

Mars 2018

DOSSIER DE PRESSE

Réparation du Viaduc de la Ricamarie



DIRECTION
INTERDÉPARTEMENTALE
DES ROUTES
CENTRE-EST

SOMMAIRE

1.	Communiqué de Presse	03
2.	Présentation des travaux	04
3.	Mesures d'exploitation	11
4.	Informations des usagers	15

La DIR Centre-Est (Direction Interdépartementale des Routes), maître d'ouvrage de ce chantier est un service du Ministère de la Transition écologique et solidaire
Elle est en charge de l'entretien et de l'exploitation des routes nationales et autoroutes non concédées dans le Centre-Est de la France.





MINISTÈRE DE LA TRANSITION ÉCOLOGIQUE ET
SOLIDAIRE

Direction Interdépartementale des Routes
Centre-Est

Lyon, Le 6 mars 2018

Service d'Ingénierie Routière de Lyon

COMMUNIQUE DE PRESSE

Réparation du Viaduc de la Ricamarie – RN88 Phase 2 : Voies Le Puy vers Saint-Étienne

Depuis le début du mois de février 2018, et pour une période de 10 mois (hors aléas), la Direction Interdépartementale des Routes Centre-Est procède à la deuxième phase de réparation du Viaduc de la Ricamarie sur la RN88. À l'instar de 2017, les travaux consistent principalement à réparer et renforcer structurellement l'ouvrage. Tous les équipements de l'ouvrage seront également remplacés.

Les travaux se dérouleront sur la partie de l'ouvrage supportant les voies du sens Le Puy vers Saint-Étienne. **Ils s'effectueront du lundi au samedi**, hors nuits, dimanches et jours fériés.

Les restrictions de circulation interviendront à partir du 20 mars. La circulation se fera sur 2 × 1 voie au lieu des 2 × 2 voies usuellement pratiquées.

Pour des raisons de sécurité, **la vitesse sera limitée à 70 km/h** dans les deux sens de circulation, et ponctuellement 50 Km/h au droit des basculements.

La Direction Interdépartementale des Routes Centre-Est invite les usagers à la plus grande prudence sur les zones de chantier, à consulter le site www.dir-centre-est.fr, et les remercie pour leur compréhension.

Contacts presse :

Béatrice COCQUEL Pôle communication – DIR Centre-Est – Tél: 04 69 16 62 14
Julien CABUT – Chef de Projets – DIRCE/SIR Lyon/ Pôle Ouvrages d'art : 04.69.16.63.32

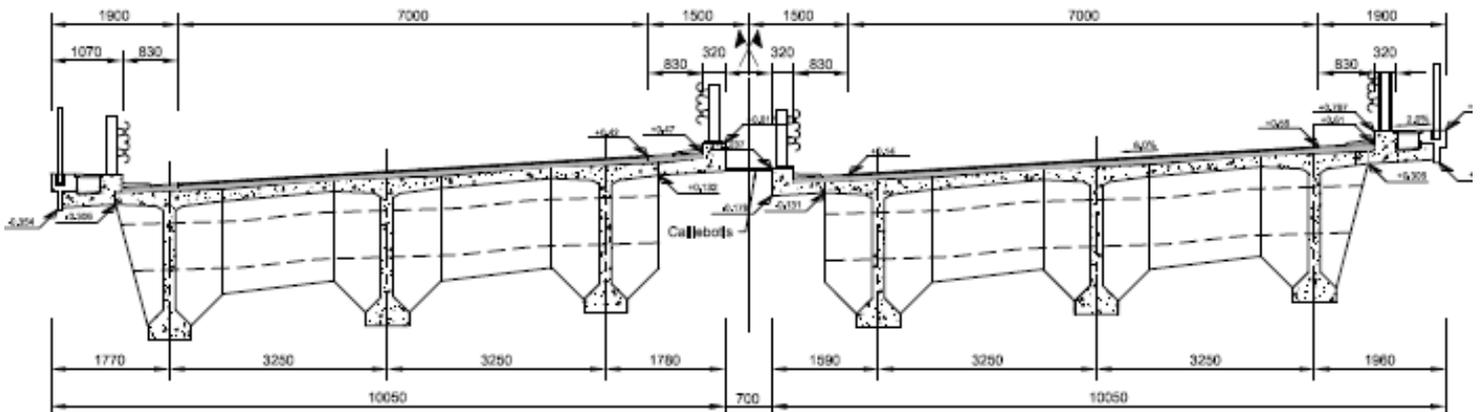
2. Présentation des travaux

2.1. Situation



2.2. Présentation de l'ouvrage

Le viaduc de la Ricamarie a été construit en 1965. Il s'agit d'un ouvrage de type Viaduc à travées Indépendantes à Poutres Précontraintes (VIPP) de 1ère génération. L'ouvrage comporte 2 tabliers parallèles courbes et séparés, supportant chacun 2 voies de circulation.



