

COMMUNE DE BRAX

Assistance à la mise en place d'une stratégie globale & Préfiguration des orientations programmées d'aménagement

PHASE 3 FICHES ACTIONS ET PRÉFIGURATION OAP



Maîtrise d'ouvrage



Commune
de Brax



Agglomération
d'Agen



Union
européenne



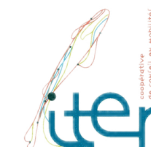
RÉGION
Nouvelle-
Aquitaine

Région
Nouvelle
Aquitaine

Equipe



Urbanisme
Architecture
Paysage

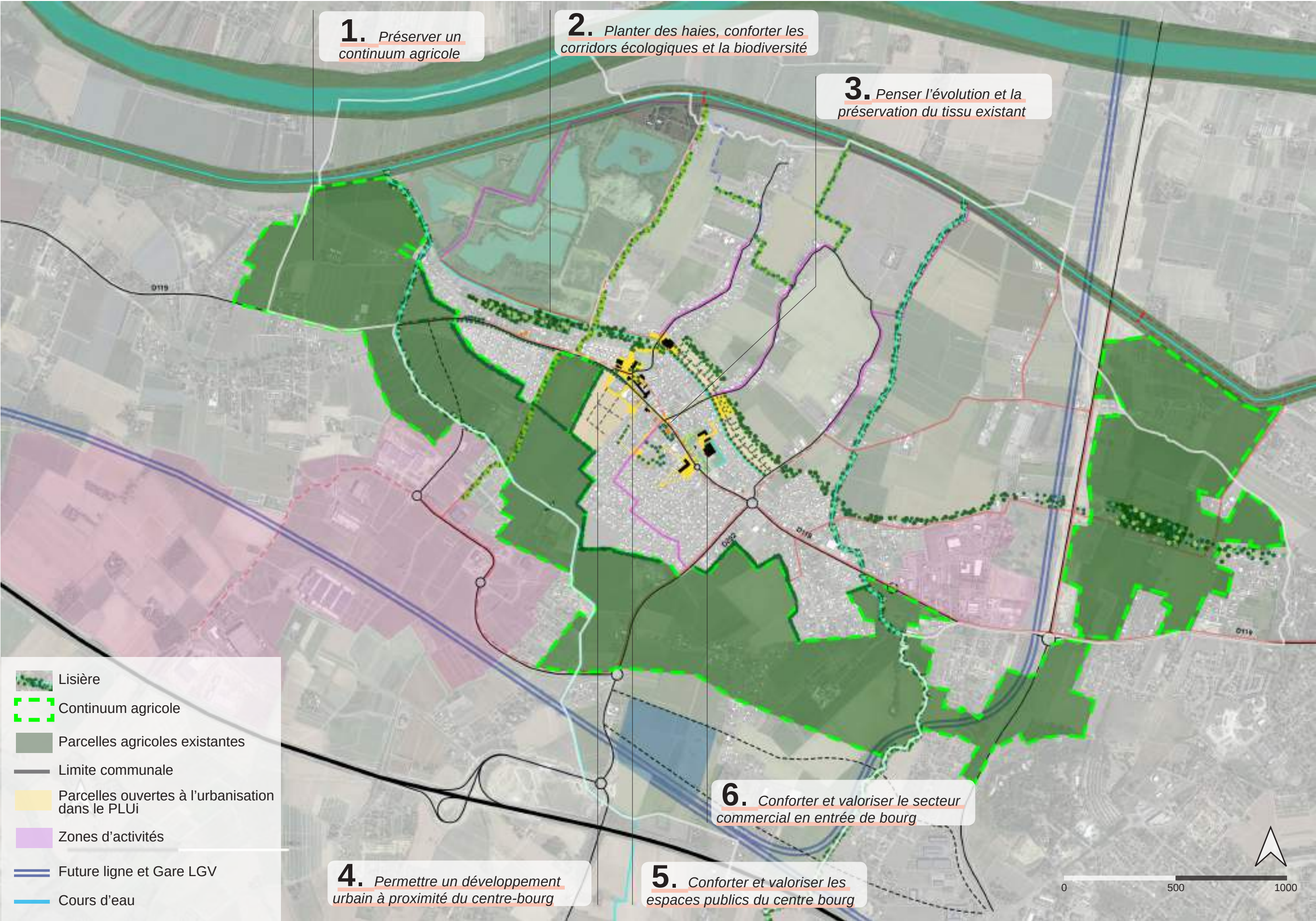


Mobilité



Ingénierie et
Conseils
Agro-
environnement

DU PLAN-GUIDE AU PLAN D'ACTIONS



DU PLAN-GUIDE AU PLAN D’ACTIONS

<u>1. Préserver un continuum agricole</u>	4
<i>Fiche Action N°1 Préserver un continuum agricole sud</i>	5
<u>2. Planter des haies, conforter les corridors écologiques et la biodiversité</u>	6
<i>- Fiche Action N°2.1 Synergie trame verte et bleue et réseau piétons-cycles</i>	8
<i>- Fiche Action N°2.2 Renaturation du réseau hydrologique</i>	9
<i>- Fiche Action N°2.3 Lisière zone urbanisée et zone agricole</i>	11
<u>3. Penser l'évolution et la préservation du tissu existant</u>	12
<i>- Fiche Action N°3.1 Préserver l'existant au sein du centre-bourg</i>	13
<i>- Fiche Action N°3.2 Faire évoluer l'existant</i>	14
<u>4. Permettre un développement urbain à proximité du centre-bourg</u>	15
<i>- Fiche Action N°4.1 Avenue des landes (secteur 1)</i>	17
<i>- Fiche Action N°4.2 Chemin de Lachapelle, du Rieumort et rue des Tamaris (secteur 2.1, 2.2 et 2.3)</i>	22
<u>5. Conforter et valoriser les espaces publics du centre bourg</u>	29
<i>- Fiche Action N°5 La requalification des espaces publics du centre bourg</i>	30
<u>6. Conforter et valoriser le secteur commercial en entrée de bourg</u>	32
<i>- Fiche Action N°6 L'évolution du secteur commercial en entrée de bourg</i>	33

1. Préserver un continuum agricole

FICHE ACTION N° 1

Préserver un continuum agricole sud

ENJEUX ET OBJECTIFS

- Préserver les espaces agricoles, en particulier les terres très fertiles présentes sur le territoire
- Éviter une fusion de l'urbanisation entre la TAG, la future gare et le village de Brax.

ACTIONS À MENER

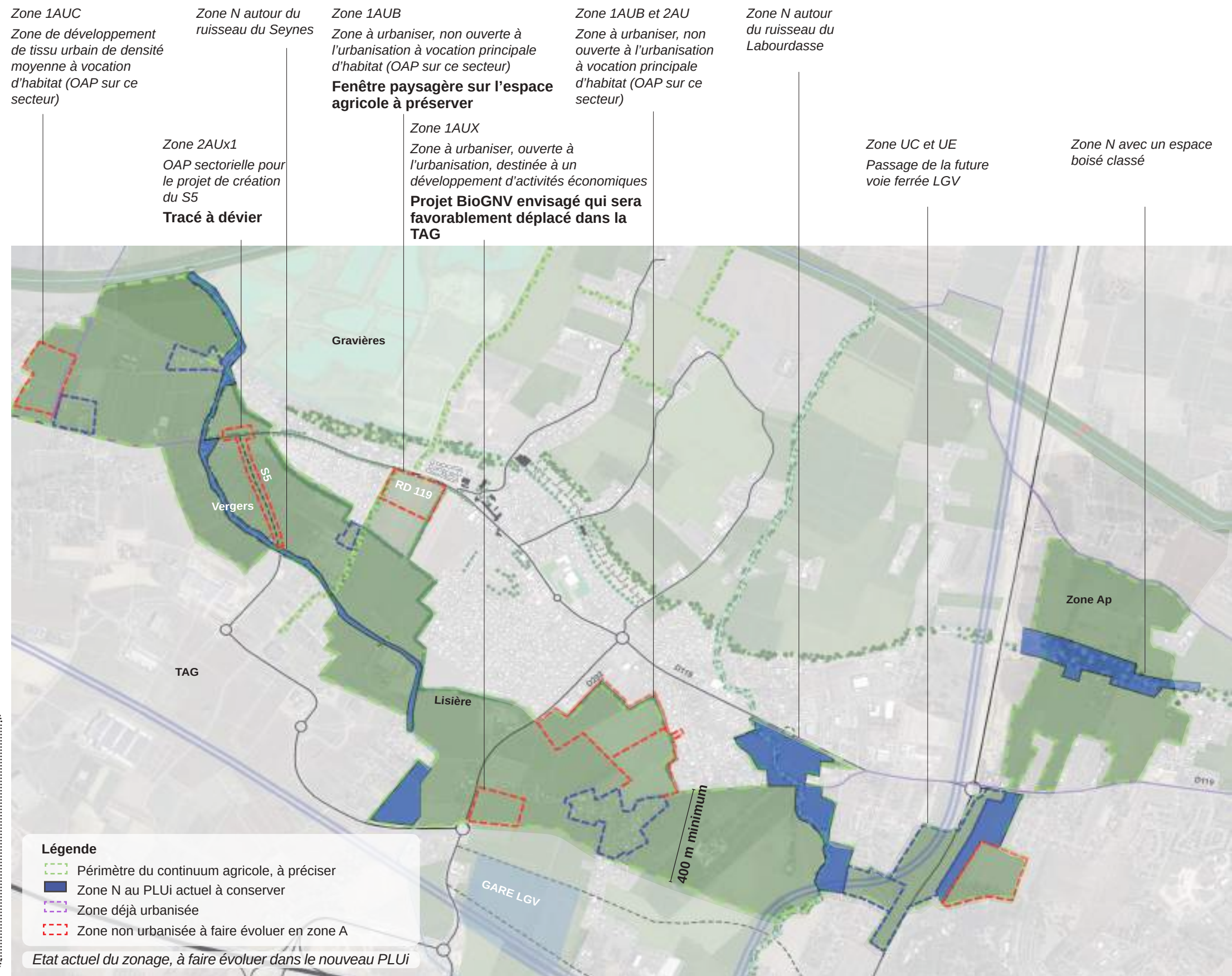
- Inscrire en zone A au PLUi le secteur délimité (correspondant à environ 250 hectares, tenant compte du fait que le périmètre sera affiné) avec un principe d'une épaisseur de 400 m en minimisant au maximum les rétrécissements et en excluant :
 - les zones N, à conserver telles quelles
 - les zones déjà urbanisées, à inscrire dans un zonage avec un règlement limitant la densification, l'imperméabilisation et l'artificialisation et favorisant la préservation de la biodiversité.
- Etablir une convention avec la SAFER (Société d'Aménagement Foncier et d'Etablissement Rural) pour disposer d'un conseiller foncier et être informé des biens agricoles et ruraux mis en vente (veille foncière).
- Envisager la création d'une ZAP (Zone Agricole Protégée) afin de consolider le caractère agricole des espaces concernés, menacés et limiter la rétention de fonciers à vocation agricole.
- Organiser des réunions de concertation avec les agriculteurs sur les évolutions réglementaires de leurs parcelles et sur l'élaboration d'un réel projet agricole sur ces surfaces.

Contacts :

SAFER en LOT-ET-GARONNE (47)
Chef du service départemental : Anne Broyelle
271 Rue de Péchabout 47000 AGEN
Tél. : 05 53 95 19 19

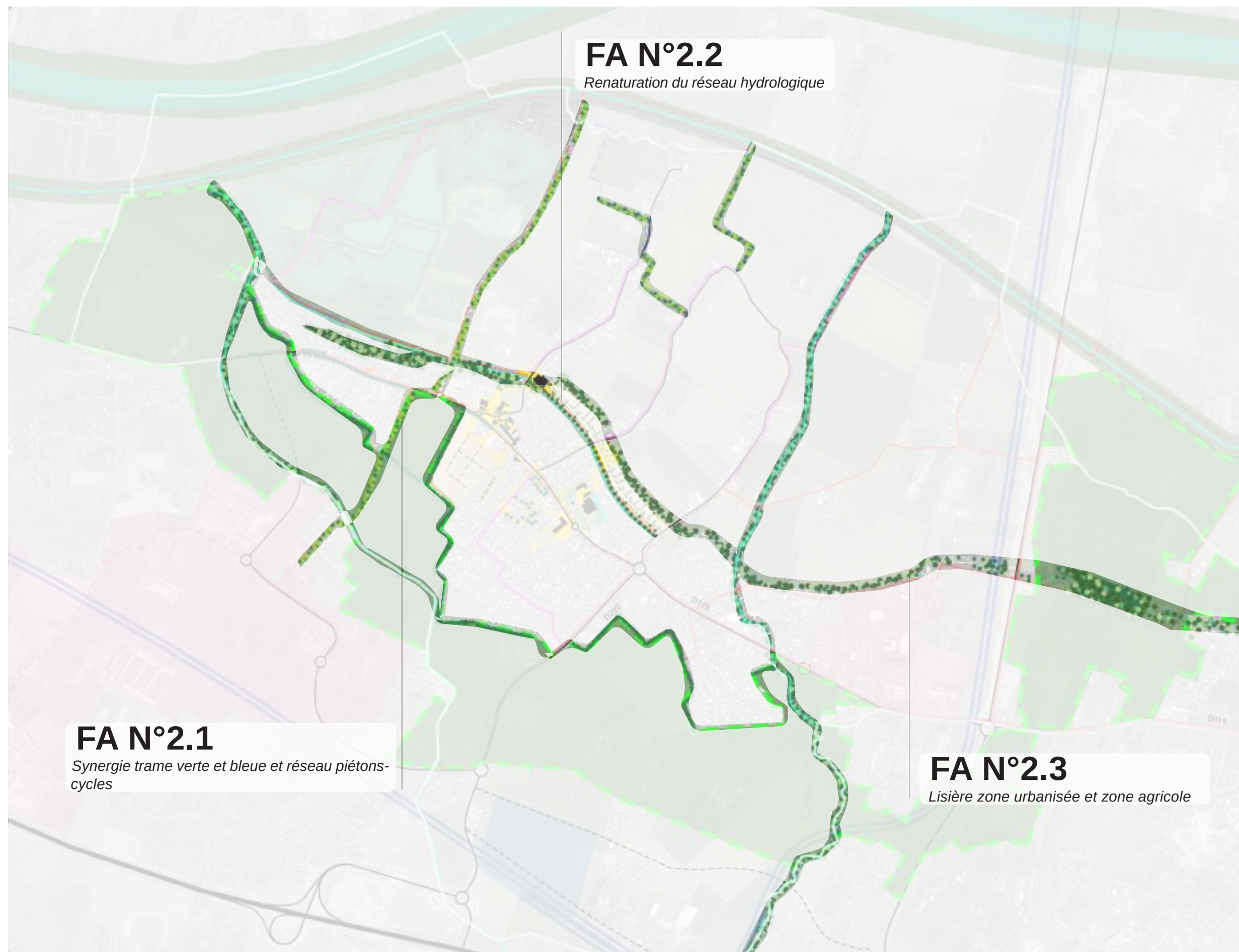
Documents références :

- Fiche outil ZAP -Zone Agricole Protégée (CEREMA, janvier 2020)
- Procédure d'élaboration d'une zone agricole protégée (DDT du Var, février 2017)
- Charte pour une aboriculture 'pomme du Limousin', mars 2017
- Charte de bon visionnage du Lot-et-Garonne (chambre agriculture du Lot-et-Garonne, novembre 2019)



2. Planter des haies, conforter les corridors écologiques et la biodiversité

REPÉRAGE DES DIFFÉRENTES CONTINUITÉS VERTES À METTRE EN PLACE



FICHE ACTION N° 2.1

Synergie trame verte et bleue et réseau piétons-cycles

ACTIONS À MENER

- Inscrire un emplacement réservé au PLUi pour l'acquisition d'une bande d'une largeur entre 7 et 10 m sur les linéaires indiqués
- Procéder à l'acquisition des emplacements réservés ciblés
- Définir une méthode de maîtrise d'œuvre pour l'aménagement d'une voie piétons-cycles accompagnée de la plantation d'une haie et qui prend en compte la gestion de l'eau
- Se faire accompagner par l'association Biodiversité 47 pour les conseils de plantations, la fourniture de végétaux et de matériaux de protection et la coordination de chantier de réinsertion ou avec les écoles.

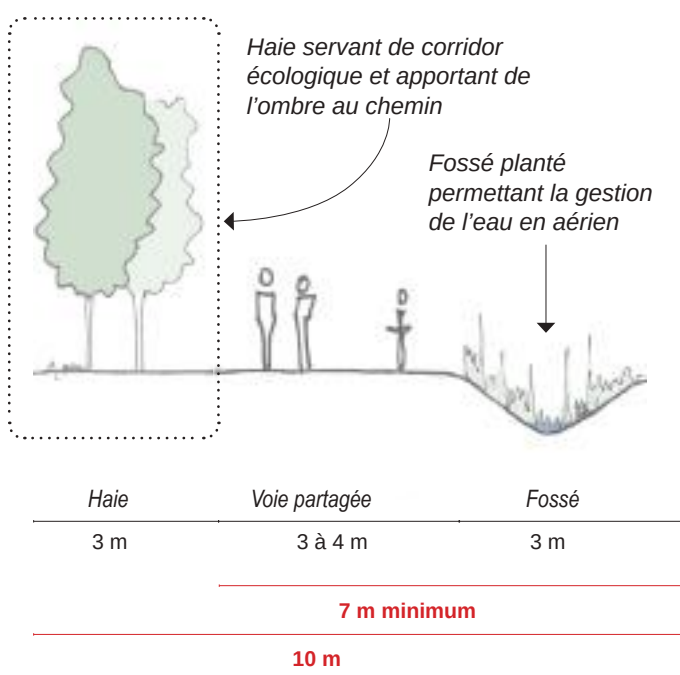
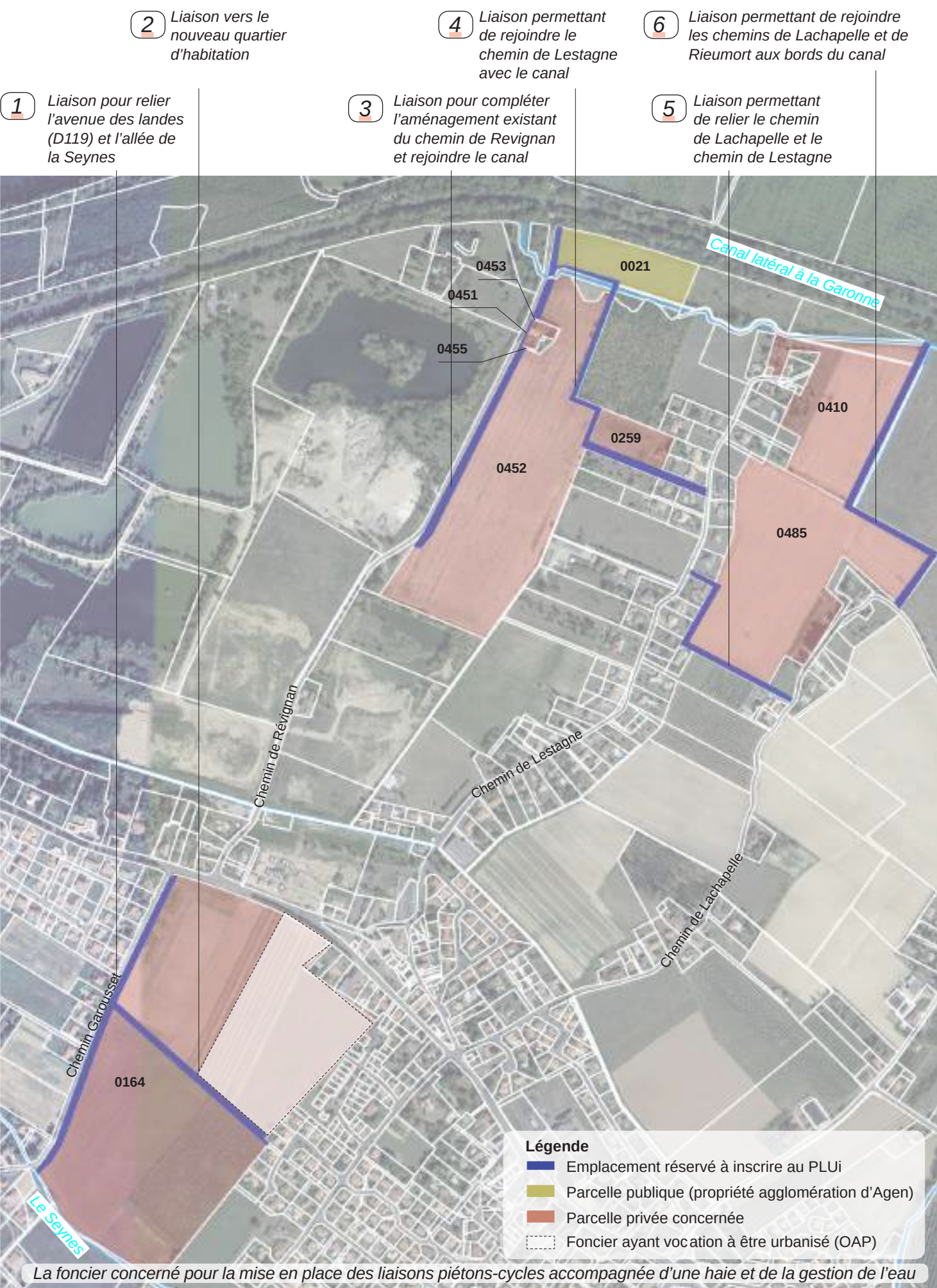
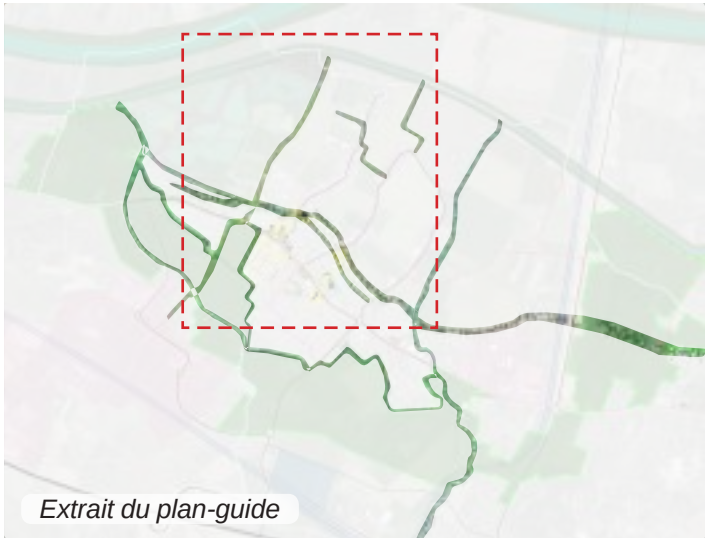
Contacts :

CPIE Pays de SERRES Vallée du Lot - BIODIVERSITE 47

Responsable du pôle biodiversité : Audrey Prampart

160 route de Giget 47300 Villeneuve/ Lot

Tél. : 05 53 36 73 34



Gabarit recommandé pour une liaison piéton-cycles associant la gestion de l'eau

	Longueur	Surface	Prix unitaire du foncier*	Coût total
1	550 ml	3 800 m ²	1,25 €/ m ²	4 800 €
2	360 ml	2 500 m ²	1,25 €/ m ²	3 100 €
3	650 ml	4 600 m ²	1,25 €/ m ²	6 000 €
4	840 ml	6 000 m ²	1,25 €/ m ²	7 500 €
5	370 ml	2 600 m ²	1,25 €/ m ²	3 200 €
6	550 ml	3 800 m ²	1,25 €/ m ²	4 800 €

* Coûts estimatifs acquisition 1,25 eur/ m² en 2024 de terrain transmis par l'EPFL en 2024



Chemin en sable, exemple de revêtement possible

FICHE ACTION N° 2.2a

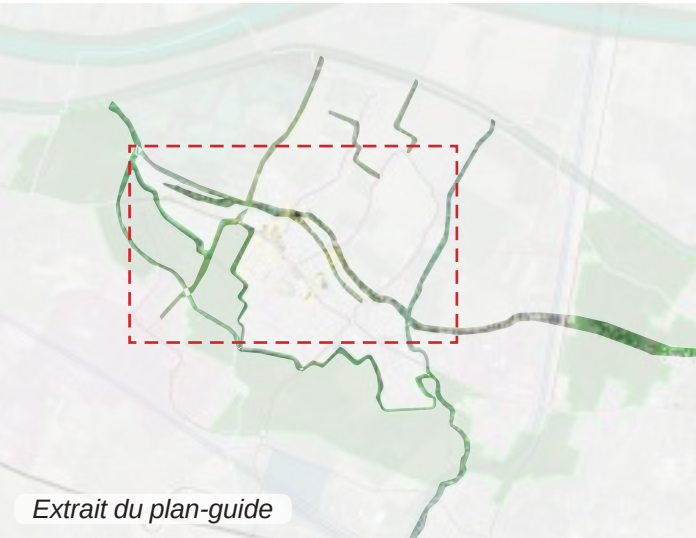
La renaturation du fossé mère

ACTIONS À MENER

- Organiser une rencontre avec le gestionnaire de rivière (GEMAPI de l'agglomération d'Agen) pour établir un programme d'actions précises pour la renaturation du cours d'eau
- Inscrire au PLUi un emplacement réservé sur les secteurs indiqués pour l'acquisition d'une bande d'environ 20m (à déterminer en fonction du projet de renaturation du fossé).
- Impliquer l'association Biodiversité 47 pour le conseil de plantations, la fourniture de végétaux et de matériaux de protection et la coordination de chantier de réinsertion ou avec les écoles.

Contacts :

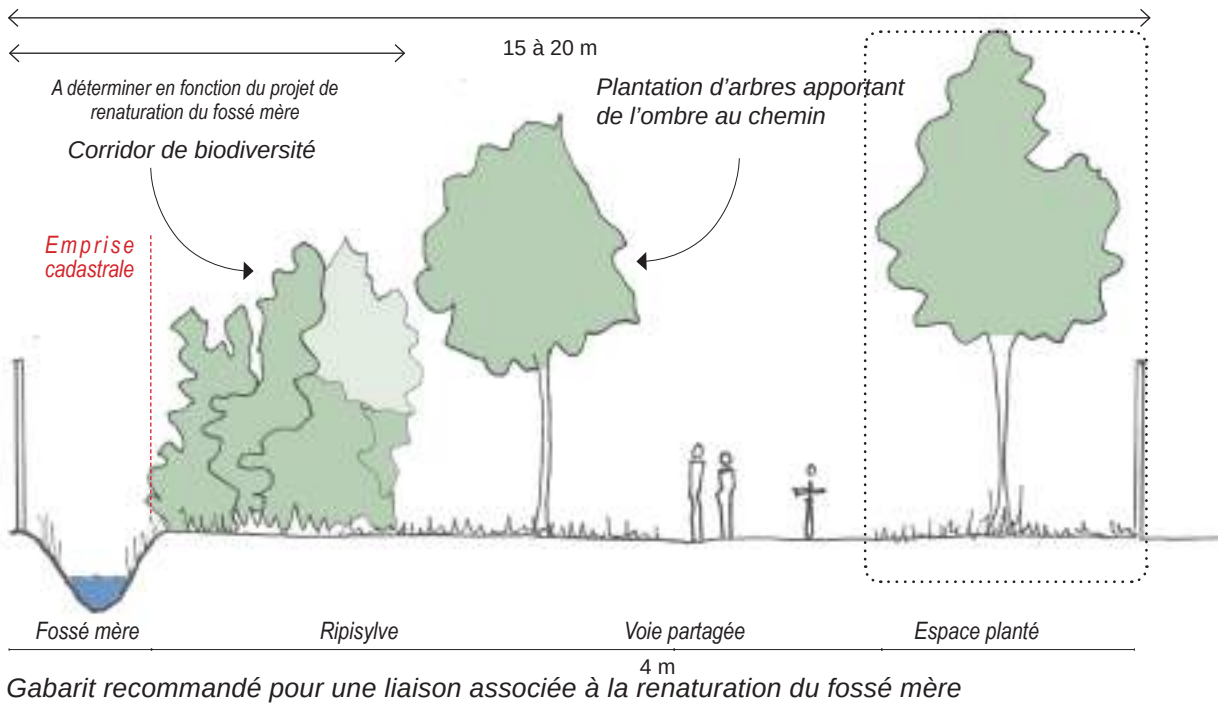
Transition Environnementale et Gestion des Milieux
Aquatiques et Protection contre les Inondations
(GEMAPI)
Chef de service : Delphine PIAZZA-MOREL
UTO - AGROPOLE, lieu dit Saylat 47310 Estillac
Tél. : 05 53 77 30 90



7 Renaturation du fossé mère et continuité piétons-cycles

Longueur	Surface	Coût unitaire foncier *	Coût total
1,7 km	3,4 ha	1,25 €/ m ²	42 500 €

* Coûts estimatifs acquisition 1,25 eur/ m² en 2024 de terrain transmis par l'EPFL en 2024



Gabarit recommandé pour une liaison associée à la renaturation du fossé mère

FICHE ACTION N° 2.2b

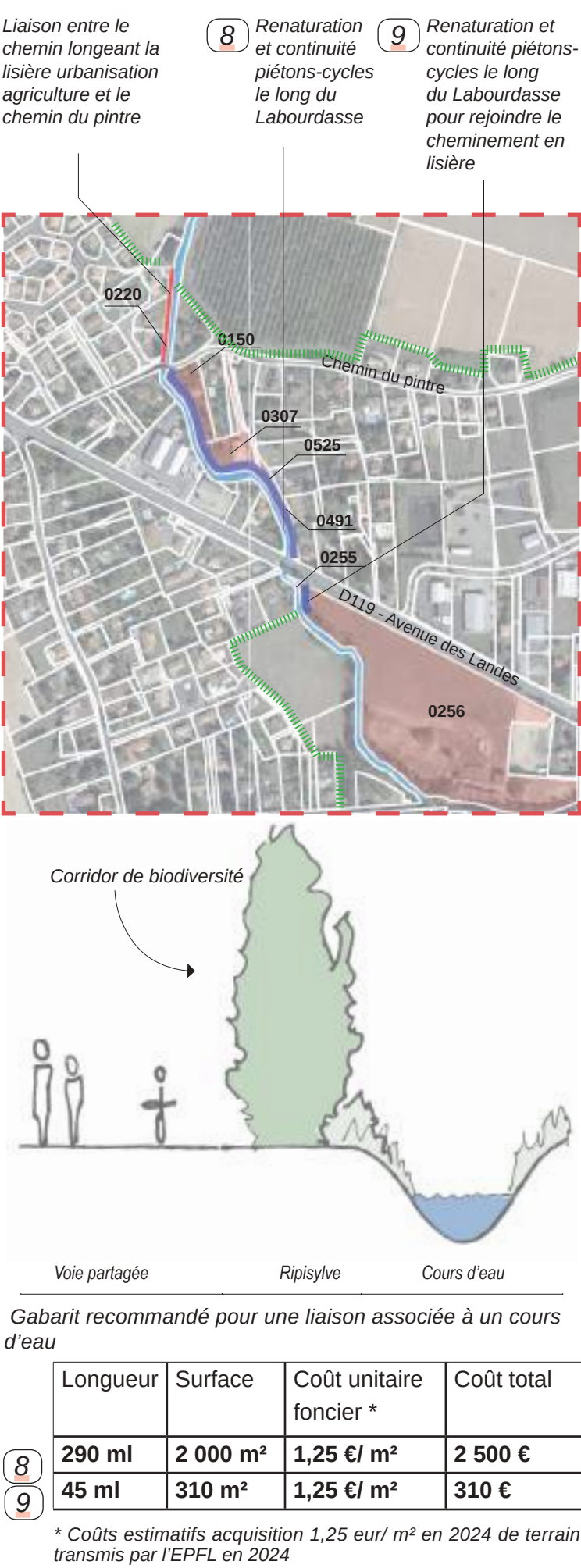
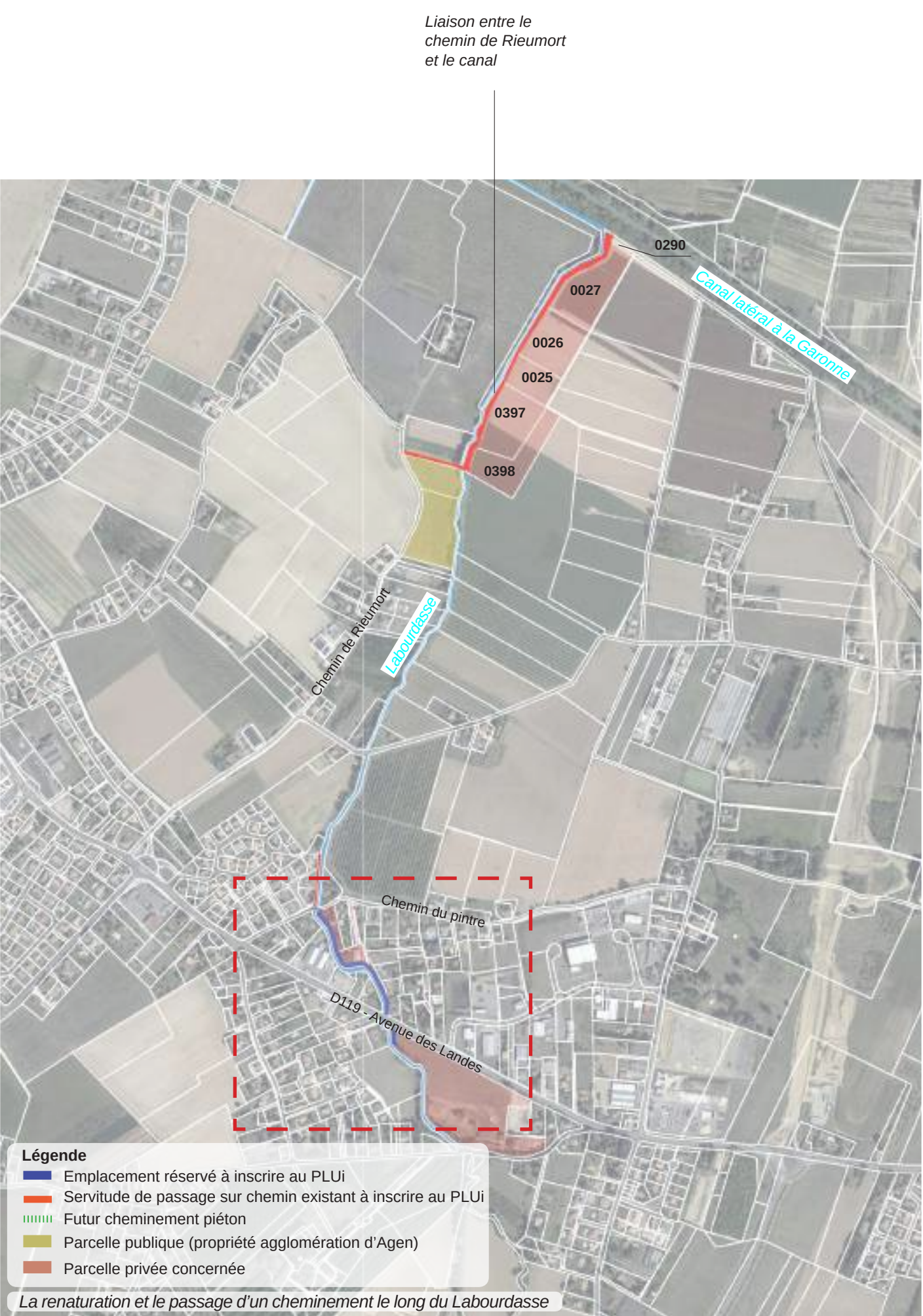
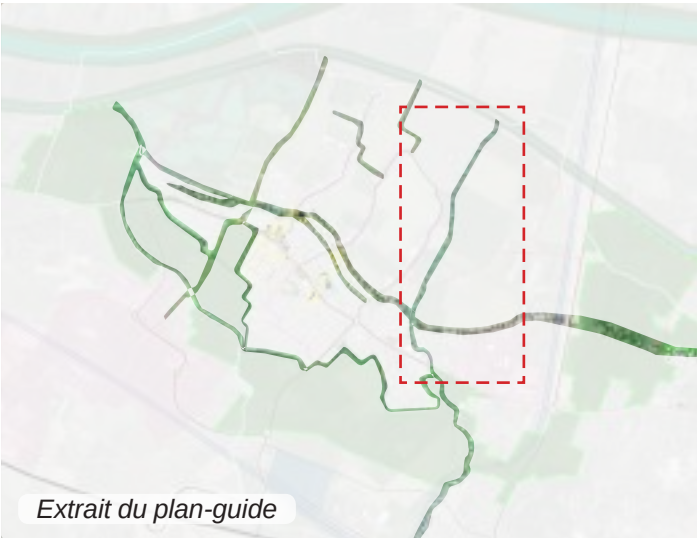
Le Labourdasse

OBJECTIFS

- Garantir une continuité cyclable jusqu'au canal latéral à la Garonne
- Garantir un accès aux berges du Labourdasse (y compris pour l'entretien).

ACTIONS À MENER

- Organiser une rencontre avec le gestionnaire de rivière (GEMAPI agglomération d'Agen) pour établir un programme d'actions précises pour la renaturation du cours d'eau.
- Discuter avec les propriétaires des parcelles concernées pour obtenir une servitude de passage sur les cheminements indiqués.
- Inscrire au PLUi un emplacement réservé sur les parcelles 150, 307, 525 et 491.
- Procéder aux acquisitions pour les bandes indiquées sur les parcelles 150, 307, 525 et 491 afin de permettre la renaturation du cours d'eau ainsi que l'aménagement d'une continuité piétonne publique le long de celui-ci.
- Définir une méthode de maîtrise d'œuvre pour l'aménagement d'une voie piétons-cycles accompagnée de la plantation d'une haie qui prend en compte la gestion de l'eau
- Se faire accompagner par l'association Biodiversité 47 pour le conseil de plantations, la fourniture de végétaux et de matériaux de protection et la coordination de chantier de réinsertion ou avec les écoles.



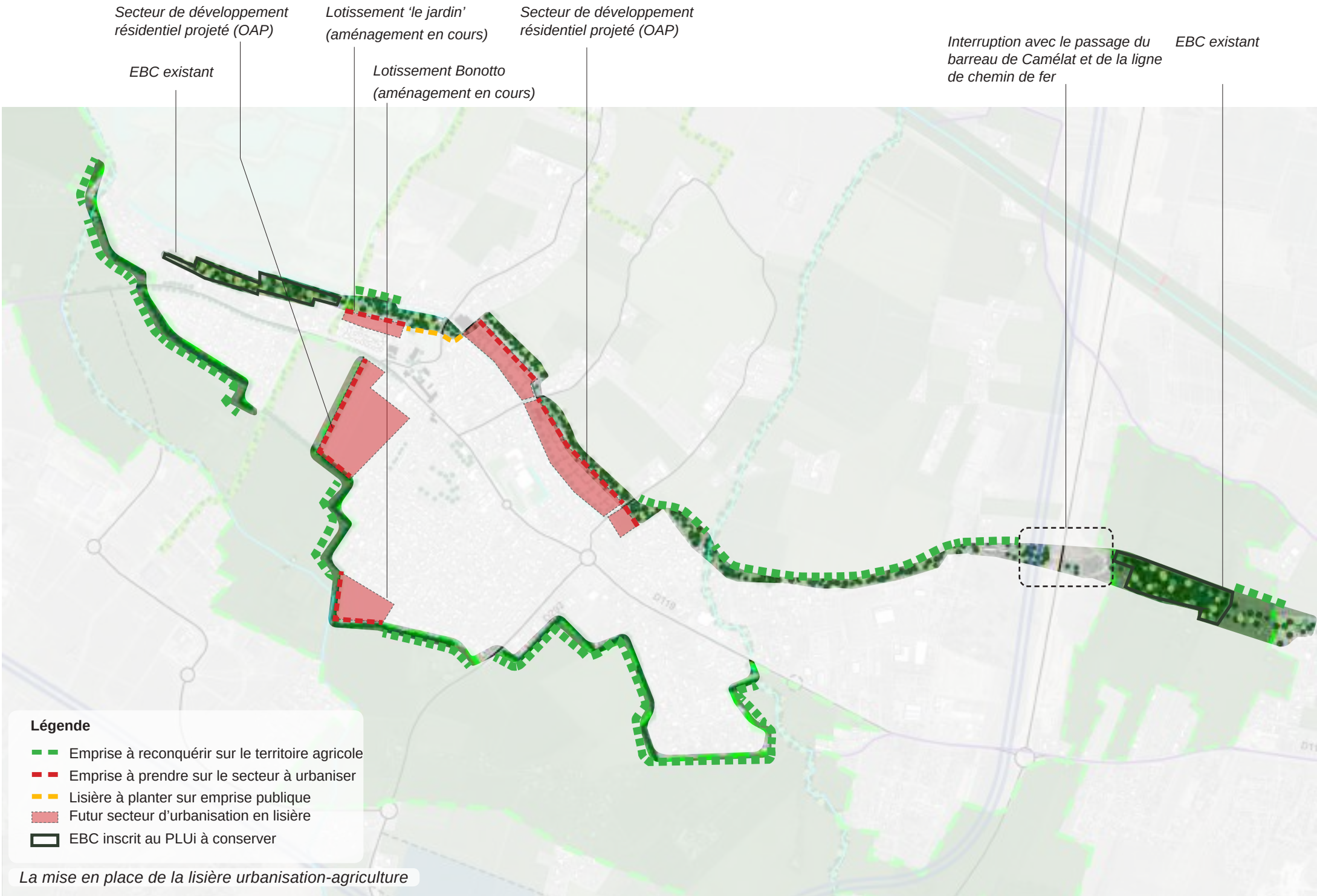
FICHE ACTION N° 2.3

Lisière zone urbanisée et zone agricole

ACTIONS À MENER

- Inscrire dans les OAP des secteurs de développement projetés une bande de 5m pour constituer la lisière avec la plantation d'une haie
- Imposer dans les projets de lotissements en cours une bande de 5m pour constituer la lisière avec la plantation d'une haie.
- Organiser des réunions de concertations avec les propriétaires des parcelles agricoles en limite d'urbanisation existante pour discuter de la plantation de haies sur leurs parcelles (utiliser la bande de non-traitement obligatoire ?)
- Impliquer l'association Biodiversité 47 pour le conseil de plantations, la fourniture de végétaux et de matériaux de protection et la coordination d'un programme de concertation avec les agriculteurs concernés.

Contacts :
CPIE Pays de SERRES Vallée du Lot - BIODIVERSITE 47
Responsable du pôle biodiversité : Audrey Prampart
160 route de Giget 47300 Villeneuve/ Lot
Tél. : 05 53 36 73 34



3. Penser l'évolution et la préservation du tissu existant

FICHE ACTION N° 3.1

Préserver l'existant au sein du centre-bourg

ENJEUX ET OBJECTIFS

- Préserver les cœurs d'îlots arborés pour la biodiversité et la qualité paysagère apportée
- Relever, préserver et valoriser le patrimoine bâti et naturel
- Sensibiliser les habitants et mener des actions d'animation et d'éducation à l'environnement

ACTIONS À MENER

- Impliquer le CAUE et/ou l'association Biodiversité 47 pour établir un inventaire participatif afin de relever avec les habitants les arbres et bâtis remarquables
- Inscrire au PLUi le patrimoine arboré riche, sur les parcelles indiquées, comme EVP (Espace Vert Protégé), impliquant une obligation de conserver l'ensemble paysager.
- Inscrire au PLUi les bâtis indiqués comme EBP (Eléments Bâtis Protégés).
- Inscrire au PLUi les arbres d'intérêt remarquable relevés, impliquant une obligation de les conserver.



