

Déviation de **MOULAY-MAYENNE** SECTION NORD

N°6 - JANVIER 2022 - JOURNAL DU CHANTIER



LE POINT SUR LE CHANTIER

C'est la trêve hivernale sur le chantier de la déviation de Moulay-Mayenne.

Les travaux d'étanchéité, d'équipements et d'enrobés sur le viaduc ont eu lieu à l'automne, achevant ainsi le viaduc de la Villette après 17 mois de travaux intenses. Des tests ont été réalisés pour contrôler le comportement de l'ouvrage mi-novembre, avec succès. Les travaux pour relier la route et le viaduc pourront donc être réalisés en 2022.

Le chantier de la déviation va se poursuivre avec la finalisation de la section courante et le début des terrassements de la section Nord (entre le viaduc et le giratoire de la RN12). La fin des travaux d'équipements et de signalisation permettra la mise en service de la déviation cet été. Les travaux d'aménagements paysagers se poursuivront à l'automne.

Ce journal vous dévoile les mesures en faveur de l'environnement et sur la fin des travaux du viaduc.

Julien CUSTOT

Directeur par interim de la DREAL Pays de la Loire

PARTAGEZ VOS IDÉES POUR L'INAUGURATION

Dans la perspective de l'inauguration d'ici quelques mois, il est proposé à la population et aux futurs usagers de participer à son organisation.

Vous pouvez transmettre vos idées d'évènements à l'adresse mail dédiée à la déviation :
rn162-moulay-mayenne.dreal-pdl
@developpement-durable.gouv.fr

UN ENVIRONNEMENT PROTÉGÉ PAR DE NOMBREUSES MESURES

Les études de conception détaillée de la déviation de Moulay-Mayenne ont permis d'éviter de nombreux impacts sur l'environnement. En effet, la prise en compte de l'environnement dans ce projet routier a été intégrée dès sa conception afin que les impacts soient les plus faibles pour l'environnement.

Les impacts négatifs sur l'environnement ont été évités lors de la phase de conception par la réalisation de modifications du tracé ou d'ouvrage de franchissement de vallée humide (le choix du viaduc de la Villette par exemple, à lire plus bas).

En dernier lieu, pour les impacts inévitables, des mesures compensatoires environnementales qui permettent de recréer des habitats favorables au développement de la biodiversité sont prises.

En phase chantier, les impacts sont réduits au maximum avec, par exemple, un défrichage doux en début de chantier et l'installation de barrières de mise en exclos pour protéger la petite faune.

De nombreuses mesures ont été mises en place pour éviter, réduire puis compenser les impacts sur l'environnement. Quelques unes sont présentées ci-après.

Un défrichage doux pour les espèces protégées

En phase chantier, des mesures d'évitement ont été mises en œuvre. Tout d'abord, le défrichage doux a été utilisé, permettant d'éviter et de réduire les impacts sur la petite faune. L'objectif est double :

- > Supprimer la végétation dans l'emprise des travaux, sans destruction des espèces protégées pouvant nicher dans la végétation.
- > Rendre le milieu inhospitalier à ces espèces pour que celles-ci ne s'installent pas lors de la prochaine période de reproduction et quittent spontanément le périmètre.



Défrichement

Un filtrage pour les cours d'eau

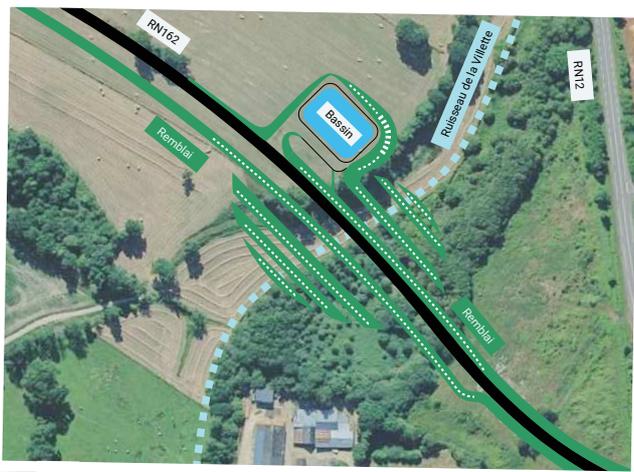
Autre mesure d'évitement pendant les travaux, un système d'assainissement provisoire a été mis en œuvre, afin d'assurer la qualité des cours d'eau à proximité du chantier. Ce système recueillait les eaux issues des zones de chantier pour les filtrer avant leur rejet dans le milieu naturel.



