



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 – Pierre DELPEUT
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 ET PROPOSITIONS.....	8
III.1 L’entrée Sud de l’agglomération (depuis Avallon).....	9
III.1.1 Diagnostic :.....	9
III.1.2 Propositions :.....	12
III.2 L’entrée Sud – Secteur bâti :.....	17
III.2.1 Diagnostic :.....	17
III.3 L’intersection avec la rue Saint-Pierre :.....	19
III.4 L’entrée <i>Nord-Est</i> de l’agglomération.....	20
III.4.1 Diagnostic :.....	20
III.4.2 Propositions :.....	23
IV. SIMULATION DES AMÉNAGEMENTS.....	28
V. ANALYSE DES COÛTS.....	29
VI. LES SUBVENTIONS.....	30
VII. DEMARCHE OPERATIONNELLE.....	34
VIII. APPROCHE REGLEMENTAIRE.....	34
VIII.1 Pouvoir de police de la circulation en agglomération.....	34
VIII.2 Pouvoir de police de la conservation en agglomération.....	34

I. CONTACT

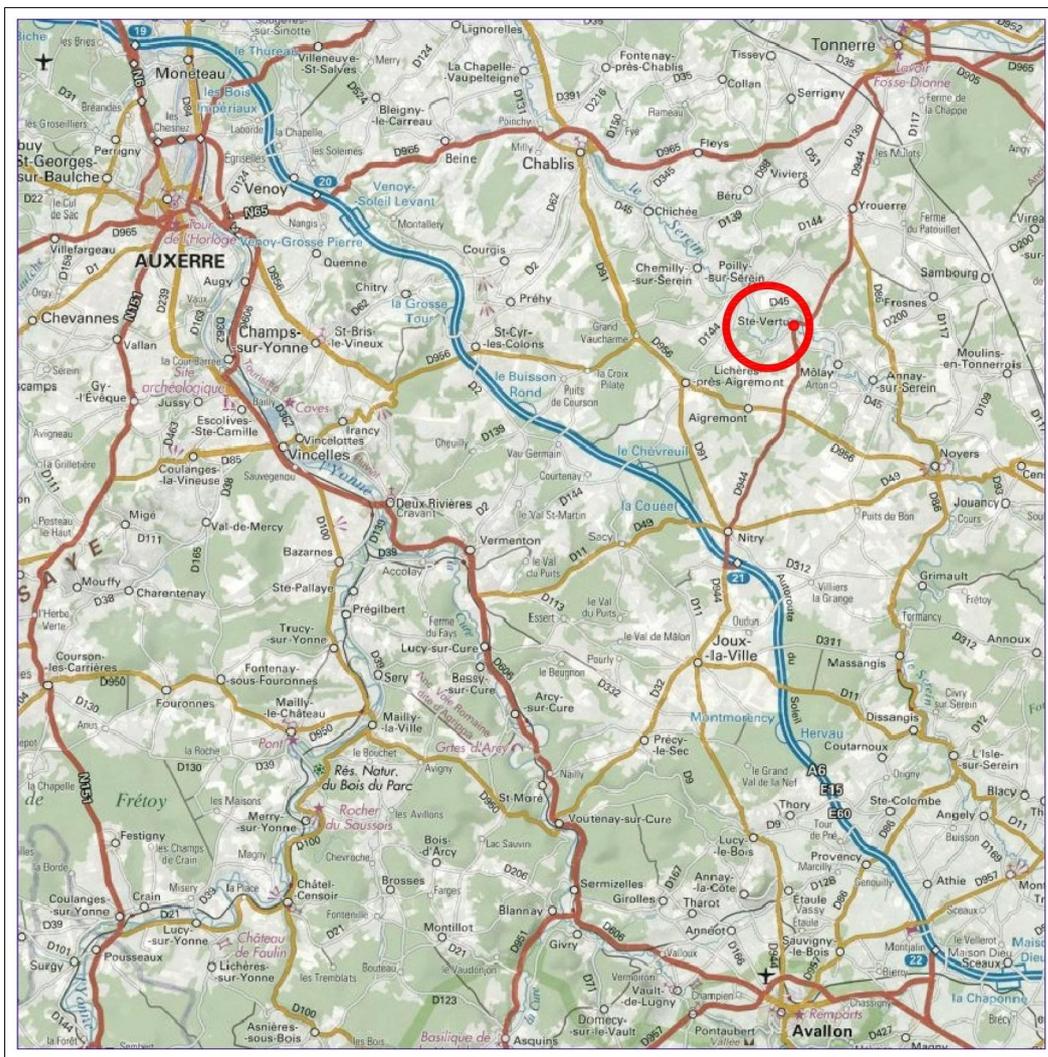
Date et lieu du contact : réunion en Mairie de Sainte-Vertu, le mardi 08 novembre 2022
Équipe projet de ATD : Guillaume PETIT – Chargé de secteur

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.



