



Direction des Routes  
Service Études et Travaux de Dieppe

Canton de Gournay-en-Bray  
Commune de Roncherolles-en-Bray

Routes Départementales n° 919 et 141  
RECTIFICATION DE VIRAGE RD 919 ET AMENAGEMENT DE CARREFOUR  
AVEC LA RD 141

## **Étude et analyse de variantes**

### **Préambule :**

Le Département a mené une étude générale sur l'itinéraire de la RD 919, dans le but d'en améliorer la sécurité. L'axe de la RD 919 fait partie du programme de Sécurisation des Itinéraires Stratégiques (SIS) de Seine-Maritime.

La RD 919, route départementale de 1ère catégorie, est une voie de liaison importante entre l'A 28 et la RD 915 (axe Dieppe-Cergy Pontoise). Elle supporte un trafic de l'ordre de 5 300 véhicules par jour et constitue une desserte principale du Pays de Bray.

Son intersection avec la RD 141, sur la Commune de Roncherolles-en-Bray, située dans un virage et à proximité du contournement de Forges-les-Eaux, a été recensée comme préoccupante sur les cinq dernières années (3 accidents corporels dont un mortel) lors de l'étude d'itinéraire réactualisée en 2008.

Cette intersection présente des caractéristiques routières inadaptées : manque de lisibilité et de visibilité, absence de voies d'évitement et rayon de courbe non conforme.

Aussi, en décembre 2008, le Département a décidé de prendre en considération pour un montant de 480 000 € l'aménagement de ce carrefour comprenant notamment :

- ✓ la rectification de la courbe de la RD 919,
- ✓ la suppression du carrefour avec la VC1,
- ✓ la création d'une chaussée neuve pour rétablir la VC1 sur la RD 141.

Cette solution est appelée « solution de base ».

La nature très sensible, d'un point de vue environnemental, des terrains situés sous la voie de rétablissement de la VC1 (Zone humide et Natura 2000) a amené le Département à engager une réflexion pour trouver une solution d'amélioration de la sécurité, autant que

possible dans les emprises actuelles du domaine public départemental et ainsi préserver la zone Natura 2000.

Les études établies en concertation avec la Commune de Roncherolles-en-Bray ont mis en évidence la nécessité de modifier le projet initial d'aménagement du carrefour de la RD 919 avec la RD 141.

Deux pistes de réflexions ont été appréhendées pour cette opération :

- ✓ Reprise de la géométrie conformément aux recommandations de l'ARP comprenant 3 variantes de sécurisation des intersections existantes (Solution de base, variantes 1 et 2),
- ✓ Mise en œuvre d'un revêtement haute adhérence sur l'axe principal (Variante 3).

Plus précisément, les différentes solutions sont les suivantes :

- ✓ **Solution de base** prise en considération le 15 décembre 2008 : Reprise du tracé de la RD 919, reprise du profil en long de la VC sud, suppression du débouché de la VC1 nord et rétablissement sur la RD141 ;
- ✓ **Variante 1** : Reprise du tracé de la RD 919, aménagement des carrefours en place ;
- ✓ **Variante 2** : Reprise du tracé de la RD 919, reprise du profil en long de la VC sud, suppression du débouché de la VC1 nord et rétablissement sur la RD919 ;
- ✓ **Variante 3** : Aménagement en place de la RD919 par mise en œuvre d'un revêtement haute adhérence en conservant sa géométrie. Reprise du profil en long des RD141, VC1 nord et VC1 sud.

## **1. Rectification de la courbe de la RD 919 suivant les recommandations de l'ARP et sécurisation des intersections existantes**

La rectification de la courbe de la RD 919 suivant les recommandations de l'ARP pour une voie type R80 et la sécurisation des intersections existantes consistent à :

