

DOSSIER DE PRESSE



A31 **CONFORTEMENT DE LA CULÉE TERRE ARMÉE DU VIADUC DE BEAUREGARD** À hauteur de Thionville (57)

De mars 2023 à septembre 2025

Direction interdépartementale des routes Est
Horaires d'ouverture : 8h30-12h00 / 13h30-17h00
Tél. : 33 (0) 3 83 50 96 00 – fax : 33 (0) 3 83 32 39 22
BP 82120 – 10 et 16 promenade des Canaux
54021 Nancy cedex
www.dir-est.fr



Màj du 20/01/2023

SOMMAIRE

I - Des travaux indispensables

II - Description des travaux

III - Ce qu'il faut retenir

IV - Annexe – Présentation de la DIR Est

I – Des travaux indispensables

Le viaduc de Beauregard porte les voies de l'A31 entre Metz et le Luxembourg, à hauteur de Thionville (57). Ce viaduc est le plus long de l'A31 entre Toul et la frontière luxembourgeoise (529 m).



Il supporte les deux sens de l'A31, ainsi que la bretelle de sortie de l'échangeur n°39 Beauregard, pour les véhicules se dirigeant vers le Luxembourg.

Cet ouvrage est composé de deux tabliers :

- au Nord, d'un ouvrage caisson en béton précontraint datant de 1975 supportant le sens Metz → Luxembourg de l'A31 ;
- au Sud, d'un ouvrage bipoutre mixte datant de 1988 supportant dans le sens Luxembourg → Metz de l'A31 ;

Ces deux tabliers reposent à l'Est sur une culée Terre Armée première génération construite en 1972. Une culée Terre Armée consiste en un remblai retenu par des écailles maintenues par des lanières aciers bloquées dans le remblai.

Au niveau national, les murs ou culée Terre Armée réalisés dans les années 70 font l'objet d'une surveillance renforcée depuis plusieurs années. Pour certains, comme c'est le cas ici, les investigations particulières peuvent conduire à engager des opérations préventives de renforcement.

La culée qui nous intéresse est composée d'un massif de près de 20 000 m³, avec des parements de tôle d'acier galvanisé avec des armatures minces de 3 mm de diamètre.



Figure 1: Photo de la culée Terre Armée Est du viaduc de Beauregard

Les inspections détaillées de la culée ont révélé une importante corrosion des parements métalliques et la présence de ruissellement d'eau.



Figure 2: Ruissellement d'eau le long des écailles



Figure 3: Corrosion des écailles métalliques

II – Description des travaux

La solution de confortement retenue pour cette culée Terre Armée consiste à réaliser un remblai autour de l'ouvrage. Ce remblai sera retenu par un mur béton en raison du manque d'espace autour de la culée.

Plusieurs travaux préparatoires sont à réaliser avant la réalisation du confortement :

- dégagement des emprises,
- démolition du château d'eau SNCF désaffecté,
- création d'une plateforme via des palplanches en bord du bras non navigable de Moselle.

Ensuite, les travaux de confortement débuteront par la réalisation de barrettes / parois moulées autour de la culée afin de poser une dalle béton par-dessus.

La dalle sera ensuite délimitée par un mur béton côté extérieur et un voile béton côté intérieur le long de la culée Terre Armée. Entre ces deux voiles, un remblai sera réalisé.

Sur la partie haute de la culée Terre Armée, un clouage des écailles sera réalisé.

Ces travaux n'auront aucun impact sur la circulation A31. Seule la démolition du château d'eau sera visible depuis l'A31, sans nécessité pour autant de restriction de circulation. En effet, la tête de fût du château d'eau se situe au niveau de la section courante.



Figure 6: Visibilité du château d'eau depuis l'A31, dans le sens Metz → Luxembourg

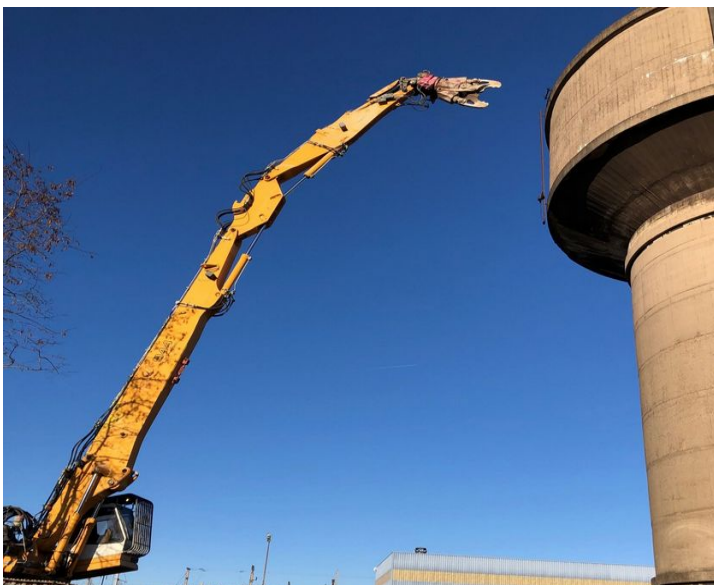


Figure 5: Préparation d'une démolition de château d'eau pas grignotage



Figure 4: Exemple de grignotage d'un château d'eau

III – Ce qu’il faut retenir

Les travaux programmés par la DIR Est pour conforter la culée Terre Armée du viaduc de Beau-regard n’auront pas d’impact direct sur la circulation de l’A31.

Les travaux de démolition du château d’eau désaffecté présentent cependant un risque de « distraction » des automobilistes.

Les usagers sont ainsi appelés à la plus grande vigilance aux abords du viaduc.

Afin de prévenir les usagers de la date de démolition du château d’eau, la DIR Est diffusera :

une information générale *via* :

- * les médias
- * le site internet de la DIR Est
- * les panneaux d’information de part et d’autre des chantiers

une information en temps réel :

- * sur les panneaux à messages variables
- * par la radio sur le niveau de perturbation ou des accidents

La DIR Est remercie les automobilistes de leur compréhension.

**Pour la sécurité de tous, nous recommandons donc
la plus grande vigilance aux abords du viaduc.**

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 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

IV – 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 chargé des Transports.

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.

Le réseau de la DIR Est

