

Un pont et une passerelle redessinent le nord-ouest de Paris

Deux immenses structures, en voie d'achèvement, vont permettre la multiplication des échanges de part et d'autre du réseau ferré

URBANISME

Hugues Vanderzwalm n'en revient toujours pas : « Deux ouvrages d'art posés simultanément sur l'un des plus grands faisceaux ferroviaires d'Europe, c'est fabuleux ! » Chef de division de la direction de la voirie et des déplacements de la Ville de Paris, l'ingénieur est, au côté de Maxime Halbina, le représentant de la maîtrise d'ouvrage sur ce chantier de chevauchement des voies qui convergent vers Saint-Lazare.

Dans la nuit du samedi 3 au dimanche 4 septembre, entre 22 heures et 9h30 du matin, la nécessaire interruption du trafic des trains pendant l'ultime phase de

dépose de l'une des deux structures devait permettre que soit libérée la gare où s'est tenu *Hors-Série*, événement électrofestif.

Au nord-ouest de Paris s'opère l'une des plus importantes transformations urbaines de la cité dont l'un des symboles sera le tribunal de grande instance (TGI) réalisé par l'Italien Renzo Piano. « Pour le confort des usagers, il est bon de permettre la multiplication des échanges, souligne Hugues Vanderzwalm. Une fois tous les programmes de construction achevés dans ce périmètre, ce seront quelque 10 000 personnes qui vivront ici. C'est à l'échelle d'une ville. »

D'un côté, les 54 hectares des Zac Clichy-Batignolles et Cardi-

Le tablier du pont de 1 200 tonnes a fait l'objet d'une ultime et délicate manœuvre de dépose

net-Chalabre, organisées autour du parc Martin-Luther-King (10 hectares à lui seul) ; de l'autre, le lotissement Saussure, de moindre ampleur mais ouvert sur l'ouest de l'arrondissement et surtout de la ville. Entre les deux, un imposant faisceau ferroviaire de quelque 120 mètres de large qui rend indispensable la réalisa-

tion d'ouvrages de franchissement. En l'occurrence, une élégante passerelle soumise à un subtil effet de torsade et, à un jet de pierre, un pont, plus classique celui-là, ouvert à tous les modes de circulation.

Ces réalisations sont signées respectivement par les agences d'architecture du Français Marc Mimram et des Britanniques Wilkinson Eyre Architects. Les ponts de la concorde.

La règle éditée par la SNCF est simple et stricte : pas de trafic sous un pont en mouvement. Le week-end des 13 et 14 août, lors de la première phase de glissement des ouvrages de leurs aires provisoires jusqu'à leur emplacement définitif sur les voies - ce dont té-

moigne un spectaculaire *time-lapse* visible sur le site Web de la ZAC Clichy-Batignolles -, l'arrêt de toute circulation avait déjà été requis. La précaution est plus que légitime : les ouvriers travaillent à proximité de caténaires où circule en temps normal un courant de 15 000 volts susceptible de provoquer des arcs électriques aux conséquences fatales.

En service dans dix-huit mois

Une quinzaine d'ouvriers, des agents de la SNCF, des représentants de Wilkinson et du bureau d'étude Arcadis, sans compter des membres du bureau de contrôle, ont été présents lors de la singulière nuit blanche du 3 au 4 septembre. Installé jusqu'alors en at-

tente à un peu plus de 2 mètres au-dessus de son emplacement définitif, le tablier du pont, d'un poids de 1 200 tonnes, a fait l'objet d'une ultime et délicate manœuvre de dépose.

Ses appuis provisoires et les éléments d'échafaudage ont également dû être évacués en un temps record. L'installation de la passerelle de 400 tonnes, réservée aux circulations douces (piétons et vélos), avait, quant à elle, déjà été achevée. La mise en service définitive des ouvrages est prévue dans dix-huit mois, quand seront terminés les derniers aménagements (revêtements de sol, main courante et éclairage). ■

JEAN-JACQUES LARROCHELLE

le MONDE du 8/09/16.