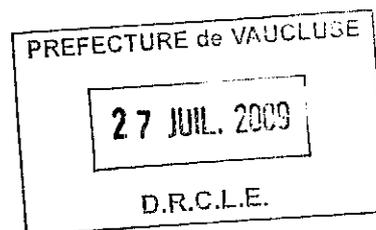




R.D. 225

Aménagement de l'échangeur
de Périgord
COMMUNE DE LE PONTET

PROJET



I. - RAPPORT DE PRESENTATION

DIRECTION DES ROUTES - SERVICE ETUDES ET TRAVAUX



G.I.R Infrastructure
18, rue Gambetta
38270 BEAUREPAIRE
TELEPHONE : 04.74.79.53.00
TELECOPIE : 04.74.79.53.01
E.Mail : info@gir-infra.fr
Site : www.gir-infra.fr

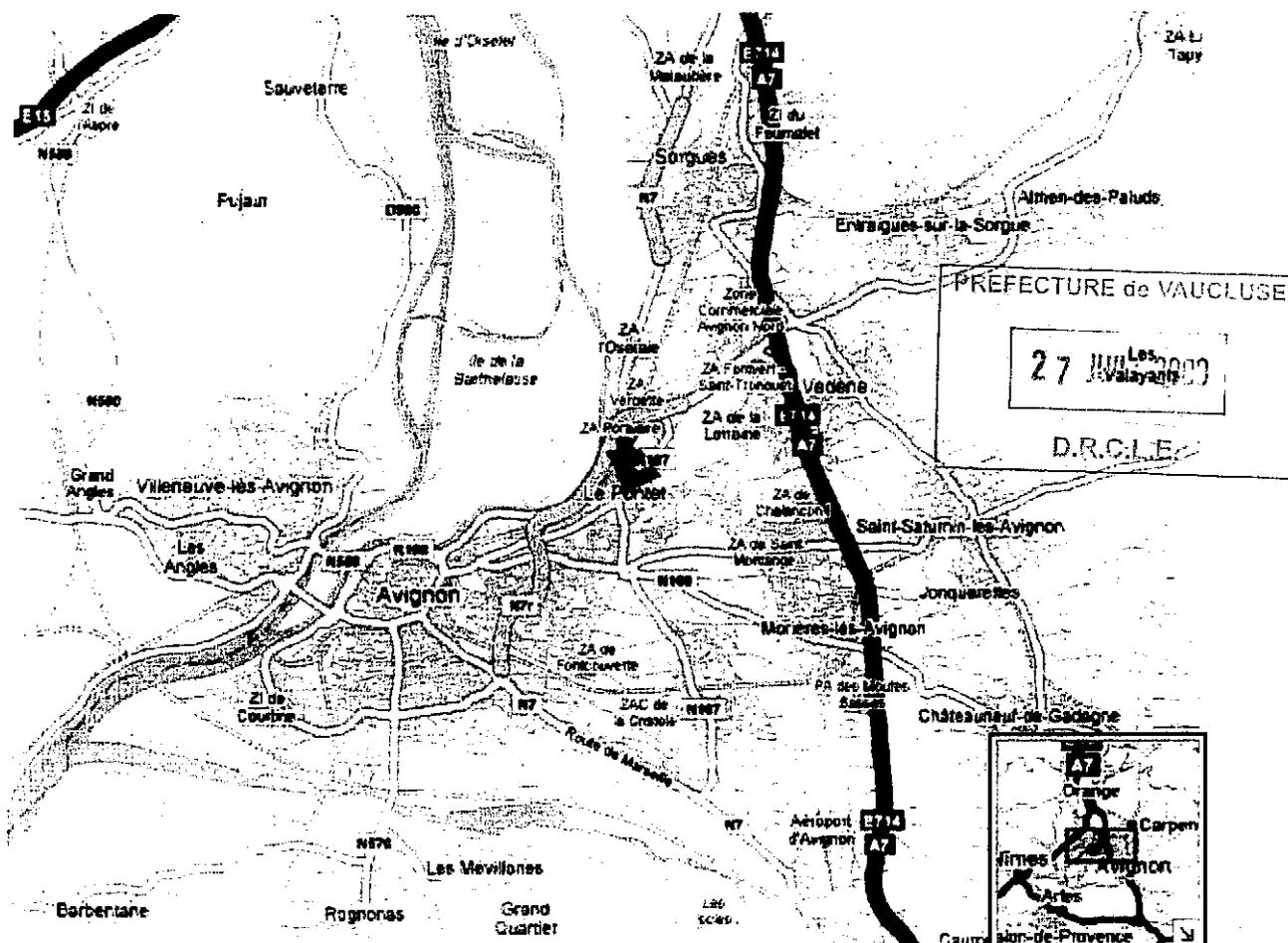
ECHELLE :

Co. :
Réf :
Proj : G.S.

