

+ sûre,
+ fluide,
+ silencieuse

2006 2010

> TRAVAUX

4^{ème} voie de l'A13 : travaux bien engagés

Les travaux d'élargissement ont commencé côté échangeur de Rocquencourt par la modification de la géométrie de la bretelle B6 de sortie vers Saint-Germain-en-Laye

Après une période difficile du fait des fortes intempéries qu'a connues la région, les travaux d'élargissement de l'A13, dernière étape de cet important chantier sont maintenant bien engagés.

Une météo difficile

Il faut sans doute rappeler l'évidence : l'hiver n'est pas la saison la plus propice aux travaux publics. Les enrobés comme le béton demandent des températures minimales pour être mis en œuvre et obtenir les caractéristiques mécaniques qu'on attend de ces matériaux.

Gorgés d'eau par les pluies les matériaux ne peuvent être travaillés. Les conditions n'ont pas été propices durant de nombreuses semaines, ce qui a eu des conséquences sur le respect des plannings.

Quand les conditions étaient propices, il n'a pas toujours été possible d'exécuter certaines tâches car il a fallu faire un arbitrage entre les divers travaux à réaliser tout au long de l'itinéraire et ayant pris du retard du fait des intempéries.

La volonté de respecter les engagements de l'État

Ne pénaliser ni les usagers de l'autoroute ni les riverains faisait partie des engagements pris par l'État au moment de l'enquête publique.

Les écrans antibruit ont donc été posés en tout début de chantier permettant d'assurer une protection phonique des logements riverains durant les phases suivantes de travaux et avant toute augmentation de capacité de l'A13. Cela rend plus délicates les tâches actuelles.

De même, à quelques rares et courtes exceptions très ressenties, par les automobilistes, les conditions d'usage de l'A13 n'ont pas été dégradées en heure de pointe.

Pour cela il a fallu réaliser les travaux en de nombreuses phases, imposant des changements de configuration de

la circulation et pénalisant les durées d'exécution des travaux.

Dernière étape bien engagée

L'achèvement du chantier en partie centrale de l'A13 était conditionné par les dernières finitions et la réussite aux épreuves de réception des ouvrages de franchissement des deux routes départementales RD307 et RD 321.

Le dernier verrou qui pesait sur les opérations d'élargissement proprement dites a pu être levé.

Début mars, les chicanes de dévoiement de la circulation dans les deux sens de l'A13 ont été supprimées et le cheminement rétabli en alignement droit.

Les travaux vont maintenant se poursuivre à un rythme soutenu.

Le calendrier prévisionnel

Le calendrier d'achèvement de l'opération est maintenant établi.

> Fin juillet 2010, l'élargissement de l'A13 côté nord, sens Paris > Province sera achevé et permettra une mise en service provisoire de la quatrième voie (la vitesse restera limitée à 90 km/h).

En parallèle seront exécutés l'élargissement côté sud sens Province > Paris et les travaux d'assainissement.

> La mise en service de la quatrième voie dans ce sens est prévue pour la fin 2010. Elle est conditionnée par la pose d'un équipement de sécurité pour gérer l'accès au tunnel duplex de l'A86.

> PAGE 2

- Un nouveau système de collecte et de traitement des eaux
- Sécuriser l'accès au tunnel A86

> PAGE 3

- Des aménagements paysagers prometteurs

> PAGE 4

- Vers un nouveau visage pour deux avenues
- Arrêt sur images



> DÉVELOPPEMENT DURABLE

Le traitement des eaux de ruissellement des chaussées

Les travaux d'élargissement de l'autoroute A13 sont l'occasion de créer un véritable système de traitement des eaux de ruissellement conforme à la loi sur l'eau. Ainsi, c'est le milieu naturel en aval qui sera mieux protégé des pollutions récurrentes ou accidentelles.

Les eaux de ruissellement en provenance d'une infrastructure routière sont souvent chargées de produits polluants (poussières, gomme des pneumatiques, résidus d'échappements, huiles...). C'est particulièrement le cas lors des orages après une période sèche. On parle alors de lessivage de la chaussée. A cette pollution récurrente peut s'ajouter une pollution accidentelle (en provenance d'un camion-citerne par exemple).

