

MARCHE N° .....

*(Mention réservée à l'administration)*

# MARCHE DE MAÎTRISE D'ŒUVRE

## Cahier des Charges Techniques

### Objet du marché

---

Maîtrise d'œuvre pour la réhabilitation du boulevard de la Fontaine Couverte

### Pouvoir adjudicateur

---

Ville de Falaise

Adresse : Place Guillaume le Conquérant BP 58 14700 FALAISE

Téléphone : 02 31 41 61 61

Télécopie : 02 31 90 25 25

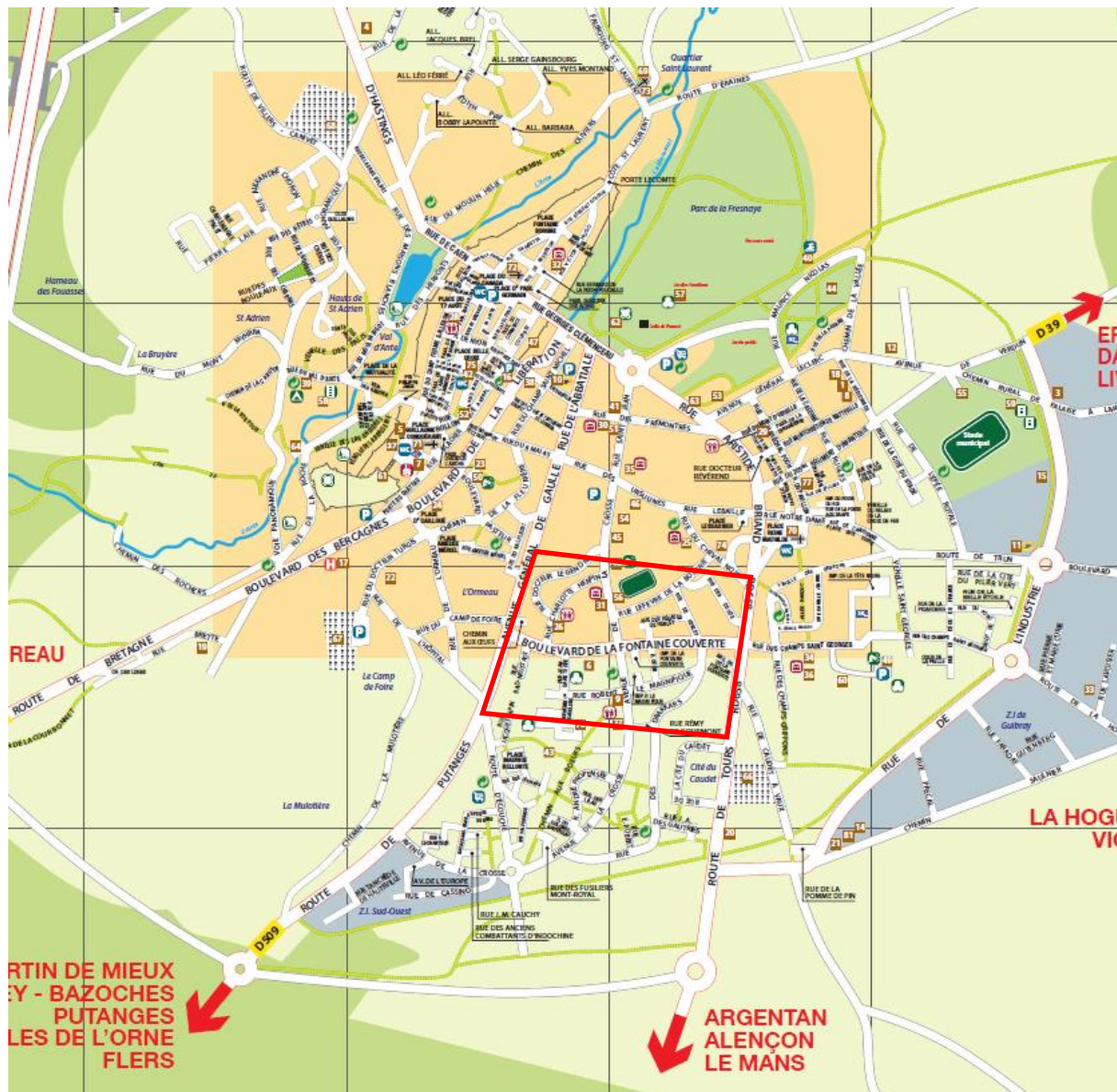
### Programme

---

Réhabilitation du boulevard de la Fontaine couverte. APS global; PRO et phases suivantes sur une partie de la section

