



Concours La rue ... on partage !

5ème édition - Région Île-de-France 2010-2011

Projet porté par **La Vie à Vélo**

Expérimentation d'aménagements « à coûts modérés »



23 mai 2011



| | |
|---|-----------|
| CONTEXTE | 3 |
| PERSPECTIVES | 4 |
| CALENDRIER..... | 4 |
| VUE D'ENSEMBLE..... | 5 |
| VENEUX-LES-SABLONS..... | 5 |
| LE QUARTIER CONSIDERE ET SES USAGES | 5 |
| HIERARCHISATION DES ESPACES | 6 |
| PROPOSITION DE HIERARCHISATION DES ESPACES ET EMPLACEMENT DES PREMIERS AMENAGEMENTS LEGERS..... | 7 |
| LES AMENAGEMENTS PROPOSES | 8 |
| LA REDUCTION DE LARGEUR DES TRAVERSEES PIETONNES..... | 8 |
| CHEMINEMENT PIETON SUR CHAUSSEE..... | 9 |
| CHICANES | 10 |
| CHAUSSEE A NOYAU CENTRAL | 11 |
| REFERENCES | 12 |
| ANNEXES | 13 |
| <i>Evaluation de l'accessibilité cycliste de Veneux-les-Sablons (22 mai 2011)</i> | <i>13</i> |
| <i>Evaluation de l'accessibilité piétonne de Veneux-les-Sablons (22 mai 2011)</i> | <i>14</i> |

Contexte

Dans le cadre de la démarche agenda 21 initié par la commune de Veneux-les-Sablons, un groupe de travail a été créé sur la mobilité avec pour objectif premier de sécuriser le quartier englobant le groupe scolaire communal.

Le diagnostic est que le groupe scolaire n'est pas suffisamment accessible aux piétons et cyclistes : piétons dissuadés de traverser par des automobilistes pressés à l'heure de pointe (eux même parents d'élèves ...), stationnement sauvage sur les trottoirs, manœuvres dangereuses pour les cyclistes (marche arrière sans visibilité), absence de trottoirs dans certaines rues ou bien trottoirs très étroits. Le résultat est une faible part d'enfants se rendant à l'école à pied ou à vélo.

L'association « La Vie à Vélo », co-animatrice de ce groupe de travail, a proposé, en parallèle du réaménagement total de la rue desservant l'école, d'expérimenter la mise en place de dispositifs « à coûts modérés » permettant d'assurer la sécurité des cyclistes et des piétons à peu de frais et rapidement sur une zone étendue.

L'intérêt des aménagements légers à coût modéré

Les aménagements de sécurité se font généralement à l'occasion de réfections lourdes (travaux d'assainissement par exemple), ce qui au rythme actuel conduirait à attendre environ 30 ans avant d'obtenir une situation globalement convenable. D'autre part l'étalement des aménagements conduit à un manque de cohérence et donc de lisibilité.

Les aménagements légers et peu coûteux doivent donc permettre à la fois d'améliorer sensiblement le sort des piétons et cyclistes à court terme mais aussi de préfigurer des typologies d'aménagements lourds à venir.

Ces dispositifs légers à base de balises et de marquages peuvent être reconfigurés facilement, de sorte que lors d'un aménagement définitif intervenant quelques années plus tard la meilleure configuration pourra être mise en œuvre.

Dans notre cas, ces dispositifs légers doivent permettre l'instauration rapide d'une zone 30 étendue et cohérente (environ 50% de la surface de la commune) englobant le groupe scolaire, évitant ainsi la création de tronçons de zones apaisées indépendants.

Cette réflexion a d'ores et déjà conduit à la mise en œuvre par la commune de premiers aménagements, le principe reste à être confirmé et étendu.

Quatre types de dispositifs sont envisagés dans des rues secondaires ne supportant pas un trafic bi directionnel continu et où une chaussée à deux voies n'est pas nécessaire :

- **1** - Dans des rues sans trottoir pour lesquelles la zone de rencontre ne semble pas justifiée (masse de piétons actuellement insuffisante pour être respectée) ; **création de cheminement piéton sécurisé par des balises**. La chaussée se trouve réduite à une voie et le croisement des véhicules peut se faire dans des "dents creuses" au niveau des entrées charretières. La rue est mise en zone 30 et des coussins berlinois sont installés si nécessaire pour assurer la modération des vitesses et la sécurité des cyclistes.

