

Situé sur l'A13, entre les sorties n°11 Mantes et n°10 Epône, le projet a pour objet de créer un 3<sup>e</sup> viaduc contigu aux deux viaducs existants et permettre ainsi, dans un second temps, la rénovation de ces deux derniers, sans dégradation des conditions de circulation des usagers de l'autoroute. La longueur du projet est supérieure à 2 km, dont 360 m de nouveau viaduc, complétés des voies de raccordement à l'A13 de part et d'autre de ce dernier. Les deux viaducs actuels accueillent un trafic de 120 000 véhicules chaque jour. Ils datent des années 60 et nécessitent d'être rénovés.



A la fin du chantier prévue à l'horizon 2020\*, les deux anciens viaducs assureront la circulation du sens Paris > Caen et le nouveau viaduc accueillera la circulation du sens Caen > Paris. Par la création de ce nouveau tablier, la fluidité sera également renforcée, puisqu'une voie supplémentaire sera dédiée au sens Paris > Caen permettant ainsi de disposer de 4 voies au lieu de 3. Ce projet permettra également d'améliorer la sécurité des automobilistes et des équipes d'intervention, grâce à la création de bandes d'arrêts d'urgence sur chaque sens de circulation.

Déclaré d'utilité publique le 17 décembre 2015, le projet d'aménagement du viaduc de Guerville figure parmi les 20 projets inscrits au plan de relance autoroutier, mis en œuvre par le groupe SANEF. L'aménagement du Viaduc de Guerville représente un coût total de 47 M€ HT.

Le nouveau tablier est un bi-poutre mixte de 360.00 m de long et de portée principale égale à 116.50 m. L'ouvrage comprend 5 travées de 52.00-93.50-116.50-63.00-36.00 m, il franchit une route départementale (RD113) et la ligne ferroviaire Paris-Le Havre constituée de 3 voies. L'ouvrage présente une largeur totale de 16.50 m et porte trois voies de circulation autoroutière. La structure du tablier est un bipoutre à dalle « hybride » : dalle mixte type Robinson en zone centrale, et un hourdis béton en zones d'extrémité. Outre l'optimisation de l'élançement (poutres métalliques de hauteur égale à 3.90 m) le choix d'une dalle mixte type Robinson au-dessus des voies ferrées permet un bétonnage à l'abri de la tôle métallique, qui ne nécessite donc pas de coupure de circulation ferroviaire. L'ouvrage présente un biais de 70 grades et repose par l'intermédiaire d'appareils d'appui à pot sur des appuis en béton armé fondés profondément. L'ouvrage s'intègre dans un tronçon autoroutier neuf de près de plus de 2 km et comprend également un mur de soutènement en remblai renforcé de 360.00 m de long et de hauteur maximum égale 9.00 m.

La charpente métallique d'un poids total de près de 3000 tonnes sera lancée en trois étapes, un premier tronçon de 135 ml, un second de 142.00 ml et un dernier de 85 ml. La plate-forme d'assemblage et de lancement d'une surface totale de plus de 5000 m<sup>2</sup> présente une pente descendante de 4%.