

point

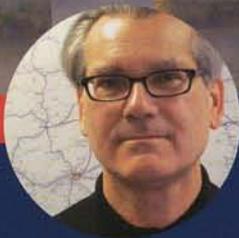
N°1

Mars 2007

Journal d'information du viaduc de Oissel

Christian PETIT,

Directeur Régional de Réseau Ferré de France (RFF)



L'Actu'VIADUC

> Pourquoi faire les travaux sur ce viaduc aujourd'hui ?

L'ouvrage a plus d'un siècle. Conçu en fer puddlé, sa génération est désormais dépassée. Malgré un entretien constant et efficace, il fallait le remplacer pour garantir la robustesse de la ligne Paris - Rouen - Le Havre. L'environnement de la voie va y gagner en confort phonique: il y aura moins de vibrations au passage des trains, et en esthétique: le nouveau viaduc, plus moderne, va s'inscrire parfaitement dans le paysage.

> Quelles sont les phases les plus délicates et impressionnantes du chantier ?

Une fois le nouvel ouvrage construit sur son emplacement provisoire, nous le déplacerons à la place du viaduc actuel, le WE du 11 novembre 2008. Imaginez bouger une structure d'un seul bloc de plus de 180 mètres de long ! Le plus difficile, c'est la gestion du temps: le trafic sera interrompu pendant 72 heures seulement. C'est un travail délicat, que nous effectuons régulièrement, maîtrisant cette technique qui reste, c'est vrai, très spectaculaire. L'opération sera d'ailleurs ouverte au public.

> Quelle gêne ce chantier va-t-il occasionner pour les riverains ?

Dès qu'il y a des travaux quelque part, il y a forcément des nuisances. Notre parti pris à

Oissel est de limiter fortement les bruits et les inconvénients de circulation en positionnant l'essentiel du chantier sur l'île aux Bœufs. Cela va limiter au maximum la circulation des poids lourds dans Oissel. Quant aux travaux de nuit, ils seront limités au strict minimum notamment lors du ripage en novembre 2008.

> RFF mène-t-il souvent des projets de ce type ?

RFF étant le propriétaire des infrastructures ferroviaires (voies et ouvrage d'art) sur tout le territoire français, il est tenu à leur bon entretien. Cela implique de veiller à leur modernisation et à la construction d'ouvrage répondant aux nouvelles normes de la technologie. Nous menons donc de nombreux chantiers, comme à Forges-les-Eaux, il y a quelques mois. Mais Oissel est une opération de très grande envergure, par ses dimensions et son budget: 18 millions d'euros. A titre de comparaison le chantier de Forges-les-Eaux a coûté 1,8 million.

> Comment travaillez-vous avec les acteurs locaux ?

Nous avons voulu une concertation large et ouverte. Nous avons donc rencontré à plusieurs reprises le sénateur maire de Oissel et ses adjoints, ainsi que les riverains concernés lors d'une réunion publique pilotée par Mr BARRE. Pour nous, c'est la meilleure manière de faire avancer le projet dans la sérénité. Nous continuerons donc à informer les habitants et les services municipaux de l'état d'avancement du projet, par le biais de cette lettre mais aussi par des réunions organisées régulièrement à Oissel, avec les responsables du chantier.



C'est en novembre 2008

que le nouveau viaduc sera déplacé à la place de l'ancien.

«Nous remplaçons le viaduc pour garantir la robustesse de la ligne»

SNCF

RÉSEAU
FERRÉ DE
FRANCE

Un planning précis a été mis en place pour que tous les intervenants puissent se coordonner parfaitement. Le chantier principal est localisé sur l'Île aux Bœufs afin de minimiser la gêne pour les riverains.

1 Aujourd'hui

Le chantier a débuté en novembre 2006 sur l'Île aux Bœufs : mise en place de la base de vie des ouvriers et préparatifs techniques. Les travaux en Seine vont pouvoir commencer.

