

Dossier de presse

A35 - Déviation de Selestat Régénération de chaussées Travaux 2013



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

SOMMAIRE

PRESENTATION DU CHANTIER

Des travaux de régénération programmés sur plusieurs années

I – Historique

II – Nature des dégradations survenues

III – Présentation de l’opération

IV – Travaux 2013

V – Exploitation sous chantier 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**.

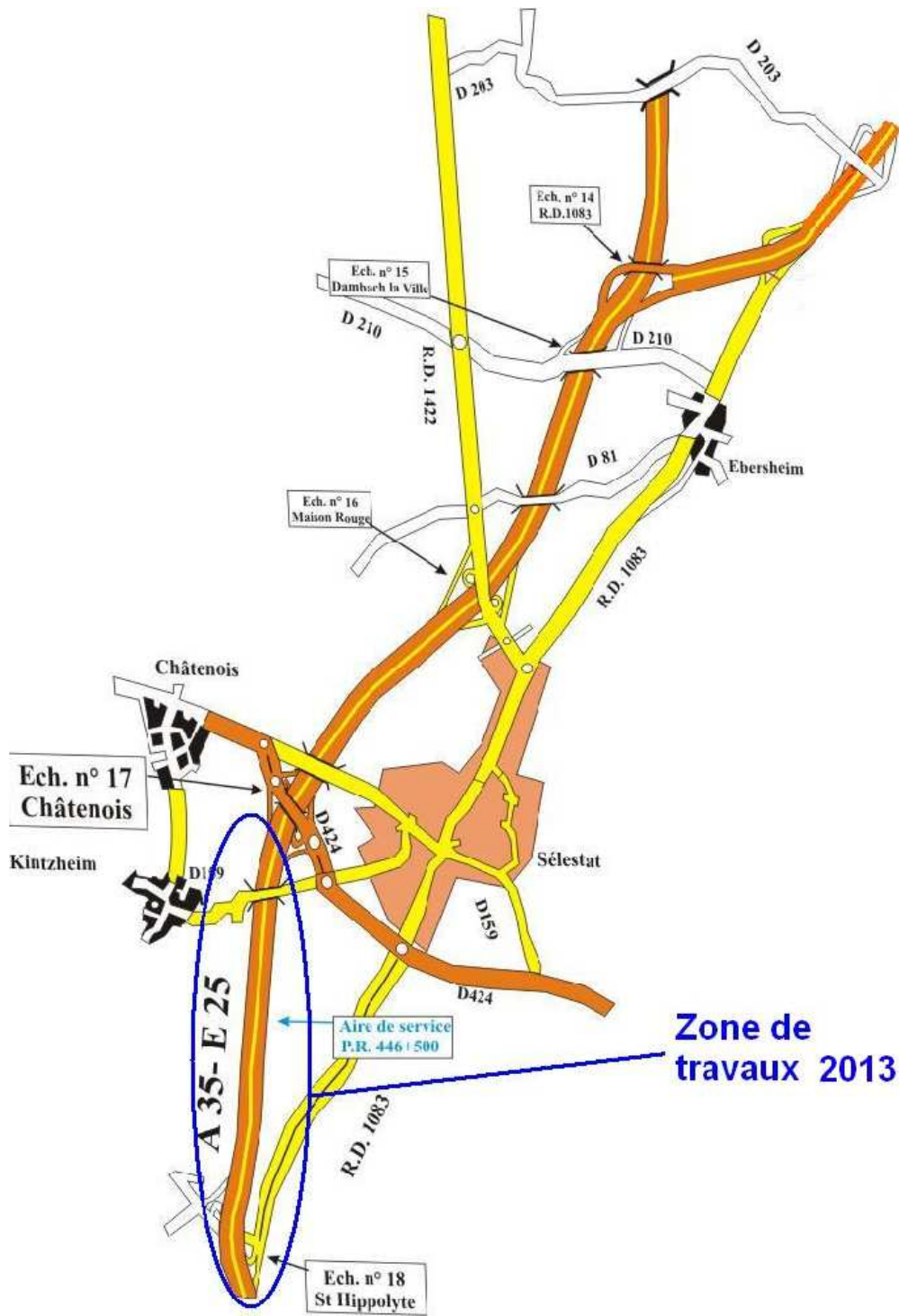
Cette réhabilitation des chaussées de l'A35 a été rendue nécessaire par des **fortes dégradations** dues au **trafic poids lourds** important empruntant l'A35 quotidiennement (10 000 PL / jour ouvrable) et à l'**âge de la chaussée** qui est de trente ans environ.