Coupe transversale

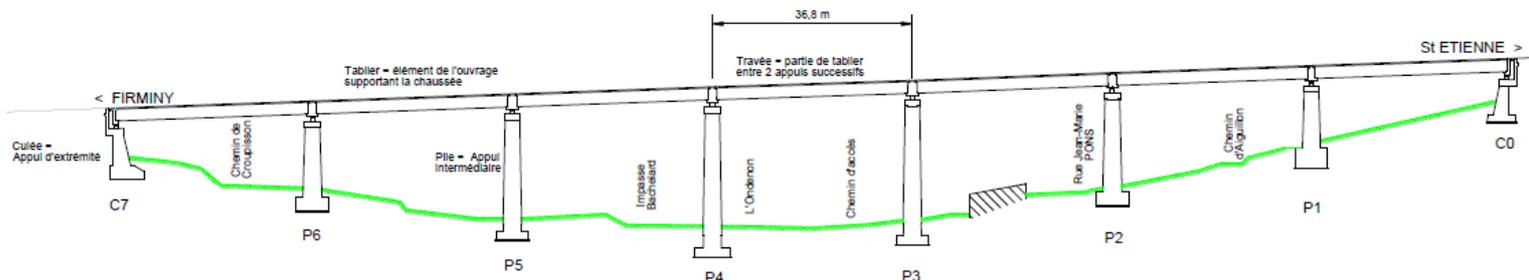
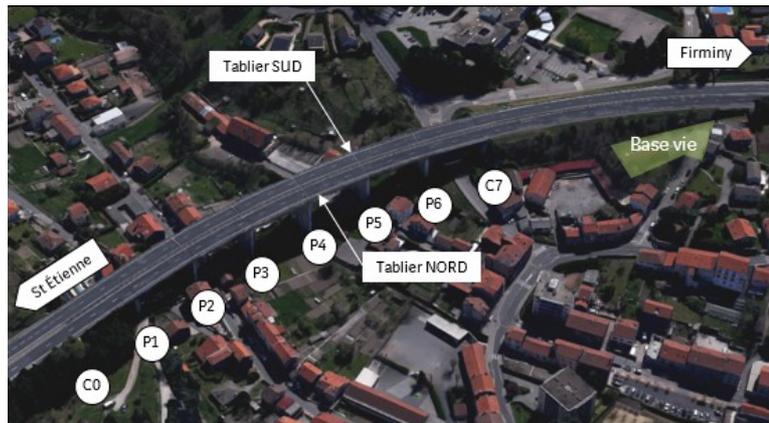
La largeur totale d'un tablier est de 10 m.

Chaque tablier repose sur 8 appuis : 2 culées (appuis d'extrémité) et 6 piles.

Les longueurs des différentes travées (travée = partie d'ouvrage entre 2 appuis successifs) sont d'environ 36,80 m. La longueur totale de l'ouvrage est donc de 256 m.

L'ouvrage franchit un quartier de la ville de la Ricamarie et en particulier :

- la rivière Ondenon,
- le chemin de Croupisson
- l'impasse Bachelard,
- la rue Jean-Marie Pons,
- le chemin de l'Aguillon,



2.3. Pathologies

L'ouvrage a subi les affres du temps. Il a fait l'objet de différentes inspections détaillées et d'investigations. Celles-ci ont conclu à :

- l'usure ou l'obsolescence des équipements de l'ouvrage (joints de chaussée, revêtement de chaussée, étanchéité, dispositifs de retenue en rives d'ouvrage...);
- la déficience de l'assainissement avec des zones de ruissellements préjudiciables à la structure
- une dégradation importante des bétons liée notamment aux ruissellements des eaux chargées en sels de déverglaçage ;
- un affaiblissement structurel de l'ouvrage (pertes sur la précontrainte longitudinale)



Dégradation du béton situé sur la partie supérieure d'un pilier de l'ouvrage.



Mesure de la précontrainte (essai à l'arbalète).

