

**REUNION PUBLIQUE LE 09/09/2024**

**Apaisement des circulations de Saint Julien Molin Molette**

**RD 503 - RD8**

## Identification des interlocuteurs

### *Maîtrise d’Ouvrage*

Le Maître d’ouvrage porteur de l’opération est :

**Mairie de Saint Julien Molin Molette (élus et les habitants du comité participatif circuler stationner)**

### *Le Département de la Loire*

Agissant en tant que consultant et co-financeur des voiries départementales

**Direction Départementale des Territoires**

### *Maîtrise d’œuvre*

Le Maître d’Œuvre désigné par le Maître d’Ouvrage pour concevoir les aménagements:

**ARPENTEURS VIENNE**

Géomètres experts et bureau d’études

## Contexte général

La commune de Saint Julien Molin Molette souhaite engager des aménagements sécuritaires en agglomération sur les Routes Départementales, 503 rue Peyronnet/Condamine et rue de la Modure, 8 L'avenue de Colombier.

### **Les aménagements visent à améliorer :**

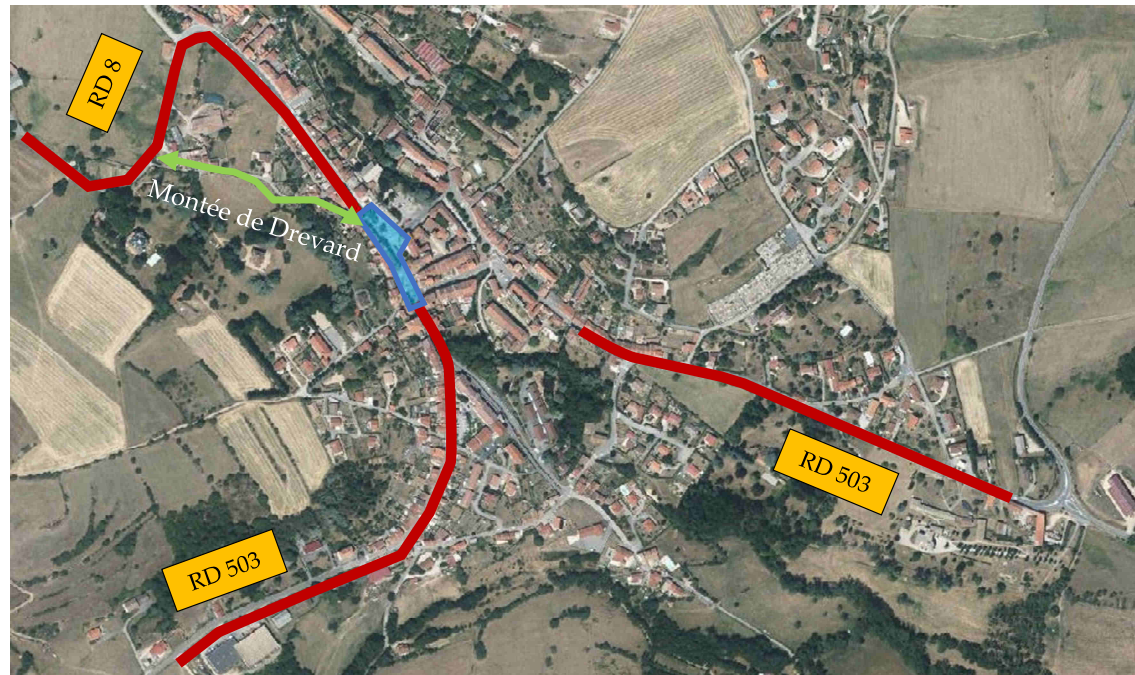
- La sécurité des usagers automobilistes, cyclistes et piétons;
- La fluidité des échanges dans le village tout en évitant des projets trop dispendieux ;
- L'amélioration et à minima la non aggravation de la gestion des eaux pluviales

### **Les principaux axes de travail sont :**

- La réduction de la vitesse ;
- L'amélioration de la lisibilité des voiries pour les automobilistes, cyclistes et les piétons ; (Renforcement de la signalisation / redéfinition des circulations piétonnes/cycles) ;
- La désimperméabilisation si possible des revêtements.

## Emplacement des aménagements

L'emprise s'étend sur les RD503 et RD8, depuis les Entrées/Sorties d'agglomération, Rue de la Modure (RD503), Rue Peyronnet/Condamine (RD503) et l'Avenue de Colombier (RD8) avec itinéraire double sens cyclistes Montée du Drevard  
Des aménagements ponctuels sont envisagés à l'intérieur de ces emprises :



## Présentation des aménagements

Partie 1 : Un « nouveau » type aménagement sécuritaire

→ Chaucidou ou voie Centrale Banalisée rues de la condamine et de la Modure RD 503,

Partie 2 : présentation des plans des aménagements sécuritaires

→ Ecluses axiales, simples et doubles pouvant inclure des stationnements,

→ Renforcement de la signalisation,

→ Organisation du stationnement Avenue du Colombier et rue de la Modure en écluse,

→ Création d'une zone de rencontre 20Km/H au niveau de Grand Place,

→ Création de zone 30Km/H sur les RD503 et 8 aux portes du centre-ville.

Les travaux seront réalisés sur le domaine public, sur les emprises départementales et communales.

