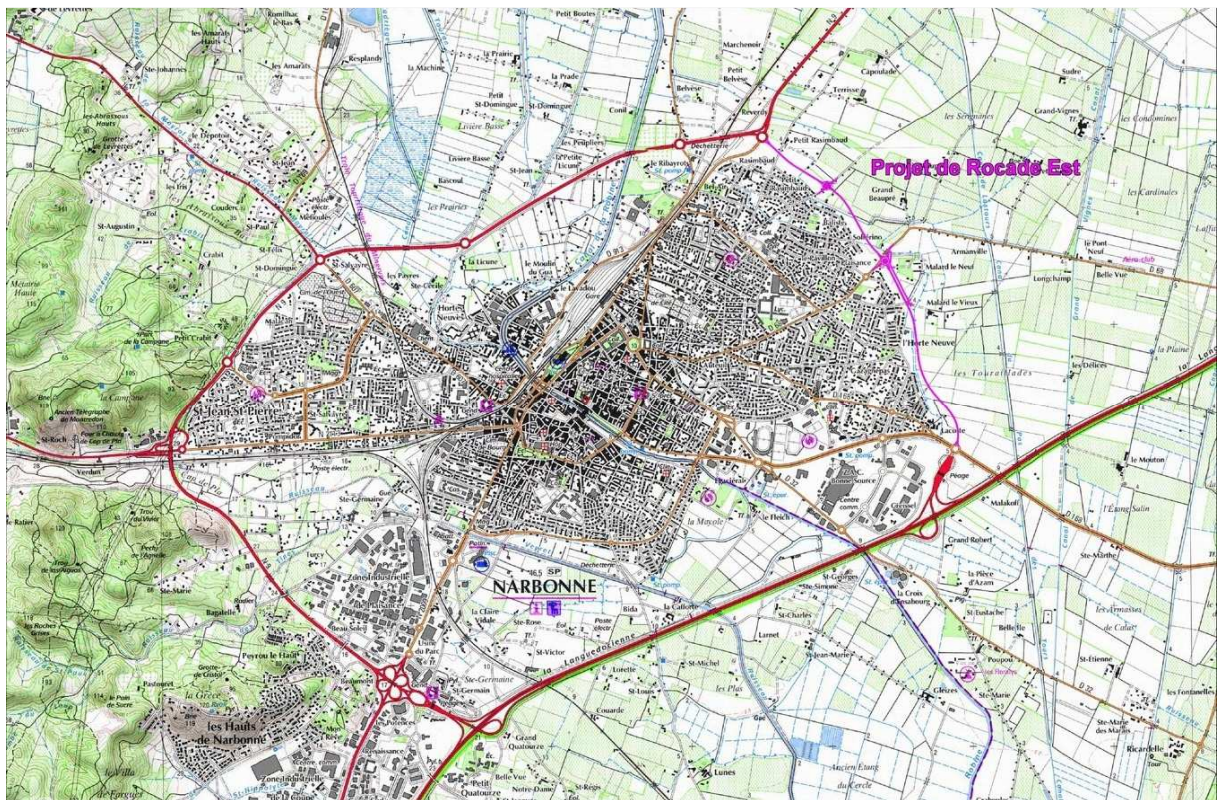


Modernisation du Réseau Routier Principal

Rocade Est de NARBONNE

Commune de Narbonne - Canton de Narbonne 3

PLAN DE SITUATION DE L'OPÉRATION



DESCRIPTION DE L'OPÉRATION

➤ Etat existant / contexte :

L'agglomération de NARBONNE, au carrefour en « T » de deux axes de circulation importants, est desservie par les autoroutes A9 et A61 d'une part, avec deux échangeurs Sud et Est, et par les départementales 6113 (direction Ouest) et 6009 (Nord et Sud) d'autre part.

