

Déviaton de **MOULAY-MAYENNE** SECTION NORD

N°4 - DÉCEMBRE 2020 - JOURNAL DU CHANTIER



Viaduc de la Villette : la charpente en cours d'installation

LE POINT SUR LE CHANTIER

Les travaux de la section Nord de la déviation de Moulay-Mayenne progressent. Les travaux d'ouvrages d'art (ouvrage hydraulique de la Filousière et passage inférieur pour le rétablissement de la voie communale de la Conillère) sont maintenant terminés. La voie verte et la voie communale de la Conillère ont été rétablies.

Les travaux de terrassement ont débuté cet été avec la réalisation de la plateforme supérieure de terrassement et le début des travaux d'assainissement définitifs. Sur le chantier du viaduc de la Villette, la culée nord (premier appui du viaduc en bordure de la vallée) et une première pile (le viaduc comporte deux piles et deux culées) sont terminées. La moitié de la charpente métallique a été livrée et est en cours d'assemblage sur place. La deuxième partie de la charpente a été livrée et sera assemblée en janvier 2021.

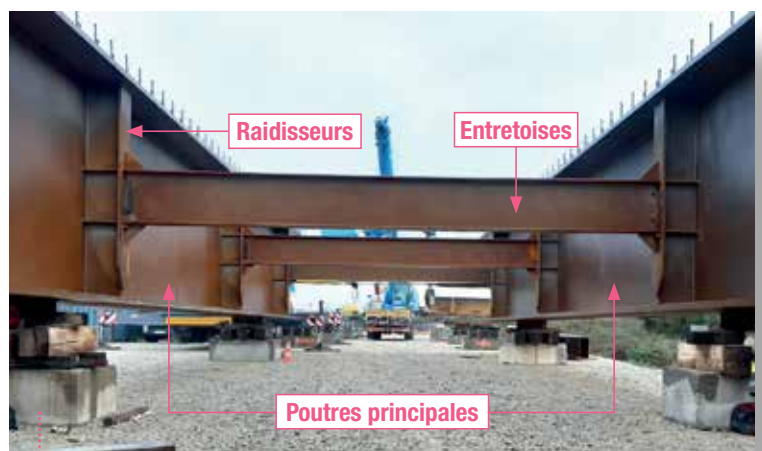
Ce nouveau journal de chantier vous propose d'en savoir plus sur les terrassements et sur la construction du viaduc.

Annick BONNEVILLE

Directrice de la DREAL Pays de la Loire

➔ VIADUC DE LA VILLETTE

Après plusieurs mois en usine pour fabrication, la moitié de la charpente métallique est arrivée sur site en convois exceptionnels par morceaux de 18 à 29 m et pour un poids de 30 à 60 tonnes par pièce. Les morceaux sont actuellement en cours d'assemblage par l'entreprise MATIÈRE. L'opération consiste à assembler les différents tronçons et entretoises par soudage (voir photo ci-dessous). Une fois l'assemblage fini, le lançage de la charpente sera réalisé pour atteindre la première pile : les poutres du viaduc vont être poussées sur les appuis (les piles) grâce à un puissant treuil et une poulie.



