

SAINT LOUBÈS

Schéma modes actifs et modération de la vitesse



agoracité
Sarl au capital de 8 000 euros

espaces & mobilité

Accessibilité - Mobilité active

21 avenue des Mondaults
33270 FLOIRAC
Mobile : 06 08 71 61 27
Tél : 05 56 09 70 24
Mail : agoracite@orange.fr
Site internet : www.agoracite.fr

LIGNES DE CONDUITE

Sécurité des déplacements

21 avenue des Mondaults
33270 FLOIRAC
Mobile : 06 08 71 61 27
Tél : 05 56 09 70 24
Mail : pin.corine@orange.fr
Site internet : www.lignesdeconduite.fr

30 Août 2022

Améliorer la sécurité des déplacements Valoriser les modes actifs piétons et vélos

Ce plan doit permettre de fixer à court et à moyen terme :

- Une hiérarchie des voies
- De nouveaux statuts des voies
- Des aménagements en faveur des piétons et des cyclistes
 - Organiser le maillage du réseau cyclable
 - Garantir la chaîne du déplacement piéton entre ERP et pôles d'intérêt
 - Définir le programme pluriannuel des aménagements
 - Augmenter le stationnement vélo sur des pôles d'intérêts

La structure du réseau routier

RD 242, 1ère catégorie:

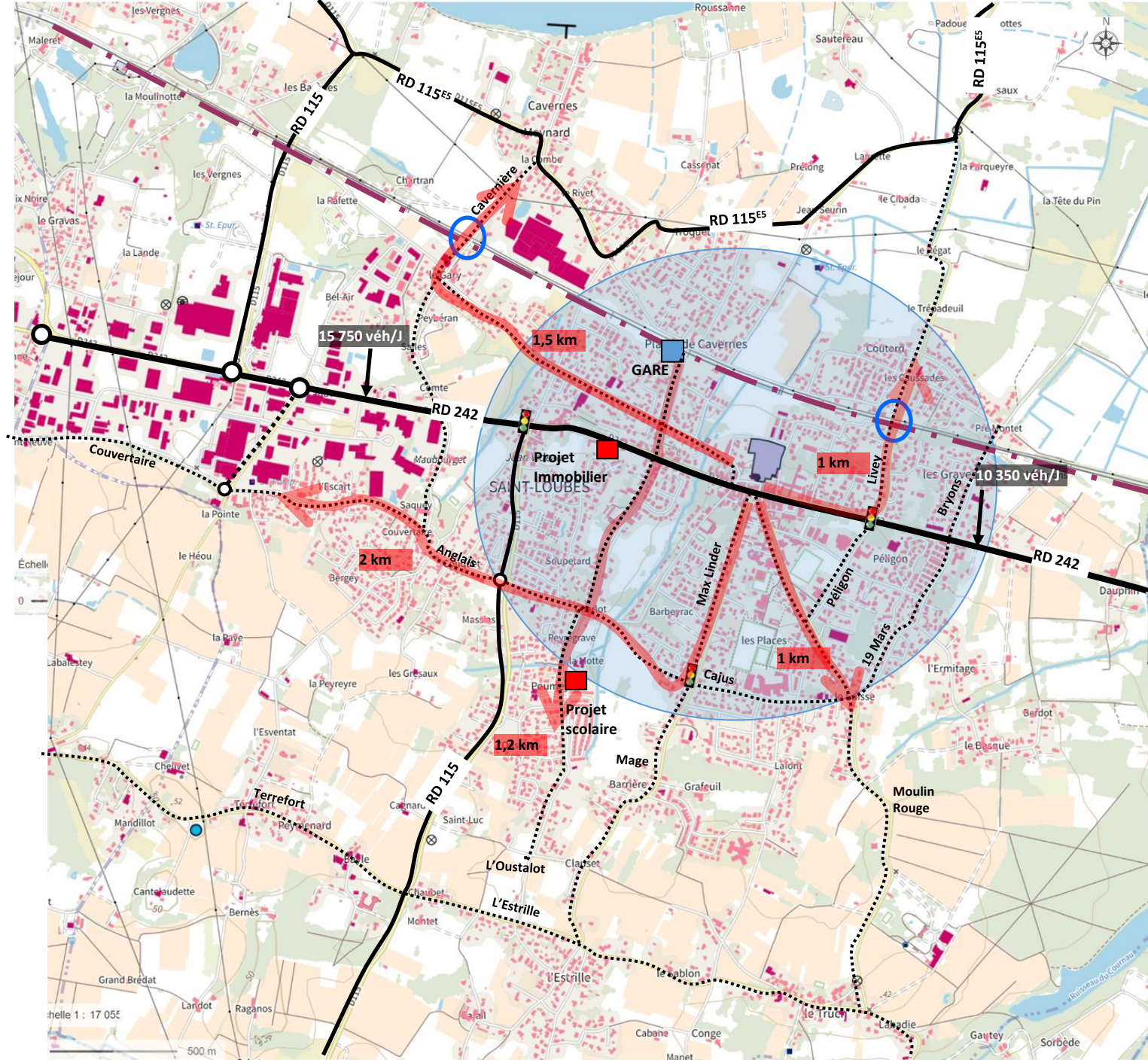
- 15 750 véh/jour à l'Ouest
- 10 350 véh/J sur la partie plus urbaine

