



D É P A R T E M E N T D E L A D R Ô M E

C O M M U N E D E C O N D O R C E T

Aménagement de la traversée et des espaces publics du village

Etude préliminaire et maîtrise d'oeuvre : cahier des charges



Mars 2021

Document réalisé avec l'appui du Conseil d'architecture, d'urbanisme et d'environnement de la Drôme



Réalisation : Angélique Liard, *Chargée de mission, référente*

Frédéric Poudevigne, *Chargé de mission*

Guillaume Sarti, *Graphiste*

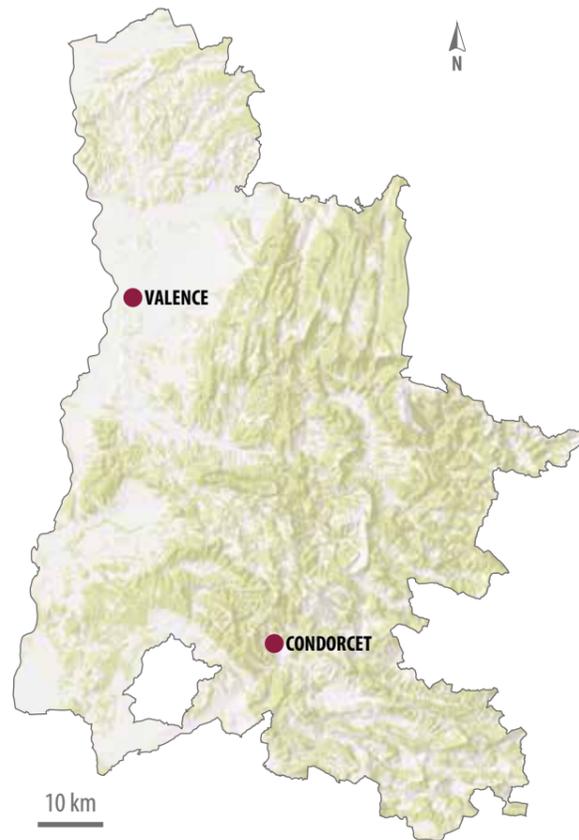
Sous la responsabilité de Frédérique Bompard, *Adjointe de direction*

Format original du document : A3

SOMMAIRE

Préambule	4
Eléments de contexte	5
Le périmètre d'étude et les principaux enjeux du projet	13
Pré-diagnostic et éléments de programme par séquence	16
Objectifs de qualité	30
Contenu de missions et modalités	33
Annexe	35

Préambule



CARTE D'IDENTITÉ

Localisation : à 80 km au sud-est de Valence, à 13 km à l'est de Nyons

Superficie : 2 244 ha

Nombre d'habitants : 486 (2017)

Altitude : 387m

Gestion des sols : Règlement National d'urbanisme (RNU)

Intercommunalité : Communauté de Communes des Baronnies en Drôme Provençale

La commune de Condorcet est traversée par la route départementale 70 qui constitue un axe majeur de transit entre le Nyonsais-Baronnies et les vallées de la Drôme et du Rhône.

Le village de Condorcet s'organise sous la forme d'un « village rue » où les façades des maisons sont alignées perpendiculairement le long de la principale et unique voie du village et sur un linéaire d'environ 700 mètres. Cette organisation n'incite pas l'automobiliste à s'arrêter et favorise une vitesse excessive.

Pour autant cette traversée est très fréquentée car elle permet d'accéder aux commerces du village (boulangerie et bar) et aux équipements publics communaux (mairie, école, salle des fêtes,...). Des « traverses » piétonnes sont aménagées et permettent de relier la route départementale et les parvis des équipements publics. La commune a réalisé (peinture au sol) des marquages provisoires pour du cheminement piéton ; mais l'absence de continuité adaptée et sécurisée sur le linéaire de la traverse oblige les usagers à circuler à pied sur la route.

La commune a par ailleurs engagé une réflexion sur la réhabilitation des réseaux d'eau et d'assainissement, sur l'enfouissement des lignes électriques et sur l'amélioration de l'éclairage public. En parallèle, plusieurs projets communaux et privés vont modifier l'organisation du village et participer à son réaménagement : mise en accessibilité de l'église, construction d'une buvette et de sanitaires publics, extension de la maison d'accueil spécialisée, aménagement de la cour d'écoles...

Les élus ont sollicité l'accompagnement du CAUE pour engager une réflexion sur la requalification de la traversée du village avec pour objectifs :

- la sécurisation autour de cet axe avec comme priorité de faire ralentir les véhicules, de sécuriser les déplacements et les traversées,
- l'organisation du stationnement,
- l'amélioration du cadre de vie des habitants et l'embellissement et la valorisation du village,
- l'intégration des projets en cours de requalification des réseaux.

Ce projet d'envergure pour la commune touche sensiblement les usages et le cadre de vie des habitants. Dans un souci d'appropriation de la démarche par ses administrés, les élus ont souhaité associer la population dès cette phase d'identification des besoins.

La commune de Condorcet souhaite confier à une équipe de professionnels compétents en aménagement d'espaces publics et en démarche participative, **une mission d'étude préliminaire et une mission de maîtrise d'œuvre en infrastructure.**

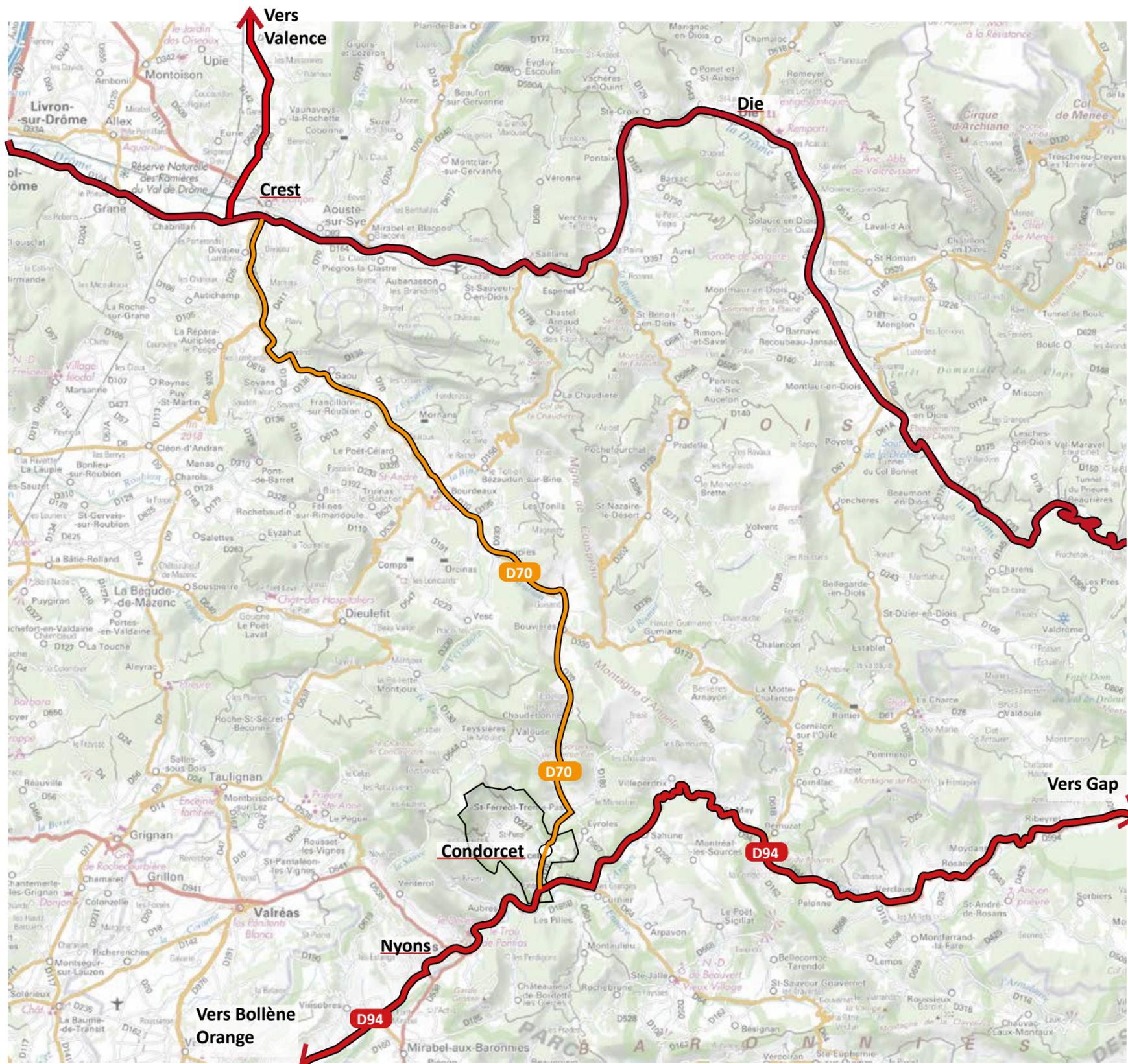
Le présent document a pour objet de définir le contexte, les enjeux et secteurs d'intervention, ainsi que le contenu du marché d'études et ses modalités d'exécution.

Le présent cahier des charges a été rédigé à l'issue d'une phase d'accompagnement de la commune par le CAUE comportant :

- animation d'une balade urbaine avec élus/commerçants/habitants afin de réaliser un pré-diagnostic participatif
- analyse des retours des questionnaires transmis à tous les habitants
- réunion avec les partenaires techniques associés (notamment le service des routes du CD 26)
- animation d'une réunion sur les objectifs qualitatifs
- synthèse du contexte, des enjeux et des objectifs de la commune, définition du périmètre, du calendrier et du contenu des missions confiées à l'équipe de maîtrise d'œuvre.

Pour la suite, le CAUE accompagnera la commune dans la procédure de choix de l'équipe de maîtrise d'œuvre dans le respect du code des marchés publics et tout au long de la phase de conception jusqu'à la validation d'un avant-projet (AVP).

Eléments de contexte



↑ Situation de la commune et principaux axes de desserte à partir de la carte IGN - échelle 1/200 000

Un village au fond d'une petite vallée du massif des Baronnies

Implantée dans une zone de petites montagnes appartenant au massif des Baronnies, la commune de Condorcet est située dans une petite vallée perpendiculaire à la vallée de l'Eygues.

DESSERTE

La commune est desservie par la route départementale 70, qui rejoint la route départementale 94 dans la vallée de l'Eygues ; cette dernière permet de relier Orange à Gap.

La RD 70 permet de relier la vallée de l'Eygues, au sud, à la région de Bourdeaux et Crest au nord.

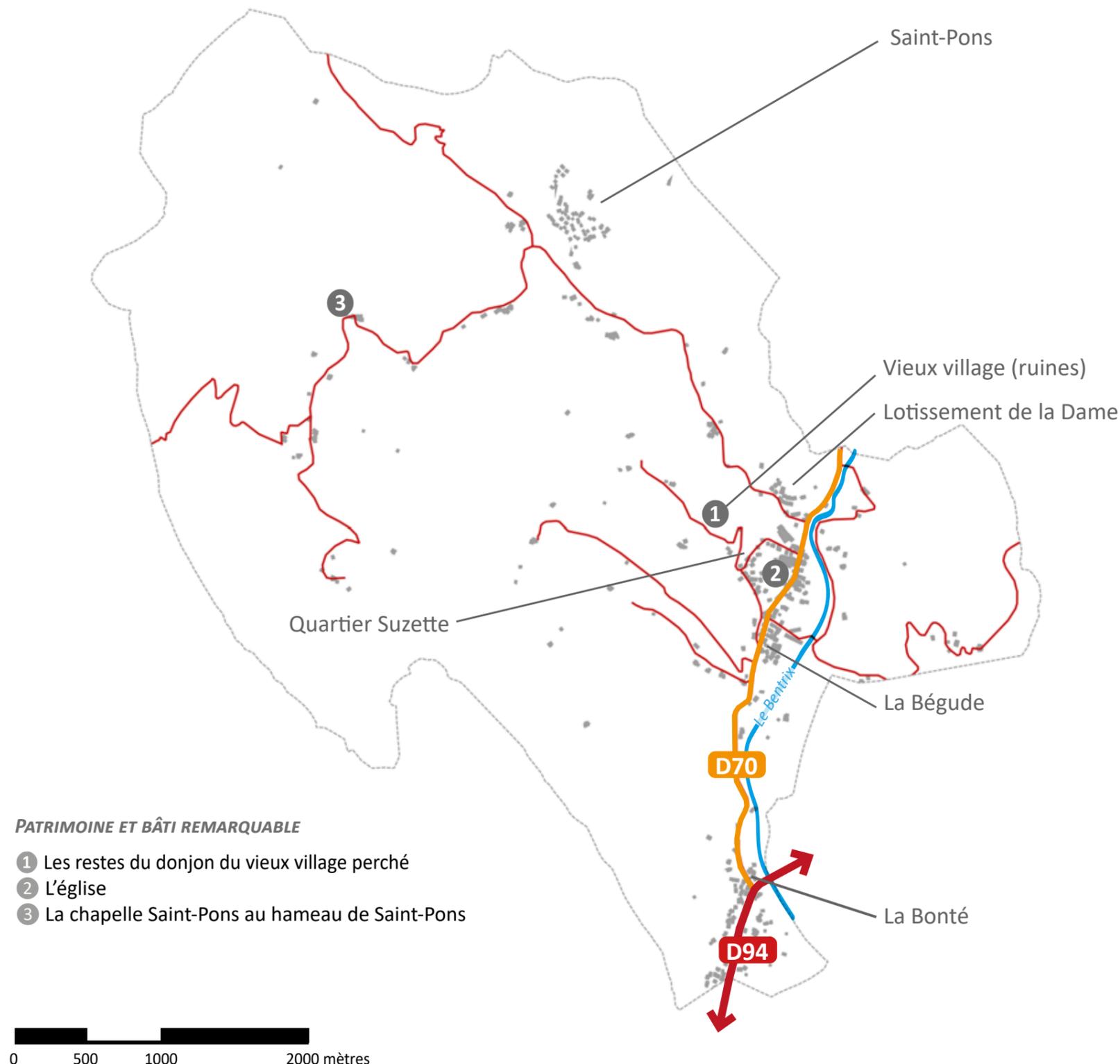
La commune est située sur l'axe principal de communication entre la vallée du Rhône et les Baronnies et sur celui de Nyons très fréquenté au quotidien par les habitants de la vallée de l'Eygues.

PAYSAGE COMMUNAL

Le territoire communal est ceinturé par une série de montagnes dont l'altitude varie de 600 à 1200m (le mont Cougoir, situé à l'ouest de la commune, culmine à 1214m). Il bénéficie de certaines ouvertures dans le paysage notamment au sud avec la vallée de l'Eygues et sa plaine alluviale et au nord, par le passage du Bentrax à travers les montagnes. Le lieu de confluence entre le Bentrax et l'Eygues constitue la limite sud de la commune.

↓ Le village de Condorcet depuis les ruines de l'ancien village avec les vues lointaines sur les Baronnies





PATRIMOINE ET BÂTI REMARQUABLE

- ① Les restes du donjon du vieux village perché
- ② L'église
- ③ La chapelle Saint-Pons au hameau de Saint-Pons

↑ Le village-rue et l'urbanisation diffuse en quartiers pavillonnaires

Un village-rue discontinu et une urbanisation diffuse

DÉVELOPPEMENT DU BÂTI

Historiquement, le village était implanté au pied du château en lieu et place des actuels vestiges encore visibles aujourd'hui. La dernière maison habitée du vieux village est tombée en 1915 mais le mouvement d'abandon du village perché avait commencé dès 1830. Aujourd'hui, la végétation a tout envahi diminuant ainsi l'impact visuel des ruines.

