

**Pôle aménagement
environnement**

Service grands
travaux routiers

Visite



RD 926 Déviation de St-Hilaire-sur-Rille

lundi 17 octobre 2011



Avancer, c'est notre nature

Genèse du projet

Une déviation de Saint-Hilaire-sur-Rille est envisagée depuis de nombreuses années, et son étude a été initiée par l'ancienne Direction départementale de l'équipement (DDE) au titre de la RN 26. L'opération a été déclarée d'utilité publique par arrêté préfectoral du 15 octobre 1997 prorogé le 29 avril 2002. Les études géométriques plus précises et des études connexes ont été menées par la DDE jusqu'en 2003-2004.

Depuis les lois de décentralisation de 2006, la RN 26 est devenue RD 926, et cette opération est donc maintenant de la compétence du Conseil général de l'Orne, qui l'a inscrite parmi les opérations prioritaires à réaliser dans son plan routier de 2005 actualisé en septembre 2009.

RD 926

DÉVIATION DE SAINT-HILAIRE-SUR-RILLE

La situation avant le projet

CONTEXTE GÉNÉRAL

Les fonctions de la RD 926 sont :

- à l'échelon interrégional, une liaison entre la région parisienne et les côtes de la Manche,
- au niveau régional, une dorsale est-ouest de désenclavement du centre de la Basse-Normandie,
- à l'échelle du département, une liaison interurbaine des agglomérations de L'Aigle, Argentan ainsi que Flers dans son prolongement.

CONTEXTE LOCAL

A l'ouest de Saint-Hilaire-sur-Rille, la RD 926 est aménagée à 2x2 voies (créneau de dépassement). La RD 926 se prolonge ensuite à 2 voies sur environ 1 km en traverse du bourg de Saint-Hilaire-sur-Rille. En sortie est de ce bourg, deux virages viennent rompre les alignements droits situés de part et d'autre.

Le créneau de Sainte-Gauburge-Sainte-Colombe comporte dans chaque sens une voie d'entrée assurée par un stop et une sortie sans bretelle de décélération. Un accès agricole direct permet également la desserte d'une parcelle en bordure du ruisseau de « la Petite-Savetière ». Les données d'accidentologie ne montrent pas de caractère particulièrement accidentogène sur ce créneau, cette configuration est inappropriée par rapport aux normes routières actuelles. De plus, la longueur est trop limitée pour offrir de bonnes conditions de dépassement.

TRAFIC

Le trafic 2010 sur cette section de route était d'environ 4 000 véhicules par jour, avec environ 14 % de poids lourds.

ACCIDENTS

La RD 926 traverse le centre-bourg de Saint-Hilaire-sur-Rille sur près de 1 km. Le recensement des accidents indique 6 accidents (2 tués et 10 blessés graves) depuis 1998 sur la section aménagée.

La genèse des aménagements

NUISANCES - POLLUTION

Les flux routiers dans les traverses d'agglomération sont source d'insécurité pour les habitants, piétons et cyclistes, et de nuisances sonores et de pollution (visions, bruit, vibrations, poussière).

La RD 926 figure parmi les infrastructures bruyantes pour lesquelles s'appliquent les dispositions de l'arrêté interministériel du 30 mai 1996 relatif aux modalités de classement des infrastructures de transports terrestres et à l'isolement acoustique des bâtiments d'habitation dans les secteurs affectés par le bruit.

Aucun dispositif destiné à réduire la pollution n'existe actuellement le long de la RD 926. Les eaux de ruissellement, en particulier, aboutissent dans le milieu naturel (la Risle) sans traitement.

Objectifs de l'aménagement

La construction de la déviation de Saint-Hilaire-sur-Rille s'inscrit dans un cadre plus global de l'itinéraire Argentan – Gacé – A28 – Sainte-Gauburge-Sainte-Colombe – L'Aigle, dont la transformation en voie rapide est inscrite au Plan Routier Ornaïs approuvé par le Conseil général de l'Orne le 22 novembre 2004 et adapté le 25 septembre 2009. Elle fait suite aux travaux menés par l'État jusqu'en 2006 sur l'ex RN 26, et en particulier ceux des déviations de Rai-Aube et L'Aigle.

La déviation de Saint-Hilaire-sur-Rille est destinée à :

- améliorer la sécurité routière dans l'agglomération et réduire les nuisances pour les riverains,
- améliorer la sécurité et le confort pour les usagers de la RD 926,
- améliorer la fluidité sur l'axe.

