

**Mise en configuration définitive du profil en travers
Autoroute A28 entre les échangeurs de Ecommoy
et de Parigné l'Evêque**

Demande examen au cas par cas

Annexe volontaire 1

Présentation Générale de l'opération

SOMMAIRE

1	PRESENTATION DE L'OPERATION	3
1.1	Contexte	3
1.2	Situation	3
1.2.1	Historique de la section	3
1.2.2	Localisation	4
1.2.3	Autorisations acquises	6
1.3	Description de l'opération	6
1.3.1	Généralités	6
1.3.2	Nature des travaux	7
1.3.3	Travaux spécifiques.	10

1 PRESENTATION DE L'OPERATION

1.1 Contexte

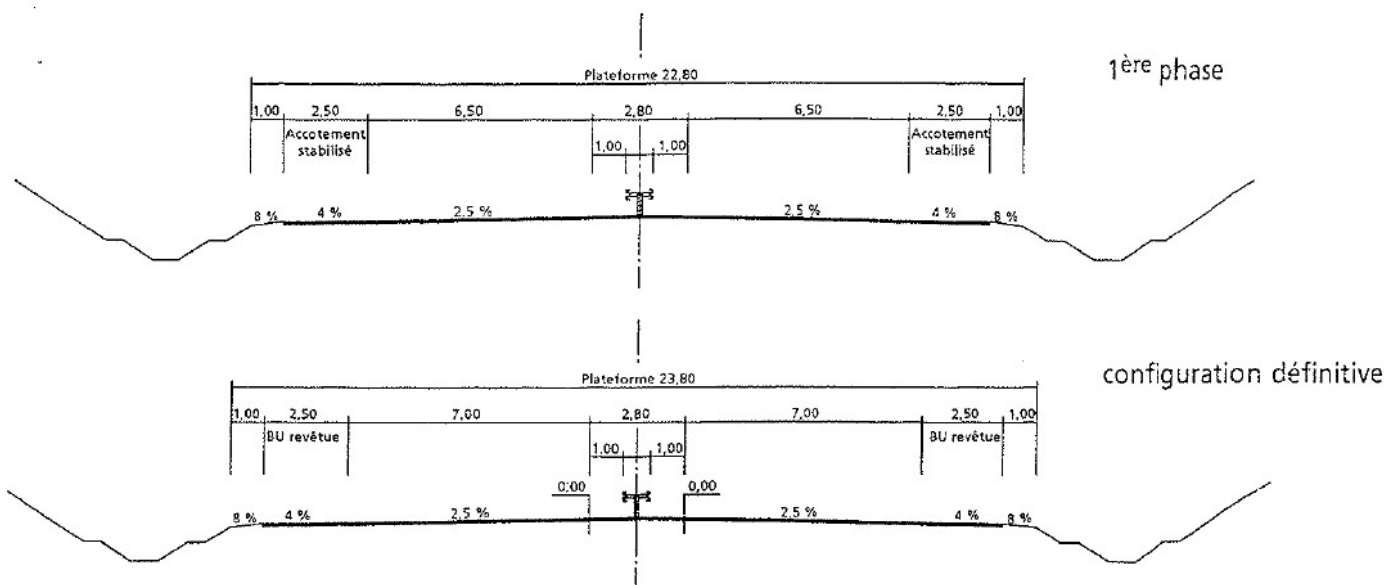
L'A28 est l'autoroute qui relie Tours (37) à Abbeville (80) passant notamment par le Mans (72), Alençon et Rouen.

Cofiroute est concessionnaire de la partie Tours – Alençon.

L'opération est afférente à la section Parigné l'Evêque - Ecommoy.

Cette autoroute fait partie des autoroutes évolutives dont les profils en travers ont été réalisés en première phase de manière réduite au fur et à mesure des mises en services de sections, et dont la configuration finale doit être achevée en 2025.

