

Déviaton de MOULAY-MAYENNE SECTION NORD

N°3 - MAI 2020 - JOURNAL DU CHANTIER



LE POINT SUR LE CHANTIER

La crise sanitaire liée à l'épidémie de COVID-19 et les mesures pour y faire face ont entraîné une suspension des travaux des ouvrages de la déviation. Toutes les conditions de sécurité sanitaire ayant été réunies, les travaux ont pu reprendre fin avril.

Ainsi l'ouvrage d'art qui permet de rétablir la voie communale de la Conillère sous la déviation est en passe d'être terminé et la voie communale pourra bientôt ouvrir à la circulation. La voie verte, qui emprunte le tracé de l'ancienne voie ferrée Mayenne-Javron et qui passe également sous la déviation, va elle aussi pouvoir être empruntée de nouveau par les randonneurs pédestres, cyclistes et équestres très prochainement.

Dans le même secteur, la réalisation de l'ouvrage hydraulique qui rétablit le ruisseau de la Filousière est elle achevée.

Les travaux de défrichage préalables à la construction du viaduc et de la déviation se sont terminés en mars et les travaux du viaduc de la Villette vont débiter.

Ce nouveau journal de chantier vous propose d'en savoir plus sur la construction de ce viaduc et fait un point sur les mesures compensatoires mises en place pour l'environnement.

Annick BONNEVILLE

Directrice de la DREAL Pays de la Loire

LES MESURES COMPENSATOIRES ENVIRONNEMENTALES

Comme sur tous les chantiers de la DREAL, des mesures sont mises en œuvre pour compenser les impacts environnementaux de l'aménagement. Ainsi, plusieurs zones humides étant impactées par le projet, six mares ont été créées, les abords du cours d'eau de La Filousière ont été réaménagés et des zones humides seront restaurées. Des plantations de boisement et de haies ont déjà eu lieu de mars à avril.

Tous ces aménagements permettront de constituer de nouveaux sites de repos ou de nidification pour des espèces protégées d'amphibiens, reptiles, oiseaux et petits mammifères. Ils sont réalisés en coopération avec des propriétaires locaux et des exploitants agricoles.

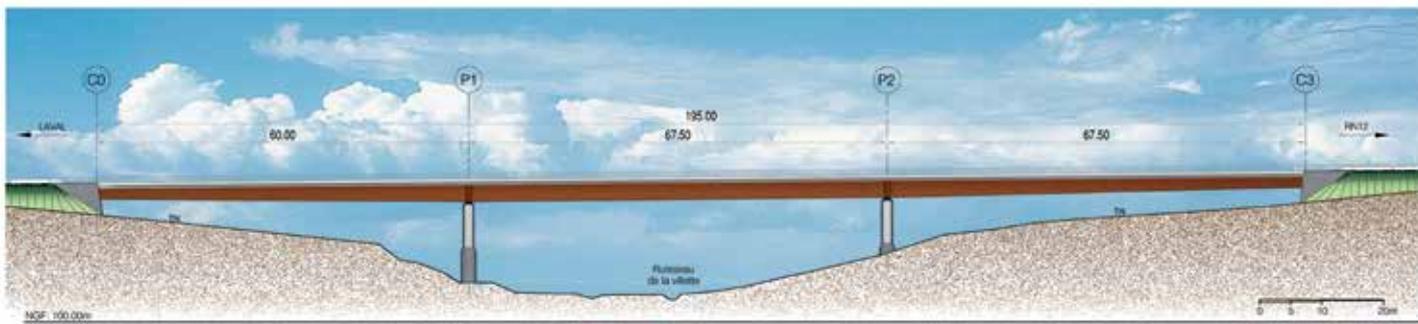


OUVRAGE HYDRAULIQUE DE LA FILOUSIERE

Le cadre en béton armé (2,40 x 2,35 m) est équipé sur les deux rives d'une banquette pour permettre le passage de la petite faune, comme le hérisson par exemple, à pied sec sous la voie. Des nichoirs à chauve-souris sont également intégrés aux deux extrémités de l'ouvrage.