### **o RD919 :**

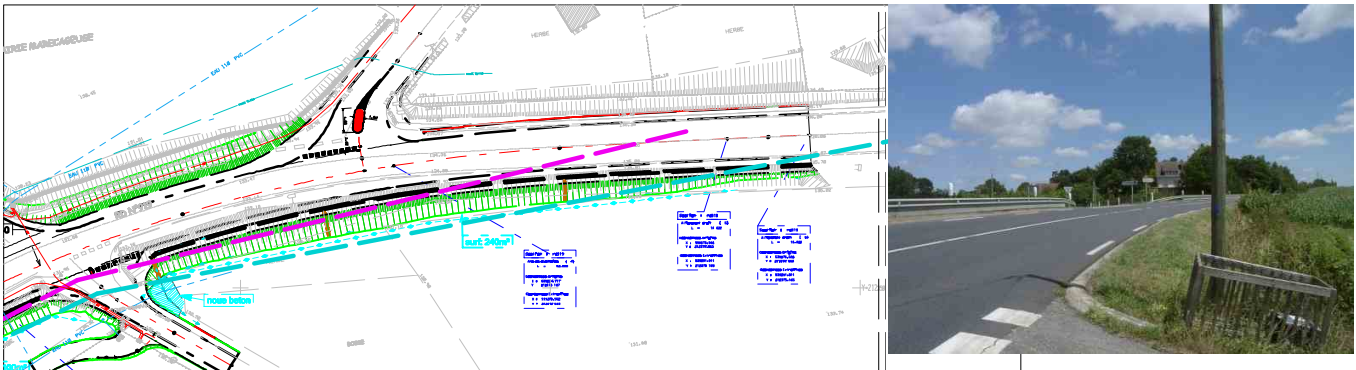
- Rayon 240m.
- Raccordement progressif par clothoïde.
- Voie déversée dans la courbe.
- Rectification des profils en long des voies se raccordant sur la RD 919.
- Déplacement éventuel de l'entrée riveraine au nord en comprenant notamment un merlon de protection et masque visuel dans le prolongement de l'entrée riveraine à déplacer.
- Ilot "caractéristiques réduites" sur la RD 141.
- Cheminement piéton sécurisé le long de la RD 919.
- Modification du profil en long de la RD 919.

### **o Raccordement de la VC1 Sud :**

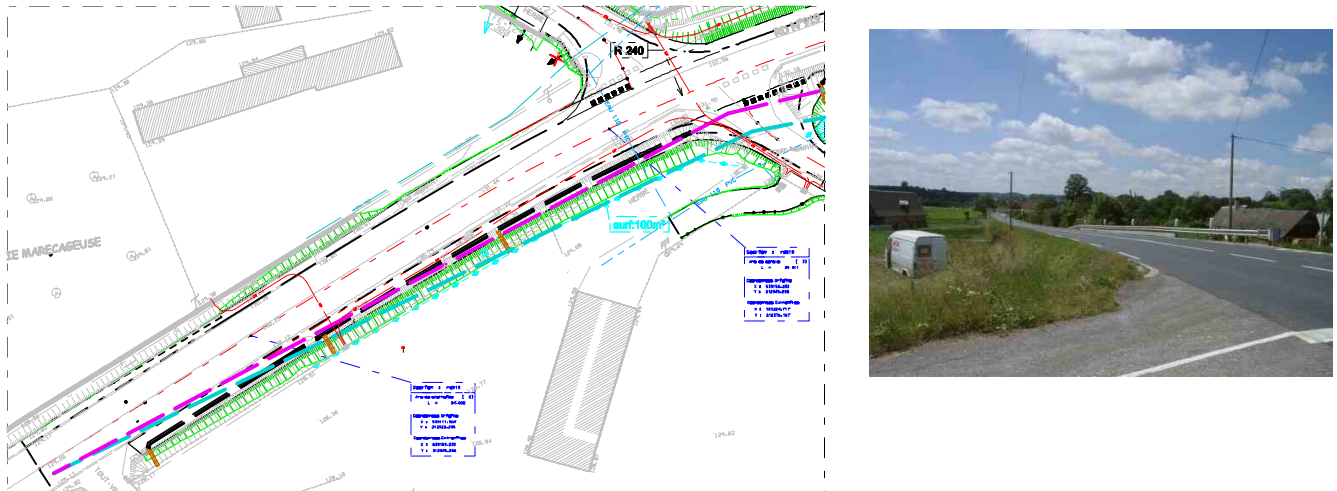
- Reprise du profil en long :
  - 4m à 7% au débouché sur la RD 919
  - Rampe maximum 10% au lieu des 15 % existant.

➤ Vérification de la visibilité :

En direction de Forges-les-Eaux, l'emprise ainsi que la reprise du talus permet d'augmenter la visibilité de 100m à 150m en déplaçant la zone de culture qui crée un masque.



En direction de Buchy, la distance de visibilité est très bonne car supérieure à 150m, le projet est sans incidence.



o **Raccordement de la VC1 Nord :**

Trois solutions sont étudiées : solution de base, variantes 1 et 2.

