

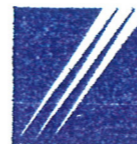
Maîtrise d'Ouvrage

COMMUNE DE  
PONT SUR SAMBRE

TRAVERSEE DE LA COMMUNE  
R.D. 961

ANALYSE DU SITE

Maîtrise  
d'oeuvre



Direction  
Départementale  
de l'Équipement

Nord

Arrondissement  
d'Avesnes/HELPE

Cellule  
Bâtiment et  
Aménagements

+ Subdivision de Baray

Classement	Modifications	Références
Date		
Echelle	1/200	

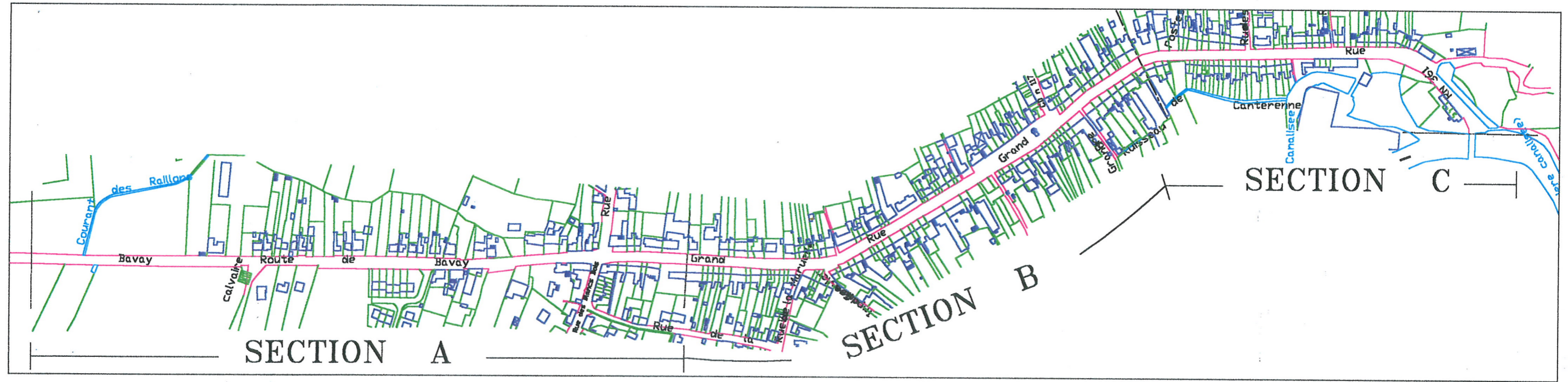
Subdivision / Cellule	
Date	JUILLET 1998
	M. A.POMPORTES Grade CHEF DE CELLULE

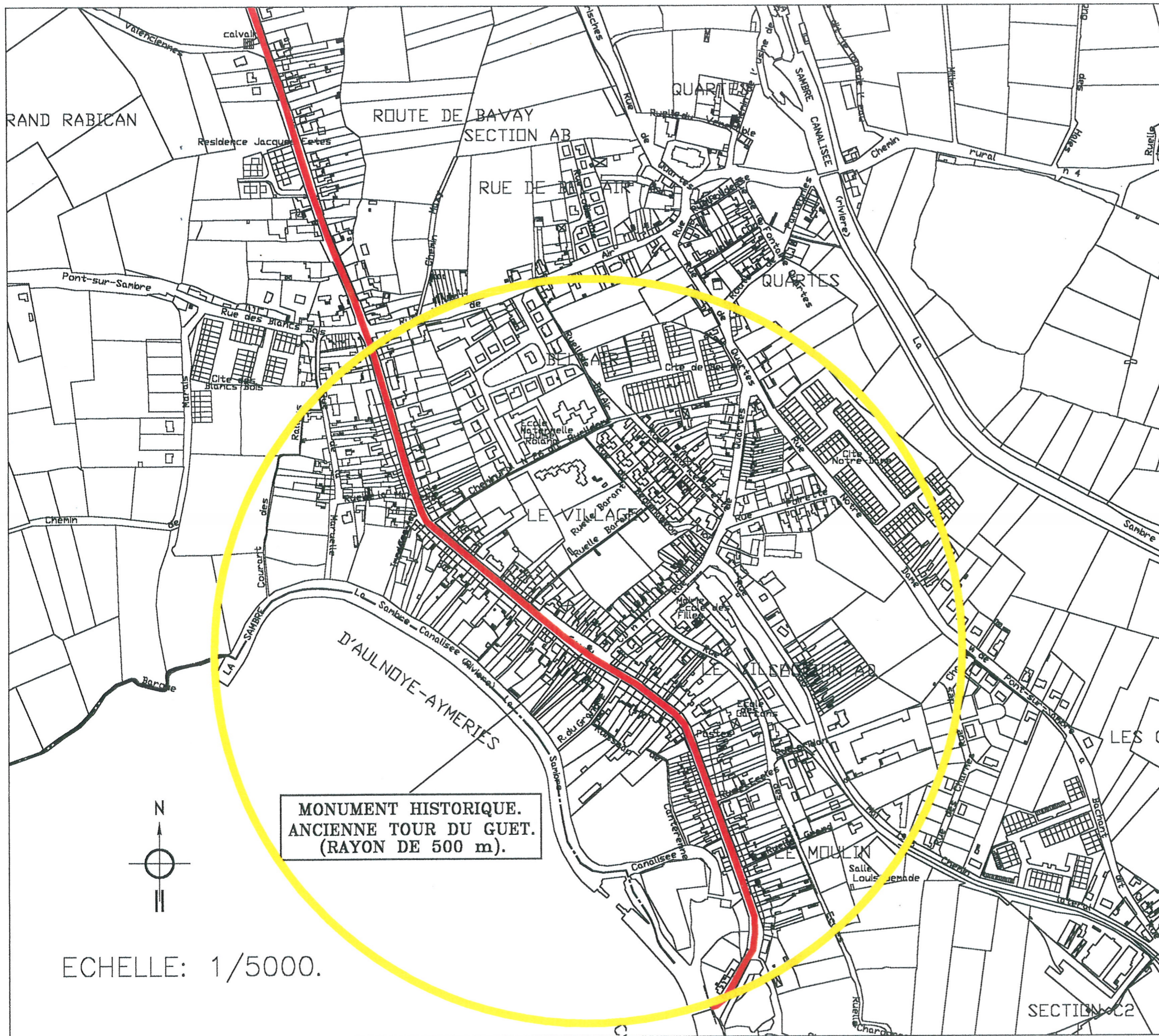
8, rue Gossuin - 59440 Avesnes/helpe



SITUATION.

LEGENDE:



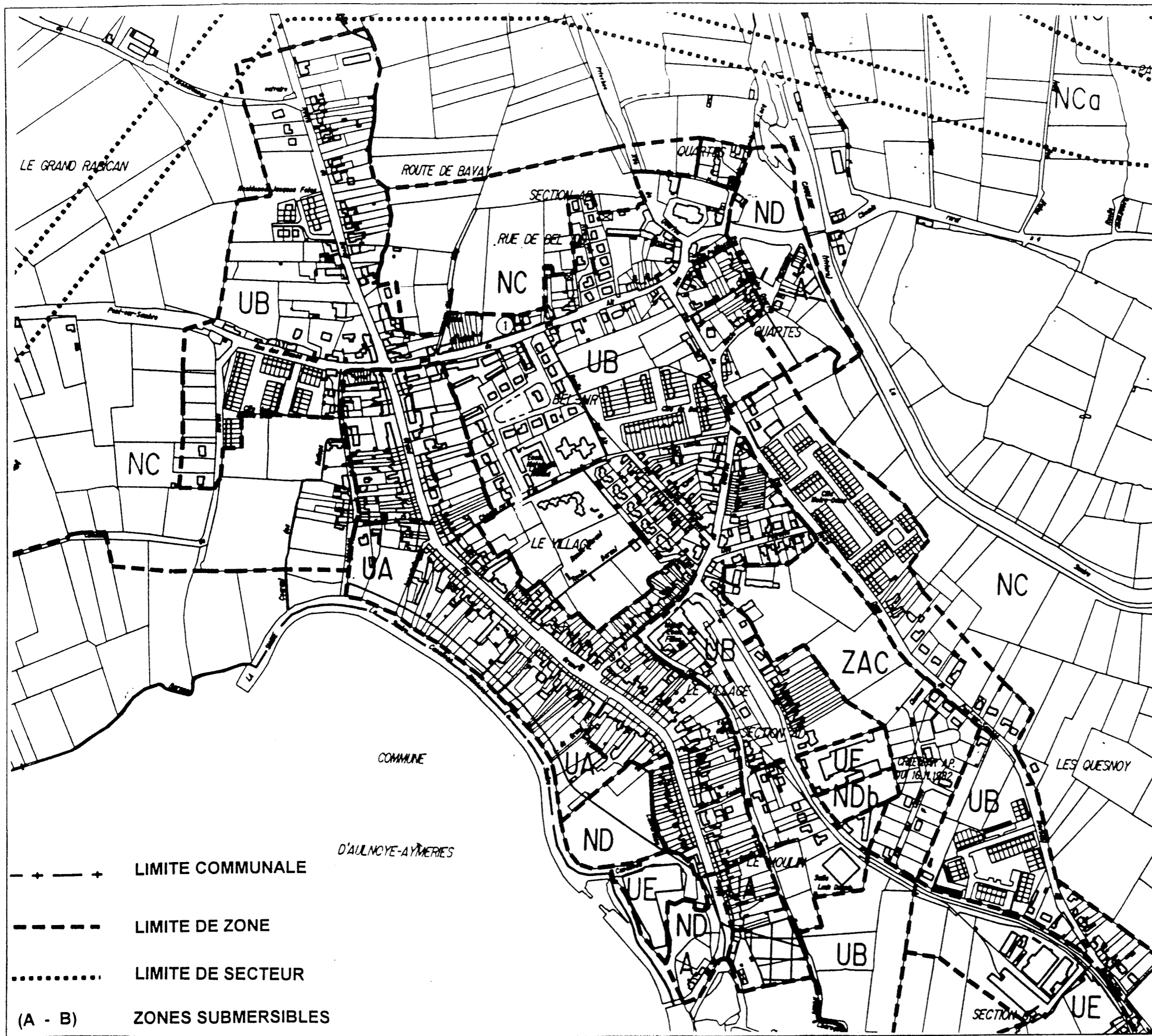


MONUMENT HISTORIQUE.  
ANCIENNE TOUR DU GUET.  
(RAYON DE 500 m.)



ECHELLE: 1/5000.

REGLEMENT.



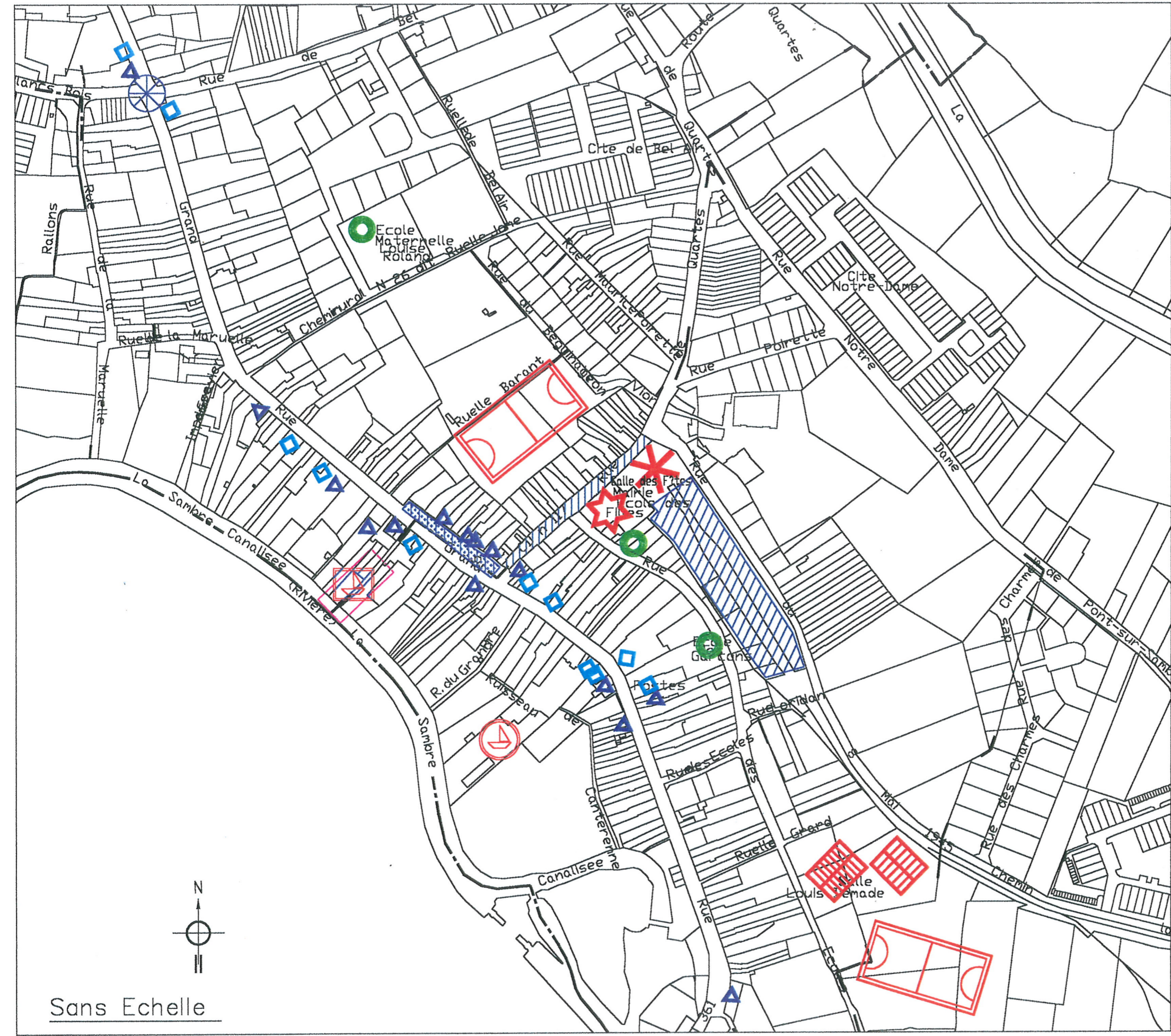
P.O.S

# ACTIVITES

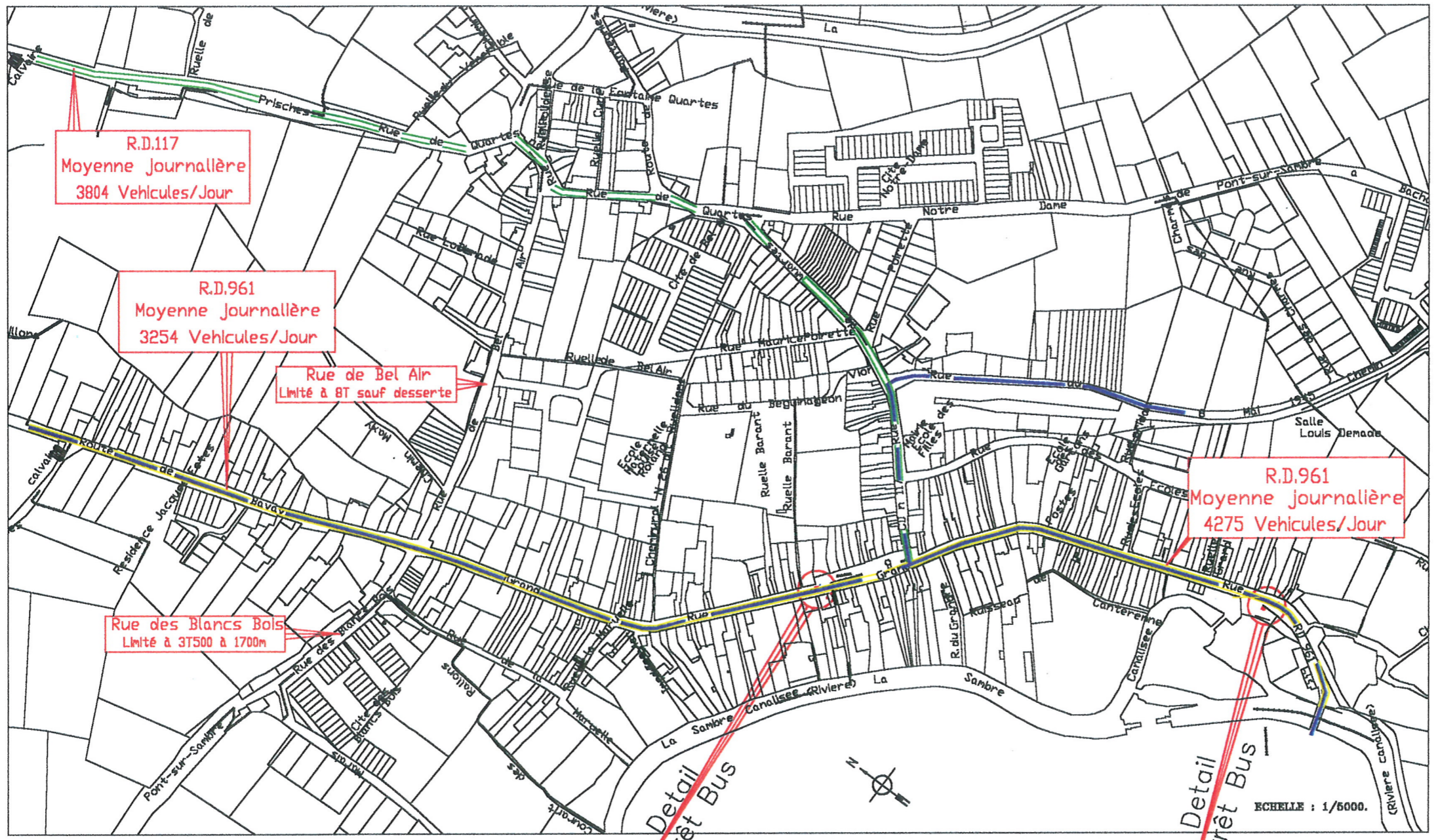
## LEGENDE:

