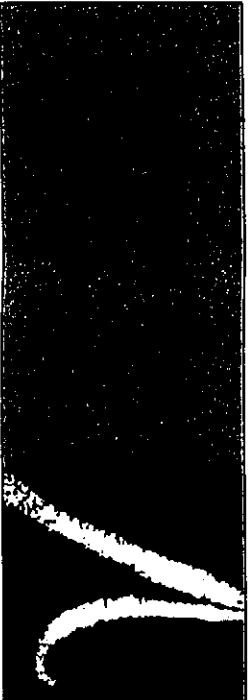


Préfecture de Vaucluse
11 MAI 2007
BUREAU DU COURRIER

PREFECTURE de VAUCLUSE
23 MARS 2007
D.R.C.L.E.

PREFECTURE de VAUCLUSE
11 MAI 2007
D.R.C.L.E.



CONSEIL GENERAL DE VAUCLUSE

**ELARGISSEMENT DE LA RD 5 ENTRE LA RD 1 ET LA RD 77
(PR 0.000 – PR 2.700) SUR LES COMMUNES DE MAZAN ET MALEMORT DU COMTAT**

DOSSIER PREALABLE A LA D.U.P.

Mars 2006



SOCIETE D'INGENIERIE
EAU & ENVIRONNEMENT
PROVENCE ALPES COTES D'AZUR



Une société du Pôle :

I. NOTICE EXPLICATIVE

I.1. LE CADRE D'INTERVENTION DU DEPARTEMENT

I.1.1. Schéma Directeur des Routes Départementales

Parmi les moyens de transport, la route joue un rôle de premier plan, tant parce qu'elle constitue souvent un maillon indispensable dans toute chaîne de déplacement ou de transport que par la part qu'elle prend dans ces transports et déplacements. Le réseau départemental en particulier occupe une place importante pour différentes raisons :

- sa longueur et la diversité des fonctions qu'il assure,
 - le fait qu'il participe à la desserte de la totalité du territoire départemental et qu'il constitue, par là même, un élément fondamental de son aménagement et de son développement.
- Le Conseil Général de Vaucluse a adopté un Schéma Directeur de la voirie départementale, avec pour objectifs :
- d'accompagner l'aménagement du territoire départemental,
 - d'assurer la complémentarité avec les autres modes de transports,
 - de maintenir la cohérence avec les autres réseaux routiers (de l'Etat, des Communes et des Départements limitrophes),
 - d'actualiser et préciser les principes d'aménagement des routes,

- d'améliorer la sécurité,
- de prendre en compte l'environnement,
- d'optimiser les niveaux de service,
- de faciliter la programmation des opérations.

Dans ce schéma, la RD 5 est classée en route départementale d'intérêt local (réseau de désenclavement).

I.1.2. La RD 5 : Un schéma de desserte locale

▪ Maillage routier

Le projet se situe dans la plaine du Comtat Venaissin, à moins de 6 km au Sud-Est de Carpentras et concerne les communes de Malemort du Comtat et Mazan.

La RD 5 est un axe d'orientation Ouest / Est, situé dans la partie centrale du département de Vaucluse, qui relie Mazan (RD 1 / RD 5) à Monnieux (RD 5 / RD 943). De plus, la départementale assure une desserte des grands axes du département par l'intermédiaire de la RD 942

Autour de cet axe s'organise un réseau de voies secondaires limité :

- RD 1 (Mazan / Pernes-les-Fontaines),
- RD 77 (Mazan / Vénasque).

▪ **Place de l'itinéraire dans l'aménagement du territoire**

Bassins d'emplois

La RD 5 permet de desservir le village de Malemort du Comtat. Le bassin d'emploi, formé par cette commune représente une population active de 34 % de la population totale.

A noter, la présence de la carrière de plâtre qui fait de la RD 5 une importante voie d'intérêt économique.

En revanche, bien que le pôle de Carpentras soit à proximité, la migration alternante « lieu de résidence - lieu de travail » est modérée.

Zones d'habitats

La RD 5 traverse les territoires communaux de Malemort et Mazan.

Les zones d'habitat desservies par la RD 5 sont de plusieurs types :

- habitats individuels (zone périurbaine ou zones agricoles),
- habitat ancien (centre du village de Malemort du Comtat).

Aucune contrainte d'urbanisme n'est identifiée sur le secteur d'étude.

Equipements commerciaux

Sur la zone d'étude, aucun équipement commercial n'est présent le long de la RD 5. Par conséquent aucune desserte d'activités n'existe.

En revanche, la RD 5 permet l'accès à de nombreuses parcelles agricoles.

