



Commission des projets routiers

1221 - Voirie départementale - Modernisation du réseau routier

RD 1420 - Aménagement du carrefour giratoire entre les RD 1420 et 804 et d'un créneau court de dépassement

Rapport n° CP/2014/829

Service gestionnaire :

Service grands projets d'infrastructures

Résumé :

Le présent rapport a pour objet :

- de proposer à la validation, les principales caractéristiques techniques du projet d'aménagement du carrefour giratoire entre les RD 1420 et 804 et d'un créneau court de dépassement telles qu'elles découlent des études d'avant-projet ;
- d'autoriser le président du Conseil Général à demander au préfet du Bas-Rhin de soumettre cette opération à l'enquête publique au titre de la loi sur l'eau et d'autoriser les travaux hydrauliques correspondants.

OBJET DE L'OPERATION

Le projet consiste en l'aménagement du carrefour giratoire avec la RD804 assurant notamment l'accès à l'agglomération de Wisches, et la construction d'un créneau court de dépassement entre ce carrefour et celui avec la RD904 permettant notamment d'accéder au village de Russ. Ce projet s'étend sur une longueur de 600m.

CONTEXTE GÉNÉRAL ET PRÉSENTATION DE L'OPÉRATION

CONTEXTE GÉNÉRAL

La RD1420 (REVB) est une route à 2 voies, classée « route express » sur la section de 21km entre la fin de l'autoroute A352 à DORLISHEIM et l'échangeur Nord de SCHIRMECK. Cette ancienne route nationale classée en début 2006 dans le réseau départemental de 1^{ère} catégorie, est une route « à phasage transversal » réalisée il y a une trentaine d'années par l'Etat, selon une géométrie de type autoroutier et un profil en travers conçu en vue d'une mise à 2 x 2 voies ultérieure. C'est ainsi que tous les points d'échanges, hormis le carrefour avec la RD804 à Wisches, celui avec la RD904 à Russ et celui avec la RD 704 à Mollkirch, ont été aménagés en échangeurs dénivelés, avec des passages supérieurs prévus pour un doublement ultérieur de la chaussée.

Afin d'offrir une meilleure capacité à cet axe très chargé (près de 10 000 véh/jour près de Schirmeck et près de 20 000 près de Dorlischeim), l'Etat a réalisé 2 créneaux de dépassement à 2 x 2 voies au niveau de Gresswiller et d'Urmatt.

En raison notamment des vitesses élevées pratiquées, de l'importance du trafic et de la géométrie très confortable de l'itinéraire, l'accidentologie sur la REVB s'est avérée très préoccupante dès sa mise en service.

L'aménagement des créneaux de dépassement a certes sécurisé les sections directement concernées par le doublement, mais n'a pas permis d'augmenter de manière significative le niveau global de sécurité de l'axe.

Le constat de la forte accidentologie sur l'ensemble des routes express à phasage transversal, comme la REVB, a d'ailleurs conduit l'Etat, il y a une dizaine d'années déjà, à interdire la réalisation de ce type de routes.

1. Actions légères de sécurisation menées par la Direction Départementale de l'Équipement en fin 2004

Suite à un accident mortel en choc frontal, très « médiatisé » durant l'été 2004, une réflexion a été menée par la DDE pour augmenter le niveau de sécurité sur la REVB, et notamment sur la section située entre le créneau à 2 x 2 voies de Gresswiller et l'autoroute A352.

Il a été décidé en accord avec les élus concernés :

- de renforcer les contrôles de vitesse,
- de tirer des lignes continues sur l'ensemble du tracé à 2 voies de la REVB (hormis une dernière possibilité de doubler en sortie amont du giratoire de RUSS), de sorte à ne plus autoriser les dépassements en-dehors des 2 créneaux à 2 x 2 voies,
- de mettre en place une double ligne continue sur la section la plus sensible, c'est-à-dire en aval du créneau de Gresswiller,
- de poser des balisettes sur l'axe entre les 2 lignes continues, pour empêcher physiquement de doubler, sur une section de 2km à l'ouest de l'A352 qui avait été équipée courant 2003, de surlargeurs revêtus de 80cm sur les accotements. (A préciser que la section équipée de balisettes a été limitée à cette section de 2 km, ces surlargeurs permettant de pallier les conséquences de l'effet de paroi des balisettes en évitant aux véhicules s'écartant des balisettes, de mordre les accotements),
- de demander la mise en place d'un radar automatique sur la « section à balisettes » dans le sens Schirmeck vers Strasbourg (radar mis en place par l'Etat au 2^{ème} semestre 2007).