✓ **Solution de base (Projet initial pris en considération par l'Assemblée Départementale)**

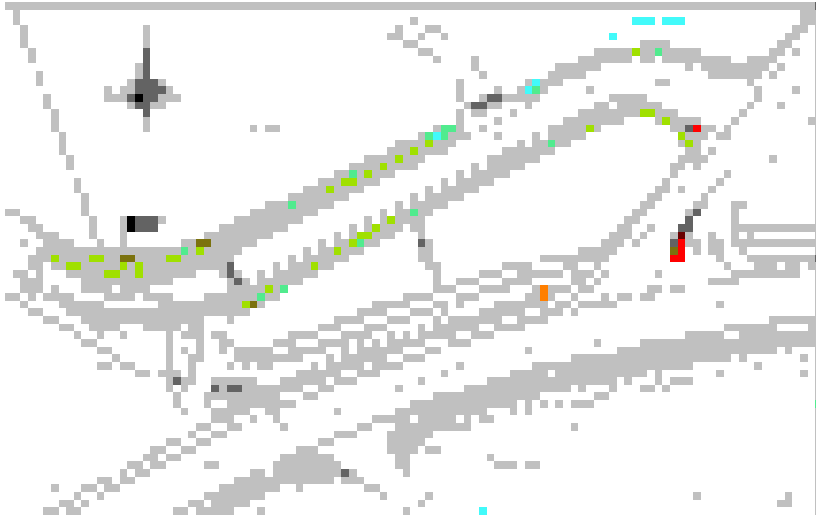
Cette solution consiste à :

Suppression du débouché et rétablissement de la VC1 nord sur la RD 141 :

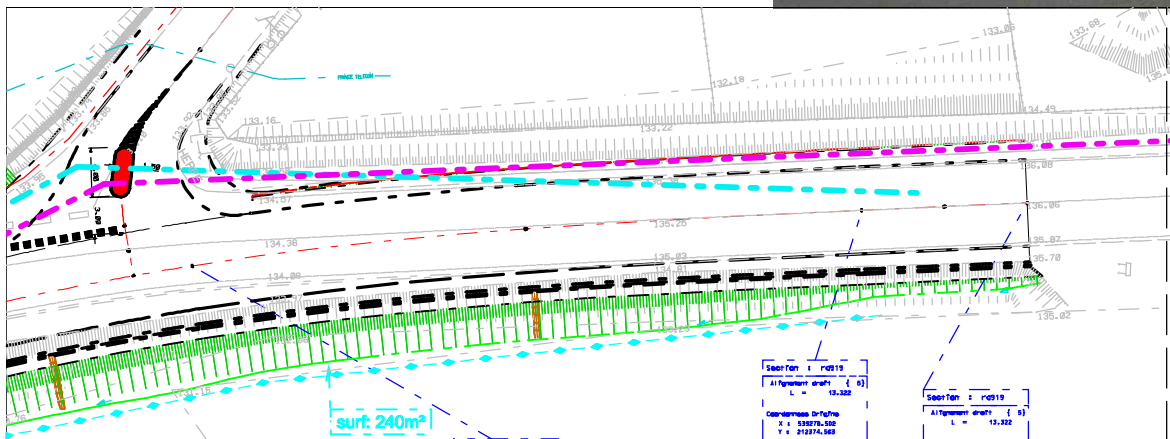
- Raccordement de l'accès riverain
- Largeur 4m

➤ Vérification de la visibilité :

En direction de Buchy, la visibilité est excellente avant et après aménagement.



En direction de Forges-les-Eaux, la rive de la RD 919 est décalée, la ligne d'effet de stop est avancée. Le projet améliore la visibilité en supprimant le masque à la visibilité créé par les arbres.



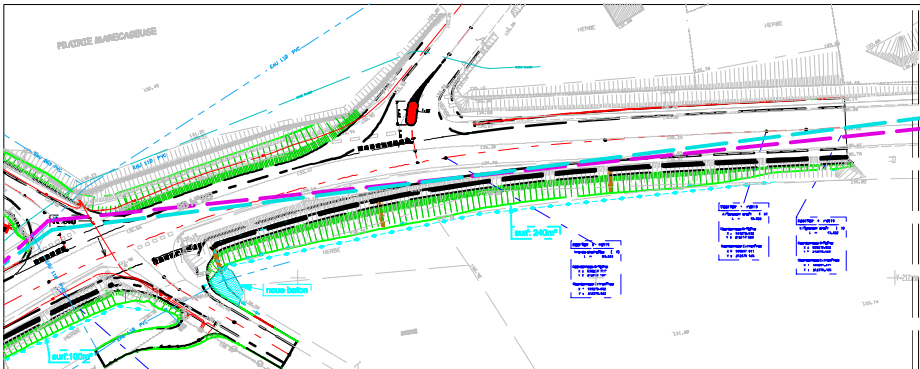
✓ **Variante 1 : Aménagement en place**

Cette solution consiste à :

