

SUR LA LIGNE H, NOUS RENOUVELONS 30 KM DE VOIES ENTRE SAINT-OUEN-L'AUMÔNE ET PERSAN

LE **18 MAI** SERA DONNÉ LE COUP D'ENVOI DE LA RÉNOVATION TOTALE DES VOIES ENTRE SAINT-OUEN-L'AUMÔNE ET PERSAN, DANS LES CONDITIONS DE CHANTIER ADAPTÉES À LA SITUATION SANITAIRE ACTUELLE.



Ces travaux dureront 8 mois et demi jusqu'au 30 janvier

2021 sans perturber les circulations ferroviaires durant la journée : ils se dérouleront **toutes les nuits, du lundi soir au samedi matin**.

Au total, 170 nuits très intenses où plus de 250 opérateurs vont se mobiliser pour **changer tous les éléments** de la voie, les rails, le ballast et les traverses, **sur 30 km**.

L'enjeu est majeur.

Les riverains seront les premiers bénéficiaires de ce renouvellement, grâce à la réduction du bruit et des vibrations liés au passage des trains. Quant aux voyageurs, ils gagneront en confort au quotidien.

Une meilleure ponctualité et régularité des trains sont attendues grâce à la diminution des incidents. Parce que ces questions sont importantes pour vous et pour nous, nous vous présentons le projet dans cette infolettre et **les moyens hors-normes** que nous mettons en œuvre **pour relever ce défi**.

Un impressionnant **train usine** est spécialement conçu pour accélérer le rendement et limiter l'impact sur les voyageurs et riverains.

Les coulisses des travaux vous intéressent ? Alors, bonne lecture !

L'ÉQUIPE PROJET DE LA SUITE
RAPIDE ZONE DENSE



Un "train usine" pour aller plus vite.

Depuis septembre 2017, SNCF Réseau Île-de-France utilise pour renouveler ses voies un **"train usine"** : un assemblage de trains qui permet d'industrialiser les travaux.

Cette solution s'est imposée pour son ambitieux programme de renouvellement des infrastructures :

80 kilomètres de voies seront rénovés chaque année jusqu'en 2023.

Un investissement annuel de 150 millions d'euros.



À votre écoute

Une adresse mail est dédiée au projet : dg-idf.communication-travaux-sncf@sncf.fr

N'hésitez pas à nous poser toutes vos questions. Nous nous engageons à y répondre sous trois jours.

QU'EST-CE QU'UN "TRAIN USINE" ?

Pour réaliser les travaux, SNCF Réseau recourt à deux "trains usine" d'une longueur de 700 mètres, baptisés **TEVO ET REVO**, et un train rempli de ballast.

Le train **TEVO remplace les traverses et le ballast**, tandis que le train **REVO renouvelle les rails**. Les opérateurs travaillent directement à bord du train usine, à l'abri des trains qui peuvent circuler sur les voies contiguës.

➤ LES TROIS ÉTAPES CLÉS DU « TRAIN USINE »



1

LE DÉGARNISSAGE ET LA SUBSTITUTION

- retirer l'ancien ballast,
- remplacer les traverses et le rail.



2

LE RELEVAGE

- mettre la voie à niveau grâce à l'ajout de ballast.



3

LA LIBÉRATION

- préparer le rail aux variations de température (dilatation et traction).

➤ UN RENDEMENT QUATRE FOIS SUPÉRIEUR AUX MÉTHODES TRADITIONNELLES

Le **train usine** offre un rendement quatre fois supérieur aux méthodes traditionnelles.

Chaque nuit, **400 mètres de voies en moyenne** peuvent être renouvelées, **contre 70 à 80 mètres** avec les méthodes classiques.

➤ LES COULISSES DU TRAIN USINE

Le **train usine** possède sa base-arrière dédiée à Verberie. C'est ici que sont acheminés par train tous les nouveaux matériaux (rails, traverses, ballast).

Le **train usine** y retourne pour se ravitailler et bénéficier d'un entretien quotidien... avant de repartir au travail.

