

## 5- CARACTERISTIQUES PRINCIPALES DES OUVRAGES LES PLUS IMPORTANTS

### 5.1 DESCRIPTION DU PROJET

#### Caractéristiques principales des ouvrages

La section à améliorer se développe entre le PR 11+315 (85 m environ avant l'accès à la sablière) et le ravin de Fontienne au PR 13+485 (au niveau du délaissé). Le projet global représente 2 170 mètres de longueur.

La chaussée aura une largeur de 6.00 m et elle sera bordée de part et d'autre d'un accotement revêtu en bicouche d'une largeur de 1.30. Ces accotements offriront une zone de récupération aux usagers en cas de perte de contrôle ou d'évitement.

#### Catégorie de route

Ce tronçon de voie est classé « **Structurant B** » au Schéma Routier Départemental. Ce réseau représente 684 km de voirie et permet de structurer le département. Il est le plus stratégique en termes de drainage et de désenclavement. Ce réseau concerne non seulement le trafic de transit mais également le trafic local.

### 5.2 CARACTERISTIQUES GEOMETRIQUES

#### 5.2.1 Axe en Plan

Le tracé projeté vise à assurer des conditions de confort relativement homogènes et à garantir de bonnes conditions de sécurité au moyen notamment du principe d'enchaînement des différents éléments du tracé. Il prend en compte le respect des conditions de visibilité et de perception.

L'étude d'axe s'est orientée exclusivement vers un décalage de la plateforme routière et des rectifications de tracé à l'amont. Ce principe permettra d'éviter les zones de remblais de forte hauteur notamment dans les courbes intérieures et la recherche d'une assise profonde due à la mauvaise qualité des matériaux superficiels.

Le tracé en plan respecte les règles de dimensionnement définies au Schéma Routier Départemental pour la catégorie R60 pour 45% du tracé soit environ 970 mètres. Des difficultés ponctuelles sur une section continue représentant 55 % du tracé soit 1200 mètres nécessitent de déroger au Schéma Routier et d'utiliser les règles en vigueur pour les Routes en Relief difficile. Ainsi les courbes adopteront le rayon minimal défini par ces règles, soit 80 mètres.

#### 5.2.2 Profil en Long

Les contraintes de la topographie du site n'ont pas permis de modifications marquantes du profil en long de la route actuelle. Les aménagements portent principalement sur le confort et la perception des usagers en améliorant l'enchaînement des raccordements circulaires et en réduisant au maximum les pentes tous en respectant les caractéristiques des Routes classées R60 et en relief difficile. La pente maximale rencontrée est de 6.3 % sur 180 mètres de long.

#### 5.2.3 Profil en Travers

Le profil en travers de l'aménagement permettra de créer une route ayant une plateforme de 8.60 mètres de large comprenant une chaussée d'une largeur de 6,00 m et deux accotements revêtus en bicouche de 1,30m.

On distinguera 2 cas particuliers de profil en travers type :

#### Profil en travers avec talus

- une chaussée de 6 m,

- deux accotements revêtus de 1.30 m de large,
- Côté aval une berme de 0.50 m pouvant être élargie à 1.00 m afin d'implanter la glissière de sécurité et d'un talus à 3H/2V,
- Côté amont la réalisation d'une berme de 0.50 m, d'un caniveau bétonné et d'un talus à 3H/2V.

