



LA TRAVERSÉE DE BOURG

➤➤➤➤➤➤ POUR CONSTRUIRE UN LIEU PARTAGÉ





LA TRAVERSÉE DE BOURG

UNE VITRINE POUR LE VILLAGE, UN LIEU DE VIE POUR LES HABITANTS



Le résultat d'une évolution

- ▶ A l'origine chemin de terre, puis de goudron, la rue principale des villages a subi l'évolution des modes de déplacement et la circulation routière, parfois inadaptée à la vie locale, peut être facteur de nuisances et d'insécurité pour les habitants riverains. Ces voies ont dû répondre à de nouvelles exigences de gabarit et sont devenues des axes de transit où tous les éléments de paysage qui s'opposaient à un trafic croissant ont été robotés, effacés, dans une logique fonctionnaliste au service de l'automobile. Les chaussées se sont élargies au détriment des bas côtés et des trottoirs, les virages se sont allongés et adoucis pour permettre un trafic plus fluide, des arbres, des murs ou même des maisons ont été supprimés...

La présence de la voirie s'est imposée progressivement alors que les autres usages de l'espace ainsi que le paysage étaient oubliés. Des années de pratique dans ce sens ont façonné une image un peu dégradée de nos villages et l'on constate aujourd'hui que les conditions d'une circulation trop rapide stérilisent la vie aux abords des voies. Des outils strictement routiers de type signalisations renforcées, bordures hautes, glissières métalliques, casse vitesse et autres chicanes, n'ont fait qu'ajouter confusion et surenchère à certains axes déjà très routiers. Pour retrouver une vocation de lieu de vie à ces traversées, il faut programmer des aménagements importants qui prennent en compte les atouts du paysage local.



Avant Avremesnil



Samuel Craquelin, Paysagiste Après

Le projet est l'occasion de reconsidérer plus largement les enjeux abordés généralement sur le seul aspect de la sécurité. Il convient d'élargir le regard en dépassant le simple cordon de voirie et de prendre en compte ce qui se passe dans l'épaisseur du bourg. Il est nécessaire de sortir de la logique routière et de comprendre le site en s'appuyant sur les usages possibles des lieux, en valorisant l'existant et en recherchant la qualité de l'espace et du paysage. L'identité et l'image d'un village seront confortées par la cohérence de toutes ces actions, menées dans des domaines apparemment différents.

La voie principale
s'efface pour mettre
en scène l'église

Préaux | Lacau architectes

Comment aborder le projet d'aménagement d'une traversée de bourg ?

Le trafic et la vitesse sont-ils vraiment au cœur de la problématique ?



Si, aujourd'hui, le trafic a cessé d'augmenter, il a eu un rôle prépondérant dans les aménagements conçus à partir des années 1960 pour favoriser son écoulement. Elargissement et amélioration de l'assise de la voirie ont donc permis une circulation plus fluide et plus rapide.

Mais, il serait vain de combattre uniquement la vitesse sans créer les conditions physiques et environnementales d'une circulation apaisée. Les recours habituels aux panneaux, marquages, signalétiques, bordures et autres dispositifs ralentisseurs, ne doivent leur relative efficacité qu'en contrepartie d'un paysage surchargé, dénaturé et imposant la lecture d'un lieu dangereux.

Avant Bosc Guérard Saint Adrien

Les aménagements de la voirie, surtout ses abords, doivent concourir à une perception sans ambiguïté des zones urbanisées et des zones naturelles, de l'entrée de village jusqu'au point de sortie. Des séquences et des ponctuations peuvent enrichir le tracé tout en maintenant une certaine pression sur la vigilance des conducteurs.

Ce n'est pas la signalétique seule qui indique le ralentissement mais bien le traitement global de la voie et de ses abords qui incite et oblige au ralentissement.



Avec les aménagements
de la traversée, l'impact
de la voie est moins important.

Quelles peuvent être les solutions, y a-t-il des recettes ?

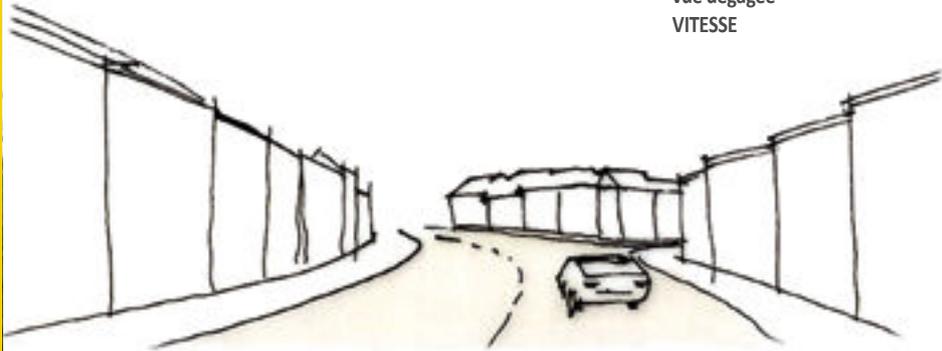
Sans parler de recettes, on s'aperçoit que des similitudes de problèmes se retrouvent dans un grand nombre de villages et qu'elles peuvent donner lieu à des réponses semblables.