Rôle d'échanges et de liaisons

La RD 5 a pour vocation première d'assurer les échanges entre les communes traversées et les axes structurants du département.

De plus, cet axe peut être défini comme une route touristique, puisque son itinéraire lui permet de desservir divers sites remarquables.

En outre, la section concernée par le projet d'aménagement est fortement empruntée par les poids lourds provenant de la carrière de plâtre située sur la commune de Malemort du Comtat.

I.2. CARACTERISTIQUES DE LA ROUTE DEPARTEMENTALE N°5

La zone d'étude est située entre le carrefour RD 1 / RD 5 au PR 0.000 et le carrefour RD 5 / RD 77 à l'entrée du village de Malemort du Comtat au PR 2.700.

I.2.1. Situation actuelle

▪ **Caractéristiques géométriques**

La route actuelle comporte les caractéristiques géométriques suivantes :

- un tracé en plan à l'allure générale rectiligne,
- un profil en long suivant le terrain naturel relativement plat,

- un profil en travers marqué par une chaussée inférieure à 7 m de large en moyenne et avec des accotements peu stabilisés,
- des accès directs et deux carrefours non aménagés.

En terme de qualité, les caractéristiques géométriques de la RD 5 sont modérément médiocres (largeur de voirie irrégulière et inadaptée au croisement des véhicules, chaussée déformée, absence d'accotements).

• Trafic

Les fichiers de comptage de la DDE de Vaucluse font état d'un trafic 2004 sur la RD 5 de 2 827 véhicules/jour (Taux Moyen Journalier Actuel) dans les deux sens.

La part du trafic P.L. est de l'ordre de 5 %.

Depuis ces dernières années, le TMJA suit une évolution annuelle moyenne négative. En effet, le TMJA de 2004 est de 2 827 véhicules /jour, alors que le TMJA de 2003 était égal à 2 878 véhicules/jour et le TMJA de 2002 équivalait à 2 960 véhicules/jour.

Les comptages ont été effectués par la DDE de Vaucluse, sur la RD 5, au niveau du PR 2.700.

• Sécurité

Les fichiers d'accidents des services de la DDE font état d'une faible fréquence des accidents survenus sur la départementale (3 accidents de 1998 à 2005, dont 1 accident mortel).

Ce caractère accidentogène de la voie peut donc être qualifié de modéré.

Néanmoins, plusieurs « points singuliers » sont présents sur la RD 5. Ces secteurs présentant de mauvaises caractéristiques géométriques, alliées à un accroissement soutenu du trafic peuvent très rapidement s'avérer fortement accidentogène. On distingue ainsi :

- un virage en chicane où les visibilitées de l'utilisateur sont réduites et les conditions de circulation mauvaises,
- deux carrefours (début et fin de projet), où la connexion de plusieurs axes rend les échanges difficiles et dangereux,
- certaines sections de la RD 5 où le croisement de certains types de véhicules (poids lourds provenant de la carrière de plâtre notamment) est relativement difficile.

Notons également que l'absence d'accotements formalisés sur une grande partie de l'itinéraire constitue une mise en danger d'une partie des usagers (deux roues, piétons).

• Contraintes

Servitudes et contraintes liées aux réseaux

Un certain nombre de servitudes existent le long du parcours ; il s'agit pour les principales du réseau de communications téléphoniques (qui longe la RD 5) et du réseau aérien électrique.

De plus, le secteur d'étude est caractérisé par un réseau d'irrigation relativement dense. Sur la commune de Malemort (bassin Est), les canaux se localisent essentiellement au Sud de la RD 5, à une distance inférieure à 100 m de la voie. Néanmoins, par deux fois des canaux traversent la départementale (cf. carte localisation des canaux). Sur la commune de Mazan (bassin Ouest), les canaux se localisent essentiellement au Nord de la RD 5, à une distance inférieure à 50 m de la voie. Sur ce tronçon, aucun canal ne traverse la départementale.

Contraintes du site

La zone de projet peut être scindée en 2 parties. Ainsi, la première partie du projet est située à flanc d'une falaise (partie Ouest) et la seconde partie est localisée sur un plateau (partie Est).

Bien que le terrain naturel soit en pente régulière sur l'ensemble du tracé, s'agissant d'un aménagement sur place, cette contrainte reste limitée.

Contraintes humaines

Aucune habitation ou activité n'est présente en bordure de la RD 5. Les contraintes humaines sont nulles.

Contraintes liées aux risques naturels

Le site est essentiellement affecté par le risque feux de forêt. Par conséquent, la zone d'étude est concernée par un périmètre d'aléa feux de forêt au niveau du secteur boisé de Mazan (aléa moyen).