**Voie ferrée avec seulement
2 traversées Nord Sud**

La gare peu accessible

**Vie urbaine concentrée au Sud
entre la RD 242 et la ceinture
19 Mars-Cajus-Anglais.**

**Equipements publics dans un
rayon d' 1 km**



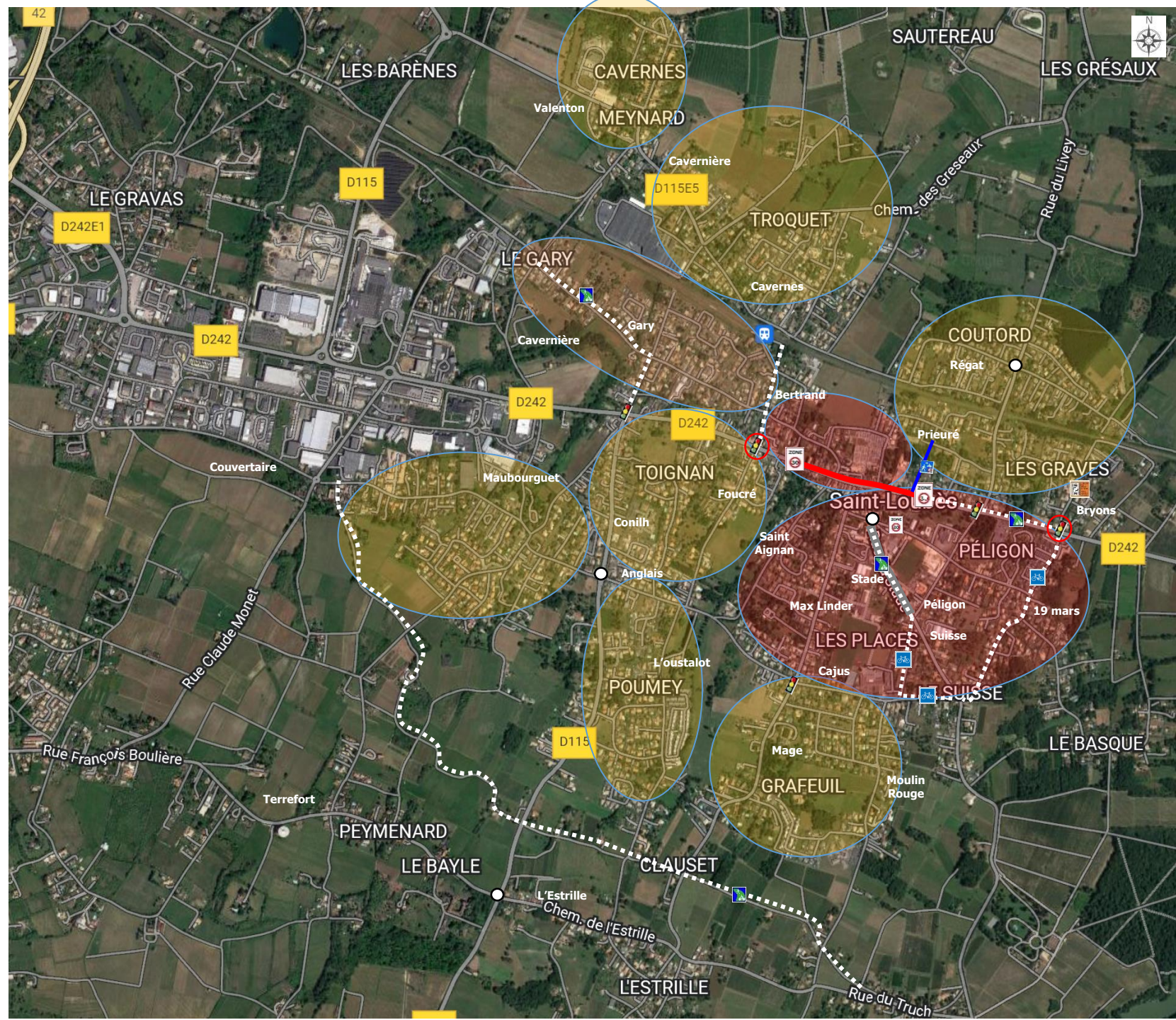
Les aménagements cyclables existants

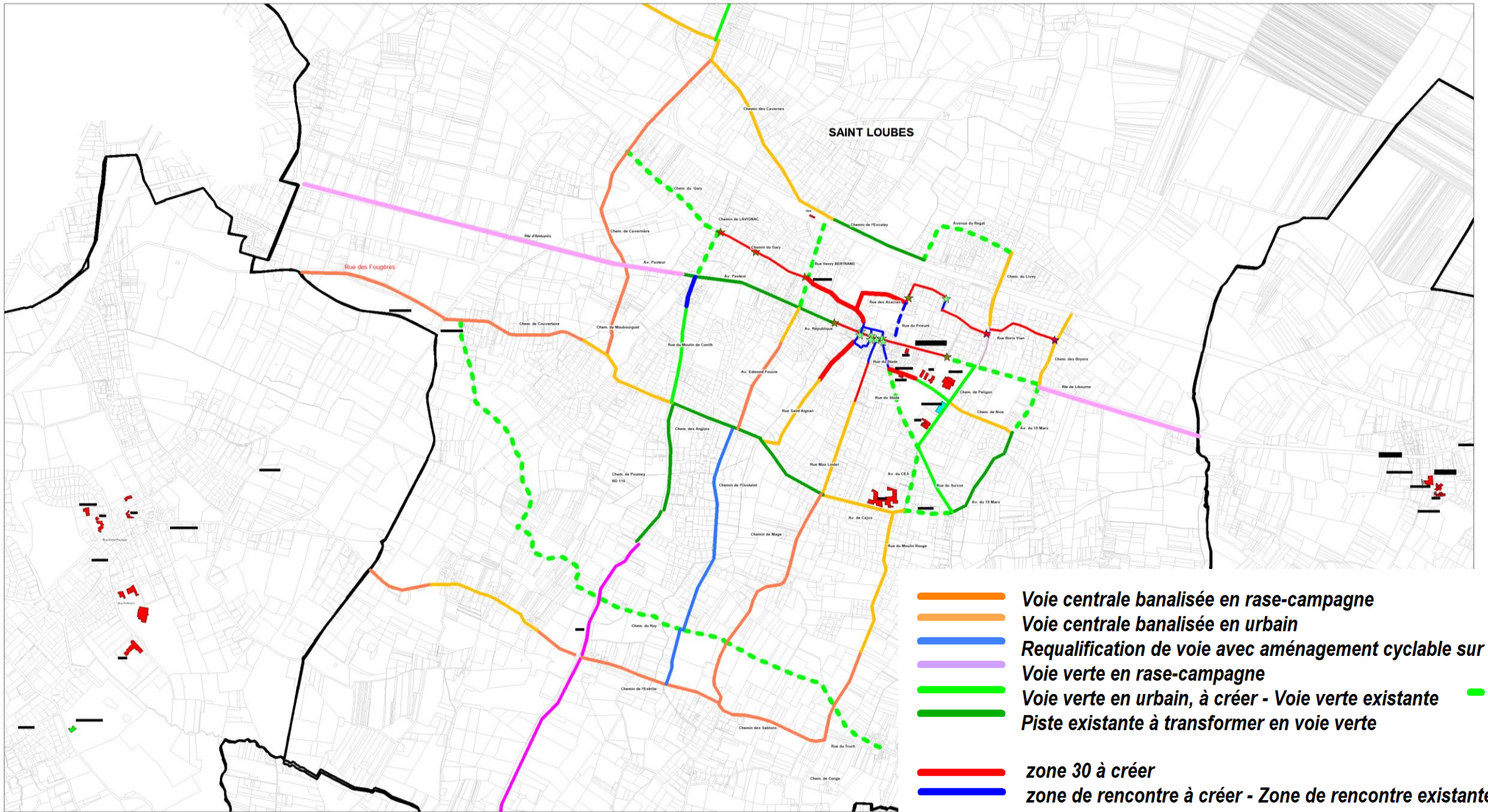
Peu d'itinéraires existants

Discontinuité entre les aménagements

Aucun aménagement cyclable dans les quartiers excentrés du bourg

Aucun aménagement cyclable vers les communes voisines







Rappel réglementaire de la zone de rencontre

Art R. 110-21 du Code de la route «Zone de rencontre» : section ou ensemble de sections de voies en agglomération constituant une zone affectée à la circulation de tous les usagers. Dans cette zone, **les piétons sont autorisés à circuler sur la chaussée sans y stationner et bénéficient de la priorité sur les véhicules.** La vitesse des véhicules y est limitée à 20 km/h. **Toutes les chaussées sont à double sens pour les cyclistes**, sauf dispositions différentes prises par l'autorité investie du pouvoir de police. Les entrées et sorties de cette zone sont annoncées par une signalisation et l'ensemble de la zone est aménagé de façon cohérente avec la limitation de vitesse applicable.»



