
Rapport de stage individuel

Du 19 avril au 27 août 2021

4^{ème} année

**Stagiaire en ingénierie routière
et sécurité routière**

Mairie de La Crèche

99 Avenue de Paris, 79260 La Crèche



Tuteur entreprise :

Lionel Louis

Responsable des services techniques

Dylan Thomas

UIT- RESEAU

2020-2021

Tuteur académique :

Kamal Serrhini

Remerciements

Je tiens tout d'abord à remercier Madame Lætitia Hamot, maire de la commune de La Crèche de m'avoir accueilli au sein de la mairie.

Je remercie également Monsieur Mathias Champseix, directeur général des services pour m'avoir accueilli dans ses services.

Un remerciement tout particulier à Monsieur Lionel Louis, responsable des services techniques, qui m'a accueilli dans son service pour la réalisation de mon stage : mais aussi pour avoir répondu à mes interrogations et suivi tout au long de ces quatre mois de stage.

Je remercie Monsieur Serge Giraud, Madame Stéphanie Delaumone et Monsieur Sébastien Forthin, respectivement, adjoint à l'aménagement et l'urbanisme, responsable du service urbanisme et conseiller municipal délégué à l'aménagement et l'urbanisme, pour leur accompagnement et leurs conseils tout au long du stage.

Enfin, je remercie tous les employés de la mairie pour leur accueil chaleureux, leur gentillesse et de m'avoir permis de découvrir le monde du travail au sein d'une collectivité locale.

Table des matières

REMERCIEMENTS	2
TABLE DES MATIERES	3
INTRODUCTION	4
PRESENTATION DE LA STRUCTURE D’ACCUEIL	5
PRESENTATION DES MISSIONS.....	7
1. RECENSEMENT DE L’ETAT DE LA SIGNALISATION HORIZONTALE ET VERTICALE.....	8
<i>a. Présentation de la mission.....</i>	<i>8</i>
<i>b. Déroulé de la mission.....</i>	<i>8</i>
<i>c. Retour sur expérience</i>	<i>12</i>
2. RECENSEMENT DE L’ETAT DES ROUTES COMMUNALES	13
<i>a. Présentation de la mission.....</i>	<i>13</i>
<i>b. Déroulé de la mission.....</i>	<i>13</i>
<i>c. Retour sur expérience</i>	<i>16</i>
3. RECENSEMENT DE L’ETAT DES TROTTOIRS.....	16
<i>a. Présentation de la mission.....</i>	<i>16</i>
<i>b. Déroulé de la mission.....</i>	<i>16</i>
<i>c. Retour sur expérience</i>	<i>19</i>
4. SECURISATION D’UN VILLAGE.....	19
<i>a. Présentation de la mission.....</i>	<i>19</i>
<i>b. Déroulé de la mission.....</i>	<i>20</i>
1) Retour sur enquête.....	20
2) Constitution du dossier	21
3) La démarche de la démocratie participative	23
4) Le dossier final.....	23
<i>c. Retour sur expérience</i>	<i>25</i>
5. MISSIONS ANNEXES	26
<i>a. Élaboration d’un schéma cyclable sur la commune.....</i>	<i>26</i>
<i>b. Hiérarchisation des voies de la commune</i>	<i>29</i>
<i>c. Aménagement piéton et extension de réseaux – Chemin de la Petite Isle.....</i>	<i>31</i>
BILAN DU STAGE	32
BIBLIOGRAPHIE	34
TABLE DES FIGURES	35
ANNEXES.....	36

Introduction

Ce rapport de stage a été rédigé dans le cadre d'un stage de quatre mois (avril à août 2021), réalisé dans les services techniques de la mairie de La Crèche (Deux-Sèvres, 79), sous la responsabilité de Lionel Louis, maître de stage et responsable des services techniques.

Ce rapport s'inscrit également dans le cadre du second semestre de la 4^{ème} année de Génie de l'Aménagement et Environnement, spécialité RESEAU (Réseaux et Systèmes de l'Environnement et des Aménagements Urbains), diplôme de l'École Polytechnique de l'Université de Tours et a été rédigé sous la responsabilité de Monsieur Kamal Serrhini, maître de conférences à l'Université de Tours.

La première partie de ce rapport présentera la structure d'accueil. La seconde s'intéressera aux différentes missions qui m'ont été données, accompagnée par les différents documents que j'ai pu réaliser. Pour finir, la dernière partie fera l'objet d'un bilan du stage, avec les acquis, les difficultés rencontrées et les perspectives envisagées.

Présentation de la structure d'accueil

La commune de La Crèche est située dans la région Nouvelle-Aquitaine, au Sud-est du département des Deux-Sèvres (79). Située à environ 13 km du chef-lieu du département (Niort), et à 10 km de la commune de Saint-Maixent l'École, siège de la communauté de commune du Haut Val de Sèvre, dont La Crèche fait partie.

La commune comptait au dernier recensement de la population 5 918 habitants (2020) sur un vaste territoire d'une superficie de 34,5 km² (densité de 172 hab./km²). L'étalement de la commune entraîne un fort maillage routier. En effet, la commune comptabilise 83 km de voies. Ceci est dû au fait que la commune est composée de 11 villages et hameaux, tous plus ou moins excentrés du bourg. Les habitations sont principalement présentes dans le bourg, de part et d'autre de la route départementale 611, ce qui lui confère un aspect de « ville-rue ». Toutefois, dans les villages, de nombreux lotissements ont été construits, suite à la volonté de l'ancien maire de dynamiser sa population.

Cette commune est extrêmement bien desservie, entre notamment l'A10 en direction de Paris et Bordeaux et l'A83 en direction de Nantes. De plus, une ligne de chemin de fer reliant Poitiers à La Rochelle passe également par La Crèche (figure 1).

Ce territoire a vu sa population multipliée par 2 depuis ces 50 dernières années, dû au fait de l'implantation de différentes zones d'activités et plus précisément de la zone industrielle « Atlansèvre » dans le Sud de la commune qui génère plus de 2 100 emplois.

La commune de La Crèche est le poumon économique de la communauté de communes du Haut Val de Sèvre. En effet, elle concentre la majorité des entreprises et la vente des terrains confère un budget non-négligeable à la communauté de communes. La Crèche est donc un pilier. En effet, sans elle, la communauté de communes se voit perdre une grande partie de ses ressources. De plus, nous devons noter que la communauté d'agglomération du Niortais (CAN), voisine de la communauté de communes, est très attractive, car elle propose de nombreux services. Ainsi, nous pouvons nous demander si la communauté de communes serait vouée à disparaître dans les prochaines années, avec le potentiel départ de la commune de La Crèche à la CAN.

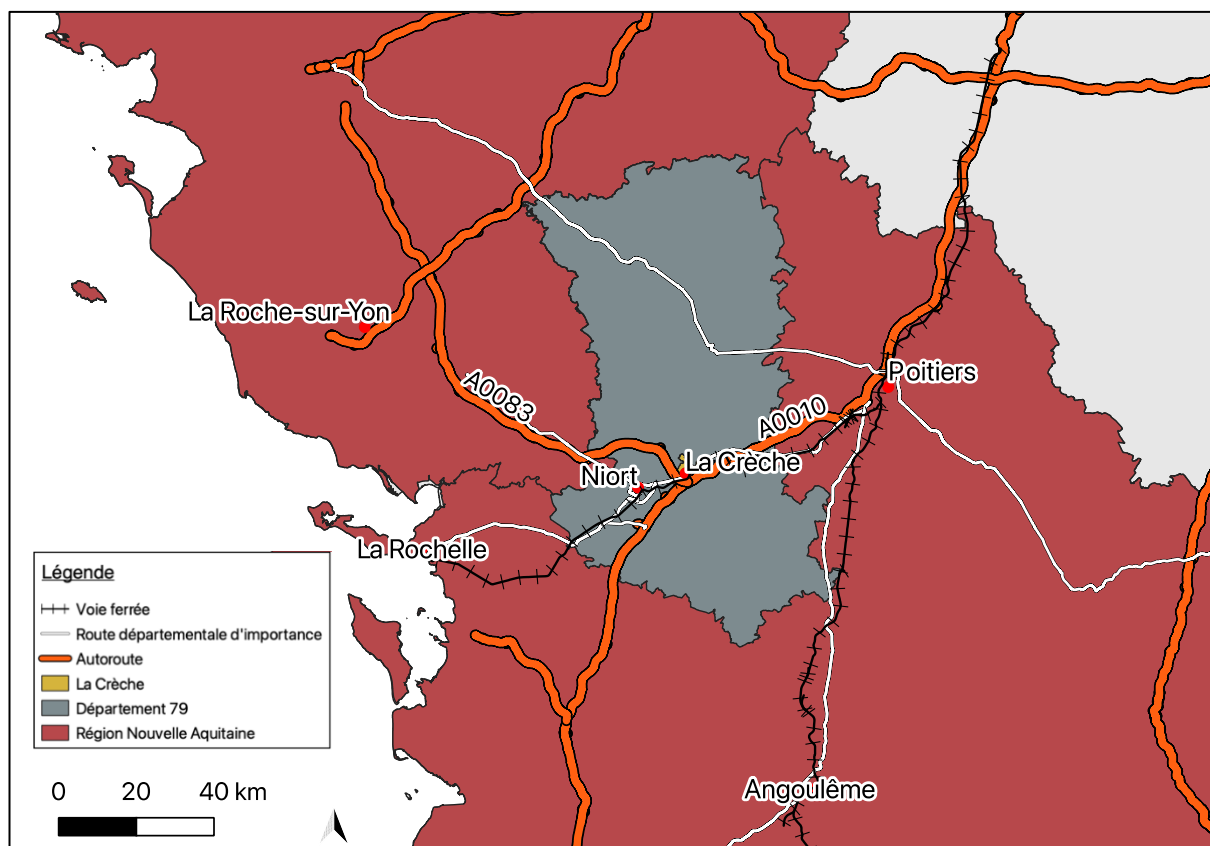


Figure 1: Plan de situation des Deux-Sèvres ; Source: BD-Topo IGN ; Réalisation: Dylan THOMAS

La mairie de La Crèche compte 31 agents territoriaux répartis en 7 services différents (voir Annexe 1). A la tête de la nouvelle municipalité, se trouve Madame Laetitia Hamot, une jeune femme qui mise beaucoup sur le milieu associatif de la commune. Elle est accompagnée du nouvel-arrivant au poste de directeur général des services, Monsieur Mathias Champseix. Ensemble, ils souhaitent porter des projets de grandes ampleurs, visibles et en réponses aux demandes des habitants.

Présentation des missions

Avant de débiter les missions que l'on m'a assignées, j'ai tout d'abord dû réaliser un fond de carte le plus représentatif possible de la commune de La Crèche. J'ai donc récupéré des données en ligne dans un premier temps, puis je me suis rendu sur le terrain afin de les mettre à jour pour classer les routes, chemins, voies communautaires (routes appartenant à la communauté de communes), autoroutes, etc. (figure 2).

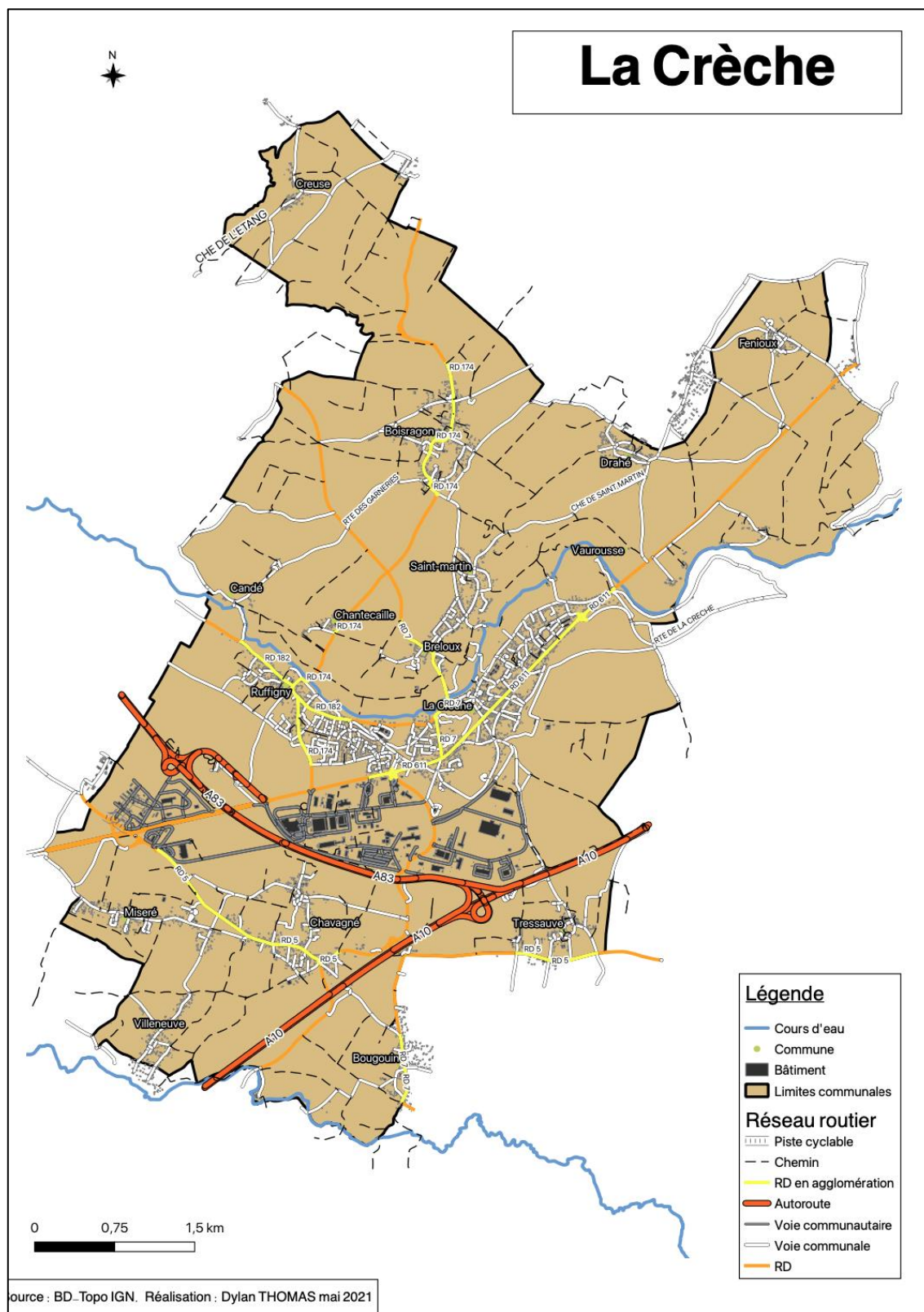


Figure 2: Carte de situation de la commune de La Crèche ; Réalisation: Dylan THOMAS

Ce travail s'est avéré être plus long que prévu, car comme dit précédemment, la commune de La Crèche est très étendue et possède de nombreuses voies. Ainsi, les trois premières semaines du stage ont été consacrées à cette introduction.