Contacts :
CPIE Pays de SERRES Vallée du Lot - BIODIVERSITE 47
Responsable du pôle biodiversité : Audrey Prampart
160 route de Giget 47300 Villeneuve/ Lot
Tél. : 05 53 36 73 34

Documents références :

- Démarche type 'un trésor dans mon jardin'
- ABC (Atlas de la biodiversité communale) dans le PNR du Luberon, appel à projets de l'office français de la biodiversité (OFB), 2023
- Inventaire participatif associé à un PLU pour la communauté d'agglomération du Grand Dax, avril 2017
- Inventaire du petit patrimoine à Ambert Livradois-Forez, juin 2021, communauté de communes d'AMBERT Livradois Forez

FICHE ACTION N° 3.2

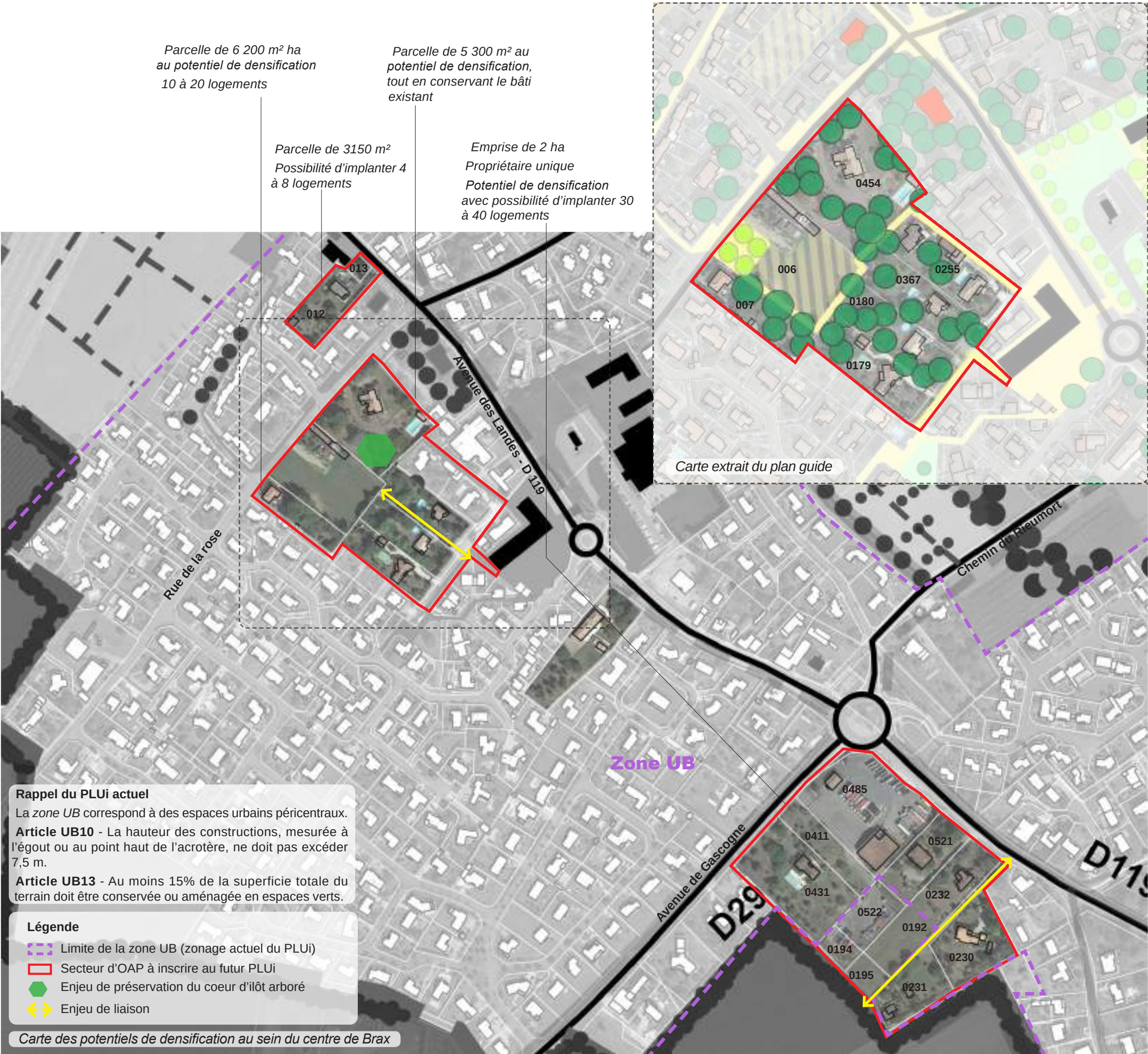
Faire évoluer l'existant

ENJEUX ET OBJECTIFS

- Construire du logement au sein du tissu urbain existant, au plus près des services et équipements existants
- Limiter l'expansion urbaine sur les terres agricoles

ACTIONS À MENER

- Établir une OAP sur les trois secteurs concernés, à inscrire au PLUi en vue d'apporter plus de densité bâtie, en veillant à la protection des arbres remarquables présents sur les parcelles 007, 454, 0180 et 0367.



4. Permettre un développement urbain à proximité du centre-bourg

FICHE ACTION N°4

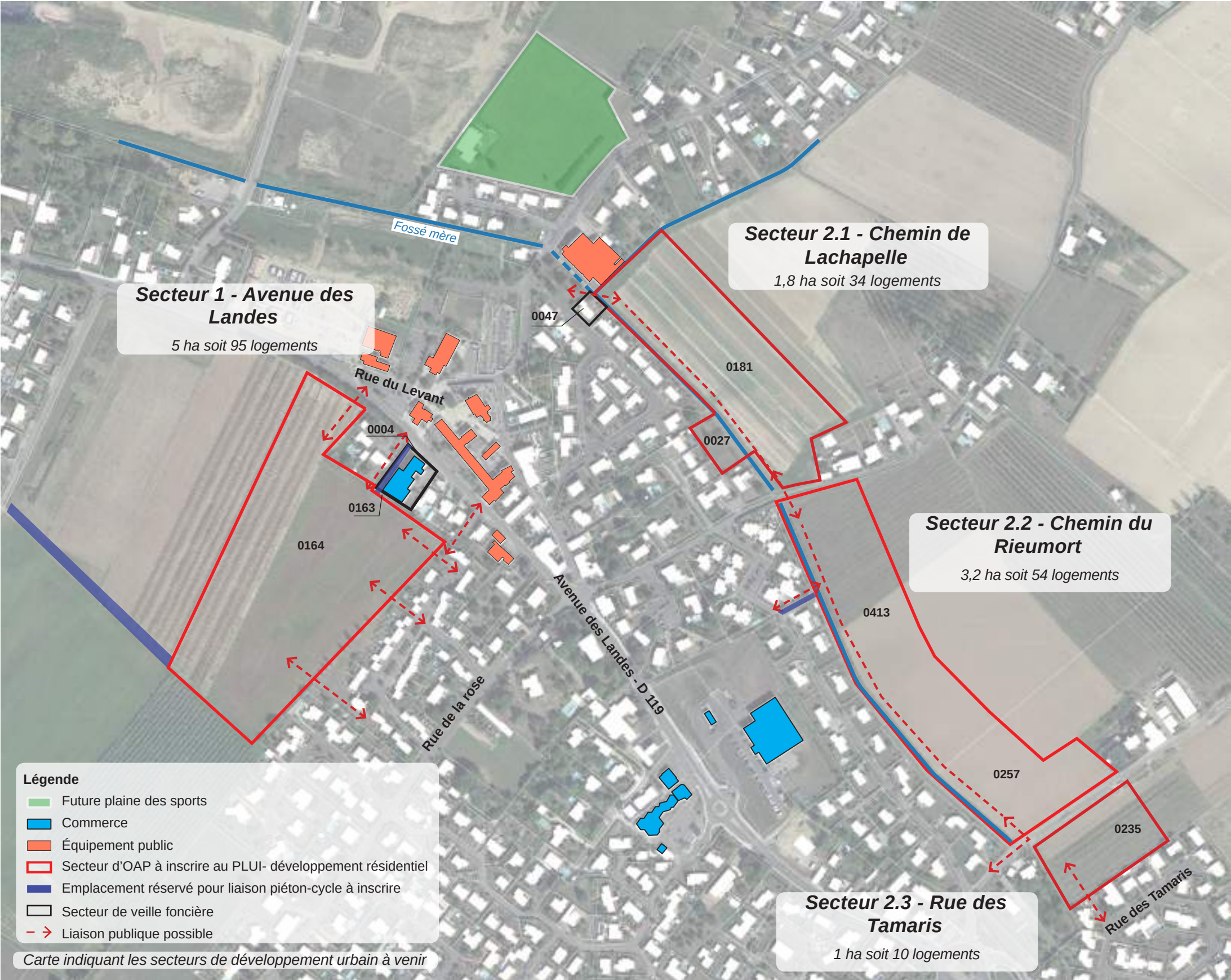
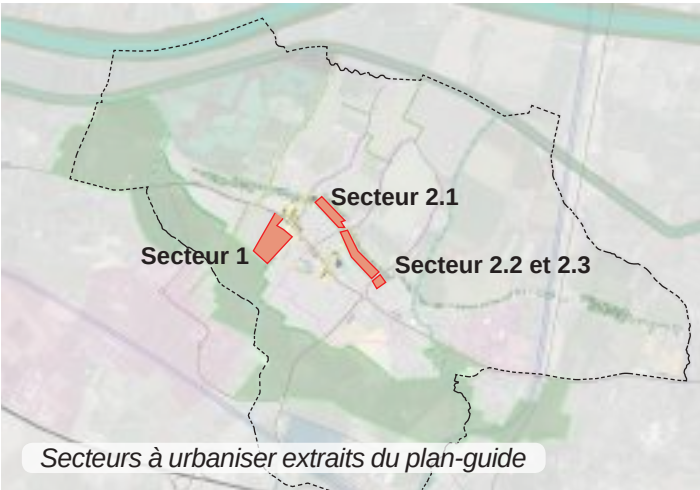
Les secteurs de développement de l'habitat pour la préfiguration des OAP

ENJEUX ET OBJECTIFS

- Permettre le développement urbain d'environ 10 hectares à proximité du centre-bourg, des équipements et des commerces (objectif 2030 : ≤ 13,3 ha artificialisés/ objectif densité : 17 logements /ha

ACTIONS À MENER

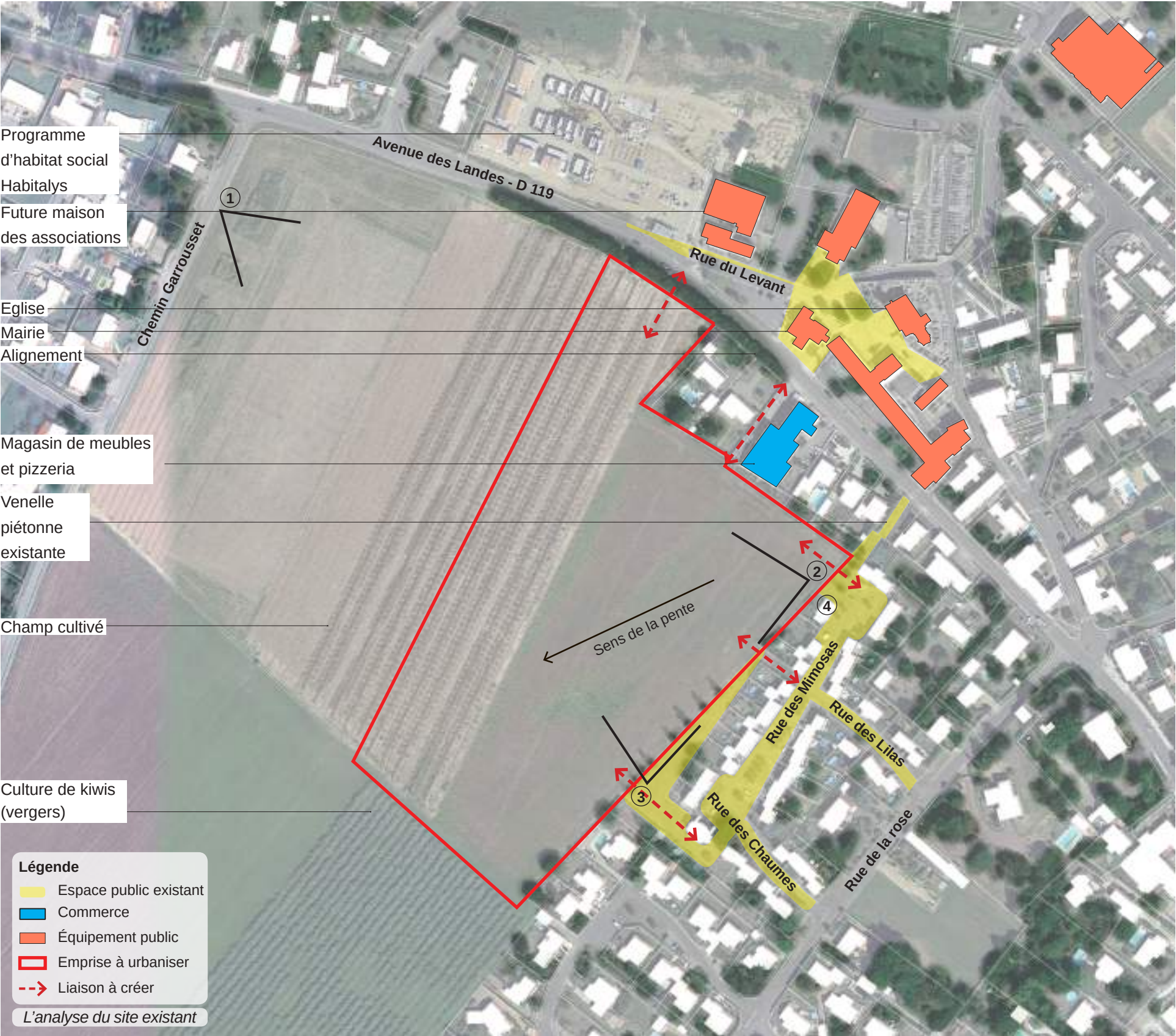
- Changement de zonage pour les parcelles 235, 257, 413 et 164 afin de les rendre constructibles.
- Inscription au PLUi des secteurs d'OAP pour le développement résidentiel
- Inscription au PLUi d'emplacements réservés sur les parcelles pour permettre des liaisons piétons-cycles
- Veille foncière sur les parcelles 4, 163 et 47, à proximité des secteurs de développement dans le but de procéder à une acquisition pour améliorer les liaisons vers les nouveaux quartiers.



FICHE ACTION N°4.1

Le site - Avenue des landes (secteur 1)

5 hectares



Ce secteur, situé en entrée ouest du village, forme une nouvelle lisière urbaine. Il est en vis-à-vis avec le centre-bourg où se trouvent les équipements. Un lien s'établit avec le quartier d'habitat social existant et un maillage entre la rue du Levant et la rue de la Rose.

La préservation d'une ouverture sur le continuum agricole est un objectif à garder pour l'urbanisation de ce site.



FICHE ACTION N°4.1

Le site - Avenue des landes (secteur 1)



FICHE ACTION N°4.1

Proposition d'implantation - Avenue des landes (secteur 1)

Total : 95 logements

- Lots individuels
- Habitat individuel groupé
- Habitat intermédiaire

Phase 1 : 2,3 hectares et 65 logements

Phase 2 : 2,8 hectares et 30 logements

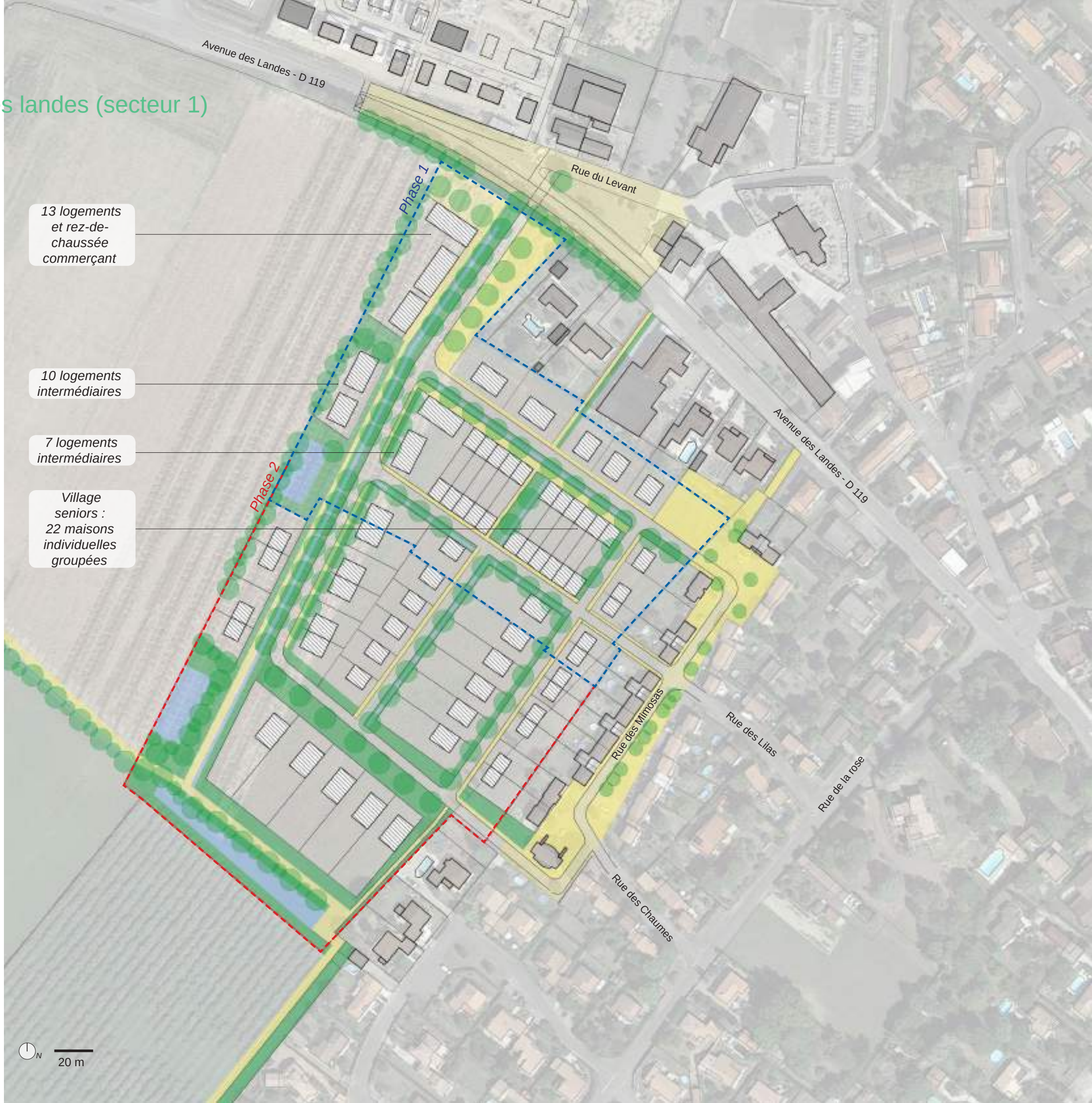
Soit environ 5 hectares au total avec une densité de 19 logements/ hectares

13 logements
et rez-de-
chaussée
commerçant

10 logements
intermédiaires

7 logements
intermédiaires

Village
seniors :
22 maisons
individuelles
groupées



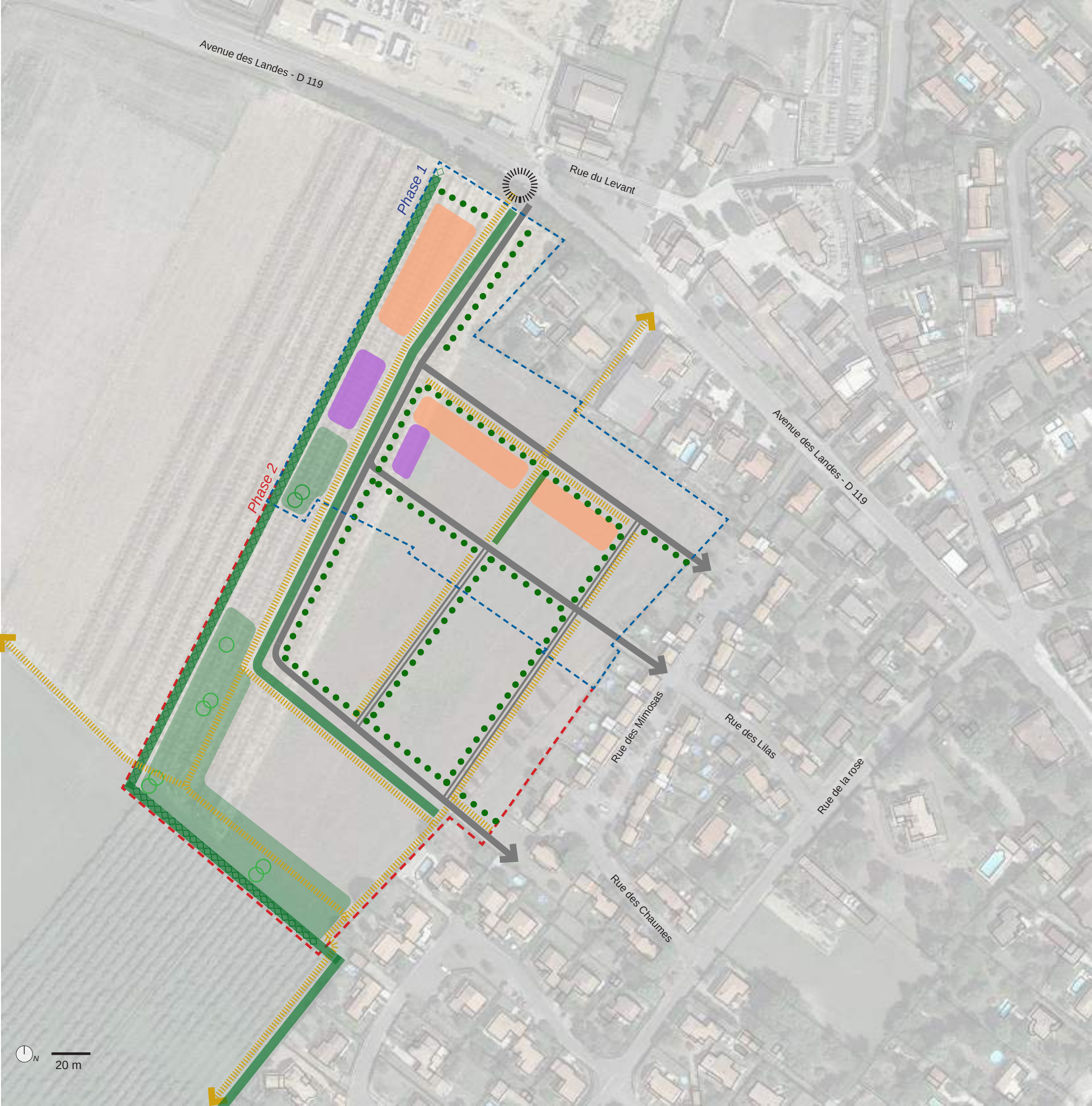
FICHE ACTION N°4.1

Préfiguration de l'OAP

Avenue des landes (secteur 1)

Légende

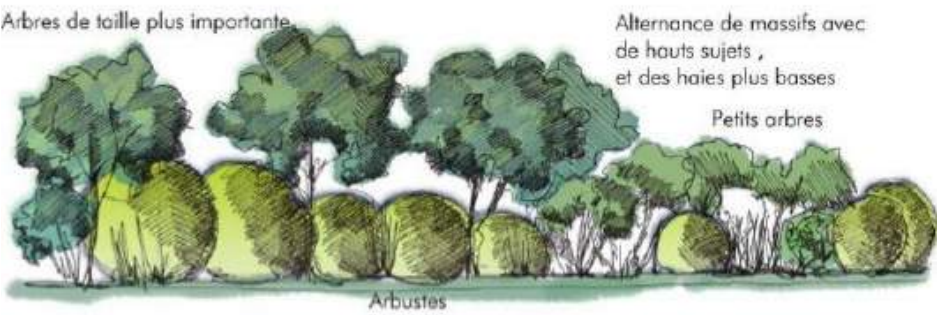
-  Périmètre OAP - phase 1
-  Périmètre OAP - phase 2
-  Voie structurante, à créer
-  Voie secondaire de desserte à créer
-  Connexion piétonne à créer
-  Traversée piétonne sécurisée à aménager
-  Emplacement à privilégier pour du logement collectif/intermédiaire
-  Emplacement à privilégier pour l'implantation de commerces, services ou équipements en RDC
-  Trame végétale à créer le long des voies
-  Gestion obligatoire de la limite entre espace urbain et espace agricole par une large lisière végétale
-  Espace vert public
-  Espace vert public pouvant accueillir des bassins de rétention paysagers non clôturés



SECTEUR 1 - AVENUE DES LANDES

Références

Liaisons et espaces publics



Espaces publics ZAC du Haut-Couzé (49)

Maisons individuelles groupées



Maisons individuelles à Sainghin-en-Melantois (59)

Petit collectif



Ecoquartier rives du Solin à Châlette-sur-Loing (45)

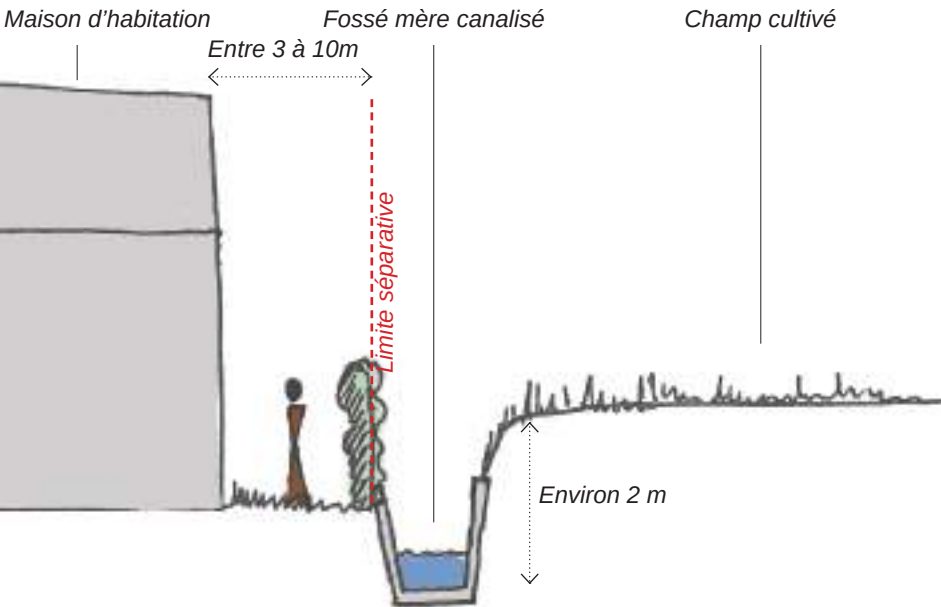
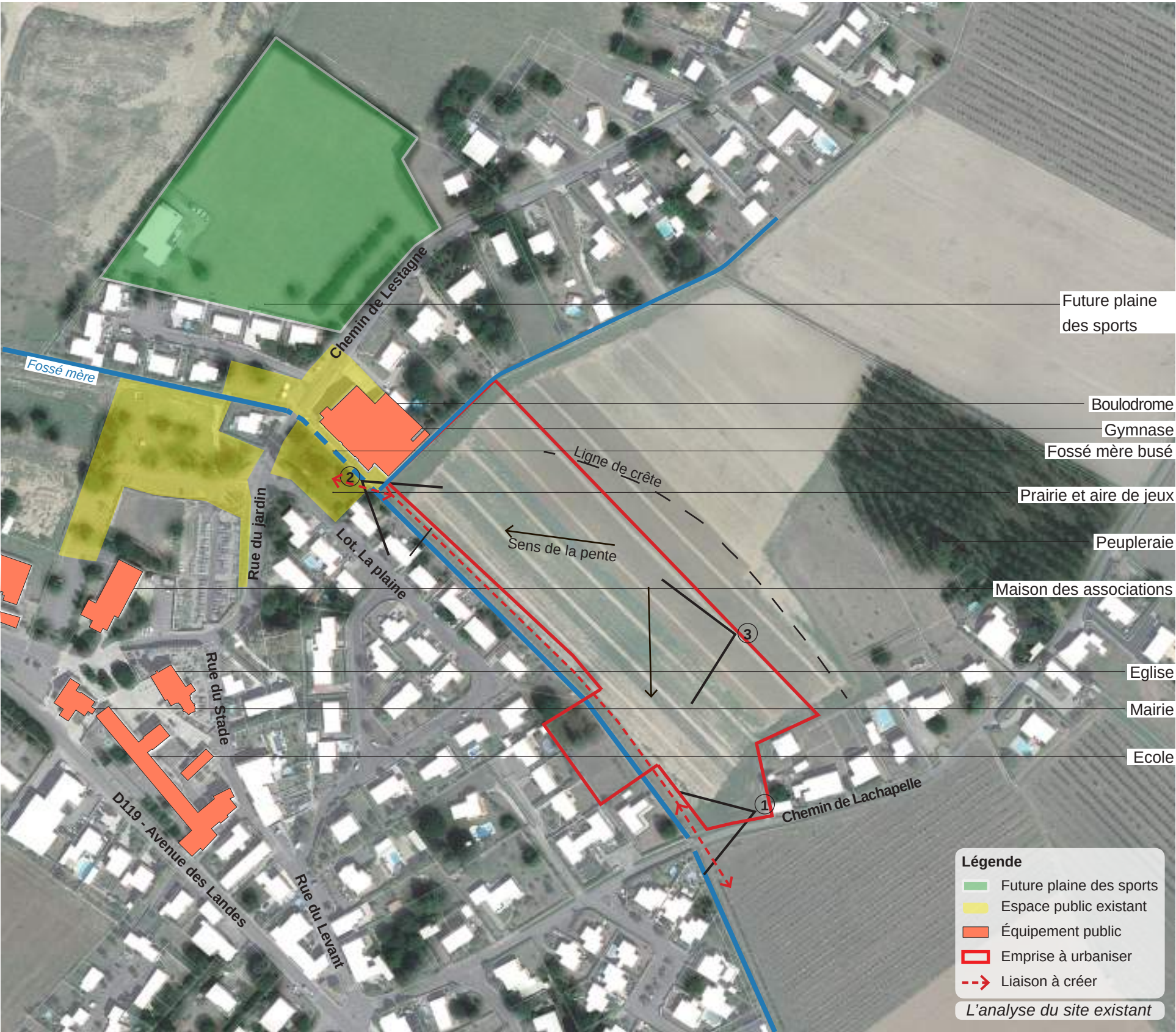


Huit logements collectifs à Trignac (44)

FICHE ACTION N°4.2

Le site - Chemin de Lachapelle (secteur 2.1)

1,8 hectares



Coupe de principe sur l'existant entre une parcelle bâtie et le champ



Le fossé mère à la limite séparative route de Lachapelle



1- La parcelle au même niveau que la route de Lachapelle

FICHE ACTION N°4.2

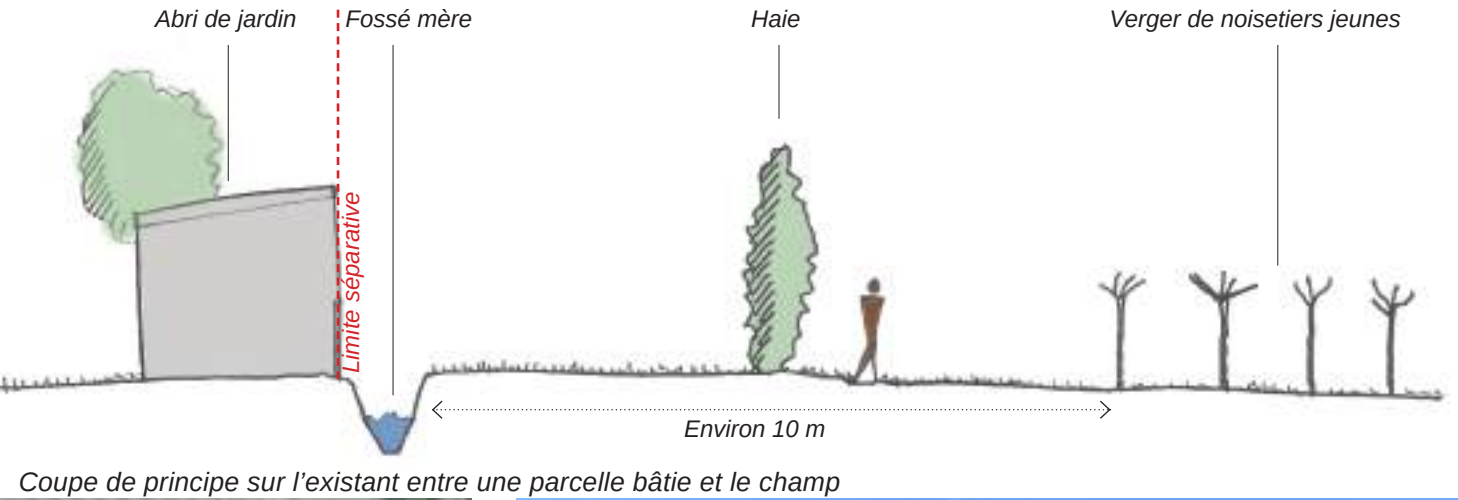
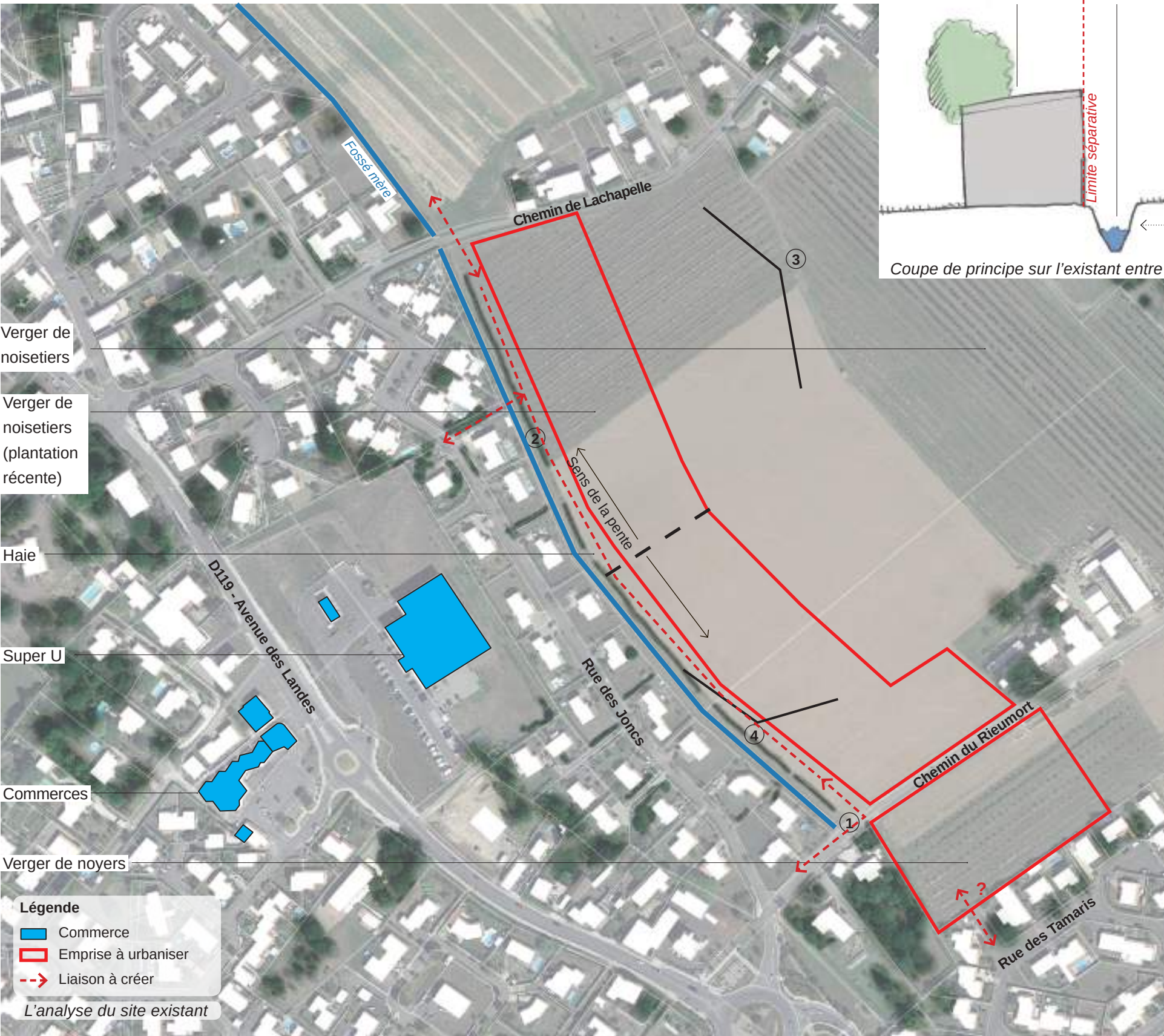
Le site - Chemin de Lachapelle (secteur 2.1)



FICHE ACTION N°4.2

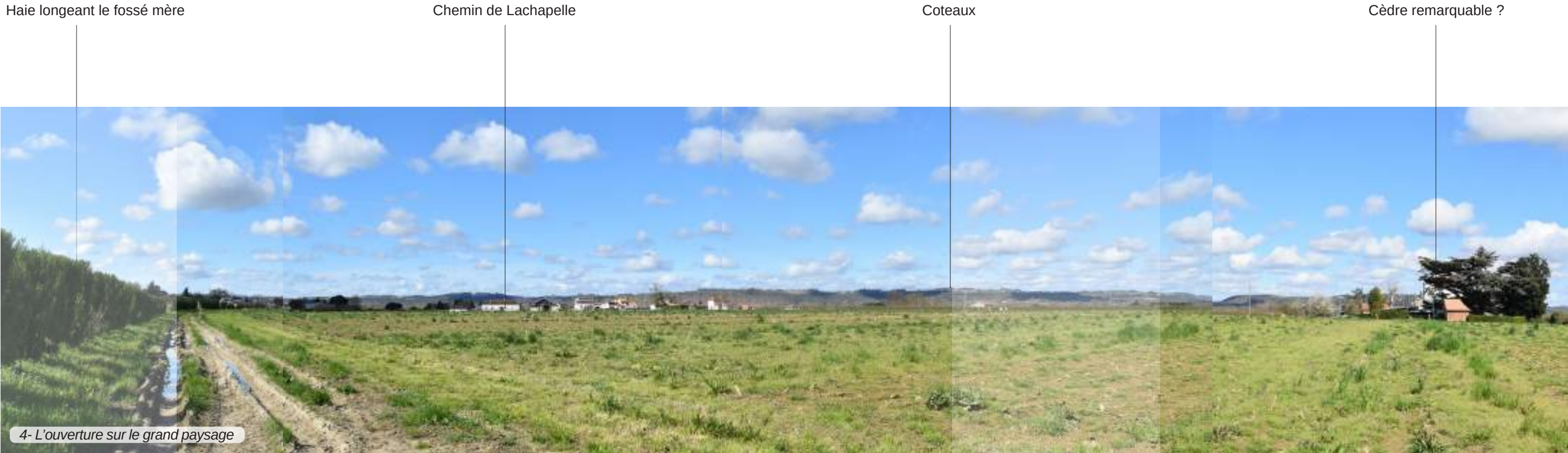
Le site - Chemin du Rieumort et rue des Tamaris (secteur 2.2 et 2.3)

3,2 hectares et 1 hectare



FICHE ACTION N°4.2

Le site - Chemin du Rieumort (secteur 2.2)



FICHE ACTION N°4.2

Proposition d'implantation -
Chemin de Lachapelle, du
Rieumort et rue des Tamaris
(secteur 2.1, 2.2 et 2.3)

Secteur 2.1 : 34 logements

- Lots individuels
- Habitat individuel groupé
- Habitat intermédiaire

Surface : 1,8 hectares soit une densité de 18 logements/ hectares

Secteur 2.2 : 54 logements

- Lots individuels
- Habitat individuel groupé
- Habitat intermédiaire

Surface : 3,2 hectares soit une densité de 17 logements/ hectares

Secteur 2.3 : 10 logements

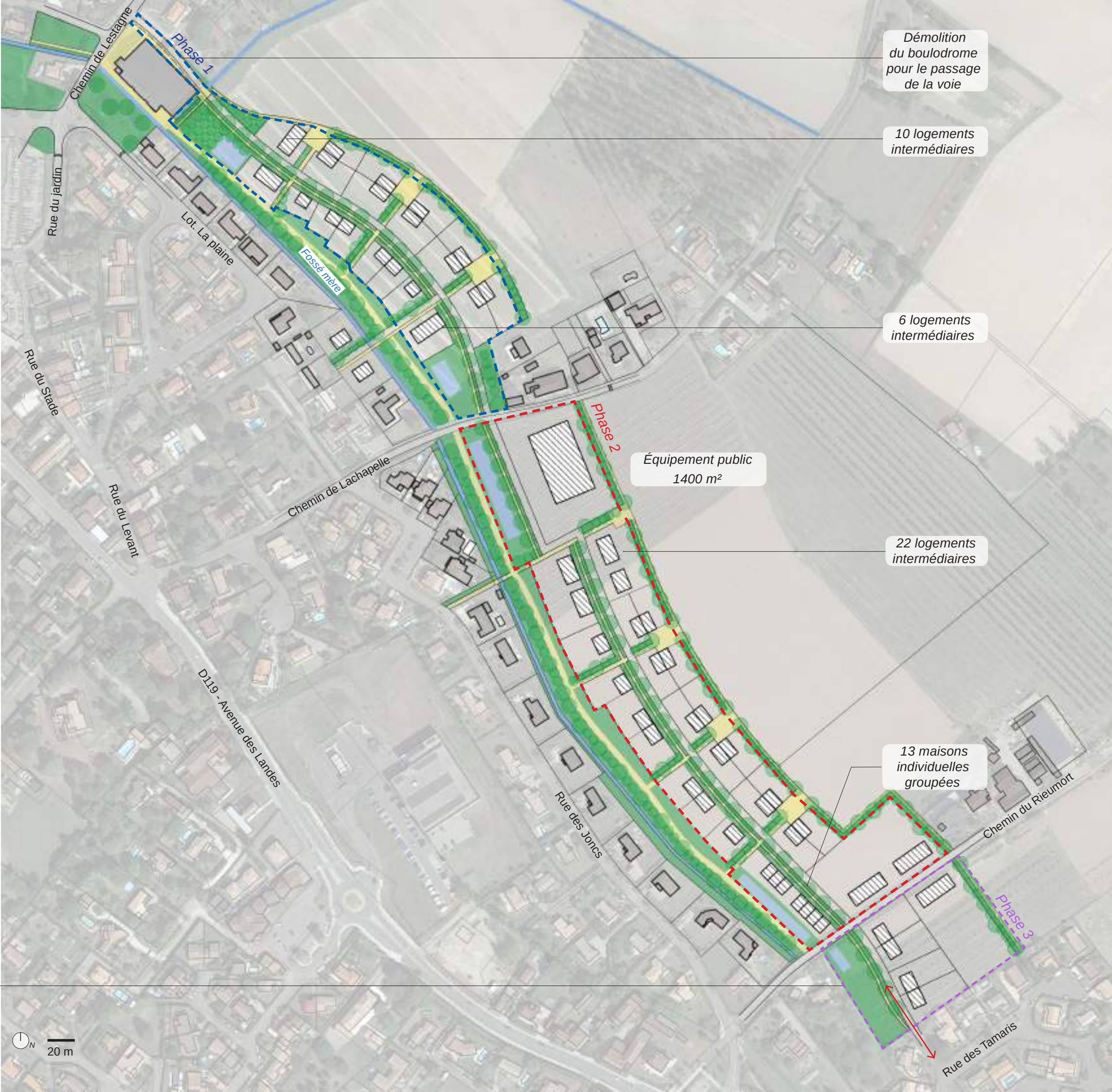
- Lots individuels
- Habitat individuel groupé

Surface : environ 1 hectare soit une densité de 10 logements/ hectares

Total secteur 2 : 98 logements

Surface totale d'environ 5 hectares + 1 hectare pour une connexion avec la rue des Tamaris

Secteur de 1 ha
permettre un maillage avec la rue des Tamaris



FICHE ACTION N°4.2

Préfiguration de l'OAP - Chemin de Lachapelle, du Rieumort et rue des Tamaris (secteur 2.1, 2.2 et 2.3)

- Légende**
- Périimètre OAP - phase 1
 - Périimètre OAP - phase 2
 - Voie structurante, à créer
 - == Voie secondaire de desserte à créer
 - |||| Connexion piétonne à créer
 - ☼ Traversée piétonne sécurisée à aménager
 - Emplacement à privilégier pour du logement collectif/ intermédiaire
 - Emplacement pour un équipement
 - Trame végétale à créer le long des voies
 - ▤ Gestion obligatoire de la limite entre espace urbain et espace agricole par une large lisière végétale
 - Espace vert public
 - Espace vert public pouvant accueillir des bassins de rétention paysagers non clôturés



SECTEUR 2 - CHEMIN DE LACHAPELLE

Références

Maisons individuelles groupées



Logements individuels sociaux à Chanteloup-en-brie (77)

Voie plantée



Une voie principale plantée à Miramas (13)



Logements individuels en bois à Urcel (02)

Aménagement paysager



Noüe plantée et cheminement piéton à Stains (93)



Cheminement piéton en lisière à Corps-nuds (35)

5. Conforter et valoriser les espaces publics du centre bourg

FICHE ACTION N°5

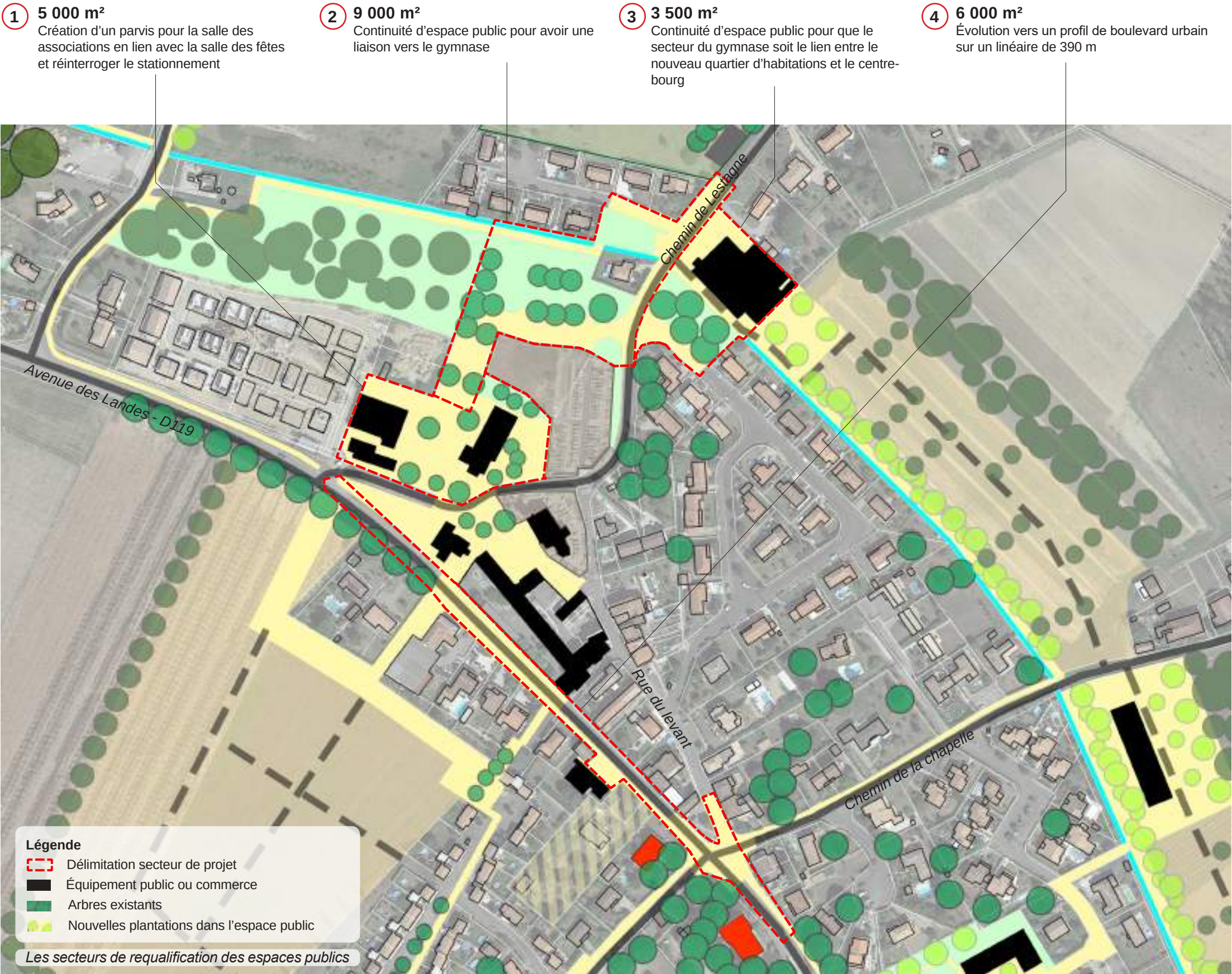
La requalification des espaces publics du centre bourg

ENJEUX ET OBJECTIFS

- Pour l'espace autour des équipements :
-renforcer le centre historique, l'étendre jusqu'au gymnase et travailler la relation avec la plaine
- Pour la requalification du tronçon de la RD 119 :
-donner un caractère urbain à la D119 lors de son passage dans le centre-bourg

ACTIONS À MENER

- Lancer une étude pré-opérationnelle sur l'ensemble des quatre secteurs afin de préciser le périmètre, les enjeux, des premiers estimatifs et établir un phasage pour prioriser les aménagements.
- Impliquer le CAUE pour l'ensemble des secteurs, le gestionnaire de rivière pour les secteurs 2 et 4 et le département pour le secteur 3.
- Se renseigner auprès des partenaires institutionnels (DDT, région, CAUE, ...) sur l'éligibilité du projet à différentes subventions



FICHE ACTION N°5

Références

Parking paysager aux abords d'un équipement



Parking paysager à Estrée-Blanche (62)
Réaménagement de la voie et de ses abords



Espace donné en priorité au piéton à Alincun (62)

Espace public dans la pente



Belvédère à La Montagne (44)



Rue en pente à Duern (69)
Continuité piétonne plantée



Rue plantée à Verquière (13)



Cheminement piéton le long d'un fossé au Paradou (13)

6. Conforter et valoriser le secteur commercial en entrée de bourg

FICHE ACTION N°6

Le secteur commercial en entrée de bourg

ENJEUX ET OBJECTIFS

- Marquer de façon qualitative l'entrée de bourg
- Améliorer le caractère urbain du secteur commercial en créant un front urbain en R+1 ou R+2
- Intégrer le super U dans le tissu existant

ACTIONS À MENER

- Impliquer les propriétaires privés des commerces.
- Pour le site du super U :
 - Envisager une OAP ou à minima des dispositions réglementaires qui permettent la réalisation du projet.
- Pour le site du secteur commercial :
 - Envisager une OAP ou à minima des dispositions réglementaires permettant la réalisation du projet.
- S'assurer de la pérennité de la connexion entre la parcelle du super U et la rue des Joncs : inscrire un emplacement réservé en vue de l'acquisition sur la parcelle 203.
- Permettre une connexion piétonne au sein du quartier entre l'allée des cerisiers et le secteur des commerces : inscrire un emplacement réservé en vue de l'acquisition sur la parcelle 366 et 365.



