



PREFECTURE DE LA REGION ALSACE  
PREFECTURE DU BAS-RHIN

*Direction interdépartementale des routes Est*

## **A 35 - Déviation de Sélestat**

### **Programme de régénération de chaussées**

### **Démarrage des travaux**



**Date**

**Présentation générale du chantier**  
**de régénération de l'A35**



# **SOMMAIRE**

## **PRESENTATION DU CHANTIER**

**I – Historique**

**II – Nature des dégradations survenues**

**III – Présentation de l'opération**

**IV – Travaux 2012**

## RÉGÉNÉRATION DE L'A35 – DÉVIATION DE SELESTAT

L'A35, entre les échangeurs de Saint Hippolyte et de la RN1083, fait l'objet d'une **opération coordonnée 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 2012 et seront **échelonnés sur plusieurs années** (5 ans minimum).

**En 2012**, la section concernée par les travaux, d'une longueur de **5000 mètres**, est située entre l'échangeur de Châtenois et l'échangeur de Saint-Hippolyte . Ces travaux, **de renforcement de la bande d'arrêt d'urgence**, dureront de la mi-juillet au début du mois de septembre.

Les travaux 2012 permettront également de **sécuriser la zone** de bande d'arrêt d'urgence concernée actuellement neutralisée.

La zone concernée par l'opération se situe entre l'échangeur 14 avec la RN 1083 et l'échangeur 18 de Saint-Hippolyte.



**Zone de travaux 2012**

## I. Historique

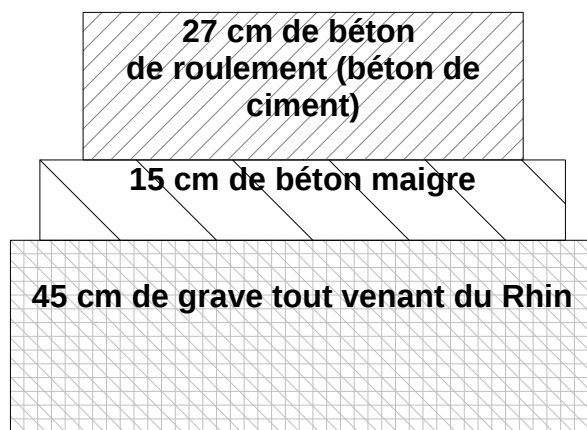
La construction de la **déviaton de Sélestat**, étudiée dans les **années 1970**, s'inscrit dans l'opération globale de construction de la **future Autoroute A35 Lauterbourg – Bâle**.

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** à 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, ...).

Entre 1990 et 1993, 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 afin de **limiter les nuisances sonores**.

## II. Nature des dégradations survenues

Depuis la mise en service de la chaussée béton, 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 :

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



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



- 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) ;



- au **départ de plaques d'enrobé** sur la section revêtue.



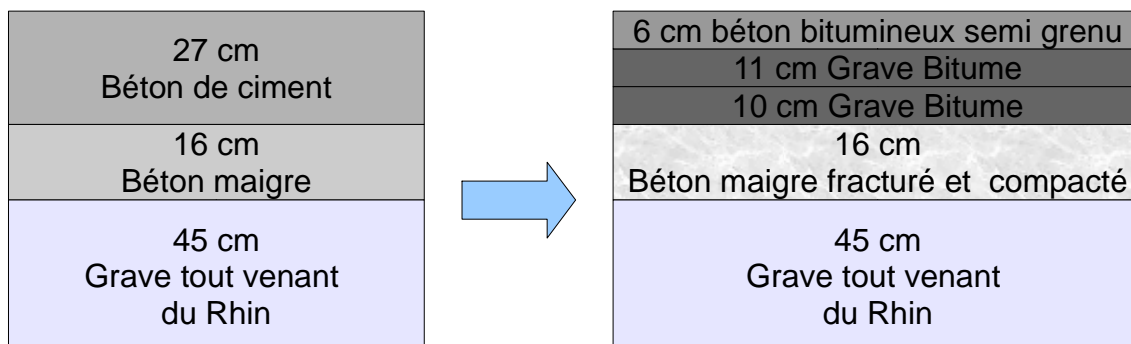
### III. Présentation de l'opération

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

- **Réhabiliter la chaussée béton**

Cette opération sera réalisée de la manière suivante :

- destruction et évacuation de la dalle béton supérieure ;
- fracturation et compactage de la dalle inférieure ;
- mise en œuvre de 21 cm de grave bitume en deux couches ;
- mise en œuvre d'une couche de roulement neuve de 6 cm sur toute la largeur de chaussée.

