

DOSSIER D'ENQUETE PREALABLE A LA DECLARATION D'UTILITE PUBLIQUE

PIECE E – Caractéristiques des ouvrages les plus importants



**Aménagement d'un créneau de dépassement sur la
RN25 au sud de Beauval (80) dans le sens Nord/Sud**

SOMMAIRE

1.	PRESENTATION DE L'OPERATION.....	5
2.	DIRECTIVES TECHNIQUES PRISES EN COMPTE.....	5
3.	TRACE EN PLAN.....	5
4.	PROFIL EN TRAVERS.....	5
5.	SECTION A DEUX VOIES.....	7
6.	ILOTS REFUGES	8
7.	RETABLISSEMENTS AGRICOLES	8
8.	AMENAGEMENT DES CARREFOURS	10
9.	PRINCIPES D'ASSAINISSEMENT	11
10.	PRINCIPES PAYSAGERS	13
11.	EQUIPEMENTS.....	14
12.	CHAUSSEE.....	15
13.	SIGNALISATION	15

1. PRESENTATION DE L'OPERATION

L'opération comprend :

- la création d'une voie supplémentaire dans le sens Doullens-Amiens pour la mise en place du créneau de dépassement ;
- la mise aux normes de l'assainissement ;
- la reprise de la signalisation et des équipements au droit des travaux ;
- le rétablissement des 2 refuges ;
- le réaménagement du carrefour d'entrée Sud de Beauval avec la création d'un carrefour en baïonnette avec ilots bordurés ;
- l'amélioration de la visibilité du carrefour RN25/RD31 avec la mise en place d'ilots bordurés ;
- la suppression des accès agricoles directs sur la RN25 et la création de chemins latéraux de désenclavement et de desserte agricoles, en fonction des conclusions de l'étude d'aménagement foncier engagée par le CD80
- l'aménagement de bandes dérasées de droite et le renouvellement des chaussées.

2. DIRECTIVES TECHNIQUES PRISES EN COMPTE

Le projet routier concerne un linéaire global de 2200m.

Les normes de tracé retenues pour la réalisation de cet avant-projet sont basées sur le référentiel technique **Aménagement des Routes Principales (ARP)** et plus précisément la catégorie R80 avec une limitation de vitesse à **80 km/h** dans le sens Amiens-Doullens et 90 km/h dans le sens du créneau de dépassement.

La catégorie R80 semble toute indiquée étant donné que l'on conçoit ici, une route bidirectionnelle avec échanges réalisés au moyen de carrefours plans ordinaires.

3. TRACE EN PLAN

La longueur du créneau de dépassement est dépendante de la visibilité de dépassement (500m pour une voie à 90 km/h). Lorsque les créneaux sont trop longs ou trop courts, des conséquences négatives sur la sécurité se font ressentir, en lien avec des comportements inadaptés (prises de vitesses excessives, tentatives de dépassement sans visibilité, ...).

La longueur du créneau de dépassement est fixée à 1250m, conformément à l'ARP qui indique que « l'affectation de la voie centrale à l'un des deux sens de circulation ne doit pas être maintenue sur une longueur supérieure à 1250m, non compris les dispositifs de transition ».

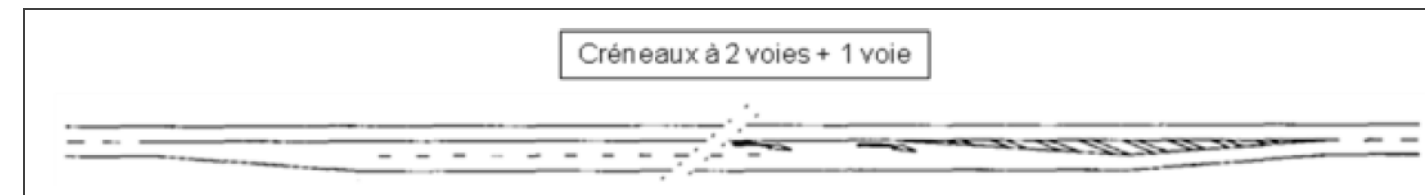
Les dispositifs d'extrémité sont déterminés par l'ARP :

- La longueur de décrochement L_d permettant d'introduire la voie supplémentaire est de 130m,
- La longueur d'insertion L_i permettant le rabattement de 2 à 1 voie est de 234m,
- La longueur de raccordement L_r nécessaire pour rattraper le déport latéral est de 130m.

La longueur totale du créneau de dépassement y compris dispositifs d'extrémités est de 1744m.

