

A.D.A.C

Agence Départementale d'Aide
aux Collectivités Locales

34, Place de la République
37000 TOULOUS
N° 02 27 31 49 03 - Fax 02 47 31 40 77

ETUDE AMENAGEMENT - RD 57 - VILLAINES-LES-ROCHERS - Février 2016

COMMUNE DE VILLAINES-LES-ROCHERS

Etude de la RD 57 en traversée du bourg Villaines-les-Rochers



ETUDE DE FAISABILITE - AIDE A LA DECISION

Les échelles indiquées dans le document correspondent à une impression en A3.

1 - CONTEXTE ET PROGRAMME

2 - PÉRIMÈTRE

3 - ORIENTATIONS D'AMÉNAGEMENT

A - ANNEXES

A.1 - Accessibilité

A.2 - Domanialité et Réseaux

A.3 - Suppression perspectives droites et rétrécissements

A.4 - Surélévations:

A.5 - Chaucidou

2 - DIAGNOSTIC

Plan général



OBJECTIFS DU PROJET:

- Sécuriser la RD 57 (rue de la Galinière, rue des Marches et rue des Caves Fortes) et la rue de l'Eglise
- Assurer la continuité des cheminements doux (piétons - vélos)
- Offrir des stationnements aux riverains dans la mesure des possibilités offertes

LONGUEUR CONCERNEE : 1 300 mètres

NATURE DES TRAVAUX :

- Création ou déplacements de stationnements sur chaussée
- Modification des régimes de priorité
- Modification de la signalisation horizontale et verticale
- Aménagement des cheminements doux

3 - ORIENTATIONS D'AMENAGEMENT

3.2 - Séquence 2

Création écluse latérale avec rondins et poteaux bois

Marquage « chaudiou » Cf annexe

Cheminement piéton sur côté Est de la RD 57 (trottoir existant à conforter)
Matérialisation passage piéton

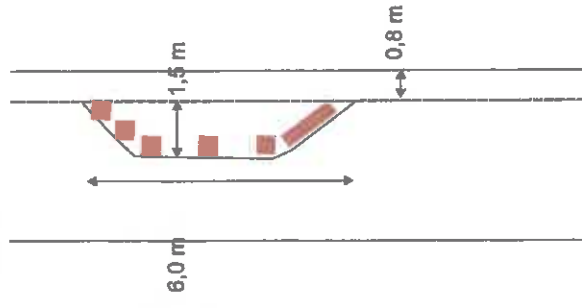
Création stationnements en écluse sur la chaussée côté Ouest



