MINISTÈRE
CHARGÉ
DES TRANSPORTS

Liberté
Égalité
Fraternité

DOSSIER DE PRESSE

Septembre 2024

RÉNOVATION DU VIADUC D'AUTREVILLE

Coupures de l'A31 dans les deux sens de circulation

Direction interdépartementale des routes Est
Tél. : 33 (0) 3 83 50 96 00 – fax : 33 (0) 3 83 32 39 22
BP 82120 - 10 et 16 promenade des Canaux
54000 Nancy cedex
www.dir-est.fr

cofrac
Accréditation N°4-0023
ISO 9001 : 2015
ISO 45001 : 2018

SOMMAIRE

1. PRÉSENTATION DE L'OUVRAGE 3

2. PHASAGE DES TRAVAUX – INCIDENCE SUR LA CIRCULATION 4

2.1. Reprise du système anticorrosion 4

2.2. Travaux de création des nouveaux appuis et mise en place des nouvelles poutres 4

2.3. Changement des rives de l'ouvrage, mise aux normes des dispositifs de retenue et mise en place d'un système d'assainissement. 5

2.4. Mise en contact de la nouvelle charpente métallique avec la structure existante 6

2.5. Renforcement du platelage par du béton fibré ultra haute performance (BFUP) 6

3. LES MODES D'EXPLOITATION 7

3.1. Les coupures de nuit 7

3.2. Les coupures de 34h 8

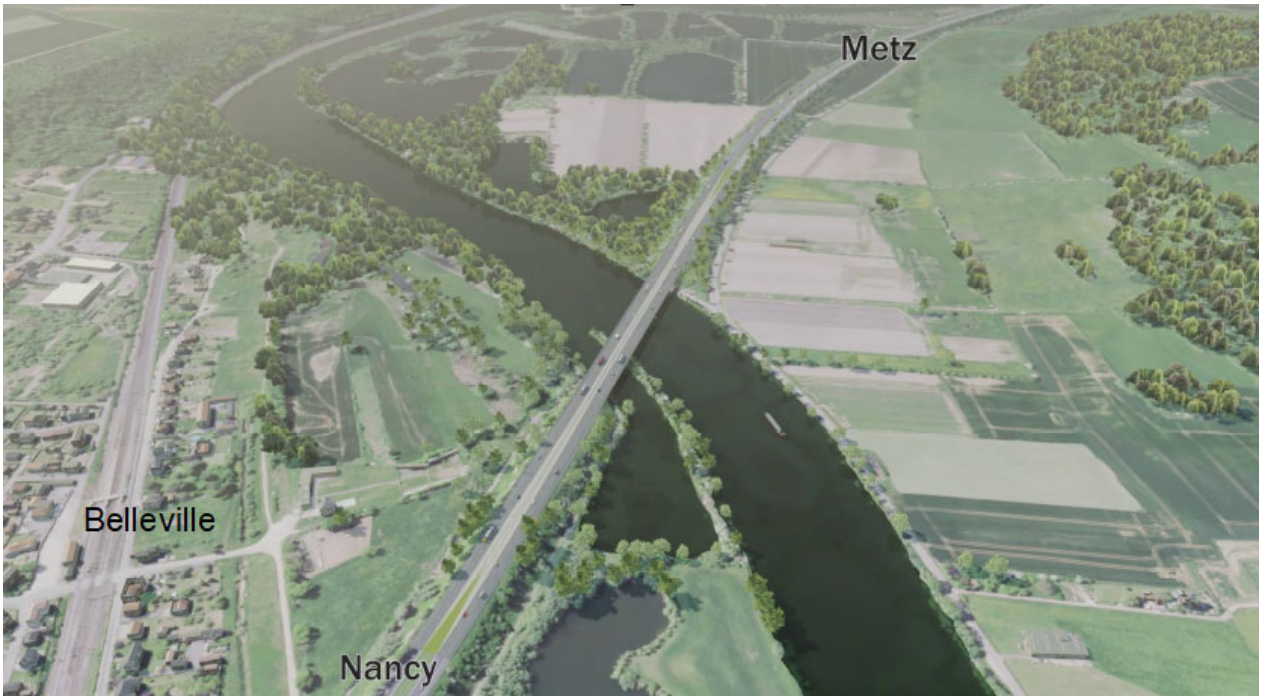
3.3. Les basculements de circulation 9

4. CE QU'IL FAUT RETENIR 9

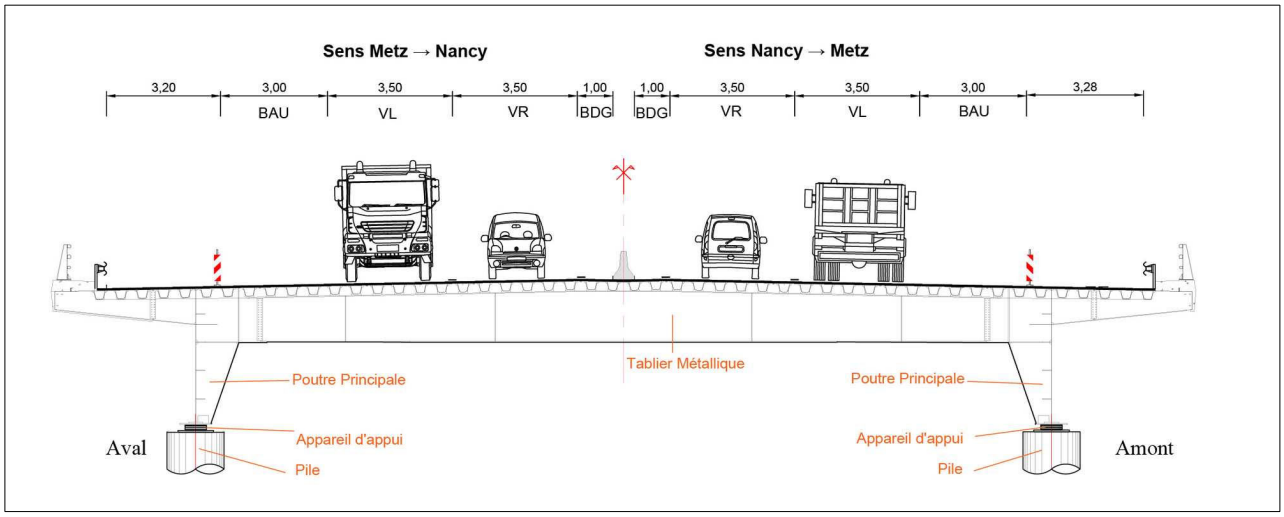
5. ANNEXE - PRÉSENTATION DE LA DIR EST 10

1. PRÉSENTATION DE L'OUVRAGE

Le viaduc d'Autreville est situé sur l'axe A31 entre Nancy et Metz dans le département de Meurthe-et-Moselle et permet de franchir la Moselle.