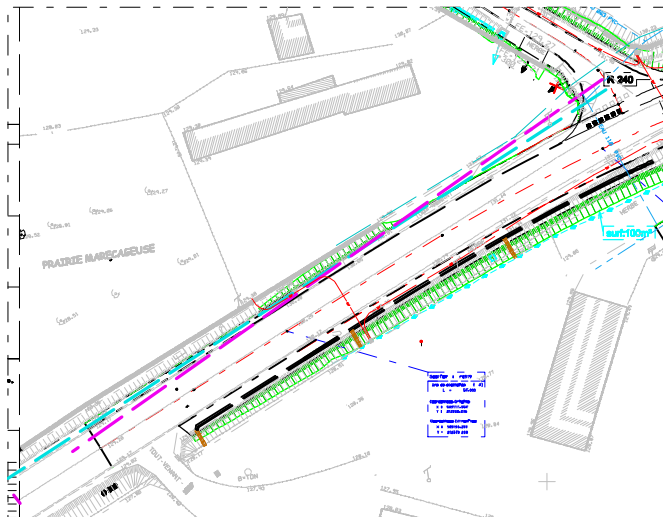
- Reprise du débouché sur la RD 919
- Déplacement de l'accès riverain

➤ Vérification de la visibilité :

En direction de Forges-les-Eaux, le carrefour étant situé en extérieur de courbe, la visibilité est bonne car supérieure à 150m.



En direction de Buchy, le muret, la végétation et la glissière avec son atténuateur de choc forment des masques à la visibilité. Le projet décale la ligne de rive et ainsi le marquage d'effet du cédez le passage, il améliore la visibilité pour les usagers sortant de la VC1 nord.



✓ **Variante 2 : Suppression du débouché et rétablissement de la VC1 nord sur la RD919**

Cette solution consiste à :

Suppression du débouché et rétablissement de la VC1 nord sur la RD 919

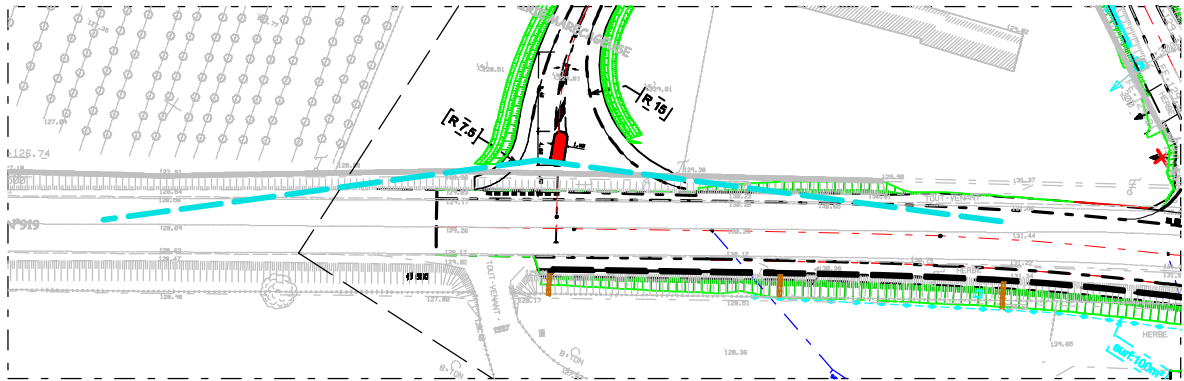
- Rayon mini 25m

- Largeur 4m

➤ Vérification de la visibilité :

La VC1 nord se raccorde sur la RD 919 en alignement droit. La visibilité est bonne. Néanmoins, une attention toute particulière devra être donnée quant au masque à la visibilité pouvant être induit par la haie de part et d'autre du carrefour.





## 2. Mise en œuvre d'une couche de roulement haute adhérence (variante 3)

Cette solution consiste à :

- Aménagement en place de la RD 919 par mise en œuvre d'un revêtement haute adhérence en conservant sa géométrie.
- Reprise du profil en long des RD 141, VC1 nord et VC1 sud.