1. Recensement de l'état de la signalisation horizontale et verticale

a. Présentation de la mission

Il s'agissait d'un recensement de toute la signalisation horizontale et verticale de la commune plus ou moins dégradée. Chaque rue de la commune a donc été analysée, recensée et marquée pour avoir un recensement exhaustif.

Dans un premier temps, il s'agissait également de recenser la signalisation qui n'avait pas de problèmes particuliers. Mais cette mission s'est vue évoluer, car la mairie a été contactée par un service privé avec lequel elle collabore depuis longtemps. Ces derniers nous ont informé qu'un PCRS (plan de corps de rue simplifié) était en cours d'exécution sur la commune. Il s'agit d'un relevé très précis des voiries et des affleurants avec des technologies comme des radars LIDAR et/ou des déploiements de drones/avions. De plus, une des options proposées était le recensement de la signalisation verticale et horizontale.

Ainsi, ce recensement leur a été transmis et ma tâche a été de relever de l'état de cette signalisation.

La signalisation verticale correspond à l'ensemble des équipements de signalisation situés au-dessus de la surface du sol (balises, délinéateurs, poteaux, portiques, etc.) (*Le dictionnaire professionnel du BTP, s.d.*).

La signalisation horizontale, elle, renvoie à l'ensemble des dispositifs de signalisation, essentiellement marques de peinture, placées sur la chaussée (*Le dictionnaire professionnel du BTP, s.d.*).

L'objectif de ce diagnostic était d'assurer la sécurité des automobilistes. En effet, en ayant au préalable recensé les lieux où les panneaux sont dégradés, nous pourrions dans un second temps croiser ces données avec celles des accidents recensés sur la commune, et ainsi comprendre mieux l'origine de ces derniers dans ces zones.

b. Déroulé de la mission

J'ai donc séparé la commune selon 12 secteurs, pour mener à bien cette mission et les suivantes. Ceux-ci ont été choisis en fonction des hameaux de la commune qui en comporte 12 : Boisragon, Bougouin, Bourg, Chavagné, Creuse, Drahé, Fenioux, Miseré, Ruffigny, St Martin/Breloux, Tressauve, Villeneuve.

Pour mener à bien cette mission, je me rendais sur le terrain afin de noter les coordonnées des panneaux endommagés, ainsi que leur type et les observations éventuelles que je pouvais faire. J'ai donc créé une échelle de priorité en termes d'agissements allant de 1 à 4, 1 étant la plus élevée (figure 4 et 6) et 4 la moins importante (figure 3 et 5).



Figure 5: Panneau dans un buisson - Chemin de la draunière Tressauve ; Source: Dylan THOMAS



Figure 6: Miroir arraché - Route de l'ancienne laiterie Ruffigny ; Source: Dylan THOMAS



Figure 4: Signalisation horizontale effacée - Rue de barilleau Bourg ; Source: Dylan THOMAS



Figure 3: Panneau stop tordu - Route de François Bourg ; Source: Dylan THOMAS

Une ligne de stop effacée (figure 4) représente un réel danger pour les automobilistes. En effet, doit-on s'arrêter au panneau, ou plus loin ? C'est la raison pour laquelle ce manque de signalisation horizontale a été considéré comme une priorité 1. De même qu'un miroir qui a été arraché (figure 6), cela représente un danger très important pour les usagers. En effet, les personnes sortant de la rue avec une faible visibilité latérale, n'ont plus d'informations sur les allées et venues des autres automobilistes. Un tel manque est considéré comme priorité 1.

Néanmoins, un panneau de rue dans un buisson comme sur la figure 5, ne représente pas un danger sur la conduite des automobilistes. Ceci enlève simplement de l'information aux usagers. Pareillement, un panneau légèrement tordu, dont l'information est toujours lisible (figure 3), ne représente pas une priorité 1. Ces deux cas ont donc été classés en priorité 4.

De retour à la mairie, il s'agissait d'uniformiser ces informations sur un fichier csv (compatible avec Qgis), pour ensuite importer les informations sur la carte. J'ai donc dû séparer en deux colonnes distinctes les coordonnées récoltées à partir de GoogleMaps sur le terrain (*type (46,3453465 ; -0,183291)*). Pour cela je me suis servi des fonctions disponibles sur Excel. Il fallait donc, à l'aide de ces fonctions, enlever les parenthèses, les espaces et le point-virgule.

Une fois cela fait, il s'agissait, sur Qgis, de créer une symbologie (légende, comment les choses apparaissent sur la carte) selon une règle : la signalisation avec une priorité 1 apparaît en rouge et celles avec une priorité 4 en vert (figure 7).

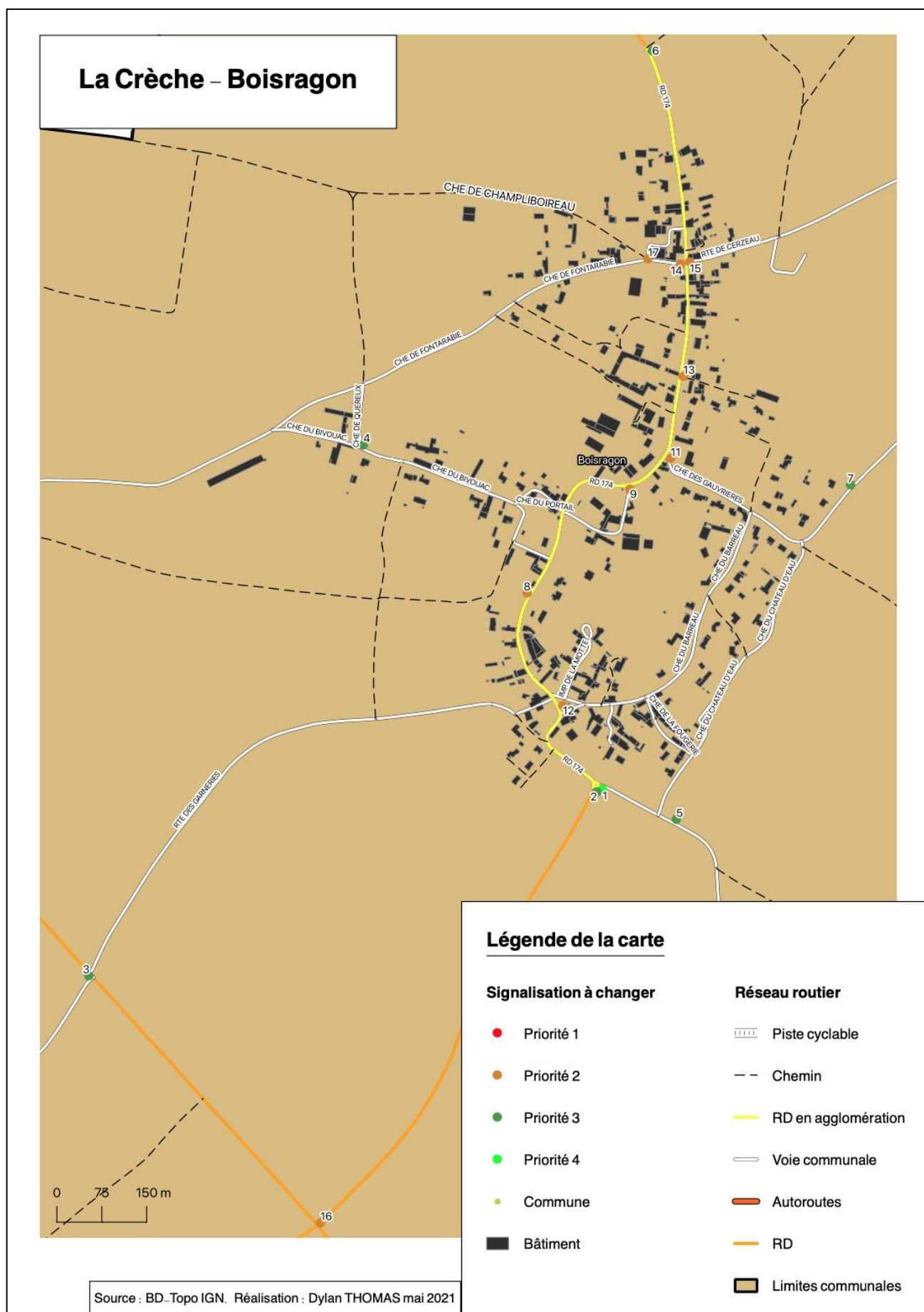


Figure 7: Carte des panneaux endommagés - Boisragon ; Source: Dylan THOMAS

Pour rendre la lecture de la carte plus facile pour les agents et afin qu'ils sachent ce qu'il y avait à changer sans avoir à se rendre sur Qgis, j'ai créé des tableaux (figure 8) qui reprenaient les numéros sur la carte. À cela s'ajoutait le type de signalisation, ainsi que les éventuelles observations de terrain.

Priorité 1	Priorité 2	Priorité 3	Priorité 4
------------	------------	------------	------------

Commune	N°	Coordonnées	Signalétique horizontale / verticale	Observations	Priorité (1-4)
Boisragon	1	(46.3793510, -0.3075521)	Direction « Ruffigny / La Crèche »	Trou	
	2	(46.3793070, -0.3076698)	Cédez le passage	Plié en haut à gauche	
	3	(46.3762256, -0.3185237)	Direction « Les Garennes / Candé »	Très sale et marque de rouille	
	4	(46.384371, -0.313053)	Panneau « Chemin de Quéreux »	Mousse et abîmé	
	5	(46.378942, -0.305923)	Panneau d'entrée « Boisragon »	Tordu légèrement	
	6	(46.3904652, -0.3071428)	Panneau de sortie « Boisragon »	Tordu légèrement + Pelouse qui cache le panneau	
	7	(46.3840714, -0.3024462)	Panneau d'entrée « Boisragon »	Très sale + marque de rouille + mousse	
	8	(46.3822449, -0.3093643)	Miroir	Trou + impact	
	9	(46.3838683, -0.3072316)	Miroir	Fissure	
	10	(46.3676265, -0.3189633)	Miroir	Fissure	
	11	(46.3843566, -0.3063757)	Cédez le passage	Panneau abîmé en bas + marquage au sol peu visible	
	12	(46.3805778, -0.3084892)	Arrêt de bus	Marquage au sol effacé + vitre cassée	
	13	(46.3855992, -0.3061772)	Stop	Marquage au sol effacé	
	14	(46.3872838, -0.3063314)	Stop	Marquage au sol effacé + panneau très abîmé	
	15	(46.3873210, -0.3061421)	Stop	Marquage au sol effacé	
	16	(46.3726660, -0.3132746)	Stop	Marquage au sol effacé	
	17	(46.3873402, -0.3070513)	Stop	Marquage au sol effacé + Très sale + haie qui pousse dessus	

Figure 8: Tableau des panneaux recensés - Boisragon ; Source: Dylan THOMAS

c. Retour sur expérience

Cette première mission m'a permis de me replonger profondément dans le SIG et plus précisément dans le logiciel Qgis. À l'aide des cours dispensés à Polytech, les connaissances de base étaient acquises. Toutefois, il m'a fallu m'auto-former sur certains points pour parfaire les démarches que je devais entreprendre afin qu'elles soient moins longues.

Néanmoins, cette mission est restée étendue dans le temps, répétitive et fastidieuse. Ce n'était qu'un relevé pur et simple d'informations, sans apport de savoirs particuliers.

Toutefois, si la réalisation n'était pas enrichissante, il est à souligner que la géolocalisation sur Qgis est une chose très importante, et la création d'informations sur la signalisation verticale et horizontale faite pour la mairie a rendu la mission pertinente et enrichissante. En effet, les bases de données actuelles ne permettent pas d'obtenir ce genre d'informations, c'est aussi le cas pour la localisation des trottoirs que nous verrons dans les parties suivantes.

2. Recensement de l'état des routes communales

a. Présentation de la mission

Il s'agissait ici de recenser l'état des voiries communales selon les 12 secteurs cités dans la partie précédente, à partir des cartes du réseau routier créées en amont.

La notion de « voie publique » recouvre, au sens du Code de la voirie routière, la voie affectée à la circulation terrestre publique et appartenant au domaine public (art. L.111-1) (*Pourriez-vous m'éclairer sur la définition en urbanisme de la voie ?*, 2017) (figure 9).

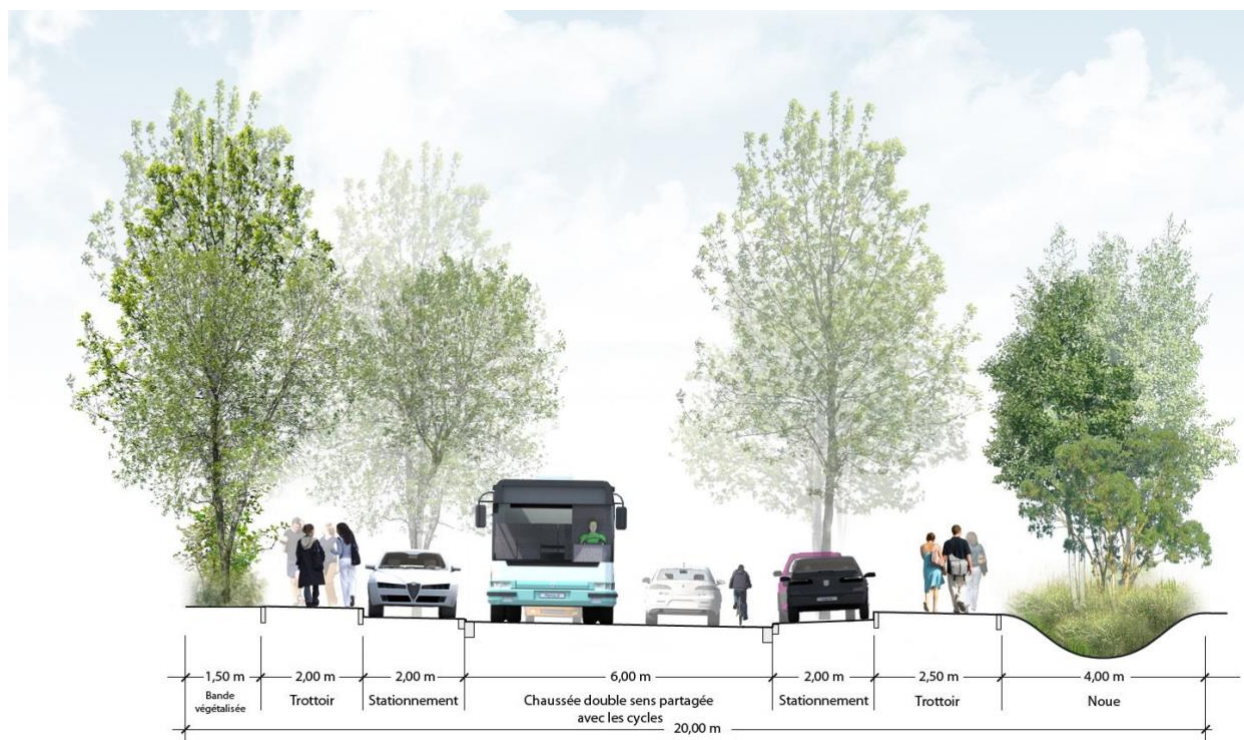


Figure 9: Coupe type d'aménagement de voirie ; Source: Eco-quartier d'Ugatte, s.d.

