



Tous crédits BTP Magazine

# Échangeur A15/RN184 : la fin des embouteillages ?

**DEPUIS LE MOIS DE SEPTEMBRE 2009, LA DIRECTION INTERDÉPARTEMENTALE DES ROUTES ILE-DE-FRANCE A ENGAGÉ LA CONSTRUCTION DE 3 OUVRAGES D'ARTS SUR L'ÉCHANGEUR ENTRE L'A15 ET LA RN184 À SAINT-OUEN-L'AUMÔNE ET ERAGNY. OBJECTIF : FLUIDIFIER LE TRAFIC PAR LA SUPPRESSION DES CARREFOURS À FEUX ET LA MODIFICATION DES BRETelles D'ACCÈS. L'ENTREPRISE DEKO EST PARTIE PRENANTE DE L'OPÉRATION EN FOURNISSANT LA QUASI-INTÉGRALITÉ DU MATÉRIEL DE COFFRAGE. VISITE GUIDÉE.**

L'opération, d'un coût estimé à 43 millions d'euros répartis à 70 % pour la région IDF et à 30 % pour l'État, se déroule en trois phases qui voient la construction de trois nouveaux ouvrages d'art. OA1, l'ouvrage principal, franchit la RN184 au sud de l'échangeur. Constitué d'un pont précontraint tout béton, il a nécessité pour sa réalisation la mise en place d'un appui intermédiaire au niveau du terre-plein central (sans fermeture de la circulation) et

permet de rejoindre directement la RN184 direction Beauvais depuis l'A15 (direction Paris) sans passer par le carrefour. OA2 est réalisé à l'emplacement de la bretelle Versailles/Cergy-Pontoise (ce qui entraîne sa fermeture). Quant à OA3, situé sous l'A15, il sera exécuté en deux parties : celle au sud de l'échangeur sera réalisée en place. L'autre sera réalisée au nord de l'échangeur avant déplacement des cadres à son emplacement définitif en août 2010, ce qui nécessitera la fermeture ●●●



Voile matricée de l'ouvrage OA3 sud.



Voile CO s'étirant sur 47 m de long.

●●● temporaire de la bretelle d'accès à l'A15 en direction de Paris et la mise à deux voies par sens de l'A15 durant cette période.

## Elpac : des coffrages adaptés à l'opération

« Plus de 1 300 m<sup>2</sup> de coffrages Elpac ont été livrés sur ce chantier depuis notre dépôt logistique de Tournans », explique Olivier Arabi Torres, responsable Deko du secteur Paris Nord. Mandataire du marché, Bouygues TP a opté pour ce type de matériel pour plusieurs raisons. « Tout d'abord, pour sa légèreté. Grâce à sa structure parfaitement équilibrée, la banche Elpac présente un rapport poids/surface très performant de 110 DAN/m<sup>2</sup>, ce qui permet à deux banches équipées (1478 DAN) d'être manipulées par une grue ayant une capacité en bout de flèches de 1500 DAN » approfondit le responsable. Pour réaliser les voiles de l'ouvrage OA, qui pour le premier culmine à 7 m pour descendre 47 m plus loin à 4,8 m, et



Olivier Arabi Torres, responsable Deko du secteur Paris-Nord et Vincent Bombaud, conducteur de travaux Bouygues TP.

pour le deuxième à près de 8 m (43 m – 5,6), ce sont ainsi des trains de 3 banches de 8 m 40 de haut qui ont été levés par une grue de 90 t.

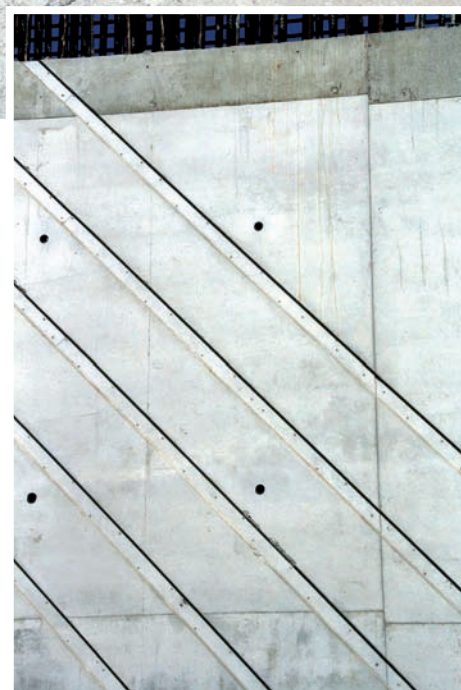
Autre avantage : le système d'accouplement. « Les voiles présentent une légère courbure. Or le coffrage Elpac permet un petit rayon de courbure grâce à son assemblage par serrures. Ce système est plus souple qu'un système d'assemblage conique, car le couple profil/serrure permet des décalages de quelques mm avec la chape (pas d'écrous centreurs). »

## Un travail particulier sur le traitement architectural

Compte tenu de l'implantation de l'échangeur en entrée de ville et à proximité de lieux d'habitation, un travail particulier de matricage a été réalisé au niveau du traitement architectural. « C'est une contrainte relativement lourde, note Vincent Bombaud, conducteur de travaux, car cela demande, du fait de l'obliquité du dessin voulu à certains endroits par l'architecte, un travail très précis au niveau du calepinage (voir photo n°03b) » La matrice en PVC recyclé est vissée sur la structure en tôle 5 mm, qui après utilisation, doit être ressoudée.

Un peu plus loin, au niveau de l'ouvrage OA3, c'est la densité du ferrailage qui interpelle : « Il fait 23 m de long pour 8 m de haut et 80 cm de large. Les charges que cet ouvrage va supporter demandent d'utiliser des ferrailages de 25, 32, voir 40 mm de diamètre », précise, pas peu fier, le conducteur de travaux. Côté béton, la résistance demandée nécessite un C30-37 (amené par pompe, 120 m<sup>3</sup> par heure). De l'autre côté de l'A15, les cadres de la deuxième partie de l'ouvrage sont en voie d'achèvement. Début août, ils seront déplacés par des engins Kamag de la société Sarens sous la voie d'autoroute. Une opération qui risque d'être impressionnante. ■

C. B.



## Le chantier

**Maîtrise d'ouvrage :** DIRIF et plus particulièrement par la mission aménagement du réseau (MAR)

**Le maître d'œuvre :** Bureau d'études EGIS

**L'entreprise :** Le groupement attributaire du marché principal est Bouygues TP (Mandataire)/DTP Terrassements / SACER / ETDE.

**Fondation :** SPIE batignolles.

**Coffrage Elpac de Deko :** coffrage : 280 x 240 de large, sous hausse 280 x 70, rehausses 140 x 240. Structure acier renforcé, face coffrante en tôle 5 mm, entretoise tige tourbillon de 23 mm. 10 t/m<sup>2</sup>