## I - CONTEXTE

La Fontaine Couverte est un quartier de Falaise situé dans sa partie sud. Elle est urbanisée de manière relativement diffuse par des pavillons et des immeubles collectifs d'habitat social. Le quartier comprend également trois écoles primaires, le pôle petite enfance, une mairie annexe et une salle d'animation, un stade, un city-stade, le siège du bailleur social, ainsi qu'un petit centre commercial.





Il est encadré par deux routes départementales pénétrantes (rue Aristide Briand-route de Tours à l'Est, Route de Putanges à l'Ouest) reliées par le Boulevard de la Fontaine Couverte qui le traverse sur un axe médian.

## II - LE BOULEVARD DE LA FONTAINE COUVERTE

### I – Présentation générale

#### 1 - Généralités

Le boulevard de la Fontaine Couverte est un axe de gabarit important (longueur environ 500m, largeur 9m, emprise 15m) de direction générale Est-Ouest, en légère courbe - contrecourbe, prioritaire sur les autres voies à l'exception de l'extrémité Est. Sa configuration est uniforme et éteint l'espace urbain environnant en le tranchant entre l'avenue Aristide Briand et la route de Putanges. Il traverse cependant une succession différenciée d'espaces, aujourd'hui rejetés et confinés de part et d'autre de ses franges. La circulation sur le boulevard connaît des variations importantes dans la journée, avec un pic aux heures d'entrée et sortie des écoles.

## **2 – Caractéristiques techniques**

Profil en long montant légèrement d'est en ouest jusqu'à la place commerces et services puis plongeant de manière accusée sur la route de Putanges. Le boulevard se présente en déblai accusé sur la dernière section dans ce sens. Les carrefours sont généralement décalés, ce qui accroît l'effet de coupure par le boulevard et sa domination sur l'ambiance de l'espace.

Revêtements chaussée et trottoirs très dégradés. Vitesse limitée à 50 km/h. Traversées piétonnes aux carrefours. Pas de problème de visibilité aux entrées – sorties ni aux carrefours avec les voies confluentes.

## **3 – Equipements, bâti**

Stationnement bilatéral, îlots séparateurs aux carrefours, bordurés en matériaux routiers (bordures de type I). Eclairage unilatéral fonctionnel ; hauteur et interdistance importantes.

Le stationnement de véhicules sur le boulevard est peu dense. Des poches de stationnement en nombre important existent au pied des immeubles.

Habitat pavillonnaire et collectif social. Petite zone de commerces et de services en forme de place à peu près au centre de la section, associée à un parking,

Présence de nombreux éléments verticaux de natures et fonctions variées, et notamment de panneaux de signalisation liés à la priorité et aux aménagements ralentisseurs perturbant la lecture urbaine. L'ensemble construit davantage une image de zone périphérique que de centralité urbaine secondaire.

Espaces verts de remplissage, sans ambition ni recherche particulière.

Arrêts de bus à peu près à mi section.

## **4 - Ambiance**

Malgré des espaces piétons de bordure larges, le boulevard ne concourt en rien à l'expression de la vie locale. Sa perception est celle d'un axe purement routier, uniforme et agressif sur lequel la vitesse est ressentie comme excessive. Des aménagements destinés à réduire la vitesse (dos d'âne sur passages piétons) ont été réalisés.

## ***II - Détails***

L'analyse et la justification des partis proposés sont organisées en décrivant :

- D'une part les jalons et séquences rencontrés sur le boulevard, dans les deux sens. Redondance inutile, le détail de l'analyse dans le sens Est-Ouest n'est pas repris dans le sens Ouest - Est. Seuls dans ce dernier sens sont reportés les éléments nouveaux ;
- D'autre part les arrivées sur le boulevard par les voies confluentes.