Dans les rues possédant des trottoirs corrects :

- **2 - Réduction des traversées piétonnes à une voie** avec balises ou stationnement vélo. Dans le cas des balises un by-pass vélo est préservé.
- **3 - Création de chicanes** avec balises en plastique et by-pass vélo en dehors des passages piétons

Dans des rues possédant de trottoirs étroits, ou nécessitant une mise en visibilité des itinéraires cyclables :

- **4 - Création de chaussée à noyau central**

Perspectives

Au delà des aménagements envisagés en section courante, une réflexion sur le traitement des intersections est en cours avec notamment l'étude de la faisabilité de mini giratoires « légers » c'est à dire avec une pastille centrale simplement peinte. Ceux-ci présenteraient une alternative intéressante au traitement par stops, pénalisant pour les cyclistes, et permettraient d'apaiser les vitesses sur toutes les branches plutôt que sur les seules qui comportent un stop.

En ce qui concerne les piétons il reste beaucoup de choses à faire notamment dans les rues où la pression de stationnement est forte et pour lesquelles la création d'un trottoir nécessiterait de le supprimer. La mise en accessibilité représente également un enjeu fort et qui nécessitera des investissements conséquents.

Pour ce qui est des cyclistes, l'enjeu principal sera de créer des liaisons interurbaines sécurisées et attractives vers les communes voisines Moret sur Loing (Collège, piscine), Avon (Lycée), Chamagne sur Seine (Lycée).

L'aménagement de la gare routière et du parking de la gare sera l'occasion de doter la gare d'une offre de stationnement vélo correctement dimensionnée et sécurisée à court terme.

Calendrier

Les propositions du groupe de travail mobilité ont fait l'objet d'une présentation aux autres groupes de l'agenda 21 fin 2010 et une restitution globale aux habitants aura lieu courant 2011.

Les premiers aménagements légers sont mis en place en ce moment en parallèle de travaux plus lourds dans la rue desservant l'école¹ (rue Claude Bernard) et de la généralisation des doubles sens cyclables².

Si les principes d'aménagements donnent satisfaction ils pourront être déployés à d'autres quartiers.

Utilisation potentielle de l'enveloppe financière

La Vie à Vélo envisage de travailler sur le volet communication pour accompagner les changements en cours. Cela passe notamment par la commande de matériels existants (dépliants, affiches, exposition) mais aussi par la conception d'une brochure « code de la rue » adaptée au contexte local, dans laquelle il serait rappelé la démarche et les droits et devoirs de chaque catégorie d'usagers. Cette brochure aurait vocation à être diffusée en priorité aux scolaires, parents d'élèves et aux riverains du groupe scolaire, principalement concernés par les premiers aménagements, mais également à l'ensemble de la population suivant les ressources financières disponibles.

¹ Cette rue sera mise en sens unique avec un double sens cyclable sous forme de piste au niveau du trottoir coté école, le trottoir coté école sera largement dimensionné et un plateau surélevé sera implanté au droit de l'entrée.

² les doubles sens cyclables ont été généralisés aux 3 rues en sens unique que compte la ville en mai 2011.

Vue d'ensemble

Veneux-les-Sablons



La ville de Veneux-les-Sablons compte 4700 habitants et se situe au confluent de la Seine et du Loing, en lisière de la forêt de Fontainebleau.

La rue principale (avenue de Fontainebleau) est l'ancien passage de la N6, laquelle contourne maintenant Veneux-Les Sablons et Moret-sur-Loing par une déviation (1955).

La Route de Bourgogne, où se situent la mairie, l'église et la poste, est l'ancienne voie romaine reliant Autun à Lutèce, délaissée à la suite.

Le quartier considéré et ses usages

Le quartier considéré englobe le groupe scolaire, la maison des associations et la salle polyvalente (générateurs de déplacements pour les jeunes), la maison de retraite (déplacements de personnes à mobilité réduite), la gare et un supermarché pour une surface d'environ 1.5 km².









La gare et le groupe scolaire induisent des comportements agressifs de la part d'automobilistes "pressés" aux heures de pointe. Le supermarché jouxtant le groupe scolaire reçoit des camions de livraison de grande taille. Enfin des bus publics et privés sillonnent le quartier.

