

Lettre d'information

L'actualité des travaux de la déviation de Port-sur-Saône



Le tablier en cours de lancement entre les piles P2 et P3

JOURNÉE PORTES OUVERTES, SAMEDI 21 SEPTEMBRE : VENEZ DÉCOUVRIR LES TRAVAUX DE LA DÉVIATION !

Le samedi 21 septembre 2019 sera organisée une journée «portes ouvertes». Le Préfet de la Haute-Saône, les cofinanceurs du projet et les services de la DREAL et de la DIR vous accueilleront toute la journée pour vous faire découvrir les différents secteurs de travaux de la déviation.



Le 2ème lancement a eu lieu le 16 mai dernier, permettant au tablier de parcourir 150 mètres et de reposer maintenant sur la pile n° 3 du viaduc.

Les autres ouvrages de la déviation sont en cours ou pratiquement achevés.

C'est bien l'occasion pour la DREAL et les différents acteurs du projet d'ouvrir les portes de ce chantier d'ampleur pour le territoire.

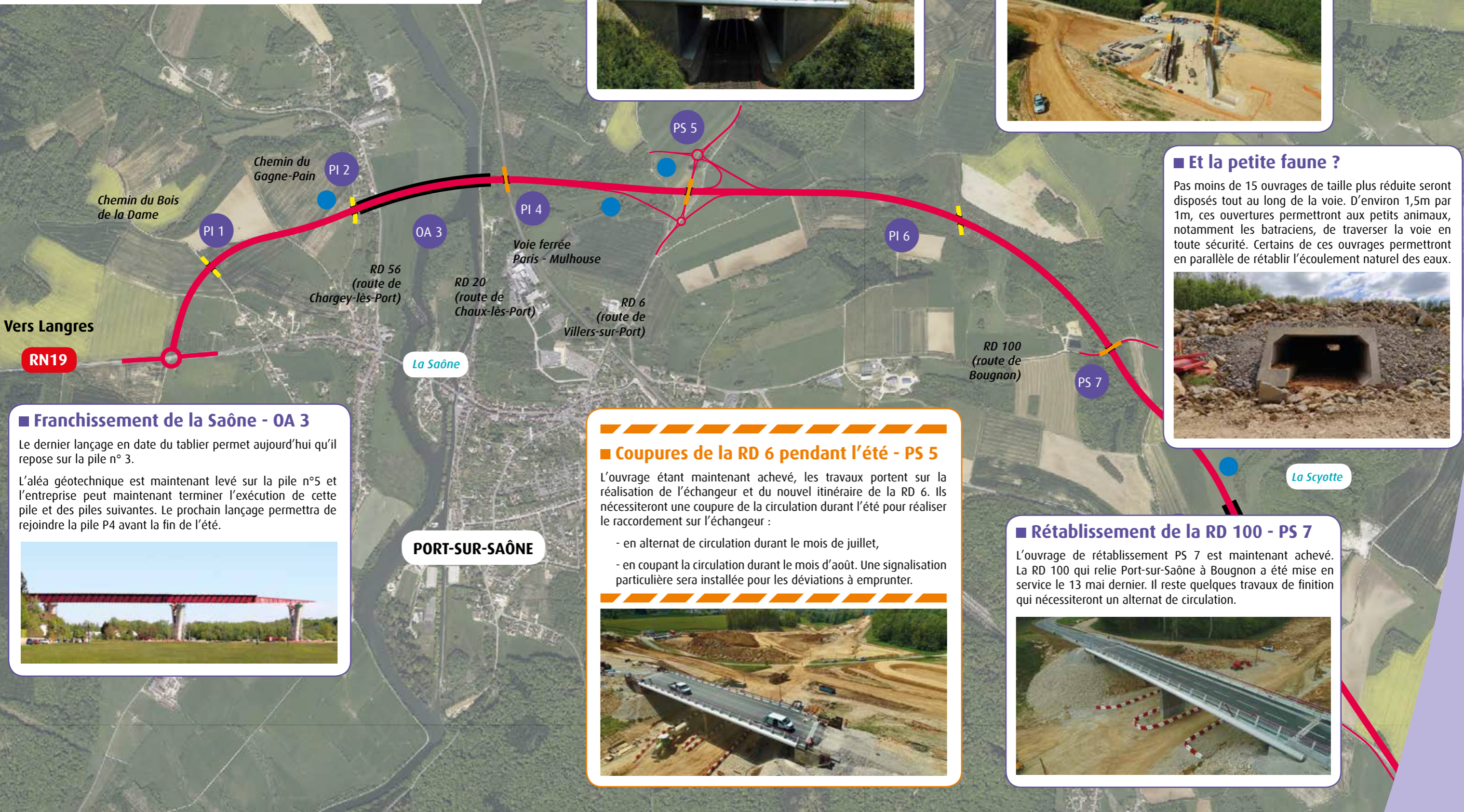
Dans un prochain numéro spécial, nous vous communiquerons les modalités d'organisation de cette journée.