## **A - Séquences sur le boulevard**

### **1 - Est – Ouest**

#### **Jalon 1 - Le carrefour à feux avec le boulevard Aristide Briand**

*Nature* : carrefour en croix à feux. Couloir directionnel de tourne à gauche en venant de Fontaine Couverte

*Description* :

**Depuis le sud.** Venant de la rase campagne via un carrefour giratoire relativement distant, on s'extrait d'un long espace de type entrée d'agglomération, très diffus et non structuré (RD658). L'alignement droit, le gabarit important de la voie et des accotements/trottoirs ne permettent pas à l'automobiliste d'adapter naturellement son comportement ni à se préparer spontanément à l'abord d'un environnement urbain.

Le carrefour à feux est perçu dans cet environnement comme un équipement de nature exclusivement routière, d'autant plus que la perspective est elle-même encore très routière et dégagée.

Par contraste, les voies perpendiculaires ouvrent sur des espaces essentiellement urbains.

- A gauche, La Fontaine Couverte objet de ce document ;
- A droite, l'entrée dans une zone mixte : habitat, équipements scolaires, équipements sportifs, services. Les problèmes de vitesse et de comportements, y ont été traités par une chicane radicale en entrée, c'est-à-dire par la configuration de l'infrastructure seule, sans aménagement complémentaire.

**Depuis le nord,** sortie du quartier ancien de Guibray. Zone urbaine dense avec fronts bâtis continus de chaque côté de la RD658. La route reste très marquée par son gabarit important et les aménagements d'infrastructure des carrefours compliqués. La perspective est celle d'une rase campagne ; le carrefour est de caractère routier. On ne détecte pas de densité urbaine immédiate alentour.

*Questionnement* : les nature, structure et configuration du carrefour sont-elles pertinentes : Quelle alternative souhaitable aux feux tricolores en place ? giratoire ? autre ?

#### **Séquence 1 – RD658 – Rue de Henley (nord) – Rue des Drakkars (sud) – 90 m**

*Nature* : entrée sur le boulevard.

*Description* : Zone urbaine assez diffuse, courte et sans organisation marquée. Végétation importante avec arbres en bordure droite. Bâti de type pavillonnaire ancien reculé.

*Diagnostic* : cette courte introduction au boulevard n'exhibe pas de problème particulier, ni en termes de perception, ni vis-à-vis de la sécurité, si toutefois le carrefour d'extrémité et la section suivante sont marqués avec autorité (la création d'une rupture ou effet de porte est nécessaire à son extrémité aval).

## **Jalon 2 - Carrefour rues de Henley et des Drakkars**

*Nature* : carrefour décalé

*Description* : carrefour routier équipé d'îlots séparateurs bordurés I côté Henley (zone 30 et voie cyclable).

*Diagnostic* : ce carrefour ordonne la hiérarchie des voies et marque la domination du boulevard. Au contraire, ouvrant sur un espace pavillonnaire de même structure que celui bordant les voies qui croisent le boulevard, il devrait exprimer la cohérence du rapport des infrastructures avec leur fonction. D'autre part, suivant l'introduction constituée par la section 1 qui le précède, il doit créer l'événement qui marque symboliquement l'entrée dans le quartier. En termes d'identité, on pourrait imaginer un aménagement qui évoque l'origine du nom du quartier.

## **Séquence 2 – rues de Henley et des Drakkars - avenue de la Crosse – 200 m**

*Nature* : section traversant un habitat pavillonnaire récent.

*Description* : l'espace traversé est structuré et dense (autant que peut l'être une zone pavillonnaire). On y trouve de nombreux accès privés directs. Il s'ouvre ensuite sur un espace d'habitat collectif et de services. On y observe également deux accès sur des petites voies de desserte locale (Régates de Henley / Odon – accès piétons uniquement pour cette dernière voie).

