

2 È M E P O N T



5 mars 2021



DOSSIER DE PRESSE



(@Strates)

Construction du deuxième pont : pose officielle de la première pierre

Le 5 mars 2021 fera date dans l'histoire de la construction du deuxième pont à Moulins !

Ce jour-là symbolise la **pose officielle de la première pierre de ce chantier hors du commun** en présence de l'État et de l'ensemble des collectivités engagées dans ce projet : **Marie-Françoise Lecaillon**, Préfète de l'Allier, **Laurent Wauquiez**, Président de la Région Auvergne-Rhône-Alpes, **Claude Riboulet**, Président du Département de l'Allier et **Pierre-André Périssol**, Président de Moulins Communauté et Maire de Moulins.

Ce projet essentiel de **deuxième pont franchissant l'Allier** entre aujourd'hui officiellement dans sa première phase de travaux, marquant ainsi la concrétisation de nombreuses années de travail pour aboutir à un projet respectueux de l'environnement, architecturalement intégré à un territoire labellisé Pays d'Art et d'Histoire et qui permettra de donner une impulsion nouvelle à notre territoire.

C'est une étape majeure pour l'avenir et le développement de notre agglomération.

Ce nouveau pont va permettre de répondre aux **problématiques de trafics nationaux et départementaux**, de **supporter l'accroissement du trafic routier avec la mise en concession prochaine de l'A79** (ex RCEA) et de **régler des problématiques de sécurité pour la population**. Le Pont Régemortes est actuellement la seule voie d'accès permettant de connecter les rives droites et gauches de l'Allier.

La construction du deuxième pont s'inscrit bel et bien dans **une réflexion plus globale de réaménagement de l'espace urbain pour lutter contre l'enclavement de la rive gauche et aboutir à un meilleur équilibre entre les deux rives de l'Allier**.

Moulins Communauté, maître d'œuvre de ce projet majeur, remercie l'État pour son accompagnement et les partenaires financiers : Région, Département et Ville de Moulins.

Calendrier et financements	Page 4
32 mois de travaux	Page 6
Le deuxième pont dans le détail	Page 11
Les mesures compensatoires	Page 13
Les entreprises locales associées	Page 15
Contacts presse	Page 23

CALENDRIER ET FINANCEMENTS

- 2008** Annonce du projet
- 2010** Étude de faisabilité
- 2011
2012** Réflexions préliminaires
- 2013** Lancement d'une série d'études sur 3 ans (études préliminaires de déplacement, géotechniques, topographiques).
- 2014** Choix des cabinets *Artelia*, *Quadric*, *Strates* et *Base* pour qui assurent la conception du projet et la maîtrise d'oeuvre. Lancement des études hydrauliques, études d'impact (inventaire de la faune et le flore), études agricoles...
- 2015** Concertation préalable.

Réunions publiques d'information et exposition de présentation du 27 avril au 11 septembre 2015.

Bilan de la concertation présenté en conseil communautaire fin 2015.

C'est à l'issue de cette concertation qu'a été choisi l'ouvrage, sa localisation et le tracé des voies de rétablissement.



(©Moulins Communauté)

2017

Plan de financement définitif pour un chantier chiffré à 30 millions d'euros (HT).

CONSEIL DÉPARTEMENTAL DE L'ALLIER
10 millions €



RÉGION AUVERGNE-RHÔNE-ALPES
7,5 millions €



VILLE DE MOULINS
6,25 millions €



MOULINS COMMUNAUTÉ
6,25 millions €



Fin 2019

Enquête d'utilité publique
et réunions d'informations.

Janv. 2020

Projet déclaré d'utilité
publique. Tenue d'une
réunion publique.



(@Moulin Communauté)

Fin 2020

Travaux de préparation
du chantier.

Oct. 2020

Signature du contrat entre
Moulin Communauté et
le constructeur Bouygues
TPRF.