La place commerçante

4 800 m² dont 2 300 m² d'espace public
Projet d'espace public concomitant à un projet de démolition-reconstruction à prévoir avec des commerces en rez-de-chaussée et logements ou du tertiaire à l'étage (R+1 ou R+2) autour d'un espace public planté

Mailler le secteur des commerces avec le quartier voisin

Le site du super U

2,3 ha dont 1000 m² d'espace extérieur
Projet de construction de nouvelles cellules commerciales orientées vers la D119 et ouverte vers les quartiers arrières, accompagnée d'un aménagement paysager

Assurer la connexion vers la rue des joncs puis le nouveau secteur de développement résidentiel

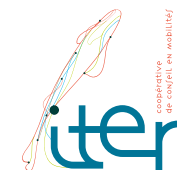




RÉGION
Nouvelle-
Aquitaine

Phase 3 – Actions « mobilité »

**Plan guide des actions de
mobilité à court et moyen
terme**



12 avril 2024



sommaire

01 | Introduction

3

02 | Le plan guide par thématique

8

03 | Programmation et estimation financière

86

04 | Préfiguration de l'OAP mobilité

89

1. Introduction et rappel des enjeux



RÉGION
Nouvelle-
Aquitaine

Présentation de l'étude

Les grandes étapes de la mission « mobilités »

- Appréhender le fonctionnement du système circulatorio, du stationnement et des autres modes de déplacement à travers des audits techniques et des observations de terrain,
- Analyser la nature actuelle des voiries communales et des usages actuels et futurs afin de gérer leur cohabitation.
- Analyse des documents existants et des études en cours afin de les intégrer pleinement dans notre réflexion,
- Appréhender le fonctionnement urbain du centre-ville par des observations et des analyses,
- Mise en avant des dysfonctionnements existants et définition des principaux enjeux pour la commune,
- Rechercher des solutions correctrices à ces dysfonctionnements qui permettront de répondre aux besoins de tous les usagers tout en conservant certaines fonctions indispensables au centre-ville,
- Anticiper le futur fonctionnement des principaux axes de la commune notamment sur la sécurisation des nœuds routiers et sur les besoins d'aménagement de plusieurs départementales
- Aider à rédiger le plan guide de la commune en apportant l'expertise mobilités.
- Donner clefs pour la création de l'OAP mobilités.

Liste des principaux enjeux

Enjeux routiers

La **sécurisation de la D119** et la définition de son **évolution** dans les années à venir

Des intersections qui fonctionnent de manière disparate :

- Le giratoire entre la D292 et la D119 permet de ralentir les véhicules et joue son rôle d'entrée de ville,
- Le **giratoire entre l'allée des Cerisiers et la D119 est très permissif** et ne permet pas de ralentir la vitesse des véhicules,
- Le **carrefour à feu entre la D119 et la rue du Levant** (feu à détection de la voie secondaire) permet de **gérer les flux existants** et de favoriser la sortie des personnes venant à l'école lors des heures de pointe. Au vu des trafics (en heure de pointe), le passage à un feu classique pourrait être envisagé.
- La sécurisation de l'intersection entre le chemin de Commarque et la D119 pour faciliter l'insertion des véhicules issus des voies secondaires.

La nécessité de **sécuriser l'accès aux arrêts de transport** en commun pour les écoliers et pour le ramassage scolaire (traversée de la D119 et stationnement des bus).

Mobilités et urbanisme

Une **évolution de la commune** qui doit se faire en lien avec **la future gare LGV** mais aussi en lien avec les **futures activités de la TAG**. La notion des futures polarités et leur fonctionnement doit être au cœur de la réflexion de l'étude.

Le **développement des continuités cyclables** inscrites au schéma directeur de l'agglomération tout en développant des continuités intra-communales.

Les modes actifs

Le développement des **services pour les cyclistes** en lien avec les nouveaux aménagements : le stationnement cyclable et la définition de plusieurs services à leur destination.

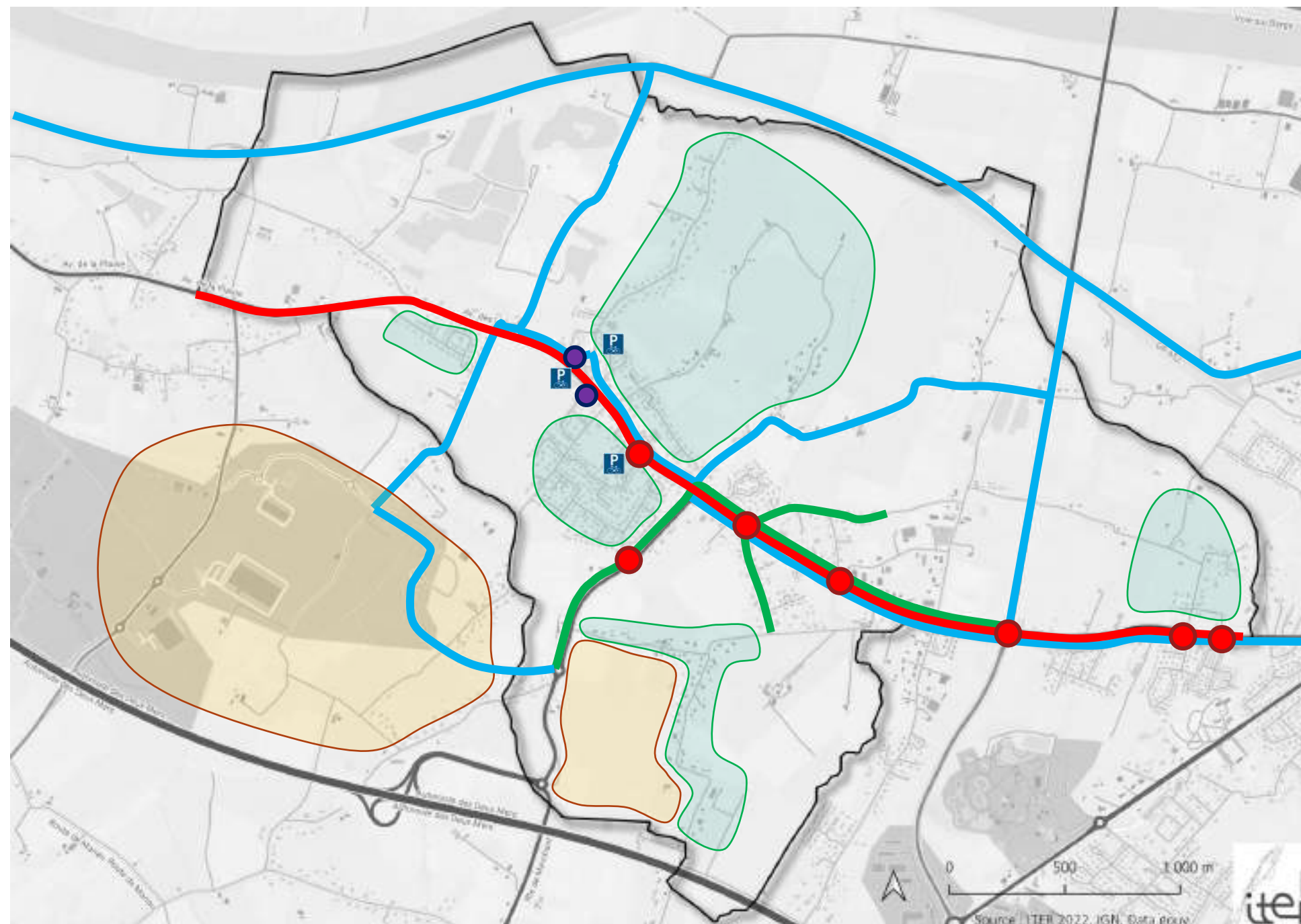
La **mise en accessibilité** (continuité piétonne) d'un ensemble de voiries en lien avec le développement de la commune ; plusieurs continuités sont à créer afin **de développer les déplacements les plus courts (ville au quart d'heure)** des usagers de la commune.

Le stationnement

Le **stationnement actuel du centre-ville** ainsi que les parkings situés à proximité des principaux pôles d'intérêts ne connaissent pas de dysfonctionnement ; **l'offre est suffisante pour gérer les usages en présence.**

Représentation cartographique des enjeux

-  La **sécurisation de la D119** et la définition de son **évolution** dans les années à venir en lien avec le trafic de transit
-  L'apaisement des voiries de desserte locale de la commune
-  La sécurisation de plusieurs intersections routières
-  La sécurisation des arrêts de transport en commun
-  La gestion des futurs grands projets impactant la commune et son agglomération pour les mobilités
-  Le **développement des continuités cyclables** inscrites au schéma directeur de l'agglomération tout en développant des continuités intra-communales.
-  Le développement des **services pour les cyclistes** en lien avec les nouveaux aménagements : le stationnement cyclable et la définition de plusieurs services à leur destination.
-  La **mise en accessibilité** (continuité piétonne) d'un ensemble de voiries en lien avec le développement de la commune



Les schémas d'intention

Des enjeux...

Enjeux routiers

La **sécurisation de la D119** et la définition de son **évolution** dans les années à venir

Des intersections qui fonctionnent de manière disparate :

- Le giratoire entre la D292 et la D119 permet de ralentir les véhicules et joue son rôle d'entrée de ville,
- Le **giratoire entre l'allée des Cerisiers et la D119 est très permissif** et ne permet pas de ralentir la vitesse des véhicules,
- Le **carrefour à feu entre la D119 et la rue du Levant** (feu à détection de la voie secondaire) permet de **gérer les flux existants** et de favoriser la sortie des personnes venant à l'école lors des heures de pointe. Au vu des trafics (en heure de pointe), le passage à un feu classique pourrait être envisagé.
- La sécurisation de l'intersection entre le chemin de Commarque et la D119 pour faciliter l'insertion des véhicules issus des voies secondaires.

La nécessité de **sécuriser l'accès aux arrêts de transport** en commun pour les écoliers et pour le ramassage scolaire (traversée de la D119 et stationnement des bus).

Mobilités et urbanisme

Une **évolution de la commune** qui doit se faire en lien avec la **future gare LGV** mais aussi en lien avec les **futures activités de la TAG**. La notion des futures polarités et leur fonctionnement doit être au cœur de la réflexion de l'étude.

Le **développement des continuités cyclables** inscrites au schéma directeur de l'agglomération tout en développant des continuités intra-communales.

Le développement des **services pour les cyclistes** en lien avec les nouveaux aménagements : le stationnement cyclable et la définition de plusieurs services à leur destination.

Les modes actifs

La **mise en accessibilité** (continuité piétonne) d'un ensemble de voiries en lien avec le développement de la commune ; plusieurs continuités sont à créer afin **de développer les déplacements les plus courts (ville au quart d'heure)** des usagers de la commune.

Le stationnement

Le **stationnement actuel du centre-ville** ainsi que les parkings situés à proximité des principaux pôles d'intérêts ne connaissent pas de dysfonctionnement ; **l'offre est suffisante pour gérer les usages en présence**.

...qui ont permis de définir des actions concrètes à court et moyen termes pour la commune de Brax

Des actions regroupées par grandes thématiques :

- A. Hiérarchisation de la voirie et évolution du système viaire
- B. La sécurisation de la D119 et de la D292
- C. Plan guide du jalonnement (routier)
- D. Plan guide des aménagements cyclables de la commune
- E. Un réseau piéton à créer ou/à valoriser

→ Le plan d'action intégrera une notion de temporalité pour répondre aux différents projets en cours sur la commune et son agglomération

→ Également les actions proposées peuvent être composées de plusieurs scénarios permettant à la commune de se positionner

2. Les actions de mobilité à court et moyen terme



RÉGION
Nouvelle-
Aquitaine

Des actions regroupées par grandes thématiques

A

Hierarchisation de la voirie

A.1. La définition de la future vocation des axes et des nouvelles typologies de vitesses associées

Guide :
Déploiement des dispositifs d'apaisement

A.2. Une évolution du système viaire pour apaiser et organiser les flux

B

La sécurisation de la D119 et de la D292

Carte globale :
Solutions opérationnelles pour sécuriser les points durs identifiés

B.1. Giratoire de la D119 et de l'allée des Cerisiers

B.2. Intersection entre la D292 et la rue des Ormes

B.3. Intersection la D119, le chemin des Pintres et le chemin de Commarque et création d'un giratoire entre la Rue Terrasse Garonne et la D119.

B.4. Sécurisation des arrêts de transports en commun

C

Plan de jalonnement routier

Introduction :
Description des logiques d'implantation et des panneaux utilisés

C.1. Fiche action du plan de jalonnement routier

D

Plan guide des aménagements cyclables de la commune

Introduction :
Description des aménagements préconisés (charte cyclable)

D.1. Carte globale et évolution de la commune – Court terme

D.2. Carte globale et évolution de la commune – Moyen terme et long terme

Introduction :
Les modèles de stationnement préconisés

D.3. Carte globale de déploiement des stationnements cyclables

E

Un réseau piéton à créer ou à valoriser

E.1. Fiche action des itinéraires à créer



Trois niveaux de temporalité mentionnés dans les fiches actions permettant de définir une programmation technique :

Court terme

Moins de 2 ans



Moyen terme

Entre 2 et 5 ans



Long terme

Plus de 5 ans

2.A. Hiérarchisation de la voirie



RÉGION
Nouvelle-
Aquitaine

Des actions regroupées par grandes thématiques

A

Hierarchisation de la voirie

A.1. La définition de la future vocation des axes et des nouvelles typologies de vitesses associées

Guide :
Déploiement des dispositifs d'apaisement

A.2. Une évolution du système viaire pour apaiser et organiser les flux

B

La sécurisation de la D119 et de la D292

Carte globale :
Solutions opérationnelles pour sécuriser les points durs identifiés

B.1. Giratoire de la D119 et de l'allée des Cerisiers

B.2. Intersection entre la D292 et la rue des Ormes

B.3. Intersection la D119, le chemin des Pintres et le chemin de Commarque et création d'un giratoire entre la Rue Terrasse Garonne et la D119.

B.5. Sécurisation des arrêts de transports en commun

C

Plan de jalonnement routier

Introduction :
Description des logiques d'implantation et des panneaux utilisés

C.1. Fiche action du plan de jalonnement routier

D

Plan guide des aménagements cyclables de la commune

Introduction :
Description des aménagements préconisés (charte cyclable)

D.1. Carte globale et évolution de la commune – Court terme

D.2. Carte globale et évolution de la commune – Moyen terme et long terme

Introduction :
Les modèles de stationnement préconisés

D.3. Carte globale de déploiement des stationnements cyclables

E

Un réseau piéton à créer ou à valoriser

E.1. Fiche action des itinéraires à créer

2.A.1. Hiérarchisation de la voirie

Nouvelle hiérarchisation des voiries et limitations de vitesses

 **Objectif :** homogénéiser la limitation de vitesse, apaiser les voiries (et réduire les situations accidentogènes) et contraindre le trafic de transit

 **Description :**

- Un abaissement de la vitesse des véhicules motorisés sur les quartiers résidentiels ou en dehors des voies structurants supportant le trafic de transit : le 30 km/h devient la norme, le 50 km/h l'exception,
- La mise en place de plusieurs zones 30 en lien avec les voiries secondaires ou résidentielles et l'indication de leur délimitation,

 **Conditions de réussite de l'action :**

- Limiter au maximum le trafic de transit dans les zones hors réseaux structurants,
- Aménager la voirie en cohérence avec la limitation de vitesse notamment sur les entrées et les sorties de zones 30 que ce soit avec des marquages, des panneaux mais également des dispositifs d'apaisement (décrit dans la suite de ce document).

 **Portage et partenaire :**

Portage : Commune

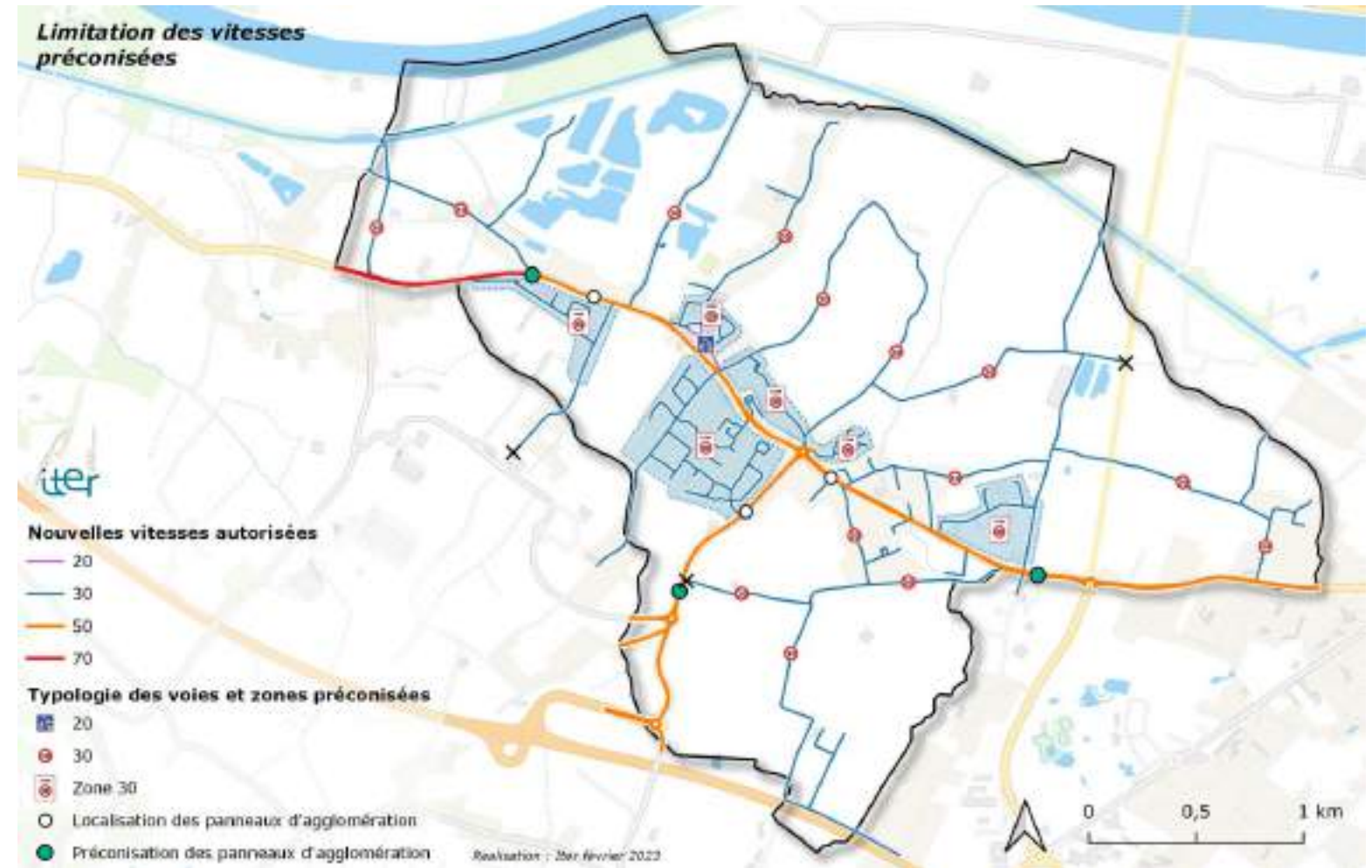
Partenaire : Département

 **Coûts estimatifs :** panneaux et marquages des zones apaisées:

- Les coûts utilisés :
 - Prix panneaux : 120 € HT
 - Prix mats : 150 € HT
 - Prix marquages : 20 – 30 € HT
- Estimation globale :
 - Panneaux (90 mats et lames) : 25 200 € HT
 - Marquages (30) : 1 080 € HT

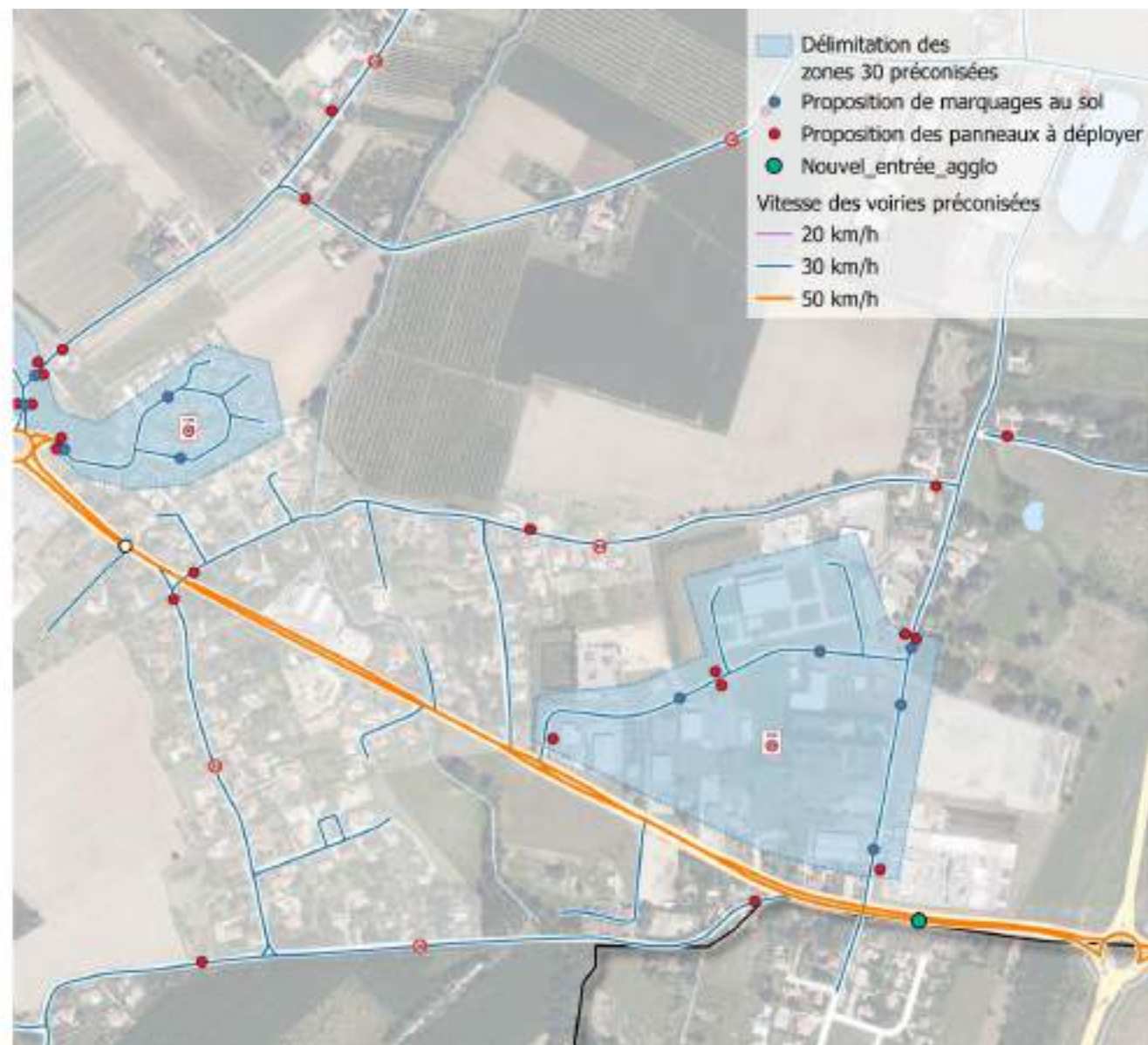
 **Temporalité de l'action :**

- **En fonction des opportunités**
- **Court terme :** au sein d'une campagne globale avec le déploiement des panneaux et des marquages complétés par la suite avec des dispositifs d'apaisement.



2.A.1. Hiérarchisation de la voirie

Nouvelle hiérarchisation des voiries et limitations de vitesses



2.A.1. Hiérarchisation de la voirie

Deux méthodes de mises en œuvre

Un passage en zone 30 des secteurs identifiés permettant un déploiement dans le temps de la stratégie de hiérarchisation

- La création de zones apaisées au fur et à mesure permet de les déployer de manière réfléchie et avec les aménagements de voiries nécessaires à leur bon fonctionnement,
- Cette stratégie demande d'indiquer sur chacune des voies la vitesse pratiquée et l'indication des zones 30 et des zones de rencontre,
- Dans les zones 30, le double sens cyclable est autorisé.

Le passage complet de la commune à 30km/h :

- Au lieu de déployer des voies à 30km/h sur l'ensemble des voies présentées et la création de plusieurs zones 30 dans les quartiers résidentiels, il est possible d'envisager un passage de la commune à 30 km/h dans sa globalité,
- Dans les zones 30, le double sens cyclable est autorisé,
- Seules les voies restantes à 50 km/h sont alors à indiquées.

2.A.1. Hiérarchisation de la voirie

L'aménagement des zones à 30 km/h

Présentation



La zone 30, selon l'article R. 110-2 du code de la route, est une section ou un 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 30km/h. Toutes les chaussées sont à double sens pour les cyclistes, sauf dispositions différentes prises par l'autorité investie du pouvoir de police (L'article R412-28-1 du code de la route). 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 ».



Le panneau B30 est à poser en début de zone et le panneau B51 en sortie de zone 30.

La zone 30 en elle-même n'est pas un aménagement cyclable, mais elle rend possible plusieurs aménagements dédiés aux cyclistes telles que le Double Sens Cyclable, les vélorues et les trajectoires matérialisées pour les cyclistes.

Les aménagements des zones 30 doivent être cohérents avec la réglementation de vitesse : si la vitesse constatée est supérieure à la réglementation, il faut recourir à divers dispositifs réduisant la vitesse, en étant attentif à ce que ces aménagements ne viennent pas handicaper les déplacements en modes actifs.

Si les aménagements permettent réellement d'abaisser la vitesse à 30 km/h et si les trafics automobiles sont limités (< 4000 veh/j deux sens confondus), il devient possible d'intégrer le vélo sur la chaussée sans aménagement particulier.

Propositions d'aménagement :

1. Entrées / sorties de zone 30 sur les axes magistraux
2. Entrées / sorties de zone 30 sur les axes secondaires
3. Les dispositifs de ralentissement pouvant être déployés

2.A.1. Hiérarchisation de la voirie

L'aménagement des zones à 30 km/h

1. Entrées / sorties de zone 30 sur les axes magistraux

L'entrée et la sortie de la zone 30 sont aménagées de façon à rendre l'espace public lisible et de permettre aux automobilistes de comprendre facilement le contexte et ainsi adapter rapidement leur comportement.

Il est recommandé d'avoir un traitement unifié à l'échelle de la commune, avec un distinguo entre les voies structurantes et les voies secondaires.

Pour les entrées / sorties en zone 30 des voiries structurantes, l'aménagement de plateaux / trottoirs traversants est l'option choisie, de couleur ocre (proposition : RAL 2000). Il peut être implanté en zone urbaine supportant tout type de trafic. Des précautions sont à avoir dans sa conception si du trafic PL et bus est présent et au-delà de 10 000 véh/jour.



Source : ITER



Source : Cerema,
Aménager des rues
apaisées

2. Entrées / sorties de zone 30 sur les axes secondaires

L'entrée et la sortie de la zone 30 sont aménagées de façon à rendre l'espace public lisible et de permettre aux automobilistes de comprendre facilement le contexte et ainsi adapter rapidement leur comportement.

Il est recommandé d'avoir un traitement unifié à l'échelle de la commune, avec un distinguo entre les voies structurantes et les voies secondaires.

Pour les entrées / sorties en zone 30 des voiries secondaires, l'aménagement retenu consiste à encadrer la traversée par une bande pavée en rosem ou un bitume de couleur ocre (proposition : RAL 2000)



2.A.1. Hiérarchisation de la voirie

L'aménagement des zones à 30 km/h

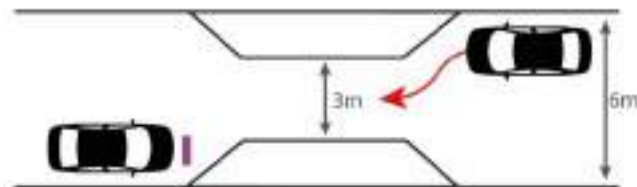
3. Les dispositifs de ralentissement pouvant être déployés

Les écluses :

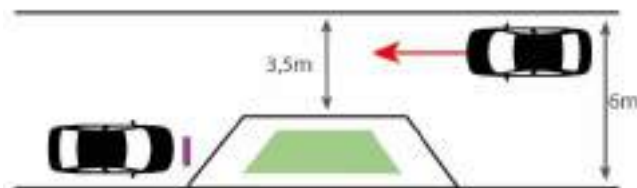
Une écluse est un resserrement de la chaussée ne laissant subsister qu'une largeur de voie, soit environ 2,90 m à 3,50 m pour les écluses simples (centrales ou latérales) et plus pour les écluses doubles si l'on veut s'assurer du passage aisé des cars et poids-lourds. Les écluses peuvent être équipées de by-pass pour les cyclistes (voir photos ci-dessous). Les écluses s'équipent aussi de panneaux de priorité.



Ecluse double



Ecluse simple centrale



Ecluse simple latéral



Ecluse double



Ecluse simple centrale



Ecluse simple latéral

L'écluse double représente le dispositif plus efficace pour modérer la vitesse car si le trafic est faible (exemple la nuit ou le dimanche) la déflexion de trajectoire fait ralentir, et s'il y a beaucoup de trafic, la présence d'une voiture venant en face oblige à s'arrêter.

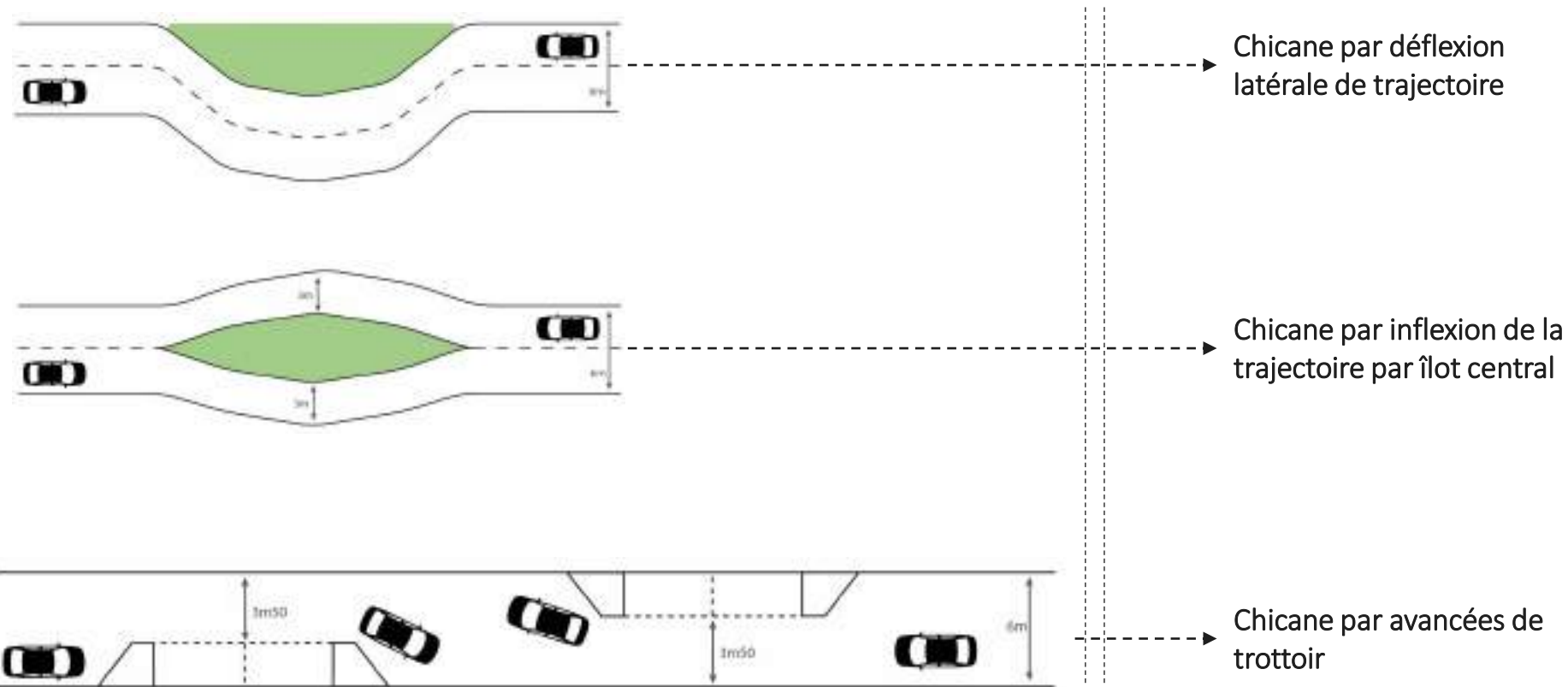
2.A.1. Hiérarchisation de la voirie

L'aménagement des zones à 30 km/h

3. Les dispositifs de ralentissement pouvant être déployés

Les chicanes :

Les chicanes sont des systèmes de ralentissement par des déflexions de trajectoires obtenues de 3 façons, par une déflexion latérale, par un îlot central et par des avancées latérales de trottoir. Ces avancées alternées (droite - gauche) à 2 ou 3 endroits successifs qui peuvent être éloignés, permettent de ralentir les véhicules sans les stoppés. Les véhicules attendent que les voitures opposées passent avant de s'engager eux-mêmes dans le système. Il n'y a pas de panneaux de priorité pour les chicanes.



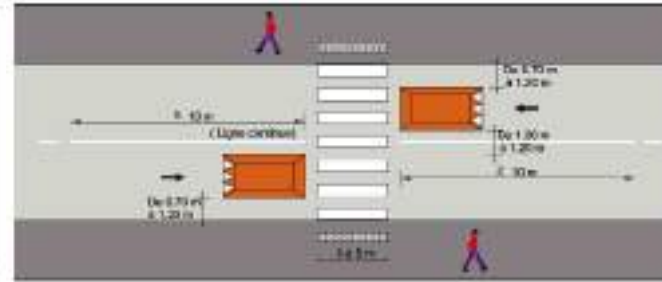
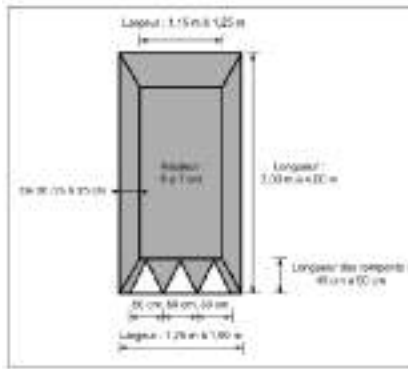
Chaque modèle de chicane correspond à un environnement urbain particulier. La chicane centrale et celle de déflexion latérale de trajectoire sont notamment très utiles pour ralentir les véhicules en entrées de ville.

Les chicanes permettent de mettre des places de stationnement notamment par la chicane latérale avec avancées de trottoir.

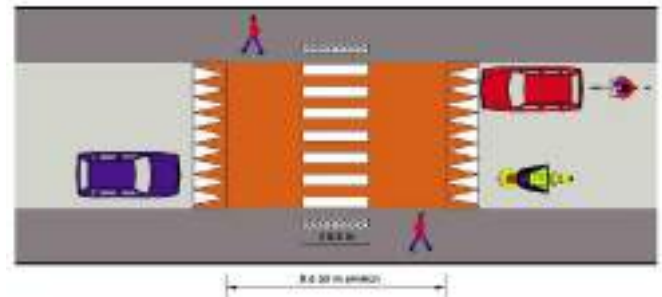
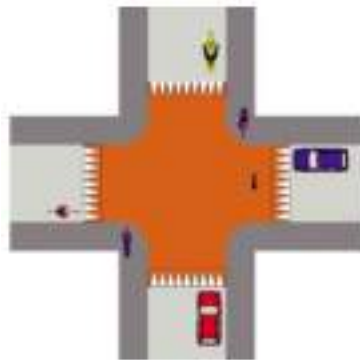
2.A.1. Hiérarchisation de la voirie

L'aménagement des zones à 30 km/h

3. Les dispositifs de ralentissement pouvant être déployé



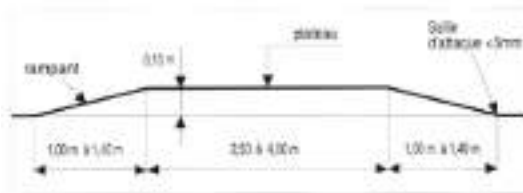
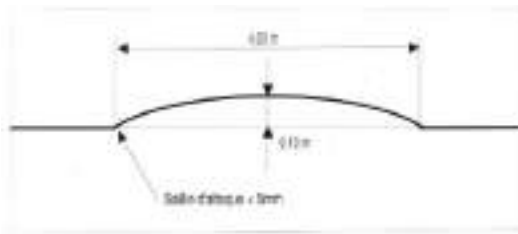
Source : Cerema



Source : Cerema

Ralentisseur de type dos d'âne :

Ralentisseur de type trapézoïdal :



Les coussins :

La ville de Berlin, en Allemagne, qui a classé 70 % de ses voies en zone 30 (zone de vitesse limitée à 30 km/h), est à l'origine d'une innovation très utilisée dans de nombreuses villes françaises : « le coussin », appelé parfois « coussin berlinois ». C'est un dispositif en surélévation qui, à la différence des ralentisseurs, ne recouvre qu'une partie de la chaussée. Au-delà de 6000 véh/jour ce dispositif n'est pas conseillé.

Les plateaux :

Un plateau est une surélévation de la chaussée s'étendant sur une certaine longueur et occupant toute la largeur de la chaussée d'un trottoir à l'autre. Il est destiné notamment :

- à imposer le respect de la vitesse réglementaire, en provoquant un inconfort pour les vitesses élevées,
- à apporter une lisibilité particulière de l'espace pour que les usagers adoptent des vitesses appropriées,
- à assurer un équilibre entre tous les modes de déplacement.
- Il peut être implanté en zone urbaine supportant tout type de trafic. Des précautions sont à avoir dans sa conception si du trafic PL et bus est présent et au-delà de 10 000 véh/jour.

Les ralentisseurs :

Ce sont les systèmes de ralentissement qui permettent de contraindre fortement la vitesse des véhicules. Ils s'appliquent sur la totalité de la chaussée sans distinction pour les autres de modes de déplacements (vélos notamment). Ils s'appliquent de manières similaires aux coussins mais avec des contraintes supplémentaires.

Même contrainte que pour les plateaux.

La mise en place d'un radar pédagogique :

Le radar pédagogique régule la vitesse des automobilistes. Il permet d'indiquer à l'automobiliste la vitesse de son véhicule et de lui signaler si celui-ci roule trop vite ou non.



Source : Guide des coussins et plateaux - Certu

Des actions regroupées par grandes thématiques

A

Hierarchisation de la voirie

A.1. La définition de la future vocation des axes et des nouvelles typologies de vitesses associées

Guide :
Déploiement des dispositifs d'apaisement

A.2. Une évolution du système viaire pour apaiser et organiser les flux

B

La sécurisation de la D119 et de la D292

Carte globale :
Solutions opérationnelles pour sécuriser les points durs identifiés

B.1. Giratoire de la D119 et de l'allée des Cerisiers

B.2. Intersection entre la D292 et la rue des Ormes

B.3. Intersection la D119, le chemin des Pintres et le chemin de Commarque et création d'un giratoire entre la Rue Terrasse Garonne et la D119.

B.5. Sécurisation des arrêts de transports en commun

C

Plan de jalonnement routier

Introduction :
Description des logiques d'implantation et des panneaux utilisés

C.1. Fiche action du plan de jalonnement routier

D

Plan guide des aménagements cyclables de la commune

Introduction :
Description des aménagements préconisés (charte cyclable)

D.1. Carte globale et évolution de la commune – Court terme

D.2. Carte globale et évolution de la commune – Moyen terme et long terme

Introduction :
Les modèles de stationnement préconisés

D.3. Carte globale de déploiement des stationnements cyclables

E

Un réseau piéton à créer ou/à valoriser

E.1. Fiche action des itinéraires à créer

2.1.B. Les évolutions du système viaire

Des évolutions au service de l'apaisement des circulations routières



Objectif : Modifier les sens de circulation de certaines rues afin de les apaiser et/ou de gérer le croisement des flux des véhicules routiers



Description :

- Compléter le système circulaire du cœur de bourg avec la mise en sens unique de la **rue de Levant**,
- Contraindre les flux de transit entre le Passage et Brax avec la mise en sens unique du **Chemin du Chastel**,
- Sécuriser le croisement des véhicules routiers avec la mise en sens unique du **Chemin de Franchinet**. Deux scénarios sont possibles pour la mise en place du sens de circulation. Une phase d'expérimentation peut permettre de les tester.



Conditions de réussite de l'action :

- Limiter au maximum le trafic de transit dans les zones hors réseaux structurants,
- Contraindre le trafic de transit entre le Passage et Brax sur un réseau routier qui n'est pas en capacité de le supporter,
- Aménager la voirie en cohérence avec la limitation de vitesse avec un gain d'emprise notamment pour le centre-ville historique.