## **Partie 1** : Un nouvel aménagement CHAUCIDOU ou CVCB

## Qu'est ce qu'une CHAUCIDOU ou CVCB ?

Le **chaucidou** est l'acronyme de **CHAU**ssée pour **Ci**rculation **DOU**ce ou **CVCB** acronyme de **Ch**aussée à **Voie** **C**entrale **B**analisée réglementée par le CEREMA.

Il s'agit tout simplement de la façon dont la chaussée est aménagée pour les voies en double sens :

→ La séparation centrale est supprimée (d'où le nom Voie Centrale)

→ 2 bandes multi-usages sont créées (1 de chaque côté de la voie).

Ci-dessous, L'illustration avec l'absence de séparation centrale et les 2 bandes latérales.

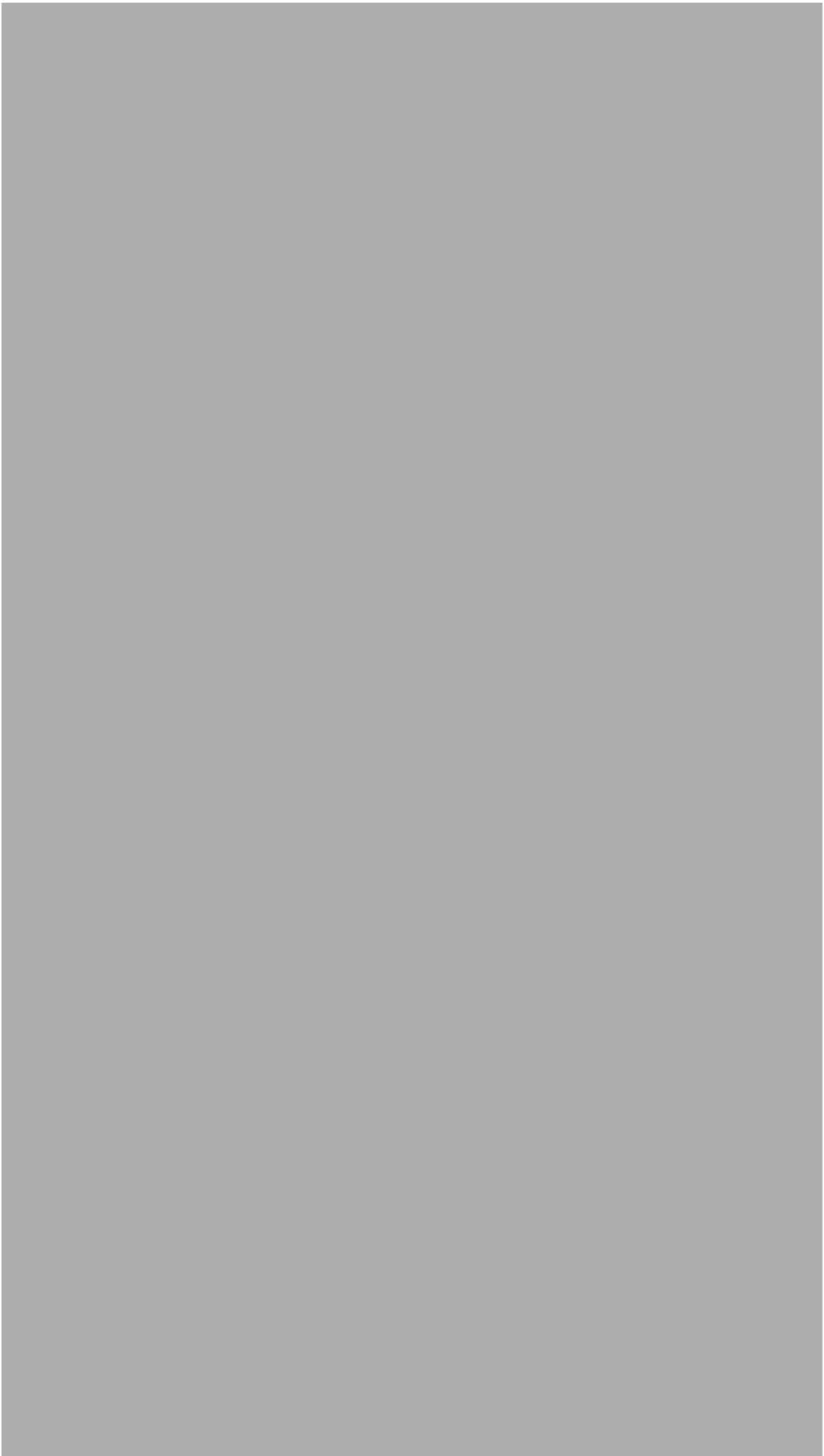


**Le chaucidou s'accompagne de nouvelles règles tacites de circulation :**

- Les voitures circulent sur la voie centrale, les cyclistes sur les bandes latérales,
- Lorsque 2 voitures se croisent, elles doivent se rabattre dans les bandes latérales derrière les cyclistes







## Pourquoi le chaucidou ?

Le chaucidou a vocation à apaiser la circulation motorisée (d'où le '**C**irculation **DOU**ce' dans CHAUCIDOU) afin que les cyclistes puissent se déplacer en plus grande sécurité.

Profitons-en pour rappeler que le manque d'aménagement sécurisé est le 1er frein au développement des vélos.

