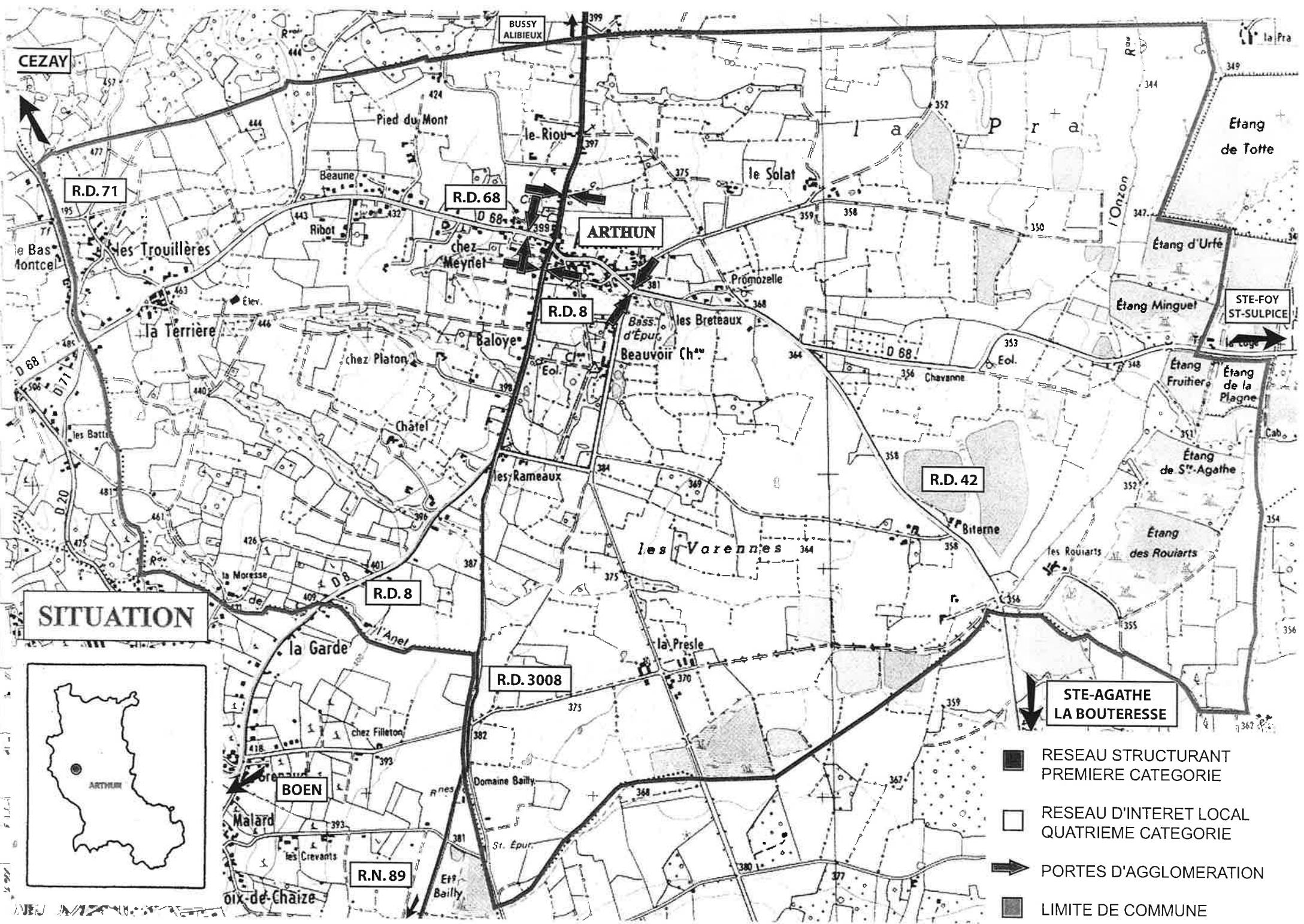


COMMUNE DE

ARTHUN

AVIS DU DEPARTEMENT DE LA LOIRE

**PRESCRIPTIONS
CONCERNANT LES ROUTES DEPARTEMENTALES
A INTEGRER DANS LE DOCUMENT D'URBANISME**



CEZAY

R.D. 71

R.D. 68

ARTHUN

R.D. 8

R.D. 42

R.D. 3008

BOEN

R.N. 89

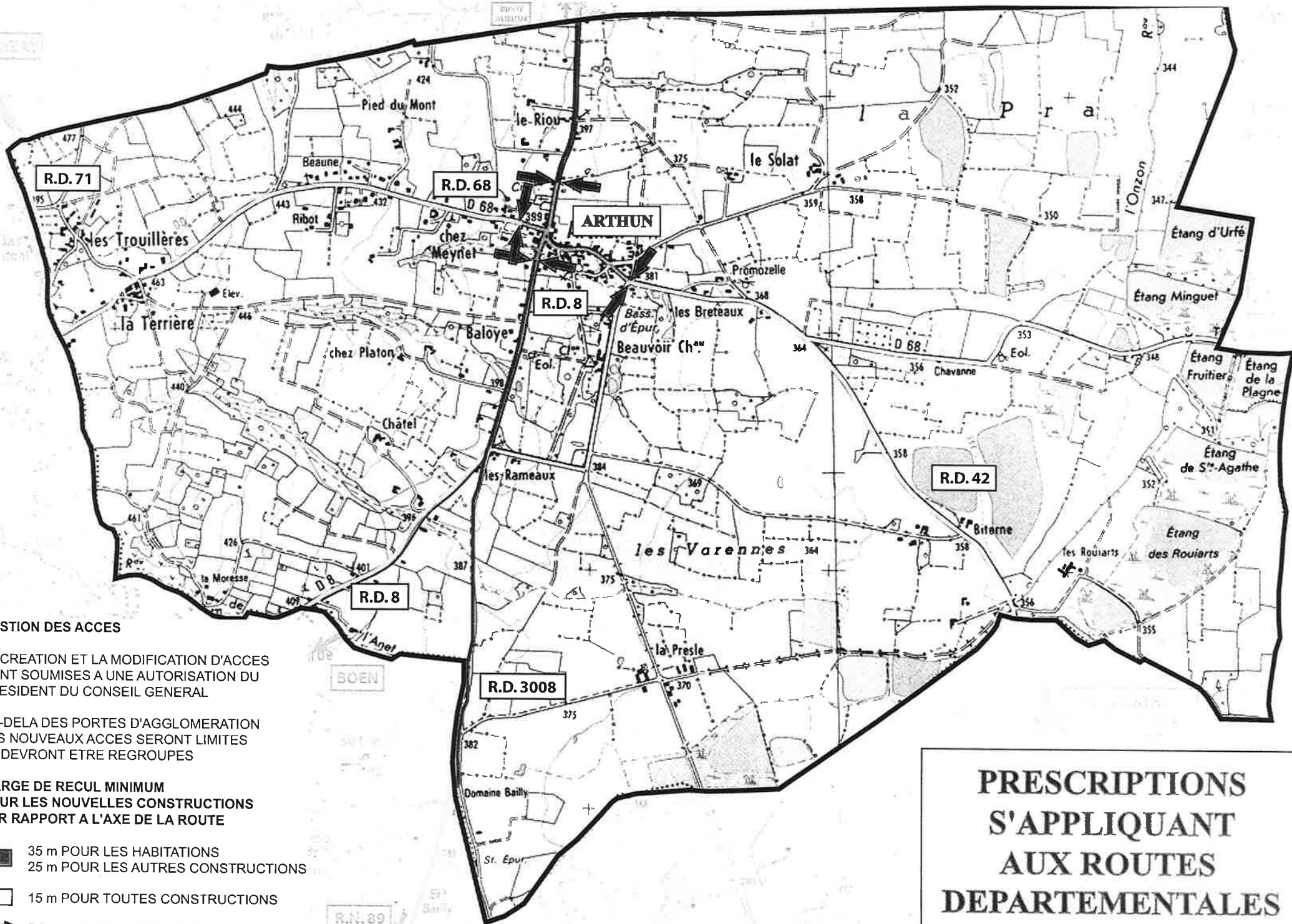
STE-AGATHE
LA BOUTERESSE

STE-FOY
ST-SULPICE

SITUATION



- RESEAU STRUCTURANT
PREMIERE CATEGORIE
- RESEAU D'INTERET LOCAL
QUATRIEME CATEGORIE
- PORTES D'AGGLOMERATION
- LIMITE DE COMMUNE