*Diagnostic* : la parenté urbanistique et architecturale des franges droite et gauche incite à créer une couture entre elles en requalifiant la section du boulevard pour lui donner un statut similaire à celui des voies concourantes, de type desserte locale, en prenant garde cependant à ménager assez d'emprise pour le transit vers les sections aval. La trouée viaire est aujourd'hui très excessive et les trottoirs très larges contribuent à vider l'espace, d'autant plus que la perspective est un espace très ouvert et lui aussi très reculé par rapport au boulevard.

## **Jalon 3 – Le carrefour avec l'avenue de la Crosse**

*Nature* : carrefour en croix, le seul existant sur le boulevard.

*Description* : carrefour avec îlots séparateurs bordurés I, équipé de dos d'âne sur les traversées piétons.

*Diagnostic* : ce carrefour est la porte de la section commerces, services et habitat collectif social du boulevard. Le carrefour en croix, entre des voies au statut de boulevard et d'avenue, est favorable à la création d'une rupture visuelle puissante, introduisant l'ambiance souhaitée sur la section suivante.

### **Séquence 3 – Avenue de la Crosse – Rues Charlotte Herpin (nord) et Bad Neustadt (Sud) 150 m**

*Nature* : zone d'habitat collectif social R+3 à R+5, de commerces et de services (médecin, mairie annexe, salle communale).

*Description* : espace très ouvert et largement en retrait de l'infrastructure, changement d'échelle de l'architecture de type essentiellement collectif social. Présence d'un parking public au voisinage de la zone commerciale. Entrée sur le boulevard, sortie avenue de la Crosse sud. Un carrefour avec une voie de desserte locale finissant sur le boulevard est présent sur la séquence.

*Diagnostic* : cet espace est bien adapté à la création d'un événement urbain fort sous forme d'agora s'étendant sur l'infrastructure. Il faut en effet inverser le rapport de force : le boulevard semble aujourd'hui repousser l'urbain aussi loin qu'il le peut, c'est à l'urbain de venir recouvrir l'infrastructure et reconquérir la fracture qu'il constitue. Les zones de stationnements doivent être repensées en localisation, accès (via les voies perpendiculaires ?), géométrie et équipements, pour les rendre plus accueillants et pratiques d'une part, sûrs et moins intrusifs d'autre part. Il faut promouvoir les activités (commerces, services) et encourager le développement de la vie locale (zones protégées, ouvertures et incitations à aller vers les commerces et services).

#### **Jalon 4 - Carrefour rue Charlotte Herpin –rue Bad Neustadt**

*Nature* : carrefour décalé

*Description* : amorce la courte section en pente et déblai du boulevard vers la RD 509.

*Diagnostic* : sortie de la zone de partage sans organisation nette. Le décalage des voies n'aide pas à former une image claire de l'espace. Le carrefour et la section qui le suit ne sont pas optimaux sans pour autant constituer des éléments pathologiques.

### **Séquence 4 – Rues Herpin et Bad Neustadt – Avenue du Général De Gaulle (RD509) – 80 m**

*Nature* : Zone de sortie du boulevard.

*Description* : section courte, en descente, en déblai et sans structure marquée, débouchant sur la RD 509.

*Diagnostic* : section sans enjeu particulier à ceci près qu'on ne marque pas la sortie de la zone urbaine. Sorte de porte de derrière pour ainsi dire.

#### **Jalon 5 – carrefour RD 509**

*Nature* : carrefour avec priorité à droite

*Description* : priorité à droite, voie de tourne à gauche.

*Diagnostic* : tourne à gauche trop court et peut-être inutile, compte tenu des trafics.

## **2 - Ouest – Est**

#### **Jalon 5 – carrefour RD 509**

Depuis les deux sens : on vient de traverser un espace urbain diffus mais structuré, avec la conscience de la présence de la Ville. Accès au boulevard en déblai et en rampe. L'impression de confinement qui en résulte et les surplombs par le bâti sont modérateurs des comportements et vitesses.

#### **Séquence 4 – Avenue du Général De Gaulle (RD509) - rues Herpin et Bad Neustadt**

Entrée courte dans un espace lui-même diffus mais en pente et en surplomb. Cohérence des environnements jusqu'au prochain carrefour.

