

CYRNEA CONSTRUCTION

88, RUE FESCH

20 000 AJACCIO

COMMUNE DE GHISONACCIA

REALISATION D'UN PROGRAMME IMMOBILIER DE 164 LOGEMENTS



NOTE TECHNIQUE RELATIVE AUX CONDITIONS D'ACCES AU PROJET DEPUIS LA RT 10



Cabinet BLASINI

Ingénieurs conseils des collectivités publiques
11 bis, Av. Jean Zuccarelli – 20 200 Bastia
Tél. : 04 95 31 16 27- Mail : contact@cabinet-blasini.fr
www.cabinet-blasini.fr

DECEMBRE 2023

Sommaire

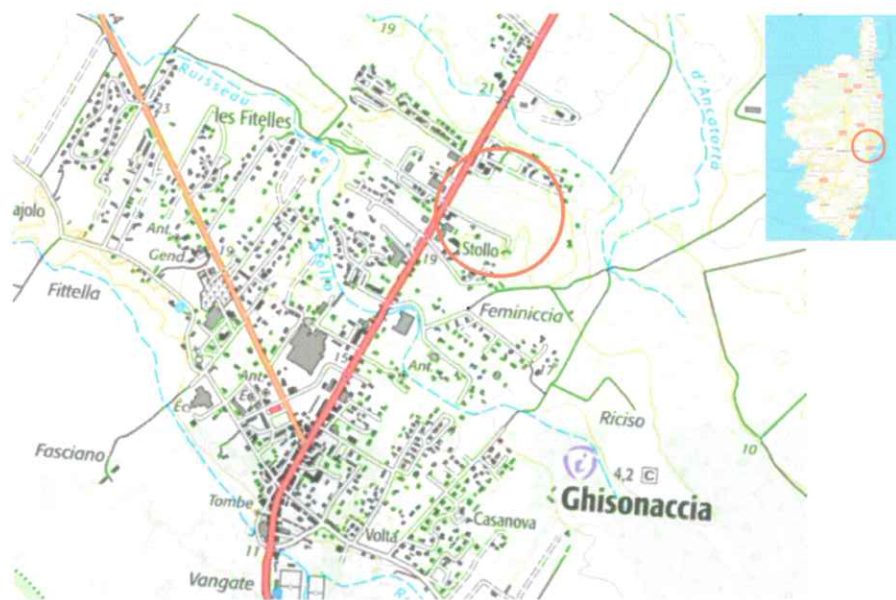
1. Objet et contexte du projet	3
2. Situation du projet	4
3. Distance de visibilité	4
4. Conditions d'accès au projet	5
4.1 Vérification de la visibilité en sortie de projet.....	5
4.2 Vérification de la visibilité en entrée de projet	6
4.3 Géométrie de l'accès.....	6
5. Gestion des eaux pluviales	7
6. Conclusion	8

1. Objet et contexte du projet

Dans le cadre de la réalisation du programme immobilier de 164 logements situé sur la commune de GHISONACCIA, il est nécessaire de vérifier les conditions de sécurité pour l'entrée et la sortie des véhicules depuis la RT 10.

Ces vérifications font l'objet de la présente notice.

Le terrain se situe en bordure de RT 10 sur la commune de Ghisonaccia non loin de l'entrée nord de l'agglomération.



Plan de situation

Le projet est situé sur les parcelles C3508, 3509, 3510, 3511. Celles-ci sont actuellement desservies depuis la RT 10 par un accès existant.



Plan cadastral

2. Situation du projet

Le plan de masse du projet est présenté ci-dessous. Celui-ci comporte 164 logements répartis comme suit : 20 villas de type T4, 8 immeubles en R+2 composés chacun de 6 logements par immeuble.

Le projet est situé en bordure de la RT 10 dans l'agglomération de Ghisonaccia, à environ 400 m de l'entrée nord.



Plan du projet



Secteur de l'accès à aménager

3. Distance de visibilité

❖ Documents de référence

Lors de la création d'un accès il est important de vérifier les conditions de visibilité des véhicules en entrée et sortie ainsi que la perception des véhicules roulant sur l'axe principal. La gestion des conditions de visibilité au droit des carrefours fait l'objet de recommandations du CERTU (Centre d'Études sur les Réseaux, les Transports, l'Urbanisme et les constructions publiques). Deux guides sont édités en fonction de la position du carrefour, en agglomération ou hors agglomération.

