

## L'A406 à la rencontre des entreprises

Une cinquantaine de chefs d'entreprises ont pu découvrir une présentation de l'A406 au cours d'une rencontre organisée par ID Entreprises, association d'entreprises du sud de Mâcon présidée par M. Asseloos, responsable local de l'entreprise Les bétons Vicat, au Parc Expo de Mâcon le 8 octobre. Jean-Patrick Courtois, sénateur-maire de Mâcon et Claude Patard, président de la CAMVAL assistaient également à cette réunion. Une bonne occasion de montrer les implications et les fonctionnalités de l'A406 en termes de desserte pour les activités économiques du sud Mâconnais.

## Une nouvelle mise en service

Le barreau routier de liaison entre la RD933 et la RD1079 sera ouvert à la circulation dans le courant du mois de novembre. La création de cette voie a été décidée par l'État dès l'origine du projet de l'A406. Elle sera intégrée au réseau départemental exploité par le Conseil général de l'Ain et deviendra la RD1179 jusqu'au diffuseur de l'A40.



**DIRECTION DES GRANDS INVESTISSEMENTS  
ET DE LA CONSTRUCTION**  
42 boulevard Eugène-Deruelle  
F 69432 Lyon Cedex 03  
Tél. +33 (0)4 72 60 11 10  
[www.travaux-A406.com](http://www.travaux-A406.com)

Autoroutes Paris-Rhin-Rhône  
SA au capital de 33 911 446,80 euros  
016 250 029 RCS Dijon  
Siège social :  
36 rue du Docteur-Schmitt  
F 21850 Saint-Apollinaire  
[www.aprr.fr](http://www.aprr.fr)



À Replonges, le creusement de l'A406 (ici sous la RD1079) permet une moindre gêne visuelle et sonore.

## Partenaires locaux



### Questions à...

**Michel Voisin,**  
député-maire  
de Replonges

### Quels sont les bénéfices attendus de l'A406 pour la commune de Replonges ?

C'est tout d'abord un atout pour le développement économique de notre région, et pas seulement la commune de Replonges. Cela concerne la zone de Mâcon-est à Replonges mais aussi la zone d'activité de Combe de Veyle ou la future zone de la communauté de communes du pays de Bâgé. Au-delà du développement, ce sont aussi des accès facilités à l'A6 vers le sud et le transfert d'une partie du trafic lourd qui désengorgera les centres-villes et les voiries secondaires.

### Quel rôle un élu peut-il jouer par rapport à un projet de ce type ?

J'ai accompagné le projet tout au long de ses différentes étapes. Un tel projet peut susciter des interrogations voire des craintes. Cela fait partie de notre rôle que de faire remonter les informations qui nous parviennent des habitants et plus largement du terrain. Parallèlement, j'étais convaincu de l'utilité de l'A406 et je souhaitais accueillir ce projet déterminant

pour notre développement. Cependant, ma préoccupation est aussi d'œuvrer à une critique constructive, essentiellement en ce qui concerne l'intégration environnementale d'un tel ouvrage.

### Justement, avez-vous pu contribuer à des évolutions du projet ?

Oui. Très tôt, nous avons obtenu le décalage du tracé pour l'éloigner des habitations et permettre des implantations d'entreprises. D'autres évolutions se font au fur et à mesure que le projet avance. Nous avons par exemple obtenu un allongement des merlons de protection acoustique au niveau de la RD933. De la même manière, le projet intègre dorénavant le rétablissement de cheminements piétonniers le long du barreau routier. Nous avons aussi des discussions sur le dimensionnement des exutoires hydrauliques. Le dialogue est permanent.

### Quel est votre sentiment général sur l'A406 ?

C'est un beau chantier, impressionnant et qui nous fait découvrir des techniques surprenantes. Je pense à la réalisation du pont de la RD1079. Par ailleurs, comme tout chantier, il crée des désagréments qui seront somme toute vite gommés une fois l'autoroute en service. Je suis persuadé qu'une telle infrastructure est indispensable pour assurer le développement de notre région.

## Une viabilité renforcée

Dès le 15 novembre, le nouveau point d'appui de viabilité hivernale situé au sud de Mâcon commencera ses missions sur l'A6 sud sans attendre la mise en service de l'A406. Rattaché au district APRR du Val de Saône, site de Mâcon, cette base dispose de deux citernes de stockage, l'une de 60 m<sup>3</sup> pour la saumure de chlorure de sodium (la plus couramment utilisée), l'autre de 30 m<sup>3</sup> pour la saumure de chlorure de calcium (utilisée en cas de températures très basses) et d'un hangar à sel de 1000 t. À terme, entre 5 et 7 véhicules pourront être alimentés à partir des 4 points de chargement permettant ainsi aux deux circuits de viabilité (A406 et A6

sud) d'être traités simultanément. Une attention particulière a été portée à la récupération et au recyclage des eaux des toitures et zones de chargement qui serviront à la fabrication de saumure. Une autre partie des eaux de plate-forme est traitée dans un bassin de décantation.