-  ECOLE
-  COMMERCE
-  SERVICES
-  MAIRIE
-  SALLE DES FETES
-  SALLE DE SPORTS
-  TERRAIN DE SPORT
-  RELAIS NAUTIQUE
-  FUTUR TOURISME FLUVIAL "SAMBRE AVESNOIS"
-  FESTIVITES & BROCANTES
-  MARCHÉ & FETES FORAINE
-  PASSAGE CORTEGES ET COURSES





NOTA: DEFILE POUR FETES et CORTEGES

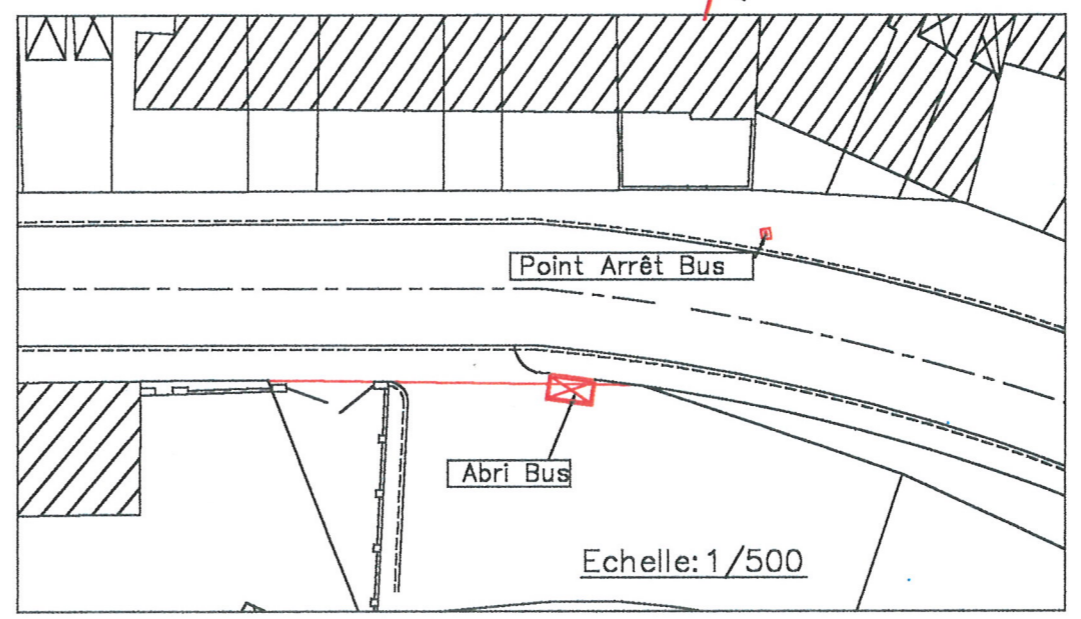
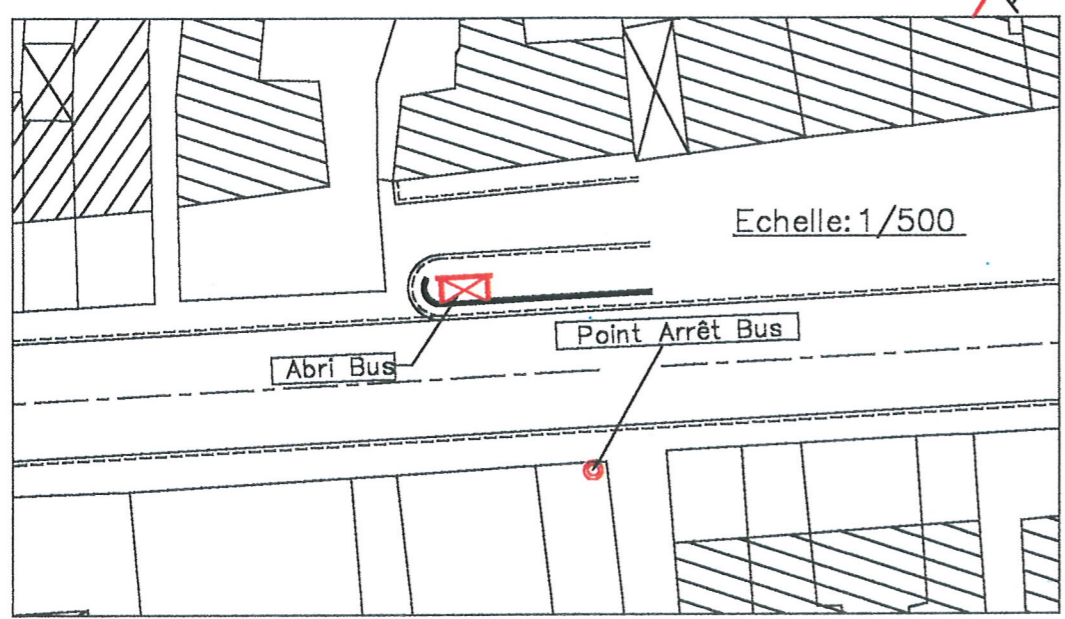


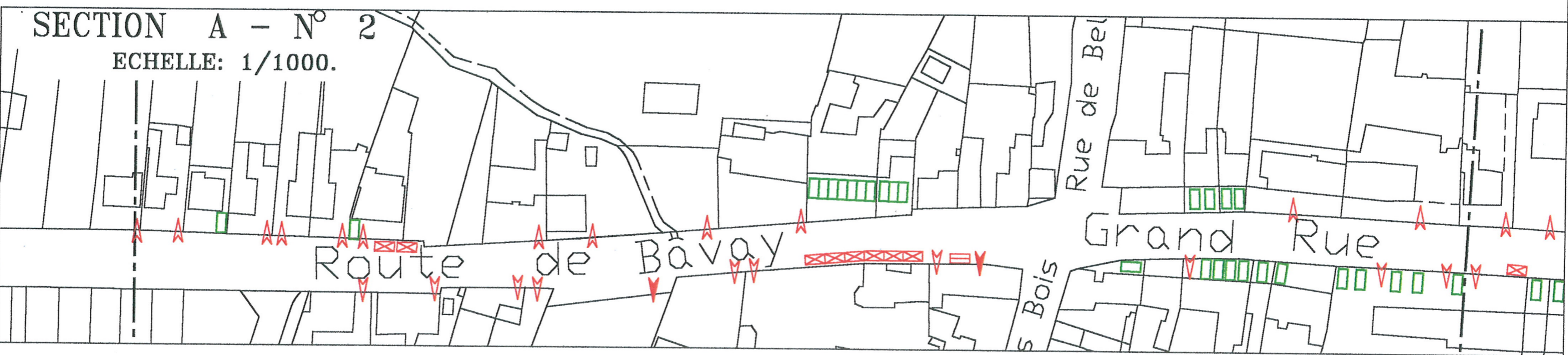
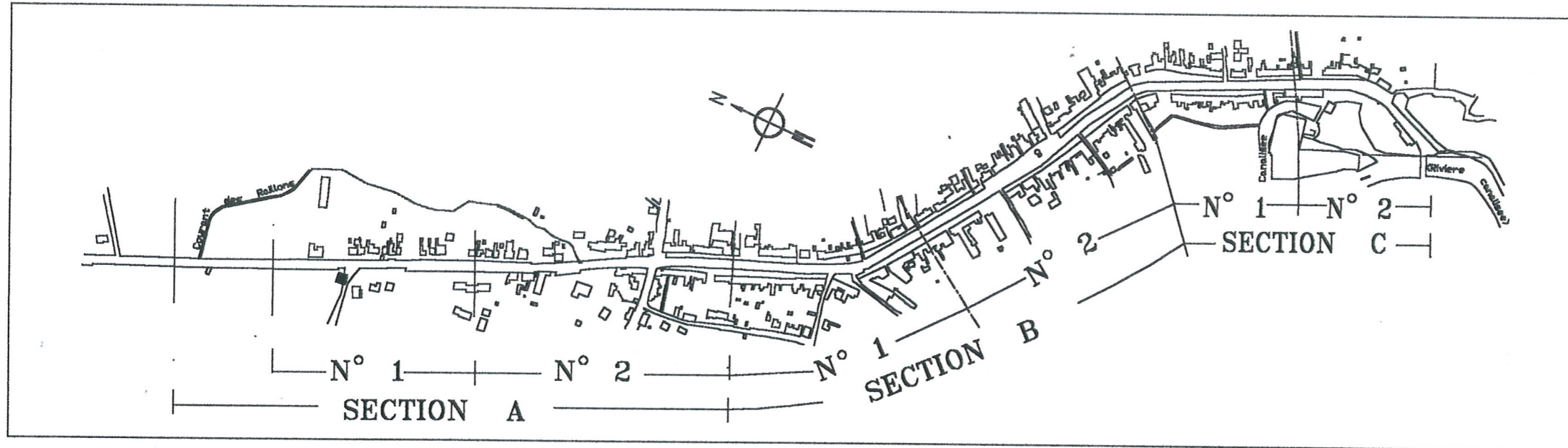
Sans Echelle



**LEGENDE:**

-  Trajet suivi par les convois exceptionnels (10 convois environ/An)
-  R.D. 961
-  R.D. 117
-  Comptage de Mars 1993

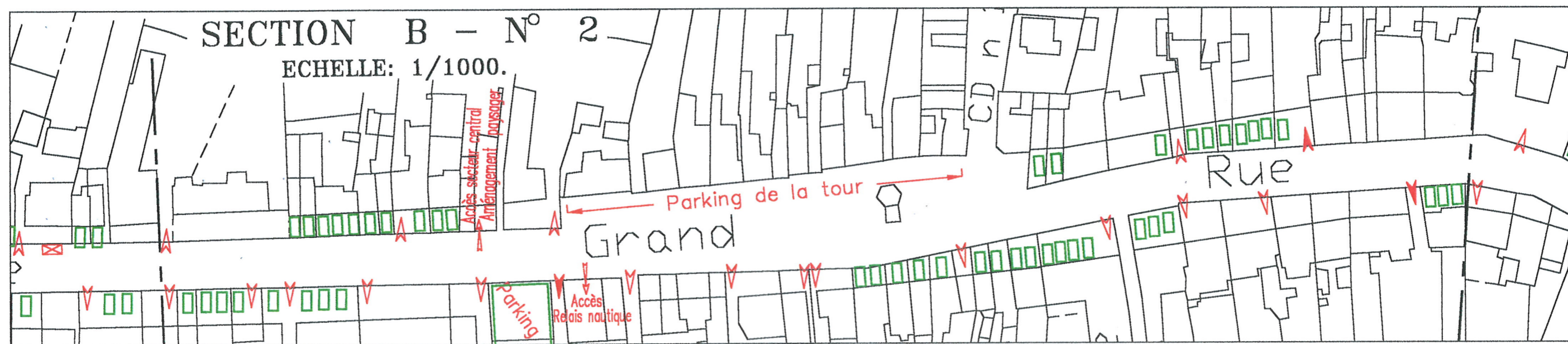
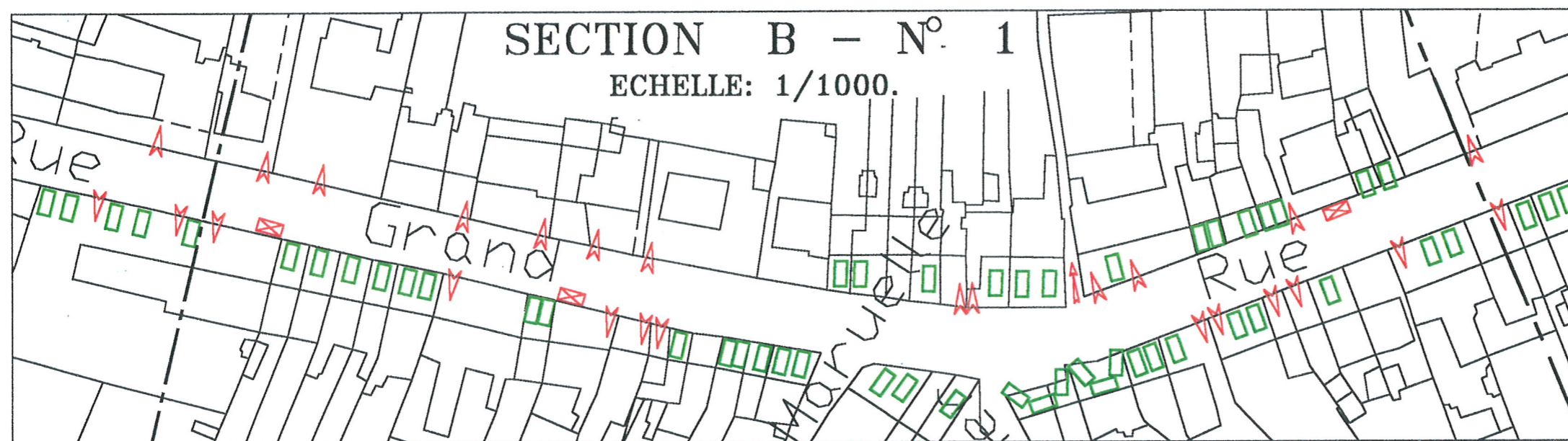
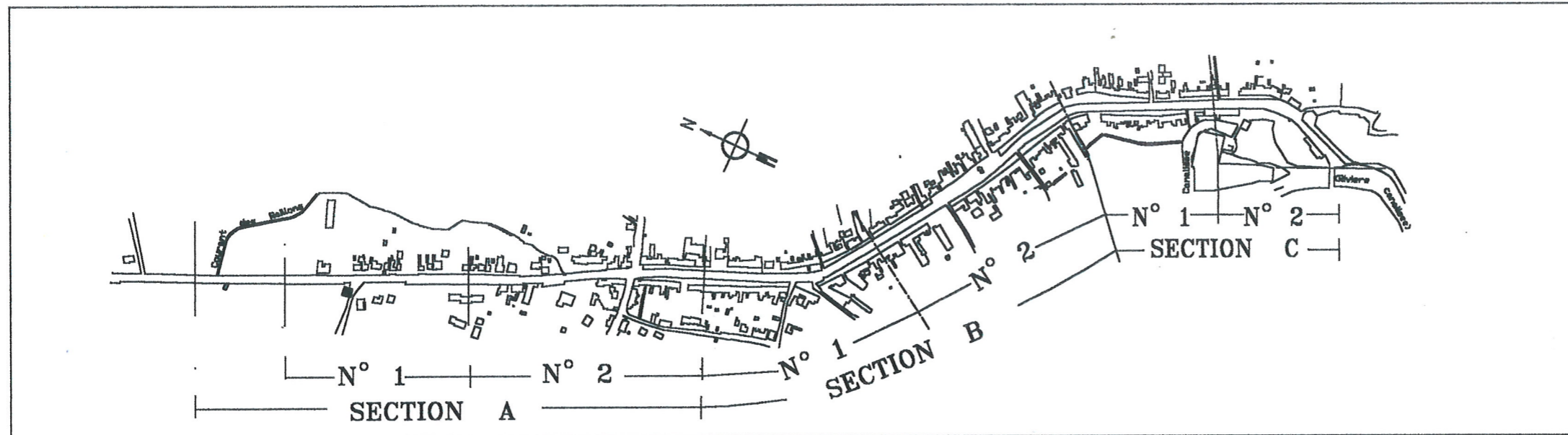










**LEGENDE:**

- Accès Piéton
  - Accès VL
  - Accès PL
  - Stationnement en facade domaine privé non clos
  - Stationnement sur Chaussée
  - Stationnement sur Trottoir
- } Cour et Garage

