

# COMMUNE DE SAINT SYMPHORIEN D 'ANCELLES

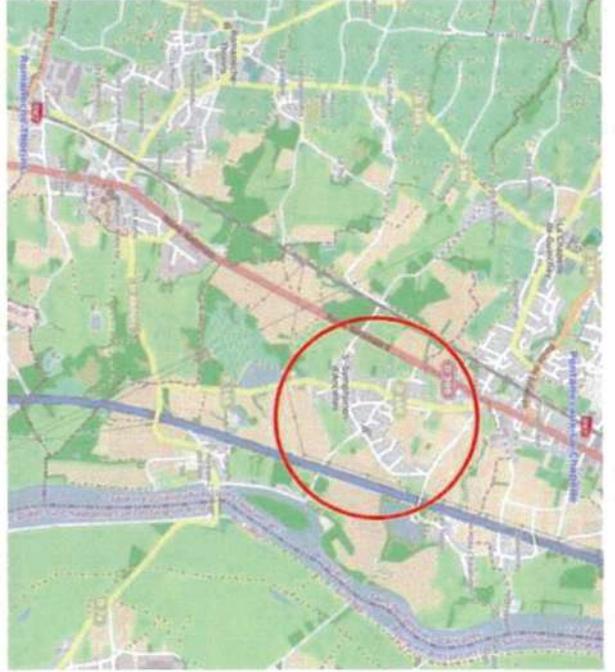
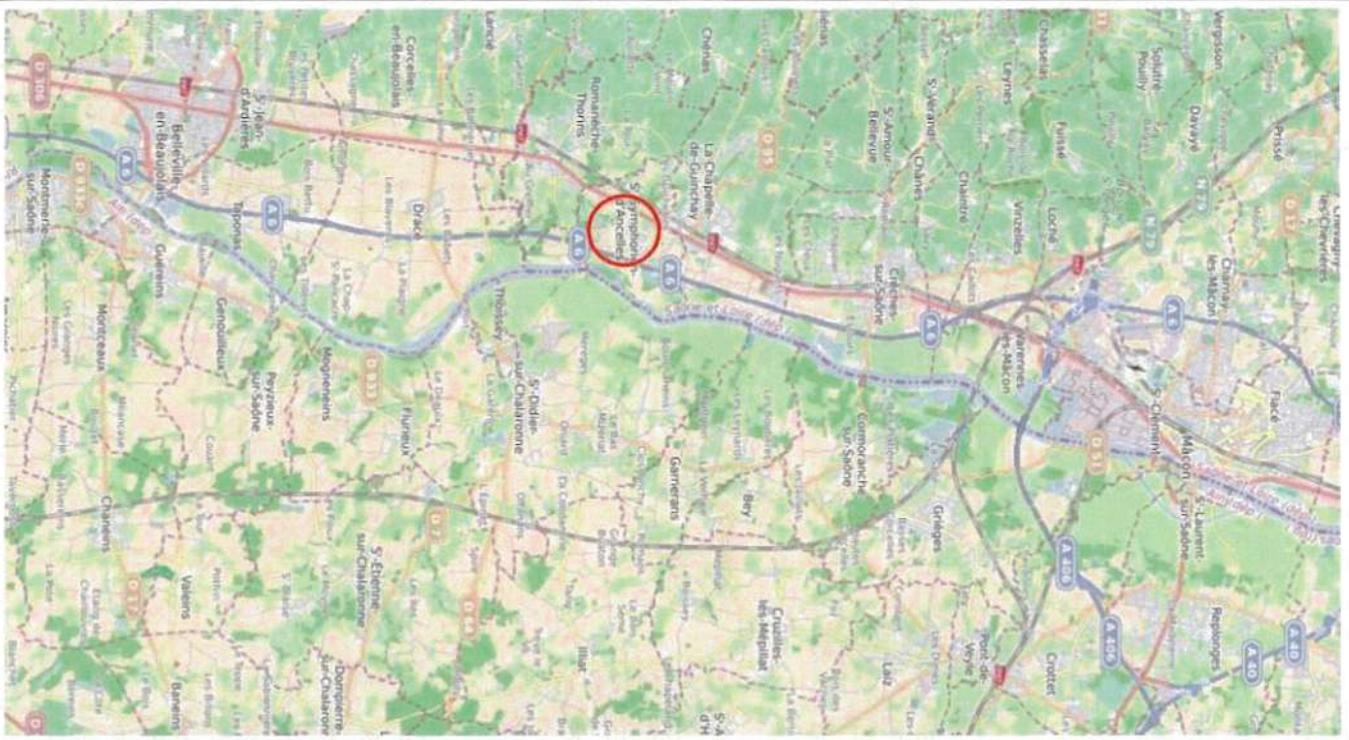
## Etude de circulation



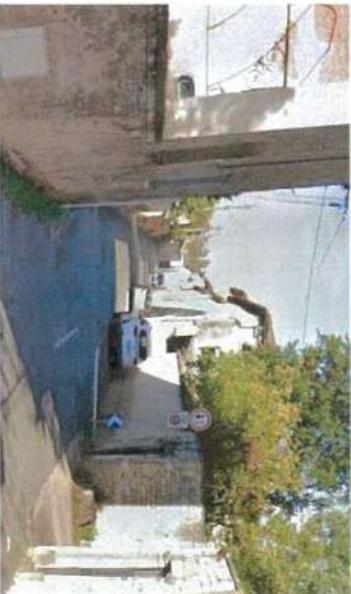
---

Situation et contexte	p3	Schéma d'intentions proposé	p14
Rappel: les outils du plan de circulation	p4	Action n°1 - Apaiser le trafic motorisé - Z30 et Z20	p15
Rappel: quelques dispositifs d'apaisement du trafic	p5	Action n°2 - Apaiser le trafic motorisé - entrées de bourg	p16
Principaux documents de référence	p6	Action n°3 - Apaiser le trafic motorisé - vitesses	p17
Pôles générateurs	p7	Action n°4 - Apaiser le trafic motorisé - report du transit	p20
Hierarchisation de la voirie	p8	Action n°5 - Créer une liaison douce nord-sud structurante	p22
Plan de circulation	p9	Action n°6 - Sécuriser et conforter les modes actifs	p23
Trafic motorisé et vitesses	p10	Action n°7 - Favoriser l'intermodalité	p24
Modes alternatifs de déplacement	p12		
Réflexions déjà engagées	p13		

# SITUATION ET CONTEXTE



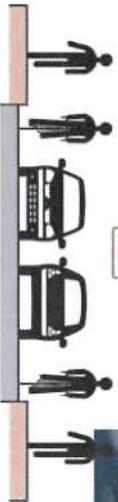
- > Situation entre Macon et Belleville, et plus largement Villefranche et la métropole lyonnaise: importance des flux d'échanges entre ces territoires
- > Situation de la commune entre les deux axes de liaisons principales: l'A6 et la RD906 (ancienne RN6). Ces axes évitent le centre-bourg et permettent de capter les flux de transit. Ils engendrent par contre un effet de coupure territoriale, avec des traversées à gérer vers Pontanveaux et Romaneche Thorins.
- > A noter la présence des deux gares SNCF de Pontanveaux et Romaneche Thorins, avec un enjeu fort d'intermodalité.
- > Centre-bourg: tissu urbain dense avec une trame viaire composée de rues étroites et de venelles:
  - contraintes pour le partage de l'espace et l'intégration des modes actifs
  - insécurité routière
  - nuisances et impacts des VL renforcés



La rue des Morels: axe principal nord-sud traversant le centre-bourg

## Les zones 30:

Adaptées aux déplacements utilitaires adultes et au cyclo-tourisme  
Peu adaptées à la circulation des enfants (domicile/école, promenade familiale) ou des cyclistes peu expérimentés  
Liées à l'importance du trafic motorisé



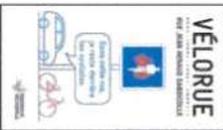
## Les zones de rencontre:

Adaptées à tous les usages  
Attention aux risques de conflits piétons/vélos en cas de forte fréquentation



## Les vélos rues:

Expérimentation sur le territoire national  
Destinées à créer un axe de circulation structurant pour les vélos, notamment en transit  
Adaptées aux déplacements utilitaires adultes et au cyclo-tourisme  
Adaptées à la circulation des enfants (domicile/école, promenade familiale) ou des cyclistes peu expérimentés sous réserve du niveau de trafic motorisé  
Liées à l'importance du trafic motorisé (limitation du trafic de transit, base de 2 vélos pour 1 VL...)  
Risques de conflits avec les VL, qui peuvent ne pas comprendre cette mesure



## Le double-sens cyclable:

Permet de faciliter les trajets des cyclistes, de réduire leur temps de parcours  
Amélioration de la sécurité (attention toutefois aux franchissements de carrefours et accès riverains)



## L'aire piétonne:

Circulation des cyclistes tolérée, au pas  
Adaptée à tous les usages, sous réserve que la fréquentation cyclable soit modérée  
Risques de conflits piétons / vélos



## Carrefours à feux: les sas vélos

Permet d'améliorer la visibilité des cyclistes par les autres usagers  
Permet d'améliorer le confort des cyclistes



## Carrefours à feux: le cédez-le passage cyclistes aux feux (CPCF)

Autorise le cycliste à franchir un feu rouge, pour une direction donnée  
Sous réserve de cédez le passage aux autres usagers: traversées piétones, véhicules motorisés franchissant le carrefour  
Faisabilité au cas par cas



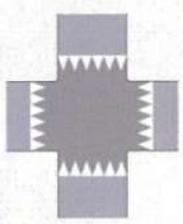
## La chaussée à voie centrale banalisée:

Adaptée aux voies à faible trafic, notamment hors agglomération  
Adaptée à tous les usages



# RAPPEL: QUELQUES DISPOSITIFS D'APAISEMENT DU TRAFIC MOTORISE

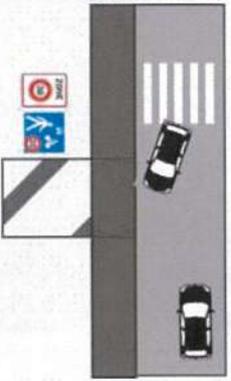
## PLATEAU SURELEVE



**+** Noeud plus visible à l'intersection

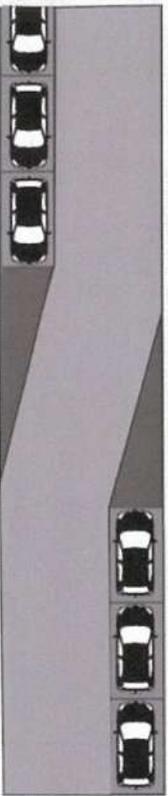
**+** Sécurité des traversées piétonnes

## TROTTOIR TRAVERSANT



**+** Sécurité des piétons  
Continuité des cheminements  
Identification des entrées/sorties des zones 30/ zones de rencontre

## DEVOIEMENT



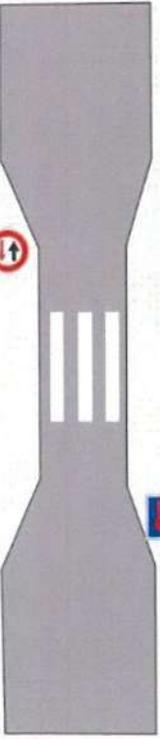
**+** Incitation aux réductions de vitesses  
**-** Selon configuration, perte de quelques places de stationnement

## ALTERNAT



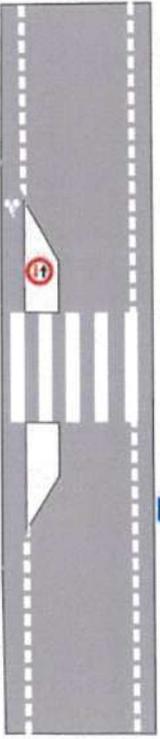
**+** Idéal pour gérer les portions de voies étroites  
**-** Peu d'impact sur le sens prioritaire

## ALTERNAT (variante)



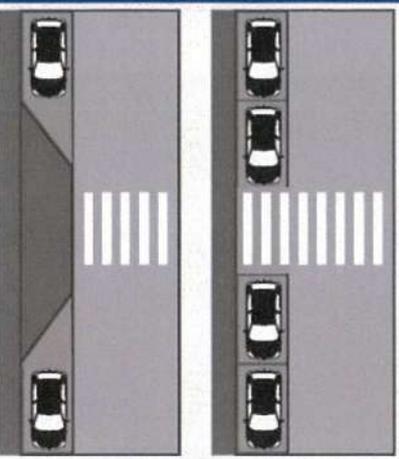
**+** Idéal pour gérer les portions de voies étroites  
Meilleur impact sur le sens prioritaire

