

TRAVAUX SUR LA VOIE FERREE DE CEINTURE

JBL "le p'tit curieux d'Arlac" Can'arlacais - n°60

Il était impossible de ne pas commenter les grands travaux exécutés sur la voie ferrée de ceinture qui passe dans notre quartier et qui viennent de se terminer.

Huit kilomètres de voie ferrée renouvelés entre les gares de Ravesies (Saint Louis) et de Talence Médoquine permettant une liaison plus rapide entre le Verdon et la gare Saint-Jean et la construction de la halte multimodale d'Arlac .

Pour les travaux de renouvellement, ce sont 32 km. de rail changés, 25000 nouvelles traverses en béton posées, 40000 tonnes de ballast répandu.

Coup des travaux 15,3 millions d'euros financés par l'Etat, la Région et le Réseau Ferrée de France.

Pour la halte tant attendue, les travaux de construction ont été spectaculaires et bien visibles pour le promeneur puisqu'ils ont été réalisés près du parvis de la station du tramway « Fontaine d'Arlac ». Montant 3,9 millions d'euros avec les mêmes financements.

Ah ces travaux de voie ferrée qui ont provoqué parfois la fermeture pendant une même période des trois passages à niveau de notre quartier le coupant de sa capitale le bourg de Mérignac!

Ils ont été réalisés par l'entreprise Angelo Meccoli d'Indre-et-Loire, répertoriée comme une des cinq premières entreprises de travaux ferroviaires de France.

Ce chantier a employé 80-90 ouvriers et utilisés des trains d'approvisionnement de matériaux et de nombreux engins de travaux publics très spécialisés permettant de réaliser environ 300 m. de voie nouvelle par jour, avec une base logistique dans la zone industrielle de Bruges servant de dépôt pour les matériaux périmés, de stockage pour les rails, traverses et ballast neufs et de garage pour les engins.

Pendant le gros du chantier, trois trains de travaux partaient chaque matin de Bruges, circulant sur une des deux voies non traitées et travaillant sur l'autre.

Le premier, long de plus de 700 m. permettait d'enlever par tronçons l'ancienne voie, de déblayer le ballast existant, et de les charger dans des wagons, de placer sur le sol les nouvelles traverses, de poser les rails neufs sur celles-ci, de les boulonner et de les souder bout à bout.

Le deuxième plus court, 250 m., était destiné à répandre le ballast amené par des wagons-trémies sur l'emplacement de la voie neuve qui avait été placée auparavant directement sur la terre arrivait le troisième formé essentiellement de la bourreuse-niveleuse chargée de bien répartir le ballast neuf et surtout de le compacter grâce à ses bourroirs vibrants sorte de gros piquets verticaux s'enfonçant entre les rails et les traverses avec, de plus, un système soulevant la voie pour que le ballast soit bien réparti sous les traverses. C'est bien sûr le premier train qui nous a le plus « enquiné » : 700 à 750 m. de long, roulant au pas sur le chantier et bloquant en même temps nos trois passages à niveau Victor Hugo, Ecoles, Eyquems distants approximativement eux aussi de 750 m.

Et bien que les trains de travaux reviennent à Bruges tous les soirs, il n'était pas possible de libérer les passages pour la nuit.

Le train formé de la bourreuse et de wagons-trémies repassait à la fin du chantier pour parfaire le nivellement des nouvelles voies alors que les passages à niveau recevaient un revêtement neuf.

Bigre, quel beau chantier !

Avez-vous déjà repéré sur un même chantier deux immenses grues télescopiques travaillant de concert ? Oui, à Arlac pour construire **notre halte multimodale**.



Un train "Meccoli" passant sur le chantier GTM en juillet 2010.

L'entreprise GTM a réalisé deux quais longs de 220 m chacun, larges de trois, deux escaliers et deux ascenseurs d'accès depuis le parvis, tandis que les abris d'attente pour les voyageurs, le distributeur de billets situé en bas vers la gare du TRAM ainsi que le tableau des horaires étaient du ressort de la SNCF.

Ces grues étaient nécessaires pour rattraper la différence de niveau, 6 mètres, entre parvis et quais sans engager le gabarit de la voie ferrée à cause des caténaires.

L'ampleur du chantier ? 300 m³ de béton coulé supportant les dalles de quais, les escaliers et les cages d'ascenseur, le tout réalisé par 15-20 hommes.

A l'extérieur les deux talus de chaque côté bientôt engazonnés sont finis et les bureaux de chantier de GTM en passe d'être rasés.

Voilà ce que nous aurions bien voulu savoir préalablement aux travaux, ce qui nous aurait permis de patienter ; mais il semble que notre Adjointe de quartier, notre Elue référente et le bureau du Conseil de quartier se sont réunis en catimini en évitant de renseigner les Arlacais ! Nous en avons parlé brièvement au Conseil de quartier du 6 octobre dernier.

La reprise du trafic ferroviaire a eu lieu le lundi 6 septembre et les deux premiers trains sont passés vers 6 heures 40 pour amener un passager vers Ravesies et une passagère vers Bordeaux-Saint-Jean depuis notre gare (car ce n'est plus une halte) de **MÉRIGNAC-ARLAC** nommée aussi Mérinhac-Arlac ; en tout 10 trains par jour dans chaque direction.

Vraiment notre quartier d'Arlac est devenu le «must» de la commune de Mérignac avec son pôle multimodal : gare SNCF, gare TRAM, terminus BUS, PARC-RELAJ-VOITURES et aussi sa toute nouvelle station de vélos VCUB.

A quand notre aire d'HELICOPTERES sur le parvis de la Fontaine ?

Bien des remerciements aux conducteurs de travaux compétents et affables :

P.A. Brochec, JP Lentz et L. Cailleau **de Meccoli**

Y. Chesnaud et B. Dousseau de Bazignan **de GTM**

Sans oublier notre émérite photographe bénévole d'Arlac : J.P. Vassal.