

## 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.



**Sophie Evrard**

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 ".*

## SUR LA LIGNE R NOUS RENOUVELONS 5,1 KM DE VOIES ENTRE BOIS-LE-ROI ET FONTAINEBLEAU

LE **18 OCTOBRE** SERA DONNÉ LE COUP D'ENVOI DE LA RÉNOVATION TOTALE DES VOIES ENTRE BOIS-LE-ROI ET FONTAINEBLEAU, DANS LES CONDITIONS DE CHANTIER ADAPTÉES À LA SITUATION SANITAIRE ACTUELLE.



**Ces travaux dureront 4 mois jusqu'au 19 février 2022**

sans perturber les circulations ferroviaires durant la journée : ils se dérouleront toutes les nuits, du lundi soir au samedi matin. Au total, **80 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 5,1 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.**

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 renouvelées 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](mailto: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.



ISA Plus  
4 rue Frédéric Joliot-Curie  
93270 SEVRAN



# 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 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 Vaires-sur-Marne. 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.



TRAIN USINE

# 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 20H00 JUSQU'AU SAMEDI MATIN 6H30 POUR LA PHASE PRINCIPALE.