## ALTERNAT: prise en

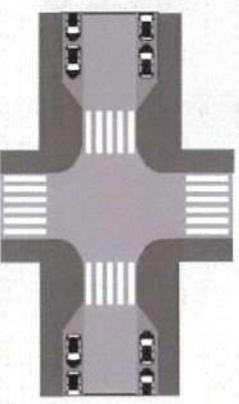


**+** Idéal pour gérer les portions de voies étroites

## VISIBILITE



**+** Amélioration de la visibilité  
Réduction de la traversée  
**-** Réduction de l'offre en stationnement



Avancées de trottoirs aux intersections

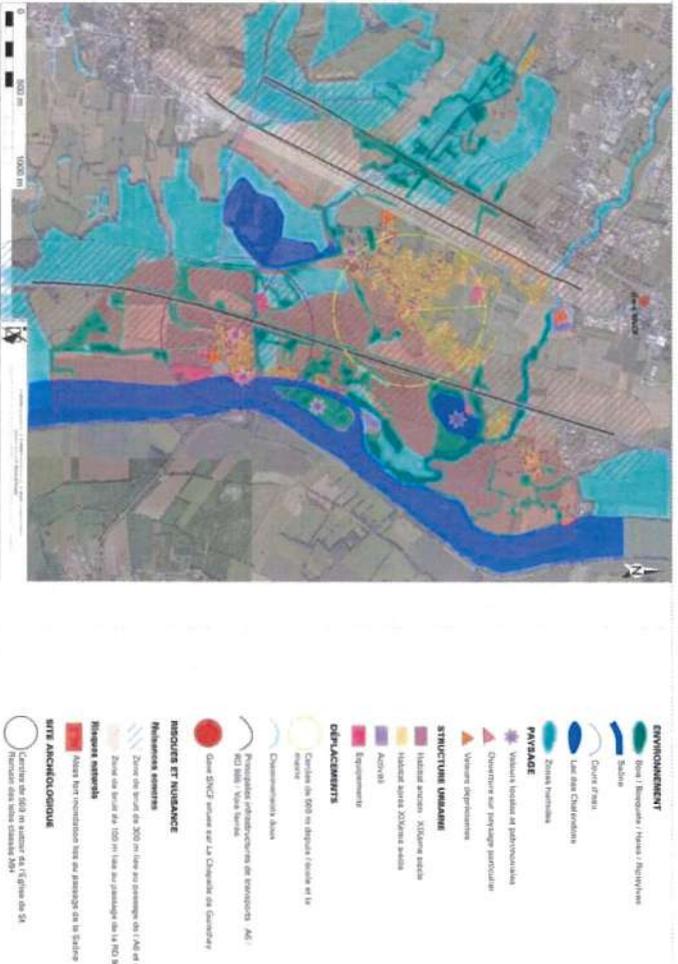
**RAPPEL: Neutralisation des places de stationnement en amont des passages piétons obligatoire d'ici la fin 2026 (LOM)**

## BESOINS DES MODES ACTIFS

- La sécurité des itinéraires
- L'accessibilité des itinéraires: présence d'obstacles, continuité, desserte des pôles structurants
- Le temps de parcours: itinéraires directs, temps d'attente réduit aux traversées
- L'agrément des itinéraires: qualité de l'aménagement, mais aussi de son environnement (réduire les nuisances, paysage)
- La liberté de déplacement: généralisation des mesures

# DOCUMENTS DE REFERENCE

## LES GRANDS ENJEUX DU TERRITOIRE

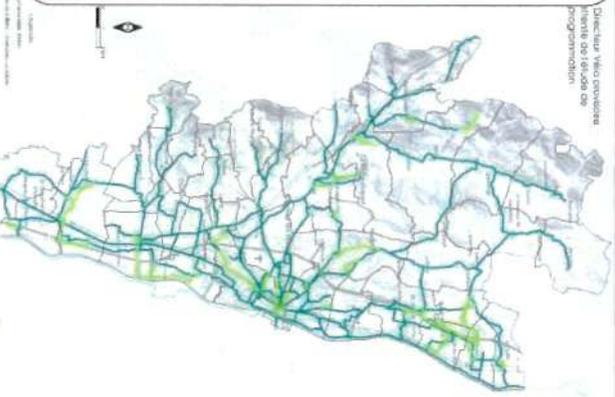


## LE PLAN LOCAL D'URBANISME

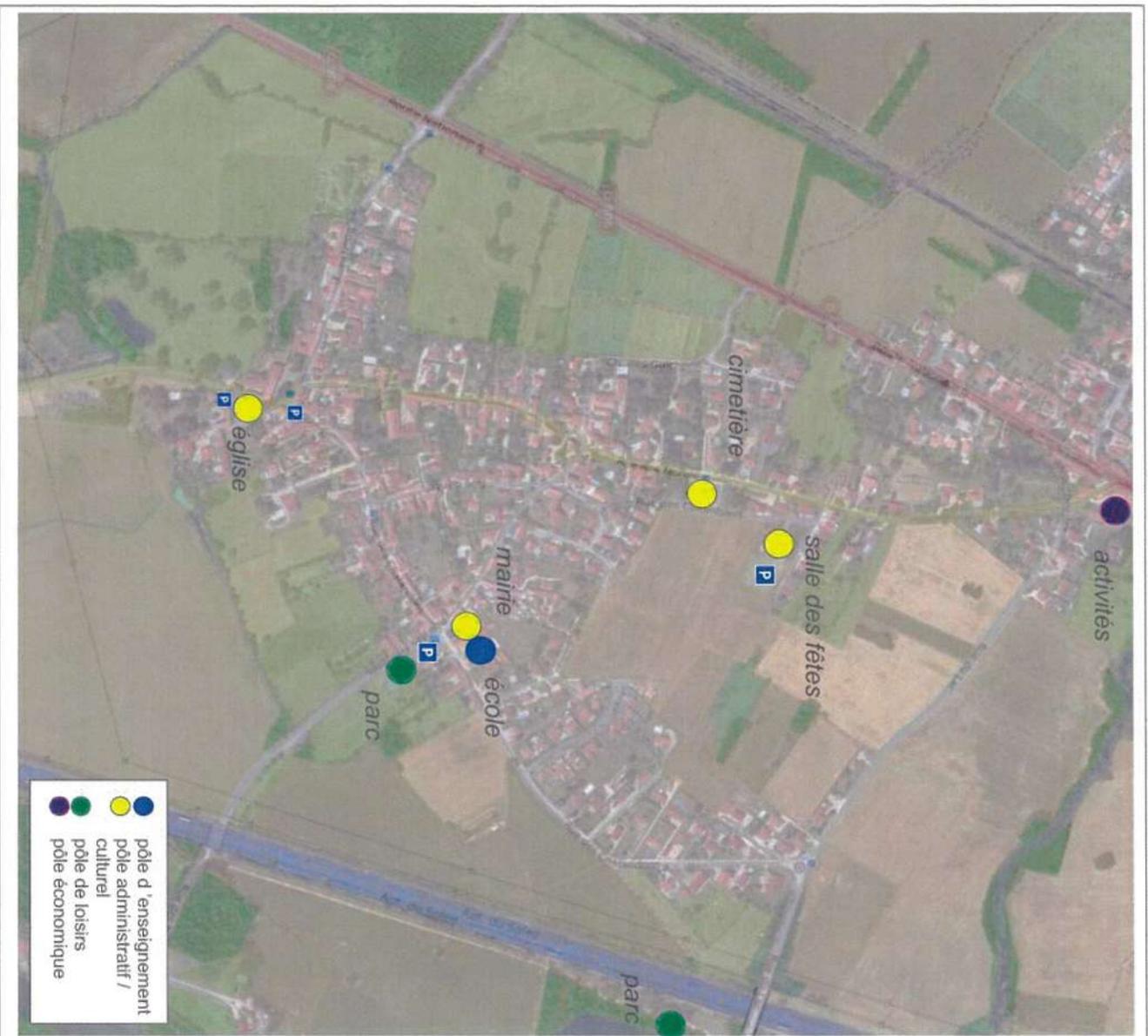
- > Logements: 94 logements prévus en centre-bourg, essentiellement au nord des Ecoles et de la Salle des Fêtes, et sur le secteur des Guicherie le long de la RD
- Renforcer la prise en compte des liaisons douces dans les orientations d'aménagement, pour constituer un réseau maillé et continu, et prendre en compte le vélo.
- > Equipements:
  - extension du cimetière, de son parking et de la Salle des Fêtes
  - réserve foncière pour l'école
  - végétalisation de la place de la Mairie
- > Activités: développement d'une petite zone d'activités artisanales de part et d'autre du carrefour de la RD906 et de la rue Bourchanin:
  - trafic induit en lien avec la RD: peu d'impact sur le centre-bourg
  - carrefour à sécuriser si besoin
- > Déplacements:
  - améliorer lorsque c'est possible l'organisation de l'offre et stationnement
  - créer une liaison douce entre la Salle des Fêtes, l'école et la Mairie

## LE SCHEMA DIRECTEUR DES MOBILITES DURABLES DE MBA

- Objectifs:**
- > Proposer une alternative crédible et performante à la voiture individuelle, sur les axes à fort potentiel
    - > Faciliter l'accès à l'offre de mobilité à tous les usagers
    - > Améliorer l'image de l'offre en mobilité
    - > Proposer une solution de mobilité à tous les habitants
  - 3 volets, 10 actions, concernant:
    - > Politique cyclable
    - > Transports collectifs
    - > Evolution des usages



## POLES GENERATEURS DE DEPLACEMENTS



Le pôle générateur principal est l'école, aux heures d'entrées/sorties de élèves

La salle des fêtes peut également représenter un pôle important, mais plus ponctuel. Il en est de même pour l'église.

La mairie et surtout le cimetière sont des pôles générant moins de déplacements.

Quelques activités artisanales sont présentes au nord de la commune rue Boivin.

Les espaces de loisirs sont représentés par le parc et le city stade en face de la mairie, et par le lac des Chalandonns.

2 parkings principaux sont présents en centre-bourg, devant la mairie et au niveau de la salle des fêtes. Quelques autres petites poches de stationnement existent, mais elles sont rares.

A noter la présence des 2 gares SNCF de Pontanevaux et Romanechi Thorins, avec un enjeu fort d'intermodalité.

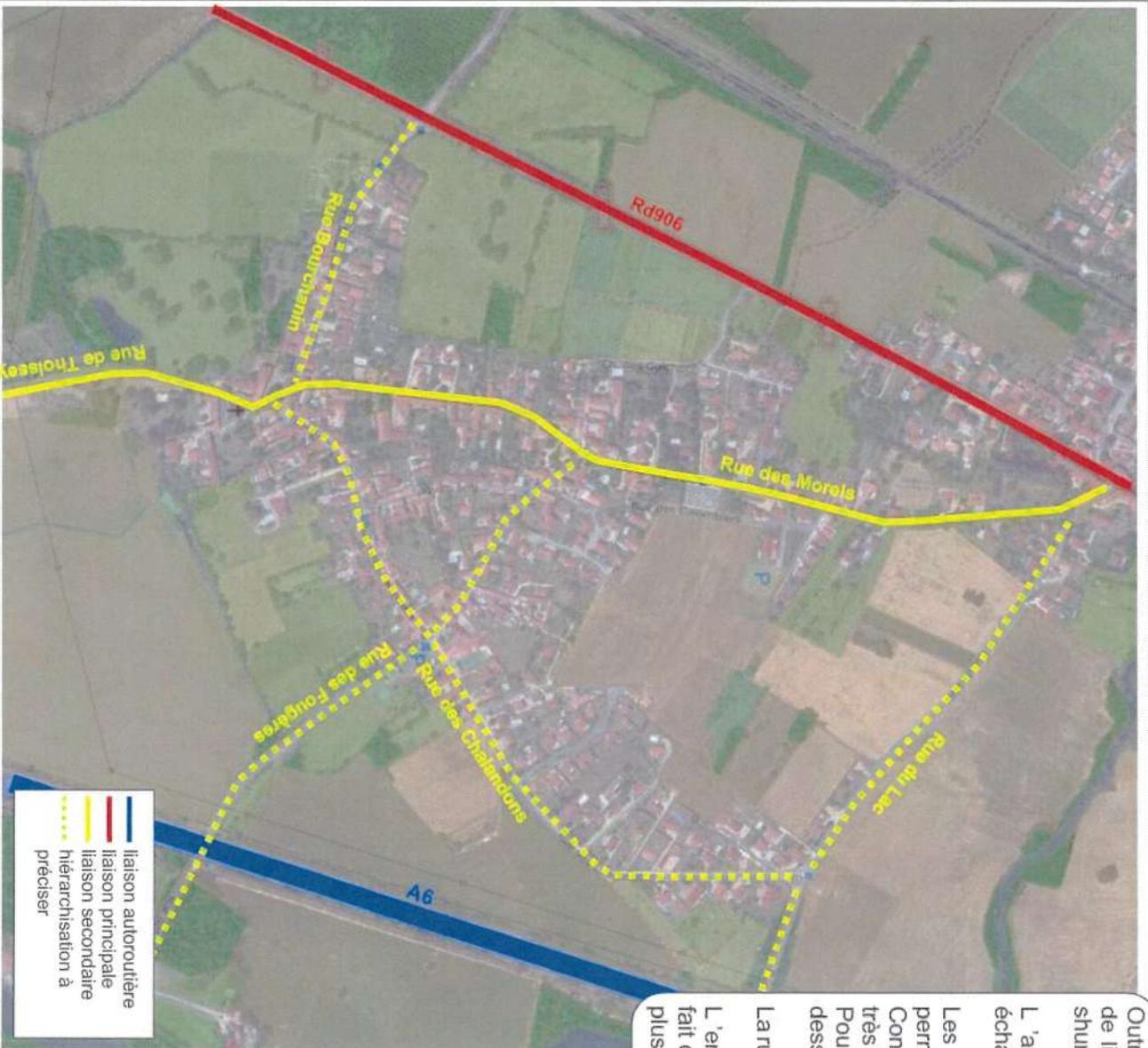


Mairie et école



Accès à la salle des fêtes

# HIERARCHISATION DE LA VOIRIE



- liaison autoroutière
- liaison principale
- liaison secondaire
- ⋯ hiérarchisation à préciser

Outre l'A6, la commune est traversée dans le sens nord-sud par la RD906, axe de liaison principal: c'est cet axe qui doit capter les flux de transit: éviter les shunts via les rues de Thoissesey et Morels, depuis/vers Thoissesey et St Romain.