Le village va alors se développer en bas de la colline, au lieu-dit «la Bégude». La densification de l'habitat s'est ensuite produite autour du carrefour formé par la route d'accès au vieux village et au Bentriv d'une part, et le «chemin de Nyons à St Ferréol» d'autre part. C'est là que l'église a été bâtie, et que sont situés la mairie, l'école et les commerces.

Aujourd'hui l'essentiel des constructions s'étirent le long de la RD70. Le village est de type «village rue», sans épaisseur. Des quartiers d'habitat pavillonnaire récents sont venus occuper les premières pentes au dessus de la vallée du Bentriv (quartier de Suzette) ou au dessus de ravin de Marnas (résidence de la Dame).

Un deuxième lieu d'urbanisation s'est formé autour de la maison Bégude ; ce hameau se résume à 3 îlots linéaires orientés nord-sud et séparés par deux rues étroites.

Un autre hameau s'est développé au quartier «La Bonté» ; quartier qui s'organise au débouché de la vallée du Bentriv sur celle de l'Eygues. Les constructions sont très disparates (entreprises artisanales, maisons individuelles) et sont issues soit d'opérations individuelles (particulièrement le long des routes départementales) ou soit d'opération groupée (lotissement Les Ecureuils).

Enfin le hameau de Saint-Pons situé sur les pentes ouest de la commune s'est beaucoup moins développé à cause de sa localisation excentrée et de son accès peu aisé.

Une RD 70 commerçante et des équipements publics «qui lui tournent le dos»

COMMERCES, SERVICES, ÉQUIPEMENTS

Deux commerces, une boulangerie-pâtisserie et un bar-épicerie, se situent sur l'entrée Nord de la traverse. Le bâtiment du XIX^{ème} siècle regroupant mairie et école longe également la RD 70. Cependant, afin d'assurer l'accessibilité des espaces intérieurs et extérieurs, l'équipement réhabilité et agrandi en 2018-2019 se tourne désormais sur l'arrière de la Départementale. L'entrée de la nouvelle mairie accueillant également agence postale et logements, s'ouvre sur un vaste espace public à proximité de l'école, de la salle des fêtes et d'un grand stationnement. Au nord, cet espace se prolonge sur l'église, un parc de jeux pour enfants, un petit jardin public et des terrains de boules. Afin de conforter et d'améliorer les usages de ces espaces, la commune a engagé en parallèle plusieurs projets de construction et d'aménagement :

- la construction d'une buvette à proximité du terrain de foot et des terrains de boule au nord de l'église et la construction de sanitaires au nord de la salle des fêtes (travaux programmés en juin 2021) ;
- la mise en accessibilité de l'église ;
- le réaménagement et la désimperméabilisation de la cour des écoles (travaux programmés en avril 2021).

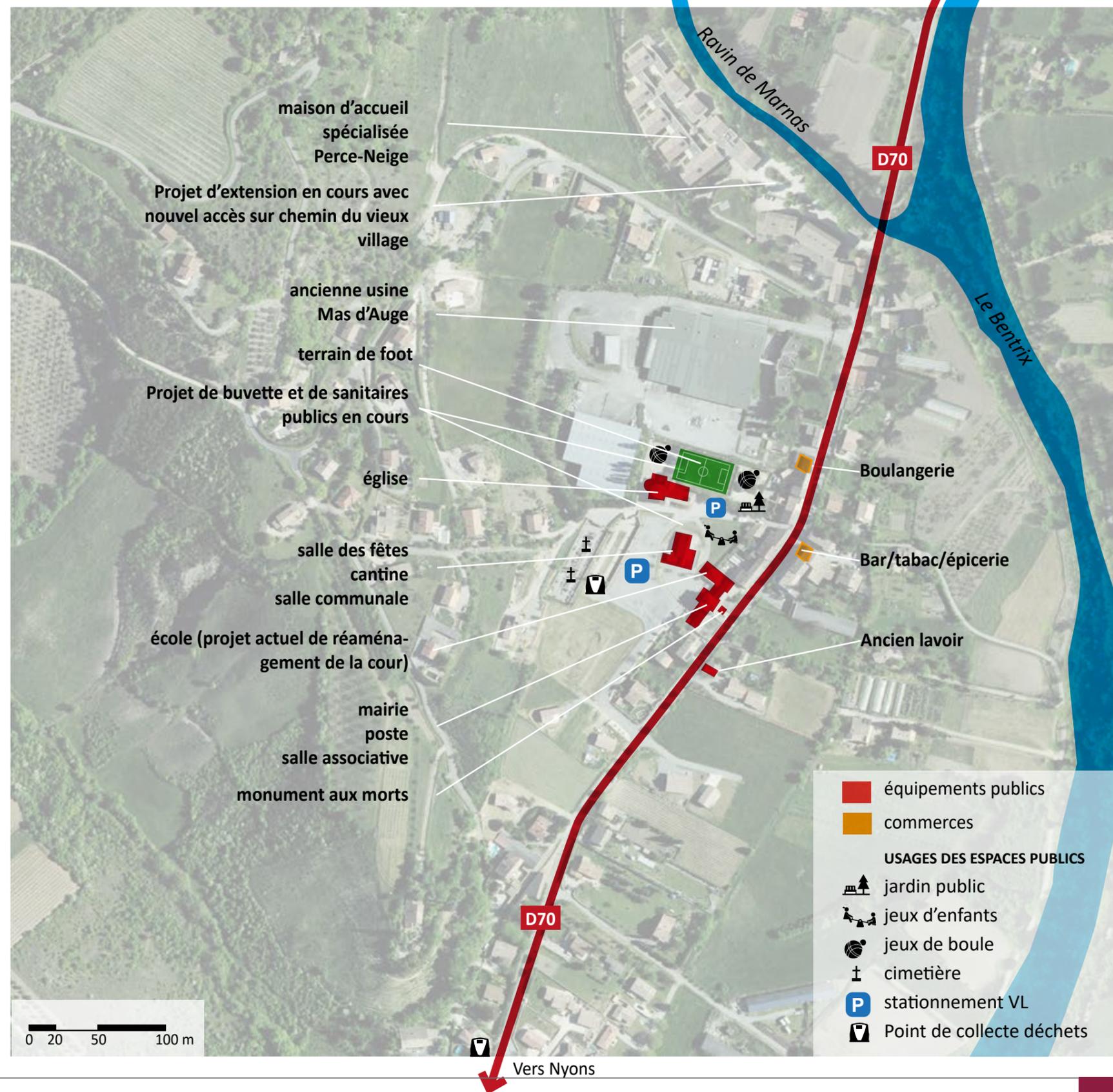
Ces projets seront à intégrer dans la réflexion au stade des études préliminaires.

Plusieurs éléments de patrimoine ponctuent également la traverse : lavoir, monuments aux morts, croix, murets en pierre, etc.

Les points de collectes de déchets constituent également des espaces ponctuant la RD à intégrer dans la réflexion sur les aspects fonctionnels, sécuritaires et qualitatifs (insertion urbaine).

Le tourisme est une part importante de l'activité économique de la commune de Condorcet avec la présence de nombreux circuits de randonnées. On trouve sur le territoire communal un bon niveau de capacité d'accueil à destination des touristes (un camping, quatre gîtes ruraux, un gîte d'étape équestre, une chambre d'hôte). Il y a également un restaurant à l'écart du village.

Carte des services/commerces/équipements et espaces publics et des projets en cours



> Eléments de contexte

AUTRES ACTIVITÉS

La maison Perce-Neige

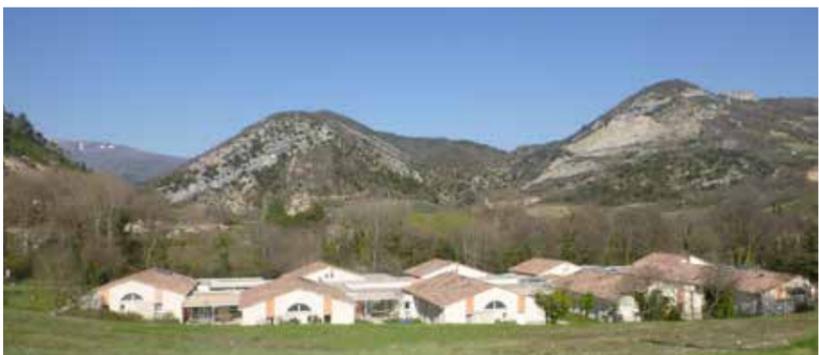
Au centre-bourg se trouve l'association «Perce-Neige». Il s'agit d'un accueil des personnes handicapées qui regroupe deux foyers de vie, une MAS (maison d'accueil spécialisée) et un IME (institut médico-éducatif). Un projet d'extension de cet établissement est en cours et devrait être réalisé courant 2021. Les besoins spécifiques de ces habitants de Condorcet associés à une forte volonté communale, implique l'intégration très en amont des principes de l'accessibilité universelle dans le projet d'aménagement (voir compléments page 31). Une nouvelle desserte des stationnements donnant sur le chemin du Vieux Village va également entraîner un flux de véhicules important à intégrer dans l'aménagement du carrefour (cf. séquence 2).

L'ancienne usine Mas d'Auge

Une ancienne usine, nouvellement rachetée et en cours de réouverture, se situe également le long de la traverse avec un impact fort sur la perception de l'entrée Nord du village.



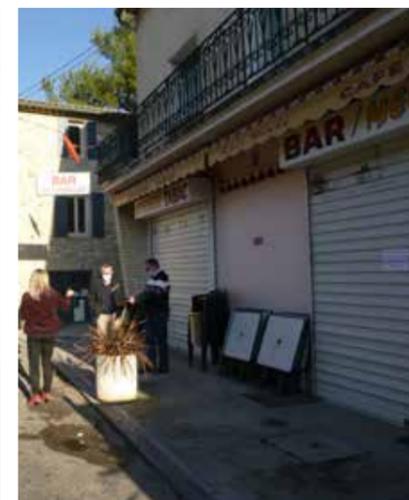
↑ Le lavoir situé au sud de la traverse



↑ La maison Perce-Neige à l'ouest de la RD 70



↑ La vue sur les ruines du Vieux village au nord ouest de la traverse



↑ Les deux commerces existants : boulangerie et bar/épicerie



↑ L'ancien site Mas d'Auge depuis la montée au Vieux village



↑ La mairie, l'école et le monument aux morts depuis la RD70



↑ L'extension de la nouvelle mairie vue depuis la place du 19 mars 1944



↑ Les jeux pour enfants et la salle des fêtes à droite de la photo

Des déplacements quotidiens en voiture, des déplacements doux limités et très insécures dans le village

RÉSEAU VIAIRE

Si la RD 70, aussi appelée route des Caritat, constitue l'axe principal de desserte du village (voir synthèse de l'analyse des comptages effectués en juin 2019 en annexe), les quartiers d'urbanisation récente, éloignés du village, engendrent des flux importants sur la D227, le chemin du Vieux Village, le chemin de la Draille et le chemin des Grands Chênes. Les aménagements actuels de la RD et les intersections avec ces axes structurants rendent aujourd'hui les cheminements piétons très insécures, limitant à nouveau les déplacements doux au sein du village. La commune a récemment aménagé le chemin de l'église en voie sans issue pour sécuriser l'espace jeux aux abords de l'école.

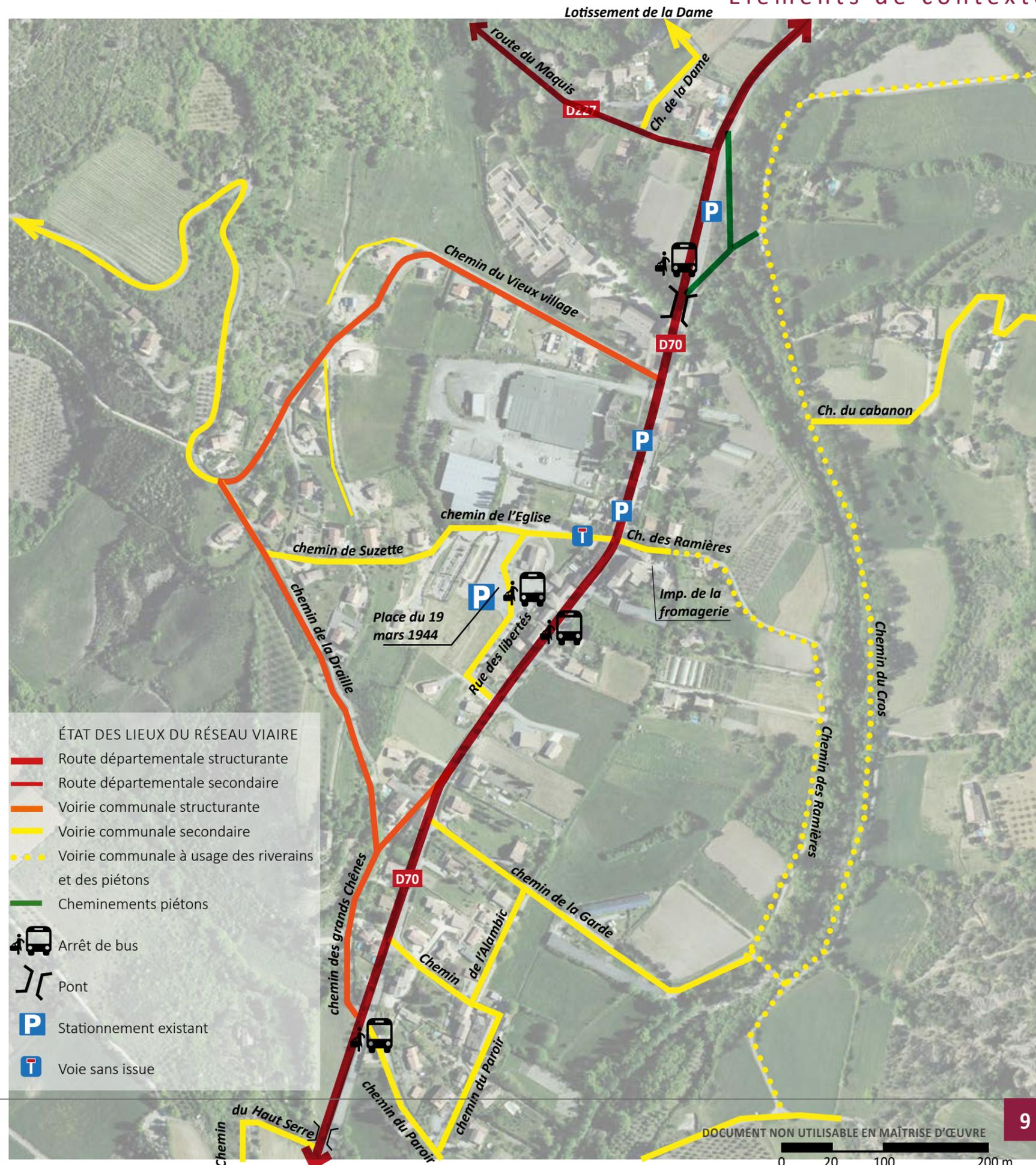
Le chemin du Cros, très fréquenté pour la promenade par les habitants de Condorcet, n'est pas accessible sur certains tronçons - notamment sur le sentier depuis la RD70 au nord du village.

