



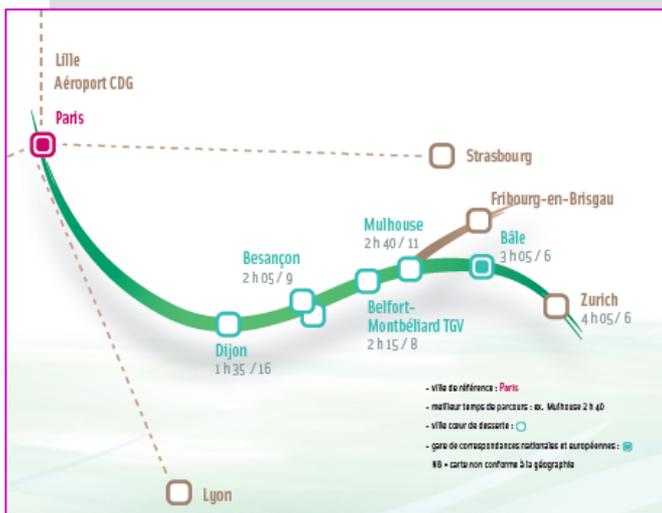
Dossier Ouverture de la LGV Rhin Rhône Branche Est

Organisation de la maintenance...

→ TGV Rhin-Rhône représente une étape supplémentaire dans la construction de l'Europe ferroviaire à grande vitesse avec la création d'une nouvelle transversale Nord-Sud Francfort-Strasbourg-Lyon-Méditerranée qui sera ouverte à la concurrence dès la mise en service de la LGV prévue le 11 décembre 2011.

Sur une route Est-Ouest reliant Mulhouse-Bâle-Zürich à Paris via Dijon, des temps de parcours plus performants seront également proposés aux voyageurs qui basculeront de TGV EE vers TGV RR pour gagner de 20 à 30 minutes.

Ainsi, les TGV Lyria en provenance et à destination de Bâle et Zürich emprunteront tous, à compter de 2012, la route Est-Ouest et ne passeront plus à Strasbourg.



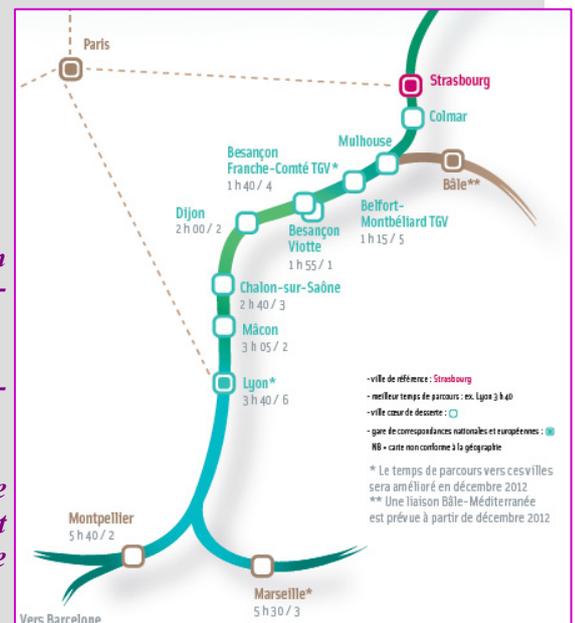
Pour la première fois, la principale valeur ajoutée du nouveau service TGV ne sera pas de rejoindre plus rapidement Paris mais de mieux relier des grandes métropoles régionales entre elles et avec l'étranger (gains de temps de 30 min à 2h00).

On peut donc parler d'un TGV au service de l'aménagement du territoire et d'un maillage durable de ce territoire avec des villes comme Bâle et Strasbourg qui deviendront de véritables carrefours ferroviaires européens proposant des correspondances TGV vers des destinations plus lointaines.

Ainsi dès la mise en service du 11 décembre 2011, Strasbourg sera à environ 3h40 (contre 5h aujourd'hui) et Mulhouse à 2h50 (contre 4h15 aujourd'hui) de Lyon.