Zone 30



Rappel réglementaire :

Zone 30: «ensemble de sections de voies constituant une zone affectée à la **circulation de tous les usagers**. Dans cette zone, la vitesse des véhicules est **limitée à 30 km/h**. Toutes les chaussées sont à double sens pour les cyclistes, sauf dispositions différentes, prises par l'autorité investie du pouvoir de Police. **Les entrées et sorties de cette zone sont annoncées par une signalisation et l'ensemble de la zone est aménagée de façon cohérente avec la limitation de vitesse applicable.**» (art. R 110-2 du code de la route).



Il s'agit d'une zone où la **vitesse est modérée** (limitée à 30 km/h), par le biais d'**aménagements spécifiques** ce qui permet de répondre aux besoins des cyclistes, pour assurer leur sécurité. Elle peut être intégrée dans un itinéraire cyclable dans la mesure où la vitesse des véhicules rend plus sûre la circulation des cyclistes, **sans aménagement cyclable spécifique** (mixité de la circulation).

Voie verte



Rappel réglementaire :

Voie verte « Route exclusivement réservée à la circulation des véhicules non motorisés, des piétons et des cavaliers (art. R 110-2 du code de la route). Le concept de la voie verte est plus large que celui de la piste cyclable. La voie verte est un axe de circulation ouvert à tous les moyens de locomotion non motorisés : aux piétons, aux cyclistes, aux rollers, aux personnes à mobilité réduite et aux cavaliers, dans le cadre du tourisme, des loisirs et des déplacements de la population locale. La voie verte touche une grande variété de personnes et d'utilisations ».

La voie verte est un itinéraire en site propre, partagé par des utilisateurs non motorisés et répondant à des besoins variés de circulations douces, en milieu urbain ou interurbain. La voie verte doit être séparée des circulations motorisées (isolée ou parallèle à une voirie routière, à condition d'être séparée physiquement du trottoir, par de la végétation, pour pouvoir être considérée comme une route à part entière);

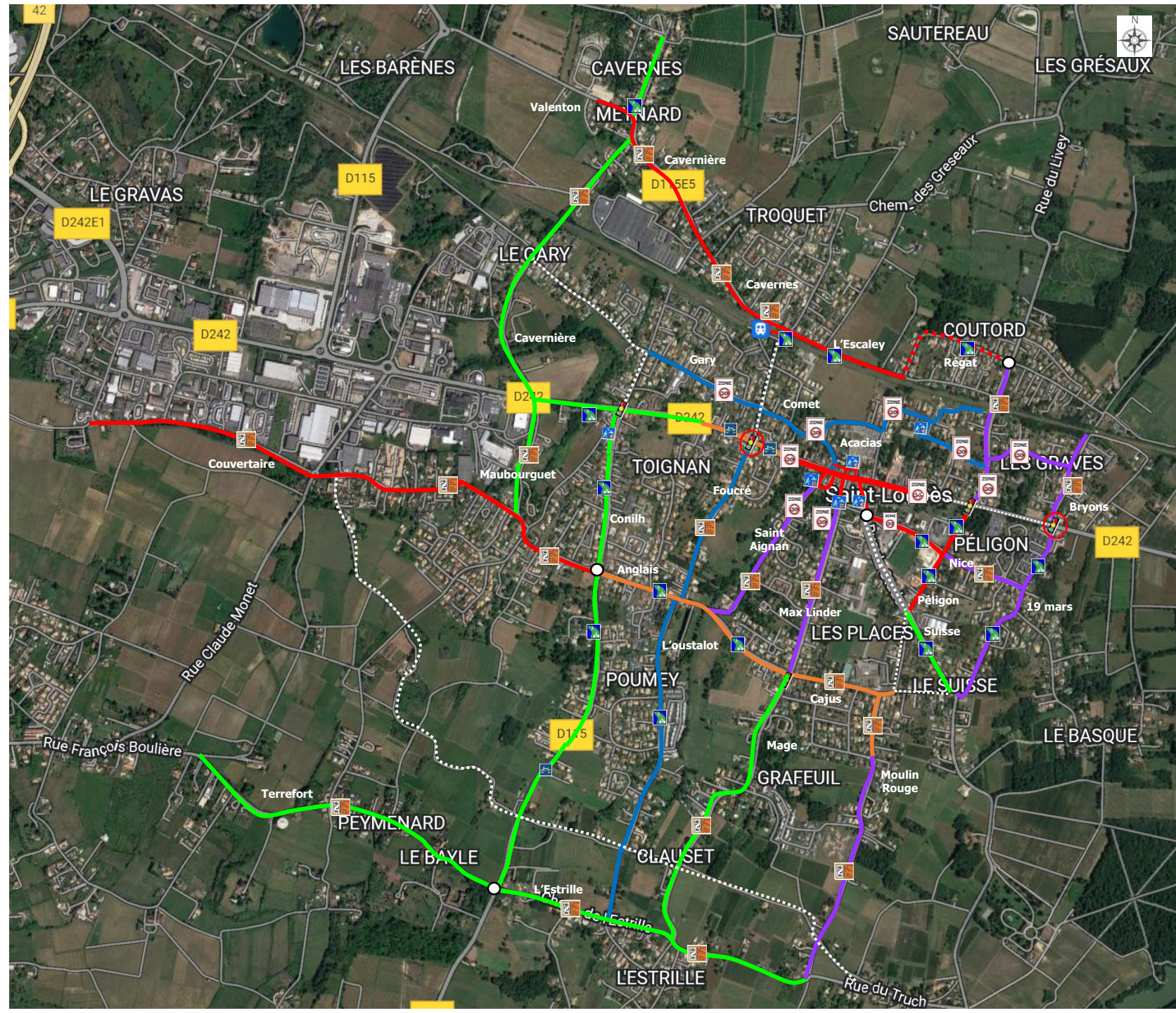
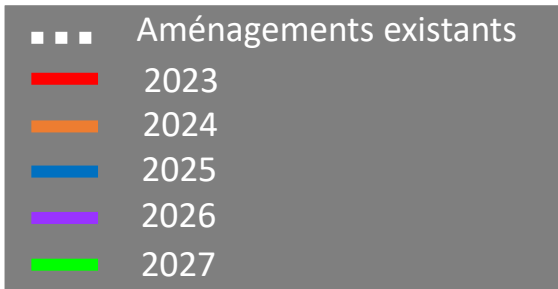


