



A13 EN TRAVAUX
ENTRE A12 ET A86

+ sûre,
+ fluide,
+ silencieuse

N° 7 - novembre 2008

INFOCHANTIER

2006 2009

> VIE DU CHANTIER

Deux opérations majeures avant la fin 2008

Construits il y a 70 ans, trois ouvrages sont en cours de reconstruction pour permettre l'aménagement et l'élargissement de l'A13, la plus ancienne autoroute française.

Le franchissement par l'autoroute des deux routes départementales RD 307 et RD 321 et le passage supérieur de la RN 186 sont les deux chantiers qui constituent l'essentiel des travaux menés depuis quelques mois.

RD 307 et 321 : la fin de la deuxième phase

Une réalisation en trois tiers (Sud, Nord et centre) des ouvrages de franchissement des RD permet de maintenir deux fois trois voies réduites sur A13, au prix de modifications successives de l'organisation de la circulation. Celle des RD 307 et 321 n'a été interrompue que pour les opérations impossibles à réaliser autrement.

La fin des ouvrages du côté Nord, et par là même du deuxième tiers de la réalisation, permettra un nouveau basculement de la circulation d'A13. Le sens Paris>Province circulera ainsi sur cette partie nouvellement achevée.

La nouvelle structure bientôt parée au lancement

RN186 : un nouveau pont lancé au-dessus de l'autoroute

Pour cet ouvrage pas de possibilité de construction par tranche. L'ensemble de l'ouvrage ancien, trop étroit pour permettre l'aménagement des échanges A13 - RN186, a été démoli de nuit, en une seule phase, durant la première quinzaine d'août 2008. La circulation de la RN 186 a été regroupée sur le seul pont du côté Est. L'ossature du tablier du nouveau pont est assemblée sur une plate-forme à partir d'éléments préfabriqués. Cette structure sera alors « lancée » au-dessus de l'autoroute sur de nouvelles piles et le nouveau tablier pourra alors être réalisé. Cette opération est programmée entre les 10 et 12 décembre.

Les dates annoncées sont soumises aux aléas météorologiques. Consultez le site Internet a13-yvelines.fr pour confirmation.

> MÉMOIRE

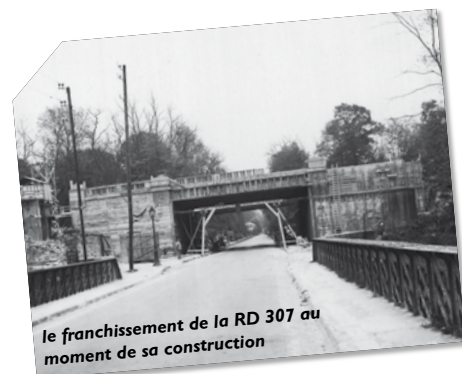
En chantier, juste avant la guerre

L'A13 est historiquement la première autoroute française. Son premier tronçon a été réalisé en 1937 entre Rocquencourt et Saint-Cloud.

La section « Saint-Cloud - Orgeval » aurait dû ouvrir vers 1940, mais le début de la Seconde Guerre mondiale a repoussé son inauguration à 1946, le tunnel de Saint-Cloud, servant d'entrepôt pour les torpilles de la Kriegsmarine. Ce n'est qu'en 1974 qu'un viaduc relia A13 à Paris.



le pont sous la RN186 au moment de sa construction



le franchissement de la RD 307 au moment de sa construction



> PAGE 2
Un nouveau pont en construction



> PAGE 3
Nouvelles fonctionnalités pour l'échangeur 3 nuits pour traverser A13



> PAGE 4
Les panneaux acoustiques posés avant Noël

> RECONSTRUCTION ET ÉLARGISSEMENT DE L'OUVRAGE D'ART SUPPORTANT LA RN 186

Le nouveau pont en construction

Démoli au cours de la première quinzaine d'août, le pont côté Ouest qui supportera la RN 186, sens Saint-Germain-en-Laye>Versailles est en cours d'assemblage. Son nouveau tablier sera ensuite lancé à la mi-décembre. Il faudra encore deux mois avant qu'il occupe sa position définitive et puisse être achevé. L'ouverture à la circulation reste prévue pour mai 2009.



