

## COMMUNIQUE DE PRESSE

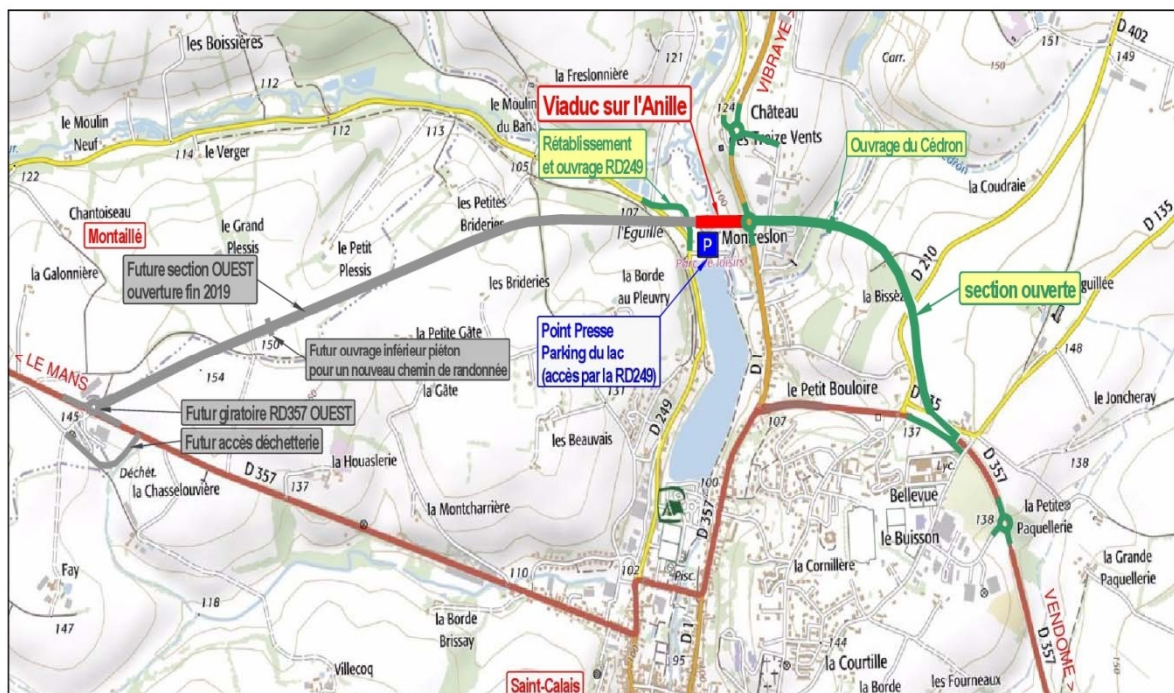
Saint-Calais, mardi 20 février 2018

En présence de Dominique Le Mèner, Président du Conseil départemental,  
En présence de Frédéric Beauchef, Président de la commission Infrastructures Routières

### DEVIATION DE SAINT CALAIS

## Travaux du Viaduc sur l'Anille : « Lançage » de la charpente métallique, une nouvelle étape déterminante dans l'avancée du projet

La construction du viaduc sur la vallée de l'Anille, pièce maîtresse de la déviation, est une étape spectaculaire dans les travaux de la déviation de Saint-Calais. Ce pont constitue la liaison entre la section Est, mise en service en juillet 2017, et la section Ouest, dont les travaux vont démarrer avant l'été 2018. Ces travaux sont les derniers de la déviation pour une mise en service globale prévisionnelle fin 2018-début 2019.





## Viaduc sur l'Anille : impressionnant ouvrage d'art

Ce pont mixte comprend **une charpente en acier**, constitué de 2 poutres métalliques de 3m de hauteur, reliées par des entretoises, sur laquelle sera posé **un tablier composé de dalles en béton armé**, clavetées sur les poutres, de 11,86 m de largeur à 13,34 m de largeur.

L'ouvrage est composé de **2 travées de 60 m de portée**, reposant sur **2 culées en extrémités et, 1 pile intermédiaire** édifée sur l'île entre les 2 bras de l'Anille.

