

Comité de Quartier « ECHAUD MOLLARD » Réunion du 23 Septembre 2021

Présents : Elus : Saïd SERBI

Mme MARCHEAU, Directrice Générale Des Services

Les membres du comité de quartier inscrits sur la feuille de présence (10 présents, 7 excusés, 24 absents)

M. MADELON directeur des services techniques.

OBJET	PRECISIONS DE LA COMMUNE
ELECTION DU REFERENT	
Mme BAOUYA s'est portée candidate	Mme BAOUYA est nommée référente du comité de quartier Echaud-Mollard.
	NB : Une réunion des référents de tous les comités de quartier sera organisée par Karine Poirot, élue à la culture, à la concertation citoyenne et au comité de quartier Valmar.
AMENAGEMENTS RUE LEON COSTA DE BEAUREGARD (voir annexe)	
Présentation d'une proposition d'aménagement de CVCB (chaussée à voie centrale banalisée) Les membres du comité de quartier émettent un avis favorable sur cette proposition dans leur ensemble. La voie pour les véhicules motorisés sera calibrée à 3 m de large sur toute la longueur, l'adaptation de la largeur se fera au profit des modes doux. Le cheminement est proposé côté nordouest de la chaussée. Il pourrait être prolongé rue Victor Lyonne pour compenser la sortie du chemin du sycomore qui n'existe pas à l'angle des deux rues.	Des logos piétons et des chevrons devront être réalisés sur la partie mode doux pour bien faire comprendre l'usage.
Propositions complémentaires du comité de quartier : - Rajouter un panneau de limitation de vitesse à 50 km/h. - Rajouter des éléments verticaux J11 (balises routières blanches et réfléchissantes)	 Est-ce nécessaire ? Voir si la commune ne prendra pas un arrêté pour baisser la vitesse sur ce secteur. 30 Km/h ? Même si la largeur de voie centrale ne permet pas de créer un rétrécissement, cela permet de renforcer visuellement l'espace dédié aux modes doux et évite aux véhicules de rouler constamment sur la partie réservée aux modes doux.

Installer des panneaux CVCB pour informer les véhicules	Proposition de panneau :
	AUTOMOBILISTES, EN CAS DE CROISEMENT, DÉPORTEZ-VOUS! ATTENTION AUX PIÉTONS ET AUX CYCLISTES!
Améliorer la visibilité au croisement de la rue Léon Costa de Beauregard et du Château.	Contact à prendre par la mairie avec le propriétaire du terrain. Si la négociation amiable n'est pas possible, la procédure administrative est lourde. (servitude de visibilité équivalente à une procédure d'expropriation)
Suggestion de mettre la rue vers RD1006 en sens interdit plutôt qu'un panneau « sans issue ».	Non retenue
Remarque : sur le panneau de rue au niveau de la RD1006 il manque « Léon » au nom de la rue.	La commune commandera un nouveau panneau dans le cadre de ses remplacements annuels.
AMENAGEMENTS RUE NAPOLEON 1 ^{ER} (voir annexe)	
Les membres du comité de quartier sont d'accord sur le principe et suggèrent de prolonger l'idée jusqu'à Barberaz.	La mairie de la Ravoire se rapprochera de la mairie de Barberaz lorsque les élus auront validé l'aménagement pour savoir si ces derniers peuvent prolonger sur leur territoire.
CHEMINS DE PROMENADE	
Pour permettre la continuité piétonne à l'Echaud, des conventions avec les propriétaires privés sont en cours de discussion Le maillage de ces chemins est considéré comme important par les membres du comité.	La commune est confrontée pour l'instant à une « non réponse » des propriétaires.

EXTINCTION NOCTURNE

Rappel: à partir du 1er octobre, l'éclairage public sera éteint entre minuit et 5 heures du matin

DIVERS

comporte pas de Stop. Rajouter un 4° Stop?

