

À LA ROCHETTE, NOUS RENOUVELONS L'ASSAINISSEMENT D'UN TUNNEL FERROVIAIRE

INFOLETTRE SEPTEMBRE 2021



Construit en 1848 pour préserver l'environnement du Château de la Rochette, et mesurant 80 m de longueur, le tunnel de la Rochette a subi beaucoup de modifications depuis cette date.

L'ouvrage est situé sur la ligne de Paris à Montereau via Moret-sur-Loing, un axe ferroviaire emprunté quotidiennement par des trains de voyageurs (Ligne R Transilien, Intercités etc..) et des trains fret.

En raison de problèmes de drainage de la plateforme ferroviaire (remontées boueuses), il fait l'objet d'une surveillance périodique par les équipes de maintenance de SNCF Réseau.

Les travaux de renouvellement du système d'assainissement du tunnel de la Rochette vont contribuer à **améliorer la régularité de la ligne et à renforcer la sécurité des circulations ferroviaires.**

Nous vous assurons de notre volonté de réduire au maximum le bruit lié aux travaux et vous remercions par avance pour votre compréhension.

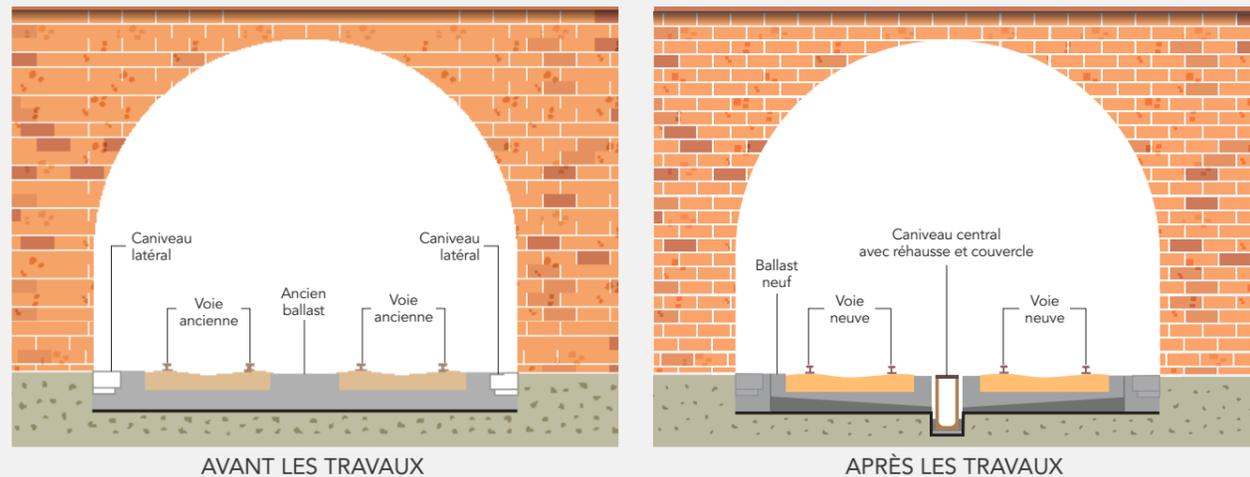
L'équipe du projet du tunnel de la Rochette.



Photo de l'ouvrage – Prise de vue côté Province

LES PRINCIPALES ÉTAPES

- 1 Retrait des éléments constitutifs des voies
- 2 Terrassement pour création de l'assainissement central et travaux de démolition de la roche
- 3 Pose des matériaux pour création de l'assainissement central
- 4 Renouvellement du ballast des voies à l'aide d'une dégarnisseuse
- 5 Pose des nouveaux éléments constitutifs des voies à la pelle mécanique
- 6 Bourrage des voies



CALENDRIER DES TRAVAUX



TRAVAUX PRÉPARATOIRES DE NUIT

- du lundi 13 au vendredi 24 septembre du lundi soir au vendredi matin de 23h45 à 05h30

