

B- Notice Technique AVP

Le 29/01/2019

Pôle économique Fournes
La Pale Nord
RD 192
Commune de FOURNES
Département du Gard

**CREATION D'UN CARREFOUR GIRATOIRE D'ACCES
INTERSECTION RD 192 / CENTRE DE TRI DE COLIS**



**21 rue Beffroy
92 200 Neuilly-sur-Seine
Tél. : 01 47 47 05 46**

SOMMAIRE

LISTE DES DOCUMENTS	3
1 OBJET DE L'AMENAGEMENT	4
2 ETAT DES LIEUX	4
2.1 IMPLANTATION, GEOMETRIE & FONCTIONNEMENT (VOIR PLANS 1 ET 2)	4
2.2 RESEAUX & OUVRAGES EXISTANTS (VOIR PLAN 2)	4
3 DONNEES DE TRAFIC ET DIMENSIONNEMENT	6
3.1 LIGNES DIRECTRICES & ELEMENTS DE CHOIX	6
3.2 DONNEES ACTUELLES DE TRAFIC	6
3.3 HYPOTHESES DE TRAFIC GENERE PAR LE CENTRE DE TRI DE COLIS	7
3.4 SIMULATION DU TRAFIC INDUIT PAR LE CENTRE DE TRI DE COLIS	7
3.5 GEOMETRIE DU GIRATOIRE PROPOSE	8
3.6 ETUDE DE CAPACITE DU CARREFOUR EXISTANT SUR LA RN100	9
3.7 ETUDE DE CAPACITE DU NOUVEAU CARREFOUR SUR LA RD192	10
3.8 CONCLUSION	10
4 AMENAGEMENTS PROJETES	11
4.1 TRAVAUX PREPARATOIRES ET DE DEMOLITIONS (VOIR PLAN 3)	11
4.2 TERRASSEMENTS	11
4.3 SIGNALISATION HORIZONTALE (VOIR PLAN 4)	11
4.4 SIGNALISATION VERTICALE (VOIR PLAN 4)	12
4.5 STRUCTURES ET REVETEMENTS DE CHAUSSEE (VOIR PLAN 5)	12
4.6 TRAITEMENT DES ILOTS (VOIR PLAN 5)	13
4.7 TRAITEMENT DE DE L'ILOT CENTRAL (VOIR PLAN 5)	13
4.8 TRAITEMENT DES ACCOTEMENTS (VOIR PLAN 5)	14
4.9 BORDURES (VOIR PLAN 5)	14
4.10 MOBILIER (VOIR PLAN 5)	14
4.11 ASSAINISSEMENT PLUVIAL (VOIR PLAN 6)	14
4.12 DEVOIEMENT DES RESEAUX EXISTANTS	15

LISTE DES DOCUMENTS

Pièces écrites :

- A – DT / DICT
- **B – Notice technique AVP**
- C – Dossier d'Autorisation Environnemental Unique
- D – Etude de trafic

Pièces graphiques :

- **1** – Plan de situation
- **2** – Plan topographique et réseaux existants.
- **3** – Plan de démolition
- **4** – Plan de masse , signalisation et niveaux finis
- **5** – Plan de revêtement et bordures
- **6** – Plan des réseaux
- **7** – Epures de girations
- **8** – Coupe type

1 OBJET DE L'AMENAGEMENT

L'aménagement du centre de tri de colis de Fournès sera desservi depuis la voie publique par deux points distants de plus de 400 mètres :

1. Au Nord, la création d'un giratoire sur la route départementale 192, comprenant une branche pour l'accès véhicules légers et bus d'une part, et une branche pour l'accès poids-lourds d'autre part. La voirie dédiée au poids-lourds permet d'accueillir 20 camions en entrée et 10 en sortie en amont du poste de garde, pour ne pas empiéter sur la voirie publique. L'accès VL-bus servira également aux véhicules de maintenance et de livraison.
2. Au Sud, le réaménagement du carrefour existant situé à l'intersection de la route départementale 192 et de la ZA de la Pâle, permettant un 2ème accès pompiers d'une part, une sortie secondaire du parking VL d'autre part ainsi qu'une sortie saisonnière pour les PL.

La présente note concerne le point n°1 : création d'un giratoire sur la Route Départementale 192.

