



L'Agence Technique de la Charente

Note pré-opérationnelle

30/10/2014

Affaire suivie par Robert DUMAS-CHAUMETTE
Chargé d'opération «Espaces Publics»
Ligne directe: 05 45 20 07 57
Courriel: rdumas@atd16.fr
Réf.: 14-017

Aménagements de sécurité et de la traverse du bourg de Vadalle RD N°15

Commune d'Aussac-Vadalle



1	LES OBJECTIFS DE LA REALISATION :	2
2	LE CONTEXTE PHYSIQUE ET URBAIN DE L'OPERATION :	4
3	LES CONTRAINTES REGLEMENTAIRES.....	11
3.1	UNE INTEGRATION ARCHITECTURALE ET URBAINE ENCADREE	11
3.2	L'INTEGRATION DES CONTRAINTES TECHNIQUE	11
4	LES PRINCIPES DE FONCTIONNEMENT ATTENDUS :	20
	L'ETAT DES LIEUX DE L'EXISTANT.....	20
4.1	ETAT DES LIEUX: LA ROUTE DEPARTEMENTALE N°15	20
4.2	LE PROJET DE SECURISATION DE LA ROUTE DEPARTEMENTALE N°15 FACE A L'ECOLE :	22
	PROJET D'AMENAGEMENT TRANCHE CONDITIONNELLE N°1	24
4.3	LE PROJET DE SECURISATION DU RESTE DE LA TRAVERSEE DE VADALLE	25
	LE PROJET D'AMENAGEMENT TRANCHE CONDITIONNELLE N°2 :	26
5	LE COUT DE L'OPERATION ET SON FINANCEMENT :	28
5.1	COUT DES OPERATIONS: TRANCHE FERME ET TRANCHES CONDITIONNELLE 1ET 2:.....	28
6	LE DEROULEMENT DE L'OPERATION ET ELEMENTS DE CALENDRIER	34
	ANNEXE 1 LES ACTEURS ASSOCIES AU PROJET.....	35
	ANNEXE 2 : LES PRESTATIONS A INTEGRER.....	37
	ANNEXE 3 : LES ETAPES DE L'OPERATION	38
	• SI LES STATUTS DE L'ATD16 PREVOIENT UN APPUI A LA MAITRISE D'OUVRAGE JUSQU'AU RECRUTEMENT DE LA MAITRISE D'ŒUVRE, UNE ASSISTANCE JURIDIQUE DE 1^{ER} NIVEAU EST ACTIVE A TOUTES LES ETAPES.	38

PJ : AVIS SIMPLE DU CAUE EN DATE DU 29 AOUT 2014

Conformément à la loi MOP relative à la maîtrise d'ouvrage public du 12 juillet 1985, le maître d'ouvrage, doit s'assurer de la faisabilité d'une opération, d'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 la route départementale n°15 face à la sortie de l'école et de la mairie et pour les aménagements de sécurité dans le reste de la traversée du bourg.

A 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 sont développées constituent une première approche de ce projet et en conditionnent les faisabilités.

1 Les objectifs de la réalisation:

« les buts recherchés par la maîtrise d'ouvrage »

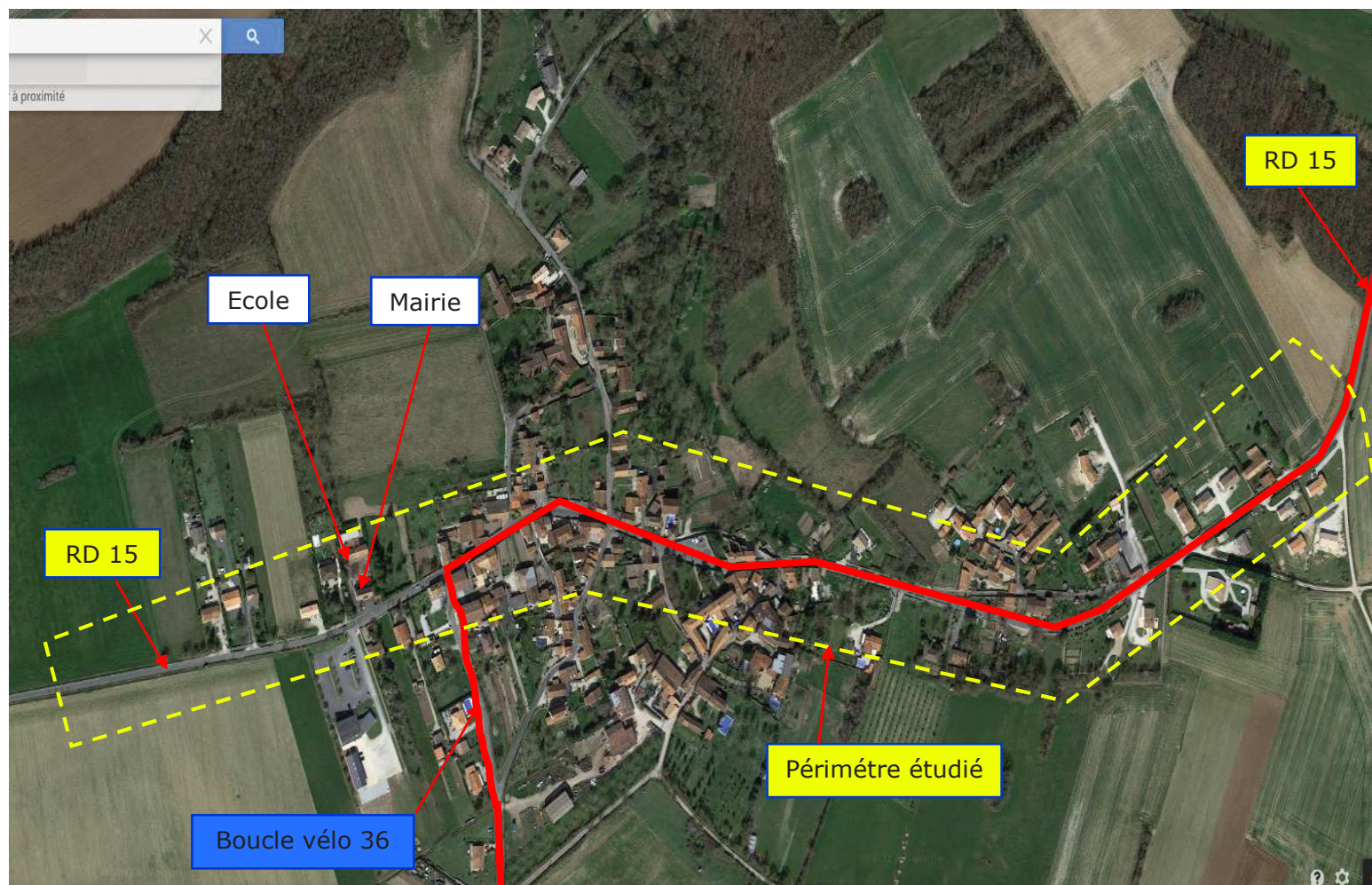
La commune a fait appel à l'Agence Technique Départementale de la Charente pour l'assister dans la sécurisation de la sortie de l'école avec la route départementale n°15 et pour la sécurisation du reste de la traversée de Vadalle. Cette mise en sécurité en continuité avec les espaces contigus, apporterait une image positive dans le périmètre concerné avec des équipements adaptés aux usagers.

