



L'ÉCHANGEUR DE SEVENANS

Lettre d'information du chantier de l'A36/N1019

N°1 Juillet 2017

Focus

L'autoroute pendant les travaux

Deux équipes de dix agents APRR ont été mobilisées pour la mise en place des balisages en mars. Revue de détail d'une exploitation d'autoroute en phase chantier.

PAGE 2



Portraits

Thierry et Hervé, patrouilleur et agent de viabilité

PAGE 2



Chantier

Point sur les opérations de terrassement

PAGE 3



Nature

Mise en œuvre des mesures compensatoires

PAGE 3



 **Portraits**



↑ Arrivé chez APRR en 2001, **Thierry Pain**, 52 ans, est agent de surveillance autoroutière. « En tant que patrouilleur, durant les phases travaux, on surveille les points à risques et on signale toute anomalie par radio au PC régional qui va relayer à Autoroute Info (107.7) et sur les panneaux lumineux » explique-t-il. En cas d'accident, son rôle consiste à protéger la zone en mettant en place un balisage afin d'éviter le « suraccident ». Comme ses quatre autres collègues du district de Belfort-Montbéliard, Thierry patrouille seul dans son camion. « J'aime travailler en autonomie », se plaît-il à rappeler. Et le danger ? Il nous explique que cela fait partie de son métier, qu'il est formé pour faire face à l'imprévisible.



↑ L'imprévisible, **Hervé Juncker**, 44 ans, connaît également. Cet agent de viabilité arrivé en 2002 est chargé de l'entretien du patrimoine autoroutier (réparation, tonte, déneigement...) ainsi que des travaux de signalisation et de basculements de circulation. « Dans notre métier, aucune journée ne se ressemble. Chaque matin, au briefing, on a toutes sortes de tâches à accomplir mais on n'est jamais à l'abri d'un événement sur lequel on peut intervenir en renfort », précise Hervé. Pas de train-train... sur autoroute !

 **Focus**

L'autoroute pendant les travaux

L'A36 reste sous circulation pendant toute la durée du chantier. Pour cela, une organisation spécifique est mise en place, réclamant anticipation, coordination et réactivité. Coulisses d'une autoroute en travaux.

L'arrêté préfectoral de circulation sous chantier

Charline Schwartz est chef du district de Belfort-Montbéliard chez APRR. Avec l'aide de toute son équipe, elle veille à maintenir des conditions de circulation optimales sur l'A36. Une circulation qui depuis peu fait l'objet d'un dossier d'exploitation sous chantier. « Phases de travaux, nature du chantier, plannings de balisage, itinéraires de déviation, communication aux clients... le dossier est monté par le service sécurité trafic d'APRR conjointement avec d'autres services », confie Charline. Bien avant le lancement des travaux, des réunions préparatoires sont organisées avec la direction départementale des territoires (DDT), les gestionnaires de voiries voisines que sont le département et la DIR Est, qui exploite la N1019 y compris durant les travaux, mais aussi les pompiers, les gendarmes. Ce travail partenarial permet d'accélérer le délai d'instruction du dossier auprès de la DDT qui émet alors l'arrêté de



Le PC régional APRR à Besançon

circulation sous chantier. Comme l'explique Charline, « il s'agit d'un arrêté annuel où apparaissent tous les travaux planifiés. Même les plans B sont prévus. Par exemple pour les basculements des 11 et 18 mars on avait aussi retenu les 25 mars et 1^{er} avril en cas d'éventuels retards ou intempéries » précise-t-elle.

Orchestrer le ballet des entreprises de travaux

Responsable travaux planification pour APRR, Patrick Vieuxmaire est chargé de faire le lien entre APRR et les entreprises

Un maximum de vigilance et de souplesse durant le chantier

de travaux. « Je vois avec elles où et quand elles doivent intervenir et pour combien de temps. J'essaie alors de caler ce planning sur celui de nos équipes d'intervention qui mettront en place le balisage pour que les entreprises puissent intervenir en toute sécurité tout en limitant au maximum la



Zone travaux = camions de chantier à faible allure = vitesse réduite



Des contrôles radar seront effectués sur toute la zone en travaux



Suivez la signalisation provisoire posée par les hommes en jaune !

