

Parallèle

Mars 2007 - N° 10

Journal interne de SECO-RAIL

Filiale

Vecchietti

Sécurité Innovation

- Agence
Grands Travaux
- Agence
Bourrage
- RTS

Chantiers

- Agence
Nord Est
- Agence
*Transports
Urbains*
- Agence *Fret*
- Agence *Sud*
- Agence
IDF/N
- Agence
Matériel

Société

- Vie de
l'entreprise





2006 : la fin des grands chantiers

- avec la mise en service de la LGV Est en début 2007, à la grande satisfaction du client, montrant une fois de plus, le professionnalisme des équipes;
- avec la livraison du tram de Montpellier au mois de septembre, bel exemple du savoir-faire de l'Agence Tram;
- avec la mise en service de la LGV belge entre Liège et la frontière allemande, chantier qui nous a permis de développer des nouvelles méthodes de pose.

Mais aussi...

Une nouvelle année de croissance pour SECO-RAIL

- avec l'arrivée de Vecchietti au mois de mai et de Lambin en fin d'année, deux belles entreprises qui vont, pour la première, nous permettre de devenir le numéro un sur le marché RFF-SNCF et pour la seconde, diversifier notre activité avec la voie de portique, la voie de grue, les TTE, la traction et sa chaudronnerie;
 - avec la création de l'Agence Fret qui, grâce à l'effort d'une équipe motivée, a obtenu sa licence en mai, son certificat de sécurité en décembre et qui a fait rouler son premier train comme prévu le 8 janvier 2007;
 - avec la première prise de commande d'un chantier de 42 km de RVB dans l'Est algérien;
 - avec l'arrivée d'une nouvelle boureuse B41, d'une déganiseuse RM 90 et 2 WAD en Angleterre, matériel qui va permettre de renforcer notre position;
 - avec l'obtention des chantiers des Compacs et du Fréjus qui permettront à RTS, en 2007 et 2008, de monter tout son savoir-faire.
- Et surtout...
- une amélioration très nette de nos résultats sécurisés avec un indice de 30 à comparer avec celui de 2005 qui était de 66. C'est bien, et il ne faut surtout pas relâcher notre effort car le combat n'est jamais gagné définitivement.

Photo de couverture :
Agence Fret, le 1^{er} train



Le siège de SECO-RAIL à Chateauroux

S O M M A I R E

Dossier Vecchietti	3-5
Sécurité-Innovation	6-7
Agence Nord-Est	8-9
Agence Transports Urbains	10
Agence Fret	11
Agence Sud	12-13
Agence IDF / N	14-17
Agence Matériel	18
Vie de l'entreprise	19
Bienvenue	20

Benoit de Bodman
Président-Directeur Général



R. VECCHIETTI

La sas R. Vecchietti cédée à SECO-RAIL



ZL2000R

Photo Vecchietti

Activités principales de la sas R. Vecchietti

Les principales activités de la sas R. Vecchietti sont les suivantes :

Chantiers de RVB Hors Sûte

Principale référence : Ligne de Bordeaux Saint-Louis - Pointe de Grave, renouvellement de voie et renforcement caténaire pour l'amélioration des capacités portantes, 33 450 m de renouvellement de voie et de ballast, 21 550 m de remplacement de traverses, de rails et de relevage de voie, 56 renouvellements de passages à niveau, renouvellement de 4 gares.

Renouvellement d'appareils de voie

Réalisation des travaux de remplacement d'appareils de voie bois ou béton sur lignes classiques ou TGV au moyen de bigues, Portiques et Jorjys Fassetta télécommandés, pelles rails route / bulis, Wacs ou Wads pour déganissage en bout et bourrage mécanique lourd (108-475 Framafér).
Tous travaux de modernisation de la voie, déchargement et remplacement des traverses au moyen d'une suite mécanisée : pelles rail route avec pontre à déganer, machines à remplacer les traverses, régalaie, bourrage mécanique lourd et traction des trains de travaux.

Travaux d'entretien

Réalisation de tous travaux d'entretien de voie comprenant :
• Travaux de Bourrage Mécanique Lourd d'entretien de voie courante ou d'appareils LGV, lignes classiques, RATP ou RER.
• Travaux de régalaie LGV, Lignes classiques ou RER.
• Marchés sur l'Ordre d'entretien des voies et des appareils, remplacement de rails, de traverses, de bois d'appareils, Expertise et visite des EP.

Pose de voie LGV

Principale référence LGV Est, Européenne, Ligne LGV Perpignan-Figueras.

Travaux RATP sur RER

- Renouvellement de voie et de ballast
- Renouvellement d'appareils
- Assainissements

Etranchée de ponts rails

Depuis le 3 mai 2006, l'entreprise Vecchietti a été cédée en totalité à l'entreprise SECO-RAIL.

Seco-rail vient en effet de se porter acquéreur de la société Vecchietti qui devient filiale à 100 %.

Située à Verez, en périphérie de Tours, l'entreprise Vecchietti est active sur de nombreux chantiers du Sud Ouest et en particulier sur Tours, Bordeaux, Limoges et Perpignan (voir article), elle permettra ainsi au groupe SECO-RAIL de conforter sa présence dans cette partie de la France.

M. Philippe Rocher assure la direction de cette nouvelle filiale.

- L'organigramme de la société est découpé en 5 pôles :
- Administration et Finances : Christian Pesenti
- Etudes et Gestion : Gilles Viernont
- Direction Exploitation Travaux : Bernardino Desousa
- Direction Exploitation Engins Lourds : Jean François Cunier
- Service Matériel : Laurent Chidaïne.

Ces services animent une équipe de près de 160 collaborateurs sur les chantiers en France et au Bénélux.

L'organigramme est librement téléchargeable sur le site de la société à l'adresse suivante www.vecchietti.fr/rubrique_téléchargements.



La société Vecchietti est certifiée
ISO 9001 version 2000.

Bourrage en base absolue et base absolue stricte

Bourreuse 109-2x PALAS

La sas R. Vecchietti est équipée d'une bourreuse 109-2x dotée du système Palas et permet le travail en base absolue stricte. Mise en service en avril 2005, cette nouvelle machine étend le parc matériel du service Bourrage Mécanique Lourde de la société déjà composé dans ce segment d'une 109-325 et d'une 109-32 Dynamix.



