



COMMUNE DE **SAINTE-VERTU**

**AMÉNAGEMENTS DE SÉCURITÉ EN AGGLOMÉRATION
ROUTE DÉPARTEMENTALE N° 944**



AIDE À LA DÉCISION

Pôle Voirie – Agence Technique Départementale
Chef de pôle – Laurent BARREAU
Chargé du secteur - Guillaume PETIT
tél. : 03 86 34 61 13 – courriel : guillaume.petit@yonne.fr

SOMMAIRE

I. CONTACT.....	3
I.1 Identification de la collectivité territoriale.....	3
I.2 Formulation de la demande.....	3
II. ETUDES D'OPPORTUNITE ET DE FAISABILITE.....	4
II.1 Analyse du contexte / État des lieux.....	4
II.2 Les objectifs / Analyse des besoins.....	4
II.2.1 Objectifs prioritaires.....	4
II.3 Éléments apportés ou connus par le demandeur.....	5
II.3.1 Périmètre de l'étude.....	5
II.3.2 Urbanisme.....	5
II.3.3 Trafic/ Vitesse.....	5
II.3.4 Accidentologie.....	5
II.3.5 Topographie.....	6
II.4 Recensement des contraintes / impacts (réglementaires, juridiques, techniques).....	7
II.4.1 Impact sur le patrimoine architectural et archéologique.....	7
II.4.2 Impact sur le milieu hydrologique.....	7
II.4.3 Impact sur le patrimoine écologique.....	7
II.4.4 Impact lié à l'accessibilité des personnes à mobilité réduite.....	7
III. DIAGNOSTIC.....	8
III.1.1 L'entrée <i>Sud</i> de l'agglomération (depuis Avallon).....	9
III.1.2 L'entrée <i>Sud</i> de l'agglomération – Le secteur bâti.....	10
III.1.3 Le centre du village – Le secteur Mairie.....	12
III.1.4 Le centre du village – Section descendante.....	13
III.1.5 L'entrée <i>Est</i> de l'agglomération.....	16
IV. PROPOSITIONS.....	18
IV.1 L'entrée <i>Sud</i> de l'agglomération :.....	18
IV.2 L'entrée <i>Sud</i> – Secteur bâti :.....	21
IV.3 Le centre du village - Le secteur Mairie :.....	23
IV.4 L'entrée <i>Est</i>	25
VI. ANALYSE DES COÛTS.....	28
VII. DEMARCHE OPERATIONNELLE.....	29
VIII. APPROCHE REGLEMENTAIRE.....	29
V.1 Pouvoir de police de la circulation en agglomération.....	29
V.2 Pouvoir de police de la conservation en agglomération.....	29

I. CONTACT

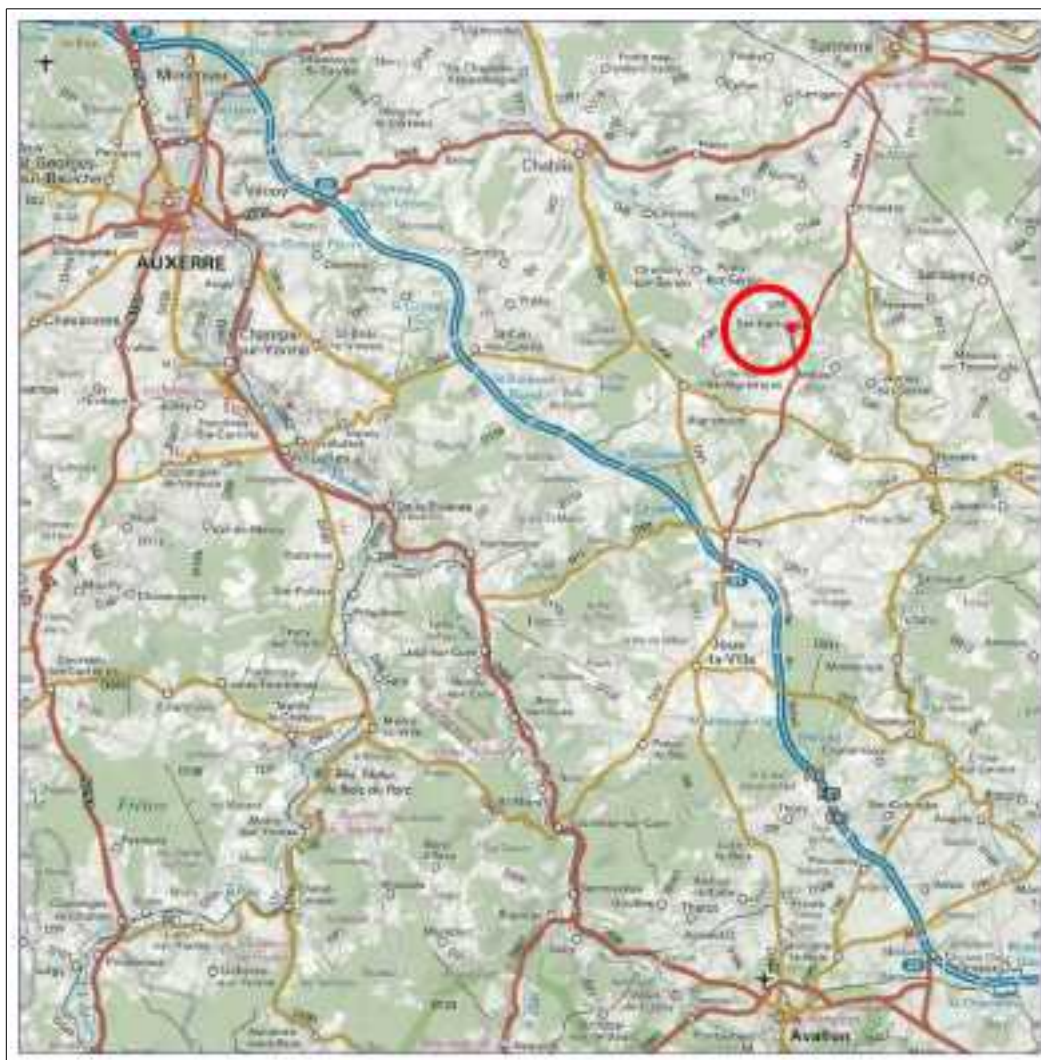
Date et lieu du contact : réunion en Mairie de Sainte-Vertu, le mardi 15 septembre 2020
Équipe projet de ATD : Guillaume PETIT – Chargé de secteur