3 - ORIENTATIONS D'AMENAGEMENT

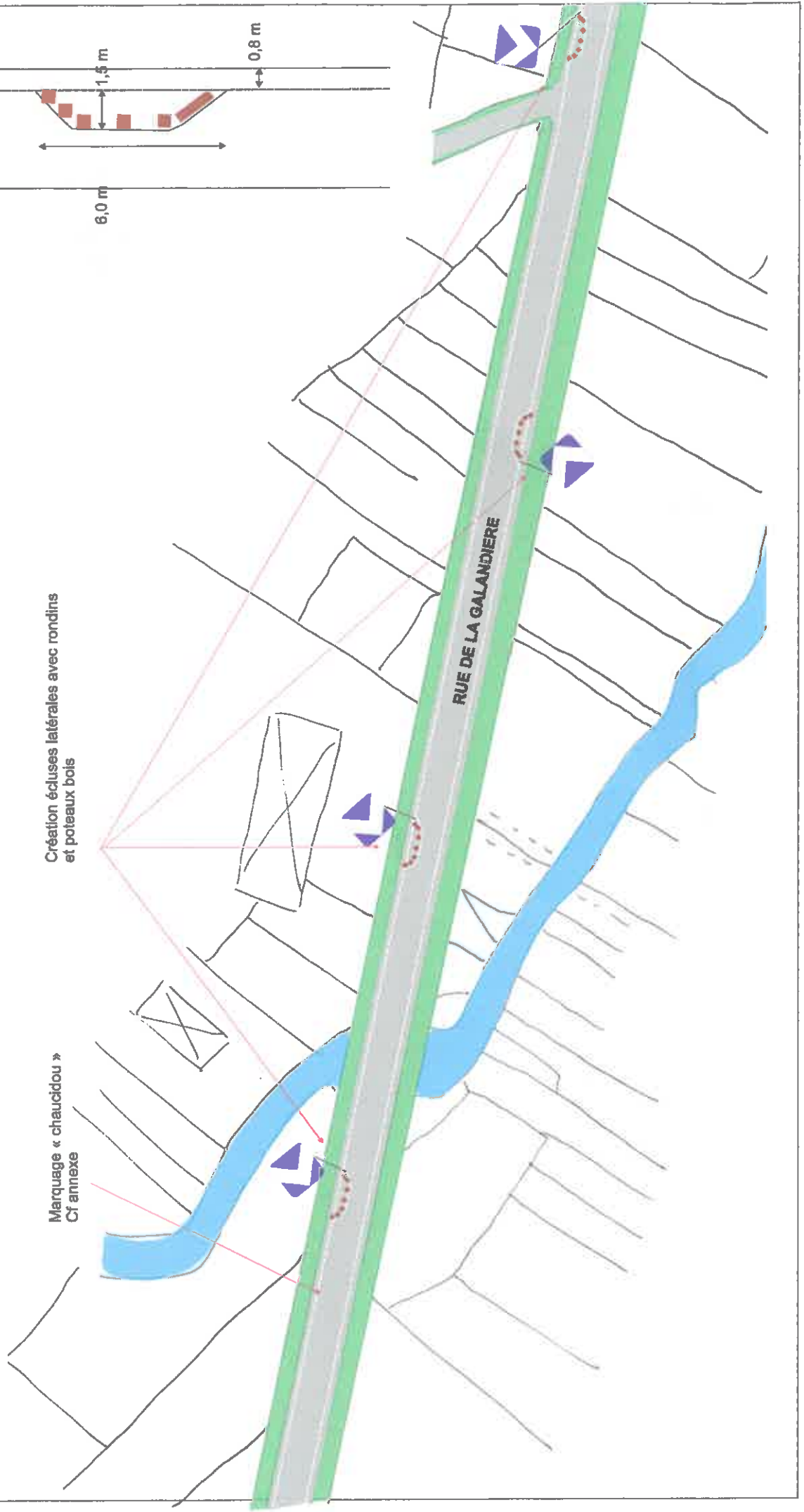
3.1 - Séquence 1

Schéma de principe :



Création écluses latérales avec rondsins et poteaux bois

Marquage « chaudidou »
Cf annexe



A.D.A.C

Agence Départementale d'Aide
aux Collectivités Locales

34 Place de la Préfecture
97000 TOULERS

Tel 02 47 31 48 63 - Fax 02 47 31 48 72

3 - ORIENTATIONS D'AMENAGEMENT

3.3 - Séquence 3

Maintien stationnements en
écluse sur la chaussée côté
Est

Maintien stationnements en écluse
sur la chaussée côté Ouest +
marquage et poteaux bois côté Est

Création stationnements en écluse
sur la chaussée côté Est

Création d'un passage piéton

Poursuite marquage type
« chaudiou » (Cf annexe)



3 - ORIENTATIONS D'AMENAGEMENT

3.4 - Séquence 4

A.D.A.C.
Agence Départementale d'Aide
aux Collectivités Locales
34 Place de la Préfecture
37000 TOURS
Tél 02 47 31 49 53 - Fax 02 47 31 49 72

Marquage « chaudiou »
Cf annexe 5

Cheminement piéton sur côté Ouest de
la RD 57 (trottoir existant à conforter)

