

# Un objet architectural exceptionnel

Élément symbolique du prolongement de la ligne 11 à l'Est, le viaduc traduit l'effort technique mis en œuvre par la RATP, Île-de-France Mobilités et leurs partenaires pour faire venir la ligne 11 jusqu'à Rosny-Bois-Perrier. Sa conception manifeste quant à elle l'exigence urbaine, architecturale et environnementale des porteurs du projet.



La qualité architecturale des piles permet d'en faire un élément symbolique du futur métro.

## UN CONCOURS INTERNATIONAL POUR CONCEVOIR LE VIADUC

Afin de soigner l'insertion urbaine, architecturale et paysagère du viaduc, Île-de-France Mobilités et la RATP, maîtres d'ouvrage conjoints du prolongement de la ligne 11, ont choisi de lancer un concours d'architecture et d'associer les acteurs locaux au choix de l'ouvrage. À l'issue de ce concours, dont le jury final s'est réuni en 2013, en présence notamment du Vice-président de la Région Île-de-France ainsi que des maires de Rosny-sous-Bois, Noisy-le-Sec, Romainville et des Lilas, c'est l'architecte Marc Mimram

qui a été retenu pour concevoir le viaduc et la station aérienne avec l'ingénierie de la RATP, maître d'œuvre du projet. L'architecte Marc Mimram, a proposé un ouvrage transparent et ouvert sur la ville, afin de faciliter son intégration dans un environnement très diversifié comprenant de l'habitat collectif et individuel, le parc des Guillaumes, une zone commerciale (Domus) et un échangeur autoroutier (A3/A86). Avec sa colonnade métallique et la verrière de sa station aérienne, il reprend les codes du métro aérien de Paris construit en 1905 et affirme ainsi le caractère urbain et Francilien du prolongement de la ligne 11.



### PROTOTYPES DE PILES DU VIADUC

Le 19 juin 2018, sont arrivés deux prototypes de piles du viaduc. Les 42 autres piles en aciers sont acheminées sur le site jusqu'en juin 2019.

## UN OUVRAGE D'ART TECHNIQUEMENT COMPLEXE

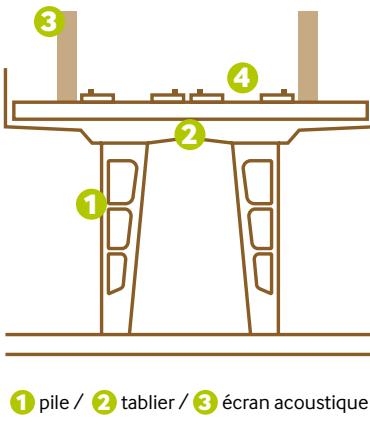
Le viaduc permet de franchir l'important dénivelé entre le plateau de Romainville et le Centre Commercial Régional Rosny 2, après avoir desservi le quartier de La Boissière à Montreuil.

D'une conception technique complexe, il est composé de plusieurs piliers, appelés « piles », pour soutenir la structure principale, appelée tablier. Pendant les travaux, les « piles » sont successivement acheminées à leur position définitive, levées et ancrées dans le sol de manière à accueillir la structure principale.

Les piles du viaduc sont de différentes tailles pour s'adapter au dénivelé du terrain. Elles sont réalisées en acier moulé sauf les quatre piles situées au niveau du nœud autoroutier A86/A3/A103 qui sont réalisées en béton armé.

Le tablier est quant à lui composé de plusieurs caissons successifs qui accueilleront à terme les rails du métro. Sur la partie Sud du viaduc, aux abords du parc des Guillaumes et du quartier des Cerisiers, les caissons seront équipés d'écrans vitrés de 1,40 mètres de hauteur, inclinés vers l'intérieur des voies, pour garantir la protection acoustique de l'ouvrage vis-à-vis de son environnement.

### SCHÉMA EN COUPE



## LA STATION AÉRIENNE COTEAUX-BEAUCLAIR

La station Coteaux-Beauclair sera une station de métro aérienne qui se situera en limite des communes de Rosny-sous-Bois et de Noisy-le-Sec. Elle sera intégrée au viaduc qui permet au métro de franchir l'important dénivelé issu du talus du plateau de Montreuil. Cette station assurera l'accès à la zone commerciale Domus et au Parc des Guillaumes.



### CHIFFRES CLÉS

**3** modèles de piles en acier différents pesant chacune entre 9 et 12 tonnes > **30** piles de 5,50 mètres > **4** piles de 6,25 mètres > **8** piles de 7 mètres

**1** tablier de **580** mètres de long composé de **42** caissons > **1 165** tonnes au total