CHAPITRE I : Généralités

1. - Objet de l'opération

Le Conseil Général de Vaucluse a décidé d'aménager l'échangeur du Périgord de la Route Départementale n°225, sur la commune de LE PONTET.



SITUATION DU PROJET DANS LE DEPARTEMENT DE VAUCLUSE

L'aménagement consiste à améliorer le système d'échanges entre la RD225 et la zone d'activités de Périgord par la réalisation d'un carrefour giratoire se substituant au carrefour en T actuel. Ce carrefour comprend les échanges en entrée et sortie de la RD225 ainsi que les voies de desserte locale. A terme, est prévue une voie de contournement de la zone par le Nord.



SITUATION DU PROJET SUR LA COMMUNE DE LE PONTET

27 JUIL. 2009

2. – Situation actuelle

L'échangeur de Périgord assure les échanges entre la RD225 et la zone d'activité de Périgord par l'intermédiaire d'un passage supérieur et d'un carrefour en T.



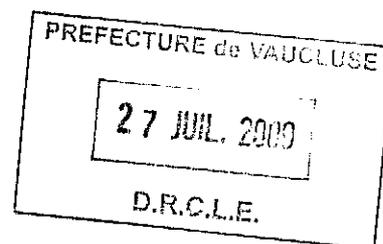
Vue du site coté Avignon

Vue du site coté Carpentras

3. – Besoins à satisfaire

Le projet cherche donc à atteindre les objectifs suivants :

- Améliorer le système d'échanges entre la RD225 et la zone d'activités de Périgord par la réalisation d'un carrefour giratoire,
- Créer une sortie depuis la RD225 en venant de Carpentras permettant un accès direct à la zone de Périgord,
- Prévoir une bretelle future permettant la desserte de la zone Nord par le biais d'une nouvelle voie de contournement,
- Améliorer la sécurité et la fluidité dans les échanges,
- Permettre aux PL d'opérer des manoeuvres de girations dans de bonnes conditions, quelle que soit la direction prise.



4. – Historique du projet

2000 - Etude préliminaire de FAISABILITE : Réalisée par le service Grands Travaux de la Direction des Routes du Département, cette étude a permis de mettre en place la géométrie globale de l'aménagement et d'en définir les emprises.

2001 - DOSSIER d'enquête préalable à la DUP : Réalisée par la société CAREX Environnement d'Aix en Provence, cette étude a permis de déterminer l'état initial du site et son environnement, d'analyser les effets du projet sur l'environnement et de proposer des mesures compensatoires.

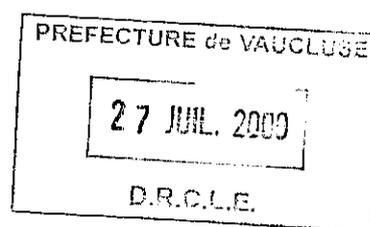
2002 - Déclaration d'utilité public du projet.

Septembre 2003 - Enquête RESEAUX : Réalisée par le service Grands Travaux de la Direction des Routes du Département, cette enquête a permis de définir les grandes lignes de déplacements à envisager avec la plupart des concessionnaires de réseaux.

