1.500 chantiers sur les lignes SNCF

● + 5 % pour le budget travaux.
● Une carte interactive est créée.

TRANSPORT

Julie Chauveau
jchauveau@lesechos.fr

Depuis l'accident de Brétigny, le sujet de l'entretien des lignes est devenu un enjeu important pour les élus et les usagers du train. Vendredi, le secrétaire d'Etat chargé des Transports, Alain Vidalies, et la SNCF ont publié la liste des chantiers futurs pour 2016 et annoncé la création d'une carte interactive destinée à communiquer aux usagers les travaux d'entretien courant le mois précédent sur chaque ligne. A partir de juillet, cette carte permettra de connaître les travaux prévus chaque semaine. « *La catastrophe de Brétigny, les accidents graves d'Enghien, d'autres aussi, sont révélateurs d'une situation dont on est bien conscient, qui est l'état de vieillissement du réseau* », a affirmé Alain Vidalies.

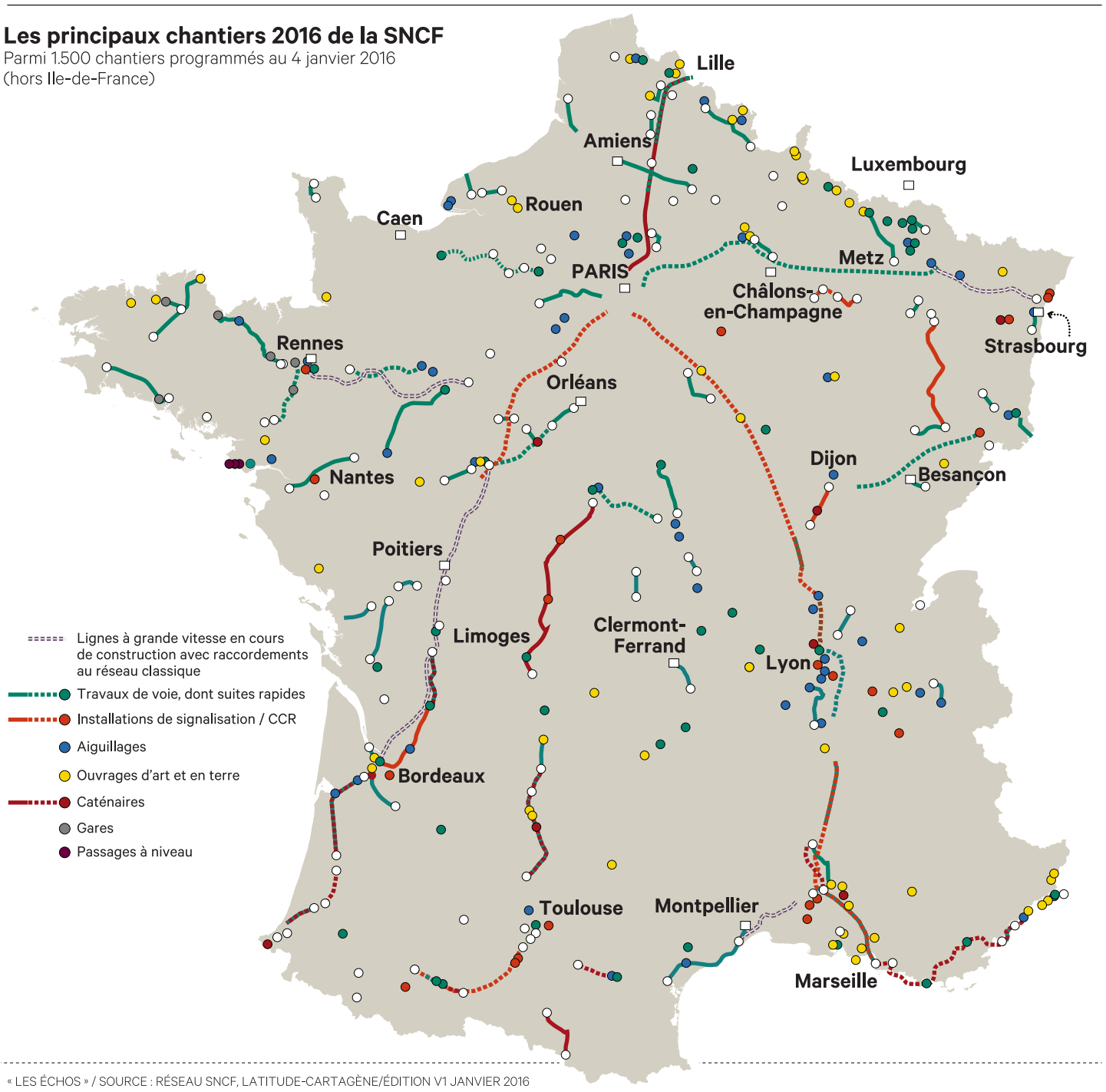
Pour 2016, les opérationsde renouvellement sont en hausse de 4 %, à 2,6 milliards d'euros, quant à celles, plus légères, d'entretien courant, elles grimpent de 5 % à2,3 milliards. L'ensemble représentant environ 1.500 chantiers. « *Notre volonté est de nous concentrer sur les voies les plus circulées qui représentent aujourd'hui environ 90 % des travaux de renouvellement* », explique Mathieu Chabanel, directeur de la maintenance et des travaux de la SNCF.

