

Jeudi 23 mars 2017

Contacts Presse

Pascal Hébert

Conseil départemental
Tél : 02 33 81 60 00
Poste 1255
Tél : 06 43 40 29 94
hebert.pascal@orne.fr

Contournement Nord-Ouest de Flers**Poussage du tablier du viaduc de la Vère (le pont le plus long de l'Orne sur route départementale)**

Projet déclaré d'utilité publique en janvier 2009, les travaux du contournement nord-ouest de Flers se poursuivent. Samedi 17 septembre 2016, une opération spectaculaire de lancement du pont enjambant les voies ferrées du Paris-Granville avait été réalisée. Ce jeudi 23 mars, Jérôme Nury, vice-président du Conseil départemental, représentant Christophe de Balorre, président, et les élus ont pu assister à une nouvelle opération spectaculaire : le poussage de la structure métallique du viaduc de la Vère, le pont le plus long de l'Orne sur une route départementale.

Le contournement de Flers a pour objectif de désengorger le centre ville de la commune du trafic de transit de la RD 924. Il doit également permettre l'amélioration de la sécurité routière tant en rase campagne qu'en agglomération et réduire les nuisances dans les zones urbaines traversées et les pollutions. Ce contournement, attendu, permettra aussi de participer à la structuration routière et économique du nord-ouest du département.

Concrètement, ce contournement est basé sur une route neuve à 2 voies d'environ 4,5 km avec trois carrefours giratoires, dont deux en construction (RD 924 route de Vire, RD 18 route de Cerisy) et un existant à l'extrémité est du projet (RD 962 route de Caen). En tout, six ouvrages d'art sont créés pour franchir la rivière La Visance, la voie ferrée Paris-Granville, la vallée de La Vère et la RD 300, et pour rétablir au-dessus du projet une voie communale et la RD 801. Précisons que le viaduc de La Vère sera le plus long pont (156 m) construit sur les routes ornaïses.

Cette opération s'avère complexe avec une topographie mouvementée, coupures naturelles, environnement agricole et périurbain, avec de nombreux intervenants (entreprises, SNCF, aménagement foncier en cours).

Où en est-on mi-mars ?

Tous les marchés des travaux principaux de ce contournement ont été adjugés. Les travaux sont en cours sur la totalité du tracé. Toute l'emprise est dégagée, les giratoires RD 924 et 18 sont partiellement réalisés pour dévier la circulation ; le pont sur La Visance est terminé et permet l'accès ouest du chantier.

Le pont sur la voie ferrée Paris-Granville est également terminé.

Le viaduc sur la Vère et la RD 300 est en cours d'exécution, les piles et culées sont quasi achevées, la charpente métallique du tablier livrée et en cours de mise en place (poussages des 21 février et 23 mars 2017).

Pour l'ensemble de la route, les terrassements sont terminés. Restent environ 30% des couches de formes à finaliser ; Les travaux de chaussées sont partiellement réalisés et seront achevés en 2017.

Les travaux du pont pour la VC3 sont quasi-achevés (superstructures, chaussée), ceux du pont de la RD 801 sont en cours.

En fin de chantier devront aussi être réalisés les équipements de la route (panneaux, glissières de sécurité, peinture) et les aménagements paysagés.

Calendrier prévisionnel

À ce jour, le calendrier prévisionnel est bien respecté. Le Conseil départemental s'attache même à essayer de raccourcir le délai global de construction du contournement, en resserrant les différentes phases du chantier. Ainsi, le contournement pourrait être ouvert à la circulation fin 2017 au lieu de 2018, sous réserve de bonnes conditions météorologiques de cette année, ou d'autres aléas imprévisibles.

Coût de l'opération

L'opération est retenue dans la convention de partenariat Région – Département, signée le 29 février 2008. Estimée en coût « fin de chantier » à 16 M€ HT, la convention prévoit au titre du développement économique – confortement du pôle équipementier automobile de Flers une participation cumulée de la Région et de la Communauté d'agglomération du pays de Flers forfaitaire et définitive de 8 M€, pour la réalisation du projet.

Les principales caractéristiques du viaduc :

- Longueur : 120 m - ouvrage « mixte » charpente acier-dalle béton, prolongé par un ouvrage béton de 36 m pour le franchissement de la RD 300. Soit 156 m au total. Le pont le plus long sur RD dans l'Orne ;
- 2 voies de 3,25 m avec deux accotements de 2 m ;
- Viaduc en pente montante vers l'est de 2,1 %.
- 2 culées, 5 piles dont la plus haute avoisine 15 m au-dessus de la vallée ;
- Ouvrage calculé pour les convois MC 120 (char Leclerc sur porte char).

La charpente métallique - Le tablier

- 2 poutres d'acier de 1,60 m de hauteur, avec des semelles inférieures de 0,80 m de largeur et d'épaisseur variable entre 50 et 120 mm, et des semelles supérieures de 0,70 m de largeur et d'épaisseur variable entre 50 et 80 mm. L'âme des poutres est d'épaisseur comprise entre 16 et 22 mm ;
- Environ 310 tonnes d'acier pour la seule charpente ;
- Les poutres principales sont surmontées d'une dalle en béton armé de 0,41 m d'épaisseur moyenne.

L'ensemble du viaduc (quantités approximatives)

- Béton pour piles et fondations : 900 m³

- Béton pour tablier : 1 000 m³
- Acier à béton pour piles et fondations et tablier : 200 t

Le coût :

- Environ 3 M€ ;
- 14,5 mois de délai d'exécution, soit jusqu'à mi-septembre 2017.