Portage et partenaire :

Portage : Commune

Partenaire : Commune du Passage



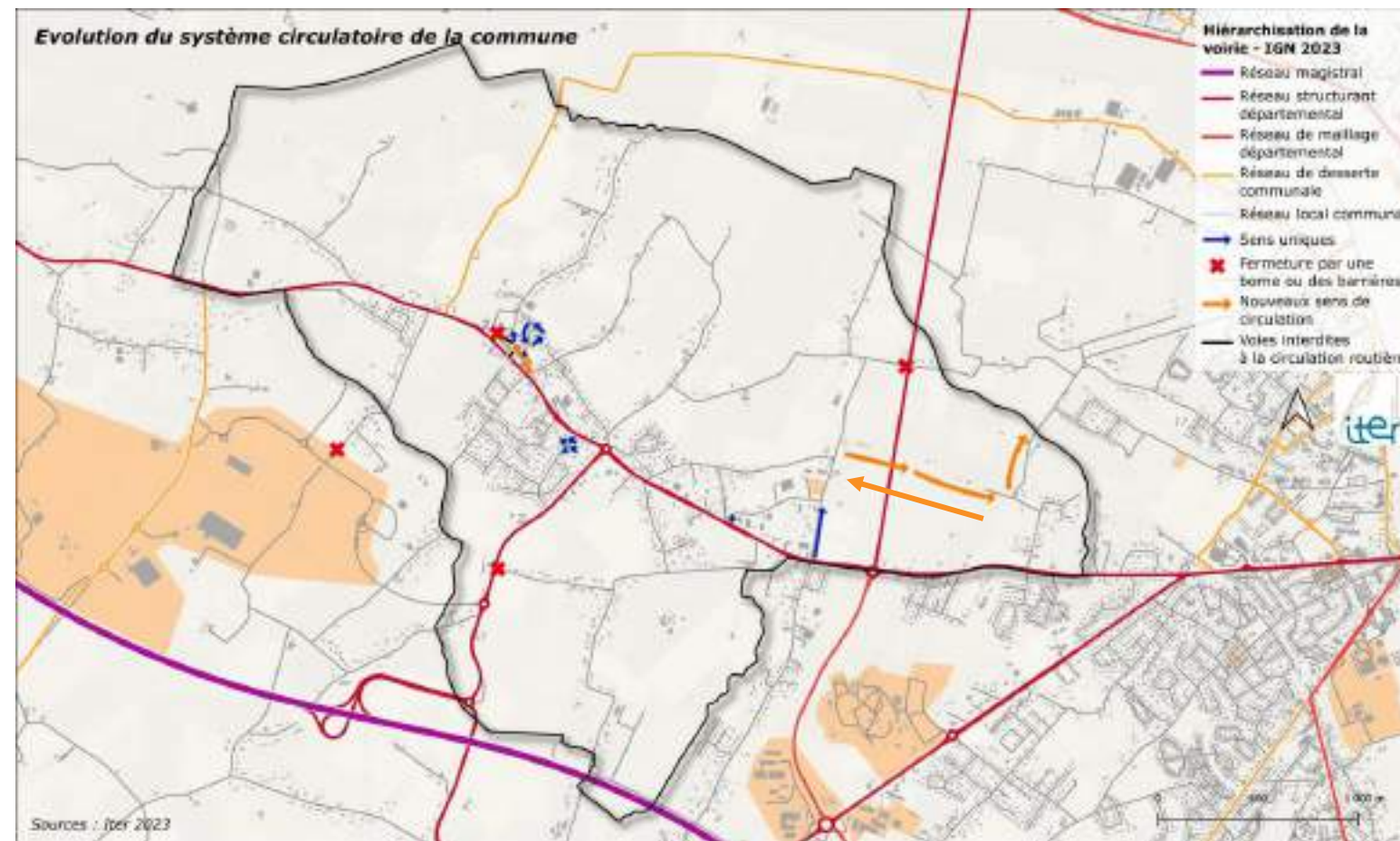
Coûts estimatifs : Signalétique verticale obligatoire :

- Les coûts utilisés :
 - Prix lames : 130 € HT
 - Prix mats : 150 € HT
- Estimation globale :
 - Panneaux (13 mats et lames) : 3 640 € HT



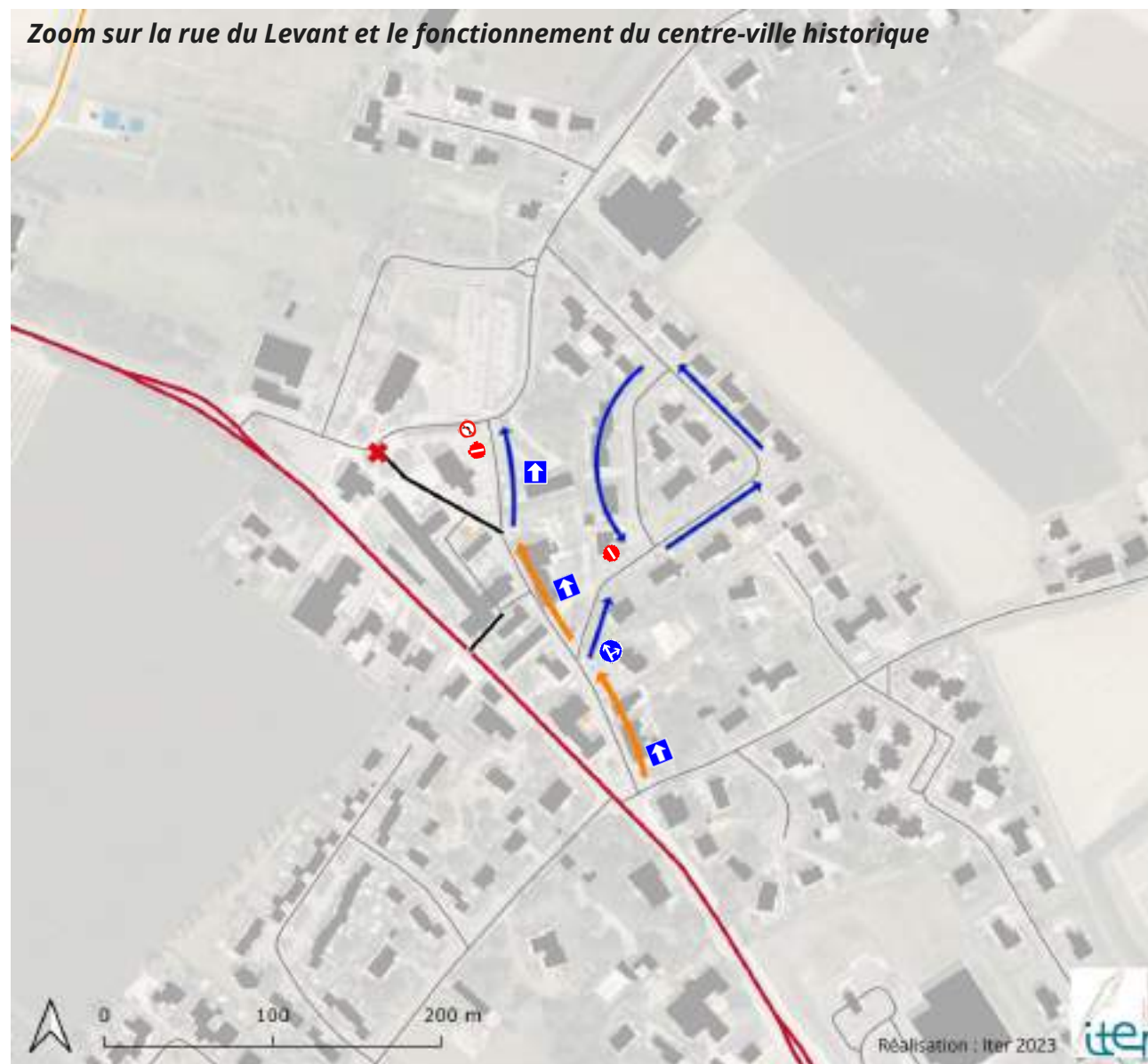
Temporalité de l'action :

- Court terme



2.1.B. Les évolutions du système viaire

Des évolutions au service de l'apaisement des circulations routières



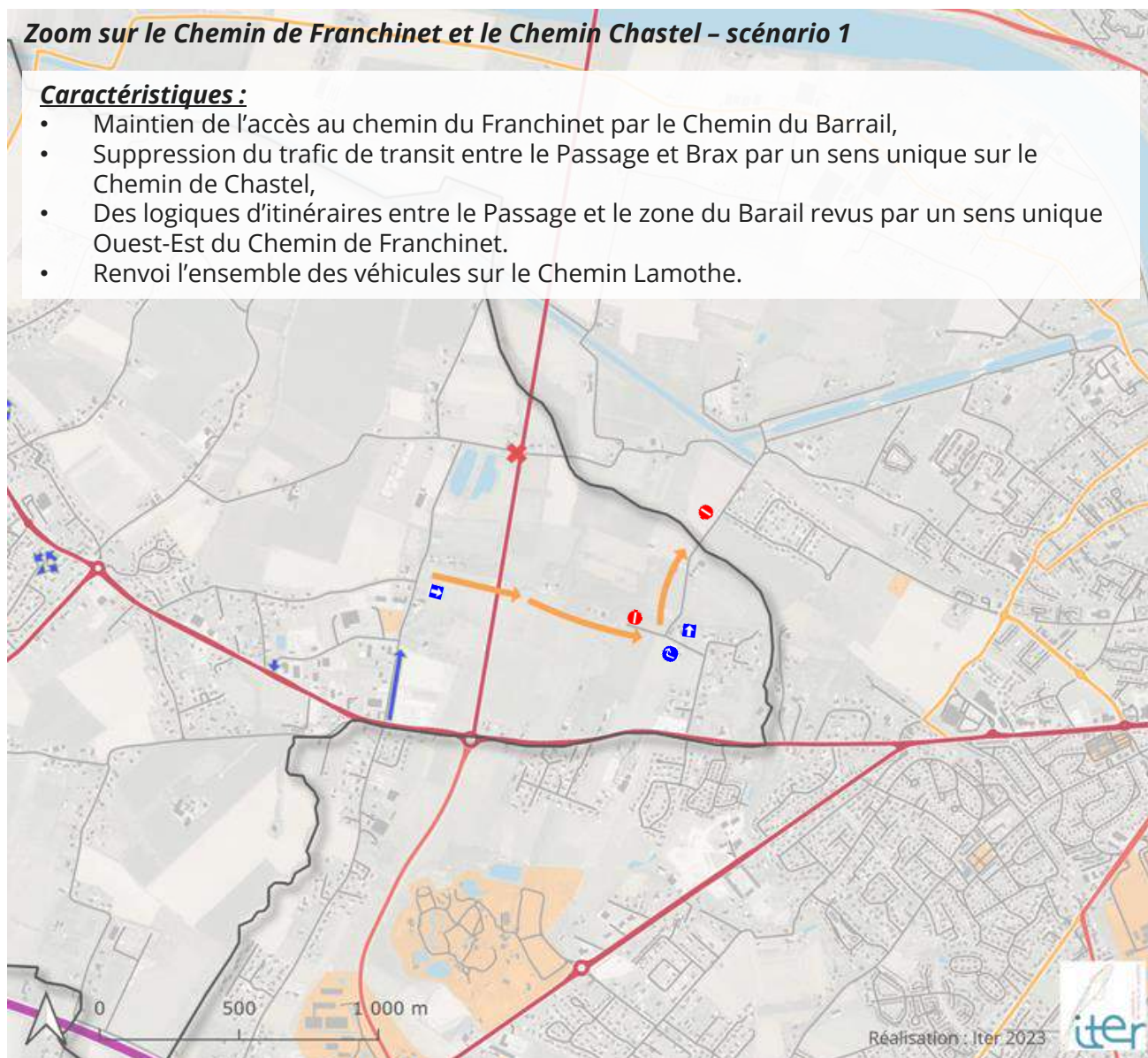
2.1.B. Les évolutions du système viaire

Des évolutions au service de l'apaisement des circulations routières

Zoom sur le Chemin de Franchinet et le Chemin Chastel – scénario 1

Caractéristiques :

- Maintien de l'accès au chemin du Franchinet par le Chemin du Barrail,
- Suppression du trafic de transit entre le Passage et Brax par un sens unique sur le Chemin de Chastel,
- Des logiques d'itinéraires entre le Passage et le zone du Barail revus par un sens unique Ouest-Est du Chemin de Franchinet.
- Renvoi l'ensemble des véhicules sur le Chemin Lamothe.

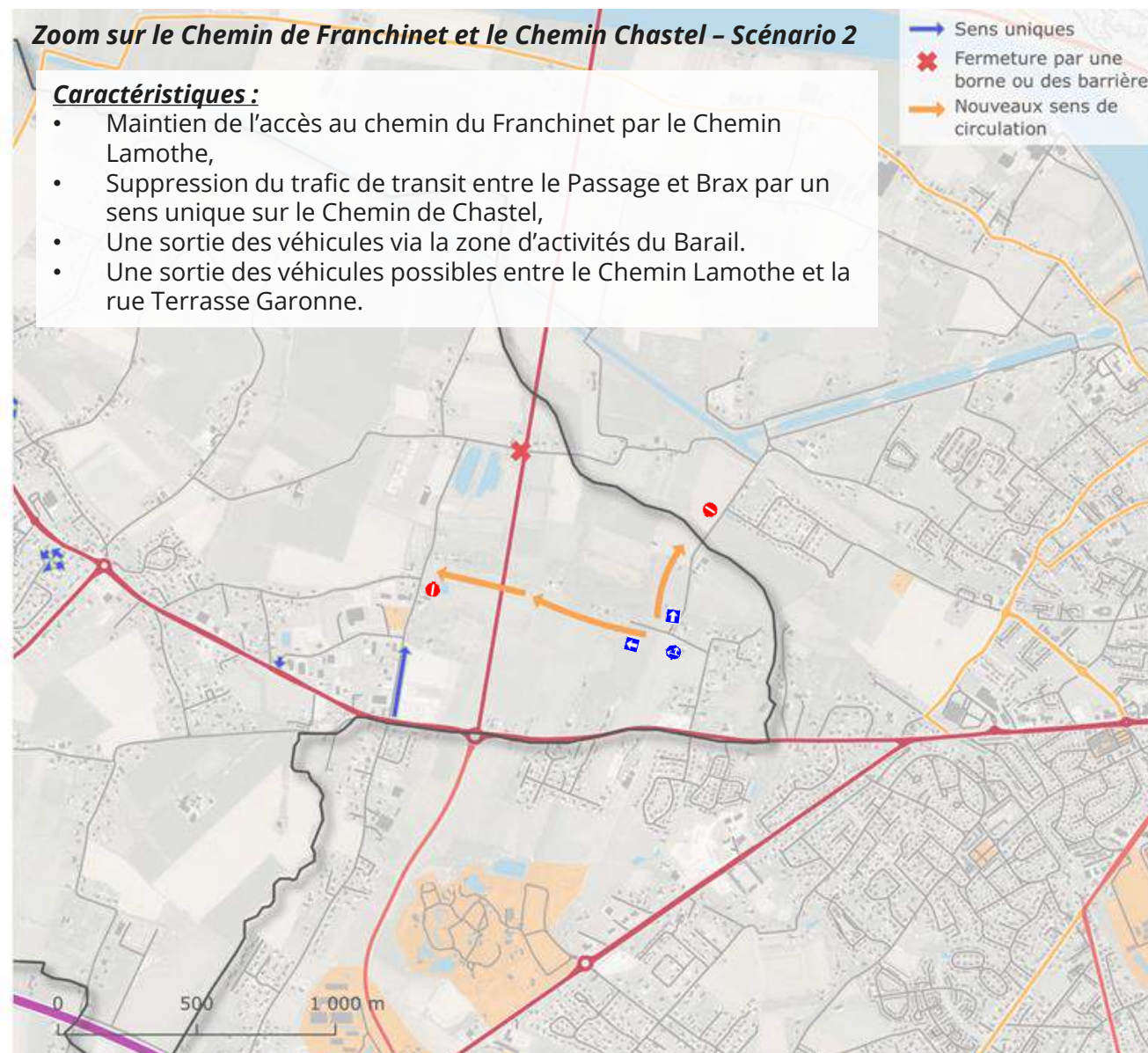


Zoom sur le Chemin de Franchinet et le Chemin Chastel – Scénario 2

Caractéristiques :

- Maintien de l'accès au chemin du Franchinet par le Chemin Lamothe,
- Suppression du trafic de transit entre le Passage et Brax par un sens unique sur le Chemin de Chastel,
- Une sortie des véhicules via la zone d'activités du Barail.
- Une sortie des véhicules possibles entre le Chemin Lamothe et la rue Terrasse Garonne.

- Sens uniques
- ✗ Fermeture par une borne ou des barrières
- Nouveaux sens de circulation



2.1.B. Les évolutions du système viaire

Des évolutions au service de l'apaisement des circulations routières



Article 50-1. Sens interdit

Le panneau B1 indique au début des chaussées en sens unique que les véhicules peuvent seulement y circuler en sens inverse. Lorsque l'interdiction ne s'applique pas d'une façon permanente, il y a lieu d'utiliser de préférence un panneau mobile occultable ou pliable complété par un panonceau d'indications diverses M9 ou M11b.

Il peut également être complété par un panonceau de distance M1.

L'existence d'un sens interdit doit faire l'objet d'une signalisation placée, non seulement au début de la section concernée, mais aussi à toutes les intersections (autres que celles avec des voies privées non ouvertes à la circulation publique ou des chemins de terre) par lesquelles des véhicules peuvent accéder à cette section.

Obligatoire à mettre en œuvre

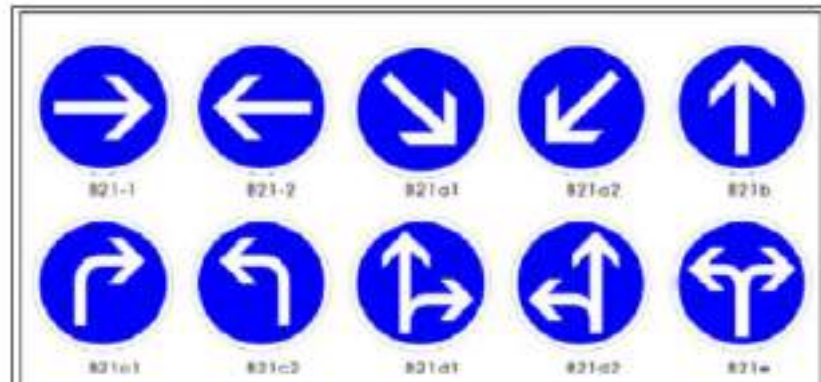
Versions consolidées des 9 parties de l'Instruction Interministérielle sur la Signalisation Routière (IISR) : <https://equipementsdelaroute.cerema.fr/versions-consolidees-des-9-parties-de-l-a528.html>.

2.1.B. Les évolutions du système viaire

Des évolutions au service de l'apaisement des circulations routières



La signalisation de cette prescription se fait respectivement à l'aide des panneaux B2a ou B2b. L'interdiction de tourner s'applique à la prochaine intersection.



Soit l'un soit l'autre en fonction de la situation pour tendre vers une situation à moins de panneaux. Les panneaux B21 peuvent être utilisés pour des raisons esthétiques

Lorsqu'à un carrefour certaines voies sont interdites, soit par suite de l'existence d'un sens unique ou d'une zone piétonnière, soit parce que certains mouvements ne sont pas autorisés, le fait peut être signalé, soit par le marquage au sol, soit par des panneaux d'interdiction, soit par des panneaux d'obligation. La solution à choisir est commandée par la disposition des lieux et souvent par le souci de l'esthétique. On doit, autant que possible, ne pas multiplier les signaux.

Les panneaux B0 et B1 sont très efficaces. Toutefois leur aspect dénature maints sites pittoresques.

Si tel est le cas et si aucune ambiguïté n'en résulte, on peut éviter de les poser en utilisant les marquages et les panneaux B2 ou B21 visibles par les usagers des voies affluentes.

Il ne faut pas perdre de vue que les panneaux B21-1 et B21-2 signalent une obligation d'emprunter la voie sur laquelle ils sont placés. Ils ne peuvent donc pas être employés si l'usager a le droit de suivre plus d'un itinéraire au carrefour.

On ne doit pas non plus, lorsqu'il n'y a pas d'îlots, utiliser les panneaux B21a1 ou B21a2 qui n'ont pas la même signification.

Il convient de choisir la solution qui conduit à utiliser le plus petit nombre de panneaux. Par exemple, s'il est interdit de tourner à droite et à gauche, un signal B21b est préférable à un B2a et un B2b jumelés. S'il n'y a, à droite, qu'une seule voie et que celle-ci est interdite, un B2b est préférable à un B21d2, plus complexe.

Versions consolidées des 9 parties de l'Instruction Interministérielle sur la Signalisation Routière (IISR) : <https://equipementsdelaroute.cerema.fr/versions-consolidees-des-9-parties-de-l-a528.html>.

2.1.B. Les évolutions du système viaire

Des évolutions au service de l'apaisement des circulations routières



Article 71. Circulation à sens unique

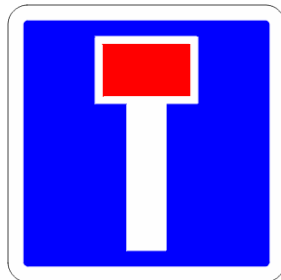
La signalisation permettant d'indiquer que toutes les voies d'une chaussée sont réservées au même sens de circulation est facultative. Elle est assurée au moyen du panneau C12.

Il est exclusivement implanté en signalisation de position. Il peut être complété par un panneau M2.

Hors créneau de dépassement, le panneau B1 est implanté à l'autre extrémité de la section concernée (cf. art. 50-1 de la 4^{ème} partie).

La fin d'une section de route à sens unique est signalée conformément à l'article 40-4 de la 2^{ème} partie.

La signalisation des créneaux de dépassement est traitée à l'article 72-8.



Article 71-1. Impasse

La signalisation de position d'une impasse est facultative. Elle est assurée au moyen du panneau C13a. Elle peut être également assurée par le panneau C13c lorsque l'impasse comporte une issue pour les piétons ou C13d lorsqu'elle comporte une issue pour les piétons et les cyclistes.

La présignalisation d'une impasse est facultative. Elle est assurée au moyen du panneau C13b.

Signalétique facultative :

On privilégie plutôt les panneaux B21 pour la circulation à sens unique. Néanmoins, ces panneaux sont déployés là où il peut avoir un doute sur le sens à suivre.

Versions consolidées des 9 parties de l'Instruction Interministérielle sur la Signalisation Routière (IISR) :
<https://equipementsdelaroute.cerema.fr/versions-consolidees-des-9-parties-de-l-a528.html>.

2.B. La sécurisation de la D119 et de la D292



RÉGION
Nouvelle-
Aquitaine

Des actions regroupées par grandes thématiques

A

Hierarchisation de la voirie

A.1. La définition de la future vocation des axes et des nouvelles typologies de vitesses associées

Guide :
Déploiement des dispositifs d'apaisement

A.2. Une évolution du système viaire pour apaiser et organiser les flux

B

La sécurisation de la D119 et de la D292

Carte globale :
Solutions opérationnelles pour sécuriser les points durs identifiés

B.1. Giratoire de la D119 et de l'allée des Cerisiers

B.2. Intersection entre la D292 et la rue des Ormes

B.3. Intersection la D119, le chemin des Pintres et le chemin de Commarque et création d'un giratoire entre la Rue Terrasse Garonne et la D119.

B.5. Sécurisation des arrêts de transports en commun

C

Plan de jalonnement routier

Introduction :
Description des logiques d'implantation et des panneaux utilisés

C.1. Fiche action du plan de jalonnement routier

D

Plan guide des aménagements cyclables de la commune

Introduction :
Description des aménagements préconisés (charte cyclable)

D.1. Carte globale et évolution de la commune – Court terme

D.2. Carte globale et évolution de la commune – Moyen terme et long terme

Introduction :
Les modèles de stationnement préconisés

D.3. Carte globale de déploiement des stationnements cyclables

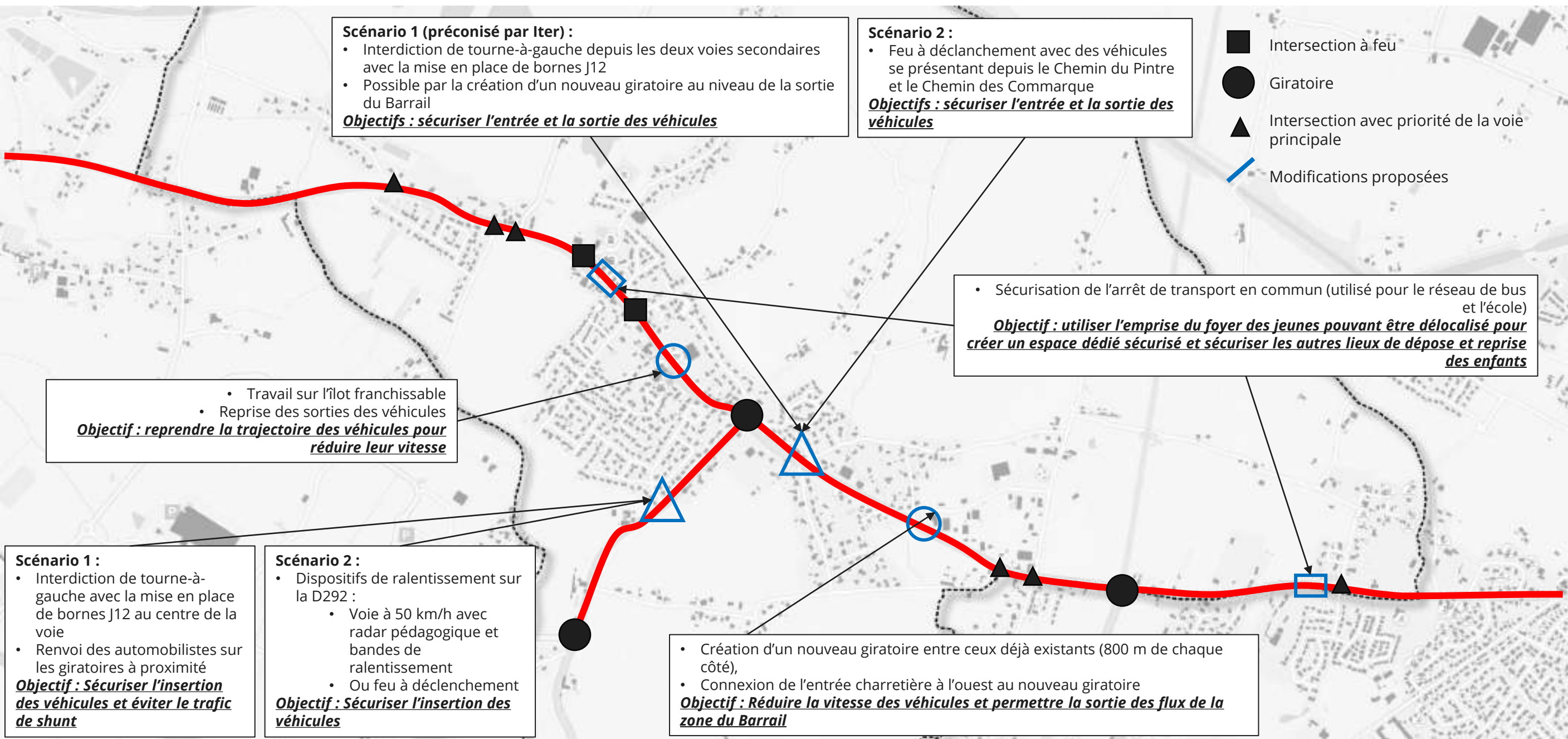
E

Un réseau piéton à créer ou à valoriser

E.1. Fiche action des itinéraires à créer

La sécurisation de la D119 et de la D292

Sécurisation des principaux points durs identifiés lors du diagnostic



Des actions regroupées par grandes thématiques

A

Hierarchisation de la voirie

A.1. La définition de la future vocation des axes et des nouvelles typologies de vitesses associées

Guide :
Déploiement des dispositifs d'apaisement

A.2. Une évolution du système viaire pour apaiser et organiser les flux

B

La sécurisation de la D119 et de la D292

Carte globale :
Solutions opérationnelles pour sécuriser les points durs identifiés

B.1. Giratoire de la D119 et de l'allée des Cerisiers

B.2. Intersection entre la D292 et la rue des Ormes

B.3. Intersection la D119, le chemin des Pintres et le chemin de Commarque et création d'un giratoire entre la Rue Terrasse Garonne et la D119.

B.5. Sécurisation des arrêts de transports en commun

C

Plan de jalonnement routier

Introduction :
Description des logiques d'implantation et des panneaux utilisés

C.1. Fiche action du plan de jalonnement routier

D

Plan guide des aménagements cyclables de la commune

Introduction :
Description des aménagements préconisés (charte cyclable)

D.1. Carte globale et évolution de la commune – Court terme

D.2. Carte globale et évolution de la commune – Moyen terme et long terme

Introduction :
Les modèles de stationnement préconisés

D.3. Carte globale de déploiement des stationnements cyclables

E

Un réseau piéton à créer ou/à valoriser

E.1. Fiche action des itinéraires à créer

La sécurisation de la D119 et de la D292

2.B.1. Giratoire de la D119 et de l'allée des Cerisiers



Objectif : Réduire la vitesse des véhicules en sortie de giratoire sur la trajectoire principale afin de sécuriser les traversées piétonnes existantes



Description :

- Interdiction de tourne-à-gauche depuis les deux voies secondaires avec la mise en place de bornes J12
- Possible par la création d'un nouveau giratoire au niveau de la sortie du Barrail



Conditions de réussite de l'action :

- Des plots pouvant être enlevés facilement pour le passage des convois exceptionnels,
- Validation du département sur le principe.



Portage et partenaire :

Portage : Commune

Partenaire : Département



Coûts estimatifs :

- Les coûts utilisés :
 - Prix J12 : 45 € HT
- Estimation globale (un plot tous les 3m soit environ 15) : 675 € HT



Temporalité de l'action :

- Court terme



Giratoire entre la D119 et la D292 - 2024



Plots J12 pour contraindre la trajectoire des véhicules en sortie du giratoire

Plots J12 pour contraindre la trajectoire e des véhicules en sortie du giratoire

Entrée/sortie charretière conservée

La sécurisation de la D119 et de la D292

2.B.2. Intersection entre la D292 et la rue des Ormes



Objectif : Sécuriser l'accès et la sortie des véhicules depuis la rue des Ormes. Plusieurs solutions sont présentées en fonction des retours des partenaires associés.



Description :

Scénario 1 :

- Interdire les tournes-à-gauches des véhicules depuis la D292 et depuis la rue des Ormes. Les véhicules sont renvoyés sur les deux giratoires à proximité. Cette solution permet de limiter le shunt potentiel de certains véhicules par ce quartier résidentiel.

Scénario 2 :

- Mise en place de plusieurs dispositifs de ralentissement, bandes rugueuses et deux radars pédagogiques

Scénario 3 :

- Mise en place d'un feu à déclenchement permettant aux véhicules de s'insérer facilement depuis la rue des Ormes.
- Possibilité de faire évoluer le système de feu pour y intégrer un feu piéton.



Conditions de réussite de l'action :

- Acceptation de la part du département en fonction du scénario porté,



Portage et partenaire :

Portage : Commune

Partenaire : Département



Coûts estimatifs :

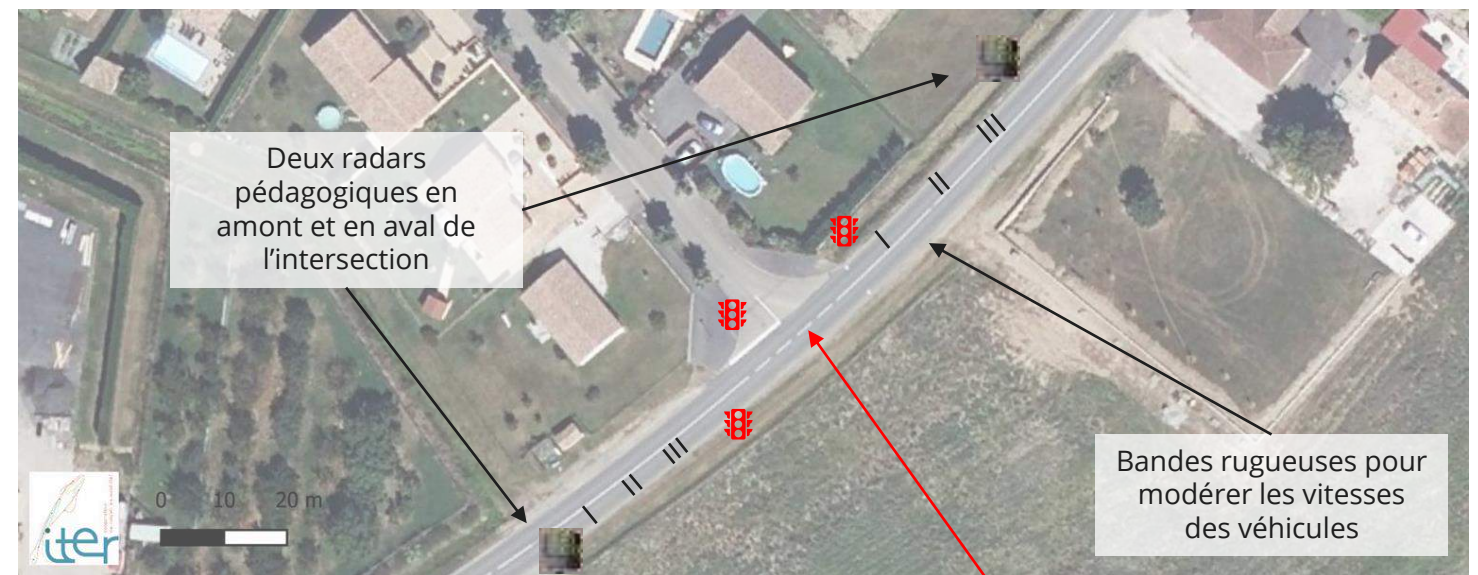
- **Scénario 1 :** 270 € HT
- **Scénario 2 :** 8 540 € HT
- **Scénario 3 :** 40 000 € HT



Temporalité de l'action :

- Court et moyen terme

Scénario 1 :



Scénario 2 et 3 :

Feu à déclenchement

La sécurisation de la D119 et de la D292

2.B.2. Intersection entre la D292 et la rue des Ormes

Description des solutions préconisées :

Scénario 1 : Séparation centrale pour éviter les tourne-à-gauche :

Mise en place d'une séparation physique permettant d'éviter certains mouvements dangereux.

Scénario 2 : La mise en place d'un radar pédagogique et de bandes rugueuses :

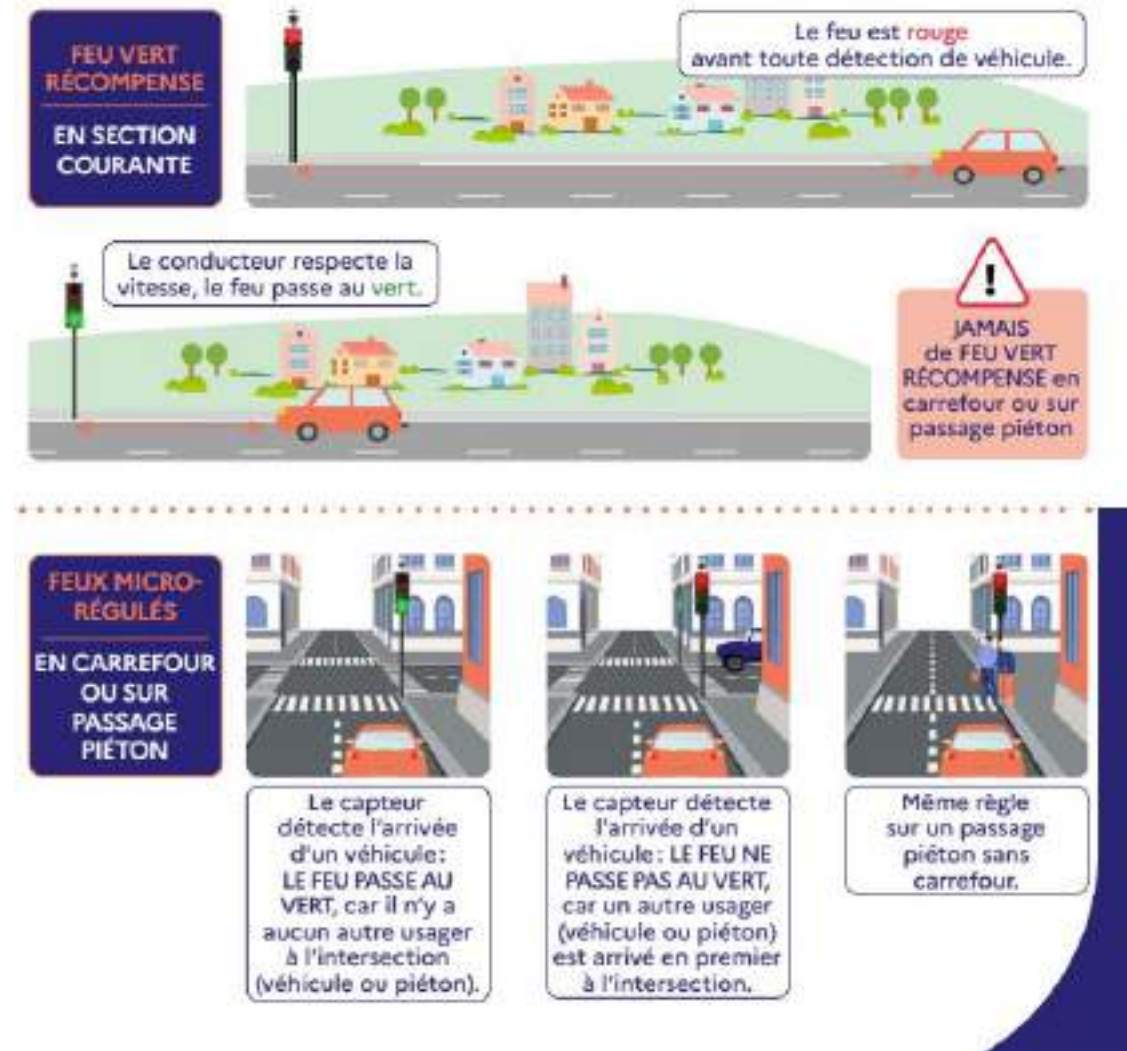
Les radars sont positionnés en amont et en aval de l'intersection afin de signaler la vitesse réelle aux véhicules et leur laisse de temps de l'adapter.

D'une efficacité certaine, les bandes rugueuses permettent une réduction de l'ordre de 10% des vitesses pratiquées et des accidents de l'ordre de 30%. Son inconvénient est le bruit émis mais qui est moins important qu'un dos d'âne ou un plateau traversant.

Scénario 3 : Le fonctionnement du feu préconisé :

La mise en place de trois feux sur l'intersection entre la D292 et la rue des Ormes. La **détection d'un véhicule en sortie du Chemin des Ormes** peut permettre la sécurisation de l'intersection.

Cette détection appelé micro-régulation peut se faire avec un double système de captation (cellule et caméra) pour une meilleure efficacité. Dans son fonctionnement, il est possible d'envisager la mise en place d'un feu sur la branche secondaire de la rue des Ormes. Au niveau des feux, la mise en place conseillée est celle d'un feu vert micro-régulé comme décrit sur le schéma ci-contre.



Sécurité routière : Du nouveau sur la réglementation sur les feux tricolores – Cerema 2021

La sécurisation de la D119 et de la D292

2.B.3. Intersection la D119, le chemin du Pintre et le chemin de Commarque – Scénario 1

 **Objectif :** Sécuriser l'accès et la sortie des véhicules des chemins du Pintre et Commarque et sécuriser les véhicules issus de la zone du Barail.

 **Description :**

- Interdiction de tourne-à-gauche depuis les deux voies secondaires avec la mise en place de bornes J12
- Création d'un nouveau giratoire au niveau de la sortie de la zone du Barail entre ceux déjà existants (800 m de chaque côté),

 **Conditions de réussite de l'action :**

- La sécurisation des chemins du Pintre et Commarque par une interdiction de tourne-à-gauche est possible avec la création d'un giratoire au niveau de la sortie de la zone d'activités du Barail,
- Ce giratoire est également utile aux véhicules en sortie de la zone d'activités et éviter ainsi une insertion actuellement très accidentogène.

 **Portage et partenaire :**

Portage : Commune

Partenaire : Département

 **Coûts estimatifs : scénario 1 :**

- Interdiction de tourne-à-gauche depuis les deux voies secondaires avec la mise en place de bornes J12 : 360 € HT
- Giratoire : études complémentaires requises.

 **Temporalité de l'action :**

- Moyen et long terme



Nouveau giratoire à créer pour gérer la sortie des véhicules de la zone d'activité et créer une zone de retournement pour les véhicules en lien avec les chemins du Pintre et Commarque.

La sécurisation de la D119 et de la D292

2.B.3. Intersection la D119, le chemin du Pintre et le chemin de Commarque – Scénario 2

 **Objectif :** Sécuriser l'accès et la sortie des véhicules des chemins du Pintre et Commarque et sécuriser les véhicules issus de la zone du Barail.

 **Description :**

- Feu à déclenchement avec des véhicules se présentant depuis le Chemin du Pintre et le Chemin des Commarque

 **Conditions de réussite de l'action :**

- Acceptation de la part du département en fonction du scénario porté,

 **Portage et partenaire :**

Portage : Commune

Partenaire : Département

 **Coûts estimatifs : scénario 2 :**

- Deux systèmes de feu à déclenchement : 80 000 € HT

 **Temporalité de l'action :**

- Moyen et long terme

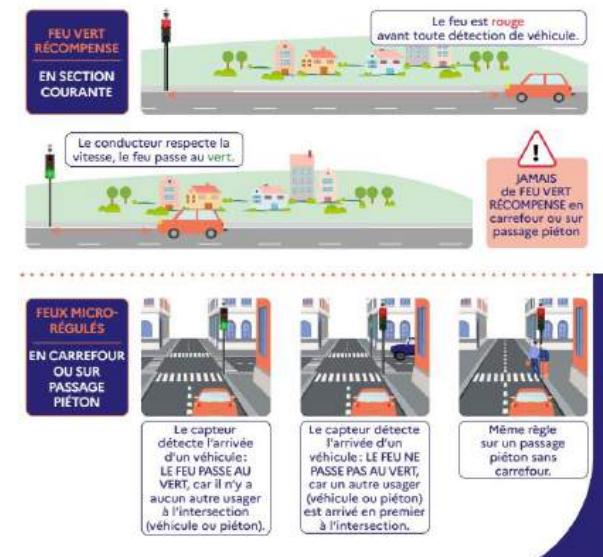
Le fonctionnement du feu préconisé :

Les deux modalités de feux peuvent être mis en place indépendamment ou de manière conjointe.

- La mise en place d'un feu à déclenchement piéton est nécessaire à la sécurisation de l'intersection pour les modes actifs et de faire le lien avec les deux quartiers résidentiels et l'entrée de la commune.

- La mise en place de trois feux sur l'intersection entre la D292 et la rue des Ormes. La **détection des véhicules depuis le chemin du Pintre et le chemin des Commarque** peut permettre la sécurisation de l'intersection.

Cette détection appelé micro-régulation peut se faire avec un double système de captation (cellule et caméra) pour une meilleure efficacité. Dans son fonctionnement, il est possible d'envisager la mise en place d'un feu sur la branche secondaire des voies secondaires. Au niveau des feux, la mise en place conseillée est celle d'un feu vert micro-régulé comme décrit sur le schéma ci-contre.



La sécurisation de la D119 et de la D292

2.B.5. Sécurisation des arrêts de transports en commun



Objectif : Sécurisation d'un arrêt de transport sur la D119. Cet arrêt est actuellement utilisé par le réseau TC de l'agglomération et l'école primaire de la commune.

La sécurisation d'un autre arrêt de transport en commune situé à l'intersection entre le chemin Lamothe et la D119 est aussi nécessaire.



Description :

- Utilisation de l'emprise du foyer des jeunes pour sécuriser un arrêt de transport en commun.
- Sécuriser les arrêts de transport en commune au niveau de l'intersection entre le chemin Lamothe et la D119.



Conditions de réussite de l'action :

- Déménagement du foyer des jeunes dans un autre lieu.



Portage et partenaire :

Portage : Commune

Partenaire : Département



Coûts estimatifs :

- Dépend de l'acquisition foncière et du réaménagement des quais de bus.
- Etude supplémentaire nécessaire.



Temporalité de l'action :

- Long terme



2.C. Plan de jalonnement routier



RÉGION
Nouvelle-
Aquitaine

Des actions regroupées par grandes thématiques

A

Hierarchisation de la voirie

A.1. La définition de la future vocation des axes et des nouvelles typologies de vitesses associées

Guide :
Déploiement des dispositifs d'apaisement

A.2. Une évolution du système viaire pour apaiser et organiser les flux

B

La sécurisation de la D119 et de la D292

Carte globale :
Solutions opérationnelles pour sécuriser les points durs identifiés

B.1. Giratoire de la D119 et de l'allée des Cerisiers

B.2. Intersection entre la D292 et la rue des Ormes

B.3. Intersection la D119, le chemin des Pintres et le chemin de Commarque et création d'un giratoire entre la Rue Terrasse Garonne et la D119.

