

# COUVERTURE A86

## PONT COLBERT

Couverture acoustique entre Jouy-en-Josas et Vélizy-Villacoublay

## DEUXIÈME ACTE !

Place à la travée centrale sud. Après le basculement des voies sous la travée construite l'année dernière, les équipes vont s'attaquer aux fondations qui accueilleront les poteaux du centre de la couverture de l'A86.

À partir de mi-mai, c'est le départ de la deuxième phase des travaux de la couverture de l'A86. Les équipes travaillent désormais sur la travée centrale. Les travaux de génie civil se dérouleront sur toute l'année 2007.

Pour s'attaquer à cette nouvelle phase, il a fallu d'abord parachever les travaux sur la partie sud du chantier. Petit retour en arrière. Fin décembre 2006, côté Jouy-en-Josas, le voile (le mur) de sept mètres de haut et la dalle sont achevés. Une fois le génie civil terminé, il s'agit d'équiper l'ouvrage avec les réseaux d'incendie et d'appel d'urgence, l'éclairage..., le tout relié au local technique, par une fibre optique qui court sous la couverture (voir encadré).

Depuis février 2007, la société Socatop réalise la chaussée sous la dalle pour le compte de Cofiroute. Une couche de 40 à 50 centimètres de sable, mélangé à d'autres matériaux puis traité à la chaux et au ciment, est étalée sur toute la longueur. Puis l'enrobé est posé sur les 340 mètres.

> suite en page 2

### FERMETURE DE LA BRETELLE DE JOUY-EN-JOSAS

En sortie de couverture sud, les automobilistes auraient été confrontés à un triple choix : poursuivre sur Créteil, s'orienter vers Vélizy-Villacoublay et la station service ou bien sortir à Jouy-en-Josas. Un choix multiple, source d'hésitation, donc d'accident. Les pouvoirs publics ont donc décidé de fermer la bretelle de sortie (31) vers Jouy-en-Josas. Les usagers souhaitant s'y rendre devront emprunter un nouvel itinéraire. Une fermeture qui prend effet le 24 avril 2007 et se prolongera jusqu'à la fin des travaux, dans deux ans. Tout sera mis en œuvre afin de réduire au maximum les difficultés de circulation qui pourraient être provoquées par ce nouvel itinéraire.

Rendez-vous sur <http://www.couverturea86.fr>



# ACTUALITÉS

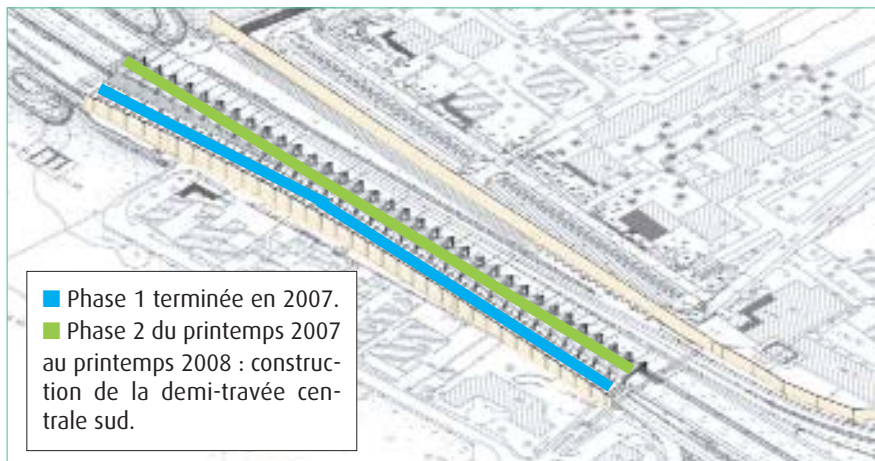
## Les chiffres

### • Génie civil

70 personnes en moyenne sur le chantier  
150 personnes au plus fort du chantier  
4 entreprises : Sogea TPI, Dodin,  
Botte Fondations, Eurovia Béton  
10 sous-traitants

### • Equipements

10 personnes  
3 entreprises : ETDE, Ineo Infra, Spie



### > suite de la page 1

Il ne reste plus qu'à poser le marquage sur la chaussée et les panneaux de signalisation : les trois voies de la phase provisoire sont prêtes à accueillir le trafic dans le sens Dreux-Créteil. Le basculement s'opère mi-avril.