Triplement des travaux en Ile-de-France

L'Ile-de-France est chouchoutée avec 1,3 milliard d'euros de travaux, soit un triplement depuis sept ans. 175 aiguillages seront rénovés. La SNCF a également choisi de mettre le paquet sur le Languedoc-Roussillon, avec un gros chantier entre Montpellier et Narbonne, qui verra les machines s'activer sur 86 kilomètres ou sur le renouvellement de la ligne à grande vitesse vers Lille qui a été construite il y a déjà vingt-cinq ans. Il faut aujourd'hui remplacer le ballast et les rails usés par un passage intensif des TGV. Une opération déjà réalisée ces dernières années entre Paris et Lyon. Au chapitre renouvellement de la caténaire, Vierzon-Limoges et Toulon-Golfe-Juan seront traitées. En Bretagne, Lorient-Quimper, Carhaix-Paimpol seront également rénovées.

Pour ces chantiers, la SNCF confie plus de travail aux entreprises. « *Nous cherchons à donner plus de visibilité à nos partenaires industriels sur les travaux et les achats sur les grands chantiers de renouvellement. Achats et prestations représentent plus de 60 % des investissements dans ce domaine, contre plus de 20 % pour l'entretien courant. Là aussi nous souhaitons développer des contrats plus longs et aides les pme à monter en compétence.* », ajoute le directeur de la maintenance. ■

Les principaux chantiers 2016 de la SNCF
Parmi 1.500 chantiers programmés au 4 janvier 2016
(hors Ile-de-France)



« LES ÉCHOS » / SOURCE : RÉSEAU SNCF, LATITUDE-CARTAGÈNE/ÉDITION V1 JANVIER 2016

Des rails plus solides et communicants produits par Tata Steel à Hayange en Moselle

Le laminoir d'Hayange est le principal bénéficiaire de l'accord, signé à l'automne par SNCF Réseau avec différents industriels, pour la fourniture, sur les cinq prochaines années, de 750.000 tonnes de rails avec une option de quatre ans supplémentaire.
Le site, qui fournit la SNCF depuis 1999 et emploie 450 salariés ,est spécialisé dans la fourniture de rails de 108 mètres. Trois fois plus longs que les rails classiques, ces rails qui pèsent 6 tonnes permettent de réduire le nombre de soudures nécessaires à leur mise en place. Pour les produire, le groupe a investi 35 millions d'euros en 2011, dans deux lignes de parachèvement. Deux ans plus tard, il a installé pour 12 millions d'euros une ligne de traitement thermique, avec un four à induction, utilisant un champ électromagnétique pour chauffer l'acier à près de 1.000 degrés avant de le refroidir rapidement à l'aide d'air comprimé. Objectif : un rail résistant à l'usure notamment dans les zones à fort trafic ou en cas de charge importante sur les essieux. Le groupe fournit également un nouveau type de rail permettant de communiquer la position d'un convoi via les rails à l'aide de signaux électriques. Nom de code : Sogenox®.

Deux PME unies pour acheter du matériel

DVF et Bonandrini partagent une société de travaux et d'achat de matériel. Objectif : décrocher de plus gros contrats.

Didier Hugue
—Correspondant à Dijon

Même si le gâteau est plus important, la concurrence s'avère rude. Pour lutter à armes égales avec les filiales des majors du BTP, Bonandrini et Dijonnaise de Voies Ferrées (DVF) unissent leurs forces. Les deux entreprises indépendantes implantées à Dijon ont créé à parts égales en 1999 une société baptisée BDVF. « *Elle permet d'acquérir des matériels roulants, tout spécialement des bourreuses, ces engins roulants très lourds dédiés au nivellement des voies, et répondre à certains appels d'offres de la SNCF* », indique Éric Bonandrini, la troisième génération aux commandes. La coentreprise, qui réalise 2 millions d'euros de chiffre d'affaires et emploie 11 personnes, en possède quatre.

