

Les souplesses en conception routière

15 décembre 2016

Stéphane Le Moing – DREAL Pays de la Loire



Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

PRÉFET
DE LA RÉGION
PAYS DE LA LOIRE

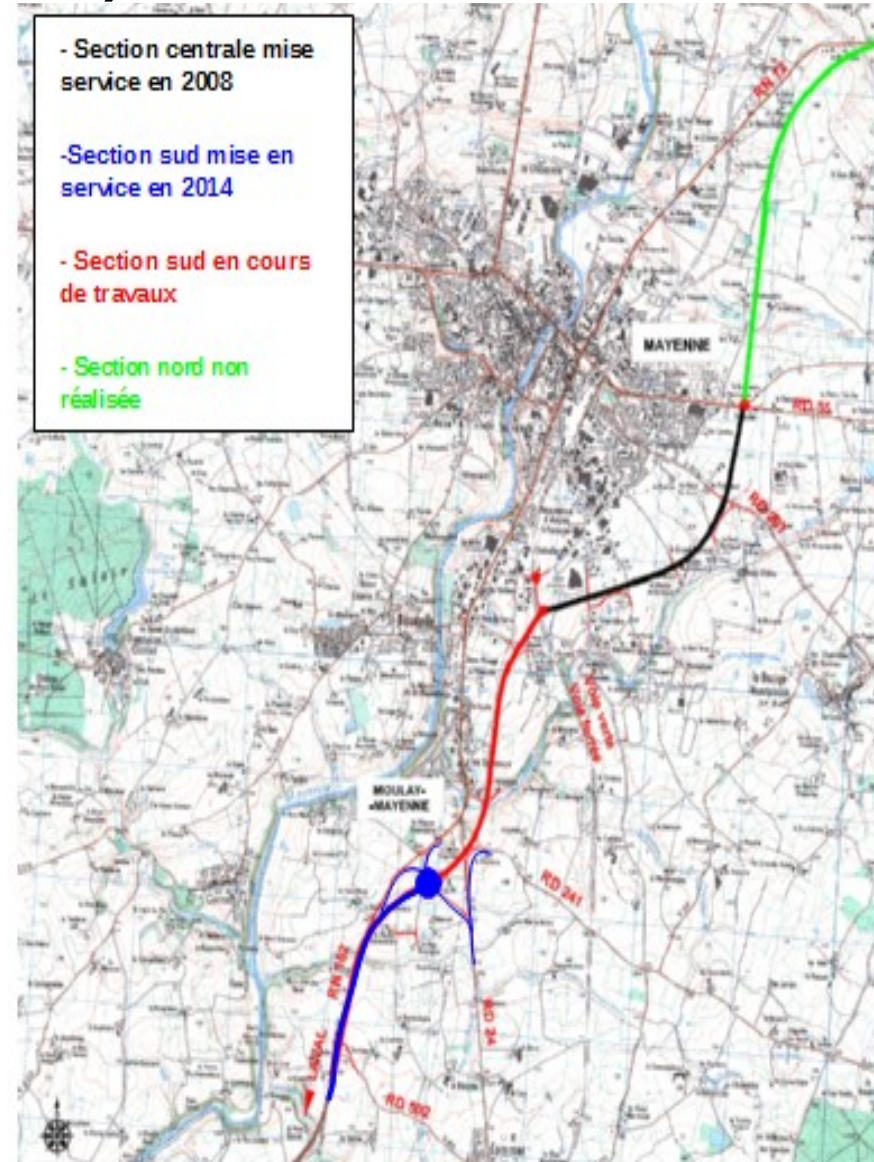
Les souplesses en conception routière

Exemples DREAL PDL

- Séquence 1 : La déviation de Moulay et Mayenne
- Séquence 2 : Les écrans de Trignac

La déviation de Moulay – Mayenne (RN162)

- 3 sections :
 - Section centrale : 3 km, 2 voies, MeS 2008
 - Section sud : 4,4km (2x2 voies, 2+1 voies), MeS 2014/2016
 - Section nord, 2 voies, 3,6 km (CPER 2015-2020)

