

ENTRE LES GARES DE MONTARGIS ET AUXY - JURANVILLE, NOUS RENOUVELONS 21 KM DE VOIES

INFOLETTRE JANVIER 2022



Du lundi 03 janvier au jeudi 31 mars 2022, des travaux de renouvellement des rails, ballast et traverses ont lieu sur 21 km de voie ferrée entre les gares de Montargis et Auxy - Juranville.

Destinés à renouveler les voies pour les 10 prochaines années, ces travaux seront complétés par des opérations de reprise de la chaussée routière et piétonne sur 9 passages à niveau, nécessitant des fermetures continue.

Le calendrier des dates de fermeture par passage à niveau sera communiqué d'ici la mi-février 2022.

Attachées au bon déroulement de nos opérations de modernisation, nos équipes restent à votre écoute et disposition.



COMMENT SE DÉROULE UN RENOUVELLEMENT DE VOIE ET BALLAST ?



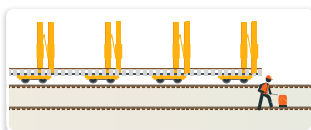
1

Les voies sont démontées et découpées en morceaux.



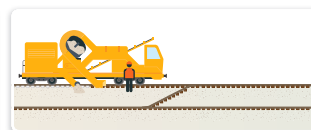
2

Un engin de manutention retire les vieux morceaux de rails et les vieilles traverses avant de les charger dans un wagon.



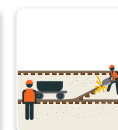
3

Une épaisseur de 20 cm de ballast (cailloux) est retirée par une pelleuse. Il est remplacé par du ballast neuf. Le vieux ballast est évacué du chantier puis trié pour être recyclé.



4

Des panneaux de voies avec des traverses et rails déjà assemblés sont déposés.



5

Du ballast neuf est remis en place pour caler les rails et les traverses dans leur environnement. Un engin de travaux revient pour recompresser le ballast. Les nouvelles voies sont positionnées au millimètre près et les soudures sont réalisées.



6

Les travaux de finition sont réalisés et les voies sont remises en service.

LES CHIFFRES CLÉS DU CHANTIER



8 609 traverses bois remplacées

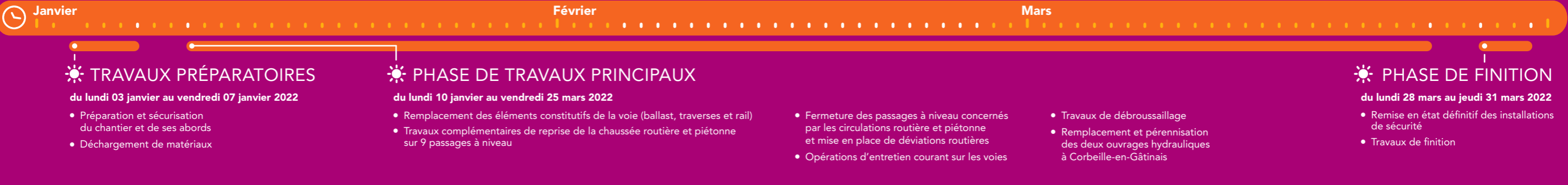


2 200 T de ballast déchargées



2 ouvrages hydrauliques pérennisés

CALENDRIER DES TRAVAUX 2022



MON MÉTIER, ESSENTIEL SUR CE CHANTIER

David PELE, Responsable du Pôle Investissement Travaux

QUELLE EST VOTRE MISSION SUR LE CHANTIER ?

Sur ce chantier, j'occupe la fonction de Pilote d'Opération qui consiste à assurer des missions d'Assistance à la Maitrise d'Ouvrage nécessaires à la réalisation du projet.

J'organise la production opérationnelle avec l'appui du Chef de Projet et de la Maitrise d'œuvre Travaux. Je suis amené à prendre des engagements et décisions, dans le périmètre des délégations qui m'ont été accordées et nécessaires à l'avancement du projet. Je rends compte de l'avancement des projets au maître d'ouvrage. Je pilote également la stratégie achats ainsi que les procédures relatives à la sécurité. Enfin, je suis en responsabilité sur la partie administrative (en charge des relations avec les partenaires institutionnels et de la mise en place des procédures administratives (Environnement, propriété, Passage à Niveau, bruit...) liées au projet.

QUEL EST VOTRE PARCOURS ?

J'ai intégré l'entreprise en avril 1997, après avoir réalisé la formation de Chef de Circonscription, j'ai pris un poste d'assistant d'unité dans une

unité Télécom. Puis, j'ai continué à l'École Supérieure des cadres de l'Infrastructure. J'ai ensuite occupé des postes en opérationnel et en fonctionnel chez SNCF Réseau : Dirigeant de Proximité, Responsable de Pôle Sécurité, puis Dirigeant d'Unité (Unité de Maintenance Voie puis Mixte par la suite) et enfin mon poste actuel de Responsable du Pôle Investissements Travaux au sein de l'infrapôle Paris Sud Est.

Ce cursus interne me permet d'avoir une vision globale et d'organiser très finement le bon déroulement d'un chantier.

