

CETE

Normandie
Centre

division
Aménagement
Construction
Transports

Les outils

CERTU – CETE Normandie-Centre

Diagnostic de traversée d'agglomération

Eléments de recueil et d'analyse des données

Août 2007



Liberté • Égalité • Fraternité

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

Ministère de l'Écologie

de l'Aménagement
et du Développement Durables

Historique des versions du document

Version	Auteur	Commentaires
Déf	Agents de la division ACT	P SAINGENEST – L BURGHGRAEVE – J COUTY – J GREBOUVAL – D GUY – I LECORGUILLE

Affaire suivie par

Patrick SAINGENEST- DACT – B04

Tél. : 02 35 68 82 89 – fax : 02 35 68 13 37

Mél : patrick.saingenest@equipement.gouv.fr

Références

N° Etude : 3 041 01

.....

Sommaire.

1	INTRODUCTION - MODE D'EMPLOI.....	6
2	CONSEILS MÉTHODOLOGIQUES – CONSEILS POUR LE CROISEMENT DES DONNÉES RECUEILLIES :	7
3	ACTIVITÉS URBAINES.	10
3.1	SITUATION ACTUELLE	10
3.2	LES ÉVOLUTIONS.	12
4	EXPLOITATION.....	14
5	INSÉCURITÉ	16
5.1	ACCIDENTS.....	16
5.2	VITESSES PRATIQUÉES.....	18
5.3	PERCEPTIONS VISUELLES CONDUCTEUR – VISIBILITÉ RÉCIPROQUE.....	20
5.4	PERCEPTIONS VISUELLES CONDUCTEUR – LISIBILITÉ FONCTIONNELLE – APPRÉCIATION QUALITATIVE.	22
5.5	PERCEPTIONS VISUELLES CONDUCTEUR – UNITÉ DE PERCEPTION D'INFRASTRUCTURE (UPI).	24
5.6	PERCEPTION VISUELLE DU CONDUCTEUR - CADRE RAPPROCHÉ ENVIRONNEMENT DE LA VOIE.	26
5.7	PERCEPTIONS VISUELLES CONDUCTEUR – PERCEPTIONS VISUELLES DE NUIT.	28
6	ELÉMENTS FONCTIONNELS.....	30
6.1	TRAFICS MOTORISÉS – CIRCULATION.	30
6.2	STATIONNEMENT, ARRÊTS TC, LIVRAISONS.....	32
6.3	PIÉTON – VÉLO.	34
6.4	USAGES SPÉCIFIQUES.....	36
7	PAYSAGE.....	38
7.1	STRUCTURE ET COMPOSANTES PERÇUES.....	39
7.2	POINTS REMARQUABLES.....	40

1 Introduction - Mode d'emploi.

Ce présent document est un des outils associés au « guide des traverses d'agglomérations - CERTU ». Il peut servir d'appui opérationnel aux éléments développés au chapitre 3 du guide : La Méthodologie. Il est le fruit de nombreux diagnostics réalisés, par la division Aménagement du CETE Normandie Centre, dans des traverses de petites et moyennes agglomérations sur itinéraires interurbains. Mais il peut-être transposé à d'autres types de lieux.

Il est rédigé dans un style dépouillé et rapide car il est destiné à être utilisé comme un outil de travail ayant vocation à faciliter la mise au point d'un plan de recueil de données, ainsi que la représentation graphique de ces relevés.

Il est destiné aux chargés d'études qui procéderont aux relevés et analyses utiles aux diagnostics de traverses, et aux propositions qui en découleront.

Il présente, sans prétendre à l'exhaustivité, les différents types de données de base à recueillir et utiles pour donner de bonnes assises à un diagnostic et le faire partager.

Il précise comment procéder pour certains de ces recueils. En complément il propose un système de représentation symbolique de ces données, qui peut être utilisé quel que soit le support ou la technique pratiquée : représentation manuelle, ou informatique.

Il peut constituer la base d'une vision commune des pratiques de relevés et de représentations graphiques qui peut faciliter les échanges et la compréhension.

Il est complété, dans les deux pages qui suivent par quelques conseils méthodologiques, pour passer de la donnée analytique à un diagnostic systémique.

Précisons enfin, qu'il ne remplace pas le guide mais qu'il le complète. Les différentes composantes du diagnostic, ou la logique de séquençement sont traitées dans le guide, et ne sont donc bien entendu pas redéfinies dans ce « manuel ». Bien sûr, chacun en fonction de ses besoins pourra d'ailleurs, en s'inspirant de celles proposées, y ajouter des planches correspondant à des dimensions présentes sur le terrain et non représentées ici.

2 Conseils Méthodologiques – Conseils pour le croisement des données recueillies :

Le diagnostic a pour fonction de mettre à plat les composantes de la complexité du fonctionnement urbain, bien au-delà de sa perception sensible immédiate et des composantes techniques de bases classiques.

Néanmoins le recueil de données pour des raisons de faisabilité est un recueil analytique et sectorisé. Il s'agit d'un point de vue méthodologique, en superposant les différents niveaux d'analyse, d'approcher les composantes de la complexité urbaine et d'en identifier les leviers de sa modification et de sa transformation.

Le recueil de données présenté dans les pages qui suivent est de caractère analytique. Chaque dimension ou aspect est traité en une couche. Il s'agit pour alimenter la réflexion du diagnostic de croiser ces couches pour superposer les dimensions, identifier les tensions et les conflits.

Les croisements sont fonctions de la réalité du terrain et du contexte local et des questions posées. On peut néanmoins citer de manière non exhaustive, le rapprochement et le croisement des données et analyses suivantes :

- Accidentologie / perception / lisibilité,
- Conflits d'usages / cadre rapproché / perception,
- Piétons vélos / usages / trafic – circulation,
- Paysage / perception visuelle / stationnement,
- Paysage / trafic / largeur de voie/ vitesse,
- Activités urbaines / évolutions prévues / trafic,
- Accidentologie / évolutions urbaines prévues.

Les constats et résultats de ces croisements de base, qui permettent des premières analyses, sont d'ailleurs à croiser entre eux. Ainsi il sera possible, d'entrer progressivement dans la complexité des fonctionnements, en analysant et en comprenant les composantes des tensions, les potentialités et les lieux d'appuis ou structurants.

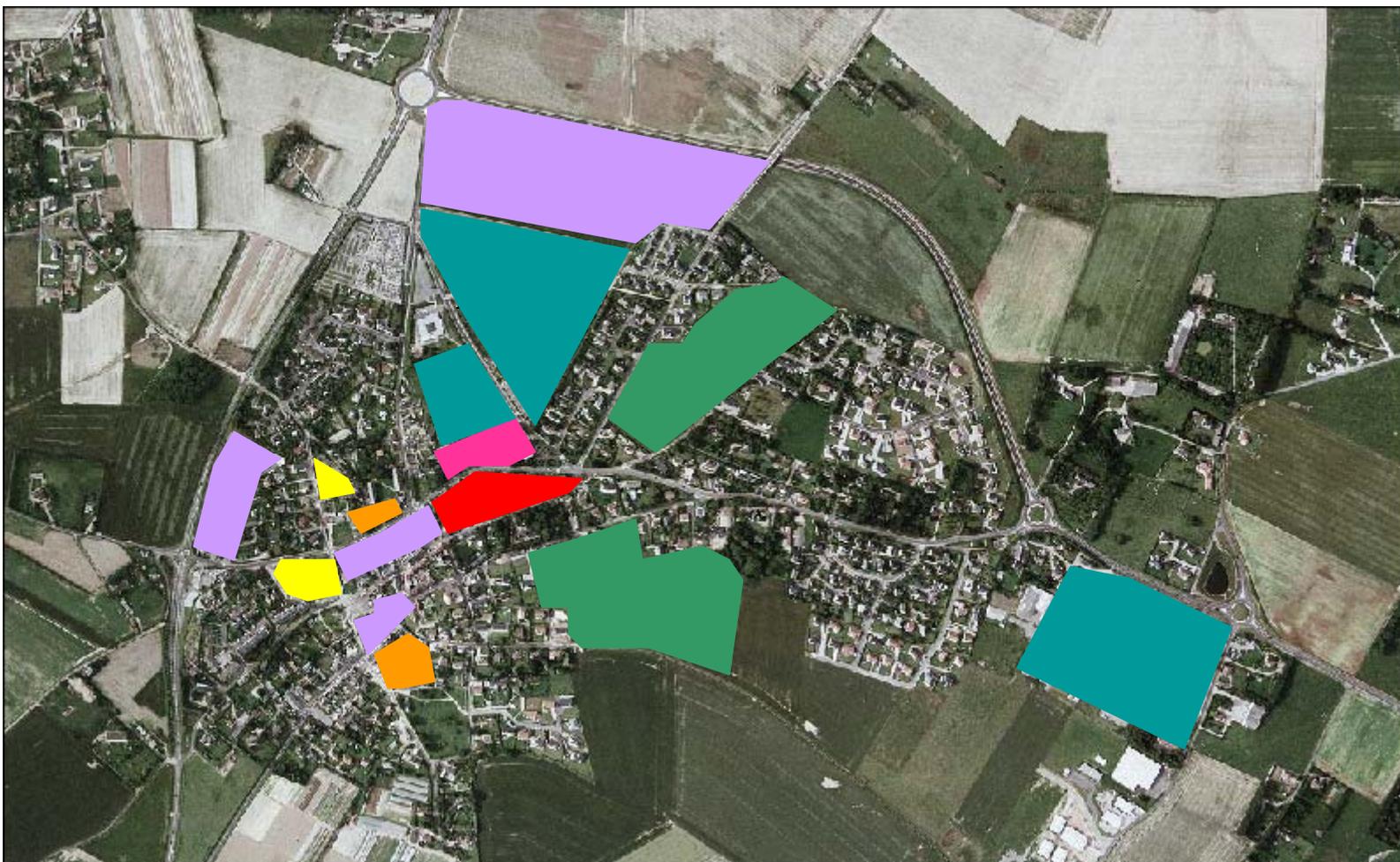
Ceci permettra de formaliser et d'argumenter les diverses réponses envisageables, en regard des problèmes identifiés. Ceci vaut pour les composantes ponctuelles ou continues : lieux d'échanges, de conflits, trafics, usages divers, espaces mal utilisés ou oubliés, sections déshéritées, enchaînements des façades des commerces et activités...

