

LE CONTOURNEMENT EST D'ANGOULÊME

PRÉSENTATION GÉNÉRALE DU PROJET

Le contournement Est d'Angoulême est une infrastructure routière tracée pour achever le "bouclage" de l'agglomération et desservir, dans de bonnes conditions, les zones d'habitation et les zones d'activités économiques, en les reliant aux grandes infrastructures existantes (RN 10, RN 141, voie de l'Europe, etc.).

Après de longues procédures administratives, le projet a été déclaré d'utilité publique le 2 janvier 1998. Les travaux ont commencé en 2000, ont été complètement terminés avec l'ouverture au trafic du dernier tronçon entre la route de Périgueux (RD 939) et l'espace Carat (RD 941), à la fin juin 2010.

Pendant les 10 années de préparation, le projet s'est progressivement enrichi de dispositifs (représentant 13 % de son coût total) destinés à limiter son impact sur l'environnement ; il s'agit principalement d'écrans antibruit, de réseaux de fossés étanches et de bassins de traitement des eaux...

POURQUOI CE PROJET ?

Le contournement a été tracé pour répondre à quatre objectifs précis :

dévier le trafic de transit, notamment celui à destination et en provenance de Périgueux ;

faciliter les échanges entre les quartiers de l'agglomération ;

améliorer la sécurité et le confort des usagers à l'intérieur de l'agglomération ;

favoriser le développement économique de l'agglomération en offrant une meilleure desserte aux zones d'emploi.

QUELLES SONT LES CARACTÉRISTIQUES PRINCIPALES ?

Le contournement Est d'Angoulême est un projet de 13 km de voies nouvelles + 0,8 km d'aménagement sur place de voie existante (le boulevard de Bigorre). Il est conçu pour être aménagé à terme à 2 x 2 voies ; mais dans un premier temps il n'est réalisé qu'une chaussée à 2 voies. Seul l'aménagement du boulevard de Bigorre est à 2x2 voies, le reste du tracé est à 2 voies avec ponctuellement des crèneaux de dépassement.

Il est tracé selon les normes en vigueur des voies rapides urbaines. Les échanges avec la voirie existante sont assurés par des carrefours giratoires.

En dehors de ces carrefours, aucun accès direct n'est possible.

COMMENT A-T-IL ÉTÉ RÉALISÉ ?

Compte tenu de son importance et de son coût, le contournement Est d'Angoulême a été réalisé en plusieurs tranches :

Boulevard de Bigorre à 2x2 voies : mise en service à l'automne 2001.

Partie Sud du projet, tracée entre le giratoire de Clairgon sur la route de Montmoreau (RD 674) et le giratoire des Effamiers sur la route de Périgueux (RD 939), ainsi que la partie nord du projet, tracée entre le giratoire de Brébonzac (RD 1000) et la route de Ruelle (RD 941) : mise en service le 21 juin 2004.

une dernière tranche à 2 voies achève le bouclage de l'agglomération ; elle relie le giratoire de la route de Ruelle (RD 941) au giratoire des Effamiers sur la route de Périgueux (RD 939) : mise en service le 23 juin 2010.

QUI FAIT QUOI ? QUI FINANCE ?

Le Conseil général de la Charente était le maître d'ouvrage de l'opération. Ses services techniques ont assuré la maîtrise d'œuvre, sauf pour le viaduc de la vallée de l'Anguienne, dont la maîtrise d'œuvre a été confiée au groupement des bureaux d'études et d'architecture INGEROP/SAFEGE/LAVIGNE.

Le financement du projet est assuré par le Département avec la participation de la Communauté d'agglomération du Grand Angoulême, du Syndicat mixte pour le développement économique de l'agglomération d'Angoulême et de l'Europe.

Le coût du projet s'est élevé à 65 M€.



PRÉSENTATION GÉNÉRALE DU PROJET

Les écrans antibruit

Boulevard de Bigorre : un passage souterrain (P1)

Le carrefour giratoire de Clairgon (RD 674 - route de Libourne G2)

Le pont de la rue des Brandeaux (P2)

Le carrefour giratoire de Peusec à Puymoyen (G3)

Le viaduc de la vallée de l'Anguienne (P4)

Le pont de la route du Peux à Soyaux (P5)

La section sud comprise entre la RD 674 et la RD 939

Le carrefour giratoire des Effamiers (G4)

Le pont de la route d'Antornac (P6)

Le carrefour giratoire de Recoux (G5)

Le carrefour giratoire de Longiesse (G6)

Le passage souterrain pour piétons du bois des geais (P8)

Le carrefour giratoire du bois des geais (G7)

La section Est comprise entre la RD 939 et la RD 941

Le carrefour giratoire de Bel Air (G8)

Le pont de la route de Brébonzac à l'Isle d'Espagnac (P7)

Le carrefour giratoire de Brébonzac

La section Nord comprise entre le RD941 et la RD12

LES ÉCRANS ANTIBRUIT

L'ESSENTIEL :

Les écrans antibruit sont des ouvrages destinés à protéger les habitations riveraines du bruit généré par le trafic automobile du Contournement Est d'Angoulême.

Leurs caractéristiques (hauteur, longueur, forme, matériau, position) sont calculées rigoureusement, de manière à ce que le niveau sonore au droit des habitations à protéger reste inférieur au niveau fixé par la «loi relative à la lutte contre le bruit» (loi du 31 décembre 1992).