Profil type section courante
(Éch 1/200e)



1.2 Situation

1.2.1 Historique de la section

La section étudiée fait partie des autoroutes évolutives dont la réalisation a été prévue en deux étapes :

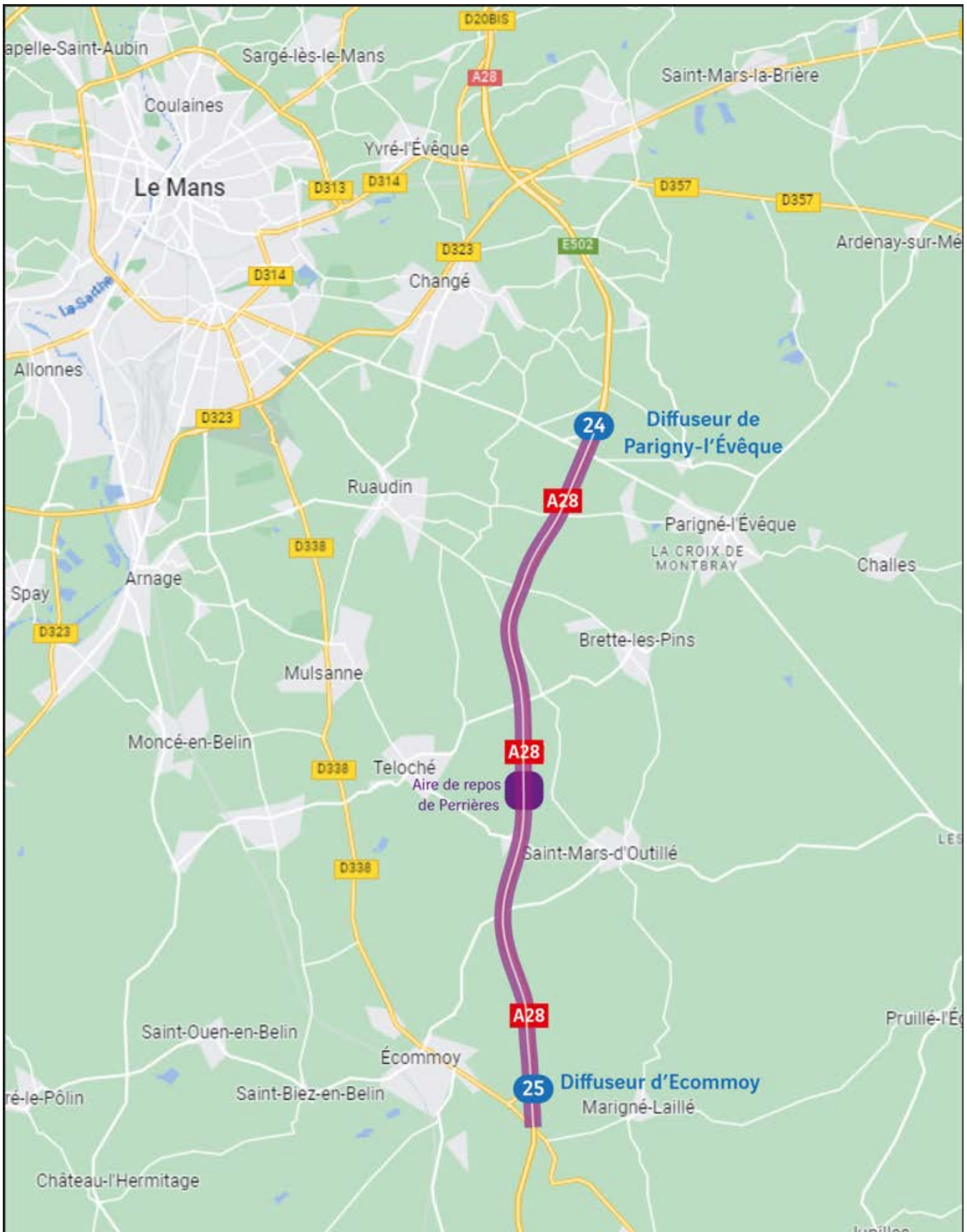
- Phase 1 : profil en travers réduit (largeur de la voie de gauche égale à 3,00 m seulement). Cette phase a été achevée entre 2000 et 2001.
- Phase 2 : profil en travers définitif (avec une voie de gauche égale à 3,50 m). Cette phase doit être réalisée pour 2025.

