



FORMATION

GUIDE PRATIQUE

19 novembre 2019 à Island (89200)

AMÉNAGER

NOS RUES ET TRAVERSÉES DE BOURG

L'aménagement d'une rue a un impact fort sur la perception d'un bourg. Cet atelier pratique à destination des élus, responsables de service des collectivités, techniciens et professionnels, vise à imaginer les démarches transversales propices à un projet de qualité.



COMITÉ D'ARCHITECTURE D'URBANISME
ET DE L'ENVIRONNEMENT DE L'YONNE



ATD
AGENCE TECHNIQUE DÉPARTEMENTALE



SOMMAIRE

3 Préambule

5 Approche sécuritaire et technique

17 Revaloriser la traversée de son bourg

31 Les partenaires d'un
espace public de qualité

37 Étude de cas : la traversée d'Island

45 Conclusion

46 Bibliographie

48 Contacts



DES FORMATIONS CAUE AU SEIN DE L'OGS

Tout prétendant au label Grand Site de France s'engage à « améliorer les conditions de protection, de réhabilitation et de gestion active du paysage, à mieux accueillir ses visiteurs, à générer un développement local durable et bénéficiant aux habitants. »

Dans le cadre de sa mission de formation, d'information et de sensibilisation des élus, techniciens et professionnels, le CAUE de l'Yonne (Conseil d'Architecture, d'Urbanisme et d'Environnement) s'engage au sein de l'Opération Grand Site du Vézélien sur les thèmes qui sont les siens : architecture, urbanisme, paysage et environnement.

Selon la thématique abordée, chaque formation est organisée avec les partenaires les plus pertinents afin d'apporter une vision la plus transversale et prospective possible.

Si les communes de l'OGS et les adhérents au CAUE de l'Yonne sont prioritaires à l'inscription, chaque formation reste ouverte à tous.

Ce présent guide pratique fait la synthèse du rendez-vous **AMÉNAGER | Nos rues et traversées de bourg**. Il donne des éléments de compréhension des enjeux parfois antinomiques à prendre en compte : transit routier, desserte locale, stationnement, déplacements doux, sécurité des usagers les plus fragiles, vie locale, commerces, occupations temporaires, aires de jeux ou de détente, ambiances, cadre bâti et paysager, patrimoine, trames verte, bleue, brune et noire...



APPROCHE SÉCURITAIRE ET TECHNIQUE

Ce chapitre met l'accent sur les notions de programmation, procédures et réglementation liées à la sécurité routière appliquées à un projet de traversée de bourg ou village et, au-delà, sur les aménagements nécessaires pour obtenir un **CADRE DE VIE de qualité pour tous**.

Réduire la vitesse

Les élus locaux, sont souvent confrontés à des problèmes d'insécurité avérés ou à l'inquiétude des riverains d'une route en traversée d'agglomération. Afin de répondre au mieux à ces problématiques, il est nécessaire de prendre du recul et de se questionner sur la pertinence de son action.

DIAGNOSTIC

La première phase consiste à réaliser un diagnostic le plus exhaustif possible de la situation existante et des problématiques de sécurité rencontrées. Faire ce travail à l'échelle de la commune permet d'avoir une vision d'ensemble des enjeux et de hiérarchiser les principales difficultés recensées. Avant d'investir du temps et de l'argent dans des travaux, il peut être utile de mesurer les vitesses en fonction d'un découpage horaire par exemple, et d'analyser les données en matière d'accidentologie.

OBJECTIF/SOLUTIONS

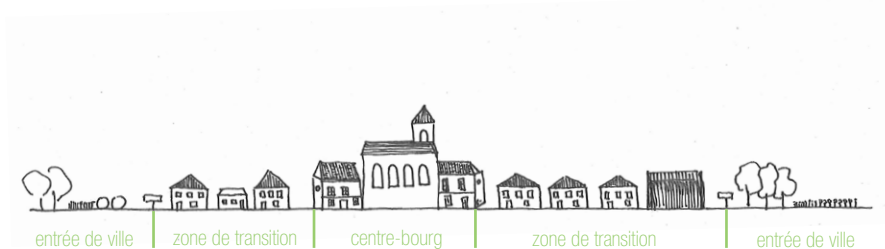
La deuxième phase propose une ou plusieurs solutions d'aménagement des emprises publiques afin de résoudre ou de diminuer les problèmes mis en exergue par le diagnostic.

Une des solutions peut être de dire non aux riverains si les données du diagnostic ne sont pas probantes. Si l'insécurité est avérée, il convient de formuler des intentions et objectifs à atteindre : réduire la vitesse, accroître l'espace des piétons, sécuriser les abords des écoles...) afin de trouver les solutions techniques et paysagères les plus adaptées.

Il est recommandé d'avoir une approche globale sur toute la traversée de bourg afin de proposer des réponses en adéquation avec les différentes séquences du parcours (entrée, zones de transition, carrefours, centre) et de réaliser des aménagements cohérents.

Cela n'empêche pas d'avoir des interventions différées dans le temps pour la réalisation des travaux. Pour cela la commune peut se doter d'un **plan d'aménagement des espaces publics** sur le long terme.

Afin que la place et la sécurité de tous les modes de déplacements puissent être intégrées dans les projets d'aménagements, elles doivent être prises en compte le plus en amont possible.



▲ Séquences d'une traversée de bourg

▼ Démarche de projet

IDENTIFICATION DU
PROBLÈME

DISCUSSION DÉBAT
(RIVERAINS, ÉLUS...)

RÉALISATION D'UNE
ÉTUDE

ESSAI SUR SITE
INSTALLATIONS PROVISOIRES

TRAVAUX

BILAN
EFFICACITÉ

MÉMO

Sécuriser les usagers les plus faibles en conservant une circulation **fluide** pour éviter les nuisances est un enjeu majeur de l'aménagement des espaces publics -rues et traversées de bourg.

Respecter les règles en vigueur pour tout aménagement.

Adapter et qualifier l'environnement pour influencer sur le comportement des conducteurs.

Réunir les intérets contradictoires des riverains, habitants, passants, touristes, commerçants, cyclistes, conducteurs de véhicules légers, motos, poids-lourds, bus ou engins agricoles, mais aussi élus, ABF...

La signalisation seule est insuffisante pour réduire la vitesse des véhicules. Des aménagements contraignants et qualitatifs sont nécessaires.

A l'approche de l'agglomération

En approche d'agglomération le problème est souvent le manque de transition entre la route départementale et la rue : village invisible de loin, signalétique inexistante ou inefficace trop en amont... Pour éviter de surprendre le conducteur et limiter les excès de vitesse, la transition doit être anticipée.

La signalisation à l'approche de l'agglomération donne une indication au conducteur, lui permettant d'anticiper sa conduite et sa vitesse. En cas de mauvaise visibilité du bourg (courbe, sommet), une **présignalisation** est nécessaire (avis préalable et pose obligatoire par le gestionnaire du réseau routier).

► Remplacer une ligne discontinue par une **ligne continue** empêche les conducteurs de dépasser en abordant l'agglomération. Ils auront donc moins la tentation d'accélérer.

► Une **bande colorée** pour délimiter les voies permet de nuancer la route et d'amorcer l'approche de l'agglomération. Pour plus d'efficacité, il est possible d'utiliser des matériaux épais (pavés...).

► Les **bandes rugueuses** servent à annoncer un danger. Elles ne doivent pas être situées à moins de 100 m d'une habitation, ni dans une courbe. Il est nécessaire de laisser une bande libre de 50 cm pour les 2 roues, voire un débord sur la voie de circulation opposée pour éviter les contournements. Elles s'accompagnent d'un panneau de signalétique et d'une ligne continue.



▲ Présignalisation dans un virage



▲ Pavés collés ou « imprimé »



▲ Bandes rugueuses avec débordement

En limite d'agglomération

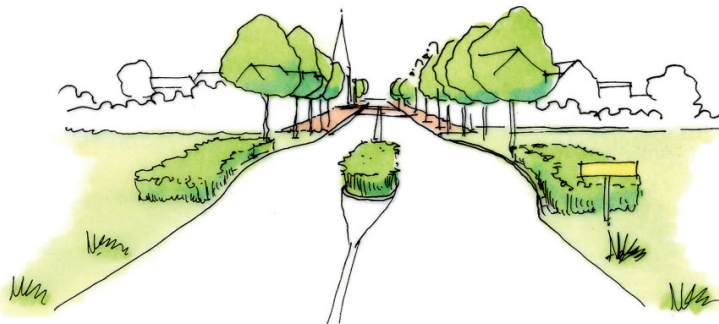
En entrée d'agglomération le passage de la route à la rue doit être affirmé. Les aménagements doivent créer un « effet de porte » afin de bien marquer la transition entre le milieu interurbain et le milieu urbain, tout en contraignant les usagers à respecter la vitesse réglementaire.