2 ETAT DES LIEUX

2.1 Implantation, Géométrie & Fonctionnement (voir plans 1 et 2)

Le carrefour existant se situe au droit d'une portion courante de la RD 192.

La départementale au droit du carrefour présente une section courante de 6,20 m de large moyen (entre marquage au sol), à double sens de circulation.

La topographie de la chaussée au droit du futur carrefour varie entre 45.38 NGF et 44.55 NGF avec un sens d'écoulement des eaux du Sud vers le Nord.

2.2 Réseaux & Ouvrages existants (Voir plan 2)

La zone comprend les réseaux et ouvrages suivant :

- 1 - **EP** : un fossé en limite Est le long de la Départementale 192 (passages busés au droit des accès)
- 2 - **EU** : présence d'un réseau souterrain en PVC Ø200 mm le long de la RD 192
- 3 - **AEP** : une canalisation bas service en PVC Ø110 mm le long de la RD 192
- 4 - **RTE** : pas d'ouvrage à proximité
- 5 - **ENEDIS HTA** : pas d'ouvrage à proximité
- 6 - **ENEDIS BTA** : pas d'ouvrage à proximité
- 7 - **ORANGE** : pas d'ouvrage à proximité
- 8 - **ECLAIRAGE** : pas d'ouvrage à proximité
- 9 - **GRDF** : pas d'ouvrage à proximité



Figure 2 : Fossé le long de la RD 192 (côté Est)



Figure 1 : Emergence en accotement Est de la RD 192



Figure 3 : Revêtement existant de la Rd 192

3 DONNEES DE TRAFIC ET DIMENSIONNEMENT

3.1 Lignes directrices & Eléments de choix

Les lignes directrices retenues pour l'aménagement de ce carrefour sont les suivantes :

- Carrefour suffisamment dimensionné afin permettre l'accès au centre de tri de colis depuis la RD 192, en prévision du nouveau trafic produit par le projet s'ajoutant au trafic existant (cf. chapitre 3.4 Etude de capacité du carrefour),
- Maintien de la fluidité du trafic sur la RD192 (cf. chapitre 3.4 Etude de capacité du carrefour),
- Garantir la sécurité pour tous les usagers,
- Prise en compte des contraintes topographiques du projet de centre de tri de colis (cf. chapitre 4.2 terrassements),
- Prise en compte des contraintes hydrauliques du projet de centre de tri de colis, maintien des ouvrages hydrauliques liés à la RD 192, (cf. chapitre 4.10 assainissement pluvial),
- Faciliter la dissociation des flux inhérents au projet de centre de tri de colis (VL/BUS/PL),
- Marquer l'entrée d'un site conséquent,
- Permettre un accès futur aux terrains situés au Nord du centre de tri de colis.

3.2 Données actuelles de trafic

(source : Rapport d'étude EMTIS - Juin 2018)

Trafic sur la Rd 192 :

- Trafic Moyen Journalier Annuel (moyenne des 7 jours) : 1 710
- Trafic Moyen Jours Ouvrés (moyenne des 5 jours) : 1 860 (double sens)
- % de poids lourds : 8,2%
- Trafic Heure de Pointe du matin (07h45 à 08h45) : entre 90 (sens Nord vers Sud) et 140 UVP/h (sens Sud vers Nord)
- Classe de saturation : <35%

