

SUR LA LIGNE N, ENTRE VANVES ET LA VERRIÈRE, NOUS RENOUVELONS 18 KILOMÈTRES DE VOIES

LE **28 AOÛT 2023** SERA DONNÉ LE COUP D'ENVOI DE L'ARÉNOVATION TOTALE DES VOIES ENTRE VANVES ET LA VERRIÈRE, SUR LA LIGNE N.



Ces travaux dureront
6 mois jusqu'au
24 février 2024

sans perturber les circulations ferroviaires durant la journée : ils se dérouleront **toutes les nuits, du lundi soir au samedi matin**. Au total, 120 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 18 km**.

L'enjeu est majeur.

Les riverains seront les premiers bénéficiaires de ce renouvellement, grâce à la réduction des « zones sensibles ».

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**.

D'impressionnants **trains usines** sont spécialement conçus 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 renouvelés chaque année jusqu'en 2023**.

Un investissement annuel de 180 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.

UN RENDEMENT CINQ FOIS SUPÉRIEUR AUX MÉTHODES TRADITIONNELLES

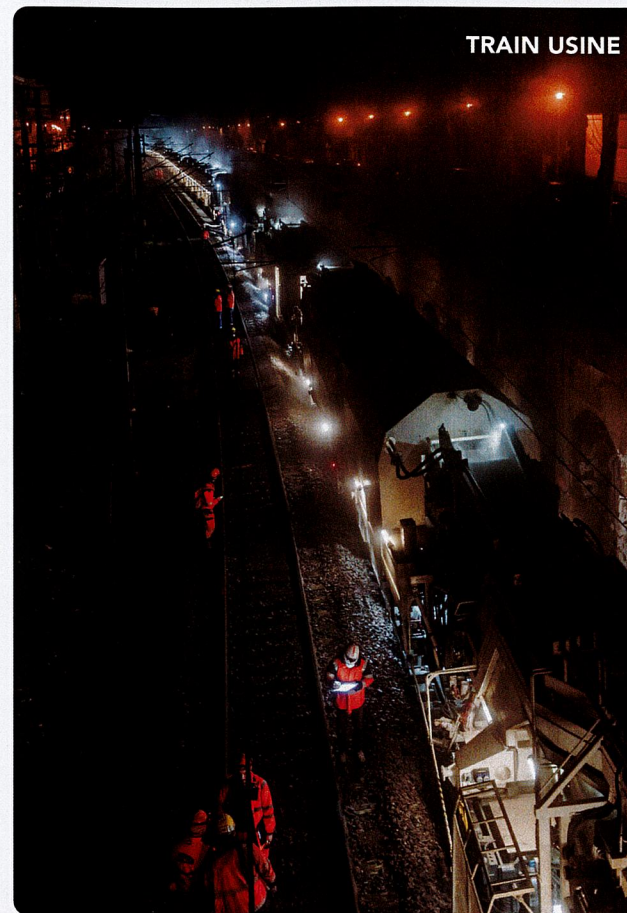
Le train usine offre un rendement cinq fois supérieur aux méthodes traditionnelles.

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 ses bases-arrières dédiées à Trappes et Vernouillet. 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.



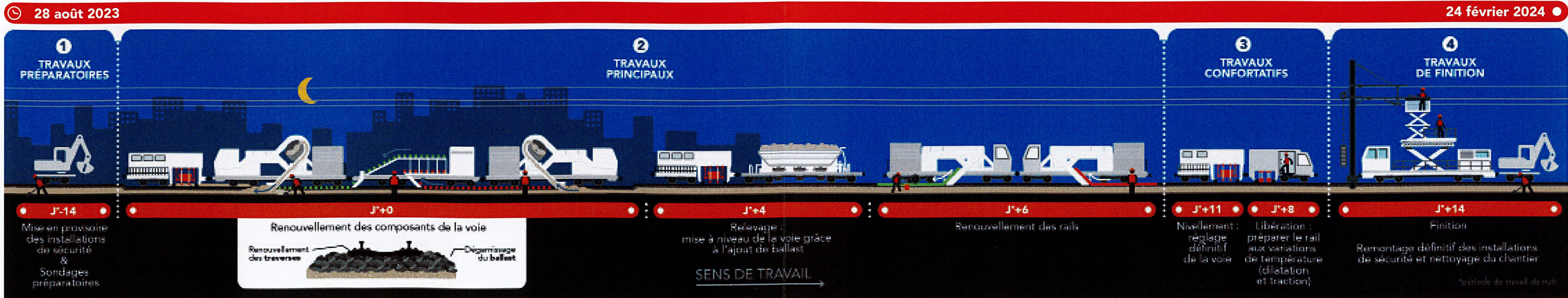
LES PRINCIPALES ÉTAPES

CHAQUE CHANTIER SE DÉROULE EN QUATRE PHASES :

- 1 TRAVAUX PRÉPARATOIRES,
- 2 TRAVAUX PRINCIPAUX,
- 3 TRAVAUX CONFORTATIFS ET
- 4 TRAVAUX DE FINITION.



LES TRAVAUX SONT EFFECTUÉS UNIQUEMENT DE NUIT, DU LUNDI SOIR À 21H00 JUSQU'AU SAMEDI MATIN 6H00 POUR LA PHASE PRINCIPALE.



LES MESURES ANTIBRUIT



DES ÉMISSIONS SONORES RÉDUITES AU MAXIMUM

Au vu de l'ampleur du chantier, l'équipe projet a pris dès le départ en compte la question des émissions 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.

POUR EN SAVOIR PLUS...



SNCF Réseau - La Suite Rapide
Zone Dense : commen...
www.youtube.com

Giruththiga VASUDEVAN

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 ".

