

## AU NORD, DU NOUVEAU

Entre Gières et Montmélian les travaux se poursuivent, pour terminer notamment, l'électrification de la ligne. Afin de ne pas perturber les circulations ferroviaires, les équipes travaillent principalement de nuit. Les aménagements en cours visent notamment à préparer le grand chantier de cet été. Sous coupure des circulations commerciales, il sera consacré à l'installation des nouveaux systèmes de signalisation et de communication.



L'ancien pont a été démolì. Il est remplacé par un nouvel ouvrage.

### C'EST NOUVEAU!

#### FERMETURE DU PASSAGE À NIVEAU À DOMÈNE

Depuis le 15 janvier 2013, le passage à niveau situé rue des Sports et rue de l'Industrie à Domène est supprimé. Ce passage à niveau était inscrit au programme de sécurisation nationale des passages à niveau par la direction générale des infrastructures, des transports et de la mer (DGITM) du ministère de l'Écologie,

du Développement Durable et de l'Énergie. Les véhicules empruntent désormais le nouveau pont-route construit, rue Casimir Juilhet. Accessible aux automobiles, aux cycles et aux piétons, cet ouvrage, d'une longueur de 31 mètres a été réalisé entre mars et décembre 2012.



### C'EST EN COURS

#### CONSTRUCTION D'UNE SOUS-STATION ÉLECTRIQUE AUX MOLETTES

Pour assurer l'alimentation électrique de la ligne, une sous-station doit être créée en bordure de la voie ferrée sur la commune des Mollettes. Cet équipement permettra de transformer

l'énergie 225 000 en 25 000 Volts. Après les travaux de terrassement, les aménagements se poursuivent, pour une livraison des transformateurs programmée au printemps 2013.



La nouvelle signalisation sera installée tous les 2,5 km au lieu de tous les 10 km aujourd'hui. De quoi améliorer les performances du réseau.

### C'EST À VENIR...

#### NOUVELLE SIGNALISATION, NOUVEAU SYSTÈME DE COMMUNICATION

Avant d'installer cet été, la nouvelle signalisation, dite de mise en « BAL » (Bloc Automatique Lumineux), des travaux de génie civil sont en cours. Ils consistent à construire les plateformes nécessaires à la mise en place des différents signaux et équipements. Parallèlement, pour

préparer la mise en place du nouveau système de communication, qui permettra d'assurer une liaison radio permanente entre les postes de régulation du trafic ferroviaire et les agents à bord du train, des mâts ont été posés au Versoud, à La Pierre, Laissaud et au Cheylas. Les travaux se poursuivront cet été.

## Moins de bruit sur les rails

Les nuisances sonores liées à la circulation des trains sont souvent perçues par les riverains comme le point le plus sensible d'un projet ferroviaire. L'électrification de la ligne du Sillon alpin sud, permettra une utilisation de matériels de traction électrique, plus fiables, plus silencieux et plus respectueux de l'environnement. Au-delà, d'autres interventions sont en cours pour limiter les nuisances.

### Mise aux normes

Sur l'ensemble de la ligne, plus de 12 km d'écrans acoustiques sont posés. En complément sont également réalisées des isolations de façade (potentiellement 100 bâtiments susceptibles de bénéficier de ces protections sur la section nord).

### 4,3 km d'écrans acoustiques au Nord

Répartis sur huit communes et sur 33 km de voie ferrée, les écrans de protection contre les nuisances sonores de la voie ferrée sont en cours d'installation. Des travaux de fondations pour fixer les supports sont en cours. Les panneaux, en béton armé ou béton de bois, seront posés à partir de mai 2013.

