

Réunions publiques : Eiffage à la rencontre des riverains

Depuis le mois de septembre, CLERE, le groupement concepteur-constructeur, organise des réunions publiques sur l'exécution des travaux dans les communes traversées par la LGV. Objectif : présenter le planning des travaux sur les prochains mois.



Déplacement des réseaux (eau potable, EDF, gaz, téléphone...), construction des ouvrages d'arts (routes, cours d'eau, passages de faune...), rétablissement des voiries, terrassement : l'organisation d'un tel chantier est complexe, sa réalisation aussi. Le GIE CLERE a donc organisé un peu plus d'une trentaine de réunions publiques depuis octobre 2012, auxquelles ont participé la maîtrise d'œuvre et les directeurs de travaux, pour présenter les travaux liés à la construction de la LGV : expliquer, faire preuve de pédagogie, chaque point évoqué est discuté avec le public. « Ces échanges se déroulent sur l'ensemble des communes concernées par la LGV, explique Florent Janssen, chef de section en Ille-et-Vilaine. Ils font suite aux réunions publiques de concertation organisées fin 2011, qui, à l'époque, ont permis de finaliser la conception de la ligne. Ici, il s'agit de réunions d'information pour préparer les habitants aux différentes étapes des travaux de la LGV. La construction de la ligne va perturber le quotidien des riverains : circulation, bruit de chantier, minage de roche dure dans certains secteurs. Nous nous sommes attachés à expliquer toutes les mesures mises en œuvre pour en limiter les effets. »

Un problème, une question ?

Vous pouvez joindre Eiffage/le chantier aux numéros ci-dessous, ces lignes fonctionnent pendant les horaires de bureau :

Pour les TOARC A et B, secteurs situés entre Cesson-Sévigné (Ille-et-Vilaine) et Saint-Berthevin (Mayenne) : 02 23 55 77 20, à Étréelles.

Pour les TOARC C et D, secteurs situés entre Saint-Berthevin (Mayenne) et Ballée (Mayenne) : 02 43 58 20 03, à Louverné.

Pour les TOARC E, F et G, secteurs situés entre Ballée (Sarthe) et Connerré (Sarthe) : 02 43 88 34 50, à Milesse.

Les visites de chantier

Pour des raisons de sécurité, l'accès au chantier est interdit au public. Des visites de groupe peuvent toutefois être organisées, regroupez-vous à l'échelle d'une commune entre personnes intéressées (10 minimum) et faites-nous part de votre souhait en joignant un des numéros indiqués ci-dessus ou en contactant directement le service communication d'Eiffage Rail Express à l'adresse suivante : victor.toulouse@eiffage.com - tél. : 02 23 61 49 86

Les panneaux « point rencontre » peuvent sauver des vies

Si un accident survient, ils servent de point de jonction entre les services de secours et les personnes travaillant sur le chantier : ce sont les 85 panneaux point rencontre que vous avez déjà pu apercevoir sur le bord des routes. Répartis à proximité des 214 km de la ligne en construction, ils permettent, par leur numéro et leur référencement géographique, de donner un point de rendez-vous aux secours (pompiers, médecins, etc.) pour les guider ensuite sur site. Pensez-y ! Un panneau arraché ou vandalisé peut mettre en danger la vie des salariés !



ERE
EIFFAGE RAIL EXPRESS www.ere-igv-bpl.com

Directeur de la publication : Loïc Dorbec - Rédactrice en chef : Frédérique Alary - Comité de rédaction : Arnaud Guillou - Conception / création : ART GEST - Crédit photos : Photothèque Pigeon et Charier, G. Arnaud, f. Grenier - ERE - 22, avenue Henri Freville - 35 200 Rennes - Tél. : 02 23 61 49 70 - Tirage : 57 000 ex. - Ne pas jeter sur la voie publique.

RÉSEAU FERRÉ DE FRANCE
LGV BRETAGNE - PAYS DE LA LOIRE, UN GRAND PROJET FERROVIAIRE CONFIE À EIFFAGE RAIL EXPRESS www.lgv-bpl.org

RFF, propriétaire et gestionnaire du réseau ferré national, a confié à ERE le financement, la conception, la construction et la maintenance de la LGV Bretagne - Pays de la Loire, dans le cadre d'un contrat de partenariat public-privé d'une durée de 25 ans à compter du 3 août 2011. RFF assure de son côté la maîtrise d'ouvrage de la construction des 8 jonctions de la LGV au réseau ferré national et des dispositifs de gestion centralisée pour l'exploitation et l'alimentation électrique (central sous-station et poste de commande à distance basés à Rennes).

