



Gestion des flux et aménagement du chef lieu

Commune de Cuvat

24 mars 2025





INTRODUCTION

Maire de Cuvat



Réunion publique du 24 mars 2025

La réunion publique a pour but de :

- Partager les **enjeux** sur les espaces publics du centre de la commune
 - Permettre aux habitants de remonter leurs **besoins**
 - Rappeler l'historique des réflexions et aménagements réalisés
 - Partager des **retours d'expérience** d'autres communes
 - Échanger autour des **solutions** possibles et de prioriser les aménagements à réaliser
-
- ✓ Le bureau d'Etudes **Profils Etudes** a été missionné depuis 2023 pour l'aménagement de la route de Promery
 - ✓ Par le concours de l'Etat (ANCT et Préfecture), le cabinet **Egis conseil** accompagne la réflexion des voiries du chef lieu



INTERVENTION

Gendarmerie



Réunion publique du 24 mars 2025

Volonté des élus et de la gendarmerie d'une collaboration plus étroite concernant les enjeux de sécurité routière à Cuvat

Opérations réalisées sur CUVAT :

- 1 opération de contrôle au chef lieu en 2024
- 2 opérations de contrôles effectuées sur la route de Promery fin 2024
- Réception de 3 plaintes déposées par la Commune à la suite de dégradations de panneaux de signalisations routières et d'équipements de sécurité (intersection route de Promery – chemin de Paradis puis intersection route des Caves et route des Voisins)



ORGANISATION DE L'ÉCHANGE

Eric Paris – sous-préfecture 74



Réunion publique du 24 mars 2025

1^e partie : diagnostic

- 20mn • **Résumé des enjeux sur la commune par Egis** : vision d'ensemble et zooms sur les secteurs à enjeux
- 30mn • **Participation du public** pour compléter les enjeux : **format tables rondes** 

2^e partie : solutions

- 15mn • **REX de l' élu de Sciez et questions/réponses collectives**
- 20mn • **Exemples de solutions par Egis** : vision d'ensemble des solutions possibles
- 20mn • **Participation du public** pour compléter les enjeux : **format tables rondes** 

Règle du jeu : laisser la parole aux participants, chacun aura son moment pour s'exprimer !



RESUME DES ENJEUX

Egis Conseil



Une commune bien desservie par des axes routiers structurants vers Annecy et Genève

A la limite de trois EPCI, Cuvat, située à 12km au nord-ouest d'Annecy, est l'une des 13 communes de la Communauté de communes du Pays de Cruseilles.



Accès routier

La commune est desservie par deux axes routiers principaux :

- L'A41 Grenoble - Chambéry-Genève
- La RD 1201 Annecy - Cruseilles – Saint Julien en Genevois



Transport en commun

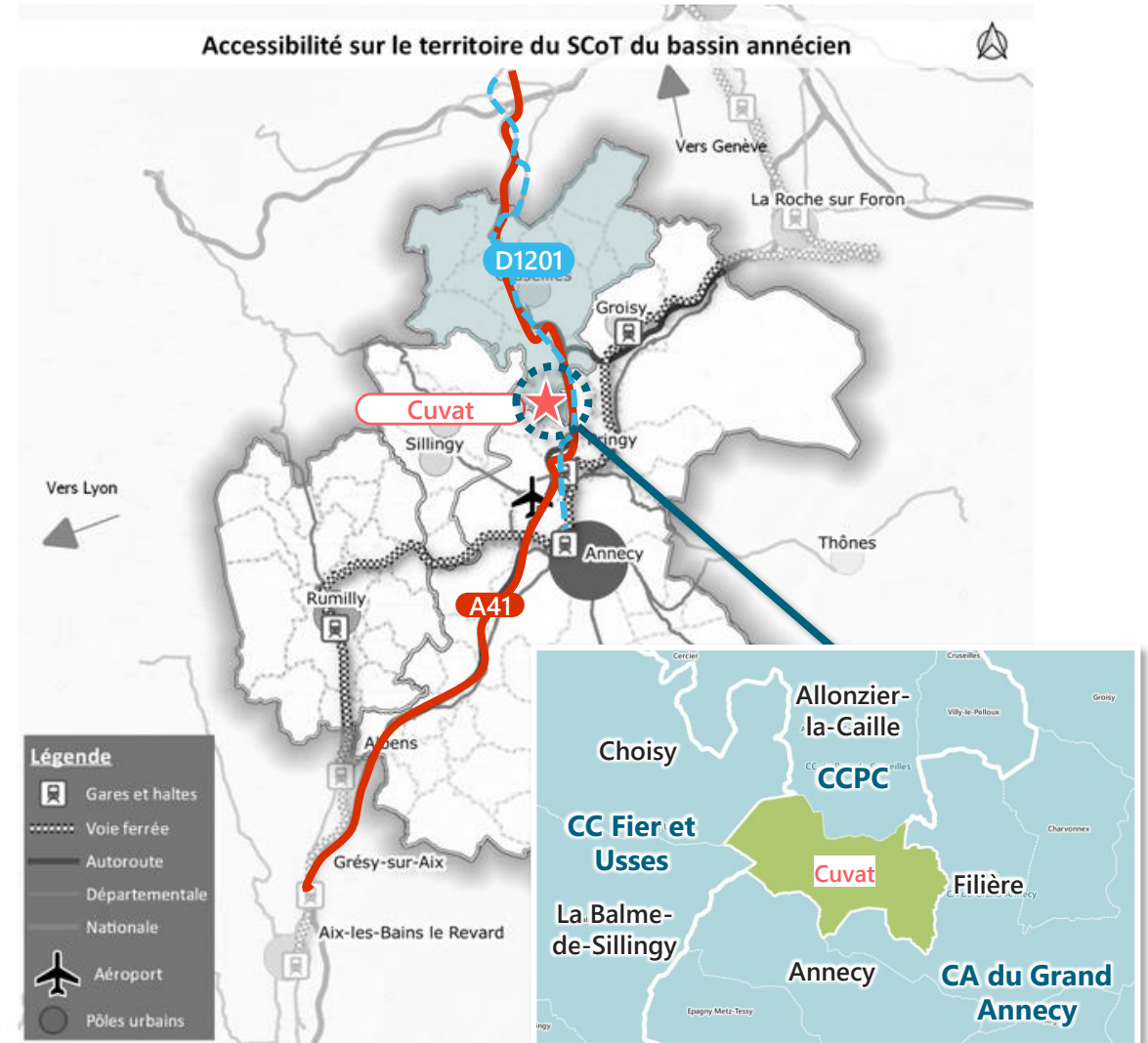
L'offre de transport collectif est peu présente et reste à être développée sur le territoire avec la Région à qui la CCPC souhaite transférer la compétence.



Accès par les modes doux

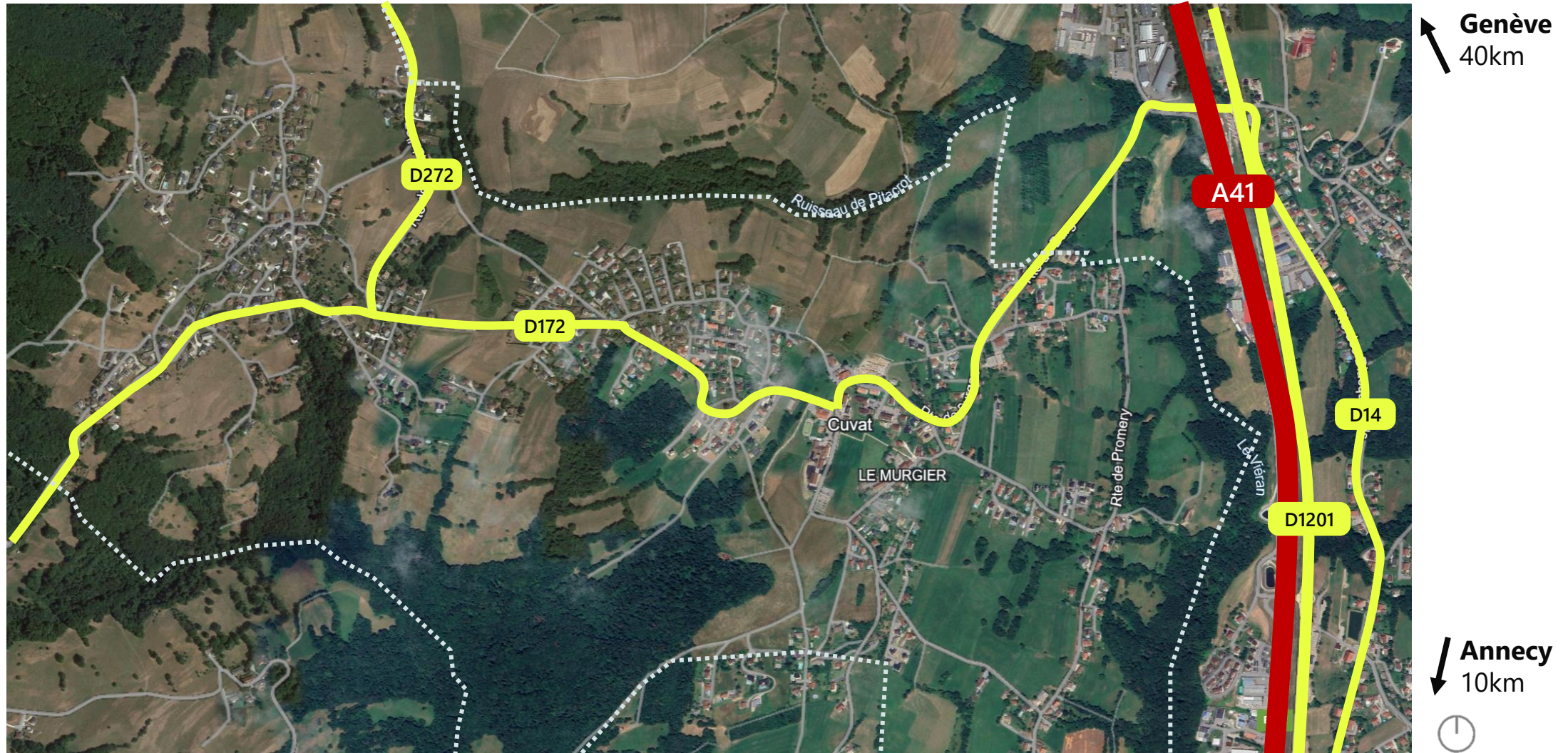
La Communauté de communes du Pays de Cruseilles a lancé l'étude de son schéma directeur cyclable en février 2021.

Elle mène l'étude de faisabilité sur la liaison PAE de la Caille – chef-lieu de Cuvat – Pringy via la route de Burgaz et la route des Caves et a fléché la liaison cyclable de la route de Promery.