Hierarchisation des espaces

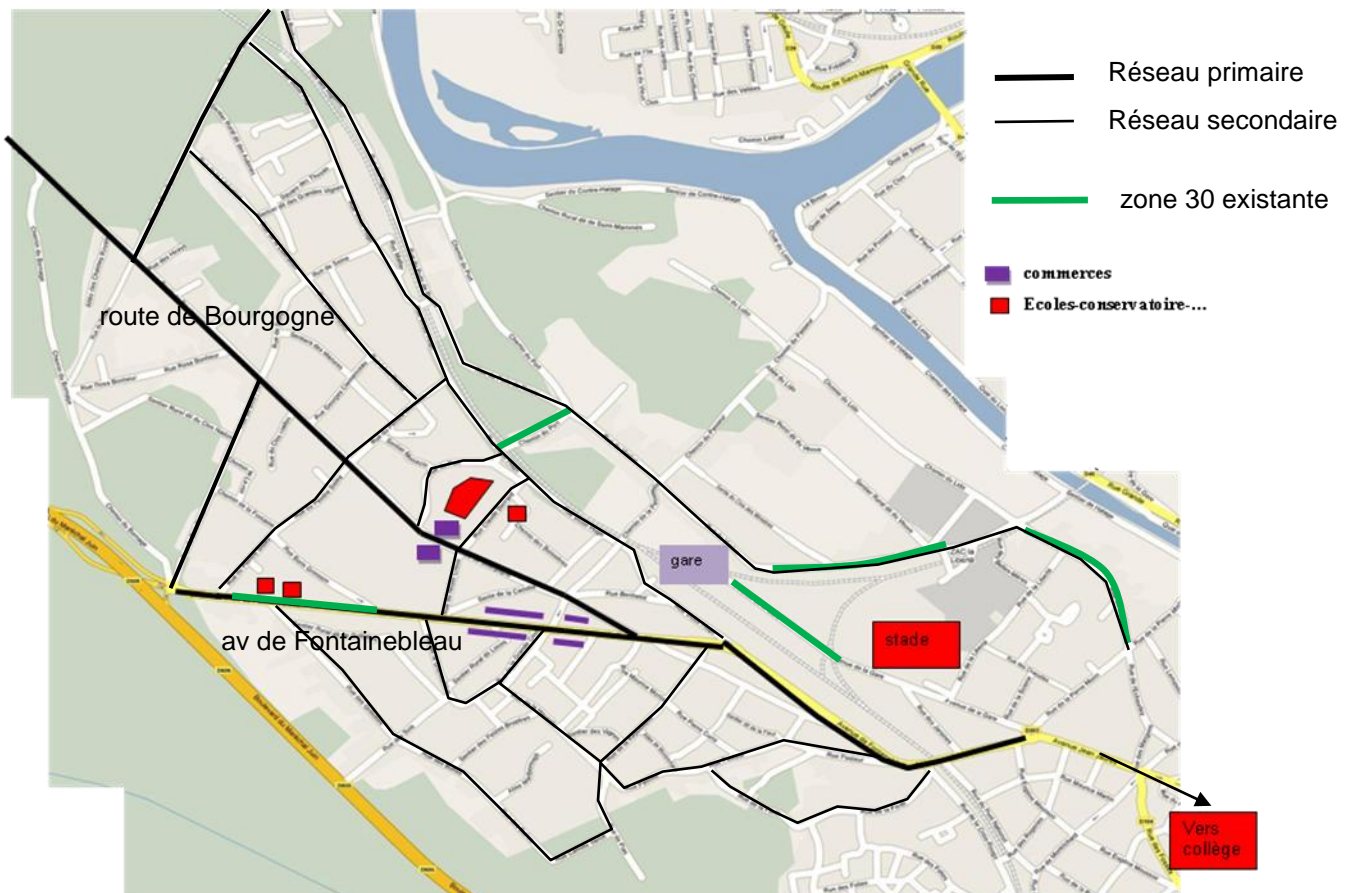
Les aménagements légers s'insèrent dans la problématique globale de hiérarchisation des espaces avec pour objectif la mise en place rapide des zones apaisées dont l'efficacité et la crédibilité nécessitent une adaptation aux usages (observés ou recherchés) et un minimum d'aménagement (obligation réglementaire également selon le décret du 30/07/2008).

Il existe actuellement 5 tronçons limités à 30 km/h ou aménagés en zone 30 sans cohérence d'ensemble.