Matériel Vecchietti en action

Photo JC Perreaud



Vue de la cabine de bourrage Bourreuse ZCA 2000 R Vecchietti



Bourreuse 109-2x Vecchietti

Bourreuse ZCA 2000R - Système BRAVO

La sas R. Vecchietti possède également une bourreuse ZCA 2000 R dotée du système BRAVO et permet le travail en base absolue. Le système BRAVO a été spécialement conçu, pour permettre aux bourreuses de nouvelle génération d'assurer la maintenance de la voie par traitement strictement limité aux seules zones dégradées.

Avantages essentiels :

- Limitation du bourrage aux seules zones dégradées
- Compensation automatique des différentiels de tassement
- Suppression des rampes de début et de fin de travail
- Limitation du relevage maximal
- Suppression du poste de travail d'affichage des valeurs en cabine avant.

Régalage avec récupération de Ballast

Train de Récupération de Ballast TRB 300 PEVERALL

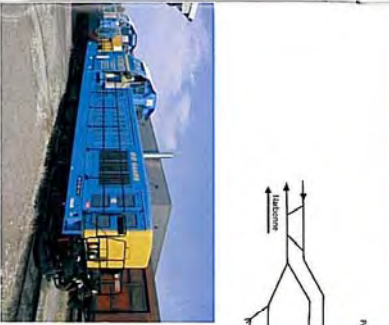
A travers sa filiale PEVERALL et en collaboration avec TSO, la sas R. Vecchietti est équipée d'un train de récupération de ballast. La principale fonction du TRB 300 est de récupérer le ballast en excédent à un point de la voie pour le déverser à un autre, tout en assurant le réglage et le reprofilage des zones traitées. Après quelques mois de mise au point, le TRB 300 fait aujourd'hui l'objet d'un marché national de récupération de ballast avec la SNCF.



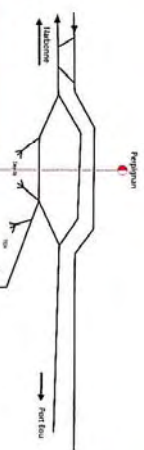
Photo JC DUREUX

Matériel Vecchietti en action

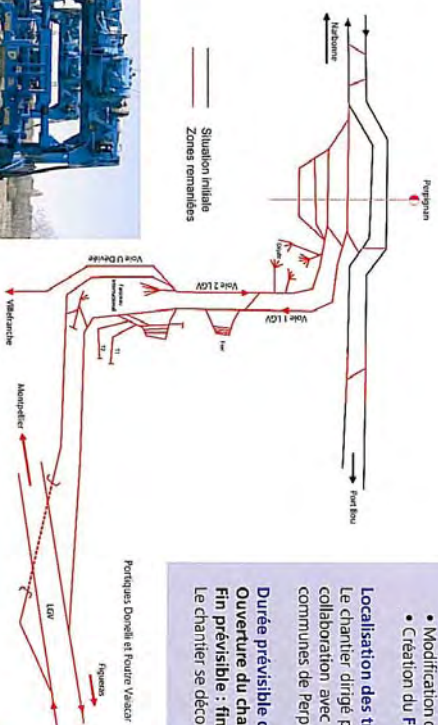
Le Chantier de Perpignan Situation avant travaux



Loco 66000



Situation après travaux



Portiques Donelli et Poutre Valalar

Le chantier des installations terminales de Perpignan dont l'entreprise Vecchietti est mandataire s'inscrit dans les aménagements qui prolongent la ligne nouvelle à grande vitesse entre Perpignan et Figueras et ses raccordements jusqu'à la gare de Perpignan afin de permettre l'arrivée des TGV venant d'Espagne.

Il a été décidé de redéployer les conditions d'accès aux voies de la gare de Perpignan, à partir des lignes de Narbonne à Port-Bou et de Perpignan à Villefranche.

Ces travaux consistent essentiellement à augmenter le débit des lignes prévues par ajout ou substitution des appareils de voie pour permettre leur franchissement à des vitesses supérieures et en doublant la voie unique Perpignan - Villefranche.

Principaux aménagements

- Création Voie 1 LGV et RVB Voie Unique qui devient Voie 2 LGV
- Création Voie 1 LGV et Voie 2 LGV sur raccordement Figueras
- Passage de 4 à 6 voies à quai en gare de Perpignan
- Epanché du pont rail sur la Têr et renouvellement des appareils
- Déplacement du faisceau dépôt
- Modification des accès faisceaux TER, TGV, Frec, et Saint-Charles
- Déplacement des tiroirs T1 et T2
- Réfection des plate-formes
- Modification de divers réseaux d'assainissement
- Création du Faisceau International.

Localisation des travaux

Le chantier dirigé par Henrique de Freitas et réalisé en collaboration avec l'entreprise ETF, se déroule sur les communes de Perpignan, Toulouseges et Le Soler.

Durée prévisible des travaux

Ouverture du chantier : 1^{er} semestre 2006
Fin prévisible : fin 2009
Le chantier se découpe en 7 phases de travaux.

- Quelques chiffres :**
- Renouvellement ou pose de 100 appareils de voie
 - Renouvellement de 20 km de voies
 - Pose de 20 km de voies neuves.

Agence Grands travaux



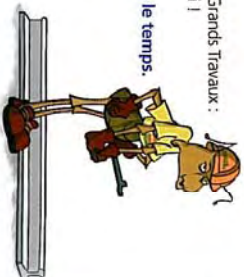
La Fourmi... une mascotte choisie sur sa réputation

Vous l'avez certainement remarqué sur les documents Sécurité Grands Travaux : un sympathique petit animal a fait son apparition... La Fourmi !

Une petite bête aimant le labeur, vivant en communauté, et travaillant tout le temps.

Ce choix comme mascotte était tout indiqué pour représenter les Equipes de l'Agence qui jour après jour, nuit après nuit, effectuent un travail qui demande rigueur, précision, et savoir-faire, mais également, respect des règles de sécurité et respect des autres.

« Wou... Bravo ! »



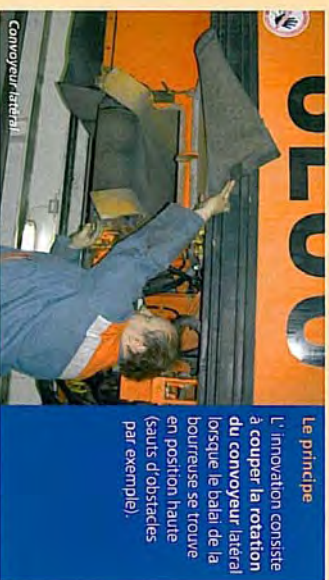
« Hum hum... Peut mieux faire ! »

Agence Bourrage

Challenge innovation... Un inventeur récompensé

L'Agence Bourrage Traction mise à l'honneur

C'est au cours de la Revue de Direction SECCO-RAIL du 3 avril 2006, que Monsieur de Bodman a pu féliciter Monsieur **Alain HOURS** pour une innovation formalisée en 2005 et mise en place sur la bourreuse mixte 108-4/75 n° 1136.