ACCES  
STATIONNEMENT

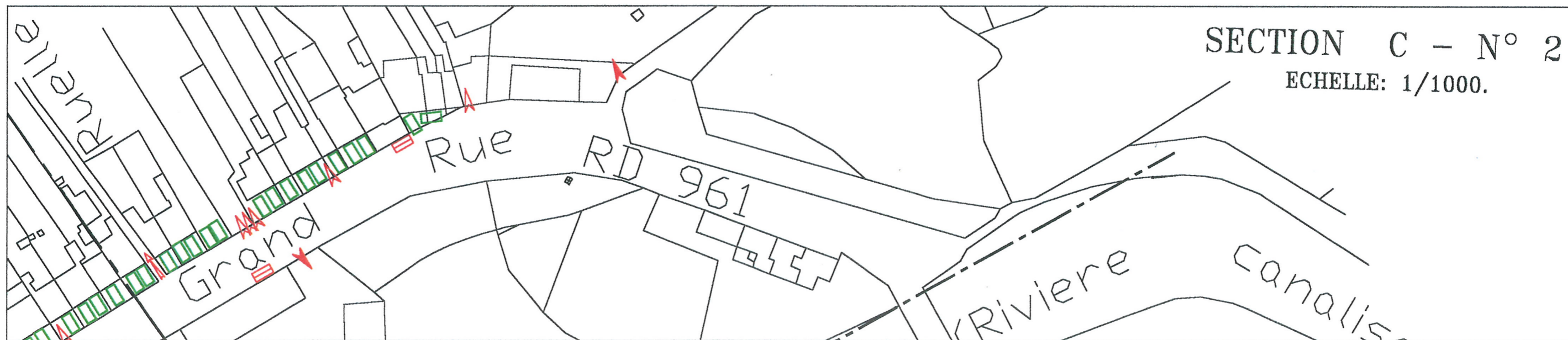
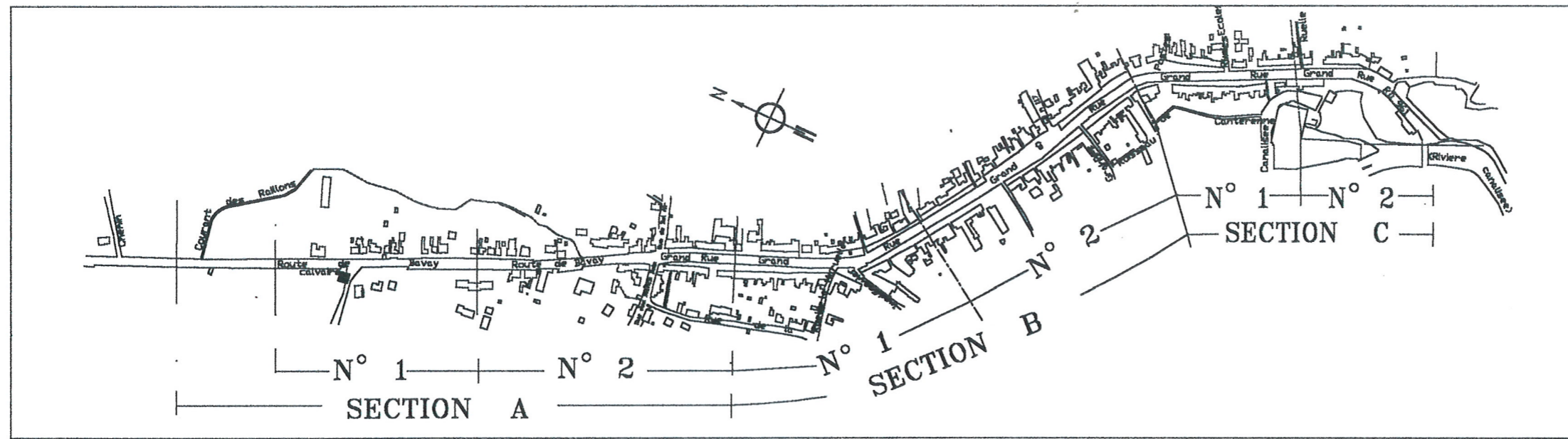


LEGENDE:

-  Accès Piéton
  -  Accès VL
  -  Accès PL
  -  Stationnement en facade domaine privé non clos
  -  Stationnement sur Chaussée
  -  Stationnement sur Trottoir
- } Cour et Garage

ACCES  
STATIONNEMENT



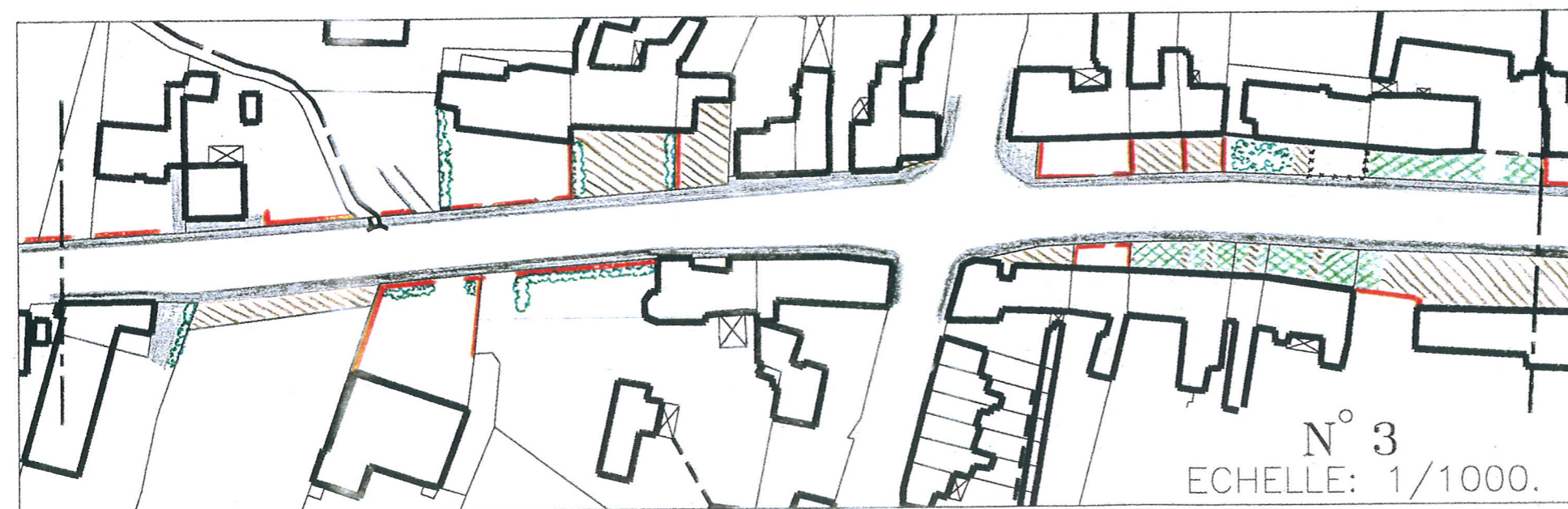
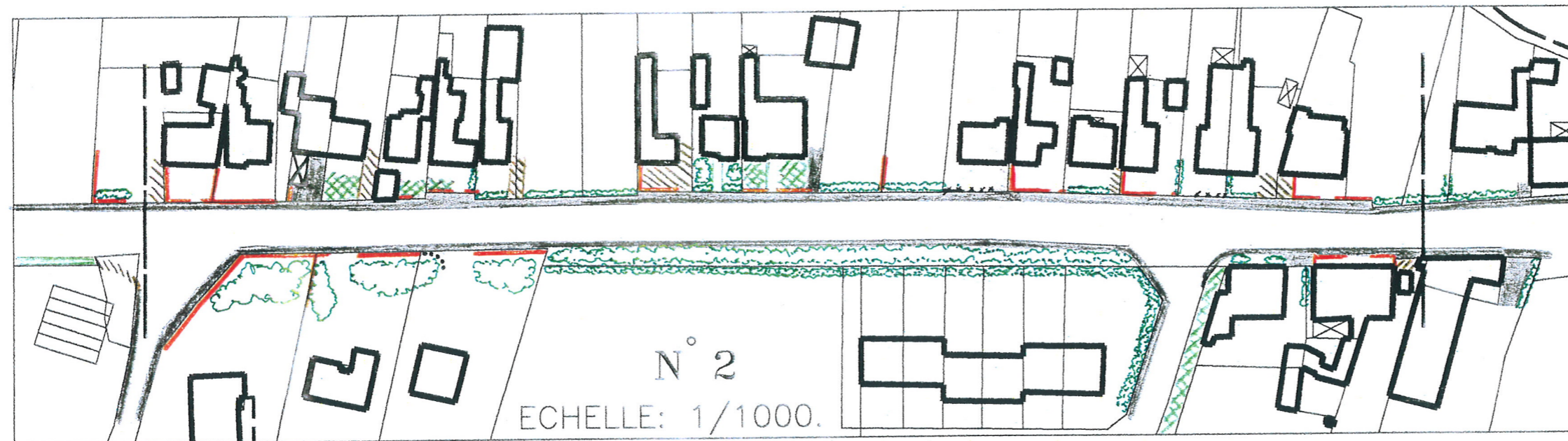
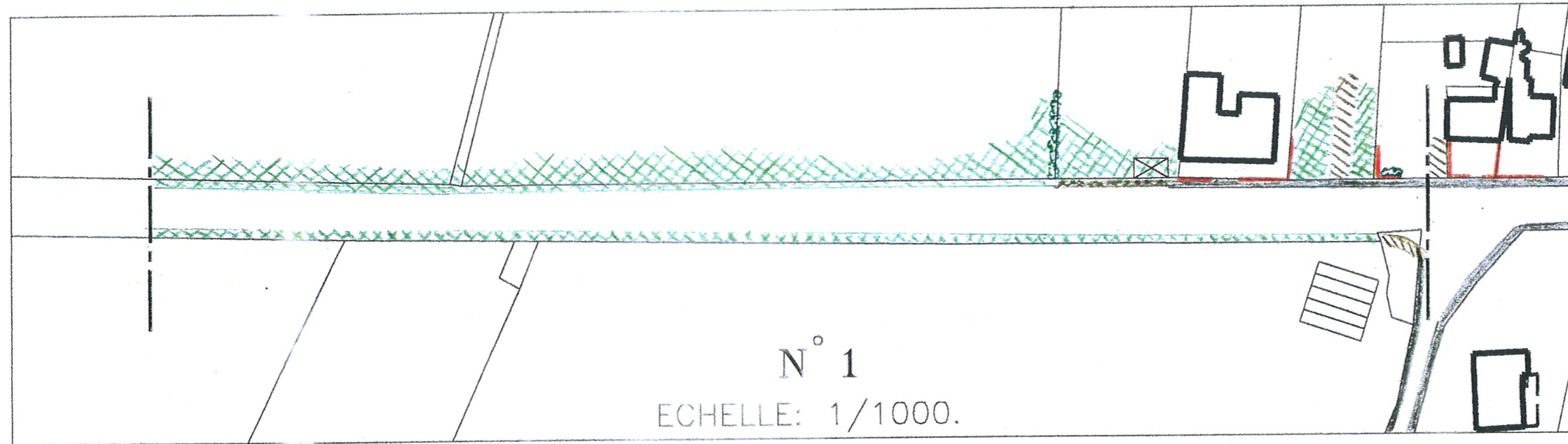


**LEGENDE:**

- Accès Piéton
- Accès VL
- Accès PL } Cour et Garage
- Stationnement en facade domaine privé non clos
- Stationnement sur Chaussée
- Stationnement sur Trottoir

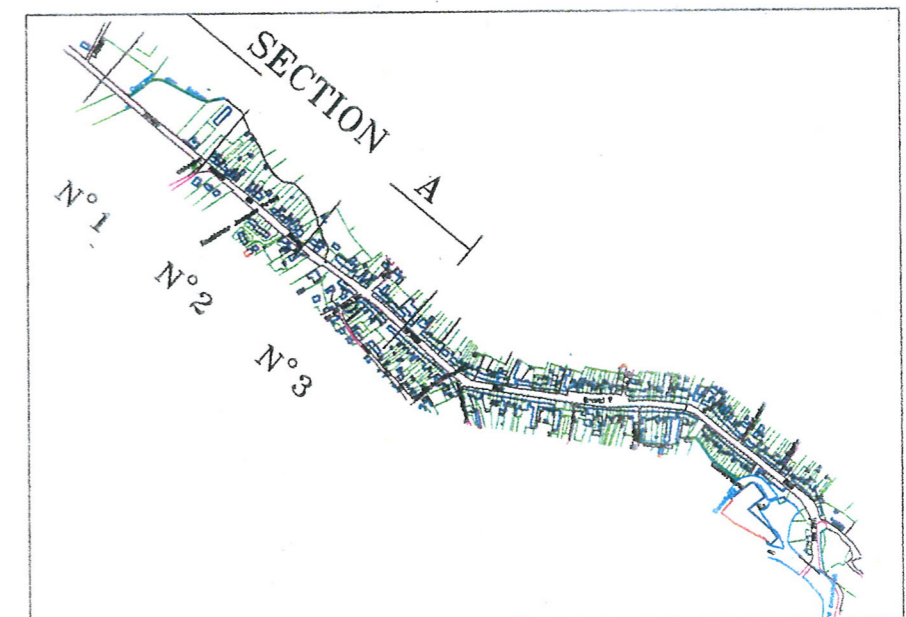
ACCES  
STATIONNEMENT

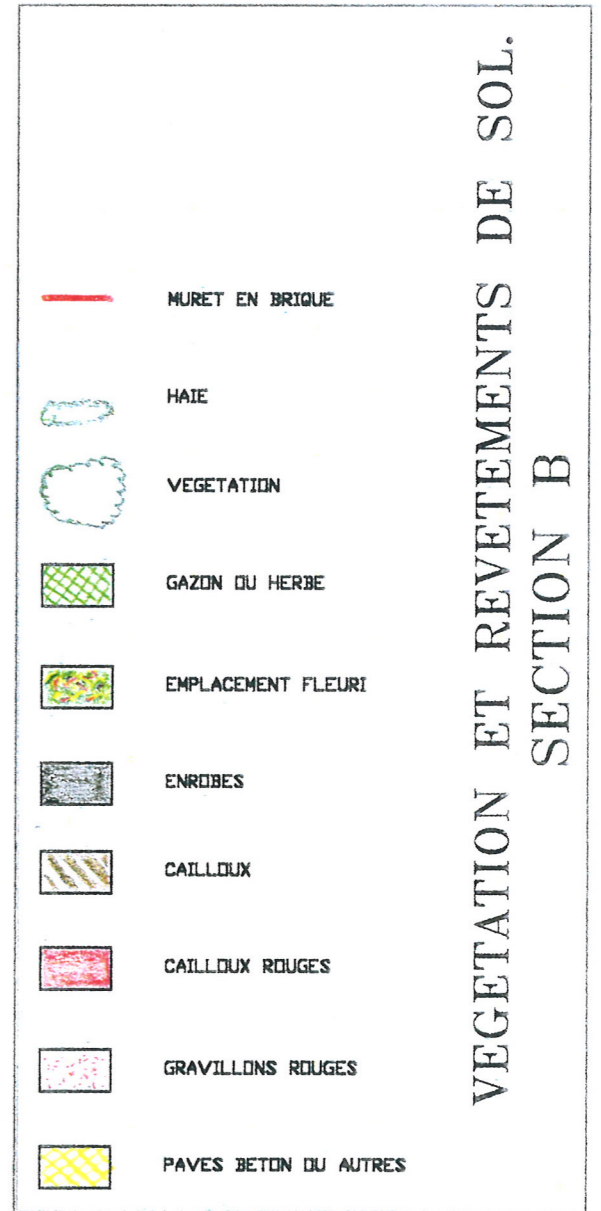
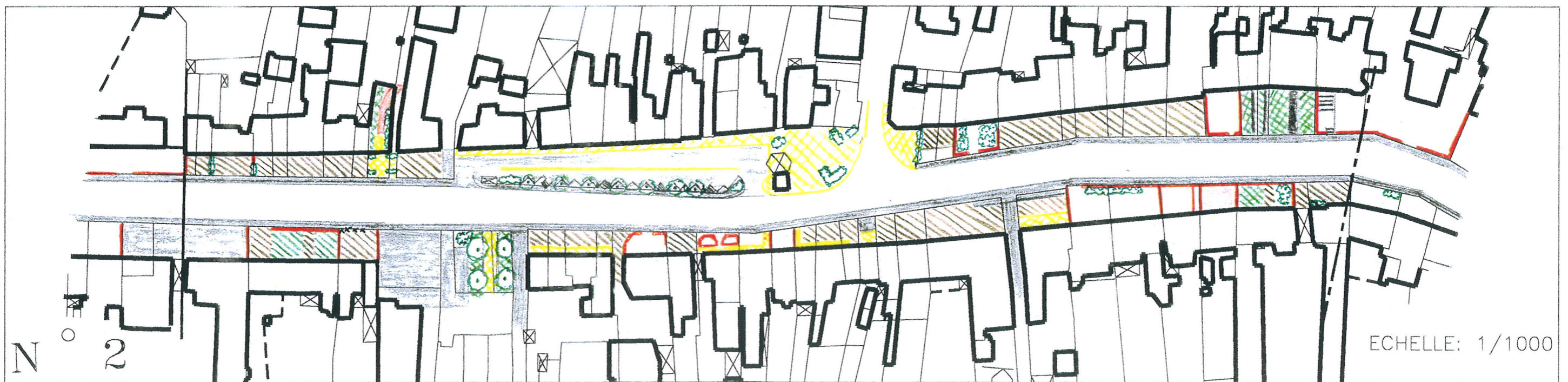