L'objectif ici était également la sécurisation des automobilistes. L'état des voiries peut également amener une piste de réflexion sur la causalité des accidents survenus dans la commune. En effet, un état dégradé de la route peut entraîner des accidents plus ou moins graves. Avec le temps, la voirie s'use à cause des pneumatiques des véhicules, des freinages et surtout le poids et la taille des véhicules qui ne font qu'augmenter. En effet, le freinage des véhicules « arrache » des gravillons du revêtement de la route. Au fil du temps, la route peut se creuser et cela engendre des formations de trous dans la chaussée, et pouvant donc aboutir à des accidents.

b. Déroulé de la mission

Comme précédemment avec la signalisation, une échelle de dégradation a été fixée et adaptée en fonction du terrain. L'échelle avait 4 niveaux de priorité : de très mauvais à très bon.



Figure 13: Route de priorité 4 - Rue Louise Michel Ruffigny ;
Source: Dylan THOMAS



Figure 12: Route de priorité 1 - Rue Hubert Melin Ruffigny ;
Source: Dylan THOMAS



Figure 11: Route de priorité 4 - Rue Albert Charrier Boisragon ;
Source: Dylan THOMAS



Figure 10: Route de priorité 1 - Impasse de l'harmonie Boisragon ; Source: Dylan THOMAS

Des routes telles que sur les figures 11 et 13 ont été classées avec une priorité 4. En effet, les accotements de la bande roulante, ainsi que la bande roulante en elle-même sont en très bon état. La chaussée ne présente pas de points où la route a été refaite partiellement, ou encore de trous formés ou bien en formation.

Au contraire, sur les figures 10 et 12, la chaussée a été classée en priorité 1, car elle représente un potentiel danger pour les usagers de la route. En effet, la présence de « pansements » (points où la route a été refaite en partie) sur la route, génère des secousses pour les usagers de la route et donc un potentiel risque d'accidents et/ou d'usure prématurée du véhicule. Effectivement, un trou ou un pansement est une zone de fragilité et leurs bordures sont très fragiles, cela peut donc entraîner la formation de zone fragilité plus importante et une cavité plus conséquente.

La présence de trou sur la chaussée, peut entraîner la crevaison d'un pneumatique de voiture, vélo, camion ou encore bus et donc un accident plus ou moins sévère en fonction de la vitesse de l'utilisateur.

Après ce travail effectué, avec le directeur général des services et le responsable des services techniques, nous avons recensé toutes les voies de priorité 1 et 2, et ainsi nous avons pu estimer la longueur totale des voies à refaire en priorité.



c. Retour sur expérience

Cette mission représentait un enjeu très important pour la mairie, car avoir des voiries en relativement bon état, engendre des politiques de sécurisation importantes. Il faut savoir que refaire la chaussée d'une voirie avec des matériaux qui vont durer dans le temps coûte très cher. Le budget accordé à ces travaux doit donc être très conséquent. De plus, à La Crèche, il y a environ 80 kilomètres de voies. Sachant que la plupart de ces dernières sont en mauvais état, nous avons estimé les travaux pour les remettre en état (à l'instant où le diagnostic a été achevé) à 4 millions d'euros. Une somme comme celle-ci, engage donc à prévoir un plan de financement sur 10 ans et donc d'allouer au budget 400 000 euros juste pour de la réfection de voirie. Pour une commune de l'ampleur de La Crèche (environ 6 000 habitants), un tel budget pour des voiries est énorme. C'est la principale raison pour laquelle les travaux de voirie sont rares et de petite ampleur.

Toutefois, des chaussées en bon état peuvent permettre de voir l'accidentologie diminuer. C'est donc un enjeu considérable pour la mairie qui se doit de protéger ses concitoyens.

Cette mission m'a permis de voir plusieurs aspects d'un projet : la partie diagnostic avec le recensement cartographique de l'état des voies et la partie estimation des travaux. Cette dernière a été possible, car lors des années précédentes, un autre stagiaire avait fait le recensement des longueurs des voiries de la commune et avec les devis de réfection de voiries précédents, nous avons pu estimer que le mètre carré de voirie à refaire était d'environ 100 € TTC (voir annexe 2).

Cette mission était longue et répétitive mais enrichissante sur la fin. Pour conclure, je peux dire que la partie diagnostic n'est pas toujours la plus stimulante. Néanmoins, elle reste nécessaire et essentielle, car sans elle, la seconde partie de la mission n'aurait pas pu voir le jour.

3. Recensement de l'état des trottoirs

a. Présentation de la mission

Dans un premier temps, il fallait créer une carte de localisation des trottoirs. Cela n'existait pas dans les bases de données actuelles, j'ai donc, fait un repérage sur le terrain de tous les trottoirs de la commune à partir des cartes de voiries. Après cela, j'ai fait un relevé de leur état.

Toutefois, je me dois de noter que dans une commune rurale, la taille des voiries est très restreinte et donc la mise en place de trottoirs pour la sécurisation des piétons n'est pas envisageable pour tous les secteurs. Dans cette partie, seulement 8 d'entre eux (Boisragon, Bougouin, Bourg, Chavagné, Fenioux, Miseré, St Martin/Breloux et Ruffigny) ont été étudiés, car les autres ne possédaient pas de trottoirs.

b. Déroulé de la mission

Durant la mission, sur le terrain, j'ai identifié 5 types de trottoirs différents sur la commune :

- Trottoir double haut

Figure 15: Double trottoir haut - Lotissement peltier Miseré ; Source: Dylan THOMAS



- Trottoir simple haut

Figure 16: Simple trottoir bas - Chemin de Miseré ; Source: Dylan THOMAS



- Trottoir double bas

Figure 17: Double trottoir bas - Rue du château Bougouin ; Source: Dylan THOMAS



- Trottoir simple bas

Figure 18: Simple trottoir bas - Champ grelet 1 Miseré ; Source: Dylan THOMAS



- Bande piétonne

Figure 19: Bande piétonne - Chemin de Miseré ; Source: Dylan THOMAS

À partir de ces 5 types, j'ai créé une couche sur Qgis pour renseigner leur localisation (figure 20), et ensuite décrire leur état. Cette tâche s'est avérée être plus compliquée que les deux précédentes. En effet, l'état des trottoirs de la commune étant fortement dégradé, la mise en place d'une échelle de dégradation ne semblait pas pertinente. Seuls les trottoirs des lotissements récents auraient été classés dans un très bon état, tous les autres sont dégradés : envahis par les herbes, revêtement arraché, peinture à refaire, etc.

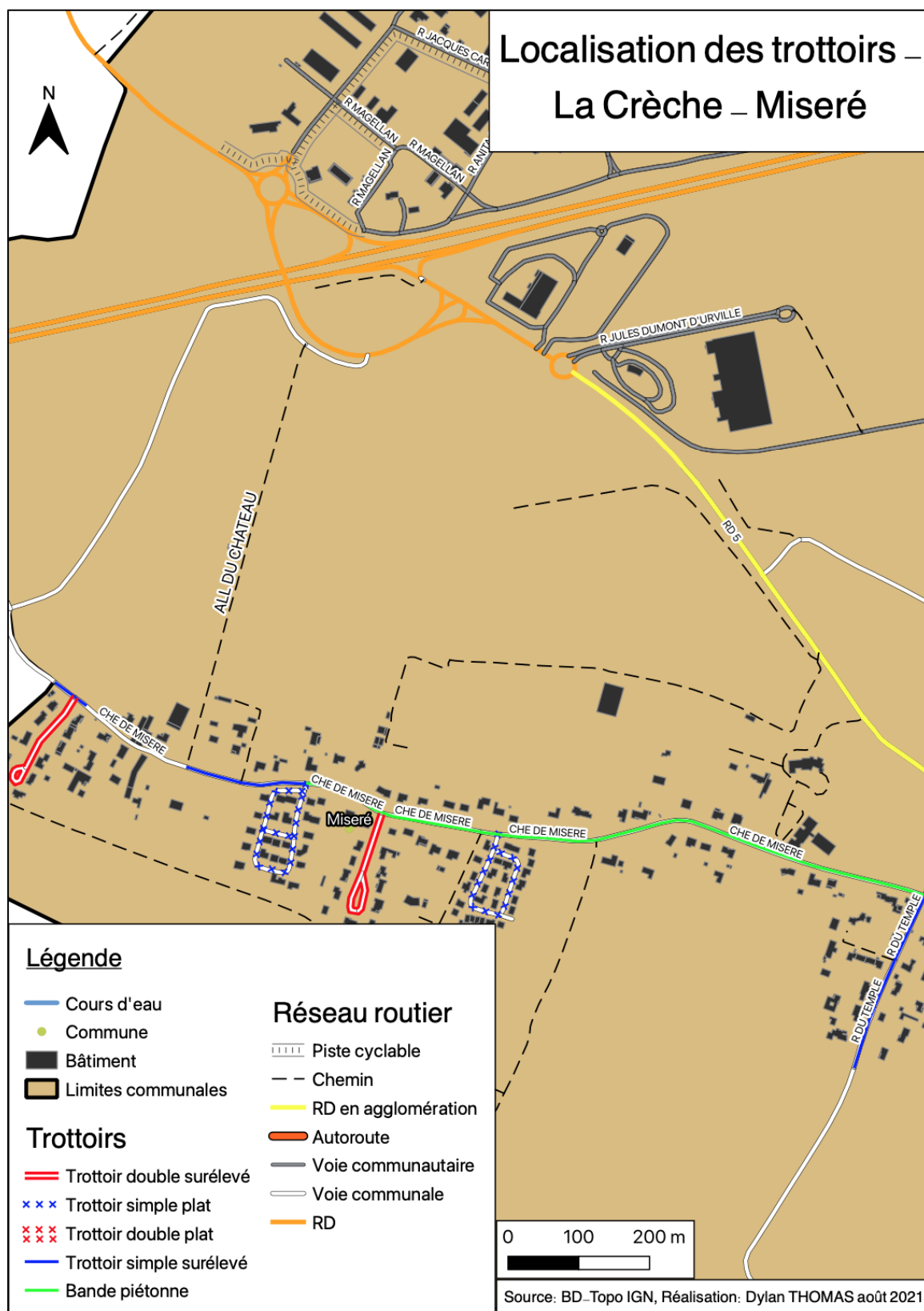


Figure 20: Carte de localisation des trottoirs - Miseré ; Réalisation: Dylan THOMAS

c. Retour sur expérience

Cette mission m'a permis d'apprendre à créer une couche shapefile (couche vecteur), et de la renseigner en créant les lignes associées aux trottoirs. J'ai dû créer 5 types de symbologie différents, qui soient distincts et clairs, pour différencier ces 5 types de trottoirs.

Cette mission se rapprochait beaucoup de celle liée aux voiries et en était d'ailleurs en quelque sorte la continuité.

Ainsi, j'ai donc créé de l'information qui ne se trouve nul part dans les bases de données. Ainsi, le travail de cartographie de la localisation des trottoirs s'est avéré être un apport enrichissant pour la Mairie et surtout pour les agents qui doivent les entretenir, puisque cela n'existait pas de manière officielle auparavant.