Un système de rocades cohérent, capable de soulager la ville de la circulation de transit, a été imaginé dès 1976. Il comprend :

- Le contournement Ouest de la ville par la RD 6009, ex RN9, tronçons dénommés « Rcade Sud » et « Rcade Nord- Ouest ».
- Le branchement de cette voie sur l'autoroute A9, rond-point dit de « l'ovoïde ».
- Le raccordement de la RD 6009, côté BEZIERS, à l'échangeur autoroutier « Est » et à la route des plages. C'est ce tronçon qui est dénommé « Rcade Est » et dont la réalisation, portée par l'Etat jusqu'en 2006, date du transfert des routes nationales du Département, a été confié à la maîtrise d'ouvrage départementale.

Le tronçon Est de la rocade de NARBONNE a été délicat dans sa conception ainsi que dans la réalisation des procédures règlementaires :

- Situé en zone inondable de l'AUDE, il doit conserver une bonne praticabilité face aux phénomènes météorologiques, il ne doit pas impacter le fonctionnement et les conséquences des crues de l'AUDE et ne doit pas constituer un danger supplémentaire lors des plus fortes submersions.
- Situé à proximité immédiate d'une urbanisation récente dont il constitue la limite ultime face à la plaine de l'AUDE, il aura un impact non négligeable sur l'ambiance sonore de ces quartiers, qu'il convient de modérer avec des dispositifs appropriés.
- Les terrains supports de l'infrastructure sont fortement compressibles, cela sur des profondeurs importantes (jusqu'à 14 m) générant des tassements à court et à long terme. Il s'agit, par du drainage et un préchargement des remblais, d'accélérer et de suivre ce phénomène afin de réaliser les chaussées et les équipements seulement quand les tassements résiduels attendus seront inférieurs à une valeur admissible.
- Les milieux traversés, à la frange entre ville et campagne, sont d'anciennes terres agricoles en mutation et constituent des habitats écologiquement riches en espèces animales et végétales caractéristiques de la basse plaine de l'AUDE. Tous les moyens sont à mettre en œuvre pour les conserver : évitement, réduction des impacts et compensation environnementale.

➤ Objectifs :

Il s'agit de « boucler » le système de rocade qui contournera ainsi l'agglomération narbonnaise en s'accrochant sur les échangeurs autoroutiers Narbonne Sud et Narbonne Est. Le tronçon projeté permettra de relier le rond-point de la route de Béziers sur la RD6009 et celui dit « de l'amphore » (échangeur Narbonne est et route des plages).

➤ Aménagements projetés :

L'infrastructure d'une longueur de 2,7 km est une chaussée à deux voies en grande partie en remblai au-dessus du terrain naturel d'environ 2,5 m, calée sur le niveau de la crue centennale de l'Aude. Deux giratoires intermédiaires permettront les échanges avec les quartiers et avec les voiries extérieures, et tous les accès riverains seront rétablis vers ces points d'échange.