Création d'un passage piéton



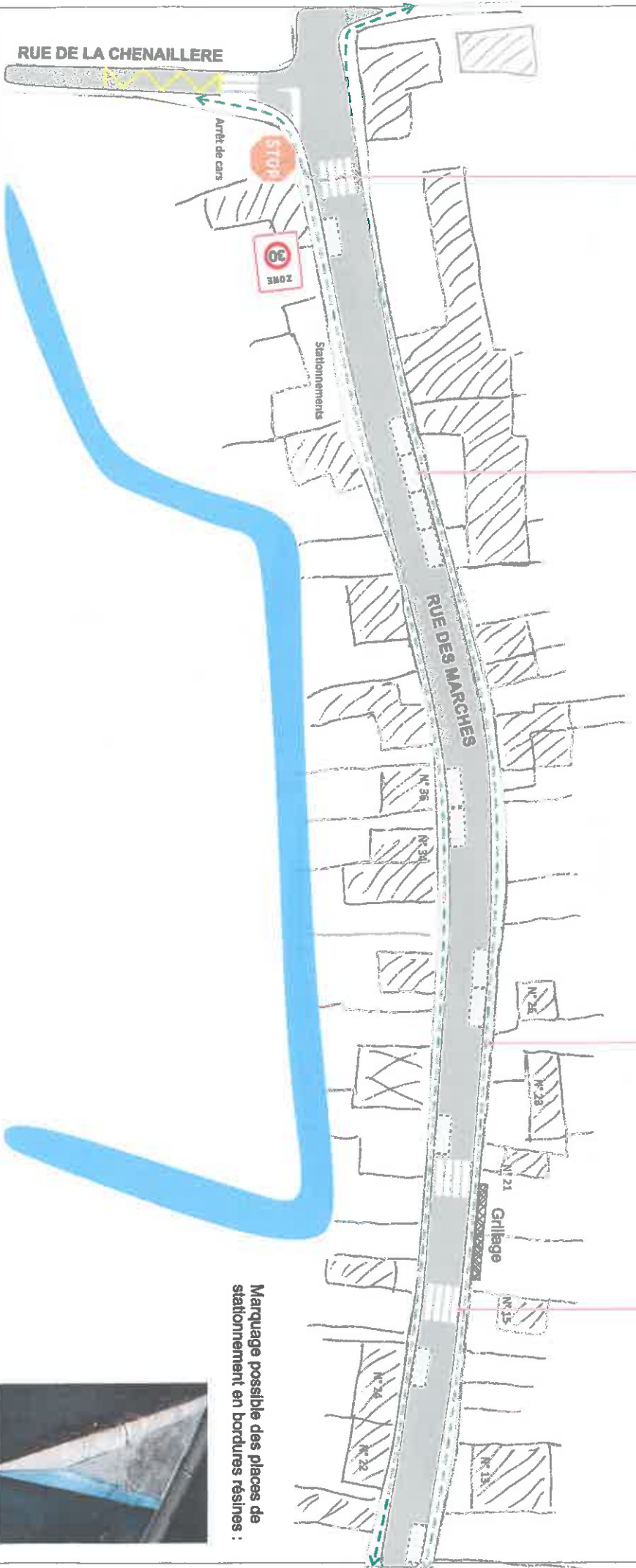
3 - ORIENTATIONS D'AMENAGEMENT
3.5 - Séquence 5

Création d'un passage piéton
Début zone 30

Stationnements en écluse en alternance d'un côté et de l'autre
sur la chaussée
Maintien de certains et déplacements pour d'autres

Cheminement piéton sur côté Est de la
RD 57 (trottoir existant à conforter)

Création passages piétons de part et
d'autre du grillage



Marquage possible des places de
stationnement en bordures résines :