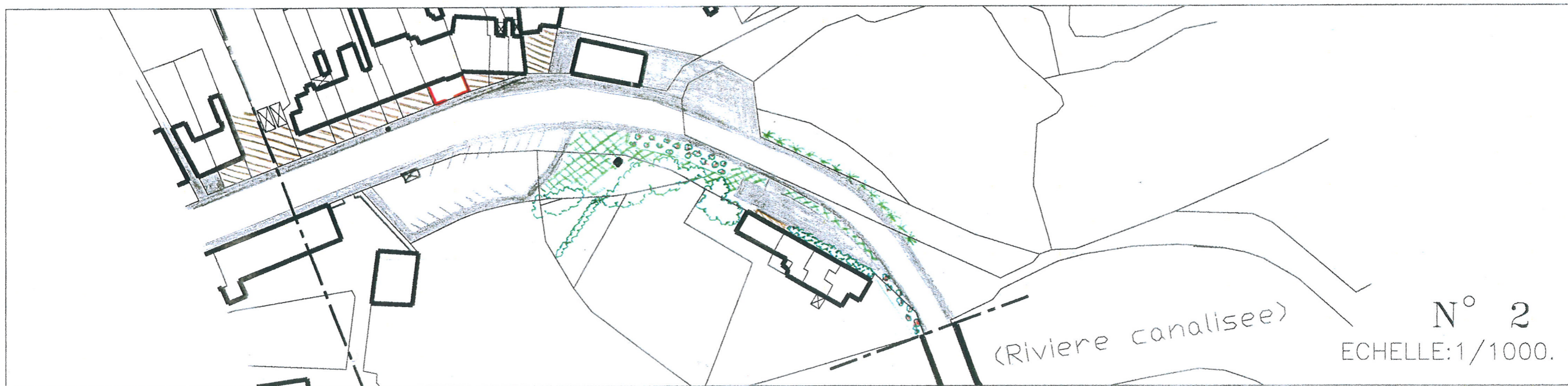
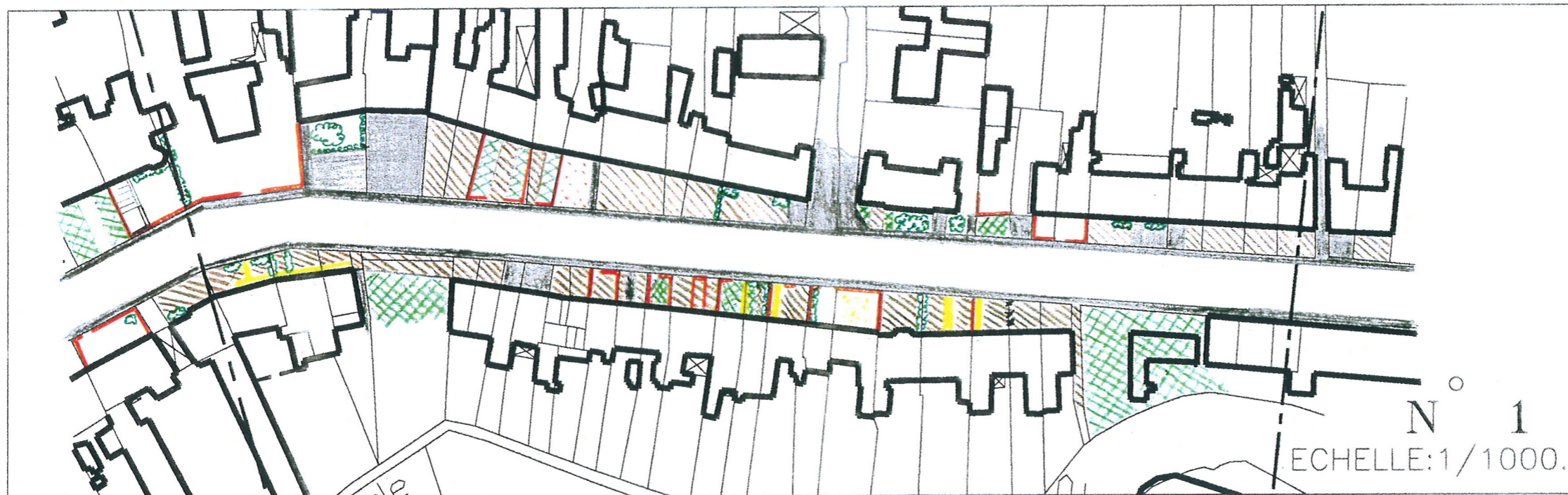
VEGETATION ET REVETEMENTS DE SOL.  
SECTION A.





	MURET EN BRIQUE
	HAIE
	VEGETATION
	GAZON OU HERBE
	EMPLACEMENT FLEURI
	ENROBES
	CAILLOUX
	CAILLOUX ROUGES
	GRAVILLONS ROUGES
	PAVES BETON OU AUTRES





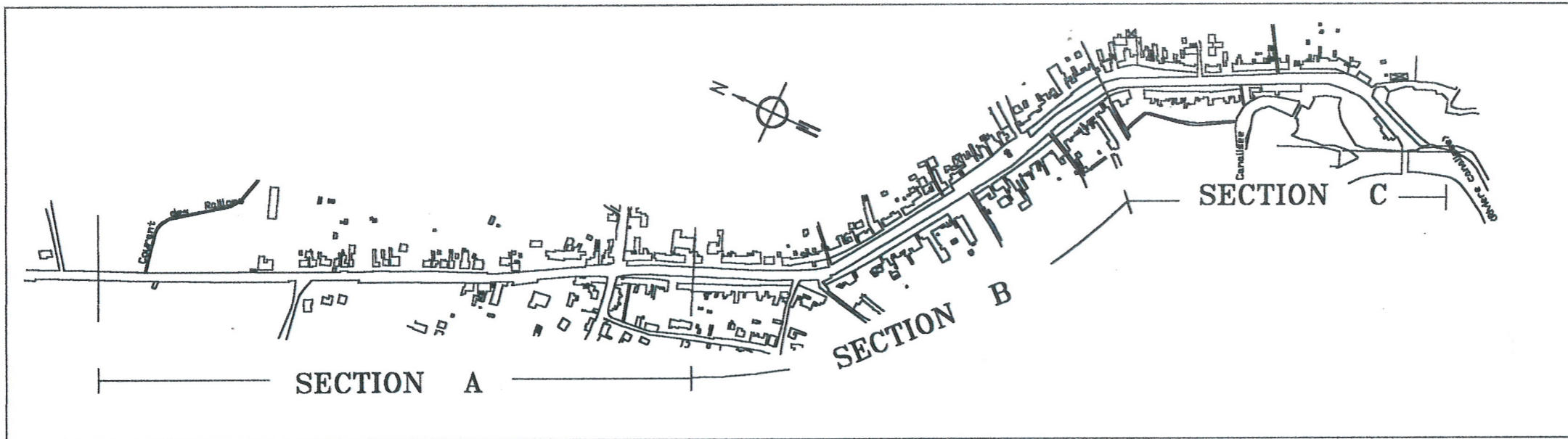
VEGETATION ET REVETEMENTS DE SOL.  
SECTION B

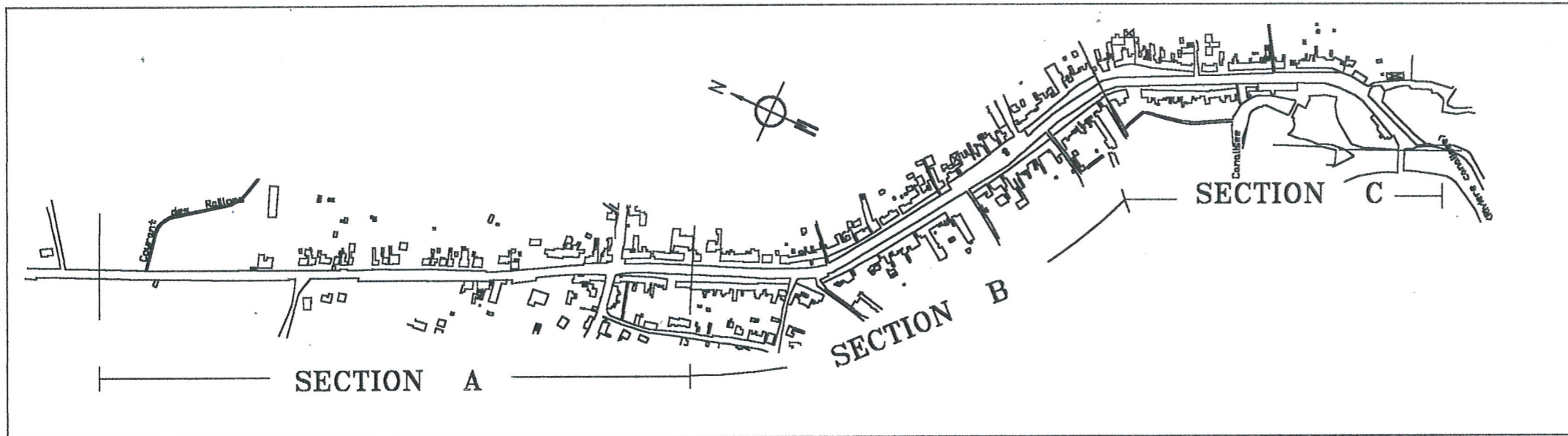


-  MURET EN BRIQUE
-  HAIE
-  VEGETATION
-  GAZON OU HERBE
-  EMPLACEMENT FLEURI
-  ENROBES
-  CAILLOUX
-  CAILLOUX ROUGES
-  GRAVILLONS ROUGES
-  PAVES BETON OU AUTRES

VEGETATION ET REVETEMENTS DE SOL.  
SECTION C.







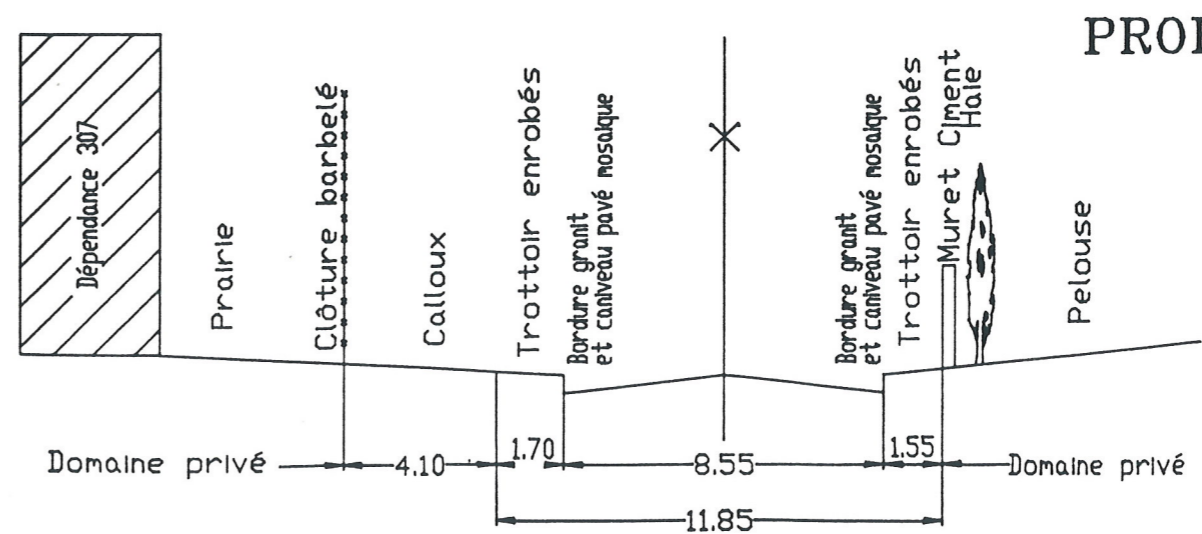
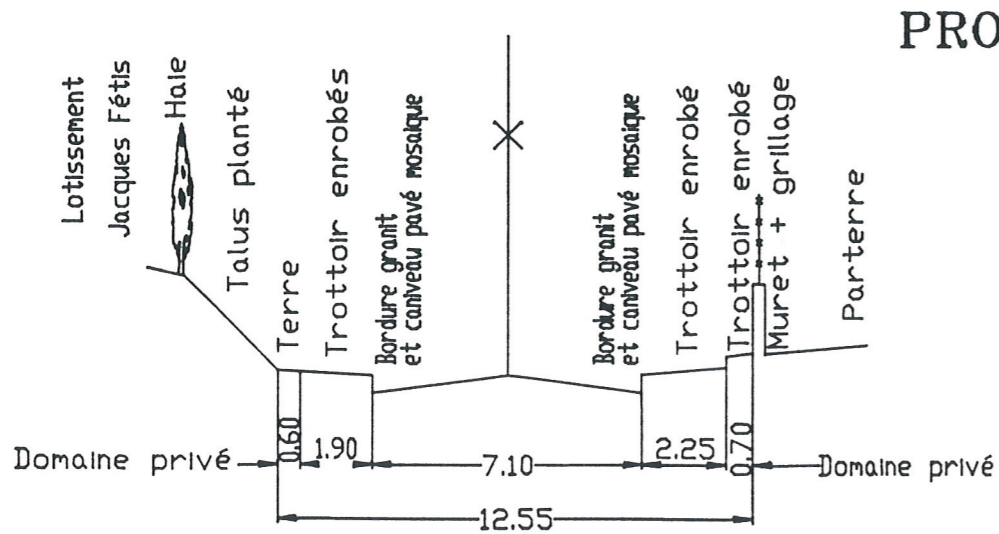
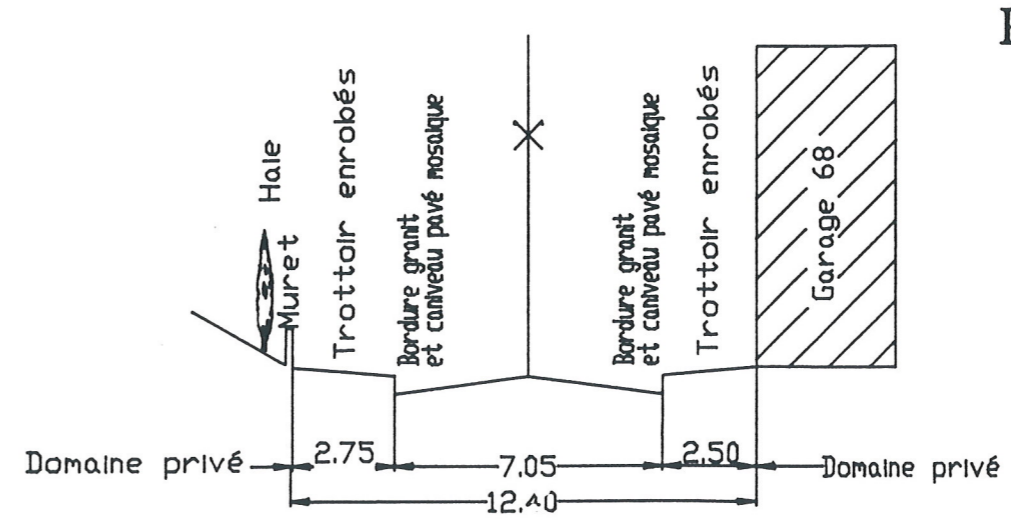
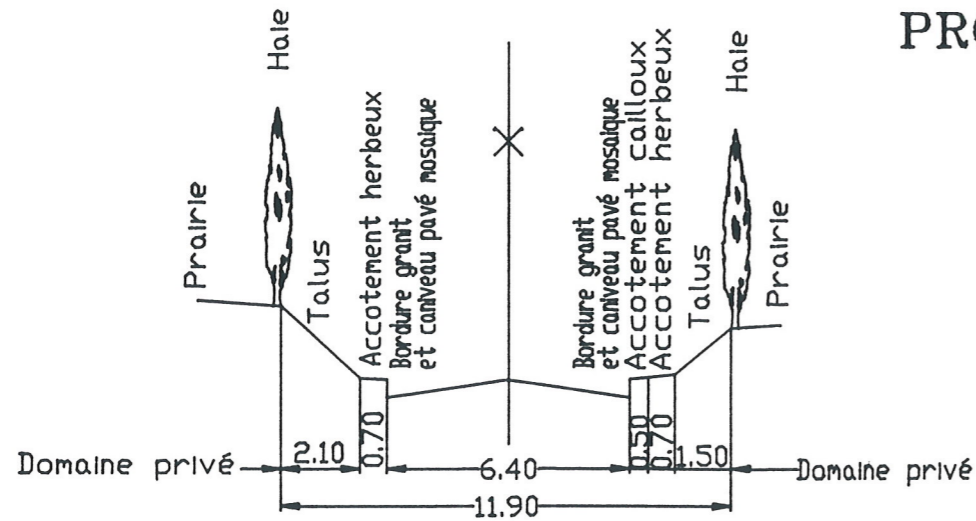
SECURITE

