

# SUR LA LIGNE H, NOUS RENOUVELONS 31 KM DE VOIES ENTRE CREIL ET PERSAN

## INFOLETTRE N°1 INFORMATION PRÉALABLE AUX TRAVAUX

Madame, Monsieur,

LE **4 FÉVRIER** PROCHAIN SERA DONNÉ LE COUP D'ENVOI DE LA RÉNOVATION TOTALE DES VOIES **ENTRE CREIL ET PERSAN**.



**Ces travaux dureront six mois, jusqu'au 3 août 2019**, sans perturber

les circulations durant la journée : ils se dérouleront **toutes les nuits, du lundi soir au samedi matin**. Soit 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 31 kilomètres** au total.

### L'enjeu est majeur.

Les usagers seront les premiers bénéficiaires de cette régénération. Celle-ci va se traduire par **un confort accru**, grâce à la réduction du bruit lié au passage du train et à une meilleure souplesse de la voie. Mais aussi par **une meilleure**

**punctualité et régularité des trains**, grâce à la diminution des incidents.

Parce que ces questions nous tiennent à cœur, nous vous présentons le projet dans cette infolettre et **levons le voile sur les moyens hors-normes** que nous mettons en œuvre **pour relever le défi**. Notamment un impressionnant **"train usine"** spécialement conçu pour accélérer le rendement et limiter l'impact sur les usagers et riverains.

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

L'ÉQUIPE PROJET DE LA SUITE RAPIDE ZONE DENSE



### Une "suite rapide" pour aller plus vite.

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

Cette solution s'est imposée pour son ambitieux programme de régénération des infrastructures : **80 kilomètres de voies seront rénovées chaque année jusqu'en 2023**.

Un investissement annuel de 120 à 150 millions d'euros.

# QU'EST-CE QU'UNE "SUITE RAPIDE" ?

Pour réaliser les travaux, SNCF Réseau recourt à **deux "trains usine"** d'une longueur de 600 mètres, baptisés **TEVO ET REVO**, **+ un train chargé de ballast**. Chacun d'eux réunit en un seul convoi toutes les unités nécessaires à leur mission.

Le train **TEVO remplace les traverses et le ballast**, 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.



1

## LE DÉGARNISSAGE ET LA SUBSTITUTION

retirer de l'ancien ballast, remplacer des traverses et du rail



2

## LE RELEVAGE

mettre la voie à niveau par ajout de ballast



3

## LA LIBÉRATION

répartir les contraintes du rail pour gérer les phénomènes de dilatation

## UN RENDEMENT QUATRE FOIS SUPÉRIEUR AUX MÉTHODES HABITUELLES

La "suite rapide" offre un rendement quatre fois supérieur aux méthodes traditionnelles.

Chaque nuit, **370 mètres de voies en moyenne** peuvent être renouvelées, **contre 70 à 80 mètres** avec les méthodes habituelles, **sans la "suite rapide"**.

## LES COULISSES DU "TRAIN USINE"

La "suite rapide" a sa base-arrière, à Verberie, au sud de Compiègne, construite spécialement pour elle. A cet endroit sont acheminés par train tous les nouveaux matériaux (rails, travers, ballast). La "suite rapide" y retourne pour se ravitailler et bénéficier d'un entretien quotidien... avant de repartir au travail. Le programme de travaux est intense et elle ne chôme pas !

# 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 20 H JUSQU'AU SAMEDI MATIN, 5H30 POUR LA PHASE PRINCIPALE.

Creil, Montataire et Saint-Leu d'Esserent sont les premières communes à accueillir les équipes chantier, présentes jusqu'à la fin mai. Bernes-sur-Oise et Persan seront les dernières communes, avec une fin des travaux prévue pour la fin juillet.



février 2019

3 Août 2019

### Travaux préparatoires



Mise en provisoire des installations de sécurité & Sondages préparatoires

### Travaux principaux



Renouvellement des traverses et dégarnissage du ballast



Relevage de la voie (apport de ballast neuf)



Renouvellement du rail

### Travaux Confortatifs et de finitions



Libération des contraintes du rail



Nivellement complémentaire de la voie



Finitions

# LES FERMETURES DE PASSAGES À NIVEAU



LE CHANTIER DE RENOUELEMENT DES VOIES NÉCESSITE LA FERMETURE DES PASSAGES À NIVEAUX (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.

