

AMENAGEMENT D'UNE CHAUSSEE A VOIE CENTRALE BANALISEE > ROUTE DU STADE

> Dans le prolongement de la voie cyclable : rte de Mouchon /rte du Pont de Titoune

AMENAGEMENT D'UNE VOIE VERTE > ESPACE DU RENËT

Il est rappelé que la Municipalité entend poursuivre sa politique de sécurisation des déplacements des piétons et des cyclistes dans la Commune et proposer des alternatives concrètes aux fortes dépendances à la voiture individuelles.

Suite une réflexion qui a été menée conjointement avec les services municipaux et les partenaires territoriaux dans le cadre du schéma des mobilités Nord Bassin, et afin d'encourager le report modal dans l'objectif de substituer petit à petit les modes de déplacements doux au 100% voiture, les représentants de la collectivité souhaitent déployer sur notre territoire, dans les 5 ans à venir, des nouveaux réseaux de cheminements cyclables et pédestres.

Voir croquis 1 ci-dessous !



Projet 1 / Aménagement d'une chaussée à voie centrale banalisée sur une partie de la route du Stade à Cassy > réalisation prévue entre décembre 2020 et janvier 2021 !

Dans l'optique de favoriser le confort et la sécurité des cyclistes et des piétons, il est proposé de créer une « chaussée à Voie Centrale Banalisée » sur la route du Stade > > par la matérialisation de marquages de bandes de rive sur la chaussée existante.

Voir ci-dessous : croquis 2



Connu sous le sigle CVCB ou encore Chaucidou, cet aménagement comme souvent nous vient des pays nordiques. Chaucidou comme « chaussée pour circulation douce ».

La mise en place de « chaussée à voie centrale banalisée » poursuit l'objectif d'améliorer les conditions de déplacement des cyclistes, voire des piétons, sur une portion de route déjà existante.

Quelles sont les particularités de la CVCB ?

C'est une voie routière qui ne possède pas de ligne médiane mais où deux couloirs ont été matérialisés par marquage sur les parties périphériques de la chaussée, ces accotements étant dénommés « bandes de rive ».

Quels sont les grands principes à retenir ?

- Les véhicules motorisés doivent circuler prioritairement sur la voie centrale bidirectionnelle et les cyclistes sur les accotements revêtus appelés rives.

- La largeur de la voie centrale oblige les véhicules motorisés à emprunter la rive lorsqu'ils se croisent, en vérifiant auparavant l'absence de cycliste ou de piétons.
- La bande de rive permet donc d'améliorer la récupération de véhicules déviant de leur trajectoire normale en autorisant des manœuvres de déport latéral sur l'accotement, ou de pouvoir faciliter l'arrêt d'un véhicule en cas d'urgence, sans pour autant autoriser les usagers motorisés à stationner sur la bande de rive.
- Ainsi, sur le principe d'une voie partagée, la « CVCB » équipée en plus de ses deux bandes de rive permet d'augmenter le confort et la sécurité des cyclistes, voire des piétons qui sont eux aussi tolérés pour y cheminer (article R 412-34 du Code de la route).



Pour extrait/ enquête retour du CEREMA auprès de l'ensemble des usagers après la mise en service d'une CVCB en 2018, sur la commune de la Roche-de-Glun (78) sur une route d'agglomération avec un trafic de 12 300 véhicules/jour :

- *Ceux-ci ont répondu à 72 % que l'aménagement réalisé était confortable pour les raisons suivantes :*
 - *La CVCB créée était claire pour les cyclistes, ce qui n'était pas le cas avant. – Sentiment d'être moins frôlé par les véhicules lors des dépassements.*
 - *Sentiment que la vitesse des véhicules motorisés a diminué.*
 - *Les voitures font davantage attention aux vélos.*
 - *L'espace créé par les rives donne une légitimité aux déplacements à vélo.*

La réalisation de cet aménagement expérimental prévue entre décembre 2020 et janvier 2021 sur la route du stade, permettra aux cyclistes et piétons d'emprunter de façon plus sereine cette nouvelle liaison qui crée ainsi une connexion entre la récente voie cyclable du Pont de Titoune et la piste cyclable départementale (Vélodyssée) et de pouvoir plus facilement rejoindre les centres bourgs de Cassy et de Tausat.