A cela s'ajoute dans une approche dynamique l'analyse du séquençement. Il s'agit, en effet, de définir les séquences homogènes et de les caractériser. Ce type de méthode permet d'envisager plusieurs réponses différenciées pour un problème repéré. C'est à cette condition que le diagnostic croisé permet de proposer des choix d'aménagement argumentés, à la maîtrise d'ouvrage et de les finaliser sur différents types d'objectifs possibles. Le maître d'ouvrage peut alors en fonction de ses ressources, de ses contraintes, de ses envies et possibilités, définir ses objectifs d'aménagement dans une véritable situation de choix parmi des scénarios différenciés.

Le relevé du séquençement existant, croisé avec les données des composantes ponctuelles, permettra d'envisager les réponses et la définition du futur séquençement. On pourra alors travailler sur ce futur séquençement projeté, pour selon les cas :

- renforcer le séquençement existant en consolidant toutes ou certaines de ses composantes, avec des actions de détail ou de valorisation,
- modifier le séquençement existant :
 - en introduisant de nouveaux éléments :
 - mobilier urbain,
 - plantations,
 - élargissement de l'espace,
 - travail sur les matériaux et les façades,
 - constructions nouvelles...
 - en créant des ruptures :
 - coupure d'UPI par implantation d'équipements divers sur la voie,
 - recomposition des linéaires de façades,
 - création de mail,
 - déplacement de la voie,
 - utilisation du stationnement,
 - en mettant en valeur des aménagements ou des cheminements et circulations transversaux à la voie traversante.
- En allant encore plus loin dans la transformation en cas de recomposition urbaine importante...

Ces éléments, en fonction des partis et choix d'aménagement qui seront faits, fourniront alors des bases pour définir le programme de l'aménagement.



3 Activités urbaines.

3.1 Situation actuelle

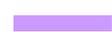
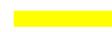
Sur un fond de plan de l'ensemble de l'« urbain », il s'agit de cartographier ce qui est et non ce qu'on voit de la traverse comme conducteur.

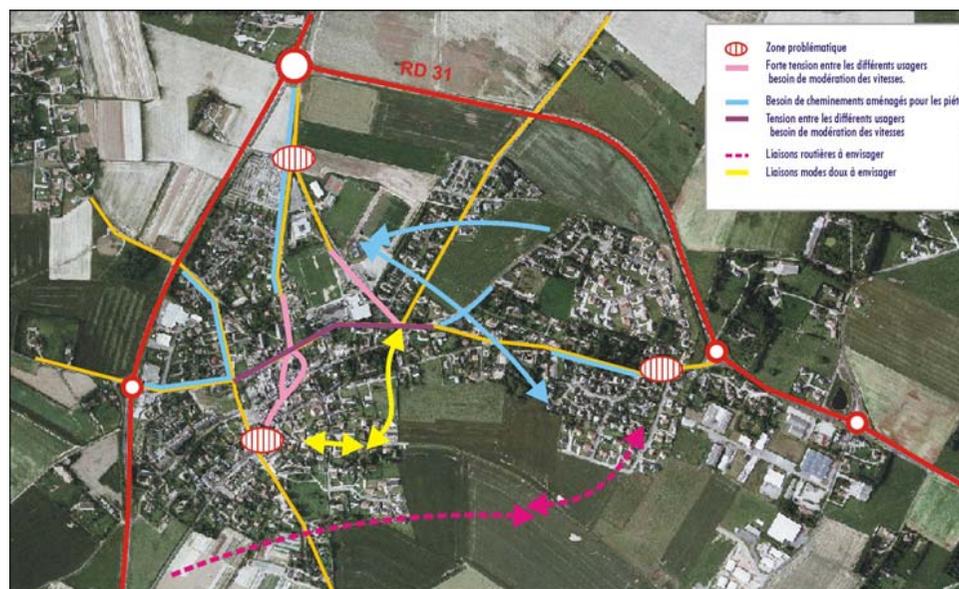
Ce diagnostic a pour objectif de faire « émerger » une connaissance :

- Du rôle de la voie traitée dans le maillage du réseau de voiries de la commune ;
- Des structures transversales existantes ou potentielles ;
- Des fonctions structurantes de voiries transversales ou de tronçon de la voirie ;
- Des activités génératrices lourdes ou spécifiques pouvant concerner la traverse.

Une planche.

LEGENDE :

-  Établissement enseignement (mentionner école, lycée, ... et le nom).
-  Commerces de fréquentation forte (boulangerie, bar tabac, presse, ...).
-  Autres commerces (habillement, meubles,....).
-  Services (administrations, banques,...).
-  Culturel, cultuel, historique (musée, église, monuments, théâtre,...).
-  Espace vert, jardin public, terrain de sport,...
-  Établissement sportif, gymnase, piscine, ...
-  Activités industrielles, atelier, artisanat,...
-  Activité ci dessus en espace public (terrasse, marché, ...) .



3.2 Les évolutions.

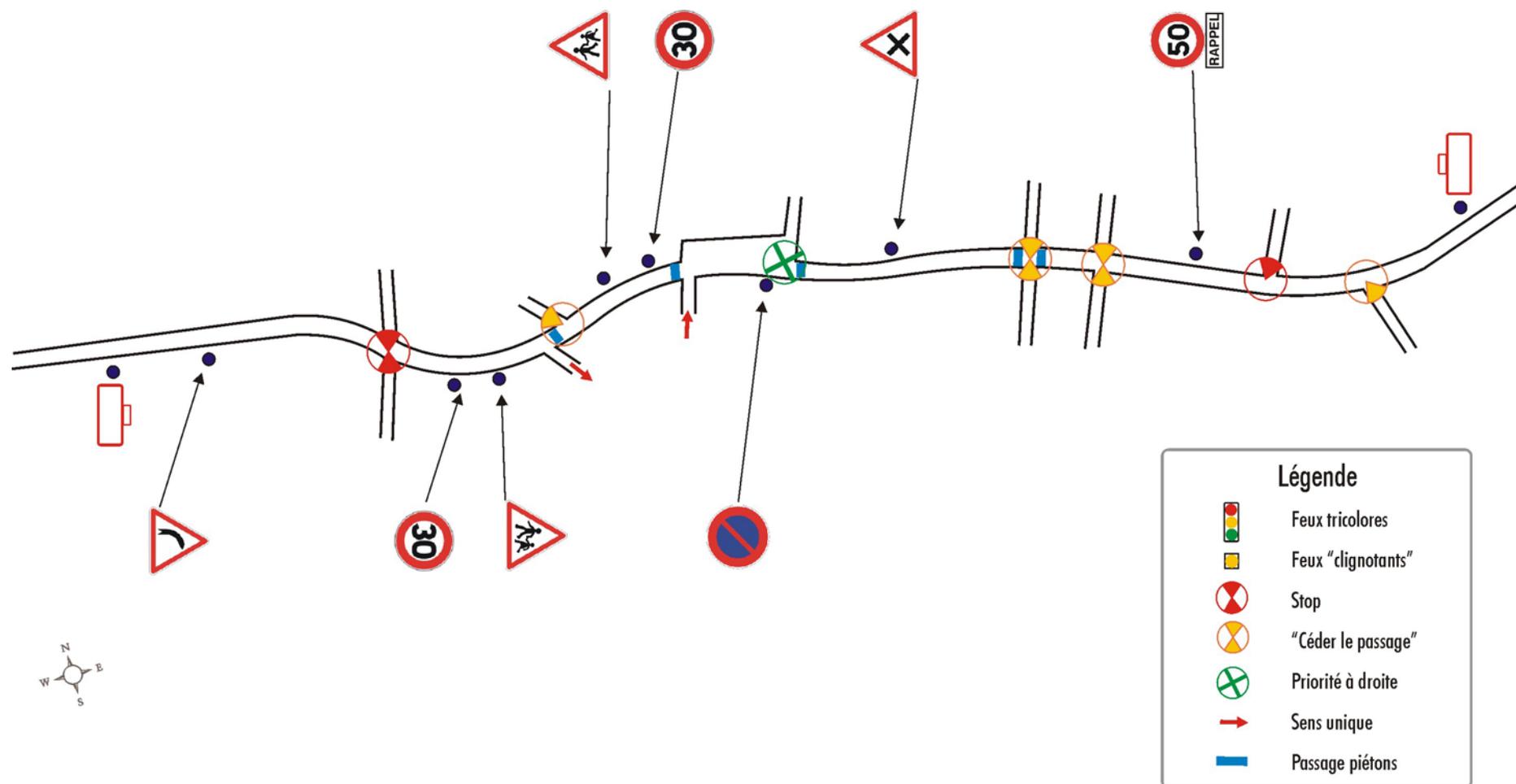
A cerner à partir des documents d'urbanismes, POS, PLU... mais surtout lors de l'entretien avec les élus :

- Validité des documents d'urbanisme.
- Projet en cours et envisagés.
- Engagements politiques.
- Souhaits, désirs.

L'objectif n'est pas de faire un projet de ville mais de cerner :

- Les marges de manœuvre, les opportunités.
- Les évolutions du tissu ou des limites urbaines.
- Les orientations.
-

Une planche. Les commentaires qualitatifs des élus doivent être « avertis » par eux comme pouvant être mentionnés (en fin de réunion faire un récapitulatif de ce qu'on y mentionnera) .



Commentaires éventuels
Actions curatives à courts termes.

4 Exploitation.

Noter en position sur un plan :

- Toutes les signalisations horizontales et verticales, les îlots....
- Les noms des rues, places, ...
- Préciser si RD ou RN
- Essentiellement signaler si tout ou partie de la traverse fait partie d'itinéraires spécifiques (circuits, sortie usine,...) ou d'un itinéraire longue distance.

Noter également les « points faibles » de ces éléments. :

- Feux en panne.
 - Marquage effacé ou manquant.
 - Panneaux non lisibles (effacés, cachés, ...)
 - Les incohérences, incompatibilités, illégalités.
- } VISIBILITE FONCTIONNELLE
Intervenant dans la lisibilité fonctionnelle.

(dans ce cadre peuvent être mentionnées des dégradations, préjudiciables au confort et à la sécurité, des infrastructures.)

