

L 11005 - 42 H - F - 15,00 € - RD



Rail N° 42 - DÉCEMBRE 2021 - 15 € - ISSN 2273-175X

BTP RAIL



Avec Fornoni et deux nouvelles machines,
UNIFER construit l'avenir



Une infrastructure intelligente pour un transport ferroviaire durable

Entreprise leader des infrastructures ferroviaires, Vossloh contribue activement à la préparation de la mobilité de demain. Nos quelque 130 ans d'expérience associés à une forte capacité d'innovation et une passion chaque jour renouvelée nous permettent d'amener toujours plus de trafic vers le rail.

vossloh.com

vossloh
enabling green mobility



ACTUS

4. Ferroviaires

L'IMAGE DU MOIS

14. Chantier suite rapide caténaire 25 kV.

LA GRANDE INTERVIEW

16. Sferis : un modèle d'entreprise diversifiée et intégrée

INTERNATIONAL

20. Lausanne 2030

FERROVIAIRE

ENTREPRISE

22. Une nouvelle pièce maîtresse sur l'échiquier d'Unifer

MATÉRIEL

26. MDC groupe Zeck : des nouveautés à foison

PROCESS

28. Vers le réemploi des matériaux ferroviaires

SALON

30. SIFER 2021 : le plaisir de se retrouver

HOMMES ET MÉTIERS

34. ETF Academy : le centre des savoirs ferroviaires

GRAND ANGLE

36. Formation : SNCF Réseau, ascenseur social

URBAIN

AOM

40. Rennes Métropole : la ligne B de métro en service début 2022

ACTUS

44. Métro & Tram

TOP 3

48. Les 3 infos les plus plébiscitées sur les réseaux

FOCUS

EXPÉRIMENTATION

50. SNCF Réseau mène une bataille contre les feuilles mortes



Ce magazine est imprimé sur du papier à base de fibres de bois en provenance de forêts gérées durablement.
BTP Rail magazine - ISSN 2273-175X

La direction n'est pas responsable des textes, illustrations, dessins et photos publiés qui engagent la seule responsabilité de leurs auteurs.

Toute représentation ou reproduction intégrale ou partielle par quelque procédé que ce soit, faite sans le consentement

de l'auteur ou de l'éditeur est illicite (article L 122 - 4 et L 122 - 5 du code de la propriété intellectuelle).

INDICATEURS ENVIRONNEMENTAUX

PAPIERS	COUVERTURE Chorus Satin	INTERIEUR Royal Roto
ORIGINE DU PAPIER CERTIFICATION TAUX DE FIBRES RECYCLÉES EUTROPHISATION PTOT	Belgique PEFC 0% 0,013 kg/t	Belgique PEFC 0% 0,018 kg/t



PLUS D'INFO SUR
www.constructioncayola.com



NOUS ÉCRIRE
redaction@btprail.com



VOUS SOUHAITEZ
VOUS ABONNER ?
www.constructioncayola.com

f construction.cayola

t construction.cay

in groupe-cayola

Une nouvelle pièce maîtresse sur l'échiquier d'Unifer

AVEC L'ACQUISITION DE L'ENTREPRISE FORNONI AMEDÉE, UNIFER FAIT D'UNE PIERRE DEUX COUPS : IL FAIT ENTRER DANS SON GIRON UNE FIGURE EMBLÉMATIQUE DE LA PROFESSION ET ÉTEND SA ZONE GÉOGRAPHIQUE D'INFLUENCE SUR TOUT LE GRAND EST.

DISPOSANT DÉSORMAIS D'UN ENRACINEMENT TERRITORIAL COMPLET, LE GROUPE PRÉSIDÉ PAR PHILIPPE ROCHER OCCUPE AUJOURD'HUI UNE CASE FORTE QUI FAIT DE LUI UN ACTEUR INCONTOURNABLE DE LA PROFESSION.

C'est désormais chose faite. L'acte de cession de la société de travaux ferroviaires Fornoni Amedée a été signé le mardi 24 novembre 2021 entre les représentants légaux de l'entreprise, les enfants et le frère du regretté Louis Fornoni, et son repreneur Unifer. « Il s'agit d'un moment décisif dans l'histoire industrielle du groupe » s'est félicité

Philippe Rocher, président de l'Union des Indépendants du Ferroviaire Unifer. Un président heureux mais également conscient de l'importance de l'enjeu et de la responsabilité qui lui incombe ainsi qu'au nouveau directeur général de l'entreprise, Jeremy Goguet. « L'entrée de la société historique Fornoni Amedée au sein de la maison Unifer revêt pour nous un caractère très particulier, car nous avons

toujours eu beaucoup de considération et de respect pour cette entreprise et pour son dirigeant, Louis Fornoni, dont l'œuvre et la trajectoire resteront un modèle pour la filière » a ajouté le repreneur dont l'objectif aujourd'hui est d'assurer la pérennité de l'entreprise et son développement sur les marchés du Grand Quart Est y compris la région Rhône-Alpes, la Bourgogne Franche Comté, le Bénélux et la Suisse.





