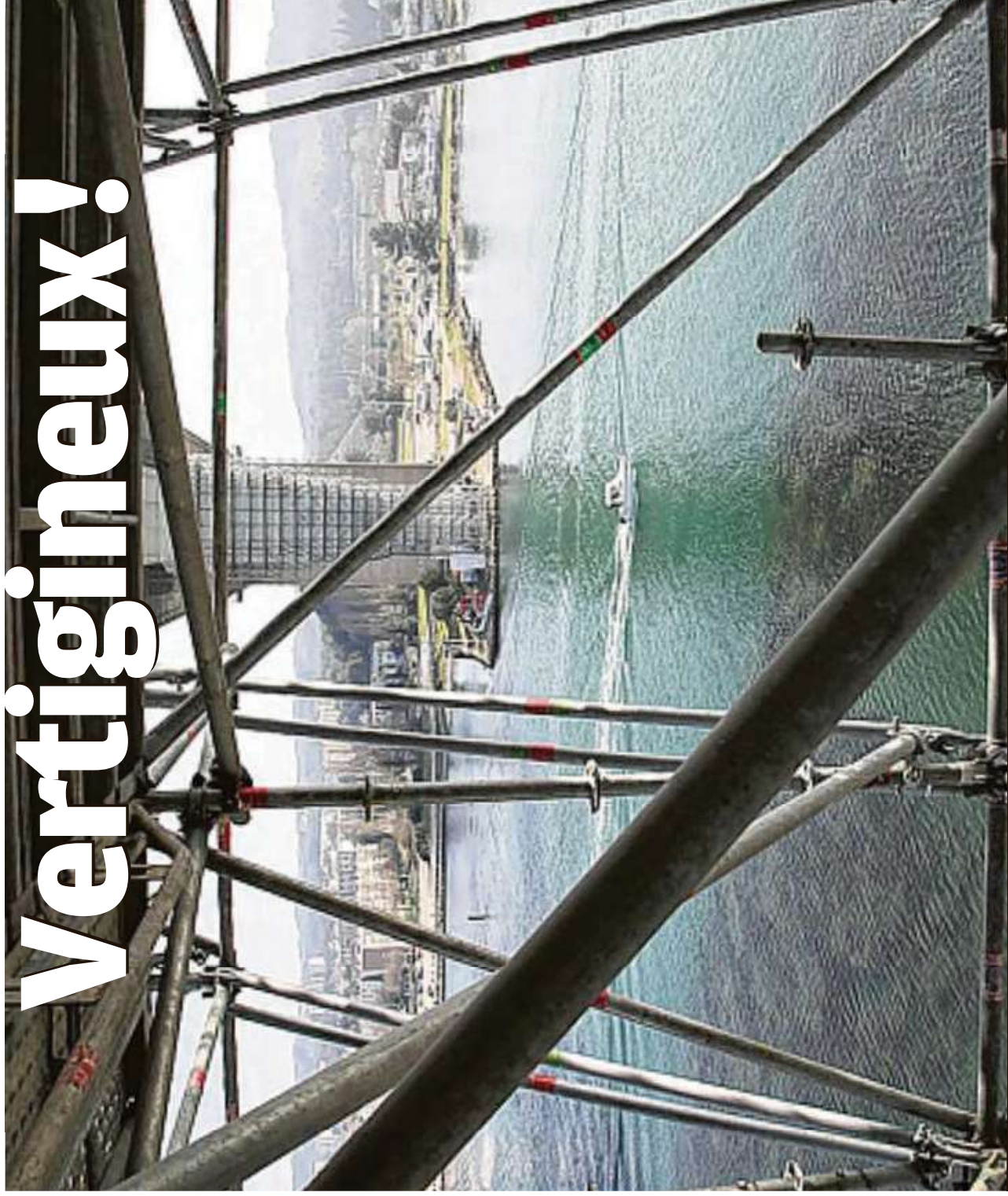


Vertigineux!



Le viaduc autoroutier poursuit son lifting. Nous avons escaladé l'interminable échafaudage mis sur pied pour les travaux de peinture. Sensations à 50 mètres du sol. / PHOTO SERGE GUÉROULT P.5

Viaduc, un chantier hors normes

Les grandes manœuvres continuent sur le viaduc autoroutier, dont les nombreux ouvriers s'attellent à remettre en état les béquilles. Peint à petit, les bâches de protection sont retirées autour des zones désormais décapées et repeintes. Même les échafaudages commencent à être retirés, avec toutes les précautions qui s'imposent. Pour autant, le travail n'est pas encore fini pour cette tranchée colossale du chantier.

Lors de son dernier passage sur site, Patrick Requena, chef de projet chez Altrad, l'entreprise en charge des travaux, fait le point sur le calendrier (notre édition du 22 février) : les échafaudages devraient être totalement retirés dans quelques petites semaines, avec la fin du lifting lumineux puisque l'édifice arborera alors sa nouvelle peinture dite "gris lumière". Pour cet aspect du chantier, Altrad a délégué la réalisation à sa filiale Prezioso Linjebbygg. Quant aux échafaudages, ils sont mis en place par Arnholdt.

