



Expérimentation d'aménagements « à coûts modérés »



23 mai 2011

Extrait du dossier de candidature au concours "La rue on partage"



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 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**

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 faiblement 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 cycliste 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
(maison des associations)



Réalisation (19/06/11) rue du Port

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)

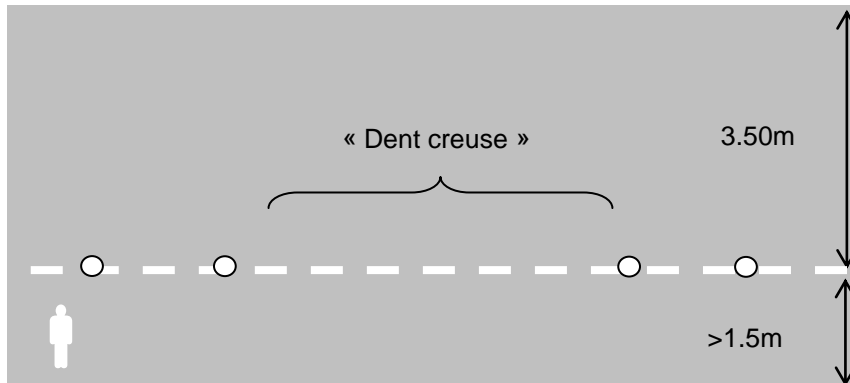
La chaussée libre doit être de 3m pour permettre le passage des pompiers.

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

chicanes



Réalisation mai/2011 rue V. Hugo

Principe

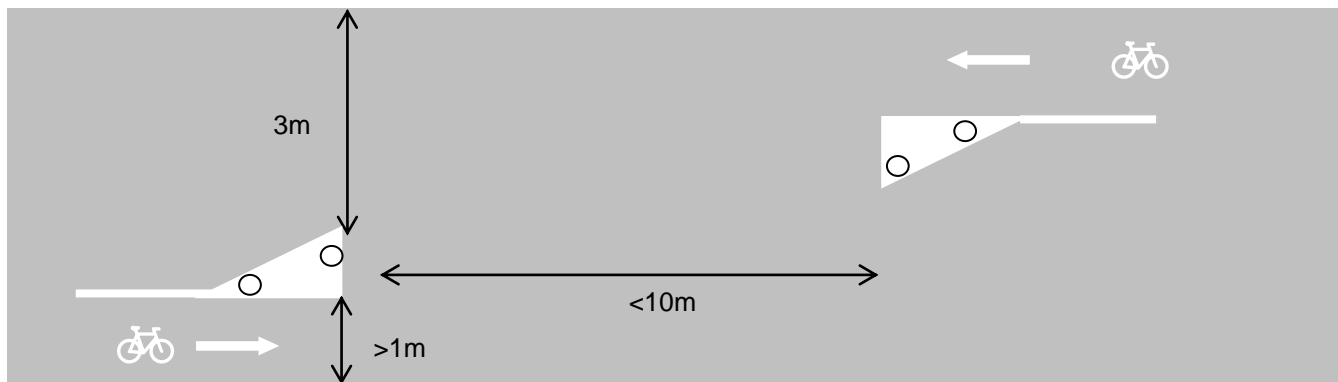
L'aménagement consiste à créer une chicane. Celle-ci doit permettre d'écarter les vitesses sans occasionner de gêne à vitesse modérée. Elle peut être réalisée avec des balises ou des bacs à fleurs par exemple.

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

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

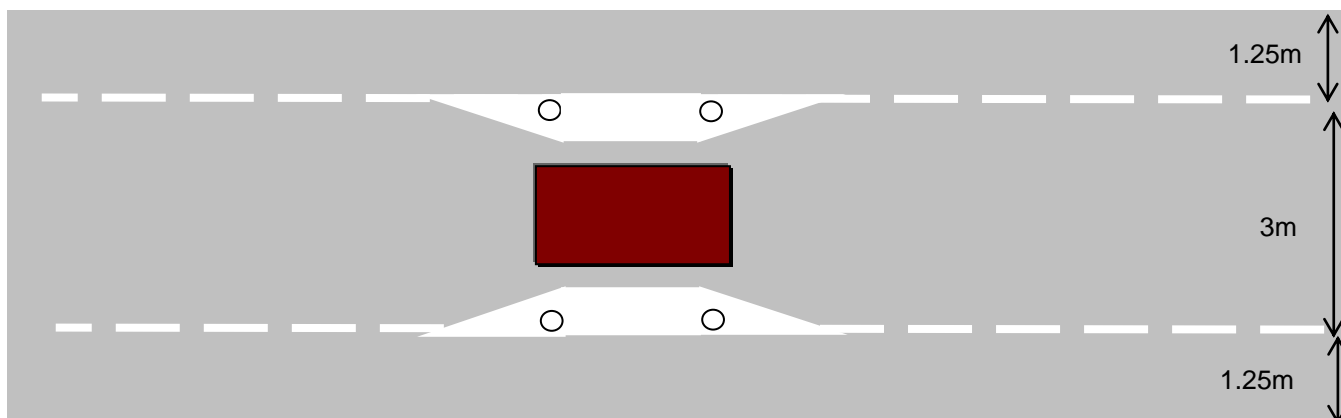
L'aménagement consiste à réduire la chaussée à moins de deux voies avec des bandes de rives (T2 3u franchissables), qu'il faut empiéter en cas de croisement, ce qui induit un apaisement des vitesses par rétrécissement visuel. L'itinéraire cyclable est rendu visible et les piétons peuvent occasionnellement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

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](#)

(ajout 2013) [Guide des chicanes et écluses sur voiries urbaines](#)

Chicanes

(ajout 2013) : <http://www.voiriepour tous.developpement-durable.gouv.fr/06-12-2011-la-roche-sur-yon-a456.html> présentation de la journée d'étude de décembre 2011

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)

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

Le concours "La rue on partage"

<http://www.vivacites-idf.org/spip.php?article943>