

DOSSIER DE PRESSE DIR MASSIF CENTRAL

RN102 commune d'Aubenas (07)

**Aménagement du carrefour de Bernardy et
de la plaine de la RIPA**



Travaux de début octobre 2023 à fin juin 2024

**Direction interdépartementale
des Routes Massif Central**

Contact presse
Bureau de la communication
Tél. : 04.73.29.79.60
Mél. : com.dirmc@developpement-durable.gouv.fr

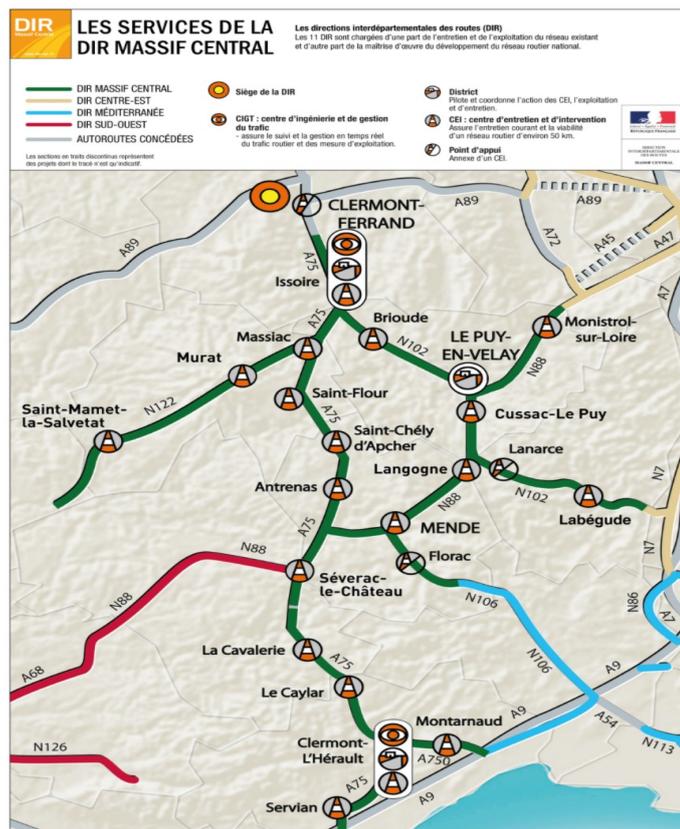
La DIR Massif Central

La DIR Massif Central est un service de l'Etat dédié à l'exploitation, l'entretien de l'autoroute A75 et des routes nationales RN88, RN102, RN 106, RN 122.

La DiR Massif Central exerce les missions d'exploitant du réseau routier national non concédé :

- l'entretien,
- l'exploitation,
- la gestion du domaine public,
- la maîtrise d'œuvre.

Elle exerce ses missions sur un réseau de 910 km. Le réseau de la DIR Massif Central traverse un massif montagneux et se caractérise en premier lieu par son altitude élevée : 400 km de routes se situent à une altitude supérieure à 900 mètres. Celles-ci empruntent 12 cols, culminant pour la plupart à plus de 1000 mètres.



Contexte

La RN102 est un axe structurant du département de l'Ardèche orienté Nord-Ouest/Sud-Est. A ce titre, elle joue un rôle majeur pour la desserte du territoire et également pour les échanges régionaux, puisqu'elle relie le massif central à la vallée du Rhône. Son rôle économique est d'autant plus important que le département de l'Ardèche n'est pas desservi par une liaison ferroviaire.

Partant de la RN88 au niveau du carrefour de Pradelles en haute-Loire, elle traverse le plateau de Peyrebelle à près de 1300 mètres d'altitude et descend progressivement vers Aubenas jusqu'à une altitude de 250 m en longeant la vallée de l'Ardèche, où elle traverse de nombreuses agglomérations. Son tracé s'inscrit dans un relief particulièrement tourmenté qui se traduit par de nombreux virages serrés et des déclivités pouvant atteindre 6 à 7 %. Le trafic de l'ordre de 3600 véhicules/jour au niveau du carrefour de Pradelles augmente considérablement en descendant vers Aubenas et atteint son maximum à Labégude avec plus de 18000 véhicules/jour dont 8,3 % de poids-lourds.

