

La rue de Belle Eau toujours plus belle!

Le nouvel échangeur de Chambéry est un projet, inscrit au Plan de relance autoroutier. Mais, pour AREA, il s'agit aussi et surtout d'une opération urbaine au cœur de l'agglomération chambérienne. À ce titre, AREA a pris en compte tous les aspects de la mobilité, mais aussi tout ce qui fait la qualité de vie des habitants de la cité des Alpes. Dans le cadre de la construction du pont de la nouvelle bretelle vers l'A41, AREA a souhaité faire d'une pierre... non pas deux, mais trois coups: améliorer l'insertion urbaine de l'ouvrage, favoriser l'activité locale et promouvoir les approches artistiques de la ville. Deux fresques ont vu le jour sous le nouveau pont!

Ici, pas question de faire du copier-coller et de venir faire un pont banal dont le gris du béton risquait d'attrister le paysage. Les poutres métalliques du tablier sont en acier autopatinable et apportent déjà une touche inhabituelle à l'ouvrage. Le chantier — avec son opération de 53 heures chrono au-dessus des voies de chemin de fer — inscrivait aussi le pont de façon originale dans l'histoire de l'aménagement.

AREA a invité alors le collectif de La Maise à s'emparer des murs gris pour venir y apposer leurs pattes. L'association de passionnés et d'artistes locaux née en 2014 à La Motte-Servolex y a vu une opportunité pour développer et expérimenter l'art à sa manière, au cœur de la cité. Le collectif s'est exprimé déjà à plusieurs reprises dans l'agglomération chambérienne: grande fresque dans le quartier du Biolay avec Le CSAB et la Maison de l'enfance de la commune de Biollay, fresque graffiti sur la maison Crevantin à La Motte-Servolex, une autre sur le local du Tennis Club de La Motte...

AREA n'a pas donné de directives précises mais a simplement exprimé sa façon de voir le projet et les thèmes qui ressortaient du nouvel aménagement de l'échangeur dans son ensemble:

- favoriser toutes les mobilités,
- s'intégrer à la ville,
- renforcer la sécurité et la fluidité du trafic...



Les artistes ont eu alors carte blanche pour créer! Le collectif d'une dizaine d'artistes a décidé de s'atteler non pas à une, mais à deux œuvres sur l'un des murs du nouveau pont: l'une face aux voies SNCF et l'autre côté rue de Belle Eau. Côté chemin de fer, la rue de Belle Eau est mise en avant, marquant l'identité du lieu et étendant son champ au-delà du seul axe de circulation. Côté rue, toutes les mobilités actives viennent faire écho aux différentes échelles des déplacements et à la juxtaposition des différents modes de transport: le train, la voiture, le vélo, les trottinettes, les cheminements piétons, les voies autoroutières...

Surtout, que de couleurs et de mouvement! Fidèles à leur marque de fabrique, influencés par le Street Art, les artistes du collectif de La Maise ont posé leur empreinte colorée. Commencé le vendredi 6 décembre, la première fresque hom-

mage à la rue de Belle Eau était terminée à la fin du week-end. Les 14 et 15 décembre, les artistes reprenaient peintures, pinceaux et rouleaux et donnait vie à l'autre mur, côté rue!

Désormais, bien que sous un tablier, les fresques irradient de leur luminosité.

AREA ne s'arrête pas là. Pour tous ces projets d'aménagement, la société d'autoroute réfléchit constamment à la meilleure insertion urbaine de ces ouvrages et à la qualité de vie des riverains. D'autres projets d'embellissement et de développement artistiques sont à l'étude et pourraient voir le jour au fur et à mesure de l'avancement du projet. Les artistes locaux y seront associés et pourront y exprimer leur talent!

+ d'images sur a43.aprr.com



A43: Nouvel échangeur de Chambéry Nord Mieux covoiturer

L'aménagement de l'échangeur de Chambéry Nord comporte de multiples dimensions. Dans chaque numéro, retrouvez un zoom sur une des réalisations à venir. Ici, les nouveaux parkings de covoiturage!