La parole à nos partenaires

Sous-traitance sur le TOARC A : présentation des entreprises Pigeon et Charier



« Charier et Pigeon sont deux entreprises locales, de taille intermédiaire, qui se connaissent bien et ont l'habitude de travailler ensemble, constate Arnaud Banquetel, directeur administratif et financier du groupe Pigeon. Pour la réalisation du terrassement et des travaux d'assainissement du TOARC A de la LGV Bretagne-Pays de la Loire, nous allons ainsi mutualiser nos ressources en matériel, ingénierie et encadrement des chantiers. »

Pigeon, groupe familial composé de 70 sociétés et 2 400 collaborateurs sur le grand ouest de la France, s'est développé autour de cinq métiers principaux : « notre activité historique est l'exploitation de carrières, reprend Arnaud Banquetel. Notre groupe s'est cependant diversifié dans des activités de travaux publics, dans la fabrication de produits en béton, chaux et plâtrerie. » Le siège de l'entreprise est situé à Louvigné-de-Bais, en Ille-et-Vilaine. Charier est également une entreprise familiale, forte de 1 500 salariés, implantée essentiellement dans les Pays de la Loire. « Nos métiers sont également multiples, allant de la réalisation de routes à l'exploitation de carrières, du génie civil à la valorisation des déchets, avec bien sûr une activité de terrassement », termine Dominique Gallenne, le directeur du pôle terrassement de l'entreprise Charier. Pour la réalisation de ce projet, une partie des salariés des deux entreprises vont s'installer dans une base située à Domloup, au sud-est de Rennes, à proximité d'un atelier de l'entreprise Pigeon.

d.gallenne@charier.fr
arnaud.banquetel@groupe-pigeon.com

À la découverte d'un métier : laborantin

Entouré de ses appareils de mesures, dans son laboratoire installé sur la base de vie d'Étréelles, Olivier Saber, responsable laboratoire pour le TOARC B du chantier de la LGV, nous reçoit pour nous présenter son rôle sur le projet.

Des sacs de terre et de roches sont entreposés dans le bungalow converti en laboratoire. Dans les pièces adjacentes au sas d'entrée, d'étranges appareils d'analyses et de mesures, en verre et en métal, sont posés sur des paillasses, d'autres, plus gros, stockés à même le sol. « Ce bêcher et le flacon de bleu de méthylène nous servent à déterminer l'argilosité des terrains, quant à cette presse, sa fonction consiste à mesurer l'indice de portance des matériaux », précise Olivier Saber. Avec son équipe, il est chargé d'affiner le profil des sols sur sa section de travaux, pour que le terrassement se déroule au mieux, mais également de l'analyse des déblais afin de rendre compte des modalités de compactage ou de leur mise en dépôt. Si une formation existe depuis peu à Nancy, Olivier considère que l'expérience est primordiale pour travailler comme laborantin. « C'est un métier qui peut recruter des personnes venant d'horizons divers, pour peu que l'on soit curieux et motivé », analyse-t-il. Il a d'ailleurs recruté un laborantin formé... dans les métiers du sport ! Sa profession lui a permis de voyager en France et à l'étranger, avant de suivre la construction de trois autoroutes sur le territoire national et de passer six mois sur un chantier en Guinée.



Olivier Saber



Michel Oléo, Directeur du GIE CLERE

E I F F A G E

RailEXPRESS 03

JOURNAL D'INFORMATIONS DU PROJET DE LIGNE À GRANDE VITESSE • BRETAGNE - PAYS DE LA LOIRE JANVIER 2013

Sommaire

LE DOSSIER	1
ÉCHOS DES DÉPARTEMENTS :	
La Sarthe	2
L'Ille-et-Vilaine	2
La Mayenne	3
FOCUS CHANTIER	4
LA PAROLE À NOS PARTENAIRES	4



Sous-traitance sur la LGV, les travaux de la section située entre Cesson-Sévigné et Étréelles sont confiés à deux entreprises locales : les sociétés Pigeon et Charier.

