

L'écho de la voie

Édito

Unissons nos compétences

Partageant depuis trois ans ma vie professionnelle entre les aiguillages de la voie ferrée et les projets de génie civil de la direction régionale Nord, j'ai pu constater que nous avons entre les entités un déficit d'unité, de solidarité.

En effet, malgré un client et un métier uniques et communs, certaines situations très marquées vont à l'encontre de cette cohésion et créent des différences :

- notre implantation géographique très éparpillée sur l'ensemble du territoire national ;

- si le RVB et le projet TGV ont une activité sur plusieurs années liée à un seul appel d'offres, les directions régionales travaillent d'établissement en

établissement SNCF sur des contrats de

prestations n'excédant pas, parfois, deux jours de travail sur un même lieu ;



JACQUES LEMERRIER
DIRECTEUR RÉGIONAL NORD

- des conditions sociales différentes liées justement aux différentes conditions de travail ;

- une « usine roulante » et une activité « artisanale ».

Si je suis persuadé que la richesse d'ETF vient de cette diversité qu'il convient de cultiver pour faire croître notre société, je suis aussi convaincu que nous devons nous appuyer sur une identité commune pour que chacun puisse exprimer au mieux ses compétences. Car si nous sommes tous persuadés que l'activité ferroviaire a de beaux jours devant elle, l'environnement ne restera certainement pas figé dans l'avenir et nous aurons besoin des compétences, de la disponibilité et de l'esprit innovant de chacun.

Actualité



C'est à Ghyslaine Desserouer, marraine de Renovatio, qu'est revenue la lourde tâche de briser la traditionnelle bouteille de champagne pour le protéger du mauvais sort.

Renovatio, un nouveau nom pour un nouveau départ

C'est en décembre 1999, après vingt-cinq ans de travail accompli, que notre bon vieux SMD80 a laissé sa place au jeune Oryx, pour aller se reposer sur le site de Saint-Leu-la-Forêt. Les événements de juillet 2006 ont mis un terme à sa retraite. Le moteur de notre SMD80 s'est remis en marche début août, et c'est clopin-clopant qu'il est arrivé dans les ateliers de Beauchamp pour une véritable cure de rajeunissement.

Les travaux de rénovation, axés sur la fiabilité du train et la sécurité du personnel, ont permis d'intégrer des automates dernier cri reliés par un réseau et de nouveaux distributeurs hydrauliques plus fiables en étanchéité. Mais la principale innovation est le déplacement du poste de conduite du chariot qui se trouve désormais au niveau du sol.

Le 13 février, le train de substitution était présenté à notre client. Philippe Imbert a remercié l'ensemble des équipes en charge des travaux et a notamment souligné : « Il reste la mise en service, qui sera le moment de vérité. Ce sera le dernier défi à relever. Il aura lieu prochainement sur un chantier d'essai à Épinal et je ne doute pas que ces dernières mises au point soient tout aussi rapides et efficaces que l'ont été les travaux en atelier sur Renovatio. »

En latin, *renovatio* signifie renaissance. Avec 8 850 pièces d'abrasifs, 1 196 kg de baguettes de soudure, 2 820 mètres de flexibles hydrauliques et 20 000 mètres de câbles électriques posés, ce nom est plus que justifié. Son retour est imminent : souhaitons à Renovatio un voyage à long terme sur les chantiers de renouvellement. ■■■

La LGV EE, c'est du béton

RFF a souhaité mettre en œuvre, à titre expérimental, une zone de voie sans ballast sur une portion de la LGV Est européenne. ETF, en groupe-ment, s'est chargée d'assurer la pose de la voie et des appareils. Une action significative, saluée par le Premier ministre le 20 septembre dernier.