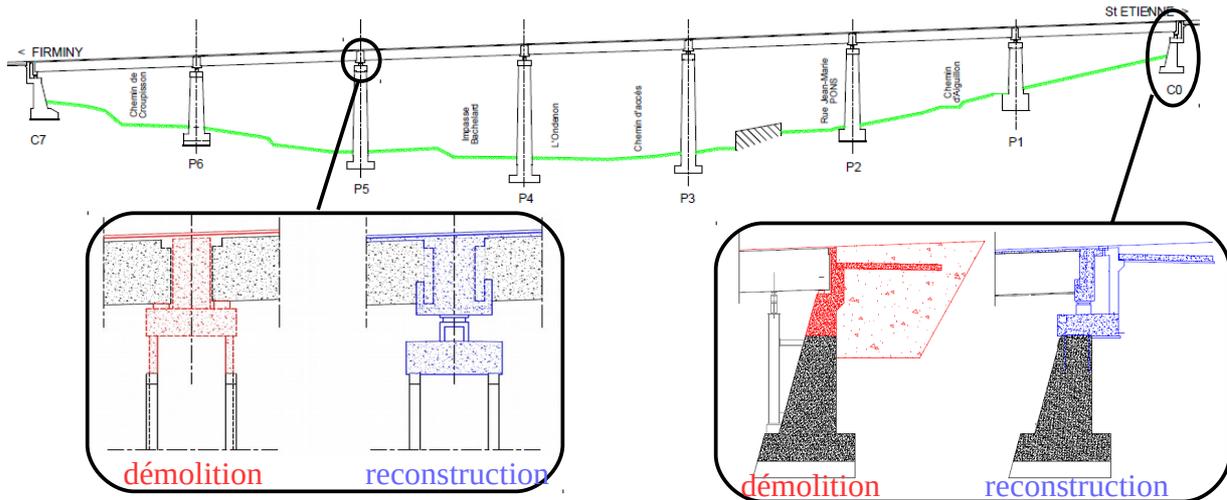
2.4. Programme de travaux

L'important programme de travaux a pour objectifs de :

- Renforcer structurellement l'ouvrage
- Améliorer la sécurité des usagers et l'exploitation de l'ouvrage
- Réparer les nombreuses dégradations constatées
- Supprimer les joints de chaussée intermédiaires pour limiter les nuisances sonores
- Donner une durée de vie de 100 ans à l'ouvrage

2.4.1 Réparation structurelle

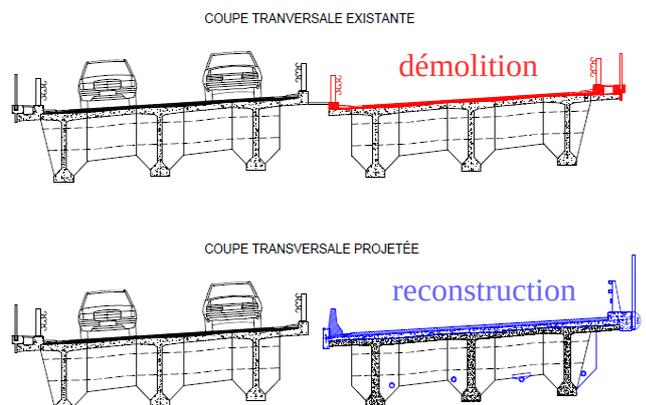
- Renforcement tablier
 - mise en continuité des travées. Cela impose de lourds travaux de démolition et de reconstruction des têtes de piles et des têtes de culée (= appuis d'extrémité)



- renforcement de précontrainte
 - Une nouvelle précontrainte extérieure sera mise en place sur toute la longueur de l'ouvrage.
- réparation des bétons dégradés (poutres, têtes de pile)
- remplacement des appareils d'appui supportant tout le poids des tabliers
- réparation des piles (prestation réalisée en 2016)

