



Circulation douce à Dourdan

Jeudi 14 janvier 2021

Etude des sens uniques, parkings et passages pour vélos

Buts

- Sécurité des cyclistes
- Favoriser et faciliter l'usage des vélos à Dourdan

Motivations de l'action

- Contenir l'augmentation du nombre des véhicules et leurs nuisances dans le centre de Dourdan dans la perspective des opérations d'urbanisme en projet
- Augmenter la proportion des transports décarbonnés conformément à l'Agenda 2030
- Donner à Dourdan l'image d'une ville verte, tournée vers l'écologie et le tourisme vert
- Accompagner l'engouement pour les vélos et notamment les vélos électriques
- Orienter les demandes de subvention dans le cadre des plans vélos

Documents de référence

- Chartes Cyclable 2015 puis 2019 élaborées par la Fédération de cyclotourisme FFCT
- Documents CEREMA
- Plans vélo IDF, Essonne et Grand Paris Sud. TRES intéressants à lire. 4 M€ sont prévus pour des actions locales.

Méthode

Faire une liste des interventions possibles sur les sens uniques, les stationnements dédiés aux vélos, les passages partagés piétons vélos.

Bref historique et réalisations

Début 2016. Lancement dans le cadre des Colibri d'études d'itinéraires dans et autour de Dourdan, puis création par le groupe Colibri d'un document de travail décrivant les aménagements à faire.

17 mars 2016. Présentation en Mairie, suivie de quelques réunions.

Fin 2017- début 2018. Participation aux réunions de concertations avec les commerçants concernant l'aménagement de l'hypercentre à l'occasion de la réfection de la rue St Pierre.

Sept 2019. Dernière réunion circulation douce avec le Service Technique basées sur le classeur Excel.

Sept 2019. Tour de Dourdan par MM. Gorge et Bourgoïn pour préciser les emplacements exacts des appuis vélo.

Toutes ces réunions ont fait l'objet de CR rédigés par le groupe Colibri et approuvés.

Réalisations à fin 2019

Des marquages au sol ont été réalisés sur certains axes pour signaler la présence de cyclistes. Nous avons placé ceux-ci en toute dernière priorité.

Des appuis vélo ont été posés mais en quantité très limitée alors que c'était notre priorité. Ils ont été commandés en 2018.

La rue St Pierre a été refaite et classée en zone de rencontre avec une signalisation peu lisible. Le caniveau trop profond la rend très inconfortable pour les vélos roulant en contresens.

Principes généraux

Document de référence

Classeur Excel dûment indicé. Il décrit :

- les rues en sens unique à mettre en double sens vélo (DS), ou à l'interdire.
- Les appuis vélo (AV) à installer
- Les "aménagements" à faire pour faciliter la circulation des vélos et exploiter au mieux la voirie existante

Il permet avec des hypothèses de coûts unitaires, découlant de consultations de sous traitants ou trouvés sur Internet, de calculer un ordre de grandeur des coûts.

Suite aux demandes de la Municipalité nous avons été amenés à mettre des priorités. Cependant le coût paraît suffisamment faible pour que tout soit fait d'un seul coup, permettant de rattraper le retard à la réalisation.

Nos estimations de coût hors "aménagements" : 26 000 €

Limitations de l'étude actuelle

Recherche du coût minimum en exploitant ou aménageant l'existant tout en recherchant la sécurité des cyclistes jeunes et moins jeunes en excluant les investissements lourds.

Non prise en compte des voies extérieures à Dourdan.

Points délicats

Rue St Pierre et bas de la rue de Chartres

Seul axe Est vers Ouest traversant la ville. Dans la continuité du parc du Parterre.

Très inconfortable pour les vélos roulant à contre-sens.

Solution minimale : refaire le caniveau en l'aplanissant et supprimer les pots trop encombrants.

Solution "idéale" : les transformer en voie piétonnes en inversant les sens de la rue Traversière. Le trafic automobile sud nord passerait par cette voie puis les rues Geoffroy et Minot.

