

**COMMUNE D'AUSSAC VADALLE**

**AMENAGEMENT DE LA RD 115  
TRAVERSE D'AUSSAC**

**AVANT-PROJET**

**2 - Notice explicative**

<b>1 - PRESENTATION DE L'ETUDE</b>	<b>2</b>
<b>2 - OBJECTIF DU DOSSIER</b>	<b>2</b>
<b>3 - REUNION DE TRAVAIL</b>	<b>3</b>
<b>4 - DIAGNOSTIC ET ESQUISSES</b>	<b>3</b>
<b>5 - LES PROPOSITIONS D'AMENAGEMENTS</b>	<b>4</b>

## **1 - PRESENTATION DE L'ETUDE**

Aussac-Vadalle, commune du département de la Charente, se situe sur le territoire du Pays du Ruffécois, à 19 km au nord d'Angoulême. Elle appartient au canton de Saint-Amant de Boixe et à la Communauté de communes de la Boixe.

La collectivité est desservie par les routes nationales 10 et départementales n°15, 40 et 115.

La population d'Aussac-Vadalle s'élève à 502 habitants au recensement de 2015 avec une superficie de 17,61 km<sup>2</sup>, et une densité de la population de 28,5h/km<sup>2</sup>. L'évolution de la population, entre les recensements de 2007 et 2011, est de plus 25%.

Aussac-Vadalle est un lieu privilégié pour les randonneurs (pédestres, cyclistes, vététistes).

La commune dispose de l'église paroissiale Saint-Pierre aux liens dont l'existence est citée en 922.

Le périmètre concerné par l'étude s'étend dans les limites de l'agglomération d'Aussac.

Les dimensions de la zone d'étude sont :

- linéaire d'environ 690 mètres
  - entrée sud : 60 mètres
  - zone pavillonnaire : 170 mètres
  - cœur vieux bâti : 100 mètres
  - zone pavillonnaire : 300 m
  - entrée Nord : 60 m

Le budget alloué à l'opération est de l'ordre de 182 000 € HT.

Ainsi, la commune souhaite intervenir pour :

- Diminuer des vitesses aux approches du bourg,
- Aménager la RD 115 dans la traverse du bourg,
- Sécuriser l'arrêt et l'abri du car,
- Prise en compte du volet végétal et paysager dans une gestion durable

## **2 - OBJECTIF DU DOSSIER**

L'objet du présent dossier consiste à concevoir l'AVANT-PROJET qui permettra à la mairie de disposer:

- d'un plan d'aménagement issu des réflexions du concepteur, des attentes locales et des réunions de travail
- d'une estimation des travaux, complète et détaillée en vue des dossiers de demandes de subvention

Toutefois, en ce qui concerne le présent dossier provisoire, le volet estimatif ne sera pas abordé puisqu'en cours de réalisation.

### **3 - REUNION DE TRAVAIL**

Les réunions suivantes ont été menées :

- réunion de démarrage du 6 avril 2016
- réunion avec riverains le 29 avril 2016
- réunion de travail le 15 juin 2016
- réunion de travail le 20 juillet 2016
- réunion de travail le 24 août 2016

Une mise au point a été effectuée en septembre 2017 afin de revoir l'estimatif des travaux. La mairie a souhaité que le dossier reste au plus près de l'enveloppe prévisionnelle.



### **4 - DIAGNOSTIC ET ESQUISSES**

**Lors de la réunion du 15 juin, un dossier d'intentions a été présenté et débattu.**

⇒ **Voir dossier ci-joint en annexe**

## **5 - LES PROPOSITIONS D'AMENAGEMENTS**

### **5.1 L'entrée Sud**

-  Signification de l'entrée d'agglomération
-  Plantation d'alignement avec haies basses

Exemple érable champêtre



-  Largeur chaussée actuelle : 4.40 m non impactée

### **5.2 La zone pavillonnaire (env 170 m)**

Cette zone s'étend depuis les panneaux EB10 jusqu'aux premiers vieux bâtis.

Bien que la géométrie routière soit réduite, les riverains ressentent un sentiment d'insécurité lié à des vitesses suffisamment élevées.

La largeur de voirie oscille autour de 4.00 m à 4.40 m.

Les principes retenus :

- Création d'une chicane avec circulation alternée avec sens sortant prioritaire (largeur voie 3.50 m avec surlargeur disponible pour les engins agricoles)
- Création d'un trottoir Ouest normalisé, largeur minimale 1.40m
- Trottoir borduré avec bordure type A, béton gris



- Les délaissés le long des riverains seront plantés de vivaces.

### 5.3 Le cœur du village (env 100 m)

Il s'agissait du tronçon le plus difficile à appréhender en raison de sa configuration :

- Largeur chaussée variable
- Rupture de trottoir
- Vue en plan avec courbes et perte de visibilité
- Bâti resserré
- Plusieurs carrefours entre façades

Ce secteur a fait l'objet de nombreuses pistes de réflexion :

- Dispositifs routier "dur" type plateau : les nuisances sonores ont écarté cette solution
- Création "d'écluse" afin de pouvoir créer des trottoirs au droit des ruptures : possible mais les pertes de visibilité auraient entrainer des situations dangereuses et de plus, soit une longue écluse soit une succession d'écluses aurait permis de répondre au problème
- Zone 20 avec identification d'un cheminement piéton : peu lisible et peut être dangereux

La solution retenue est la suivante :

- ✚ Création d'une zone 20 entre la place et la rue du Four, soit environ 100 mètres
- ✚ Identification de la zone par un revêtement spécifique de la chaussée : Renforcement visuel au droit des entrées dans la zone 20 et des carrefours : exemple d'un pavage en résine



- ✚ Borduration en à plat, type caniveau en béton beige
- ✚ Possibilité d'appliquer des légers rampants au droit du carrefour avec la rue de la Croix pour animer la traverse et toujours sensibiliser les usagers motorisés
- ✚ La ruelle de l'église est traitée uniquement dans son amorce
- ✚ La place est peu impactée au stade actuel :
  - Déplacement de l'abri bus vers le pignon de la maison communale
  - Création d'un espace vert autour du tilleul
  - Et éventuellement une rénovation du sablage de la place
- ✚ Les délaissés sont végétalisés à l'aide de vivaces
  - Déplacement de l'abri bus vers le pignon de la maison communale



#### **5.4 La zone pavillonnaire côté Nord (environ 300)**

Les principaux objectifs étaient de sécuriser ce tronçon et d'y apporter un embellissement.

Les dispositifs sont les suivants :

- Les élargissements de chaussée sont supprimés pour caler une largeur autour de 4.50 m
- Création d'un trottoir côté ouest desservant l'ensemble des pavillons depuis la zone 20. La dernière maison côté Est sera également desservi par un trottoir.
  - Trottoir borduré avec bordure type A, béton gris
- Création de deux chicanes avec circulation alternée
  - avec sens sortant prioritaire pour la première côté nord
  - avec sens entrant prioritaire pour la seconde
- Déplacement du dépôt verre avec stationnement au droit d'une des chicanes
- Entre la mare et la zone 20 :
  - La chaussée de 7.60m est réduite à 4.50m
  - Création d'un trottoir séparé par une plantation d'arbre
  - Mise en valeur des amorces de rues (avec vieux bâti de qualité) préparant la future zone 20
  - Préservation de la zone de stationnement

## **5.5 L'entrée Nord**

-  Signification de l'entrée d'agglomération
-  Plantation d'alignement avec haies basses