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

Ces **travaux**, débuteront en juillet 2013 et seront **échelonnés sur plusieurs années** (5 ans minimum).

En 2013, la section concernée par les travaux, d'une longueur de 5 000 mètres, est située entre l'échangeur de Châtenois et l'échangeur de Saint-Hippolyte. Ces travaux dureront de mi-juillet à début novembre.

Zone de travaux en 2013



I. Historique

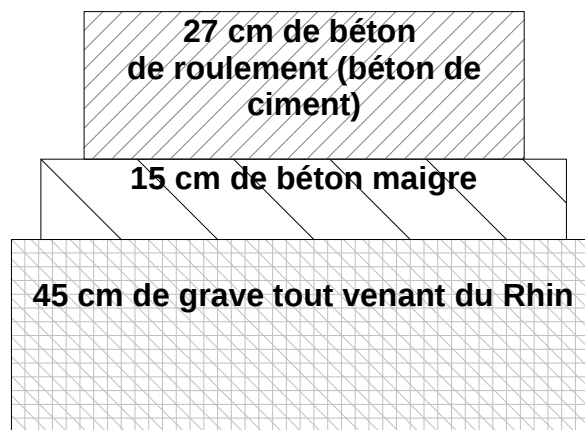
La construction de la **déviaton de Sélestat**, étudiée dans les **années 1970**, s'inscrit dans l'opération globale de construction de la **future Autoroute A35 Lauterbourg – Bâle**.

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

Les **travaux** de construction de l'autoroute ont démarré en **1980**.

Le **coût global** de la construction de la déviaton 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



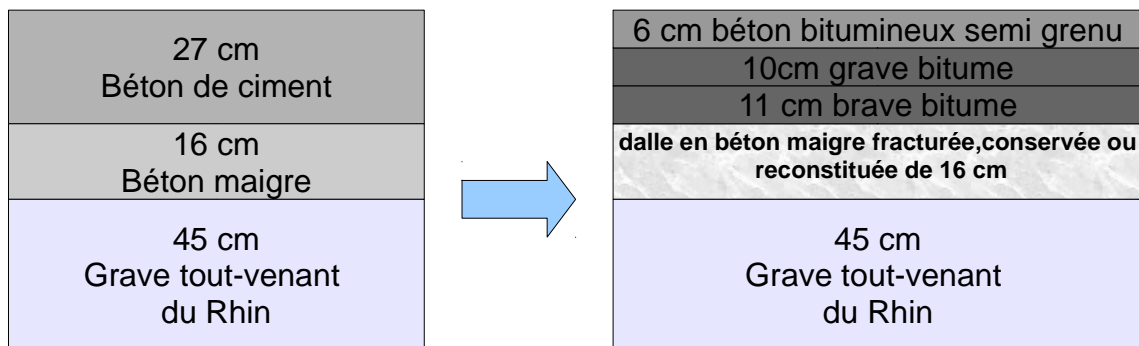
III. Présentation de l'opération

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

1 - Réhabiliter la chaussée béton

Cette opération sera réalisée de la manière suivante :