4. Sécurisation d'un village

a. Présentation de la mission

Il s'agissait de reprendre une mission en cours. En effet, des aménagements avaient été mis en place en phase de test dans le village, pour réduire la vitesse et donc sécuriser les riverains. 3 secteurs avaient été repérés comme dangereux :

- Village dans son entièreté
- Secteur du viaduc
- Route départementale 5

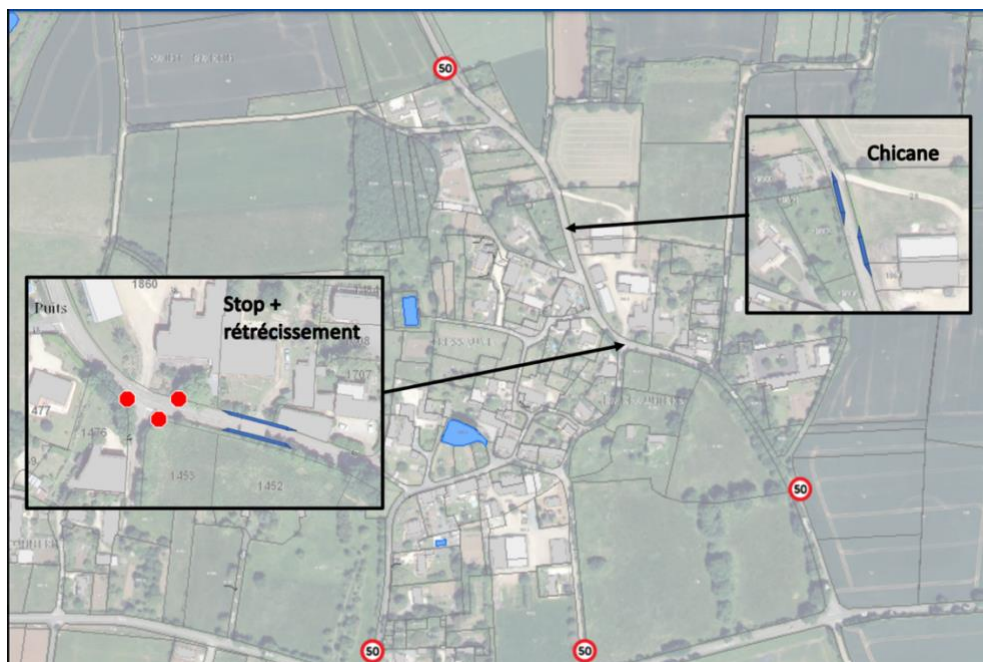


Figure 21: Schéma des aménagements en phase de test - Secteur 1 Tressauve ;
Réalisation: Dylan THOMAS

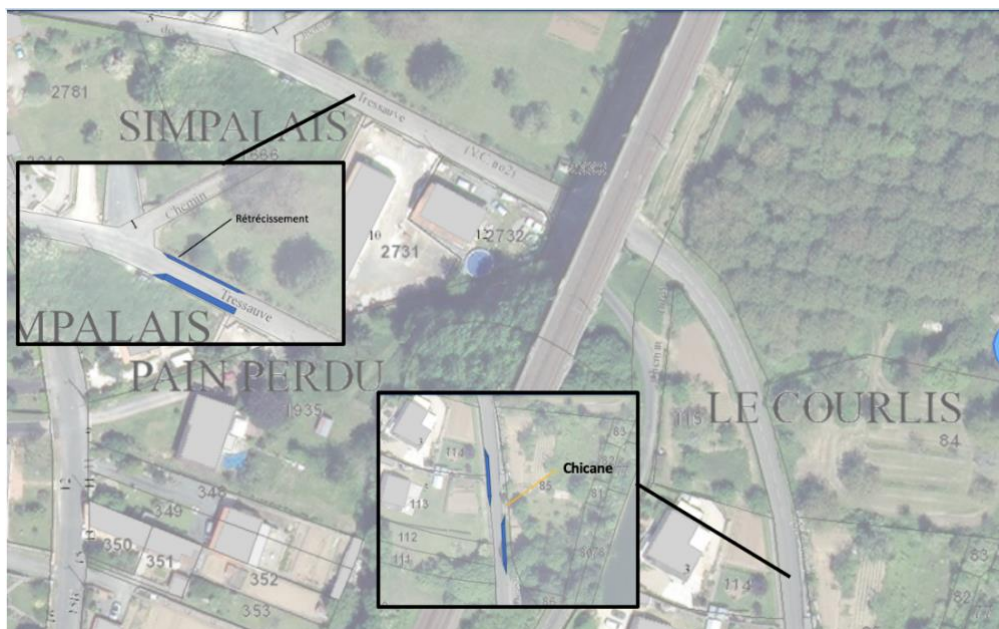


Figure 22: Schéma des aménagements en phase de test - Secteur 2 Tressauve ;
Réalisation: Dylan THOMAS

En phase de test, sur le secteur 1 (village) avait été mis en expérimentation : un carrefour à stops, un rétrécissement et une chicane (figure 21). Sur le secteur 2 (viaduc) : un rétrécissement et une chicane (figure 22) et pour finir sur le dernier secteur (RD 5) : un radar pédagogique limité à 70 km/h.

Une enquête a été soumise aux riverains pour relever leur ressenti vis-à-vis de ces aménagements (voir annexe 3). Mon rôle, dans un premier temps, a été de faire un retour de cette enquête. Puis, j'ai pu être force de proposition en apportant des modifications aux aménagements en phase test, pour répondre à la fois aux demandes des riverains, mais aussi garantir une réduction des vitesses et donc la sécurisation des habitants.

À partir de ce moment, j'ai pris en charge le dossier de sécurisation du village de Tressauve.

b. Déroulé de la mission

1) Retour sur enquête

Dans un premier temps, il s'agissait de reprendre les remarques des habitants en les condensant. Le taux de réponse étant de plus de 50 %, montre la volonté des habitants à être impliqué dans la démarche, et surtout lorsqu'il s'agit de leur sécurité ou celle de leurs enfants. Puis, dans un second temps, j'ai dressé un projet en relation avec les remarques faites.

Dans la globalité, les habitants n'étaient pas satisfaits des aménagements mis en place lors de la phase test. En effet, plus de 50 % des réponses étaient négatives. En remarque générale, nous retrouvons le manque de ralentissement de la part des usagers et donc un sentiment d'insécurité. Néanmoins, quelques remarques positives sont ressorties de l'enquête : le carrefour à stops ne permet pas de faire arrêter les véhicules toutefois, il les fait ralentir. Pareillement, les aménagements de type chicanes et/ou rétrécissements ne permettaient pas un réel arrêt, car le flux des véhicules est dans un sens le matin et dans l'autre le soir, néanmoins, il permettait un ralentissement en-deçà des 50 km/h.

La conclusion générale que nous pouvions dresser sur cette enquête était : les aménagements permettent un ralentissement, toutefois, ils nécessitent d'être repensés vis-à-vis du flux des véhicules.

De plus, avec le service de communication, nous avons rédigé un article de journal (voir annexe 4) sur la sécurité routière, plus précisément sur la cohabitation entre les piétons et les voitures. Ce genre de démarche s'inscrit dans les mesures préventives mises en place pour sécuriser les villes. En effet, malgré les aménagements apportés, nous ne pouvons pas être présents à chaque instant pour vérifier le bon comportement des usagers. Ainsi, ce genre de démarche permet aux personnes de « s'éduquer » sur le sujet et de prendre des mesures de leur côté. On parle bien d'éducation, car sans incivilité, aucun aménagement n'aurait besoin d'être mis en place.

2) Constitution du dossier

À partir de recherches sur le Cerema et d'autres revues d'aménagement, j'ai pu constituer une liste d'aménagements pour sécuriser le village. En sont ressortis :

- Les coussins lyonnais/ralentisseurs
- La mise en place de carrefour à stops
- Le rétrécissement de la chaussée
- La mise en place de chicanes
- La baisse de la vitesse maximale autorisée
- La mise en place de bandes rugueuses aux entrées

Avec le retour de l'enquête auprès des riverains, les aménagements en phase de test et ces informations, nous avons pu établir un plan d'aménagement du village.

La mise en place de coussins lyonnais au centre des rétrécissements (figure 23 et 24) permet un réel ralentissement des véhicules, contrairement à l'aménagement sans cet équipement. L'installation de bandes rugueuses aux entrées du village, (figure 25) permet d'avertir les usagers d'un danger. Ils indiquent l'entrée en agglomération et de faire ralentir les véhicules. L'instauration d'une vitesse maximale autorisée à 30 km/h dans l'entièreté du village, permet aux habitants de se sentir en sécurité (figure 23).

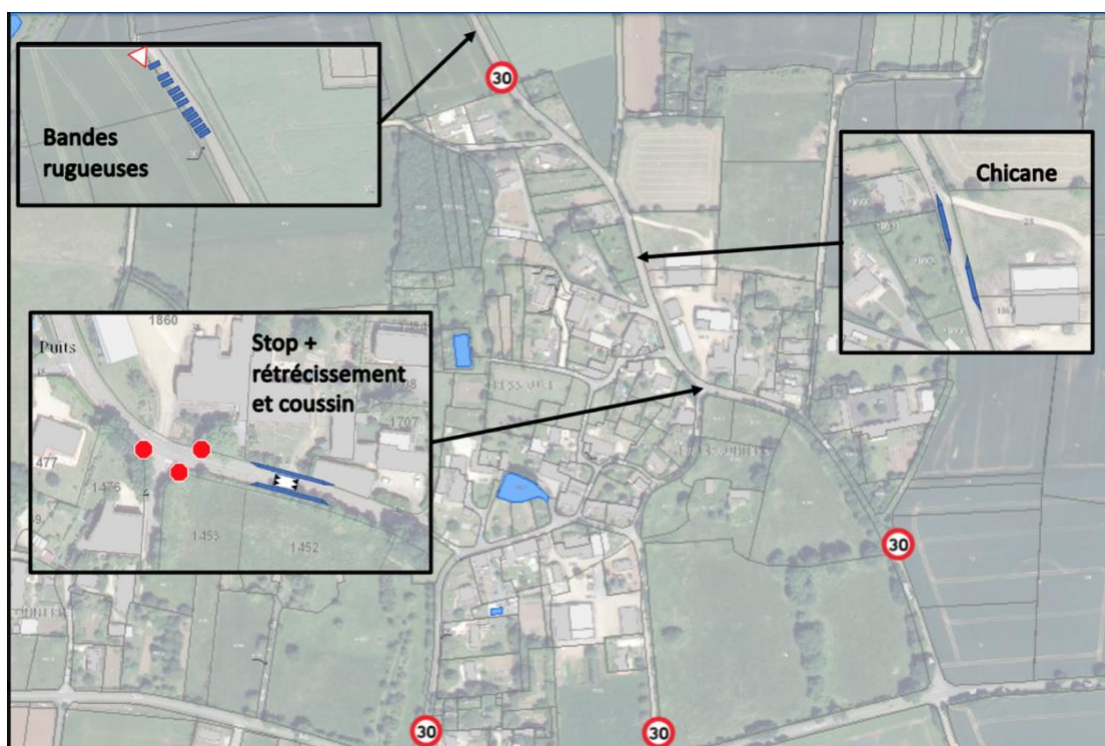


Figure 23: Schéma des aménagements proposés - Secteur 1 Tressaube ; Réalisation: Dylan THOMAS

De plus, le passage sur la RD 5 de lieu-dit à agglomération permet un abaissement de la vitesse maximale autorisée à 50 km/h. Toutefois, l'entretien de cette partie sera désormais à la charge de la mairie et non plus du département. Il s'agit donc d'un choix à faire pour la mairie, car comme dit précédemment, l'entretien de la voirie a coûté élevé.

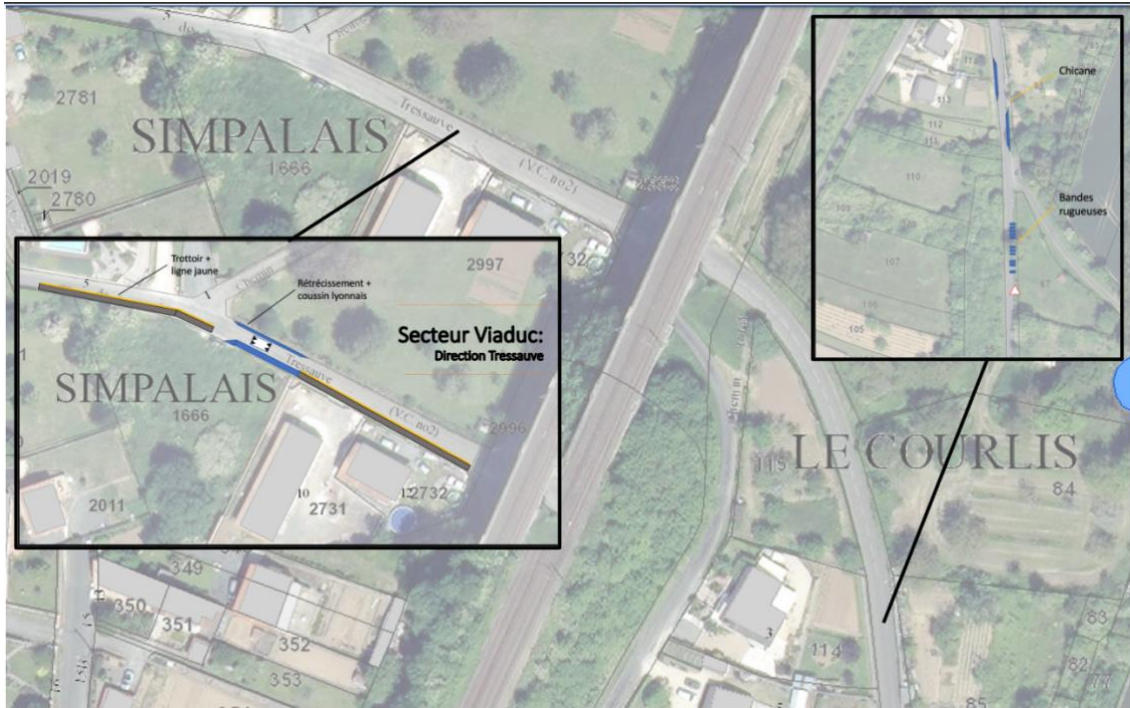


Figure 24: Schéma des aménagements proposés - Secteur 2 Tressauve ; Réalisation: Dylan THOMAS

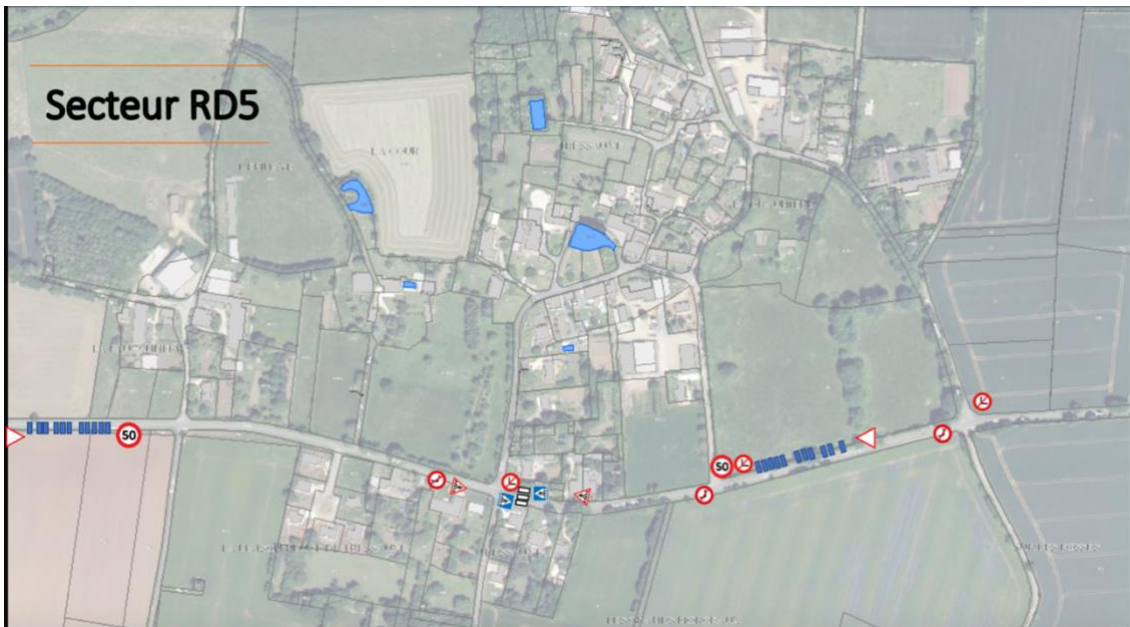


Figure 25: Schéma des aménagements proposés - Secteur 3 Tressauve ; Réalisation: Dylan THOMAS

3) La démarche de la démocratie participative

La volonté des élus était d'intégrer au plus les riverains dans la décision. Ainsi, une démarche de démocratie participative a été mise en place. Il s'agissait dans un premier temps de récapituler les faits aux riverains : contexte, phase de test et suite du projet.