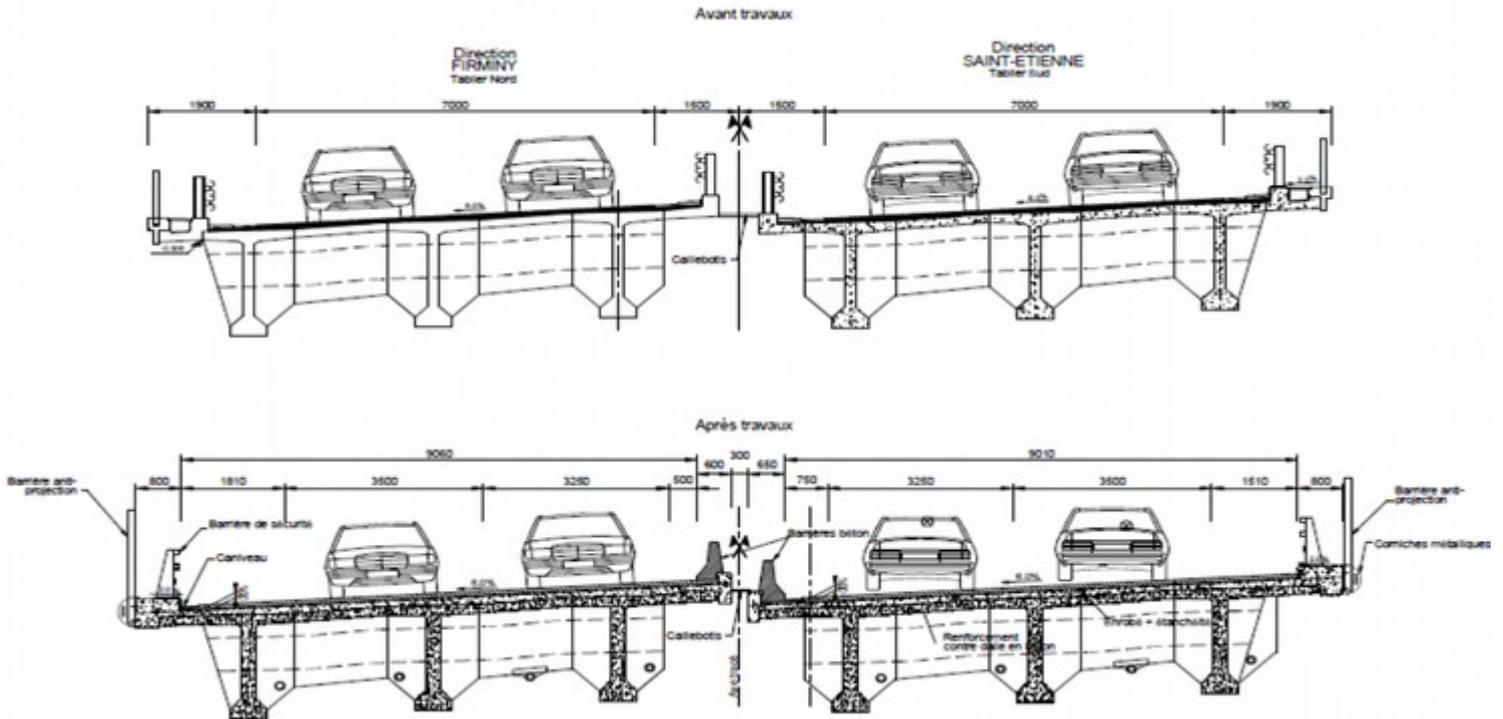
2.4.2 Réparation des superstructures

- Étanchéité et chaussées : réfection complète
- Joint de chaussée des culées : remplacement par des joints lourds capables de reprendre la dilatation complète de l'ouvrage.
- Joint de chaussée des piles : suppression définitive des joints intermédiaires, l'ouvrage étant rendu continu sur toute sa longueur.
- Corniches : remplacement complet
- Dispositif anti-chute : mise en place de dispositifs anti-chute d'objets sur une hauteur de 1,80 m.



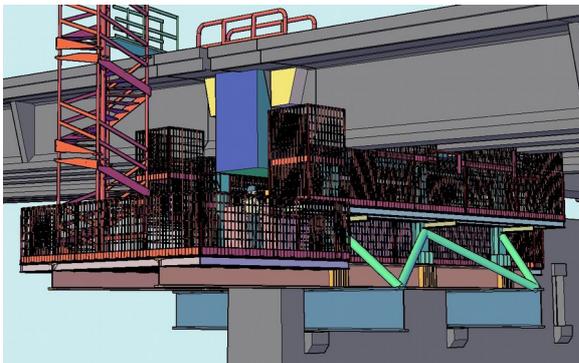
2.4.3 Profil en travers retenu

Le profil des voies de circulation et les dispositifs de retenue en rive seront sensiblement améliorés par rapport à l'état avant travaux :

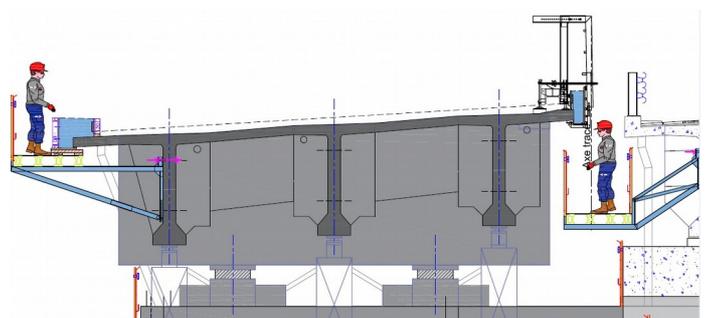


2.5. Méthodologie des travaux

La nature des travaux à réaliser ainsi que l'environnement urbain de l'ouvrage imposent la mise en place d'importants moyens d'accès et de protection.