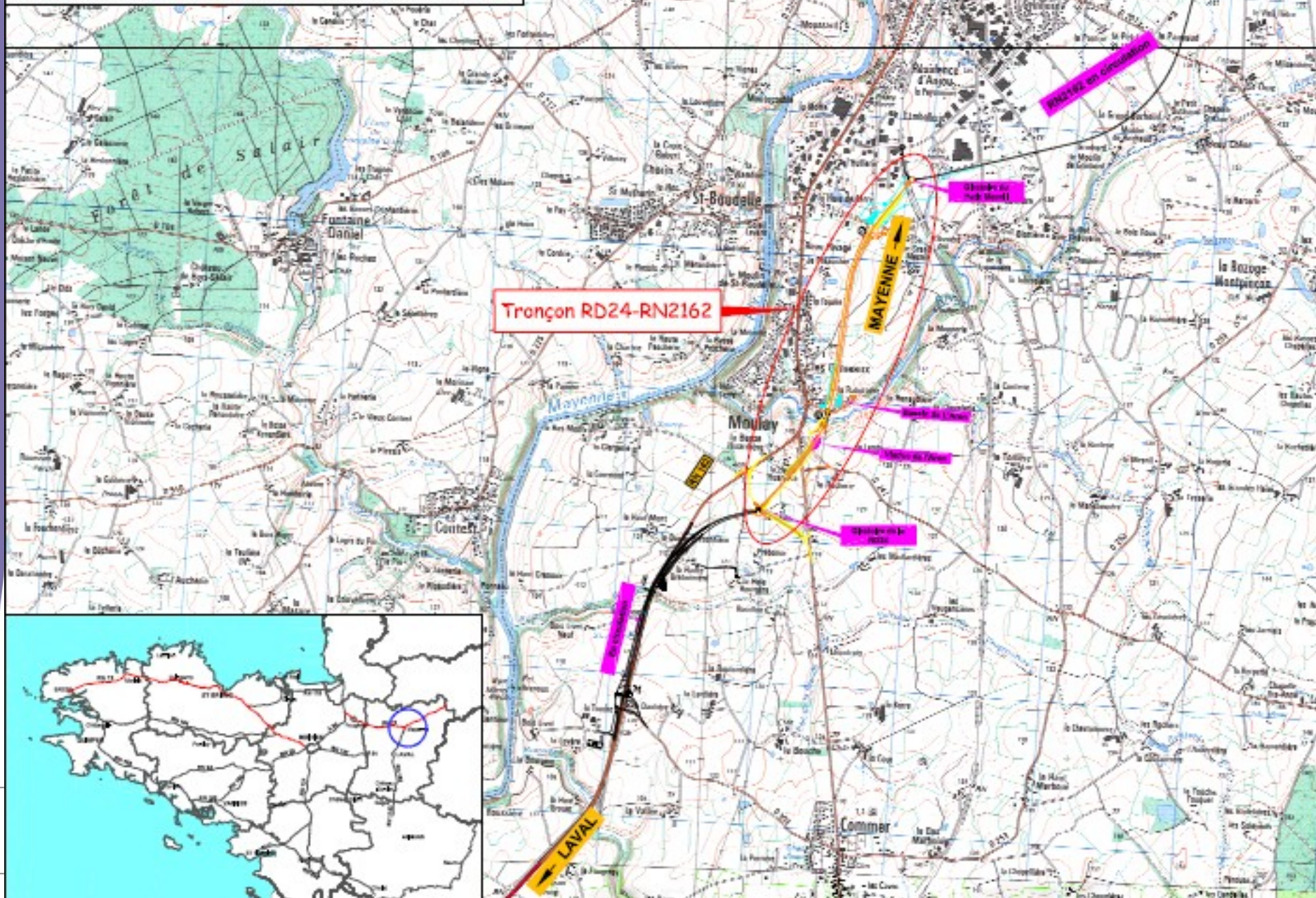


Un aménagement progressif

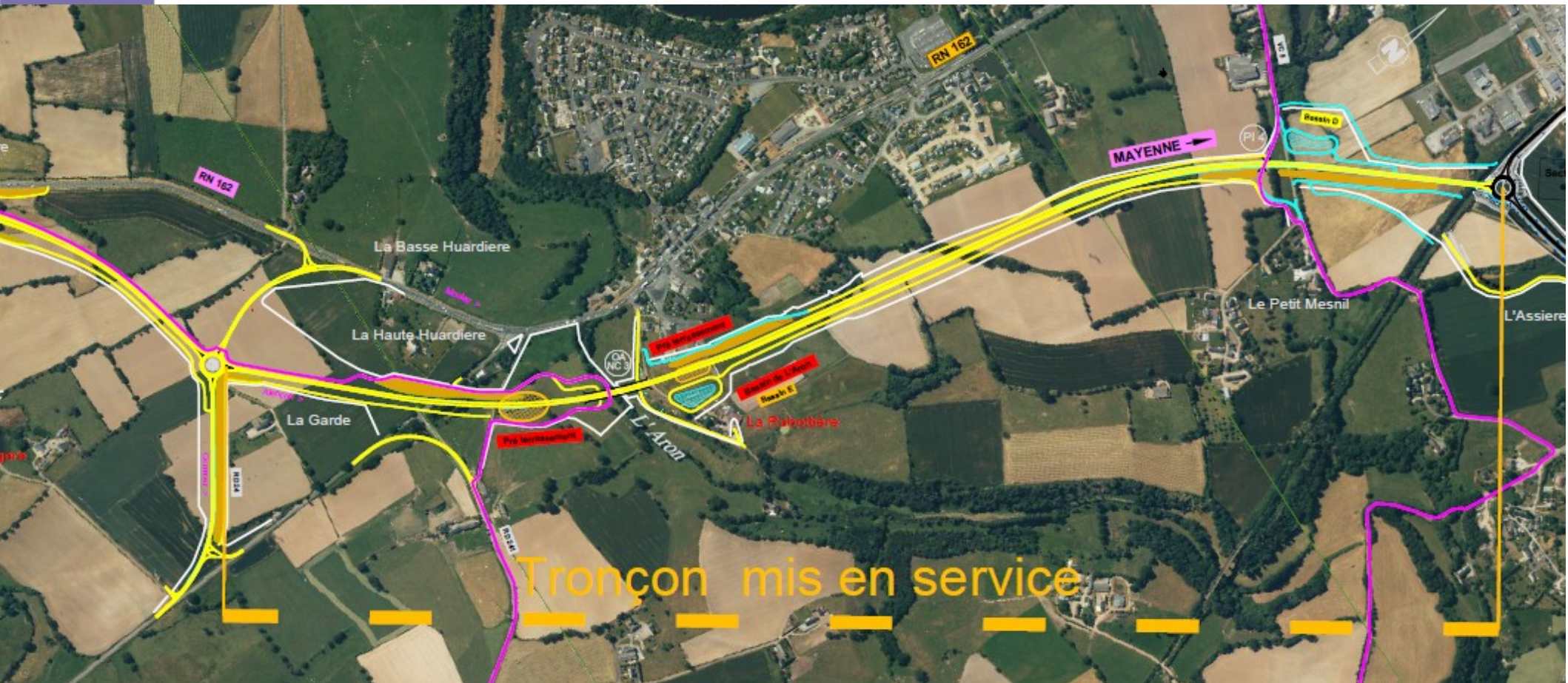
- Phasage longitudinal : 3 sections
- Phasage transversal :
 - A terme 2x2 voies dénivelée « route express »
 - Phase 1 :
 - Échanges plans (giratoires)
 - Profil en travers : 2x2 voies (continuité de l'existant) à 2 voies (section centrale et nord) en passant par 2+1 voies (créneau montant section sud)
 - Route express non mise en œuvre lors de la mise en service de la section centrale : un usage établi de la section centrale par les véhicules agricoles
 - Une mise en œuvre envisagée lors de la MeS de la section sud