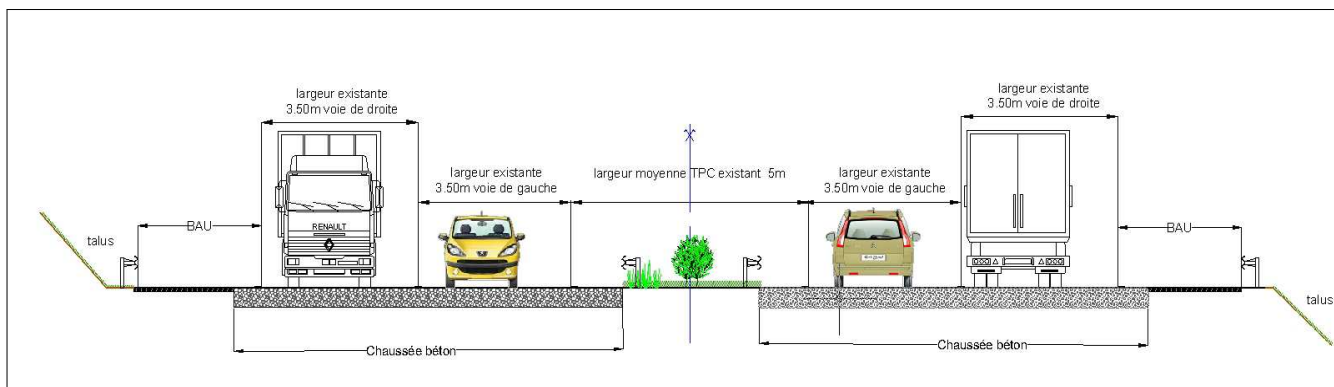
- destruction et évacuation de la dalle béton supérieure ;
- fracturation et compactage, conservation ou reconstitution de la dalle inférieure ;
- mise en œuvre de 27 cm d'enrobé en trois couches ;



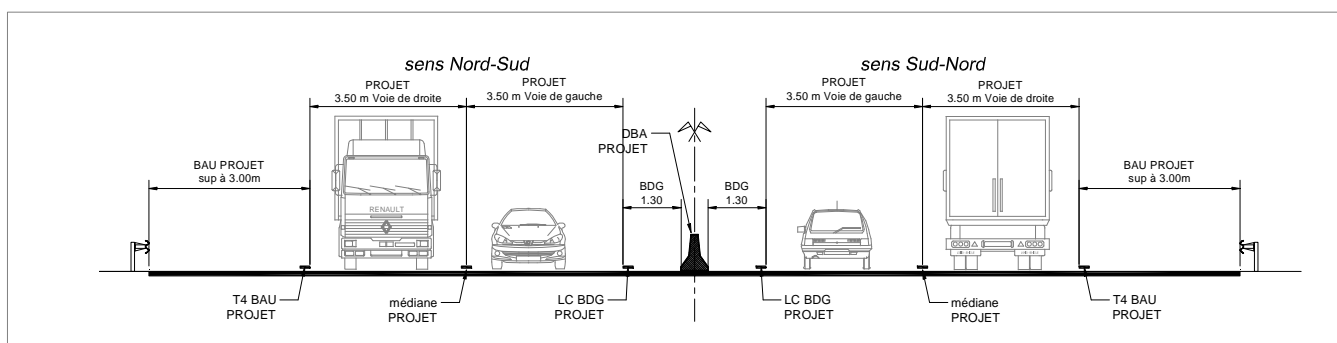
2 - Mettre au norme le profil en travers de la chaussée et faciliter les opérations d'entretien ultérieures

Cela se traduit par une minéralisation du terre-plein central et un élargissement des Bandes d'Arrêt d'Urgence 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** dont la durée dépendra des **financements disponibles** (5 ans minimum).

Ce programme est également construit avec l'objectif de **limiter la gêne à l'utilisateur** 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. Travaux 2013

Localisation : entre l'échangeur de St-Hippolyte et l'échangeur de Châtenois

Nature des travaux : minéralisation du terre plein central et réhabilitation de la chaussée dans le sens Sud / Nord

Durée des travaux : de mi-juillet à début novembre

Pour réaliser ces travaux de régénération, il est nécessaire de travailler par ½ plate-forme afin de démolir la dalle de roulement de 8 mètres de large en béton de ciment d'un seul tenant.

Ces travaux sont rendus possibles par d'important travaux préparatoires réalisés à l'été 2012. Il s'agissait de renforcer la bande d'arrêt d'urgence (BAU) de la chaussée opposée afin de la rendre circulaire en 2013.

Le chantier se décompose en 2 phases :

*** Phase 1** : travaux préparatoires (du 22 mai à début juillet)

Les travaux préparatoires de renforcement de BAU initiés en 2012 seront poursuivis pour y circuler entre l'échangeur de St-Hippolyte et l'origine du projet, travaux principalement de nuit.

