHANTIERS 2025

PARMI 1600 CHANTIERS MAJEURS

6 milliards d'euros de travaux

1044 km de lignes

317 km de ponts

520

de ponts

de ponts

de ponts

de ponts

de ponts

de ponts

de ponts

de ponts

de ponts

de ponts

de ponts

de ponts

de ponts

de ponts

de ponts

de ponts

de ponts

de ponts

de ponts

de ponts

de ponts

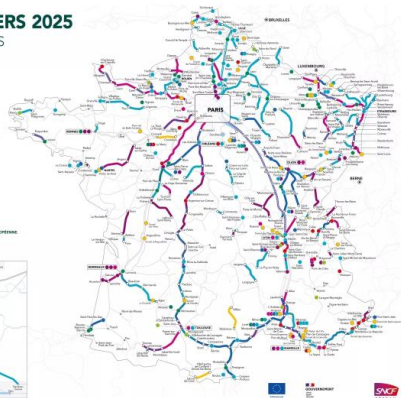
de ponts

de ponts

de ponts

de ponts

de ponts



Concilier travaux et circulations : un équilibre complexe à construire

Chaque train sur la voie est un obstacle à un chantier ferroviaire. Et chaque chantier réduit la capacité d'un train à circuler.

SNCF Réseau doit gérer les contradictions de mise en œuvre :

- **Travaux de nuit** : sur quelques jours, ou sur plusieurs semaines, ils ont peu d'impact sur les trains voyageurs, mais sont plus coûteux (+30 %) et contraignants pour le fret ou les trains de nuit. Ils exigent des moyens humains renforcés pour la sécurité.
- **Travaux de jour** : plus efficaces économiquement, ils sont plus gênants pour les trajets domicile-travail ou touristiques.
- **Fermetures totales** : rapides, elles offrent un rendement optimal pour les équipes travaux. Elles limitent le risque de restitutions tardives mais perturbent fortement la circulation des marchandises et de voyageurs avec un coût important pour les entreprises ferroviaires et SNCF Réseau (péages, bus de substitution).
- **Travaux sous circulation** : travaux sur une voie, et circulation sur l'autre : possible uniquement sur lignes équipées en IPCS¹ (peu de lignes le sont actuellement en France).

La configuration du réseau français rend cet équilibre complexe. Il existe peu de lignes avec des voies de contournement ou à faible trafic.

Le ferroviaire est l'allié des mobilités et du quotidien. Encore faut-il un réseau solide pour l'accueillir.

Zoom sur les trois défis majeurs...

Sécurité et robustesse

45%

Des voies ont
plus de 30 ans

Croissance des circulations



Voyageurs, fret,
trains régionaux...
Tous réclament
plus de capacité

Transition écologique

20x

Moins émetteur de
CO₂ que la
voiture : le train
doit devenir
l'épine dorsale des
mobilités durables

¹ IPCS (Installations Permanentes de Contre-Sens) : installation permettant, en double voie, de faire circuler sur une voie, des trains en sens inverse du sens normal.

Quelle stratégie pour réaliser les travaux ?

Réaliser des travaux sur un réseau ferroviaire en exploitation implique de concilier de nombreuses contraintes techniques, opérationnelles et financières.

SNCF Réseau doit évaluer, pour chaque chantier, l'ensemble des options possibles en fonction des configurations locales, des enjeux de sécurité et de la densité du trafic.

► Interrompre temporairement les circulations

La fermeture complète d'une ligne permet d'intervenir rapidement, de concentrer les opérations, de réduire le risque de restitution tardive, et d'optimiser le rendement du chantier.

Cette solution peut être envisagée sur une plage nocturne, un week-end, ou sur plusieurs semaines (opération de grande envergure).

Elle suppose toutefois :

- La mise en place d'un système de substitution conséquent pour les voyageurs,
- Un allongement des parcours pour le fret,
- Des coûts logistiques significatifs, en particulier pour les collectivités lorsqu'un transport par bus est nécessaire.