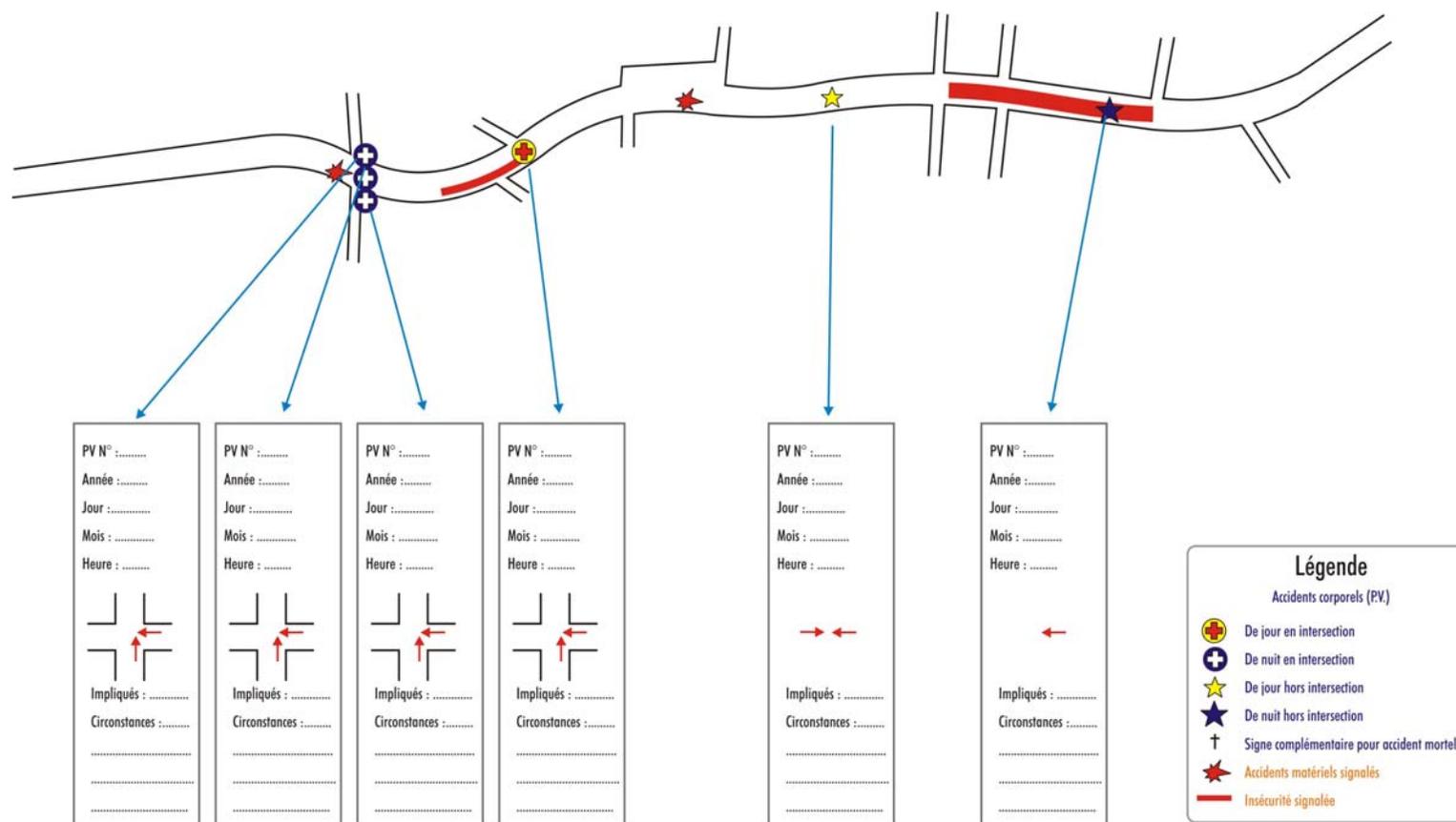
Ces points peuvent constituer des actions concrètes curatives légères à court terme et n'engagent pas un quelconque projet à moyen ou long terme.

S'il y a sur-risque important, le signaler au maître d'ouvrage sans attendre la fin de l'étude !

Noter également les relations avec d'autres voies importantes qui peuvent être dans les environs : déviations, diffuseurs, voies à fort trafic.

NB : pour le compte rendu :

- S'il y a de nombreux marquages et îlots, « élargir » la chaussée.
- S'il y a des carrefours « compliqués », les sortir en loupe hors itinéraire.



Commentaires selon les données disponibles :

- Gravité des accidents.
- Durée de prise en compte / accidents corporels (5 ans en principe).
- Sur représentativité - zones d'accumulation marquées.
- Forte proportion de nuit, répétition de circonstances ou d'impliqués, pluie....
- Etat de la chaussée...
- Sur les accidents matériels signalés par gendarmerie, par subdivision, par élus,...
- Sur les zones d'« insécurité » ressentie signalées par les mêmes.



5 Insécurité

5.1 Accidents.

Faire une exploitation rapide des fichiers accidents informatisés, si on en dispose (fiches BALZAC ou DIASE...).

Si forte accidentologie pour une traverse, il faut compléter l'information par un examen des PV d'accidents.

Pour les communes en interurbain, voir avec la gendarmerie.

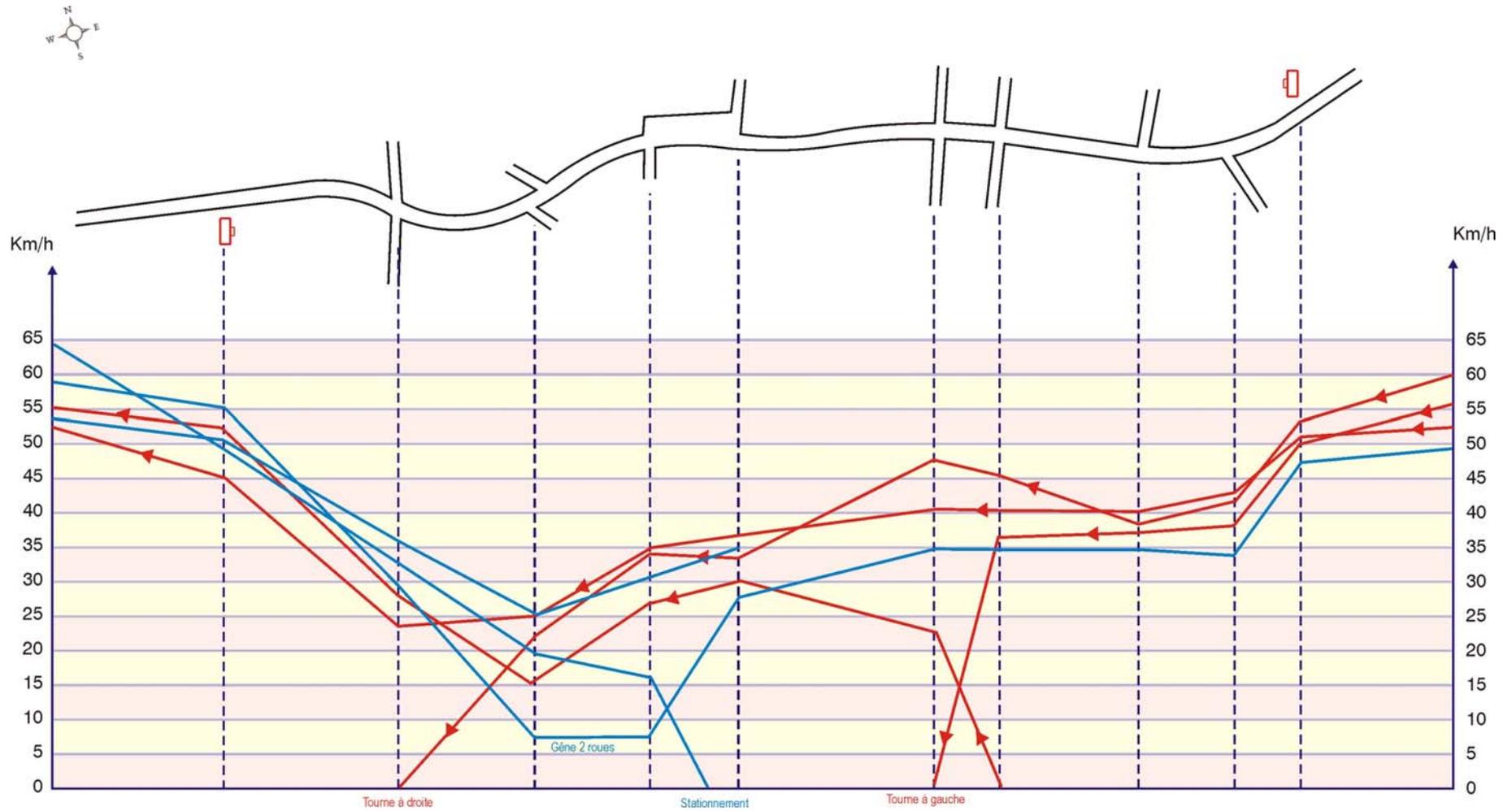
- Contact téléphonique pour rendez-vous et préparation des archives accidents corporels, et collecte point de vue sur accidents matériels...
- Selon documents disponibles (si pas de synthèse faite, faire saisie sur P.V.), 5 ans si possible aisément, sinon au moins 3 ans.
 - Faire attention :
 - Aux localisations.
 - Aux « mortels ».
 - Ainsi qu'aux changements d'infra, d'exploitation et/ou de « générateurs » pendant la période.

→ Les accidents corporels sont ici considérés comme indicateurs. A ce titre, ne pas passer trop de temps à analyser les P.V. .

→ Les zones d'accidents matériels signalées par la gendarmerie mais aussi la subdivision et les élus sont aussi des indicateurs.

→ Les zones d'insécurité ressentie sont également des indicateurs.

Dans les commentaires, ne pas perdre de vue qu'en général la population statistique est trop faible pour être significative, donc à priori les sous-ensembles le sont encore moins !



Des commentaires éventuels :

- Sur les zones de dépassement systématique et notoire de la vitesse réglementaire (enjeux ?).
- Sur les zones de « coup de frein ».
- Sur des points vue qualitatifs sur les vitesses pratiquées et les comportements (dépassements, virages coupés, ...).

5.2 Vitesses pratiquées.

La mesure des vitesses est très importante, elle se fait par le biais de mesures ponctuelles et également si on en a les moyens, de mesures en continu.

Les mesures ponctuelles permettent une connaissance de la distribution des vitesses, de jour et de nuit et selon les jours de la semaine, ou les saisons.

Le suivi de véhicule, par système « Mi-temps », est lui, plus ponctuel dans le temps, mais il permet de connaître l'amplitude des vitesses pratiquées par un ou des conducteurs VL ou PL, les secteurs de ralentissement et de reprise des vitesses. Il se pratique dans les deux sens de la voie. Le diagramme présente les résultats d'un tel suivi dans les deux sens.