L'ensemble de ces mesures a permis d'enregistrer une baisse sensible (environ 1/3) des accidents graves ou mortels sur la section située entre le créneau de Gresswiller et l'A352, malgré les problèmes de non-durabilité des balisettes, qui après plusieurs remplacements, ont finalement été enlevées fin 2006.

2. Augmentation dramatique des accidents mortels en 2007

Suite à une série de 6 accidents mortels (dont 1 suicide par choc frontal contre 1 PL non pris en compte dans les statistiques d'accidents) survenus en 2007 sur la section de la REVB située en aval du créneau d'Urmatt, il apparaît aujourd'hui indispensable d'apporter une **réponse adaptée et durable** aux problèmes de sécurité récurrents que pose cette route express à phasage transversal remise au Département dans le cadre des déclassements par l'Etat des Routes Nationales d'Intérêt Local en début 2006.

3. Etude accidentologique

L'étude accidentologique porte sur l'ensemble des accidents corporels survenus sur la REVB entre janvier 2002 et décembre 2006, auxquels ont été ajoutés les accidents mortels de 2007.

Cette étude fait apparaître deux sections très distinctes :

- section 1 : de l'A 352 au créneau d'Urmatt (12,7 km)
 - .les indicateurs d'accidentologie sont nettement supérieurs aux moyennes nationales,
 - .les chocs frontaux concernent 17 accidents sur 24 accidents corporels
 - .au total sur 6 ans : 11 accidents mortels, 9 accidents graves et 4 accidents légers
- section 2 : du créneau d'Urmatt à l'échangeur Nord de Schirmeck (8,5 km)
 - .les indicateurs d'accidentologie sont sensiblement inférieurs aux moyennes nationales,
 - .on constate une concentration d'accidents au carrefour de Wisches : 4 accidents corporels sur 10
 - .au total sur 5 ans : 2 accidents mortels, 2 accidents graves et 6 accidents légers.

Cette analyse souligne clairement la nécessité d'agir rapidement pour sécuriser prioritairement la section 1.

En section 2, un fort gain de sécurité peut être attendu de l'aménagement du carrefour de Wisches. Sur cette section, entre 2007 et 2010, aucun accident grave n'a été à déplorer.

4. Prise en compte de la RD 1420 dans le schéma routier départemental

La RD1420 dessert la vallée de la Bruche entre Molsheim et la limite départementale à Saales. Elle assure la circulation du trafic local et interdépartemental.

Un arrêté préfectoral y interdit les transports de marchandises (supérieur à 3,5T) traversant la Lorraine ou l'Alsace sans effectuer de chargement ou de déchargement. Il est complété par un deuxième arrêté préfectoral interdisant les transports de marchandises (supérieur à 19T) la nuit, de Provenchères-sur-Fave à Hersbach (Wisches).

La desserte routière à côté de la desserte ferroviaire, est l'un des facteurs essentiels pour le développement équilibré du territoire.

Pour favoriser la meilleure conciliation possible des différents modes de transports et pour préserver au mieux la vallée du trafic de transit, le développement de la capacité routière de la RD1420 doit être modéré.

C'est pourquoi le schéma d'itinéraire validé par le Conseil Général en décembre 2007 dans le cadre du Schéma Routier Départemental 2008-2020, prévoit le développement de capacité avec l'ajout d'une section à 2x2 voies à proximité de Wisches, en alternance avec des sections à 2x1 voie dans la basse vallée. Le schéma prévoit également un principe de mesures de police limitant le transit en dehors de la desserte locale des vallées. Des opérations ponctuelles dans le cadre d'une amélioration de la sécurité, pourront également être envisagées sur l'ensemble de l'itinéraire et notamment sur la haute vallée de la Bruche.

Ce schéma offre ainsi une réponse adaptée au contexte actuel, tout en permettant les évolutions à très long terme.

OBJECTIFS DE L'OPÉRATION

L'opération d'aménagement de la RD1420 en un créneau de dépassement et la modification du carrefour avec la RD804 dit de « Wisches » en carrefour giratoire présente un double objectif :

- Sécuriser les échanges entre les RD804 et 1420

- Sécuriser les dépassements.

