

LE SAVIEZ-VOUS ?



LE « CRI DU LYNX » REMPLACE LES BIPS DE REcul DES ENGINS DE CHANTIER

Moins gênant pour les riverains et plus sûr pour les compagnons, le « cri du lynx », nommé ainsi en référence au cri de l'animal, remplace progressivement les bips de recul des engins de chantier. Directionnel et moins aigu, il se fond dans l'ensemble des bruits de chantier et est presque inaudible sur les côtés et face à l'engin, favorisant ainsi la tranquillité du voisinage.



DEUX PONTS SONT DÉSORMAIS ÉQUIPÉS DE PISTES CYCLABLES

7 nouveaux ponts ont été mis en circulation au nord d'Orléans pour permettre le passage de la nouvelle voie de circulation sur l'autoroute A10. Rétablis pour la plupart à l'identique des anciens ponts, deux d'entre eux sont désormais dotés de pistes cyclables répondant ainsi à la demande du territoire : celui de la route d'Orléans à Ingré et celui de la RD 702 (ancienne route de Chartres) à Gidy.

EN DIRECT DU CHANTIER

LE CLAVAGE DES PASSAGES INFÉRIEURS

4 passages inférieurs sur 7 sont concernés par cette opération. Le clavage consiste à relier mécaniquement les tabliers existants d'un pont aux tabliers neufs par une bande de béton coulée en place et ainsi permettre l'élargissement de l'ouvrage. Le béton est coulé dans la zone de clavage, vibré afin d'être positionné entre les armatures puis taloché (lissé) manuellement par les compagnons. Après les 72h de séchage, la réalisation de l'étanchéité du pont et la mise en place des enrobés, il restera à raccorder l'ouvrage à la 4^e voie afin que les usagers puissent circuler sur la nouvelle voirie.



RUE DES HAUTS-CHAMPS/ BAS-CHAMPS (VC9)

Les travaux d'élargissement du pont de franchissement de la voirie communale n°9 (rue des Hauts-Champs/Bas-Champs) à La-Chapelle-Saint-Mesmin se poursuivent. Les travaux actuellement en cours concernent le côté sud à savoir les fondations de la partie élargie ainsi que les piédroits.

Cet élargissement sera également accompagné d'un reprofilage de la chaussée sous l'ouvrage. En raison de ces travaux, les conditions de circulation sur cette voirie seront modifiées à partir de janvier 2021.

Plus d'info sur le site : www.A10-nord-orleans.fr

LA CRÉATION DE LA 4^E VOIE

Après la création du parking de covoiturage, l'aménagement des ponts et le démarrage de la reconfiguration de la bifurcation A10/A71, c'est au tour de la 4^e et dernière étape du chantier d'être lancée : la création d'une nouvelle voie de circulation sur l'autoroute A10. Les installations de chantier de l'entreprise de travaux ont été réalisées sur la commune de Saran. Plus de 150 personnes œuvreront lors de cette nouvelle phase de travaux.



LES COULISSES DE L'A10

A10 – AMÉNAGEMENT AU NORD D'ORLÉANS

#04 AUTOMNE 2020

ÉDITO



Pendant cette nouvelle période de confinement, l'aménagement de l'autoroute A10 au nord d'Orléans se poursuit entre les bifurcations A10/A19 et A10/A71. L'ensemble des procédures d'organisation du travail se déroule dans le respect du cadre très strict de la réglementation imposée par la crise sanitaire.

Alors que la construction des nouveaux ponts ainsi que l'aménagement des ouvrages existants touchent à leur fin, nous poursuivons à un rythme soutenu les travaux de reconfiguration de la bifurcation A10/A71. En parallèle, la création de la 4^e voie sur les 16 km démarre en novembre sur la section de l'A10 concernée par cet élargissement.

7 des 8 nouveaux ponts sont déjà mis en service. Les ponts existants en cours d'élargissement n'attendent plus que leur raccordement à la 4^e voie pour être ouverts à la circulation.

Depuis quelques semaines déjà, les mises en circulation des parties de bretelles définitives s'enchaînent. **Les équipes de terrassement et de génie civil sont à pied d'œuvre pour faire sortir de terre l'ouvrage dit « saut-de-mouton »** qui permettra de réorganiser et sécuriser les flux de circulation des usagers en provenance de l'échangeur d'Orléans centre et à destination de Tours.