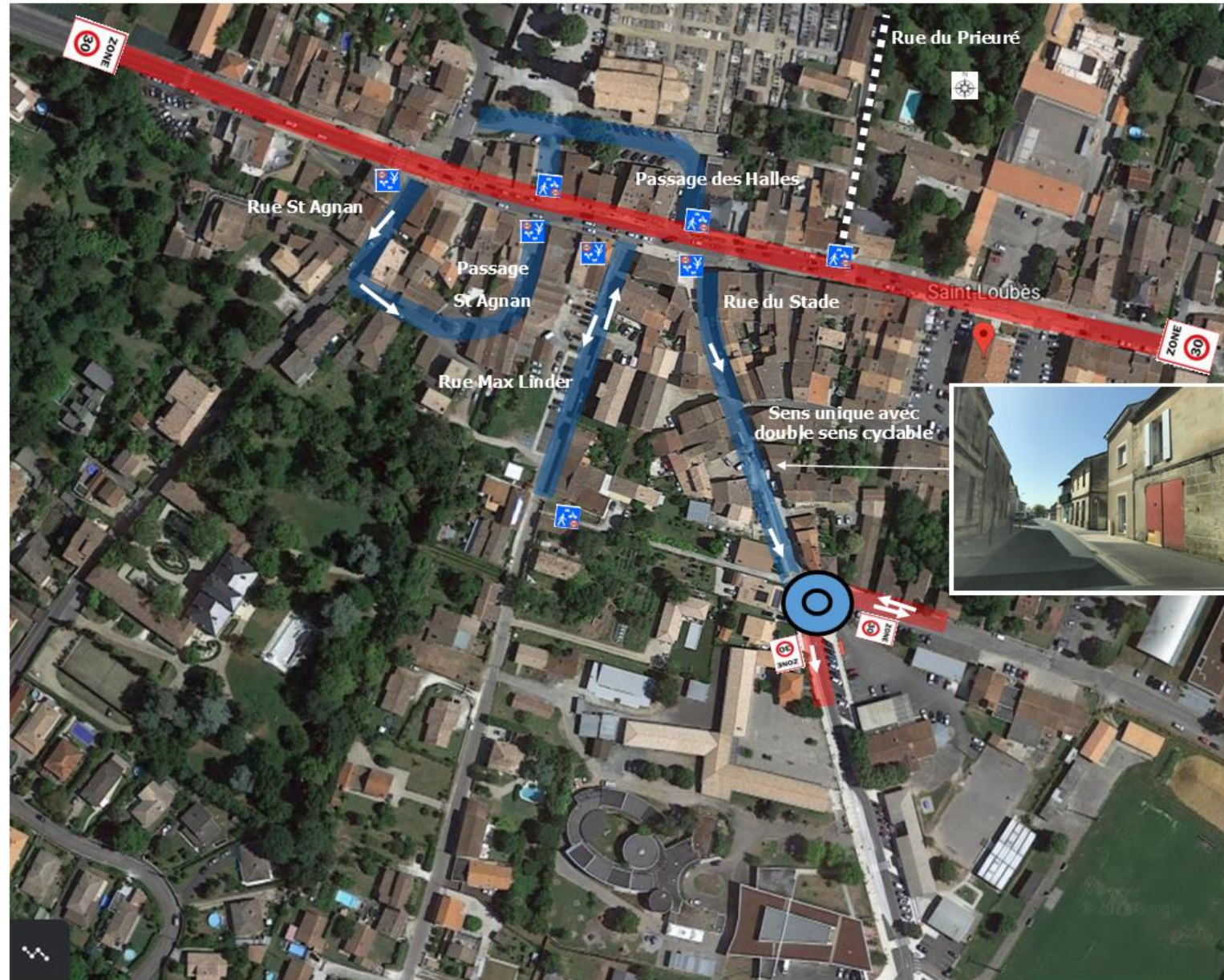
Chaussée à voie centrale banalisée « URBAINE » et « RURALE »