LES ÉTUDES GÉNÉRALES RÉALISÉES

Le Conseil Général du Bas-Rhin a engagé de nombreuses études générales dans le cadre de l'opération de création du créneau de dépassement et de sécurisation du carrefour de « Wisches ».

Ces études ont permis d'obtenir une bonne connaissance des enjeux du secteur.

- Un premier **état initial de l'environnement** sur l'aire d'étude a été élaboré sur la période 2009-2010.

- L'aménagement est à proximité de la zone inondable de la Bruche soumise à une réglementation très stricte visant à assurer une protection dans le champ d'épandage des fortes crues. Le projet traverse le cours d'eau « KiIttelsbach » et a fait l'objet d'une étude hydraulique.

- Etudes géotechniques

- Etude de la qualité de l'air

- Etudes de tracés routiers
- Etudes acoustiques
- Etude d'impacts

L'ANALYSE DES DÉPLACEMENTS

Les trafics

Les comptages réalisés en avril 2009 et octobre 2010 aux environs du carrefour actuel avec la RD804, montrent une augmentation du trafic général d'environ 6%. Le trafic des poids lourds représentent 10% de ce trafic tous véhicules.

En effet les comptages réalisés montrent un trafic tous véhicules de :

Trafic moyen journalier annuel (TMJA)

2009 : 11 600

2010 : 12 240

Trafic moyen jours ouvrés (TMJO)

2009 : 12 470

2010 : 13 180

On peut constater une augmentation de l'ordre de 5.7% entre 2009 et 2010. Dans le même temps, le trafic des poids lourds était de :

En TMJA

2009 : 1 710

2010 : 1 040

En TMJO

2009 : 2 160

2010 : 1 380

Une baisse significative de 36% peut être observée.

Les vitesses

La vitesse de police au droit du carrefour est de 70 Km/h. Les vitesses constatées sur cette section au cours des campagnes de comptage montrent que 84% des véhicules circulent à une vitesse supérieure à 70Km/h et 85% ont une vitesse supérieure à 90%. En 2010, une légère baisse des vitesses a été constatée avec 85% des vitesses égales à 90 Km/h.

LE PARTI D'AMÉNAGEMENT ÉTUDIÉ ET SA JUSTIFICATION

La zone d'étude est comprise entre le carrefour giratoire avec la RD804 assurant notamment l'accès à l'agglomération de Wisches et celui avec la RD904 permettant notamment d'accéder au village de Russ. Ce projet s'étend sur une longueur de 600m.

Le parti d'aménagement consiste en un aménagement sur place de la RD1420 d'un créneau court de dépassement et de la transformation du carrefour en croix avec la RD804 en un carrefour giratoire.

Lors de la création de l'actuelle route, les emprises ont été acquises pour une évolution de l'itinéraire en une route à 2x2 voies. L'aménagement de ce créneau ne nécessiterait pas d'emprise supplémentaire, à l'exception de celle pour la transformation du carrefour de « Wisches » et des surfaces pour les mesures compensatoires.

PRÉSENTATION ET COMPARAISON DES VARIANTES

Dans le cadre du parti d'aménagement retenu, trois variantes ont été étudiées et portent essentiellement sur l'aménagement du créneau de dépassement. Ces variantes n'ont pas d'influence sur le futur carrefour de Wisches.

Les variantes sont :

- . Un créneau de dépassement en 2x2 voies séparées par un dispositif de sécurité, sur une longueur de 1900 ml environ,
- . Deux créneaux de dépassement en sortie de giratoire en direction de Schirmeck au carrefour de Wisches et direction de Strasbourg au carrefour de Russ sur une distance de 900 ml.
- . Un créneau de dépassement sur une longueur de 450m en direction de Schirmeck en sortie du nouveau giratoire

Dans tous les cas, l'opération inclut le réaménagement du carrefour avec la RD804 dit de « Wisches » en carrefour giratoire.

Le créneau de dépassement en 2x2 voies

A. Description

Cette variante consiste en un aménagement à 2x2 voies de la section entre le carrefour de Wisches et celui de Russ. Le créneau sera composé de deux chaussées comprenant 2 voies de circulation de 3.5m de large et d'une bande d'arrêt d'urgence de 2 m longée par une sur-largeur de 1 m. Les deux chaussées seront séparées par un terre-plein central de 1.6m abritant le dispositif de sécurité. En approche des carrefours giratoires, la chaussée à 2 voies sera réduite à 1 voie pour ralentir les vitesses et apaiser la circulation en entrée des carrefours.