En suivant les recommandations du Certu, qui classe les espaces en fonction de l'équilibre entre fonctions de trafic et fonctions de vie locale, deux axes principaux (route de Bourgogne et avenue de Fontainebleau) peuvent justifier une limite à 50 km/h sur une partie de leur linéaire (le second comporte déjà un tronçon à 30 km/h au droit du conservatoire). En dehors de ces axes les quartiers ont vocation à être aménagés en zone apaisée. Deux ensembles de rues anciennes très étroites sans trottoir ont vocation à être aménagées en zones de rencontre, ainsi qu'un cheminement entre le centre et la gare et une zone d'échanges aux abords de l'école.

| | | | | |
|------------------------------------|--|--|--|--|
| Statut de la zone ou de la voie |  aire piétonne |  zone de rencontre |  zone 30 |  agglomération |
| Vitesse maximale | Allure du pas | 20 km/h | 30 km/h | 50 km/h |
| Équilibre vie locale / circulation |  vie locale |  vie locale |  vie locale |  vie locale |

source CERTU



Situation actuelle : effets de coupure importants du réseau primaire / zones 30 décousues

Proposition de hiérarchisation des espaces et emplacement des premiers aménagements légers

Etendre les zones 30 à l'échelle des quartiers, assurer les itinéraires cyclables sur le réseau primaire et les mettre en visibilité vers gare, écoles, collège



Les aménagements proposés

La réduction de largeur des traversées piétonnes

Constat

Les enfants se rendant au groupe scolaire doivent traverser un certain nombre de rues qui représentent des effets de coupure. Au droit de passages piétons pourtant légèrement surélevés peu d'automobilistes s'arrêtent naturellement pour laisser traverser les piétons.

Principe

L'aménagement consiste à réduire la traversée à une voie avec des balises et un marquage au sol, l'effet recherché étant :

- une moindre exposition au risque grâce à une traversée plus courte
- une réduction de la vitesse des voitures grâce au rétrécissement de chaussée

La chaussée libre doit être de 3m pour permettre le passage des pompiers (position des balises) mais le marquage peut réduire davantage la chaussée.

Localisation

Ce type de dispositif semble adapté dans les rues qui ne supportent pas un flux bidirectionnel continu, ce qui est le cas de l'ensemble des rues secondaires.

Effets pervers possibles

Il convient de veiller à ménager un by-pass vélo pour ne pas pénaliser les cyclistes du côté des balises. Il faut s'attendre à ce que des automobilistes forcent le passage face à un cyclistes arrivant dans le sens prioritaire (opposé aux balises) : un dispositif ralentisseur supplémentaire peut alors être nécessaire (coussin berlinois par exemple).



Principe général



Proposition avec garage vélo



Réalisation (19/06/11) rue du Port

Il s'agit d'un passage important vers l'école, face à la maison des associations

Cheminement piéton sur chaussée

Constat

Certaines rues ne disposent pas de trottoir et ne se prêtent pas à un aménagement en zone de rencontre (masse de piétons actuellement insuffisante pour être respectée).

Principe

L'aménagement consiste à créer un cheminement piéton sécurisé par des balises. La chaussée se trouve réduite à une voie et le croisement des véhicules peut se faire dans des "dents creuses" au niveau des entrées charretières. La rue est mise en zone 30 et des coussins berlinois sont installés si nécessaire pour assurer la modération des vitesses et la sécurité des cyclistes. Le marquage devrait être de type bande de rive pour être franchissable (T2 3u)

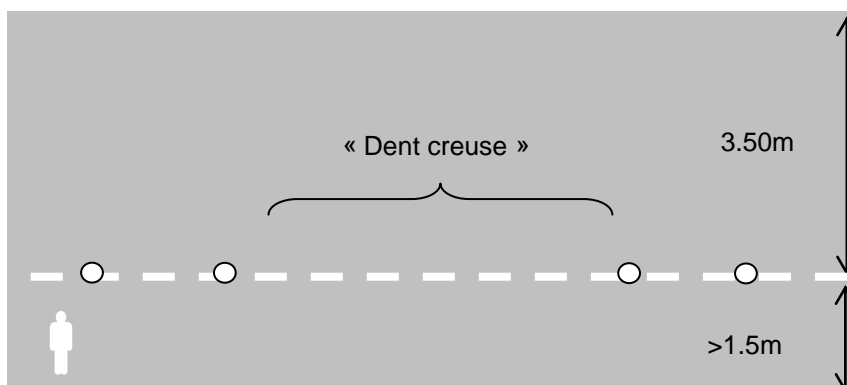
La chaussée libre doit être de 3m pour permettre le passage des pompiers.