Pour AREA, le développement du covoiturage est une priorité, tant sur les parcours longue distance que pour les trajets urbains et quotidiens. Cela est particulièrement vrai pour le nouvel échangeur de Chambéry situé à la fois au cœur d'une grande agglomération et au croisement d'axes alpins primordiaux (Grenoble - Chambéry - Annecy - Genève; Lyon - Chambéry - Albertville - Italie). Les trafics actuels sur l'échangeur de Chambéry sont déjà très élevés, notamment en période hivernale. Le covoiturage s'impose comme une solution pour limiter l'augmentation du nombre de véhicules sur les voiries concernées (Voie rapide urbaine, A41, et A43). C'est également une demande forte des usagers qui effectuent des trajets réguliers entre les villes de la région.

Jusqu'à présent, le parking clientèle de service au centre de la plateforme de péage est utilisé de façon anarchique pour le covoiturage. Il crée des situations dangereuses

pour les usagers avec des circulations automobiles en cisaillement, du stationnement souvent en surcapacité et des déplacements piétons sur les voiries. Ce parking va être détruit. Mais, il démontre la demande pour ce mode de déplacement et la nécessité d'offrir plus de confort et de sécurité aux usagers.

Pour y répondre, AREA va aménager un parking de covoiturage en latéral, à proximité de la barrière de péage dans le sens A43 vers la VRU. Ce nouvel espace se composera d'une zone de stationnement pour les usagers en provenance du réseau local (accès par la rue Denis Papin dans la ZA de Bissy) et d'un autre parking pour ceux en provenance de Lyon et Annecy (accès juste après la barrière de péage). Un cheminement piéton reliera les deux et permettra de passer d'un véhicule à un autre en fonction de son covoiturage.

L'offre de parking doit être étendue. AREA travaille avec Grand

Chambéry pour réfléchir à la mobilité globale et développer le covoiturage. Ainsi, deux autres parkings dédiés verront le jour à proximité de la VRU sous maîtrise d'ouvrage de la Communauté d'Agglomération et financés par AREA. Ils se situeront à proximité du giratoire de Villarcher (90 places) et à la Cassine (60 places). L'ensemble des parkings de covoiturage seront facilement accessibles en transport en commun ou même à vélo par les aménagements cyclables de l'agglomération.

En plus de l'offre de parking dans le cadre du nouvel échangeur, le covoiturage doit profiter de toutes les possibilités offertes par le numérique. AREA participe à la mise en place et au développement du service ID-Vroom. L'application Pop & Vroom permet aux usagers quotidiens de l'A41 et de l'A43 de connaître en temps réel les conducteurs ou passagers se rendant au point de covoiturage identifié sur l'axe. Le covoiturage devient alors un véritable transport en commun.



PLANIFIER VOS ITINÉRAIRES ET SÉCURISER VOS TEMPS DE PARCOURS

Rendez-vous sur a43.aprr.com pour vous informer sur le projet et le déroulement des travaux. Inscrivez-vous gratuitement au service de APRR Planning+ afin de recevoir des alertes par e-mail en cas de perturbations sur Chambéry.

A43

ÉCHANGEUR DE CHAMBÉRY

MOBILITÉS

LETTRE D'INFORMATION DU CHANTIER DE L'ÉCHANGEUR DE CHAMBÉRY NORD

N° 2
FÉVRIER 2020

53 heures chrono!

La rue de Belle Eau toujours plus belle!

Mieux covoiturer

53 heures chrono!

Si vous avez aimé la série télé 24 heures chrono, la réalisation du pont de la nouvelle bretelle vers l'A41 devrait vous tenir en haleine. Le chantier nécessitait la coupure de la circulation des trains. AREA, en partenariat avec la SNCF, avait programmé 53 heures d'intervention pour poser le tablier de l'ouvrage au-dessus des voies de chemin de fer. Un défi à relever pour AREA et Omnis structures Conseils, l'entreprise en charge de l'ouvrage. Retour sur ce scénario haletant avec Frédéric Peigue, chargé d'affaires et chef de projet chez Omnis structures Conseils.