Le chaucidou est donc une réponse pour lever les freins et accompagner les cyclistes. Ce choix s'explique très facilement : l'aménagement est peu couteux avec une mise en œuvre quasi immédiate.

## La solution parfaite ?

**OUI :**

- Solution frugale,
- Sécurisation des cyclistes grâce au ralentissement de la circulation automobile
- Elles luttent pour la décarbonation du transport,
- Elles n'empiètent pas sur la circulation automobile,
- On n'augmente pas l'artificialisation des terres avec de nouvelles infrastructures

Le chaucidou semble cocher absolument toutes les cases...

**MAIS :**

### **Un aménagement non compris peut créer de l'insécurité**

Une solution si séduisante et si rapide à mettre en place doit faire l'objet de communication sur le sujet car un aménagement non compris peut aller à l'opposé du comportement attendu :

- ➔ Le cycliste se pense en sécurité sur une bande cyclable alors qu'il circule sur une bande multi-usage (donc qui peut être utilisée par tous les usagers de la chaussée)
- ➔ Les automobilistes circulent sur la voie centrale, pensant qu'ils n'ont pas le droit de circuler sur les bandes latérales ou alors circulent tout le temps sur les bandes de rives multi-usages.
- ➔ Par ailleurs les automobilistes, pensant que les cyclistes ont leur aménagement dédié et donc sécuritaire, maintiennent leur vitesse de circulation et contrairement au ralentissement espéré l'aménagement n'a pas ou peu d'effet sur l'abaissement de la vitesse des véhicules motorisés“

## **Un aménagement non compris peut créer de l'exaspération**

Le chaudiou porte dès sa conception les germes de son rejet : les bandes latérales multi-usages. Personne ne comprend ce que sont des bandes latérales multi-usages. Il s'agit de bandes... où tout le monde peut circuler...

## **Un aménagement frugal si**

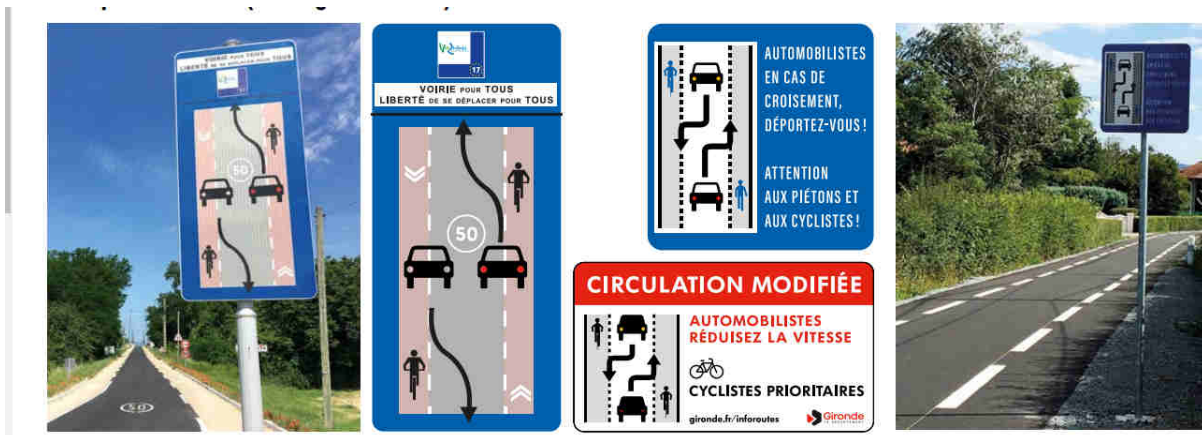
Les aménagements sont bien réalisés :

- Panneaux d'avertissement pour expliquer les règles de conduite,
- Des marquages au sol en résine qui nécessitent d'être refaits qu'entre 5 à 10ans contre 2 ans en peinture.

## **Vous l'aurez compris le chaucidou a comme tout aménagement sécuritaire ses faiblesses.**

Les retours d'expérience, les évaluations et les conclusions du CEREMA sont indiscutables. Le chaucidou doit :

- Être un aménagement exceptionnel
- Être utilisé uniquement lorsqu'aucune autre solution n'est possible
- Expliquer la conduite à adopter
- Être réalisé correctement
- Limiter la vitesse des automobilistes (et que cette limitation soit respectée)
- Garantir une largeur minimale de 1m50 pour chacune des bandes latérales



## **Partie 2** : Présentations des aménagements sécuritaires contextes et propositions

Rue de Condamine / Peyronnet

Rue de la Modure

Avenue de Colombier

Avenue de Colombier Grand' Place / Shunt montée de Drevard

Plan de Synthèse des aménagements

PLAN ETAT DES LIEUX / PROJET

Rue de la Condamine/Peyronnet



## Rue de la Condamine/Peyronnet RD503 :

### Contexte :

-Rue de la Condamine, la largeur de la chaussée existante en enrobés = 7.5m en ligne droite du carrefour D8 à la 1ere inflexion = 400ml. La visibilité au-delà de la 1er inflexion est bonne dans les 2 sens et cette configuration n'incite pas à ralentir les automobilistes jusqu'à l'entrée de village. A l'approche de la 2eme inflexion de voirie, vers le carrefour et l'entrée de ville, la visibilité est limitée à 30m. Pour le piéton, il existe un trottoir dénivelé au sud de la RD 503, sa largeur varie de 1.40m à 1.00m en direction du centre-ville.