L'implantation des écrans anti-bruit est la suivante :

Pour la première tranche :

D'une longueur de 1250m, ils sont installés le long du boulevard de Bigorre, le long du lotissement de la Closerie à Puymoyen et aux abords du pont de la rue des Brandeaux(P2). Les écrans du Boulevard de Bigorre et en bordure du lotissement de la Closerie se sont achevés en octobre 2001. Les écrans aux abords du pont de la rue des Brandeaux ont été exécutés en septembre 2002.

Pour la deuxième tranche :

Des écrans anti-bruit ont été construits aux abords et sur le pont de la route d'Antornac (P6), le long de la rue des Eaux Claires à Magnac et à proximité du carrefour giratoire de Longiesse (G6). Leur longueur est de 390m. Leur construction s'est effectuée au cours des années 2008 à 2010.



POUR EN SAVOIR PLUS :

Dessinés par l'architecte Charles Lavigne, ces écrans antibruit constituent des ouvrages imposants.

Ecrans de la première tranche :

Pour l'essentiel, ils sont constitués de panneaux de béton de bois absorbant le bruit, disposés selon une trame de 4 m. L'uniformité de l'ensemble est «cassée» par des redents triangulaires transparents qui laissent apercevoir les plantations existantes conservées entre les habitations et l'écran. Vu en plan, l'écran se présente selon une ligne brisée avec des changements de direction à 45°. Les angles sont marqués par des poteaux apparents cylindriques en béton préfabriqué de gros diamètre.

Côté riverains, les écrans sont en béton désactivé lavé : au droit du passage piétons et des zones fréquentées par les piétons, ils sont habillés d'un treillis de bois.

Les écrans antibruit de cette première tranche ont été réalisés par l'entreprise JEAN LEFEBVRE de Tours qui a sous-traité leur préfabrication à l'entreprise BETON BOIS Système de Guéret (23). Leur coût total est de 1,90 M €.

Ecrans de la deuxième tranche :

En section courante les écrans sont constitués de panneaux en bois absorbant le bruit, disposés selon une trame de 4m.

Côté riverains, les parements sont formés de clins à 45° de teinte gris-vert.

Côté route, des clins à 45° sont disposés à claire-voie de façon à laisser passer le bruit qui est absorbé par un matelas de laine de roche situé à l'intérieur.

Les extrémités assurant la jonction avec les buttes de terre sont constituées de voiles en béton encadrés de colonnes également en béton.

Ces écrans ont été construits par l'entreprise SNGC de l'Isle d'Espagnac.

Leur coût total est de 0,8 M€



Simulation en 3D et photos des réalisations après travaux

BOULEVARD DE BIGORRE : UN PASSAGE SOUTERRAIN (P1)

L'ESSENTIEL

Le passage pour piétons du boulevard de Bigorre relie la zone d'habitation de Ma Campagne à la zone d'emploi des Chaumes de Cragès. Il est utilisable par les piétons, mais aussi par les fauteuils de personnes handicapées et les cyclistes. Commencé en Janvier 2001, il a été mis en service en Août 2001.

POUR EN SAVOIR PLUS

Cet ouvrage n'était pas prévu dans le projet d'origine du Contournement Est d'Angoulême. Il y a été rajouté à la demande des riverains et après que leurs besoins aient été vérifiés et quantifiés. Il a été conçu et dessiné par l'architecte Charles LAVIGNE qui a cherché à concevoir un espace harmonieux et sécurisant. Pour ce faire, il a recouru à une structure aux formes arrondies et à des matériaux lumineux : revêtement intérieur en céramiques jaunes et blanches, plancher en bois d'azobé et espaces extérieurs aménagés avec murets en pierre et espaces verts. Il est éclairé par une main courante lumineuse. L'ouvrage assure la continuité de l'écran antibruit construit sur le Boulevard de Bigorre. Il a été réalisé par l'entreprise SNGC de l'Isle d'Espagnac. Son coût est de 0,7 M€





Simulation 3D du carrefour giratoire de Clairgon

LE CARREFOUR GIRATOIRE DE CLAIRGON (RD 674 - ROUTE DE LIBOURNE G2)

L'ESSENTIEL

Il est situé à l'extrémité sud du contournement Est d'Angoulême qu'il relie à la partie du Boulevard de Bigorre aménagé à 2x2 voies, à la route de Libourne (RD 674), à l'Avenue de Navarre et à la route de Puymoyen.

Il a la forme d'un ovale dont le grand diamètre mesure 93 mètres. Commencé le 10 avril 2000 (ce fut le premier chantier du contournement est d'Angoulême) il est en service depuis octobre 2000.

POUR EN SAVOIR PLUS

Il a été réalisé par les entreprises COLAS et GARRAUD. Les réseaux d'éclairage ont été posés par l'entreprise UEIR.

L'aménagement paysager du rond-point central, conçu par la paysagiste Brigitte BARBIER, symbolise la vallée des Eaux Claires toute proche avec sa prairie fleurie et ses rochers rappelant les falaises. Il a été réalisé par l'entreprise "Jardins de l'Angoumois" et l'entreprise "Paysages et Pépinières".

L'ensemble a coûté 1M€.

