



VIADUC REMARQUABLE

N° INVENTAIRE :

13114.02F

NOM :

Viaduc de Ventabren LGV

SECTION de LIGNE :

84038.04V

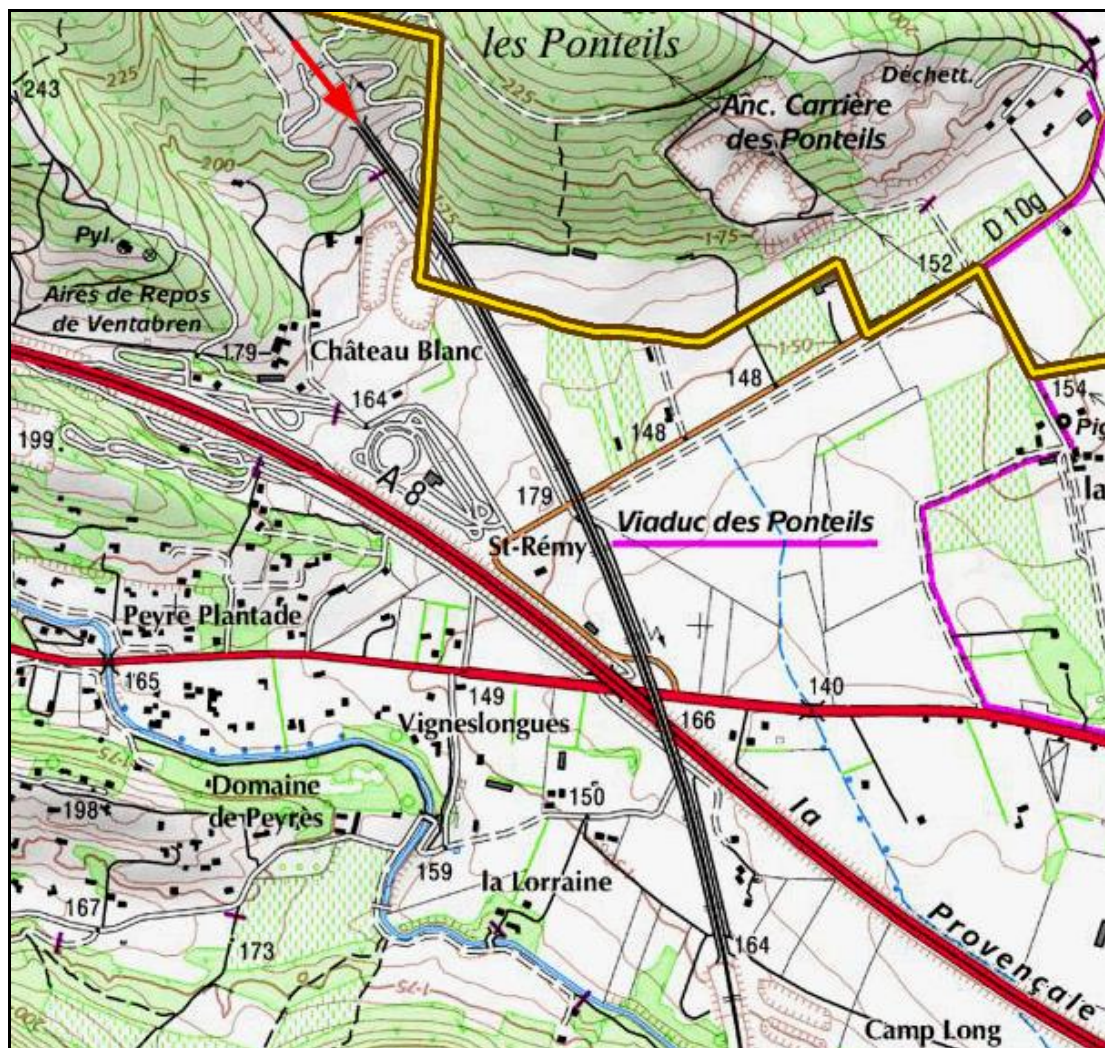
COMMUNES :

Début Ouvrage :
Ventabren (13)

Fin Ouvrage :
Ventabren (13)

Eléments survolés

Route Communale
Route Départementale D 10g
Chemin Communal
Chemin agricole
Route Départementale D 10g
Route Départementale D 10
Autoroute A 8
Chemin Communal
Chemin Communal
Chemin agricole



DONNEES TECHNIQUES :

Nature de l'ouvrage :	Viaduc Ferroviaire		
Longueur :	1733 m	Hauteur :	31 m
Nombre de voies :	2		
Usage actuel :	En service (accès interdit et dangereux)		
Etat général accès :	Ligne en service (accès interdit et dangereux)		
Etat général :	Bon		

COMMENTAIRES :

Aussi appelé viaduc des Pontails LGV, cet ouvrage est réalisé tout en béton. C'est l'un des plus longs ouvrages d'art ferroviaires de France et le plus long de la ligne LGV Méditerranée.

Son tablier comporte trois parties :

- Sa partie nord compte 26 travées réalisées avec des voussoirs trapézoïdaux creux accolés les uns aux autres et mis en place par poussage. Ils reposent sur 26 piles hexagonales dont le sommet est évasé en forme de chapiteau. Ils survolent aussi une courte partie de la commune voisine d'Eguilles.



La construction des piles



Le poussage des voussoirs sur les piles

- Pour la partie centrale, comme il ne pouvait être question de réaliser des travaux sur l'autoroute, deux piles spéciales ont été construites de part et d'autre de la chaussée. Elles étaient munies d'un dispositif de rotation sur lequel ont été construites deux travées avec des bras symétriques en porte-à-faux orientés parallèlement à la chaussée. Lorsque ces derniers ont été terminés, il a suffi de faire tourner les travées pour les mettre dans l'alignement du reste du tablier et obtenir une poutre centrale de 100 mètres de portée. Cette opération qui a duré 4 heures pour chaque travée était une première mondiale car elle n'avait jamais été utilisée pour riper un poids de 3600 tonnes.



Les deux travées centrales en construction parallèlement à l'autoroute
avant leur mise en place par rotation

La travée de droite presque terminée laisse clairement apparaître la section trapézoïdale creuse

- Enfin, la partie sud du viaduc, de conception identique à la première, compte 8 travées reposant sur 8 piles.



Le tablier du viaduc vu à contresens de la ligne avant pose du ballast et des voies

ICONOGRAPHIE :**VUE LATÉRALE GAUCHE****VUE LATÉRALE DROITE**

Sur cette page, trois vues de l'ouvrage vu par son extrémité nord



Ci-contre, le côté droit vu par l'extrémité sud



Ci-dessus et ci-contre, la première partie du viaduc





Ci-contre, première partie du viaduc avec passages de TGV



La grande arche de 100 mètres de portée
obtenue par rotation des deux travées construites parallèlement à l'autoroute

Ci-contre et ci-après, deux autres vues de la
grande portée centrale





Ci-dessus et ci-dessous, la dernière partie du viaduc



Le dessous du viaduc avec son tablier trapézoïdal



L'une des piles classiques du viaduc



Et, plus massive,
l'une des piles de rotation de la travée centrale

VUE SUPERIEURE ET TABLIER



Le tablier du viaduc vu dans le sens de la ligne



Ci-dessus et ci-dessous, deux vues prises à contresens de la ligne



Si cette fiche comporte des erreurs ou des oublis, merci de nous le signaler.

★ ★ ★