► Maintenir la circulation sur une voie neutralisée

Lorsque les conditions techniques le permettent, certains tronçons à double voie autorisent la circulation sur une voie, pendant que l'autre est neutralisée pour travaux.

Cette stratégie présente toutefois plusieurs limites :

- Réduction de la vitesse pour des raisons de sécurité,
- Capacité d'accueil des circulations diminuée,
- Coûts supplémentaires (mobilisation de personnel, dispositifs de sécurité),
- Faible applicabilité sur le réseau national en dehors des zones denses, du fait du nombre limité de voies banalisées ou d'IPCS.

**« Le voyageur accepte un désagrément
s'il est anticipé, expliqué et temporaire. »**

FNAUT

► Réduire les impacts sur les circulations

À défaut de pouvoir éviter totalement les perturbations, SNCF Réseau met en œuvre plusieurs leviers d'optimisation afin de limiter les conséquences des chantiers sur les trafics voyageurs et fret.

► **Itinéraires de contournement**

Utilisables dans certains cas, mais le réseau structurant français offre peu de solutions alternatives sur la majorité des axes.

► **Industrialisation des travaux**

Déploiement de chantiers fortement mécanisés, standardisés, en suite rapide (train-usine). Cette méthode permet un gain de productivité et une réduction de la durée d'intervention. Elle est mise en œuvre lorsque les conditions techniques le permettent.

► **Anticipation des opérations**

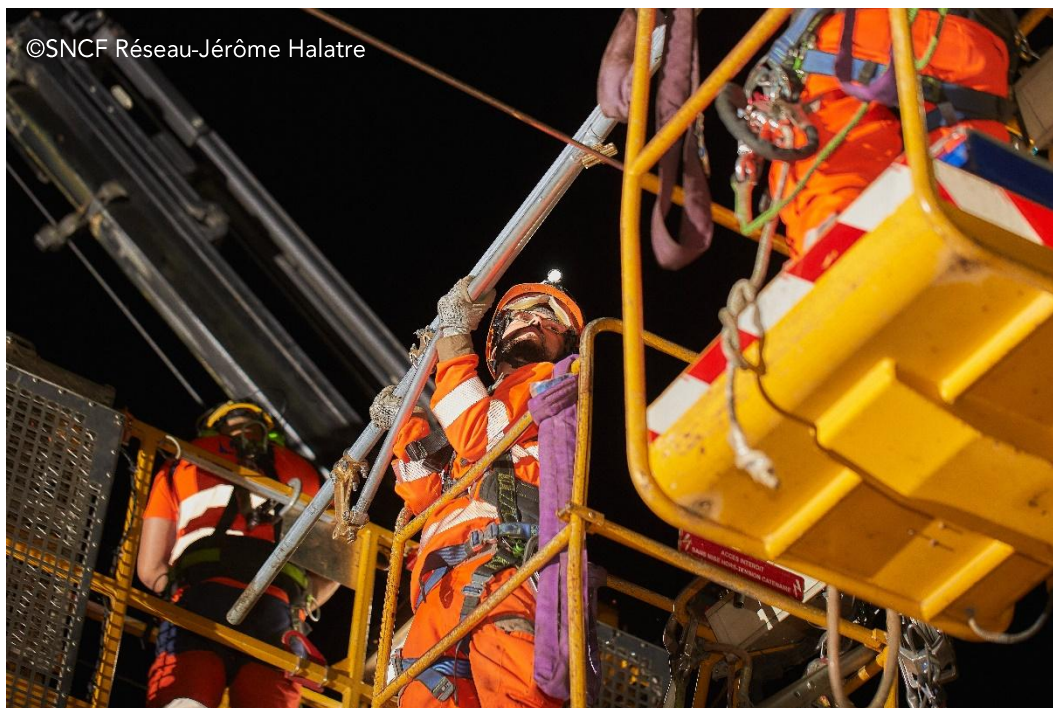
Le recours à une maintenance prédictive² reste limité par le niveau actuel de vieillissement des actifs. L'urgence des besoins impose des interventions immédiates. Des outils sont cependant développés pour améliorer la capacité d'anticipation à moyen terme.