Le projet de TGV Rhin-Rhône est composé de trois branches complémentaires centrées sur la région dijonnaise, dont la réalisation est « phasée ».

- La Branche Est (Dijon - Mulhouse), avec 190 km de ligne nouvelle, déclarée d'utilité publique en janvier 2002, dont les travaux ont commencé en 2006 pour la mise en service d'une première tranche en 2011.
- La branche Ouest (Traversée de Dijon) dont la phase d'étude a permis d'effectuer les réservations de terrains le long du tracé dans la zone dijonnaise.
- La branche Sud (reliant la branche Est à la région lyonnaise), dont les études préliminaires sont en cours





PRESENTATION DE L'ORGANISATION DE LA MAINTENANCE INFRA

I - Présentation générale :

La branche Est constitue la première phase du projet de la LGV Rhin-Rhône et sera construite en 2 étapes :

- 1^{ère} étape : 140 km de ligne (y compris les raccordements d'extrémité)
- 2^{ème} étape : 50 km de ligne (y compris les raccordements d'extrémité)

La première étape, objet de ce dossier, s'étend de Villers les Pots (21) à Petit-Croix (90).

Cette LGV :

- sera spécialisée au seul trafic de voyageurs,
- sera construite avec des pentes et rampes maximales de 35 mm/m et avec un entraxe de 4m50,
- sera exploitée à 320 km/h à la mise en service mais son tracé est conçu pour une vitesse maximale de 350 km/h,
- sera équipée de voies banalisées avec une signalisation cabine TVM 430 à laquelle sera superposée l'ERTMS de niveau 2 à moyen terme.
- sera électrifiée en 2 x 25 kV,
- sera supervisée par le centre de supervision du Quart Sud-Est.
- comprendra deux gares : Besançon Franche Comté TGV (au pk 51,969) et Belfort-Montbéliard TGV (au pk 133,858).

L'exploitation de la LGV Rhin-Rhône sera centralisée dans un poste de commande à distance (PCD) situé à Dijon dans le même bâtiment que le PAI commandant la zone de Dijon et la future CCR.

La construction de la seconde étape de la branche Est et des autres branches de la LGV Rhin-Rhône n'est, pour l'instant, pas planifiée.

Au titre de la remise de la ligne au gestionnaire de l'Infrastructure délégué (GID) le 5 septembre 2011 et de la mise en exploitation le 11 décembre 2011, ce dossier présente l'organisation de la maintenance de la ligne.

II - Choix de l'établissement maintenance :

La SNCF a souhaité confier la maintenance de cette LGV à un établissement spécialisé LGV.

Du fait des technologies identiques à celles de la LGV Est-Européenne, le choix de l'Infrapôle Est Européen (en charge de la maintenance de la LGV Est Européenne) a été retenu.

L'Infrapôle Est Européen (IEE) prendra en charge la maintenance de la LGV Rhin-Rhône et d'une partie de ses raccordements (le découpage précis est calé sur la zone d'action du PCD).

Le raccordement à voie unique de Devecey sera entretenu par la région Bourgogne, Franche-Comté (BFC).

Les installations EALE, ASTI et Bâtiments seront confiées aux établissements de rattachement des régions BFC et Alsace.

La maintenance du poste de commande à distance (PCD) de la LGV Rhin-Rhône sera assurée par les agents signalisation de l'Infrapôle BFC qui auront également la charge de l'entretien des autres installations du bâtiment (PAI, CCR, ...).

L'Infrapôle Est-Européen créera une Unité de Production Mixte Voie-SES dédiée à la maintenance de la LGV Rhin-Rhône.

Elle sera située à Geneuille (25), site de la future base de maintenance de la LGV (PK 56 environ), à proximité de la gare de Besançon Franche Comté TGV (PK 52).



GENEUILLE durant les travaux

III - Organisation des équipes de maintenance de la LGV Rhin-Rhône :

Le dimensionnement des équipes de maintenance a été déterminé sur la base du ratio kilométrique des ressources nécessaires pour la LGV Est Européenne.