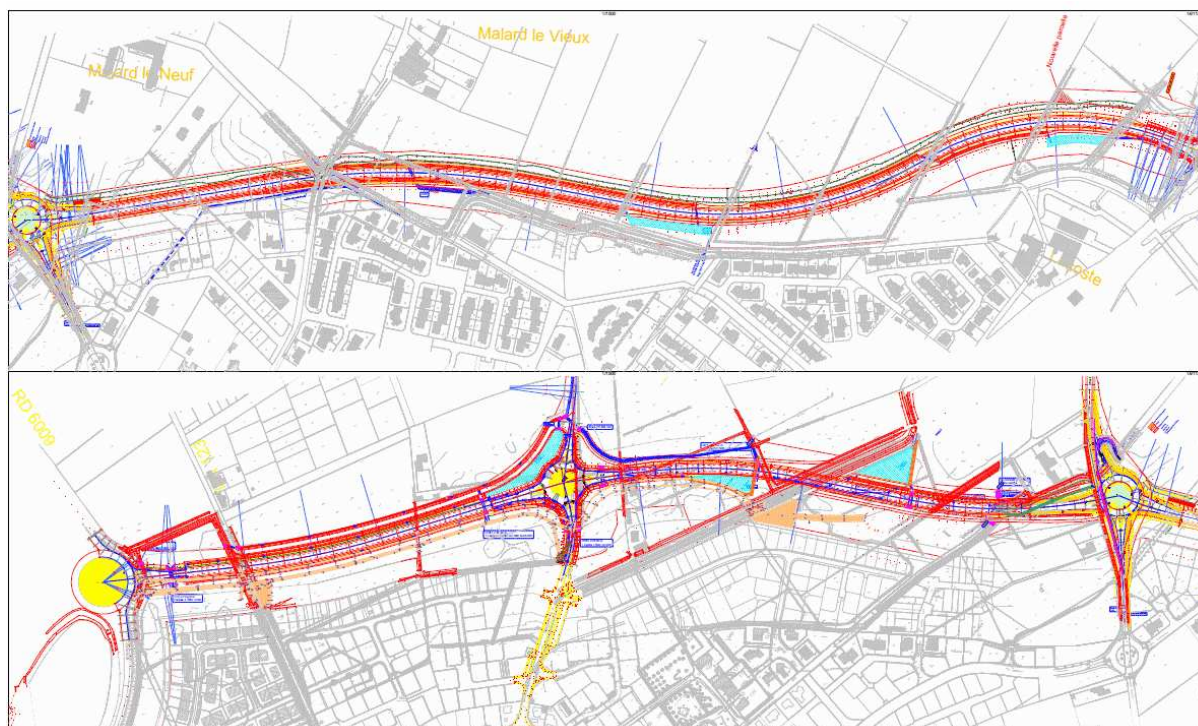
La transparence hydraulique du remblai est assurée par 13 ouvrages, buses de grand diamètre ou bien cadres en béton armé. Certains de ces ouvrages serviront également la « transparence » pour la circulation des piétons et cyclistes entre la ville et la plaine, l'espace compris entre l'urbanisation et la future infrastructure, accueillera quant à lui des cheminements latéraux et des aménagements paysagers.

Afin de minimiser autant que possible l'impact sonore de la nouvelle voie sur les habitations riveraines des dispositifs d'atténuation sont prévus, principalement des écrans anti-bruit.

Les lessivats routiers seront accompagnés dans un réseau pluvial spécifique comprenant des fossés subhorizontaux enherbés et des bassins de traitement et décantation des eaux.

Enfin, concernant les espèces protégées présentes ou supposées dans l'emprise des travaux, leurs habitats impactés ou détruits seront recréés en compensation sur d'autres terrains dont la gestion sera assurée pendant 30 ans par le Département.

PLAN DU PROJET



CARACTÉRISTIQUES PRINCIPALES DU PROJET

Longueur	2,7 km
Profil en travers	2 voies 2 x 3,5 m + 2 x 3 m d'accotements
Trafics actuels (2015)	RD6009 : 17 000 v/j RD168 : 16 000 v/j Rocade Ouest : 20 000 v/j Rocade Sud : 32 000 v/j
Trafic attendu	moyenne annuelle de 11 000 v/j à 14 000 v/j (plus importante sur la partie Nord) avec 5% de PL
Points d'échanges existants	Giratoire de l'Amphore (RD 168 / A9) : rayon extérieur 33 m, largeur d'anneau 9 m Giratoire de la route de Béziers (RD 6009) : rayon extérieur 38 m, largeur d'anneau 9 m
Deux giratoires intermédiaires à créer	RD 68 Route d'Armissan CR 124 + voie de raccordement au CR 123 (ancienne route de Coursan) rayon extérieur 20 m, largeur d'anneau 7 m
Sols compressibles Tassement estimé sous remblai	sur 4 à 14 m de profondeur de l'ordre de 50 cm Compte tenu des tassements résiduels admissibles sur 10 ans, la durée de préchargement peut varier de 8 à 16 mois selon les sections
Ouvrages hydrauliques principaux	Canal Devicq Fossé de Raonel (3) Fossé de la Rèche
Voie sans accès riverains	Chemins de rétablissement et désenclavement latéraux 1600 m Deux zones de dépassement dans chaque sens
Bassins de traitement des lessivats routiers	8
Ancien projet de 2005 :	
Hauteur de remblai :	moyenne 3,5 m (de 0,5 à 4,5 m)
<i>au minimum Plus Hautes Eaux Connues + 0,50 m, beaucoup plus par endroits à cause de la limitation des pentes longitudinales.</i>	
Volume :	240 000 m ³
Emprise	12 ha
Bassin de rétention des eaux pluviales	Maîtrise d'ouvrage Ville de Narbonne qui ne participe pas au financement de la rocade proprement dite.
Hydraulique	2 Ouvrages exutoires avec vannes, dérivation des fossés de Raonel et de la Rèche
Protections acoustiques	Partie Nord : 220 m Partie médiane : 490 m Partie Sud : 150 m