B.5. Sécurisation des arrêts de transports en commun

C

Plan de jalonnement routier

Introduction :
Description des logiques d'implantation et des panneaux utilisés

C.1. Fiche action du plan de jalonnement routier

D

Plan guide des aménagements cyclables de la commune

Introduction :
Description des aménagements préconisés (charte cyclable)

D.1. Carte globale et évolution de la commune – Court terme

D.2. Carte globale et évolution de la commune – Moyen terme et long terme

Introduction :
Les modèles de stationnement préconisés

D.3. Carte globale de déploiement des stationnements cyclables

E

Un réseau piéton à créer ou/à valoriser

E.1. Fiche action des itinéraires à créer

Plan de jalonnement routier

Le jalonnement routier communal pour orienter au mieux les automobilistes

La stratégie de jalonnement pour les automobilistes :

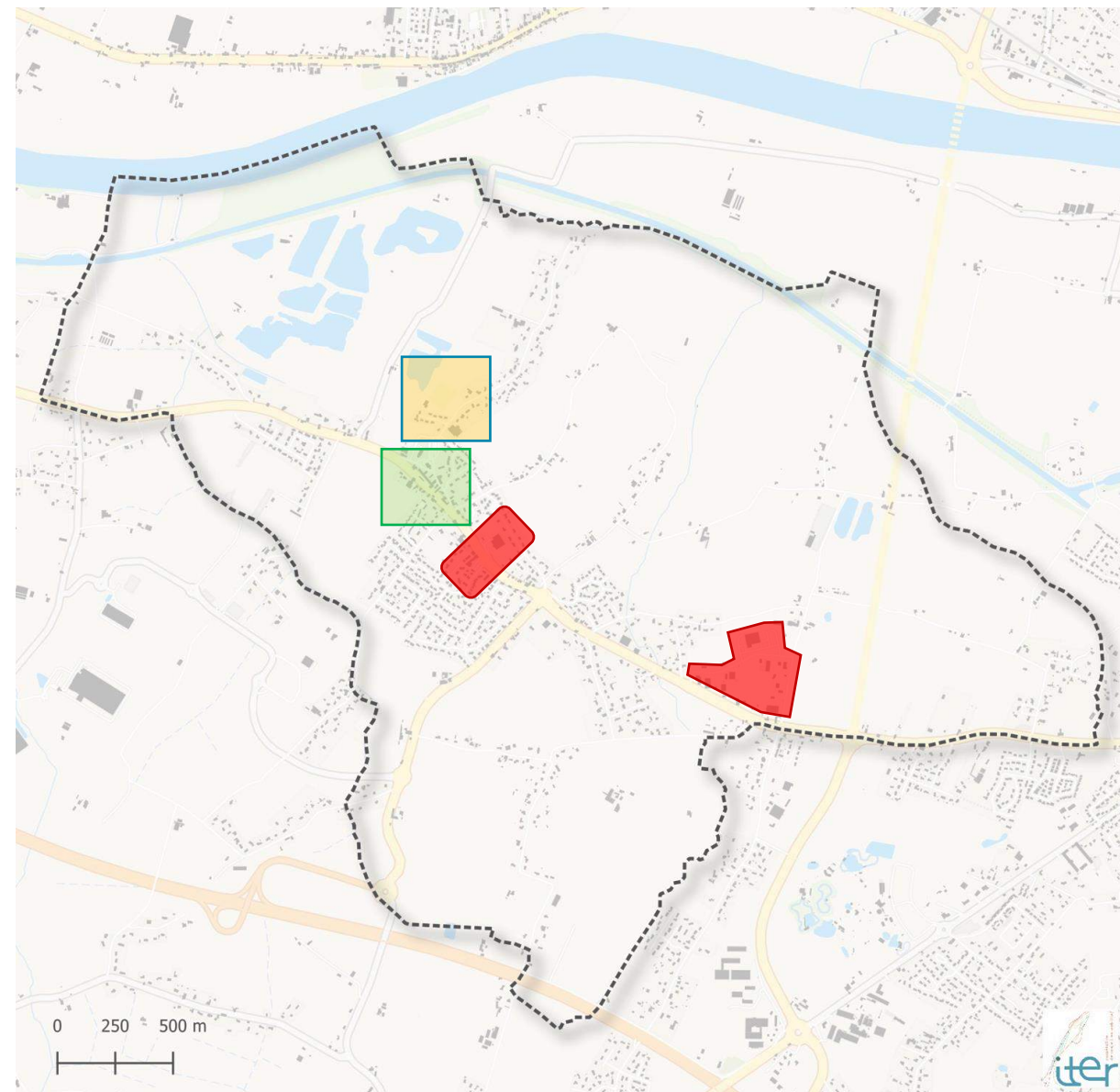
Le jalonnement consiste à fixer dans une aire géographique précise et à partir des principaux points d'intérêts, les indications à inscrire sur les panneaux directionnels situés dans les carrefours stratégiques de la commune afin de créer des boucles routières vertueuses pour les automobilistes

Plusieurs points d'intérêts sont à indiquer en lien avec le fonctionnement de la commune :

Typologie des zones à jalonner	
Centre-ville et parkings	●
Pôle commercial, artisanal et industriel	●
Equipement	●

L'identification des éléments à jalonner permet de sélectionner ensuite les lieux qui doivent être équipés de matériel :

- Les carrefours qu'ils soient principaux ou secondaires sont à équiper.
- Les entrées et sorties des parkings doivent également être équipés pour guider au mieux les automobilistes.



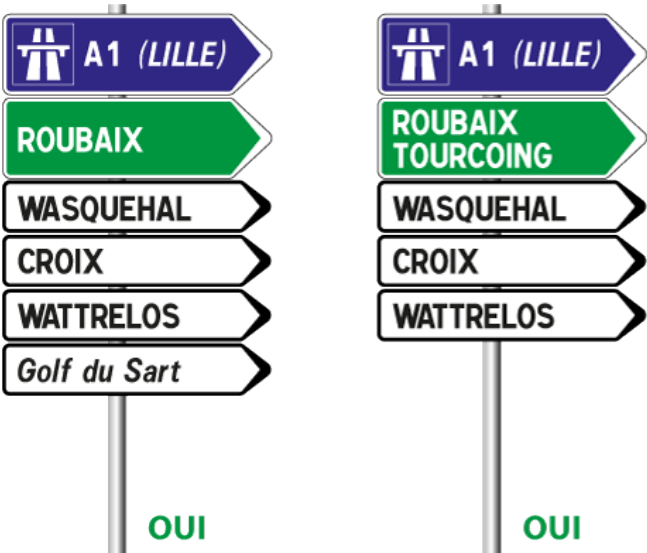
Plan de jalonnement routier

Le jalonnement routier communal pour orienter au mieux les automobilistes

Les différentes poches de stationnement à jalonner au sein du plan de signalisation :

Nom	Mention à jalonner	Modèle des panneaux
Centre-ville et parkings	Localité (quartier, place...) + logo parking	Panneaux directionnels routiers
Pôle commercial, artisanal et industriel	Nom de la zone d'activité + logo parking	Panneaux directionnels routiers
Equipement	Nom de l'équipement + nombre de places à proximité	Panneaux directionnels routiers

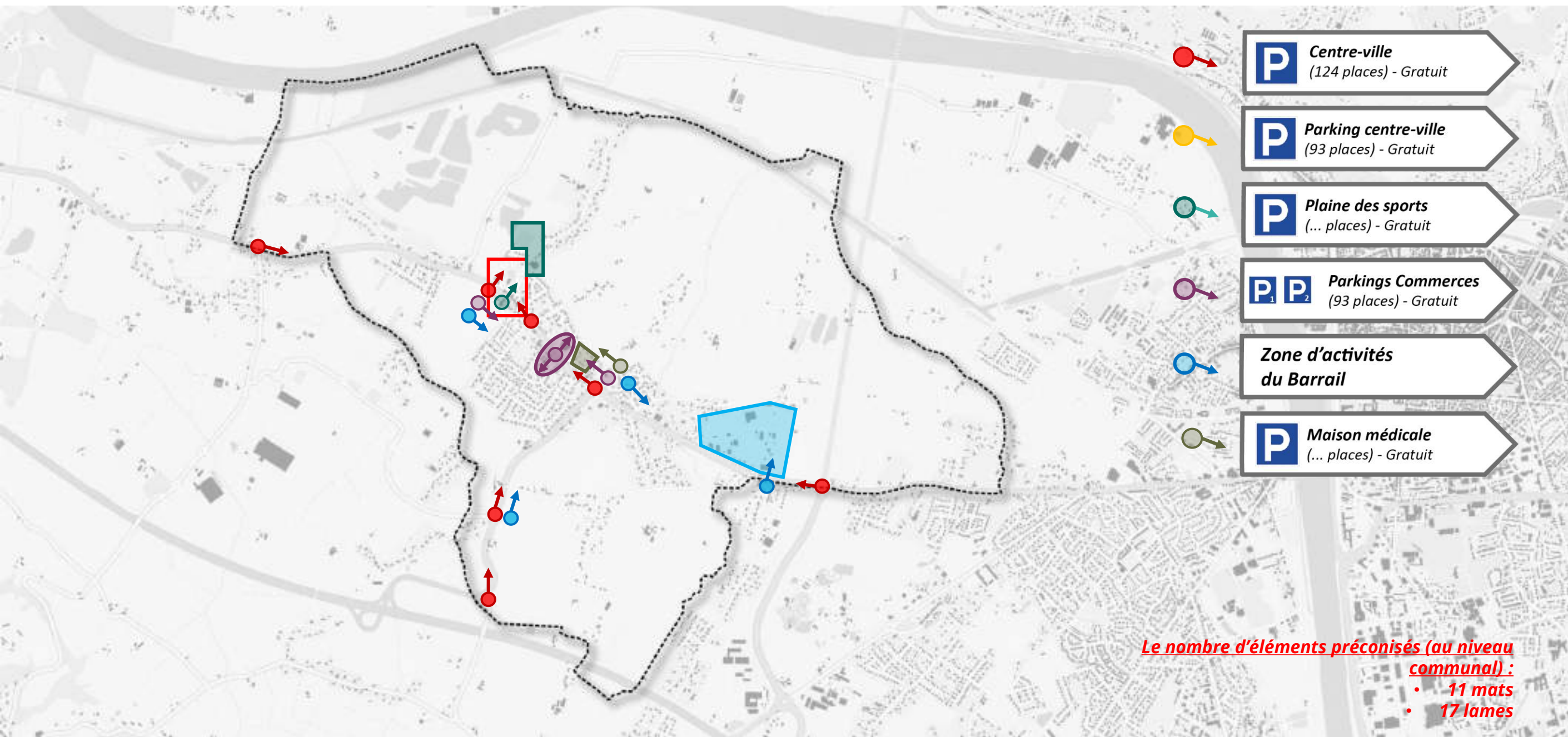
- Le centre-ville sera jalonné à l'aide d'un panneau indiquant les places de stationnement disponibles.
- Les poches de stationnement sont jalonnées à la dernière intersection, seulement si celles-ci se situent sur le domaine public, ne relèvent pas du stationnement le long de la voirie, et dont l'utilité n'est pas résidentielle.
- Pour les parkings il est possible d'ajouter des informations complémentaires sur le panneau comme notamment la vocation souhaitée du temps de stationnement ou encore le nombre de places disponibles.



Modèles D20 et D40

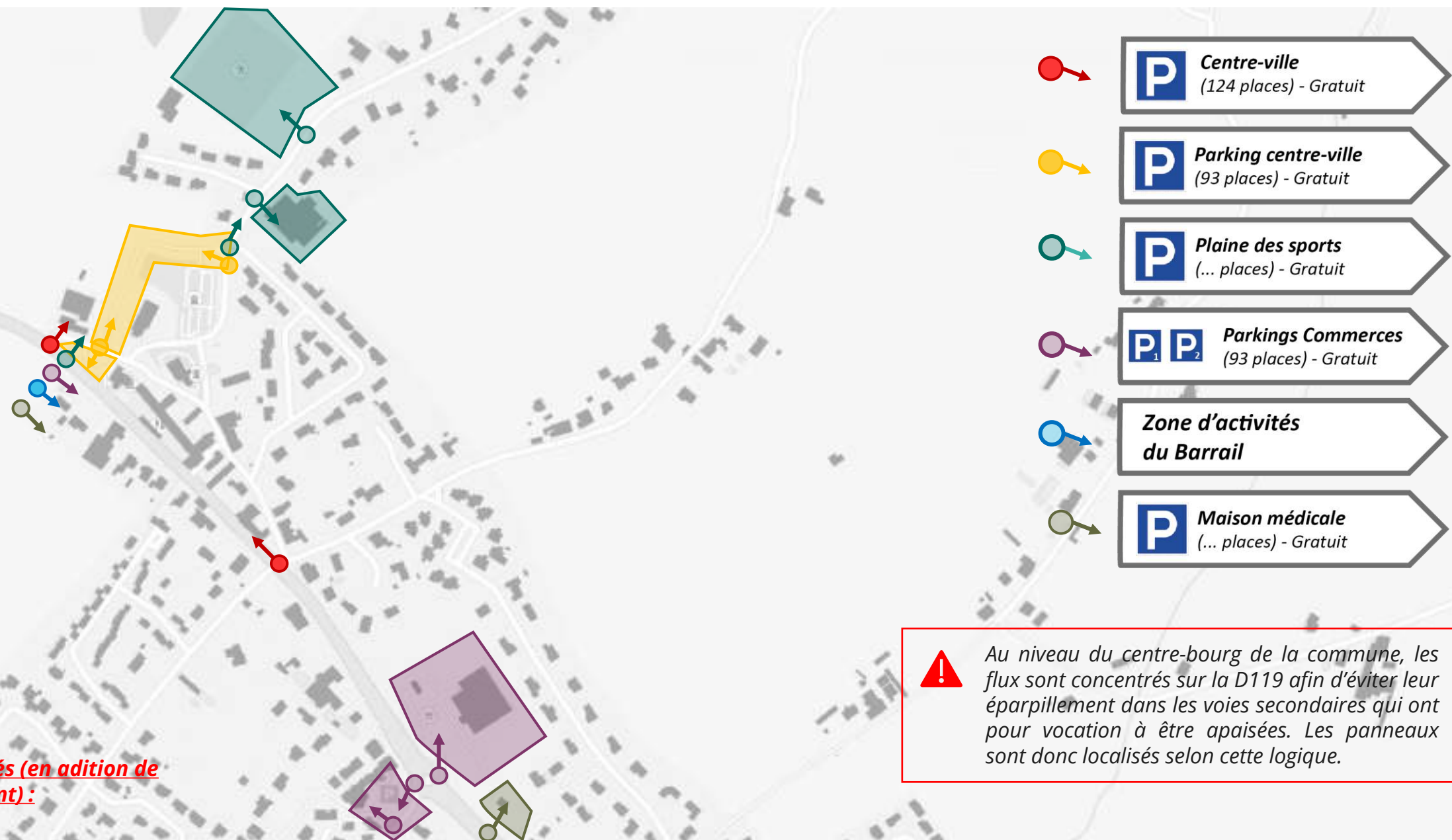
Plan de jalonnement routier

Le jalonnement routier communal pour orienter au mieux les automobilistes



Plan de jalonnement routier

Le jalonnement routier communal pour orienter au mieux les automobilistes



2.C.1. Plan de jalonnement routier

Le jalonnement routier communal pour orienter au mieux les automobilistes



Objectif : Eviter certains déplacements superflus des automobilistes en indiquant clairement les principaux parkings de la commune.



Description :

- Créer un jalonnement routier des principaux équipements publics de la commune et des parkings associés,
- Mise en place de panneaux routiers avec la description des lieux, des places de stationnement et la nature de ces derniers.



Conditions de réussite de l'action :

- Travailler avec les autres gestionnaires de voirie afin d'utiliser les mats déjà présents,
- Ne pas inscrire plus de 5 mentions sur un même mat afin de ne pas altérer la lisibilité des panneaux.



Portage et partenaire :

Portage : Commune

Partenaire : Département



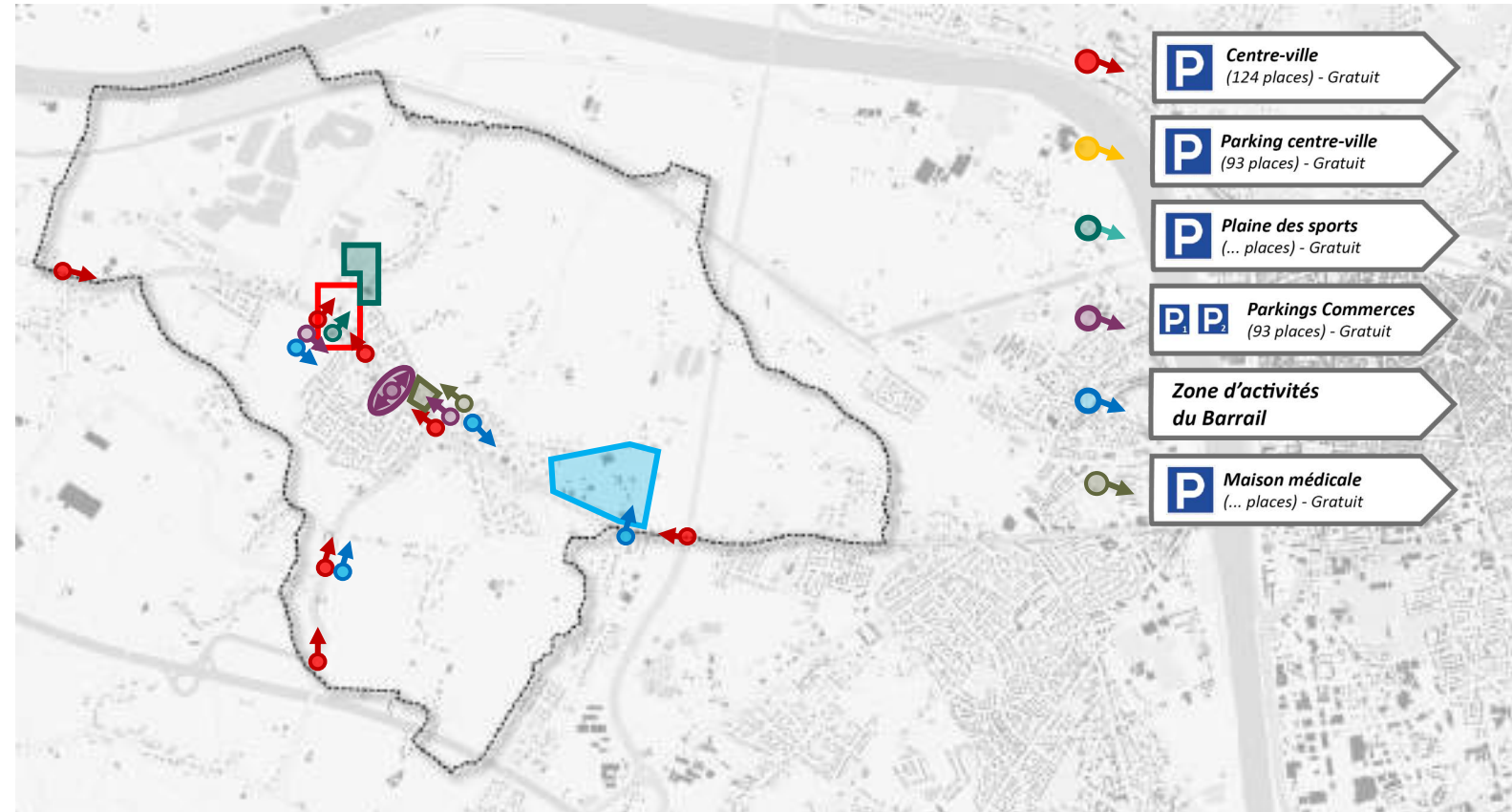
Coûts estimatifs : Panneaux et mats routiers (:

- Les coûts utilisés :
 - Prix lames : 130 € HT
 - Prix mats : 150 € HT
- Estimation globale :
 - 16 mats et 23 lames : 5 390 € HT



Temporalité de l'action :

- Moyen terme
- Peut être complété en fonction des nouveaux projets de la commune et la création de nouveaux équipements publics.



2.D. Plan guide des aménagements cyclables



RÉGION
Nouvelle-
Aquitaine

Des actions regroupées par grandes thématiques

A

Hierarchisation de la voirie

A.1. La définition de la future vocation des axes et des nouvelles typologies de vitesses associées

Guide :
Déploiement des dispositifs d'apaisement

A.2. Une évolution du système viaire pour apaiser et organiser les flux

B

La sécurisation de la D119 et de la D292

Carte globale :
Solutions opérationnelles pour sécuriser les points durs identifiés

B.1. Giratoire de la D119 et de l'allée des Cerisiers

B.2. Intersection entre la D292 et la rue des Ormes

B.3. Intersection la D119, le chemin des Pintres et le chemin de Commarque et création d'un giratoire entre la Rue Terrasse Garonne et la D119.

B.5. Sécurisation des arrêts de transports en commun

C

Plan de jalonnement routier

Introduction :
Description des logiques d'implantation et des panneaux utilisés

C.1. Fiche action du plan de jalonnement routier

D

Plan guide des aménagements cyclables de la commune

Introduction :
Description des aménagements préconisés (charte cyclable)

D.1. Carte globale et évolution de la commune – Court terme

D.2. Carte globale et évolution de la commune – Moyen terme et long terme

Introduction :
Les modèles de stationnement préconisés

D.3. Carte globale de déploiement des stationnements cyclables

E

Un réseau piéton à créer ou/à valoriser

E.1. Fiche action des itinéraires à créer

Les différents aménagements cyclables préconisés

Deux typologies d'aménagements pour les vélos peuvent être distingués :

- Les aménagements dits « **séparatifs** » : piste cyclable et voie verte. La bande cyclable bien que non séparée physiquement peut intégrer cette catégorie dans la mesure où il s'agit d'une séparation réglementaire.
- Les aménagements « **partagés** » : chaucidou, zone apaisée, vélorue, itinéraire sur route jalonné, ...

Le **choix** de la typologie d'aménagement est intimement **lié au niveau de trafic** observé et à la vitesse réelle pratiquée :

- Un trafic > **4000 v/j** et une vitesse supérieure à 50 km/h nécessite de séparer physiquement le cycliste de la chaussée (ou le cas échéant d'abaisser la vitesse motorisée et/ou le niveau de trafic).
- Un trafic < **4000 v/j** et une vitesse réelle pratiquée inférieure à 50 km/h permet d'envisager un partage de la voirie entre cyclistes et automobilistes.



Les différents types d'aménagements rencontrés et préconisés

A

Aire piétonne



B

Vélorue



C

Zone de rencontre



D

Zone 30
(à sens unique et à double sens)



E

Bandes cyclables



F

Pistes cyclables
(unidirectionnelles et
bidirectionnelles)



G

Chaucidou



H

Voie verte



I

Itinéraire jalonné



Avec plusieurs déclinaisons

A. Réglementation de l'Aire piétonne

L'article R110-2 du Code de la route définit l'aire piétonne comme une « section ou ensemble de sections de voies en agglomération, hors routes à grande circulation, constituant une **zone affectée à la circulation des piétons de façon temporaire ou permanente**. Dans cette zone, sous réserve des dispositions des articles R. 412-43-1 et R. 431-9, seuls les véhicules nécessaires à la desserte interne de la zone sont autorisés à circuler à l'allure du pas et les piétons sont prioritaires sur ceux-ci. Les entrées et sorties de cette zone sont annoncées par une signalisation ».

L'article mentionne une allure au pas qui n'est pas défini par le Code de la route. On considère généralement une allure au pas autour des 6 km/h (Source : Certu). Dans cette zone, le piéton est libre de circuler où il le souhaite (les trottoirs sont généralement inexistant) et les véhicules ont l'obligation de céder la priorité aux piétons (article R415-11 du Code de la route).

Les véhicules stationnés sont ici considérés comme gênants (article R417-10 III 6° du Code de la route).

Les cyclistes peuvent circuler dans cette zone sauf disposition contraire du pouvoir de police et à condition ne pas gêner la circulation des piétons (article R431-9 du Code de la route)

Le périmètre de l'Aire piétonne est fixé par un arrêté pris par l'autorité détentrice de pouvoir de police de la circulation.

L'entrée de la zone doit être indiquée par un panneau de type **B54** et peut être complétée par un marquage au sol. La fin de zone peut être indiquée par un panneau de sortie d'aire piétonne (**B55**) ou d'entrée de zone 30 (B30) ou de zone de rencontre (B52) conformément à l'arrêté du 23 septembre 2015 relatif à la modification de la signalisation routière en vue de favoriser les mobilités actives. Des panonceaux peuvent être rajoutés pour indiquer la période d'application du statut d'aire piétonne, ou bien la règle de circulation propre.



Panneau de début de zone
- Panneau B54



Panneau de fin de zone
- Panneau B55



aire piétonne
temporaire
quotidienne



Strasbourg (source : twitter)

Dinan (source : letelegramme.fr)

B. Réglementation de la Vélorue

Le terme « vélorue » fait référence à une rue dont le trafic actuel ou visé pour le vélo est largement supérieur au trafic automobile. **La mise en place d'une vélorue doit se faire en zone 30, sur une rue à faible trafic placé sur un axe vélo structurant.**

Cet aménagement n'est pour le moment pas défini par le Code de la route. La vélorue peut être mise en place suite à un **arrêté municipal qui doit préciser les règles de circulation** (possibilité pour le cycliste de circuler où il le souhaite sur la voie et obligation de respecter les vitesses de circulation pour les véhicules ainsi que la possibilité de dépasser les cyclistes à condition de respecter les règles d'un mètre d'éloignement).

Le Cerema recommande une **largeur de chaussée comprise entre 4,5 et 4,8m** pour permettre des croisements entre cyclistes et automobilistes ainsi que des dépassements des cyclistes par les automobilistes intégrant une marge de sécurité suffisante.

En raison de sa non-prise en compte par le Code de la route, il n'existe pas de panneau de signalisation spécifique.

L'arrêté du 23 septembre 2015 relatif à la modification de la signalisation routière en vue de favoriser les mobilités actives autorise de placer des marquages au sol vélos et des chevrons au centre de la voirie. **Le marquage de la figurine au centre d'une voie reste possible et reconnu comme un aménagement par la loi si la voirie ne compte qu'une voie à sens unique et à 30 Km/h.**



C. Réglementation de la Zone de rencontre



Source : la roue libre



Source : Iter, Cahors

Zoom sur des exemples d'aménagements



Source : CEREMA, Aménager des rues apaisées



La zone de rencontre selon l'article R.110-2 du code de la route, est une section ou un 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 ».

La Zone de rencontre est, sur le plan réglementaire, considérée comme un aménagement cyclable. C'est une zone ouverte à la circulation de tous les usagers, où l'utilisateur le plus vulnérable (le piéton) est prioritaire sur tous les autres, exceptés les transports publics guidés (tramway). Elle est aménagée d'un seul tenant, sans différencier chaussée et trottoir. La vitesse y est limitée à 20 km/h. La zone de rencontre est l'un des aménagements cyclables que l'on peut réaliser à l'occasion d'une intervention sur voirie conforme à l'article L.228-2 du Code de l'environnement. La présence potentiellement importante de piétons n'en fait cependant pas un aménagement toujours idéal pour un axe magistral.

Dans les zones de circulation apaisée, notamment les zones de rencontre, la signalisation est la plus limitée possible, voire totalement supprimée, de façon à renforcer l'attention de chaque usager à son environnement proche. L'article R412-28-1 stipule que « les chaussées sont à double sens pour les conducteurs d'engins de déplacement personnel motorisés et les cyclistes sauf décision contraire de l'autorité investie du pouvoir de police ».

Le stationnement :

« Idéalement, le stationnement devrait être supprimé sur l'ensemble de la zone. Toutefois, certaines contraintes locales ne peuvent être levées. La réglementation a donc maintenu la possibilité du stationnement des véhicules motorisés. Ce dernier est alors limité et organisé afin de ne pas obstruer la visibilité entre les usagers ni la perméabilité de l'espace » (CEREMA, « aménager des rues apaisées »). Les véhicules stationnés sont ici considérés comme gênants (article R417-10 III 5° du Code de la route), dès lors qu'ils sont en dehors des emplacements aménagés à cet effet.

C. Aménagements en Zone de rencontre



La zone de rencontre permet de conserver une certaine accessibilité aux véhicules tout en donnant la priorité aux autres modes de déplacement, en premier lieu les piétons. Elle doit être utilisée en lien avec l'environnement urbain, générateur d'usages doux significatifs, et dans un contexte de trafic faible.

Elle est aménagée d'un seul tenant, sans différencier chaussée et trottoir. Néanmoins, les réseaux (pluvial) peuvent jouer le rôle d'organisation et de guidage des véhicules.



D. Réglementation de la Zone 30

Règles générales



La zone 30, selon l'article R.110-2 du code de la route, est une section ou un 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 30km/h. Toutes les chaussées sont à double sens pour les cyclistes, sauf dispositions différentes prises par l'autorité investie du pouvoir de police (L'article R412-28-1 du code de la route). 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 ».



Le panneau B30 est à poser en début de zone et le panneau B51 en sortie de zone 30. Ils peuvent être complétés par un marquage au sol réglementaire. L'entrée et la sortie de la zone 30 sont aménagées de façon à rendre l'espace public lisible et permettre aux automobilistes de comprendre facilement le contexte et ainsi adapter leur comportement. Il est recommandé d'avoir un traitement unifié à l'échelle de la commune, avec une distinction entre les voies structurantes et les voies secondaires. Ci-contre plusieurs exemples de traitement.



La zone 30 en elle-même n'est pas un aménagement cyclable, mais elle rend possible plusieurs aménagements dédiés aux cyclistes telles que le Double Sens Cyclable, les vélorues et les trajectoires matérialisées pour les cyclistes.

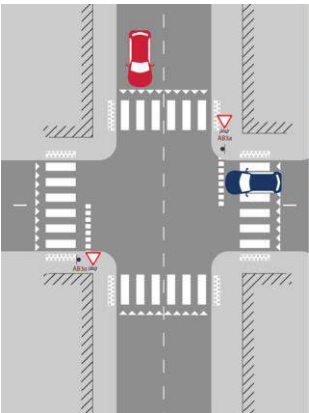
Les aménagements des zones 30 doivent être cohérents avec la réglementation de vitesse : si la vitesse constatée est supérieure à la réglementation, il faut recourir à divers dispositifs réduisant la vitesse, en étant attentif à ce que ces aménagements ne viennent pas handicaper les déplacements en modes actifs.

Si les aménagements permettent réellement d'abaisser la vitesse à 30 km/h et si les trafics automobiles sont limités (< 4000 veh/j deux sens confondus), il devient possible d'intégrer le vélo sur la chaussée sans aménagement particulier.



Afin de rappeler la limitation de vitesse, le marquage au sol est plus efficace que la répétition de panneaux.
Le modèle ci-contre peut être utilisé. Nous recommandons de positionner le marquage au centre de la voie, pour une meilleure lisibilité et une moindre usure.
Attention, cette ellipse ne sert que de rappel, elle n'a pas de valeur réglementaire.

Des plateaux / trottoirs traversants (avec ou sans coloration)



Source : Cerema, Aménager des rues apaisées

L'aménagement d'une chicane ou d'un îlot



Source : CEREMA, la zone 30

Marquage au sol, avec ou sans revêtements colorés, avec implantation possible d'un totem.



envoituresimone.com/code-de-la-route/cours/route/voies/zone-30

D. Aménagements en Zone 30

Doubles Sens Cyclables (DSC)

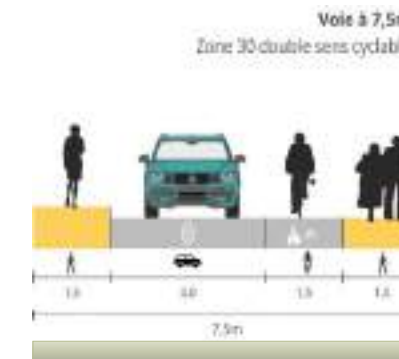
Schéma de principe d'aménagement : largeur de chaussée > 4m

Section courante :

- Panneau C24a en entrée de sens unique sauf cyclistes, panonceau M9v2 sous le panneau B1 (sens interdit sauf cyclistes)
- Largeur de la bande en double sens cyclable : 1,5m hors marquage. En cas d'impossibilité de matérialiser une bande de cette largeur, il est possible exceptionnellement de dimensionner une bande d'1,25m de large. Ce sous dimensionnement est à proscrire si la vitesse effective est supérieure à 30 Km/h.
- En section, pictogramme vélo au milieu de la bande de 1,5 m + flèche tous les 15m

Intersections :

- Le risque principal de collision se trouve aux intersections intermédiaires. Prévoir une signalisation verticale (C24c) et horizontale (pictogramme vélo + double chevron) en plus du panonceau M9v2
- Mise en place du panneau DSC C24c sur les branches perpendiculaires.
- Cédez-le-passage et balise J12 (vérifier giration bus si nécessaire) en fin de section au niveau du carrefour (hors plan).
- Pictogramme vélo et double-chevrons sur la traversée du carrefour



D. Aménagements en Zone 30

Doubles Sens Cyclables (DSC)

Schéma de principe d'aménagement : largeur de chaussée < 4m

Section courante :

- Panneau C24a en entrée de sens unique sauf cyclistes, panonceau M9v2 sous le panneau B1 (sens interdit sauf cyclistes)
- Marquage au sol (flèche + Picto vélo tous les 15m) et aux intersections (Picto vélo + chevrons devant le stop ou le cédez-le-passage).

Intersections :

- Le risque principal de collision se trouve aux intersections intermédiaires. Prévoir une signalisation verticale (C24c) et horizontale (vignette vélo + double chevron).
- Mise en place du panneau DSC C24c sur les branches perpendiculaires.
- Cédez-le-passage et balise J12 (vérifier giration bus si nécessaire) en fin de section au niveau du carrefour.
- Pictogramme vélo et double-chevrons sur la traversée du carrefour

À plus long terme et en fonction des usages (augmentation des vélos et baisse des voitures), cette typologie de zone 30 peut facilement évoluer en vélorue.

Par défaut, le DSC fait référence. Il peut être interdit par arrêté municipal, mais cela doit être justifié pour des raisons de sécurité qu'il faut expliciter (emprise, trafic, visibilité,...).



D. Aménagements en Zone 30

Doubles Sens Cyclables (DSC)

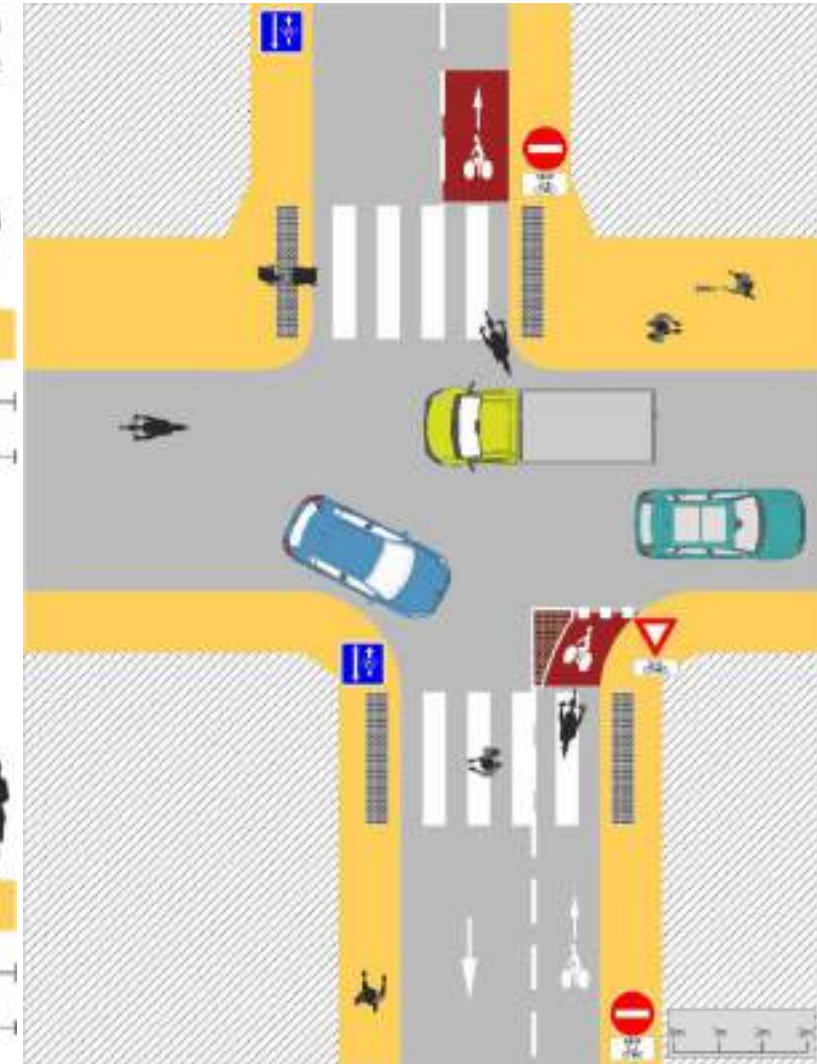
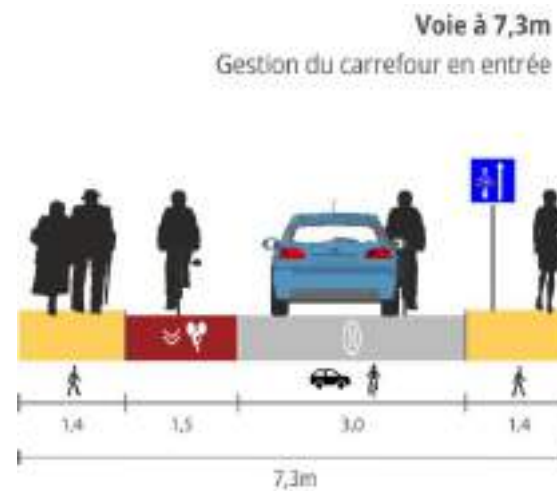
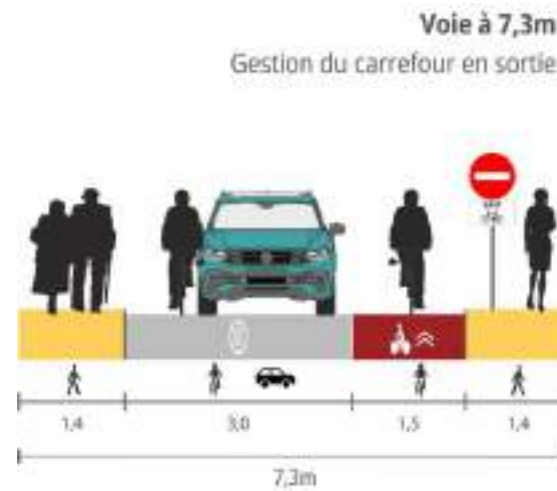
Gestion des doubles sens cyclables au niveau des carrefours

Amorce :

- Panneau C24a en entrée de sens unique sauf cyclistes, panonceau M9v2 sous le panneau B1 (sens interdit sauf cyclistes)
- Marquage au sol (résine « pépite » /enrobé coloré + flèche + Picto vélo) sur environ 2m.

Débouché :

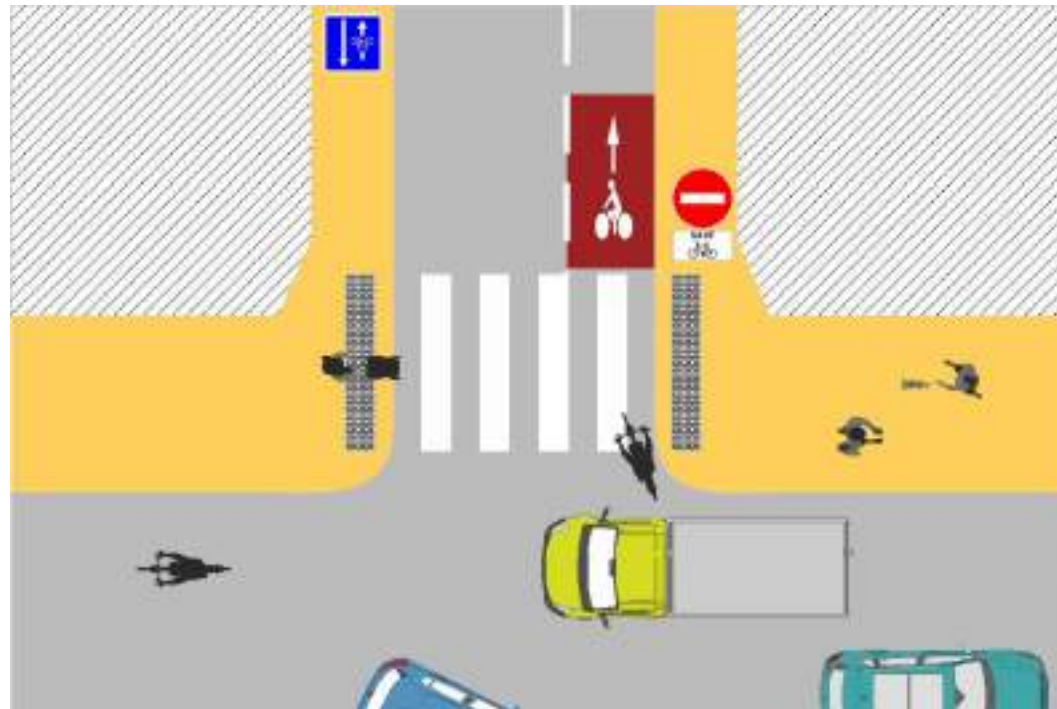
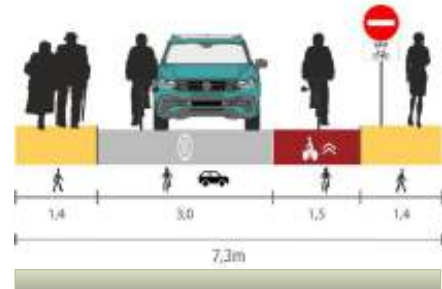
- Panneau AB3a + marquage au sol du Cédez-le-passage.
- Marquage au sol (résine « pépite » /enrobé coloré) + Picto vélo.