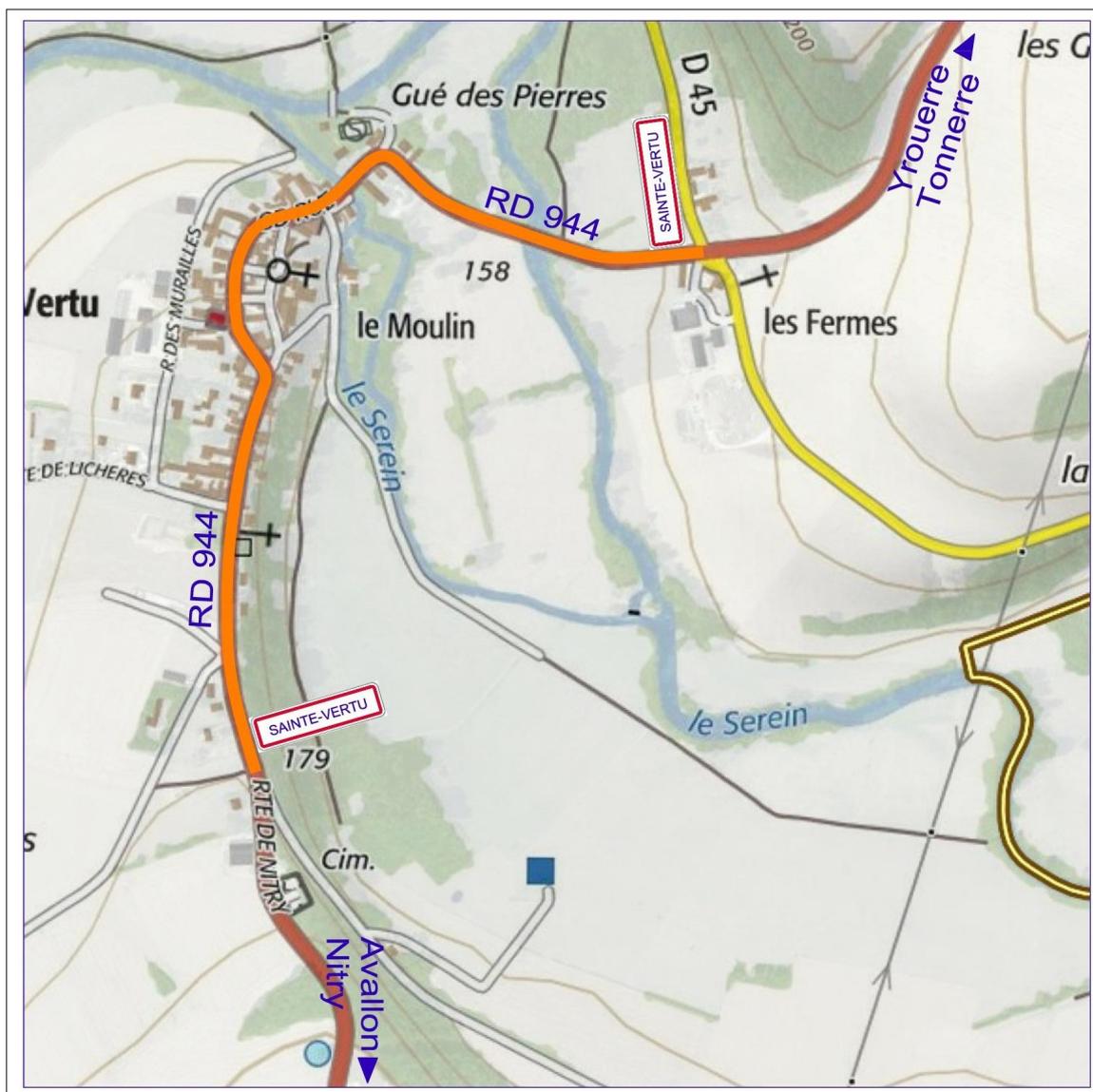
I.2 Formulation de la demande

Objet : Aménagements de sécurité en agglomération – Route départementale n° 944
Convention devis signée le 06 décembre 2022.

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

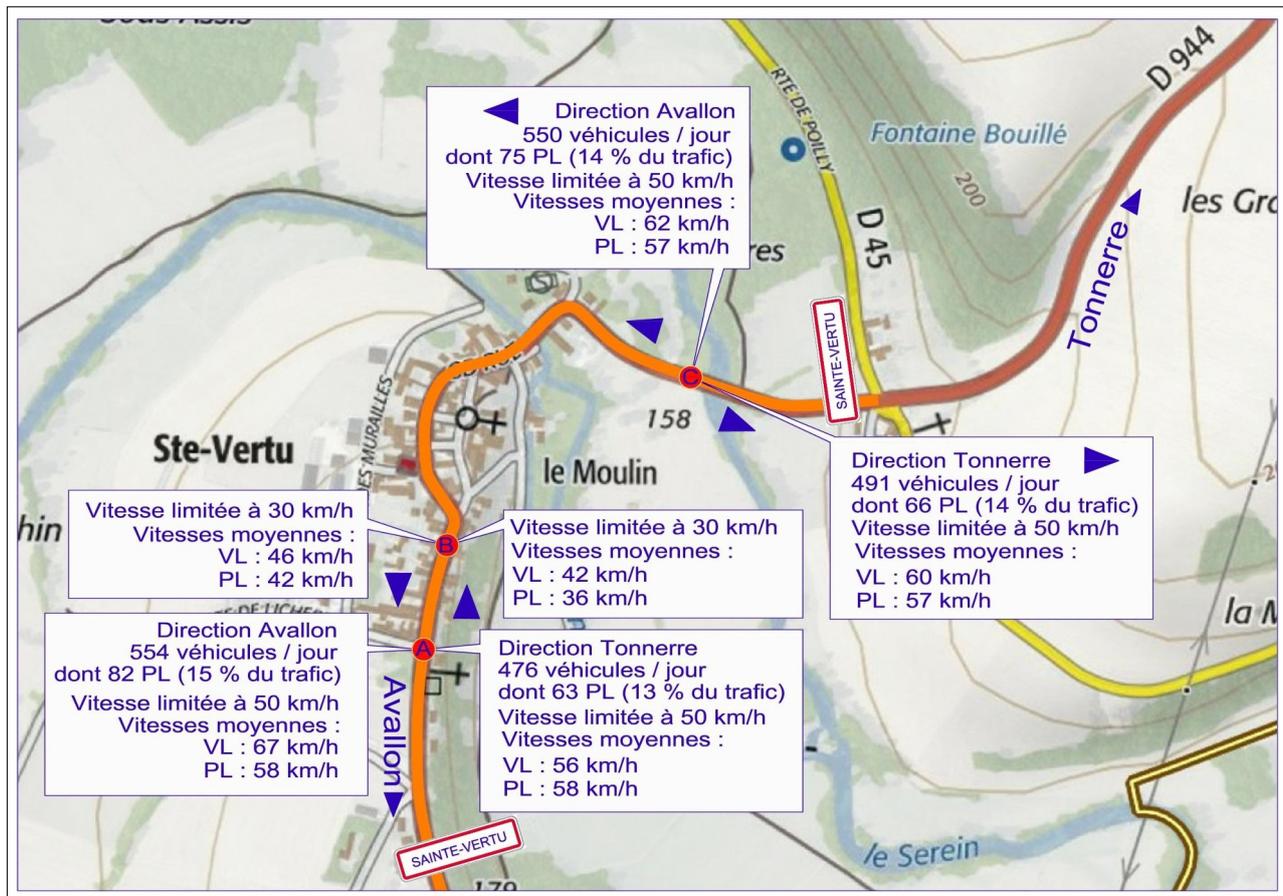
Le périmètre est localisé sur l'ensemble de la traverse de l'agglomération (RD n° 944).

