



L'Agence Technique de la Charente

programme

Octobre 2015

Dossier suivi par Robert DUMAS CHAUMETTE
Chargé d'opération "Espaces publics"
Ligne directe : 05 45 20 07 57
Courriel : rdumas@atd16.fr
Réf. : 15-063

Aménagement de la traversée d'AUSSAC RD 15

[Société]



1	LES OBJECTIFS DE LA REALISATION.	2
2	LE CONTEXTE PHYSIQUE ET URBAIN	3
3	LE CONTEXTE REGLEMENTAIRE	4
3.1	UNE INTEGRATION ARCHITECTURALE ET URBAINE ENCADREE	4
3.2	L'INTEGRATION DES CONTRAINTES TECHNIQUES	4
4	L'ETAT DES LIEUX ET LES PRINCIPES DE FONCTIONNEMENT ATTENDUS	6
4.1	ETAT DES LIEUX	6
4.2	ÉTAPE 1 - L'ETUDE COMPLETE PREALABLE (---)	11
4.3	ÉTAPE 2 - L'AMENAGEMENT DE SECURITE RD 115 AUX ENTREES D'AGGLOMERATION (---)	11
4.4	ÉTAPE 4 - L'AMENAGEMENT DE SECURITE CENTRE BOURG, DE L'ARRET ET DE L'ABRI CAR (---)	13
5	LES ATTENTES PARTICULIERES DE LA MAITRISE D'OUVRAGE	14

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 et la mise en sécurité du bourg d'AUSSAC. 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.

Pour une bonne lisibilité des aménagements d'ensemble, et pour éviter des tranches de travaux mal articulées les unes avec les autres, il conviendrait de réaliser une étude globale sur l'ensemble du bourg de d'AUSSAC.

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.

Par ailleurs, l'aménagement des espaces publics permettrait 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) et la Charte du Pays Ouest Charente.

2 Le 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. Elle appartient au canton de Saint-Amant de Boixe et à la Communauté de communes de la Boixe.

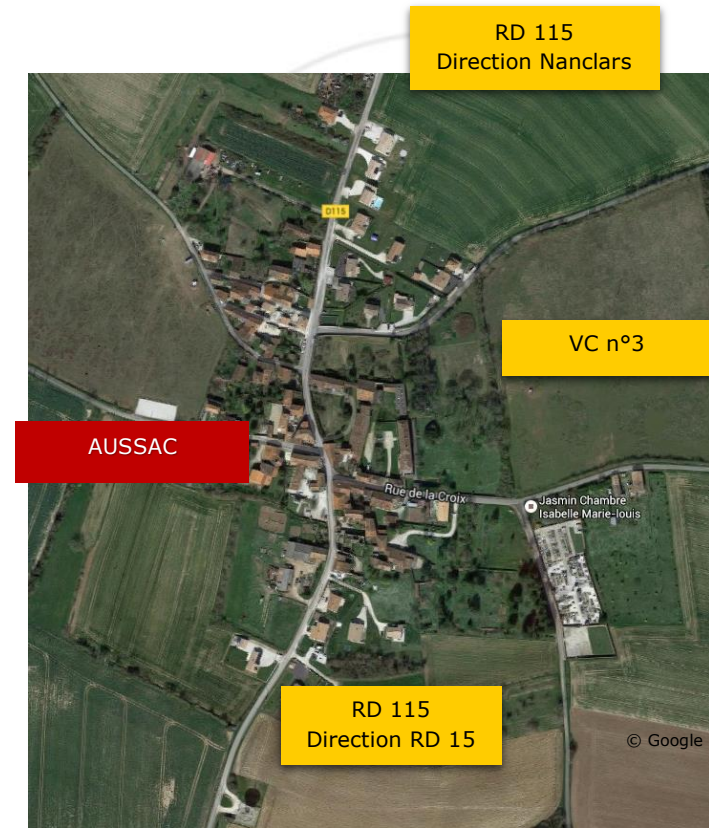
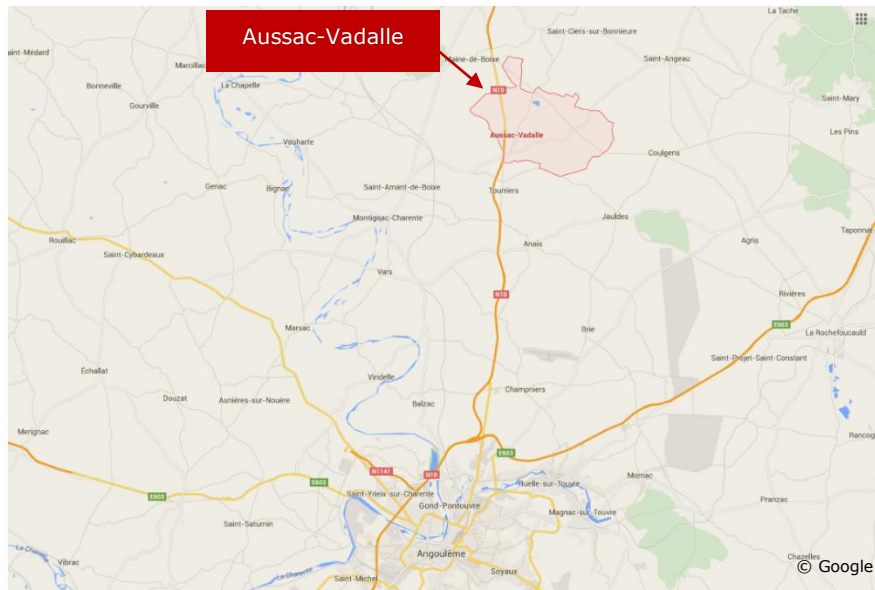
La collectivité est desservie par les routes nationales 10 et départementales n°15, 40 et 115.