Source fond cartographie : Annexe 1 - SCoT du bassin annécien, octobre 2024 / Zoom : Egis, janvier 2025

Une commune bien desservie par des axes routiers structurants vers Annecy et Genève



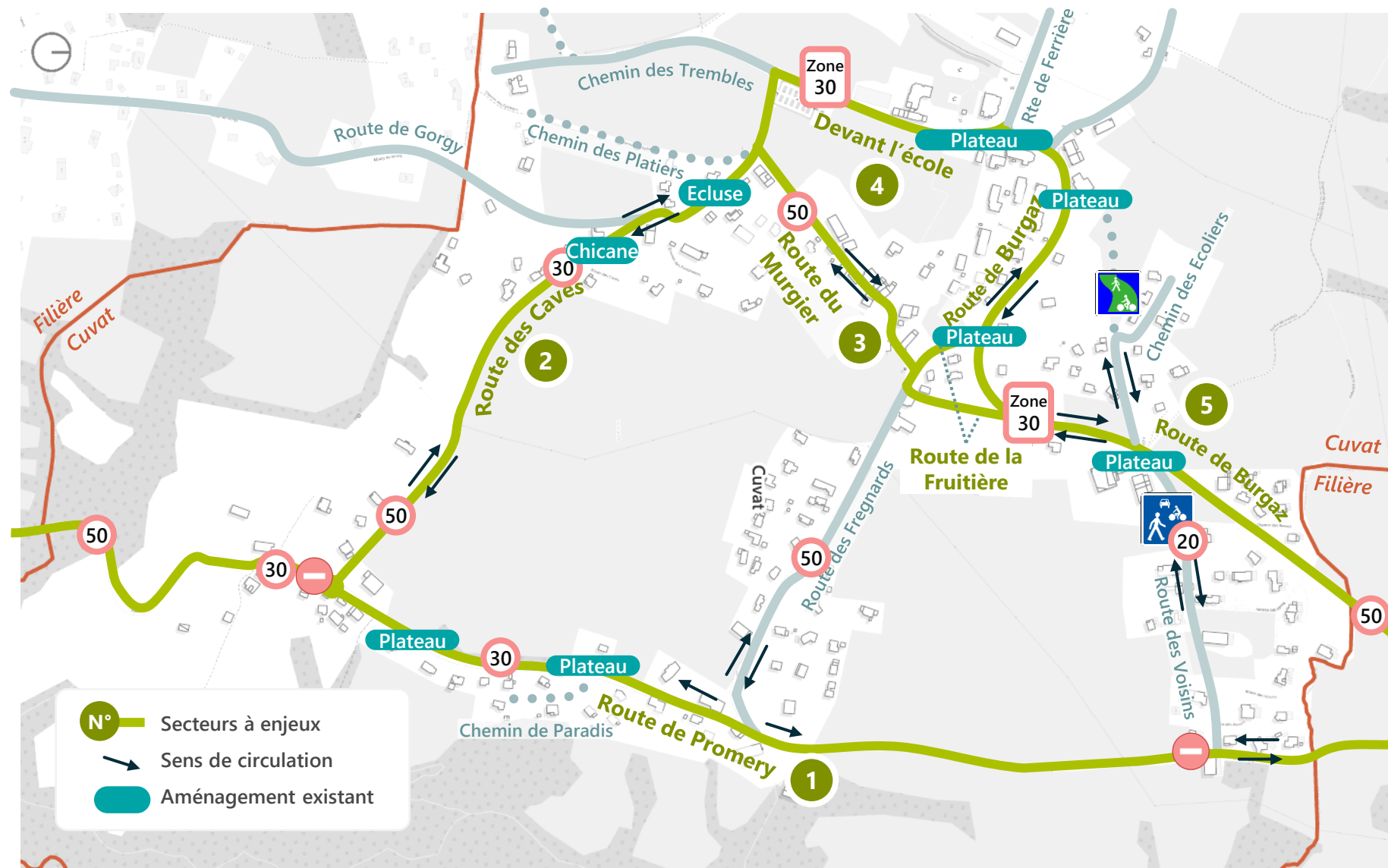
Vision d'ensemble des secteurs d'enjeux de la commune

Plusieurs secteurs à enjeux ont été identifiés dans le bourg :

- 1 La route de Promery
- 2 La route des Caves
- 3 Les routes du Murgier et Fruitière
- 4 Devant l'école
- 5 La route de Burgaz

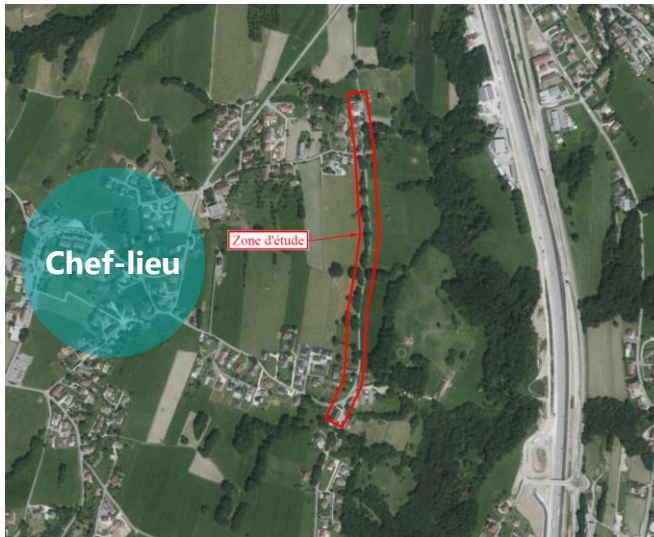
D'autres rues sont également touchées par des enjeux (routes des Fregnards, des Voisins,...) et la réflexion d'aujourd'hui en tient compte.

Les autres secteurs de la commune (notamment au Nord-Ouest) ne sont pas l'objet de cette réunion.



Zoom 1 / Route de Proméry

Une route dégradée et présentant des risques pour la sécurité des usagers



La route de Proméry, bien qu'elle ne soit pas un axe majeur de la commune, était un itinéraire souvent utilisé pour des trajets de transit vers Annecy ou Genève. En double-sens voiture jusqu'à fin 2024, elle subissait notamment des comportements de « shunt » pendulaire nord-sud. La responsabilité de la commune était engagée.

La route est également en mauvais état en raison de sa surutilisation.



Un projet d'aménagement de longue date

- L'acquisition de foncier pour aménager cette route a été entamée en 2014
- Les attentes en matière de mobilité ont évolué depuis 15 ans.
- De nombreux habitants expriment une forte demande pour des aménagements visant à améliorer la sécurité et l'accessibilité pour les piétons et cyclistes.



Conflit d'usage, enjeux de report de flux et de ralentissement

- Les diverses propositions d'aménagement pour améliorer la sécurité routière suscitent de fortes divergences au sein de la population.
- A l'issue de la semaine de simulation du schéma directeur cyclable de la CCPC, la population s'est prononcée contre la pérennisation de l'aménagement d'impasse à double-sens cyclable

Zoom 1 / route de Promery

Fermeture de la route côté Fillière, un accélérateur de projet pour Cuvat

Début 2023

Approbation par la CCPC du schéma directeur cyclable : aménagement en impasse à double sens cyclable

juin 2023

La commune de Cuvat porte une semaine de simulation du schéma directeur pendant une semaine avec la commune d'Annecy

novembre 2023

Le BET Profils Etudes propose la mise en place de sens unique motorisé, d'un double sens cyclable avec une bande et d'un trottoir piétonnier, mais les élus choisissent un aménagement en double-sens voiture.

novembre 2024

La commune de Fillière met en impasse la route de Promery sur son territoire, côté route de Burgaz.



Cuvat doit aménager la route de Promery en conséquence.

La préfecture souhaite compléter la démarche de réflexion sur tout le centre.

La commune est accompagnée par les services de l'Etat et par le cabinet Egis



Enjeux identifiés

- Une mise en responsabilité de la commune face à la dangerosité de l'usage motorisé de la route
- Assurer la continuité cyclable avec Annecy tout en évitant de contraindre davantage la mobilité des riverains motorisés
- Les projets peinent à trouver consensus auprès de l'ensemble de la population et à susciter le soutien, notamment financier, des autres collectivités
- La fermeture de la route par la commune de Fillière pousse à accélérer les réflexions sur l'aménagement de l'espace public et d'apaisement de la circulation à une échelle plus globale

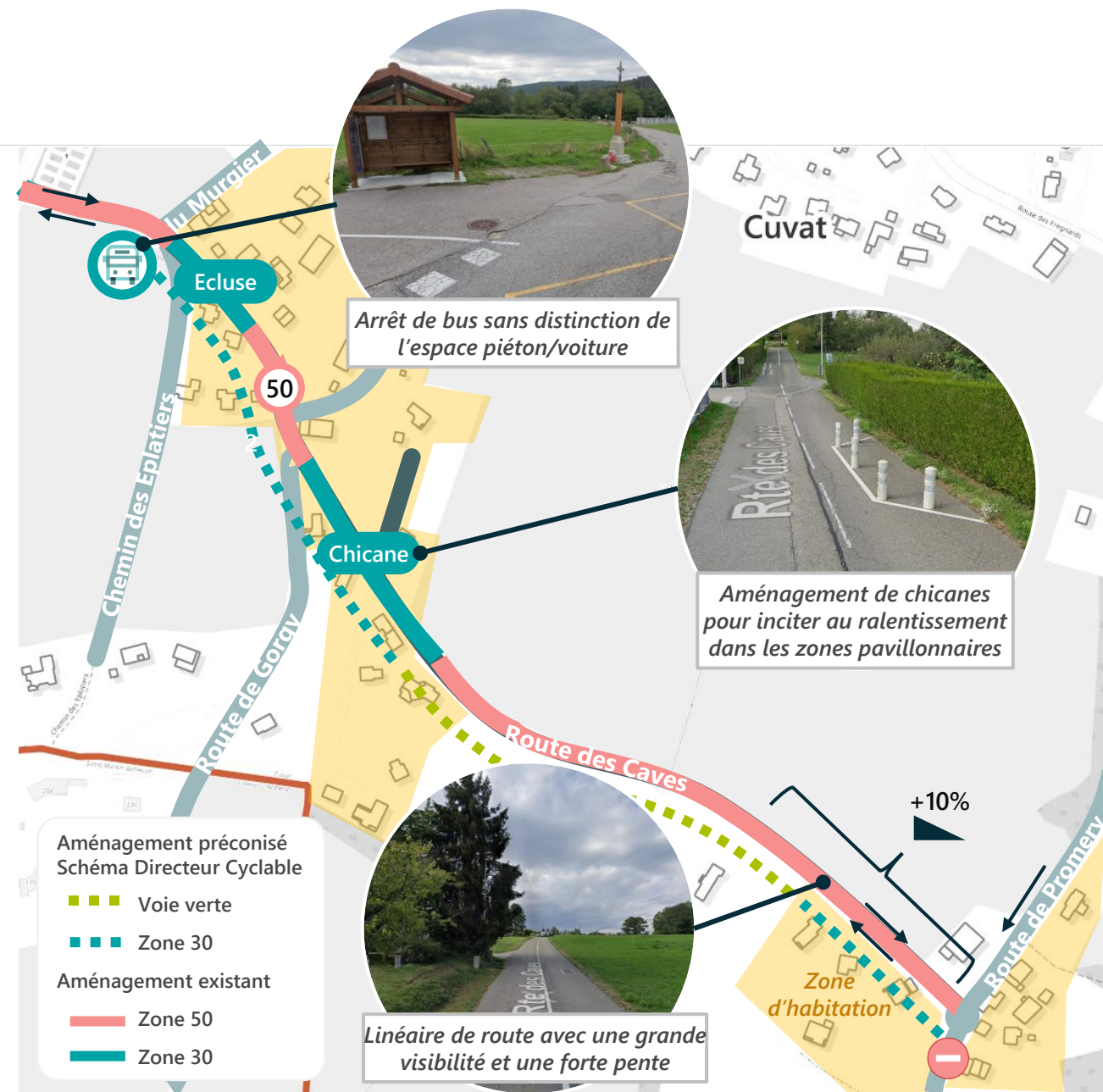
Zoom 2 / Route des Caves

Description

- Route communale à faible trafic avec une partie limitée à 30 km/h avec une pente moyenne de 10%.
- Elle arpenté deux secteurs urbanisés à **dominante résidentielle** avec des aménagements tels que des écluses et chicanes pour ralentir les véhicules motorisés.