Pour une bonne vue d'ensemble des aménagements et pour éviter des tranches de travaux mal articulées les unes avec les autres, il conviendrait de réaliser une étude globale sur l'ensemble de la traversée de Vadalle, plusieurs actions concourant à l'amélioration de la sécurité, indépendantes mais cohérentes les unes avec les autres seraient ainsi à mettre en œuvre comme:

- Diminution des vitesses d'approche aux entrées d'agglomération,
- Effacement des réseaux,
- Aménagement de la route départementale n°15 face à l'école et à la mairie,
- Mise en place d'un certain nombre de dispositifs pour limiter la vitesse dans la traversée bourg,
- Aménagement des trottoirs et de la chaussée dans toute la traversée du bourg avec une place laissée dans l'étude aux volets végétal et paysager .

Par ailleurs, l'aménagement des espaces publics doit permettre de répondre à la loi relative à l'Egalité 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). La continuité de la chaîne de déplacement devra être également assurée.

LES OBJECTIFS DE LA REALISATION



Plan de situation

2 Le contexte physique et urbain de l'opération:

« La présentation de la commune et du site »

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 km², et une densité de la population de 28,5h/km². 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 de Vadalle.

Aménagements de sécurité et de la traverse du bourg de Vadalle RD N°15 - Commune d'Aussac-Vadalle



RD15 sortie d'agglomération côté Montignac



RD 15 entrée d'agglomération côté Montignac



La RD 15 au niveau de l'école, de la Mairie et la voie de desserte du parking de la salle des fêtes



La RD 15 au niveau de l'école et de la Mairie

Aménagements de sécurité et de la traverse du bourg de Vadalle RD N°15 - Commune d'Aussac-Vadalle



Le créneau direction St Angeau



Le créneau direction St Angeau détail



RD 15 carrefour avec la rue du Professeur Nadeau



RD15 carrefour avec la rue des Hortensias

Aménagements de sécurité et de la traverse du bourg de Vadalle RD N°15 - Commune d'Aussac-Vadalle



RD 15 au niveau de la place du Lavoir et vue sur la rue de la Fontaine



RD 15 tracé rectiligne



RD 15 côté St Angeau entrée d'agglomération



Tracé rectiligne prise de vitesse

Aménagements de sécurité et de la traverse du bourg de Vadalle RD N°15 - Commune d'Aussac-Vadalle

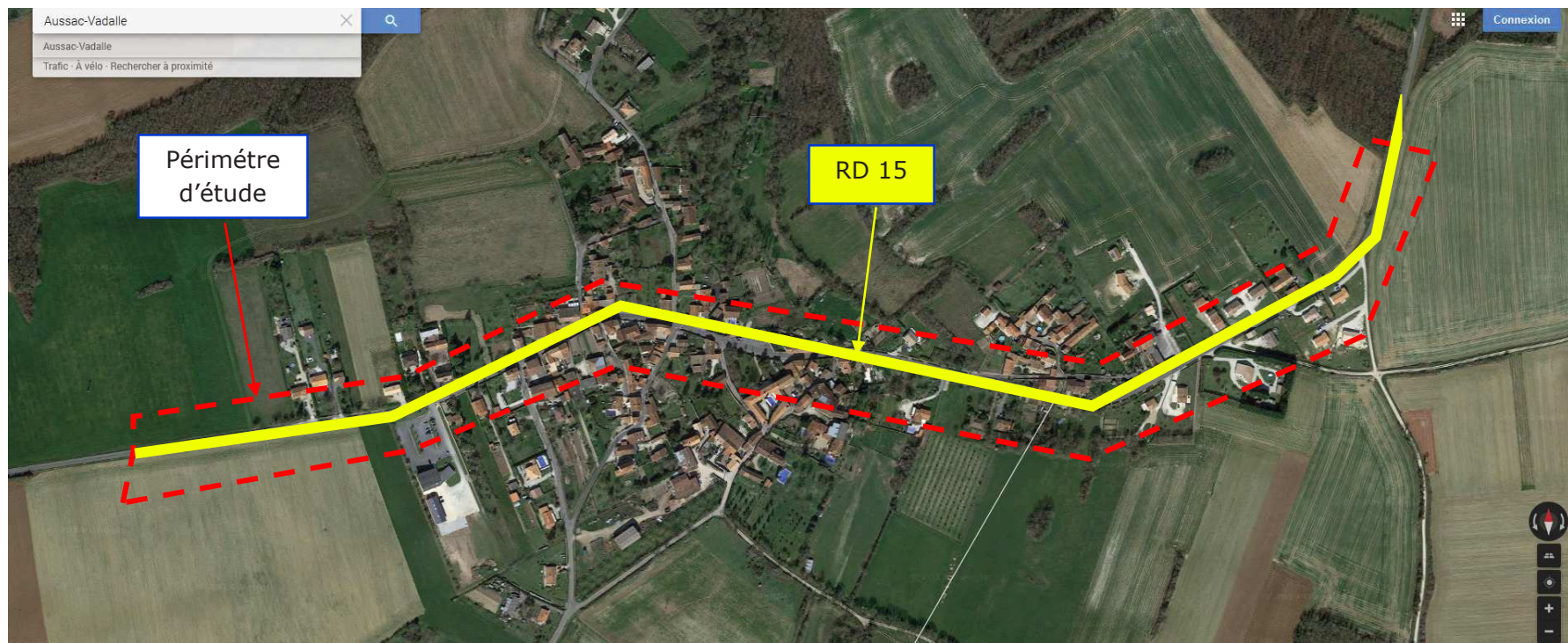


Bonne visibilité au niveau de la place du Lavoir



Remontée vers la sortie du bourg

Le périmètre étudié comprend le secteur situé 200m avant les limites de l'agglomération.