Rue de Belle Eau - pose du nouveau pont

Vous aviez 53 heures pour réaliser un pont. Comment avez-vous relevé ce défi?

En réalité, pour intervenir et réussir en 53 heures, c'est avant tout beaucoup de préparation. Nous avons commencé à travailler sur le projet en... 2014. Nous étions alors sous-traitants du maître d'œuvre général de l'opération EGIS. L'avant-projet est monté, mais le projet évolue: on passe à 2 voies sur l'ouvrage au lieu d'une seule. Surtout, le contact avec la SNCF est immédiatement établi notamment pour les conditions et créneaux d'intervention. Dès 2016 (3 ans avant les travaux), la date de l'opération « coup de poing » pour la pose du tablier est arrêtée. Ce sera du 15 au 18 août 2019. À partir de là, la contrainte est connue: 53 heures chrono!

Ensuite, il s'agit de bien s'organiser et de tenir les délais et le calendrier prévus.

Expliquez-nous plus en détail le chantier et ce scénario au millimètre?

Le projet définitif est monté début 2018. L'entreprise en charge de l'opération est désignée en octobre 2018. Il s'agit du groupement NGE génie civil/NGE Fondations/Guintoli/MAEG/CPML. Dès ce moment-là, le planning de réalisation de l'ensemble de l'ouvrage est défini. Pour l'opération « coup de poing », on le réalise même minute par minute. À partir de là, nous allons travailler sur plusieurs fronts en même temps avec toujours l'objectif du 15 août 2019 en ligne de mire. Mi-janvier 2019, nous attaquons les

parois clouées le long de l'A41 existante; puis vient la réalisation des pieux (8 pieux de 30 mètres par culées) jusqu'à fin avril 2019. L'élévation des culées suit. Il faut impérativement qu'elles soient prêtes à recevoir le tablier le 8 juillet 2019, soit un mois avant la coupure SNCF.

Parallèlement depuis janvier 2019, la charpente métallique se prépare chez le fabricant MAEG. Elle arrive en tronçon sur site le 22 mai 2019 pour être assemblée.

Dans le même temps, les prédalles constituant une partie de la dalle béton venant sur la charpente sont préfabriquées en usine chez le comptoir de la préfabrication à Pontcharra. Elles sont livrées début juillet 2019 sur site!

Tous les éléments sont en place pour l'opération coup de poing qui débute le 15 août!

Une seule question alors: avez-vous réussi en 53 heures chrono?

Que devons-nous faire dans ce laps de temps? Poser les 3 paires de poutres et les assembler par soudage des pièces de pont; installer les prédalles, puis les

auvents de protection des caténaires; ferrailer et bétonner le hourdis au-dessus de la zone SNCF. Concrètement, tous les travaux au-dessus des voies devaient être terminés (dalle BA, auvents de protection caténaire)! Tout s'est passé comme prévu et nous avons suivi le planning à la lettre... ou plutôt à la minute. Nous avons même terminé avec 3 heures d'avance. Samedi 17 août à minuit, nous avons « rendu » les voies à la SNCF!

Même pas eu quelques sueurs froides au cours de cette opération « coup de poing »?

Franchement, en amont, nous étions sereins, car tout avait été préparé au millimètre. Nous avions tout fait pour être prêts et quand cela était nécessaire nous avons travaillé en double équipe: par exemple, pour monter les culées. Pendant l'opération « coup de poing », il est vrai qu'à un moment donné nous avons pris un peu de retard sur le planning: le ferrailage du hourdis a pris plus de temps que prévu... Mais, tout le monde s'est attelé à la tâche: encadrement, maîtrise d'œuvre... Finalement, nous étions en avance!