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 :

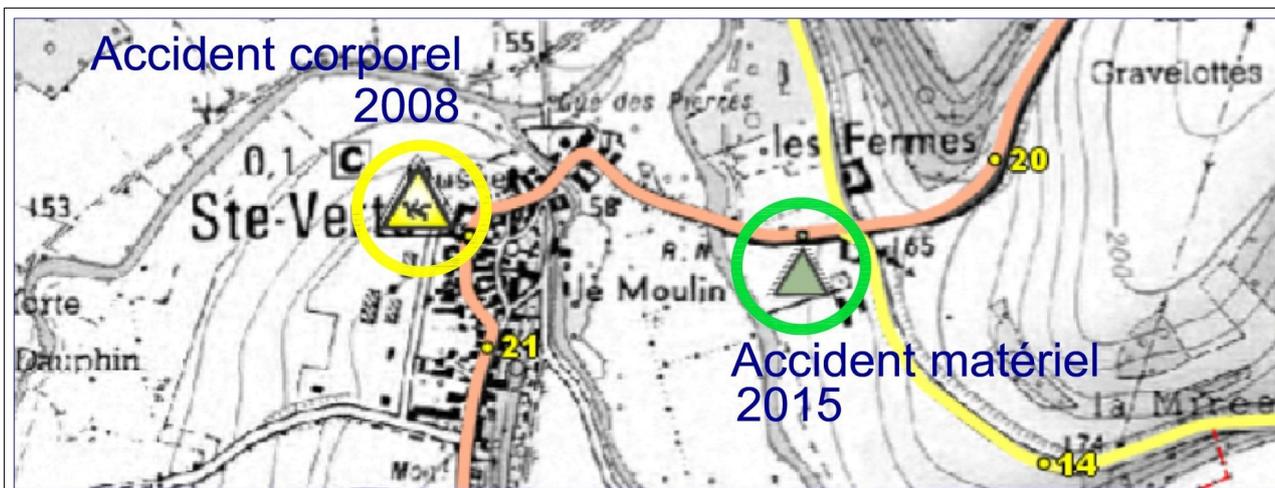


Les trois points de comptage indiquent des vitesses moyennes légèrement plus élevées que les limitations en place (30 et 50 km/h), notamment pour le secteur Mairie, avec 42 et 46 km/h, sur une portion limitée à 30 km/h.

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 quinze 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.

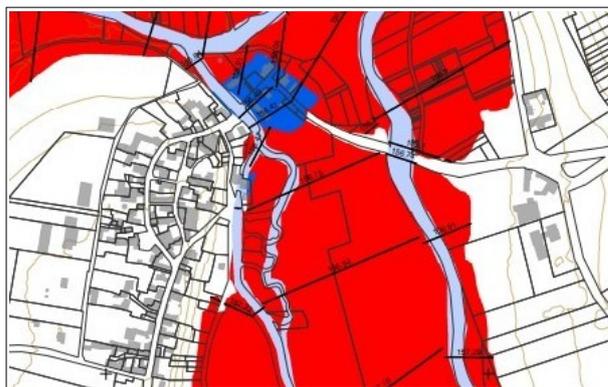
À ce titre, il est nécessaire de consulter l'Unité Départementale de l'Architecture et du Patrimoine.



II.4.2 Impact sur le milieu hydrologique

La traverse de Sainte-Vertu n'est pas dans la zone inondable au titre du PPRi du Serein. Seule l'entrée Nord-Est est en zone rouge.

Le projet ne prévoit pas d'aménagement sur cours d'eau, ni de modification de rétablissement d'écoulement hydraulique.



II.4.3 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.

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.

Lorsque la réglementation n'est pas applicable, une demande de dérogation doit être déposée auprès du préfet du département, en qualité de président de la commission consultative départementale de sécurité et d'accessibilité, par l'autorité gestionnaire de la voirie.

En amont de cette demande de dérogation, il vous est recommandé d'informer la DDT, assurant le secrétariat de la commission citée supra. (03 86 48 41 45 - ddt-shbs-uqca@yonne.gouv.fr)

Pour information, pour les communes de moins de 1000 habitants, il est conseillé de rédiger un plan de mise en accessibilité de la voirie et des aménagements des espaces publics (PAVE), notamment en cas de demande de dérogation de voirie.

Tous les travaux réalisés sur la voirie, publique ou privée, doivent respecter la réglementation accessibilité que ces travaux aient été prévus ou non par le PAVE.

III.1 L'entrée Sud de l'agglomération (depuis Avallon)

III.1.1 Diagnostic :

L'entrée *Sud* de l'agglomération, est caractérisée par un environnement naturel, dans lequel le bâti y est très discret. La position du panneau EB10 (entrée d'agglomération) ne semble pas justifiée à cet emplacement. ▼



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 cœur du village. On remarquera la limitation à 30 km/h correspondante. ▼



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.1.2 Propositions :

La première proposition concerne l'intersection avec la route d'Aigremont, carrefour peu lisible, du fait d'une surface de voirie disproportionnée et de la grande plateforme attenante.

Pour réduire la surface de voirie, le carrefour serait redéfini par la pose de bordures. Des surlargeurs pavées permettraient la giration de véhicules de gros gabarit.

La surface actuellement revêtue et non utilisée serait végétalisée (plantations basses pour ne pas obstruer la visibilité).



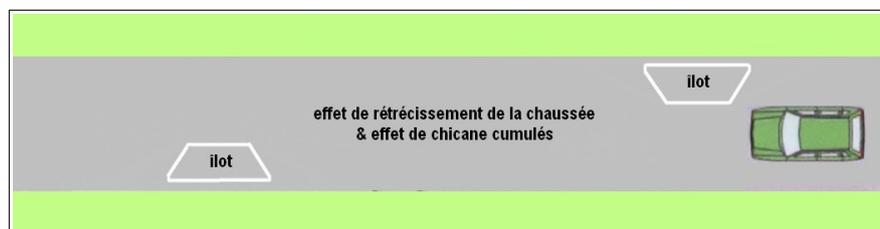
Un cheminement serait créé pour raccorder ce site au reste du village.



Pour la section suivante, entre ce carrefour, le monument aux morts et la rue de Lichères, afin de faire ralentir le trafic entrant dans l'agglomération, l'aménagement d'une écluse double formant « chicane » est proposé, à environ 190 mètres de l'entrée d'agglomération.

