

Rail N° 47 - JANVIER-FÉVRIER 2023 - 15 € - ISSN 2273-175X

BTP RAIL



Transalp



Renouvellement

**LE SPÉCIALISTE
DES SUITES RAPIDES**

L 11005 - 47 - F: 15,00 € - RD





**DES ENGINS ADAPTÉS POUR VOUS
ACCOMPAGNER DANS VOS PROJETS.**

Location de matériel de qualité avec ou sans opérateur.

C'est un parc de plus de 1300 machines dédiées aux travaux ferroviaires, travaux publics, déchets, carrières et industries, ainsi que plus de 4500 équipements, que nous proposons à la location sur l'ensemble du territoire. Nous nous engageons à vous fournir du matériel récent de marques Premium, gage de qualité et de rendement.

Pour en savoir plus, consultez notre parc matériel.

www.enco-loc.com





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		
PAPERS	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



34



40



52



62

4 - Actus

SALONS

- 12 - BIM DAY GVA, une 3^e édition qui a tenu ses promesses
- 15 - SIFER 2023 : Table Ronde : le programme

Sifer : Portraits Table ronde « 0 émission »

- 16 - Rémy Corazza – Néotec
- 18 - Yann Mangold et Gérald Aravindakshan – Geismar
- 20 - Christophe Pottier – Vollert
- 22 - Jérémy Charbonneau – Transalp Renouvellement

Sifer : Portraits Table ronde « Hydrogène »

- 24 - Jean de la Chapelle – Colas Rail
- 26 - Frédéric Ludet – Expleo
- 28 - Laurent Mezzini - Systra
- 30 - François Mallet - Linsinger

FERROVIAIRE

- 32 - L'image du mois – Le talus de Wimereux
- 34 - La grande interview : Mathieu Sacenda
- 38 - Grand angle : Signalisation : Pascal Aublet
- 40 - Grand angle : Signalisation : Opération de régénération du poste IV de Villeneuve St-Georges
- 44 - Chantier : Opération RVB au PN 48
- 48 - Chantier : LN5 Peau neuve pour une plateforme d'enraillement
- 52 - Matériel : Novium dévoile une nouvelle génération de WFM
- 56 - National : Les 8e ateliers de la réussite apportent de la visibilité

URBAIN

- 58 - Entreprise : Poma, une dynamique forte pour la mobilité câblée
- 60 - International : Systra Supervise la ligne 1 du métro de Dhaka
- 62 - Chantier : Du béton mousse pour les quais de Nanterre la Folie

• AFERRO - P.65 • ENVU - P.7 • ACIMEX - P.51 • BORFLEX GROUP - 3 DE COUV. • CEMBRE - P.29 • CIM GROUPE - P. 51 • CMAR - P. 55 • DIPOSTEL-DIFACTO - P.37
• ENCO LOC - 2 DE COUV. • FORLAM RAIL - P. 37 • FRAMAFAER - P.47 • FS GROUP - P.17 • GEISMAR - P.21 • KOOI SECURITY FRANCE - P. 11 • MDC - P. 19
• MECATEAMCLUSTER - P.9 • MIRE SAS - P.15 • OLEO 100 - P.27 • PLATFORM BASKET FRANCE - P.35 • RAIL EUROPE SOLUTIONS - P. 65 • SCHEUCHZER - P.61
• SCHWEIZER ELECTRONIC AG - P. 47 • SOLUTIONS COMPOSITES - P.25 • SIFER - P. 13 • STRAIL FRANCE SAS - P. 31 + P.57 • TGSO - P.43
• TRANSALP RENOUVELLEMENT - 1^{ERE} DE COUV. + P.5 • URETEK FRANCE - P.23 • VOLLERT - P.31 • VOLVO PENTA - P.39 • VOSSLOH - 4 DE COUV.

+ ENCART SIFER A5 - 5 VOLETS - JETÉ SOUS COUVERTURE.



