



## Note Pré-opérationnelle

Version 2

Juillet 2020

Dossier suivi par Robert DUMAS CHAUMETTE  
Chargé d'opération "Espaces publics et voirie"  
Ligne directe : 05 45 20 07 57  
Courriel : [rdumas@atd16.fr](mailto:rdumas@atd16.fr)  
Réf. : 14-017 (RDC & AD)

# Aménagement de la traversée de Vadalle

Commune d'Aussac-Vadalle



## SOMMAIRE

### Aménagement de la traversée de Vadalle - Commune d'Aussac-Vadalle

<b>1 LES OBJECTIFS DE LA REALISATION .....</b>	<b>2</b>
<b>2 CONTEXTE PHYSIQUE ET URBAIN .....</b>	<b>4</b>
<b>3 LE CONTEXTE REGLEMENTAIRE .....</b>	<b>5</b>
<b>3.1 UNE INTEGRATION ARCHITECTURALE ET URBAINE ENCADREE</b>	<b>5</b>
<b>3.2 L'INTEGRATION DES CONTRAINTES TECHNIQUES</b>	<b>5</b>
<b>4 L'ETAT DES LIEUX.....</b>	<b>10</b>
<b>5 LES PRINCIPES DE FONCTIONNEMENT ATTENDUS .....</b>	<b>14</b>
<b>5.1 L'ETUDE COMPLETE GLOBALE</b>	<b>15</b>
<b>5.2 AMENAGEMENT ET EMBELLISSEMENT DE LA RD 15</b>	<b>16</b>
<b>ÉTAPES 3 ET 4 – AMENAGEMENT ET EMBELLISSEMENT DE LA RD 15 – ENTREE EST ET EMBELLISSEMENT DES VENELLES (SUITE)</b>	<b>17</b>
<b>6 LES ATTENTES PARTICULIERES DE LA MAITRISE D'OUVRAGE .....</b>	<b>17</b>
<b>7 LE COUT ET LE FINANCEMENT DES OPERATIONS.....</b>	<b>19</b>
<b>8 LES ELEMENTS DE CALENDRIER.....</b>	<b>22</b>
<b>8.1 LA DUREE PREVISIONNELLE DE L'OPERATION</b>	<b>22</b>
<b>8.2 L'ECHEANCIER</b>	<b>22</b>
<b>ANNEXE 1 : LES ACTEURS ASSOCIES AU PROJET .....</b>	<b>24</b>
<b>ANNEXE 2 : LES PRESTATIONS A INTEGRER .....</b>	<b>26</b>
<b>ANNEXE 3 : LES FINANCEMENTS.....</b>	<b>27</b>
<b>ANNEXE 4 : LES PHASES DE L'OPERATION.....</b>	<b>30</b>

Conformément au Code de la Commande Publique relatif à la maîtrise d'ouvrage publique, le maître d'ouvrage doit s'assurer de la faisabilité d'une opération, en définir le programme, la localisation et l'enveloppe financière.

Dans le cadre de la mission d'assistance fournie par l'ATD16, l'Agence Technique de la Charente, la commune d'Aussac-Vadalle a demandé d'établir un dossier d'aide à la décision pour l'aménagement de sécurité la route départementale n°15 qui traverse le bourg.

À noter que ce document est un outil d'aide à la décision pour le maître d'ouvrage. Les principales données techniques, administratives et financières qui y sont développées constituent une première approche de ce projet et en conditionnent les faisabilités.

Des réunions partenariales ont été organisées par l'ATD16 en 2014 afin de prendre en compte l'ensemble des avis/prescriptions relatifs à l'aménagement projeté. Une nouvelle demande pour reprendre le projet a été faite en février 2020.

## 1 Les objectifs de la réalisation

### « Les buts recherchés par la maîtrise d'ouvrage »

La commune a fait appel à l'Agence Technique Départementale de la Charente pour l'assister dans la valorisation globale du bourg de Vadalle et dans la sécurisation de la route départementale n°15. En effet, la collectivité souhaite apporter une image positive au périmètre concerné et proposer un cadre de vie rénové et apaisé où s'articuleront des équipements adaptés aux usagers.