► **Une stratégie sur-mesure à chaque opération**

Tout cela suppose des moyens, une planification stable et une coopération renforcée avec les autorités organisatrices des mobilités (les Régions), les opérateurs et les collectivités. Chaque chantier fait l'objet d'un diagnostic précis pour définir la solution la plus adaptée.

Chaque choix entraîne des effets sur les voyageurs et le fret : allongements des trajets, suppression de trains, confort dégradé, coûts élevés. L'enjeu est de trouver à chaque fois le meilleur compromis entre contraintes techniques, économiques et qualité de service.

SNCF Réseau assume pleinement ce rôle d'équilibriste, garant de la pérennité de l'infrastructure ferroviaire tout en assurant la continuité du service



©SNCF Réseau-Jérôme Halatre

Suite rapide caténaire Amiens-Lille

² Maintenance prédictive : système de surveillance du réseau ferré à l'aide de capteurs remontant en temps réel un nombre important d'informations sur l'état de ses composants et permettant d'anticiper la maintenance.

Et chez nos voisins européens ?

Tous les réseaux européens sont confrontés à la même équation : comment mener des travaux de grande ampleur sans bloquer le trafic ferroviaire ? Si chaque pays adapte sa stratégie à la configuration de son réseau et à la nature de ses trafics, deux grandes tendances se dégagent.

► Fermetures longues :

- De plus en plus de pays comme la Suisse, Finlande, Pays-Bas, Allemagne ferment complètement des lignes principales pour quelques semaines ou mois afin de concentrer les travaux.
- Gains de productivité : ces stratégies permettent de rattraper rapidement des décennies de sous investissements, tout en réduisant les coûts globaux.

► Solutions techniques allégées :

« Dans certains pays européens, la fermeture complète et prolongée de lignes n'est plus une exception, c'est désormais un levier pour rattraper des années de sous-investissement »

Yves PUTALLAZ, Président Directeur Général IMDM

Tendances d'organisation des plages travaux en Europe			
Pays	Fermetures longues	Innovations techniques	Objectifs visés
	Lignes majeures	Mécanisation et digitalisation	Rattraper le retard d'investissements
	Stratégie récente	Adaptation des référentiels	Réduire les coûts et améliorer la productivité
	Fermetures planifiées	Solutions plus légères	Moins de fenêtres travaux, maîtrise budgétaire
	Exemple : Riedbahn (2024/2025)	Mécanisation, modernisation des standards techniques	Rénover rapidement un axe structurant
Tendances communes	• Fermetures longues et complètes : pour concentrer les travaux • Modernisation des méthodes : digitalisation, allègement des normes • Motivations partagées : objectifs de productivité accrue, contraintes budgétaires		

Dans certains cas, les standards de conception sont adaptés pour réduire la durée de vie et le coût des interventions, quitte à réduire la durée de vie des installations.



Travaux et sillons : construire une
vision coordonnée des services
ferroviaires

Une capacité sous tension, à piloter au plus juste

► Une capacité ferroviaire de plus en plus sollicitée

Le réseau ferré national est confronté à une pression croissante sur sa capacité. L'intensification des circulations (voyageurs, fret, nouveaux entrants), combinée à un volume inédit de travaux, renforce la nécessité d'un pilotage rigoureux des sillons.

Les attentes sont multiples et parfois contradictoires :

- Les opérateurs veulent plus de flexibilité et de créneaux disponibles ;
- Les travaux nécessitent des plages dédiées pour garantir leur efficacité ;
- Les autorités organisatrices attendent un service fiable, même en période de chantier.

► Objectif : garantir l'équité, la transparence et l'efficacité

SNCF Réseau poursuit un triple objectif dans sa gestion de la capacité :

- Assurer l'accès équitable à l'infrastructure pour l'ensemble des opérateurs.
- Optimiser l'utilisation de la capacité disponible, en tenant compte des contraintes techniques.
- Préserver la lisibilité du service rendu pour les clients voyageurs et chargeurs.

