

Thème IV

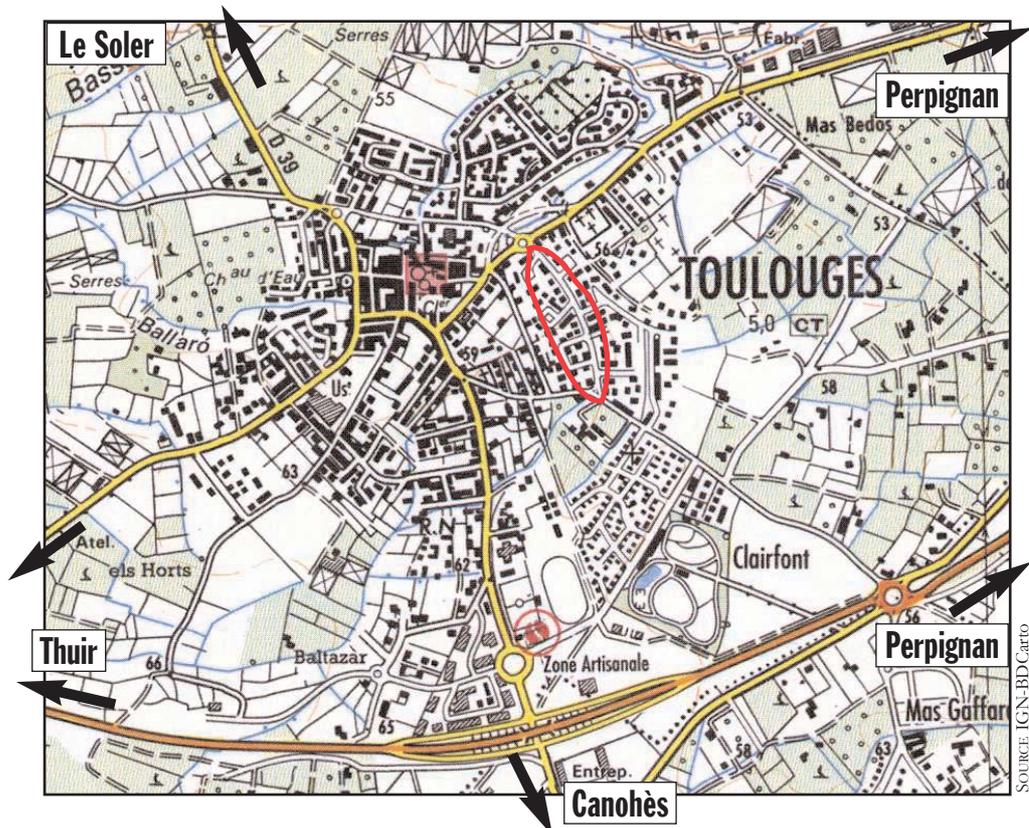
Espace affecté aux cyclistes

Aménagement d'une voie de quartier

Localisation du site et caractéristiques

Toulouges est une ville moyenne de 5 500 habitants, située à 5 km au sud-ouest de Perpignan dans le département des Pyrénées Orientales.

Elle a connu ces dernières années un fort développement de son urbanisation. Les axes structurants et pénétrants de la ville traversent de nombreux secteurs d'habitat. Tel est le cas de l'avenue Albert Saisset, voie structurante en milieu pavillonnaire, qui supporte un trafic de l'ordre de 5600 véhicules par jour (comptages 2004).



▷ Certu 2007/51



MINISTÈRE DE L'ÉCOLOGIE,
DU DÉVELOPPEMENT
ET DE L'AMÉNAGEMENT
DURABLES

▲ Problèmes rencontrés avant aménagement

L'avenue Albert Saisset est une voie communale qui traverse deux lotissements « Las Palabas » et « L'Olivette ». Elle est empruntée pour les déplacements domicile-travail avec Perpignan.

