

ORGANISATION

Des ponts préfabriqués pour tenir un calendrier de travaux serré

Pour gagner en souplesse sur le programme de l'élargissement de la RN10 mené sous circulation, les responsables du chantier ont opté pour la préfabrication de trois ponts cadres.

Dans les Yvelines, la RN10 est un axe structurant du réseau routier national. Elle relie les infrastructures très fréquentées que sont les autoroutes A12 et A13 au nord et les autoroutes A10 et A11 au sud. Pour améliorer la fluidité du trafic, l'élargissement à 2x2 voies de cet axe entre Rambouillet et Ablis a été inscrit au schéma directeur de la région Ile-de-France de 1994. Les travaux menés sous circula-

tion prévoient notamment la réalisation de trois passages inférieurs (PICF) qui n'existaient pas auparavant. Par exemple, à l'intersection de la route départementale (RD176), un échangeur « losange » est créé et un pont cadre remplacera le viaduc métallique qui portait jusqu'alors cette voie au-dessus de la RN10. Un viaduc qui, en 1995, avait été installé provisoirement...

Comme tous travaux réalisés sous circulation, ce chantier est un véritable casse-tête en terme de calendrier, de basculement des chaussées... Pour s'octroyer davantage de souplesse dans les interfaces entre terrassement et génie civil, les responsables d'Eurovia Béton ont retenu une solution d'ouvrages préfabriqués pour leurs passages inférieurs. Une solution proposée par la société Artéfact

(groupe Bonna Sabla). «La préfabrication réduit le temps d'intervention sur chantier et autorise un phasage précis, compatible avec les basculements de chaussée, assure Solange Capdequi, chargée d'affaires. Et nous nous adaptons aux spécificités des ouvrages, qu'il s'agisse d'un entonnement dissymétrique ou d'un traitement architectonique.» Le calepinage intègre donc les différentes phases du chantier (voir infographie ci-dessous), ce qui explique que les passages inférieurs sont réalisés par tiers ou moitié.

suivantes: le premier passage inférieur, baptisé «PI2», présente une longueur de 54 m, un biais de 15 grades et une ouverture de 10 m; «PI3» est long de 47 m et biais de 12 grades (ouverture: 10 m); enfin PI4 est droit, long de 45 m (ouverture 8 m).

A la première mise en œuvre, les dalles ont été posées aussitôt après les piédroits et avant le radier, ce qui permettait de s'assurer de l'écartement des piédroits. Par la suite, avec l'expérience, le radier a été coulé avant pose des dalles.

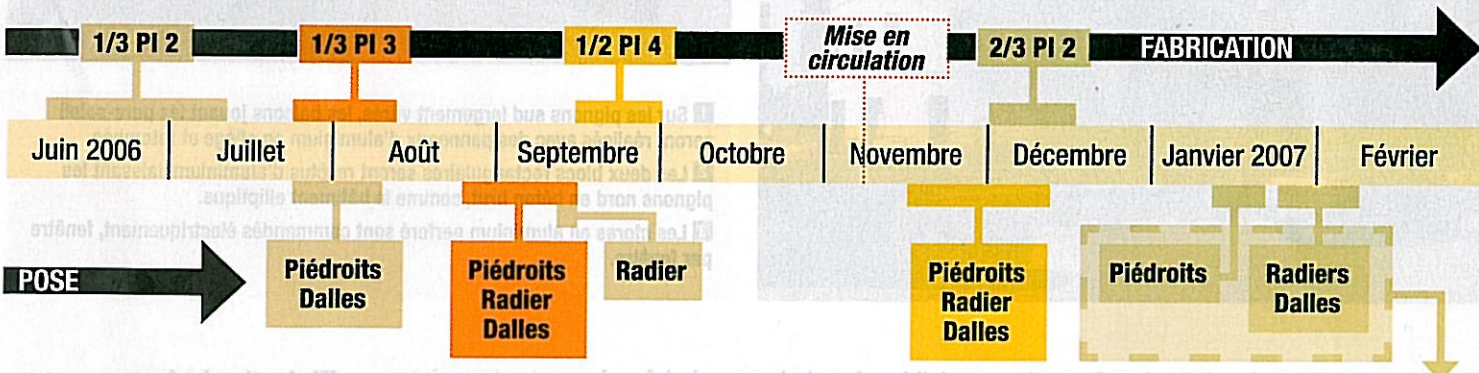
JULIEN BEIDELER ■

Chaque élément est calibré entre 8 et 12 tonnes. Préfabriqué en usine à Lannemezan (Hautes-Pyrénées) – chaque élément est calibré entre 8 et 12 tonnes pour le transport –, les trois ouvrages présentent les caractéristiques

Fiche technique

- ▶ **Maître d'ouvrage:** Etat/DDE 78 (Yvelines).
- ▶ **Maître d'œuvre:** DDE 78/service déplacements, infrastructure, transport (DIT)/Etudes et grands travaux (EGT 2).
- ▶ **Entreprise:** Eurovia Béton.

Planning du chantier de la mise à 2x2 voies de la RN10 à Rambouillet



| | | | | |
|--|--|---|--|---|
| <p>1 3-4 jours</p> <p>Piédroits: 8 à 10 unités posées par jour</p> | <p>2 3-4 jours</p> <p>Radier: Ferrailage/Bétonnage</p> | <p>3 2 jours</p> <p>Dalles: 12 unités posées par jour</p> | <p>4 1 jour</p> <p>Clavage</p> | <p>5 1,5 semaine</p> <p>Traitement des piédroits (étanchéité,...)</p> |
|--|--|---|--|---|