

Département de la Seine et Marne
SAINT JEAN LES DEUX JUMEAUX

RUE DE LA COTE FLEURIE

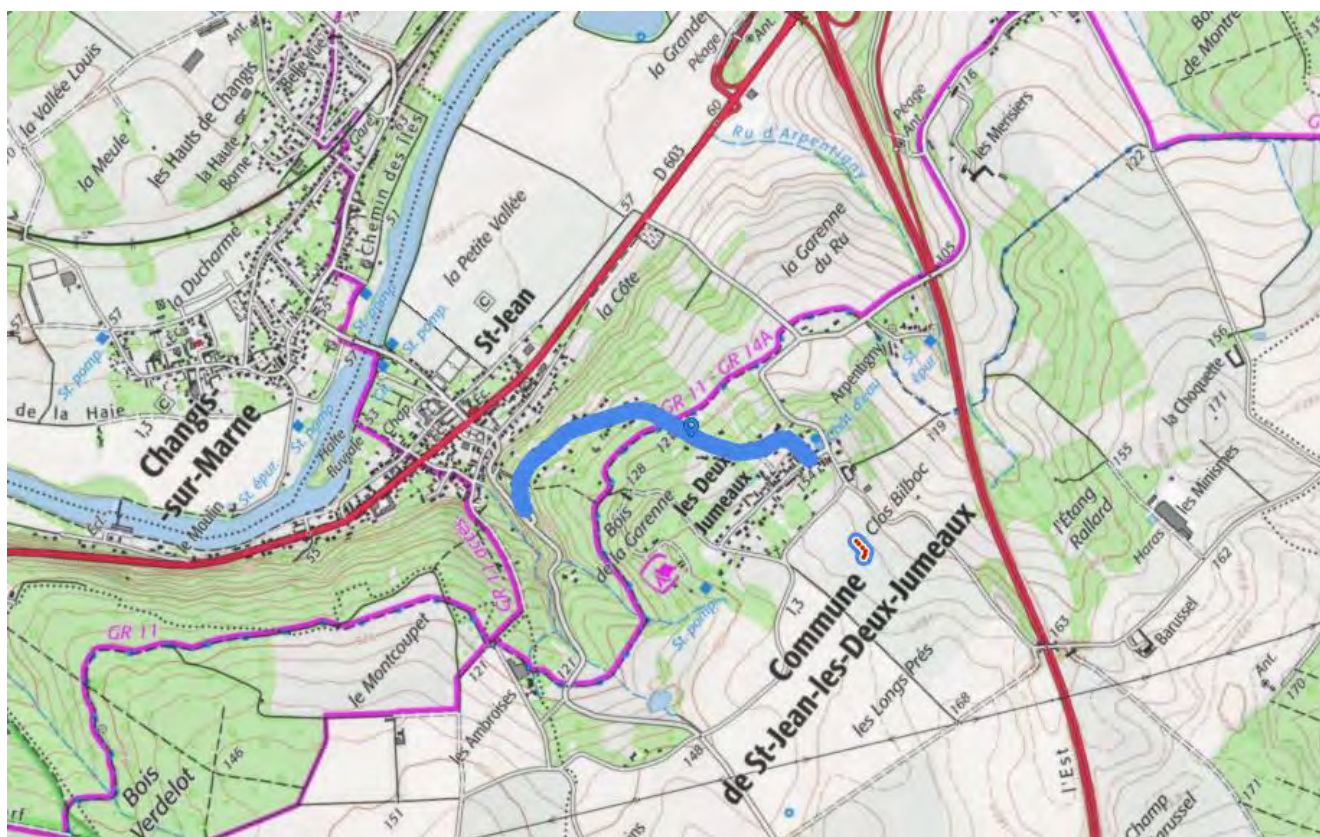
PROJET D'AMENAGEMENT



ETUDE D'AVANT PROJET

NOTICE DE PRESENTATION

1 SITUATION



L'opération projetée porte sur l'aménagement de la rue de la Côte Fleurie à Saint Jean les Deux Jumeaux.

Cette rue d'une longueur de 1200m environ assure la liaison entre le centre bourg de Saint-Jean situé en fond de la Vallée de la Marne et le Hameau des Deux Jumeaux situé sur le plateau.

