

L'état des lieux

sur la base des éléments validés

V
A
L
I
D
A
T
I
O
N

- dresser un état des lieux sur les secteurs repérés
 - recenser les points noirs, les gênes à la circulation...

Travail de terrain

logique d'usage « complet », chaîne de déplacement
repérage des dysfonctionnements, photos, prise de notes

Document de synthèse :

description, analyse, propositions d'améliorations

sur chaque lieu ou itinéraire et pour chaque type de handicap, il faut imaginer la chaîne de déplacement et repérer les dysfonctionnements

Exemple sur Communay (69)

une fiche par secteur avec :

état des lieux, proposition d'aménagement et coût

Proposer une synthèse de l'état des lieux

Exemple de Communay (69)

*sans attendre ,
les services techniques peuvent déjà intervenir*



La hauteur des panneaux

vérifier le positionnement à 2,20m et rajouter une bande contrastée de 10cm à 1,20m du sol sur les émergences.



Potelets

contraste visuel au sommet



Les grilles d'assainissement

les espacements sont tous supérieures à 2cm



Les arceaux et autres

ils empêchent même le cheminement des piétons en général

Proposer une synthèse de l'état des lieux

Exemple de Communay (69)

*sans attendre ,
la municipalité peut déjà intervenir*



La gestion des poubelles

elles encombrent les trottoirs et gênent le cheminement



La gestion des travaux

vérifier que le cheminement est encore possible



Le respect des tailles de haies

parfois des branches gênent le cheminement
(haies privés et publiques)



Sur la base des lieux et des itinéraires validés



Les abaissés de trottoir

il y en a peu



Les bandes d'éveil de vigilance (BEV)

inexistantes sur la commune sauf au niveau du collège

Les escaliers

absence de contraste visuel sur les premières et dernières marches, absence de main courante, Bev



Les revêtements des itinéraires piétons

souvent mal entretenus

Pentes, rampes et devers

des soucis en centre ville entre rue Magnolia et rue centrale

Les propositions d'aménagement

sur la base des éléments validés

- principes d'aménagement par itinéraires et lieux à enjeu
 - schémas, croquis, photo-montages...
- recommandations
 - mobilier, couleurs, matériaux...
- aménagements particuliers
 - phasage possible
- estimations sommaires
 - classement suggéré :
ex : - 20000€ / de 20 000€ à 100 000€ / + de 100 000€

Exemple sur Communay (69)

1 - réalisation d'un cheminement accessible rue Magnolia : aménagement du trottoir et d'une traversée piétonne à l'intersection des rues Magnolia et Sidon dépose pavés, abaïssement, repose pavé, enrobé, assainissement, passage piétons, signalisation, BEV, ...		3 500 €
2 - réalisation de rampes entre la rue Magnolia et la place de la Mairie afin d'accéder à l'espace public de la mairie, 4 + 2 rampes sont nécessaires. Cet aménagement est à intégrer au projet de halle. une structure bois		25 000 €
3 - dans le cadre du projet de halle, il serait opportun de réaménager les toilettes publics aussi bien à l'intérieur qu'à l'extérieur notamment au niveau des pentes et du devers		
4 - une rampe d'accès est nécessaire afin d'accéder à la mairie (le passage par l'arrière étant discriminant)		
5 - mise en place de systèmes de détection sur l'ensemble de l'espace public :		
palissade en bois sous les escaliers garage à vélos		400 €
pose de garde corps		400 €
pose de BEV		50 €/ml
6 - reprendre certains secteurs de la rue centrale afin d'atténuer les pentes et les rampes :		
accès aux salles municipales dépose pavés, rehaussement, repose pavé, enrobé, assainissement		1 000 €
accès au parking dépose pavés, rehaussement, repose pavé, enrobé, assainissement		1 500 €
réaménagement de l'intersection avec la rue des Bonnières (inclus dans le programme d'aménagement de la rue du Mazet		

Le programme

sur la base des éléments validés et avec les élus

REALISATION D'UN PROGRAMME

le milieu urbain étant toujours en évolution, il est indispensable que le programme puisse évoluer lui aussi, c'est pourquoi il doit être réalisé par les élus

on peut associer une personne des services techniques à l'équipe d'étude:

- transfert d'un savoir faire
- connaissance du territoire
- évolution dans le temps du programme

ET FAIRE « VIVRE » CE PROGRAMME

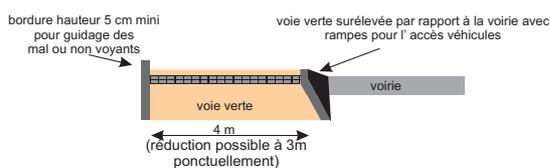
Outil simple de programmation : un tableur