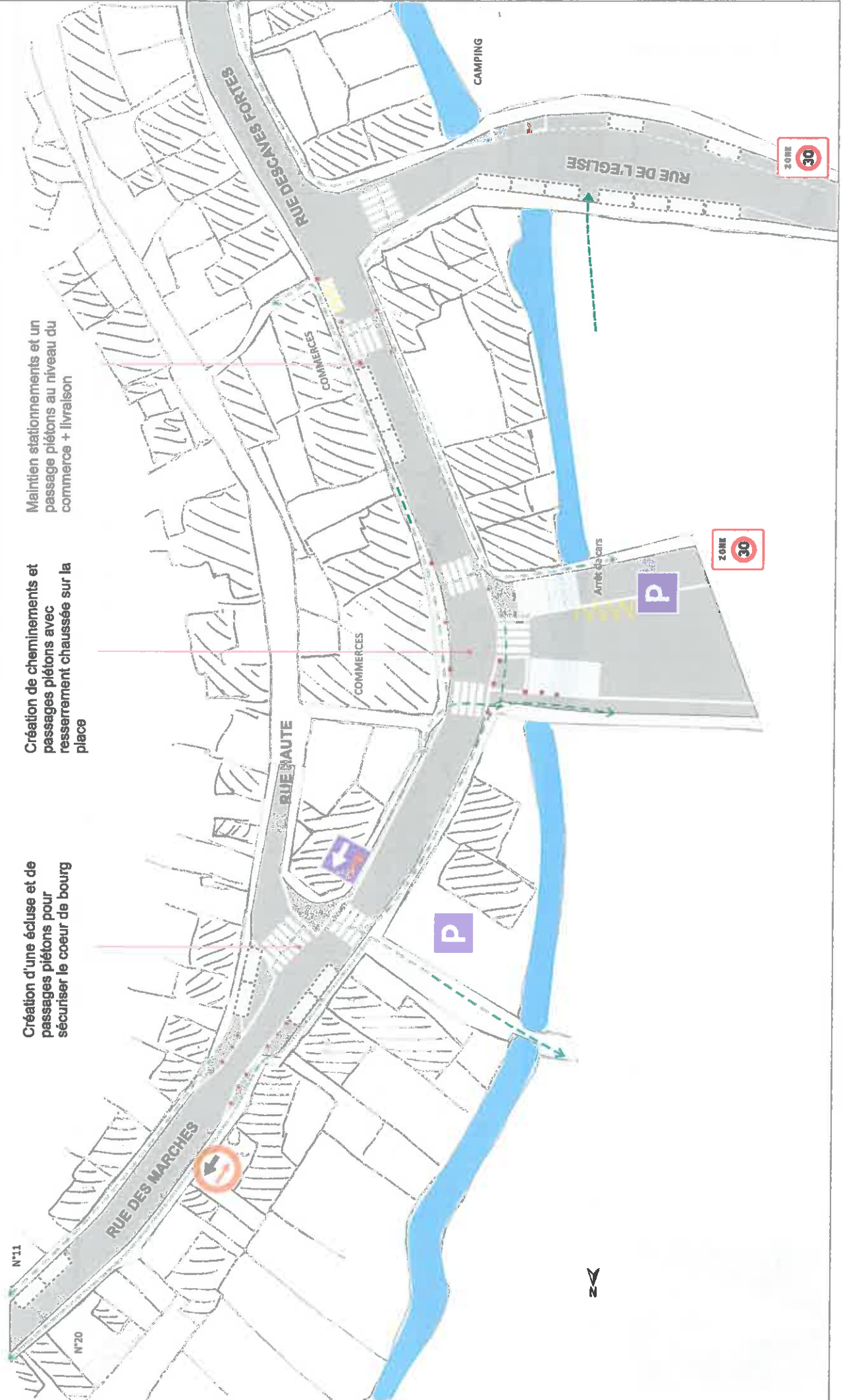
3 - ORIENTATIONS D'AMENAGEMENT

3.5 - Séquence 6

Création d'une écluse et de passages piétons pour sécuriser le coeur de bourg

Création de cheminements et passages piétons avec resserrment chaussée sur la place

Maintien stationnements et un passage piétons au niveau du commerce + livraison



3 - ORIENTATIONS D'AMENAGEMENT**3.5 - Séquence 7**

Inversion du régime de priorité :
STOP sur la RD 57
Création d'un passage piéton
début zone 30

Marquage « chaudiou »
Cf annexe

Maintien stationnements en écluse
sur la chaussée côté Est

Création stationnements en écluse
sur la chaussée côté Est



N

ANNEXE - AMÉNAGEMENTS TYPES

A.1 - Suppression perspective droite et rétrécissement

Les chicanes (photo n°1):

Les chicanes sont des aménagements destinés à ralentir la vitesse des véhicules par la création ou l'accentuation d'une courbe. Cela consiste physiquement à décaler l'axe de la chaussée et à créer un déport latéral généralement supérieur à 2 mètres.