Des deux côtés de la route, des fossés bétonnés recueilleront les eaux de ruissellement de la route et les dirigeront vers la Bruche via deux bassins de rétention enterrés.

La vitesse autorisée serait limitée à 110Km/h.

Les caractéristiques géométriques de cet aménagement seront celles de la route actuelle.

Le giratoire de Wisches aura un diamètre de 25 m : l'anneau sera de 8m et l'îlot central aura 17m de diamètre (avec une zone franchissable de 2m).

Pour faciliter le démarrage des poids lourds dans de bonnes conditions, le centre du giratoires est décalé vers Schwartzbach, de ce fait la RD1420 devra être elle aussi décalée.

B. Caractéristiques principales

- Longueur 1900 m dont 2x150m à 1 voie en entrée de giratoire soit 1600m à 2x2.
- un carrefour giratoire de 25m de diamètre
- Coût TTC : 4.9 millions d'Euros HT (val. Fév 2011)

Deux créneaux de dépassement en sortie de giratoire

C. Description

Cette variante propose deux créneaux de dépassement de 900m de long avec une section de transition de 100m entre les deux créneaux. La chaussée serait composée de 3voies de 3.25m de large bordée par une sur-largeur revêtue de 1m. Les créneaux débuteraient en sortie de giratoire en direction de Schirmeck pour le giratoire de Wisches et en direction de Strasbourg pour celui de Russ. Les sens de circulation seraient séparés par deux bandes blanches renforcées par des balisettes.

L'assainissement serait identique à celui de la version à 2x2 voies.

La vitesse autorisée serait limitée à 90Km/h

Le giratoire de Wisches aura un diamètre de 25 m : l'anneau sera de 8m et l'îlot central aura 17m de diamètre (avec une zone franchissable de 2m).

Pour faciliter le démarrage des poids lourds dans de bonnes conditions, le centre du giratoires est décalé vers Schwartzbach, de ce fait la RD1420 devra être elle aussi décalée.

D. Caractéristiques principales

- Longueur 2 x 900 m, zone de transition de 100m
- un carrefour giratoire
- Coût TTC : 3.6millions d'Euros HT (val. Fév 2011).

Créneau en sortie de giratoire en direction de Schirmeck

E. Description

Le futur carrefour giratoire sera décalé vers le sud pour permettre aux poids lourds venant de Wisches un démarrage plus aisé. Ce décalage entraîne la construction d'une nouvelle bretelle en direction de Schirmeck sur une longueur d'environ 500m. A l'instar de ce qui est fait sur d'autres projets (RD422, déviation de Molsheim, RD421) un créneau de dépassement de 450m pourrait être aménagé sur cette bretelle.

Cette variante nécessite la construction d'un bassin de rétention dans les emprises de la route actuelle.

La vitesse autorisée sur le créneau serait de 90Km/h.

F. Caractéristiques principales

- Longueur 450m,
- un carrefour giratoire
- Coût TTC : 1.9millions d'Euros HT (val. Fév 2011).

Environnement et impact

- L'environnement

Les études d'environnement et d'impact du projet montrent que celui-ci se développe dans un milieu compliqué. Le projet est entouré par des milieux favorables aux papillons et aux reptiles, les caractéristiques du terrain sont celles de milieux humides notamment les talus de la route. La colonisation des talus par les arbres en a fait un milieu d'accueil des oiseaux.

De nombreux animaux franchissent la RD1420 comme le montrent les traces dans les bas-côtés et malheureusement certains cadavres.

La RD1420 interceptent au milieu de la zone d'étude, un ruisseau « le KITTELSBACH ». Le franchissement de ce cours d'eau se fait à l'aide de deux buses de 1.2m de diamètre.

- Les impacts

Les variantes auront donc des impacts plus ou moins forts.

La construction du carrefour giratoire commun aux trois variantes, est celle qui aura l'impact le plus fort sur la faune. En effet, l'emprise de cet ouvrage est entourée par des stations de papillons (les azurés de sanguisorbe et des paluds au nord-est et au nord-ouest et des stations de cuivré des marais au sud-est et sud-ouest). La réalisation du carrefour détruira la station de cuivré des marais sud-ouest. Il nécessitera également le talutage d'un déblai boisé et humide.

La construction des variantes à 2X2 voies et créneaux alternés nécessitera une destruction des talus boisés et humides pour d'une part l'élargissement de la plate-forme et d'autre part, la construction du réseau d'assainissement.