Cela implique une concertation renforcée avec l'ensemble des parties prenantes (opérateurs, AOM, État, associations d'usagers) à chaque étape de la construction de l'offre.

► Les leviers d'une capacité maîtrisée

► Une planification à moyen et long terme

SNCF Réseau s'appuie sur des outils de planification pluriannuelle pour anticiper les conflits potentiels entre besoins en travaux et besoins de sillons. Cette anticipation permet :

- De lisser les impacts sur les circulations,
- D'adapter les horaires ou les itinéraires,
- De proposer des solutions de contournement ou de substitution en amont.

► Une coordination fine avec les opérateurs pour construire le service horaire

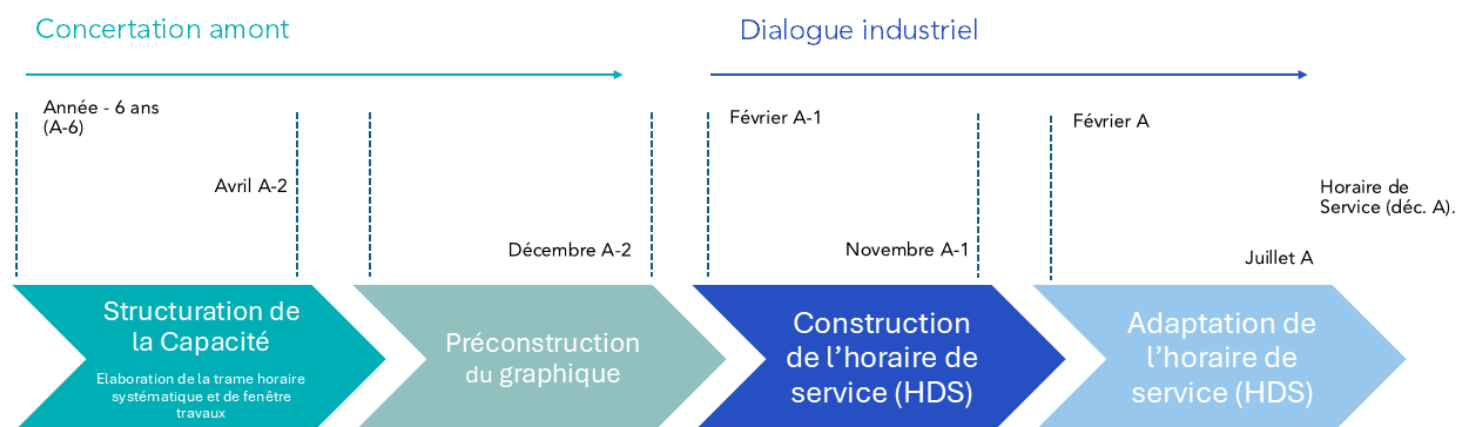
La construction du service annuel repose sur des échanges continus avec les entreprises ferroviaires. Ces échanges permettent d'identifier les points de tension, de co-construire des solutions et de maintenir un dialogue opérationnel fluide.

Etape 1 : Pré-identification des chantiers majeurs dès 3 ans avant l'horaire de service considéré. Une information est donnée suffisamment en amont par le gestionnaire sur les capacités travaux qu'il serait nécessaire de réserver. La concertation travaux commence avec un « **macro-ordonnancement** » qui a pour vocation de recenser, dans une vision encore grossière et par axe, les chantiers majeurs qui interviendront 3 années plus tard (année de l'horaire de service considéré).

Etape 2 : Identification précise des besoins des sillons
 Ensuite, vient la pré-construction des sillons (trame horaire) au regard des besoins de travaux.
 C'est la définition du Plan Général des Fenêtres (PGF).

Etape 3 : La construction de l'horaire de service interviendra ensuite et pourra encore être adaptée au cours de son exécution.