Sa construction date du début des années 1970. Le choix, à cette époque, avait été de construire un ouvrage entièrement métallique, composé d'une dalle orthotrope unique supportant les 2 sens de circulation, avec seulement 2 poutres longitudinales supportant l'ensemble de la structure (32 mètres de large par 232 mètres de long).



De par sa structure métallique, l'ouvrage est très sensible aux variations thermiques et aux vibrations provoquées par le passage des poids-lourds. Il a déjà fait l'objet de plusieurs réparations de fissures et la couche de roulement est changée très régulièrement. Aujourd'hui, au regard de l'état de fatigue de l'ouvrage, avec l'apparition répétée de fissures de plus en plus inquiétantes, il n'est plus possible de réaliser des réparations ponctuelles, mais une rénovation complète est ainsi devenue indispensable, au risque de devoir couper durablement l'A31, en cas d'apparition d'une fissure sur l'une des 2 poutres principales.

Le choix de la rénovation consiste en la construction d'une nouvelle charpente métallique, soit un nouvel ouvrage sous l'ouvrage existant. Des nouveaux appuis ont été créés afin de supporter ces quatre nouvelles poutres porteuses, qui reprendront les charges de l'ouvrage existant. Ces travaux sont complétés avec le renforcement du platelage existant et la rénovation des rives.