Faire en permanence le lien entre APRR et les entreprises de travaux

gêne aux clients », explique-t-il. Garant de la fluidité des opérations, Patrick échange, planifie, modifie, ajuste avec l'aide de ses deux responsables viabilité et sécurité en lien direct avec les équipes d'intervention APRR. Tous les quinze jours, il participe à une réunion de suivi de chantier pour vérifier si un changement de configuration de balisage est nécessaire. Deux surveillants travaux lui font également remonter de

précieuses informations sur le déroulement du chantier en vérifiant les emplacements des balisages et la nature des opérations en cours. « C'est un travail d'ajustement permanent, réclamant beaucoup de souplesse, de jour comme de nuit », conclut Patrick.

Faire face à toutes les situations, rapidement

Tout a beau être programmé, anticipé, un chantier reste un chantier, avec son lot d'imprévus. C'est pourquoi l'arrêté de circulation annuel peut faire l'objet d'un arrêté de circulation spécifique. Et là, il faut faire vite. « Lorsqu'on nous informe qu'il va y avoir des travaux modifiés ou

complémentaires, on vérifie si tout est conforme et dans la demi-journée nous pouvons émettre le nouvel arrêté. La DDT intervient par délégation du Préfet et au sein de la cellule, plusieurs personnes ont également une délégation de signature du directeur », rassure Christophe Bourquin, chef de la cellule sécurité routière et gestion de crise à la DDT 90. Dernier cas de figure et non des moindres, les événements aléatoires. Ici, pas d'arrêté mais un protocole bien défini. En cas d'incident, l'entreprise de travaux contacte le PC APRR à Besançon qui relaie l'information auprès des gendarmes, des pompiers, de l'exploitation APRR, d'Autoroute Info... Sécurité, réactivité. ■



Nature

Partenariat d'avenir avec le département



Création de mares, nouveaux tracés de cours d'eau...

Fabien Dubocage, de la direction environnement du conseil départemental du Territoire de Belfort, nous explique sa collaboration avec APRR dans le cadre des mesures compensatoires liées au projet.

Le contexte de votre intervention ?

La gestion des espaces naturels sensibles est une compétence spécifique aux départements. À cette légitimité s'ajoute une certaine pérennité liée à notre statut de collectivité. Le législateur exigeant désormais que les maîtres d'ouvrage assurent des mesures compensatoires sur vingt ans, APRR cherchait un opérateur capable de s'engager à ses côtés sur une telle période. À terme, les espaces naturels concernés seront rétrocédés au département.

En quoi consiste votre partenariat ?

On accompagne APRR dans la création, la restauration et la gestion des milieux naturels au titre des espèces protégées et de la loi sur l'eau. Il peut s'agir d'ingénierie écologique avec préconisations, vérifications et suivi de chantiers sur des travaux lourds. Mais nous disposons aussi de moyens humains et matériels pour réaliser en autonomie toutes sortes d'opérations, notamment de finition.

Des exemples de mesures ?

Dès cette année, nous allons travailler sur des actions de recréation de milieux

naturels. C'est le cas d'une ancienne gravière remblayée aux trois quarts par APRR. Nos équipes interviendront pour créer une zone humide sur le dernier quart. On va également intervenir sur des lieux existants, en enlevant les plantes invasives, en replantant des arbres en bord de rivière ou encore en entretenant de manière extensive des prés à forte valeur en biodiversité. ■

Un partenariat public privé de vingt ans à l'issue duquel les milieux naturels protégés par APRR rejoindront ceux du département



Parole à...

Nicolas Orset
Directeur adjoint de l'innovation, de la construction et du développement APRR



L'échangeur entre l'A36 et la N1019 constitue une étape emblématique dans l'aménagement du Territoire de Belfort, du Doubs et de la Haute-Saône. Au cœur de grandes opérations d'intérêt régional, cette nouvelle infrastructure permettra d'améliorer la mobilité dans un secteur dynamique mais saturé. De grands équipements comme l'Hôpital Nord Franche Comté, la gare TGV ou l'Université de Technologie de Belfort Montbéliard, bénéficieront ainsi d'une meilleure accessibilité.

Après six mois de travaux préparatoires, nous lançons les travaux principaux pour trois ans. Une durée nécessaire pour réaliser dix ouvrages d'art, plus de 500 000 m³ de terrassements, 300 000 m² de chaussées... Mais aussi pour réaliser non pas un, mais trois diffuseurs ainsi qu'un nouveau barreau autoroutier. Afin d'améliorer au plus tôt les trajets quotidiens, nous avons prévu de séquencer les travaux en proposant dès 2017 le nouvel accès à la RD437, en 2018 la réalisation du barreau de l'échangeur et début 2020 la mise en service complète. Un véritable challenge à la mesure de cette opération.