Le maître d'ouvrage souhaitait réaliser sur ce chantier une expérimentation grande nature, tant pour connaître les coûts de construction que pour évaluer la maintenance de cette technique. Le lieu géographique choisi rassemblait de nombreuses contraintes géométriques ferroviaires telles qu'une courbe avec un devers de 160 millimètres, et des appareils de tangente 1/65 qui

mesurent plus de 200 mètres de long. Le groupement s'est donc mis à pied d'œuvre pour satisfaire son client. La méthode de pose de voie est sensiblement identique à celle réalisée pour les tramways ou les métros, sauf que... les trains rouleront à 320 km/h. Une véritable expérience pour ETF : D'abord parce que nous ne réalisons pas les travaux de transports en commun, et puis parce qu'un TGV à cette

vitesse sur une VSB, c'est une première en France. Cette brillante réalisation en qualité de mandataire du groupement d'entreprises est porteuse d'avenir pour notre société. Avec les nombreux projets de construction et de régénération de lignes à grande vitesse prévus sur les prochaines années, ETF espère bien « bétonner » sa position de leader dans la réalisation de ces grands travaux. ■■■

Direct Express

Agence de Montluçon

Modernisation de voie et passage de la ligne Paris-Clermont en V200 (vitesse 200) à proximité de Nevers (2 x 10 km). Modernisation de voie de service à Saincaize pour accueillir la centrale de retraitement du ballast sur le prochain chantier RVB.

Agence Île-de-France

Travaux de pose à Saint-Denis.

Agence de Montargis

RVB sur 600 mètres à Villeneuve-Saint-Georges (département 94).

Agence de Nantes

- Modernisation de voie de service à Montaigu.
- Montage d'appareils à Clisson.

Les 4 grandes phases du chantier de la VSB

La pose

La dalle béton et son étanchéité sont réalisées par une entreprise extérieure. La première phase des travaux consiste à poser des panneaux prémontés à l'aide d'un bi-grue. Pour permettre le remplacement éventuel des traverses sans endommager le béton, celles-ci sont équipées de coques, les selles des traverses biblocs sont fixées par des écrous et l'entretoise n'est pas coulée dans le béton.



Le bétonnage

Juste avant le bétonnage, la SNCF et RFF sont présents pour vérifier, une dernière fois, la position de la voie à l'aide d'un chariot de mesure. Le bétonnage est réalisé de part et d'autre de la voie. La dalle sert de coffrage naturel. Dès que le coulage est fait, le béton est vibré pour évacuer l'air et augmenter ainsi sa solidité. Il est ensuite taloché, et les résidus sont nettoyés.



Le réglage

Le nivellement de la voie est effectué avec des gabarits, et le ripage avec des étais qui prennent appui sur les bords de la dalle. Le réglage de la voie demande une grande précision car contrairement à une voie « classique », une fois le béton de calage coulé, il est impossible de modifier le travelage, l'équerrage ou la position de la voie.

Les finitions

Quelques heures après, les éléments ayant servi à positionner la voie sont retirés et leur emplacement est rebouché. La dernière étape consiste à remplacer les rails de 18 mètres par des LRS.



Les « Sudistes » s'unissent

La Champenoise et l'agence de Saint-Priest travaillent actuellement sur un chantier d'amélioration de la ligne Lyon-Bourg-en-Bresse via Villars-les-Dombes. Guillaume Masson et Sébastien Dufour vous présentent ce chantier dont la première phase a commencé le 8 janvier pour se terminer fin novembre 2007.

L'Écho de la voie :
Quelles sont les particularités du chantier ?

Guillaume Masson :
Nous posons 17 km de voie neuve directement sur plate-forme, ce qui est assez rare dans les travaux régionaux.

Sébastien Dufour : Une coupure totale de la voie durant deux mois, la durée du chantier; et le volume des travaux à réaliser.

Comment gérez-vous la longévité du chantier ?

GM : On travaille ensemble, pour coordonner le chantier. Nous sommes partis du principe de gérer l'ensemble des chantiers élémentaires comme une succession de chantiers Hors Suite, car le planning est découpé en plusieurs phases, avec des travaux de diverses natures, sur des lieux différents, tout cela afin de ne pas interférer avec les autres corps de métiers.