L'axe Morels / Thoissesey constitue la principale liaison secondaire, pour les échanges interurbains, notamment entre St Symphorien et Macon.

Les rues du Lac et des Fougères servent aux échanges interquartiers et permettent la desserte des Chalandonns et de St Romain.

Concernant la rue des Fougères vers St Romain, il est souhaitable qu'elle reste très locale et que les flux utilisent la RD906 via la Rd466bis.

Pour sa section nord, en coeur de bourg, sa fonction est plus importante, avec la desserte de la mairie et de l'école.

La rue Bourchanin constitue l'entrée de ville ouest, en lien direct avec la Rd906.

L'entrée de ville nord, coté rue des Morels, est peu perceptible, notamment du fait de la continuité urbaine avec Pontanevaux, mais aussi d'une urbanisation plus diffuse de long de l'axe.



Carrefour Thoissesey / Chalandonns / Bourchanin



Rue des Morels



Rue des Chalandonns

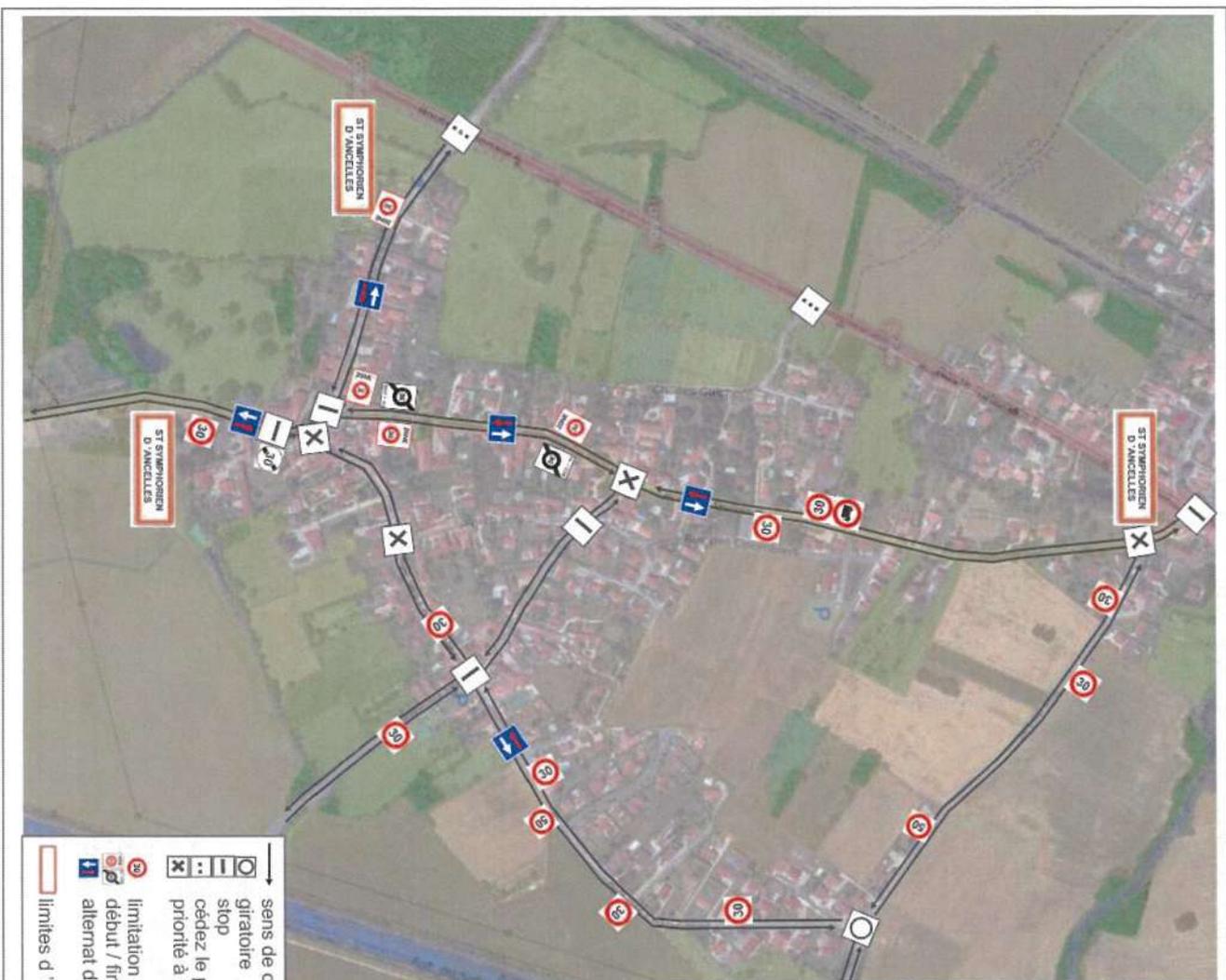


Rue des Fougères



Rd906 en 2+1 voies  
Attention au carrefour de la rue des

# PLAN DE CIRCULATION



Les voies sont à double-sens de circulation, avec de nombreux alternats de circulation liés aux emprises réduites et à la volonté d'inciter aux réductions de vitesses.

Le mode de gestion des carrefours est assez hétérogène, avec des cédez-le-passage, des stops, des priorités à droite. A noter la présence d'un giratoire à l'intersection Chalandons / Lac.

*Pour information, le mode de gestion par priorité à droite a plutôt de bons résultats en termes de sécurité routière.*

A noter que certains régimes de priorité ont été instaurés sur les voies principales, vraisemblablement pour réduire les vitesses.

Concernant les vitesses réglementaires, elles ne sont pas toujours lisibles, d'autant qu'il peut y avoir des incohérences ponctuelles dans l'implantation des panneaux: limitations à 50km/h, limitations à 30km/h sur certaines sections étroites, limitations à 30km/h en lien avec les dispositifs ralentisseurs, zones 30...

Leur multiplicité rend leur compréhension (et donc leur respect) difficile par les usagers.

Les rues Bourchanin et des Morels disposent d'une section en zone 30.

A noter que les limites d'agglomérations ne sont pas identifiées côté Est (rue du Lac et rue des Fougères).



Carrefour Fougères / Chalandons  
Stops sur 3 branches et  
ralentisseurs



Rue des Morels  
Fin de zone 30

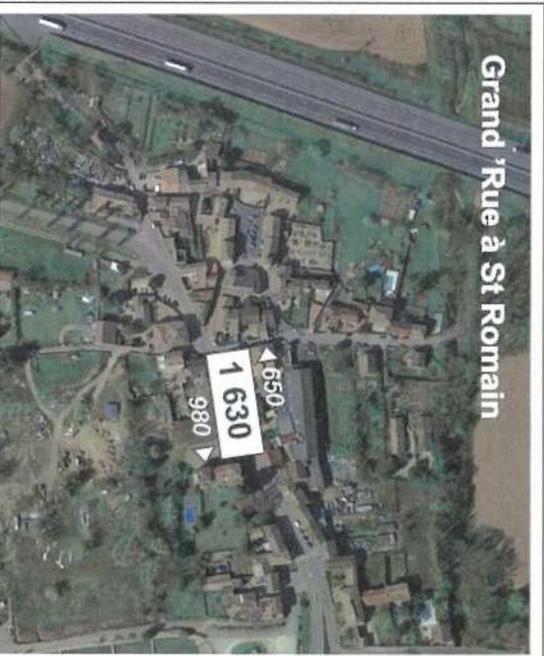
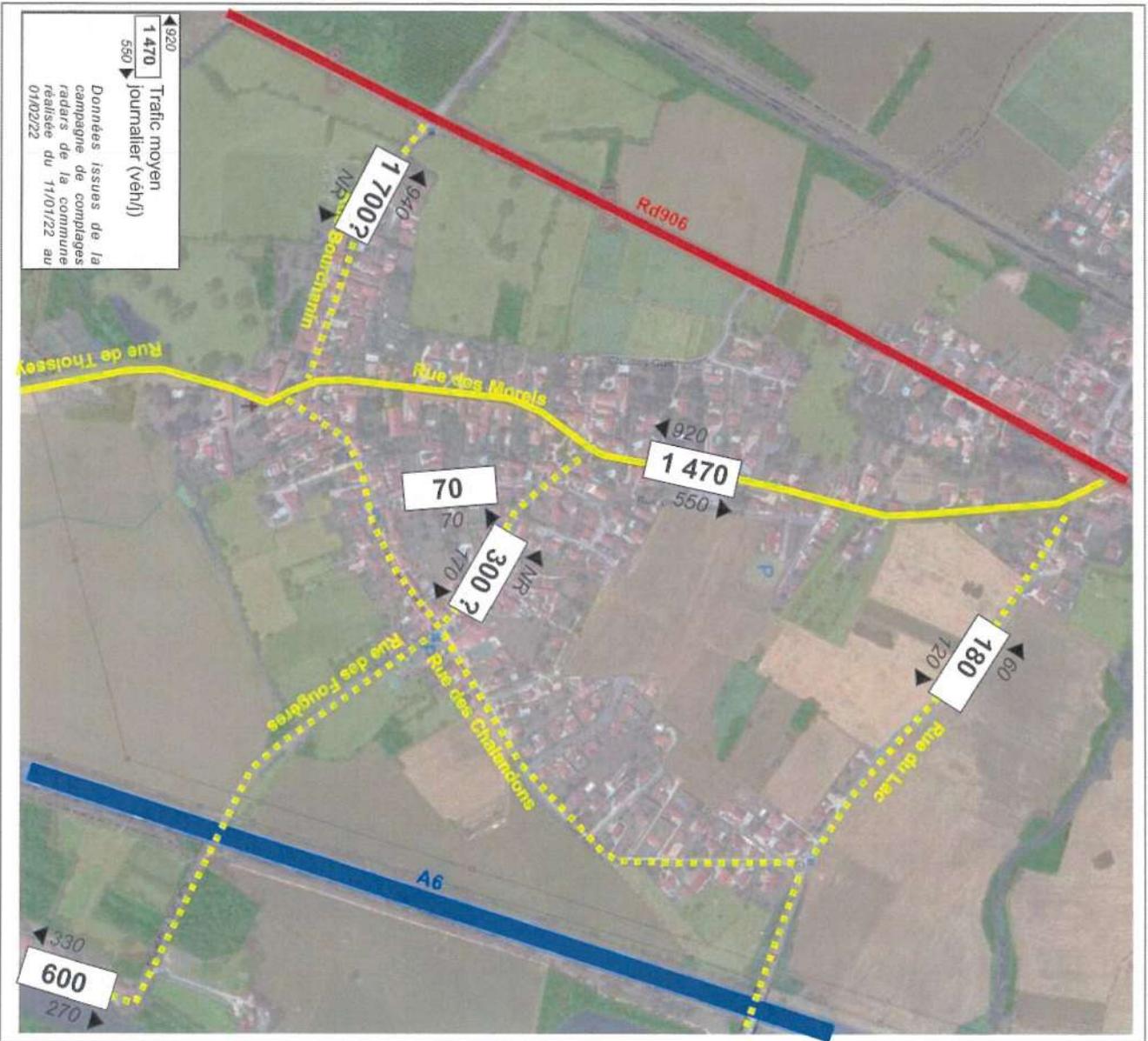


Rue Bourchanin  
Exemple d'alternat de circulation



Rue de Thoissey  
Fin de limitation à 30km/h

# TRAFFIC MOYEN JOURNALIER (TMJA)



La rue des Morels et la Bourchanin connaissent un trafic de respectivement 1 500 et 1 700 véh/j. Pour rappel, une voie est considérée comme étant à faible trafic en dessous de 1 500 véh/j.