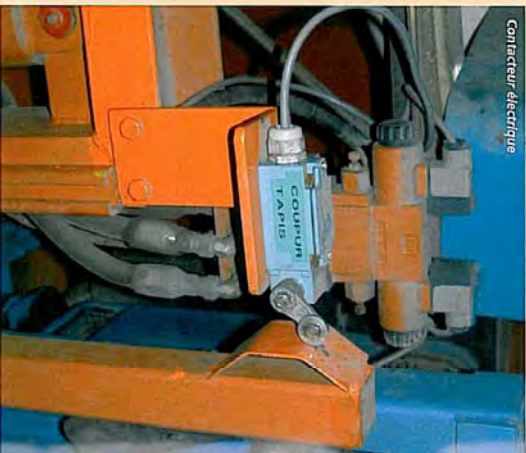
Le principe
L'innovation consiste à couper la rotation du convoyeur latéral lorsque le balai de la bourreuse se trouve en position haute (sauf d'obstacles par exemple).

Cet arrêt du tapis, provoqué par un contacteur électrique, limite son usure et son déchirement dans le temps, générant ainsi de substantielles économies pour l'entreprise.

Encore Bravo et toutes nos félicitations au talentueux inventeur.



Contacteur électrique



Ecrans télescopiques lourds

RTS encore et toujours ! En 2005, un certain nombre d'idées ont été concrétisées et « ont marché » !

Scie mixte

Dans le cadre des travaux de dégagement du gabarit GB 1 dans les tunnels ferroviaires, nous réalisons des voussoirs en béton nécessitant une démolition de la maçonnerie sur une profondeur de 30 à 35 cm.

Avant de procéder à la démolition des maçonneries, celles-ci doivent être délimitées par un sciage horizontal et vertical. Ces travaux sont réalisés à l'aide de scies travaillant soit verticalement, soit horizontalement.



L'idée développée par RTS a été de concevoir et de faire construire un matériel unique capable de réaliser les deux opérations.

Cette scie mixte a été utilisée pour la première fois sur le chantier de mise au gabarit de 6 tunnels sur la ligne Culoz-Moदानe. Ce matériel a donné pleinement satisfaction et a, de plus, permis de diminuer le nombre d'ateliers de sciage.

Scie de sol

En 2005 l'agence RTS a réalisé en sous-traitance des travaux de sciage dans le tunnel des Monts à Chambéry. Ces travaux ont été réalisés à l'aide de scies murales.

Pendant 37 jours, trois ateliers avec un chef de chantier, 3 opérateurs et 5 ouvriers ont réalisé 1768 ml de sciage sur une profondeur moyenne de 50 cm, soit 884 m² de sciage. En 2006, les mêmes travaux étaient programmés dans le deuxième tube de cet ouvrage. Afin d'optimiser ces travaux, nous avons imaginé et fait construire une scie de sol lourde à lame déportée capable d'entraîner des disques de 2000 mm de diamètre.

Le chantier s'est achevé : en 22 jours, un chef de chantier, un opérateur et un ouvrier ont réalisé 1700 ml de sciage sur une profondeur de 70 cm, soit 1190 m² de sciage !



Ecrans télescopiques lourds

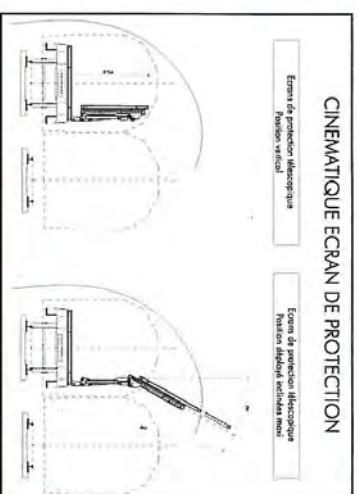
La sécurisation des travaux en rénovation de tunnel nous oblige à exécuter ces derniers à l'abri d'écrans de protection de types différents selon la nature des opérations à réaliser.

En fonction de la nature des travaux, des matériels utilisés et de leur localisation vis-à-vis de la caténaire alimentée, il fallait trouver un matériel modulable, télescopique et assurant une parfaite isolation en voûte de tunnel.

Après réflexion, nous avons imaginé et conçu un écran télescopique hydraulique modulable capable d'être déployé sur une grande hauteur.



CINEMATIQUE ECRAN DE PROTECTION



Quatre de ces outils sont en service sur nos chantiers permettant d'exécuter en toute sécurité les travaux vis-à-vis de la circulation et de l'alimentation électrique.

Pour l'année à venir, nous ne relâcherons pas notre effort inventif, des idées ont déjà mûri et devraient bientôt voir le jour. Ce n'est que grâce à cette démarche que nous réussissons à garder un peu d'avance sur la concurrence, seule garantie de notre réussite.

Région d'Amiens

Chantier de l'EMT de Longueau

Création d'un bâtiment pour l'installation d'un vérin en fosse et de voies de maintenance.



- Travaux de dépose et pose de voies
- 60 ml de voies sur potelets
 - 60 ml de voies sur fosse
 - 500 ml de voies de service
 - 2 appareils de voie
 - Une équipe de six compagnons a été mobilisée pour ce chantier et deux pelles rail route ont été utilisées.
 - Du bourrage mécanique lourd a été réalisé par la B20.

Région de Lille

Tour d'horizon des régions du Nord Est

Chantier de Beuvry

Travaux d'augmentation de la capacité de la section de la ligne Don - Sainghin à Béthune : **doubliment de ligne.**

Interception de la voie durant les vacances de Pâques.



Les moyens matériels utilisés

- 4 pelles rail route
- 7 semi-remorques
- 1 bull D4
- 1 compacteur V4
- 4 camions B/A
- 1 bourreuse B20

Les travaux consistaient en

- La réalisation de 5000 m³ de terrassements avec évacuation en décharge
- La mise en oeuvre de 5000 tonnes de sous-couche en grave et emploi de 3000 tonnes de ballast
- La pose de 700 ml de voies
- La pose de 7 appareils de voie
- Deux équipes de voies ferrées travaillant en deux postes ont été nécessaires pour mener à bien cette opération.

Chantier de Ruminghem



MERCI à l'Agence Grands Travaux (Suite Rapide) pour le prêt de la déganiviseuse et l'efficacité de ses équipes.

