



**PRÉFET
DE LA RÉGION
D'ÎLE-DE-FRANCE**

*Liberté
Égalité
Fraternité*

**Direction régionale et interdépartementale
de l'environnement, de l'aménagement
et des transports**

Direction des routes d'Île-de-France (DiRIF)



INFOCHANTIER

N°3 - JANVIER 2022



LA FUTURE BRETELLE D'ACCÈS À L'A86 VA PASSER AU-DESSUS DES VOIES FERRÉES !

Accessible depuis le boulevard Anatole France, la nouvelle bretelle d'accès à l'A86 en direction de Bobigny franchira le réseau ferré Paris-Nord grâce à un pont – appelé aussi viaduc – de 180 m. Il surplombera les voies ferrées du Technicentre du Landy et du faisceau Paris-Nord, soit 19 voies au total, et s'appuiera sur des piles intermédiaires existantes, construites lors du doublement de l'A86, au début des années 1990.

Pour franchir les voies ferrées, l'ouvrage assemblé sur le chantier sera « lancé » en deux temps : une moitié Est au mois de janvier, rejointe par sa moitié Ouest au mois d'avril. Les opérations de lancement s'effectueront lorsque les trains ne circulent pas, c'est-à-dire la nuit, à compter du 17 janvier.

Vous retrouverez dans cet info-chantier tous les détails sur l'opération.

Plus d'informations :



exchangeurs.pleyelportedeparis.dirif@developpement-durable.gouv.fr



www.dir.ile-de-france.developpement-durable.gouv.fr

Opération
financée par :



COMMENT SE CONSTRUIT LE VIADUC ?

L'ouvrage est constitué de tronçons d'environ 10 mètres de long qui sont assemblés sur le chantier pour former la charpente du tablier.

Une fois l'assemblage terminé, le tablier sera mis en place par un lançage qui lui permettra, mètre après mètre, de rouler au-dessus des piles jusqu'à sa position finale.

Une fois le tablier au-dessus des voies ferrées, les garde-corps et les écrans anti-chutes pré-installés permettront de couler en toute sécurité la dalle béton qui complétera la structure de cet ouvrage dit «mixte». Les deux parties de l'ouvrage, sa partie rectiligne et sa partie courbe seront respectivement lancées en janvier et avril 2022 depuis les plateformes de chantier est et ouest.

GLOSSAIRE

Culéés : appuis d'extrémités du viaduc.

Chaises à galets : supports métalliques dotés de galets de roulement.

Piles : appuis intermédiaires.

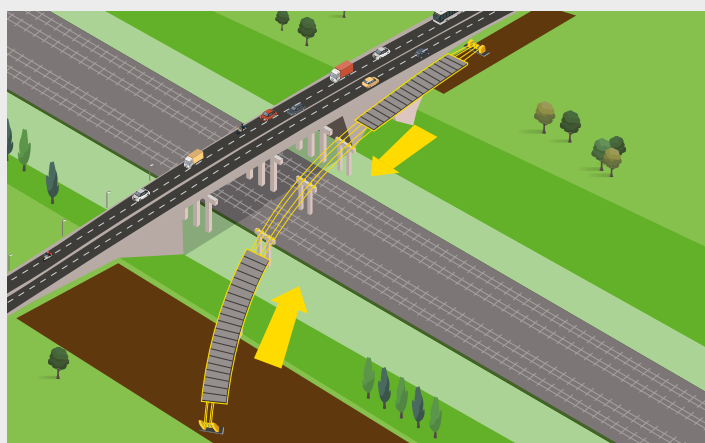
Tablier : structure qui supporte la circulation et repose sur des appuis.

1 - Travaux préparatoires



Les appuis extérieurs (**culées**) sont construits et l'espace autour est dégagé pour servir de plateforme d'assemblage et de lançage.

4 - Lançage en deux temps



Le **tablier** est lancé au-dessus des voies en deux étapes : depuis l'Est au mois de janvier et depuis l'Ouest au mois d'avril. Les tronçons sont mis en place par des treuils.



LE SAVIEZ-VOUS ?

PONT, VIADUC ET OUVRAGE D'ART, C'EST (PRESQUE) PAREIL !

