

Entre Lieusaint et Melun,

nous remplaçons 20km de voies.



INFOLETTRE
Mai 2026

SNCF Réseau remplace 20km de voies entre les gares de Lieusaint-Moissy et de Melun, du **lundi 29 juin 2026 au samedi 05 décembre 2026**. Ces opérations participent à l'amélioration de la performance de la ligne, au maintien d'un haut niveau de sécurité et à un renforcement de la ponctualité des trains.

➤ CARTE DES TRAVAUX :



Le remplacement des composants de la voie est une priorité pour gagner en régularité. En remplaçant les composants, SNCF Réseau rajeunit la portion concernée, évite les limitations de vitesse et réduit le risque d'incidents. Ces travaux de rénovation sont également la réponse de SNCF Réseau au changement climatique. Nous remplaçons les matériaux et les composants de la voie par des équivalents plus résistants aux variations de température.

**Une question ?
Une remarque ?**

Une adresse mail est dédiée au projet : dg-idf.communication-travaux-sncf@sncf.fr
N'hésitez pas à nous poser toutes vos questions.



CALENDRIER DES TRAVAUX

TRAVAUX PRÉPARATOIRES

Les nuits de semaine, du lundi soir au samedi matin, de 22h00 à 05h30 :
Du lundi 29 juin 2026 au samedi 08 août 2026

TRAVAUX PRINCIPAUX

Les nuits de semaine, du lundi soir au samedi matin, de 21h30 à 05h30 :
Du lundi 10 août 2026 au samedi 07 novembre 2026

TRAVAUX DE FINITION

Les nuits de semaine, du lundi soir au samedi matin, de 22h00 à 05h30 :
Du lundi 9 novembre 2026 au samedi 05 décembre 2026



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

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

Le **1er train-usine** remplace les traverses et le ballast, tandis que le **2ème** remplace les rails.
Les opérateurs travaillent directement à bord du train usine, à l'abri des trains qui peuvent circuler sur les voies contigües.

UN RENDEMENT CINQ FOIS SUPÉRIEUR AUX MÉTHODES TRADITIONNELLES

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



Chaque jour, **500 à 700 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 **Verberie**.
C'est ici que sont acheminés par train tous les nouveaux matériaux (rails, traverses, ballast).

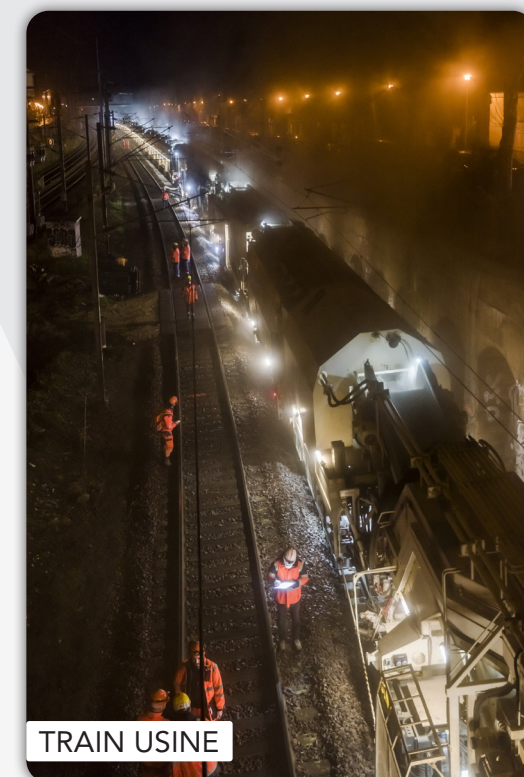
Le **train usine** y retourne pour se ravitailler et bénéficier d'un entretien quotidien.

Lorsqu'un train usine intervient, près de **250 agents** travaillent de nuit, en extérieur, dans un **environnement complexe et soumis à de nombreux aléas**. Cela impose une sécurisation rigoureuse de la zone, une analyse de risques approfondie et une planification minutieuse afin de **garantir la sécurité des équipes, la performance du chantier et la restitution de la voie à l'heure**.



En journée, un bruit de claquement pourra être entendu lors des passages des trains jusqu'à la fin des travaux.

Pendant toute la durée des travaux, des avertisseurs sonores seront utilisés afin d'annoncer la mise en mouvement des engins. Ces systèmes d'annonces sont essentiels pour sécuriser l'intervention de l'ensemble des acteurs du chantier.



ÉTAPES CLEFS SIMPLIFIÉES D'UNE OPÉRATION DE REMPLACEMENT DES VOIES PAR SUITE RAPIDE (TRAINS USINES) EN ZONE DENSE





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.



INTERVIEW

**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 ».

**Une question ?
Une remarque ?**

Une adresse mail est dédiée au projet :
dg-idf.communication-travaux-sncf@sncf.fr
N'hésitez pas à nous poser toutes vos questions.