Enjeux identifiés

- **Enjeu de ralentissement** dans les secteurs résidentiels notamment sur la descente avec un marquage plus fort de l'entrée vers le centre-bourg
- **Enjeu de sécurité** : à l'intersection de la route de Promery, présence d'une pente avec potentielles difficultés de circulation en hiver à faible température



Zoom 3 / Routes du Murgier et de la Fruitière

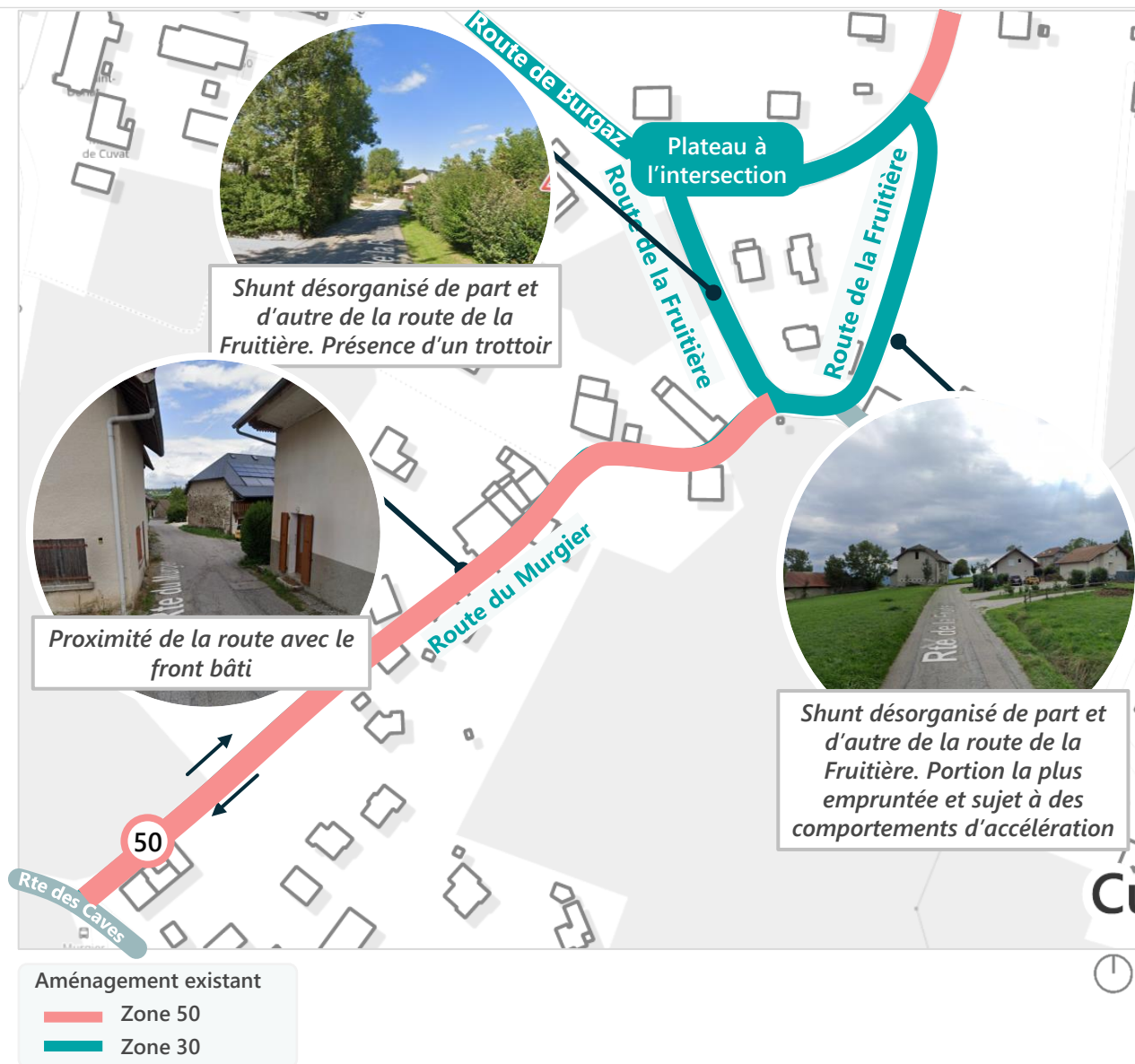
Description

- Nouveau « shunt » des automobilistes qui empruntent la route de Promery désormais en sens unique.
- Routes étroites à double-sens limitées à 50km/h desservant une **zone d'habitation** qui n'a pas vocation à accueillir du transit.
- Route du Murgier : présence d'un chemin rural traversé à pied par de nombreuses familles / route de la Fruitière.



Enjeux identifiés

- **Enjeu de ralentissement** : le nombre et la vitesse des véhicules créent de l'insécurité pour les piétons et un manque de lisibilité sur le zonage
- **Enjeu d'acceptation** : difficulté d'acceptation par les riverains des aménagements routiers qui avaient été mis en place pour fermer les routes de la Fruitière.



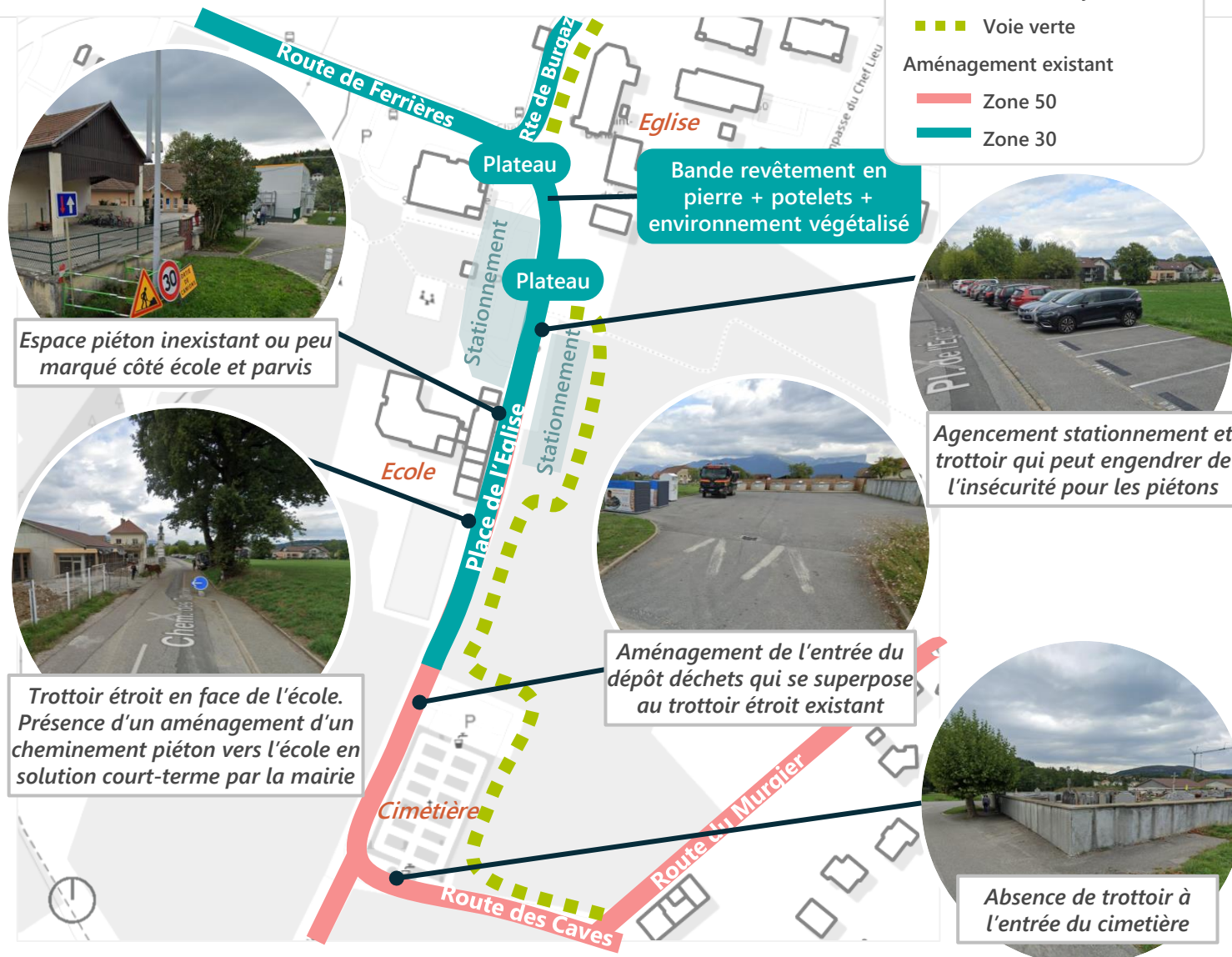
Zoom 4 / Centre du chef-lieu

Description

- Le secteur sud du chef-lieu comprend le cimetière, l'espace des conteneurs, l'école et la salle polyvalente.
- La chaussée est large à la sortie de la Route des Caves et est rétrécie sur la Place de l'Eglise qui est en double-sens, zone 30. La route termine sur un large plateau traversant sur le carrefour.
- La place du piéton est absente ou peu marquée avec un trottoir étroit qui se trouve en face de l'école et deux zones de stationnement.

Enjeux identifiés

- **Gestion de la traversée piétonne** dans une zone qui concentre des équipements (école, bac collectif, cimetière) et des usagers fragiles (enfants).