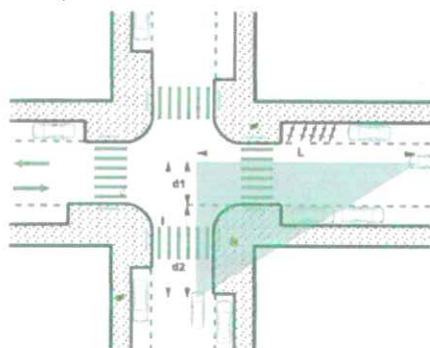
- Le **Guide des carrefours urbains (CERTU)** s'applique aux carrefours urbains mais ne se limite pas à ceux situés en centre-ville puisqu'il concerne également le milieu périurbain. Les traversées d'agglomération quelle que soit la taille de la zone urbaine concernée, sont à considérer comme des voies urbaines ;
- Le guide d'**Aménagement des carrefours plans sur routes principales (SETRA)** traite de la conception et de l'aménagement de carrefours plans situés sur les routes principales, en dehors des zones urbaines. La présence d'immeubles bâtis peu nombreux ou diffus, constituant éventuellement un hameau ou un lieu-dit, et en tous les cas ne répondant pas à la définition de l'agglomération donnée dans le code de la route (art. R110-2), doit généralement conduire à considérer le site comme non urbain et à appliquer les recommandations techniques valables pour la rase campagne.

- **Calcul de la distance de visibilité**

Le projet est situé dans l'agglomération de Ghisonaccia, la vérification de la visibilité sera basée sur le guide des carrefours urbains édité par le CERTU (chapitre 7.4).

Les dimensions du triangle de visibilité sont indiquées sur le schéma suivant en fonction du tableau vitesses. Conformément au tableau ci-dessous, la position de l'œil pour la prise d'information est variable suivant le régime de priorité sur la voie secondaire :

Implantation du cône de visibilité



L : distance de visibilité à amener sur le véhicule prioritaire, soit la distance parcourue par ce dernier pendant le temps de manœuvre de traversée ou d'insertion du véhicule non prioritaire

d1 : distance d'arrêt sur le courant non prioritaire

Distance de visibilité en fonction des vitesses

Vitesse réglementaire	I	L
Cédez-le-passage		
30 km/h	$d1 + 7 \text{ m}$	20 m
50 km/h	$d1 + 7 \text{ (ou } 10 \text{ m)}$	45 m
70 km/h	$d1 + 10 \text{ m}$	70 m
Stop		
30 km/h	$d1 + 4 \text{ m}$	20 m
50 km/h	$d1 + 4 \text{ m}$	45 m
70 km/h	$d1 + 4 \text{ m}$	70 m

4. Conditions d'accès au projet

Selon les dernières données dont nous avons pu disposer, le trafic moyen journalier annuel (TMJA) sur la RT 10 était de 8 680 véh./jour en 2016 au comptage de Ghisonaccia (PR 83+400). En prenant comme hypothèse une augmentation du trafic de 2% par an, le trafic actuel serait de l'ordre de 10 000 véh./jour.

Compte tenu de ce trafic, le maître d'ouvrage a pris le parti de prévoir une géométrie de l'accès interdisant toute manœuvre de tourne à gauche en entrée et en sortie. Il sera également nécessaire de se rapprocher du service exploitation de la Collectivité de Corse afin qu'un ligne continue soit matérialisée droit de l'accès.

4.1 Vérification de la visibilité en sortie de projet

Une visite de terrain a été réalisée le 18 décembre 2023 à 14h30.



Visibilité en sortie de projet

Visibilité vers Ghisonaccia centre :

La configuration du site présente une longue ligne droite. La visibilité obtenue avec un recul de 4 mètres est d'environ 100 mètres nettement supérieure au minimum requis.

Visibilité vers Aléria :

L'interdiction de manœuvre de toure à gauche en sortie, ne nécessite pas cette vérification.



Visibilité vers Ghisonaccia centre



Visibilité vers Aléria

4.2 Vérification de la visibilité en entrée de projet

L'entrée au projet ne pouvant se faire que depuis le sud (tourne à droite), il n'est pas nécessaire de vérifier les conditions de visibilité.



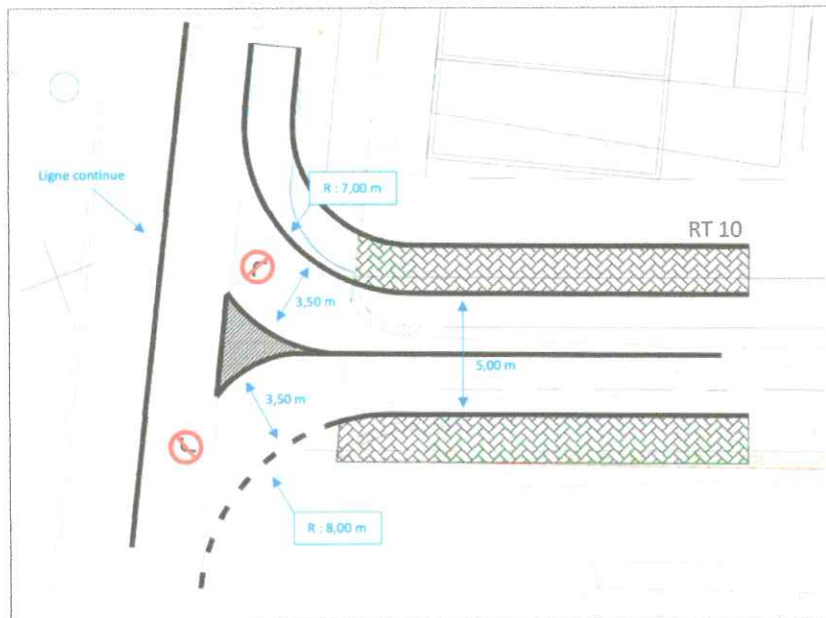
Visibilité en sortie de projet

4.3 Géométrie de l'accès

Afin d'interdire les mouvements d'entrée et sortie en toure à gauche, l'accès devra avoir une géométrie adaptée. Celui-ci devra être conforme au plan ci-après.



