

COMMUNE DE NIEDERHERGHEIM

VERIFICATION DU T.A.G. EN SITUATION FUTURE
Accès LIEBHERR et futur Centre SCAPALSACE

La vérification de l'aménagement est réalisée sur la base du Guide édité par le SETRA en Décembre 1998 intitulé « *Aménagement des Carrefours Interurbains sur les Routes Principales – Carrefours Plans* ».

Vérification du type d'aménagement

Le niveau d'aménagement d'un carrefour plan ordinaire sur une route à 2 voies dépend du type de carrefour (suivant qu'il s'agit d'un carrefour en té ou en croix) et du niveau des trafics en présence.

La route départementale n°1bis est une route à 2 voies et supporte en 2010 un trafic de 6301 véh/j. (données issues de la Carte de trafic routier de 2010 du CG68 et obtenues par une mesure temporaire faite en 2010).

Les flux de circulation pour le bâtiment LIEBHERR existant actuellement sont de 15 PL/j./sens et 80 VL/j./sens.

Les flux de circulation calculés pour le futur bâtiment SCAPALSACE seront de 75 PL/j./sens et 95 VL/j./sens.

Pour un carrefour en té sur une route à 2 voies, lorsque le trafic tournant à gauche devient notable (supérieur à 100 véh./j), il est souhaitable de préconiser l'aménagement d'une voie spéciale de tourne-à-gauche (TAG), quelque soit le trafic de la route principale.

Dans le cas présent, le carrefour présente les caractéristiques suivantes :

- Carrefour en té.
- Trafic tournant à gauche : 265 véh/j. en situation future.

Le carrefour existant aménagé en TAG est adapté aux mouvements de tourne-à-gauche en situation future.

Vérification du dimensionnement de l'aménagement existant

Ilots séparateurs sur la voie principale

Les dimensions des éléments constitutifs des îlots séparateurs de l'aménagement de la voie spéciale de tourne-à-gauche sur la route principale dépendent de la largeur de la chaussée de la voie principale en section courante et de la composition du trafic tournant à gauche.

La chaussée principale existante présente une largeur de 6.75m en section courante et le trafic PL tournant à gauche est significatif (90 PL/j.).

Tableau 1 : Comparaison des dimensions en mètre que doit respecter l'aménagement et des dimensions de l'aménagement tel qu'il existe actuellement sur la voie principale.

	Dimensions du Guide	Dimensions actuelles	Bilan
Présignalisation	58.5	74.5 et 32	Non conforme
Déport	16.5 à 22.5	22.40 et 22	Conforme
Alignement	Supérieur à 10	20 et 11.70	Conforme
Sifflet	20 à 30	28	Conforme
Stockage	40 à 60	44.30	Conforme
a	0.25 à 1.75	2.65	Non Conforme
b	3.50 à 5.00	6.00	Non conforme
Chaussée (1 filante)	3.00 à 3.50	3.00	Conforme
Bande dérasée de gauche BDG	0.30 à 0.50	0.50	Conforme

Voir schéma de principe à la fin du document.

Certaines dimensions des îlots ne respectent pas les préconisations du Guide des « Aménagements Interurbains – Carrefours Plans » du SETRA mais ces défauts ne remettent pas en cause le fonctionnement du TAG, ni la sécurité des usagers.

Ilot séparateur sur la voie secondaire

Les dimensions des éléments constitutifs de l'îlot séparateur sur la route secondaire dépendent de la largeur de la chaussée de la voie secondaire en section courante, de la vitesse d'approche et de certaines caractéristiques des îlots séparateurs de la voie principale.

La chaussée secondaire existante présente une largeur de 8.00m en section courante. On peut noter que cette voie secondaire n'est pas une route circulée mais uniquement un accès à l'entreprise LIEBHERR et prochainement un Centre SCAPALSACE situés à 100m du carrefour. La vitesse d'approche n'a pas lieu d'être prise en compte. Les vitesses d'approche rencontrées sont plus proches de 40-50 km/h que de 80-90 km/h au vu de la largeur de voie de 8.00m..

Tableau 2 : Comparaison des paramètres en mètre que doit respecter l'aménagement et des dimensions de l'aménagement tel qu'il existe actuellement sur la voie secondaire.

	Notation	Dimensions du Guide	Dimensions actuelles	Bilan
Largeur de la chaussée de la voie secondaire	I	7	8*	-
Hauteur du triangle de construction	H	28	54	Non conforme
Base du triangle de construction	B	14	7.09	Non conforme
Demi-base du triangle de construction côté sortie	b1	3.85	4.54	Non conforme
Demi-base du triangle de construction côté entrée	b2	10.15	2.55	Non conforme
Rayon de l'îlot en sortie à gauche	Ris	14 + a soit 15.75	15	Conforme
Rayon de l'îlot en entrée à gauche	Rie	14 + b soit 19.00	19.00	Conforme
Rayon du nez d'îlot	m	1.00	1.50	Non conforme
Rayon de sortie vers la voie secondaire à gauche	Rs	28	28	Conforme
Rayon d'entrée sur la voie principale à droite	Re	14	14	Conforme
Largeur de la voie de sortie	ls	4	4	Conforme
Largeur de la voie d'entrée	le	3.5	4**	Non conforme mais justifiée

Voir schéma de principe à la fin du document.

