Sujet élaboré par une cellule pédagogique nationale

EXAMEN PROFESSIONNEL D'AVANCEMENT DE GRADE DE TECHNICIEN PRINCIPAL TERRITORIAL DE 1e CLASSE

SESSION 2025

ÉPREUVE DE RAPPORT AVEC PROPOSITIONS OPÉRATIONNELLES

ÉPREUVE ÉCRITE :

Rédaction d'un rapport technique portant sur la spécialité au titre de laquelle le candidat concourt. Ce rapport est assorti de propositions opérationnelles.

Durée : 3 heures
Coefficient : 1

SPÉCIALITÉ : RÉSEAUX, VOIRIE ET INFRASTRUCTURES

À LIRE ATTENTIVEMENT AVANT DE TRAITER LE SUJET :

- Vous ne devez faire apparaître aucun signe distinctif dans votre copie, ni votre nom ou un nom fictif, ni initiales, ni votre numéro de convocation, ni le nom de votre collectivité employeur, de la commune où vous résidez ou du lieu de la salle d'examen où vous composez, ni nom de collectivité fictif non indiqué dans le sujet, ni signature ou paraphe.
- Sauf consignes particulières figurant dans le sujet, vous devez impérativement utiliser une seule et même couleur non effaçable pour écrire et/ou souligner. Seule l'encre noire ou l'encre bleue est autorisée. L'utilisation de plus d'une couleur, d'une couleur non autorisée, d'un surligneur pourra être considérée comme un signe distinctif.
- Le non-respect des règles ci-dessus peut entraîner l'annulation de la copie par le jury.
- Les feuilles de brouillon ne seront en aucun cas prises en compte.

Ce sujet comprend 29 pages.

Il appartient au candidat de vérifier que le document comprend le nombre de pages indiqué.
S'il est incomplet, en avertir le surveillant.

Vous êtes technicien principal territorial de 1e classe, chef d'une unité territoriale d'exploitation des routes au sein du département de Technidep (530 000 habitants).

De nombreux maires de votre secteur déplorent un aménagement des routes départementales déficient en entrée de leur commune, qui engendre des problèmes de sécurité et nuit à la qualité paysagère.

Dans un premier temps, la directrice des infrastructures vous demande de rédiger à son attention, exclusivement à l'aide des documents joints, un rapport technique sur l'aménagement routier des entrées de ville et village.

10 points

Dans un deuxième temps, elle vous demande d'établir un ensemble de propositions opérationnelles pour engager un plan d'actions sur les entrées de ville et village des routes départementales de votre secteur.

Pour traiter cette seconde partie, vous mobiliserez également vos connaissances.

10 points

Liste des documents :

Document 1 : « Les portes d'entrées de nos villes et de nos villages » - *Agence d'urbanisme région de Reims* - mai 2018 - 4 pages

Document 2 : « Guide d'aménagements sur routes départementales » (extrait) - *Département des Côtes d'Armor* - avril 2021 - 3 pages

Document 3 : « Guide pratique. Aménager nos rues et traversées de bourg » (extraits) - *Conseil d'Architecture, d'Urbanisme et de l'Environnement de l'Yonne* - novembre 2019 - 6 pages

Document 4 : « Ménager les entrées de villes et villages » (extrait) - *Syndicat mixte du SCOTAM* - avril 2020 - 4 pages

Document 5 : « Aménagements paysagers des bords de routes en Seine-et-Marne » - *Conseil d'Architecture, d'Urbanisme et de l'Environnement de l'Eure-et-Loir* - juillet 2007 - 1 page

Document 6 : « Le Département s'engage pour une route plus sûre, plus innovante et plus durable » (extraits) - *Département de l'Essonne* - 4 juillet 2023 - 3 pages

Document 7 : « Entrées de ville. Guide pour les communes du réseau action cœur de ville » (extrait) - *Agence Nationale de Cohésion des Territoires* - septembre 2023 - 3 pages

Document 8 : « Les enjeux paysagers liés à la route et au chemin » (extrait) - *atlas-paysage.dordogne.fr* - consulté en mars 2025 - 3 pages

Documents reproduits avec l'autorisation du C.F.C.
Certains documents peuvent comporter des renvois à des notes ou à des documents non fournis car non indispensables à la compréhension du sujet.
Dans un souci environnemental, les impressions en noir et blanc sont privilégiées. Les détails non perceptibles du fait de ce choix reprographique ne sont pas nécessaires à la compréhension du sujet, et n'empêchent pas son traitement.

LES NOTES de l'Agence

N°16

PAYSAGE

AGENCE RÉGION DE REIMS D'URBANISME
Développement & Prospective

LES PORTES D'ENTRÉES DE NOS VILLES ET DE NOS VILLAGES

Comment les rendre plus agréables, plus fluides et plus sûres ?

Mai 2018

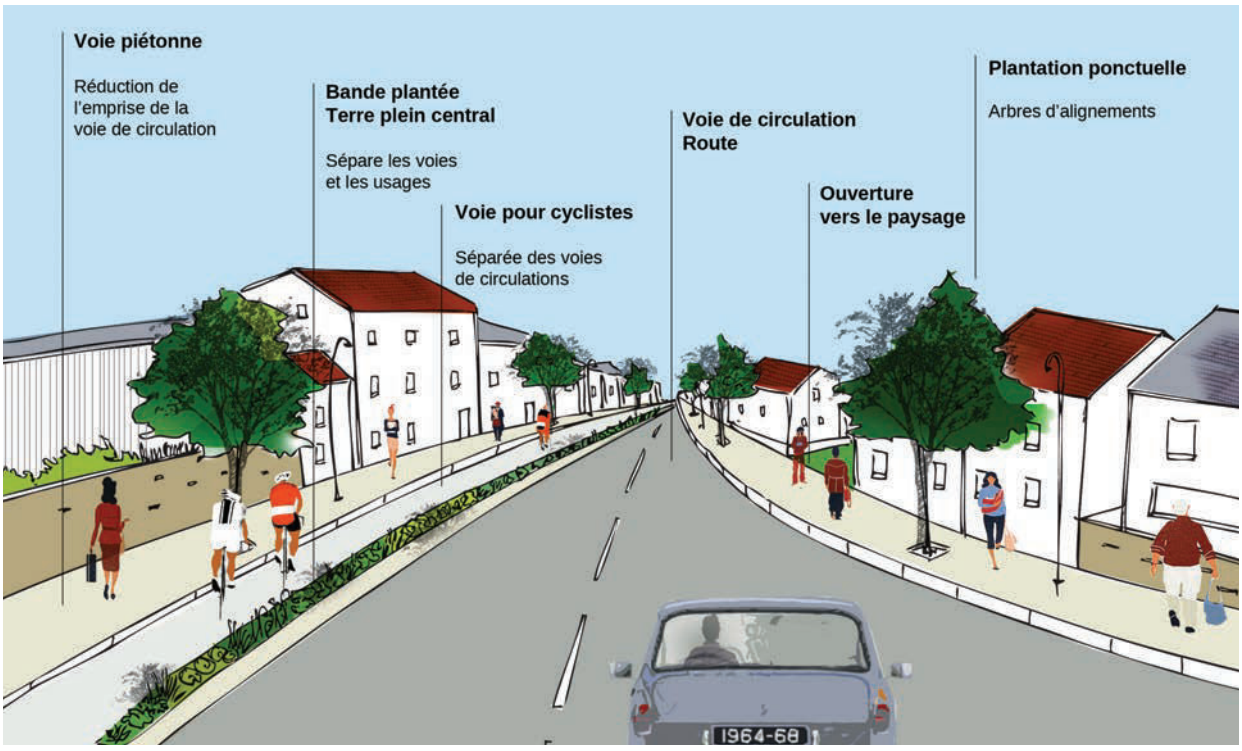
EN RÉSUMÉ

"Le paysage et le décor naturel sont deux choses différentes.

Un paysage c'est une composition faite par l'homme de structures et d'espaces conçus pour répondre aux besoins de ses habitants, et lorsque ces besoins - économiques, sociaux, idéologiques - changent, alors le paysage se modifie, ce qui n'est pas toujours du goût de tout le monde." John Brinckerhoff Jackson, " Des maisons et des autoroutes", Les Carnets du paysage, Arles, Acte Sud

Les entrées de ville et de village constituent des territoires à part. Cependant elles offrent parfois un aperçu qui ne reflète pas les atouts des ensembles bâtis, paysagers et naturels des villes et villages.

Revaloriser, requalifier et organiser ces entrées de ville et de village sont des enjeux pour améliorer la qualité de vie, abordés dans cette note.



Croquis d'une entrée d'agglomération qualitative © AUDRR

Éléments de contexte : Entrées de ville et de village

Par définition les entrées de ville et de village désignent l'urbanisation qui se développe de part et d'autre des principales voies d'accès, conséquence des politiques d'aménagement du territoire et de l'évolution du mode de vie.

Elles doivent rendre perceptible, pour l'usager, la frontière entre l'environnement rural et urbain et créer ainsi des effets de porte. Les espaces appelés entrées de ville de village constituent des territoires à part.

En effet ces entrées matérialisent le premier contact de l'usager avec la ville, le village et offrent parfois en aperçu qui ne reflète pas les atouts des ensembles bâtis et paysagers : un manque d'organisation urbain, un aspect routier/piéton déséquilibré, un traitement hétéroclite du bâti... Pourtant ces entrées jouent un rôle important d'accueil et influent sur la perception et donc l'attractivité du territoire.

Ce passage est parfois compliqué pour le visiteur, frappé par les nombreux affichages publicitaires, perdu dans les espaces industriels et commerciaux ou encore dans une échelle qui n'est plus celle du piéton. Ces entrées de ville et village constituent alors un enjeu important dans l'image d'un territoire.

