

Étude de circulation complémentaire

Création de la Z.A.C. du Clos de la Vanoise

Étude réalisée pour :



Mairie d'Olivet
283 Rue du Général De Gaulle
CS 20129
45161 OLIVET CEDEX

Bureau d'études :



VIA COMMEA
131 route de Givors
69390 Vernaison



G.C. Paysage
Rue du Centre
26400 Allex

Diagnostic et propositions de principes d'aménagements



Présentation Publique
Le 3 juin 2019

Diagnostic

Vues du site et des alentours

Plan d'ensemble du réseau viaire : caractéristiques

Recueil des comptages de circulation sur le réseau

Les enjeux

Propositions de principes d'aménagements

Proposition de maillage piéton et cycle sur le site

Proposition d'aménagement au niveau du collège

Propositions d'aménagement au niveau de la future école élémentaire

Évaluation de 2 scénarios de maillage des voies de circulation

Préconisations

Diagnostic : Quelques vues du site et des alentours



Diagnostic : Pour comparaison, quelques vues d'aménagements desservant des écoles à Olivet



Clos de l'Orbellière



La Cerisaie



Poutyl



Clos de l'Orbellière



La Cerisaie

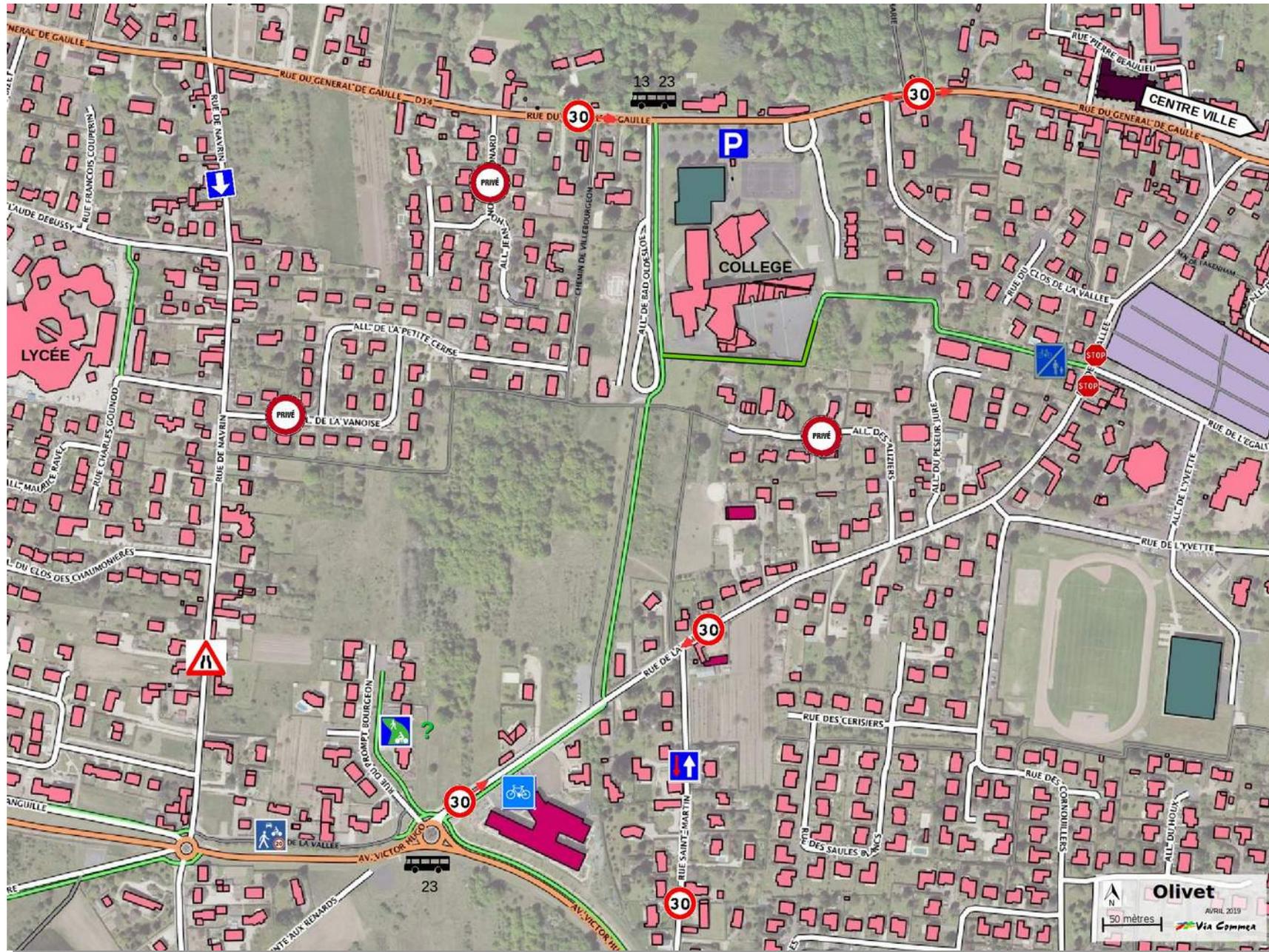


Du Val

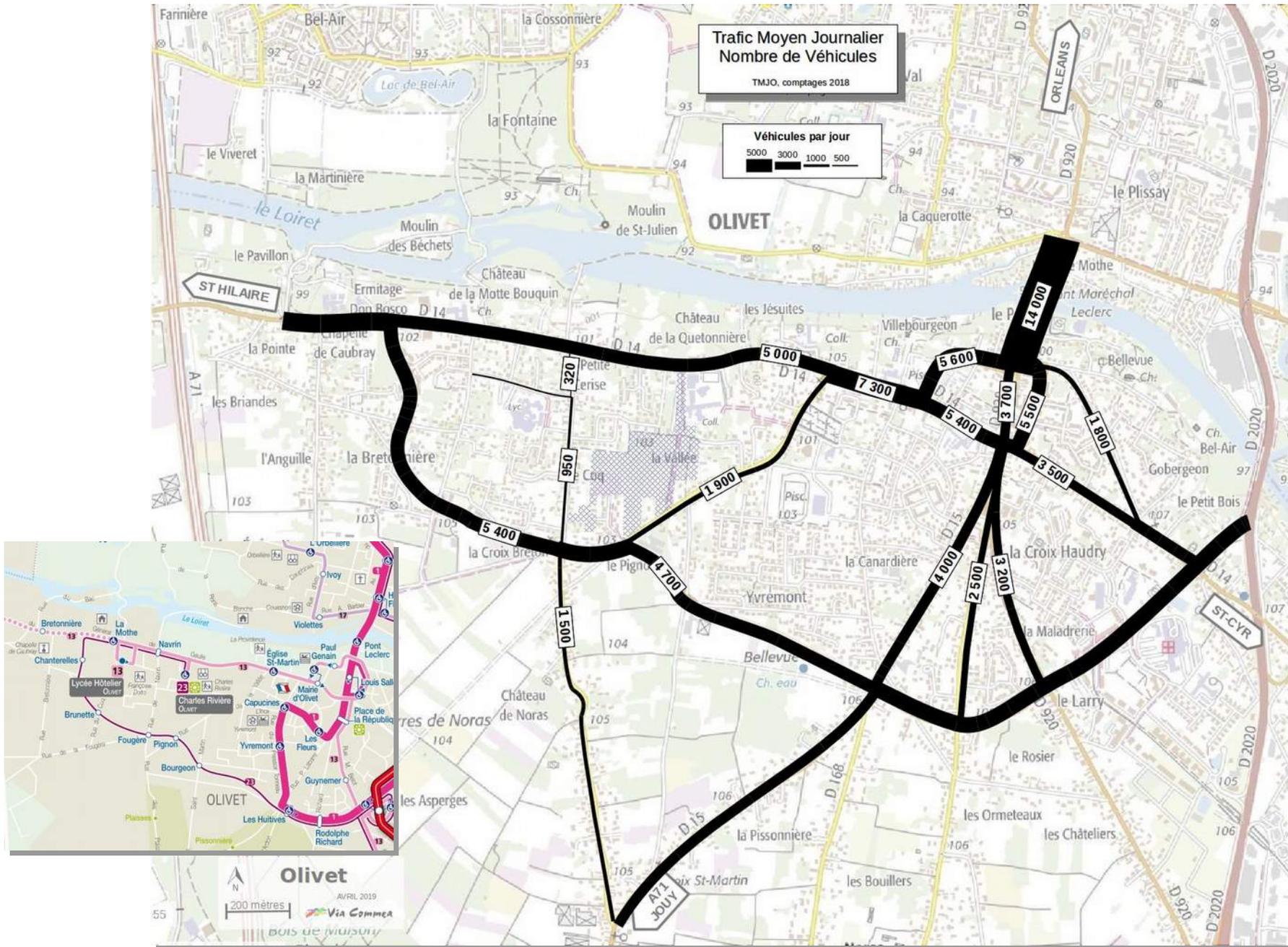


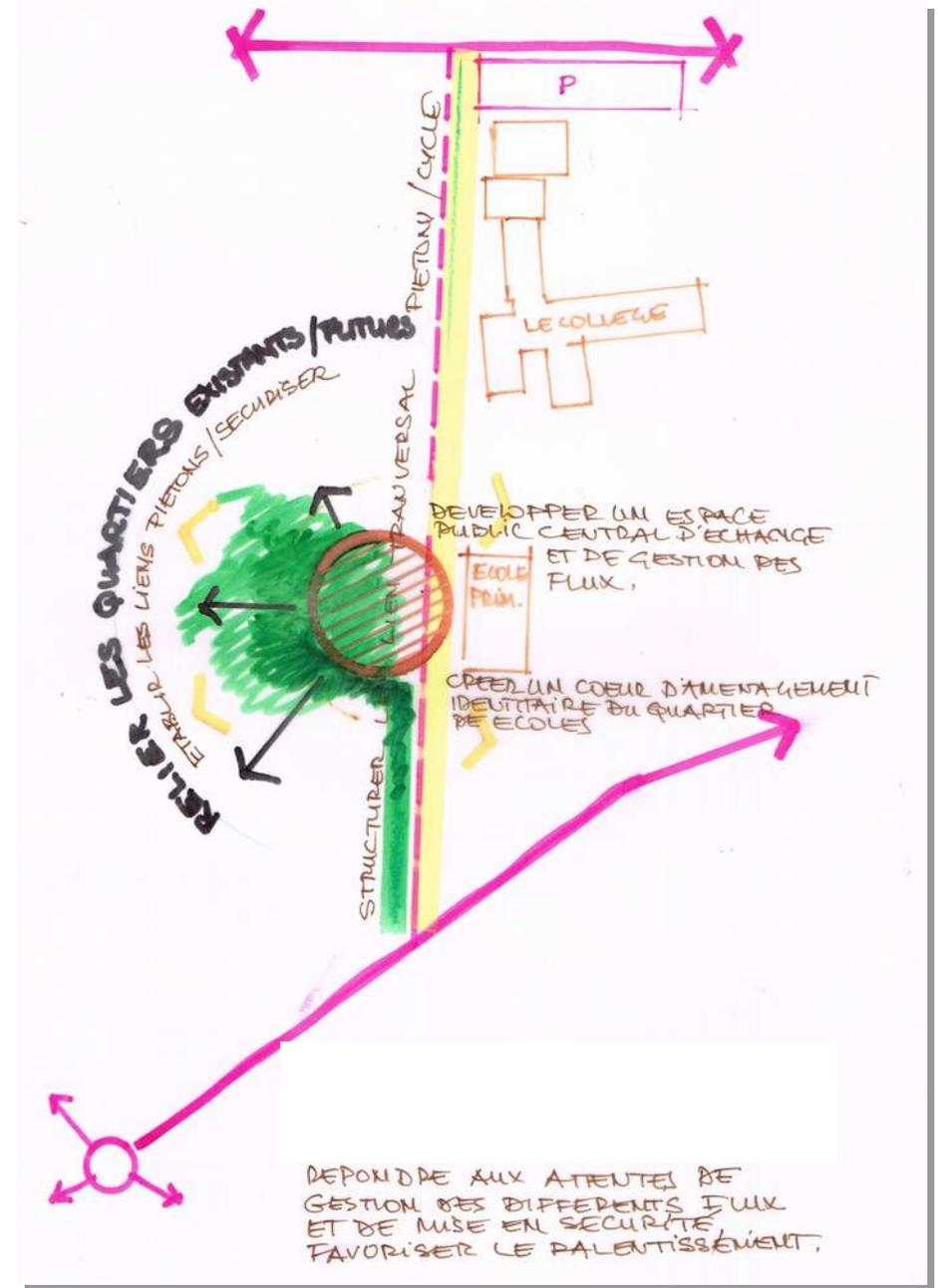
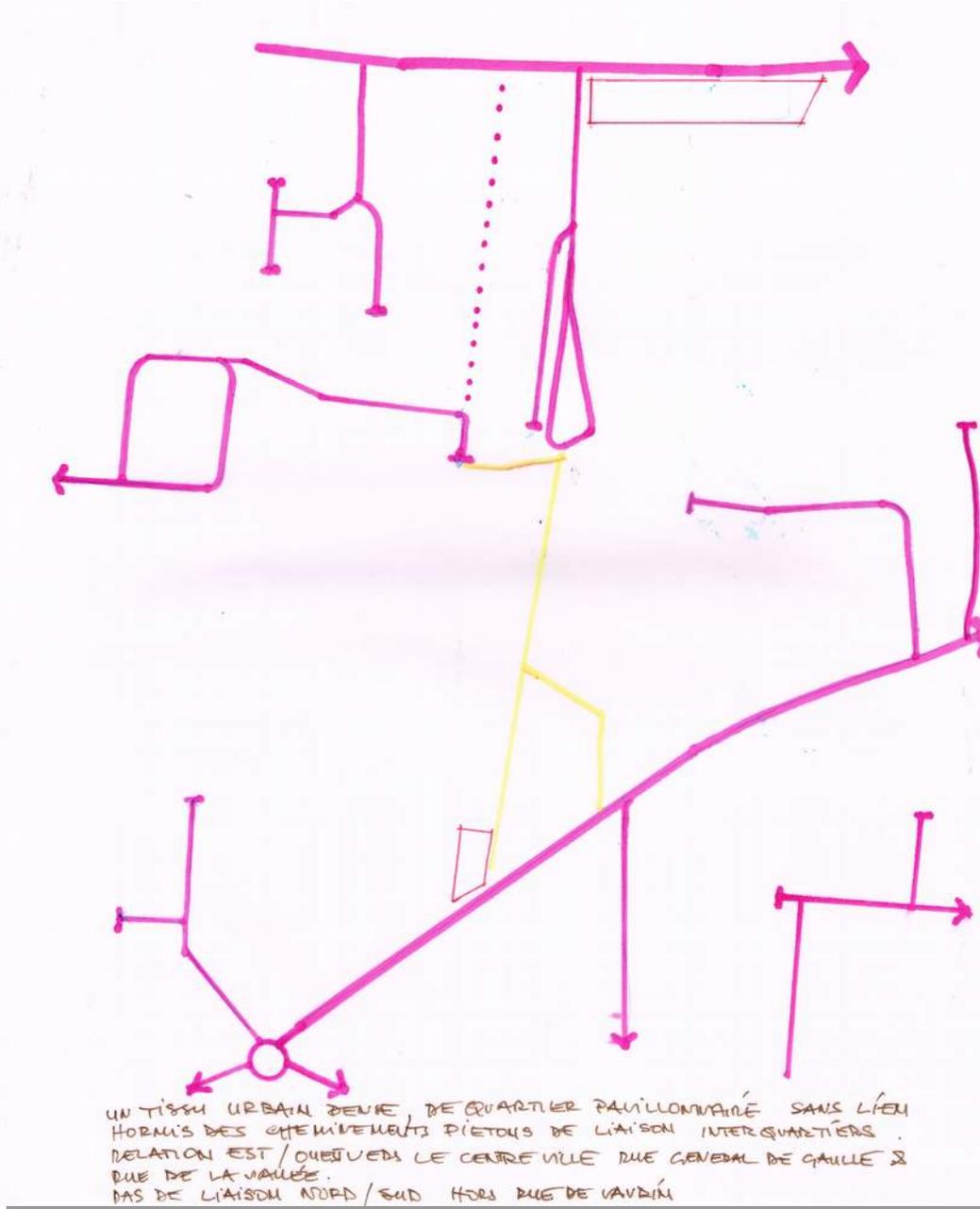
Poutyl