Localisation

Ce type de dispositif semble adapté dans les rues qui supportent un faible trafic ou bien un trafic relativement unidirectionnel.

Effets pervers possibles

Tout aménagement de rétrécissement de chaussée peut devenir contraignant pour les cyclistes (difficulté à être doublé / passage en force de l'automobiliste), un dispositif ralentisseur supplémentaire peut alors être nécessaire pour empêcher les accélérations (coussin berlinois par exemple). On suppose toutefois que les enfants à vélo emprunteront le cheminement piéton et que les adultes cyclistes pourront y faire une brève incursion en cas de croisement difficile. Si possible il faut laisser une chaussée libre de 3.50m qui permet le croisement d'une voiture et d'un vélo à vitesse modérée.



Principe général



proposition



Réalisation mai/2011 rue V. Hugo : rue sans trottoir et virage sans visibilité : itinéraire vers gare et écoles

Chicanes

Principe

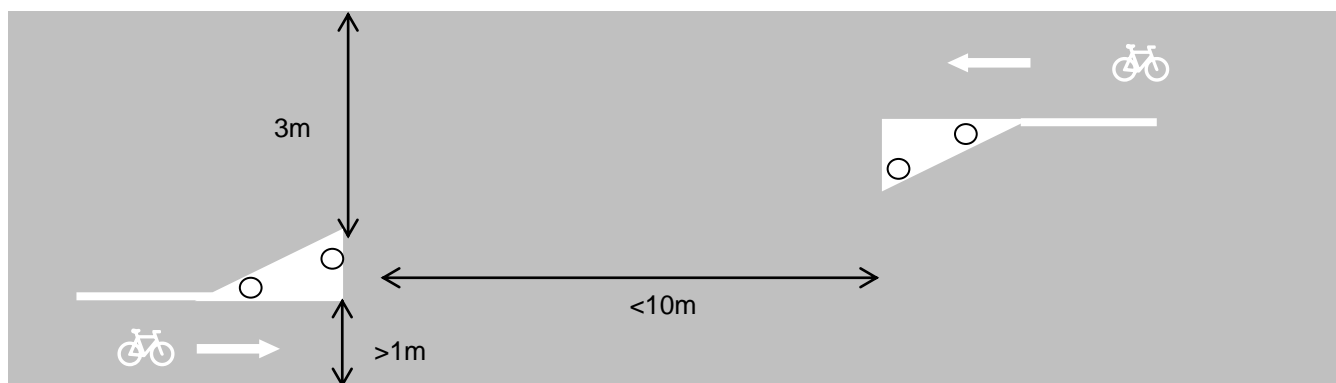
L'aménagement consiste à créer une chicane. Celle-ci doit permettre d'écrêter les vitesses sans occasionner de gêne à vitesse modérée. Elle peut être réalisée avec des balises ou des bacs à fleurs par exemple.

Localisation

Ce type de dispositif semble adapté dans les rues qui supportent un faible trafic ou bien un trafic relativement unidirectionnel afin d'éviter les conflits, en particulier d'automobilistes forçant le passage face à un cycliste.

Effets pervers possibles

Des automobilistes agressifs peuvent tenter de passer tout de même à vitesse élevée (comportements observés après la mise en place mais très peu par la suite) : le dimensionnement est donc important, il doit véritablement créer un rayon de courbure contraignant.



Principe général



Réalisation avril 2011 (by-pass vélo possible entre balises, à améliorer) rue du Puits de Rosay

Rue à faible trafic mais trafic de transit agressif, virages sans visibilité au déboucher d'une passerelle piétonne, pas de trottoir. L'objectif est de casser les vitesses dans le virage

Chaussée à noyau central

Constat

Certaines rues ont des trottoirs étroits ne permettant pas à un parent de marcher à côté de son enfant par exemple. Certaines rues ne sont pas assez larges pour y créer des bandes cyclables classiques (infranchissables) mais nécessiteraient un aménagement pour apaiser les vitesses et donner de la visibilité à l'itinéraire cyclable (vers l'école, le collège, la gare).