Au cours du premier semestre 2006, l'Agence Nord Est s'est vue confier le chantier de renouvellement de ballast entre les gares de Saint-Omer et Audruicq sur la ligne Lille aux Fontinettes. Ces travaux se sont déroulés le week-end du 1^{er} avril 2006.

- Ce chantier a nécessité le démantèlement de
- la déganiviseuse C1
 - 2 wagons relais
 - 12 WACS
 - 3 VZ12 de Aurel à Saint-Omer



Chantier de Longueau



Chantier de Mommenheim

Région de Strasbourg

Chantier de Neudorf

Création d'une station service pour le TER et la TGV Est-Européen en gare de Neudorf - Strasbourg

En collaboration avec l'entreprise GTM pour le lot génie civil :

- Dépose de 3 voies de service (soit 1900 ml au total) réalisées en octobre 2005.
- Repose de 2 voies (soit 600 ml) en février 2006
- Pose de rails sur fosse (234 ml) dans le prolongement de la première voie repoussée et raccordement sur la voie existante
- Création de voie spéciale pour station sable et aire de lavage.

Une 2^e commande a vu l'exécution de la pose de rail sur fosse (234 ml) dans le prolongement de la deuxième voie repoussée.

Malgré les intempéries, Jean-Louis DAVID, son équipe de six Strasbourggeois, Laurent LEMOINE et Sylvain DAVID pour les pelles et quelques joyeux soudeurs du nord ont réalisé ce chantier avec brio, nous démontrant, entre autres, les capacités de flexibilité d'une pelle 788 pour poser les rails sur les potelets de la fosse (voir la photo). N'oublions pas non plus l'intervention de notre bourreuse B20 qui a perfectionné le ripage et le nivellement de ces voies.

La 2^e phase des travaux commencée en septembre 2006 est aujourd'hui complètement terminée.

Chantier de Mommenheim

Création d'une voie centrale en gare de Mommenheim

Toujours dans le cadre de l'arrivée du TGV Est-Européen en Alsace, ces travaux vont permettre le développement du trafic TER sur les lignes Saverny-Strasbourg et Sarreguémies-Strasbourg

La 1^{ère} phase des travaux s'est déroulée de mars à mai 2006 et a consisté en :

- La création de 30 joints en voie
- Le remplacement d'un appareil de voie tg 0,05 par de la voie courante
- La pose d'un appareil de voie tg 0,085 (qui nous a d'ailleurs valu la visite du Conseil Régional et de la Direction de RFF d'Alsace)
- Le ripage de 500 ml de voies.

Notre équipe de l'Est (menée par Jean-Louis DAVID) s'est renforcée de matériels supplémentaires (pontiques fastata, bourreuses, pelles rail-route) pour mener à bien ce chantier.



Région de Metz-Nancy

Chantier d'Andilly

Travaux de Voie Hors Suite Rapide 2006 réalisés en gares d'Andilly, Merrey et Chailindrey.

- En gare d'Andilly-en-Bassigny :
- Renouvellement d'un appareil
 - Dépose de 2 branchements, d'une TJS
 - Pose de 2 appareils.

- En gare de Merrey :
- Dépose de 2 appareils et pose de 2 appareils d'ITCS.
- En gare de Chailindrey :
- Renouvellement d'un appareil.

L'ensemble de ces opérations a été effectué en 3 week-ends. A noter que la logistique des travaux a été réalisée sans aucun train travaux, aussi bien pour l'approvisionnement du ballast que pour les matériaux neufs, voie et appareils. Des aménagements ont été créés pour permettre des stockages provisoires de matériaux et le montage d'appareils.

News

Tramway de Reims

Le Conseil Communautaire de Reims Métropole a choisi la société MARS « Mobilité Agglomération Remoise » pour la réalisation et l'exploitation pendant 30 ans de son tramway. SECO-RAIL en groupement avec Alstom Transport SA réalisera la pose de voies. Les études seront réalisées en 2007 et 2008 et les travaux en 2009 et 2010. La première ligne de tramway de 11,2 km ira de Neufchâtel au nord jusqu'au deux terminus au sud du CHU Robert Debré et de la gare TGV de Bezannes.



Bétonnage du Pont sur le Lez

Tram de Montpellier... fin d'un chantier

Une production à son optimum pendant les trois derniers mois a permis à SECO-RAIL de finir les travaux dans les temps, garantissant ainsi comme prévu, l'inauguration de la ligne 2 le 15 décembre dernier. Pendant cette période de pointe, les équipes employées sur le site, jusqu'à 95 personnes, ont mis en œuvre des quantités importantes de matériaux.



Pompe Scm

Pour exemple, les quantités de béton mis en œuvre :

Mai : 1600 m³
Juin : 2 500 m³
Juillet : 1 600 m³

Soit un total de 5 700 m³ sur les 18 000 m³ mis en place sur le chantier, soit environ 30 %.

Ces quantités de matériaux ont nécessité des moyens exceptionnels : des pompes à béton de 54 m, ainsi que l'ouverture des centrales à béton le samedi, mais aussi une très grosse implication de tous pour réussir ce challenge dans la dernière ligne droite.

Aujourd'hui toutes les réserves sont levées, la base travaux a été repliée et l'ensemble de l'équipe a été mobilisé sur d'autres chantiers.

FELICITATIONS et encore BRAVO à toutes les équipes

et à tous les participants pour l'énergie et l'envie développée afin de voir aboutir l'ensemble de leurs efforts dans les temps très courts qui leur étaient impartis.



Locomotive fret Vossloh G 1206

Le 1^{er} train lors de sa 1^{re} circulation

News

La nouvelle activité de SECO-RAIL, Entreprise Ferroviaire, est sur les rails

Le premier train SECO-RAIL de transport de granulat a circulé de St-Varent (79) à la SIFE (Centrale d'Enrobés) de Gennevilliers (92), dans la nuit du lundi 8 au mardi 9 janvier dernier.

Aux horaires prévus qu'il a scrupuleusement respectés, le train a quitté St-Varent pour arriver à Gennevilliers où il a été déchargé à la SIFE, puis est reparti vers St-Varent.

Cette opération a été couronnée de succès et a bénéficié d'un reportage au JT de 20h00 sur TF1 le 9/01/07.

La capacité de chaque train est de 1350 tonnes nettes.

Le potentiel que nous espérons atteindre est de 6 ou 7 trains/jour en juillet 2007.



Petit aperçu régional...

Région de Bordeaux

Participation aux chantiers de Ruffec et Saintes pour réaliser des travaux de relevage suite à un remplacement massif de traverses, ainsi que des travaux d'assainissement lourd.