ELEMENTS FINANCIERS			
ENJEU	SITE	LIBELLE	EVALUATION
F1	Place de la Maine	Aménagement de la place	80 000,00
F2	Relation lotissement les Bouroux-Le village	Aménagement du cheminement	60 000,00
F3	Relation Entrée Nord-Le village	Aménagement des trottoirs et de la chaussée	80 000,00
M1	Sanitaires publics	Aménagement du revêtement et de la porte d'accès	8 000,00
M2	Relation zone habitat Nord/Ouest - Le village	Aménagement d'un trottoir	6 000,00
M3	Centre-ville	Aménagement des trottoirs et de rampes d'accès	25 000,00
M4	Ecole primaire, cantine, bibliothèque	Aménagement du passage piéton, d'un stationnement handicapé et de l'accès à l'école	15 000,00
M5	Relation zone habitat Sud/Est - Le village	Aménagement de trottoirs	40 000,00
M6	Eglise	Aménagement d'une rampe d'accès	5 000,00
L1	Relation zone habitat nouvelle à l'Ouest - Le village	Aménagement d'un giratoire et de trottoirs	400 000,00
L2	Relation École maternelle- École primaire	Aménagement des trottoirs et des traversées piétonnes	15 000,00
MONTANT TOTAL DES AMENAGEMENTS			734 000,00

Principes d'aménagement de la trame piétons/cycles

Trame piétons / cycles	
aujourd'hui	
↓	Transformation progressive des aménagements cyclables en voie verte
	Maillage piéton à compléter (accessibilité)
demain	
grands principes	<ul style="list-style-type: none"> - continuité en zone 30 et zone de rencontre (mixité) - piste ou bandes cyclables, voie verte (3m mini) - trottoirs traversants (accès riverains / lotissements) - cheminement mini d'1,40 m sans obstacle - Jalonnement / signalétique

la voie verte

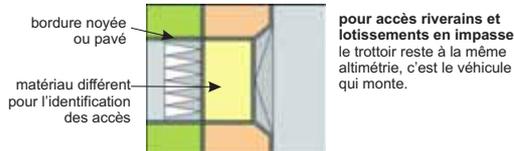


* Pour Communay, au niveau des écluses l'emprise est réduite aussi pour les cheminements piétons. On a donc une fin de voie verte avec soit :

- le retour des cycles dans la circulation
- le cycliste met pied à terre et reste sur le trottoir

* au vu des « flux » de circulation des trottoirs, il y a peu de chance qu'il y ait une gêne à la circulation sur ces espaces.

le trottoir traversant



le concept de voie verte :
la voie verte est un itinéraire en site propre partagé par des utilisateurs non motorisés : piétons, cyclistes, rollers, personnes à mobilités réduites...

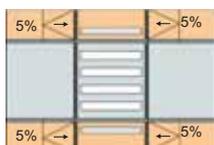
le double sens cyclable :
C'est une rue à double sens dont un sens est réservé aux cycles.

la zone 30 :
C'est un espace public où l'on cherche à instaurer un équilibre entre les pratiques de la vie locale et la fonction circulatoire. La vitesse y est limitée à 30 km/h. toutes les chaussées sont à double sens pour les cyclistes. Les entrées/sorties sont annoncées par une signalisation et l'ensemble de la zone est aménagée de façon cohérente.

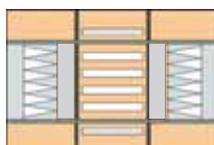
la zone de rencontre :
C'est une zone de circulation apaisée intermédiaire entre aire piétonne et zone 30 qui est implantée là où la vie locale est développée et prépondérante. dans cette zone les piétons sont autorisés à circuler sur la chaussée sans y stationner et bénéficient de la priorité sur les véhicules dont la vitesse est limitée à 20km/h.

les traversées piétonnes

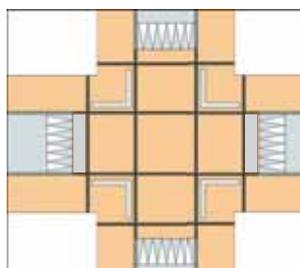
trottoir abaissé



passage surélevé



plateau traversant

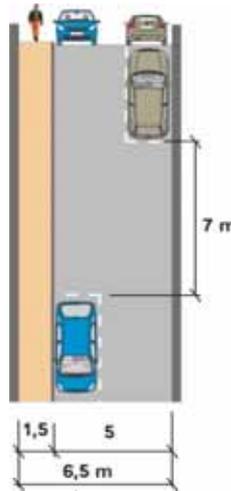
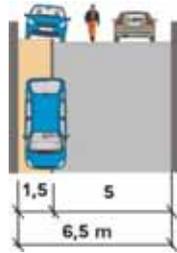


