Avenue Général de Gaulle
Analyse en 2 parties relatives aux 2 usages différents

Partie Ouest de l'avenue
(porte d'entrée de Vineuil et zone de transition)

Partie Est de l'avenue
(Zone de vie locale et croisements multimodaux)

Une synthèse des réflexions en cours et des propositions à discuter ensemble.

Partie Ouest de l'avenue (porte d'entrée et zone de transition)

ZONE DE TRANSITION ➔ Principaux usages sur cette zone : circulation en voiture, en bus ou en vélo

Sentier piéton

Une piste cyclable

4 passages piétons

2 arrêts de bus

Partie Ouest de l'avenue (porte d'entrée et zone de transition)

4 principaux besoins identifiés	Solutions envisagées pour chaque besoin
Prévenir les risques dus à la vitesse en ligne droite et aux comportements inciviques à l'intersection «rue Pierre de Ronsard-rue Beaumarchais»	- Carrefour giratoire semi-franchissable à privilégier (explications diapo 4) - Présence accrue et régulière des forces de l'ordre
Baisser les nuisances sonores sur la ligne droite	- Réduction visuelle ou réelle de la largeur de la chaussée (latérale ou axiale) : voir exemples diapo 5 - Traitement des trottoirs afin d'améliorer la lisibilité du contexte urbain : rehaussement du trottoir ? (études existantes ?) - Revêtement phonique (gain acoustique par rapport à un revêtement traditionnel). Entretien ? Durabilité ? Contrainte T4 ?
Embellir durablement l'entrée de la ville	- Solutionner les palissades des fonds de jardin (PLU, arrêté municipal, négociation avec les propriétaires ?) - Bacs à fleur le long de l'avenue (voir exemples diapo 6) en favorisant la biodiversité.
Eviter les incidents entre cyclistes et piétons	- Création d'un sentier piéton sous les arbres entre les habitations et la piste cyclable.

Partie Ouest de l’avenue (porte d’entrée et zone de transition)

Retour d’expérience sur la mise en place de Stop sur l’axe principale

Une solution souvent évoquée pour réduire la vitesse en traversée d’agglomération est la mise en place d’un contre-stop, c’est-à-dire la création d’un stop sur l’axe principal pour favoriser l’insertion des usagers issus des voiries adjacentes. Ce type d’aménagement se révèle souvent être contre-productif voire dangereux car, à moins d’un fort trafic continu sur la voie adjacente, les usagers de l’axe principal ne marquent plus l’arrêt. Cela peut donc conduire à des situations potentiellement accidentogènes.

Carrefour giratoire semi-franchissable

La surlargeur en périphérie de l’îlot d’axe est franchissable.

Carrefour giratoire non franchissable

L’îlot d’axe, équipé de bordures hautes, est infranchissable

Source : https://www.loiret.fr/sites/loiret/files/media/documents/2018/01/guide-preco-amenagement-securite-en-agglo-janv2017%20%281%29.pdf

Partie Ouest de l'avenue (porte d'entrée et zone de transition)

Exemples de réduction visuelle de largeur de chaussée

> **UTILISATION EN RIVES DE CHAUSSÉE :**

Exemple 1 : Bandes latérales en agglomération

Exemple 2 : Bandes latérales en agglomération

Une chaussée large (> 6.00 m) permettant le passage des véhicules de grand gabarit est susceptible de procurer une perception routière peu compatible avec la maîtrise des vitesses en agglomération.

Une réduction visuelle de largeur de chaussée, par l'emploi de revêtements différenciés, est favorable à la réduction des vitesses pratiquées en confirmant l'ambiance urbaine sans compromettre le passage des véhicules de fort gabarit.

Cette réduction peut être réalisée au moyen d'une bande axiale ou de bandes latérales.

Source :
https://www.ardeche.fr/cms_viewFile.php?idtf=5999&path=23%2F5999_503_I_Guide_amenagement_reducteurs_vitesse_Global_BD.pdf

> **UTILISATION EN AXE DE CHAUSSÉE :**

L'utilisation d'une bande axiale en résine peut être réalisée seule.

Elle peut être combinée avec un marquage réglementaire permettant de délimiter un îlot peint

Partie Ouest de l’avenue (porte d’entrée et zone de transition)

Exemples d’embellissement le long de l’avenue

Ces aménagements devront rompre visuellement la monotonie de la ligne droite.

Toutefois, il faut veiller à ce que les plantations ne dépassent pas 0,60 m de haut afin de ne pas constituer de masque à la visibilité.

