

■ L'INFO DU JOUR

Des travaux à grande vitesse pour les trains de banlieue

PARCE QU'IL Y A URGENCE à remettre en état le réseau ferroviaire francilien, vieillissant et de plus en plus sollicité, la SNCF déploie de plus en plus de moyens. Ainsi, cet été, elle a pour la première fois utilisé une machine réservée habituellement aux TGV pour changer quelque 20 km de rails entre Chelles (Seine-et-Marne) et Noisy-le-Sec (Seine-Saint-Denis). Cette machine, c'est un gigantesque train-usine qu'on appelle le BOA. Il est en effet long de 550 m et avale les rails usagés... sans les mâcher.

Le principal intérêt du BOA, c'est la rapidité. En une nuit, il est capable de remplacer 650 m de rail alors qu'avec les méthodes habituelles, on arrive au mieux à 150 m. Par ailleurs, dès le lendemain matin, les trains peuvent circuler normalement sur les rails nouvellement posés, alors qu'avec la technique traditionnelle, les trains devaient circuler, pendant quelques jours, deux fois moins vite, le temps que le rail « se fasse ».

Une machine capable de remplacer 650 m de rail en une nuit

Si ce train fait presque tout tout seul, du déboulonnage et l'enlèvement des vieux rails à la pose puis la soudure des nouveaux, il nécessite l'intervention d'une centaine de personnes pour paramétrer la



Chelles-Gagny, vendredi, 2 heures du matin. Ce train-usine permet de changer des rails quatre à cinq fois plus vite qu'avec les procédés habituels. Il a été utilisé pour la première fois cet été en Ile-de-France. (LP/Jean-Marc François.)

machine mais aussi pour réaliser quelques tâches qu'elle ne peut pas faire, comme la pose et la dépose des attaches et des boulons qui fixent le rail. Sur les lignes E et

P, les travaux se sont terminés le week-end dernier. Mais il est par la suite prévu de faire onduler ce serpent de fer sur toutes les lignes du réseau en Ile-de-France, en tout

cas partout où cela est possible. Ce qui devrait conduire à réduire les temps de travaux et donc les nuisances pour les usagers.

GRÉGORY PLESSE