

► **VOTRE CONTACT**

**RESPONSABLE RÉGIONAL**, Annick Loréal, 2, rue des Cap-Horniers, 44000 Nantes  
- Tél. : 02.40.35.47.50, fax : 02.40.35.44.52, e-mail : aloreal@groupepmoniteur.fr

► **PROJETS** \_ page 60    ► **PERMIS DE CONSTRUIRE** \_ page 65

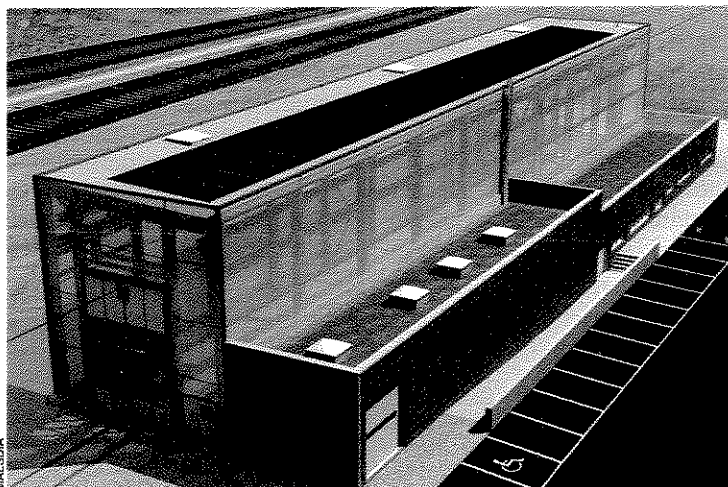
## LOIRE-ATLANTIQUE

# Les travaux de la voie ferrée Nantes-Châteaubriant accélérés

**La réalisation du tram-train implique de multiples chantiers dans un calendrier serré : seize passages à niveau à supprimer, mise au gabarit de huit ponts au-dessus de la voie ferrée, reconfiguration du pôle d'échanges multimodal de la Haluchère, où se croiseront les voies ferrées et celles du tramway et élargissement du viaduc de la Jonelière.**

Le plan de relance n'est pas pour rien dans l'accélération du lancement des travaux devant permettre la réouverture de l'ensemble de la ligne ferroviaire Nantes/Châteaubriant fin 2012 (le tronçon Nantes/Nort-sur-Erdre devrait rouvrir dès septembre 2011). La signature de la convention de financement, le 18 juin, a débouqué les fonds nécessaires, soit 194,6 millions d'euros. La région Pays de la Loire y ajoute 44 millions d'euros pour l'acquisition des onze trams-trains construits par Alstom.

Les premières interventions sur l'ancienne voie ferrée, fermée à la circulation depuis 1980, viennent de débuter avec le débroussaillage entre La Chapelle-sur-Erdre et Châteaubriant (le tronçon Nantes/La Chapelle-sur-Erdre accueille toujours du fret). La construction de l'atelier de maintenance des trams-trains à Doulon (architecte SNCF, Pascale Bonhomme; maîtrise d'ouvrage, SNCF) a déjà commencé, ainsi que la réalisa-



Esquisse du projet d'atelier de maintenance des trams-trains à Doulon (architecte, Pascale Bonhomme). La construction du bâtiment vient de débuter.

tion des voies d'accès à cet atelier et des voies trams-trains 54 et 55 en gare de Nantes.

### Une ligne électrifiée

Les prochaines étapes seront fixées par le diagnostic de la plate-forme et de l'assainissement au fur et à mesure de l'avancée du débroussaillage. « Suivront des le-

vés topographiques qui permettront de caler le tracé de la voie, la nature des travaux nécessaires et leur ordonnancement », détaille Patrick Lahaye, chef du projet chez RFF, maître d'ouvrage des travaux d'infrastructures ferroviaires (85 % du budget global), la maîtrise d'œuvre étant confiée au groupement SCE-Obermeyer-AUP.

Les principaux postes sont la novation de la voie et de la plate-forme avec la création de sections à double voie (Sucé-Erdre, Nort-sur-Erdre et l'électrification de la ligne deux tensions de courant (750 et 25 000 volts) et la signalisation. Les appels d'offres seront lancés à l'automne. « L'idée consiste à sélectionner une entreprise réalisera un panel de prestations étendu comprenant les études travaux et les essais techniques », annonce Patrick Lahaye. « Sans parler d'un projet innovant, il faudra que les entreprises candidates proposent des solutions innovantes, probablement tirées du tramway et adaptées au train. »

De fait, la technologie nécessaire à la mise en service d'un tram-train, notamment l'alimentation électrique en 750 volts, n'existe sur aucune voie ferroviaire française. Les passages à niveau sont équipés des feux clignotants utilisés sur les lignes de tramway, qu'il faudra adapter au tram-train « et faire accepter par le public de sécurité ferroviaire (EPFS) ». Mais surtout, il faudra faire preuve d'une très grande réactivité pour tenir le calendrier très serré et ambitieux du programme de cette enveloppe

FABIENNE PF

## SCE redoute le manque de disponibilité des entreprises

Titulaire du marché de maîtrise d'œuvre remporté avec l'allemand Obermeyer et AUP, SCE a pour mission de consulter les entreprises et de piloter l'ensemble des travaux (préparation de la plate-forme, adaptation des ponts, réaménagements des passages à niveaux). Thierry Delaunay, chef de projet chez SCE, prévoit neuf mois pour monter le projet à partir de la pré-étude réalisée par la SNCF. « Nous procéderons par lots techniques et tablons sur une quarantaine de marchés,

détaille-t-il. Nous prévoyons de fonctionner avec des trams-travaux automatiques. »

Les chantiers les plus urgents seront le terrassement et l'assainissement, ainsi que l'aménagement des ouvrages d'art. « La difficulté va être de trouver des entreprises et des fournisseurs (rails, traverses, ballasts) spécialisés dans le ferroviaire disponibles pour assurer l'ensemble des chantiers prévus en France », redoute le responsable.

### Fiche technique

- **Maître d'ouvrage** : RFF.
- **Maître d'œuvre** : SCE, associé à Obermeyer et AUP.