Le chantier a commencé le 10 avril 2000 et a duré 7 mois.

Giratoire de Clairgon



Giratoire de Clairgon



Giratoire de Clairgon



Giratoire de Clairgon



LE PONT DE LA RUE DES BRANDEAUX

L'ESSENTIEL

Cet ouvrage en béton armé traditionnel permet au Contournement Est d'Angoulême de franchir la rue des Brandeaux à Puymoyen. Commencé en Janvier 2001, il a été achevé en septembre 2001.

La rue des Brandeaux a été rétablie afin de passer sous l'ouvrage. Elle est ouverte à la circulation depuis décembre 2001.

POUR EN SAVOIR PLUS

Bien que de conception classique, l'ouvrage, dessiné par l'architecte Charles LAVIGNE, est soigné dans sa réalisation : tous les piédroits, les 2 murs en retour et les 2 murs en aile sont recouverts de pierres de pays à joints secs. Pour tenir compte d'un doublement futur du Contournement Est d'Angoulême, les murs en retour côté "doublement" sont parallèles à la chaussée ; les murs en aile côté extérieur sont arrondis.

La pose des écrans antibruit prévus sur, et de part et d'autre de l'ouvrage, a été réalisée après les terrassements généraux.

L'ouvrage a été réalisé par l'entreprise SNGC de l'Isle d'Espagnac.

Son coût est de 0,5 M€.

Le rétablissement de la rue des Brandeaux a été réalisé dans le cadre des terrassements généraux du contournement par l'entreprise Garraud.



Simulation 3D et photos après travaux



Simulation 3D et photos après travaux

LE CARREFOUR GIRATOIRE DE PEUSEC À PUYMOYEN (G3)

L'ESSENTIEL

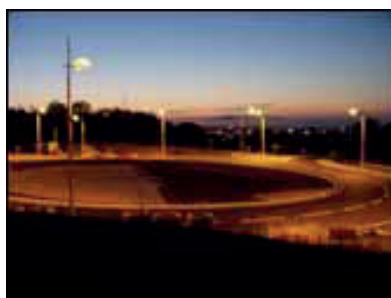
Le giratoire de Peusec relie le contournement est d'Angoulême à la route de Torsac (RD 81). Il est circulaire, avec un diamètre de 66 mètres. Il a été réalisé dans le cadre des travaux de terrassements généraux (Effectués en 2002) et de chaussées (Réalisées en 2003).

POUR EN SAVOIR PLUS

Les travaux de terrassements généraux ont été réalisés par le groupement d'entreprises GARRAUD/GUINTOLI.

Les travaux de chaussées ont été effectués par le groupement d'entreprises COLAS/SCR MARCHAT MONNIER. L'éclairage public a été installé par l'entreprise CANA-ELEC de La Couronne.

L'aménagement paysager du rond-point central fait référence à la vallée de l'Anguienne avec la rivière, la plantation de bords de berges, les pelouses calcaires et le rocher affleurant.



Vue de nuit



Vue du carrefour giratoire de Peusec



LE VIADUC DE LA VALLÉE DE L'ANGUIENNE (P4)

L'ESSENTIEL :

Le franchissement de la vallée de l'Anguienne par le Contournement Est d'Angoulême constitue la principale difficulté du projet. Pour des raisons de fonctionnalité et de protection de l'environnement, il a été décidé de construire un viaduc.

Après concours d'architecture et d'ingénierie, un jury a choisi le projet présenté par l'équipe INGEROP/SAFEGE/LAVIGNE : il s'agit d'un ouvrage très original, sans doute unique en Europe, dont la structure porteuse est constituée de deux demi-arcs croisés en béton.

Il a une longueur totale de 400 m, et franchit la vallée à plus de 40 mètres de hauteur.

Sa construction a été réalisée par l'entreprise DV construction, choisie après une procédure de consultation lancée à l'échelle européenne.

Les travaux ont débuté au mois de Septembre 2001; ils se sont terminés en février 2004.

Son coût est de 12 M€.

POUR EN SAVOIR PLUS :

La conception de l'ouvrage

La vallée présente des versants relativement dissymétriques, plus raides côté Nord où le substratum rocheux affleure sous forme de redans. Le fond de la vallée est relativement plat sur une largeur de 150 mètres environ, comblé d'alluvions sur 7 à 8 mètres d'épaisseur.

Le maître d'oeuvre a proposé pour cet ouvrage une solution mariant prouesse technique et parfaite intégration dans le site. L'idée d'un double arc venant s'épauler sur les versants permettait d'améliorer l'image d'un seul arc avec travées d'approche multiples.

Mais il faut s'affranchir des poussées latérales d'une telle structure, car les calcaires du turonnien peuvent présenter des karsts. Ainsi ont été dessinés deux demi-arcs croisés, dont les poussées s'équilibrent par deux tirants, constitués l'un par le tablier, et l'autre par la semelle du double arc. Cet ouvrage, particulièrement original, reste néanmoins la combinaison de techniques parfaitement éprouvées : arc en béton armé, tablier bi-poutre en béton précontraint et dalle mince en béton précontraint.

A voir aussi :

Caractéristiques techniques

Approche environnementale

Avancement du chantier



CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES

La partie centrale de l'ouvrage est constituée de deux demi-arcs croisés en béton armé, sur lesquels repose une mince dalle de béton précontraint soutenue par des pilettes.