*Le Guide ne donne les paramètres de construction de l'îlot séparateur que pour une largeur de la voie secondaire de 7.00m au maximum. La largeur de la voie secondaire telle qu'elle existe étant de 8.00m, les paramètres annoncés pour comparaison seront donc ceux pour une largeur de 7.00m.

**La largeur de la voie d'entrée est actuellement de 4.00m. Elle est justifiée car l'activité de l'entreprise LIEBHERR (fabrication d'engins de chantier), actuellement desservi par le TAG, implique le passage de convois exceptionnels transportant des engins de chantier parfois très large.

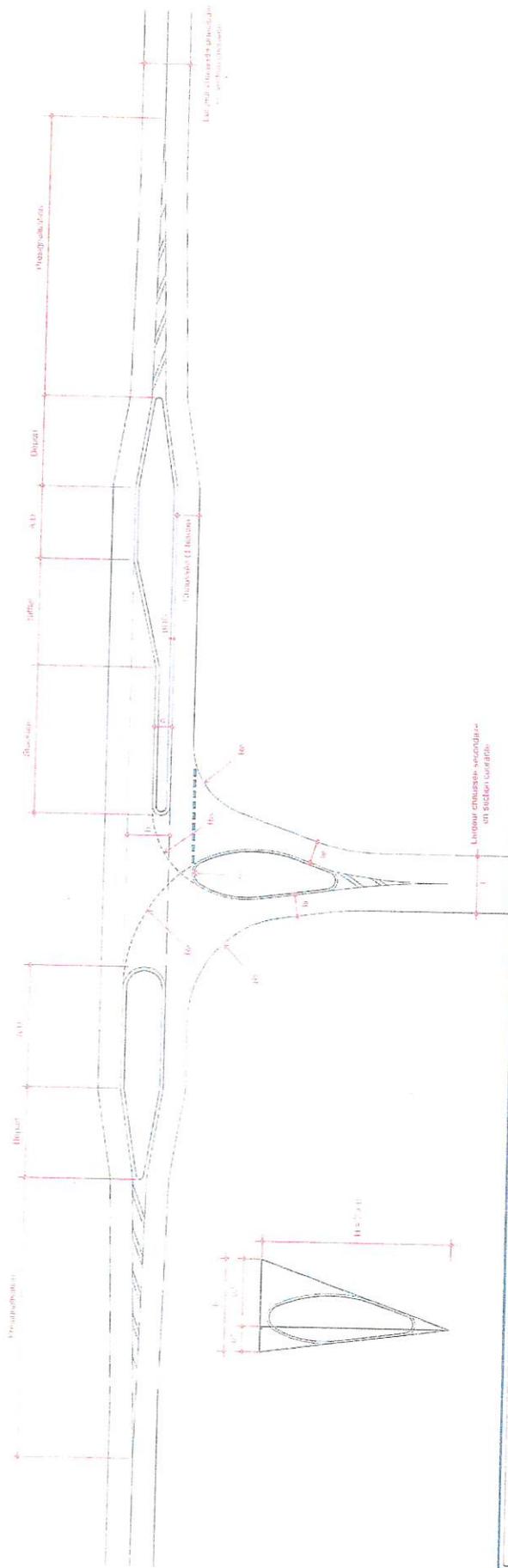
Les paramètres des rayons d'entrée et sortie au droit de la voie principale sont respectés. Le respect de ces paramètres assure le bon fonctionnement de l'aménagement.

Les autres paramètres de l'îlot qui ne respectent pas les préconisations du Guide des « Aménagements Interurbains – Carrefours Plans » du SETRA ne remettront pas en cause le fonctionnement de l'aménagement, ni la sécurité des usagers.

Conclusion :

La voie spéciale de tourne-à-gauche tel qu'il existe actuellement pour l'accès à l'entreprise LIEBHERR et au futur Centre SCAPALSACE n'aura pas besoin de modifications particulières en situation de trafic futur.

Etude réalisée en Novembre 2011 par Olivier BRICE, sous la direction de Paul BASS.



Vue aérienne



SE	
Projet	VERIFICATION D'UN TOURNE-A-GAUCHE
Client	SE
Adresse	SE
Code postal	SE
Ville	SE
Pays	SE
Site	SE
Projet	SE
Client	SE
Adresse	SE
Code postal	SE
Ville	SE
Pays	SE
Site	SE