

Dossier de presse

A35 - Déviation de Selestat Régénération de chaussées Travaux 2014



Direction interdépartementale des routes Est
10 et 16 promenade des Canaux - BP 82120 - 54021 Nancy cedex

PRESENTATION DU CHANTIER

Des travaux de régénération programmés sur plusieurs années

I – Historique

II – Nature des dégradations survenues

III – Présentation de l'opération

IV – Retour sur travaux 2013

V – Phasage du chantier en 2014 et gêne aux usagers

VI – Plan des bretelles fermées et des déviations

Des travaux de régénération programmés sur plusieurs années

L'A35, entre les échangeurs de Saint Hippolyte et de la RN1083, fait l'objet d'une **opération de régénération de chaussée**.

L'objectif de cette opération est la réalisation, sur l'ensemble du secteur concerné, de travaux de **minéralisation du terre-plein central** et de **réhabilitation de chaussée**.

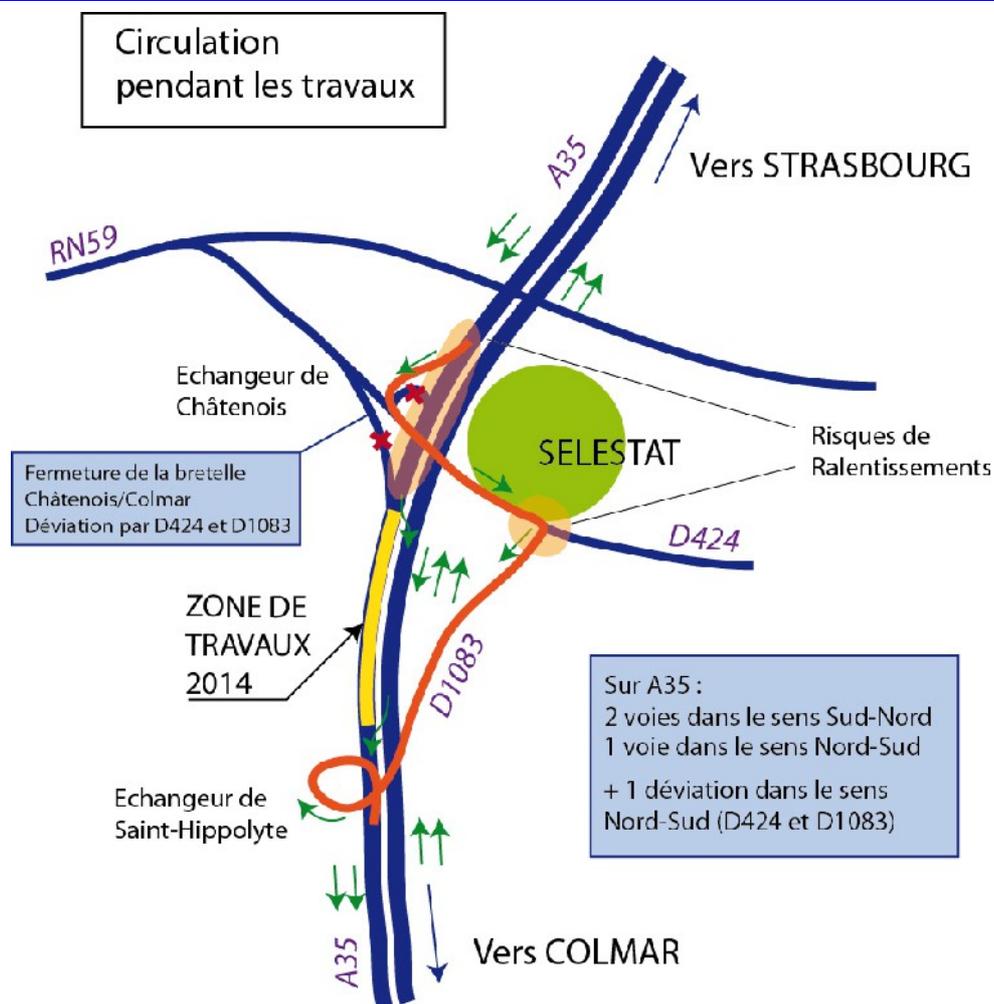
Cette réhabilitation des chaussées de l'A35 a été rendue nécessaire par des **fortes dégradations** dues au **trafic poids lourds** important empruntant l'A35 quotidiennement (10 000 PL / jour ouvrable) et à **l'âge de la chaussée** qui est de trente ans environ.

