

PRÉFET DE LA RÉGION PICARDIE

*Direction régionale de l'Environnement,  
de l'Aménagement et du Logement  
de Picardie*

*Service Déplacements, Infrastructures et Transports  
Unité Maîtrise d'Ouvrage*

**RN31 - Contournement Sud de Beauvais  
Construction de l'échangeur avec la RD 93 à Frocourt  
Présentation de l'opération**

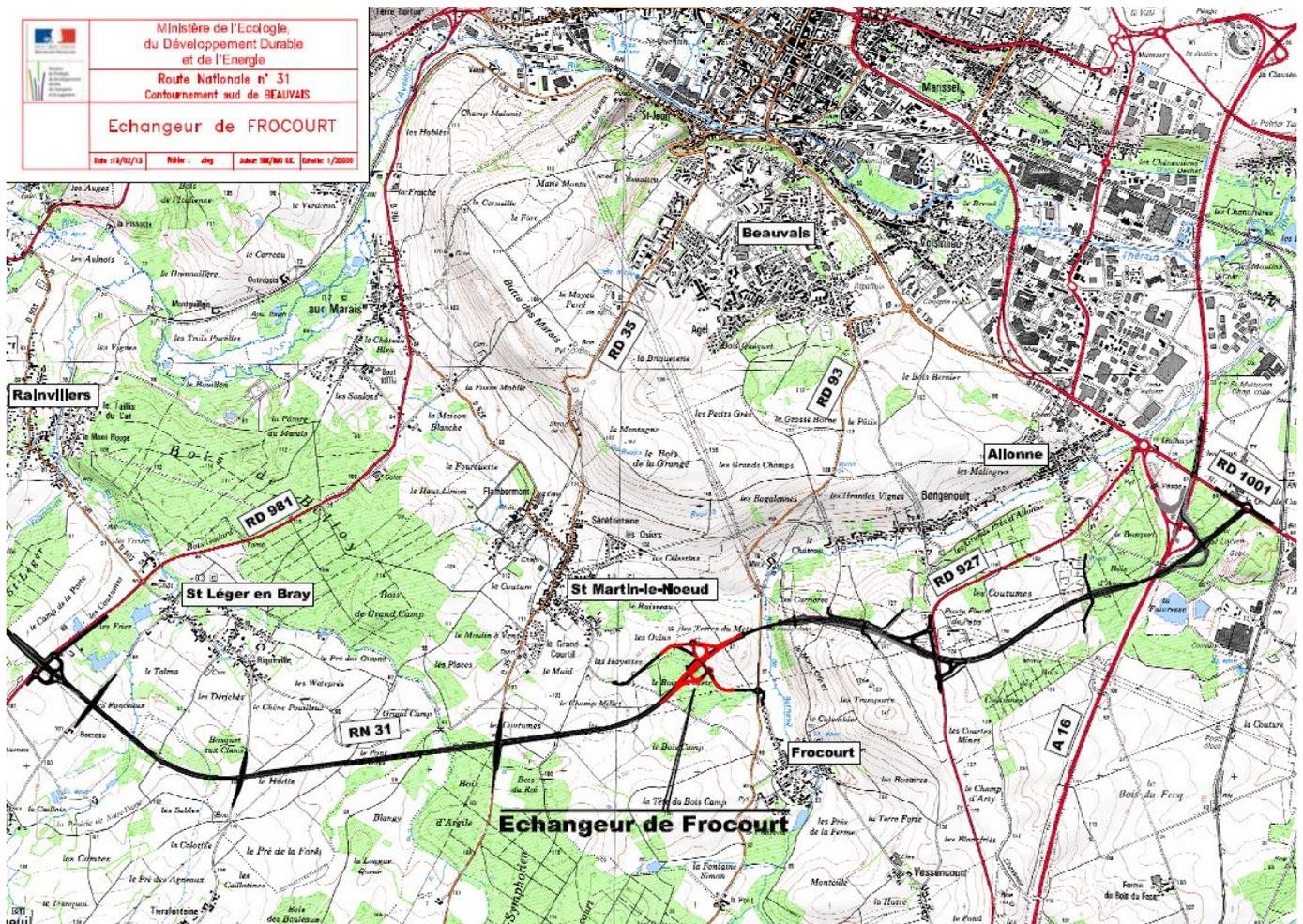


## Objet de l'opération

L'opération de l'échangeur de Frocourt sur la RN31/Déviations de Beauvais avec la RD93 vise à améliorer la desserte des communes de Beauvais, Saint-Martin-le-Noeud, Frocourt et des pôles d'activité locaux.