I.1 Identification de la collectivité territoriale

Présentation :

La Commune Sainte-Vertu est située à 35 km à l'Est d'Auxerre et compte 90 habitants.
Le projet concerne la RD n° 944, traverse de l'agglomération et axe Tonnerre / Avallon.

Représentants de la collectivité : Monsieur Christophe CHEYSSON, Maire de la Commune.



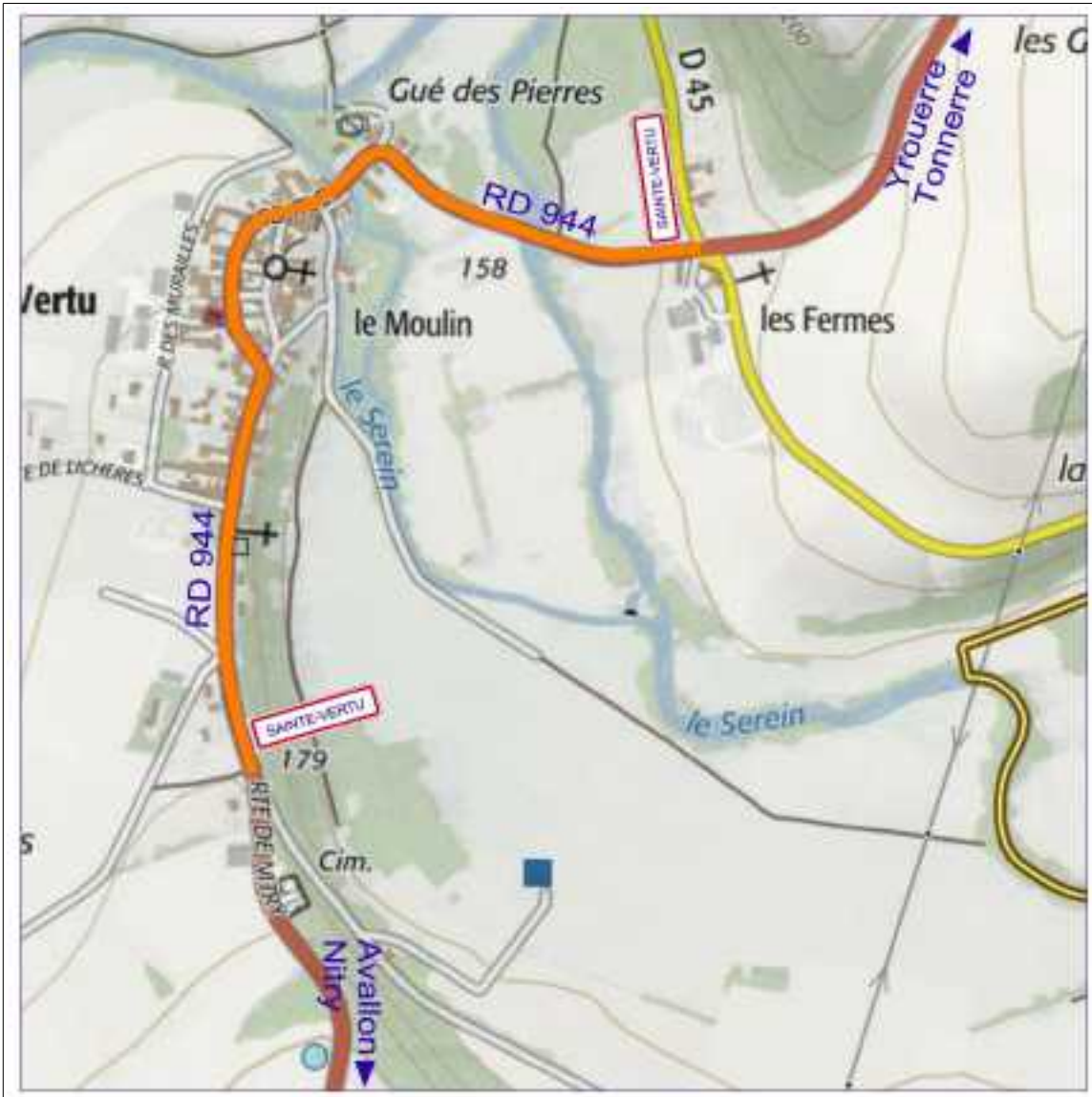
I.2 Formulation de la demande

Objet : Aménagements de sécurité en agglomération - Route départementale n° 944
Convention devis signée le 20 octobre 2020.