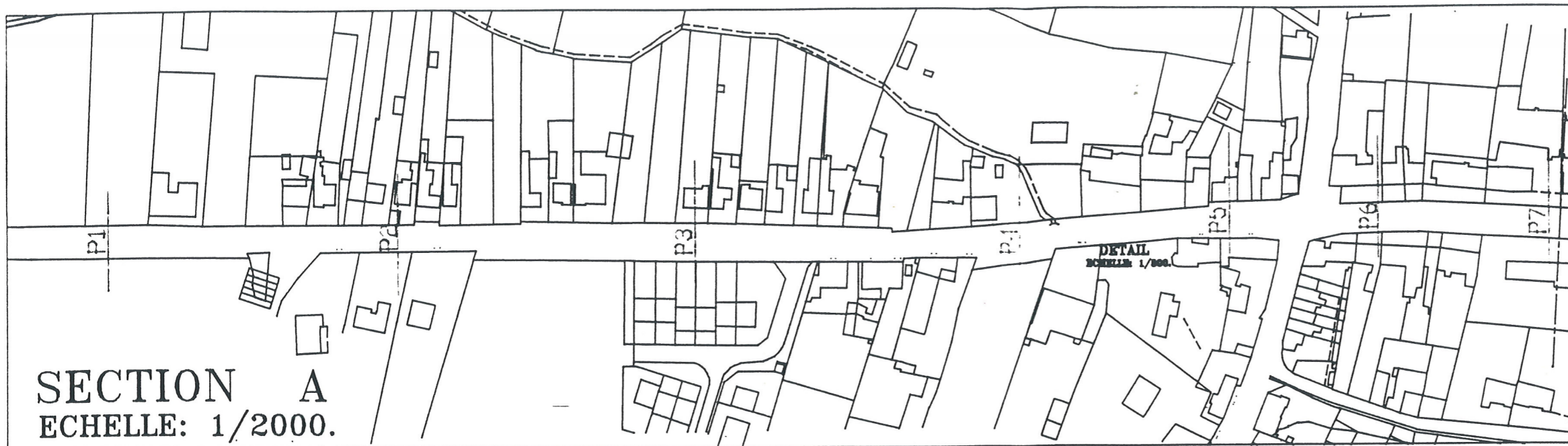




PROFILS

Echelle: 1/200

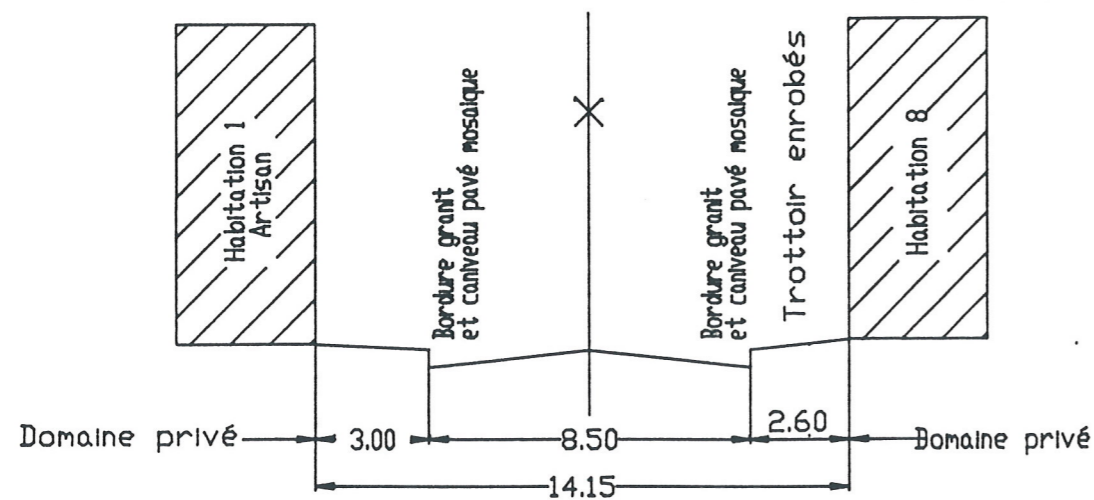




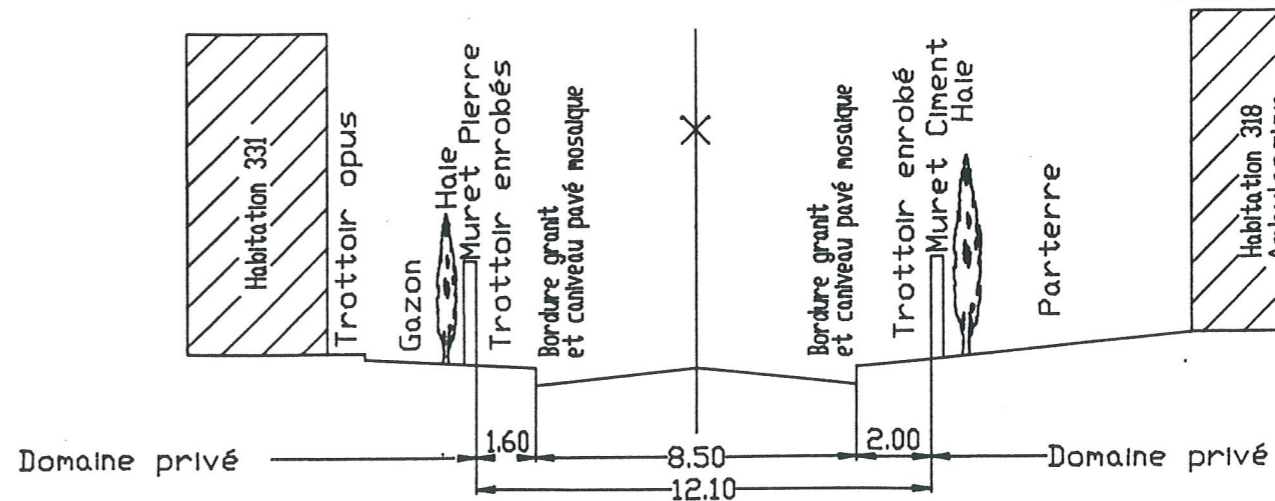
# PROFILS

Echelle: 1/200

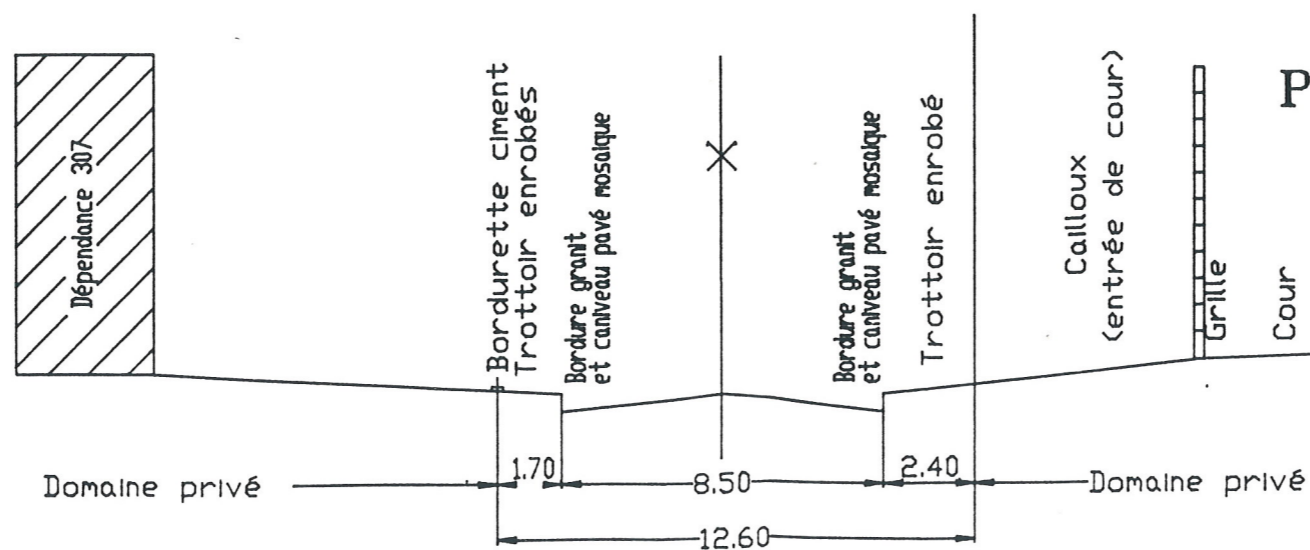
PROFIL 5



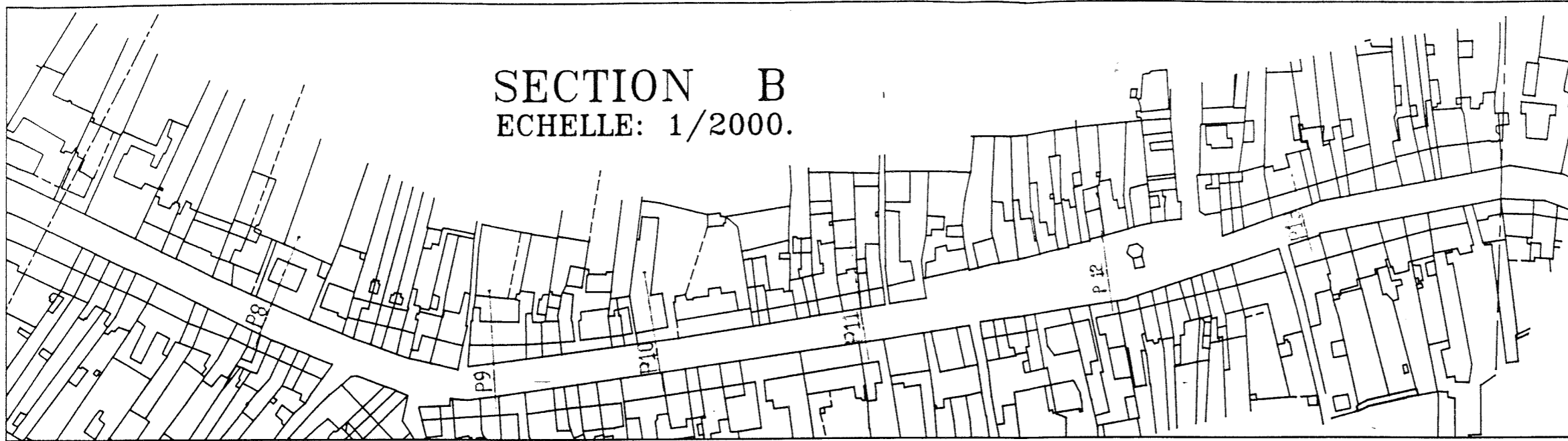
PROFIL 6



PROFIL 7

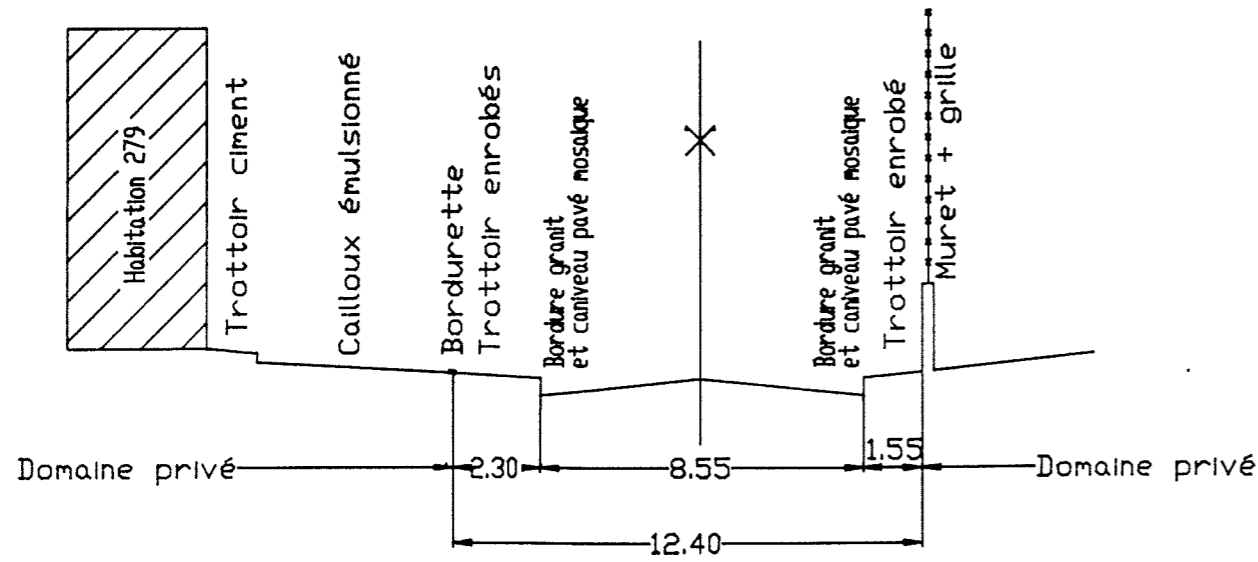


SECTION B  
 ECHELLE: 1/2000.