Voir croquis 3 ci-dessous



Pour résumé, cette liaison expérimentale permettra aux usagers

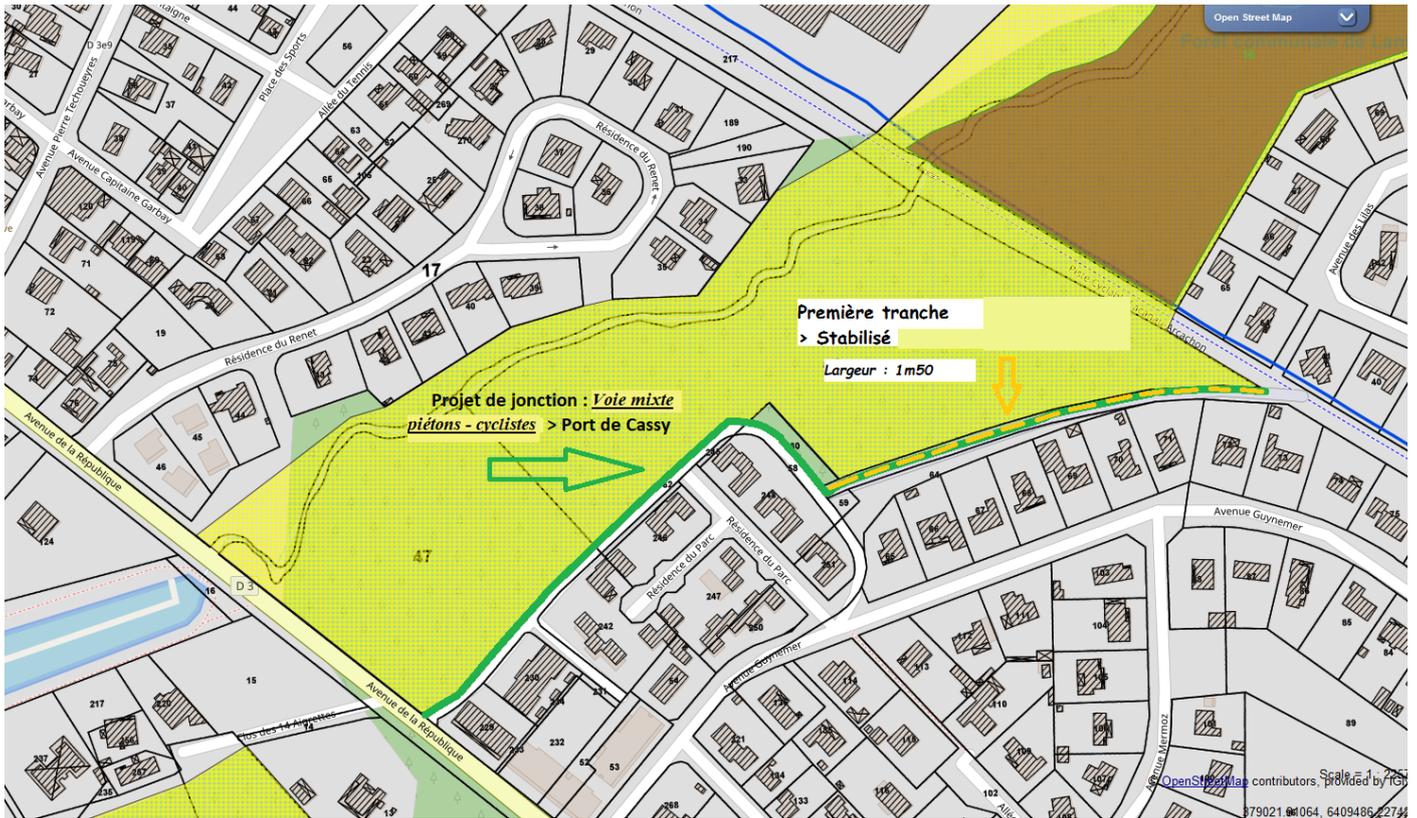
- de relier le quartier de Mouchon, isolé en zone rétro-littorale :
 - à la piste cyclable départementale d'une part,
 - au site de L'Office de tourisme d'autre part, qui possède un parking où il est prévu l'installation de racks à vélos sécurisés.
- de pouvoir accéder à terme et avec plus de sécurité :
 - à l'arrêt Stade de la ligne 610 situé en bordure de la RD3 à proximité de l'OTI, dans l'objectif du report modal,
 - au sentier du littoral au niveau du bois de Robinville avec une traversée sécurisée de la RD3 prévue parallèlement dans nos projets de sécurisation de voiries (plateau ou ilot central)