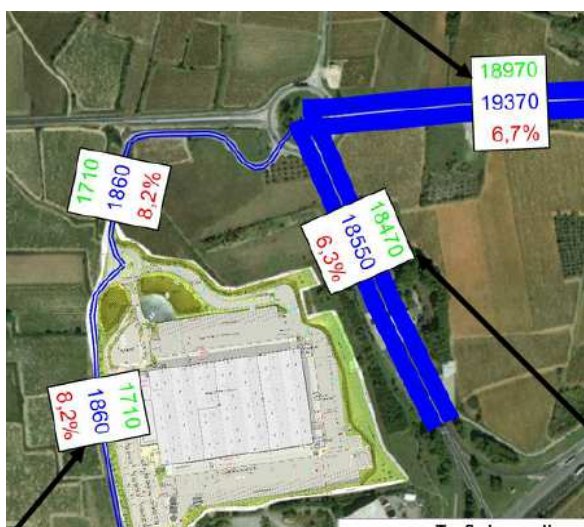


Figure 5 : Trafic Moyen Journalier actuel

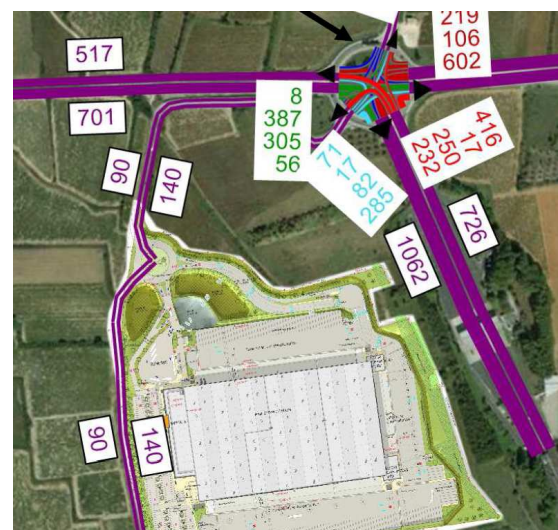


Figure 4 : Trafic à l'heure de pointe du matin actuel

Trafic sur la Rn 100 :

- Trafic Moyen Journalier Annuel (moyenne des 7 jours) : 18 970
- Trafic Moyen Jours Ouvrés (moyenne des 5 jours) : 19 370 (double sens)
- % de poids lourds : 6.3%
- Trafic Heure de Pointe du matin : entre 830 et 872 UVP/h
- Trafic Heure de Pointe du matin total dans le giratoire de la Rn100 : 2 557 UVP/h
- Classe de saturation : 35% < CS < 60%.

Les trafics relevés montrent que la RN présente des volume moyens dans le créneau de pointe du matin (7h00 / 9h00) et que la RD192 présente des volumes plutôt bas. Les réserves de capacités des carrefours avoisinant sont très satisfaisantes.

3.3 Hypothèses de trafic généré par le centre de tri de colis

Hypothèses de fréquentation globale du centre de tri de colis à la journée :

- 1224 + 25 personnes travaillant sur le site soit 1249 véhicules / jour / sens
- 272 PL / jour / sens en période moyenne de pic (Nov./ Dec.)
- 1249 VL + 272 PL = 1 793 UVP/jour/sens

Hypothèses de fréquentation globale du centre de tri à l'heure de pointe du matin :

- 306 employés qui arrivent / 306 qui repartent soit 306 véhicules / heure par sens de circulation.
- 7 Poids Lourds / heure par sens de circulation
- 306 VL + 7 PL = 320 UVP/heure/sens

3.4 Simulation du trafic induit par le centre de tri de colis

Hypothèse de fréquentation du carrefour giratoire :

- Trafic Moyen Jour Ouvré (TMJO) : 4 860 véhicules /j (double sens) dont 8,2% de PL.
- Augmentation journalière des flux sur la RD192 : +161% mais les volumes restent dans des proportions raisonnables (<5000 véhicules/jour sur cette axe → augmentation modérée).
- Taux de poids lourds inchangé à 8% - 9%
- Augmentation de +25% du flux horaire dans le giratoire de la RN 100 en heure de pointe du matin.