R.N 162

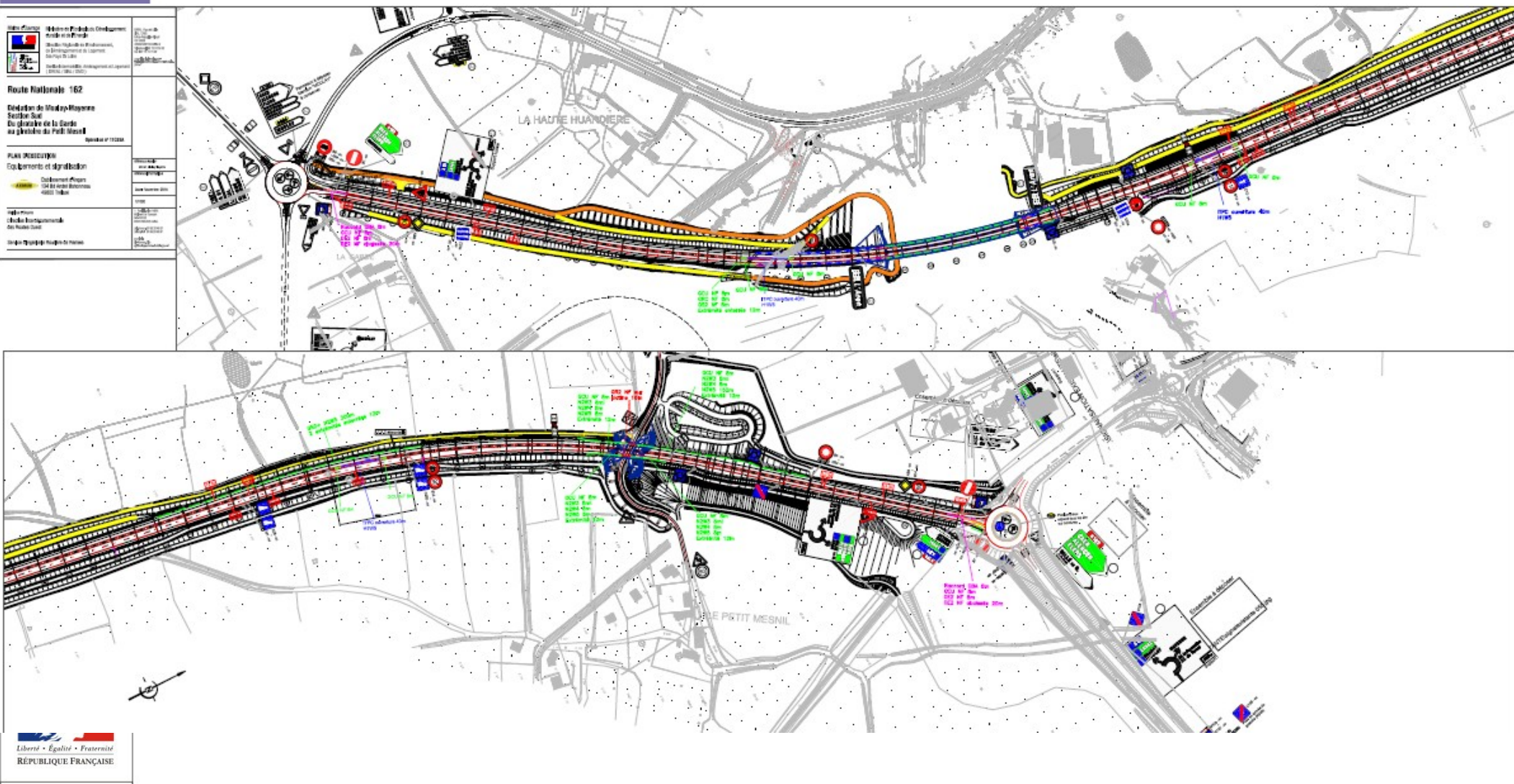
Déviation de Moulay-Mayenne



La section mise en service en 2016



La section mise en service

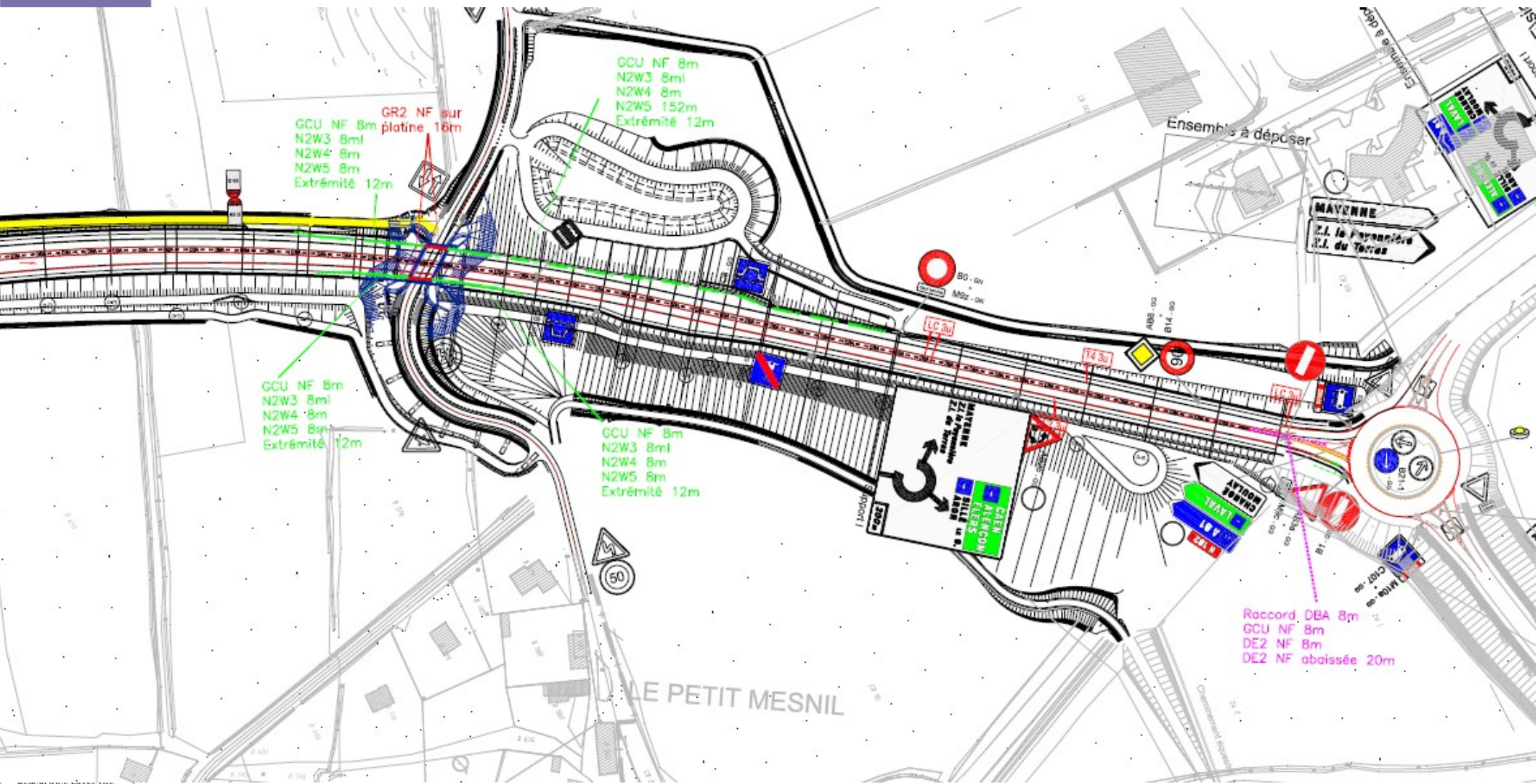


Avant la mise en service

- L'audit PMS :

Dans le sens Laval vers Mayenne, le dernier refuge implanté en aval d'un dispositif de rabattement, d'une courbe à droite et d'un écran acoustique ne permet pas à l'utilisateur d'obtenir la distance de visibilité nécessaire sur le refuge si sa vitesse est supérieure à 90 km/h.

- Une montée en pression des agriculteurs dans un contexte national très tendu
- Une intervention des politiques et du préfet pour que soit autorisée la circulation des véhicules agricoles sur la déviation



Le guide souplesse

- Guide 2x1 voies : « La vitesse maximale autorisée sur une route à 2x1 voies hors agglomération est normalement de 90 km/h. Cette vitesse sera généralement portée à 110 km/h sur les créneaux de dépassement »
- Guide souplesse : « Des vitesses plus faibles ne sont pas totalement exclues »

Pour le projet

- Un choix imposé au Moa et à l'exploitant d'une circulation des engins agricoles sur la déviation (y compris sur la section sud)
- Une proposition du Moa de mettre en place l'interdiction d'accès hors véhicules agricoles
- Une validation des conditions lors de l'IPMS :



Je ne formule pas d'opposition à cette proposition sous réserve de la prise des dispositions suivantes :

- la vitesse sur le créneau de dépassement, situé dans le sens sud-nord, sera limitée à 90 km/h afin de prévenir des risques de collision arrière en présence éventuelle d'un engin plus lent. Cette disposition sera mise en œuvre avant la mise en service effective de la section de route.
La remarque des auditeurs $\Phi 8 - \Phi 9$ ne trouve plus à s'appliquer dans le cas d'une vitesse maximale autorisée à 90 km/h.
- Un suivi particulier et régulier sera mis en œuvre par le gestionnaire de la voirie afin de détecter et de relever les incidents survenus en présence et/ou à cause de ces engins.