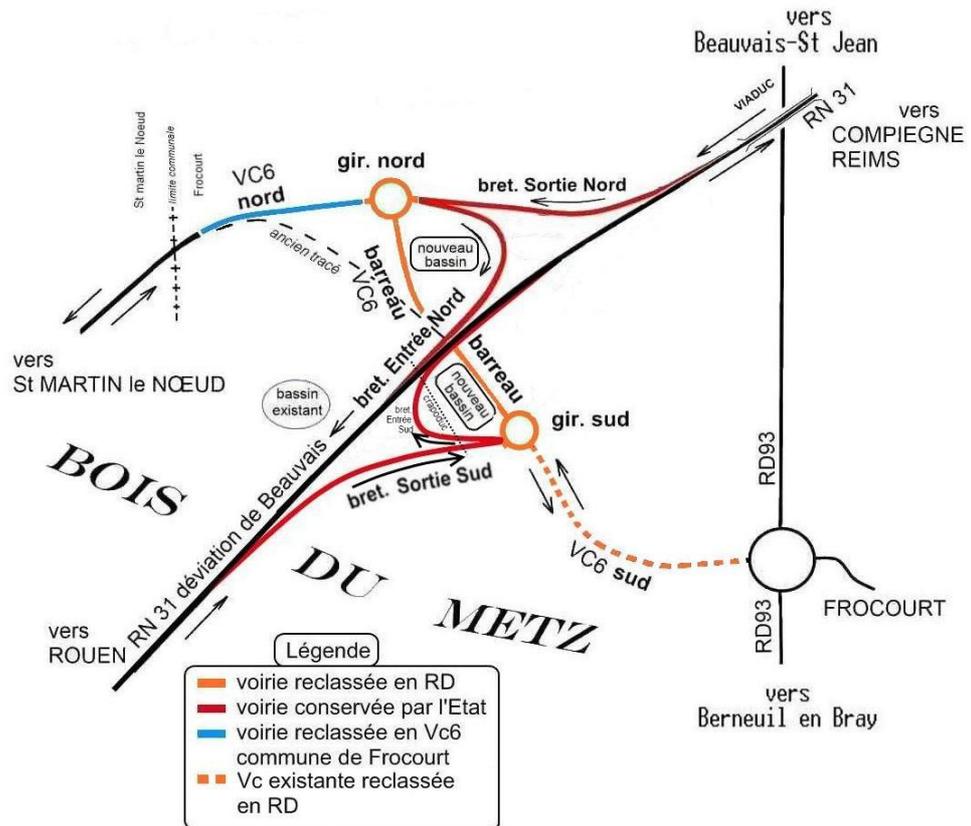
L'échangeur qui sera placé sur le rétablissement de la voie communale n°6 entre Frocourt et Saint Martin le noeud a pour vocation de permettre les échanges entre la déviation et l'axe Berneuil-en-Bray - Beauvais. Aussi, la section de la VC6 entre cet échangeur et la RD93 sera classée dans le réseau départemental.

Cet échangeur constituera une nouvelle voie d'accès au centre ville de Beauvais en provenance de l'ouest notamment. Il permettra de desservir Frocourt, Saint Martin le Noeud, mais surtout l'important quartier Saint Jean (environ 20 000 habitants) en périphérie sud de la ville de Beauvais, et les futures zones urbanisables prévues sur le plateau où un centre pénitentiaire est en cours de construction.



Le programme du projet comprend :

- La réalisation des voies de décélération et d'insertion sur la déviation de Beauvais (RN31),
- La réalisation de quatre bretelles d'entrée-sortie permettant d'assurer tous les échanges RN31 avec la RD93 dans les deux sens de circulation Rouen->Reims et Reims->Rouen,
- La réalisation de deux nouveaux giratoires entre les bretelles de l'échangeur et la RD 93,
- Le rétablissement de la VC6 reliant Saint-Martin-le-Noeud et Frocourt, vers la RD93,
- La démolition de la voirie de la VC6 non réutilisée.



### Financement de l'opération

La déviation de Beauvais est financée pour un montant de 112,543 M€ dans le cadre du XIIème Contrat Plan État-Région (CPER) 2000 – 2006 et du Programme Général (PG). Le financement est assuré à 40 % par l'État, 40 % par la Région Picardie, 10 % par le Département de l'Oise et 10 % par la ville de Beauvais. Le coût d'objectif de l'échangeur de Frocourt est de 6,5 M€ à terminaison.

