Journée scientifique et technique du CFMS du 21 mars 2019

« Grands projets d'infrastructures en Région Parisienne »

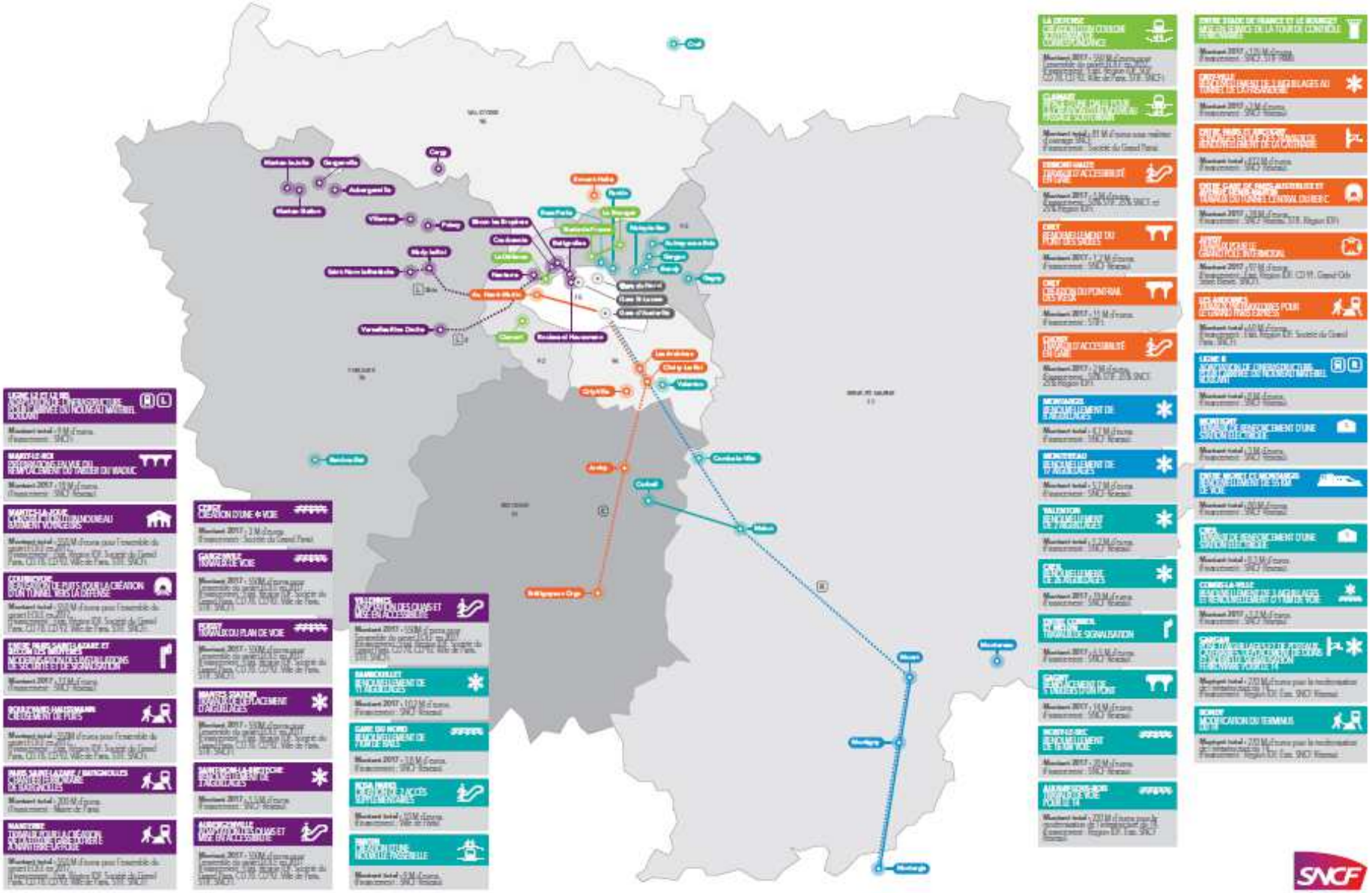
Présentateur : Cédric KERVELLA – Directeur de l'Agence Grand Paris (SNCF Réseau)

« Certaines choses ont un coût mais n'ont pas de prix »

- Exploitant -> Exploitabilité
  - Vitesse de ligne : LTV
  - Arrêt des circulations : ITC ou incidents
- Propriétaire -> Durabilité
  - Impacts sur les ouvrages (directs ou indirects)