-Rue du Peyronnet, la largeur de la voirie est contrainte par le bâti historique à 8m avec, d'un côté, 1 trottoir dénivelé de 1.10m de large, de l'autre côté, 1 trottoir de 1.50m de large stationné par des véhicules sur un tronçon d'environ 60ml. La chaussée à double sens de circulation fait 5.5m réduite ponctuellement à 4.8m. Dans les largeurs réduites 2 voitures se croisent au pas mais ne croisent pas les camions. Un sens a été rendu prioritaire mais la position du panneau du sens non prioritaire est avant le virage (2ème inflexion) et, sans visibilité sur le rétrécissement, les véhicules s'engagent et créent une situation de blocage. Les personnes qui stationnent se plaignent d'avoir régulièrement les rétroviseurs cassés mais les stationnements aux pieds des maisons de ville répondent à un besoin des riverains car il n'y pas d'autre offre de stationnement à proximité.



1ere inflexion



2eme inflexion



Stationnement Anarchique et sur trottoir



### Proposition :

- Pour la rue de la Condamine, entre la D8 et la 1ere inflexion, nous proposons la mise en place d'une « CHAUCIDOU ». 1 voie centrale de 3.50m de large avec 2 rives de 1.5m de large. Ce dispositif de réduction de la chaussée à 1 voie sera réalisé au marquage. Il permettra de redonner des espaces prioritaires aux cycles et piétons sur la voirie publique et incitera les automobilistes à davantage réduire leur vitesse dans cette portion de voirie entre l'entrée en agglomération et le centre-ville. Le tronçon de voirie aménagé d'une CHAUCIDOU serait limité à 50KM/H jusqu'à la rue du Peyronnet puis l'entrée du village sera délimitée d'une zone 30KM/H.

-Pour la rue du Peyronnet, à la place du panneau B15 (sens non prioritaire), nous proposons la mise en place d'une Zone 30KM/H en entrée de village, avant le carrefour avec la rue du Moulin. Le panneau B15 sera déplacé de 100ml au droit d'une nouvelle écluse double latérale. L'écluse double donnera priorité aux véhicules en sortie du centre-ville. Un îlot de l'écluse inclura un passage piéton, l'autre 6 places de stationnement aux pied des maisons. La longueur totale de l'aménagement fera 60ml. La largeur de voirie sera réduite à une voie de 3.70m et le stationnement fera 2.30m de large ce qui libérera le trottoir de 1.50m de large en pied des façades.

Les aménagements respecteront le programme de la Mairie qui souhaite réaliser des travaux par mise en place de simple signalisation verticale de police, de J11 au droit des îlots et de marquage horizontal de rive et pour délimiter les îlots et les stationnements.

PLAN ETAT DES LIEUX PROJET

Rue de la MODURE

## Rue de la Modure RD503 :

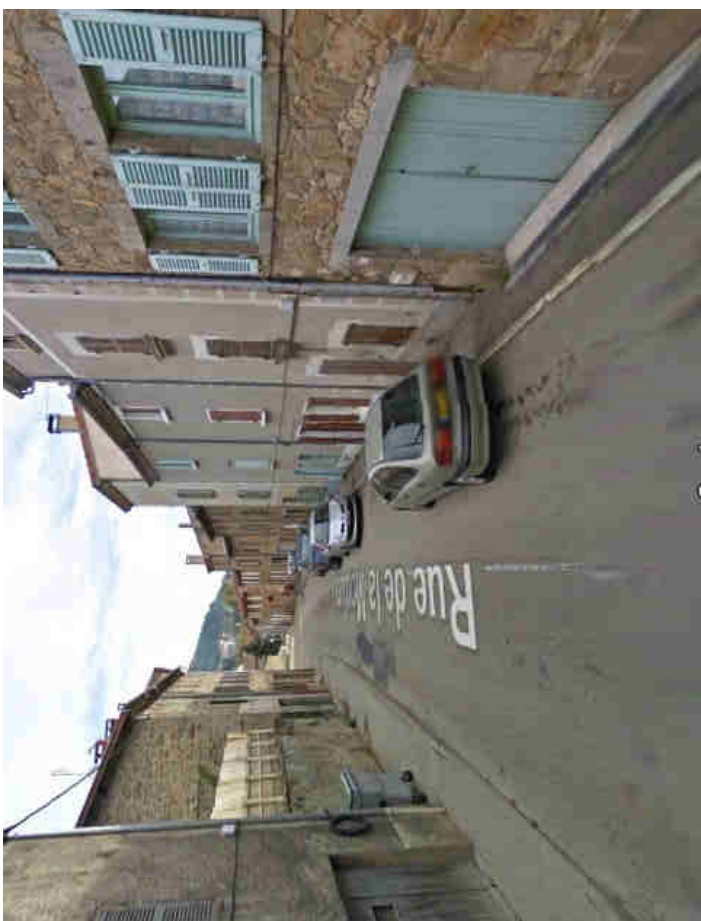
### Contexte :

- Rue de la Modure, la largeur de la chaussée existante en enrobés = 6.10m. Depuis l'entrée en agglomération, le tronçon de voirie est rectiligne jusqu'à une 1ere inflexion à 220ml. Après cette inflexion un second tronçon rectiligne de 220 ml se déroule jusqu'à l'entrée de village. Les 2 tronçons rectilignes, la légère inflexion entre les deux et la perception rurale, confortent un sentiment de route de campagne sans danger qui n'incitent pas à la réduction de la vitesse avant d'entrée dans le village. Depuis l'entrée en agglomération, en direction du centre, il n'existe donc pas vraiment de contraintes perceptibles faisant ralentir les automobilistes.