SD : Concernant la gestion des effectifs, nous conti-

nuons de travailler comme nous le faisons en comparant régulièrement nos plannings. Nous pouvons ainsi continuer de nous positionner sur les autres appels d'offres régionaux.

Combien de personnes vont intervenir ?

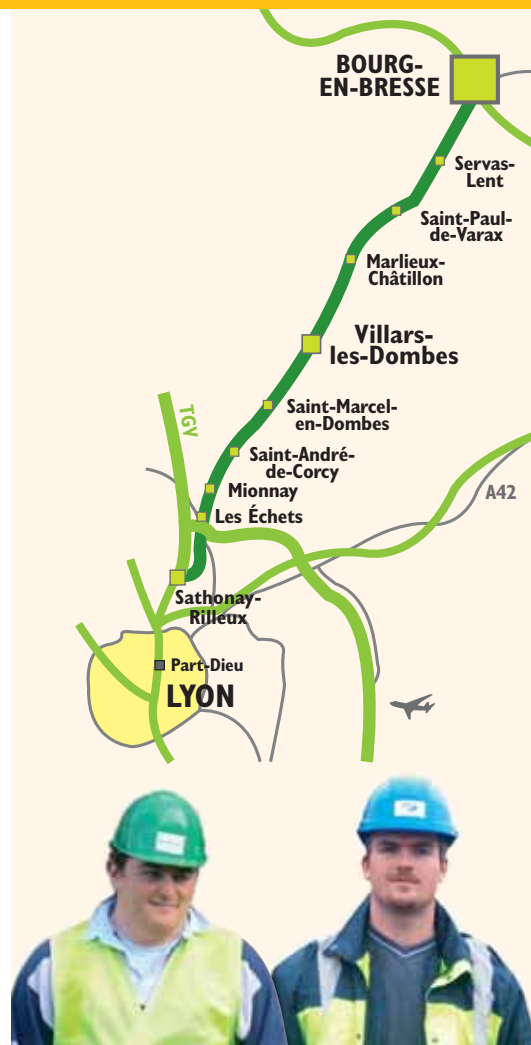
GM : Il y aura environ huit à dix agents en quasi-continu de janvier à juin, avec un renfort début mai pour les travaux en gare de Villars. Il faut ajouter à cela les conducteurs de locomotive et de la bourreuse.

SD : Durant la coupure estivale, les effectifs seront variables, entre vingt-cinq et quarante-cinq personnes. Nous avons un accord de principe de répartition des effectifs ETF-Champenoise à hauteur de 50-50.

Avez-vous apporté d'autres solutions au client par rapport au projet initial ?

GM : Oui, la livraison du ballast sur le chantier devait

s'effectuer depuis la gare d'Ambérieux, située à 60 km. Nous avons proposé au client de livrer le ballast par camion à 4 km du chantier. Cette proposition présente une plus grande souplesse de gestion du ballast sur les petites zones, puisque nous avons un stock à proximité. Nous gagnons également en rendement journalier. La SNCF voit aussi ses opérations logistiques simplifiées avec moins de Fret ferroviaire.



Sébastien Dufour et Guillaume Masson. ▲



Gare de Villars-les-Dombes. ▲

Un chantier hors catégorie

- 17,3 km de pose de voie neuve
- 2,3 km de RVB
- 17 appareils à poser
- 9 appareils à supprimer et à passer en voie courante
- 8,7 km de relevage
- 15 PN à traiter
- 26 km de piste à créer

Comment travaillez-vous dans le contexte du site naturel de la Dombes ?

SD : Le site de la Dombes est marqué par une multitude d'étangs. Le programme européen Natura 2000 a pour objectif de préserver certaines espèces ainsi que les milieux naturels qui les abritent. Nous nous inscrivons dans une démarche de

prévention de l'environnement et de suivi continu.

GM : Nous avons établi avec la direction qualité sécurité environnement un plan d'assurance environnement. Il détaille les principaux risques liés à l'exécution des travaux et les dispositions prises en conséquence.