GESTION DES ACCES

LA CREATION ET LA MODIFICATION D'ACCES
 SONT SOUMISES A UNE AUTORISATION DU
 PRESIDENT DU CONSEIL GENERAL

AU-DELA DES PORTES D'AGGLOMERATION
 LES NOUVEAUX ACCES SERONT LIMITES
 ET DEVRONT ETRE REGROUPEES

MARGE DE REcul MINIMUM
 POUR LES NOUVELLES CONSTRUCTIONS
 PAR RAPPORT A L'AXE DE LA ROUTE

■ 35 m POUR LES HABITATIONS
 25 m POUR LES AUTRES CONSTRUCTIONS

□ 15 m POUR TOUTES CONSTRUCTIONS

➔ PORTES D'AGGLOMERATION

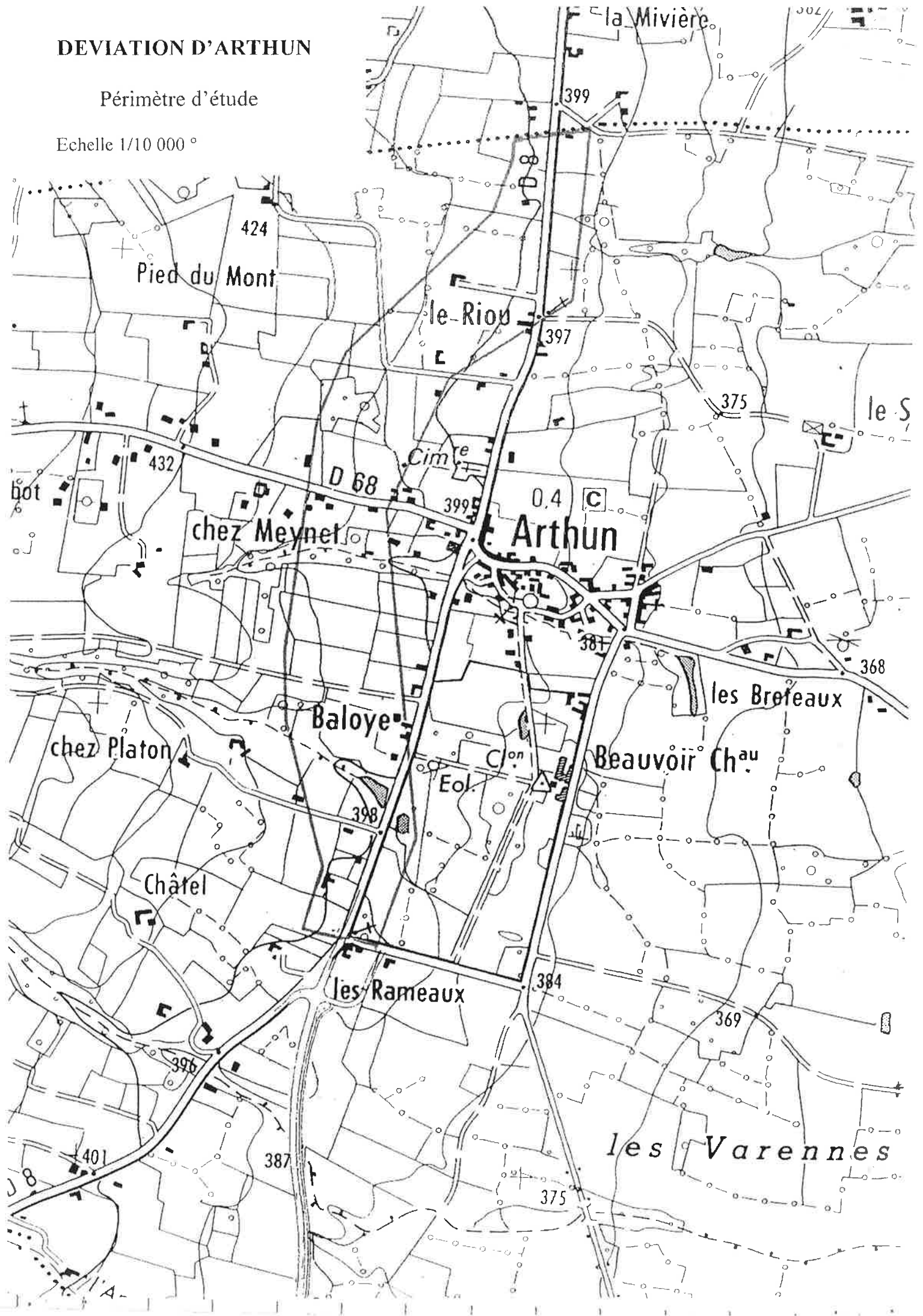
**PRESCRIPTIONS
 S'APPLIQUANT
 AUX ROUTES
 DEPARTEMENTALES**

PERIMETRE D'ETUDE

DEVIATION D'ARTHUN

Périmètre d'étude

Echelle 1/10 000 °



**ROUTES
DEPARTEMENTALES**

PRESCRIPTIONS & SECURITE ROUTIERE

L'intérêt de la prise en compte des prescriptions du Département porte sur l'amélioration :

- de la lisibilité du trajet pour les usagers (différenciation entre sections hors agglomération et en agglomération)**
- de la gestion du trafic et de la sécurisation de la route tant pour les usagers que pour les riverains afin de faciliter les échanges entre la route et les espaces de vie environnant.**

Il est donc nécessaire de définir ces prescriptions et de les appliquer au territoire communal.

LES PORTES D'AGGLOMERATION

EXPLICATION

* Nécessité d'application de la prescription

Compte tenu du nombre important d'accidents en agglomération, *l'allongement des traversées d'agglomération* a une influence directe sur l'aggravation de l'insécurité.