Puis, par groupe (figure 26), les riverains ont travaillé avec à leur disposition le retour de l'enquête anonymisé, ainsi que plusieurs cartes reprenant les aménagements en phase de test (figure 27).

L'idée était que les habitants s'approprient le sujet et qu'en groupe, ils ressortent des idées d'aménagements pour sécuriser leur quotidien.

Par la suite, chaque groupe a pu s'exprimer sur les idées proposées et pour finir, l'équipe des agents et élus dont je faisais partie, s'était également prêtée au jeu et a donc présenté nos idées (voir partie précédente).

Pour finir, chacune des idées a été synthétisée (voir annexe 5) et ainsi, nous avons réadapté les aménagements que nous propositions.

Pour conclure sur cette démarche, il s'agissait ici « d'éduquer » les habitants sur le sujet de la sécurisation qui est un sujet complexe avec de multiples facettes. Le fait de leur faire prendre conscience des enjeux, a fait qu'un consensus a pu émerger lors de cette réunion publique. Enfin, nous pourrions dire que pour ce projet, l'origine ne vient pas des spécialistes, mais des destinataires directement.



Figure 26: Réunion publique - Présentation du contexte ;
Source: Yannick MAILLOU

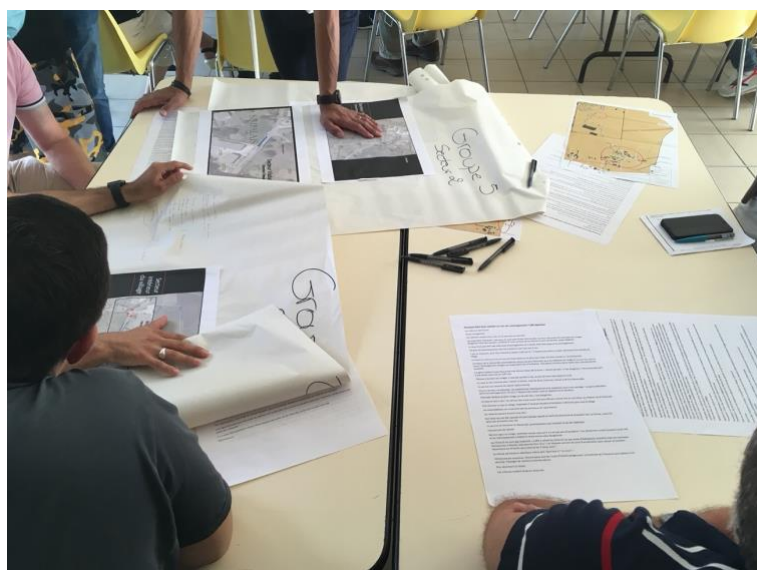


Figure 27: Réunion publique - Travail en groupe ; Source:
Yannick MAILLOU

4) Le dossier final

Après la réunion publique, nous avons donc, avec les élus, revu nos propositions d'aménagements pour les adapter au mieux aux habitants. En effet, certains étaient vus comme inconfortables d'un point de vue sonore ou d'un point de vue d'utilisation quotidienne.

Ainsi, certaines bandes rugueuses ont été retirées du projet, car elles auraient pu générer trop de nuisances pour certains habitants. En guise de remplacement, nous avons opté pour des bandes en résine générant moins de nuisance, car moins épaisses et conçues sans gravillons (figure 28). De plus, le choix a été fait de mettre en place un radar pédagogique à l'entrée Nord du village. En effet, le simple fait de voir une vitesse excessive sur le radar permet aux usagers de lever le pied de l'accélérateur et donc de ralentir.

Pour accentuer la sécurisation des piétons, il a été choisi de mettre en place un trottoir en résine sur la quasi-totalité de la rue principale, avec un passage pour piétons obligatoire, permettant de suivre le côté où il y a le plus d'habitations (figure 28). Il a également été décidé de supprimer une priorité à droite qui était accidentogène, et dont la visibilité était très réduite. Cette dernière a été remplacée par un stop (figure 28).

Dans le secteur du viaduc, seul un côté a été revu, car considéré comme encore trop dangereux. La chicane a été supprimée et remplacée par un dévoiement accompagné d'un coussin lyonnais (figure 29).

Pour le dernier secteur, celui de la RD 5, rien n'a été revu. Toutefois, les aménagements sur route départementale nécessitent l'aval du département et en plus de cela, ici, l'aval de la commune voisine.

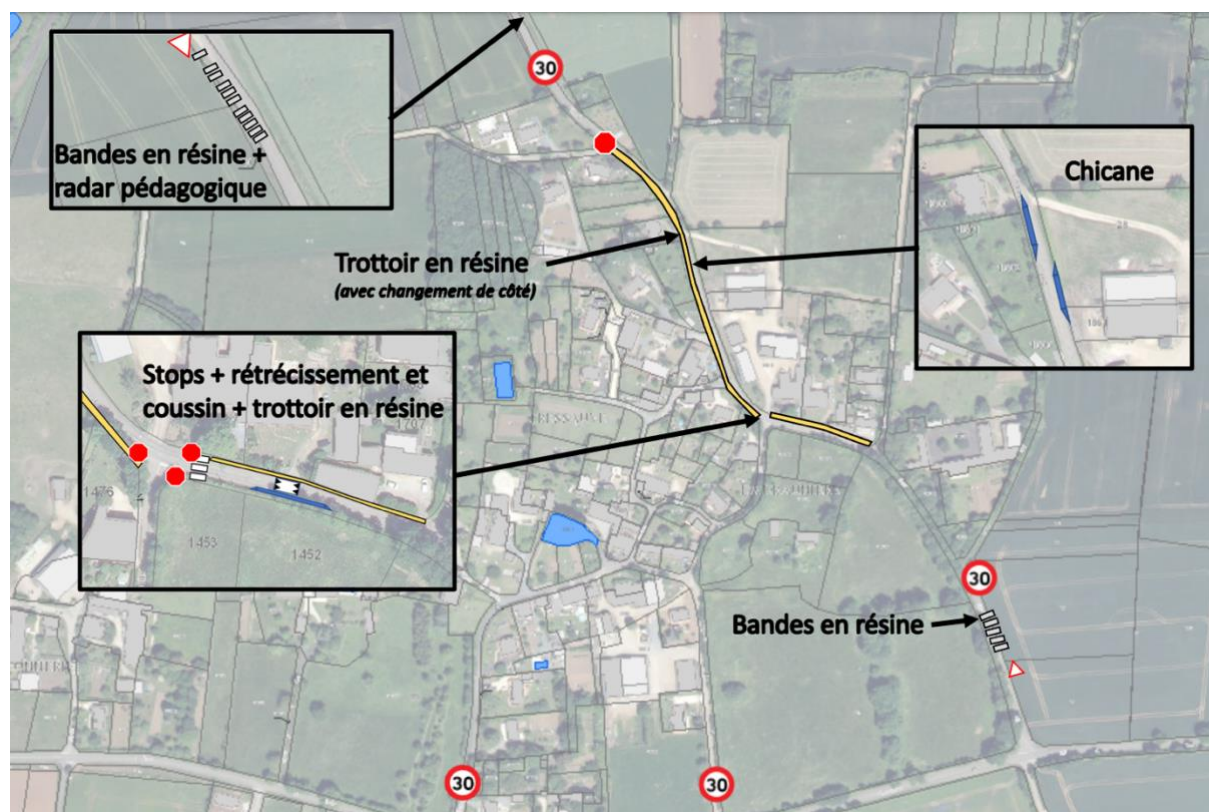


Figure 28: Schéma d'aménagement final - Secteur 1 Tressauve ; Réalisation: Dylan THOMAS

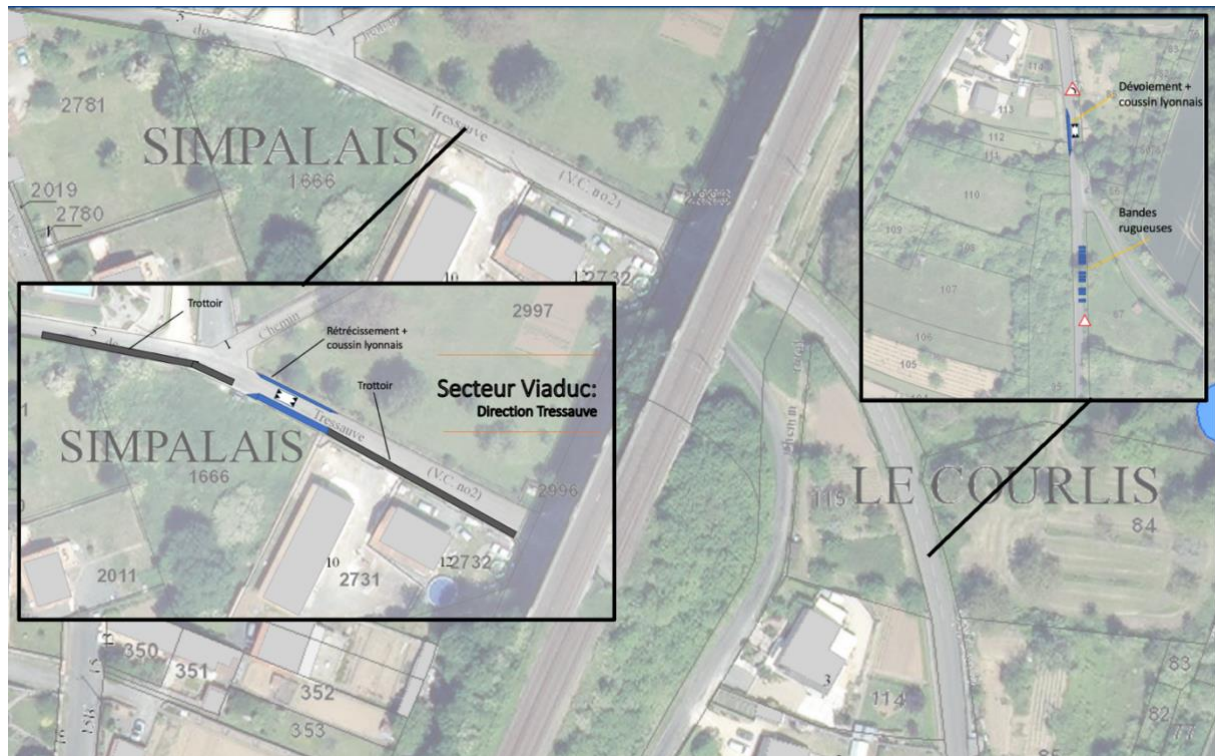


Figure 29: Schéma d'aménagement final - Secteur 2 Tressaive ; Réalisation: Dylan THOMAS

c. Retour sur expérience

À travers cette mission, j'ai pu aborder de nombreux aspects différents au sein de la démarche de projet. En effet, les différentes phases de consultation, de constitution et présentation du projet ont été abordées, toutefois, je n'ai pas eu la chance de participer à la phase de mise en place des aménagements tests. Celle-ci me semble cruciale et essentielle dans la mise en place de ce genre d'aménagements. Effectivement, une fois réalisé, un aménagement en dur est difficilement évolutif. Dans ce cas présent, nous avons eu la chance de vivre cette phase et ainsi de nous rendre compte que le projet de départ ne correspondait pas entièrement aux besoins des habitants du village.

Cette mission m'a permis d'apprendre à gérer un projet en grande partie en autonomie et surtout à préparer différents types de réunions. Les réunions publiques et les réunions en internes ont deux modes de préparations complètement différents. Néanmoins, l'objectif reste le même : convaincre son auditeur en présentant et défendant ses idées.

Le fait d'avoir fait une réunion publique, avec une démarche de démocratie participative, m'a permis d'apprendre comment gérer une foule de personnes considérées comme novices dans le domaine traité. De plus, la présentation de projet devant ce genre de personnes se gère différemment.

En effet, il faut adapter notre vocabulaire pour expliquer, ne pas utiliser d'abréviations ou de jargons trop techniques et par-dessus tout, il faut utiliser les termes adéquats pour ne pas choquer les auditeurs.

Cependant, le projet de base ne devait pas engager de moyens financiers si importants. Il s'est donc vu évoluer et modifier. Au final, son ampleur ne correspond plus à la simple sécurisation de deux parties du village, mais à l'entièreté de ce dernier. La consultation prend donc plus de temps et la mise en place du projet est plus longue que prévue. Ainsi, je n'ai malheureusement pas pu voir la fin de ce projet (à ce jour), c'est-à-dire la validation finale et la mise en place des travaux.

5. Missions annexes

Lors du stage, j'ai également dû réaliser quelques autres missions secondaires, qui n'ont pas encore eu un réel retour à l'heure actuelle. Elles concernent l'élaboration d'un schéma cyclable, la hiérarchisation des voies et un aménagement piéton.

a. Élaboration d'un schéma cyclable sur la commune

Dans l'optique d'augmenter l'utilisation des mobilités douces, mais également de prolonger le projet du département de création de voies cyclables traversant la commune, j'ai dû réaliser une ébauche de schéma cyclable pour créer un maillage sur la commune. En effet, le département a réalisé une traversée de La Crèche d'Est en Ouest nommée la V94. Le but de cette mission était de créer une liaison avec le Nord et le Sud de la commune pour rejoindre le bourg (figure 30).

Ainsi, j'ai choisi un itinéraire le plus plausible, puis j'ai réalisé une étude de faisabilité à mon échelle. Il faut savoir qu'une commune rurale comme La Crèche ne possède pas une largeur de voie très importante. Ainsi, la mise en place de pistes cyclables est difficilement envisageable. J'ai donc dû me renseigner sur les différents dispositifs existants. Et ainsi, la solution la plus pratique était la mise en place de chaudiou sur la plupart des voies.