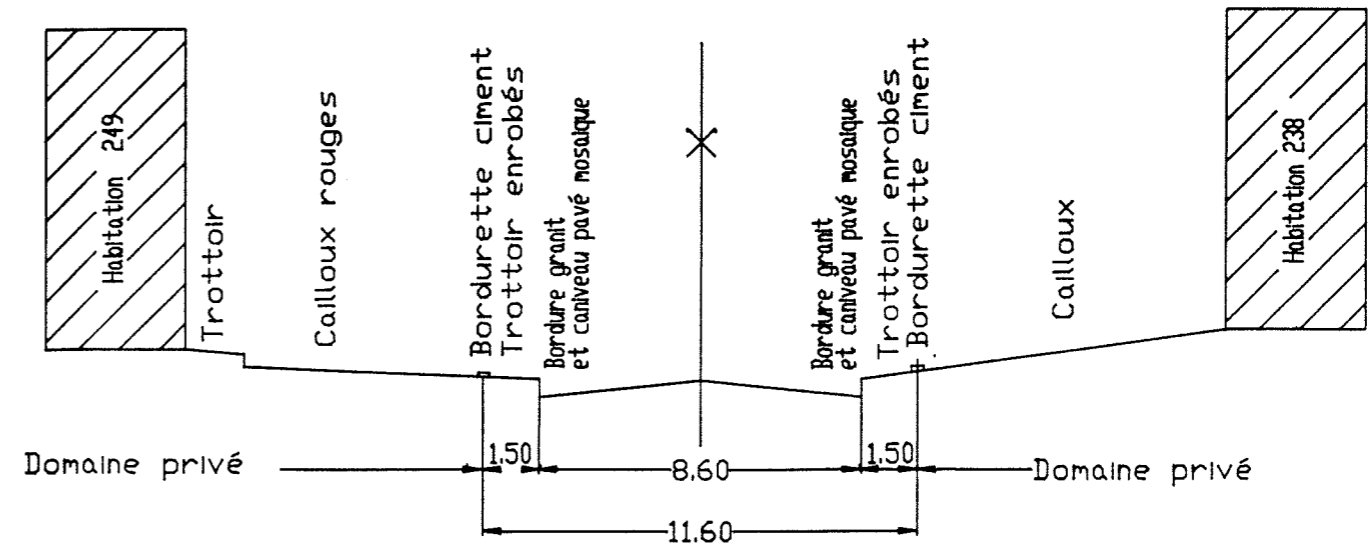


PROFILS

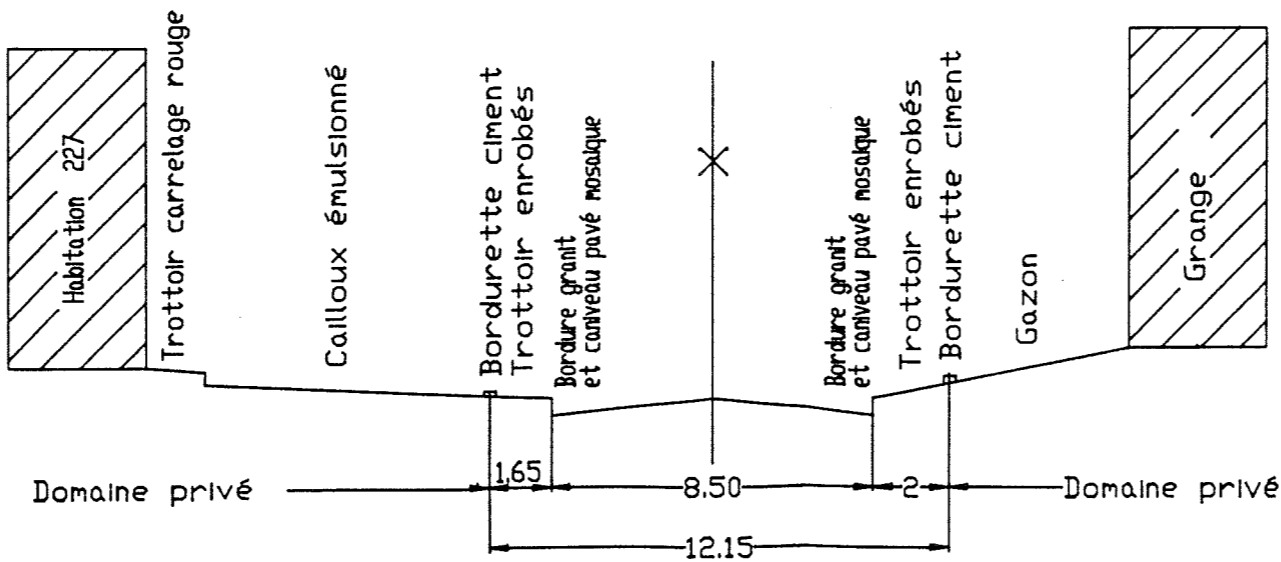
PROFIL 8



PROFIL 9

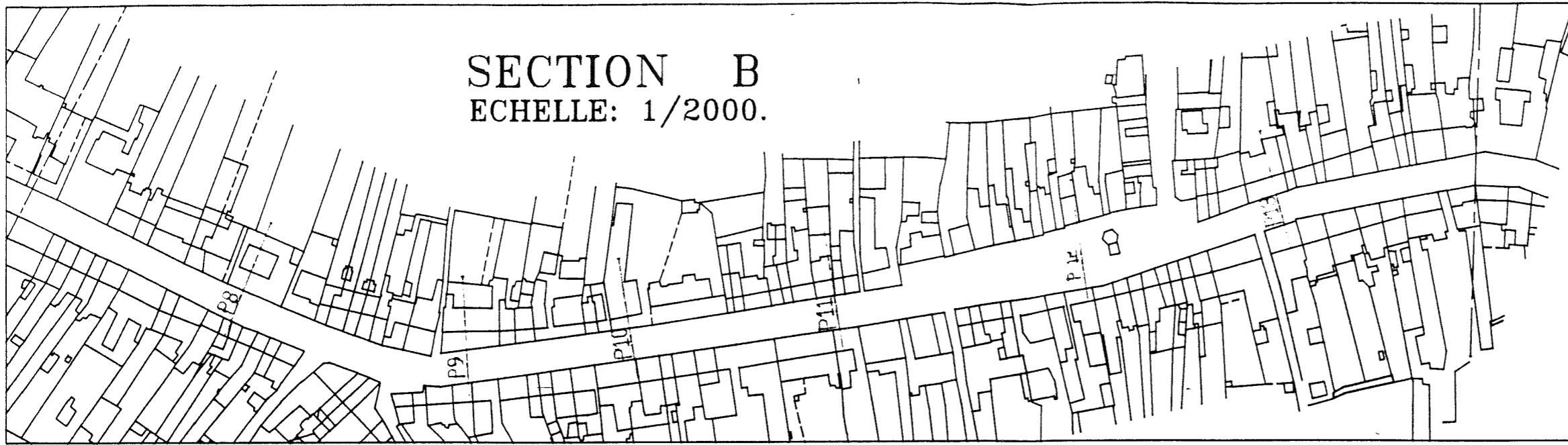


PROFIL 10



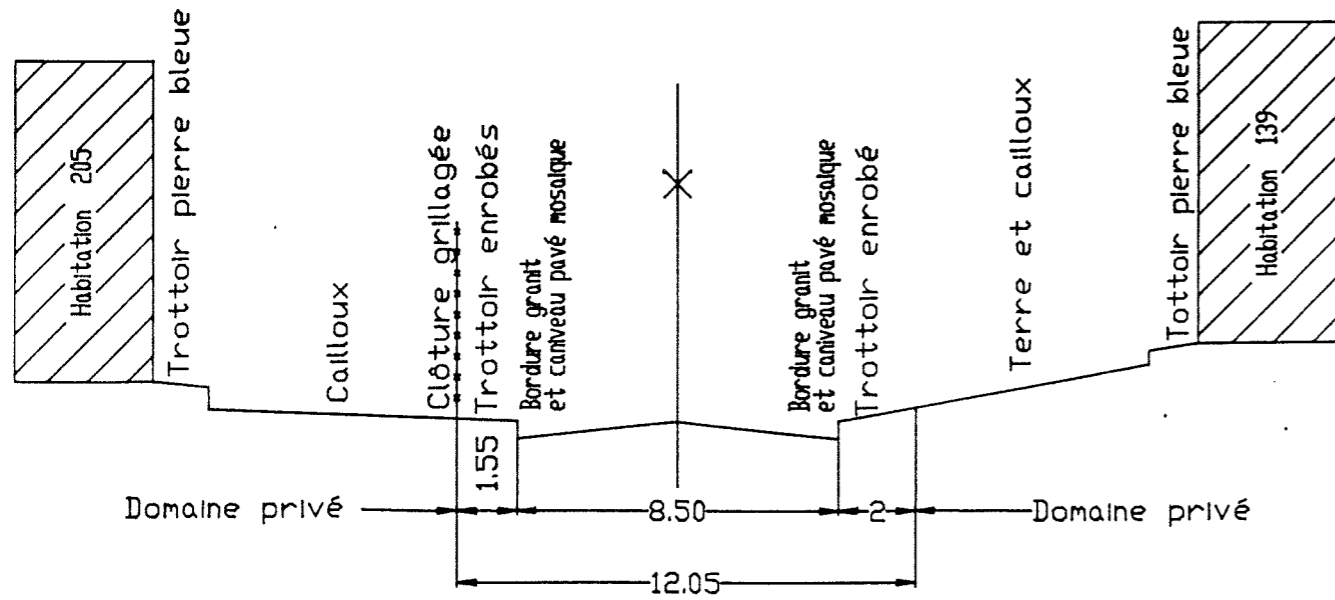
Echelle: 1/200

SECTION B  
 ECHELLE: 1/2000.