La programmation pluriannuelle des aménagement cyclables

Programmation pluriannuelle



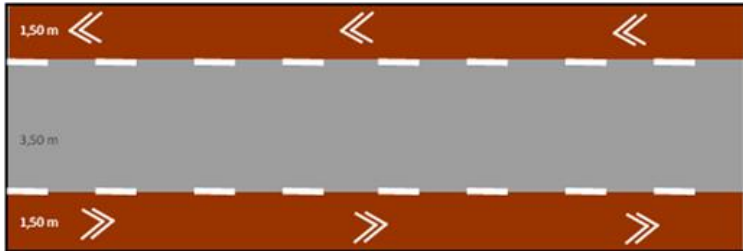




Valentons - Cavernes : Chaussée à Voie Centrale Banalisée 2023

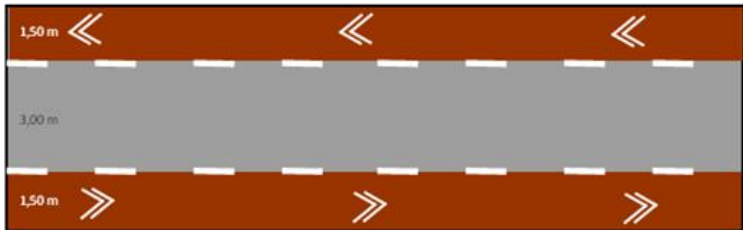


Chaussée à Voie Centrale Banalisée - Urbain - Emprises de 6,50 m

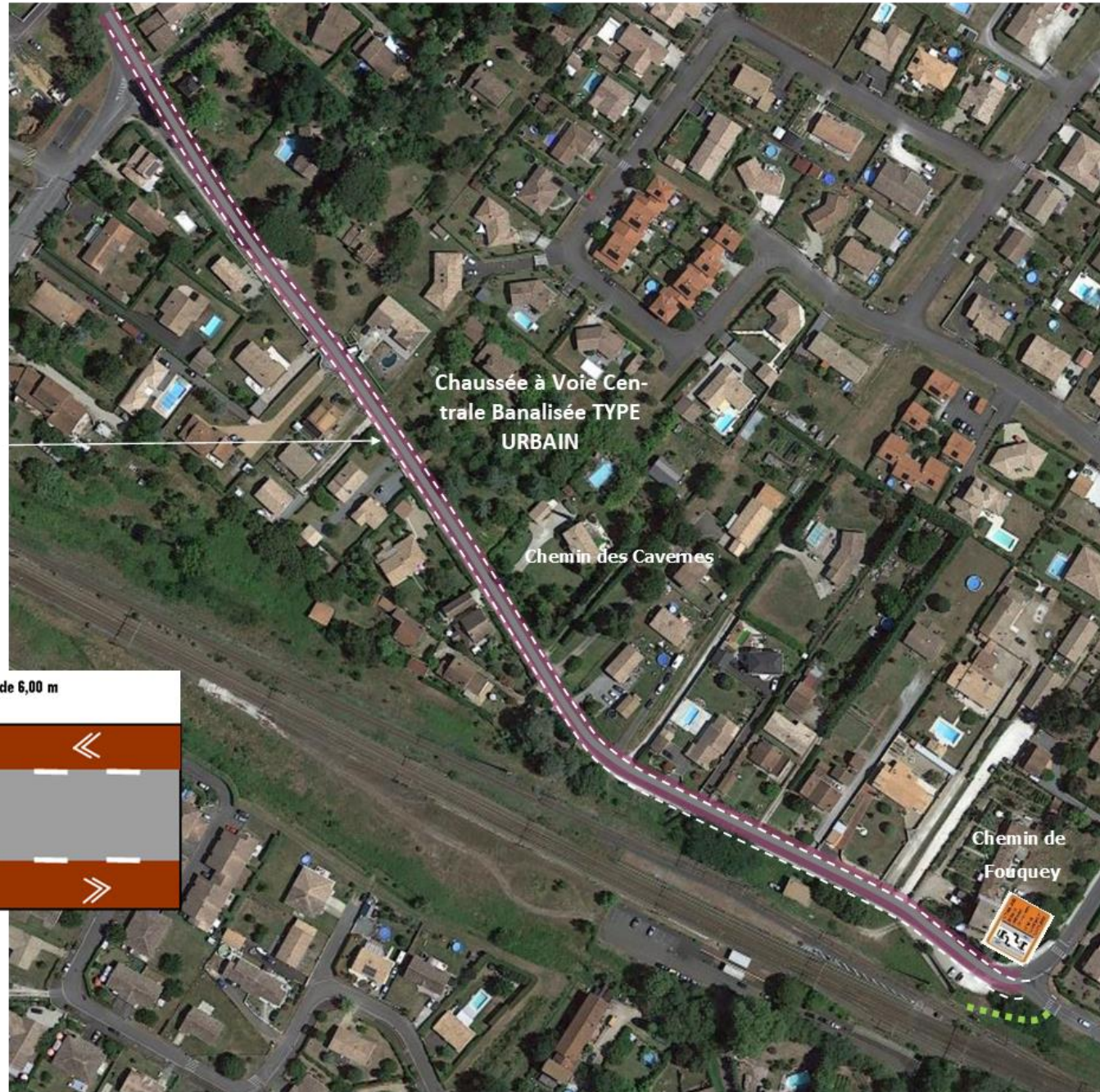


Chaussée 6,50 m