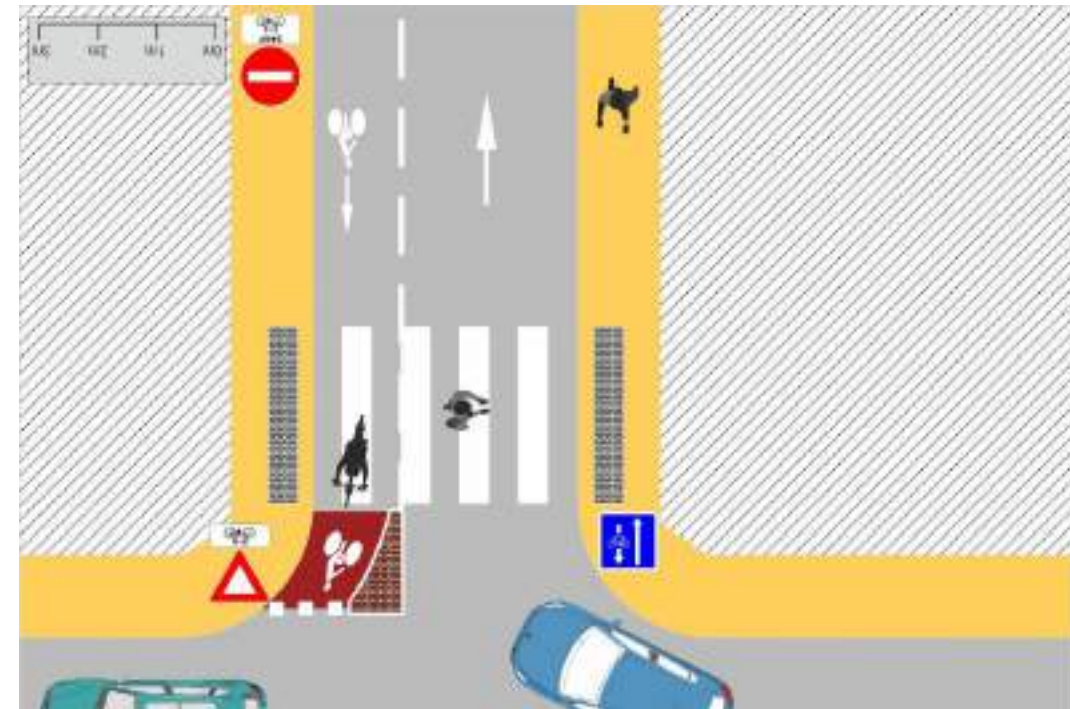
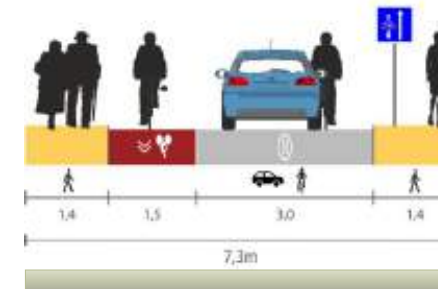
D. Aménagements en Zone 30

Doubles Sens Cyclables (DSC)

Voie à 7,3m
Gestion du carrefour en sortie



Voie à 7,3m
Gestion du carrefour en entrée

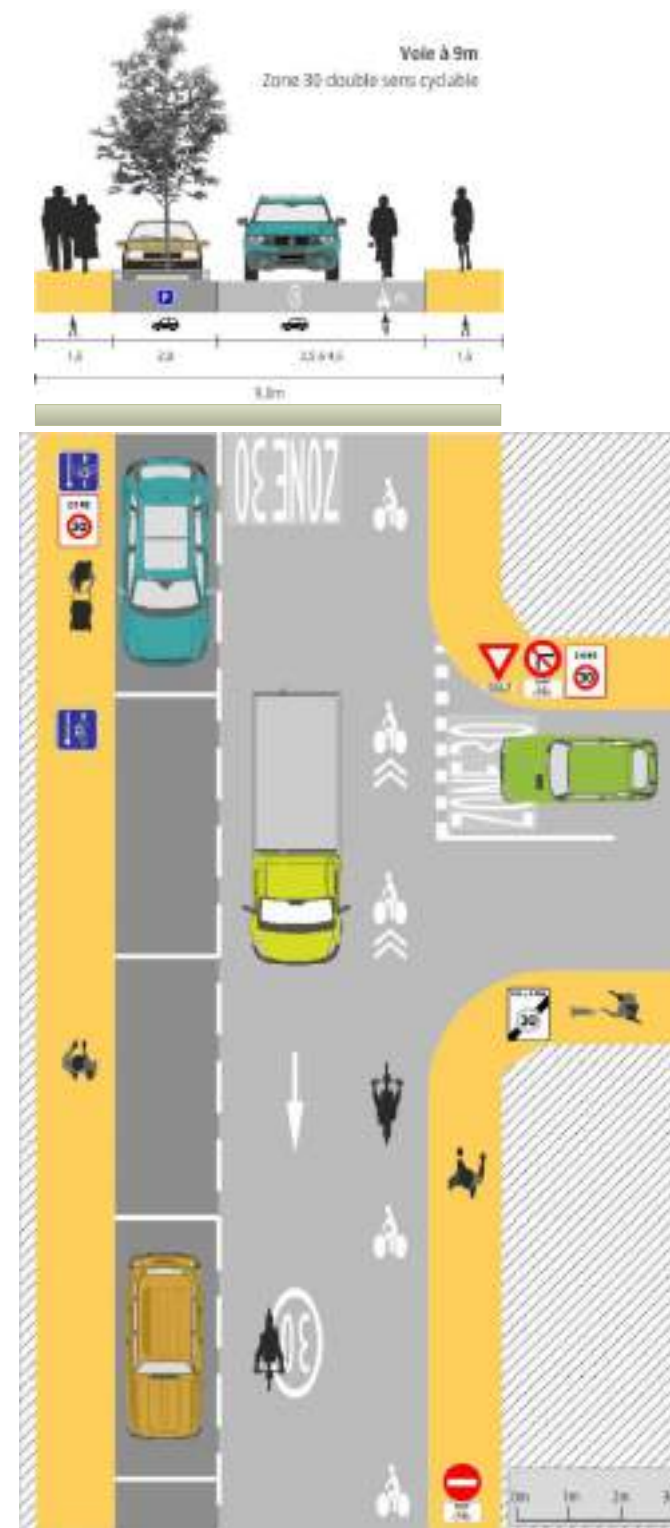
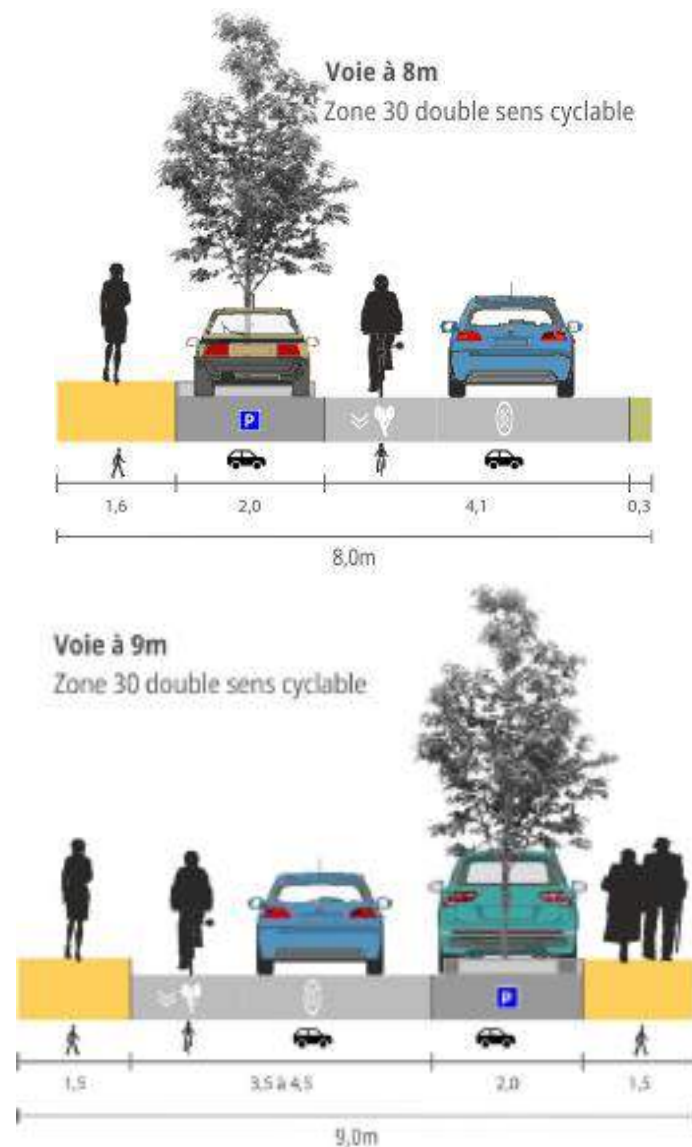


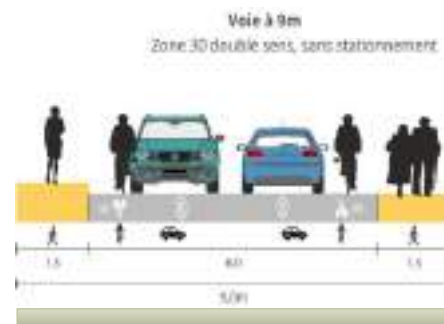
D. Aménagements en Zone 30

Doubles Sens Cyclables (DSC)

Schéma de principe d'aménagement : implantation du stationnement

- Le stationnement doit être implanté en priorité à droite dans le sens de la circulation automobile.
- Dans le cas contraire, le marquage au sol tient compte de l'éloignement nécessaire avec le véhicule (la figurine démarre à 50cm de la limite de place de stationnement). Le marquage de la bande d'emportérage n'est pas nécessaire.
- En cas de présence de stationnement de part et d'autre de la chaussée, il est recommandé d'étudier la faisabilité d'une suppression du stationnement du côté du DSC afin d'insérer une bande à contre sens.
- Il est fortement déconseillé d'implanter du stationnement en épi, inversé ou non, du côté du DSC. Un réaménagement de la voirie doit permettre, le cas échéant, de positionner le stationnement en épi inversé à droite dans le sens de la circulation automobile.
- Si nécessaire, supprimer ponctuellement une place de stationnement afin de faciliter les croisements entre cyclistes et automobilistes





D. Aménagements en Zone 30

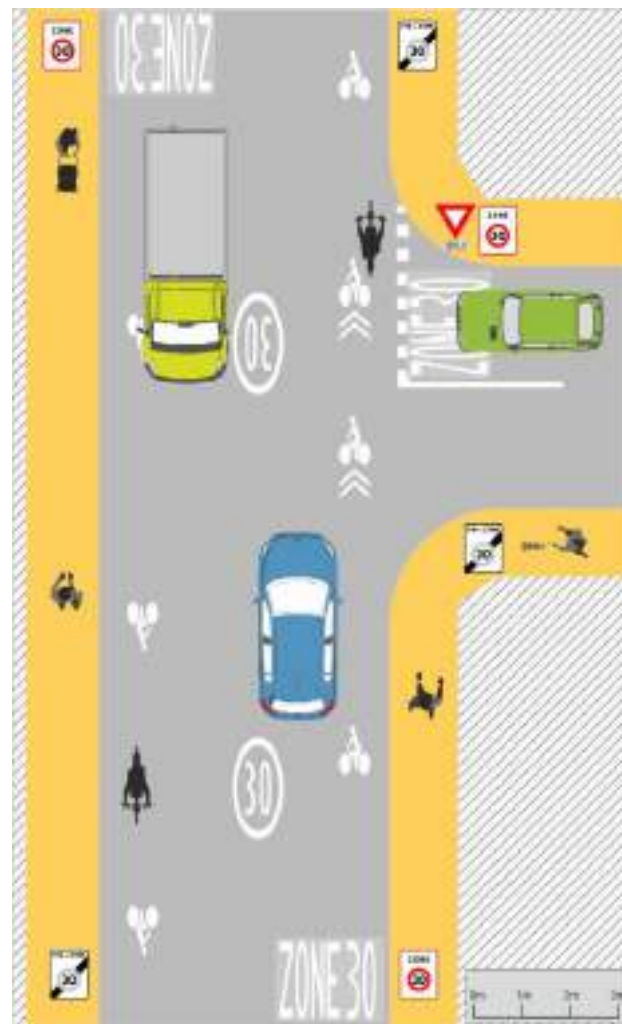
Voies à Double Sens

Généralement une voie en zone 30 ne propose pas une emprise suffisante pour matérialiser des bandes cyclables et celles-ci ne sont pas préconisées en tant que telles.

Il est préférable de mixer les usages sur chaussée. Néanmoins, le marquage de pictogrammes est possible pour sensibiliser l'automobiliste à la présence du vélo. Cela sera surtout le cas sur les axes magistraux du réseau cyclable.

En section, il s'agira du pictogramme vélo (éventuellement associé à une flèche simple dans le sens de circulation).

Au niveau des intersections, le pictogramme vélo peut-être associé à des chevrons pour accentuer le marquage.



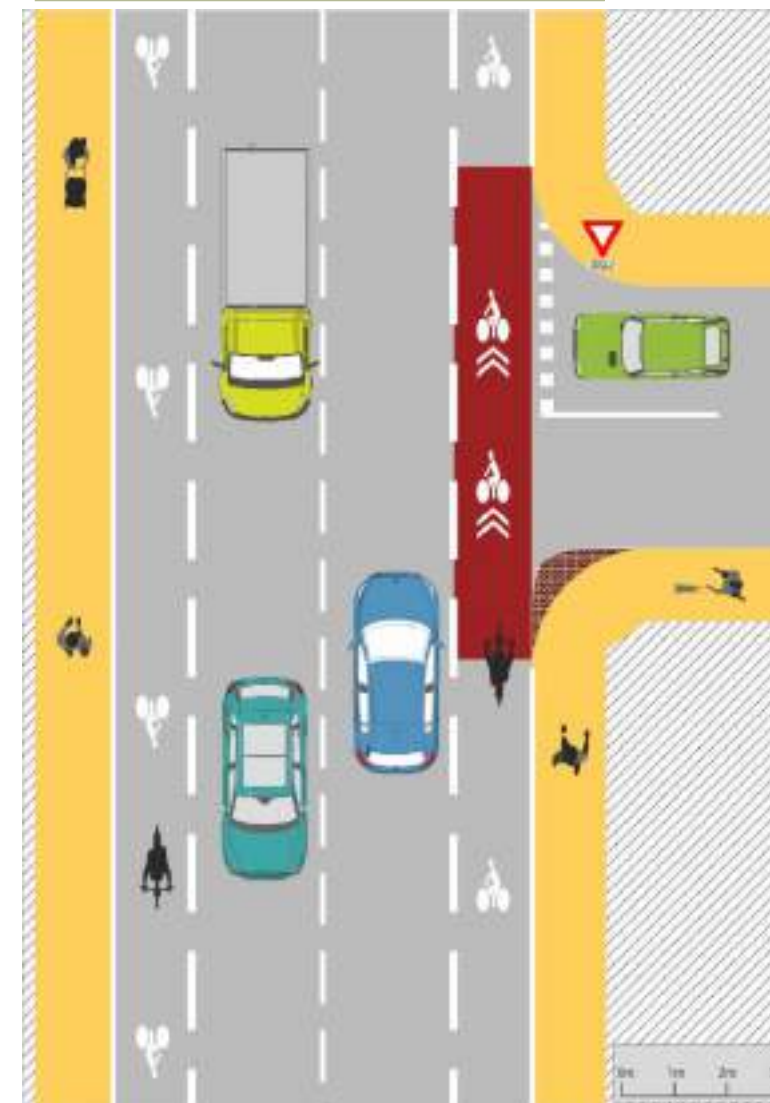
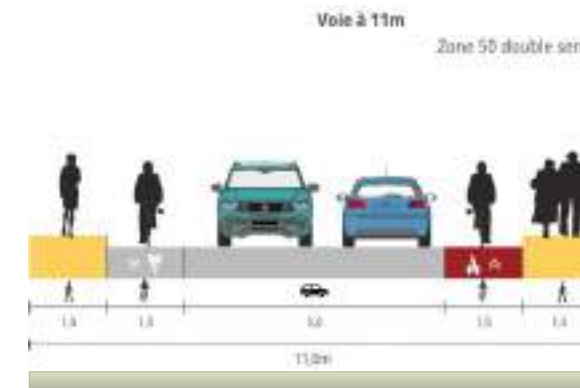
E. Aménagements cyclables spécifiques : Les bandes cyclables

Un aménagement peu coûteux à mettre en œuvre si la place sur la chaussée est suffisante et que la structure de chaussée existe.

Les bandes doivent mesurer à minima 1,50m de large pour garantir un itinéraire continu et éviter les ruptures dans le réseau cyclable.

En section, elles peuvent être colorées (en résine ou enrobé) de manière optionnelle afin de mieux identifier l'espace par tous les usagers. Il est également préférable de répéter au sol le pictogramme vélo à intervalles réguliers.

En carrefour, la zone d'usage commun avec les véhicules motorisés doit être colorisée (résine ou enrobé) et matérialisée avec le pictogramme vélo accompagné de chevrons.



E. Aménagements cyclables spécifiques : Les bandes cyclables



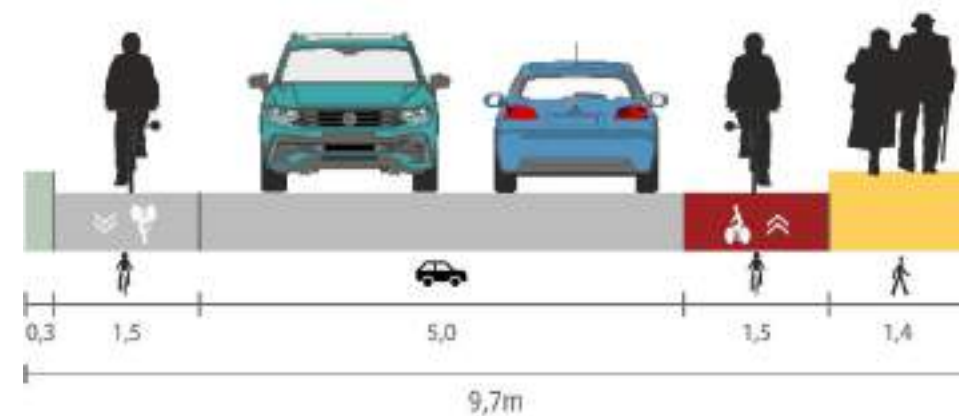
Au niveau des carrefours avec un axe prioritaire non équipé de voies cyclables, la coloration par résine permet d'identifier clairement le changement de statut des itinéraires cyclables.

La réalisation d'une continuité par le biais d'une traversée de l'axe principal ne sera possible qu'avec une inversion du régime de priorité.

À priorité identique, il n'est pas préconisé de marquer la continuité d'itinéraire. La réalisation d'un plateau sera plus efficiente en termes de sécurité.

Le principe applicable à une voie de 11m, peut être décliné jusqu'à une emprise de 9,70m. Il faut pour cela réduire les trottoirs à 0,30m d'un côté et 1,40m de l'autre côté.

L'avenue de Grisolles peut entrer dans ce cas de figure. (ci-dessous)

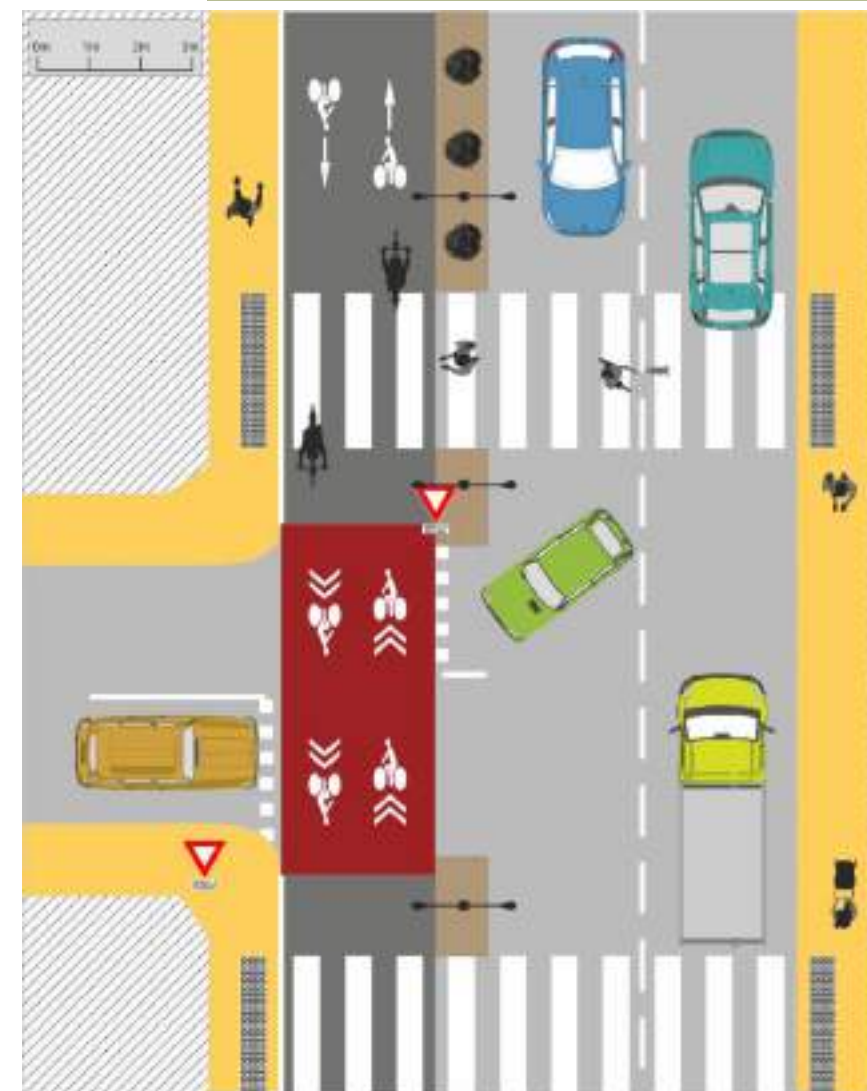
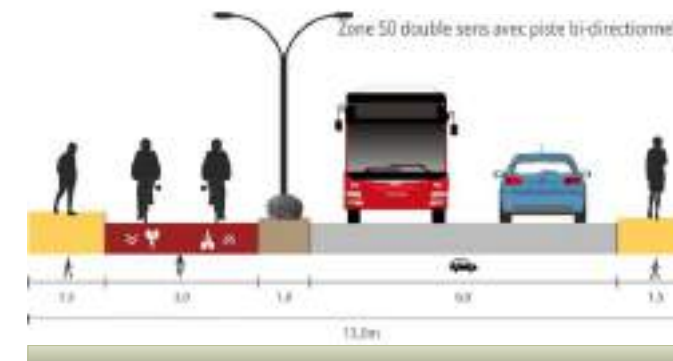


F. Aménagements cyclables spécifiques : Les pistes cyclables (bidirectionnelles)

Un aménagement permettant aux cyclistes de circuler en toute sécurité. Il permet aussi d'envisager un report modal efficace entre la voiture et les modes actifs.

La piste présente un coût d'aménagement important notamment car elle reprend une grande partie du profil de la voirie dans son ensemble. Le traitement des intersections peut être lui aussi coûteux.

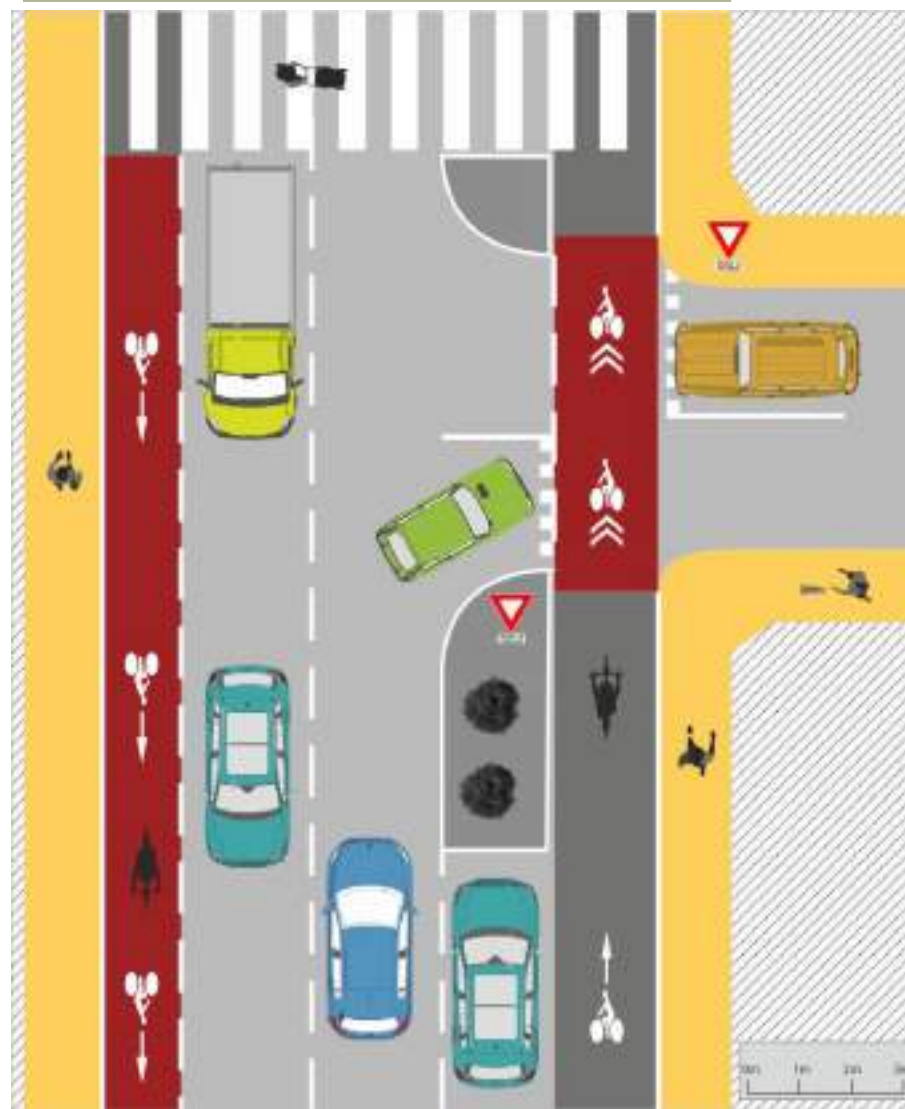
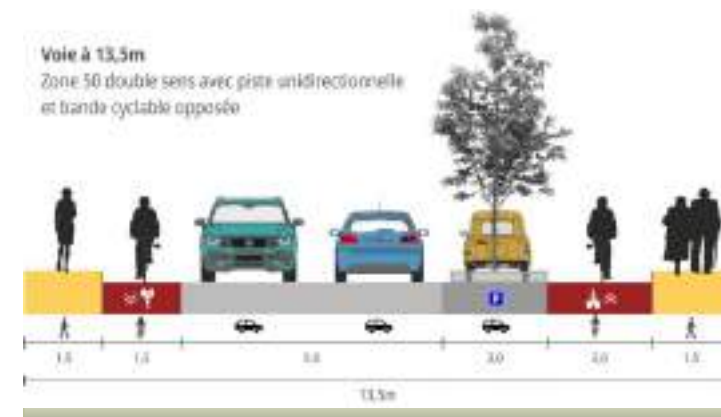
Le principe illustré ci-contre est applicable à une voie de 11m par réduction de la chaussée à 5m et suppression de la séparation végétalisée, support d'éclairage ou autre mobilier.



F. Aménagements cyclables spécifiques : Les pistes cyclables (unidirectionnelles)

Une piste unidirectionnelle et bilatérale peut être appliquée aux deux côtés, mais aussi à un seul côté en fonction des contraintes d'emprise. Le côté non traité en piste sera en bande, ce qui réduit le besoin d'emprise de 0,50m.

La piste unilatérale est séparée de la chaussée et doit proposer au minimum 2m de large. Elle peut en revanche être adossée au cheminement piéton sous réserve d'un marquage clair évitant toute ambiguïté dans les usages.



Aménagements sur Voies contraintes avec peu de trafic

G. Chaucidou (Voie Centrale Banalisée)

La chaussée à voie centrale banalisée (CVCB) est une chaussée étroite sans marquage axial dont les rives sont élargies pour permettre une circulation confortable des cyclistes (bandes de rives rapprochées du centre de la voirie par rapport à une voirie normale). Les véhicules motorisés circulent sur la voie centrale et les cyclistes sur la partie revêtue de l'accotement.

Pour se croiser, les véhicules doivent empiéter sur la bande de rive, comme le montre le schéma ci-contre. La circulation motorisée est donc autorisée sur les bandes de rives, contrairement aux bandes cyclables.

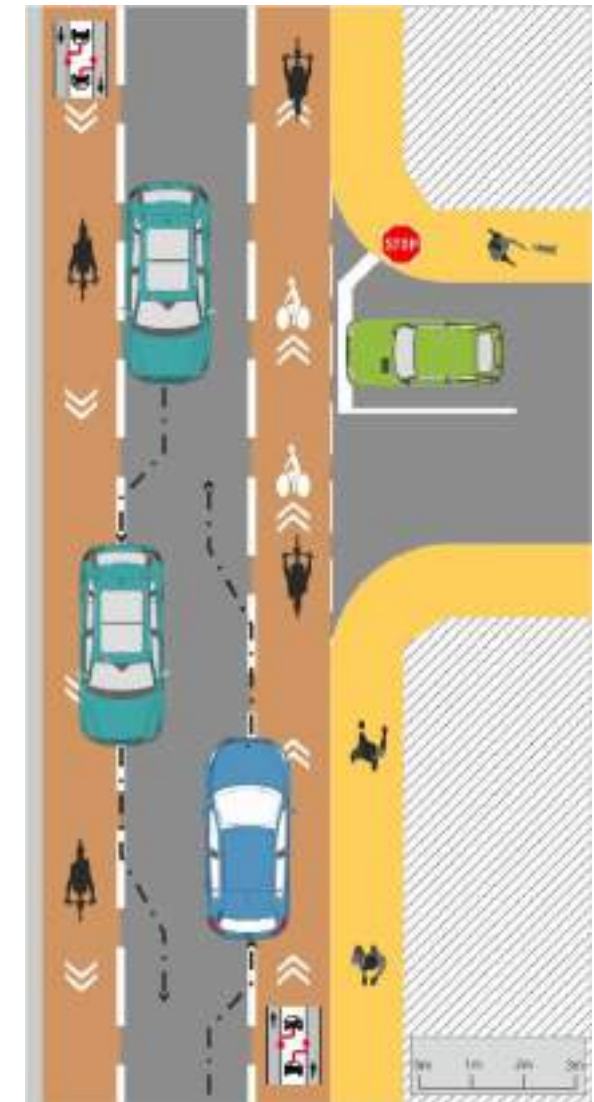
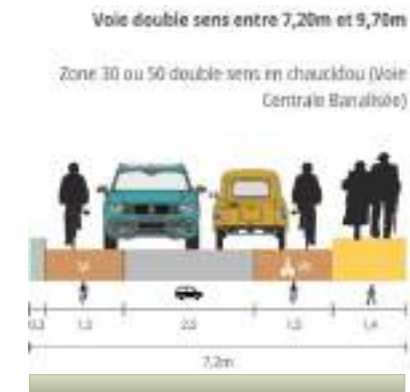
C'est un outil à réserver, en zone agglomérée ou hors agglomération, aux situations où la géométrie de la voirie (moins de 7,5m) ne permet pas d'aménager un autre type d'infrastructures cyclables. Comme il s'agit d'une infrastructure mixte, il est important que le trafic automobile soit limité (maximum 4 000 veh/jour selon le Cerema). La largeur minimum est estimée à 5,5m (avec une largeur recherchée de 1,5m pour chaque bande de rive), en l'absence de trafic PL et bus et pour un trafic global inférieur à 1 000 v/j.

Ce n'est pas un dispositif adapté pour un axe magistral pour les cyclistes, sauf pour des liaisons très ponctuelles entre deux aménagements (franchissement d'un pont par exemple).

En-dessous de 7,20m, il est impossible d'intégrer les vélos sur des espaces dédiés. Il est nécessaire de gérer la voie en espace partagé. À partir de 7,20m, deux solutions :

- Double sens en Chaucidou, avec voie centrale banalisée à 2,50m
- Sens unique avec chaussée à 2,50m.

Solution de substitution (de dernier recours) : marquer la présence vélos par picto+chevrons sur chaussée circulée



Aménagements sur Voies de quartiers ou hors réseau viaire

H. Voie verte

Les voies vertes sont des voies partagées entre piétons et vélos. Elles sont souvent présentes dans les espaces publics ou les espaces verts.

Une largeur importante doit être préconisée afin d’avoir une cohabitation vertueuse entre les piétons et les vélos, sans toutefois sur ou sous-dimensionner son emprise.

Sur les espaces plus contraints, en zone plus urbaine, elle peut se traduire par un aménagement sur trottoir ou une substitution au trottoir existant, plus performant en termes d’emprise qu’une association trottoir + piste cyclable.



I. Itinéraire jalonné sur route



Sur les voies secondaires il est possible d’implanter uniquement des panneaux pour guider les cyclistes. Ces panneaux sont généralement présents sur les itinéraires touristiques ou de loisirs.

Aménagements sur Voies de quartiers ou hors réseau viaire

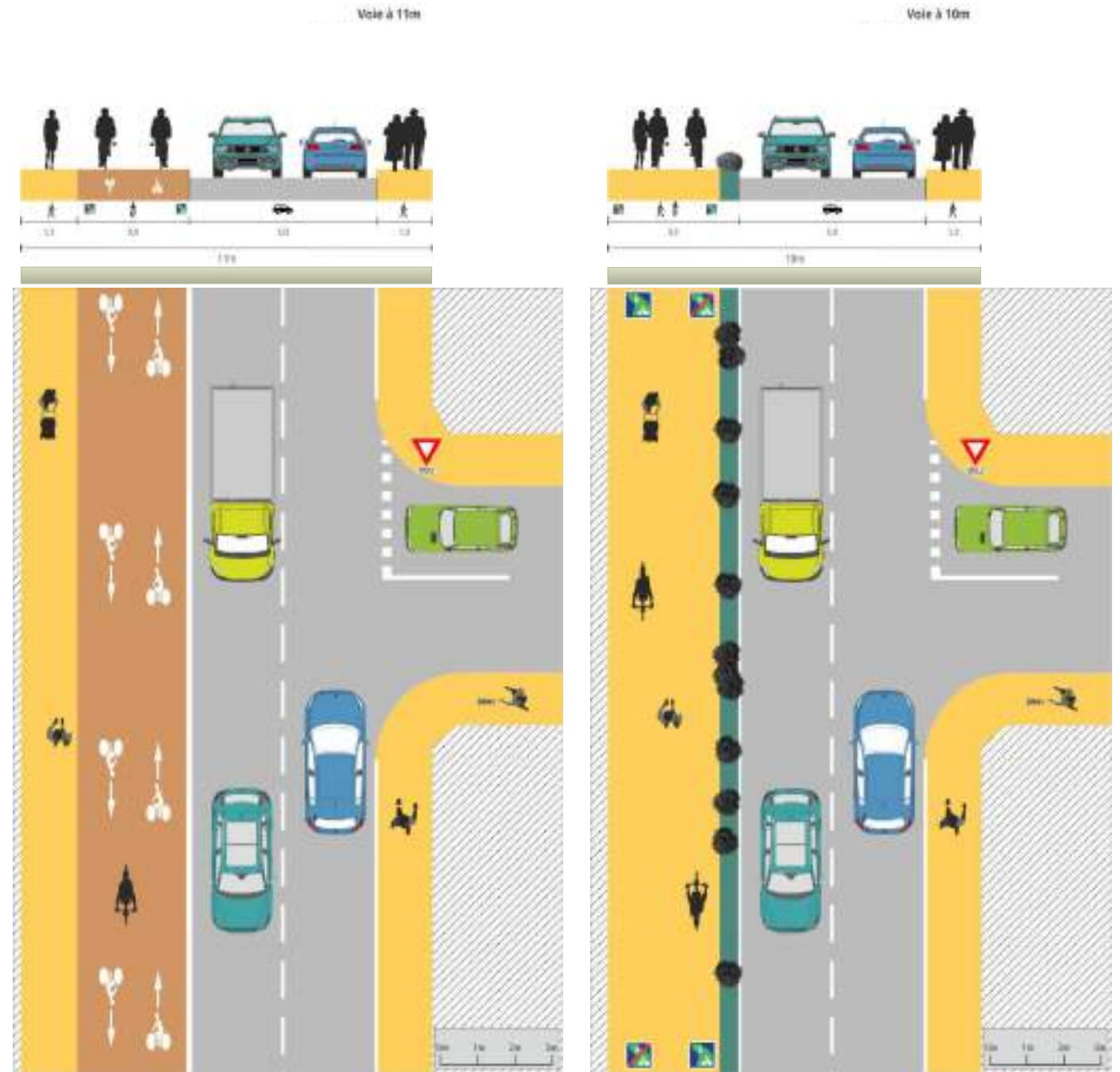
H. Piste et voie verte sur trottoir

En France, la réglementation pour partager des trottoirs entre des piétons et des cyclistes n'existe pas. La France a bien signé la convention de Vienne sur la signalisation, mais non seulement elle fait partie des quelques pays à ne pas l'avoir retranscrite dans le code de la route ou dans des textes, mais en plus elle interdit la circulation sur trottoir des cyclistes sans délimitation et séparation avec la circulation piétonne d'où l'ambiguïté du terme partagé. Une piste cyclable réalisée à hauteur d'un trottoir n'est pas un trottoir.

En revanche, l'outil « voie verte » a été développé, et bien que ce soit un tout autre concept, il peut être détourné pour être appliqué en milieu plus urbain et plus dense, et surtout sur des axes plus contraints en termes d'emprise.

Néanmoins, pour être considéré comme voie verte, le dispositif doit être séparé de la chaussée par un élément (paysager ou autre) d'au moins 50cm de large. Ce type d'aménagement est déconseillé par le Cerema et ne fait pas partie des recommandations à suivre pour la réalisation d'un aménagement cyclable.

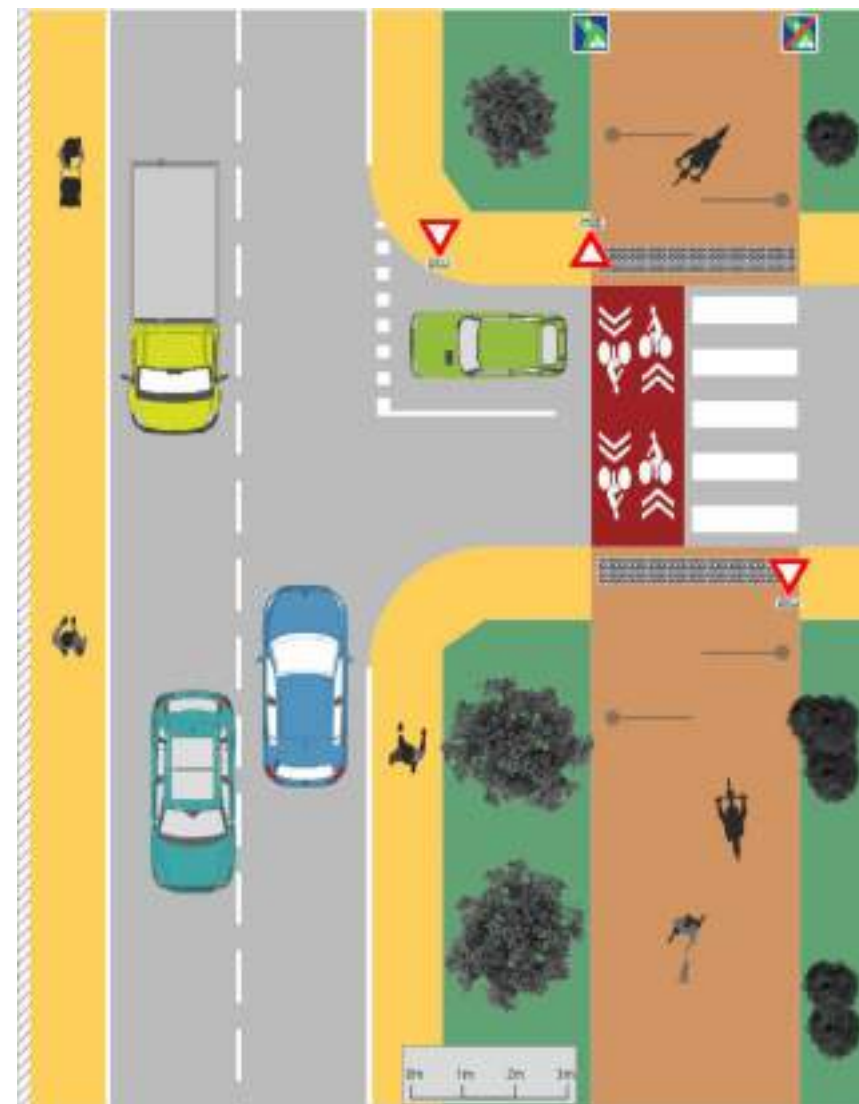
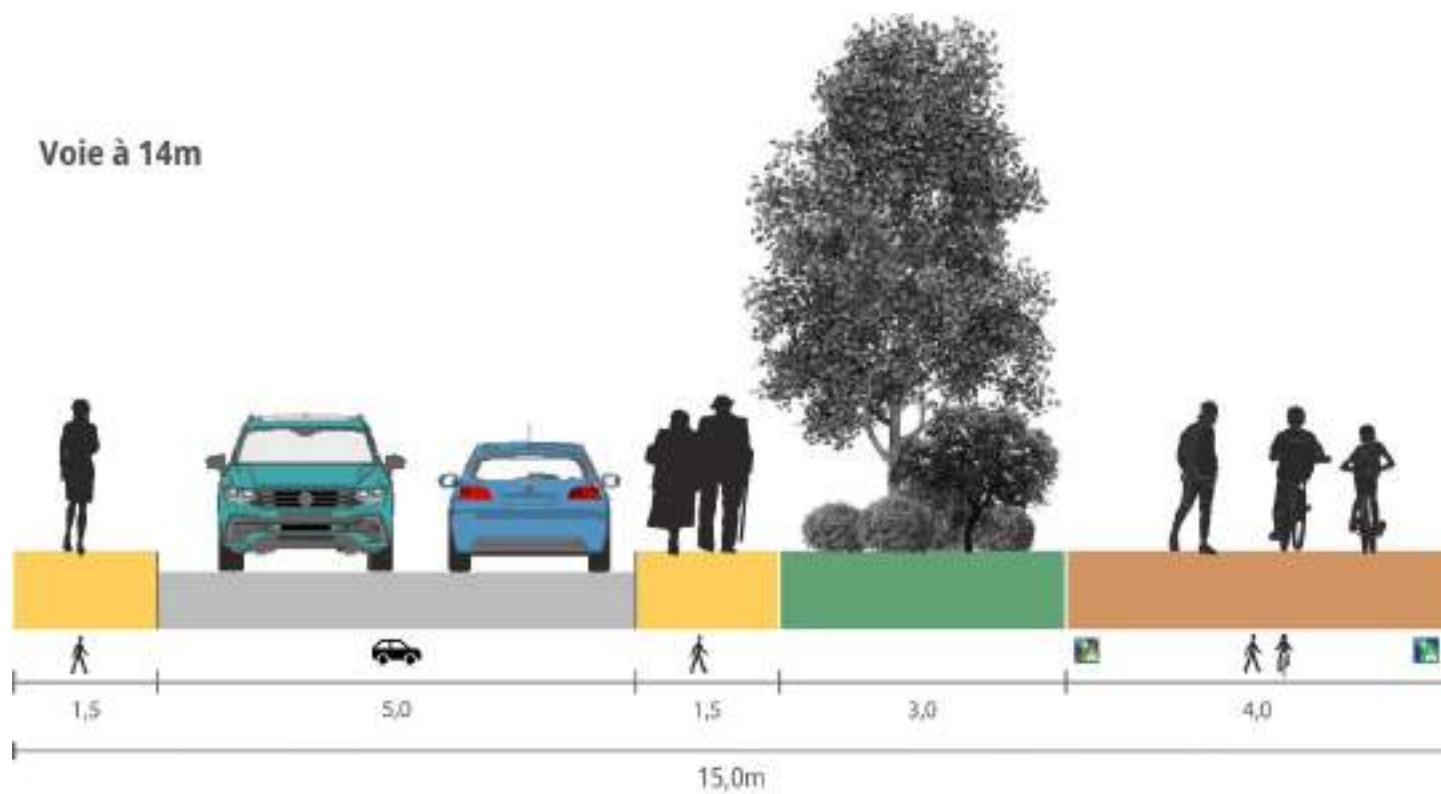
Il peut cependant être préconisé dans ces situations spécifiques où le manque d'emprise se fait sentir.



Aménagements sur Voies de quartiers ou hors réseau viaire

H. Voie verte le long d'un axe routier

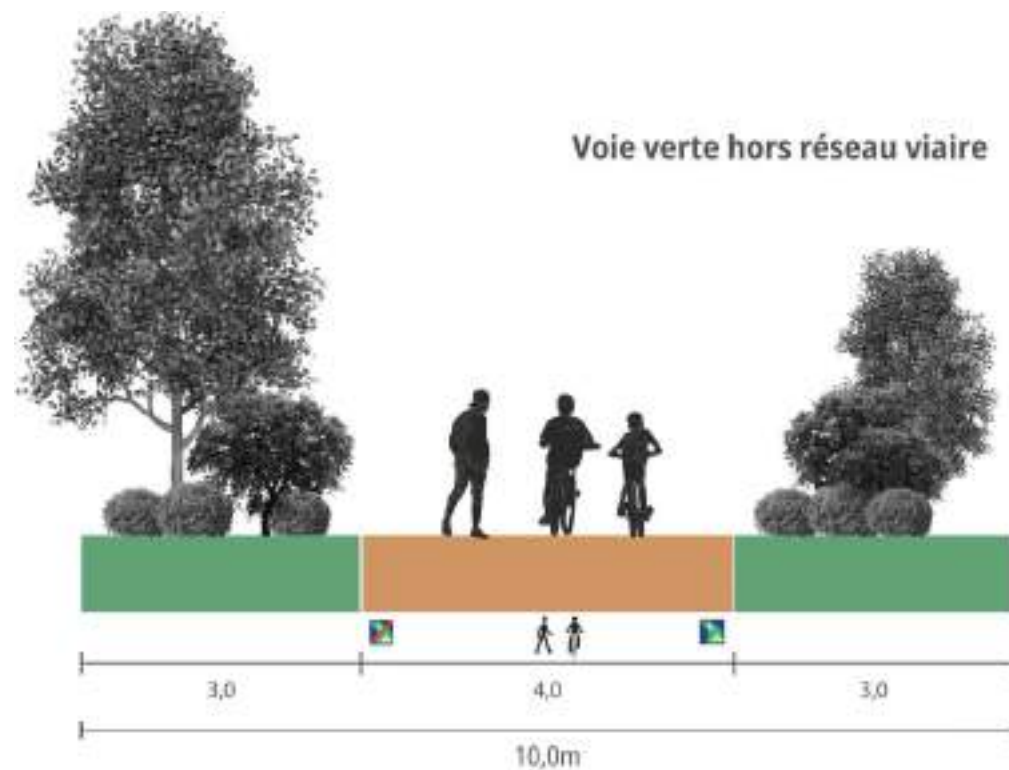
Un aménagement partagé entre les piétons et les cyclistes et complément isolé de l'axe routier qu'il suit. Cette séparation se fait généralement par un espace vert d'une largeur minimum de 50 cm. Les traversées de voie verte doivent être matérialisées pour les piétons et pour les cyclistes.



Aménagements sur Voies de quartiers ou hors réseau viaire

H. Voie verte en cœur de parcelle

La voie verte en cœur de parcelle permet de créer des itinéraires uniquement dédiés aux modes actifs, généralement larges et confortables qui s'affranchissent des logiques routières actuelles. Lors de nouveaux aménagements, la voie verte en cœur de parcelle est un dispositif à valoriser pour créer des continuités directes et sécurisées.



Des actions regroupées par grandes thématiques

A

Hierarchisation de la voirie

A.1. La définition de la future vocation des axes et des nouvelles typologies de vitesses associées

Guide :
Déploiement des dispositifs d'apaisement

A.2. Une évolution du système viaire pour apaiser et organiser les flux

B

La sécurisation de la D119 et de la D292

Carte globale :
Solutions opérationnelles pour sécuriser les points durs identifiés

B.1. Giratoire de la D119 et de l'allée des Cerisiers

B.2. Intersection entre la D292 et la rue des Ormes

B.3. Intersection la D119, le chemin des Pintres et le chemin de Commarque et création d'un giratoire entre la Rue Terrasse Garonne et la D119.

B.5. Sécurisation des arrêts de transports en commun

C

Plan de jalonnement routier

Introduction :
Description des logiques d'implantation et des panneaux utilisés

C.1. Fiche action du plan de jalonnement routier

D

Plan guide des aménagements cyclables de la commune

Introduction :
Description des aménagements préconisés (charte cyclable)

D.1. Carte globale et évolution de la commune – Court terme

D.2. Carte globale et évolution de la commune – Moyen terme et long terme

Introduction :
Les modèles de stationnement préconisés

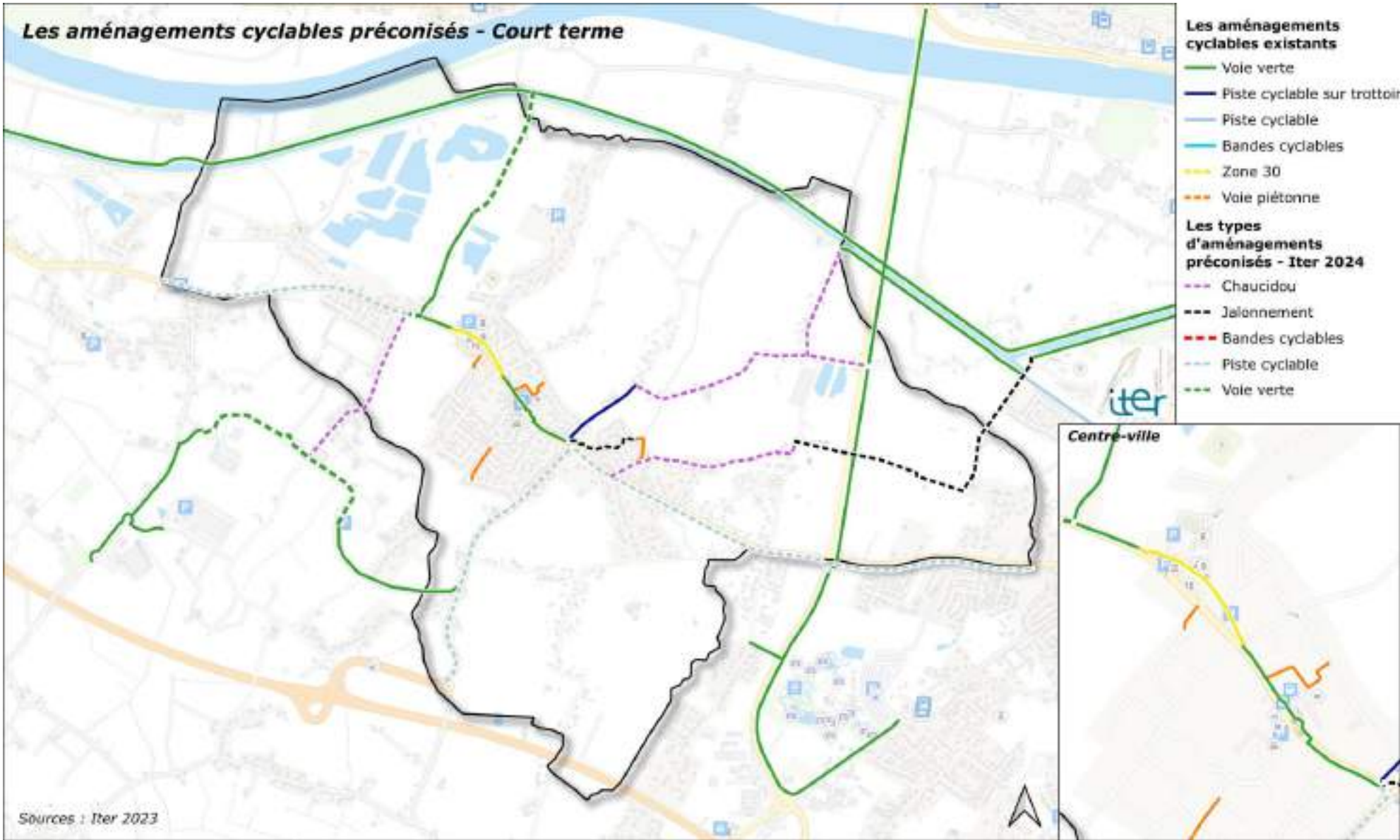
D.3. Carte globale de déploiement des stationnements cyclables

E

Un réseau piéton à créer ou/à valoriser

E.1. Fiche action des itinéraires à créer

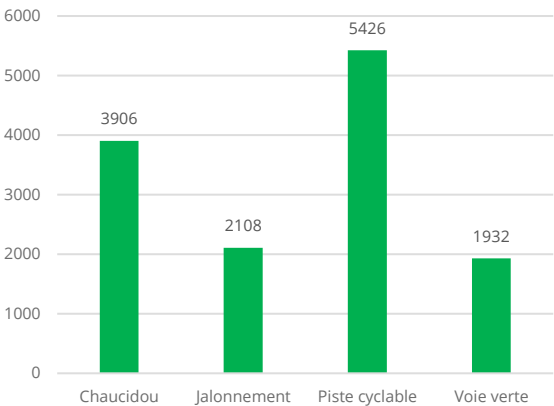
2.D.1. Le réseau cyclable à développer à court terme



Un premier réseau connecté vers les communes périphériques et la sécurisation des voies principales de la commune :

- Un réseau se basant sur des axes structurants et permettant de créer les connexions manquantes entre les points d'intérêts de la commune,
- Un réseau qui se base sur une proposition communale mais en lien avec le schéma d'agglomération d'Agen ainsi que le schéma des mobilités actives du département du Lot-et-Garonne.