Chaque étape s'inscrit dans une continuité et une progression par rapport à la précédente, dans une démarche vertueuse : la construction de l'horaire de service s'appuie ainsi sur la pré-construction, qui s'appuie elle-même sur les livrables de la structuration ; l'adaptation de l'horaire de service a, quant à elle, pour vocation l'attribution de sillons supplémentaires pour répondre à des besoins nouveaux, ainsi que la modification de sillons attribués précédemment.



► Une allocation dynamique et transparente

Dans le respect du cadre réglementaire européen, les règles d'allocation des sillons³ sont claires, publiques et fondées sur des critères objectifs (valeur socio-économique, robustesse, fréquence...). En cas de conflit, des mécanismes de résolution sont prévus.

► La régulation au service de l'intérêt général

Face à une capacité contrainte, l'enjeu est d'arbitrer entre usages multiples : trains du quotidien, TGV, fret, trains de nuit, travaux...

SNCF Réseau joue un rôle de régulateur, garant d'une utilisation optimale et partagée du réseau, au bénéfice de tous les usagers.

³ Sillon : créneau d'autorisation de circulation alloué à un train sur un parcours précis du réseau et un horaire précis.

Focus sur les plateformes Services & Infrastructures

Construire ensemble l'avenir du ferroviaire

Depuis 2021, les plateformes Services & Infrastructures incarnent la volonté de développer une concertation plus structurée et encore plus anticipée. Elles jouent un rôle clé pour organiser, avec l'ensemble des acteurs du secteur, l'évolution du réseau et son usage.

Les plateformes Services & Infrastructures, sont des instances de dialogue présidées par l'État, réunissant les Autorités Organisatrices des Mobilités, les opérateurs ferroviaires voyageurs et fret, SNCF Gares & Connexions et parfois même d'autres gestionnaires d'infrastructures.

Leur mission ? Construire une vision coordonnée des services ferroviaires à moyen et long terme avec des objectifs concrets :

- Recenser et prioriser les attentes des clients en amont pour mieux les satisfaire
- Optimiser la programmation des travaux
- Répartir au mieux les capacités du réseau
- Coordonner les investissements pour éviter les incohérences entre projets
- Garantir les promesses de services associées aux projets de développement

Cette démarche, lancée sur l'Est de la France, a vocation à s'étendre à l'ensemble du territoire. Il s'agit concrètement de trouver plusieurs années avant la circulation des trains (idéalement jusqu'à 8 ans avant) un équilibre entre les besoins de circulation et les besoins de travaux, en définissant un cadre standard dans lequel les travaux pourront s'inscrire (avec des exceptions pour les plus gros travaux).

La concertation menée au sein des plateformes Services & Infrastructures est adossée au processus d'élaboration des plans d'exploitation, véritables feuilles de route pour organiser des offres ferroviaires réalistes et fiables :

- **Horizon 5 ans** : Le Plan d'Exploitation de Référence (PER) définit pour un territoire donné ou une ligne à grande vitesse, un cadre de référence pour organiser la capacité en fonction des besoins exprimés de circulations et de travaux.
- **Horizon 10 ans et plus** : Le Plan d'Exploitation Emergent (PEE) identifie les évolutions d'infrastructures et les investissements nécessaires pour un territoire généralement plus large que celui du PER.

[Pour en savoir plus](#)