Le Périmètre d'aménagement

Les voies concernées et les carrefours concernés par le projet sont les suivantes :

RD 15

Allée du midi

Place du lavoir

Mairie école



3 Les Contraintes réglementaires

3.1 Une intégration architecturale et urbaine encadrée

L'Urbanisme

Le Règlement National d'Urbanisme s'applique sur le territoire de la commune.

Les hauteurs d'affouillement ou d'exhaussement projetés seront inférieurs à 2m, aucune autorisation d'urbanisme n'est nécessaire (art R421-23f du code de l'urbanisme). Il n'y a aucun élément inscrit à l'inventaire des monuments historiques.

Les risques majeurs

La collectivité ne dispose pas de Plan de Prévention des Risques (PPR). Aussac-Vadalle est localisé en zone de sismicité modérée (source: *site ministérielle*)

3.2 L'intégration des contraintes technique

La sécurité incendie:

Il conviendra de vérifier la bonne desserte incendie du centre bourg et si besoin poser un hydrant. L'hydrant aura un débit de 60m³/h au minimum.

La réglementation concernant 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.

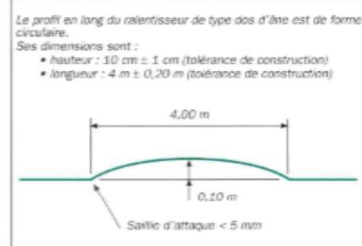
Le positionnement des passages piétons



implantés, en agglomération, sur les aires de repos ou de service ou sur les chemins forestiers.

Depuis le 4 juin 1999, il ne doit plus exister de passages piétons surélevés ou de ralentisseurs hors norme.

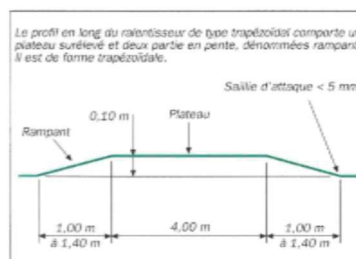
En effet, tous ces équipements doivent répondre à la norme NF P98-300 de juin 1994 définissant les caractéristiques techniques des ralentisseurs et leurs conditions d'emploi.



Ralentisseur de type dos d'âne.

40

Comment améliorer la prise en compte des motocyclistes sur les infrastructures ?



Ralentisseur de type trapézoïdal.



Les deux types de ralentisseurs autorisés peuvent être implantés, en agglomération, sur les aires de repos ou de service ou sur les chemins forestiers.

En agglomération, ils doivent se situer sur une section limitée à 30 km/h ou dans une zone 30. Ils sont de plus interdits sur les voies à trafic supérieur à 3 000 véhicules/j.

Leur mise en place nécessite une étude spécifique, notamment pour que les mesures d'approche (signalisation, limitation de vitesse en amont) soient bien perçues.

Rappelons que toute peinture "folklorique" en approche est strictement interdite.

- Caractéristiques et conditions de réalisation des ralentisseurs [5]
- Ralentisseurs type dos d'âne ou trapézoïdal [6]
- Les ralentisseurs de type dos d'âne ou trapézoïdal [33]

Coussins berlinois

Les caractéristiques du coussin doivent répondre à la double exigence d'efficacité et d'acceptabilité. Le coussin doit être conçu afin de provoquer un inconfort qui oblige à ralentir mais qui reste admissible pour les conducteurs, sans constituer un danger.

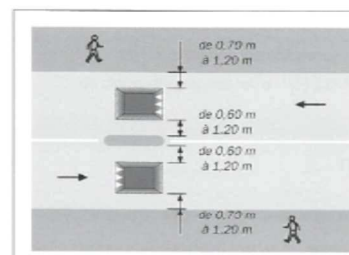
La hauteur recommandée se situe entre 6 et 7 cm.

Son implantation, de 0,70 m à 1,20 m du bord de la chaussée permet le passage d'un deux roues.

Sa présence est limitée aux zones urbaines, où la vitesse maximale autorisée est de 30 km/h.

Il faut toutefois veiller à l'aménagement des zones d'approche : rétrécissement de la chaussée, changement de matériaux, signalisation.

- Guide en préparation au CERTU



Implantation de coussins berlinois.

Bandes rugueuses

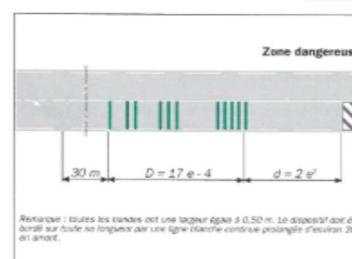


Schéma du dispositif.

Le dispositif est composé de 11 bandes d'enduit en relief, transversales à la chaussée, disposées selon un espacement variable, en fonction de la vitesse d'approche des usagers, qui sera correctement estimée.

La hauteur des bandes dépend de la dimension des granulats les composant.

Il est conseillé de limiter la hauteur des bandes rugueuses à 15 mm sur les voies où le trafic poids lourds et véhicules agricoles est important.

En raison du bruit qu'elles occasionnent, elles ne doivent pas être implantées à moins de 100 m d'une habitation.

41

Création et aménagement d'infrastructures

Un plateau est une surélévation de la chaussée s'étendant sur une certaine longueur et occupant toute la largeur de la chaussée d'un trottoir à l'autre. Il vise :

- le respect de la vitesse réglementaire ;
- une lisibilité particulière de l'espace pour que les usagers adoptent des vitesses appropriées ;
- un équilibre entre tous les modes de déplacement en favorisant un partage de la voirie dans des conditions de sécurité et de commodité surtout pour les usagers vulnérables.

Ces surélévations se présentent sous quatre types de configurations :

- en section courante ;
- en carrefour ;
- en prolongement de trottoir ;
- en sortie de giratoire.

Les plateaux participent à la modulation de la vitesse tout en présentant les avantages suivants :

- ils sont moins contraignants que les ralentisseurs et utilisables même sur des voies supportant un trafic supérieur à 3 000 v/j en M.I.A. ;
- ils peuvent être aménagés aussi bien sur des voies à 50 km/h avec limitation ponctuelle à 30 km/h que dans les zones 30 ;
- ils peuvent être éventuellement utilisés sur des voies où circulent des transports en commun et des poids lourds ;
- ils s'intègrent bien dans le paysage urbain, contribuant ainsi à une bonne lisibilité de l'espace public et offrant des perspectives intéressantes sur le plan de l'aménagement.

