

Francia, nuovo cantiere Suite Rapide di GCF a Montargis

Comunicato stampa GCF

Su una tratta di circa 58 chilometri, lungo la linea 750.000 Lyon - Moret, attraversando le due regioni francesi di Borgogna-Franca Contea e di Centro-Valle della Loira la Suite Rapide di GCF-Transalp ha avviato lunedì 5 dicembre il nuovo, importante "cantiere veloce" di Montargis.

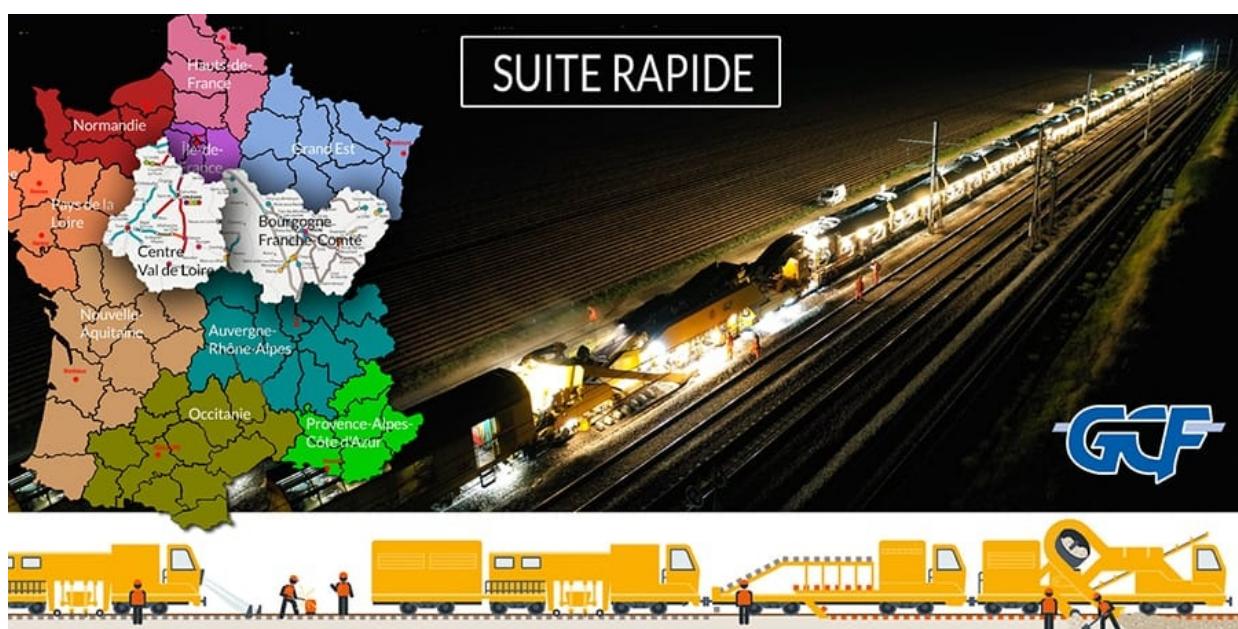
L'avvio del nuovo cantiere di rinnovamento ferroviario segue a ruota la conclusione dei lavori condotti dalla Suite Rapide in Auvergne-Rhône-Alpes per il rifacimento di tre tratte ferroviarie francesi - la Grenoble - Saint Egrèves della linea 905.000, la Saint Paul Les Romans - Moirans e la Valence - Saint Hilaire-Saint Nazaire (tratte, entrambe, della linea 908.000 Valence-Moirans): lavori avviati il primo agosto e conclusi il primo dicembre con la consegna di 55.285 metri di ferrovia rinnovata ad opera del treno cantiere Matisa P95 e di 40.599 metri di massicciata risanata dalla potente Matisa C75-2C.

Il cantiere Suite Rapide di Montargis

Il nuovo cantiere Suite Rapide si occuperà ora di una tratta di 58 chilometri della linea 750 000 Moret - Lyon, tratta compresa tra le stazioni di Montargis e Neuvy-sur-Loire. La linea, che si sviluppa parallela al corso della Loira, sulla sponda destra orografica, per poi svolta decisamente verso Nord in prossimità di Gien, è a doppio binario ed elettrificata a 1500 V (da Moret fino al km 120+300) e a 25000 V da qui fino a Lione.

