Le train franchira de nouveau l'Ariège

Rail. La rénovation des ouvrages d'art touche à sa fin. Spectaculaire aux Cabannes.

Un tablier de 55 m de long pour enjamber l'Ariège à la sortie du village des Cabannes, direction Ax. 5,40 m de large pour recevoir la voie ferrée sur laquelle rouleront les trains qui grimpent à Latour-de-Carol ou en descendent.

Cette structure métallique de 225 tonnes a pris sa place, hier après-midi, « selon un principe de mise en place classique en génie civil, quand nous n'avons pas d'appui sur la rivière et que nous nous trouvons dans un site exigu », ont expliqué Michel Béziat, responsable de la maîtrise d'ouvrage, pour le pôle renouvellement de Réseau Ferré de France en Midi-Pyrénées, et Éric Bregère, maître d'œuvre SNCF.

Faire riper 225 tonnes de métal

À la différence du pont de Luzenac qui a été posé par une grue, celui des Cabannes a été installé par ripage. Aucun engin de levage de pouvant manœuvrer en raison de la ligne haute tension qui emprunte l'étroit goulet où coule l'Ariège, passe le train et aussi la route. L'opération de ripage, prévue pour durer deux heures « quand tout va bien », s'effectue à l'aide de vérins et d'un chariot de guidage. Le pont avançant par à-coups, à raison d'une course de 83 cm à chaque fois. Il y en avait 24 pour que l'élément métallique flambant neuf parvienne au sommier de béton d'où l'on avait ripé, la veille, le vieux pont. Celui, style Eiffel, construit dans les années 1920, en même temps que fut ouverte la fin de la ligne Tarascon-Latour-de-Carol. Il part à la casse.

300m3 de bêton pour un jour de manœuvre

La manœuvre millimétrée pour poser le nouveau mastodonte est finalement plus rapide que sa mise en œuvre. Le pont a été transporté aux Cabannes en pièces détachées. Celles-ci ont été assemblées et soudées sur un terre-plein en bordure de l'Ariège. Pour que l'élément soit lancé sur son rail de guidage, il avait, bien avant, fallu couler des palets provisoires de béton. 300 m3, construits uniquement pour accueillir le chariot de ripage qui aura fonctionné à peine plus longtemps que ces éphémères voletant à fleur d'une rivière longeant une voie techniquement remarquable.

Première ligne électrifiée de France, la ligne Toulouse-Latour-de-Carol est aussi pour Réseau Ferré Français, « la ligne aux 144 ouvrages d'art ». La plupart, parmi lesquels les plus techniques, sont situés entre Tarascon et la frontière. Outre la rampe de 4,8 % à la sortie

d'Ax, il y a bien sûr le tunnel hélicoïdal de Saillanz où la voie tourne en colimaçon sous la montagne.

Jusqu'à 300 ouvriers/jour

Pour les Ariégeois qui en ont été témoins pendant 4 mois, la rapidité de ces travaux spectaculaires, fait figure d'exploit. Il est vrai que dans les périodes de pointe, 250 à 300 personnes ont travaillé en même temps sur la ligne. Celles qui ont travaillé pour l'entreprise allemande Heitkamp, spécialisée dans la pose des voies. Celles qui étaient employées par l'entreprise mosellane Demathieu et Bard, « les rois du métal et du béton ».

Après le chantier qui a commencé jeudi plein centre du village d'Albies et celui du grand pont de Luzenac entre Urs et Vèbre, les travaux toucheront à leur fin, il ne restera plus « qu'à libérer le rail » : ultime opération technique avant la remise en circulation du train. Elle doit intervenir le 27 juin.

Publié le 20/06/2009 04:39 | **Bernadette Faget**
http://www.ladepeche.fr/article/2009/06/20/626950-Le-train-franchira-de-nouveau-l-Ariege.html