



COMMUNE DE BUTTEAUX

DOCUMENT PROVISOIRE

**AMÉLIORATION DES CONDITIONS DE CIRCULATION, DE STATIONNEMENT
ET DE CHEMINEMENT, RUE DE L'ARMANÇON (RD 124)
ET RUE DE L'ARMANCE, HAMEAU DE LA CHAUSSÉE (RD 124)**



AIDE À LA DÉCISION

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

SOMMAIRE

I. CONTACT.....	3
I.1 Identification de la collectivité territoriale.....	3
I.2 Formulation de la demande.....	3
II. ETUDES D'OPPORTUNITE ET DE FAISABILITE.....	4
II.1 Analyse du contexte ;.....	4
II.2 Exigences en matière d'aménagement du territoire.....	5
Impact sur le milieu hydrologique.....	5
Impact lié à l'accessibilité des personnes à mobilité réduite.....	5
III. ÉTAT DES LIEUX ET PROPOSITIONS.....	6
III.1 La rue de l'Armançon – RD 124 :.....	6
III.1.1 – État des lieux :.....	6
III.1.2 – Propositions :.....	8
III.1.2.1 - Les bordures.....	8
III.1.2.2 - Les stationnements.....	8
III.1.2.3 - Les cheminements.....	9
III.1.2.4 - Les eaux pluviales.....	9
III.1.2.5 – La réalisation des travaux.....	11
III.2 La Chaussée – RD 124 (rue de l'Armançe) :.....	12
III.2.1 – État des lieux :.....	12
III.2.2 – Propositions :.....	15
III.2.2.1 - Les bordures.....	15
III.2.2.2 - Les stationnements.....	15
III.2.2.3 - Les cheminements.....	15
III.2.2.4 - Les eaux pluviales.....	15
III.2.2.5 – Les aménagements de sécurité.....	15
III.2.2.7 - La voirie départementale :.....	21
III.2.2.8 - L'accessibilité :.....	21
III.2.2.9 – La réalisation des travaux.....	22
IV. LES SUBVENTIONS.....	23
IV.1 - Les subventions au titre de l'enveloppe dite « amendes de police ».....	23
IV.2 - Les subventions Pacte Yonne territoires : « Village de l'Yonne + ».....	24
IV.3 – Récapitulatif des aides.....	24
V. DEMARCHE OPERATIONNELLE.....	25
VI. APPROCHE REGLEMENTAIRE.....	25
VI.1 Pouvoir de police de la circulation en agglomération.....	25
VI.2 Pouvoir de police de la conservation en agglomération.....	25

I. CONTACT

Date et lieu du contact : réunion en Mairie de Butteaux, le vendredi 3 mars 2023.

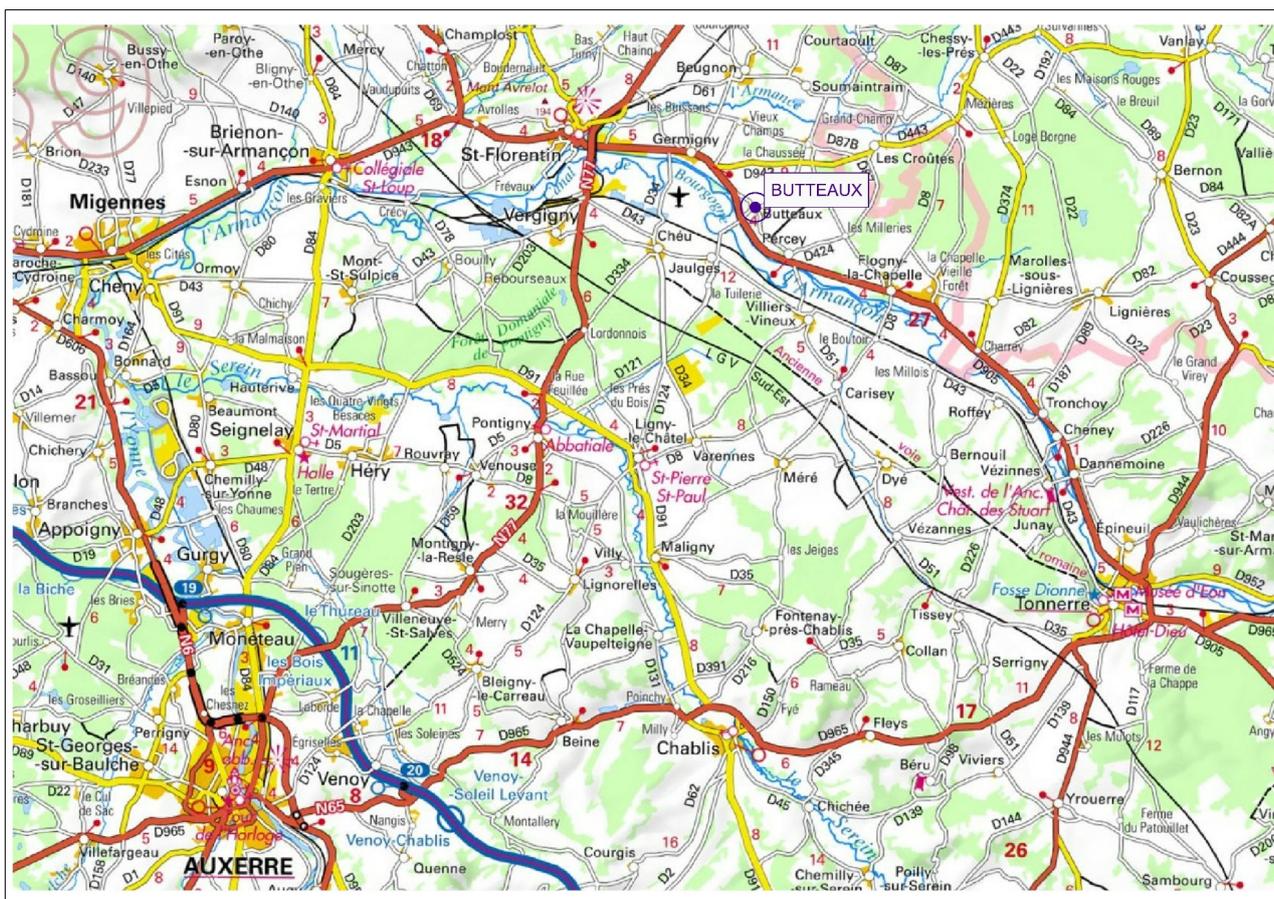
Équipe projet de ATD : Guillaume PETIT – Chargé d'opération

1.1 Identification de la collectivité territoriale

Présentation :

La commune de Butteaux, située à 30 km au Nord-Est d'Auxerre et sur l'axe Saint-Florentin / Tonnerre (RD 905), compte 248 habitants (2023) et fait partie du canton de Saint-Florentin et de la Communauté de Commune du Florentinois

Représentant de la collectivité : Monsieur Michel FOURREY, maire de la commune



1.2 Formulation de la demande

Objet : Amélioration des conditions de circulation, de stationnement et de cheminement, rue de l'Armançon (RD 124) et rue de l'Armanche, hameau de la Chaussée (RD 124)

Convention devis signée le 08 juin 2023.