La mise en configuration définitive des profils en travers de l'A28 n'est pas une opération décidée a posteriori. Elle a été prévue et prise en compte avant la construction de cette section d'autoroute. De fait, la conception technique du projet et la réalisation des dossiers réglementaires associés ont intégré le profil définitif de l'autoroute.

1.2.2 Localisation

La section concernée par l'opération du PR 75+596 au PR 91+172, est située entre l'échangeur d'Ecommoy (n°25) et celui de Parigné l'Evêque (n°24), dans le département de la Sarthe (72).

Localisation de la section concernée par l'opération



1.2.3 Autorisations acquises

La section Alençon-Tours de l'A28, incluant la section Parigné-l'Évêque / Ecommoy a fait l'objet de deux autorisations :

- En 1993 (décret du 20 juillet 1993), la section Alençon-Tours est déclarée d'utilité publique permettant l'expropriation des terrains nécessaires à la réalisation de l'autoroute si l'ensemble n'a pas pu être acquis à l'amiable (autorisation relative au code de l'expropriation pour cause d'utilité publique).

Cette autorisation a également permis de :

- o Reconnaître l'intérêt général de l'autoroute via l'élaboration d'une étude d'impact (autorisation relative au code de l'environnement)
 - o Mettre en compatibilité les documents d'urbanisme de l'époque (autorisation relative au code de l'urbanisme)
- En 1996 (arrêté n°960-2845 du 2 août 1996), la section concernée est autorisée au titre de la loi sur l'eau (autorisation relative au code de l'environnement)

Les autorisations ont été obtenues sur la base de dossier présentant la configuration définitive de l'autoroute.

1.3 Description de l'opération

1.3.1 Généralités

L'opération consiste à élargir la plateforme autoroutière de 50 cm dans chaque sens de circulation afin d'aboutir à un profil en travers définitif. Le projet s'étend sur environ 15,6 km.

Les profils en travers actuels résultent de la première phase qui prévoyait une largeur de plateforme de 22,80 m, comprenant :

- Un TPC de 2,80 m comprenant deux bandes dérasées de gauche de 1,00 m chacune ;
- Une chaussée de 6,50 m dans chaque sens de circulation (dont 3,00 m pour la voie de gauche) ;
- Une bande d'arrêt d'urgence (BAU) stabilisée à 2,50 m dans chaque sens ;
- Une berme de 1,00 m dans chaque sens.

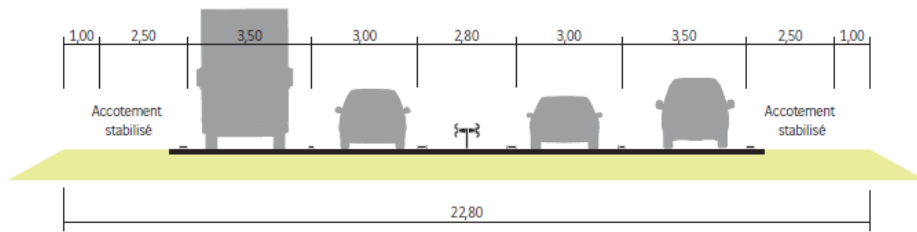
La future voie lente est déjà structurée et on refait seulement la couche de roulement (CDR) de la Bande d'Arrêt d'Urgence (BAU). Il est prévu sur la BAU du stabilisé avec la CDR.

L'opération consiste en un élargissement en fond de BAU de la voie rapide de 50 cm qui nécessite donc, pour chaque sens de circulation :

- Le décalage du bord droit de la voie lente de 50 cm, avec élargissement de la structure existante ;
- L'élargissement de la couche de roulement en extrémité de BAU (+ 50 cm) ;
- L'élargissement de la plateforme pour reconstituer une nouvelle berme.