La chicane rompt la perspective d'une ligne droite en décalant un, ou les deux, sens de circulation. Elles ne sont pas normalisées par une réglementation mais le CERTU travaille sur un guide technique de recommandations. Elles sont généralement implantées soit en entrée d'agglomération ou de hameau, soit dans des zones plus urbaines limitées à 50 ou 30 km/h.

Lors de l'élaboration de l'aménagement, il convient d'être attentif :

- + au rayon de courbure choisi qui doit être adapté à la vitesse souhaitée, cette notion élémentaire n'est pas toujours respectée et bien des chicanes sont en fait de simples « signaux » d'obligation de ralentir, sans créer de contrainte réelle sur la vitesse ;
 - + aux risques liés à l'obstacle créé qui doivent être minimisés, tant par le dessin général de l'aménagement que par le détail de sa réalisation.
- Il convient également de veiller lors de la conception :
- + au passage des poids lourds et des véhicules de transport en commun (giration) ;
 - + à la prise en compte des autres modes de transports et notamment les cyclistes qui peuvent être mis en danger par ce type d'aménagement.

Les écluses (photos n°2 à 4):

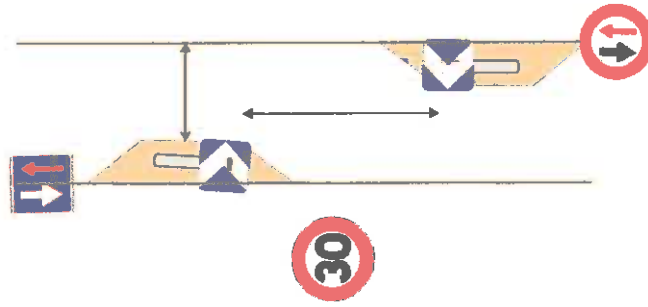
Les écluses sont des aménagements de sécurité destinés à arrêter un sens de circulation pour laisser passer le sens opposé. Elles peuvent être latérales ou centrales.

Le Maire, de par son pouvoir de police, peut définir le sens de priorité ou laisser les usagers décider en fonction de l'ordre d'arrivée des véhicules.

Elles ne sont pas normalisées par une réglementation mais le CERTU les intégrera dans son futur guide technique de recommandations sur les chicanes.

- Pour être efficaces, les écluses :
- + doivent être implantées sur des voies où le trafic n'est ni trop important ni trop faible ;
 - + ne doivent pas être trop longues ;
 - + doivent permettre une co-visibilité des deux sens de circulation ;
 - + tenir compte de la giration des bus et des poids lourds ;
 - + tenir compte de la circulation des vélos ;
 - + prévoir le passage des engins agricoles (le cas échéant sur une partie franchissable).

Schéma de principe :



Les études d'accidentalologie démontrent régulièrement l'importance de l'insécurité routière dans les traverses d'agglomération de moins de 5 000 habitants. Bien que le comportement des usagers soit le plus souvent en cause, certaines actions sur les infrastructures peuvent néanmoins permettre d'obtenir plus de respect des limitations de vitesse.

La mise en valeur de l'entrée d'agglomération avec la création d'un effet « porte » permet de marquer la transition entre l'agglomération et la rase campagne.

Sa position doit être soigneusement étudiée pour correspondre à une modification de l'environnement (trotoirs, éclairage, construction dense...) et ne pas constituer un obstacle dangereux.

L'aménagement peut être constitué soit d'une chicane, soit d'une écluse avec un ou deux flots. Les distances entre chaque élément devront être étudiées en fonction des véhicules empruntant les voies.

→ Un test avec des blocs plastiques lestés (possibilité de prêt par le STA) permettrait de juger de la pertinence de ce projet et de l'implantation du dispositif. Néanmoins, des panneaux de signalisation devront être loués ou achetés afin de compléter le dispositif temporaire.

→ D'autres dispositifs temporaires plus « élaborés » sont également envisageables à l'instar de la photographie n°2 ci-dessous.



A.2 - Chaucidou

Contexte :

Sur un itinéraire interurbain, de nombreux rétrécissements mis en place pour créer des flots centraux mettent les cyclistes en danger. Ce sont parfois de véritables "points noirs" qui n'incluent pas la population à enfourcher son vélo.