II. ETUDES D'OPPORTUNITE ET DE FAISABILITE

II.1 Analyse du contexte / État des lieux

Le projet concerne le territoire de la commune de Sainte-Vertu, traversé par la RD 944 (itinéraire Tonnerre / Avallon), site de la présente étude.



II.2 Les objectifs / Analyse des besoins

II.2.1 Objectifs prioritaires

- Apporter des réponses aux attentes de la collectivité sur les conditions de sécurité, en termes de limitation des vitesses, et de stationnement ;
- Disposer d'un outil d'aide à la décision, en vue de définir un programme d'aménagement.
- Mettre en valeur l'espace public.

II.3 Éléments apportés ou connus par le demandeur

II.3.1 Périmètre de l'étude

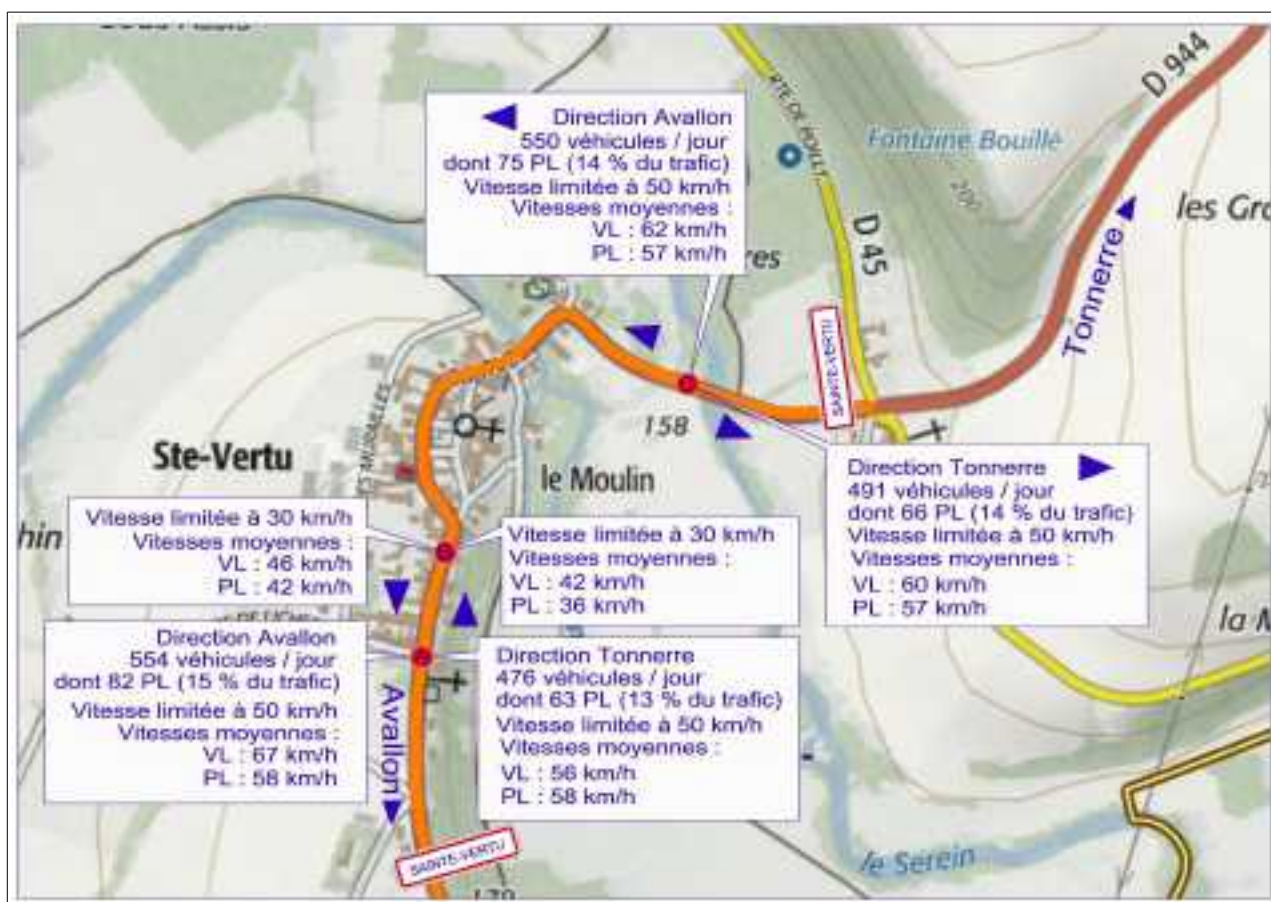
Le périmètre est localisé sur l'ensemble de la traverse de l'agglomération (RD n° 944).