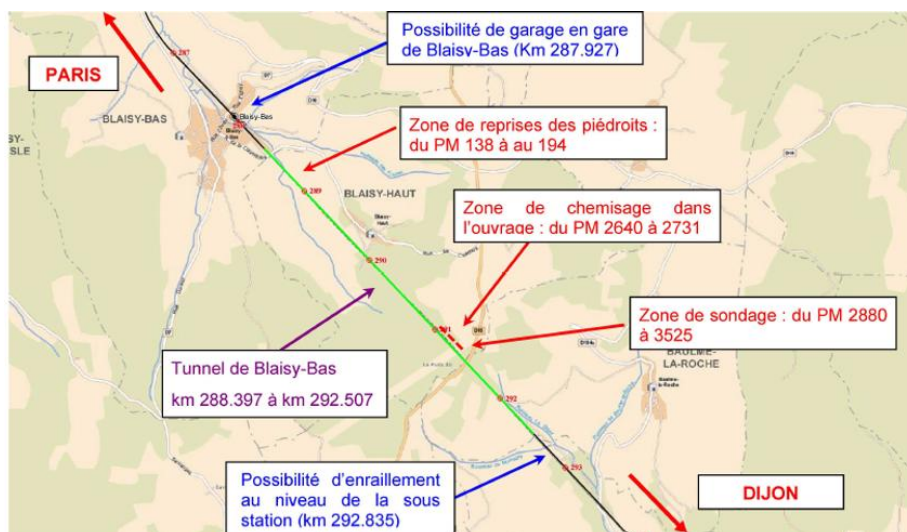


u



Cas concrets d'arbitrage

► Les travaux dits « PLM Nord » pour 2023



Au nord de Dijon, sur un axe ferroviaire très fréquenté, SNCF Réseau mène en 2023 des travaux lourds de rénovation, notamment le confortement du tunnel de Blaisy (4,4 M€), la réfection de drains et le rejointoiement de tunnels, ainsi que des travaux connexes sur la ligne entre Blaisy et Dijon.

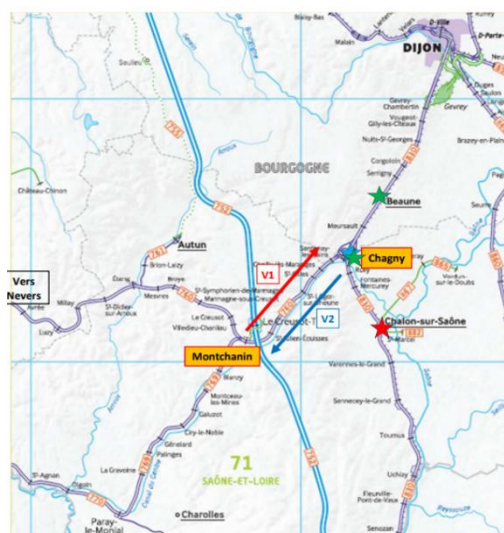
Ces interventions nécessitent des fermetures simultanées des deux voies pendant trois semaines de jour et deux semaines de nuit, plus quatre opérations ponctuelles le week-end, afin de garantir la sécurité et la qualité des travaux.

Malgré les fortes oppositions des entreprises ferroviaires, impactées par la suppression de nombreux sillons et pertes financières, SNCF Réseau a maintenu ce scénario « mixte » pour répartir équitablement les perturbations entre trafic fret et voyageurs, tout en préservant les trains aux heures de pointe. Cette organisation s'inscrit dans une stratégie pluriannuelle visant à éviter des limitations permanentes de vitesse et à garantir la pérennité de l'infrastructure ferroviaire.

► Les travaux de renouvellement voie et ballast entre Montchanin et Chagny en 2023

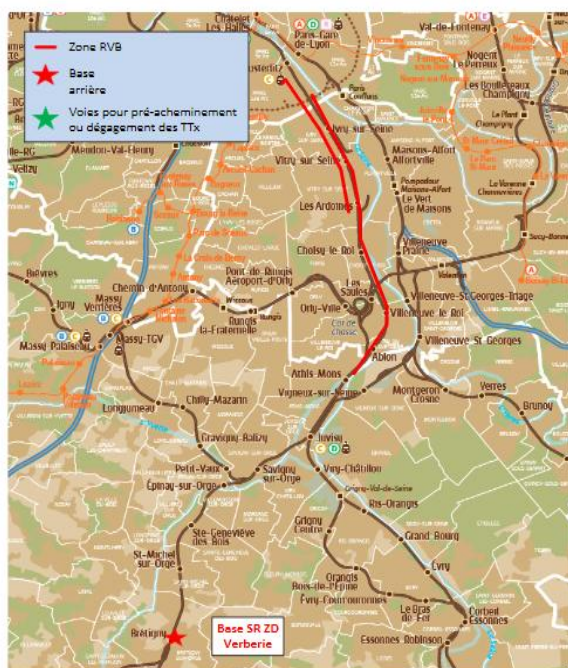
Sur la ligne Nevers-Chagny, SNCF Réseau a réalisé un renouvellement complet de 50 km de voies entre Chagny et Montchanin pour éviter des ralentissements majeurs. Pour respecter un budget de 56,3 M€ et accélérer les travaux, une coupure totale de la ligne de six mois a été décidée, avec un service de substitution par autocar.