Principe

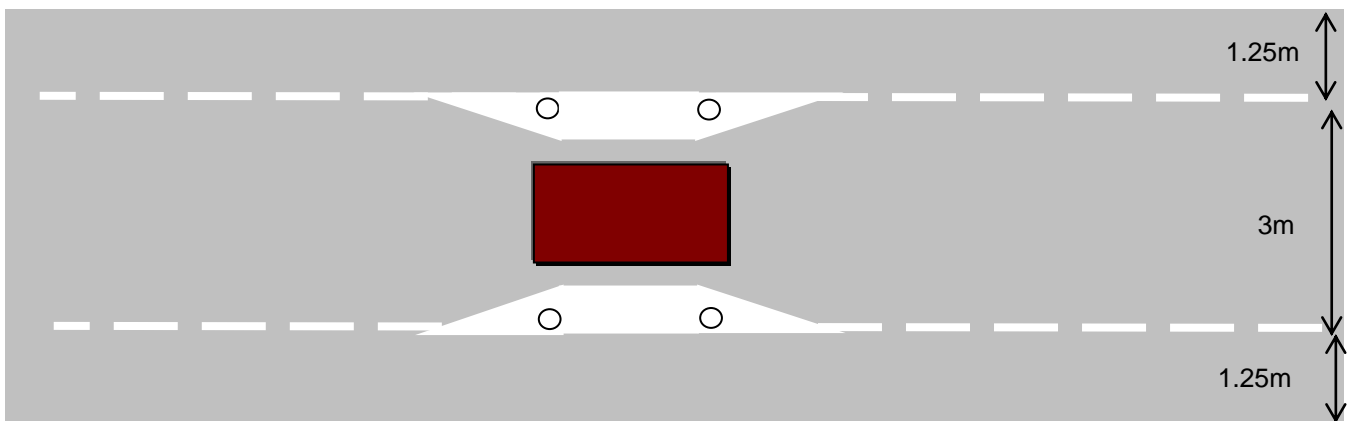
L'aménagement consiste à réduire la chaussée à moins de deux voies avec des bandes de rives (T2 3u franchissables), qu'il faut empiéter en cas de croisement, ce qui induit un apaisement des vitesses par rétrécissement visuel. L'itinéraire cyclable est rendu visible et les piétons peuvent occasionnellement emprunter la bande.

Localisation

Ce type de dispositif semble adapté dans les rues qui supportent un faible trafic ou bien un trafic relativement unidirectionnel : l'empiètement sur les bandes doit rester occasionnel. Le flux piéton /vélo doit être modéré en cas de trottoir étroit pour éviter les conflits sur la bande.

Effets pervers possibles

Le partage (au sens séparation) de la chaussée peut inciter les voitures à la vitesse, effet qui doit être compensé par l'effet de rétrécissement visuel ou éventuellement par une écluse avec by-pass vélo par exemple.



Principe général : exemple pour chaussée de 5.50m avec écluse et coussin



Proposition sur itinéraire écoles /collège/gare rue V. Hugo. Le trottoir de droite (en amont de la photo) est étroit et peu commode. Trafic faible et orienté vers la gare et les écoles (peu de croisements).

Références

Généralités

Ville plus sûre quartiers sans accidents, CERTU 1994

Zone 30 des exemples à partager, CERTU 2006

Guide des coussins et plateaux, CERTU 2000

Recommandations pour les aménagements cyclables, CERTU 2000

fiches CERTU

[Aire piétonne, zone30, zone de rencontre, quels domaines d'emploi ?](#)

[Amélioration de la sécurité des usagers vulnérables \(nov 2010\)](#)

[synthèse](#) sur les différentes zones (piétonne, zone de rencontre, zone 30)

[zone de rencontre](#)

[zone 30](#)

Chicanes

Réduire la vitesse en agglomération, CETUR 1989

<http://www.securite-routiere.org/infrastructure/chicanes/chicanes.htm>

<http://www.securite-routiere.org/infrastructure/calcul.htm>

Chaussée à noyau central

<http://velobuc.free.fr/kernfahrbahn.html>

Aménagements légers

Exemple de la ville de Zollikon (Suisse) qui a généralisé le 30 km/h en 6 mois :