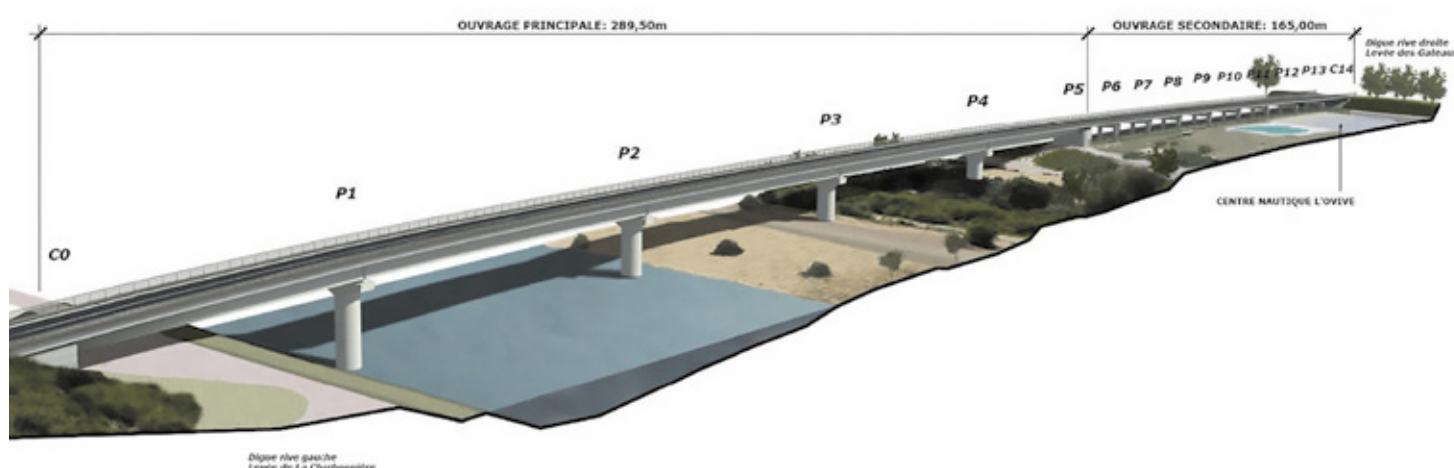
(@Moulin Communauté)

Fév. 2021

Démarrage des travaux de génie civil et de la construction de l'ouvrage. La première pile est montée côté rive gauche.

32 MOIS DE TRAVAUX CONDUITS PAR BOUYGUES TPRF

La longueur totale du deuxième pont de Moulins est de **455 m**. Il comporte un ouvrage principal de type bipoutre à ossature mixte (charpente en acier, hourdis en béton) de **289,50 m de longueur** et un **ouvrage secondaire de 165 m**. Il s'élancera, dans le prolongement du Cours de Bercy côté rive droite pour arriver au niveau de la Gare aux bateaux, côté rive gauche.



FÉVRIER 2021 : PREMIERS COUPS DE PIOCHE

En début d'année, les travaux ont démarré en rive gauche par la construction d'une digue provisoire, surélevée par rapport au niveau de la rivière Allier. Cette digue accueille aujourd'hui la plateforme de chantier, pour la construction de la première pile (P1) du viaduc.

Pour travailler hors d'eau, les ouvriers installent un batardeau d'environ 9 m x 6 m : de lourdes palplanches métalliques et étanches sont enfoncées dans les sols durs à l'aide d'un vibro-fonceur, pour s'ancrer à plus de 15 m sous terre et permettre de réaliser les fondations de la première pile sous le niveau de l'Allier. Cette technique sera utilisée pour construire les 4 piles de l'ouvrage principal. En cas de sol dur, un marteau-hydraulique sera également utilisé.



Installation du batardeau (@Ville de Moulins).

En rive droite, Bouygues TPRF installe la base de vie de chantier qui accueillera les ouvriers et l'encadrement pendant toute la durée des travaux derrière le Palais des Sports de Moulins.

À partir du 1^{er} mars, le chantier s'adapte aux contraintes environnementales. Tous travaux sont interdits dans le lit mouillé de l'Allier jusqu'au 31 août, afin de ne pas perturber les périodes de reproductions de différentes espèces animales (grand alose, amphibiens, reptiles, chiroptères, sternes). C'est pourquoi l'enjeu du démarrage était de réaliser la digue et l'enceinte du batardeau avant fin février.

PHASE 1 : MARS À SEPTEMBRE 2021

En rive gauche, les travaux se poursuivent sur la berge au niveau de la Culée C0 et sur la digue par la réalisation des pieux forés en béton armé constituant les fondations profondes de l'ouvrage.

S'enchainent alors l'excavation dans le batardeau de la pile P1, puis la réalisation du béton bouchon immergé (au sein du batardeau) permettant la mise à sec de l'enceinte.