Les entreprises de fret ont contesté les itinéraires de détournement proposés, jugés trop complexes et coûteux. Malgré plusieurs réunions et propositions d'alternatives, aucun accord n'a été trouvé. SNCF Réseau a finalement maintenu la coupure longue, en rouvrant progressivement certains tronçons. Les surcoûts liés aux adaptations ont été partiellement financés par l'État à hauteur de 600 000 €.



► Les travaux de renouvellement de voie par « Suite rapide » en Ile-de-France en 2023

Phase 1 et 2: RVB voie 1Bis et 2Bis entre BFM et Choisy Le Roi



En 2023, dans le cadre du programme de régénération en Île-de-France, des travaux de renouvellement voie ballast ont été réalisés par la Suite Rapide Zone Dense sur des tronçons très circulés des lignes Paris Austerlitz – Bordeaux et Paris Austerlitz – Orléans. Les zones concernées (Lardy-Étampes, Bibliothèque François Mitterrand-Choisy le Roi, Athis-Mons-Ivry/Seine) voient circuler chaque jour de nombreux trains voyageurs et fret.

Pour mener ces travaux, plusieurs types de coupures ont été nécessaires : longues (8h), brèves (1h pour le train-usine), et des fermetures de week-ends ou jours fériés, provoquant suppressions de trains, abaissements de vitesse et détournements vers Paris-Bercy sur 5 semaines. Les entreprises ferroviaires ont exprimé leur désaccord, notamment sur les fermetures de week-end et les détournements.

Après concertation, SNCF Réseau a consenti à reporter un chantier annexe, à ne pas utiliser les jours fériés, et à réduire la plage de déploiement du train de travaux à 45 minutes. Les détournements vers Paris-Bercy et la plage de 45 minutes ont été maintenus, car la voie concernée est très utilisée par le fret la nuit (un train toutes les 20 minutes en moyenne), empêchant un décalage plus tardif de la coupure.

Contacts presse

- Prénom NOM – prenom.nom@reseau.sncf.fr – 06 01 02 03 04
- Prénom NOM – prenom.nom@partenaire1.fr – 06 01 02 03 04
- Prénom NOM – prenom.nom@partenaire2.fr – 06 01 02 03 04

À propos de SNCF Réseau

Pour répondre aux besoins croissants de mobilité et développer le mode ferroviaire au service de la transition écologique, SNCF Réseau développe l'offre de service pour le fret et le marché voyageurs sur les 28 000 kilomètres de ligne dont il assure l'entretien, la modernisation et la sécurité. Gestionnaire du réseau, il commercialise et garantit l'accès neutre et équitable à l'infrastructure. Partenaire des pouvoirs publics, des territoires et des entreprises ferroviaires, SNCF Réseau a pour priorité absolue la satisfaction de ses clients. Société anonyme du groupe SNCF, l'entreprise compte plus de 50 000 collaborateurs pour un chiffre d'affaires de près de 7,9 milliards d'euros en 2024. www.sncf-reseau.com



SNCF Réseau

15-17, rue Jean-Philippe-Rameau
CS 80001 93418 La Plaine Saint-Denis Cedex
R.C.S. Bobigny B 412 280 737
(décembre 2025)

© SNCF Réseau tous droits réservés.