EN SAVOIR + SUR LE SERVICE DE SUBSTITUTION PENDANT LES COUPURES, AU NORD COMME AU SUD

ALLO TER : 09 69 32 21 41  
(Appel non surtaxé)

INTERNET : [ter-sncf.com](http://ter-sncf.com)  
(Rhône-Alpes)

Renseignez-vous dans votre gare ou boutique SNCF la plus proche.



	janv.	fév.	mars	avril	mai	juin	juillet	août	sept.	oct.	nov.	15 déc.
<b>SECTION NORD</b> Gières / Montmélian	TRAVAUX DE NUIT, AVEC MAINTIEN DES CIRCULATIONS FERROVIAIRES						TRAVAUX SOUS COUPURE 28 juin → 1 <sup>er</sup> sept.		REPRISE DES CIRCULATIONS ESSAIS			
<b>SECTION SUD</b> Saint-Marcel-lès-Valence / Moirans Raccordement Valence TGV	COUPURE 9 décembre 2012 > 15 décembre 2013											
	TRAVAUX									ESSAIS		

MISE EN SERVICE DE LA LIGNE ÉLECTRIFIÉE ET MODERNISÉE

### RÉSEAU FERRÉ DE FRANCE

Direction régionale Rhône-Alpes Auvergne : 78, rue de la Villette - 69425 LYON CEDEX 03  
Directeur de la publication : Anne Lambusson  
Rédacteur en chef : Caroline Le Guellec  
Crédits photos : RFF/Xavier Chabert  
RFF/CAPA/Thierry Ozil (TOMA)  
Conception graphique et rédaction : Médiacité  
Imprimeur : Lamazière  
Nombre d'exemplaires : 37 500 ex  
mars 2013 - Imprimé sur papier 100% recyclé





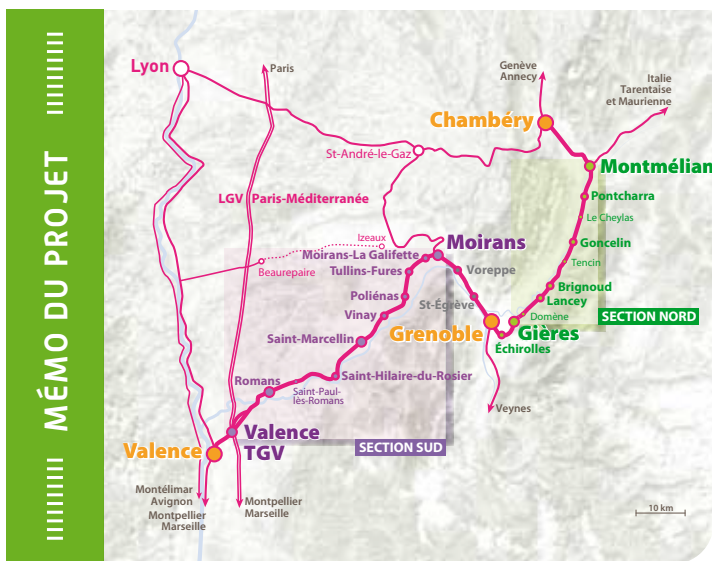
## DES TECHNIQUES ET SAVOIR-FAIRE EXCEPTIONNELS POUR UN CHANTIER D'ENVERGURE

Réseau Ferré de France et ses partenaires réalisent l'un des plus importants chantiers de modernisation d'une ligne ferroviaire existante, entre Valence et Montmélian, sur le Sillon alpin sud. Des moyens techniques, humains et financiers très importants sont actuellement engagés, plus particulièrement sur la partie sud, entre Valence TGV et Moirans.

Ce nouveau numéro de La Lettre du projet vous emmène au cœur du chantier pour vous faire partager les techniques et

savoir-faire exceptionnels mobilisés dans le cadre de cette opération. L'occasion de découvrir également comment les travaux s'enchaînent selon une partition finement orchestrée, pour tenir les délais.

Le compte à rebours est lancé pour remettre en service une ligne modernisée le 15 décembre prochain, une ligne qui améliorera la qualité de vos déplacements, augmentera la capacité de trafic et renforcera la régularité des trains.



### Les grands enjeux du projet

#### Des + pour le territoire

- Un renforcement des liens entre les différents bassins de vie
- De nouveaux services voyageurs et fret, facteurs d'échanges renforcés avec l'Arc méditerranéen et les vallées alpines

#### Des + pour les riverains

- Une sécurisation renforcée de la ligne

- Moins de nuisances sonores et de pollution atmosphérique
- Une intégration environnementale optimale

#### Des + pour les voyageurs

- Une meilleure fiabilité du service
- Une accessibilité pour tous
- Des gares modernisées
- De meilleures connexions entre le train et les autres modes de transport



TOUTE L'INFO EN LIGNE // //

Pour suivre le projet et être informé des travaux en cours, inscrivez-vous à la newsletter sur

[www.sillonalpainsud.fr](http://www.sillonalpainsud.fr)





À LA UNE

## NEUF MOIS POUR TOUT CHANGER

**D**epuis le 9 décembre 2012, les circulations commerciales sont interrompues entre Valence et Moirans pour moderniser la ligne du Sillon alpin sud, dans le respect des engagements pris en matière de coûts, de délais et de service.