Ensuite les travaux de génie civil en béton armé élèvent peu à peu ces 2 appuis jusqu'au niveau sur lequel reposera la future charpente métallique de l'ouvrage.

En rive droite, côté centre aqualudique : dès le mois de juin, jusqu'en octobre 2021, toutes les piles (P5 à P13) supportant le futur tablier du pont situés sur le parking de l'Ovive seront réalisés.



*Vue du parking de l'Ovive
(©Strates).*

Dans le cadre de ce projet et des mesures compensatoires environnementales associées, plus de 1000 arbres seront plantés avec l'objectif de promouvoir le patrimoine naturel et d'améliorer le cadre de vie des Moulinois.

Des aménagements de voirie et de stationnement ont lieu en parallèle :

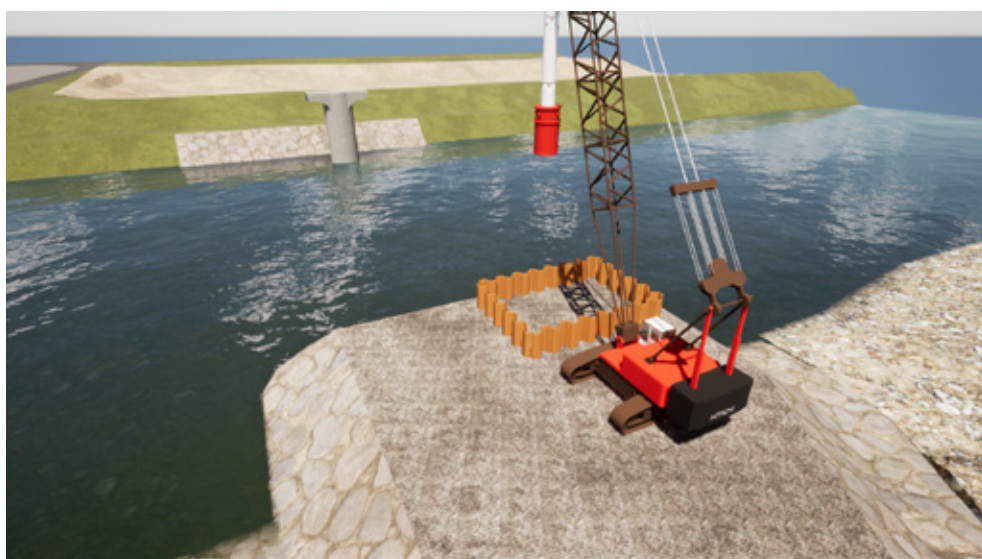
- > Un nouveau passage piéton est créé à hauteur du parking de l'Olive, nécessitant la neutralisation d'une voie de circulation sur la rue Felix Mathé.
- > Le parking du centre aqualudique est inaccessible durant toute la durée des travaux. Les stationnements doivent s'effectuer entre l'Olive et le Palais des Sports.

PHASE 2 : OCTOBRE À MARS 2022

En rive gauche la pile P1 est achevée, les travaux dans le lit mouillé de l'Allier étant à nouveau possibles à partir de septembre, on procède alors au démontage de la digue provisoire et la mise en œuvre des enrochements définitifs.

Cela permet de rendre de l'espace à l'écoulement de l'eau et de procéder dans la foulée à la constitution de la digue provisoire en rive droite cette fois pour accéder aux piles P2, P3 et P4. Cette digue est toutefois moins haute qu'en rive gauche puisqu'elle est submersible en cas de crue supérieure à Q3 (période retour de trois ans).

Les travaux des piles P2 à P4 similaires à ceux de P1 seront réalisés en totalité avant le 31 mars suivant ce séquençage : pieux, batardeau en palplanches, terrassement, béton bouchon, semelle de fondation, élévation.

