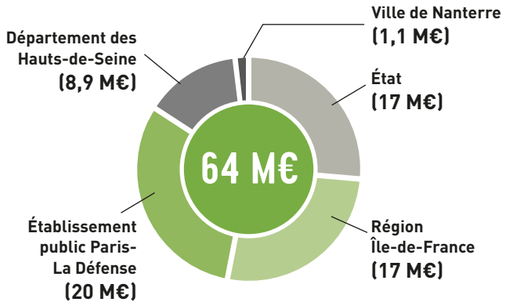
ÉCHANGEUR A14 ⇹ A86 REQUALIFICATION DU SITE

LE PROJET ROUTIER EN BREF

OBJECTIFS

- Améliorer le cadre de vie et réduire les nuisances
- Assurer une meilleure intégration urbaine du réseau routier
- Permettre un aménagement en surface de l'échangeur
- Améliorer la qualité de la desserte routière

MONTANT



CALENDRIER PRÉVISIONNEL

2,5 ANNÉES DE TRAVAUX

PHASE 1 : MI 2018 ▸ 2019

Travaux d'enfouissement de la bretelle B5

PHASE 2 : 2019 ▸ 2020

Fin de l'enfouissement de la bretelle B5 et mise en place des équipements de sécurité.

Réalisation de la bretelle B640

PHASE 3 : 2020

Réalisation des travaux de redressement de l'avenue de la Commune de Paris

PRÉFET DE LA RÉGION D'ÎLE-DE-FRANCE · île de France · hauts-de-seine LE DÉPARTEMENT · PARIS LA DÉFENSE · MAIRIE DE NANTERRE

INFO CHANTIER

N°1 **NOVEMBRE 2018**

ÉCHANGEUR A14 ⇹ A86 REQUALIFICATION DU SITE

LES TRAVAUX DE REQUALIFICATION DÉMARRENT

L'échangeur, actuellement en partie aérien, est enclavé entre le site des anciennes Papeteries, le parc du Chemin de l'Île, l'éco quartier Hoche et le parc urbain. La requalification routière du site vise à améliorer la qualité de vie et de la desserte routière, ainsi qu'à rétablir la continuité urbaine.

L'opération routière, portée par la DiRIF, comporte trois volets : le passage en souterrain du mouvement depuis l'A14 Ouest vers l'A86 Nord, l'aménagement d'une nouvelle sortie depuis l'A14 Ouest et le redressement du tracé de l'Avenue de la Commune de Paris.

Les travaux préparatoires ont débuté au printemps 2018 avec le terrassement de la zone de 3 hectares et l'installation de la base vie. Bientôt, débuteront les opérations de creusement de la tranchée et de réalisation des soutènements.

Durant les travaux, la DiRIF met tout en œuvre pour diminuer la gêne occasionnée. Plusieurs supports d'information seront réalisés pour vous informer de l'avancement des travaux.

> « Les travaux de requalification du site de l'échangeur A14-A86 à Nanterre lancent le renouveau urbain du quartier. »

Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE
DIRECTION RÉGIONALE ET INTERDÉPARTEMENTALE DE L'ÉQUIPEMENT ET DE L'AMÉNAGEMENT ÎLE-DE-FRANCE
DiRIF

Plus d'informations :

@ echangeur-a14-a86.dirif@developpement-durable.gouv.fr

www. dir.ile-de-france.developpement-durable.gouv.fr

L'info trafic en temps réel sur www.sytadin.fr

LA CONSTRUCTION DE LA BRETELLE SOUTERRAINE ENTRE L'A14 ET L'A86

La réalisation de cette bretelle est un des éléments phares du projet global, elle conditionne en effet, la requalification urbaine de l'ensemble du site en surface qui sera menée par la Ville et l'établissement public Paris La Défense.
Mais elle ne se limite pas à la construction de la voirie sous tunnel (d'une longueur de 500 m pour une hauteur de 4,75 m) : l'entrée actuelle du tunnel doit être aménagée et une nouvelle station de ventilation va également être créée.