Les piles sont fondées sur des semelles superficielles ancrées dans le rocher. Les arcs sont fondés sur des massifs de béton, " descendus " jusqu'au rocher à 8 mètres de profondeur, à travers les tourbes et les cailloutis du fond de la vallée. Le tablier, d'une largeur utile de 11 mètres, porte la plate-forme routière qui est composée d'une chaussée bidirectionnelle de 7 mètres et des deux bandes d'arrêt d'urgence de 2 mètres chacune. Le tablier des travées d'approche est constitué d'un bi-nervure en béton précontraint.

L'APPROCHE ENVIRONNEMENTALE DU PROJET ET DU CHANTIER

Le viaduc enjambe la vallée de l'Anguienne, classée en ZNIEFF (Zone Naturelle d'Intérêt Ecologique Faunistique et Floristique) de par ses qualités faunistiques et floristiques.

Dès la rédaction du programme de l'ouvrage, ce site a motivé toutes les attentions du maître d'ouvrage afin de le préserver et d'y intégrer un ouvrage de qualité. Proche de l'agglomération d'Angoulême, le viaduc est vu depuis les remparts de la vieille ville, et la route touristique qui longe la vallée est un lieu de promenade apprécié des citadins.

Pour la phase construction, toutes les attentions ont été mobilisées afin que le chantier ne perturbe pas le site.

Des règles précises ont été imposées à l'entreprise afin de respecter le cours limpide et poissonneux du ruisseau.

La circulation sur la route touristique n'a pas été autorisée aux engins de chantier, sauf sur une courte distance, entre le site du chantier et le chemin de la combe de Bressour.

L'accès du chantier a été assuré depuis le Nord par le chemin de la combe de Bressour. Une piste a assuré la desserte des installations de chantier implantées dans la vallée, à savoir : les bureaux de chantier, les aires de ferrailage. Les pistes de chantier ont été limitées au minimum possible.

L'accès aux culées s'est également fait par l'emprise des terrassements généraux du Contournement Est de part et d'autre du viaduc.

A la fin du chantier, un aménagement paysager incluant une pièce d'eau au pied des arcs a été réalisé dans la vallée.

L'ouvrage est équipé d'un écran absorbant qui réduit le bruit émis par les véhicules. De plus, la couche de roulement est réalisée en "enrobé phonique" qui par ses caractéristiques, réduit encore les bruits dus à la circulation.



AVANCEMENT DU CHANTIER

L'ouvrage a été terminé en février 2004. Il a été mis en service lors de l'ouverture à la circulation publique de la section du contournement Est d'Angoulême comprise entre la route de Montmoreau (RD 674) et la route de Périgueux (RD 939) en juin 2004.



LE PONT DE LA ROUTE DU PEUX À SOYAUX (P5)

L'ESSENTIEL

Cet ouvrage est identique au pont de la rue des Brandeaux (PI 2) situé à Puymoyen : construit en béton armé, il permet au Contournement Est d'Angoulême de franchir la route du Peux à Soyaux. Il a été réalisé durant le second semestre 2000.

POUR EN SAVOIR PLUS

De conception classique, l'ouvrage, dessiné par l'architecte Charles LAVIGNE est soigné dans sa réalisation : les deux piédroits, les 2 murs en retour et les 2 murs en aile sont recouverts de pierres de pays à joints secs. Pour tenir compte d'un doublement futur du Contournement Est d'Angoulême, les murs en retour côté "doublement" sont parallèles à la chaussée, les murs en aile côté extérieur sont arrondis.

L'ouvrage a été réalisé par l'entreprise SNGC de l'Isle d'Espagnac.
Son coût est de 0,56 M€.



Simulation 3D et photos après travaux

LA SECTION SUD COMPRISE ENTRE LA RD 674 ET LA RD 939

L'ESSENTIEL

La section en tracé neuf comprise entre la RD 674 (route de LIBOURNE) et la RD 939 (route de PERIGEUX) a une longueur de 5km. Elle a été aménagée avec une chaussée à deux voies, la plateforme ayant toutefois été terrassée sur la plus grande partie du parcours, pour permettre d'accueillir l'élargissement ultérieur à 2x2 voies. Les terrassements généraux et l'assainissement de profondeur ont été réalisés durant les années 2001 et 2002.

Les chaussées ont été réalisées en 2003 et 2004.

Les plantations ont été effectuées durant l'hiver 2003/2004 et l'automne 2004.

Les équipements de sécurité et la signalisation ont été mis en œuvre au 2ème trimestre 2004.

La mise en service a eu lieu le 21 juin 2004.



Arrivée sur le giratoire
de Peusec



Vue du viaduc

POUR EN SAVOIR PLUS

Les terrassements généraux et l'assainissement de profondeur ont été réalisés par le groupement d'entreprises GARRAUD/GUINTOLI. Le groupement d'entreprises COLAS/SCR MARCHAT-MONNIER était titulaire du marché chaussées.

Les glissières de sécurité ont été posées par la société SOMARO, agence d'Angoulême.

La signalisation verticale a été mise en place par l'entreprise CHARENTE SIGNALISATION.

Le parc départemental a effectué la signalisation horizontale.