-L'entrée de village se fait dans un virage de rayon de courbure de 200ml. La largeur de la voirie est contrainte par le bâti historique à 8.30m avec, d'un côté, 1 trottoir dénivelé de 1.20m de large et de l'autre côté 1 trottoir dénivelé de 1.50m de large. Comme sur la rue du Peyronnet, les riverains stationnent aux pieds des façades des maisons à la seule différence que, les véhicules stationnent sur la route et non sur le trottoir. Il y a donc moins de confusion quant au croisement de 2 véhicules rendu impossible dans cette configuration. Cependant, la longueur du stationnement unilatéral n'est pas définie et évolue tous les jours pouvant aller jusqu'à la perte d'une covisibilité réciproque entre les usagers avec pour conséquences des blocages et situations dangereuses.







### Proposition :

- Depuis l'entrée d'agglomération jusqu'à l'entrée dans le cœur de village, nous proposons la mise en place d'une « CHAUCIDOU » 1 voie centrale de 3.10m de large avec 2 rives de 1.5m de large autant que possible sans descendre en dessous de 1.25m. Ce dispositif de réduction de la chaussée à 1 voie sera réalisé au marquage et signalé par des panneaux d'entrée/sortie de « CHAUCIDOU » des 2 côtés de l'aménagement. Il permettra de redonner des espaces prioritaires aux cycles et piétons et incitera les automobilistes à davantage réduire leur vitesse dans cette portion de voirie entre l'entrée en agglomération et le centre-village. Le tronçon de voirie aménagé d'une CHAUCIDOU sera limité à 50KM/H jusqu'à l'entrée dans la ville puis délimité d'une zone 30KM/H en ville.

-A l'entrée de la ville une Zone 30KM/H sera aménagée et les stationnements seront organisés dans un ilot d'écluse simple latéral d'environ 62ml, incluant 8 places de parking et 2 sorties de garages. L'écluse donnera priorité aux véhicules sortant du centre-ville. La largeur de voirie sera réduite à une voie de 3.60m de large et le stationnement dans l'ilot fera 2.00m de large. La largeur du stationnement de 2.00m ne répond pas au minimum de 2.30m, toutefois ce type de stationnement en long pour VL en présence de trottoir latéral fonctionne même réduit à 2.00m.

Les aménagements respecteront le programme de la Mairie qui souhaite les réaliser par la mise en place de simple signalisation verticale de police, de J11 au droit des ilots et de marquage horizontal de rive pour délimiter les ilots et les stationnements.

PLAN ETAT DES LIEUX PROJET

Avenue de Colombier

## Avenue de Colombier RD8 :

### Contexte :

- Cet axe principal menant au centre-ville est moins emprunté que les 2 autres entrées depuis la RD503. L'entrée en agglomération, la largeur de chaussée est de l'ordre de 6m avec des accotements enherbés de part et d'autre. 70m après l'entrée d'agglomération se trouve un premier virage de plus de 90° dans un large rayon de courbure de 70m puis en sortie de ce virage on se retrouve sur un tronçon rectiligne de 150m qui laisse reprendre de la vitesse jusqu'à un second virage plus serré au rayon de courbure de 25m. Le second virage à une surlargeur de 1m, ce qui porte la largeur totale de la chaussée à 7m. A la sortie du 2ème virage on rentre dans la ville.

Un problème de vitesse est identifié au niveau du tronçon rectiligne, la sortie du 1<sup>er</sup> virage se fait avec une vitesse soutenue et sur le tronçon rectiligne de 150m le véhicule accélère jusqu'au second virage où il arrive à lancer. Les véhicules se déplacent dans le virage qui est large et rentrent en ville trop vite de l'autre côté de la voie.

- A l'entrée dans le village on retrouve du stationnement de véhicules anarchique tout le long de la descente en direction de la place de la Mairie. Les véhicules stationnent sur la route, par endroit, 2 véhicules ne se croisent pas et la longueur de stationnement n'étant pas définie évolue jusqu'à perdre une visibilité réciproque entre les usagers. Les véhicules s'engagent dans les 2 sens ce qui crée des blocages et conflits entre automobilistes.



### Proposition :

- l'aménagement consistera à contraindre les automobilistes à ne pas reprendre de vitesse dans le tronçon rectiligne jusqu'au virage par la mise en place d'une écluse axiale positionnée à mi-distance du tronçon rectiligne. Cette écluse annoncera le début de la zone 30KM/H. Les véhicules ralentiront contraint par l'aménagement et la vitesse limitée à 30Km/H. Afin de resserrer les véhicules dans leur voie au niveau du second virage, un marquage axial sera tracé au sol jusqu'à la première écluse.

-Après le virage, à l'entrée du centre-ville le stationnement sera organisé dans un enchaînement de 4 écluses. 2 écluses simples latérales, 1 écluse double latérale et 1 écluse simple avant d'arriver sur la Grande Place. Au total 18 places de stationnement seront organisées dans les ilots d'écluses.