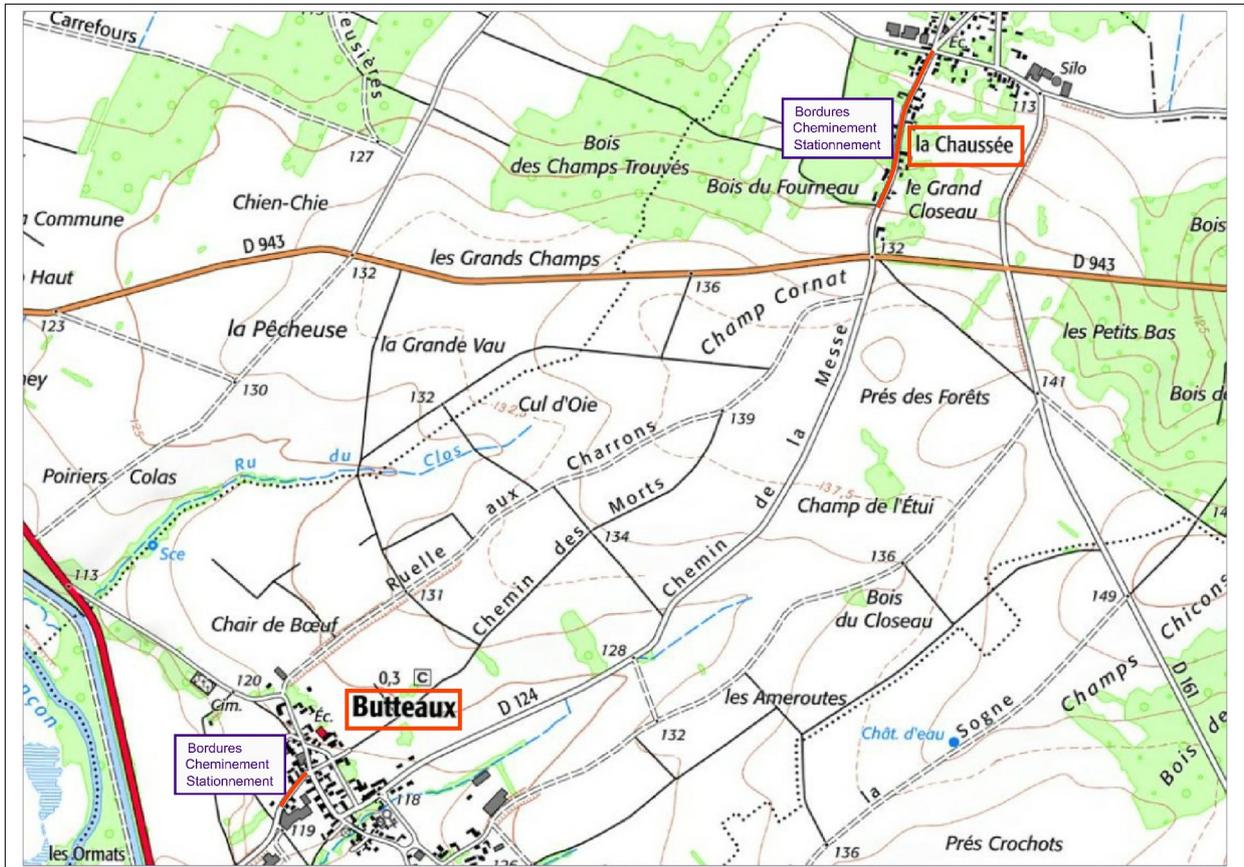
II. ETUDES D'OPPORTUNITE ET DE FAISABILITE

II.1 Analyse du contexte :

Le village de Butteaux est situé dans la plaine de l'Armançon.

La rue de l'Armançon (RD 124) est une des entrées (ou sorties) de l'agglomération donnant sur la RD 905.

Cette même RD 124 dessert et traverse le hameau « la Chaussée » (rue de l'Armance).



Les objectifs sont les suivants :

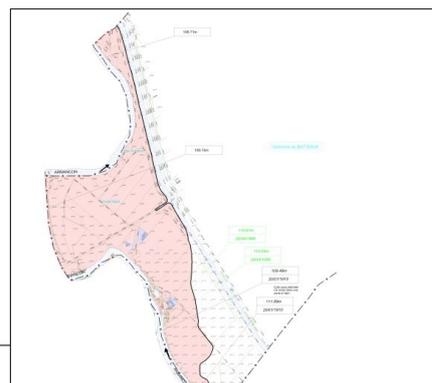
- Apporter des réponses aux attentes de la collectivité sur l'aménagement qualitatif et la mise en valeur du site,
- Faire cohabiter harmonieusement les différents usages de site, en termes de circulation et stationnement et de cheminement.
- Prendre en compte l'accessibilité.
- **Disposer d'un outil d'aide à la décision, en vue de définir un programme d'aménagement.**

II.2 Exigences en matière d'aménagement du territoire

Impact sur le milieu hydrologique

L'aire d'étude n'est pas dans la zone inondable au titre du PPRi de l'Armançon.

Les zones d'aléas sont situées entre l'Armançon et la RD 905.



L'avis des services de la DDT n'est pas nécessaire

Impact lié à l'accessibilité des personnes à mobilité réduite

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

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

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

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

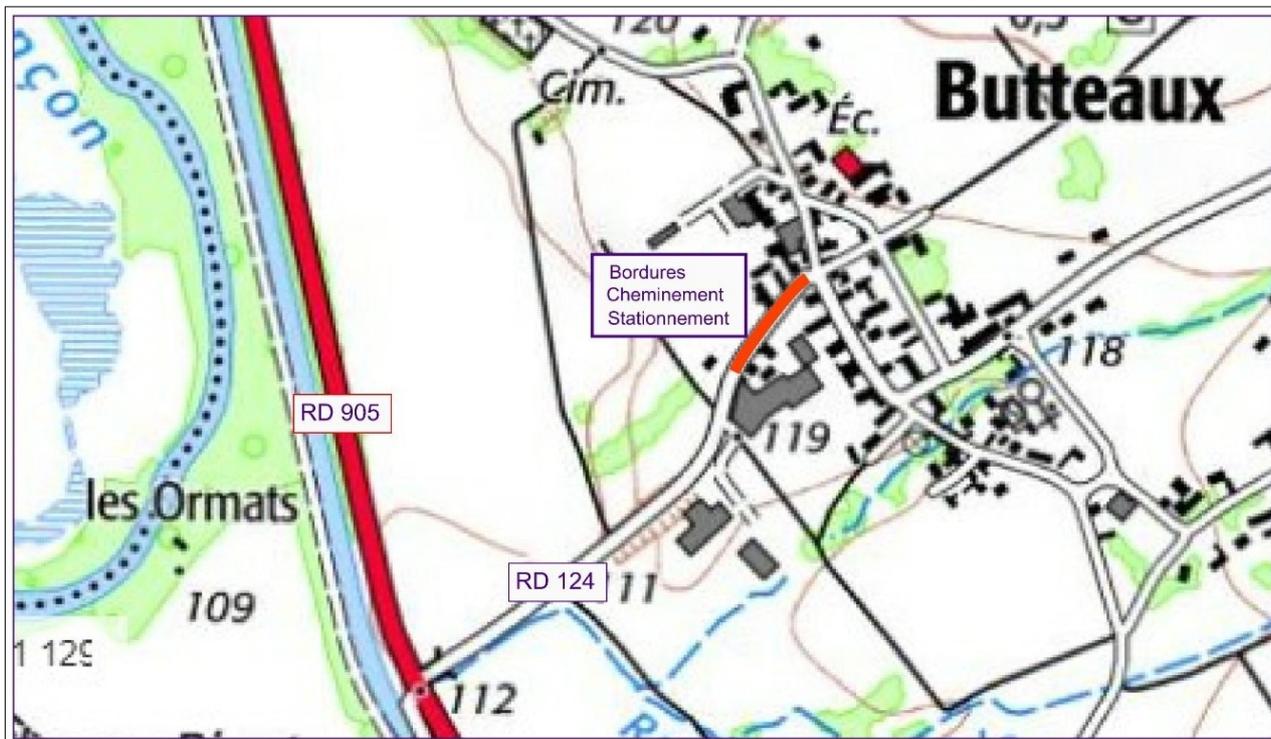
Tous les travaux réalisés sur la voirie, publique ou privée, ouverte à la circulation publique, doivent respecter la réglementation accessibilité que ces travaux aient été prévus ou non par le PAVE.

III. ÉTAT DES LIEUX ET PROPOSITIONS

III.1 La rue de l'Armançon – RD 124 :

III.1.1 – État des lieux :

La rue de l'Armançon (RD 124) est une des entrées de l'agglomération depuis la RD 905. ▼



Cette rue est équipée de bordures sur les tous premiers mètres en venant du centre-bourg (type AC2, bordures + caniveau).