2.1 Caractéristiques communes aux quatre types de plateaux

Les quatre types de plateaux doivent répondre aux caractéristiques géométriques et aux conditions d'implantation suivantes :

- leur hauteur est celle du trottoir moins deux centimètres, sans toutefois dépasser 15 cm. Les deux centimètres de garde sont destinés à bien marquer visuellement le trottoir en particulier pour les enfants, et à permettre aux personnes aveugles et malvoyantes de le détecter ;
- la pente des rampes d'accès doit être au minimum de 5% sans toutefois dépasser 10%. Ce seuil minimal convient bien aux rues de trafic moyen et/ou empruntées par une ligne régulière de transport en commun ;
- pour les voies à très faible trafic, et dans les zones 30, la pente peut être plus forte. Elle peut se situer entre 7 et 10% à condition que la voie ne soit pas empruntée par une ligne régulière de transport en commun ;
- pour les aires piétonnes où l'on roule normalement au pas, les plateaux peuvent également être utilisés ;
- il est recommandé de réaliser les rampes et si possible l'ensemble du plateau en matériaux différents de ceux de la chaussée, constituant ainsi, dans leur structure et dans leur couleur un premier signal visible ;
- la cassure de profil en long, en haut et en bas de la rampe, doit être franche et non arrondie.

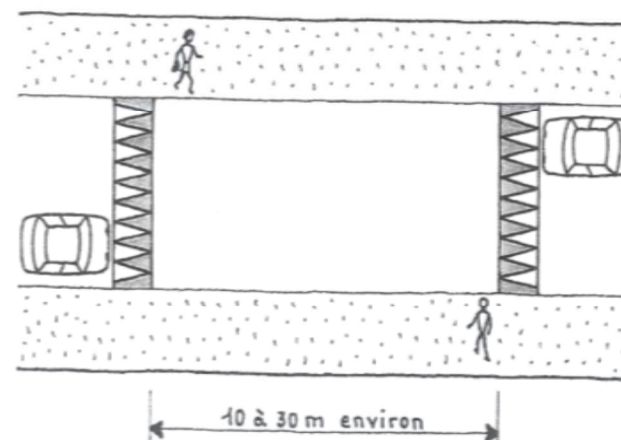
2.2 Plateau en section courante

Cet aménagement doit répondre à des exigences d'efficacité en terme de sécurité et d'acceptabilité de la part des usagers. Il doit être conçu comme un aménagement régulateur assurant les objectifs suivants :

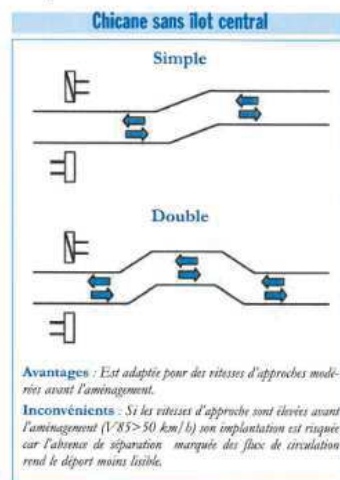
- modérer la vitesse dans la rue, avec un effet qui dépasse le lieu strict de son implantation ;
- provoquer un inconfort pour le conducteur qui circule à vitesse élevée, sans pour autant présenter un danger pour l'ensemble des autres usagers ;
- créer un lieu plus sûr pour les piétons ;
- faire ressortir la particularité d'un lieu en valorisant son aspect urbain. Par exemple devant un bâtiment public, dans le centre ville ou dans une rue commerçante, etc.

Caractéristiques géométriques

La longueur au sol du plateau supérieur est d'au moins 10 m. Cette longueur minimale est portée à 12 m lorsque des bus articulés circulent afin que l'ensemble des roues des bus et des poids lourds se situent simultanément sur le plateau. Le maximum n'est pas défini, mais une longueur maximale d'une trentaine de mètres du plateau supérieur semble convenir afin d'éviter une reprise de vitesse.



Pour les chicanes sans îlot central, une précaution devra être prise dans l'aménagement, pour éviter les situations de risque de collision frontale au niveau du déport.



Un déport égal à la largeur de chaussée permet une véritable rupture d'alignement.

Au niveau du déport, la largeur des voies de circulations peut être ponctuellement élargie afin d'inscrire les trajectoires des véhicules (notamment les poids lourds). Pour cela, il est nécessaire d'introduire un léger décalage entre chaque côté de la chaussée dans le déport.

Ce déport doit être significatif ($d > 2\text{m}$) mais ne doit pas conduire à réduire les largeurs de cheminement piéton de façon exagérée.