Il est donc nécessaire de bien définir la limite entre la rase campagne et l'agglomération :

=> Dans le premier cas la route doit assurer un niveau de service permettant d'écouler rapidement le *trafic de transit*

=> Dans le second cas, la route devient une rue où *différentes fonctions se mélangent* (trafic local, piétons, etc...)





* Localisation de la Porte

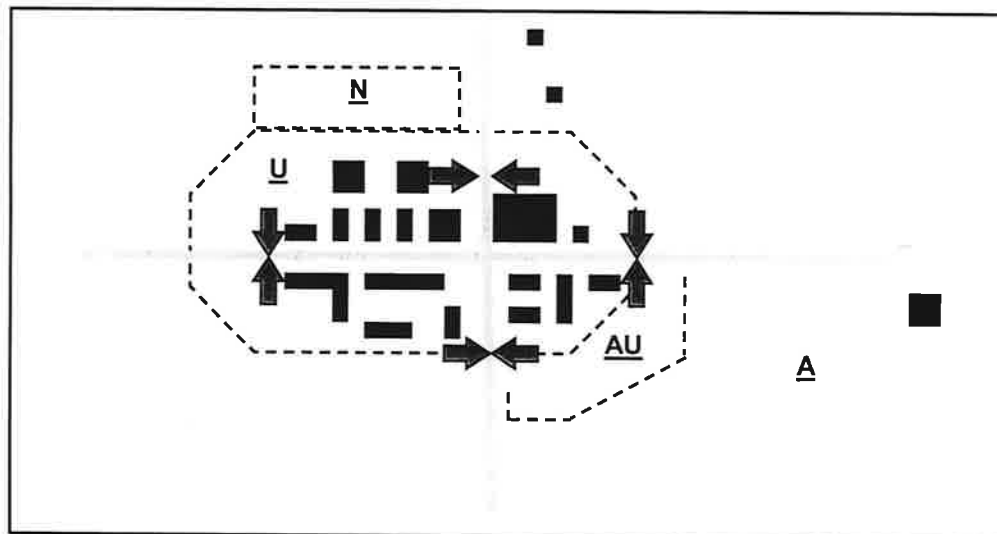
La porte d'agglomération marque la *transition* entre un *espace urbanisé* dense existant, où tous les critères ambiants (limitation de la vitesse à 50 km/h, feux tricolores, trottoirs, alignement du bâti etc...) font que l'on se trouve en agglomération, et un *espace pas ou peu construit* où les critères sont tout autre (pas d'alignement, bâti discontinu, alternance avec parcelles agricoles).

LES PORTES D'AGGLOMERATION SCHEMATISATION

L'AGGLOMERATION est désignée par un espace sur lequel sont groupés des immeubles bâtis rapprochés, et dont l'entrée et la sortie sont signalées par des panneaux placés à cet effet le long de la route qui la traverse ou qui la borde.
(ARTICLE 110-2 DU CODE DE LA ROUTE)

LES PORTES D'AGGLOMERATION représentent les limites physiques de l'espace bâti dense et continu existant. C'est donc à partir des portes d'agglomération que s'appliquent les prescriptions sur les routes départementales (marge de recul, limitation des accès etc...)

