

Renovatie Viaduct van Lamothe
Spoorlijn Paris - Toulouse, Souillac (FR)
Plaats_Localisation

SNCF - Direction de l'ingénierie - Département des OA, Paris

Opdrachtgever_Maître d'ouvrage

SNCF - Direction de l'ingénierie - Département des OA, Paris

Studiebureau_Bureau d'études

DV Construction, Labège

Algemene aannemer_Entrepreneur général

Victor Buyck Steel Construction, Eeklo

Staalbouwer_Constructeur métallique

Foto's_Photos : Victor Buyck Steel Construction

Renovatie viaduct van Lamothe

Voor de vervanging van de viaduct van Lamothe heeft de SNCF, de Franse nationale spoorwegmaatschappij, een vernieuwende techniek aangewend, die in Frankrijk nog nooit eerder werd gebruikt.

Het werk bestond uit de bouw van een nieuw brugdek rond de oude structuur om deze laatste daarna te demonteren, zonder het verkeer te moeten onderbreken.

De viaduct uit 'puddle'-ijzer, met een lengte van 265 m, bestaat uit 4 travéeën en rust op pijlers uit metselwerk. De terreinen onder de brug worden doorkruist door een kanaal en een bron, wat ze zeer instabiel maakt. Dit maakte de renovatie er niet eenvoudiger op: alvorens de inrichting van een platform en de bouw van bruggen om het gewicht en het 9 m grote voetstuk van de hijskraan te dragen, moest een breuksteenbedding gerealiseerd worden.

De capaciteit van de kraan bedraagt 500 ton en de elementen, geassembleerd ter plaatse, werden getransporteerd door 22 semi-aanhangwagens.

Rénovation du viaduc de Lamothe

Pour remplacer le viaduc de Lamothe, la SNCF a mis en œuvre une technique novatrice qui n'avait jamais été utilisée en France.

Le chantier consiste à construire un nouveau tablier dans et autour de l'ancienne structure, puis à démonter celle-ci, le tout sans interrompre les circulations. Le viaduc, long de 265 m en 4 travées reposant sur des piles maçonnées, est un ouvrage métallique en fer 'puddlé'. Sa rénovation fut bien compliquée. En effet, un canal et un ruisseau traversent les terrains surplombés par le viaduc, les rendant particulièrement instables. Il a donc fallu enrocher avant d'y aménager une plateforme et construire des ponts aptes à supporter le poids et l'empannement de 9 m de la grue, dont la capacité atteint 500 tonnes et dont les éléments, assemblés sur place, ont été transportés par 22 semi-remorques.