### Accès au chantier modifié

Les équipes peuvent alors se concentrer sur la partie centrale. La première étape consiste à creuser les fondations qui vont accueillir les pieux sur lesquels reposeront les poteaux. Ces derniers supporteront les poutres en V qui permettront de fixer les dambiers anti-bruit. « *Les fondations sont toujours le moment le plus pénible pour les riverains, reconnaît Viviane Le Tirilly, chef de projet couverture Pont Colbert au SIR Ouest (Service de l'ingénierie routière). Mais la gêne devrait être moins forte que lors de la première étape car nous n'avons que la file centrale à réaliser (le voile et la première file de poteaux ont été réalisés durant la phase précédente) et moins de pieux à installer. Nous prenons toutes les dispositions pour réduire le temps consacré aux fondations et les nuisances pouvant être provoquées.* » L'accès au chantier est bien sûr modifié. Désormais, camions et engins entreront par le chantier du tunnel. Une bonne nouvelle pour les riverains de la partie sud qui verront le trafic sérieusement diminuer dans la rue Jean-Baptiste Huet.

Une fois le génie civil achevé en décembre 2007, les équipements et la construction des voies sous la travée centrale sud se poursuivront jusqu'en avril 2008. Date d'un nouveau basculement de voies pour entamer la travée nord.



## Le cerveau de la couverture

Placé derrière le voile sud de la couverture, le local technique servira à la DIRIF (Direction interdépartementale des routes d'Ile-de-France), l'exploitant de l'A86, et à Cofiroute pour l'échangeur du pont Colbert, chacun bénéficiant de deux pièces.

Il comprend un local haute tension, connecté sur le réseau EDF. La haute tension est convertie en basse tension par l'intermédiaire de transformateurs. Voilà pour l'alimentation électrique de l'ouvrage.

Le local technique comprend également tous les équipements qui collectent les informations en provenance de la couverture : éclairage, réseau incendie ou d'appel d'urgence, vidéo surveillance... Qu'une porte d'accès s'ouvre ou qu'un extincteur soit manipulé, et l'alerte est immédiatement transmise. Toutes les informations aboutissent au centre d'exploitation de Nanterre qui gère l'autoroute.



## DE NOUVEAUX INTERLOCUTEURS

**Nouveau maître d'ouvrage, réorganisation du maître d'œuvre. Qui fait quoi désormais sur la couverture Pont Colbert ? Quelques éléments de réponse.**

Depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2007, l'Etat a réorganisé ses services routiers. Ce n'est plus la DDE qui gère les routes mais ce sont les Directions Régionales de l'Équipement et les Directions Interdépartementales des routes qui la remplacent dans ce domaine.

Comment se répartissent désormais les rôles ? La maîtrise d'ouvrage - dont la mission est de commander et de payer les ouvrages - est assurée désormais par la DREIF, installée à Paris, et plus précisément le DMO, dirigé par Eric Debarle. Pauline Lacombe d'Estalenx y est responsable de l'opération de la couverture A86 à Vélizy et Jouy-en-Josas.

La maîtrise d'œuvre (chargée de la conception et de la réalisation de l'ouvrage) revient, quant à elle, à la direction de l'Ingénierie de la DIRIF\* basée à Créteil, et, en son sein, au SIR Ouest, installé à Versailles. Dirigé par Julien Siquier, le SIR Ouest compte plusieurs chefs de projet, dont Viviane Le Tirilly qui s'occupe de la couverture Pont Colbert : « *En tant que maître d'œuvre, nous sommes chargés de suivre tout le chantier et sa bonne exécution, confiée à des entreprises de travaux publics, indique-t-elle. Et ce, dans le cadre de l'enveloppe fixée par le maître d'ouvrage. Mon équipe comprend deux techniciens supérieurs, deux contrôleurs principaux, un dessinateur et une secrétaire comptable.* »

Concrètement, quelles sont les conséquences de cette réorganisation pour le projet de couverture Pont Colbert ? Le chantier ne connaîtra pas de bouleversements, il se poursuit normalement avec les mêmes acteurs. En revanche, élus et riverains changent d'interlocuteurs et s'adressent désormais à la maîtrise d'ouvrage, le DMO.

### LEXIQUE

● DIRIF : Direction interdépartementale des routes d'Ile-de-France.

