

FICHE DE DEMANDES DE MODIFICATION

CENTRE DE TRAITEMENT MULTIFILIERES DE DECHETS MENAGERS

Document n° EVE -VFE - MD - 0 - 011

Date d'émission : 21/05/08

Désignation de l'ouvrage / élément à modifier :

VFE : Electrification de la voie ferrée

1. Rappel du projet

Dans le contrat DSP (p44/81 du TC2, annexe technique de la DSP), il n'est pas prévu que les voies de réception soient électrifiées. Le locotracteur prend en charge, des l'arrivée à proximité du site, les convois acheminés par la société prestataire de service de la CUMPM.

2. Motivation de la modification (explicite)

- Amélioration produit
- Changement procédé
- Autre

Explications :

L'électrification des voies ferrées entre la voie principale du PAM (route du quai minéralier) jusqu'à l'entrée de la gare pour les voies 1 et 2 de déchargement des déchets et 50 m environ avant l'entrée de la parcelle d'EVERE pour la voie 3 (voie de manœuvre et d'attente train retour) et 4 (voie rechargement mâchefers), permet plus de flexibilité dans le choix du mode de traction à l'avenir.

3. Description de la modification proposée :

Les voies ferrées depuis celle de RFF jusqu'à l'entrée de la gare pour les voies 1 et 2 et 50 m environ avant l'entrée de la parcelle d'EVERE sont électrifiées. Le plan de principe de l'électrification est joint en annexe.

Les voies qui seront électrifiées sont :

- La voie de réception,

- La voie de circulation
- Les voies de chargement 1 et 2 entre l'aiguillage double et l'entrée de la gare
- L'extrémité de la voie 3 sur environ 50 m
- L'extrémité de la voie 4 sur environ 50 m

FICHE DE DEMANDES DE MODIFICATION

CENTRE DE TRAITEMENT MULTIFILIERES DE DECHETS MENAGERS

Document n° EVE - VFE - MD - 0 - 011

Date d'émission : 21/05/08

4. Incidence sur les autres parties du projet :

L'électrification de la voie ferrée dans l'enceinte de la parcelle du CTM, nécessite le doublement de la voie ferrée pour permettre à la locomotive de repartir directement depuis l'entrée du site avec le train vide sans attendre les manœuvres du locotracteur. De plus la voie ferrée croise la route d'accès. Il est donc prévu de construire un pont pour le passage du chemin de fer sous la route. La longueur du pont prévu initialement de 35m doit être allongée à 69 m pour permettre le passage des deux voies ferrées (au lieu d'une) et celle de SESAL (cf fiche EVE SIT MD 0 015)

5. incidence prévisionnelle sur :

- Les Délais OUI NON
- Les coûts OUI NON

Toute demande de modification ayant une incidence sur les coûts et/ou les délais devra faire l'objet d'un dossier complémentaire.

6. Impacts sur :

- ÉTUDES
- MATÉRIAUX - ÉQUIPEMENTS
- MISE EN ŒUVRE – CONSTRUCTION - ESSAIS
- PERFORMANCE
- EXPLOITATION

Oui (Voies ferrées complémentaires, schémas de manœuvre des trains et de la locomotive, étude du pont)

Oui (Voies ferrées complémentaires)

Non

Non

Oui (les manœuvres avec le locotracteur sont modifiées)

<ul style="list-style-type: none">• GARANTIES	Non
<ul style="list-style-type: none">• SÉCURITÉ	Non