La Crèche

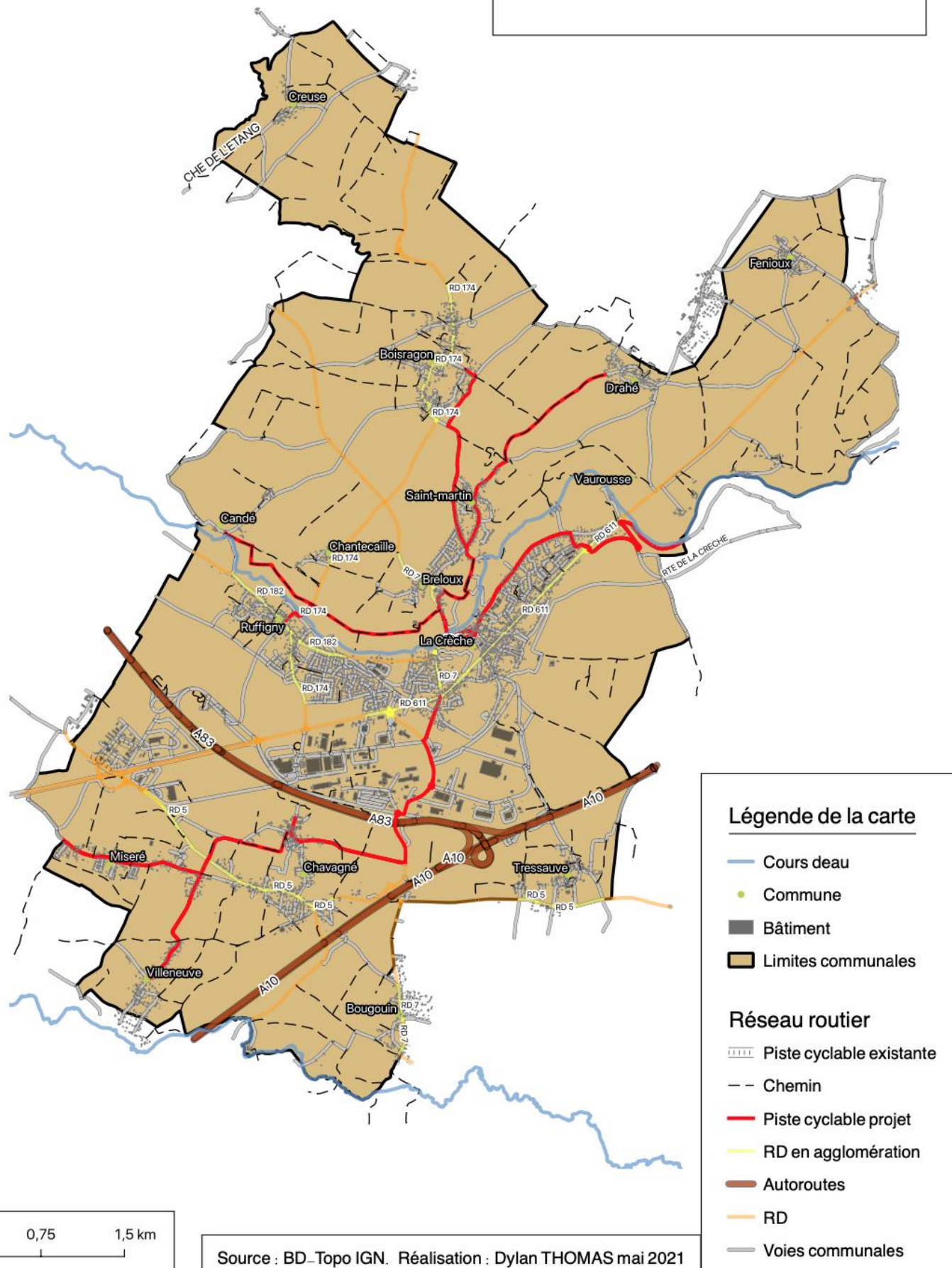


Figure 30: Projet d'itinéraire cyclable ; Réalisation: Dylan THOMAS

Le chaucidou ou chaussée à voie centrale banalisée est une chaussée sans marquage axial, dont les lignes de rive sont rapprochées de son axe (figure 31). Les véhicules motorisés circulent sur une voie centrale bidirectionnelle et les cyclistes sur les parties revêtues de l'accotement appelés rives. La largeur de la voie ouverte aux véhicules motorisés est insuffisante pour permettre le croisement, ces derniers empruntent donc la rive lorsqu'ils se croisent, en vérifiant auparavant l'absence de cyclistes (Cerema, 2015).

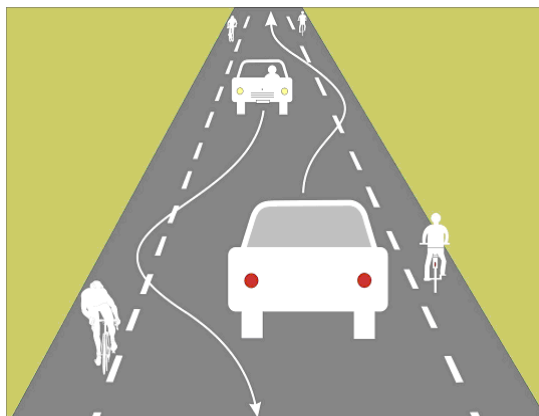


Figure 31: Schéma type d'un chaucidou ; Source: Cerema, 2015

De plus, comme tout aménagement, un chaucidou est réglementé. En effet, il existe des tailles minimums d'aménagement en fonction de la vitesse maximale autorisée sur la voie principale. Pour un aménagement sur une route limitée à 50 km/h, la largeur minimale de la bande motorisée est de 2,50 m et celle de la bande cycliste de 1,50 m. Pour une vitesse limitée à 70 km/h, la bande motorisée doit faire au minimum 3 m de large, tandis que la largeur de la bande cycliste reste la même (Cerema, 2017).

Pareillement, la signalisation horizontale d'un aménagement de type chaucidou n'est pas la même que pour la mise en place d'une piste cyclable. En effet, sur les bandes pour les cyclistes, seulement deux flèches sont marquées (figure 32). Le logo de vélo n'est pas apposé sur le sol, car il ne s'agit pas d'une voie réservée uniquement aux vélos puisque les voitures peuvent chevaucher sur l'aménagement.

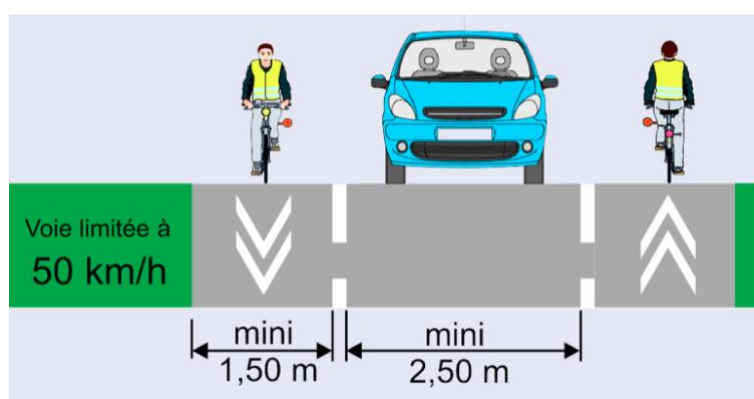


Figure 32: Coupe d'un aménagement de type chaucidou ; Source: Cerema, 2017

Finalement, un projet de piste cyclable a été mené en même temps par les élus et donc, je n'ai jamais eu l'occasion de présenter ce travail.

En termes de retour sur expérience pour cette mission, je dirais qu'elle m'a appris énormément de choses sur les cheminements cyclables, et surtout sur la faisabilité d'un aménagement. Certes, cette étude de faisabilité a été réalisée sans aide extérieure et est donc non complète et non parfaite. Toutefois, le fait de se questionner sur ce genre d'aménagement, m'a semblé pertinent et très constructif pour mon projet professionnel.

b. Hiérarchisation des voies de la commune

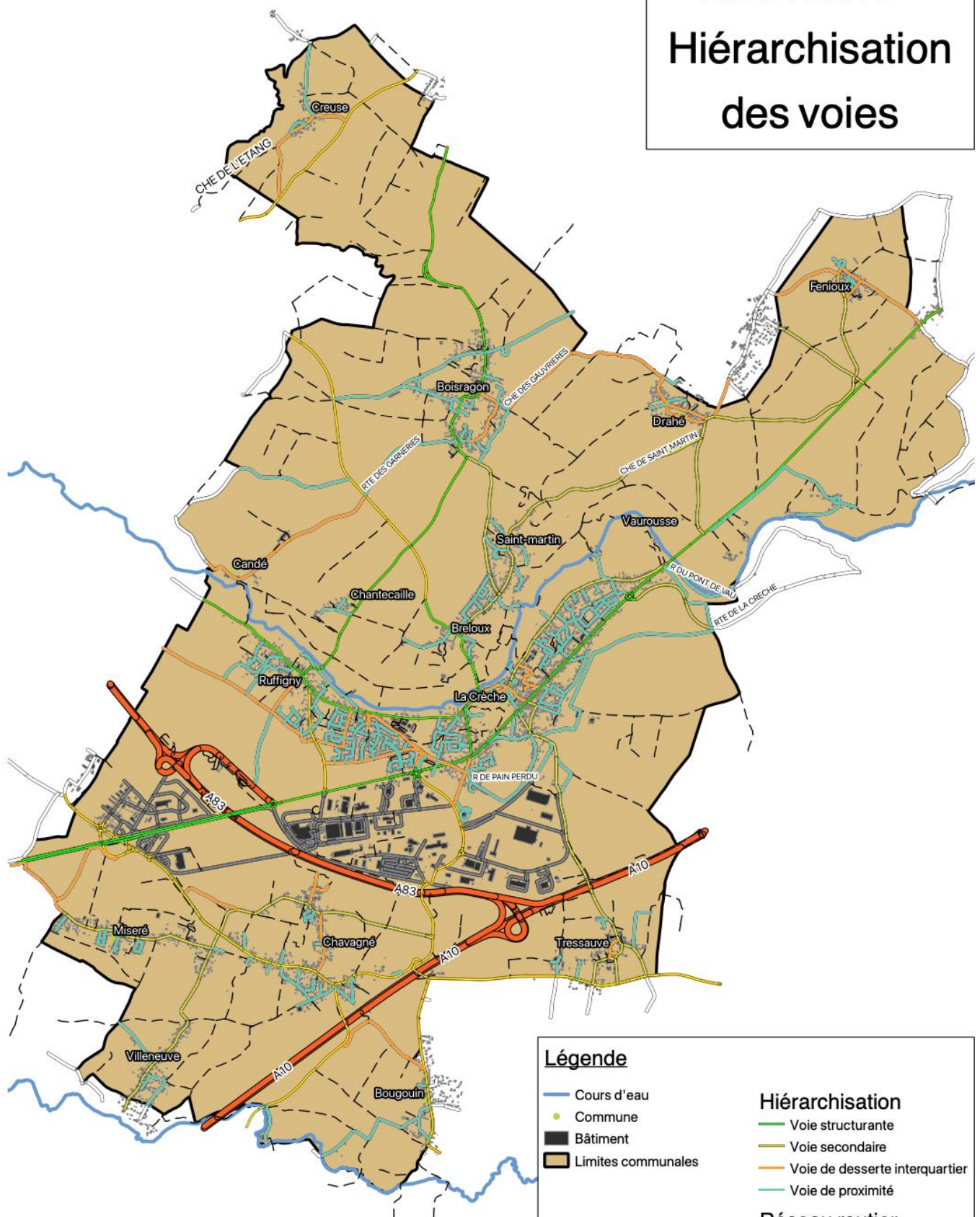
Lors de cette mission, je devais classer les 80 km de voiries communales selon des critères choisis avec le délégué à l'aménagement et l'urbanisme.

La carte se présente selon 4 niveaux (il faut exclure des catégories, les autoroutes, les voies communautaires (dans les ZA) et les chemins) (figure 33) :

- Niveau 1 : voie structurante (RD 611 + les principales RD)
- Niveau 2 : voie secondaire, les voies inter-villages notamment (RD et quelques voies communales)
- Niveau 3 : voie de desserte interquartier (voies communales permettant de desservir les principaux équipements et les quartiers entre eux)
- Niveau 4 : voie de proximité (voie communale située dans les lotissements par exemple)

Le but de cette mission était de créer une carte qui hiérarchise les voies communales de La Crèche pour ensuite créer une typologie d'aménagement de voirie. Cette typologie aurait permis d'avoir un aménagement type (chaussée et accotements) par niveau, et ainsi de chiffrer cet aménagement au mètre linéaire pour estimer le coût des travaux, lors de création de nouvelles voies ou simplement la réfection d'autres.

La Crèche – Hiérarchisation des voies



Légende

- Cours d'eau
- Commune
- Bâtiment
- Limites communales

Hiérarchisation

- Voie structurante
- Voie secondaire
- Voie de desserte interquartier
- Voie de proximité

Réseau routier

- Piste cyclable
- Chemin
- Autoroute
- Voie communautaire

Source : BD-Topo IGN. Réalisation : Dylan THOMAS juin 2021

Figure 33: Carte de hiérarchisation des voies ; Réalisation: Dylan THOMAS

c. Aménagement piéton et extension de réseaux – Chemin de la Petite Isle

Pour présenter un projet déjà bien avancé à l'équipe de la mairie, mon maître de stage m'a missionné afin de réaliser deux cartes représentant ce projet. Le projet consiste à refaire entièrement la rue : revêtement de la chaussée, création de trottoirs et extensions de réseaux (électrique et pluvial).

La première carte définit les différents trottoirs qui vont être mis en place, avec les différentes typologies de ces derniers (trottoirs surélevés, plats ou encore bande piétonne), ainsi que les différents passages protégés pour changer le côté du cheminement piéton (figure 34).

La deuxième carte, elle, définit les extensions de réseaux prévues, ainsi que l'ajout de grilles pour accueillir les eaux de pluie (figure 35).

Ce mini-projet m'a permis d'apprendre à représenter les réseaux sur une carte. En effet, chaque type de réseau possède sa propre colorimétrie quand on le représente sur une carte. Le bleu clair représente l'eau pluviale, le bleu foncé l'eau potable, le rouge l'électricité, le jaune le gaz et pour finir le vert pour la téléphonie, le câble et la fibre.

