

Un week-end sans train gare de Lyon à Paris

- La SNCF va interrompre totalement le trafic samedi et dimanche pour remplacer le système d'aiguillage par une « tour de contrôle ferroviaire ».
- Les trains seront dérivés vers d'autres gares, avec des fréquences allégées.

TRANSPORT

Lionel Steinmann
@lionelsteinmann

Il régnera sans doute un calme inhabituel samedi et dimanche dans les deux halls de la gare de Lyon à Paris. La SNCF va en effet moderniser le système d'aiguillage de la gare, qui date des années 1930, pour le remplacer par un poste d'aiguillage informatisé et une « tour de contrôle ferroviaire » située à Vigneux-sur-Seine, à une vingtaine de kilomètres de Paris. Ce « saut technologique », selon

l'expression de l'entreprise publique, va ouvrir la voie à une future augmentation du trafic, mais il nécessite une interruption totale des circulations de vendredi minuit à dimanche minuit. Pendant ces 48 heures, aucun train n'est donc programmé au départ ou à l'arrivée de cette gare, ainsi que de celle, voisine, de Bercy.

Une consigne qui concerne aussi bien les TGV à destination du Sud-Est (d'ordinaire pris d'assaut en fin de semaine) que les Intercités, les TER, le RER D ou encore la ligne R du Transilien. Seul le métro et le RER A desserviront la gare, qui restera par ailleurs ouverte.

Bon gré mal gré, les voyageurs vont donc devoir bouleverser leurs habitudes, et devront passer par d'autres gares de Paris ou de sa banlieue. Les départs vers Lyon par exemple se feront à Marne-la-Vallée, tandis que les TGV Languedoc partiront de la gare Montparnasse. Les candidats à un week-end de ski dans les Alpes devront passer par Versailles-Chantiers via Massy-Palaiseau. La Suisse sera, elle, desservie depuis la gare de l'Est.

La SNCF va s'efforcer de réduire les désagréments pour ses clients en proposant la vente de tickets RER pour les trains arrivant en banlieue. Mais ces changements se traduiront

dans la grande majorité des cas par un allongement des temps de trajet porte-à-porte des voyageurs, poussant ceux qui le pouvaient à décaler leur départ de quelques jours.

Cinq ans de travaux

La compagnie a anticipé ce phénomène en prévoyant des « fréquences allégées » sur la plupart des lignes. Sur d'autres (les TGV Paris-Mulhouse, Paris-Evian-les-Bains et France-Italie), toutes les circulations ont été annulées. « L'installation du nouveau poste d'aiguillage nécessitera également une adaptation de plan de transport dans les jours qui suivent la mise en service », indique par ailleurs



Des alternatives au départ des autres gares ont été prévues pour certaines destinations. Photo Christophe Simon/AFP

la SNCF, mais sans donner plus de précisions. Au total, 400 salariés seront mobilisés pour assurer la bascule entre les anciennes installations et les nouvelles. L'opération vient conclure cinq ans de travaux, qui ont mobilisé au total 200 millions d'euros d'investissement. ■



À NOTER

La nouvelle tour de contrôle ferroviaire verra passer près d'un millier de trains par jour, dont 420 RER D et 200 TGV.

Des aiguillages à levier numérique et la coexistence de multiples générations de matériel compliquent l'entretien du réseau ferroviaire

Sur le long terme, l'objectif de SNCF Réseau est d'organiser la convergence vers un nombre réduit de systèmes, afin de gagner en efficacité.

Une « tour de contrôle ferroviaire » ultramoderne qui va remplacer des postes d'aiguillage datant des années 1930, avec des leviers à actionner manuellement : l'opération de modernisation menée samedi et dimanche gare de Lyon, à

Paris (lire ci-dessus), vient rappeler le casse-tête que représente l'entretien du système ferroviaire, du fait de la coexistence de différentes générations de matériel sur le réseau.

« Nous sommes sans doute une des seules industries dans ce cas de figure », expliquait il y a quelques semaines aux « Echos » Patrick Jeantet, le PDG de SNCF Réseau, le gestionnaire des infrastructures. Sur les postes d'aiguillage, par exemple, nous avons toutes les générations

de matériel, depuis ceux de 1932, avec des systèmes électromécaniques, jusqu'à aujourd'hui. Cela représente près de dix générations technologiques, que nous devons être capables de gérer et d'entretenir de manière concomitante. C'est un très gros facteur de complexité. » Sur chaque technologie, il faut en effet disposer d'opérateurs disposant du savoir-faire, des pièces de rechange...

Sur le long terme, l'objectif de SNCF Réseau est d'organiser la con-

vergence vers un nombre réduit de systèmes, afin de gagner en efficacité et en productivité. « Mais cela nécessite des investissements lourds et du temps », précise Patrick Jeantet.

200 millions d'euros

Gare de Lyon, le passage de l'ancien au nouveau système a demandé 200 millions d'euros d'investissements, cinq ans de travaux, le déploiement de 700 kilomètres de câbles et de 400 balises de contrôle

de vitesse... Dans la future tour de contrôle ferroviaire, les circulations seront enregistrées dans un ordinateur qui actionnera automatiquement l'aiguillage. Mais la coexistence de technologies persistera : si les deux postes datant de 1933, parmi les plus anciens de France, vont être remplacés, les postes plus récents et équipés de technologies compatibles seront conservés.

— L. S.

Les chiffres clefs

1933

L'ANNÉE DE MISE EN SERVICE

des deux postes d'aiguillage de la gare de Lyon qui vont être remplacés samedi.

700

KILOMÈTRES DE CÂBLE

ont été déployés pour mettre en place le nouveau système.