## PN 27

Fermeture **continue** du 24 avril au 26 mai

Fermeture **continue** du 28 juin au 28 juillet

## PN 28

Fermeture **nocturne** du 22 avril au 26 mai

Fermeture **nocturne** du 24 juin au 21 juillet

## PN 29

Fermeture **nocturne** du 18 avril au 19 mai

Fermeture **nocturne** du 24 juin au 21 juillet

## PN 30

Fermeture **continue** de la voie 2 du 15 avril soir au 14 mai matin

Fermeture **continue** de la voie 1 du 1 juillet au 14 juillet

## PN 31

Fermeture **continue** de la voie 2 du 10 avril soir au 26 avril

Fermeture **nocturne** de la voie 2 du 29 avril au 10 mai

Fermeture **continue** de la voie 1 du 1 juin au 6 juillet

Fermeture **nocturne** de la voie 1 du 8 juillet au 30 juillet

## PN 32

Fermeture **continue** de la voie 2 du 18 mars au 20 mars

Fermeture **continue** de la voie 2 du 25 mars au 27 mars

Fermeture **nocturne** de la voie 2 du 21 mars au 22 mars

Fermeture **nocturne** de la voie 2 du 28 mars au 29 mars

Fermeture **nocturne** de la voie 2 du 8 avril au 14 avril

Fermeture **nocturne** de la voie 10 juin au 30 juin

## PN 33

Fermeture **continue** du 5 avril au 5 mai

Fermeture **continue** du 10 juin au 7 juillet

## PN 34

Fermeture **continue** du 4 mars au 6 mars

Fermeture **continue** du 12 au 13 mars

Fermeture **nocturne** du 25 mars au 21 avril

Fermeture **nocturne** du 3 juin au 27 juin

## PN 35

Fermeture **continue** du 4 au 5 avril

Fermeture **continue** du 11 au 12 avril

Fermeture **nocturne** du 25 mars au 21 avril

Fermeture **nocturne** du 27 mai au 23 juin

## PN 36

Fermeture **continue** du 18 mars au 14 avril

Fermeture **continue** du 17 mai au 16 juin

## PN 37

Fermeture **nocturne** du 11 mars au 7 avril

Fermeture **nocturne** du 13 mai au 09 juin

## PN 39

Fermeture **continue** du 11 mars au 7 avril

Fermeture **continue** du 09 mai au 09 juin

# LES MESURES CONTRE LE BRUIT



## DES NUISANCES SONORES DIFFICILES À ÉVITER

Vu 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, de la libération des contraintes (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 le personnel du chantier : c'est grâce à elles que les opérateurs sont informés du passage du train sur la voie contiguë à celle en travaux.



## 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 systématiquement privilégiée, pour éviter les ordres à distance et à voie forte.



## LA MINIMISATION DES ANNONCES SONORES

**L'annonce sonores des circulations** sont d'un intérêt vital pour le personnel du chantier : c'est grâce à elles que les opérateurs sont informés du passage du train.

Pour **limiter la gêne liée aux annonces sonores** à l'approche des trains, l'équipe projet a obtenu, chaque fois que c'était possible, une interruption totale des circulations sur l'ensemble de la zone de travaux. Par ailleurs, les annonces sont réalisées par les opérateurs et non pas de manière automatique, pour **limiter l'impact**.



### Thierry Regrain

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. La régénération du réseau va apporter un gain de confort et de régularité des trains au bénéfice de tous ".*