-  Portes d'agglomération
-  Départementales
-  Limites de zones PLU
-  Bâti existant
- U Zones urbaines
- AU Zones à urbaniser
- A Zones agricoles
- N Zones naturelles



LES MARGES DE REcul

EXPLICATION

* **Nécessité d'application de la prescription**

- un meilleur **confort** au niveau de la vitesse (Le recul des constructions permet d'éviter l'effet de parois)
- une meilleure **visibilité** dans les courbes et les carrefours (les défauts de visibilité, généralement liés à des masques latéraux, sont des facteurs accidentogènes aux intersections)
- une meilleure **lisibilité** de la route (séquences homogènes de la route en rase campagne)

De plus, le recul des nouvelles constructions et des extensions de bâtiments existants limite le risque de chocs des usagers dans des **obstacles** non fusibles (c'est-à-dire qui ne se pulvérisent pas lors d'un choc) tels les poteaux en béton armé par exemple, ceux-ci augmentant le degré de dangerosité et de gravité des accidents.

L'éloignement des habitations représente un gain par rapport aux différentes **nuisances** (nuisances sonores, vibrations sol et air, projections diverses) qu'engendre le trafic routier.

L'éloignement des habitations permet également un **gain de place** non négligeable avec la possibilité :
=> pour les communes d'**aménager** ces espaces intermédiaires en pistes cyclables, trottoirs, contre-allées afin de renforcer la sécurité des piétons et cyclistes ou de placer des réseaux enterrés en dehors de la chaussée.

= > pour le Département de **rectifier** la route ou d'aménager des carrefours.

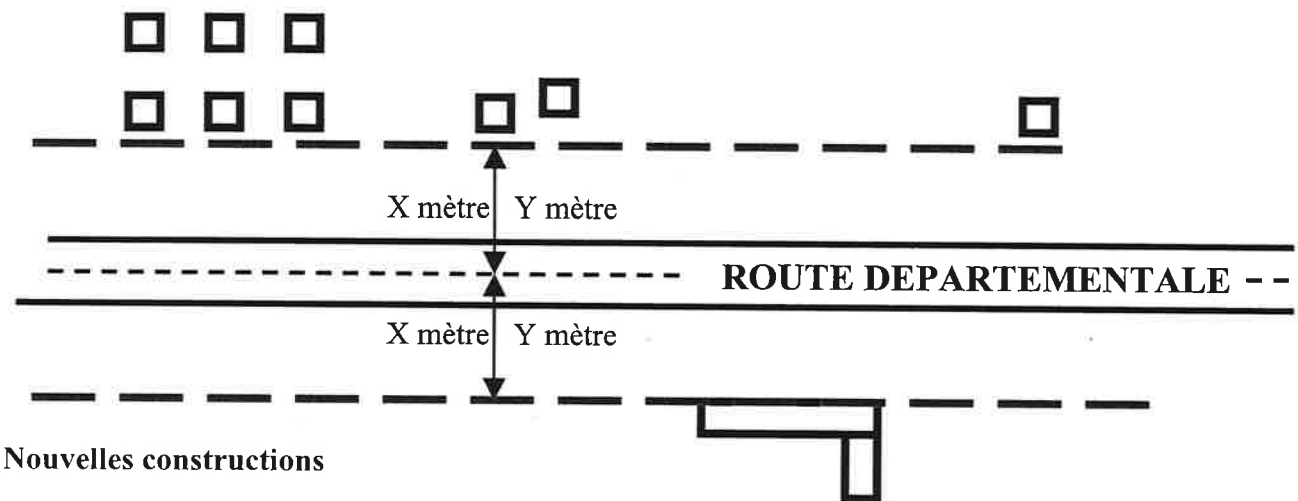
* **valeur du recul**

Les routes départementales sont classées hiérarchiquement par catégories (1 ; 2 ; 3 et 4) en fonction de l'importance du trafic qu'elles supportent.

L'importance des marges de recul est directement liée à ce classement.

LES MARGES DE REcul SCHEMATISATION

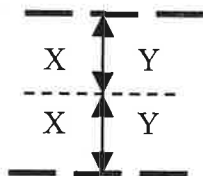
Les Marges de Recul : elles concernent les nouvelles constructions et l'extension de bâtiments existants



Nouvelles constructions



Bâtiments existants



Valeur en mètre, des Marges de Recul à respecter
(se reporter au document « Prescriptions » pour
appliquer les valeurs)

LA LIMITATION DES ACCES

EXPLICATION

* **Nécessité d'application de la prescription**

La multiplication des accès privés sur un itinéraire **multiplie le risque d'accident** pour les usagers ou les riverains, et la voie devient dangereuse :

- par le risque de **chocs arrières** dû aux manœuvres de tourne-à-gauche pour accéder aux propriétés privées
- par le risque de **chocs latéraux** pour ceux qui sortent de leur propriété et s'engagent sur la route

La présence de nombreux accès crée un **sentiment d'insécurité** qui gêne le confort d'un axe routier supportant du trafic de transit.

L'intérêt du regroupement des accès est de **limiter** le nombre d'aménagement de sécurité au fur et à mesure du développement de l'urbanisation.

En effet, ces aménagements représentent un **coût important** et la diminution de leur nombre réduit les investissements des gestionnaires et les participations financières demandées aux aménageurs privés (création de carrefours giratoires ou de tourne à gauche).

Par la même, on permet un **meilleur respect de l'espacement des carrefours** entre eux. Les recommandations nationales pour l'aménagement des routes principales préconise un espacement de 400 à 600 m entre carrefours.