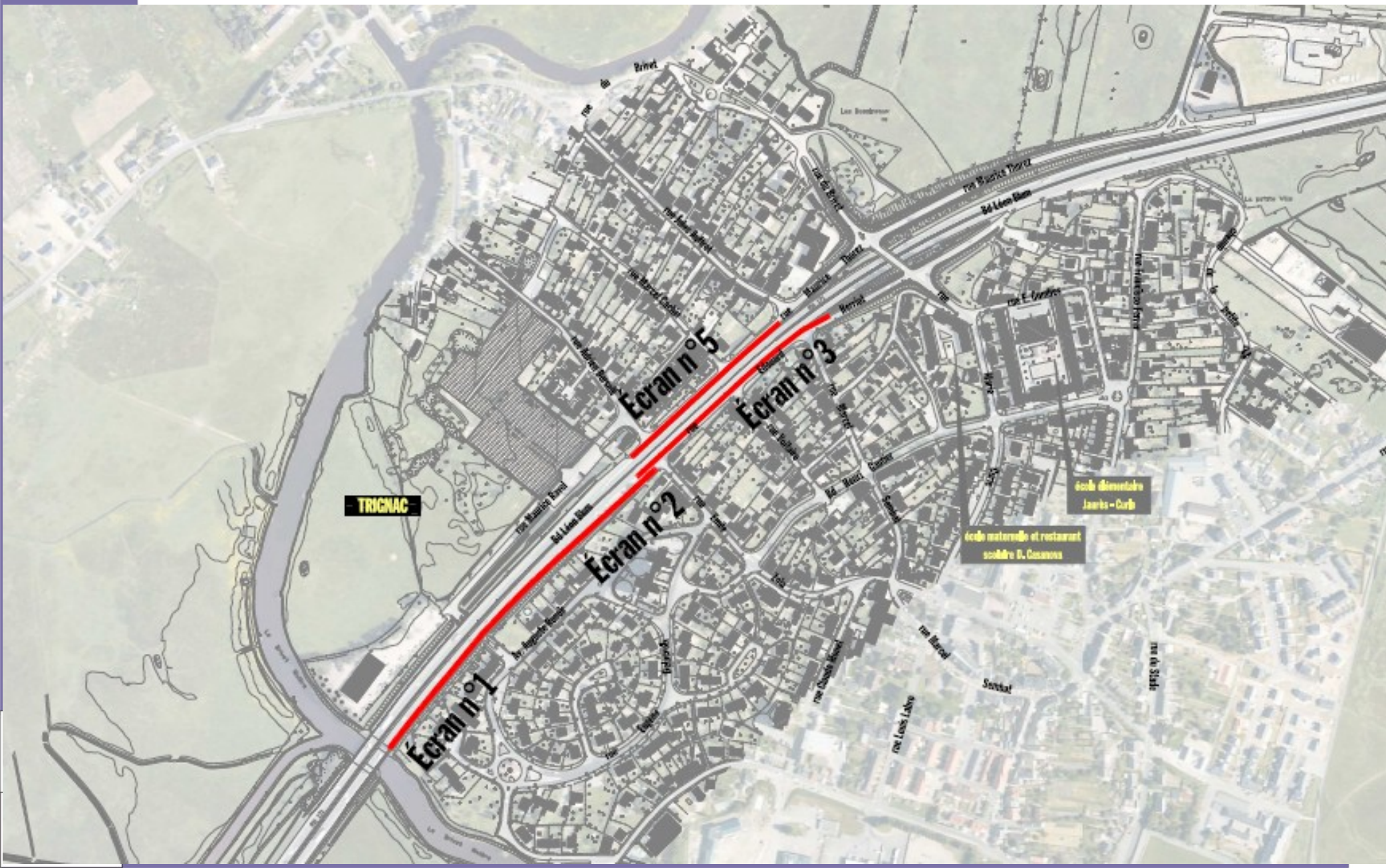
Le suivi

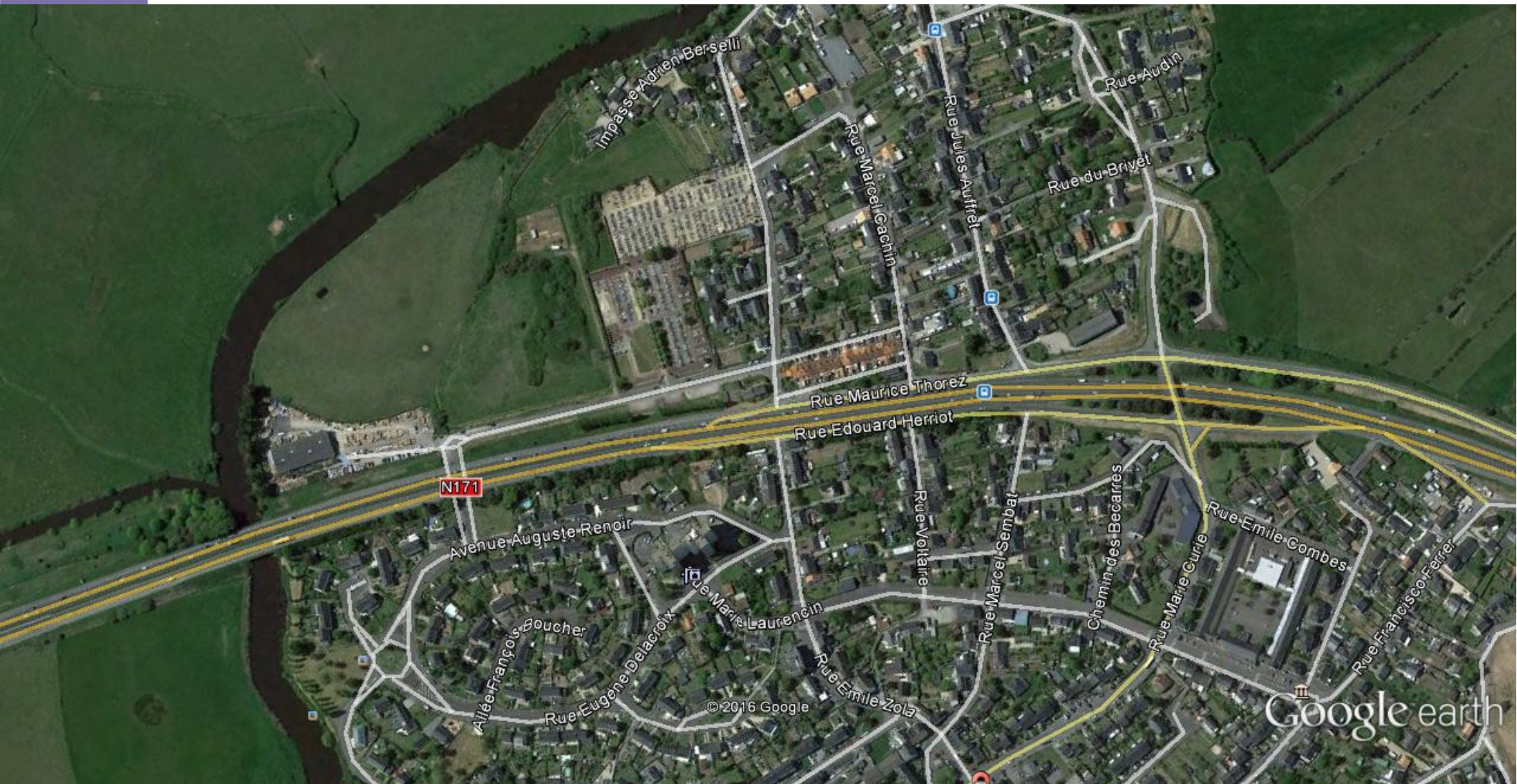
- Assuré par l'exploitant
- Pas de difficultés rencontrées depuis la mise en service

Protections acoustiques de Trignac (RN171)

- Opération inscrite dans le cadre du PPBE 1ère échéance de l'État en Loire Atlantique
- 106 PNB sur 2 communes : Trignac et Montoir de Bretagne
- 9 écrans (L totale = 2,5km)
- 76 isolations de façades
- Financement : 9,8M€ (CPER 2015-2020)