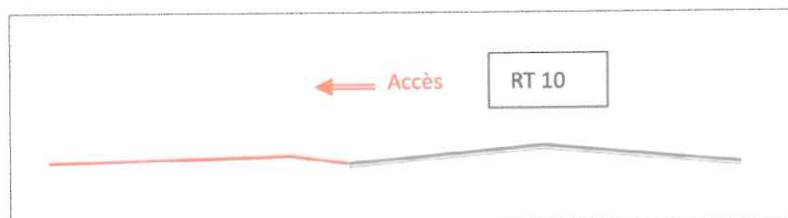
Accès à élargir



Accès interdisant les mouvements de tourne à gauche

Cette solution permet l'entrée et la sortie des véhicules avec des rayons respectifs de 8 et 7 mètres. La forme de l'ilot et la signalisation horizontale proscrireont les mouvements de tourne-à-gauche en entrée et en sortie.

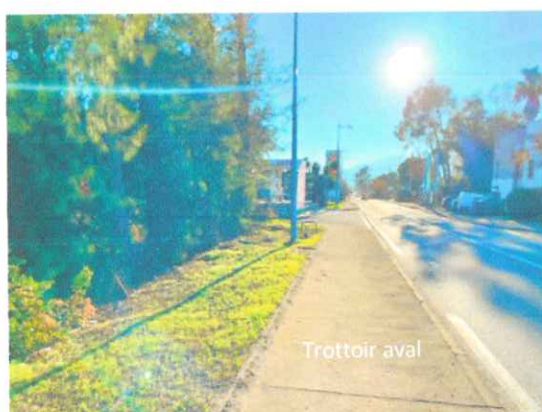
En profil en long, la zone est plane, l'aménagement de l'accès ne présente pas de problème particulier. Le seul enjeu concerne l'application de pentes pour la gestion des eaux pluviales précisé au paragraphe suivant.



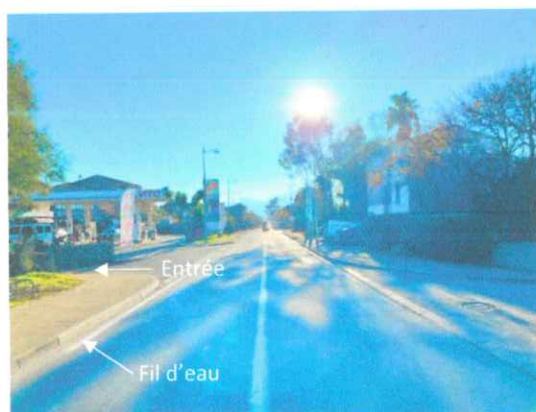
Coupe longitudinale de principe de l'accès

5. Gestion des eaux pluviales

Le projet est situé en aval de la RT 10, celui-ci n'aura pas d'incidence sur les écoulements de la chaussée. Au droit de l'accès nous préconisons la mise en place d'une légère contrepente afin d'éviter toute venue d'eau de ruissellement de la route vers la voie d'accès au projet et maintenir la continuité du fil d'eau existant.



Trottoir aval de la RT 10



Fil d'eau le long du trottoir

6. Conclusion

Concernant les conditions de visibilité :

- **Visibilité vers Ghisonaccia centre :** la visibilité pour les véhicules sortant en direction du nord est d'environ 100 mètres, supérieure aux recommandations (45 mètres minimum requis).
- **Visibilité en direction d'Aléria :** l'interdiction des mouvements de tourne à gauche ne nécessite pas de vérification de visibilité. Pour les véhicules sortant du projet et souhaitant se rendre vers le sud, il sera nécessaire de faire demi-tour au nord de l'agglomération de Ghisonaccia. Le carrefour sécurisé le plus proche se trouve à environ 150 mètres. Il s'agit d'un carrefour avec voie centrale de tourne à gauche.

Pour les véhicules souhaitant entrer dans le projet en provenance d'Aléria, les mouvements de tourne à gauche étant proscrits, il sera nécessaire de faire demi-tour dans l'agglomération de Ghisonaccia. Le premier carrefour sécurisé avec voie centrale de tourne à gauche se situe à environ 350 mètres, le second carrefour est un carrefour giratoire situé à environ 650 mètres.

Concernant l'écoulement des eaux pluviales, le projet est situé à l'aval de la RT 10, il n'aura pas d'incidence sur les écoulements de la chaussée. Au droit de l'accès, une contrepente sera créée afin d'éviter toute venue d'eau de la route vers la voie d'accès et inversement.