### Phasage des travaux

La première phase a consisté au **forage et bétonnage** de 8 pieux en béton armé, de 1,00 m de diamètre, sous chacun des appuis, de longueur variant de 12,00 à 17,00 m, afin d'avoir une assise des fondations dans des terrains durs et non compressibles.

**Ensuite, les supports (chevêtres) ont été réalisés sur les culées ainsi que les murs en retour qui serviront de soutènement pour les remblais contigus à l'arrière de l'ouvrage.** La pile centrale est constituée de 2 colonnes composées de coques préfabriquées, servant de coffrage au béton armé coulé par étapes successives.

**Début septembre, les poutres ont été usinées en atelier par tronçons de longueur variant de 18 à 26,43 m afin de permettre leur acheminement sur site par itinéraire routier.**

Chaque élément a la forme d'un « I » majuscule composé d'1 âme d'épaisseur constante 2,5 cm et, de 2 semelles dont l'épaisseur est variable de 5 cm à 8cm sur appuis. La charpente métallique a été assemblée à blanc en usine puis transférée vers l'atelier de peinture afin de réaliser 2 couches de protection anticorrosion après sablage. **Toutes ces phases font l'objet de contrôles à la fois par l'entreprise mais également par le Département via un organisme de contrôle technique public, pour vérifier la conformité des soudures et les épaisseurs de peinture.**

Les éléments ont été acheminés par camions, entre mi-novembre et début décembre, déchargés et positionnés sur la plateforme.

L'intervention sur site a consisté à souder les éléments et les entretoises transversales et ainsi constituer la charpente métallique impressionnante qui sera lancée. Puis toutes ces zones de jonction ont été sablées et protégées par 2 couches de peinture.

L'application d'une couche finale sur l'ensemble de la structure n'a malheureusement pas pu être effectuée compte tenu des conditions climatiques défavorables de ce début d'année 2018. Elle sera réalisée à la fin du printemps, après mise en place du tablier. Elle nécessitera l'utilisation d'une nacelle négative sur l'ouvrage.

Les travaux, commencés en juin 2017, sont réalisés par l'entreprise Eurovia Béton (Tours) pour les parties d'ouvrage en béton armé et, l'entreprise BERTHOLD (Dieue-sur-Meuse) pour la structure métallique.

## Le lançage de la charpente métallique

Pour le lançage, la structure est équipée d'un avant-bec de 24 m et d'un arrière-bec portant la queue de traction. Elle est lancée en une seule fois sur des chaises téflon à l'aide d'un treuil électrique de traction et d'un treuil de retenue. Les culées et la pile sont surmontées de supports métalliques provisoires d'une hauteur de 1,30 m environ. La phase de lançage est délicate, d'une durée de plusieurs heures.

Les jours suivants, la mise en place de la structure sur les appuis définitifs se fait en **5 phases de vérinage successives** permettant de la suppression des supports provisoires et se termine par la mise en place de la charpente sur les appuis en béton coiffés de cales en élastomère fretté, pour permettre le glissement de la charpente lorsqu'elle se dilate. Cette phase constitue une opération tout aussi délicate.

## Un pont en béton armé

Le tablier sera composé de dalles en béton armé préfabriquées de **2,46 × 11,86 m, pour un poids de 18,6 t**. Acheminés par camions depuis la Flocelière en Vendée, ils seront déchargés sur un chariot qui les emmènera vers une grue, pour les poser sur la charpente métallique à l'avancement. Ces dalles seront connectées à la charpente par l'intermédiaire des goujons, soudés sur le dessus des poutres, en coulant du béton dans les réservations des dalles. Puis viendront tous les travaux de construction des équipements et superstructures : étanchéité, dispositifs de sécurité, corniches caniveaux, couches de roulement.

**Ces travaux conséquents s'étaleront jusqu'au mois de juin 2018, pour laisser la place aux engins de terrassement**



### Pour info

- Une boxcam (air2d3) a été installée sur le chantier de la déviation Saint-Calais afin de réaliser un « timelapse » à la fin du chantier. La boxcam est consultable en direct grâce à un lien.

## Les autres ouvrages d'art sur la déviation

**Pont du Cédron** : cet ouvrage, 83 m de long, 2 m de haut et 1,60 m de large, réalisé en 2016 pendant les travaux de terrassement de la section Est, est constitué de 45 cadres préfabriqués en béton armé, sous une hauteur de 16 m de remblais. Il permet le franchissement du cours d'eau le Cédron, caractéristique par son régime torrentiel, et il a été aménagé pour le passage petite faune et de gîtes à chiroptères.