Nous porterons bien entendu une attention toute particulière dans la réalisation de cet aménagement au respect de l'environnement et des riverains !

Projet 2 / Aménagement d'une voie verte en périphérie de l'espace boisé du Renêt (réalisation prévue le premier trimestre 2021.)

- Il est prévu que cette liaison soit réalisée en revêtement stabilisé sur l'emprise d'un cheminement déjà existant, situé en partie limitrophe de la zone sud-est du bois du Renêt et le lotissement du port de Cassy.

Voir croquis 3 ci-dessous !



Cette liaison permettra de relier la piste cyclable départementale au quartier de Cassy :

➤ *Commerces et zone du marché.*

A terme, elle donnera la possibilité aux usagers d'accéder :

- *à la zone d'activité du Port de Cassy,*
- *à l'arrêt Cassy de la ligne 610 situé en bordure de la RD3 dans l'objectif du report modal,*
- *au sentier du littoral et à la plage Suzette au niveau du pont de Cassy avec une traversée sécurisée de la RD3 prévue parallèlement dans nos projets de sécurisation de voiries (plateau & tourne à gauche)*

Nous porterons aussi une attention toute particulière dans la réalisation de cet aménagement au respect de l'environnement et notamment à la prise en compte de la sensibilité de l'espace boisé du Renêt :

- *en préconisant pour sa réalisation le choix de techniques et de matériaux en meilleure adéquation avec les particularités physico-chimiques de l'espace boisé se trouvant à proximité (pas de liants chimiques et utilisation de l'ophite comme matériau de base en remplacement du calcaire trop basique),*
- *en interdisant l'accès de ce cheminement aux VTM,*
- *en canalisant prioritairement le passage des piétons et cyclistes par ce cheminement périphérique en faveur d'une fréquentation moins marquée à l'intérieur de l'espace boisé plus fragile. La Municipalité a d'ailleurs réalisé un plan de gestion environnemental prenant en compte un ensemble de préconisations lié à la fragilité du site du Renêt dans un souci de préservation des zones boisées (chênaie et ripisylve), ainsi que les différentes strates végétales et animales présentes,*

- *en limitant enfin les plantes invasives rejets de jardins (Plan de gestion différencié en collaboration avec le PNRLG et le SIBA)*

.....

Le montant prévisionnel des travaux pour ces deux nouveaux aménagements s'élève à :

∴ Projet 1 / Aménagement d'une chaussée à voie centrale banalisée (marquage – bandes de rives) le long de la route du stade pour raccorder la portion de la route du pont de Titoune à la piste cyclable départementale

➤ 6 410€ HT, soit 7 692€ TTC

∴ Projet 2 / Aménagement d'une voie verte en périphérie de l'espace boisé du Renêt

➤ 27 875€ HT, soit 33 450€ TTC

Soit pour un *TOTAL* prévisionnel des travaux pour ces deux aménagements estimé à :

➤ 34 285€ HT, soit 41 142€ TTC,

Dont le financement est proposé comme suit :

- *Participation financière de la COBAN (100%) > dans le cadre du projet de création de la voie verte du Renêt : fonds attribués pour le schéma des mobilités*
- *Autofinancement de la Commune (100%) > dans le cadre de la réalisation de la chaussée à voie centrale banalisée sur la route du Stade*
