

# Déviation de MOULAY-MAYENNE SECTION NORD

N°5 - SEPTEMBRE 2021 - JOURNAL DU CHANTIER



## LE POINT SUR LE CHANTIER

Après 32 mois de travaux, la troisième et dernière section de la déviation de Moulay-Mayenne prend forme. La fin de la réalisation des terrassements et le début de la mise en place des graves bitumes (1<sup>ère</sup> couche de chaussée) sur la section courante permettent déjà d'entrevoir l'aménagement routier.

Les travaux du viaduc de la Villette sont proches de la fin. En effet, après la mise en place de la charpente métallique, les opérations de ferrailage et de coulage du tablier commencées au printemps sont également terminées.

Le dévoiement de la RD7, nécessaire à l'ajout d'une branche sur le giratoire de Coulonges (RN12-RD7), est également achevé et mis en circulation.

Les travaux se poursuivent avec la réalisation de l'assainissement définitif (mise en place des corniches et des caniveaux) et les couches de chaussée.

Ce nouveau journal de chantier vous présente le dévoiement de la RD7 et le coulage du tablier du viaduc.

**Annick BONNEVILLE**

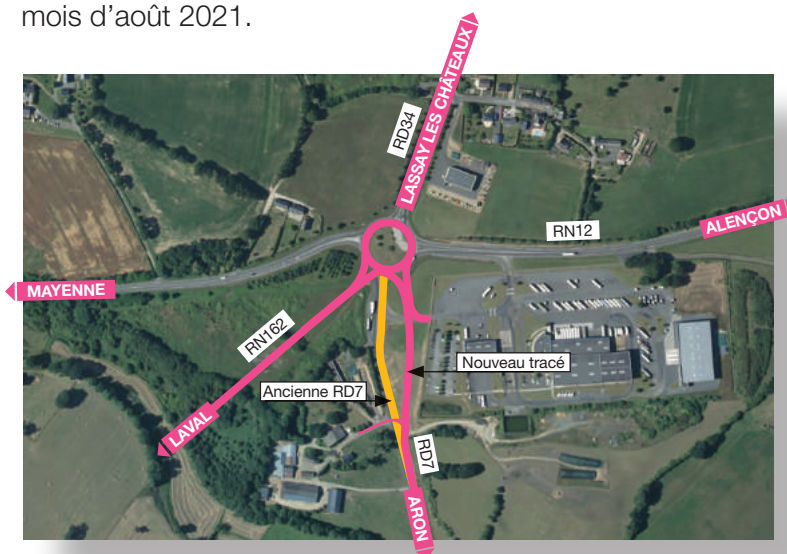
Directrice de la DREAL Pays de la Loire

## ➔ LA RD7 DÉPLACÉE SUR LE GIRATOIRE DE COULONGES

La future RN162 nécessite l'ajout d'une branche sur le giratoire de la RD7-RN12. Les règles de conception des giratoires étant assez strictes et les accès de la future RN162 et de la RD7 trop proches, il est nécessaire de réaliser un dévoiement de la RD7 pour permettre un écartement suffisant des branches.

L'opération consiste donc à déplacer la branche de la RD7 sur plusieurs mètres et à rétablir les accès.

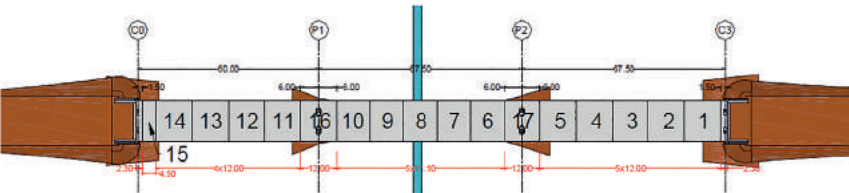
Les travaux de cette nouvelle branche ont été réalisés au mois d'août 2021.





## VIADUC DE LA VILLETTE : UN COULAGE DE BÉTON TRÈS TECHNIQUE

Le viaduc de la Villette est un ouvrage mixte acier-béton de 195 mètres de longueur. La partie structure et poutre métallique étant terminée, les opérations de coulage du béton ont été réalisées. Ce coulage a été particulièrement technique puisqu'il a été réalisé sous plusieurs mètres de vide.



Le tablier du viaduc de la Villette étant très grand, il a été divisé en 19 parties (plots) d'environ 12 mètres de longueur. Ce découpage était utile à la fois pour faciliter le coulage du tablier et pour permettre d'assurer l'équilibrage des charges sur la charpente métallique.

Pour réaliser ce tablier, les équipages ont commencé par la mise en place d'une structure métallique (ferrailage) pour renforcer la dalle en béton (photo n°1).

Le processus de coulage a été le même pour l'ensemble des parties. Il commençait par la mise en place et le réglage d'un coffrage mobile (photo n°2). Puis le coulage du béton pouvait se faire grâce à une pompe équipée d'un bras de 40 à 60 m suivant l'emplacement du plot (photo n°3).

Chaque plot contient environ 50 m<sup>3</sup> de béton soit environ 7 camions toupies.

Pour réduire le temps de prise, des additifs ont été ajoutés dans le béton ce qui permettait un décoffrage dès le lendemain.

### LE TABLIER EN CHIFFRES

- **19 plots** de 50 m<sup>3</sup> de béton, soit **950 m<sup>3</sup>** (environ **2 200 tonnes**)
- Masse du ferrailage **250 tonnes**
- Temps de coffrage d'un plot : **2 jours**
- Temps de coulage d'un plot : **4 à 6 heures**

### CALENDRIER DE 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 : **automne 2021 / 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€.