En quoi consistent les travaux? À électrifier les 70 kilomètres de ligne, et donc mettre au gabarit les différents ponts et tunnels, à créer une nouvelle sous-station électrique à Moirans, ou encore améliorer le système de signalisation... Moderniser c'est aussi assurer une meilleure cohabitation entre la voie ferrée et les riverains, en installant des écrans acoustiques par exemple.

Jusqu'au 15 octobre, pas moins de 600 personnes s'activent chaque jour sur le chantier pour réaliser ces travaux. Suivra ensuite une phase d'essais et multiples tests, de deux mois, avant la remise en service de la ligne modernisée le 15 décembre 2013.

### Le groupement a les clés du chantier

Réseau Ferré de France a mis en place un processus de pilotage du projet innovant : **la conception et la réalisation des travaux de la section sud ont été entièrement confiées à un groupement d'entreprises réunies sous l'égide d'Alstom.**

Après plus d'un an d'études, le groupement a ainsi pris possession de la ligne le 15 janvier dernier. **Jusqu'au 15 octobre 2013, il a toutes les clés en main pour organiser et orchestrer ses actions, en vue de rendre, à la fin des travaux, une ligne modernisée, fiable et performante,** conformément aux exigences de Réseau Ferré de France et de ses partenaires.

Le marché comprend 70 km d'électrification de ligne, la création d'une sous-station électrique à Pérelle, la mise au gabarit de 3 tunnels et de 4 ponts-route, la construction de 2 ponts-rail, l'installation de murs antibruit, ainsi que la réalisation d'une nouvelle voie de 2 km pour se raccorder à la ligne à grande vitesse Méditerranée en gare de Valence TGV.

**Cinq entreprises composent le groupement : Alstom, SPIE BTP, Colas Rail, Nouvetra et Setec.** Des entreprises spécialisées qui, par leur expérience et leur savoir-faire, se sont engagées pour la réussite de ce chantier.



En plus du poste de commandement du chantier, un atelier de montage des poteaux caténaires a été installé à Chatte.

### ► LE CENTRE NÉVRALGIQUE DU CHANTIER À CHATTE

C'est d'ici que s'organisent tous les travaux prévus sur la ligne. Le groupement d'entreprises a installé son poste de commandement à Chatte.

Un tableau général d'ordonnement, véritable partition du chantier, est tenu à jour quotidiennement, précisant l'ensemble des interventions à venir.

### ► ORDONNANCEMENT ET SÉCURITÉ, LES MOTS CLÉS DU CHANTIER

Pour assurer la sécurité du chantier et des personnes, aucune intervention ne peut avoir lieu sur la voie ferrée sans demande préalable faite au responsable de la ligne fermée. Chaque semaine, les entreprises se réunissent pour établir le planning des travaux de la semaine à venir. La coordination est indispensable car le chantier est organisé par tronçons sur lesquels une seule entreprise à la fois reçoit l'autorisation de travailler. Pour tenir les délais, les intervenants doivent donc impérativement respecter les temps d'intervention prévus sur chaque tronçon.



Dans le poste de commandement, à Chatte, est supervisée l'intégralité des interventions sur la ligne et des demandes d'accès au chantier.

### RENCONTRE avec Alain Mally,

Coordonnateur Sécurité et Protection de la Santé dans l'entreprise Systra

#### Comment intervenez-vous sur le chantier au côté du groupement d'entreprises?

Mon rôle est de coordonner les activités des 70 entreprises, sous-traitants compris, intervenant sur le chantier. J'organise ainsi les modalités de leur utilisation en commun des installations, du matériel et les circulations des trains travaux. Je procède avec chaque entreprise, préalablement à leur intervention, à une inspection commune au cours de laquelle sont précisées, en fonction des caractéristiques des travaux à exécuter, les consignes de sécurité à prendre en compte. Je veille ensuite, au cours des tournées de chantier et de l'organisation de réunions hebdomadaires, au bon respect de l'application des procédures et des mesures de sécurité mises en place.