STATIONNEMENTS

Quelques places de stationnements ont été aménagées le long de la RD principalement sur l'entrée nord du village aux abords de la boulangerie et de l'ancienne usine. Le principal parking du village se trouve à l'opposé de la RD aux abords du pôle regroupant mairie, salle des fêtes et école. Quelques places sont aussi proposées sur le chemin de l'église (voie sans issue avec un accès piéton rapide aux commerces).

TRANSPORTS EN COMMUN

Pour l'accès aux collèges et lycées, la commune est desservie par les lignes 71 (Montélimar-Nyons) et 38 (Bellecombe-Tarendol/Saint-Sauveur-Gouvernet/Bouvières/Nyons) des bus de la Région Auvergne-Rhône-Alpes avec trois arrêts principaux le long de la RD. Le fonctionnement en RPI des écoles implique également un ramassage quotidien des enfants actuellement situé sur la place du 19 mars 1944.



Contexte réglementaire

Le POS de la commune de Condorcet est caduque depuis le 31 décembre 2015. Elle est donc soumise aujourd'hui au Règlement National d'Urbanisme.

AUTRES INFORMATIONS

Risques naturels

La commune est couverte par un Plan de Prévention des Risques Naturels prescrit par arrêté préfectoral en mars 2000. La commune connaît sur la quasi totalité de son territoire des phénomènes de type mouvements de terrains : glissements, éboulements et chutes de blocs, ravinements, coulées de boues et inondations.

Voir :

➔ http://www.drome.gouv.fr/IMG/pdf/CONDORCETO_cle78a4bd.pdf http://www.drome.gouv.fr/IMG/pdf/Condorcet_IAL.pdf

Espaces naturels remarquables

La commune de Condorcet abrite sur son territoire trois Zones Naturelles d'Intérêt Ecologique, Faunistique et Floristique (ZNIEFF) de type 1, ainsi que deux ZNIEFF de type 2.

Six zones humides sont également répertoriées et la commune est impactée par deux zones natura 2000 qui sont toutes les deux situées à l'extrémité sud du territoire communal.

Voir fiche communale DREAL :

➔ <http://www.rbrmc-travaux.com/basedreal/resultat.php?insee=%2C26103>

Le projet de requalification des réseaux

Les réseaux souterrains et aériens sont gérés par différents concessionnaires et différentes maîtrises d'Ouvrage sur Condorcet. Des réunions techniques regroupant les différents interlocuteurs de la commune ont eu lieu en mairie les 9 décembre 2020 et 9 février 2021 (cf compte-rendu ci-contre). Ces rencontres ont permis de faire un premier bilan des besoins et état d'avancement des projets en cours (phasage et calendrier).

La commune de Condorcet sera maître d'ouvrage sur les réseaux humides de collecte – eaux pluviales et eaux usées - et souhaite que l'étude de ré-aménagement de la traverse intègre la mise aux normes de ces réseaux. Ces travaux devront faire partie intégrante de la réflexion sur la requalification des espaces publics.

Concernant les autres réseaux, notamment l'enfouissement des réseaux de basse tension et l'éclairage public (SDED), l'équipe de maîtrise d'œuvre devra travailler en coordination avec les professionnels mandatés par les différents maîtres d'ouvrage **dès la phase d'étude préliminaire.**

Les arrêts de bus étant de la compétence Région, une rencontre avec les services concernés sera aussi organisée en amont de l'étude préliminaire pour la prise en compte des besoins et de leur cahier des charges.

L'analyse fine des vitesses mesurées sur la traversée depuis les entrées d'agglomération (résumé en annexe, le document complet sera fourni à l'équipe retenue), en collaboration avec le service des routes du Département, permettra d'ajuster les éléments de programme et éventuellement de questionner les limites d'agglomération.

Condorcet – Aménagement de la traverse Réunion partenaires réseaux du 9/12/2020 et du 9/02/2021 (Mise à jour - février 2021)

Présents (9/12/2021) :

Partenaires :

SIE BENTRIX (AEP) : Sébastien DUPOUX
GENDARMERIE : Major Jérôme MARTIN (Rémuzat)
Service des routes CD 26 : Emmanuel GOURDOL et André DONZE (Nyons)
Service déchets CCBP : Fabien VARNIER
SDED, représenté par BOUYGUES entreprise : Pierre NOUIS

Elus :

Jean-Claude BRUS, maire
Laurence CHAUDET, adjointe
Jean-Luc DESSALES, adjoint
Cyrille AUMAGE, adjoint
Michel FRANCOIS, conseiller municipal
Jorys TOPART, conseiller municipal

Diffusion : les présents + M. BARNOUIN du SDED (réunion du 9/02/2021)

PREAMBULE

La commune de Condorcet, accompagnée du CAUE, s'est engagée dans une réflexion sur la requalification de la traversée du village (RD70) avec pour objectifs :

- la sécurisation autour de cet axe avec comme priorité de faire ralentir les véhicules, de sécuriser les déplacements et les traversées,
- l'organisation du stationnement,
- l'amélioration du cadre de vie des habitants, l'embellissement et la valorisation du village,
- **et l'intégration des réflexions en cours sur les réseaux dans le projet de requalification : réhabilitation des réseaux d'eau et d'assainissement, enfouissement des lignes électriques et sur l'amélioration de l'éclairage public.**

Objectifs de la rencontre

- Recueillir les états des lieux, besoins, projets en cours et calendriers de chacun des domaines concernés ;
- Echanger sur les enjeux techniques et qualitatifs, et sur les interfaces de calendriers des différents projets avec le projet de réaménagement de la traversée de la commune.

Rappel calendrier prévisionnel

=> Accompagnement du CAUE :

- En cours : rédaction du cahier des charges
- Mars-avril 2021 : lancement de la consultation pour le choix d'une équipe de maîtrise d'œuvre en infrastructure
- Mai-juin 2021 : démarrage prévisionnel d'études
- Automne 2021 : suivi pour validation d'un AVP.
-

1- SERVICE DES ROUTES – CONSEIL DEPARTEMENTAL

Pour rappel, le Département a publié en 2020 un guide, le « GATA », destiné aux élus des communes qui souhaitent réaliser un aménagement en agglomération sur une route départementale, ainsi qu'aux bureaux d'études qui conçoivent ces aménagements, annexé à ce compte-rendu.

Ce guide présente la procédure, le rôle du Département, les enjeux de sécurité et des recommandations d'aménagements ; Il est complété par des fiches techniques avec l'ensemble des critères à respecter. Il sera cité ou annexé dans le cahier des charges du CAUE.

Le service des routes du Département sera associé au déroulement de l'opération et au suivi des travaux :

- **Au moment du cahier des charges** de la consultation transmis pour relecture et avis,
- **Dès que le bureau d'études est retenu**, programmer une réunion avec les services des routes pour porter à connaissance des données routières détenues par le Département et transmettre les informations sur le déroulement et les bonnes orientations de projet et de méthodologie.
- **En phase AVP** : Le maître d'œuvre présente son projet pour passage obligatoire en **CETOR** à Valence. Réunion de techniciens, la présence d'élus n'est pas nécessaire. Délais de validation de 6 à 8 mois à anticiper dans le planning,
Compléments CD26 : Le délai de 6 à 8 mois doit s'entendre entre la présentation de l'AVP, (début de procédure) et la passage en CAV (attribution des subventions). La validation technique se fait dans la foulée de la commission CETOR.
- Et sur les phases PRO-DCE, MARCHE, exe, contrôle de qualité, suivi des travaux, réception...

Un certain nombre d'éléments ont déjà été transmis lors d'une réunion précédente avec les élus :

- La maîtrise d'ouvrage des travaux sera transférée à la commune.
- Contraintes de chantier : maintenir la circulation en phase travaux
- En phase chantier, le service des routes réalise des essais de portance sur les enrobés.
Compléments CD26 : Techniquement les essais de portance se font à la fin des remblais avant les enrobés.
Nous demandons des essais sur les enrobées pour le contrôle de la formule mise en œuvre (extraction bitume et granulométrie). Mais ces deux essais ne sont pas forcément réalisés par le département. Nous demandons en tant que propriétaire de la voie et cofinanceur que ces essais soient réalisés en contrôle interne de l'entreprise et par le Maître d'œuvre.
Le département ajoute 8 % à la part subvention et participation pour prise en compte de ces essais et de la main d'œuvre.
- Les concessionnaires intervenants doivent demander une permission de voiries pour intervenir sur le domaine public.

Aménagements : Pour faire ralentir les automobilistes, il faut créer une ambiance et réaliser un travail qualitatif pour combiner l'ensemble des outils : les aménagements pour faire ralentir mais aussi les perspectives, les hauteurs de bordure, effets d'optique, effet de porte à l'entrée, etc.

Les aménagements ne doivent pas forcément commencer au panneau d'agglomération, mais au contraire un peu avant si nécessaire, avec du marquage au sol ou autres aménagements permettant de signaler l'entrée dans l'agglomération.

2- GENDARMERIE

La réflexion sur les dispositifs pour faire ralentir sur un endroit donné doit être précédée des comptages véhicules dans les deux sens, repérage des vitesses excessives, fréquentation sur la circulation.

Il faudra éventuellement revoir les zones limitées à 30 et à 50, prévoir l'aménagement de chicanes / dos d'âne / signaux lumineux vitesse (pédagogie) si les aménagements urbains ne sont pas suffisants.

Pour des éventuels besoins en vidéosurveillance dans le futur, il est conseillé de préparer en amont le déploiement des fourreaux, à étudier sur quelques zones : entrée/sortie de village, établissements sensibles comme l'école, la mairie...

Un référent sûreté au niveau départemental peut accompagner les élus si nécessaires.

La coordination entre les différentes communes est indispensable sur ce sujet : en appui et en complémentarité.

La vidéosurveillance est un réseau parallèle fonctionnant en autonomie du réseau communal.

Les dispositifs et le choix du matériel sont à la charge de la mairie : le référent sécurité fait seulement un diagnostic.

Une convention de partenariat sera signée pour partager les droits d'accessibilité.

Cette vidéo surveillance est strictement interdite sur les établissements privés.

Elle peut être subventionnée à 70/80% (Dpt et Région).

=> C'est un nouveau sujet, il faudra informer les MOE de ce besoin anticipé (le SDED est-il compétent sur ce sujet ?). Il ne s'agit pas de faire une usine à gaz de vidéosurveillance : travailler d'abord sur les axes pénétrants (entrée-sortie) et éventuellement les bâtiments sensibles (mairie).

3- SERVICES DECHETS - CCB DP

Il existe deux points de déchets sur la RD 70, pas de souci spécifique côté collectes et sécurité. Par contre, quelques administrés ont soulevé des problématiques de sécurité sur celui de Basse Bégude.

Le futur aménagement ou dispositif devra permettre la mise en sécurité des agents des collectes et des usagers sur ces deux points de collectes.

La CCB DP fournit les bacs de collecte uniquement, il n'y a pas de projets de bacs enterrés.

Un habillage pour améliorer le visuel de ces espaces de collecte pourrait être intégré au cahier des charges (comme les communes de Nyons et de Vinsobres).

Il existe 4 points de collecte de verre sur la commune : 1 seule au centre village.

=> A valider dans les objectifs du projet : emplacements actuels des points de collecte conservés ou modifiés et nécessité de travaux d'aménagement (sécurité et/ou embellissement)

4- ECLAIRAGE PUBLIC — Entreprise BOUYGUES mandatée par le SDED

L'AVP de l'éclairage public est réalisé sur la partie Nord de la traverse, depuis intersection route du Maquis jusqu'au chemin de l'église, daté du 12/10/2020 (Travaux génie civil à charge entreprise ER).

Dès qu'une équipe de MOE est retenue, il faudra prévoir rapidement des réunions d'échanges afin que les deux aménagements soient compatibles et qu'un phasage soit défini. Le choix et le positionnement des candélabres seront éventuellement mis à jour lors des études de réaménagement. Dans tous les cas, le projet devra s'adapter aux câbles et fourreaux existants.

5- ENFOUISSEMENT RESEAUX BASSE TENSION – Entreprise RAMPA mandatée par le SDED

Compléments avec la réunion du 9 février 2021 :

L'enfouissement des réseaux sera réalisé en quatre tranches : la phase nord qui concerne le lotissement de la Dame jusqu'au Pont de Perce-Neige est prévue en 2021. Une réunion de coordination sera à prévoir dès que le bureau d'études pour l'aménagement de la traverse aura été mandaté par la commune (mai-juin 2021). Le centre du village est prévu en 2022, celui de Basse-Bégude en deux tranches en 2023 et 2024.

6- EAU POTABLE - SYNDICAT DES EAUX DU BENTRIX

La traverse compte aujourd'hui entre 50 et 60 raccordements, les conduites sont assez anciennes mais le réseau présente peu de fuites au regard des calculs de débits en été et hiver.

Le syndicat des eaux du Bentrax est en cours de finalisation du schéma directeur d'eau potable qui sera opérationnel en février 2022. Par la suite, **la programmation des travaux sur le secteur sera réalisée selon les préconisations du schéma directeur, en parallèle à l'élaboration des esquisses/APS sur le réaménagement de la traverse, pour permettre un phasage de travaux optimal.**

7- EAUX USEES - COMMUNE

Le réseau des eaux usées (compétence communale), est ancien et obsolète (plus de 50 ans) sur toute la traverse du village et **doit être entièrement réhabilité ou rénové dans le cadre du projet.** Depuis 2015, la commune partage une station d'épuration avec les Pilles. Le concepteur et le bureau d'études accompagneront la commune dans le diagnostic (schéma directeur d'assainissement à réaliser) et dans les choix de phasage en fonction du projet global d'aménagement, des contraintes techniques et des capacités financières de la commune. Le remplacement des réseaux eaux usées sera intégré dans les missions de maîtrise d'œuvre. Le phasage de la réfection des réseaux EU démarrera par le sud, Basse-Bégude, idéalement en 2022.

8- EAUX PLUVIALES – COMMUNE

Un canal d'arrosage qui longe la RD sert actuellement d'exécutoire et d'arrosage pour les cultures des terrains limitrophes en été. **La gestion des eaux pluviales sur toute la traverse (trottoirs et voiries) sera également à réétudier dans le cadre du projet.**

9- TRANSPORT BUS - REGION

Les stationnements et arrêts de bus le long de la traverse posent des problématiques de sécurité : masque créé par les voitures qui double sans visibilité alors que les enfants traversent la RD, entrée trop rurale au Nord qui ne limite pas la vitesse.

=> A valider dans les objectifs du projet : modification de l'aménagement et/ou de l'emplacement actuel de l'arrêt de bus en face de l'école pour le sécuriser : une seule voie pour empêcher le dépassement (comme à St-Sauveur), stationnement hors voirie...

10- AUTRES POINTS

- Limite domaine public sur la RD - Acquisition

Certains trottoirs sont aménagés sur des domaines privés, quelle est la procédure d'acquisition ?

- Acquisition foncière anticipée avec une phase amiable, une promesse de ventes et l'établissement d'un document d'arpentage,
- Ou DUP si la phase amiable n'a pas abouti.

La limite du domaine public (alignement) est fixée par le Département. Si le propriétaire riverain le contexte, elle peut faire un recours au TA de Grenoble.

=> A valider rapidement avec les services du Département : les relevés existants d'alignement du domaine public sur la traverse. Relevés de géomètre à faire réaliser si nécessaire (en cours février 2021).

- Non évoqué : FIBRE OPTIQUE – Ardèche Drôme Numérique (ADN)

Travaux dans le village prévu en 2025.