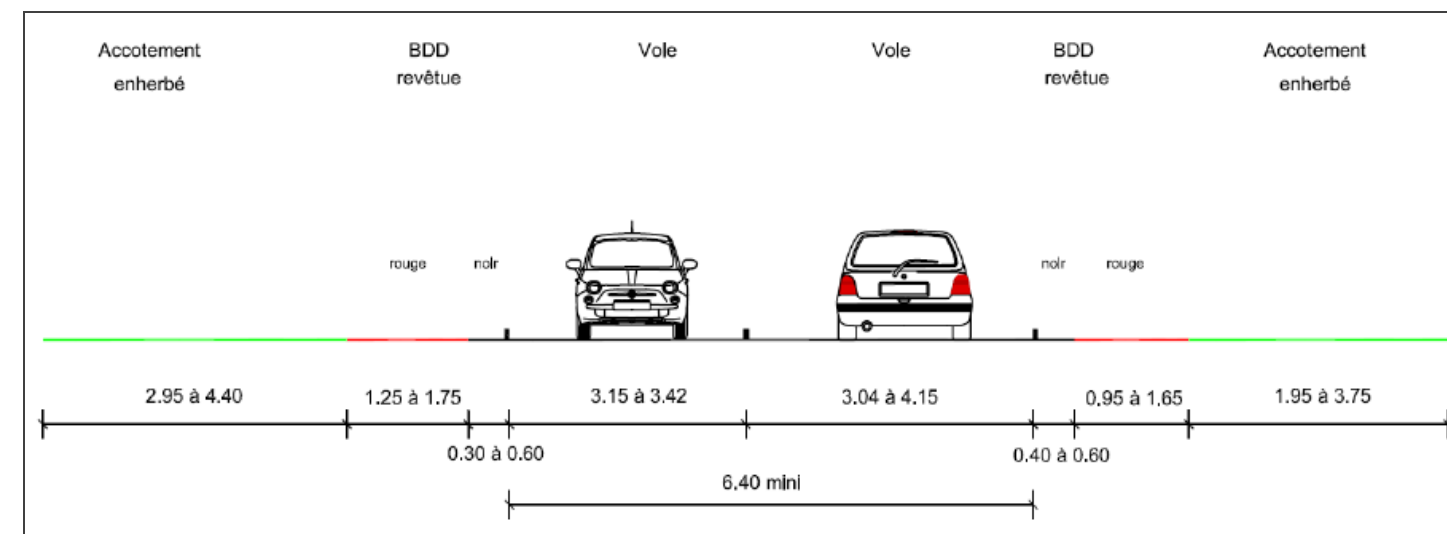
4. PROFIL EN TRAVERS

Un créneau de dépassement se caractérise par la création d'une voie centrale supplémentaire :



Aujourd'hui, la RN25 sur le tronçon étudié, présente un profil relativement homogène avec :

- une voie par sens d'une largeur comprise entre 3,04 et 4,15 m et avec une largeur minimale des 2 sens de circulation de 6,40m,
- une bande dérasée revêtue de 1,50 à 2m (enrobé noir le long des voies supportant le marquage et enrobé rouge),
- un accotement enherbé permettant de dégager une zone de sécurité de 4m.

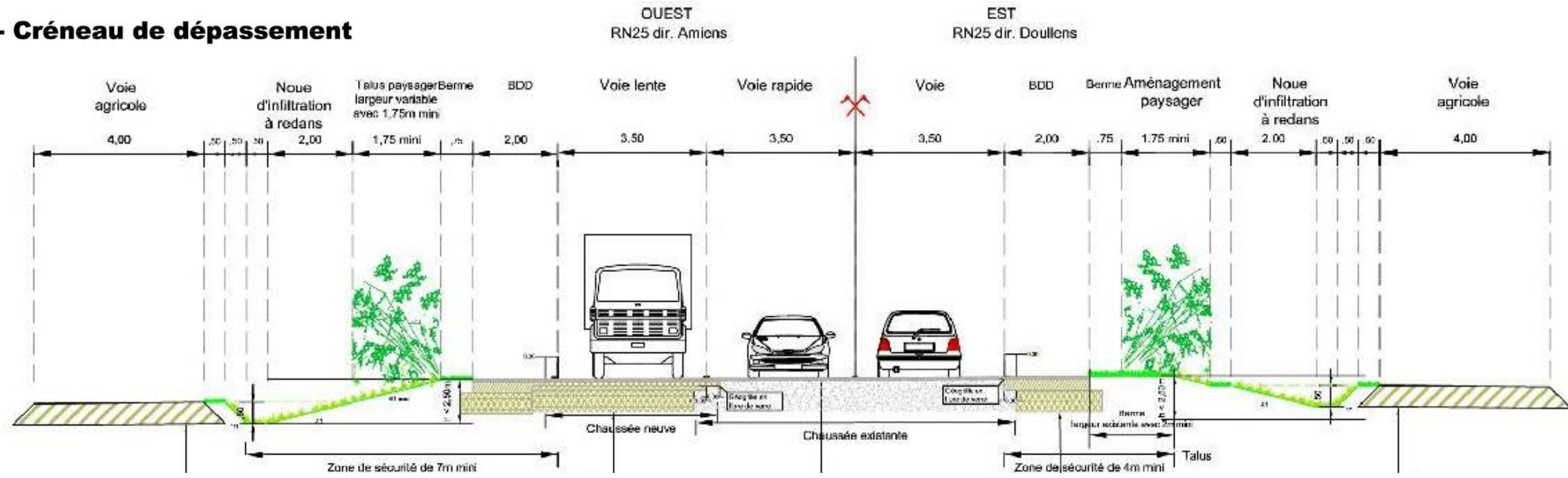


RN25 existante

La mise en place d'un créneau de dépassement suivant les recommandations de l'ARP pour une section de route de rase campagne serait de type suivant :

- l'élargissement de la route existante à 3 voies de 3,50m de large dont 2 prévues dans le sens Doullens vers Amiens,
- la reprise des accotements existants avec, coté créneau de dépassement (sens Doullens vers Amiens) :
 - la mise en place d'une BDD de 2,00m intégrant :
 - une surlargeur de chaussée de 0,25m minimum supportant le marquage de rive,
 - une bande dérasée revêtue en enrobé, de couleur identique à celle des voies de circulation,
 - la mise en place d'une berme de largeur minimale de 0,75m,
 - la création de dispositifs d'assainissement (noues à redans) en pied de talus de pente maximale 4/1 (le fond de noue serait situé en limite de la zone de sécurité de 7m minimum (cf. partie relative aux équipements)),
- la création de chemins latéraux à usage agricole de 4,00m de large, séparés de la plate-forme routière par une haie, permettant de lutter contre l'éventuel éblouissement des usagers circulant sur la RN25 par les phares de convois agricoles.