ETF Academy : le centre des savoirs ferroviaires

CRÉÉ EN 2018 POUR ACCOMPAGNER LA MONTÉE EN COMPÉTENCE DES COMPAGNONS AUX NOUVEAUX MÉTIERS EXTERNALISÉS PAR SNCF RÉSEAU, L'ORGANISME DE FORMATION ETF ACADEMY EST DEvenu UN ROUAGE ESSENTIEL DE L'ORGANISATION DE L'ENTREPRISE. FOCUS.

C'est sur le site embranché de Beauchamp (Val d'Oise), autrefois propriété de Montcocol et désormais quartier général de plusieurs agences d'ETF⁽¹⁾, que nous rencontrons Christophe Robichon le dynamique et jovial directeur d'ETF Academy. En tenue de chantier devant le centre créé en 2018 et agréé EPSF le 8 janvier 2019, le responsable nous invite à rejoindre un groupe d'une quinzaine de personnes fraîchement embauchées et encadrées par la formatrice prévention Angéla Poirier Rossi. « Ce parcours d'intégration Tronc Commun Prévention N1/Secufer est un passage obligé pour tout nouveau collaborateur » explique Christophe Robichon. « Il

se déroule sur deux journées durant lesquelles les nouvelles recrues, quel que soient leurs fonctions, vont découvrir l'environnement dans lequel elles vont évoluer et être sensibilisées aux risques spécifiques de nos métiers tels que les risques électriques, ceux liés aux circulations ou encore aux installations techniques et de sécurité ». Sur la voie école, les stagiaires sont ainsi amenés à marcher avec prudence sur des traverses rendues glissantes par la pluie, à enjamber des rails dans les règles de l'art, ou encore, sur l'ITE jouxtant les ateliers de maintenance où sont entretenus les engins de travaux du groupe, à traverser des voies en prenant bien garde de respecter les distances de sécurité.

Le groupe est attentif et discipliné car chacun sait qu'à l'issue de cette formation, il devra répondre correctement à un questionnaire pour attester de sa compréhension des règles de sécurité. Et disposer alors du précieux sésame pour entrer dans le monde des travaux ferroviaires dont ETF est un des leaders incontestés.

DÉJÀ 35 400 H DE FORMATION AU COMPTEUR FIN OCTOBRE 2021

A l'instar de l'entité "secteur Perchage" de l'agence Caténaire et d'ETF Services, ETF Academy est référencé sous Feroway[®], la marque sécurité de l'entreprise qui regroupe l'ensemble des spécialistes qui super-

Rennes Métropole : la ligne B du métro sera mise en service début 2022

SA DATE D'INAUGURATION A DÉJÀ ÉTÉ REPOUSSÉE À DEUX REPRISES. MAIS CETTE FOIS-CI, ÇA SEMBLE ÊTRE LA BONNE POUR LA LIGNE B DU MÉTRO DE RENNES. EN CHANTIER DEPUIS 2013, L'IMPOSANT OUVRAGE ÉVALUÉ À PLUS DE 1,3 MILLIARD D'EUROS DEVRAIT BIEN OUVRIR DÉBUT 2022.

« Le tunnel, le viaduc et les stations sont livrés. Le gros enjeu, c'est que le matériel roulant soit opérationnel » s'inquiétait Matthieu Theurier au début de l'été 2021.

Le vice-président de Rennes Métropole délégué aux transports réagissait alors au deuxième report de la date d'inauguration de la ligne B de métro dont les travaux ont débuté en 2013. D'abord annoncée pour décembre 2020, la livraison de l'ouvrage avait dû être repoussée une première fois, en raison du retard pris à cause de la crise sanitaire. Stoppé net, le chantier avait alors repris doucement. « Les mesures sanitaires ont entraîné des difficultés de déplacements pour des experts internationaux qui ne sont pas remplaçables et quand ils ne peuvent venir à Rennes, cela allonge les plannings », avait expliqué la présidente de Rennes Métropole Nathalie Appéré qui misait sur une livraison pour juin 2021. Las, cette promesse n'a pas pu être tenue elle non plus, cette fois-ci en raison de difficultés rencontrées par l'entreprise Siemens qui a conçu les rames de la ligne B. Siemens Mobility a en effet admis avoir « sous-estimé les délais face à la complexité du système » expliquant que