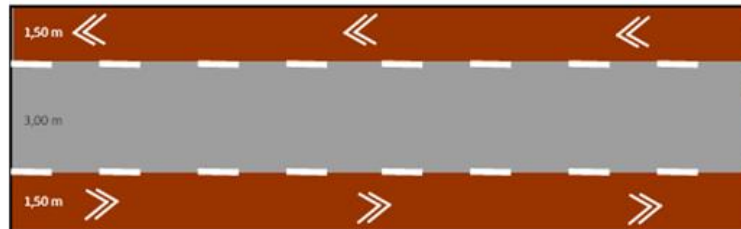
Chaussée à Voie Centrale Banalisée - Urbain - Emprises de 6,00 m



Chaussée 6,00 m



Chaussée à Voie Centrale Banalisée - Urbain - Emprises de 6,00 m



Chemin de l'Escaley et avenue du Régat : Voies vertes 2023



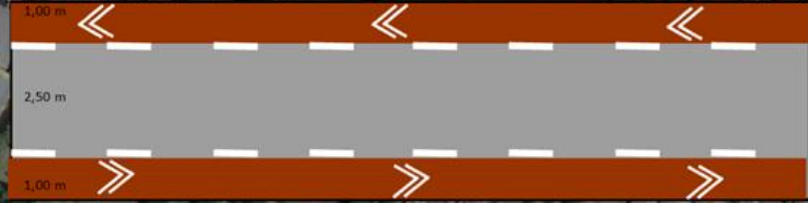
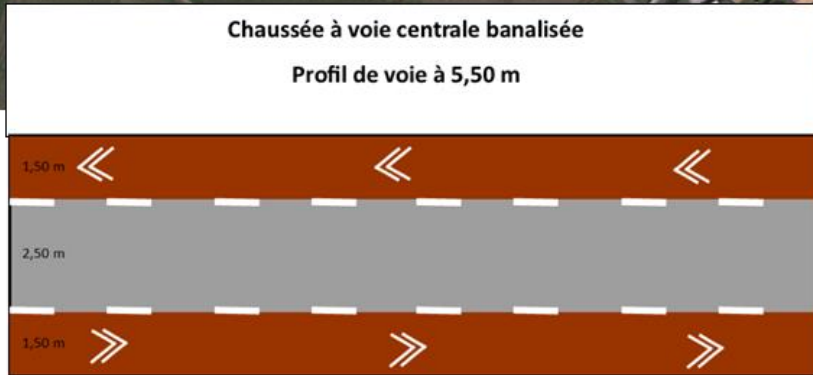
Chemin de Fouquey

