

Entre Versailles et Rambouillet,

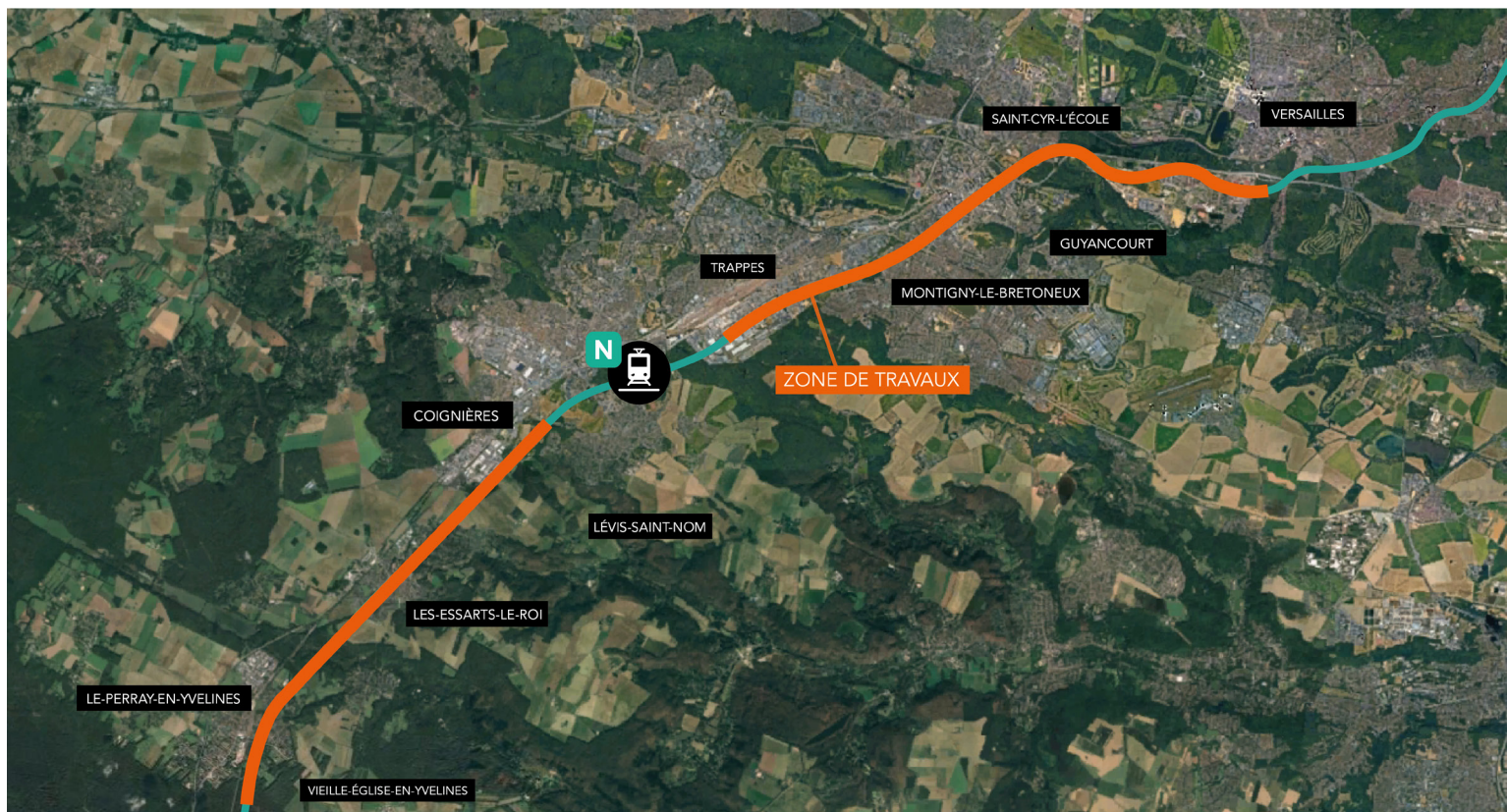
nous remplaçons les voies et le ballast.



INFOLETTRE
Février 2026

SNCF Réseau remplace **17km de voies** entre Versailles et Vieille-Église-en-Yvelines, depuis le **lundi 05 janvier 2026 et jusqu'au samedi 06 juin 2026**. Ces opérations participent à l'amélioration de la performance de la ligne et au maintien d'un haut niveau de sécurité.

➤ CARTE DES TRAVAUX



Le chantier progresse de manière linéaire, les zones de travaux bruyants se déplacent au fil de l'avancement. Vous ne serez donc pas impactés par les nuisances sonores pendant toute la durée des travaux mais seulement sur certaines périodes.

**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

1 Travaux entre Versailles et Trappes

TRAVAUX PRÉPARATOIRES

Les nuits de semaine (du lundi soir au samedi matin), de 20h00 à 06h00 :
Du lundi 05 janvier 2026 au samedi 14 février 2026

TRAVAUX PRINCIPAUX

Les nuits de semaine (du lundi soir au samedi matin), de 20h00 à 06h00 :
Du lundi 23 février 2026 au samedi 25 avril 2026

TRAVAUX DE FINITION

Les nuits de semaine (du lundi soir au samedi matin), de 20h00 à 06h00 :
Du lundi 27 avril 2026 au samedi 06 juin 2026

2 Travaux entre Coignières et Vielle-Eglise-en-Yvelines

TRAVAUX PRÉPARATOIRES

Les nuits de semaine (du lundi soir au samedi matin), de 20h00 à 06h00 :
Du lundi 26 janvier 2026 au samedi 07 mars 2026

TRAVAUX PRINCIPAUX

Les nuits de semaine (du lundi soir au samedi matin), de 20h00 à 06h00 :
Du lundi 09 mars 2026 au samedi 18 avril 2026

TRAVAUX DE FINITION

Les nuits de semaine (du lundi soir au samedi matin), de 20h00 à 06h00 :
Du lundi 27 avril 2026 au samedi 16 mai 2026



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

Pour réaliser les travaux, SNCF Réseau a recourt à **deux "trains usine"** d'une longueur de 700 mètres.

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

 Chaque jour, **500 à 700 mètres de voies en moyenne** peuvent être renouvelées, **contre 70 à 80 mètres** avec les méthodes classiques.

 **UN RENDEMENT CINQ FOIS SUPÉRIEUR
AUX MÉTHODES TRADITIONNELLES**

LE SAVIEZ-VOUS ?

Ces 10 dernières années, près de **la moitié des voies** et **un tiers des aiguillages** ont été **remplacés sur la ligne N**.
Ces travaux commencent à porter leurs fruits : Ainsi, depuis 2016, **les retards liés au réseau ont diminué de 35%**.



TRAIN USINE

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.