La structure en préparation : les appuis provisoires permettent le déplacement de l'ensemble monté jusqu'à l'autre côté de l'autoroute. Il faudra ensuite près de deux mois pour mener le tablier sur ses appuis définitifs par étapes de quelques centimètres pour éviter les déformations.

La démolition de l'ancien ouvrage particulièrement massif a dégagé la vue. On peut maintenant imaginer ce que sera le nouveau pont, semblable à celui qui, côté Est, supporte aujourd'hui, le temps des travaux, toute la circulation de la RN 186.

Préfabrication sur place du tablier

Amenés par convois exceptionnels, les éléments métalliques qui constituent la future ossature du tablier sont assemblés sur place.

Il s'agit de réaliser une structure en acier d'un seul tenant et d'y fixer des dalles en béton pour composer le nouveau tablier.

Pour cela, la partie de chaussée de la RN 186 actuellement neutralisée a été transformée en atelier de montage et en aire de lancement.

Mi-décembre : le « lancement » par-dessus l'autoroute

La structure métallique équipée d'une partie des dalles béton sera posée sur des galets de roulement. L'avant et l'arrière de la structure seront équipés d'un « bec » afin d'assurer l'équilibre et le guidage lors de l'approche sur les piles intermédiaires et

sur la culée Sud, côté Versailles.

Un système de vérins va pousser l'ensemble qui va avancer progressivement à une vitesse de quelques centimètres par minute. Le tablier reste ainsi en équilibre et « avance » par-dessus l'autoroute depuis une rive vers l'autre, en passant par les appuis des piles,

Une opération en trois temps

Dans un premier temps, le tablier est poussé jusqu'à la pile Nord, construite entre l'actuelle autoroute et la future collectrice.

Une fois sur ces nouveaux appuis, une deuxième étape est possible jusqu'à la pile Sud, similaire. Enfin, une troisième phase mène le tablier jusqu'à la culée de l'autre rive (voir schéma ci-contre).

Ces opérations sont programmées les nuits des 10, 11 et 12 décembre, entre 0h00 et 4h00 sous réserves des conditions météorologiques. Par précaution, la circulation sur l'autoroute A13 sera coupée et une déviation par les bretelles de l'échangeur mise en place.

Les précisions quant aux dates réelles d'exécution seront données sur le site Internet

Deux mois pour descendre la structure sur ses appuis définitifs

La géométrie du tablier n'est pas simple. Le pont est en pente descendante de Saint-Germain vers Versailles et accuse un dévers transversal. Durant le lançage la structure subit d'importantes déformations de l'ordre de 60 cm. Tout cela impose de lancer la structure du tablier plus de 2 m au-dessus de la culée et de la pile Nord.

Deux mois seront nécessaires pour descendre la structure sur les appuis, définitifs par petites étapes de quelques centimètres et pour démonter les équipements de guidage.

Planning tenu pour une mise en service en mai 2009.

A partir de février 2009, les travaux d'achèvement du tablier pourront être entrepris, c'est-à-dire pose des dalles au droit des collectrices, pose des équipements, réalisation de la couche de roulement,

Les nouvelles bretelles et collectrices seront réalisées simultanément pour une mise en service de l'ensemble qui reste prévue pour le mois de mai 2009.

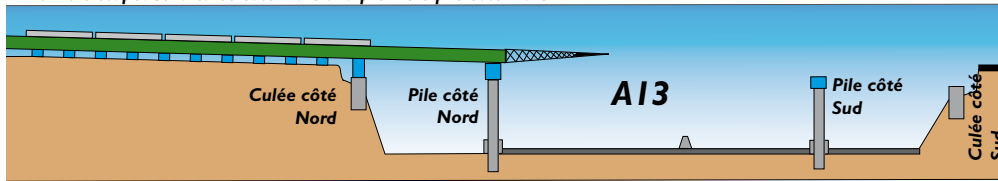
> FICHE TECHNIQUE

Les données de l'opération

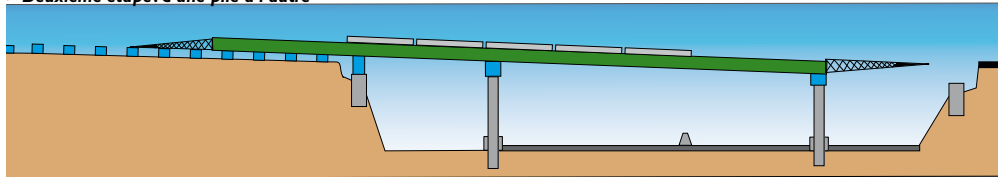
Il s'agit de lancer un tablier mixte composé de dalles en béton armé préfabriquées reposant sur une charpente métallique.