Le périmètre d'étude et les principaux enjeux du projet

Le périmètre d'études et les séquences identifiées

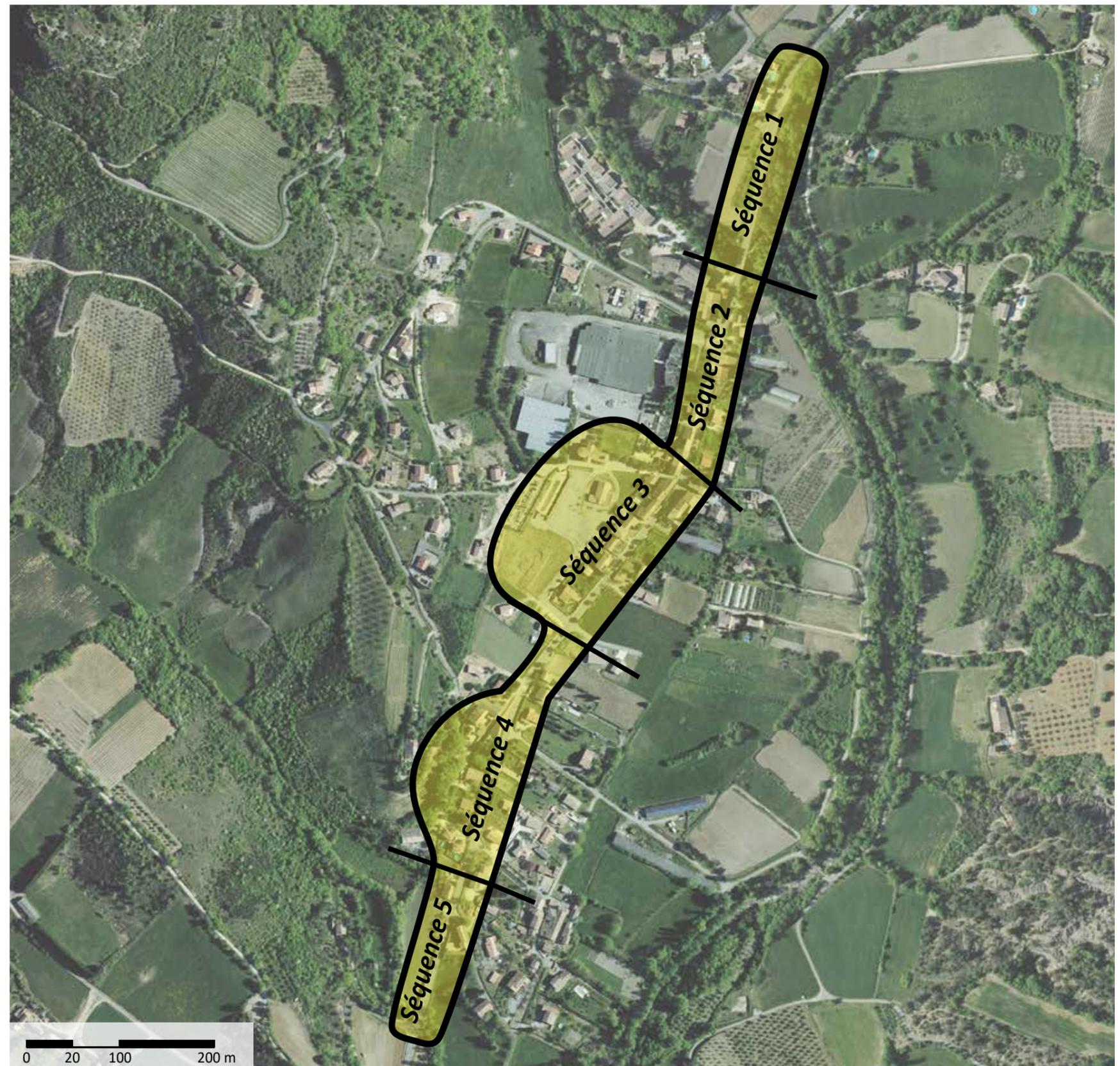
La traverse du village de Condorcet peut se découper en 5 séquences :

- Les séquences 1 et 5 qui sont des tronçons d'entrée de village, très peu urbanisés, avec une vitesse très accrue des véhicules ;
- Les séquences 2 et 4 concernent des espaces de transition en urbanisation discontinue, une vitesse toujours excessive constatée des véhicules associée à des flux piétons relativement denses ;
- et la séquence 3 qui se concentre sur le village en urbanisation plus continue, avec les commerces, équipements, espaces publics et les flux piétons et véhicules associés à ces usages.

Le périmètre d'études intègre les abords de la RD 70 sur les séquences identifiées ainsi que la zone des équipements et espaces publics à l'ouest, le chemin du Cros à l'est et l'accès au lotissement de la Dame.

Les enjeux fonctionnels

- Qualifier et protéger des cheminements piétons continus et accessibles à tous sur l'ensemble de la traverse
- Sécuriser et aménager à la fois les croisements véhicules et les traverses piétonnes sur les secteurs identifiés en cassant l'effet linéaire
- Favoriser le maintien et la requalification des commerces existants (accessibilité des locaux, aménagements des espaces extérieurs, préservation de places de stationnement à proximité, etc)
- Intégrer dans la réflexion le fonctionnement villageois autour des équipements et espaces publics existants à l'opposé de la RD 70 (usages, flux, stationnements, projets en cours, etc)
- Traiter la mise aux normes des réseaux d'eaux usées et d'eaux pluviales, avec un système d'irrigation existant (canal) à préserver et à valoriser, et intégrer le phasage des réseaux en cours (notamment basse tension et éclairage public)
- Réorganiser globalement les zones de parkings (en linéaire, arrêt minute, stationnements existants à qualifier, etc.)



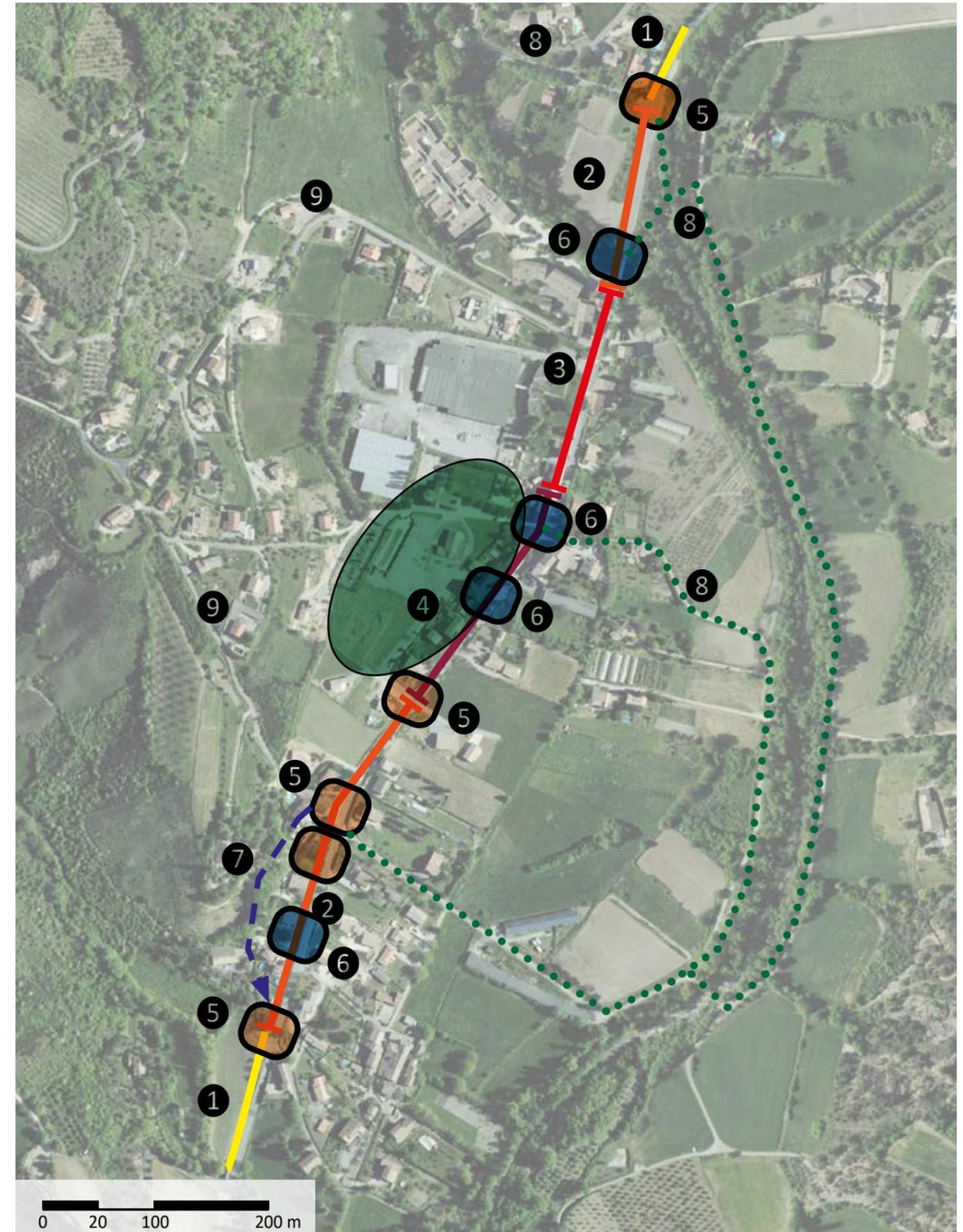
Les enjeux d'aménagement par séquence

Les aménagements proposés doivent permettre de créer des seuils de transitions afin de rendre lisible et de qualifier chacune des séquences.

-  ① Séquences de transition en amont des entrées de village : Marquer les entrées nord et sud par des aménagements simples pour limiter la vitesse avant les panneaux d'entrée
-  ② Séquences d'entrées de village en urbanisation discontinue : Réduire efficacement la vitesse par des aménagements spécifiques sur les axes peu urbanisés et en ligne droite, en intégrant a minima un cheminement piéton sécurisé sur un côté
-  ③ Séquence d'urbanisation continue : Sécuriser des cheminements piétons de part et d'autres de la RD en limitant l'espace dédié aux véhicules (sens unique alterné, chicanes)
-  ④ Séquence d'urbanisation continue avec commerces et équipements : Proposer de larges espaces dédiés aux piétons et conforter une nouvelle centralité «habitante» autour de la mairie/école/salle des fêtes/église tout en permettant des visibilité/perméabilités avec la RD 70 : statut de l'ancien préau des écoles, aménagement des espaces publics, cheminements piétons, etc. - Protéger les entrées et sorties (véhicules et piétons) des propriétés donnant sur la traverse
-  ⑤ Croisement véhicules et piétons à requalifier et à sécuriser
-  ⑥ Espaces et traverses piétonnes dominants à qualifier autour d'usages identifiés : abords arrêts de bus, départs randonnées, abords commerces, terrasse, emplacement food-truck, école, mairie, lavoir, abords zone de dépose des déchets, etc.
-  ⑦ Nouveaux schémas de circulation à intégrer : mise en sens unique du chemin des Grands Chênes
-  ⑧ Parcours de promenade à réaménager pour améliorer l'accessibilité et la signalétique : valorisation et amélioration de l'accès au chemin du Cros (et aménagement d'aires de pique nique) et l'accès au lotissement de la Dame
- ⑨ Eviter de créer des «itinéraires bis»

Les questions à approfondir en étude préliminaire

- La réorganisation du stationnement ?
- La position de l'arrêt de bus en face l'école ?
- La position des zones de déchets ?
- La position de l'aire de camping-cars : à conforter ou à déplacer ?



Les enjeux fonciers

Afin de clarifier les limites des propriétés communales et privées le long de la traverse (trottoirs, canal), la commune a mandaté une étude à un géomètre. Ces informations seront fournies à l'équipe retenue en cours d'études préliminaires.

En absence de document d'urbanisme, la commune ne dispose pas d'outils fonciers pour programmer un projet urbain et réserver des emplacements à des fins d'intérêt collectif.

La commune souhaite ainsi être accompagnée dès la phase des études préliminaires pour anticiper la maîtrise foncière des terrains nécessaires à la requalification de la traverse et qui pourraient avoir un usage public (croisements à sécuriser, cheminements à créer, nouvelle zone de stationnement, etc).



↑ Les trottoirs actuels sur le domaine privé à proximité de la boulangerie

parcelles communales 

domanialité privée /publique à préciser
pour l'aménagement de la traverse 

parcelles privées à étudier pour acquisition potentielle
(espaces publics, stationnements, cheminements,
croisements à sécuriser) 



Pré-diagnostic et éléments de programme par séquence

Les constats et objectifs décrits dans les pages suivantes sont issus d'une balade urbaine organisée avec élus, habitants riverains et commerçants, croisée avec les retours de questionnaires transmis à l'ensemble des habitants de la commune (35 questionnaires reçus).

Séquence 1 - L'entrée Nord depuis le panneau d'entrée jusqu'au pont



Une entrée de village au caractère routier offrant de belles vues sur le paysage environnant et le patrimoine naturel de la commune.

PAROLES D'HABITANTS

«L'entrée du village n'est pas identifiable.»

«Le stationnement n'est pas beau mais il est nécessaire.»

«Les trottoirs ne sont pas assez larges pour les fauteuils, les espaces de circulation ne sont pas adaptés (marches et aspérités).»



«Sentier qui mène au chemin du Cros très plaisant, accès à la rivière et à une ballade « douce ».

«Conserver l'habitat végétal en bordure de rivière comme également le long du sentier descendant vers la rivière et la pente jusqu'en haut vers route (...) Habitat éventuel avifaune donc positif si végétal varié.»



