

Mon cadre
de vie
s'améliore

INFOCHANTIER

N°6 - Avril 2014

RN 19

DÉVIATION DE BOISSY-SAINT-LÉGER



Maquette numérique de la tranchée couverte dans Boissy-Saint-Léger, vue depuis le nord.



Les travaux de la tranchée couverte démarrent !

Une nouvelle phase de la déviation de la RN19 à Boissy-Saint-Léger est lancée

Les travaux de cette nouvelle phase ont débuté fin février.

Certains travaux préparatoires, comme la déconstruction des pavillons et le défrichage en forêt de Grosbois, sont en cours d'achèvement. Ils se poursuivront par le déplacement des réseaux (eau, électricité, gaz, téléphone) et la création de deux accès de chantier au nord et au sud de la déviation.

Puis la tranchée couverte, partie centrale de la déviation, sera construite. Les travaux se termineront avec les raccordements au nord et au sud avec la RN19 existante.

Ces travaux, d'un coût global de 240 M€, vont mobiliser une centaine d'emplois pendant 4 ans.

Le financement de cette opération phare de modernisation du réseau routier national est assuré à parts égales par l'État et la Région Île-de-France.

Les travaux préparatoires de la

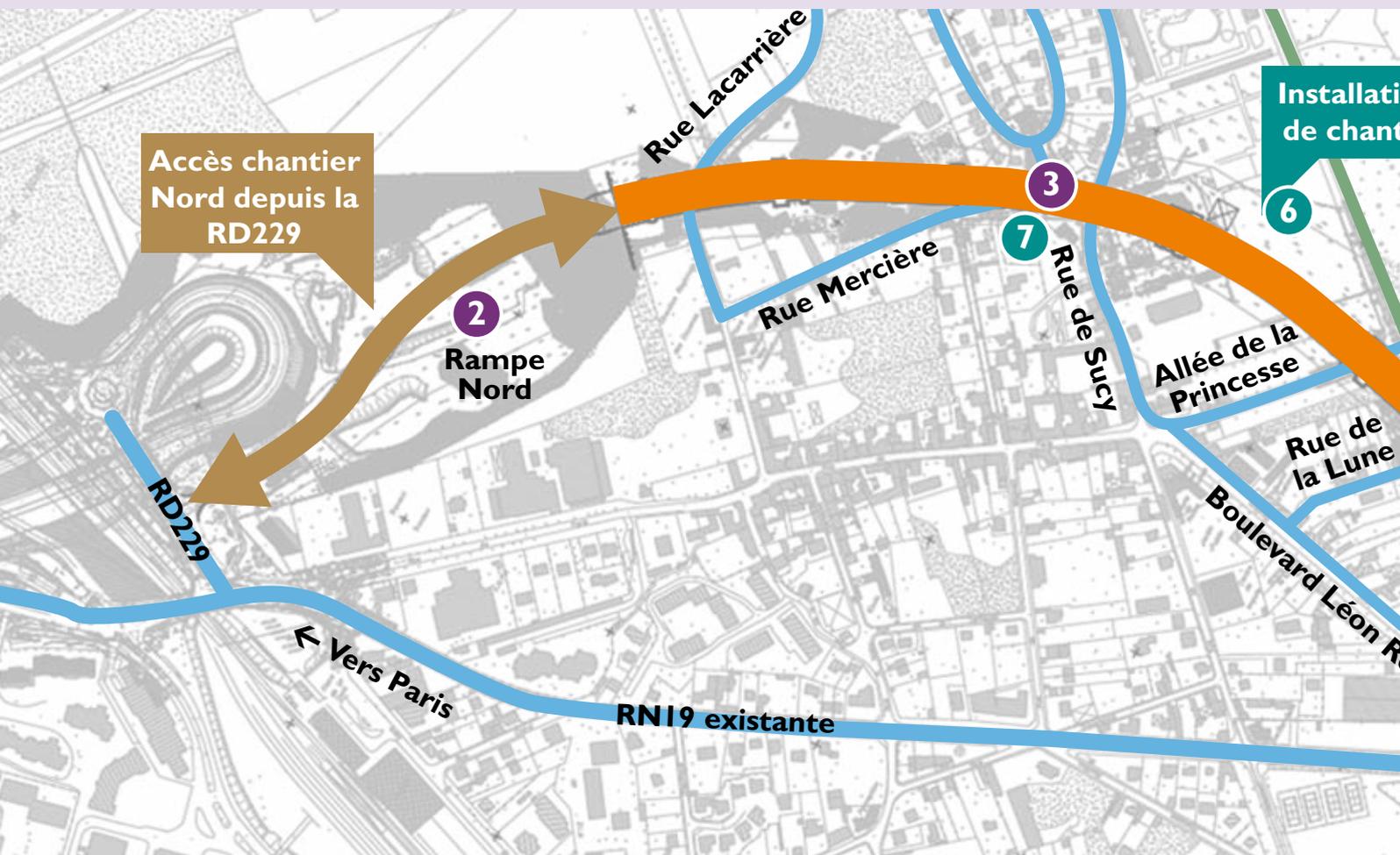
Retours sur les travaux préparatoires déjà réalisés

1 Référé préventif

Un expert a constaté l'état de tous les bâtiments situés dans une bande de 200 m autour de la tranchée. À la fin des travaux, un nouveau constat sera réalisé afin de vérifier que le chantier n'a pas eu d'impact sur ces bâtiments.

