



# Les travaux ferroviaires touchent à leur fin

LA PAROLE À...

## OLIVIER FRICOUT, DIRECTEUR DES ÉQUIPEMENTS FERROVIAIRES

### Où en êtes-vous de la pose de voie ?

Nous avons terminé la pose de voie cet été. La dernière section en travaux était le raccordement fret, de Manduel à Saint-Gervasy. Notre activité jusqu'à la fin de l'année se concentre surtout sur les appareils de voie (voir page 3). Nous réalisons aussi les derniers réglages de la voie afin d'offrir un confort de circulation optimal aux futurs passagers.

### Quels autres types de travaux ferroviaires vous reste-t-il à faire ?

Nous nous occupons de la signalisation en voie. Il s'agit notamment d'installer des balises et des équipements permettant la localisation et le contrôle des trains sur la ligne nouvelle. Au niveau de la caténaire, nous effectuons les derniers déroulements et réglages du fil de contact<sup>1</sup>, afin de garantir la bonne alimentation électrique des trains. Et puis nous installons une série de détecteurs qui

permettent de « contrôler » la ligne : détecteurs de givre, de vent, de chute de véhicules, de venues d'eaux dans la tranchée de Manduel, « détecteurs de boîte chaude », (cet équipement détecte les essieux du matériel roulant qui sont trop chauds), etc. Il nous reste aussi à terminer un projet à l'intérieur du projet : la réalisation des travaux au niveau de la gare de Montpellier. Cela représente un enjeu important de par la complexité du système

ferroviaire : 25 appareils de voie sont installés dans la gare, avec un très grand nombre d'interfaces entre les différents corps d'état.

### Reste-t-il d'autres travaux en dehors du ferroviaire ?

Nous allons terminer les aménagements paysagers de la ligne. Puis, de septembre 2016 à juillet 2017, nous construirons la base de maintenance de la ligne nouvelle, à Nîmes. Il s'agit d'un bâtiment qui servira à abriter les équipes

d'Oc'Via Maintenance (une quarantaine de personnes), ainsi que le matériel nécessaire pour l'entretien de la ligne. Ces bâtiments seront construits à la place du stock actuel de ballast.

### Avec presque deux ans de recul, comment s'est déroulée cette phase de travaux ferroviaires ?

Notre plus grande satisfaction est de constater que nous sommes dans les temps, sachant que le délai était

vraiment un des principaux enjeux pour nos équipes. Nous avons dû respecter au jour près l'ordonnancement des travaux ferroviaires, étroitement imbriqués les uns dans les autres. Aujourd'hui, nous sommes bientôt prêts à céder la place, pour permettre aux équipes des essais de travailler sur la voie. En parallèle, nous devons toujours avoir la sécurité du personnel en ligne de mire, sans oublier naturellement la qualité de réalisation. ■

(1) Câble d'alimentation électrique en contact avec le pantographe.

## APPAREILS DE VOIE, UN « MÉCANO » GÉANT !



Les appareils de voie (ADV) permettent aux trains de changer de voie. Sur le CNM, on en compte 56, dont 26 rien que dans la gare nouvelle de Montpellier.

### Des travaux d'installation au millimètre

Au droit des futurs ADV, des voies provisoires sont installées, sous forme de panneaux posés sur des traverses en bois. Ces voies sont ensuite retirées pour réaliser une sous-couche très plane, sur laquelle on distribue les traverses de

l'ADV. Chaque traverse est unique et numérotée. Les rails sont ensuite placés avec des grues. Il faut alors 4 jours d'assemblage afin que tout soit réglé précisément. La tolérance oscille entre 1 et 10 mm ! Le plus long ADV mesure 160 m de long.

### Plusieurs étapes avant la mise en service

La pose ne représente qu'un quart de l'installation des ADV. Il reste ensuite le bourrage, le montage des tringleries (moteur, commandes de l'appareil de voie), les raccords électriques

de la signalisation, les travaux de caténaires spécifiques et enfin les opérations d'incorporation (libération du rail). Toutes ces étapes font des ADV des points singuliers pour l'ensemble des équipes ferroviaires du chantier.

### Des équipes en place jusqu'à fin décembre 2016

Maxime Viollet, Conducteur de travaux ADV, travaille avec 2 chefs de chantier, qui ont chacun une équipe de 7 personnes. Ils sont accompagnés par un topographe et un géomètre à plein temps, deux conducteurs de grue et un chauffeur de pelle rail-route.

La gare nouvelle de Montpellier constitue un chantier à part entière dans cette opération, avec des travaux s'étalant de juillet à décembre 2016. ■



Maxime Viollet

Les appareils de voie proviennent de la société Vosloh, dont les usines sont situées à Reichshoffen (67) et Fère en Tardenois (02).