

## PUY-DE-DÔME

## Pose de rails au sommet du puy

Le chantier du train à crémaillère du puy de Dôme, porté par le département du Puy-de-Dôme, propriétaire de la route d'accès au sommet, entre dans sa phase la plus spectaculaire, avec la construction progressive de la maison de site, de la gare d'arrivée souterraine, et du centre de maintenance. Etape symbolique, la pose des rails est l'une des plus techniques. Elle requiert l'intervention d'une équipe spécialisée, composée d'une vingtaine de personnes, durant quinze semaines. Concepteur du projet, SNC-Lavalin a fait appel à un groupement d'entreprises suisses: Sersa Group et Laurent Membrez SA. «En France, nous avons toutes les compétences pour poser une voie d'adhérence classique, mais pas une crémaillère – spécialité historique des Suisses», précisent Nicolas Farge, ingénieur voie ferrée, et Maryan Pastry, directeur de la construction chez SNC-Lavalin.

## Une exception française

Plusieurs étapes sont nécessaires pour construire cette voie ferrée particulière, dont il existe peu d'équivalents en France (train



Quinze semaines seront nécessaires pour réaliser la voie d'accès au sommet.

de la Rhune dans les Pyrénées-Atlantiques, lignes de chemin de fer de Montenvers et du Mont-Blanc en Haute-Savoie ou encore tronçon du métro lyonnais). Il s'agit d'abord de constituer une couche de forme (granulaire pour le premier tronçon, puis enrobé clouté jusqu'au sommet), avant de procéder au préballastage puis de poser des traverses métalliques en Y, sur lesquelles seront fixés les rails, soudés sur toute la longueur, pour éviter d'éventuels points de faiblesse. Le réglage de la voie précédera une nouvelle opération de

ballastage. «Nous procéderons alors au bourrage mécanique qui consiste à lever la voie par l'intermédiaire des rails et à caler le ballast sous les traverses. Ce calage est réalisé en continu par une bourreuse mécanique, qui positionne avec précision le nivellement de la voie», indiquent les deux responsables du chantier. La pose et le soudage de la crémaillère se dérouleront en dernier. Les premières rames devraient être accueillies dans le courant de l'automne 2011.

■ Emmanuel Théron

## Les rames Stadler atteindront les 20 km/h

Les quatre rames automotrices sont fabriquées par le groupe suisse Stadler dans son usine historique de Bussnang, près du lac de Constance. L'entreprise possède un quasi-monopole sur ce segment. «Nos concurrents sont les téléphériques, les funiculaires, la pensée à court terme et l'élimination de lignes et de services», confirme Urs Wieser, responsable des ventes. Un matériel de même type roule sur le site de Montserrat, près de Barcelone. Sur le puy de Dôme, la vitesse du train sera comprise entre 16 et 20 km/h, pour un trajet d'environ 5 km. Des caractéristiques qui ont permis de privilégier le design de la cabine, sans forcément se concentrer sur l'aérodynamisme. L'arrivée de chaque rame sur le site prendra une semaine, et devrait s'échelonner sur plusieurs mois.



Quatre rames sont en cours de fabrication dans l'usine de Bussnang (Suisse).

## ALLIER

## Reprise de la RD2009

Depuis le 4 juillet et jusqu'au 19 août 2011, le conseil général de l'Allier fait reprendre une partie des travaux réalisés en 2010 sur la RD2009 entre Moulins et Saint-Pourçain-sur-Sioule pour «cause de malfaçons liées à mise en œuvre d'une technique dans des conditions météorologiques inadaptées». Réception du chantier début septembre.

## RHÔNE-ALPES

## Licencié par devoir

Les Compagnons du devoir présents à Lyon, Saint-Etienne, La Talaudière (Loire), Saint-Egrève (Isère), Pont-de-Veyle (Ain) et Villaz (Haute-Savoie) proposent, en partenariat avec le Conservatoire national des arts et métiers, un parcours de licence «sciences et techniques de l'ingénieur», mention «arts et métiers», aux bacheliers.

## SUD-EST

## Comité des ports

La création du Comité des ports du bassin Saône Rhône Méditerranée renforcera la coopération entre les ports intérieurs et maritimes, Voies navigables de France et la Compagnie nationale du Rhône. Ambition: assurer l'efficacité du réseau des ports et susciter une politique de conquête des trafics.

## MOUVEMENTS

**LAURENT BÉCHAUX**, directeur général d'Habitat et Humanisme Rhône. Cet X - Ponts de 56 ans a réalisé toute sa carrière dans l'habitat et la rénovation urbaine, avec des passages à Lyon et Saint-Etienne.

**NATHALIE FRELIER**, directrice régionale de l'Ademe Auvergne. La directrice adjointe de l'Ademe Rhône-Alpes succède à Rémi Chabrilat, promu directeur adjoint à la direction des productions et énergies durables de l'Ademe à Angers.

**LAURENT GUILLEMOT**, directeur général adjoint de Bourg-en-Bresse Agglomération. Ce connaisseur de l'Ain prend en charge l'aide aux communes, la politique de ville et de l'habitat.