Diagnostic : Caractéristiques des voies et cheminements existants



Diagnostic : Carte des trafics journaliers sur les principaux axes





Propositions de principes d'aménagements

Proposition de maillage piéton et cycle sur le site

Proposition d'aménagement au niveau du collège

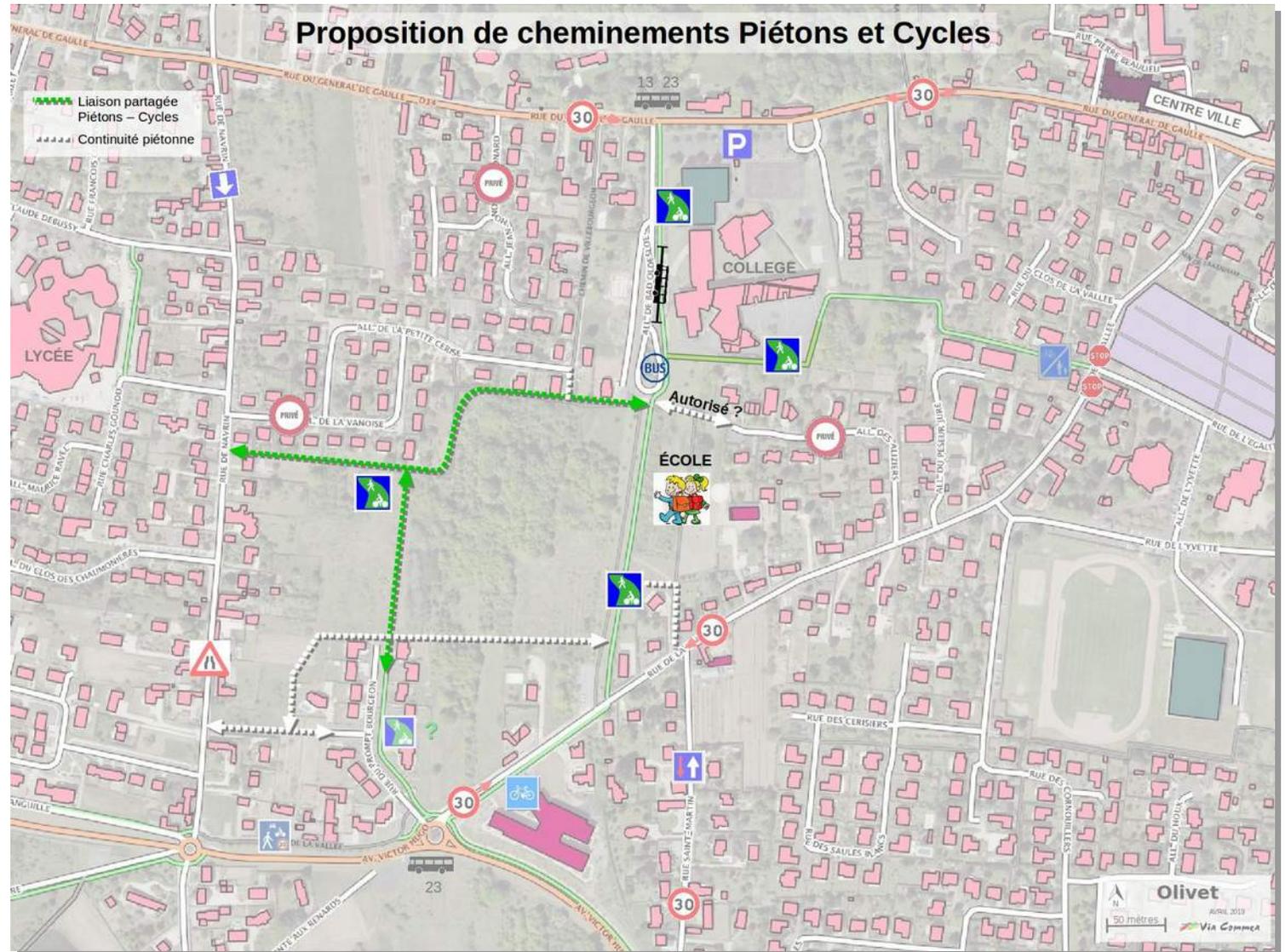
Propositions d'aménagement au niveau de la future école élémentaire

Évaluation de 2 scénarios de maillage des voies de circulation

Propositions: Développer les liaisons piétonnes et cycles

OBJECTIFS

- Faciliter l'accès au projet pour les piétons et les cycles.
- Assurer la continuité du réseau cyclable et piétonnier existant



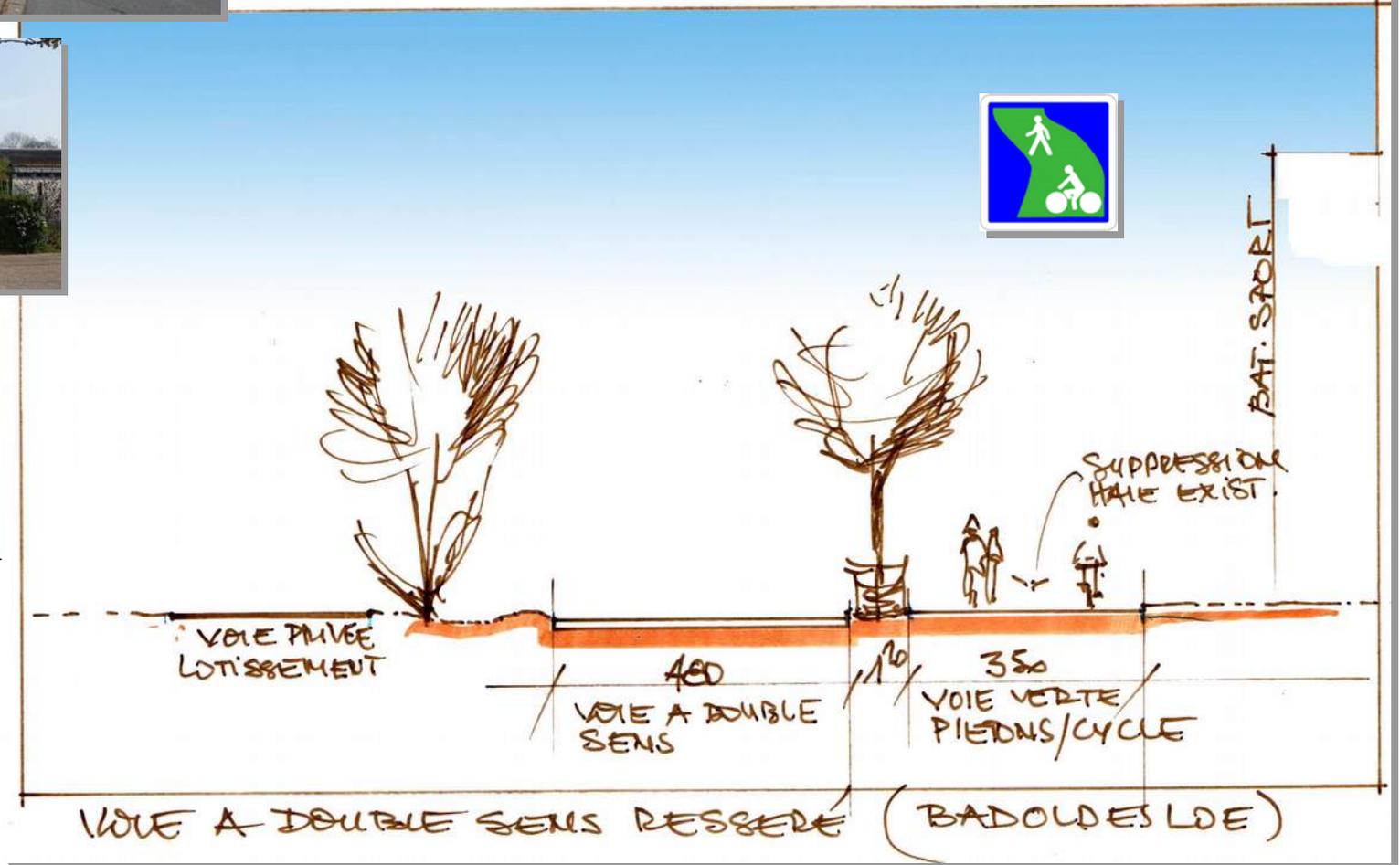
PROPOSITIONS

Création d'une liaison Piétons et Cycles permettant une connexion Est-Ouest (La Vallée - Navrin).
Raccordement de cette liaison à la Rue du Prompt Bourgeon.
Requalification de la liaison Nord-Sud (La Vallée - De Gaulle) en voie verte.