Reprise de voirie Chemin de la Petite Isle
Trottoirs + passages protégés

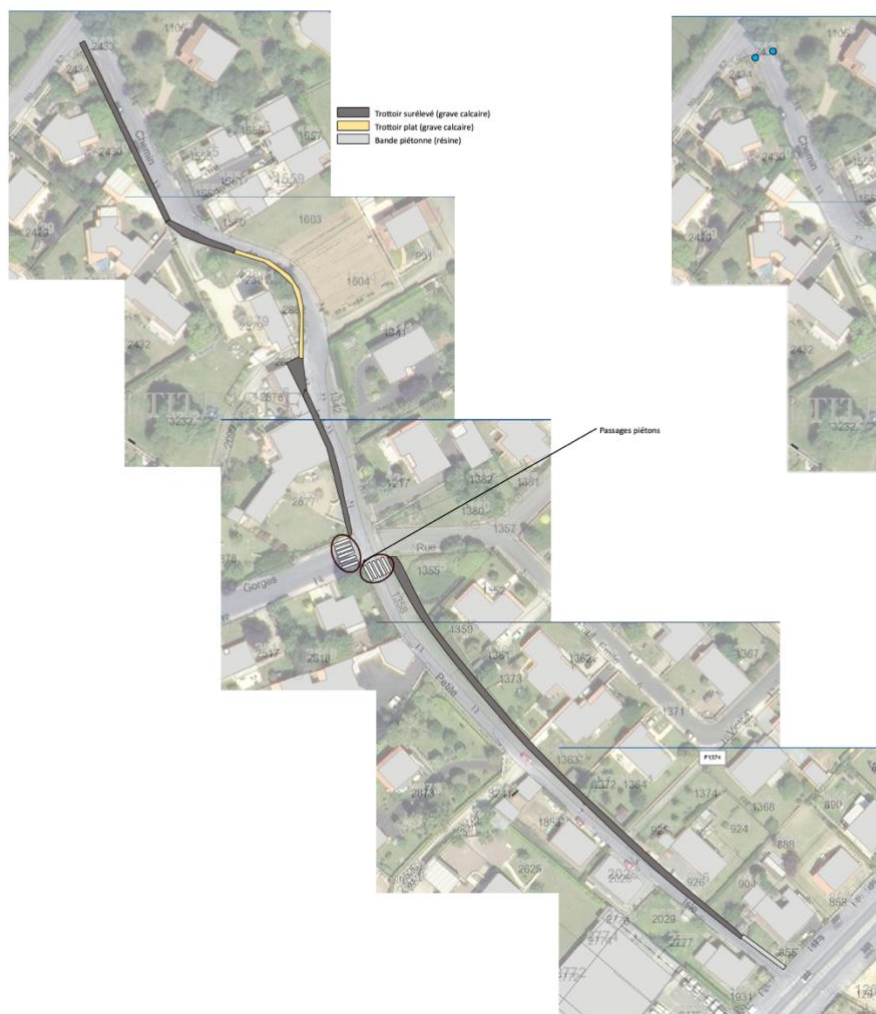


Figure 35: Schéma d'aménagement des trottoirs - Chemin de la petite isle Bourg ; Réalisation: Dylan THOMAS

Reprise de voirie Chemin de la Petite Isle
Réseaux



Figure 34: Schéma d'aménagement des réseaux - Chemin de la petite isle Bourg ; Réalisation: Dylan THOMAS

Bilan du stage

Ce stage m'a permis de découvrir le travail dans une collectivité et plus globalement dans le domaine public. À travers ce stage, j'ai pu travailler avec diverses personnes : élus, agents et exploitants de services. J'ai donc appris que toutes les décisions d'une mairie ne dépendent pas des agents qui sont en charge des projets, mais qu'elles doivent constamment être revues, repensées, au gré des élus qui veulent s'investir dans le projet.

La démarche employée lors de ce stage était :

- Réflexion sur un besoin d'aménagement ou besoin technique
- Réflexion sur un projet avec les agents et les élus en charge de l'urbanisme et l'aménagement
- Création du projet
- Réalisation de pièces graphiques et/ou écrites
- Réunion de présentation avec les élus
- Refonte du projet → Réalisation de nouvelles pièces
- Réunion de concertation avec les habitants (*étape facultative*)
- Refonte du projet et réunions avec les élus
- Présentation des pièces finales + validation

La mise en place de projet est donc longue et passe par l'aval de nombreuses personnes différentes, les projets changent constamment et sont revus en fonction des possibilités et/ou des moyens financiers. Toutefois, le retour de personnes compétentes, dans des domaines très différents les uns des autres, fait que les projets sont approfondis et visent à satisfaire les demandes et donc à avoir un projet durable dans le temps.

Grâce à ce stage, j'ai pu participer à de nombreuses réunions de chantier et donc rencontrer différents acteurs : gaz, électricité, télécom, géomètre, promoteur, etc. J'ai pu échanger avec ces derniers pour apprendre de leur métier, mais également savoir quel était leur rôle sur ce genre de visite de chantier.

J'ai également pu participer à une réunion d'études de faisabilité d'un schéma cyclable avec la présence d'un bureau d'études, et donc accéder à des rapports d'expert exprimant différentes possibilités d'aménagements et d'itinéraires.

Lors de mon stage, j'ai pu réaliser une grande quantité de pièces cartographiques à l'aide du logiciel Qgis. Il me fallait donc construire une méthode, un fond de plan et une structure pour que les rendus soient les plus homogènes possibles. La symbologie choisie n'était pas forcément toujours la plus adaptée sur la cartographie. Je devais montrer beaucoup de résultats sur une même carte sans que celle-ci soit trop chargée et incompréhensible. Il fallait rester simple et clair, ce qui n'a pas toujours été le cas.

Malheureusement, par manque de temps, je n'ai pas pu réaliser ou finir certaines missions. La suite de la mission de hiérarchisation consistait à créer une typologie d'aménagement de voie par niveau. À cela, devait s'ajouter le coût au mètre linéaire de ces aménagements.

De plus, je n'ai pas pu réaliser la mission de sécurisation des points noirs de la commune. En effet, pour cette dernière, je devais réaliser un diagnostic des endroits considérés comme dangereux pour que ce soit les automobilistes ou les piétons. Puis, je devais proposer des aménagements de sécurité pour ces différents points identifiés. Par exemple, pour les écoles, nous avons commencé à nous intéresser au principe des « rues scolaires ». Ce dernier consiste à fermer les accès aux voitures lors des différentes entrées et sorties des élèves. Les objectifs visés étaient : une augmentation de la sécurité des piétons, de l'utilisation des modes doux (cycles, pieds, etc.) et de l'activité physique. Mais

également, la diminution de la pollution (sonore et atmosphérique), du nombre de voitures et pour finir du stationnement anarchique.

En conclusion, pour le moment, je ne pense pas retourner dans une structure publique. En effet, le mode de travail politisé ne m'a pas forcément plu, toutefois, j'ai pu apprendre comment fonctionne une petite collectivité. Si je devais retenter une expérience dans le domaine public, j'opterais pour une structure plus importante. Néanmoins, cette expérience m'a permis de découvrir le monde du travail et surtout la gestion de projet de plus ou moins grande ampleur. Ces compétences acquises me resserviront dans mes futures expériences professionnelles.

Bibliographie

Cerema. (2015, février). *Les chaussées à voie centrale banalisée (CVCB)*.

http://voiriepour tous.cerema.fr/IMG/pdf/4_Voirie_pour_tous_10-02-2015_CVCB_cle5bf652.pdf

Cerema. (2017, mai). *Vélo Chaussée à voie centrale banalisée Éléments de recommandation (N° 37)*.

https://www.au5v.fr/IMG/pdf/fiche_cerema__n37-voie-centrale-banalisee_.pdf

Le dictionnaire professionnel du BTP. (s. d.). Editions Eyrolles. Consulté le 27 juillet 2021, à l'adresse

<https://www.editions-eyrolles.com/Dico-BTP>

Pourriez-vous m'éclairer sur la définition en urbanisme de la voie ? (2017, 4 mai). Légibase

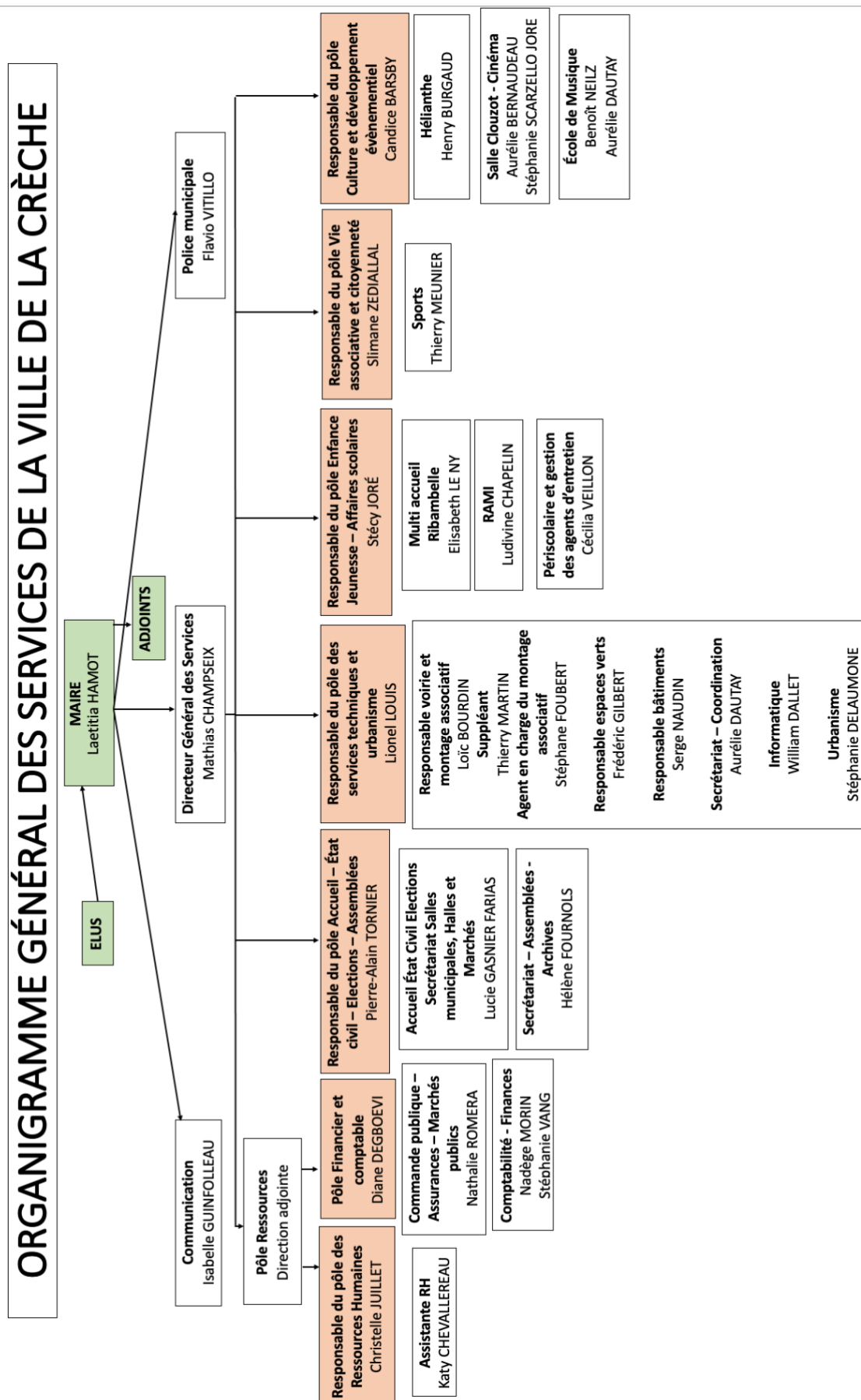
Urbanisme. <https://urbanisme.legibase.fr/actualites/forum-des-lecteurs/pourriez-vous-meclairer-sur-la-definition-en-77492>

Site de la Ville de la Crèche dans les Deux-Sèvres. (s. d.). Ville de la Crèche. À l'adresse

<https://www.ville-lacreche.fr>

Table des Figures

FIGURE 1: PLAN DE SITUATION DES DEUX-SEVRES ; SOURCE: BD-TOPO IGN.....	6
FIGURE 2: CARTE DE SITUATION DE LA COMMUNE DE LA CRECHE.....	7
FIGURE 3: PANNEAU STOP TORDU - ROUTE DE FRANÇOIS BOURG	9
FIGURE 4: SIGNALISATION HORIZONTALE EFFACEE - RUE DE BARILLEAU BOURG.....	9
FIGURE 5: PANNEAU DANS UN BUISSON - CHEMIN DE LA DRAUNIERE TRESSAUVE.....	9
FIGURE 6: MIROIR ARRACHE - ROUTE DE L'ANCIENNE LAITERIE RUFFIGNY	9
FIGURE 7: CARTE DES PANNEAUX ENDOMMAGES - BOISRAGON.....	11
FIGURE 8: TABLEAU DES PANNEAUX RECENSES - BOISRAGON	12
FIGURE 9: COUPE TYPE D'AMENAGEMENT DE VOIRIE	13
FIGURE 10: ROUTE DE PRIORITE 1 - IMPASSE DE L'HARMONIE BOISRAGON.....	14
FIGURE 11: ROUTE DE PRIORITE 4 - RUE ALBERT CHARRIER BOISRAGON.....	14
FIGURE 12: ROUTE DE PRIORITE 1 - RUE HUBERT MELIN RUFFIGNY.....	14
FIGURE 13: ROUTE DE PRIORITE 4 -RUE LOUISE MICHEL RUFFIGNY	14
FIGURE 14: CARTE DE L'ETAT DES VOIRIES - ST MARTIN/BRELOUX.....	15
FIGURE 15: DOUBLE TROTTOIR HAUT - LOTISSEMENT PELTIER MISERE.....	17
FIGURE 16: SIMPLE TROTTOIR BAS - CHEMIN DE MISERE.....	17
FIGURE 17: DOUBLE TROTTOIR BAS - RUE DU CHATEAU BOUGOUIN.....	17
FIGURE 18: SIMPLE TROTTOIR BAS - CHAMP GRELET 1 MISERE	17
FIGURE 19: BANDE PIETONNE - CHEMIN DE MISERE.....	17
FIGURE 20: CARTE DE LOCALISATION DES TROTTOIRS - MISERE	18
FIGURE 21: SCHEMA DES AMENAGEMENTS EN PHASE DE TEST - SECTEUR 1 TRESSAUVE	19
FIGURE 22: SCHEMA DES AMENAGEMENTS EN PHASE DE TEST - SECTEUR 2 TRESSAUVE	20
FIGURE 23: SCHEMA DES AMENAGEMENTS PROPOSES - SECTEUR 1 TRESSAUVE.....	21
FIGURE 24: SCHEMA DES AMENAGEMENTS PROPOSES - SECTEUR 2 TRESSAUVE.....	22
FIGURE 25: SCHEMA DES AMENAGEMENTS PROPOSES - SECTEUR 3 TRESSAUVE.....	22
FIGURE 26: REUNION PUBLIQUE - PRESENTATION DU CONTEXTE	23
FIGURE 27: REUNION PUBLIQUE - TRAVAIL EN GROUPE.....	23
FIGURE 28: SCHEMA D'AMENAGEMENT FINAL - SECTEUR 1 TRESSAUVE.....	24
FIGURE 29: SCHEMA D'AMENAGEMENT FINAL - SECTEUR 2 TRESSAUVE.....	25
FIGURE 30: PROJET D'ITINERAIRE CYCLABLE	27
FIGURE 31: SCHEMA TYPE D'UN CHAUCIDOU.....	28
FIGURE 32: COUPE D'UN AMENAGEMENT DE TYPE CHAUCIDOU.....	28
FIGURE 33: CARTE DE HIERARCHISATION DES VOIES.....	30
FIGURE 34: SCHEMA D'AMENAGEMENT DES TROTTOIRS - CHEMIN DE LA PETITE ISLE BOURG.....	31
FIGURE 35: SCHEMA D'AMENAGEMENT DES RESEAUX - CHEMIN DE LA PETITE ISLE BOURG	31