La largeur cumulée des deux voies actuellement à 6,50 m de large sera portée à 7,00 m de large par décalage de la signalisation horizontale.

État 1^{ère} phase



Extension de 0,50 mètre de la largeur de la voie de gauche

État 2^{ème} phase

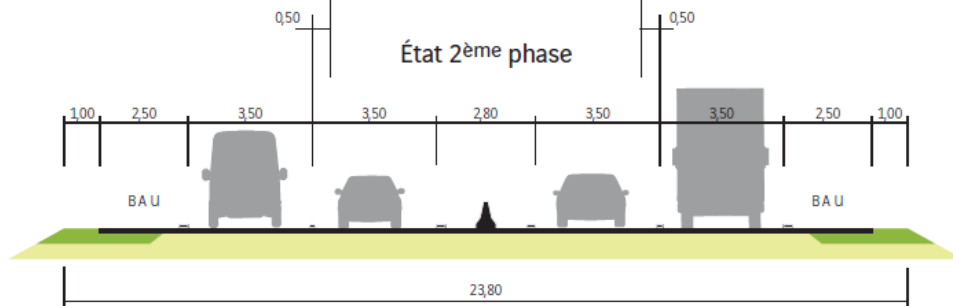
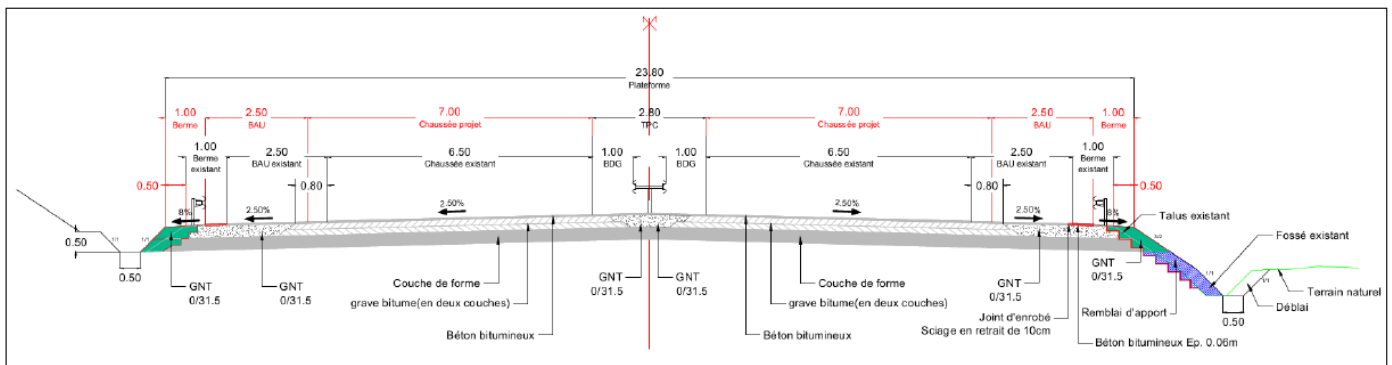


Schéma de principe de la mise en configuration définitive du profil en travers

Profil en travers de l'élargissement :