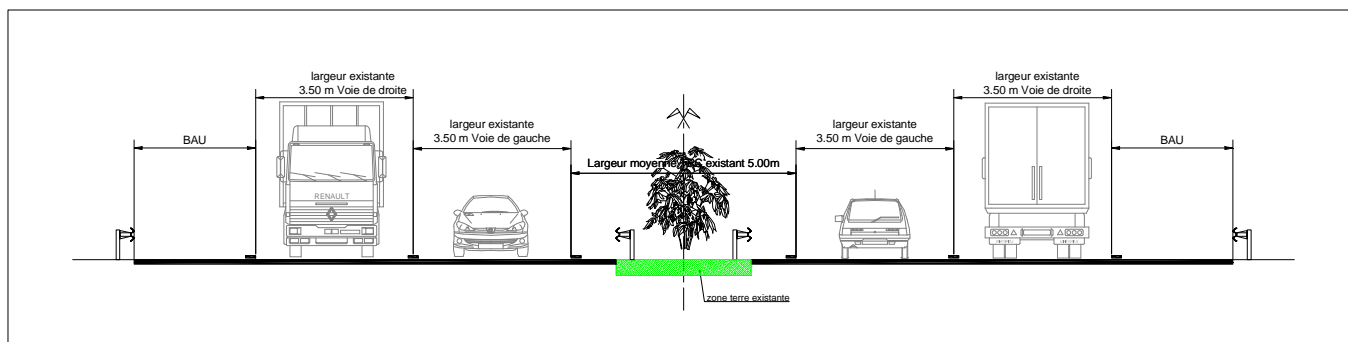




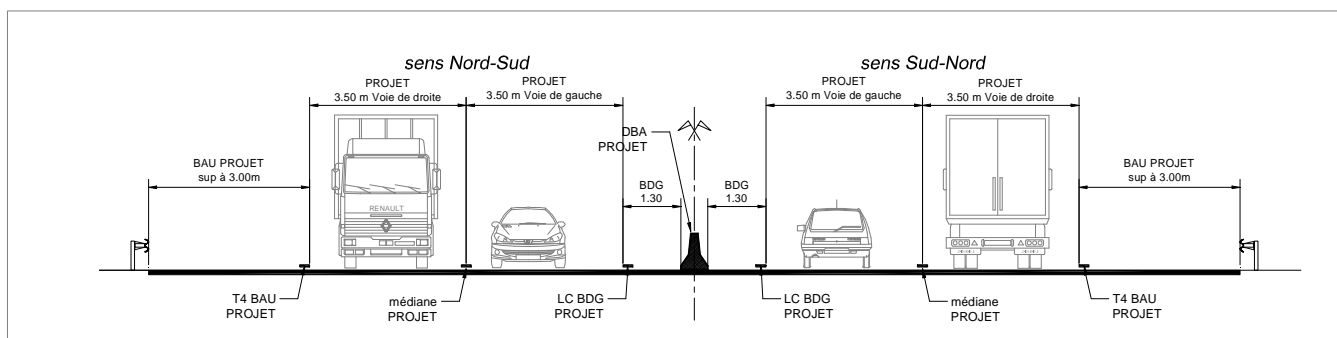
- **Mettre au norme le profil en travers de la chaussée et faciliter les opérations d'entretien ultérieur**

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 de **36 Millions d'Euros**.

Les **premiers travaux** sont prévus en **2012**.

La **réalisation des travaux** est prévue dans le cadre d'un **programme pluriannuel** dont la durée dépendra des **financements disponibles** (5 ans minimum).

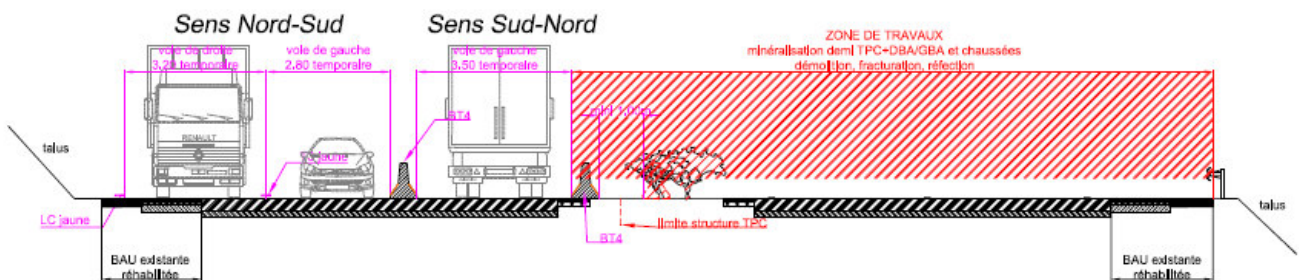
Ce programme est également construit avec l'objectif de **limiter à la gêne à l'utilisateur** dans le cadre de la réalisation des travaux sur une **autoroute fortement circulée** (50 000 véhicules par jour en moyenne).

## IV. Travaux 2012

### Nature des travaux

Il s'agit de travaux de **renforcement de la bande d'arrêt d'urgence** entre les échangeurs de **Châtenois** (n°17) et de **Saint-Hippolyte** (n°18) dans le sens **Nord-Sud**.