Le point d'appui de Mâcon sud opérationnel

# A406

Contournement sud de Mâcon

## Actualités

N° 6 - novembre 2009



C'est tout un paysage qui s'est profondément modifié au cours des derniers mois. Dans la plaine s'élève maintenant un remblai imposant qui nécessite le déplacement de centaines de milliers de mètres cubes de matériaux.

Par une organisation méthodique de ce chantier, nous avons souhaité limiter les gênes et les nuisances occasionnées. Nous avons privilégié le réemploi des matériaux issus des zones de déblai. Nous avons également limité les rotations de camions sur les voiries secondaires en organisant au mieux les pistes de chantier. Nous sommes cependant conscients que tout cela n'empêche pas toujours la poussière et le bruit.

L'impact visuel est certain, mais nous avons particulièrement travaillé l'intégration paysagère pour que l'A406 terminée se fonde au mieux dans ce paysage transformé. C'est aussi pour favoriser cette intégration que le tracé est encaissé entre Crottet et Replonges.

L'A406 nous réserve par ailleurs quelques moments spectaculaires comme les différents lancements de la charpente du viaduc. Celle-ci progresse aujourd'hui à grande vitesse et repose déjà sur une pile en rivière. Ce mois de novembre verra une nouvelle avancée de cette charpente à la courbure élégante.

Ce chantier d'envergure aux réalisations et techniques multiples constitue aussi un champ d'étude que viennent visiter de nombreux élèves ingénieurs ou techniciens parfois venus de loin, mais aussi des acteurs locaux intéressés de découvrir la réalité d'un tel ouvrage. Nous continuerons à vous offrir le meilleur accès possible à nos réalisations à travers ces visites et l'ensemble de nos dispositifs d'information.



**Jean-Philippe Ehrhardt**

*Directeur des grands investissements et de la construction APRR*

### Le viaduc pointe son avant-bec

Les travaux du viaduc sur la Saône avancent à bon rythme. Le premier lancement de la charpente avait eu lieu au mois d'août avec succès. Avec le deuxième lancement, fin septembre, le viaduc a commencé à franchir la Saône et atteint désormais la 3<sup>e</sup> pile du pont.

Le deuxième lancement de la charpente du viaduc a été spectaculaire. Ce sont 1100 tonnes de structure métallique qui ont parcouru 130 mètres en moins d'une journée grâce au professionnalisme des équipes sur place. Deux piles du pont ont successivement été franchies par la charpente, glissant sur des plaques de téflon à une vitesse de pointe de 30 mètres par heure. Pour l'anecdote, les plaques de téflon et la charpente sont enduites de savon

biodégradable afin de réduire les frottements tout en respectant l'environnement.

L'avant-bec (en rouge sur la photo) se situe désormais entre la 3<sup>e</sup> et la 4<sup>e</sup> pile du pont, au-dessus de la Saône.

Les travaux ont repris dès la fin du deuxième lancement : les tronçons suivants sont assemblés puis peints sur la rive pour un prochain lancement de 144 mètres prévu fin novembre ou début décembre.



### À découvrir dans ce numéro

- En direct du chantier : terre en mouvements
- Autour du chantier : visites
- Partenaires locaux : Michel Voisin, député-maire de Replonges

## Terre en mouvements

Le paysage entre Varennes-lès-Mâcon et Saint-André-de-Bâgé a significativement évolué avec le chantier de l'A406. La morphologie du terrain s'est modifiée avec la création du remblai dans la zone de plaine inondable et le creusement du déblai entre Replonges et Crottet, réalisé

quant à lui pour limiter au mieux l'impact visuel et sonore vis à vis des riverains. L'intégration de l'A406 se fera naturellement une fois tous les aménagements paysagers réalisés. En attendant, retour en images sur les principales évolutions du paysage au cours des derniers mois.



Le remblai d'accès à la future A406 s'est élevé à travers les ronds-points marquant encore pour quelque temps la "fin provisoire d'itinéraire" en extrémité de la RN79.



Les rives de la Saône connaissent de nombreux changements. La charpente du viaduc de l'A406 arrive de la rive droite et le remblai dessine le tracé rive gauche au niveau de Grièges.



Les deux ponts de l'A406 au-dessus de la petite Veyle (photo de gauche) et de la Veyle (photo de droite) préservent les berges pour permettre le passage de la faune.



