



# Schéma modes doux

## Ville de Vias

Recommandations sur les projets en cours

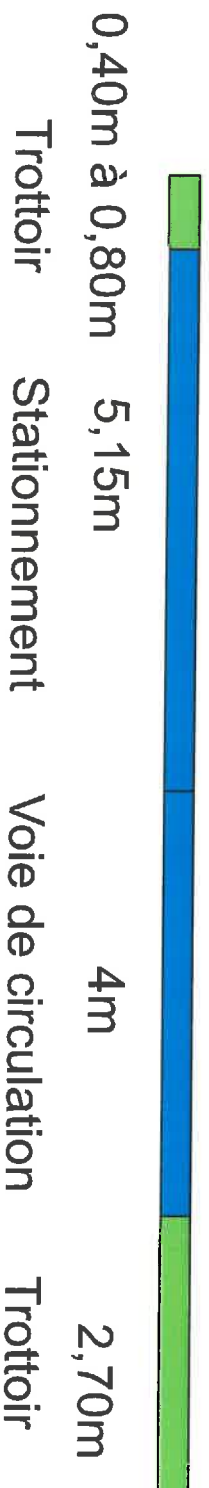


# SENS UNIQUE SUR LA CIRCULADE

- Le projet prévoit de récupérer l'espace rendu disponible grâce à la mise en sens unique en créant du stationnement à destination des voitures.
- L'occupation de l'espace par les véhicules demeurent prépondérante, l'espace réservé aux voitures représente 75% de la voirie et assure le cheminement des piétons sur un seul côté de la voie. L'objectif d'un schéma modes doux est de rééquilibrer l'emprise des véhicules sur l'espace public.
- Le projet à l'étude dans le cadre du schéma prévoyait un aménagement en site propre sur cette circulade pour assurer le confort des usagers novices (familles avec enfants). Le parti d'aménagement est de considérer qu'une offre de circulation à vélo confortable et sécurisée assurerait une baisse importante de l'usage de la voiture notamment des touristes en période estivale et donc du besoin de stationnement voiture. Le choix d'aménagement sur la circulade est donc stratégique et décisif pour l'avenir des déplacements sur la commune.
- Le projet ci-dessous ne permet pas d'envisager un tel aménagement ni d'assurer la sécurité des cyclistes cheminant sur cet axe:
  - Car le stationnement en épi implique une sortie de la place en marche arrière et donc une très mauvaise visibilité des cyclistes circulant sur la voie. Le risque de collision est élevé. Ce type de stationnement est à proscrire sur une voie à sens unique car trop accidentogène.

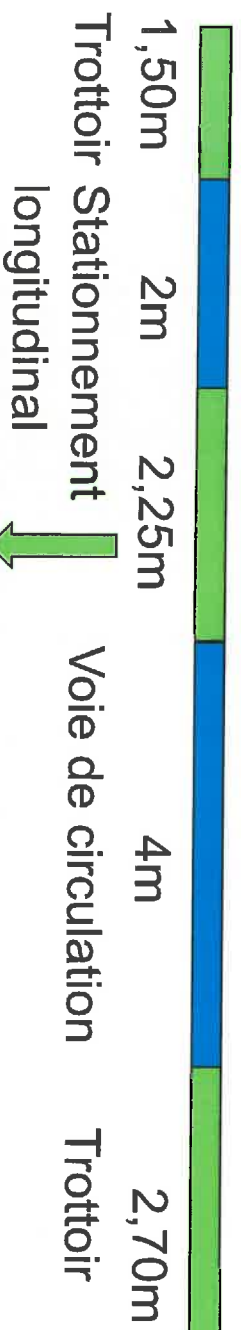
# **EMPRISE DE LA VOIE ET PROPOSITION DE RÉÉQUILIBRAGE**

- Projet actuel sur la partie Ouest



12,45m dont 9,15m réservés aux automobilistes  
 Et 3,30m réservés aux modes doux