Rue Minot

En venant du Clos Fortin il faut autoriser cette voie en double sens en supprimant au besoin une ou deux places de stationnement, en plaçant un ralentisseur en bas de la rue et en aménageant l'intersection avec la rue Debertand.

La solution proposée initialement par le Bd des Alliés puis la rue Michel est dangereuse.

Rue du Docteur Bals et rue du Fg de Chartres

Il faut trouver une solution pour aller vers les groupes scolaires avec le maximum de sécurité. D'est en ouest il est tentant de passer par la rue du Dr Bals et la gare routière. A étudier.

Extraits de la charte cyclable 2015 élaborée par la Fédération de CycloTourisme applicable aux circulations communales

Zones particulières (chap 8)



Zone de rencontre à Malestroit (Bretagne)



Et pourquoi pas à Dourdan ?

Zone de rencontre



Panneau B52

+ aménagement si besoin pour augmenter la lisibilité et réduire les vitesses dès l'entrée.

En dehors des rues trop étroites, il est nécessaire de conserver un espace continu dédié aux piétons et de garder des cheminements dans cet espace qui soient dégagés de tout obstacle et repérables en privilégiant les trajets les plus directs et simples possibles.

En dehors des rues trop étroites, il est nécessaire de conserver un espace continu dédié aux piétons et de garder des cheminements dans cet espace qui soient dégagés de tout obstacle et repérables en privilégiant les trajets les plus directs et simples possibles.

Zone 30



Panneau B30

+ aménagement si besoin pour augmenter la lisibilité et réduire les vitesses dès l'entrée.

Il est nécessaire de conserver un trottoir et de sanctuariser sur ces trottoirs des cheminements dégagés de tout obstacle en privilégiant les trajets les plus directs et simples possibles.

Il est nécessaire de conserver un trottoir et de sanctuariser sur ces trottoirs des cheminements dégagés de tout obstacle en privilégiant les trajets les plus directs et simples possibles.

Les deux panneaux B52 et B30 concernant ces deux zones, sont des panneaux de prescriptions de zone. Ils s'appliquent sur l'ensemble de l'axe sur lequel ils sont implantés et l'ensemble des voies sécantes, et ce, jusqu'à l'implantation d'un panneau modifiant cette prescription.

Doubles sens (chap 7 de la charte)

- Un “ double-sens cyclable ” est une voie à un seul sens de circulation pour les véhicules motorisés, **cependant aménagée et sécurisée** afin de permettre aux cyclistes de rouler dans les deux sens. Le cœur de Dourdan est en principe une zone 30
- La mise en double sens cyclistes (DS) des sens interdits doit s'accompagner de **signalisations claires** pour les voitures surtout quand le trafic est important
- Certains sens interdits doivent **rester** interdits aux cyclistes (rues trop étroites, stationnement des voitures)

Pour les non-cyclistes, ce type d'aménagement paraît dangereux, alors qu'en réalité **il s'agit de l'un des aménagements cyclables les plus sûrs**. La grande majorité des rues peuvent recevoir ce traitement et plusieurs villes françaises ont généralisé cet aménagement sur l'ensemble de leur réseau.

La signalisation

M9v2 Indique que la prescription donnée par le panneau associé ne s'applique pas aux cyclistes.



Pour signaler un double-sens cyclable, seule la pose du panneau “ SAUF + logo vélo ” M9v2 sous le sens interdit B1 est obligatoire. Le panneau C24a est aussi obligatoire à l'entrée opposée de la rue ainsi que le C24c dans les rues perpendiculaires. **Toutes autres indications sont optionnelles.**



La pose du panneau C24a pour signaler la sortie d'un double-sens cyclable.

