

Réseau Ferré de France teste sa nouvelle voie à grande vitesse

À 6 mois de la naissance de la nouvelle infrastructure de transport, dont les travaux sont en cours d'achèvement, Réseau Ferré de France poursuit les essais pour vérifier les installations, la qualité et les performances de la ligne.

Les premiers essais de montée en vitesse ont débuté, le 13 novembre dernier, sur 210 kilomètres entre Château-Thierry et la vallée de la Moselle.

Pour tester la performance de l'infrastructure dans des conditions extrêmes, la rame d'essais atteindra progressivement une vitesse de 10 % supérieure à la vitesse commerciale prévue en juin 2007.

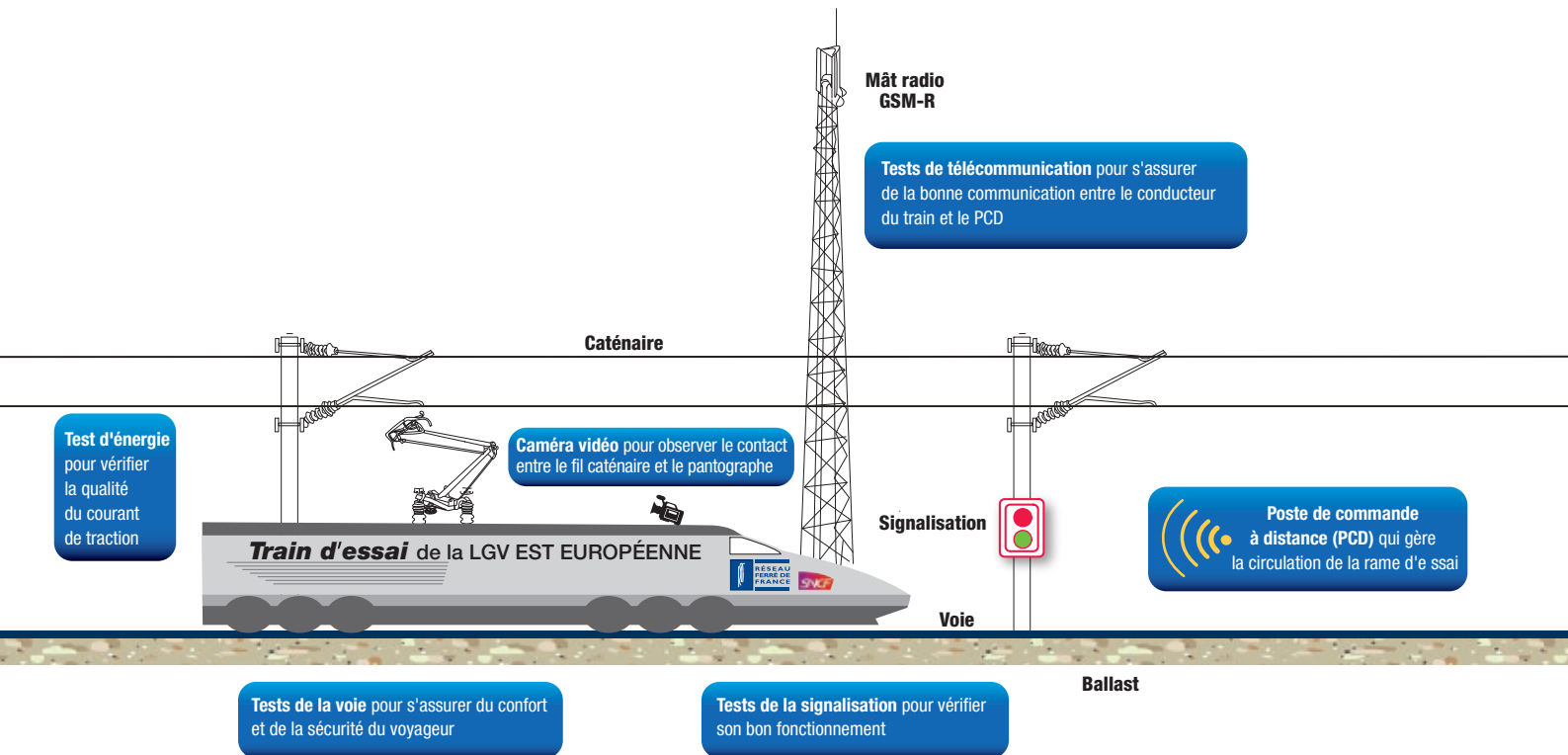
Ce train laboratoire, dont la moitié des voitures est équipée en appareils de mesure et de contrôle, circulera plusieurs fois par jour sur la LGV, afin de vérifier la qualité de la voie, de la caténaire, de la signalisation, de la télécommunication et le confort des voyageurs.

Jusqu'à fin janvier 2007, la rame d'essai circulera sur une portion de 210 km comprise entre Château-Thierry et la vallée de la Moselle. A compter du 1^{er} février 2007, les essais se feront sur la totalité de la ligne qui aura alors été mise sous tension, soit 300 km, entre Vaires-sur-Marne (Seine-et-Marne) et Baudrecourt (Moselle). **En décembre 2006, des essais auront également été réalisés avec un train à grande vitesse allemand, l'ICE 3, pour vérifier « l'interopérabilité » de la ligne.**

Objectif de RFF: l'homologation de l'infrastructure au printemps 2007

Les tests sous maîtrise d'œuvre de la Direction de l'Ingénierie SNCF seront menés jusqu'en avril 2007, date à laquelle Réseau Ferré de France sollicitera l'autorisation d'exploitation de la ligne, en remettant l'ensemble des résultats au nouvel Etablissement public de la sécurité ferroviaire, l'EPSF.

La SNCF « rodera » ensuite sa future exploitation et formera ses mécaniciens, en augmentant progressivement le trafic. De nombreux trains circuleront alors sans passagers, afin de réussir la **mise en service commerciale de la LGV Est européenne programmée le 10 juin 2007.**



Descriptif des contrôles

RFF contrôle la qualité globale de l'infrastructure de transport:

- » la bonne captation du courant, grâce à une caméra qui observe le contact entre le fil caténaire et le pantographe et à des instruments de mesure électriques ;
- » la qualité de la voie et donc le confort des futurs passagers des trains : seuls des écarts de l'ordre du millimètre sont tolérés ;
- » le système de signalisation, à bord du train et au sol ;
- » les télécommunications : des appareils à bord mesureront la qualité des transmissions du système GSM-R*, nouveau système qui est déployé progressivement par Réseau Ferré de France, sur tout l'Est ferroviaire de la France puis sur l'ensemble du réseau ferré national ;
- » les systèmes de surveillance au sol de la LGV et des trains, avec notamment « les détecteurs de boîtes chaudes » qui contrôlent la température des essieux, ou les détecteurs de vents latéraux ;
- » la bonne communication entre le train et le poste de commande à distance, véritable tour de contrôle des circulations, situé à Pagny-sur-Moselle (Meurthe-et-Moselle) qui sera mise en service fin janvier 2007.

* GSM-R: sur la LGV Est européenne, les échanges d'informations entre le sol et le train se font par ondes hertziennes grâce à un système innovant, qui utilise des mâts radio, le GSM-R (R pour Railways), autrement dit un « Global System for Mobile communication » dédié au rail.