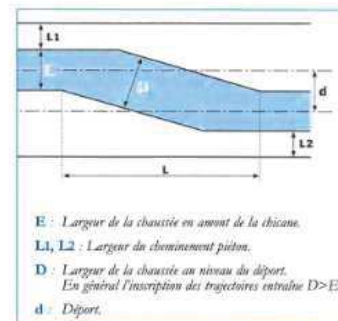


Tableau de propositions des caractéristiques géométriques des chicanes

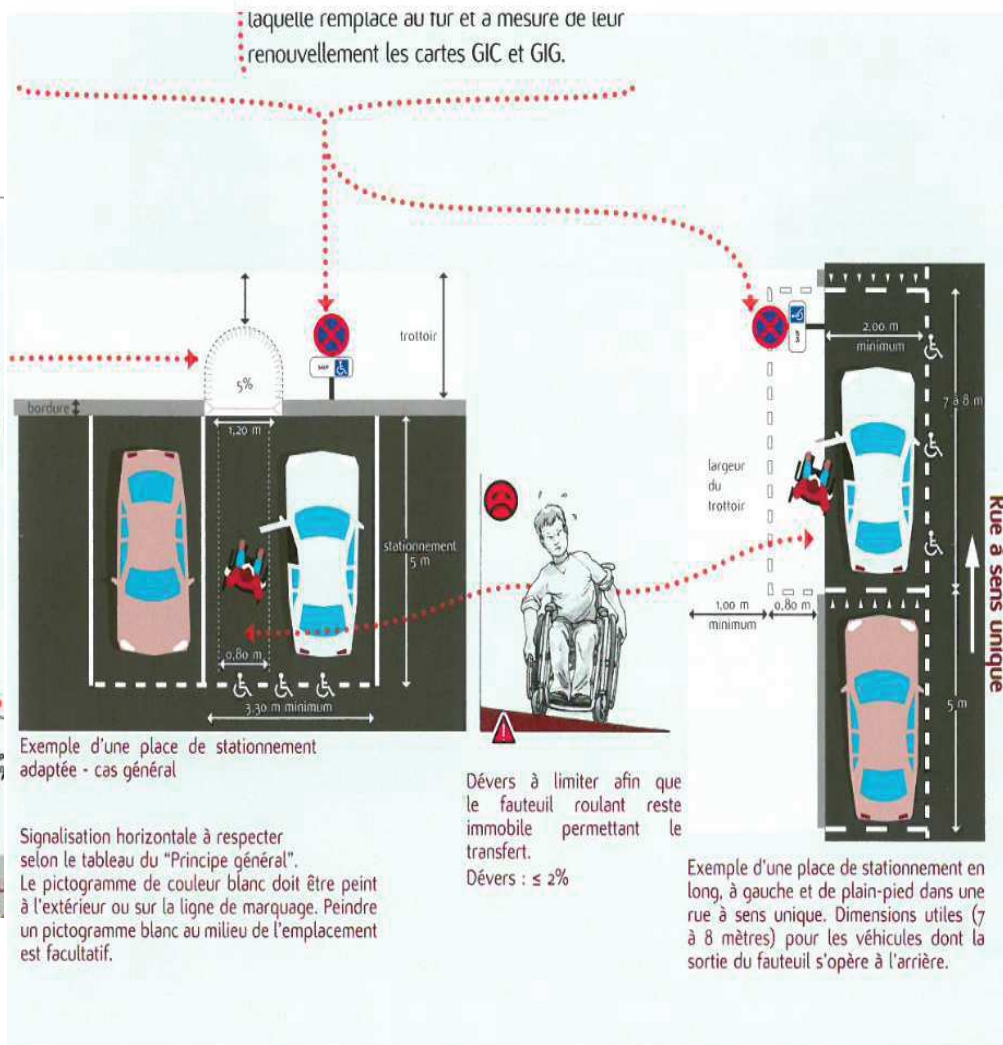
Caractéristiques géométriques	Valeur recommandée	En deçà	Au-delà
Déport	Chicanes à îlot central : largeur de voie. Chicanes sans îlot central : largeur de chaussée.	Si déport $< 2 \text{ m}$: contrainte insuffisante pour les véhicules légers (VL).	Ne pose pas de problème si la contrainte de trajectoire imposée aux véhicules n'est pas trop brutale.
Pente du déport*	Pas de valeurs préconisées en l'état actuel des connaissances. La contrainte doit être étudiée de façon à pouvoir inscrire une pente du déport de trajectoire du véhicule égale à 1/10 (trajectoire en pointillés dans les schémas d'aménagement). La contrainte de la chicane ne dépend pas seulement de la pente du déport, elle dépend également de la contrainte aux limites qui dépend de la largeur des voies au niveau du déport et du décalage entre chaque côté de la chaussée dans le déport (voir schéma ci-dessous).		
Alignement entre deux déports ou longueur du plus grand rayon	Minimum : 20 m La forme de l'îlot central peut être ovoïde.	Les PL et les TC ne peuvent se realigner et rouler sur les bordures.	—
Déport en entrée et sortie	Les chicanes dont la sortie est plus contraignante que l'entrée sont à éviter. Si sortie plus contraignante, risque d'empiètement sur l'autre voie pour les PL et TC. En cas d'impossibilité à cause de l'emprise, privilégier le ralentissement en entrée.		
Largeur de la voie d'entrée** de la chicane	De 3,00 m à 3,50 m	Contraintes trop fortes pour les PL et les TC qui heurteront les bordures.	Lissage de la trajectoire pour les VL.
Largeur de la voie d'évitement	1,50 m	Si largeur $< 1 \text{ m}$: elle est inconfortable.	—
Trottoir si demande réelle du cheminement piéton	1,80 m dégagé de tout obstacle.	Minimum : 1,40 m dégagé de tout obstacle (obligation).	—

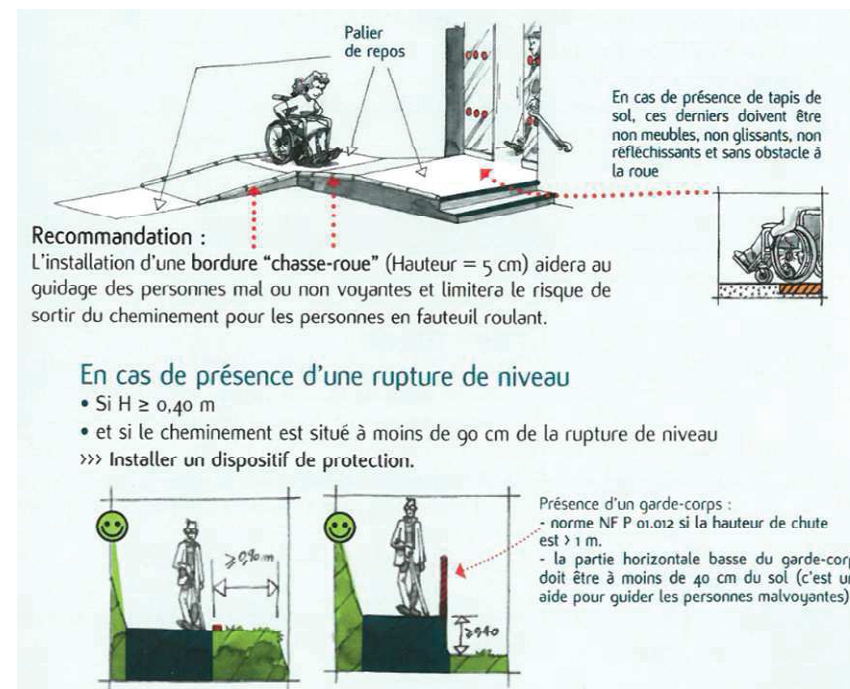
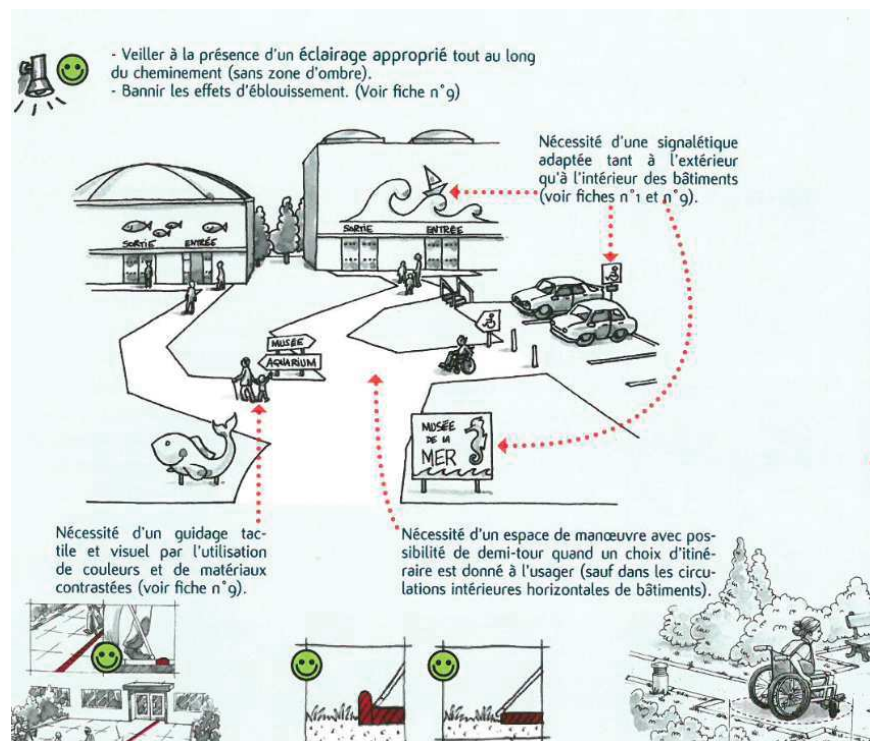
L'accessibilité:

La loi n°2005-102 du 11 février 2005 relative à l'Egalité 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 de 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 commission consultative, départementale de sécurité et d'accessibilité doit être sollicité.