Opérateurs optimistes

Ce parc qui représente un investissement de 15 millions d'euros s'ajoute à celui que chacun possède en propre. « *Vous ne pouvez plus aujourd'hui répondre à une consultation, attendre de l'obtenir et commander ce type de matériel qui nécessite plusieurs années de délais de livraison* », explique Olivier Delcourt, président de DVF. Les cahiers des charges imposent de plus en plus d'être immédiatement opérationnel avec une technologie performante et un personnel compétent. Le dirigeant, dont la pose de voies est la principale spécialité, s'agace toutefois de la concurrence des travailleurs détachés régulièrement recrutés par certains de ses gros concurrents. Il affiche la volonté de doubler d'ici à cinq ans son chiffre d'affaires, de l'ordre de 12 à 15 millions d'euros. Même son de cloche chez Bonandrini, positionné sur la maintenance des voies ferrées par engins lourds. Avec près de 6 millions d'euros d'activité et de belles perspectives de développement, l'opérateur mise sur la formation interne faute de formation adaptée. ■

Un train usine démarre la rénovation des voies en Bourgogne

Pour remplacer l'intégralité de la voie reliant Sens à la gare de Laroche-Migennes, SNCF Réseau a préféré aux bulldozers un imposant train-usine.

Agathe Mercante
amercante@lesechos.fr

Sous un ciel gris, le jaune de ce train n'en est que plus criard. Pour le remplacement total des rails sur le tronçon bourguignon de l'historique voie Paris-Lyon-Marseille, SNCF Réseau s'est orienté vers un outil moins conventionnel que tracteurs, grues et autres bulldozers. Il a opté pour un train-usine, qui tout en avançant effectue la totalité des travaux.

C'est à l'occasion de la présentation des grands chantiers ferroviaires 2016 que le secrétaire d'Etat chargé des Transports, Alain Vidalies, s'est rendu, vendredi, dans cette commune de la région de Sens, en Bourgogne. Lancé le 4 janvier, le chantier de rénovation du tronçon Saint-Florentin-Sens-Laroche-Joigny, est le premier de l'année.

Des trains-usines, Alain Vidalies en a déjà vu. « *Mais, en général, ils roulent plutôt de nuit, pour ne pas affecter le trafic* », rectifie Jacques Rapoport, président de SNCF Réseau. A Villeneuve-sur-Yonne, nul n'est besoin d'attendre le soir, le tronçon comporte quatre voies ferrées, suffisantes pour permettre de laisser ouvriers et voyageurs cohabiter durant les travaux.

50 % des rénovations

Le train-usine, d'une longueur de 750 mètres, aura la tâche de refaire intégralement les voies sur ce segment de 53 kilomètres, qui longe l'Yonne. A la vitesse de 250 mètres à l'heure, l'imposante machine se met en branle dans un bruit assourdissant. A l'avant de l'usine roulante, de puissants appareils dégagent le ballast vieillissant de la voie, libérant alors les traverses que d'immenses pieds-de-biche délogent de leur écrin pour les remplacer par de nouvelles. Un wagon plus loin, les rails métalliques sont posés tandis que des pinces précises les rivent aux traverses. En fin de cortège, une petite grue munie d'un aimant ramasse les morceaux de métal tombés des voies. « *Nous les revendrons à un ferrailleur par le biais d'un appel d'offres* », explique Christophe Vanderbrouck, le directeur du chantier.

Trente ouvriers qualifiés accompagnent la lente procession du train-usine, mais en réalité, de pareils travaux nécessitent 400 personnes. « *C'est un peu comme l'armée américaine* », sourit Jacques Rapoport, une majeure partie de ces emplois sont destinés à assumer la lourde logistique de l'appareil. Cette usine roulante aura jusqu'au 6 mai 2016 pour achever la rénovation, dont le coût est estimé à 53 millions d'euros. SNCF Réseau utilise trois outils de ce type, qui, à eux seuls, effectuent 50 % des travaux de réfection effectués en France. Un coût de production élevé pour un rendement qui ne l'est pas moins : d'une valeur d'environ 25 millions d'euros l'unité, ces appareils travaillent cinq fois plus vite que les autres équipements de travaux. Un quatrième train usine est d'ailleurs en construction. Il sera destiné à travailler sur les zones de forte densité urbaine, notamment en Ile-de-France, où de grands projets sont prévus pour l'année 2016. ■