

# Il faudra sept ans pour remplacer l'antique caténaire de 90 printemps

Les usagers du RER C ont de quoi se réjouir, même si ce n'est pas pour tout de suite. Responsables d'importants retards, ces câbles vont faire l'objet de travaux colossaux qui débiteront fin 2018.

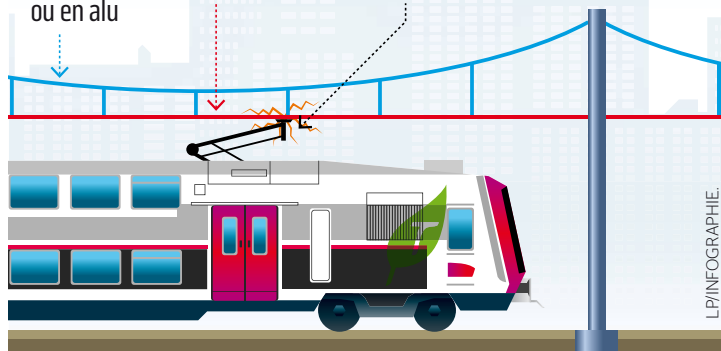
## Comment ça marche

La caténaire est composée de deux types de câbles.

**Câbles porteurs** en bronze ou en alu

**Câbles conducteurs** en cuivre

Le pantographe vient frotter avec son archet les câbles conducteurs. C'est ainsi que le train est alimenté en électricité. Il y a rupture de caténaire lorsque, pour une raison ou une autre (fils gelés, câbles arrachés par la chute d'un arbre...), le courant n'est plus transmis au pantographe.



LP/INFORMAGHIE.

PAR GRÉGORIE PLESSE

Il était temps ! La plus ancienne caténaire du réseau SNCF va enfin être remplacée. Depuis 90 ans, la grand-mère alimente en électricité le RER C entre Paris et Brétigny (Essonne). C'est déjà bien plus que la durée de vie moyenne de ces câbles qui est de « 60 ans » selon le site Internet de la SNCF. Mais ça y est : le 1<sup>er</sup> février, SNCF Réseau a signé un contrat avec les sociétés NGE, TSO, ETF, Setec et Mobility portant sur la modernisation de ces 180 km de caténaires.

Le mot caténaire fait frissonner la plupart des usagers, car ils en entendent parler lorsque celle-ci ne fonctionne plus. Or, la caténaire étant la source de l'électricité qui fait avancer les trains (voir notre infographie), quand elle est « arrachée » ou qu'elle subit une « rupture », plus aucun

train ne peut rouler. C'est un peu comme si vous essayiez de faire avancer un vélo sans pédales.

Malgré son grand âge, cette caténaire nonagénaire ne représente sur le RER C que 1 % des incidents. En revanche, elle est responsable de « 20 % du temps perdu », comme le rappelle Didier Bense, le patron de SNCF Réseau en Ile-de-France.

### UN CHANTIER DE NUIT

Celle qui va la remplacer sera, promet SNCF Réseau « hautement performante, capable d'amortir l'augmentation des circulations des vingt prochaines années et supportera des écarts de températures jusqu'à 70 degrés, contre 40 aujourd'hui ».

Une bonne nouvelle pour les usagers de la ligne, qui vont devoir se montrer encore un peu patients. En effet, il faudra attendre fin 2018 pour que les travaux démarrent. Ils s'annoncent colossaux. Chiffrés à



RF/PG CANIV/FRANCK DUNOUAU

SNCF Réseau s'associe pour la première fois à des partenaires extérieurs pour la régénération de la caténaire du RER C. Le coût des travaux est estimé à 277 M€.

277 M€, ils vont nécessiter un million d'heures de travail, la mobilisation de 150 personnes ainsi que des machines-outils de pointe. Mais Didier Bense promet en revanche qu'ils seront « sans impact sur la circulation », l'ensemble du chantier devant se dérouler de nuit d'ici à la mise en service de cette nouvelle caténaire, en 2024.

Et sur les autres lignes franciliennes ? Pour le RER B, où les caténaires ont entre 60 et 70 ans, « les travaux sont prévus en 2018 » assure Didier Bense. Sur le RER D, où nous avons identifié un foyer d'incident à la sortie d'une voie de remisage à Melun, des travaux ont été faits et il n'y a désormais plus de problème ».

## 20 à 30 incidents par an générant plus de 16 heures de retard !

**S'ILS NE SONT PAS** la seule cause de retards ou de suppressions de trains, de par leur rôle stratégique, les incidents de caténaires pèsent lourd sur la régularité des lignes franciliennes. Ainsi, selon SNCF Réseau, on dénombre 20 à 30 incidents caténaires par an qui ont occasionné plus de 1 000 minutes de retard (soit plus de 16 heures), auxquels s'ajoutent les incidents provoqués par les rames, typiquement une caténaire arrachée par un pantographe en mauvais état, comme c'est arrivé en décembre à gare du Nord.

Un quart de ces incidents sont liés aux aléas climatiques, comme c'est arrivé à l'été 2015 sur le réseau Saint-Lazare. Un autre quart résulte de défauts d'infrastructures : la défaillance de câbles porteurs a ainsi plusieurs fois perturbé le RER C en 2015 et 2016. Enfin, 15 % à 25 % des incidents sont causés par des actes de malveillance ou par des accidents. On se rappelle notamment de la chute d'une voiture, en février 2016, sur les rails du RER B, à Gentilly (Val-de-Marne).

G.P.