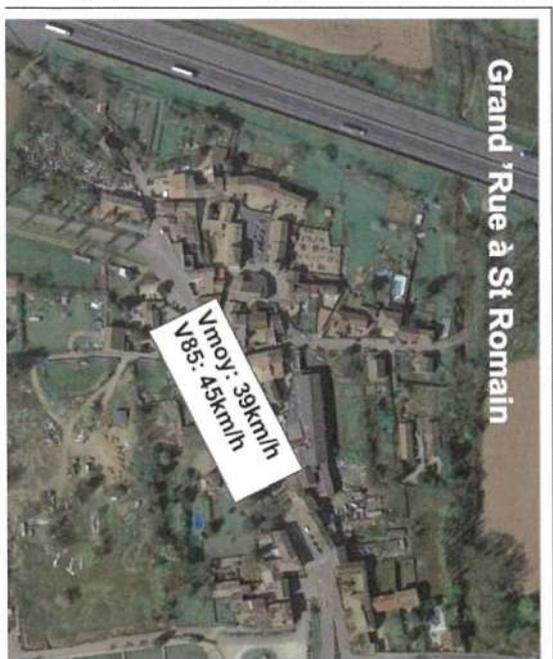
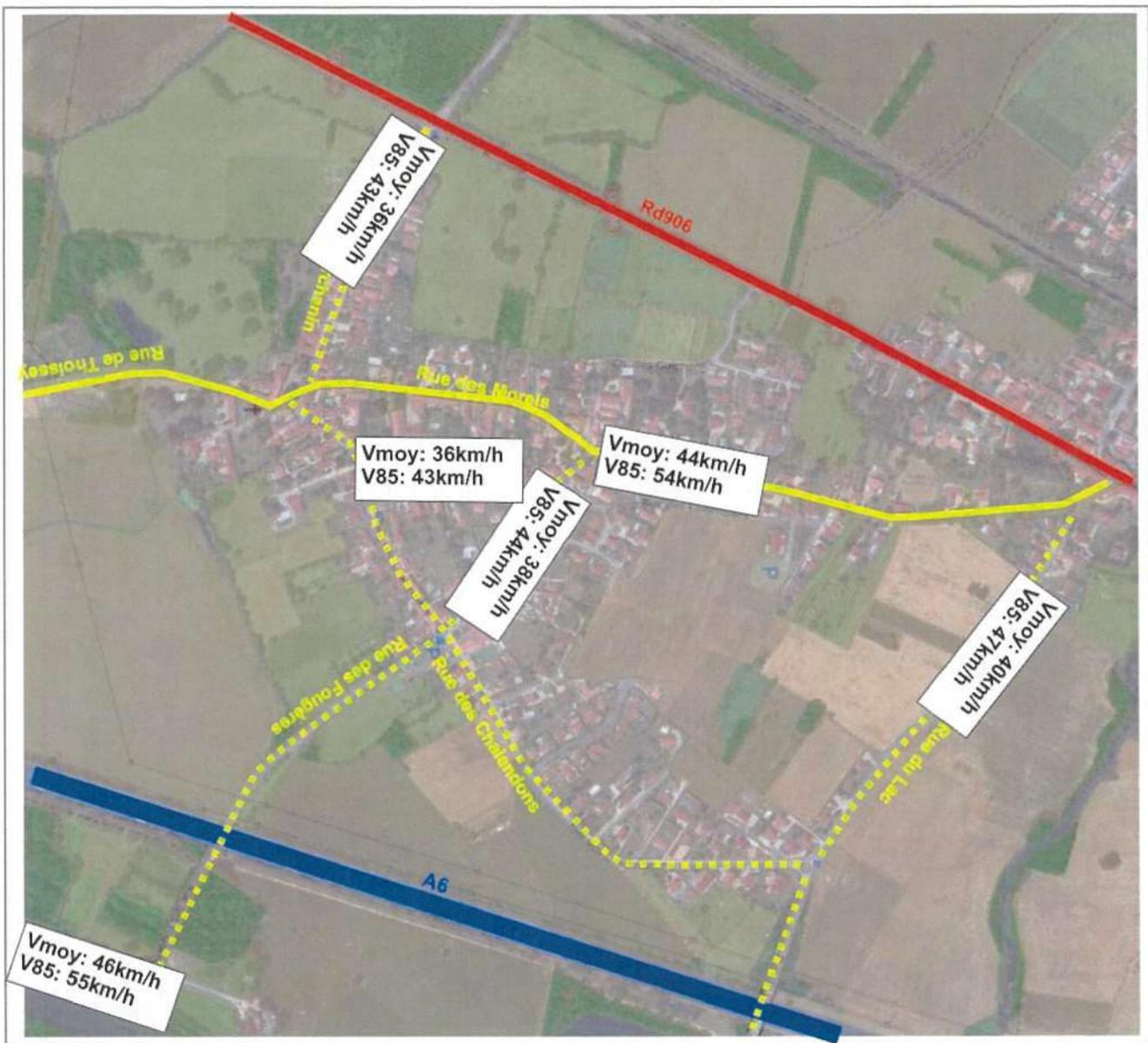
A St Romain, la Grand Rue connaît un trafic d'environ 1 600 véh/j.

Pour les autres rues, le trafic journalier est très faible (<500 véh/j), en particulier pour la rue du Lac (180 véh/j).

Les niveaux de trafic motorisé sont faibles sur la commune, et ne sont pas susceptibles d'engendrer des dysfonctionnements. Ils seraient tout à fait compatibles avec les mesures favorisant le partage de la chaussée (type zone de rencontre).

Les dysfonctionnements et nuisances générés par le trafic motorisé relèvent plus des comportements des usagers, en particulier le stationnement anarchique et les vitesses ressenties et pratiquées (voir page suivante).

# VITESSES PRACTIQUEES

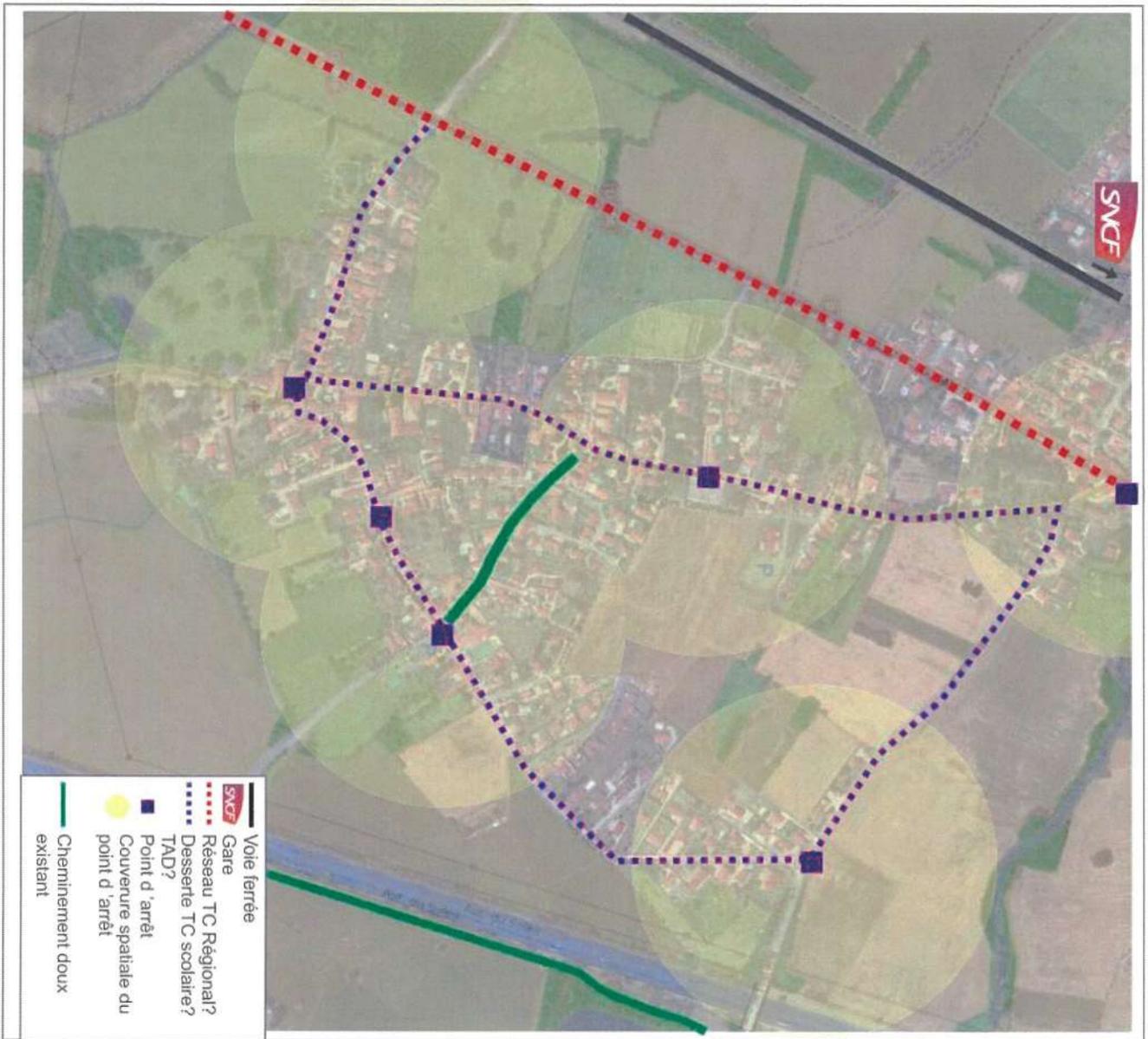


Les vitesses pratiquées sont généralement inférieures à 50km/h. Dans les zones 30 ou sections de rues limitées à 30km/h, elles sont souvent excessives, avec un taux d'excès de vitesses supérieur à 50%.

Plus généralement, compte tenu du tissu urbain très resserré, de la faible emprise des voies et de l'absence de cheminement piétonnier dédié, une vitesse de 50km/h n'est pas adaptée selon nous. Elle est source d'insécurité, de nuisances et d'inconfort pour les riverains.

Nous recommandons à minima la généralisation de la zone 30 pour le centre-bourg, couplée avec des mesures d'apaisement des vitesses. Certaines rues très étroites ou utilisées pour la desserte de l'école pourraient faire l'objet d'une mise en zone de rencontre, comme la rue Bartel ou la section nord de la rue des Fougères.

# LES MODES ALTERNATIFS DE DEPLACEMENT



### Les Transports en commun (à voir):

Le réseau TREMA de Macon Beaujolais Agglomération : il n'existe pas de ligne directe desservant la commune, mais un système de Transport à la Demande (TAD). *A vérifier*

Une desserte scolaire est également présente sur la commune.

La RD906 est également empruntée par le réseau régional, avec un point d'arrêt sur Pontanevaux. *A vérifier*

A noter également la présence de la gare SNCF de Pontanevaux, avec un enjeu fort d'intermodalité.

### Les modes actifs:

La circulation des modes actifs est fortement contrainte par les emprises réduites des voies, et l'absence de cheminements / trottoirs.

Seule la section urbaine de la rue des Fougères dispose d'un cheminement piétonnier/cycle, réalisé par un marquage au sol, et très étroit.

A noter la présence d'un chemin d'exploitation le long de l'A6, en lien avec le lac des Chalandons.