Les **écluses doubles** se caractérisent par un rétrécissement de chaussée vers la gauche, puis un déport de trajectoire vers la droite. Elles ont de fait un effet double : celui d'une écluse et celui d'une chicane.

Elles imposent des modifications de trajectoire aux usagers, quel que soit leur sens de circulation. et elles incitent les usagers à ralentir, même lorsque aucun véhicule ne se présente en face d'eux.



Afin de permettre l'inscription de trajectoire des véhicules à grand gabarit, une inter-distance d'au moins 17 m sans excéder 25 m est recommandée. Dans cette même attention, le rétrécissement opéré doit maintenir une largeur minimale de 3,50 m pour les voies d'entrée dans l'écluse double.

La largeur de la chaussée sera maintenue à 4,00 m, largeur suffisante pour garantir la circulation des véhicules de gabarit importants (Poids Lourds et véhicules agricoles, notamment) et des véhicules de lutte contre les incendies.

Pour la création des îlots, il est préférable de prévoir la pose de bordures franchissables de type « I », sur fondations de béton.

L'aménagement doit assurer une **bonne lisibilité de l'écluse** afin qu'elle soit identifiable par l'usager. 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.

SIGNALISATION :

Les règles de circulation peuvent, le cas échéant, être gérées par un alternat signalé par des panneaux, avec mise en place d'un sens prioritaire de passage : cet alternat oblige les véhicules venant dans un sens à laisser le passage aux véhicules arrivant en sens opposé.



Il faut veiller à implanter les panneaux d'alternat afin qu'ils soient visibles de suffisamment loin en fonction de la vitesse d'approche pratiquée sur la RD 944.

Les panneaux B15 et C18 identifiant l'alternat avec sens prioritaire sont facultatifs

En complément de l'implantation d'une balise J4 « 1 chevron » escamotable, il est fortement recommandé de mettre en peinture blanche les bordures des îlots.

La pose de plots réfléchissants sur chaussée, juste devant les îlots, compléterait le dispositif.



Balise J4 « 1 chevron »



Plot réfléchissant

Dans le cas présent, la première partie de la chicane serait constituée d'une écluse double, et serait complétée par un passage piéton, reliant le cheminement projeté au trottoir opposé, desservant le monument aux morts.

La seconde partie de la chicane serait constituée d'une écluse simple, avec îlots végétalisés, protégeant 3 places de stationnement (plantations basses pour ne pas obstruer la visibilité)..



Remarque 1 :

L'aménagement de ce type de dispositif impliquant le passage de tous les véhicules sur la même demi chaussée, **il est nécessaire d'en renforcer la structure.**

Remarque 2 :

Les îlots correspondront à des ensembles fermés en laissant quelques centimètres entre la bordure arrière et l'accotement pour laisser libre l'écoulement des eaux de ruissellement.

Propositions d'aménagement de l'entrée Sud de l'agglomération :



III.2 L'entrée Sud – Secteur bâti :

III.2.1 Diagnostic :

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 6,00 m et l'emprise totale n'excède pas 8,00 m.

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



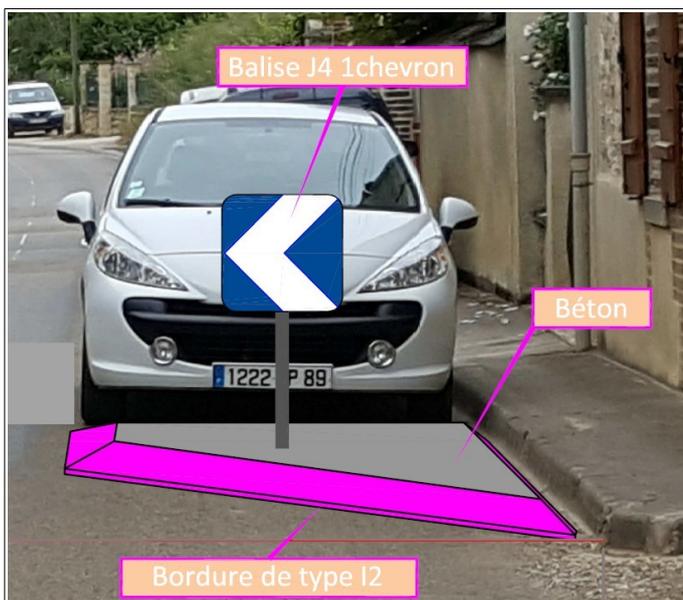
Afin de gérer cette demande en stationnement, il est proposé de l'organiser en marquant les emplacements protégés par des îlots et en les alternant d'un côté et de l'autre de la chaussée, pour créer un effet de chicane.

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 (17,00 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 matérialisation des emplacements avec marquage au sol (ligne blanche), renforcé par la mise en place de nez d'îlots.



Proposition d'aménagement :



III.3 L'intersection avec la rue Saint-Pierre :

Au bout de cet alignement, la RD 944 décrit une courbe à gauche, tandis qu'en face, la rue Saint-Pierre permet de pénétrer dans le centre-village.

Cet accès par la rue Saint-Pierre est complètement tangentiel au tracé de la RD 944, générant ainsi des vitesses d'entrée trop élevées.



Il est donc proposé de rendre cet accès plus contraignant en redessinant cette intersection. ▼



Cet aménagement permet d'abaisser les vitesses d'entrée, rue Saint-Pierre, tout en proposant un trottoir élargi et en sécurisant les accès riverains (sorties en sécurité).

La largeur de chaussée de la rue Saint-Pierre, au droit de l'intersection, est suffisante pour le croisement de deux véhicules légers (5,00 mètres).

III.4 L'entrée Nord-Est de l'agglomération

III.4.1 Diagnostic :

L'entrée d'agglomération depuis Tonnerre, correspond à l'intersection avec la RD 45 (lieu-dit « les Fermes »).