PTT - Créneau de dépassement



RN25 avec projet

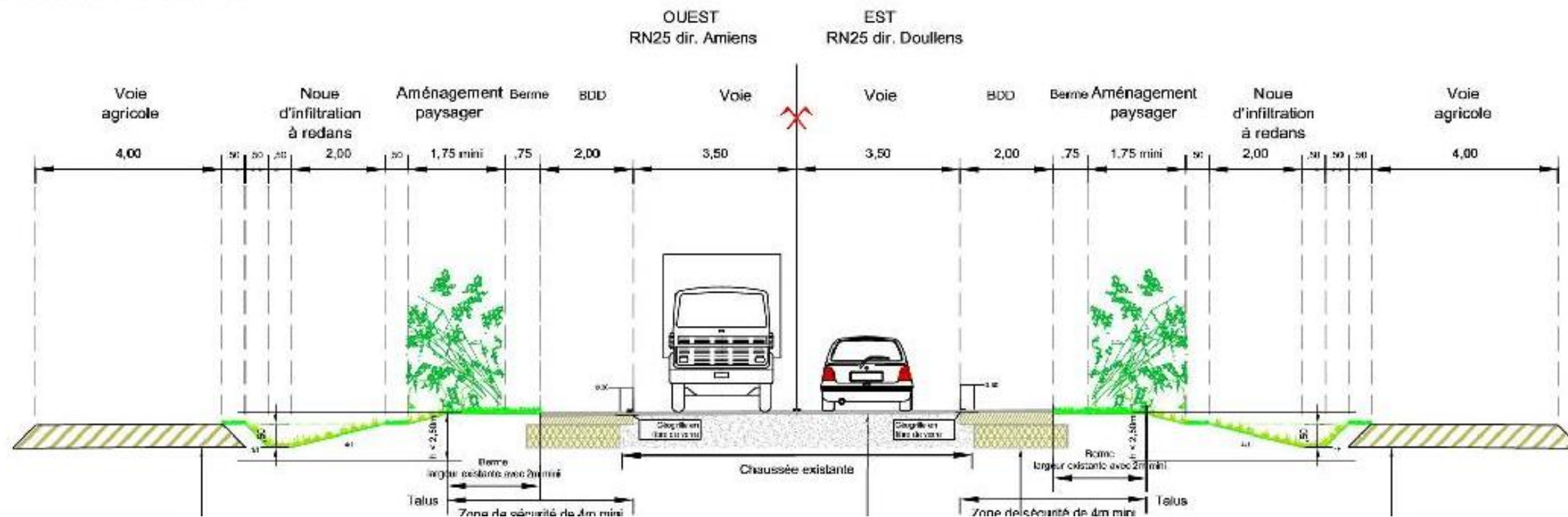
5. SECTION A DEUX VOIES

Sur la longueur du tronçon étudié, la distance entre la fin du dispositif d'extrémité du créneau de dépassement et le carrefour avec la RD31 est d'environ 600m. Sur cette section, le profil sera maintenu à 2 voies bidirectionnelles. Il est cependant prévu la sécurisation (réalisation des BDD, suppression des obstacles agressifs, ...) et le renouvellement des chaussées.

Le profil sur ces sections serait ainsi le suivant :

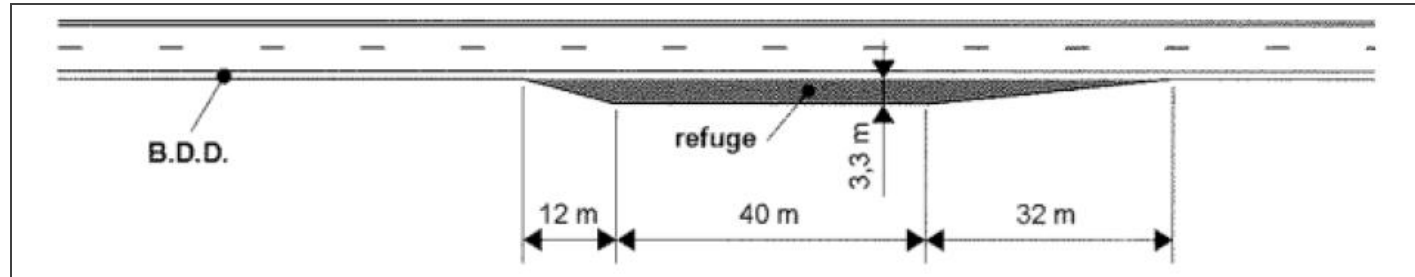
- une voie de circulation de 3,50 m minimum
- la reprise des accotements existants avec :
 - la mise en place de BDD de 2,00m intégrant :
 - une sur largeur de chaussée de 0,25m minimum supportant le marquage de rive,
 - une bande dérasée revêtue en enrobé, de couleur identique à celle des voies de circulation,
 - le maintien de la berme existante, de largeur minimale de 2,00m, permettant, avec la BDD, l'obtention d'une zone de sécurité de 4m minimum (cf. partie relative aux équipements)
 - le maintien du talus existant
 - la création de dispositifs d'assainissement (noues à redans) en pied de talus existant,
 - la berme d'une largeur minimale de 0,75m,
- la création de chemins latéraux à usage agricole de 4,00m de large, séparés de la plate-forme routière par une haie, permettant de lutter contre l'éventuel éblouissement des usagers circulant sur la RN25 par les phares de convois agricoles.

PTT - Section "courante"