RN 31 Déviation de Beauvais	Etat	Conseil régional de Picardie	Département de l'Oise	Ville de Beauvais	TOTAL
(CPER) 2000/2006	40 %	40 %	10 %	10 %	76,225 M€
PG	40 %	40 %	10 %	10 %	36,318 M€



## **Historique**

Les études de l'opération ont été ponctuées par les étapes suivantes :

- 17 novembre 2000 : Décret d'Utilité Publique en Conseil d'État de la RN31/déviations de Beauvais ;
- 23 décembre 2002 : Approbation du projet de la RN31/déviations de Beauvais par le DDE 60 ;
- 20 décembre 2005 : Décision ministérielle de différer la construction de l'échangeur de Frocourt entre la RN31 et la RD 93 compte tenu des incertitudes sur le coût global de l'opération RN31/déviations de Beauvais, le projet se limitant aux acquisitions foncières ;
- 11 février 2008 : Mise en service de la déviation de Beauvais ;
- 20 juillet 2012 : Décision ministérielle de lever le différé de la construction de l'échangeur de Frocourt entre la RN31 et la RD 93, compte tenu du respect de l'enveloppe initiale de l'opération RN31/déviations de Beauvais et du développement du quartier sud de Beauvais ;
- 21 août 2012 : Décision d'approbation par le DREAL du projet de l'échangeur ;
- 9 septembre 2013 : Démarrage des travaux de construction de l'échangeur.

## **Contraintes environnementales**

Deux Zones d'Intérêt Ecologique Faunistique et Floristique (ZNIEFF) sont traversées par la RN31/déviations de Beauvais au niveau du Bois d'Argile et une partie du bocage Brayon de Berneuil-en-Bray. De ce fait, la déviation crée une coupure dans la continuité biologique. De plus, la faible portance des sols au niveau de l'échangeur a imposé des techniques spéciales pour la stabilité de l'ouvrage.

### **Caractéristiques techniques particulières**

Compte tenu de la nature du sous-sol présentant une forte hétérogénéité, en présence d'argile et de tourbes compressibles, une solution de renforcement du sol par des fondations spéciales profondes a été proposée par le groupement d'entreprises EIFFAGE – OISE TP.

Le procédé consiste en la réalisation d'inclusions verticales rigides. Avec l'aide d'une foreuse, un mortier de ciment est injecté par refoulement dans le sol. Ainsi, 1500 inclusions ont été réalisées pour l'ensemble du chantier.

L'emploi de cette technique de fondations spéciales permet de diminuer fortement les terrassements nécessaires à la construction de l'échangeur, qu'aurait représenté la substitution des sols compressibles en place par des matériaux d'apport extérieurs.

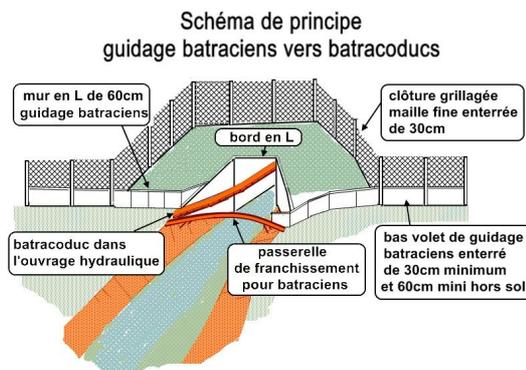
Par cette méthode, la limitation des besoins en matériaux de carrières, ressources naturelles et des transports de matériaux réduit l'impact environnemental des travaux.



### Mesures environnementales spécifiques

Le projet s'accompagne des mesures suivantes pour la préservation des milieux naturels :

- mise en place de clôtures en bordures de zones boisées : afin de réduire les impacts du projet sur la mortalité des animaux, des clôtures adaptées au milieu et à la faune (batraciens et petite faune notamment) ont été mises en place.
- prise en compte des zones sensibles : zone boisée, mares pour batraciens. Des mares de substitution sont mises en place de part et d'autre de la route, sur les axes de passage des batraciens. Des études complémentaires ont été menées sur la présence et les modes de migration de ces batraciens afin de définir précisément les emplacements et les types d'ouvrages qui leur sont destinés.
- Le maintien de la continuité écologique vis-à-vis des batraciens et de la petite faune est assuré par la réhabilitation d'un ouvrage hydraulique existant et l'aménagement d'un nouvel ouvrage hydraulique. Ces deux ouvrages intègrent la mise en place d'un cheminement pour les batraciens et la petite faune.
- Une mission de suivi environnemental a été confiée au CETE NP pour le suivi des batracoducs et le suivi des travaux environnementaux.



### Déroulement de l'opération

Planning de l'opération :

- Travaux de construction : de septembre 2013 au printemps 2014
- Mise en service : 10 juillet 2014, après l'inauguration
- Aménagements Paysagers : automne 2014

La DREAL Picardie assure la maîtrise d'ouvrage de l'opération et la DIR Nord la maîtrise d'oeuvre des études et des travaux.

## **Annexes**

- Plaquette de présentation de l'opération
- Panneaux de présentation :
  - ◆ Aménagement de l'échangeur de Frocourt ;
  - ◆ Liste des entreprises ;
  - ◆ Contraintes environnementales. ;
  - ◆ Aménagements paysagers ;
  - ◆ Plan d'assurance environnemental sur le chantier ;
  - ◆ Enjeu faune 1 ;
  - ◆ Enjeu faune 2 ;
  - ◆ Enjeu eau.