La multiplication des voies ne contribue pas à la bonne lisibilité de ce carrefour. ▼



La section suivante s'apparente à de la rase campagne, sans aucun bâti visible. ▼



Premier franchissement du Serein, toujours pas de bâti en vue. ▼



Passé le franchissement, deux surlargeurs pour du stationnement, desservent une aire de pique-nique et précèdent une courbe à droite (perte de tracé). ▼



Passé cette courbe, une section en alignement droit se présente, avec les premiers bâtis en fond de perspective. ▼



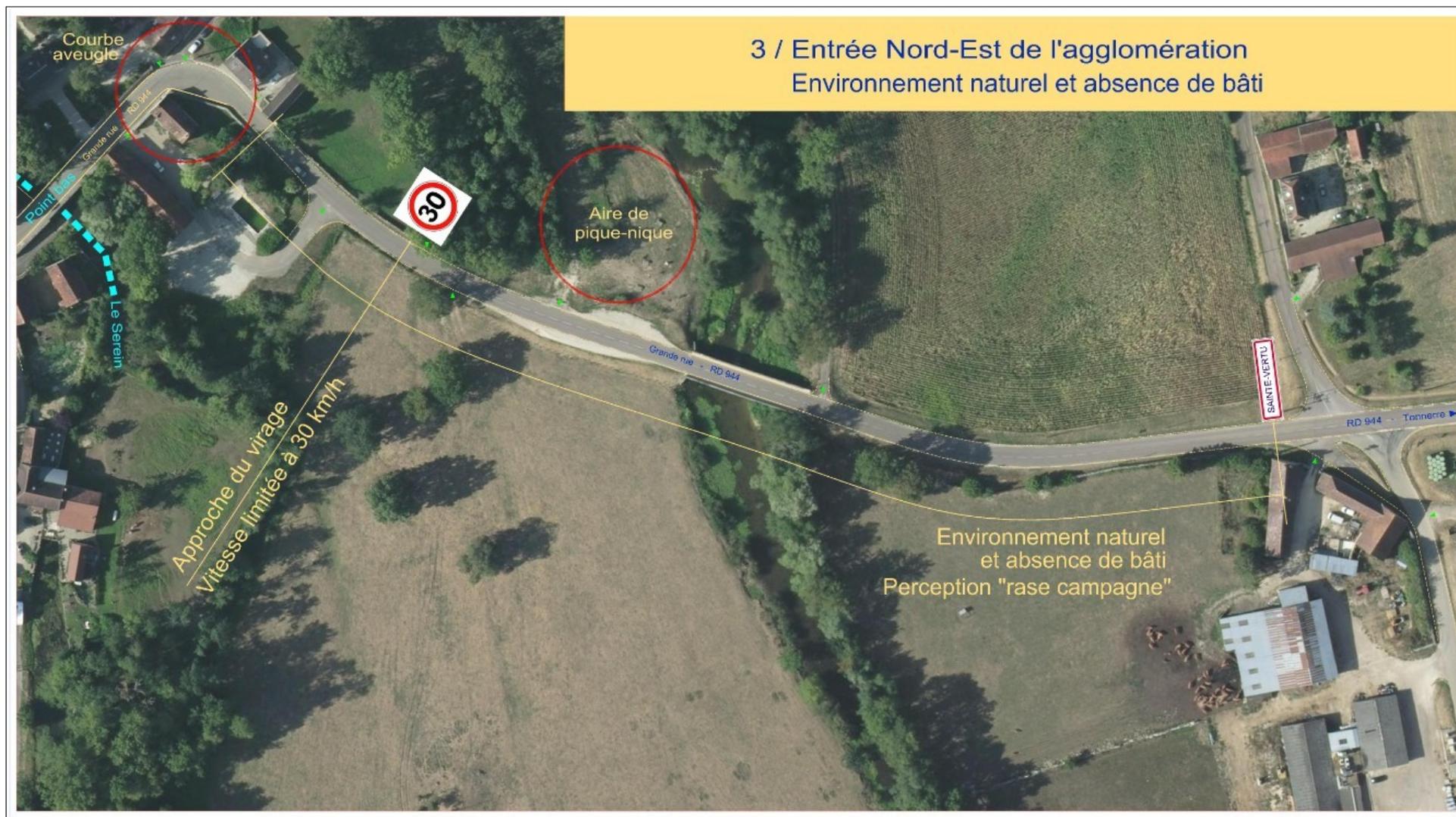
En fin d'alignement, une seconde courbe, à gauche, est beaucoup plus serrée. Le bâti de gauche empêche toute visibilité. ▼



Vue arrière de la courbe, la visibilité est nulle. ▼



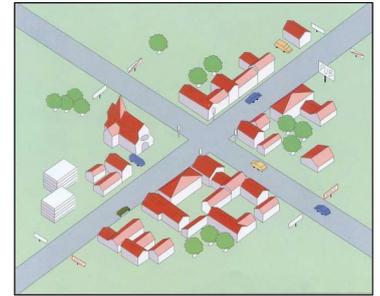
3 – Entrée Nord-Est de l'agglomération



III.4.2 Propositions :

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 R 110-2 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 d'environ 170 mètres pour le rapprocher du secteur bâti (sortie de l'ouvrage de franchissement du Serein).

La section comprise entre la sortie d'agglomération et le lieu-dit « les Fermes » serait limitée à 70 km/h.



Remarque : le Département n'est pas favorable à la mise en place d'une limitation à 70 km/h pour la traversée du lieu-dit, argumentant que la configuration des lieux ne justifie pas un tel aménagement (absence de passage piéton, de virage dangereux...).

Dès la sortie de l'ouvrage de franchissement du Serein, une surlargeur en grave calcaire sert de stationnement pour l'aire de pique-nique située en retrait de la route.



Actuellement ces équipements ne sont absolument pas identifiés comme tels.
Une signalétique appropriée permettrait une meilleure lisibilité de ce site.



Remarque: les panneaux EB10 (entrée d'agglomération) et CE7 + C1a (Parking + aire de pique-nique) seront fixés sur deux supports différents.

Récapitulatif des aménagements de l'entrée Nord-Est :



Suite à cette entrée d'agglomération et pour assurer le ralentissement des usagers avant le virage à gauche, une nouvelle écluse double est proposée (plantations basses pour ne pas obstruer la visibilité).