1.1 PRESENTATION GENERALE

Saint Jean les Deux Jumeaux dispose d'une population de 1300 habitants environs. Elle se caractérise par un centre bourg historiquement dénommé Saint-Jean situé en fond de Vallée de la Marne, traversé par la RD603 (ex Route Nationale 3) qui draine un flux important de véhicules pour cette route de la Vallée de la Marne qui assure en particulier la liaison entre les communes de La Ferté Sous Jouarre et Meaux.

Il existe sur cette voie un échangeur autoroutier avec l'Autoroute A4 à seulement 1700m environ.

Le Hameau des Deux-Jumeaux est implanté en limite du plateau et présente un caractère plus rural, en liaison avec des bourgs de moindre importance tels que Signy-Signets, Montceaux-les-Meaux par un réseau de voies communales ou départementales secondaires.

La rue de la Côte Fleurie assure la liaison entre les 2 bourgs principaux de la commune.

1.2 DESCRIPTION GENERALE DE LA VOIE



La rue prend naissance sur la rue Paul Tripier dans une partie située à environ 250m de la partie agglomérée du bourg. Cette rue traverse dans cette partie une zone boisée très naturelle.

Les 80 premiers mètres de la rue sont également situés en zone boisée et présentent la même typologie.



Ce n'est qu'à partir de là que la rue présente son caractère général que l'on retrouve sur toute sa longueur, soit une voie résidentielle bordée de propriétés disposant de vastes terrains :



Sur les 100 derniers mètres de la voie, le bâti est dense et correspond au Hameau des Deux Jumeaux :



La voie présente une pente relativement importante puisque le dénivelé sur les 1130m de partie bordée de constructions est de 66m soit une pente moyenne de 5.8%.

De plus, la voie qui comprend une vaste boucle est implantée à flanc de Côteau avec des terrains en pente transversale : terrains implantés à droite de la voie situés en surplomb et terrains situés à gauche de la voie encaissés. Le profil général de l'emprise de la voie est ainsi marqué par un dévers important :



La voie est traversée à mi longueur par l'aqueduc de la Dhuys, ouvrage souterrain qui prend naissance dans l'Aisne pour venir desservir Val d'Europe en eau potable. Cet ouvrage est particulièrement surveillé compte tenu de l'enjeu important d'alimentation en eau qu'il représente.

Il se caractérise en surface par une allée enherbée largement empruntée par les promeneurs :



Dans sa partie basse, les constructions datent globalement des années 70 et les terrains sont vastes présentant d'importantes largeurs de façades.

Dans la partie haute et plus particulièrement sur environ 200m immédiatement au-dessus de la traversée de la Dhuys, des terrains ont été aménagés pour la construction de pavillons. Leurs façades sur rue sont de 14m environ ce qui nécessite une prise en compte particulière par rapport au reste de la voie :



1.3 DESCRIPTION TECHNIQUE DE LA RUE

Comme indiqué précédemment, la voie présente une longueur de 1130m environ avec une pente moyenne de 5.8%.

Les réseaux électriques et téléphoniques cuivre et fibre sont aériens.

La commune a engagé une étude d'enfouissement mais le reste à charge pour la commune est trop important pour la commune qui a fait le choix de maintenir les réseaux aériens.

L'éclairage Public est ainsi installé sur les poteaux téléphoniques / électriques.

Certains poteaux sont en bois ou en béton installés en milieu d'accotement et pour certains en mauvais état : certains présentent penchent sérieusement et d'autres sont mêmes consolidés de blocs béton :



Il existe 2 conduites AEP de diamètres Ø150 et Ø60 qui assurent la desserte des maisons, l'interconnexion entre les 2 bourgs ainsi que la défense incendie.

La commune est dotée d'un réseau eaux usées et une conduite est implantée tout le long de la rue.

L'assainissement pluvial est assuré de façon hybride : il comprend des tronçons de fossés enherbés implantés coté amont (à droite en montant) et des tronçons de conduite enterrée.

Au jour de l'établissement de l'étude APS, les résultats des inspections vidéo des réseaux d'assainissement sont en cours de réalisation par la Communauté d'Agglomération de Coulommiers, Pays de Brie.

Cette inspection a pour but de vérifier l'état des réseaux en vue d'éventuelles réparations avant réalisation des aménagements de surface.

Les fossés ne présentent plus un profil marqué. L'eau de chaussée longe l'accotement plutôt que de venir s'y écouler et ils ont perdu en capacité d'écoulement.