Le groupement des entreprises JARDINS DE L'ANGOUMOIS et PAYSAGES et PEPINIERES a assuré les aménagements paysagers.



Aménagement paysager



Travaux de terrassement



Travaux de chaussée

PRÉCISIONS SUR L'ASSAINISSEMENT :

Au titre de la loi sur l'eau, toutes les eaux de ruissellement des plateformes routières sont recueillies par des fossés et caniveaux étanches et sont dirigées vers des bassins de traitement des eaux équipés de régulateurs qui permettent un débit de fuite très faible vers les exutoires naturels. En cas de pollution accidentelle, ces régulateurs peuvent être obturés pour permettre la récupération du produit polluant.

Quelques particularités : Présence de cavités

Sur la section sud, après exécution des grands déblais, le passage du géoradar prévu pour détecter la présence éventuelle de cavités d'origine karstique sur la plateforme a fait apparaître de très nombreuses anomalies géologiques.

Les sondages effectués sur ces anomalies ont permis de découvrir neuf cavités :

Cinq ont fait l'objet d'un effondrement du toit pour permettre leur comblement par des matériaux de remblai ;

quatre sont traitées, par obturation de l'orifice supérieur à l'aide d'une dalle en béton armé. L'une d'elle demeure visitable par les spéléologues

QUELQUES PARTICULARITÉS : Présence de cavités

Sur la section sud, après exécution des grands déblais, le passage du géoradar prévu pour détecter la présence éventuelle de cavités d'origine karstique sur la plateforme a fait apparaître de très nombreuses anomalies géologiques.

Les sondages effectués sur ces anomalies ont permis de découvrir neuf cavités :

Cinq ont fait l'objet d'un effondrement du toit pour permettre leur comblement par des matériaux de remblai ;

quatre sont traitées, par obturation de l'orifice supérieur à l'aide d'une dalle en béton armé. L'une d'elle demeure visitable par les spéléologues

LE CARREFOUR GIRATOIRE DES EFFAMIERS (G4)

L'ESSENTIEL

Le giratoire des Effamiers relie le contournement Est d'Angoulême à la route de Périgueux (RD 939). Il est circulaire. Il présente un diamètre de 96 mètres et offre 6 branches dont 2 pour la RD 939, 2 pour le contournement et 2 pour une contre-allée et une voie de desserte.

POUR EN SAVOIR PLUS

Le carrefour giratoire a été réalisé en 1993 dans le cadre de l'aménagement de la RD 939 à l'entrée Est de Soyaux. Il a été conçu pour permettre, sans modifications importantes, de raccorder les branches du contournement est au Sud et au Nord.

Les aménagements paysagers de ce giratoire ont été conçus par un architecte paysagiste et sont destinés à créer « un signal » d'entrée d'agglomération.



Vue du carrefour giratoire des Effamiers

LE PONT DE LA ROUTE D'ANTORNAC (P6)

L'ESSENTIEL

Cet ouvrage est en béton armé traditionnel. Il permet au contournement Est d'Angoulême de franchir la route d'Antornac à Soyaux.

Des écrans phoniques sont prévus sur l'ouvrage et de part et d'autre, de chaque côté de la voie nouvelle. Ce pont a été réalisé durant l'année 2006.

POUR EN SAVOIR PLUS

En raison de la difficulté ultérieure de dévier le trafic de la route d'Antornac lors du doublement futur de la chaussée du Contournement Est et pour permettre la construction des écrans phoniques de chaque côté de la plateforme routière à leur emplacement définitif à terme, l'ouvrage est réalisé directement pour une plateforme à 2x2 voies.

Il a été dessiné par l'architecte Charles LAVIGNE. Les quatre murs en aile sont habillés d'un parement de pierres de pays à joints secs. L'ouvrage a été réalisé par l'entreprise SNGC de l'Isle d'Espagnac. Son coût est de 1 M€.



Pont de la route d'Antornac

LE CARREFOUR GIRATOIRE DE RECOUX (G5)

L'ESSENTIEL

Le carrefour giratoire implanté au Nord du bourg de Soyaux permet de desservir la zone d'emploi de Recoux ainsi que tout le quartier du collège des Rochers. Il relie l'ex route départementale n°121 par l'intermédiaire du carrefour giratoire existant des Rochers. Son diamètre est de 56 mètres. Il présente 4 branches.

POUR EN SAVOIR PLUS

Ce carrefour giratoire a été réalisé dans le cadre des travaux de terrassements généraux (en 2007-2008) et de chaussées (en 2009). L'aménagement paysager est conçu par le bureau d'étude SCE de Nantes.

Les plantations ont été réalisées par le groupement d'entreprises JARDINS DE L'ANGOUMOIS / PAYSAGES & PEPINIÈRES / MAG PAYSAG au cours des hivers 2009/2010 et 2010/2011.

Sa mise en service définitive a eu lieu le 23 juin 2010.



Arrivée sur le giratoire de Recoux depuis Magnac-sur-Touvre



Plantations de l'hiver 2010/2011 aux abords du giratoire de Recoux



Vue sur bassin depuis rond-point central du giratoire de Recoux



Vue sur le giratoire de Recoux depuis un merlon

LE CARREFOUR GIRATOIRE DE LONGIESSE (G6)

L'ESSENTIEL

Le giratoire de Longiesse relie le Contournement Est d'Angoulême à la route de Montbron (RD 699) et à la rue des eaux claires (RD408). Il est circulaire et comporte 6 branches. Son diamètre est de 84 mètres.