La bretelle souterraine

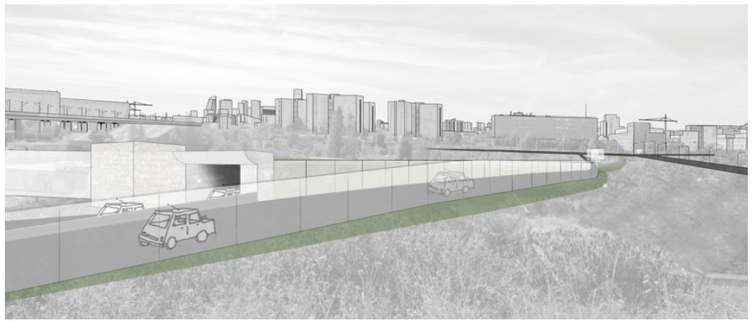
La technique utilisée consiste à réaliser tout d'abord une tranchée ouverte qui est ensuite couverte grâce à un cadre en béton armé. Cette phase sera réalisée entre juin 2018 et juillet 2019. La « boîte » ainsi construite est ensuite remblayée. Entre juillet et novembre 2019, les travaux porteront sur l'aménagement intérieur du tunnel avec la réalisation des revêtements et marquages de la chaussée. Par ailleurs, la création de cette bretelle, s'accompagne d'aménagements de sécurité spécifiques liés aux tunnels de plus de 300 m de long. Deux issues de secours, ainsi qu'une station de ventilation seront créées. Les équipements de sécurité du tunnel comprennent également la détection automatique d'incident par caméra intelligente, les appareils de ventilation et les extracteurs de fumées, des barrières de fermeture du tunnel, un réseau incendie spécifique et des avertisseurs sonores et lumineux ainsi que les issues de secours.

L'ouvrage d'entrée du tunnel

Point d'entrée des bretelles souterraines existantes, l'ouvrage sera aménagé de manière à accueillir la nouvelle bretelle et la voie de desserte locale. La DiRIF a porté une attention particulière aux enjeux architecturaux que représente la perception de cette construction pour les riverains et pour les usagers du tunnel. L'ouvrage sert également de support à de futures liaisons vertes piétonnes et cycles.
Le choix des matériaux s'inscrit également dans une recherche architecturale et paysagère pour s'intégrer au site et à

> « Renforcer l'intégration paysagère de l'ouvrage. »

l'ouvrage de manière contemporaine et respectueuse. Un mur acoustique sera installé dans le prolongement des écrans acoustiques existant le long de l'A14 et la végétalisation des remblais renforce l'intégration paysagère de l'ouvrage.



Simulation de l'entrée de la nouvelle bretelle B5 et de la sortie B640 vers l'Avenue de la Commune de Paris

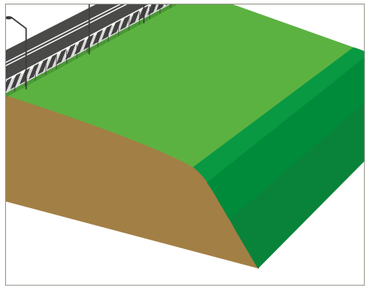
LES TRAVAUX EN INFO

Tout au long de la requalification de l'échangeur A14 <> A86, la DiRIF vous accompagne à travers plusieurs outils d'information. Vous venez de recevoir la plaquette de présentation, ainsi que le premier numéro du journal du chantier. Ce journal sera régulièrement édité, en fonction de l'avancement du chantier et des réalisations.
À chaque fois que les travaux le demandent, un document spécifique, le « Flashinfo » sera diffusé, afin de vous en avertir : fermeture de voies, utilisation d'équipements particuliers…
Par ailleurs, une première série de panneaux a été posée avenue Hoche au printemps et des visites de chantier seront également organisées.
Vous pouvez aussi vous abonner au flux d'actualité depuis le site internet de la DiRIF, en cliquant sur l'icône ✉
http://www.dir.ile-de-france.developpement-durable.gouv.fr/a14-a86-requalification-du-site-de-l-echangeur-r521.html

L'équipe en charge de l'opération est à votre disposition par courriel
echangeur-a14-a86.dirif@developpement-durable.gouv.fr

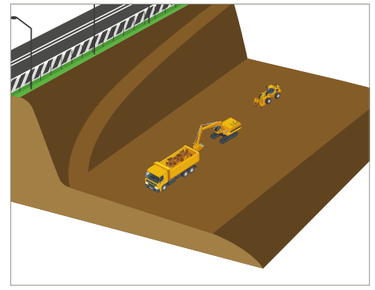
L'info trafic en temps réel sur **www.sytadin.fr**

PRINCIPE DE RÉALISATION DE LA BRETELLE SOUTERRAINE



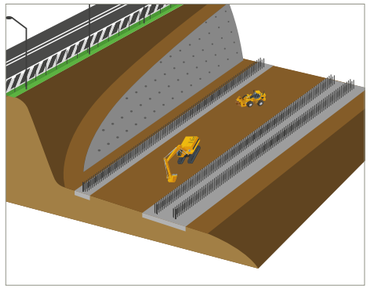
0 ▸ ÉTAT INITIAL

Au début de l'année 2018, l'entreprise a pris possession des emprises. Les travaux préparatoires ont consisté à réaliser les palissades, à nettoyer le site, et à défricher les futures zones de travaux. Les études de construction de la bretelle B5, de l'ouvrage de tête et de la station de ventilation ont également été faites au 1er trimestre 2018.



