

Dans les coulisses du technicentre de Granville

1 2 Visite du centre de maintenance SNCF. Ici, tous les trains Régiolis de la ligne Paris - Granville sont contrôlés à fréquence hebdomadaire par des techniciens spécialisés, pour une maintenance de A à Z.

Reportage

Inauguré début juin 2015, le centre de maintenance des trains Régiolis a désormais pris sa vitesse de croisière. Situé derrière la gare SNCF, là où une partie des 72 500, les prédécesseurs des Régiolis, étaient entretenus, avec une antenne plus réduite. « On y effectuait la maintenance de premier niveau », explique Emmanuel Grivot, directeur du technicentre de Sotteville-lès-Rouen, d'où dépend celui de Granville.

Interventions à tous les étages

« Désormais, ici, 28 agents assurent la maintenance complète de la quinzaine de Régiolis. » Une partie issue de recrutements, une autre via des mutations et l'arrivée de personnels de Caen déjà formés, pour « l'arrivée de ce nouveau matériel ».

L'atelier de 3 000 m², tout en longueur, peut accueillir deux rames entières en parallèle, grâce à deux voies sur fosse de 120 m. Un pont roulant de 6,3 t surplombe l'ensemble, pour « des interventions sur trois niveaux » : sous la rame, à l'intérieur et au-dessus. « Sur ce matériel à plancher bas, la plupart des organes se trouvent en toitures » : climatisation, compresseurs, pantographes, moteurs, convertisseurs électriques...

Une passerelle très large donne l'impression d'être à un étage supérieur d'atelier. « Une réflexion a été menée autour de la disposition de l'outillage », avec un niveau de rangement et d'organisation très rigou-

reux qui permet d'éviter « le gaspillage de temps et de pièces ».

Bimoteur, bicourant

Les Régiolis ont la particularité de pouvoir fonctionner en mode thermique ou électrique. « Une partie des voies du Paris - Granville est électrifiée, de Paris à Dreux », explique Stéphane Da Silva, dirigeant d'unité opérationnelle, le reste du trajet s'effectuant en thermique.

Bimoteur donc, et aussi bicourant : « 25 000 volts en alternatif et 1 500 volts en continu, poursuit Emmanuel Grivot. En fait, ces trains fonctionnent avec tous les modes de tractions. »

Chaque rame est inspectée une fois par semaine, via un cycle de maintenance qui se traduit par une visite en atelier. « Nous fonctionnons sept jours sur sept, en 3 x 8 pour la partie mouvement, station-service et nettoyage ; en 2 x 8 pour la maintenance. » Le train est alors immobilisé une demi-journée. Durant ces dernières semaines, les feuilles mortes accumulées sur les voies ont généré des astreintes supplémentaires.

« Certaines opérations peuvent durer plusieurs jours, voire une semaine. » Pas simple de jongler alors, avec les 15 rames, surtout en période de week-ends, de vacances, ou l'été, « où les taux de remplissage sont élevés », ajoute Stéphane Da Silva.

Chaque intervention est enregistrée et analysée. Les données et le retour d'expérience sont partagés avec la vingtaine de technicentres répartis



Un Régiolis sur l'une des deux voies sur fosse de 120 m (en haut, à gauche). Axel Quetier, dépanneur spécialisé thermique, intervient ici sur le toit de la rame (en haut, à droite). À l'extérieur du technicentre, une portion de voie électrique est en train d'être recréée (en bas, à gauche). Un peu plus loin, c'est l'heure du nettoyage pour deux rames Régiolis.

dans l'Hexagone.

À l'extérieur, des anciens bâtiments de maintenance ont été sauvegardés. « Nous recréons une partie de

voie en portion électrique qui permettra de réduire les nuisances sonores » lors du reconditionnement des rames (mise en chauffage ou en

climatisation). « Elle devrait être en service dans un mois », conclut Stéphane Da Silva.

Fabien JOUATEL.

Le technicentre de Granville en vidéo sur ouestfrance.fr/granville

Lydie, seule femme du technicentre

Lydie Sineux, 48 ans, agent de maintenance spécialisée.

« J'ai été embauchée le 24 octobre au technicentre de Granville. Par le passé, j'ai été employée de restauration, caissière ; j'ai aussi travaillé dans un service gériatrie. Je suis arrivée dans la soudure, à la suite d'une formation avec l'Alfa de Coutances. J'ai travaillé dans différentes sociétés.

À la suite d'un licenciement, j'ai déposé un CV à deux agents de la SNCF, lors d'un forum pour l'emploi à Coutances. Une semaine après, une personne des ressources humaines me contactait pour un contrat en alternance. J'en ai effectué une partie à la Morandière, un très bon établissement, entourée de jeunes de 16 ans. Certains m'ont pris pour leur professeur ! Il a fallu que je retrouve



la discipline du lycée...

Spécialisée en électrotechnique, je vérifie disjoncteurs, transformateurs, pantographes... sur chaque rame Régiolis qui entre dans ce centre. Avec la formation, j'ai appris un nouveau métier et je continue, aujourd'hui, d'apprendre. Je suis la seule touche féminine ici. Dans mes précédents emplois de soudeuse, de 2007 à 2014, j'étais déjà entourée d'hommes. »

Un million

C'est le nombre de voyageurs annuels de la ligne Paris - Granville. Cinq allers-retours sont effectués quotidiennement (+ deux circulations supplémentaires certains vendredis et dimanches). Habituellement, le trajet s'effectue en 2 h 55. Une rame Régiolis peut accueillir 326 passagers. Chaque rame peut être double si nécessaire.

Biocarburant

Granville a été retenue pour faire un essai de biocarburant. « Une rame est testée depuis plusieurs semaines », explique Emmanuel Grivot. Opération suivie par l'ingénierie matériel « qui travaille à faire évoluer les technologies », tout en répondant aux contraintes environnementales. « On analyse le comportement, la consommation sur plusieurs mois », avant d'envisager de l'étendre à l'ensemble du parc Régiolis.

« Le jour et la nuit » comparé à l'ancien centre

Damien Poulet, 40 ans, agent référent en mécanique essieux.

« Je suis arrivé en décembre 2000 dans l'ancien centre de maintenance. En comparaison, c'est le jour et la nuit. Avant, on travaillait en extérieur, parfois dans des conditions rudes. Avec ce centre, c'est le grand luxe. En arrivant, je n'étais pas spécialisé. Chacun touchait à tous les organes d'une rame de train, manoeuvrait les rames, contrôlait, nettoyait... Aujourd'hui, on est purement sur de la maintenance. Je reste le premier interlocuteur sur les problèmes d'essieux dans le site.

Une partie du travail se fait sur du préventif, avec des tâches bien précises à exécuter. L'autre se fait sur des visites inopinées de trains qui arrivent avec des défauts.

Chaque saison a sa spécificité :



l'automne avec les feuilles mortes qui tombent ou l'été avec le refroidissement des moteurs suivant la chaleur. L'hiver, il n'y a pas de problème particulier, sauf en cas de chutes de neige abondantes. Ici, on est plus en responsabilité de A à Z, alors qu'auparavant, il y avait un partage avec Caen sur la maintenance. À Granville, on gère toute la vie de la rame. »