L'emprise générale de la voie est de 10m pour une chaussée dont la largeur est comprise entre 4.50m et 5.00m.

La chaussée comprend de façon très partielle de bordures (partie basse notamment). Les autres parties ne comprennent pas d'assise de chaussée le long de l'accotement et les rives sont dégradées.

L'accotement est constitué essentiellement de zones enherbées ou en matériaux stabilisés mais de façon anarchique suivant les aménagements réalisés par les riverains.

Il en est de même des entrées de propriétés qui pour certaines sont en pavés, en enrobés, en béton ou en tout venant.

Il n'existe pas de cheminement piétonnier le long de la rue compte tenu de cette discontinuité des aménagements.

Il est ainsi pratiquement impossible pour les habitants du Hameau des Deux Jumeaux de se rendre par des moyens de déplacement doux (à pied – poussettes – vélos – trottinettes) dans le bourg bas de Saint Jean où sont concentrés les services et les arrêts de bus.

Il existe dans la partie basse de la rue un passage qui permet d'accéder au centre bourg.

D'une largeur d'environ 5m, il est réservé à l'usage des piétons.

Compte tenu de la très forte déclivité, il est équipé d'escaliers et ne permet pas le passage de véhicules motorisés. Il constitue ainsi un axe sécurisé pouvant assurer la liaison de la rue de la Côte Fleurie vers le centre de Saint-Jean.



Le long de la voie, il existe des arrêts de bus mais définis uniquement par des marquages sommaires de peinture au sol.



Il a été également aménagé une forme d'écluse définie par des balises mais dont l'efficacité est très limitée.



Ainsi, la rue subit une vitesse de circulation élevée pour une voie de desserte résidentielle et non sécurisée pour les piétons.

2 OBJECTIFS D'AMENAGEMENT

Les objectifs fixés par la commune dans le cadre des aménagements qu'elle souhaite réaliser sont les suivants :

- Définir un cheminement piétonnier continu tout le long de la voie afin d'assurer une liaison sécurisée indispensable pour les déplacements non motorisés entre les hameaux bas et haut
- Maintenir la physionomie de cette rue en maintenant son caractère « bucolique » et naturel. Finalement que cette rue reste la rue « de la Côte Fleurie »
- Ne pas aggraver les conditions d'écoulement des eaux pluviales qui conduisent en cas de pluies d'orages importantes à des écoulements vers Saint-Jean
- Réduire la vitesse des véhicules

3 PRINCIPES D'AMENAGEMENTS

L'analyse de la situation de la voie et les objectifs définis par la commune ont permis de définir le projet d'aménagement dont les principes généraux sont les suivants :

- Création d'un cheminement sur toute la longueur de la rue
Compte tenu de l'espace disponible en accotement, du devers des accotements, de la présence de fossés coté droit, ce cheminement peut être réalisé de façon continue sur le coté gauche en montant (aval) de la rue.
Ce principe n'est pas maintenu sur la partie basse de la rue compte d'un dévers important de l'accotement dont l'aménagement exigerait la mise en œuvre de murs de soutènements.
Sur le côté opposé, on trouve une densité équivalente de construction et dans cette partie, l'accotement est déjà aménagé et une conduite pluviale vient remplacer le fossé que l'on trouve plus en amont.

Ce cheminement est sécurisé partout où la largeur le permet par une haie végétale implantée entre la chaussée et le cheminement piétonnier.
Ce dispositif permet d'éloigner les piétons de la chaussée, d'éviter le stationnement de véhicules sur cet espace et de créer une forme de mur végétal qui donne une illusion visuelle de réduction de la largeur libre de la chaussée.

Le cheminement piétonnier est prévu d'être réalisé en enrobés drainants, y compris au droit des accès de parcelles dès lors qu'il existe une bande végétalisée. Cette disposition permet de créer une continuité visuelle le long du cheminement piétonnier.