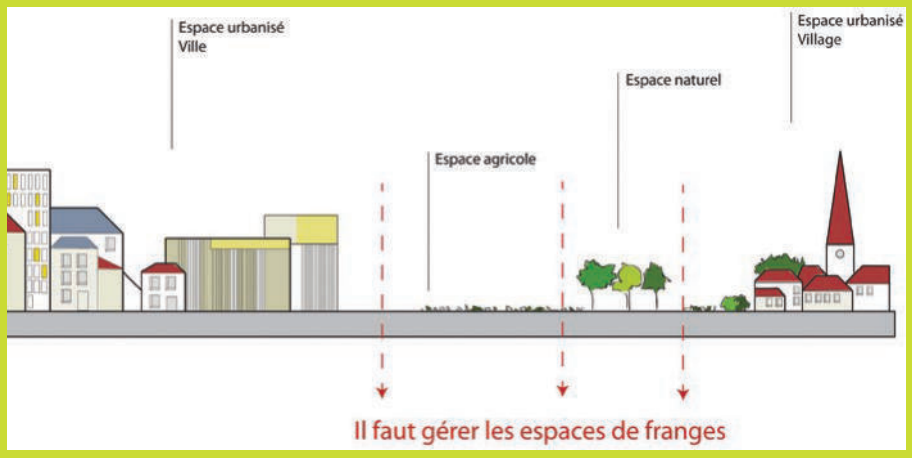
La vitrine du territoire

Un des enjeux majeurs des entrées d'agglomération réside dans la **qualification précise des espaces et de leurs limites.** Mais également dans la **requalification des espaces existants.**

Il est important de savoir reconnaître les éléments de paysage à **valoriser et à préserver dans l'aménagement d'une route en milieu urbain.** Une entrée d'agglomération matérialise le premier contact de l'usager avec la ville. Il est donc fondamental de mettre en évidence les éléments constitutifs de ce territoire, de valoriser les points forts, de marquer clairement la transition et de mener des actions collectives le cas échéant.

Ces entrées d'agglomérations constituent le cadre de vie des habitants mais sont également la vitrine du territoire, la **première vision des touristes, décideurs, investisseurs.**

En effet, **une entrée de ville ou de village présente un fort potentiel de découverte du territoire.** La prise en compte du paysage est donc fondamentale pour aménager et valoriser des projets en tirant profit de ses atouts et de ses forces.



Coupe schématique d'un espace urbain vers un espace agricole © AUDRR

L'essentiel des enjeux à retenir :

- **Préserver la qualité du cadre de vie des habitants.**
- **Améliorer la découverte des territoires** et donc l'espace public par des actions paysagères.
- **S'appuyer sur les limites naturelles.**
- **Marquer les transitions**
- Redonner de **l'espace aux modes actifs** (piétons et vélos) et sécuriser l'espace public en réduisant les lieux accidentogènes.
- **Lutter contre l'étalement urbain** en donner un cadre à l'urbanisation future.

Ce que dit le SCOT ?

Le SCOT et son document d'orientation et d'objectifs énoncent des principes et des objectifs/orientations en lien avec ces entrées d'agglomération.

On y trouve différentes thématiques et orientations comme **prévenir la banalisation des paysages avec une meilleure gestion des franges urbaines.** C'est à dire **préserver et valoriser le patrimoine identitaire** en gérant les espaces de franges entre les espaces urbanisés et les espaces naturels, agricoles et forestiers.

Il explique surtout qu'il faut **qualifier les espaces de transition entre espaces urbains et espaces agricoles et naturels.** Redonner une fonction à ces espaces, afin de lutter contre l'étalement urbain et rendre plus lisible l'urbanisation et le paysage présent.

En effet la qualité paysagère des entrées de ville et village (entrées routières et ferroviaires) doit être préservée. Ces prescriptions doivent s'appliquer à l'espace public, à l'architecture, aux abords des constructions, aux enseignes et prévoir lorsque cela est possible un partage modal des voies pour les pistes cyclables notamment.

Les abords des autoroutes et des axes routiers principaux peuvent permettre l'aménagement de **vitrines autoroutières et routières** dont la mise en scène (perspectives visuelles...) et l'intégration paysagère doivent être traitées de manière spécifique.

Les avancées législatives

La loi Barnier, en 1995

Dit aussi **amendement Dupont.** En réaction à la dégradation des **paysages urbains aux entrées de nos villes,** le sénateur Ambroise Dupont préconise et obtient l'insertion dans le code de l'urbanisme de dispositions destinées à les **protéger.**

Par défaut un fort recul des constructions est imposé et pour y déroger les régles mise en place doivent être compatibles avec 3 objectifs majeurs :

- assurer la qualité architecturale et celle de l'urbanisme et des paysages.

- veiller à la sécurité des usagers

- prendre en compte les nuisances

L'application de l'amendement Dupont a largement contribué à la **sensibilisation des élus et des aménageurs** en les incitant à réfléchir et à adopter **une approche globale et qualitative des aménagements futurs.**

Les impacts du développement urbain sur les entrées d'agglomération

Le développement urbain (extension du bâti, réseaux routiers...) **modifie les entrées de villes et de villages.** Le bâti est parfois relâché, discontinu.

Les voies très larges avec peu d'intersections, peu de signes urbains (trottoirs, stationnements..) sont beaucoup d'éléments qui nuisent au caractère urbain et surtout humain des lieux.

Elles génèrent des vitesses excessives et portent atteinte à la sécurité des usagers.

Ces entrées se sont développées de façon pragmatique. En effet le développement des zones commerciales ne se fait pas toujours en accord avec le paysage qui l'entoure

Ces problèmes récurrents d'entrées de ville se situent sur **différentes échelles et lieux** :

Le long des routes

- La **perte d'agrément des routes avec la raréfaction des plantations d'alignement**

- **La multiplication de zones d'activitées et commerciales** parfois aménagées de façon non maitrisée sur le plan paysager.

Entrée de ville à Libourne © Agence Folléa-Gautier

Aux portes des villes

- Des **aménagements très routiers,** trop souvent associés aux zones d'activités.

- Une **banalisation des paysages bâtis** et des conflits d'usages et d'espaces.

- Une **place du piéton marginalisée.**

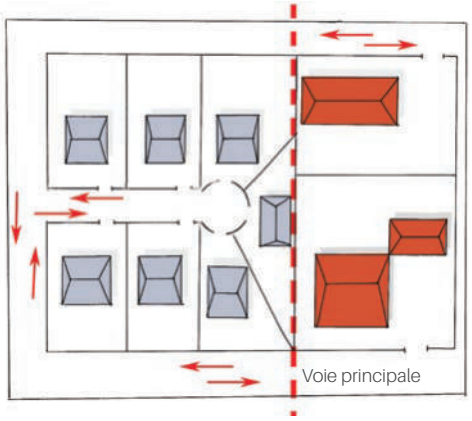
Dans les villes et villages

- La **perte de qualité des espaces publics** souvent associée aux zones d'activités.

- Une **dégradation de certaines traversées de villages** soumises à un fort trafic routier.

- Une **place du piéton inexistante, insécurisée ou marginalisée.**

- Une extension de l'urbanisation dans les villages qui ne s'intégre pas avec le coeur bâti existant, provoquant un **effet de rupture de l'ambiance bâtie.**

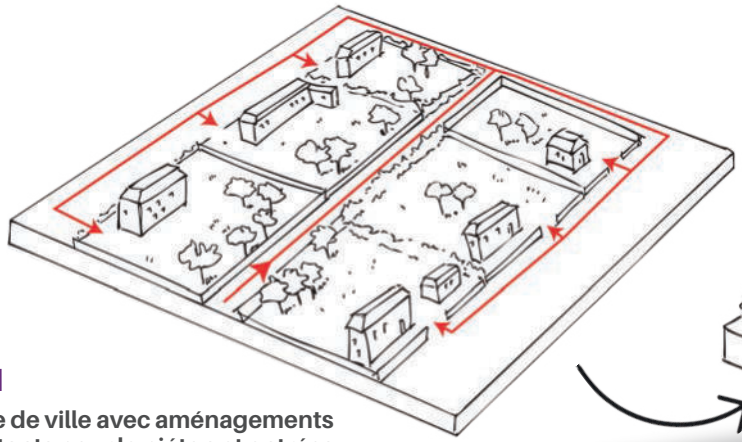


Rupture dans les typologies urbaines © AUDRR

Recommandations et préconisations

1. Limiter les consommations foncières et (re) donner de la qualité de vie

Les extensions linéaires accompagnées de contre allées ou adossant les jardins aux voies d'entrées en ville (et non les accès) surconsomment le foncier et dégradent les conditions de vie. Elles résultent souvent de mécanismes de financement des VRD (Voiries et Réseaux Divers) et ou de préoccupations sécuritaires par les aménageurs. Or d'autres choix favorisant la qualité urbaine existent, tout aussi sécurisant pour les usagers.

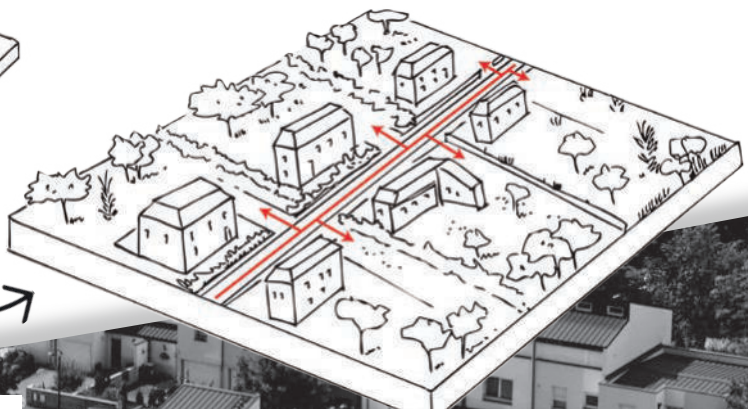


NON

Entrée de ville avec aménagements inexistants pour le piéton et entrées dans les habitations non intuitives.

OUI

Aménagements qualitatifs pour le piéton et entrées vers les habitations fluides.



2. Organiser de façon durable le territoire en identifiant clairement les limites entre espaces urbanisés et espaces agricoles ou naturels

- Constituer des lisières urbaines et végétales qui participent à la protection des espaces agricoles et marquent la différence entre les deux espaces.

- Dans ces lisières ou limites, proposer des usages,(pour les riverains) : de promenade, loisirs... Il y aura une plus grande proximité entre la ville et l'espace rural.

- Définir des limites afin de cantonner la pression urbaine et éviiter les extensions anarchiques d'un point de vue paysager.

3. Redonner une place au piéton et aux riverains dans les villes et villages traversés par une route à fort trafic et en entrée d'agglomération

- Aménagements forçant les automobilistes à ralentir et changement d'ambiance campagne/urbanisé (carrefour, placette...).

- Garder ou retrouver un caractère rural sur les espaces publics d'entrées de ville avec des aménagements sobres, des matériaux de la région et intégrés dans le paysage.

- Signaler les entrées de villes et villages par des plantations le long des routes et préserver les alignements existants.

- Revaloriser l'espace, son aspect (traitement voirie, mobilier urbain, éclairage) permettant d'augmenter l'attractivité et la vie locale.

Si l'entrée de ville est lisible, cohérente, l'automobiliste aura le sentiment de traverser un espace à respecter où la cohabitation est essentielle et où il n'est pas prioritaire.