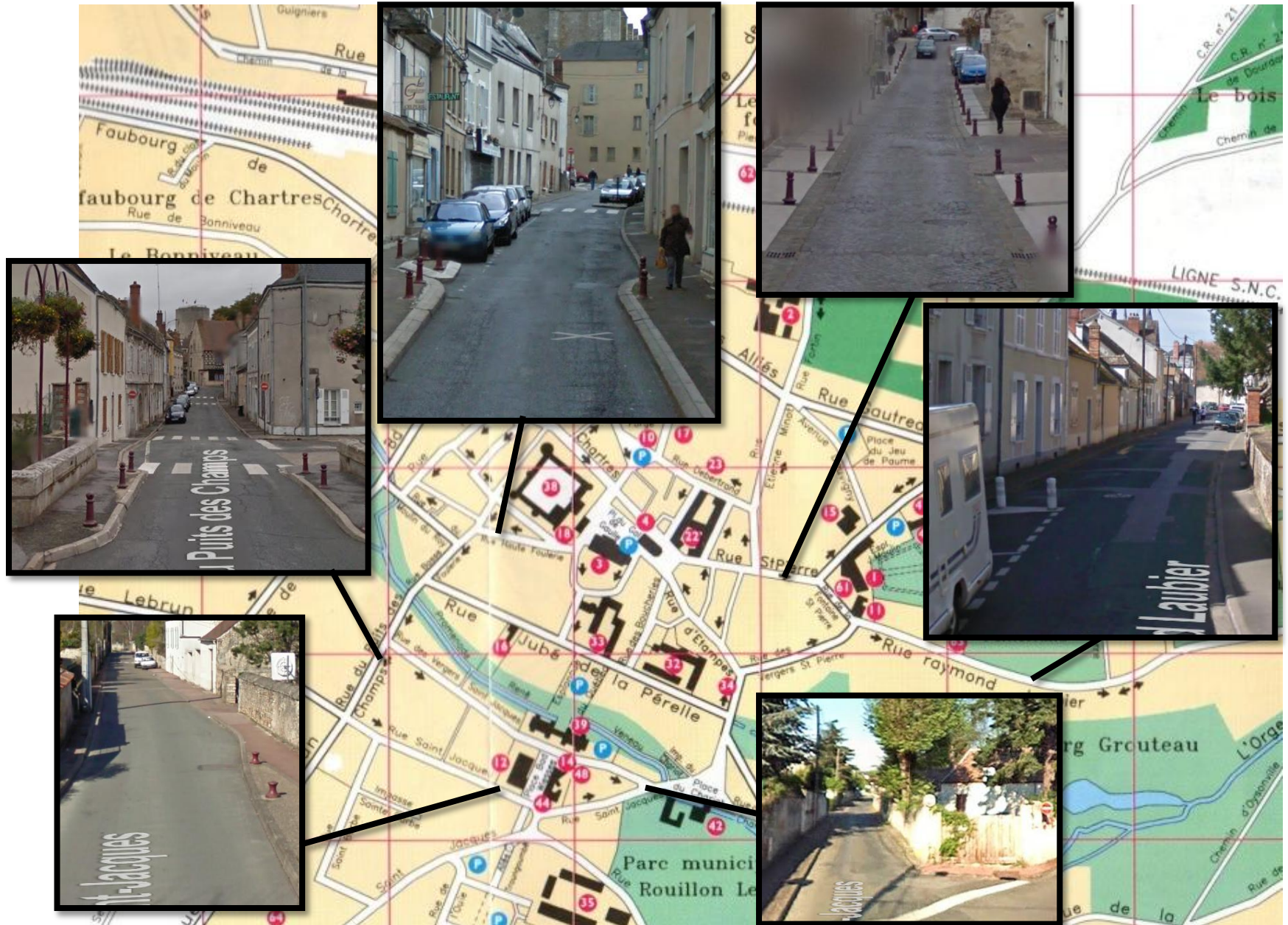


L'utilisation des panneaux appropriés en intersection. Exemples : B2 associé au M9v2 et C24c.