Le carrefour St Exupéry/vendanges est dangereux pour le coté qui ne Un 4° Stop ne fera qu'obliger les usagers qui sont actuellement prioritaires à s'arrêter. Etre prioritaire n'empêche pas d'être vigilant et prudent.

Prochaine réunion de la commission :

Vous recevrez votre invitation par mail et une information sera donnée sur page Facebook et sur le site internet de la mairie

Saïd SERBI

Conseiller délégué au Comité de Quartier L'échaud / Mollard

Comité de quartier du 23/09/ 2021

Aménagement rue Costa Beauregard et rue Napoléon 1°

Comptages effectue du 02 au 16 juin 2021

- 6 688 véhicules soit environ 500 par jour dans les 2 sens (350+150)
- 2 fois plus en entrant vers pre Renaud
- Vitesse moyenne 44 km/h
- 85% des usagers roulent à moins de 54km/h
- 70VL dans le sens et l'heure la plus chargée soit 1 toutes les 50s.

Principe d'aménagement



Vélo

Chaussée à voie centrale banalisée Éléments de recommandation

methodologique n'a pas de valeur réglementaire.

Elle doit être ansidate comme un autil d'aide à la décision. are incitation à améliarer la prise en compte des cydistes dans les intrastrudures. L'adaptation de l'espace public aux cyclistes passe par la mobilisation d'une large palette d'outils mise à disposition des aménageurs : accotements revêtus, bandes et pistes cyclables, voies vertes, zones 30, zones de rencontre et aires piétonnes.

La chaussée à voie centrale banalisée (CVCB) est un outil permettant de prendre en compte les cyclistes dans les cas rares où les contraintes géométriques et circulatoires rendent impossible le recours aux aménagements cyclables traditionnels.

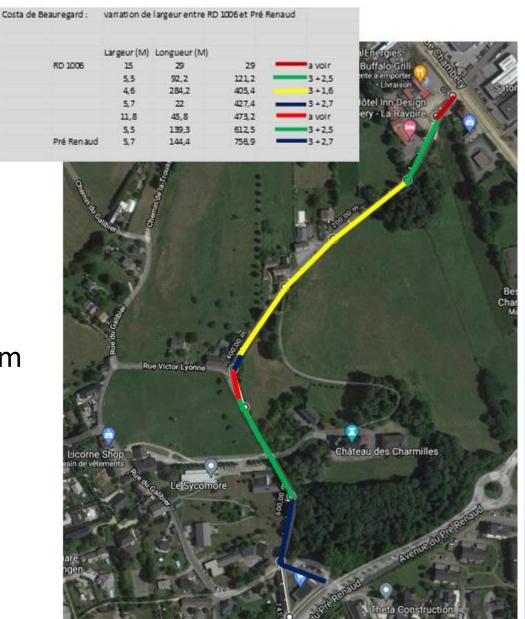
Cette fiche a pour objectif d'explorer le domaine d'emploi de la CVCB, en tirant parti des premiers aménagements réalisés en France et de l'expérience des pays voisins.