Les écrans de Trignac





La situation actuelle



La situation actuelle

- Biseau : 125m jusqu'au point S=1m
- J14a de taille réduite
- Marquage du divergent : 43m entre S=1m et J14a
- Largeur de 2m au droit de la J14a
- Co-visibilité J14a/D31 : assurée mais masque partiel de la végétation

La situation actuelle



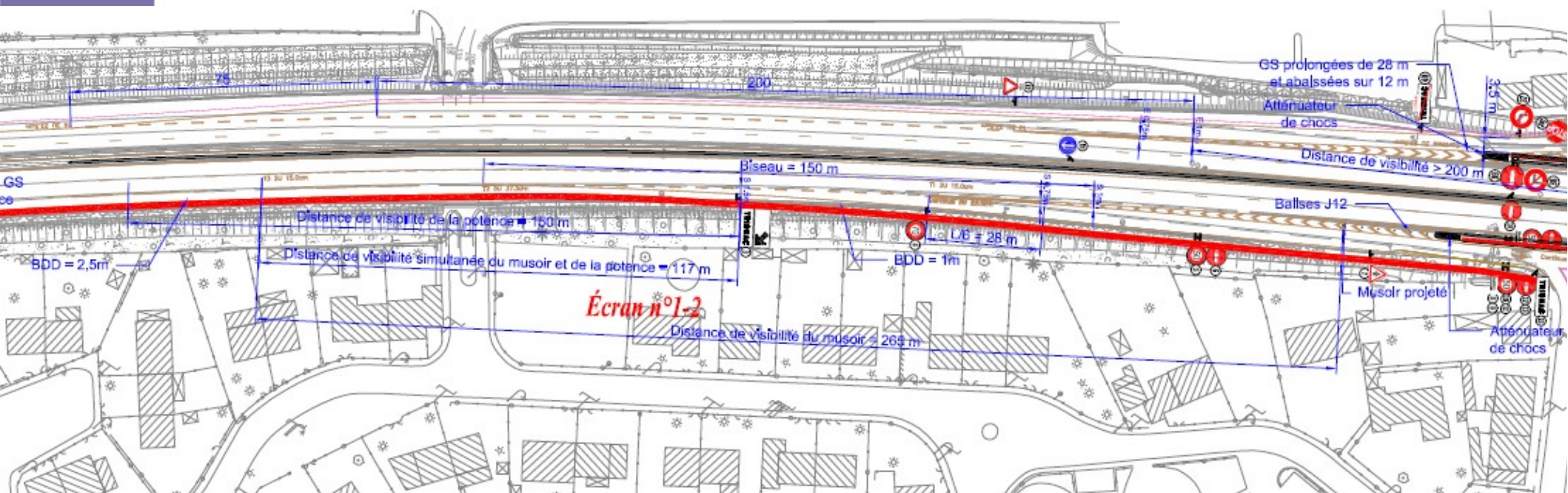
La situation actuelle



La situation projet

- Suppression de la bande cyclable le long de la RN171
- Origine de la bretelle avancée de 90m
- Mise en place d'une BDD de 2m
- Élargissement du divergent : 2,50m
- Biseau : 150m
- Co-visibilité J14a/D31 : 117m

La situation projet



Les contraintes du projet

- Le PI de la rue Maurice Ravel
- Une sortie en courbe à droite
- Le budget contraint de l'opération qui ne permet pas de prévoir un élargissement des remblais de la RN171
- La présence d'habitation en bordure immédiate du remblai de la RN171

Le guide « Souplesse »

- Le respect des règles de visibilité ne doit pas conduire à la mise en œuvre de mesures disproportionnées (surlargeurs de dégagement, limitations de vitesse non crédibles,...)

Pour le projet

- L'écran 1 se situe en bordure immédiate du remblai actuel
- Une vitesse d'exploitation déjà réduite à 90km/h
- Le décalage de l'écran pour augmenter la co-visibilité conduit à l'élargissement du remblai actuel avec :
 - Une largeur de remblai contrainte vis à vis des habitations riveraines
 - Les travaux ne peuvent être réalisés depuis la RN
 - Un coût non compatible avec le budget de l'opération

L'accompagnement et le suivi

- Un traitement du profilé d'extrémité de l'écran n°3 pour améliorer la perception du divergent
- Un suivi particulier dans le cadre de la période d'observation des 6 mois après la mise en service