1.3.2 Nature des travaux

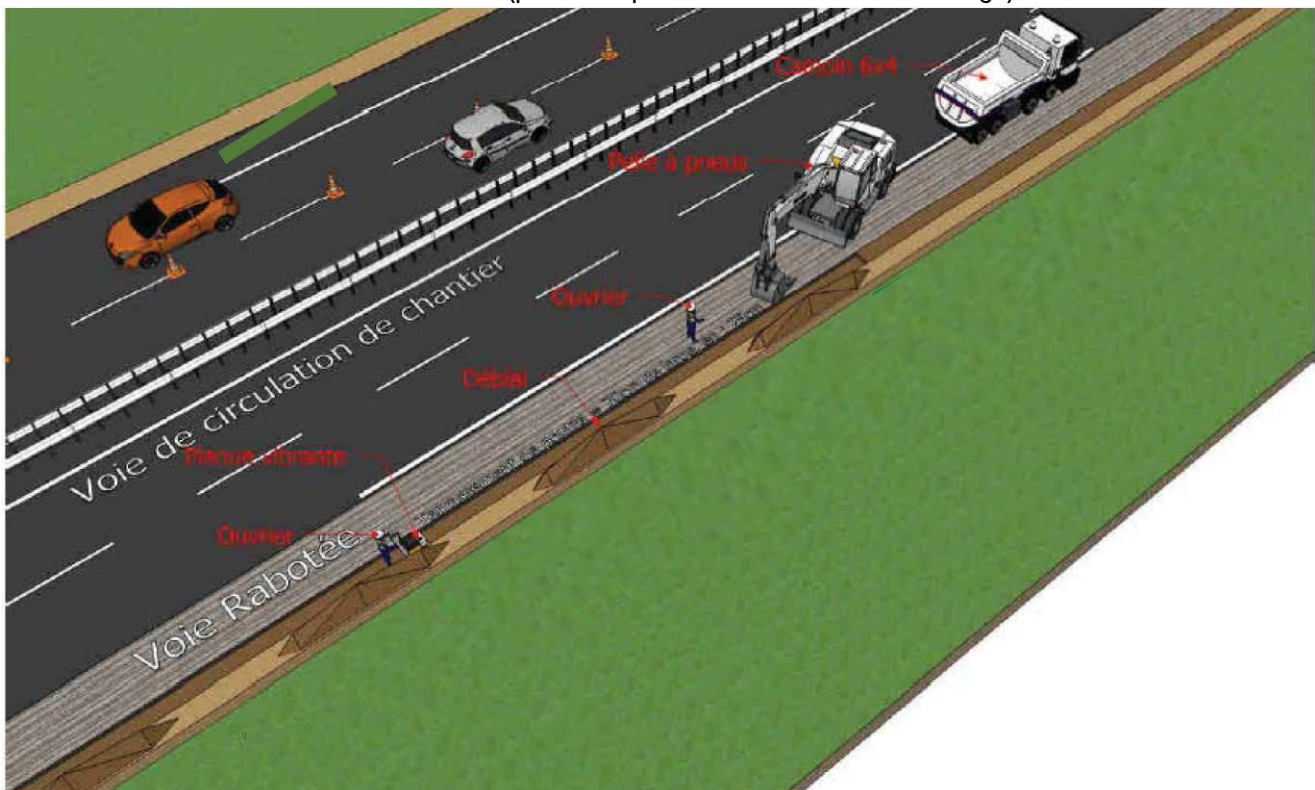
Les travaux seront réalisés par sens de circulation sur un tronçon allant de 5 km à 7,5 km à la suite de la mise en place d'un basculement de chaussées. La durée des travaux par tronçon est d'environ 5 à 7 semaines.

La cinématique des travaux de chaque tronçon est :