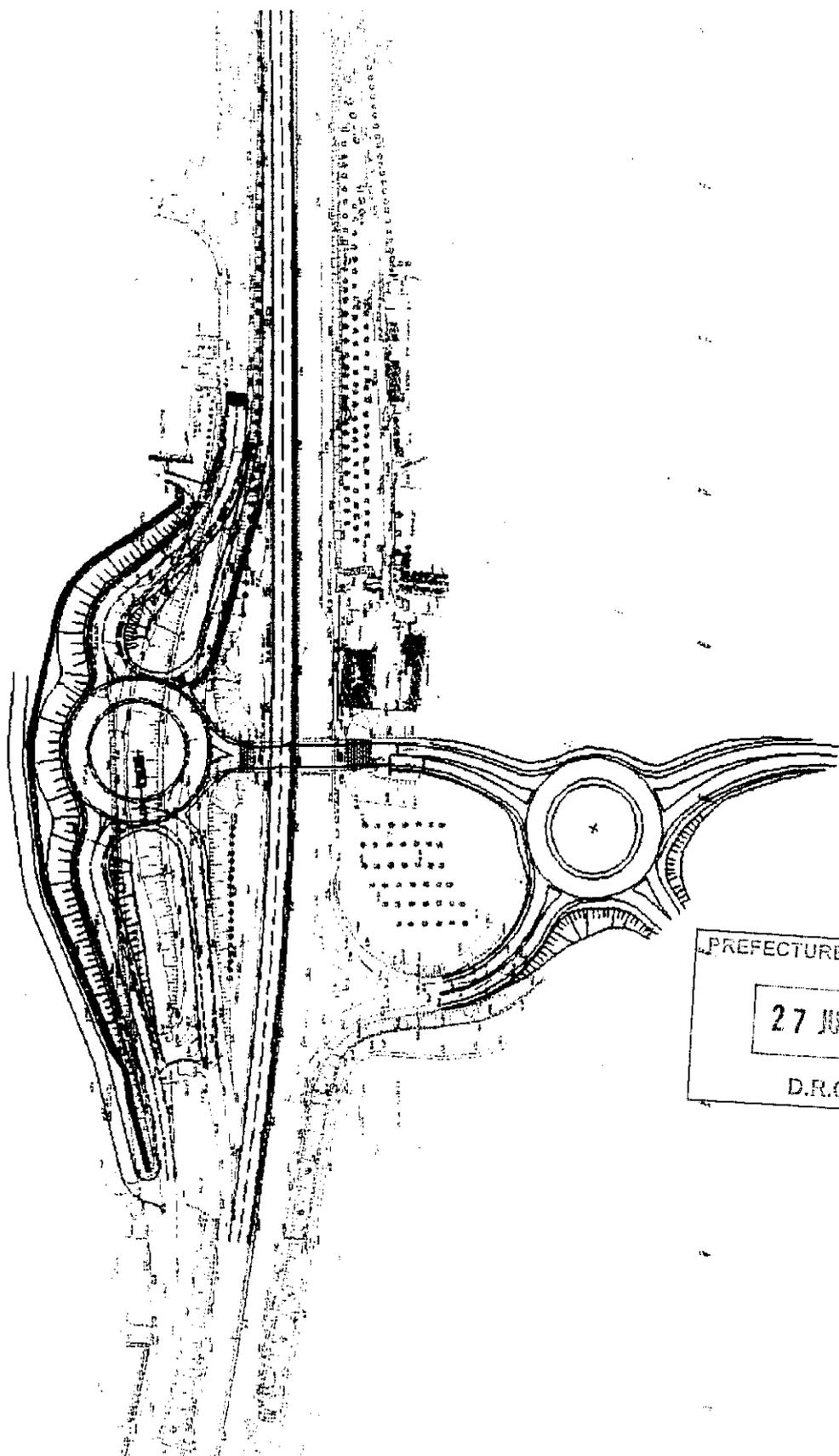
Février 2004 - Etude GEOTECHNIQUE : Réalisée par la société GEOTEC de Marseille, cette étude a permis de déterminer les caractéristiques des matériaux en place, les modes d'extraction et de réemploi, les objectifs de portance de la plateforme routière, les mesures compensatoires et modalités de réalisation des travaux.

Octobre 2006 - Etude de trafic AU DROIT DE L'ECHANGEUR (DU 05 AU 12/10/06) : Réalisée par la DDE de Vaucluse, cette étude a permis de faire ressortir les caractéristiques de la circulation dans le secteur afin de pouvoir dimensionner les structures de chaussées et vérifier la capacité du giratoire à écouler le trafic.

Novembre 2006 - DOSSIER APS : Réalisée par GIR Infrastructure, cette étude a permis de valider la faisabilité du projet.



AMENAGEMENT PROPOSE PAR L'ETUDE PRELIMINAIRE DE 2000



PREFECTURE de VAUCLUSE
27 JUIL. 2009
D.R.C.L.E.