La signalétique d'entrée est souvent trop éloignée des premières maisons, trop succincte ou peu lisible. **L'implantation pertinente de l'entrée d'agglomération** passe par l'identification des limites physiques de celle-ci, étape incontournable de la sécurisation de la traversée d'une commune. Le panneau d'entrée d'agglomération doit être lisible et ne pas être associé à une signalisation autre que le lieu-dit, route prioritaire, vitesse inférieure à 50 km/h et le statut de la route (D45).

Cette signalétique doit être accompagnée d'une véritable intention de **marquer la porte** : passage d'un paysage non urbanisé à un paysage urbanisé. Cela peut se faire

en matérialisant une différence avec la route départementale, en resserrant la chaussée, en réduisant la perspective visuelle par des plantations, en déviant la chaussée par la mise en place d'un terre-plein central... L'installation de radars pédagogiques en entrée de ville va également impacter le comportement du conducteur et l'inciter à ralentir.

En dehors de l'agglomération pour faciliter et sécuriser les déplacements piétons vers un équipement sportif, un parc... des barrières en bois ou une bande végétale de type noue peuvent être installées le long de la chaussée pour séparer les flux.



Traitement d'un seuil d'entrée où la complémentarité des aménagements de voie et de paysage apporte une lecture plus efficace des lieux.

Source : « La traversée de bourg », CAUE de Seine-Maritime

Dans l'agglomération

En centre bourg, la vitesse élevée des automobilistes est en grande partie le résultat de conditions spatiales favorables. Largeur des voies et vues dégagées lointaines ont été à une certaine époque des objectifs d'amélioration de la circulation. Aujourd'hui, elles affectent considérablement le confort des riverains en favorisant l'augmentation de la vitesse et du trafic.

Réduire la vitesse et améliorer le confort des piétons peut s'envisager de différentes manières selon le contexte et les objectifs.

SIGNALÉTIQUE

La pose de panneaux STOP, CÉDEZ LE PASSAGE... accompagnés d'un marquage au sol peut aider à réduire la vitesse mais n'est pas efficace à 100 %. À noter que l'absence de marquage axial tend à diminuer la vitesse des véhicules. Ainsi, pour une meilleure lecture de l'espace public et moins de dépenses communales, il est préférable de limiter les marquages au sol dans certaines conditions.

CHICANES

En entrée d'agglomération, les chicanes soulignent le passage de la route à la rue et renforcent l'image d'entrée de ville. Elles peuvent être symétriques, asymétriques, doubles, simples, matérialisées par des poches de stationnement, un terre-plein central... Elles ne sont efficaces que si le déport entre deux alignements est de 13 m.

Pour des raisons de visibilité et de dynamique des véhicules, l'implantation d'une chicane dans une courbe, en sommet de côte ou sur une chaussée à plus d'une voie par sens de

circulation est vivement déconseillée. Pour les convois agricoles, il peut être prévu des surlargeurs franchissables ou des accotements renforcés.

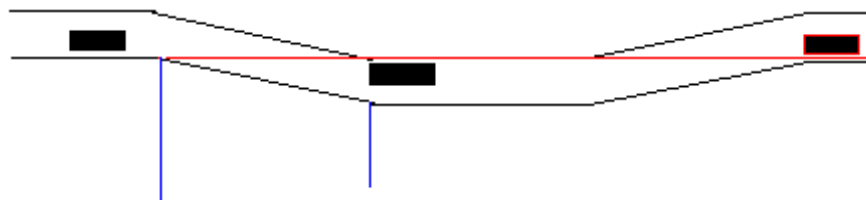
TERRE-PLEINS

Ils sont utilisés principalement en entrée d'agglomération pour dévier l'axe de circulation. Ils peuvent être réalisés en peinture (double ligne blanche sans zébras glissants et coûteux), avec des bordures franchissables (pour les transports exceptionnels et engins agricoles), plantés d'essence peu contraignantes (attention à la sécurité des agents d'entretien).

ÉCLUSES

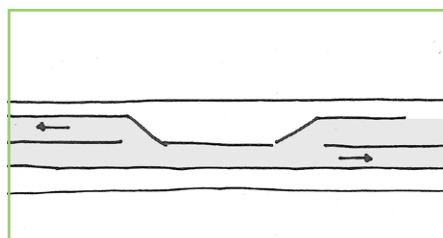
Les écluses impliquent une circulation alternée limitant la vitesse. Ne nécessitant pas d'emprise supplémentaire, elles peuvent être installées en milieu contraint. Cependant ce dispositif a une efficacité limitée en dehors des heures d'affluence et nécessite une bonne visibilité pour éviter tout effet de surprise. Il faut savoir qu'un rétrécissement de chaussée n'implique pas d'imposer un sens prioritaire (qui incite à la vitesse des véhicules, prioritaires ou non).

chaussée de 3 m de largeur

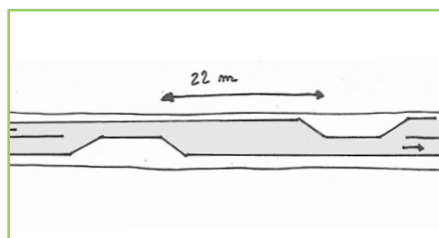


déplacement transversal sur 13 mètres

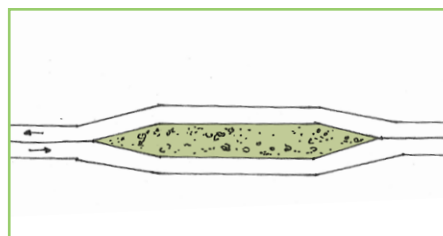
▲ Schéma chicane



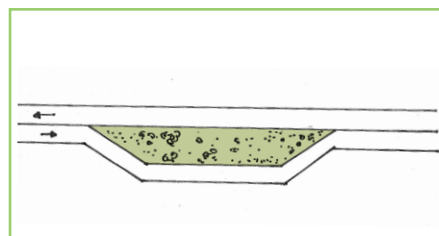
▲ Écluse simple avec rétrécissement



▲ Écluse double



▲ Chicane symétrique



▲ Chicane assymétrique

Chicane : déviation de l'axe de circulation.

Écluse : rétrécissement de chaussée ne laissant passer qu'un véhicule à la fois

SURÉLEVATION DE CHAUSSÉE

Il existe 5 sortes de surélévation dont l'implantation se fait en section limitée à 30 m/h ou en zone 30. Ces aménagements n'ont pas pour seul objectif la réduction de la vitesse, mais offrent également des opportunités intéressantes pour requalifier un espace public, faciliter la traversée des piétons - notamment des personnes à mobilité réduite. L'intérêt est donc de les placer où existe une dominante piétonne.

Les ralentisseurs de type **dos d'âne et trapézoïdaux** dépendent d'un **décret**. Cela implique une conformité aux normes : interdiction de les placer sur les « voies empruntées régulièrement par des lignes de transport public de personnes », accompagnement d'une signalisation verticale adaptée (la fin de prescription n'a pas lieu d'être s'il s'agit d'une indication ponctuelle évidente - limitation de vitesse liée au franchissement d'un ralentisseur...).

Les **plateaux et coussins** sont décrits dans un **guide de recommandations techniques**.

► Un **plateau** doit faire entre 8 et 30 m de long et être implanté à un minimum de 50 m de l'entrée d'agglomération. Outre le fait de modérer la vitesse de l'ensemble des véhicules, il apporte une lisibilité particulière de l'espace et assure un équilibre entre tous les modes de déplacements en favorisant notamment la sécurité des piétons. Sa mise en place nécessite une attention particulière à l'écoulement des eaux pluviales.

► Le **coussin** doit être implanté à un minimum de 100 m de l'entrée d'agglomération. Il réduit la vitesse des véhicules légers sans contraindre les poids lourds, transports en commun et cyclistes. Cependant peu qualitatif, il a une durée limitée dans le temps.

Les nuisances sonores que provoquent ces dispositifs ne sont pas négligeables et sont à prendre en compte lors de l'aménagement de la traversée de bourg.

- Décret n° 94-447 du 27 mai 1994

- Guide des coussins et des plateaux, CERTU, Référence N° 16

Le ralentisseur trapézoïdal est une surélévation de la chaussée occupant toute la largeur de celle-ci et qui s'étend sur une longueur comprise entre 2,50 et 4 mètres (longueur du plateau). Il comporte obligatoirement un passage piéton sur toute sa longueur.