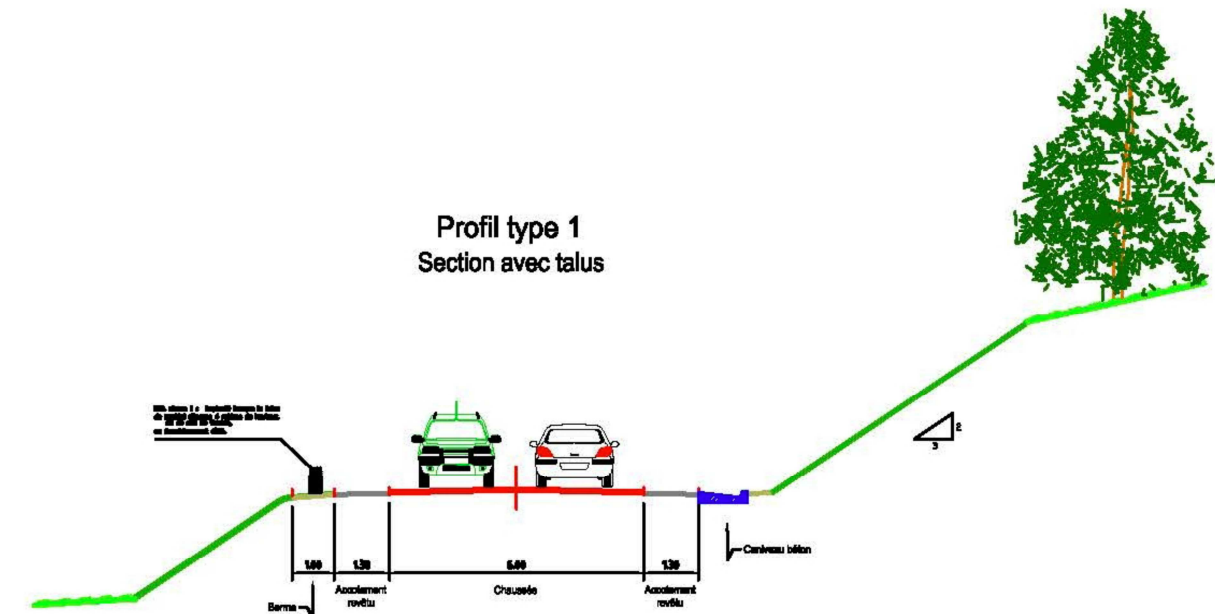


Figure 5 : Profil en travers avec talus

#### Profil en travers avec caniveau bétonné et paroi clouée

- une chaussée de 6 m
- deux accotements revêtus de 1.30 m de large
- Côté aval une berme de 0.50 m pouvant être élargie à 1.00 m afin d'implanter la glissière de sécurité
- Côté amont la réalisation d'un caniveau en bétonné coulé en place pour recueillir les eaux de ruissellement de la chaussée.
- La réalisation d'un ouvrage de soutènement, tel qu'une paroi clouée, afin de limiter les terrassements et les emprises. Les ouvrages de soutènement seront définis par des études complémentaires.
- Les talus de déblais au-dessus du soutènement auront une pente de 3H/2V. Selon les matériaux rencontrés. Ponctuellement dans les formations de nature rocheuse (marno-calcaire, calcaire), les pentes pourront être raidies à 1H/1V à 1H/2V associées à un grillage de protection ancré.

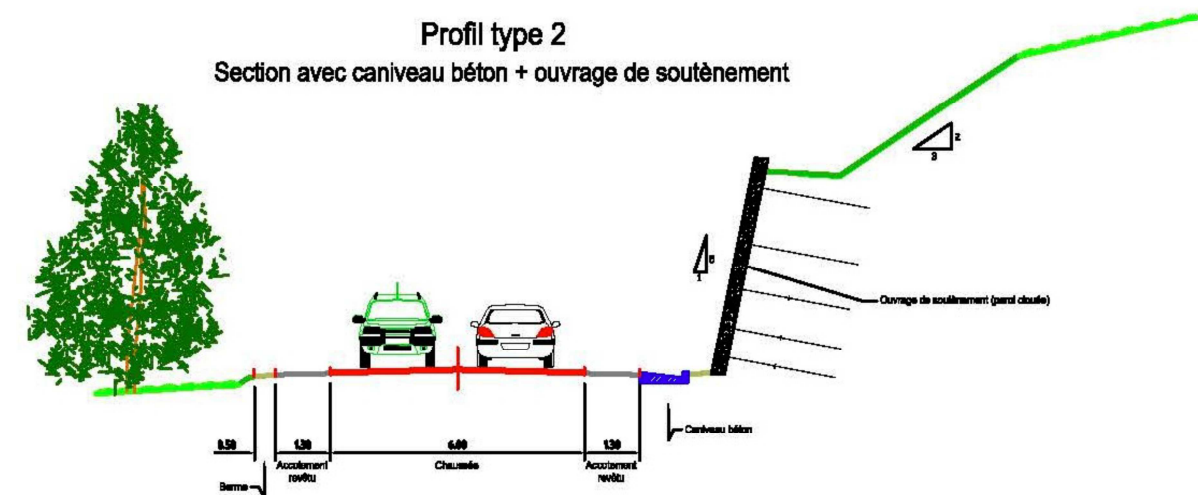


Figure 6 : Profil en travers avec caniveau bétonné et paroi clouée