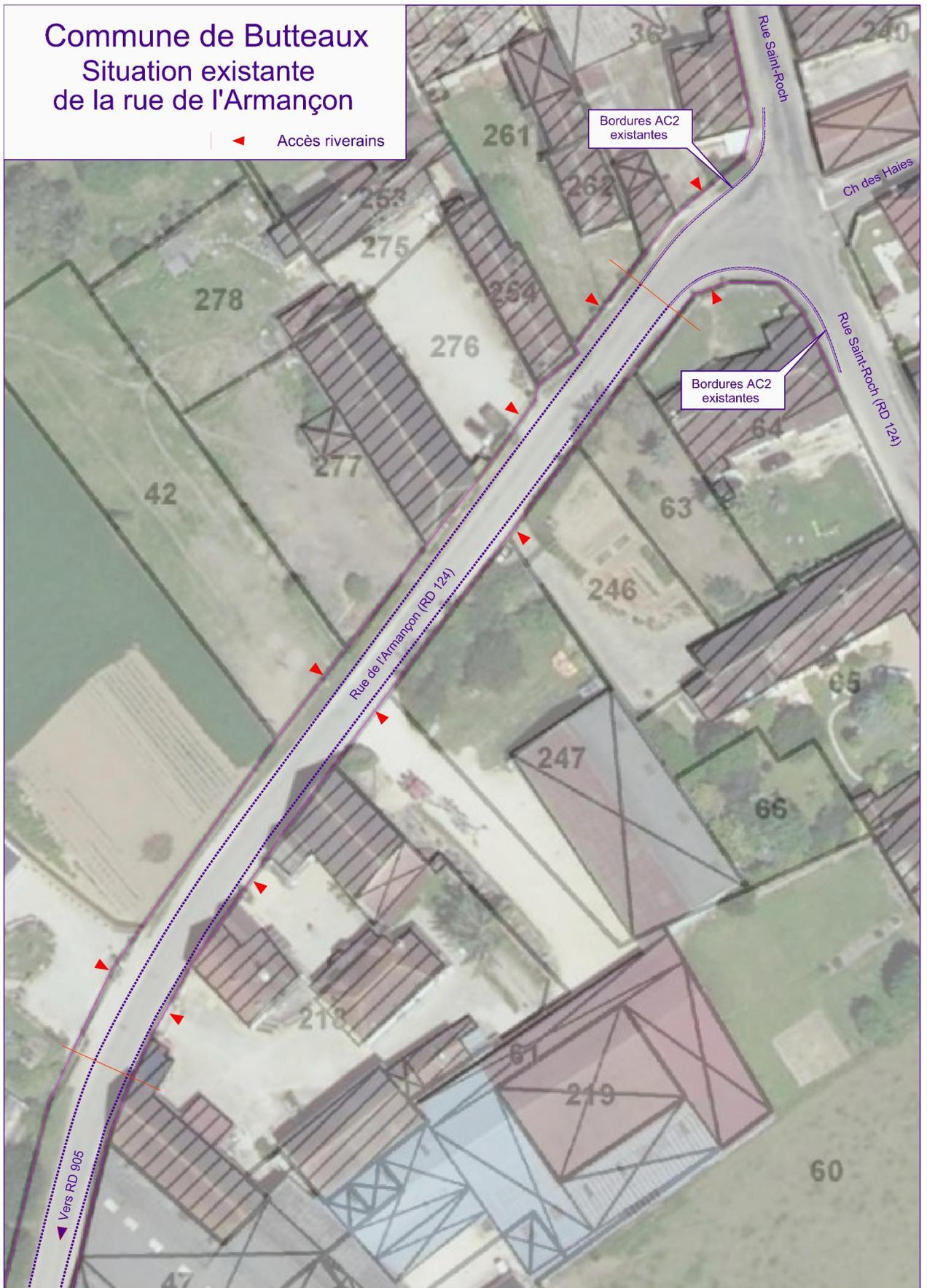
Elle est ensuite bordée d'accotements, en partie végétalisés et servant de stationnement.

Des avaloirs sont présents sur toute la longueur de la rue et laissent présager la présence d'un réseau pluvial.

Commune de Butteaux

Situation existante de la rue de l'Armançon

▲ Accès riverains



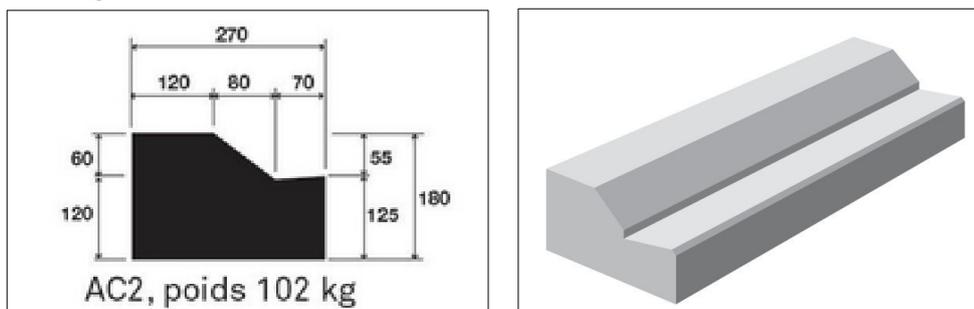
III.1.2 – Propositions :

La municipalité souhaite prolonger les bordures, assurer un cheminement et organiser le stationnement.

III.1.2.1 - Les bordures

Les bordures seront identiques à celles existantes (bordure + caniveau monobloc AC2).

L'intérêt de ce type de bordure est d'être franchissable pour les véhicules (bordures biaisées et vue de 5 cm). En revanche, **elles ne permettent pas d'être posées avec la vue de 2 cm requise pour l'accessibilité des personnes à mobilité réduite (PMR) et ne sont donc pas conformes à la réglementation sur l'accessibilité.**



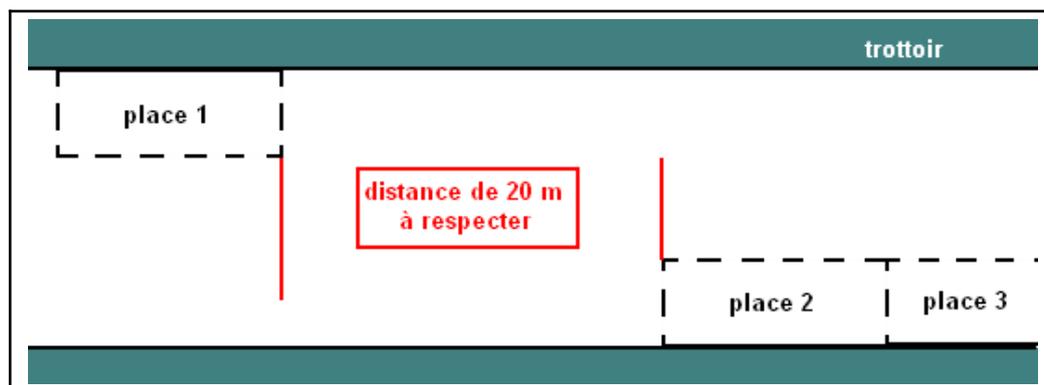
III.1.2.2 - Les stationnements

Les stationnements seront proposés sur chaussée, alternés en forme de chicane, avec protection par nez d'îlot, pour apaiser les vitesses pratiquées.

L'objectif de cette opération, en plus de l'offre de stationnement proposée aux riverains, est de créer, dans la mesure du possible, une chicane par alternance de zones de stationnement, d'un côté et de l'autre de la chaussée.

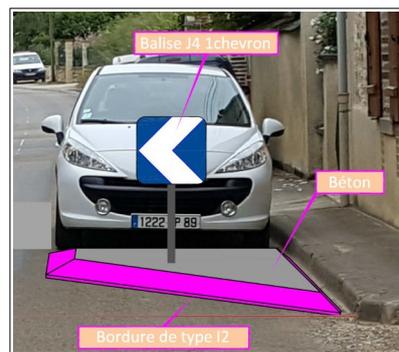
Si cette option technique venait à être retenue par la municipalité, l'aménagement de places de stationnement longitudinales doit être appréhendé en tenant compte des paramètres suivants :

- les caractéristiques des places longitudinales, définies par l'Instruction interministérielle sur la signalisation routière (IISR),
- les largeurs de chaussée, conjuguées aux contraintes liées aux trafics rencontrés (véhicules légers, poids-lourds, véhicules agricoles, transports scolaires),
- les distances à respecter aux abords des sorties de propriété privées (portails, garages, voies de desserte,...) de manière à sécuriser l'insertion des véhicules sur la voie publique,



L'aménagement de places de stationnement avec bordures présente l'avantage de créer une contrainte permanente pour les usagers de la voie, que les places de stationnement soient utilisées ou pas tout en « protégeant » les véhicules stationnés.