Partie Est de l'avenue (Zone de croisements multimodaux)

ZONE DE VIE LOCALE → 2 zones de croisements fréquents : piétons, cyclistes (zone 1) et véhicules motorisés

Usages fréquents : accès aux commerces, aux cabinets médicaux (et dentaires), aux transports collectifs (bus), aux tris sélectifs, trajets vers les écoles et le multi-accueil, sentiers piétons, pistes cyclables...

Pistes cyclables — 2 arrêts de bus — 4 passages piétons — Sentiers piétons

Partie Est de l'avenue (Zone de croisements multimodaux)

4 principaux besoins identifiés	Solutions envisagées pour chaque besoin
Ralentir au croisement Paul Verlaine (peu de visibilité)	- Un panneau Stop (vs le « céder le passage ») direction Blois-Vineuil ?
Différencier la zone de vie locale pour augmenter la vigilance des conducteurs (entre rue Paul Verlaine et rue André Chénier)	- Création d'un contraste avec une chaussée de couleur différente + marquage de triangles blancs en début de zone pour une perception renforcée de la zone de vie locale (limitation 30 km/h à discuter ?) - exemples diapo 9 et 10 - Panneau de direction aux intersections rue Paul Verlaine, rue Alfred de Vigny et sur la piste cyclable en projet vers le centre-ville
Sécuriser la 1ère zone de croisement multimodale après la longue ligne droite ➔ sécuriser la traversée piétons et vélos	- Passage piéton et espace de traversée des cyclistes à séparer et en arrière des arrêts de bus (visibilité accrue) - exemple diapo 9 - Panneau lumineux sur déclenchement du piéton ou cycliste + led au sol (visibilité la nuit) - exemple diapo 9 - Accessibilité des abaissements de trottoir (bateau) au passage piétons et vélos, pour les personnes à mobilités réduites.
Fluidifier la circulation à l'intersection avec rue Alfred de Vigny	- Un panneau Stop rue Alfred de Vigny (vs la priorité à droite)

Partie Est de l’avenue (Zone de croisements multimodaux)

Système lumineux pour avertir de la traversée du piéton de jour …

Séparation traversée piéton et vélo (à l’arrière des bus)

Délimiter la zone de vie locale avec un enrobé coloré et des triangles blancs

… et signalisation de nuit (comme à Blois)

Partie Est de l'avenue (Zone de croisements multimodaux)

ZONE DE VIE LOCALE ➔ A DISCUTER POUR ALLER PLUS LOIN : Limitation de vitesse à 30Km/h ou zone 30 ?

Usages fréquents : accès aux commerces, aux services médicaux (et dentaires), aux transports collectifs (bus), aux tris sélectifs, trajets vers les écoles et le multi-accueil, sentiers piétons, pistes cyclables...

Attention à ne pas confondre « zone 30 » et limitation de la vitesse à 30km/h.

Quelles sont les différences entre une zone 30 et une rue limitée à 30 ?

Zone 30

Panneau B30

Le panneau B30 d'entrée de zone 30 est un panneau zonal : ses prescriptions s'appliquent à l'ensemble de la zone signalée (axe sur lequel il est implanté et l'ensemble des voies sécantes), jusqu'à ce qu'un usager rencontre un panneau modifiant cette prescription.

Rue ou portion de rue limitée à 30 km/h

Panneau de type B14

Le panneau de limitation de vitesse de type B14 ne s'applique que sur l'axe sur lequel il est implanté jusqu'à un panneau modifiant cette prescription.

La limitation ne s'applique donc pas aux rues sécantes. De plus, il est nécessaire de le répéter à chaque intersection pour les usagers des voies sécantes.

Où aménager les « zones 30 » ?

- en secteur résidentiel,
- autour des établissements scolaires,
- dans les rues commerçantes,
- autour d'un itinéraire de liaison cycliste,
- sur des voies à trafic relativement dense lorsque la vie riveraine est au moins aussi importante que la fonction circulation de la voie.

Si une « zone 30 » peut concerner une section de rue, elle trouve sa meilleure expression lorsqu'elle englobe un ensemble de rues ou un quartier entier.

La « Zone 30 » nécessite un aménagement avec des trottoirs bien différenciés de la chaussée (traversées piétonnes possibles partout) et un marquage réglementaire.

Sources Sécurité routière : http://www.calvados.gouv.fr/IMG/pdf/presentation_cd_14_-_journee_elus_referents_sr.pdf et Prévention routière : https://www.preventionroutiere.asso.fr/2020/12/10/les-zones-30-pour-la-securite-de-tous/

Avenue Général de Gaulle
Analyse en 2 parties relatives aux 2 usages différents

Partie Ouest de l'avenue	Partie Est de l'avenue
(porte d'entrée de Vineuil et zone de transition)	(Zone de vie locale et croisements multimodaux)

Et vous ?

Quelles sont vos réflexions et vos propositions ?