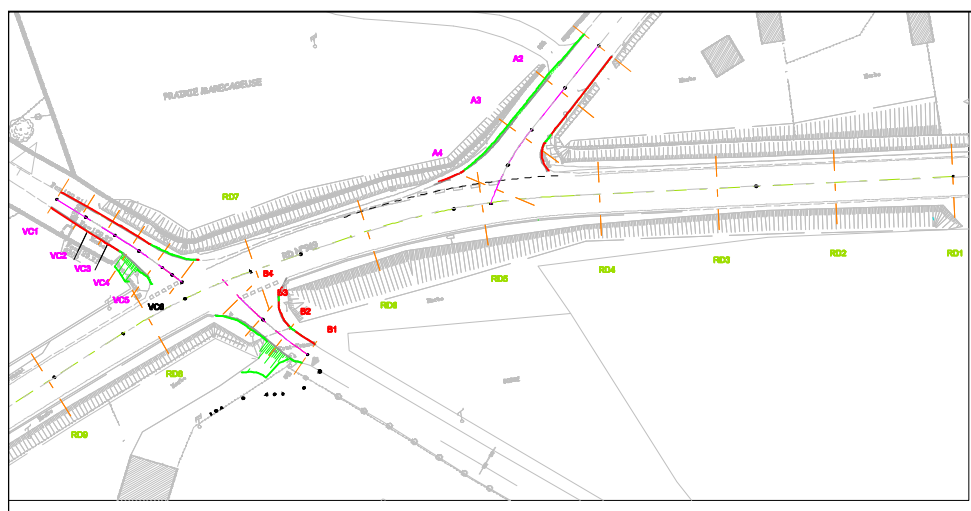
Analyse des caractéristiques géométriques existantes :

### ➤ Tracé en plan:

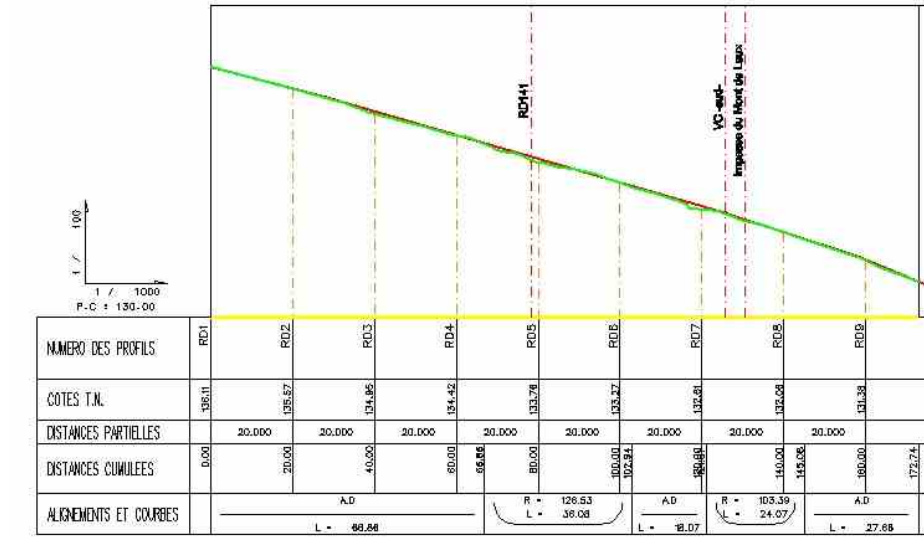
La RD 919 présente une courbe d'environ 190m de rayon. Cela est inférieur aux recommandations de l'ARP, à savoir minimum de 240m.