Par ailleurs, les cavités le long des bandes d'arrêt d'urgence seront comblées sur l'intégralité du contournement de Sélestat, dans les 2 sens de circulation, pour la sécurisation des rives dans l'attente de la réhabilitation intégrale des chaussées.

*** Phase 2** : travaux de réhabilitation des chaussées béton (mi-juillet à début novembre 2013)

- Mise en place de la signalisation de chantier (2 semaines)
- Travaux préparatoires de dépose de glissières et débroussaillage.
- Travaux de minéralisation du Terre Plein Central (TPC) réfection de chaussée, avec démolition et évacuation de la première dalle de béton et conservation de la dalle de béton maigre saine inférieure (dalle fracturée, conservée ou reconstituée si en mauvais état), tous les équipements de sécurité et marquage définitif, réalisation d'Interruption de Terre Plein Central (ITPC), mises aux normes des refuges pour Postes d'Appel d'Urgence, fourreaux pour fibre optique, signalisation de police, entretien des passages de service, joints de chaussée.
- Dépose de la signalisation de chantier (2 semaines).

V. Exploitation sous chantier et gêne aux usagers

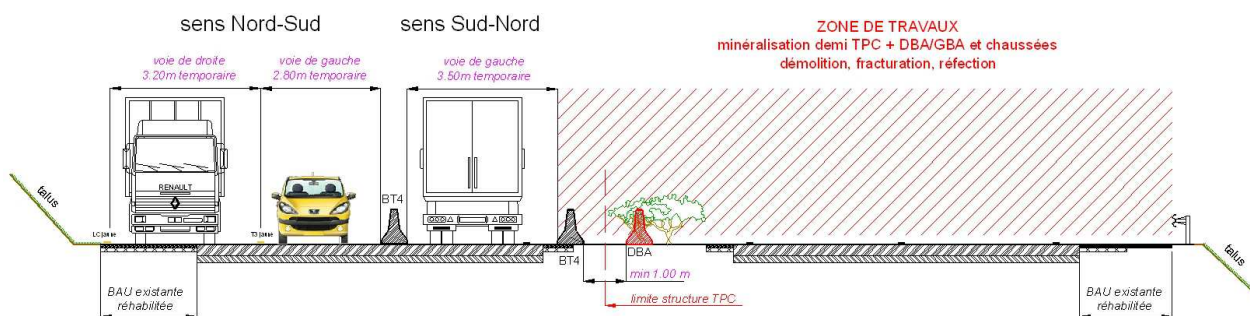
* **Phase 1** : travaux préparatoires du 22 mai à début juillet

Travaux de nuit qui impliquent la neutralisation d'une voie de circulation levée le matin
Gêne à l'utilisateur très faible

* **Phase 2** : travaux de réhabilitation des chaussées béton mi-juillet à début novembre 2013

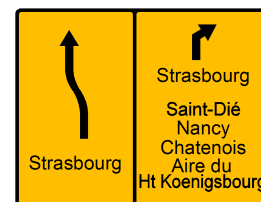
Pendant les 15 premiers, correspondant à la pose de la signalisation, il s'agit essentiellement de travaux de nuit qui occasionneront une gêne modérée.

Pour la période suivante, les travaux de chaussée nécessitent la coupure complète de la voie. Une partie de la circulation sera basculée sur la chaussée opposée, l'autre partie déviée. Pour limiter la gêne à l'utilisateur, les travaux commenceront pendant la période estivale où le trafic est en baisse. Pour le basculement de chaussée, il est prévu le système d'exploitation temporaire suivant :



Profils en travers d'exploitation de fin juillet au 15 octobre

Ainsi, le trafic Sud-Nord sera basculé sur le sens opposé pour la voie rapide, la voie lente sera affectée à la déviation Strasbourg – Châtenois – St Dié via les RD 83, RD 1083 et RD 424.



Par A35 Par la déviation

Le sens Nord-Sud, quant à lui, sera maintenu à 2 voies déviées sur BAU et voie lente. Ces voies seront réduites (de 2,80 m à 3,50m) et limitées en vitesse (de 70 à 90 km/h). Des séparateurs de voie en béton sécuriseront les 2 sens de circulation et le chantier.