Le pont est donc désormais opérationnel?

Le chantier ne s'est pas terminé le 18 août. Nous avons encore dû réaliser les parties de hourdis hors zone SNCF, les dispositifs de retenue et des équipements (fourreaux...). Nous avons eu aussi une dernière coupure des voies de chemin de fer pour la mise sur appuis définitifs du tablier. Fin novembre, le plus gros du chantier était fait. Toutefois, lorsque les travaux des rampes d'accès seront réalisés, il restera à faire des interventions pour l'étanchéité et les tests d'épreuve.



53 HEURES CHRONO, LES CHIFFRES CLÉS

15 au 18 août 2019: 53 heures pour poser le tablier au-dessus des voies SNCF pendant la coupure de circulation des trains.
 Entreprises titulaires du marché: 5
 Sous-traitant des entreprises: 14
 Effectif chantier: de 5 à 15 personnes selon les périodes
 Fondation: 8 pieux par culées, 30 mètres de long chacun.

Tablier:

- 6 poutres métalliques en PRS profilés reconstitués soudés pour une charpente métallique de 180 tonnes;
- 1 dalle en béton armé de 35 cm d'épaisseur.
- Grutage avec une grue de 300 tonnes et une de 350 tonnes

Béton: 1500 m³ de béton structural
 Acier pour béton armé: 215 tonnes.

En dehors de cette opération « coup de poing » de 53 heures, que retenir de ce chantier?

Je retiens surtout la concertation optimale et la collaboration entre les équipes et les entreprises pour préparer cette intervention! Le calage s'est fait très tôt avec la SNCF qui avait mis un interlocuteur dédié pour ce chantier. Tous les éléments touchant à la sécurité des équipements SNCF et des circulations SNCF leur étaient soumis. Chaque coupure des circulations des trains (3 au total en 2019) était minutieusement préparée et anticipée.

Tous les acteurs de l'opération ont parfaitement pris la mesure des enjeux et ont mis en place les moyens humains et matériels adaptés. Nous avons toujours pu compter sur une excellente collaboration avec la maîtrise d'œuvre générale (EGIS puis SETEC).

Il y a aussi un élément technique particulier à mettre en avant: les poutres métalliques du tablier sont en acier autopatinable. Elles ne sont pas protégées par peinture contre la corrosion; la 1^{re} couche d'oxydation constitue leur protection; leur aspect est donc « rouillé ». Cela a aussi exigé des dispositions particulières en termes de conception (afin que la corrosion de la charpente se stabilise) et de soudures. C'est certainement moins marquant que les 53 heures chrono, mais c'est aussi un élément important et très technique de ce chantier!

Travaux

Le nouvel échangeur de Chambéry se déploie sur une vaste surface et englobe la barrière de péage mais aussi la VRU, la nouvelle bretelle vers l'A41 ou encore un nouvel accès à la zone des Landiers. En 2020, AREA lance le chantier sur plusieurs fronts. Pour tenir les délais (livraison en 2023), AREA a mené plusieurs opérations préparatoires en 2019 (coupe d'arbres, terrassements...) et a surtout mené à bien la pose du tablier de l'ouvrage d'art au-dessus de la rue de Belle Eau et des voies SNCF. Le giratoire dans la zone des Landiers a également été aménagé à la fin de l'année. Pour le premier semestre 2020, demandez le programme!

PREMIER SEMESTRE 2020 TRAVAUX EN SOUS-SOL

Au premier semestre 2020, AREA ou ses partenaires se concentrent sur des travaux de dévoiement de réseaux. Ce sont des chantiers indispensables et importants même s'ils sont moins visibles que les réalisations en surface. RTE intervient sur une ligne 63000 Volts au niveau de la jonction de la nouvelle bretelle avec l'A41 de mars à juillet 2020. Des travaux sur les réseaux sont menés aussi vers le centre de la Zone des Landiers de mars à juin prochain.