### ➤ Profil en travers

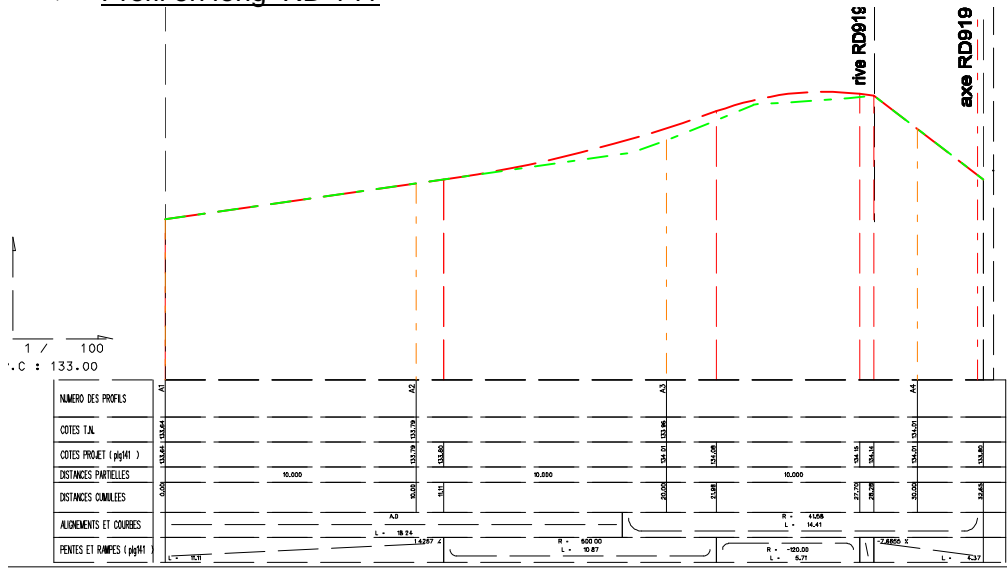
Le dévers existant est au maximum de 8% déversé vers l'intérieur de la courbe.  
L'ARP préconise un dévers de 7%.  
Le dévers est en cohérence avec le rayon de la courbe.



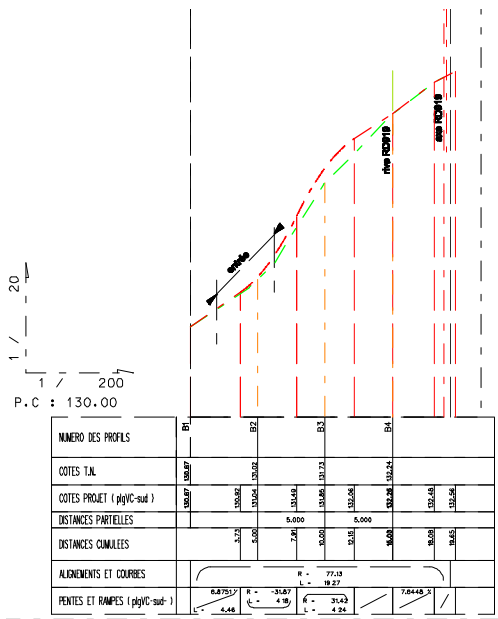
➤ Profil en long RD 919



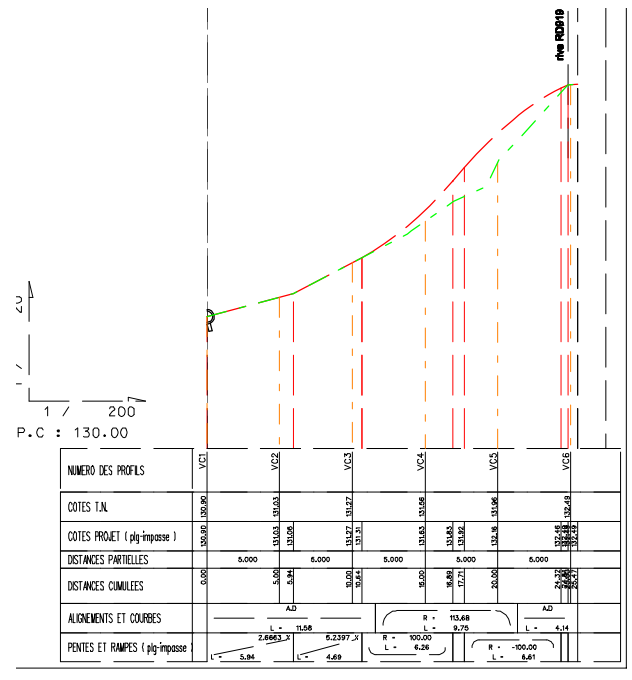
➤ Profil en long RD 141



➤ Profil en long VC1 Sud



Profil en long «impasse du Mont aux Leux » nord



➤ Vérification de la visibilité :