Plateforme en tête de pile



Plateformes en console

2.6. Coût des travaux

Le montant de l'opération de 14 M€ est entièrement financé par l'État.

2.7. Photos des travaux 2017



Vue aérienne du chantier



Ouvrages d'accès et structures porteuses provisoire



Démolitions de partie d'ouvrage





Ouvrage intégralement supporté par des structures provisoires



Reconstruction de partie d'ouvrage



Mise en place de nouveaux équipements (joints de chaussée, dispositifs de retenue, écrans anti-projection)

2.8. Planning et organisation des travaux 2018



Réparation du tablier sens Firminy ⇒ Saint-Étienne : 2018

- 10 mois de travaux (hors aléas) à partir de début février
- restrictions de circulation à compter du 20 mars : coupure de la circulation sur le tablier en travaux et circulation sur 2 x 1 voie sur l'autre tablier
- puis neutralisation des 2 voies rapides pendant 2 semaines

L'entreprise aura la possibilité de travailler le samedi (uniquement de 9 h à 18 h) pour réduire au maximum la durée du chantier.

Toutefois, il sera interdit de travailler entre 22 h et 6 h afin de limiter les nuisances pour les riverains habitant sous le viaduc.

2.9. Intervenants

<p><u>Maître d'Ouvrage :</u> Direction Interdépartementale des Routes Centre Est</p>	 
<p><u>Maître d'œuvre :</u> Direction Interdépartementale des Routes Centre Est Service Ingénierie Routière de Lyon / Pôle Ouvrages d'Art</p>	
<p><u>Exploitation de la RN 88 :</u> La Direction Interdépartementale des Routes Centre Est Service Régional d'Exploitation de Lyon PC Hyrondelle District de Saint Étienne</p>	
<p>Contrôle des études et chantiers : CEREMA</p>	
<p><u>Entreprise réalisant les travaux :</u> Groupement Freyssinet France Région Rhône-Alpes Auvergne / VCF TP Lyon</p>	
<p>Études d'exécution : ARCADIS</p>	
<p><u>Coordonnateur SPS :</u> Présents</p>	

3. Mesures d'exploitation



3.1. Données de circulation

Globalement, la RN88 supporte un trafic d'environ 62 000 véhicules par jour tout sens confondus, dont 3100 poids lourds (soit 5 % du trafic). Elle fait l'objet de congestions régulières :

- à l'heure de pointe du soir (16h00 – 19h00) dans le sens Saint-Étienne ⇒ Firminy
- à l'heure de pointe du matin (7h00 – 9h00) dans le sens Firminy ⇒ Saint-Étienne

3.2. Restrictions de circulation prévues – Mode d'exploitation

Comme en 2017, la circulation sera coupée sur le tablier en travaux, et la circulation se fera en double sens sur le second tablier.

3.2.1 Travaux sur tablier sens Firminy ⇒ Saint-Étienne en 2018

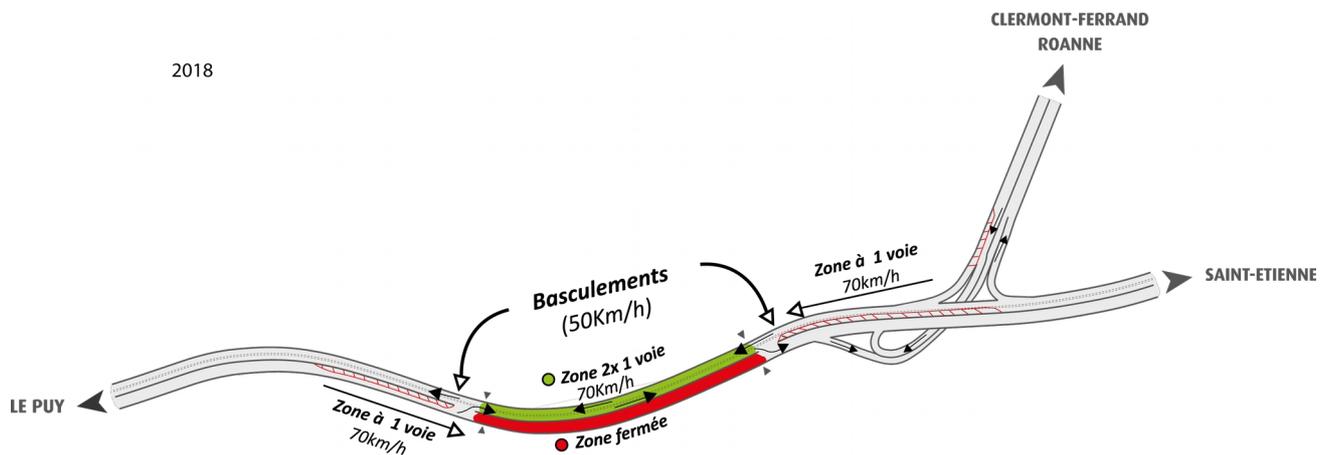
Les mesures d'exploitation suivantes seront mises en place à l'attention des usagers. Dans le sens Firminy – Saint-Étienne :