Ces 3 mots peuvent en effet désigner le même objet, à savoir une infrastructure qui franchit un obstacle en passant par-dessus. Pour être plus précis, le terme viaduc est utilisé pour désigner un pont de grande envergure.

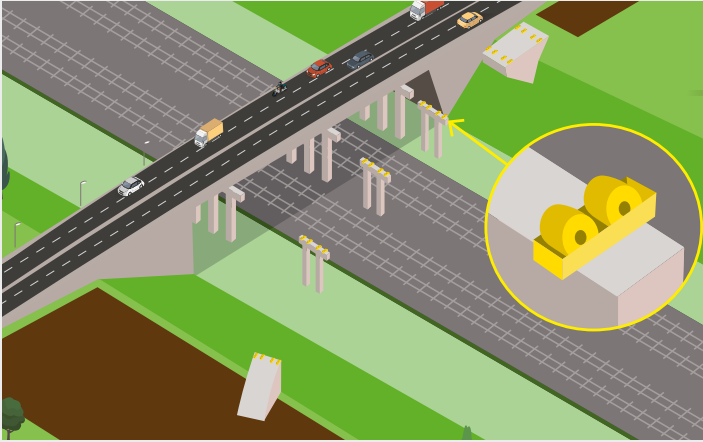
Le terme « ouvrage d'art » quant à lui peut décrire trois types de grandes structures : les ponts, les tunnels et les murs de soutènement.

En résumé, tous les viaducs sont des ponts et tous les ponts sont des ouvrages d'art mais l'inverse n'est pas vrai !



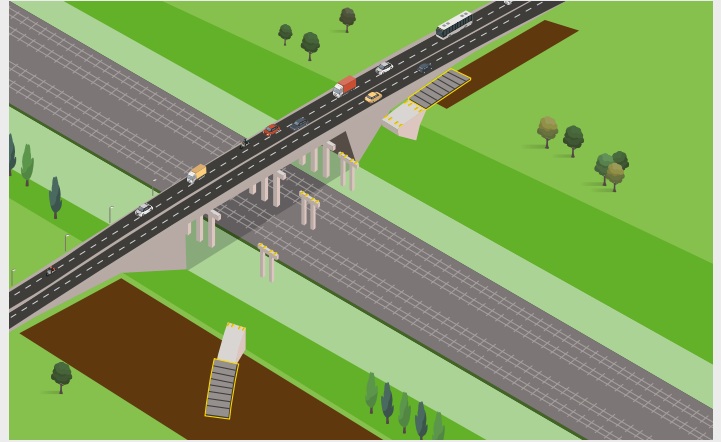
Vue du futur viaduc depuis la rue Camille Moke.

2 - Installation des chaises à galets



Des **chaises à galets** sont installées pour faire rouler l'ouvrage sur les piles.

3 - Assemblage du tablier



Le **tablier** est préassemblé dans l'enceinte du chantier, à proximité de la zone de lancement.

5 - Verrouillage du viaduc



Une fois le tablier en place, les chaises à galet sont retirées et le viaduc est verrouillé sur ses appuis définitifs.

6 - Finitions



Une dalle en béton est coulée sur la structure puis couverte d'enrobés, équipée et connectée aux voies.



Le viaduc est un ouvrage « mixte », constitué d'un caisson métallique recouvert d'une dalle de béton.