Un premier bassin à Rocquencourt

D'ores et déjà, un premier équipement a été créé dans une boucle de l'échangeur de Rocquencourt (bretelle B3). Ce bassin d'orage permet de collecter les eaux de ruissellement ou de pollution accidentelle de la partie Ouest de ce tronçon de l'A13. Son rôle est double :

D'abord traiter les eaux qui par décantation et filtration laissent déposer les boues au fond du bassin et les polluants dans du sable. Ces boues et sables sont ensuite évacués et traités. En cas de pollution accidentelle, un système de vannes permet de retenir les liquides pollués qui sont ensuite pompés et envoyés vers un centre de traitement.

Ensuite, réguler les débits pour ne rejeter vers le réseau d'évacuation public que des quantités compatibles avec son bon fonctionnement et l'équilibre du milieu naturel.

Un nouvel équipement à Vaucresson

Un deuxième bassin aux fonctions similaires va être aménagé à proximité de la bretelle d'accès au duplex de l'A86 pour le traitement des eaux de la partie Est du tronçon en travaux.

Ce bassin sera ensuite relié au réseau public 800 mètres en aval, au niveau de la place de la Brèche par une conduite en PVC de 250 mm de diamètre. Pour cela, des travaux sont entrepris le long de la RD 173.

6 km de tuyaux.

Pour collecter les eaux de ruissellement des chaussées autoroutières, des canalisations de gros diamètre (600 mm) en béton sont en cours de pose de part et d'autre des voies. Au final, mis bout à bout, c'est plus de 6 km de ces éléments qui auront été mis en place pour assurer l'assainissement complet de l'A13 entre Vaucresson et Rocquencourt.



La collecte et le traitement des eaux de pluie demandent d'importants travaux à faire avant de construire les chaussées



Travaux à proximité de la zone où sera implanté le bassin.



600 m de conduite posée le long de la RD 173 pour rejoindre le réseau public



Près de 6 km de ces buses seront posés



Une glissière mobile d'affectation de ce type sera posée pour contrôler l'accès au duplex A86

> DUPLEX A86

Sécuriser l'accès au tunnel A86

Dans le sens Province > Paris, la quatrième voie, la plus à droite, sera une voie « dédiée », c'est-à-dire spécialement réservée à l'accès au tunnel A86 au niveau de l'échangeur de Vaucresson.

La réglementation en matière de sécurité dans les tunnels impose de pouvoir contrôler l'accès et l'interdire en cas d'accident dans le tunnel.

Une GMA, glissière mobile d'affectation, longue de 70 m assurera cette fonction. Il s'agit d'un dispositif motorisé, commandé depuis le poste de commande du duplex A86, qui pivote et fermera physiquement l'entrée du tunnel, en complément de la signalisation (signaux lumineux, panneaux routiers, panneau à messages variables).

De telles GMA existent déjà pour un autre usage sur le tronçon commun A4-A86. Elles servent pour l'affectation de la bande d'arrêt d'urgence comme 5^{ème} voie de circulation et dans ce cas, elles répondent à un objectif de régulation de trafic et non d'impératif de sécurité.

> DES AMÉNAGEMENTS PAYSAGERS PROMETTEURS

Le printemps va accélérer la croissance des nouvelles plantations :

L'hiver rigoureux que nous venons de traverser a mis à rude épreuve la végétation. Avec les beaux jours, les plantations nouvelles vont prendre toute leur ampleur.

L'intégration côté ville

Les espaces verts sont un élément fort de la qualité de la vie.

Le chantier de construction des deux ouvrages d'art de franchissement des RD 307 et 321 avait malmené l'environnement du carrefour Bel Air

L'État s'était engagé, à remodeler les aménagements paysagers, en accord avec la commune de la Celle Saint-Cloud.

Le talus entre les deux ponts a donc été planté durant l'hiver dernier. Les jardinières suspendues aux tabliers ont reçu leur lot de lierres.

Les végétaux vont maintenant monter à l'assaut des grilles en caillebotis prévues pour faciliter leur accrochage.

Des sujets de plus de 4 m de haut

Au-delà des baliveaux*, arbustes et buissons mis en œuvre dans la partie courante des talus de l'A13, ici des résineux adultes ont été plantés, dont le feuillage permanent domine déjà l'espace et dont le volume imposant servira de point de repère dans la végétation future.

