

RN481 – Pont de Piquepierre

Calcul de l'indice de danger à partir du guide « Choix des performances d'un dispositif de retenue sur ouvrage d'art » (CEREMA, octobre 2021)

ID1

- ID1.1 : Trafic
Trafic : TMJA 2019 = 25414 v/j, 1,9 % de PL , soit 12707 v/j/sens (2022 : 23288 v/j, 2 % de PL) . $12707 \times 1,25 = 15883$ v/j => **15**
- ID1.2 : Tracé en plan
Alignement droit => **0**
- ID1.3 : Profil en long
Pente sur l'ouvrage 1,5 %, < 4 % => **0**
- ID1.4: Points de conflit
Pas de carrefour à proximité => **0**
- ID1.5 : Longueur franchie Lf
71,5 m, $40 \text{ m} < Lf < 80 \text{ m}$ => **3**
- ID1.6 : Traitement hivernal
Réseau prioritaire traité dès l'annonce du phénomène climatique => **0**

$$\text{ID1} = 15 + 3 = 18$$

ID2

- ID2.1 : Hauteur de chute
 $4 \text{ m} < h_c < 6 \text{ m}$ => **3**
- ID2.2 : Profondeur de l'eau
Pas d'eau => **0**

$$\text{ID2} = 3$$

ID3

- ID3.1 : Franchissement de voies routières
Bretelle d'accès à la RN481 : $1000 < T < 10000$ v/j (APROA) => **4**
- ID3.2: Franchissement de voies ferrées
Trafic considéré : > 100 trains /j (APROA) => **8**
- ID3.3 : Franchissement de zones d'habitation
Absence d'habitation dans la zone de chute => **0**

- ID3.4 : Franchissement de zone sensible
Pas de zone sensible => **0**
- Coefficient pondérateur K
Trafic PL : 241 v/j (1,9 % de 12707), $241 \times 1,25 = 301,25$ v/j. Trafic local.
Valeur de K : **1**

$$\text{ID3} = 1 \times 8 = 8$$

$$\text{ID} = 18 + \max(3 ; 8) = 26$$

$$19 \leq \text{ID} < 27 \Rightarrow \text{barrière de niveau H2}$$