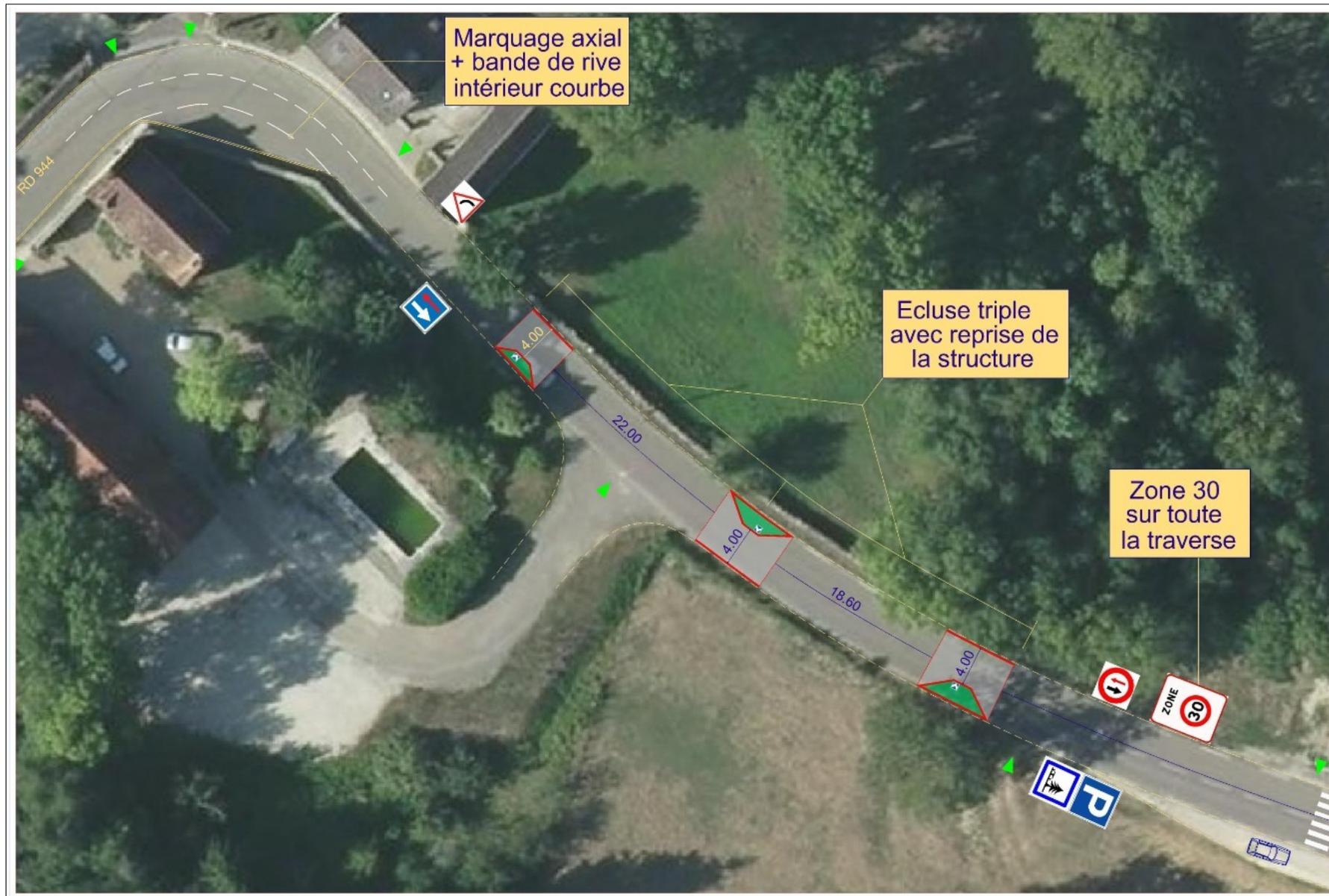


Cette courbe gagnerait en lisibilité par un simple marquage axial et une bande de rive en intérieur du virage.



Remarque : la chaussée étant totalement faïencée dans le virage, une reprise de la structure s'avère nécessaire.

Variante : aménagement d'une écluse triple



La visibilité de l'aménagement en sortie de courbe est évaluée à 35,00 mètres (suffisant en zone 30).

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 la limitation à 30 km/h 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.



Remarque :

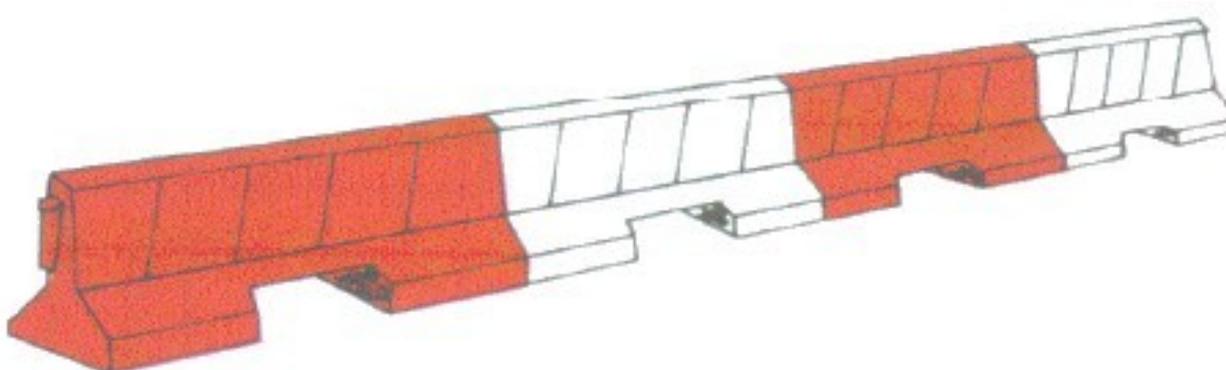
L'important trafic poids-lourds empruntant cette traverse a de fâcheuses conséquences :

- dans la partie montante de cette traverse, le revêtement est complètement faïencé et nécessite une réfection complète ;
- d'autre part, la conduite d'eau potable subit de nombreuses ruptures, nécessitant de fréquentes interventions.

IV. SIMULATION DES AMÉNAGEMENTS

Préalablement à la réalisation des travaux d'aménagement, il serait utile de procéder à une phase d'essais.

La simulation de l'aménagement d'écluses pourrait être envisagée, via des séparateurs de voie en plastique de type K16.