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 d'Aussac.



3 Le contexte réglementaire

3.1 Une intégration architecturale et urbaine encadrée

L'urbanisme

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

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) (source : site ministériel)

Monuments historiques

La commune ne dispose pas de monument historique.

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 d'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.

3.2 L'intégration des contraintes techniques

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.

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).

Réseaux

Il conviendra de vérifier 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. Les trafics sont classés de t 0 à t 5, t 5 étant un trafic très faible.

Le trafic VL et PL est faible et les vitesses de véhicules sont élevées. (Source ADA Aigre)

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 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.

4 L'état des lieux et les principes de fonctionnement attendus

4.1 Etat des lieux

Le bourg d'Aussac est traversé par la route départementale n°115 et la voie communale n°3.

La collectivité constate des vitesses qui paraissent excessives au regard de la géométrie des voies.

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.



RD 115 – Entrée Nord d'Aussac



RD 115 Nord – Rue du Château d'eau



Rue du Château d'eau



Rue du Château d'eau – Eglise – Abri car RD 115



Abri car



Sortie d'Aussac – Direction Sud



L'entrée sud du bourg est marquée par la présence de maisons pavillonnaires. Leurs clôtures en grillages ou bâties ont un impact visuel important qui contraste avec le paysage rural autour.



Les lignes aériennes sont très présentes tout le long de la traversée du bourg. Elles contraignent aussi la plantation d'arbres ne permettant que les haies d'arbustes. Le côté droit de la route laisse la place à un cheminement piéton en calcaire et des plantations en pied de mur. A gauche, il est conseillé de planter une haie champêtre.



L'abribus étant proche de la route, il est préférable d'inciter les voitures à ralentir en instaurant une zone limitée à 20 km/h. Elle pourra être marquée au sol par un changement de couleur de goudron. Deux lignes de pavés sur la route signaleront la présence de l'abribus. Il est préférable de privilégier le cheminement piéton à droite, côté extérieur du virage.