COMMUNAUTE DE COMMUNE HAUT VAL DE SEVRES

7 BV DE LA TROUILLETTE
79400 ST MAIXENT L'ECOLE
COMMUNE DE LA CRECHE
MAIRIE AV DE PARIS
79260 LA CRECHE

Objet : TRAVAUX COMPLEMENTAIRES AU BON DE COMMANDE
Adresse des travaux : ROUTE DE FRANCOIS
DEVIS N° [REDACTED] 18/05/2020

DETAIL ESTIMATIF

N° Prix	Désignation des ouvrages	U.	Quantité	Prix unit. (Euros)	Montant H.T. (Euros)
1	INSTALLATION ET SIGNALISATION				
2	TRAVAUX PRELIMINAIRES				
3	TERRASSEMENTS				2 446,20
3.5	Démolition chaussée sur Voirie existante en enrobé				
3.5.1	Pour surface inférieure à 50m²	LE METRE CARRE :	50.00	11.00	550.00
3.5.2	Pour surface entre 50 et 500m²	LE METRE CARRE :	50.00	7.00	350.00
3.6	Démolition sur trottoir existant en enrobés				
3.6.1	Pour surface inférieure à 50m²	LE METRE CARRE :	50.00	8.50	425.00
3.6.2	Pour surface entre 50 et 200m²	LE METRE CARRE :	12.50	4.80	60.00
3.8	Réglage et compactage du fond de forme pour la VOIRIE				
3.8.1	Pour surface inférieure à 50m²	LE METRE CARRE :	50.00	1.00	50.00
3.8.2	Pour surface entre 50 & 200m²	LE METRE CARRE :	50.00	0.70	35.00
3.9	Réglage et compactage du fond de forme pour le TROTTOIR				
3.9.1	Pour surface inférieure à 50m²	LE METRE CARRE :	50.00	2.00	100.00
3.9.2	Pour surface entre 50 & 200m²	LE METRE CARRE :	12.50	0.90	11.25
3.10	Découpe de chaussée à la scie	LE METRE LINEAIRE :	25.00	12.00	300.00
3.12	Rabotage de la chaussée				
3.12.1	Rabotage épaisseur de 5cm	LE METRE CARRE :	100.00	3.35	335.00
3.14	Démolition bordures ou caniveaux				
3.14.1	Pour une longueur cou = à 50ml	LE METRE LINEAIRE :	25.00	7.40	185.00
4	TRANCHEES				
5	ASSAINISSEMENT et MISE à la COTE des TAMPONS				
6	VOIRIE - REVETEMENTS DES SOLS				3 076,24
6.2.5	Grave Reconstituée humidifiée 0/20				
6.2.5.1	Pour volume inférieur à 50M3	LE METRE CUBE :	10.00	34.00	340.00
6.2.5.2	Grave Reconstituée humidifiée 0/20 pour trottoirs				
6.2.5.1	Pour volume inférieur à 50M3	LE METRE CUBE :	9.40	36.50	343.64
6.4	Raccordement de Chaussée et trottoir				
6.4.1	Raccord chaussée le long de la bordure	LE METRE LINEAIRE :	25.00	2.00	50.00
6.6	Stabilisé calcaire				
6.6.1	Pour une surface inférieure à 50 m²	LE METRE CARRE :	50.00	11.00	550.00
6.6.2	Pour une surface entre 50 et 100 m²	LE METRE CARRE :	12.50	9.00	112.50
6.15	Couche d'imprégnation sur voirie neuve	LE METRE CARRE :	100.00	0.89	89.00
6.17	bitumineux noir coulé à chaud 0/10 sur				
6.17.1	Pour petit travaux (fait à la main)	LA TONNE :	14.40	120.00	1 728.00
6.32	Fourniture et pose de Bordures				

1/2
1 M² de voirie = 87€ HT
105€ TTC

2,35 T = 1 m³
5 T = 5 m³
0,47 = 1 m²

Annexe 2 : Devis pour réfection de voirie

COUPON-RÉPONSE

« Expérimentation d'aménagements de sécurité à Tressauve »

*A retourner à la Mairie de La Crèche, responsable des services techniques, BP
80020, 79260 LA CRECHE*

Êtes-vous satisfait des aménagements de sécurité expérimentés à Tressauve et route de Tressauve ?

☐ Oui

☐ Non

Pourquoi ?

Avez-vous d'autres suggestions d'aménagements de sécurité pour ce secteur ?

Ou répondez au questionnaire en ligne : <https://forms.gle/gp5xVoq88KvhvFof8>

Ou flashez ce code :



DOSSIER



La cohabitation entre Créchois-es et voitures sous le microscope

La sécurité, les nuisances routières et les mobilités sont devenues, au fil du temps, des priorités dans la majorité des communes. Le piéton n'est plus cantonné au trottoir et reconquiert peu à peu l'espace. Les modes de transport doux gagnent quant à eux du terrain.

La Crèche n'est pas en reste de ces préoccupations, basées sur le bien vivre ensemble. La commune, en constante évolution démographique, se métamorphose : davantage de voitures, de déplacements, mais aussi de piétons, adultes et enfants. L'inévitable cohabitation entre les véhicules et les habitant-es représente une priorité pour l'équipe municipale, via la sécurisation des voiries.

Par ailleurs, les mentalités évoluent : les préoccupations écologiques et les nouvelles habitudes, déclenchées notamment par la crise sanitaire, font laisser la voiture au garage et émerger de nouveaux moyens de transport. Les modes de déplacements doux, comme le vélo ou la trottinette, ont la cote.

La gestion de la voirie communale

Les voiries communales, sont, comme leur nom l'indique, à la charge de la commune. Elles sont constituées de la chaussée mais aussi des dépendances, c'est-à-dire les éléments nécessaires à la conservation, à la sécurité des usagers et indissociables de la voie. Exemples : talus, accotements, trottoirs, pistes cyclables, stationnements, panneaux de signalisation, etc.

Selon l'article L 141-8 du code de la voirie routière, "les dépenses d'entretien des voies communales font partie des dépenses obligatoires mises à la charge des communes". Ainsi, par entretien, on entend le maintien des qualités des différents ensembles de la voirie, pour assurer ses principales fonctions.

Un diagnostic complet des voiries est actuellement en cours, par Dylan Thomas (voir encadré), en stage à la mairie jusqu'à fin août.

Ses missions sont à la fois précises et variées :

- Diagnostic des voiries et des trottoirs
- Chiffrage de voiries-types
- Inventaire de la signalisation horizontale et verticale endommagée (traçages au sol et panneaux)
- Propositions d'aménagements de sécurité
- Inventaire des pistes cyclables

Pour ce faire, les voiries communales ont au préalable été hiérarchisées en 4 niveaux. Toutes ces informations permettront aux élus, à plus ou moins court terme, de se positionner sur les futurs projets et investissements en matière de voirie.

Priorité à la sécurité routière

La sécurité routière a déjà, quant à elle, fait l'objet d'une vigilance particulière. Ainsi, un aménagement de sécurité est en test à Tressaube, depuis le mois de mars. Les riverains et utilisateurs de ce secteur sont d'ailleurs impliqués et invités à donner leur avis sur cette installation, via un questionnaire en ligne ⁽¹⁾. Suite aux résultats de l'enquête, Dylan Thomas proposera différentes options d'aménagements.

Cette route, de même que la route de Cherveux, la route de la Mothe à Chavagné et le chemin de Miséré, à Miséré, représente un point noir en matière de vitesse excessive de véhicules.



TRAFFIC JOURNALIER MOYEN

(relevé en mai 2021)

Avenue de Paris : 3500 véhicules/jour
Tressaube - route de la Mothe : 800 véhicules/jour
Chavagné - route de la Mothe : 1021 véhicules/jour
Miséré - chemin de Miséré : 150 véhicules/jour

Les radars pédagogiques enregistrent mensuellement des vitesses effrayantes, bien au-delà de la limite autorisée. D'autres aménagements-tests sont à l'étude sur ces secteurs et feront l'objet d'une consultation de la population.

Les circulations douces en question

Enfin, l'un des projets phares de l'équipe municipale est de favoriser les circulations douces, pour relier les villages au bourg et les villages entre eux. Ainsi, une première réflexion, autour d'une piste cyclable entre Chavagné et le bourg, en s'appuyant sur les voies existantes, est en cours.



Modification de la circulation

Afin de préserver la sécurité des riverains et des nombreux promeneurs, chemin du Petit Moulin, à Ruffigny, la circulation des véhicules motorisés (voitures, camions et deux-roues) y est désormais interdite. Seul l'accès aux riverains, véhicules de service et pêcheurs reste autorisé. Merci de respecter cette interdiction.

Dylan Thomas



est étudiant en 4^{ème} année de génie de l'aménagement et de l'environnement à Polytech de Tours. Il prépare un diplôme d'ingénieur.

(1) Questionnaire en ligne :

<https://forms.gle/gp5xVoaq88KvhwFof8>

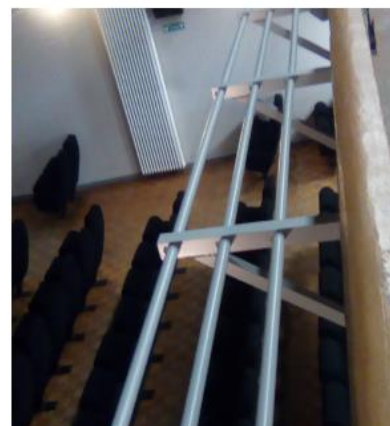
Donnez votre avis !

TRAVAUX

Une rambarde de sécurité installée au cinéma

Afin d'assurer la sécurité du public, au balcon du cinéma Henri-Georges Clouzot, un garde-corps a été posé récemment par la société SLN de Saint-Maixent-l'École.

Coût total : 5 094 €, dont 2 547 € pris en charge par le conseil départemental, dans le cadre du plan de relance 1000 Chantiers pour les Deux-Sèvres.



à savoir

TRAVAUX DE VOIRIE RELEVANT DE L'OBLIGATION DE LA COMMUNE

- La réalisation de travaux lourds
 - Le nettoyage
 - Le dégagement
 - La mise en état
 - Le déneigement
 - Le sablage
- L'entretien des trottoirs

Compte-rendu remarques habitants réunion publique Sécurisation Tressauve

1^{er} juillet 2021
Salle de Chavagné

Secteur 1 : Village dans son entièreté

- Ralentisseurs
- Supprimer l'écluse / mettre une chicane du côté droit en venant de la Mothe
- Bandes piétonnes rue du Genêt (en descendant côté droit)
- Ralentisseur entre chemin du Bois et la chicane (avant le virage)
- Interdiction pour les camions au niveau de la sortie de la zone et depuis la RD5
- Taille des arbres route de Tressauve
- 30 km/h sur le village
- Stop ok, ça casse la vitesse
- Stop chemin du bois
- Faire ralentir les véhicules avant entre Tressauve et RD5
- Attention au bruit des bandes rugueuses depuis La Crèche vers Tressauve (efficacité ?)

Secteur 2 : Viaduc / route de Tressauve (+ barrière ZA Champs Albert)

- Ok écluse / ok vitesse 30
- Ajouter ralentisseur au niveau de l'écluse
- Ajouter un ralentisseur avant le pont en venant de Tressauve + maintien d'une seule écluse côté gauche venant de Tressauve
- Création d'un trottoir côté habitation
- Ajouter un panneau virage dangereux
- Stop route de Tressauve en direction du viaduc
- Bandes rugueuses venant de Tressauve
- Électrifier la barrière pour les 3 agriculteurs de Tressauve
- Mise en place d'un alternat après carrefour rue de Rocan / rue des Diligences

Secteur 3 : RD 5

- Revoir le profil de la RD 5 en re-profilant les largeurs au niveau des accotements (4m côté Fressines <0,5m côté La Crèche)
- Sécurisation carrefour chemin du Puits
- Création d'un sens unique chemin du Puits
 - o Expérimentation à engager
 - Sens unique chemin du Puits + sens unique chemin de la Draunière



POLYTECH
TOURS

35 ALLÉE FERDINAND DE LESSEPS
37200 TOURS

Dylan Thomas
2020-2021

Résumé : Stage réalisé dans les services techniques de la mairie de La Crèche pour la réalisation d'un diagnostic des différentes voiries, trottoirs et signalisations de la commune. Projet de sécurisation routière et aménagements de sécurité.

Abstract : Internship carried out in the technical services of the town hall of La Crèche for the realisation of a diagnosis of the various roadways, sidewalks and signs of the municipality. Project of road security and safety improvements.

Mots Clés : Voiries, signalisation verticale, signalisation horizontale, voies vertes, sécurisation

Mairie de La Crèche :

99 Avenue de Paris, 79260 La Crèche, FRANCE

Tuteur entreprise :

Lionel Louis

Responsable des Services Techniques

Tuteur académique :

Kamal Serrhini

Maitre de conférences à l'Université de Tours