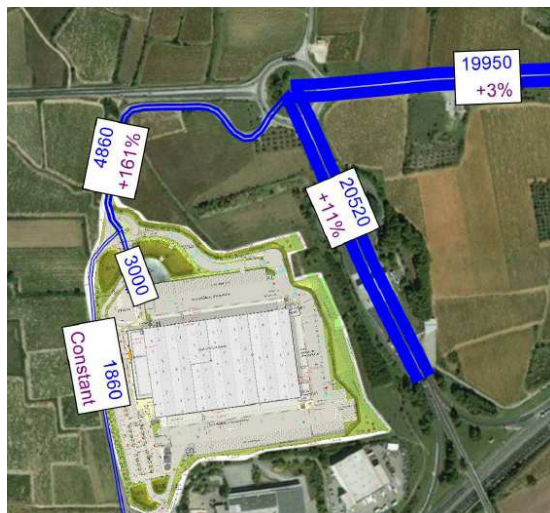


Figure 6 : Trafic moyen journalier en situation projet

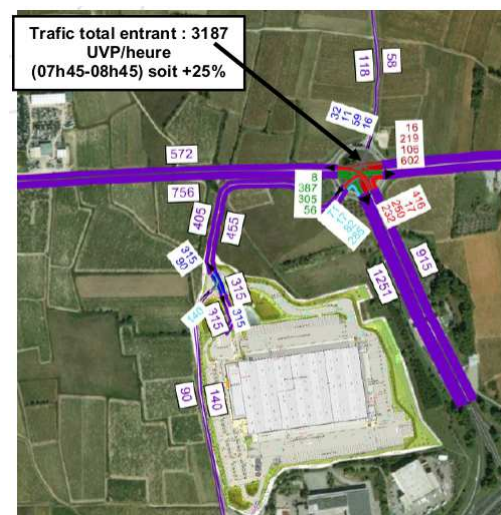


Figure 7 : Trafic Heure de Pointe du matin (UVP) en situation projet



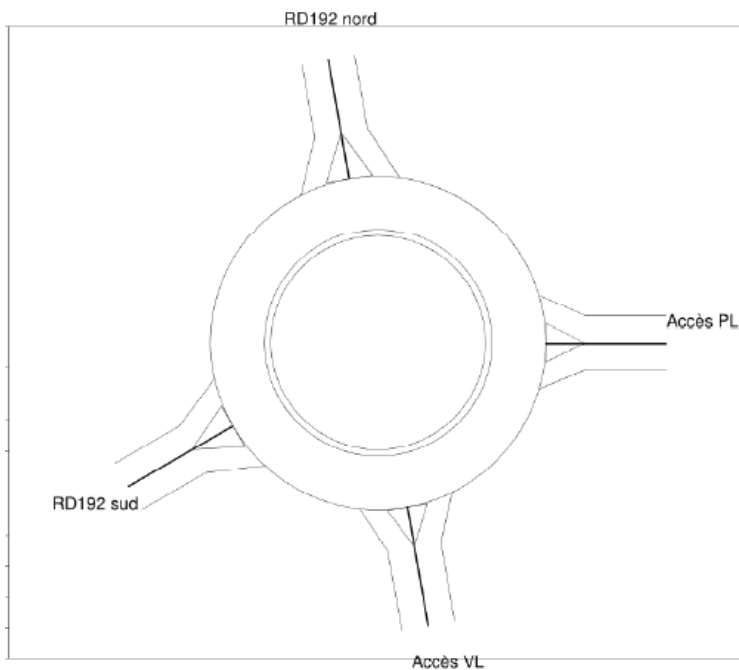
3.5 Géométrie du giratoire proposé

La géométrie du giratoire proposé est la suivante :

- Rayon de l'îlot infranchissable : 16,00 m
- Largeur de la bande franchissable : 1,00 m
- Largeur de l'anneau : 8,00 m
- Rayon extérieur du giratoire : 25,00 m

La dimension du giratoire est conçue pour recevoir 4 branches principales (+ la possibilité d'une branche en réserve) :

- Deux branches pour rétablissement de la RD192 (Nord et Sud),
- Une branche pour les entrées / sorties PL au centre de tri de colis,
- Une branche pour l'accès VL et bus au centre de tri de colis,
- Une réserve d'une branche au Nord Est si besoin futur.



Branches				Largeurs (en m)			
Nom	Angle (degrés)	Rampe > 3%	Tourne à droite	Entrée		Îlot	Sortie
				à 4 m	à 15 m		
Accès PL	0			4.00		6.00	4.00
RD192 nord	100			4.00		7.00	4.00
RD192 sud	210			4.00		7.00	4.00
Accès VL	280			4.00		6.00	4.00

Le carrefour sera callé à la côte altimétrique moyenne ≈ 47.20 NGF. Les branches présenteront des pentes en long inférieures à 3% conformément au guide SETRA.

Les aménagements sont précisés au chapitre 4 ci-dessous « Aménagements projetés » ainsi que sur les plans annexés.

La géométrie du carrefour giratoire a été créée à l'aide module de conception de carrefours giratoire de COVADIS, respectant les recommandations techniques du guide d'Aménagement des Carrefours Interurbains édité par le SETRA.