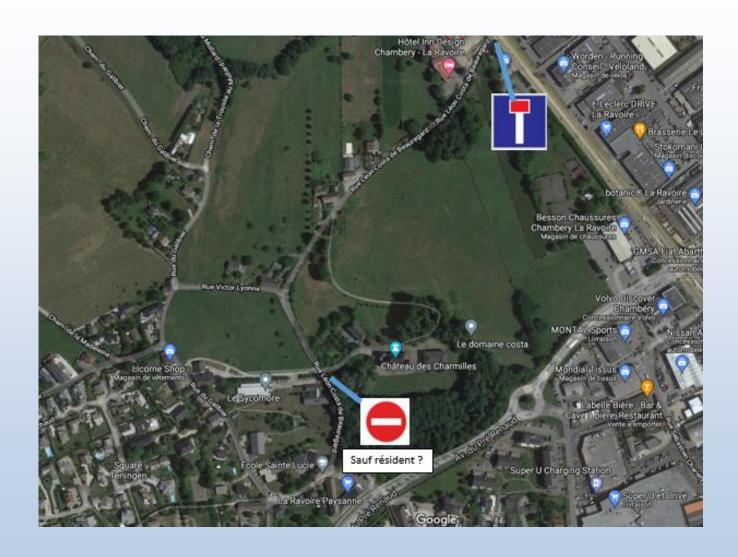


Costa de Beauregard

- Voie centrale de 3 mètres
- Bande modes doux de 1,5m à 2,7m

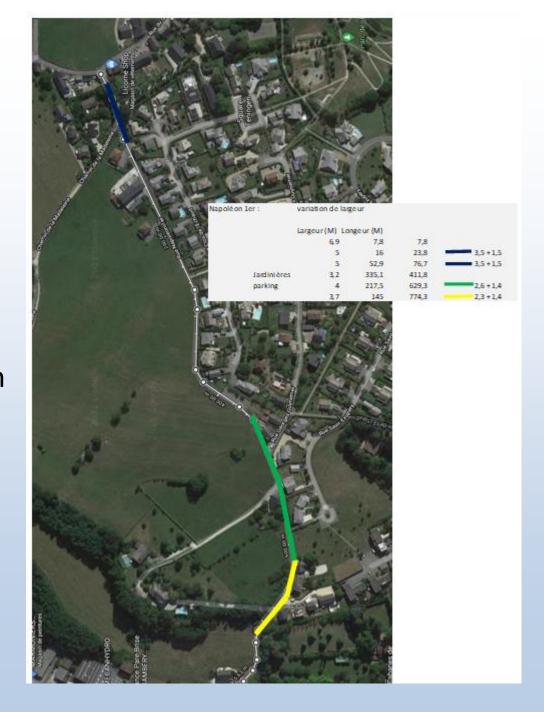


Panneaux complémentaires pour réduire les véhicules en « shunt »



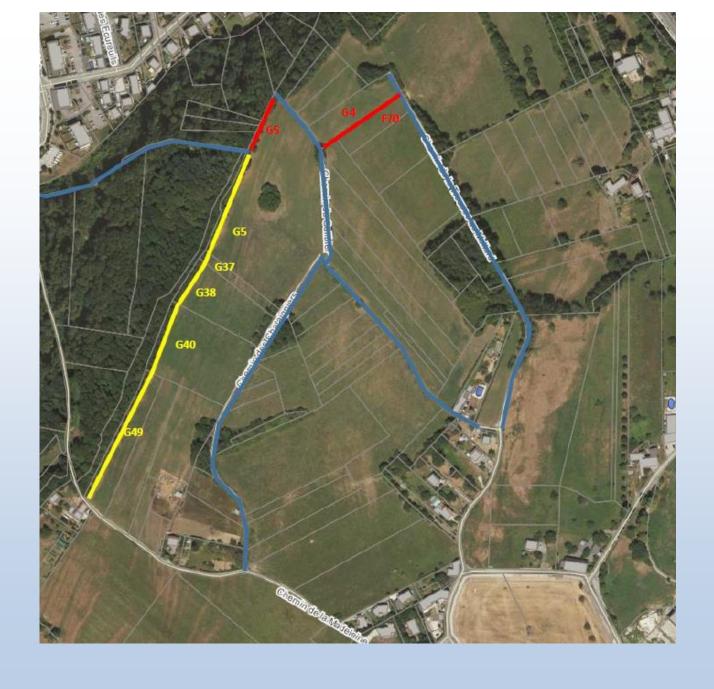
Napoléon 1°

- Voie centrale de 2,3 à 2,6 m
- Bande modes doux de 1,4 m



Chemins piétons

Continuité foncière





Vélo

Chaussée à voie centrale banalisée

Éléments de recommandation

Cette fiche méthodologique n'a pas de valeur réglementaire.