Le terrassement



Dossier

Avant de poser les rails, il est nécessaire de préparer la plateforme de génie civil, c'est-à-dire les fondations de la future LGV. Ses caractéristiques répondent à des critères extrêmement précis : rayon de courbure, pente, etc. Par déblais et remblais, le terrassement modèle le paysage pour permettre la circulation des trains à 320 km/h.

Peut-être l'avez-vous déjà constaté en voiture, lorsque vous prenez l'autoroute : il arrive que votre véhicule se situe par moment au-dessus du paysage environnant, dominant les champs et la campagne, et d'autres fois en dessous, encaissé entre deux parois rocheuses où poussent ajoncs et arbustes. Dans le premier cas, la portion d'autoroute a été construite en remblais ; dans le deuxième, il a fallu déblayer le terrain pour laisser filer la voie au fond d'une tranchée. Afin de maîtriser les pentes auxquelles sera soumise la LGV, la trace de cette dernière est établie selon le même principe. Olivier Prinnet, directeur du TOARC B - le tronçon de LGV situé entre Étréelles et Le-Genest-Saint-Isle- nous explique : « Le mouvement de terre doit être équilibré au maximum, nous essayons pour cela d'utiliser au mieux les matériaux de déblais pour remblayer les terrains qui en ont besoin. » À l'aide de pelles et de scrap, de grandes quantités de terre sont ainsi déplacées. En parallèle aux engins de chantier de taille classique, comme ceux que l'on peut observer lors de travaux en milieu urbain, lors de la réfection d'une chaussée par exemple, il est fait appel ici à un outillage spécifique et parfois démesuré : certaines pelleteuses, les plus grandes, possèdent ainsi un godet de 7700 litres, pouvant déverser leur contenu dans des camions tombereaux acceptant jusqu'à 50 tonnes de matériaux. Pour se faire une idée de la taille de ce type d'engins, imaginez que leurs roues mesurent à peu près 2,20 mètres de hauteur !



La pluie, l'ennemie du terrassier

Comme pour l'exploitant agricole, qui peut difficilement utiliser ses engins dans des champs gorgés d'eau, ceux du terrassier subissent la même contrainte : les camions glissent et s'enfoncent dans le sol humide. « Les mois de septembre et octobre ont été très pluvieux, reprend Olivier Prinnet. Pour le TOARC B, sur les 13 jours de travail prévus en octobre, seuls 9 ont été réellement actifs, c'est pourquoi il est essentiel de bien préparer les terrains notamment l'assainissement provisoire de chantier pour permettre aux engins de TP de circuler pendant la mauvaise saison ». Difficile également avec des bulldozers et des compacteurs de densifier des remblais gorgés d'eau. L'eau est donc extraite grâce à l'adjonction de chaux vive : en produisant de la chaleur, la réaction l'a fait évaporer tout en liant les matériaux, produisant un remblai de meilleure qualité. Cette opération est réalisée sur place avec des malaxeurs. Il arrive également que les terrassiers atteignent une roche dure. « Une fois la terre végétale puis les matériaux meubles enlevés sur différentes épaisseurs, nous pouvons rencontrer le socle rocheux, difficile à extraire pour nos engins : certains TOARC le croisent très peu, mais sur le B, dont je m'occupe, sur cinq millions de mètres cubes de déblais, plus d'un million correspond à de la roche dure », constate Olivier Prinnet. Dans ces cas-là, le roc est fracturé par minage (voir notre article dédié page 3).



Maîtriser les contraintes envers les riverains

« Tout d'abord, parlons du bruit que peut générer un tel projet : il faut savoir que tous nos engins sont aux normes acoustiques CE (européennes) dans ce domaine. Cependant, certains sons peuvent être relativement forts, en particulier les beepers de recul. Ils sont pourtant obligatoires et portent loin pour des raisons de sécurité envers notre personnel. » Dans la valse des camions et autres machines mécaniques des chantiers, ces beepers permettent en effet aux salariés de maintenir leur vigilance et d'éviter les accidents.

Autre élément : la poussière. Pendant les périodes sèches, y compris en hiver lorsqu'il ne pleut pas, le trafic des engins et des camions sur un sol fin provoque inévitablement une levée de particules argileuses dans l'air, qui pourraient se déplacer et retomber dans les environs du chantier. Dans ce cas, de l'eau est régulièrement répandue sur les pistes grâce à des arroseuses. « Nos ressources en eau peuvent être contraintes, comme c'est le cas sur le TOARC B. Nos apports doivent donc être multiples : nous sommes prêts à signer des conventions avec les propriétaires de plans d'eau, sous réserve bien sûr de respecter nos engagements avec l'arrêté préfectoral sur le dossier loi sur l'eau. »

Si cette situation vous concerne et vous intéresse, vous pouvez joindre un des responsables de travaux dont les contacts sont indiqués en page 4 de ce journal.