- La circulation sera réduite à une seule voie et basculée sur la voie rapide de la chaussée opposée (pas de circulation sur ce tablier).
- La vitesse sera réduite à 70 km/h avec interdiction de dépasser, et ponctuellement à 50 km/h au droit des basculements.

Dans le sens Saint-Étienne – Firminy :

La voie rapide sera neutralisée à l'approche de la zone à double sens de circulation.

- La circulation s'effectuera sur la seule voie lente (circulation à double sens sur ce tablier)
- La vitesse sera réduite à 70 km/h avec interdiction de dépasser, et ponctuellement à 50 km/h au droit des basculements.
- La bretelle RD201 ⇒ RN88 en direction du Puy en Velay sera fermée pour faciliter l'écoulement de la circulation de la RN88 à l'approche la zone à 2 × 1 voie.



En fin de chantier, la mise en œuvre d'équipement de sécurité en terre-plein central aux 2 extrémités de l'ouvrage et nécessitera la neutralisation des 2 voies rapides. La circulation se déroulera donc sur 2 x 1 voie pendant les 2 semaines nécessaires à la réalisation de cette tâche.

3.2.2 Conséquences sur la circulation de la RN88

Avant les travaux de 2017, et au regard des congestions attendues sur l'axe Saint-Étienne – Firminy, une étude de trafic, avait été réalisée afin de déterminer l'impact des travaux sur les conditions de circulation. Les principales conclusions étaient les suivantes :

- le temps de parcours devrait être augmenté d'environ 15 à 30 minutes en heure de pointe dans le sens Saint-Étienne ⇒ Firminy lorsqu'aucun événement particulier ne se produit,
- le temps de parcours devrait être augmenté d'environ 10 à 15 minutes en heure de pointe dans le sens Firminy ⇒ Saint-Étienne lorsqu'aucun événement particulier ne se produit.

Ces conclusions se sont révélées exactes lors des travaux sur le premier tablier réalisés en 2017.

- la baisse de trafic observé a baissé d'environ 30 % dans le sens Saint-Étienne ⇒ Firminy, et de 20 % dans le sens Firminy ⇒ Saint-Étienne.
- Le trafic s'est révélé être relativement stable sur la période des travaux,
- les temps de parcours ont augmenté d'environ 10 à 15 min à l'heure de pointe du soir dans le sens Saint-Étienne ⇒ Firminy, et de 10 min à l'heure de pointe du matin dans le sens Firminy ⇒ Saint Étienne.