- Projet alternatif

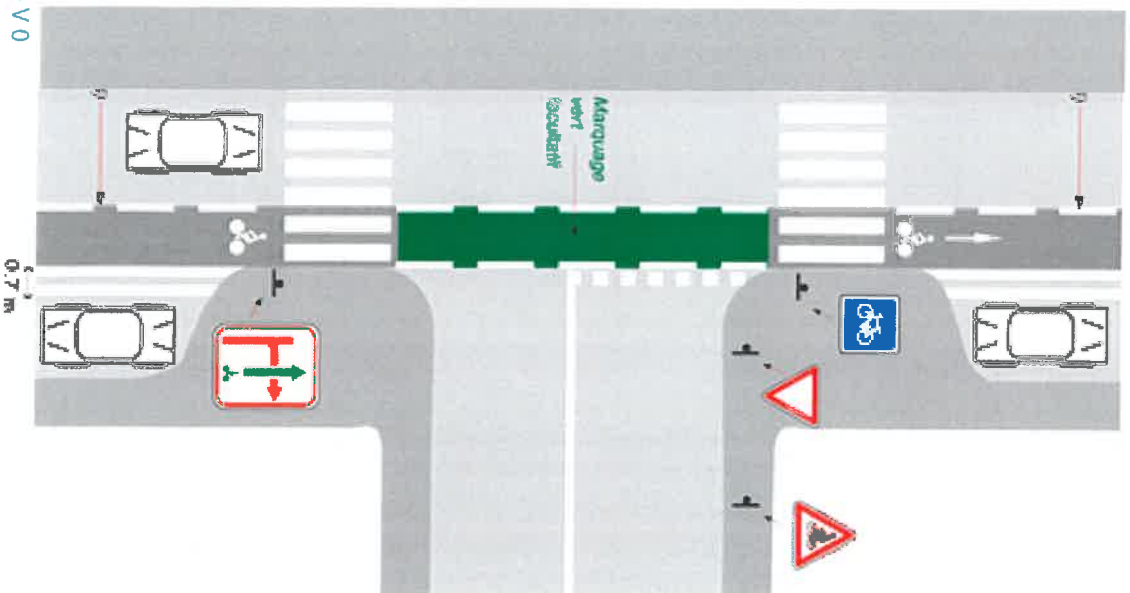


12,45m dont 6m réservés aux automobilistes  
 Et 6,45m réservés aux modes doux

Surlargeur de 0,75m (ouverture portière) + 1,50m de bande cyclable



# PROFIL TYPE D'AMÉNAGEMENT RECOMMANDÉ

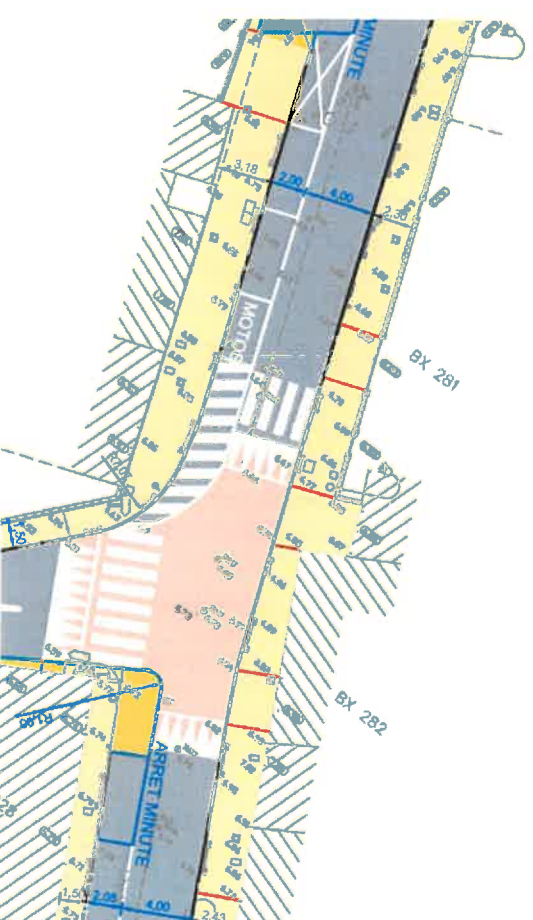


# AUTRE PROFIL DE VOIE (PARTIE EST)

- Proposition de supprimer le stationnement longitudinal sur les sections réduites pour assurer la continuité de la bande cyclable. Cela correspond à 27 places dont un arrêt minute. L'arrêt minute pouvant être envisagé par ailleurs pour assurer ce besoin.

## Deux réflexions par rapport au stationnement:

- L'offre de stationnement voiture est-il insuffisant actuellement en période estivale?
- Le besoin futur sera réduit si les aménagements cyclables offrent une alternative sécurisée et confortable aux touristes. Les touristes manifestent aujourd'hui leur souhait de relier le centre en vélo.