En attendant, découvrez dans cette lettre n° 15, l'avancement des travaux des différents secteurs de la déviation.

ACTUALITÉ

LES TRAVAUX DE LA DÉVIATION AU FIL DE L'ITINÉRAIRE

Les ouvrages de franchissement ou de rétablissement de la future RN sont achevés ou en cours de réalisation. De Charmoille à Port-sur-Saône, découvrons leur état d'avancement.



■ Franchissement de la voie SNCF - PI 4

L'enrobé de protection est posé. L'ouvrage est à présent terminé. Grâce au suivi régulier et la concertation entre les différents acteurs, le planning de réalisation de l'ouvrage a été respecté et les délais tenus. Aucun incident n'est venu perturber les travaux.



■ Passage grande faune - PI 6

Le passage inférieur n°6 est un ouvrage destiné au passage de la grande faune sous la déviation. Ses dimensions importantes assurent la transparence de l'infrastructure routière. Il a été positionné en fonction des corridors de passage des animaux. Les plantations de part et d'autre le guideront vers l'ouvrage.



■ Et la petite faune ?

Pas moins de 15 ouvrages de taille plus réduite seront disposés tout au long de la voie. D'environ 1,5m par 1m, ces ouvertures permettront aux petits animaux, notamment les batraciens, de traverser la voie en toute sécurité. Certains de ces ouvrages permettront en parallèle de rétablir l'écoulement naturel des eaux.



■ Franchissement de la Saône - OA 3

Le dernier lançage en date du tablier permet aujourd'hui qu'il repose sur la pile n° 3.

L'aléa géotechnique est maintenant levé sur la pile n°5 et l'entreprise peut maintenant terminer l'exécution de cette pile et des piles suivantes. Le prochain lançage permettra de rejoindre la pile P4 avant la fin de l'été.



PORT-SUR-SAÔNE

■ Coupures de la RD 6 pendant l'été - PS 5

L'ouvrage étant maintenant achevé, les travaux portent sur la réalisation de l'échangeur et du nouvel itinéraire de la RD 6. Ils nécessiteront une coupure de la circulation durant l'été pour réaliser le raccordement sur l'échangeur :

- en alternat de circulation durant le mois de juillet,
- en coupant la circulation durant le mois d'août. Une signalisation particulière sera installée pour les déviations à emprunter.



■ Rétablissement de la RD 100 - PS 7

L'ouvrage de rétablissement PS 7 est maintenant achevé. La RD 100 qui relie Port-sur-Saône à Bougnon a été mise en service le 13 mai dernier. Il reste quelques travaux de finition qui nécessiteront un alternat de circulation.



“ PAROLE D’EXPERT ”



Vincent FLUCKIGER
Chargé de travaux
DIR Est - Service
d'Ingénierie Routière (SIR)
d'Alsace Franche-Comté

Le SIR, est le service d'ingénierie de la DIR. Il assure la maîtrise d'oeuvre du projet et pratiquement le suivi et le contrôle des travaux réalisés par les entreprises.