Qualité paysagère et cônes de vue sur le paysage environnant et en surplomb de la rivière

Position des stationnements et de l'arrêt de bus (mais aménagements à revoir)

Radar pédagogique



Vitesse excessive des véhicules

Absence de cheminements piétons sécurisés et de passages piétons

Accès au chemin du Cros non signalé, peu visible et peu accessible

Desserte et arrêt de bus peu sécurisés

Transfo peu qualitatif

Stationnements peu qualitatifs et peu aménagés

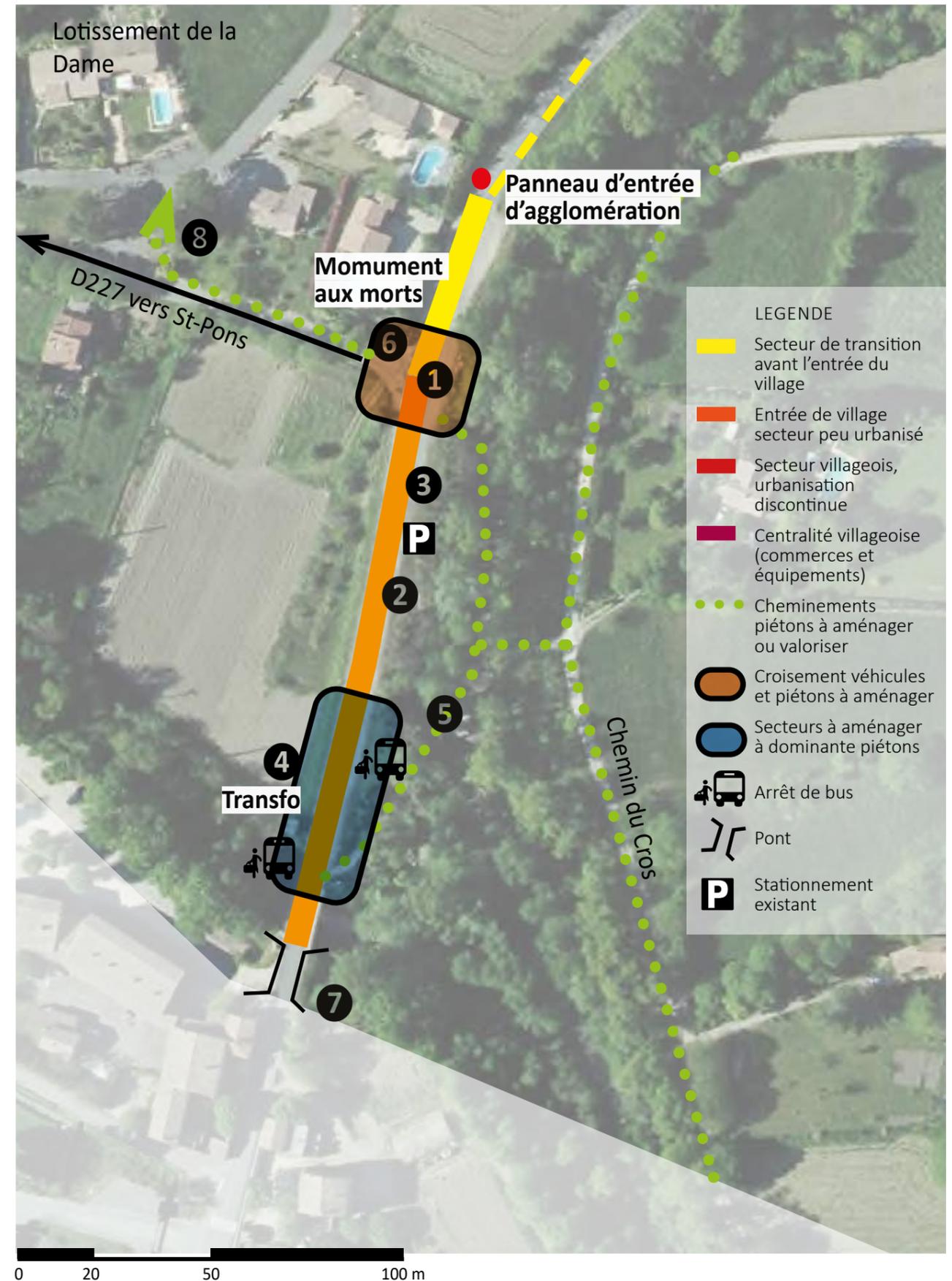
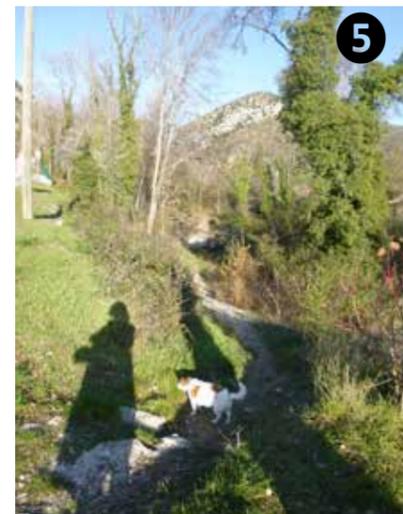


ENJEUX

- Faire ralentir avant le panneau d'agglomération
- Marquer et mettre en valeur l'entrée du village et les vues lointaines
- Sécuriser le croisement depuis le lotissement de la Dame et la dépose bus

OBJECTIFS - éléments de programme

- 1 Aménagement du croisement pour améliorer la visibilité (desserte véhicules du lotissement de la Dame (D227, route du Maquis)) - **acquisition foncière à envisager**
- 2 Aménagement a minima, d'un cheminement piéton sécurisé, ouvert sur la rivière, et de passages piétons
- 3 Aménagement du stationnement des parents en attente des enfants et/ou des véhicules en départ de randonnée (bancs/poubelles)
- 4 Requalification des abords des arrêts de bus et habillage du transfo
- 5 Préservation, valorisation et amélioration de l'accessibilité et de la signalétique du chemin du Cros à la rivière (deux accès)
- 6 Aménager les abords du monument aux morts pour des évènements ponctuels
- 7 Marquer la transition au niveau du pont en agrandissant l'espace dédié aux piétons et en diminuant la largeur de la voie
- 8 Aménager un cheminement piéton depuis le lotissement de la Dame



Séquence 2 - de Perce-Neige à «Mas-d'Auge»



Tronçon d'entrée dans un secteur plus urbanisé très contrasté entre des éléments paysagers et architecturaux de qualité et un bâtiment à caractère industriel au sein même du village.

PAROLES D'HABITANTS

«Bâtiment d'activités hors d'échelle, hors contexte contrairement à la « cure » et aux maisons anciennes.»

«Belle vue sur le vieux village.»

«Déchets peu valorisant pour une entrée de village.»

«Trottoirs pas assez larges et non accessibles.»

«Valoriser l'accès au vieux village, peu visible, comme écrasé par la présence démesurée des locaux d'activités. Il faudrait dissimuler ces locaux, végétaliser, apporter de l'ombre.»



Belle vue sur le village

Trottoir correct côté Mas d'Auge

Présence de stationnements le long de la RD qui protège le cheminement piéton

Elements architecturaux de qualité (cure)



Entrées/sorties Perce-Neige et ancien Mas d'Auge peu sécurisées et utilisées comme point de retournement

Chemins piétons pas assez larges et non accessibles côté Est

Dos d'âne mal positionné, non efficace, mal utilisé, confusion avec le passage piéton

Points d'apports volontaires peu valorisants pour une entrée de village

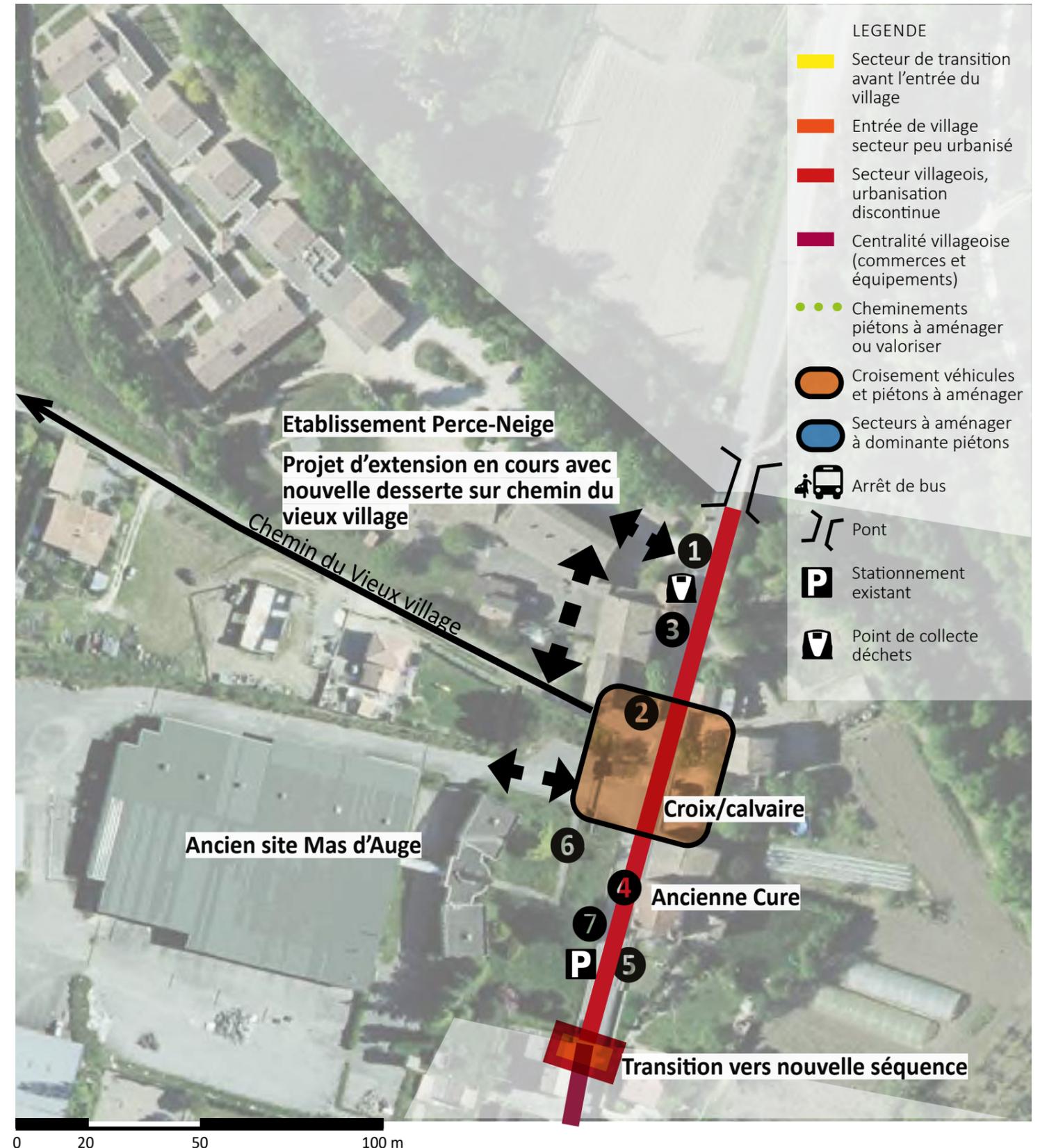


ENJEUX

- Sécuriser le carrefour et les entrées-sorties véhiculaires
- Mettre en valeur et donner de la visibilité à l'accès au vieux village
- Sécuriser les flux piétons relativement denses sur ce secteur
- Embellir l'entrée du village en s'appuyant sur les qualités existantes (croix/ cônes de vues/ tilleul...)

OBJECTIFS - éléments de programme

- 1 Aménager l'entrée de Perce-Neige en intégrant un espace de dépose des déchets sécurisé
- 2 Réaménager et restructurer le carrefour en mettant en valeur le chemin d'accès au vieux village, en anticipant des entrées-sorties poids lourds (**acquisition de foncier à envisager**), une future sortie des véhicules de Perce-Neige et en permettant un point de retournement vers Nyons
- 3 Aménager des cheminements piétons larges et accessibles de part et d'autres de la RD
- 4 Supprimer ou revoir la configuration du dos d'âne (rétrécissement, passage alterné...)
- 5 Mettre en valeur la croix, les vues lointaines, la végétation existante
- 6 Végétaliser et/ou traiter les limites des propriétés pour embellir l'entrée de village
- 7 Conserver les stationnements existants



> Pré-diagnostic et éléments de programme par séquence

Séquence 3 - de la boulangerie à l'entrée du parking des écoles, en intégrant le chemin de l'église

Secteur A : Les abords des commerces



Le coeur du village, avec un alignement de bâti continu côté ouest, quelques ouvertures sur le paysage côté est, des trottoirs très étroits et discontinus, et quelques commerces.

PAROLES D'HABITANTS

«Nous sommes dans le centre du village mais il n'y est pas agréable d'être piéton (D70)... Les commerces ne sont pas mis en valeur. Où est le cœur du village ? le centre ? la place du village ?

«Pour augmenter la sécurité des piétons au niveau du bar, du virage et de la boulangerie, on peut envisager de créer des places de parking rue de l'église côté droit sur une file, au plus près de la route des Caritat (interdit les jours de marché).»



« Je pense qu'il n'est pas facile d'embellir ce village, rue sans charme... »



- Le passage piéton qui fait ralentir les véhicules (mais trop ponctuellement)
- Des trouées vers le paysage environnant à valoriser
- Des places de stationnement à valoriser entre écoles et église
- Bel alignement de tilleuls en face la boulangerie
- Les places d'arrêt minute qui sont bien placées



Peu d'espaces sécurisés pour les piétons

Une partie des trottoirs est privée avec des jardinières, ce qui rend le déplacement piéton très difficile, voir impossible pour les personnes avec des difficultés de déplacement.

Les entrées et sorties des piétons et véhicules des propriétés donnant sur la RD70 sont dangereuses.

La boulangerie n'est pas accessible, la terrasse du bar est très restreinte et plus basse que la voie.

Absence de visibilité et de signalétique vers l'église et les stationnements existants, à proximité immédiate de la RD.

Beaucoup de stationnements sauvages, notamment sur les bas côtés piétons (pose de rochers...)



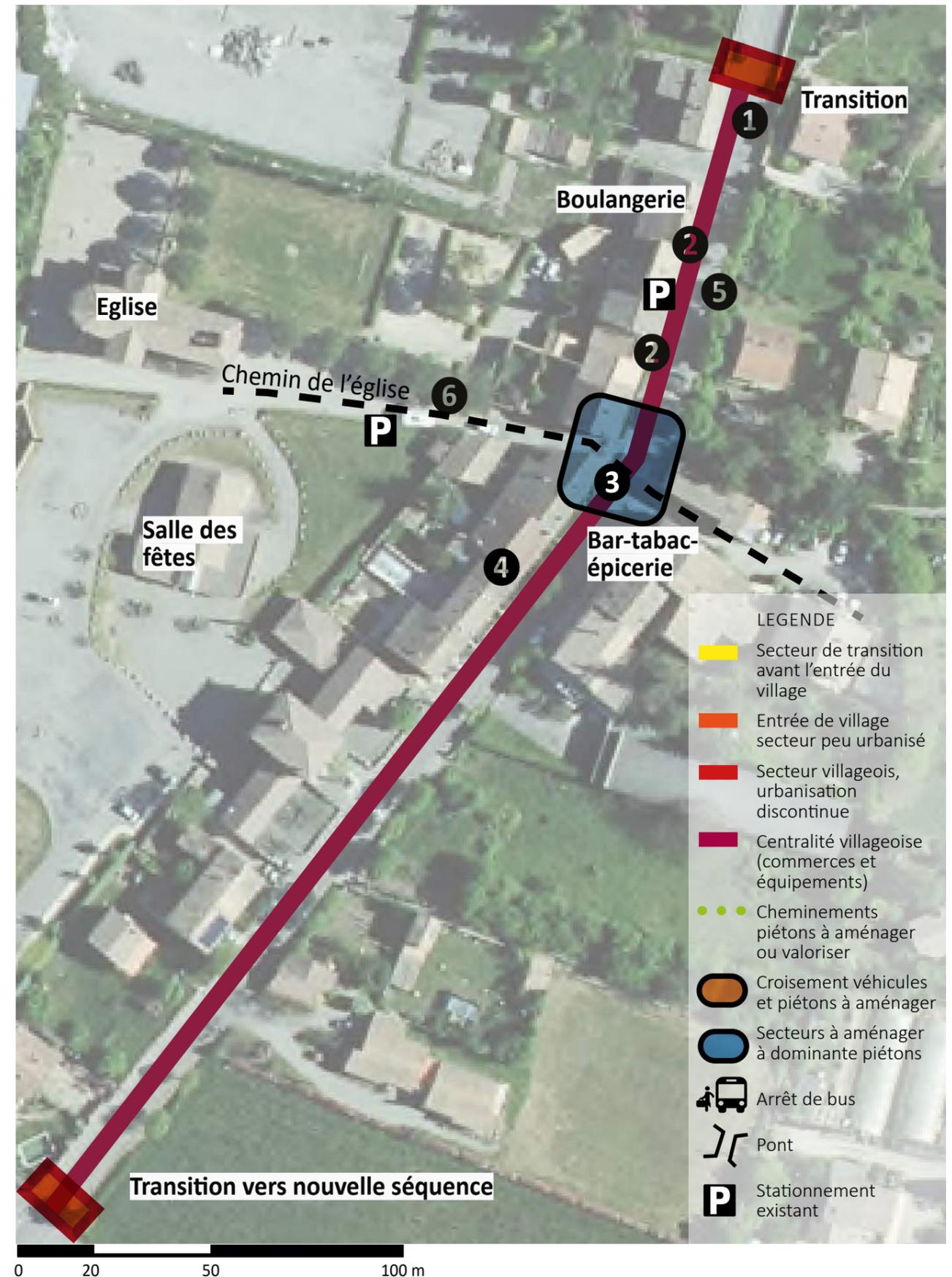
ENJEUX - Secteur A _ les commerces

- Redonner une image de coeur de village
- Donner une place majeure aux piétons tout en conservant des places de stationnement minute
- Rendre plus accessible les commerces, mieux les signaler et les mettre en valeur (terrasse du bar, emplacement food-truck)
- Recréer un lien avec la place de l'église et les stationnements sur ce secteur

