

MAINTIEN DE L'EXPLOITATION FERROVIAIRE LORS DE TRAVAUX EN COACTIVITÉ



10 Avril 2015

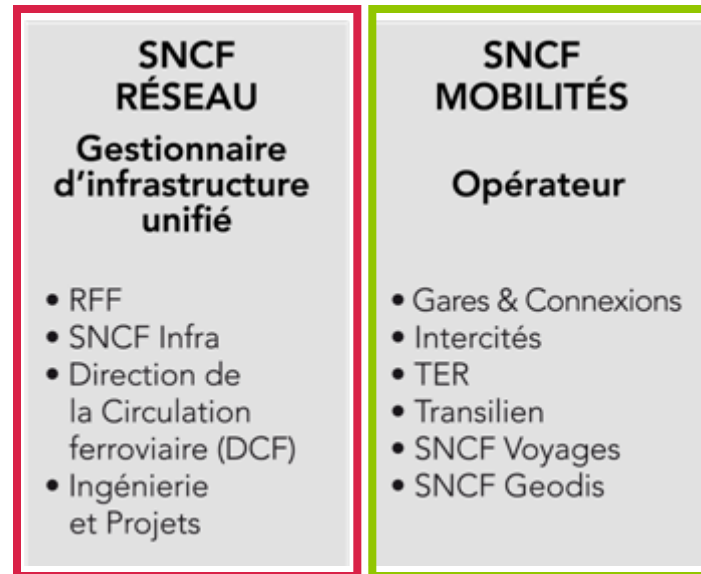
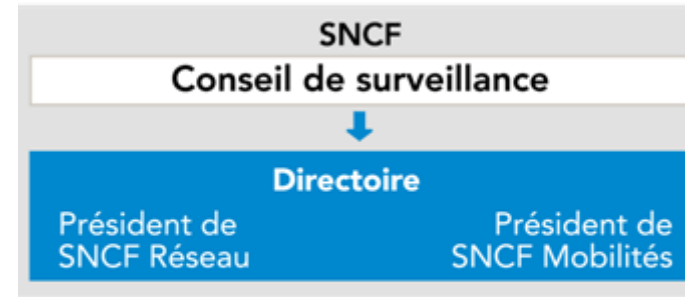
IRSN
INSTITUT
DE RADIOPROTECTION
ET DE SÛRETÉ NUCLÉAIRE

Clis
Comité Local d'Information et de Sauvegarde
du Laboratoire de Bure

anccli
LA SÛRETÉ NUCLÉAIRE FAIT PARTIE DE NOS ENJEUX

Présentation du Groupe SNCF

GRUPE PUBLIC FERROVIAIRE INTÉGRÉ



Mission :

« MAINTENANCE » et
« DEVELOPPEMENT »
du Réseau ferré

Mission :

Exploitation des
« TRAINS de Voyageurs et
de Marchandises »
et des « GARES »

