

Nantes

Le cœur névralgique du tramway rénové en 2 mois

Benjamin Charrier, chef de projet chez SCE (groupe Keran), peut enfin souffler. Durant tout l'été, il a piloté les travaux de réfection du tramway autour de la station Commerce, où se croisent les lignes 1, 2 et 3. Il a fallu quelque 50 000 heures de travail, 20 entreprises et plus de 150 ouvriers pour mener, dans les délais, ce chantier présenté comme « l'une des plus importantes opérations de rénovation de tramway en France ». Exploités depuis le début des années 1990, les 500 m de ce tronçon en plein cœur de ville avaient besoin d'une réfection complète. Allongement des quais de la station Commerce 2, réfection du tronçon commun des lignes 2 et 3, changement de l'appareil de voie au croisement des lignes 1, 2 et 3, aménagement d'une nouvelle sous-station énergie sous la place du Bouffay... les opérations se sont enchaînées à un rythme de métronome à partir du 4 juillet, date de la coupure d'exploitation partielle des lignes (des bus relais ont été mis en place par la Semitan, maître d'ouvrage). « La phase chantier a été concentrée sur sept semaines et suivie d'une semaine de test et d'essais », raconte Benjamin Charrier.

Prouesse technique. Ce planning très contraint a nécessité une programmation fine des opérations, « pilotée au quart d'heure près sur certaines périodes critiques », et le recours au travail en 2 x 8, voire en 3 x 8 pour certaines phases. Exceptées les missions concernant la ligne aérienne de contact (LAC) et la signalisation ferroviaire confiée à Obermeyer, SCE a assuré la totalité de la maîtrise d'œuvre. « Nous avons fait ce choix car nous voulions absolument raccourcir les circuits de décision

et déléguer au maximum », témoigne Stéphane Bis, directeur technique et maîtrise d'ouvrage de la Semitan. Ce chantier aura aussi entraîné une prouesse technique avec la pose par le groupement ETF-Colas Rail d'un nouvel appareil de voie au croisement des trois lignes, où les rails étaient considérablement usés par le passage quotidien de 1 500 tramways. « Pour réduire le temps de pose et limiter les soudures, un énorme croisement en acier long de 10 m et pesant 14 tonnes a été réalisé et livré en deux blocs », explique Benjamin Charrier.

Pour le renouvellement des 8 000 m² de la plate-forme, un revêtement en béton avec résine imitant des dalles a été installé dans les passages les plus sollicités et 600 m² de dalles ont été réutilisées pour éviter un « effet trop neuf ». Certaines parties ont été traitées en enrobé dans l'attente du réaménagement des 27 000 m² du secteur Feydeau-Commerce, confié à la paysagiste Jacqueline Osty... et SCE, dont la première tranche doit être livrée fin 2019. D'ici là, le bureau d'études nantais devra conduire le renouvellement et l'engazonnement des voies de la gare nord de Nantes à la station Duchesse Anne (10 millions d'euros TTC).

« Cette fois, nous allons devoir nous attaquer à la problématique de l'arrosage en rénovation », prévient Thierry Delaunay, directeur infrastructures urbaines et de transports chez SCE, visiblement satisfait de multiplier les références sur un marché prometteur. Car après Nantes, qui fut la première à réintroduire un tramway, d'autres villes devront prendre la rénovation de leur réseau à bras-le-corps. ● Jean-Philippe Defawe

2,2 km de rails.
8 000 m²
de plate-forme.
20 entreprises.
11,5 millions
d'euros d'investissement (8,76 millions de travaux).



Le groupement ETF-Colas Rail a réalisé et livré en deux blocs un énorme croisement en acier long de 10 mètres et pesant 14 tonnes.