#### **Jalon 4 - Carrefour rue Charlotte Herpin –rue Bad Neustadt**

Carrefour très décalé, sans présence forte par lui-même, mais ce n'est pas absolument nécessaire si la section suivante est assez affirmée. Le carrefour marque le point haut du profil et par conséquent bénéficie d'une mise en valeur naturelle pour l'utilisateur.

#### **Section 3 – Rues Charlotte Herpin (nord) et Bad Neustadt (Sud) - avenue de la Crosse**

Ouverture sur un espace d'habitat collectif, de commerces et services. Effet de rupture à matérialiser par le changement de profil avec intrusion éventuellement complète des espaces publics sur la voie, sur toute la section.

Rupture urbaine au carrefour suivant.

#### **Jalon 3 – Le carrefour avec l'avenue de la Crosse**

Nouvelle rupture avec la section précédente. Carrefour en croix permettant l'aménagement d'un point singulier.

#### **Séquence 2 –Avenue de la Crosse - rues de Henley et des Drakkars**

Zone d'habitat pavillonnaire. Requalification de l'axe en voie de desserte de gabarit similaire à celui des voies perpendiculaires.

#### **Jalon 2 - Carrefour rues de Henley et des Drakkars**

Voies de desserte pavillonnaire, qui seraient cohérentes avec le boulevard requalifié.

#### **Séquence 1 – Rue de Henley (nord) – Rue des Drakkars (sud) - RD658**

Zone courte de sortie du boulevard. Question de la pertinence du tourne-à-gauche qui élargit l'infrastructure.

#### **Jalon 1 - Le carrefour à feux avec le boulevard Aristide Briand**

Sortie de section sans enjeu particulier dans ce sens. La cohérence avec la rue des Champs Saint Georges qui prolonge le boulevard est à mettre en question.



### **3 - Depuis les voies confluentes**

**Drakkars** –voie de desserte bidirectionnelle- zone pavillonnaire.

**Henley** – voie de desserte zone pavillonnaire à sens unique avec voie cyclable à contresens – zone pavillonnaire.

**Régates Henley** – petite voie de desserte bidirectionnelle – zone pavillonnaire- zone 30.

**Odon** - petite voie de desserte – accès piétons uniquement – zone pavillonnaire.

**Crosse Nord** – voie de desserte bidirectionnelle - zone pavillonnaire et écoles - zone 30.

**Crosse sud** – voie de desserte bidirectionnelle – zone d’habitat collectif / pavillonnaire. Sortie du parking commerces et services.

**Jean Sans Terre** – voie de desserte bidirectionnelle – zone d’habitat collectif.

**Herpin** –voie de desserte bidirectionnelle – zone d’habitat mixte et écoles - zone 30.

**Bad Neustadt**– voie de desserte bidirectionnelle – zone d’habitat collectif.

### **III – réflexions sur les partis globaux d’aménagement, questions générales & connexes**

Organisation des ruptures. Verticales / Horizontales ;

Stationnements sur l’axe, en bordure ;

Création de cheminements et voies douces ? Alternative ségrégation / mixité ;

Régime de priorité aux carrefours (le régime de priorité général à Falaise est la priorité à droite) ;

Signalisation et signalétique / mobilier / bruit visuel / lisibilité / atmosphère ;

Eclairage & mise en lumière : penser à la rupture d’uniformité nocturne. Question de la nécessité d’un éclairage général ;

Pertinence d’une zone 30 qui s’étendrait sur l’ensemble / une partie de la section ? Extension sur les carrefours des zones 30 régnant sur voies confluentes ? Alternative zone de rencontre de longueur restreinte ;

Distribution de la circulation (variations).

Sens de circulation et reports sur les carrefours :

- Les rues Jean Sans Terre, Odon, et Drakkars (partielle) pourraient être ramenées sur l'Avenue de la Crosse sud et son carrefour en croix d'entrée de zone commerciale via la rue Robert le Magnifique. Deux carrefours disparaîtraient ;
- Les rues de Henley, des Régates de Henley, via la rue Lefèvre de la Borderie d'une part, Charlotte Herpin d'autre part, pourraient être ramenées sur l'Avenue de la Crosse Nord et ce même carrefour en croix. Trois carrefours disparaîtraient.