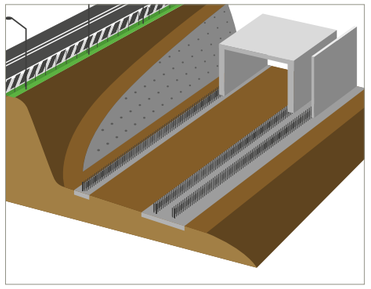
1 ▸ TERRASSEMENT

Sur la base d'un diagnostic qualitatif des terres présentes sur le site, le terrassement de la tranchée couverte a démarré en juin. L'enjeu du terrassement consiste à optimiser les mouvements de terre. En 2018, ce sont 40 000 m³ de terre qui seront évacués du site et plus de 10 000 m³ qui seront stockés en vue d'un réemploi ultérieur (étape 7).



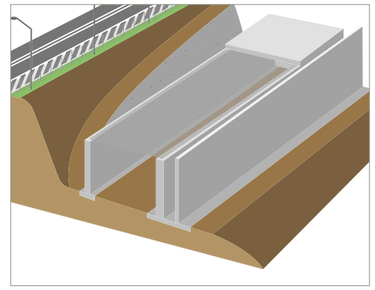
2 ▸ RÉALISATION DES SEMELLES D'APPUI

Une fois la profondeur de l'ouvrage atteinte, les travaux de structure peuvent commencer. Les premiers travaux concernent les semelles de fondation réalisées en trois étapes : ferraillage, coffrage et bétonnage.



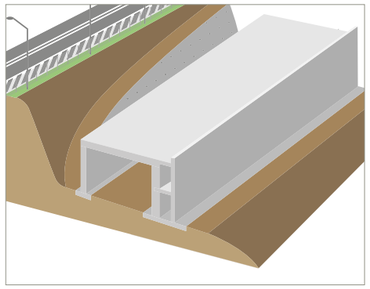
3 ▸ CONSTRUCTION DES PIÉDROITS (PAROIS LATÉRALES)

Viennent ensuite les parois latérales réalisées à l'aide de coffrages métalliques permettant de construire des tronçons d'environ 10m de long. Du côté gauche une galerie supplémentaire permettra d'accueillir les gaines de ventilation de l'ouvrage.



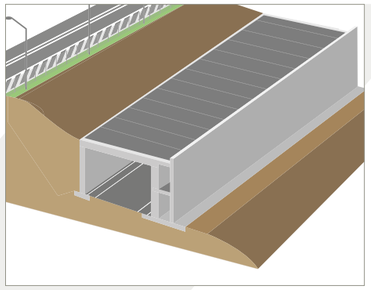
4 ▸ FABRICATION DE LA TRAVERSE SUPÉRIEURE PAR TRONÇON

La traverse supérieure est ensuite réalisée à l'aide d'une table coffrante. Pour optimiser les cadences, les parois et les traverses sont réalisées en parallèle par tronçon. La table coffrante est un outil sophistiqué qui permet de suivre au plus près la géométrie de la chaussée.



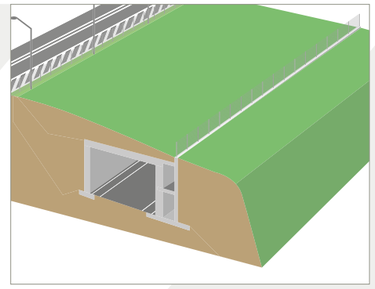
5 ▸ COULAGE DE LA TRAVERSE EN BÉTON FIBRÉ

Après ferraillage, la traverse supérieure est bétonnée. La composition du béton a été spécifiquement mise au point pour ce projet et a été validée par le biais d'essais au feu, afin de résister à un éventuel incendie dans le tunnel.



6 ▸ ETANCHÉITÉ DE LA DALLE, POSE DES ÉQUIPEMENTS ET RÉALISATION DES CHAUSSÉES

Les équipements mis en œuvre dans le tunnel sont de diverses natures : réseau incendie, poste d'appel d'urgence, vidéosurveillance et détection automatique d'incident, recueil automatique des données de trafic, ventilation de désenfumage et, bien sûr, un système de Gestion Technique Centralisée permettant de piloter tous ces équipements depuis le Poste de Contrôle.



7 ▸ REMBLAIEMENT ET MISE EN SERVICE

L'ouvrage étant terminé, les travaux de remblaiement peuvent démarrer. L'objectif est de recouvrir l'ouvrage d'environ 1 m de terre pour pouvoir réaliser l'aménagement paysager de surface. Une fois les chaussées réalisées et les équipements de sécurité testés, l'ouvrage peut être mis en service. La bretelle B550 de surface est alors démantelée.