

**Maître de l'Ouvrage :**

Service Public de Wallonie - SPW

**Projet :**

Accès à l'hôpital de Mont-Godinne

Plan Infrastructures 2016 / 2019

**Objet :**

Etude de variantes - Tronçon 4

### 1. Comparaison des caractéristiques routières de base

Les valeurs indiquées dans ce tableau sont indicatives et servent uniquement à une comparaison entre variantes.

	Unités	Tracés :										Indications SPW (*****)	Remarques	
		1	2	3	4 (*)	5	6							
<b>Généralités</b>														
Longueur totale tracé	m	970,00	1 140,00	1 500,00	1 467,00	2 500,00	3 280,00	/						
Longueur en moins sur le tronçon 3	m	0,00	0,00	0,00	580,00	1 000,00	2 320,00	/						
Différence	m	970,00	1 140,00	1 500,00	887,00	1 500,00	960,00	/						
Longueur nouvelle voirie	m	970,00	1 140,00	1 500,00	1 700,00	2 300,00	2 100,00	/						(****)
Longueur voirie à réhabiliter	m	0,00	0,00	0,00	0,00	200,00	1 180,00	/						
Vitesse max. sur le tronçon	km/h	70,00	70,00	70,00	70,00	70,00	90,00	70,00					70,00	70 km/h mais 90 km/h optimale
Volume net (remblais)	km <sup>3</sup>	196,00	122,00	49,00	-50,00	5,80	5,80	/						
<b>Tracé en plan</b>														
Rayon min.	m	/	121,00	101,00	423,00	281,00	328,00	281,88						Coef. de sécurité = 1
<b>Profil en travers</b>														
Dévers min.	%	2,50	2,50	2,50	2,50	2,50	2,50	3%						
Dégagement latéral nécessaire (**)	m	0,00	39,30	47,50	15,83	15,83	13,66							
Surlargeur en courbe nécessaire (***)	m	0,00	0,41	0,50	0,00	0,00	0,00							Zéro, si rayon > 200m
Hauteur max. remblais	m	16,00	17,00	20,00	14,00	7,00	7,50	/						
<b>Profil en long</b>														
Pente max.	%	10,00	8,34	7,90	7,00	6,00	6,00	7%						6% pour 90 km/h

#### Remarques

(\*) Le tracé n°4 nécessite la réfection du chemin en direction de l'aérodrome. Les volumes de déblais qui en découlent n'ont pas été pris en compte.

(\*\*) Le dégagement latéral indiqué est celui recommandé par la norme SPW. Le dégagement n'a pas été pris en compte dans le calcul des volumes de remblais/déblais. A ce stade, on peut supposer que les talus qui bordent la route soient séparés par un rail de sécurité.

(\*\*\*) Les valeurs indiquées sont celles recommandées. Elles n'ont pas été prises en compte dans le calcul des remblais et déblais.

(\*\*\*\*) Sur le tronçon 4, la croisement du tracé avec l'accès existant à l'aérodrome impose la création d'un nouvel accès secondaire d'environ 230m.

(\*\*\*\*\*) Indications SPW selon CT.98.12(01) - D.113

- Le respect des distances de visibilité sera à étudier plus en détails par la suite.
- Les remblais ont une pente de 2 pour 1. Les déblais ont une pente de 3 pour 2.
- Le non-respect des valeurs recommandées par le SPW sont indiqués en rouge.
- Les dépassements seront interdits sur les tracés 1 à 5. Le tracé 6 est plus confortable pour autoriser certains dépassements.