Proposition : Aménagement entre le collège et la Rue Du Général De gaulle



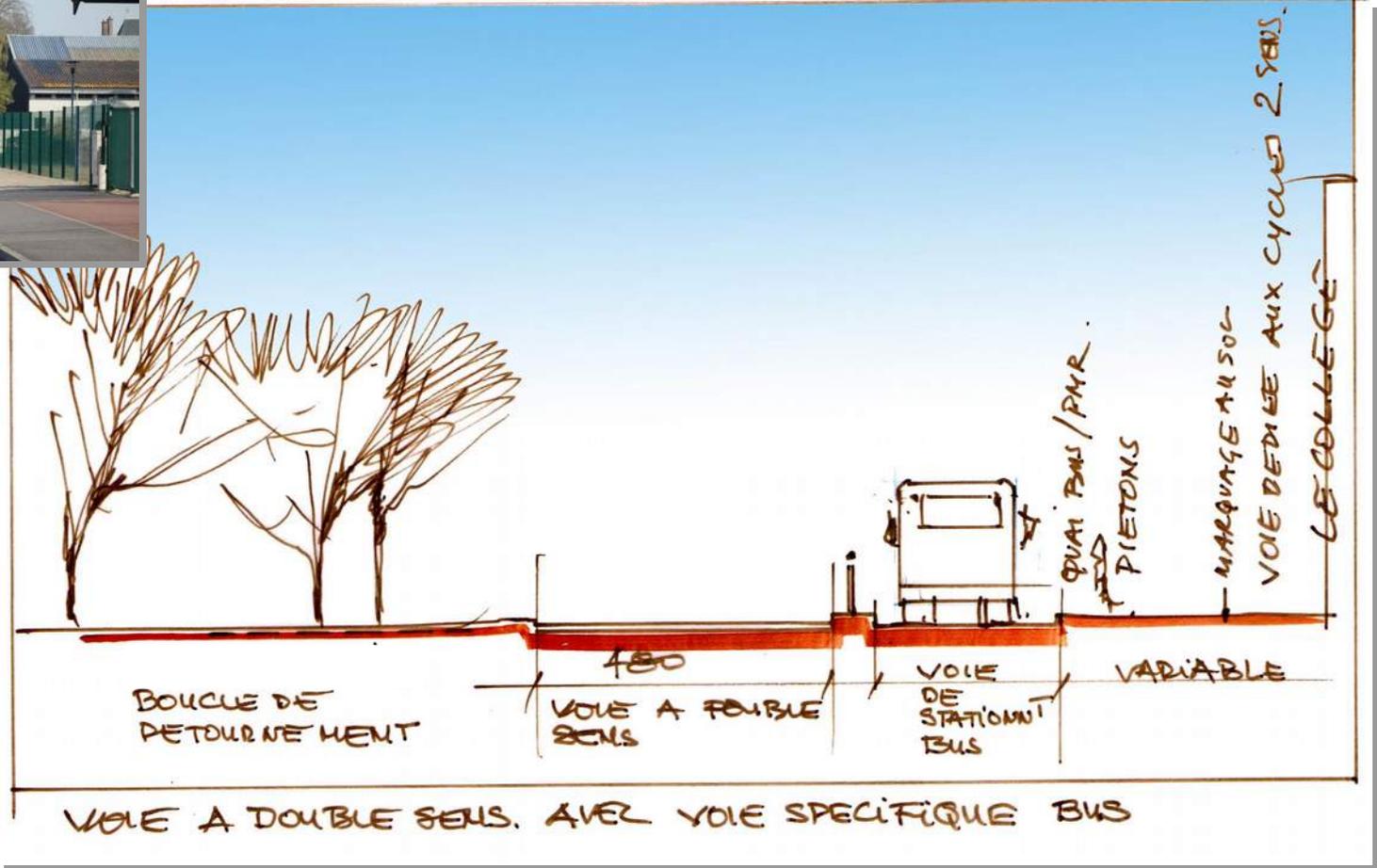
exemple



Proposition : Aménagement au niveau des arrêts de cars et de bus au collège



exemple



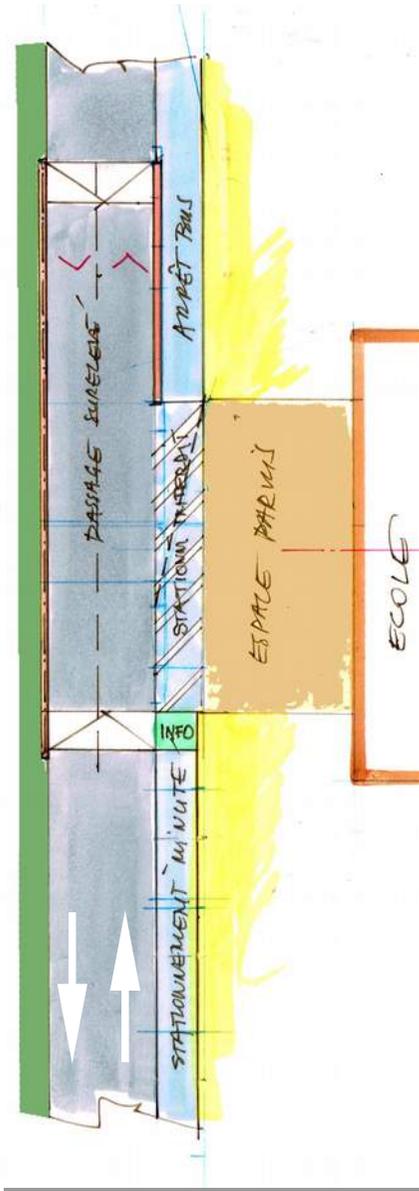
Proposition : **Aménagement entre la Rue de la Vallée et la future école élémentaire**



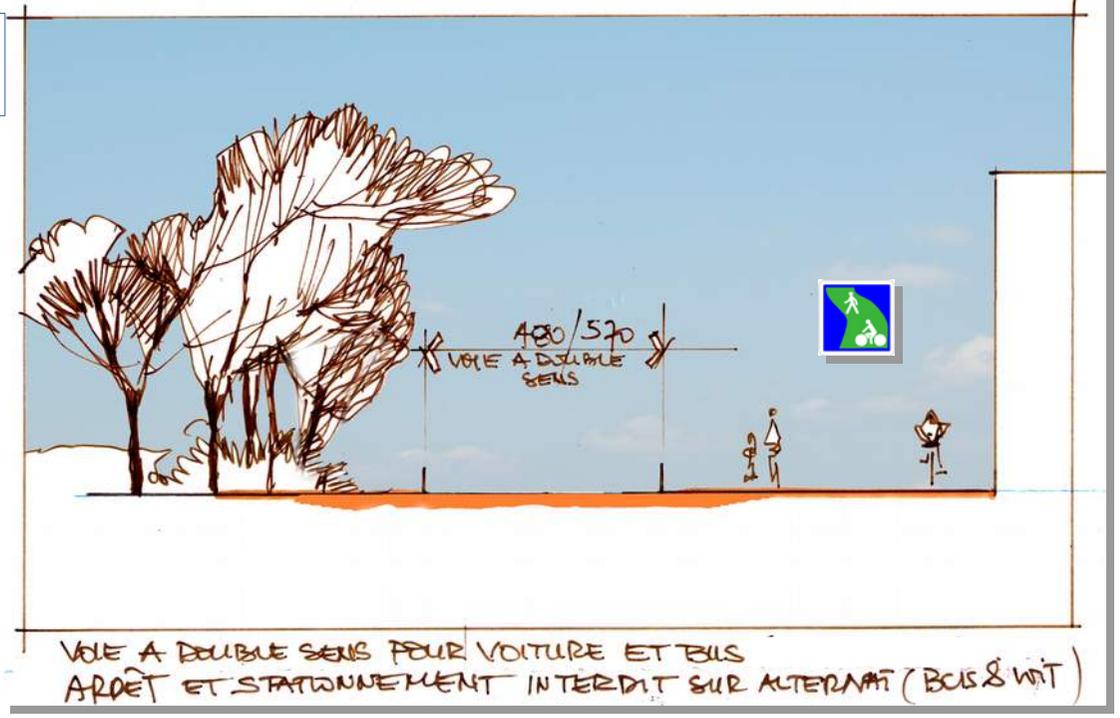
OBJECTIFS

- **Faciliter** la traversée de la voie de circulation pour les **enfants**. Simplifier la perception de la circulation par les enfants, en rendant **impossible** le **croisement simultané** de plusieurs véhicules arrivant de plusieurs cotés à la fois.
- Pour les conducteurs, faciliter **l'identification du lieu** de traversée afin d'intensifier leur vigilance. Imposer physiquement par l'aménagement une réduction de la **vitesse**.
- Proposer un **dépose-minute** de capacité suffisante.

