

N° 8 - février 2009

# INFOCHANTIER



Bretelle B3 : creuser pour augmenter la hauteur libre sous l'ouvrage transportant la circulation d'A13 vers Paris.

> TRIANGLE DE  
ROCQUENCOURT

## Reprise des travaux sur la bretelle 3

L'élargissement à trois voies de la bretelle de liaison entre A13 (sens Paris > Province) et A12 (direction Saint-Quentin-en-Yvelines) nécessite d'importants travaux de reprofilage pour mettre cet ouvrage aux nouvelles normes autoroutières.

Les travaux avaient été suspendus pour rechercher une méthodologie permettant de conserver deux voies réduites durant toutes les phases du chantier.

C'est maintenant chose faite et le chantier peut reprendre. Il se réalisera en trois phases avec des basculements successifs de circulation du côté gauche ou du côté droit des glissières en béton qui ont été ou seront posées pour assurer la protection des usagers et des personnels du chantier. Les travaux devraient durer jusqu'en août 2009.

\*voir page 3

> VIE DU CHANTIER

## En route pour la dernière étape

Après deux opérations majeures réalisées en fin 2008, le chantier se prépare à aborder la dernière étape, celle de l'élargissement de l'autoroute A13.

Le chantier de l'A13 était prévu en quatre étapes dont la réalisation, objet de marchés séparés, s'articulait dans le temps.

Dans les grandes lignes, il s'agissait de :

- 1 - Poser les écrans acoustiques
- 2 - Rénover et élargir les ouvrages de franchissement des RD307 et 321
- 3 - Modifier l'échangeur avec la RN186
- 4 - Élargir l'autoroute A13

### La fin de la première étape

Tous les écrans de protection phonique sont maintenant posés. La continuité de la protection sera complète lorsque les portails fermant les accès de secours seront posés, donnant à l'ensemble une meilleure efficacité qui sera contrôlée en fin de travaux. Comme cela s'est fait côté Sud, une campagne de mesures de bruits, dite intermédiaire, sera réalisée prochainement côté Nord pour mesurer les résultats atteints\*.

### Deuxième et troisième étape, des avancées significatives

Les chantiers de réaménagement des ouvrages d'art tant au niveau des RD307 et 321 que de la RN186 ont connu des progressions conformes au planning annoncé. Les intempéries ne devraient pas avoir, au final, de trop grandes conséquences sur la date de livraison de ces équipements (printemps 2009 pour le pont sur la RD321 et l'échangeur avec la RN186, été 2009 pour le pont sur RD307)

\*voir page 3

### La dernière étape se prépare maintenant

Les travaux d'élargissement pourront commencer sans attendre la fin de ces opérations, à partir de l'été 2009 pour un an environ.

L'essentiel pourra se faire hors circulation.

Cependant, certaines phases délicates demanderont des restrictions de circulation sur l'autoroute A13 durant la nuit, pour permettre la mise en œuvre des 40 000 tonnes d'enrobés.

Les maîtres d'œuvre peaufinent leurs dossiers pour être prêts au moment opportun.



Les écrans forment une protection continue.



> PAGE 2  
**Deux nuits  
pour un lancement  
réussi**



> PAGE 3  
**Trois étapes  
pour élargir la bretelle  
Mesurer l'efficacité des  
protections acoustiques**



> PAGE 4  
**Le chantier  
au centre de l'A13**

> NOUVEAU TABLIER DE L'OUVRAGE D'ART SUPPORTANT LA RN 186

# Deux nuits pour un lancement réussi

*Il n'aura fallu que deux nuits pour lancer la structure du nouveau tablier au-dessus de l'autoroute A13. Deux mois seront ensuite nécessaires pour mener délicatement le dispositif dans sa position définitive. Viendra alors le temps de la finition de l'ouvrage avec la mise en œuvre des équipements et la réalisation de la chaussée.*

Les équipes en charge de la mise en œuvre du nouveau pont supportant la RN186 ont vu leurs efforts récompensés. Deux nuits seulement auront suffi pour faire traverser au nouveau tablier les 85 mètres séparant les deux culées Nord et Sud.

## 8 décembre : météo favorable

La période était délicate sur le plan climatique en cette fin d'automne. Un vent trop violent aurait pu compromettre l'exécution d'une opération qui avait demandé une longue préparation et qui devait être aussi coordonnée avec les autres chantiers affectant le réseau autoroutier en Île-de-France. Mais le ciel est resté serein et l'opération a pu être menée rondement.

## Deux étapes franchies dès la première nuit

Le lançage était programmé en trois étapes étalées sur trois nuits. Commencée à l'heure prévue, la première étape a connu un déroulement fluide qui a permis de réaliser la seconde dans la foulée. A la fin de la première nuit, le tablier avait atteint la pile sud. Un arrêt était alors indispensable pour permettre le démontage de l'avant-bec qui avait assuré le guidage et la stabilité durant les étapes précédentes. Le tablier finissait sa traversée la deuxième nuit.

