

Ligne de Montsoul't à Luzarches

km 31,127

Reconstruction du "P.I. de Viarmes"
pour la Route Nationale n° 309
de Paris à Chantilly par Sannois

NOTICE EXPLICATIVE

Situation de l'ouvrage -

La ligne de Montsoul't à Luzarches franchissait la Route Nationale n°309 entre les gares de Belloy et de Viarmes au km 31,127 au moyen d'un pont à 2 voies, dit "Pont de Viarmes".

Caractéristiques de l'ancien ouvrage -

Ouvrage biais à 55°40' de 7,00 m d'ouverture droite, voûte en plein cintre, en maçonnerie de moellons, de 2,90 m d'épaisseur, du rail à la clé. L'ouvrage ne donnait passage qu'à une seule voie, mais sa largeur entre parapets (10,45 m) réservait l'emplacement d'une deuxième voie.

Tirant d'air : 6,50 m
Largeur de la chaussée : 6,00 m
Nombre de trottoirs : 2
Largeur des trottoirs : 0,50 m

L'ouvrage ne comportait pas de dispositifs de mines permanent ni dispositif de rupture.

L'ouvrage pouvait supporter le train type 1927 à essieux de 20 tonnes.

La situation ancienne est figurée sur le dessin ci-joint (pièce B).

Destructions -

Lors de leur retraite, fin août 1944, les Allemands ont dynamité l'ouvrage qui a été partiellement détruit. La voûte a été démolie sur les 2/3 de sa longueur et les 9/10 de son développement circulaire (voir pièce B).

Rétablissement provisoire de la circulation -

La circulation a été rétablie le 15 novembre 1944 à une voie sur un ouvrage provisoire constitué par des laminés prenant appui sur des camarteaux.

Déblaiement -

Le déblaiement de la route a été exécuté par les soins du Service des Ponts et Chaussées.

Cet ouvrage ne répondant plus aux exigences de la circulation routière, le Service des Ponts et Chaussées a demandé qu'il soit reconstruit avec une

.....

: 410

ouverture droite de 9,00 m par élargissement côté Luzarches.

Caractéristiques du nouvel ouvrage -

L'ouvrage a été calculé pour supporter le train type 1927 modifié par la circulaire ministérielle du 14 octobre 1944 à essieux de 25 tonnes.

Il a été reconstruit au km 31,127 (emplacement de l'ancien ouvrage), en maçonnerie de moellons.

Les dispositions d'ensemble sont figurées sur le dessin ci-joint (pièce B).

Tirant d'air minimum à la clé : 7,50 m au-dessus de la chaussée dont le niveau est resté inchangé.

Largeur de la chaussée : 7,00 m

Nombre de trottoirs : 2

Largeur des trottoirs : 1,00 m

Largeur de l'ouvrage entre garde-corps : 11,69 m

Ces modifications ont nécessité :

- la démolition du piédroit et des murs en aile côté Luzarches et leur reconstruction à 2,00 m en retrait,
- le renforcement du piédroit côté Montsault,
- la reconstruction de la voûte en plein cintre.

L'ouvrage n'a pas été muni de dispositif de mines permanent ni de dispositif de rupture.

Dossier de Conférence mixte -

Le dossier de conférence mixte a été adressé le 28 avril 1949 au Service du Contrôle Technique et la conférence a été close par P.V. du 16 juin 1949.

Justification du type d'ouvrage adopté -

Le type d'ouvrage adopté a permis de remployer une partie des matériaux provenant de l'ancien ouvrage (étant donné d'ailleurs la pénurie de métal au moment de la reconstruction (1946 à 1947), il n'était pas possible de réaliser un tablier en béton armé).

Répartition des travaux -

La S.N.C.F. s'est chargée de l'exécution des travaux de reconstruction de l'ouvrage actuellement terminés, à l'exclusion des travaux de voirie.

Dispositions financières -

Les dépenses de reconstruction, évaluées à 4 190 000 f aux prix de novembre 1944 suivant détail estimatif ci-joint (pièce C), se répartissent comme suit :

1^{re} 990 000 f à la charge de la S.N.C.F. (Compte de Reconstitution et Equipements) correspondant à la reconstruction de l'ouvrage suivant ses anciennes caractéristiques (détail estimatif n° 2 - Pièce C).

2^{de} 3 200 000 f à la charge du Ministère des Travaux Publics, des Transports et du Tourisme (Direction des Routes), correspondant aux dépenses supplémentaires résultant des améliorations demandées par le Service des Ponts et Chaussées, cette somme étant la différence entre la valeur de reconstruction de l'ouvrage exécuté (détail estimatif n° 1 - Pièce C) et celle de reconstruction en identique (détail estimatif n° 2 - Pièce C).

Les dépenses réelles seront réparties au prorata des sommes ci-dessus indiquées, savoir :

- à la charge de la S.N.C.F. $\frac{990\ 000}{4\ 190\ 000} \times 100 = 23,7 \%$
- à la charge du Ministère des Travaux Publics, des Transports et du Tourisme (Direction des Routes) $\frac{3\ 200\ 000}{4\ 190\ 000} \times 100 = 76,3 \%$

Les dépenses à la charge du Ministère des Travaux Publics, des Transports et du Tourisme (Direction des Routes) seront majorées des frais généraux et des taxes en vigueur au moment de la présentation du mémoire.

Les dépenses d'exécution se sont élevées à 10 950 000 f en principal, dont :

2 595 000 f à la charge de la S.N.C.F. (Compte de Reconstitution et Equipement)

8 355 000 f (76,3 % de 10 950 000 f), à la charge du Ministère des Travaux Publics, des Transports et du Tourisme, non compris majorations pour frais généraux et taxes.

La S.N.C.F. présentera à la Direction des Routes un mémoire unique de remboursement établi d'après les dépenses réellement faites. A défaut de paiement dans les trois mois de sa présentation, la somme correspondante sera majorée des intérêts moratoires habituels.

Remise et entretien -

L'ouvrage proprement dit restera dans le domaine public du chemin de fer et la S.N.C.F. sera chargée de son entretien à l'exclusion de l'entretien de la chaussée et des trottoirs.

Le Chef du Service de la Voie et des Bâtiments de la Région du Nord, 18, rue de Dunkerque, PARIS 10^e - Tél. TRUDAINE 99-40, est habilité pour fournir les renseignements complémentaires au Service du Contrôle technique.

Vu et proposé,
Paris le 6 MAI 1952
Le Directeur,

Dressé par le Chef du Service
de la Voie et des Bâtiments,

Signé: COURSAT

Signé: DEMAUX