Mont-Saint-Aignan | Teor | Attica, Urbanistes

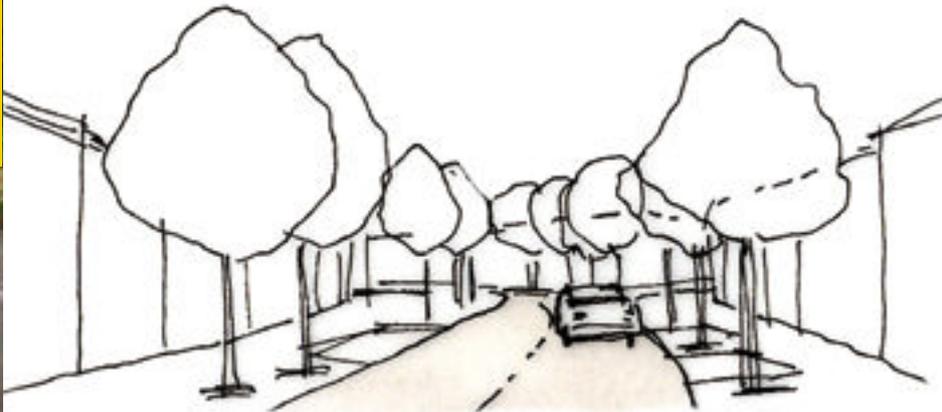
► Facteur d'insécurité et de dépréciation des centres bourgs, la vitesse élevée des automobiles est en grande partie le résultat de conditions spatiales favorables. La largeur des voies, les vues dégagées et lointaines, l'absence d'obstacle, ont été à une certaine époque, des objectifs d'amélioration de la circulation. Aujourd'hui, ils affectent considérablement le confort des riverains par les effets secondaires qu'ils génèrent par l'élévation de la vitesse et du trafic. De nouveaux "obstacles", étudiés et intégrés dans un traitement de l'espace plus en faveur du piéton, doivent apporter les conditions d'une circulation moins rapide, et reléguer les casse vitesse classiques, les grands marquages de sol et les signalisations redondantes, au rang de placebo.

Le rôle des "obstacles"

Espace large =
vue dégagée =
VITESSE



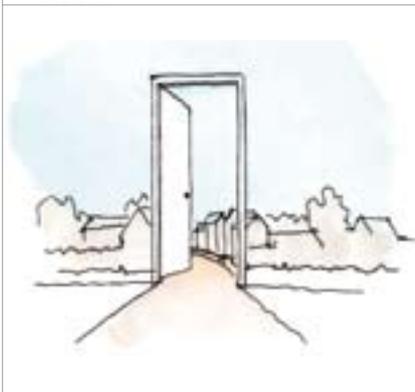
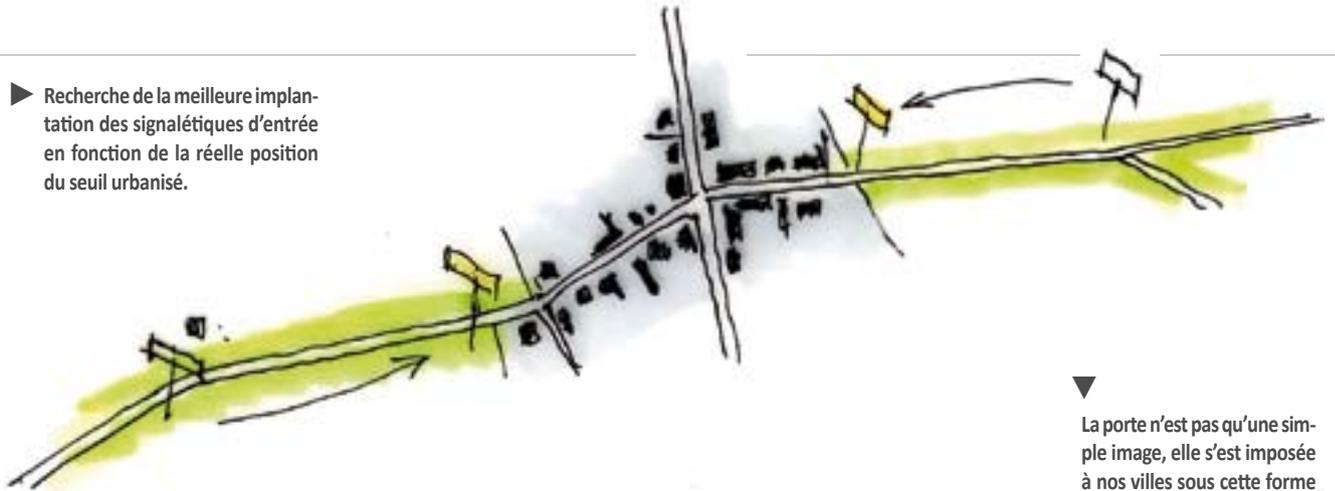
Resserrement, obstacles =
RALENTISSEMENT



Les entrées de bourgs à révéler et à ajuster

Le premier point fréquemment rencontré, concerne la localisation du seuil urbanisé, qui bien souvent, n'est pas véritablement en phase avec la réalité des lieux. Trop éloignée des premières maisons, trop succincte, la

► Recherche de la meilleure implantation des signalétiques d'entrée en fonction de la réelle position du seuil urbanisé.