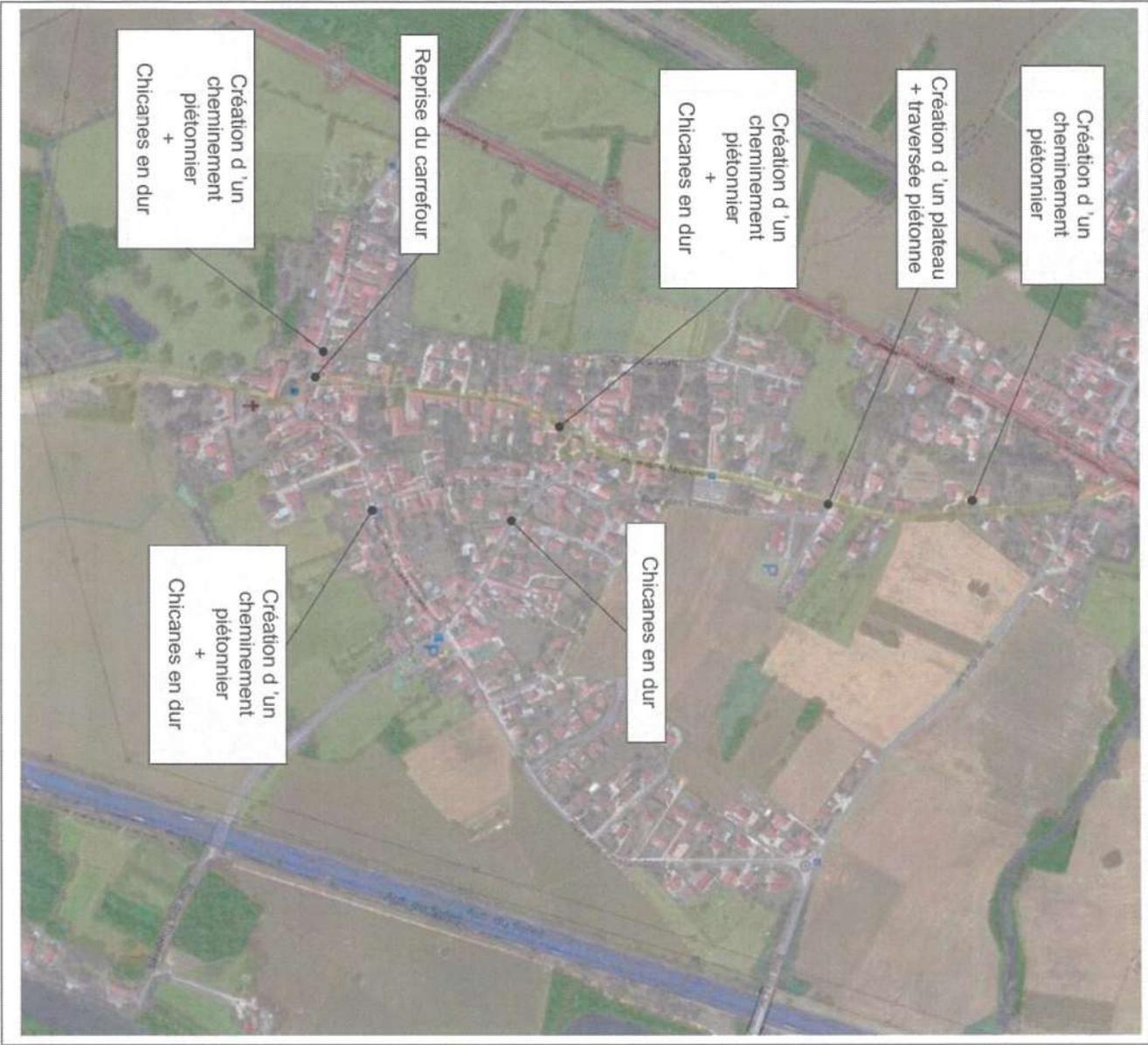


Rue des Fougères - Cheminement piétons / cycles

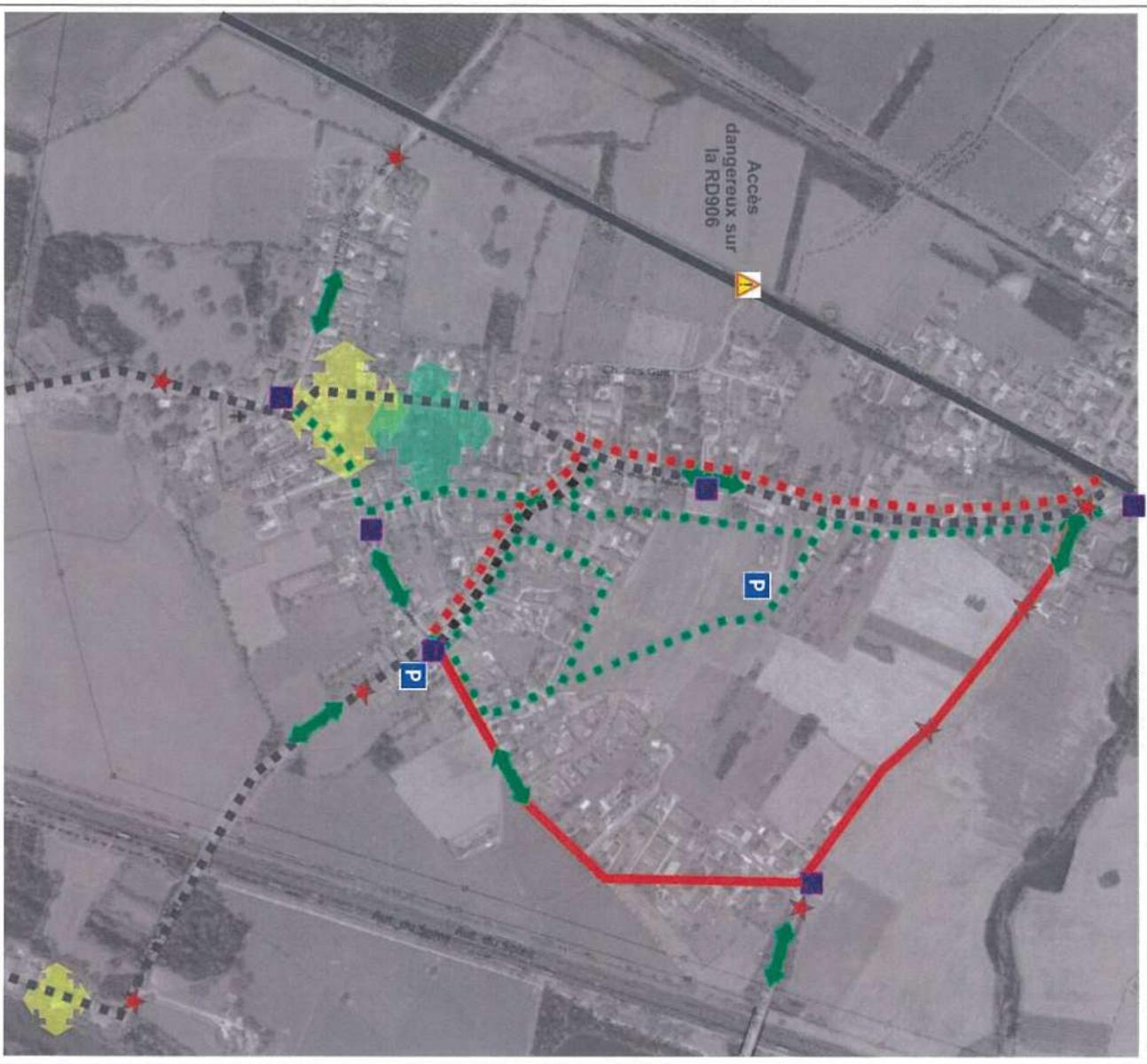


Arrêt TC Mairie / école

# LES PISTES DE REFLEXION DEJA ENGAGEES



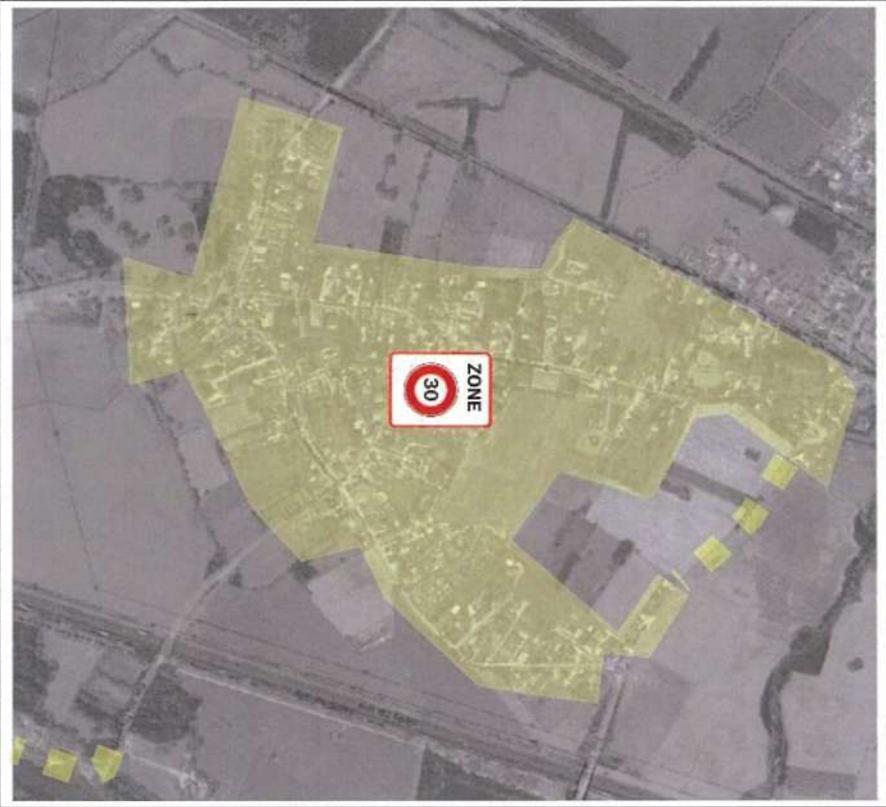
# LE SCHEMA D'INTENTIONS PROPOSE



-  Apaiser le trafic motorisé dans le centre-bourg et le secteur des Chanillons
-  Apaiser les vitesses aux entrées du centre bourg et du secteur des Chanillons
-  Favoriser le report du trafic:
  - de transit, vers la Rd906
  - local: vers l'axe Chalandons / Lac, qui permet le contournement du centre-bourg
-  Prendre en compte les modes actifs de déplacement dans le centre-bourg
-  Favoriser les liaisons douces vers les arrêts TC
-  Créer une liaison douce structurante nord-sud
-  Liaisons interquartiers: prendre en compte les modes actifs et sécuriser leurs déplacements
-  Renforcer le rôle des parkings de la mairie et de la salle des fêtes, en lien avec les liaisons douces, avec des actions connexes (communication, sécurité, signalisation piétonne, intermodalité...)

# ACTION N°1 - APAISER LE TRAFIC MOTORISE

## Zones 30 et zones de rencontre



MISE EN Z30 SUR L'ENSEMBLE DU CENTRE-BOURG

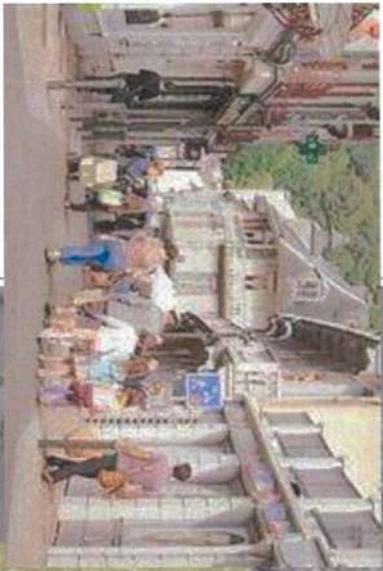
- Avantages:**
- > Adapté au tissu urbain (notamment en termes de vitesses « ressenties »)
  - > Favorise la sécurité routière et la prise en compte des vélos
  - > Mise en cohérence des mesures actuelles
  - > Lisibilité / compréhension des usagers
  - > Facilité de mise en oeuvre

**Inconvénients:**

- > RAS

**Remarques:**

- > En cas de mise en sens unique VL, implique la création d'un double-sens cyclable (sauf arrêté contraire).
- > Prévoir de la signalisation horizontale en complément d'éta signalisation verticale de police
- > Ruda d'ul lan et ruda das Chanillone à rleritjar car thesei urhain moine arantâ



MISE EN ZONE DE RENCONTRE

- Proposition « à minima »:**
- > rue des Fougères nord
  - > Rue Bartel et rue Colombier
  - > Carrefour de l'Eglise et ses abords

**Autres possibilités:**

- > rue des Chalandonns entre l'église et la mairie et rue des Moreis sur une section: permettrait de prendre en compte les piétons et de formaliser leur place sur la chaussée

**Avantages:**

- > Adapté au tissu urbain (notamment en termes de vitesses « ressenties »)
- > Favorise la sécurité routière et la prise en compte des piétons et vélos
- > Facilité de mise en oeuvre

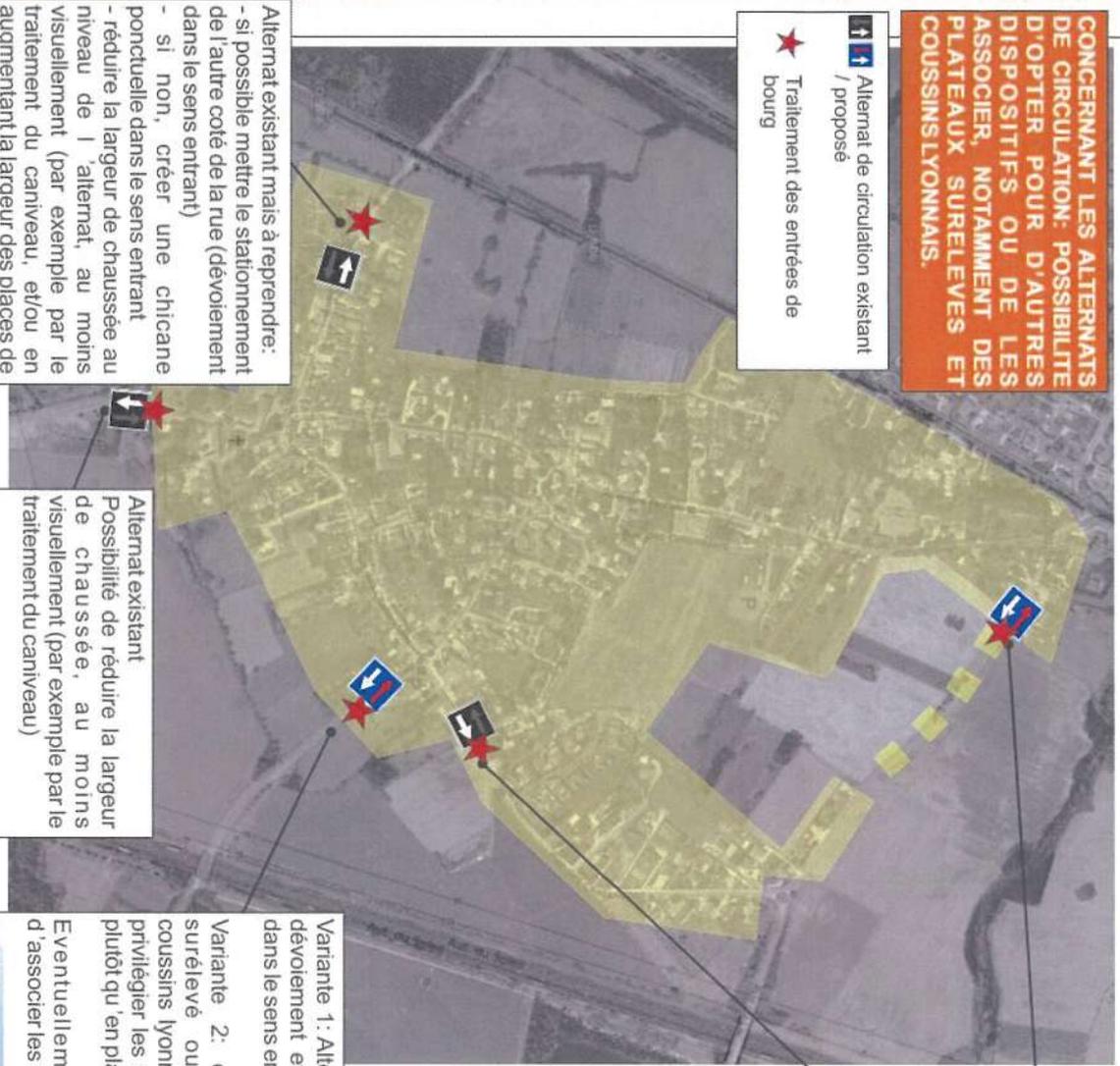
Inconvénients:

# ACTION N°2 - APAISER LE TRAFIC MOTORISE

## Traiter les entrées de bourg

**CONCERNANT LES ALTERNATS DE CIRCULATION: POSSIBILITE D'OPTER POUR D'AUTRES DISPOSITIFS OU DE LES ASSOCIER, NOTAMMENT DES PLATEAUX SURELEVES ET COUSSINS LYONNAIS.**

- Alternat de circulation existant / proposé
- Traitement des entrées de bourg



**Alternat existant mais à reprendre:**

- si possible mettre le stationnement de l'autre coté de la rue (dévolement dans le sens entrant)
- si non, créer une chicane ponctuelle dans le sens entrant
- réduire la largeur de chaussée au niveau de l'alternat, au moins visuellement (par exemple par le traitement du cariveau, et/ou en augmentant la largeur des places de stationnement)



**Alternat existant**

Possibilité de réduire la largeur de chaussée, au moins visuellement (par exemple par le traitement du cariveau)



**Variante 1:** Alternat à créer, avec dévolement et perte de priorité dans le sens entrant.

**Variante 2:** créer un plateau surélevé ou implanter des coussins lyonnais (dans ce cas, privilégier les solutions en béton plutôt qu'en plastique).

