

## RD 28

### Mise en sécurité par suppression des accès directs sur la commune de VEDENE

#### Enquête d'utilité publique

#### Notice explicative

##### 1) La route actuelle :

La Route départementale n° 28 a son origine sur la RN 100 à Réalpanier (Avignon) et son extrémité sur la RD 4 à Vénasque.

On peut considérer plusieurs sections d'importances stratégiques « décroissantes » au fur et à mesure de l'éloignement de Réalpanier :

1 ) Entre Réalpanier et la RD 53 ; la RD 28 présente une circulation routière intense, de l'ordre de 15 500 véhicules / jour (moyenne journalière annuelle). Cette portion de route très fréquentée peut se subdiviser en deux sous sections :

1-1 ) Sur les communes d'Avignon (au sud) et du pontet (au nord) c'est-à-dire entre Réalpanier et le canal Crillon, où vient d'être aménagé récemment le carrefour giratoire dit « de l'Arbalestière » ; la RD 28 traverse une zone encore peu bâtie et ses caractéristiques en plan, profil en long et en travers sont suffisantes pour absorber le trafic actuel ou à venir.



La 1° section où l'agriculture subsiste

1-2) Sur les communes de Vedene (au nord) et Morières les Avignon (au sud) soit entre les deux carrefours giratoires (Arbalestière et France) la RD 28 traverse une zone que l'on peut qualifier d'urbaine puisque les P O S de ces deux communes ont permis l'installation de nombreuses maisons le long de l'axe routier : habitations, commerces, lotissements etc...

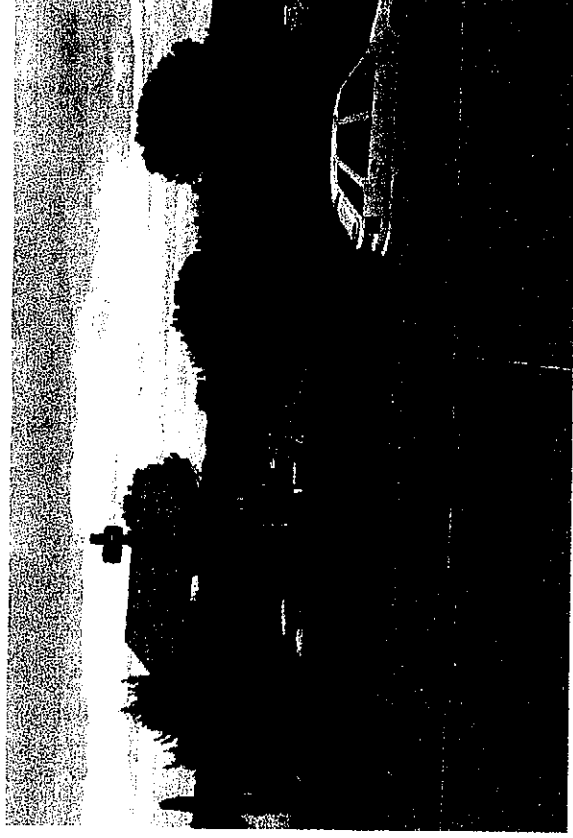
*C'est sur cette section que porte l'objet de la présente enquête.*



2° section : Le lotissement de « Carnejeanne »



Le carrefour giratoire de « L'arbalestière »



Le carrefour giratoire « de France » au loin la RD 28

2 ) Entre la RD 53 et St Saturnin les Avignon, le trafic reste élevé, compris entre 13000 et 14500 v/j ; puis au-delà jusqu'à Pernes les fontaines, (RD 938) la RD 28 supporte un trafic encore important de l'ordre de 5100 v/j composé essentiellement du trafic local (domicile – travail ; domicile – école, tourisme etc..)

3 ) Entre Pernes les fontaines et St Didier, la RD 28 voit son trafic chuter à environ 1780 v/j