Elle doit être considérée comme un outil d'aide à la décision, une incitation à améliorer la prise en compte des cyclistes dans les infrastructures. L'adaptation de l'espace public aux cyclistes passe par la mobilisation d'une large palette d'outils mise à disposition des aménageurs : accotements revêtus, bandes et pistes cyclables, voies vertes, zones 30, zones de rencontre et aires piétonnes.

La chaussée à voie centrale banalisée (CVCB) est un outil permettant de prendre en compte les cyclistes dans les cas rares où les contraintes géométriques et circulatoires rendent impossible le recours aux aménagements cyclables traditionnels.

Cette fiche a pour objectif d'explorer le domaine d'emploi de la CVCB, en tirant parti des premiers aménagements réalisés en France et de l'expérience des pays voisins.





Fiche n° 37 - Mai 2017

Définition et objectifs

La CVCB est une chaussée étroite sans marquage axial dont les lignes de rive sont rapprochées de son axe. Les véhicules motorisés circulent sur une voie centrale bidirectionnelle et les cyclistes sur la partie revêtue de l'accotement appelée **rive**. La largeur de la voie ouverte aux véhicules motorisés est insuffisante pour permettre le croisement, ces derniers empruntent donc la rive lorsqu'ils se croisent, en vérifiant auparavant l'absence de cyclistes.

La CVCB a pour principal objectif d'améliorer les conditions de circulation des cyclistes dans des situations contraintes où les aménagements cyclables classiques se révèlent impossibles à réaliser.

Cet aménagement, que l'on trouve dans d'autres pays d'Europe, est parfois mis en œuvre aux fins de réduction de la vitesse des véhicules motorisés. Cependant, les différentes mesures réalisées en France, mais aussi en Belgique, en Allemagne et aux Pays-Bas, ne permettent pas de conclure sur l'effet modérateur de vitesse de la CVCB.



Principe de fonctionnement d'une CVCB

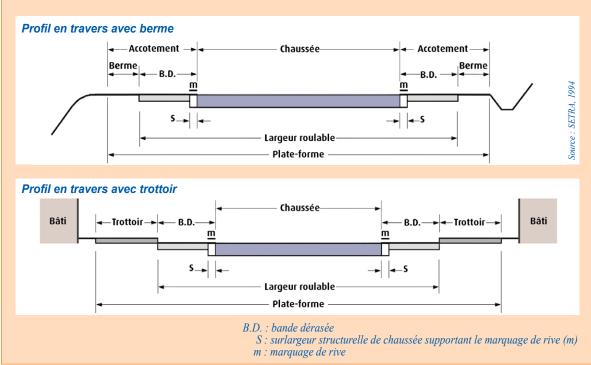
Qu'est ce que l'accotement ?

L'accotement est constitué d'une partie dégagée de tout obstacle supportant le marquage, appelée **bande dérasée**, bordée d'une berme engazonnée ou d'un trottoir.

La bande dérasée permet :

- d'améliorer la récupération de véhicules déviant de leur trajectoire normale en autorisant des manœuvres d'urgence de déport latéral sur l'accotement ;
- de faciliter l'arrêt d'un véhicule, ce que n'autorise pas la bande cyclable ;
- d'augmenter le confort et la sécurité des piétons qui sont autorisés à y cheminer (article R 412-34 du Code de la route).

Quand il est revêtu, l'accotement, alors appelée **rive**, peut être utilisé par les cyclistes (article R431-9 du Code de la route).



Domaine d'emploi et critères de mise en œuvre

Le niveau de service proposé aux cyclistes par la CVCB est a priori inférieur à celui offert par les pistes et bandes cyclables. En effet, les véhicules motorisés sont par défaut autorisés à circuler (pour se croiser), s'arrêter et stationner (voir encart ci dessous) sur la rive. Les piétons peuvent également l'emprunter.