● DMO : Département maîtrise d'ouvrage de la DREIF

● DREIF : Direction régionale de l'équipement Ile-de-France

● SIR Ouest : Service de l'ingénierie routière au sein de la direction de l'ingénierie de la DIRIF

## « AUCUN RIVERAIN NE M'A APPELÉE, C'EST BON SIGNE ! »



**Entretien avec Monique Le Saint, maire de Jouy-en-Josas et conseiller général des Yvelines.**

### Selon vous, quel sera l'apport de cette couverture de l'A86 ?

Cela fait longtemps qu'avec le maire de Vélizy je me bats pour protéger les riverains des nuisances de l'A86. A Jouy-en-Josas, elles concernent ceux qui habitent les rues Jean-Baptiste Huet et Etienne de Jouy. Cette dernière rue compte de nombreuses assistantes maternelles qui accueillent toute la journée des bébés à domicile. La couverture devrait réduire sensiblement le bruit pour ces riverains. Et les nuisances devraient encore diminuer si nous finalisons le projet de construction d'une barre d'immeubles de bureaux dans le prolongement de la couverture.

### Comment s'est déroulé jusqu'à présent le chantier pour votre commune ?

Depuis la fermeture du souterrain, le chantier impose un grand détour aux piétons, ce qui gêne bon nombre de personnes âgées qui faisaient leurs courses dans le quartier Mozart de Vélizy Villacoublay. Si le trafic automobile n'a pas été perturbé, il arrive que les engins de chantier endommagent les chaussées et les bordures de trottoir. En revanche, je tiens à souligner les efforts en ce qui concerne la propreté aux abords du chantier.

### Quelle est, à votre avis, la phase la plus délicate de ce chantier ?

Je crains que la phase la plus délicate ne démarre avec la fermeture de la bretelle de Jouy-en-Josas. Les répercussions sur le trafic vont être très importantes.

### Quelles sont les conditions d'un chantier réussi ?

Je pense que la maîtrise d'ouvrage doit toujours annoncer clairement la cou-

leur. Le rôle des élus consiste à préparer la population aux nuisances et aux inconvénients du chantier.

Par ailleurs, il est essentiel de tracer des cheminements pour les gros engins, afin qu'ils évitent la ville.

Enfin, il est déterminant que la maîtrise d'ouvrage s'assure que les entreprises remettent les rues en état après les travaux.

### Quels sont les points qui pourraient être améliorés ?

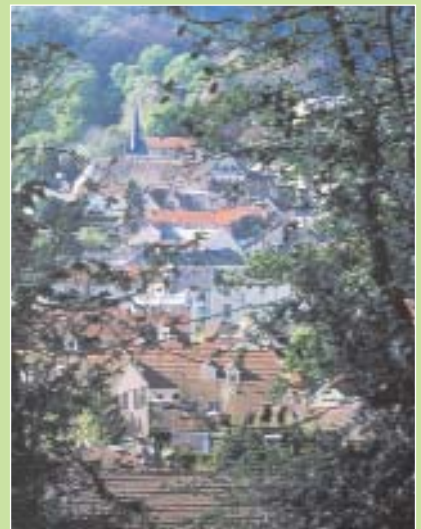
Incontestablement, je citerai la coordination des travaux. Il est vraiment dommage qu'une chaussée soit ouverte cinq fois par cinq concessionnaires différents. C'est pour moi le point noir de ce chantier.

### Comment jugez-vous votre collaboration avec la DDE et aujourd'hui avec la maîtrise d'ouvrage assurée par la DRE ?

Je suis plutôt satisfaite, même s'il serait plus simple d'être en contact avec un seul maître d'ouvrage coordinateur des deux chantiers plutôt que deux différents, la DDE puis DRE aujourd'hui pour la couverture et Cofiroute pour le tunnel de l'A86.

### Les riverains de votre commune sont-ils satisfaits des travaux terminés de leur côté ?

Aucun riverain ne m'a appelée, c'est plutôt bon signe. J'avais conseillé à la DDE d'organiser des réunions avec les habitants. Ces échanges permettent de mettre les choses au point.