Les études et procédures

LA REPRISE DES ÉTUDES

Les études géométriques et des études connexes menées par la DDE jusqu'en 2003-2004 ont été reprises et complétées pour tenir compte des évolutions de la réglementation, tant technique qu'environnementale (zones Natura 2000, Code de l'environnement notamment).

Cette totale reprise du dossier a été réalisée par les services du Conseil général de l'Orne et le bureau d'études SCE entre 2007 et 2009.

LES PROCÉDURES ADMINISTRATIVES

Le Conseil général a approuvé le projet le 12 mars 2010. Le nouveau dossier a donné lieu ensuite en avril-mai 2010 à des nouvelles enquêtes publiques préalables aux autorisations de réaliser les travaux. Ces enquêtes sont notamment prévues par les codes de l'environnement, de l'urbanisme et de la voirie routière.

Elles ont porté sur :

- Le projet en lui-même (enquête préalable à la déclaration de projet, et enquête au titre du Code de l'environnement - ancienne loi sur l'eau).
- Le classement de la voirie.
- La mise en compatibilité du plan local d'urbanisme (PLU) de Sainte-Gauburge-Sainte-Colombe.

Ces enquêtes n'ont donné lieu à aucune contestation particulière. Le projet était bien connu localement, les acquisitions foncières quasiment terminées, et la qualité du dossier d'enquête et des mesures compensatoires proposées, y compris après les enquêtes, ont facilité grandement l'acceptation du projet par les personnes les plus impactées (exploitants agricoles notamment).

LES ÉTUDES DÉTAILLÉES

En 2009-2010 ont été aussi entreprises les études détaillées devant aboutir aux appels d'offres de travaux.

Ces études détaillées, menées par les services du Conseil général avec l'aide du bureau d'études SCE, ont permis début 2010 le lancement des appels d'offres et la signature des marchés de travaux, avec début d'exécution fixé au 18 octobre 2010.

Les plus gros travaux sont terminés : terrassements, assainissements, ouvrages d'art. Restent à finir les chaussées, la signalisation et les équipements divers, pour une mise en service qui pourrait intervenir avant la fin de l'année, si les conditions météorologiques le permettent.

Les travaux de plantation se dérouleront au courant de l'hiver 2011-2012.

Caractéristiques du projet

Le projet, élaboré par les services du Conseil général avec l'aide du bureau d'études SCE, est conforme aux études et concertations menées antérieurement, et reprend la plupart des caractéristiques du projet déclaré d'utilité publique en 1997. Il a été cependant approfondi et mis à jour, en fonction notamment des adaptations du plan routier ornaies approuvées lors de la réunion du Conseil général du 25 septembre 2009.

- origine du projet sur le créneau de dépassement à 2x2 voies existant à l'est de Sainte-Gauburge-Sainte-Colombe,
- aménagement à 2x2 voies en prolongement de ce créneau jusqu'à la RD 675 (longueur 1 750 m),
- puis aménagement à 1x2 voies (longueur 1 000 m),
- fin du projet : raccordement sur la RD 926 actuelle en aval de la VC3, en sortie est du centre-bourg de Saint-Hilaire-sur-Rille, au niveau d'une sapinière.

Les voiries affluentes seront raccordées à des carrefours aménagés (un demi-échangeur à l'ouest et un giratoire de rayon extérieur 25 m à l'est) ou rétablies par l'intermédiaire des trois ouvrages d'art. Il n'y a pas d'accès direct sur la déviation. Les accès aux parcelles sont assurés si nécessaire par des voies de désenclavement.

LES CARACTERISTIQUES TECHNIQUES DE L'AMÉNAGEMENT

Longueur aménagée

La longueur totale du tracé proposé est de 2 750 m :

- section à 2x2 voies : 1 750 m
- section à 1x2 voies : 1 000 m.

Profil en travers

Le profil en travers est à 2x2 voies sur la partie ouest, jusqu'à la RD 675, puis à 2 voies sur la partie est et le raccordement sur la RD 926 actuelle.

La largeur de la chaussée sera de 2 x 6,50 m avec un terre-plein central de 2,60 m sur la partie à 2x2 voies avec une bande d'arrêt d'urgence de 2,50 m, et de 2 x 3,50 m sur la partie à 2x1 voie, avec un accotement revêtu de 2,50 m.

Communes concernées

Saint-Hilaire-sur-Rille, Sainte-Gauburge-Sainte-Colombe.

Échanges

La desserte du bourg de Saint-Hilaire-sur-Rille se fait à l'ouest par un demi-échangeur et à l'est par un carrefour giratoire.