C'est aujourd'hui au tour de cet ouvrage important du projet de raconter son histoire dans cette nouvelle édition des Coulisses de l'A10.

En tant que cheffe de projet VINCI Autoroutes, aménageur responsable, je suis fière de participer à l'aménagement de cette section d'autoroute, avec pour objectif principal d'améliorer le confort et la sécurité des usagers.

Bonne lecture à tous !

Sanae ERRIDAOU

Cheffe de projet VINCI Autoroutes (réseau Cofiroute)

À LA UNE

UNE AMANDE « MADE IN LOIRET »

Dans les projets d'infrastructure, comme dans les activités liées à l'exploitation, VINCI Autoroutes mène une politique qui vise à limiter l'impact de l'autoroute sur l'environnement. Parmi ses grands objectifs, l'entreprise s'engage notamment à préserver le milieu naturel et la biodiversité et à réduire l'impact de ses activités autoroutières à travers la démarche ERC « Éviter, Réduire, Compenser ».

L'autoroute A10 au nord d'Orléans traverse plusieurs communes du Loiret, dont une majorité de communes rurales. Le diagnostic agricole réalisé en 2017 a permis de dialoguer avec les exploitants agricoles à propos des effets du projet d'aménagement de l'A10 sur leur activité et d'identifier des leviers pertinents pour créer de la valeur ajoutée sur le territoire.

Un appel à projets a ensuite été lancé par VINCI Autoroutes et la Chambre d'agriculture du Loiret afin de mettre en œuvre des mesures de compensation collective auprès du monde agricole. Les projets proposés devaient avoir pour finalité d'améliorer la production, favoriser les circuits de proximité ou encore promouvoir la qualité « made in Loiret ».

Trois projets ont été retenus. L'un d'entre eux concerne la création d'une micro-filière visant à produire, transformer et valoriser une amande

du Loiret, avec pour objectif d'approvisionner les fabricants du célèbre gâteau local « le Pithiviers ».

En effet, la poudre d'amande, essentielle à la recette du Pithiviers n'est actuellement pas produite dans le Loiret. Or les deux plus importantes boulangeries de Pithiviers en utilisent plus de 2 tonnes par an !

D'ici fin 2020, 8 000 arbres seront plantés sur 14 sites localisés dans le Pithiverais, en Eure-et-Loir et en petite Beauce, permettant ainsi de récolter 7 tonnes d'amandes d'ici à 5 ans et 20 tonnes à l'horizon 2030. VINCI Autoroutes contribuera à ce projet pour un montant de 100 000 €.

À ce jour, plus de 1 800 amandiers ont déjà été plantés permettant ainsi au Pithiverais d'obtenir la labellisation « Sites remarquables du goût », gage de promotion pour le territoire et une première en Centre-Val de Loire !

Retrouvez notre dossier dans les pages centrales

ORLÉANS : LA BIFURCATION A10/A71 EN TRAVAUX

RESTEZ CONNECTÉS



La Chargée d'info chantier répond à vos questions du lundi au vendredi de 9h à 17h au **02 46 91 07 45** ou par mail a10nordorleans@vinci-autoroutes.com



Mon Bulletin Circulation
Recevez par **SMS** ou **email** vos conditions de circulation pour la semaine à venir



Le site web du chantier
www.a10-nord-orleans.fr



L'application ULYS
Info trafic en temps réel et services disponibles sur les aires.



Le fil Twitter
[@A10Trafic](https://twitter.com/A10Trafic)



Radio VINCI Autoroutes
avec vous sur la route **107.7**



DOSSIER

ORLÉANS : LA BIFURCATION A10/A71 EN TRAVAUX

VINCI Autoroutes réaménage la bifurcation A10/A71 afin d’améliorer le trafic routier aux abords d’Orléans : un chantier d’une grande complexité. Démarrés en mars 2020, ces travaux s’inscrivent dans le projet global de création d’une 4^e voie sur l’A10, entre la bifurcation A10/A71 et la bifurcation A10/A19. L’objectif de ce réaménagement est de fluidifier le trafic et de sécuriser la circulation sur ce nœud autoroutier où circulent 60 000 véhicules par jour en moyenne et plus de 100 000 en périodes de pointes.