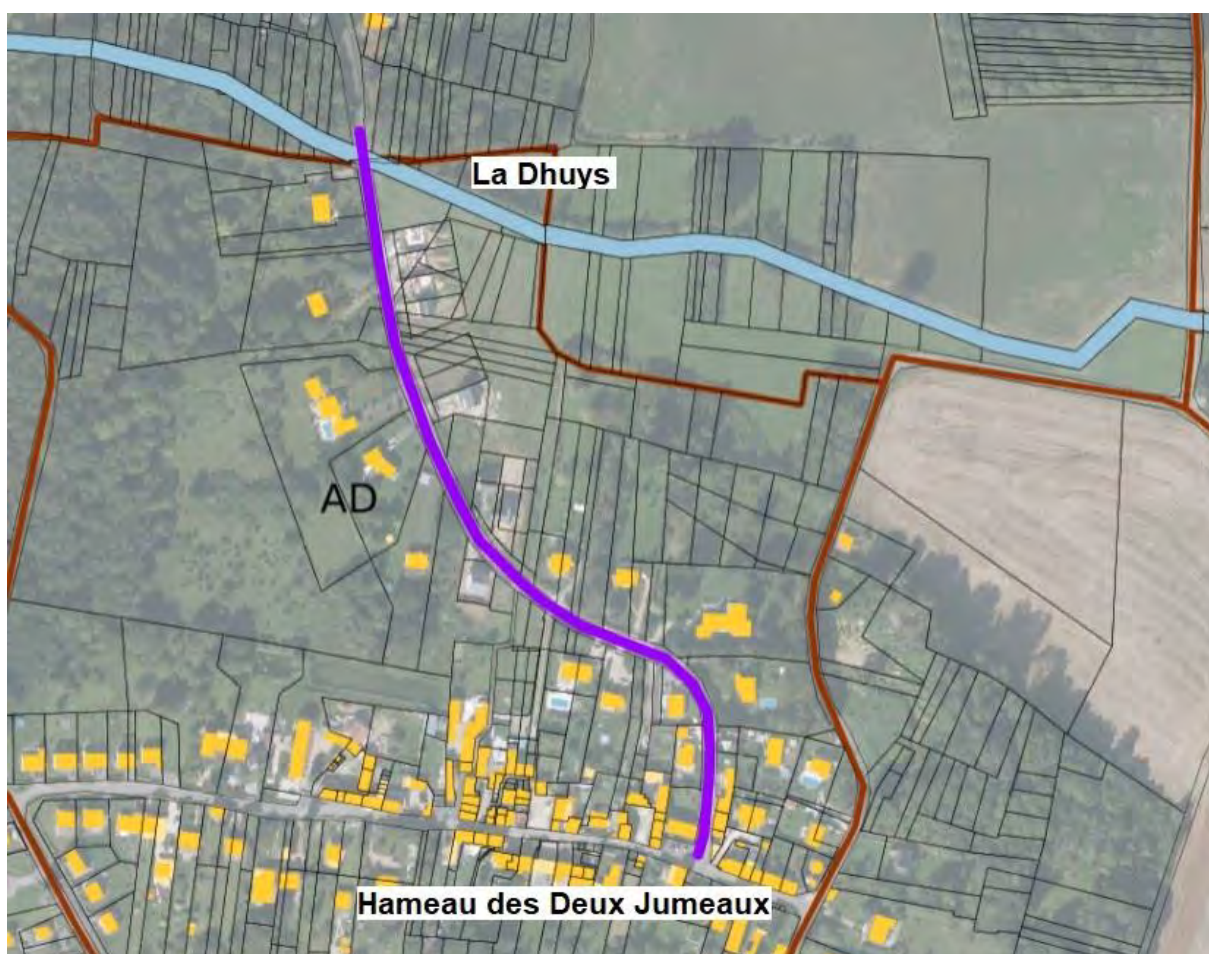
- Aménagement d'écluses
Afin de réduire la vitesse des véhicules, il est prévu l'aménagement d'écluses centrées sur la chaussée qui permettront d'une part de limiter la vitesse des véhicules mais aussi d'aménager des arrêts de bus totalement sécurisés puisque l'arrêt momentané des bus bloquera la circulation en évitant tout risque véhicule / piéton au moment de l'accès / descente.
- Gestion de l'assainissement pluvial
Le fossé existant sera maintenu partout où il est présent avec un reprofilage permettant de lui redonner sa capacité hydraulique et permettre de diriger l'écoulement des eaux de la chaussée vers ces fossés
Les surfaces revêtues : cheminements et accès aux habitations seront réalisés avec des enrobés drainants. Ils seront réalisés sur une couche épaisse de matériaux drainants qui pourront faire office de temporisation des écoulements.
Par sécurité, un drain pourra être implanté en fond de fouille de façon à éliminer l'excès d'eau.
- Traitement de la chaussée
La structure de la chaussée sera maintenue compte tenu de son état et des impératifs économiques de la commune. La chaussée sera calibrée sur une largeur de 4.70m, largeur permettant le croisement des véhicules tout en limitant la largeur toujours dans une perspective de limitation de la vitesse des véhicules.
Le long des cheminements piétonniers sera aménagée une bordure haute de type T2 afin de sécuriser le cheminement piétonnier et éviter comme c'est le cas actuellement le passage des véhicules sur cet accotement.
En revanche, du côté opposé maintenu avec le fossé sera posée une bordure calée au niveau du revêtement de chaussée. Cette bordure permettra d'assurer la stabilité et le renforcement de la rive tout en permettant l'écoulement longitudinal des eaux en direction du fossé.
- Stationnement le long de la rue
Les aménagements n'ont pas pour but de permettre un stationnement longitudinal continu. Il est ainsi prévu des places en certains points particuliers, nécessitant des stationnements compte tenu de la densité de constructions :
 - o En partie haute de la rue aux abords des Deux Jumeaux
 - o Au droit des terrains nouvellement créés : l'alignement a été défini avec un retrait permettant d'aménager des places de stationnement