Les bordures seront peintes en blanc (peinture routière rétro-réfléchissante) et surmontés de plots rétro-réfléchissants et d'une balise J4*.



III.1.2.3 - Les cheminements

Ces cheminements seront traités en grave calcaire (GNT 0/20), matériau perméable, assurant l'infiltration des eaux pluviales.

Pour répondre aux obligations en termes d'accessibilité, les cheminements doivent avoir une largeur minimale de 1,40 mètre (ponctuellement 1,20 m au droit de « points durs », tels que poteaux électriques, bouches d'incendie, etc...).

Ce dimensionnement sera respecté sur le trottoir de gauche (sens entrant dans le bourg), l'autre côté occupera la largeur variable « résiduelle » et sera traité soit en grave calcaire, soit laissé végétalisé avec traitement des accès riverains uniquement.

Remarque :

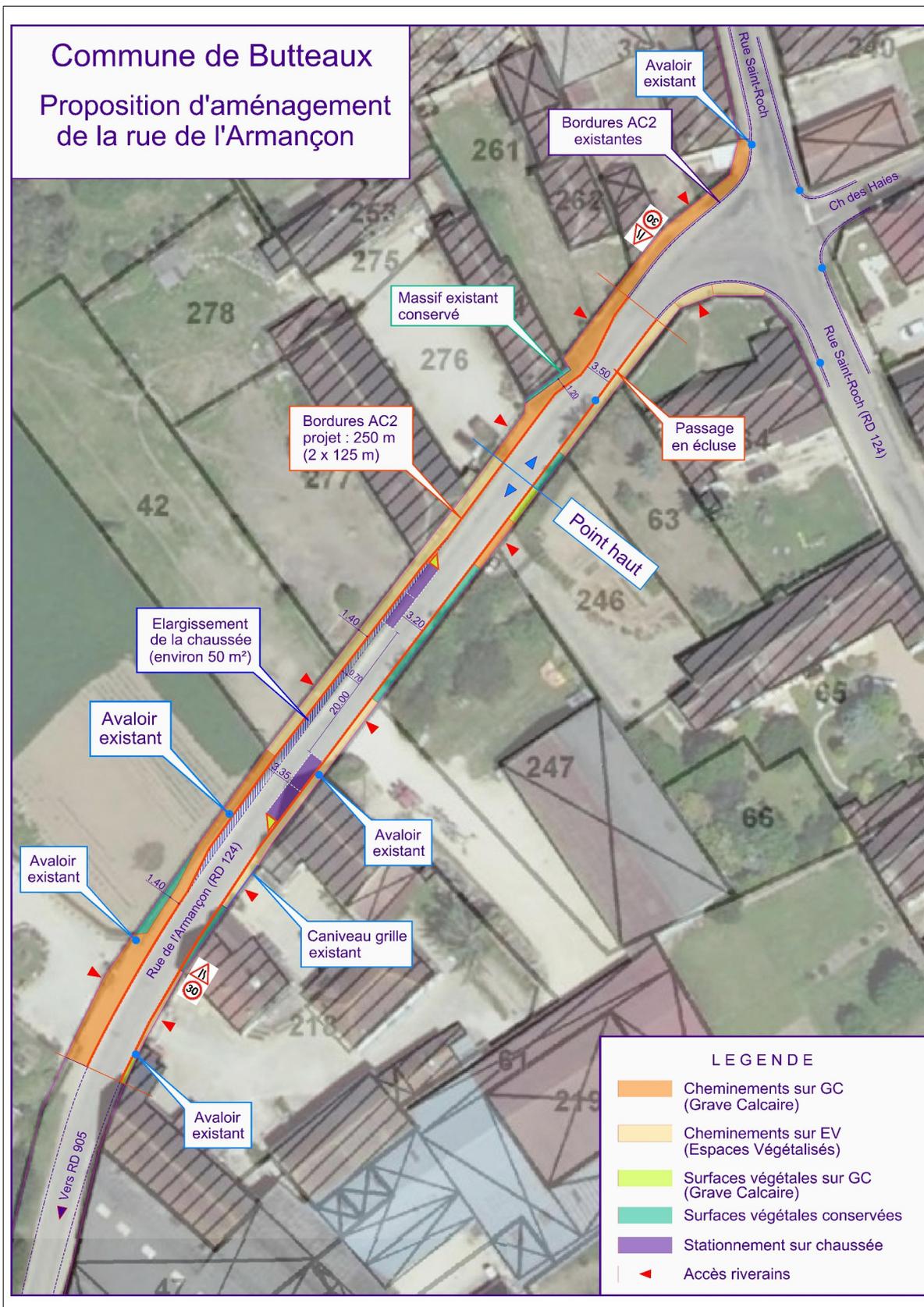
pour conserver le massif végétal (rosiers entre autres) présent entre les n° 7 et 9, le passage en écluse de la chaussée est proposé.



III.1.2.4 - Les eaux pluviales

Les avaloirs présents en bord de chaussée laissent présager la présence d'un réseau pluvial. Ces ouvrages seront repris pour s'adapter aux bordures projetées (positions et profils).





Remarque :

pour respecter les largeurs de chaussée, conjuguées aux contraintes liées aux trafics rencontrés, un élargissement ponctuel de la chaussée est nécessaire (environ 50 m²)

III.1.2.5 – La réalisation des travaux

Pour la réalisation de cet aménagement, les travaux suivants seront nécessaires :

- **Pose de 250 m de bordures AC2**
- **Élargissement de chaussée sur 50 m²
(déblais sur 40 cm + GNT 0/31,5 sur 30 cm + GNT 0/20 sur 5 cm + enrobés sur 5 cm)**
- **200 m² de cheminement sur la grave calcaire en place
(reprofilage en GNT 0/20 sur 5 cm)**
- **160 m² de cheminement sur accotement enherbés
(décapage terre végétale sur 20 cm + GNT 0/31,5 sur 15 cm + GNT 0/20 sur 5 cm)**
- **50 m² d'accotements enherbés conservés**
- **10 m² d'accotements enherbés sur la grave calcaire en place
(déblais sur 30 cm + terre végétale sur 30 cm + engazonnement)**
- **Remplacement des 5 bouches d'égout existantes
(dépose + pose de BE neuves + reprise des raccordements)**
- **Aménagement de 2 x 2 places de stationnement avec protection par nez d'îlots
(2 x 6 m de bordures d'îlot + marquage des emplacements)**
- **Les signalisations horizontales et verticales**