➢ Ces dimensions amènent des contraintes différentes et complémentaires, pouvant avoir des conséquences très significatives sur les projets des Tiers

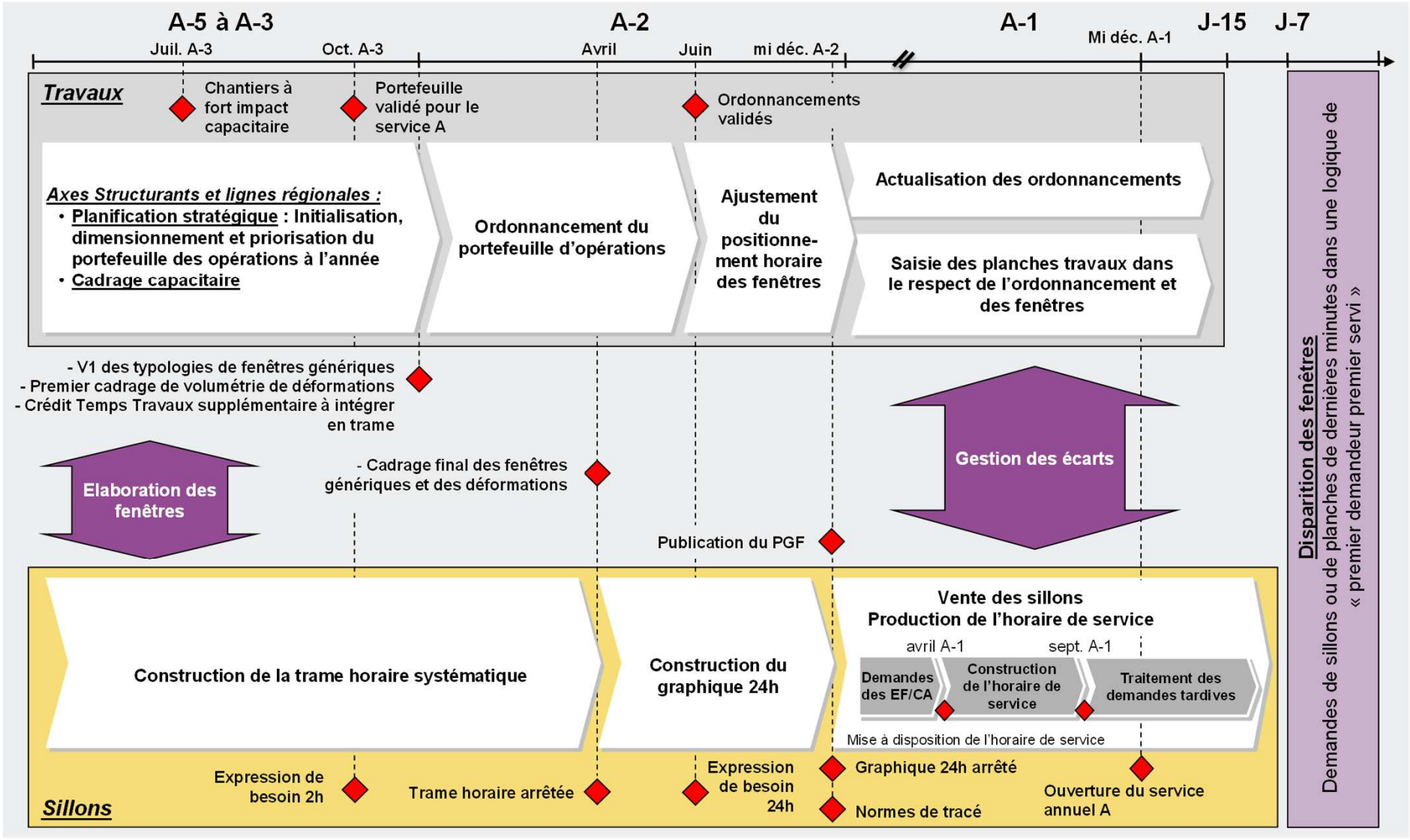
LES GRANDS CHANTIERS FERROVIAIRES EN ÎLE-DE-FRANCE DE L'ÉTÉ 2017



En Ile de France, en « mass transit », c'est la règle du « 0 défaut »