Proposition : Aménagement au niveau de l'entrée de la future école élémentaire : scénario « de base »



CARACTÉRISTIQUES DU SCÉNARIO 1, dit « de base »

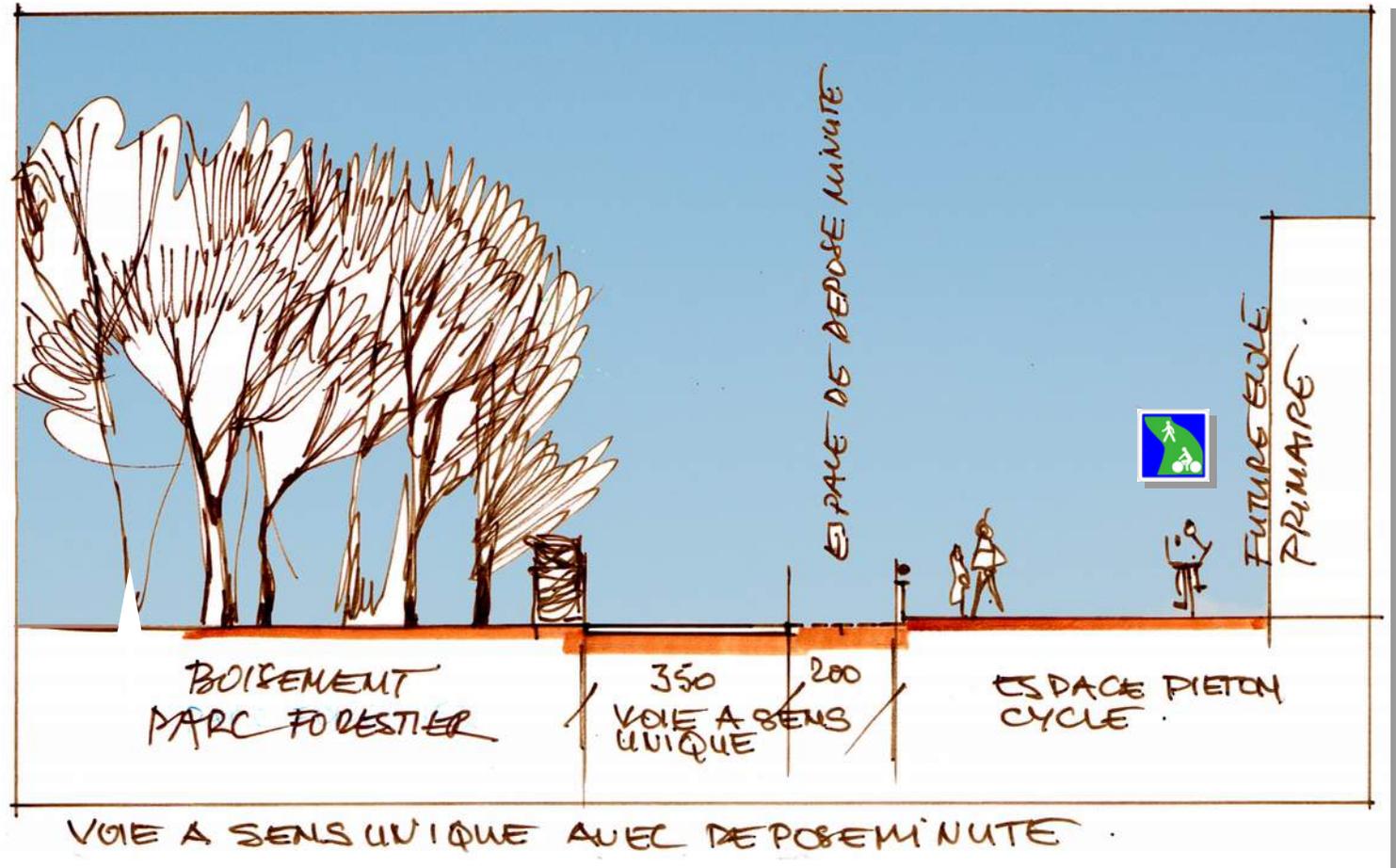
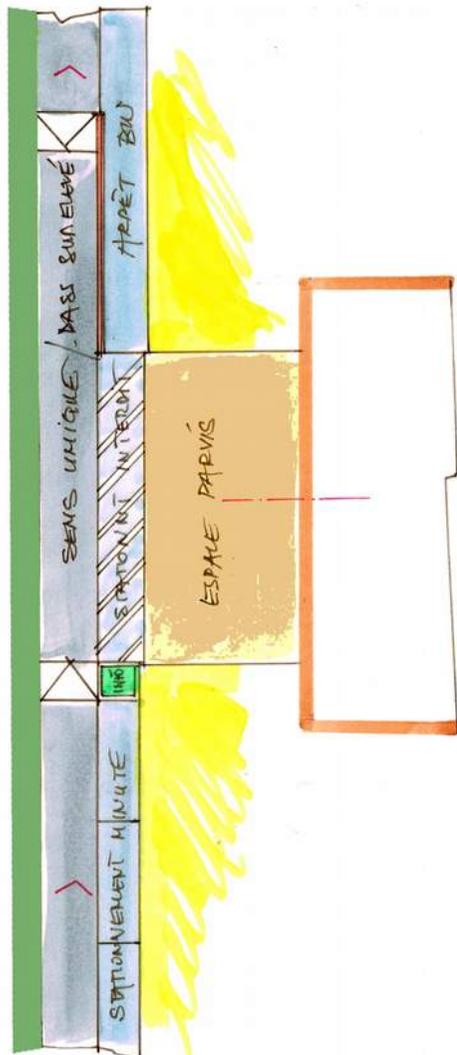


exemple



CARACTÉRISTIQUES DU SCÉNARIO 2

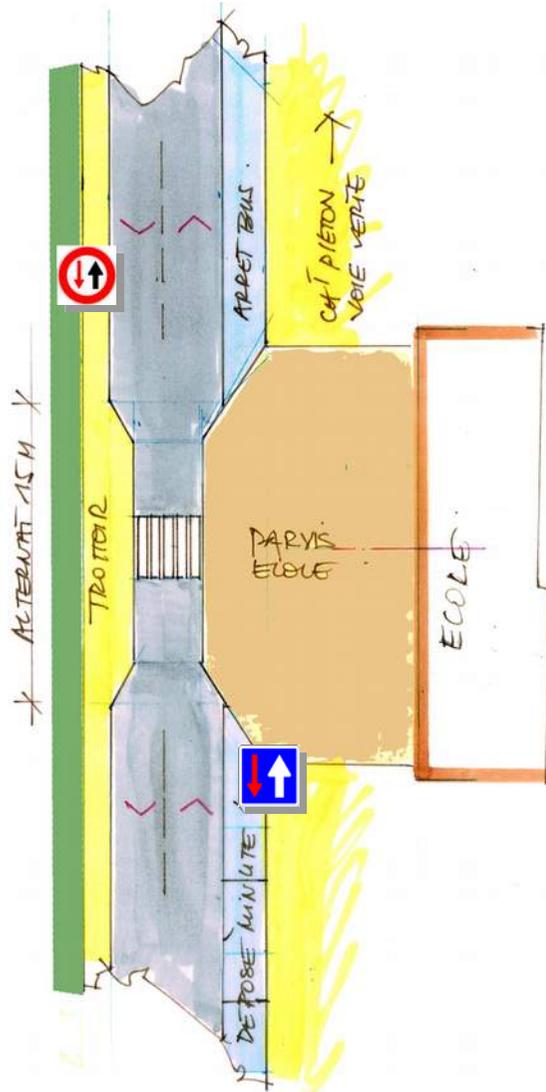
- Seul le sens circulation sud vers nord passe devant la future école. L'autre sens en est écarté