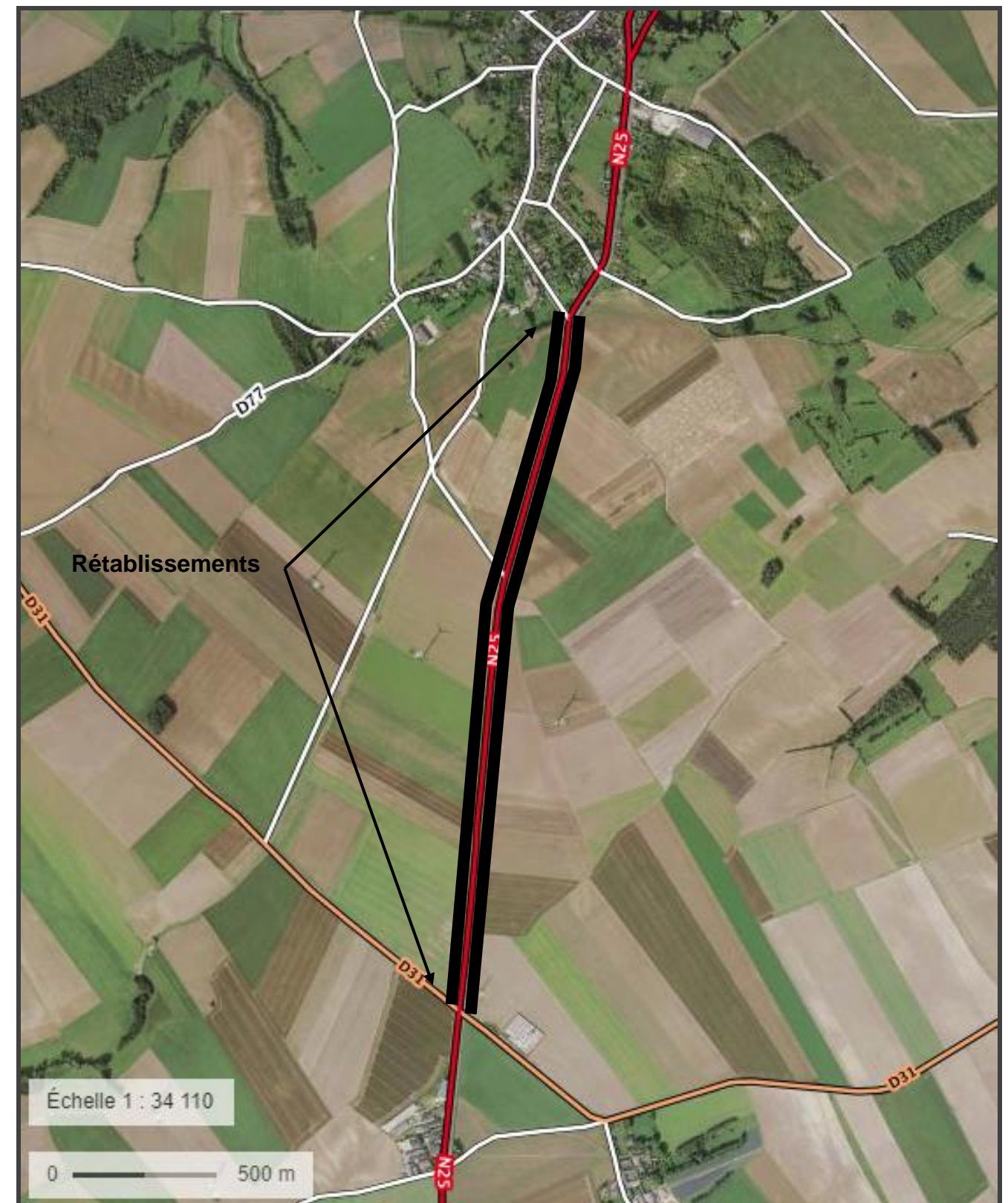
6. ILOTS REFUGES

Les deux îlots refuges situés de part et d'autre des voies sont rétablis en respectant les caractéristiques suivantes :