Région de Limoges

Renouveaulement de ballast sur la région de Brive-la-Gaillarde. Olivier LECAT aide de Messieurs EL HASSANI et FRANCFORT réalise ces travaux obtenus grâce à notre prestation précédente qui avait pleinement satisfait notre client.

PRA Brive-la-Gaillarde

Travaux de voie et de pose de tabliers auxiliaires pour la Société DV Construction. Opération coup de poing, pour laquelle Loïc DAGALLIER et Jean-Louis SANCHEZ ont prêté main forte.

Viaduc de Lamothe Fenelon à Souillac (photo ci-dessous) Les équipes de Messieurs QUILHAC, EL HASSANI, BARBE, FRANCFORT et PEREIRA ont mené à bien cette mission particulièrement délicate. Nous sommes sous-traitant de la Société DV Construction (Groupe BOUYGUES).



Chantier de Souillac

Chantier de MORIERES-lès-AVIGNON

Félicitations et remerciements à toutes les équipes de l'Agence SUD pour leur participation à ce chantier qui s'est déroulé dans des conditions particulièrement difficiles (3 Week-ends à suivre).

Intervalle de **108 heures**, travaux en roulement, mobilisation de toutes les équipes malgré l'éloignement (TGV, Corse, Cortèze).

- 500 ml d'assainissement lourd et RVB
- 2500 m³ de décaissement avec évacuation aux WAADS (merci aux conducteurs pour leur aide précieuse)
- 2000 m³ de grave mise en œuvre avec les WAADS ainsi que la sous-couche de ballast
- Pose de drains latéraux.



Casque monté
Madame Lobbedez est devenue début l'an 06
meilleurs vœux de bonheur

Bienvenue

L'ensemble du Personnel de l'Agence SUD souhaite la bienvenue au nouveau Directeur d'Agence, Philippe ZUJANI.



Module Préfabriqué

Région de Montpellier



Travaux de pose de 2000 ml de voie neuve pour réaliser la déviation de la RD 118 sur la commune de Cephe.

Région de Chambéry

Jean-Louis SANCHEZ aide d'Olivier FRESNEL, nouveau Conducteur de Travaux de l'Agence ainsi que l'Équipe de Jérôme BARBE ont mené à bien le renouvellement de la voie B en gare d'Amnecy.

Région de Marseille

Reprise du chantier du **PN 42** à Fréjus, arrêté depuis plus de 2 ans ! Dépose tabliers auxiliaires pour le compte de la ville de Fréjus en co-activité avec Chantiers Modernes. Remise en conformité de l'entrée de gare pour le compte de la SNCF (RVB - 3 ADV).

Marie LOBBEDEV, Jean-Louis SANCHEZ, Lahouane OUBOURICH ont mené tambour battant cette prestation. Renouvellement de **600 ml de voie** en gare de Marseille La Blancarde. Travaux d'assainissement de nuit dans les quais.

Loïc DAGALLIER, Marie LOBBEDEV, Jean-Louis SANCHEZ, Hamid EL MAKRI et Marc GOUSSAUD ont relevé le challenge.

Région de Lyon

Par de bonnes prestations de libérations et d'incorporations (suite au passage de la Suite Rapide en 2005) nous gommions une partie de notre passif, le client, particulièrement satisfait, nous a confié de gré à gré d'autres prestations similaires dans la continuité.

Mise en site propre du tramway de Saint-Etienne, Secteur de Carnot

Utilisation d'une technique innovante...

Une opération pour la STAS (Société de Transports de l'Agglomération Stéphanoise) à Saint-Etienne a eu lieu au cours de l'été 2006. Du 29 mai 2006 à fin août 2006, celle-ci s'est effectuée en **groupement COLAS Rhône-Alpes / SECO-RAIL** (Agence Sud).



Les travaux ont tout d'abord consisté à déposer la voie de tramway existante sur 1100 m environ le long de la rue Bergson, jusqu'au carrefour Janin. COLAS a ensuite effectué le terrassement de la plate-forme, puis SECO-RAIL est venue positionner des modules de voie préfabriqués de 18 ml de longueur et de 20 tonnes prêts à recevoir les enrobes. Utilisée pour la première fois en France, cette technique innovante venue de Belgique permit de comprimer considérablement les délais de pose tout en diminuant le nombre d'opérateurs, par rapport à une pose classique sur traverses béton.

Après que les équipes de SECO-RAIL eurent procédé au calage par bétonnage des modules, les équipes de COLAS ont mis en œuvre un revêtement d'enrobé en deux couches. Le Challenge était de taille : un chantier d'envergure en plein centre-ville, en pleine période de réduction d'effectif liée aux congés d'été, un planning très serré contraint par des bouleversements techniques de dernière minute !

La synergie de groupe a trouvé tout son sens et prouvé toute son efficacité, grâce à la collaboration, constante et naturelle, entre les équipes des deux sociétés.



Poste des Modules

Les particularités du Tram Train

- A la différence des Tramways classiques, celui-ci peut, comme son nom l'indique, rouler sur une voie ferrée.
- Tous les arêtrés seront accessibles aux personnes handicapées, et les rames équipées de marchepieds adaptés.
- Pour augmenter la fréquence des passages, le trafic ne sera plus régulé par signaux mais par un régulateur central situé à Gargan.

L'histoire

Après une première réussie (la réalisation de la voie « M »), les Agences Ile de France-Normandie, Les Mureaux et Epinay/Seine se sont à nouveau regroupés afin de réaliser les travaux du Tram-Train entre Aulnay-sous-Bois (93) et Bondy (93), sous la direction de : MM. MELIN - Directeur Travaux, NAIMI - Conducteur Travaux et AFONSO - Chef de Chantier Principal.

Les travaux ont débuté le 28/11/05... et comprennent la réalisation de la pose de voie, des appareils et la mise en œuvre de ballast ainsi que les opérations de libération des rails et d'incorporation des appareils. Ils comportent également toutes les opérations de suivi de la qualité d'exécution et les contrôles de la qualité réalisée, ainsi que les contraintes environnementales.

... juin 2006, le Tram Train fait ses premiers essais.



Dépose des vieilles voies

Premier Tram Train de France :



Travaux préparatoires de régénération de voie au droit de PN



Une grue de 190 t en ville



Des éléments de 16 tonnes posés au millimètre



Passage délicat entre caténaires



Pose de dalles au passage à niveau



Montage d'un passage à niveau (8 dalles)



Dalle Edition en cours

Aulnay - Bondy 2006

Le Tram Train : une première en France, et une première également en Ile-de-France, puisque le Maître d'ouvrage de ce chantier n'est pas la RATP, mais la SNCF.

