

# **Aménagement d'itinéraire RD12 entre Saint-Riquier et Crécy-en-Ponthieu**

## **RD 12 du P.R. 37+187 au P.R. 50+152**

### **1. Préambule :**

Le présent dossier a été étudié suite à la demande du maire de Crécy-en-Ponthieu auprès du département. Cette demande porte sur un diagnostic de sécurité routière sur la RD 12.

Le département a validé le principe de réalisation d'un Avant - Projet dans le but de traiter la RD 12 en terme de sécurité et de la mettre aux normes selon la classe de la route.

### **2. Situation actuelle :**

#### **2.1. Liaison**

La RD 12 assure la liaison entre Amiens et la limite du Pas-de-Calais à Nampont-Saint-Martin. La section concernée se trouve entre la sortie d'agglomération de Saint-Riquier ( P.R. 37+187 ) et l'entrée d'agglomération de Crécy – en - Ponthieu ( P.R. 50+152 ). Cela représente un linéaire de 10 kilomètres et 970 mètres.

#### **2.2. Géométrie**

La largeur moyenne de la chaussée est de 5,50m. Le tracé est vallonné. Quelques zones ponctuelles de fossés sont recensées sur l'itinéraire ainsi qu'un bassin au PR 42+730, créé par un agriculteur pour infiltrer l'excédent d'eau entre Saint-Riquier et Domvast.

#### **2.3. Classe / dégel**

La RD 12 fait partie du réseau secondaire de classe 2 non aménagée, limitée à 7,5 tonnes en période de pose de barrière de dégel.

#### **2.4. Trafic**

Le trafic sur cet itinéraire est de 1194 véhicules par jour pour l'année 2007, avec des pointes de trafic importantes lors des retours de week-ends.

## **2.5. Sécurité / accidents**

Sur la période 2003/2007, 7 accidents corporels ont été recensés entre Saint-Riquier et Crécy-en-Ponthieu, faisant 4 blessés graves et 3 blessés légers.

## **3. Problématique :**

### **3.1. Section 1 - du PR 37+187 au PR 43+708**

- Dans certaines parties, le mauvais écoulement des eaux de pluie et la trop grande souplesse du corps de chaussée ont occasionné des déformations de rives importantes : les usagers ont tendance à se déporter vers le milieu de la route pour rechercher un meilleur confort de conduite ce qui provoque des ralentissements lorsque deux véhicules se croisent dans ces zones fortement dégradées.
- Au niveau du PR 40+000 se trouve un point bas du profil en long de la route. L'absence de dispositif d'assainissement et d'exutoire suffisant pour les eaux pluviales provoque régulièrement l'inondation de la chaussée
- Au PR 40+242, la présence d'un talus gêne légèrement la visibilité et peut présenter un danger.
- Du PR 40+252 au PR 40+552, la présence d'un masque végétal associé à un point haut en courbe limite la visibilité à 100 mètres.

Des problèmes d'assainissement existent sur cette section. Les causes en sont la configuration du tracé (au niveau du terrain naturel ou en déblai le plus souvent) et l'absence de fossés et parfois même d'accotements. La présence d'eau sur la chaussée est néfaste pour la pérennité de celle-ci et crée un risque d'accident pour l'usager.

### **3.2. Section 2 - du PR 45+308 au PR 46+915**

- La largeur moyenne de la chaussée de 5,50m correspond aux normes de la classe 2.
- La chaussée présente quelques désordres structurels et une dégradation en surface tel que du glaçage.

### **3.3. Section 3 - du PR 47+368 au PR 50+152**

- Avant l'entrée dans Crécy-en-Ponthieu l'absence de dispositifs d'assainissement provoque une dégradation importante en surface et en rive de chaussée.

- Sur l'ensemble de l'itinéraire la section du PR 49+040 au PR 50+152 est la plus endommagée.

## 4. Objectifs de l'aménagement

Les objectifs de l'aménagement sont de :

- Améliorer la sécurité sur l'itinéraire.
- Mise aux normes de la route de classe 2.
- Développer les dispositifs de récupération d'eaux pluviales.

Les aménagements proposés tiennent compte du niveau de classement de la route et de sa fonctionnalité.

## 5. Aménagements proposés :

### 5.1. Section 1 : (du PR 37+187 au PR 43+708 )

- Des accotements de 1,50m complétés par des fossés à redans seront mis en place le long de cette section.
- Dans le virage du PR 40+252 au PR 40+552, le talus sera retravaillé, le point haut sera écrêté sur 300 mètres de long. Ces 3 aménagements permettront d'obtenir une distance de visibilité de 150 mètres dans la courbe (distance d'arrêt en courbe selon le guide de l'Aménagement des Routes Principales).
- La chaussée sera calibrée à 5,50m et reprofilée pour répondre aux problèmes de déformation des rives et donc de croisement des véhicules.
- Au niveau du point bas au PR 40+000, Le profil en long sera modifié, la chaussée sera surélevée pour éviter toute stagnation d'eau sur les rives. Une canalisation traversant la chaussée permettra d'assurer la continuité du ruissellement des eaux pluviales.