Pas de gêne à l'utilisateur dans le sens Nord-Sud

Gêne à l'utilisateur dans le sens Sud-Nord de fin juillet à novembre : 1 à 2 km de bouchons attendus le soir, en particulier le dimanche, ponctuellement davantage.

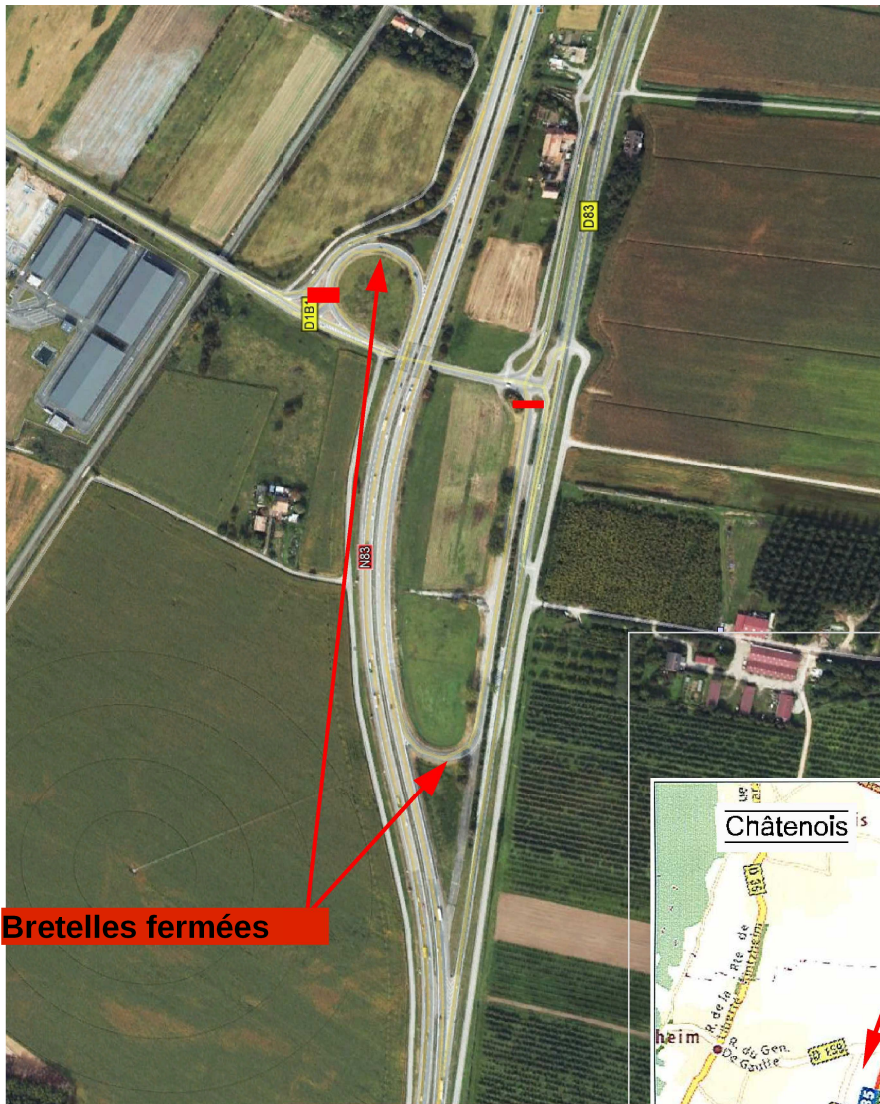
A la fin du chantier, pendant la dépose de la signalisation, la gêne à l'utilisateur sera modérée, car la circulation dans le sens Sud-Nord pourra déjà être rétablie sur la chaussée neuve de la plate-forme Est de l'A35.

VI. Plan des bretelles fermées et des déviations

La bretelle d'insertion en direction de Colmar sera rétablie par la déviation Strasbourg-Châtenois-St Dié.

