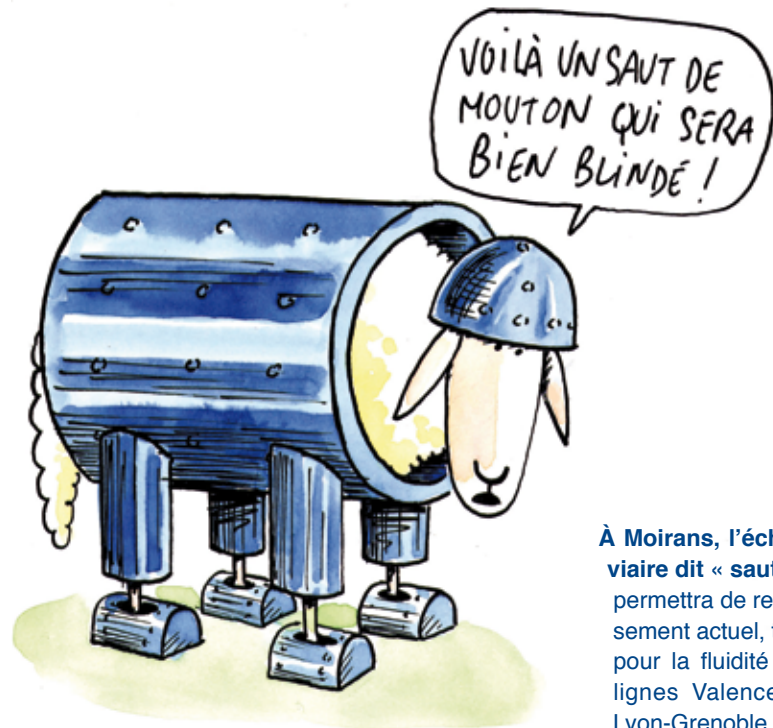


SAUT-DE-MOUTON DE MOIRANS

la plate-forme se dévoile



Il s'agit d'enfoncer dans le sol des barres métalliques (dans le cas de Moirans, on en compte 150 de 8 mètres de haut) afin de consolider des murs de soutènement. Les spécialistes reconnaîtront la technique dite "berlinoise".

À Moirans, l'échangeur ferroviaire dit « saut-de-mouton » permettra de remédier au croisement actuel, très pénalisant pour la fluidité du trafic, des lignes Valence-Grenoble et Lyon-Grenoble. La phase préparatoire de ce vaste chantier se termine. Le déplacement des voies ferrées existantes a permis de libérer les emprises nécessaires à la construction de l'ouvrage. Le début d'année a ensuite été mis à profit pour

réaliser les opérations de **blindage**, c'est-à-dire de soutènement provisoire des voies actuelles. Selon la nature des terrains rencontrés, il a parfois été nécessaire de renforcer ce blindage par l'ancrage de tiges métalliques enrobées d'un coulis de mortier.

Le remblai provisoire ainsi maintenu, l'espace où viendra prendre place le cadre-béton du futur saut-de-mouton a été creusé par paliers successifs d'un mètre, jusqu'à atteindre cinq mètres de profondeur environ (cf. schéma page suivante).

Une fois les parois dégagées (autrement dit à chaque fois qu'un palier d'un mètre a été atteint), il a fallu, en parallèle, en effectuer le coffrage par projection de béton entre les profilés de soutènement.

Le chantier comme si vous y étiez : reportage photo sur le confortement du saut-de-mouton

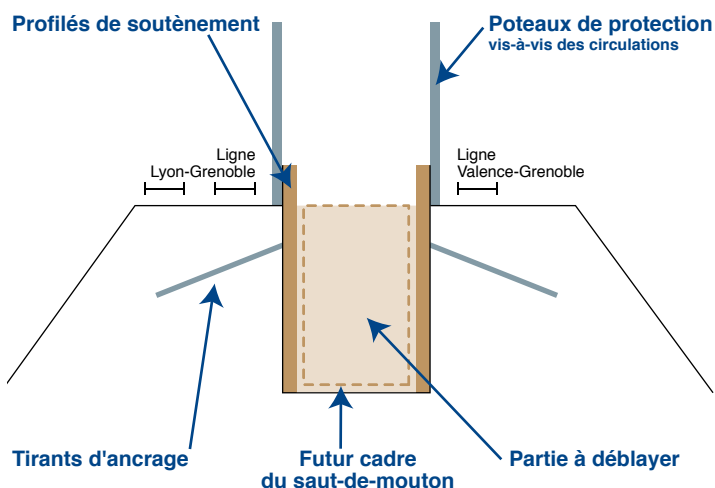
On commence par préparer le terrain, notamment en enlevant la terre végétalisée.



