

■ SAINT-AUBIN-LES-ELBEUF - Première mondiale

La chaussée démontable devient une réalité

■ La chaussée urbaine démontable sera la vedette du prochain congrès mondial de la route, dont on fêtera le centenaire, porte Maillot, à Paris, du 17 au 21 septembre. Elle est devenue une réalité, sur l'emplacement de l'ancienne usine Manopa.

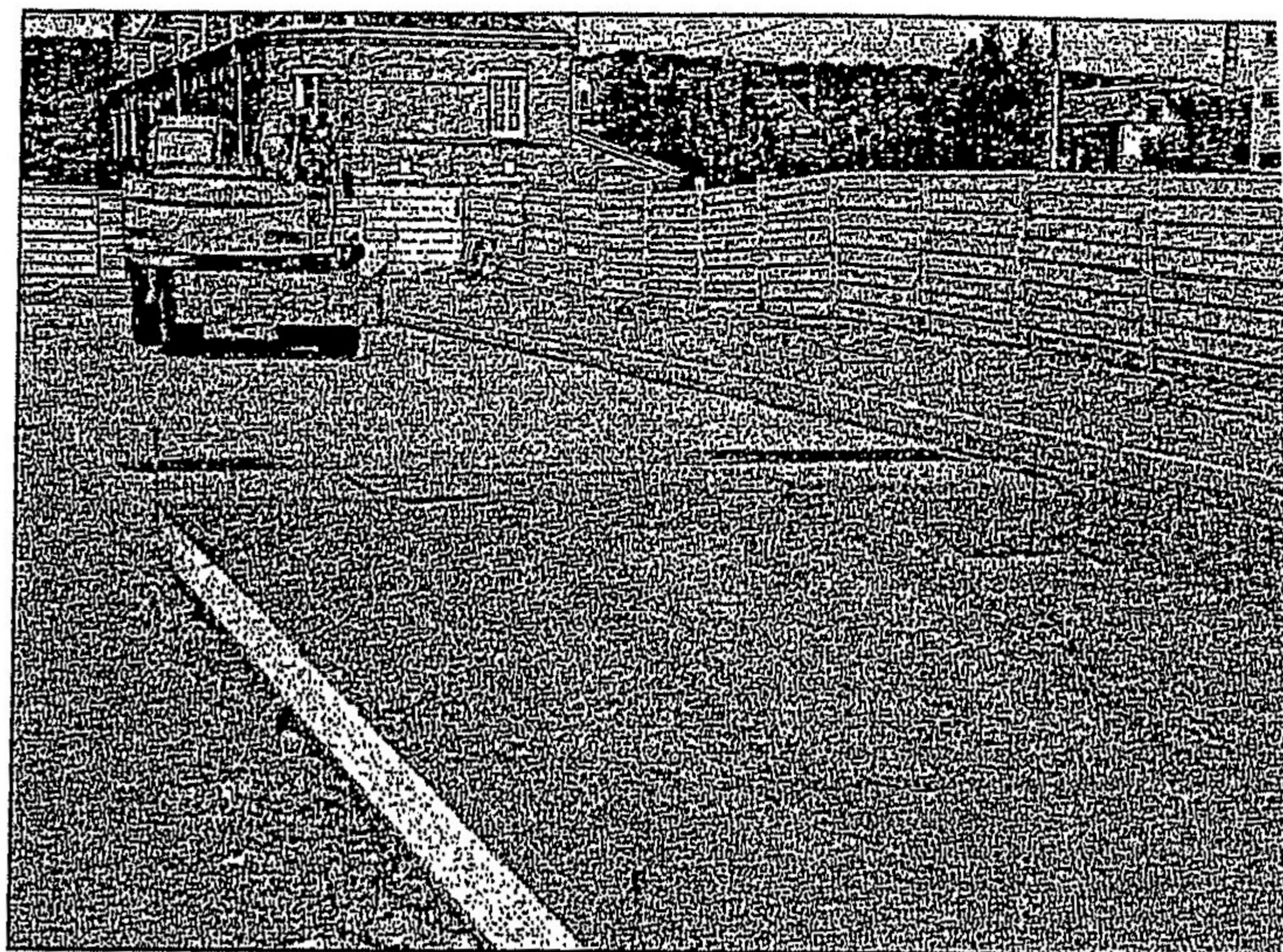
C'est une voie nouvelle, une première mondiale dont Jean-Marie Masson, le premier adjoint, a présenté jeudi le principe, face à une assemblée nombreuse, au sein de laquelle on reconnaissait de nombreux élus, ainsi que la présence de Didier Marie, président du département.

Le concept est novateur. En effet, cette chaussée démontable, répond à un besoin certain, lorsque l'on sait les nombreux travaux de

voirie dans les communes, nécessitant de creuser des tranchées, imposant la mise en place de câblages variés, et dont on ne tient pas toujours l'attachement à jour. « L'idée est venue au cours d'un voyage à Durban en Afrique du sud, il y a plus de 3 ans » précise Jean-Marie Masson « et elle a fait son chemin depuis lors. En effet, outre la gêne occasionnée aux usagers, l'aspect patchwork des travaux successifs sur la chaussée rendent cette dernière inesthétique, sans parler des gaspillages importants de matériaux nobles, alors que l'on tend à prôner le développement durable, et une incompréhension certaine des administrés ». Ce type de chaussée se présente sous la forme de dalles hexagonales en béton armé préfabriqué de 800 kilos environ, avec une épaisseur de 20 cm, nécessaire pour éviter les risques de dommages. Il n'y a pas de liaison mécanique entre les dalles, juste des joints élastomères coulés, avec un lit de pose de 3cm en matériaux granulaires en 6/10.

Coût élevé mais bon investissement.

Pour cette rue créée à Saint-Aubin, qui mesure 90m de long sur 7m de large, avec un trafic poids lourds peu élevé, de l'ordre d'une dizaine par jour, la solution semble intéressante,



La chaussée a été créée à titre expérimental sur le site Manopa

en dépit d'un prix de base plus élevé. Il représente en effet 20 à 25% de plus qu'un enrobé classique, comme c'est le cas pour tout projet expérimental, et sont à étudier, au cas par cas des problèmes de dépollution éventuelle. Pour cette voie, précisément, le financement classique de la municipalité est agrémenté d'un partenariat financier avec le département, représenté pour l'occasion par Didier Marie, son président, ainsi qu'avec CIMBETON. Les tests d'effort effectués au manège de fatigue de Nantes (jusqu'à 120.000 cycles) ont prouvé que la structure est stable, avec peu d'émission sonore. Aucune rupture n'a été constatée, ni aucun dommage au démontage, ce qui permet d'affirmer que

la durée de vie de cette chaussée doit pouvoir atteindre une trentaine d'années. Enfin, l'adhérence est égale aux autres structures déjà existantes.

Didier Marie s'est montré enthousiaste par ce principe novateur, qui permet de réutiliser à son heure tous les matériaux, et les remblais, en fin de vie de la structure, précisant par ailleurs « Je suis heureux d'être là cet après-midi, car avec ce concept, Jean-Marie nous évitera de nombreuses réunions fastidieuses. Le dossier est clair, le concept bien défriché, pour une expérimentation, et nous seront gagnants sur des travaux liés à l'esthétisme ». Reste un problème de taille, pour cette voie nouvelle : quelle sera sa dénomination définitive !



Jean-Marie Masson a été au bout de son idée qui doit faire école.