4. Insérer et requalifier les zones d'activités

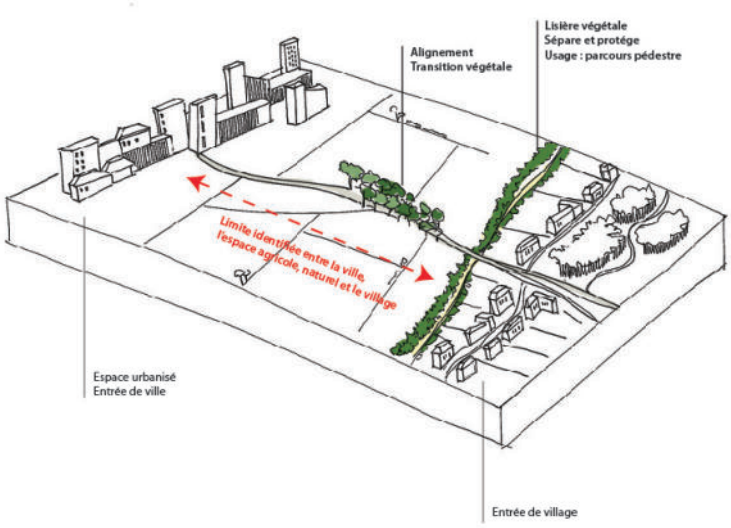
- Utiliser les PLU (plan local d'urbanisme) pour maîtriser l'impact paysager de ces zones d'activité.

Des OAP (orientations d'aménagements et de programmation) permettent de définir les grands principes de la composition spatiale de la zone d'activité et surtout son intégration dans le paysage.

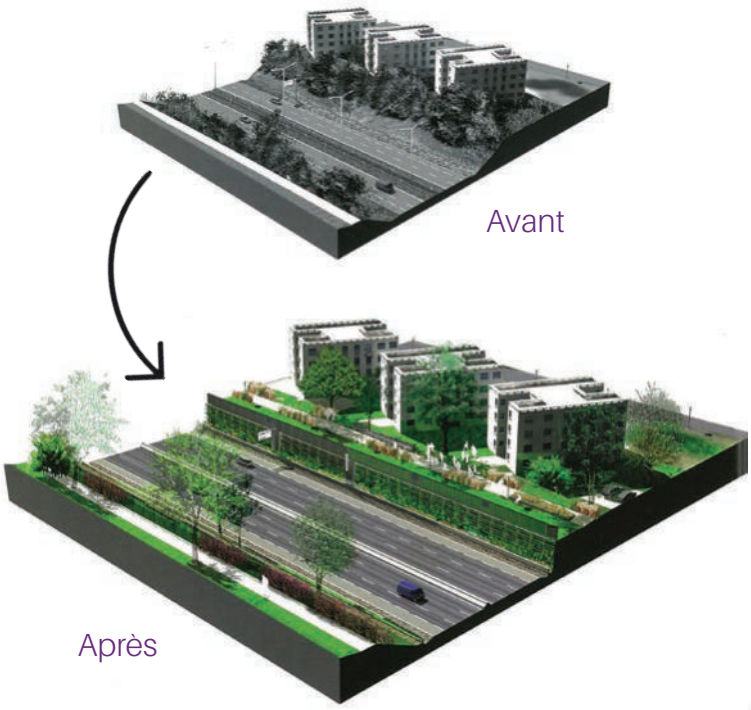
- Concevoir les zones d'activités comme de véritables quartiers.

Les zones d'activités peuvent offrir une réelle qualité urbaine et paysagère si elles respectent certains principes comme l'implantation, le gabarit et la couleur des bâtiments. Et si elles portent une attention particulière aux espaces publics et au réseau viaire (plantation, revêtements de sols, signalétique.)

En conclusion et pour répondre aux enjeux de revalorisation, requalification, une entrée de ville ou village, doit être lisible, cohérente, en adéquation avec le contexte et refléter l'image de la ville, du village, de son territoire et surtout son potentiel.



Bloc diagramme, traitement de la limite entre espace urbanisé, agricole et naturel.
© AUDRR



Aménagement entrée de Caen par le boulevard périophérique nord.
© L'anton & associé

Président de l'AUDRR
Cédric Chevalier

Directeur de publication
Christian Dupont

Rédaction et documents graphiques
Margaux Henrion

Conception graphique
Margaux Henrion

www.audrr.fr

GUIDE D'AMÉNAGEMENTS SUR ROUTES DÉPARTEMENTALES *(extrait)*

(...) V. LES AMÉNAGEMENTS POSSIBLES SUR ROUTES DÉPARTEMENTALES

Le présent chapitre décrit plusieurs types d'aménagements envisageables. Il s'agit d'aménagements « type » qui doivent nécessairement être adaptés en fonction des caractéristiques de la route, du diagnostic préalable mené par la collectivité et des enjeux identifiés en phase amont.

On privilégiera l'usage d'aménagements simples et lisibles par l'usager, dont le dimensionnement a déjà fait l'objet de recommandations techniques et qui favorisent la sécurité des déplacements. De plus on retiendra toujours une progressivité dans les contraintes imposées à l'usager, ainsi il est souhaitable de mettre en place un dispositif d'alerte avant un aménagement réducteur de vitesse contraignant.

Des fiches techniques sont proposées en annexe au présent guide, rappelant la réglementation et les recommandations techniques pour chaque type d'aménagement. Ces fiches constituent un mémo utile pour tout les partenaires du projet, en même temps qu'une aide à la décision sur le choix de l'aménagement à privilégier.

Les dispositifs peuvent être regroupés par famille comme suit :

- Effet de porte en entrée d'agglomération ;
- Réduction de la largeur de la chaussée ;
- Surélévation de chaussée ;
- Chicane / écluse ;
- Feux ;
- Carrefour (plan ou giratoire) ;
- Signalisation (horizontale ou verticale) ;
- Zone de circulation particulière.

Ces familles d'aménagements correspondent à des domaines d'utilisation bien précis et sont soumis à des restrictions d'implantation. Ils font souvent l'objet d'une réglementation, d'une norme ou d'une recommandation technique.

Réglementation :

S'impose à tout maître d'ouvrage (sauf dérogation prévue dans le texte réglementaire lui-même) : code de la route, code de la voirie routière, instruction ministérielle sur la signalisation routière, loi d'accessibilité pour les personnes en situation de handicap, loi LAURE, loi LOM …

Norme :

Française ou européenne, elle constitue un référentiel pour apprécier la conformité d'un produit et peut être rendue obligatoire par un règlement (ex : décret 94-447 rend obligatoire la conformité des ralentisseurs à la norme NFP 98-300).

Recommandation technique :

Constitue un élément de « l'état de l'art » qui s'impose à toute personne compétente dans son devoir de conseil (ex : guide coussins et plateaux). Le devoir de respecter l'état de l'art s'applique à toute personne réputée compétente professionnellement (services techniques de l'État ou de collectivités territoriales, bureau d'études, maître d'œuvre et entreprises).

Les tribunaux peuvent s'appuyer sur ces recommandations techniques. Le cas échéant, tout praticien peut donc être amené à justifier (y compris devant les juridictions) les raisons pour lesquelles il n'a pas respecté l'état de l'art. A contrario, le maître d'ouvrage n'est pas tenu par l'état de l'art, qu'il n'est pas réputé connaître. Sa responsabilité peut toutefois être engagée s'il a sciemment refusé de suivre les conseils d'une personne compétente y faisant référence.

> *Le Conseil départemental a souhaité fixer des règles particulières, et quelques restrictions supplémentaires aux recommandations techniques pour concilier sécurité des usagers, fluidité du trafic, pérennité des aménagements et tranquillité des riverains.*

Ces règles particulières sont détaillées dans le tableau ci-après, étant précisé que :

- Aménagement autorisé selon les textes : Ces 2 colonnes indiquent si les textes réglementaires autorisent l'aménagement « en agglomération » et « hors agglomération ».

- Classification du réseau : ces 3 colonnes indiquent, en fonction de la hiérarchie du réseau, la position du Département des Côtes d'Armor, gestionnaire de la voie. L'aménagement est :
  - Possible : les conditions de réalisations et recommandations techniques sont précisées dans les annexes,
  - Déconseillé : la réalisation n'est pas souhaitée par le Département mais reste possible sous certaines conditions définies dans les annexes,
  - Exclu : le Département n'autorisera pas ce type d'aménagement sur le réseau concerné, car il est inadapté au contexte routier (trafic ou classification) et/ou qu'il fait déjà l'objet de restrictions d'utilisation dans des recommandations techniques nationales,
  - Possible/déconseillé : selon que nous sommes « en » ou « hors » agglomération .

- Fiche annexe : Cette colonne permet un renvoi vers une annexe technique au présent guide. Elle constitue une aide pour l'aménageur en proposant pour chaque type d'aménagement un résumé de la réglementation, les équipements routiers à prévoir, et quelques recommandations pour le maître d'ouvrage.

Les éléments ci-après expliquent la position du Département quant aux éventuelles restrictions, qu'il souhaite apporter pour chaque type d'aménagement.