Le transport des matériaux sur la voirie locale est un élément occasionnant une gêne pour les riverains : « une fois la trace réalisée, c'est-à-dire l'endroit où passera la voie ferrée, l'essentiel du transport passera sur cette trace », termine Olivier Prinnet. Le réseau routier existant ne sert plus alors qu'à l'approvisionnement des fournitures extérieures et au passage ponctuel d'engins de terrassement, nécessitant parfois un arrêté bref de la circulation. Dans ce dernier cas, signaleurs ou feux, en concertation avec les gestionnaires de voirie, donnent la priorité aux usagers de la route. ■



Circulation routière : la carte des travaux est en ligne !

Routes coupées et/ou déviées, nature des travaux, durée, etc. : pour connaître les conséquences des travaux sur vos parcours quotidiens et planifier au mieux vos trajets, consultez la carte des travaux sur notre site www.ere-lgv-bpl.com, rubrique « Infos riverains ».

La Sarthe

Nord du Mans : les échanges à l'amiable de terrains ont débuté l'automne dernier

L'extension des emprises nécessaires à la construction de la LGV sur le TOARC G (section comprise entre La Bazoge et Connerré), sur des parcelles agricoles bordant la ligne, se concrétise actuellement par des acquisitions directes auprès des propriétaires terriens mais également par des échanges à l'amiable grâce aux stocks de terrains réalisés par la Safer depuis quelques années. « Entre 20 et 30 % des emprises peuvent être ainsi libérées par ces échanges volontaires, intervient Xavier Bonneau, responsable foncier pour ERE sur les secteurs Mayenne et Sarthe. Ils permettent aux agriculteurs de ne pas perdre de surface à exploiter malgré le passage de la LGV », la procédure est financée par Eiffage Rail Express (ERE). Les premiers échanges, validés par le comité de pilotage mené par le Conseil général de la Sarthe et dans lequel sont également présents les mairies, la Safer, RFF, ERE et les associations des exploitants expropriés, sont d'ores et déjà en cours. ■



POILLÉ-SUR-VÈGRE

C'est sur le territoire de la commune que les premiers bétons d'ouvrage ont été coulés fin octobre : en l'occurrence, la pile du pont-route situé sur la RD190 en direction d'Asnières.

CHANTENAY-VILLEDIEU

Les travaux sur le barreau routier qui longera la LGV par le sud vont débuter dans le courant du mois de janvier. Le premier tronçon mis en service concernera, dès le mois de mars, la section comprise entre la RD35 en direction de Tassé et la RD79 en direction de Pirmil.

JUIGNÉ-SUR-SARTHE

La déviation de la RD4 est désormais ouverte avec un giratoire sur le parcours permettant l'accès à la base de travaux ferroviaire.

L'Ille-et-Vilaine

La sous-traitance sur la LGV

Pourquoi la société Eiffage sous-traite-t-elle une partie du génie civil sur ce projet de LGV, au-delà des entreprises du Groupe ? Pour répondre à cette question, nous avons rencontré Michel Otéo, directeur du GIE CLERE.

La réalisation de la Ligne à Grande Vitesse Bretagne-Pays de la Loire constitue une opération majeure pour notre entreprise. Rappelons-nous qu'il s'agit ici du second plus grand projet ferroviaire français après Sud Europe Atlantique (350 km entre Tours et Bordeaux). Mobiliser l'ensemble des forces d'Eiffage sur la LGV BPL n'aurait eu aucun sens : nous devons en effet maintenir disponibles des hommes, des équipes d'encadrement et du matériel pour continuer à travailler sur d'autres projets. Cet équilibre, nous l'avons idéalement déterminé lors de la construction récente de l'A65, l'autoroute de Gascogne, en réalisant 70 % des travaux en interne. Ce constat converge également avec l'engagement d'Eiffage de faire profiter l'économie locale des retombées d'un tel chantier. Ainsi, dans les 30 % sous-traités, 8 % de l'activité est réservée à des PME ou artisans régionaux.