La solution à 2X2 voies avec un terre-plein central empêchera la traversée de la RD par les animaux.

- Les mesures compensatoires

La destruction de la station du cuivré des marais nécessitera des mesures compensatoires. A cet égard, les parcelles jouxtant celle contenant la station ont été acquises et clôturées pour que la plante hôte de l'insecte puisse se développer et l'accueillir.

La compensation de la destruction des secteurs humides fait actuellement l'objet de discussions avec les services de l'Etat. Les surfaces de compensation devraient d'après la doctrine de la MISE, se situer entre 3 à 5 fois la surface détruite.

La destruction des milieux favorables aux oiseaux fait également l'objet de discussions avec les services de l'environnement, mais la compensation devrait être d'au moins deux fois la surface détruite.

La construction d'une plate-forme plus large augmentera les risques de collision avec les animaux. Pour compenser ce risque, deux mesures sont préconisées : d'une part, la pose d'une clôture pour les grands animaux de part et d'autre de l'infrastructure, et d'autre part, la pose d'une troisième buse pour les petits animaux le long du cours d'eau.

LA CONCERTATION

Le dossier de faisabilité a été présenté le 19 février 2009 aux municipalités de Russ et de Wisches en présence du conseiller général du canton de Schirmeck.

La présentation a porté sur les différentes possibilités d'aménagement du créneau de dépassement.

Après en avoir débattu avec les services techniques du Conseil Général, les participants ont fait valoir leur préférence pour l'aménagement du créneau de dépassement à 2x2 voies.

CONCLUSION

Les deux objectifs du projet, sécurisation des échanges entre les RD804 et 1420 et sécuriser les dépassements, peuvent se réaliser indépendamment l'un de l'autre.

- Sécurisation des échanges entre les RD804 et 1420

Les trois solutions apportent une réponse à la sécurisation des échanges entre les RD1420 et 804 par la transformation du carrefour actuel en carrefour giratoire.

Du point de vue environnemental, cet aménagement nécessite la destruction d'un milieu favorable à une espèce de papillon protégé et nécessitera l'élaboration d'un dossier de dérogation auprès du ministère de l'écologie et du développement durable.

- Sécuriser les dépassements

Les trois solutions n'apportent pas le même niveau de sécurisation des dépassements.

Le créneau à 2X2voies

L'aménagement du créneau de dépassement à 2x2 voies est plus sécurisant, bien que de nombreuses opérations ont été réalisées avec des créneaux à 2+1 voies en sortie de giratoire, sans pour autant dégrader la sécurité de l'itinéraire.

L'utilité d'un créneau à 2x2 voies est difficilement justifiable, d'une part par le niveau de trafic sur la RD1420 (12 300 véh/jour), alors que les guides techniques préconisent ce type d'aménagement pour des trafics de l'ordre de 20 000 véh/jour, et d'autre part, ce créneau sera équipé à chacune de ses extrémités d'un carrefour giratoire qui forcera les usagers à ralentir, voire s'arrêter, et qui perdront ainsi le bénéfice d'un dépassement et d'une vitesse de 110Km/h, le gain de temps sera alors nul.

Du point de vue environnemental, cette solution nécessitera d'importants travaux de terrassement dans les talus pour l'élargissement de la plate-forme et la réalisation des équipements d'assainissement. Ces travaux impacteront fortement le massif boisé et les zones humides qui les composent, et entraîneront l'élaboration d'un dossier de dérogation pour les oiseaux et des mesures de compensation pour les zones humides. Il sera impossible aux animaux de traverser la route à cause du terre-plein central. Il sera alors nécessaire de poser une clôture de part et d'autre de la route et de construire un passage pour la petite faune par la pose d'une buse parallèle au cours d'eau.

Le coût de cette solution et du carrefour est important, de l'ordre de 5M€ HT, engendré par les travaux mais également par le système d'assainissement étanche à mettre en place.

Il est à noter que lors de la concertation relative à l'élaboration du Schéma Routier Départemental, les associations de protection de l'environnement s'étaient opposées au principe d'un créneau de dépassement à 2X2 voies.

Les créneaux alternés à 2+1voies

Ce type d'équipement est réalisé régulièrement sur d'autres opérations du département notamment pour l'aménagement des RD421, 422 et Déviation de Molsheim. Sur ces projets, il n'a pas été constaté d'accidents particuliers liés à ces aménagements.