Le carrefour Crosse / Fontaine Couverte prendrait ainsi, par la disparition des autres intersections et par le trafic accru, un statut plus important justifiant un aménagement marqué et sûr, cohérent avec les flux à y faire transiter.

De plus, les habitants sortiraient vers le/du boulevard via des voies de desserte et non directement sur une infrastructure de transit.

Enfin, sur cet axe, cinq carrefours seraient supprimés ;

Expression de l'identité du quartier et de ses racines. Origine du nom du lieu.

#### IV – comptages aux carrefours

Carrefour Bd Fontaine Couverte / route de Putanges – 01/04/2016 de 15h15 à 16h18

V = voitures / B = bus / C = camions

Destination >>>	Centre-ville		Putanges		Fontaine Couverte	
Origine						
Centre-ville			V	55	V	90
			B	0	B	0
			C	3	C	10
Putanges	V	85			V	45
	B	0			B	0
	C	6			C	3
Fontaine Couverte	V	100	V	50		
	B	0	B	0		
	C	5	C	1		

**Nota :** depuis Fontaine Couverte, 50% des véhicules empruntent ensuite la rue du Champ de Foire.  
depuis la rue du Champ de Foire, tous les véhicules se dirigent vers Fontaine Couverte.

Carrefour Bd Fontaine Couverte / route de Tours / Rue des Champs Saint Georges – 01/04/2016 de 08h20 à 09h20

V = voitures / B = bus / C = camions

Destination >>> Origine	Centre-ville		Route de Tours		Rue des Champs Saint Georges		Fontaine Couverte	
Centre-ville			V	65	V	35	V	56
			B	0	B	0	B	0
			C	13	V	5	C	5
Route de Tours	V	75			V	11	V	30
	B	0			B	0	B	0
	C	5			C	0	C	2
Rue des Champs Saint Georges	V	30	V	6			V	40
	B	0	B	0			B	0
	C	1	C	0			C	0
Fontaine Couverte	V	95	V	43	V	60		
	B	2	B	1	B	1		
	C	1	C	2	C	2		

Carrefour Bd Fontaine Couverte / Avenue de la Crosse – 31/03/2016 de 15h15 à 16h18

V = voitures / B = bus / C = camions

Destination >>> Origine	Centre-ville		Avenue de la Crosse		Fontaine Couverte	
Centre-ville			V	4	V	13
			B	0	B	0
			C	0	C	0
Avenue de la Crosse	V	25			V	79
	B	0			B	0
	C	0			C	0
Fontaine Couverte	V	30	V	47	V	132
	B	0	B	0	B	0
	C	2	C	0	C	7

### III – ETUDE DEMANDEE

La Ville de Falaise est contrainte de réaliser la réhabilitation du boulevard de manière phasée. La première phase retenue concerne la section du boulevard située au droit de la zone commerciale, prévue en 2017.