Rétrécir la chaussée en traversée d'agglomération permet de réduire la vitesse des véhicules motorisés grâce à des flots centraux, en jouant sur la perception de la largeur de sa voie. Il y a, cependant, une grande objection à ce rétrécissement lorsqu'il est systématiquement sur de longues traversées. Surtout lorsque la vitesse maximale des véhicules motorisés est maintenue à 50 km/h et ne prend pas en compte les cyclistes. De nombreux accidents sont provoqués par des véhicules motorisés qui n'ont pas la patience de suivre un cycliste sur une distance qu'ils jugent trop longue et tentent un dépassement (sans avoir la possibilité de conserver le mètre réglementaire). Les accidents avec un cycliste heurté par l'arrière (hors intersections) par un véhicule se déplaçant dans le même sens représentent environ un tiers des accidents.

L'aménagement routier du type "Chaucidou" a l'avantage de donner la priorité aux cyclistes et de modérer la vitesse du trafic automobile.

Chaucidou est l'abréviation de «chaussée circulation douce». Il s'agit d'un concept de répartition différent de l'espace de la chaussée, utilisé avec succès notamment en Suisse ("Kammfahrbahn") en Autriche ("Mehrzweckstreckfen") et en Allemagne ("Angebotsstreckfen"). Son principe consiste à accorder plus de place aux cyclistes grâce à un nouveau partage de la route. En France, les premières recommandations (CEREMA) parlent d'une Voie Centrale à Chaussée Banalisée (CVCEB). Cette solution n'est pas nommée en tant que telle dans la réglementation existante mais peut être mise en oeuvre sans difficulté en conformité avec les textes existants à partir du moment où on comprend que cela n'est pas un aménagement cyclable au sens de la réglementation.

Principes :

Le principe de la « chaucidou » est de garder une chaussée sans marquage axial, dont les lignes de rives sont rapprochées de son axe, formant ainsi une « voie » centrale bidirectionnelle et deux larges accotements revêtus appelés « rives ». La largeur de la voie ouverte aux véhicules motorisés étant insuffisante pour permettre en général le croisement des véhicules motorisés, ces derniers peuvent chevaucher cette ligne de rive sous réserve d'être attentif et respecter les



cyclistes pouvant y circuler.

En résumé :

Avant : deux voies de largeur standard avec un marquage central (par exemple, 3,50 m chacune).

Après : deux bandes cyclables suggérées utilisables par le cycliste (par exemple, 0,9 m chacune) et une voie centrale banalisée sans séparateur (par exemple, 4,50 m). La voiture ou le camion peut, au besoin, utiliser la bande cyclable suggérée pour croiser d'autres usagers.

Un chaucidou aménagé donc une voie existante par la :

- suppression de la ligne blanche axiale qui sépare les sens de circulation,
- création de voie(s) latérale(s) mixtes qui ne sont pas considérées comme des pistes cyclables (au sens du Code de la route), puisque les véhicules sont autorisés à empiéter sur ces espaces sans mettre en danger les vélos : marquage de type T2 3u (u = 5 cm) Tirés 3 m, largeur du tiré 15 cm, intervalle des tirés 3,50 m.



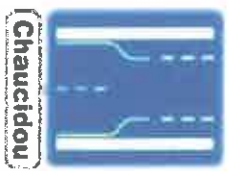
Avantages :

Le chaucidou est particulièrement approprié pour des configurations de rues étroites ou inadéquates à la création de véritables voies cyclables car cet aménagement conserve la largeur de chaussée existante. Le chaucidou crée un espace mixte (bande) que les cyclistes peuvent s'approprier. Les différents modes de déplacement se partagent ainsi la route, et entraînent la réduction de la vitesse automobile pour plus de sécurité.

Les observations in-situ réalisées par le CEREMA sur plusieurs sites montrent que le dispositif est bien compris d'une grande majorité d'automobilistes et confiment qu'il participe à l'apaisement général des comportements.

Coûts :

Travaux de faible importance car utilisant les chaussées existantes et sachant que les panneaux peuvent être posés par les services techniques de la commune.



AUTOMOBILISTES,
EN CAS DE
CROISEMENT,
DÉPORTER-VOUS !
ATTENTION
AUX CYCLISTES !