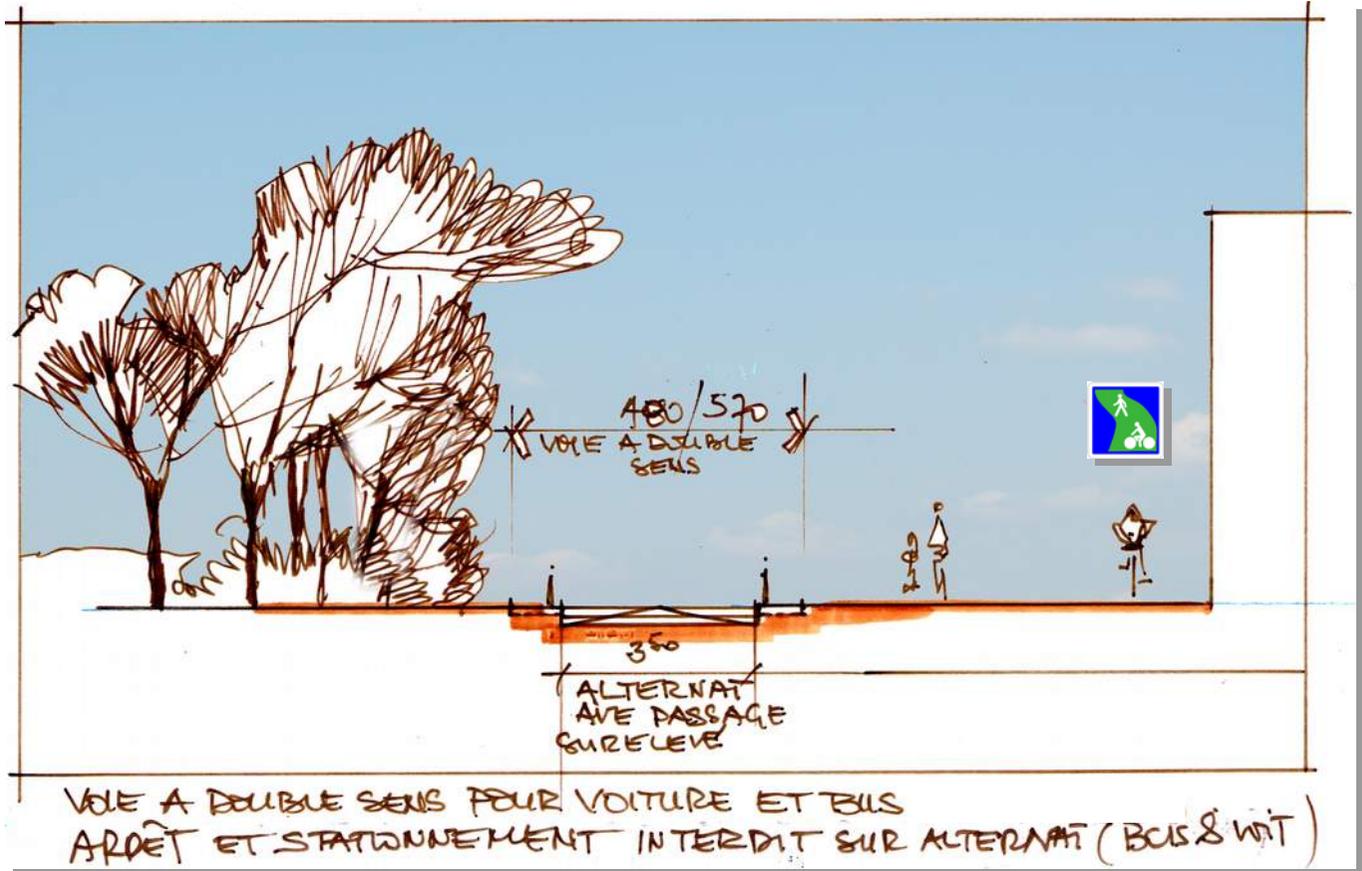
Proposition : **Aménagement au niveau de l'entrée de la future école élémentaire : scénario Alternat Double Sens**

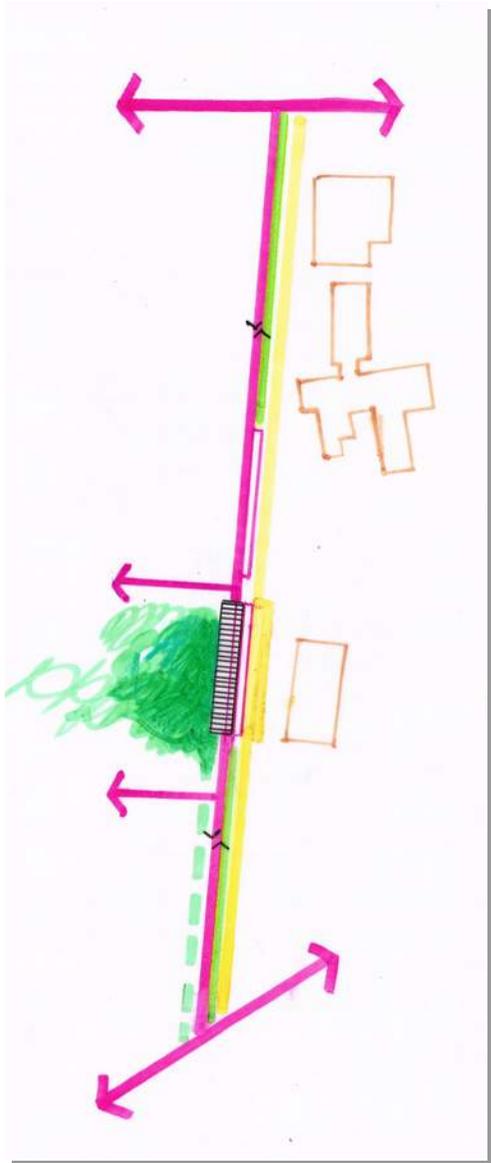
CARACTÉRISTIQUES DU SCÉNARIO 3

- la circulation sera alternée.



exemple





2 scénarios de circulation sont évalués

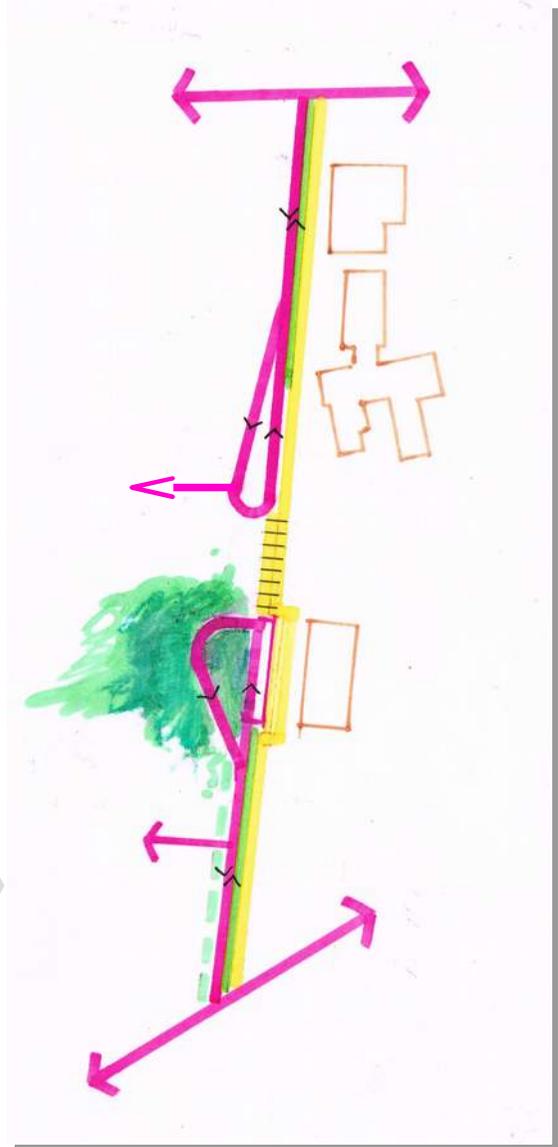
- **Quel que soit le scénario choisi, toutes les précédentes propositions d'aménagement devant le collège et la future école élémentaire pourront être mises en œuvre.** Il n'y a pas d'incompatibilités entre les scénarios de circulation et les scénarios d'aménagement.

AVEC raccordement

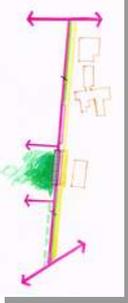
Le scénario AVEC raccordement ne nécessite pas de boucle de retournement. Les cars et bus pourront accéder depuis la Rue de la Vallée pour desservir les écoles du bon côté de la voie.

SANS raccordement

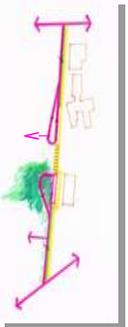
Le scénario SANS raccordement impose de conserver la boucle de retournement des bus et cars sur l'impasse nord. Il impose également une boucle de retournement sur l'impasse sud si on souhaite conserver un arrêt devant la future école élémentaire.