II.3.2 Urbanisme

L'essentiel de l'urbanisation est regroupé de part et d'autre de la Grande rue, qui définit le centre-bourg.

II.3.3 Trafic/ Vitesse

Une campagne de comptage, réalisée en 2012, est disponible pour ce site :

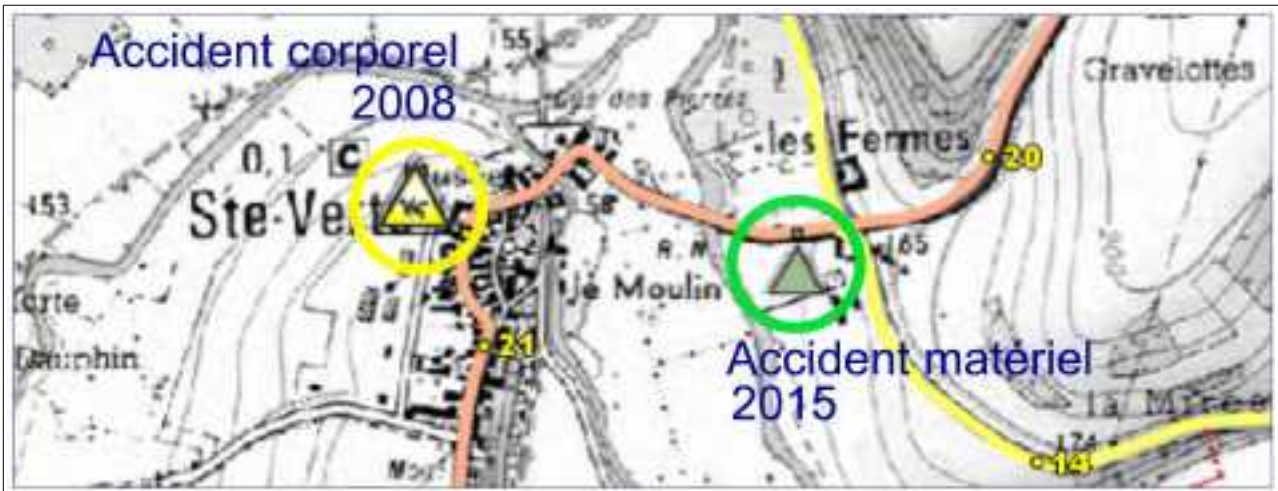


Les trois points de comptage indiquent des vitesses moyennes légèrement plus élevées que les limitations en place (30 et 50 km/h), notamment pour le secteur Mairie, avec 42 et 46 km/h, sur une portion limitée à 30 km/h.

Ces données révèlent un trafic poids-lourds relativement élevé (de 13 à 15 % du trafic)

II.3.4 Accidentologie

L'étude des données relatives à l'accidentologie pour la section étudiée révèle deux accidents depuis les douze dernières années.



II.3.5 Topographie

Comme le montre ce profil altimétrique, en épousant la topographie du vallon, la RD 944 franchit un important dénivelé en entrée et sortie d'agglomération (de 15 à 20 m), avec en point bas les deux bras du cours d'eau, « le Serein ».

A noter, l'importante déclivité sur la section précédant le franchissement du Serein (environ 12 m sur une distance de 150 m, soit une pente moyenne de 8%), laissant présager de fortes arrivées d'eaux de ruissellement lors d'épisodes pluvieux importants.



II.4 Recensement des contraintes / impacts (réglementaires, juridiques, techniques)

II.4.1 Impact sur le patrimoine architectural et archéologique

Il y a un site classé recensé à Sainte-Vertu, il s'agit de l'église, datée du 13^{ème} siècle.



À ce titre, il peut être nécessaire de consulter l'Unité Départementale de l'Architecture et du Patrimoine.

II.4.2 Impact sur le milieu hydrologique

Le niveau des Plus Hautes Eaux Connues (PHEC) du bassin de la Seine concerne en partie le site de l'étude.
Le projet ne prévoit pas d'aménagement sur cours d'eau, ni de modification de rétablissement d'écoulement hydraulique.



À ce titre, il peut être nécessaire de consulter les services de la DDT

II.4.3 Impact sur le patrimoine écologique

Il y a une zone d'inventaire patrimonial recensée à Sainte-Vertu, il s'agit d'une ZNIEFF de type 2 (*Vallée du Serein entre Maligny et Annay*).



À ce titre, il peut être nécessaire de consulter la DREAL de Bourgogne.