La vitesse pratiquée sur ce type d'équipement est de 90Km/H ; les 900 premiers mètres sont affectés aux dépassements, les 1 000 autres sur une voie permettent une circulation apaisée en approche du carrefour.

L'impact sur l'environnement de cette solution est moins important. Les travaux nécessiteront également des terrassements dans le massif boisé pour la réalisation d'un des bassins de rétention. Il sera également nécessaire d'élaborer un dossier de dérogation pour les oiseaux.

L'élargissement de la plate-forme sera préjudiciable pour le franchissement de la route par la petite faune ; il est préconisé de construire un passage pour ces animaux par la pose d'une troisième buse parallèle au cours d'eau.

Le coût de cette variante et du carrefour est de l'ordre de 3.6M€HT, également dû à la réalisation du réseau d'assainissement.

Le créneau en sortie de giratoire

Cette solution permet de créer sur environ 450m, un créneau de dépassement en direction de Schirmeck. Elle reprend les principes des créneaux alternés et pourra se réaliser en même temps que le carrefour giratoire puisqu'elle s'appuie sur une des bretelles de l'ouvrage.

L'impact sur l'environnement sera celui du carrefour giratoire.

Le coût de 1.9M€HT en fait une solution rapidement réalisable sans procédures administratives autre que le dossier de dérogation pour les papillons, et d'un dossier de police de l'eau relatif au titre 1 du Livre II du code de l'environnement relatif aux milieux Eau et milieux aquatiques et marins.

Au vue de l'impact sur l'environnement des différentes solutions, il a été choisi en accord avec toutes les parties, d'opter pour la solution de création d'un carrefour giratoire associé à un créneau court de dépassement.

Le projet a fait l'objet d'une demande de dérogation à la protection d'espèces protégées auprès du Comité National de la Protection de la Nature. Le CNPN a rendu un avis favorable le 2 février 2014 assorti de recommandations.

Le dossier de police de l'eau est en cours d'instruction par les services de la Direction Départementale des Territoires du Bas-Rhin.

PRÉSENTATION DE LA SOLUTION RETENUE

Le projet consiste en :

- . l'aménagement d'un carrefour giratoire à l'intersection des routes départementales 1420 et 804 permettant l'accès à la commune de Wisches ;
- . la création d'un créneau de dépassement sur la Route Départementale 1420 sur un tronçon d'une longueur de 500 mètres, en direction de Schirmeck ;
- . l'aménagement d'un système d'assainissement de la plate-forme par bassin de récupération des eaux d'écoulement sur les points les plus bas.

Le projet se situe dans un secteur riche en espèces animales protégées notamment 3 espèces de papillons. Ces papillons (Azurés des paluds, Azurés de la Sanguisorbe et le

Cuivré des marais) peuplent les talus situés de part et d'autre de la route. Un dossier de dérogation a été élaboré pour les Cuivrés des marais dont la station devrait être détruite par les travaux et les azurés par précaution. Une parcelle de compensation située à proximité, accueillera les insectes. Les travaux ne devront en aucun cas toucher les talus nord de la RD 1420 et de la RD 804.

L'axe en plan

Le carrefour giratoire :

Le carrefour sera plaqué au plus près du terrain naturel afin de limiter les emprises et de ne pas augmenter la pente de la RD804. Il sera également déplacé de 5m vers le sud pour permettre l'insertion d'une "plate-forme" avec une pente plus douce sur la RD804 permettant ainsi aux poids lourds un démarrage plus facile. La voie de circulation dans le carrefour sera de 8m avec une bande franchissable de 2m. Elle sera bordée côté Est par un trottoir recevant une bande cyclable de 3m et côté Ouest d'un trottoir de service de 1m. Le diamètre total du giratoire sera de 31m.

Le délaissé créé par le ripage du carrefour vers le sud permettra la construction d'un bassin de rétention des eaux de ruissellement de la plate-forme routière qui, après décantation, seront rejetées dans la Bruche. Les eaux de ruissellement du terrain naturel seront collectées dans des fossés et des drains puis seront dirigées, comme actuellement, vers la Bruche.

Le ripage du carrefour permettra également de préserver les stations de papillons situées sur les talus nord de la RD.