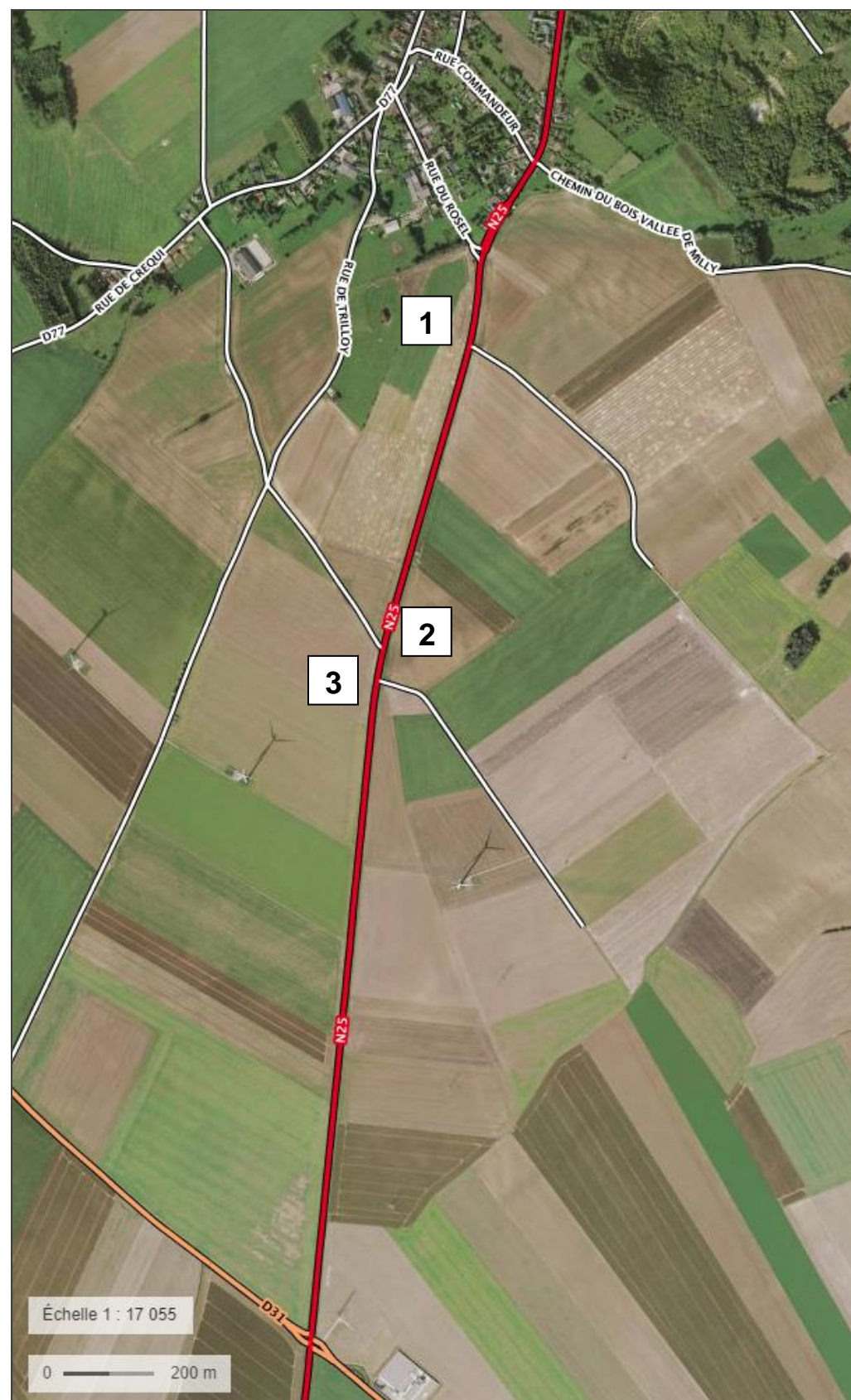


7. RETABLISSEMENTS AGRICOLES

Ce projet prévoit la suppression des accès agricoles sur la RN25 qui seront rétablis au niveau des carrefours avec la RD31 et à l'entrée sud de Beauval.



Chemins de rétablissement agricole neuf



Les 3 voies interceptées par le projet

Chemins interceptés			
N° référence sur la carte ci-contre	1	2	3
Voie concernée	Chemin 1	Chemin 2	Chemin 3
Rétablissements			
Rétablissement	Rétablissement au niveau des carrefours avec la RD31 et à l'entrée sud de Beauval via des chemins latéraux	Rétablissement au niveau des carrefours avec la RD31 et à l'entrée sud de Beauval via des chemins latéraux	Rétablissement au niveau des carrefours avec la RD31 et à l'entrée sud de Beauval via des chemins latéraux
Non rétablissement			

De multiples accès directs aux parcelles agricoles sont aussi interceptés et seront rétablis au niveau des carrefours avec la RD31 et à l'entrée sud de Beauval via des chemins latéraux.

8. AMENAGEMENT DES CARREFOURS

Le **carrefour de raccordement de l'entrée sud de Beauval** (carrefour entre la RN25 et la rue du Rosel) sera aménagé en baïonnette. Il s'agit de conserver, en partie, l'aménagement déjà existant. L'idée serait de compléter avec une voie spéciale de tourne-à-gauche pour permettre la traversée des engins agricoles entre la rue du Rosel et le futur chemin de rétablissement à l'est de la RN25.

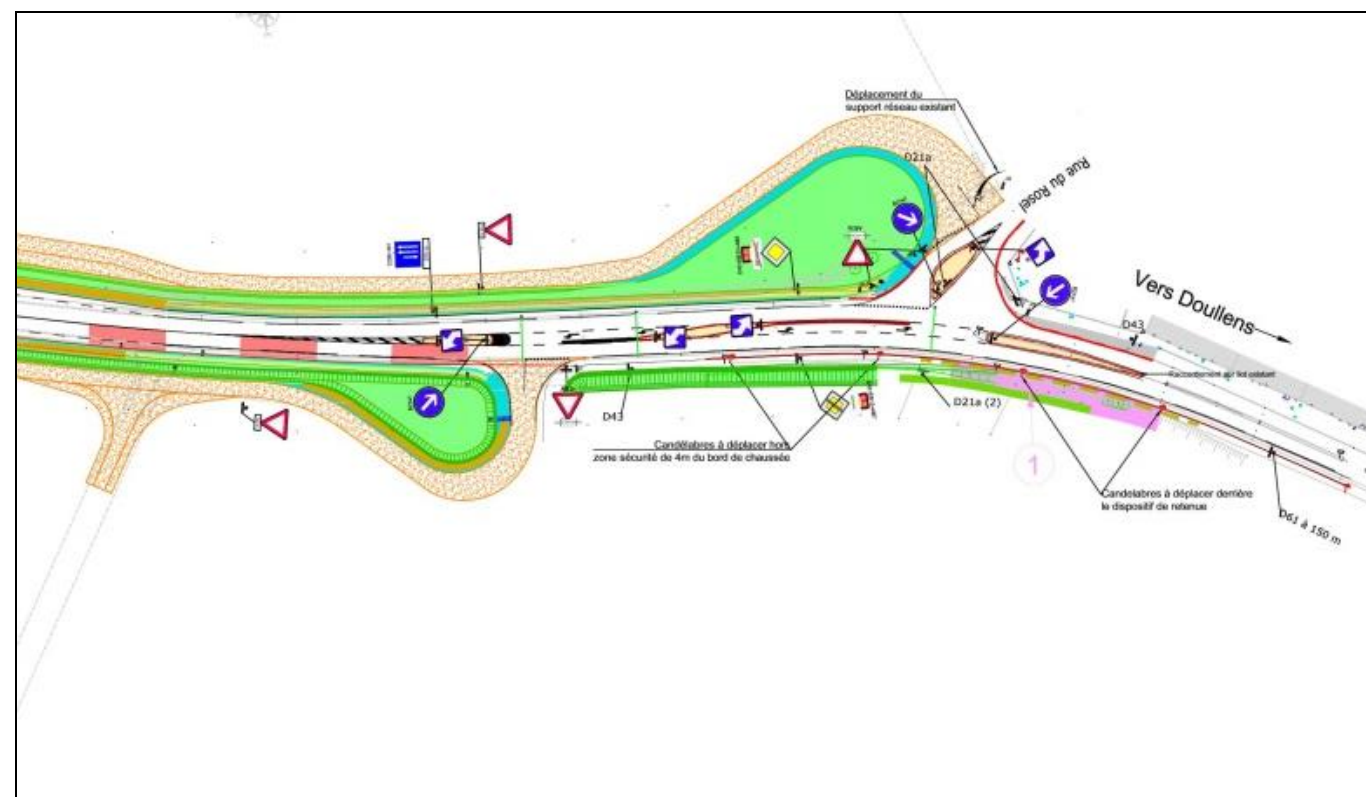
La configuration en baïonnette, par rapport à un carrefour giratoire, présente l'avantage de faciliter la continuité de la liaison des routes secondaires.