Ce marché peut se résumer à quatre opérations prin-

cipales. Du relevage et du ripage de voie avec terrassement, du renouvellement et des créations de passages à niveaux, de la pose de voie neuve ainsi que du traitement de zones de gare. Le « groupement interne » sera sans nul doute une nouvelle preuve des multiples intérêts d'unir nos différentes équipes de travail. ■■■



◀ Pose au portique.

La substitution d'Oryx

Nous sommes le 24 juillet 2006, Oryx vient de dérailler à proximité de Culoz. Les dégâts matériels sont considérables mais heureusement, aucun blessé n'est à déplorer. Début novembre, les dernières opérations de levage nous remémoraient la catastrophe. Immédiatement après la perte du P21, ETF a planifié son remplacement en trois étapes.

Le premier chantier de pose sans Oryx ne s'est pas déroulé sans difficultés. L'équipe du P21 a dû être réorganisée autour des portiques et nous avons loué, dès le 16 octobre, le SMD de Seco Rail pour le faire fonctionner en double avec les portiques. Un changement radical de méthode et d'outils avec, qui plus est, une obligation de résultat pour préserver la confiance du client. Comme le rappelait François Bildgen, chef du département travaux RVB : « Nous avons

passé une fin d'année 2006 difficile, mais nous ne serons que plus compétitifs pour conserver notre avantage face aux concurrents. »

La résurrection du SMD80 d'ETF

Construit en 1982, le SMD80 d'ETF a quitté son lieu de retraite pour entrer en rénovation dans les ateliers de Beauchamp. Philippe Muller, chef du projet, pilotait ces travaux avec la collaboration de Patrick Caillet, Marc-Yves Laurent, Louis Molliné et Jacki Mortet, pour coordonner une trentaine de personnes en moyenne sur toute la durée des travaux.

Un chantier d'essai a été programmé pour février 2007. Les délais étant très courts, une quinzaine de renforts extérieurs sont venus compléter les effectifs en mécanique, chaudronnerie, hydraulique et électricité. Ce défi urgent restait tout de même une aventure humaine forte, comme le soulignait Philippe Muller : « Il y a eu une très forte synergie. C'est très enrichissant pour nos jeunes. »

L'heure des choix

Au-delà du SMD80, ETF a reçu un accord de principe de ses actionnaires pour acquérir un nouveau train de substitution. Afin de

garantir au mieux les futurs marchés RVB, la commande doit être passée rapidement. Il ne s'agit pas d'acheter la copie conforme du P21, malgré la satisfaction qu'il a donnée durant six ans. Il faut notamment que ce train soit performant sur les traverses béton

blocs cassées au niveau de l'entretoise, car elles représenteront 90 % de l'activité sur les quinze prochaines années. Thierry Torti, directeur délégué technique, précise :

Direct Express

- **Achat** de trois pelles rail-route Daewoo à destination de La Champenoise, de la DR Sud et du RVB.
- **Achat** d'une minipelle Volvo pour le génie civil ferroviaire.
- **Les Clam** n° 2 et 3 sont arrivés sur le chantier RVB.

formance de fonctionnement en courbe et en quai, la fiabilité et la facilité de réparation, la mécanisation ou l'automatisation des tâches, le coût d'exploitation et de maintenance, la simplicité et la rapidité de dépliement et repliement, la fiabilité des verrouillages, et le comportement dynamique en circulation. »

Notre parc matériel va donc s'enrichir, une fois le nouveau train opérationnel. Renovatio, quant à lui, pourra être utilisé sur des chantiers Hors Suite et éventuellement sur des chantiers de type RVB hors de l'Hexagone. ■■■



▶ Renovatio.

La qualité dans le feu de l'action !

Une vingtaine d'équipes assurent l'activité soudage. Un métier qui exige une habilitation de la SNCF pour effectuer des soudures sur les voies ferroviaires.