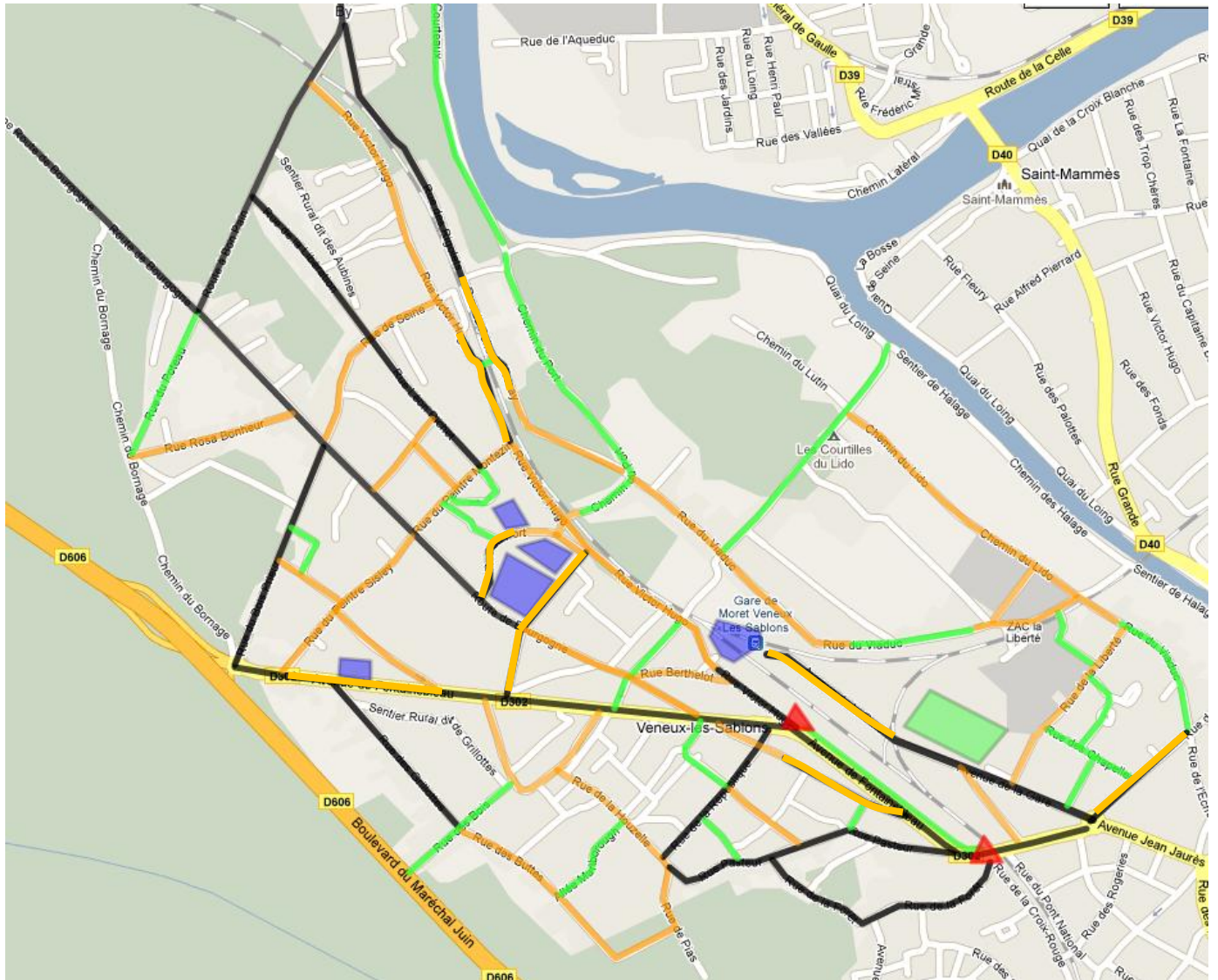
http://www.signal.ch/franzoesisch/ref_zone_zollikon_04_f.pdf





Annexes

Ces différentes évaluations ont été réalisées par la Vie à Vélo à partir de 2008 et ont permis d'affiner la vision d'ensemble présentée dans ce rapport.