* **Permission de voirie**

La permission de voirie, qui doit être demandée par les pétitionnaires pour créer ou modifier un accès existant, prescrira notamment les caractéristiques suivantes :

- **recul du portail** de 5 m du bord de chaussée pour permettre le stationnement des véhicules hors chaussée ;

- **regroupement des accès** hors portes d'agglomération en des carrefours aménagés ou tout au moins aménageables compatibles avec le niveau de service minimal de 70 km/h à préserver, donc interdistsants, au minimum de 400 à 600 m.;

- **distances de visibilité** en sortie pour les accès hors agglomération et en agglomération : l'usager de l'accès doit disposer du temps nécessaire pour s'informer de la présence d'un autre usager sur la route prioritaire, décider de sa manoeuvre, démarrer et réaliser sa manoeuvre de traversée, avant qu'un véhicule initialement masqué ne survienne.

Il est nécessaire pour cela qu'il voit de part et d'autre de l'accès à une distance définie de la façon suivante : la distance de visibilité nécessaire correspond à la distance parcourue en 8 secondes par un usager roulant à la vitesse V85. Cette vitesse est celle en dessous de laquelle circulent 85 % des usagers de la route au droit de l'accès. La distance requise calculée en mètres est donc $8 \times V85$, la vitesse V85 étant exprimée en mètres seconde.

Dans les sites contraints, la distance peut exceptionnellement être réduite à $6 \times V85$, correspondant à la distance parcourue en 6 secondes (au lieu de 8 secondes dans le cas général).

Les points d'observation à partir desquels sont mesurées les distances sont définis comme suit :

- Hors portes d'agglomération :

Point situé à une hauteur de 1 m, en retrait de 4 m par rapport au bord de la chaussée.

A titre d'exemples :

* pour $V_{85} = 90 \text{ km/h} = 25 \text{ m/s}$, la distance de visibilité est alors de $8 \times 25 = 200 \text{ m}$, (150 m minimum)

* pour $V_{85} = 70 \text{ km/h} = 19,44 \text{ m/s}$, la distance de visibilité est dans ce cas de $8 \times 19,44 \sim 155 \text{ m}$ (116 m minimum).

- Entre portes d'agglomération :

Point situé à une hauteur de 1 m, en retrait de 1,5 m par rapport au bord de la chaussée.

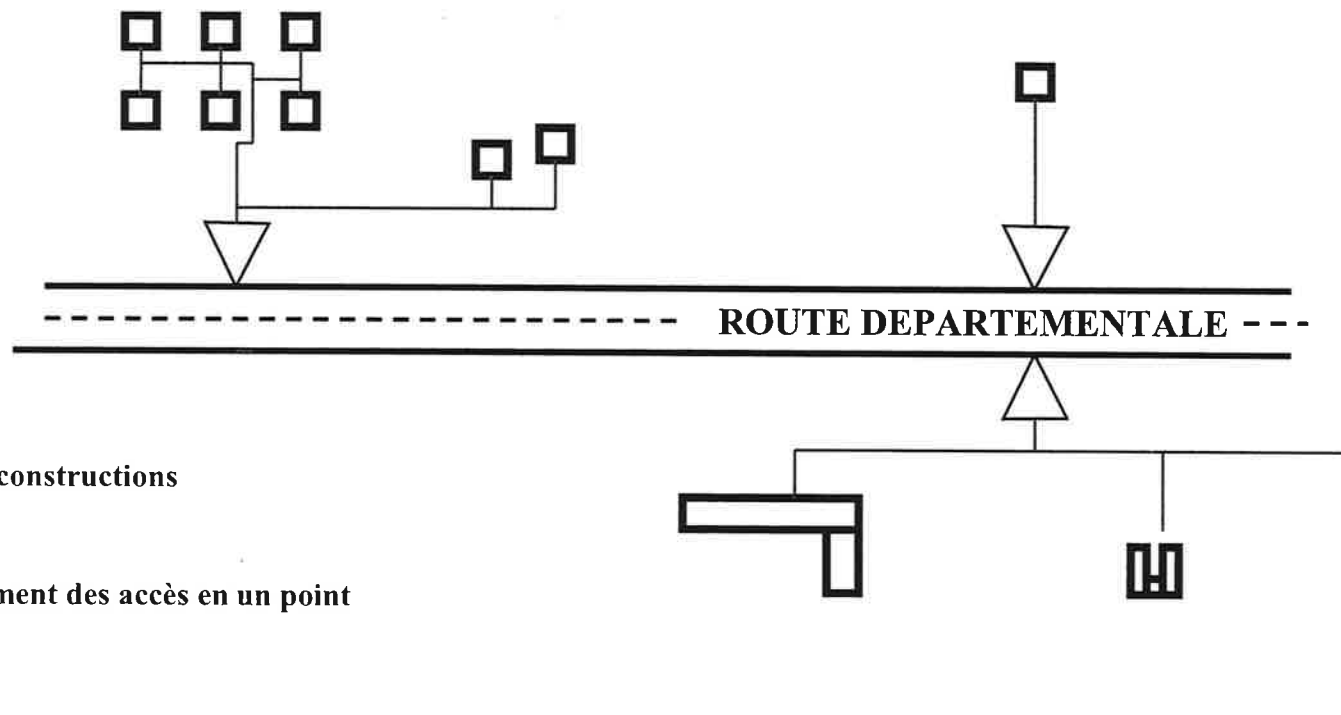
A titre d'exemple :

* pour $V_{85} = 50 \text{ km/h} = 13,9 \text{ m/s}$, la distance de visibilité est de $8 \times 13,9 = 111 \text{ m}$ (83 m minimum)