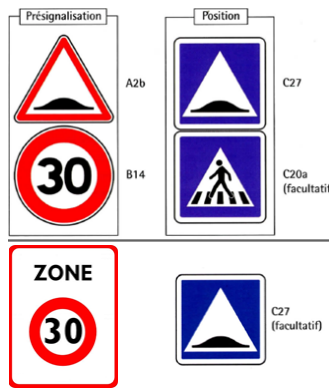
Un plateau est une surélévation de la chaussée qui occupe toute la largeur de la chaussée.

Un coussin est un dispositif de surélévation qui ne recouvre qu'une partie de la chaussée. Il possède des caractéristiques géométriques spécifiques.

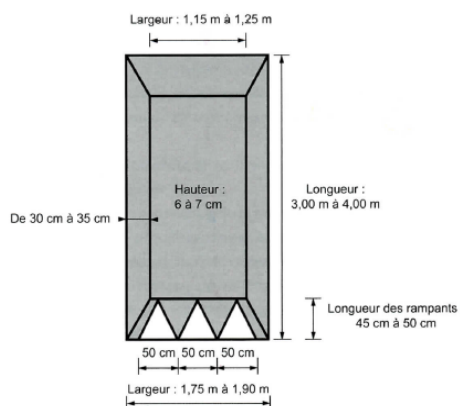
	signalisation avancée		position
ralentisseur dos d'âne →	B14 	A2b 	C27
ralentisseur trapézoïdal →	B14 	A13b 	C20
zone 30	proscrit	déconseillé	possible*
hors zone 30	réglementaire	nécessaire	recommandé

◀ Signalétique pour dos d'âne et ralentisseur trapézoïdal

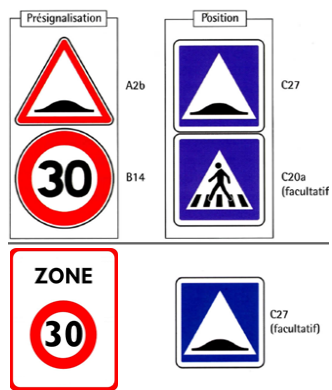
* Si le panneau zone 30 est jugé insuffisamment perçu par son implantation, le C20 ou le C27 est très souhaitable



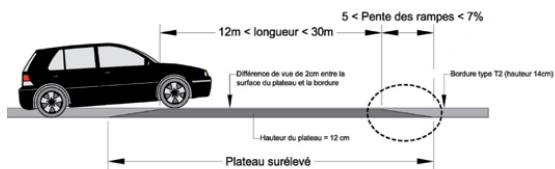
▲ Signalétique pour un coussin



▲ Dimensions d'un coussin à respecter



▲ Signalétique pour un plateau



▲ Schéma plateau surélevé et cotes minimales à respecter

Source : Guide Aménagements de sécurité en agglomération, Département du Loiret



▲ Chicane symétrique | entrée de ville



▲ Ecluse et chicane



▲ Trottoir et stationnement | forment une chicane



▲ Stationnement en quinconce



▲ Terre-plein central | paysager



▲ Terre-plein central | marquage au sol

Les déports

GALERIE D'INSPIRATION
dispositifs, formes, etc.



▲ Dos d'âne



▲ Trapézoïdal



▲ Coussin caoutchouc



▲ Coussin béton



▲ Plateau en section courante



▲ Plateau en carrefour

Les surélévations | GALERIE D'INSPIRATION
dispositifs, formes, etc.



REVALORISER LA TRAVERSÉE DE SON BOURG

La traversée de bourg est la première image d'un village perçue par l'automobiliste. Il convient donc de la soigner afin de mettre en valeur son patrimoine pour susciter l'intérêt des automobilistes susceptibles de s'arrêter pour visiter, déjeuner, se promener... et pour améliorer le quotidien des habitants.

Ce chapitre met l'accent sur la nécessité d'aller vers un projet global

- > Imaginer la traversée de bourg comme un parcours permettant de découvrir à différentes vitesses l'architecture et le paysage.
- > Proposer des aménagements de qualité, en lien avec la vie locale et les exigences d'attractivité territoriales.

« Traversées de bourg :

des rues et places à vivre. Analyse de 5 aménagements »

Ce retour d'expériences mené par le CEREMA tire des enseignements fondamentaux des 5 projets ci-dessous :

Traversée de bastide > vie locale. Beaugerard (46), 229 hab.

Voie trop large > promenade latérale. Ribemont-sur-Ancre (80), 650 hab.

Rue résidentielle > fil conducteur entre équipements. Grisolles (82), 3991 hab.

Route à fort trafic > centre commerçant remaillé. Cruseilles (74), 4 326 hab.

Entrée de ville routière > esplanade de nouveaux quartiers. Étoile-sur-Rhône (26), 5 347 hab.

DÉMARCHE DE PROJET : 2 AXES IMPORTANTS

Piloter : une démarche partenariale

> **Un portage politique fort** : pari ambitieux visant l'intérêt général et le long terme ; mesures impopulaires (nouveau partage de voirie, nuisances des travaux...) ; enjeux de développement communal et d'usages des espaces publics.

> **S'entourer de professionnels** : faire émerger et croiser les différents enjeux ; être accompagné et conseillé par un AMO (assistant à Maître d'ouvrage) tel que DDT, CAUE ; choix du prestataire adapté, attentif aux problématiques, besoins et moyens modestes de la commune ; audition de quelques groupements de maîtrise d'œuvre / capacité d'associer les compétences nécessaires (conception spatiale et fonctionnelle, prise en compte des usages, paysage, patrimoine, économie, ingénierie...).

Se projeter : vers un projet d'ensemble

> **Un projet, plusieurs échelles** : du territoire à l'aménagement de voirie et vice versa ;

importance d'un diagnostic élargi, du croisement des enjeux (structure urbaine, identité, paysage, usages, déplacements...) ; stratégie d'ensemble (enfouissement des réseaux, assainissement...), opportunités foncières ; arbitrage entre les différentes alternatives.

> **Un déroulé qui s'adapte** : déclencheurs et opportunités ; démarche itérative, non linéaire, fédérative de dynamiques diverses et de propositions connexes structurantes.

AMÉNAGEMENT : 4 THÈMES RÉCURRENTS

Organiser : conforter vie et structure du bourg - la trame valorisée

Apaiser : faciliter le partage de la voirie - modes actifs et locaux vs modes routiers, transit

Qualifier : s'appuyer sur le contexte - bâti et paysage, patrimoines, perspectives...

Dynamiser : proposer des lieux à investir - pour les riverains, commerçants, enfants et autres usagers

Organiser

Conforter vie et structure du bourg

CONFORTER LA TRAME URBAINE

Liens physiques et visuels

Éléments structurants (cours d'eau, patrimoine, activités)

Accueil et séjour vs circulation

Confort et ambiances

Possibilités d'évolution

AMÉLIORER LE FONCTIONNEMENT ET LA COMPRÉHENSION DES LIEUX

Séquences (entrée aggro, faubourg, seuils, centre)

Identité de rue et non de route

Fonctionnement approprié de chaque espace



▲ **Entrée d'agglomération** | terre-plein en prairie fleurie



▲ **Seuils** | effet de porte grâce aux arbres



▲ **Faubourg** | végétal et continuité des modes



▲ **Centre** | assise végétale des aménagements

Apaiser

Faciliter le partage de la voirie

FAIRE COHABITER LES MODES

Modes actifs, trajets scolaires, activités commerciales ET circulation locale ou de transit. Espaces dédiés ou mutualisés vs grandes surfaces d'enrobé « tout voiture ». Stationnement efficace comme entre-deux voie / trottoir, à limiter dans l'espace.

RÉDUIRE LA VITESSE À 50, 30 OU 20 (ZONE DE RENCONTRE)

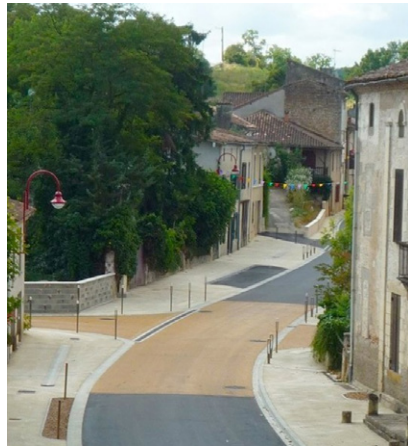
Réduire visuellement la voie (végétal et mobilier > ambiance animée). Effacer marquages et signaux routiers (code de la rue vs code de la route). Changer les matériaux, soigner les limites. Créer des plateaux au droit des lieux clés (équipement public, axe piéton, bâti proche).