Le point sur les travaux dans la région de Sablé-sur-Sarthe

La jonction avec la voie ferrée existante Angers/Nantes et la virgule de Sablé-sur-Sarthe se situe principalement sur le territoire de la commune d'Auvers-le-Hamon.

« Les travaux de déviation d'un important réseau de gaz se sont achevés à l'automne, explique Emmanuel Rossignol, directeur du TOARC E, section de travaux située entre Ballée, en Mayenne, et la commune sarthoise de Chantenay-Villedieu. Les travaux de terrassement de la base de travaux ferroviaire située sur les communes de Auvers-le-Hamon et Juigné-sur-Sarthe ont débuté, ils devraient durer jusqu'à l'été 2013 ». Comme à Saint-Berthevin, cette base interconnectée avec le réseau ferré national permettra l'approvisionnement et l'acheminement des matériels (ballast, traverses, voies) nécessaires à la pose des voies et des caténaires. À l'est d'Auvers-le-Hamon, le déboisement du bois de Sirion est terminé et les travaux sur l'étang de la Jouffetière vont débuter cet hiver : « il s'agit pour nous de réaliser ces travaux pendant la saison hivernale afin de ne pas pénaliser les exploitants agricoles qui ont besoin d'utiliser leur plan d'eau, il nous faut aussi réaliser les déviations des voiries et des réseaux avant de commencer les terrassements de masse courant 2013. Une fois celles-ci achevées, les engins de terrassement pourront circuler sur la trace, limitant ainsi les nuisances pour les riverains », termine Emmanuel Rossignol. ■



Pont Rail - Fontenay-sur-Vègre

La Mayenne

Sortie 3 de l'A81 : les travaux sur les bretelles d'accès sont achevés



C'est un chantier particulier car la LGV passe à quelques dizaines de mètres de l'autoroute A81. Objectif : réaliser une tranchée couverte pour la ligne à grande vitesse, sous l'emplacement des bretelles d'accès actuelles et ce, sans gêner la circulation des usagers. « Le phasage de ce chantier, c'est-à-dire son organisation dans le temps, est l'une des étapes les plus complexes du projet puisque l'ouvrage coupe les bretelles d'accès de la sortie 3 de l'A81 », confirme Christophe Sandré, directeur du TOARC C, la section de travaux située au nord de Laval. « Pour Noël, les déviations de l'ensemble des bretelles ont été mises en circulation, nous pouvons maintenant creuser pour poser la

voûte de la tranchée couverte. Une fois cette dernière en place, nous pourrions reconstruire les bretelles et rétablir la circulation comme à l'initial. » Fin 2012, les quatre voies de la sortie ont donc été successivement coupées la nuit, et un itinéraire bis mis en place vers la sortie 4. « Pour garantir la sécurité des automobilistes, la coordination de cette signalisation temporaire s'est faite en partenariat avec Cofiroute, la société chargée de l'exploitation de l'A81 », reprend Christophe Sandré. Ces déviations nocturnes n'ont finalement concerné qu'une dizaine de nuits entre octobre et décembre 2012. ■

Tirs de mines : des travaux en toute sécurité

Si des tirs ont lieu en différents endroits du tracé de la LGV, c'est en Mayenne qu'ils sont le plus concentrés : le profil géologique contient ici de nombreuses roches dures.

« Contrairement à l'idée reçue, le minage est une méthode d'extraction des matériaux qui permet de limiter les vibrations dans le sol à des périodes très brèves », rappelle Bruno Saint-André, préventeur chez CLERE. L'objectif d'un tir de mines est de fracturer le sol : les explosifs sont donc enterrés profondément. « Pour diminuer encore le phénomène, avant de réaliser les tirs proprement dit, nous procédons en amont à un tir d'essai permettant de mesurer le comportement du sol. Ce qui nous permet de calibrer précisément les charges qui seront utilisées. » Les tirs sont réalisés par des entreprises spécialisées bénéficiant d'autorisations préfectorales. La plupart ont lieu en journée, exception faite de Saint-Berthevin : la proximité de la voie SNCF imposait de les réaliser après le passage du dernier train, à savoir la nuit. Le dernier dans cette zone a eu lieu fin octobre. « En ce qui concerne le bruit, lors de ces essais, nous avons fait réaliser une campagne de mesures par un cabinet indépendant. L'étude a démontré que nous sommes en dessous des seuils fixés par la législation, termine Bruno Saint-André. Concrètement, l'explosion se caractérise par un grondement sourd, qui dure une fraction de seconde. » ■

GENEST-SAINT-ISLE

Pour la construction du viaduc du Vicoin imposant aux engins de descendre en fond de vallée et d'enjamber la rivière, un pont provisoire est en train d'être réalisé à leur usage pour leur permettre le passage du cours d'eau. Spécialement adaptée à cette zone environnementale sensible, sa conception évitera la dégradation des berges. Il sera démonté à la fin du projet.