Les profilés de soutènement sont alors « battus », c'est-à-dire enfoncés dans le sol à l'aide d'un « marteau » à air comprimé. Facile !



Une fois fichés en terre, ces profilés, qui servent à contenir le remblai, sont ajustés en hauteur.



DEUXIÈME VOIE ENTRE SAINT-MA

à mi-chemin des terra

Débutée en octobre 2007, la phase de terrassement des 31,7 km de voie entre Saint-Marcellin et Moirans se poursuit à un rythme soutenu.

Les équipes continuent de se déployer le long du tracé pour déblayer la future plate-forme sur une profondeur de 30 cm, avant d'installer une sous-couche de matériaux qui recevra, dès la mi-juin, ballast, rails et traverses.

Ces terrassements sont d'ores et déjà réalisés entre Saint-Marcellin et Vinay. Ils se poursuivront toutes les semaines, hors week-end, jusqu'au 15 juin, avant de laisser place à la pose de la voie.

Côté tunnels, les travaux consistent à ajuster et conforter

►► Dès le mois de mars, les équipes ont commencé à couler les bétons dits de propreté sur lesquels viendra reposer le cadre de l'ouvrage. Ce travail se poursuivra jusqu'en septembre.

Proche des voies, ce chantier requiert de prendre d'importantes mesures de précaution pour garantir la sécurité des équipes et ne pas perturber la circulation ferroviaire.

Du côté de la ligne Valence-Grenoble, une palissade métallique, des profilés et des filets de 5 m de haut ont été installés. Ils servent d'écrans de protection et matérialisent la zone de chantier ; ces aménagements temporaires seront démontés à la fin des travaux.

Aménagement du poste de commande à distance

Le poste de commande à distance, bâtiment adjacent à la gare de Moirans, est quant à lui sorti de terre : la structure générale est achevée et la menuiserie posée. Les entreprises vont désormais œuvrer jusqu'au mois de mai à l'aménagement intérieur et à la distribution des réseaux (ventilation, électricité, plomberie). ■





Les équipes procèdent ensuite à l'ancrage de tiges métalliques complémentaires.



Dernière opération pour renforcer la solidité du blindage : la pose de « liernes » que l'on voit ici levées par une grue.

Le déblaiement peut commencer pour dégager l'emprise nécessaire à la construction de l'ouvrage.



RCCELLIN ET MOIRANS

ssements

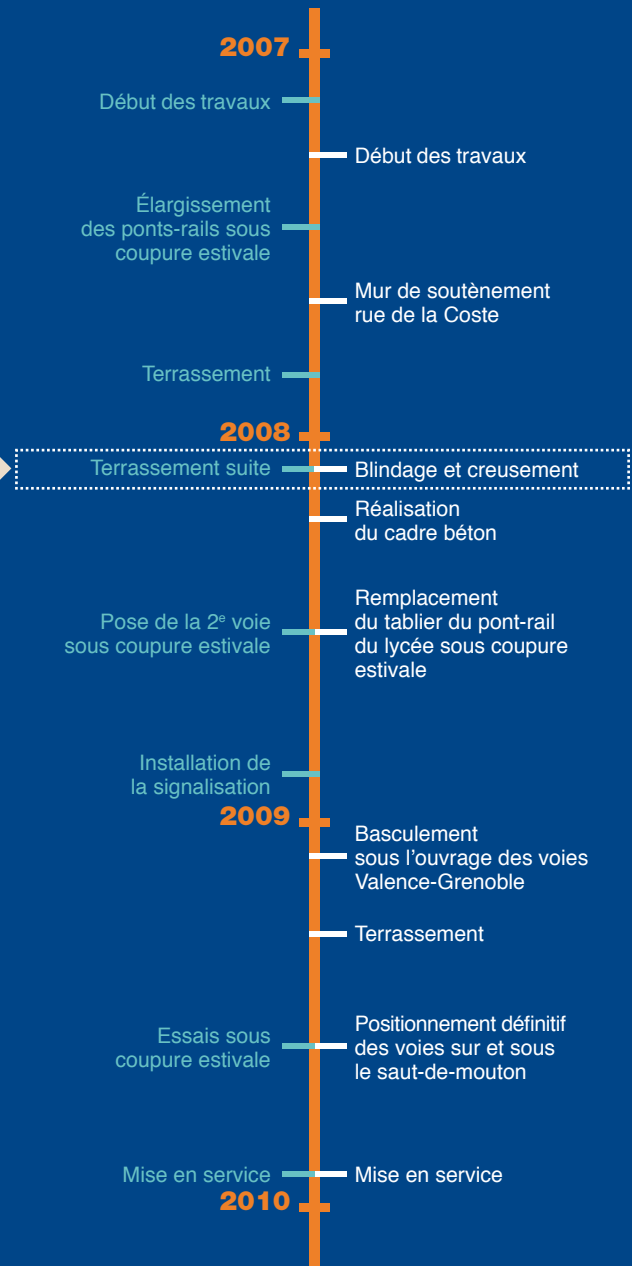
la voûte en vue d'accueillir la seconde voie viennent de se terminer dans le tunnel de Têche. Le confortement du tunnel de Poliéanas, long de 800 m, nécessitera 27 semaines de travail ; il se déroulera du 17 mars au 13 juin, puis reprendra mi-septembre jusqu'à la fin de l'année.