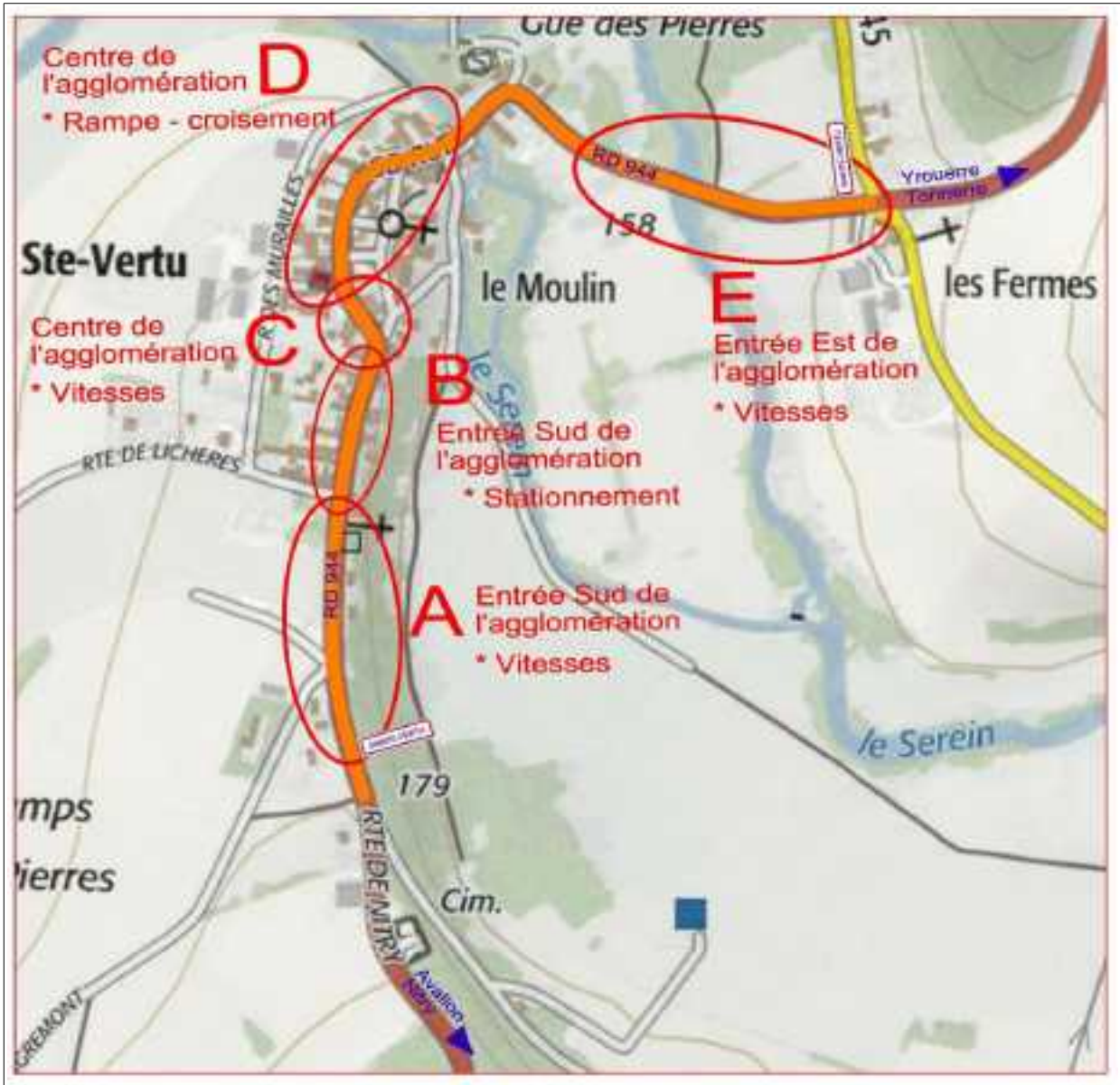
II.4.4 Impact lié à l'accessibilité des personnes à mobilité réduite

Le projet se situe dans l'agglomération, par conséquent les textes relatifs à l'accessibilité de la voirie et des espaces publics aux personnes handicapées ou à mobilité réduite sont à appliquer.

À ce titre, il est nécessaire de consulter les services de la DDT, au cas où une dérogation serait nécessaire.

III. DIAGNOSTIC

La traverse de la commune de Sainte-Vertu se décompose en plusieurs sections distinctes, avec, pour chacune d'entre elles, une problématique propre.



Ces sections distinctes sont développées ci-après

III.1.1 L'entrée Sud de l'agglomération (depuis Avallon)

L'entrée *Sud* de l'agglomération, est caractérisée par un environnement naturel, dans lequel le bâti y est très discret. ▼



La séquence suivante propose une perception très ouverte au droit de l'intersection avec la route d'Aigremont.

Ce carrefour est peu lisible, du fait de la très grande plateforme attenante. ▼



La dernière séquence précède la transition avec le secteur bâti plus dense qu'est le coeur du village. On remarquera la limitation à 30 km/h correspondante. ▼



III.1.2 L'entrée Sud de l'agglomération – Le secteur bâti

L'entrée dans le secteur bâti de l'agglomération est réglementée par une limitation des vitesses à 30 km/h et on y remarquera la présence d'un radar pédagogique. ▼



La perception est beaucoup plus fermée que précédemment.
La chaussée, à présent bordurée, est d'une largeur d'environ 5,50 m et l'emprise totale entre bâti n'excède pas 8,00 m. ▼



Les trottoirs sont étroits et occupés par le stationnement des riverains. ▼



1 et 2 – Entrée Sud de l'agglomération



III.1.3 Le centre du village – Le secteur Mairie

La section « centre village », caractérisée par son tracé sinueux, débute en sortie de la première courbe de la traverse. La perception est encore fermée, l'emprise entre bâtiments et limitée et contraint la largeur de chaussée qui n'excède pas 5,00 m.