Il identifie les zones libres, ou contraintes de l'itinéraire du point de vue des vitesses. En effet, la distribution des vitesses est sensiblement de même en amplitude pour tous les conducteurs, comme le montre le diagramme exemple. Les conducteurs qui vont « vite » sont représentés sur les courbes du haut, ceux qui vont lentement le sont en bas.

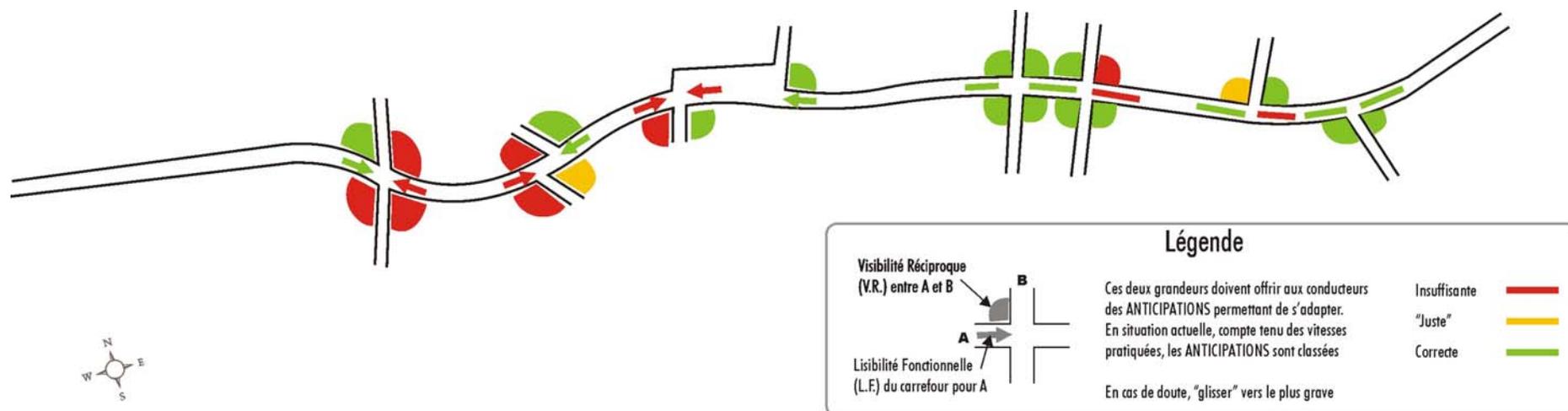
Il est intéressant d'examiner si les variations d'amplitude des vitesses en un point donné, entrée d'agglomération par exemple, sont les mêmes pour tous, ou individualisées.

On peut aussi présenter ces vitesses dans un tableau qui indique par un jeu de couleurs rouge, orangé, vert, au regard de la vitesse réglementaire, les forts, les faibles dépassements, et le respect des vitesses. Ceci est fait pour les VL et les PL, et en complétant par des commentaires sur les lieux concernés.

Ces mesures peuvent être rapprochées de toutes les autres données concernant le fonctionnement de l'axe.

Rappelons que le fait de faire des relevés des vitesses par suivi des véhicules, n'autorise pas à effectuer des dépassements des vitesses autorisées. Pour pallier à ceci, les mesures de vitesses peuvent être pratiquées comme suit :

4 à 5 parcours dans chaque sens en respectant les vitesses, ce qui fournit un diagramme de l'offre de vitesse sur l'itinéraire avec un cumul des temps de parcours. A l'occasion de ces parcours on peut compter les véhicules qui dépassent notablement les vitesses autorisées et localiser les zones où ils le font. Ceci permet d'avoir une bonne vision des pratiques réelles sur la section. En cas de besoin on peut compléter ces données sur des points particuliers par des mesures au radar à main, compte tenu des précautions d'usage.



5.3 Perceptions visuelles conducteur – visibilité réciproque.

Cette grandeur permet de cerner si l'usager a le temps suffisant pour prendre sa décision et faire sa manœuvre par rapport à un usager « adverse » (à partir de sa position arrêtée).

Elle s'applique à tout débouché de voie publique ainsi qu'aux sorties riveraines importantes et aux traversées piétonnes.

Au niveau diagnostique préalable, l'objectif est de repérer et de mémoriser le niveau d'adaptation.

Le plus léger consiste :

- se placer en voiture précisément en position (selon le marquage existant) de véhicule non prioritaire.
- De compter le temps qui s'écoule entre l'apparition du véhicule « adverse »
et son passage devant soi. } « t »
(cela pour chaque sens bien sûr)
- Estimer si la vitesse du véhicule « adverse » est normale ou particulièrement basse ou élevée.
 - Si $t < 5''$ noter rouge (anticipation insuffisante pour s'engager)
 - Si $5'' \leq t \leq 6''$ noter jaune (anticipation juste pour s'engager)
 - si $t > 6''$ noter vert (anticipation correcte pour s'engager)

Faire éventuellement correction en fonction de la vitesse estimée du véhicule adverse.

Si doute, attendre d'autres véhicules et répéter la mesure.

Si doute ou dispersion, « glisser » vers le plus grave : de vert vers jaune, jaune vers rouge.

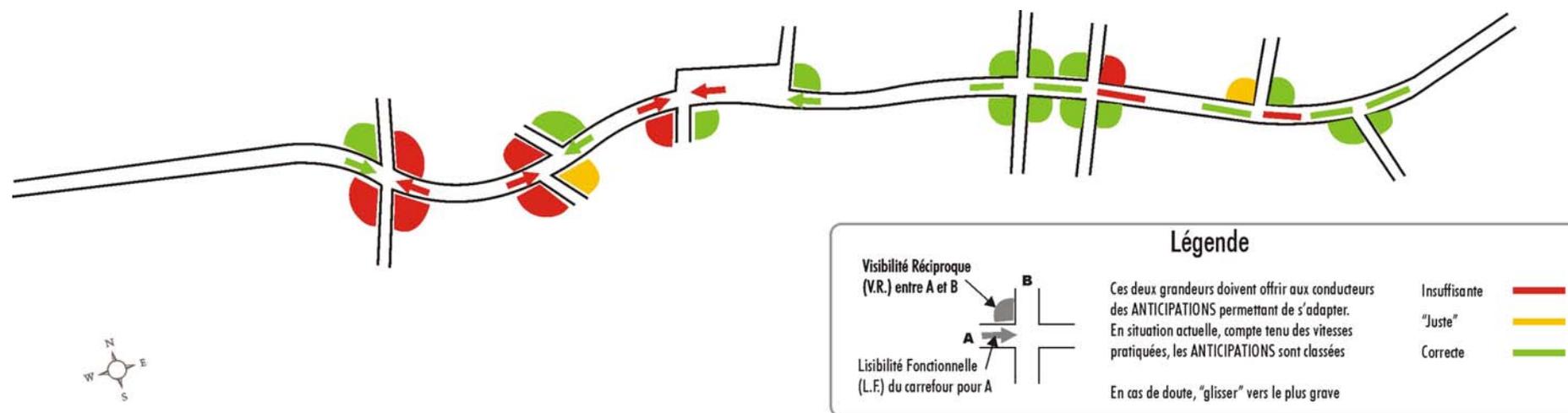
- Noter s'il y a un obstacle spécifique qui influe sur la visibilité réciproque (haie, stationnement, abri bus, poteau,...)
si mauvaise position du marquage (quelques décimètres peuvent tout changer !)

NB 1 : Pour cas spécifique / piéton : voir s'il y a ~ 8 à 9 secondes pour une voie, 12 à 13 secondes pour 2 voies.

NB 2 : sans chrono, un « truc de marin » :

Dire à un rythme « normal »

A.B.C.D.1.B.C.D.2.B.C.D.3.B.C.D.4.B.....Cela compte des secondes !!!



5.4 Perceptions visuelles conducteur – Lisibilité fonctionnelle – Appréciation qualitative.

Cette grandeur permet de cerner si l'usager a un temps suffisant, à partir du moment où il comprend les contraintes fonctionnelles de sa propre trajectoire, pour adapter sa vitesse dans des conditions « normales ».

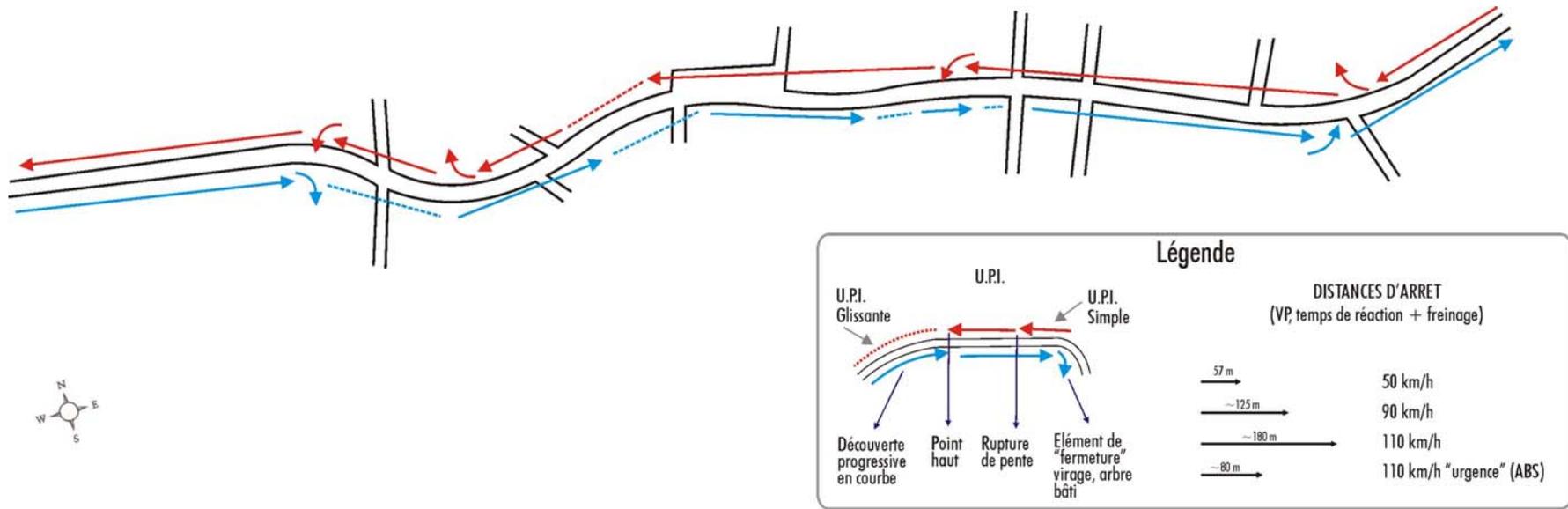
Au niveau diagnostic préalable, l'objectif est de repérer et mémoriser le niveau d'adaptation. On peut le qualifier comme suit :

- Repérer si aux vitesses actuelles pratiquées, l'approche du point singulier entraîne des réactions rapides, ou si au contraire on « comprend » ce que l'on va rencontrer suffisamment tôt pour s'y adapter en douceur.
- Le faire en position de conducteur, éventuellement chacun son tour.
- Observer les usagers , ...