Implantation de bande d'éveil de vigilance de part et d'autre de la rue. Mise en œuvre d'une double rangée de pavés de part et d'autre du marquage de la traversée se poursuivant sur les trottoirs afin de signaler la traversée afin de guider la personne malvoyante ou aveugle.

Principes d'aménagement des dessertes locales

les dessertes locales	
aujourd'hui	30 ou 50 km/h
↓	Zones 30 immédiates sauf exceptions
demain	30 km/h - 20 km/h
grands principes	- zone de rencontre au centre
	- priorité à droite, gestion stop dans certains cas
	- stationnement en chicane sur chaussée
	- cheminement mini d'1,40 m sans obstacle
	- chaussée à 4,50 m
	voire moins

Le principal souci sur les voies de desserte est le stationnement sur les trottoirs qui gêne le cheminement. Un aménagement simple consiste à marquer le stationnement sur la chaussée alternativement sur la rive gauche puis sur la rive droite. Cette configuration non seulement laisse libre les cheminements mais contient aussi les vitesses.



la zone 30 :

C'est un espace public où l'on cherche à instaurer un équilibre entre les pratiques de la vie locale et la fonction circulatoire. La vitesse y est limitée à 30 km/h. toutes les chaussées sont à double sens pour les cyclistes. Les entrées/sorties sont annoncées par une signalisation et l'ensemble de la zone est aménagée de façon cohérente.



la zone de rencontre :

C'est une zone de circulation apaisée intermédiaire entre aire piétonne et zone 30 qui est implantée là où la vie locale est développée et prépondérante. dans cette zone les piétons sont autorisés à circuler sur la chaussée sans y stationner et bénéficient de la priorité sur les véhicules dont la vitesse est limitée à 20km/h.



le marquage au sol :

le logo 30 est à mettre en oeuvre sur la chaussée afin de rappeler la limitation de vitesse (*évite des panneaux*)



la priorité à droite :

Les vitesses étant apaisées, le principe de priorité à droite est à généraliser sur la commune sauf aux intersections où la visibilité n'est pas réciproque.

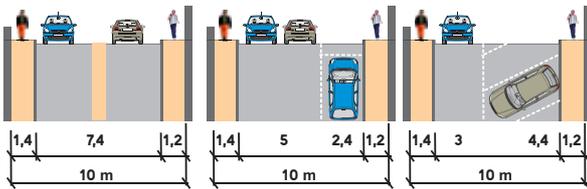


l'identification des intersections

- utilisation de peinture au sol afin de mieux percevoir les intersections.

aménagement spécifique Route de Marennes entre la rues des anciennes mines et la route de Ternay

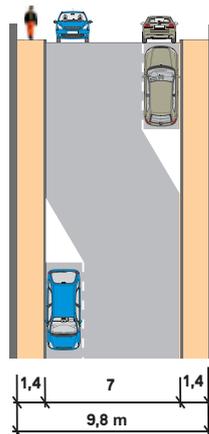
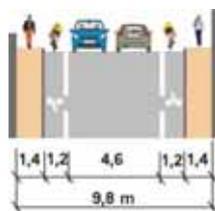
- la route de Marennes perd sa priorité
- réduire l'emprise de la voie en implantant du stationnement principalement pour les besoins du garage.
- ou mise à sens unique afin d'éviter les mouvements de tourne à droite venant de la route de Ternay avec stationnement en épi



Principes d'aménagement des dessertes inter quartiers

les dessertes inter-quartiers	
aujourd'hui	50 km/h - Zone 30 au centre
↓	Baisse progressive de la vitesse avec des aménagements provisoires puis définitifs
demain	30 km/h - 20 km/h
grands principes	- zone de rencontre au centre
	- priorité à droite, gestion stop ou mini giratoire dans certains cas
	- stationnement en chicane sur chaussée
	- cheminement mini d'1,40 m sans obstacle
	- chaussée à 4,50 m

Lorsque l'emprise de la chaussée est trop large on peut dans un premier temps par du marquage au sol marquer soit des bandes cyclables, soit du stationnement afin d'atténuer l'image «routière» de la rue. Il sera nécessaire d'aménager qualitativement dans un second temps en intégrant le principe de trottoir traversant sur le côté le plus large.