L'aménagement envisagé doit répondre aux objectifs suivants :

- Apaisement des vitesses d'approches aux entrées d'agglomération et dans toute la traversée du bourg,
- Création d'un cheminement piéton d'un bout à l'autre du village,
- Aménagement des aires de stationnement face à l'épicerie et au lavoir,
- Enfouissement des réseaux,
- Réduction de la largeur de la chaussée à sa juste valeur,
- Embellissement d'ensemble y compris les venelles,
- Création de séquences pour animer l'espace,
- Conservation de l'aménagement existant face à la mairie,
- Association de l'amélioration de la sécurité et de l'accessibilité à la notion de mise en valeur du village.

Par ailleurs, l'aménagement des espaces publics permettrait de répondre à la loi relative à l'Égalité des Droits et des Chances, la Participation et la Citoyenneté des Personnes Handicapées, en créant des places de stationnement adaptées, et en suivant les recommandations et la chaîne de déplacement du Plan de mise en Accessibilité de la Voirie et des Espaces Publics (PAVE).

Le projet d'aménagement du bourg de Vadalle s'inscrit dans la stratégie territoriale du SCOT du Pays du Ruffécois (PADD) qui a entre autres comme objectifs de :

- Favoriser la requalification des centres-bourgs : Repenser la structure des villages pour redonner de l'attractivité (travail sur les circulations piétonnières dans les bourgs, les espaces de promenade et les espaces conviviaux, les parkings de covoiturage et d'accès aux services, les espaces privés intimes...)
- Favoriser l'intégration paysagère tel que le traitement paysager des franges urbaines, repenser les entrées de bourg et préserver les espaces publics de respiration au sein du tissu urbain contexte physique et urbain.

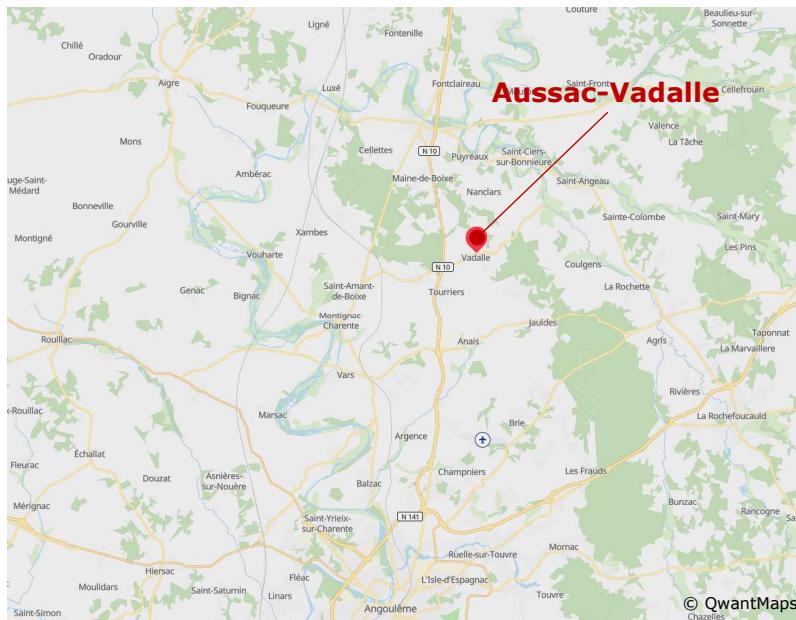
## 2 Contexte physique et urbain

Aussac-Vadalle, commune du département de la Charente, se situe sur le territoire du Pays du Ruffécois, à 19 km au nord d'Angoulême et à 8km de Mansle.

Elle appartient au Canton de Boixe-et-Manslois et à la Communauté de Communes de Cœur de Charente et au PETR du Pays du Ruffécois.

La collectivité est desservie par la route nationale n°10 et les départementale n°15, 40 et 115.

Les habitants d'Aussac-Vadalle étaient au nombre de 515 au recensement de 2016 (population légale 2019, source INSEE), sur une superficie de 17,6 km<sup>2</sup>, soit une densité de la population de 29,2 hab./km<sup>2</sup>. L'évolution annuelle moyenne de la population, entre les recensements de 2011 et 2016, est de +1,6 %.



Le périmètre étudié comprend le bourg de Vadalle et la route départementale n°15 le traversant.