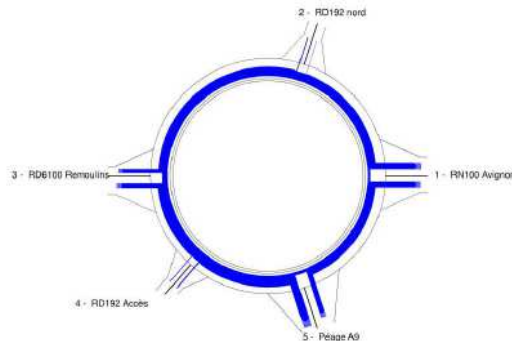
La vérification de l'impact des flux supplémentaires de trafic générés par le projet est précisée au paragraphe 3.7

3.6 Etude de capacité du carrefour existant sur la RN100

(Source : Rapport EMTIS - Juin 2018)

Trafics HPM situation actuelle

	1	2	3	4	5	Total Entrant
1	0	16	219	35	602	872
2	16	0	32	11	59	118
3	387	8	0	1	305	701
4	11	17	16	0	96	140
5	416	17	250	43	0	726
Total Sortant	830	58	517	90	1062	2557



Trafics HPM situation projet

	1	2	3	4	5	Total Entrant
1	0	16	219	106	602	943
2	16	0	32	11	59	118
3	387	8	0	56	305	756
4	82	17	71	0	285	455
5	416	17	250	232	0	915
Total Sortant	901	58	572	405	1251	3187

Situation actuelle

	Réserve de Capacité		Longueur de Stockage		Temps d'Attente	
	en uvp/h	en %	moyenne	maximale	moyen	total
RN100 Avignon	1504	63%	0vh	2vh	0s	0.0h
RD192 nord	819	87%	0vh	2vh	2s	0.1h
RD6100 Remoulins	1029	59%	0vh	2vh	1s	0.1h
RD192 Accès	472	77%	0vh	3vh	5s	0.2h
Péage A9	1270	64%	0vh	2vh	0s	0.0h

Situation projet

	Réserve de Capacité		Longueur de Stockage		Temps d'Attente	
	en uvp/h	en %	moyenne	maximale	moyen	total
RN100 Avignon	1053	53%	0vh	2vh	0s	0.1h
RD192 nord	660	85%	0vh	2vh	3s	0.1h
RD6100 Remoulins	585	44%	0vh	3vh	2s	0.5h
RD192 Accès	93	17%	4vh	13vh	28s	3.5h
Péage A9	868	49%	0vh	3vh	1s	0.2h

Les réserves de capacités sont situées entre 17% et 85% avec des longueurs de stockage nulles sauf pour la branche de la RD192.

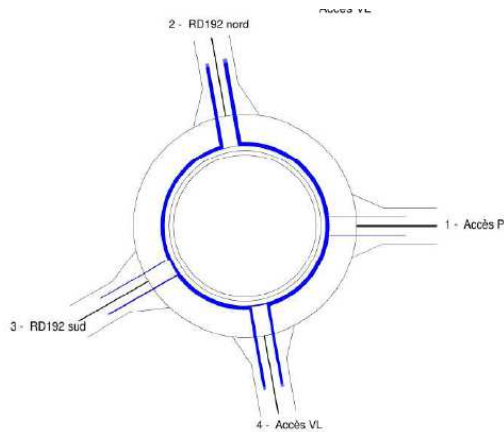
➔ Le carrefour existant ne subira pas de dysfonctionnement en heure de pointe du matin (Capacité >15%).

3.7 Etude de capacité du nouveau carrefour sur la RD192

(Source : Rapport EMTIS - Juin 2018)

Traffic HPM situation actuelle

	1	2	3	4	Total Entrant
1	0	14	0	0	14
2	14	0	90	305	409
3	0	140	0	10	150
4	0	305	10	0	315
Total Sortant	14	459	100	315	888



Situation projet

	Réserve de Capacité		Longueur de Stockage		Temps d'Attente	
	en uvp/h	en %	moyenne	maximale	moyen	total
Accès PL	1283	99%	0vh	2vh	1s	0.0h
RD192 nord	1505	79%	0vh	2vh	0s	0.0h
RD192 sud	1250	89%	0vh	2vh	1s	0.0h
Accès VL	1325	81%	0vh	2vh	0s	0.0h

Les réserves de capacités sont >79% avec des longueurs de stockage nulles.