LA LIMITATION DES ACCES SCHEMATISATION

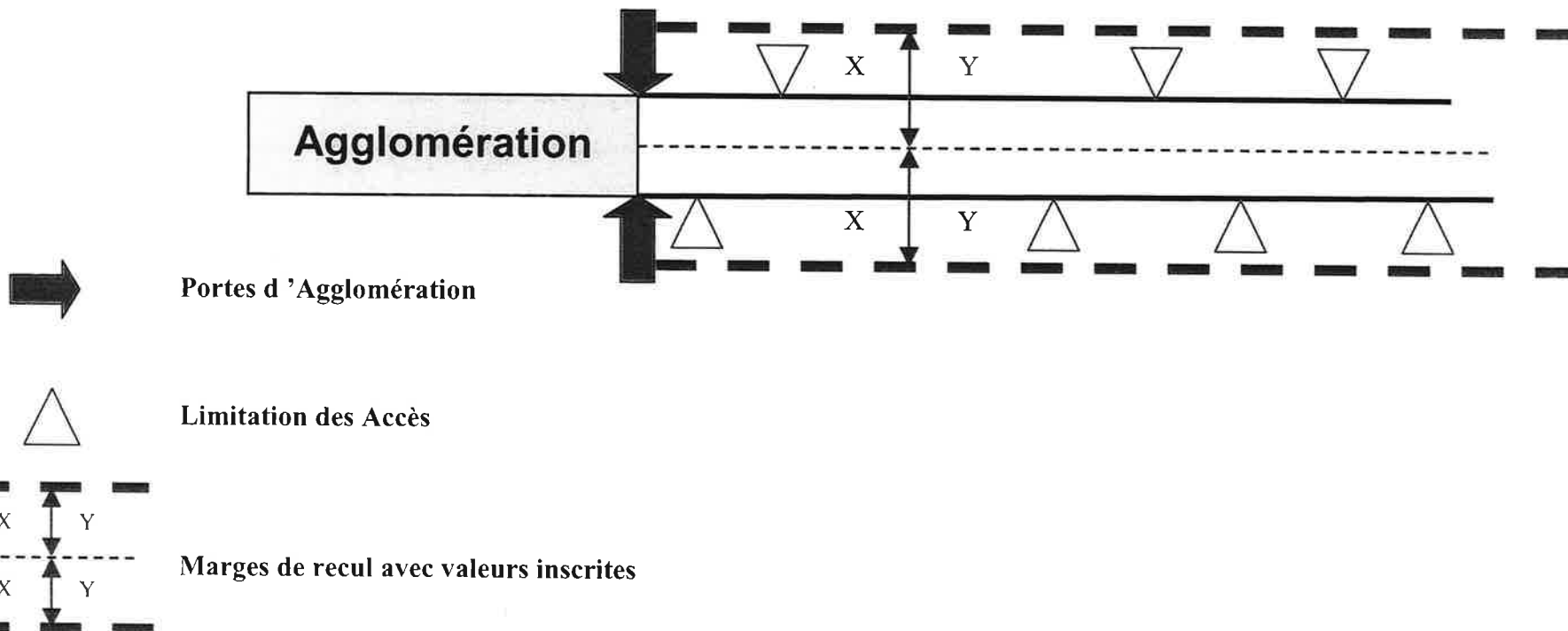
Limitation des accès :

Regroupement des accès privés en un point respectant les distances de visibilité et le recul des nouveaux obstacles latéraux,



RECAPITULATIF DES SYMBOLES DES PRESCRIPTIONS A INTEGRER DANS LE(S) PLAN(S) DE ZONAGE

Ces symboles doivent apparaître le long de toutes les routes Départementales figurant sur le(s) plan(s) de zonage