PLUS D'INFO SUR
www.constructioncayola.com



NOUS ÉCRIRE
redaction@btprail.com



**VOUS SOUHAITEZ
VOUS ABONNER ?**
www.constructioncayola.com

[construction.cayola](https://www.facebook.com/construction.cayola)

[construction.cay](https://twitter.com/construction.cay)

[groupe-cayola](https://www.linkedin.com/company/groupe-cayola)

ERTMS : succès pour Systra sur le réseau de Naples

Au sein d'un groupe-ment mandaté par Alstom, Systra SWS et Systra Sotegni ont été choisis pour renouveler les systèmes de signalisation des lignes ferroviaires d'Ente Autonomo Volturno (EAV), l'opérateur du réseau de transport de la région Campanie au sud de l'Italie.

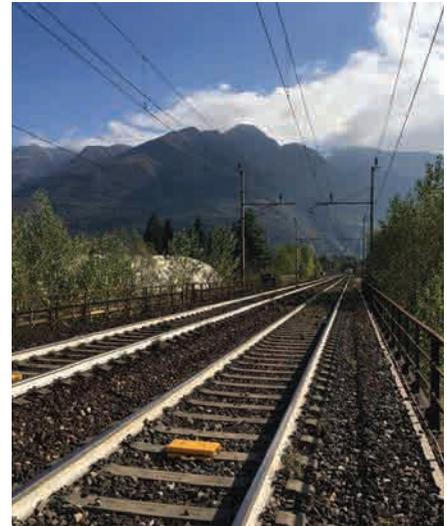
Les équipes de Systra Italie s'apprêtent à doter la moitié du réseau ferroviaire napolitain de systèmes de signalisation et de contrôle de supervision de l'exploitation ferroviaire à la pointe de la technologie. L'implémentation d'ici 2026 du système européen de gestion

du trafic ferroviaire (ERTMS), couplé à une commande centralisée du réseau (ACCM), offriront à l'opérateur une exploitation plus fiable, robuste et flexible de son réseau, tout en augmentant le niveau de sécurité des lignes.

« Nous sommes fiers d'apporter notre contribution à ce programme de modernisation ferroviaire en Italie. Les lignes de Campanie sont essentielles à l'économie et aux déplacements dans la région napolitaine, où vivent près d'un million de personnes. C'est également la démonstration que nos expertises croisées au sein de SYSTRA Italie sont complémentaires et répondent parfaitement

aux attentes des clients et du marché » indique Mauro Cantone, responsable d'offres Systra Italie. Des bénéfices sur les consommations et l'empreinte environnementale sont également attendus : les sous-stations électriques seront équipées afin de récupérer la presque totalité de l'énergie cinétique des trains lors des phases de freinage, pour la renvoyer dans le réseau. En outre, Systra participe à la modernisation des infrastructures ferroviaires (stations, tunnels, ouvrages

d'art) et des équipements de communication sur le tronçon Castellammare-Sorrento, afin d'augmenter la capacité d'exploitation à un train toutes les 12 minutes. Les travaux seront menés de nuit afin de minimiser leur impact pour les usagers.



Sécurisez vos chantiers ferroviaires grâce à la vidéosurveillance KOOI

KOOI
247kool.fr | Vidéosurveillance

KOOI
247kool.com
UFO
Unit For Observation

CNAPS N° AUT-056 2121 06 28 20220699866

Mathieu Sacenda, « Nous avons réussi à nous affirmer comme un interlocuteur incontournable »



BTP Rail : Monsieur Sacenda, pouvez-vous nous présenter Transalp ?

