

La SNCF accélère l'externalisation des travaux pour rénover la ligne C du RER

BTP

Le groupe signe avec NGE le plus gros contrat jamais conclu en France pour remplacer des caténaires.

Pour la première fois, elle en externalise aussi la conception.

Myriam Chauvot
mchauvot@lesechos.fr
Lionel Steinmann
lsteinmann@lesechos.fr

SNCF Réseau met les bouchées doubles pour rattraper les décennies de sous-investissement à l'origine des pannes qui empoisonnent la vie des usagers franciliens. L'établissement public chargé de la gestion des infrastructures ferroviaires a signé jeudi avec le groupe de BTP NGE un contrat de 277 millions d'euros. Objectif : moderniser les 31 kilomètres de la ligne C du RER reliant Paris (au sud de la gare Bibliothèque François-Mitterrand) à Brétigny-sur-Orge et pour cela, y remplacer intégralement les caténaires, fondations et poteaux compris.

« Un tel changement, d'une telle ampleur, sur une ligne en activité, constitue une première en France », souligne Antoine Metzger, président du directoire de NGE. C'est à la fois le contrat le plus gros et le plus complexe jamais signé. « Huit ans (jusqu'en 2024) seront nécessaires

pour rénover ce tronçon de 31 km, soit 180 km de caténaires (le parcours comporte 4 voies, voire plus à certains endroits) alors que nous avons mis un an pour les 300 km de la nouvelle ligne à grande vitesse Tours-Bordeaux » (un contrat de 200 millions d'euros), poursuit-il.

Car pas question d'interrompre le trafic sur une ligne empruntée quotidiennement par des centaines de milliers d'usagers... « Nous travaillerons de nuit, selon un programme défini à la minute pour prévenir tout retard dans la restitution de la ligne à la SNCF le matin à l'aube », explique le patron de NGE. Des pénalités con-

Les nouvelles caténaires seront à même de supporter l'intensification prévisible du trafic.

tractuelles de plusieurs milliers d'euros sont d'ailleurs prévues pour chaque minute de retard éventuel.

Dans ce contexte, le groupement dont NGE est chef de file via sa filiale TSO Caténaires (50 % d'intérêt dans le groupement), alliée à Setec (pour l'ingénierie), ETF et Mobility (groupe Vinci), va devoir innover dans ses méthodes constructives comme dans le nouveau matériel déployé. SNCF Réseau lui en donne les moyens : pour la première fois, elle a externalisé la conception des nouvelles caténaires, en la confiant au groupement.

Sur cette base, « nous préparons pendant deux ou trois semaines



Les 31 kilomètres de la ligne C du RER reliant Paris à Brétigny-sur-Orge vont être modernisés sans interruption du trafic. Photo Patrick Lévêque/Sipa

chaque changement de fil, puis le remplacement interviendra en une nuit », soit la dépose et la pose en quelques heures de 1,4 km de fil, explique Antoine Metzger. Concrètement, pour l'usager de la ligne, ceci signifie que même si les travaux ne s'achèveront qu'en 2024, dès les premières semaines, le taux de panne baissera, au gré de chaque pose d'une nouvelle portée de fil.

Les nouvelles caténaires seront plus résistantes, et donc à même de supporter l'intensification prévisible du trafic. Elles seront également capables de supporter des amplitudes de température de 70 degrés, contre 40 aujourd'hui.

Du côté du gestionnaire d'infrastructures, cette opération illustre un recours accru à l'externalisation. « Ces partenariats industriels sont

un élément structurant de notre stratégie », expliquait il y a quelques semaines Patrick Jeantet, le PDG de SNCF Réseau. Grâce à eux, l'établissement public augmente sa capacité d'intervention et stimule l'innovation dans le secteur, deux conditions sine qua non pour assumer le volume de travaux considérable annoncé dans les prochaines années. ■

Les chiffres clefs

180

KILOMÈTRES

La longueur des caténaires qui vont être renégociées.

540

MILLIERS DE VOYAGEURS

chaque jour sur le RER C.