Récapitulatif des aménagements autorisés sur routes départementales

Nature d'aménagement			Aménagement autorisé selon les textes		Classification du réseau départemental			Fiche Annexe
Famille	Type		En agglo	Hors agglo Projet communal	Liaison d'intérêt régional LIR	Liaison d'intérêt départemental LID	Desserte locale DIC/DIB	
Effet de porte	Entrée d'agglomération ou de lieu-dit		Oui	Oui	Possible	Possible	Possible	10-A-1
Réduction de la largeur de la chaussée : Profil en travers et Stationnement			Oui	Oui	Possible	Possible	Possible	10-A-2
Surélévation de chaussée	Ralentisseur		Oui	Non	Exclu	Déconseillé	Possible	10-B-1
	Cassis		Non	Non	Exclu			
	Ralentisseur modulaire ou monobloc		Non	Non				
	Plateau surélevé		Oui	Non	Exclu	Possible	Possible	10-B-2
	Plateau surbaissé		Non	Non	Exclu	Exclu	Exclu	
	Surélévation zone 50		Oui	Non	Déconseillé	Possible	Possible	10-B-3
	Surélévation partielle		Oui	Non	Exclu	Exclu	Possible	10-B-4
	Coussin		Oui	Non	Exclu	Déconseillé	Possible	10-B-5
	Bandes rugueuses		Non	Oui	Exclu	Possible	Possible	10-B-6
Chicane	Avec îlot	Symétrique	Oui	Oui	Possible	Possible	Possible	10-C-1
		Asymétrique	Oui	Oui	Possible	Possible	Possible	
	Sans îlot	Simple	Oui	Oui	Possible	Possible	Possible	10-C-2
		Double	Oui	Oui	Possible	Possible	Possible	
Écluse	Simple	Rétrécissement latéral	Oui	Oui	Déconseillé	Possible	Possible	10-C-3
		Rétrécissement axial	Oui	Oui	Déconseillé	Possible	Possible	
	Double		Oui	Oui	Déconseillé	Possible	Possible	10-C-4
Feux	Carrefour à feux		Oui	Non	Déconseillé	Déconseillé	Déconseillé	10-D-1
	Asservis à la vitesse	Feu récompense	Oui	Non	Déconseillé	Possible	Possible	10-D-2
		Feu sanction	Non	Non	Exclu	Exclu	Exclu	
Carrefour plan	Sans feu		Oui	Oui	Possible/Déconseillé	Possible/Déconseillé	Possible	10-E-1
	Avec stop sur toutes les branches		Non	Non	Exclu	Exclu	Exclu	
	Avec tourne à gauche	Peinture	Oui	Oui	Possible	Possible	Possible	10-E-2
		Bordure	Oui	Oui	Possible	Possible	Possible	
Giratoire	Mini franchissable	7,50 m < R < 12 m	Oui	Oui	Exclu	Possible/Déconseillé	Possible	10-F-1
	Terre-plein franchissable	10 m < R < 15 m	Oui	Oui	Exclu	Possible/Déconseillé	Possible	10-F-2
	Compact avec îlot central	12 m < R < 15 m	Oui	Oui	Exclu	Possible	Possible	10-F-3
	Moyen ou grand avec îlot	R > 15 m	Oui	Oui	Possible	Possible	Possible	
Signalisation horizontale	Marquage axial		Oui	Oui	Possible	Possible	Déconseillé/Possible	10-G-1
	Marquage ponctuel		Oui	Oui	Possible	Possible	Possible	
Signalisation verticale	Radar pédagogique		Oui	Oui	Possible	Possible	Possible	10-H-1
	Signalisation d'information		Oui	Oui	Possible	Possible	Possible	10-H-2
Zone de circulation particulière	Chaussée à voie centrale banalisée		Oui	Oui	Exclu	Déconseillé	Possible	10-I-1
	Zone 30		Oui	Non	Exclu	Possible	Possible	10-I-2
	Zone de rencontre		Oui	Non	Exclu	Déconseillé	Possible	10-I-3
	Aire piétonne		Oui	Non	Exclu	Exclu	Exclu	
Mobilier urbain	Visibilité et accessibilité		Oui	Oui	Possible	Possible	Possible	10-J-1

(...) 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 problèmatiques, 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

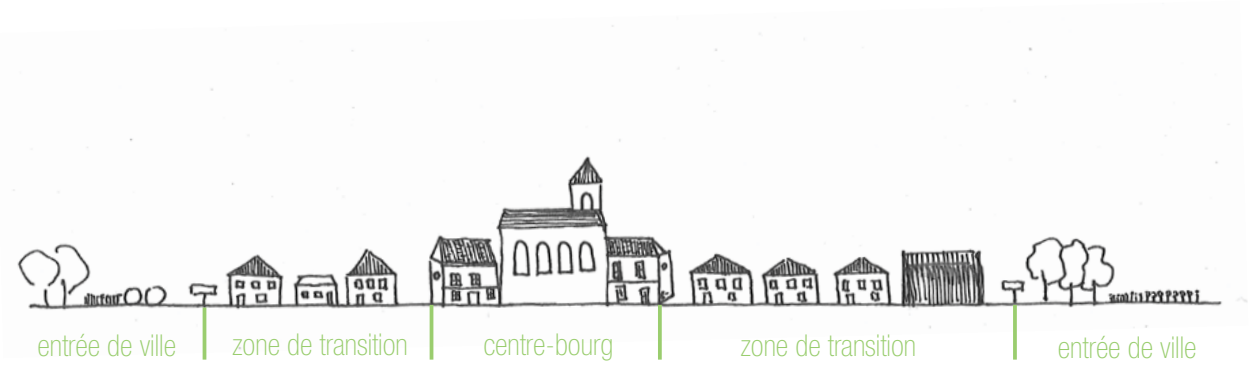
La deuxième phase propose une ou plusieurs solutions d'aménagement des emprises publiques afin de résoudre ou de diminuer les problèmes mis en exergue par le diagnostic.

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 adéquétion 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 influer sur le comportement des conducteurs.

Réunir les intêrets 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 obligatoires 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 de 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 succinte 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'agglo 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'agglo 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

(...)

▲ **Chicane symétrique** | entrée de ville

▲ **Ecluse et chicane**

▲ **Trotoir 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. (...)

Ménager les entrées de villes et de villages *(extrait)*

(...)

Syndicat mixte du SCOTAM

Avril 2020

Intérêts de l'action

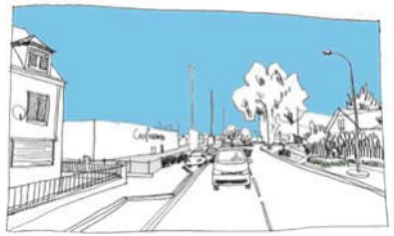
Prendre soin des franges bâties et des entrées de ville, c'est inviter à les parcourir, les découvrir. C'est renvoyer l'image que ces lieux, habités, sont accueillants. Une image d'autant plus importante qu'il s'agit de la première.

Prendre soin de ces entrées, c'est donner le signal aux automobilistes qu'ils doivent redoubler d'attention, être plus prudents. Qu'ils entrent dans un espace fréquenté par différents usagers, notamment les piétons, investissant les espaces publics.

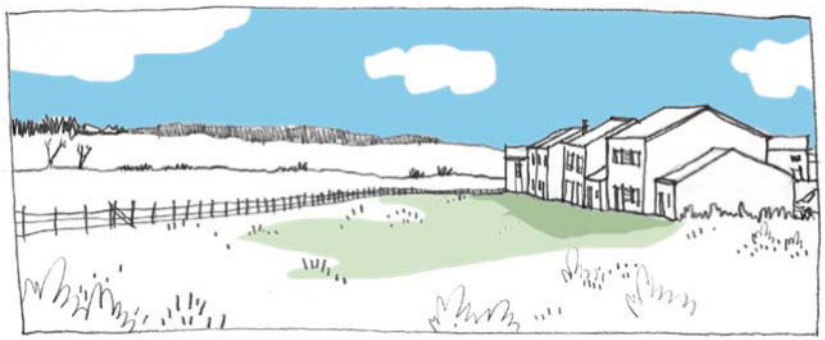
C'est aussi un prétexte pour ouvrir les villages, les villes aux autres mobilités, envisager d'y entrer autrement qu'en voiture, libérant autant que possible la ville de l'emprise des véhicules.

Enfin, ouvrir les franges bâties sur les paysages naturels ou agricoles alentours, c'est permettre aux habitants de tirer parti des services qu'ils peuvent rendre : pratiques de loisirs (promenade, sport, détente etc.), espaces nourriciers (agricoles, vivriers, cueillette sauvage etc.), espaces publics, de rencontre entre habitants.

RICHEMONT :
UN ROND-POINT COMME ENTRÉE.
BIEN VENUE MEGANE ET ZOÉ



JOUY-AUX-ARCHES :
QUELS TRAITEMENTS DES ZONES D'ACTIVITÉS/COMMERCIALES ?



JURY :
FRANGE EN DEVENIR.

Rappel du contexte

Rond-point, bordures, panneaux de signalisation, large voirie, le végétal confiné le plus souvent dans des interstices... un vocabulaire routier mettant la voiture au centre de notre attention aux abords des villes et des villages. Leurs entrées sont encombrées, s'y trouve une juxtaposition d'éléments urbains (panneaux publicitaires, « décors » en pot, etc.).

Les extensions villageoises et nombre de nouveaux lotissements se parent derrière des écrans végétaux persistants, non pas pour créer un dialogue fécond entre l'espace rural et eux mais plutôt pour s'isoler des voisins et plus généralement de tout ce qui les entoure ; tournant le dos aux paysages environnants et entrant en contact avec brutalité, sans nuance et sans considération, avec le déjà-là. Le bâti fait front face aux champs, aux bois, comme une opposition entre deux mondes. Le tissage, les imbrications, les rapports entre ces espaces ne s'opèrent pas. La ville s'accapare les espaces agricoles, les dévore et stérilise un entre-deux jadis inter-relié par les fermes doublement ancrées sur le bourg et les champs. L'urbanisation d'aujourd'hui génère physiquement un repli sur soi qui se retrouve fatalement dans les relations sociales.

Situations concernées, questions à se poser

- Entrées de villes, villages et franges bâties.
- Zones d'activités qui ceinturent les villes.

→ Comment prendre de la hauteur dans et sur la ville/le village pour comprendre comment se meuvent/progressent les espaces bâtis sur les paysages alentour ? Quels regards porter sur un quartier, un village en transformation ?
→ Comment transformer, mettre en valeur, « réenchanter » les entrées de villes et de villages ?
→ Quelles nouvelles façons de parcourir la ville propose-t-on, dès l'entrée et pour tous les publics et modes de transport ?
→ Comment se servir de l'entrée urbaine pour générer une envie de parcourir, de découvrir voire même de stationner ou de résider ?
→ Comment éviter l'uniformisation dans les aménagements ?
→ Comment retrouver une résonance avec l'activité agricole et refonder des liens plus respectueux, d'un côté comme de l'autre ? Quelles limites, quelles épaisseurs imaginer à partir du déjà-là pour tisser du lien entre les espaces bâtis et agricoles/naturels ?

O.Q.P. CONCERNÉS

- Penser paysage et biodiversité simultanément :
  - donner plus de place au vivant
  - préserver ou rétablir les cycles et les circuits de l'eau dans les milieux urbains comme ruraux.
- Repenser les mobilités et leurs infrastructures pour rééquilibrer la place allouée aux différents modes de déplacement.
- Aller vers un territoire plus résilient, autour d'une économie circulaire respectueuse des ressources locales, sobre en carbone.
- Mettre en scène ces « pépites » :
  - Faciliter l'implication et l'appropriation des aménagements par les habitants, dans les phases de conception et/ou d'utilisation et/ou de gestion.
  - Concevoir et créer des aménagements qui respectent les principes de durabilité/réversibilité, ancré dans le contexte, en rupture avec les tendances à l'uniformisation.