Mare clôturée à proximité d'Aron



ZOOM SUR LE VIADUC DE LA VILLETTE

Le chantier du viaduc qui doit enjamber la Villetette a débuté par des travaux de défrichage et de déboisement en début d'année et s'engage désormais dans sa phase de réalisation.

Entretien avec **P.Barbet** et **R.Darboux**

Service d'Ingénierie Routière de la DIR Ouest

Quelles sont les principales caractéristiques du viaduc ?

Ce type d'ouvrage d'art n'est pas courant compte tenu de ses dimensions et de son principe constructif.

D'une longueur totale de 195 m, le viaduc de la Villetette est constitué de trois travées et s'appuie sur deux piles. D'une largeur de 13,5 m, le tablier est penté à 1 % vers le sud et accueillera une voie dans chaque sens.

Cet ouvrage est de type mixte car il est composé d'une charpente métallique bi-poutre qui supporte un tablier en béton.

Sous le viaduc, le tirant d'air atteint environ 13 m au droit du ruisseau de la Villetette.

Comment va se dérouler sa construction ?

Le chantier du viaduc commencera par la réalisation des quatre appuis (deux culées et deux piles) et de la plateforme de lancement de la charpente métallique.

Les sections de poutre et les entretoises constituant la charpente métallique seront assemblées sur place par soudage.

La mise en place de la charpente sur les appuis sera réalisée par "lancement" de deux tronçons successifs depuis la plateforme aménagée sur le versant nord de la Villetette.

Le tablier en béton sera coulé en place sur la charpente métallique à l'aide d'un équipage (outil de coffrage) mobile.

A l'issue de la réalisation du tablier, le viaduc accueillera divers équipements (assainissement, dispositif de retenue) avant la mise en œuvre de la chaussée en enrobés.

Comment va être acheminée la charpente métallique ?

Les sections de poutres métalliques de la charpente seront fabriquées à Bagnac-sur-Celé (46). Elles seront acheminées sur le chantier par la route au moyen de convois exceptionnels.



Vue proche depuis le chemin sur le versant ouest (photomontage)

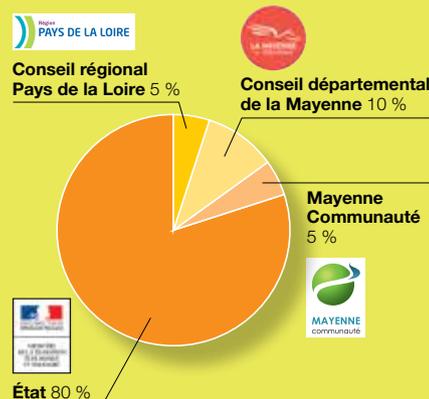
CALENDRIER DE TRAVAUX

Dans le contexte sanitaire d'épidémie de COVID-19, le calendrier de travaux a été adapté.

- Finalisation de l'ouvrage d'art de la Conillère et ouverture de la voie communale : **été 2020**
- Construction du viaduc de la Villetette : à partir du **printemps 2020**
- Réalisation de la déviation sur 3,6 km : à partir de l'**été 2020**

LE FINANCEMENT

Le projet de déviation de Moulay-Mayenne est inscrit au contrat de Plan Etat-Région pour un montant de 22 M€.



Pour en savoir plus : www.pays-de-la-loire.developpement-durable.gouv.fr

Rubrique Infrastructures de transport et aménagement

Pour contacter la DREAL par mail : rn162-moulay-mayenne.dreal-pdl@developpement-durable.gouv.fr

Cette lettre d'information est publiée par la DREAL Pays de la Loire

Conception, rédaction et réalisation : MD Conseil

Crédits photos : DREAL Pays de la Loire, Strates Ouvrages d'art, Dervenn