13 372 mètres d'aménagements préconisés à court terme :



2.D.1. Le réseau cyclable à développer à court terme

 **Objectif :** Créer un réseau cyclable en se basant sur des axes structurants et permettant de créer les connexions manquantes entre les points d'intérêts de la commune

 **Description :**

- Des aménagements séparés et couteux le long de la D119 et de la D292 afin de sécuriser les cyclistes,
- Le développement d'aménagements partagés sur les axes secondaires à destination de la voie verte du Canal Latéral à la Garonne et vers la commune du Passage.

 **Conditions de réussite de l'action :**

- Un échange avec le département pour la réalisation des aménagements structurants le long des deux départementales de la commune,
- Des panneaux de signalisation routière et des marquages régulières sur les voies secondaires pour les aménagements partagés préconisés,
- Un traitement des intersections spécifiques en lien avec les aménagements préconisés (des études complémentaires de faisabilité peuvent permettre de sélectionner les modalités d'aménagements).

 **Portage et partenaire :**

Portage : Commune

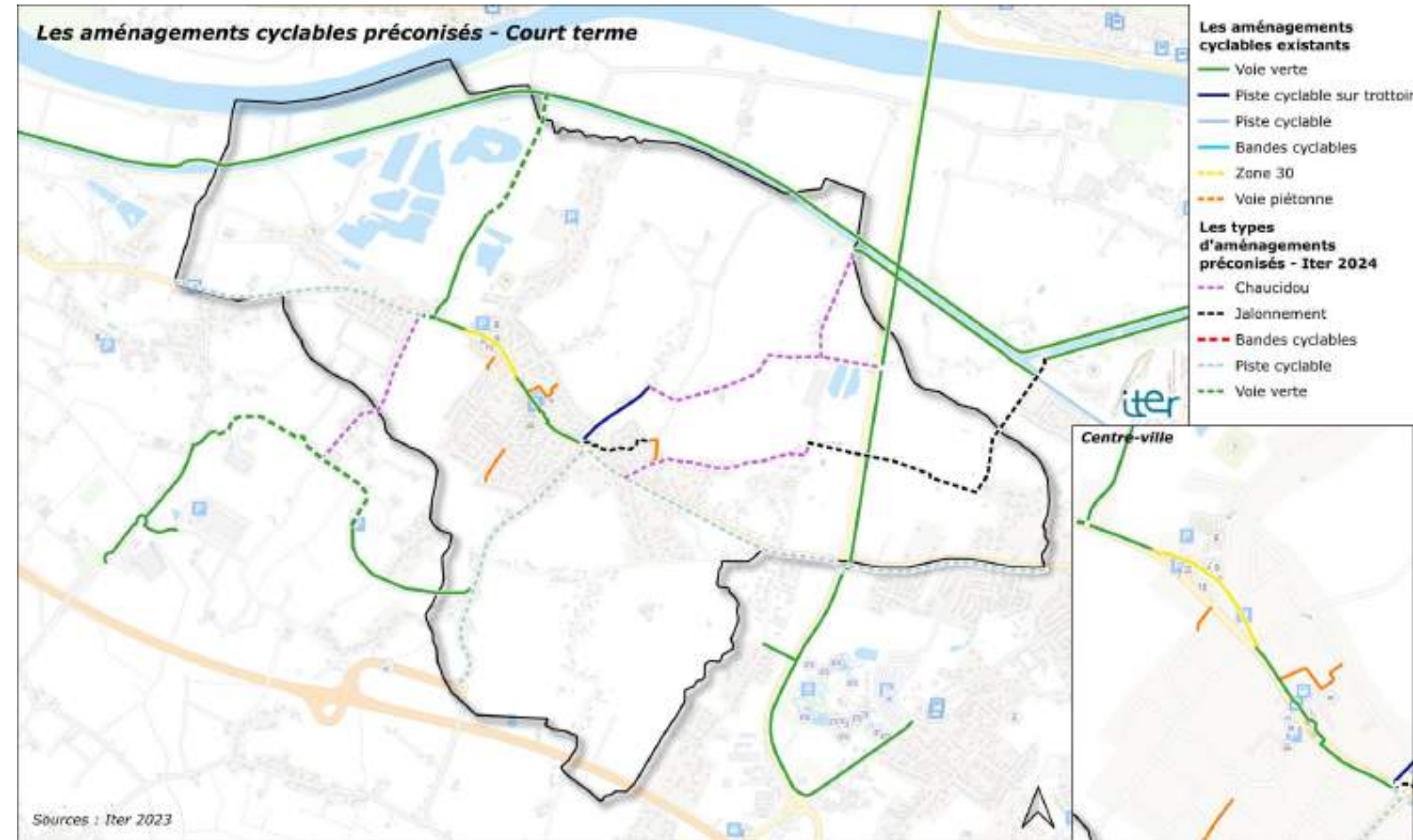
Partenaire : Département et commune du Passage

 **Coûts estimatifs :** Coûts des aménagements cyclables basés sur des ratios. Ces coûts intègrent uniquement les aménagements cyclables et non les aménagements connexes potentiels :

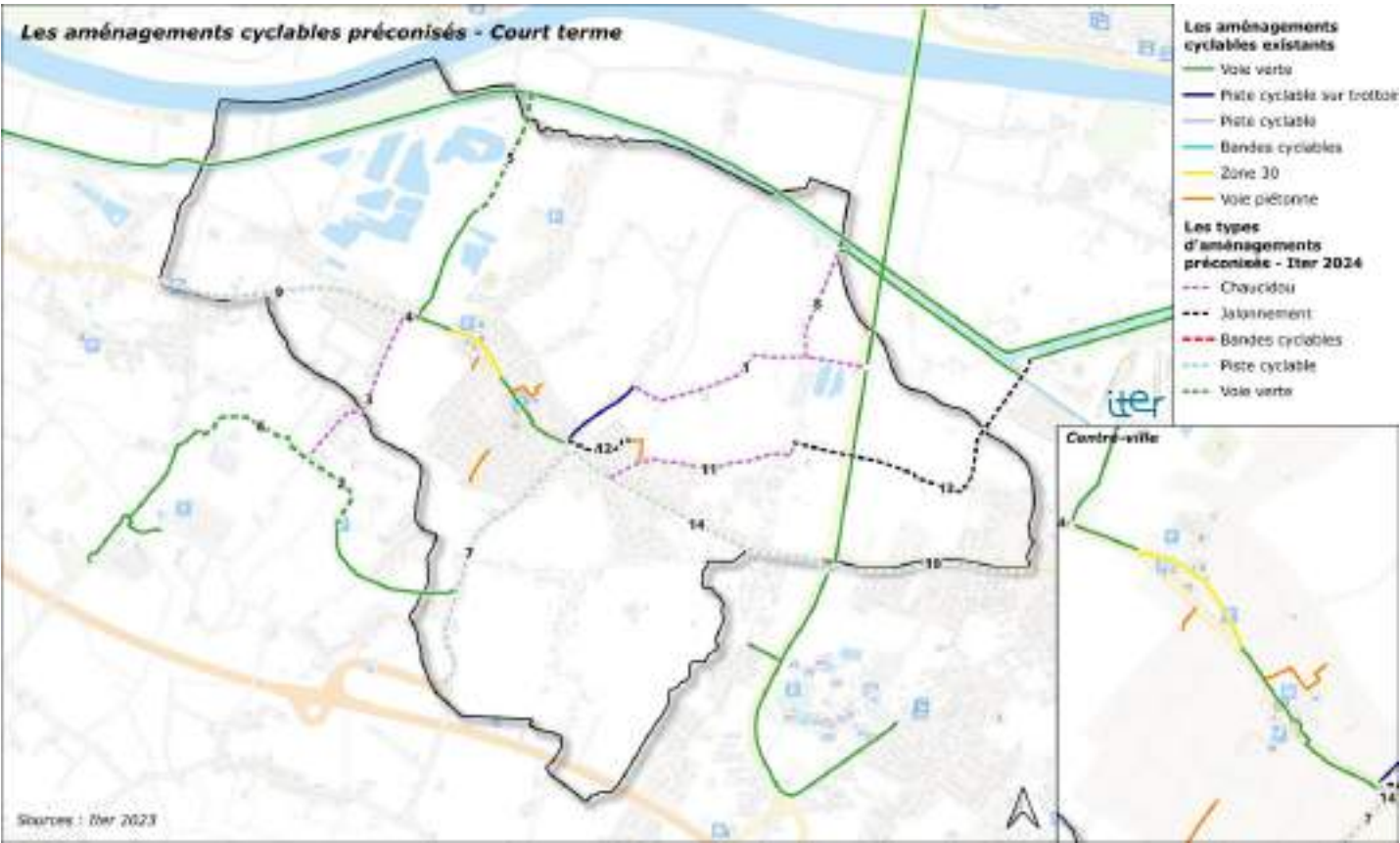
Court terme : 2 013 524 € HT

 **Temporalité de l'action :**

• Court terme



2.D.1. Le réseau cyclable à développer à court terme

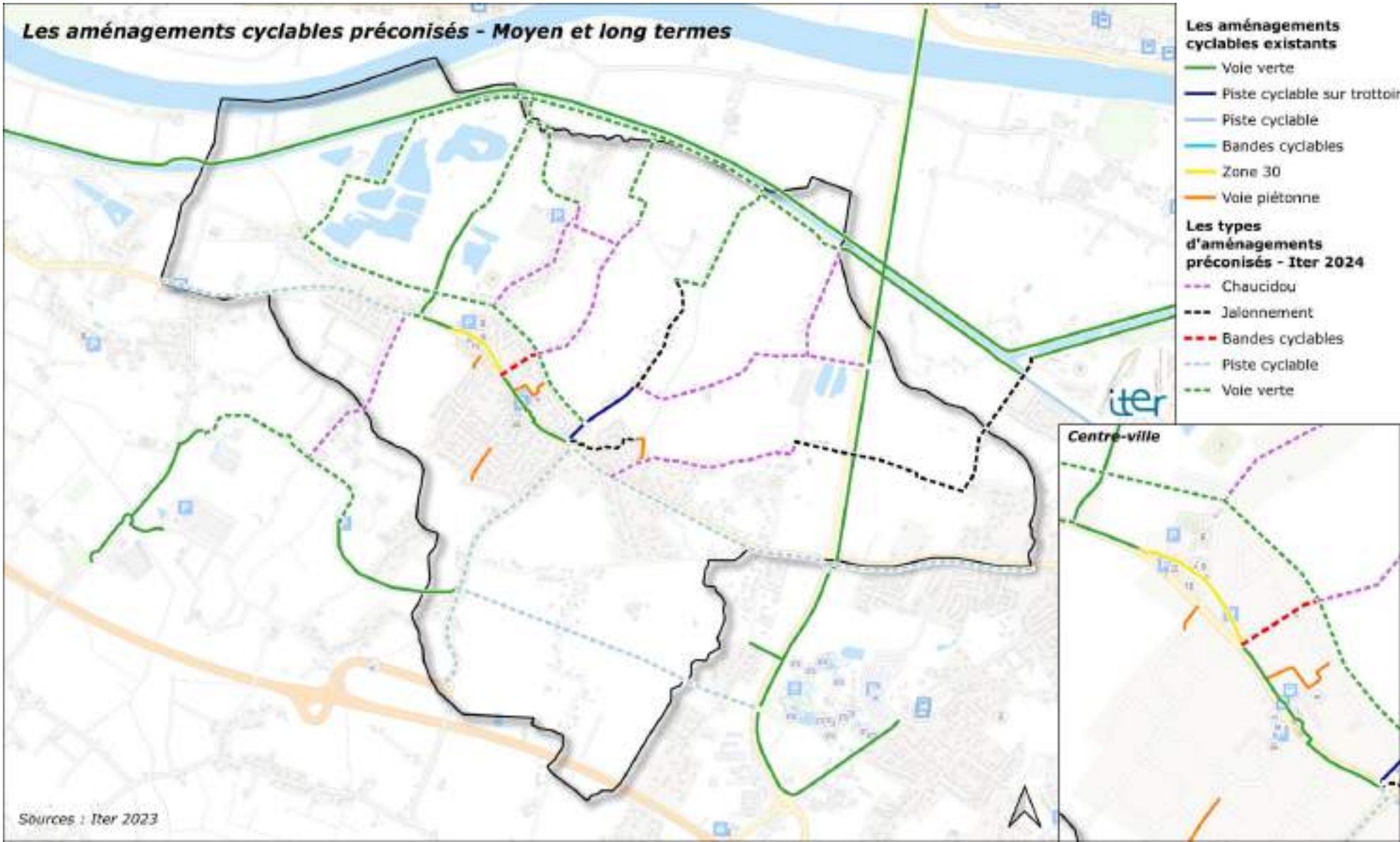


id	Aménagements cyclables préconisés	Longueur mètre	Couts U	Couts
1	Chaucidou	1305	12 €	15 660 €
2	Voie verte	480	314 €	150 935 €
3	Chaucidou	951	12 €	11 412 €
4	Voie verte	79	314 €	24 841 €
5	Voie verte	705	314 €	221 686 €
6	Voie verte	668	314 €	210 051 €
7	Piste cyclable	1501	250 €	375 250 €
8	Chaucidou	594	12 €	7 128 €
9	Piste cyclable	1328	250 €	332 000 €
10	Piste cyclable	1035	250 €	258 750 €
11	Chaucidou	1056	12 €	12 672 €
12	Jalonnement	378	1 €	473 €
13	Jalonnement	1730	1 €	2 166 €
14	Piste cyclable	1562	250 €	390 500 €
		13 372		2 013 524 €

Couts estimatifs : Couts des aménagements cyclables basés sur des ratios. Ces couts intègrent uniquement les aménagements cyclables et non les aménagements connexes potentiels :

Court terme: 2 013 524 € HT

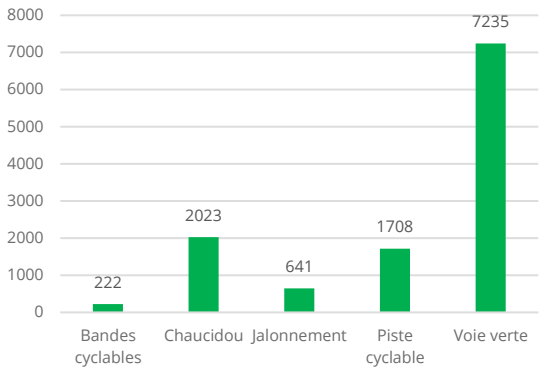
2.D.2. Le réseau cyclable à développer à moyen et long terme



Un deuxième réseau permettant de prendre en compte les projets de la commune, de relier les zones d'habitation restantes et de mailler une continuité cyclable au sud du Canal Latéral à la Garonne :

- Un réseau à moyen et long terme qui se base sur le réseau viaire secondaire ainsi que sur les futures connexions viaires des futurs projets de la commune,

11 829 mètres d'aménagements préconisés à moyen et long terme :



2.D.2. Le réseau cyclable à développer à moyen et long terme

Objectif : Créer un deuxième réseau permettant de prendre en compte les projets de la commune, de relier les zones d'habitation restantes et de mailler une continuité cyclable au sud du Canal Latéral à la Garonne

Description :

- Des aménagements partagés sur le réseau secondaire à destination des zones d'habitation non desservis dans la première version du schéma,
- Des aménagements cyclables à créer lors de l'aménagement des projets de la commune,
- La création d'une voie cyclable au sud du Canal Canal Latéral à la Garonne et en lien avec les aménagements existants de la commune du Passage.

Conditions de réussite de l'action :

- Des panneaux de signalisation routière et des marquages régulières sur les voies secondaires pour les aménagements partagés préconisés,
- Une prise en compte des emprises nécessaires pour les aménagements cyclables dans les projets de la commune,
- Mettre en place un revêtement roulant pour les vélos au sud du Canal Latéral à la Garonne.

Portage et partenaire :

Portage : Commune

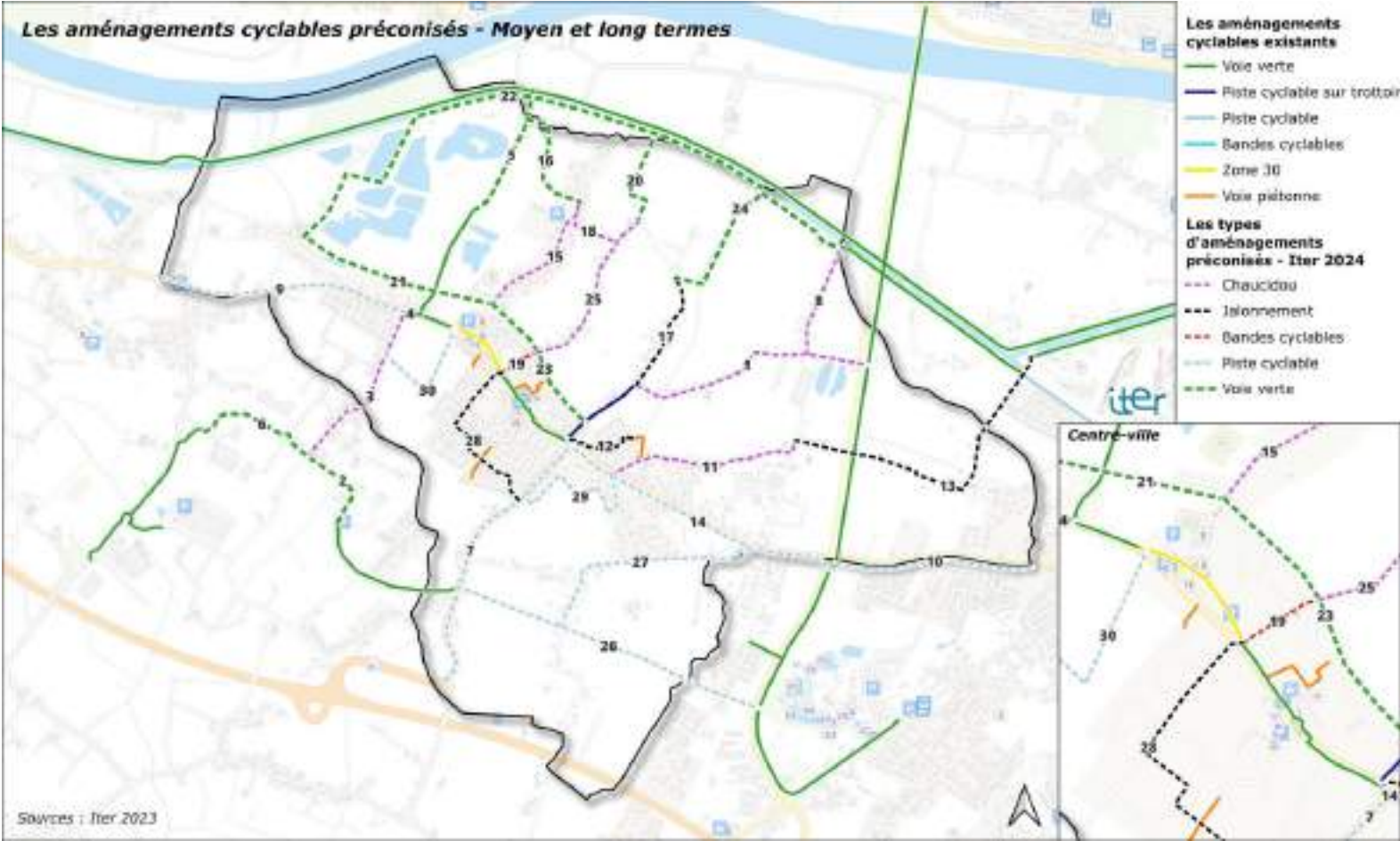
Partenaire : Département et commune du Passage

Couts estimatifs : Coûts des aménagements cyclables basés sur des ratios. Ces coûts intègrent uniquement les aménagements cyclables et non les aménagements connexes potentiels :

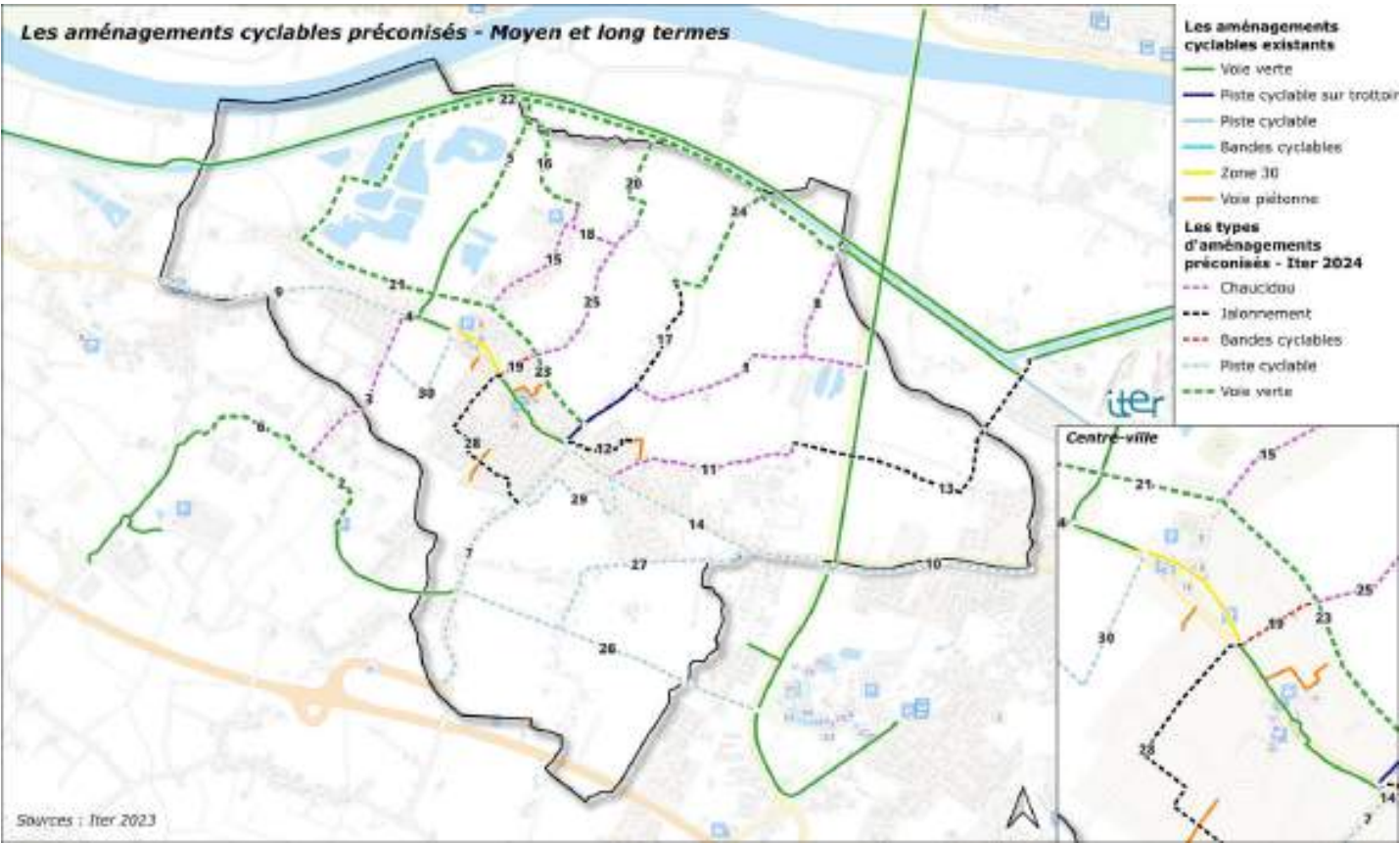
Moyen et long terme : 3 427 323 €

Temporalité de l'action :

- Moyen et long terme



2.D.2. Le réseau cyclable à développer à moyen et long terme



Couts estimatifs : Couts des aménagements cyclables basés sur des ratios. Ces couts intègrent uniquement les aménagements cyclables et non les aménagements connexes potentiels :
Moyen et long terme: 2 729 106 €

id	Aménagements préconisés	Longueur en mètre	Couts U	Couts
15	Chaucidou	813	12 €	9 756 €
16	Voie verte	633	314 €	199 045 €
17	Jalonnement	641	1 €	802 €
18	Chaucidou	298	12 €	3 576 €
19	Bandes cyclables	222	9 €	1 998 €
20	Voie verte	573	314 €	180 179 €
21	Voie verte	1062	314 €	333 944 €
22	Voie verte	2935	314 €	922 904 €
23	Voie verte	794	314 €	249 672 €
24	Voie verte	1238	314 €	389 286 €
25	Chaucidou	912	12 €	10 944 €
26	Piste cyclable	1708	250 €	427 000 €
27	Piste cyclable	1226	250 €	306 500 €
28	Jalonnement	972	1 €	1 217 €
29	Piste cyclable	910	250 €	227 500 €
30	Piste cyclable	652	250 €	163 000 €

Des actions regroupées par grandes thématiques

A

Hiérarchisation de la voirie

A.1. La définition de la future vocation des axes et des nouvelles typologies de vitesses associées

Guide :
Déploiement des dispositifs d'apaisement

A.2. Une évolution du système viaire pour apaiser et organiser les flux

B

La sécurisation de la D119 et de la D292

Carte globale :
Solutions opérationnelles pour sécuriser les points durs identifiés

B.1. Giratoire de la D119 et de l'allée des Cerisiers

B.2. Intersection entre la D292 et la rue des Ormes

B.3. Intersection la D119, le chemin des Pintres et le chemin de Commarque et création d'un giratoire entre la Rue Terrasse Garonne et la D119.

B.5. Sécurisation des arrêts de transports en commun

C

Plan de jalonnement routier

Introduction :
Description des logiques d'implantation et des panneaux utilisés

C.1. Fiche action du plan de jalonnement routier

D

Plan guide des aménagements cyclables de la commune

Introduction :
Description des aménagements préconisés (charte cyclable)

D.1. Carte globale et évolution de la commune – Court terme

D.2. Carte globale et évolution de la commune – Moyen terme et long terme

Introduction :
Les modèles de stationnement préconisés

D.3. Carte globale de déploiement des stationnements cyclables

E

Un réseau piéton à créer ou/à valoriser

E.1. Fiche action des itinéraires à créer

Les modèles de stationnement préconisés

Les typologies de stationnement selon l'usage



La typologie de stationnement vélo à implanter doit être adaptée à la durée du stationnement conditionnant ainsi son niveau de sécurité. De manière globale, les stationnements de type râteliers ou pince-roue sont à proscrire puisqu'ils ne garantissent pas un niveau de sécurité suffisant.

Les modèles de stationnement préconisés

Les typologies de stationnement selon l'usage

On distingue trois grandes catégories de stationnement vélo :

■ Le stationnement de **courte durée (<2h)**

- Aménagement recommandé : arceau
- Localisation : sur la voirie ou l'espace public
- Public : chalands
- Usages : démarches administratives, petits achats, loisirs etc



Arceau

Coût : environ 100€/unité

■ Le stationnement de **moyenne durée (demi-journée)**

- Aménagement recommandé : arceaux avec abri
- Localisation : sur l'espace public ou domaine privé (zone commerciale, ...)
- Public : visiteurs, chalands
- Types d'usage : visites, achats (centre commercial)

Abri

Coût : environ 500€ HT / place



■ Le stationnement de **longue durée (une journée ou plus)**

- Aménagements recommandés : Box sécurisé / casier semi-collectif en complément d'arceaux abrités
- Localisation : sur le domaine privé ou sur l'espace public (casier semi collectif)
- Public : Pendulaires (actifs, scolaires)
- Types d'usage : travail, études, intermodalité en gare



Box sécurisé

Coût : environ 1 600€
à 2 000€ HT / place



Casier semi-collectif

Coût : environ 1 000€ HT / place

SOURCES : FÉDÉRATION FRANÇAISE DES USAGERS DE LA BICYCLETTE et
ITER

Les modèles de stationnement préconisés

Les typologies de stationnement selon l'usage

Zoom sur le stationnement de type arceau

L'arceau permet de pouvoir attacher son vélo en **deux points minimum** (cadre et roue). L'arceau peut être **en U inversé ou en A**, il doit être solidement fixé au sol afin de pouvoir résister à l'épreuve des intempéries et du vandalisme. L'arceau doit aussi être installée à **hauteur de chaussée** (sur une ancienne place de stationnement) **ou de trottoir** selon les aménagements voisins.

Ces arceaux doivent être implantés **côte à côte avec une distance minimum de 60cm s'ils sont positionnés en bataille et de 80cm s'ils sont positionnés en épis**. Une distance minimum d'1 mètre est cependant à privilégier pour pouvoir accueillir les vélos plus larges que les vélos classiques notamment les vélos cargo, vélos trois roues, etc).

Pour les vélos cargos, il est recommandé d'avoir des arceaux de type A avec une barre à mi-hauteur pour faciliter l'attache sécurisée du vélo. L'arceau doit également être plus allongé pour prendre en compte la longueur du vélo cargo.

*Le décret n° 2015-808 du 2 juillet 2015 relatif au plan d'actions pour les mobilités actives et au stationnement interdit l'arrêt ou le stationnement à cinq mètres en amont du passage piéton (en dehors des places aménagées) pour accroître la visibilité entre les conducteurs de véhicules et les piétons souhaitant traverser la chaussée. **Cet espace de stationnement libéré peut ainsi permettre d'implanter des espaces de stationnement vélo qui ne viennent pas réduire la visibilité.***

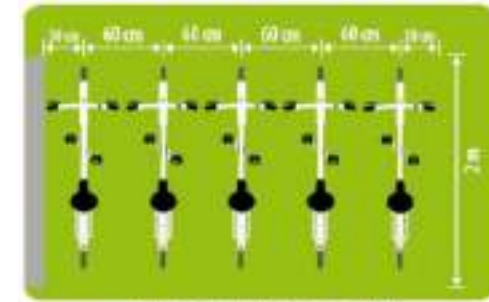


Figure 7 Déposition en balle: CFUB.

Figure 3 Dispersion of α vs β (2828)

Parking vélo en forme de voitures.
Source : <https://detours.canal.fr>

Des actions regroupées par grandes thématiques

A

Hierarchisation de la voirie

A.1. La définition de la future vocation des axes et des nouvelles typologies de vitesses associées

Guide :
Déploiement des dispositifs d'apaisement

A.2. Une évolution du système viaire pour apaiser et organiser les flux

B

La sécurisation de la D119 et de la D292

Carte globale :
Solutions opérationnelles pour sécuriser les points durs identifiés

B.1. Giratoire de la D119 et de l'allée des Cerisiers

B.2. Intersection entre la D292 et la rue des Ormes

B.3. Intersection la D119, le chemin des Pintres et le chemin de Commarque et création d'un giratoire entre la Rue Terrasse Garonne et la D119.

B.5. Sécurisation des arrêts de transports en commun

C

Plan de jalonnement routier

Introduction :
Description des logiques d'implantation et des panneaux utilisés

C.1. Fiche action du plan de jalonnement routier

D

Plan guide des aménagements cyclables de la commune

Introduction :
Description des aménagements préconisés (charte cyclable)

D.1. Carte globale et évolution de la commune

Introduction :
Les modèles de stationnement préconisés

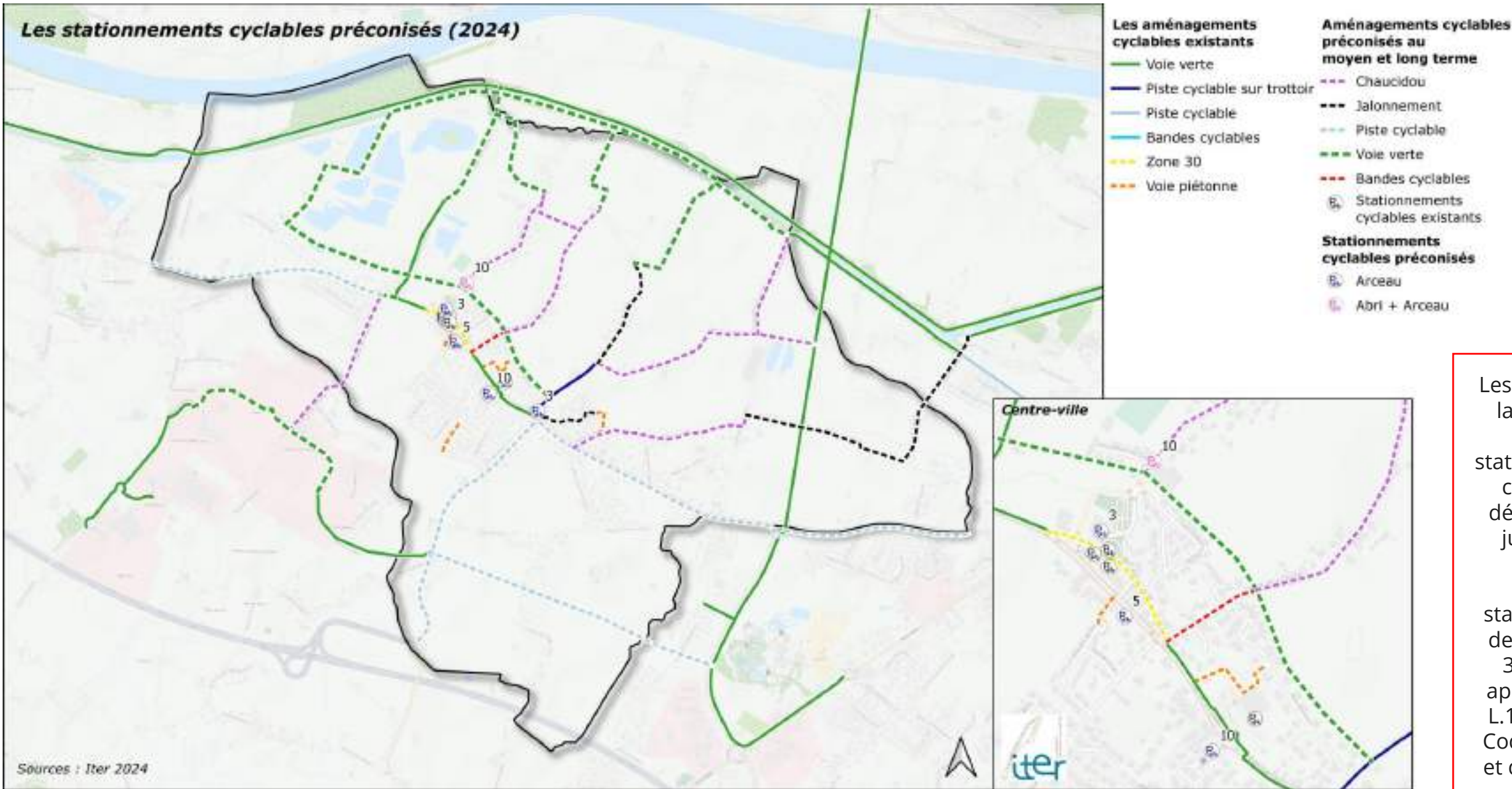
D.2. Carte globale de déploiement des stationnements cyclables

E

Un réseau piéton à créer ou à valoriser

E.1. Carte globale des itinéraires à développer selon deux temporalités

2.D.3. Déploiement des stationnements cyclables



Les nouveaux projets de la commune devront intégrer des stationnements cyclables comme le prévoit le décret 2022-930 du 25 juin 2022 relatif aux infrastructures permettant le stationnement sécurisé des vélos et l'arrêté du 30 juin 2022 pris en application des articles L.113-18 à L.113-20 du Code de la construction et de l'habitation (CCH).

2.D.3. Déploiement des stationnements cyclables

Objectif : Déployer une offre de stationnement dans l'espace public au droit des principaux équipements publics.

Description :

- Equiper les espaces publics et les équipements publics en stationnement vélo,
- Cette action n'intègre pas l'équipement des services et commerces qui seraient à implanter sur des parcelles privées.
- Les équipements proposés sont exclusivement à destination des usagers et non des résidents.

Conditions de réussite de l'action :

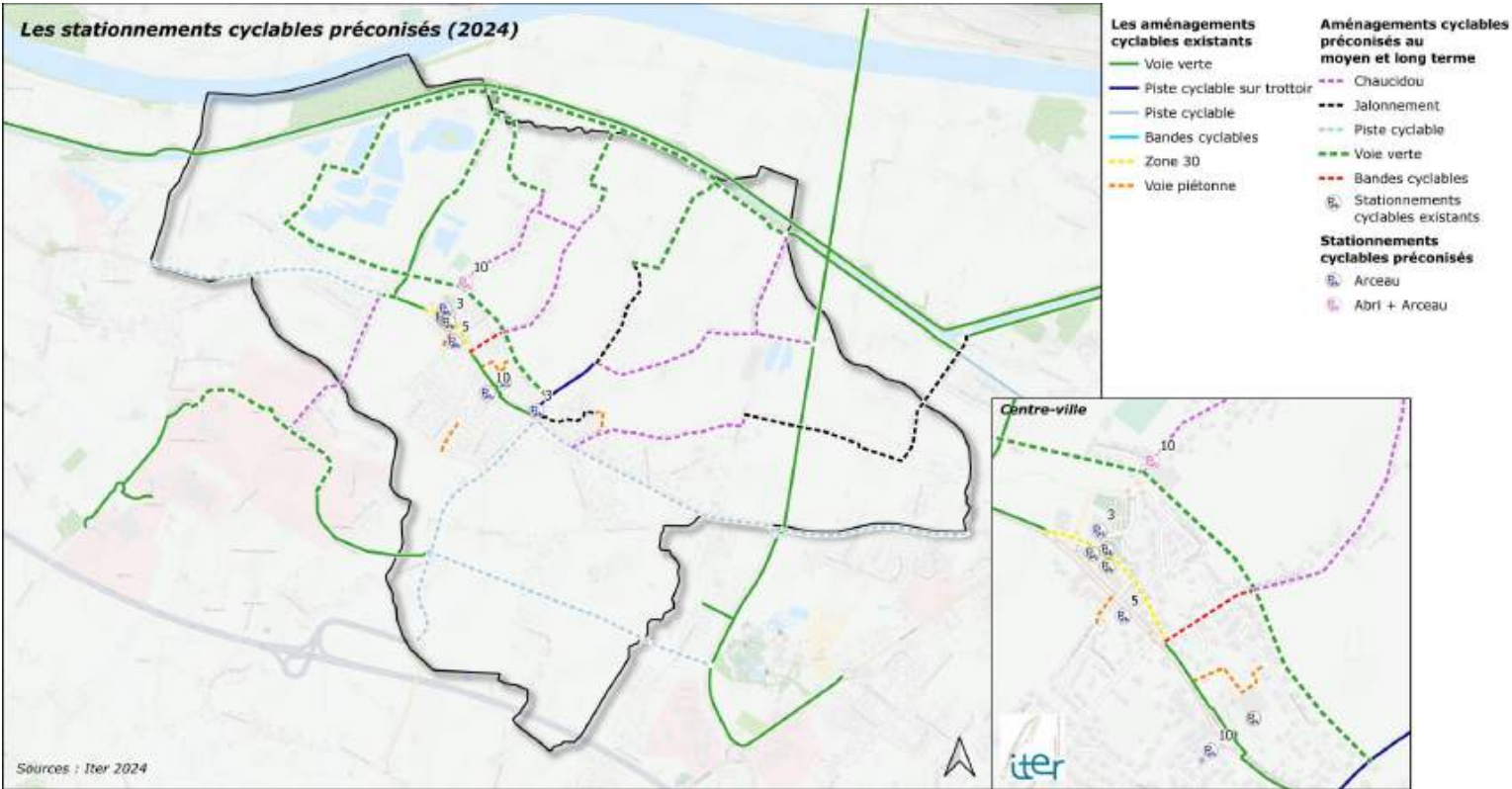
- Visibilité des arceaux devant les entrées principales / parvis des équipements,
- Développer des stationnements cyclables lors de chaque projet pour les usagers et pour les pendulaires.

Portage et partenaire :
Portage : Commune

Coûts estimatifs : 32 arceaux et un abri soit 3 600 € HT + main d'oeuvre

Temporalité de l'action :

- Court terme



2.E. Un réseau piéton à créer ou/à valoriser



RÉGION
Nouvelle-
Aquitaine

Des actions regroupées par grandes thématiques

A

Hierarchisation de la voirie

A.1. La définition de la future vocation des axes et des nouvelles typologies de vitesses associées

Guide :
Déploiement des dispositifs d'apaisement

A.2. Une évolution du système viaire pour apaiser et organiser les flux

B

La sécurisation de la D119 et de la D292

Carte globale :
Solutions opérationnelles pour sécuriser les points durs identifiés

B.1. Giratoire de la D119 et de l'allée des Cerisiers

B.2. Intersection entre la D292 et la rue des Ormes

B.3. Intersection la D119, le chemin des Pintres et le chemin de Commarque et création d'un giratoire entre la Rue Terrasse Garonne et la D119.

B.5. Sécurisation des arrêts de transports en commun

C

Plan de jalonnement routier

Introduction :
Description des logiques d'implantation et des panneaux utilisés

C.1. Fiche action du plan de jalonnement routier

D

Plan guide des aménagements cyclables de la commune

Introduction :
Description des aménagements préconisés (charte cyclable)

D.1. Carte globale et évolution de la commune – Court terme

D.2. Carte globale et évolution de la commune – Moyen terme et long terme

Introduction :
Les modèles de stationnement préconisés

D.3. Carte globale de déploiement des stationnements cyclables

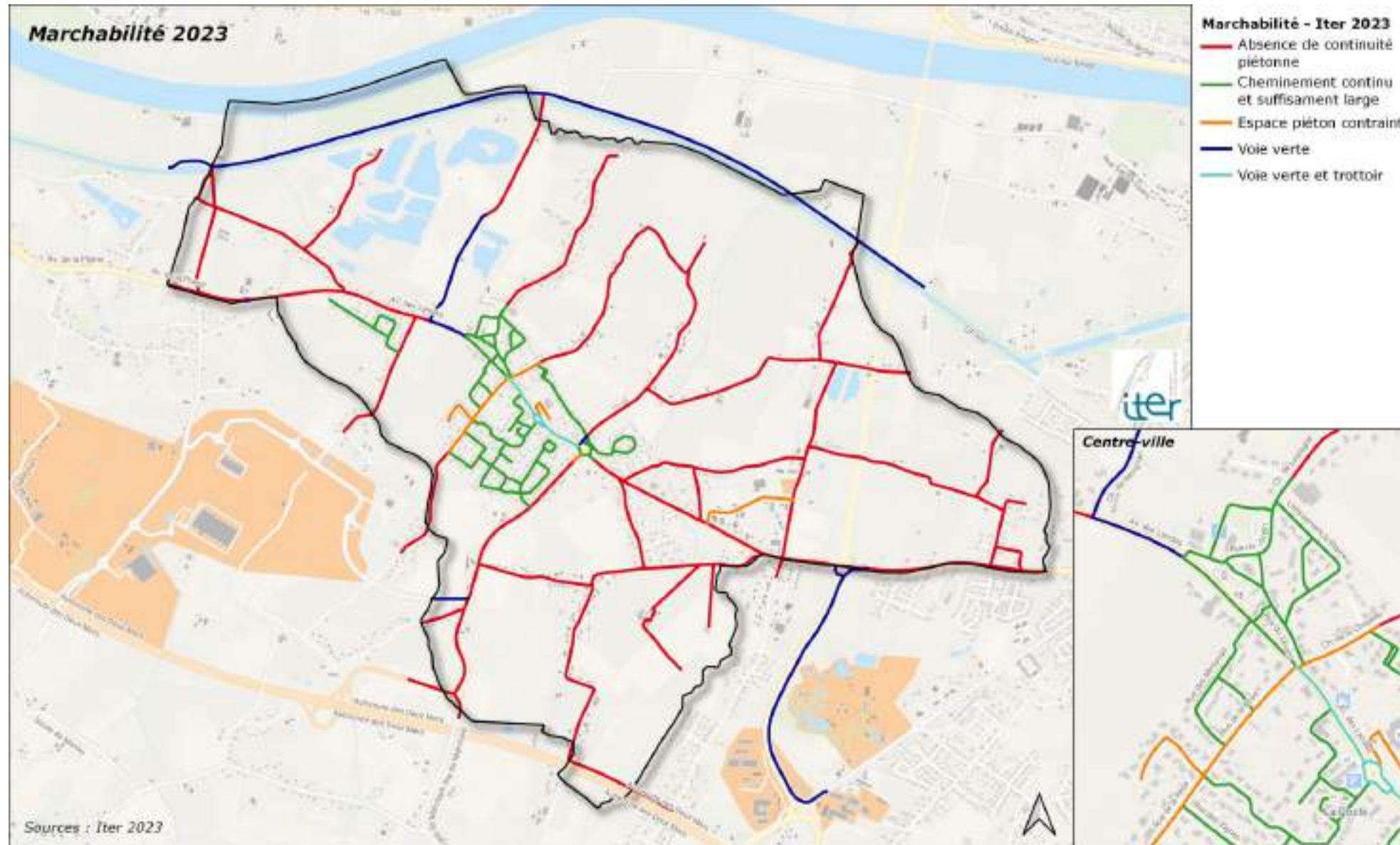
E

Un réseau piéton à créer ou/à valoriser

E.1. Fiche action des itinéraires à créer

2.E.1. Un réseau piéton à créer ou/à valoriser

Rappel de d'indice de marchabilité établi lors du diagnostic



La marchabilité sur la commune est à deux échelles :

- Le centre-ville ainsi que les quartiers résidentiels possèdent une marchabilité globalement bonne sauf sur les rues les plus contraintes où il est possible de noter une absence de trottoir,
- Le reste de la commune et notamment la D119 et la D292 possèdent une marchabilité mauvaise avec une absence d'aménagement piéton.

