

# Trois aiguillages changés sur le réseau ferroviaire

**SAINT-GIBRIEN** Les travaux étaient localisés près de la gare de Châlons tout au long du week-end. La circulation, interrompue, a repris ce matin à 5 heures.



Équipé de sa tronçonneuse à rail, l'ouvrier va couper le morceau en trop pour l'ajuster à la partie du rail déjà existante. Adriane Carroger

ADRIANE CARROGER

**S**amedi 5 avril, 7 h 30. Des hommes en tenue orange s'affairent près du pont ferroviaire, situé Grande rue à Saint-Gibrien. Ils font partie de l'entreprise DVF, spécialiste des travaux d'infrastructures ferroviaires, qui a obtenu le marché lancé par SNCF Réseau dans le cadre du renouvellement des aiguillages.

Tout au long du week-end, dès 23 heures vendredi soir, et jusque tard dans la nuit de ce dimanche à lundi, leur mission a consisté à changer trois aiguillages qui s'usent avec le temps, le poids des trains et la fréquence de la circulation. « En Île-de-France, ils sont renouvelés tous les dix à vingt ans, c'est davantage autour de 30 ans dans des secteurs comme celui-ci », fait savoir Emmanuel Arsène, pilote d'opération basé à Reims dont le rôle sur le chantier est de contrôler si les appareils sont posés conformément aux standards requis.

Un aiguillage permet de donner une direction au train, de l'orienter sur une voie ou une autre. À Saint-Gibrien, il y a celui qui conduit à la gare de Châlons-en-

Champagne et l'autre à la gare de marchandise et dans l'autre sens, de pouvoir bifurquer vers Épernay. Cette opération s'inscrit dans un programme pluriannuel de remplacement des aiguillages mené par SNCF Réseau depuis plusieurs années. Pour ce chantier précisément, « la date a été bloquée il y a déjà trois ans, fait savoir Olivier Génévaux directeur du pôle communication. Donc les travaux se mènent de jour comme de nuit, qu'il fasse froid, chaud ou qu'il pleuve. » Une obligation de résultat en somme pour l'entreprise retenue.

« La date a été bloquée il y a déjà trois ans. Donc les travaux se mènent de jour comme de nuit, qu'il fasse froid, chaud ou qu'il pleuve »

Olivier Génévaux, directeur du pôle communication chez SNCF Réseau

Par chance ce week-end, le beau temps était de la partie, les conditions étaient donc optimales. En amont, il y a eu nécessité de nettoyer le site, couper la végétation,

couper le courant de la caténaire, etc.

## LA HAUTEUR ET L'ALIGNEMENT AVEC LA VOIE EXISTANTE SONT PRIMORDIAUX

Selon sa configuration, la longueur d'un aiguillage peut varier, samedi matin, il mesurait 50 mètres. Avant de procéder à l'installation définitive, il faut cependant créer les bonnes conditions au préalable. Au cours de ce que l'on appelle le préballastage, une couche de pierres de plusieurs centimètres d'épaisseur est compactée sur la plateforme (le sol) et redressée. Elle constitue la base pour la pose des aiguillages. Ceux pour Saint-Gibrien sont arrivés en kit qu'il a fallu assembler en amont. « L'opération est millimétrée, car il est impératif d'aligner l'appareil correctement sur la couche de ballast », prévient Emmanuel Arsène. Les ouvriers mesurent, tracent, vérifient. La hauteur et l'alignement avec la voie existante sont primordiaux ! Une tronçonneuse à rail vient ajuster la longueur du nouveau rail pour rejoindre l'autre et dans un premier temps, ils sont reliés par des éclisses de chaque côté « avant d'être soudés ultérieurement ». Par la suite, la quantité de ballast nécessaire est rajoutée.

Le coût de ce renouvellement d'aiguillages avec l'opération qui va se mener à Vitry-le-François, fin avril (lire par ailleurs) s'élève à 3,4 millions d'euros HT. ■

## DES TRAVAUX À VITRY-LE-FRANÇOIS FIN AVRIL

Contrairement aux trois aiguillages, près de Châlons, qui ont été remplacés, du côté de Vitry-le-François, ils seront supprimés car devenus inutiles, informe SNCF Réseau. Quatre aiguillages sont concernés. La circulation sera interrompue le week-end du 25 avril au dimanche 27 avril.