Zoom 5 / Route de Burgaz

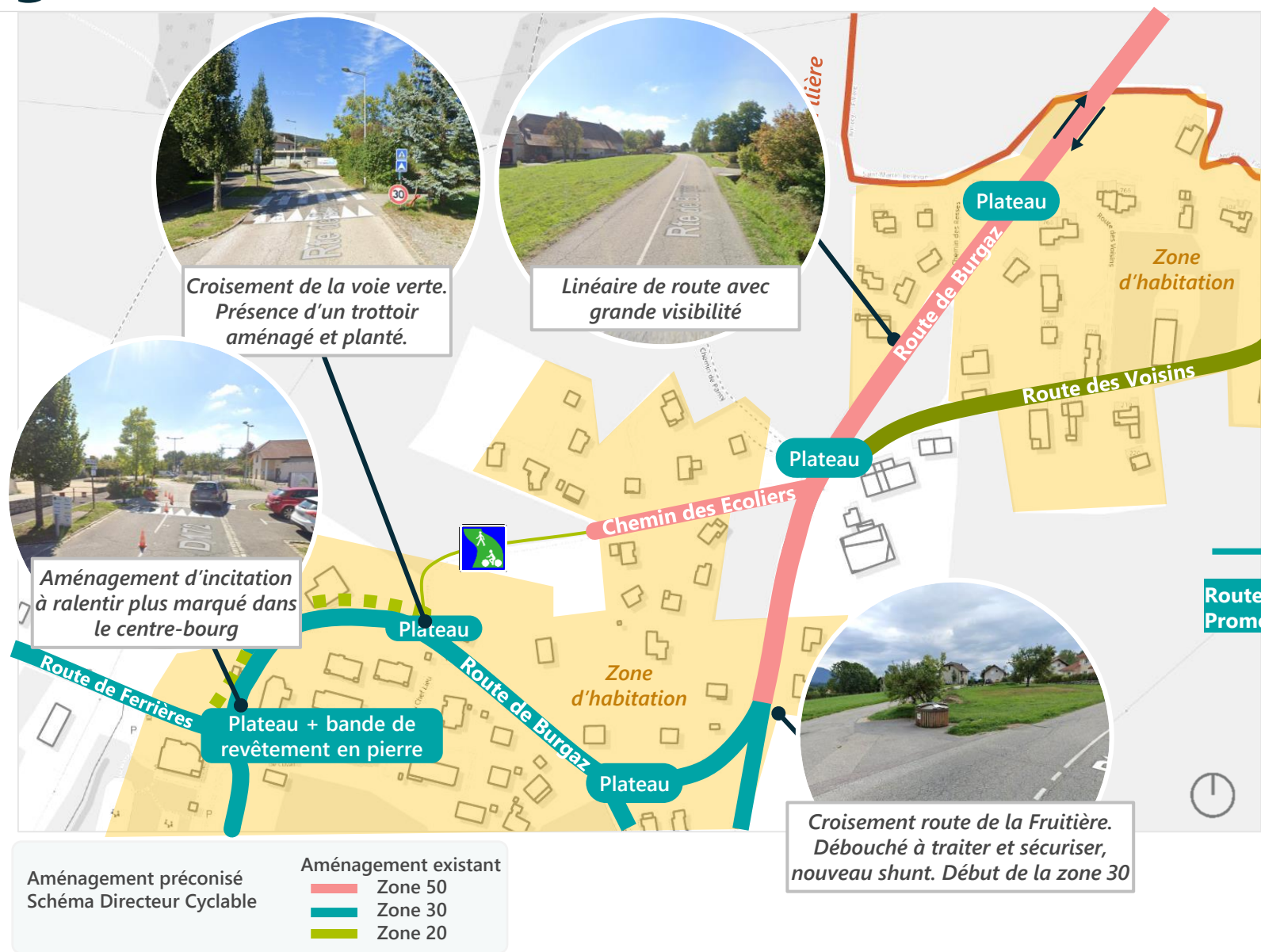
Description

- Une route linéaire composée d'un tronçon départemental au niveau de la limite communale qui incite à l'accélération alors qu'elle dessert des zones d'habitation.
- Un comptage départemental effectué entre fin janvier et mi-février 2025 montre que la vitesse est globalement excessive dans les 2 sens de circulation avec un débit moyen de l'ordre de 2600-3000 véhicules par jour sur les 2 sens cumulés.
- Aménagements existants : radar pédagogique à la sortie de la commune, plateaux



Enjeux identifiés

- **Ralentir les flux** traversant les zones d'habitation





TABLES RONDES

Echanges collectifs



TABLES RONDES - ENJEUX

20mn Participation du public pour compléter les enjeux :

Chaque table ronde peut échanger sur les enjeux des différents secteurs, et a à disposition :

- **Un grand plan d'ensemble du centre,**
- **Un plan par secteur** (route de Promery, route des Caves, Routes Murgier et Fruitière, devant l'école, route de Burgaz),
- **Une grille d'analyse – remplir les 2 premières colonnes associées aux « enjeux »**
 - *Que pensez-vous des enjeux évoqués ?*
 - *Avez-vous d'autres enjeux en tête ?*

Vous pouvez utiliser les feutres et gommettes pour indiquer de nouveaux enjeux sur le plan

Pour rappel, les solutions à apporter pour y répondre seront évoquées dans la 2^e partie !

A la fin du temps imparti, 1 porte-parole évoquera en quelques mots les idées de son groupe



RETOUR D'EXPERIENCE

Elu de SCIEZ



Retour d'expérience | Commune de Sciez / Haute-Savoie

Éléments issus de l'entretien du 30/01/2025 avec Monsieur le Maire de Sciez



Contexte

La commune de Sciez, de 6351 habitants, est traversée par la RD1005. Elle relie Genève et Thonon et accueille des trajets pendulaires. **Sciez subit des raccourcis issus de ce flux sur plusieurs voiries communales qui desservent ses hameaux.**

Pour répondre à cet enjeu, plusieurs approches ont été envisagées :



L'approche « gestion de flux » par la contrainte avec un changement de sens de circulation notamment la mise en place d'un sens unique sauf riverain



L'approche « sécurité pour les riverains et les piétons » en envisageant la limitation de vitesse à 30 km/h et des aménagements incitant au ralentissement

Solutions apportées

- Mise en place d'aménagements **permanents ou de préfiguration** : chicanes en bois, chaussée à voie centrale banalisée, marquage au sol, radar pédagogique
- Réflexion sur les sens de priorité en parallèle des aménagements



Les secteurs à enjeux similaires :

Secteur centre/chef-lieu

Route de Burgaz





AUTRES RETOURS D'EXPERIENCE

Egis Conseil



Référence d'aménagement | Moringhem / Pas-de-Calais



Les secteurs à enjeux similaires :

Secteur centre/chef-lieu



AVANT

Source : CAUE du Pas-de-Calais



APRES

Contexte

Moringhem est une commune de 539 habitants. L'équipe municipale avait pour ambition de sécuriser la RD207, qui traverse différents hameaux du village.

Cette route, très linéaire revêtait un **caractère très routier au détriment de la place du piéton** et du cadre de vie des habitants. Les automobilistes y circulaient à **grande vitesse**.

La place de village a été transformée grâce à un nouveau traitement des revêtements pour affirmer la place des piétons dans le bourg.

Solutions apportées

- **Du béton désactivé couleur claire et des pavés** pour donner un aspect plus urbain.
- **La plantation de haies de charmes** permet d'intégrer les véhicules stationnés.
- **Un plateau surélevé** réhausse la chaussée, ralentissant les véhicules circulant dans le bourg.
- **Un cheminement piéton PMR relie la mairie à l'église**. Il est longé par une charmille, protégeant les piétons et renforçant l'identité bocagère de la commune.



Référence d'aménagement | Commune de Ligré / Indre-et-Loire



Les secteurs à enjeux similaires :

Secteur centre/chef-lieu



Contexte

Ligré est une commune de 1072 habitants située à proximité de Chinon.
Le centre-bourg de Ligré s'organise de part et d'autre de la route départementale RD 426.

Le projet vise à atténuer la linéarité de la rue centrale du bourg afin de réduire les vitesses de circulation dans le bourg et apaiser de la traversée du village

Solutions apportées

- **Utilisation de matériaux clairs de type enrobé coloré et pavés calcaires** pour mettre en valeur du patrimoine bâti.
- **Plantations en pied de façade**, venant recréer une ambiance champêtre et de jardin de rue.



Référence d'aménagement | Beauregard/ Lot-et-Garonne



Contexte

Beauregard est une commune de 229 habitants située dans le Lot.

La traversée du bourg privilégiait les circulations motorisées avec une vitesse excessive et les seuils réduits au minimums ou inexistant (enrobé occupant la rue de façade à façade).

Dans un contexte de revitalisation du bourg et de déprise commerciale, la commune a souhaité **embellir le village afin de maintenir son attractivité et résoudre les enjeux de sécurité routière au sein du bourg (vitesses excessive, carrefours dangereux).**



Solutions apportées

- **Création d'une couture végétale** et minérale entre chaussée et façade
- Renforcement la lecture de l'espace urbanisé de la bastide avec notamment le réaménagement de la place centrale



Les secteurs à enjeux similaires :

Route des Caves

Route du Murgier

Route de Fruitière



SOLUTIONS POSSIBLES PAR SECTEUR

Egis Conseil



Zoom 1 / route de Promery

Travail du BE Profils Etudes

Le BET Profils Etudes mène des études sur l'aménagement de la route de Promery depuis 2022. L'objectif étant **d'éviter le shunt et les comportements automobilistes qui créent de l'insécurité** pour les piétons et les cyclistes.