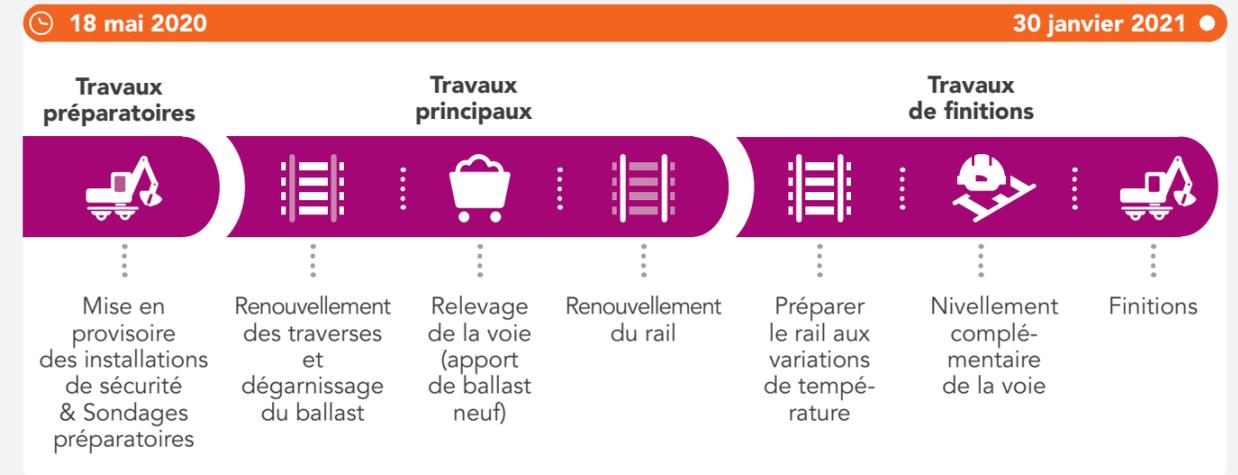
LES PRINCIPALES ÉTAPES



CHAQUE CHANTIER SE DÉROULE EN TROIS PHASES :

1 TRAVAUX PRÉPARATOIRES, 2 TRAVAUX PRINCIPAUX ET 3 TRAVAUX DE FINITION.

LES TRAVAUX SONT EFFECTUÉS UNIQUEMENT DE NUIT, DU LUNDI SOIR À 20H JUSQU'AU SAMEDI MATIN 5H30 POUR LA PHASE PRINCIPALE.



LES FERMETURES DE PASSAGES À NIVEAU



LE CHANTIER DE RENOUVELLEMENT DES VOIES NÉCESSITE LA FERMETURE DES PASSAGES À NIVEAU (PN)

lors des travaux principaux et la mise en place de déviations routières.

L'équipe projet a veillé à limiter le temps de fermeture des PN pour les utilisateurs. Lorsqu'une voie d'un PN est renouvelée, cette dernière est remise à son niveau définitif en plusieurs étapes, nécessitant ainsi une fermeture sur plusieurs semaines.



LES MESURES ANTI-BRUIT



DES GÊNES SONORES RÉDUITES AU MAXIMUM

Au vu de l'ampleur du chantier, l'équipe projet a pris dès le départ en compte la question des nuisances sonores et étudié toutes les possibilités de réduction du bruit.

Les opérations les plus sensibles sont celles du remplacement du ballast, du réglage des rails à une température de 25°C ainsi que **les annonces sonores des circulations** lorsqu'un train circule sur la voie contiguë au chantier.

Ces annonces sont d'**un intérêt vital** pour les personnels du chantier : c'est grâce à elles qu'ils sont informés du passage du train sur la voie contiguë à la leur.



LES MESURES DE RÉDUCTION DU BRUIT

Les entreprises œuvrant sur le chantier se sont organisées pour limiter les nuisances sonores. **Le personnel est formé aux contraintes de bruit** ; les matériels et les modes opératoires privilégient **les techniques les moins bruyantes**.

La communication par radio est principalement utilisée, pour éviter les ordres à distance et à voix forte.



LA DIMINUTION DES ANNONCES SONORES

Pour **limiter la gêne liée aux annonces sonores** à l'approche des trains, SNCF Réseau a obtenu, chaque fois que c'était possible, une interruption totale des circulations sur l'ensemble de la zone de travaux.



Cindy Agro

Pilote d'opérations
Suite Rapide Zone Dense
Île-de-France

" Nous sommes conscients qu'un tel chantier va générer pour les riverains d'importantes contraintes. Nous mettons tout en œuvre pour les réduire et nous sommes confiants de la capacité de tous à se projeter dans l'avenir. Le renouvellement du réseau va apporter un gain de confort et de régularité des trains au bénéfice de tous ".