FACILITER LES CHEMINEMENTS

Priorité claire aux piétons (longitudinale et transversale). Accessibilité PMR, nivellement soigné, sans obstacle. Parcours attrayant et agréable (ambiances, ombrage, mobilier/repos). Prise en compte des vélos.



▲ Chicane | renforcée par des plantations



▲ Changement de revêtement | pour marquer le carrefour

Le code de la route évolue en faveur des piétons et des cyclistes !

Introduite dans le code de la route en 2008, la zone de rencontre définit un espace de circulation ouvert à tous les modes de déplacements, où les piétons sont prioritaires (sauf vis-à-vis des tramways) et peuvent marcher librement partout. La vitesse des véhicules est limitée à 20 km/h. Le stationnement n'est possible qu'aux emplacements prévus. Toutes les rues sont en principe à double sens pour les cyclistes.



**Zone de rencontre :
piétons
d'abord !**

Le saviez vous ?

Le terme « rencontre » a été choisi pour qualifier une zone où tous les usagers sont amenés à cohabiter dans un respect mutuel. En ces lieux, souvent la délimitation entre la chaussée et les trottoirs s'estompe pour créer un espace ouvert qui invite les piétons à l'utiliser dans sa totalité. Rues commerçantes animées, ruelles des quartiers historiques, lieux de vie des centres-bourgs, mais aussi rues plus calmes en zones résidentielles, ou encore pôles multimodaux à forte affluence piétonne, sont parmi les lieux propices à ce type d'aménagement.

Les réflexes à adopter

En zone de rencontre, partageons l'espace, réapprenons à vivre ensemble ! Gardons à l'esprit que les piétons sont prioritaires, mais aussi libres de marcher partout, y compris au milieu de la rue.

tembre 2017

**Sens interdit,
sauf
cycliste**

**Chevaucher
la ligne blanche
pour dépasser
un cycliste,
c'est possible !**

**135 € !
Coût de
l'amende pour
stationnement
très gênant**

Le code de la route évolue en faveur des piétons et des cyclistes !

En zone 30, la vitesse est limitée à 30 km/h. Les rues sont aménagées en cohérence avec cette limitation. Elles comportent généralement des trottoirs pour les piétons et une chaussée où cohabitent les autres usagers. Toutes les rues sont en principe à double sens pour les cyclistes.



**Des rues
plus sûres,
un cadre
de vie plus
agréable**

Les réflexes à adopter

En zone 30, adaptons nos comportements. Automobilistes, ralentissons, prenons le temps d'observer les abords de la chaussée et arrêtons-nous pour laisser traverser les piétons. Soyons attentifs aux priorité-à-droite, souvent plus fréquentes dans ces secteurs. Cyclistes et piétons, profitons de ces lieux plus sûrs et plus agréables !

© Cerema, septembre 2017



➕ Pour en savoir plus ... consultez le site internet : voiriepourtous.cerema.fr



Qualifier

S'appuyer sur le contexte

LE BÂTI COMME VOLUME

Gabarit et identité de la rue
 Mise en valeur des limites public/privé (bâties ou végétales) vs monotonie
 Épaisseur végétale des pieds de murs,
 Entrées marquées

LES MATÉRIAUX COMME IDENTITÉ COMMUNALE

Premier plan de qualité (sols, mobiliers, végétation)
 Détails soignés (changement de matériau/ usages, calpinage...) pour éviter le marquage au sol
 Ressources et matériaux locaux > harmonie
 Petit patrimoine (fontaine, calvaire, bascule...) valorisé

LE PAYSAGE

Ouvertures pour révéler les perspectives sur les lointains, mobilier/vue
 Ambiances végétales variées
 Arbres structurants (alignés, en mail, groupés)
 Essences en accord avec les milieux environnants
 Ambiance nocturne (des espaces piétons et équipement), trame noire vs pollution lumineuse (façades trop éclairées...)



▲ **Arbre structurant** | la voie s'adapte à l'existant

Dynamiser

Proposer des lieux à investir

DES LIEUX À PRATIQUER POUR LES USAGERS

Bancs, appuis, jeux... pour s'attarder ou s'asseoir (dos à la voie...)

DES LIEUX À INVESTIR POUR LES RIVERAINS

Terrasses et étals des commerces (trottoirs dissymétriques possibles)
Seuils valorisés par des transitions (pentes PMR, banc, appui vélo...)
Pieds de façades jardinés, appropriation des habitants

LE PAYSAGE

Ouvertures pour révéler les perspectives sur les lointains, mobilier/vue
Ambiances végétales variées
Arbres structurants (alignés, en mail, groupés)
Essences en accord avec les milieux environnants
Ambiance nocturne (des espaces piétons et équipement), trame noire vs pollution lumineuse (façades trop éclairées...)

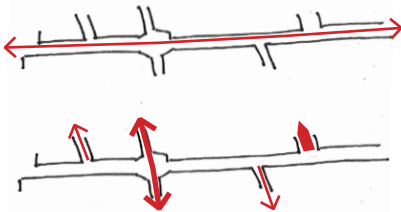


▲ Rosier en pied de mur | le végétal devient un élément attractif

Un parcours

Depuis le tout voiture, nos traversées de village sont devenues de simples tronçons de route triste et monotone, banalisés par des aménagements routiers de faible qualité, un bâti parfois médiocre... Revaloriser ces traversées, c'est envisager des parcours certes fluides mais ponctués d'événements mettant en valeur et animant l'espace urbain.

Une vision globale de la traversée est nécessaire pour cibler les enjeux de chaque séquence et leur articulation. Pour amener l'automobiliste à réduire sa vitesse, il faut casser la linéarité de l'axe routier, créer des événements en fonction des lieux, introduire des transversalités dans l'épaisseur du village.



▲ Schémas de principes d'une traversée
linéaire / séquencée par des événements

ENTRÉE DE BOURG

Pensée comme une porte, l'entrée d'agglomération doit passer un message clair et lisible à l'automobiliste : « vous pénétrez dans un

lieu différent qui mérite votre attention ». Cela peut se construire à travers (cf. chap.1) :

- > un rétrécissement de la chaussée,
- > des dispositifs d'alerte,
- > un changement de matériaux,
- > des plantations en bord de chaussée (arbres, arbustes) pour renforcer ces dispositifs, réduire la perspective, marquer l'entrée.

ZONE DE TRANSITION

Dans ces espaces souvent peu attractifs composés d'un habitat discontinu, d'une signalisation et d'accotements de type routier, il s'agit de mettre en scène l'espace pour inciter le conducteur à ralentir en portant son attention au contexte :

- > valoriser un bel arbre en dégagant de l'espace autour,
- > élargir les vues latérales dans l'épaisseur du village,
- > élargir les trottoirs,
- > séparer les flux piétons et automobiles par des bandes végétales.

▼ Séquences d'une traversée de bourg



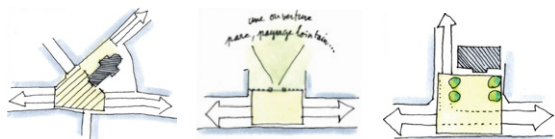
CENTRE

En centre de village, l'enjeu principal est de **gérer les conflits entre les différents usagers**, notamment de sécuriser les traversées aux abords des lieux publics (école, mairie, église...) et aux divers carrefours. Il est important d'associer aux réponses sécuritaires d'autres plus paysagères - mise en valeur d'un point de vue, d'un ensemble bâti, d'un lavoir, d'un bel arbre... Il est nécessaire de s'appuyer sur les éléments de patrimoine du village pour créer ces évènements, rythmer le parcours.

Pour casser la linéarité de l'axe routier, le simple fait de dessiner une place traversante,

par l'interruption du revêtement de la voirie, donne la priorité aux autres usagers de l'espace public.

Ainsi, en voulant contraindre le conducteur à réduire sa vitesse, l'on requestionne **l'importance des vides en centre urbain**. Les requalifier permet de créer de nouveaux espaces publics, lieux de vie collectifs. Tout comme chercher des solutions à des problèmes de stationnement, d'accès piéton... peut être l'occasion de séquencer les lieux, de proposer des ambiances grâce aux plantations et ainsi d'apporter des **réponses contextuelles, locales, qualitatives**.