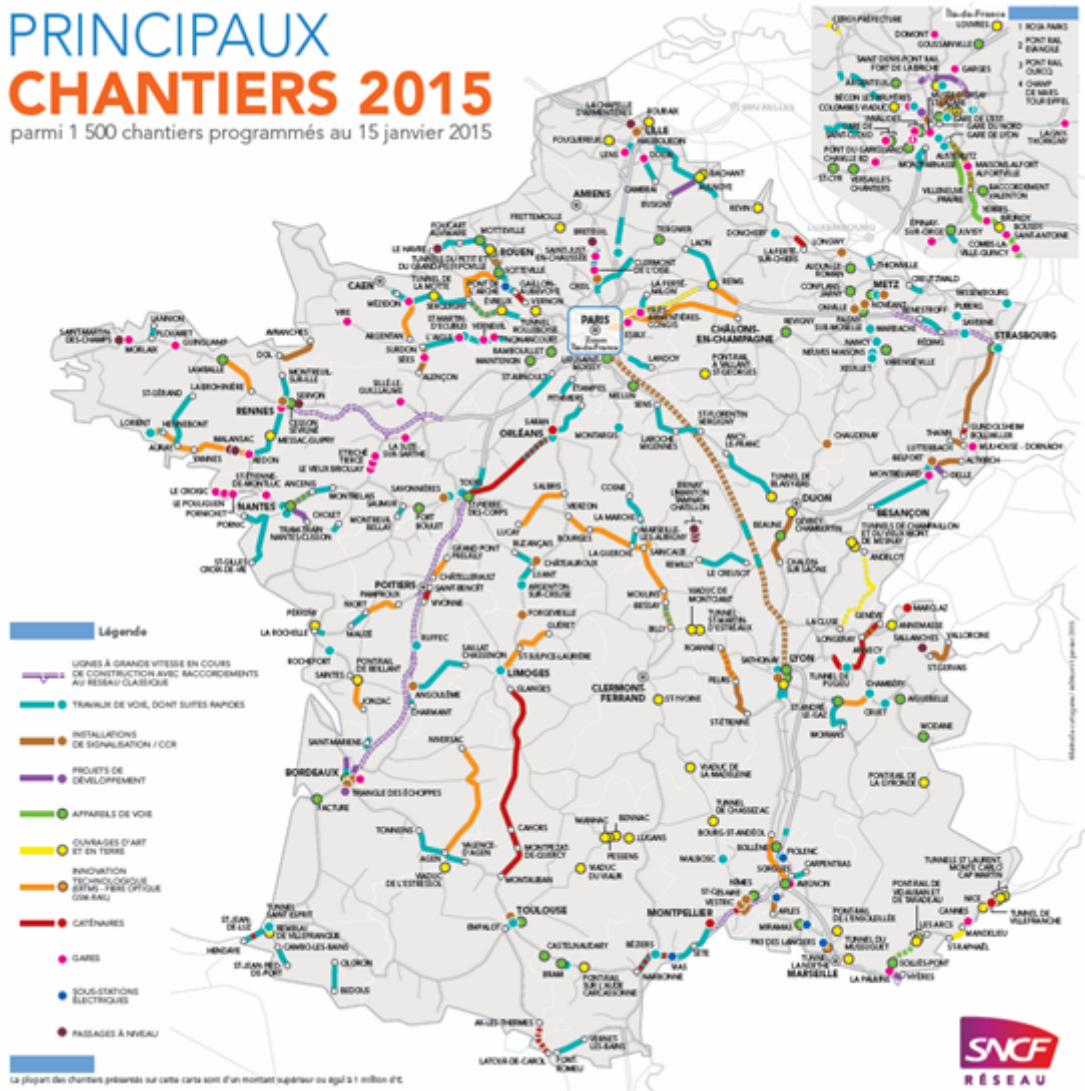
Présentation de l'EPIC « SNCF Réseau »

PRINCIPAUX CHANTIERS 2015

parmi 1 500 chantiers programmés au 15 janvier 2015

En quelques chiffres :

- + 4,9 Mds € de budget
- + 1500 chantiers d'investissement
- + 1000 km de renouvellement de voie
- + 400 renouvellements d'appareils de voie
- + 4000 km de caténares vérifiés ou remplacés
- + 788 cœurs d'aiguillage remplacés



Principaux Risques liés à l'exploitation ferroviaire

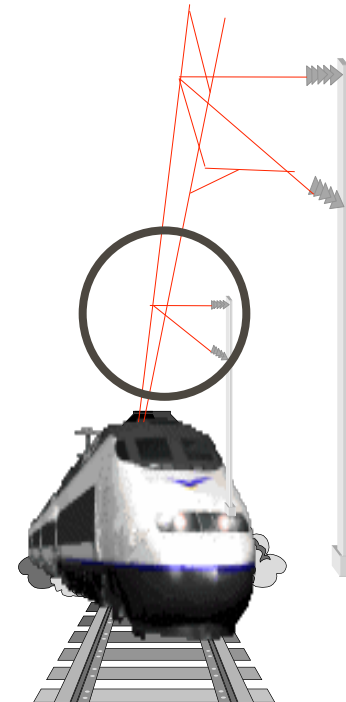
Sécurité des circulations ferroviaires

- + Déraillement, Collision, ...
- + Rupture de la caténaire
- + Gestion des Passages à Niveau



Sécurité et Santé au Travail

- + Heurt par les circulations ferroviaires
- + Effet de Souffle
- + Contact avec des installations de traction électrique (1500 V – 25 000 V)



Contexte Travaux

Augmentation du Volume de Travaux

Accroissement de l' Externalisation

- + Entreprises de travaux
- + Prestations de sécurité
- + Maîtrise d' Œuvre Travaux

Evolutions Réglementaires à forts impacts

- + Sécurité et Santé au Travail
 - Application de plein droit de la Partie 4 du Code du Travail en mai 2009
- + Nouveau Système Général de Sécurité (SGS)
 - Nouvelles procédures de sécurité vis-à-vis des circulations ferroviaires et de la traction électrique



Mesures de sécurité des circulations ferroviaires

Moderniser le réseau, tout en continuant de faire circuler les trains → Enjeu majeur pour SNCF Réseau

Opérations d'investissement : Planification 5 ans à l'avance !