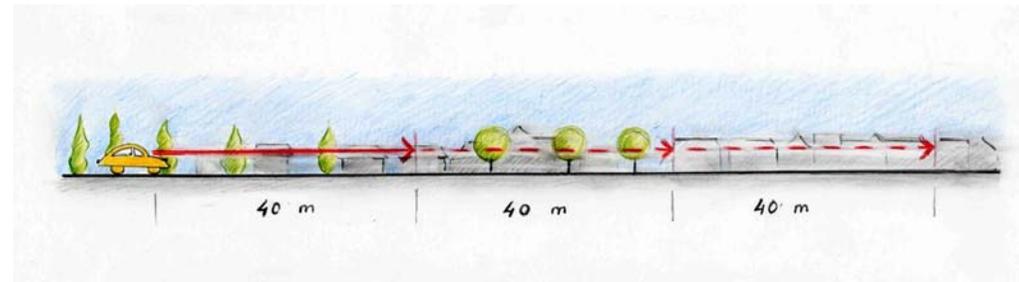
Cela s'applique aux carrefours :

- Pour ses propres manœuvres : exemple contourner un îlot, laisser une priorité à droite
- Pour anticiper les manœuvres des autres : exemple tourne à gauche du véhicule qui précède

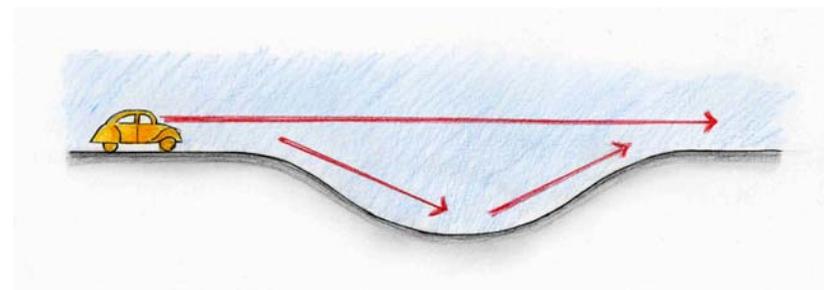
Mais aussi éventuellement aux contraintes de trajectoires (et aux vitesses qu'elles permettent) : exemple chicanes, virage...



L'UPI glissante : C'est une UPI qui se présente au départ comme une UPI simple, mais dont l'horizon se déplace au fur et à mesure de l'avancée du véhicule. La distance offerte pour la vision et la perception reste constante, jusqu'à ce que la configuration de la voie débouche sur un fond fixe (UPI simple), ou sur une configuration de type double UPI.



L'UPI avec perte de tracé :



5.5 Perceptions visuelles conducteur – Unité de perception d'infrastructure (UPI).

Définition de l'UPI :

L'UPI est le bloc perçu par le conducteur en situation de conduite. C'est là où il prend les informations nécessaires à la conduite. C'est l'espace dans lequel il se déplace avec son véhicule le long de la chaussée. La longueur de l'UPI peut aller de quelques mètres à plusieurs centaines de mètres et au-delà (des relevés ont été faits sur des UPI de 3 km).

L'UPI correspond à l'espace perçu par le conducteur, elle comprend :

Le ruban avec ses deux sens de circulation (lignes droites, virages...) et les aménagements divers (TAG, chicanes, voies neutralisées) ainsi que la signalisation au sol,

Les espaces latéraux immédiats : accotements, fossés, accès de voies sécantes ou autres, points d'arrêts, plantations d'alignement ou autres plantations latérales à la route, façades,

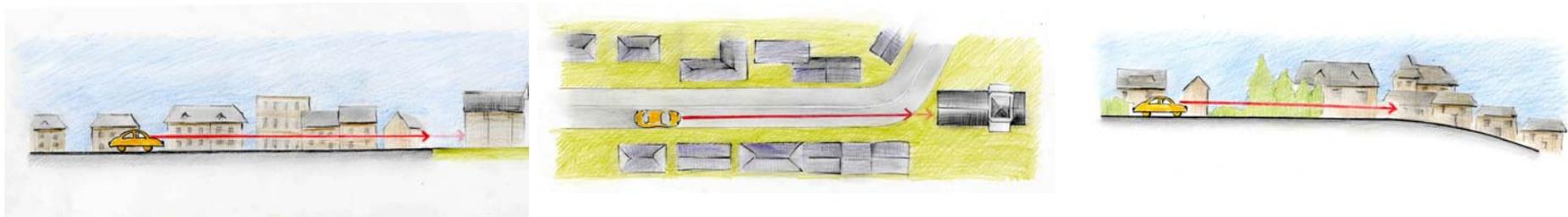
La signalisation verticale : d'obligation, d'indication et de direction, et les implantations diverses

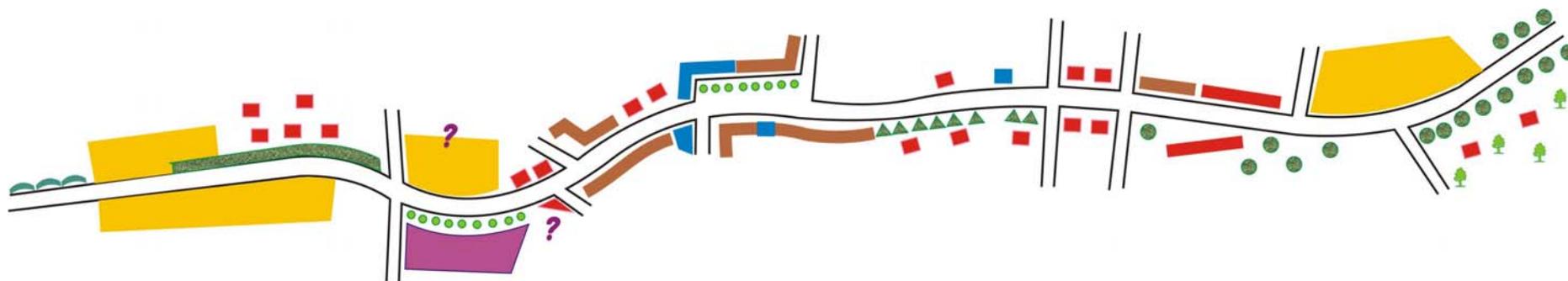
La ligne d'horizon de la route est la fin de l'UPI dans sa définition de base,

Selon les configurations, l'UPI peut aussi intégrer les façades, les maisons ou bâtiments riverains et les enseignes et panneaux publicitaires.

Identifier les UPI sur une voie permet d'établir la relation entre les perceptions et les vitesses pratiquées ainsi que l'anticipation possible des événements. La « carte » des UPI sera utilisée à l'occasion du travail sur les séquencements.

L'UPI simple : C'est l'UPI de base telle que présentée dans la définition. Dans son déplacement, le conducteur se rapproche de l'horizon de la voie qui reste fixe.





Des commentaires éventuels généraux:

- Sur la topographie globale non lisible sur la carte.
- Sur des « repères » remarquables et leur présence ou disposition....

Des explications, des qualifications (en regard de la carte)

- Dissymétrie des 2 voies.
- Dominantes, ébauche de structuration
- Dissymétrie des 2 sens de parcours (exemple : commerce cartographié parce que vu dans un sens, mais non vu dans l'autre).
- « Piège » de lecture des fréquentations probables (exemple : lotissement derrière haie d'aspect rural).

Légende

	Bâti isolé.....	Pavillon,immeuble, établissement cartographié en place et en forme
	Mur	
	Bâti continu.....	Maisons de ville, collectifs en bord d'emprise
	Commerces, services, terrasse.....	Tout ce qui attire une fréquentation.
	Activités.....	Zone industrielle ou artisanale, ou industrie, atelier isolé
	Alignement d'arbres "urbains" "Urbain" taillé, entretenu, fleuri 'dessiné" y compris haies privées de pavillons ????
	Haie "urbaine"	
	espace vert "urbain"	
	Talus.....	On peut doubler ou tripler le trait pour évoquer la hauteur du talus (encaissement)
	Alignement d'arbres.....	Longitudinal ou transversal
	Haie "rurale".....	Aspect géométrique, "bocage"
	Arbre	
	Forêt, bois	
	Agricole.....	Aussi bien camp cultivé, herbage, verger...
	En attente, mutation	Explicitement " à vendre", en chantier... Ou aspect abandon, en friche...

5.6 Perception visuelle du conducteur - cadre rapproché Environnement de la voie.

A défaut de disposer d'outil qualifiant chaque composante d'un lieu quant à sa « signification » pour le conducteur, il s'agit de noter ce que peut voir le conducteur (physiquement) :

- De la structure selon 2 axes principaux
 - La fréquentation que l'on peut diagnostiquer.
 - Le côté « construit », « dense », « fermé »... (opposé à rase campagne)

- De la cartographie comme support de communication, mais aussi (surtout ?) pour faire émerger des structures « latentes » de la traverse, des dissonances, les zones de perception confuse, en raison d'un environnement chargé de vitrines, de publicités... (cf. analyse des activités urbaines et analyses paysage).

Il s'agit de faire un relevé de ce que le conducteur voit. Il faut donc veiller, à ce stade, à ne pas « compléter » la carte du cadre perçu par le conducteur par ce qu'on a sur les plans, par ce qu'on a vu à pied ou en prenant les voies voisines. Ces compléments de la connaissance de l'environnement de la voie seront faits ultérieurement à l'occasion des analyses descriptives paysage, activités riveraines,...

On pourra alors comparer ce qui existe à ce qui est perçu par le conducteur et repérer les « trous ».