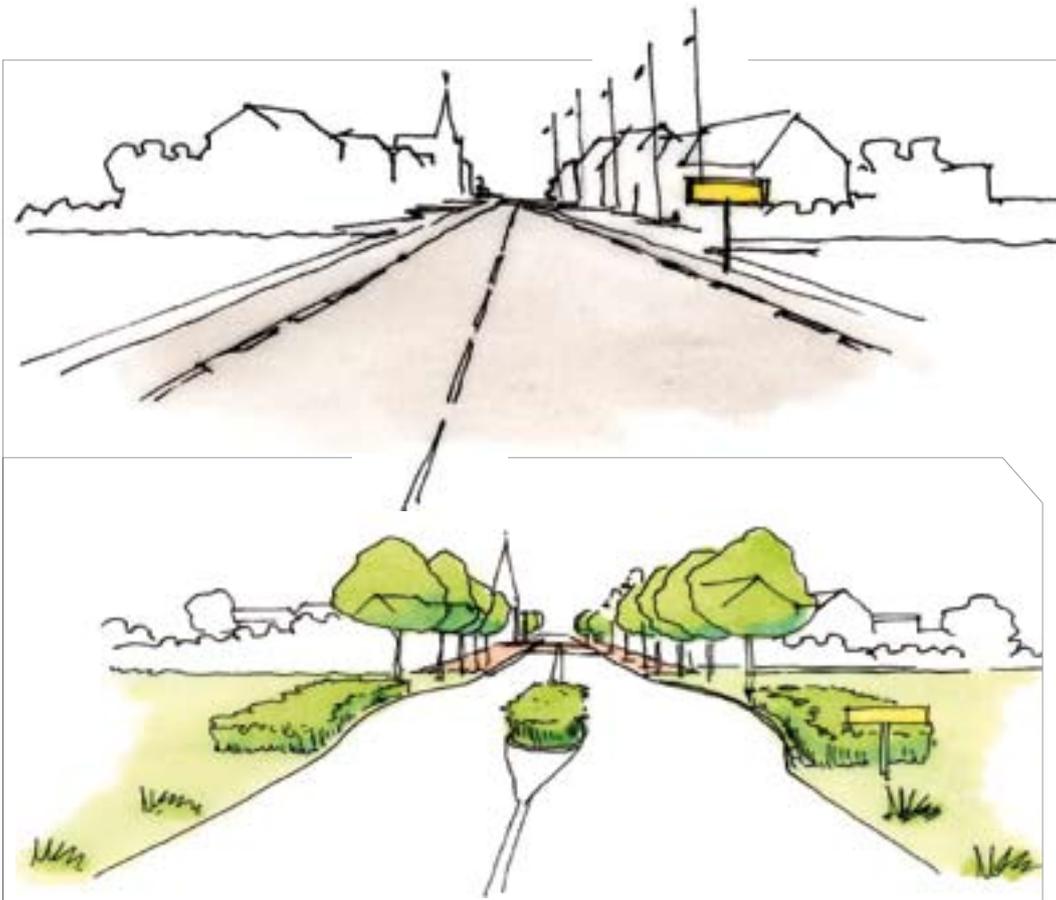


▼ La porte n'est pas qu'une simple image, elle s'est imposée à nos villes sous cette forme presque littérale durant des siècles. Aujourd'hui, la notion de porte (et de limite) est d'autant plus une nécessité que la progression urbaine délite souvent la cohésion et l'homogénéité des villes et des villages. Certaines réponses caricaturales envahissent et dénaturent l'espace. Elles se résument parfois à un simple message réglementaire.

signalétique d'entrée n'est pas toujours là où est perçue la limite physique des zones habitées. Cette signalétique est, de plus, rarement accompagnée d'une véritable intention de marquer la porte. La notion de transition et de

passage, d'un paysage non urbanisé à un paysage urbanisé, est essentielle dans la perception d'un village, et le comportement de l'automobiliste sera d'autant plus adapté que cette perception sera évidente et forte. La

création d'un effet de porte, le resserrement des voies, la mise en contraste des paysages avant et après, doivent coïncider avec une lecture naturelle de l'entrée du bourg.



► Un simple panneau d'entrée sur fond d'univers routier caractérise les entrées et les traversées de bourg.

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

Des séquences pour rythmer et ponctuer le parcours

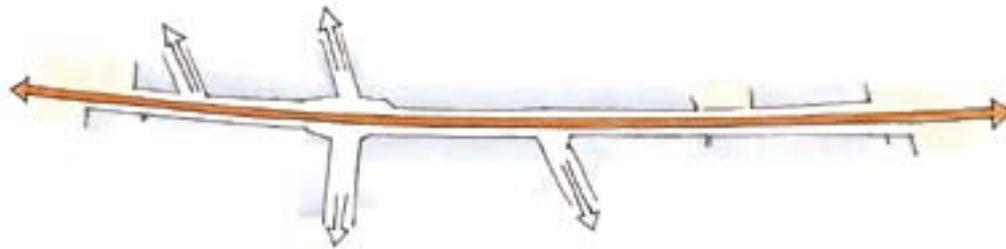
- **Le second point** régulièrement constaté à l'intérieur des traversées de bourg est l'absence de séquence ou d'événement permettant au conducteur de recouper et de raccourcir le champ visuel, souvent trop étiré et lointain. Cette caractéristique très linéaire, qui ne favorise pas le ralentissement, est aussi l'expression d'un manque de perceptions latérales dans l'épaisseur du village.
Des séquences, induites par la configuration des lieux ou par la nécessité de rompre des phases trop importantes, peuvent rythmer le parcours tout en proposant des réponses locales à des problèmes de stationnement, d'accès chez les riverains, de cheminements ou de plantations.
Des changements d'axes de voie, des alternances dans le positionnement du stationnement, des variations dans le végétal, peuvent appuyer la mise en place de ces séquences.
Des ponctuations, donnant à voir une bâtisse ou une façade intéressante, un arbre remarquable, un point de vue particulier, constituent des temps forts à mettre en valeur dans le parcours. C'est le moyen de sortir de la logique trop linéaire de certaines traversées.



Val-de-Saône | Samuel Craquelin, Paysagiste

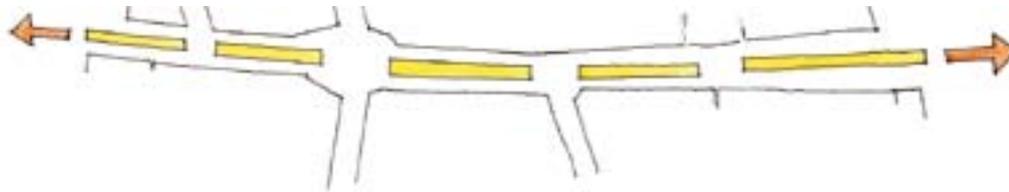


Préaux | Lacau, Architectes

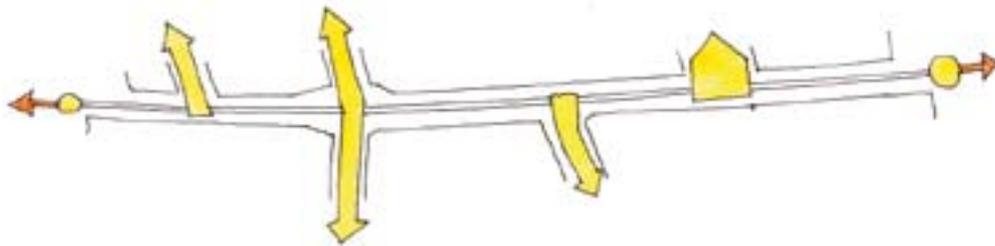


- ▶ Souvent, les voies traversent les bourgs de manière très linéaire, sans prendre en compte l'“épaisseur” du village, sans respiration.

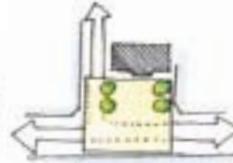
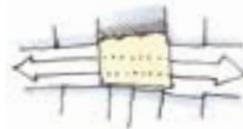
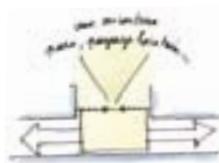
Séquence 1 | Séquence 2 | Séquence 3 | Séquence 4 | Séquence 5



- ▶ La mise en place de séquences, conçues en fonction des lieux et des événements qui les jalonnent, permet de rythmer le parcours et de sortir de cette logique de ruban.



