

Château-Gontier

Murrhardt

Frome

Rabka-Zdrój



Atelier N°4

« Favoriser les modes de déplacements doux »

Favoriser les modes de déplacements doux

La mobilité constitue un enjeu environnemental majeur dans les petites villes, disposant rarement d'un système de transport public.

Afin de limiter l'usage de l'automobile et de promouvoir les déplacements doux, plusieurs outils mis en place par les collectivités y contribuent en particulier la place réservée au



1. Préambule

2. Orientations : Plan de Modération de Vitesse

3. Orientations : Schéma des Circulations Douces



Quelques Éléments de diagnostic ...

Atouts

- Un territoire **favorable à la pratique de la marche et du vélo** (en terme de taille d'agglomération, présence d'équipement de proximité),
- **Un usage mode doux déjà existants** (3,2 à 6,5% des déplacements s'effectuent à vélo sur la zone urbaine, 2 fois plus que la moyenne nationale) et un potentiel important (notamment en lien avec les établissements scolaires du territoire),
- Un territoire possédant de **nombreuses opportunités d'aménagement** (aménagements doux existants, sentes piétonnes, rue tranquille, ancienne voie ferrée, projet de voie verte, nouveaux quartiers, etc....),
- Une **volonté d'apaiser la circulation automobile** avec la mise en place de nombreux ralentisseurs

Faiblesses

- Un **territoire contraint** par des coupures naturelles (Mayenne, relief) et des infrastructures importantes (RN, RD, rocade)
- **Peu d'aménagements cyclables** qui rend peu attractif la pratique du vélo,
- Nombreux sens uniques en centre ville (sans double sens cyclable)
- **Des secteurs de circulations apaisées encore peu nombreux**



1.

SCHÉMA DIRECTEUR DES LIAISONS DOUCES



Résultats des 34 enquêtes qualitatives réalisées (hors enquêtes devant les collèges)

34 enquêtes auprès d'usagers rencontrés aux points de comptage :

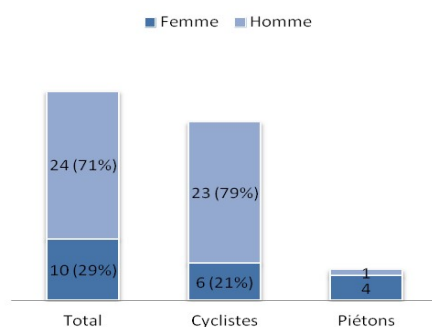
- **29 usagers cyclistes**
- **5 piétons**, usagers cyclistes occasionnels

Typologie des personnes enquêtées

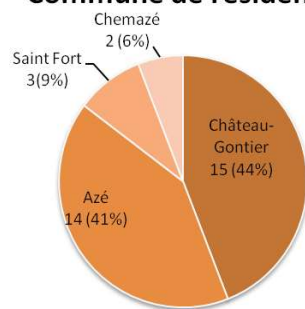
Majoritairement des cyclistes hommes (23, 79%), habitant sur Château-Gontier ou Azé, avec une faible représentativité des 20-40 ans.

La moitié d'actifs (17, 50 %), 10 collégiens, lycéens ou étudiants (29%) et 7 retraités (21%)

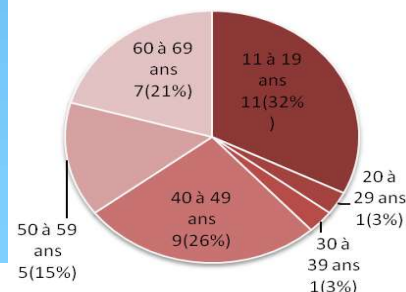
Typologies des enquêtés



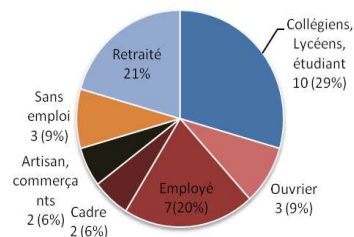
Commune de résidence



Âges des enquêtés



Catégories socio-professionnelles des enquêtés



2 groupes de travail organisés sur les liaisons douces

- **Ordre du jour**

- **Présentation de la démarche**
- **Échanges sur les besoins et attentes en terme d'aménagements doux sur le territoire**
- **Travail sur l'élaboration d'un schéma des liaisons douces sur la zone agglomérée**