Le confort acoustique:

Les nouveaux matériaux posés en couche de roulement de la chaussée de la route départementale 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 foncier:

Le maître d'ouvrage doit être propriétaire du sol sur lequel il réalise des travaux (code civil). Après vérification, il s'avère que la commune d' AUSSAC VADALLE est bien propriétaire des terrains situés dans l'emprise des travaux.

Les réseaux:

Il conviendra de vérifier de 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 et les comptages et les vitesses des véhicules. Les trafics sont classés de t 0 à t 5, t 5 étant un trafic très faible.

Le trafic est assez faible et on constate des vitesses élevées.

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^{er} janvier 2014 et notamment le chapitre IV concernant les règles d'occupation par des tiers et la chartre 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'aménagement urbains peuvent palier aux difficultés de la circulation des engins agricoles.

4 Les principes de fonctionnement attendus:

L'état des lieux de l'existant

4.1 Etat des lieux : la route départementale n°15:

La route départementale relie St Angeau à Montignac. 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 favorise la vitesse. Le régime de priorité à droite est homogène sauf au niveau du miroir où la ruelle est équipée réglementairement d'un stop.

La rue a pour fonction :

- assurer la circulation entre St Angeau et Montignac avec le passage de véhicules PL et agricoles, une course cycliste emprunte l'itinéraire
- permettre des promenades entre le cœur de bourg et la nouvelle mairie et ses abords,
- desservir des aires de stationnement,
- desservir les propriétés riveraines,
- assurer la desserte des transports collectifs,
- desservir les routes, voies et chemins adjacents,
- assurer le cheminement des piétons et des randonneurs.

Organisation des marchés de maîtrise d'œuvre et de travaux:

Le marché de maîtrise d'œuvre pourrait être composé d'une phase 1 comprenant l'étude complète sur l'ensemble du bourg.

Les travaux de sécurisation de la route départementale n°15 au niveau de l'école et de la mairie pourraient être réalisés en phase 2: tranche ferme travaux, et tranche conditionnelle étude n°1.

Les travaux de sécurisation du reste de la traversée de Vadalle pourraient être réalisés après les travaux d'enfouissement en phase 3: tranche conditionnelle n°1 travaux et tranche conditionnelle étude n°2.

Les travaux d'aménagement des trottoirs et de la voirie pourraient être réalisés en phase 4: tranche conditionnelle travaux n°2 et tranche conditionnelle étude n°3.

Aménagements de sécurité et de la traverse du bourg de Vadalle RD N°15 - Commune d'Aussac-Vadalle



Carrefour de l'école côté St Angeau



Carrefour de l'école côté Montignac



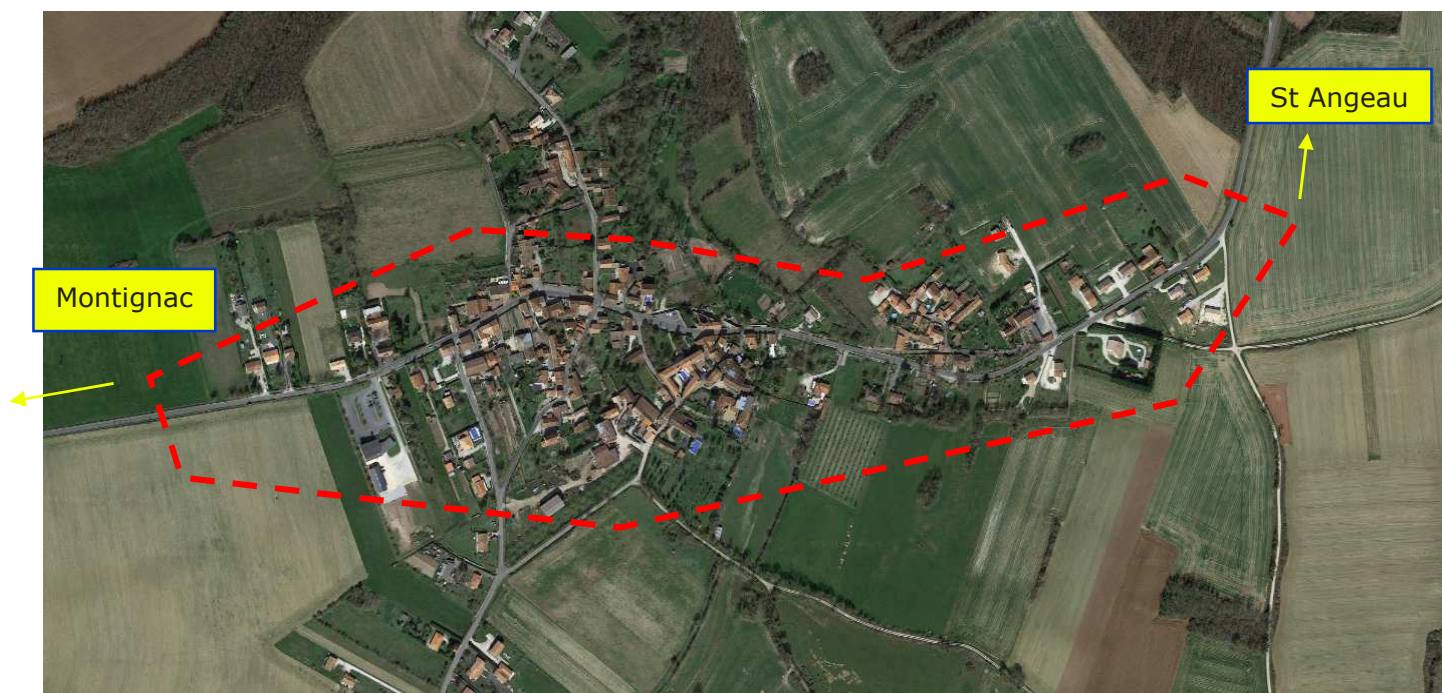
L'école et la mairie



Le premier créneau

4.2 L'étude globale préalable (niveau avant projet) phase1 :

L'agence Départementale de l'Aménagement d'Aigre et la Commune d'AUSSAC-VADALLE ont eu l'occasion de réfléchir sur l'aménagement projeté. Certains espaces stratégiques restent à aménager et les quelques études préalables qui ont été menées doivent pour certaines être approfondies et reconsidérées dans une perspective globale et coordonnée de l'aménagement du bourg. Cette vision stratégique serait réalisée en tranche ferme au niveau avant projet.