**RD 141 :**



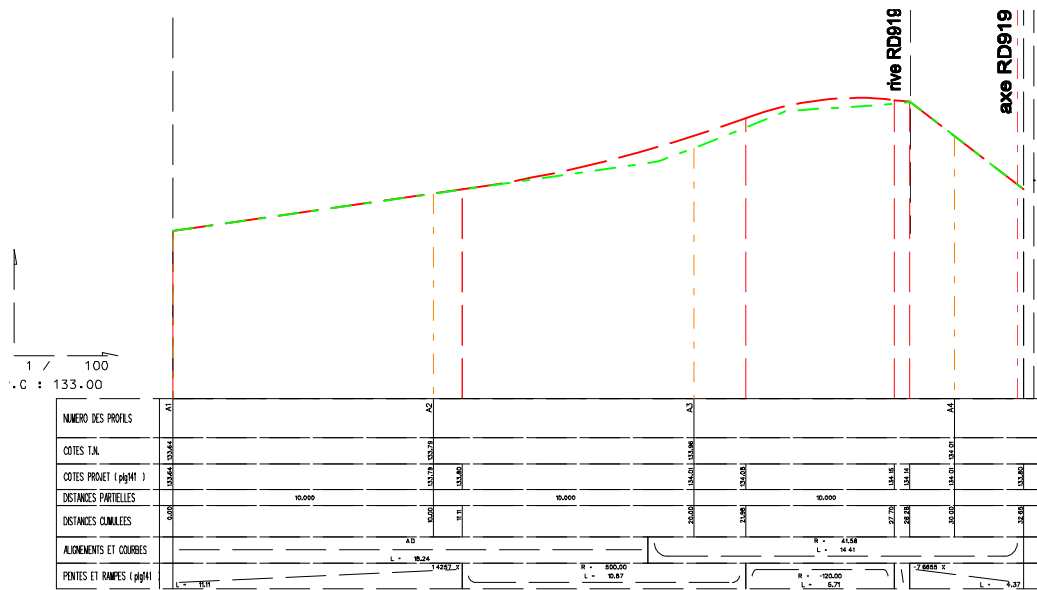
Vers Buchy :  
La visibilité est très bonne

Vers Forges-les-Eaux  
La visibilité est mauvaise du fait du profil en long  
au débouché sur la RD 919.  
La reprise du profil en long est donc nécessaire.





Reprise du profil en long de la RD 141 :



**VC1 nord « impasse du Mont aux Leux »**

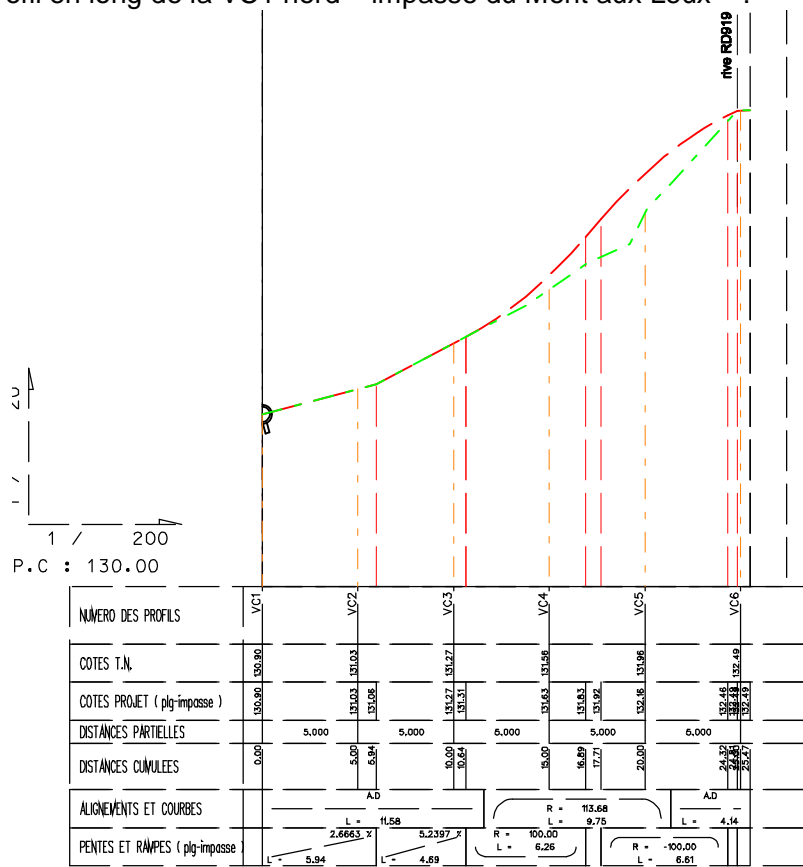


Vers Forges-les-Eaux  
La visibilité est bonne



Vers Buchy  
Malgré la présence de la glissière, la visibilité est bonne  
Néanmoins, le profil en long de la VC d'environ 10% contraint le débouché de la VC sur la RD.  
Le débouché de la VC1 nord est à reprendre

Reprise du profil en long de la VC1 nord « impasse du Mont aux Leux » :



### VC1 sud



Vers Forges-les-Eaux

La visibilité est mauvaise de par la présence de la végétation. Cette sensation est amplifiée par le profil en long au débouché de la VC sur la RD d'environ 10% qui accentue la difficulté d'insertion.