Ce type d'aménagement n'est donc à envisager que si l'ensemble des solutions possibles pour prendre en compte les cyclistes a été examiné. Par exemple, la CVCB peut être envisagée dans les cas suivants :

- rétablissement d'une continuité entre deux voiries pourvues d'aménagements cyclables, sur une portion courte très contrainte, par exemple lors d'un passage sur ouvrage d'art;
- volonté de maintenir une voirie étroite à doublesens et de conserver une vitesse limite supérieure à 30 km/h (en agglomération, cette situation devrait se limiter aux voiries principales);
- · fortes contraintes foncières et topographiques.

En revanche, la volonté de maintenir ou de créer des emplacements de stationnement pour les véhicules motorisés ne saurait justifier la mise en place d'une CVCB.

CVCB et stationnement motorisé

Les véhicules motorisés sont par défaut autorisés à stationner sur l'accotement, et donc sur les rives de la CVCB (article R 417-1 du code de la route), ce que ne permettent pas les bandes et pistes cyclables (article R 417-11).

Quand la demande de stationnement est jugée incompatible avec l'usage des rives par les piétons et cyclistes, il est donc recommandé d'accompagner la mise en place d'une CVCB par une signalisation de l'interdiction de de s'arrêter et de stationner, par signalisation verticale ou marquage au sol.

Vitesse

En l'absence d'occurrence de croisement ou d'arrêt de véhicules sur une rive, la CVCB fonctionne comme une voirie équipée d'aménagements cyclables séparatifs contigus à la chaussée.

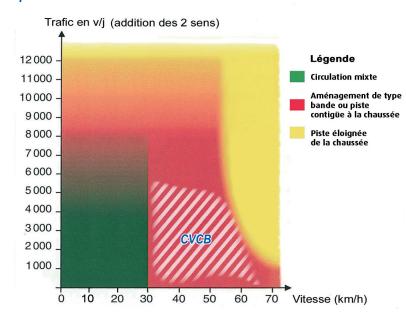
Elle convient donc à des voiries limitées à 50 km/h ou 70 km/h, selon le niveau de trafic (voir graphique ci-dessous).

Trafic

Les expérimentations réalisées en France et à l'étranger ont montré que ce type d'aménagement peut convenir, suivant les configurations rencontrées, à des trafics allant jusqu'à environ 5 000 véhicules/jour (dans les deux sens).

Le schéma ci-dessous présente les différents aménagements possibles en fonction du trafic et de la vitesse limite.

Schéma indiquant le domaine d'emploi possible de la CVCB



Visibilité

Les voiries avec une bonne covisibilité sont a priori mieux adaptées. En effet, les profils bombés et sinueux qui masquent le trafic antagoniste sont susceptibles d'entraîner un usage systématique des rives de la CVCB.



Le profil bombé du pont incite les usagers motorisés à serrer sur la droite, même en l'absence de véhicule venant en face.

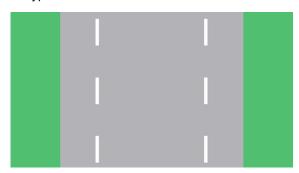


Dans les courbes, les véhicules peuvent être amenés à circuler sur la rive, soit par manque de visibilité, soit pour optimiser leur trajectoire.

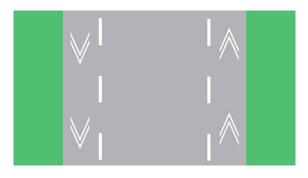
Éléments de conception

Section courante

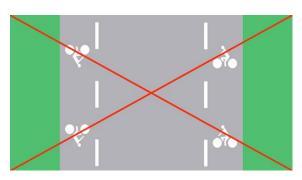
Le marquage délimitant la chaussée de la rive est de type T2 3u.



Il est possible d'utiliser les doubles chevrons en rive d'une CVCB. Ils ont l'avantage d'encourager le cycliste à se positionner au centre de la rive, mais représentent un coût supplémentaire.



En revanche, l'ajout de la figurine vélo sur la rive est à proscrire, car il crée une confusion avec la bande cyclable, voie de circulation exclusivement réservée aux cyclistes, interdite à la circulation, l'arrêt et au stationnement motorisé 1.