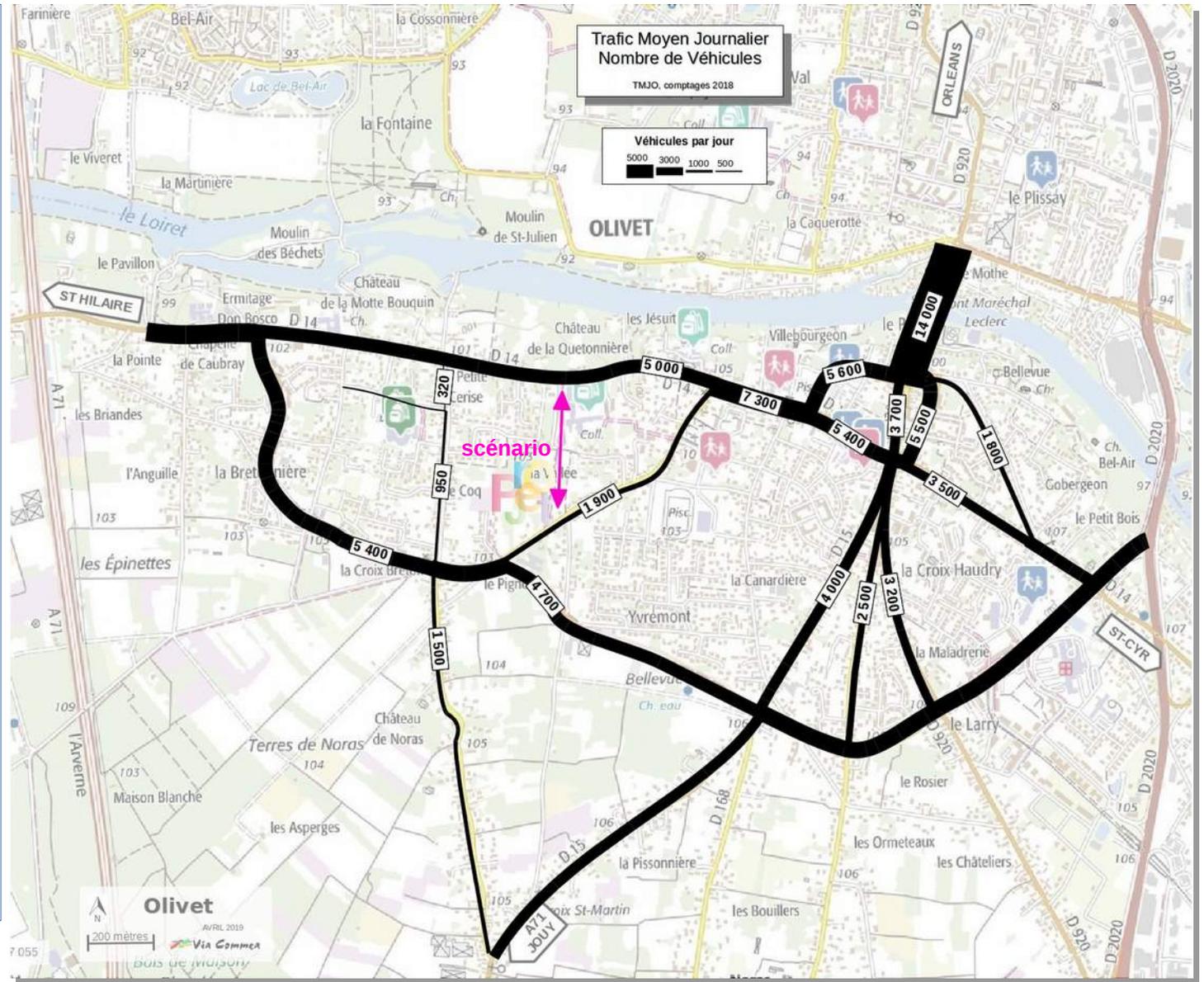
Proposition: **Trafic futur sur l'allée de Bad Oldesloe : transit ?**

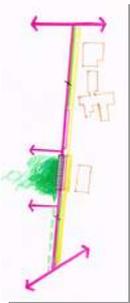


Pas de transit possible via Bad Oldesloe sauf à avoir un projet de 2ème pont (par exemple).

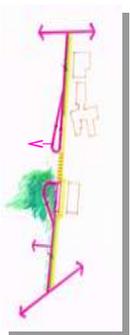


Évidemment pas de transit.



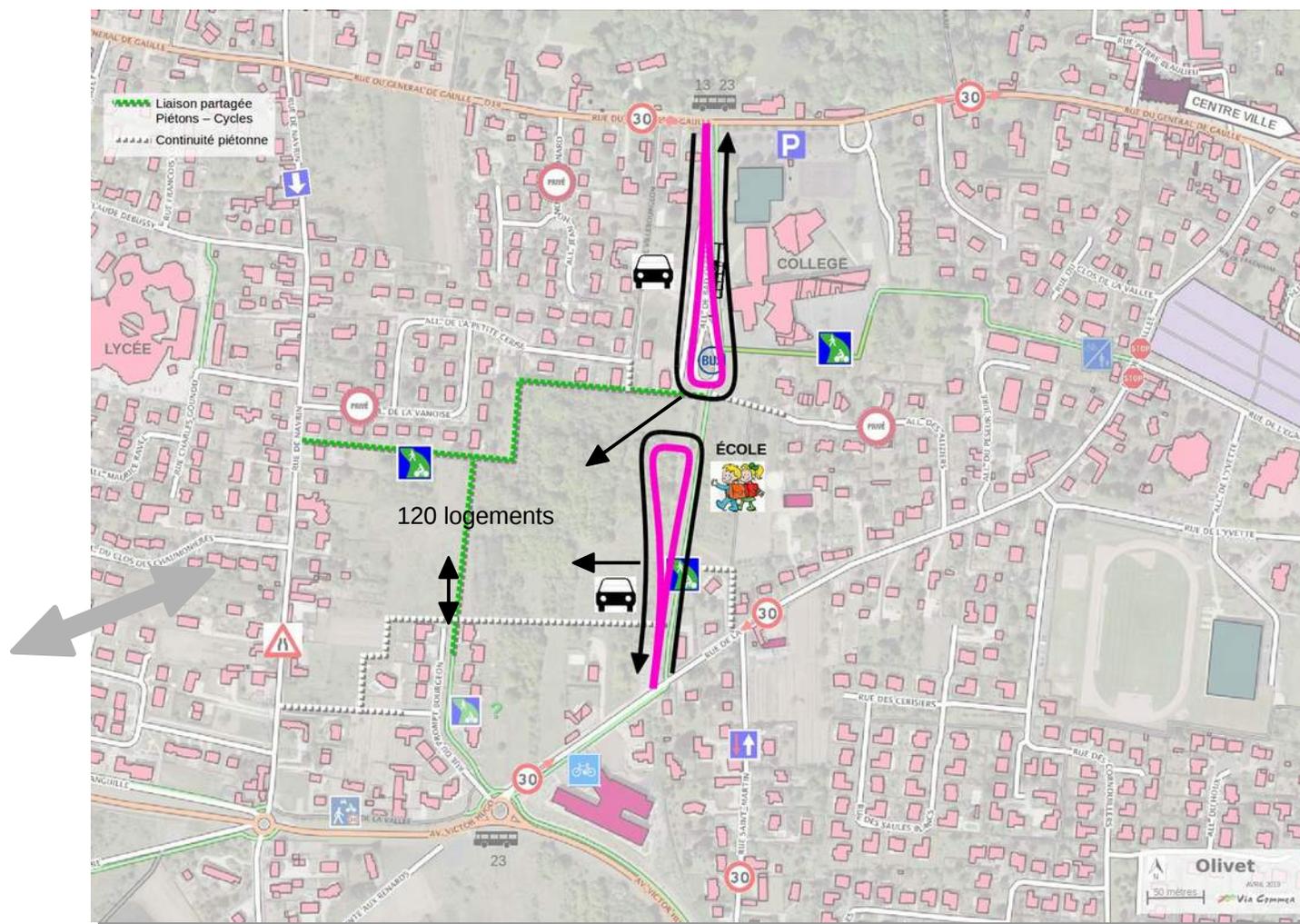


Les riverains et les TC passent devant le collège et le projet d'école.



Circulation des voitures des riverains devant le collège car besoin d'un débouché du projet de 120 logements à la Rue du Général De Gaulle, en complément du débouché sur la Rue du Prompt Bourgeon.

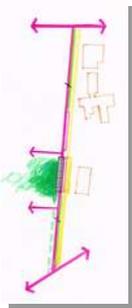
Circulation des voitures du dépose minute devant le projet d'école.