Les contraintes rencontrées

- Un chantier étendu sur environ 8 km dans un **contexte urbain**
- Deux zones de travaux séparées par un **ouvrage d'art** en construction
- La gestion de l'ensemble des procédés de pose de voie et l'autoréglage sur l'ensemble du chantier (8 procédures spécifiques), la **coactivité** avec les autres entreprises, la gestion des interfaces
- La gestion de l'ensemble de trains travaux
- Les impératifs du **gabarit Tram** : d'ou l'utilisation de matériels spécifiques comme une boureuse de voie au gabarit métro urbain RATP et des wagons trémie à ballast spécifiques
- Une charge à l'essieu limitée à 11 tonnes sur le viaduc de Gargan.



Coulage de la résine sur les passages



Ter passage à niveau « bien arrosé... »



Travaux de finition avant coulage de la résine



Dalle Edition en cours

Caractéristiques de la pose Corkelast®

Résine polyuréthane bi-composant chargée en liège.

Le système de voie sans attache est basé sur le principe de l'entrobâche d'un rail par la résine Corkelast® dans une engravure réalisée en acier ou en béton.



Du ballast, oncore du ballast...

Méthodologie adoptée

Les travaux de voie ballast ont été exécutés suivant des méthodes classiques, traditionnelles, et sans mécanisation particulière, néanmoins la voie est armée en LRS sur un plancher en traverses béton monobloc ou biblocs et partiellement en bois neuves ou de réemploi.

L'approvisionnement du ballast par wagon a été le point le plus délicat du chantier. En effet, après avoir subi plusieurs ruptures d'approvisionnement, la MOE a pris la décision d'assurer un quart du tonnage par camion avec toutes les contraintes que cela engendre.



Ga. route... pour SECO-RAIL

La particularité technique réside dans le concept choisi par la SNCF pour la réalisation des passages à niveau :

Les avantages :

- Fermeture à la circulation routière des carrefours entre 3 et 5 jours
- Restitution des carrefours avec les revêtements définis réalisés dans l'emprise des voies ferrées
- Matérialisation de l'emprise ferroviaire donc du passage du Tram Train grâce au revêtement en béton balayé différent de la chaussée routière
- Intégration dans les dalles de la signalisation lumineuse matérialisant les passages piétons
- Interface réussie entre les cultures techniques que sont la route et le rail, à savoir continuité de l'infrastructure routière et souplesse conservée de la voie ferrée
- Confort des roulements rou-tiers et ferroviaires
- Entretien limité
- En plus de la fixation du rail, le procédé apporte souplesse, isolation électrique et atténuation phonique, avantages non négligeables vis-à-vis des riverains.



Il ne reste plus que le ballast...



Mise en place du rail



Carlos, Chef de Chantier Principal aux commandes des ballastières



Opération de ballastage



Bourrage mécanique dans les quais



La technique utilisée :

- Dépose des anciens PN (revêtements et voie)
- Terrassements généraux
- Mise en œuvre d'une sous-couche en grave ciment épaisseur 0,35 m
- Réglage et nivellement d'un lit de pose en sable 0/6, phase déterminante pour le nivellement des dalles et la qualité de la prestation
- Pose des dalles au moyen d'une grue télescopique
- Mise en œuvre des bétons d'entrevoie et raccords chaussée
- Mise en place des rails, alignement, nivellement et scellement des rails avec le CORKELAST, polymérisation à froid

Les chiffres

- 20 à 45 compagnons, 10 appareils de voie
- 10 600 mètres de voie neuve
- 6000 mètres de régénération
- 11 passages à niveaux :
- 610 mètres de pose CorkeLAST
- 120 dalles de 12 à 16 tonnes pour les PN
- Plus de 400 soudures aluminothermiques



6 Juin 2006, premiers essais du Tram Train



Junin 2006, inauguration de fin de chantier par les Equipes de SECO-RAIL

Les premiers essais approchant



Voie ballastée avec passage à niveau réalisé



J. MALOD-PANISSET, Directeur de l'Agence IDF/N, lors de l'inauguration par les Equipes de SECO-RAIL



Félicitations à nos poseurs, mécaniciens, conducteurs d'engin, ser-vice logistique, soudeurs, chauffeurs, contrôleurs et agents de maîtrise.

Clin d'œil

Les travaux en ville nous exposent à diverses contraintes de la part du client, mais sachez qu'il n'est pas le seul à avoir l'œil sur le chantier. Pour preuve, rendez-vous sur le site d'un particulier pour « espionner » l'avancement, les anecdotes et les travaux du chantier : raincy-mono.ovei-blog.com

L'accès ferroviaire au site des Mureaux enfin rénové...

L'équipe de José Ferrera travaillant sur le remplacement de ponts à travers un chantier de réfection à grande échelle. C'est sur cet appareil que le locotracteur a défilé.



Appareil de voie après réfection vu sous 2 angles différents

Construite depuis bientôt 40 ans, l'installation ferroviaire permettant d'accéder au site des Mureaux était bien mal en point. Voilà plusieurs années que nous avons signalé à la SNCF la dangerosité de cet accès : les traverses en place étant très endommagées, l'écartement de la voie était possible à tout instant. Début 2005, le locotracteur SNCF assurant notre desserte déraila sur un appareil.

Ce déraillement annoncé à enfin fait prendre conscience à RFF qu'il fallait engager quelques travaux. Les travaux sont réalisés début 2006 par une équipe de l'Agence Ile-de-France, dirigée par José FERRERA.

L'équipe a procédé au remplacement de plusieurs centaines de traverses et à la réfection de tous les appareils de voies.

Nous voilà rassurés !!!



Attention... Transport VRAIMENT exceptionnel !

Une bourreuse chargée sur un camion n'est pas chose courante dans notre profession. Pourtant c'était le seul moyen pour déplacer la bourreuse d'appareils 108-275 n°950.

Victime d'un incendie en décembre 2005, son transfert par rail n'était pas envisageable.



Chargement du wagon



Chargement du module de bourrage

Raphaël RENAUDIN a été chargé de coordonner toutes les opérations pour le rapatriement de cette machine dans les ateliers. Le levage de la bourreuse a eu lieu en gare de Chabons (38) le mardi 30 mai. Après séparation du module de bourrage et du wagon, deux grues de 100 tonnes ont chargé les éléments sur camions. Le module de bourrage long de 30 mètres a été acheminé chez Franafer, tandis que le wagon prenait la direction des Mureaux. Le démontage des barrières et des panneaux de signalisation à l'entrée de la gare a été nécessaire pour permettre l'entrée des camions. Il a fallu également procéder au démontage de la caténaire pour le levage.