Les engins agricoles suivraient ainsi un mouvement de tourne-à-droite, généralement sûr, suivi d'un mouvement de tourne-à-gauche sur la RN25, protégé par un aménagement central. Cette configuration présente l'avantage d'une traversée en deux temps.

Le trafic sur la RN25 n'est pas pénalisé par la continuité de la voie. Les véhicules en lien avec les voies secondaires utiliseront les voies spécifiques de tourne-à-gauche et ne gêneront pas les usagers de la RN25.

De plus, le carrefour présente un bon niveau de fonctionnement, permettant d'assurer l'écoulement du trafic.

Enfin, la configuration prévue s'inscrit dans la continuité de l'existant. L'importance des travaux, la gêne en phase chantier ainsi que l'emprise nécessaire pour l'aménagement sont réduites.



Principe d'aménagement du carrefour à l'entrée sud de Beauval- VERDI

Le **carrefour de raccordement entre la RN25 et la RD31** sera lui aussi aménagé. Il est prévu de compléter l'aménagement existant par la mise en place d'îlots directionnels bordurés pour l'amélioration de la visibilité du carrefour.



Principe d'aménagement du carrefour de la RN25 et de la RD31- VERDI

9. PRINCIPES D'ASSAINISSEMENT

Le principe de gestion des eaux pluviales consiste en la séparation des eaux de ruissellement des bassins versants naturels de celles issues des voiries.

L'écoulement des bassins versants naturels interceptés sera rétabli par ouvrages hydrauliques ou fossés.

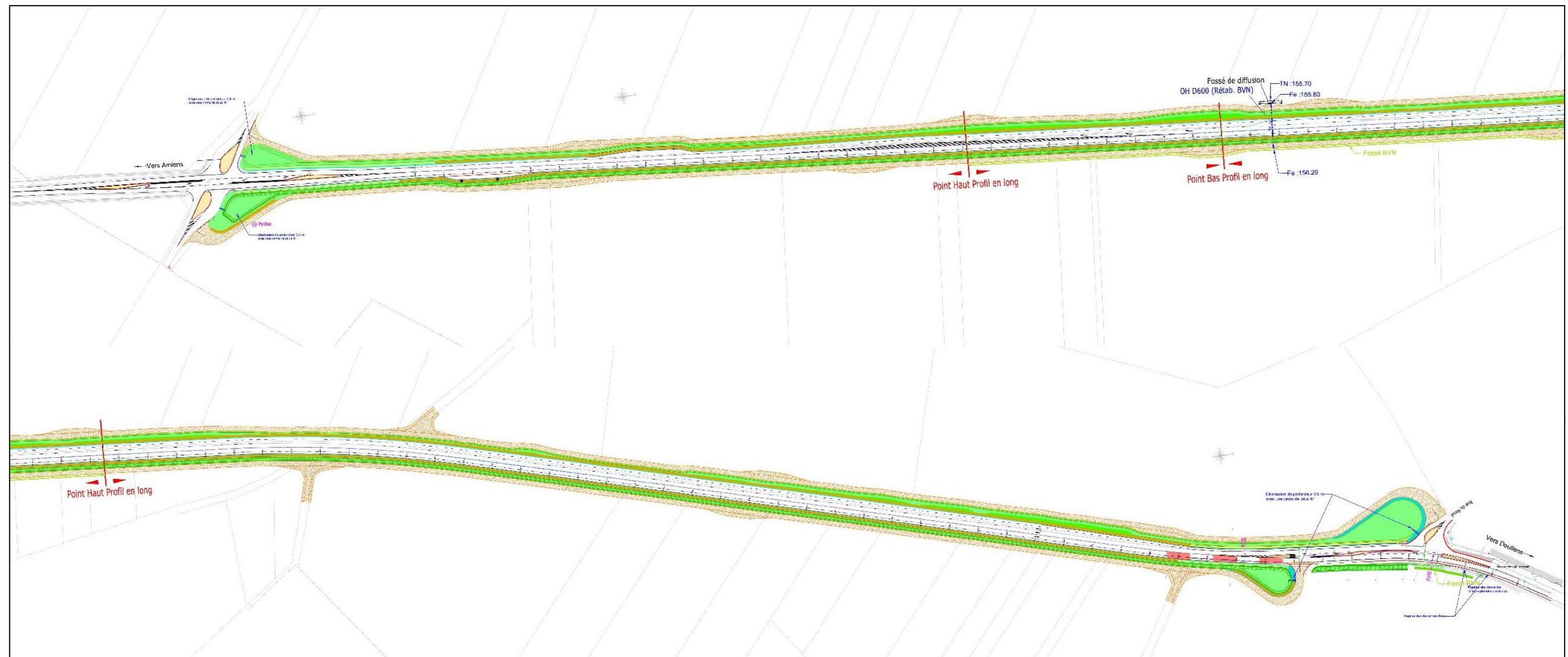
Des essais de perméabilité ont été réalisés le long de la RN25. Compte tenu des coefficients de perméabilité mesurés (autour 10^{-5} – 10^{-6} m/s), l'infiltration des eaux de voirie est retenue.

Le principe de gestion des eaux pluviales issues du projet sera ainsi le suivant :












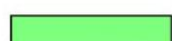



- collecte et tamponnement par des ouvrages longitudinaux le long de la RN25,
- rejet au milieu naturel par infiltration.

Les ouvrages seront dimensionnés conformément aux exigences de la DDTM.

