

## À Champigny, opération ripage réussie !

Mis à jour : 25 janvier 2017



L'installation du pont-tail a duré 17 heures, sans discontinuer © Société du Grand Paris / Genaro Bardy

Avec quelques heures d'avance, le pont-rail de Champigny est arrivé à destination, ce mercredi matin, à 5 h 45. Futur accès à la gare du Grand Paris Express, l'ouvrage de 3 600 tonnes a parcouru 47 mètres sous l'action de quatre vérins pour venir s'insérer dans le talus ferroviaire. Plus de 250 visiteurs ont assisté à cette manœuvre.

Le chantier de la gare Champigny Centre n'a pas fermé l'œil de la nuit ! De mardi midi à mercredi au petit matin, les équipes de GTM et de Freyssinet étaient à la manœuvre pour positionner un impressionnant pont-rail sous les voies de fret SNCF. L'ouvrage en béton armé, qui servira d'accès à la gare depuis la rue Jean-Jaurès, est maintenant parfaitement imbriqué dans le talus ferroviaire. Il avait été réalisé sur place, entre novembre et décembre 2016, à 47 mètres de son emplacement définitif. La distance peut paraître anodine, mais lorsqu'il s'agit de mettre en mouvement un objet de 3 600 tonnes, le défi est de taille. Et pour le relever, SNCF Réseau, maître d'ouvrage de l'opération, a eu recours à la technique d'auto-fonçage<sup>©</sup> qui consiste à faire glisser la charge sur une dalle de béton fixe, coulée au préalable.

### Plus de deux mètres par heure

Par groupe de dix, plus de 250 personnes – des Campinois, mais aussi des passionnés de la construction venus des quatre coins de l'Île-de-France – ont pu assister à cette spectaculaire étape du chantier du Grand Paris Express. Depuis le sommet de la base vie, les encadrants SNCF Réseau expliquaient en direct l'opération, pointant du doigt les quatre énormes bouquets de câbles, jaillissant de part et d'autre du plancher de la boîte bétonnée, et les impressionnants vérins verts qui, tels de grosses mâchoires, les avalaient lentement.

Grâce au travail de traction des vérins, l'ouvrage a progressé centimètre par centimètre, 17 heures durant. Avec une vitesse moyenne de deux à trois mètres par heure, les mouvements étaient presque imperceptibles. Mais la fascination, bien visible.



Le pont-rail vu depuis le talus ferroviaire © Société du Grand Paris / Gérard Rollando

## Anticipation

« *Nous avons adapté la technique aux contraintes, explique Frédérique Monot, responsable de projet études chez SNCF Réseau. Au vu des délais très serrés qui nous étaient impartis et du contexte urbain dense, l'auto-fonçage<sup>©</sup> était la meilleure solution, car il permet d'intervenir dans un temps limité et contrôlé.* »

Plans, notes de calculs, contrôles techniques... la préparation de cette opération, qui aura duré à peine quatre jours sur le terrain, a nécessité deux années de conception. Afin d'insérer le pont-rail, la voie ferrée a été littéralement coupée, laissant un trou béant dans le talus et 4 500 m<sup>3</sup> de déblais. Et la circulation des trains de marchandises a été suspendue lundi midi. Prévus depuis trois ans, cette coupure a pu être largement anticipée et certains convois ont emprunté les voies voyageurs, en dehors des heures de circulation.

Le trafic reprendra vendredi à 16 heures, une fois que les équipes du chantier auront comblé les espaces entre l'ouvrage et le talus. « *Nous allons remblayer à l'aide de 1 800 m<sup>3</sup> de terres de très bonne qualité et très compactes, précise Hélène Dehais, adjointe directeur opérationnel du projet. Cette étape se fera minutieusement, couche par couche, et prendra une trentaine d'heures. Nous appliquerons ensuite le ballast au sommet du pont et poserons enfin les voies par-dessus.* »