

Recommandations

1. Sécurité

- 1.1 Sécurité du personnel

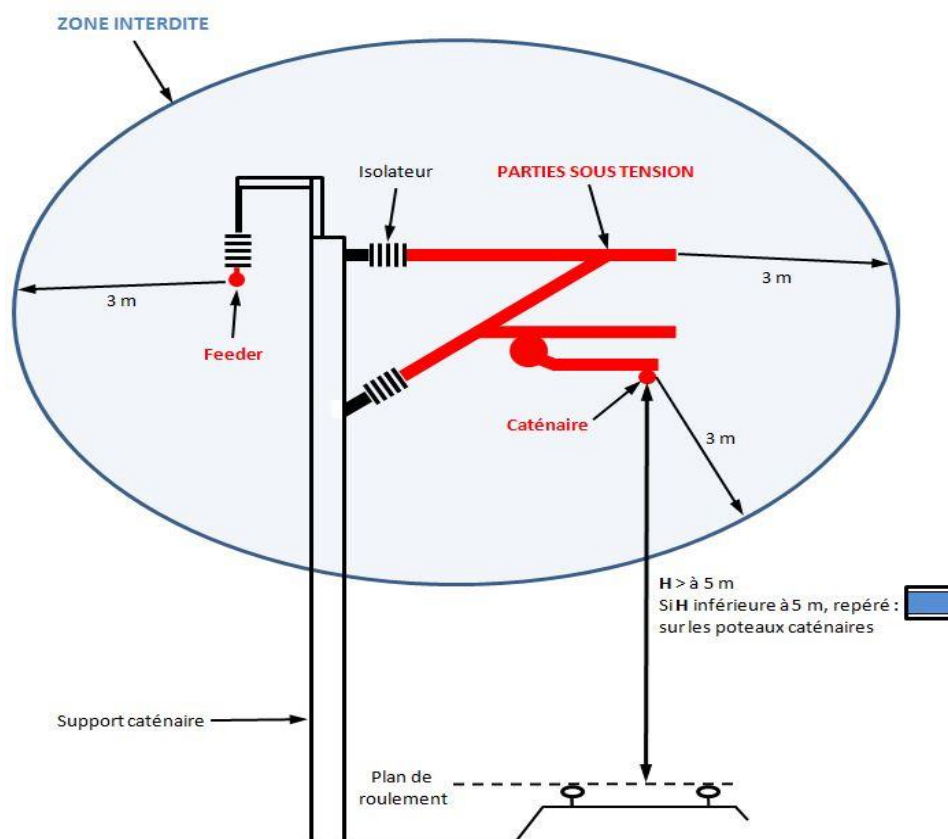
Il est interdit de pénétrer dans les emprises ferroviaires sans l'accord préalable du représentant de SNCF Réseau.

Il est rappelé que la traversée des voies ferrées est rigoureusement interdite au personnel étranger à SNCF Réseau.

Pour cela, le chantier devra être clos vis-à-vis du domaine ferroviaire (clôture de chantier).

- 1.2. Sécurité électrique

Le personnel, les engins et le matériel de chantier ne doivent en aucun cas s'approcher à moins de 3 m des installations électriques sous tension.



2. Servitude pour situation définitive après travaux (pour la MOA)

Le pétitionnaire devra respecter le code des transports et la loi du 15 juillet 1845 sur la police des chemins de fer.

Ces articles rendent applicables aux propriétés riveraines de la voie ferrée les servitudes prévues par les lois et règlements de la grande voirie et qui concernent notamment :

- L'alignement (article 3 de la loi du 15/07/1845)
- L'écoulement des eaux (article L.2231-3 du code des transports)
- La distance à observer pour les plantations et l'élagage des arbres plantés (article 671 du Code Civil)
- La construction (article L.2231-5 du code des transports)
- Les dépôts de matières inflammables (article 7 de la loi du 15/07/1845)
- Les dépôts de matières non inflammables (article L.2231-7 du code des transports)
- Les excavations (article L.2231-6 du code des transports)

3. Utilisation d'engins de chantier

Les engins et matériels de chantier ne doivent en aucun cas pénétrer à l'intérieur d'une zone – dite zone interdite – délimitée par un plan vertical situé à 3 m de l'axe des voies (cette distance de 3 m par rapport à l'axe de la voie correspond à une distance de 2,22 m environ comptée par rapport au bord extérieur du rail).