■ Quel est votre rôle ?

Mon rôle en tant que chargé de travaux est de veiller au respect de la qualité d'exécution et à la maîtrise des coûts et des délais.

Je dois contrôler la conformité des différentes parties d'ouvrage. Concrètement, je dois m'assurer que les entreprises ont bien respecté les plans et le cahier des charges, et si tel est le cas, je délivre un visa qui leur permet de poursuivre les travaux. Et il faut parfois savoir rester pragmatique et s'adapter en permanence aux différents cas rencontrés pour ne pas retarder l'avancement du chantier. Néanmoins, il m'arrive de refuser de lever un point d'arrêt, ce qui peut engendrer un décalage du planning et quelques tensions avec l'entreprise.

Je dois également faire appliquer les mesures environnementales en sensibilisant les nouveaux arrivants sur le chantier ou en vérifiant les produits utilisés pour la réalisation des travaux. C'est aussi en protégeant la faune que mon intervention est importante. Par exemple, nous avons aménagé des fossés avec la flore du site pour déplacer les batraciens trop proches des zones de travaux.

Enfin une dernière tâche consiste à contrôler les quantités mises en oeuvre (béton, ferrailage ou coffrage, ...). Avec Francis Godard, chargé d'études, nous avons déjà réalisé près de 500 avis qui déterminent ensuite la situation financière que l'entreprise peut réclamer. Nous vérifions en permanence que l'évolution des dépenses reste bien dans le budget global des travaux.

■ Quelles ont été les difficultés majeures rencontrées pour la réalisation du viaduc de franchissement de la Saône ?

Cet ouvrage n'a pas dérogé à la règle ! L'essentiel des problèmes rencontrés lors de la construction d'un ouvrage d'art se situe au niveau des fondations et ce fut le cas avec la pile n° 5. Lors des terrassements, nous avons constaté un sol fracturé avec des cavités. Nous avons donc dû injecter du coulis de béton dans le sol pour le rendre homogène et capable de supporter la pile. Bien entendu, cet aléa a impacté le planning et a eu des conséquences financières importantes.

L'autre grosse difficulté rencontrée a été la mise en oeuvre et le réglage des coffrages. L'entreprise Eiffage a fait le choix d'un coffrage métallique dit « grim pant » pour réaliser les fûts et les branches des piles. Chaque pile (hauteur variable de 21 à 28 mètres) est construite par levées successives allant de 2,30 à 3,50m. La géométrie de cet ouvrage, essentiellement composée de courbes, ne simplifie pas la tâche. L'adaptation aux méthodes de coffrage a été longue et m'a demandé beaucoup d'investissement pour participer à l'amélioration du coffrage et optimiser le rendement.

**JOURNÉE
PORTES OUVERTES :
SAMEDI 21 SEPTEMBRE
RETENEZ LA DATE !
Plus d'infos à venir ...**



JEU CONCOURS : VISITE DES PARTICIPANTS

Le 7 juin dernier, à l'invitation collective lancée par la DREAL, quelques participants ont pu se libérer et découvrir avec stupéfaction le tablier du viaduc. « Il est énorme », « en réel, on se rend vraiment compte de la taille des poutres », « on n'imagine pas de telles dimensions lorsque l'on passe dessous en voiture » autant d'exclamations et de superlatifs pour cet ouvrage majeur de la déviation.

Après une séance photo bien méritée devant les dernières poutres livrées, la visite s'est poursuivie sur les autres secteurs de travaux. Ce moment partagé restera dans la mémoire de chacun. Chacun a promis de revenir le 21 septembre pour découvrir l'avancement des travaux !

Et rappelez-vous, la charpente du tablier fait 4,25 mètres de hauteur !
Quasiment 2 niveaux d'une habitation ...



**POUR PLUS D'INFORMATIONS
SUR L'OPÉRATION :**
rn19-port-sur-saone@developpement-durable.gouv.fr

www.rn19-portsursaone.fr