Les éléments relatifs à l'assainissement seront détaillés dans le cadre du Dossier Loi sur l'Eau (DLE).



LEGENDE

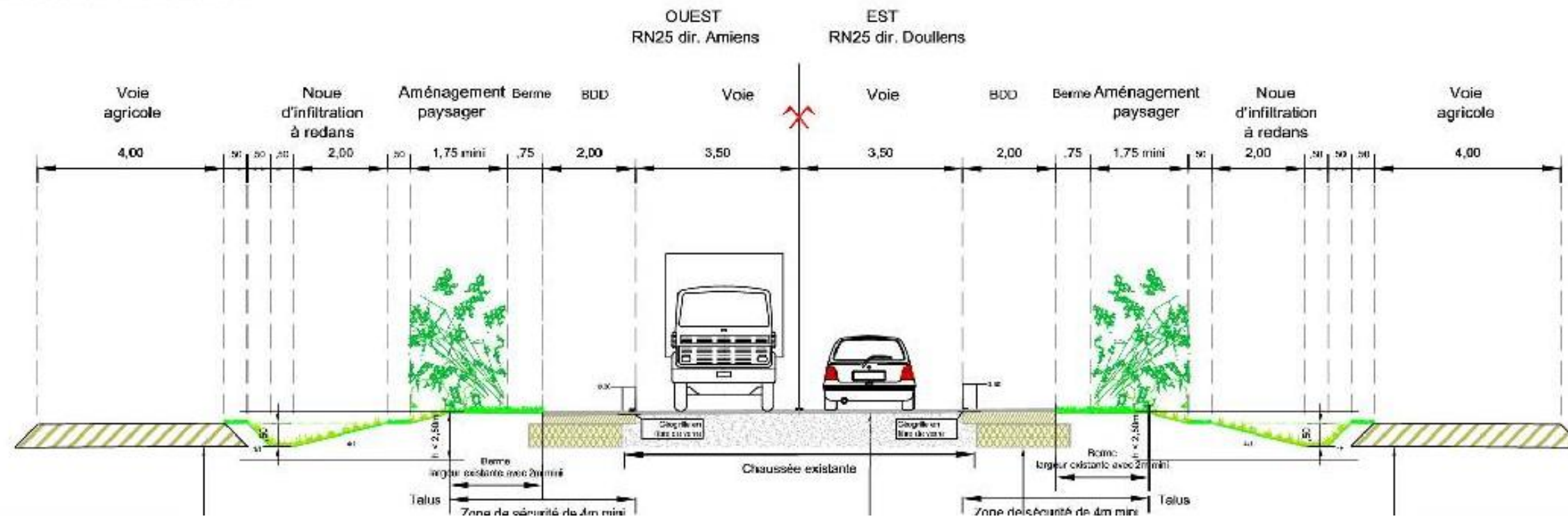
	Axe RN25 (support de profil en long)		Ilôt béton désactivé
	Fossé de rétablissement BVN largeur 2m50		Bande Enrobé rouge
	Bordure A2 avec caniveau CS2		Voie agricole
	Bordure I2 rétroréfléchissante		Berme largeur 0.75 à 2 m
	Canalisation béton D600		Talus existant
	Caniveau à ciel ouvert type descente d'eau		Noue à redans largeur 3 m
			Haie
			Bande dérasée
			Talus

Vue en plan assainissement

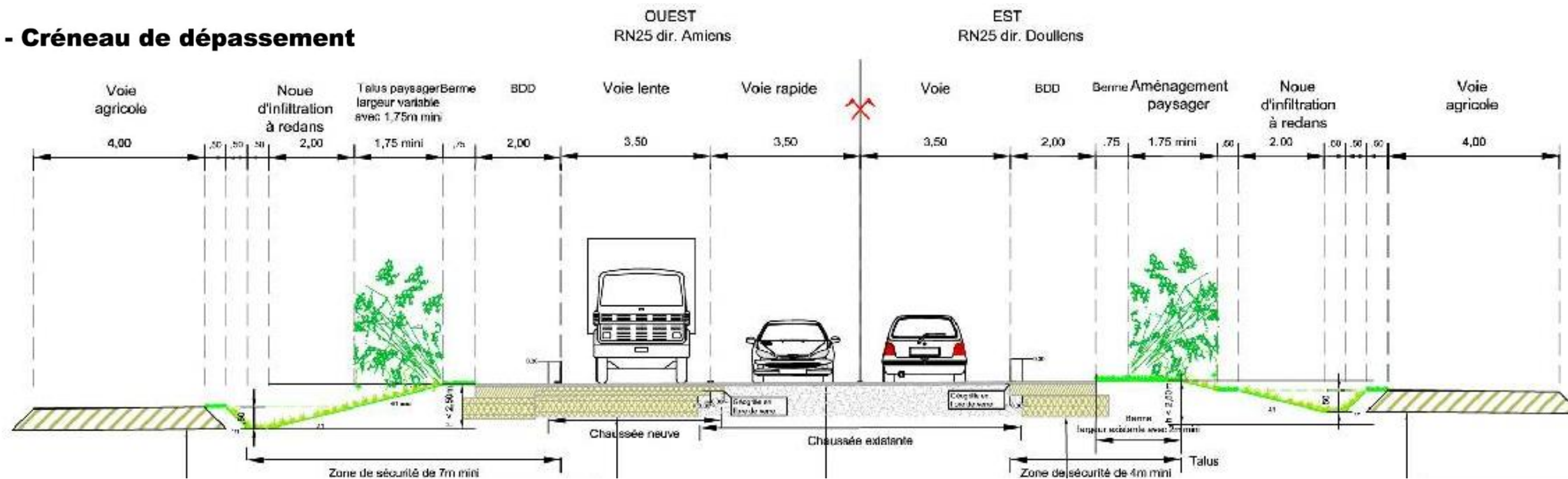
10. PRINCIPES PAYSAGERS

Le projet prévoit l'installation d'une haie entre la RN25 et les voies agricoles dont le principe d'implantation est illustré dans les schémas suivants. Les essences de la haie n'ont pas encore été définies. Elles le seront dans le cadre des études de projet en cours et en concertation avec les différents gestionnaires et collectivités.