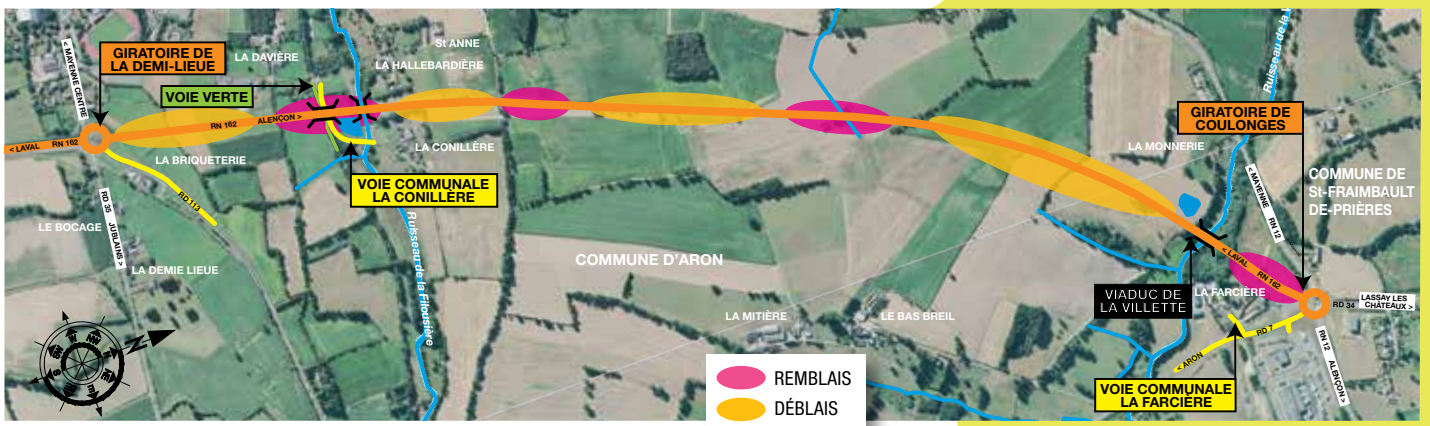
LA CHARPENTE EN CHIFFRES

Longueur : **195** mètres

13 000 heures de travail

Poids total : **858** tonnes

Poids des soudures : **2,8** tonnes



ZOOM SUR LES TRAVAUX DE TERRASSEMENT

Le chantier de terrassement est défini en huit zones principales, quatre zones en remblais (ajout de matériaux) et quatre zones en déblais (extraction de matériaux) comme l'indique la carte ci-dessus.

L'objectif des études de terrassement a été d'optimiser les zones de déblais et de remblais pour se rapprocher d'un équilibre permettant de limiter l'apport de matériaux extérieurs sur le chantier et, de cette façon, limiter les impacts sur l'environnement. Les matériaux non utilisés pour la plateforme de la chaussée sont stockés sous forme de merlons, c'est-à-dire des levées de terre destinées à servir d'écran phonique ou visuel, ou sous forme de modelés paysagers. Les travaux de déblais/remblais sont actuellement terminés.

Un traitement à la chaux pour une meilleure portance



La partie supérieure de terrassement (c'est à dire le sol support) doit être en capacité de recevoir toutes les couches structurantes de la chaussée et de respecter des exigences de portance. Pour améliorer cette dernière, on utilise un traitement qui consiste à mélanger un sol naturel avec de la chaux ou un liant hydraulique. Le traitement à la chaux vive permet de diminuer très rapidement la

teneur en eau et de rendre portant des sols impropres à l'état naturel. Les dosages moyens en chaux sont de 1 à 4%. Cette technique permet d'utiliser les matériaux du site et ainsi, de préserver l'environnement et réduire les nuisances avec moins de circulation de camions de chantier. Pour mettre en place le traitement, on épand la chaux sur la partie supérieure de terrassement puis on mélange l'ensemble avec un engin appelé pulvimixeur (ci-dessus).

LE CHANTIER EN IMAGES

Deux appareils photos ont été installés par l'entreprise Air2d3 début septembre pour la réalisation d'un "time-lapse" de la construction du viaduc de la Villette et des travaux de terrassement, assainissement et chaussées. La fréquence des photos, toutes les 10 minutes, permettra de réaliser une animation vidéo à partir des photographies prises au long cours et de voir l'évolution du chantier. Une vidéo tournée au drone est déjà disponible sur le site de la DREAL Pays de la Loire : www.pays-de-la-loire.developpement-durable.gouv.fr/rn162-section-nord-de-la-deviation-de-moulay-a4668.html



Travaux de mise en place de l'assainissement définitifs

LES CHIFFRES DU TERRASSEMENT

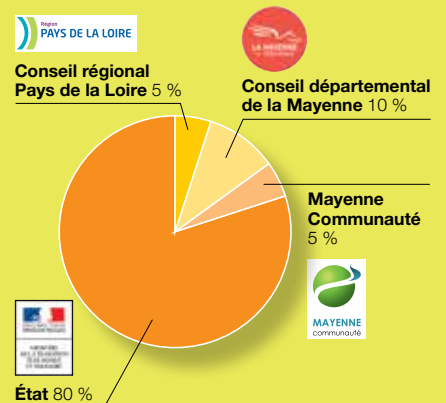
- 120 000 m³ de déblais
- 90 000 m³ réutilisés sur place
- 30 000 m³ réutilisés en merlons et modelés paysagers
- 9500 m³ de matériaux nouveaux soit 13 % des remblais du chantier

CALENDRIER DE TRAVAUX

- Terrassement/assainissement/chaussée : **été 2020 / automne 2021**
- Viaduc de la Villette : **printemps 2020 / automne 2021**
- Équipements et signalisation : **automne 2021 / printemps 2022**
- Aménagements paysagers : **automne 2021 / fin 2022**
- 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€.



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 et associés

Crédits : DREAL Pays de la Loire, Matière, AIR2D3