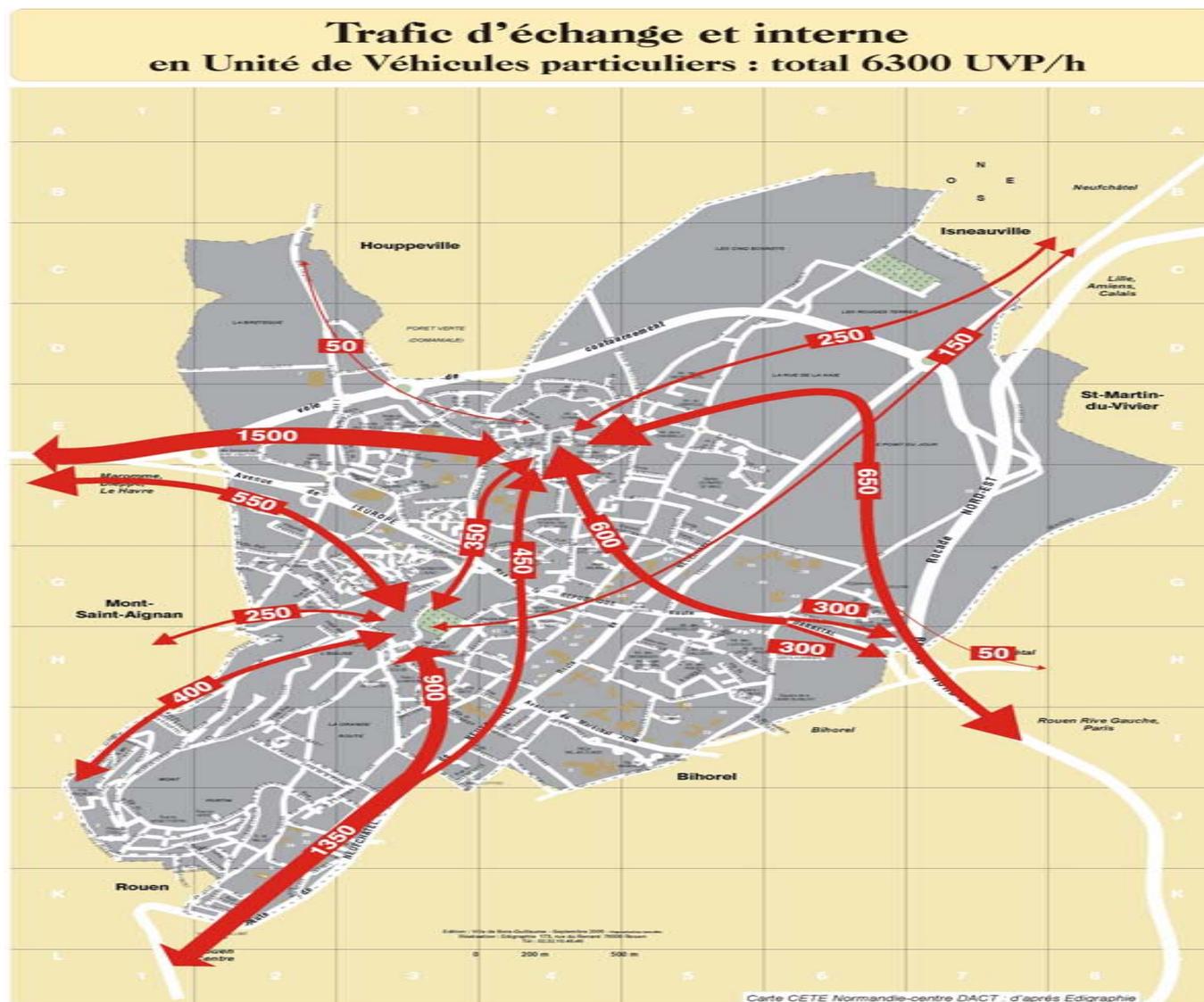


Légende

	Bâti isolé..... Pavillon, immeuble, établissement cartographié en place et en forme
	Mur
	Bâti continu..... Maisons de ville, collectifs en bord d'emprise
	Commerces, services, terrasse..... Tout ce qui attire une fréquentation.
	Activités..... Zone industrielle ou artisanale, ou industrie, atelier isolé
	Alignement d'arbres "urbains")
	Haie "urbaine") "Urbain" taillé, entretenu, fleuri 'dessiné" y compris haies privées de pavillons ????
	espace vert "urbain"
	Talus..... On peut doubler ou tripler le trait pour évoquer la hauteur du talus (encaissement)
	Alignement d'arbres..... Longitudinal ou transversal
	Haie "rurale"..... Aspect géométrique, "bocage"
	Arbre
	Forêt, bois
	Agricole..... Aussi bien camp cultivé, herbage, verger...
	En attente, mutation Explicitement "à vendre", en chantier... Ou aspect abandon, en friche...

5.7 Perceptions visuelles conducteur – Perceptions visuelles de nuit.

	LEGENDE	ELEMENTS POUR LA SAISIE TERRAIN (noter heure et date)
	Emplacement des lampadaires	Noter : - couleur : blanc, orangé - « type » : routier, piéton, borne, de style.... - Si en panne.
	Emplacement source lumineuse autre que l'éclairage public	Enseigne, panneau, vitrine, cabine téléphonique,...
	Sans éclairage public	
	Performance insuffisante pour la visibilité	Pour le conducteur, la découverte d'un obstacle non lumineux entraîne des anticipations insuffisantes. NB : pour des espaces hors chaussée importants, faire même qualification comme piéton.
	Performance n'entraînant pas d'insécurité.	
	Discontinuité forte créant un risque dans le sens de la flèche.	Notion de « rideau lumineux », de « trou noir » entraînant dans le sens du parcours des anticipations insuffisantes.
	Source éclairage public	} Gênante, dans la direction de la flèche.
	Autre source	
	Façade	} Éclairé constituant un repère visuel.
	arbre	
		Signaler si problèmes de lisibilité des panneaux signalisation et des plaques de rues.



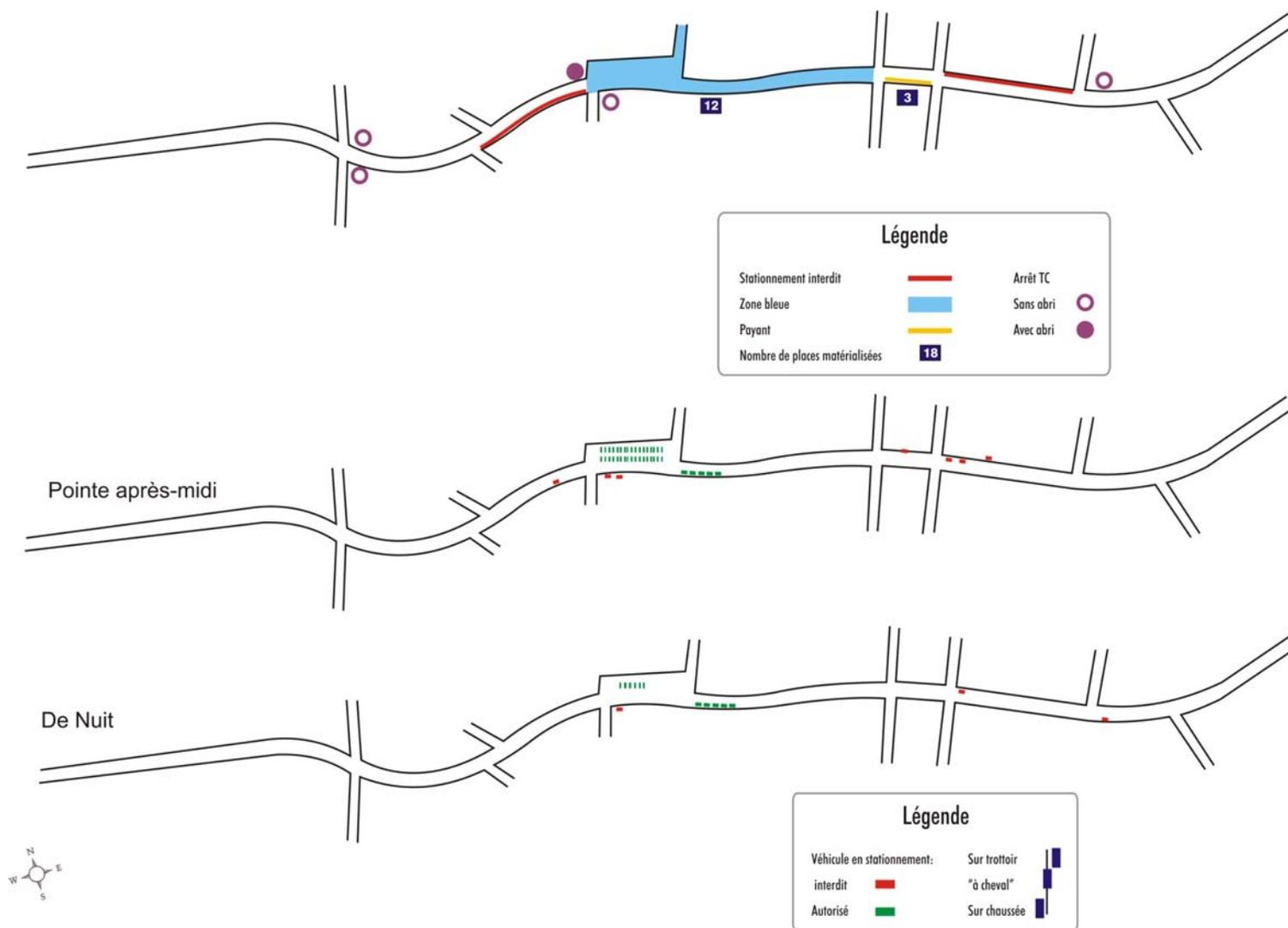
6 Éléments fonctionnels

6.1 Trafics motorisés – circulation.

- Données générales : Trafic Moyen Journalier Annuel (TMJA), trafics en semaine(hors WE).
% PL.
Périodes, évènements spécifiques.
- Pointer les lieux identifiés comme « à problèmes » :
 - Observation des périodes de pointes de trafic (si saturation ou proche). Comptage 10 ou 15minutes.
 - Mesures de temps de parcours, temps d'arrêt.... En période signalée « à problèmes » (et « à vide »).
- Relever ce qui serait mal adapté :
 - Par rapport aux saturations (observer les stockages en même temps que les comptages)
 - Par rapport au dimensionnement (espace, temps de feux...).
 - Par rapport aux spécialisations de voies

Faire une planche par « sujet » pour ne pas surcharger :

- Données quantitatives.
- Inadaptations : commencer à noter les pistes envisageables quand les idées viennent, elles seront à trier plus tard en vue d'une éventuelle utilisation.