Les chantiers ferroviaires sont organisés de plusieurs manières :

- « **EN FENÊTRE TRAVAUX** », PLANIFICATION CADENCÉE DES TRAVAUX
- **TRAVAUX DE NUIT**
- **INTERRUPTION TOTALE PONCTUELLE DES CIRCULATIONS** (QUELQUES HEURES EN JOURNÉE PENDANT LES HEURES CREUSES)
- **INTERRUPTION PARTIELLE PONCTUELLE DES CIRCULATIONS** (SUR UNE VOIE ET CIRCULATION ALTERNÉE SUR LA VOIE CONTIGÛE PENDANT CERTAINES HEURES)
- **OPÉRATIONS « COUP DE POING »** : INTERRUPTION TOTALE DES CIRCULATIONS DE 24 À 55 HEURES POUR PERMETTRE LA RÉALISATION DE TRAVAUX PARTICULIÈREMENT DÉLICATS (CHANGEMENT D'APPAREILS D'AIGUILLAGES, SUPPRESSION DE PASSAGES À NIVEAUX).
- **MASSIFICATIONS** : PLUSIEURS CHANTIERS SIMULTANÉMENT
- **TRAVAUX PONCTUELS DE RÉPARATION D'AVARIES** : URGENCE (CHUTE D'ARBRE SUR CATÉNAIRE LORS DE TEMPÊTE).

Illustration du macro processus



Le 12 janvier 2015 démarre un chantier visant à remplacer le ballast sur la ligne Paris-Orléans-Tours
Cela signifie :

5 ans avant
(Dès 2010)

- SNCF valide la **politique** de renouvellement de ballast



Entre 5 et 2,5 ans avant
(2010-juin 2012)

- **Formalise le besoin** vérifie la possibilité humaine et économique de réaliser ce besoin



Entre 2,5 et 1,5 ans avant
(Juil. 2012 - Juin 2013)

- SNCF **constitue l'équipe projet (MOE)**
- Cette équipe projet étudie les **différentes possibilités** de réalisation (AVP)
- **Elle collecte les données d'entrée du site**
- SNCF **réserve la capacité** pour réaliser les travaux



Entre 1,5 ans et 8 mois avant
(Juil. 2013 - Juin 2014)

- **L'équipe projet définit les modalités de réalisation du chantier (PRO); elle :**
 - Etablit le **planning** de réalisation
 - Définit avec précision les ressources et les compétences nécessaires (DO)
 - Réserve les **engins** et les **matières** nécessaires
 - Réalise certaines **études complémentaires**
 - **Consulte les entreprises** capables d'intervenir sur ce chantier



Entre 7 et 2 mois avant
(Juil. -Nov. 2014)

- SNCF retient l'**entreprise** qui va intervenir sur le chantier
- Les différents acteurs du chantier (à minima MOE et entreprise de travaux) se rencontrent pour finaliser l'organisation (RP3)
- L'ensemble des ressources est identifié et commandé lors d'une Réunion Mensuelle de Pilotage



1 mois avant
(Déc. 2014)

- L'entreprise finalise la préparation du chantier (planning, modes opératoires, ...)
- La MOE vise les documents de l'entreprise
- Les personnes qui vont intervenir sur le chantier sont fixées lors de la RMPP
- La MOE réceptionne les **approvisionnements** et établit les **documents travaux**