Ainsi, les équipes de maintenance de la LGV Rhin-Rhône seront composées de 47 agents :

- 25 agents voie,



- 11 agents ST (signalisation-Télécom),
- 9 agents caténaire,
- 2 agents SM.

L'organisation du travail sur LGV affecte les équipes de la façon suivante :

- les agents voie et caténaire sont programmés en roulement 2 semaines de jour, 3 semaines de nuit,
- les agents SM, en roulement, 1 semaine de jour, 3 semaines de nuit
- les agents ST, en roulement, de nuit de manière plus occasionnelle.

Aux ressources propres de l'Infrapôle dédiées à la LGV Rhin-Rhône, s'ajouteront celles de l'Infralog Lorraine, à savoir :

Engins :

- un engin de maintenance voie (EMV)
- une bourreuse 3^{ème} niveau (type ZCA ; Interventions sur Zones courtes et Appareils)
- une draine

Personnel :

- l'équipage des bourreuses soit 8 agents
- les CREQ : 2 agents.

IV - Organisation de l'encadrement des équipes de maintenance de la LGV Rhin-Rhône :

Le nombre limité de secteurs de production (3) et l'effectif global (équipes+secteurs) de 54 agents environ conduit à ne mettre en place qu'une seule unité de production (UP).

Cette UP, en charge de la maintenance Voie, OA-OT, Signalisation sera dirigée par un Dirigeant d'Unité (DUP) assisté de :

- un assistant maintenance Voie-Ouvrage d'Art (OA) – Ouvrage en Terre (OT)
- un assistant technique voie et sécurité
- un assistant maintenance ST
- un assistant travaux ST
- un assistant programmation
- un assistant technique d'unité

L'effectif Voie sera placé sous l'autorité d'un Dirigeant de Proximité (DPx) Voie assisté d'un Technicien Opérationnel (TO) et d'un Technicien d'Appui. Cette organisation est identique à celle existante sur les secteurs voie de la LGV EE.

L'effectif ST et l'équipe SM seront rattachés à un DPX ST-SM assisté d'un TO signalisation.

L'effectif caténaire sera dirigé par un DPX caténaire.

Par ailleurs, un surveillant de travaux sera rattaché à l'assistant voie-OA-OT.

L'UP Mixte sera donc constituée de 61 agents (organigramme simplifié ci-contre). Les agents viennent majoritairement du bassin d'emploi BFC ; mais d'autres viennent de la LGV Est-Européenne, de la région parisienne, d'Alsace et de Lorraine.

V - Positionnement des entités maintenance :

L'ensemble des agents de maintenance (équipes, secteurs et unité, personnel InfraLog) sera sur la base maintenance de Geneuille* située à proximité de la gare de Besançon Franche Comté TGV (pk 56 environ).

Cette base sera aménagée par RFF dans le cadre de la construction de la LGV Rhin-Rhône.

Le site est à proximité de la gare de Besançon Franche Comté TGV (desservie par TGV et par TER depuis Besançon-Viotte) et des infrastructures autoroutières (A36 à 5-6 km) ; il reste proche de la ville de Besançon (à environ 10-12 km).

* A 3 km de la future gare Besançon Franche-Comté TGV, le site de Geneuille comprend un bâtiment de 1400m² à haute qualité environnementale (hébergement, réfectoire, vestiaires et bureaux), 2900m² de hangars et d'aires de stockage, 1000m² de garages et ateliers. (Voir photos ci-contre durant la construction)



L'ensemble du personnel et son encadrement seront présents sur le même site et disposeront d'équipements neufs.