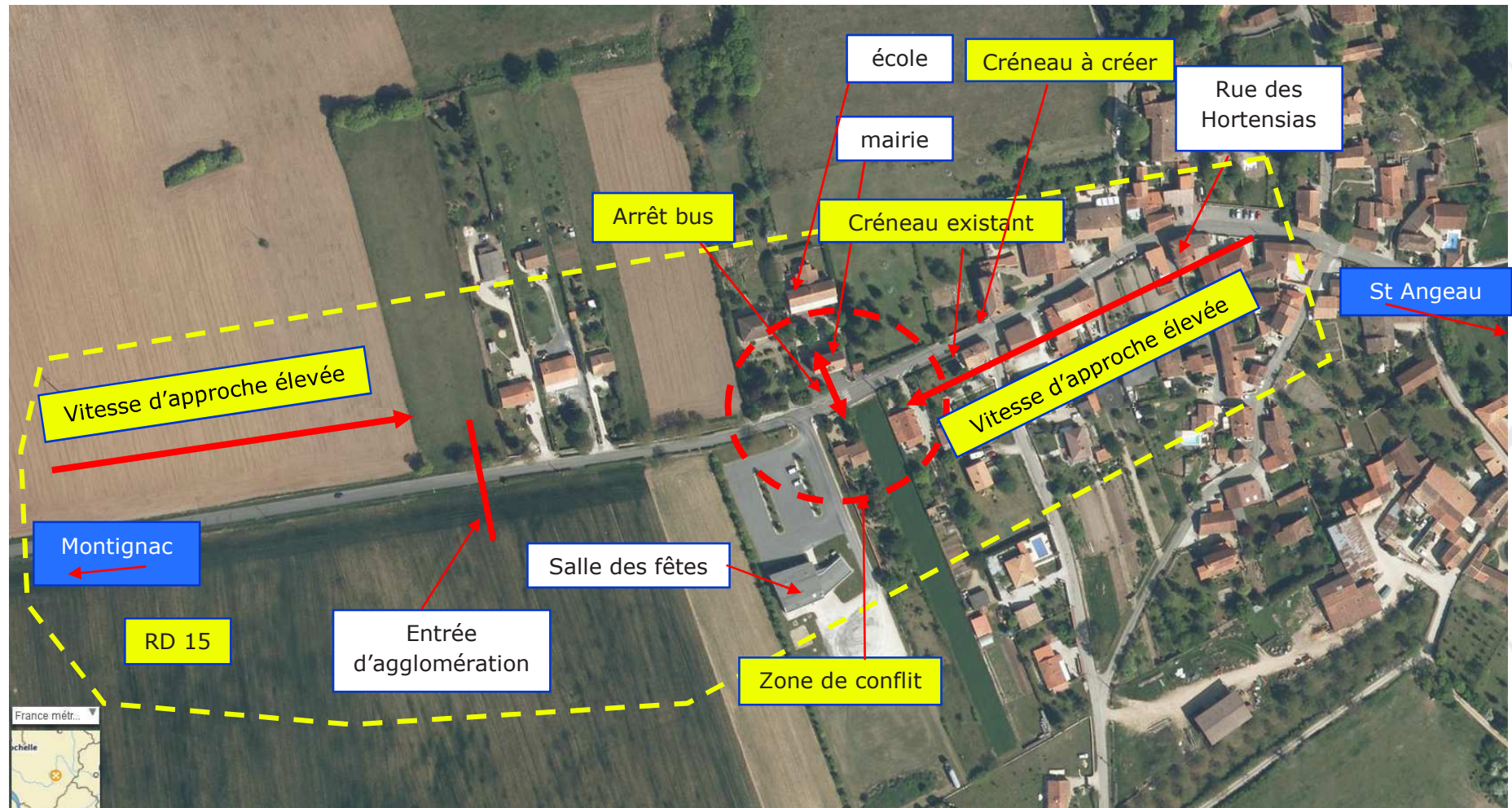


Périmètre global étudié

Compétences à mobiliser dans l'équipe de maîtrise d'œuvre : l'équipe retenue devra être spécialisée en aménagement de sécurité routière en zone urbaine et sur l'insertion d'un projet dans un site patrimonial et paysagé de qualité.

4.3 Le projet de sécurisation de la route départementale n°15 face à l'école Phase 2

Organigramme fonctionnel phase n°2:



*Aménagements de sécurité et de la traverse du bourg de Vadalle RD N°15 - Commune d'Aussac-Vadalle*Route départementale n°15 : sens Montignac St Angeau :

La vitesse d'approche des véhicules provenant de Montignac et se dirigeant vers le bourg est élevée. Pour les automobilistes non habitués à emprunter l'itinéraire, la haie et la signalisation pris en place courrouent à une bonne lisibilité de la perception visuelle du conducteur et à une bonne perception de l'infrastructure. Pour les autres, après une certaine période l'effet escompté de limitation de vitesse n'est plus efficace. Si aucune voiture ne vient en face, le créneau réalisé sur un seul côté de la chaussée devient inutile.

Route départementale n°15 : sens St Angeau Montignac :

A partir de la Rue des Hortensias, le tracé de la route départementale redevient rectiligne, les automobilistes réaccélèrent, les vitesses d'approche vers l'école peuvent devenir élevées.