Le demi échangeur ouest projeté en extrémité du créneau de dépassement existant à 2x2 voies est composé de deux bretelles avec giratoires en extrémité. L'entrée en provenance de Paris et la sortie vers cette même direction ne sont pas possibles sur cet échangeur.

Caractéristiques du projet

En revanche tous les autres mouvements seront assurés. L'ouvrage existant situé sous les voies du créneau de dépassement actuel sera utilisé pour le fonctionnement de l'échangeur. Le giratoire est permettra tous les mouvements.

Ouvrages d'art

- la VC 1, limitrophe entre Sainte-Gauburge-Sainte-Colombe et Saint-Hilaire-sur-Rille, conduisant à la forêt et au centre éducatif fermé, est rétablie par un passage supérieur (PS1),
- la RD 675 à Saint-Hilaire-sur-Rille, route de Moulins-la-Marche, est rétablie par un passage inférieur (PI2),
- la VC 3, en sortie est de Saint-Hilaire-sur-Rille, est rétablie par un passage supérieur (PS3).

Tous ces ouvrages présentent un gabarit minimal de 4,75 m.

Un boviduc construit à l'est de la RD 675 assure des passages pour un exploitant agricole.

Ouvrages hydrauliques

Le projet comporte plusieurs ouvrages hydrauliques destinés à permettre le passage des eaux de bassins versants, ruisseaux ou fossés, dont le plus important, pour le ruisseau de « la Petite Savetière », est un cadre de 2,50 m x 2,20 m qui est doté de banquettes pour le passage de la petite faune.

Ouvrages d'assainissement

Les eaux pluviales de la plate-forme routière du barreau et de ses giratoires sont recueillies par un réseau d'assainissement qui canalise les eaux vers des bassins de rétention/décantation équipés de dispositifs de traitement des eaux avant rejet dans le milieu naturel (la Risle).

Tous ces dispositifs permettent une maîtrise des rejets en termes de débit et de qualité qui n'existe pas actuellement, et le respect des différentes lois relatives à l'eau et aux milieux aquatiques.

Protections phoniques

Dans le respect de la réglementation en matière de bruit, le projet prévoit deux dispositifs destinés à réduire l'impact sonore de l'infrastructure sur deux secteurs :

- un merlon de 3 m de hauteur et de 170 m de longueur, prolongé par un écran de 2 m de hauteur et de 40 m de longueur sur le PI2, pour assurer la protection phonique d'une habitation vers « la Bergerie »
- un merlon de 3 m de hauteur et de 100 m de longueur pour assurer la protection phonique d'une habitation vers « le Futel ».

Exploitation – Entretien

Aucune catégorie d'utilisateurs n'est exclue sur le nouvel itinéraire.

L'entretien du nouvel axe est à la charge du Département de l'Orne, maître d'ouvrage, et sera assuré par ses services.

Caractéristiques du projet

Viabilité hivernale

La route sera classée au niveau 1 dans le plan d'intervention de viabilité hivernale. Le maintien de sa viabilité sera garanti grâce à des patrouilles fréquentes et régulières, des interventions préventives ou curatives rapides et harmonisées.

Déplacement de réseaux

Le projet a nécessité de nombreux déplacements de réseaux, et notamment des conduites d'eau potable gérés en régie par la commune de Saint-Hilaire-sur-Rille. Une convention a été passée avec celle-ci, pour coordonner et faciliter ces travaux.



MESURES EN FAVEUR DE L'ENVIRONNEMENT

Le projet prévoit des mesures variées en faveur de l'environnement, dont les principales sont mentionnées ci-après (liste non exhaustive) :

Hydraulique et prévention de la pollution chronique et accidentelle des eaux

- deux bassins de régulation traitement des eaux pluviales de la plateforme routière, dont un bassin est à vocation écologique (superficie et morphologie adaptée).

Limitation des transports de matériaux – Réduction des nuisances

- mise en œuvre sur place ou recyclage des matériaux de déblais excédentaires,
- vigilance particulière sur les zones de dépôts.

Protection et gestion de la faune et flore

- surdimensionnement de l'ouvrage hydraulique sur le ruisseau de « la Petite Savetière » pour la continuité de la petite faune terrestre (ouvrage mixte hydraulique / petite faune avec deux banquettes),
- préservation de la mare est en bordure de projet lors du chantier, et création d'une nouvelle mare au profil adapté à ses fonctions écologiques pour les batraciens et odonates, suivi naturaliste de la colonisation de la mare par la faune et suivi du chantier,
- reconstitution de haies bocagères pour la fermeture des entités écologiques, le rétablissement de continuités écologiques, pour le survol des rapaces nocturnes et des chauves-souris afin de limiter les collisions.

