

Chenôve, le 4 mai 2009

## ***Deuxième lançage de la charpente métallique du saut-de-mouton de Perrigny : opération spectaculaire menée avec succès***

Le territoire de la Bourgogne est traversé sur une dizaine de kilomètres de la Branche Est de la LGV Rhin-Rhône. Il comprend également à Dijon le « cerveau » de la future LGV, le poste de commande de la ligne, et le raccordement de Perrigny, en Côte d'Or.

Ce raccordement permettra de fluidifier la circulation des trains dans le nœud ferroviaire dijonnais. Il favorisera, à terme, l'acheminement direct des trains de la LGV Rhin-Rhône à la ligne Paris-Lyon-Marseille et simplifiera la circulation sur l'axe Nord-Sud, très utilisé par le fret.

Compte tenu d'un contexte où les contraintes techniques sont nombreuses, une douzaine d'ouvrages d'art (ponts-rails, estacade, murs de soutènement, protection acoustique...) seront réalisés sur les communes de Longvic, Chenôve et Perrigny-les-Dijon. Parmi ces ouvrages, le saut-de-mouton de Perrigny est une construction complexe de ce raccordement.

A l'invitation de Réseau Ferré de France, cofinanceurs, services de l'Etat, élus locaux, entreprises et partenaires ont assisté, ce lundi 4 mai 2009, au deuxième lançage du tablier du saut-de-mouton de Perrigny, ouvrage indispensable pour le raccordement de la LGV Rhin-Rhône au réseau existant en Côte d'Or.

Ce saut-de-mouton, viaduc d'une longueur de 141 mètres et d'environ 11,60 mètres de largeur, permettra aux deux futures voies ferrées de franchir à 90 km/h les cinq voies ferrées actuellement en service. Sa charpente métallique a requis près de six mois de travail en atelier pour la fabrication et autant sur le chantier pour l'assemblage.

Elle repose sur des piliers d'une hauteur d'environ 10 mètres. Grâce à deux vérins de 200 tonnes chacun et à la vitesse moyenne d'environ 5 à 8 mètres par heure, le tablier a été poussé ce jour sur une longueur de 40 mètres.

Le viaduc étant construit en courbe, des structures métalliques provisoires ont été mises en place sur les piliers pour guider latéralement la charpente. Avec un poids total de l'ordre de 1100 tonnes, la charpente a tendance à fléchir. Aussi, pour éviter qu'elle ne heurte un pilier lors de sa progression, son extrémité est équipée d'un avant bec de 13 mètres de long qui permet de la remettre à niveau si besoin. Deux phases de lançage seront encore nécessaires pour mettre en place définitivement la charpente.

Le chantier du raccordement de Perrigny a débuté en 2006 et sa mise en service sera concomitante à celle de la LGV Rhin-Rhône Branche Est prévue fin 2011. A cette date, les TGV devraient gagner une dizaine de minutes sur leur temps de parcours et les trains fret une trentaine de minutes.

### **CONTACTS PRESSE :**

Valérie LEPINAY  
Tél. 06 88 13 59 52  
valerie.lepinay@rff.fr  
www.lgvrhinrhone.fr

Mickaël KREMER  
Tél. 06 88 93 31 54  
mickael.kremer@rff.fr  
www.lgvrhinrhone.fr