La solution proposée de haute technicité est le meilleur compromis entre durabilité des réparations, coût et impact sur la circulation autoroutière.

Le budget alloué à cette réparation est de 53 millions d'euros, entièrement apporté par l'État, dont une participation de 22 millions d'euros au titre du Plan de relance.

2. Phasage des travaux – incidence sur la circulation

2.1. Reprise du système anticorrosion

Les travaux de reprise complète du système de l'anticorrosion de l'ouvrage (sous l'ouvrage) ont eu lieu principalement en 2022. Il s'agissait d'ôter la peinture plombée de l'ouvrage pour ensuite appliquer un traitement anticorrosion, puis une couche de peintre sur les pièces métalliques en sous-œuvre. Ces travaux ont nécessité une neutralisation des bandes d'arrêt d'urgence, accompagné d'une réduction de vitesse à 90km/h.

Cette phase est maintenant terminée

Crédit photo : DIR Est

2.2. Travaux de création des nouveaux appuis et mise en place des nouvelles poutres

La construction des nouveaux appuis, la fabrication des 4 nouvelles poutres en usine, puis l'assemblage sur place ont été réalisés depuis 2022 et se sont terminés fin 2023. Ces travaux ont nécessité une neutralisation des bandes d'arrêt d'urgence, accompagné d'une réduction de vitesse à 90km/h .

Crédit photo : DIR Est

2.3. Changement des rives de l'ouvrage, mise aux normes des dispositifs de retenue et mise en place d'un système d'assainissement.

Crédit photo : Demathieu Bard

Le découpage des rives existantes et leur remplacement ont débuté en début d'année 2023, et se sont poursuivi jusqu'en février 2024. Ces travaux ont nécessité **une neutralisation des bandes d'arrêt d'urgence et l'abaissement de la vitesse à 90km/h et ponctuellement à 70km/h** pour des opérations de soudage spécifiques.

2.4. Mise en contact de la nouvelle charpente métallique avec la structure existante

Plusieurs opérations de vérinage, consistant à soulever légèrement des différents éléments de l'ouvrage, ont permis la mise en contact de la nouvelle charpente métallique au platelage existant. Ces opérations ont nécessité **des coupures complète de l'A31, dans les 2 sens de circulations**

Les phases terminées sont :

- **une coupure de 16h**, pour un premier vérinage de préparation entre l'ancienne et la nouvelle structure, **la nuit du samedi 16 mars 2024 20h, au dimanche 17 mars 12h**

- **une coupure de 34h**, pour réaliser le vérinage général, avec création des 16 supports béton principaux permettant la jonction entre le tablier existant et la structure neuve, **du samedi 6 avril 2024, 20h au lundi 8 avril 6h00.**

- **une coupure de nuit du lundi 22 avril au mardi 23 avril 2024.**

Credit photo : Demathieu Bard

2.5. Renforcement du platelage par du béton fibré ultra haute performance (BFUP)

Le renforcement du platelage est programmé par sens de circulation. Le premier sens qui sera traité est le sens Metz vers Nancy.

Pendant ces opérations qui dureront environ **5 mois**, la **circulation est basculée** sur le sens Nancy vers Metz. **La vitesse sera abaissée à 70km/h**. Ces travaux auront lieu entre l'été 2024 et fin d'année 2024.

En outre, la phase d'application du BFUP, qui est un béton très particulier, composé de fibres métalliques, exige qu'il n'y ait **aucune vibration lors de son application et sa prise**. L'ouvrage étant constitué d'un tablier unique supportant les 2 sens de circulation, une coupure complète de l'autoroute sera indispensable pour éviter les vibrations provoquées par la circulation. **2 coupures de 34h** sont ainsi programmées **:**

- du samedi 14 septembre 20h au lundi 16 septembre 6h00

- du samedi 21 septembre 20h au lundi 22 septembre 6h00

Un week-end de secours en cas d'intempéries ou problème technique est prévu le week-end suivant.

La circulation sera rétablie normalement durant l'hiver 2024/2025.

Les travaux pour l'autre sens de circulation reprendront au printemps 2025, selon le même principe.