Contraintes hydrogéologiques

Sur la zone d'étude, les terrains sont lithologiquement représentés par des terrains quaternaires d'origine alluviale et colluviale. En effet, sur le secteur s'écoule une nappe d'Est en Ouest qui circule dans les cailloutis wurmiens reposant sur le miocène, et qui atteint de nombreux puits. Par conséquent, compte tenu de la nature alluviale des terrains, l'aquifère est relativement vulnérable à toutes les formes de pollution proches ou lointaines.

Contraintes hydrographiques

La zone d'étude s'étend sur deux unités hydrographiques distinctes (Est et Ouest). Ces 2 unités appartiennent à des bassins versants différents : bassin versant de l'Auzon (partie Est) (84 ha) et bassin versant du Récaveau (partie Ouest) (16 ha). Néanmoins, les contraintes hydrologiques sont relativement faibles.

Contraintes d'environnement

Aucune zone réglementaire n'affecte la zone d'étude. De plus, le nombre de contraintes environnementales (espèces remarquables floristiques / faunistiques) sur le secteur d'étude est relativement limité.

Ainsi, la zone de projet constitue un secteur écologique, biologique et paysager modérément sensible.

Contraintes agricoles

Le secteur d'étude est caractérisé par une agriculture de plaine orientée essentiellement vers la vigne et les vergers. Cependant, on distingue également une agriculture tournée vers l'élevage (aviculture, ovins, ruches en productions). Sur Malemort et Mazan, la vigne représente plus de 55 % de la SAU. De plus, ces communes appartiennent à l'aire géographique de l'AOC « Côtes du Ventoux » et « Raisin Muscat du Ventoux ».

Néanmoins, le projet n'engendre aucune déstructuration du parcellaire. En effet, on note une consommation ponctuelle de terres agricoles le long de la voie actuelle, en limite de parcelles, mais sans conséquence sur la pérennité des exploitations touchées.

Contraintes paysagères

La zone d'étude décrit un paysage agropastoral qui a su conserver une identité forte, grâce aux secteurs essentiellement agricole et naturel. Cet ensemble paysager a une valeur identitaire et patrimoniale qui est liée à sa composition, sa lisibilité, son échelle, ses relations visuelles, ses ambiances... Cependant, ce paysage ne présente pas de caractère pittoresque, ni d'élément remarquable.

• L'occupation du sol

Vocation des sols et emplacements réservés

Les enjeux et contraintes liés aux POS sont modérés. Ainsi, la zone d'étude est majoritairement concernée par la zone NC (zone agricole) mais également par la zone NCf3 (risque feux de forêt). Par conséquent, ces 2 zones font l'objet de protection particulière.

Aucun emplacement réservé ne concerne la RD 5.

Accès

La RD 5 est interceptée par deux routes départementales (RD 1 et RD 77) dont les carrefours (RD 1 / RD 5 et RD 5 / RD 77) engendrent des échanges relativement difficiles et dangereux.

En outre, la RD 5 est très souvent interceptée par de nombreuses voies secondaires peu fréquentées, qui correspondent à des chemins d'accès tantôt empierrés tantôt goudronnés.

• Conclusion

Aux vues :

- des caractéristiques géométriques relativement médiocres,
- des problèmes de sécurité rencontrés notamment au droit des zones d'échange,
- de la mauvaise qualité du revêtement routier,
- du rôle de desserte des villages environnants,

Il s'avère nécessaire d'aménager cet axe, en conformité avec les schémas de voirie départementale (respect des règles géométriques de conception routière, mise en conformité de l'itinéraire...) et les objectifs d'urbanisme des communes de Malemort du Comtat et Mazan.

I.2.2. Propositions d'aménagement

• Parti général d'aménagement de l'itinéraire

La RD 5 supporte un trafic que l'on peut qualifier de modéré. Cependant, cette voie qui constitue :

- la principale voie d'accès au village de Malemort
- et une voie d'emprunt par les poids lourds provenant de la carrière de plâtre

n'a pas les caractéristiques géométriques nécessaires au type de circulation qui lui est imposé (voie étroite rendant difficile le croisement des usagers, plate-forme routière accidentée...), ainsi qu'à la desserte des nombreux accès directs.

