
4^{ème} Pôle
Espace Public et Patrimoine
Direction Voirie et Conception Urbaine

Bureau d'Etudes et d'Aménagement
425 - AT/ATH

Affaire suivie par Anna TAMBONE
☎ 03.89.32.68.52

Déplacement de la RD52 et création d'un accès à un site économique à HOMBURG dans le cadre de l'extension de la Z.I. Mulhouse – Rhin Sud

Analyse des remarques dossier AVP FEVRIER 2021 avec compléments de documents le 31/03/2021 du CEA le 13 avril 2021

LA VISIBILITE :

De dépassement, à l'approche du giratoire EST, branche Sud

La vérification d'une **visibilité minimale de 500m** n'est pas démontrée sur la branche Sud, car **nous ne pouvons pas l'obtenir**.

Nous proposons de mettre sur la branche Sud à partir du giratoire, une ligne continue pour interdire le dépassement sur ces 500m et plus si nécessaire.

La CEA a un avis partagé mais nous maintenons notre position pour résoudre le problème de visibilité.

→ « Avis partagé » signifie que nous sommes d'accord avec la proposition : Une ligne continue pour interdire le dépassement sur cette approche Sud est nécessaire.

LA LISIBILITE :

La limitation de la gravité des chocs :

Nous avons missionné LABOROUTES pour nous faire des sondages et carottages pour connaître la nature des sols existants et conforté le fait que les eaux de pluie s'infiltreront bien de manière diffuse.

Des essais de type « MATSUO » ont été effectués et les résultats figurent dans le document DIAGNOSTIC ET DIMENSIONNEMENT DE CHAUSSEE de LABOROUTES page 6 et annexes 4 du rapport joint au dossier complémentaire le 31/03/2021.

→ Le dossier PRO doit expliciter l'assainissement routier.

Les ensembles D21 sur îlots des branches :

Les ensembles D21 seront également posés sur des supports à sécurité passive ou démontables. Nous vérifions les moments des D21 sur îlots et l'entreprise mettra en concordance les supports adéquats.

→ RAS

Les talus en déblais hauteur 80cm :

Les talus en déblais respecteront la pente de 1 pour 3, soit 33%, pour correspondre aux préconisations du TOL.

- Les pentes doivent être homogènes sur tous les documents du dossier PRO, avec une pente de 1 pour 3 en déblais.

Conception des carrefours giratoires :

Les profils en travers des deux nouveaux giratoires seront réalisés en phase EXE. L'ensemble des carnets sera remis lors de la validation de la phase EXE.

- Les profils en travers sont à fournir en phase PRO (Dossier prévu dans la convention). Nous rappelons que les profils en travers ont déjà été demandés (cf. notes de dossier du 11/01/2021 et suivantes).

LA COHERENCE DE TOUS LES ELEMENTS DE LA VOIE ET DE SON ENVIRONNEMENT :

Profil en travers type chaussée :

Le talus rattrapera le terrain naturel en déblais ou en remblais selon le nivellement du terrain existant.

La pente des talus sera de 1/3 en déblais avec une hauteur maximum de 0.80m.

La pente des talus sera de 1/2 en remblais avec une hauteur maximum de 1.50m.

- RAS

Profil en long :

Si la pente en long est trop faible nous poserons un drain longitudinal pour éviter la stagnation des eaux pluviales au droit de ces points singuliers.

Cette solution sera proposée **selon le besoin** éventuel du projet.

D'après les résultats de LABOROUTES le terrain est assez perméable, 4 essais de type « MATSUO » ont été réalisés (voir document de LABOROUTES page 6 et annexes 4).

- Comme signalé dans la note de dossier du 13/04/2021 : « *Le détail du fonctionnement et de la mise en œuvre devront être fournis lors de la phase PRO.* »

Giration des TE :

Les trajectoires des TE ne peuvent être anticipées, les longueurs, largeurs contraintes liés à chaque type de cas et transporteurs sont uniques et individuelles. Il est donc hypothétique de réaliser des lentilles avec des girations réalisées avec un logiciel qui ne reflète pas la réalité.

Nous ne fournirons pas de plan de démontages de panneaux de police et directionnel. Il faudra les étudier lors des demandes spécifiques émises par les transporteurs des TE, en effet les contraintes sont principalement liées à la largeur des convois.

- Les enveloppes des TE sont connues. Vous les avez utilisées pour déterminer les surlargeurs. Les TE accompagnés peuvent franchir les giratoires à contre-sens.

Signalisation de police:

Les panneaux AB6 entre les deux giratoires nouveaux EST et OUEST seront supprimés.

- RAS

Signalisation directionnelle :

Les maquettes des panneaux D42 vont être retravaillées par le service Déplacement et Circulation.

Le positionnement des communes est à l'identique des panneaux actuellement en place. Les panneaux d'origine ne sont donc pas conformes à la réglementation que vous souhaitez.

- Notre schéma directeur a évolué depuis. Les remarques faites dans notre note du 13/04/2021 restent donc à prendre en compte.

Lors de la réalisation des maquettes pour l'entreprise adjudicataire nous vous enverrons les documents modifiés pour validation avant réalisation.

- RAS

Concernant l'ensemble à dimensionner avec la prise en compte de la future branche, il faudra nous indiquer ce que vous voulez inscrire en masqué, pour que l'on puisse dimensionner le panneau en conséquence.

- Comme signalé dans la note de dossier du 13/04/2021, il s'agit de la mention de la future branche de la RD (Phase 2). Cela concerne donc deux panneaux D42.

Les panneaux D21 comportent les kilométrages comme souhaité et comme précisé ultérieurement la position des communes est identique à celle en place.

- Il s'agissait d'une erreur, le kilométrage **ne doit pas** figurer sur ces panneaux ;
- La position des communes est également liée à l'évolution de notre schéma directeur.

Structure de chaussée :

Nous avons sollicités LABOROUTES pour dimensionner la chaussée. S'agissant d'une RD avec convoi exceptionnel, LABOROUTES a vérifié que le dimensionnement tenait compte des transports exceptionnels à 16 et 17 essieux, véhicules les plus contraignants dans leur base de calcul.

La structure proposée acceptait les contraintes des convois exceptionnels.

Les solutions techniques de type EME et BBME n'ont pas été étudiées car elles ne sont pas souhaitées. En effet, compte-tenu des contraintes de calendrier du projet, nous avons privilégié une solution technique qui serait compatible avec une plus grande variété de type de structure. Par ailleurs les variantes sur la couche de noirs ne sont pas acceptées.

- Ces solutions d'EME et de BBME ont été suggérées car elles permettent de réduire les épaisseurs et donc les coûts. Ce sont également des produits adaptés à ce type de projet pour leur performance au cisaillement et à l'ornièrage.

La mise en œuvre des couches de base et de roulement sera imposée à l'entreprise lors des travaux. Il sera demandé la pose en simultanée avec deux finisseurs pour éviter des joints froids. Toutes les contraintes, points d'arrêts et exigences seront exposées à l'entreprise lors de la mise au point du chantier.

- RAS.