Dispositions à appliquer partout y compris en zone de rencontre

Exemples de rues à mettre en double sens



Parkings pour vélos

Indispensables pour un usage régulier des vélos il faut pouvoir utiliser un bon cadenas sur le cadre

Les dispositifs types pince roues sont à proscrire

Ils doivent être placés en nombre suffisants aux endroits de chalandise et près des bâtiments administratifs

Si nécessaire ils pourront être pris sur une place de stationnement de voiture

Parkings pour vélos à aménager ou à créer. Remplacer les "pince roues" - Charte FFCT chap 15

Lieu	Pos	Priorité	Commentaire
Place du Marché	G5	1	Installer 4 appuie-vélos en haut de la place
Rue Chartres face à ex-Franprix	F4	1	Remplacer les pince roues par 4 appuie-vélos
Mairie	H5	1	Un marqueur de la volonté de la Municipalité de promouvoir le vélo
Devant Magasin U	G5	1	Le gérant est d'accord
Gare SNCF	F3	2	Remplacer les pince roues par des appuie-vélos
Gare routière	F3	2	
Près de la Poste	F4	2	Installer 2 appuie-vélos quitte à sacrifier une place de stationnement
Piscine	L4	2	Sur le parking
Centre culturel	F6	2	Remplacer les pince roues par des appuie-vélos
Tennis	L5	3	Pour les jeunes (et les moins jeunes)
Intermarché	K5		Inciter le propriétaire à une installation sur domaine privé
Netto	J8		Inciter le propriétaire à une installation sur domaine privé
Picard	J8		Inciter le propriétaire à une installation sur domaine privé
Mc DO	J9		Inciter le propriétaire à une installation sur domaine privé



Fichier de travail (existe en version Excel)

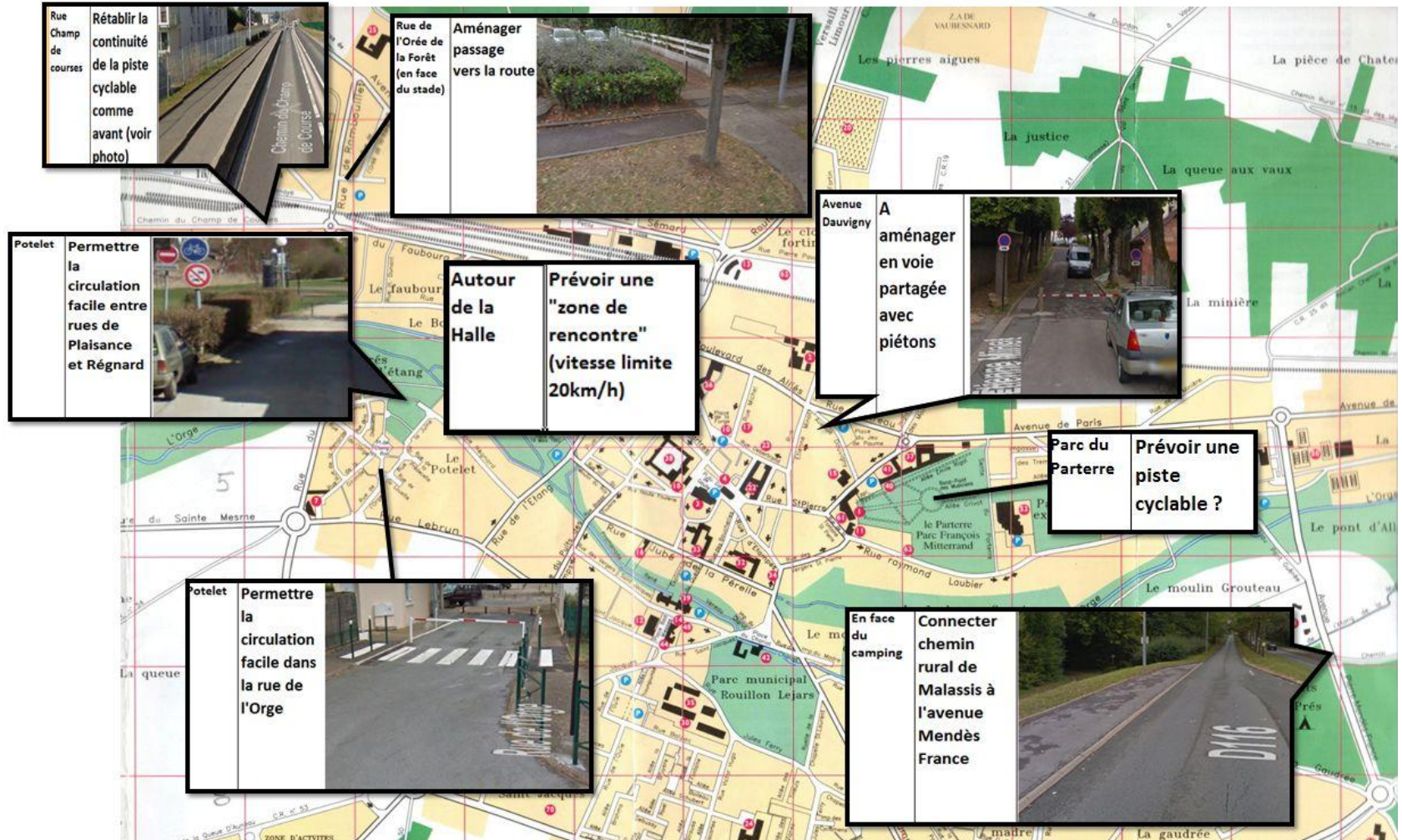
Sens uniques à mettre en double sens cycliste (DS) avec panneaux M9v2 et C24a et éventuellement signalisation au sol (SIG) ou à laisser en l'état (N) - Charte FFCT chap 8