S'il existe un risque de renversement accidentel d'un engin de chantier qui puisse conduire à la pénétration de cet engin dans la zone – dite zone interdite - son utilisation ou ses déplacements seront interdits, sauf dans les périodes d'arrêt de circulation des trains et de mise hors tension des caténaires. Par dérogation à cette règle, les grues et engins de levage peuvent toutefois être utilisés dans cette zone (voir chapitre 4).

4. Utilisation d'engins de levage et de grues

4.1. Engin de levage

La stabilité des engins de levage doit être assurée en toutes circonstances.

Tous les déplacements de charges et toutes les manutentions de pièces à l'intérieur du plan vertical en limite de domaine ferroviaire ou à une distance verticale inférieure à 3 mètres des installations de courant électrique de traction sont interdits.

Il doit être tenu compte du ballant des charges et son amplitude doit être évaluée. Vous devrez donc prendre toutes les dispositions pour interdire ce survol (pour le survol en girouette, pas de préconisation spécifique, seulement les crochets sont remontés et dépourvus de charge).

Nous vous demandons de nous fournir les mesures que vous prendrez pour avoir l'assurance du respect de cette préconisation (un essai validant les zones de survol interdites sera réalisé et ses résultats seront consignés sur un P.V. puis transmis à l'infropôle concerné).

- **4.2. Grue à tour**

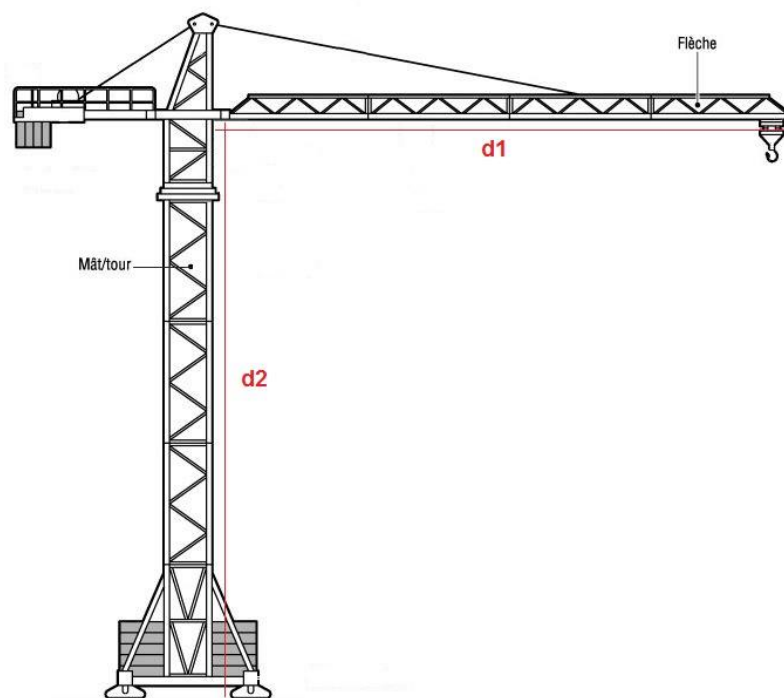
L'utilisation de grue à tour à proximité des emprises ferroviaires comme définie ci-dessous est **interdite**, en application au texte SNCF Infrastructure « IN00033 ».

