

L'Encart vert

Pendant toute la durée des travaux, des précautions sont prises pour limiter et atténuer les impacts pour les riverains et sur l'environnement.

Pour les habitations et activités situées à proximité des travaux, les entreprises doivent utiliser des engins conformes à la réglementation en matière d'émissions sonores et de gaz d'échappement, arroser régulièrement les pistes pour limiter les émissions de poussières. Les travaux près des zones habitées sont également interdits entre 20H00 et 7H00.

Les installations de chantier ont été implantées en dehors des zones naturelles. L'alimentation en eau des mares situées à proximité des emprises des travaux sera maintenue et protégée pendant les travaux. Les dépôts d'hydrocarbures sont interdits sur le chantier.

Les déboisements et arrachages de haies sont limités aux zones strictement nécessaires à la réalisation des travaux ; l'abattage des arbres sera réalisé en dehors des périodes de nidification. Les chênes renfermant des larves du grand capricorne seront laissés sur place. Les arbres situés sur le chantier seront protégés. L'entrepreneur doit assurer quotidiennement le nettoyage des zones de travail, trier les déchets à évacuer par nature et les acheminer vers les centres de stockage ou unités de recyclage en assurant une totale traçabilité.

Coût et financement

Le coût des travaux, hors études et acquisitions foncières, a été estimé à 11 millions d'euros. Il a déjà été dépensé 1 million d'euros pour réaliser le giratoire du Foirail, ses voies d'accès et déposer les rails de l'ancienne voie ferroviaire. Les marchés engagés pour réaliser les terrassements, chaussées et assainissement et construire les ouvrages d'art atteignent 6 millions d'euros ; 1 million d'euros a déjà été mobilisé en 2010 pour engager les premiers travaux. A ces dépenses, s'ajoutent la réalisation des aménagements paysagers, la pose de la signalisation et des équipements de la route (clôtures, panneaux, bordures, glissières, ...) ainsi que tous les frais pour dévier les réseaux, surveiller et contrôler le chantier.

Ces travaux sont financés :

- à hauteur de 152 449 € au titre du 11ème contrat de plan (1994-1999)
- à hauteur de 5 335 716 € dans le cadre du Contrat Etat-Région 2000-2006 selon une clef de financement 1/3 Etat, 1/3 Région, 1/6 Département et 1/6 Communauté de Communes du Pays de Château-Gontier
- à hauteur de 7 000 000 € en anticipation des Plan de Développement et de modernisation des Itinéraires selon une clef de financement 50% Etat, 40% Région, 5% Département et 5% Communauté de Communes du Pays de Château-Gontier

Pour en savoir plus sur ce chantier, consultez le site internet de la DREAL

www.pays-de-la-loire.developpement-durable.gouv.fr

(rubrique infrastructures de transport et aménagement)



Direction régionale
de l'environnement,
de l'aménagement
et du logement

Service intermodalité,
aménagement et logement

34, place Viarme
BP 32205

44022 Nantes cedex 1

tél : 02.53.46.57.22

fax : 02.53.46.57.27

Directeur de publication :
Hubert FERRY-WILCZEK

www.pays-de-la-loire.developpement-durable.gouv.fr

n°2

Edito

Les travaux de la rocade sud se poursuivent activement. Le premier ouvrage d'art, sur Azé, est bientôt terminé et les terrassements ont débuté. Vous pourrez constater l'avancement des importants travaux engagés sur le viaduc sur la Mayenne en profitant des visites de chantiers organisées le 19 avril.

Ils nécessitent des moyens importants des services de l'État, des collectivités locales et des entreprises, pour réaliser les travaux, suivre et sécuriser le chantier.

Tous les marchés importants ont maintenant été attribués, essentiellement à des entreprises du Grand Ouest de la France. Je suis donc très confiant sur le respect des coûts et des délais, dans la perspective d'une mise en service dans moins de deux ans.

Hubert FERRY-WILCZEK
directeur régional de l'environnement,
de l'aménagement et du logement
des Pays de la Loire
maître d'ouvrage
de l'opération

Par sécurité, tout chantier est interdit au public. Des indications (panneaux, arrêtés d'interdiction, clôtures...) délimitant les zones de chantier (emprise de la route, voie verte) ont été installées et doivent être strictement respectées. Celui de la déviation de Château-Gontier sera exceptionnellement ouvert le mardi 19 avril 2011 de 17h à 18h. Deux visites commentées seront prévues, l'une à 17h et l'autre à 17h30.