Cette opération se singularise par le **caractère atypique de la chaussée actuelle**, à savoir une **chaussée composée de dalles en béton**.

Ces **travaux ont** débuté en 2013 et seront **échelonnés sur plusieurs années** (5 ans minimum).

En 2014, la section concernée par les travaux, d'une longueur de 4 300 mètres environ, est située entre les échangeurs de Châtenois et de Saint-Hippolyte. Ces travaux dureront de mi-juillet à début octobre 2014.

Zone de travaux en 2014



I. Historique

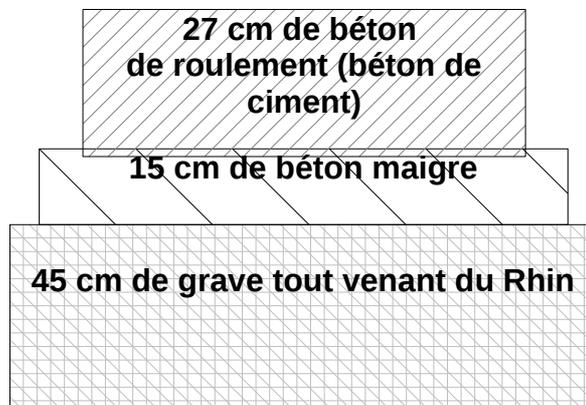
La construction de la déviation de Sélestat, étudiée dans les années 1970, s'inscrit dans l'opération globale de construction de la future Autoroute A35 Lauterbourg - Bâle.

Ce projet a fait l'objet d'une déclaration d'utilité publique en 1977.

Les travaux de construction de l'autoroute ont conduit à une mise en service en 1980.

Le coût global de la construction de la déviation de Sélestat est de 175 millions de francs - valeur de 1979 pour 17 km environ.

Le choix de la structure de chaussée a été le suivant :



Il s'agit de dalles béton dites californiennes (dalles non armées non goujonnées), procédé qui a été retenu pour la plupart des chaussées béton en France.

Ce procédé a été retenu du fait de la crise pétrolière et d'une volonté d'optimisation des coûts. En effet, il permettait :

- d'utiliser un seul et même matériel de fabrication et de mise en œuvre pour la construction de toutes les couches de chaussée ;
- d'utiliser des matériaux locaux bon marché pour la fabrication du béton ;
- d'accroître la longévité de la couche de roulement par la réalisation d'un cloutage.
- Différentes difficultés techniques ont été surmontées (glissance, drainage ...).

Et enfin, entre 1990 et 1993, afin de limiter les nuisances sonores, la chaussée béton a été recouverte par une couche d'enrobé mince sur une longueur de 3 km à proximité des quartiers Ouest de Sélestat.

II. Nature des dégradations survenues

Depuis la mise en service de la chaussée, différentes dégradations sont apparues et ont fait l'objet de réparations ponctuelles.

La chaussée ne souffre pas de la dégradation du béton en lui-même, mais de l'accentuation du phénomène de battements des dalles, ce qui conduit :

1 - à la dégradation des joints transversaux entre les dalles et à la création de décalages altimétriques entre les dalles



2 - à l'apparition de **cassures d'angle des dalles béton**



3 - à la **dégradation de l'interface** entre la **dalle béton** et la **Bande d'Arrêt d'Urgence** (d'où les neutralisations de BAU mises en place en 2011)