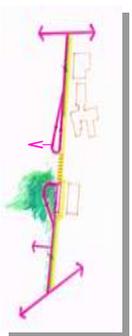
Proposition: **Impact à long terme des 2 scénarios sur le trafic**

Prendre en compte la Rue de Navrin

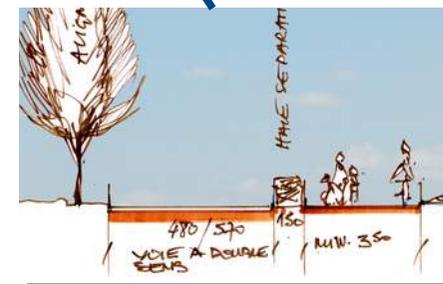
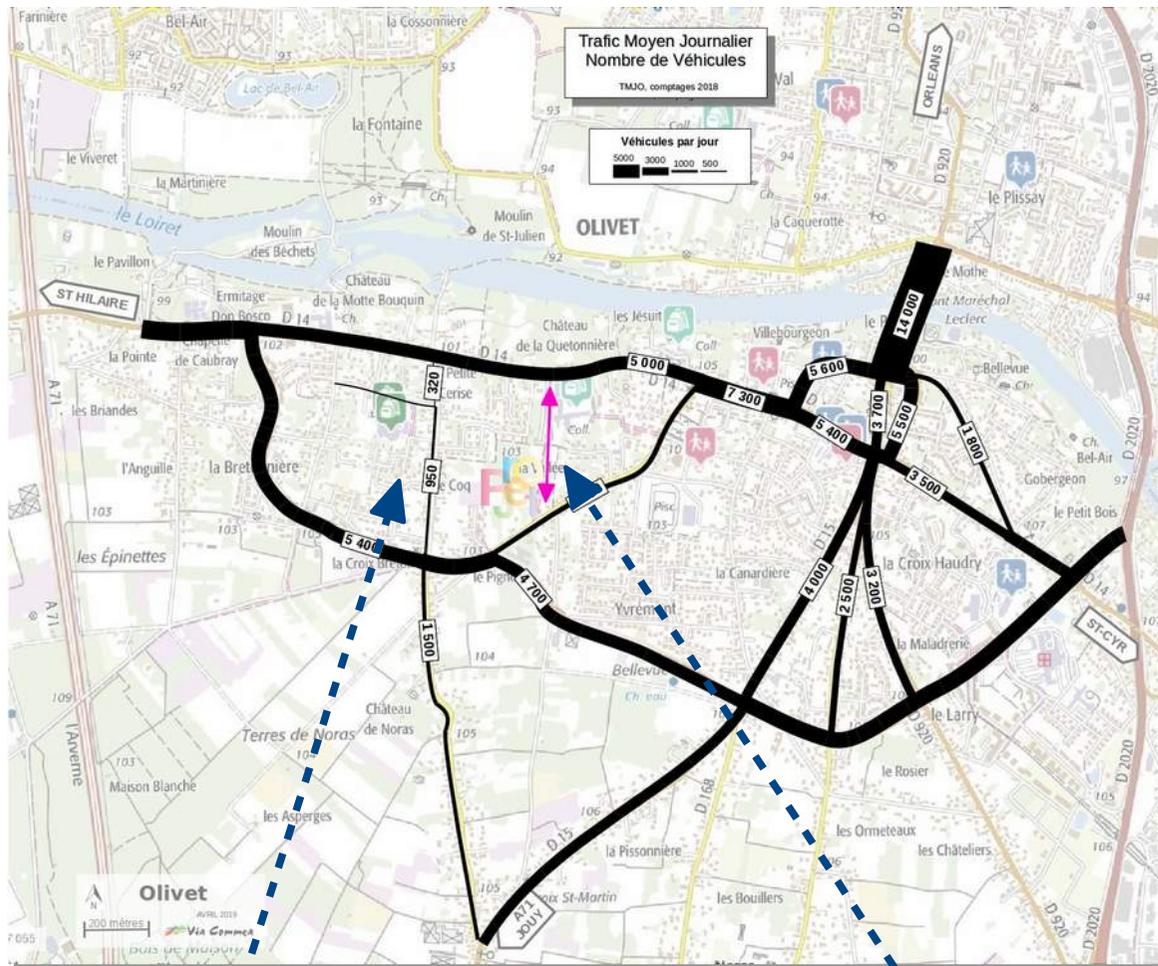
- Les conditions de mobilités se dégraderont à l'avenir sur cette rue trop étroite donc il sera nécessaire d'y supprimer un sens de circulation tôt ou tard.



Navrin pourra être mise en sens unique, au bénéfice des piétons et cycles, sans dégradation des conditions de circulation des VL.

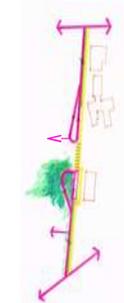
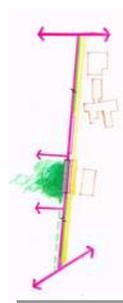


La circulation des VL se dégradera, cela impactera la Rue de la Vallée.

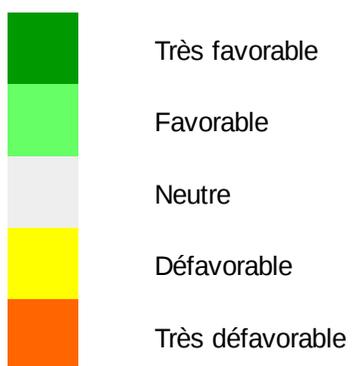


Les propositions :

- **Création/ requalification de nouveaux tronçons de Voie Verte**
- **Devant le collège : matérialisation d'une voie de stationnement pour les cars et bus, séparée de la voie de circulation générale.**
- **Devant la future école primaire : 3 types d'aménagements possibles**

**Comparaison des scénarios
Récapitulatif multi-critères**

Appréciation de la variante



Sécurité – confort Cycles et piétons		
Accessibilité Bus Car		
Accessibilité Voiture		
Évolution Rue de Navrin		

Merci pour votre attention



AIRE PIÉTONNE

Voie affectée aux déplacements des piétons, quasi exclusivement. Les cyclistes roulent au pas. Seuls les véhicules nécessaires à la desserte interne de la zone peuvent être autorisés à circuler (à l'allure du pas). Le stationnement y est interdit. Un trottoir n'est pas une aire piétonne.



ZONE DE RENCONTRE

Voie partagée entre les piétons et les véhicules motorisés ou non. Les piétons sont prioritaires. Les véhicules motorisés sont tolérés, et ne doivent en aucun cas excéder les 20 km/h. Le stationnement n'y est autorisé que dans les emplacements signalisés. Cela n'est pas simplement une Zone 30 km/h dont la vitesse est réduite à 20 km/h ! Les aménagements doivent clairement indiquer la prépondérance des piétons et cyclistes. La réglementation française n'impose pas de critère de trafic maximal pour mettre une voie en zone de rencontre. Mais cela n'est pas le cas dans d'autres pays européens.



VOIE VERTE

La voie verte est une voie exclusivement réservée à la circulation des vélos et des piétons. Un trottoir ne peut pas être réglementé comme étant une voie verte.



Il n'existe pas en France de statut réglementaire permettant aux piétons et aux cyclistes de circuler ensemble sur une même partie de la chaussée du type « trottoir », ceci sans restriction d'âge et d'allure au pas pour les cyclistes.



Panneau qui n'a pas de statut légal en France, mais qui est cependant parfois employé.



AMÉNAGEMENT CYCLABLE (BANDE, PISTE)

Panneau de gauche, carré : le cycliste peut circuler au choix sur la voie cyclable ou sur la chaussée tout véhicule.

Panneau de droite, rond : le cycliste a l'obligation de rouler sur la piste cyclable. Cela implique que la piste a l'obligation d'offrir une qualité de roulage / sécurité a minima équivalente à celle de la chaussée tout véhicule.



ZONE 30

Ensemble de voies constituant une zone. Dans cette zone, la vitesse des véhicules est limitée à 30 km/h. 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. Toutes les chaussées sont par défaut à double sens pour les cyclistes (même si à sens unique pour les véhicules motorisés).



LIMITATION À 30 KM/H

La vitesse est limitée à 30 km/h. Cette limitation permet de réduire le différentiel de vitesse voiture / vélo (les vélos roulent entre 15 km/h et 25 km/h). Cette limitation est obligatoire en amont d'un ralentisseur (dos d'âne, coussin berlinois, etc.).