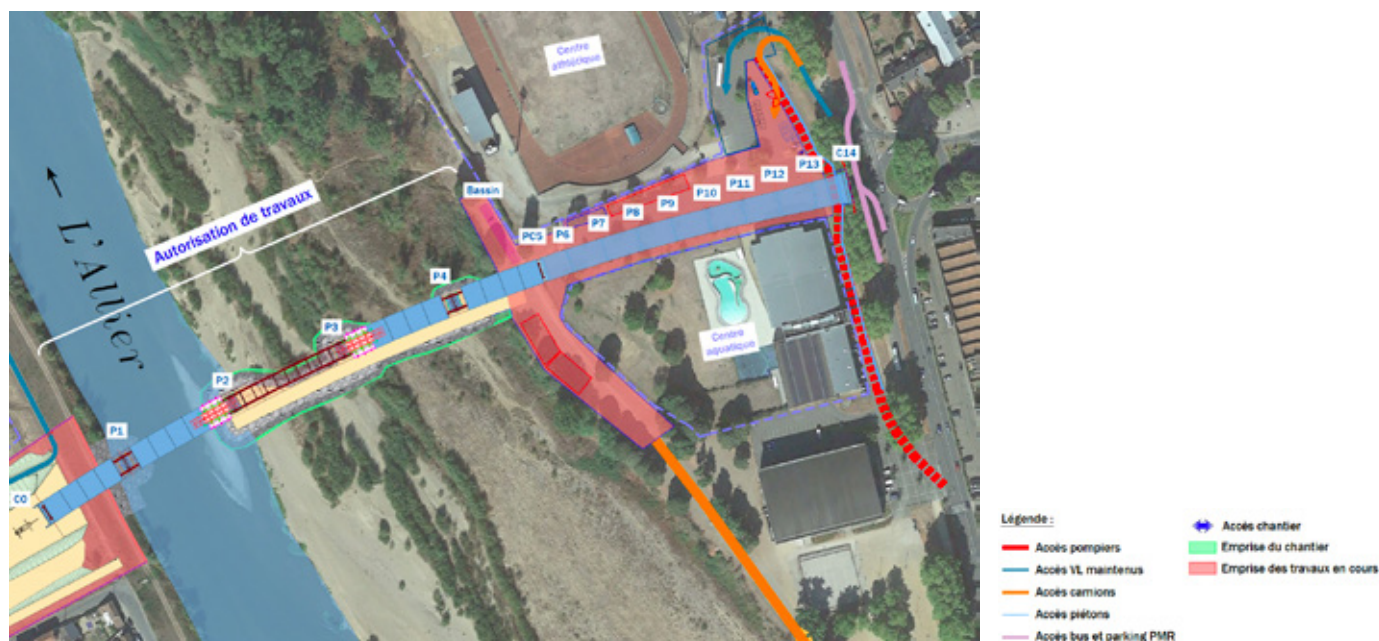


*Vue 3D de la digue en rive droite
(©Bouygues TPRF).*

En parallèle, les équipes de charpente métallique s'installent et commencent l'assemblage de la structure sur la plateforme à l'arrière de la culée C0. Une fois assemblé le premier tronçon de charpente commence à être lancé pour rejoindre la pile P1 et se dirige vers les appuis suivants.

Le génie-civil de la pile-culée PC5, à la jonction des 2 ponts, et de la culée C14 sont également réalisés.

Les travaux sur le tablier de l'ouvrage secondaire démarrent.



PHASE 3 : AVRIL 2022 À JANVIER 2023

L'assemblage et le lancement de la charpente de l'ouvrage principal se poursuivent durant cette période ainsi que le tablier de l'ouvrage secondaire.



Vue d'ensemble d'une plateforme d'assemblage (@Bouygues TPRF).

En rive droite, un bassin de traitement des eaux sera construit au pied du viaduc.

Après les travaux de charpente du tablier de l'ouvrage principal, c'est au tour du hourdis (dalle) en béton armé d'être réalisé à l'aide de 2 équipages mobiles circulant sur la charpente et avançant par plots successifs d'environ 12 m.

Les travaux de nuits sont limités au maximum et l'éclairage des postes de travail est orienté de façon à minimiser les perturbations pour la faune nocturne comme les chiroptères (chauves-souris).

PHASE 4 : FÉVRIER À SEPTEMBRE 2023

Focus sur la culée C0, côté rive gauche

La culée d'un pont représente la partie située sur la rive destinée à supporter le poids de l'extrémité du tablier (extrait de plan ci-dessous). La culée permet également le raccordement du tablier, qui se dilate et se rétracte en fonction de la température, au point fixe que constitue la rive. Le souffle au nécessaire est permis par le joint de chaussée. La culée a aussi une fonction de soutènement pour retenir les terres.

Le génie civil de la culée côté rive gauche se termine après la fin de la réalisation du tablier de l'ouvrage : garde-grève, murets, dalle de transition. Les talus définitifs de la rampe sont également modelés dans leur configuration définitive.