A droite débute la rue Saint-Pierre qui dessert le coeur du village (secteur Eglise) ▼



L'alignement droit séparant les deux premières courbes dessert la place de la Mairie (place du Caron), avec son parking. ▼



A noter la présence de l'arrêt bus dédié au transport des scolaires ▼



III.1.4 Le centre du village – Section descendante

Suite de la traverse, les courbes se succèdent et une pente significative apparaît (jusqu'à 8%). La perception reste fermée et l'emprise réduite. ▼



En descente, la courbe suivante est aveugle, masquée par le bâti
Vu l'important trafic poids-lourds relevé, les croisements de véhicules s'avèrent délicats ▼



Fin de secteur avant le point bas (premier franchissement du Serein) et nouvelle courbe
aveugle (perte de tracé). ▼



A noter, l'intersection à droite avec la rue du Moulin (sortie du coeur de village) ▲

Vues opposées : le sens montant.



Début de section depuis le point bas (franchissement du Serein) ▲



Milieu de section, courbe aveugle ▲



Fin de section, courbe précédant la place du Caron et la Mairie ▲

3 et 4 – Centre de l'agglomération



III.1.5 L'entrée Est de l'agglomération

Début de secteur en alignement au droit du point bas (premier franchissement du Serein).
L'environnement redevient plus naturel ▼



Première courbe après le franchissement du Serein, la voirie et la perception s'élargissent ▼



Fin du secteur bâti et dernière courbe, l'environnement redevient complètement naturel
A noter, la fin de la limitation de vitesse à 30 km/h ▼



Second franchissement du Serein, alignement droit et perception ouverte et naturelle. ▼



Sortie d'agglomération en direction de Tonnerre, correspondant à l'intersection avec la RD 45. La multiplication des voies ne contribue pas à la bonne lisibilité de ce carrefour. ▼



Entrée d'agglomération depuis Tonnerre, correspondant à l'intersection avec la RD 45. ▲ ▼



IV. PROPOSITIONS

IV.1 L'entrée Sud de l'agglomération :

L'entrée *Sud* de l'agglomération, est caractérisée par un environnement naturel, dans lequel le bâti y est très discret.

Au droit de l'intersection avec la route d'Aigremont, la perception est très ouverte. Le carrefour est mal défini et donc peu lisible, du fait de la très grande plateforme attenante ▼



Cette configuration ne tend pas à modérer les vitesses en entrée d'agglomération.

Il paraît opportun de réaliser un aménagement apte à redéfinir les intersections et espaces attenants et à rendre cette section plus urbaine, tout en contraignant l'utilisateur à ralentir.



La configuration du site est propice à l'aménagement d'une écluse, avec un sens de circulation prioritaire (sens sortant) par rapport à l'autre (sens entrant).

Remarque :

La pose de bordures empêche les eaux pluviales de ruisseler vers le milieu naturel. En l'absence de réseau pluvial ou de fossé, la création d'un puits d'infiltration s'avèrera nécessaire.

Ecluse simple (aménagement d'un rétrécissement de chaussée à une voie)

Cet aménagement aurait les caractéristiques suivantes :

- il consisterait en un décalage de l'axe de la chaussée avec une déflexion significative,
- il garantirait toutefois une largeur suffisante de la chaussée pour les véhicules agricoles,

C'est un aménagement ponctuel de rétrécissement sur une chaussée à double sens de circulation ne permettant pas à deux véhicules de se croiser.

Sur cette section, la chaussée serait réduite à 3,50 mètres de large.

Afin que ces dispositifs influent sur la vitesse, il pourrait être envisagé de prescrire un « Cédez le passage à la circulation venant en sens inverse », via l'implantation de panneaux B15. Ceux-ci seraient accompagnés de panneaux C18, placés de l'autre côté de chacun des deux rétrécissements et destinés à la circulation dans l'autre sens.

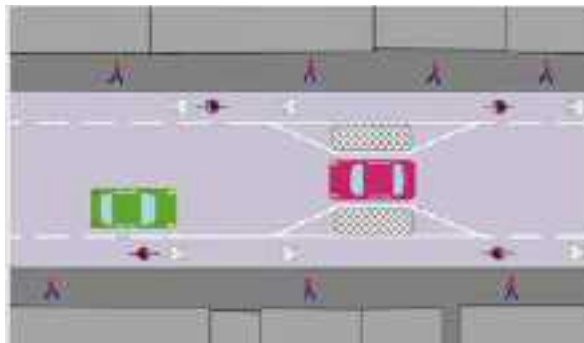


panneau B15



panneau C18

L'aménagement doit assurer une bonne lisibilité de l'écluse afin qu'elle soit identifiable par l'utilisateur. Il est important pour la sécurité qu'un usager en approche ait conscience d'une situation potentielle de freinage pour laisser le passage à un autre usager.



La modération de vitesse n'est pas garantie à tout moment de la journée en l'absence de trafic. L'aménagement doit assurer une bonne lisibilité de l'écluse afin qu'elle soit identifiable par l'utilisateur. Il est important pour la sécurité qu'un usager en approche ait conscience d'une situation potentielle de freinage.

Travaux d'exécution :

La réalisation de cet aménagement de type "écluse" comprend la pose de bordures non franchissables T2, le remplissage de l'îlot (ici, terre végétale engazonnée), et la pose de la signalisation verticale associée (panneaux en approche et balise sur îlot).