Eventuellement, possibilité d'associer les 2 variantes



**Alternat à créer, en complément des dispositifs ralentisseurs existants**

Dévolement et perte de priorité dans le sens entrant.



**Alternat existant à ajuster**

Reprise du marquage au sol du cheminement piétonnier coté nord et de la rive coté sud. Possibilité de protéger le cheminement piétonnier par une bordure ou des potelets. Créer des lots en dur à chaque extrémité de la section à circulation alternée.



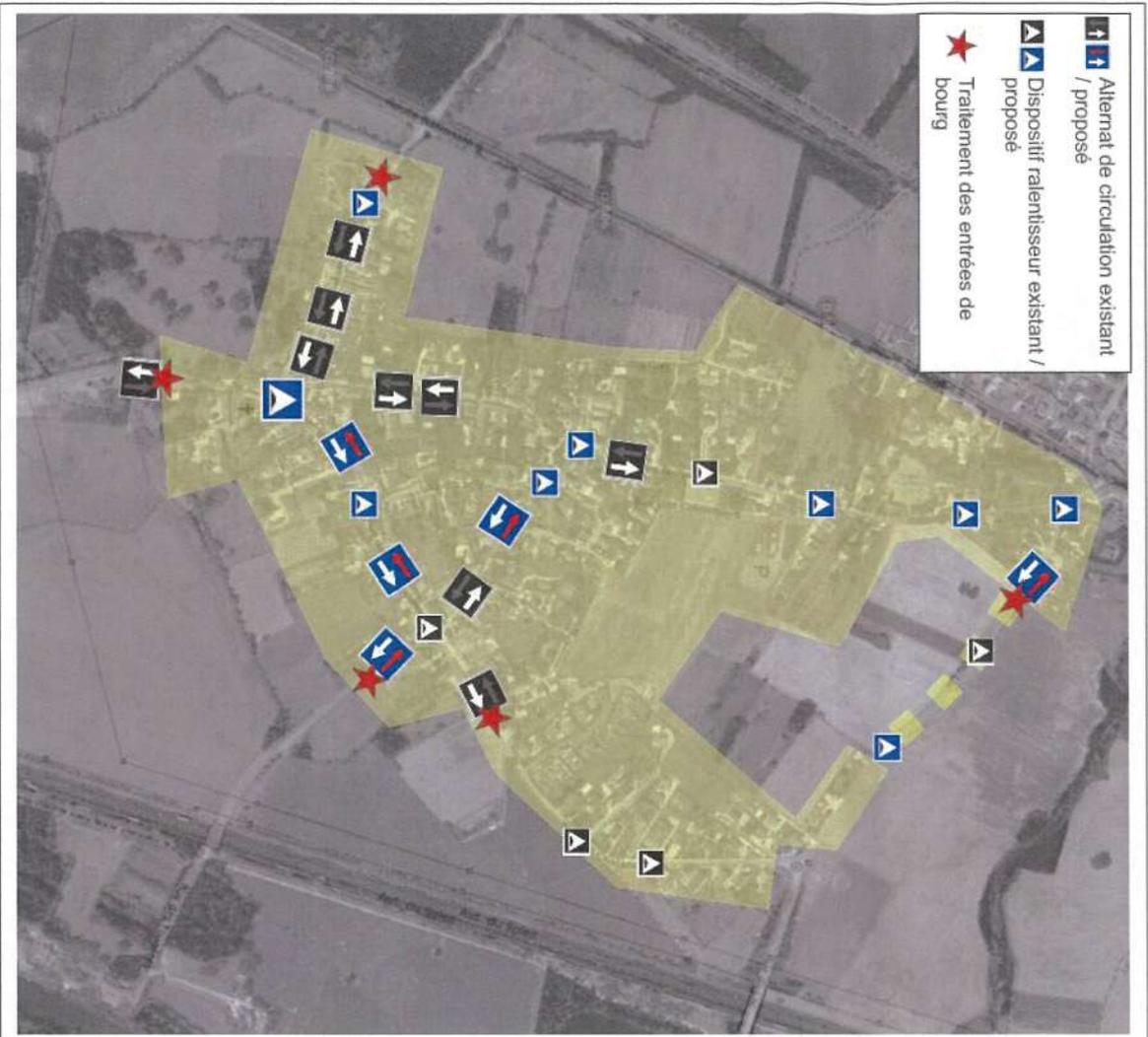
**exemple de Thoissey (secteur de Challes)**

**double alternat**

**prise en compte des vélos**

# ACTION N°3 - APAISER LE TRAFIC MOTORISE

## Apaiser les vitesses



Exemple de coussins lyonnais

### RENFORCER / COMPLETER LES DISPOSITIFS DEJA MIS EN OEUVRE

- > Carrefour de l'Eglise: création d'une place urbaine à plateau unique
- > Généralisation des plateaux surélevés aux Intersections
- > Création de quelques plateaux surélevés supplémentaires (rue du Lac, section nord de la rue des Morels, rue Bourchanin)
- > Reprise lorsque nécessaire des alternats de circulation existants, et création d'alternats de circulation complémentaire, et en lien avec le traitement des entrées de bourg

#### Avantages:

- > Sécurisation des intersections et des traversées piétonnes
- > Réduction de vitesses en section courante
- > Amélioration du cadre de vie (carrefour de l'Eglise, réduction des nuisances liées aux VL...)

#### Inconvénients:

- > Attention à ce que ces dispositifs ne viennent pas pénaliser les modes actifs (alternats en particulier)

**PROPOSITIONS D'IMPLANTATION NON EXHAUSTIVES ET DONNEES A TITRE INDICATIF**

**CONCERNANT LES ALTERNATS DE CIRCULATION PROPOSES: POSSIBILITE D'OPTER POUR D'AUTRES DISPOSITIFS (PLATEAUX, DEVOIEMENTS...)**



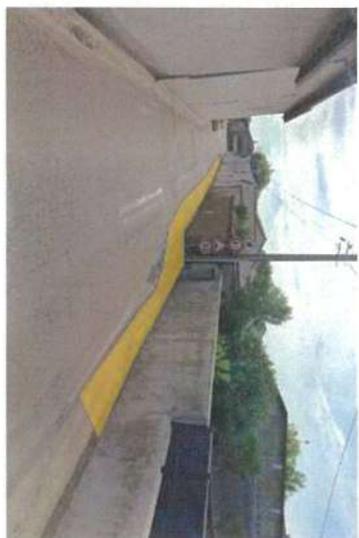
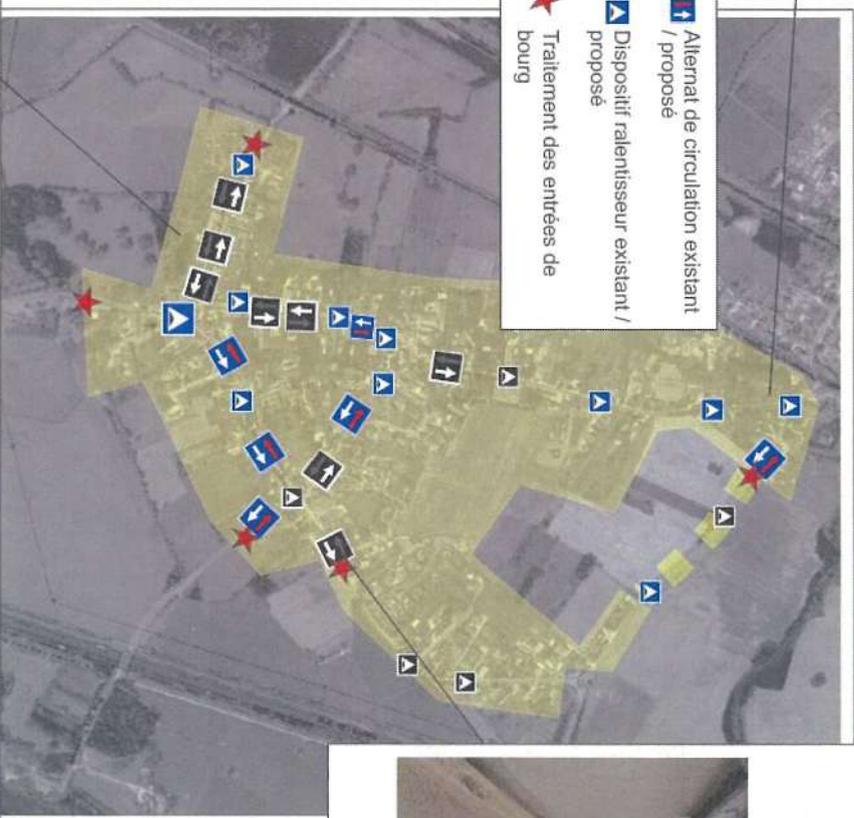
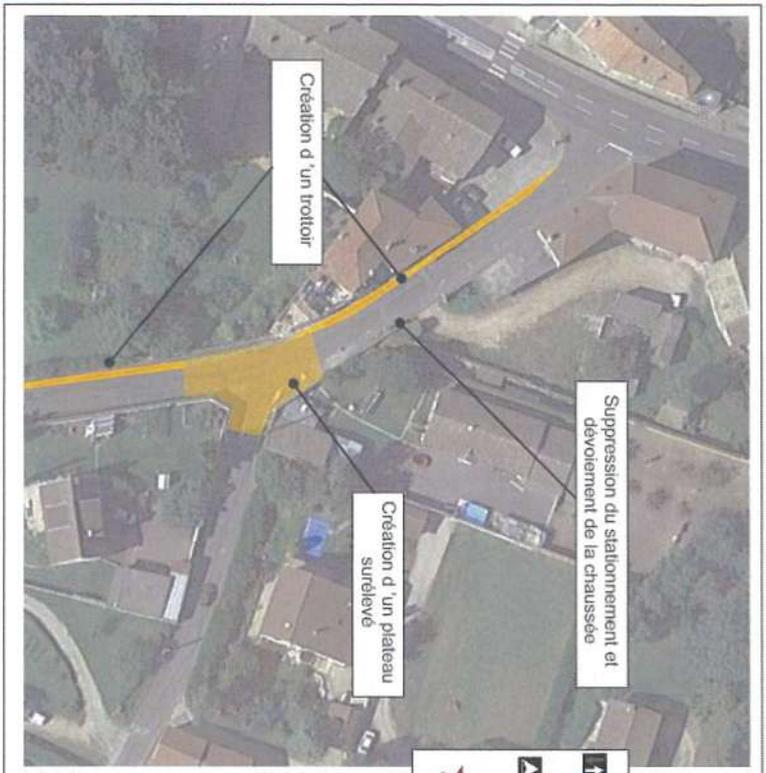
Exemples de plateaux surélevés

Secteur de l'Eglise: création d'une place urbaine



# ACTION N°3 - APAISER LE TRAFIC MOTORISE

## Apaiser les vitesses - Exemples de mesures (non exhaustif)



Exemple de traitement rue des Chaladons Alternat existant

Formalisation de l'alternat existant par un cheminement piétonnier protégé

- Contraintes:**
- maintenir une largeur de chaussée de 3m
  - maintenir l'écoulement des eaux pluviales
  - en cas de plateau: respecter les règles de dimensionnement et attention aux nuisances sonores (pas de dos d'âne, pas de pavés)

Exemples de traitement des alternats de circulation rue Bourchanin



Variante 1 - renforcement du pincement de la



Variante 2- Variante 1 + création d'un plateau



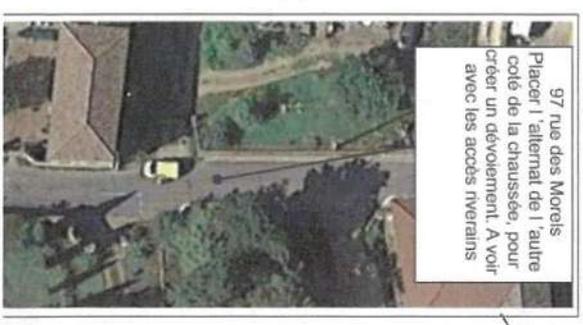
Possibilité de création d'un cheminement

