

# AUTOROUTE A88 SECTION FALAISE OUEST - ARGENTAN SUD SECTION ARGENTAN SUD - SEES

Référence Infrastructures Autoroutières et Routières



*OH grande faune*

**Client :** Alicorne / GIE Constructeur (Groupement NGE) / Rotalis  
**Montant Prestation :** 650 000 €uros  
**Année de réalisation :** 2008 - 2009

## Description du projet

Le projet global d'A88 entre Caen et Sées contribuera à favoriser d'une part les échanges entre les chefs lieux de département (Caen et Alençon) et, d'autre part, à créer de nouveaux débouchés pour les ports de la Manche en améliorant leur connexion au réseau autoroutier desservant les régions Centre et Pays de Loire.

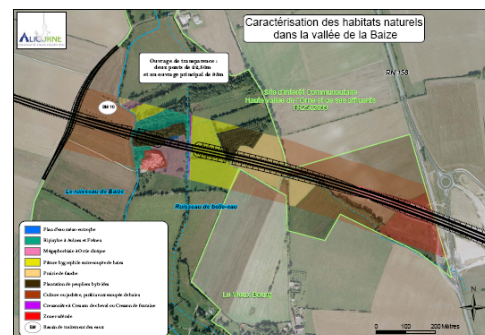
Ce tronçon d'autoroute reliant Caen (Calvados) à Sées (Orne) permet aussi de relier la région Basse-Normandie au réseau autoroutier du Centre et du Sud-Ouest de la France.

L'autoroute A88 entre Falaise Ouest et Sées, d'une longueur de 44 km, a été concédée à la société Alicorne (société de projet associant des constructeurs et des financiers).

Le contrat de concession prévoit la construction de la section entre Falaise Ouest et Argentan Sud (30 km) et l'exploitation de l'ensemble du projet

Sur la section Falaise-Argentan : 5 diffuseurs, 1 air de service et 1 barrière de péage pleine voie

Sur la section Argentan-Sées : 2 diffuseurs, 1 barrière péage pleine voie et 1 aire de repos



# AUTOROUTE A88 SECTION FALAISE OUEST - ARGENTAN SUD SECTION ARGENTAN SUD - SEES

Référence Infrastructures Autoroutières et Routières

## Nos prestations

### En tant qu'ingénierie intégrée

Assurer l'intégration environnementale du projet, au travers des mesures de suppression, d'atténuation ou de compensation des impacts du projet, notamment

- Sur le milieu physique – rétablissement des écoulements naturels
- Sur le milieu naturel – Protection des sites sensibles, transparence écologique de l'infrastructure au moyen d'ouvrages de grande dimensions (viaduc de 350m sur la Vallée de l'Orne, ouvrage de 60m Vallée de l'Houay, 140m Vallée de la Baize), 3 ouvrages mixtes grande faune, 14 ouvrages équipés pour la petite faune
- Sur le plan paysager, pilotage du projet paysager assurant l'intégration de l'ouvrage dans son environnement.
- Conseil environnemental au stade conception et lors de la phase travaux (rédaction de notes et notices environnementales sur l'ensemble des prestations de conception)
- Conseil en Développement Durable sur le volet environnemental et social (émission de gaz à effets de serre, biodiversité, préservation des ressources,...)
- Avant-Projet Autoroutier volet environnement, coordination des prestations
- Actualisation du dossier d'évaluation des incidences Natura 2000,
- Constitution des dossiers CNPN (Conseil National de Protection de la Nature) : dossiers de demande de dérogation exceptionnelle pour le déplacement et/ou la destruction d'espèces végétales et animales protégées
- Dossier loi sur l'eau

- Dossier ABF (Architecte des Bâtiments de France)
- Etude acoustique du projet
- Etude sur la qualité de l'air

### En tant que chargé de mission Environnement pour Alicorne

- Mission d'assistance au Maître d'ouvrage pendant toute la durée de la construction de l'A88 concernant :
  - Le comité de suivi des engagements de l'Etat
  - Le comité technique et scientifique
  - La mise en place des mesures compensatoires
  - La politique de management de l'environnement
  - La mise en place des bilans environnementaux
  - Le respect des engagements de l'Etat

### En tant que prestataire pour l'exploitant (Routalis)

- Suivi qualitatif des rejets des bassins pluviaux
- Visite fonctionnelle des bassins de traitement



Recherche de Pique Prune



Feuilles de Sanguisorbe



OUVRAGE D'ART

# Un viaduc limite son impact sur la nature

**Tablier lancé, assainissement provisoire, fondations tubées, piste de chantier protectrice ... les mesures écologiques sont multipliées lors de la construction du viaduc de l'Orne sur l'A88 pour protéger une vallée classée Natura 2000.**