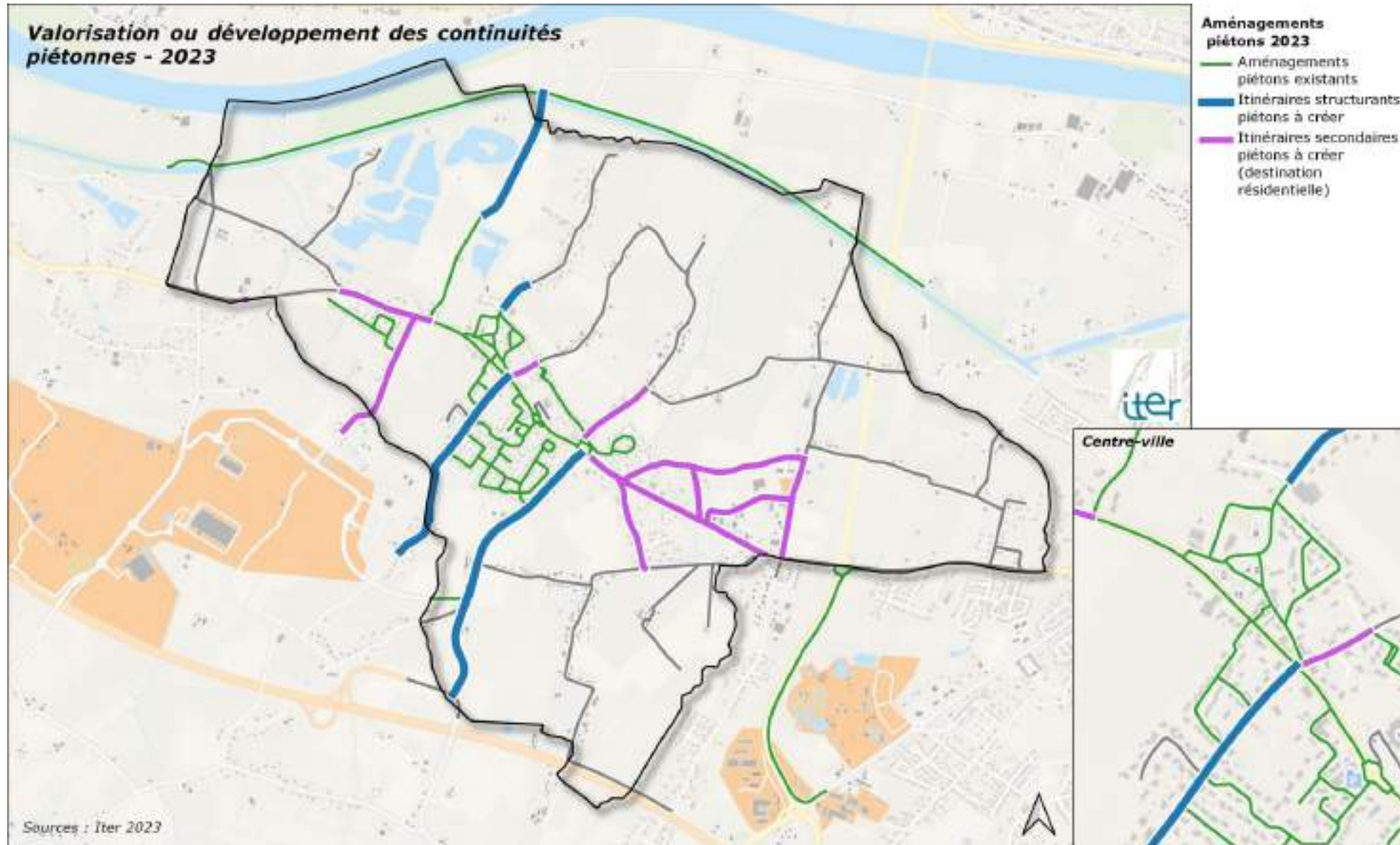
Il est également possible de noter la présence d'une voie verte sur la D119 (sur son secteur central) qui permet d'assurer une véritable continuité piétonne mais également cyclable.

L'accessibilité piétonne est logiquement de bonne qualité autour des principaux pôles urbains mais également au niveau des zones les plus récentes qui ont été aménagés.

Un travail de sécurisation semble nécessaire sur les voies de desserte locale mais également sur la D119 (partie ouest) et la D292 qui permettra à terme de rejoindre à pied la future gare LGV.

2.E.1. Un réseau piéton à créer ou à valoriser

Deux propositions en lien avec les nouvelles typologies des voiries



Deux propositions en lien avec le développement des pratiques piétonnes :

- La sécurisation des quartiers résidentiels et le développement des liens avec le cœur de bourg de la commune,
- La création d'itinéraire sécurisé en direction des principaux points d'intérêts de la commune :
 - TAG,
 - Future gare TGV,
 - Canal Latéral à la Garonne pour le loisir,
 - Les équipements de la commune existants ou en devenir de la commune (plaine des sports, gymnase...)

Pour les itinéraires structurants (3 485m) :

- Trottoir pouvant être en lien avec la création des voies vertes à destination des cyclistes,
- La sécurisation des voies vertes à destination des cyclistes,
- Jalonnement piéton.

Pour les itinéraires secondaires (5 577m) :

- Trottoir (au minimum 1m40) permettant de sécuriser la pratique cyclable des habitants.

2.E.1. Un réseau piéton à créer ou à valoriser

Deux propositions en lien avec les nouvelles typologies des voiries



Objectif : Sécuriser les déplacements piétons au niveau des voiries structurantes et secondaires de la commune.



Description :

- Création de trottoir (d'un minimum 1m40) le long des axes routiers structurants et secondaires de la commune,
- Ces créations de continuité peuvent s'intégrer au sein des futurs projets de la commune.
- Cette action n'intègre pas l'équipement des services et commerces qui seraient à implanter sur des parcelles privées.
- Les équipements proposés sont exclusivement à destination des usagers et non des résidents.



Conditions de réussite de l'action :

- Des aménagements à porter en lien avec le développement des aménagements cyclables,
- Une création de continuité piétonne dans les futurs projets de la commune.



Portage et partenaire :

Portage : Commune et département

Partenaire : Département



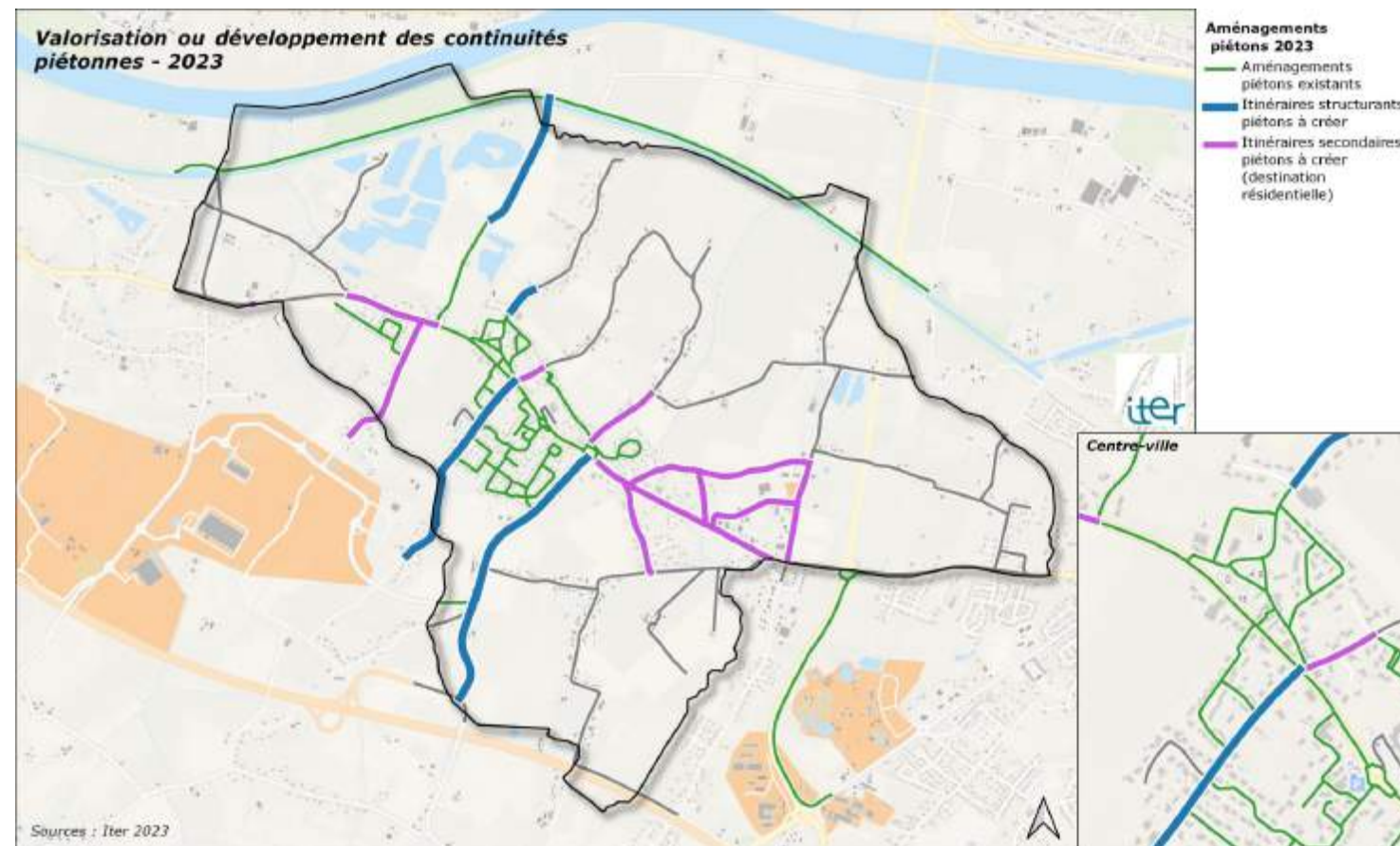
Coûts estimatifs : création de nouveaux trottoirs (avec bordure et sans prise en compte des évacuations d'eau ni des réseaux) :

- Itinéraires structurants (3 485m) : 522 750 € HT
- Itinéraires secondaires (5 577m) : 836 550 € HT



Temporalité de l'action :

- Moyen terme pour les itinéraires structurants
- Long terme pour les itinéraires secondaires
- En fonction des projets pour certains segments.



3. Programmation et estimation financière des actions



RÉGION
Nouvelle-
Aquitaine

Tableau récapitulatif

Fiches actions		
A. Hiérarchisation et nouvelle réglementation des vitesses	Temporalité	Couts estimatifs (basés sur des ratios)
A.1. La définition de la future vocation des axes et des nouvelles typologies de vitesses associées	En fonction des opportunités / Court terme	26 280 €
A.2. Une évolution du système viaire pour apaiser et organiser les flux	Court terme	3 640 €
B. La sécurisation de la D119 et de la D292	Temporalité	Couts estimatifs (basés sur des ratios)
B.1. Giratoire de la D119 et de l'allée des Cerisiers	Court terme	675 €
B.2. Intersection entre la D292 et la rue des Ormes	Court ou moyen terme	En fonction du scénario sélectionné
Scénario 1		270 €
Scénario 2		8 540 €
Scénario 3		40 000 €
B.3. Intersection la D119, le chemin des Pintres et le chemin de Commarque et création d'un giratoire entre la Rue Terrasse Garonne et la D119	Moyen ou long terme	
Scénario 1		Etude complémentaire pour estimer le prix d'une giratoire sur la sortie de la zone d'activité. Le cout de l'interdiction du tourne à gauche sur les chemins du Pintre et de Commarque est de 360 € HT.
Scénario 2		80 000 €
B.4. Sécurisation des arrêts de transports en commun	Long terme	Dépend de l'acquisition foncière et du réaménagement des quais de bus. Etude de maitrise d'œuvre nécessaire.
C. Plan de jalonnement routier	Temporalité	Couts estimatifs (basés sur des ratios)
C.1. Fiche action du plan de jalonnement routier	Moyen terme Peut être complété en fonction des nouveaux projets de la commune et la création de nouveaux équipements publics.	5 390 €
D. Plan guide des aménagements cyclables de la commune	Temporalité	Couts estimatifs (basés sur des ratios)
D.1. Carte globale et évolution de la commune – Court terme	Court terme	2 013 524 €
D.2. Carte globale et évolution de la commune – Moyen terme et long terme		3 427 323 €
D.3. Carte globale de déploiement des stationnements cyclables	Court terme	3 600 €
E. Un réseau piéton à créer ou/à valoriser	Temporalité	Couts estimatifs (basés sur des ratios)
E.1. Les itinéraires structurants	Moyen terme et en fonction des projets pour certains segments	522 750 €
E.1. Les itinéraires secondaires	Long terme et en fonction des projets pour certains segments	836 550 €

Temporalité de mise en œuvre (version technique)



4. Préfiguration de l'OAP mobilité



RÉGION
Nouvelle-
Aquitaine

Recommandations à respecter pour la commune de Brax

Les Orientations d'Aménagement et de Programmation (OAP) thématiques « Mobilités » s'appliquent à l'ensemble de la commune, à tout aménagement et tout projet concerné par la présente thématique.

Elles s'imposent aux projets dans un rapport de compatibilité : les projets doivent ainsi en respecter l'esprit, concourir à leur bonne mise en œuvre et ne pas les contredire.

L'application de ces prescriptions ne doit se faire que sous réserve de compatibilité avec les autres obligations, notamment liées au code de l'urbanisme et aux règles d'accessibilité des services de secours ou des ordures ménagères.

Toutes les dispositions réglementaires actuelles ou futures notamment celles travaillées par l'agglomération d'Agen prévalent sur les préconisations de ce document.



Ce document est un guide permettant à Brax de travailler avec l'agglomération d'Agen sur les futures orientations de l'OAP mobilité intercommunale en cours d'élaboration.

Recommandations à respecter pour la commune de Brax

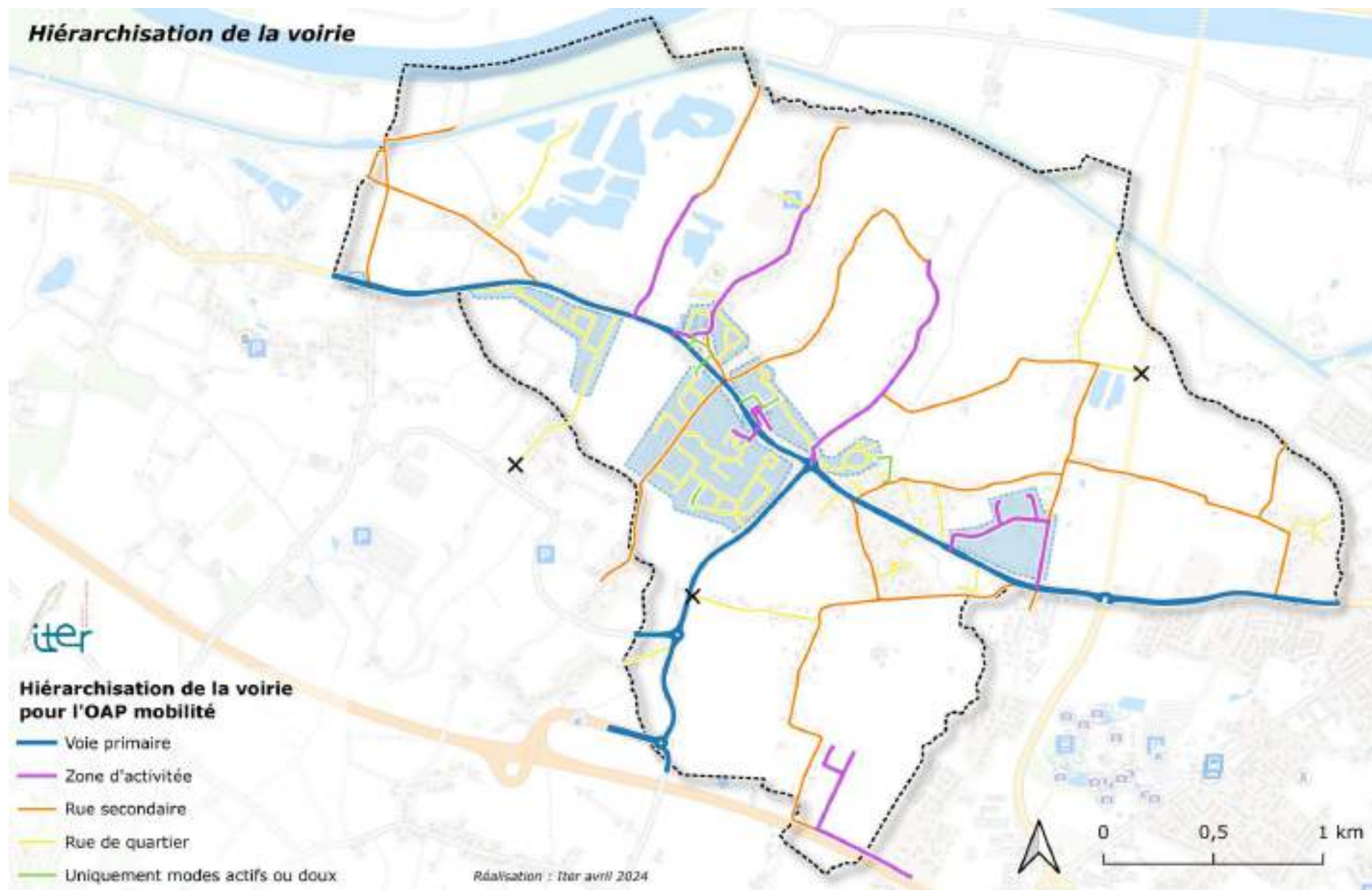
Hiérarchisation de la voirie

La hiérarchie

- **Hiérarchiser le réseau de voirie** participe à sa lisibilité et son bon fonctionnement, ainsi qu'à la **continuité des liens** par mode de déplacement (surtout pour les modes actifs) et à une bonne accroche au contexte existant. Cette hiérarchie améliore la perception, l'adaptation des comportements des automobilistes et ainsi la diversité des autres usages de l'espace public. Elle est un des leviers de la qualité des futurs espaces publics.
- Les projets doivent donc s'appuyer sur une hiérarchisation de la voirie :
 - **Les voies primaires** relient les différents quartiers ou communes entre elles. Les interventions se font le plus souvent en réhabilitation. Elles répondent à des impératifs spécifiques, définis au cas par cas en accord entre le gestionnaire de voirie et l'AOM, et la fonction circulatoire est le plus souvent privilégié. Elles ne sont que brièvement abordées dans cette OAP.
 - **Les rues de zones d'activités** assurent la connexion avec les voies primaires et permettent de desservir les activités en prenant en compte les différents usages, dont le trafic de poids lourds. On retrouve également dans cette catégorie les voies d'accès aux commerces.
 - **Au sein des quartiers, on distingue**
 - **les rues secondaires** qui assurent la connexion avec les voies primaires : les déplacements de proximité, internes au secteur, sont privilégiés.
 - **Les rues de quartier** qui assurent l'accès à l'habitat et aux activités riveraines.
 - **Enfin, les cheminements doux** sont des axes uniquement dédiés aux modes actifs (piétons, PMR, vélos, trottinettes, rollers...). Les cheminements doux sont en lien avec le plan guide des aménagements cyclables rappelés dans la suite de ce document.

Recommandations à respecter pour la commune de Brax

Hiérarchisation de la voirie



Recommandations à respecter pour la commune de Brax

Dimensionnement des futures voiries

Le juste dimensionnement

L'espace le plus coûteux et le plus complexe concerne la **voirie**. Son dimensionnement doit donc être pertinent par rapport au trafic attendu et voulu.

En effet, il convient de ne pas surdimensionner les voies, pour ne pas artificialiser inutilement l'espace naturel, et pour limiter les vitesses excessives, des effets de shunt et de report de trafic.

En dehors des voiries primaires, il est proposé par défaut de recourir aux dimensionnements suivants : 4m pour un sens unique (pour vélo à contre-sens avec marquage par peinture par exemple); **4,25 ou 4,5m si circulation d'un bus sur voie à sens unique; 5m si voie à double sens.**

Il convient d'éviter autant que possible les voies en impasse.

Les espaces hors bande de roulement doivent également faire l'objet d'une réflexion quant à leur dimensionnement en fonction des besoins avérés et/ou attendus dans le secteur.

Le **choix des végétaux** (arbres, haies, essences rampantes ou buissonnantes...) adaptés au climat mais aussi aux dimensions des espaces est capital ainsi que les matériaux retenus. Les questions d'entretien doivent être prévues et anticipées. La végétation haute est proscrite aux carrefours pour préserver la co-visibilité.

La prise en compte de la réglementation liée à la défense extérieure contre l'incendie, des autres contraintes et des autres OAP thématiques et sectorielles

Les contraintes s'appliquant à l'espace public sont nombreuses et contribuent à façonner ses dimensions, ses fonctionnements et ses qualités, en dehors de la « simple » thématique mobilité.

A ce titre, la **protection contre l'incendie** génère des règles et des dimensionnements qu'il est obligatoire d'intégrer (par exemple celles des voies échelle, des voies engin) et qui peuvent avoir des conséquences importantes sur la conception de programmes à construire (hauteur du bâti, désenfumage ou non de certains espaces, coûts induits...) et la conception des espaces publics (hauteur de la végétation).

De même, la **collecte des ordures ménagères** contraint la configuration des espaces en fonction de la vocation des quartiers (habitat dense avec opérations de logements collectifs ou habitat individuel, zones d'activités artisanales ou commerciales...).

Les autres **Orientations d'Aménagement et de Programmation (OAP)**, comme celles concernant le Paysage, la Trame Verte, Bleue et Noire ou les OAP sectorielles, peuvent impliquer des choix différents aux principes annoncés dans l'OAP mobilité et peuvent infléchir les principes d'organisation.

Recommandations à respecter pour la commune de Brax

Le dimensionnement des voiries basé sur la hiérarchisation présentée précédemment

Voies primaires :

Principe : Les voies primaires relient les quartiers ou les secteurs de l'agglomération. Le trafic sur ces voies peut être très différent selon les pôles reliés.

Caractéristiques :

- La présence d'aménagement cyclable est systématique :
- En deçà de 4000 véhicules / Jour : on pourra avoir recours à une chaussée centrale à voie banalisée, sous réserve de visibilité suffisante et d'absence de risque de stationnement illicite : les bandes de rives sont élargies à 1,5m, la voie centrale (entre 3 et 4m) est utilisée pour la circulation motorisée dans les deux sens, les croisements se faisant en utilisant les bandes de rives.
- Au-delà de 4000 véhicules / jours: pistes cyclables. Les voies vertes de moins de 4m de large sont déconseillées en ville, les éventuelles pistes à hauteur de trottoir doivent laisser un espace piéton clairement identifié d'au moins 1,80. Elles sont proscrites dans les quartiers à forte intensité piétonne.
- Du stationnement automobile peut être implanté, en alternance avec la végétation, entre les pistes et les voies motorisées.
- Au moins un des deux trottoirs présente une largeur d'au moins 1,80m, l'autre étant dimensionné à 1,40m.
- Elles sont dimensionnées pour une vitesse limite de 30 Km/h (50 Km/h pour les principales artères). Les voiries à double sens n'ont pas de marquage central en ville.

Largeurs conseillées pour l'infrastructure viaire :

- 4m en sens unique ou 4,5m si passage d'un bus,
- 6m en double sens.

Rue des zones d'activités ou en lien avec les commerces :

Principe : privilégier les **voies à sens unique** pour les poids lourds et voitures sans stationnement latéral, en séparant fortement les modes actifs (piétons et vélos sur des espaces mixtes protégés par une noue plantée ou une rivière sèche).

Dans le cas d'une **voie à double sens** organiser l'espace pour les cyclistes en développant des aménagements séparés (pistes cyclables ou voies vertes).

Caractéristiques :

Pour la création des aménagements cyclables connexes aux rues des zones d'activités, il est nécessaire de bien choisir la localisation de la voie verte ou de la piste cyclable et les séparer de la voie motorisée par une bordure ou un espace planté.

Largeurs conseillées pour l'infrastructure viaire :

- 4,5m en sens unique pour permettre le passage des PL,
- 6m en double sens.

Recommandations à respecter pour la commune de Brax

Le dimensionnement des voiries en fonction de la hiérarchisation présentée précédemment

Rues secondaires :

Principe: privilégier les **voies à sens unique**, avec double sens cyclable. Si nécessaire, une voie à double sens est possible mais l'espace consacré aux véhicules motorisés sera aussi limitée que possible (largeur globale de la voie, recours à des aménagements de type zone de rencontre ou chaucidou). La vitesse est limitée à 30 Km/h.

Caractéristiques:

- Créer des trottoirs confortables (1m80 au minimum) de chaque côté de la voirie.
- Les aménagements cyclables peuvent se faire de manière partagée via des zones de rencontre ou des zones 30 mais également séparé si la voie est considérée comme structurante par les différents schémas cyclables existants.
- Pour les accès aux éventuelles rues de desserte, il est conseillé d'avoir recours aux trottoirs traversants : ce n'est pas le trottoir qui s'abaisse pour permettre aux piétons de traverser, mais la chaussée qui monte pour traverser le trottoir afin d'accéder à la nouvelle rue.

Largeurs conseillées pour l'infrastructure viaire :

- 4m en sens unique,
- 5m en double sens.

Rues de quartier :

Principe : Privilégier les « **zones de rencontre** » ou les **zones 30 avec voie à sens unique partagée** entre véhicules et vélos et piétons. Le double sens cyclable est systématique. La voie peut être à double sens en conservant une largeur contrainte pour les véhicules motorisés, et des espaces permettant de se croiser. Alternier la plantation et le stationnement pour créer des chicanes et réduire la vitesse. La vitesse est limitée à 20 km/h ou 30 km/h.

Caractéristiques:

- Créer des trottoirs confortables (1m80 au minimum) de chaque côté de la voirie.
- Les aménagements cyclables doivent se faire de manière partagée via des zones de rencontre ou des zones 30.
- Lorsqu'ils arrivent d'une rue primaire ou secondaire équipée d'un trottoir, les véhicules devront traverser le trottoir pour accéder à la rue tertiaire (trottoirs traversants).

Largeurs conseillées pour l'infrastructure viaire :

- 4m en sens unique,
- 5m en double sens.

Les cheminements doux :

Principe : aménager des espaces mixtes pour piétons et vélos, avec espace(s) planté(s) ou perméable(s). Réglementation en voie verte.

Caractéristiques générales :

- Aménager un chemin « ouvert » au centre par un matériel limitant l'artificialisation pouvant être franchi à vélo sans risque de
- Laisser l'accès possible aux véhicules pompiers ou d'entretien.
- Prévoir un éclairage public et un jalonnement associé.
- Si opération d'envergure (forte densité, grand nombre de logements ou de bâtiments d'activité...): possibilité de renforcer la largeur de l'espace mixte piétons/vélos, et de ne pas se limiter au 3m conseillé.

Largeurs conseillées :

- 3m minimum pour la voie verte. Plus si la place le permet.

Recommandations à respecter pour la commune de Brax

Rappel des infrastructures préconisés dans la charte cyclable de ce document

Les infrastructures respectent les éléments de dimensionnement ci-contre.

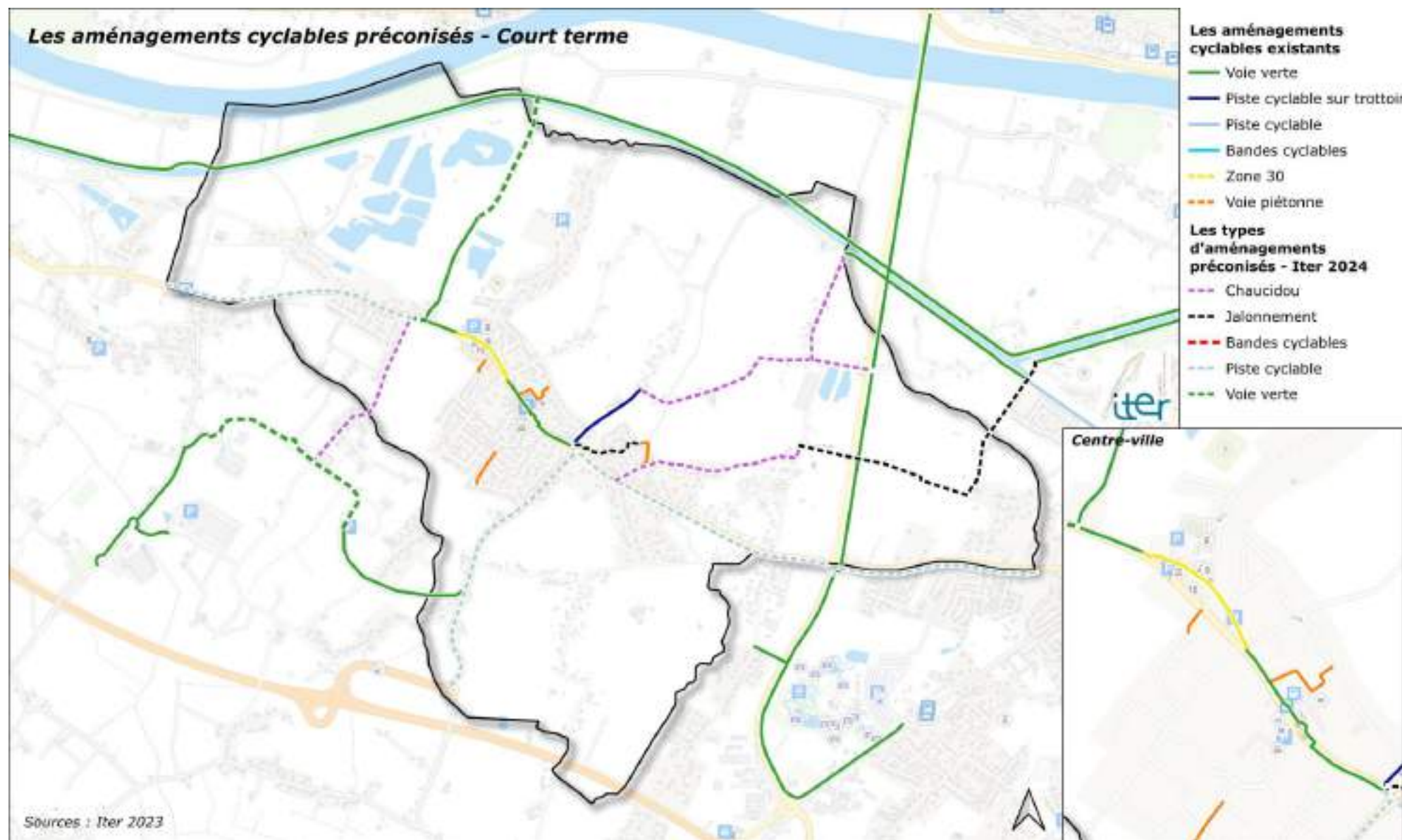
Les espaces cyclables devront être colorés en **vert** (à défaut en **ocre** en cas de problématique d'insertion paysagère) :

- Aux intersections ;
- Dans les zones où la cohabitation vélo / voitures génère un danger ;
- Autant que possible sur les pistes situées au niveau du trottoir.

Type	Largeur nécessaire en m
File avec trafic poids lourd ou bus	3,00m
File voiture, trafic PL limité et desserte bus avec une fréquence inférieure à 45min	2,50m
Trottoir	1,40m (confortable : 1,80m)
Piste cyclable, hors séparateur	2m pour une unidirectionnelle, (recommandation CEREMA : 2,00m) 3m pour une bidirectionnelle
Voie Verte	3m
Bande cyclable (hors caniveau et marquage séparatif)	1,50m (recommandation CEREMA : 1,50)
Place de stationnement longitudinal	2,00
Stationnement en épi	45° : 4,80m. 75° : 7,15m
Espace entre l'aménagement cyclable et le stationnement longitudinal ou en épi non inversé	0,50m
Giration prise en compte pour les aménagements cyclables (à étudier au cas par cas)	15m pour 27 Km/h, 10m à 20 Km/h, 5m à 12 Km/h
Giration des véhicules motorisés dans les carrefours giratoires (à étudier au cas par cas)	12m en entrée, 15m en sortie
Giration bus (à étudier au cas par cas)	5,5m intérieur, 14m extérieur

Recommandations à respecter pour la commune de Brax

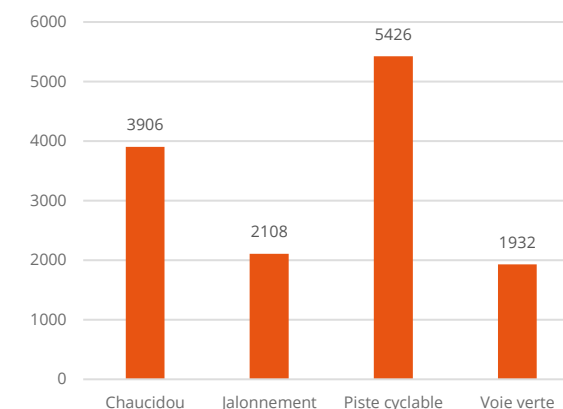
Plan guide des aménagements cyclables – Court terme



Un premier réseau connecté vers les communes périphériques et la sécurisation des voies principales de la commune :

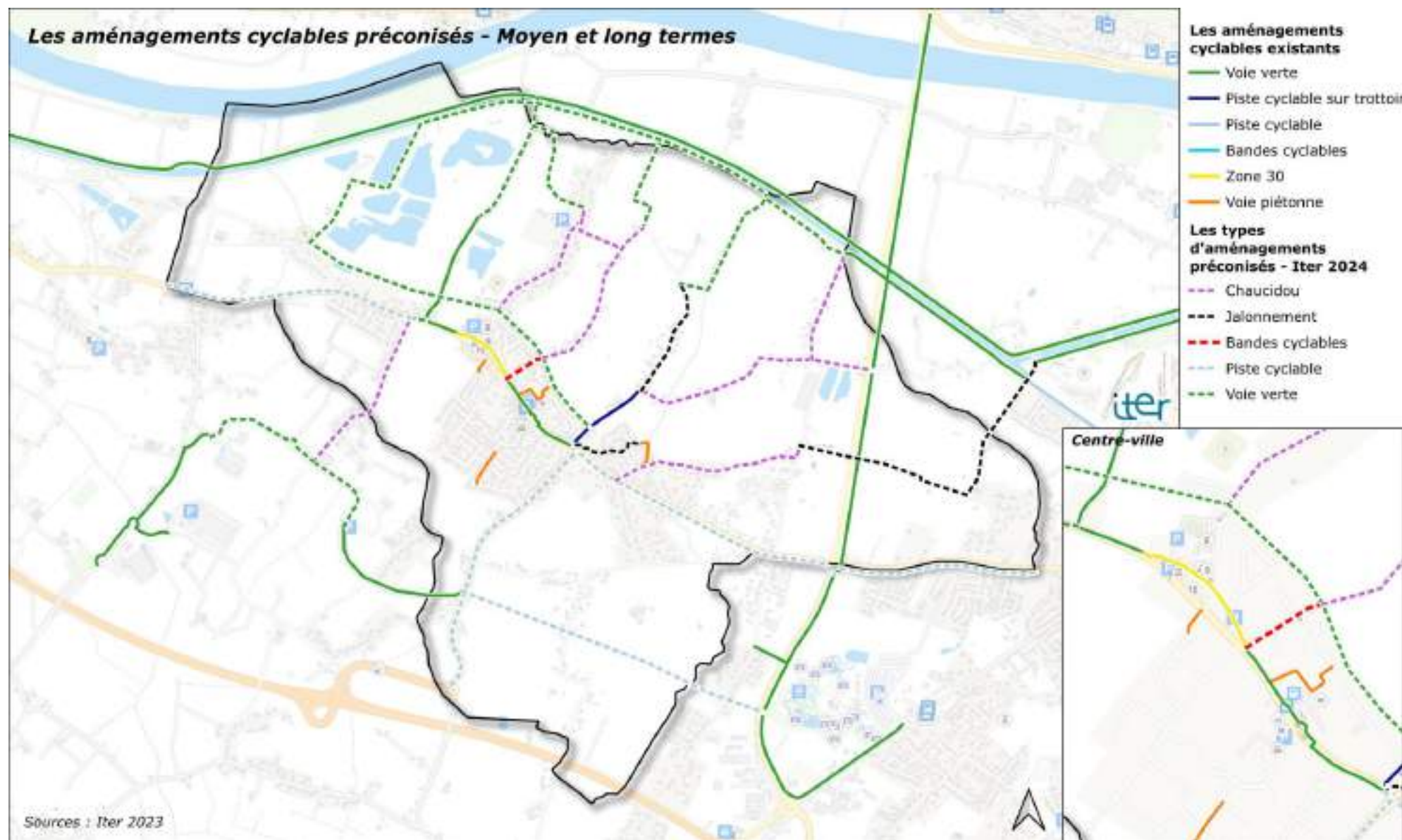
- Un réseau se basant sur des axes structurants et permettant de créer les connexions manquantes entre les points d'intérêts de la commune,
- Un réseau qui se base sur une proposition communale mais en lien avec le schéma d'agglomération d'Agen ainsi que le schéma des mobilités actives du département du Lot-et-Garonne.

13 372 mètres d'aménagements préconisés à court terme :



Recommandations à respecter pour la commune de Brax

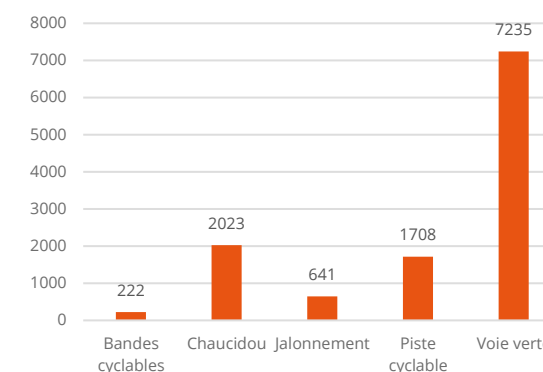
Plan guide des aménagements cyclables – Moyen et long terme



Un deuxième réseau permettant de prendre en compte les projets de la commune, de relier les zones d'habitation restantes et de mailler une continuité cyclable au sud du Canal Latéral à la Garonne :

- Un réseau à moyen et long terme qui se base sur le réseau viaire secondaire ainsi que sur les futures connexions viaires des futurs projets de la commune,

11 829 mètres d'aménagements préconisés à moyen et long terme :



Recommandations à respecter pour la commune de Brax

Le stationnement automobile

Principe : le stationnement est une forte contrainte pour les opérations d'aménagements. Gros consommateur d'espace, il est aussi facteur d'imperméabilisation des sols. Une bonne organisation permet **le recul de la voiture** dans l'espace, ce qui bénéficie aux autres usagers et autres infrastructures.

Caractéristiques pour les opérations de logements collectifs ou intermédiaires

➔ Localisation au plus près de l'accès à la parcelle privative, pour limiter les voies d'accès, de préférence au nord des bâtiments, en privilégiant le stationnement sous le bâtiment (en RDC ou en demi-sous-sol, pour limiter l'imperméabilisation des sols). La totalité des places sont pré-équipées pour recevoir une borne de recharge de 7 KW.

Caractéristiques pour les opérations de logements individuels ou groupés

➔ Au-delà du premier véhicule / logement, regroupement des stationnements près des accès de parcelles, *a minima* par 2 dans le cas du bâti groupé, si possible en « poche » pour 4 logements, pour minimiser les voies d'accès ; des abris peuvent être prévus, ce qui justifie le regroupement. Une attention sera portée à l'éventuelle alimentation électrique de ces espaces pour permettre le rechargement.

Stationnement visiteurs / commerçants

➔ Stationnement possible en latéral pour les visiteurs (relativement éloigné des entrées de logements pour éviter le stationnement privatif) et près des commerces, sous la forme de stationnement à durée limitée.



Recommandations à respecter pour la commune de Brax

Stationnement vélo à proximité des Etablissements Recevant du Public (ERP)

Le stationnement dédié aux usagers ou visiteurs des ERP devra être situé au plus près de l'entrée des Etablissements Recevant du Public.

Le nombre de places à proposer peut être calculé selon la formule suivante :

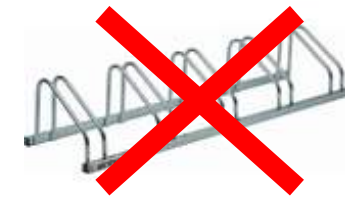
$$\text{Nb places} = \text{Capacité maximale de l'ERP} \times \text{part modale souhaitée}$$

Par exemple, la part modale peut être de :

- 5% par défaut,
- 7,5% si des aménagements de qualité sont ou seront situés à moins de 150m environ (se reporter au schéma des mobilités actives),
- 2,5% si l'équipement est situé en dehors de la zone agglomérée et loin de tout aménagement cyclable.

L'usage de « râteliers », qui ne permettent d'attacher qu'une roue, ne protège pas du vol. Il est donc proscrit.

On aura recours à des arceaux. Ceux-ci sont abrités si la durée typique de visite de l'ERP est supérieure à 2h. Un guide des stationnements cyclables est présent dans les fiches actions de la commune.



Râtelier « pince roues » à proscrire



Recommandations à respecter pour la commune de Brax

Stationnement vélo dédié aux résidents ou aux employés

Accès au local

- Le stationnement devra être situé dans un espace fermé (accessible par clé ou badge), bien éclairé (100 lux minimum recommandé, avec déclenchement automatique). Il sera situé au rez-de-chaussée ou au 1er sous-sol.
- L'accès doit être simple et aisé pour un cycliste, avec des pentes faibles (inférieures à 10 %) ou des ascenseurs. Limiter le nombre de portes à franchir à deux, éviter obstacles et ressauts supérieurs à 2 cm. Si l'accès se fait par ascenseur, la surface minimum est de 1,8*2m. S'il est impossible d'éviter un escalier, prévoir une goulotte.
- Le stationnement est situé à moins de 50m de l'entrée du bâtiment.

Organisation interne

- La surface minimale par emplacement vélo est de 1.5m² hors espace de dégagement.
- Pour les vélos à grand gabarit, une réservation d'emplacements et aires libres de tout mobilier au sol est recommandée, avec un ratio d'1 emplacement pour 10 vélos.
- Le local est équipé de support d'attache permettant d'accrocher le cadre et la roue à l'aide d'un antivol U (attache entre 50 et 80 cm de hauteur). Il peut être fixé au sol (scellé, diamètre de tubes du support < 60mm, en acier galvanisé ou avec une résistance équivalente) ou au mur.
- L'organisation du stationnement respectera les dimensions ci-contre (source FUB* 2023).

Vélos standards (hors vélos cargo, biporteurs et triporteurs)	Emplacement vélo		Allée de circulation / dégagement	Hauteur libre de tout obstacle en tout point du sol
	Largeur entre 2 places	Profondeur mesurée perpendiculairement à l'allée de desserte	Largeur	
En bataille (perpendiculaire)	75 cm	2 m	1,80 m	2 m à 2,20 m
En épi à 45° (en diagonale)	1,40 m pour le 1 ^{er} vélo 1 m pour les vélos suivants	1,40 m	1,20 m à 1,40 m	2 m à 2,20 m
Le long de l'allée (longitudinale)	2 m	75 cm	90 cm	2 m à 2,20 m
Support double étage	60 cm	2 m	2,65 m	2,80 m
Surélévation alternée de la roue avant	60 cm	2 m	1,80 m	2 m

Vélos à grand gabarit et remorques	Longueur	Largeur	Allée de circulation	Hauteur libre de tout obstacle en tout point du sol
Emplacement isolé	3 m	1,20 m	2,50 m	2 m
Emplacements côte à côte, sans séparateur	3 m	1 m	2,50 m	2 m

Source : FUB 2023

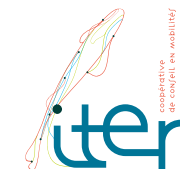




RÉGION
Nouvelle-
Aquitaine

Merci !

Corentin Rey
07 84 94 61 69
corentin.rey@iternet.org



Coopérative de conseil
en mobilités
118 rue Bonnat
31400 Toulouse
www.iternet.org