4 - au **décollement de plaques d'enrobé** sur la section revêtue



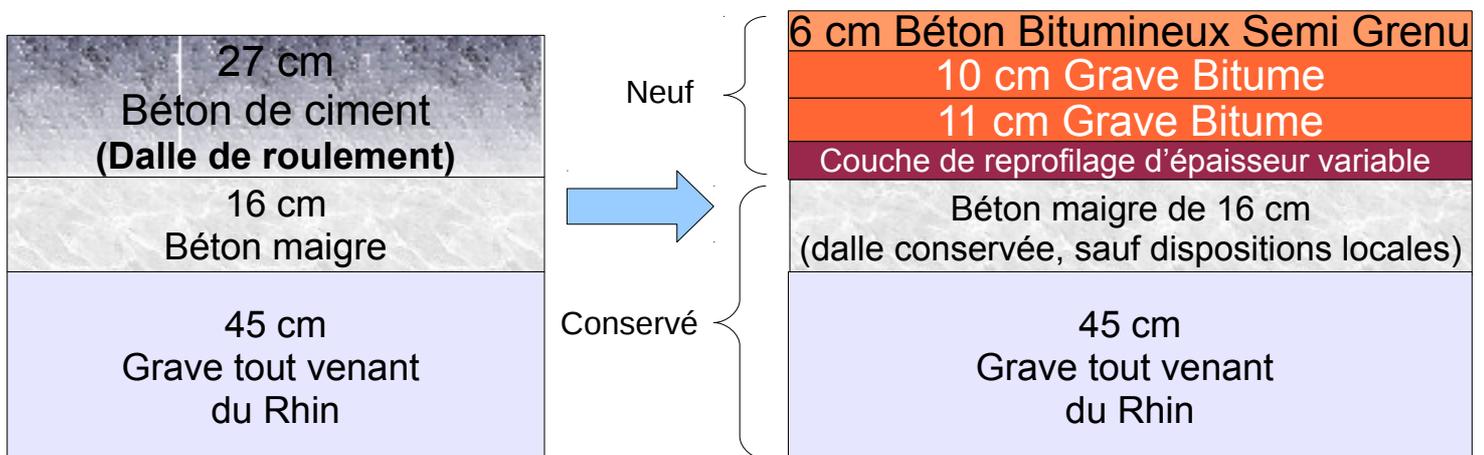
III. Présentation de l'opération

L'opération de régénération de l'A35 – déviation de Sélestat a plusieurs objectifs :

1 - Réhabiliter la chaussée béton

Cette opération sera réalisée de la manière suivante :

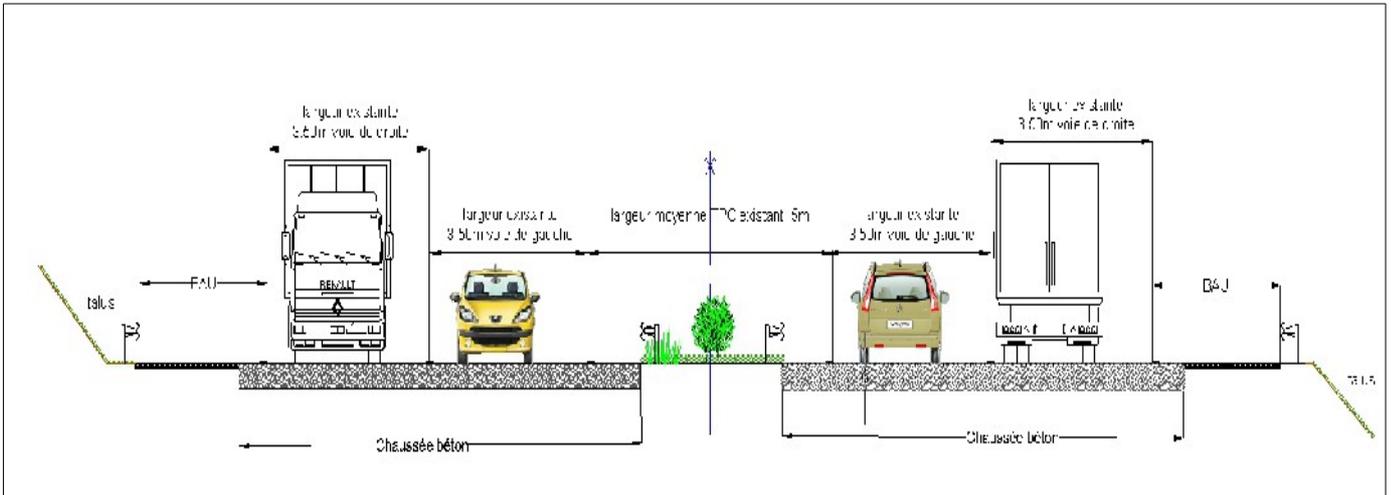
- fracturation, destruction et évacuation de la dalle béton supérieure ;
- conservation, traitement ou reconstitution de la dalle inférieure ;
- mise en œuvre de 31 à 38 cm d'enrobé en quatre couches ;