→ Le nouveau carrefour ne présentera aucun dysfonctionnement en heure de pointe du matin.

3.8 Conclusion

Compte tenu des lignes directrices de choix, présentées au Chapitre 3.1, dont plusieurs sont liées à la configuration et à la faisabilité même du projet et à des contraintes techniques particulières, le choix s'est naturellement orienté vers un carrefour de type giratoire permettant de répondre à l'ensemble des contraintes.

L'impact du trafic supplémentaire inhérent au projet sur les infrastructures existantes a été vérifié dans le cadre d'une étude de trafic réalisée par le cabinet EMTIS (flux journaliers, flux HPM, réserves de capacités).

Ces études de trafic montrent que le projet est sans impact :

- Le carrefour giratoire existant de la RN 100 ne subira aucune dégradation majeure par rapport à la situation actuelle en heure de pointe du matin (réserves de capacité de 17% à 85% et longueurs de stockage nulles sauf 4 vh pour la branche de la RD192).
- Le nouveau carrefour proposé ne subira aucun dysfonctionnement en heure de pointe du matin (réserves de capacités >79% et longueurs moyennes de stockage nulles).

Les aménagements sont précisés au chapitre 4 ci-dessous ainsi que sur les plans annexés.

Par ailleurs, le giratoire participera à l'amélioration de la sécurité en réduisant les vitesses sur la RD 192, en particulier à l'approche de la courbe resserée situé plus au Nord.

4 AMENAGEMENTS PROJETES

4.1 Travaux préparatoires et de démolitions (voir plan 3)

Les travaux préparatoires et de démolition concernent :

- Le débroussaillage sur l'emprise du nouveau carrefour,
- L'arrachage de vigne,
- La démolition des revêtements bitumineux de chaussée existante sur l'emprise du nouveau giratoire,
- La dépose soignée des panneaux de signalisation routière,

NOTA : Diagnostic amiante et HAP sur les enrobés non réalisé à ce jour.

4.2 Terrassements

Le niveau moyen de la voirie se trouvera à +2.00m du terrain naturel (projet \approx 47.20 NGF moyen et terrain naturel \approx 45.20 NGF moyen).

Les terrassements du giratoires et des branches seront donc majoritairement en remblai.

En effet la plateforme du centre de tri de colis à été calée altimétriquement en déblais / remblais par rapport au terrain naturel (cote moyen 49.00 NGF) afin de limiter au maximum la hauteur du mur de soutènement en limite Est du site.

Outre sa fonction d'accès au site, la création du carrefour giratoire a permis également de caler la plateforme du bâtiment le plus haut possible, en profitant de la longueur des branches de rétablissement de la RD192 (d'inclinaison entre 2% et 3%).

Après décapage des horizons superficiels, (terre végétale de 20cm d'épaisseur environ), il sera mise en œuvre le remblai nécessaire à la mise à la cote fond de forme du giratoire, avant structure de chaussée (cf. paragraphe 4.5).

Les terrassements seront exécutés conformément au Fascicule 2 « Terrassements généraux » du CCTG.

4.3 Signalisation horizontale (voir plan 4)

Les travaux de signalisation horizontale concernent :

- Le marquage des ilots : ligne de type continu, de largeur 3U (U=5cm), distante de 2U des bordures I,
- Le marquage d'approche des ilots : marquage zébra, puis ligne continue axiale (largeur 3U).
- Le marquage de rive de la chaussée annulaire : type continue, largeur 3U
- Le marquage transversal cédez le passage : ligne de type T'2 : longueur : 50 cm, largeur 50 cm et intervalle 50 cm.

La signalisation horizontale sera conforme aux normes fixées par les instructions réglementaires et en particulier à :

- L'arrêté du 24 novembre 1967 qui définit les signaux devant être obligatoirement et exclusivement utilisés pour la signalisation routière, et l'arrêté du 22 octobre 1963, appelé Instruction Interministérielle sur la Signalisation Routière, qui en précise les conditions d'utilisation et d'implantation et versions actualisées,
- Aux administrations départementales et communales.