Entre Argentan et Falaise (Basse-Normandie), le tronçon de 30 km de l'A88 en construction compte un seul ouvrage d'art non courant. Long de 350 m, le viaduc de l'Orne traverse en huit travées une vallée humide classée Natura 2000. De ce fait, faune et flore protégées ont eu une large influence sur le déroulé de ce projet mené en conception/construction par le GIE A88 (mandataire NGE, avec Spie Batignolles,

Demathieu et Bard, Malet, Valérian et Egis Route). En conception, la sanguisorbe officinale (ou grande pimprenelle), présente de part et d'autre du viaduc, a restreint le fuseau d'implantation du tracé à une bande de 50 m de large, au lieu des 300 m habituels. Les trois rivières traversées ont contraint la répartition des piles, une distance minimale devant être respectée entre celles-ci et les cours d'eau. Par ailleurs, la piste de chantier, sub-

mersible, est posée sur un géotextile qui retient les fines. Et son tracé a été optimisé (voir schéma).

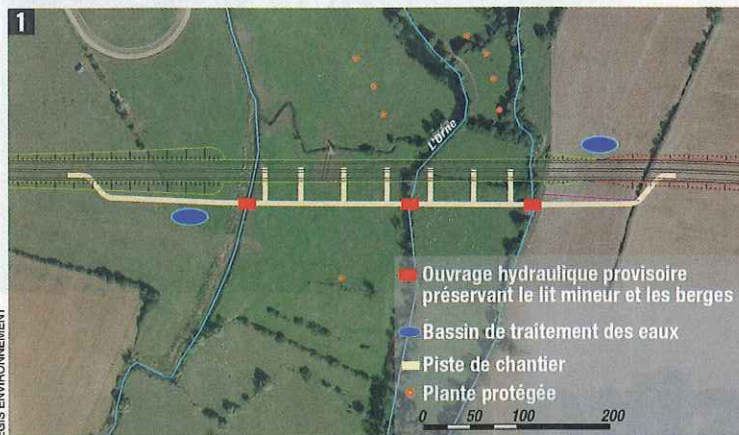
**Tablier bipoutre**

Concernant le mode constructif, plusieurs techniques usuelles ont été conjuguées pour diminuer l'impact. Le choix d'un tablier bipoutre léger (ossature acier et hourdis en béton armé) lancé depuis une plate-forme limite les interventions dans la vallée. Pour éviter de pol-

luer le sol, les pieux forés en béton armé (1,60 m de diamètre et jusqu'à 25 m de profondeur) formant les fondations des 28 piles (7 rangées de 4 piles chacune) ont été tubés sur les 12 m supérieurs, évitant à la boue de forage de se répandre dans le milieu. Aussi, un réseau d'assainissement provisoire constitué de bassins de décantation et de filtres à paille ou à pierres a été créé.

Le chantier du viaduc s'achèvera en juin 2010 après un an et demi de travaux. L'autoroute devrait être mise en service avant la fin 2010 par son concessionnaire Alicorne.

OLIVIER BAUMANN ■



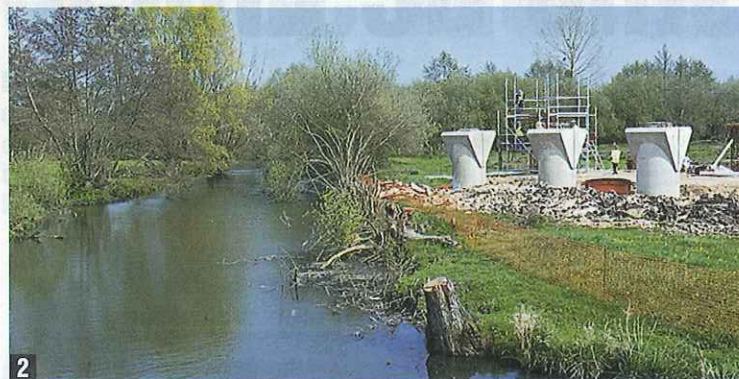
1 Pour limiter au maximum l'impact du chantier sur l'écosystème de la vallée humide, le tracé des pistes de chantier a été optimisé : il est réduit à un chemin principal le long du viaduc sur lequel se raccordent des « antennes » permettant l'accès aux piles.

2 Pour préserver les rivières et leurs abords, l'accès y est totalement interdit. Les fondations des piles ne doivent pas non plus empiéter sur la zone.

3 Les éléments de poutre du tablier sont livrés et soudés les uns aux autres sur une plate-forme d'assemblage située à une des extrémités du chantier. Une fois prêt, le tronçon de tablier est lancé depuis cette même plate-forme. Les petites « maisons » enjambant les poutres optimisent la qualité des process de soudage en maintenant un confinement homogène.

4 L'avant-bec (en bleu) permet au tablier d'accoster en douceur sur les piles pendant les opérations de lancement. L'angle d'attaque réglable compense la flexion des poutres induite par le porte-à-faux entre deux appuis.

5 La « forêt » de piles compte 28 éléments coulés dans un coffrage unique.



PHOTOS DR