4 PRESENTATION DE L'AVANT- PROJET RETENU

L'avant-Projet présenté dans la suite est défini par les pièces graphiques suivantes :

- Plan Projet des aménagements de surfaces – Planches 1 et 2
- Coupes – 3 coupes des aménagements projetés

L'avant-projet porte sur l'aménagement de la partie de rue de la Côte Fleurie comprise entre la traversée de la Dhuis et du Hameau des Deux Jumeaux, représentant un linéaire de 500m environ :



Les dispositions projetées sont conformes aux principes généraux présentés dans la présentation qui précède, notamment :

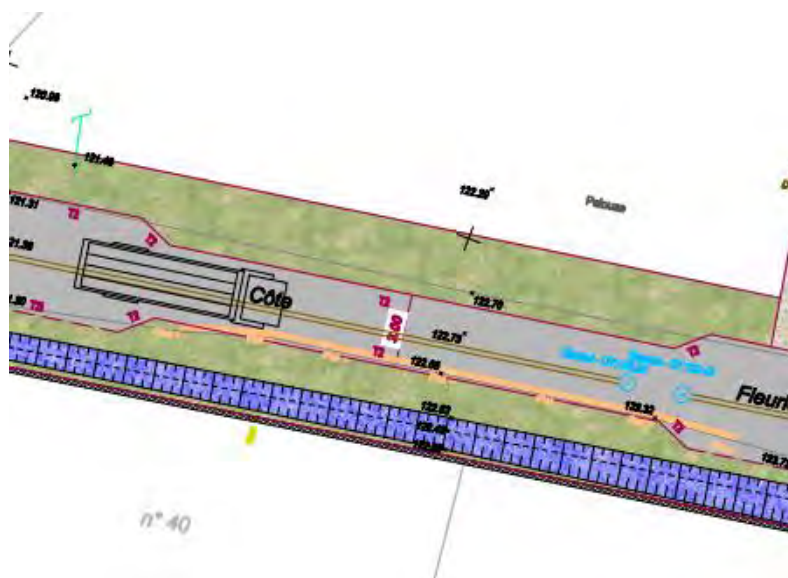
- Chaussée calibrée avec une emprise de 4.70m de large, bordée de bordures à zéro du tapis d'enrobés permettant de stabiliser la rive de la chaussée tout en permettant l'écoulement latéral des eaux de plateforme
Les travaux sur la chaussée concernent la réalisation ponctuelle de purges et la réalisation d'un tapis général en enrobés
- Fossé latéral conservé et remis en état pour assurer le drainage de la voie, y compris têtes d'ouvrages et traversées au droit des entrées charretières en cas de besoins

- Reprise ou aménagement de traversées de chaussée pour transfert des eaux de la rive opposée vers le fossé
- Entrées de propriétés en béton drainant
- Cheminements piétonniers en enrobés drainants
- Emplacements de stationnement perméables réalisés en dalles alvéolaires avec gravillons de type Nidagravel ou O2D Mineral.
- Zones de croisement des véhicules en approche d'écluses ou de virage avec des accotements circulables réalisés en dalles alvéolaires plantées de type Ecovégétal mousses

