



Valérie Péresse

Présidente de la Région Île-de-France et d'Île-de-France Mobilités

Avec l'adoption du Plan régional « anti-bouchon » et pour changer la route en mars 2017, la Région s'est dotée d'une nouvelle stratégie et d'un budget de 250 M€ pour lutter contre la

congestion routière, source de pollution et de perte de temps pour les Franciliens. Ce sont ainsi 40 points noirs en Île-de-France qui seront traités grâce à des travaux ponctuels. Dans les Hauts-de-Seine, l'accès au Pont d'Asnières est l'une des dernières sections de la RD1 à ne comporter qu'une voie par sens de circulation. Ce rétrécissement paralyse les déplacements quotidiens de nombreux Alto-Séquanais. Porté par le Département, l'aménagement de la RD1 résoudra ce problème. Il est emblématique des projets soutenus par la Région pour améliorer votre quotidien.

3 QUESTIONS À...



Paul de Saint André

Ingénieur travaux chez Colas GC

Quel sont les grands défis d'un tel ouvrage ?

L'étanchéité constitue un défi majeur dans un chantier se situant à proximité de la Seine. L'enjeu consiste à isoler l'ouvrage de la nappe phréatique. La construction d'un ouvrage fermé empêche l'eau de s'infiltrer ou de remonter. C'est également un défi pour l'ensemble du projet de la RD 1, car la construction du passage souterrain conditionne toutes les étapes futures.

Il constitue une priorité pour la réalisation des autres aménagements du projet.

Quels choix avez-vous faits pour répondre aux exigences de sécurité ?

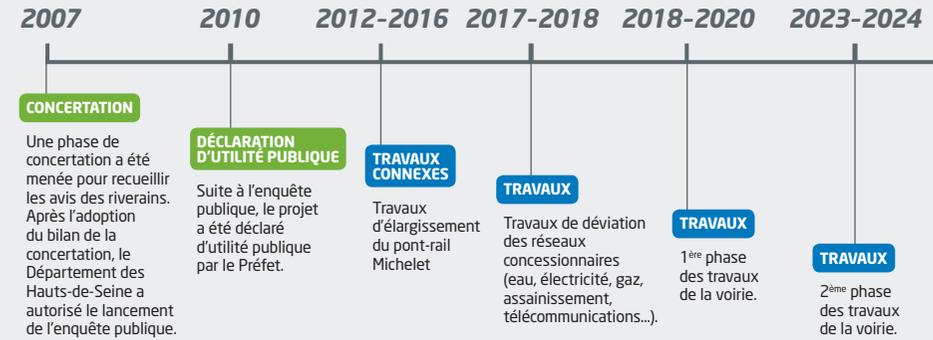
La réalisation de ce type d'ouvrage doit permettre d'accompagner la sécurité des ouvriers et celle des automobilistes. Nous avons maintenu des emprises de chantier en les délimitant avec des blocs béton. La voie d'accès au chantier a été arrondie le plus possible afin de faciliter la conduite et réduire l'appréhension du conducteur d'engins.

Quelles sont les spécificités architecturales du passage souterrain ?

L'objectif étant de conserver l'harmonie urbaine du secteur, il s'inscrit nécessairement dans la continuité des souterrains existants. De manière générale, la sobriété et la simplicité architecturale ont été privilégiées dans ce projet. Autre élément important, l'éclairage sera diffusé par des bandeaux lumineux translucides qui permettront de diffuser une lumière douce et non agressive.

EN BREF

Les grandes étapes du projet



Les acteurs du projet

- Le Département des Hauts-de-Seine, un département utile, est maître d'ouvrage de l'aménagement des quais de la RD 1. Le financement du projet est assuré à hauteur de **16 M€ par le CD92**.
- La Région Île-de-France finance **11,4 M€** représentant 50 % du montant des travaux d'aménagement dans le cadre du plan anti-bouchons.

Le budget



Les chiffres clés du projet

Un trafic important avec **26 000** véhicules par jour

Un budget de **27,4 M€** pour les travaux de la 1^{ère} phase

Un tracé de **1,2 km**

Une question ou une remarque sur le chantier ? Ecrivez à l'adresse mobilites.cd92@hauts-de-seine.fr
Retrouvez toute l'actualité du projet sur notre site www.hauts-de-seine.fr/cadre-de-vie/voirie/rd1/

Cette lettre d'information est une édition du conseil départemental des Hauts-de-Seine. - Conseil, conception, rédaction et mise en page : Sennse - Directeur de rédaction : Sylvain Planche, Chargé d'Opérations au conseil départemental des Hauts-de-Seine - Crédits photos : CD92 / Studiography

sennse - 14569

LETTRE D'INFO n°04 De janvier à mars 2019

Aménagement RD 1 Clichy-la-Garenne » Levallois-Perret



Vue de la tête du pont d'Asnières en travaux © Sennse

La réalisation du passage souterrain sous le pont d'Asnières va fluidifier la circulation le long de la Seine, notamment entre Levallois-Perret et Clichy-la-Garenne.