2 Eté 2007

Construction du nouveau viaduc à 5 m du tracé actuel. Après électrification et pose des rails, les trains vont être détournés pour emprunter temporairement et à petite vitesse (à partir de mai 2008) le nouveau tracé.

3

Mai/Juillet 2008

Suppression du viaduc actuel. Après 112 ans d'utilisation, le viaduc va être poussé et démonté vers l'Île aux Bœufs. Ses piles en Seine vont être renouvelées et consolidées, pour pouvoir recevoir le nouveau viaduc.

Les **5** grandes phases du



4 **Novembre**
2008

**Ripage du nouveau viaduc.
C'est l'opération
spectaculaire de ce chantier.**

Après des travaux préparatoires, le ripage se déroulera sur 2-3 jours, pour limiter l'interruption du trafic normal. Le nouveau viaduc vient prendre la place de l'ancien, et reconstituer le tracé linéaire de la voie ferrée.

5 **Fin 2008**
Début 2009

Mise en circulation définitive.

Les trains réempruntent le tracé habituel à une vitesse d'exploitation normale. Tous les abords du chantier sont nettoyés et les sites sont remis en état avec une intention particulière à l'aspect paysagé.



Réseau Ferré de France a été créé en 1997. Propriétaire et gestionnaire des infrastructures ferroviaires, RFF a pour objet l'aménagement, le développement, la cohérence et la mise en valeur du réseau ferré national.

est pris en charge à 100 % par RFF. Nous cherchons également à minimiser la gêne occasionnée et travaillons avec tous les acteurs locaux pour organiser le chantier dans les meilleures conditions. Les deux sociétés de travaux, Campenon Bernard

RFF et la régénération du viaduc

C'est à lui, maître d'ouvrage, que revient la mission importante de garantir la qualité et la sécurité de toutes les voies ferrées en France. Au niveau du viaduc de Oissel, il fallait intervenir pour améliorer la solidité du viaduc et continuer à garantir la sécurité des voyageurs et du trafic de fret. Le souci se porte également sur l'amélioration de l'intégration de la voie ferrée en ville, afin de limiter les nuisances, sonores notamment. RFF délègue à la SNCF une partie de ses prérogatives et pilote de près les travaux dont la SNCF assure la maîtrise d'œuvre. Le financement du chantier

Construction pour les terrassements et Cimolai pour la construction métallique, retenues après appel d'offre, seront étroitement encadrées par RFF et la SNCF pour que les délais et les règles d'intervention fixées en concertation avec la ville d'Oissel soient scrupuleusement respectés. Une intention particulière est portée à la faune et la flore, les berges de la Seine étant classées en zone protégée.

Un nouvel aménagement paysagé est d'ailleurs prévu à l'issue du chantier, à l'horizon 2009.

en quelques chiffres...

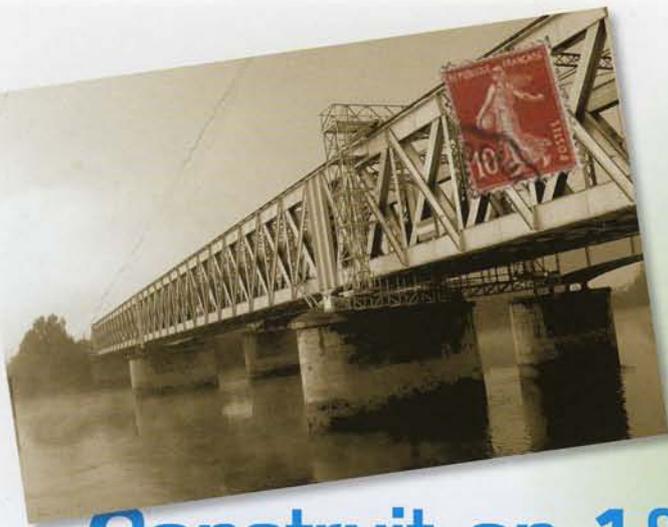
Longueur du viaduc
184.9 mètres

•
3 travées
66.30 m
66.30 m
52.30 m

•
Tirant d'air
5.80

•
2 voies
de circulation
sur ballast

•
Coût
18.310
millions €



Construit en 1896,

le viaduc de Oissel a accompagné le développement du trafic ferroviaire tout au long du XXe siècle, avec quelques démolitions en 1940 et 1944.