V. ANALYSE DES COÛTS

Les montants estimés des différentes sections seraient les suivants :

Aménagement de l'entrée Sud (carrefour) : 20 000 € HT

- Installation / Travaux préparatoires : 3 000 € HT
- Déblais / remblais : 2 000 € HT
- Bordures / pavés : 8 000 € HT
- Reprise de l'enrobé : 4 000 € HT
- Finition terre végétale et engazonnement : 2 000 € HT
- Signalisation : 1 000 € HT

Aménagement de l'entrée Sud (écluses) : 22 000 € HT

- Installation / Travaux préparatoires : 2 000 € HT
- Écluses : 4 000 € HT
- Reprise de la structure de chaussée : 13 000 € HT
- Signalisation : 3 000 € HT

Aménagement de l'entrée Sud (cheminement) : 8 000 € HT

- Installation / Travaux préparatoires : 1 500 € HT
- Cheminement : 6 500 € HT

Aménagement de l'entrée Sud (secteur bâti) : 5 000 € HT
(alternat de stationnement)

- Installation / Travaux préparatoires : 2 000 € HT
- Bordures T2 pour îlots : 2 000 € HT
- Signalisation horizontale et verticale : 1 000 € HT

Modification carrefour rue Saint-Pierre : 7 000 € HT

- Installation / Travaux préparatoires : 2 000 € HT
- Bordures T3 : 2 000 € HT
- Reprise du trottoir : 2 000 € HT
- Signalisation horizontale et verticale : 1 000 € HT

Entrée Nord - Déplacement EB10 (+ aire pique-nique) : 4 000 € HT

Aménagement de l'entrée Est (écluse double) : 12 000 € HT

- Installation / Travaux préparatoires : 2 000 € HT
- Écluses : 3 000 € HT
- Reprise de la structure de chaussée : 6 000 € HT
- Signalisation verticale : 1 000 € HT

Variante écluse triple : 17 000 € HT

Montant total estimé de ces aménagements : 78 000 € HT

VI. LES SUBVENTIONS

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

Priorité 2 : Opérations d'aménagement de carrefours

Dépenses subventionnables : ce qui est en rapport avec les abords des carrefours, à savoir voirie (couche de roulement, bordures de trottoirs et/ou caniveau, trottoirs, giratoire, mini-giratoire), feu de signalisation ; miroir en agglomération, signalisation diverse (permanente de police, lumineuse, marquage d'un passage piéton, balise de priorité + présignalisation), à condition qu'il s'agisse d'implantation de nouveaux panneaux, à l'exclusion de balises de priorité (cédez le passage ou stop) utilisées pour réduire la vitesse de la voie principale ; mobilier de protection (barrière, potelet, borne)

Dépenses non subventionnables : aménagement paysager et espace vert ; fourniture et pose de mobilier urbain autre que le mobilier de protection ; déplacement ou réalisation de réseaux (assainissement, pluvial, eau potable, électrique, téléphonique, gaz) ; éclairage public.

1 – Entrée Sud – Carrefour route d'Aigremont		Unité	Quantité	Prix unitaire	Montant en €
1	Installation de chantier	f	1,00	500,00 €	500,00 €
2	Signalisation temporaire de chantier	j	10,00	50,00 €	500,00 €
4	Démolition de maçonnerie	m ³	2,00	100,00 €	200,00 €
7	Sciage de chaussée	ml	40,00	2,50 €	100,00 €
8	Scarification de chaussée	m ²	100,00	15,00 €	1 500,00 €
11	Déblai de toute nature	m ³	20,00	15,00 €	300,00 €
13a	Bordure Béton sur fondation de type T3	ml	100,00	60,00 €	6 000,00 €
13j	Pavé béton 1 file	ml	30,00	50,00 €	1 500,00 €
13k	Pavé béton en surface	m ²	40,00	50,00 €	2 000,00 €
15a	Grave non traitée 0/20	m ³	5,00	80,00 €	400,00 €
15b	Grave non traitée 0/31,5	m ³	15,00	60,00 €	900,00 €
20	BBSG 0/10 à 150 kg/m ²	T	20,00	180,00 €	3 600,00 €
50	Signalisation verticale				
	Cédez-le-passage	u	1,00	250,00 €	250,00 €
60	Signalisation horizontale				
	Cédez-le-passage	u	1,00	250,00 €	250,00 €
Sous total					18 000,00 €

5 – RD 944 – Carrefour Saint-Pierre		Unité	Quantité	Prix unitaire	Montant en €
1	Installation de chantier	f	1,00	500,00 €	500,00 €
2	Signalisation temporaire de chantier	j	12,00	50,00 €	600,00 €
	Dépose de bordures	ml	30,00	20,00 €	600,00 €
	Démolition de trottoir béton	m ²	60,00	20,00 €	1 200,00 €
7	Sciage de chaussée	ml	30,00	2,50 €	75,00 €
8	Scarification de chaussée	m ²	30,00	15,00 €	450,00 €
11	Déblai de toute nature	m ³	20,00	15,00 €	300,00 €
13a	Bordure Béton sur fondation de type T3	ml	25,00	60,00 €	1 500,00 €
20	BBSG 0/10 à 150 kg/m ²	T	8,00	180,00 €	1 440,00 €
50	Signalisation verticale				
50u	Sens interdit (sauf riverains)	u	1,00	300,00 €	300,00 €
Sous total					6 965,00 €

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)

2 – RD 944 – Entrée Sud – Ecluses		Unité	Quantité	Prix unitaire	Montant en €
1	Installation de chantier	f	1,00	500,00 €	500,00 €
2	Signalisation temporaire de chantier	j	20,00	50,00 €	1 000,00 €
3	Mise en place de déviation	f	1,00	500,00 €	500,00 €
4	Démolition de maçonnerie	m ³	2,00	100,00 €	200,00 €
7	Sciage de chaussée	ml	40,00	2,50 €	100,00 €
8	Scarification de chaussée	m ²	200,00	15,00 €	3 000,00 €
11	Déblai de toute nature	m ³	20,00	15,00 €	300,00 €
13a	Bordure Béton sur fondation de type i2	ml	40,00	50,00 €	2 000,00 €
19	Grave bitume 0/14	T	40,00	120,00 €	4 800,00 €
20	BBSG 0/10 à 150 kg/m ²	T	30,00	180,00 €	5 400,00 €
23	Fourniture et mise en œuvre de terre végétale	m ³	6,00	50,00 €	300,00 €
24	Engazonnement	m ²	25,00	4,00 €	100,00 €
30	Passage piéton PMR	u	1,00	600,00 €	600,00 €
50	Signalisation verticale				
	Zone 30	u	2,00	300,00 €	600,00 €
	Zone 30 (fin)	u	2,00	300,00 €	600,00 €
	B15 – Panneau de prescription de priorité	u	1,00	200,00 €	200,00 €
	C18 – Panneau d'indication de priorité	u	1,00	200,00 €	200,00 €
	Fourniture et pose de balises J11 auto-relevable	u	4,00	125,00 €	500,00 €
	Fourniture et pose de plots réfléchissants	u	20,00	40,00 €	800,00 €
60	Signalisation horizontale				
	Passage piéton	u	1,00	250,00 €	250,00 €
	Ligne discontinue	ml	20,00	2,50 €	50,00 €
				Sous total	22 000,00 €

