

TRAVAUX DE RENOVATION DU PONT SNCF

MM. Petit, Rondeau, Boudet et Goudour, représentants du Réseau ferré de France et de la SNCF, ont présenté le projet.

Pourquoi ces travaux ?

Le viaduc d'Oissel a été construit en 1896. Il a déjà été réparé à plusieurs reprises mais à l'avenir, il ne pourra plus assurer un passage sécurisé des trains. C'est pourquoi, il a été envisagé son remplacement. Ces travaux consistent à remplacer l'actuel tablier métallique par un nouveau qui présenterait de meilleures qualités phoniques et répondrait aux normes de sécurité.

Une opération longue et délicate

"Il s'agit d'une opération longue et délicate du fait des différentes contraintes auxquelles nous sommes confrontés", expliquent les représentants de Réseau ferré de France (RFF), maître d'ouvrage. Le pont est relativement long, 187m. Il faudra, le temps des travaux, laisser la circulation fluviale, automobile et ferroviaire et limiter au maximum les nuisances pour les riverains. Par ailleurs, les Voies navigables de France demandent qu'un gabarit fluvial supérieur soit prévu pour permettre à des bateaux plus importants de passer sur la Seine.

Comment vont se dérouler les travaux ?

Ils sont prévus sur une période de plus de 2 ans, entre novembre 2006 et mars 2009, en douze étapes plus ou moins longues les unes des autres. Un pont provisoire sera construit. Parallèlement, sur l'île aux Boeufs, sera monté le nouveau tablier. Des voies ferrées provisoires seront tracées. Ensuite l'ancien tablier sera démonté, de nouveaux appuis (piles en Seine) seront aménagés avant la dépose des voies ferrées et le déplacement par glissement du nouveau tablier. Enfin, les installations provisoires seront démontées.



Des réponses aux questions des riverains

Très vite, le jeu des questions/réponses s'installe avec les riverains. Ce sont surtout les interrogations autour des nuisances sonores, de la sécurité autour du chantier, de la restitution du patrimoine... qui ressortent, auxquelles les responsables de la SNCF et du RFF répondent précisément.

Qu'est-il prévu pour les riverains du chantier ?

"Il s'agit d'une opération importante qui a fait l'objet d'études approfondies. Ce type de chantier n'est pas forcément générateur de bruit permanent important", souligne M. Petit, directeur régional de RFF. "Notre volonté a été de limiter les installations de chantier à proximité des zones bâties. Les accès et les itinéraires de chantier sont prévus en dehors des zones habitées. En ce qui concerne les nuisances sonores, il est exigé auprès des entreprises qui répondront à la consultation, que les travaux se fassent majoritairement le jour."

Seules les opérations de «ripage du tablier et de voies ferrées» se feront en continu sur 30h pour l'une et 100h sur l'autre. Il est à souligner que ces phases sont prévues sur des périodes creuses (un week-end de pont) pour limiter au maximum la perturbation du trafic ferroviaire, qui est un autre élément important à prendre en compte. Enfin, conformément à une réglementation, les engins utilisés devront respecter des normes de confinement.

Qu'est-il prévu en cas de dégradation du patrimoine ?

Dans ce type d'opération, il est prévu une procédure de référé préventif. C'est-à-dire qu'un expert est désigné par un tribunal et qu'une procédure est aussitôt déclenchée en cas de problème. Toute opération de cette nature impose un état des lieux des voiries, trottoirs et des habitations par un huissier. "Ce qui sera détruit sera refait à l'identique", insiste M. Petit. En ce qui concerne le talus qui se situe à l'opposé du chantier, il sera refait, en mieux.

Quelle conséquence pour le commerce à proximité ?

"Nous pensons que ce chantier n'aura pas de conséquence puisque les accès et les itinéraires de chantier sont prévus en dehors des zones habitées, par la route départementale 13 et les installations de chantier seront essentiellement limitées à l'île aux Boeufs."

Pourrons-nous circuler jusqu'à notre domicile le temps des travaux ?

"Après discussion avec les élus nous nous engageons à rendre possible l'accès des voitures aux propriétaires des maisons situées à proximité du chantier."

Des camions vont-ils circuler dans les petites rues à proximité du chantier ?

"La circulation de camions ne se fera qu'à certaines phases des travaux et notamment sur le démontage et le montage des tabliers. Dans ces cas nous prévoyons soit l'installation d'une grue pour enlever les pièces soit l'évacuation par la Seine. La dimension des pièces sera limitée pour éviter les gros convois", ajoute encore M. Petit.

Ces travaux vont-ils apporter une réelle amélioration au niveau sonore ?

"Des études acoustiques ont été réalisées. Après les travaux un gain de 5 à 10 décibels pourra être enregistré. Et dans 20 ans, étant donné l'augmentation du trafic ferroviaire c'est 1,5 décibel qui pourra être gagné (il faut savoir que la notion de bruit est divisée par deux à partir de 3 décibels). Concrètement, comparativement à aujourd'hui, le pic sonore va baisser puisque vous n'aurez plus le bruit métallique."

Etant donné l'ampleur de l'opération, ce projet sera soumis très prochainement à une enquête publique comme le prévoit la loi. Les Oisseliens pourront donc encore exprimer leurs interrogations, leurs remarques sur ce sujet. «Nous restons à votre disposition pour les recueillir et les transmettre à Réseau ferré de France», précisait Stéphane Barré, 1^{er} adjoint, adjoint aux travaux et aménagements urbains, à la fin de cette réunion.

LE CALENDRIER DES DIFFERENTES ETAPES DU CHANTIER

De novembre 2006 à juin 2007 : aménagement du chantier, aménagement de l'aire de préfabrication de l'ossature du futur tablier sur l'île aux Boeufs.

De janvier à juin 2007 : réalisation des appuis provisoires en Seine

De juin à septembre 2007 : réalisation de la fondation superficielle et élévation

D'août à octobre 2007 : réalisation d'un soutènement provisoire (berlinoise)

De juillet à décembre 2007 : montage et lancement de l'ossature métallique en trois phases

De janvier à mars 2008 : ferrailage, bétonnage, étanchéité de la dalle béton du nouveau tablier

D'avril à mai 2008 : préparation des voies, caténaires, signalisation et basculage des circulations ferroviaires sur le nouveau tracé provisoire

De la mi-mai à la mi-juillet 2008 : découpage par tronçon de l'ancien tablier

De juillet à mi-novembre 2008 : aménagements des piles et préparation du ripage

4 jours mi-novembre 2008 : dépose des voies et caténaires, ripage du nouveau tablier, rétablissement des voies et caténaires

De novembre 2008 à février 2009 : dépose des piles provisoires, dépose remblais provisoires

Premier trimestre 2009 : remise en état du site dans sa configuration initiale.