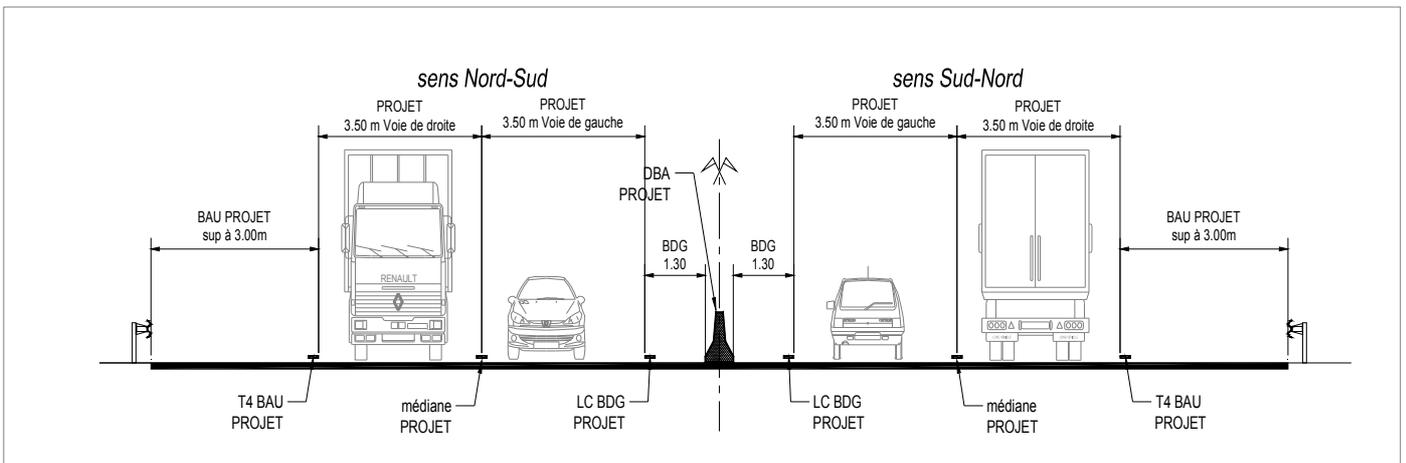
2 - Mettre aux normes le profil en travers de la chaussée et faciliter les opérations d'entretien ultérieures et sécuriser les interventions

Cette opération se traduit par une minéralisation du Terre-Plein Central (TPC) et un élargissement des Bandes d'Arrêt d'Urgence (BAU) à 3 mètres.

• Situation avant travaux



• Situation après travaux



Le **coût total** de l'opération est d'environ **40 millions d'euros** valeur janvier 2013.

La **réalisation des travaux** est prévue dans le cadre d'un **programme pluriannuel** de 5 ans environ.

Ce programme est également construit avec l'objectif de **limiter la gêne à l'usager** dans le cadre de la réalisation des travaux sur une **autoroute fortement circulée** (55 000 véhicules par jour en moyenne dans les 2 sens).