Aucune inscription préalable n'est nécessaire. Il vous suffit de vous rendre au pied du viaduc à Saint-Fort, route de Menil (locaux de la station d'épuration).

Cette visite de chantier sera suivie d'une réunion publique à 19h30 à Saint-Fort, dans la salle communale des Flamandes où sera présenté un point d'avancement des travaux.



PRÉFET
DE LA RÉGION
PAYS DE LA LOIRE

AVRIL 2011

Les grandes étapes du chantier

Travaux déjà réalisés

- Mise en service du giratoire du Foirail en 2007
- Travaux de dépose des rails achevés en janvier 2010
- Déviation des réseaux (électrique, téléphone, eaux usées, eaux potables) sur la commune d'Azé
- Transfert du ballast rive gauche pour utilisation en fond de remblai

Travaux en cours d'achèvement

- Construction de l'ouvrage d'art sur la commune d'Azé : fin en avril 2011
- Élargissement et travaux sur le viaduc sur la Mayenne : fin à l'automne 2011

Travaux à venir à partir du printemps 2011

- Terrassement, chaussées et assainissement de la section nord : à partir d'avril-mai 2011
- Travaux sur le pont actuel sur la RN 162 à Saint-Fort : à partir d'avril-mai 2011
- Destruction des pistes de bi-cross : juin 2011
- Terrassement, chaussées et assainissement de la section sud : à partir de septembre 2011
- Premières plantations : à partir de l'hiver 2011
- Débroussaillage et construction de l'ouvrage d'art Pi2 (route de Menil) : mars-avril 2011



La vie de chantier

Plusieurs entreprises travaillent activement sur le chantier.

Les travaux sont réalisés par deux entreprises basées en Ile-et-Vilaine : l'entreprise Marc SA (Bruz) pour les ouvrages d'art et l'entreprise Guintoli (Janzé) pour les terrassements, chaussées et assainissement.

Interviennent également sur le chantier pour le déplacement des réseaux, France Télécom, ERDF, le syndicat de gestion des eaux de Château-Gontier, pour l'implantation des emprises, le bureau de géomètre D2L Bétali (Cesson-Sévigné), ainsi que des entreprises et laboratoires de contrôles Socotec (Saint Quentin en Yvelines) et Hydrogéotechnique (Ancenis). Le marché des aménagements paysagers est en cours d'attribution. L'entreprise qui réalisera la signalisation et posera les équipements de la route reste à désigner. Afin de protéger l'intérêt des riverains du chantier et conformément à leur demande, un cabinet d'huissiers de justice de Château-Gontier intervient pour réaliser les constats sur les bâtiments avant et après travaux.

Cela représente environ une cinquantaine de personnes mobilisées sur le chantier pendant ces deux années de travaux. Des installations de chantier provisoires ont donc été prévues au pied du viaduc sur la Mayenne.

Le travail de coordination de ces entreprises et d'organisation du chantier est assuré par la Direction Interdépartementale des Routes Ouest (DIRO), en tant que maître d'oeuvre de ce projet, installée à Nantes-Saint-Herblain. La mission de coordination en matière de sécurité et de protection de la santé est assurée par le cabinet Naudin-Lepage situé à Laval.

Description des travaux

L'ouvrage actuel qui franchit la Mayenne est un pont en maçonnerie de 101,40 mètres de longueur et 8,64 mètres de largeur, composé de trois arches. Les piles ont une hauteur d'environ 6,00 mètres. Partiellement détruite lors d'un bombardement en 1944, l'arche rive gauche a été reconstruite en 1946 en « béton de cailloux dosé à 300 kg ». A cette occasion, l'ouvrage a été élargi une première fois par des encorbellements en béton armé d'environ 1,50 mètres de largeur.

Les travaux consistent à l'élargir de nouveau, par de larges encorbellements latéraux de 3,50 mètres à l'aval et 4,0 mètres à l'amont, afin de permettre le passage des deux voies de circulation et de la piste cycliste et pédestre.

Les travaux ont débuté en décembre. Ils consistent à démolir les encorbellements et les garde-corps en béton armé existants et à raser les têtes des tympans. Un premier aléa technique est alors apparu, les massifs béton, supports de l'encorbellement, étaient plus épais que prévu. L'entreprise a donc dû modifier les procédures d'exécution.

Les parements de l'ouvrage sont nettoyés, puis rejointoyés où cela s'avère nécessaire. Les perrés rive gauche et rive droite sont remis en état.

Une nouvelle dalle en béton armé constituée d'éléments préfabriqués va ensuite être mise en place.



Encorbellement du viaduc



Sciage des encorbellements



Après le sciage