la zone 30 :

C'est un espace public où l'on cherche à instaurer un équilibre entre les pratiques de la vie locale et la fonction circulatoire. La vitesse y est limitée à 30 km/h. toutes les chaussées sont à double sens pour les cyclistes. Les entrées/sorties sont annoncées par une signalisation et l'ensemble de la zone est aménagée de façon cohérente.



la zone de rencontre :

C'est une zone de circulation apaisée intermédiaire entre aire piétonne et zone 30 qui est implantée là où la vie locale est développée et prépondérante. dans cette zone les piétons sont autorisés à circuler sur la chaussée sans y stationner et bénéficient de la priorité sur les véhicules dont la vitesse est limitée à 20km/h.



le marquage au sol :

le logo 30 est à mettre en oeuvre sur la chaussée afin de rappeler la limitation de vitesse (*évite des panneaux*)



la priorité à droite :

Les vitesses étant apaisées, le principe de priorité à droite est à généraliser sur la commune sauf aux intersections où la visibilité n'est pas réciproque.

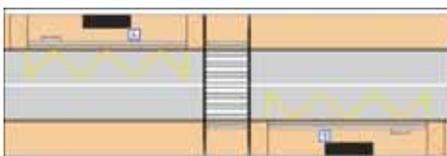


l'identification des intersections

- utilisation de peinture au sol afin de mieux percevoir les intersections.

Principe d'aménagement des arrêts de TC

- surélévation du quai
- bande d'éveil de vigilance le long du quai
- identification des portes avant et centrale
- implantation de l'abri à 1,40 du bord
- passage piéton entre les arrêts (traversée se fait à l'arrière du bus)



Dans certains cas la gestion des intersections peut être traitée par un **mini giratoire «provisoire»**. Sur des rues à forte emprise comme la rue de la Guicharde et la rue du 30 mai 1944, on peut planter facilement une «pastille» (mini-giratoire franchissable de 2m de diamètre) au droit de certaines intersections, afin de gérer le carrefour mais aussi de maîtriser les vitesses.



Principes d'aménagement des liaisons inter communales

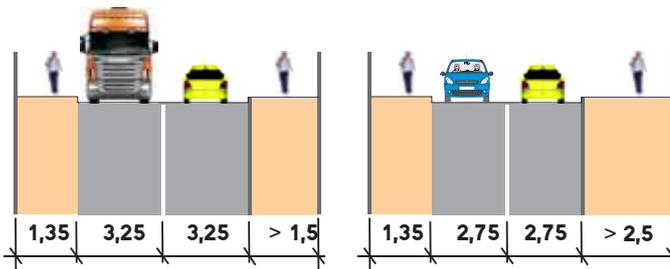
les liaisons intercommunales	
aujourd'hui	50 km/h
↓	
demain	50 km/h secteurs à 30 km/h
grands principes	<ul style="list-style-type: none"> - identification des entrées d'agglomération - identification de l'entrée principale sur le centre ville - zone 30 sur certains secteurs - chaussée de 5,50 m

La partie circulée est réduite à 5,50m. Les intersections sont aménagées afin d'être identifiables de plus elles vont donner un rythme à la traversée d'agglomération pour ne pas permettre de vitesses excessives. Le trottoir le plus large est traité sur le principe du trottoir traversant. Il peut sur certains secteurs suivant l'emprise disponible être considéré comme une voie verte.



la zone 30 :

C'est un espace public où l'on cherche à instaurer un équilibre entre les pratiques de la vie locale et la fonction circulatoire. La vitesse y est limitée à 30 km/h. toutes les chaussées sont à double sens pour les cyclistes. Les entrées/sorties sont annoncées par une signalisation et l'ensemble de la zone est aménagée de façon cohérente.



Aménagements spécifiques pour les parties urbaines des autres liaisons :

- route de Sérézin : une traversée surélevée sera implantée au niveau de la liaison piétons/cycles permettant ainsi de réduire les vitesses sur cette rue.
- rue du Proveras : elle reste inchangée sauf sur la partie comprise entre les intersections avec la rue des Brosses et la rue Centrale.
- rue des anciennes mines : réalisation d'un trottoir traversant de 3 m afin d'accueillir la voie verte jusqu'à l'intersection avec le chemin de la plaine vie.
- rue de la garde : réalisation d'un trottoir d'1,40 libre de tout obstacle au moins jusqu'à l'impasse du Talamont.