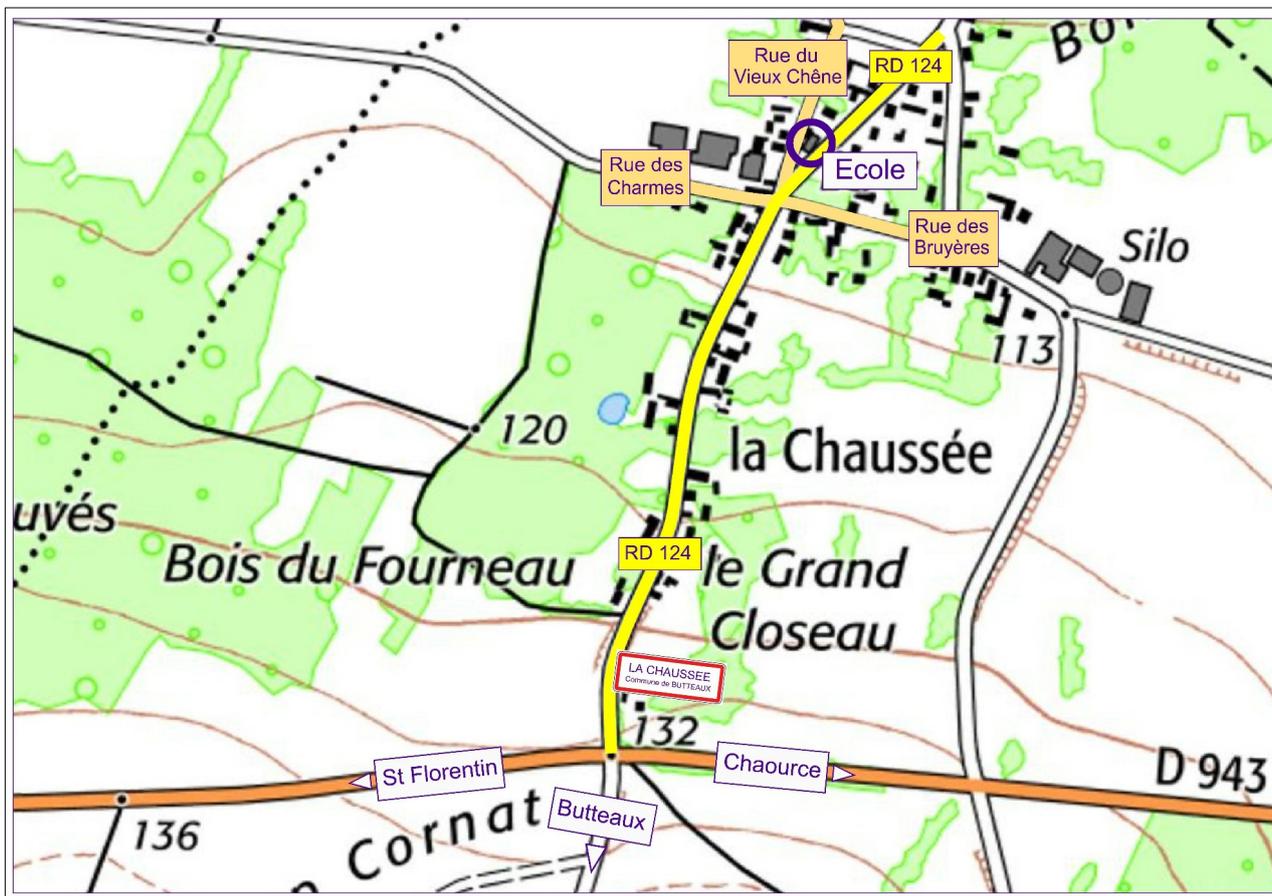
Le coût estimé de la réalisation de cet aménagement, s'élève à 40 000 € HT

III.2 La Chaussée – RD 124 (rue de l'Armanche) :

III.2.1 – État des lieux :

Le hameau de La Chaussée, distant du bourg de Butteaux d'environ 2,2 km, est également traversé par la RD 124 (rue de l'Armanche).

Cette rue dessert de nombreuses habitations avant d'atteindre le coeur du hameau, au droit de l'intersection avec la rue du Vieux Chêne



Ce carrefour s'apparente à une place, face à l'école maternelle, bâtiment communal qui est perçu de loin, en fond de perspective.



En section courante, la rue de l'Armanche a une largeur moyenne de 4,50 mètres. Elle est bordée d'accotements enherbés et/ou en grave calcaire et ne possède ni bordure, ni cheminement.



Certaines rives de chaussée sont dégradées. ▼



La municipalité souhaite requalifier cette rue par la pose de bordures et l'aménagement d'un cheminement continu, jusqu'au centre-bourg.

La section concernée (entrée d'agglomération / intersection rue des Charmes, rue des Bruyères) représente un linéaire de 550 mètres.

Commune de Butteaux
"La Chaussée"
Situation existante
de la rue de l'Armance

◀ Accès riverains





III.2.2 – Propositions :

III.2.2.1 - Les bordures

Tout comme la rue de l'Armançon, les bordures seront identiques à celles existantes (bordure + caniveau monobloc AC2). La chaussée conservera sa largeur constante de 4,50 mètres.

III.2.2.2 - Les stationnements

Les stationnements peuvent difficilement être proposés sur chaussée, au regard de la faible largeur de voirie (4,50 mètres).

De plus, la visite sur site ne montre aucun véhicule garé sur les accotements (cours chez les riverains).

III.2.2.3 - Les cheminements

Ces cheminements seront traités en grave calcaire (GNT 0/20), matériau perméable, assurant l'infiltration des eaux pluviales.

III.2.2.4 - Les eaux pluviales

Les avaloirs présents en bord de chaussée laissent présager la présence d'un réseau pluvial.

Ces ouvrages seront repris pour s'adapter aux bordures projetées (positions et profils).

III.2.2.5 – Les aménagements de sécurité

Au regard de la largeur limitée de la chaussée (4,50 mètres), la mise en place d'écluses seules ne serait que peu efficace (trop peu contraignante).

L'option « écluse + coussin berlinois » semble plus appropriée.

Il s'agit d'aménagement ponctuel de rétrécissement sur des chaussées à double sens de circulation ne permettant pas à deux véhicules de se croiser. Sur cette section, la chaussée serait réduite à 3,50 mètres de large.

La modération de vitesse n'étant pas forcément garantie à tout moment de la journée en l'absence de trafic, la mise en place d'un coussin berlinois renforcerait cet aménagement.

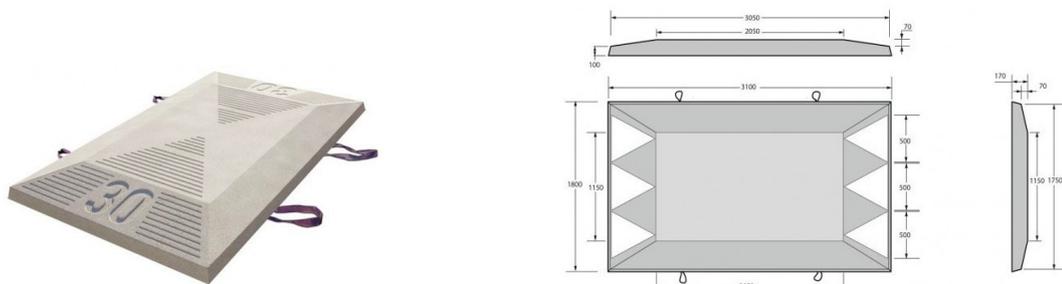


Exemple d'association d'un coussin et d'une écluse simple

L'aménagement doit assurer une bonne lisibilité de l'écluse et du coussin afin qu'ils soient identifiables par l'utilisateur. Il est important pour la sécurité qu'un usager en approche ait conscience d'une situation potentielle de freinage.

Le coussin devra respecter un certain nombre de caractéristiques : hauteur du dispositif comprise entre 6 et 7 centimètres, largeur au sol comprise entre 1,75 m et 1,90 m ...

Il devra également être signalé conformément à l'instruction interministérielle sur la signalisation routière IISR (signalisation verticale & marquages au sol).



En termes de durabilité de l'aménagement, on privilégiera des coussins en **béton préfabriqués** à des coussins en caoutchouc constitués par plusieurs éléments préfabriqués assemblés sur place. L'aménagement doit être accompagné de l'implantation d'une signalisation verticale et horizontale adaptée, à savoir :

- les panneaux A3 (rétrécissement) et A2b (surélévation), complétés par un panneau B14 portant la mention « 30 », en pré-signalisation, à une distance amont de 10 à 50 m du dispositif ;



- un panneau C27 en signalisation de position ;



- un panneau B33, portant la mention fin de la limitation à « 30 », en aval du dispositif.