## La lente descente du tablier sur ses appuis définitifs

Six semaines ont été nécessaires pour que la structure prenne sa place définitive. Pour cela, la descente sur ses appuis s'est effectuée par petites passes successives de quelques centimètres. Durant ces opérations moins spectaculaires les travaux d'aménagement des futures bretelles et collectrices ont nécessité un lourd programme de fermeture des bretelles actuelles ou de réduction de voies sur A13. Les conditions climatiques sévères en janvier et février ont quelquefois désorganisé le planning car la pose d'enrobés exige des températures extérieures minimales qui n'ont parfois pas été atteintes. Le nouvel échangeur est maintenant nettement dessiné. La nouvelle bretelle B1 qui permettra un accès direct vers Versailles en arrivant de Paris est réalisée. Mais sa mise en service dépend des finitions du pont.

## Une mise en service en mai 2009

Le tablier du nouveau pont est constitué de dalles préfabriquées sur lesquelles sera construite la chaussée. Les dalles au droit des voies actuelles de l'A13 ont été posées avant le lançage. Les autres l'ont été depuis les rives à l'aide de grues. La livraison est prévue pour le mois de mai 2009.



Première nuit : le tablier franchit la première pile



Moment délicat de la descente du tablier sur ses appuis définitifs



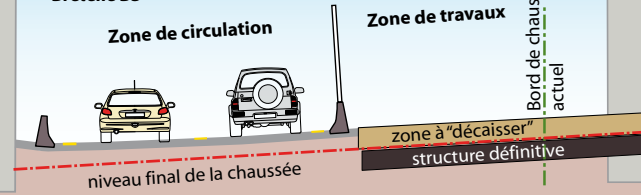
Synoptique du futur échangeur. La bretelle Paris>Versailles en cours d'aménagement



Les dalles sont posées. Les opérations de génie civil vont pouvoir avoir lieu.

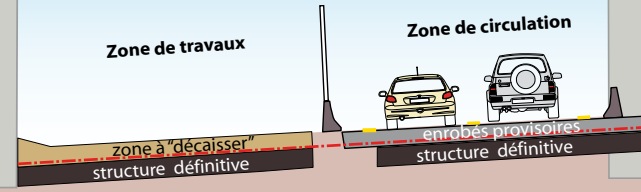
PHASE 1

Triangle de Rocquencourt  
Bretelle B3



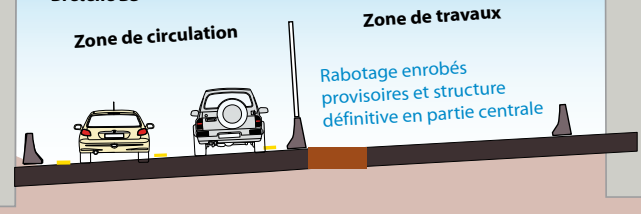
PHASE 2

Triangle de Rocquencourt  
Bretelle B3



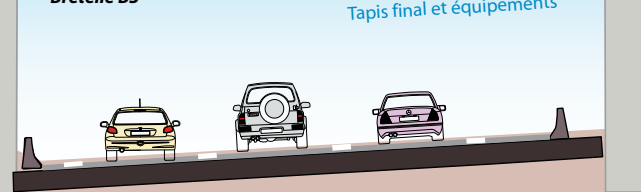
PHASE 3

Triangle de Rocquencourt  
Bretelle B3



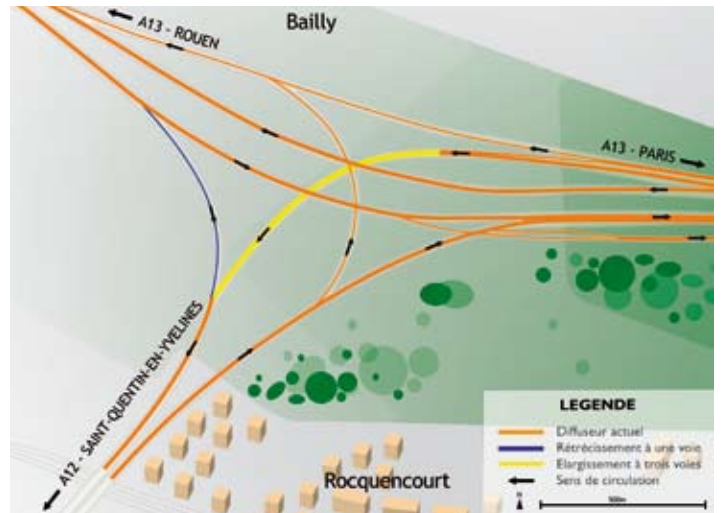
SITUATION FINALE

Triangle de Rocquencourt  
Bretelle B3



> TRIANGLE DE ROCQUENCOURT

# Trois étapes pour élargir la bretelle



En cohérence avec l'élargissement de l'A13 à 4 voies, la bretelle A13>A12 doit être portée à 3 voies. Cette modification du profil en travers s'accompagne d'un reprofilage longitudinal pour améliorer la hauteur libre sous les ouvrages.