POUR EN SAVOIR PLUS

Il a été réalisé, au cours de l'année 2006, par l'entreprise GARRAUD de Garat. L'éclairage public a été effectué par l'entreprise FORCLUM de Poitiers.

L'aménagement paysager est conçu par le bureau d'études SCE de Nantes. Le rond-point central est aménagé avec une falaise de 4 mètres de hauteur au pied de laquelle est établie une rivière de graminées sur galets symbolisant ainsi la rivière la Font Noire qui coule au pied des falaises de Recoux. Les plantations sur ce giratoire ont été réalisées par l'entreprise MAG-Paysag de Saint-Yrieix. Les terres-pleins extérieurs, s'inscrivant dans un grand cercle, sont ceinturés par des noyers d'Amérique.



LE PASSAGE SOUTERRAIN POUR PIÉTONS DU BOIS DES GEAIS (P8)

L'ESSENTIEL

Cet ouvrage en béton armé permet de rétablir le cheminement piéton traversant le bois des geais. Il présente une largeur de passage de 3m pour 2,5m de hauteur. Sa réalisation a été terminée en début d'année 2008.

POUR EN SAVOIR PLUS

La conception architecturale a été confiée à l'architecte Charles Lavigne. Les boucliers d'extrémité sont recouverts par un parement de pierres calcaires de pays, les parois verticales intérieures sont revêtues d'un parement de ½ rondins de bois. Cet habillage permet une intégration harmonieuse de l'ouvrage dans l'environnement champêtre du site.

La construction de l'ouvrage d'un coût de 225 000 € a été assurée par l'entreprise SNGC de l'Isle d'Espagnac.



Vue de l'intérieur du passage souterrain du Bois des Geais



Entrée Est du passage souterrain du Bois des Geais



Entrée Ouest du passage souterrain du Bois des Geais

LE CARREFOUR GIRATOIRE DU BOIS DES GEAIS (G7)

L'ESSENTIEL

Ce carrefour giratoire à 5 branches, implanté à l'extrémité Est de l'ancien aérodrome de Bel-Air assure le rétablissement du chemin rural existant à la limite des communes de Magnac-sur-Touvre et de l'Isle d'Espagnac et permettra ultérieurement de desservir le site de Bel-air lors de l'extension de son aménagement. Son diamètre est de 66 mètres.

POUR EN SAVOIR PLUS

Ce carrefour giratoire a été réalisé dans le cadre des travaux de terrassements généraux (en 2007 et 2008) et de chaussées (en 2009 et 2010). L'aménagement paysager est conçu par le bureau d'études SCE de Nantes.

Sa mise en service a eu lieu le 23 juin 2010.

Les plantations ont été réalisées par le groupement d'entreprises JARDINS DE L'ANGOUMOIS / PAYSAGES & PEPINIÈRES / MAG PAYSAG au cours des hivers 2009/2010 et 2010/2011.



Giratoire du Bois des Geais
avant mise en service



Plantations sur le rond-point
central du giratoire du Bois des
Geais

LA SECTION EST COMPRISE ENTRE LA RD939 ET LA RD941

L'ESSENTIEL

La section comprise entre la RD 939 (route de Périgueux) et la RD 941 (Parc des Expositions de Bel-Air) a une longueur de 6,2 km. Elle est aménagée avec une chaussée à deux voies ou localement à deux voies plus une dans la section en rampe et en courbe au droit de la zone d'emploi de Recoux. La plateforme est toutefois terrassée pour permettre d'accueillir l'élargissement ultérieur à deux fois deux voies.

Le carrefour giratoire de Longiesse et le pont sur la route d'Antornac ont été réalisés durant l'année 2006.

Les terrassements généraux ont débuté en 2007 et se sont poursuivis jusqu'en 2009.

Les écrans phoniques ont été construits de 2008 à 2010.

Les chaussées ont été réalisées en 2009 et au premier semestre 2010.

Les équipements de sécurité et la signalisation ont été mis en place au deuxième trimestre 2010.

Mise en service le 23 juin 2010.

POUR EN SAVOIR PLUS

Les entreprises Jardins de l'Angoumois de Montemboeuf et Paysage et Pépinières de Montbron ont effectué les travaux de déboisement et de débroussaillage.

Les terrassements généraux et l'assainissement de profondeur ont été réalisés par l'entreprise Garraud de Garat.

Les écrans phoniques ont été édifiés par l'entreprise SNGC de l'Isle d'Espagnac.

Les chaussées ont été construites par l'entreprise SCREG d'Angoulême.

Les glissières de sécurité en béton et métalliques ont été mises en oeuvre par la société AER de Carquefou (44).

La signalisation verticale a été mise en place par l'entreprise Signalisation 16.

Le parc départemental a effectué la signalisation horizontale.

Le groupement des entreprises Jardins de l'Angoumois, Paysages et Pépinières et Mag Paysag est titulaire du marché d'aménagement paysager.

PRÉCISIONS SUR L'ASSAINISSEMENT :

Au titre de la loi sur l'eau, toutes les eaux de ruissellement des plateformes routières sont recueillies par des fossés et caniveaux étanches et sont dirigées vers des bassins de traitement des eaux équipés de régulateurs qui permettent un débit de fuite très faible vers les exutoires naturels. En cas de pollution accidentelle, ces régulateurs peuvent être obturés pour permettre la récupération du produit polluant.