- **Les liaisons douces à aménager**

- **En priorité, les axes d'entrée de ville de Château Gontier et d'Azé :**

- **Sur Château-Gontier :** Secteur Rue de la Libération / RD 1 / RD 112 / avenue de la Division Leclerc, contre allée piétonne rue de la Libération, Secteur Avenue Eric Tabarly / Rue Georges Clémenceau, Route d'Angers / Avenue du Maréchal Joffre (avec connexion avec la voie verte aménagée la long de la RD 288 vers Saint Fort),
- **Sur Azé et Château-Gontier :** Rue Saint Aventin, Route de Châtelain, Rue Jeanne Vives, Route de Sablé, Avenue du Maréchal Foch et Rue Thiers

- **Entre le lycée professionnel agricole et la ZC de la Fougetterie à Azé**

- **Entre le chemin de terre rouge et le centre ville de Château-Gontier**

- **Entre la ZI Ouest de Bazouges, Collège J Rostand et le centre ville de Château Gontier**

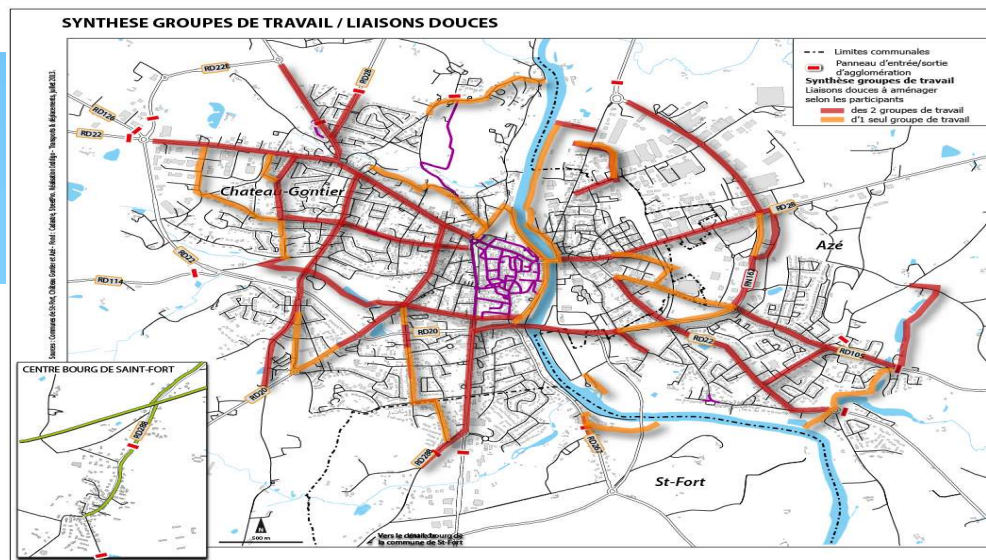
- **Le long des boulevards de contournement (à l'Est de la Mayenne principalement)**

- **Vers la voie verte en cours d'aménagement sur l'emprise de l'ancienne voie ferrée:**

- **Le contre – halage**

- **Entre le chemin de halage et la zone de loisirs de l'Oiselière**

- **Rue des Moyettes**



Itinéraire
sécurisé

Itinéraire
cohérent

Sans dé-
tour inutile

Itinéraire
attractif

Itinéraire
confortable

- Avoir un réseau maillé d'aménagements doux sur l'agglomération
 - *Créer des aménagements spécifiques « modes doux » le long des principales routes départementales d'entrée de ville*
 - *Apaiser la circulation en dehors des axes principaux de circulations*
 - *Connecter les aménagements existants*
- Assurer des liaisons fonctionnelles vers les pôles générateurs majeurs
 - *Liaisons vers le centre de Château-Gontier*
 - *Liaisons vers les écoles (piéton), collèges et lycées (vélo, piéton)*
 - *Liaisons vers les principales zones d'activités*
- Sécuriser les franchissements de la contournante et de la Mayenne
- Améliorer l'offre en stationnement vélo
- Communiquer et sensibiliser la population sur la marche à pied et le vélo



2. PLANS DE MODÉRATION DES VITESSES



2.1/ Qu'est-ce qu'un plan de modération des vitesses ?

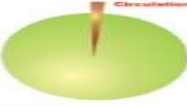
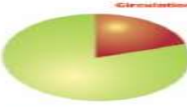
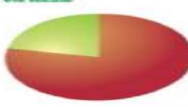
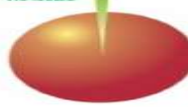
Qu'est ce qu'une Ville à 30 ?

