

**DIRECTION DE LA PRODUCTION INDUSTRIELLE
TERRITOIRE DE PRODUCTION INDUSTRIELLE SUD-EST**

INFRAPOLE LANGUEDOC ROUSSILLON
4 rue Catalan – BP 91242 – 34011 MONTPELLIER CEDEX 1

Affaire suivie par Jean Vincent CANIVENC
☎ 04.34.22.41.56
jean-vincent.canivenc@reseau.sncf.fr

Département de l'Aude
Maison du département
Avenue André Chenier
11300 LIMOUX
A l'attention de Mr F. LACOSTE

Objet : Passage sous la voie ferrée par fonçage d'une canalisation d'eau pluviale – Commune de Limoux – Km 371.630 -- Ligne de Carcassonne à Rivesaltes (676000)

Montpellier, le 26 septembre 2017,

Monsieur,

Après analyse du dossier que vous nous avez fait parvenir, je vous informe que SNCF RESEAU, en tant que gérant des infrastructures ferroviaires, émet un **avis favorable** à l'exécution des travaux par **fonçage hors nappe phréatique d'un fourreau en acier de diamètre 600mm** sous réserve que les points ci-après soient intégralement respectés :

- ✚ la qualification SNCF n°02-701 de l'entreprise retenue avec ses références de chantiers déjà réalisés en fonçage devra être fournie **avant travaux** au représentant local SNCF RESEAU, M. Mehdi BEKHTI (mehdi.bekhti@reseau.sncf.fr - 04.68.65.60.21 – 06.13.28.09.23),
- ✚ une analyse de risques avec les mesures de prévention préconisées comprenant les mesures techniques propres aux travaux et les mesures de sécurité en rapport direct avec l'exploitation ferroviaire sera fournie **avant travaux** au représentant local SNCF RESEAU. Cette analyse peut être réalisée en commun avec le représentant local SNCF RESEAU,
- ✚ il y aura lieu de mettre en place le tube définitif directement derrière l'outil de forage avec un décousu inférieur à 0.50m,
- ✚ le fourreau utilisé sera un tube acier S235JRH de 8mm d'épaisseur minimale, conformément à la norme EN 10219,
- ✚ en fin de sondage, la conduite sera bloquée au terrain encaissant au moyen d'une injection de coulis de ciment à l'extrados,
- ✚ les fosses d'entrée et de sortie se situeront au-delà du plan P0 conformément aux coupes du dossier,