Pour plus de sécurité, il est conseillé de reconfigurer le carrefour en resserrant le virage à droite. Cela laissera aussi davantage de place au piéton. Le carrefour sur le côté de l'église pourra être lui aussi recalibré.



Sur toute la portion étroite de la voirie, le cheminement piéton sera séparé de la chaussée par un caniveau, et devra être au même niveau que la route permettant ainsi aux véhicules de rouler dessus si besoin. Il devra mesurer au minimum 1.40 m de largeur hors caniveau.



La voirie devenant plus large à cet endroit, il est important de diminuer la minéralité du sol et de rétrécir visuellement la largeur pour inciter les véhicules à ralentir. Le cheminement peut se faire aisément à gauche, en matériau calcaire, doublé d'une haie basse le séparant de la chaussée. Le pied du mur en pierre pourrait être enherbé et planté de vivaces.



Le cheminement piéton passera du côté droit au niveau du lavoir. Il est important que ses abords soient soignés afin de le mettre en valeur.



Pour inciter les voitures à ralentir à l'entrée Nord du village, il est conseillé de refermer visuellement le paysage en plantant des haies champêtres de chaque côté. Les arbustes en port libre demanderont peu d'entretien.

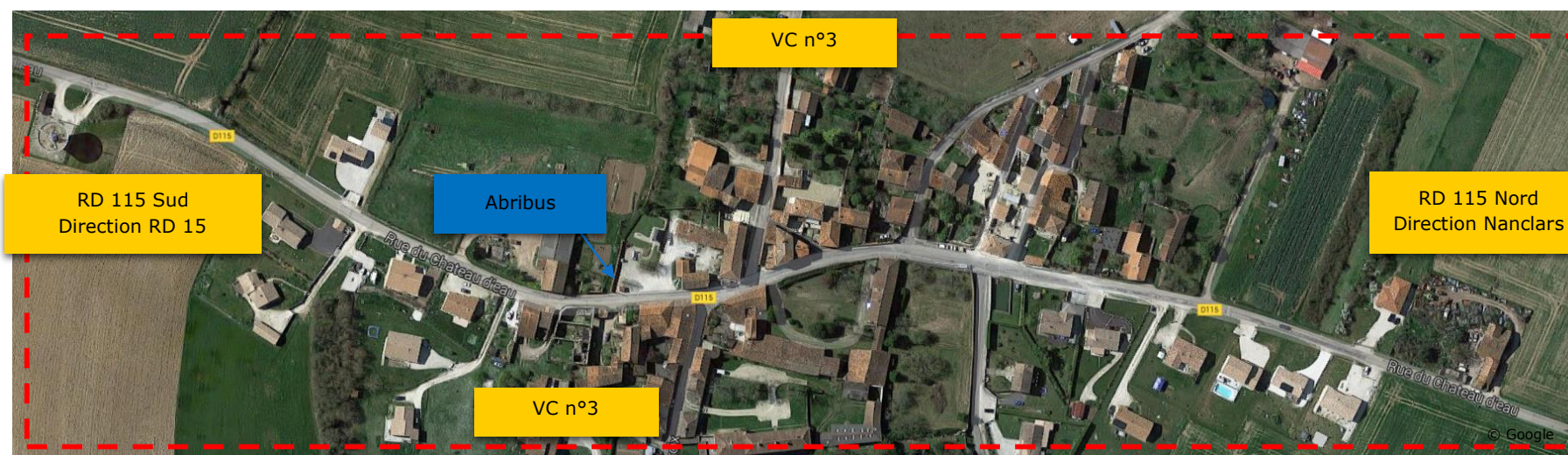
Organisation des marchés de maîtrise d'œuvre et de travaux