Définir le périmètre de l'entrée de ville ou de village

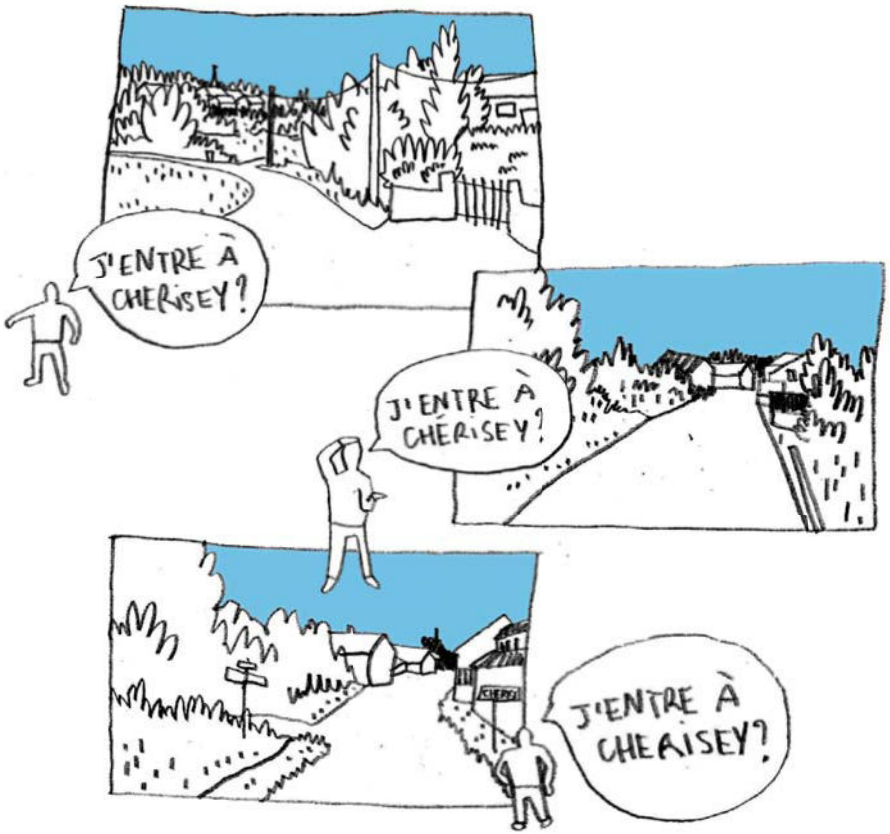
Sous-action 01

MÉTHODE

- **Définir à partir de quand l'on considère que l'on entre dans la ville/ le village**. À partir de quand l'on souhaite faire comprendre que l'on entre dans un espace habité. Depuis quel point veut-on rendre perceptible l'entrée ?

- **Choisir quelle épaisseur on souhaite donner à cette entrée**, ce seuil.

- **Inscrire ce périmètre dans les OAP des documents d'urbanisme.**



Faire l'état des lieux de l'entrée de ville, de la frange bâtie

Sous-action 02

MÉTHODE

- **Faire un état des lieux paysager sensible du fonctionnement, des usages**, en s'attachant pour les entrées de ville/village à :

  - Faire ressortir les principaux enjeux (paysagers, fonctionnement, sécurité, etc.).
  - Reconnaître ce qui fait ou ce qui peut faire la singularité de l'entrée (un arbre, une vue sur le clocher, un jardin, un bâtiment particulier etc.).
  - Prendre en compte la diversité existante ou potentielle des usagers et des modes d'accès à l'espace habité (à pied, à vélo, en transport en commun, en voiture, etc.).
  - Imaginer la ou les images/représentations que l'on souhaite renvoyer de la commune (village patrimonial/minéral, village aéré/ vert, ville active/sportive/jeune, etc.) et chercher à les traduire en termes d'aménagement.
  - Aux vues sur la ville/le village (de loin, de près) depuis différents points de vue stratégiques, fréquentés.
  - À la silhouette de la ville/du village pour en distinguer les formes principales, les équilibres, les appuis possibles (un bâtiment, un bosquet, une haie, un alignement, etc.) pour choisir, anticiper une éventuelle évolution du tissu bâti à l'identification de ce qui fait et peut donner de l'épaisseur/perméabilité à cette lisière.
  - Au recueil des projets en cours sur cette frange (extensions bâties, construction quartier, aménagement espaces publics, installation agricole, etc.).
  - Aux acteurs qui l'habitent et l'entretiennent (agriculteurs, éleveurs, communes, particuliers, etc.) et aux modalités mises en œuvre.
  - Aux usages passés.

- **Dessiner sur un plan cette emprise** de l'entrée et la caractériser.

- **Inscrire des éléments remarquables** ou importants dans le PLU.

- **Diffuser aux porteurs de projet concernés le périmètre et les intentions de qualification de l'entrée.**

- **Inscrire dans une Orientation d'Aménagement et de Programmation du PLU ou PLUI les préconisations d'aménagement, les éléments à préserver, les points d'appui sur le site, les vues de références, etc.**

Opérer la transformation

Sous-action 03

MÉTHODE

• **Établir un plan d'actions**, un programme et définir la gestion qu'il implique. Une action simple, minimale, bien placée, bien pensée peut suffire à transformer un espace (désencombrement, plantation d'un arbre, d'un alignement, positionnement d'un banc, plessage de haie etc.). Ne pas chercher la surenchère mais au contraire des aménagements sobres, simples. La transformation doit donner l'impression que les espaces sont imbriqués entre eux, que le tissage se fait naturellement entre la ville/le village et les paysages alentour dans lesquels elle/il s'implante. Comme une évidence.

• **S'entourer**. Peut-on impliquer les habitants ? Peut-on agir sur une emprise foncière même privée ? **Organiser/animer des promenades, des ateliers** avec les riverains même lorsque les actions sont de l'ordre de l'initiative privée sur la gestion végétale par exemple. **Organiser/animer des chantiers participatifs.**

• **S'emparer du Plan Local d'Urbanisme** qui est le document adéquat et qui ne doit pas rester le domaine des technicien.ne.s et élu.e.s seul.e.s. À cette occasion, organiser des ateliers spontanés et citoyens.

• **S'attacher aux dessins des limites privées/publiques, privées/lisières, privées/champs, etc.** Une limite épouse les paysages lorsqu'elle s'ouvre, se referme, permet une vue, s'appuie sur ce qu'il y a autour : une haie, un chemin, un muret, etc. Éviter les limites formant des écrans homogènes (linéaires de haies persistantes par exemple). Faire que la limite se trouve dans l'espace public, penser aux avantages et à l'image renvoyée que pourrait offrir à tous les habitants un « tour de village » piéton ou l'installation de jardins familiaux.

• **Donner une épaisseur, des vocations à cette frange**. Elle doit s'opérer à partir du déjà-là, être réversible, en tout cas, prévoir/anticiper l'évolution des lieux. S'opérer au cas par cas, s'attachant aux qualités et ressources spécifiques du site, des matériaux les plus locaux possibles.

• **Favoriser, quand c'est possible, la création de milieux naturels.**

• **Engager, quand nécessaire, des partenariats avec des éleveurs, des agriculteurs** pour le maintien de franges ouvertes et/ou nourricières.

• **Réaliser des documents clairs et visuels** répondant aux enjeux soulevés dans le diagnostic (coupes techniques ou de principes, plans, dessins d'ambiance, vues/perspectives, photographies et photomontages avant/après, etc.). Une coupe, un croquis peuvent suffir à faire comprendre les enjeux de la transformation de l'entrée, de la frange.

ET LE RÔLE DU SCOTAM ?

- Avec ses partenaires et des paysagistes-concepteurs, organisation de sessions de visites/d'ateliers sur le thème de la transformation des entrées, des franges bâties.
- Repérer une commune du territoire et lui proposer une méthode pour intégrer une vision paysagère plus valorisante.

AVEC QUI POUR AVANCER SUR LES ACTIONS ?

- Collectivités territoriales
- Agents des collectivités territoriales
- Citoyens
- Agriculteurs et candidats à l'installation
- Bureaux d'étude (paysagistes accompagnés de bureaux d'études techniques, etc.)
- CAUE
- Départements
- Urbanistes
- AGURAM
- Parc naturel régional de Lorraine

À COIN-LÈS-CUVRY, VUE DEPUIS LA D5.
IL PLEUT MAIS LES HABITANTS, ACCOMPAGNÉS DE PAYSAGISTES, DISCUTENT DE LA CRÉATION D'UN CHEMIN ENTRE LES PRÉS ET LES CHAMPS QUI S'IMBRIQUENT AVEC LE BÂTI.

Quelles applications possibles sur le territoire ?

Le belvédère du rond-point de Marly, Augny, ferme équestre de Marly Saint-Ladre

Contexte. Entre le périmètre de la Base Aérienne de Frescaty et l'aire urbaine de Marly/Montigny-les-Metz, à condition de prendre le temps d'observer, la vue sur les Côtes de Moselle peut surprendre ! En l'espace de quelques centaines de mètres, se joue une respiration précieuse entre la ville périurbaine dense et les espaces ouverts du plateau. Une ferme en pierre de Jaumont imposante et majestueuse, occupée par un centre équestre, marque la limite de l'espace urbanisé. Elle est le bâti qui qualifie la frange urbaine, la limite avec les prés.

Cette entrée de ville présente des atouts incontournables : un bâti remarquable et une vue qui porte au loin. Et pourtant l'aménagement des espaces publics, des infrastructures routières semble ne pas y prêter attention. La transformation à venir de la base aérienne 128 va progressivement modifier le statut de ce vaste espace ouvert aujourd'hui, tant en termes paysagers que par rapport au trafic, au passage, etc. L'opportunité est exceptionnelle de prendre particulièrement soin de cette entrée de ville, de la préserver, de la regarder autrement, de la bousculer pour la mettre en lumière.

Quelles questions à poser ici ? Comment rendre ce lieu exceptionnel pour éviter qu'il ne tombe dans l'oubli ? Quel rôle ce lieu peut-il jouer pour les piétons, les cyclistes au regard de la transformation à venir de la base aérienne ?

Quelles actions possibles ? Conduire une réflexion urbaine et paysagère avec proposition d'interventions pour valoriser la vue sur les côtes et la perception de cette frange urbaine. Réaliser un appel à projet pour réveiller cet espace de l'entre-deux.

1 ↑

2 ↑

Entrée nord du bourg de Jury, au devant du nouveau lotissement du hameau de la Passerelle

Contexte. Un lotissement de 65 parcelles individuelles est en cours de livraison au nord du bourg. Au vu des plans et des observations *in situ*, la prise en compte des enjeux paysagers ne semble pas avoir guidé la proposition du lotisseur, qui s'est contenté d'allotir l'espace, laissant aux habitants le soin de gérer individuellement leur arrière de parcelle, frontalement opposé à un espace totalement ouvert, cultivé.