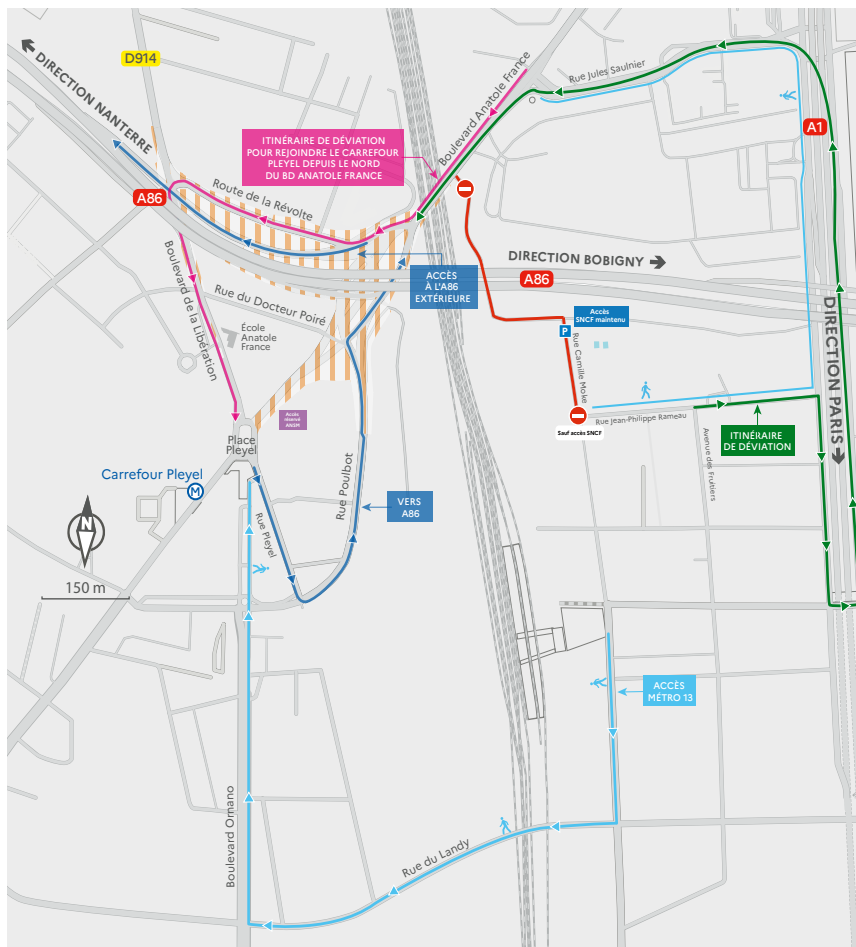
De l'acier « autopatinable » qui, à la différence de l'acier classique, se couvre d'une couche de patine résistante à la corrosion, a été retenu pour le caisson métallique.

Cela lui donnera naturellement une couleur rouille qui se fond dans le paysage et ne demandera pas d'entretien des peintures. Sans peinture à renouveler, l'entretien est ainsi plus écologique et moins impactant pour les trains qui circulent.

DES TRAVAUX D'ENVERGURE DANS UN CADRE CONTRAINT

La réalisation du viaduc est soumise à de fortes contraintes, menée dans un espace restreint en interaction avec les autres chantiers alentours. En particulier, elle se déroule dans le domaine ferroviaire, au-dessus du faisceau Paris-Nord, l'un des plus fréquentés d'Europe. Cela oblige à respecter des impératifs de sécurité et de sûreté particulièrement drastiques, pour éviter notamment les risques d'électrocution mais aussi la perturbation des circulations ferroviaires.

En effet, pour minimiser la gêne aux usagers du réseau ferré, en particulier les voyageurs du quotidien, les travaux se déroulent de nuit et le week-end. Pour s'assurer que les trains du matin pourront bien circuler comme prévu, toutes les tâches de l'entreprise sont anticipées et minutées.



RAPPEL : FERMETURE DE LA RUE CAMILLE MOKE À PARTIR DU 5 JANVIER POUR LES TRAVAUX DU VIADUC

Du 5 janvier au 6 février, la circulation sur la rue Camille Moke est perturbée :

- ▶ La circulation est entièrement interdite du 5 au 23 janvier.
- ▶ Du 24 janvier au 6 février, la rue sera réouverte en journée mais la circulation sera interrompue les soirs de 22h à 5h30 et les week-ends du samedi 6h au dimanche 22h.

Consciente des désagréments que peuvent occasionner ces travaux, la DiRIF met tout en œuvre pour les minimiser et vous remercie de votre compréhension.

UN AGENT DE PROXIMITÉ EST PRÉSENT TOUS LES JOURS DE LA SEMAINE SUR LE TERRAIN



Fénel est disponible pour informer, répondre aux interrogations, apaiser les inquiétudes éventuelles et remonter le cas échéant les problèmes signalés aux abords du chantier. Il veille à la bonne tenue et à la propreté du chantier et règle les problèmes de nuisances en collaboration avec l'équipe projet. Il est disponible sur place et joignable par téléphone ou courriel.



06 21 31 37 47



echangeurs.pleyelportedeparis.dirif@developpement-durable.gouv.fr



SUIVEZ L'ACTUALITÉ
DU CHANTIER EN LIGNE !



SCANNEZ AVEC VOTRE
SMARTPHONE