Le plan d'ensemble AVP propose un **élargissement de la voirie** avec :

- Mise en place de **sens unique de circulation** motorisée en tête bêche
- Un **double sens cyclable avec une bande** cyclable dans le sens sud nord
- Un **trottoir** piétonnier

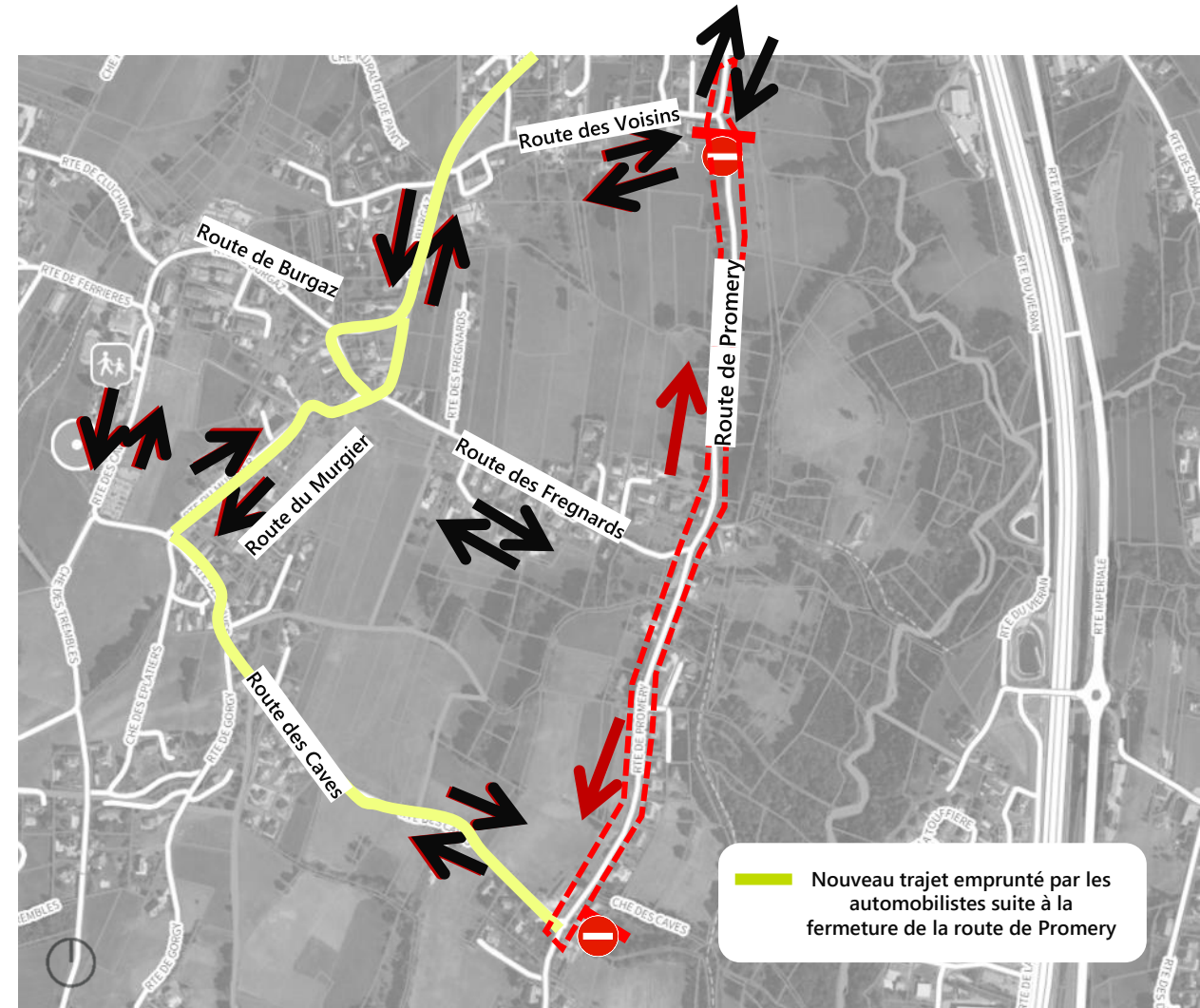
Des aménagements sur la traversée du Chef-lieu au niveau de l'école et la sécurisation du débouché route de la Fruitière / route de Burgaz ont également été proposées



Ce nouveau plan de circulation vise à contraindre le report vers le bourg et à terme rediriger les automobilistes vers la départementale ou l'autoroute : les voitures remontent par la route des Caves au chef-lieu avec un report du flux sur la route de la Fruitière.



Ce projet est décomposé en 2 phases pour permettre à la commune de prioriser ses financements car elle bénéficie de peu d'aide financière : tronçon sud urbain prioritaire.

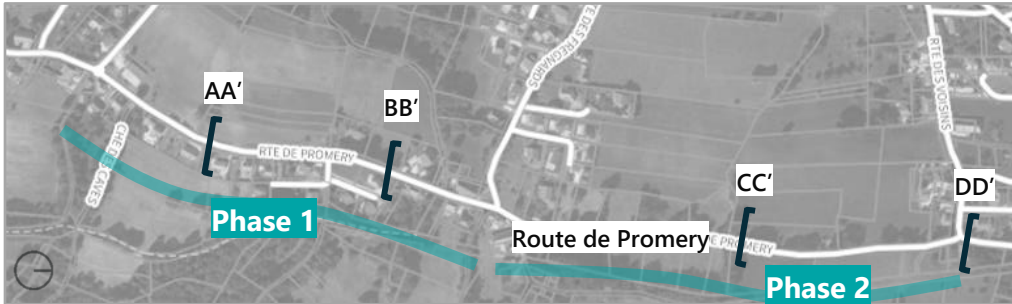


Source : Etude enjeux mobilités, Proposition initiale de Mobilité par Profils Etudes, 2023

Zoom 1 / route de Promery

Travail du BE Profils Etudes

Vers Route de Gorgy



Rappel des enjeux

Ralentissement

Sécurité

Budget

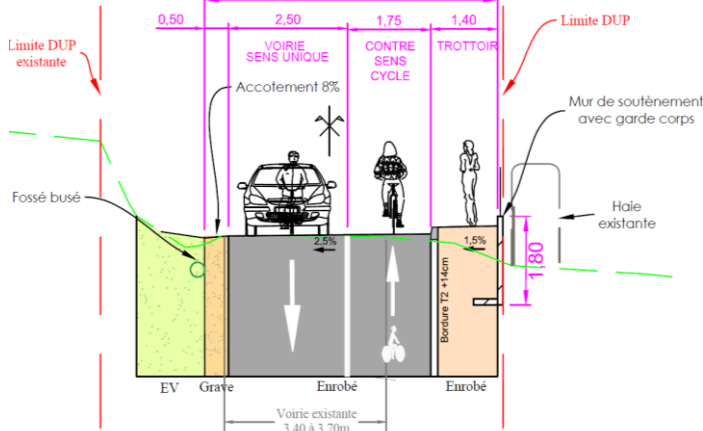
Eaux pluviales

Contraintes riverains

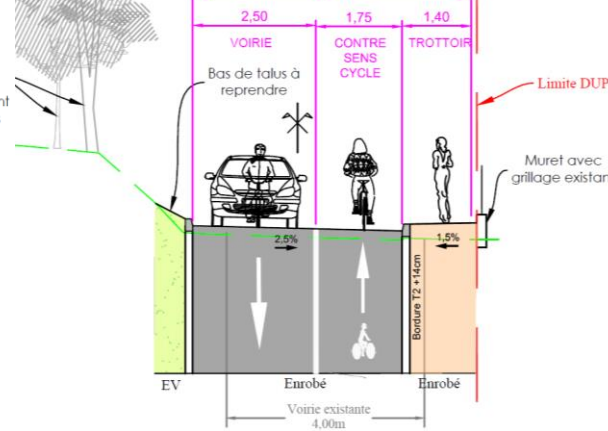
Vers P.A.E. de la Caille

Un phasage des travaux peut être envisageable.

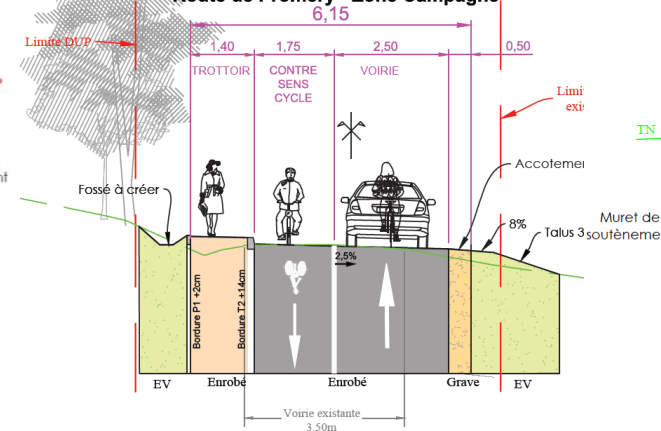
PROFIL EN TRAVERS TYPE - AA' Route de Promery - Zone Urbaine



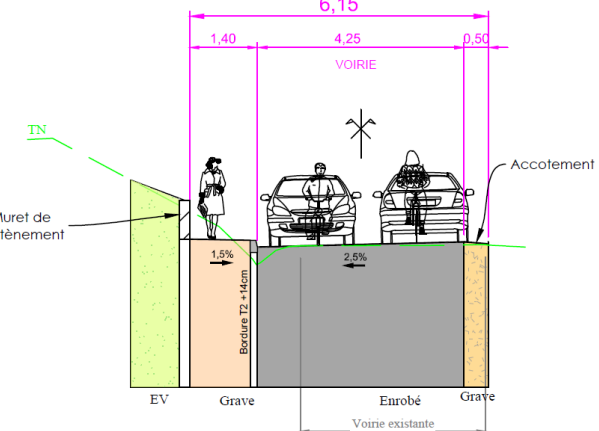
PROFIL EN TRAVERS TYPE - BB' Route de Promery - Zone Urbaine



PROFIL EN TRAVERS TYPE - CC' Route de Promery - Zone Campagne



PROFIL EN TRAVERS TYPE - DD' Route de Promery - Zone Campagne



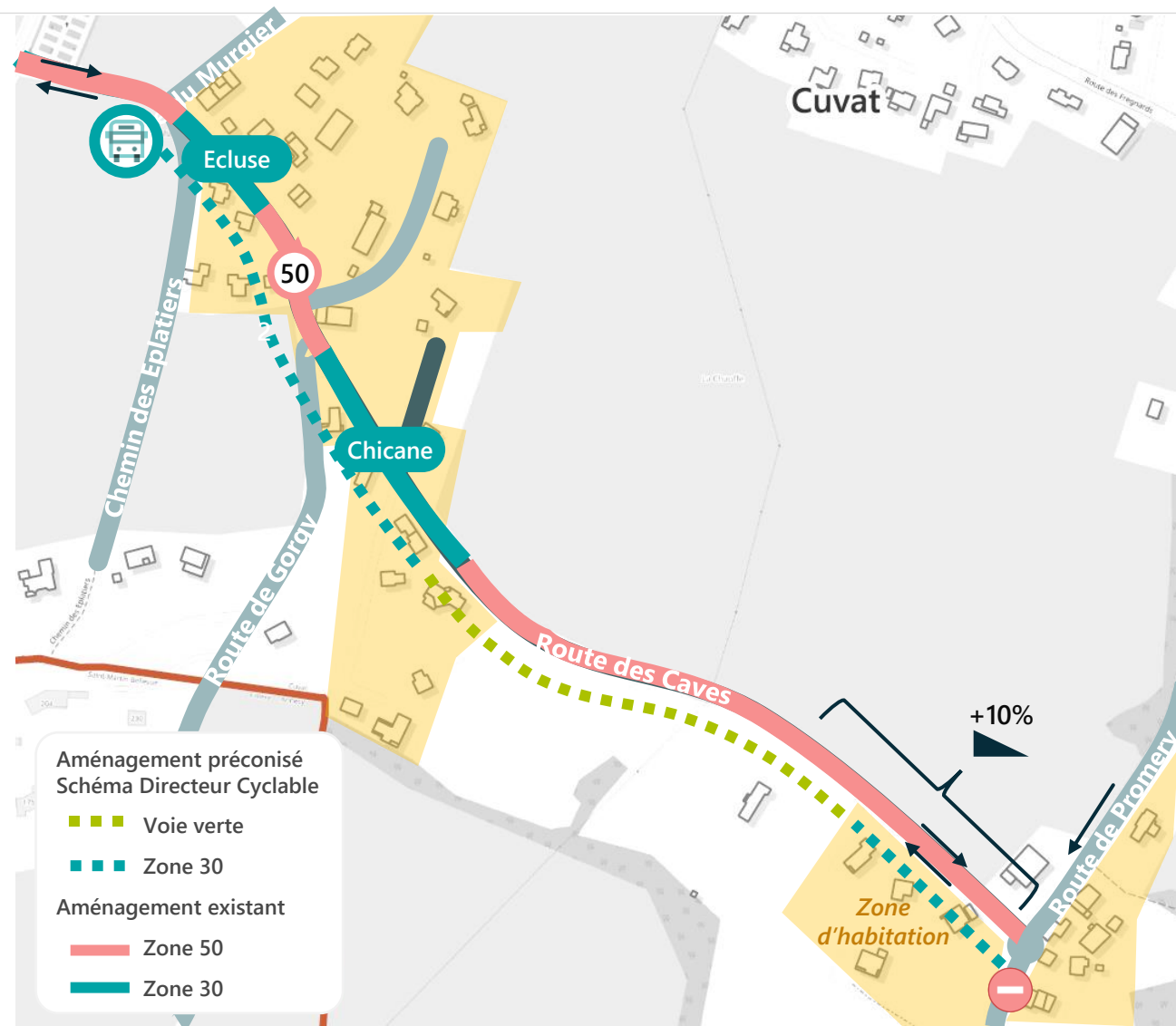
Tronçon urbain entre route des Caves et route des Fregnards / Phase 1