Quelles questions se poser ici ? Quel va être le traitement que vont choisir les différents propriétaires ? Vont-ils se coordonner ? Vont-ils avoir le souci de l'image renvoyée à l'extérieur ou simplement se soucier des contraintes qui leur incombent ? Est-ce que la collectivité joue un rôle, est-ce qu'elle émet le souhait d'en jouer un ? Si oui ou si non, pourquoi et comment ?

Quelles actions possibles ? Étudier la possibilité de réunir élu.e.s, habitant.e.s, agriculteur.e.s, pour initier une démarche de reconquête de la frange urbaine, pour définir ensemble la qualité de la limite avec les champs. Conduire un travail de formation auprès du groupe de participants, d'éveil au paysage, de découvertes de références d'ici et d'ailleurs pour aboutir à la production d'un schéma de reconquête de la lisière du village. Les propositions peuvent concerner le foncier privé et/ou public.

Légende

1, 2 → C'est cet espace sans usage, pile entre l'ancienne base aérienne et l'entrée de l'agglomération messine. Cet endroit que l'on franchit sans jamais s'arrêter. Et pourtant un corps de ferme, des prés, une vue surprenante sur les Côtes ; on est ailleurs. Un espace en suspension. Il y manque un appel à la rêverie, une structure sur laquelle grimper, s'asseoir, observer et repartir.

3 → Une frange urbaine comme il en apparait un peu partout. Absence de dialogue entre l'espace habité et l'espace cultivé. Un quartier qui s'installe ici comme il pourrait le faire partout ailleurs, sans établir aucun contact, aucune transition, aucun lien avec le reste tout autour.

3 ↑

(...)

FICHE DE VISITE

Aménagements paysagers des bords de routes en Seine-et-Marne

2

RD 471

AMÉNAGEMENT DE SÉCURITÉ ET PAYSAGER EN SECTION D'APPROCHE D'AGGLOMÉRATION

PRÉSENTATION DE L'AMÉNAGEMENT : Requalification paysagère menée sur plusieurs communes du secteur pour marquer les entrées des bourgs et réduire la vitesse des automobiles. Le principe de l'aménagement est de matérialiser un seuil en créant une paroi végétale grâce à une haie d'arbustes variés à fleurs. La couleur de la chaussée est modifiée sur plusieurs mètres pour accentuer ce principe de seuil : enduit gravillonné rouge ou enrobé blanc pour les communes situées dans les abords de monuments historiques classés.

ENTRETIEN ET GESTION : Des entreprises privées sont sollicitées pour les plantations et l'entretien des arbustes pendant les deux années qui suivent la plantation. Par la suite, l'entretien des haies est assuré par la commune grâce à une convention avec le Conseil Général de Seine-et-Marne.

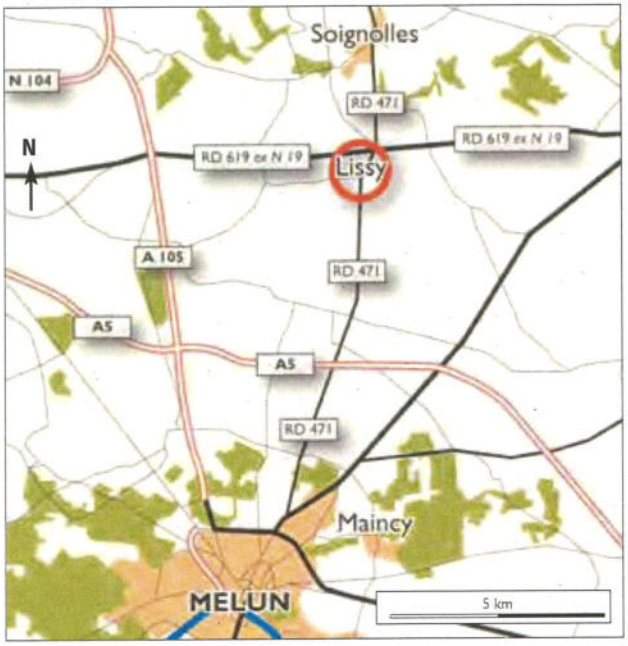
LOCALISATION : Commune de Lissy

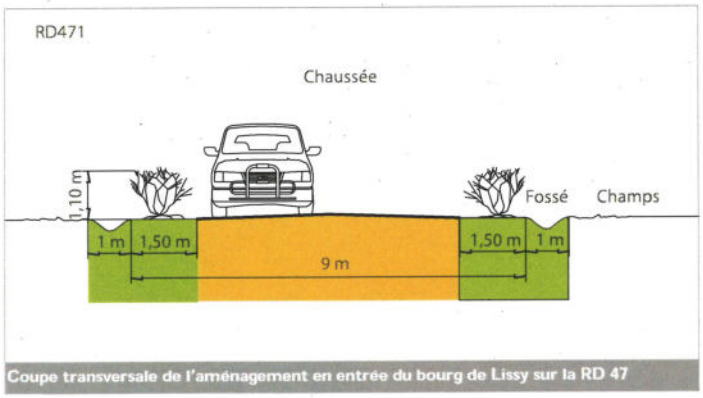
MAÎTRISE D'OUVRAGE : Conseil Général de Seine-et-Marne

LINÉAIRE : 300 mètres pour les deux entrées totalisées

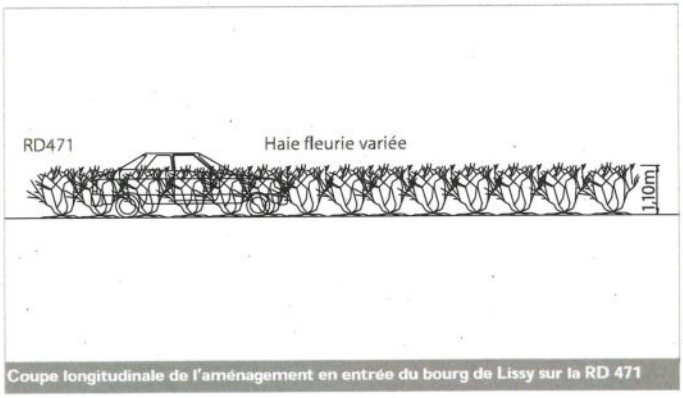
MONTANT DES TRAVAUX : 80 000 euros TTC dont 26 000 euros TTC pour les plantations

RÉALISATION DES TRAVAUX : FÉVRIER 2006





Coupe transversale de l'aménagement en entrée du bourg de Lissy sur la RD 47



Coupe longitudinale de l'aménagement en entrée du bourg de Lissy sur la RD 471

Vue rapprochée de l'aménagement sur la RD471

Vue générale de l'aménagement en entrée du bourg de Lissy : matériaux de chaussée spécifiques et plantations arbustives

Fiche de visite élaborée par le C.A.U.E. 28 (Conseil d'Architecture, d'Urbanisme et de l'Environnement d'Eure-et-Loir) - 6, rue Charles Victor Garola - 28000 Chartres
Tél. : 02 37 21 21 31 - Fax : 02 37 21 70 08 - E-mail : contact@caue28.org - Site internet : www.caue28.org - juillet 2007

Le Département s'engage pour une route plus sûre, plus innovante et plus durable

(extraits)

(...)

4 ORIENTATIONS prioritaires déclinées en actions

ORIENTATION N°1 : Garantir une gestion exemplaire du réseau routier départemental, en matière de sécurité routière et de modernisation de l'infrastructure, en replaçant l'usager au cœur de l'action départementale.

Les actions phares

- **Mieux connaître les zones accidentogènes** afin de mettre en place des aménagements concertés avec le bloc local. Exemples : le Département va expérimenter en 2024 la remontée de données via des équipements embarqués dans les véhicules des usagers (Dispositif Michelin Data) pour mieux identifier ces zones et le type de dysfonctionnements.
- **Créer une application permettant aux usagers de signaler en temps réel les défauts d'entretien sur le réseau**, en partenariat avec les associations d'usagers et la Préfecture (en 2024).
- **Mettre en place un observatoire de la sécurité routière** impliquant les acteurs concernés par la route pour faire remonter et partager les données et informations (bilan de l'accidentalité du réseau routier, actions de sécurité routière), d'ici 2025.
- **Intégrer les vélos et les piétons dans les diagnostics de sécurité routière** pour identifier les points noirs (= discontinuités des pistes/zones cyclables et piétonnes, point de conflits d'usage).
- **Mieux associer les différents usagers aux projets routiers** avec la mise en place de comités des usagers.

RD 36
passerelle de Saclay

ORIENTATION N°2 : Mobiliser le réseau routier comme un vecteur d'attractivité du territoire, à travers la lutte contre les nuisances et l'amélioration du cadre de vie des Essonniens.

Les actions phares

- **Lutter contre la publicité illégale et les dépôts sauvages aux abords des routes.** Exemples : assermentation des agents départementaux pour constater l'infraction ; aide juridique aux communes ; renforcement des partenariats avec les communes, le monde agricole, la Préfecture et les forces de l'ordre afin de mieux recenser les zones concernées et de donner les moyens au bloc local et aux forces de l'ordre d'exercer leur pouvoir de police ; mise à disposition des gendarmes de matériel vidéo de surveillance de sites particuliers ; dès 2023, partenariat avec l'association ARIES (insertion par l'activité économique) pour des actions de nettoyage des abords de voierie départementale.
- **Lutter contre le stationnement sauvage des poids lourds** en lien avec les transporteurs. Exemple : projet de recensement des zones de stationnement sauvage et élaboration des réponses à apporter pour lutter contre ce phénomène.
- **Renforcer les partenariats avec le monde agricole** (signature d'une charte avec la Chambre d'Agriculture) afin de mieux prendre en compte les spécificités de l'activité agricole et ses impacts sur la circulation routière, avoir une action coordonnée sur la gestion des accotements et des parcelles et traiter les problématiques de gestion des eaux de ruissellement, de fauche raisonnée, etc.

4 ORIENTATIONS prioritaires déclinées en actions

ORIENTATION N°3 : Faire de la route un puissant levier de décarbonation, en développant un réseau routier à haute qualité environnementale et en adaptant l'infrastructure au changement climatique.

Les actions phares

- **Multiplier le recours aux techniques innovantes** permettant de réduire l'empreinte carbone des chantiers et développer les enrobés utilisant des matériaux recyclés. Exemples : reprise de structures de chaussée en juin à Valpuiseaux pour une chaussée quasi 100% recyclée ; reprise de structure de chaussée à Arpajon / Égly via un nouveau procédé d'injection de résine, en juillet-août 2023.