Les coulisses de l’A10 sont allées à la rencontre de Sanae ERRIDAOU, la cheffe de projet en charge de cette opération pour VINCI Autoroutes.

Pourquoi ce chantier est-il si complexe ?
Tout d’abord, ce chantier se situe sur un nœud autoroutier en service et en milieu périurbain, ce qui rend particulièrement ardu le phasage des travaux. Par exemple, avant d’entreprendre les travaux d’élargissement des bretelles et des voies de l’autoroute A71, nous avons réalisé des chaussées provisoires pour permettre aux usagers de l’autoroute de continuer à circuler sur deux voies, dans chaque sens de circulation.

Ensuite, la complexité technique de ce chantier réside dans la construction d’un nouvel ouvrage d’art, appelé « saut-de-mouton ». On le nomme ainsi car il franchira les autoroutes A10 et A71, supprimant les croisements de flux de circulation, en particulier pour les automobilistes qui, venant de Vierzon ou d’Orléans-Centre, se dirigent vers Tours. Des ouvrages existants, de type passages inférieurs et supérieurs, seront également modifiés et des ouvrages en terre armée et des remblais renforcés seront réalisés.

Sur le plan organisationnel, ce chantier présente la particularité de se dérouler dans un secteur très circulé. Cette configuration nécessite une vigilance accrue, tant pour la sécurité des usagers que pour celle du personnel travaillant sur le terrain. Ce chantier emblématique pour VINCI Autoroutes mobilise des entreprises aux multiples compétences qui œuvrent ensemble pour la réussite du chantier et la satisfaction des usagers.

Pouvez-vous nous présenter la construction de cet ouvrage « saut-de-mouton » ?
Il s’agit d’un ouvrage mixte (métal/béton) de type caisson ouvert en acier autopatinable*, de 125 m de long et de 9 m de large environ. L’ouvrage est composé de deux culées en extrémité et d’une pile au milieu. La largeur des 2 travées est assez importante (55,5 m et 66 m), d’où le caractère non courant de l’ouvrage.

La charpente métallique (caisson) est préfabriquée en atelier et assemblée sur site. Nous prévoyons d’utiliser ensuite la technique de « lançage » qui consiste à pousser les caissons à l’aide de treuils sur les appuis de l’ouvrage. Cette opération, particulièrement délicate en raison de la géométrie en courbe de l’ouvrage, sera réalisée en deux phases (de la culée C3 à la pile P2 puis de la pile P2 à la culée C1), de nuit et sous restrictions, ou sous fermeture complète des voies de circulation. Une fois le lançage terminé et la charpente sécurisée sur les appuis de l’ouvrage, 48 dalles en béton armé préfabriquées viendront fermer la partie supérieure du caisson permettant ainsi la réalisation des superstructures et de la chaussée sur l’ouvrage.

Comment s’échelonne le phasage des travaux sur ce chantier ?
Les travaux seront réalisés en 28 étapes, avec un mode d’exploitation qui évolue d’une phase à l’autre. Pour n’en citer que quelques-unes en lien avec l’ouvrage la première va consister à construire une bretelle provisoire Vierzon/Paris afin de maintenir la circulation jusqu’à la mise en service de la bretelle définitive qui passera sous le futur ouvrage. Cette bretelle en partie existante, fera l’objet d’un recalibrage en altimétrie et largeur afin de passer sous le nouvel ouvrage. La deuxième phase concerne la réalisation du pont « saut-de-mouton » ainsi que la finalisation de la nouvelle branche Vierzon/Tours en vue d’une mise en service au dernier trimestre 2021. A partir de là, les travaux d’aménagement de l’ouvrage existant supportant l’ancienne bretelle Vierzon/Tours pourront démarrer.

*On appelle patine la couche d’oxydation qui se forme naturellement et progressivement sur le métal protégeant ainsi l’ouvrage de la corrosion. C’est le premier ouvrage d’art de ce type sur le réseau Cofiroute.