TRAVAUX DE NUIT EN SEMAINE ET LES WEEK-ENDS EN CONTINU

- du vendredi 24 septembre au lundi 11 octobre 2021
 - « Opération coup de poing » du vendredi 24 septembre au soir au lundi 27 septembre 2021 matin
 - Travaux en continu du vendredi 23h30 au lundi 05h30 avec interruption totale des circulations ferroviaires
 - « Opération coup de poing » du vendredi 1^{er} octobre au soir au lundi 04 octobre 2021 matin
 - Travaux en continu du vendredi 23h30 au lundi 05h30 avec interruption totale des circulations ferroviaires
 - « Opération coup de poing » vendredi 08 octobre au soir au lundi 11 octobre 2021 matin
 - Travaux en continu du vendredi 23h30 au lundi 05h30 avec interruption totale des circulations ferroviaires

TRAVAUX DE FINITION DE NUIT

- du lundi 11 octobre au jeudi 28 octobre 2021 du lundi soir au vendredi matin de 23h45 à 05h30

Le saviez-vous ?

Afin de réduire au maximum la gêne pour les riverains et les voyageurs, **les travaux principaux sont condensés en « week-ends coup de poing »**. Ces week-ends d'efforts ininterrompus sont mis en place **pour réduire considérablement la durée des travaux bruyants** et garantir aux voyageurs une offre de transport la moins perturbée possible.

LES CHIFFRES CLÉS DU CHANTIER

4,5 M€
Montant de l'opération

480
mètres linéaires de voies remplacées

150
personnes mobilisées pendant les week-ends d'opérations coup de poing



MON MÉTIER, ESSENTIEL SUR CE CHANTIER !

Lucia Rodriguez,
Responsable de Lot Travaux Voie



QUELLE EST VOTRE MISSION SUR LE CHANTIER ?

Je suis Responsable de Lot Travaux Voie chez SNCF Réseau. Le développement et le renouvellement de nos infrastructures sont au cœur de mon métier. **Ma mission est de planifier et de coordonner l'ensemble des acteurs - SNCF Réseau et collaborateurs - pour atteindre les objectifs fixés.** Pour chaque chantier, les usagers, sont en mesure d'attendre une production de qualité alliant confort et sécurité dans les transports. Il s'agit d'œuvrer efficacement avec les moyens disponibles tout en respectant le temps prédéfini afin d'obtenir un résultat qualitatif et de ne pas impacter le plan de transport. La sécurité des agents dans les emprises est ma priorité.

QUEL EST VOTRE PARCOURS ?

Tout commence en Espagne où j'ai obtenu le diplôme d'ingénieure en Génie Civil (spécialisation « transport et services urbains ») après une licence à l'université de Polytechnique de Madrid. J'ai fait mes débuts au sein d'une multinationale pour signer mes premiers chantiers et travailler à l'étranger (centrales combinées et thermo-solaires aux Etats-Unis et en Israël). J'ai reçu par la suite une proposition de poste de Conductrice travaux caténaire / Chargée d'affaires dans une entreprise prestataire de la SNCF en France. J'ai immédiatement plongé en immersion dans ce nouvel environnement - le ferroviaire - dans un pays dont je ne parlais pas la langue. **Dix-huit mois plus tard, je tentais ma chance chez SNCF Réseau qui m'accueilli et compléta mon expérience dans la maintenance et les travaux sur les voies.** En tant que Responsable de Lot Travaux Voie, je me suis rôdée sur des chantiers en voies de service avant de passer sur des chantiers à plus forts enjeux : comme le dernier chantier de remplacement de voie et de 9 appareils de voie en gare de Melun sur les lignes D et R.

QUELLES SONT LES QUALITÉS ESSENTIELLES POUR EXERCER CE MÉTIER ?

La diplomatie : il faut faire preuve d'adresse et de tact pour traiter avec autant de collaborateurs des situations qui nécessitent une prise de décision rapide et une organisation méticuleuse. Mon atout est d'avoir précédemment travaillé pour une entreprise prestataire de SNCF Réseau. Cela m'a donné l'opportunité de mieux appréhender les problèmes des uns et des autres pour dégager des solutions qui satisfassent l'ensemble des parties prenantes.