- ▶ De ces “accidents” de parcours naît la prise de conscience d’une certaine transversalité, le village ne se résumant plus à la simple voie qui le traverse.



Un carrefour, une place, l'église, la mairie, une belle façade ancienne, un arbre singulier, un point de vue, autant d'événements à mettre en valeur et qui peuvent séquencer et enrichir le parcours.

Revaloriser et humaniser l'univers routier omniprésent



Saint-Etienne-du-Rouvray - Zac du Madrillet | Arc-en-Terre Denis Comont, Paysagiste

Le troisième point

concerne le manque de recherche qualitative pour le traitement de la chaussée et de ses abords. Si l'aménagement au sens qualitatif est devenu un objectif prioritaire, il convient aussi de recentrer les aménagements vers les usages multiples de l'espace: cheminements piétons, pistes cyclables, aires d'accès et de stationnement pour les riverains, promenades et espaces de détente, prise en compte des personnes à mobilité réduite... Dans cette approche, un nouveau partage de la voirie doit se faire en faveur des piétons et des habitants. La chaussée se resserre, tout en ralentissant les flux routiers. Le gain de place est donné aux trottoirs et aux franges latérales où le végétal pourra jouer un rôle primordial. Un éclairage, moins haut et moins routier, redonne une échelle humaine, en rapport avec le bâti environnant.



- Les dispositifs habituels, dos d'âne et chicanes, qui répondent trop ponctuellement et trop brutalement à la nécessité de créer des obstacles en vue de réduire la vitesse, doivent céder leur place à des aménagements plus intégrés. Une voirie étroite, cadrée par du végétal par exemple, peut atteindre le même objectif de contraindre la circulation.

Val-de-Saône | Samuel Craquelin, Paysagiste

Peut-on aussi parler d'“embellissement” ?



L'embellissement, pris au sens premier, peut évidemment s'inscrire dans une démarche d'amélioration du paysage urbain. Les revêtements de sol, le mobilier urbain, les plantations,... participent à la perception positive d'un site. Cependant une approche trop sectorielle, faite sans esprit de globalité, n'aura que peu de chance d'atteindre un objectif de qualité.

Évitons les traitements de sol mettant en oeuvre de multiples matériaux disparates, les couleurs très affirmées, qui seraient généralisées pour l'ensemble des luminaires et du mobilier urbain, accrochant alors le regard sur des composants secondaires de l'espace public. Prohibons les propositions commerciales de tels ou tels fournisseurs de mâts d'éclairage, de mobiliers, et autres jardinières, déclinant une gamme de produits avant d'identifier les réels besoins.

Des actions, spécifiquement menées pour améliorer le domaine visuel, comme par exemple, l'enfouissement des réseaux, la limitation et la maîtrise des publicités, la mise en lumière d'un édifice, sont des contributions majeures à la qualité d'un lieu. Elles font partie des opérations qui peuvent être associées à un projet d'aménagement de traversée de bourg.

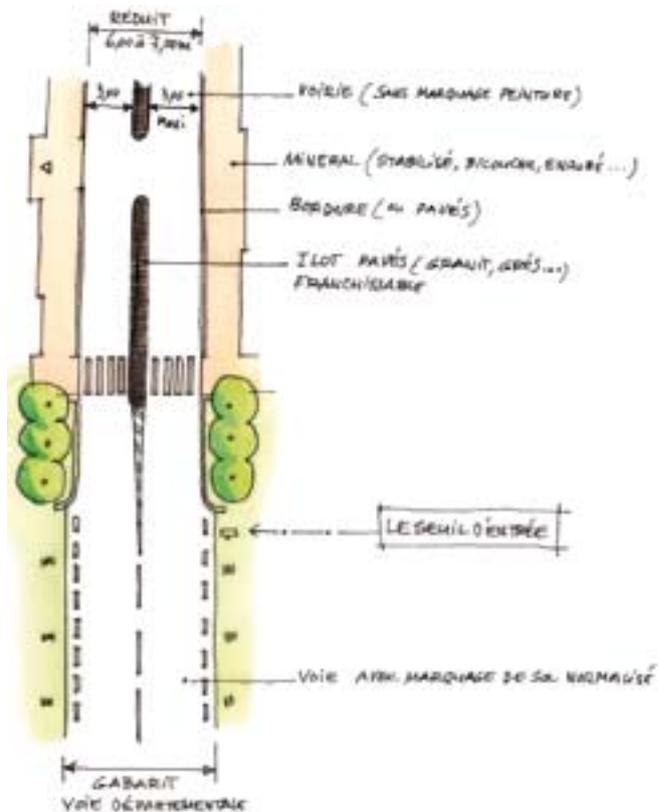
Plus largement, un effet de synergie de projets peut donner lieu à des programmes connexes comme des opérations pour l'amélioration de l'habitat ou des campagnes de ravalement de façades.



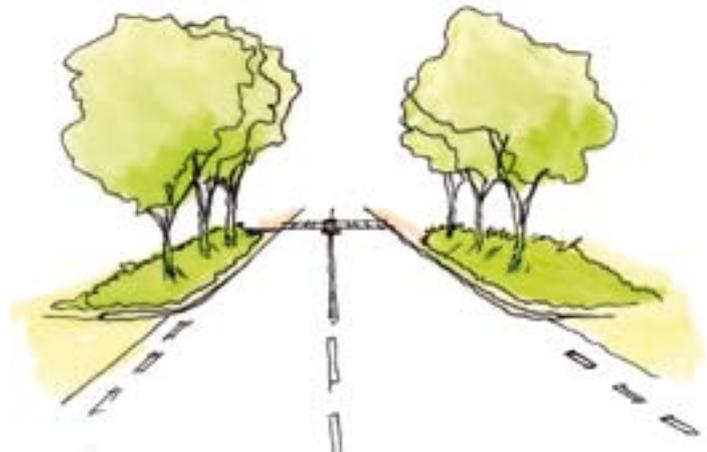
Roumare | Folius | Eric Germain, Paysagiste

Aménagements et plantations

La végétalisation est une composante essentielle dans la perception des lieux. Elle permet de mettre en évidence différentes séquences sans surcharge de signalisations, d'accentuer un effet de porte et de passage, de créer des conditions d'éveil et de ralentissement pour l'automobiliste ou de valoriser l'interface entre la route et le bâti. La palette de végétaux sera choisie en fonction de l'ambiance recherchée



Exemple d'une transition lisible entre le dehors et le dedans d'un village : La voirie se resserre, le marquage de sol s'interrompt, des îlots de pavés et des bordures canalisent le flux routier, le minéral remplace le végétal sur les bas-côtés, la position du panneau d'entrée est ajustée, quelques plantations marquent la porte.



