



MARC CHESNEAU

Génie civil

Une passerelle centenaire passe à l'as

A la gare d'Hazebrouck, il a fallu plusieurs semaines pour déconstruire le pont surplombant les voies. Les levages de travées, risqués et spectaculaires, se sont déroulés de nuit.

Elle faisait partie intégrante du paysage d'Hazebrouck (Nord) depuis un siècle. Elle, c'est la passerelle qui permettait de franchir les voies de la gare, désormais réduite à un tas de ferrailles et de béton. Long de 120 m, ce pont pesant près de 500 t souffrait d'une corrosion de ses aciers. Début 2021, sa démolition a été actée afin de le remplacer par une nouvelle passerelle, plus moderne.



Les travaux menés entre les mois de mars et de juin 2021 ont consisté à enlever six piles ainsi que cinq travées, dont quatre bow-strings d'un poids de 90 t chacun. La dépose des éléments a été majoritairement réalisée de nuit, entre 22 h et 2 h du matin, pendant l'arrêt de la circulation des trains. Quatre levages successifs ont eu lieu pour les bow-strings. La première dépose a été réalisée dans la nuit du 5 au 6 mai et la dernière dans la nuit du 4 au 5 juin.

Quatre levages successifs ont eu lieu pour les bow-strings. La première dépose a été réalisée dans la nuit du 5 au 6 mai et la dernière dans la nuit du 4 au 5 juin.

Eviter tout risque d'affaissement. « L'ouvrage restant très fragile, des étalements ont dû être installés aux extrémités des travées afin de supporter une partie de leur poids et éviter tout risque d'affaissement. En complément, des renforts conçus à partir de profilés métalliques ont été ajoutés sur les arches pour garantir une bonne répartition des charges au moment du levage », décrit Freddy Decool, responsable des travaux à la communauté de communes de Flandre intérieure. Le maître d'ouvrage s'est coordonné en amont avec la SNCF pour organiser les interruptions de circulation et couper l'alimentation électrique des caténaires par mesure de sécurité. « Nous avons d'abord enlevé une travée avec deux grues de 400 t, puis les suivantes à l'aide



1 - Quatre bow-strings, d'un poids de 90 t chacun, ont été levés à l'aide d'une grue.
2 - La structure de l'ouvrage étant vieillissante, des renforts métalliques ont été installés pour stabiliser les travées.
3 - Le pont a été découpé en plusieurs tronçons à l'aide d'une disqueuse.
4 - Une fois démontées, les travées et les piles ont été démolies à la pince. Quelques-uns des morceaux de béton provenant du pont ont été récupérés comme souvenirs par des habitants.

↳ **Maitrise d'ouvrage:** communauté de communes de Flandre intérieure. **Maitrise d'œuvre:** SNCF. **Entreprises:** NGE (mandataire), Berthold, Metalbat. **Coût:** 10 millions d'euros HT.

d'une troisième de 750 t pour opérer plus facilement au-dessus des voies», rapporte Olivier Lamerand, directeur régional chez NGE. Manipuler un ouvrage centenaire s'avère toutefois délicat car il subsiste toujours une part d'incertitude sur l'état de la structure, les zones de faiblesse étant réparties de façon hétérogène le long de l'édifice. Les opérateurs restaient également dépendants de la météo. «La veille d'une opération, une tempête s'est levée. Nous avons craint qu'elle ne vienne perturber les travaux, ce qui n'a finalement pas été le cas», se remémore le directeur.

Intervention de longue haleine. Lors du premier levage, excepté des élingues trop lourdes et potentiellement dangereuses car pouvant toucher des caténaires, le reste des opérations de manutention s'est déroulé sans encombre. Une fois déposés, les éléments ont été démolis à la pince et stockés à proximité du chantier. «Pour nos équipes, cela a été une intervention de longue haleine, pendant laquelle nous avons multiplié les opérations "coup de poing". Je suis dans le métier depuis vingt ans et je n'avais encore jamais participé à un tel projet», assure Olivier Lamerand. Sur place, le souvenir de ce pont reste très présent dans les mémoires.

«La ville s'est développée grâce à cette gare et les habitants attendent beaucoup de la prochaine structure», insiste Valentin Belval, le maire et président de la communauté de communes de Flandre intérieure. Imaginé par l'architecte lillois Pierre Louis Carlier, le nouveau pont doit être installé le 1^{er} mai 2022. A ce moment-là, une seule travée de 75 m de portée sera levée à l'aide d'une grue de 1200 t. Les Hazebrouckois pourront arpenter leur nouvelle passerelle à la rentrée 2022. ● Emmanuelle Picaud

