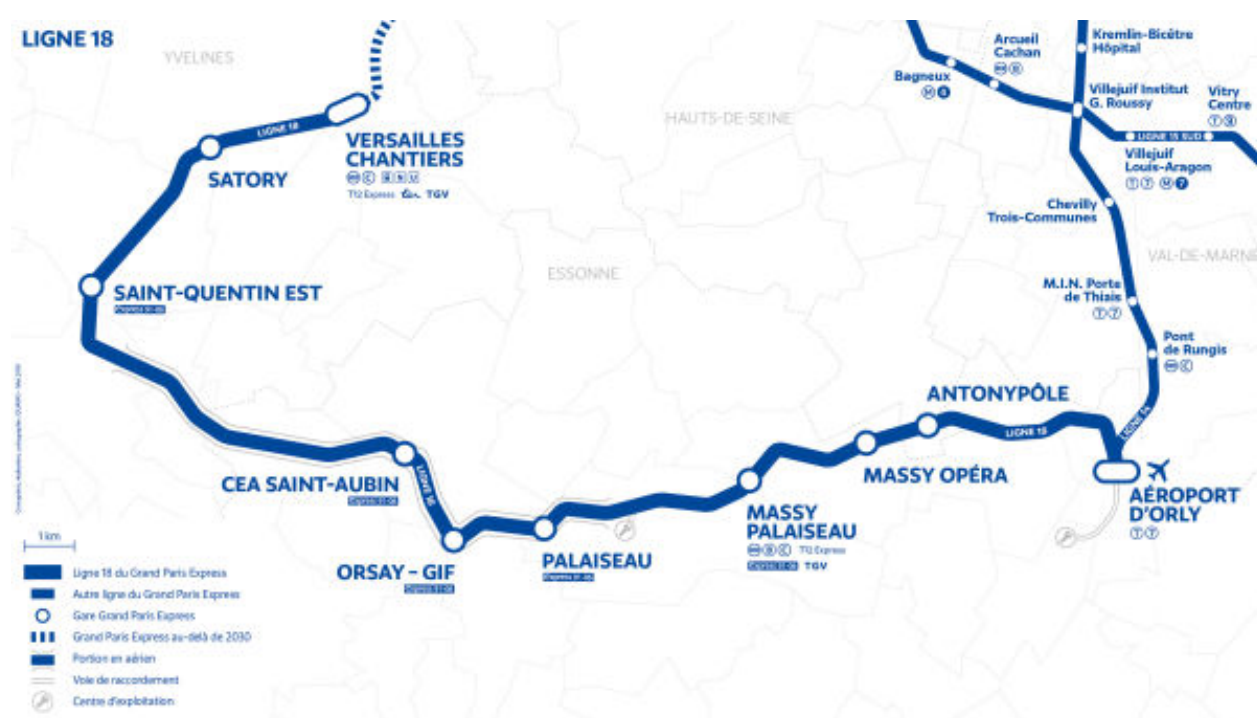

[Imprimer](#)

Ligne 18 : une consultation pour des équipements et travaux de voies ferrées

Image

La Société du Grand Paris mène actuellement une consultation pour des équipements, des travaux de voies ferrées et un troisième rail pour la réalisation du tronçon du tunnel est et du viaduc de la ligne 18 du Grand Paris express.

La ligne 18 du Grand Paris Express doit relier, en partie en sous-sol et en partie en surface, les gares d'Aéroport d'Orly et de Versailles-Chantiers. Sa mise en service est prévue en trois temps : de Massy à CEA Saint-Aubin en 2026, d'Aéroport d'Orly à Massy en 2027, puis de CEA Saint-Aubin à Versailles en 2030.



Le marché portant sur des équipements, des travaux de voies ferrées et un troisième rail pour la réalisation du tronçon du tunnel est et du viaduc de cette ligne concerne des prestations d'études, de fournitures, de travaux, de contrôles, d'essais et de mises en service. Les équipements concernés sont les équipements de voie ferrée béton, les appareils de voie avec leurs systèmes de manœuvre, de contrôle et de verrouillage, les équipements de troisième rail avec captation par le dessous en 1 500 Vcc, les chemins de câbles et échelles à câbles composites fixés sur voussoirs, les passerelles d'évacuation hors section aérienne, les traversées de voie et la main courante, les colonnes sèches en tunnel fixées sur voussoirs le long des voies.

Deux solutions alternatives

Le périmètre du marché porte sur la section en tunnel a? l'est de la ligne et quatre gares

souterraines (Aéroport d'Orly, Antony, Massy-Osney et Massy-Palaiseau), dont le linéaire représente environ 12,3 km de voie double ; la section aérienne, comprenant trois gares (Palaiseau, Orsay - Gif, CEA Saint-Aubin), dont le linéaire représente environ 13,2 km de voie double ; un centre d'exploitation, situé à l'est de la gare Palaiseau, comprenant le site de maintenance et de remisage des trains (SMR), le site de maintenance de l'infrastructure (SMI), et la direction de la ligne avec le poste de commande centralisé, dont le linéaire représente environ 5,6 km de voie simple.

La présente consultation porte sur deux solutions techniques dites "alternatives", en raison du caractère excluant de l'une par rapport à l'autre. "En effet, des deux solutions techniques envisagées par l'entité adjudicatrice, une seule solution technique sera sélectionnée au moment de l'attribution du marché", précise l'avis. La première consiste en la pose de voie sur traverses au niveau du viaduc et la seconde en la pose de voie sur longrines au même niveau.

Lien vers le BOAMP : <https://www.boamp.fr/avis/detail/19-96092/120>

Remise des plis avant le : 22 juillet 2019 - 12h