L'anticipation : nous avons toujours un plan A, un plan B... et un plan C, car les chantiers s'articulent autour de variables maîtrisables, pour la plupart d'entre elles. Tout ce que nous n'arrivons pas à prévoir se transforme en aléas à gérer sur le chantier (en plus de nos tâches habituelles).

QU'EST-CE QUI VOUS PASSIONNE DANS VOTRE MÉTIER ?

Le travail d'équipe et la diversité de nos missions (il n'y a pas deux chantiers identiques). Le ferroviaire me passionne et je suis fière de la qualité et de l'utilité de nos réalisations. Nous travaillons la nuit comme le jour, et les saisons nous apportent toujours de nouveaux défis avec leurs lots d'imprévus (intempéries, gels, canicules...). La satisfaction du travail accompli arrive généralement avec les premiers rayons du soleil en regardant le premier train du matin traverser la zone que nous venons de renouveler. **Ce que nous faisons est concret et a un vrai impact positif sur des milliers d'usagers qui prennent le train chaque jour.**



LES MESURES ANTI BRUIT

DES GÊNES SONORES RÉDUITES AU MAXIMUM

Au vu de la proximité du chantier avec des habitations ou des équipements publics, SNCF Réseau a pris en compte, dès le démarrage du projet, la question des nuisances sonores et étudié les mesures de réduction du bruit qu'il était possible de mettre en œuvre lors du chantier.

D'autre part, SNCF Réseau a obtenu une dérogation à l'arrêté préfectoral en vigueur relatif à la lutte contre les bruits de voisinage, afin d'être autorisé à utiliser des engins bruyants à des plages horaires spécifiques (nuit, week-end).

LES MESURES DE RÉDUCTION DU BRUIT

Les entreprises intervenant sur le chantier se sont organisées pour limiter les nuisances sonores. Le personnel est sensibilisé pour éviter les comportements inutilement bruyants. Les matériels seront conformes aux différentes normes européennes en vigueur en matière d'émissions sonores. La communication par radio est principalement utilisée, pour éviter les ordres à distance et à voie 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 cela était possible, une interruption totale des circulations ferroviaires sur l'ensemble de la zone de travaux.

POURQUOI UTILISONS-NOUS UN AVERTISSEUR SONORE SUR NOS CHANTIERS ?

1 Plus d'une cinquantaine de collaborateurs peuvent être mobilisés sur un chantier.

2 Afin de gérer les risques ferroviaires humains, un Agent de Sécurité du Personnel (ASP) et un annonceur sont affectés au chantier pour **assurer la sécurité de l'ensemble des équipes.**

3 Le rôle de l'annonceur est de prévenir ses collègues de l'approche d'un train via un signal sonore. **Sa mission d'annonce n'est pas cumulable avec une autre fonction pour assurer une vigilance de tous les instants.**

4 Zone de chantier avec ligne à double voie.

ANNONCEUR
SENTINELLE Répercute l'alerte
SENTINELLE Donne l'alerte

Si l'annonceur ne dispose pas de la distance de visibilité minimale, l'ASP met en place **un ou plusieurs agents sentinelles pour l'aider.**

Les équipements d'un annonceur



LES CHIFFRES CLÉS

6 c'est le nombre de pétards que l'annonceur dispose sur les voies pour s'assurer que les agents ne soient pas surpris par un train pendant qu'ils interviennent sur les voies.

890m c'est la distance de visibilité minimale que doit avoir l'annonceur pour déclencher l'avertisseur sonore si la limitation de vitesse est fixée à 160km/h et que le délai de dégagement des voies est estimée à 20s.

CONCLUSION

Lors des phases travaux, des collaborateurs peuvent se situer en zone dangereuse : l'avertisseur sonore produisant un bruit important est **la meilleure solution existante afin de garantir leur sécurité.**

À votre écoute

Une question sur le projet ou les travaux ?

Une adresse mail est dédiée au projet : contact.tunneldelarochette@reseau.sncf.fr

N'hésitez pas à nous poser toutes vos questions. Nous nous engageons à y répondre sous trois jours.