Le végétal au service de la traversée



Séquence 1



Séquence 2



Séquence 3



Avremesnil | Samuel Craquelin, Paysagiste



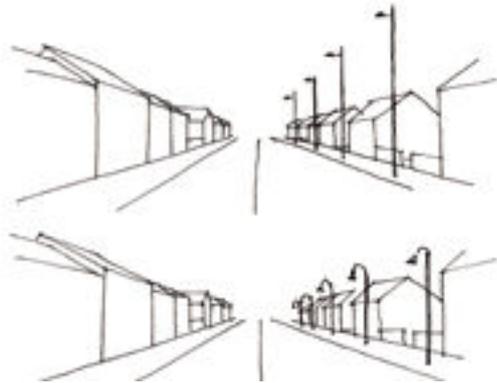
Avremesnil | Samuel Craquelin, Paysagiste



Avremesnil | Samuel Craquelin, Paysagiste

Des aménagements conviviaux avec moins de

Exemple d'action sur
la hauteur de l'éclairage,
son design...



Harfleur | Arc en Terre-Denis Comont, Paysagiste

▼
Afin de retrouver une échelle humaine et de renouer avec un espace public accueillant, il est nécessaire de gommer le vocabulaire particulièrement routier de certaines voies qui traversent le cœur de nos communes. Largeur de chaussée, peinture de sol, éclairage public, signalisation, mobilier urbain, tout doit être passé en revue pour cet objectif d'appropriation et de convivialité. L'interruption dans la nature du traitement de la voie au droit d'une place ou d'un édifice particulier, permet d'inverser la perception routière de l'espace et de redonner la priorité à des usages autres que la circulation automobile (piétons, vélos...).



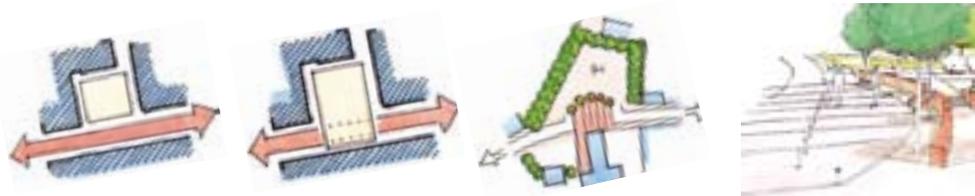
Saint-Etienne-du-Rouvray | Arc en Terre-Denis Comont, Paysagiste

références routières : les places traversantes



Roumare | Folius | Eric Germain, Paysagiste

L'interruption dans la nature du traitement de la voie au droit d'une place ou d'un édifice particulier, permet d'inverser la perception routière de l'espace et de redonner la priorité des usages autres que la circulation (piétons, vélos...).

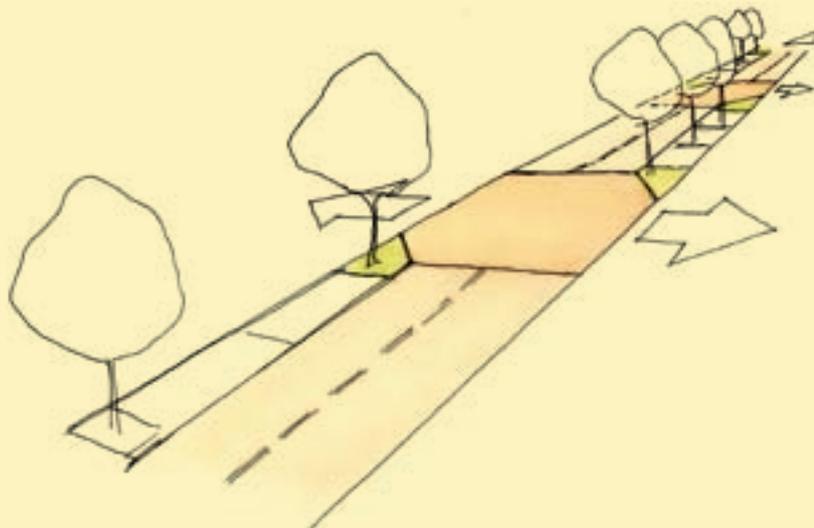
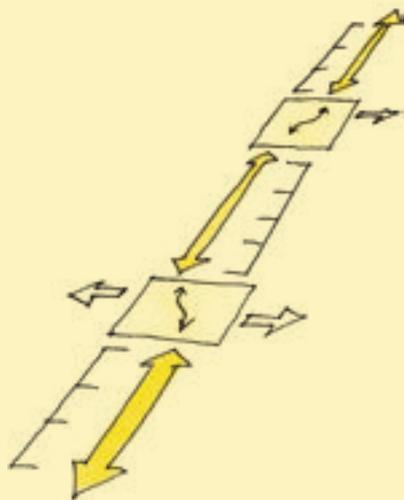