IV. Retour sur les travaux réalisés en 2013

1ère phase : travaux de renforcement de la BAU du sens opposé et traitement des cavités le long des BAU sur l'intégralité de l'itinéraire pour le sécuriser, réalisés au printemps ;

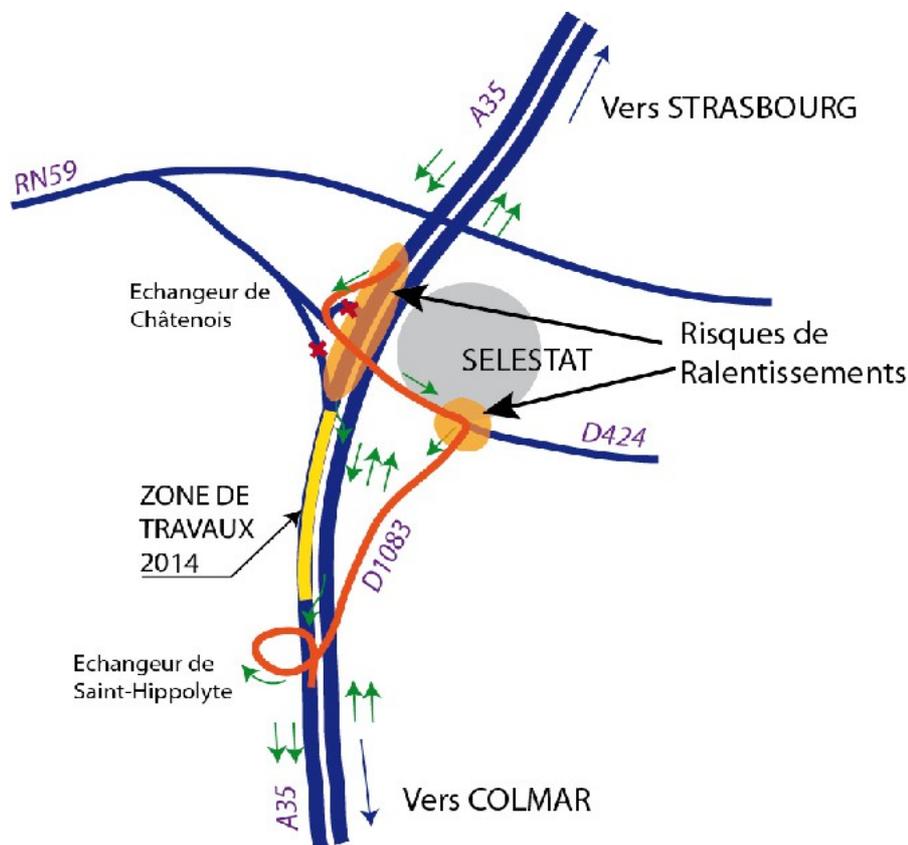
2ème phase : travaux de réhabilitation des chaussées béton entre l'échangeur de Saint Hippolyte et l'échangeur de Châtenois dans le sens Sud/Nord, avec minéralisation du TPC :

- Délai de travaux très contraint est respecté malgré les difficultés techniques apparues au cours du chantier ;
- Travaux peu courants et techniquement complexes ayant nécessité une grande réactivité dans les prises de décisions au fil de l'eau pour ne pas retarder le chantier ;
- Résultat final de qualité, notamment en matière d'uni de la couche de roulement ;
- Entreprise d'envergure nationale et ayant mis en œuvre d'importants moyens humains et matériels ;
- Perturbations sur A35 plus importantes qu'annoncées dans les prévisions de gêne aux usagers, en heure de pointe du soir dans le sens Sud – Nord avec des répercussions sur réseau secondaire.

V. Phasage du chantier en 2014 et gêne aux usagers

Localisation : entre les échangeurs de St-Hippolyte et de Châtenois.

Nature des travaux : réhabilitation de la chaussée dans le sens Nord-Sud et fin de la minéralisation du TPC.



Phase 1 - du 15 juillet au 4 août 2014

Travaux préparatoires avant basculement de circulation :

- création et renforcement des Interruptions de TPC,
- élargissement de la bretelle de Saint Hippolyte pour les secours,
- renforcement de la BAU Nord/Sud avant l'échangeur de Châtenois,
- élargissement provisoire à 2 voies de l'entrée ouest du giratoire Match,
- Mise en place de la signalisation de chantier du 21 juillet au 4 août.

Il s'agit essentiellement de travaux de nuit avec neutralisation d'une voie de circulation qui occasionneront une gêne faible.