Création d'une voie verte pour accès direct à la gare



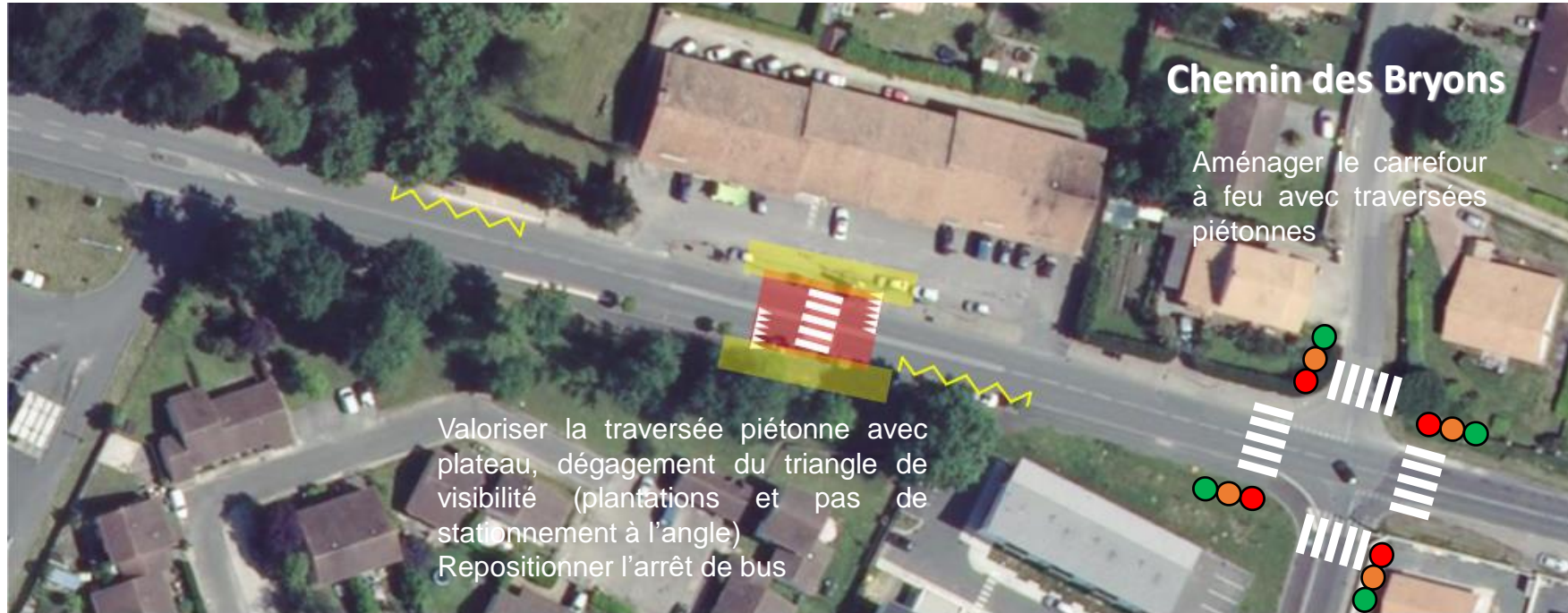
Chemin de l'Escaley
Piste à transformer en voie verte

Avenue du Régat
Voie verte
PROJET EN COURS



Les aménagements de sécurité prioritaires sur la RD 242

Commerces Chemin des Bryons



Commerces face Coupole



Mairie



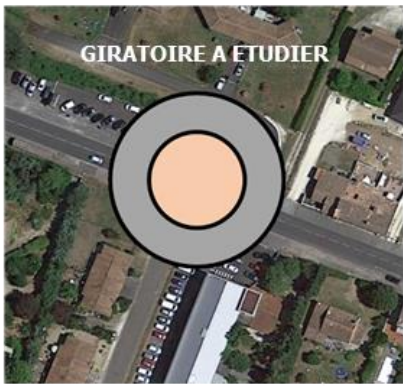
Marquer l'axe de chaussée avec des clous pour indiquer la trajectoire à suivre et éviter le stockage derrière les bus en arrêt scolaire longue durée et voir si potelets possible pour éviter le déport des bus sur trottoir (pas de marquage au sol en zone 30)

Valoriser la traversée piétonne avec plateau, dégagement du triangle de visibilité (plantations et pas de stationnement à l'angle)



Chicane République

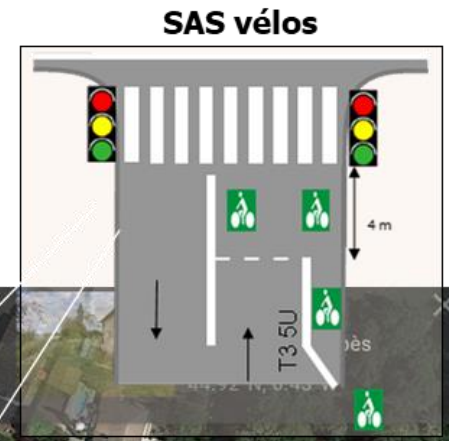




Peugeot
Programme immobilier projeté avec accès pouvant être régulé avec un giratoire (à étudier en phase projet en fonction des emprises et, du trafic et des distances de visibilité sur la RD 242) et à faire valider par le Département

Henri Bertrand
Carrefour à feux à valider par le Département pour faciliter et sécuriser les entrées/sorties vers la gare et la mise en sens unique en sortie de la rue Comet.

Intégration de SAS vélos pour faciliter les mouvements tournants dans le carrefour (et pas assez d'emprises sur trottoirs pour prolonger la piste sur trottoir)



Piste cyclable sur trottoir de 3 m dont 1,40 m minimum pour les piétons avec séparation tactile et visuelle.
Stationnement alterné sur chaussée en phase transitoire et récupération si réduction de chaussée de 6,50 m à 5,80 m à terme pour requalifier un côté de trottoir

Questions diverses





Merci pour
votre
attention !