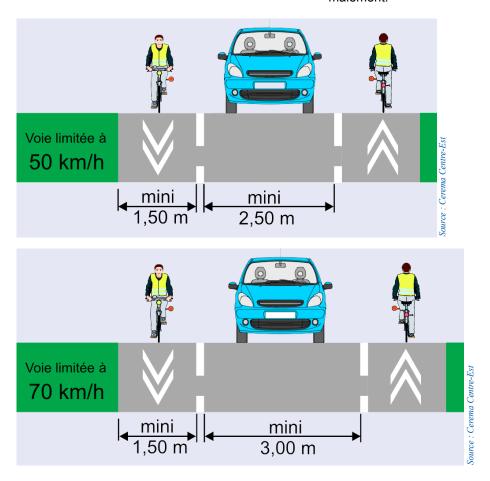


⁽¹⁾ Article R 417-11 du Code de la route

Largeurs minimum recommandées

La largeur de la voie centrale est fonction de la vitesse limite, de la nature du trafic, de son volume, et de l'emprise disponible.

Dans tous les cas, une largeur de la rive de 1,50 m minimum hors marquage est recommandée, c'est l'espace dont le cycliste a besoin pour circuler normalement.



Rappel de la CVCB

Il peut être utile de rappeler la CVCB à intervalles plus ou moins réguliers par un artifice d'aménagement afin d'encourager les automobilistes à ne pas emprunter la rive en marche normale.

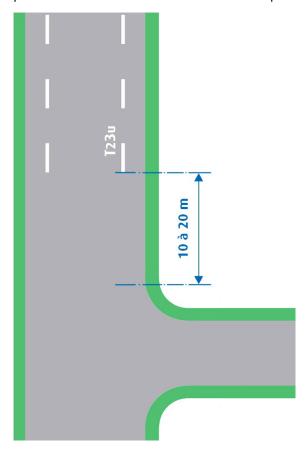
En effet, trop de longues sections continues pourraient nuire au bon fonctionnement de la CVCB.



Rappel de la CVCB par aménagement d'une écluse simple avec rétrécissement axial.

Début et fin d'aménagement

Initier une CVCB en sortie de carrefour semble une bonne solution, car les vitesses pratiquées devraient y être assez réduites. Il peut être utile d'initier le marquage à une certaine distance du carrefour (10 à 20 m) pour que la CVCB ne soit pas confondue avec une rue/route à sens unique.



Il est possible de s'appuyer sur un aménagement modérateur de vitesse (plateau, écluse, etc.) pour en marguer le début.



Aménagement d'une entrée de CVCB par surélévation de la chaussée.

Un début de CVCB en section courante est également possible sous réserve de la bonne lisibilité de la transition entre les aménagements.

Traitement de la rive

La qualité de roulement de la rive sera au moins égale à celle de la voie centrale, sinon les cyclistes ne l'emprunteront probablement pas. Il peut être utile d'utiliser un revêtement distinct de celui de la voie centrale afin de bien différencier les espaces de circulation.

Le gestionnaire de voirie veillera à entretenir régulièrement la rive pour éliminer les gravillons, feuilles mortes, bris de verres, déchets de toutes sortes qui diminuent l'espace circulable du cycliste et accroissent le risque de glissance, en courbe notamment.

On évitera aussi les ressauts dus aux raccordements de chaussées ou à la présence de grilles avaloirs avec fentes orientées dans le sens de circulation, représentant un risque de chute non négligeable.



Traitement de la rive par enrobés grenaillés

Par ailleurs, la ligne de rive étant franchie plus souvent que sur une chaussée classique, le marquage T23U est susceptible de nécessiter un entretien plus régulier que pour une ligne de rive classique.