4.4 Signalisation verticale (voir plan 4)

Les travaux de signalisation verticale concernent :

- Les panneaux de signalisation routière :
 - Ab3A + m9C : Panneaux cédez le passage avec panneau cédez le passage,
 - AB25 : Panneaux de signalisation carrefour à sens giratoire (position avancée 100 à 150m)
 - B21-1 : Panneau obligation de tourner à droite,
 - J5 : Balise au centre des nez d'îlot,

Les panneaux seront de taille normale, classe 2. Ils seront implantés de sorte d'assurer la visibilité et avec un recul de 0.70m minimum entre le bord du panneau et la chaussée.

- Les panneaux directionnels :
 - A9, Avignon, Remoulins, Nîmes
 - Fournès Théziers, Montfrin
 - Centre de tri de colis (entrée PL)
 - Centre de tri de colis (entrés BUS et VL)

La signalisation verticale sera conforme aux normes fixées par les instructions réglementaires et en particulier à :

- L'arrêté du 24 novembre 1967 qui définit les signaux devant être obligatoirement et exclusivement utilisés pour la signalisation routière, et l'arrêté du 22 octobre 1963, appelé Instruction Interministérielle sur la Signalisation Routière, qui en précise les conditions d'utilisation et d'implantation et versions actualisées,
- Aux administrations départementales et communales.

4.5 Structures et revêtements de chaussée (voir plan 5)

Une structure de chaussée doit être complètement créée dans la mesure où ces aménagements se situent au droit de la zone en friche.

Le niveau moyen de la voirie se trouvera à +2.00m du terrain naturel (projet \approx 47.20 NGF pour terrain naturel \approx 45.20 NGF).

La voirie sera assise sur les remblais d'apport mis en œuvre conformément au fascicule I « Réalisation des remblais et des couches de forme » du CCTG (cf. chapitre précédent « Terrassements »).

La voirie est dimensionnée pour recevoir la circulation des poids lourds.

Hypothèse de dimensionnement retenues :

- Trafic actuel : $8.2\% \times (1\ 860 \text{ véhicules par jour pour les deux sens} / 2) = 77 \text{ PL par jour et par sens}$
- Trafic généré par l'opération : 272 PL par jour et par sens.
- Trafic total : $\approx 350 \text{ PL/j/sens}$
- Nombre cumulé de poids lourds : 5 499 637 (TC₄₃₀)
- Durée de service : 30 ans
- Plateforme PF2 : $Ev2 \geq 50 \text{ MpA}$ et $Ev2/Ev1 \leq 2.2$

Nous proposons de retenir la structure de chaussée bitumineuse suivante de type (GB3/GB3) en considérant des voies du réseau structurant (VRS) d'après le catalogue des types de route en milieu interurbain (ou structure équivalente selon étude géotechnique non réalisée à ce jour):

- Couche de surface : 6 cm de BBSG 0/10
- Couche de base : 11 cm de GB3
- Couche de fondation : 12 cm de GB3

La réalisation d'une couche de forme sera nécessaire pour l'obtention d'une plateforme de type PF2 ($Ev2 \geq 50 \text{ MPA}$). Elle pourra être obtenue par apport de matériaux sains (Ex : GNT 0/50 à faible teneur en fines). L'épaisseur de la couche de forme sera définie par l'étude de sol. Elle pourra être réduite de 10cm par mise en place d'un géotextile de fort grammage entre la PST et la couche de forme. La plateforme devra être réceptionnée à l'aide d'essais de chargement à la plaque.

Les enrobés seront conformes à la norme NF EN 13108-1: « Mélanges bitumineux, spécifications des matériaux partie 1 : enrobés bitumineux ».

4.6 Traitement des ilots (voir plan 5)

Les ilots des branches du giratoire du carrefour seront réalisés en béton finition balayé fin d'épaisseur 10 cm.

Le profil sera bombé au centre pour assurer l'évacuation des eaux.

4.7 Traitement de de l'ilot central (voir plan 5)

L'ilot central du giratoire recevra une place de stationnement afin de permettre l'entretien le cas échéant.

Il comportera :

- une bande franchissable de 1.00m de large, orientée entre 4 et 6% vers l'extérieur de l'anneau,
- Une zone infranchissable légèrement surélevée par rapport au niveau du giratoire (15% maxi), cernée de bordures de type T et traitée en terre végétale. Un paillage minéral pourra être mis en place.