Phase 2 - du 4 août au 6 octobre 2014

- réfection de chaussée, avec démolition et évacuation de la première dalle de béton et conservation de la dalle de béton maigre saine inférieure (dalle conservée, traitée ou reconstituée si en mauvais état), tous les équipements de sécurité et marquage définitif, mises aux normes des refuges pour Postes d'Appel d'Urgence, signalisation de police, entretien des passages de service, joints de chaussée,
- fin des travaux de minéralisation du TPC,
- dépose de la signalisation de chantier du 22 septembre au 6 octobre,

Pour réaliser ces travaux de régénération, il est nécessaire de travailler par 1/2 plateforme afin de démolir la dalle de roulement de 8 mètres de large en béton de ciment d'un seul tenant. Pour limiter la gêne à l'utilisateur, les travaux démarreront pendant la période estivale où le trafic est en baisse.

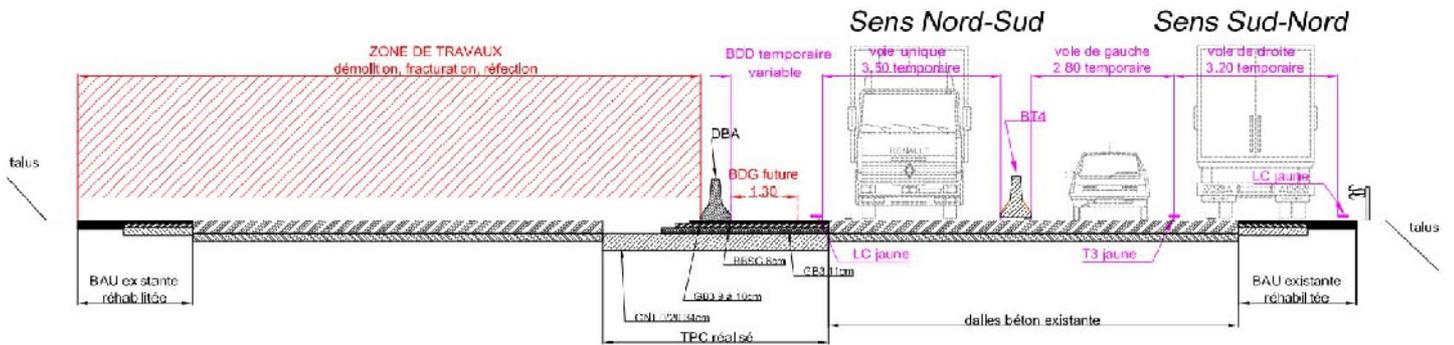
Les travaux de chaussée nécessiteront la coupure complète de la voie. Une partie de la circulation sera basculée sur la chaussée opposée, l'autre partie déviée.

Gêne à l'utilisateur dans le sens Nord-Sud de début août à début octobre : 0,5 à 1 km de perturbations attendues plutôt le matin, 4 à 5 km le vendredi soir. Pas de gêne à l'utilisateur dans le sens Sud-Nord.

À la fin du chantier, pendant la dépose de la signalisation, la gêne à l'utilisateur sera réduite, car la circulation dans le sens Nord/Sud pourra déjà être rétablie à une voie sur la chaussée neuve de la plate-forme ouest de l'A35.

Schéma de basculement de circulation

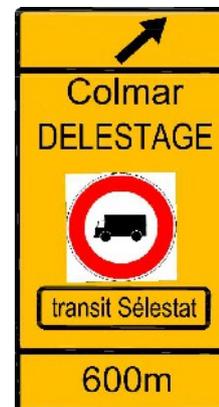
Le système d'exploitation temporaire suivant est prévu :



Profils en travers d'exploitation de début août à début octobre

Sens Nord-Sud

Ainsi, le trafic sera basculé sur le sens opposé après rabattement sur une voie, délestage via les RD 83, RD 1083 et RD 424, en cas de perturbations.