La culée est compacte et sans artifice particulier. Elle se glisse sobrement dans les aménagements de la berge de l'Allier.



Vue de la culée C0 (@Strates).

Les superstructures et équipements de l'ouvrage sont mis en place : corniches, garde-corps et joints de chaussée, éclairage, bordures et caniveaux, enrobés, béton désactivés et anti-graffiti.

LE DEUXIÈME PONT DANS LE DÉTAIL

Le deuxième pont prévoit la circulation des voitures, mais aussi des cyclistes et des piétons, qui ont leurs voies dédiées.

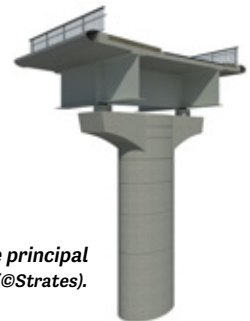


Vue sur le pont (@Strates).

LES PILES DE L'OUVRAGE PRINCIPAL (LE VIADUC)

Le cabinet d'architecture STRATES spécialisé en architecture d'ouvrage d'art a recherché une harmonisation des géométries et modénatures des différents appuis.

Les piles seront à l'identique (seule la hauteur de fût étant variable). Il s'agit de piles colonnaires à section elliptique avec un chevêtre de tête. Des engravures à espacement dégressif vers le haut rythment le volume.



Pile de l'ouvrage principal (@Strates).

LES PILES DE L'OUVRAGE SECONDAIRE



Pile intermédiaire (@Strates).

Une pile intermédiaire reliera l'ouvrage principale et l'ouvrage secondaire. Sa volumétrie sera importante. Les autres piles de l'ouvrage secondaire prendront des volumes en portiques plus ou moins larges. Ils se composent de 3 fûts colonnaires de section réduite sur lesquels repose un chevêtre (photo jointe). Entre les fûts, un passage libre au niveau du parking évite les espaces masqués peu souhaitables dans ce lieu public.



Pile de l'ouvrage secondaire (@Strates).

LES GARDES CORPS

Ce pont urbain reçoit des garde-corps métalliques spécifiques de deux hauteurs différentes, répondant aux normes en vigueur ainsi qu'aux impératifs techniques. En réponse à la donnée environnementale des chiroptères, une protection de 1,35 m est imposée en rive des tabliers. Le garde-corps est donc porté à cette hauteur sur toute la longueur de l'ouvrage principal. L'ouvrage secondaire, quant à lui, conserve une hauteur de garde-corps de 1,20 m.

LES CORNICHES

Les bords de tablier sont masqués par une corniche dont la géométrie arrondie sans nervure assure un effet linéaire. Il s'agit d'une coque en inox tendue avec un aspect brossé, qui enchâsse les réseaux sur les deux rives de l'ouvrage.

LA COULEUR

Une étude de coloration a fait l'objet d'un échange avec la maîtrise d'ouvrage et l'architecte des bâtiments de France. Pour la structure métallique du tablier principal, le revêtement peinture est de teinte « gris lumière ». Pour les corniches métalliques, garde-corps, poteaux et main courante, la teinte est celle de l'inox.

LES MESURES COMPENSATOIRES

Ces **mesures compensatoires** ont été élaborées pour compenser les effets négatifs résiduels sur les espèces en améliorant les habitats concernés et ainsi favoriser la conservation de leurs populations. **Ces mesures sont par ailleurs bénéfiques à d'autres espèces protégées ayant les mêmes exigences d'habitat.** Elles doivent couvrir la même région biogéographique et viser, dans des proportions comparables, les habitats et espèces subissant des effets dommageables. **Elles visent à un bilan écologique neutre voire une amélioration globale de la valeur écologique d'un site et de ses environs.**

Création d'un réseau de mares (amphibiens, zones humides)

Le projet de 2^e pont et barreau routier occasionne une destruction d'individus et d'habitats terrestres ainsi qu'une rupture des fonctionnalités écologiques. Les espèces concernées, Grenouille agile, Triton palmé, Crapaud commun et Crapaud calamite ont besoin d'un réseau de zones humides pour un développement optimal. La création d'un réseau de mares permettra de renforcer les populations d'amphibiens existantes. Travaux prévus de septembre à mi-octobre avant le démarrage des travaux du barreau routier.