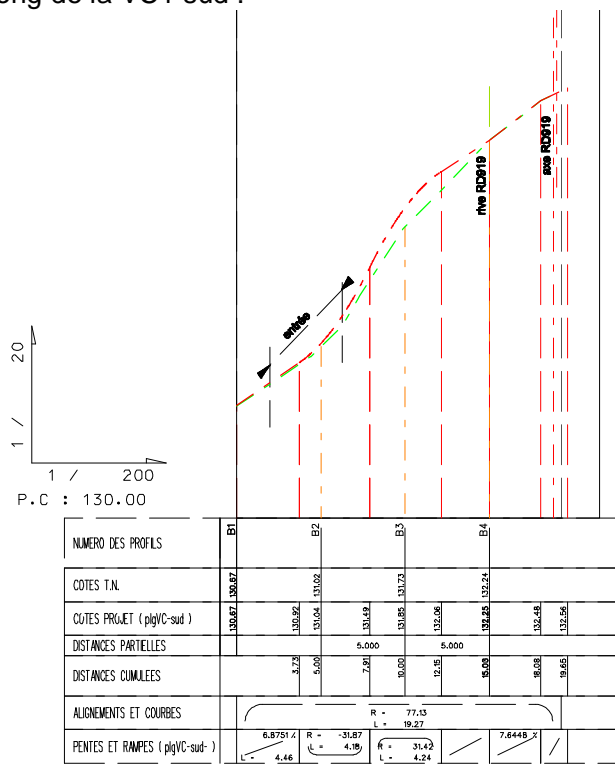
Le débouché de la VC1 sud est à reprendre



Vers Buchy

La visibilité est bonne

Reprise du profil en long de la VC1 sud :



### 3. Analyse multicritère

	Reprise de la géométrie			Revêtement haute adhérence
Critère	Solution de base	Variante 1	Variante 2	Variante 3
<b>Sécurité</b>	* Suppression d'un carrefour sur la RD919 * Continuité du dispositif de retenue assurée * Visibilité: > 150m * sécurisation des piétons	* Interruption dans le dispositif de retenue de la RD919 * atténuateur de choc * Rectification du profil en long des VC * Visibilité > 150m * sécurisation des piétons	* Continuité du dispositif de retenue assurée * Amélioration du débouché des VC sur la RD 919 * Création d'un carrefour supplémentaire * Visibilité > 150m * sécurisation des piétons	* Courbe de rayon inférieur aux recommandations de l'ARP * Interruption dans le dispositif de retenue de la RD919 * atténuateur de choc * Rectification du profil en long de la RD141 et des VC * Renforcement de l'adhérence * circulation des piétons à l'existant
	++	-	+	---
<b>Environnemental</b>	* Traversée de zone Natura 2000	* Impact limité au droit de la RD 919	* Traversée de prairie marécageuse	* Aménagement en place
	--	0	-	+
<b>Technique</b>	* Traversée de zone humide, stabilisation de remblai difficile	* Impact limité au droit de la RD 919	* Traversée de zone humide, stabilisation de remblai difficile	* Aménagement en place * Coût d'entretien élevé
	-	+	-	0

Foncier	* Augmentation des emprises existantes	* Impact limité au droit de la RD 919	* Augmentation des emprises existantes	* Aménagement en place
	-	+	-	++
Coût ( € T.T.C)	400 000	250 000	400 000	95 000
	--	+	--	++
<b>TOTAL</b>	----	++	----	++

### **Conclusion :**

La variante 1 apparaît être le meilleur compromis en apportant une réponse sécuritaire (rectification du virage, prise en compte des piétons, amélioration de la visibilité des deux carrefours) tout en préservant la zone Natura 2000. Cette solution est retenue.

### **ANNEXES :**

Vues en plan de la solution de base et des trois variantes