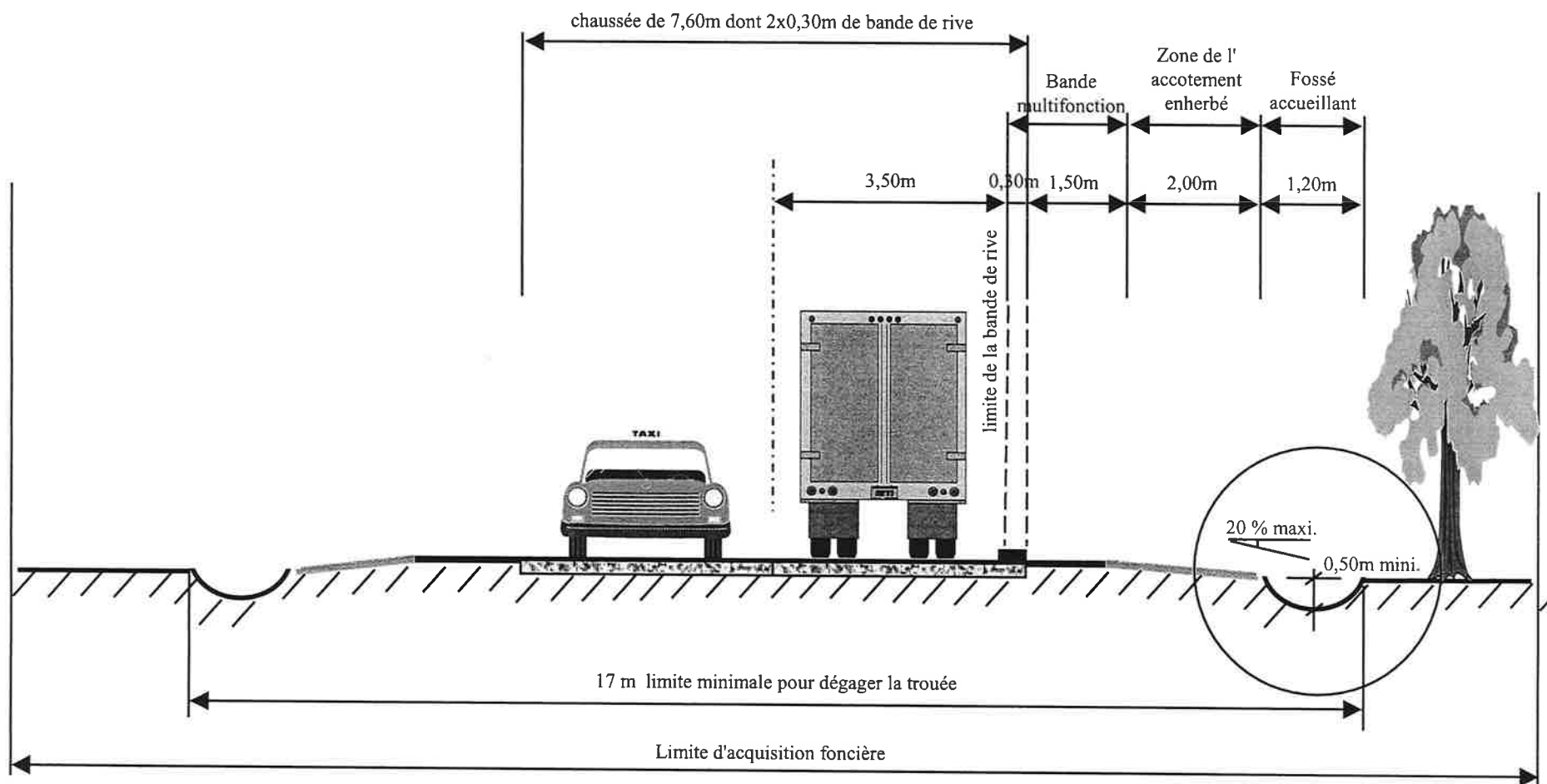


ROUTES DEPARTEMENTALES ET PROFILS EN TRAVERS TYPES

Les caractéristiques géométriques des routes départementales doivent permettre l'écoulement du trafic de transit dans les meilleures conditions possibles de confort et de sécurité.

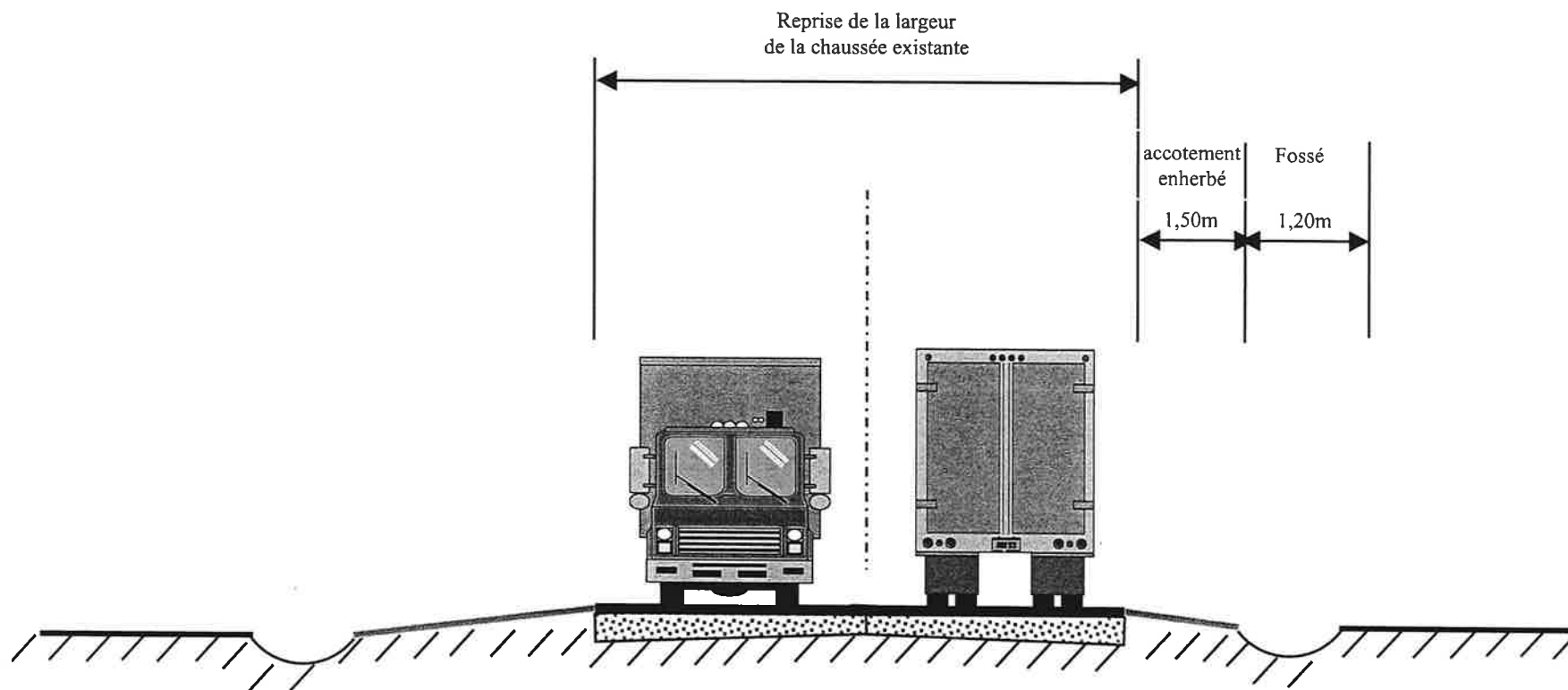
Lorsque des travaux d'aménagement sont programmés par le Conseil Général, la mise aux normes de la route est étudiée sur la base de profils en travers types (ceux-ci peuvent être adaptés en fonction de la topographie et des conditions locales).