Un carrefour, un point de vue, une place... autant d'éléments à utiliser pour séquencer le parcours

Source : « La traversée de bourg », CAUE de Seine-Maritime



▲ **L'espace urbain absorbe la voirie obligeant le conducteur à adapter son comportement, Souillac (33)**

Source : www.conceptpaysagefgalinet.jimdo.com

Aménagement / plantations

Le végétal est une composante essentielle dans la perception des lieux. Il permet de valoriser l'interface entre la route et le bâti, d'accentuer un effet de porte, de créer des conditions d'éveil et de ralentissement pour l'automobiliste, de mettre en évidence différentes séquences sans surcharge de signalisation.

Les meilleurs aménagements sont souvent « minimalistes » : matériaux modestes et résistants, mobilier urbain simple et durable. Cette sobriété assure l'harmonie de la traversée ou même de l'ensemble du bourg, souligne les éléments du paysage et l'identité des lieux.

LE VÉGÉTAL POUR SÉQUENCER LA TRAVERSÉE

La palette végétale est choisie en fonction des effets et de l'ambiance recherchés.

Les hauteurs, formes et silhouettes du végétal sont alors essentielles pour :

- > créer un effet cinétique qui augmente la sensation de vitesse par un alignement d'arbres,
- > marquer l'entrée par des arbres, des haies,
- > rétrécir la visibilité avec un bouquet d'arbres,
- > séparer les flux par un terre-plein planté,
- > procurer de l'ombre sur une place,
- > marquer un point de repère par un arbre...

GESTION DURABLE

L'objectif est de limiter le travail d'entretien des agents communaux : taille raisonnée des arbres et arbustes en port naturel, tonte différenciée (1 à 2 fauches/an), plantation en pleine terre plutôt qu'en pot et paillage pour limiter l'arrosage, vivaces plutôt qu'annuelles...

QUEL VÉGÉTAUX ?

Locaux, rustiques et résistants à la sécheresse !

HERBIER DE LA SÉCHERESSE :

Arbres (+ 10 m) : *noyer, catalpa,*
(3 à 10 m) : *sumac, sorbier des oiseleurs,*
prunus, acer davidii,

Arbustes (1 à 3 m) : *arbousier, althéa,*
éleagnus, laurier-thin, céanothe, genêt,
genévrier

Vivaces : *lavande, gaura, perovskia,*
romarin, ciste, aeonium, santoline

ESSENCES LOCALES :

Arbres : *chêne, frêne, aubépine, châtaignier,*
saule, prunellier

Arbustes : *sureau, noisetier, cornouiller,*
viome caduque, fusain d'Europe, églantier,
néflier

PLANTES ET USAGES :

Pied de mur : *valériane officinale, mauves,*
géranium sauvage, giroflée, bourrache, rose
trémière

Noûe : *iris, populage des marais, rubanier,*
salicaire, menthe, cardamine, reine des
prés, carex

Grimpantes : *chèvrefeuille, glycine,*
clématite, vigne vierge, jasmin

Gestion des eaux de pluie

L'eau pluviale est une donnée essentielle à prendre en compte dans l'aménagement de l'espace public. Invisible ou visible elle participe à la conception de l'espace.

Intégrer le circuit des eaux de pluie au projet d'aménagement est primordial pour éviter les débordements sur la chaussée, la surcharge du réseau d'assainissement et la pollution des cours d'eau.

Dessiner le chemin de l'eau de l'endroit où elle tombe jusqu'à l'exutoire aide à façonner le projet. Quel chemin l'eau emprunte-t-elle ? Est-elle stockée, infiltrée et évaporée dans des noues et fossés, ou évacuée dans le réseau d'assainissement ? Est-elle révélée ou cachée ?

Le choix de dispositifs visibles et paysagers permet d'affirmer la topographie (pentes et points bas) et de gérer les eaux tout en apportant une réponse à d'autres problèmes urbains (séparation de flux, délimitation des espaces, rafraîchissement...).

► Infiltrer

au plus près de l'endroit où elle tombe !
- revêtements perméables (pavés enherbés...)

► Acheminer

vers une noue plantée plutôt qu'un avaloir :
- caniveaux bétons ou pavés
- bordures permettant le passage de l'eau (arasées ou interrompues)

► Stocker et infiltrer encore

tout au long du chemin de l'eau pour délester les réseaux et les exutoires :

- fossés à trop-pleins
- noues plantées plus ou moins larges
- bassins de rétention

Afin de faire des économies, il est également astucieux de récupérer les eaux de pluie des bâtiments pour arroser les plantations de la commune.



▲ Pavés joints enherbés sur un stationnement

Source : www.lepamphlet.com



▲ **Entrée de ville** | chicane-bordure-haie-arbre



▲ **Entrée de village** | chemin piéton accompagné d'arbres



▲ **Trottoir planté** | séparation des flux



▲ **Trottoirs enherbés** | soulignent les entrées et le chemin piéton



▲ **Plateau** | mise en valeur de l'arbre et l'église



▲ **Passage piéton** | marqué par un changement de matériau

Minéral / végétal | GALERIE D'INSPIRATION
dispositifs, formes, etc.



▲ **Caniveau central pavé** | souligne la présence de l'eau



▲ **Caniveau béton** | bordure plate



▲ **Chemin de l'eau** | façonne l'espace public



▲ **Bordure interrompue** | guide l'eau à la noue



▲ **Bordure végétale** | récupère les eaux de la chaussée



▲ **Fossé** | planté d'une végétation colorée

Eaux de pluie

GALERIE D'INSPIRATION
dispositifs, formes, etc.



LES PARTENAIRES D'UN ESPACE PUBLIC DE QUALITÉ

DÉCIDEURS

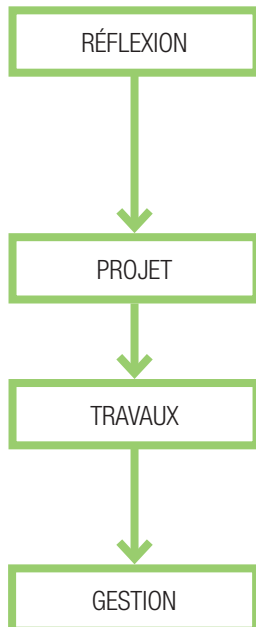
MAÎTRE D'OUVRAGE

Communes, communautés de communes, Département, Région, État

GESTIONNAIRE DE ROUTES DÉPARTEMENTALES

CONCESSIONNAIRES RÉSEAUX

TEMPS DU PROJET



PROFESSIONNELS...

ACTEUR-RESSOURCE

CAUE DE L'YONNE

Conseil, formation, accompagnement

AGENCE TECHNIQUE

DÉPARTEMENTALE (ATD)

Assistance à maîtrise d'ouvrage

MAÎTRE D'ŒUVRE

PAYSAGISTE-CONCEPTEUR

MAÎTRE D'ŒUVRE

BUREAU D'ÉTUDE VOIRIE ET RÉSEAUX DIVERS

ENTREPRISE

VOIRIE ET PAYSAGE

Réalisation

INTERNE

EMPLOYÉ COMMUNAL

La définition des besoins, étape essentielle

ELLE PERMET :

> **d'analyser et pré-diagnostiquer le site de projet** avec différents acteurs (par un diagnostic en marchant par exemple), afin de définir le périmètre de réflexion

> **de fixer les objectifs transversaux :**

- sécurité
- amélioration des usages
- changement d'image
- complémentarité avec des projets connexes (revitalisation centre bourg, bâtiment public à réhabilité...)
- lutte contre le réchauffement climatique
- limiter les ruissellements
- identifier les contraintes et enjeux de gestion
- etc.

> **d'imaginer avec les acteurs de conseil des scénarios à étudier**

> **de contacter les gestionnaires et concessionnaires afin de préciser les contraintes et enjeux techniques**

> etc.

**A CE STADE, LE RÊVE EST PERMIS
POUR AVOIR ENVIE DE DÉVELOPPER UN PROJET DE QUALITÉ**

Les interlocuteurs du projet

En plus des métiers, d'autres acteurs-ressources gravitent autour de l'espace public « urbain ». Bien les connaître, les identifier et savoir les mobiliser au bon moment pour mettre en place des mesures de préservation du cadre de vie de nos bourgs et villages semble indispensable. La qualité de l'espace public dépend de la bonne collaboration de cette chaîne de compétences -métiers et autres organismes.

LES CONSEILLERS

- > CAUE
- > Agence Technique départementale, aussi Assistant à Maîtrise d'Ouvrage (AMO)

LES GESTIONNAIRES DE RÉSEAUX

- > Services du Département : Pôle Infrastructures, Travaux et Moyens Techniques (PITMT), Service Ingénierie Routière (SIR), Unités Territoriales d'Intervention (UTI d'Auxerre, Avallon et Sens)
- > Autorité Organisatrices de Transports (AOT)
- > Concessionnaires de réseaux « classiques » (Enédis, GRDF, Orange, délégataires eau...)