Ces derniers sont déployés sur 44 mètres, soit 43 pour les béquilles plus 1 sous le tablier du viaduc. Vingt et un niveaux de deux mètres ont ainsi été aménagés pour faciliter l'accès à chaque partie des béquilles. Nous avons accompagné Patrick Requena tout au long des étages lors d'une visite du chantier, pour laquelle une tenue réglementaire était de mise : casque, masque FFP3, tenue de protection et gants pour se protéger du plomb contenu dans l'ancienne peinture.

Victor TILLET



Les échafaudages sont déployés sur 44 mètres, sur vingt et un niveaux, tout au long de chacune des béquilles du viaduc. D'ici quelques semaines, l'édifice sera entièrement mis à nu et pourra arborer son nouveau look "gris lumière", couleur de la peinture choisie pour cette réfection.

/ PHOTOS SERGE GUÉROULT



Après le décapage et le sablage, les ouvriers précèdent au coup de peinture géant sur les béquilles. La majeure partie se fait avec des pistolets "airless". Pour certaines parties plus difficiles d'accès, l'usage du rouleau est nécessaire. La peinture choisie est certifiée ACPA (Association pour la certification et la qualification en peinture anticorrosion). Une couche primaire riche en zinc fait office de barrière anticorrosion. La couche intermédiaire permet, elle, de protéger l'édifice des contraintes extérieures. Enfin la troisième couche sert de protection contre les UV et donne la couleur finale. Chaque couche a une épaisseur différente comme l'explique Patrick Requena, chef de projet : "Pour la première, il faut respecter 40 microns d'épaisseur. La deuxième est la plus importante avec ses 180 microns et la dernière s'étale sur 80 microns."

Chaque matin, le responsable doit contrôler l'hydrométrie pour décider d'appliquer ou non la peinture, et déterminer le temps de séchage qui sera nécessaire. Sous les bâches, une dépression ventilée a été aménagée pour conserver un niveau d'hydrométrie suffisant, notamment pour la nuit. Jusqu'à six peintres industriels travaillent simultanément par béquille.



Qui dit chantier colossal dit contraintes supplémentaires. Pour celui du viaduc autoroutier, des renforts métalliques ont dû être ajoutés aux échafaudages. "Ces derniers demandaient beaucoup d'effort à l'ouvrage, qu'il a donc fallu soulager", indique Patrick Requena, le chef de projet. Ces grandes pièces de plusieurs mètres permettent aussi de stabiliser un ouvrage qui, s'il est évidemment bien solide, encaisse le passage de 80 000 véhicules au quotidien, dont de nombreux poids lourds. "Maintenant vous comprenez pourquoi je vous disais que vous les sentez passer quand vous montez dans les étages", souriait un des ouvriers haut perchés.

Un peu plus bas, sous les bâches, les peintres industriels doivent être équipés tels des cosmonautes pour se protéger du plomb qui était présent dans les anciennes peintures. Mais pas de quoi les freiner, à l'image de Jean, Pascal et Georges, toujours prompts à s'entretenir quelques instants avec le chef de projet. Les artistes se souviennent de ce moment où ils ont été déployés sur l'autre béquille, puisque chacune représente 1 000 m² de surface à décapage et repainting. Le chiffre est encore plus vertigineux pour le tablier du viaduc, prochaine étape du chantier, avec ses 23 000 m² à rénover. D'ici là les peintres seront redescendus de leur nid, en passant un par un dans chaque portion d'échafaudage entre les étages et sans oublier de refermer la bâche minutieusement derrière eux. Une petite gymnastique du quotidien en somme.



Avec 44 mètres de hauteur, il ne faut pas avoir le vertige pour intervenir sur l'échafaudage. Autre nécessité, avoir du personnel hautement qualifié vu l'ampleur du chantier. Patrick Perus, conducteur de travaux chez Arnholtz (échafaudages), est attentif à chaque manipulation : "Monter l'échafaudage était déjà une tâche conséquente, mais le plus difficile est le démontage de la partie suspendue, qui est en cours. Il faut être très vigilant et ne pas enlever n'importe quoi, sinon ce serait comme scier la branche sur laquelle on est assis. C'est pourquoi le démontage est tout aussi long que le montage."

En tout, neuf personnes sont à l'œuvre pour l'échafaudage. En ce moment, ils sont sept à enlever les pièces tout là-haut et deux au sol pour réceptionner les éléments qui sont descendus à l'aide d'un treuil électrique. "Il peut supporter six éléments d'échafaudage. Pour vous donner un ordre d'idée, cela correspond environ à 60 kilos", indique Patrick Perus. Le viaduc est entre de bonnes mains avec ce chevronné qui a quelques chantiers imposants à son actif, notamment la réfection du viaduc de Chaumont (Haute-Marne).