6.2 Stationnement, arrêts TC, livraisons.

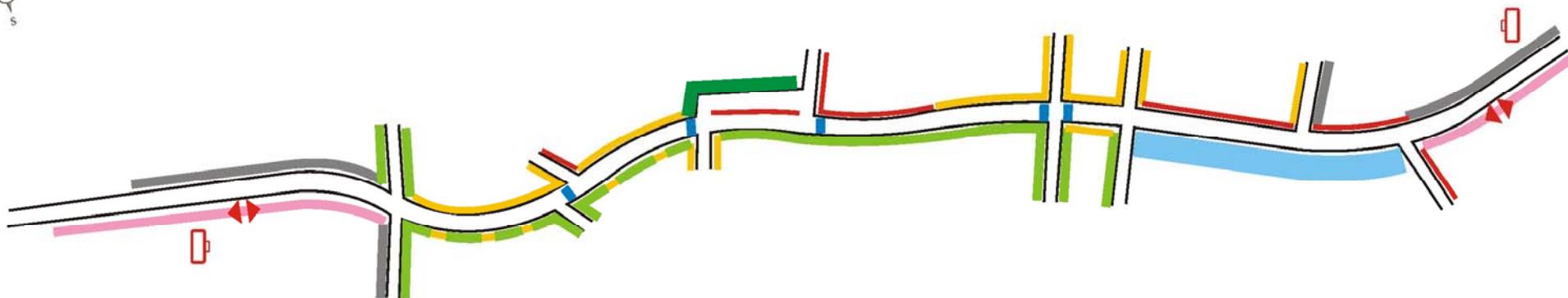
- Cartographie des offres et de leur gestion dans la zone :
 - Stationnement interdit, alterné, zone bleue,...
 - Arrêt TC, gare routière, SNCF ...
 - Existence de stationnement privé

- Cartographie des occupations à différentes périodes caractéristiques dans la zone :
 - Pointe, saturation
 - De nuit (stationnement au domicile, en espace public.)
 - Pratique du stationnement interdit

Commentaires

- Descriptifs complémentaires cartes
- Sinon, essentiellement, inadaptations signalées ou observées.

Exemple : stationnement sur trottoir, double file,(y compris motos, vélos), pas d'espace d'attente à un arrêt TC, traversée protégée,....



REMARQUE :

L'arrêté du 15 janvier 2007 fixe la largeur minimale du cheminement à 1,40 mètre libre de mobilier ou de tout autre obstacle éventuel. Cette largeur peut toutefois être réduite à 1,20 mètre en l'absence de mur ou d'obstacle de part et d'autre du cheminement.

Légende

- Accotement non aménagé inconfortable ou impraticable
 - Accotement ou trottoir aménagé
 - < 1 personne
 - ~ 1 personne
 - 2 personnes
 - > 2 personnes
 - Espace piéton
 - Voie mixte
 - Passage piéton
 - Piste cyclable unidirectionnelle
 - Piste cyclable bi-directionnelle
 - Bande cyclable
 - Garage à vélos
- Abaissement non conforme → ●
- Pas d'abaissement → ●

6.3 Piéton – vélo.

Infrastructures et équipements existants :

- Une déambulation sur les trottoirs avec un repérage sur plan est le meilleur moyen de repérer les problèmes : continuités rompues, usages locaux...
- Sinon :
 - pour les piétons saisir l'usage possible (directement les classes de cartographie cf. légende)
 - pour les vélos et 2 roues, relever pistes, bandes, garages ...

Eléments qualitatifs :

- Qualité d'usage (trous, ...)
- Discontinuité de niveau (bordures hautes, abaissements mal faits).
- Encombrement par stationnement, poubelle, panneaux, poteaux, avancées de commerces....
- Absence de figurine piéton aux feux tricolores, temps d'attente, temps de dégagement....

A noter sur carte ou en commentaire général.

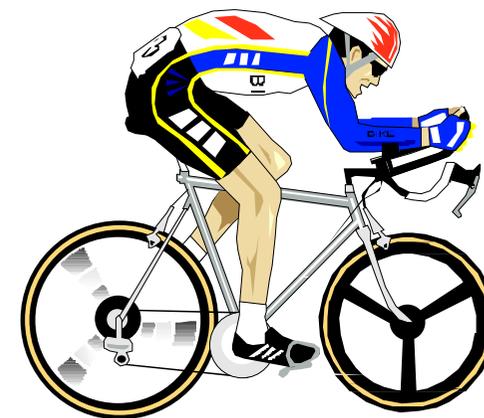
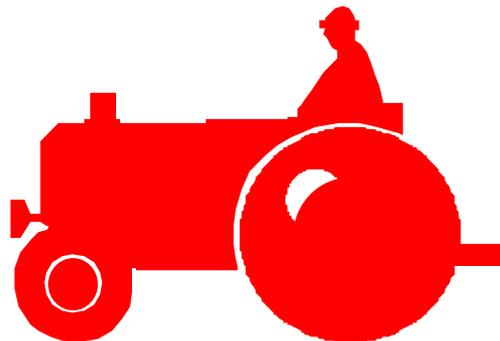
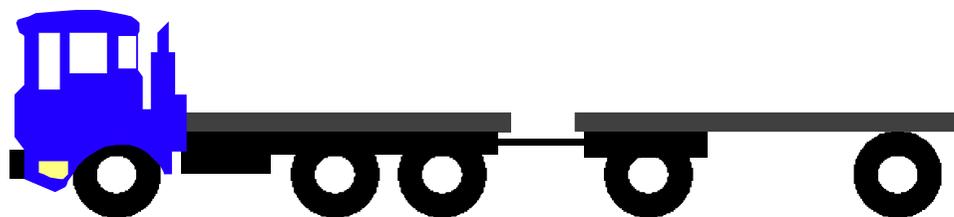
Eléments comportement, modalités d'usage :

- Cheminements piétons « sauvages » (hors passage piétons, sur chaussée longitudinalement, à travers pelouse...)
- Groupe piétons importants.
- « Manœuvres » avec hésitations.
- Lieux de garage « sauvage » de vélos.

A noter sur carte ou en commentaire général, ainsi que si le nombre d'impliqués dans accidents corporels est « important ».

Pour piétons :

- Pour des occupations fixes ponctuelles (poteau, panneau, armoire EDF ...) on peut cartographier avec un changement de classe de couleur ponctuel.
- Pour des occupations temporaires (poubelle, stationnement, ...) le mentionner par écrit.
- Noter si des aménagements spécifiques existants n'ont pas leur continuité « en traversée de la traversée » !



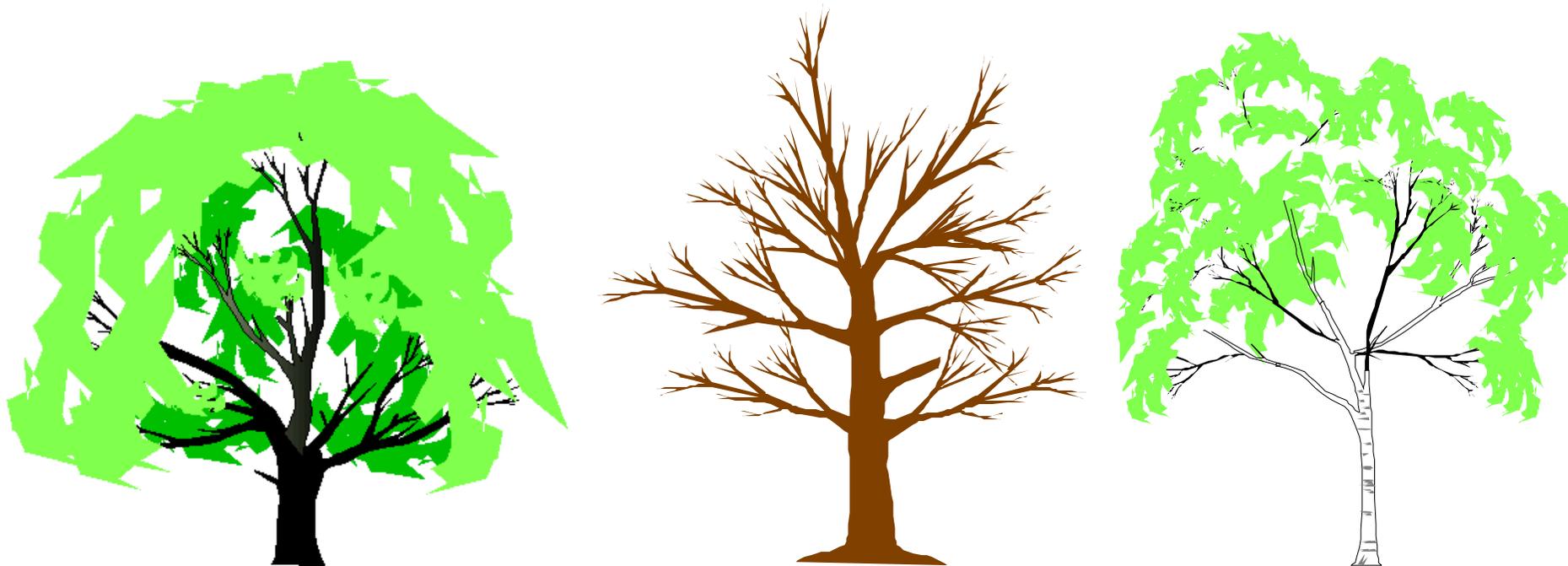
6.4 Usages spécifiques.

- Convois exceptionnels : voir avec le gestionnaire de la voirie les classements d'itinéraires. Il est souhaitable de faire exprimer les contraintes à prendre en compte :
 - Gabarits
 - Emprises au sol en largeurs, en plan.

NB : des « trucs » démontables peuvent être envisagés si événements assez rare. C'est plutôt pour les projets que pour le diagnostic, mais c'est pour éviter d'éliminer des pistes.

- « Autres » à collecter lors des entretiens car peu de chance de les observer nous-mêmes :
 - marché, foire, braderie...
 - manifestation culturelle traditionnelle
 - course cycliste
 -

Noter les emprises, contraintes, Leur caractère incontournable ou adaptable. Les éventuels dégâts : bordures abîmées, plantations écrasées, panneaux d'îlots heurtés, frottements de pneus...