La réalisation d'une soudure demande une précision extrême. Il est d'autant plus nécessaire de procéder avec méthode que sa qualité peut avoir des répercussions sur la géométrie de la voie et donc sur la vitesse de circulation des trains. Les premiers contrôles interviennent avant même que la soudure soit effectuée, et permettent, entre autres, d'émettre des réserves sur sa future conformité. Le lendemain des travaux de soudage, l'attention de nos soudeurs se porte d'abord sur la table de roue et sur l'alignement des moules latéraux. Le champignon du rail et plus

précisément l'égalité du profil et du tracé sont ensuite examinés à leur tour.

La règle biseautée et un jeu de cales de mécanicien sont peut-être des outils ancestraux mais ils sont les plus efficaces pour réaliser ces contrôles. La règle permet de constater une éventuelle malformation de la soudure sur le profil ou sur le tracé. Cette anomalie se présente sous la forme d'un pointu ou d'un creux. Le jeu de cales de mécanicien permet de vérifier si ce défaut est compris dans les limites de tolérance.

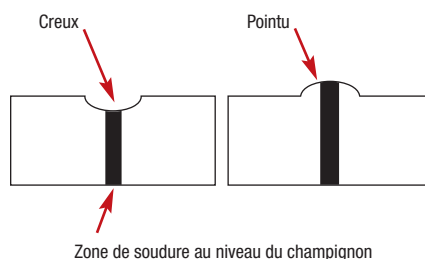
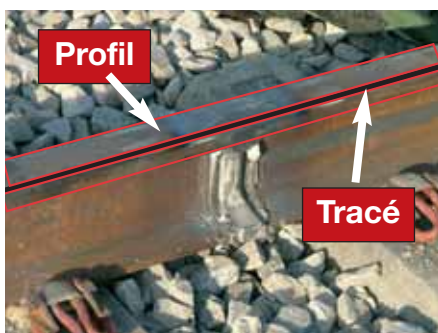
Les nouveaux marchés LGV nous demandent désormais d'avoir une traçabilité graphique des soudures. Sur ces chantiers, les

contrôleurs qualité ont donc recours à une règle électronique pour avoir une sauvegarde de l'état de la soudure. Cette sauvegarde permet également d'évaluer la qualité de la soudure dans le temps. Sur l'ensemble des interventions effectuées chaque année, nous nous voyons très rarement refuser une soudure pour non-conformité. La précision d'exécution et le niveau d'exigence de nos soudures font de cette dernière opération un véritable rituel. ■■■

Direct Express

L'audit de suivi Afaq s'est déroulé avec succès du 13 au 17 novembre 2006. Les audits chantiers ont concerné les agences de Nantes, Marly et Montluçon.

Schéma explicatif



Des contrôles renforcés

Nos obligations en matière de santé et de sécurité au travail sont devenues de plus en plus nombreuses et complexes à gérer. Souvenons-nous, sur le chantier de la LGV Est européenne, de l'arrêt du chantier de ballastage en juin 2006 par l'Inspection du travail des transports et des injonctions qui nous ont été formulées par la Cramif (Caisse régionale d'assurance maladie d'Île-de-France).

S'il est vrai que certains problèmes évoqués étaient imputables au matériel de notre client ou à ses conditions d'utilisation, d'autres relevaient de notre responsabilité. Nous avons dû intervenir dans plusieurs domaines : réduction du bruit à sa source, suppression du risque de chute lié au travail en hauteur, sécurisation des zones dangereuses liées aux engins ou aux parties d'engins en mouvement, amélioration de la traçabilité du traitement des remarques faites par les organismes de contrôle... Félicitons au passage Guillaume Chaine, responsable du bureau d'études, pour les solutions ingénieuses qu'il a su proposer et mettre en place avec son équipe. La prévention a toujours été au cœur de nos préoccupations quotidiennes. Alors continuons de nous efforcer de mettre au point les vraies actions, celles qui répondent à nos obligations légales, celles qui renforcent la sécurité des salariés, celles qui font baisser nos accidents, celles qui nous permettront de nous soumettre au contrôle des administrations sans embûche. ■■■

Direct Express

Sécurité

59 accidents de travail ont été déclarés entre le 1^{er} janvier et le 31 décembre 2006, soit 28 % de moins qu'en 2005. 50 d'entre eux ont donné lieu à un arrêt de travail.