OBJECTIFS - éléments de programme

- 1 Aménager une rue de village avec peu d'espace dédié à la voiture (Sens unique alterné, voie partagée...), de larges trottoirs (**acquisition de trottoirs privés à envisager**)
- 2 Conserver quelques places d'arrêt minute pour les commerces, en intégrant une place réservée PMR et la mise en accessibilité des commerces
- 3 Agrandir l'espace public au droit du bar pour permettre l'aménagement d'une terrasse (problématique de hauteur : niveau de la RD plus haut que l'entrée du bar) et un espace dédié au food-truck, une traverse sécurisée et un accès vers le chemin des Ramières bien signalé
- 4 Protéger les entrées et sorties des maisons sur la RD 70 (véhicules et piétons)
- 5 Conserver l'alignement de tilleuls face à la boulangerie

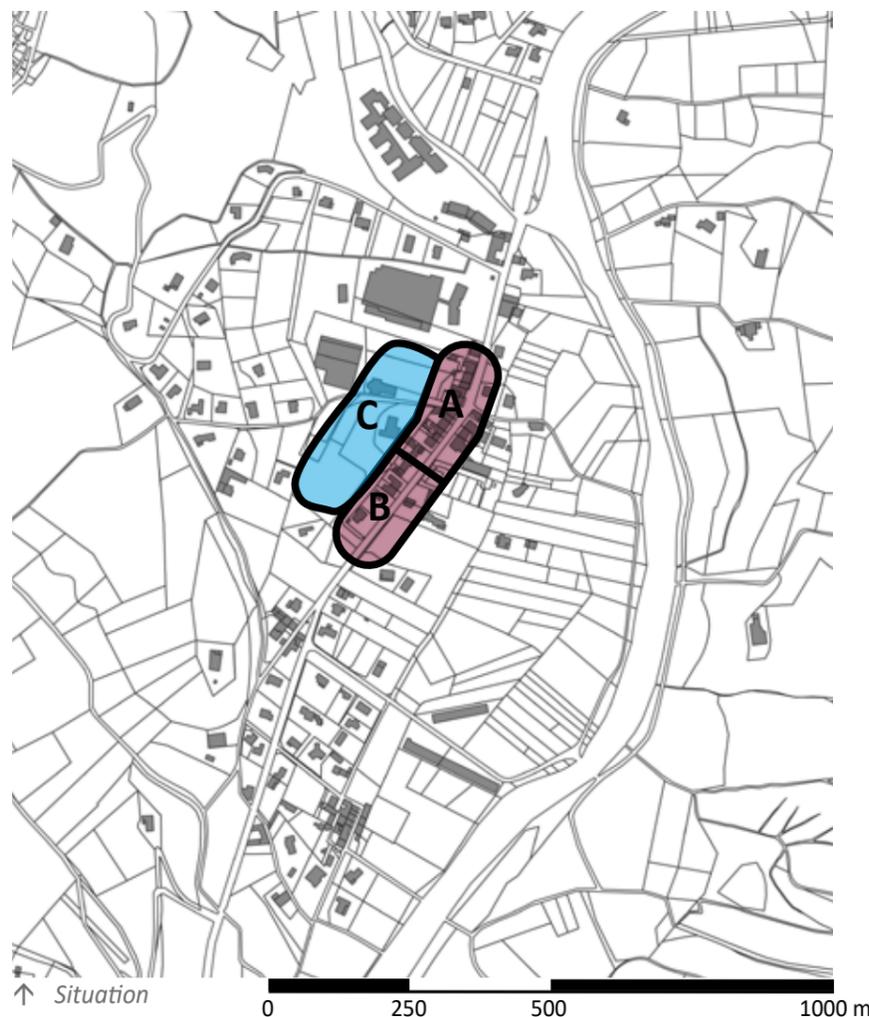
Note : la voie sans issue du chemin de l'église a été questionnée par quelques habitants (mise en sens unique plutôt que voie condamnée). Pour des raisons de sécurité (proximité immédiate des espaces jeux pour enfants), les élus ne souhaitent pas réinterroger le statut de ce chemin.



> Pré-diagnostic et éléments de programme par séquence

Séquence 3 - de la boulangerie à l'entrée du parking des écoles, en intégrant le chemin de l'église

Secteur B : Les abords de la mairie et des écoles



Tronçon des «équipements» côté ouest de la RD70, des vues sur le paysage lointain côté est

PAROLES D'HABITANTS

«J'apprécie le tilleul derrière le monument aux morts, surtout à Noël quand il est joliment illuminé.»

«Préserver le charme de la mairie et de l'école.» « La qualité des espaces : ancienne cour/préau, espace en face avec vue dégagée appréciés»



«Le chemin actuel piéton du chemin de l'église à l'entrée parking est très mauvais pour les chevilles et dangereux car les véhicules nous « frôlent » par derrière, les trottoirs ne sont pas assez larges et non accessibles.»

«Les arrêts de bus ne sont pas sécurisés, il n'y a pas de places pour les parents, les voitures doublent le bus.»

«Le lavoir est peu mis en valeur.»



Espaces et bâtiments de qualité : mairie et la placette autour du monument aux morts et du tilleul, école, ancienne cour
Vues dégagées sur les montagnes environnantes à l'Est de la RD
Présence du lavoir (peu mis en valeur cependant)
Présence d'un panneau touristique (mais abords mal aménagés)



Cheminements piétons en mauvais état, pas assez larges, insécures et inaccessibles

Vitesse excessive des véhicules, trop de place laissée à la voiture
Arrêt de bus non sécurisé, sans possibilité de stationnements pour les parents aux abords

Panneaux et signalétique insuffisants pour l'accès aux stationnements côté école et mairie

Croisement entre RD70 et accès au stationnement mairie/école non sécurisé

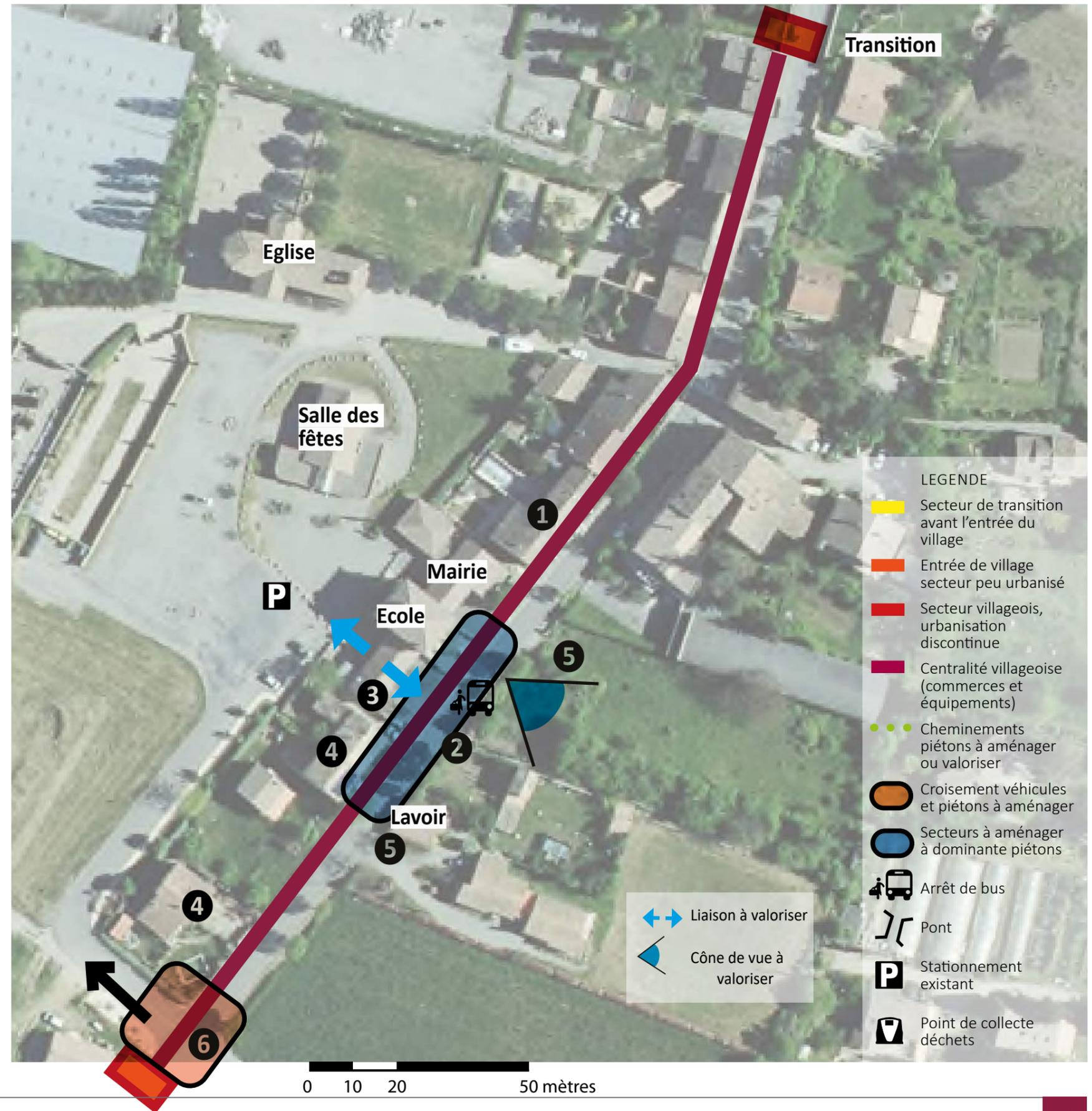


ENJEUX - Secteur B_ les équipements

- Redonner une image de coeur de village
- Donner une place majeure aux piétons tout en créant des espaces de liaison avec la place école/mairie/salle des fêtes
- Aménager en valorisant les qualités architecturales (école/mairie/muret), urbaines (placette/alignement) et paysagères existantes (cônes de vue)

OBJECTIFS - éléments de programme

- 1 Aménager une rue de village avec peu d'espace dédié à la voiture et de larges trottoirs sécurisés
- 2 Aménager un arrêt de bus sécurisé pour les collégiens
- 3 Aménager l'ancienne cour d'école et l'ancien préau pour améliorer la liaison piétonne entre la place et la RD70 avec une traversée sécurisée (attente bus, bancs, boîte à livres, éclairage, local pour vélos, etc) - Note : Un transfo est implanté sous le préau.
- 4 Protéger les entrées et sorties des maisons sur la RD 70 (véhicules et piétons)
- 5 Aménager un élargissement de la RD70 avec des espaces pour se poser (bancs, pique-nique/panneau info/poubelles), pour se rafraîchir (lavoir), pour valoriser et profiter de la vue lointaine, avec éventuellement quelques places de stationnements (**acquisition de foncier à envisager**)
- 6 Sécuriser le croisement avec l'accès aux stationnements, mieux signaler le parking et permettre le retournement des véhicules (**acquisition de foncier à envisager**)



Transition vers nouvelle séquence

> Pré-diagnostic et éléments de programme par séquence

Séquence 3 - de la boulangerie à l'entrée du parking des école, en intégrant le chemin de l'église

Secteur C : Les espaces publics autour des équipements, au-delà de la traverse



Tournant le dos à la RD, les entrées de l'école, de la mairie, de la salle des fêtes, de l'église, du terrain de foot (et de la future buvette) s'organisent autour de grands espaces publics disparates, peu liés à la traverse.

PAROLES D'HABITANTS

«Avec la présence de l'école maternelle (plus les enfants de l'école élémentaire arrivant en car), cet espace est le terrain de jeux des enfants : depuis le cimetière, le terrain vague jusqu'au terrain de foot.»

«Trop de Cyprès.» «Espace un peu tristounet.»

«A-t-on besoin d'autant de places de stationnements ? est-ce vraiment justifié par rapport à la taille du village ? Espace impersonnel, pas convivial...»

«Manque d'arbres, de fleurs.» «Manque de cohésion, d'harmonie.»

«Aménager une fontaine provençale pour faire village.»



Lieu de départ de randonnée

Aire d'accueil des camping-cars

Salle des fêtes très utilisée et au coeur du village

Secteur de terrain de jeux des enfants (peu de passage de véhicules mais reste peu sûr avec le passage du bus notamment)

Les abords de l'église

Grande capacité de stationnements (mais à mieux aménager)

Position des containers déchets (mais à mieux aménager)

Projet de buvette derrière le stade et de sanitaires publics derrière la salle des fêtes



Espace peu convivial, peu organisé

Espace peu végétalisé

Baucoup d'espace réservé au stationnement

Flux piétons non organisés (traverse du terrain de jeux notamment, abords école et salle des fêtes)