7 Paysage.

Il s'agit de repérer et de qualifier l'existant, qu'il soit visible ou non de la traverse elle-même. Le recueil et l'analyse se font à deux échelles : une lecture depuis la route, et une approche de détail ponctuelle et plus qualitative. Ce qui se traduit en une carte des structures et composantes perçues et une carte des points remarquables.

Cela peut concerner :

- De grandes composantes de site (vallées, coteaux, ...).
- Des points remarquables, des repères (naturels, historiques, architecturaux ...).
- Des structurations :
 - Des zones « homogènes », typées ... à qualifier.
 - Des frontières
 - Des axes, des alignements (continus ou de points remarquables).
 - Des pôles (convergence d'axes, de frontières).
 - Des ouvertures, fermetures, points de vue... (à partir de la traverse).

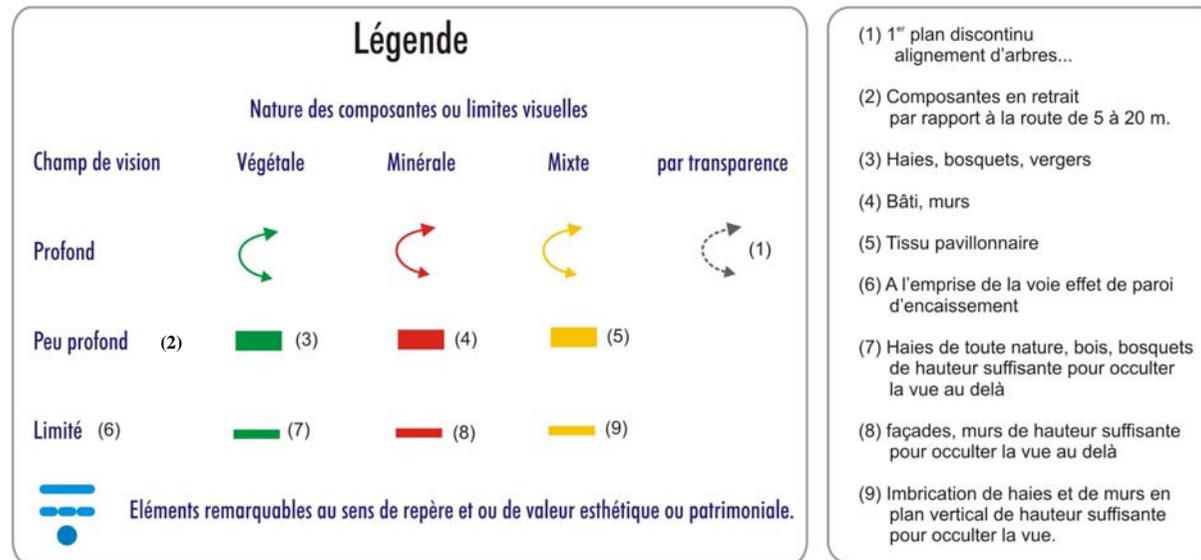
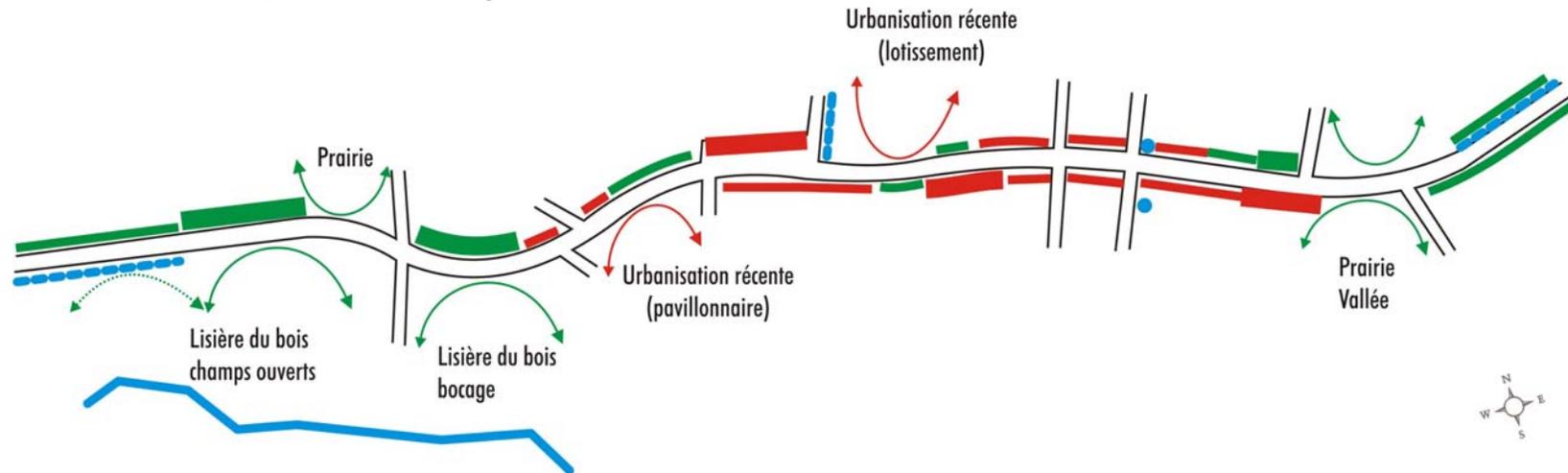
Il s'agit également de traduire des orientations, des actions envisageables, possibles, dans différentes logiques:

- Préservation.
- Mise en valeur.
- Renforcement d'un existant un peu « léger ».
- Epanouissement d'une potentialité.
- Utilité d'une création ex-nihilo.

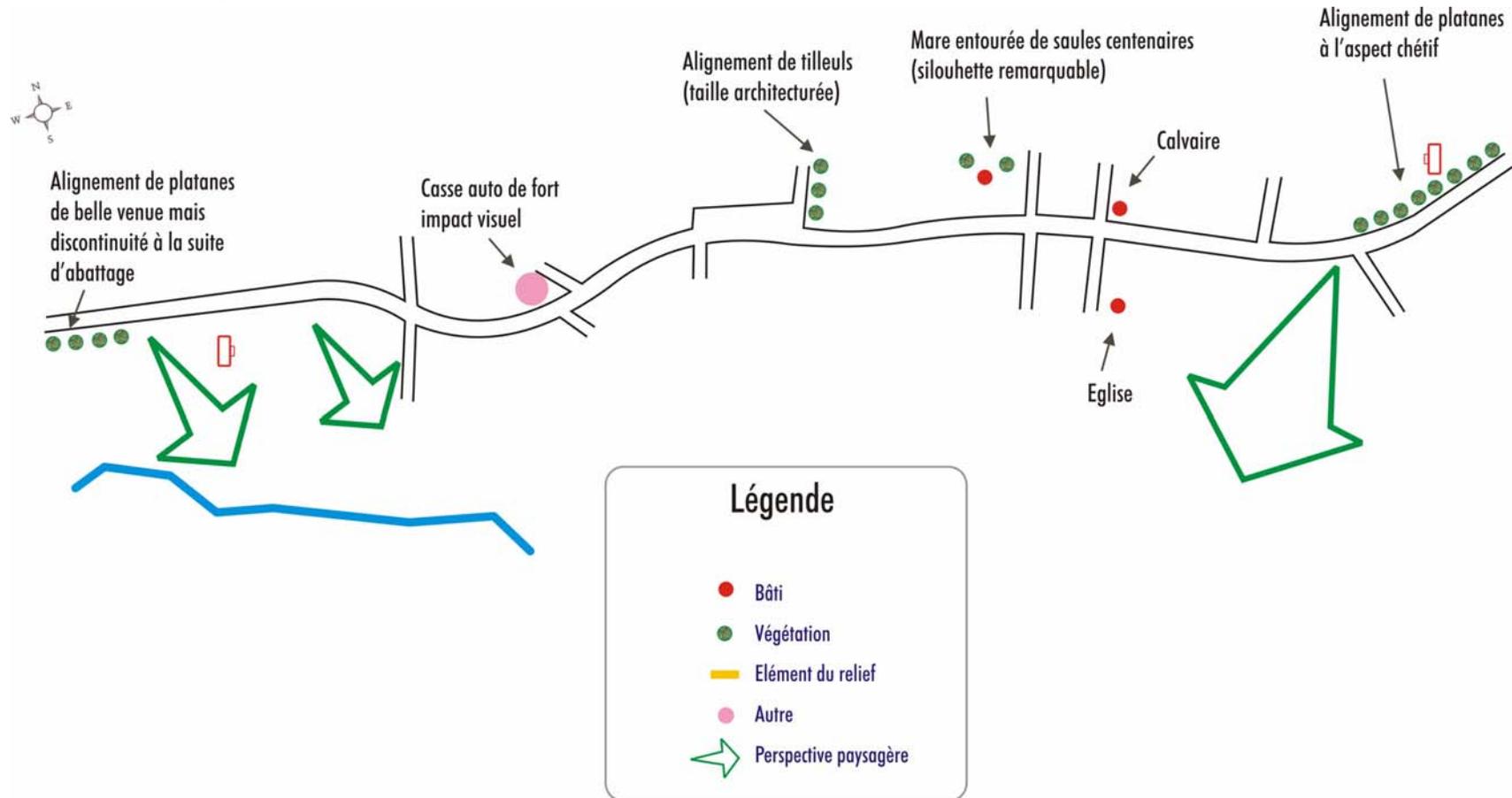
Les saisies sur le terrain sont à réaliser autant à pied qu'en voiture et dans le tissu environnant la traverse. C'est l'approche de la route dans le paysage et du paysage depuis la route. Il s'agit d'effectuer des repérages sensibles, culturels et des inventaires descriptifs. Les commentaires peuvent porter sur des éléments singuliers, les rapports d'échelles, les effets de masques et de perspectives.

Elles peuvent être très « techniques » pour les végétaux (modalités de taille, état phytosanitaire, gestion du patrimoine, ...).

7.1 Structure et composantes perçues.



7.2 Points remarquables.



Les commentaires de cette carte portent sur :

- La qualité du patrimoine végétal (esthétique, phytosanitaire, historique, structurelle, symbolique) .
- La qualité des perspectives paysagères.
- Les points d'appels visuels (bâtiments, monuments, végétation, ...) .
- La qualité « architecturale » en terme d'harmonie des formes, du choix et de la qualité des matériaux.



10, chemin de la
Poudrière
BP 245
76121
Le Grand-Quevilly
cedex
téléphone :
02 35 68 81 69
télécopie :
02 35 68 82 52
mél : dact.cete-nc
@equipement.gouv.fr
internet : www.cete-nc.
equipement.gouv.fr