> En 2006, 240 trains y passent quotidiennement.

Conçu avec du fer puddlé, très usité à l'époque, son entretien s'avérait de plus en plus difficile car on n'utilise plus ce type matériau. C'est pourquoi il est devenu nécessaire de le remplacer. L'opération est délicate car les ingénieurs de Réseau Ferré de France doivent prendre en compte de nombreux paramètres pour réaliser ce chantier :

- > **Minimiser l'impact sur la vie des Osseliens**
- > **Respecter la faune et la flore**
- > **Limiter la perturbation occasionnée au trafic Paris/Rouen /Le Havre**

Clin d'Oeil



Les berges de la Seine entre Tourville-la-Rivière et Oissel appartiennent à un secteur protégé par le cadre du réseau NATURA 2000, notamment pour le «sénéçon des marais». Le «*Senecio paludosus*» est une grande plante laineuse dont les capitules prennent une couleur jaune vif de mai à juillet. On le trouve par exemple sur l'île aux Bœufs.

Lexique du chantier

Ballast : Ensemble de cailloux de 5 cm de diamètre assurant le blocage et la stabilité des traverses sur lesquelles reposent les rails.

Berlinoise : Technique de maintien du remblai qui consiste en la mise en place d'un coffrage de bois constitué de planches empilées et maintenues par des pieux en forme de H.

Caténaire : Fil de contact tendu au-dessus des voies permettant l'alimentation électrique des trains.

Culée : Élément fixe en béton ou en métal, destiné à recevoir l'extrémité du tablier du viaduc

Fer Puddlé : La fonte étant un matériau difficile à travailler, un ingénieur anglais a créé en 1784 le « puddling » pour l'affiner à très haute température via un brassage effectué par un ouvrier à l'aide d'un crochet. Devenue plus souple, le fer puddlé peut être martelé, laminé, forgé.

Interception : Opération consistant à interrompre temporairement tout trafic ferroviaire sur une ligne donnée.

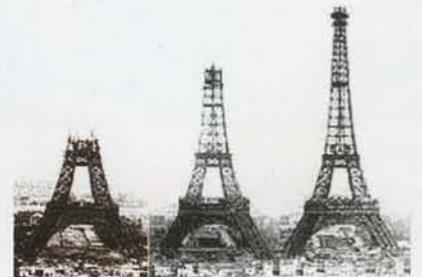
Lançage : Opération consistant à faire avancer dans le vide le tablier du nouveau pont depuis l'île aux Bœufs jusqu'à l'autre rive, en prenant appui au fur et à mesure sur les piles provisoires.

Remblai : Volume de matériau terre compactée disposé pour effectuer une élévation afin de mettre à niveau la plateforme sur laquelle passera la voie provisoire.

Ripage : Glissement des 185 m du nouveau pont à la place de l'ancien depuis les piles temporaires vers les piles rénovées. Ce déplacement se fera en novembre 2008.

Tirant d'air : Espace libre entre le pont et le niveau d'eau de la Seine

Robustesse : Etat de santé d'une ligne dans son ensemble pour maintenir le trafic ferroviaire dans des bonnes conditions de sécurité et de fluidité.



En 1889, l'Exposition Universelle de Paris est inaugurée autour d'un monument en fer puddlé, la Tour Eiffel... Un des ingénieurs chargé de sa conception, **Emile Nougier** réalisera 7 ans plus tard le viaduc d'Oissel.

Cette lettre a pour objectif d'informer de l'avancement du chantier et des différentes modifications de circulation qui interviendront aux différentes phases, notamment entre les quais et la gare.

Directeur de la publication : **Christian Petit**
Rédaction : **Damien Masset, Olivier Goudour**
Création et réalisation graphique :
Magenta Conseil - Rouen