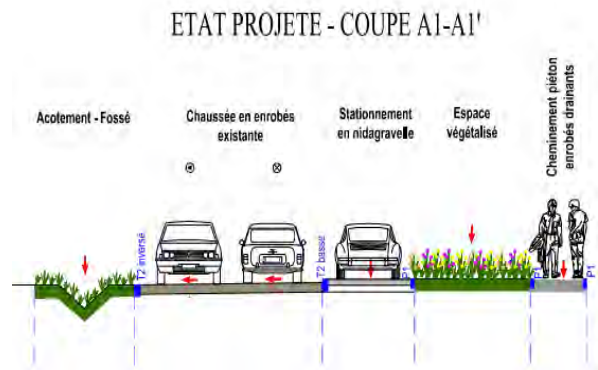
Les aménagements spécifiques projetés peuvent être décrits de la manière suivante, en partant de la traversée de la Dhuis :

- Zone 1 - Immédiatement après la traversée de la Dhuis, aménagement d'une écluse nécessaire à la limitation de la vitesse de circulation. Cette zone est située à la suite d'une zone ne comprenant pas d'entrées de propriété et en approche de la zone la plus densément construite de la rue depuis la création de 11 lots de terrain à bâtir.

L'écluse dispose d'une largeur de chaussée de 3.00m et une longueur de 20m. La chaussée est délimitée par des bordures T2 permettant de bien démarquer la chaussée. Les accotements sont végétalisés. Cet aménagement est implanté sur un segment d'alignement droit assurant une bonne visibilité de l'ouvrage, environ 70m en entrée et en sortie.



- Zone 2 - A partir du premier terrain à bâtir situé immédiatement après l'écluse, la voie est aménagée sur 100m environs suivant les principes suivants :
 - o Entrées de lots positionnées et d'une largeur telles que définies dans les autorisations d'urbanisme, réalisées en béton drainant
 - o Entre entrées de lots : bande de stationnement longitudinal d'une largeur de 2.30m et comprenant 2 places entre 2 entrées, bande végétalisée d'une largeur de 2.90m environ, cheminement piétons de 1.80m de large réalisé en enrobés drainants



- Zone 3 - Après 6 lots de terrain à bâtir, la commune dispose d'un petit terrain non constructible qui permet l'aménagement d'une 2ème écluse combinée à un arrêt de bus.

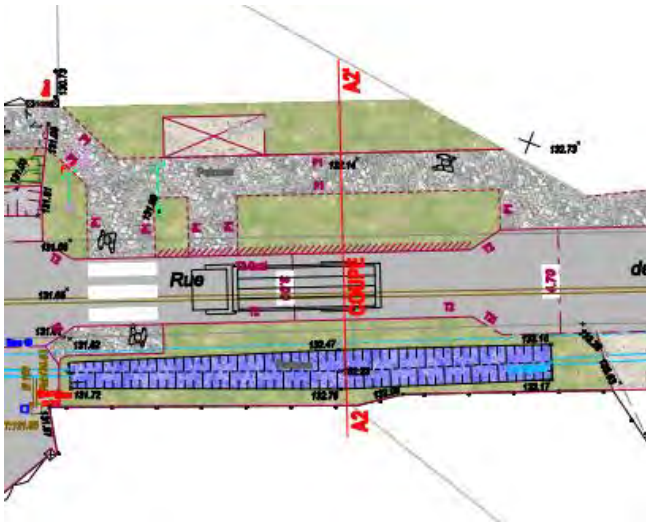
L'espace disponible permet la création de l'écluse sur une longueur de 17m et une largeur de chaussée de 3.00m.

Elle comprend, un passage protégé avec bordures basses PMR, des zones d'accès bus avec aménagement de bordures quai bus coté droit en descendant (suivant arrêt de bus scolaire) et de bordures T2 du côté opposé de l'écluse.

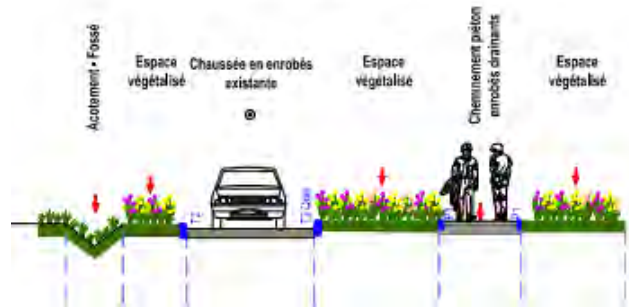
L'espace disponible permet la création coté droit-montant d'un espace végétalisé et du côté opposé la continuité du cheminement piétonnier avec une largeur de 1.80m. Des terres-plains végétalisés permettent les aménagements de rampes (vers bordures basses PMR de passage protégé et bordures hautes quai bus).