Il ne sera plus nécessaire de traverser le carrefour du pont d'Asnières, comme c'est le cas actuellement. Parmi les différentes étapes du projet, les travaux du passage souterrain constituent un chantier d'envergure.

Une phase préalable permet de rendre le sous-sol étanche avant d'excaver jusqu'à une profondeur immergée. Cela est dû à la proximité de la Seine.

De mi-février à fin avril 2019, le chantier entre dans une phase d'importants terrassements pour la partie Est de l'ouvrage.

SOMMAIRE

Ouvrage d'Art : les travaux de construction du passage souterrain sont lancés p.2 à 4

3 questions à Paul de Saint André, ingénieur travaux p.5

En bref p.6

OUVRAGE D'ART

Les travaux de construction du passage souterrain sont lancés

Le passage souterrain comprend la construction d'une partie souterraine réalisée avec un cadre fermé et la reconstitution de murs pour soutenir les voies de circulation de part et d'autre du rond-point à la tête du pont d'Asnières.

Une phase de quatre mois de travaux a été nécessaire pour construire l'ouvrage sur la partie Ouest du rond-point de la tête de pont d'Asnières. Six mois seront également nécessaires sur la partie Est qui est plus longue et plus profonde. Avant toute excavation, les entreprises de travaux réalisent l'ouvrage en construisant des pieux en béton armé sécants (paroi parisienne) aux endroits du sous-sol les plus profonds ou non sécants (paroi berlinoise) aux endroits moins profonds. Des injections de coulis de ciment dans le sol empêchent également l'eau de la nappe phréatique de remonter.



Budget global
9,5 M€.

Une vingtaine d'ouvriers et 5 encadrants mobilisés

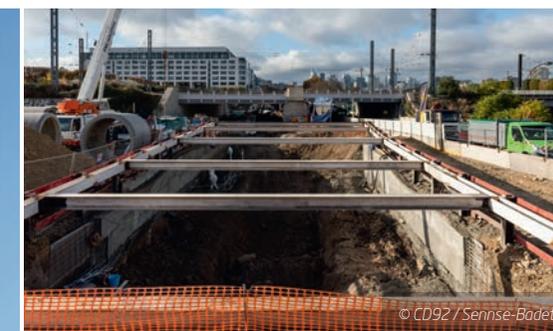
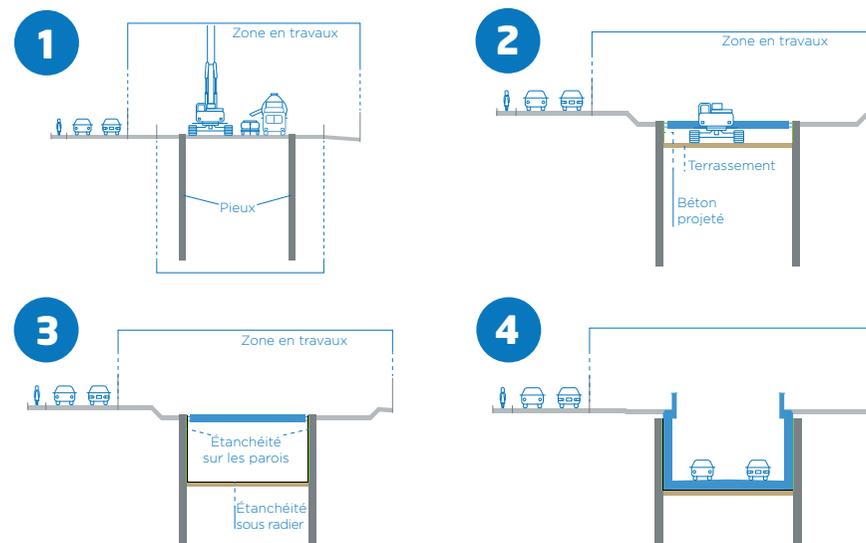
Ils interviennent quotidiennement pour l'exécution des travaux. Un pic d'une trentaine d'ouvriers pourra être constaté durant certaines phases.

Des conditions de sécurité mises en place

Les ingénieurs travaux ont utilisé des techniques qui ont permis d'assurer l'étanchéité de l'ouvrage et de garantir la sécurité du chantier. L'ensemble est ensuite couvert d'un film PVC pour étancher le pourtour de l'ouvrage avant de commencer les travaux de terrassement et de bétonnage.

Étape suivante

L'installation d'une bache de récupération permettra de stocker temporairement les eaux de ruissellement des voies de circulation, puis de les renvoyer progressivement par pompage dans le réseau d'assainissement.



LE PASSAGE SOUTERRAIN EN CHIFFRES :

Durée globale des travaux :

août 2018 > décembre 2020

7	10	60
mètres de profondeur	mètres de largeur	mètres de longueur

Les emprises travaux sur la première phase du chantier

Rue Jules Guesde << >> rue Paul Dupont