**Pont de la route de Montaillé (RD 249)** : cet ouvrage, 35 m de long, 4,50 m de haut, 8,50 m de large, réalisé en 2014, est constitué de piédroits et d'une traverse en béton armé, fondé sur des pieux en béton. Il permet le rétablissement de la circulation vers Montaillé et Conflans-sur-Anille. De part et d'autre, un premier niveau de remblais de la vallée a été réalisé afin de constituer la plateforme d'assemblage et de lançage de la structure métallique du viaduc.

**Pont sur le chemin de randonnée** : cet ouvrage, 20 m de long, 2,50 m de haut, 3,00 m de large, réalisé pendant les travaux de terrassement de la section Ouest, permettra le rétablissement d'un chemin de randonnée sous la déviation.

## Et après ?

**Les terrassements de la section ouest devraient reprendre en juin 2018.** Le rond-point ouest de raccordement à la D357 serait réalisé cet été et puis à l'automne 2018, ce sera au tour des chaussées et des équipements, **avec une mise en service probable de la déviation fin 2018 - début 2019.**

## Chiffres & Financement

**Déviation : 4 km** au nord – ouest de Saint-Calais

**Début des travaux** : 2012

**Mise en service prévisionnelle** : 2019

Maîtrise d'ouvrage : Département de la Sarthe

**Montant de l'opération** : 23,3 M €

Département de la Sarthe : 10,0 M €

Etat : 8,0 M €

Région des Pays de La Loire : 4,6 M €

Commune de Saint-Calais : 0,7 M €

## La Région des Pays de la Loire

Dans le cadre de son plan routier régional, la Région souhaite encourager les projets routiers structurants relevant de l'intérêt régional, pour faciliter les déplacements des habitants, favoriser le désenclavement des territoires ruraux et renforcer l'attractivité de notre région.

**Pour le Département de la Sarthe**, la Région a souhaité porter un effort tout particulier, à hauteur de 50%, pour opérer un effet de levier sur la reprise des travaux du diffuseur de Connerré, consistant à aménager le barreau de liaison entre l'A 11 et la RD 323 : reprise de voirie, aménagements de carrefours et barreau de liaison nouvelle au sud pour le raccordement sur la RD 323.

Sensible aux alertes locales sur la dangerosité de la **route de St-Calais (RD 357 à l'Est du Mans)**, la Région financera les aménagements de sécurité visant à fluidifier le trafic et réaliser des créneaux de dépassements sur cet axe, qui est la seule ex-RN non doublée par une autoroute.

## Le Saviez-vous ?

### Démarche de développement durable du chantier

Le chantier s'inscrit dans une démarche constante de développement durable avec :

- **plus de 80% des enrobés tièdes mis en œuvre** sur la section Est (réduction de l'énergie nécessaire à leur fabrication, diminution des émissions de gaz à effet de serre et amélioration des conditions de travail des applicateurs par la suppression des émissions de fumées)
- **l'utilisation de 18% d'agrégats d'enrobés recyclés** dans leur composition sur la section Est.
- une clause d'insertion sociale dans le marché global imposant **1800 heures d'insertion** minimum qui se sont ajoutées aux 1500 réalisées lors des travaux de terrassement.

### Chemins de randonnées

Le chemin de randonnée n° 25 entre la route de la petite Gâté et l'ancienne ligne de tramway a été rétabli le long de la déviation côté Saint-Calais et rejoint l'ancienne ligne de tramway au niveau du parking du lac. Un cheminement piéton supplémentaire a été créé, côté ville, entre Monfreslon et le carrefour entre la route de Valennes et la route d'Orléans.

Le chemin de randonnée demandé par la commune de St Calais entre le CR 23 de la Gâté et le CR 24 de la petite Gâté sera réalisé sur le terrain communal. Une prolongation du chemin de randonnée de la petite Gâté est à l'étude.

### RD 402 incontournable pour la route de Valennes

La RD 210 étant définitivement coupée par la déviation, la RD 402 (liaison entre la route de Valennes - RD 210 et la route de Rahay - RD 135) est maintenant systématiquement empruntée pour rejoindre Saint-Calais depuis Valennes.