Mesures de prévention durant le chantier

- mesures pour l'implantation de l'ouvrage dans le lit de « la Petite Savetière » : prévention des rejets de fines dans le ruisseau, pêche de sauvegarde, maintien de la libre circulation piscicole sur le franchissement temporaire pour la mise en eau, reconstitution du lit naturel.

Caractéristiques du projet

Protection acoustique des habitations et cadre de vie

- merlon de terre de confort acoustique au «Futel» : modelage paysager complémentaire déjà prévu dans le dossier d'enquête 1997, afin de favoriser l'emploi des matériaux extraits et donner une marge de sécurité supplémentaire face aux résultats de l'étude acoustique.

Préservation du patrimoine et des loisirs

- aménagement de trottoirs sur les trois ouvrages de franchissement des voies pour les circulations piétonnes de promenade locale.

Mesures d'insertion paysagère

- modelages localisés des dépôts de matériaux en excédent, notamment gestion des délaissés au niveau du demi-échangeur ouest,
- plantation (essences locales), continuités bocagères, préservation de milieux végétaux existants, intégration des bassins de traitement des eaux, intégration des merlons, préservation d'ouvertures visuelles, en accord avec les préconisations écologiques.

Le coût global estimé des dépenses consacrées à l'environnement (dispositifs antibruit, dispositifs de traitement des eaux, dispositifs pour la faune, rétablissements des déplacements agricoles, aménagements paysagers) s'élève à près de 950 000 € TTC.

Acquisitions foncières

Entre 2007 et 2010, les acquisitions foncières ont été négociées à l'amiable avec les propriétaires et exploitants par les services du Conseil général.

Archéologie préventive

Des fouilles archéologiques préventives ont été organisées par les services de l'État en 1998, à l'issue des procédures menées en 1997. Aucune fouille complémentaire n'a été ensuite prescrite par l'état pour cette opération.

Coût de l'opération - Financement

La déviation de la RD 926 au sud de Saint-Hilaire-sur-Rille est évaluée à 12 M€ TTC, financés par le département de l'Orne avec l'aide de la Région de Basse-Normandie et de l'Etat.



ALLOTISSEMENT

Les travaux ont été adjugés en trois lots principaux :

- lot 1 : Terrassements assainissement chaussées, confiés au groupement d'entreprises DTP/SACER,
- lot 2 : Ouvrages d'art confié à l'entreprise MARC SA,
- lot 3 : Aménagements paysagés confiés à l'entreprise JUILLEN-LEGAULT.

Les principales quantités mises en œuvre sont les suivantes :

Terrassements, assainissement, chaussées et glissières

• Déblais.....	229 300 m ³
• Remblais.....	130 800 m ³
• Modelés.....	98 900 m ³
• Couches de forme.....	68 500 m ³
• Matériaux bitumineux.....	31 900 t

Ouvrages d'art (2 passages supérieurs, 1 passage inférieur)

• Béton de structure.....	1 350 m ³
• Armatures pour béton armé.....	153 000 kg
• Armatures précontraintes.....	4 000 kg
• Coffrage.....	2 400 m ²
• Remblais techniques.....	6 500 m ³

Aménagements paysagers

• Sous-solage et décompactage.....	158 700 m ²
• Mise en place de terre végétale.....	14 700 m ³
• Plantation d'arbustes divers.....	8 950 u
• Engazonnement.....	95 000 m ²



DÉLAI D'EXÉCUTION

Commencés fin octobre 2010 pour une durée prévue de 18 mois, les travaux principaux seront terminés avant la fin de l'année 2011.

Principaux intervenants

Maître d'ouvrage	Département de l'Orne
Maître d'œuvre	Conseil général de l'Orne Pôle aménagement environnement
Études préalables	SCE
Études techniques et géométriques, maîtrise d'œuvre Études	SCE
Suivi de réalisation	PAE - SGTR Bureau grands travaux et ouvrages d'art Agence des infrastructures départementales des Pays d'Auge et d'Ouche
Coordination sécurité santé	PRESENTS
Travaux	
• Terrassements-assainissement	DTP / SACER
• Contrôle terrassements	CETE Normandie-Centre
• Chaussées	SACER
• Ouvrages d'art	MARC SA
• Aménagements paysagés	JUILEN-LEGAULT
• Signalisation verticale et directionnelle	SIGNATURE
• Signalisation horizontale	PAE SGR - Cellule exploitation















CONSEIL GÉNÉRAL DE L'ORNE
27, boulevard de Strasbourg
BP 528 - 61017 ALENÇON Cedex
Tél. 02 33 81 60 00
www.orne.fr