Les riverains se plaignent de conflits d'usage entre circulation de transit local et usages riverains, notamment pour les piétons et cyclistes (collège à proximité).

La route a des caractéristiques qui ne favorisent pas une conduite apaisée ni des vitesses modérées :

- largeur de chaussée de 10 m ;
- accès directs sur la chaussée et carrefours peu lisibles ;
- qualité esthétique médiocre (revêtement, mobilier vétustes).

Les vitesses pratiquées sont jugées trop élevées compte tenu de la forte présence des usages locaux et des échanges internes.

Des aménagements légers avaient été réalisés en 1999 (modifications des trajectoires et création d'un terre plein central avec implantation de balises). Ils n'ont pas permis de modérer les vitesses pratiquées ni de limiter les conflits d'usage.



Réalisation
d'aménagements légers dont l'efficacité
a été insuffisante



▲ Description de l'aménagement

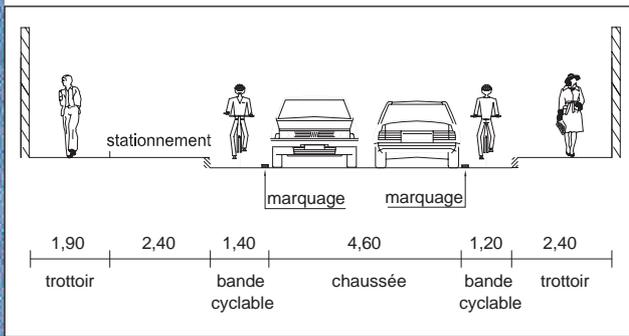
L'aménagement proposé répond à plusieurs objectifs :

- réduction des vitesses pratiquées par les véhicules en transit ;
- maîtrise des trafics ;
- prise en compte des vélos ;
- organisation du stationnement ;
- meilleure prise en compte des piétons ;
- valorisation de l'image et du cadre de vie.

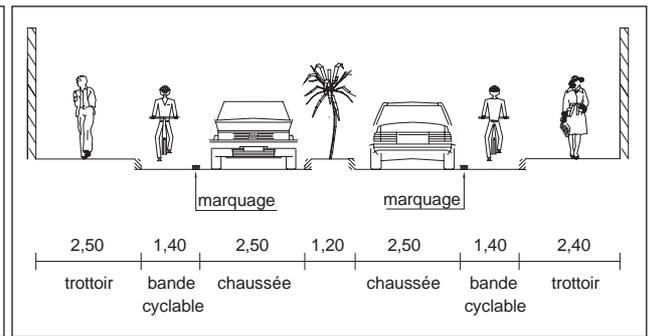
L'aménagement consiste, sur une longueur de 400 m, en une diminution des largeurs de voie au profit des modes doux, accompagnée d'une variation du profil en travers compte tenu du tracé en plan rectiligne de la section. La variation du profil en travers est introduite par un déport de chaussée (chicane) créant une modification de trajectoire, donc une contrainte de conduite. Les chicanes sont accompagnées de dispositifs de protection pour les cyclistes.

Les aménagements mis en œuvre en 2001 sont les suivants :

- réduction de la largeur de la chaussée à deux voies de 2,50 m (voire moins ponctuellement) ;
- variation du profil en travers avec aménagement de chicanes ;
- création de pistes cyclables au niveau du trottoir et de bandes cyclables de 1,20 m de large, protégées aux points d'inflexion des chicanes par des surépaisseurs non agressives ;
- amélioration des cheminements piétons et rétablissement de leur continuité ;
- aménagement du stationnement longitudinal hors chaussée ;
- traitement des carrefours d'accès aux lotissements.