## RAPPEL DES TRAVAUX depuis 2012

[www.sarthe.fr](http://www.sarthe.fr)

Contact presse :

Fanny Diard

+33(0)6 81 76 90 93

fanny.diard@sarthe.fr

+33(0)2 43 54 72 99

### Entre 2016 et 2017

**Section EST : de septembre à fin octobre 2016**, quatre décapeuses, de 90 tonnes en charge, ont retiré les 130 000 m<sup>3</sup> de déblais et les ont mis en remblais dans la vallée du Cédron. A chaque trajet, elles transportaient 15 m<sup>3</sup> soit environ 6000 m<sup>3</sup> de matériaux transportés quotidiennement.

#### Rive droite de l'Anille :

Les terrassements (47 000 m<sup>3</sup>) se sont étendus au-delà du chemin de petite randonnée des Bridayes (situé à 600 m à l'Ouest du lac de Saint-Calais) et ont permis de réaliser la plateforme de construction du viaduc de franchissement de l'Anille.

### En 2016, l'ouvrage en béton armé de rétablissement du Cédron

De 83 m de long, 2 m de haut et 1.6 m de large, l'ouvrage en béton, constitué de 45 cadres en béton armé de 12,3 tonnes, est équipé d'un passage de petite faune et de gîtes à chiroptères (chauves-souris) et permet de rétablir le lit du torrent du Cédron sous les 16 mètres de remblais de la future déviation.

### En 2015, le giratoire central de la route de Vibraye et la voie de Bellevue.

**Le giratoire central de la déviation (RD 1 - RD 357)** a été mis en service en **juillet 2015**.

La création de ce nouveau rond-point (25 m de rayon extérieur), de la branche d'accès à la ZA Monfreslon (200 m) et du second bassin de rétention de la déviation (590 m<sup>3</sup>), se sont traduits par d'importants mouvements de terre (39 000 m<sup>3</sup> de déblais mis en remblais, et 17 000 m<sup>3</sup> mis en dépôt en carrière) et l'apport d'environ **8 000 tonnes d'empierrement**.

L'amorce de **la voie de liaison à Bellevue**, d'une longueur de 150 m, située près du lycée professionnel Jean RONDEAU (entre la rue de la Pocherie et l'actuelle RD 357 au niveau de la cité de Bellevue) a commencé en Novembre 2015. Elle s'est accompagnée du dévoiement des réseaux ErDF et Orange ainsi que de l'enfouissement du réseau aérien d'ErDF. Son raccordement avec l'actuelle RD 357 se fera lors de la mise en service de la partie Est de la déviation en 2017.

### Le giratoire de Monfreslon et le pont de la route de Montaillé en 2014

Au nord de la future déviation, à l'intersection de la route de Vibraye (RD 1) avec celle de Conflans-sur-Anille (RD 98), **un nouveau rond-point, dit de Monfreslon**, de 20 m de rayon a été construit entre mi-février et juin 2014. Il permet une meilleure sécurité du carrefour.

**Le pont de la route de Montaillé** (RD 249), réalisé en 2014, (dimensions notables : 35m de longueur, 4,50m de hauteur, 8,50m de largeur) permet désormais de passer sous le remblai de la déviation. La circulation en dessous, sur la route d'une largeur de 5,50 m, vers Montaillé et Conflans-sur-Anille a été rendue opérationnelle en Juillet 2014.

**La future voie de desserte de la déchetterie** a été créée en juin 2014 ; son bassin de rétention (600 m<sup>3</sup>) et ses 340 m de chaussée seront mis en service à l'ouverture de la déviation.

### En 2013, un premier rond-point et une liaison nouvelle

En décembre 2012, le Département de la Sarthe, maître d'ouvrage, lançait les travaux de la déviation en commençant par **le giratoire de la Pocherie** (sortie vers Orléans à l'est) mis en service en avril 2013.

**La jonction entre les routes de Valennes (RD 210) et de Rahay (RD 135)**, voie nouvelle en dehors de la déviation qui coupera la liaison entre Saint Calais et ces deux communes, a également été livrée en 2013.