Mathieu Sacenda : L'entreprise a été fondée il y a maintenant douze ans sous l'impulsion de sociétés dont les dénominations sociales actuelles sont les suivantes : DELCOURT RAIL, GEFER, ETMF, ESAF et enfin GCF qui est aujourd'hui majoritaire. Ces dernières sont toutes reconnues dans le secteur ferroviaire. L'alliance de leurs compétences nous a permis de créer la « *marque Transalp* », de nous positionner favorablement et d'être rendus attributaires d'un premier lot « *suite rapide* » pour la période 2013/2017, puis d'un second pour la période 2018/2024. A l'horizon 2025, SNCF Réseau a lancé en février 2023 un appel d'offres pour l'attribution des futurs marchés « *suite rapide* » sur une période de sept années maximum ; Transalp Renouvellement est bien entendu candidate à sa propre succession.

BTP Rail : Une grande expérience, mais Transalp semble être une entreprise assez discrète ?

M. S. : C'est notre culture ! Nous avons fait preuve de beaucoup de retenue, car avant de nous faire connaître et reconnaître, il a fallu démontrer tout notre savoir-faire. Nous avons ainsi pu développer notre activité, mieux nous faire connaître et perfectionner notre parc machine : train de coupe P95, dégarnisseuse C75-2C Matisa, wagons de ramassage de rails automatisés (WRRAM), ballastières automatisées, etc... constituer et

pérenniser les équipes qui font Transalp Renouvellement. Tout cela ne se construit que dans la durée et notre discrétion est également due au fait que nos collaborateurs sont avant tout des passionnés de la technique. Cette culture nous a permis de démontrer que nous pouvions être leader dans notre secteur, grâce à une implication collective illustrée par des chantiers techniquement aboutis et de qualité.

BTP Rail : Et pour l'avenir ? quelle est votre approche ?

M. S. : Le but pour nous est de pérenniser l'activité de Transalp Renouvellement, de nous affirmer comme étant un acteur incontournable de la « *suite rapide* » en France et de prouver notre légitimité au sein de ce secteur ; pour rappel, nos principaux concurrents ne sont autres que des filiales de grands groupes internationaux ; Transalp Renouvellement est donc unique en son genre. Nous entrons avec enthousiasme dans une période de maturité !

BTP Rail : Vous mentionnez le fait d'être leader dans votre secteur...

M. S. : Bien entendu, nous restons humbles et ne parlons ici que de la « *suite rapide* ». Si l'on prend pour référence l'année 2021, il est clair que Transalp Renouvellement a su démontrer ses qualités et produire des chantiers aboutis. Nous avons ainsi pu nous imposer comme un interlocuteur de choix, un leader, et ce, grâce à un pilotage quotidien et efficace de nos chantiers, à l'entière implication de nos collaborateurs sur le terrain et en produisant les linéaires attendus par notre client. Il n'est nullement question de dire que nous sommes les meilleurs, mais que nous sommes devenus un acteur incontournable de par nos équipes, nos machines, et notre organisation arrivés à maturité.

LN5 : Peau neuve pour une plateforme d'enraillement

POUR INTERVENIR DANS LE TUNNEL RELIANT LES GARES DE MARSEILLE ET AIX-EN-PROVENCE TGV, LES SECOURS PEUVENT INTERVENIR DEPUIS UNE PLATEFORME D'ENRAILLEMENT. PRÈS D'UN QUART DE SIÈCLE APRÈS SA POSE, SNCF RÉSEAU A MANDATÉ STRAIL POUR LA RENOUEVER. UNE OCCASION POUR GRÉGORY CROUZET CHEF DE PRODUIT STRAIL FRANCE, DE NOUS INVITER.