2007, une année de transition

À la lecture de leur bulletin de paye du mois de janvier, un certain nombre de salariés ont constaté qu'ils n'avaient bénéficié que d'un faible pourcentage d'augmentation, alors qu'ils s'attendaient peut-être à avoir une évolution plus importante. Il est vrai que nous avons dû cette année restreindre les budgets de revalorisation des salaires, car comme tout le monde le sait, l'accident du train Oryx a compromis nos résultats 2006, malgré les bonnes performances des Directions Régionales. Chacun a bien compris que nous ne pouvions pas présenter à nos actionnaires un bilan économique largement dégradé, leur demander l'autorisation d'acheter un nouveau



Bulletin de paie

803 / 801
A conserver pour une durée illimitée
Période de 01/01/2007 au 31/01/2007
C.C.N. DU 21 JUILLET 1965 RETM ENT. ET.

EMPLOI : 452W
SNT 40263820400054

UNION : 8519 NORD-EST CEGE
SNT 402233994002511

Date	Libellé	Base	Taux	Montant	Remarque
		151,67			
1728	SALAIRE BASE				
1800	ESTIMES MENSUELLES				
4648	ARR. POUR RECAPITULATION DU 02/01/2007 AU 02/01/2007				
4649	IND. POUR RECAPITULATION				
4682	ARR. POUR PERIS DU 01/01/2007 AU 01/01/2007				
4683	IND. POUR PERIS				
8000	*MONT PÉRIOD. MOIS*				
8000	*MONT PÉRIOD. MOIS*				



train de substitution, et parallèlement les informer d'augmentations de salaires substantielles. Cela n'aurait été ni raisonnable

ni crédible, et aurait sûrement eu pour effet de remettre en cause la confiance qu'ils nous accordent. Il nous fallait être cohé-

rents et prudents, et c'est ce que nous avons fait, avec la collaboration des Délégués Syndicaux Cen-

traux signataires du protocole d'accord, qui ont d'ailleurs su faire preuve

de compréhension face à cette situation exceptionnelle.

Il est important de rappeler que la Direction Générale, consciente de l'effort collectif qui a été demandé, s'est engagée à appliquer sur la paye du mois de décembre 2007, à effet rétroactif au 1^{er} janvier 2007, la différence entre le taux d'inflation de l'année 2006 et le pourcentage d'augmentation générale de 1 % qui a été attribué, à condition que les prévisions économiques inscrites au budget 2007 soient respectées. Nous avons confiance dans la bonne tenue de ce budget car chaque entité a été sensibilisée à l'amélioration de la gestion de ses coûts, et car le suivi qui en est fait est particulièrement rigoureux.

Cette période difficile ne devrait être que passagère, et nous devons la traverser ensemble en « nous serrant les coudes ». L'horizon 2008 n'est pas si loin, et les perspectives d'activité sont plutôt encourageantes. Si celles-ci se confirment, nous saurons alors valoriser l'efficacité collective et individuelle. ■■■

Direct Express

- Suite au départ à la retraite de Gaston Dalmas, Ludovic Vahé reprend l'agence de Bordeaux en plus de celle de Montluçon.
- La DR Sud a participé au forum « Couloirs du BTP » pour promouvoir nos métiers et inciter les jeunes à intégrer ETF.

Une communication plurielle

De bonnes images valent mieux que de longs discours... Alors pour présenter notre organisation et nos métiers, valoriser nos savoir-faire et nos particularités, plusieurs supports de communication ont été créés.

La plaquette

Distribuée à l'ensemble des salariés avant même sa diffusion en externe, elle a pour objectif d'apporter au lecteur une vision globale de nos activités, tout en expliquant

l'essentiel de chacune d'entre elles. À vocation principalement commerciale, elle va aussi nous permettre de faire connaître notre société en dehors du « cercle ferro-

viaire », notamment en véhiculant notre image auprès de différents contacts extérieurs tels que les fournisseurs, les administrations ou les écoles.