Les deux camions de l'Agence Matériel ont participé à cette opération : ils ont rapatrié aux Mureaux tous les éléments annexes de la bourreuse (boogies, boîte de vitesse, groupe de relevage, etc.).

Après une révision, toutes ces pièces ont été livrées à Franafer pour l'assemblage final.

Elle nous a été rendue opérationnelle en octobre 2006, et depuis novembre, elle a repris du service sur la région Rhône-Alpes.



Déchargement du module chez RAMAAREN

Agence Ile-de-France - Normandie

Hommage à Claude NOIRET

Ce début d'année a été marqué par une bien triste nouvelle, le décès de Claude Noiret. Il s'est éteint le 3 janvier dernier.

Claude Noiret a débuté son parcours professionnel dans l'entreprise DHE comme peintre de chantier. Puis en 1966, il est repatrié de l'entreprise PLUTO et intègre la société DESJOURNÉE ET GIRAL où il gravit les échelons et restera jusqu'à son départ en 1997. Il est Directeur de la Suite Rapide jusqu'en 1996. Il prend ensuite la Direction du Secteur de Villeneuve Saint Georges et en complément du client traditionnel qui est la SNCF, il développe l'activité pour la RATP. Il se voit également confier les Secteurs d'Andrésy, de Batignolles, d'Osseil et du Havre...

Claude Noiret reste dans notre mémoire comme un homme chaleureux, aimant la vie, il avait une facilité d'écoute et une disponibilité appréciées par tous. Son sens commercial, son respect du client et de ses concurrents lui ont permis de se attirer la reconnaissance professionnelle de ses interlocuteurs. Il a toujours défendu le fait qu'il voulait une équipe autour de lui et souhaitait que chacun, quelle que soit sa place, y contribue.

Ses obsèques ont eu lieu le 10 janvier dernier, nombreux sont ceux parmi ses anciens collègues, venus lui rendre un dernier hommage.



Claude Noiret avec sa secrétaire dans son bureau dans les locaux de Desjournée et Giral à Nanterre.

Agence Matériel

Delbart « se barre »

Après 38 ans de présence au sein du groupe, Michel DELBART a décidé de faire valoir ses droits à la retraite. Ce n'est pas sans une certaine émotion que nous nous sommes retrouvés à la cantine des Mureaux le 23 mai 2006 pour fêter cet événement. A cette occasion, Michel a eu la bonne idée d'inviter quelques anciens que nous avons retrouvés avec plaisir.

Sa carrière commence par la Suite Rapide. Responsable du démontage des Longueurs de voies déposées, Michel intègre l'Agence Matériel au début des années 70 en tant que responsable de l'atelier électrique. Ses connaissances et ses installations électriques en tous genres n'ont aucun secret pour lui.



Michel et son compagnon de retraite

Ses collègues et la Direction de SECO-RAIL lui offriront plusieurs cadeaux : télévision, téléphone portable, moto-bineuse et « karcher » entre autres. Nous souhaitons à Michel une bonne retraite pendant laquelle il pourra se consacrer à sa passion : le jardinage.



Les anciens au départ de Michel DELBART : André BIASIN, Jean PLE, Lionel WALLE, Michel DELBART, Jean SAINT-MAR, TN, Roger DUISOU, Marc SEMIN, Mousa MEGDEN et Manuel CARMONA.

PARALLÈLE

Editeur SECO-RAIL Espace Lumière Bâtiment 11 3 rue de Beaulieu 78403 CHANTOUX Cedex E-mail : info@seco-rail.com Web : www.seco-rail.com	Correspondants • AGENCE BOURRAGE (Sud) Jean-Marie BAQUËR (Nord) Guy JULIEN • AGENCE GRANDS TRAVAUX YVES BAILLON • AGENCE ILE-DE-FRANCE DIEUDÉ LAVALLETTE • AGENCE MATERIEL Alain DUISOU Secrétaire de rédaction Marie-Hélène Poullet	• AGENCE TRANSPORTS URBAINS Olivier BOURGUES • RTS Thierry BELMONTÉ • ERAC Olivier SAUCIEZ • SECO-RAIL LTD Charles-Albert GIRAL • VECCHIETTI Philippe KOCHER
		Conception - réalisation Imprimerie VALBLOIS Iliadix 7023490 Photos SECO-RAIL

ENTRÉES DEPUIS LE 15 NOVEMBRE 2005

Nous leur souhaitons
la bienvenue
chez Seco-Rail



AGENCE FRET

01/06/2006	Jean-Paul LEVY	Directeur d'agence
01/10/2006	Cédric JUHEL	Chef de train
01/10/2006	Christian DETEVE	Chef de train
01/10/2006	Francis POIRETTE	Chef de train
01/10/2006	Jean-Claude CUBIAT	Chef de train
01/10/2006	Jean-Paul HIRSCH	Chef de train
01/10/2006	Vito ARDITO	Chef de train
13/10/2006	François LE COZ	Chef de train
13/10/2006	Yves BELZON	Chef de train
17/10/2006	Jean-Louis MARCELIN	Chef de train
23/10/2006	Alain FERRAND	Chef de train
17/11/2006	Abdelmajid BRAHAM	Agent de manoeuvre
17/11/2006	Abdelmajid MILOUD	Agent de manoeuvre
17/11/2006	Abderrahim MAHLA	Agent de manoeuvre
17/11/2006	Alexandre DELEPINE	Agent de manoeuvre
17/11/2006	Antoine BACLE	Agent de manoeuvre
17/11/2006	Fabien JOLIBOIS	Agent de manoeuvre
17/11/2006	Jérôme BRUNET	Agent de manoeuvre
17/11/2006	Jérôme NINOVE	Chef de train
17/11/2006	Karim TRIFFI	Chef de train
17/11/2006	Louis KREMER	Chef de train
17/11/2006	Ludovic SACHOT	Agent de manoeuvre
17/11/2006	Mohammed EL BAH	Agent de manoeuvre
17/11/2006	Mokhtar FAJR	Chef de manoeuvre
17/11/2006	Sébastien FAHY	Agent de manoeuvre
17/11/2006	Vincent HAMEL	Chef de train
27/11/2006	Fabrice CHARRIER	Chef de train
01/01/2007	Carole DELVER	Responsable logistique