- ✚ un dispositif de récupération (bacs de réception) des déblais sera utilisé afin d'estimer au mieux leur quantité par rapport aux volumes théoriques et de surveiller les remontées de bentonite en surface,
- ✚ les travaux seront réalisés sans interception des circulations et sans mise en place d'une limitation temporaire de vitesse (LTV) du fait de la vitesse de la ligne dans cette zone à 90 km/h. Une surveillance permanente, à la charge de la Maîtrise d'Ouvrage, par un agent SNCF RESEAU sera effectuée pendant toute la durée des travaux et les 8 heures suivantes,
- ✚ la génératrice supérieure du fourreau doit être située à une profondeur au moins égale à 2.40m sous la face inférieure des traverses,
- ✚ un programme de suivi des déplacements des voies ferrées et de toute autre infrastructure ferroviaire située à proximité (bâtiment, ouvrage d'art,...) sera mis en place. Les valeurs de seuil de vigilance et d'alerte seront indiquées par le représentant local SNCF RESEAU (cf. annexe 1),
- ✚ compte tenu du diamètre important du fourreau à mettre en œuvre et de sa faible profondeur, un contrôle de l'intégralité de la plateforme ferroviaire devra être réalisé avant et après les travaux de franchissement sous les voies ferrées. Ce contrôle pourra être effectué par des moyens d'investigations destructives ou non et devra être réalisé par 2 types de reconnaissances différentes afin de corroborer les résultats obtenus (par exemple radar géophysique et pénétromètre). Le laboratoire de mécanique des sols retenu devra s'engager sur l'aptitude de la plateforme à supporter durablement les circulations ferroviaires. La surveillance de la plateforme devra être maintenue jusqu'à la présentation à SNCF RESEAU des conclusions du bureau d'études, ou au-delà s'il s'avère que ces dernières n'apportent pas les garanties souhaitées,
- ✚ **les travaux seront réalisés sans interruption** (en continu 24h/24) dans la zone d'influence des voies ferrées,
- ✚ l'utilisation d'engins et matériels susceptibles d'induire des vibrations (engins lourds de terrassements dits de "2ème et 3ème catégories") est proscrite, conformément au référentiel IN 1226 « Emploi d'explosifs et autres procédés spéciaux, utilisation d'engins mécaniques puissants, chantiers de tiers à proximité des emprises et installation SNCF ». Seuls les engins de 1^{ère} catégorie suivant l'IN 1226 seront utilisés. Vous trouverez ci-joint deux extraits de l'IN 1226,
- ✚ concernant la réalisation des blindages, l'emploi du vibrofonçage à moins de 50 mètres des voies est interdit. Si besoin était, une dérogation peut être soumise après analyse de la part de la Maîtrise d'Ouvrage et présentation des justifications demandées dans le référentiel IN 3727 (que vous pouvez acquérir à l'adresse suivante : SNCF RESEAU – Direction générale de l'infrastructure, 18 rue de Dunkerque 75010 PARIS – Tél : 01 71 32 31 71 - infra.textes.reglementaires@reseau.sncf.fr)
- ✚ Je vous rappelle que **la tarière sous nappe phréatique est proscrite sous les voies ferrées**. Le cas échéant, il faudra proposer une autre méthode de forage ou procéder à un rabattement de la nappe, et il appartiendra au MOA et au géotechnicien de démontrer que cette phase travaux est sans effet sur l'avoisinant que constitue la voie ferrée. Il appartient également au MOA de vérifier la faisabilité de ce rabattement.

De plus, Il doit être exigé du Maître d'œuvre, le contrôle extérieur systématique et exhaustif des documents d'exécution ainsi que sa présence effective sur le chantier, pendant toute la durée de l'opération.

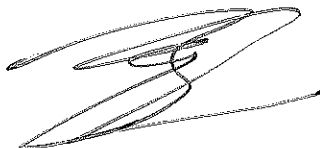
L'avis est donné pour le tracé proposé. La présence d'éventuels réseaux existants ne devra pas modifier le projet, notamment la profondeur du fourreau sous les voies ferrées ou sa localisation en plan. Si tel était le cas, un nouveau dossier devra être transmis pour avis.

Si ces conditions vous conviennent, je vous demanderai de me faire parvenir votre accord écrit. Vous vous engagez alors à accomplir les formalités nécessaires auprès de SNCF RESEAU - INFRAPOLE LR, par le biais d'une Convention Travaux (pour l'étude et les prestations de sécurité nécessaires). Il appartient au Maître d'Ouvrage de supporter les frais engagés par SNCF RESEAU pour la mise en œuvre de son projet. Pour rappel, une fois l'instruction du dossier technique réalisée et préalablement à la mise en œuvre des travaux, le Maître d'Ouvrage s'engage à se rapprocher le plus en amont possible et au minimum 4 mois avant toute intervention, du représentant local en charge du patrimoine M. Mehdi BEKHTI, afin de convenir des mesures de sécurité à mettre en œuvre ; le but sera d'appréhender les risques pour les deux parties, de règlementer toute intervention à proximité des voies ferrées et installations ferroviaires, et de programmer précisément les travaux.

La Convention Travaux doit donc impérativement être signée avant tout démarrage des travaux ; de même la signature de la Convention d'Occupation Temporaire, rédigée par le Guichet Emprunts et Traversées (Direction Ingénierie et projets SNCF - IPTL.GP.DR ; anciennement Guichet Emprunt Domaine), est un préalable à tous travaux.

Dans l'attente, veuillez agréer, Monsieur, l'assurance de ma considération distinguée.

P/O Le Chef du Pôle Maintenance, André MOUYSSET



Jean-Vincent CANIVENC

Copie à SNCF RESEAU - UP Voie OUEST (Narbonne)
Direction Ingénierie et projets SNCF - IPTL.GP.DR