# DOUBLE SENS CYCLABLE

- Les rues en sens unique limitée à 30 km/h doivent être aménagées en double sens cyclable (cf. décret diapo suivante).
- L'aménagement préconisé prévoit 4m de voie dédié à la circulation ce qui permet une cohabitation à double sens.
- L'aménagement nécessite l'implantation d'une signalétique appropriée: panneaux + marquage au sol (pictogrammes vélo et ligne T3-5u). La ligne de séparation n'est pas obligatoire sur l'ensemble du cheminement, elle est recommandée aux intersections.
- Les aménagements de ralentissement proposés sont les plateaux traversant. Ils risquent d'être insuffisant seuls pour assurer le respect des limitations de vitesse compte-tenu de la largeur de la voie. En revanche la mise en double sens cyclable aura un effet positif sur le respect de cette limitation à 30km et serait suffisant à priori en complément des plateaux traversant.
- Il est préconisé de créer un plateau surélevé à chaque carrefour (croisement rue de Montmorency, ... ).
- Veiller à limiter la hauteur des plateaux traversant pour le confort des cyclistes.

# Les double sens cyclables

- Voie à double sens dont l'un est réservé aux cycles
- Avec ou sans marquage, selon la largeur et le trafic
- Aménagement cyclable efficace
  - diminue fortement les distances à vélo
  - offre de bons résultats de sécurité : très bonne visibilité réciproque

C24a



B1+M9z



et



Signaler le double sens cyclable  
avec ces panneaux

Au niveau des intersections,  
Pour signaler aux automobilistes  
Le passage de vélo possible  
venant de la gauche et de la  
droite

**Depuis 2015, le décret 2015-808 du 2 juillet 2015** stipule que le double sens cyclable devient le régime par défaut dans les zones 30, zones de rencontre et voie à sens unique dont la vitesse est limitée à 30 kilomètres par heure. Le maire pourra par arrêté stipuler quelles sont les voies ou tronçons qui seront exclus de ce régime par défaut.





[illegible]

## LEADS

**NEW! 100% FREE**

**Chapter 10: Learning and Development**

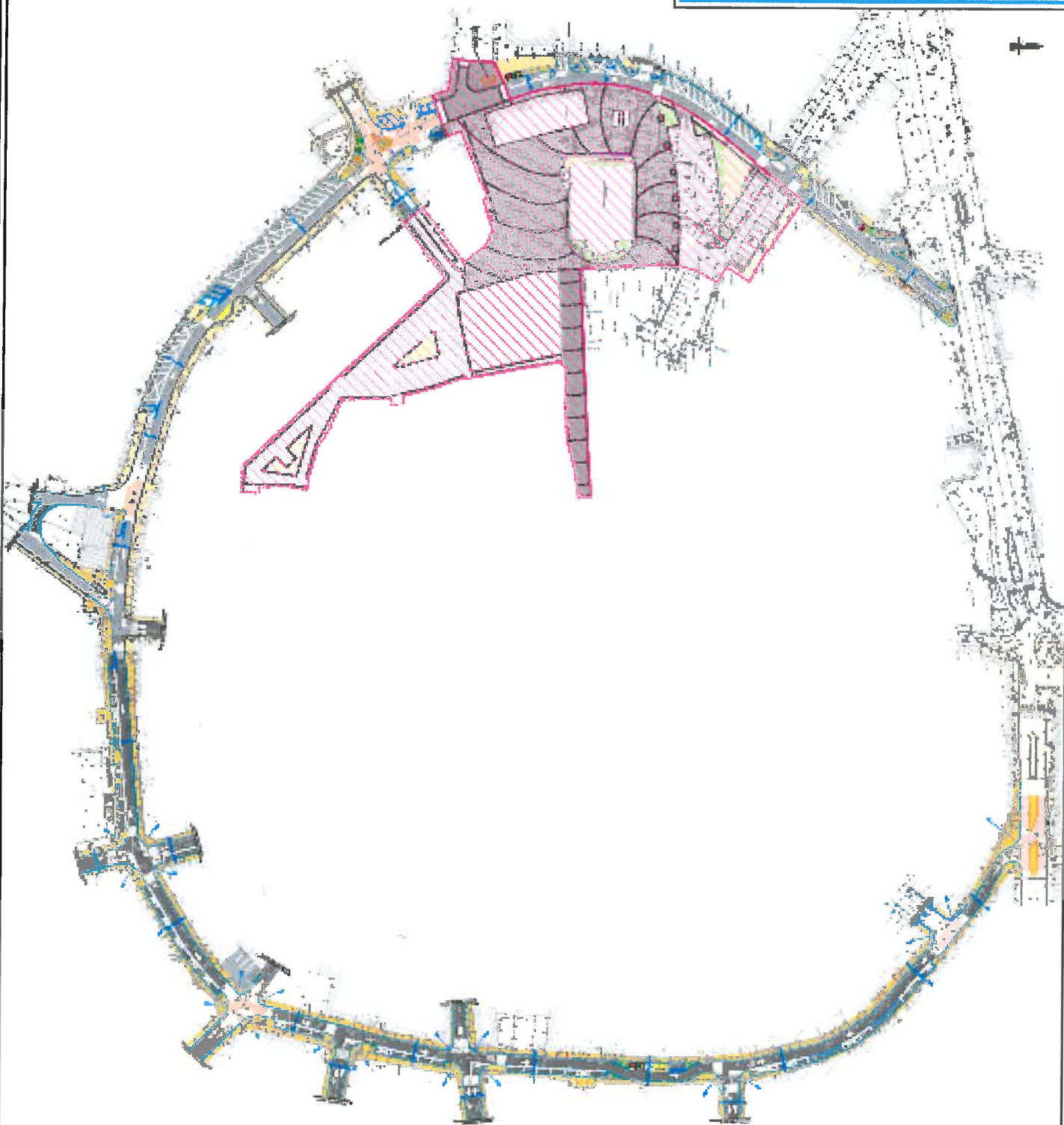
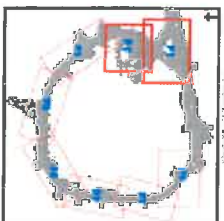
**CHAPTER OBJECTIVES**