Séquences et stationnements

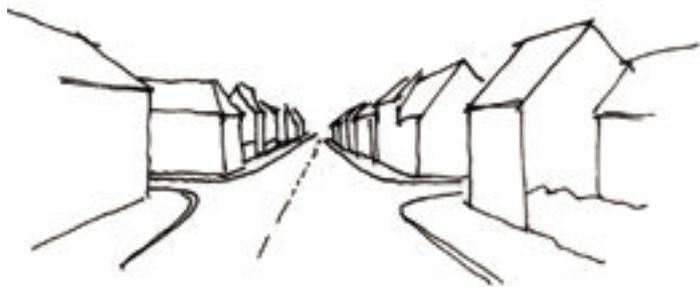


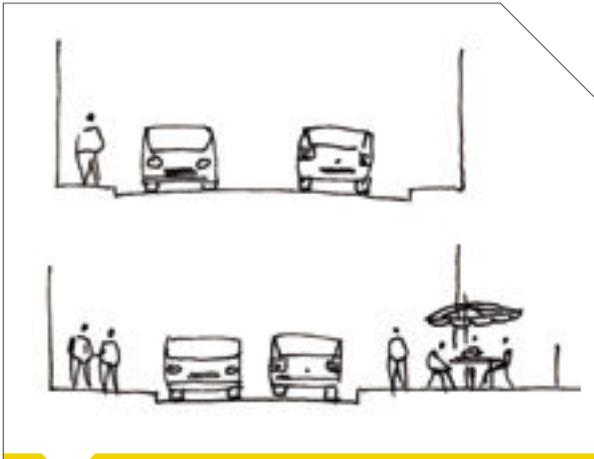
- L'aménagement des intersections, l'introduction de stationnements peuvent aussi contribuer à créer des séquences, qui, avec l'aide de plantations, apportent un rythme et une organisation de l'espace favorables à une conduite adaptée.

Berneval | Diagonal Environnement

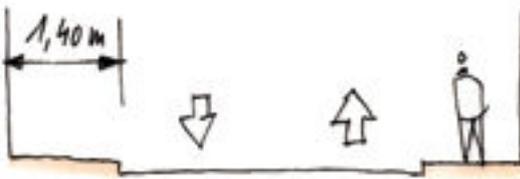


▼ Ici la perspective est raccourcie par un jeu d'alternance du stationnement. Des arbres d'alignement viennent occuper une partie de l'espace central. Les intersections, traitées en petits plateaux, séquentent la linéarité initiale de la rue.





- Les trottoirs sont des espaces de vie, les réduire ou les supprimer implique forcément la baisse de leur fréquentation et de leur convivialité. À l'inverse, augmenter l'espace dédié aux piétons exprimera, au-delà de l'amélioration des conditions de déplacement, la volonté d'accueillir et de retenir plus d'animation, plus de vie.



- Règlementairement, un trottoir ne peut faire moins de 1.40 m de large et ce, sans obstacle. Lorsque le trafic des véhicules est soutenu, ce minimum peut paraître faible au regard du confort et de la sécurité ressentie, et inciter alors à rechercher un écran, ou un dispositif d'isolement entre le piéton et la voiture.

Chemins piétons

- ▼ Trop souvent contraint à emprunter des itinéraires étriqués et peu agréables en bordure de voie, le piéton fait partie des usagers un peu oubliés. L'élargissement des trottoirs peut se faire soit par des acquisitions foncières pas toujours compatibles avec les moyens financiers des communes soit par une réduction de l'emprise de la chaussée. Avec ce nouvel espace disponible, une réappropriation favorisera la création de terrasses de cafés ou de lieux de rencontre..). La sur-largueur des trottoirs doit être également prévue pour accueillir dans de bonnes conditions les personnes à mobilité réduite et les différents usagers qui nécessitent des largeurs disponibles importantes comme les enfants en poussettes. D'une manière générale, l'ensemble des aménagements sera conçu en fonction des normes d'accessibilité.



Roumare | Folius, Eric Germain, paysagiste

iers et accessibilité



La haie : plutôt agréable et simple, elle doit rester basse pour la visibilité, notamment à l'approche des carrefours. On se méfiera cependant de systématiser ce dispositif sur un trop grand linéaire afin de ne pas créer ou accentuer un effet de couloir et de cloisonnement.

Le stationnement : associé à des arbres d'alignement, il constitue un bon séparateur entre le piéton et la circulation automobile, tout en répondant à des besoins fonctionnels.

Si la place ne manque pas, une sur-largeur enherbée et plantée, comportant éventuellement des poches de stationnement, assurera un bon isolement et offrira un cadre paysager de qualité.

Le manque de largeur, qui souvent caractérise l'espace disponible entre les façades, ne permet pas toujours l'insertion de deux trottoirs de part et d'autre de la voie. Dans certains cas, on privilégiera un seul côté pour aménager une véritable circulation piétonne confortable et sécurisée. Des traversées fréquentes assureront la bonne accessibilité des lieux de chaque côté de la rue.

Les cheminements des cycles

- Les voies cyclables commencent à se faire une place à la fois en milieu urbain mais également en milieu rural. L'utilisation du vélo, qui était principalement liée au loisir, revêt aujourd'hui un aspect de plus en plus utilitaire. Ainsi, l'insertion d'itinéraires cyclables doit être prise en compte en amont de tout projet d'aménagement de voirie.

Indépendantes ou mixtes, associées au trottoir ou à la chaussée, unidirectionnelles ou bidirectionnelles, les formules pour les cycles sont multiples, et parfois assez complexes à mettre en œuvre.

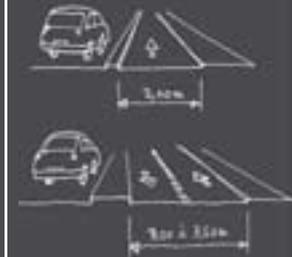
Une véritable réflexion sur les itinéraires des deux-roues (notamment les deux-roues légers), et leur maillage avec l'ensemble des autres circulations est à mener au préalable. L'idée de continuité est ici primordiale.



Rouen, Quartier Lombardie | Christian Devillers Associés, Urbanistes

Les pistes cyclables

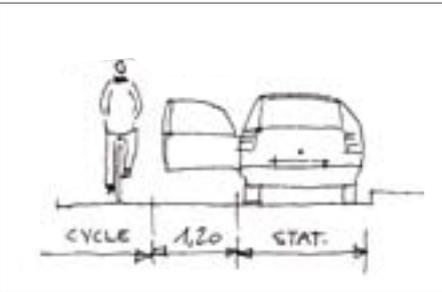
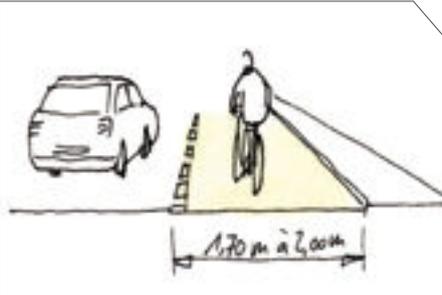
Ce sont des voies indépendantes réservées aux deux-roues. Unidirectionnelles ou bidirectionnelles, elles sont en général séparées de la chaussée. Confortables et sécurisantes, elles peuvent être assez coûteuses à mettre en œuvre. Le principe d'autonomie de la piste a cependant du mal à s'appliquer complètement dans les carrefours. Pour le cycliste, l'insertion dans ces voies n'est pas toujours praticable en dehors des zones aménagées.