4 – RD 944 – Alternat de stationnement		Unité	Quantité	Prix unitaire	Montant en €
1	Installation de chantier	f	1,00	500,00 €	500,00 €
2	Signalisation temporaire de chantier	j	10,00	50,00 €	500,00 €
7	Sciage de chaussée	ml	20,00	2,50 €	50,00 €
8	Scarification de chaussée	m ²	30,00	15,00 €	450,00 €
13a	Bordure Béton sur fondation de type T3	ml	20,00	60,00 €	1 200,00 €
20	BBSG 0/10 à 150 kg/m ²	T	5,00	180,00 €	900,00 €
50	Signalisation verticale				
	Fourniture et pose de balises J11 auto-relevable	u	3,00	150,00 €	450,00 €
	Fourniture et pose de plots réfléchissants	u	15,00	40,00 €	600,00 €
60	Signalisation horizontale				
	Ligne discontinue	ml	60,00	2,50 €	150,00 €
Sous total					4 650,00 €

7 – RD 944 – Entrée Nord – Ecluse double		Unité	Quantité	Prix unitaire	Montant en €
1	Installation de chantier	f	1,00	500,00 €	500,00 €
2	Signalisation temporaire de chantier	j	10,00	50,00 €	500,00 €
3	Mise en place de déviation	f	1,00	500,00 €	500,00 €
4	Démolition de maçonnerie	m ³	1,00	100,00 €	100,00 €
7	Sciage de chaussée	ml	20,00	2,50 €	50,00 €
8	Scarification de chaussée	m ²	70,00	15,00 €	1 050,00 €
11	Déblai de toute nature	m ³	5,00	15,00 €	75,00 €
13a	Bordure Béton sur fondation de type i2	ml	50,00	50,00 €	2 500,00 €
	Grave bitume 0/14	T	20,00	120,00 €	2 400,00 €
20	BBSG 0/10 à 150 kg/m ²	T	15,00	180,00 €	2 700,00 €
23	Fourniture et mise en œuvre de terre végétale	m ³	5,00	50,00 €	250,00 €
24	Engazonnement	m ²	15,00	4,00 €	60,00 €
50	Signalisation verticale				
50i	B15 – Panneau de prescription de priorité	u	1,00	200,00 €	200,00 €
50n	C18 – Panneau d'indication de priorité	u	1,00	200,00 €	200,00 €
50u	Fourniture et pose de balises J11 auto-relevable	u	2,00	250,00 €	500,00 €
50u	Fourniture et pose de plots réfléchissants	u	10,00	40,00 €	400,00 €
Sous total					11 985,00 €

Priorité 4 : Opérations nouvelles de signalisation verticale et horizontale

Dépenses subventionnables : hachure et délimitation des îlots en axe ou en rive ; marquage d'un arrêt de bus ou car ; délimitation d'un emplacement de stationnement pour personnes à mobilité réduite et pictogrammes au sol ; passage piéton, bande d'éveil à la vigilance et ligne de guidage ; panneau de signalisation de police (prescription et fin de prescription), en dehors des balises de priorité (cédez le passage ou stop) ; marquage longitudinal axial ou en rive, hors agglomération et sur voie communale .

Dépenses non subventionnables : délimitation de places de parking le long d'une voie, qu'elles soient longitudinales, en épi ou en bataille (classement en priorité 6) ; marquage longitudinal axial ou en rive, en agglomération ; panneau d'entrée et de sortie d'agglomération ; signalisation directionnelle.

6 – RD 944 – Entrée Nord – EB10		Unité	Quantité	Prix unitaire	Montant en €
1	Installation de chantier	f	1,00	500,00 €	500,00 €
2	Signalisation temporaire de chantier	j	5,00	50,00 €	250,00 €
4	Démolition de maçonnerie	m ³	2,00	100,00 €	200,00 €
	Passage piéton PMR	f	1,00	500,00 €	500,00 €
50	Signalisation verticale				
	B14 – Limitation de vitesse 70	f	2,00	220,00 €	440,00 €
	B33 – Fin de limitation de vitesse 70	f	1,00	220,00 €	220,00 €
	EB 10 – Panneau d'entrée d'agglomération	f	1,00	300,00 €	300,00 €
	EB 20 – Panneau de sortie d'agglomération	f	1,00	300,00 €	300,00 €
	C1a - Parking	f	2,00	200,00 €	400,00 €
	CE7 – Aire de pique-nique	f	2,00	200,00 €	400,00 €
	Panonceau 150 m	f	1,00	150,00 €	150,00 €
	Dépose de panneaux	f	2,00	150,00 €	300,00 €
60	Signalisation horizontale				
60a	Passage piéton	u	1,00	250,00 €	250,00 €
Sous total					3 960,00 €

Priorité n°7 : Les opérations nouvelles de cheminement piéton (dépense subventionnable plafonnée à 25 000 € 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)

3 – Entrée Sud – Cheminement		Unité	Quantité	Prix unitaire	Montant en €
1	Installation de chantier	f	1,00	500,00 €	500,00 €
2	Signalisation temporaire de chantier	j	7,00	50,00 €	350,00 €
4	Démolition de maçonnerie	m ³	2,00	100,00 €	200,00 €
7	Sciage de chaussée	ml	40,00	2,50 €	100,00 €
8	Scarification de chaussée	m ²	10,00	15,00 €	150,00 €
11	Déblai de toute nature	m ³	100,00	15,00 €	1 500,00 €
15a	Grave non traitée 0/31,5	m ³	50,00	60,00 €	3 000,00 €
15b	Grave non traitée 0/20	m ³	15,00	80,00 €	1 200,00 €
15b	Grave non traitée 0/12	m ³	10,00	100,00 €	1 000,00 €
Sous total					8 000,00 €

VII. DEMARCHE OPERATIONNELLE

Il est recommandé à la collectivité :

- de procéder à une phase d'essais, simulation par séparateurs de voie de type K16.,
- 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

VIII.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.

VIII.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 routière (UTR) d'Avallon.