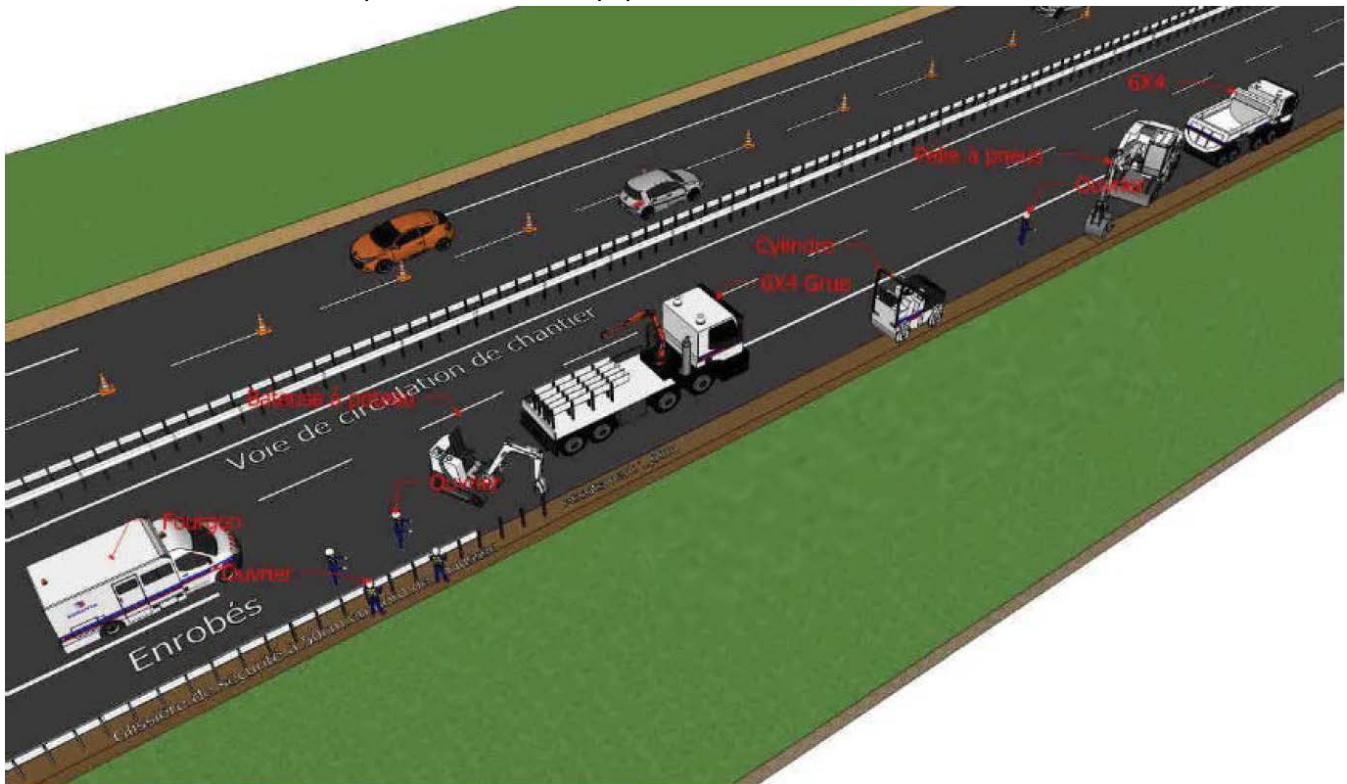
- Phase 1 : Mise en place d'un basculement de chaussée pour travailler dans un sens de circulation sur une longueur de 5 km à 7,5 km.
- Phase 2 : Atelier dépose des glissières :