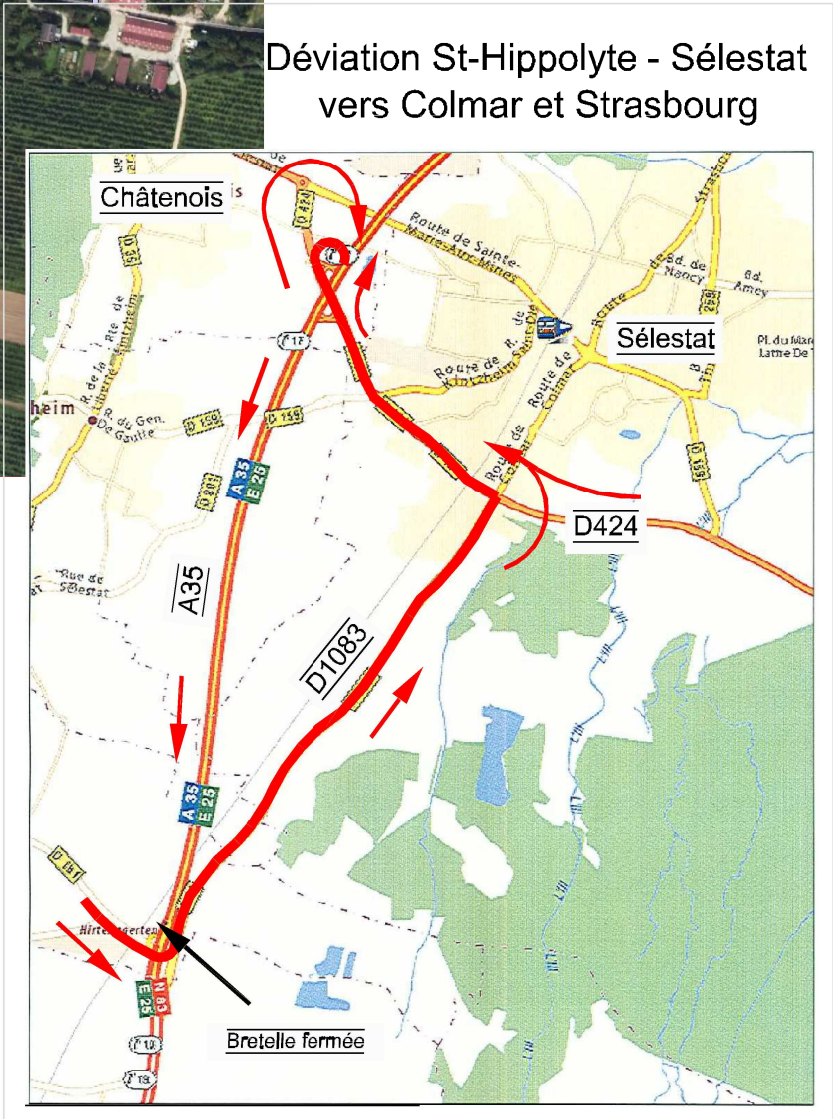
Il faudra donc faire une boucle par l'échangeur de Châtenois pour reprendre la direction de Colmar.

La bretelle d'insertion en direction de Strasbourg sera également rétablie par la déviation et récupérera l'autoroute à l'échangeur de Châtenois.