I lavori di GCF-Transalp riguarderanno il binario 2, dal km 120+189 al km 178+131; si svolgeranno di notte, dal lunedì al venerdì dalle 20:32 alle 5:32 (il venerdì fino alle 6:32), in regime di interruzione del traffico ferroviario sia sul binario interessato dalle lavorazioni, sia sull'adiacente binario 1.

La "fabbrica mobile" provvederà a sostituire le attuali rotaie (del tipo 50 e 46 kg) con nuove rotaie (50 kg), a consolidare o sostituire le traversine, a risanare la massicciata. Tre le fasi di lavorazione previste, per un'estesa di 43 km di binario completamente rinnovato.



Due le basi operative attrezzate in funzione del cantiere. La principale, presso la stazione di Saincaize, dove stazioneranno il treno di rinnovamento P95 e la risanatrice C75-2C e dove verranno stoccate le traverse vecchie e nuove, le rotaie vecchie, la terra di risulta, il ballast nuovo; la seconda presso la stazione ferroviaria di Gien, a disposizione per lo stazionamento e la manutenzione piccoli mezzi ferroviari, oltre che per il deposito e il carico del nuovo ballast.

Presso le stazioni ferroviarie di Nogent sur Vernisson e Chatillon sur Loire, inoltre, sono state ricavate aree adibite allo stazionamento e alla manutenzione di mezzi ferroviari "minori" come rincalzatrici e profilatrici.

Proprio a necessità di individuare la principale base operativa a Saincaize comporta per SNCF e per GCF-Transalp un impegno logistico e organizzativo non indifferente. La stazione, infatti, dista 85 chilometri da Neuvy-sur-Loire - il punto in lavorazione più vicino - e ben 149 da Montargis: un'ora e 36 minuti di percorrenza su strada.

"I treni cantiere in uscita dal piazzale di Saincaize - spiega Sabino Carbone per la direzione francese di GCF - devono affrontare questo lungo percorso di trasferimento quotidiano in orari prestabiliti e necessariamente rigidi per non impattare sulla circolazione ferroviaria. È sufficiente un ritardo imprevisto di un treno SNCF per ostacolare l'arrivo del treno cantiere sul luogo della lavorazione o, al mattino, per differire il rientro sul piazzale, con un effetto domino su tutte le procedure e di lavoro e di manutenzione". Ogni

sforzo, assicura la direzione del Consorzio Transalp Renouvellement, si è fatto e si farà, dal punto di vista della logistica e dell'organizzazione del lavoro, insieme a SNCF, per assicurare in ogni caso, per quanto possibile, risposte efficaci a tutte le evenienze che si presenteranno, al fine di garantire il rispetto del cronoprogramma di esecuzione dei lavori.

Come di consueto, infine, scrupolose procedure sono state previste dal Piano per la Sicurezza e la Protezione della Salute del cantiere per disciplinare le lavorazioni in prossimità dei numerosi passaggi a livello che interessano la tratta in lavorazione in modo da evitare intralci e rischi per il traffico automobilistico; allo stesso modo, nelle varie stazioni, sono state previste procedure ad hoc da adottare in presenza delle banchine viaggiatori per minimizzare eventuali inconvenienti e disagi per le persone.

Rigide norme comportali e misure di segnalazione ed evacuazione eventuale sono state, inoltre previste, per affrontare in sicurezza le lavorazioni in prossimità dei 5 "siti Seveso" presenti nelle adiacenze della linea ferroviaria in lavorazione. Particolamente vigilati i lavori in prossimità dei due siti Seveso che delimitano le centrali nucleari EDF di Belleville e Dampierre, entrambe operative con, rispettivamente, 2 e 4 reattori PWR ad acqua pressurizzata.

Comunicato stampa GCF - 06 dicembre 2022

Iscriviti alla [newsletter quotidiana gratuita di FERROVIE.IT](#) per ricevere tutte le mattine le ultime notizie.

Unisciti al nostro [canale WhatsApp](#) per aggiornamenti in tempo reale.

Ferrovie.it è dal 1997 il web magazine italiano dedicato alle ferrovie reali ed al modellismo ferroviario. E' vietata la riproduzione, anche parziale, di ogni contenuto del sito senza preventiva autorizzazione scritta della redazione. [Informativa sui cookie](#).

(C) Ferrovie.it - Roma - P.I. 08587411003