2 Pré-terrassements de la Rampe nord

Le sol de la Rampe nord est débarrassé de ses blocs calcaires et uniformisé de manière à faciliter par la suite le travail de création de la piste de chantier nord, donnant sur l'allée des F.F.I. (RD229) et la création des plateformes pour la mise en place de la centrale à béton qui approvisionnera le chantier.



Les travaux préparatoires à venir : d'avril à juin 2014

7 Dévoisement de réseaux

Le passage de la tranchée couverte nécessite le déplacement de tous les réseaux présents à proximité des voiries concernées. Ces travaux doivent intervenir préalablement aux travaux de la tranchée couverte, dès le mois d'avril. Ils nécessiteront la plupart du temps la neutralisation d'une voie de circulation ou la coupure de la voirie.

Ainsi, la rue Mercière sera fermée à la circulation durant ces travaux, sur une période d'un mois environ. La rue Lacarrière sera également fermée pour travaux durant deux semaines à partir de fin avril. Une déviation sera indiquée par la RN19 et la rue de Sucy et les accès riverains seront maintenus.

La DiRIF et la mairie de Boissy-Saint-Léger tentent de réduire au maximum les perturbations pour les usagers.

6 Installation de la base travaux

La base vie regroupe les locaux nécessaires à l'accueil des personnels du chantier, les vestiaires, la salle repas ainsi que les bureaux destinés à l'entreprise et au maître d'œuvre.

Les engins de travaux ne seront pas stockés à cet emplacement. L'accès des véhicules légers du personnel se fera par la rue de Sucy.

tranchée couverte ont commencé

3 Déconstruction de pavillons rue Mercière et rue de Sucy

Trois pavillons d'habitation ainsi qu'un atelier se trouvant sur le tracé de la déviation ont été démolis entre mars et avril. Toutes les précautions ont été prises pour que ces travaux, situés à proximité de plusieurs habitations, se déroulent avec le minimum de gêne pour les riverains.



Des pneumatiques posés sur le sol protègent la chaussée de la rue Mercière des chenilles de l'engin.

4 Défrichage en forêt de Grosbois

La construction de la déviation nécessite le défrichage de 2 ha en forêt de Grosbois. Afin de déranger le moins possible les oiseaux de la forêt, l'intervention a eu lieu avant les périodes de nidification.

Le chantier est clos par un grillage pour maintenir la grande faune à l'extérieur de la zone de travaux, complété par une clôture basse pour protéger les amphibiens présents dans les mares et fossés humides.

Clôture équipée d'une barrière amphibien.



DEUX ACCÈS DE CHANTIER POUR PRÉSERVER LE CENTRE DE BOISSY-SAINT-LÉGER

Le chantier de la tranchée couverte de la RN19 étant situé au cœur de la ville de Boissy-Saint-Léger, la question de l'accès au chantier a fait l'objet d'un traitement minutieux. Pour éviter que les camions du chantier ne traversent le centre-ville, il a été décidé de réaliser deux accès de chantier : un premier accès par le nord, avec la création d'une piste de chantier depuis la RD229, et un second par le sud, pour le raccorder directement à la RN19 existante.

La rue de Sucy, ou RD136, supporte un important trafic de transit, en particulier aux heures de pointe du matin et du soir. En conséquence, elle ne sera jamais fermée. Pour créer la tranchée couverte à cet endroit, la voirie sera temporairement décalée de quelques mètres en conservant les deux voies de circulation.

5 Création du carrefour d'accès sud

Un carrefour à feux provisoire sera mis en service sur la RN19 à partir de mi-mai. Accompagné d'une réduction de la vitesse réglementaire à 50 km/h, il permettra d'assurer les entrées et sorties des engins de chantier, en toute sécurité pour les usagers de la RN19 comme pour les ouvriers.

Dans la situation « normale » de circulation, ces feux seront à l'orange clignotant. Ils passeront au rouge uniquement lorsqu'un camion se présentera à la sortie de la piste de chantier pour rejoindre la RN19 vers le sud. Cela permet d'impacter au minimum les conditions de circulation.

Les engins de chantier sont autorisés à utiliser la voie actuellement réservée au bus, toujours dans un souci de sécurité et de fluidité du trafic.

Construction d'un accès sud au chantier.





Interview de Karim Zidouh, Responsable de la maîtrise d'œuvre, groupement Ingerop/Arcadis

Pourquoi parler d'une tranchée couverte et non pas d'un tunnel ?