- 70% des voyages nationaux SNCF en Ile de France : 3,3 millions de déplacements quotidiens
- 40 % des circulations ferroviaires sont en Ile de France(pour 10% du linéaire de voies)
  - Emport moyen d'une circulation Transilien : 938 personnes
- Chaque incident, chaque ralentissement a des conséquences en cascade très significatives
- SNCF a lancé le plan « 0 LTV »

LE CALENDRIER D'ALLOCATION DE CAPACITÉ TRAVAUX ET SES JALONS



La Mission de Sécurité Ferroviaire accompagne les MOA Tiers

- Les exigences de l'exploitation ferroviaire sont exprimées et vérifiées par la Mission de Sécurité Ferroviaire
- Les MOA Tiers et leurs MOE doivent être particulièrement vigilantes vis-à-vis des prescriptions de la MSF
- Les MOE doivent apporter la démonstration de leur maîtrise des risques exportés de leurs opérations et justifier leurs analyses dans une approche de gestion patrimoniale économe et efficace

Rappel des principes de la gestion patrimoniale

- Surveillance
- Maintenance
  - Préventive (systématique, conditionnelle, prévisionnelle)
  - Corrective (palliative ou curative)
- Rénovation ou reconstruction

La MOA est responsable de l'atteinte des objectifs du projet

Objectifs d'un projet

- Programme – coûts – délais
- Sécurité de l'opération

Moyens du MOA

- Choix d'organisation
  - Loi MOP / CR / PPP
  - Allotissement opération / Marchés (MOE et ent)
  - Mise en place AMO
- Processus mis en place
  - Pilotage (coûts et délais)
  - Management des risques
  - Management de la sécurité
- Choix des acteurs
  - Définition des compétences requises

Attentes de la MOA

- Communes
  - Meilleure maîtrise des risques
  - Développer la compréhension du domaine ferroviaire exploité
  - Innovation

- Spécifiques aux BET
  - Expertise
  - Meilleure connaissance de la géotechnique parisienne
  - Suivi effectif des reconnaissances et des travaux
  - Réactivité sur les analyses
  - Meilleure qualité moyenne des missions G2

- Spécifiques aux entreprises de travaux
  - Développer les approches de maîtrise des risques

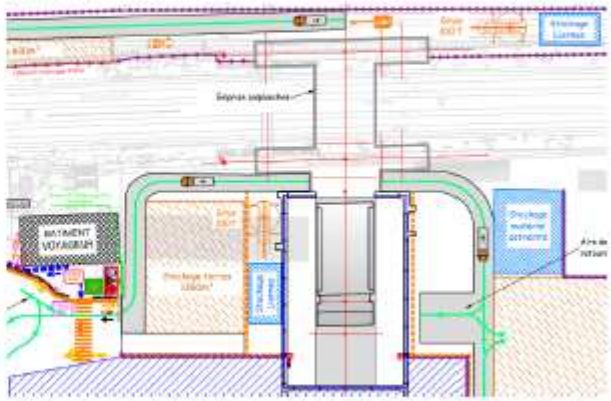
Présentation générale

- **Autoripage du PaSo sous les 4 voies SNCF entre les quais 1 & 2**

- **Opération réalisée sous CC & ITC**
  - Démarrage le Samedi 19 Mai 2018 à 9h50
  - Fin le Lundi 21 Mai 2018 à 15h40
  - Total de 54 heures de travaux sous coupures caténaires et circulations

- **Ripage réalisé depuis l'enceinte en paroi moulée SGP mise à disposition vers l'enceinte en palplanches**

- **Présence de la nappe phréatique de la Seine, rabattue dès la semaine prochaine et jusqu'à la fin de l'opération**