LES MAÎTRES D'ŒUVRES DE L'ESPACE PUBLIC

- > Paysagistes concepteurs
- > Bureaux d'études Voirie et réseaux divers

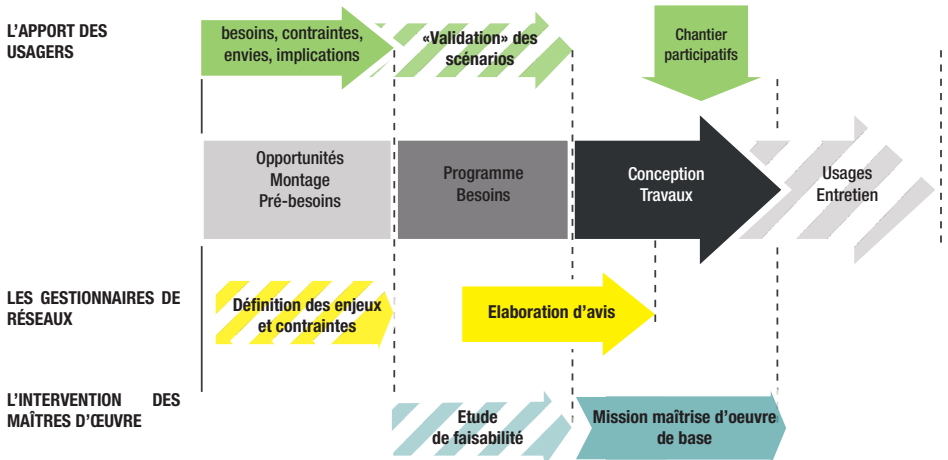
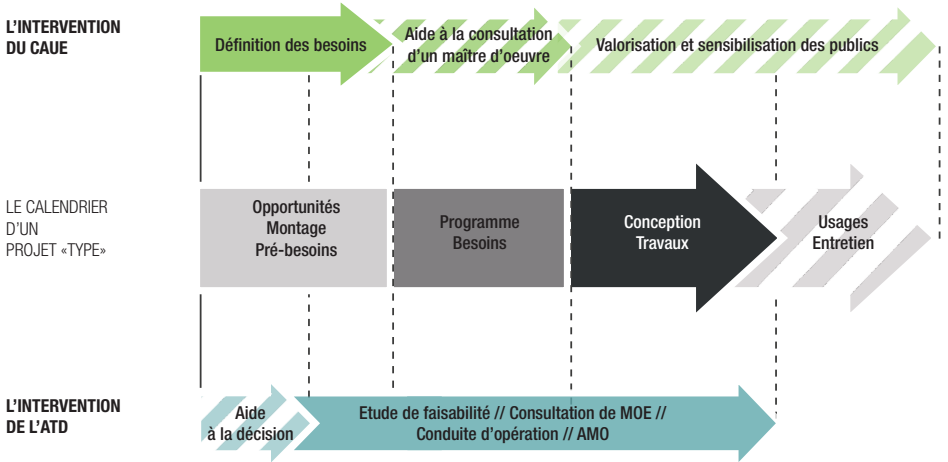
MAIS AUSSI/SURTOUT LES USAGERS

- > Habitants, résidents, écoliers...
- > Commerçants
- > Agriculteurs...

ET LES GESTIONNAIRES FUTURS DE L'ESPACE

- > Élus
- > Services techniques communaux
- > Entreprises privées le cas échéant

Les étapes du projet



MOA / AMO / MOE quelques définitions

LE MAÎTRE D'OUVRAGE (MOA)

Il est celui pour qui est réalisé le projet. Elle est l'entité porteuse d'un besoin, définissant l'objectif et le budget d'un projet, son calendrier.

Le résultat attendu du projet est la réalisation d'un produit, appelé **ouvrage**.

La maîtrise d'ouvrage est à l'origine de l'idée de base du projet et représente, à ce titre, les utilisateurs finaux à qui l'ouvrage est destiné.

L'ASSISTANT À MAÎTRISE D'OUVRAGE (AMO)

Il a pour mission d'aider le maître d'ouvrage à définir, piloter et exploiter le projet. Il a un rôle de conseil et/ou d'assistance et de proposition (le décideur restant le maître d'ouvrage). Il facilite la coordination de projet et permet au maître d'ouvrage de remplir pleinement ses obligations au titre de la gestion du projet en réalisant une **mission d'assistance à maîtrise d'ouvrage**, mais sans émettre de prescriptions qui sont du ressort de la maîtrise d'œuvre.

LE MAÎTRE D'ŒUVRE (MOE)

Il a pour mission d'apporter une réponse architecturale, paysagère, technique et économique à un programme défini par le Maître d'Ouvrage. **Il conçoit le projet** qui formalise cette réponse et accompagne la réalisation des travaux jusqu'à sa réception.



MAÎTRE-D'ŒUVRE

Paysagiste-concepteur

Le paysagiste-concepteur est le maître-d'œuvre des études et projets d'aménagement, du jardin jusqu'au grand territoire. Il est garant de la qualité du cadre de vie.

MISSIONS POUVANT LUI ÊTRE CONFIAÉES :

- analyses paysagères, diagnostics et enjeux
- études (atlas de paysage, charte paysagère...)
- esquisses (croquis, note d'intention...)
- projets finalisés (de l'avant-projet au suivi de chantier)
- co-conception avec les habitants...

* Selon les écoles, titre délivré par le ministère d'Etat référent (transition écologique et solidaire / culture / agriculture et alimentation / enseignement supérieur, recherche et innovation)

▲ Le parc du Sausset (93) - Michel Courajoud

Professionnel de l'environnement, le paysagiste conçoit les espaces publics (des grandes infrastructures aux placettes), les parcs et jardins publics ou privés... De par sa connaissance des milieux vivants et des végétaux, notamment des arbres, il est capable de concevoir un projet de paysage à toutes les échelles, en fonction des lieux.

Complémentaire et partenaire des autres métiers de la conception / maîtrise d'œuvre tels que écologue, ingénieur, architecte, urbaniste, le savoir-faire du paysagiste-concepteur n'est ni seulement technique puisqu'il sait intégrer la dimension subjective, culturelle, sociale du paysage et mettre en œuvre sa propre créativité; ni seulement architectural puisqu'il connaît le végétal, le sol, l'eau, et aussi la complexité, l'évolution et l'incertitude d'un milieu vivant.



▲ Réalisation d'un chantier de voirie

MAÎTRE-D'ŒUVRE

Bureau d'études en VRD

Le bureau d'étude expert en voirie et réseaux divers (VRD) est le spécialiste des aménagements urbains dans leur dimension technique.

MISSIONS POUVANT LUI ÊTRE CONFIAÉES :

- diagnostic des réseaux (interface / concessionnaires...)
- projets finalisés (de l'avant-projet au suivi de chantier)
- analyse et faisabilité (dossiers techniques...)
- coordination de travaux de voirie

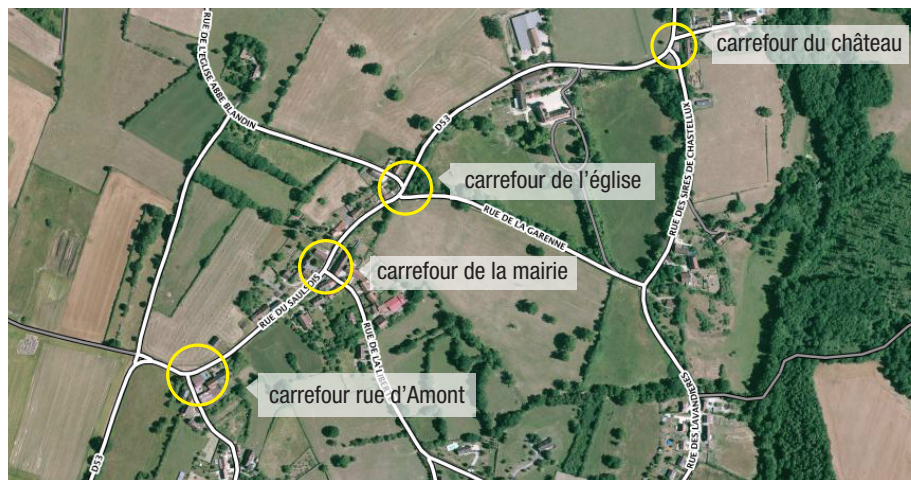
L'expert en VRD étudie la conception des travaux en voirie et réseaux divers. Il travaille avec les collectivités et les autres maîtres-d'œuvre (notamment le paysagiste-concepteur) pour améliorer les voies de circulation, pistes cyclables, réseaux d'assainissement.

