

## COMMUNIQUE DE PRESSE

Jeudi 16 septembre – Saint-Saturnin

### L'Océane, un chantier routier structurant aux abords du Mans

*Ce chantier se poursuit selon le calendrier préétabli, en lien avec les conditions météorologiques et les contraintes techniques, la date de fin prévisionnelle est prévue début décembre 2021.*

#### Chiffres clefs du projet :

50 000 véhicules par jour

4 Passages Inférieurs à Gabarit Réduit

2,60 m : la hauteur maximale des véhicules autorisée dans le passage souterrain

22 000 m<sup>3</sup> de déblais à évacuer et 11 000 m<sup>3</sup> de remblais

6 000 tonnes d'enrobés

3 200 ml de séparateurs provisoires en béton

1 400 heures de clauses sociales



#### Passages Souterrains à Gabarit Réduit (PSGR) et trémies d'accès nord et sud

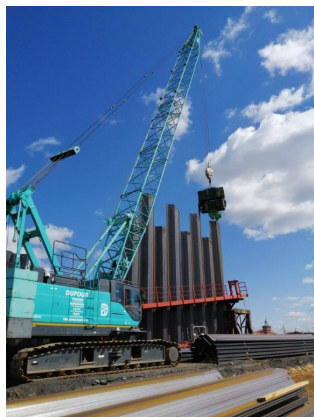
Les 4 PSGR permettront aux véhicules de hauteur inférieure à 2,60 m empruntant la direction Le Mans / Alençon (et qui par conséquent ne se rendent ni dans les zones commerciales ni sur l'autoroute) d'éviter le carrefour giratoire.

**C'est donc près de la moitié de la circulation actuelle qui empruntera les PSGR.** Les remontées de files actuelles sur les branches du giratoire, délestées d'une grande partie de leur trafic actuel, seront réduites et notamment celle du péage Le Mans Nord. **Le tronçon entre le carrefour giratoire de l'Océane et celui des Grues Rouges passera de 2x1 voie à 2x2 voies, avec à l'approche des PSGR une voie affectée au passage souterrain.**

**La réalisation des trémies Nord et Sud ainsi que celle des quatre PSGR s'achèvent mi-septembre.**

La dernière section des trémies va donc pouvoir débuter au centre du carrefour giratoire. Les voies provisoires réalisées en mars vont être déconstruites et le giratoire va retrouver sa configuration géométrique initiale, tout en maintenant une seule voie de circulation sur l'anneau. Cette nouvelle phase de travaux est celle qui va engendrer le plus de terrassements.

**Ce sont plus de 16 000 m<sup>3</sup> de déblais qui sont ou seront, soit mis en remblais sur site, ou évacués de nuit et stockés à proximité du giratoire de Béner en prévision d'une réutilisation lors de la réalisation du passage dénivelé.** Les déblais non réutilisables seront également stockés sur le site dans des zones qui seront plantées dès cet hiver.



## Fondations des PSGR et des trémies

Dans un premier temps, il a été nécessaire d'effectuer des **soutènements en palplanches** permettant la réalisation des terrassements dans les trémies. Cette phase s'est déroulée de début avril à début juin, l'entreprise travaillant en 2 postes de 6h00 à 22h00, afin d'optimiser la durée des travaux.

**L'entreprise a commencé par la zone Nord, composée de 2 trémies indépendantes, avec pour chacune 2 rideaux continus de palplanches et des butons au droit des ouvrages.**

L'atelier a ensuite été transféré en zone Sud, dont le soutènement des 2 trémies d'accès a été réuni en un seul avec 2 rideaux de palplanches.

La phase suivante consistait en un **bétonnage des radiers** après réglage des plateformes et de la mise en place du ferrailage et dépose des liernes et butons à l'avancement, libérant ainsi tout l'espace entre les palplanches. Les radiers ont également été dimensionnés afin de reprendre les efforts de poussée hydrostatique, dus à la présence de la nappe phréatique, avec une cote NGF retenue de 51,30m pour assurer la mise hors d'eau des voies de circulation.