Favoriser la ville locale et limiter les vitesses, afin de permettre la cohabitation pacifiée de tous les modes

- Réduction des largeurs de voiries au strict minimum
- Rétablir le principe de priorité à droite
- Aménager des ralentisseurs aux points stratégiques

Dans le processus d'aménagement, inversement d'un mode de pensée : la zone 30 devient la règle générale et le 50 km/h devient l'exception

Outils d'aménagements

 aire piétonne	 zone de rencontre limitée à 20 km/h	 zone 30 limitée à 30 km/h Partage apaisé	 D 906 COURPIÈRE agglomération limitée à 50 km/h	 section 70 section limitée à 70 km/h
Au pas pour tous les véhicules Destinée aux piétons	Priorité aux piétons			
 Circulation Vie locale	 Circulation Vie locale	 Vie locale Circulation	 Vie locale Circulation	 Vie locale Circulation
				



Les aménagements en zone 30

Que doit comporter une zone 30 ?

- **Les dispositifs réglementaires** (art. R 110-2 du Code de la Route)
 - Les **panneaux d'entrée (B30) et de sortie (B51)** bien en évidence
 - Des **aménagements** cohérents avec la **limitation de vitesse** applicable (par exemple chicane, bypass cyclable, stationnement alterné, coussin, aménagement paysager, ...)
 - L'ensemble des chaussées en zone 30 doivent être à **double-sens pour les cyclistes**, sauf impossibilité avérée
 - La **largeur minimale** des **cheminements piétons** est de 1m40 libre de tout mobilier ou de tout autre obstacle éventuel
- **Les aménagements complémentaires possibles, plus particulièrement en entrée de zone**
 - Un **panneau pédagogique** permettant de marquer l'identité de la zone apaisée
 - Un **radar pédagogique** indiquant la vitesse instantanée des véhicules
 - Il n'est pas obligatoire d'aménager des traversées piétonnes normalisées (choix de matériaux en cohérence avec les aménagements)



Saint-Symphorien (35)



Batz-sur-Mer (44)



2.2/ Synthèse des groupes de travail

Atouts/Contraintes d'une modération des vitesses généralisée en ville selon les participants

Atouts

Cités lors de l'ensemble des réunions

- **Plus de sécurité pour tous**, et plus particulièrement pour les piétons et les cyclistes

Cités lors de 3 réunions sur 4

- **Permet le développement de l'usage de la marche et du vélo**
- **Moins de bruit**,
- **Moins de pollution**
- **Moins de stress** pour tous, notamment pour les parents et les enfants

Cités lors de 2 réunions

- Permet une **réappropriation de l'espace urbain** par tous, **plus de places pour les piétons et les cyclistes**
- **Meilleure cohabitation entre les différents modes de déplacement** (marché à pied, vélo, voiture, ...)
- Créé des **zones de vie, de partage**, crée plus de convivialité et une meilleure qualité de vie
- Responsabilise la population, **plus de respect des uns des autres**, renforce la citoyenneté

Cités lors d'1 réunion

- Facilite le développement des **pédibus**
- Engendre une baisse d'usage de la voiture
- Permet de dynamiser le commerce de proximité
- Réflexion sur son mode de déplacement, changement de comportement

- Plus de fluidité du trafic

Contraintes

- **Cout important** pour la collectivité des aménagements pour mettre en place le plan de modération des vitesses

- **Risque d'allongement des temps de parcours** des automobilistes et des cars
- **Nécessite des contrôles routiers fréquents**

- Nécessite **des aménagements clairs, lisibles**

- Nécessite **d'éduquer les usagers**, de faire adhérer les usagers

- Risque de **pollution visuelle** (« forêt » de panneaux)

- **Incite à prendre des routes parallèles** (risque d'augmentation des vitesses et trafics en dehors des zones réglementées)

- **Danger de certains aménagements** : dos d'âne pour les motards, sentiment de danger des automobilistes avec cyclistes en contre sens, risque d'accident plus nombreux entre cars et cyclistes

- Nécessite de **prendre en compte les contraintes liées au contexte rural** de la commune : passage d'engins agricoles, laitiers, camions de livraison, cars scolaires ...

- Peut engendrer une **réduction des flux** au sein de la commune, des **difficultés d'accès** à la commune

- **Perte de liberté pour les automobilistes**



Merci de votre attention,

Danke

Dziekuje

Thank You