Tronçon « campagne » entre la route des Voisins et route des Fregnards / Phase 2

Sécurité



- Sécuriser la route des Caves en saison hivernale avec des **dispositifs anti-congères** avec l'accord des propriétaires des terrains concernés



Plan de situation du secteur

Zoom 2 / Routes du Murgier et de la Fruitière



Rappel des enjeux

Ralentissement

Sécurité

Contraintes riverains



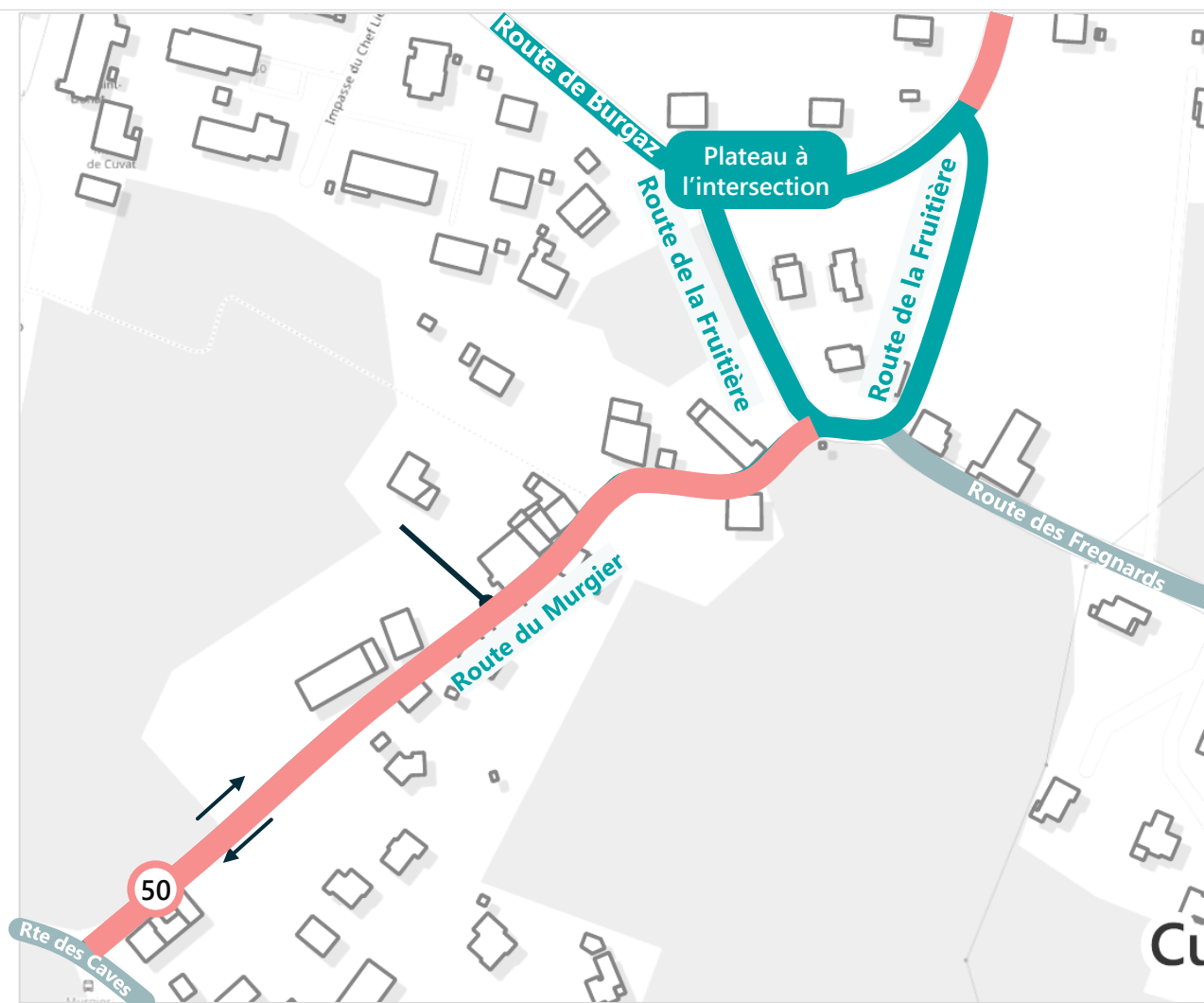
Solutions envisageables

- Limitation en **zone 30** de la route de Murgier
- Mise en place d'un **ralentisseur**
- **Fermeture physique** de la route de Fruitière côté droit (hors signalétique « sauf riverain » non préconisée par le département)
- Mise en place d'une **signalétique au sol et aménagement** pour marquer le partage de la chaussée entre piétons et voitures : seule une branche de la route de la Fruitière présente un trottoir



Pour information :

- La jurisprudence est contraire à la signalétique « **interdiction sauf riverain** » car elle n'a pas de fondement juridique et induit une inégalité entre usagers.



Aménagement existant

— Zone 50

— Zone 30

Plan de situation du secteur



Zoom 3 / Centre du chef-lieu



Rappel des enjeux

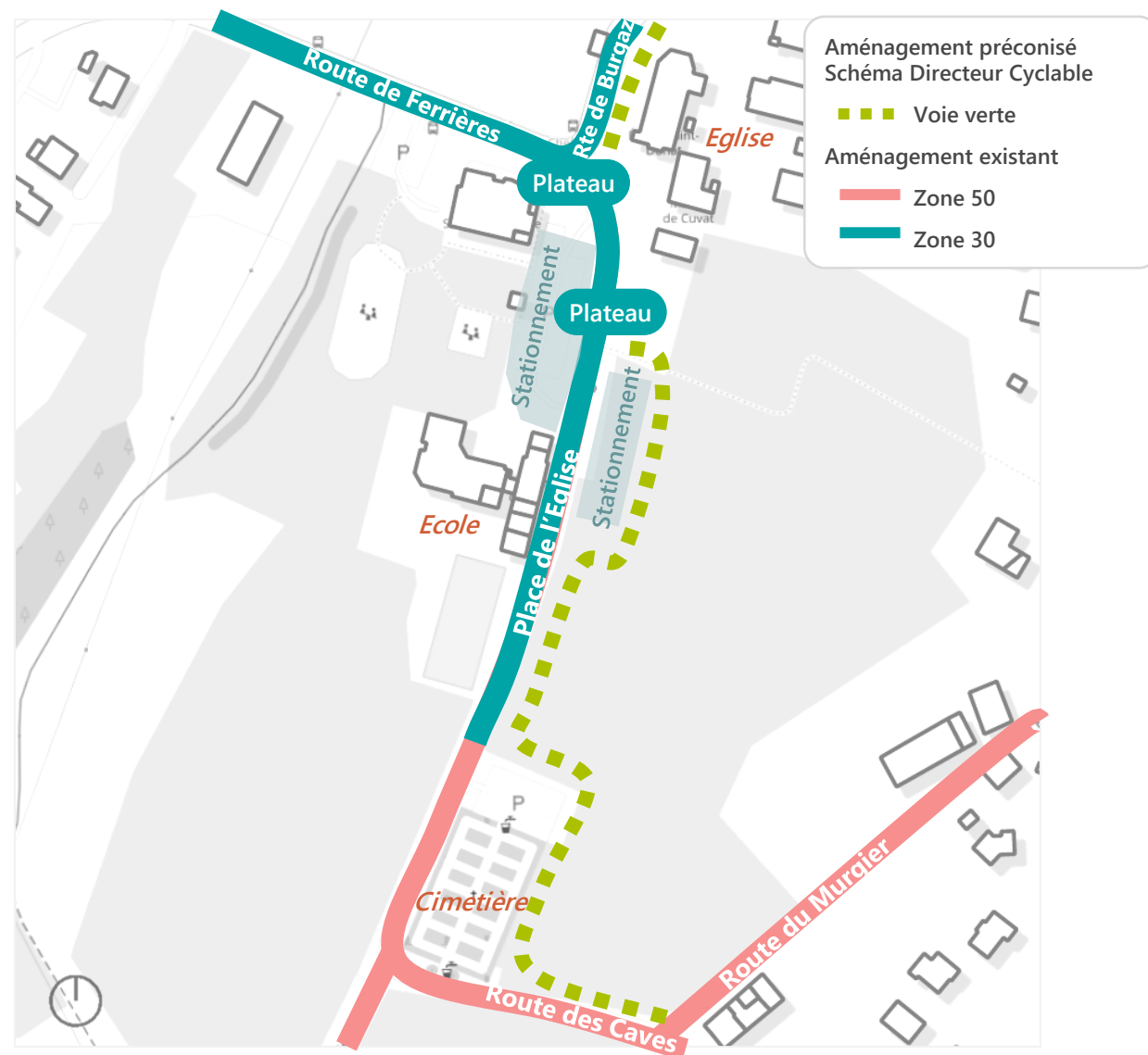
Ralentissement

Sécurité



Solutions envisageables

- Incitation au ralentissement en marquant davantage l'espace piéton et l'espace voiture : **traitement de la voirie** aux abords des équipements (revêtement).
- **Réaménagement global** devant l'école : traitement chaussée, surélévation pour le partage des usages,...
- Le Plan de mobilité simplifié de la CCPC propose la **mise en place de zone 20 et zone 30** dans les centre-bourgs
- Mise en place de **feux pédagogiques asservis à la vitesse** sur les horaires d'école