AGENCE RTS

01/04/2006	Jacques AYMARD	Responsable grands travaux
03/04/2006	Thierry BAZIN	Responsable administr.
29/05/2006	Eric EVREUX	Maçon
19/06/2006	Romain SOLEYMIEUX	Foreur
01/07/2006	Olivier CORNIER	Conducteur d'engins
17/07/2006	Abderrauof YAHIAOUI	Ouvrier d'exécution
17/07/2006	Fathi ZAGHBANI	Ouvrier d'exécution
17/07/2006	Pascal DAVAL	Ouvrier d'exécution
17/07/2006	Rabiy KHELIFI	Ouvrier d'exécution
24/07/2006	Rabah OULALIT	Chef d'équipe
16/08/2006	Noël ANGBAUD	Ouvrier d'exécution
02/10/2006	Ludovic BINET	Conducteur d'engins
02/10/2006	Ludovic MOULIC	Chauffeur manutentionnaire
02/11/2006	Christian SALEUR	Conducteur de travaux
01/12/2006	Ludovic FERRANTINI	Conducteur de travaux
29/01/2007	Mounir BOUJOU	Ouvrier professionnel



SECO-RAIL BOURRAGE

09/05/2006	Julien BELOT	Conducteur d'engins
23/10/2006	Damien SENAT	Conducteur d'engins



SECO-RAIL GRANDS TRAVAUX

12/12/2005	Pierre DUPAYS	Conducteur de locomotive
01/03/2006	Alexis Reynald MARACHLIAN	Aide-soudeur
20/03/2006	Claude TALA-IGHIL	Mécanicien
01/04/2006	David CHONQUE	Aide mécanicien
02/05/2006	Damien MAILLARBAUX	Aide conducteur d'engins
03/07/2006	Bernard PROST	Geomètre
03/07/2006	Karim BOUKHELF	Poseur de voies
03/07/2006	Laurent BOCQUET	Mécanicien
03/07/2006	Sébastien GUILLAUDIER	Conducteur d'engins
03/07/2006	Slimane GHILOUS	Aide chef de chantier
01/11/2006	Abdallah EL RHARBAOUI	Poseur de voies
27/11/2006	Mohamed CHLIAH	Poseur de voies
11/12/2006	Jacques OBJOIE	Aide conducteur de travaux
03/01/2007	Franck GALLERAND	Aide conducteur d'engins
03/01/2007	Lilian DETE	Conducteur d'engins
04/01/2007	Guillaume DEBOMY	Mécanicien électricien
15/01/2007	Guillaume BUSSIERE	Electrotechnicien



SECO-RAIL Ile de France / Normandie

09/01/2006	Mickaël SALAZAR HERNANDEZ	Poseur de voies
30/01/2006	Pascal KLUSKA	Poseur de voies
05/06/2006	Sébastien PILATTE	Conducteur d'engins
17/07/2006	Claude GIRARDOT	Technicien de chantier
02/11/2006	Vincent LOUIS	Conducteur d'engins
04/12/2006	Bruno DA SILVA	Poseur de voies
03/01/2007	Jonathan SALAZAR HERNANDEZ	Poseur de voies
03/01/2007	Pascal SALAZAR HERNANDEZ	Poseur de voies
03/01/2007	Sofiane HASSAINE	Poseur de voies
03/01/2007	Yahia HASSAINE	Poseur de voies



SECO-RAIL MATERIEL

02/05/2006	François NICAISE	Mécanicien
28/08/2006	Miguel RODRIGUES	Technicien du service materiel
18/09/2006	Christophe MILLIERE	Electromécanicien
09/10/2006	Joffrey GELPER	Electromécanicien
08/01/2007	Laurent QUILLET	Mécanicien TP



SECO-RAIL NORD-EST

02/01/2006	Pierre-Olivier BOUTIN	Directeur Agence Nord-Est et resp. d'EFAC
09/01/2006	Daniel KRAUS	Meuleur de rail
13/02/2006	Nicolas CABOCHE	Aide soudeur
13/02/2006	Salem ZAMOUM	Aide soudeur
01/05/2006	Onder GUNES	Poseur de voies
25/06/2006	Robert KRAY	Soudeur rechargement
01/07/2006	Franck BURCHARDT	Soudeur rechargement
01/07/2006	Thomas HEINZ	Meuleur de rail
16/10/2006	Frédéric PERDREAU	Conducteur locotracteur
08/01/2007	Dylan GAILLARD	Mécanicien



SECO-RAIL SIEGE CHATOU

01/06/2006	Martine MAHOUIAS	Hotesse/standardiste
01/06/2006	Patrick HEULHARD DE MONTIGNY	Directeur études
01/07/2006	Gaëtan MONFORT	Cadre R.H.
01/08/2006	Olivier KLEIN	Ingenieur geomètre
09/10/2006	Julien BLACHER	Correspondant q.s.e.
01/11/2006	Marc BOCCIETTI	Ingenieur travaux
01/12/2006	Florian LAMBERT	Ingenieur travaux



SECO-RAIL SUD FRANCE

02/01/2006	Laurent MERCADAL	Poseur de voies
02/01/2006	Olivier FRESNEL	Conducteur de travaux
02/01/2006	Serge LAGRAVERE	Conducteur d'engins
20/03/2006	Anthony VENY	Conducteur d'engins
19/06/2006	Cédric CHAUBET	Aide conducteur d'engins
19/06/2006	Eric LASSERRE	Poseur de voies
19/06/2006	Karim CHABBOU	Poseur de voies
19/06/2006	Sébastien BRICE	Poseur de voies
14/08/2006	Paulo SANTOS PEREIRA	Poseur de voies
11/09/2006	Cédric BIANUCCI	Poseur de voies
11/09/2006	Mohamed COULIBALY	Poseur de voies
02/10/2006	François GUERIN	Poseur de voies
02/10/2006	Jérôme MARTINEZ	Poseur de voies
02/10/2006	Johan NICOLAS	Soudeur
02/10/2006	Philippe TERZIAN	Poseur de voies
02/10/2006	Sébastien AYASSOT	Poseur de voies
02/10/2006	Thierry CHARNY	Poseur de voies
02/10/2006	Tyler BIASINI	Poseur de voies
06/10/2006	Loïc LAVENOT	Poseur de voies
19/10/2006	Nicolas SAILLY	Poseur de voies
01/11/2006	Abdelkader LIMAM	Chef d'équipe
03/01/2007	Ahmed DRISSI	Conducteur d'engins
03/01/2007	Azédine TOUIDJINI	Poseur de voies
04/01/2007	Christophe BRISOT	Poseur de voies
05/01/2007	Jean-Luc JOURDA	Poseur de voies

... et bienvenue
à nos nouvelles filiales
Vecchietti et Lamblin