Les nombreux virages serrés et la forte déclivité dans le col de la Chavade, les carrefours avec le réseau secondaire, les traversées d'agglomération avec les nombreux accès riverains, associés à un trafic important et une vitesse pratiquée parfois inadaptée, sont des points potentiellement dangereux qui contribuent à un sentiment d'insécurité.

L'opération d'aménagement du carrefour de Bernardy et de la Plaine de la Ripa est issue de la démarche SURE (Sécurité des Usagers sur les Routes Existantes). Cette démarche comprend 4 étapes :

- l'étude d'enjeux réalisée sur l'ensemble du réseau routier national dans le périmètre de la DIR Massif-Central, basée sur l'accidentologie des itinéraires, qui permet de prioriser un itinéraire à traiter et d'identifier les ZAAC (Zones d'Accumulation d'Accidents) et les SRA (Sections à Risque Anormal) ;
- le diagnostic de sécurité réalisé sur l'itinéraire retenu, en l'occurrence la RN102 en Ardèche, basée sur l'analyse des fichiers BAAC (Base de Données Annuelle des Accidents Corporels), qui permet de définir des pistes d'actions ciblées sur des lieux d'accident ou thématiques sur l'itinéraire (par exemple : traitement des obstacles latéraux),
- le plan d'actions pluriannuel, programme financier (montant initial de 3 300 000 €TTC pour la RN102 en Ardèche), qui définit les actions de sécurité à réaliser,
- la réalisation des actions qui se traduit par des travaux de sécurisation de points singuliers, notamment la Plaine de la Ripa (dénommée ZAAC d'Aubenas) et le carrefour de Bernardy.

Plan de situation



La Plaine de la Ripa

Sur la période d'étude, la RN102 dans la traversée de la Plaine de la Ripa est une Zone d'Accumulation d'Accidents selon les critères définis par la démarche SURE.

Dans cette zone agglomérée en périphérie de l'agglomération d'Aubenas, la RN102 se caractérise par un profil très routier, avec 2 voies de 3,50 m de large, une bande axiale équipée destinée à canaliser le trafic et des bandes dérasées dont la fonction n'est pas clairement définie.

Ce profil routier laisse peu de place aux modes doux (piétons et cyclistes), qui coexistent pourtant avec le trafic routier, dans cet environnement urbain constitué d'habitations et de commerces.

Les trottoirs lorsqu'ils existent sont étroits et discontinus. Le stationnement longitudinal est parfois anarchique. La vitesse maximale autorisée de 70 km/h n'est pas compatible avec les nombreux accès riverains et les différents usages.



Le carrefour de Bernardy

Le carrefour de Bernardy, carrefour entre la RN102 et la RD104 (route de Vals), est un carrefour atypique. Il se caractérise par un entrecroisement de voies qui rend le

carrefour peu lisible, d'autant plus que la visibilité à son approche dans les 2 sens de circulation est très réduite.

Il comprend de très nombreux points de conflits potentiellement dangereux. Sa géométrie ne permet pas de réduire la vitesse des usagers de la RN102, augmentant de fait le sentiment d'insécurité et potentiellement la gravité des accidents.



Les travaux

Les travaux d'aménagement de la Plaine de la Ripa et du carrefour de Bernardy ont nécessité au préalable le dévoiement, l'enfouissement et la réfection des réseaux secs et humides situés dans le périmètre du projet. Ces travaux ont été réalisés et financés par la collectivité locale.