Pour plus d'informations on se reportera à <http://cyclabilite.org/cartes-de-cyclabilite-definition/>

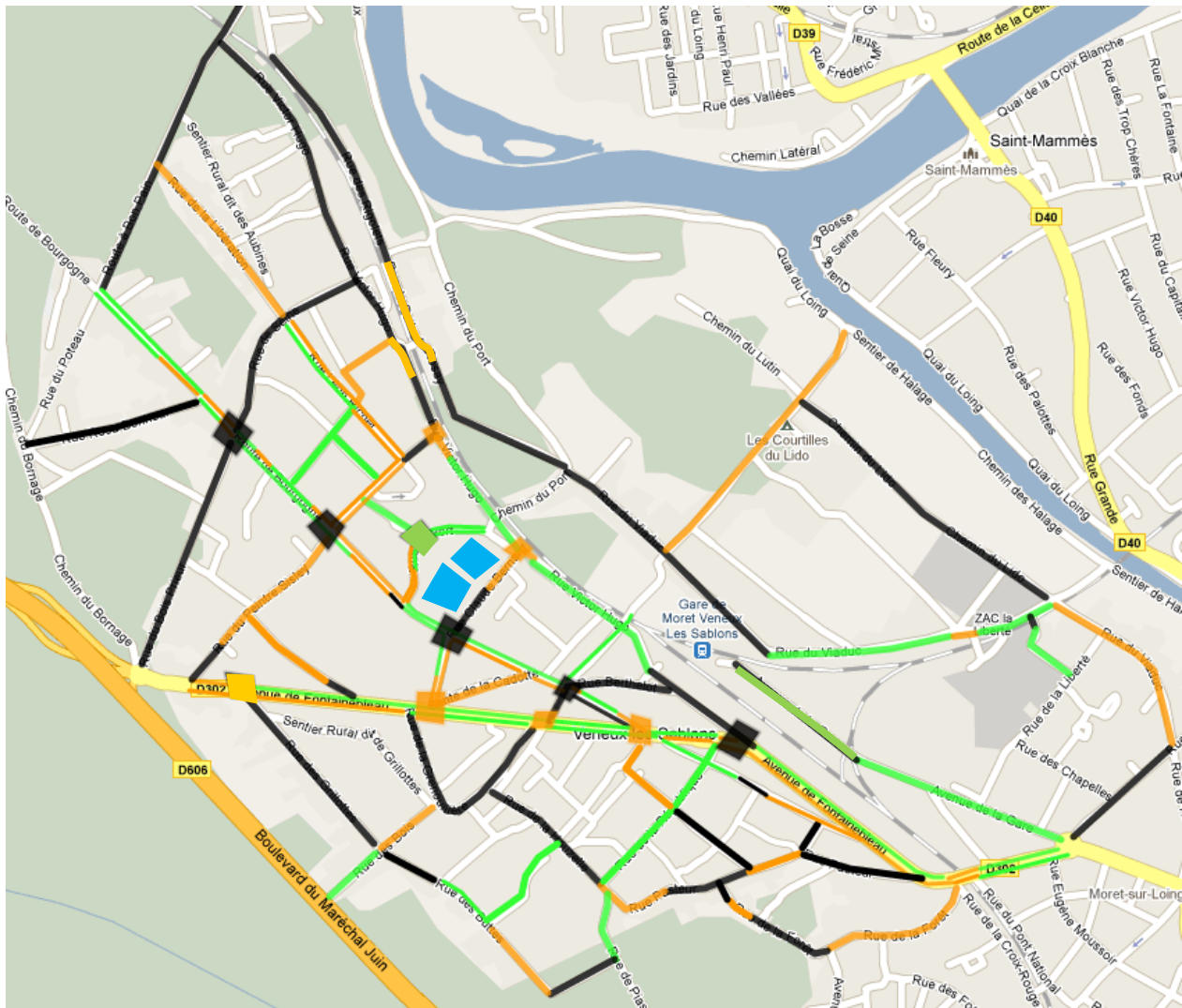
Evaluation de l'accessibilité cycliste de Veneux-les-Sablons (22 mai 2011)



-  non accessible (sens unique)
-  pas cyclable : pas d'aménagements / vitesses > 30km/h
-  moyennement cyclable : accessible à des cyclistes aguerris
-  cyclable : accessible à tous

Evaluation de l'accessibilité piétonne de Veneux-les-Sablons (22 mai 2011)

Il s'agit d'un premier essai de cartographie de l'accessibilité piétonne ; les critères sont volontairement simplifiés.



- inaccessible : trottoir < 0.5m ou pas trottoir et vitesses > 20 km/h
- accessible personnes valides trottoir 0.5 - 1.4 m ou pas de trottoir et $V < 30$ km/h
- accessible PMR, poussettes trottoir 1.40 m