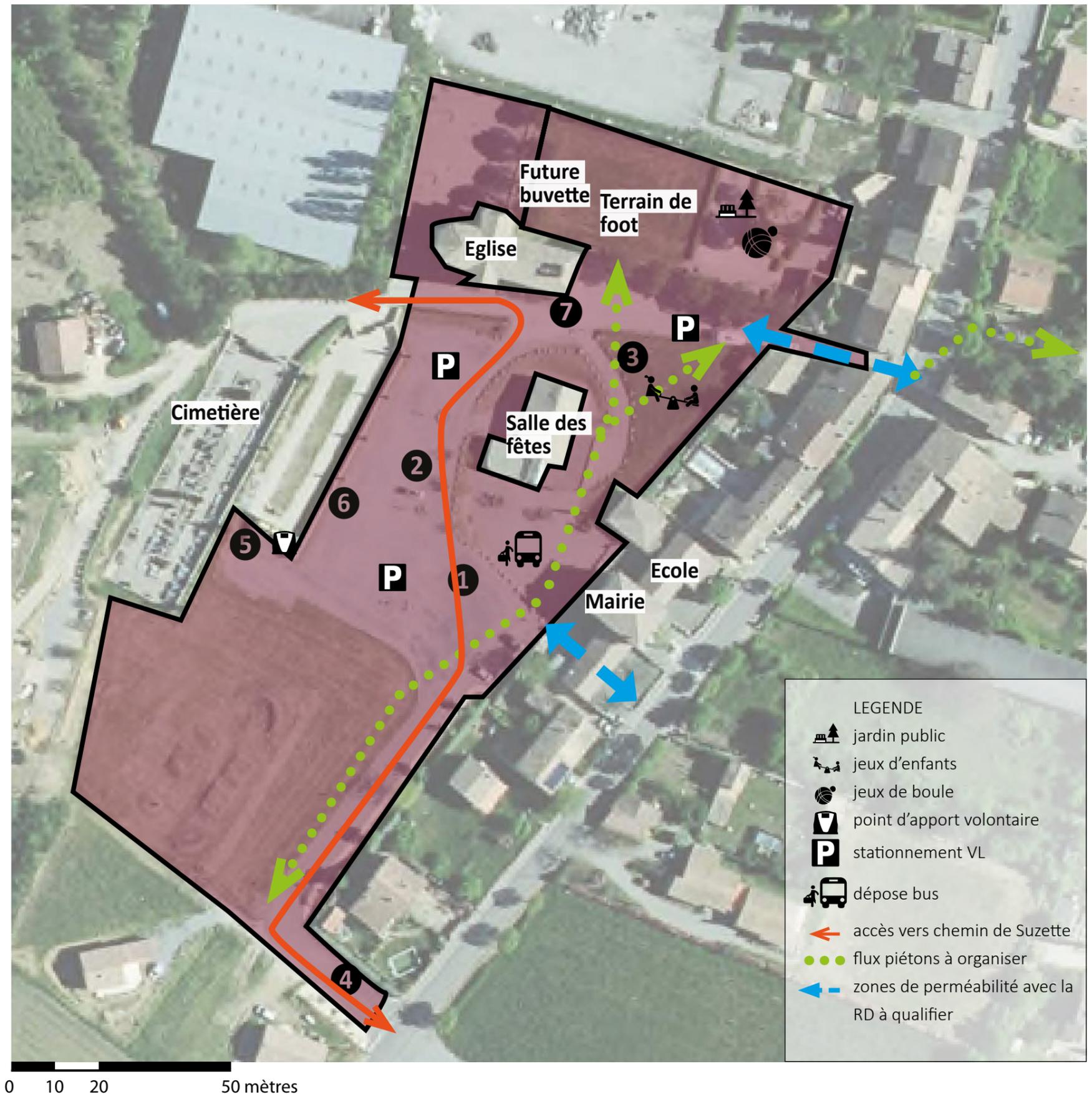
ENJEUX - Secteur C_ les espaces publics

Réorganiser et requalifier l'ensemble des espaces publics aux abords des équipements (flux piétons, stationnements, espace de jeux, espace détente)

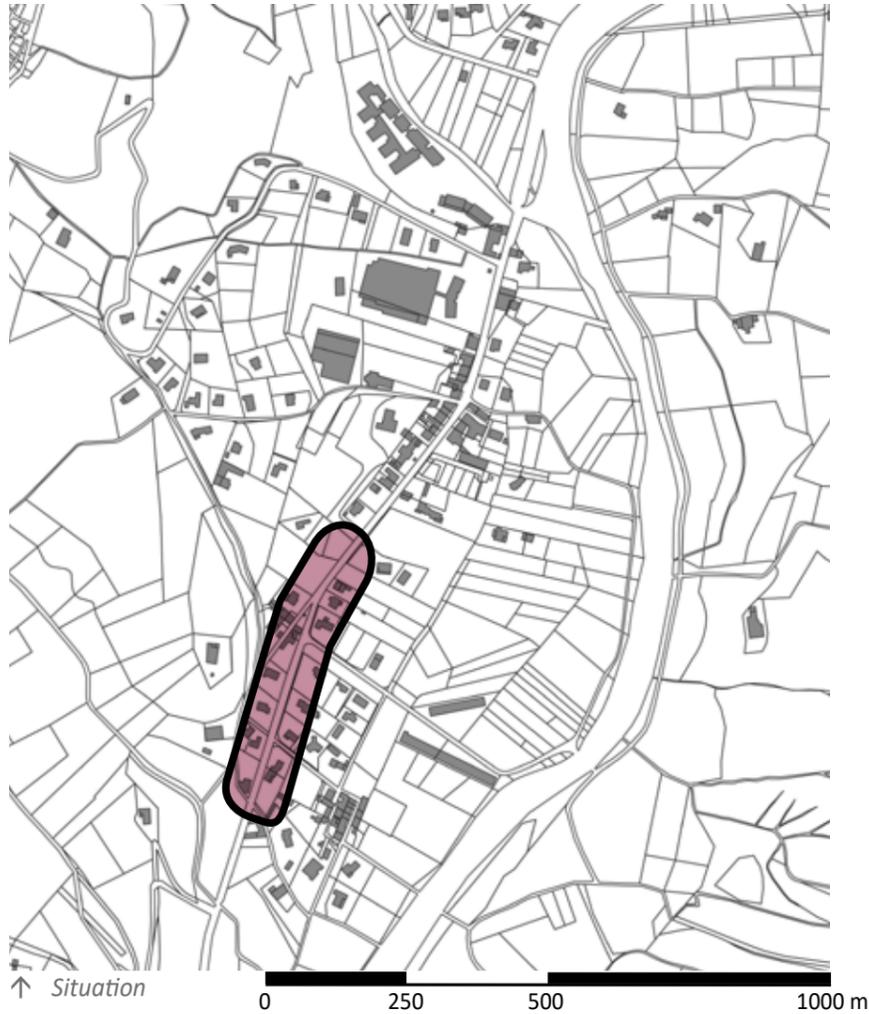
Créer des liaisons entre la traverse et ce nouveau coeur de village

OBJECTIFS - éléments de programme

- ❶ Aménager et délimiter le stationnement et la voie traversante de manière à le rendre plus lisible, plus efficace, plus sécurisée
- ❷ Végétaliser (arbres, arbustes, fleurs...) ce vaste espace pour le rendre plus agréable (confort d'été) et lui redonner une échelle
- ❸ Organiser et aménager les cheminements piétons autour et vers les différents équipements (officialiser la traverse terrain de jeux)
- ❹ Mieux signaler les deux parkings (école/mairie et église) depuis la RD
- ❺ Améliorer l'aménagement du point d'apport volontaire et ajouter un éclairage adéquat
- ❻ Conserver ou déplacer l'aire d'accueil des campings-car ? (aire de vidange) et aménager une borne de rechargement électrique ?
- ❼ Prendre en compte le projet de mise en accessibilité de l'église



Séquence 4 - La Basse Bégude et les Grands Chênes



Tronçon de transition de l'entrée sud, avec un caractère routier, une urbanisation peu dense et discontinue sous forme pavillonnaire.

PAROLES D'HABITANTS

«Sur la RD 70 -entre les points 7 et 8- la limitation de vitesse 50km/heure n'est que très rarement respectée, notamment dans la descente, ce qui est très dangereux.»

«L'habitat est dispersé, déconnecté du village.»

«Belle vue sur les montagnes environnantes en rentrant dans Condorcet.» «Garder tous les arbres, partout.»

«Embranchement chemin des grands chênes : difficulté pour sortir de la rue, le miroir ne sert pas à grand-chose.»

«Prolonger le cheminement piéton jusqu'à PAROIR, les véhicules arrivent de face et les arbres nous protègent, améliorer la circulation des fauteuils et des piétons, changer grilles au sol (les fauteuils s'y coincent).»



Le canal d'irrigation
Vues dégagées sur les montagnes environnantes à l'est
Le radar pédagogique



Vitesse excessive des véhicules, trop de place laissée à la voiture
Croisements entre RD70 et chemin de la Garde, et rue du Paroïr, chemin des Grands chênes non sécurisés
Chemins piétons inexistantes
Oratoire peu valorisé
Abri bus dangereux



ENJEUX

- Requalifier l'entrée pour lui donner un caractère moins routier
- Sécuriser les flux piétons le long de la RD et aux abords des points d'arrêt (zone de déchets notamment)
- Sécuriser les croisements notamment la RD avec les chemins de la Garde et de l'Alambic

OBJECTIFS - éléments de programme

- 1 Aménager la voie pour réduire la vitesse dans les deux sens, couper la linéarité (chicane, sens unique alterné, priorité sens montée dans le village, éclairage...)
- 2 Aménager un cheminement piéton protégé (en busant le canal ?) et des traverses (chemin des Grands Chênes et rue du Paroir)
- 3 Mettre en valeur l'oratoire
- 4 Mettre en sens unique le chemin des Grands chênes,
- 5 Aménager les croisements (Grands chênes et Alambic) pour améliorer la visibilité
- 6 Aménager et sécuriser la zone de dépose des déchets (piétons et véhicules)
- 7 Aménager et sécuriser les arrêts de bus
- 8 Améliorer le traitement des limites privées/publiques (clôtures, végétalisation)



LEGENDE

- Secteur de transition avant l'entrée du village
- Entrée de village secteur peu urbanisé
- Secteur villageois, urbanisation discontinue
- Centralité villageoise (commerces et équipements)
- Cheminements piétons à aménager ou valoriser
- Croisement véhicules et piétons à aménager
- Secteurs à aménager à dominante piétons
- Arrêt de bus
- Pont
- Stationnement existant
- Point de collecte déchets

Séquence 5 - L'entrée sud



Tronçon de l'entrée sud, avec un caractère routier, urbanisation limitée à des usages d'activités (centre équestre).



Vues dégagées sur les montagnes environnantes
Présence du centre équestre
Passage pour départ de randonnées



Vitesse excessive des véhicules, trop de place laissée à la voiture
Pas de cheminements piétons pour accéder au centre équestre et aux chemins de randonnée
Croisement avec chemin du Serre dangereux pour les piétons



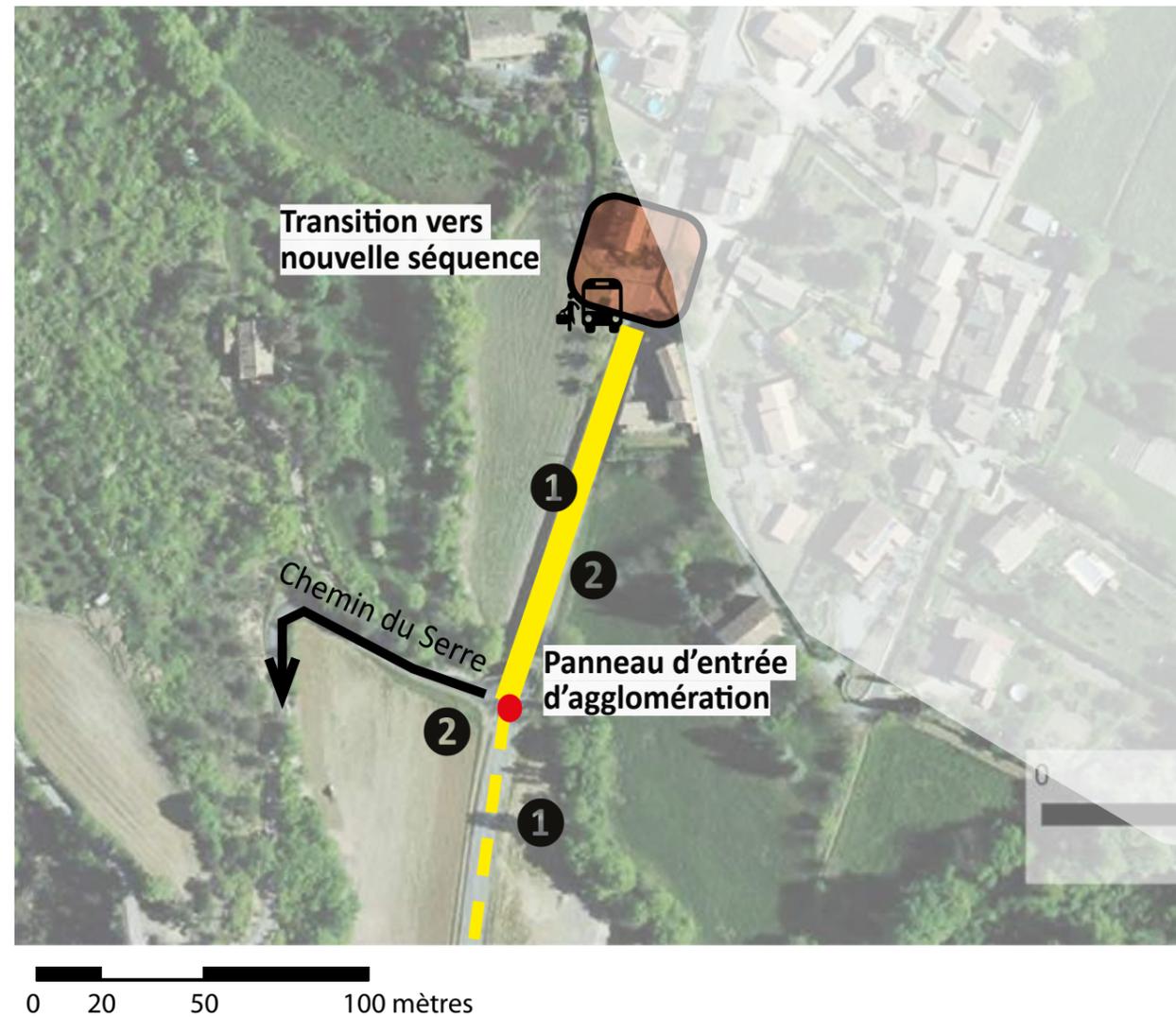
ENJEUX

Requalifier l'entrée pour lui donner un caractère moins routier, en amont du panneau

Sécuriser les flux piétons le long de la RD et sur une traversée

OBJECTIFS - éléments de programme

- ❶ Aménager la voie pour réduire la vitesse en amont du panneau (végétalisation)
- ❷ Aménager un cheminement piéton protégé et une traverse (chemin du Serre / centre équestre)



- LEGENDE
- Secteur de transition avant l'entrée du village
 - Entrée de village secteur peu urbanisé
 - Secteur villageois, urbanisation discontinue
 - Centralité villageoise (commerces et équipements)
 - Cheminements piétons à aménager ou valoriser
 - Croisement véhicules et piétons à aménager
 - Secteurs à aménager à dominante piétons
 - Arrêt de bus
 - Pont
 - P Stationnement existant
 - Point de collecte déchets

Objectifs de qualité

- **Valoriser le caractère rural de la traverse** «On est très vite dans la nature» (pré, verger, canal, le Bentrax, les alignements d'arbres, etc).
- **S'appuyer sur les usages et le patrimoine existant (naturel et bâti) pour aménager des espaces de transition** le long de la traverse (lavoir, croix, muret en pierre, etc).
- **Valoriser les cônes de vue sur les paysages environnants**, notamment la vue sur le vieux village, sur la montagne d'Angèle.
- **Aménager des espaces pour donner envie de s'arrêter et de se poser** : vues, qualité de l'espace et mise en place de mobilier urbain, tables de pique-nique, etc.
- **Traiter qualitativement les limites privées et publiques lorsque cela est possible** (clôtures, végétalisation).
- **Aménager en respectant les principes d'accessibilité universelle**.
- **Désimperméabiliser et végétaliser** (fleurissement) certains espaces publics pour améliorer le confort d'été et embellir le village tout en préservant la végétation existante et en favorisant les plantes indigènes.
- **Intégrer le traitement des eaux pluviales et les besoins en irrigation en préservant dans la mesure du possible le canal**.
- **Améliorer la signalétique** (accès commerces, stationnements, accès au vieux village, bienvenue à Condorcet, position des panneaux existants, etc).



Quelques images inspirantes....

Accessibilité universelle et approche inclusive

Les aménagements devront répondre à l'objectif d'un espace public praticable par tous : cyclistes, piétons, parents avec poussettes, personnes à mobilité réduite, etc. Les principes de convivialité et d'inclusion devront guider la conception des aménagements.

L'enjeu sera de ne pas se limiter au respect de la réglementation issue de la loi du 11 février 2005 pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées, mais bien **de proposer des aménagements universels dans l'objectif d'une accessibilité invisible**.