Signalisation verticale

Bien qu'aucune signalisation verticale réglementaire n'existe à ce jour, des panneaux mis en œuvre à titre expérimental peuvent être consultés en ligne sur le site :

« Une voirie pour tous »: voiriepourtous.cerema.fr

Communication

La mise en service d'une CVCB peut être utilement accompagnée d'une opération de communication visant à expliquer le fonctionnement du dispositif.



Exemple de flyer utilisé pour communiquer sur la CVCB

Maquette & mise en page

Antoine Jardot DADT - VIA

Cerema Normandie-Centre +33 (0)2 35 68 89 33

Références bibliographiques

- La Chaussée à voie centrale banalisée : une réponse intéressante à la sécurité des modes doux ? IBSR-2013
- Évaluation d'une chaussée à voie centrale banalisée Site de Villequier (76)
 Cerema Normandie-Centre, 2013
- Chaussée à voie centrale banalisée Évaluation à La-Roche-de-Glun (26)
 Cerema Centre Est. 2013
- Aménagements cyclables, observations de chaussées à voie centrale banalisée sur l'agglomération Nantaise (44) - Cerema Ouest, 2014
- Évaluation de deux sections de chaussée à voie centrale banalisée dans l'Hérault (34)
 Cerema Méditérannée, 2015
- Chaussée à voie centrale banalisée Évaluation à Roubaix (59) Cerema Nord Picardie, 2015
- Évaluation de la CVCB du pont du Pavé à Moirans (38) Cerema Centre Est, 2017
- Aménagements cyclables Chaussée à Voie Centrale Banalisée en milieu interurbain Cerema ITM, 2017
- Chaussée à voie centrale banalisée Évaluation à Saint-Omer (62) Cerema Nord Picardie, 2017
- Observatoire national des chaussées à voie centrale banalisée : voiriepourtous.cerema.fr

Fiche n° 37

Chaussée à voie centrale banalisée Éléments de recommandation

Mai 2017

Rédacteurs

Thomas Jouannot et Daniel Lemoine - Cerema Territoires et ville - VOI/SUD

Contacts

Thomas Jouannot - Cerema Territoires et ville - VOI/SUD Tél.: +33 (0)4 72 74 58 69 - thomas.jouannot@cerema.fr

Secrétariat - Cerema Territoires et ville - VOI Tél. : +33 (0)4 72 74 59 61 - voi.DtecTV@cerema.fr

Référents vélos des directions territoriales du Cerema :

F. Tortel (Cerema Est), J. Cassagnes (Cerema Méditerranée), B. Deboudt (Cerema Nord-Picardie), J. Lecointre (Cerema Normandie-Centre), G. Aboucaya (Cerema Ouest), J. Peigné (Cerema Sud-Ouest), N. Merle (Cerema Centre-Est).

© 2017 - Cerema La reproduction totale ou partielle du document doit être soumise à l'accord préalable du Cerema

La série « Vélo » a été réalisée par les groupes de travail pilotés par le Cerema Territoires et ville, elle a pour seule vocation de constituer un recueil d'expériences.

Ce document ne peut pas engager la responsabilité de l'Administration ni celle des rédacteurs.

Ces fiches sont disponibles sur la Boutique en ligne du Cerema : www.cerema.fr, rubrique "nos éditions".

Collection **Références**

ISSN: 2276-0164 2017 / 18

La collection « Références » du Cerema

Cette collection regroupe l'ensemble des documents de référence portant sur l'état de l'art dans les domaines d'expertise du Cerema (recommandations méthodologiques, règles techniques, savoirs-faire...), dans une version stabilisée et validée. Destinée à un public de généralistes et de spécialistes, sa rédaction pédagogique et concrète facilite l'appropriation et l'application des recommandations par le professionnel en situation opérationnelle.

Aménagement et développement des territoires - Ville et stratégies urbaines - Transition énergétique et climat - Environnement et ressources naturelles - Prévention des risques - Bien-être et réduction des nuisances - Mobilité et transport - Infrastructures de transport - Habitat et bâtiment