## Étanchéité des PSGR et des trémies

**L'étanchéité** vis-à-vis de la nappe phréatique est assurée par un procédé appelé **BENTOFIX CV**, qui permet la réalisation d'un revêtement de cuvelage extérieur à partir de bentonite de sodium naturelle contenue entre deux géotextiles en polypropylène, assemblés par aiguilletage. La qualité de la bentonite est un élément fondamental dans la maîtrise de ce procédé et de son application. Ses paramètres de qualité sont sans équivalent, entre autres, son pouvoir de gonflement est supérieur à 25 fois son volume.

Le matériau est approvisionné sous forme de rouleaux, de 2,42 m x 15 m pour un poids de moins de 200 kg afin de rendre la pose manuelle la plus sûre et la plus aisée possible. Ils sont déroulés et fixés mécaniquement à l'aide d'un cloueur en fond de radier et sur les parements des palplanches avec des zones de recouvrement de 20 cm.

## La pose des éléments préfabriqués des PSGR et des trémies

Les ouvrages, qui vont permettre de rétablir la circulation du giratoire au-dessus des trémies, ont des longueurs de 15 à 16 m, hormis l'ouvrage sud-est dont la longueur est portée à 22 m environ.

Ils sont composés de **piédroits en béton armé préfabriqué de 2,46 m de longueur et 4,90 m de hauteur, pour un poids moyen de 14,5 T**. Acheminés par camions depuis Etupes, dans le département du Doubs, à raison de 6 convois par jour, les éléments sont posés et maintenus en phase provisoire avant d'être clavés en coulant du béton en parties inférieure et supérieure pour reconstituer ainsi un ouvrage continu, permettant ainsi de s'affranchir de tout risque de déformation sous l'effet de la circulation du giratoire et notamment des efforts de giration des poids-lourds.



## Les ouvrages en chiffres

Les 633 m de palplanches représentent plus de 2000 tonnes d'acier.

Les murs préfabriqués plus de 2 700 tonnes de béton, avec 17 tonnes pour l'élément le plus lourd.

Les ouvrages coulés en place vont globalement nécessiter 860 m<sup>3</sup> de béton et 170 tonnes de ferrailage.

L'étanchéité protège les ouvrages sur une surface de 4 200 m<sup>2</sup>.

Pendant toute la durée des travaux, hormis quelques interventions de nuit, la circulation est maintenue sur la RD338 avec 1 seule voie de circulation sur l'anneau de l'Océane, afin de respecter des conditions de sécurité satisfaisantes nécessaires à la réalisation des travaux. Des séparateurs en béton ont été mis en place afin de protéger les zones de chantier. Ces dispositifs ont été complétés par des clôtures occultantes en regard de la circulation sur la RD338.

**Les interventions les plus délicates (opérations de raccordement entre les chaussées) et ayant des contraintes fortes sur la circulation autour de l'anneau seront réalisées de nuit.**

La circulation peut s'avérer difficile au droit du giratoire de l'Océane pendant la durée du chantier. Il est conseillé aux usagers en transit, notamment les poids lourds, de se reporter sur les axes autoroutiers pour éviter la zone de travaux. En dehors des périodes d'heures de pointe et de saturation, le gestionnaire recommande aux usagers de rester sur la RD338 plutôt que de se reporter sur des itinéraires plus contraints avec des traversées piétonnes, des feux.

### Financement

Maîtrise d'ouvrage : Département de la Sarthe

Montant total de l'opération : 7,6 M€ HT

### Financement

Région des Pays de la Loire : 3,8 M€ HT

Conseil départemental : 3,3 M€ HT

Auchan-Ceetrus : 300 000 € HT

SCI Dirob : 180 000 € HT

## La Région investit pour les routes en Pays de la Loire

Dans le cadre de sa Politique Routière d'Intérêt Régional 2016-2021, la Région des Pays de la Loire accompagne le Département de la Sarthe, à hauteur de 19,98 M€ pour près de 42 M€ HT de travaux et d'études. Au total, la Région investit 118,9 M€ dans les 5 Départements ligériens.

**Le projet du giratoire de l'Océane représente un investissement de 7,6 M€ HT, financé par la Région des Pays de la Loire à hauteur de 3,8 M€, soit 50% du coût HT de l'opération.**