Il anticipe et planifie les actions à mener pour garantir la pérennité du patrimoine, la sécurité, l'hygiène et le confort des usagers. Il coordonne et gère l'exécution de chantiers de travaux neufs ou d'entretien réalisés en régie et/ou par des entreprises prestataires : voies de circulation, éclairage public, réseaux de distribution et d'assainissement, etc.



ÉTUDE DE CAS : LA TRAVERSÉE D'ISLAND

En 2015 le CAUE de l'Yonne a accompagné la commune d'Island dans sa réflexion sur l'amélioration des espaces publics jalonnant sa traversée de village, suite à une note du service Exploitation-Sécurité routière du Conseil départemental. Une attention particulière a été portée sur la place du végétal afin de valoriser le cœur de village le long de cet axe routier.

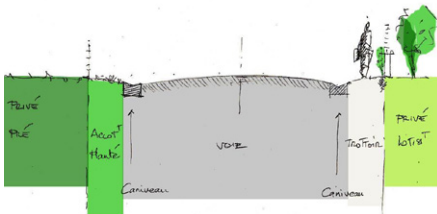


Reprofilier la voie

Partager l'espace public

RÉDUIRE LA CHAUSSÉE pour ralentir les véhicules

Hiérarchiser les voies et réduire leur largeur est essentiel pour limiter non seulement la vitesse des véhicules mais aussi l'importance qui leur est donnée au détriment des autres usagers de l'espace public. Pour inciter les **déplacements à pied et à vélo** : privilégier les continuités piétonnes et le confort des usagers. **Qualifier** les voies selon leur statut et leurs usages : dessiner des limites claires entre les matériaux. Veiller à la qualité des détails : éviter les obstacles verticaux qui envahissent les trottoirs, les dénivelés inconfortables... En remplaçant le classique trottoir/bordure béton (souvent étroit et inconfortable) par un caniveau plat (de type CC1, 2...), le cheminement piéton se situe alors au même niveau que la voie et facilite la traversée de piétons.



Intentions :

- Rétrécir la chaussée de la D53 à 5 m dans le village pour réduire la vitesse et réserver les espaces latéraux à d'autres usages (cheminement piéton, gestion de l'eau). Les caniveaux sont franchissables par les engins.

FAVORISER LE VÉGÉTAL pour améliorer le cadre de vie

Rénover les rues est l'occasion de réintroduire arbres et massifs en cohérence avec l'ensemble du bourg. La **palette végétale** doit être simple, en lien avec le territoire : privilégier les **espèces locales** nécessitant moins d'arrosage et d'entretien. Attention à choisir le végétal en fonction de sa **taille adulte** et de l'espace disponible. Pour une harmonie des lieux, choisir une gamme de végétaux voire de tonalités chromatiques. L'interface entre végétal et minéral (bordures notamment), essentielle, conditionne la tenue dans le temps de l'aménagement et la facilité d'entretien.

La plantation de massifs permet de créer des transitions campagne/cadre bâti par des **effets de portes ou cadres** intéressants. Ils ne devront pas paraître anecdotiques (trop petits, rigides, isolés...) mais au contraire s'inscrire à la fois dans la dynamique des espaces ouverts du paysage agricole environnant (graminées...) ET annoncer les formes végétales plus verticales et plus tenues du bourg. Parfois, l'aspect campagnard perdue dans le bourg grâce à des vergers ou de grandes parcelles : accotement enherbé ou fossé planté trouvent alors toute leur cohérence.

Redessiner les carrefours

Points clés de la traversée de village

Le carrefour du château (entrée nord-est du village)

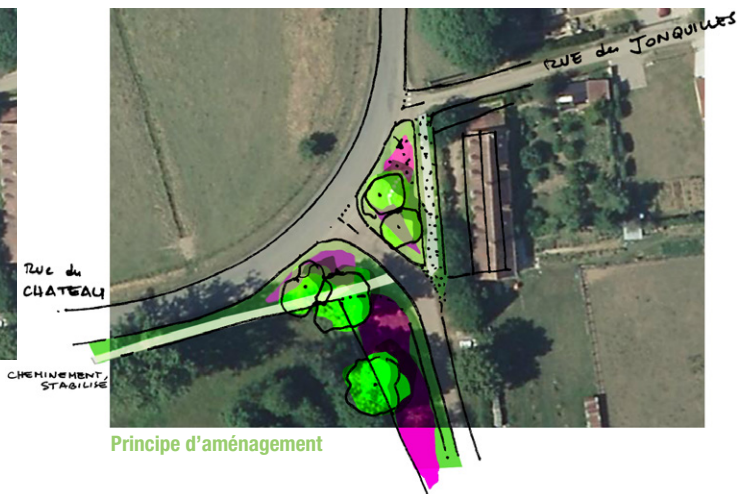
Le carrefour en « Y » prête à confusion. L'axe dégagé de la rue des Sires de Chastellux incite les automobilistes à filer tout droit au lieu de suivre le virage à droite de la D53-rue du château.

Intentions :

- Redessiner un carrefour perpendiculaire à la voie principale. Casser la perspective par un massif arboré (essences de taille moyenne et basses ménageant des transparences). Une contre-allée sera conservée pour l'accès à la bâtisse.



Une emprise de voies bien trop large



Principe d'aménagement

Vue projetée



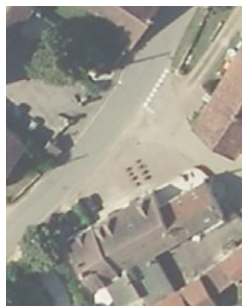
Le carrefour de la mairie ou cœur du village

La trop grande emprise viaire du carrefour (D53-rue de Saulsois / rue de la Liberté) servait de stationnement au plus près des façades. En l'absence de trottoir, des pots sur voirie matérialisaient l'entrée de la mairie.

Intentions :

- Réduire le rayon de giration pour créer un parvis arboré devant la mairie
- Élargir l'espace piéton près des façades et situer le stationnement près des voies
- Privilégier la plantation de vivaces le long des murets et en pied d'arbres pour offrir un caractère de village-jardin

Principe d'aménagement



Avant travaux : une emprise de voies bien trop large



Vue projetée



Le carrefour rue d'Amont (entrée sud-ouest du village)

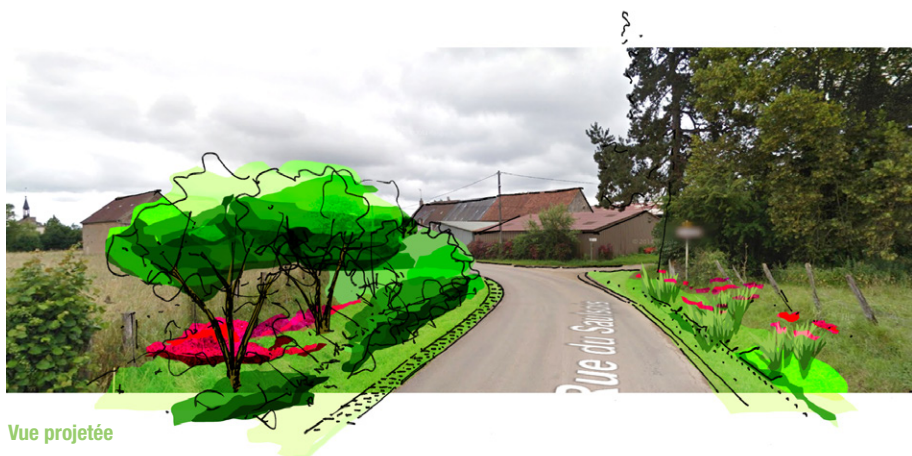
Au croisement des rues de Saulsois (D53) et d'Amont, la visibilité à l'intérieur du virage autorise à couper la trajectoire et à abîmer l'accotement.

Intentions :

- Reprofilier l'intérieur du virage en forme de noue pour améliorer sa fonction de recueil et d'infiltration des eaux de ruissellement
- Planter les abords pour créer **un effet de porte** propice à inciter les conducteurs à ralentir, affirmer une esthétique d'entrée de village fleuri



Avant travaux : une vue dégagée incitant à la vitesse



Vue projetée

Retour d'expérience

OBJECTIFS

Réduire la vitesse sur la D53 était une demande des riverains. Il s'agissait en particulier de sécuriser les carrefours et de créer une continuité piétonne.

Embellir le village fut une opportunité liée à l'OGS.