# VIE DE CHANTIER

## CÔTÉ ENTREPRISES



**JOACHIM  
MATIAS**  
le chef d'orchestre

« L'ambiance d'un chantier, elle dépend à 80 % de moi. Dès le départ, il faut imposer le respect entre tous et marier les différentes cultures. » À 53 ans, Joachim Matias sait de quoi il parle : fraîchement débarqué de son Portugal natal, il entre en 1971 chez Sogea TPI comme apprenti compagnon, puis exerce différents métiers (menuisier, coffreur, mineur, chef d'équipe), avant de devenir chef de chantier en 1986. « à force de vouloir réussir », souligne-t-il. Basé en région parisienne, ce père de trois enfants en a construit des

tunnels, des ponts ou autres ouvrages d'art. Son souvenir le plus marquant reste la station de pompage d'eau de Valenton (Val-de-Marne), la plus importante d'Europe.

« Mon rôle, c'est de coordonner les équipes des entreprises et des sous-traitants – 70 personnes en moyenne – en m'assurant du respect de la sécurité, de la qualité et de l'environnement. La sécurité et l'environnement, on s'en préoccupait peu auparavant. » Ainsi, trier les déchets et stocker les huiles paraissaient inimaginables voilà quinze ans.

Ce travail de coordination n'est pas toujours simple, d'autant que les différents intervenants arrivent sur le chantier avec leurs propres méthodes. Il faut composer, expliquer, répéter. Le temps n'est plus où les ordres tombaient d'en haut sans discussion.

« Aujourd'hui, il faut être psychologue, discuter avec les gens, tout en sachant poser des limites. Car j'ai aussi des comptes à rendre à mes supérieurs hiérarchiques ». Vous avez dit entre le marteau et l'enclume ?

**RAPHAËL  
DUFRAISSE**  
le pédagogue



Son obsession, c'est la sécurité. Et pour cause, Raphaël Dufraisse est correspondant qualité, prévention, environnement du groupement en charge du génie civil. « Mon objectif, c'est zéro accident sur le chantier », lance-t-il.

Pour cela, il passe une partie de son temps dans son bureau à établir des procédures, valider des agréments ou traiter des non-conformités. Mais l'essentiel de sa journée se déroule au grand air auprès de compagnons à qui il apprend les gestes qui peuvent sauver. « Je n'aurais jamais supporté de rester toute la journée entre quatre murs », reconnaît-il.

Ce qui vaut pour la sécurité vaut pour la qualité et l'environnement. Le respect des plans de ferrailage, la qualité du béton, le tri des déchets...

« Je m'assure que les consignes sont bien appliquées sur le terrain, le tout en liaison avec le chef de chantier ». À cela s'ajoutent le choix et le contrôle des différents fournisseurs.

Un travail qui nécessite rigueur et organisation, car rien ne doit être laissé au hasard. Et pour faire passer consignes et messages, mieux vaut faire preuve de pédagogie et de psychologie. « Il faut aimer travailler en équipe », souligne Raphaël.

La semaine, ce Lorrain de 30 ans ne compte pas ses heures. Ce n'est que le week-end qu'il oublie complètement la couverture Pont Colbert, lorsqu'il rentre chez lui. À Nancy.

## COUVERTURE PONT COLBERT

### Maître d'ouvrage :

ETAT / DREIF

### Maître d'œuvre conception :

Marc Mimram Ingénierie

### Maître d'œuvre travaux :

DIRIF / SIR Ouest

### Coût de l'opération

44.5 millions d'euros

Etat 1 %

Région 78 %

Cofiroute 21 %

## BRÈVES

### • Elargissement côté est

Sur la partie est de la couverture, la société Socatop réalise l'élargissement des voies pour le compte de Cofiroute. Un élargissement qui s'effectue au ras des bureaux de chantier du SIR Ouest. Vue imprenable garantie.

### • Des voies bonnes pour le service

En janvier et février dernier, tous les équipements de la partie sud de la couverture ont été passés au crible, au travers d'une série de tests. Réseau d'appel d'urgence, réseau incendie, éclairage... Les équipements ont franchi avec succès leur examen de passage.

### • Remise en état

Chaque chantier apporte son lot de désagrément et il arrive que les engins de chantier fassent quelques dégâts lors de leur passage. La maîtrise d'ouvrage a pour mission de s'assurer que les entreprises remettent en état tous les trottoirs qui auraient pu être endommagés par les camions et engins de chantier.

04 | 2007

Magazine édité par la DREIF

21-23 rue Miollis - 78015 Paris

Directeur de publication : Pascal Lelarge

Conception et réalisation : Crayon Noir e-médias - 01 43 57 80 30

Pour plus d'informations,

**connectez-vous sur**

[www.couverturea86.fr](http://www.couverturea86.fr)