Base de données

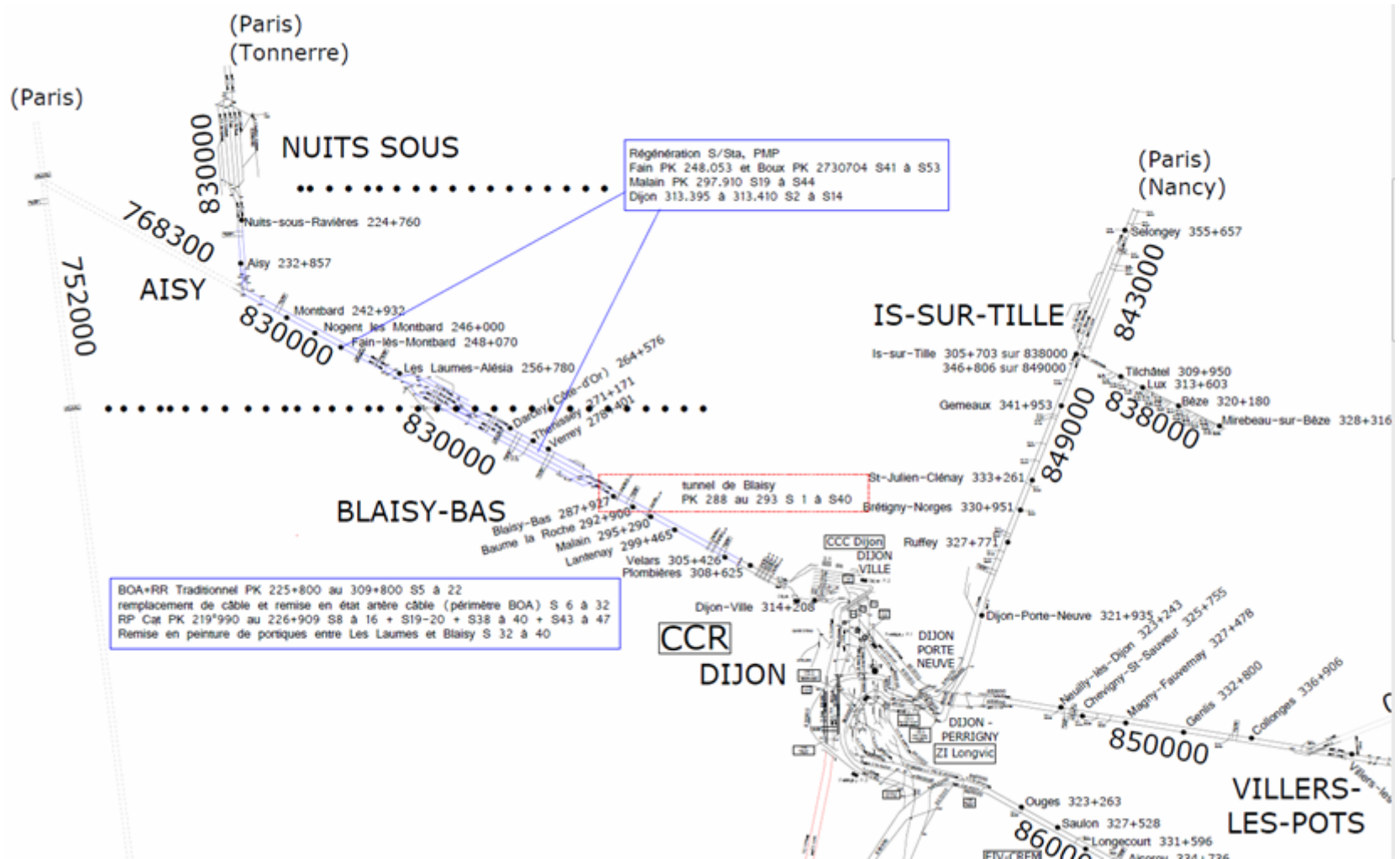
The screenshot displays a GIS application interface. The main map shows the city of Melun, France, with the Seine river and various streets. A popup window titled "Armen - Ouvrage d'art" is open, providing detailed information about a specific structure. The popup includes fields for code, designation, and nature of the work, along with a list of descriptions.

Armen - Ouvrage d'art

Code ligne : 746000 Type :
Voie : Designation : AQUEDUC VOÛTE SUPERIEUR
Ligne : Ligne de Corbeil-Essonnes à Montereau

Descriptions	Documents	Commentaires
Peut Ouvrage	<< [Icon] >>	[Icon]
OBJECTID : 37127		
Code ligne : 746000		
Désignation ligne : Ligne de Corbeil-Essonnes à Montereau		
PK sur ligne de référence : 56+362		
Autres lignes : -		
Désignation : AQUEDUC VOÛTE SUPERIEUR		
Libellé : -		
Observations : -		
Libellé de l'obstacle franchi : -		
Nature de l'ouvrage : BC - Maçonnerie		

Suivi des travaux en coactivité



MERCI.

ANTHONY DESSAINT

Préventeur - Sécurité du personnel

SNCF RESEAU

DIRECTION MT SQS - PÔLE EXPERTISE SECURITE

A420, 18 rue de Dunkerque - 75010 paris

TÉL. : +33 (0)1 71 32 35 14 (28 35 14) - MOBILE : +33 (0)6 10 01 39 73

FAX : +33 (0)1 71 32 38 37 (28 38 37) - anthony.dessaint@sncf.fr