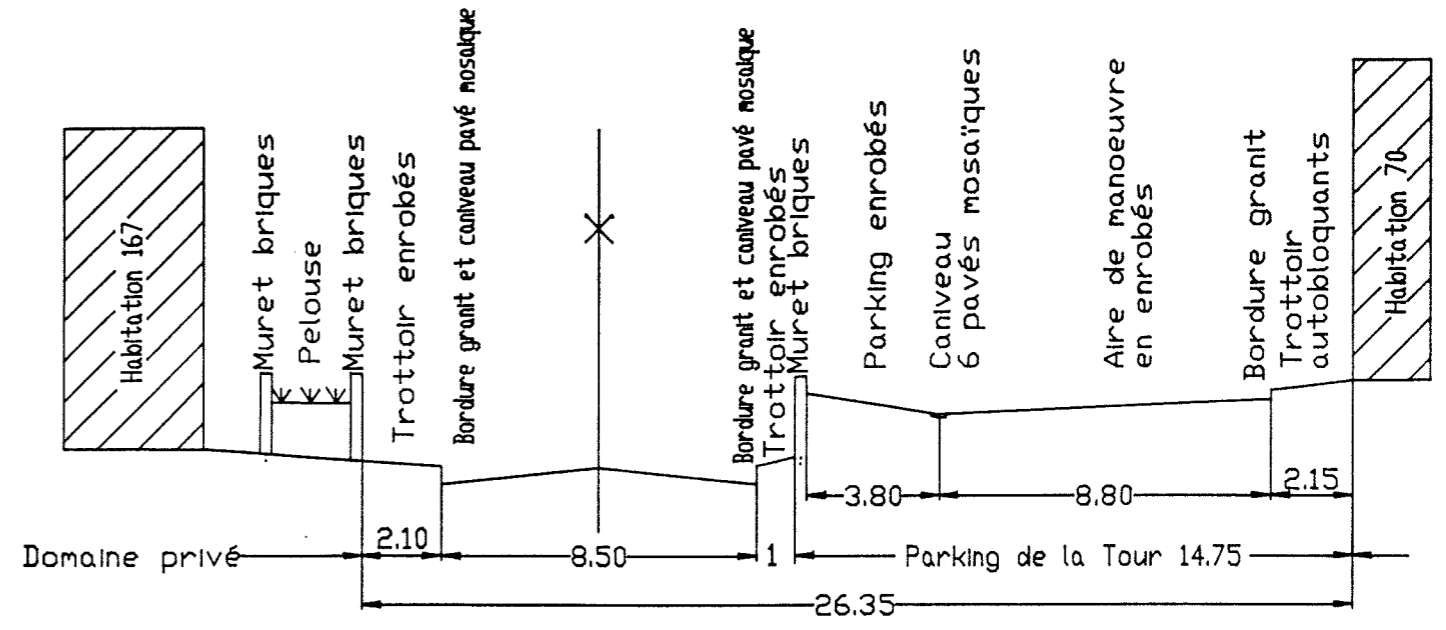


PROFILS

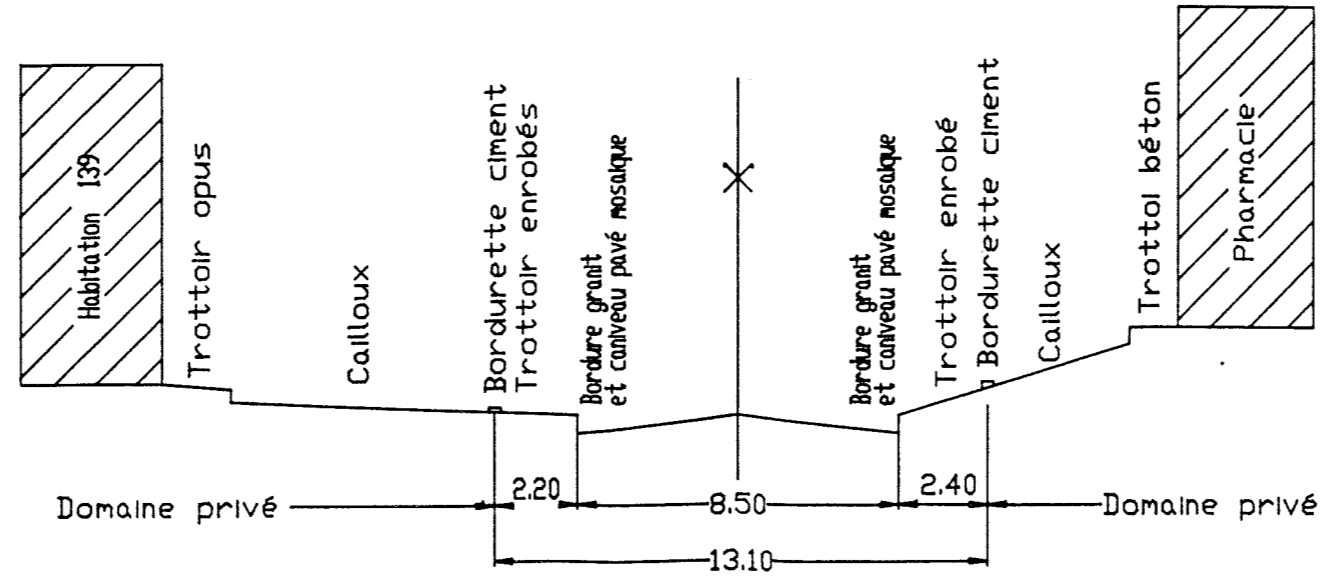
PROFIL 11



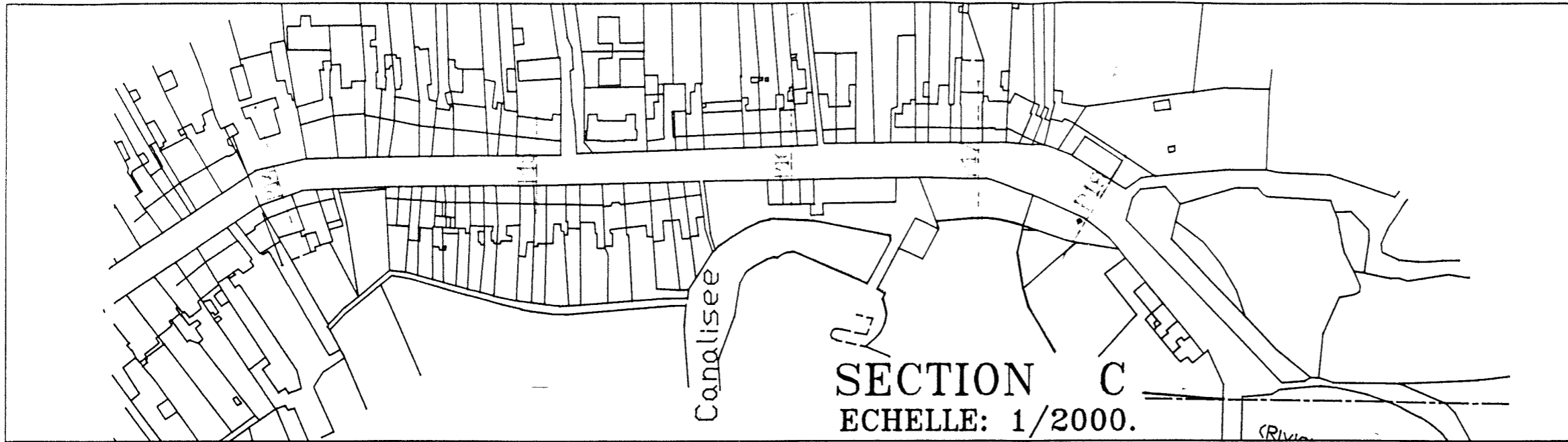
PROFIL 12



PROFIL 13

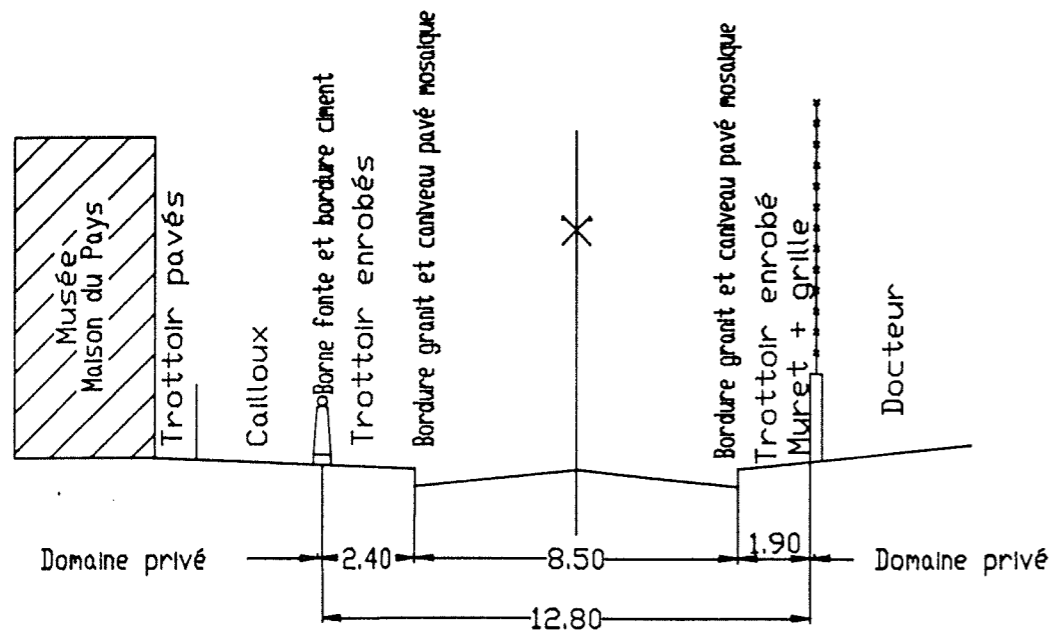


Echelle: 1/200

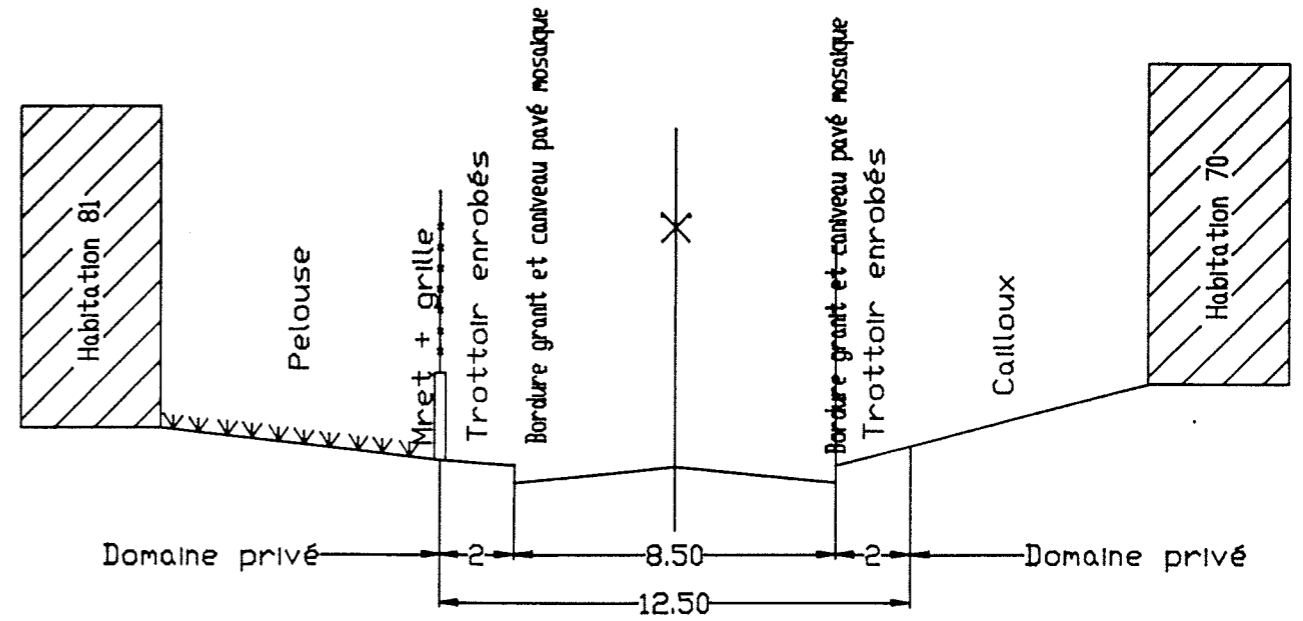


PROFILS

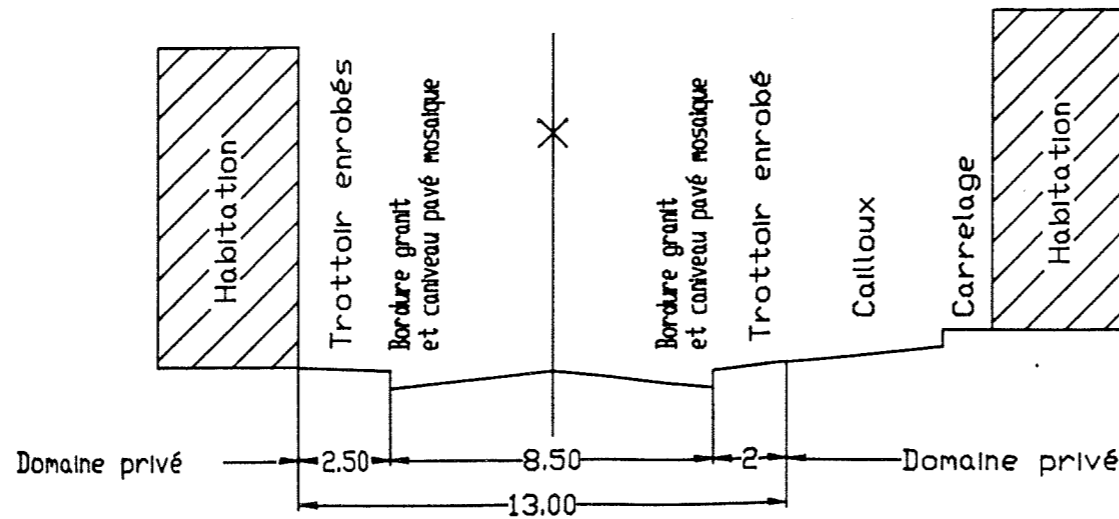
PROFIL 14



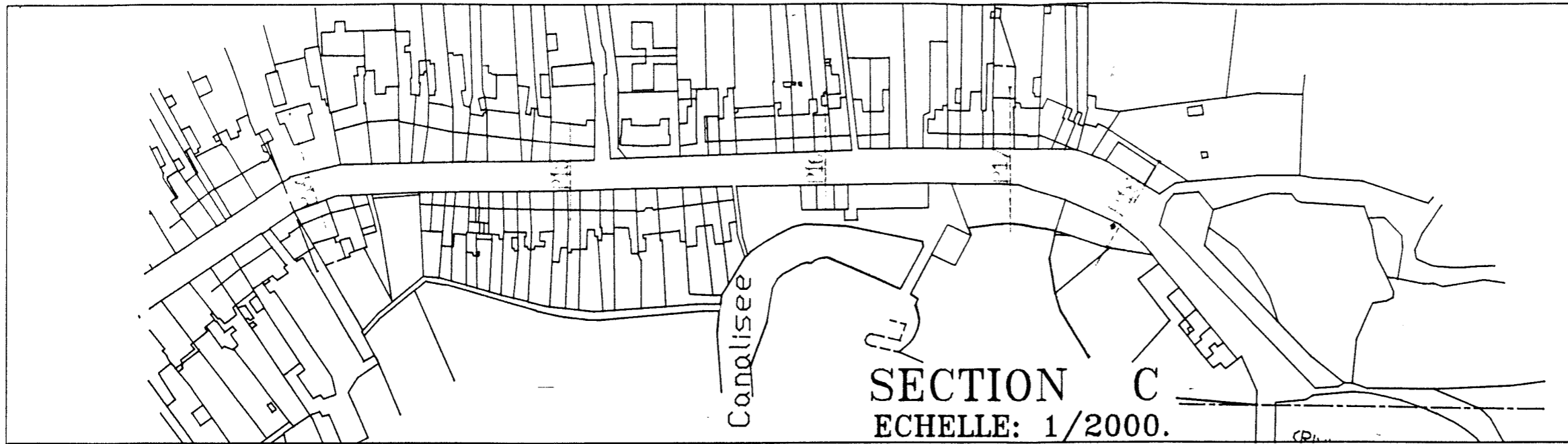
PROFIL 15



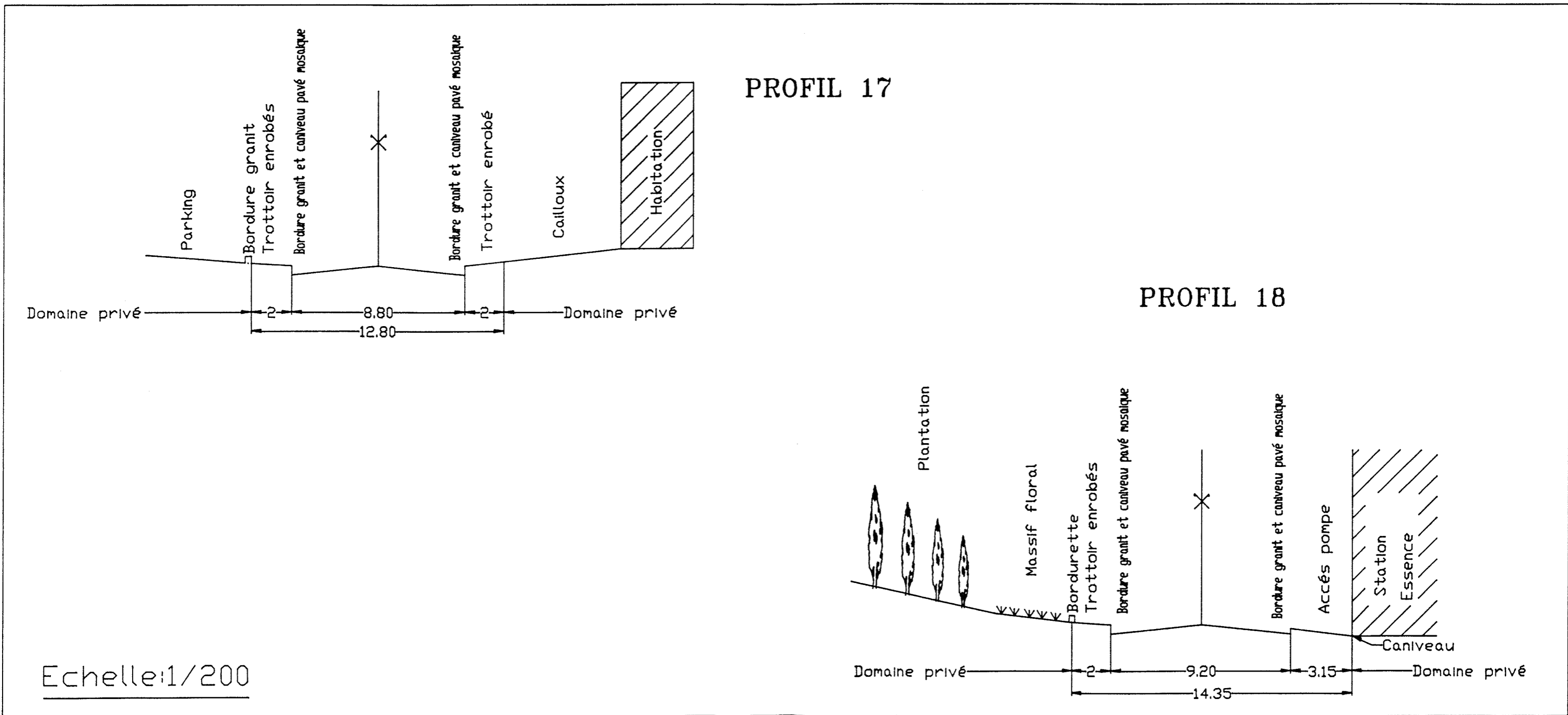
PROFIL 16



Echelle: 1/200



PROFILS



# APPROCHE SENSIBLE DU SITE



Ce muret est implanté hors de l'alignement existant.



Il serait intéressant que cet espace soit mis en valeur depuis la route départementale.



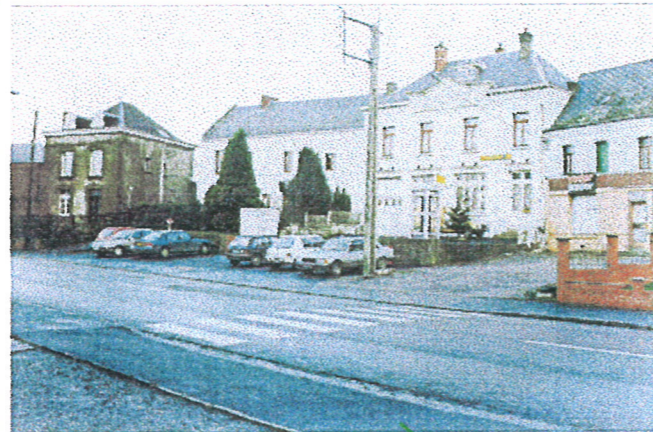
Les poteaux soutenant les réseaux aériens sont omniprésents sur toute la traversée. Ils semblent agressifs et dominent le paysage. Ils suppriment la possibilité de planter des arbres hautes tiges.



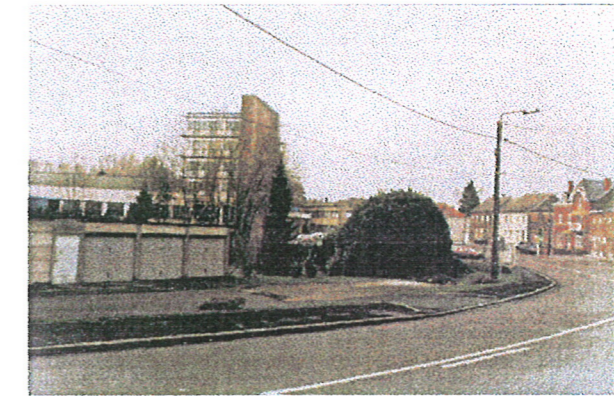
Ne serait-il pas judicieux de trouver du pont jusqu'au premier bâtiment un aménagement paysager avec l'association d'arbres hautes tiges, végétation arbustive et florale qui masquerait ou laisserait apercevoir certain point du décor. Le parking casse l'alignement bâti sans toutefois permettre une ouverture visuelle intéressante sur la SAMBRE située après celui-ci. L'espace est complètement ouvert sur ce parking entièrement minéral traité en enrobés, qui s'oppose à l'espace vert bordant la SAMBRE.



L'alignement d'arbres existant dans le prolongement de la tour risque de masquer celle-ci lors des années à venir.



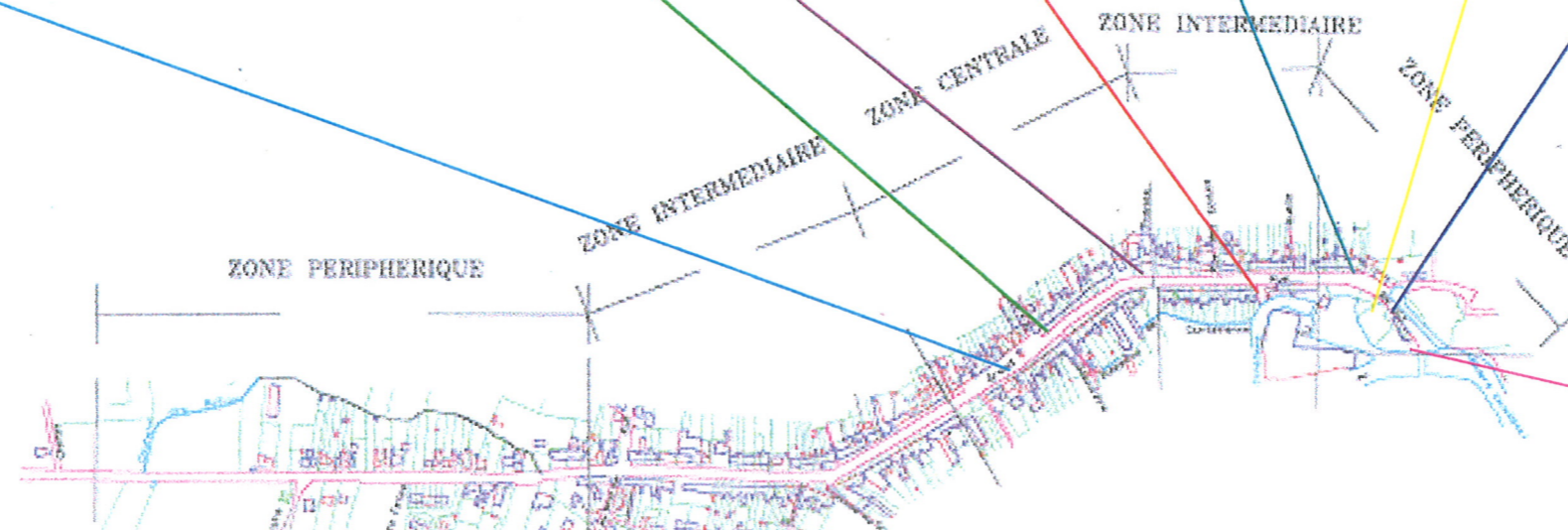
La zone centrale commence à la poste (photo ci-dessus) et se termine à la ruelle BARANT (photo page suivante).



Un traitement paysager doit dissimuler les portes de garages depuis la route départementale.



Le nouveau tracé de la voirie a laissé un espace destructuré desservant les logements en contre bas. Il s'avère nécessaire d'aménager ce secteur en intimisant l'espace situé devant les logements par rapport à la route départementale.



# APPROCHE SENSIBLE DU SITE



Le site donne un effet disparate par le manque d'homogénéité des parcelles privées devant les façades sur l'ensemble de la traversée.



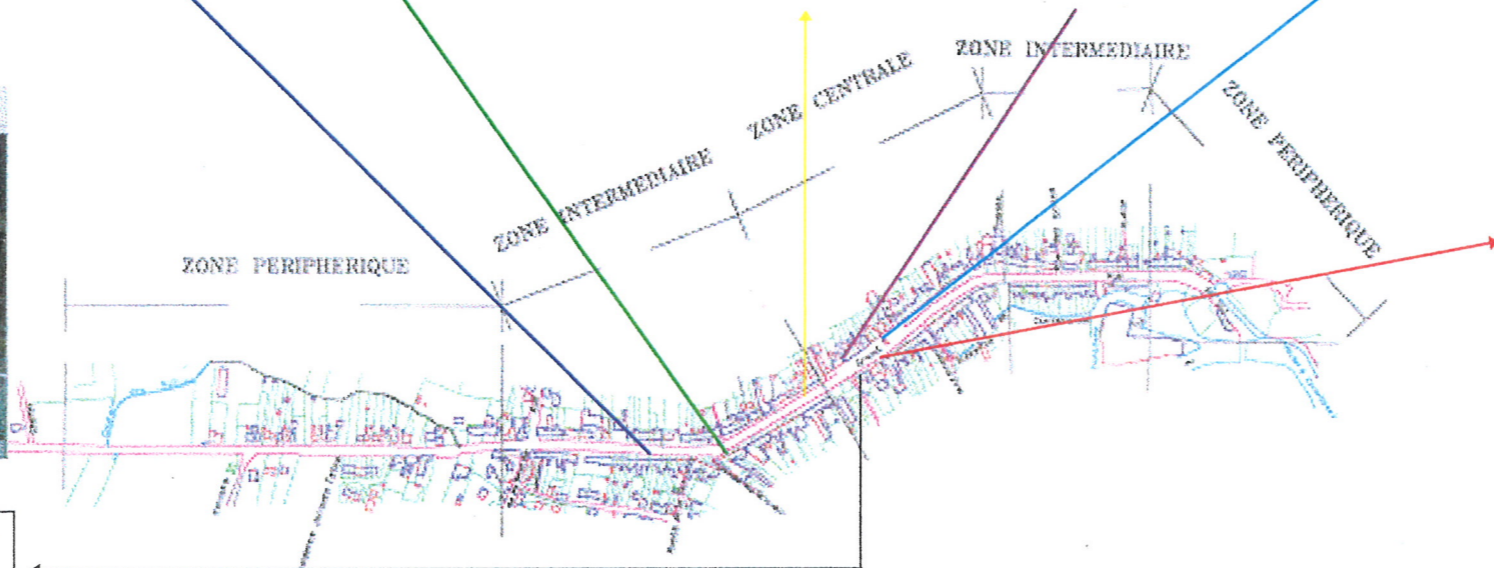
La chaussée de 8m50 de large donne une place très importante à l'automobile et engendre une vitesse excessive. L'enrobé qui recouvre l'ensemble de l'emprise donne un caractère triste et peu chaleureux de cette traversée.