QUELQUES PARTICULARITÉS :

les fouilles archéologiques

Suite aux opérations de diagnostic archéologique, le Service Régional de l'Archéologie de Poitiers a prescrit des fouilles archéologiques : en 2006, sur le site du lieu-dit « Monregner » à Magnac sur Touvre :

Les 3 enclos circulaires découverts ont révélé essentiellement la présence de fragments de céramiques et de pièces en silex.

en 2007, sur le site du lieu-dit « Le champ des Rochers » à Soyaux, le décapage a permis la mise au jour :

des signes d'une occupation néolithique de la zone basse où les niveaux tourbeux ont conservé des fragments de céramique, et des pièces en silex (hache, flèche, poignard),

de 22 enclos circulaires qui sont des structures dites funéraires de la fin de l'âge du bronze ou du début de l'âge de fer (entre le 8^{ème} et le 6^{ème} siècle avant notre ère),

de quelques vestiges d'aménagement de berge gallo-romain : petit muret, borne milliaire, fragment « de fût de colonne ».



Les 22 enclos du Champs des rochers



Les fouilles de l'un des enclos

LE PONCEAU DE LA FONT NOIRE

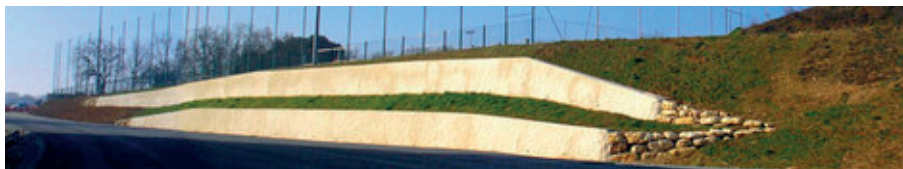
Suite à une étude de la migration des amphibiens dans la vallée de la Font Noire, Charente Nature a préconisé d'élargir le ponceau du ruisseau de La Font Noire afin d'y aménager des berges latérales artificielles permettant le passage des amphibiens. Pour répondre favorablement à cet objectif, la largeur de l'ouvrage a été portée de 2 mètres à 3 mètres. Deux banquettes latérales de 50 cm de largeur ont été constituées pour favoriser la traversée des amphibiens et autres petits animaux.



Le ruisseau de la Font Noire

L'OUVRAGE DE SOUTÈNEMENT DES ROCHERS : DEUX PAROIS "CLOUÉES"

Le passage étroit entre le terrain de football des Rochers et la « cave » des Rochers a nécessité la construction d'un ouvrage de soutènement prévu initialement en éléments de béton préfabriqués. L'entreprise titulaire du marché de construction a proposé une solution variante plus économique consistant à réaliser un soutènement constitué de deux parois parallèles de béton projeté sur les talus subverticaux taillés dans les terres instables servant d'assise au terrain de football. Ces parois de béton projeté armées de treillis soudés ont été réalisées progressivement du haut vers le bas au fur et à mesure de l'exécution des déblais de la plateforme routière. Cette couverture de béton projeté est maintenue par l'intermédiaire de tirants d'acier ancrés dans le terrain naturel par forages et scellement au coulis de ciment. Ainsi pour une surface de parois de 345 m², 150 tirants d'une longueur totale de 860 m ont été mis en œuvre. (Longueur unitaire : 4 à 8 m)



LE CARREFOUR GIRATOIRE DE BEL-AIR (G8)



Vue en provenance de la RD1000 Ouest

L'ESSENTIEL

Ce carrefour giratoire à 6 branches relie le Contournement Est d'Angoulême à la route départementale n° 941. Une branche permet de desservir le parc des expositions de Bel-air. Une autre branche dessert l'extension de la zone industrielle N°3. L'anneau du giratoire a un diamètre de 90 mètres. Les travaux ont été réalisés entre avril et septembre 2003. Le carrefour est en service depuis octobre 2003.

POUR EN SAVOIR PLUS

Les travaux de terrassements généraux ont été réalisés par l'entreprise GARRAUD de Garat. Le groupement d'entreprises EUROVIA et SCREG a effectué les travaux de chaussées et les aménagements divers. L'éclairage public et les mises en lumières ont été installés par l'entreprise SDEL de Brie. L'aménagement paysager, conçu par le paysagiste Brigitte BARRIER met en valeur une situation en articulation de crête de côteau.
par le jeu des plantations,
par le jeu des mouvements de sol,
par le jeu de 3 gradins successifs construits sur le rond-point central.



Vue générale du carrefour giratoire de Bel-Air

LE PONT DE LA ROUTE DE BREBONZAC À L'ISLE D'EPAGNAC (P7)

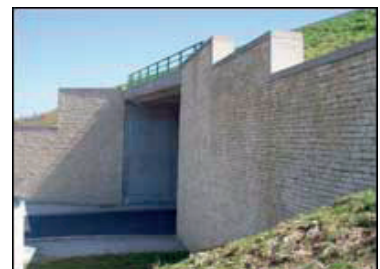
L'ESSENTIEL

Cet ouvrage est de conception et d'aspect identiques à tous les autres ouvrages d'art du projet. Construit en béton armé, il permet au contournement est d'Angoulême de franchir le rétablissement de la route de Brébonzac à l'Isle d'Espagnac. Commencé en septembre 2001, il a été achevé en mars 2002.