Les bordures hautes combinées à la réduction de largeur de chaussée permettront de conférer à l'aménagement un effet rétrécissement marqué assurant la réduction de la vitesse à l'approche de l'arrêt de bus, du passage protégé et au cœur de la zone comprenant les constructions récentes de la rue.

Immédiatement à l'amont de l'écluse, il existe une double entrée de propriétés d'une longueur de plus de 30m permettant le croisement aisé des véhicules en attente d'entrée d'écluse ou en sortant.



ETAT PROJETE - COUPE A2-A2'



- Zone 4 - Le long du terrain n'appartenant à la commune, le cheminement piétonnier est ramené à une largeur de 1.40m compte tenu de l'emprise disponible.

Un nouvel alignement de voirie permettrait de revenir sur une configuration d'aménagement permettant l'aménagement d'une large bande végétalisée et d'un cheminement de 1.80m de large.

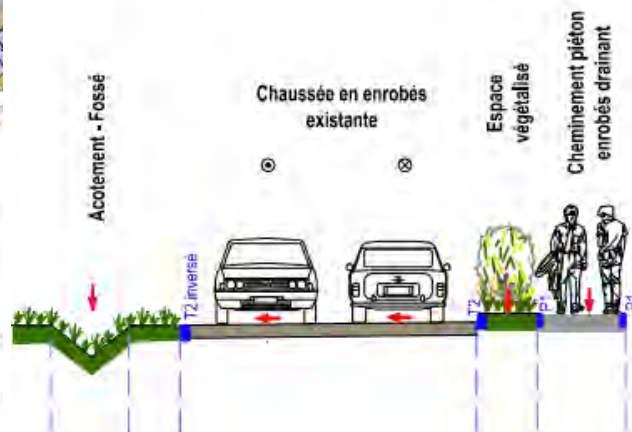
- Zone 5 - Le tronçon suivant comprenant 3 lots de terrains à bâtir dispose d'une largeur équivalente de voirie et permet les aménagements prévus et décrits pour la zone 2.
- Zone 6 – Cette zone d'une longueur de 100m environ est bordée de murs d'entrées de propriétés.

L'accotement et le recalibrage de la voie permettent la création d'une bande végétalisée le long de la chaussée et un cheminement piétonnier dont la largeur passe à 1.40m. Notons que plutôt que conserver un trottoir large (1.80m) il a été privilégié la création d'une bande végétalisée permettant la séparation et la protection du cheminement piétonnier de la chaussée. Cette disposition participe au souhait de conserver à la voie son aspect champêtre.

En amont du virage et de la réduction d'emprise de la voie, il est prévu l'aménagement d'espaces végétalisés en Ecomousse entre les entrées des n°43 et 45 de la rue.



ETAT PROJETE - COUPE A3-A3'



- Zone 7 – Dans la partie haute de la voie, l’emprise disponible rétrécit et ne permet plus l’aménagement d’une bande végétalisée. Le cheminement piétonnier est maintenu avec une largeur de 1.40m minimum.
Sur la rive opposée, le fossé laisse place à une bande enherbée de dimension variable mais insuffisante pour créer un fossé. Dans cette partie de la voie, les eaux pluviales s’écoulent dans une conduite enterrée existante.
Cette zone en virage sera aménagée avec des matériaux de type Ecomousse permettant le passage accidentel de véhicules dans cet accotement sans création d’ornières.
Avant d’atteindre la fin du projet, une bande de 20m de long en retrait permet la création de 4 places de stationnement longitudinal juste avant le front bâti des constructions du hameau.



En complément des aménagements décrits, le projet comprend également :

- Remplacement ponctuellement de poteaux d’éclairage public servant également de supports aux réseaux Telecom et ne respectant pas les normes d’implantation (portée, situation par rapport à la chaussée et le cheminement piéton)
- Réalisation de la signalisation horizontale et verticale sur l’ensemble du linéaire de la voie aménagée en particulier au droit des écluses