# ACTION N°3 - APAISER LE TRAFIC MOTORISE

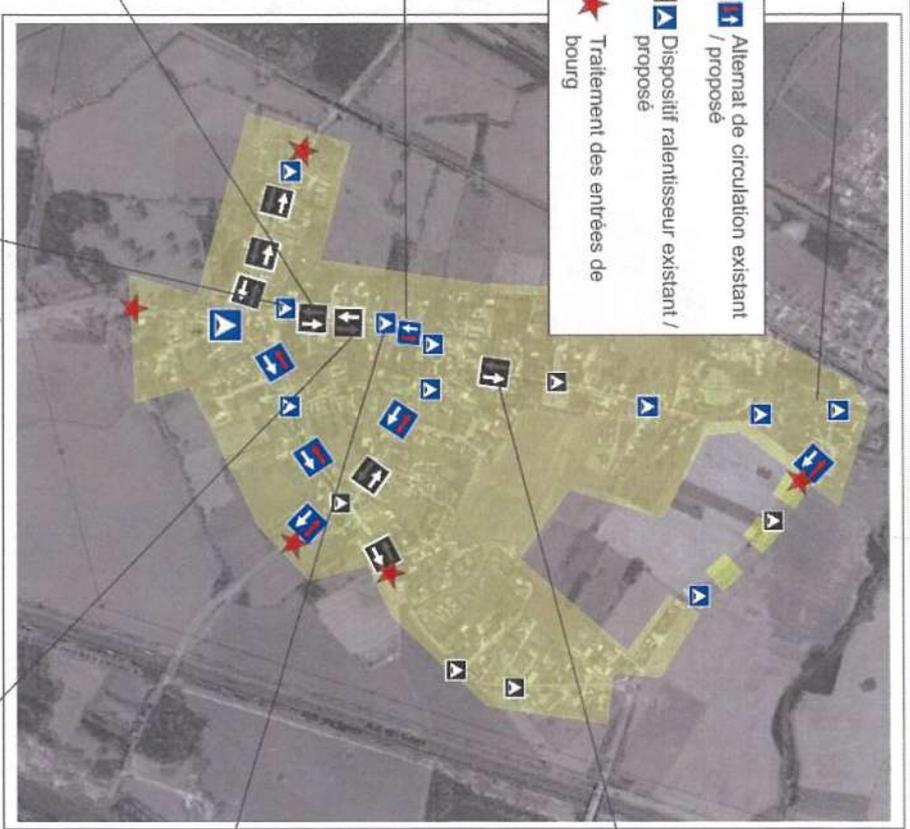
## Apaiser les vitesses - Exemples de mesures (non exhaustif) - rue des Morels



Entre le 299 rue des Morels et la rue des Fougères  
Double alternat avec dévoilement + plateau



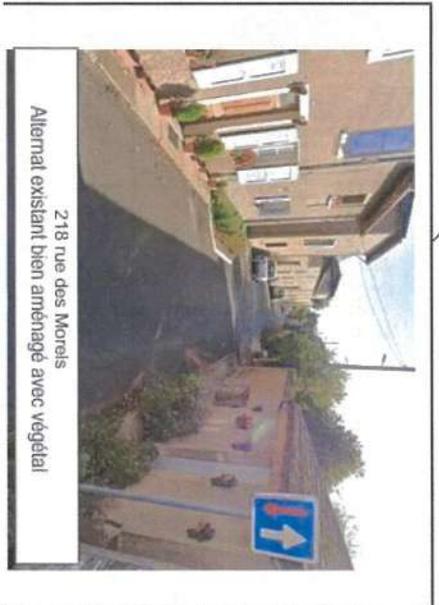
97 rue des Morels  
Placer l'alternat de l'autre côté de la chaussée, pour créer un dévoilement. A voir avec les accès riverains



- Alternat de circulation existant / proposé
- Dispositif ralentisseur existant / proposé
- Traitement des entrées de bourg



218 rue des Morels  
Alternat existant bien aménagé avec végétal



218 rue des Morels  
Alternat existant bien aménagé avec végétal



423 rue des Morels  
Alternat existant avec marquage au sol franchissable à remplacer par des llots semi-franchissables  
Possibilité de côté créer un trottoir côté impair



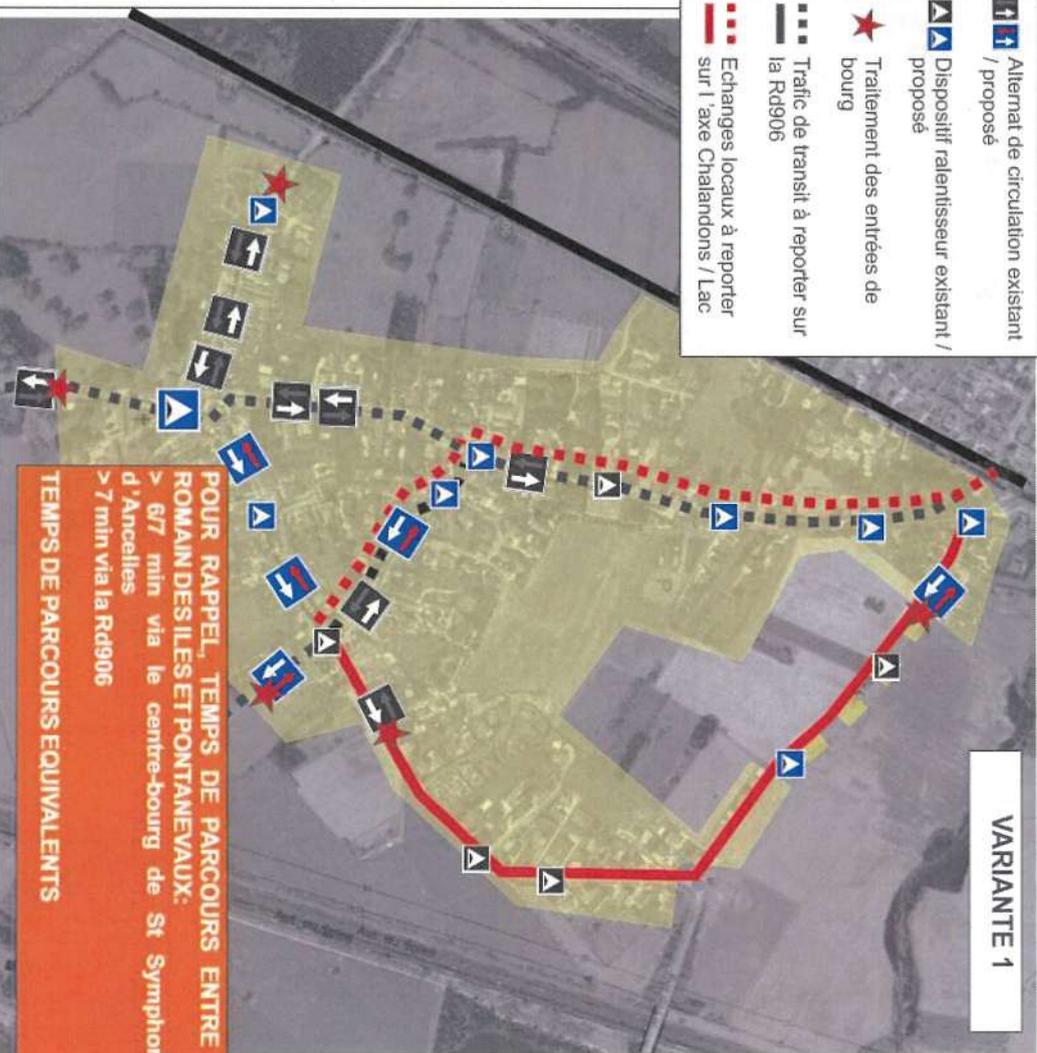
281 rue des Morels  
Alternat existant à renforcer + plateau

**Des dispositifs rétro-réfléchissants (bleus) ont été mis en place sur certains alternats. Cette mesure est efficace et pourrait être généralisée. Elle contribue aussi à la qualité de la perception nocturne du bourg.**

# ACTION N°4 - APAISER LE TRAFIC MOTORISE

## Réduire le transit et les échanges locaux via le centre bourg - Variante 1

- Alternat de circulation existant / proposé
- Dispositif ralentisseur existant / proposé
- Traitement des entrées de bourg
- Trafic de transit à reporter sur la Rd906
- Echanges locaux à reporter sur l'axe Chalandons / Lac



VARIANTE 1

**POUR RAPPEL, TEMPS DE PARCOURS ENTRE ST ROMAIN DES ILES ET PONTANEVAUX:**  
 > 6/7 min via le centre-bourg de St Symphorien d'Annelles  
 > 7 min via la Rd906

**TEMPS DE PARCOURS EQUIVALENTS**

### TRANSIT NORD-SUD ET SUD-NORD: INCITER AU REPORT DU TRAFIC SUR LA RD906

Concernant le centre-bourg, les actions précédentes vont contribuer à ce report, du fait des « contraintes » supplémentaires dans la traversée (alternats, dispositifs ralentisseurs, abaissement des vitesses, partage de l'espace avec les modes actifs...).

La création du giratoire à l'intersection RD466bis / RD906 va également contribuer à favoriser ce report, en sécurisant et fluidifiant le carrefour.

Ces actions pourraient être également mises en oeuvre hors centre-bourg, par exemple sur

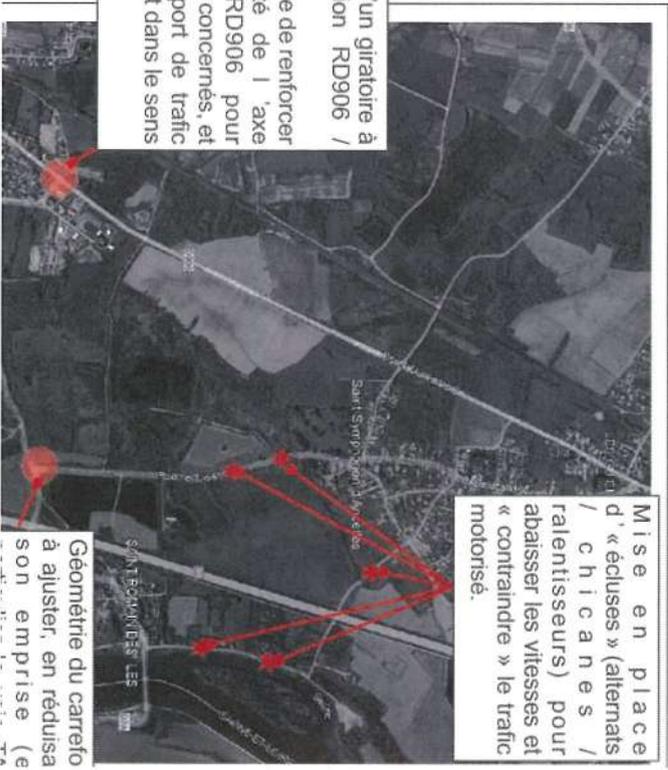
### ECHANGES PONTANEVAUX - CENTRE-BOURG : INCITER AU REPORT DU TRAFIC SUR L'AXE CHALANDONS / LAC

- > Mettre en place une signalisation directionnelle aux carrefours de la mairie et des Guicheries? A voir si pertinent
- > cf. Action n°1: proposition de mise en zone de rencontre de la section nord de la rue des Fougères. Contribue au report de trafic.
- > cf. Action n°3: création d'un alternat à l'extrémité nord de la rue des Fougères, avec sens prioritaire nord-sud (inversé par rapport à l'existant plus au sud). Contribue également au report de trafic (« contrainte »).
- > Pour aller plus loin...: piétonisation de la section nord de la rue des Fougères (maintien accès riverains) - voir variante 3

**POUR RAPPEL, TEMPS DE PARCOURS ENTRE LA MAIRIE ET PONTANEVAUX:**  
 > 2/3 min via le centre-bourg de St Symphorien d'Annelles  
 > 2/3 min via l'axe Chalandons / Lac

**TEMPS DE PARCOURS EQUIVALENTS**

Création d'un giratoire à l'intersection RD906 / RD466 bis  
 Va permettre de renforcer l'attractivité de l'axe RD466bis/RD906 pour les usagers concernés, et donc le report de trafic (notamment dans le sens nord-sud)



Mise en place d'« écluses » (alternats / chicanes / ralentisseurs) pour abaisser les vitesses et « contraindre » le trafic motorisé.