Plan de situation du secteur

Zoom 4 / Route de Burgaz

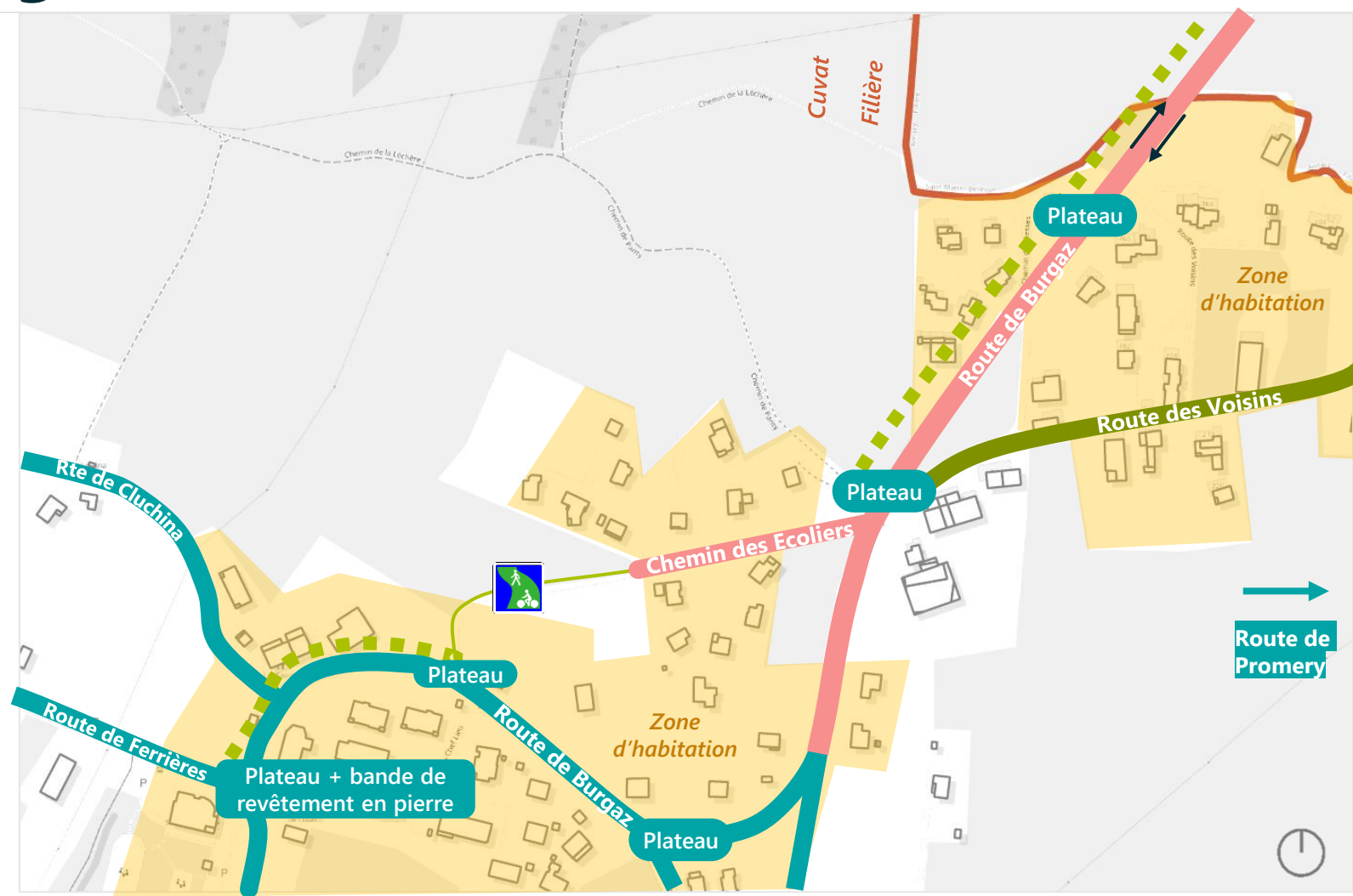
Enjeux identifiés

Ralentissement

Sécurité

Solutions envisageables

- **Resserrer le champ visuel** en complément des **plateaux existants** sur des lieux clés et soigner les limites pour un caractère plus urbain: végétalisation, revêtement, mobilier, ...
- Elargissement du périmètre de **zone 30** sur les zones d'habitation en amont du village
- **Réduction des emprises ou passage en sens unique** de la route de Fruitière proposé par le BET Profils Etudes



Aménagement préconisé
Schéma Directeur Cyclable

Voie verte

Aménagement existant

Zone 50

Zone 30

Zone 20

Plan de situation du secteur

Tableau récapitulatif enjeux et des solutions par secteur

	Enjeux	Solutions possibles				
		Route de Promery	Route des Caves	Routes du Murgier et de la Fruitière	Devant l'école	Route de Burgaz
		Ralentissement Sécurité Budget Eaux pluviales Contraintes riverains	Ralentissement Sécurité	Ralentissement Sécurité Contraintes riverains	Ralentissement Sécurité	Ralentissement Sécurité
	Signalétique et sens de circulation	Sens uniques véhicule depuis la route des Fregnards	- Amélioration de la signalétique - Zone 30 ?	Zone 30 ?	Zone 20 ou 30 ?	- Amélioration de la signalétique - Zone 30 ?
	Aménagement des revêtements	Projet de réaménagement des voiries	Changement de revêtements partiels ?	Changement de revêtements partiels ?	Traitement de la voirie pour davantage marquer l'espace piéton	Changement de revêtements partiels ?
	Aménagement de ralentissement	Interruption de la circulation par la commune de Fillière	Mise en place d'un plateau à la rencontre de la route du Murgier	Mise en place d'un plateau, ou fermeture physique ?	- Réaménagement global - Feux pédagogiques ?	« Chaucidou piéton » ?
	Autres aménagements	Projet de réaménagement des voiries	- Végétalisation des chicanes ? - Mise en place de dispositifs anti-congères ?		Réaménagement global	Végétalisation des chicanes ?

La résine : souligner les limites et les usages

- **La résine** : revêtement prisé en aménagement urbain pour mettre en évidence ou en valeur des espaces : piétons, stationnements, voies cyclables...
- **La résine est facilement perçue par l'automobiliste qui identifie la zone comme n'étant pas totalement dédiée à la voiture.**



Avantage :

- L'utilisation de granulats rend la surface plus rugueuse ce qui offre de bonnes qualités d'adhérence et **permet même de réduire les distances de freinage.**

Inconvénient :

- Ce revêtement est à **proscrire dans les zones en courbe à fort trafic** de poids lourds : risque d'arrachage du revêtement
- Avec les années, on peut noter une dégradation du matériau, **des tâches peuvent éventuellement apparaître si la résine est claire.**

DURÉE DE VIE :

Minimum 10 ans

La durée de vie est liée à la qualité de mise en œuvre du matériau et à l'usage qu'il supporte.

ENTRETIEN :

Nettoyage mécanisé

REEMPLACEMENT :

Le remplacement et la réparation du matériau est aisé et rapide.



▲ Résultat 10 ans après la livraison du projet, photo prise en 2023

Vieillesse du matériau : exemple de mise en œuvre sur une départementale située à Cast (Bretagne)



Avant le projet



▲ Résultat 1 an après la livraison du projet, photo prise en 2013

La résine : souligner les limites et les usages

- Une chaussée large (> ou égale 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**.

> UTILISATION EN AXE DE CHAUSSEE :

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



> UTILISATION EN RIVES DE CHAUSSEE :



Exemple 1 : Bandes latérales en agglomération



Exemple 2 : Bandes latérales en agglomération

Les trottoirs : plusieurs matériaux possibles 1/4



Les secteurs concernés potentiellement :

Secteur centre/chef-lieu

Route de la Fruitière

Les sols stabilisés mécaniquement

- Confort satisfaisant pour les piétons et les vélos sauf en cas de pluie
- Tendance à envahir les espaces limitrophes
- Désordres dues au ruissellement (au-delà de 5%)

Les sols stabilisés avec liant ou stabilisés renforcés

- Confort satisfaisant pour les piétons, les vélos et les PMR
- Peut être utilisé pour des voies de faible trafic ou pour des zones de stationnement
- Ils offrent une meilleure résistance à l'érosion et aux agressions climatiques que les sols stabilisés mécaniquement et acceptent des pentes allant jusqu'à 15%.

Le béton désactivé

- Le béton désactivé est confortable pour l'ensemble des usagers.
- Il a de très bonne qualité d'adhérence. Durée de vie jusqu'à 30 ans
- Très bonnes qualités d'intégration paysagère, mais traces de vieillissement
- Coûteux et non perméable aux eaux pluviales
- Difficulté de remplacement

Les enrobés

Bonne durée de vie, bonne résistance
Economique (selon le matériau)
Bilan carbone défavorable, sauf si liant végétal sans bitume



Exemple de réalisation
à Trémereuc (Côtes
d'Armor)



Exemple de réalisation à
Moringhem (Pas-de-Calais)

La végétalisation : réduire visuellement la voie pour inciter au ralentissement

- Les essences choisies devront rester basses afin de ne pas entraver la visibilité. Un enfant souhaitant traverser doit rester visible depuis la chaussée.

PRÉCONISATIONS :

- ✓ Privilégier des bandes de plantations continues afin d'améliorer la résistance des végétaux
- ✓ Choisir avec le maître d'œuvre les bonnes essences, diversifiées et adaptées au climat futur



Les secteurs concernés potentiellement :

Route de Burgaz et route des Caves



Exemple de réalisation à Trémereuc (Côtes d'Armor)



Exemple de réalisation à Pont-de-l'Arche (Eure)

Le traitement des façades : Apporter de la lisibilité entre espace public et privé



Les secteurs concernés potentiellement :

Rte du Murgier

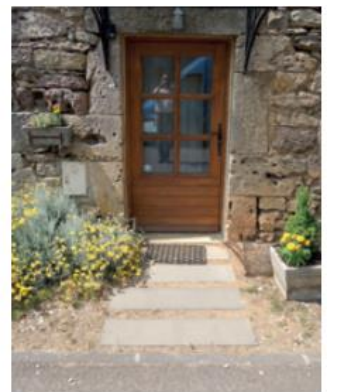
Rtes de la Fruitière

Le traitement des **façades** au travers d'une bande végétalisée complétée par une bande en béton au niveau des seuils d'entrée permet de prolonger l'espace domestique sur la rue. L'aspect habité de la rue **à renforcer l'attention des automobilistes et incite à la réduction des vitesses.**

La valorisation de l'espace facilite également son appropriation par les riverains. L'objectif est également d'associer les riverains à la vie du village en les incitant à s'approprier les lieux, ce qui donne à la rue un aspect davantage « habité ».