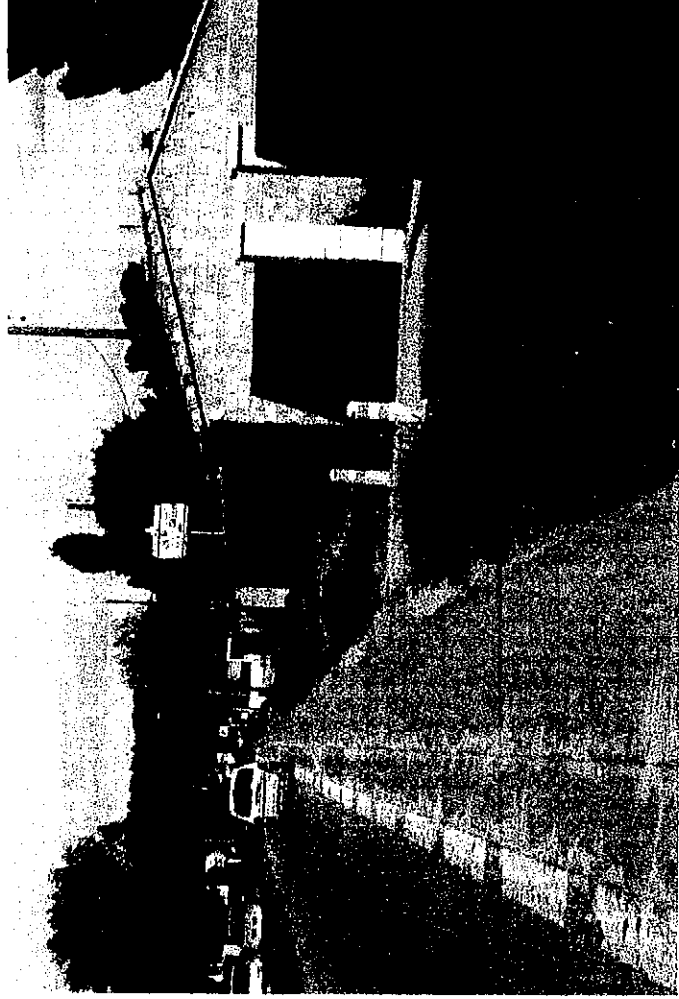
4 ) Enfin entre St Didier et Vénasque (RD 4) le trafic recensé est de 750 v/j avec une pointe en période estivale compte tenu du caractère touristique important des sites environnants.

---

La RD 28 est classée dans le réseau de rabattement entre Réalpanier et Pernes dans le répertoire des routes départementales vauclusiennes.

Comme il est précisé précédemment, la section située entre les deux carrefours giratoires (Arbalestière et France) est bordée par de très nombreuses constructions anciennes ou récentes. Ces dernières sont desservies à partir de la RD 28 grâce à des accès privés pour la plupart, ou publics pour les commerces, les groupes d'habitations.

C'est ainsi que côté nord on peut recenser sur Vedene 22 accès et côté sud sur Morières 19 accès. Soit au total 41 accès concentrés sur une longueur de 1400 mètres ! (Soit en moyenne un accès tous les 30m !)



Les nombreux accès : ( le véhicule rouge fait une sortie avec un cisaillement dangereux sur la route très fréquentée)

Ces dessertes non aménagées ;( exception faite pour le lotissement « Clos de Morières » où un marquage au sol matérialise un tourne à gauche) créent de nombreux points de conflits entre le trafic de transit, linéaire rapide ,et les mouvements d'entrée, sorties ou de cisaillement des circulations privées.



Le marquage au sol de l'accès au « clos de Morières »

## II) Les objectifs du projet :

La route départementale n° 28, sur la section considérée a des caractéristiques de largeur, de tracé très suffisantes pour absorber le trafic routier actuel ou à venir à court terme.

Il convient uniquement de lui donner des caractères de sécurité en supprimant les points de conflits précités.

Le seul moyen pour atteindre cet objectif est de séparer matériellement le trafic de transit des dessertes locales en canalisant ces dernières sur des contre allées parallèles à la RD 28 et raccordées à celle-ci sur les deux carrefours giratoires aménagés aux extrémités de la section.

Il n'y a pas d'autres solutions variantes envisageables en effet, la suppression des tourne-à-gauche pourrait facilement être réalisée par la mise en place d'une glissière béton au centre de la RD 28, entre les deux giratoires d'extrémité qui assureraient les demi tours, les entrées et sorties ne se faisant que par la droite. Dans ce cas, la mise en sécurité des accès nécessiterait la réalisation de voies de décélération et d'accélération. Toutefois, compte tenu des faibles distances entre deux accès voisins il n'est pas possible de mettre en place les longueurs suffisantes sans chevauchement. Par ailleurs, il y aurait toujours le mélange du trafic rapide de transit avec celui beaucoup plus lent des entrées - sorties ; impliquant encore des échanges dangereux.

**En conclusion, seule la mise en place de contre allées reste un gage de sécurité maximum.**

## III) Concepts du projet :

3 - 1 ) Côté nord de la RD 28 sur la commune de VEDENE : trois zones sont à considérer

3 - 1 - 1 ) Au départ du carrefour de l'Arbalestière et sur 350 m environ, une zone à urbaniser sur des tènements de cinq propriétaires avec trois voies de desserte (dont une publique)

3 - 1 - 2 ) Le lotissement de « Carnejeanne » jouxtant la limite du domaine public sur 250 m environ, où tous les accès aux habitations s'effectuent déjà par des voies internes au lotissement en direction des carrefours giratoires : Aucun accès n'existe actuellement sur la RD 28.

3 - 1 - 3 ) Une zone agricole mais à aménager en zone mi-artisanale, mi-habitat avec notamment un projet communal d'extension du lotissement de « Carnejeanne » et la création d'une contre allée débouchant sur le chemin de « St Montange » plus au nord. Il convient en outre de préciser que sur cette zone existent deux activités : Un garage Auto Moto Center ( installation classée soumise à autorisation) et l'entreprise de Travaux Publics PONTE.