Le présent projet a pour objectif :

- d'assurer la sécurité des usagers et la fluidité du trafic, notamment en améliorant la visibilité aux droits des carrefours et des accès directs ainsi que les caractéristiques géométriques de la voie sur l'ensemble de l'itinéraire,
 - d'assurer la sécurité des cycles et des piétons en créant des accotements le long du tracé.
- **Les aménagements projetés consistent en :**
- l'amélioration du revêtement et des caractéristiques géométriques de la voie (largeur plate-forme, accotements...),
 - l'amélioration de la « visibilité »,
 - la sécurisation des carrefours (RD 1 / RD 5 et RD 5 / RD 77) par l'aménagement de deux carrefours de type giratoire,
 - l'amélioration de la « lisibilité » des divers accès directs,
 - l'aménagement de l'assainissement pluvial.

I.2.3. Les variantes de tracé

Dans le cadre d'une mise en sécurité de la voie (amélioration de la sécurité et du confort des usagers), le projet prévoit l'élargissement de la plate-forme.

Le projet suit le tracé actuel sur une longueur de 2 700 m, sauf ponctuellement pour la rectification de virages.

Le tracé étant assimilable à un aménagement de sécurité sur place qui vise une consommation minimale de terrains ; la possibilité de variante reste faible.

En effet, cette situation n'autorise aucune variante de tracé, excepté la variante 0, qui consisterait à ne rien faire.

Cependant, la variante 0 qui ne propose aucun aménagement routier sur l'actuelle RD 5, renforcerait :

- la dégradation des conditions de sécurité et de confort,
- l'insuffisance et la médiocrité des caractéristiques géométriques,
- l'augmentation du risque accidentogène,
- la non prise en compte des cyclistes.

Le choix de l'aménagement proposé est donc mixte et adapté à la configuration du site. Il recherche également une mise en sécurité optimale de l'itinéraire et des zones d'échanges.

I.2.4. Conditions d'exploitation de la voie

La RD 5 bénéficiera d'un bon niveau de service.

L'uniformisation des caractéristiques géométriques de la voie (mise à 2 x 3,50 m) et la mise en place d'accotements de part et d'autre de la départementale permettront :

- d'améliorer les conditions de sécurité de l'ensemble des usagers (P.L., V.L., 2 roues et piétons),
- de faciliter et sécuriser les accès directs,
- d'offrir deux bandes cyclables pour le confort et la sécurité des cyclotouristes.

Sur le plan des échanges, ces derniers s'effectueront à l'identique depuis l'ensemble des accès directs existants et au droit des carrefours giratoires (RD 1 / RD 5 et RD 5 / RD 77).

II. CARACTERISTIQUES DES OUVRAGES LES PLUS IMPORTANTS

- **Voies adjacentes**

Les principales voies adjacentes à la départementale menant à Malemort du Comtat sont :

- la RD 1 en extrémité Ouest du projet,
- la RD 77 en extrémité Est du projet,
- quelques voies communales.

Le projet a été élaboré en suivant les recommandations techniques prescrites par les documents du SETRA et du CERTU.

Les caractéristiques géométriques principales sont les suivantes :

II.2. LES POINTS D'ECHANGES

- **Section courante**

L'opération concerne un aménagement sur place.

Le tracé en plan du projet reprendra le tracé de l'existant en adoucissant certains virages.

Le profil en long reprendra également le profil de l'existant en adoucissant certaines bosses.

- **Profils en travers type**

Le profil en travers sera composé d'une chaussée en toit composée de :

- 2 voies bidirectionnelles, d'une largeur totale de 7 m,
- 2 bandes cyclables d'1,50 m,
- 2 accotements de 2 m.

L'ensemble de la chaussée s'appuie sur un talus de fruit 3h/2v.

- **Carrefours**

Deux carrefours en T se matérialisent sur l'ensemble du tracé de la RD 5. Il s'agit des carrefours :

- RD 1 / RD 5,
- RD 5 / RD 77.

Le projet envisage une requalification de ces deux carrefours plans en carrefours giratoires.

Ainsi, le projet comprend une redéfinition de chaque carrefour avec la mise en place d'une signalisation verticale et au sol adaptée, et si besoin la réalisation d'îlots séparateurs.

II.3. PRINCIPE DE RETABLISSEMENT DES COMMUNICATIONS

L'ensemble des carrefours avec les voies communales sera rétabli à l'existant selon le principe détaillé au paragraphe « II.2. Points d'échanges » précédent.

L'ensemble des accès directs à la RD 5 sera rétabli à l'existant.

II.4. RETABLISSEMENT DES RESEAUX

Les différents réseaux implantés dans le domaine public seront rétablis à l'identique. On recense :

- EDF : réseau BT,
- France TELECOM,

On procédera, chaque fois que possible, et en accord avec les services concernés, à l'enterrement des réseaux aériens.