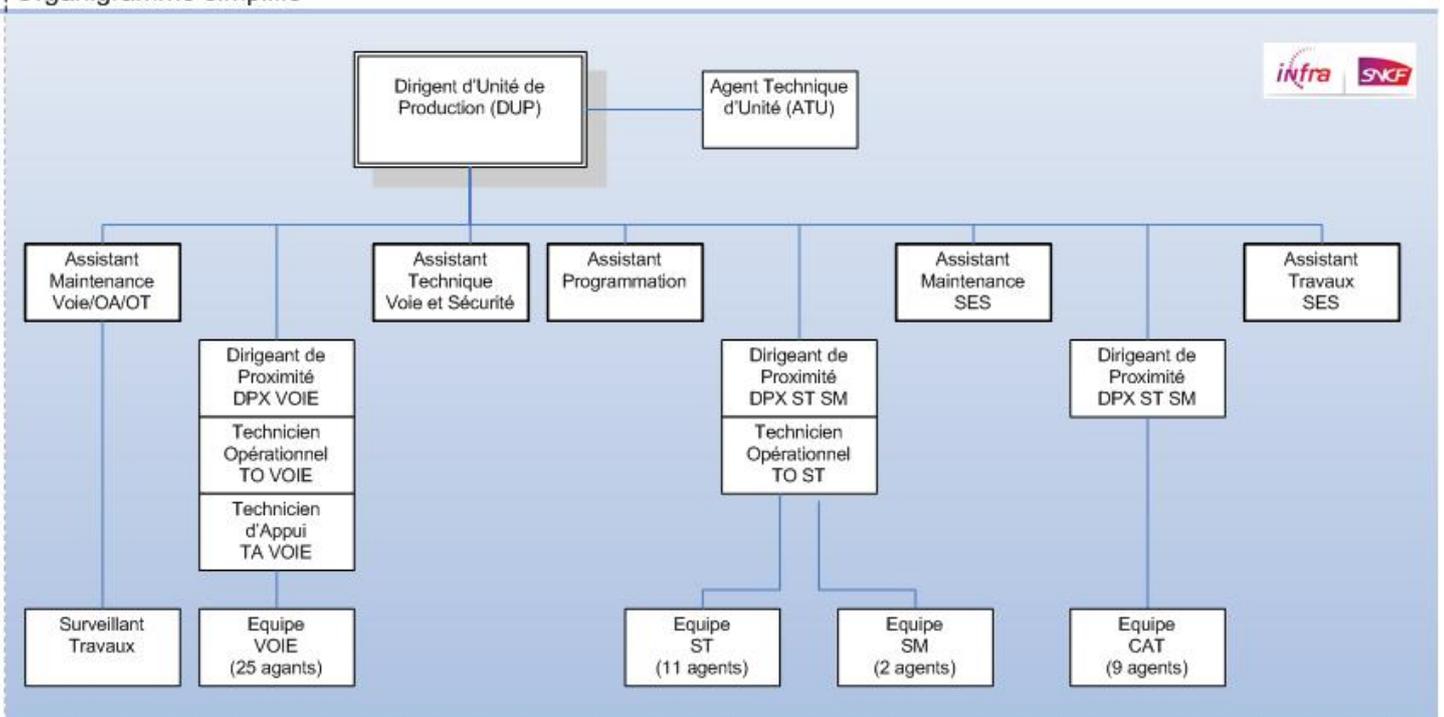
Des aménagements complémentaires sont prévus en ligne:

- local + sanitaires au poste de changement de voie (PCV) de Thervay vers le pk 27
- local + sanitaires au PCV de Les Magny vers le pk 99
- local + sanitaires en gare de Belfort-Montbéliard vers le pk 134+500
- local + sanitaires et faisceau de voies de service en gare de Montreux-Vieux située à 5-6 km de l'extrémité Est de la ligne (1ère étape).

VI - Dates de mise en œuvre

- Création de l'Unité d'Affectation de Geneuille au 01/01/2011
- Mise en place progressive du personnel de Janvier à septembre 2011.
- Prise en charge de la maintenance de la ligne par l'Infrapôle : 5 septembre 2011
- Mise en exploitation de la ligne : 11 décembre 2011.

Organigramme simplifié



GENEUILLE Future Base



TGV essais LGV RR