Le Garage Auto Moto Center engendre des stationnements dangereux en « bordure » de chaussée.



L'installation de Bâtiment Travaux Publics « PONTE »

**Sur la commune de VEDENE les concepts du projet sont les suivants :**

3 - 1 - 4 ) Sur la 1° zone : création d'une contre allée coupant en leur milieu les deux premiers tènements fonciers voués à l'habitat (Zone UG du P O S) en réalisant ainsi la desserte routières des futures habitations. Cette contre allée sera rabatue sur la RD 28 au carrefour giratoire de l'Arbalestière, déjà opérationnel.

3 - 1 - 5 ) Sur la 2° zone( Le Lotissement de « Carmejeanne » est déjà desservi par des voies internes sans débouché sur la RD 28 ) : Rien à faire

3 - 1 - 6 ) Sur la 3° zone : Utilisation de la contre allée établie pour le lotissement de « Carmejeanne » et prolongée côté Est ; l'ensemble étant utilisé pour rabattre les accès actuels sur la RD 28 (qui seront supprimés) par des voies à caractères privés sur cette contre allée. Le débouché de cette dernière voie sur le réseau de routes départementales (RD 53 et RD 28 ) s'effectuera par l'intermédiaire du chemin de Saint Montange situé plus au nord du lotissement.

Donc sur l'ensemble du parcours situé au nord de la RD 28 entre les deux carrefours giratoires d'extrémité tous les accès pourront être supprimés à l'exception de celui de l'activité Auto Moto Center qui génère un trafic trop important. Pour sécuriser cet accès ouvert au public, une bande de terrain latérale à la RD 28 sera aménagée localement en contre allée de manière à séparer clairement et de façon physique les activités de cette activité avec le trafic de transit de la RD 28. Dans ce cas les entrées et sorties à l'établissement s'effectueront par des voies de décélération et d'accélération conformes aux normes en la matière.

**3 -2 ) Côté sud de la RD 28, sur la commune de Morières les Avignon :**

La mise en place d'une contre allée à l'arrière des bâtiments riverains est impossible compte tenu de l'urbanisation actuelle. Cependant , la construction d'une contre allée peut être envisagée dans les emprises du domaine public existant par couverture des fossés nord et sud de la RD 28. L'emprise disponible, ainsi gagnée sur la largeur des fossés permettra avec un léger ripage de la route actuelle côté nord la mise en place d'une voie de desserte côté sud (contre allée à sens unique desservant les riverains par entrée et sortie « à main droite »). Sur la commune de Morières, aucune acquisition foncière ne sera nécessaire.

**Mais ces dispositions ne seront possibles** qu'après avoir supprimé les accès côté nord sur la commune de Vedene :

Les travaux décrits au paragraphe 3 - 2 ci-dessus sont donnés à titre justificatif vis-à-vis du présent dossier d'enquête sur Vedene, mais ils ne font pas partie de ce projet (ils ne sont pas pris en compte dans les caractéristiques des ouvrages, l'estimation, etc...)

#### IV) Caractéristiques particulières :

##### 4 -1 ) Domanialité :

La mise en sécurité sur Vedène et Morières nécessitera des acquisitions uniquement sur la commune de VEDENE.

Après l'exécution des travaux, la domanialité des voies créées sera répartie entre la Commune et (ou) les propriétaires riverains privés concernés.

Sur le principe les voies de colature des circulations deviendront des voies communales de Vedène (à intégrer dans le réseau communal existant), et les voies de dessertes privées deviendront des voies appartenant aux propriétaires concernés.

##### 4 -2 ) Caractéristiques :

Les éléments géométriques de ces voies sont définies par la pièce jointe « Caractéristiques des ouvrages, profils types »

##### 4 - 3 ) Les travaux :

Ils ne présentent pas de difficultés particulières sur un site plan et sur des terres agricoles.

Après décapage de la terre végétale en vue de sa réutilisation, des fossés latéraux seront creusés pour assurer le drainage des eaux de ruissellement vers les exutoires .Ces fossés seront enherbés et seront intégrés dans le schéma général de la zone de Carmejeanne.

Les couches de chaussée (anticontaminante, assise, base et roulement)seront mise en place après avoir exécuté les ouvrages hydrauliques de franchissement. Les accotements seront stabilisés, éventuellement revêtus dans le lotissement.

Le tracé et les aménagements spécifiques des voies de dessertes privées seront définis en accord avec les propriétaires concernés ; ainsi que les structures et les modifications à apporter pour la desserte rationnelle des habitations ou activités (largeur des voies, clôtures, portails garages etc...)

Tous ces travaux seront également menés en étroite collaboration avec la municipalité de VEDENE de façon à garder l'homogénéité des aménagements dimensionnels et environnementaux.