Pour passer au-dessus de la voie ferrée, il a fallu faire monter le remblai de l'A406 à 12 mètres de haut avant de construire le pont-route.



La RD933 où aboutissent les voies de la future gare de péage de Crottet sera rétablie avec la construction d'un pont passant au-dessus de l'A406.

Le barreau routier entre la RD933 et la RD1079 tangente le tracé de l'A406 au sud de Replonges.



Les élèves de Polytech' Grenoble sous la charpente

## Autour du chantier : visites

Pour les écoles spécialisées dans le bâtiment et les travaux publics, la visite d'un chantier d'autoroute est une source majeure d'enseignements. Rencontre avec une classe de Polytech' Grenoble à l'occasion du 2<sup>e</sup> lancement de la charpente du viaduc.



### Questions à...

**Philippe Gotteland,**  
enseignant à Polytech'  
Grenoble, département  
géotechnique

### Quel est l'intérêt de la visite d'un chantier pour des élèves en première année ?

Nous intégrons des élèves ingénieurs dans le département géotechnique. Pour eux, il est toujours bon de voir des chantiers exemplaires qui leur montrent ce que pourra être leur futur métier, leurs futurs objets d'études et le type d'environnement dans lequel ils devront s'intégrer... ce qu'ils ne savent pas forcément précisément en arrivant dans notre école ! Nous organisons donc régulièrement, en début de cursus, des visites de ce type.

### Quelles sont les différences entre un chantier d'autoroute et un chantier de construction classique pour vos élèves ?

Les chantiers d'autoroute sont toujours des chantiers d'envergure sur lesquels les élèves peuvent voir des techniques variées d'un point de vue géotechnique, puisque c'est leur formation. En très peu de temps ils ont ainsi une vision globale.

Ce qui nous a particulièrement intéressé sur ce chantier, outre sa proximité géographique, c'est notamment le fait qu'il intègre, sur un linéaire de 10 km, à la fois des aspects environnementaux et de développement durable mais également des réalisations techniques de pointe.

### Quels métiers vos élèves pourront-ils exercer sur ce type de chantier ?

Ils pourront être amenés à travailler pour la maîtrise d'œuvre, pour un bureau d'études qui réalise ces travaux, ou plus spécifiquement pour une entreprise de construction, soit généraliste de génie civil, soit une entreprise de travaux spéciaux de fondations, de réalisation d'ouvrages de soutènement, de terrassement, de réalisation de pieux comme on peut en voir ici.

### Qu'en est-il de l'intégration des filles dans ce secteur ?

La faible féminisation est peut-être une idée reçue puisque dans notre école, nous avons un pourcentage de filles assez important, de l'ordre de 30 % cette année ! Elles s'intègrent aussi bien, voire mieux que les garçons sur le plan scolaire. En revanche, concilier vie de famille et vie professionnelle sur un chantier délocalisé est parfois plus difficile. Leur choix peut alors se porter vers des postes plus sédentaires.



**Ambre Burbot,**  
élève en première année de cycle  
ingénieur en géotechnique.

« Avec la première visite de chantier, il s'agit vraiment de nous familiariser avec le terrain, de voir si on est fait pour ça ou pas. C'est important parce qu'en cours, on n'imagine pas forcément les contraintes du terrain ou de l'espace. Sur ce genre d'opération, nous pourrions apporter nos compétences au niveau de la fondation des piles du pont, de la structure du pont et des travées, mais également pour ce qui est de la maîtrise d'ouvrage ou maîtrise d'œuvre. Ce qui m'intéresse vraiment, c'est tout ce qui est mécanique des sols, géologie, hydrologie, risques naturels... toutes les études en amont d'un chantier. »



**Simon Amirault,**  
élève en première  
année de cycle ingénieur  
en géotechnique.

« Les chantiers d'autoroute sont beaucoup plus "volumineux" que les chantiers de bâtiment, ce sont des chantiers longs et complets. Sur celui du viaduc de l'A406, on peut remarquer une technique de pont mixte composé de poutres métalliques et d'un tablier en béton armé : un type d'ouvrage assez fréquent dans le milieu du génie civil et des chantiers d'autoroute et toujours intéressant à voir, surtout en phase de lancement de la charpente sur une succession de piles.

À l'issue des 3 années de formation, nous pouvons être amenés à conduire un chantier, à gérer l'ensemble des opérations, les coordonner ou alors, en amont, à faire des études de projet. »

### Carte d'identité

- Polytech' Grenoble est l'école d'ingénieurs de l'université Joseph Fourier (bac+2 à bac+5).
- 800 élèves sur 3 ans et 7 spécialités (géotechnique, matériaux, prévention, informatique, électronique...).
- 120 élèves dans le département géotechnique, dont 52 en première année qui ont visité le chantier.