QUELLES SONT LES QUALITÉS ESSENTIELLES POUR EXERCER CE MÉTIER ?

Ce métier nécessite une bonne connaissance de l'aspect technique d'un tel projet et de sa mise en œuvre.

Pour cela, il faut savoir travailler en équipe et en réseau, être capable de communiquer à différents niveaux dans l'entreprise, avoir un esprit de synthèse et enfin animer une équipe transverse et multi-métiers.

QU'EST-CE QUI VOUS PASSIONNE DANS VOTRE MÉTIER ?

Ce qui m'anime le plus, c'est d'être l'un des rouages majeur à la réussite d'un projet, un peu comme un Chef d'Orchestre, celui qui donne et veille un bon tempo de l'opération.

J'aime voir une opération, tout d'abord embryonnaire, grandir au fur et à mesure de son déroulé jusqu'à la livraison de l'opération (dans le respect du planning, des coûts et de la qualité).

LA CARTE DE FERMETURE DES PASSAGES À NIVEAU :

entre le 21 février et le 11 mars 2022.



La période de fermeture des 9 passages à niveau impliquera la mise en place de **déviations routières** (sauf pour le PN 70)

FERMETURE VÉHICULES ET PIÉTONS CONTINUE JOUR ET NUIT

- PN 70 Auxy** - Chemin communal
- PN 75 Corbeilles** - Rue de la Motte
- PN 76 Corbeilles** - Rue de la libération - route départementale 031
- PN 85 Corquilleroy** - Route Chaumont - voie communale
- PN 86 Corquilleroy** - Rue de Paton - voie communale
- PN 88 Corquilleroy** - Route de Château Landon - route départementale 040
- PN 89 Corquilleroy** - Rue du 8 mai - voie communale
- PN 91 Châlette-sur-Loing** - Rue Ferdinand Buisson - voie communale
- PN 92 Châlette-sur-Loing** - Rue André Gide - route départementale 740



LES MESURES ANTI BRUIT

LE SAVIEZ-VOUS ?



DES GÊNES SONORES RÉDUITES AU MAXIMUM

Au vu de la proximité du chantier avec des habitations ou des équipements publics, SNCF Réseau a pris en compte, dès le démarrage du projet, la question des nuisances sonores et étudié les mesures de réduction du bruit qu'il était possible de mettre en œuvre lors du chantier. Cependant, les circulations routières de nombreux engins de travaux sont à prévoir, notamment à proximité de la base travaux de Montargis.

D'autre part, SNCF Réseau a obtenu une dérogation à l'arrêté communal en vigueur relatif à la lutte contre les bruits de voisinage, afin d'être autorisé à utiliser des engins bruyants à des plages horaires spécifiques (nuit et week-end).



LES MESURES DE RÉDUCTION DU BRUIT

Les entreprises intervenant sur le chantier se sont organisées pour limiter les nuisances sonores. Le personnel est sensibilisé pour éviter les comportements inutilement bruyants.

Les matériels seront conformes aux différentes normes européennes en vigueur en matière d'émissions sonores. La communication par radio est principalement utilisée, pour éviter les ordres à distance et à voie forte.



LA DIMINUTION DES ANNONCES SONORES

Pour limiter la gêne liée aux annonces sonores à l'approche des trains, SNCF Réseau a obtenu, chaque fois que cela était possible, une interruption totale des circulations ferroviaires sur l'ensemble de la zone de travaux.

L'ANNONCE SONORE : À QUOI ÇA SERT ?



1

Plus d'une cinquantaine de collaborateurs peuvent être mobilisés sur un chantier.



2

Afin de gérer les risques ferroviaires humains, un Agent de Sécurité du Personnel (ASP) et un annonceur sont affectés au chantier pour **assurer la sécurité de l'ensemble des équipes.**



3

Le rôle de l'annonceur est de prévenir ses collègues de l'approche d'un train via un signal sonore. **Sa mission d'annonce n'est pas cumulable avec une autre fonction pour assurer une vigilance de tous les instants.**



ANNONCEUR

SENTINELLE
Répercute l'alerte

SENTINELLE
Donne l'alerte

Si l'annonceur ne dispose pas de la distance de visibilité minimale, l'ASP met en place **un ou plusieurs agents sentinelles pour l'aider.**

4

Zone de chantier avec ligne à double voie.

Les équipements d'un annonceur



1 avertisseur sonore



1 casque



1 drapeau rouge



6 pétards



1 torche à flammes rouges



1 signal d'arrêt à main

LES CHIFFRES CLÉS

6

c'est le nombre de pétards que l'annonceur dispose sur les voies pour s'assurer que les agents ne soient pas surpris par un train pendant qu'ils interviennent sur les voies.

890m

c'est la distance de visibilité minimale que doit avoir l'annonceur pour déclencher l'avertisseur sonore si la limitation de vitesse est fixée à 160km/h et que le délai de dégagement des voies est estimée à 20s.

CONCLUSION

Lors des phases travaux, des collaborateurs peuvent se situer en zone dangereuse : l'avertisseur sonore produisant un bruit important est **la meilleure solution existante afin de garantir leur sécurité.**