

Rouen Rive gauche

Un pont remplace l'autre

Le mouvement est imperceptible. Mais il bouge ! A raison de trois mètres à l'heure, ce morceau du futur pont d'**Oissel**, 800 tonnes de métal et 110 m de long, quitte l'île aux Bœufs et glisse vers le pilier provisoire, qui l'attend sur la rive gauche. L'opération est délicate. Pas question que la masse d'acier ne dévie, ne serait-ce que de quelques centimètres...

Fin janvier, Réseau ferré de France (RFF) remettra ça. Avec un deuxième tablier. « On n'avait pas assez de recul pour fabriquer un tablier d'un seul tenant », explique Olivier Goudour, directeur des opérations chez RFF.

4 000 tonnes à déplacer

Une fois que le tablier entier reposera sur ses piliers, à cinq mètres de l'ancien pont, il faudra alors poser le ballast et les rails, puis électrifier les voies. A partir de mai 2008, les trains pourront l'emprunter, à petite vitesse.

Les démolisseurs pourront alors se mettre au travail pour démonter l'ancien pont. « Il sera poussé vers l'île aux Bœufs et découpé sur la terre ferme », prévoit Gilles Boudet, responsable du service maintenance et travaux à la SNCF. « Une partie devrait être conservée par la Ville d'**Oissel** » (voir ci-dessous).

Les piliers du viaduc seront consolidés, et on pourra passer, façon de parler, aux choses sérieuses. Il s'agira, ni plus ni moins, de faire ripper le nouveau pont sur les piliers de l'ancien. 4 000 tonnes d'acier, de ballast, de rails, de caténaires glisseront au-dessus de la Seine !

« L'opération aura lieu en novembre 2008 et elle prendra trois jours, poursuit Olivier Goudour, pendant lesquels le trafic normal de la ligne Paris-Le Havre sera interrompu. Les dates sont arrêtées depuis deux ans avec la SNCF ».

Les syndicats pourraient en prendre de la graine ajouteront les mauvaises langues...

Fin 2008, début 2009, les trains pourront réemprunter le tracé habituel à une vitesse normale. Coût de l'opération : 18 millions d'euros... Tous les abords du chantier seront nettoyés et les sites seront remis en état, une attention particulière étant portée au paysage.

Les riverains pourront souffler. Non seulement les engins de chantier seront partis, mais les trains devraient faire beaucoup moins de bruit.

Gilles Lamy

(Édition du 14.12.2007)

Rouen Rive gauche

240 trains par jour

Le viaduc de **Oissel** a vécu. Même s'il y passe encore 240 trains chaque jour, il est devenu nécessaire de le remplacer. Construit en 1896 avec du fer puddlé (comme la Tour Eiffel), très usité à l'époque, son entretien s'avérait de plus en plus difficile car on n'utilise plus ce type de matériau.

Il ne disparaîtra pas complètement du paysage ossélien. « Nous allons en récupérer un morceau, explique le premier adjoint Stéphane Barré, car il fait partie du patrimoine. Reste à décider de l'endroit où on le déposera ».

Enfin, on a beau manœuvrer des centaines de tonnes d'acier sur le chantier, on n'en reste pas moins sensible : une attention toute particulière est portée au séneçon des marais, une grande plante qui prend une couleur jaune de mai à juillet. Sa présence justifie en partie le classement en zone protégée par Natura 2000 des berges de la Seine dans la région de Tourville et **Oissel**.

(Édition du 14.12.2007)