- **Investir le patrimoine d'assainissement routier pour lutter contre les pollutions des milieux naturels.** Exemples : diagnostic des bassins routiers ; programme de travaux de maintenance et de réhabilitation de ces bassins (investissement de 3 millions d'euros sur 2022-2028).

- **Lutter contre les inondations en agglomération et anticiper les épisodes de sécheresse en lien avec le bloc local.** Exemples : aménager le domaine public routier pour améliorer l'écoulement des eaux de ruissellement ; développer une expertise sur les incidences des fortes chaleurs sur les infrastructures routières et mieux adapter les techniques routières.

- Valoriser le foncier disponible le long des routes pour **installer des bornes de recharge pour véhicules électriques.** Exemple : élaborer un schéma départemental d'équipement en installation de recharge (IRVE) de véhicules électriques en lien avec les acteurs de l'énergie, en se concentrant sur les zones peu équipées (sud du territoire).

Entretien de la route, fauchage à Authon la Plaine

ORIENTATION N°4 : Engager une véritable transformation de l'infrastructure routière en Essonne, plus connectée et tournée vers les nouveaux usages.

Les actions phares

Devenir un laboratoire pour les mobilités innovantes et transformer l'infrastructure pour accueillir de nouveaux usages. Exemples : mise en place en 2023 d'une aide au covoiturage pour les jeunes essonniens ; expérimentation de lignes de covoiturage dans le nord du territoire ; projet de développement sur l'ensemble du territoire d'autres aires et lignes de covoiturage qui pourraient accueillir des points de recharge pour véhicules électriques. L'aménagement de voies réservées sur le réseau existant pour faciliter l'émergence de lignes de cars Express constitue en outre un objectif prioritaire du Département, déjà mis en place dans le cadre du Projet Partenarial d'Aménagement de la RN 20, visant à renforcer l'usage multimodal de la route.

+ d'implication des usagers
+ de sécurité
+ de confort
+ de mobilité durable et partagées
+ d'innovations

(...)

LES OPÉRATIONS EMBLÉMATIQUES DEPUIS 2016

Grand Pôle Intermodal (GPI) à Juvisy-sur-Orge (2014 / 2021)

Travaux de rénovation - **64 M€**

RN 20 / RD 191 à Étampes (2017)

Travaux de réfection de l'ouvrage d'art (Réfection totale de l'étanchéité et du revêtement du tablier) - **1,5 M€**

RD 36 au Christ de Saclay (2018 / 2020)

Aménagement de l'échangeur - **25 M€**

RN 20 à Étampes (2019 / 2020)

Allongement bretelle d'accès RN 20 (Coquerive) - **1,5 M€**

RN 20 à La Ville du Bois, Monthléry, Longpont

Aménagement carrefour des Echassons - **1,2 M€**

RD 445-296 à Fleury-Mérogis (2020)

Allongement bretelle d'accès RN 20 (Coquerive) - **1,5 M€**

RD 591 à Champlan (2020 / 2021)

Travaux de reconstruction du mur de soutènement, pose écran anti-bruit - **1,2 M€**

RD 445 / A6 à Viry-Chatillon (2021)

Aménagement de l'amélioration de la giration (dans le cadre du T12) - **1,2 M€**

RD 35 à Nozay (2021 / 2022)

Création giratoire la Folie Bessin **800 000€**

RD 988d à Gometz-la-Ville (2021 / 2022)

Mise aux normes du tunnel - **400 000€**

RD 36 à Saclay (2021 / 2022)

Création d'une passerelle piétonne et cycliste au-dessus de la N118 - **1,9 M€**

RD 118 / 446 / 35 aux Ulis (2021 - travaux toujours en cours)

Réaménagement du diffuseur des Ulis **27 M€**

RN 6 entre Villeneuve-Saint-Georges et La Croix de Villeroy – (2022 / 2023)

Réhabilitation de la RN6 sur 10 km **7 M€**

RD 118 à Villejust (2022)

Réfection de voirie avec procédé d'enrobé issu de produit biosourcé - **120 000€**

RD 838 à Pussay-Angerville (2022)

Marquage photoluminescent sur 3 km **40 000€**

RD 449 à Boigneville (2022)

Travaux de requalification, retraitement sur place de la gestion des matériaux **800 000€**

RD 12 à Valpuiseaux (2023)

Requalification de la RD avec un procédé innovant de recyclage du bitume **650 000€**

(...)

Entrées de ville

Septembre 2023

GUIDE POUR LES COMMUNES DU RÉSEAU ACTION CŒUR DE VILLE

(extrait)

(...)

CONTEXTE

Le programme national Action cœur de ville (ACV) est une politique publique prioritaire du Gouvernement qui accompagne 242 villes moyennes, de métropole et d'outre-mer, qui exercent une fonction de centralité, en faveur de la revitalisation de leur centre-ville. Le fil conducteur de ACV 2 pour la période 2023/2026 est la transformation écologique des villes pour répondre aux enjeux de demain.

Depuis plusieurs décennies, les entrées de ville et d'agglomération ont été marquées par le développement soutenu de zones monofonctionnelles, mal articulées entre elles et accordant une place prépondérante à la voiture. Le manque de vision d'aménagement d'ensemble à l'échelle du bassin de vie, la faible optimisation foncière et l'artificialisation des sols ont largement transformé la physionomie des périphéries urbaines et fragilisé les centralités des villes.

Le développement de ce modèle n'est plus soutenable écologiquement, économiquement et socialement.

La revitalisation des centres-villes constitue une ambition majeure et fondatrice du programme Action Cœur de Ville (ACV) : leur reconquête par les habitants, les acteurs économiques et les services publics permet d'impulser une dynamique favorable pour l'ensemble de la ville. C'est pourquoi, la restructuration des entrées de villes et d'agglomération déjà urbanisées doit s'effectuer en cohérence et en complémentarité avec la redynamisation des centres-villes.

Les questions posées par et sur les espaces périurbains et les entrées de ville sont concrètes : comment limiter les déplacements contraints et réduire la dépendance à la voiture individuelle ? Comment créer des emplois diversifiés en dépit de l'économie résidentielle ou logistique ? Comment accélérer la rénovation énergétique des bâtiments en particulier du parc privé ? Comment repenser, recycler voire réparer ces espaces qui constituent un gisement foncier déjà artificialisé ? Comment optimiser la densité et produire de la qualité architecturale, paysagère et urbaine ? Comment aménager des espaces publics améliorant le cadre de vie et les fonctionnalités environnementales (préservation de la biodiversité, gestion de l'eau, stockage carbone, adaptation au changement climatique, paysages etc.) ?

Certains territoires périurbains dégradés justifient prioritairement une intervention publique, en particulier les entrées de ville comportant des zones d'activités économiques obsolescentes, les quartiers pavillon-

naires marqués par une importante vacance ou les espaces en carence d'équipements publics et peu desservis en transports en commun. À cet égard, les intercommunalités, les communes et l'État peuvent signer des contrats, dans le cadre de secteurs d'intervention des « opérations de revitalisation de territoire » (ORT) ou de « projets partenariaux d'aménagement » (PPA).

Plusieurs démarches ont été engagées ces dernières années depuis le « Lab Périrubain » du CGET en 2016 : le programme du Puca sur les « campagnes urbaines » en 2019, les projets portés dans le cadre de la loi Climat et résilience ou des « assises du commerce ». Les dernières évolutions législatives ont par ailleurs renforcé la nécessité de requalifier les espaces périurbains, dans les documents de planification ou d'urbanisme, en engageant des actions ou des opérations d'aménagement.

La transformation écologique des entrées de ville constitue l'un des principaux objectifs du guide du programme ACV. Des objectifs clairs ont été fixés à l'échelle nationale : la neutralité carbone et le zéro artificialisation nette d'ici 2050, la création de zones à faibles émissions, la protection forte de 10 % des espaces naturels, la renaturation des villes, la rénovation énergétique, la réduction de nos consommations d'énergie, la réindustrialisation durable de nos territoires, la prévention des risques naturels… Ces objectifs nationaux se déclinent tous localement et doivent contribuer à la trajectoire de Réchauffement de référence pour l'Adaptation au Changement Climatique (TRACC).

OBJECTIFS

Les objectifs de l'élargissement du périmètre d'intervention du programme national Action cœur de ville

- **favoriser la sobriété foncière** et lutter contre l'artificialisation des sols
- **améliorer la qualité architecturale, urbaine et paysagère** de nos entrées de ville en veillant à l'impact environnemental des aménagements (cf. Art 752-6 du code du commerce)
- **accompagner les évolutions du secteur commercial** et des modes de consommation futurs
- **diversifier les fonctions urbaines** de ces zones :de la renaturation à la réindustrialisation, en lien avec le programme national Territoires d'industrie.

Ce qui est important pour atteindre ces objectifs :

L'amélioration des espaces publics

De nombreuses entrées de ville sont caractérisées par une organisation axée autour de l'usage exclusif de la voiture individuelle (grands axes routiers, nappes de parkings, desserte en transports en commun faible ou inexistante, impact paysager et environnemental des enseignes et des panneaux publicitaires de grande dimension et/ou lumineux…). Les plans d'actions pourront définir les orientations devant améliorer « l'urbanité » de ces quartiers afin de les transformer en lieux de vie.

Les réflexions peuvent porter sur l'amélioration de la desserte en transport en commun, sur les mobilités douces et les cheminements, sur l'interface entre espaces privés et publics (en particulier sur les délaissés des grandes parcelles d'activités non utilisés), sur la qualité des espaces publics, des enseignes, des panneaux publicitaires et du mobilier urbain, sur l'emplacement des bâtiments et des parkings sur leur parcelle (alignements sur voie pour créer des fronts de rue, stationnement en fond de parcelle…), ainsi que l'insertion paysagère des constructions et du non-bâti (parkings, voiries, publicités, enseignes, préenseignes…). Ces travaux doivent être menés à différentes échelles (parcelle, quartier, ville) afin d'intégrer ces entrées de ville dans le tissu urbain environnant et d'améliorer leur interface avec les espaces non bâtis situés au-delà de la frange urbaine, dans une insertion paysagère réussie. Enfin, ces réflexions porteront sur la nécessité du développement d'une offre servicielle à destination des citoyens en complémentarité avec les services du centre-ville : garde d'enfants, points de restauration, équipements de loisirs, services de mobilité…

La place de la nature dans les entrées de villes

La place de la nature doit être renforcée dans les plans d'actions des collectivités locales, relatifs à la requalification de leurs entrées de ville. Les solutions fondées sur la nature s'appuient sur des techniques, méthodes et aménagements sobres et efficaces[1]. Elles permettent de lutter contre les îlots de chaleur urbains, de mieux gérer les eaux pluviales, de renaturer et refonctionnaliser les sols artificialisés, de traiter les friches et d'améliorer localement la qualité de l'air tout en apportant des co-bénéfices pour la biodiversité. Les projets de territoires et de requalification des entrées de ville doivent participer à la préservation et à la restauration des trames vertes et bleues (TVB) identifiées par la collectivité et en cohérence avec l'orientation d'aménagement et de programmation (OAP) TVB du PLUi, obligatoire depuis la loi Climat et Résilience.