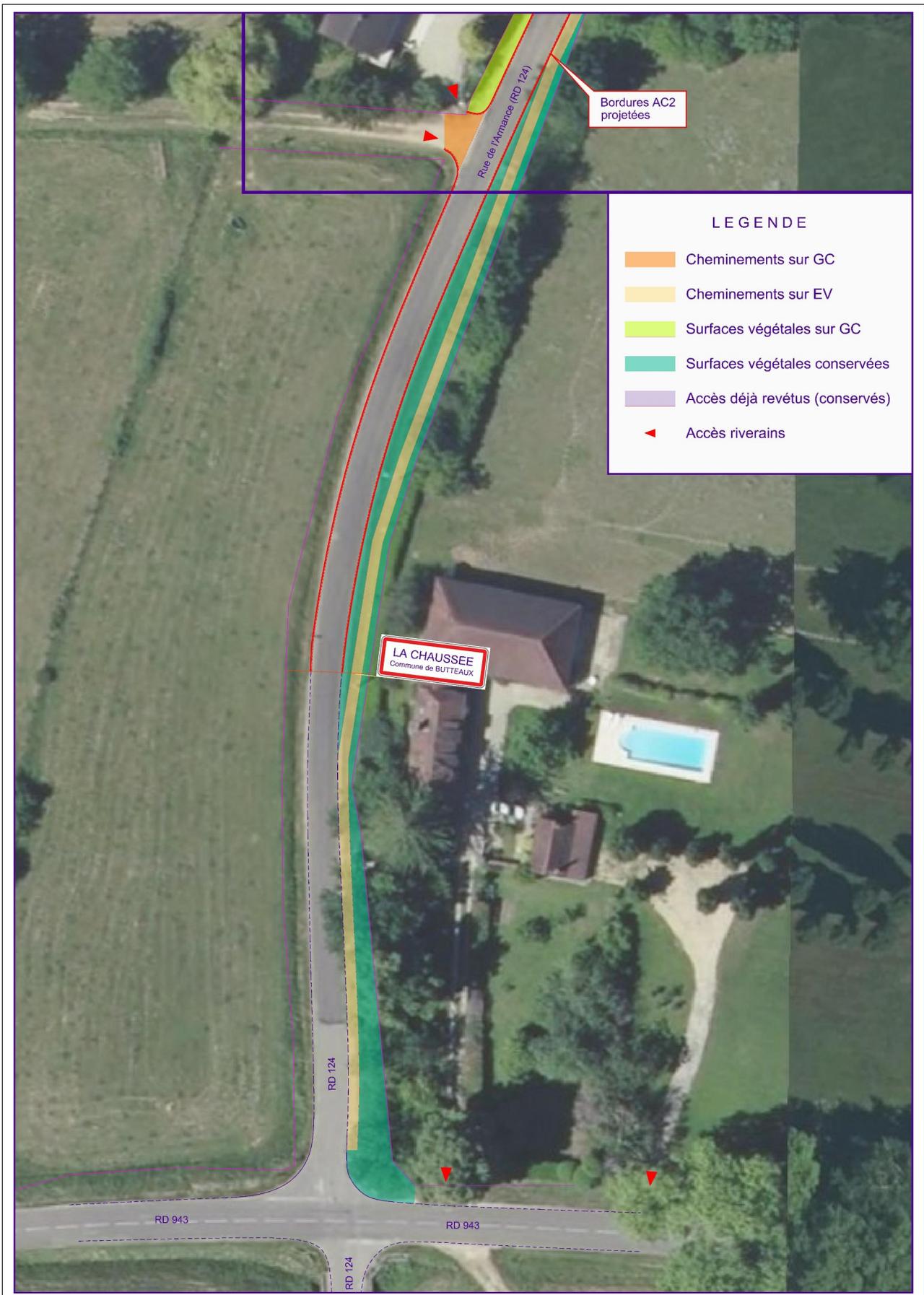
La signalisation horizontale sera assurée par la mise en place de bordures peintes en blanc, de plots rétro réfléchissants et des dents de requis sur le coussin.

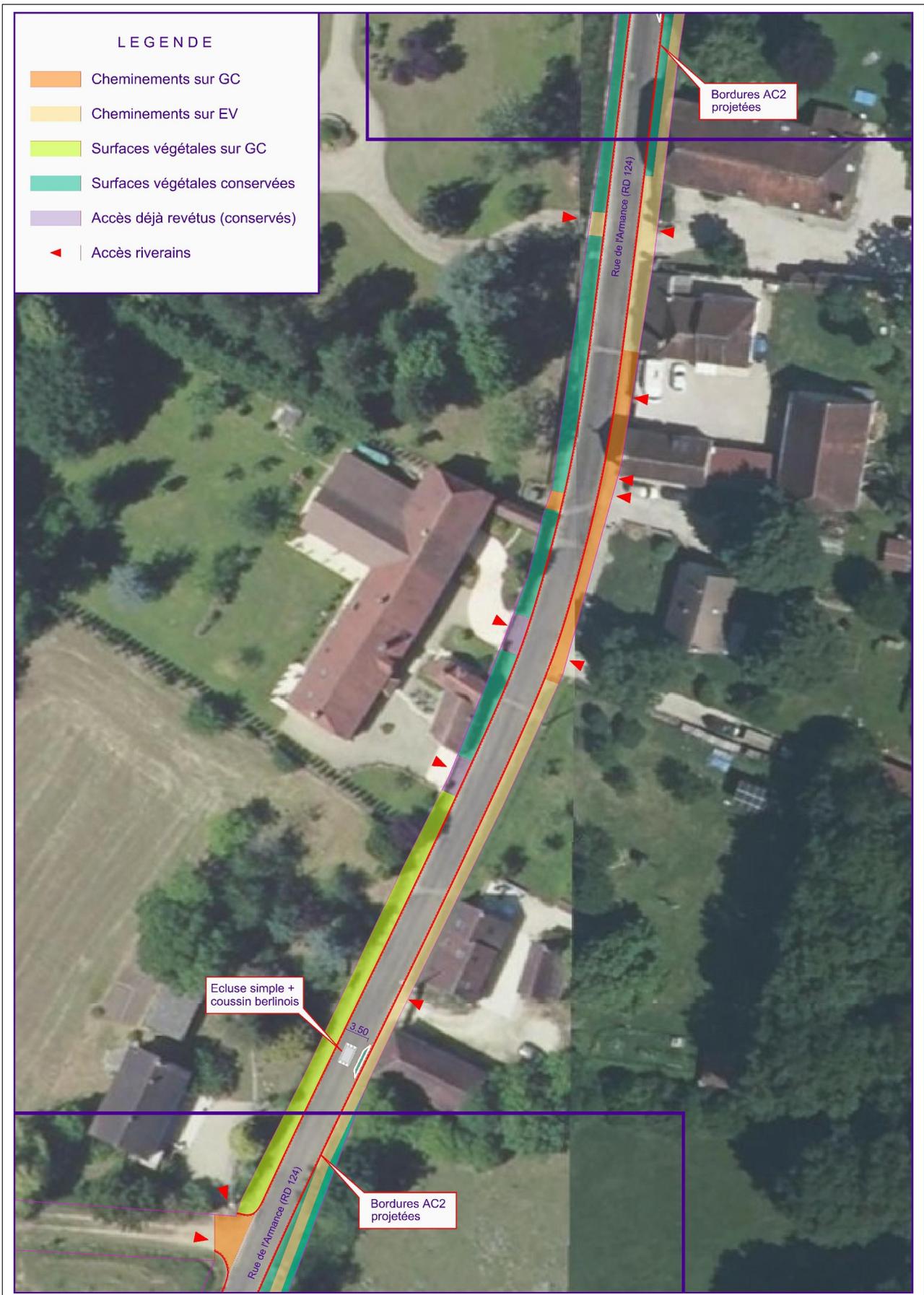
Les règles de circulation peuvent, le cas échéant, être gérées par un alternat signalé par des panneaux, avec mise en place d'un sens prioritaire de passage : cet alternat oblige les véhicules venant dans un sens à laisser le passage aux véhicules arrivant en sens opposé.