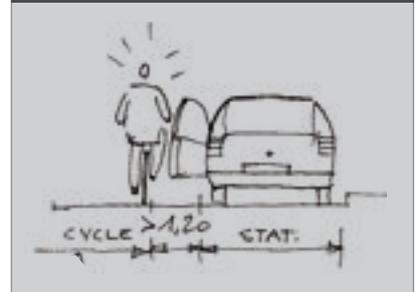
Les bandes cyclables

► Ce sont des sur-largeurs de voirie spécialement dédiées aux cyclistes et aux cyclomotoristes.

- De 1.70 m à 2.00 m de large, elles font l'objet d'une signalisation réglementaire.
- Contrairement aux pistes cyclables séparées de la chaussée, elles n'assurent pas une protection absolue mais elles consacrent le cycliste comme co-utilisateur de la chaussée. Elles permettent également des entrées et sorties d'itinéraire plus fluides.
- Lorsque les largeurs disponibles ne permettent pas l'insertion de véritables bandes cyclables, des bandes étroites ou des voies conseillées pour les vélos peuvent être mises en place.
- De largeurs plus réduites, 1.70 m à 1.20 m, voire moins, ces sur-largeurs permettent néanmoins d'assurer des conditions de circulation plus favorables qu'en l'absence de tout aménagement.

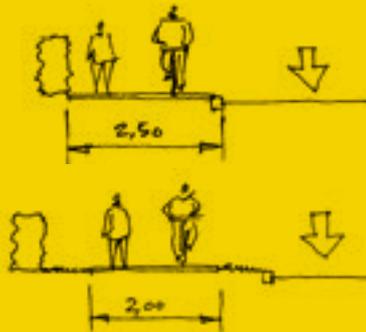


Attention à bien sécuriser les bandes cyclables



Les trottoirs mixtes

► Dans l'hypothèse d'un nombre restreint de piétons et de vélos, un simple trottoir élargi, 2.00 m à 2.50m, peut convenir à un usage mixte cycliste/piéton.



Yvetot | Samuel Craquelin, Paysagiste

Les carrefours et giratoires

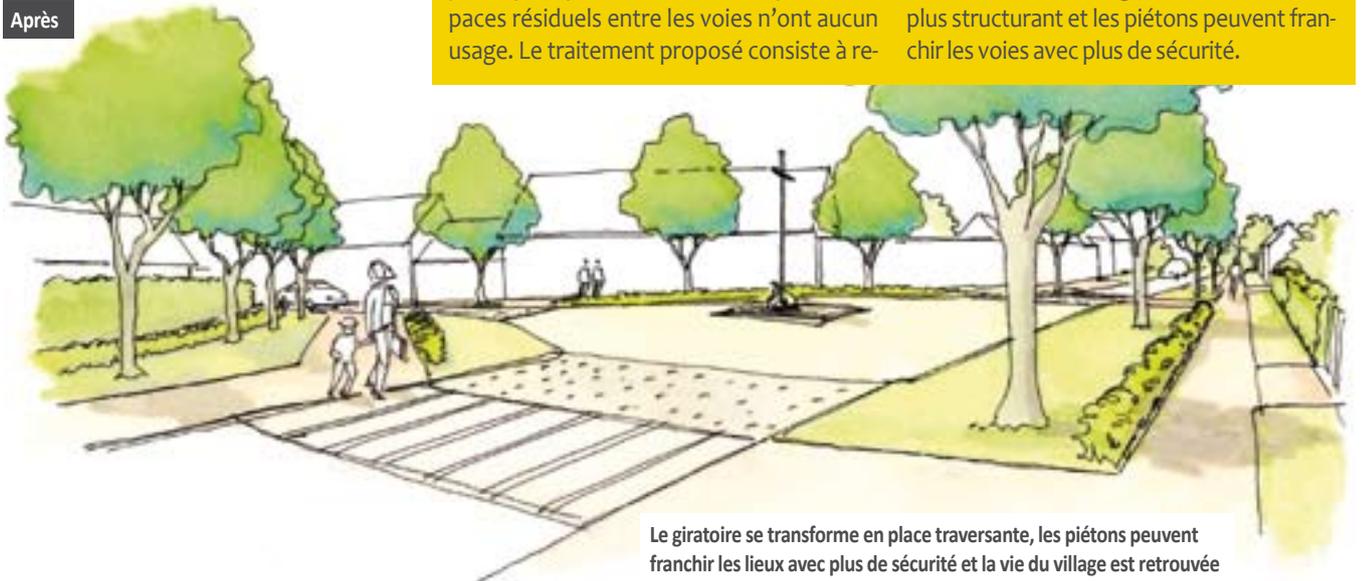


Avant

Après

▼
Exemple assez fréquent d'une intersection où la voirie, trop largement dimensionnée, occupe la totalité de l'espace. Les trottoirs y sont presque inexistants alors que des espaces résiduels entre les voies n'ont aucun usage. Le traitement proposé consiste à re-

partager le surplus de voirie entre cheminements piétons et espaces verts. La chaussée retrouve une largeur suffisante pour son fonctionnement. Le giratoire resserré est plus structurant et les piétons peuvent franchir les voies avec plus de sécurité.



Le giratoire se transforme en place traversante, les piétons peuvent franchir les lieux avec plus de sécurité et la vie du village est retrouvée

Carrefour en giratoire ou carrefour classique ?

Chaque carrefour est unique, son implantation est très liée au contexte dans lequel il se trouve, notamment en fonction de l'emprise disponible, de la nature des voies et des cheminements et de son environnement urbain ou rural...