### 5.2. Section 2 : (du PR 45+308 au PR 46+915)

- La largeur actuelle de la route (5,50 m) est conforme à la largeur retenue pour les routes de classe 2.
- Des accotements de 1,50m complétés par des fossés à redans seront mis en place le long de cette section.

- La chaussée sera renforcée par des poutres bilatérales et un retraitement à l'émulsion sur 10 cm avec apport de matériau puis une couche de Béton Bitumineux Semi Grenu du PR 45+308 au PR 46+201.
- La chaussée sera reprofilée avec de la Grave Bitume sur 8 cm d'épaisseur puis une couche de Béton Bitumineux Semi Grenu du PR 46+201 au PR 46+915.

### **5.3. Section 3 : (du PR 47+368 au PR 50+152)**

La largeur actuelle de la route (5,50 m) est conforme à la largeur retenue pour les routes de classe 2.

- Des accotements de 1,50m complétés par des fossés à redans seront mis en place le long de cette section.
- La chaussée sera reprofilée avec de la Grave Bitume sur 8 cm d'épaisseur puis une couche de Béton Bitumineux Semi Grenu du PR 47+368 au PR 47+891.
- La chaussée sera renforcée par des poutres bilatérales et un retraitement à l'émulsion sur 10 cm avec apport de matériau puis une couche de Béton Bitumineux Semi Grenu du PR 47+891 au PR 50+152.

### **5.4. Sur l'ensemble des sections**

Le classement en période de barrière de dégel est conservé. La structure de chaussée proposée permettra d'améliorer le confort et apportera en même temps un léger renforcement.

La structure de la chaussée au niveau des poutres dans les zones déformées sera composée de la manière suivante :

- BBSG : 6 cm
- Grave non traitée 0/20 : 15 cm
- Grave non traitée 0/31,5 : 35 cm
- Géotextile.

Un retraitement à l'émulsion de la chaussée sera effectué sur l'ensemble de l'itinéraire. Des purges de 20 cm seront réalisées en parties basses de chaussées, si nécessaire.

La structure de la chaussée au niveau des zones de reprofilage sera composée de la manière suivante :

- BBSG : 6 cm

- Grave Bitume classe 3 0/20 : 8 cm

## **6. Sécurité :**

La sécurité sera améliorée par :

- Le balisage des courbes.
- L'éloignement ou l'enlèvement d'obstacles latéraux.
- La mise en œuvre de dispositifs d'assainissement le long de l'itinéraire.
- La mise en œuvre d'un nouvel enduit de roulement.

## **7. Assainissement :**

Sur l'ensemble de l'itinéraire, la création de fossés ou de cunettes permettra l'évacuation des eaux pluviales.

## **8. Traitement Paysager :**

Une étude paysagère sera réalisée afin d'intégrer l'infrastructure routière aux éléments qui compose le paysage.

## **9. Itinéraire cyclable :**

Le trafic des véhicules motorisés est important sur la RD 12, ce qui ne permet pas d'envisager d'inciter la pratique du vélo sur cette chaussée.

Il convient d'inciter les cyclistes venant de Crécy en Ponthieu de rejoindre la future Véloroute entre Abbeville, Conteville et Auxi-le-Chateau (inscrite en tant que future liaison régionale au schéma Régional Vélo route et Voies Vertes de Picardie validé en 2005).

## **10. Acquisitions foncières :**

Des acquisitions foncières sur l'ensemble de l'itinéraire, de part et d'autre de la chaussée sont nécessaires pour réaliser les accotements et les fossés ou cunettes Elles seront optimisées pour la réalisation de ces ouvrages selon les profils en travers et en long de la chaussée et du terrain in situ.

## 11. Estimation du projet :

Le montant global de l'opération est estimé à 3 844 880 € TTC. Ce montant comprend l'ensemble des acquisitions foncières nécessaires au projet.

Pour la réalisation des travaux, il est possible de découper l'itinéraire en 2 ou 3 sections.

En 2 sections : - Saint-Riquier / Domvast  
- Domvast / Crecy-en-Ponthieu

En 3 sections : - Saint-Riquier / Domvast  
- Domvast / Marcheville  
- Marcheville / Crecy-en-Ponthieu