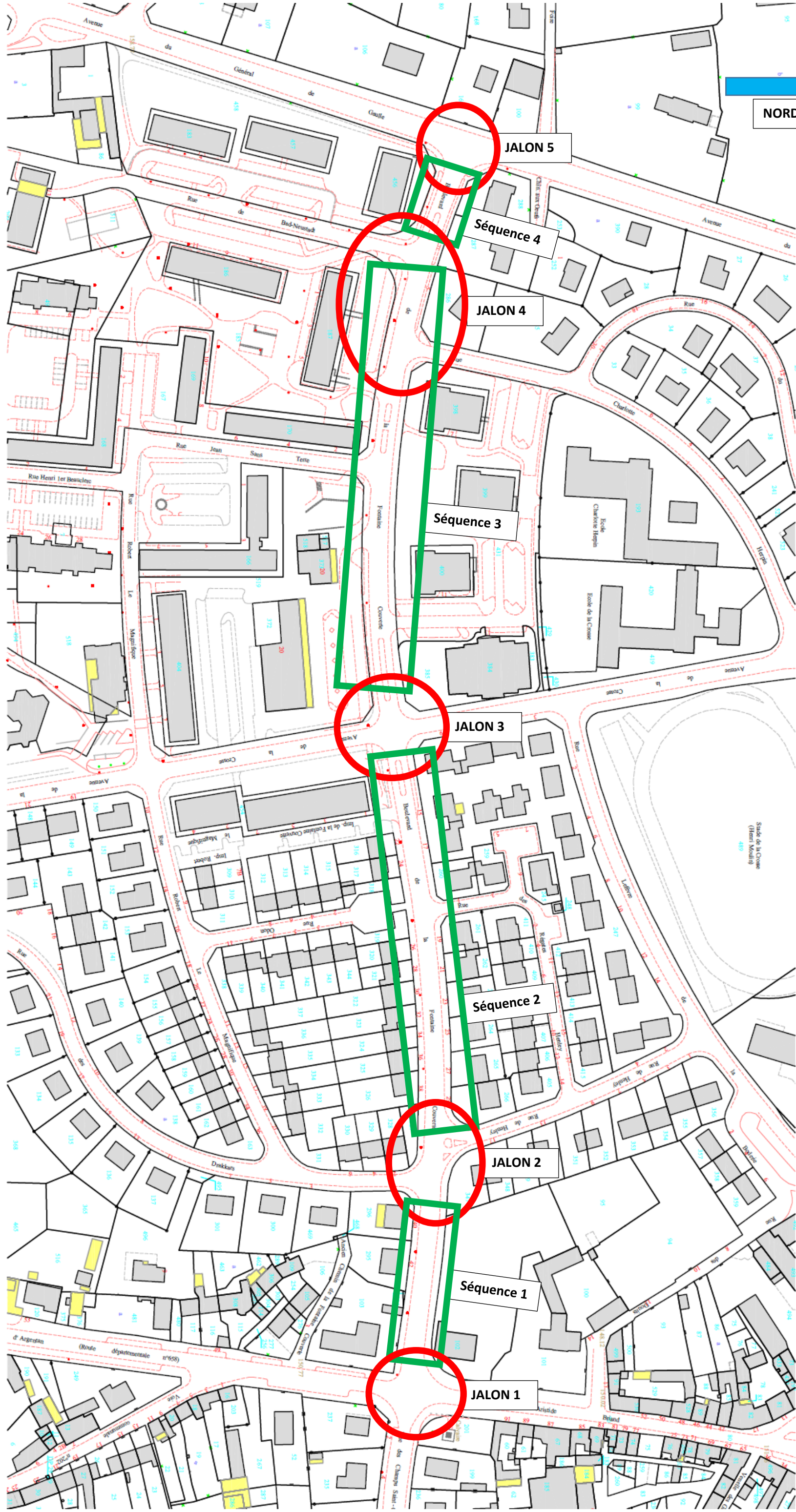
Sur la base du diagnostic général présenté ci-dessus, il est demandé :

- en phase APS :
  - une analyse critique du diagnostic ;
  - une proposition de principes d'aménagement globale du boulevard comprenant les raccordements aux voiries d'accès, les abords et voies adjacentes ;
  - l'étude d'un aménagement global du boulevard et de ses abords, de niveau Avant-Projet Sommaire (APS), comprenant une justification de la réponse aux partis retenus. Un extrait de l'APS doit être spécifiquement consacré à l'aménagement de la zone des commerces qui réponde à la double contrainte :
    - d'être fonctionnel en lui-même ;
    - de s'intégrer à l'aménagement global du boulevard à terme ;
- en phase PRO :
  - l'étude de l'aménagement de la section située au droit des commerces au niveau projet (PRO) ;
  - l'élaboration du détail quantitatif estimatif des travaux sur la base des marchés pluriannuels passés par la collectivité ;
  - l'estimation financière prévisionnelle de l'opération (globale et partielle) ;
  - le phasage et le planning prévisionnel de réalisation.

### IV – ENVELOPPE FINANCIERE PREVISIONNELLE AFFECTEE A L'OPERATION

L'opération comprenant les travaux, les études, les contrats annexes et aléas est dotée d'une enveloppe de 200 000 € TTC.

---



JALON 5

Séquence 4

JALON 4

Séquence 3

JALON 3

Séquence 2

JALON 2

Séquence 1

JALON 1