

Réflexions - Aménagements St-Valery Canal

Octobre 2012

Participants :

- Jean-Michel CANDILLON
- Jérôme DESENCLOS
- Martin GODEFROY
- Guylain MOREAUX
- Alain PAILLARD
- Julien REBILLARD
- Maurice TESTU
- Jean WILLIG

Principe de la réunion

Recueillir et partager les différentes idées en matière d'aménagement de la zone de St-Valery Canal afin de lancer un travail de rédaction d'un schéma directeur pour le devenir de cette zone présentant des intérêts majeurs pour le CFBS comme pour les acteurs externes (chantier naval, collectivités territoriales,...).

La réunion n'est pas décisionnelle, elle vise à mieux cerner les attentes sur les aménagements à réaliser et la désignation fonctionnelle des espaces.

Synthèse des principales attentes :

Un projet phasable

- La mise en œuvre des différents espaces créés est progressive et permet d'exploiter et maintenir les matériels sans rupture.

Des installations dignes d'un site classé

- L'implantation des bâtiments et les aménagements de la voirie sont en harmonie avec la Baie de Somme
- Les installations sont progressivement conformes aux normes environnementales.
- Un parking est identifié pour le stationnement des véhicules automobiles.
- La maîtrise de l'énergie est prise en compte.

- Des installations fonctionnelles adaptées à la maintenance et à l'exploitation ferroviaires

- La répartition judicieuse des voies et des bâtiments limite les manœuvres pour l'entretien et l'exploitation des matériels.
- L'entretien courant et le lavage des matériels s'opèrent sur des rames constituées.
- Les espaces couverts sont accessibles aux rames en exploitation courante.
- La spécificité de la rame "Dîner à Bord" est prise en compte.
- Un espace sur le site est dédié aux travaux de voie.
- L'entretien et le stockage des véhicules à voie normale sont possibles sous des espaces couverts.
- Les matériels stratégiques ne sont pas tous dans les mêmes locaux pour limiter les conséquences d'un incendie.

Un matériel historique mieux protégé avec des coûts d'entretien maîtrisés

- L'accroissement des espaces couverts améliore la préservation des matériels restaurés et augmente de façon significative leurs pas d'entretien (toitures, menuiseries, tôleries, peintures, vernis)

Des accès faciles pour améliorer l'efficacité des installations et les conditions de travail.

- Des cheminements carrossables facilitent les opérations de manutention à l'aide d'engins mécaniques.
- Des installations fixes permettent les chargements/déchargements des matériels routiers et ferroviaires.

Une amélioration des conditions d'accueil et de travail.

- Les locaux créés facilitent la mécanisation de la manutention (cheminements carrossables, portiques de manutention).
- Les zones de travail sont dédiées, organisées et aménagées en conséquence :
 - o en évitant si possible de mélanger activités « sèches » (menuiserie, chaudronnerie, travaux sur les caisses ...), des activités « grasses » (organes de roulement, boîtes, ponts, moteurs, ...).
 - o en respectant les différents rythmes des chantiers.
- les opérations de réparations lourdes sont concentrées si possible dans un même bâtiment, les opérations d'entretien courant. liées à l'exploitation dans le dépôt actuel.

Des locaux accessibles à tous, autorisant le tourisme industriel

- La visite des installations par le public est organisée : accueil, information, cheminement dans tout ou partie des ateliers par un itinéraire dédié.
- Des salles communes sont disponibles pour l'organisation de réunions et de formations.
- L'accueil des bénévoles est pris en compte.

Deux projets ont été proposés. Sur la base des attentes exprimées et d'un échange de vue entre les participants, un consensus est apparu et des points restent à affiner.

Les éléments de consensus

L'augmentation des surfaces couvertes impose la construction de 2 bâtiments neufs :

- un grand bâtiment, dont l'affectation reste à affiner, qui se situerait dans la zone du hangar vert (lequel serait démonté) et celle où sont stockés des bateaux du chantier naval (la récupération des emprises est à entreprendre dès à présent),
- un bâtiment de stockage des matériels en lieu et place de l'actuel hangar en béton qui serait démoli et agrandi côté Noyelles.

Le plan de voie du site de Canal est à reprendre autour :

- d'une voie principale en 4 files de rails voie normale/voie métrique à l'emplacement approximatif du grand évitement actuel.
- de la simplification des installations à voie normale actuelles.
- de la pose d'appareils de voie permettant un deuxième accès aux installations du dépôt actuel côté Noyelles,

La préparation des engins moteurs en exploitation courante est réalisée dans le bâtiment du dépôt actuel.

D'autres points demeurent à préciser concernant le lieu et l'affectation des travaux de maintenance, la dissociation des activités sèches et celles dites grasses au sein de zones dédiées dans un même bâtiment ou dans 2 bâtiments différents,... La réflexion doit se poursuivre, les arbitrages intégreront également les éléments financiers, environnementaux et juridiques.

Les actions validées à planifier :

- le métrage de la zone pour établir les meilleurs plans sur la base d'éléments cotés précisément,
- la mise en œuvre du deuxième accès au dépôt actuel côté Noyelles,
- la reprise de la zone de préparation des locomotives (ergonomie - eau, huile, charbon - mécanisation des chargements),

Les actions à entreprendre en fonction des financements :

- La mise en place de la future voie principale en 4 files de rails.
- La construction d'un bâtiment de stockage des matériels en lieu et place de l'actuel hangar en béton avec la reprise du plan de voie,
- La construction d'un bâtiment de maintenance et du plan de voie adapté.

Prochaine réunion :

- 1er trimestre 2013, à *définir*

Annexe : plans d'aménagement proposés