Extension de la jetée est: 32 400m2 de nouvelles aires aéronautiques pour moderniser l'aéroport

Juin 2016

Le vétéran des aéroports de Paris vient de prendre un coup de jeune. La nouvelle « jetée » internationale du terminal Sud d'Orly – 29,6 millions de passagers au total en 2015 – a été inaugurée le 14 avril dernier. D'une surface de 2 000 m2, d'une longueur de 180 m, elle est destinée à accueillir les vols long-courriers.

Cette modernisation, très perceptible du côté des passagers, a son pendant du côté des pistes, qui accueillent 250 000 mouvements (atterrissages et décollages) d'avions par an. Celles-ci ont aussi fait l'objet d'une importante remise à niveau. Le but : élargir les aires de trafic au sol et les rénover pour leur permettre de supporter la surcharge roulante d'appareils de nouvelle génération, comme l'Airbus A380, le plus gros avion civil du monde.

"5 mètres linéares de béton par minute"

Chargée de cette opération titanesque, la société Agilis est intervenue de juin 2014 à janvier 2016. Au total, plus de 32 400 m² d'aires aéronautiques en béton ont été réalisées et 12 700 m³ de béton coulés. Quelque 38 740 goujons ont été positionnés et 14 000 mètres linéaires de joints réalisés.

« Nous avons notamment utilisé une Wirtgen SP-500, une machine à coffrages glissants très performante (d'un poids de 44 tonnes, de 5 m de largeur, équipée d'une goujonneuse transversale automatique, la seule en France), qui se déplace sur quatre chenilles, explique Jean-Christophe Guénée, directeur de travaux chez Agilis. Elle peut mettre en œuvre 5 mètres linéaires de béton par minute sur une largeur qui peut aller jusqu'à 7,5 m et sur une épaisseur de 40 cm. La chaussée aéronautique de 39 cm d'épaisseur en béton a été réalisée sur une fondation en grave traitée au liant hydraulique. Afin d'atteindre les performances exigées pour le béton (BC6 soit 3,3 MPa en traction par fendage), nous avons réalisé une formulation spécifique et produit nous-mêmes notre béton dans la centrale montée pour l'occasion.

Le montage sur site de la centrale à béton nous a permis d'assurer une production de béton avec une cadence de 80 m3/h. Cette alimentation continue est garante de la bonne qualité d'exécution de la chaussée. La machine à coffrages glissants montée en 5 m de large et équipée d'une goujonneuse transversale nous a permis de réaliser des dalles de 5 m x 5 m et de garantir le bon positionnement des goujons des joints de retrait. Les goujons ont été introduits automatiquement au niveau de la machine par un système mécanique. »

32 millions de passagers

Grâce à ces nouvelles aires de stationnement, 90 % des avions peuvent désormais stationner « au contact » du nouveau satellite, ce qui permet aux passagers d'y accéder directement par les passerelles télescopiques. En 2019, après la construction du bâtiment de jonction entre les deux actuelles aérogares Sud et Ouest, Orly sera en mesure d'accueillir 32 millions de passagers par an ! « Le renouveau de Paris-Orly va améliorer l'efficacité opérationnelle, la qualité de service et la capacité d'accueil de l'aéroport », résume Franck Mereyde, directeur de l'aéroport d'Orly et membre du comité exécutif du groupe Aéroports de Paris (ADP), qui assure la maîtrise d'ouvrage et la maîtrise d'œuvre.

La Wirtgen SP-500 d'Agilis en action.

Maîtrise d'ouvrage: ADP - **Maîtrise d'œuvre**: ADP - **Réalisation des bétons**: Agilis - **Entreprises**: Agilis, Guintoli - **Fournisseur du béton**: Agilis (centrale de chantier) - **Fournisseur du ciment**: Ciments Calcia

Cet article est extrait de Routes n°136

Retrouvez toutes nos publications sur les ciments et bétons sur infociments.fr

Consultez les derniers projets publiés
Accédez à toutes nos archives
Abonnez-vous et gérez vos préférences
Soumettez votre projet

Article imprimé le 18/08/2025 © infociments.fr