### En détail en direction du centre village :

> La première écluse latérale sera positionnée à 33m du virage incluant la ligne d'effet du sens non prioritaire positionné à 17m de la tête d'îlot. Les automobilistes seront prioritaires dans le sens sortant du centre-ville. La largeur de voirie sera de 3.70m et l'îlot aménagé de 3 places fera 15ml x 2.40m de large.

> La deuxième écluse simple se trouvera à environ 23m de la première. Les automobilistes seront prioritaires dans le sens sortant du centre-ville. La largeur de la voirie au droit de l'écluse sera au minimum de 3.70m et l'îlot de 7 stationnements fera 35ml x 2.30m de large.

> La troisième écluse double se trouvera à environ 44 m de la deuxième incluant la ligne d'effet du sens non prioritaire positionné à 17m de la tête d'îlot. Les automobilistes seront prioritaires dans le sens sortant du centre-ville. La largeur de la voirie au droit du premier îlot sera de 3.60m. L'îlot inclura 2 stationnements et fera 10.60ml x 2.00m de large. La largeur de la voirie au droit du 2ème îlot fera 3.60m. L'îlot inclura 3 stationnements et 1 sortie de garage et fera environ 21ml x 2.3m de large. Les 2 îlots seront distancés de 23ml. Au total l'écluse double fera 55ml.

> La dernière écluse simple se trouvera à 33m de la troisième écluse incluant la ligne d'effet du sens non prioritaire positionné à 17m de la tête d'îlot. Les automobilistes seront prioritaires dans le sens sortant du centre-ville. La dimension de la voirie au droit de l'îlot de l'écluse sera de 3.80m. l'îlot inclura 3 stationnements et fera 15ml x 2.30m de large.

Les aménagements respecteront le programme de la Mairie qui souhaite les réaliser par la mise en place de simple signalisation verticale de police, de J11 au droit des îlots et de marquage horizontal de rive et pour délimiter les îlots et les stationnements. Seules les 2 îlots de l'écluse Axiale marquant l'entrée en zone 30Km/H seront traités en résine colorée gravillonnée contrastée pour marquer visuellement le changement de zone.

PLAN ETAT DES LIEUX PROJET

Grand' Place

Shunt Cycle

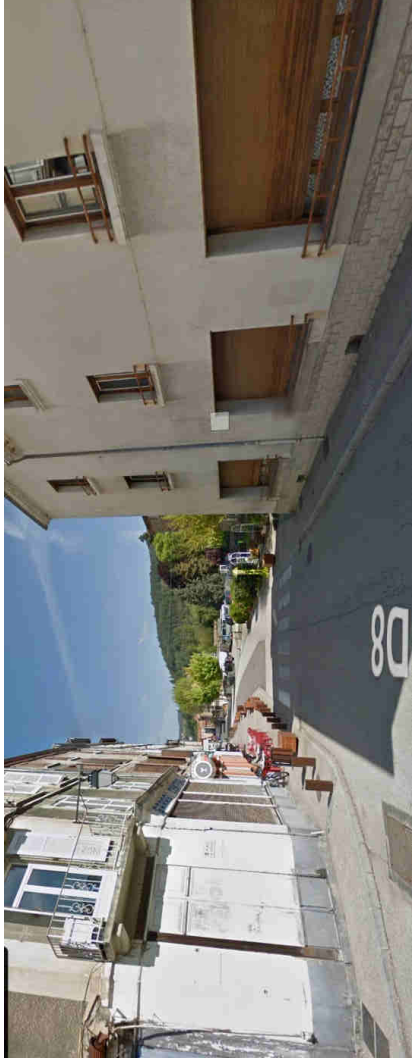
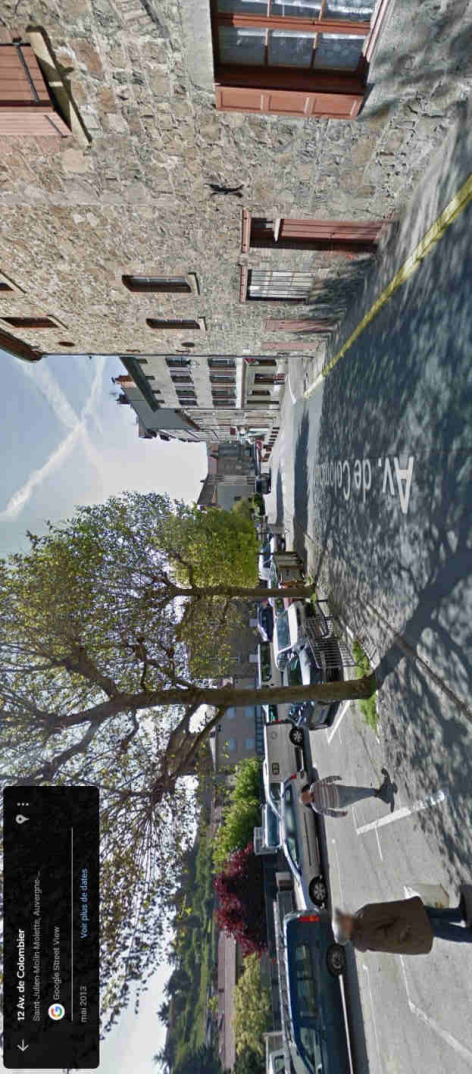