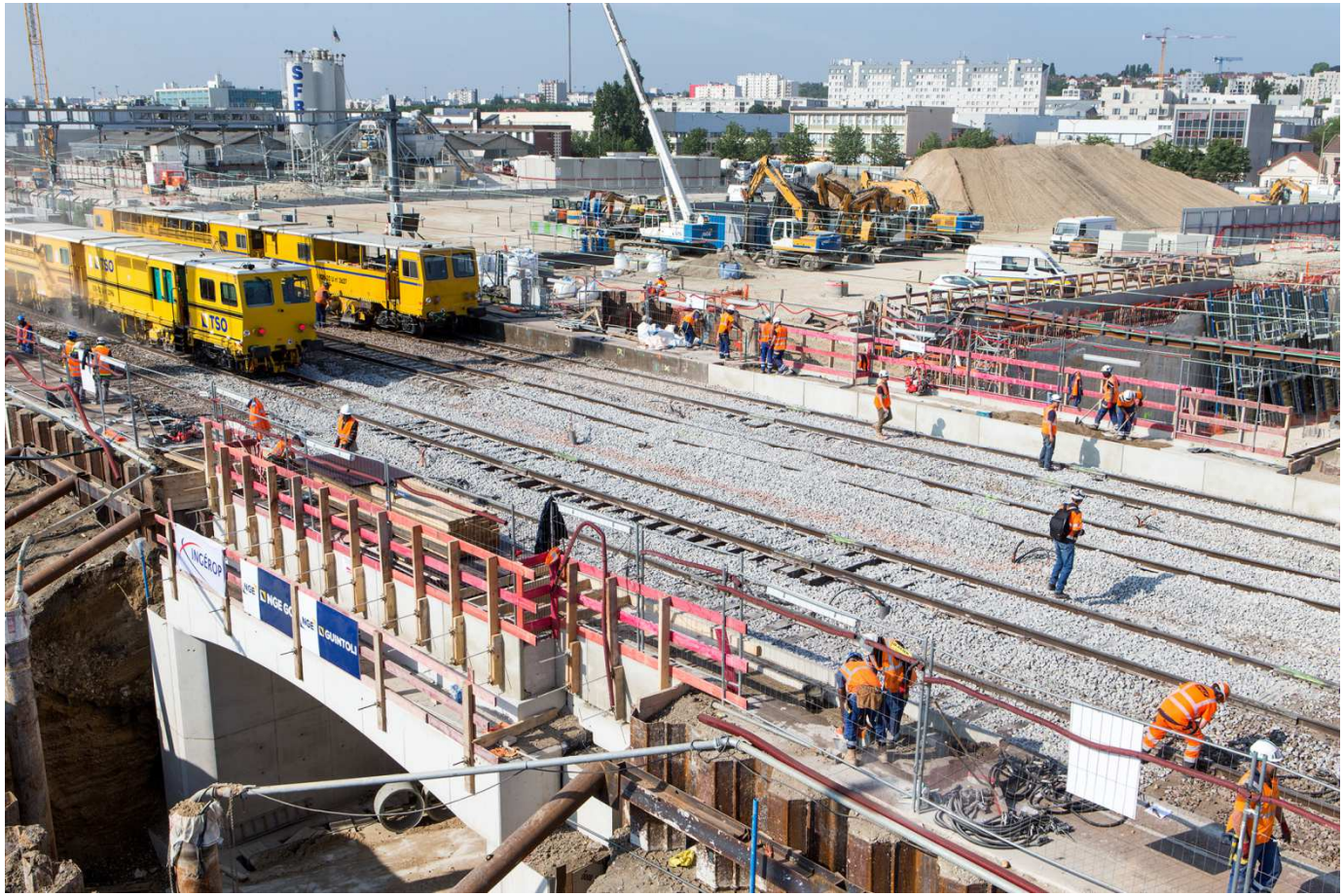


SNCF

NGE

JCB

INGEROP
HYUNDAI


TSO
TSO
INGÉROP
NGE
NGE
GUINTOLI

Sécurisation des travaux préparatoires – Rabattement de nappe 1/4

❖ Contexte

- Rabattement de nappe nécessaire aux travaux suivants :
  - Démolition de la paroi moulée
  - Aménagement des pistes au droit de la zone de ripage
  - Ripage de l'ouvrage dans la fouille selon un plan de ripage à 26,61 NGF
- À ce jour le rabattement de nappe de l'enceinte étanche en palplanches est non effectif, malgré son dimensionnement initial
- Nappe rabattue actuellement au niveau 29,60 NGF pour 24,80 NGF théorique
- Modélisation de l'essai de pompage pour dimensionnement de l'installation de rabattement

Et demain?

- Enjeux pour la profession
  - Fiabiliser les investigations
  - Fiabiliser les méthodes de conception avec des modèles plus avancés, des approches variées basées sur les risques et des scénarios de secours
  - Développer des moyens de surveillance plus fiables sur le suivi et l'enregistrement des vrais paramètres recherchés
  - Innover encore et toujours
  - Mieux connaître les contraintes du ferroviaire exploité