

CHANTIER ■ L'opération s'est déroulée, jeudi soir, sur l'ouvrage enjambant la voie SNCF

Les nouveaux ponts de l'autoroute testés

Dans le cadre de l'aménagement de l'A10 et de l'A71, réalisée autour d'Orléans, l'ouvrage de La Chapelle-Saint-Mesmin a été soumis à l'épreuve de chargement.

Alexis Marie
alexis.marie@centrefrance.com

C'est un passage obligé pour Vinci Autoroutes. Chaque nouveau pont doit être soumis à l'épreuve de chargement. Cette ultime étape permet de valider l'achèvement des travaux.

Après son élargissement, le pont franchissant la voie SNCF sur l'A71, au niveau de la commune de La Chapelle-Saint-Mesmin, a été testé jeudi soir.

De 22 heures à 23 h 30, deux experts de la société Geoa, basée dans l'Ardèche, étaient sur l'ouvrage pour comparer le modèle théorique aux mesures enregistrées durant l'épreuve de chargement.

Au dixième de millimètre

Le principe consiste à placer plusieurs camions sur les voies aux emplacements prédéterminés par ces mêmes experts. À La



APPAREIL. Les deux experts ont mesuré les mouvements de l'ouvrage grâce à un tachéomètre de précision, tout en prenant comme référence à leurs calculs le poids de plusieurs camions de 26 tonnes requisitionnés pour l'occasion. PHOTO ERIC MALOT

Chapelle, six camions de 26 tonnes avaient été réquisitionnés. Répondant aux directives de Sébastien, l'ingénieur de chez Geoa, les routiers se sont

garés en fonction des travées et des piles du pont afin de tester toutes les parties de l'ouvrage.

Après ce placement, des mesures ont été enregis-

trées par un tachéomètre. Cet appareil sert à mesurer les angles et est utilisé par les géomètres. Les poids lourds sont restés stationnés durant quinze

minutes avant que de nouvelles données soient mesurées pour noter les incidences de ce poids.

« Nous réalisons ces épreuves de chargement

en nous appuyant sur des calculs théoriques de la flexion de l'ouvrage. Comme on ne peut pas être juge et partie, nous ne nous occupons que la phase pratique », détaille Sébastien.

Le recueil de ces données, qui sont établies au dixième de millimètre, est possible avec la mise en place provisoire de cellules sur la chaussée permettant de constater les changements (minimes) en hauteur.

« Si le tablier du pont baisse, on constate qu'il y a une flèche. En revanche, si l'on monte, on parle de contre-flèche », mentionne l'ingénieur. « Ces paramètres nous permettent de dire qu'un pont n'est pas trop rigide, avec un risque de casse, ou trop souple avec un manque de confort pour les usagers. »

Rassurez-vous. Le pont de La Chapelle est conforme. Les tests réalisés ont permis de constater que le comportement de l'ouvrage, qui a été mis en service le 1^{er} décembre 1973, n'avait pas été modifié. Il a pourtant été scier et élargi pour les besoins de l'élargissement des voies. ■