PTT - Section "courante"



PTT - Créneau de dépassement



11. EQUIPEMENTS

➤ Zones de sécurité

Bande dérasée de droite :

La reprise de la bande dérasée, favorable à la sécurité, permettrait :

- la récupération de véhicules déviant de leur trajectoire normale,
- l'évitement de collisions en autorisant des manœuvres de déport latéral,
- la circulation des cyclistes et éventuellement des piétons.

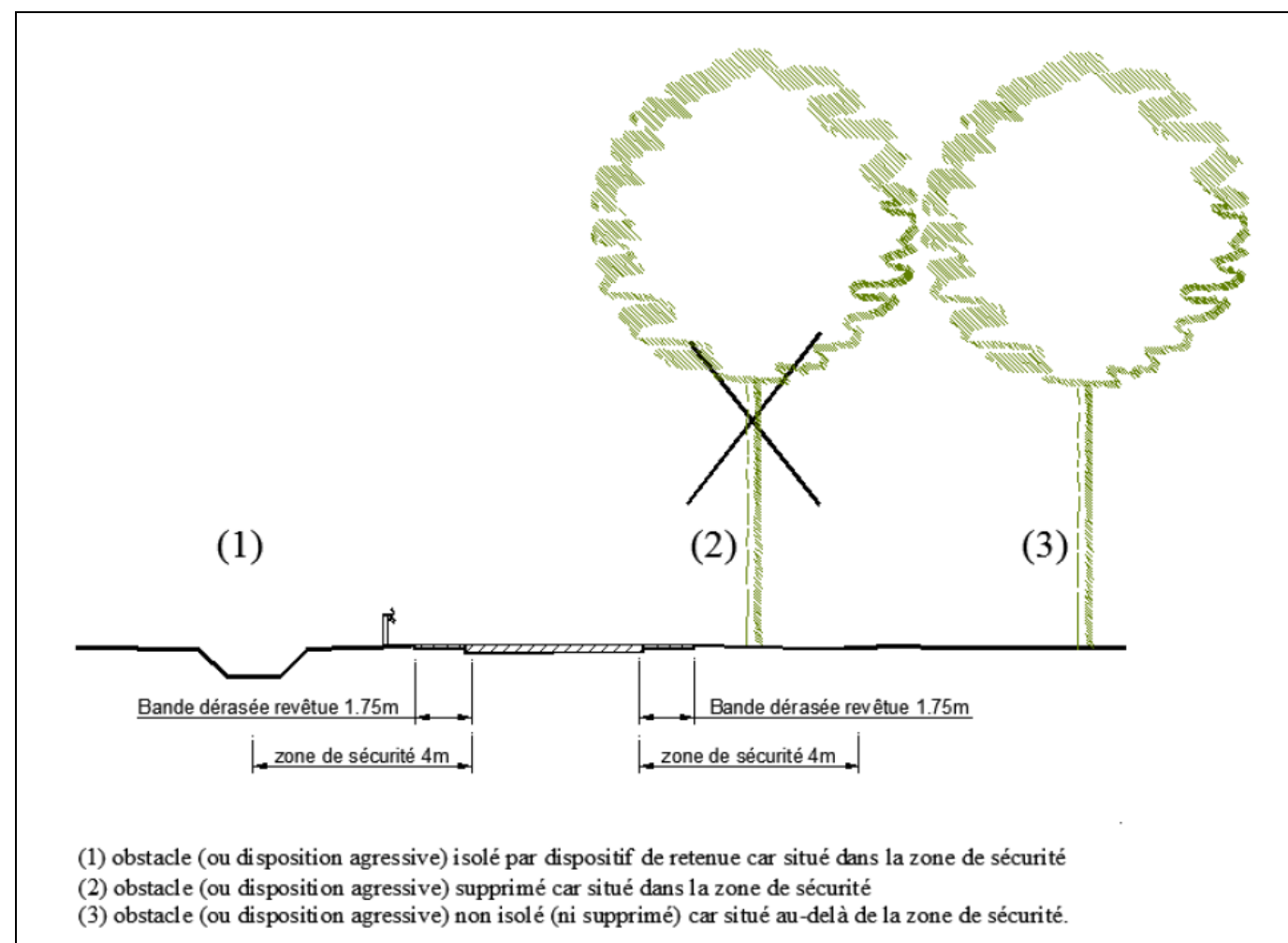
Le revêtement assurerait une meilleure sécurité que sa simple stabilisation et permettrait surtout de garantir la permanence dans le temps des qualités de sécurité de l'accotement. L'entretien serait en outre simplifié.

Le marquage en rive permettra de dissuader l'utilisation de la bande dérasée comme une voie de circulation.

Obstacles :

Suivant l'objectif de sécurité et conformément au guide technique « Traitement des obstacles latéraux sur routes principales hors agglomération » (guide TOL), il est également prévu la suppression des obstacles agressifs existants dans la zone de sécurité de 4 m, portée à 7m dans le cas d'implantation d'équipements nouveaux.

Coupe de principe du traitement de l'accotement (dimensions des éléments figuratives) :



➤ Eclairage public

Il n'y a pas d'éclairage public prévu sur la RN25.

A noter que le carrefour d'entrée Sud de Beauval est aujourd'hui éclairé. Pour les besoins du projet (création d'une BDD), le déplacement des équipements présents est nécessaire. Une dépose/repose de ces derniers est prévue.



➤ **Clôtures**

Aucune nouvelle clôture ne sera posée.

12. CHAUSSEE

La structure de la chaussée sera établie conformément à la réglementation.

13. SIGNALISATION

La signalisation sera établie conformément à la réglementation.