©mrw zeppelin bretagne

SNCF Réseau mène une bataille contre les feuilles mortes

CHAQUE ANNÉE LORS DE LA PÉRIODE AUTOMNALE, CRITIQUE PAR NATURE À CAUSE DES FEUILLES MORTES SUR LES VOIES, SNCF RÉSEAU MOBILISE SES ÉQUIPES POUR UNE CAMPAGNE SAISONNIÈRE MULTI-MÉTIERS ACTIVÉE DANS LE CADRE DU LIVRET D'ADHÉRENCE MAÎTRISÉ (LAM).

Chaque année, dès la fin de l'été, les premières feuilles mortes entraînent avec elles dans leur chute les taux de régularité des trains, un peu partout en France. En effet, s'ils sont récurrents toute l'année, les problèmes d'adhérence et de patinage s'accroissent en automne avec l'humidité ambiante et la présence sur les rails de pollution chimique ou organique d'origine végétale. En 2017, après une année 2016 très perturbée par un nombre important d'incidents liés à l'adhérence, SNCF Réseau mettait en place un pilotage territorial animé par des experts métiers, appuyé par le national pour le suivi des événements majeurs. Baptisée "Quadrinômes Adhérence", cette task force comprend, outre des référents nationaux, des représentants territoriaux des différents métiers de SNCF Réseau concernés (circulation, traction, matériel, infrastructure). « Il s'agit de gagner en régularité et en sécurité, de préserver l'intégrité du matériel roulant et de l'infrastructure et d'identifier la cause de tout incident d'adhérence » indiquait en 2017 Xavier Cohadon de la direction des opérations et de la qualité des processus chez SNCF Réseau.

DES CAMPAGNES ADHÉRENCE CHAQUE AUTOMNE

Selon les conditions météo, la période d'adhérence dégradée s'étale globalement chaque année du 1^{er} octobre au 15 décembre. D'où la mise en œuvre, depuis 2017, de campagnes automnales de nettoyage du rail : planifiées sur environ 2 mois et demi, elles sont animées par les quadrinômes via téléconférences ou en réunions hebdomadaires territoriales. Plusieurs outils soutiennent la Campagne Adhérence, dont le Livret d'Adhérence Maîtrisé (LAM), mis à jour en 2021,



et la Plateforme Adhérence, créée en 2021 : « Destiné à tous les établissements SNCF Réseau, le LAM guide l'animation terrain, en listant les actions standards à mener afin, par exemple, de s'assurer que les moyens de lavage-nettoyage-brossage des rails seront bien opérationnels le moment venu et que les zones à risque ont bien été ciblées ». Ouverte à toutes les entreprises ferroviaires clientes de SNCF Réseau, la plateforme digitale dédiée à l'adhérence a quant à elle pour ambition de faciliter les échanges d'informations et de bonnes pratiques entre acteurs de l'adhérence, spécialement auprès des nouveaux clients du réseau.

UNE ORGANISATION TERRAIN TRÈS RÉACTIVE

À peine lancée début octobre, la Campagne Adhérence 2021 s'est annoncée des plus intenses. En cause, un été pluvieux ayant favorisé la pousse de la végétation, et par conséquent, la chute précoce des feuilles. « En régions, la prise

en compte des retours d'expérience d'incidents passés devrait permettre aux agents chargés de la maîtrise de la végétation de programmer plus précisément les passages de leur draineuse sur des zones dites "sévérissées" ». Tout au long de l'année, en cas d'incident important, un agent spécialiste de la voie pourra inspecter sur place le rail, et si nécessaire, prélever toute substance suspecte – envoyée ensuite pour analyse au laboratoire spécialisé SNCF Réseau, basé à Saint-Ouen (93). Notons qu'au fil des campagnes automnales menées par les équipes SNCF Réseau, la lutte contre la perte d'adhérence s'est enrichie d'expérimentations visant à améliorer la réponse terrain. En Haute-Picardie, par exemple un agent a imaginé un outil portatif de nettoyage du rail, léger et facile à utiliser pour intervenir en urgence sur des petites zones ponctuellement polluées. Dans les Hauts-de-France, la géolocalisation GPS de tronçons précis favorise d'ores et déjà le suivi des tournées d'engins de nettoyage-lavage-brossage.