Projet actuel :

Hauteur de remblai :	moyenne 2,5 m (de 0 à 3 m) <i>(au minimum 1,5 m en zone inondable + contrainte des points singuliers, passages au-dessus des exutoires pluviaux et rayons de courbure minimaux)</i>
Volume	150 000 m ³
Emprise	12 ha
Compensation environnementale	13 ha et 3 km de canaux
Zones tampons	Aménagement paysager réalisé par la ville
Hydraulique	3 ouvrages exutoires, 10 ouvrages de transparence, rétablissement des fossés et canaux existants.
Protections acoustiques	90 % du linéaire
Circulation	La transparence hydraulique permet une certaine transparence à la circulation piétons / vélos

COUT – PLAN DE FINANCEMENT

➤ Coût des travaux :

12 M€

➤ Financement

- Etat : 27,5%
- Région : 27,5%
- Département : 22,5%
- Communauté d'Agglomération : 22,5%
- Ville de Narbonne : prise en charge de l'aménagement des cheminements des modes doux et des aménagements paysagers latéraux à la voie.

AVANCEMENT DE L'OPÉRATION

Historique récent et commencement des travaux :

- Le site a fait l'objet de fouilles archéologiques réalisées en 2012 par l'entreprise HADES de BALMA. Les découvertes font l'objet d'une présentation sur le portail internet du Département.
- L'audit réalisé par le bureau SiLex en 2013 a conclu à l'obsolescence et donc à la fragilité juridique des autorisations obtenues en 2003, du fait de l'évolution du contexte législatif et technique.
- L'ensemble des nouveaux dossiers réglementaires, étude d'impact, loi sur l'eau et protection des espèces sauvages protégées ont été validés par les services de l'Etat en août 2016.
- Le commissaire enquêteur en janvier 2017 a rendu ses conclusions, favorables et sans réserves, à la réalisation de ce projet, au vu de l'enquête publique qui s'est déroulée en novembre et décembre 2016.
- La délibération de la commission permanente de Conseil Départemental du 27 janvier 2017 concrétisant la « déclaration de projet » appelle M. le Préfet de l'AUDE à en arrêter l'autorisation formelle, permettant ainsi le démarrage des travaux dès les mois de mars et avril prochains.
- Mars sera alors consacré à l'organisation pratique du chantier et aux différentes préparations environnementales (Défavorabilisation des emprises, mise en défens des sites à protéger, abattage et nettoyage raisonné des arbres et des terrains).
- Avril verra la mise en place des premiers ouvrages préfabriqués et l'arrivée des premiers transports de matériaux. Ceux-ci emprunteront les deux giratoires d'extrémités sans traverser la ville. La circulation sur la route d'ARMISSAN ainsi que la desserte des riverains seront maintenues pendant la durée des travaux de terrassement soit environ 6 mois.
- Les mois suivants seront dévolus à la phase de tassement et de consolidation des sols. L'opportunité (espérée mais non maîtrisée) où huit mois suffiraient permettraient d'atteindre l'objectif d'une mise en service de la nouvelle route à la fin de l'année 2018.