3. LES MODES D'EXPLOITATION

Le phasage des travaux a été pensé pour minimiser les impacts sur le trafic. Ainsi sur l'ensemble de la rénovation du viaduc, seules quelques phases de travaux nécessitent des basculements de circulation ou des coupures complètes.

Lors des phases de basculement, les 2 voies de circulation seront conservées dans chaque sens de circulation. L'impact principal sera une réduction de vitesse, avec potentiellement quelques congestions aux heures de pointe du matin et du soir.

Ponctuellement, des coupures de nuit en semaine, dans un seul sens de circulation sont également nécessaires, pour des travaux très particuliers, ou la mise en place des basculements/ débasculements de la circulation.

Les coupures complètes impliquent la mise en place de déviation par le réseau départemental avec des risques de congestions importantes principalement le dimanche après-midi et ceci jusqu'environ 21h00, sur l'A31, mais également sur le réseau secondaire.

3.1. Les coupures de nuit

Les coupures de nuit sont réalisées entre l'échangeur de Lesménils et celui de Belleville, dans les 2 sens de circulation, avec une déviation via les communes de Pont-à-Mousson, blénod-lès-Pont-à-Mousson, Dieulourad, Belleville et Marbache, indiqué S13 dans le sens

Sud-Nord et S14 dans le sens Nord-Sud

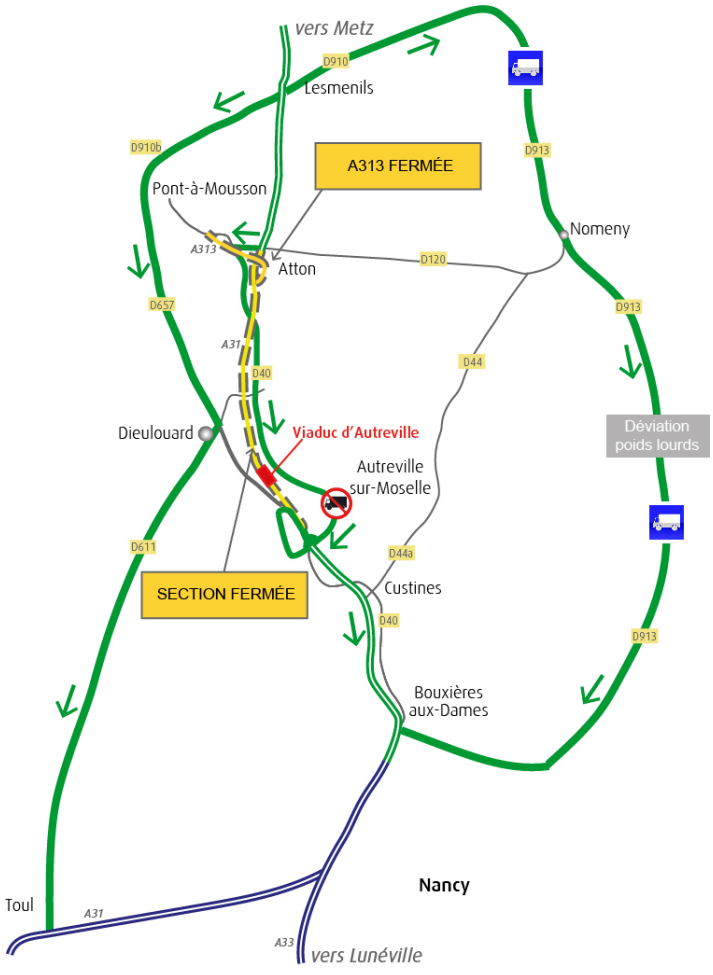
3.2. Les coupures de 34h

Au total 4 week-ends seront concernés par ces coupures de 34h du **samedi 20h au lundi 6h : 14/15 septembre 2024 et 21/22 septembre 2024** ainsi que 2 week-ends au printemps 2025. pour la réalisation du BFUP.