La présence de l'établissement Perce-Neige sur la commune et les difficultés de mobilité et de communication de ses résidents, parfois en situation de polyhandicap, implique une sensibilité de l'équipe retenue à **l'approche sensorielle de l'aménagement. Une ou des réunions spécifiques seront à prévoir avec les équipes de Perce-Neige dès l'étude préliminaire et tout au long des phases de conception pour prendre en compte leur besoins spécifiques**.

Le concepteur prendra en compte les besoins de tous, habitants et visiteurs, y compris les plus vulnérables (enfants en bas âge et leurs parents, habitants les plus âgés, personnes ayant des difficultés à voir, à entendre, à comprendre, etc.) **en termes de déplacements et d'utilisation des équipements publics extérieurs**.

Pour diminuer l'usage de la voiture dans le centre-village, les déplacements à pied doivent être confortables et sécuritaires et les stationnements limités, tout en préservant des places réservées, bien intégrées, qualitatives et confortables, proches des équipements et services.

La continuité de la chaîne de déplacement depuis les stationnements (véhicules légers et bus) vers l'ensemble des équipements et services du centre-village doit être respectée (voiries, cheminements, mairie, commerces, arrêt de bus, toilettes publiques, containers déchets, borne de rechargement électrique...). Les niveaux des seuils et **la mise en accessibilité des bâtiments (publics et privés) en limite d'espace public seront nécessairement intégrés à la conception de la topographie des espaces**.

Les choix sur les revêtements de sols (texture et contraste), le mobilier urbain (emplacement et type), les végétaux ou encore l'éclairage public participeront au confort et à la qualité d'usage pour tous.

Les aménagements devront permettre également d'intégrer la mise en sécurité des cyclistes (nombreux en été à traverser Condorcet) et leur arrêt dans le village. Prévoir un mobilier spécifique pour attacher les vélos, se reposer et s'asseoir..



↑ Trémereuc (22) - Laure Planchais paysagiste



↑ Place du monument aux morts de Grisolle (82) D'une ville à l'autre atelier urbanisme, architecture et paysage

> Objectifs de qualité



↑ Traversée du hameau de Gougne, le poët-ival, Agence Kanope (Pierre Gadoin)



↑ Langueux - Parc Grand pré (22), Laure Planchais paysagiste



↑ Cognin les Gorges (38) - Cambium paysage (Maryline Guende, paysagiste mandataire)



↑ Traversée d'Ambérieux d'Azergues, Urban Studio

Maîtrise d'ouvrage

Le maître d'ouvrage est la commune de Condorcet, représentée par Monsieur le Maire.

La Commune assure la maîtrise d'ouvrage pour la partie la concernant.

Elle recevra mandat de maîtrise d'ouvrage du Département de la Drôme (représenté par la Direction des Déplacements) pour réaliser en son nom les parties de l'opération qui lui incombent.

Objet du marché

La Commune souhaite confier à une équipe de professionnels, la réalisation d'un accord-cadre qui comportera a minima une mission d'étude préliminaire (1^{er} marché subséquent) et une mission de maîtrise d'oeuvre en infrastructure pour l'aménagement d'un premier secteur d'intervention (2^e marché subséquent).

L'accord-cadre pourra comporter une (ou des) mission(s) de maîtrise d'oeuvre en infrastructure supplémentaire(s).

L'ensemble du marché est conclu pour un montant total d'honoraires inférieur à 214 000 € HT et pour une durée de 4 ans.

Le montant affiché à 214 000 € HT (cumul maximum des dépenses d'honoraires pour chacune des missions) a été établi sur la base du seuil de publicité des marchés publics permettant une publicité libre ou adaptée.

Contenu des missions

Contenu de la mission d'étude préliminaire

Cette étude doit être considérée comme une aide à la décision de la maîtrise d'ouvrage, pour préciser le programme, le phasage et les budgets correspondants à ces travaux. Elle permettra à la commune de s'assurer une cohérence globale de ses interventions concernant les espaces publics et voiries du périmètre d'étude (cf. page 13).

Le contenu de la mission est le suivant :

- diagnostic des voiries, espaces publics et réseaux et identification des enjeux et objectifs ; ce diagnostic devra conforter les éléments de pré-diagnostic et les séquences identifiées, repérer les problématiques techniques de sécurité routière et piétonne, les dysfonctionnements et inconforts de la voirie et des espaces publics (cf annexe données sécurité).
- proposition de scénarii d'aménagement des voiries et espaces publics et des réseaux d'assainissement pluvial et d'eaux usées intégrant des propositions pour la mise en place d'un nouveau plan de circulation, illustrés de schémas, coupes ou croquis et accompagnés de prescriptions techniques et d'un chiffrage au ratio des travaux.
- aide à la décision pour le choix d'un scénario d'aménagement et la validation d'un programme d'intervention pluri-annuel phasé dans le temps.

L'équipe retenue devra fournir à la commune une esquisse programme générale d'aménagement des espaces publics et des voiries, qui pourra être ensuite découpée dans le temps et dans l'espace en plusieurs tranches.

Pour cela, elle devra réaliser (sur le périmètre indiqué en page 13) :

- une esquisse générale d'aménagement des espaces publics et de la voirie rendue à l'échelle 1/500ème,
- pour chaque grand type de traitement des voiries circulées et cheminements piétons : une coupe au 1/100ème,
- un rapport explicitant le diagnostic et les principes de traitement retenus,
- un chiffrage global, au ratio en €/m², par grand type de traitement, et découpé selon des tranches spatiales (tranches à définir conjointement avec le maître d'ouvrage pendant la durée de l'étude),
- des images en 3D du projet (croquis, photomontage, numérique,..)

Les propositions d'aménagement devront s'inscrire dans une démarche de développement durable et de «frugalité» des interventions ; ainsi les solutions proposées devront être simples et

durables, harmonieuses et cohérentes avec le caractère rural de la commune.

Un relevé topographique sera fourni à l'équipe retenue au démarrage des études.

Des séances de travail seront organisées par le prestataire, en présence des élus et des représentants du CAUE et du Département de la Drôme (Direction des Déplacements).

Objectifs du volet réseaux eaux usées et eaux pluviales

L'étude devra permettre de réaliser un descriptif de la situation actuelle en termes d'eaux pluviales et d'assainissement eaux usées et d'identifier les diagnostics techniques à faire réaliser. L'équipe de maîtrise d'oeuvre accompagnera la commune pour la bonne conduite de ces diagnostics (rédaction de la commande, suivi et analyse/interprétation des résultats).

L'étude préliminaire permettra ainsi de prendre une décision quant aux différents scénarios envisagés (plan des réseaux et chiffrage).

Objectifs de concertation

La commune souhaite que le prestataire organise et anime :

- une réunion participative avec les habitants permettant de partager le diagnostic et de débattre autour des hypothèses d'aménagement. A la suite de cette réunion, des modifications pourront être apportées au rendu de l'étude afin de tenir compte des remarques et avis des habitants,

- une réunion publique de présentation de l'avant-projet,

- quelques réunions avec les usagers de la maison Perce-Neige.

Contenu d'une mission de maîtrise d'œuvre en infrastructure

Dans le délai des 4 ans à compter de la signature de l'accord-cadre, la Commune confiera une (ou des) mission(s) de maîtrise d'œuvre en infrastructure (conception et suivi de chantier) pour concrétiser la requalification des réseaux humides et l'aménagement des voiries et espaces publics inclus dans le périmètre d'étude.

La (ou les) mission(s) de maîtrise d'œuvre sera (seront) déterminée(s) à l'issue de l'étude préliminaire, en tenant compte des montants d'investissement et des capacités budgétaires de la Commune.

Dans ce cadre et pour chacune des missions de maîtrise d'œuvre, la Commune confiera au titulaire tout ou partie des éléments de missions suivants :

- avant-projet (AVP),
- projet (PRO),
- assistance aux contrats de travaux (ACT),
- Visa ou EXE,
- direction de l'exécution des travaux (DET),
- assistance aux opérations de réception (AOR).

Des séances de travail seront organisées par le prestataire, en présence des élus et des représentants du Département de la Drôme (Direction des Déplacements).

Pour les aménagements opérés sur route départementale, les AVP seront présentés devant le Comité d'Examen Technique des Ouvrages Routiers (CETOR) de la Direction des Déplacements pour une validation technique puis devant la Commission Aménagement Voirie (CAV) pour une validation politique et financière. Le titulaire du marché assistera la Commune dans ces démarches. Le dossier constitué par le prestataire devra comprendre les éléments suivants :

- un plan de situation ;
- une notice explicative reprenant les éléments de l'opération, les objectifs et les réponses apportées par le parti de l'aménagement retenu ;

- le détail estimatif et avant métré des travaux et fournitures avec répartition prévisionnelle des travaux incombant à la Commune de Condorcet et ceux incombant au Département de la Drôme.

Mission de coordination sur l'ensemble des travaux de requalification de réseaux

La commune souhaite que le maître d'œuvre retenu assure également un rôle de coordination avec les partenaires techniques associés sur l'ensemble des travaux prévus sur la traverse, notamment à courts termes sur les réseaux de basse tension et d'éclairage public (SDED) - cf CR pages 10 à 12.

Conditions de participation

Le maître d'ouvrage recherche une équipe de maîtrise d'œuvre :

- comportant a minima un concepteur mandataire (paysagiste) ;
- présentant des compétences en Voirie et Réseaux Divers et en gestion des eaux pluviales et en eaux usées ;
- ayant des références en matière de programmation et de maîtrise d'œuvre d'aménagement de voiries et d'espaces publics d'importance équivalente (répondant à des objectifs de qualité d'usage et de qualité environnementale).

Des références seront appréciées :

- en matière d'aménagement de voiries départementales en traverse d'agglomération en contexte villageois,
- en aménagement intégrant les principes de l'accessibilité universelle.

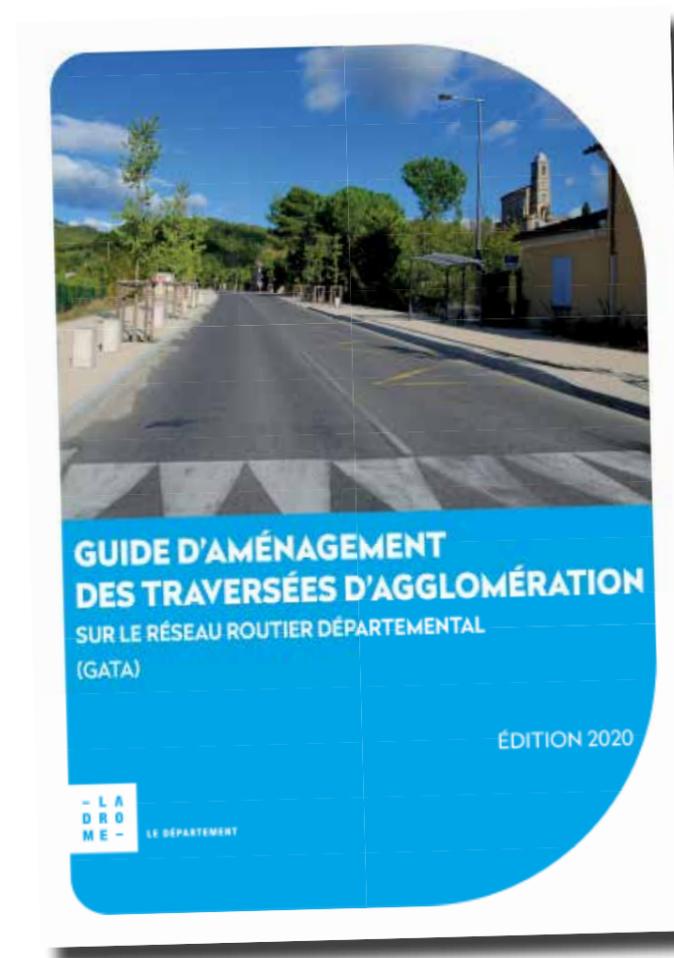
Le Guide d'Aménagement des Traversées d'Agglomération

La Direction des Déplacements du Conseil départemental a élaboré un guide afin d'accompagner les communes pour l'aménagement des traversées d'agglomération.

Les propositions d'aménagement devront intégrer les règles et les préconisations composant la doctrine spécifique au Conseil départemental de la Drôme,.

Cet ouvrage est téléchargeable sous :

<https://collectivites.ladrome.fr/assistance-technique-la-drome/voirie/>



Annexe

Synthèse de l'analyse des comptages effectués en juin 2019

		07/06/2019 à 00:00 19/06/2019 à 23:00			
		Route	P.R.	Dist.	Sens
Synthèse de l'analyse		D70	88	0	1 - 2 - C
Jour : 6:00 à 22:00		26 D70	88 + 0		

Référence de l'analyse		
Localisation	RD70 CONDORCET PR88+000	Lim. Vitesse
Sens 1	BEAURIERES vers CONDORCET	VL: 50 PL: 50
Sens 2	CONDORCET vers BEAURIERES	VL: 50 PL: 50
Période	Du Vendredi 07/06/2019 à 00:00 au Mercredi 19/06/2019 à 23:00	
		13 J. entiers



Synthèse de l'analyse du Vendredi 07/06/2019 à 00:00 au Mercredi 19/06/2019 à 23:00												
Débit (Véhicules)	Sens 1				Sens 2				Sens cumulé			
	TV	VL	PL	%PL	TV	VL	PL	%PL	TV	VL	PL	%PL
Débit Total sur la période	11136	10649	487	4.37	12083	11437	646	5.35	23219	22086	1133	4.88
Débit Moyen Journalier	857	819	38	4.32	929	880	49	5.38	1786	1699	87	4.87
Débit Moyen horaire	36	34	2	5.56	39	37	2	5.13	74	71	3	4.05
Débit Moyen de Jour	828	791	37	4.47	903	854	49	5.43	1731	1645	86	4.97
Débit Moyen de Nuit	29	28	1	3.45	26	26	0	0.00	55	54	1	1.82
Débit Moyen Jours ouvrés	878	829	49	5.58	923	858	65	7.04	1802	1687	115	6.38
Débit Moyen Sam. & V.F.	981	958	23	2.34	873	848	25	2.86	1855	1806	49	2.64
Débit Moyen Dim. & Fériés	715	699	16	2.24	983	959	24	2.44	1699	1659	40	2.35

Les moyennes sont calculées à partir des totaux de la période cadrée sur des jours entiers.

Vitesse (km/h)	Sens 1			Sens 2			Sens cumulé		
	TV	VL	PL	TV	VL	PL	TV	VL	PL
Vitesse moyenne/période	36	36	32	38	38	36	37	37	34
Vitesse moyenne de jour	36	36	32	38	38	36	37	37	34
Vitesse moyenne de nuit	40	40	32	40	40	32	40	40	32
Nbre d'excès de vitesse	649	627	22	1158	1098	60	1807	1725	82
V85	47	47	44	48	48	48	48	48	47
V50	37	37	34	39	39	37	38	38	36
V15	26	27	15	30	30	23	28	29	18

Les moyennes sont calculées à partir des totaux de la période.
V85, V50, V15 : Vitesse en dessous de laquelle roulent 85%, 50%, 15% des usagers



- L A
D R O
M E -

c|a.u.e

Conseil d'architecture, d'urbanisme et d'environnement de la Drôme

44 rue Faventines - BP 1022 - 26010 Valence Cedex | Accueil du public : place Jean Collombet

04 75 79 04 03 - caue@dromenet.org

 caue.dromenet.org