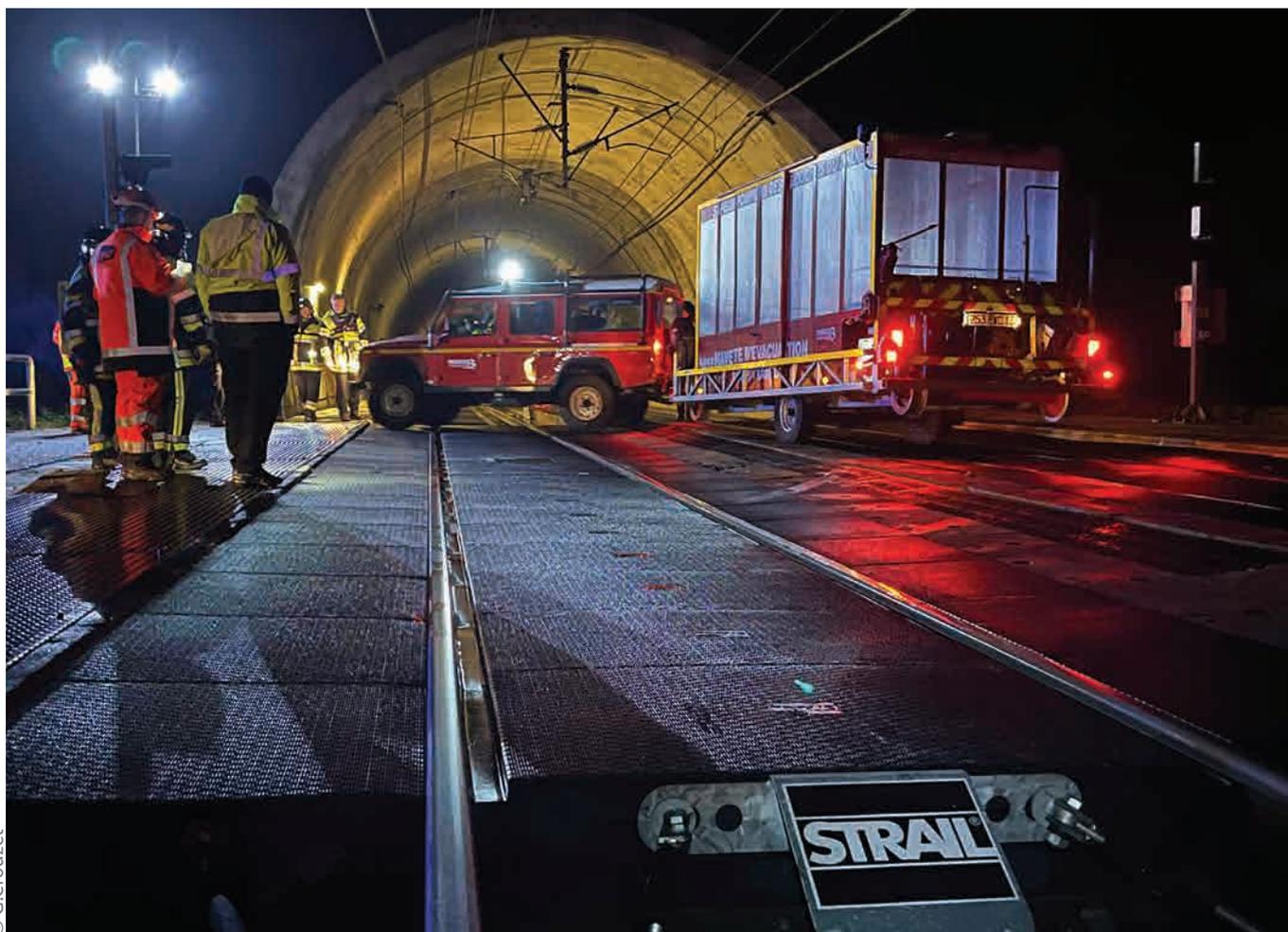
La plateforme d'enraillement située sur la ligne LGV à l'entrée du tunnel de Marseille (côté Aix) a été le théâtre d'une opération de rénovation. Une intervention menée par Strail France et prévue avec l'Infra pôle LGV Sud-Est. But de la manœuvre :

le remplacement des modules posés par Strail, il y a 25 ans... « Cette plateforme est très fréquemment sollicitée par les véhicules du service électrique pour l'entretien des caténaires et par les sapeurs-pompiers des Bouches du Rhône qui interviennent en cas d'incident dans le tunnel et qui s'entraînent à

enrailer leur véhicule de secours sur ce site » précise Grégory Crouzet, chef de produit pour Strail France. Si les marques d'usures sont visibles à la surface des anciens panneaux, la sous-structure en acier conçue à l'époque est, en revanche nettement plus abîmée.