- Explain the nature of learning
- Describe the different types of learning
- Explain the factors that influence learning
- Describe the different types of development
- Explain the factors that influence development

**CHAPTER SUMMARY**

Learning is a change in knowledge or behavior that results from experience. There are three types of learning: classical conditioning, operant conditioning, and cognitive learning. Classical conditioning is a type of learning in which a neutral stimulus is paired with an unconditioned stimulus to elicit a conditioned response. Operant conditioning is a type of learning in which a behavior is strengthened or weakened by the consequences that follow it. Cognitive learning is a type of learning in which knowledge is acquired through the use of mental processes. Factors that influence learning include the learner's characteristics, the learning environment, and the learning process. Development is a change in physical, cognitive, or emotional characteristics that results from maturation or experience. There are three types of development: physical development, cognitive development, and emotional development. Factors that influence development include maturation, environment, and experience.

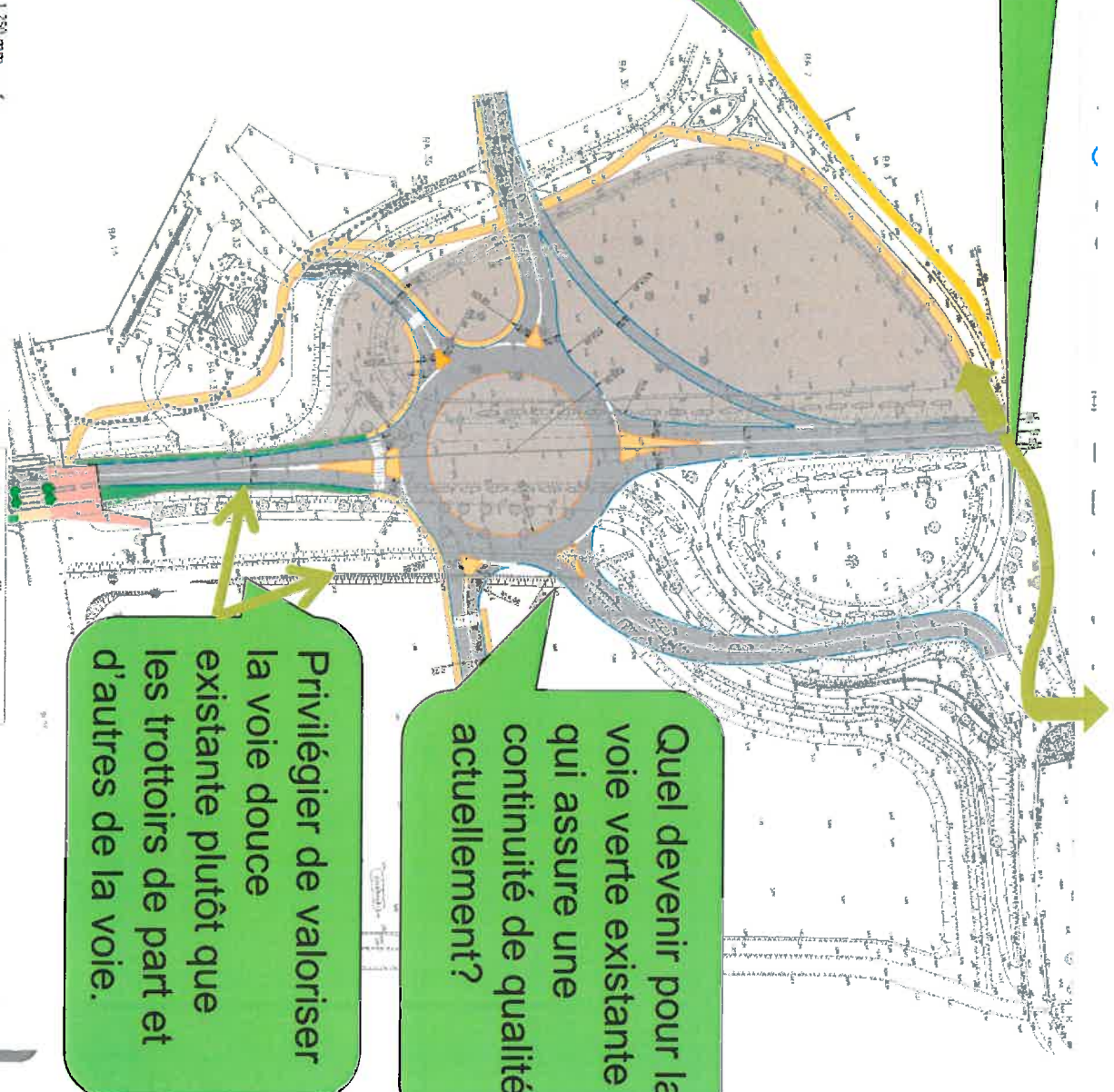
LEO 5047

[illegible]

# GIRATOIRE AVENUE DE LA MÉDITERRANÉE

Nécessité de créer une liaison cyclable depuis le centre village.

Dans le cadre du schéma modes doux, les préconisations d'aménagement d'un site propre cyclable sont établies sur la base du giratoire existant en longeant sur le côté droit de la chaussée



Quel devenir pour la voie verte existante qui assure une continuité de qualité actuellement?

Privilégier de valoriser la voie douce existante plutôt que les trottoirs de part et d'autres de la voie.



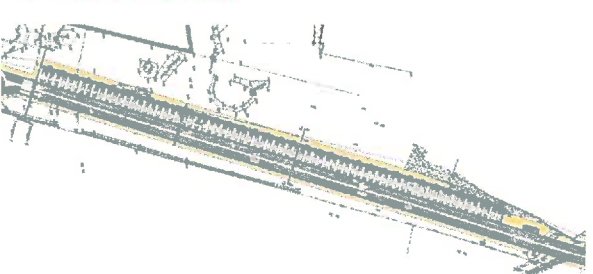