Création et renforcement de réseaux de haies bocagères (amphibiens, reptiles, insectes, saproxyliques, chiroptères)



Exemple de haies à renforcer.

Les haies seront constituées d'arbustes disposés en quinconce de façon à constituer des haies de 2m de large au minimum. Les arbustes seront espacés de 1.5 m et les arbres de 6 à 10 m (cépée et tige). Le nombre d'arbres / arbustes plantés sera adapté à la portion de haie à créer. Travaux prévus fin novembre 2021 à fin février 2022, avant le démarrage des travaux du barreau routier.

Restauration d'habitats naturels dégradés (fonctionnalité écologique)

Création d'hibernaculums : Il s'agit de gîtes terrestres favorables aux espèces d'amphibiens et de reptiles et à la petite faune en général. Ils sont créés à proximité des mares et doivent permettre aux espèces d'hiberner au cours de l'hiver.

Mise en place d'actions de gestion des habitats naturels sur le site de Confaix (fonctionnalité écologique)

Trois actions : ouverture des milieux et entretien par pâturage pour favoriser l'habitat naturel du Gomphe Serpentin, le développement et la maturation d'une ripisylve (végétation bordant les milieux aquatiques) et la lutte contre les espèces invasives (Renouée, jussie ...). Entretien hors période de reproduction, éviter mars à septembre.

Reconnexion d'un bras mort avec le cours de l'Allier (habitats aquatiques)

La plateforme « Jalicot » utilisée pour le dépôt de matériaux de la carrière est plane. Afin de restaurer le milieu riverain, le terrain sera reprofilé sur la partie nord (rétrocédée à la communauté d'agglomération) afin de créer une continuité avec la partie basse des berges du bras mort.

L'objectif est de restaurer une connexion hydraulique entre le bras mort et l'Allier en période de hautes eaux, soit 25 % du temps. Ce débit de mise en eau correspond à un débit qui est dépassé dans l'Allier 91 jours par an en moyenne. Avant l'embouchure avec le bras mort, aucun remodelage des berges ne sera effectué afin de ne pas risquer d'impacter l'intégrité de la berge de l'Allier. (Photos + cartes dispos). Travaux prévus période de basses-eaux (fin d'été ou début d'automne) avant le démarrage des travaux du barreau.



Visualisation des berges et du chenal à reprofiler.

Passe à poissons rive gauche (poissons, grandes aloses)

Réalisé en décembre 2020, ces travaux ont permis de remettre les différents bassins à une hauteur raisonnable, afin de faciliter le franchissement du radier aux espèces de poissons à faible capacité de nage, comme l'Alose.



Passe à poissons.

Passe à poissons rive droite (poissons, grandes aloses)

La période de réalisation de ces travaux ne doit pas empiéter sur les périodes de migrations et les périodes favorables aux sternes. Pour répondre à cet objectif, les travaux seront réalisés entre la date de départ constaté des sternes et fin février. Pour la mise hors d'eau des passes à poissons, des digues de sables sont réalisées, puis restituées à la rivière à la fin des travaux. Travaux août 2021 à fin février 2022.

LES ENTREPRISES LOCALES ASSOCIÉES

Le chantier du deuxième pont représente aussi une opportunité économique pour des sous-traitants locaux qui ont été consultés et choisis par le constructeur Bouygues TPRF.

A ce jour, les entreprises retenues sont :

- l'entreprise Colas domiciliée à Toulon sur Allier pour le terrassement, les réseaux et voiries ;
- Laboratoire Eurofins à Moulins pour l'analyse de l'eau ;
- la société CEME à Moulins pour les réseaux électriques ;
- l'entreprise BML à Yzeure pour la fourniture de béton.

Le projet ne fait que commencer. Les 32 mois de travaux donneront l'opportunité à d'autres entreprises locales de répondre aux consultations de Bouygues TPRF et de remporter le marché de sous-traitance concernant par exemple l'éclairage ou les serrureries, favorisant ainsi la création d'emploi sur notre territoire.

CONTACTS PRESSE

Damien THIEULEUX, Directeur de Cabinet de Moulins Communauté

| Tél. 04 70 48 50 25

| d.thieuleux@agglo-moulins.fr

Fabienne Chartoire, Directrice de la communication de Moulins Communauté

| Tél. 04 70 48 54 68

| f.chartoire@agglo-moulins.fr