** Les baliveaux sont de jeunes arbres jugés par le sylviculteur assez droit et vigoureux pour devenir un bel arbre d'avenir*

La hauteur de ces arbres est en proportion de celle des écrans qu'ils sont chargés d'habiller. Combinés aux traitements architecturaux des culées des ouvrages d'art, ils permettront de réduire l'effet de coupure que présente aujourd'hui ces éléments de béton.

Les aménagements côté résidence Bel Ebat

Après une longue concertation, un accord avait été trouvé entre le Maître d'ouvrage et les riverains sur les remplacements du rideau d'arbres existant avant les travaux et qu'il avait fallu supprimer pour réaliser le mur supportant les écrans.

Là aussi, les plantations sont en rapport avec la hauteur des murs afin de créer une zone verte d'envergure suffisante pour constituer une séparation entre les immeubles résidentiels et l'infrastructure autoroutière.

Précautions prises pour assurer la reprise

Le Maître d'ouvrage a prévu dans le marché de travaux des garanties de reprise des végétaux et un dispositif d'accompagnement durant les quatre premières années.

Il s'agit d'aider la nature qui prendra ensuite le relais à son propre rythme.



Des sujets en proportion de la hauteur des écrans ont été plantés



Les aménagements paysagers vont habiller le talus entre les deux ouvrages de franchissement.

> OUVRAGES DE FRANCHISSEMENT

Vers un nouveau visage pour deux avenues

À l'heure où ce journal de chantier sera diffusé, les travaux de reprise des voiries devraient être sur le point de s'achever afin de redonner un visage urbain à ces deux avenues, voies de transit important, trois ans après le démarrage du chantier.

La vie « normale » va pouvoir reprendre ses droits. Les engins de tous ordres vont quitter les lieux avec l'achèvement des aménagements paysagers, des reprises de chaussée et trottoirs. Il restera à terminer les voies de secours qui sont en partie utilisées pour alimenter le chantier de l'élargissement de l'A13.

RD 321 - Avenue Duchesne

Les dernières coupures nocturnes qui se sont tenues durant les vacances d'hiver ont permis de « reprendre » la chaussée qui avait été déformée par les travaux. Cette remise à neuf concerne aussi les cheminements piétons.

RD 307 - Avenue de Verdun

Contrairement à l'avenue Duchesne, qui avait pu retrouver une configuration à trois voies avant sa remise à neuf, l'Avenue de Verdun a dû rester dans sa configuration réduite avec une voie en

moins en direction du sud afin de permettre les mouvements des engins de chantier nécessaires aux aménagements paysagers.

Les travaux de voirie y auront aussi plus d'ampleur car il s'agit de rétablir la voie permettant de shunter le giratoire Bel Air et de créer la nouvelle circulation douce, dédiée aux piétons et cyclistes, permise par la nouvelle dimension de l'ouvrage.

Les coupures nocturnes nécessaires à l'exécution de ce chantier sont programmées durant les vacances scolaires de printemps.

Le piétonnier entre les avenues

Avec l'achèvement des travaux, ce piétonnier va être rendu à un usage plus confortable avec la réfection du sol. Un éclairage public viendra parachever l'opération.

La Dirif, responsable de l'opération, tient à exprimer sa gratitude aux riverains et usagers pour leur patience durant ces trois années de travaux.



Le piétonnier en cours de nettoyage et de remise en état. L'éclairage le rendra encore plus pratique.



Mars 2010 - Les travaux sont presque achevés. L'avenue va retrouver toutes ses fonctionnalités.

Arrêt sur images

Retour rapide sur quelques temps forts du chantier de la RD321



Avant les travaux

15 mars 2007 - le chantier débute par la déviation des réseaux



20 juin 2007 - visite des élus et des riverains

Janvier 2009 : au milieu du gué. Les tabliers Sud et Nord sont en service. La partie centrale vient d'être démolie



direction
interdépartementale
des routes
Ile-de-France

Organisation du Projet : vos interlocuteurs sur le chantier

DIRIF - Direction de l'Ingénierie
Service d'Ingénierie Routière Ouest
2, Ruelle de la Ceinture - 78 011 Versailles CEDEX
Maître d'œuvre
Chef de projet :
M. Jean Moulin - 01 39 07 41 60


www.a13-yvelines.fr