Pour compléter cet aménagement, il est proposé de bordurer le carrefour pour le rendre plus « lisible » et de séparer la plateforme attenante de la voirie de la route de Nitry (RD 944).

Proposition d'aménagement :



**Cet aménagement est estimé à 25 000 € HT
(voirie, gestion des eaux pluviales, végétalisation et signalisation)**

IV.2 L'entrée Sud – Secteur bâti :

L'entrée dans le secteur bâti de l'agglomération est réglementée par une limitation à 30 km/h. Elle est marquée par une perception fermée par le bâti, la chaussée bordurée est d'une largeur d'environ 5,50 m et l'emprise totale n'excède pas 8,00 m.

Les trottoirs sont étroits et occupés par le stationnement des riverains. ▼



Afin de gérer cette demande en stationnement, il est proposé de l'organiser en marquant les emplacements par un marquage au sol et en les alternant d'un côté et de l'autre de la chaussée, pour créer un effet de chicane.

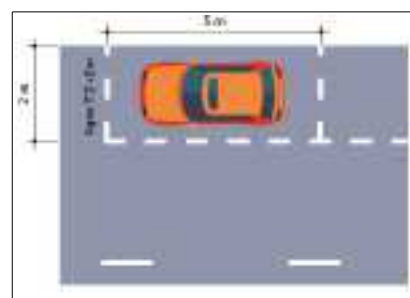
L'objectif, en plus de l'offre de stationnement proposée aux riverains, est de mettre en place des contraintes aux usagers, propices à favoriser des vitesses pratiquées raisonnables.

La création d'effet de chicane doit tenir compte de la nécessité de laisser un intervalle suffisant (20,00 m), de manière :

- à garantir la sécurité des automobilistes en limitant le risque de collision,
- à offrir un confort de circulation pour des véhicules de gabarit important.



L'aménagement proposé serait réalisé par simple matérialisation des emplacements avec marquage au sol (ligne blanche), renforcé par la pose de balises J11 en extrémité.



Il est également proposé de soumettre ce secteur bâti au régime de la zone 30, en remplacement de la simple limitation en place.

Une zone 30 délimite un périmètre urbain dans lequel la vitesse du trafic est modérée pour favoriser la cohabitation de tous les usagers de la voirie, alors qu'une limitation de vitesse à 30 km/h peut s'arrêter à l'intersection suivante ou à la prochaine limitation de vitesse, la zone 30 s'applique sur l'ensemble des rues et croisements de la zone, depuis le panneau de début jusqu'au panneau de fin de zone.

Proposition d'aménagement :



Cet aménagement est estimé à 2 500 € HT

IV.3 Le centre du village - Le secteur Mairie :

La section « centre village », est caractérisée par son tracé sinueux et sa largeur contrainte, la chaussée n'excède pas 5,00 m.

L'alignement droit séparant les deux premières courbes dessert la place de la Mairie (place du Caron), et son parking.

A noter, la présence de l'arrêt bus dédié au transport des scolaires ▼



Dans la continuité de ce site, le débouché de la rue du Four (depuis le coeur du village, quartier de l'Église) n'offre aucune visibilité du trafic en provenance de Tonnerre.



Afin de sécuriser cette section, il est proposé de :

- Aménager un plateau traversant sur le site Mairie – arrêt bus (longueur de 43,00 m). Le secteur étant déjà régi par une zone 30 en cours (depuis l'aménagement précédent), la signalisation d'obstacle peut être réduite au minimum.
- Aménager un passage en écluse pour sécuriser la sortie de la rue du Four, en ouvrant la visibilité sur le trafic en provenance de Tonnerre.

Nota :

La signalisation « zone 30 » peut être soit mise en place pour la rue Saint-Pierre (entrée et sortie) soit inclure tout la voirie communale du secteur « Eglise » dans cette zone 30 (rues Saint-Pierre, de la Poterne, du Moulin, du Four, de l'Église, de la Chaume et Petite Rue) .

Proposition d'aménagement :



Cet aménagement est estimé à 26 000 € HT
(voirie, gestion des eaux pluviales et signalisation)

IV.4 L'entrée Est

L'entrée Est de l'agglomération (en provenance de Tonnerre) est marquée par le carrefour avec la RD 45. La multiplication des voies ne contribue pas à la bonne lisibilité de ce carrefour. ▼



Une fois passée cette intersection, rien dans l'environnement ne laisse entrevoir l'agglomération, la perception est entièrement naturelle sur environ 250 m. ▼



L'emplacement des panneaux EB10 et EB20 (entrée et sortie d'agglomération) ne semble pas cohérent, il ne correspond pas à la réalité du site.

En effet, selon l'article 1 du code de la route, l'agglomération est désignée par un espace sur lequel sont groupés des immeubles bâtis rapprochés, et dont l'entrée et la sortie sont signalées par des panneaux placés à cet effet le long de la route qui la traverse ou qui la borde.

En pratique, c'est un espace sur lequel sont groupés des immeubles bâtis rapprochés situés de part et d'autre de la voie. L'espace bâti est caractérisé par :

- un espacement entre bâtiment de moins de 50 m des bâtiments proches de la route
- une longueur d'au moins 400 m
- une fréquence significative d'accès riverains.