#### Quels sont les « points sensibles » de ce chantier en termes de sécurité ?

Il y en a un certain nombre, notamment la gestion des co-activités en tunnel et dans la sous-station de Pérelle. Autre point de vigilance : l'interface entre les interventions du Groupement Conception Réalisation en charge de moderniser et d'électrifier la ligne et celles de la SNCF pour déployer les nouveaux systèmes de communication et de signalisation. Les chantiers avec évolution de train de travaux (pour installer les poteaux caténaires, tirer les câbles ou encore poser les écrans acoustiques...) font également partie des interventions sur lesquelles il faut être particulièrement attentif.



## DES TRAVAUX, SUR TOUTE LA LIGNE

Entre Valence et Moirans, la pose des poteaux caténares et des écrans acoustiques nécessite la circulation de trains-travaux et d'engins de chantier. Aux abords des tunnels de Poliénas et Têche, et à l'intérieur de ceux-ci, les voies sont déposées. La modernisation du Sillon alpin sud est un chantier de haute technicité. Revue de détail, en images, des principales interventions en cours...



Le terrassement de la nouvelle voie du raccordement à Valence TGV touche à sa fin. Les traverses sont d'ores et déjà stockées en bordure de voie.

### CHATTE



#### Une zone de montage et d'équipement des poteaux

2 500 poteaux caténares vont être posés entre Valence TGV et Moirans soit un poteau tous les 60 mètres environ. Tous les poteaux sont stockés à Chatte où ils sont équipés avant d'être menés et installés à leur emplacement définitif par un train-travaux.

### ROMANS > MOIRANS



#### L'installation des écrans acoustiques

6,5 km d'écrans acoustiques sont construits entre Romans et Moirans. Le béton des fondations des poteaux qui supporteront les écrans, a été coulé. Le type d'écrans acoustiques, leur couleur, leur insertion dans l'environnement ont fait l'objet d'une concertation avec les élus et, dans certaines communes, avec les riverains.

### PONT DE SAINT-SAUVEUR



#### Les piles du futur pont en place

Un nouveau pont-route est actuellement construit à quelques mètres du pont existant sur la commune de Saint-Sauveur lequel sera démolli à la fin des travaux, aux environs du mois de mai. Trois autres ponts feront l'objet de travaux de démolition-reconstruction, à l'Albenc et à Vinay.

### TUNNEL POLIÉNAS



#### 1<sup>re</sup> étape, la dépose de voie

Pour permettre l'électrification de la ligne, le tunnel de Poliénas doit être mis au gabarit, par un abaissement de sa plateforme. Les travaux consistent à déposer les voies, dans le tunnel mais aussi en amont et en aval, c'est-à-dire les soulever grâce à une machine et les déplacer de quelques centaines de mètres avant de procéder au terrassement puis à la repose des voies. Une opération spectaculaire.

### TUNNEL DE TÊCHE



#### Le confortement des parois

Le tunnel de Têche doit être renforcé avant l'abaissement de la plateforme. Pour cela, des clous métalliques de 3 mètres de longueur sont plantés dans les parois, le long du tunnel. Après cette étape de confortement, les travaux d'abaissement pourront commencer.

### TUNNEL DE ROCHEFORT



#### La voûte du tunnel alésée

Contrairement aux deux autres tunnels, la plateforme du tunnel de Rochefort ne peut être abaissée. Une autre méthode est donc mise en œuvre consistant à « gratter » les parois et le toit du tunnel pour agrandir son gabarit.



Raccordement de Valence TGV, prêt pour les rails



Dans le cadre du projet, une nouvelle portion de voie de 2 km est créée afin de raccorder la ligne du Sillon alpin à la gare de Valence TGV et à la LCV Méditerranée. Après les travaux de terrassement réalisés au cours de l'année 2012, les approvisionnements des rails et des traverses en béton ont démarré. 50 % des poteaux caténares sont désormais en place.