Échangeur de St-Hippolyte

Déviation St-Hippolyte - Sélestat vers Colmar et Strasbourg





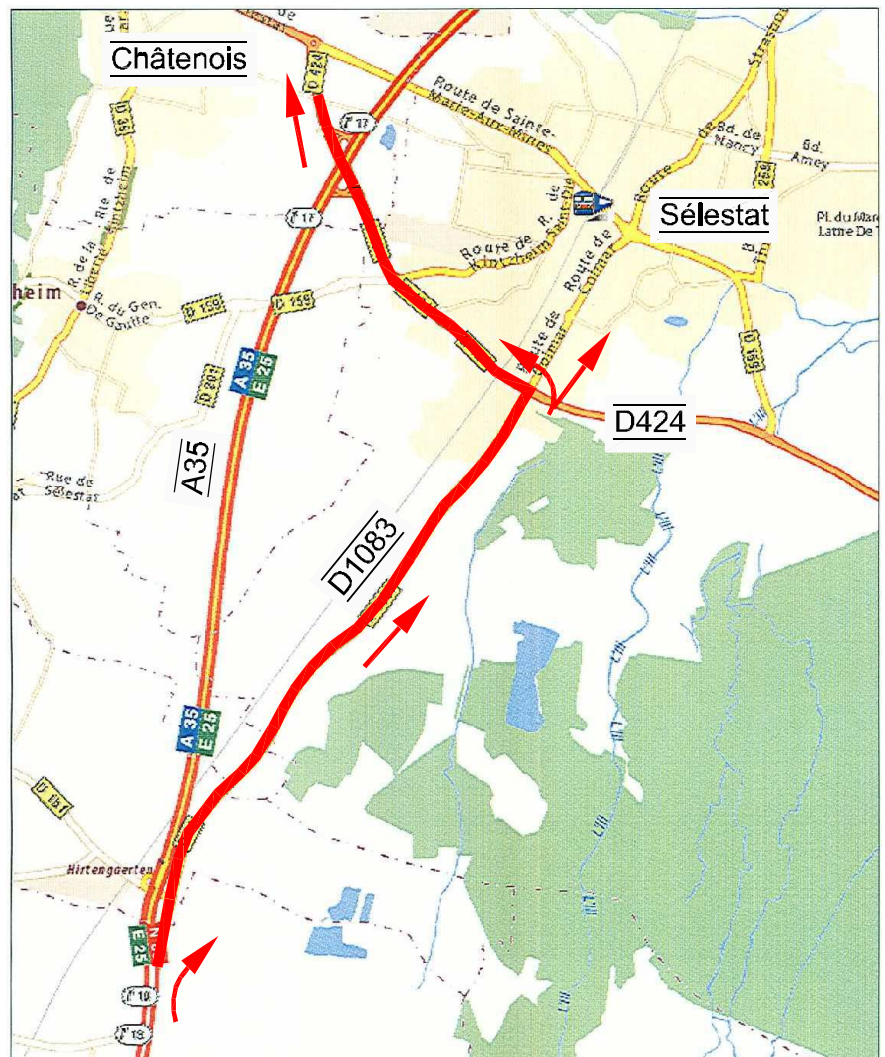
Échangeur de Châtenois

La bretelle de sortie vers Châtenois et Sélestat sera fermée pendant la durée du chantier.

Cette bretelle de sortie sera rétablie par la déviation Strasbourg-Châtenois-St-Dié via la RD 83, la RD 1083 et la RD 424.

En venant du sud, il faudra donc sortir à l'échangeur précédent de St- Hippolyte pour aller vers Sélestat-Centre ou Châtenois.

Déviation Sud-Nord ---> Châtenois - St-Dié



Echangeur de l'aire de service du Haut-Koenigsbourg

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

Ces bretelles seront rétablies par la déviation Strasbourg-Châtenois-St-Dié. En venant du Sud, il faudra donc sortir à l'échangeur précédent de St-Hippolyte pour se rendre à l'aire de service et ainsi effectuer une boucle par l'échangeur de Châtenois.

Transports exceptionnels

La circulation sera maintenue durant les travaux par les itinéraires habituels, toutefois des contraintes complémentaires seront mises en œuvre en concertation avec les gestionnaires des DDT du Haut-Rhin et du Bas-Rhin.



DEVIATION DE SELESTAT

**TRAVAUX DE
REGENERATION
DE CHAUSSEE**

de 2013 à 2017

www.dir-est.fr

**RESTEZ PRUDENT
ET BONNE ROUTE !**



LIBERTÉ • ÉGALITÉ • FRATERNITÉ
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

DIR
Direction
interdépartementale
des Routes
EST

A La DIR Est – Direction Interdépartementale des Routes Est (créée par décret du 16 mars 2006) est un service du Ministère de l'Ecologie, du Développement Durable, des Transports et du Logement .

N Son réseau de 1 650 km traverse 12 départements du quart Nord-Est de la France. Il est composé des routes nationales et des autoroutes non concédées (gratuites) de ce secteur.

N Ce sont 1 082 agents qui travaillent en continu pour assurer l'entretien et le fonctionnement de ce réseau routier national, mais aussi pour construire les routes de demain.

E Son organisation s'articule autour :

- des services du siège situé à Nancy
- de 3 divisions d'exploitation : Besançon, Metz et Strasbourg
- de 2 services d'ingénierie routière (SIR) : SIR Lorrain et SIR Alsace Franche-Comté.

X

E

Le réseau de la DIR Est



Pour plus d'informations, consultez notre site :

www.dir-est.fr