Entretien

- Implication des riverains sur l'entretien des seuils dans la propriété privée
- Intervention de la collectivité sur les espaces appartenant au domaine public avec autorisation possible d'entretien par les riverains



Espaces consacrés au frontage



Les secteurs concernés potentiellement :

Secteur centre/chef-lieu

Autres dispositifs : bordures, potelets

Une bordure est un élément vertical ou incliné bordant les zones de circulation piétonnes ou véhicules, pouvant constituer une partie du dispositif d'écoulement des eaux pluviales.

Elles sont généralement réparties selon trois types :

- les bordures de trottoir (hautes)
- les bordures franchissables
- les bordures inclinées ou arrondies

Les potelets aident à la distinction et à la lisibilité des espaces.

Les bornes se différencient des potelets par leur forme et leur taille. Les bornes sont plus massives et moins hautes alors que les potelets.

Bien choisies, les bornes et potelets participent ainsi à la mise en valeur de l'espace public.

Les bornes et potelets peuvent être conçus en bois, en acier, en fonte, en aluminium, en inox, en béton, en pierre... ou en un mélange de ces différentes matières.

N.B : Le choix du type de bordure à utiliser et les détails de mise en œuvre doivent être déterminés par un MOE.



Aménagement d'une dépression en bordure T2 haute variant de 14 cm à 2 cm de vue - BRESSUIRE



Potelets en acier avec catadioptrés - BRESSUIRE



Potelets et bornes en bois - Trémereuc

Le plateau traversant



Les secteurs concernés potentiellement :

Rte du Murgier / Rte des Caves

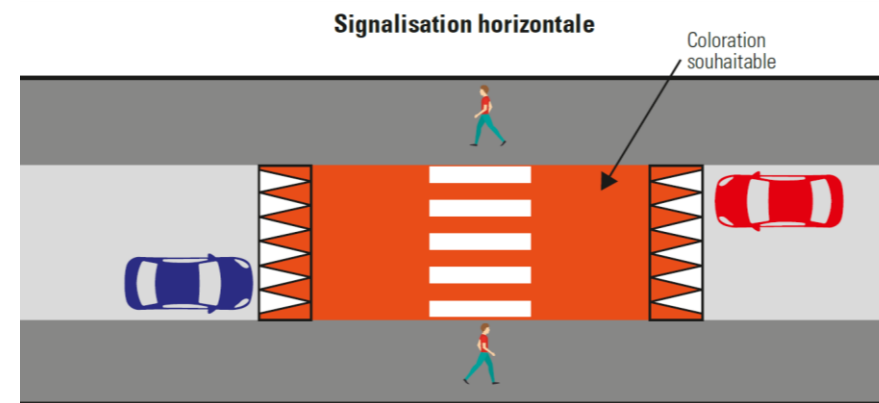
Secteur centre/chef-lieu

- Le plateau traversant est un dispositif qui couvre et surélève la totalité de largeur de la voirie.
- **Il est conseillé dans les espaces de traversée de piétons. Le plateau doit être intégré dans un aménagement plus large de l'espace public et de ses abords.**

- **Il peut être implanté sur des voies où l'implantation de ralentisseurs est interdite.** Il peut être implanté sur des voies empruntées par les poids lourds et les transports en commun.
- Contrairement aux autres surélévations, **il valorise l'espace public et présente une durée de vie plus longue.**
- **les pentes d'accès ne doivent pas excéder 5 %**



Exemple de réalisation à Pont-de-l'Arche (Eure)



Nota : Le passage piétons n'est tracé que sur les voies à trafic élevé et lieux sensibles pour les piétons

La surélévation à 50 km/h



Les secteurs concernés potentiellement :

Route de Burgaz

Route des Caves

- Ces dispositifs sont **une adaptation des plateaux traversants**.
- **Leur domaine d'emploi est strictement réservé aux agglomérations pour permettre**, dans le cadre d'un aménagement d'ensemble, **le respect de la vitesse réglementaire à 50km/h, là où une restriction à 30km/h serait trop restrictive**.
- Dans le respect des recommandations, ce sont ne sont pas des plateaux traversants. Ils ne doivent donc pas être signalés comme tel.

CONDITIONS DE MISE EN ŒUVRE

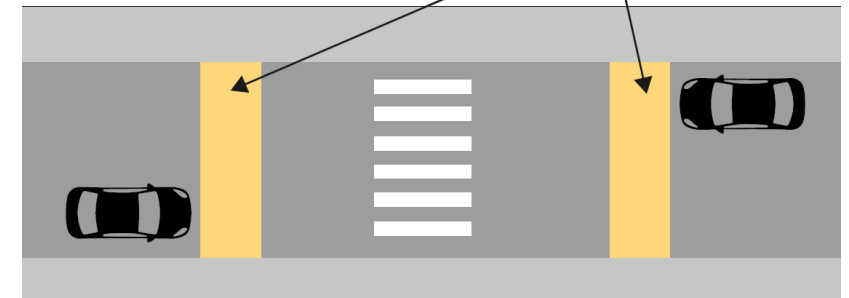
- Le **domaine d'utilisation des « surélévations en zone 50 » est limité aux agglomérations** au sens du Code de la route, **exclusivement dans les sections à 50 km/h**.
- **les pentes d'accès ne doivent pas excéder 5 %**



Exemple de réalisation à Arbouans (Doubs)

Signalisation horizontale

Coloration de la totalité du rampart en résine de type « pépite »



Signalétique zonages 30 et 20



En abaissant la vitesse de 50 à 30 km/h, on diminue de façon considérable le nombre et la gravité des accidents.

Les zones 30 rendent ainsi les rues plus sûres pour les enfants, les personnes âgées ou les cyclistes. Le bruit est aussi réduit ce qui améliore le confort de tous, notamment des riverains. La circulation est plus fluide, avec moins d'accélération inutiles. Le cadre de vie devient plus convivial, plus attractif, ce qui développe la qualité de vie du quartier.



Les secteurs potentiellement concernés :

Secteur Centre/Chef-lieu

Route des Caves

Route du Murgier



Où peut-on créer une zone de rencontre (20km/h) ?

La zone de rencontre peut être constituée d'une rue, englober une place ou un ensemble de voiries urbaines. Elle peut être plus ou moins étendue.

Le piéton a la priorité et peut traverser où il le souhaite sur l'ensemble de la chaussée. Pour cette raison, **les passages piétons sont interdits.**



Les secteurs potentiellement concernés :

Secteur Centre/Chef-lieu

Chicanes avec ilot ou sans ilots

La chicane est un aménagement qui permet de :

- **Réduire les vitesses** à une valeur donnée par la modulation de la contrainte géométrique,
- **Rompre l'alignement** de la chaussée en présentant une contrainte de conduite sans pour autant constituer un danger. Cette contrainte se caractérise par **une déviation de la trajectoire** et un effet de paroi au niveau de certains points de la trajectoire.
- **Ajouter ou renforcer** d'autres fonctions du lieu.

Critères d'implantation :

Distance de visibilité minimum à partir d'un point d'observation en amont de la chicane

- **Au cœur de l'agglomération sur une voie à 50 km/h** : 45 m
- **Dans une zone 30** : 20 m
- **Dans une zone de rencontre** : 15 m

Inconvénients :

Chicanes avec ilot

- Consommatrice d'espace
- Peut être assimilée à un aménagement hors agglomération sans éléments urbains (végétation)

Chicanes sans ilot

- Déport moins lisible
- Tentation d'éviter la contrainte en coupant la trajectoire



Aménagement rue Danton, Lyon
Source : Jeffrey Blain, mai 2023



Exemple de chicane plantée



Feux asservis à la vitesse dits récompense

Ce feu garantit le feu vert aux automobilistes qui respectent la limitation de vitesse et constitue un élément d'aménagement qui s'inscrit dans une réflexion plus globale.

Il n'est pas utile d'ajouter un autre élément dans la zone d'influence d'un feu vert récompense. Au contraire préférable **d'alterner les techniques** lorsque l'itinéraire à traiter est long.

Le véhicule est détecté par des capteurs de présence magnétique, un capteur vidéo ou par un radar Doppler fixé sur le mât du feu. Le **feu vert se déclenche après un délai calculé en fonction de la vitesse de référence choisie (adaptée au contexte et inférieure ou égale à limitation réglementaire).**

Critères d'implantation :

- Uniquement en agglomération
- Peuvent être implantés dans les zones de limitation inférieure à 50 km/h
- Hors intersection
- Hors passage piétons
- Éloignés d'un panneau d'entrée d'agglomération

Inconvénients :

- De nombreux conducteurs, qui ont ralenti avant le dispositif, **accélèrent une fois la zone de détection franchie ou accélèrent au feu orange**
- **Coût relativement élevé**
- **Dispositif dont l'efficacité est relative et à compléter par d'autres aménagements**



Commune de Lubine, Vosges



Commune de Joué-lès-Tours, Indre-et-Loire



Principe de fonctionnement

Source : Cerema

Le radar pédagogique

Le choix de l'installation de radar pédagogique peut venir en complémentarité des outils d'aménagement pour inciter les usagers à réduire leur vitesse.

La route de Burgaz dispose d'un radar pédagogique sur sa traversée mais en amont du bourg.

EFFICACITE :

Les radars pédagogiques ont fait chuter la vitesse moyenne de 4% à 12% dans la zone considérée soit environ une baisse absolue de 2 à 6km/h. On notera aussi que le nombre d'automobilistes en excès de vitesse diminue de 4% à 30%.

Il peut être nécessaire de changer régulièrement son emplacement. De cette manière les usagers garderont une vigilance accrue dans les différents lieux sensibles et ne prendront pas l'habitude d'un emplacement défini.





TABLES RONDES

Echanges collectifs



TABLES RONDES - SOLUTIONS

20mn Participation du public pour compléter les solutions :

Chaque table ronde peut échanger sur les enjeux des différents secteurs, et a à disposition :

- **Un grand plan d'ensemble du centre,**
- **Un plan par secteur** (route de Promery, route des Caves, Routes Murgier et Fruitière, devant l'école, route de Burgaz),
- **Une grille d'analyse – remplir les 2 dernières colonnes associées aux « solutions »**
 - *Que pensez-vous des solutions évoquées ?*
 - *Quels dispositifs sont prioritaires ?*
 - *Où mettre les dispositifs pertinents (indiquer sur la carte)*
 - *Avez-vous d'autres idées en tête ?*

Vous pouvez utiliser les feutres et gommettes pour localiser les dispositifs sur le plan

A la fin du temps imparti, 1 porte-parole évoquera en quelques mots les idées de son groupe



CONCLUSION

Maire de Cuvat





**MERCI POUR
VOTRE ECOUTE
ET PARTICIPATION**