LES ENTREPRISES INTERVENANT SUR LA BIFURCATION

- **GUINTOLI** (Mandataire) et **SIORAT** réalisent les chaussées provisoires et définitives ;
- **AGILIS** assure la mise en place et l’entretien du balisage ;
- **NGE GC** réalise les travaux de génie civil, notamment la construction de l’ouvrage « saut-de-mouton » ;
- **MATIERE** fabrique et pose la charpente métallique de l’ouvrage précité ;
- **EIFPAGE ROUTE** réalise les enrobés.

LES ÉTAPES DE LA CONSTRUCTION DU PONT SAUT-DE-MOUTON

- 1 **Construction** des appuis : Culées C1 et C3 + pile P2
- 2 **Assemblage** de la charpente
- 3 **Lançage** de la charpente métallique sur les appuis de l’ouvrage
- 4 **Réalisation** du tablier
- 5 **Réalisation** des superstructures
- 6 **Mise en service** de l’ouvrage « saut-de-mouton »

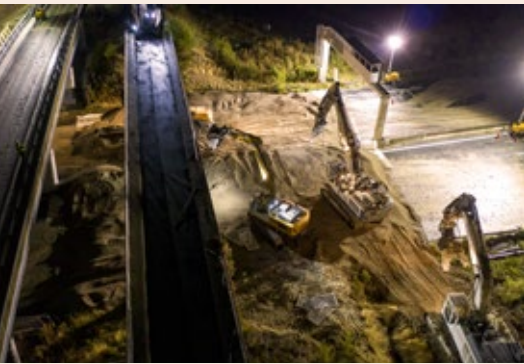
LES DATES CLÉS DU CHANTIER

- 2^{ème} semestre 2020
- 1^{er} semestre 2021
- 1^{er} semestre et 2^{ème} semestre 2021
- 2^{ème} semestre 2021
- 2^{ème} semestre 2021
- 2^{ème} semestre 2021

ZOOM SUR...

LA DÉCONSTRUCTION DES ANCIENS PONTS

La première étape du chantier d’aménagement de l’autoroute A10 au nord d’Orléans qui concernait les ponts touche à sa fin. Elle a donné naissance à huit nouveaux passages supérieurs (ponts passant au-dessus de l’autoroute) plus larges, construits à proximité des ouvrages existants, pour permettre le passage de la nouvelle voie de circulation sur l’autoroute.



En effet, les ponts actuels ne disposaient pas d’une largeur suffisante entre leurs piles. En septembre, 7 des 8 anciens ponts ont été déconstruits de nuit sous fermeture totale de l’autoroute A10. Le dernier ouvrage, intégré dans l’échangeur autoroutier d’Orléans nord, sera quant à lui déconstruit lors d’une autre phase de travaux.

UNE OPÉRATION D’ENVERGURE

La déconstruction des ponts s’est effectuée par « grignotage » des tabliers à l’aide de cisailles puissantes montées sur des pelles mécaniques et par sciage des appuis de l’ouvrage. Les 6 pelles mécaniques, les 2 chargeuses et les 4 tombereaux se sont lancés nuit après nuit dans un véritable ballet avec pour mission de terminer ces opérations d’envergure avant l’aube afin de rouvrir l’A10 à la circulation.

Chaque nuit, avant la déconstruction de l’ouvrage, l’autoroute A10 a été fermée puis déviée dans les deux sens de circulation. L’ensemble des superstructures du pont (dispositifs de retenue, bordures, enrobés) a été enlevé. Un lit de sable de 1 800 tonnes a été mis en place pour protéger la chaussée de l’autoroute des gravats.

Une fois la déconstruction achevée, les gravats et le sable, d’un poids de 1 250 tonnes, ont été évacués vers un dépôt en attendant d’être recyclés et la chaussée a été nettoyée avant de rétablir la circulation sur l’autoroute A10.



LE PONT DE L’ÉCHANGEUR D’ORLÉANS NORD

Le dernier des 8 ponts est toujours en cours de construction. Cet ouvrage, situé au niveau de l’échangeur autoroutier d’Orléans nord, est plus complexe à réaliser. En effet, il supporte la bretelle de sortie et d’entrée d’Orléans nord (n°14) et nécessite préalablement l’aménagement de l’échangeur. Rendez-vous en 2021 pour sa mise en service.

Découvrez le film de la déconstruction sur le site www.A10-nord-orleans.fr (rubrique actualités)