3 nuits pour traverser A13

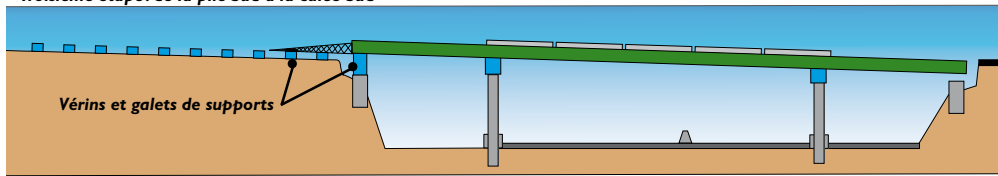
> Première étape: de la culée côté Nord à la première pile côté Nord



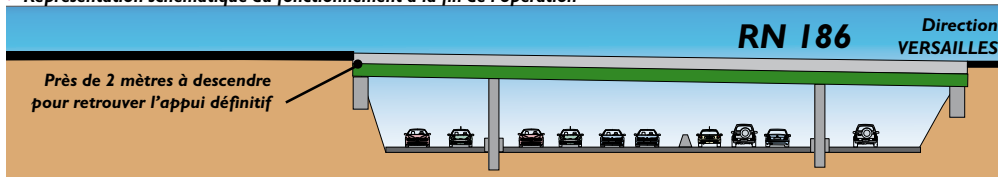
> Deuxième étape: d'une pile à l'autre



> Troisième étape: de la pile Sud à la culée Sud



> Représentation schématique du fonctionnement à la fin de l'opération



Caractéristiques générales:

- > Tablier fini: longueur 85 m; largeur: 17 m; masse totale 1 100 tonnes
- > Charpente métallique: 6 poutres; 11 entretoises; 260 tonnes
- > Dalles préfabriquées en béton: 90 éléments, 830 tonnes
- > Pente descendante dans le sens Saint-Germain>Versailles

Méthode de réalisation:

- > Préfabrication en usines des dalles, poutres et entretoises métalliques
- > Livraisons des éléments par convois exceptionnels octobre et novembre 2008
- > Assemblage des éléments de la charpente sur appuis provisoires
- > Mise en place des dispositifs de guidage au-dessus des culées et piles
- > Mise en place des dalles préfabriquées en partie centrale (au-dessus de l'A13 une fois le pont en place). Cette opération faite avant lançage permet de diminuer la gêne à l'utilisateur.
- > Mise en place avant-bec et arrière-bec
- > Lançage en trois nuits au-dessus de l'A13
- > Descente sur appuis définitifs (deux mois)

Ce système de galets permet de supporter et faire glisser la structure du tablier



Les personnes donnent une idée des dimensions de l'ouvrage



Piles en construction et culée Sud, objectif à atteindre



Un avant-bec de ce type sera fixé à l'avant de la structure pour servir de guide et accompagner l'arrivée sur les piles.



Nouvelles fonctionnalités pour l'échangeur

Durant les opérations de construction du pont se poursuivent les aménagements destinés à compléter l'échangeur de Rocquencourt.

Sécuriser les échanges, un des enjeux du projet

Les travaux de réalisation de la nouvelle bretelle qui desservira la direction Versailles sont largement avancés. Les bretelles existantes sont redessinées pour tenir compte de la voie supplémentaire d'A13 (sens Paris->Province) et des collectrices qui seront créées pour simplifier les échanges. Si la majorité de ces travaux peuvent se réaliser dans des emprises hors circulation, le raccordement aux

chaussées existantes est toujours délicat, exigeant des neutralisations de voies et des fermetures nocturnes des bretelles avec mise en place de déviations pénalisantes pour les usagers. Merci de votre compréhension. Consultez le communiqué hebdomadaire sur le site Internet ou recevez directement un message dans votre boîte aux lettres électronique.



Nouvelle bretelle B2 vers A13-A12 et future bretelle en direction de Versailles en venant de Paris



La future collectrice dans le sens Paris Province assurera les échanges depuis ou vers Versailles