PROFIL DE 1ère CATEGORIE HORS AGGLOMERATION



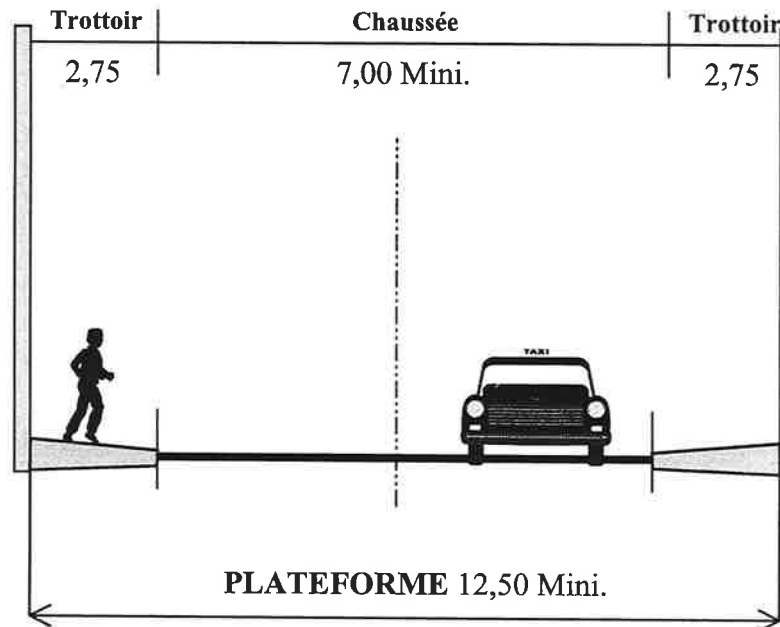
**A PRENDRE EN COMPTE POUR LA CREATION OU L'AMENAGEMENT DES ROUTES DEPARTEMENTALES
(LORSQUE LA TOPOGRAPHIE ET LES CONDITIONS LOCALES SONT FAVORABLES A LEUR APPLICATION)**

**PROFIL TYPE DE 4^{ème} CATEGORIE
HORS AGGLOMERATION**



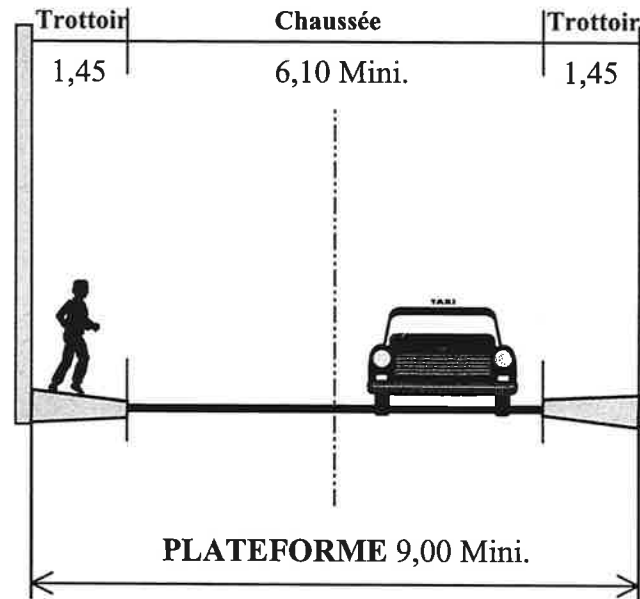
**A PRENDRE EN COMPTE POUR LA CREATION OU L'AMENAGEMENT DES ROUTES DEPARTEMENTALES
(LORSQUE LA TOPOGRAPHIE ET LES CONDITIONS LOCALES SONT FAVORABLES A LEUR APPLICATION)**

**PROFIL EN TRAVERS TYPE
D'UNE ROUTE DEPARTEMENTALE DE
1ère CATEGORIE
EN AGGLOMERATION**



En agglomération , les largeurs de chaussée et de plateforme sont fournies à titre indicatif et correspondent à des dimensions minimales.
Par contre, la Commune pourra mettre en œuvre des largeurs différentes pour permettre la création d 'îlots, de stationnement, d 'espaces publics...

**PROFIL EN TRAVERS TYPE
D'UNE ROUTE DEPARTEMENTALE DE
3ème et 4ème CATEGORIES
EN AGGLOMERATION**



En agglomération , les largeurs de chaussée et de plateforme sont fournies à titre indicatif et correspondent à des dimensions minimales.

Par contre, la Commune pourra mettre en œuvre des largeurs différentes pour permettre la création d 'îlots, de stationnement, d 'espaces publics...

**DOSSIER
PHOTOGRAPHIQUE**



R.D. 8 : Porte d'agglomération
en venant de BUSSY-ALIBIEUX



R.D. 8 : Porte d'agglomération en venant de BOEN



R.D. 68 : Porte d'agglomération
en venant de STE-FOY ST-SULPICE



R.D. 68 : Porte d'agglomération en venant de la R.D. 20



R.D. 8 : Traversée d'agglomération ;
BOEN ---> BUSSY-ALIBIEUX



R.D. 68 : Traversée d'agglomération ;
R.D. 20 ---> STE-FOY ST-SULPICE



R.D. 42 : R.I.L. 4 ;
R.D. 68 ---> STE-AGATHE LA BOUTERESSE



R.D. 68 : R.I.L. 4 ; STE-FOY ST-SULPICE ---> R.D. 20



R.D. 71 : R.I.L. 4 ; R.D. 20 ---> CEZAY



R.D. 3008 : R.S. 1 ; R.D. 8 ---> R.N. 89