Pour une bonne lisibilité des aménagements d'ensemble, et pour éviter des phases de travaux mal articulées les unes avec les autres, il conviendra de réaliser une étude globale sur l'ensemble du bourg d' AUSSAC, plusieurs actions concourant à l'amélioration de la sécurité, de l'environnement et de l'esthétique, indépendantes mais cohérentes les unes avec les autres seront à mettre en œuvre. Ainsi: le marché de maîtrise d'œuvre sera composé d'une phase 1, (tranche ferme étude), comprenant l'étude complète sur l'ensemble du bourg. Les travaux de sécurisation de la RD 115 aux entrées d'agglomération seront réalisés en phase 2: tranche ferme de travaux et tranche conditionnelle étude n°1. Les travaux de sécurisation de la RD 115 dans le bourg, de l'arrêt et de l'abri pour le car, seront réalisés en phase n°3 : tranche conditionnelle de travaux n°1 et tranche conditionnelle étude n°2.

4.2 Étape 1 - L'étude complète préalable (---)

Pour une bonne lisibilité des aménagements d'ensemble, et pour éviter des phases de travaux mal articulées les unes avec les autres, il conviendrait de réaliser une étude globale sur l'ensemble du bourg d'Aussac, plusieurs actions concourant à l'amélioration de la sécurité, de l'environnement et de l'esthétique, indépendantes mais cohérentes les unes avec les autres seraient ainsi à mettre en œuvre. Le CAUE a eu l'occasion de réfléchir sur l'aménagement projeté. Certains espaces stratégiques restent à aménager et les études préalables qui ont été menées doivent pour certaines être approfondies et reconsidérées dans une perspective globale et coordonnée de l'aménagement du bourg avec la recherche d'une cohésion du bourg et la prise en compte de la mise en valeur du paysage. Cette vision stratégique serait réalisée en tranche ferme au niveau avant-projet.

Ce temps de synthèse devra s'appuyer sur les documents existants, notamment le PAVE.