Les déviations seront différenciées selon le type de véhicule et le sens de circulation et seront réalisées selon ces schémas :

Sens Sud Nord

Sens Nord Sud

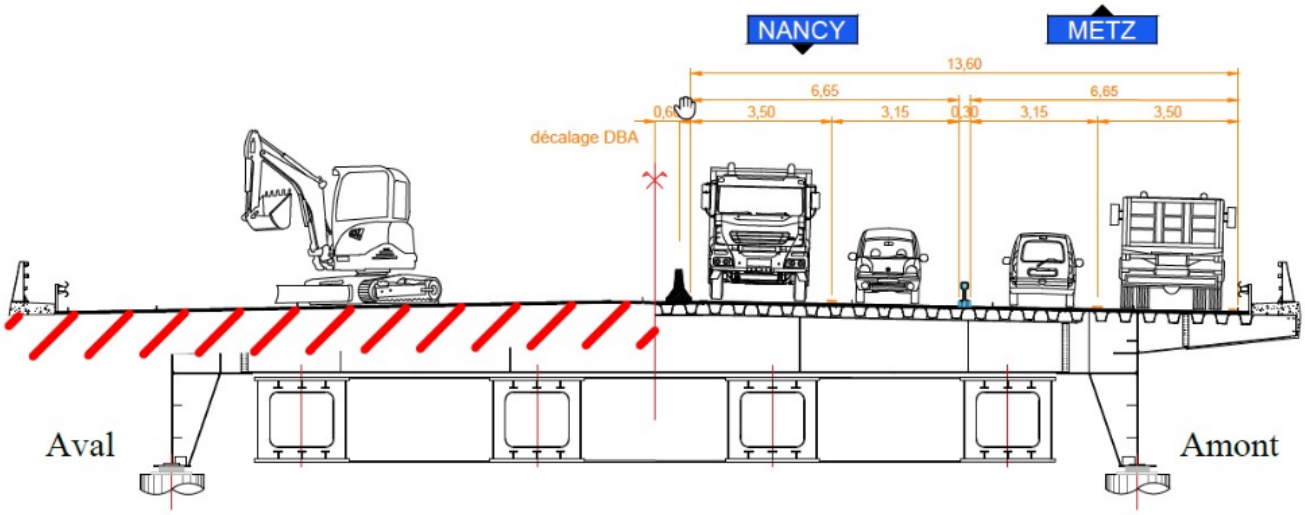


La liaison Toul / Pont-à-mousson sera un itinéraire de délestage conseillé et non en itinéraire de déviation obligatoire.

Une communication auprès de la Belgique et du Luxembourg sera réalisée pour inciter les usagers à ne pas emprunter l'A31 en direction de Lyon, mais privilégier l'itinéraire par Reims, Troyes et Dijon.

3.3. Les basculements de circulation

Les travaux sous basculement de circulation permettent de conserver les 2 voies de circulation dans les 2 sens de circulation. La circulation pendant les travaux sera maintenue selon le principe exposé sur le schéma ci-dessous avec un abaissement de la vitesse de 70km/h. Le principe étant le même pour l'autre sens de circulation.



4. Ce qu'il faut retenir

Les travaux de rénovation du viaduc d'Autreville sur l'A31 programmés par la Direction Inter-départementale des Routes Est constituent un chantier hors normes, avec des techniques de rénovations innovantes. Les travaux ont débuté en fin d'année 2021 et se termineront d'ici l'été 2025. Le budget total de l'opération est de **53 Millions d'euros.**

Des coupures totales de circulation sont programmées depuis mars 2024. Des déviations seront mises en place. Lors des week-ends de coupure (du samedi 20h au lundi 6h) des perturbations et congestions importantes sont attendues sur l'A31 mais également sur le réseau secondaire. **Il sera fortement conseillé aux usagers d'éviter le secteur** entre Bouxières-aux-Dames et Lesmenils **et de reporter leur déplacement à une date ultérieure dans la mesure du possible .**

Pour la sécurité des travailleurs et des usagers, des limitations de vitesse sont mises en place. Des contrôles radars sont programmés régulièrement.

La DIR Est remercie les automobilistes de leur compréhension,
pour la gêne occasionnée et leur recommande la plus grande prudence,
afin d'assurer leur propre sécurité et celle des agents travaillant sur le chantier.