CHAPITRE II : Diagnostic et orientations du projet

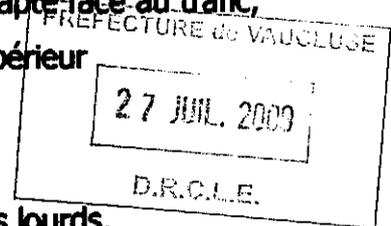
1. – Diagnostic : les problèmes de fonctionnement

La sécurité, les problèmes relevés sont essentiellement liés :

- au nombre important de poids lourds fréquentant la zone nord et la zone de Périgord,
- à un aménagement routier (carrefour en T) inadapté face au trafic,
- la présence de piétons empruntant le passage supérieur

Les contraintes :

- Un trafic journalier important notamment de poids lourds,
- La proximité de la RD225 à 2x2 voies et la présence du passage supérieur plaçant la plate-forme à plus de 6 mètres au-dessus du terrain naturel nécessitant des remblais importants.
- Un nombre de bretelles élevé (4 bretelles en double sens et 2 bretelles en sens unique)
- La présence d'une zone de dépôt de matériaux située entre l'entreprise Wimplex et une habitation,
- La proximité d'habitations et d'activités à désenclaver,
- Une bretelle de sortie depuis la RD225 en venant de Carpentras relativement proche de la nouvelle sortie à réaliser,
- Une urbanisation de la zone qui laisse peu de marge de manœuvre à l'aménagement, et des emprises définies par la DUP.



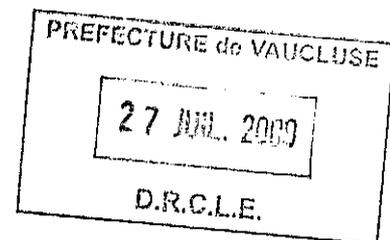
Les potentialités

- Un projet déclaré d'utilité public et une emprise acquise.

2. – Les orientations du projet

Généralités

- Un giratoire de grand rayon ($R_{EXT}=22m$) à cause du nombre de bretelles,
- Création d'une bretelle de sortie de la RD225 en venant de Carpentras,
- Réservation pour une bretelle au nord du giratoire pour la future déviation de la zone nord,
- Réalisation de trottoirs et de passages piétons ceinturant le giratoire et proposant une continuité du cheminement entre le passage supérieur et la zone nord.



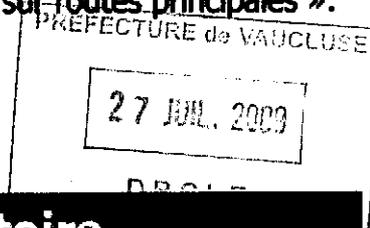
CHAPITRE III : Caractéristiques du projet

1. – Hypothèses prises en référence aux documents du SETRA

La RD225 est classée VRS (Voies du Réseau Structurant) dans le réseau départemental de Vaucluse.

Les voies sont placées dans une catégorie R80 au sens de l'ARP (guide technique du SETRA d'août 1994).

Le giratoire est établi selon les recommandations du guide technique du SETRA de décembre 1998 « Aménagement des carrefours interurbains sur routes principales ».



2. – Données Géométriques du giratoire

Paramètres de construction des voies selon le guide des aménagements des carrefours interurbains :

➤ Rayon du giratoire	$R_g = 22.00 \text{ m}$	
➤ Chaussée annulaire	$l_a = 7.00 \text{ m}$	
➤ Surlargeur franchissable	$s_{ff} = 0.00 \text{ m}$	
➤ Rayon intérieur	$R_i = R_g - l_a - s_{ff} = 15.00 \text{ m}$	
➤ Rayon d'entrée	$R_e = (\text{mini } 10.00 \text{ m})$	15.00 m
➤ Largeur de la voie entrante	$l_e = 4.00 \text{ m}$	
➤ Rayon de sortie	$R_s = (\text{mini } 15.00 \text{ m})$	20.00 m
➤ Largeur de la voie sortante	$l_s = 4.50 \text{ m}$	
➤ Rayon de raccordement	$R_r = 4 \times R_g = 88.00 \text{ m}$	



Construction des îlots séparateurs sur les branches du giratoire (hormis branche très secondaire) :

- Hauteur du triangle de construction $H = R_g = 22.00 \text{ m}$
- Base du triangle de construction $B = R_g / 4 = 5.50 \text{ m}$
- Déport de l'îlot sur l'axe $d = (r+0.50)/2 = 0.48 \text{ m}$
- Rayon de raccord des bordures $r = R_g / 50 = 0.45 \text{ m}$

Critère de perception et lisibilité : vu sur le nez d'îlot > 250m

Critère de déflexion : $R < 100\text{m}$

Capacité du giratoire : l'enquête de circulation a fait ressortir trafic horaire total entrant est < 1500 véh/heure, la capacité du giratoire à écouler le trafic est donc bonne avec une réserve de 30%.