### 3 Le contexte réglementaire

#### 3.1 Une intégration architecturale et urbaine encadrée

##### L'urbanisme

La commune dispose d'une carte communale, le projet se situe en zones U et N. Un PLUI est en cours à l'échelle intercommunale.

Aussac-Vadalle ne dispose pas d'édifices classés ou inscrits au titre des monuments historiques.

##### Les risques majeurs

La collectivité ne dispose pas d'un Plan de Prévention des Risques (PPR). La commune d'Aussac-Vadalle est localisée en zone de sismicité modérée (niveau 3).

La nature du sol de la zone concernée implique un aléa faible du retrait et du gonflement des argiles (source : BRGM).

#### 3.2 L'intégration des contraintes techniques

##### Le Foncier

Le maître d'ouvrage doit être propriétaire du sol sur lequel il réalise des travaux (code civil).

##### Réseaux

Il conviendra de vérifier, auprès des différents concessionnaires, le bon état des réseaux situés dans l'emprise des travaux.

##### Les trafics

Pour une bonne réalisation du projet, il est nécessaire de prendre en compte lors de l'étude tous les usagers, les comptages et les vitesses des véhicules.

##### La sécurité incendie

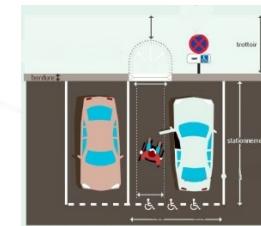
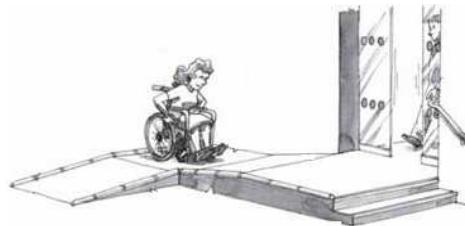
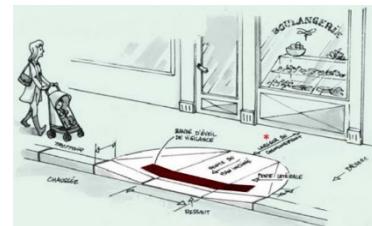
Il conviendra de vérifier la bonne desserte incendie du centre bourg.

## L'accessibilité

La loi n°2005-102 du 11 février 2005 relative à l'Égalité des Droits et des Chances, la Participation et la Citoyenneté des Personnes Handicapées (EDCPCPH) a posé le principe de mise en accessibilité de la chaîne du déplacement avec la prise en compte de tous types de handicaps (moteur, sensoriel, cognitif et mental). L'objectif de cette loi est l'accessibilité à tout pour tous.

Concernant votre projet, une attention particulière est à apporter pour les éléments suivants :

- Un cheminement permettant de se localiser et utilisable par tous,
- Les règles de l'abaissé de trottoir sur le domaine public,
- Les règles dimensionnelles concernant le stationnement avec la signalisation correspondante,
- Les aménagements nécessaires en cas de pente,
- Les dérogations possibles s'il existe des impossibilités techniques, dans ce cas l'avis de la sous-commission départementale de sécurité et d'accessibilité doit être sollicité.



## Le Confort acoustique

Les nouveaux matériaux posés en couche de roulement de la chaussée ne devront pas créer une gêne acoustique aux résidents riverains.

En effet, la mise en place d'aménagement de voirie en milieu urbain influe directement sur l'environnement proche des voies et notamment l'impact sonore qui en résulte. Intuitivement, on peut penser que s'il modère le trafic routier, il modère de même l'émission du bruit. Or les conséquences sur les niveaux de bruit si elles sont généralement positives, peuvent parfois produire l'effet inverse et conduire à dégrader l'environnement sonore. Les avis donnés par le CEREMA, Centre d'études et d'expertises sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement, devront être pris en compte.

### **Le règlement de voirie**

Tous les travaux situés dans l'emprise de la route départementale devront être en conformité avec le règlement de voirie départementale applicable à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2014 et notamment le chapitre IV concernant les règles d'occupation par des tiers et la charte de remblaiement des tranchées.

### **Déplacement des engins agricoles sur les routes de Charente**

Des plaquettes d'information, réalisées par les acteurs du monde agricole, dont la Fédération Nationale des Entrepreneurs des Territoires, présentent les caractéristiques des convois agricoles autorisés sur les routes. Des formes d'aménagements urbains peuvent pallier les difficultés de la circulation des engins agricoles.