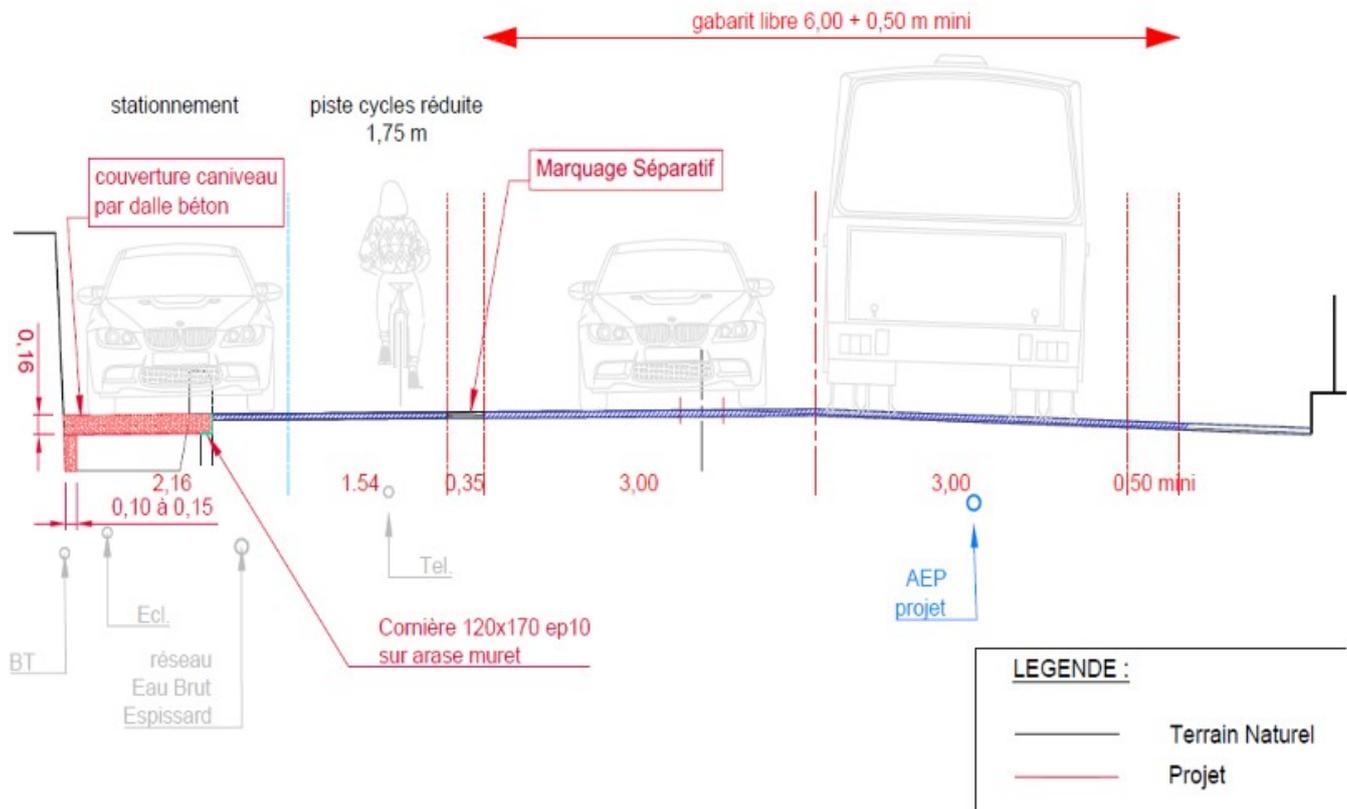
La Plaine de la Ripa

Les travaux consistent à réduire la largeur des voies de circulation à 6,00 m pour permettre l'aménagement d'espaces dédiés aux modes doux (piétons et cyclistes). Des places de stationnement longitudinal sont matérialisées pour limiter le stationnement anarchique. Le caniveau ouvert est couvert pour permettre le cheminement des

piétons. L'ensemble de l'espace disponible est ainsi optimisé en fonction de l'espace disponible et permet un partage clair de l'avenue entre les différents usagers.

Cet aménagement est compatible avec une limitation de vitesse à 50 km/h, ce qui permet d'améliorer la sécurité notamment des usagers vulnérables. Il permet également d'annoncer visiblement l'entrée dans la séquence urbaine afin d'inciter les usagers à ralentir.

Exemple d'aménagement en fonction de l'espace disponible



Le carrefour de Bernardy

Une étude de faisabilité technique réalisée par le CEREMA en 2018 a permis de retenir, parmi les solutions étudiées, l'aménagement d'un carrefour giratoire en lieu et place du carrefour existant. Malgré un espace disponible contraint, ce giratoire permet la giration des bus en provenance de la RD104 et en direction du sud via la RN102. Cet aménagement implique néanmoins le confortement du mur de soutènement de grande hauteur situé côté est pour la reprise des charges des véhicules, étant donné que la chaussée du futur giratoire se rapproche de ce mur.