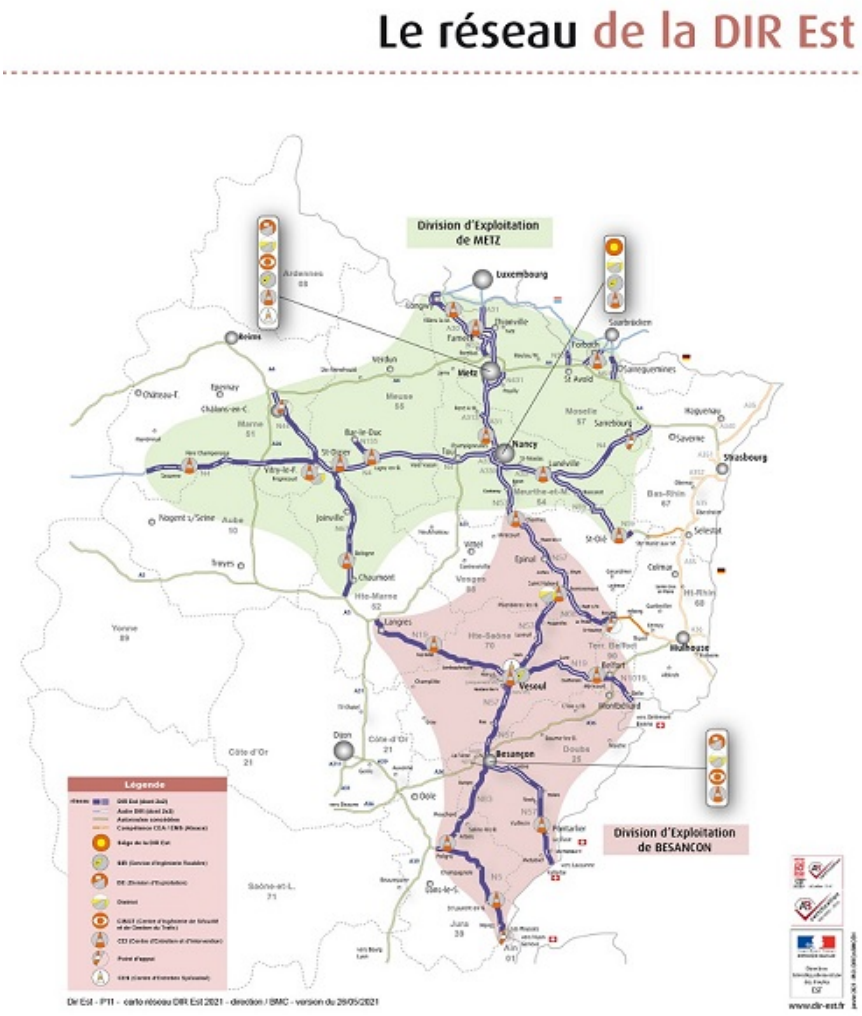
5. Annexe - Présentation de la DIR Est

La DIR Est – Direction Interdépartementale des Routes Est créée par arrêté interministériel du 26 mai 2006 est un service déconcentré du Ministère de la Transition Écologique.

La DIR Est relève de l'autorité du préfet du Bas-Rhin, préfet de la région Grand Est, préfet coordinateur des itinéraires routiers. Elle est opérationnelle depuis le 23 octobre 2006.
Son réseau routier s'étend sur 2 régions (Grand Est et Bourgogne Franche-Comté, en partie), sur 10 départements et compte 1 340 km de routes nationales et autoroutes non concédées (hors bretelles).

Son organisation s'articule autour :

- des services du siège situés à Nancy,
- de 2 divisions d'exploitation : Besançon et Metz,
- de 2 services d'ingénierie routière (SIR) : SIR Lorrain, SIR Vesoul,
- d'un service spécialisé en ouvrages d'art.



Contact presse : Bureau Management et Communication
communication.dir-est@developpement-durable.gouv.fr
06 19 18 05 57 – 06 42 52 55 60

Siège de la Direction interdépartementale des routes de l'Est
Horaires d'ouverture : 8h30-12h00 / 13h30-17h00
Tél. : 03 83 50 96 00
BP 82120 – 10 et 16 promenade des Canaux
54021 Nancy cedex