Bien sûr, un tel chantier va générer d'inévitables perturbations. Avec les services de l'État et ceux des collectivités locales, un travail commun a été effectué afin de limiter l'impact de ces travaux réalisés entièrement sous circulation. Je sais que cette situation est source d'inconfort pour les riverains et pour nos clients, mais je sais aussi que l'écoute et la coopération sont des atouts indispensables à la bonne réalisation de ce chantier.

Un chantier d'avenir également sur le plan de l'économie régionale, APRR ayant impliqué les entreprises locales de BTP. Merci à vous et à bientôt sur votre nouvel échangeur !

Chantier Terrassement : creusons le sujet



Terrassement, ou le mouvement des matériaux rocheux, meubles et de la terre végétale

Le terrassement constitue une étape clé du projet d'aménagement de l'échangeur A36 Sevenans. Échange avec Sylvain Fléty, conducteur d'opérations grands projets APRR.

Rien ne se perd, rien ne se crée, tout se transforme. La célèbre maxime de Lavoisier prend tout son sens ici. Comme le rappelle Sylvain, « le principe général consiste à prendre les matériaux à un endroit du chantier pour les utiliser ailleurs sur le chantier. Cela afin de limiter au maximum le transport de matériaux extérieurs ». Des matériaux que l'on peut classer en trois catégories : la terre végétale, les matériaux meubles et la roche. Couche supérieure des terrassements, la terre sera réutilisée pour les aménagements paysagers des merlons (gros talus) avant engazonnement et plantation. Les matériaux meubles serviront à la réalisation des remblais et autres modelages paysagers. Vient enfin la roche. Après un déblai à l'explosif, les blocs dégagés sont triés et concassés. Insensible à l'eau et stable en cas d'inondations, ce matériau résistant est parfait pour élaborer la base des chaussées ou la partie drainante des remblais.

Terrassements en mouvement

Les engins s'attaquent actuellement aux 200 000 m³ à déblayer, l'équivalent de quelque 53 piscines olympiques tout de

même, sur la zone qui accueillera le barreau, cette nouvelle bretelle reliant la N1019 à l'A36 entre les communes de Botans et Dorans. Les matériaux meubles serviront au remblaiement des futurs échangeurs N1019/RD437. « Les nouvelles bretelles assureront la liaison entre la RD437 et la N1019, située près de six mètres plus haut » précise Sylvain. D'autres déblais sont attendus en provenance du creusement des bassins de traitement ou de l'aménagement des zones de compensation de crues, du démontage d'infrastructure ou encore de modifications des bretelles existantes. Tous ces mouvements de matériaux ne s'improvisent pas. Déblais et remblais sont réalisés par les entreprises de travaux sous le contrôle de la maîtrise d'œuvre selon un planning précis en fonction des applications qui leur sont destinées sur le chantier. ■

Réutiliser au maximum des matériaux issus du chantier



Déblais : 535 000 m³
rocheux : 177 000 m³
meuble : 358 000 m³

Remblais : 586 000 m³

Apports extérieurs :
173 000 m³

Calendrier

Travaux terminés, en cours, à venir...

[Terminé]
1 Juin – Oct. 2016

Remblaiement de la gravière.
Cet espace accueillera de nouveaux ouvrages dédiés au support de nouvelles bretelles de circulation ■