# AVENUE DE LA MÉDITERRANÉE

- Le schéma modes doux préconise un aménagement cyclable dans les deux sens sur l'avenue de la Méditerranée.
- Une piste cyclable bidirectionnelle doit avoir une largeur minimale de 3m. Pour rappel, le gabarit dynamique d'un cycliste (sa largeur) est d'un mètre. Dans un contexte de forte affluence comme c'est le cas ici, cette largeur peut-être adaptée pour assurer la sécurité des cyclistes. Compte-tenu de la largeur de la voie et du profil des usagers (famille avec enfants), une piste cyclable bidirectionnelle de 3,50m à 4m serait plus confortable et plus accueillante (idée de report important de la voiture vers le vélo, il faut donner envie et convaincre les touristes de se déplacer à vélo).



# ○ L'OFFRE DE STATIONNEMENT

- **Création de 588 places de stationnement** sur le littoral répartis sur quatre parkings. Projet non évoqué dans le cadre du schéma modes doux.
- **L'offre de stationnement est décisive dans les comportements de déplacement. En d'autres termes, le stationnement à destination est un déterminant du choix modal.** Ce constat est systématique quelque soit le cas de figure. Moins il y a de pression sur le stationnement, plus le choix de recourir à la voiture est systématisé. **Pour inverser la tendance actuelle d'utilisation systématique de la voiture par les touristes, il est nécessaire de créer des cheminements modes doux continus et sécurisés et de ne pas créer en parallèle d'offre de stationnement nouvelle.**
- Le parking en bordure de plage et celui aux abords des commerces sont très incitatifs.
- L'offre alternative consiste à proposer du stationnement vélo bien dimensionné et sécurisé ainsi que des services vélo adaptés aux familles.







Votre interlocuteur:

Christelle ABRIOUX

Chef de projet Schéma modes doux de Vias

[c.abrioux@inddigo.com](mailto:c.abrioux@inddigo.com)

04 67 63 66 02



10 mai 2016  
Numéro d'affaire – V 0

[www.inddigo.com](http://www.inddigo.com)