Cela implique de penser l'aménagement urbain d'une manière nouvelle, en considérant la nature comme une infrastructure à part entière et en mobilisant les services techniques de manière transversale : espaces verts, patrimoine arboré, gestion des eaux, voirie, espaces publics, bâtiment, gestion de l'éclairage public et publicitaire et bien sûr urbanisme et paysage. Une réflexion stratégique à l'échelle d'une commune ou d'une intercommunalité doit permettre le déploiement raisonné de cette nature afin d'en faire un atout en veillant à la participation des citoyens à cette nouvelle donne, y compris dans les projets de requalification des entrées de ville.

(…)

[1] Le génie écologique permet la reconstitution de milieux naturels, la restauration de milieux dégradés et l'optimisation de fonctions assurées par les écosystèmes. Il regroupe l'ensemble des connaissances scientifiques, des techniques et des pratiques qui prend en compte les mécanismes écologiques, appliqué à la gestion de ressources, à la conception et à la réalisation d'aménagements ou d'équipements, et qui sont propre à assurer la protection de l'environnement. Il constitue l'un des outils à disposition pour développer les solutions fondées sur la nature.

Les enjeux paysagers liés à la route et au chemin

(…)

Affirmer la qualité des entrées et des traversées de bourg

Après une découverte de la silhouette urbaine, l'entrée constitue une séquence plus ou moins longue permettant de passer du rural à l'urbain. Les nouveaux quartiers en périphérie constituent depuis les routes d'entrée du bourg, les premières perceptions du centre urbain à venir. L'aménagement de la voie et de ses abords peut permettre de redonner une unité au tissu urbain parfois disparate des périphéries. Pour les entrées, il est important de signifier un seuil ou une transition (resserrement de la voie, alignement d'arbres, contre-allée…) qui affirme la transition entre la route de campagne et la rue du bourg. A sa suite, la traversée peut se transformer suivant les cas en boulevard ou en rue, permettant ainsi un cadre de vie pacifié adapté aux lieux. L'emprise de la chaussée doit se faire plus discrète pour redonner une importance aux places, aux espaces piétons, aux mails, aux allées… Une traversée aménagée permet de structurer l'espace public et de donner ainsi une certaine unité aux lieux.

Pistes d'actions envisageables :

- Aménager les entrées et les traversées de bourg. Maîtriser l'urbanisation limitrophe de la voie, autour des carrefours ou des échangeurs.
- Créer les premiers plans le long de la voie de contournement pour former une transition : plantation d'arbres par exemple.
- Mettre en valeur les vues au fur et à mesure de l'approche du bourg. Mettre en scène le clocher ou le bâti en ligne de mire.
- Créer un événement marquant l'entrée, mettre en valeur un élément repère : pont, moulin, rivière, cimetière, alignement d'arbres…
- Composer ou recomposer l'urbanisation en périphérie du bourg en tenant compte de la voie d'entrée.
- Conserver ou préempter des emprises publiques le long des voies pour aménager l'entrée. Requalifier les pénétrantes en rue ou en boulevard.
- Aménager les abords de la voie pour redonner une unité à une urbanisation parfois disparate.
- Maîtriser les implantations bâties limitrophes de la voie d'entrée (recul, front urbain). Eviter l'urbanisation linéaire ou le mitage qui forment trop souvent le premier contact avec le bourg.
- Donner une unité aux zones d'activités. Mutualiser et planter les parkings des zones commerciales.
- Marquer la transition route-rue : réduire la largeur de la chaussée, aménager les bas-côtés.
- Hiérarchiser les espaces publics le long de la traversée.
- Penser aux arbres dans l'aménagement des traversées : arbre isolé ou mail sur une place, alignements d'arbres le long des voies…
- Valoriser tous les événements (croisement, circulation douce, passage de l'eau) rencontrés par la voie principale traversant le bourg.
- Privilégier une continuité des aménagements pour conserver l'ambiance des traversées.

Aménager, comme ici, les entrées pour marquer une transition vers le village.

Aménager les entrées de bourg avec simplicité en valorisant comme ici le caractère rural du village. Enfouir les réseaux aériens. Maîtriser les clôtures.

Porter une attention particulière aux routes d'accès et aux entrées en évitant de les coloniser par de l'urbanisation linéaire.

Soigner l'aménagement des traversées des villages et des bourgs.

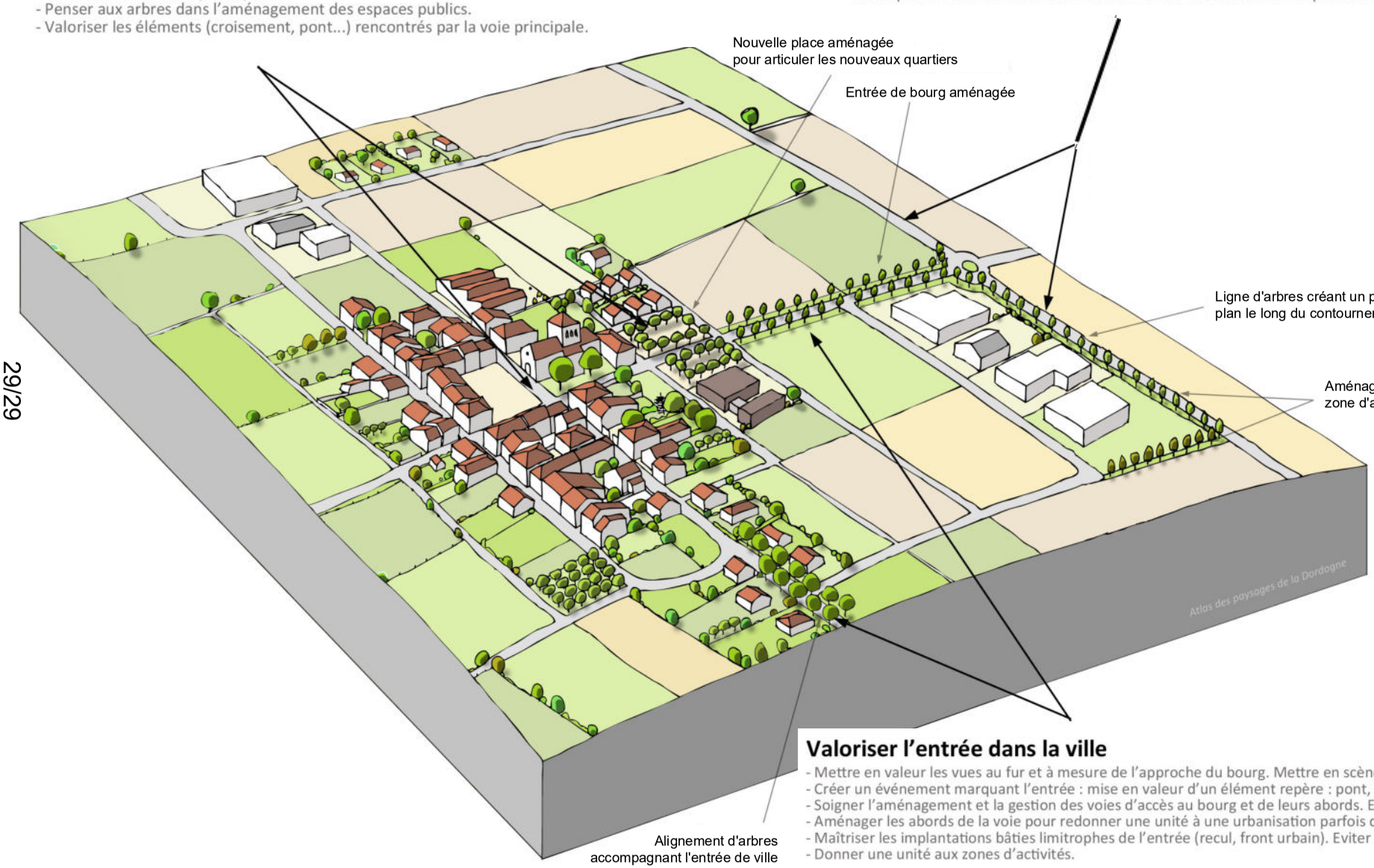
Respecter et valoriser le caractère rural des rues des villages
Privilégier des aménagements simples mais de qualité.
Eviter les aménagements trop complexes, les modèles urbains ou routiers qui banalisent les lieux.

Aménager les traversées de bourg

- Marquer la transition route-rue : réduire la largeur de la chaussée, aménager les bas-côtés.
- Requalifier les pénétrantes en rue ou en boulevard.
- Mettre en valeur les petits éléments du patrimoine.
- Hiérarchiser les espaces publics.
- Créer de nouveaux espaces publics
- Penser aux arbres dans l'aménagement des espaces publics.
- Valoriser les éléments (croisement, pont...) rencontrés par la voie principale.

Maîtriser les vues depuis les contournements

- Créer les premiers plans le long du contournement pour former une transition : plantation d'arbres ...
- Composer l'urbanisation en périphérie du bourg en tenant compte de la nouvelle voie.
- Imposer un traitement des arrières de parcelles dans les zones d'activités.
- Établir des règles de composition des futures tranches urbaines dans les documents d'urbanisme.
- Anticiper la structure du contournement si l'urbanisation est prévue à proximité.



Valoriser l'entrée dans la ville

- Mettre en valeur les vues au fur et à mesure de l'approche du bourg. Mettre en scène le clocher ou le bâti en ligne de mire.
- Créer un événement marquant l'entrée : mise en valeur d'un élément repère : pont, rivière, cimetière, alignement d'arbres...
- Soigner l'aménagement et la gestion des voies d'accès au bourg et de leurs abords. Enfouir les réseaux aériens.
- Aménager les abords de la voie pour redonner une unité à une urbanisation parfois disparate.
- Maîtriser les implantations bâties limitrophes de l'entrée (recul, front urbain). Eviter l'urbanisation linéaire ou le mitage.
- Donner une unité aux zones d'activités.

(...)