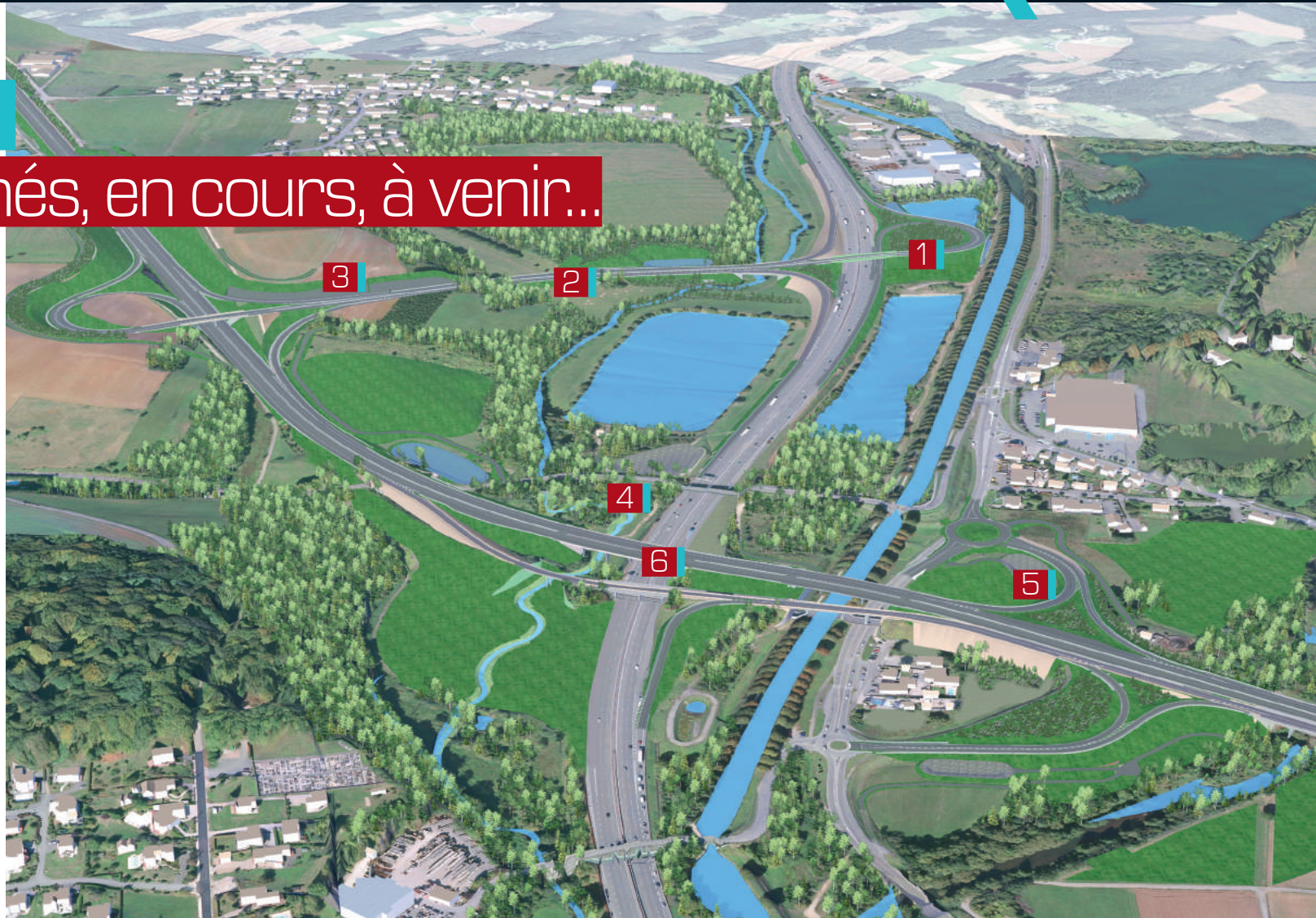
[Terminé]
2 Janv. – Mars 2017

Protection des réseaux gaz et hydrocarbures réalisés par les concessionnaires réseaux. Ces protections permettront le passage du futur barreau reliant l'A36 à la N1019 ■



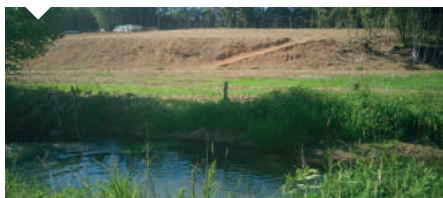
[En cours]
3 Depuis mars 2017

Terrassement du barreau.
La fin des travaux est prévue pour le début de l'année 2018 ■



[En cours]
4 Depuis mai 2017

Déplacement de La Douce en amont de la N1019 afin de permettre la réalisation d'un nouvel ouvrage. Fin des travaux prévue en juillet 2017 ■



[En cours]
5 Depuis mars 2017

Réalisation du demi-diffuseur RD437/ N1019. La mise en service de ce premier aménagement de l'échangeur de Sevenans est prévue pour septembre 2017 ■



[En cours]
6 Depuis mars 2017

Réalisation des appuis centraux des nouveaux ouvrages de franchissement de l'A36. Fin des travaux prévue en juillet 2017 ■



Suivez le chantier et anticipez vos déplacements

Rendez-vous sur www.a36.aprr.com pour vous informer sur le projet et le déroulement des travaux. La rubrique Info Trafic vous permet de rester régulièrement informés sur les conditions de circulation liées à l'avancement du chantier. Vous aurez également la possibilité de **vous inscrire gratuitement au service d'APRR Planning+** afin de recevoir des alertes par e-mail en cas de perturbations sur votre secteur.

