

lesinfos de l'INFRA

Régularité page 8

Faire de 2007 l'année de la production : un objectif qui mobilise l'entreprise et auquel l'infrastructure contribue activement.

Exploitation page 9

L'Infra se voit confier des missions d'accueil des nouvelles EF. Dispositif mis en place : le GUI, guichet unique Infra.



«Les ambitions pour l'Infra»

Entretien avec Pierre Izard

Renouvellement page 11

Grâce aux crédits supplémentaires alloués depuis 2006, les chantiers se multiplient. Un exemple : la région de Metz-Nancy.



donner au train des idées d'avance

actu du réseau

Modernisation Initiée par des travaux préparatoires en 2006, l'électrification de la ligne Nantes-Les Sables-d'Olonne bat son plein cette année.

Nantes-Les Sables en 25 000 volts



Mise au gabarit d'un ouvrage d'art.

L'électrification de la ligne Nantes-Les Sables-d'Olonne représente un chantier majeur qui permettra, début 2009, de rejoindre la station balnéaire vendéenne depuis Paris sans changer de train à Nantes. Dès la fin du premier trimestre 2009, deux allers-retours journaliers en TGV sont prévus entre Paris et Les Sables-d'Olonne.

C'est tout le système d'exploitation qui est ainsi remis à niveau. « Concrètement, comme prévu dans le cadre du contrat de plan Etat-région Pays de la Loire, entre 2006 et 2008, précise Loïc Cocherel, DET de l'Even de Nantes, 76 km de double voie entre Nantes et La Roche-sur-Yon et 36 km de voie unique entre La Roche-sur-Yon

et Les Sables-d'Olonne seront électrifiés en 25 000 volts, avec la création d'une nouvelle sous-station à La Roche-sur-Yon. Les installations électriques de la ligne seront télécommandées depuis le central sous-station de Rennes. »

Des opérations lourdes

En parallèle, neuf ouvrages d'art seront mis au gabarit – quatre l'ont été en 2006, cinq le seront en 2007 –, cinq passages à niveau seront supprimés, et les installations de sécurité et de télécommunication seront totalement renouvelées. « Ces travaux de signalisation représentent à eux-seuls une lourde opération, précise François Bothorel, responsable du chantier à l'Even de Nantes. Entre Vertou et Les Sables-d'Olonne, la nappe aérienne a été remplacée par un réseau de câbles en cuivre et de la fibre optique. Le segment Clisson-

La Roche-sur-Yon bénéficiera en juin prochain d'un système BAPR (block automatique à permissivité restreinte), qui gèrera automatiquement l'espacement des trains. Sans oublier les mises en service du poste de L'Herbergement en avril 2007, du PIPC de La Roche-sur-Yon en janvier 2008, des ITCS Vertou-Clisson en septembre 2007, et L'Herbergement-La Roche-sur-Yon en janvier 2008. »

Une aventure humaine

Les travaux préparatoires, initiés en janvier 2006, connaissent cette année une montée en charge avec, en particulier, le début des travaux caténaires. « Comme pour une opération de renouvellement, ce projet majeur, d'un montant total de 105 M€, dont RFF est maître d'ouvrage, est planifié sur trois années, ajoute Loïc Cocherel. Il représente une véritable aventure humaine. Les UP

territoriales ont été mises à contribution pour fournir des renforts en personnel, et une organisation spécifique a été mise sur pied afin de coordonner les interventions. Toutes les spécialités de l'Équipement-télécoms, signalisation, ouvrages d'art, voie, caténaire, etc. – sont en effet représentées. Chaque responsable de lot exprime ses besoins et impératifs lors de réunions de coordination, et un DPX Voie planifie les interventions, en particulier pour la partie protection et les interceptions. » Le chantier a ainsi mis en évidence la nécessité de dispenser des formations, afin de permettre aux renforts provenant des Elog d'obtenir des habilitations complémentaires. Grâce à cette organisation et à la mobilisation des équipes, les plannings sont parfaitement tenus. La fin des travaux est prévue en septembre 2008.

Georges Lesage

Reims : ultimes préparatifs avant le TGV Est

Pour les équipes de l'Infra, la mise en service du PAI de Reims, pour le compte de RFF, représente une étape importante, après des phases d'études et de travaux menées tambour battant, « deux ans et demi à peine entre le début de la phase travaux, en décembre 2004, et l'inauguration du PAI, le 18 février dernier, souligne Bernard Ortu, directeur des Opérations délégué à Reims. C'est court ! Et les délais ont été tenus grâce à l'équipe projet d'une vingtaine de collaborateurs mis à disposition par l'Even de Charleville, et jusqu'à la

certaine de personnes mobilisées pour l'occasion. » Après une interruption du 17 février à 8 h au 18 février à 16 h, destinée à finaliser la bascule de l'ancien système électromécanique vers les nouvelles commandes entièrement informatisées, le nouveau PAI de Reims et ses sept satellites que constituent les centres déportés ont définitivement pris le relais des anciennes installations. Depuis cette date, deux agents circulation – auxquels peut venir s'adjoindre un coordinateur travaux – pilotent 387 itinéraires depuis le nouveau bâtiment

de 600 m². Ils bénéficient, pour ce faire, de l'appui de l'interface homme-machine Mistral qui, outre les classiques modules de commande, permet également d'exercer une surveillance poussée, avec la mise en place d'alertes et d'alarmes automatisées. Rapidement, un module d'aide en situation perturbée devrait venir compléter le système. « La mise en place du PAI représente un premier aboutissement, souligne Laurent Vanelle, chef de projet à Reims. Mais il nous reste encore d'autres échéances importantes d'ici à l'entrée



Le PAI de Reims.

en service du TGV Est européen, le 10 juin prochain. Ce sont d'abord la dépose et la mise en place du plan de voies définitif de l'étoile de Reims, à la fin mars, qui seront suivies du réaménagement des quais de la gare jusqu'à la fin avril. » Les installations

devraient donc être opérationnelles fin mai, laissant ainsi une courte période avant l'entrée en service du TGV Est européen. Le dépôt des dernières installations provisoires au niveau des raccordements à la LGV est en effet planifié pour le 21 mai. Le projet, 27 M€ pour le seul PAI, donnera alors toute la mesure de son efficacité au service des trafics TGV et TER. L'arrivée du TGV Est à Reims va entraîner un renforcement de l'offre TER sur le triangle Reims-Epernay-Châlons-en-Champagne.

Georges Lesage

l'Infra, une activité au cœur de la SNCF