D < d1+d2 interdit

D : distance entre la tour et la limite des emprises ferroviaires

d1 : longueur de la flèche

d2 : hauteur de la tour



5. Terrassement à proximité des emprises

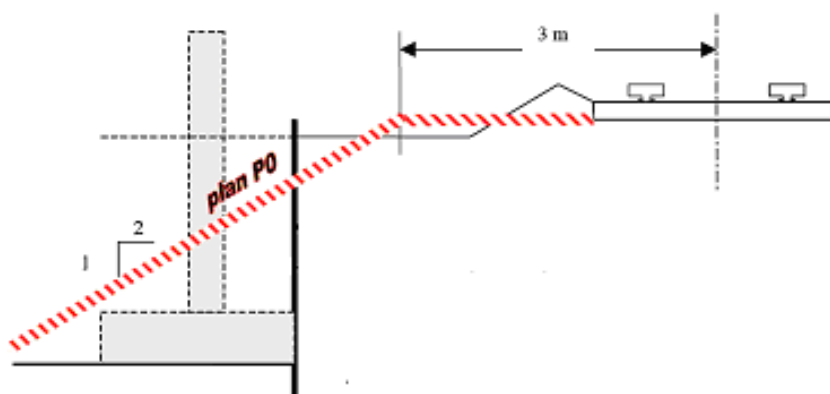
Ne pas modifier le système hydraulique aux abords de la plateforme ferroviaire sans un accord de SNCF Réseau (fournir une étude).

• 5.1. La plateforme ferroviaire est en remblai

Les travaux de terrassement ou de fouille susceptibles d'engager le plan P0, défini par une pente à 2 sur 1 passant par un point situé à 3.00 m de l'axe de la voie au niveau inférieur des traverses (soit 2,22 m par rapport au bord extérieur du rail), peuvent présenter des risques de déstabilisation de la voie et doivent faire l'objet de mesure particulière définie par SNCF Réseau.

Un plan de coupe des terrassements devra être fourni à cet effet et une convention sera établie entre SNCF Réseau et le Tiers (1).

Le plan P0 est représenté ci-dessous.



(1) Les terrassements, fouilles et blindages à proximité des voies ferrées sont considérés comme des ouvrages ou opérations de 1^{ère} catégorie. Ils font l'objet de calculs de résistance, stabilité et déformations tenant compte des données géotechniques (nature et caractéristiques des matériaux, épaisseur et pendage des couches, présence éventuelle d'eau...) et du phasage d'exécution.

• 5.2. La plateforme ferroviaire est en tranchée

- Les travaux de terrassement ou de fouille susceptibles de compromettre la stabilité du talus ferroviaire (risque d'inondation et de glissement de talus si

apport d'eau non maîtrisée) doivent faire l'objet d'une autorisation auprès de l'infrapôle concerné.

- Les travaux de remblaiement ne doivent pas compromettre non plus la stabilité du talus.

6. Protection des structures métalliques

Les canalisations métalliques aériennes longeant les voies, les clôtures métalliques et les canalisations métalliques souterraines isolées peuvent être soumises à des mesures spécifiques, notamment en ce qui concerne leur mise en continuité électrique.

Vous devrez alors nous fournir un plan de pose avec les caractéristiques techniques.

7. Engins et matériels induisant des vibrations

Le recours au vibrofonçage et au lançage de tubes ou profilés à moins de 50 m des installations ferroviaires est interdit. Entre 50 et 100 m, l'utilisation de telles techniques est soumise à l'accord de SNCF Réseau.

L'utilisation d'autres engins et matériels susceptibles d'induire des vibrations (brise roche, engin de battage, engin de compactage...) peut également apporter des nuisances au fonctionnement des installations ferroviaires (bâtiments, ouvrages d'art, équipements de signalisation ferroviaire...). Certains engins puissants peuvent également induire des tassements et/ou des déformations de voies.

L'utilisation de ces engins doit systématiquement avoir reçu l'accord préalable de SNCF Réseau.