PROFIL EN TRAVERS 1 : chaussée bidirectionnelle de largeur réduite (4,60 m) avec bandes cyclables (1,20 m côté trottoir et 1,40 m côté stationnement)



PROFIL EN TRAVERS 2 : chaussée à 2 voies de largeur 2,50 m avec plantations en axe (autorisant les manœuvres de tourne-à-gauche) et bandes cyclables





Dispositif de protection des cyclistes et de guidage au droit des chicanes



Raccordement entre la piste cyclable au niveau du trottoir et la bande cyclable



Carrefours d'accès aux lotissements : plantations en axe autorisant les manœuvres de tourne à gauche et traitements de sol



▲ Coût et modalités de financement

Le coût de l'aménagement s'élève à 160 000 € TTC ; il a été pris en charge par le SIVOM Portes Pyrénées Roussillon.

▲ Bilan

L'aménagement donne entière satisfaction, aux riverains et aux élus ; on ne constate aucun report de trafic sur d'autres voies.

La poursuite de la réalisation est programmée pour les sections amont et aval.

Aucun accident n'est recensé ni avant ni après l'aménagement ; on constate en revanche une diminution des vitesses pratiquées.

Depuis la réalisation d'un collège en extrémité de voie, la fréquentation des vélos et des cyclomoteurs a augmenté.

Commentaires

Les arbustes plantés dans les îlots séparateurs sont des essences de type « brachychiton populneus » dont les troncs resteront à terme de petits diamètres (inférieurs à 10 cm).

Les chicanes réalisées en surépaisseurs ne sont pas agressives vis-à-vis des motos. Elles ont peu d'effet de contrainte sur les trajectoires des véhicules dû à un faible déport, mais participent à l'aménagement de la traverse en créant des points de rupture.

Les largeurs de bande cyclable sont cohérentes avec les recommandations techniques en vigueur, mais représentent plutôt des valeurs minimales (une largeur de 1,50 m hors marquage est préférable, avec une surlargeur de 0,50 m lorsqu'il existe un stationnement latéral autorisé).

Pour en savoir plus sur la conception des aménagements cyclables, se référer à l'ouvrage « Recommandations pour les aménagements cyclables » publié en 2007.

En effet : « *Cet ouvrage s'inspire de fiches précédemment éditées par le Certu et d'expériences françaises et étrangères (Suisse, Pays-Bas) pour fournir un éclairage sur les politiques en faveur du vélo et aider à la mise en oeuvre pratique et technique des aménagements. Après une présentation des besoins des cyclistes et de la cohabitation avec les autres usagers il traite : * des outils permettant de définir et mettre en oeuvre des politiques cohérentes en faveur des cyclistes : textes réglementaires, procédures liées à l'urbanisme et aux PDU, suggestions d'actions ; * des recommandations pour les aménagements cyclables : voies réservées, géométrie, modération de vitesse pour les autres usagers, sécurité routière ; * du stationnement des deux roues et des protections antivol, de la complémentarité intermodale avec le vélo.* »

Cette fiche fait partie d'une collection intitulée « Petits aménagements de sécurité » commune au Certu et au Sétra. Les fiches concernant le milieu urbain sont éditées par le Certu, celles concernant la rase campagne par le Sétra. Cette série de documents a pour seule vocation de constituer un recueil d'expériences. Celles-ci ont été réalisées dans un contexte précis et ne peuvent être reproduites sans précaution. Ce document ne peut engager la responsabilité ni de son auteur, ni de l'Administration.

Ces fiches sont disponibles en téléchargement sur [http : //www.certu.fr](http://www.certu.fr)

Coordination du groupe de travail

Certu : Jean-Luc REYNAUD ☎ : 33 (0) 4 72 74 58 53

Setra : Anne-Marie BARC ☎ : 33 (0) 1 46 11 31 41

Réalisation de la fiche

CETE Méditerranée : Franck MONTI ☎ : 33 (0) 4 42 25 77 51

Réalisation du projet

SIVOM

Portes Pyrénées Roussillon

☎ : 33 (0) 4 68 54 90 25

Crédit photographique : CETE Méditerranée

© 2007 Certu

La reproduction totale du document est libre de droits.

En cas de reproduction partielle, l'accord préalable du Certu devra être demandé.