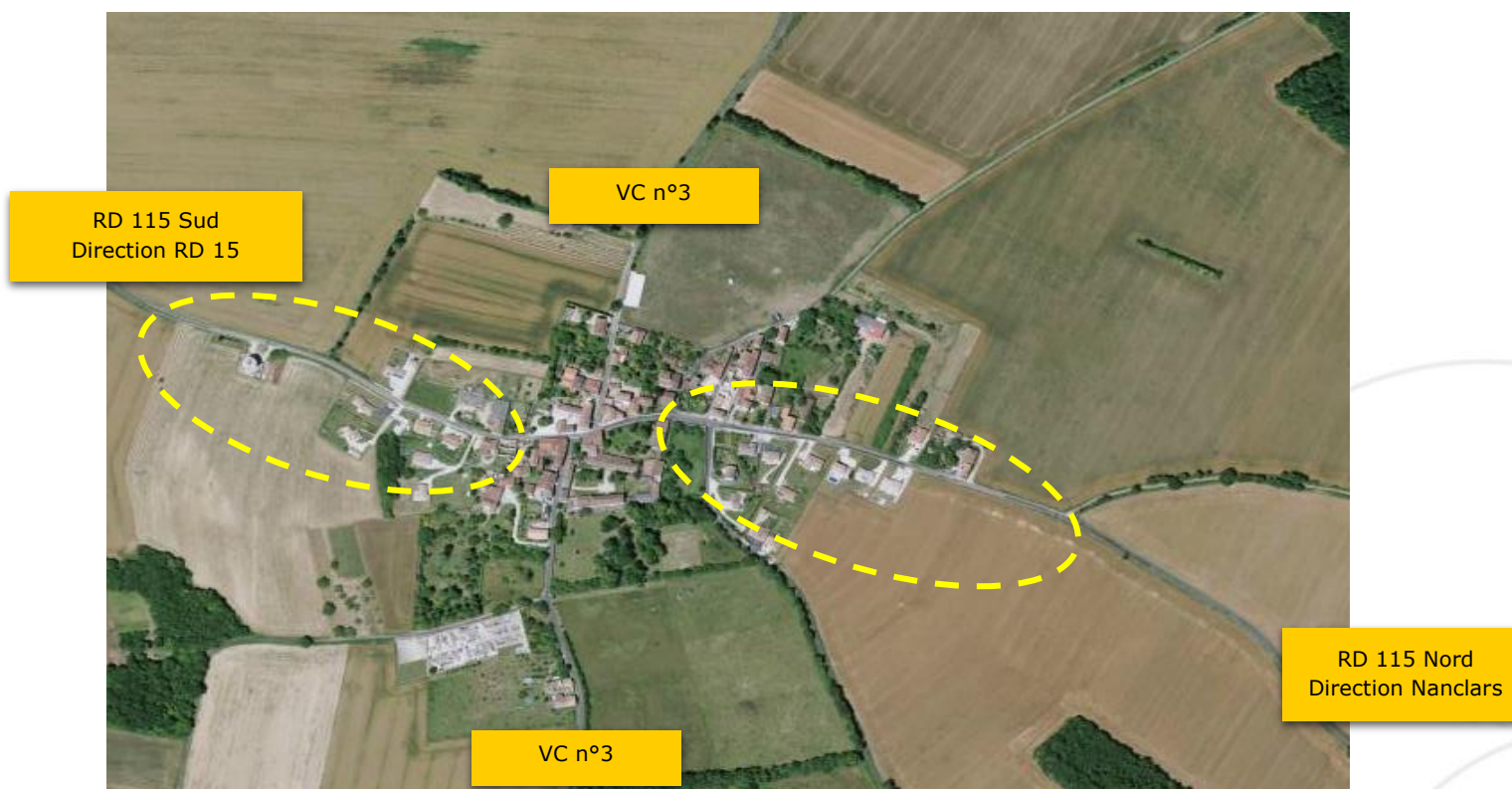


L'opération comprendra :

- Les études et les hypothèses d'aménagement pour l'ensemble des phases (niveau avant-projet).

4.3 Étape 2 – L'aménagement de sécurité RD 115 aux entrées d'agglomération (---)

Il conviendra d'aménager l'entrée du bourg, en rationalisant au mieux la situation existante, pour améliorer la sécurité et la lisibilité des lieux. Les aménagements proposés devront intégrer et permettre une gestion durable et raisonnée des espaces.



L'opération comprendra :

- Les sondages,
- Les aménagements de sécurité,
- Les cheminements piétons,
- Le mobilier urbain, la signalisation, les plantations,
- Les reprises ou renforcement éventuels de réseaux ne sont pas compris dans la présente estimation.

4.4 Étape 4 – L'aménagement de sécurité centre bourg, de l'arrêt et de l'abri car (---)

Il conviendra d'aménager la RD 115 dans le centre bourg en rationalisant au mieux la situation existante pour améliorer la sécurité et la lisibilité des lieux. Les aménagements proposés devront intégrer et permettre une gestion durable et raisonnée des espaces.



L'opération comprendra :

- Les sondages,
- La sécurisation de l'arrêt du car, et la sécurisation de l'abri,
- L'aménagement du centre bourg,
- Le mobilier urbain, la signalisation, les plantations,
- Les reprises ou renforcement éventuels de réseaux ne sont pas compris dans la présente estimation.

5 Les attentes particulières de la maîtrise d'ouvrage

Exigence de délai :

Le diagnostic et l'avant-projet chiffré devront être réalisés avant le 15 mars 2015.

Enveloppe financière :

Le coût des travaux est évalué à 182 000 € HT. Cela comprend tous les travaux, les aménagements paysagers, le mobilier urbain et la signalisation. Les reprises ou renforcement de réseaux ne sont pas compris.

Gouvernance:

La création d'un comité de pilotage sera réalisée et animé par la maîtrise d'œuvre afin d'associer toutes les personnes concernées par les aménagements : par exemple les riverains, les parents d'élève, les enseignants.

Compétences à mobiliser dans l'équipe de maîtrise d'œuvre : afin de répondre au mieux aux besoins, la maîtrise d'œuvre devra intégrer les compétences suivantes :

Conception paysagère,

Ingénierie VRD.