Il s'agit de **travaux préparatoires** aux travaux prévus en 2013. En effet, ils vont permettre de **disposer d'une largeur de chaussée** suffisante pour **circuler à 3 voies** sur la chaussée ouest de l'A35 dans la configuration suivante :



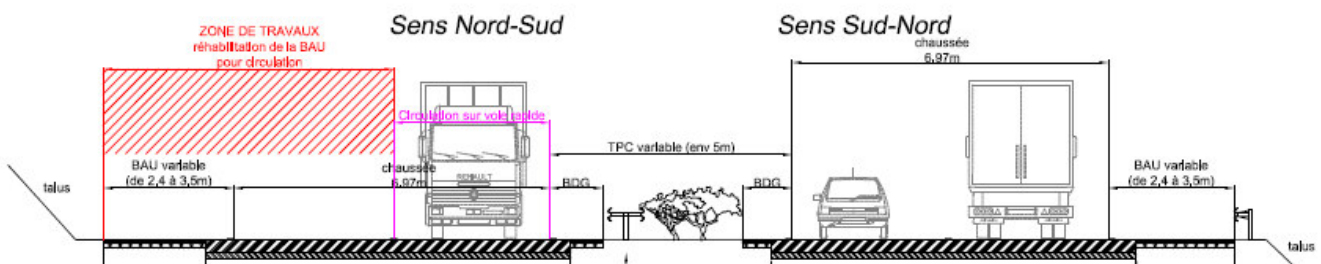
La **bande d'arrêt d'urgence** sera **décaissée sur 30 cm** et fera l'objet d'un renforcement par la mise en œuvre de **15 cm de grave non traitée** et **15 cm de matériaux bitumineux** (Grave Bitume et couche de roulement).

Ces travaux permettront également de **sécuriser la zone** de bande d'arrêt d'urgence entre les deux échangeurs.

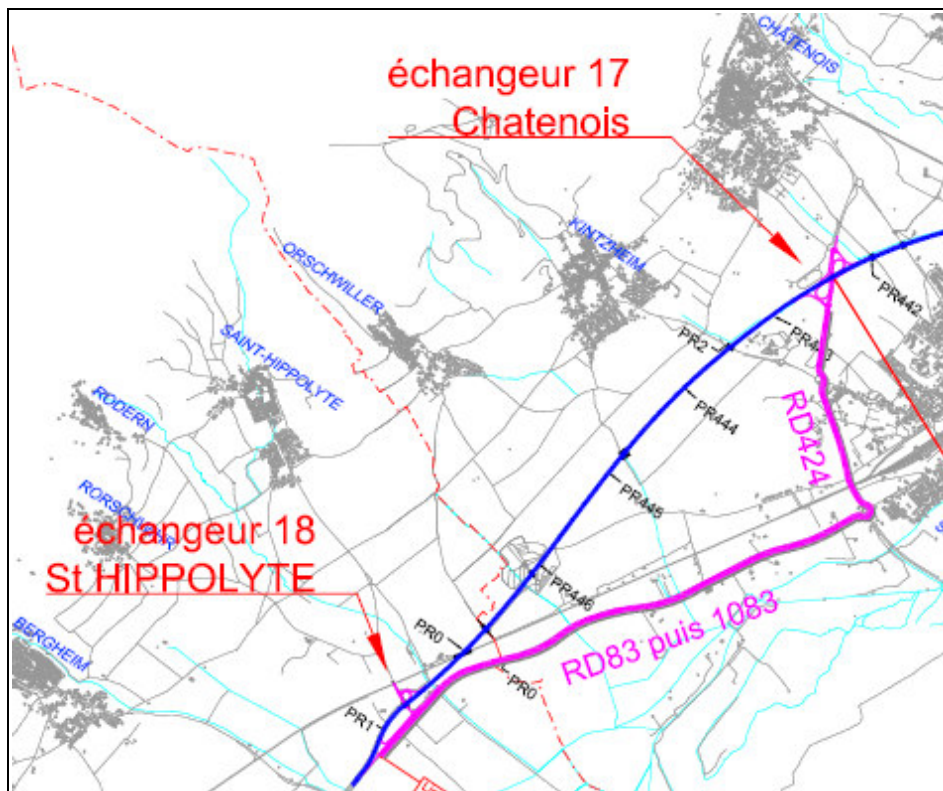
### Modalités d'exploitation

Étant donné la nature des mesures d'exploitation nécessaire, le choix a été fait de **privilégier la période estivale**, période pendant laquelle une **baisse de trafic sensible** est constatée.

Les travaux de renforcement de la bande d'arrêt d'urgence nécessitent en effet de **neutraliser la voie lente** pendant toute la durée des travaux. La **circulation du sens Strasbourg vers Colmar** s'effectuera donc sur une **seule voie** dans la configuration suivante :



Durant ces travaux, les **bretelles Châtenois vers Colmar** et **Sélestat vers Colmar** seront **déviées** par les RD424, 1083 puis 83. Ce même itinéraire sera fléché en tant qu'**itinéraire de délestage de l'A35**.



Ces modalités d'exploitation engendreront une **perturbation de la circulation** qui a été estimée à **2 à 3 km de bouchons** environ et **ponctuellement davantage**.

## Planning

Le **début des travaux** est programmé le **23 juillet** pour une durée de **4 semaines environ**.

Des **travaux de nuit** complémentaires sont programmés à compter du **20 août** pour une durée de **2 semaines**. Ces travaux n'engendreront **pas de gêne notable à l'utilisateur**.