

CALENDRIER DES TRAVAUX



PHASE PRÉPARATOIRE

du lundi 06 septembre au samedi 25 septembre 2021 (de nuit de 21h20 à 6h50)

- Préparation et sécurisation du chantier et de ses abords
- Déchargement de matériaux

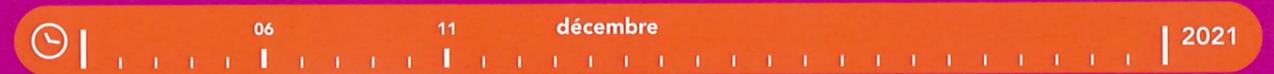
PHASE DE TRAVAUX PRINCIPAUX

du lundi 27 septembre au samedi 23 octobre 2021 (de nuit de 21h30 à 6h00)

- Préparation et sécurisation du chantier et de ses abords
- Déchargement de matériaux

du lundi 27 septembre au samedi 09 octobre 2021

- Fermeture continue du Passage à Niveau 28 en gare de Marchezais-Broué



PHASE DE FINITION

du lundi 06 décembre au samedi 11 décembre 2021

- Remise en état définitif des installations de sécurité
- Travaux de finition

COMMENT SE DÉROULE UN RENOUVELLEMENT DE VOIE ET DE 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 recompacter 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.



MON MÉTIER, ESSENTIEL SUR CE CHANTIER !

Florent Camerola,
Chef de projet pour SNCF Réseau



QUELLE EST VOTRE MISSION SUR LE CHANTIER ?

Je suis chef de projet, c'est-à-dire **en charge de conduire la bonne réussite du projet, depuis la phase d'études jusqu'à la fin du chantier.** Je fais le lien entre les différents métiers, m'assure du respect des processus, du plan budgétaire et du planning de chacune des opérations. Je suis donc le **garant de la qualité du travail effectué sur le chantier.**

QUEL EST VOTRE PARCOURS ?

À la suite de mon diplôme d'ingénieur des Mines d'Alès, je suis entré à la SNCF où j'ai reçu une **formation pour être cadre d'infrastructure voie.** J'ai ensuite pris le poste de **responsable de lots travaux**, où j'avais pour mission d'organiser les travaux de modernisation entre Paris-Montparnasse, Chartres et Dreux. J'ai notamment géré des renouvellements d'appareils de voie (aiguillages), des renouvellements de voies, des travaux sur les passages à niveau, des créations de base travaux, etc. Depuis 4 ans, **je suis chef de projet. Je pilote donc les responsables de lots travaux qui interviennent sur mes projets et j'organise la phase d'étude.**

QUELLES SONT LES QUALITÉS ESSENTIELLES POUR EXERCER CE MÉTIER ?

Pour exercer dans ce métier, une **connaissance solide du système ferroviaire et des différents acteurs** est primordiale. De plus, le métier nécessite de savoir travailler avec des intervenants d'horizons différents et **communiquer** avec eux. Il faut aussi avoir la capacité de trouver des compromis entre les différents intervenants **pour apporter la solution la plus pertinente** au regard de l'enjeu du projet. **Savoir planifier, se projeter, anticiper et budgétiser** sont autant de qualités essentielles pour être chef de projet.

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

Tout d'abord **les aventures humaines**, puisque la contribution de chaque acteur du projet permet de mener à bien celui-ci. J'apprécie aussi **être à la manœuvre** sur la réalisation des différents chantiers qui me sont confiés. Il est en outre très intéressant de voir la **réalisation du projet** que l'on avait imaginé en amont et d'observer comment l'ouvrage vit ensuite.



LES MESURES ANTI BRUIT

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. D'autre part, SNCF Réseau a obtenu une dérogation à l'arrêté préfectoral 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, 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.

POURQUOI UTILISONS-NOUS UN AVERTISSEUR SONORE SUR NOS CHANTIERS ?

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.**

4 Zone de chantier avec ligne à double voie.

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.**

Les équipements d'un annonceur



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.**

ENTRE LES GARES DE MARCHEZAIS-BROUÉ ET DREUX, NOUS RENOUVELONS LES VOIES

INFOLETTRE SEPTEMBRE 2021

Le lundi 06 septembre 2021 sera donné le coup d'envoi des travaux de renouvellement total de voies et de ballast entre Marchezais et Dreux. L'enjeu est majeur.

Les riverains seront les premiers bénéficiaires de ce renouvellement, grâce à la diminution des interventions de maintenance de nuit et donc du bruit associé. Quant aux voyageurs, ils gagneront en confort au quotidien. Une meilleure ponctualité et régularité des trains sont attendues grâce à la diminution des incidents. Parce que ces questions sont importantes pour vous et pour nous, nous vous présentons le projet dans cette infolettre et les moyens que nous mettons en œuvre pour relever ce défi. Vous pouvez retrouver ci-contre les cartes représentant le tracé des travaux.



Dépose de la voie par panneaux



Carte de localisation des travaux de la zone de Chérisy



Carte de localisation des travaux de la zone de Marchezais-Broué