Géométrie du carrefour à ajuster, en réduisant son emprise (e

# ACTION N°4 - APAISER LE TRAFIC MOTORISE

## Réduire le transit et les échanges locaux via le centre bourg - Autres variantes



**VARIANTE 2**  
**CREATION D'UN ANNEAU A SENS UNIQUE DE CIRCULATION**

- > Pour les VL, mise en sens unique partiel des rues Morels, Chalandon et Fougères
  - > Création de double-sens cyclable (sauf arrêté contraire)
  - > Mesures d'apaisement du trafic: mêmes principes que pour la variante 1, mais remplacer les alternats de circulation par des dispositifs ralentisseurs
- Avantages:**
- > Libération d'emprises potentielles, en faveur des modes actifs (voir action n°5)
  - > Gestion facilitée des intersections
  - > Report de trafic sur l'axe Chalandon / Lac favorisé partiellement
- Inconvénients:**
- > Accessibilité VL légèrement pénalisée (temps de parcours supplémentaire de l'ordre de 1 min max)
  - > Risque d'incitation aux prises de vitesses (importance des dispositifs ralentisseurs)



**VARIANTE 3**  
**MISE EN DOUBLE IMPASSE POUR LES VL DE LA RUE DES FOUGERES**  
**PIETONISATION DE LA RUE BARTEL**  
(maintien accès riverains)

- Avantages:**
- > Confortement et sécurisation des modes actifs rues des Fougères et Bartiel, avec la constitution d'une liaison douce nord-sud structurante, en lien avec le projet d'urbanisation au nord.
  - > Réduction des nuisances liées au trafic motorisé
  - > Report de trafic sur l'axe Chalandon / Lac favorisé
- Inconvénients:**
- > Accessibilité VL légèrement pénalisée (temps de parcours supplémentaire de l'ordre de 30" max)
  - > Implique de mettre en place des dispositifs d'apaisement du trafic motorisé sur l'axe Chalandon / Lac

# ACTION N°5 - PRISE EN COMPTE DES MODES ACTIFS

## Création d'une liaison structurante nord-sud

**POUR RAPPEL, CETTE LIAISON DOUCE EST INSCRITE AU SCHEMA DIRECTEUR DES MOBILITES ACTIVES DE MBA AIDES AU FINANCEMENT POSSIBLES**



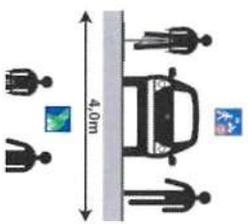
Liaisons douces prévues dans le cadre de l'OAP du secteur

### RUE BARITTEL

**VARIANTE 1**  
Mise en zone de rencontre

**VARIANTE 2**

Création d'une liaison douce de type voie verte (maintien accès riverains)



### RUE DES MORELS

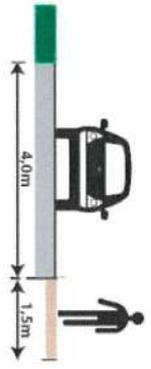
**VARIANTE 1**  
Création d'un cheminement piétonnier coté ouest  
Largeur 1.5m mini

> Réduction de la largeur de chaussée: prévoir des alternats de circulation si besoin

**VARIANTE 2**  
Création d'une Chaussée à Voie Centrale Banalisée (CVCB)

> Implique d'avoir une bonne co-visibility, ce qui est le cas ici

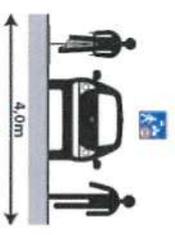
**VARIANTE RETENUE**



### LIAISON SALLE DES FETES / FOUGERES

**VARIANTE 1**  
Rue des Colombers: mise en zone de rencontre ou voie verte (maintien accès riverains)

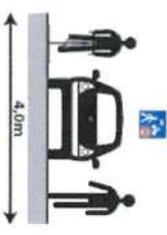
**VARIANTE 2**  
Création d'une liaison douce de type voie verte dans le cadre du projet d'aménagement (s'assurer de sa bonne intégration dans le projet)



### RUE DES FOUGERES (nord)

**VARIANTE 1**  
Mise en zone de rencontre

**VARIANTE 2**  
V1 + Piétonisation partielle (maintien accès riverains)



**VARIANTE 3**

V1 + Mise en sens unique et confortement du cheminement piétonnier actuel.

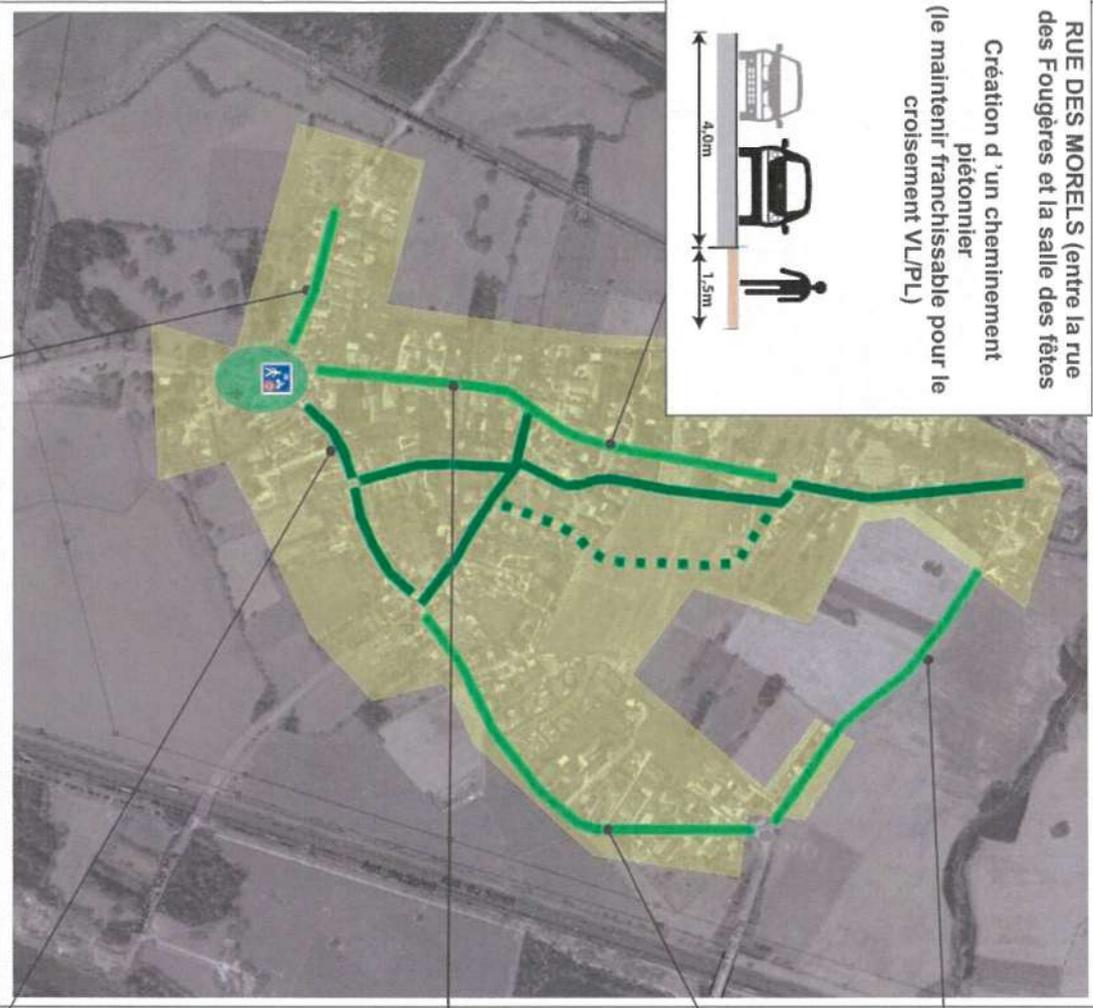


# ACTION N°6 - PRISE EN COMPTE DES MODES ACTIFS

## Prendre en compte les modes actifs sur les autres rues

**RUE DES MORELS** (entre la rue des Fougères et la salle des fêtes)

Création d'un cheminement piétonnier (le maintenir franchissable pour le croisement VL/PL)



**RUE BOURCHANIN**

**VARIANTE 1**  
Mise en zone de rencontre

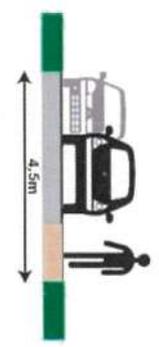
**VARIANTE 2**  
Création d'une Chaussée à Voie Centrale Banalisée (CVCB)



**RUE DU LAC**

Création d'une Chaussée à Voie Centrale Banalisée (CVCB)

> Implique d'avoir une bonne co-visibilité, ce qui est le cas ici



**RUE DES CHALANDONS** (est)

Confortement du cheminement piétonnier existant coté nord

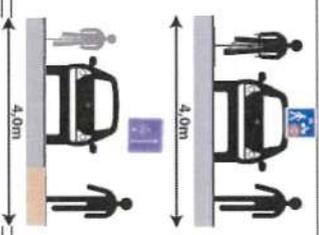
Possibilité de rester en plateau unique avec bordure haute pour la séparation VL/Piétons



**RUE DES MORELS** (entre la rue Bourchanin et la rue des Fougères)

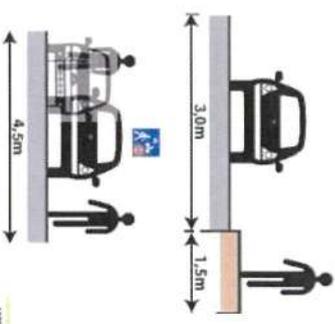
**VARIANTE 1**  
Mise en zone de rencontre

**VARIANTE 2**  
Mise en sens unique et création d'un cheminement piétonnier. Mise en double sens cyclable



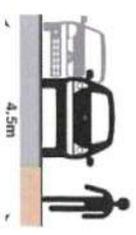
**RUE DES CHALANDONS** (entre les rues Morels et Baritel)

**VARIANTE 1**  
Mise en sens unique et création d'un trottoir coté sud  
Largeur 1.4m mini  
Mise en double sens cyclable

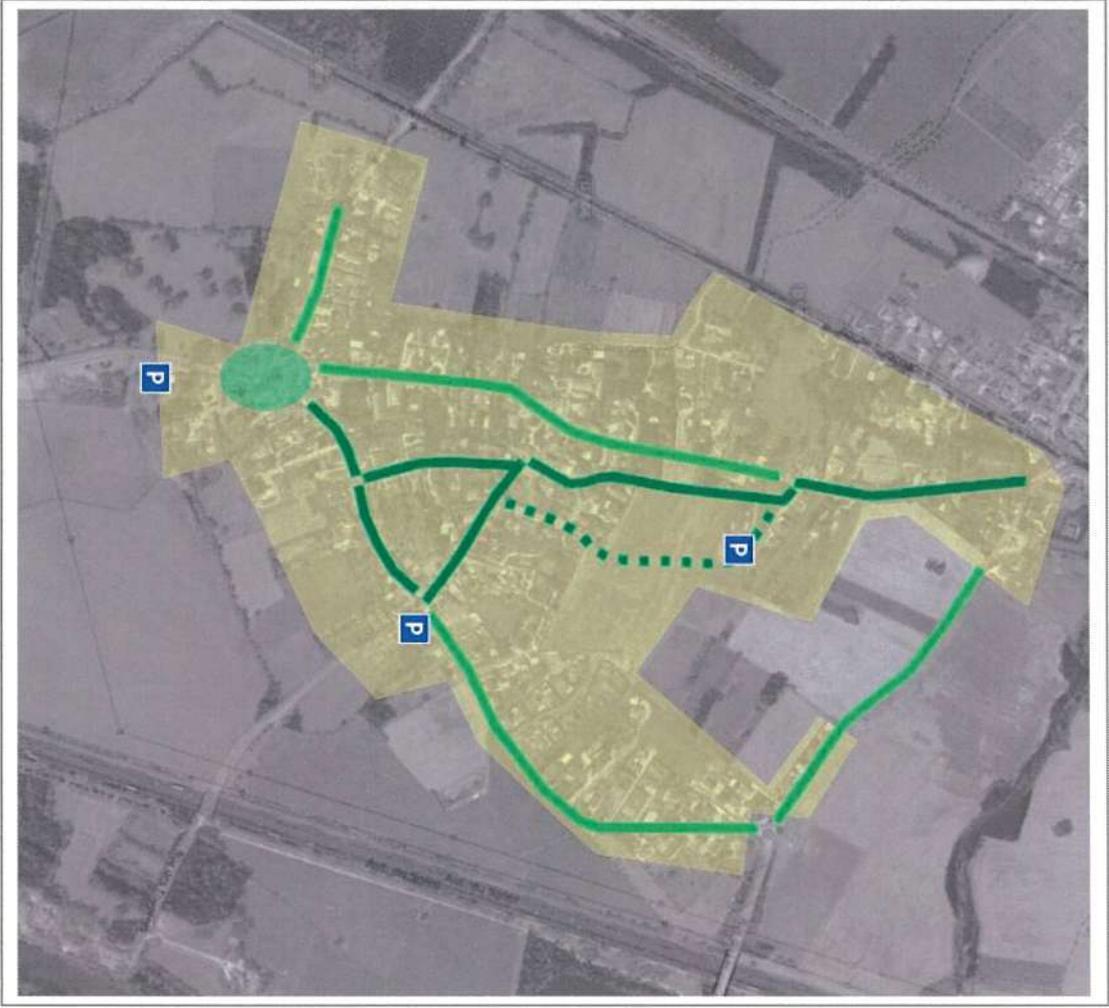


**VARIANTE 3**  
Création d'une Chaussée à Voie Centrale Banalisée (CVCB)

> Implique d'avoir une bonne co-visibilité, ce qui est le cas ici, sauf pour un point de



# ACTION N°7 - FAVORISER L'INTERMODALITE



CARTES ISOCHRONES DES  
DEPLACEMENTS A PIED / A VELO  
depuis la mairie

5 min  
10 min

## PARKING DE LA MAIRIE: FAVORISER L'INTERMODALITE

- > Créer du stationnement vélo abrité et sécurisé, en plus d'une offre de courte durée (arceaux)
- > Intégrer des bornes de rechargement pour VAE
- > Intégrer des bornes de rechargement pour voiture électrique (à voir)
- > Encourager le co-voiturage
- > Mettre en place une signalisation piétonne/cyclable, avec les temps de parcours (exemple : salle des fêtes 7 minutes à pied)

## PARKINGS DE LA SALLE DES FETES ET DE L'EGLISE: RENFORCER LEUR UTILISATION AU QUOTIDIEN, POUR REDUIRE LE STATIONNEMENT SUR VOIRIE

- > Mettre en place une signalisation piétonne/cyclable, avec les temps de parcours (exemple : salle des fêtes 5 minutes à pied)
- > Renforcer l'accessibilité piétonne des parkings
- > Créer un point de co-voiturage, si pertinent (à voir avec les usagers)
- > Communiquer, convaincre les riverains d'utiliser préférentiellement ces parkings

## FAVORISER L'INTERMODALITE TC

- > Sécuriser et conforter les cheminements piétonniers depuis/vers les arrêts TC
- > Mettre en conformité lorsque c'est possible l'accessibilité des arrêts TC (quais, bandes podotactiles...)
- > Créer quelques places de stationnement vélo au droit des principaux arrêts TC (Eglise, rue du Lac?, A voir)