4.8 Traitement des accotements (voir plan 5)

Les accotements seront traités en GNT compactée arrêtée au niveau supérieur des bordures T2.

4.9 Bordures (voir plan 5)

Les travaux de bordure concernent :

- Les bordures de type I2 pour la matérialisation des ilots directionnels
- Les bordures de type I2 en limite de la chaussée annulaire et de l'anneau franchissable du giratoire,
- Les bordures de type T2 dans les rayons d'entrée et de sortie des branches du giratoire,
- Les bordure de type T2 en limite de l'anneau franchissable et de l'espace central du giratoire,

Les bordures seront en béton préfabriqué ou coulées en place.

Elles seront conformes à la norme NF EN 1340.

Elles seront mises en œuvre conformément au Fascicule 31 du CCTG « Bordures en pierre naturelle ou en béton et dispositifs de retenue en béton ».

4.10 Mobilier (voir plan 5)

Les travaux de mobilier concernent la mise en place de barrières de protection mixtes bois / métal en limites extérieures du giratoire au droit des bassins et de zones de dénivelés.

Les barrières seront conformes à la Norme EN 1317 « Dispositifs de Retenue ».

4.11 Assainissement pluvial (voir plan 6)

Le fonctionnement hydraulique au niveau du nouveau giratoire est précisé dans Dossier d'Autorisation Environnemental Unique déposé à la DDTM le 30.10.2018, dossier qui présente le fonctionnement hydraulique global du site.

En pages 29 à 38, ce dossier présente l'état initial hydraulique du site qui montre notamment les bassins versants, les écoulements et les débits concernés par le fossé pluvial de la RD 192 (Modélisation 2D des écoulements) – Voir également le plan 7.2 page 92.

Actuellement, ce fossé ne draine pas uniquement la plateforme routière mais un bassin versant comprenant notamment le secteur du futur centre de tri de colis.

En pages 52 à 62, le dossier d'autorisation présente le fonctionnement hydraulique pour l'état projet qui montre notamment les mesures envisagées pour éviter tout impact à l'aval et en particulier sur le fossé de la RD 192 :

- Bassins de compensation à l'imperméabilisation.
- Ouvrages de régulation.
- Gestion du bassin versant amont.

Ces mesures permettent de rejeter dans le fossé pluvial de la RD 192 uniquement le débit de fuite des bassins de compensation qui reste inférieur ou égal au débit en situation actuelle.

Les débits de surverse des bassins sont canalisés par une transparence hydraulique sous la RD 192 pour rejoindre un bassin de répartition des eaux permettant de retrouver le cheminement actuel des écoulements – Voir également les plans 7.3 et 7.4 pages 92 à 95.

Le carrefour giratoire permet de dégager de l'espace pour permettre l'implantation de l'ouvrage de réparation des eaux indispensable pour ce projet.

Les eaux de la chaussée annulaire du giratoire et des amorces des branches du giratoire seront acheminés vers les bassins de compensation du centre de tri de colis (imperméabilisation prise en compte dans le dimensionnement des bassins). Les eaux seront guidées le long des bordures et collectées par des grilles avaloirs. Les fossés existants seront maintenus et raccordés à l'exutoire.

L'ensemble des réseaux extérieurs de collecte sera conforme au Fascicule 70 du CCTG.

4.12 Dévoisement des réseaux existants

La création du giratoire nécessitera le dévoisement des réseaux existants (en collaboration avec les gestionnaires concernés) afin de les rétablir sous l'emprise du nouveau giratoire :

- Eaux usées
- Eau potable bas service

En effet, le projet prévoit la réalisation d'une zone de répartition des eaux provenant du bassin versant amont du site. Ce dispositif sera implanté dans l'espace résiduel à l'ouest du nouveau Giratoire (en lieu et place de l'actuelle chaussée) et sera calé à la côte 44.00 NGF, pour un terrain naturel (chaussée existante) compris entre 44.75 et 45.00 NGF (cf. paragraphe 4.10 « Assainissement pluvial »).

Le relevé altimétrique de ces réseaux n'est pas connu à ce jour. Il sera nécessaire de procéder à des investigations complémentaires afin d'étudier leur dévoisement.