L'ouvrage final d'une tranchée couverte est semblable à celui d'un tunnel, seul le mode de construction change. Alors qu'un tunnel est creusé directement sous la surface sans la modifier, la tranchée couverte se construit depuis la surface.

Le nom de «tranchée couverte» explique lui-même son mode de construction : il s'agit d'une tranchée de la largeur de la route, 30 mètres pour ce projet, creusée dans le sol et fermée par des murs extérieurs, puis recouverte d'une dalle de béton qui formera le plafond du tunnel, d'une hauteur de 5,30 mètres environ.

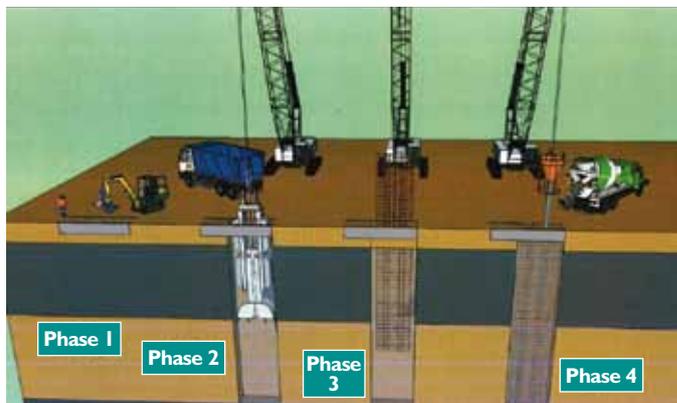
C'est une méthode qui est couramment utilisée dans les projets routiers.

À l'issue des travaux préparatoires, nous commencerons la réalisation des murs de la tranchée couverte, selon le procédé dit «de paroi moulée».

Qu'est-ce qu'une paroi moulée ?

La paroi moulée est un mur en béton directement coulé dans le sol. Le sol est creusé sur une largeur d'un mètre et une profondeur pouvant aller jusqu'à 20 mètres par endroit. Le vide est immédiatement rempli d'une boue dense mais liquide pour éviter que le trou creusé ne s'effondre sur lui-même. On y place ensuite des armatures en acier pour augmenter la solidité du mur, et on vient couler de grandes quantités de béton, qui fait remonter la boue à la surface, puisqu'elle est moins dense que le béton. La boue est ensuite évacuée du chantier et traitée.

À Boissy-Saint-Léger, il y aura trois parois moulées sur la longueur de la tranchée couverte, qui, à la mise en service de la déviation, deviendront les deux murs latéraux de la tranchée couverte et le mur central, séparant les deux sens de circulation.



Comment se passe un chantier de parois moulées ?

Les parois ont une longueur de 770 m environ, et elles devront être coulées par tronçons de 6 à 8 mètres de longueur. Chacun de ces tronçons ou «panneaux» sera fabriqué en 4 grandes étapes, décrites ci-dessous.

Phase 1 : réalisation des murettes guides

Des murettes en béton sont coulées à la surface du sol. Elles guideront l'engin qui creusera les parois moulées.

Phase 2 : excavation

Un engin vient descendre une benne munie d'une mâchoire entre les murettes guides. La benne casse le sol et l'engin remonte les déblais à la surface. La boue est injectée dans le vide ainsi creusé pour assurer la stabilité de la tranchée.

Phase 3 : mise en place des armatures

Une cage en acier est plongée jusqu'au fond de l'excavation remplie de boue. Ces armatures peuvent faire plusieurs dizaines de mètres de hauteur.

Phase 4 : bétonnage

Le béton sera ensuite coulé et chasse progressivement la boue.

LE MAÎTRE D'ŒUVRE, QUEL EST SON RÔLE ?

Le maître d'œuvre est l'entité retenue par le maître d'ouvrage pour assurer la conception du projet et le pilotage des travaux. C'est notamment lui qui contrôle les différentes entreprises qui interviennent sur le chantier.

DÉVIATION DE LA RN19

Maître d'ouvrage : Direction des routes d'Île-de-France
Maître d'œuvre : Ingerop Conseil & Ingénierie/Arcadis ESG
Entreprises principales : groupement Sogea TPI/GTM TP/Botte Fondations/Vinci Construction Terrassement/Emulithe/SDEL/Cegelec

La DiRIF à votre écoute permanente

Vous pouvez retrouver les actualités du chantier d'aménagement de la déviation de la RN19 à Boissy-Saint-Léger sur le site internet de la DiRIF : <http://www.dir.ile-de-france.developpement-durable.gouv.fr>.

La DiRIF reste à l'écoute permanente de vos observations, pour optimiser encore mieux les dispositions prises. Vous pouvez écrire à : deviationbsl.dirif@developpement-durable.gouv.fr.



Direction des routes
Île-de-France
2,4,6, rue Olof Palme
94 046 CRÉTEIL CEDEX



■ Contact : deviationbsl.dirif@developpement-durable.gouv.fr
 ■ www.dir.ile-de-france.developpement-durable.gouv.fr