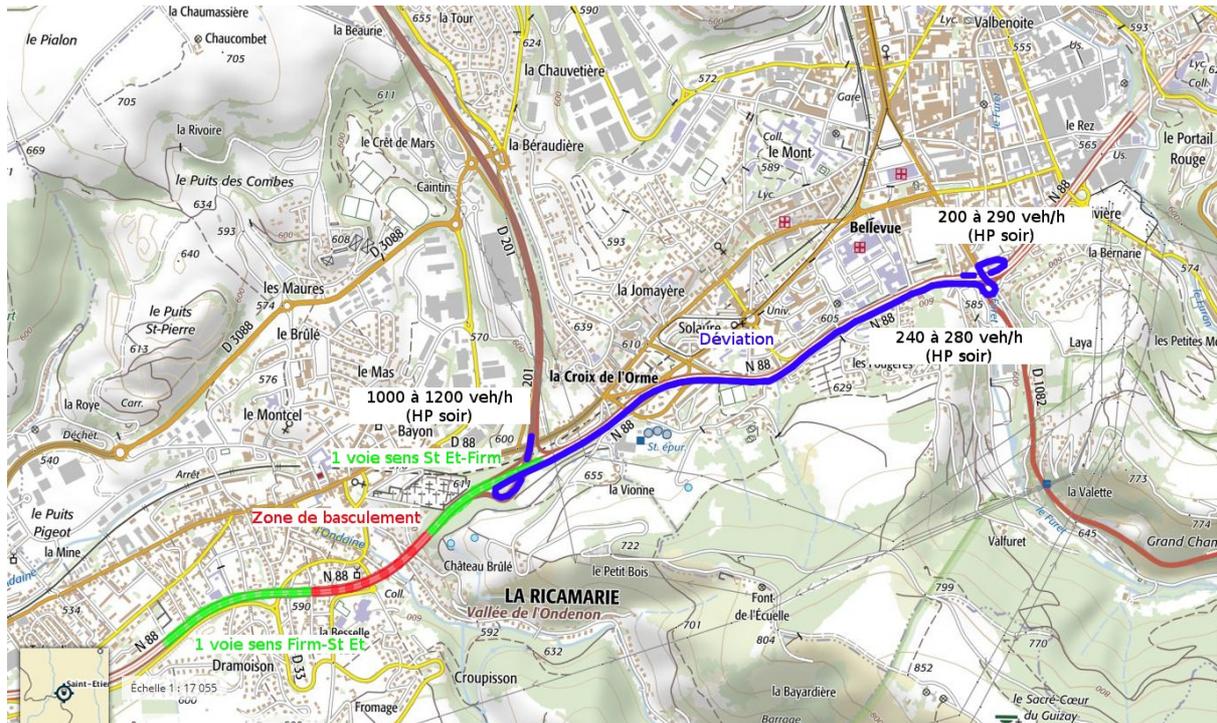
3.3. Mesures mises en œuvre

Les mesures mises en œuvre en 2017 sont conservées.

3.3.1 fermeture de la bretelle RD201 vers RN88

Pendant la durée des travaux, la bretelle RD201 ⇒ RN88 direction Firminy sera fermée de façon à fluidifier la circulation dans la portion de la RN88 à 1 voie.

Parallèlement sera mis en place un itinéraire de déviation pour tous les véhicules venant de la RD201 et souhaitant se rendre sur la RN88 en direction de Firminy : ils devront prendre la RN88 en direction de Saint-Étienne, puis faire demi-tour à l'échangeur suivant (échangeur de Vélocio), et enfin, reprendre la RN88 en direction de Firminy.



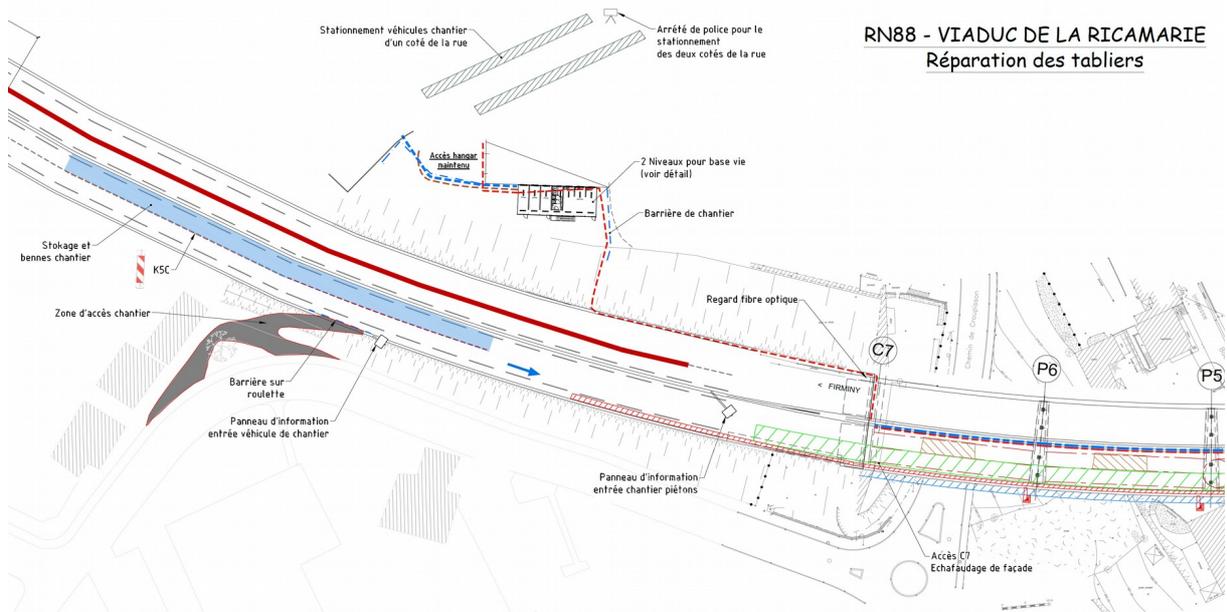
Le retour d'expérience lié aux travaux réalisés sur le premier tablier en 2017 confirme que la fermeture de la bretelle de la bretelle RD201 ⇒ RN88 en direction de Firminy a permis de fluidifier le trafic sur la RN88 en direction de Firminy. De plus, l'itinéraire de déviation n'a pas engendré de difficultés particulières.