Seuils applicables pour engins mécaniques puissants à moins de 30m des installations

Tableau B		Seuils* pour vibrations ENTRETENUES (continues, non transitoires)				
Ouvrages et installations	Déplacements	Vitesses particulière en mm/s				
	F < 5 Hz	5 < F < 10 Hz	10 < F < 30 Hz	30 < F < 100 Hz	F ≥ 100 Hz	
État jugé résistant (1)	interdit **	5	6	8	10	
État jugé sensible (2)***	interdit **	3	5	6	8	
État jugé très sensible (3)****	interdit **	2	3	4	6	
Plateforme et poteau caténaire	interdit **	5	10	15	20	

Tableau C		Seuils* pour vibrations NON ENTRETENUES (transitoires, à impulsions répétées)				
Ouvrages et installations	Déplacements	Vitesses particulière en mm/s				
	F < 5 Hz	5 < F < 10 Hz	10 < F < 30 Hz	30 < F < 100 Hz	F ≥ 100 Hz	
État jugé résistant (1)	interdit **	8	12	15	20	
État jugé sensible (2)***	interdit **	6	9	12	15	
État jugé très sensible (3)****	interdit **	4	6	9	12	
Plateforme et poteau caténaire	interdit **	8	15	20	30	

*	Les seuils sont donnés à titre indicatif pour mener les essais préalables, selon des plages de fréquences (F) caractéristiques correspondant à une largeur de spectre réduite à 25% de la fréquence dominante (amplitude maximale du spectre). Les seuils définitifs sont fixés à l'issue de l'étude vibratoire.
**	Sauf si études spécifiques
***	En présence d'appareillage électromécanique, seuils à respecter par défaut d'indications des constructeurs
****	En présence d'appareillage électronique et informatique, seuils à respecter par défaut d'indications des constructeurs
(1)	Structure ne présentant pas d'avarie particulière
(2)	Structure à pathologie déclarée
(3)	Structure sous surveillance particulière

8. Travaux aux abords des Passages à Niveau (PN)

Avant tout travaux aux abords des PN, il est impératif de contacter l'Unité voie du secteur concerné (coordonnées ci-dessous) afin de définir ensemble les procédures de sécurité vis-à-vis des circulations routières à appliquer.

Si les travaux que vous envisagez sont concernés par les points précités, vous devez informer par e-mail l'infropôle concerné (coordonnées ci-dessous), vos travaux ne pourront débuter qu'après étude et accord préalable de SNCF Réseau.

Infropôle Bretagne gestion.dict.bretagne@reseau.sncf.fr

UO VOA Ille et Vilaine : Dirigeant : 02 99 29 13 80 ou Adjoint : 02 99 29 13 81

UO VOA Bretagne Nord : Dirigeant : 02 96 01 63 62 ou Adjoint : 02 96 01 63 63

UO VOA Bretagne Sud : Dirigeant : 02 97 88 42 04 ou Adjoint : 02 97 88 41 73

Infropôle Centre david.miche@reseau.sncf.fr / thierry.baldin@reseau.sncf.fr

UP Tours : Jean-Pierre LORY jean-pierre.lory@reseau.sncf.fr

UP Orléans : Sylvain BUTON sylvain.buton@reseau.sncf.fr

UP Vierzon : Olivier BRESSON olivier.bresson@reseau.sncf.fr

PRI Tours : Pauline LAURENT ext.agap2.pauline.laurent@sncf.fr

Infropôle Pays de Loire jeanlouis.chevalier@reseau.sncf.fr

UO VOA Nantes : Dirigeant : 02 40 08 13 62 ou Adjoint : 02 28 20 26 93

UO VOA Angers : Dirigeant : 02 44 01 71 21 ou Adjoint : 02 44 01 71 23

UO VOA Le Mans : Dirigeant : 02 43 21 73 50 ou Adjoint : 02 43 21 47 07