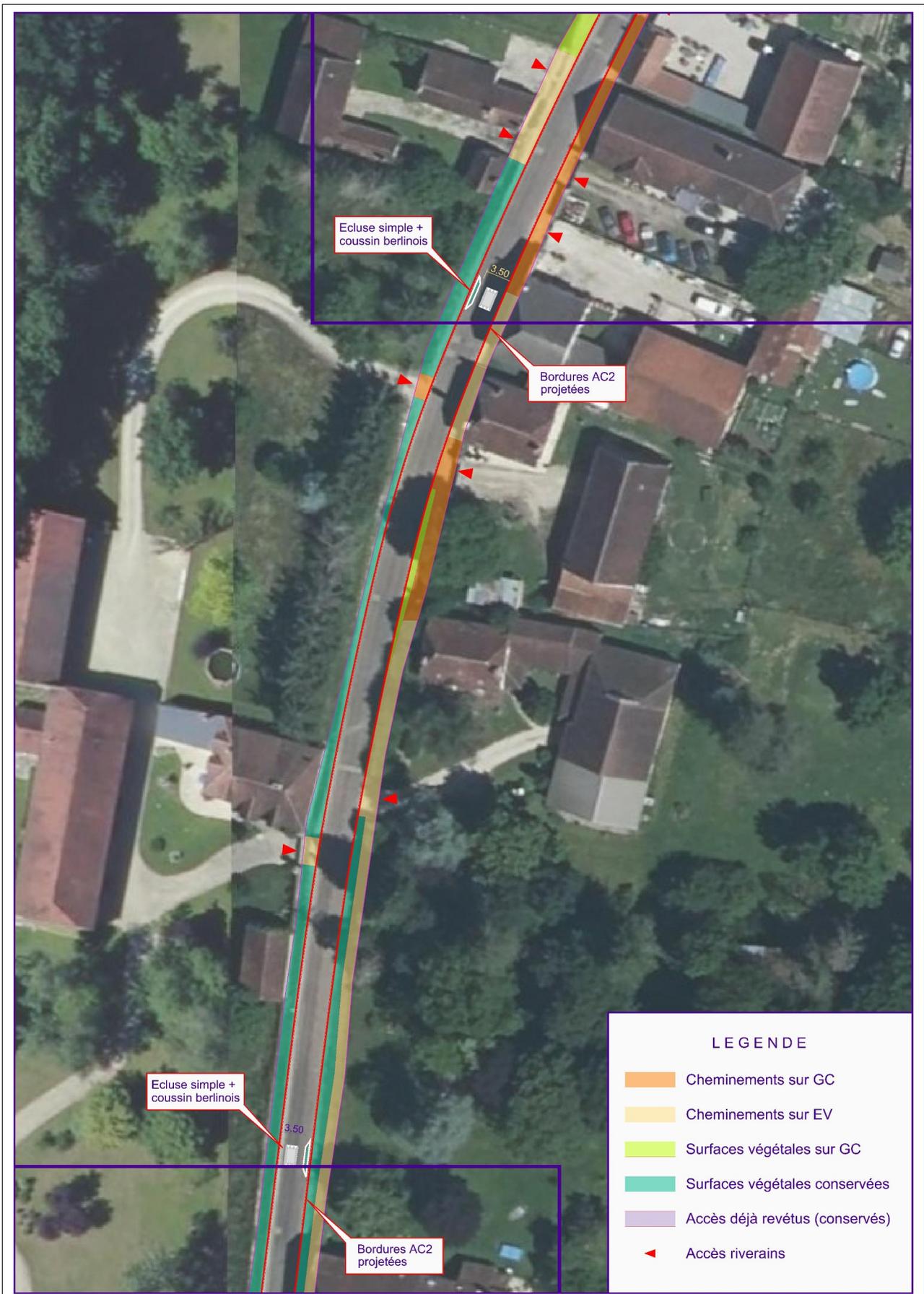


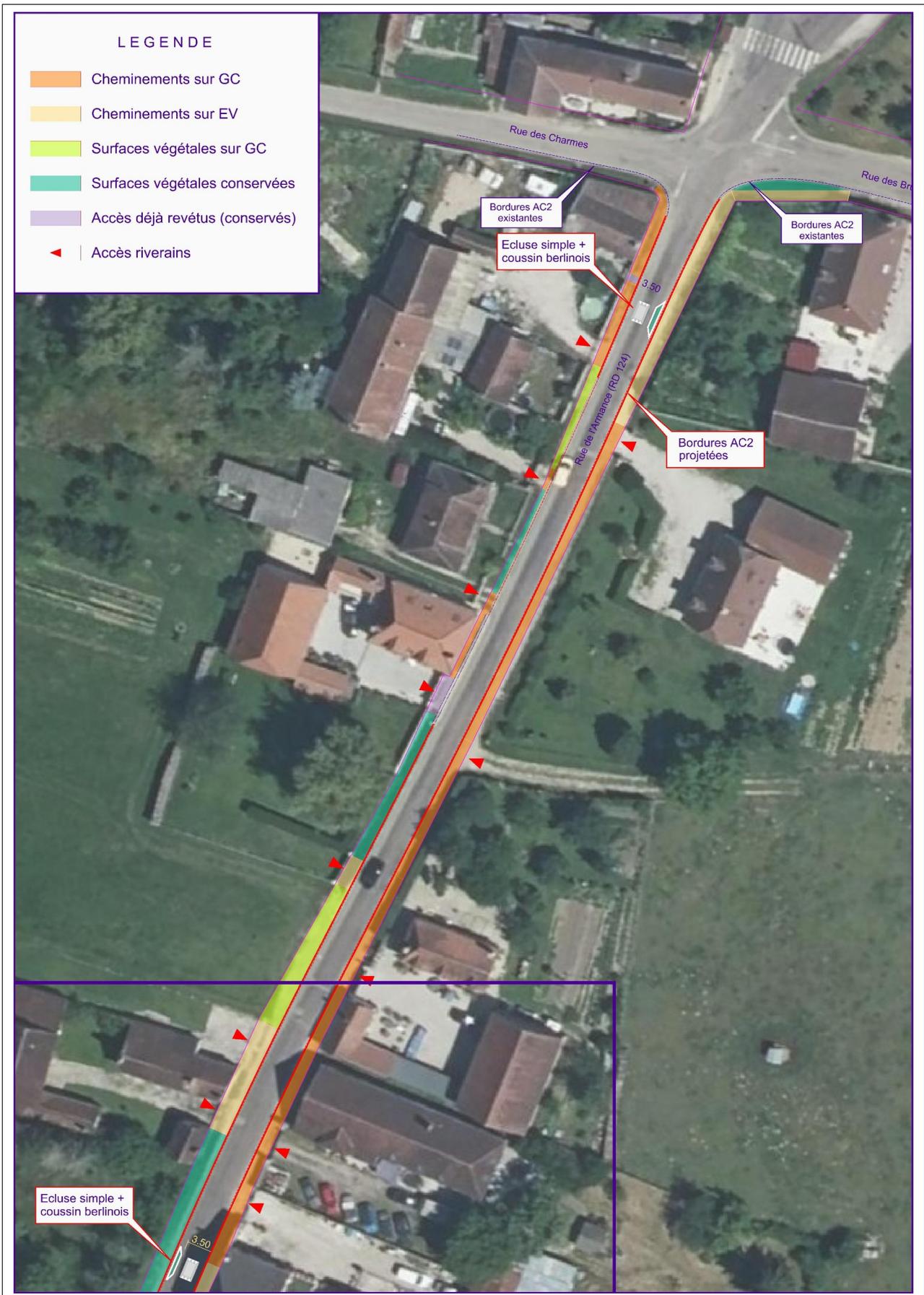
Il faut veiller à implanter les panneaux d'alternat afin qu'ils soient visibles de suffisamment loin en fonction de la vitesse d'approche pratiquée sur la RD 4

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









III.2.2.7 - La voirie départementale :

L'UTR de Sens, consultée à ce sujet, indique que la réfection de ce tronçon n'est pas programmée dans les 5 ans à venir.

Il est néanmoins envisageable de prévoir la reprise du revêtement de chaussée.

Une convention d'accompagnement aux travaux communaux sera alors à signer.

Cela consiste à établir une convention de co-maîtrise d'ouvrage entre le Département et la commune encadrant la réalisation des études et travaux de réfection de la portion de voirie départementale concernée, en raison de sa vétusté.

Sur le principe, la collectivité avance le coût du renouvellement de la couche de roulement, qui lui sera remboursé par le Département.