	Avantages	Défauts
Carrefour classique	<ul style="list-style-type: none"> • Emprises limitées • Caractère urbain • Cheminements piétons faciles à intégrer 	<ul style="list-style-type: none"> • Tourne-à-gauche pas toujours évident • Gestion par feux pénalisant la fluidité • Gestion par priorité propice à la domination d'un flux de circulation
Carrefour giratoire	<ul style="list-style-type: none"> • Fluidité de la circulation • Ralentissement en entrées de giratoire • Pouvant être urbain 	<ul style="list-style-type: none"> • Emprises importantes • Piétons sans véritable priorité • Souvent d'un aspect très routier



Berneval | Diagonal Environnement

Qualité et simplicité dans les aménagements

▼
Les meilleurs aménagements ne sont pas forcément ceux qui se voient le plus. On privilégiera des matériaux simples mais de bonne durabilité. Plutôt la pierre naturelle en petite quantité que des pavés béton en grande quantité.

Le choix de couleurs neutres pour du matériel d'éclairage ou du mobilier urbain, favorisera la mise en valeur d'autres composantes plus essentielles du paysage comme le bâti, les traitements de sol ou l'environnement végétal.

La sobriété n'implique pas la tristesse, y compris pour certaines démarches de fleurissement peu naturelles et encore moins écologiques.

Des rapports intéressants de matériaux, de couleurs, ou de rythmes peuvent être instaurés entre les revêtements de sol et les façades environnantes. Le choix des végétaux prendra en compte de multiples critères, de développement, de floraison, de coloris, de terrains et de milieux... C'est finalement une subtile composition qui doit aller au-delà des solutions techniques et de fonctionnement, pour révéler une véritable identité des lieux.



- ▶ Le remaniement d'un espace public suscite souvent beaucoup de critiques. Les usagers ont toujours du mal à abandonner leurs habitudes et à se projeter dans le futur. Ils ont également des difficultés à comprendre à travers les plans les intentions des maîtres d'œuvre. Les concepteurs eux, ne peuvent pas appréhender totalement les usages et les intérêts locaux. C'est pourquoi, dès la prise de décision de réaliser des travaux d'aménagement, au niveau même du programme, la mise en place d'une procédure de concertation est indispensable. Les modalités seront étudiées en fonction du tissu associatif local et des personnes ressources à associer. Cette concertation, qui sera effective tout au long de la procédure, favorisera le dialogue et enrichira le projet.

La concertation



La méthodologie

Il s'agit de mettre en avant le déroulement d'un processus qui permette de choisir, de programmer et enfin de réaliser les aménagements dans le cadre d'une traversée de bourg



Le diagnostic de l'état existant

Réalisé à partir d'une approche de terrain, d'analyse de documents existants, d'enquêtes et de rencontres avec des personnes ressources, il permet de dégager les éléments caractéristiques de la traversée. Un diagnostic sécurité permettra de connaître les problèmes de circulation liés à des conflits d'usage.

Le programme

Cette étape permettra de consulter l'équipe de maîtrise d'œuvre. Le programme s'appuiera sur le diagnostic approuvé par les différents partenaires. Il rappellera les objectifs de l'aménagement qui seront élaborés dans une optique de Développement Durable (prise en compte des circulations douces, accessibilité des tous les usagers, gestion différenciée des espaces publics...). Il définira précisément le périmètre d'intervention, donnera des recommandations ou des prescriptions techniques et évaluera l'enveloppe financière de l'opération. Il définira les éventuels phasages selon les priorités et les possibilités financières. Enfin, il précisera les modalités de concertation.



L'esquisse

Répondant aux attentes du maître d'ouvrage, formalisées dans le programme élaboré préalablement, elle définit et visualise les grands principes d'aménagement (fonctionnalité, esthétique, insertion dans le paysage). Le projet doit être également dicté par les conditions ultérieures d'entretien de l'espace aménagé; Il doit également être réaliste par rapport aux contraintes financières. La concertation est indispensable pour favoriser la discussion; Il est intéressant de ne pas adopter trop tôt une solution unique. Différentes variantes peuvent parfois permettre de faire émerger une solution adéquate et consensuelle.





L'avant projet

L'avant-projet confirme la faisabilité de la solution retenue. Il en détermine les caractéristiques principales, notamment les choix esthétiques et techniques. C'est à cette étape que les autorisations administratives sont sollicitées, que les dossiers de demande de financement des travaux auprès, notamment, de la Direction des routes du Département sont déposés afin d'obtenir l'accord des financeurs avant l'engagement des travaux.

Le projet

A l'aide du bureau d'études, le projet est affiné dans tous ses aspects, il comportera des plans et des détails d'exécution, les descriptifs et les quantitatifs et métrés ainsi que les pièces administratives nécessaires à la consultation des entreprises. Il servira de référence et permettra de chiffrer, en plus-value ou en moins-value, les modifications apportées en cours de chantier.



La consultation des entreprises

La consultation des entreprises est organisée selon les différentes possibilités offertes par le Code des Marchés Publics. La commission d'appel d'offre de la collectivité choisit les entreprises retenues sur la base de l'analyse des offres réalisée par l'équipe de maîtrise d'œuvre et les services techniques du maître d'ouvrage. Sont également associés, notamment pour les travaux d'enfouissement de réseaux, les services concernés : EDF, France-Télécom. Ce choix des entreprises est déterminé à la fois par le prix proposé, mais également par le respect des Clauses Techniques Particulières, ainsi que par la qualité technique de l'offre. Les marchés de travaux sont ensuite passés, le planning est précisé entre les entreprises et le maître d'œuvre, les travaux peuvent débuter.

La réalisation des travaux

Le chantier peut démarrer lorsque le maître d'ouvrage a validé le projet définitif et que les organismes délivrant les autorisations et les financements ont donné leur accord. Il faudra veiller au cours de cette phase à réduire les nuisances pour les usagers et à respecter le planning décidé avec les entreprises lors de la signature des marchés.



La réunion d'ouverture de chantier

Préalablement à l'engagement du chantier et en présence des gestionnaires, il sera explicité la façon dont les travaux vont se dérouler. Il s'agit là aussi d'engager un dialogue pour connaître et tenir compte du point de vue des différents partenaires.

La réception des travaux

D'un point de vue administratif et technique, la fin des travaux est formalisée par l'opération de réception. Avant la remise de l'ouvrage au département, le maître d'ouvrage, assisté du maître d'oeuvre, se prononce sur la conformité des ouvrages au projet.

Mars 2010