Le créneau de dépassement

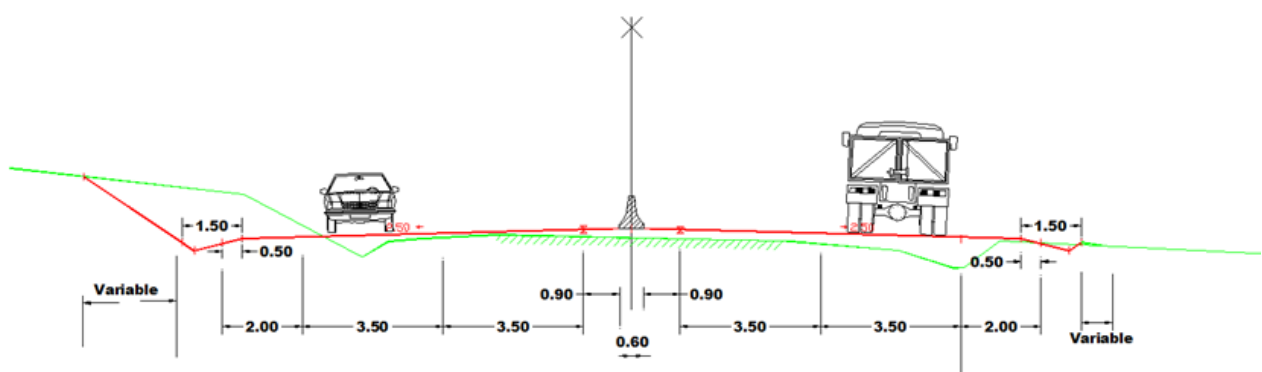
Aménagé à 1+2voies, le créneau court de dépassement aura une longueur effective de 500 m. Il sera aménagé en sortie du carrefour de Wisches en direction de Schirmeck.

Les voies auront une largeur de 3 m et les deux sens seront séparés par une double bande blanche.

Les eaux de ruissellement de la plate-forme routière seront collectées par des caniveaux (cunettes) en béton et dirigées vers un bassin de décantation avant rejet dans la Bruche. Les eaux de ruissellement du terrain naturel seront collectées par des fossés et des drains et dirigées également vers la Bruche.

La construction du créneau nécessitera des travaux de terrassement importants qui, grâce à un raidissement des pentes des talus et une courbe dans l'axe de la route, impacteront très légèrement les talus existant.

PROFIL EN TRAVERS TYPE 2 X 2



Le profil en long

Le profil en long de l'ouvrage suivra au plus près celui de la route existante

L'assainissement

La RD1420 n'est actuellement pas assainie. Les eaux de ruissellement de la route se déversent dans les fossés latéraux et s'écoulent plus ou moins dans les exutoires naturels. Les eaux souterraines venant des bassins versant s'écoulent au travers des couches inférieures de chaussée.

Le projet prévoit de récolter les eaux de ruissellement de la chaussée dans des cunettes étanches et de les diriger vers un bassin enterré situé dans un délaissé correspondant à la chaussée actuelle à proximité du carrefour giratoire. En effet, il est impossible de construire le bassin en dehors de l'emprise routière car tous les talus et abords de la route sont colonisés par des espèces de papillons protégées.

Le bassin permettra de décanter les eaux de la route avant rejet dans la Bruche située à proximité. En parallèle de la route et sur toute la longueur du projet, il sera posé un écran drainant qui bloquera les eaux souterraines et les empêchera de traverser les couches de la chaussée les protégeant ainsi des affouillements et augmentera la durée de vie de la route. Les eaux ainsi drainées seront déversées dans des fossés en direction de la Bruche.

Le projet d'assainissement fait l'objet d'un dossier de "porter à connaissance" au titre de la loi sur l'eau auprès des services de la Direction Départementale des Territoires du Bas-Rhin.

Je vous demande de bien vouloir adopter le projet de délibération suivant :

La commission permanente du conseil général, statuant par délégation et sur proposition de son président :

- valide les principales caractéristiques techniques du projet de l'aménagement du carrefour giratoire entre les RD 1420 et 804 et d'un créneau court de dépassement telles qu'elles découlent des études d'avant-projet ;

- autorise le président du Conseil Général à demander au préfet du Bas-Rhin de soumettre cette opération à l'enquête publique au titre de la loi sur l'eau et d'autoriser les travaux hydrauliques du projet.

Strasbourg, le 18/11/14

Le Président,

A blue ink signature of Guy-Dominique KENNEL, consisting of several fluid, overlapping strokes.

Guy-Dominique KENNEL