En parallèle, les entreprises ont procédé au ripage de la voie sous ces deux tunnels, au mois de mars ; le tunnel de Rochefort subira ces travaux à partir du mois de juin.

La réalisation du passage souterrain en gare de Tullins, ouvrage intégré dans le programme de doublement de voie, commencera début avril par les travaux de blindage sur les quais.



DOUBLE VOIE SAUT-DE-MOUTON



poste de commande à distance



Futur poste de commande à distance, à Moirans.



Benoît Descourvières

Chef du service gestion du réseau à la direction régionale RFF Rhône-Alpes Auvergne.

Un poste de commande à distance est actuellement en cours de construction à Moirans, quel sera son rôle ?

Un poste de commande à distance (PCD) supervise l'ensemble de la circulation des trains sur un secteur donné. Le PCD de Moirans aura une vision globale du trafic ferroviaire entre Valence et Moirans. Il permettra de commander à distance les aiguillages pour faire circuler les trains sur une voie ou sur une autre. De plus, nous aurons, grâce au PCD, une vision d'ensemble de la totalité des infrastructures techniques présentes sur la ligne. Par exemple, si une alarme se déclenche sur un passage à niveau, l'information sera immédiatement connue et transmise au PCD.

Concrètement comment fonctionnera-t-il ?

Des capteurs positionnés le long de la voie ferrée feront remonter l'information par fibre optique jusqu'au PCD, où de puissants calculateurs informatiques, reliés à des postes techniques répartis sur la ligne, permettront de déterminer en permanence la position de chaque train. Les opérateurs pourront surveiller sur des écrans de contrôle la circulation des trains en s'assurant du bon fonctionnement et de la bonne régularité du trafic ferroviaire.

Quels seront ses avantages ?

Le système actuel, qui consiste à échanger des informations par téléphone entre opérateurs, a atteint ses limites si l'on veut augmenter à terme le nombre de trains en circulation tout en maintenant la sécurité du système ferroviaire. Ce PCD, en automatisant certaines tâches, assurera un contrôle plus fiable et une meilleure régularité du trafic. Il garantira une sécurité ferroviaire optimale et supportera l'augmentation attendue du nombre de trains en circulation. Grâce au PCD, l'opérateur aura l'ensemble des informations de la ligne sous les yeux ; il pourra alors mieux gérer les situations perturbées.



Pour exemple, les écrans de contrôle du PCD d'Annemasse mis en service en janvier 2007 (premier poste en France équipé de tableaux de contrôle optique sur écrans).

UN PEU D'HISTOIRE

la gare de Grenoble a 40 ans !

En tout cas, sous sa forme actuelle... Car en réalité, la gare de Grenoble existe depuis 150 ans ! Elle est construite en 1858 sous le Premier Empire par la Compagnie Paris à Lyon et à la Méditerranée, alors que le chemin de fer arrive dans la capitale du Dauphiné. Une gare est édifée en pleine campagne à mi-chemin entre la ville et le Drac, en dehors de l'enceinte fortifiée. Elle demeure seule au milieu des terres cultivables pendant une vingtaine d'années, avant d'être rattrapée par l'urbanisation et l'expansion des quartiers résidentiels.

Quelques décennies plus tard, en 1966, le général de Gaulle, en visite à Grenoble, décide de la construction d'une gare plus moderne pour accueillir les Jeux olympiques d'hiver deux ans plus tard. L'ancien bâtiment est rasé et la nouvelle gare centrale de Grenoble est achevée à la fin de l'année 1967, en même temps qu'une gare provisoire baptisée « Grenoble olympique ». Cette dernière, située près d'Alpexpo à Eybens, est détruite par une mini tornade et reconstruite en un temps record pour l'ouverture, le 6 janvier 1968, des X^{es} Jeux olympiques d'hiver. ■

Pour toute information,
www.sillonalpainsud.fr



RÉSEAU
FERRÉ DE
FRANCE

**Direction régionale
Rhône-Alpes Auvergne**
Le Dauphiné Part-Dieu
78, rue de la Villette
69425 Lyon CEDEX 03