CHAÎNE OPÉRATIONNELLE

Le processus a suivi des étapes mettant en jeu des partenaires ou prestataires divers :

- > **Le Département** / comment sécuriser
- > **Le CAUE** / comment embellir
- > **L'ATD** / comment réaliser
- > **BET (Ecmo)** / réaliser les études
- > **Entreprise (Rosa)** / réaliser les travaux.

AMÉNAGEMENTS RÉALISÉS

Sur les 4 mis en exergue, trois carrefours ont été modifiés. Celui de la rue d'Amont le sera plus tard, question de finances.

Seul a été réalisé le linéaire piéton entre le carrefour de l'église et le parking créé entre la mairie et la rue d'Amont. Manque encore le lien au château qui assurera la continuité des promenades piétonnes.

POINTS DE VIGILANCE

/ Démarrage

Convaincre le conseil municipal fut possible grâce à la bonne trésorerie héritée de l'équipe précédente.

/ Études

Il est essentiel de trouver le bon interlocuteur. Cependant, savoir vérifier si les plans et les descriptifs sont conformes aux attentes n'étant pas toujours du ressort de l'équipe municipale, il aurait été utile de les faire superviser par une personne compétente (AMO).

/ Travaux

La non vérification précédente a entraîné quelques déconvenues par la découverte in situ d'éléments inattendus (bordures hautes au lieu de caniveaux plats sur certaines portions, bâche plastique plutôt que paillage, couvre-sols plantés non demandés, stabilisé mis en œuvre en pente et qui ravine...). Par contre, le point positif fut un bon suivi des travaux par le BET.

RETOURS DES HABITANTS

/ Travaux

Satisfaction quant à l'efficacité des aménagements sur la vitesse des véhicules.

/ Suite en cours

Un groupe de travail s'est constitué pour le choix de plantes pour les espaces qui restent à planter par l'agent communal.

/ Attentes

Reproduire la démarche ailleurs sur le territoire communal !



Plateau, problème de conception ou réalisation | bordures hautes empêchent la traversée des PMR



Aménagements des abords | bordure abaissée stationnement longitudinal talus planté



Arrêt de bus | bordure réglementaire de 19 cm



Parvis de la mairie | stationnements et plantations

CONCLUSION

La prise en compte de TOUS les enjeux d'une rue ou d'une traversée de bourg est une nécessité. Cela implique notamment de mobiliser un ensemble d'outils et de méthodes - valables à toutes les échelles de la commune - et surtout de rassembler les acteurs (techniciens, élus, professionnels, structures ressources) autour d'une vision partagée et durable de l'espace public, bien commun à la fois local et inscrit dans un territoire plus vaste.

BIBLIOGRAPHIE

OUVRAGES

Traversées de bourgs : des rues et des places à vivre. Analyse de 5 aménagements, CEREMA, 2019.

Aménager avec le végétal / pour des espaces verts durables, FNCAUE ; Conseil national des villes et villages fleuris ; CERTU, 2011.

La traversée de bourg / pour construire un lieu partagé, CAUE de Seine-Maritime.

L'aménagement d'une traversée d'agglomération / une démarche de projet, Certu, 2010.

Voir la route autrement, CAUE du Pas-de-Calais, 2010.

Les franges de nos villages, CAUE du Jura 2014.

Végétaliser les minis-espaces urbains, Alternatives, 2019.

SITES

www.cerema.fr

Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement.

www.CAUE47.com

Fiches Aménager les espaces publics du bourg

www.plante-et-cite.fr

Organisme national d'études et d'expérimentations

AUTRES RESSOURCES

Une voirie pour tous (UVT) / Rues et espaces publics à vivre, CEREMA. Série de fiches en téléchargement gratuit.

CRÉDITS PHOTOGRAPHIQUES

© Raoul de Luiz Ortega : p. 8 à 15

© Laure Planchais, paysagiste : p. 19 (photos 3 et 4),
p. 28 (photo 3), p. 29 (photo 5)

SOURCES :

p. 28

photo 1 : mairie Epaigne

photo 2 : CAUE 54, Dommartin-la-Chaussée (54)

photo 4 : Cambium 17

photo 6 : Atelier bouvier, Boisgervilly (35)

p. 29

photo 1 : Chedigny

photo 2 : L'observatoire des CAUE, Cazals (76)

photo 3 : Paule green, Fleury Mérogis (91)

photo 6 : Semur en brionnais (71)

CONTACTS

Le CAUE de l'Yonne remercie la mairie d'Island pour son accueil et son aide dans l'organisation de l'atelier, ainsi que les intervenants pour le message qu'ils ont transmis en faveur de l'amélioration du cadre de vie dans l'Yonne.

LE CAUE DE L'YONNE

Le Conseil d'Architecture, d'Urbanisme et de l'Environnement est une association à compétence départementale. D'intérêt public, ses missions sont multiples : conseiller, informer, former et sensibiliser.

Composé d'une équipe pluridisciplinaire (architectes, paysagistes), le CAUE de l'Yonne conseille gratuitement les particuliers et assiste les maîtres d'ouvrage publics (municipalités, communautés de commune, etc.) et privés (associations, entreprises, etc.) pour ce qui concerne la qualité architecturale, urbaine, paysagère et environnementale d'un projet. Il intervient en amont et ne se substitue ni à un maître d'œuvre ni aux artisans qui viendront concevoir et réaliser le projet par la suite.

Philippe BODO, directeur et architecte

accueil@caue89.fr

www.caue89.fr

03 58 43 80 33

Observatoire des CAUE : www.caue-observatoire.fr

Portail documentaire : www.ressources-caue.fr

CAMBIUM 17

CAMBIUM 17 est une agence de paysage et d'urbanisme créée en 2006 qui associe les compétences de Florent Damestoy, Paysagiste DPLG (ENSP) et Urbaniste SFU (Paris IV la Sorbonne), et de Pauline Damestoy Paysagiste DPLG (ENSP).

Florent DAMESTOY, paysagiste concepteur
 damestoy@cambium17.fr
 www.cambium17.fr

LES SERVICES ROUTIERS DU DÉPARTEMENT

La gestion et l'entretien des 4 850 km de Routes Départementales (RD) sont assurés par les services du Pôle Infrastructures, Travaux et Moyens Techniques (PITMT).

Un programme de travaux d'aménagement, de réfection et d'entretien des routes et des ouvrages d'art est voté chaque année par l'Assemblée Départementale.

Le Service Ingénierie Routière (SIR) et la Direction des Unités Territoriales d'Intervention (UTI d'Auxerre, Avallon et Sens), œuvrent pour l'application de la politique départementale et son suivi.

Raoul DE LUIZ ORTEGA, Responsable du service
 Exploitation Routière,
 Conseil Départemental de l'Yonne
 www.yonne.fr/Territoire/Reseau-Routier-
 Departemental

L'ATD

L'Agence technique départementale est un établissement public créé par le Département, des communes et établissements publics intercommunaux. Elle est chargée d'apporter aux collectivités adhérentes une assistance d'ordre technique, juridique ou financier afin de réaliser ou faire réaliser leurs projets dans les domaines du bâtiment, de la voirie, de l'assainissement et de l'eau potable.

Sa mission d'Assistance à Maîtrise d'Ouvrage (AMO), rémunérée, consiste à accompagner les élus dans la mise en œuvre d'un projet :

- > Vérifier / étudier la faisabilité technique
- > Valider la viabilité financière
- > Mettre en relation élus et financeurs
- > Établir le programme de l'opération
- > Consulter pour retenir un maître d'œuvre et suivre sa prestation
- > Apporter l'aide nécessaire au maître d'ouvrage pendant la phase réalisation

Agence Technique Départementale de l'Yonne

atd@yonne.fr

www.yonne.fr/Territoire/Agence-Technique-Departementale-de-l-Yonne-ATD-89

CEREMA

Le CEREMA (Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement) est un établissement public qui s'organise autour de 9 champs d'action. Il contribue notamment au portage des politiques publiques d'aménagement des territoires, de leur élaboration à leur mise en œuvre en passant par leur évaluation. En partenariat avec de nombreux partenaires institutionnels publics et privés, le Cerema met à disposition des outils et un appui méthodologique pour accompagner les territoires dans leur démarche d'amélioration constante en matière d'attractivité, de solidarité, de soutenabilité et de développement durable...

www.cerema.fr

NOTES

CONTACT

CAUE de l'Yonne

[CONSEIL D'ARCHITECTURE,
D'URBANISME ET DE L'ENVIRONNEMENT]

8 avenue du 4^e Régiment d'Infanterie
89000 AUXERRE
Tél. 03 58 43 80 33
accueil@caue89.fr



DE L'YONNE

www.caue89.fr   