SAINT-BERTHEVIN

Les minages de nuit, le long de la ligne ferroviaire existante, ont duré un mois et se sont achevés fin octobre. Les travaux de terrassement ont repris afin de livrer, au second semestre 2013, la plate-forme aux équipes ferroviaires. Cette base de travaux de trente hectares interconnectée avec le réseau ferré national permettra l'approvisionnement et l'acheminement des matériels nécessaires à la pose des voies et des caténaires.

LOIRON

La déviation de la RD57 qui relie La Gravelle à Laval est ouverte depuis la mi-décembre. Sur la RD57 déviée, la construction des deux pont-route (la route passe au-dessus de la LGV) a ainsi pu démarrer. Avec ses 12 000 véhicules par jour, c'est une des déviations les plus fréquentées sur ce tronçon de travaux.

LE PERTRE

L'installation secondaire de chantier du Pertre est en cours de finalisation. Pendant plus de deux ans, 40 à 80 salariés seront basés, en fonction de l'activité, à cet endroit : une aubaine pour les commerces locaux !



Travaux de minage - Saint-Berthevin

Un exemple de sous-traitance : le terrassement sur le TOARC A

Le partenariat conclu entre Eiffage et le groupement Pigeon Terrassement/ Charier Travaux Publics a permis de confier 28 km de travaux de terrassement et d'assainissement en Ille-et-Vilaine à ces deux entreprises régionales.

Minage, concassage, ferrailage pour le fer à béton, réalisation de l'étanchéité des ouvrages d'art, pose des clôtures : sur l'ensemble du chantier de la LGV, la sous-traitance peut s'exercer ponctuellement dans de nombreux domaines. Mais sur les 30,8 km du TOARC A, le tronçon de LGV situé entre Cesson-Sévigné et Étrelles, c'est la majeure partie du chantier qui vient d'être confiée

à deux entreprises régionales : Pigeon, de Louvigné-de-Bais (35) et Charier, de Montoir-de-Bretagne (44) vont en effet y réaliser l'essentiel du terrassement, soit près de 28 km linéaires. « Nous avons choisi de confier ces travaux à des partenaires locaux pour leur très bonne connaissance des contraintes du terrain », confie Frédéric Cuffel, directeur du TOARC A, section de travaux située entre

Cesson-Sévigné et Étrelles. Les deux sociétés réaliseront d'ici à la fin 2014 le terrassement de la plate-forme ferroviaire ainsi que l'assainissement, c'est-à-dire la gestion des eaux de ruissellement afin de ne pas perturber les écoulements sur les terres voisines. ■



CESSON-SÉVIGNÉ

Le déboisement sur l'emprise est désormais terminé et le déblai dans le bois de la Justice est en cours. Les travaux de terrassement ont mis à jour l'horizon rocheux. Des tirs de mines sont envisagés début 2013. Par ailleurs, les travaux de préparation de la déviation de la rocade de Rennes ont débuté depuis le mois d'octobre.

CESSON-SÉVIGNÉ

Les travaux du barreau de raccordement de la RD286 et de la RD32, au sud de la voie, ont démarré. Avec sa mise en service courant février, la circulation de la RD32 sera rabattue sur la RD286.

NOYAL-SUR-VILAINE

La déviation de la RD92 en direction de Châteaugiron a été raccordée à la circulation courant décembre avec une limitation de

vitesse à 50 km/h. Ces travaux de déviation sont nécessaires à la réalisation d'un ouvrage d'art. La construction de ce dernier devrait durer environ huit mois.

LOUVIGNÉ-DE-BAIS

Les travaux de déblais nécessaires à la construction du pont-route à proximité de la RD95 ont commencé cet automne. La déviation provisoire de cette départementale sera réalisée en 2013.