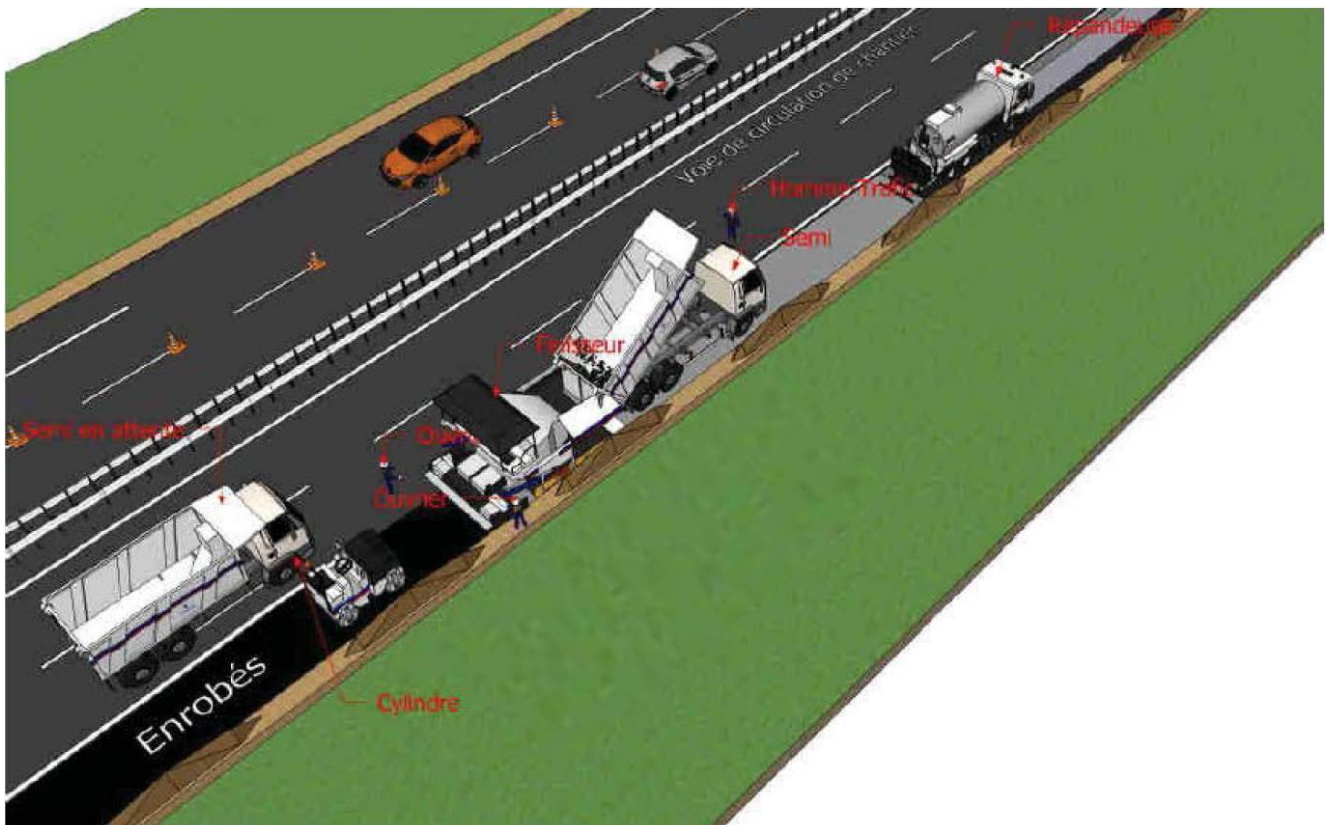
- Phase 3 : Atelier terrassement (pour le déplacement des fossés ou busage) :



- Phase 4 : Atelier épaulement rive et équipements de sécurité



- Phase 5 : Atelier Enrobés



- Phase 6 : reprise de l'ensemble de la signalisation horizontale et verticale du sens de circulation concerné.

1.3.3 Travaux spécifiques.

Diffuseurs/Echangeurs

Le décalage de la signalisation horizontale vers la bande d'arrêt d'urgence impacte les biseaux de sortie et d'insertion des échangeurs autoroutiers, mais pas de travaux sur ces bretelles, hors reprise du marquage au sol, qui sont dimensionnées pour accueillir la configuration définitive.

Aire annexe

Sur le tracé se trouve 2 aires de repos :

- L'aire des Perrières
- L'aire des Croiselles

Le décalage de la signalisation horizontale vers la bande d'arrêt d'urgence impacte les biseaux de sortie et d'insertion des aires annexes, mais pas de travaux impactant les aires.

Ouvrages d'art

Les ouvrages d'art ne seront pas modifiés. Ils ont été réalisés en première phase en tenant compte du profil définitif. Au droit des passages supérieurs (PS) et inférieurs (PI), seuls les éléments de type dispositifs de retenue seront concernés et adaptés à la réalisation de l'élargissement.

Assainissement

Le système d'assainissement a été conçu et dimensionné en tenant compte du profil en travers définitif. En conséquence, il n'y a pas de redimensionnement à prévoir.

Une partie des dispositifs d'assainissement est nécessairement impactée par le décalage de la berme (fossés, collecteurs longitudinaux, traversées et leurs émergences, caniveaux, têtes d'aqueduc et de sécurité, descentes d'eau). Ils seront déplacés.

Pour les ouvrages hydrauliques transversaux, ils tiennent également compte du profil en travers définitif de l'A28. Ils ne sont pas impactés par l'élargissement.