Les limites de l'agglomération :

Les panneaux EB10 et EB20 sont posés en vis-à-vis, à moins de 100 mètres du bâti et sur l'accotement droit mais avec doublement possible sur le côté gauche.



Actuellement, les véhicules circulant sur la RD 944, en provenance de Tonnerre, entrent dans l'agglomération dans une zone non urbanisée.

Par conséquent, il est proposé de déplacer cette entrée d'agglomération pour l'implanter à proximité du secteur bâti.



Afin de modifier la perception de l'entrée de village et de renforcer la rupture entre la rase campagne et la partie agglomérée, il est possible de créer un effet de porte au droit de panneau EB10 d'entrée d'agglomération par la mise en place de bordures, de manière à réduire la perspective et accentuer l'effet de rétrécissement.

Ce dispositif peut être complété par la plantation de haie bocagère.



**Cet aménagement est estimé à 5 000 € HT
(voirie, signalisation, dont déplacement EB 10 + EB 20 et haie bocagère)**

Nota : pour réaliser cette opération, les panneaux « entrée d'agglomération » EB 10 et « sortie d'agglomération » EB 20 devront être implantés au même niveau.

Pour la section suivante, entrée effective dans l'agglomération, le tracé de la voie contribue naturellement au ralentissement des usagers (courbe prononcée à gauche, avant le franchissement du Serein).



La configuration du site et l'emprise limitée ne permettent pas des vitesses excessives. Dans la partie montante, les problèmes relevés sont plus liés au manque de confort au regard de l'important trafic poids-lourds et des difficultés de croisement.

Hormis l'ouverture (et la fermeture) de la zone 30 qui caractériserait la traverse, aucun aménagement particulier ne sera proposé depuis l'entrée d'agglomération et dans la section montante du village, faute d'emprise et de visibilité.

VI. ANALYSE DES COÛTS

Les montants estimés des différentes sections seraient les suivants :

Aménagement de l'entrée Sud : 25 000 € HT

- Installation / Travaux préparatoires : 4 000 € HT
- Bordures T2 en bord de chaussée = 120 m, soit 7 000 € HT
- Gestion des eaux pluviales : 10 000 € HT
- Finition terre végétale et engazonnement 2 500 € HT
- Signalisation verticale : 1 500 € HT

Aménagement de l'entrée Sud (secteur bâti) : 2 500 € HT
(alternat de stationnement)

- Installation / Travaux préparatoires : 700 € HT
- Marquage stationnement : 1 100 € HT
- Signalisation horizontale et verticale : 700 € HT

Aménagement du secteur Mairie : 26 000 € HT
(plateau traversant et écluse)

- Installation / Travaux préparatoires : 5 400 € HT
- Bordures T2 en bord de chaussée : 1 500 € HT
- Gestion des eaux pluviales : 10 000 € HT
- Réalisation du plateau en enrobé : 7 500 € HT
- Signalisation verticale : 1 600 € HT

Aménagement de l'entrée Est : 5 000 € HT

- Installation / Travaux préparatoires : 1 400 € HT
- Bordures T2 en bord de chaussée : 2 000 € HT
- Finition terre végétale et haie bocagère 600 € HT
- Signalisation verticale : 1 000 € HT

Montant total estimé de ces aménagements : 58 500 € HT

Les subventions au titre de l'enveloppe dite « amendes de police » concernent :

Priorité n°3

Les travaux destinés à améliorer la sécurité routière et notamment au titre des « opérations d'aménagement visant à réduire la vitesse en agglomération ». (dépense subventionnable plafonnée à 45 000 € HT)

Dépenses subventionnables : uniquement ce qui est en rapport avec les abords, à savoir cheminement piéton (bordure de trottoir et/ou caniveau, revêtement du cheminement) ; mobilier de protection (barrière, potelet, borne) ; aménagement paysager visant à séparer les flux (usager de la route / piéton).

Dépenses non subventionnables : éclairage public ; dispositif pour canaliser les eaux pluviales (busage, tête de sécurité)

VII. DEMARCHE OPERATIONNELLE

Il est recommandé à la collectivité :

- de présenter les plans de ces projets aux riverains et usagers du site,
- de recueillir les observations, puis valider la (les) solution(s) d'aménagement retenue(s),
- d'établir le pré-programme de réalisation de travaux,
- de lancer une consultation des entreprises.
- d'analyser les offres et désigner le prestataire des travaux.

VIII. APPROCHE REGLEMENTAIRE

V.1 Pouvoir de police de la circulation en agglomération

La police de circulation, partie intégrante de la police de l'ordre public, vise à assurer la sécurité et la commodité de passage sur les voies publiques. Elle relève du code de la route et du code général des collectivités territoriales et pour le projet de la commune.

V.2 Pouvoir de police de la conservation en agglomération

En agglomération, la police de la conservation du domaine public est une compétence :

- du Conseil départemental pour une route départementale,
- du maire pour une voie communale.

Toute occupation du domaine public routier départemental devra faire l'objet d'une demande de permission de voirie, à déposer à l'unité territoriale d'infrastructures (UTI) d'Avallon