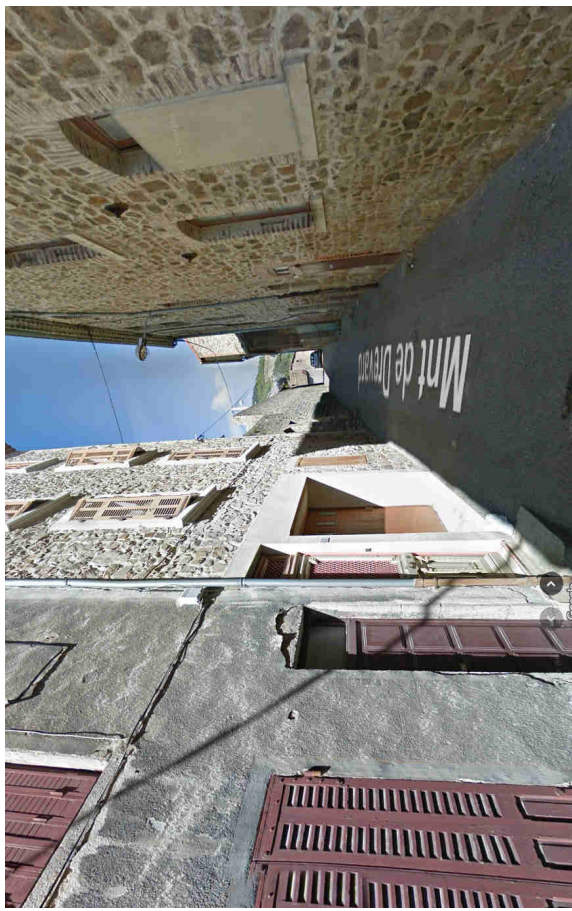
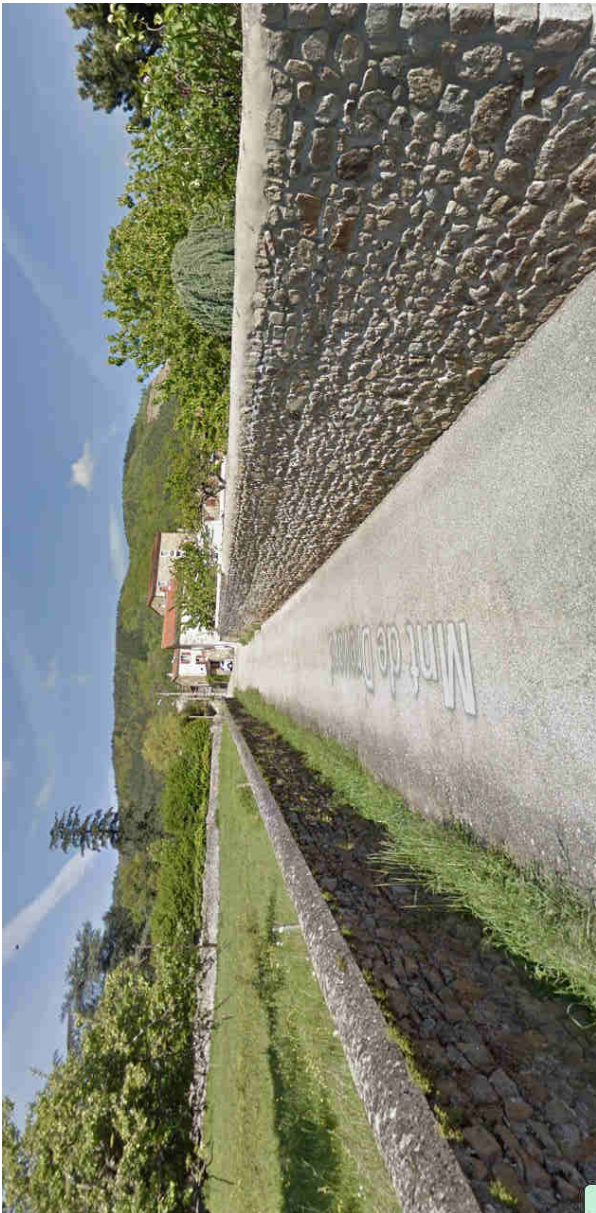
## Contexte :

### Avenue de Colombier RD8 Grande Place :

L'avenue du Colombier débouche sur la Grande Place. Cette place doit faire l'objet d'une mission de réhabilitation indépendante de la présente mission. L'avenue du Colombier traversant la Grande Place doit faire l'objet d'une réflexion d'ensemble en lien avec les différentes propositions d'apaisement et d'organisation des routes en direction du centre. La volonté de la Mairie est de créer une zone de rencontre 20Km/H dans le cœur de ville commerçant. Cette zone de rencontre sera un espace dédié au mode de déplacement doux. La route, le stationnement et les trottoirs se doivent d'être un ensemble cohérent sans rappel routier afin que les déplacements des piétons se fassent librement et sans danger dans cette zone.

La place la Montée du Drevar en direction de colombier. Cette voie présente une configuration et localisation intéressante pour proposer un itinéraire bis pour les cycles et piétons. De faible largeur elle est plutôt empruntée par les riverains qui roulent au pas.