En complément, les poids lourds venant de l'A72 et souhaitant se diriger en direction de Firminy (donc utilisant la RD201 en transit) seront incités à emprunter l'A72 au nord de Saint-Étienne, puis la RN88

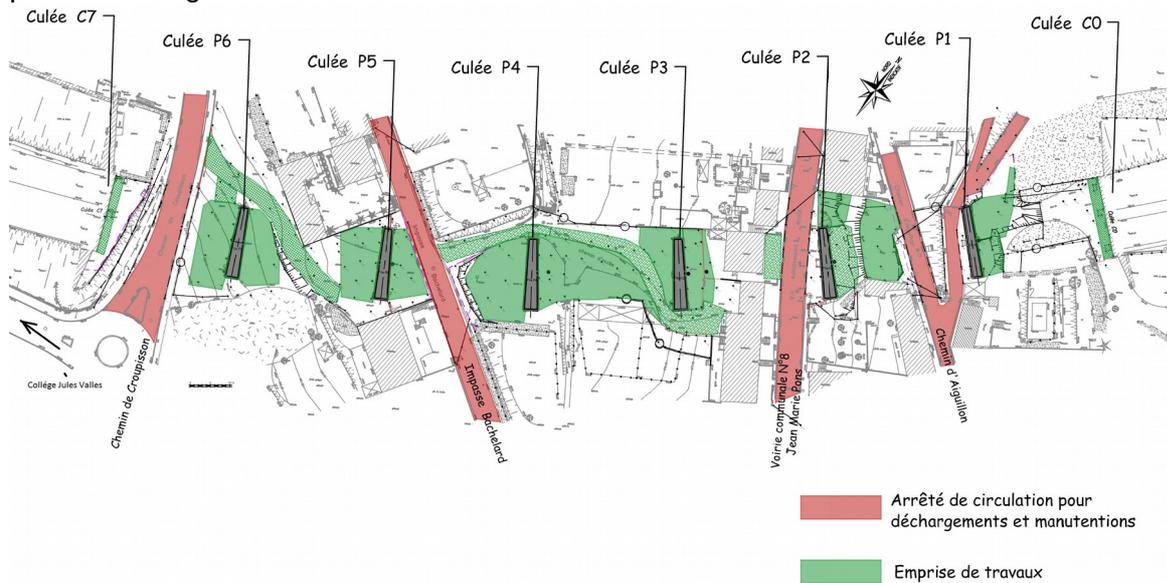
3.3.2 Accès au chantier

L'essentiel des travaux sera réalisé depuis le dessus de l'ouvrage. L'accès au chantier se fera donc de préférence par la rue Robespierre par le biais d'une rampe d'accès réalisée par l'entreprise. L'accès au chantier sera également possible par la RN88 à l'aval du chantier.

RN88 - VIADUC DE LA RICAMARIE
Réparation des tabliers



Certains travaux devront être réalisés depuis les parcelles appartenant en majorité à l'État situées sous l'ouvrage. Les accès riverains par véhicules seront conservés, mais pourront être coupés de façon ponctuelle pour certaines tâches de travaux (une information auprès des riverains concernés sera faite au préalable). Les accès piétons seront eux conservés pendant l'intégralité des travaux.



4. Information aux usagers

4.1. Actions d'information

Les actions d'information seront les suivantes :

- réalisation de lettres d'information à destination des riverains et/ou des usagers,
- page dédiée sur le site internet de la DIR Centre-Est (rubrique infos chantier)
- **affichage d'informations de temps de parcours sur des panneaux à messages variables spécifiquement mis en place pendant les travaux en amont du chantier**

4.2. Conseils aux usagers

Pour limiter les perturbations, les usagers sont encouragés à :

- modifier leurs horaires de passages pour éviter les heures de pointe,
- se reporter sur un autre mode de transport tel que le train,
- covoiturer pour limiter le nombre de véhicules empruntant la zone du chantier,
- respecter les limitations de vitesse.

Béatrice COCQUEL
Responsable Communication

CONTACT PRESSE

Tél. 04.69.16.62.14

DIR Centre-Est

Beatrice.cocquel@developpement-durable.gouv.fr

www.dir-centre-est.fr