Filtre granulaire

Un viaduc pour la biodiversité

Dans le projet initial de 2003, la vallée de la Villette était franchie par un remblai. Lors de la reprise des études de la section Nord en 2015, il a été décidé de réaliser un viaduc pour limiter les impacts sur cette vallée riche en biodiversité. Ce choix a permis d'éviter la destruction de plus de 10 000 m² de zone humide (voir les schémas ci-dessous).



1

L'emprise d'un remblai (1) beaucoup plus importante qu'un viaduc (2).



2

AGÉ JRES



Création d'une mare et conversion d'une peupleraie en saulaie humide



Conversion d'une culture en prairie permanente

DES MESURES POUR LE LONG TERME

Des mesures de compensation des impacts résiduels ont également été mises en œuvre. Ces mesures font l'objet d'un suivi durant une quinzaine d'années pour vérifier le bon fonctionnement des sites de compensation et effectuer des mesures correctives, si cela s'avère nécessaire.

Les mesures compensatoires environnementales ont été mises en œuvre sur trois sites distincts.

Le premier site se situe au nord de la déviation, à proximité du viaduc de la Villette, les deux autres sites à proximité du lieu-dit La Conillère.

Les mesures mises en œuvre sur ces trois sites :

- > Plantation de haies bocagères (1200 m).
- > Plantation de 73 chênes têtards.
- > Plantation d'une chênaie.
- > Plantation et gestion d'une saulaie.
- > Création de 6 mares et gestion conservatoire de 3 mares.
- > Restauration de 2 cours d'eau (540 m).
- > Protection d'un cours d'eau.
- > Restauration de 4,9 hectares de prairies humides.
- > Conversion de culture en prairie permanente avec gestion extensive de 3,5 hectares.



Création d'une mare, plantation d'une chênaie



Restauration d'une prairie humide



Défrichement doux



Filtre granulaire



Épreuve de chargement



Réalisation de l'enrobé

➤ LE VIADUC DE LA VILLETTE PRESQUE TERMINÉ !

Le tablier a été achevé cet été, les travaux se sont poursuivis avec la mise en œuvre d'un revêtement imperméable sur le tablier, de la pose du système d'assainissement puis la réalisation de la première couche de chaussée.

Cet ouvrage de franchissement de la vallée de la Villette mesure 195 m de long. Il s'agit d'un ouvrage mixte acier-béton avec trois travées de 60 m, 67,5 m et 67,5 m. Il se compose de deux piles, d'une charpente métallique et d'un tablier en béton.

Il aura fallu 17 mois aux équipes du groupement Marc SA/Matière pour réaliser ce franchissement.

Les travaux du viaduc se sont achevés le 10 novembre 2021 avec la réalisation des épreuves de chargement qui consistent à mettre en charge l'ouvrage à l'aide de camions de 44 tonnes. Des outils de mesures sont positionnés sur les poutres de la charpente métallique pour observer les déformations engendrées. Celles-ci doivent rester dans les tolérances de notes de calcul pré-établies. Au total, 9 camions ont été utilisés pour un poids total de 393 tonnes. Plusieurs chargements ont été réalisés successivement sur chaque travée pour vérifier la conformité de l'ensemble de l'ouvrage.

Plusieurs essais ont ainsi été réalisés :

- > Chargement centré de chaque travée (distance entre deux appuis).
- > Chargement centré des piles.
- > Chargement excentré de chaque travée.
- > Essai par poids roulant (camions roulant sur l'ouvrage).
- > Essai de freinage (camions réalisant des freinages d'urgence).

Les résultats se sont avérés conformes aux attentes, permettant ainsi de poursuivre les travaux.

Le viaduc sera totalement achevé après la réalisation des joints de chaussée, permettant la liaison entre le tablier et la route. Ces travaux sont prévus au printemps 2022, après la dernière couche d'enrobé, dite couche de roulement.

CALENDRIER DES TRAVAUX

- Terrassement / assainissement / chaussée : **été 2020 / printemps 2022**
- Viaduc de la Villette : **printemps 2020 / automne 2021**
- Équipements et signalisation : **automne 2021 / printemps 2022**
- Aménagements paysagers : **fin 2022 / fin 2023**
- Mise en service : **été 2022**

LE FINANCEMENT

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