Ces espaces aménagés sont indépendants les uns des autres ce qui implique un manque d'homogénéité au niveau des matériaux et du mobilier urbain.



L'allée bordée d'arbres de l'aménagement de la base nautique pourrait se retourner de manière à venir fermer l'espace situé devant la structure commerciale.





# PLANCHE DE SYNTHÈSE

**Manque d'unité du traitement des parcelles privées.**  
 - Sensibilisation des riverains pour retrouver l'homogénéité des traitements des parcelles privées.  
 - Au minimum, il faudrait envisager d'unifier l'ensemble de la rue avec des plantations et du mobilier urbain.

Il faut respecter le passage des convois exceptionnels.

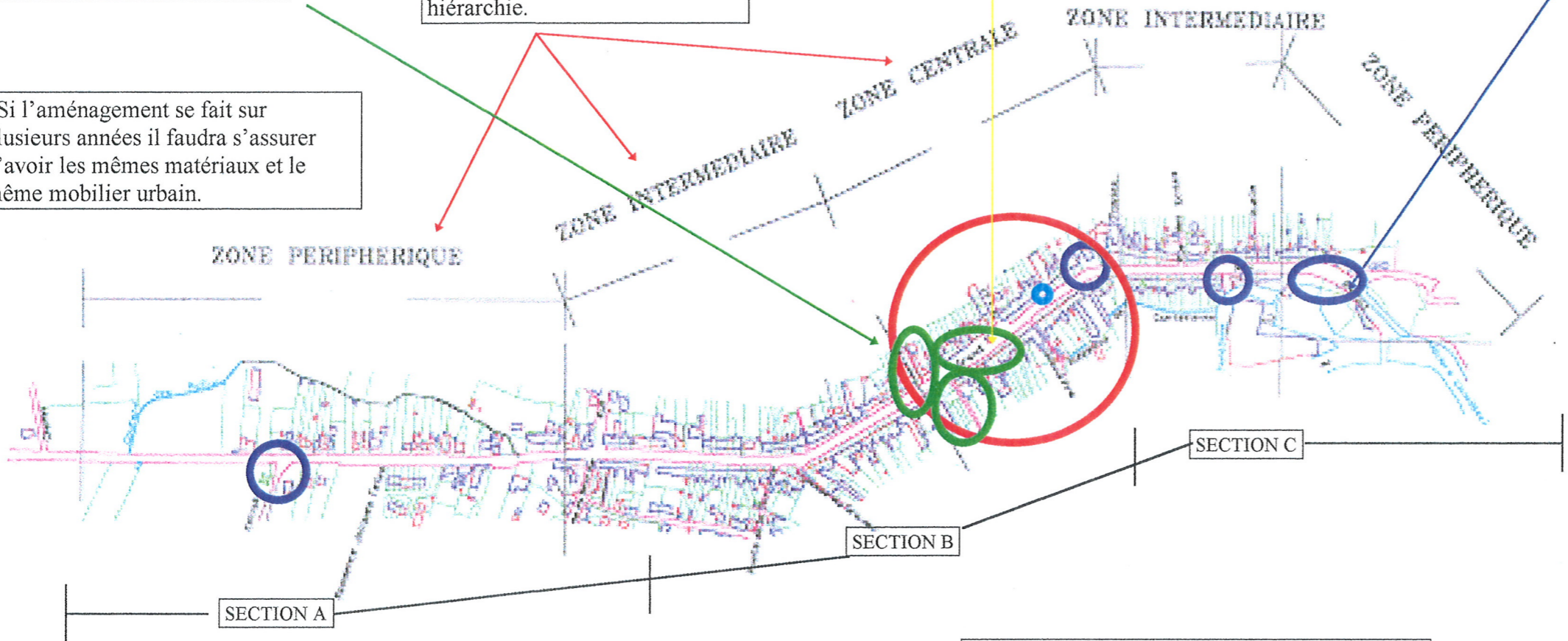
- Faut-il ouvrir visuellement l'espace communal devant la société A.M.P.S. ou le refermer par des plantations ?  
 - Peut-on intégrer l'arrêt de bus dans cet espace pour éviter l'arrêt sur la chaussée ?

Peut-on adapter les aménagements existants pour retrouver une unité ?






L'ambiance et le traitement seront adaptés aux différentes zones (centrale, intermédiaire, périphérique...) pour créer une hiérarchie.

La mise en valeur de la tour peut se faire en favorisant les perspectives visuelles de celle-ci.

Si l'aménagement se fait sur plusieurs années il faudra s'assurer d'avoir les mêmes matériaux et le même mobilier urbain.



**LEGENDE :**

-  LIMITE DE ZONE
-  ENSEMBLE D'ACTIVITES DANS LA ZONE CENTRALE.
-  POINT DUR (n°120).
-  AMENAGEMENT SUR PROPRIETES RIVERAINES COMMUNALES.
-  RELIER ET HARMONISER LES ESPACES PUBLICS AMENAGES EXISTANTS POUR AFFIRMER LE CENTRE VILLE.

Il faut prendre en compte le respect de la visibilité dans l'aménagement.

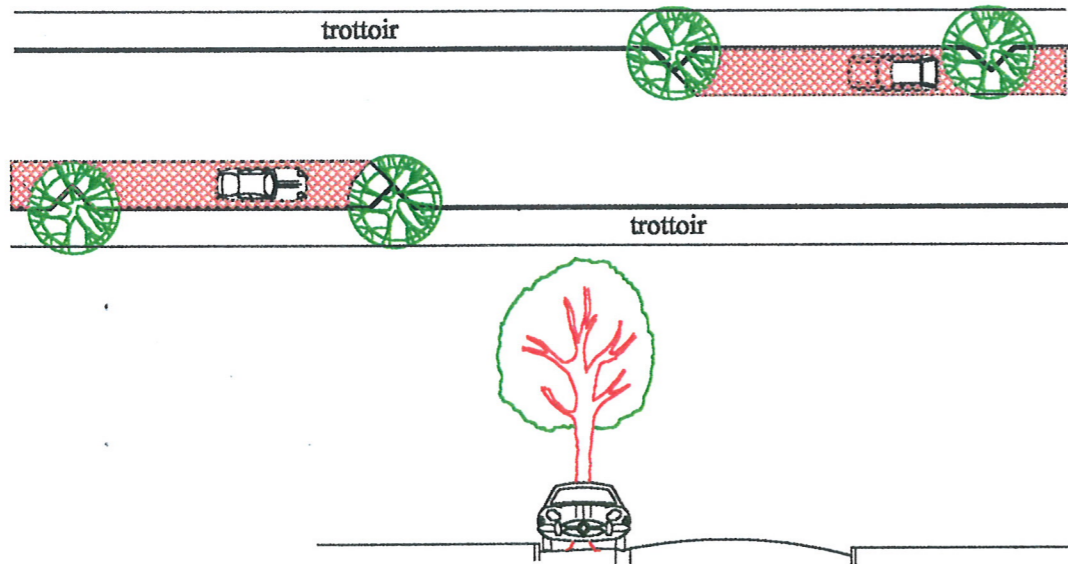
Il faut planter et aménager pour créer une ambiance plus accueillante pour les riverains et les usagers en minimisant l'aspect routier actuel au profit d'une image plus adaptée aux piétons.

Peut-on envisager la suppression des poteaux des réseaux aériens.

## SOLUTION A :

VOIRIE : 6.00m  
 STATIONNEMENT ALTERNE : 2.50m  
 PAS DE PISTE CYCLABLE.  
 SANS TOUCHER AUX BORDURES EXISTANTES.

AVANTAGES : Moindre coût  
 Solution permettant de planter des arbres



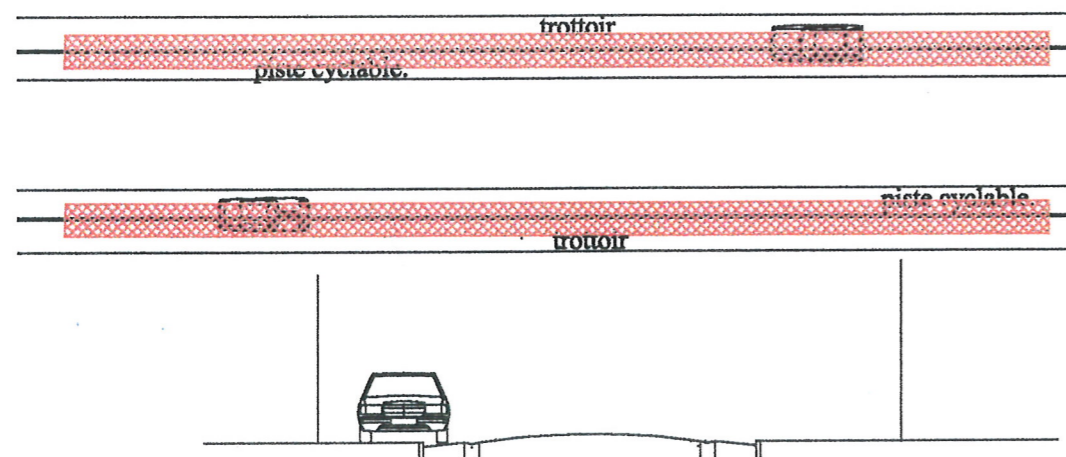
PEUT-ON RAISONNABLEMENT FAIRE CIRCULER LES CYCLISTES SUR UNE CHAUSSEE DE 6.00m OU DOIT-ON ELARGIR CETTE CHAUSSEE ?

QUI PREND EN CHARGE LES TRAVAUX FAITS SUR LA CHAUSSEE DE LA RD 961? (ligne de pavés, arbres...)

## SOLUTION B :

VOIRIE : 6.00m  
 DEUX PISTES CYCLABLES DE 1.50m.  
 LA LARGEUR RESTANTE DES TROTTOIRS EST INSUFFISANTE POUR PERMETTRE LA REALISATION D'UNE VOIE DE STATIONNEMENT.

INCONVENIENT : le stationnement risque de se faire à cheval sur le trottoir et la piste cyclable.

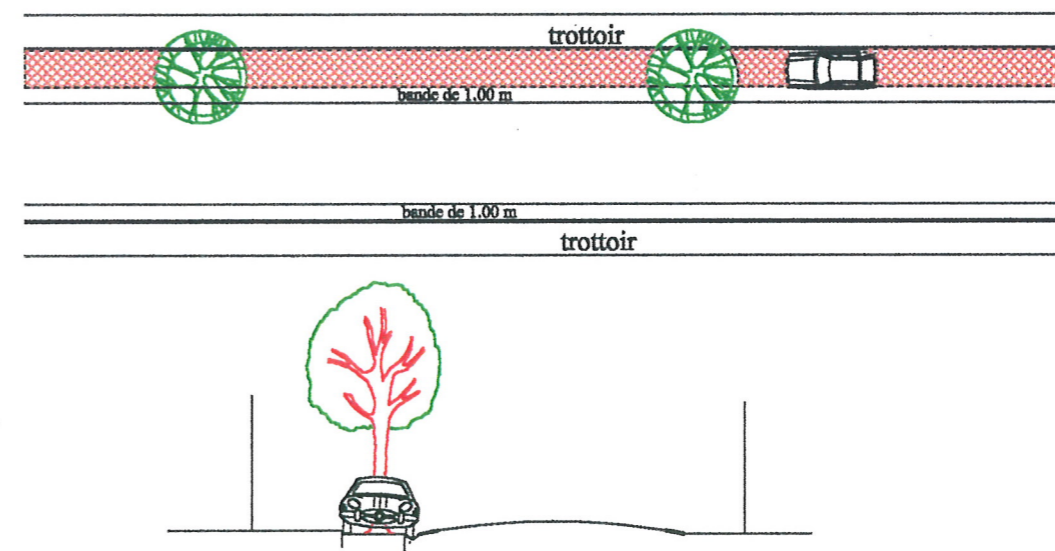


## SOLUTION C:

VOIRIE : 5.50m + DEUX BANDES DE 1.00m. ⇒ (7.50m)

STATIONNEMENT ALTERNE : 2.00m

INCONVENIENT : CETTE SOLUTION NOUS AMENERA DANS CERTAINES SECTION A SE RETROUVER SOIT UN TROTTOIR DE FAIBLE LARGEUR OU PAS DE STATIONNEMENT.

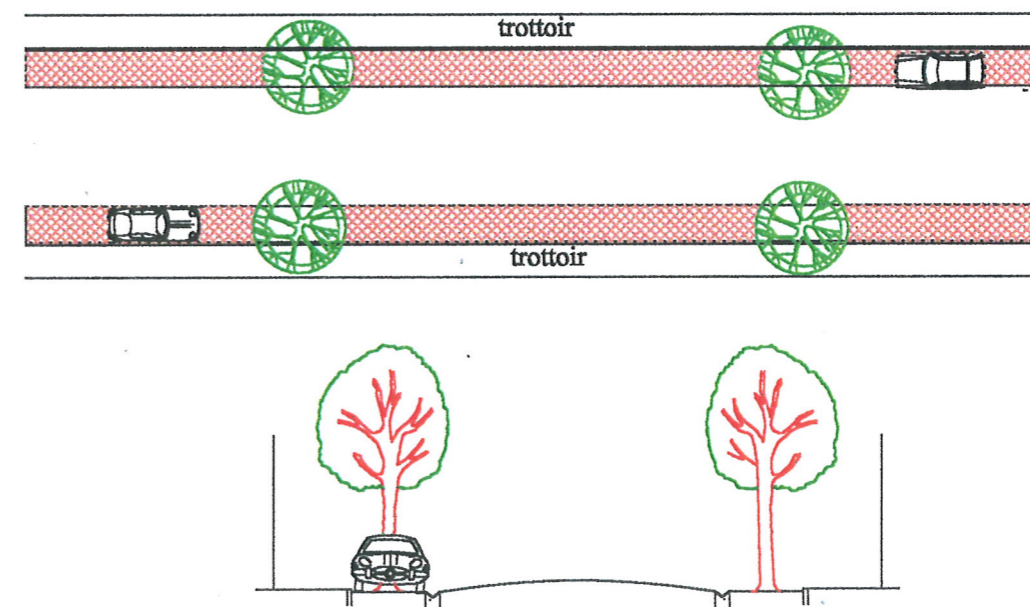


## SOLUTION D :

VOIRIE : 6.50m  
 STATIONNEMENT : 2.00m

INCONVENIENT : PAS DE PISTE CYCLABLE

AVANTAGE : ARBRES DE PART ET D'AUTRE DE LA CHAUSSEE



en rouge : trottoir inférieur à 1m20 ⇒ Solution D irréalisable

PROFILS	EMPRISE	SOLUTION A	SOLUTION B	SOLUTION C	SOLUTION D
		8,50m	9,00m	9,50m	10,50m
		VOIRIE 6,00m	VOIRIE 6,00m	VOIRIE 5,50m	VOIRIE 6,50m
		STATIONNEMENT alterné de 2,50m (sans toucher aux bordures existantes).	STATIONNEMENT (à cheval sur trottoir et pistes cyclables)	STATIONNEMENT alterné de 2,00m	2 STATIONNEMENTS de 2,00m
		<b>PAS DE PISTE CYCLABLE</b>	2 PISTES CYCLABLES de 1,50m	2 ELARGISSEMENTS DE VOIRIE DE 1,00m	<b>PAS DE PISTE CYCLABLE</b>
LARGEUR RESTANTE POUR 1 TROTTOIR				nombre de STATIONNEMENT 2	
1	11,90m 8,50m (hors talus)	pas de trottoir	pas de trottoir (tailler de 0,50m dans le pied de talus)	pas de trottoir	
2	12,40m	1,95m	1,70m	1,45m	0,95m
3	12,55m	2,00m	1,75m	1,50m	1,00m
4	11,85m	1,65m	1,40m	1,15m	0,65m
5	14,15m	2,80m	2,55m	2,30m	1,80m
6	12,10m	1,80m	1,55m	1,30m	0,80m
7	12,60m	2,05m	1,80m	0,90m	1,05m
8	12,40m	1,95m	1,70m	1,45m	0,95m
9	11,60m	1,55m	1,30m	1,05m	0,55m
10	12,15m	1,80m	1,55m	1,32m	0,80m
11	12,05m	1,77m	1,50m	2,55m	0,75m
12	11,60m	1,55m	1,30m	2,00m	0,55m
13	13,10m	2,30m	2,05m	1,80m	1,30m
14	12,80m	2,15m	1,90m	1,65m	1,15m
15	12,50m	2,00m	1,75m	1,50m	1,00m
16	13,00m	2,25m	2,00m	1,75m	1,25m
17	12,80m	2,15m	1,90m	1,65m	1,15m
18	14,35m	2,90m	2,65m	2,40m	1,90m