### **Les ralentisseurs**

Le décret n°94-447 du 27 mai 1994 décrit de façon très précise les normes à respecter pour certains dispositifs de type ralentisseur.

Le « Guide des Coussins plateaux » de juillet 2010 (remplaçant celui de novembre 2000) réalisé et édité par le CERTU qui donne des recommandations techniques pour la conception et l'implantation des plateaux et coussins est l'ouvrage de référence pour ce type d'aménagement.

### **Les zones de rencontres**

Il s'agit d'espaces où le piéton est prioritaire, et en conséquence la vitesse des véhicules limitée à 20 km/h (vitesse d'un cycliste). Ces zones de rencontre sont des espaces partagés où le respect de la vitesse est un facteur majeur pour la sécurité des usagers, quel que soit leur mode de déplacement (piétons, vélos, motos, voitures). La mise en œuvre de cette mesure nécessitera, dans certains cas, de proposer en accompagnement de la réglementation, des dispositifs incitant les usagers à diminuer leur vitesse au-dessous du seuil de 20 km/h.

### **L'intégration du matériau bois dans les espaces publics**

Qu'il s'agisse de mobilier urbain, d'éléments de sécurité ou de signalisation ou bien d'un simple aménagement paysager (clôture, portail, bordure de parterre...), ces produits sont aujourd'hui tous disponibles en bois. Des référentiels de produits régionaux existent et permettent de se fournir auprès d'industriels locaux. C'est également l'occasion d'utiliser des essences de bois



régionales, souvent naturellement durables donc utilisables sans traitements. Utiliser du bois est la meilleure manière d'intégrer un aménagement public dans un milieu naturel tout en ayant la garantie d'une durabilité optimale.

### **La prise en compte d'une gestion durable des espaces dès la conception**

La corrélation entre l'environnement et la santé, l'évolution de la réglementation de plus en plus restrictive concernant l'usage des produits phytosanitaires, sont des éléments de contexte devant être pris en compte pour les choix de conception et de gestion.

La commune d'Aussac-Vadalle s'est engagée dans la démarche régionale « Terre Saine » dans l'objectif de suppression de l'usage des produits phytosanitaires.

Les aménagements proposés devront intégrer et permettre une gestion durable et raisonnée des espaces :

- Un entretien des voiries, du cheminement et des espaces publics sans produit phytosanitaire,
- De nouvelles plantations (arbres, arbustes, vivaces...) adaptées aux milieux et limitant au maximum les opérations d'entretien,
- Une utilisation de paillage biodégradable local : exemple la fibre de bois (exclus les paillages issus de résineux).

### **Infrastructure de recharge des véhicules électriques ou hybrides et stationnement des vélos (pour le neuf)**

Le projet d'aménagement de Vadalle inclut l'aménagement d'une zone de stationnement qui devra être alimentée par un circuit électrique spécialisé pour permettre la recharge des véhicules électriques ou hybrides rechargeables pour 20 % (10 % si places  $\leq 40$ ) des places de stationnement prévues.

Par ailleurs, un espace destiné au stationnement des vélos sera agencé. L'espace est dimensionné pour accueillir un nombre de places de vélos correspondant à 15% de l'effectif des usagers du service public accueillis simultanément.

### **Le champ visuel des conducteurs**

Le champ visuel se décompose en deux unités de perception :

- L'unité de perception visuelle du conducteur (UPVC) comprend la lisibilité globale du paysage,
- L'unité de perception de l'infrastructure (UPI) correspond à la chaussée, ses abords immédiats comme la signalisation.



**40% des défaillances des conducteurs sont liées au traitement de l'information et 34% liées au prélèvement de l'information. Ces chiffres expriment l'intérêt de travailler sur la notion de paysage et de lisibilité de la route.**

Ainsi dans le cas présent, la bonne visibilité et la grande largeur de la chaussée favorisent la vitesse. La route départementale est prioritaire sur toute la traversée. Les carrefours dans leur forme actuelle constituent des points dangereux pour tous les usagers. Les cheminements piétons sont fragmentaires, souvent non accessibles à tous et les traversées piétonnes ne sont pas aménagées.