Le chantier était à l'arrêt depuis plusieurs mois dans l'attente d'une solution technique compatible avec la nécessité de maintenir le niveau de trafic. La solution arrêtée est une réalisation en trois phases qui maintient deux voies de largeur réduite durant tous les travaux. La première phase se consacre à la partie droite de la chaussée qui sera « décaissée » c'est-à-dire creusée sur près d'un mètre de profondeur pour réaliser les fondations de la chaussées

à la côte projetée. La circulation sera ensuite basculée sur la partie réalisée durant cette phase qui sera revêtue d'une couche provisoire d'enrobés afin de ne pas créer une « marche » avec l'existant. La même opération de décaissement et de structure de chaussée pourra se réaliser côte gauche. Une troisième phase traitera la partie centrale avant la pose du tapis final d'enrobés et la mise à trois voies.

> PROTECTIONS PHONIQUES

## S'assurer de l'efficacité acoustique

La diminution des niveaux sonores fera l'objet d'un contrôle au droit des façades, en fin de chantier, pour vérifier que l'objectif d'une exposition sonore inférieure à 65 dB (A) de jour et à 60 dB (A) de nuit est bien atteint.

Comment vont se comporter les panneaux ? Le programme de contrôle prévoit 3 étapes de mesures physiques pour s'assurer que le dispositif est conforme au projet. D'abord une série de tests a été effectuée en usine afin de vérifier les performances intrinsèques des panneaux réalisés. Puis, une batterie de mesures « in-situ » des écrans assemblés a permis le contrôle de la bonne mise en œuvre des éléments préfabriqués. Le dernier « feu vert », le seul qui comptera, ne pourra être donné qu'à la fin de l'opération,

une fois la totalité des écrans posés, la chaussée élargie et les revêtements refaits. Des mesures seront alors effectuées au droit des façades pour mesurer les effets réels de l'ouvrage. A ce protocole technique contractuel, le Maître d'Ouvrage a accepté d'ajouter une série intermédiaire de mesures en façade en phase travaux, au droit des écrans posés, sans attendre l'élargissement. Après le côté Sud d'A13, ce sera aux immeubles les plus proches côté Nord qu'une telle disposition va s'appliquer.

### 4 étapes de validation

- Tests en usines
- Mesures « in-situ »
- Mesures au droit des façades en phase travaux
- Mesures au droit des façades à l'issue du chantier



> OUVRAGES DE FRANCHISSEMENT DES RD 307 ET 321

# Le chantier au centre de l'A13



Prudence! Le chantier occupe l'espace central de l'autoroute.

*Dans cette dernière phase de reconstruction par tiers, le chantier est maintenant installé dans la partie centrale de l'A13, ce qui impose des mesures d'exploitation nécessaires à la sécurité de tous, des usagers comme des intervenants du chantier. Prudence, des hommes travaillent!*

La dépose des tabliers dans la partie centrale des ouvrages a rendu particulièrement visible pour les usagers des avenues de Verdun et Duchesne la méthodologie de construction par tiers. Très nettement, les deux parties reconstruites sont séparées par le vide destiné à recevoir les nouveaux tabliers.

## Des travaux à l'abri des écrans antibruit

La nouveauté, c'est que maintenant les travaux se déroulent derrière les écrans de protection phonique et hors la vue des riverains. C'est ainsi que les nuisances habituellement liées à ce type d'opération sont de ce fait réduites pour les résidents proches de l'autoroute.

## Nombreux « balisages » sur A13

L'espace confiné et les accès délicats imposent de redoubler de précautions, ce qui se traduit par l'exigence de neutraliser régulièrement, des voies sur l'autoroute A13, par des « balisages », c'est-à-dire la pose de cônes de signalisation, pour permettre les entrées et sorties des engins de chantier en partie centrale. Par contre, les coupures nocturnes des avenues de Verdun ou Duchesne vont maintenant s'espacer.

## Calendrier tenu

Les travaux ont eu à subir les aléas climatiques particulièrement forts cet hiver. Cependant, les objectifs de réalisation seront tenus:

- > avril pour l'ouvrage sur la RD 321,
- > juillet pour la RD 307.



RD307 - ce qui reste de l'ancienne culée qui sera démolie.



RD 321 - l'ancien tablier a été déposé dans la partie centrale.

**direction  
interdépartementale  
des routes  
Île-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 - 78011 Versailles CEDEX  
**Maître d'œuvre**  
Chef de projet Échangeur RN186 et élargissement A13 :  
M. Jean Moulin - 01 39 07 41 60  
Chef de projet Ouvrages de franchissement RD 307 & 321 :  
M. Antoine Labrousse - 01 39 07 41 62



[www.a13-yvelines.fr](http://www.a13-yvelines.fr)



MINISTÈRE DE L'ÉCOLOGIE,  
DE L'ÉNERGIE,  
DU DÉVELOPPEMENT DURABLE  
ET DE L'AMÉNAGEMENT  
DU TERRITOIRE