Le carrefour giratoire permet également la desserte directe du secteur résidentiel situé côté ouest.

Cet aménagement améliorera très significativement la lisibilité du carrefour, permettra de réduire les vitesses des usagers et l'aménagement d'un espace paysager notamment sur l'îlot central pour marquer l'entrée de la vieille ville depuis l'origine de la RD104.



Les travaux dans le détail et les principales quantités

- Travaux préparatoires, dégagement des emprises et terrassements :
 - rabotage de chaussée sur une épaisseur de 10 cm : 10 000 m²,
 - purges de chaussée jusqu'à 38 cm de profondeur : 3 000 m²,
 - démolition de chaussée : 1 400 m²,
 - terrassements : 1 800 m³,
- Confortement mur de soutènement :
 - dévégétalisation de mur : 1 500 m²,
 - rejointoiement de mur : 350 m²
 - forage de clous : 290 ml,

- croix de St André : 28 unités
- Refection des chaussées :
 - réglage de l'arase : 11 300 m²,
 - mise en œuvre de grave bitume : 1 800 T,
 - mise en œuvre de béton bitumineux : 2 300 T,
- aménagement d'espaces verts :
 - plantations variées d'arbustes, plantes vivace et sedum : 8 500 unités,
 - semis d'attente et préparation des surfaces à planter : 1 000 m²,
 - désherbage des surfaces plantées et suivi des plants : 6 000 m².

Le planning prévisionnel et les mesures d'exploitation sous chantier

La période de préparation des travaux est en cours. Les travaux sont programmés à partir de début octobre 2023 pour une durée prévisionnelle de 9 mois, avec une interruption de 3 semaines en période hivernale, soit une fin prévisionnelle des travaux fin juin 2024.

Il est prévu un phasage des travaux pour faciliter leur réalisation et optimiser les conditions de circulation au droit du chantier :

- la Plaine de la Ripa sera traitée par section de 200 m maximum sous alternat pour éviter de créer des congestions trop importantes,
- 2 alternats successifs ne seront pas tolérés sur la Plaine de la Ripa.

La majorité des travaux seront réalisés sous alternats de circulation gérés par feux tricolores ou manuellement, sur le créneau 9h00 - 16h30 dans le but de ne pas pénaliser le trafic pendulaire (déplacements domicile/travail).

La réalisation des couches de roulement est prévue de nuit entre 22h00 et 5h00 pour limiter la gêne aux usagers. Des déviations locale et grande maille pour le trafic de transit, notamment de poids-lourds, seront mises en place pendant la réalisation de ces travaux. Les dates de fermetures seront annoncées à l'avance par voie de communiqué de presse.

Les mesures environnementales

Le chantier étant situé en agglomération, des mesures environnementales sont prévues pour limiter la gêne aux riverains. Elles sont définies dans le SOPRE (Schéma

Organisationnel du Plan de Respect de l'Environnement) remis par l'entreprise et concernent :

- la protection contre la pollution des eaux,
- la protection contre la pollution de l'air,
- la protection du milieu naturel,
- la protection contre les nuisances (bruit, vibrations,...),
- le traitement des déchets de chantier,
- la propreté des voies utilisées dans le cadre du chantier.

Le coût, le financement et les acteurs du projet

Maîtrise d'ouvrage :

L'État représenté par la DIR Massif Central

Maîtrise d'oeuvre :

Etudes : ARTELIA Villes et Territoires

Suivi travaux : CLP Ingénierie

Exploitation sous chantier :

DIRMC / District Centre / CEI de Labégude

Travaux :

Groupement EUROVIA DALA / JOUANNY

Coût : 2 360 000 €, financé par l'État avec une participation de la mairie d'Aubenas à hauteur de 400 000 €

Nous attirons l'attention des usagers sur la vigilance aux abords du chantier et le respect des limitations de vitesse.

La Direction Interdépartementale des Routes Massif Central, consciente de la gêne occasionnée, remercie les usagers de leur compréhension, les prie de bien vouloir respecter la signalisation mise en place et de veiller à la sécurité des personnels travaillant sur le chantier.

Renseignements sur les sites internet:

- <http://www.dir.massif-central.developpement-durable.gouv.fr>

- www.bison-fute.gouv.fr