

point

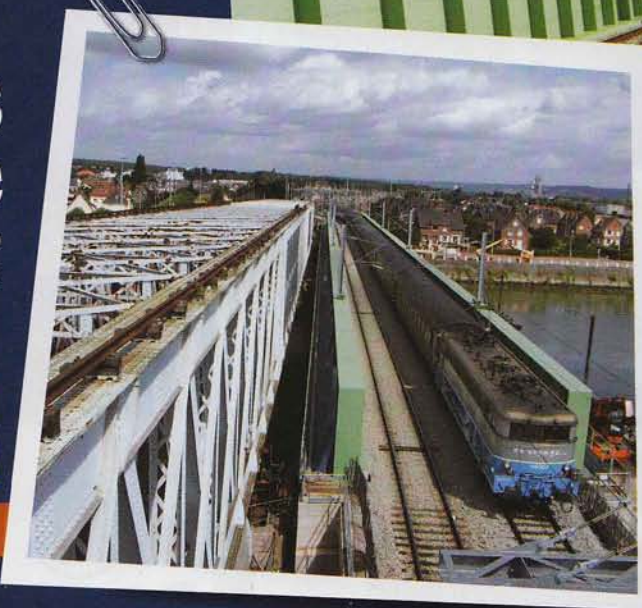
N°5

Septembre 2008

Journal d'information du viaduc de Oissel

L'Actu'VIADUC

Deux ponts
pour une
ligne :
l'image est
originale en
cet été 2008 !



Pourtant cela montre que les travaux avancent et que petit à petit l'ancien fait place au neuf. Le nouveau pont ferroviaire est entré en service en mai dernier, sans problème et dans le strict respect du planning prévu il y a plus de deux ans. Environ 200 trains quotidiens l'empruntent à vitesse réduite du fait des courbes pour y accéder, et déjà, cela fait moins de bruit. Pendant l'été, les travaux continuent avec le délançage et le découpage de l'ancien pont, opération qui reprend point à point les techniques de lançage du nouveau pont... mais dans l'autre sens : l'avant bec devient l'arrière bec. Vient ensuite le découpage du tablier, opération fastidieuse et minutieuse avant l'évacuation et le recyclage.

«Le nouveau pont ferroviaire est entré en service en mai dernier, sans problème et dans le strict respect du planning prévu il y a plus de deux ans.»

SNCF

RÉSEAU
FERRÉ DE
FRANCE

> **Maximilien POURCELOT, vous êtes ingénieur concepteur de la structure : Pouvez-vous nous décrire les opérations de cet été ?**

MP : Le nouveau pont est donc en circulation, mais sur un tracé temporaire. Nous effectuons actuellement le délançage de l'ancien pont, c'est-à-dire que nous le poussons vers la berge de l'Île aux Bœufs, avec le même système de vérins et de chaise à galets que pour le lançage il y a 6 mois. Par contre, nous le faisons par tranche chaque semaine, car nous n'avons qu'une plateforme de 55 mètres pour procéder aux opérations de découpage et de chargement des camions qui évacuent les morceaux. Pour la découpe, nous procédons au chalumeau, par oxydécoupage : mélange d'oxygène et d'acétylène qui mettent le métal en fusion. Quand en septembre, l'ancien tablier sera complètement parti, nous profiterons des deux mois avant le ripage pour renforcer en béton les deux piles et les culées qui accueilleront en novembre le nouveau pont à son emplacement définitif. Pour cela, les opérations se feront par la Seine avec une péniche et une grue dédiées.

> **Que va apporter ce nouveau pont ?**

MP : Plus récent, il va renforcer la robustesse de la ligne. A terme, le niveau sonore va baisser, une fois qu'il sera à sa place définitive, grâce notamment à sa forme en cuvelage, qui confine le bruit, et les différents composants béton + ballast + bois sur lesquels sont posés les longueurs de rails soudés, sans jointures.



Maximilien POURCELOT,
Direction de l'Ingénierie Département
des ouvrages d'art SNCF

> **En quoi cette opération à Oissel est particulière ?**

MP : C'est vrai que nous effectuons ce type d'opérations de remplacement d'ouvrage d'art assez régulièrement. Nous venons d'en terminer une près de Bordeaux et une autre assez similaire en ampleur pour le viaduc d'Orgon à 15km au sud d'Avignon. Mais OISSEL a cette grosse particularité d'être sur une ligne extrêmement circulante, avec l'impossibilité de couper la ligne sur une longue durée. Evidemment, c'est plus complexe. Le chemin de fer doit toujours fonctionner, ne jamais interrompre le trafic. Alors quand une déviation est possible, comme à Orgon, ça va. Mais ici, ce n'est pas le cas. Nous devons donc planifier très précisément les arrêts momentanés comme en mai dernier pour le basculement des voies, ou en novembre prochain pour le ripage. Il faut être pile dans les temps, anticiper toutes les mauvaises surprises, car nous n'aurons que 112 heures, ce qui est déjà exceptionnellement long pour une interruption temporaire de trafic !



Du 7 au 12 novembre

5 jours pour déplacer le nouveau pont !

Ca y est ! On y est : la phase cruciale et spectaculaire du chantier va se réaliser selon un mode opératoire extrêmement précis et surveillé heure par heure :

Préalable : Mise en place des vérins de poussée
Etape 1 : Interruption de la circulation Rouen - Paris :
vendredi 7/11 à 23h30

Etape 2 : Retrait des caténaires et de la voie :
8/11 de 1h00 à 6h00

Etape 3 : Ripage latéral Est-Ouest sur une trentaine de mètres : du samedi 8/11 à 6h00
au dimanche 9/11 à 21h00

Etape 4 : Positionnement final du tablier du pont dans l'axe normal des voies et en appui sur les piles : mardi 11 à 3h00

Etape 5 : Raccordement des rails et remise en place des caténaires : du mardi 11 à 6h00
au mercredi 12 à 7h00

Etape 6 : Vérifications et procédures :
mercredi 12 de 7h00 à 9h00

Etape 7 : Réouverture à la circulation :
mercredi 12 à 10h00

Planning des heures à titre indicatif

Le 12 novembre, le chantier n'est pas fini :

il reste à RFF et à la SNCF à rendre le site des travaux et les abords de l'Île aux Bœufs dans un état parfait, dans le respect des engagements pris. Ainsi pendant 3 mois, une fois les éléments d'infrastructures qui auront servi au ripage partis, il sera procédé à l'évacuation du remblai construit sur l'île et la démolition de la berlinoise construite rue A.Fauquet. Enfin, d'autres entreprises « moins ferroviaires » vont venir effectuer un nettoyage complet du site et réaliser à cette occasion une véritable opération paysagère : un nouveau pont, des talus rénovés, un nouvel écrin pour le Sénéçon des Marais (Cf. Pont 9 N° 1).



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



RÉSEAU FERRÉ DE FRANCE