Le site Internet : www.etf.fr

Notre site Internet est ouvert depuis décembre 2006. Ce site développe les informations déjà présentes dans la plaquette et propose de nombreuses explications accompa-

gnées d'illustrations. Son architecture simple et conviviale s'organise en huit rubriques principales à l'intérieur desquelles les internautes peuvent naviguer en fonction de leurs

centres d'intérêt : Société, Activités, Références, Matériels, Communication, Contacts, Hommes, Actualités.

Le film

Ce support de communication offre un panorama complet et dynamique de toutes nos activités. En mettant en valeur notre « capital » humain et technique, il offre au spectateur une visite de 10 minutes 30

sur nos chantiers, lui permettant ainsi d'apprécier toutes nos réalisations et notre potentiel d'évolution sans avoir à parcourir la France entière. Venant en complément de la plaquette de présentation, il

sera lui aussi très utilisé pour tous nos contacts extérieurs désireux d'en savoir plus. Également traduit en langue anglaise, nous espérons bien que ce film traversera plusieurs océans...



Ces vecteurs de communication externe, majeurs pour notre image de marque, devraient nous permettre de faciliter nos échanges commerciaux, d'acquérir une plus grande « popularité » et de contribuer ainsi à notre développement. Attendons de voir si les retombées espérées seront au rendez-vous.

Nous aussi, ayons des idées d'avance !

Le concours innovation ouvert à tous avait pour but de valoriser des procédés innovants au bénéfice de la sécurité et des conditions de travail du personnel. Les neuf participants ont non seulement su observer mais également analyser et proposer une réponse à des difficultés rencontrées sur les chantiers. Ils méritent tous un grand bravo ! Le 19 octobre dernier, les lauréats du concours innovation ont été reçus au siège avec le jury, présidé par Philippe Imbert. Chacun, quelle que soit sa fonction, est porteur d'idées. Tout comme l'annonce notre client, la SNCF : « *Les idées peuvent être lumineuses ou maladroites, mais si l'on n'y prend pas garde, elles s'éteignent...* » Pour qu'une idée prometteuse puisse se réaliser sur le terrain, il faut déjà la présenter aux autres ! Voici les projets reçus par le jury.

- Un chariot équipé d'une potence de manutention pour faciliter la mise en voie d'outils (agence de Montluçon).
- Une caméra au niveau des pinces de relevage sur une bourreuse pour éviter la dégradation du matériel de voie (agence Matériel Saint-Priest).
- Des pinces fixées sur un godet pour la manutention de traverses lorsque l'utilisation d'un palonnier est impossible (agence de Marly).
- La pose d'un ancrage sur chaque pont de wagon permettant de les mettre en position de travail depuis le sol sans que le personnel monte sur les wagons (chantier LGV).
- La création d'un parapluie de soudeur à partir d'une presse serre-moule pour les creusets standard (agence de Rouen).
- Un balai fixé au godet d'une pelle pour enlever les tasseaux de bois « inter lito » de traverses sans que le personnel n'intervienne en hauteur (chantier LGV).

C'est bien connu, le cerveau humain est en perpétuelle activité... « *J'y ai déjà pensé* », se dit-on parfois. Avoir une idée, sauter d'une idée à l'autre : libre à vous d'en retenir une et de la développer ! D'autres concours seront ouverts.

1^{er} prix décerné à Patrick Quentin pour l'innovation « Carter de protection pour système de fixation des douilles de tirefonneuses ». Agence de Montargis. Prime de 1 500 euros.



2^e prix décerné à Daniel Vivier pour l'innovation « Modification clipseuse API T6, pour faciliter l'insertion des fastclips ». La Champenoise. Prime de 800 euros.



3^e prix décerné à Frédéric Marie pour l'innovation « Conception et réalisation d'équipement pour pose d'appareils de voie ». Agence Île-de-France. Prime de 500 euros.