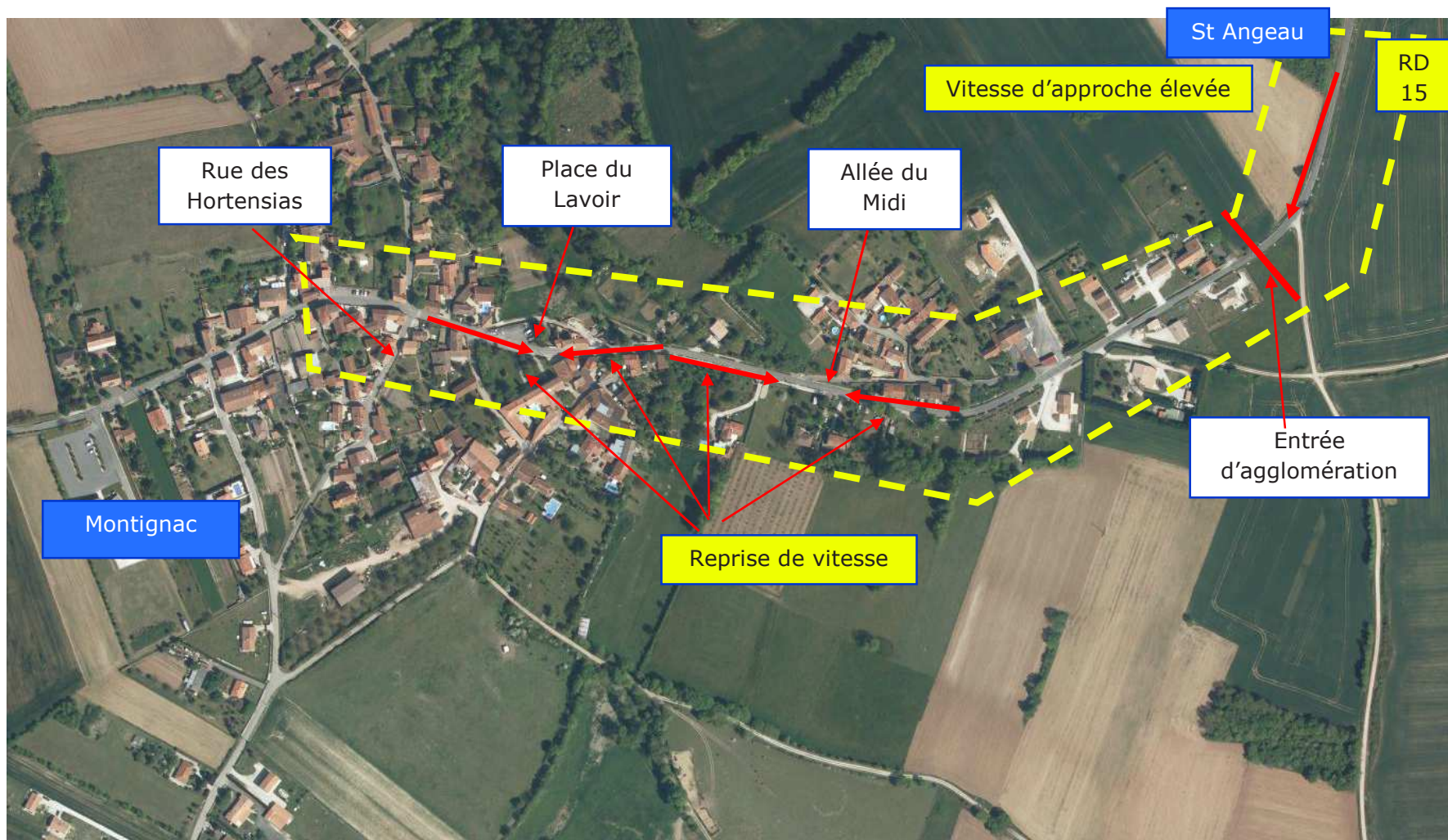
Projet d'aménagement phase n°2 :

- Construction d'un plateau sur toute la largeur de la chaussée face à l'école accompagné d'une zone 30,
- Construction d'un deuxième créneau en quinconce avec l'existant réalisant ainsi une chicane,
- Mise en place de signalisation et de mobilier urbain adapté
- Remplacement de l'abri bus,
- Aménagement paysagé de l'ensemble,
- Renforcement de l'éclairage au niveau du passage piéton.

Compétences à mobiliser dans l'équipe de maîtrise d'œuvre: l'équipe retenue devra faire montre de différentes connaissances pluri disciplinaires notamment sur la gestion des eaux pluviales, sur les aménagements de sécurité en milieu urbain , sur l'insertion du projet dans un site patrimonial et paysagé de qualité,

4.4 Le projet de sécurisation du reste de la traversée de Vadalle phases n°3 :

Organigramme fonctionnel phase n°3 :



Le projet d'aménagement phase n°3 :

Nous retrouvons les mêmes observations à l'entrée de l'agglomération côté St Angeau que côté Montignac, mais le tracé en plan de la voirie étant plus marqué par les deux virages, la vitesse des véhicules est moins élevée.

Le tracé par la suite est plus rectiligne dans deux secteurs : entre le premier virage et la rue de la fontaine, et entre le virage suivant et la place du lavoir.

Par endroit la largeur de la chaussée est très importante ce qui conduit à favoriser la vitesse. Les déplacements des piétons ne sont pas aisés. Ce problème sera pris en compte dans les études de requalification des espaces le long de la route départementale (Tranche conditionnelle 3).

Dans l'immédiat, les aménagement suivants pourraient être réalisés:

- Construction d'un plateau sur toute la largeur de la chaussée face à la rue du midi,
- Construction de chicanes face à la place du lavoir,
- Mise en place de signalisation et de mobilier urbain adapté,
- Aménagement paysagé de l'ensemble,
- Renforcement de l'éclairage au niveau des dispositifs.

Compétences à mobiliser dans l'équipe de maîtrise d'œuvre : l'équipe retenue devra faire montre de différentes connaissances pluri disciplinaires notamment sur la gestion des eaux pluviales, sur les aménagements de sécurité en milieu urbain et sur l'insertion du projet dans un site patrimonial et paysagé de qualité.

4.5 Le projet d'aménagement des trottoirs et et mise en valeur de VADALLE phase n°4 :

Les trottoirs sont actuellement peu confortables pour les piétons: leur revêtement est usagé et la plus part sont très étroits. Il y a réellement du danger pour les piétons qui souhaitent traverser la rue, le tout corroboré par la traverse de Vadalle d'aspect très routier.

La traverse de Vadalle est également caractérisée par une succession de séquences concernant le bâti et les délaissés plus ou moins esthétiques mal liés les uns aux autres.

Les aménagements suivants pourraient être réalisés :

- Elargissement des trottoirs en prenant en compte le passage des engins agricoles,
- Mise en scène de la traverse de vadalle à travers les différentes séquences,
- Mise en place de signalisation et de mobilier urbain adapté.

Compétences à mobiliser dans l'équipe de maîtrise d'œuvre : l'équipe retenue devra faire montre de différentes connaissances pluri disciplinaires notamment sur la gestion des eaux pluviales, sur les aménagements de sécurité en milieu urbain et sur l'insertion du projet dans un site patrimonial et paysagé de qualité.