Des dalles sur-mesure et plus résistantes

Évolutions obligent, les dalles actuelles ne comportent plus ce type de sous-structure : « Nos dalles ont largement évoluées et possèdent une meilleure résistance et un meilleur grip ». Pour obtenir ces résultats, Strail utilise du caoutchouc



Les 8^e ateliers de la réussite apportent de la visibilité

POUR LA 8^E ANNÉE, LES ATELIERS DE LA RÉUSSITE ONT PERMIS À LA PROFESSION DE REVENIR SUR DES ITEMS INCONTOURNABLES ET DE DONNER DE LA VISIBILITÉ SUR LES ANNÉES À VENIR.



© F. Burguière

Organisés par l'équipe de Philippe Achour, Chef du Pôle Externalisation de la Direction Générale d'Île-de-France de SNCF Réseau, cette nouvelle édition des Ateliers de la réussite a rassemblé plus de 450 personnes (représentants de la direction générale et prestataires) sur deux jours, alors que les éditions précédentes n'en comptaient que 350. Regroupés cette année, sous les thèmes de la sécurité et de la transition écologique et du développement durable, ces « Ateliers de la réussite » permettent à toutes les par-

ties de partager des problématiques communes au travers d'une quinzaine d'interventions pour chacune des 2 journées. « *Tous nos partenaires travaux et ingénierie, veulent être présents à ces 2 journées, avec leur DG, leur comité directeur et leurs encadrants, bien souvent pour que toute l'entreprise s'approprie bien les messages passés à leur attention à la fois lors des plénières mais aussi lors des ateliers thématiques. Cette évolution de leur participation montre bien l'importance qu'ils accordent à cet évènement que nous préparons 2 mois durant* » indique Philippe Achour.

Des journées riches d'enseignements

La première matinée, les plénières ont débuté dans l'auditorium du Campus Rimbaud sous la thématique « *Travaux et prestations de sécurité* ». Une occasion pour les intervenants

de faire le bilan sur la sécurité, les objectifs de production, le développement et de se projeter sur l'impact des JO 2024. Changement de décor pour la seconde matinée qui était consacrée aux « études et prestations intellectuelles » en abordant des thématiques comme l'externalisation, les conclusions de l'audit OP2 ou l'Excellence projet... « *Ces plénières sont certes denses mais nous nous devons de profiter d'avoir tous les acteurs réunis pour leur transmettre un maximum d'informations. Ils viennent aussi en nombre parce qu'ils savent que ces heures passées leur seront utiles* » poursuit Philippe Achour. Des informations qui sont ensuite partagées dans le cadre de réunions d'équipes internes grâce au partage des diverses présentations à l'ensemble des participants. Si ces deux matinées ont été des plus enri-

chissantes, l'équipe de Philippe Achour a innové en introduisant une interactivité entre les intervenants et les participants. But de la manœuvre ? Exprimer après chaque intervention ce que chacun d'entre eux avait retenu en un seul mot via l'application Klaxoon. Les mots clés les plus cités étant ensuite affichés pour être commenté par chaque intervenant. Les plénières achevées, place aux ateliers. Répartis en deux groupes, ces derniers ont permis d'échanger et de débattre (question/réponse) sur des sujets d'importance comme la sécurité, la préparation des chantiers ou le développement des études ferroviaires en BIM. « *La sécurité est en recul sur nos chantiers ces 2 dernières années. C'est pourquoi ce sujet a fait l'objet de groupes de travail avec les entreprises de travaux en 2022 qui vont permettre de faire évoluer*

EN CHIFFRE

2 jours
4 ateliers
28 présentations
450 participants