POUR EN SAVOIR PLUS

En raison de la topographie particulière des lieux, l'ouvrage est conçu directement pour une plate-forme 2 X 2 voies. Il a été dessiné par l'architecte Charles Lavigne. Les 4 murs en aile de l'ouvrage sont habillés d'un parement de pierres de pays à joints secs.

Il a été réalisé par l'entreprise SNGC de l'Isle d'Espagnac.
Son coût est de 0,7M€.



LE CARREFOUR GIRATOIRE DE BRÉBONZAC

L'ESSENTIEL

Il est situé dans la zone industrielle n°3 à l'extrémité Nord du Contournement Est d'Angoulême qu'il relie à la route départementale 1000 et au Boulevard Salvador Allende. Il est circulaire avec un diamètre de 76 mètres. Commencé en Juin 2000, il est en service depuis Décembre 2000.



Giratoire de Brébonzac



Giratoire de Brébonzac

POUR EN SAVOIR PLUS

Il a été réalisé par l'entreprise Grammatico TP de Genac. Les réseaux d'éclairage ont été posés par l'entreprise Ancelin. L'aménagement paysager du rond point central a été volontairement limité, jusqu'à 2007, à un simple engazonnement dans l'attente de la mise au point d'un projet global d'aménagement de l'ensemble des 7 carrefours giratoires situés sur la RD1000 qui rythment la nouvelle "entrée nord de l'agglomération d'Angoulême" entre le carrefour giratoire des Montagnes et celui de la Madeleine.

Sa construction a coûté 0,88 M€.

L'aménagement architectural et paysager a été plus récemment conçu par le cabinet Erehon de Libourne (33) sur la base du thème imposé "Angoulême, cité de l'image".

Les travaux correspondants ont été réalisés en 2007 par le groupement d'entreprise Jardins de l'Angoumois, Paysage et Pépinières et Mag-Paysag.

Ainsi, le rond-point central comporte des massifs plantés, une structure métallique s'appuyant sur le symbole générique de l'image (fragment de pellicule de film) et 5 bastions.

Le nombre 5 correspond ici au nombre de branches du giratoire mais représente également le 5^{ème} giratoire dans le compte à rebours (rappelant le compte à rebours du début des films) des 7 giratoires rencontrés sur la RD1000 en entrée nord d'Angoulême.

Les barrières des passages à niveau pour piétons sont équipées de lisses représentant également des fragments de pellicule de film. Des haies périmétriques sont établies sur les terre-pleins extérieurs à l'anneau.



Vue de l'aménagement du rond-point central



Vue générale du giratoire de Brébonzac

LA SECTION NORD COMPRISE ENTRE LA RD941 ET LA RD1000

L'ESSENTIEL

La section en tracé neuf comprise entre la RD941 (route de Ruelle) et la RD1000 (ZI N°3) a une longueur de 1,800 Km. Elle est aménagée avec une chaussée à 2 voies, la plateforme étant toutefois terrassée pour permettre d'accueillir l'élargissement ultérieur à 2x2 voies.

Les terrassements généraux et l'assainissement de profondeur ont été réalisés durant l'année 2002.

Les chaussées ont été effectuées en 2003. Les plantations ont eu lieu durant l'hiver 2003/2004. Les équipements de sécurité et la signalisation ont été mis en oeuvre au quatrième trimestre 2003. Cette section a été ouverte à la circulation le 19 février 2004.



Vue de la voie

POUR EN SAVOIR PLUS

Les terrassements généraux et l'assainissement de profondeur ont été réalisés par l'entreprise GARRAUD de Garat. Le groupement d'entreprises EUROVIA/ SCREG était titulaire du marché chaussées. Les glissières de sécurité ont été posées par la société SOMARO (Agence d'Angoulême). La signalisation verticale a été mise en place par l'entreprise CHARENTE SIGNALISATION.

Le parc départemental a effectué la signalisation horizontale.

Le groupement des entreprises JARDINS DE L'ANGOUMOIS et PAYSAGES ET PÉPINIERES a assuré les aménagements paysagers.

Précisions sur l'assainissement

Au titre de la loi sur l'eau, toutes les eaux de ruissellement des plateformes routières sont recueillies par des fossés et caniveaux étanches et sont dirigées vers des bassins de traitement des eaux équipés de régulateurs qui permettent un débit de fuite très faible vers les exutoires naturels. En cas de pollution accidentelle, ces régulateurs peuvent être obturés pour permettre la récupération du produit polluant.

Quelques particularités : eaux souterraines

Durant les travaux, des sources à débit important ont été découvertes au lieu-dit "La Clotte". Elles ont occasionné des purges importantes de matériaux. A l'aval de la plateforme en remblai, elles ont été rétablies artificiellement pour alimenter une mare et un écoulement d'eau préexistants. Par ailleurs, dans la même zone, la présence d'une résurgence intermittente a nécessité la construction d'une chambre de captage et d'une conduite d'évacuation.



Travaux de terrassement



Travaux sur la chaussée Nord



Travaux sur le giratoire