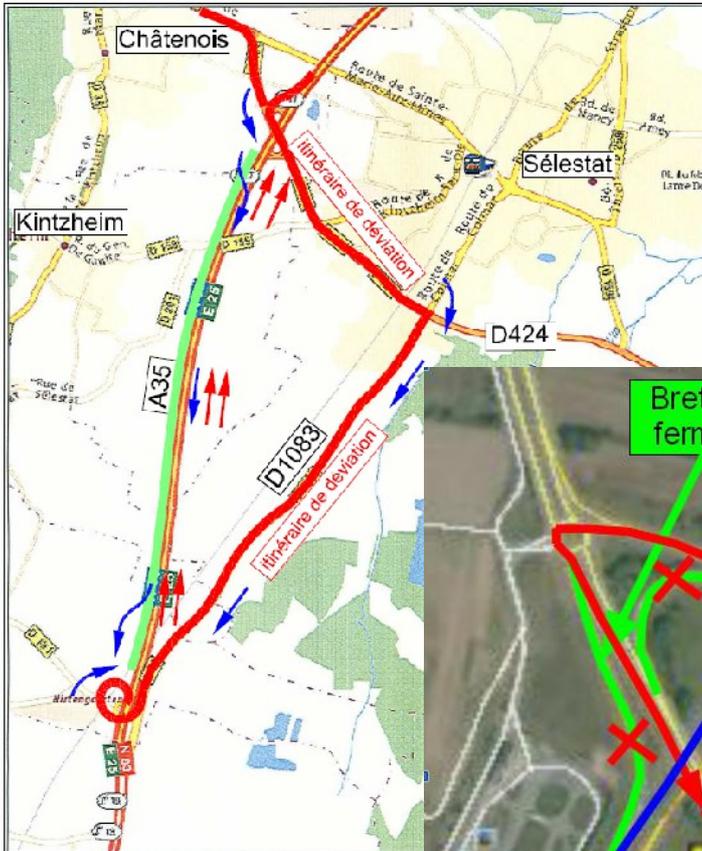


Sens Sud-Nord

Le trafic sera maintenu à 2 voies dévoyées sur BAU et voie lente. Ces voies seront réduites et limitées en vitesse (de 70 à 90 km/h). Des séparateurs de voie en béton ou la glissière béton du TPC sécuriseront les 2 sens de circulation et le chantier.

VI. Plan des bretelles fermées et des déviations

Échangeur de Châtenois



Les bretelles d'insertion venant de Châtenois et de Sélestat en direction de Colmar seront rétablies par l'itinéraire de délestage Nord/Sud via le giratoire « Match » et l'échangeur de Saint-Hippolyte (RD 424, 83 et 1083).



Échangeur de l'aire de service du Haut-Koenigsbourg

Les bretelles de sortie et d'entrée dans le sens Nord/Sud seront fermées pendant la durée du chantier.

En venant du Nord, il faudra rester sur l'autoroute, sortir à l'échangeur de Saint Hippolyte et reprendre l'autoroute vers Strasbourg. Pour repartir vers le Sud, il faudra tout d'abord aller en direction de Strasbourg, sortir à l'échangeur de Châtenois et prendre l'itinéraire de délestage vers Colmar.

Déviations Grande Maille itinéraires S1-S2-S3-S4

En cas de problème important, plusieurs itinéraires de déviation pourront être activés à l'aide des Panneaux à Message Variable (PMV) situés de part et d'autre du chantier. Ces déviations seront fléchées aux différents carrefours.

Il s'agit des itinéraires S1-S2 Colmar - Neuf-Brisach - Marckolsheim - Sélestat, et S3-S4 Marckolsheim - Rhinau - Erstein (voire jusqu'à Obernai sauf PL), via la route EDF.



Transports de Matières Dangereuses (TMD)

Le trafic des transports de matières dangereuses se poursuivra sur l'autoroute. Il faudra pour les TMD en provenance de la RN59 vers Colmar, faire un demi-tour par l'échangeur de Maison Rouge avec une boucle par le giratoire RD 1422/RD 81, afin de reprendre l'autoroute en direction de Colmar.

Transports exceptionnels

Pas de contrainte spécifique pendant les travaux réalisés en 2014.

DEVIATION DE SELESTAT

**TRAVAUX DE
REGENERATION
DE CHAUSSEE**

de 2013 à 2017

www.dir-est.fr

**RESTEZ PRUDENT
ET BONNE ROUTE !**