#### Avenue de Colombier RD8 Grande Place :

Cette zone de rencontre sera un espace dédié au mode de déplacement doux. La route, les stationnements et les trottoirs devront d'être un ensemble cohérent sans rappel routier afin que les déplacements des piétons se fassent librement et sans danger dans cette zone. La zone de rencontre se situera entre la Mairie et la place de l'ancienne bascule. Côté Mairie, elle sera signalée au niveau de la sortie de la quatrième écluse. Ce même endroit sera aussi marqué au sol un passage piéton entre la mairie et le trottoir en face. Côté place de la bascule, la zone de rencontre prendra effet au niveau des aménagements urbains existants au droit de la traversée piétonne existante.

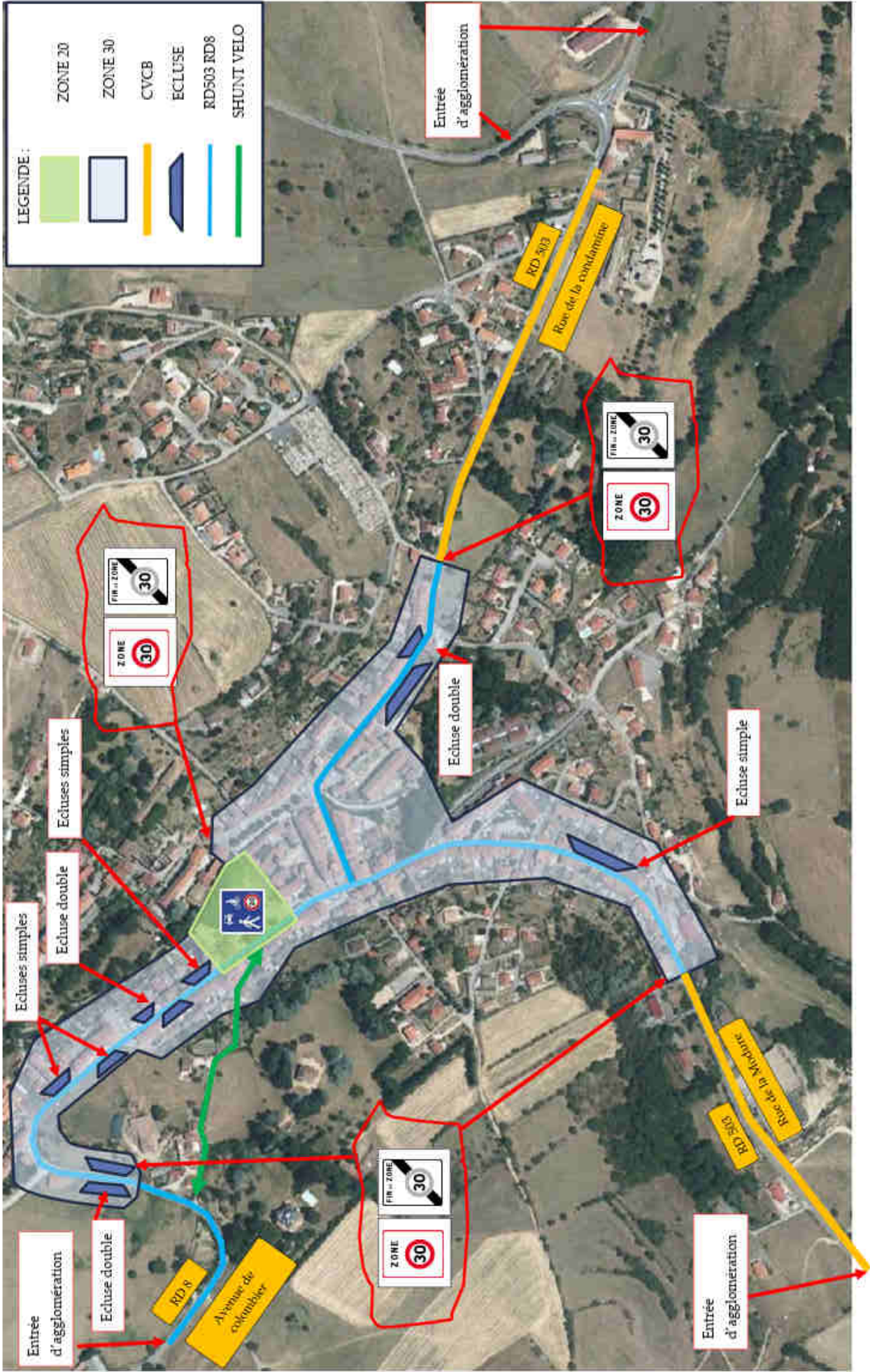
#### Autres interventions ponctuelles :

Les cycles et les piétons pourront contourner les aménagements d'écluses Avenue de Colombier, par un itinéraire bis cycles/piétons qui sera identifié par une signalisation verticale et horizontale depuis la Grande Place en passant par la montée de Drevarde jusqu'à la Grande Place. Cet itinéraire sera à double sens de circulation pour les cycles et les piétons.

## PLAN DE SYNTHÈSE DES AMÉNAGEMENTS

**LEGENDE:**

- ZONE 20
- ZONE 30
- CVCB
- ECLUSE
- RD503 RD8
- SHUNT VELO



Le support de présentation de la réunion publique ainsi que les plans sont consultable en Mairie.

La Mairie reste à l'écoute de vos éventuelles observations ou complément d'information.

Nous vous invitons à continuer les échanges autours d'un verre

**MERCI DE VOTRE ATTENTION**