III.2.2.8 - L'accessibilité :

La loi n° 2005-102 du 11 février 2005 relative à l'égalité des droits et des chances, la participation à la citoyenneté des personnes handicapées fixe le principe d'une accessibilité généralisée, intégrant tous les handicaps, qu'ils soient d'ordre physique, visuel, auditif ou mental.

L'objectif visé par la loi est de faire respecter la continuité de la chaîne de déplacement, afin de permettre aux personnes handicapées et à mobilité réduite, de se déplacer et d'utiliser l'ensemble des services à leur disposition avec la meilleure autonomie.

Ces dispositions sont applicables à l'occasion de travaux de réaménagement, de réhabilitation ou de réfection des voies, des cheminements existants ou des espaces publics, que ceux-ci soient ou non réalisés dans le cadre d'un projet de mise en accessibilité de la voirie.

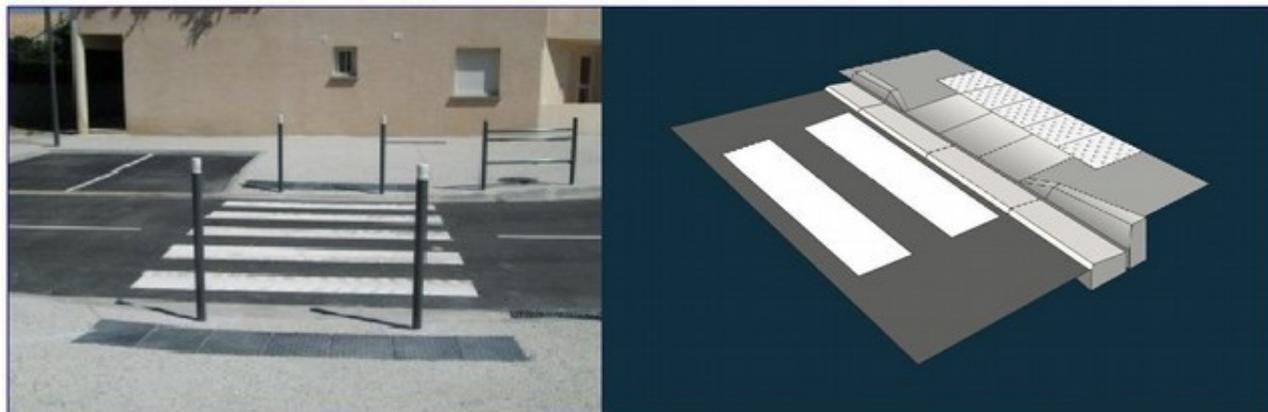
La continuité des cheminements sera assurée pour les personnes en fauteuils roulants et pour les personnes ayant des difficultés à marcher (PDM).

En cheminement courant, le dévers sera inférieur ou égal à 2 % et la largeur minimale du cheminement de 1,40 mètre libre de mobilier ou de tout obstacle éventuel. Cette largeur pourra être réduite à 1,20 mètre en l'absence de mur ou d'obstacle de part et d'autre du cheminement.

Pour assurer cette continuité, il convient de mettre aux normes l'ensemble des passages piétons.

Les bordures présentes dans la commune sont de type AC2 (bordure + caniveau monobloc) et **ne sont pas conformes à la réglementation sur l'accessibilité. En effet, elles ne permettent pas d'être posées avec la vue de 2 cm requise pour l'accessibilité des personnes à mobilité réduite (PMR).**

La pose de bordures de type T2 + caniveaux CS2 permettrait de rendre accessibles les traversées piétonnes.



Principe d'aménagement d'un passage piéton PMR : vue de 2 cm, bandes podotactiles et potelets contrastés

III.2.2.9 – La réalisation des travaux

Pour la réalisation de cet aménagement, les travaux suivants seront nécessaires :

- **Pose de 1070 m de bordures AC2**
- **450 m² de cheminement sur la grave calcaire en place (reprofilage en GNT 0/20 sur 5 cm)**
- **800 m² de cheminement sur accotement enherbés (décapage terre végétale sur 20 cm + GNT 0/31,5 sur 15 cm + GNT 0/20 sur 5 cm)**
- **1000 m² d'accotements enherbés conservés**
- **250 m² d'accotements enherbés sur la grave calcaire en place (déblais sur 30 cm + terre végétale sur 30 cm + engazonnement)**
- **Remplacement des 15 bouches d'égout existantes (dépose + pose de BE neuves + reprise des raccordements)**
- **Aménagement de 4 écluses simples avec coussin berlinois, avec signalisation. (15 m de bordures d'îlot par écluse)**

Le coût estimé de la réalisation de cet aménagement, s'élève à 180 000 € HT

IV. LES SUBVENTIONS

Les subventions susceptibles de concerner l'opération seraient les suivantes :

IV.1 - Les subventions au titre de l'enveloppe dite « amendes de police »

Priorité n°3 : Les travaux destinés à améliorer la sécurité routière et notamment au titre des « opérations d'aménagement visant à réduire la vitesse en agglomération ».
(dépense subventionnable plafonnée à 45 000 € HT)

Dépenses subventionnables : chicane, écluse (bordure, stationnement), terre-plein, îlot et, le cas échéant, signalisation de police afférente (panneau, balise), au besoin complété d'un aménagement paysager (haie de séparation) ; élargissement ponctuel de trottoirs, rétrécissement de la chaussée et, le cas échéant, signalisation afférente complétés au besoin d'aménagements paysagers et/ou de mobilier de protection, ralentisseur (dos d'âne et trapézoïdaux) et surélévations de chaussée (coussins et plateaux), signalisation afférente; radar pédagogique, sous réserve de la bonne implantation du panneau d'entrée d'agglomération (article R110,2 du Code de la route).

Dépenses non subventionnables : fourniture et pose de mobilier urbain, déplacement ou réalisation de réseaux (assainissement, pluvial, eau potable, électrique, téléphonique, gaz, mise à niveaux bouches à clé et regards), bandes rugueuses, éclairage public.

Ces aides concerneraient les aménagements de sécurité, soit un montant subventionnable de 45 000 € HT (montant plafond), soit un montant attendu de 13 500 € HT. (base 30%)

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

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

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

Ces aides concerneraient la création de cheminements, à savoir :

- Les travaux préparatoires ;
- Les déblais et remblais ;
- Le revêtement des cheminements (grave calcaire).

**Soit un montant subventionnable de 25 000 € HT.(montant plafond)
soit un montant attendu de 7 500 € HT. (base 30%)**

IV.2 - Les subventions Pacte Yonne territoires : « Village de l'Yonne + »

Opérations de 5.000 à 200.000 € HT

Taux maximum de 20 %, avec un plafond de 40 000 € HT (pour les travaux de voirie)

Dépenses subventionnables : tous les investissements effectués, sous maîtrise d'ouvrage du demandeur, sur des bâtiments et des équipements lui appartenant, y compris les projets d'embellissement de l'espace public et les travaux de voirie (amélioration et modernisation).

Dépenses non subventionnables :

- Les travaux relevant de la dotation « Amendes de police » (ex : travaux de sécurité routière, de signalisation, d'aménagement de parking, etc.).

Ces aides concerneraient la réalisation de la voirie

Soit un montant subventionnable de 199 000 € HT. (220 000 – 21 000).

soit un montant attendu de 39 800 € HT. (base 20%)

IV.3 – Récapitulatif des aides

Montant de travaux rue de l'Armançon (Butteaux) : 40 000 € HT

Montant de travaux rue de l'Armançe (La Chaussée) : 180 000 € HT

Montant total de travaux : 220 000 € HT

Aides Amendes de Police (base 30%) : 21 000 € HT

Aides Village de l'Yonne (base 20%) : 39 800 € HT

Montant total des aides : 60 800 € HT

Financement commune : 159 200 € HT

V. DEMARCHE OPERATIONNELLE

Il est recommandé à la collectivité :

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

VI. APPROCHE REGLEMENTAIRE

VI.1 Pouvoir de police de la circulation en agglomération

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

VI.2 Pouvoir de police de la conservation en agglomération

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

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

Toute occupation du domaine public routier départemental devra faire l'objet d'une demande de permission de voirie, à déposer à l'unité territoriale routière (UTR) de Sens.

regie-utr-sens@yonne.fr