	Voie	Position	Préconisation	SIG	Commentaires
Rue	Basse Foulerie	F5	DS	SIG	Indispensable. Si possible déplacer stationnements à gauche côté est. Panneau A21 et C24a rue M du Roy; Sig au sol tout le long de la rue.
Rue	Chartres (partie basse)	G5	DS	SIG	A classer en zone de rencontre.
Rue	Geoffroy	G5	N		Poser un panneau "y compris vélos" (comme à Rochefort)
Rue	Haute Foulerie	F5	DS	SIG	Montée douce vers centre ville depuis sud-ouest. Si possible déplacer stationnements côté sud. REFUSE car passages de bus
Rue	Minot	G4	DS	SIG	Indispensable pour venir du Cos Fortin, mais REFUS Municipalité car trop étroite
Rue	Passant	G5	DS	SIG	A classer en zone de rencontre
Rue	St Germain + Trou Salé	G5	DS	SIG	Rue très courte. Vitesses faibles
Rue	St Pierre	G5	DS	SIG	A classer en zone de rencontre. Trafic important. Sig dépend de l'aménagement
Ru	Fortin	H4	DS	SIG	Avec panneau A21 au niveau du pont et sig au sol sur le pont + C24a au
Ru	Puits des Champs	F5	DS	SIG	Passage par la rue de l'Etang préférable
Ru	Balzac	F7	DS	SIG	Pour aller au centre commercial depuis les Hameaux. REFUSE car trop
Ru	Docteur Bals (vers e gare routière)	F3	DS	SIG	Pour rejoindre la rue du Faubourg de Chartres par la gare routière. REFUSE car trop étroite quand les voitures stationnent sur le trottoir.
Ru	Guénée	F3	DS	SIG	Retour de gare
Ru e	St Jacques	F6	DS	SIG	Sur toute la longueur. Desserte du quartier. Bonne visibilité. Panneau A21 rue Puits des Champs et prévoir un feu pour vélos.
					Analyse pour les doubles sens cyclistes concernant les autres voies
Ru	Abbé Fèvre	G5	N		
Ru	Abbé Gérard	G5	N		
Ru	Abreuvoir	F5	N		
Ru	Bouchers	G5	N		Cohabitation vélos piétons délicate surtout jour de marché. Alternative rue Abbé Fèvre en descendant et rue d'Etampes en montant
Av	Carnot	F4	N		
Ru	Champfleury	F3	N		
Ru	Chartres (partie	G5	N		Trop étroite et peu utile (alternative rue Debertrand).
Ru	Debertrand	G5	N		Pas utile (alternative rue de Chartres)
Ru	Deniau	H7	N		Passer par le lotissement du Moulin Choiselier
Ru	Fg Chartres (côté e centre)	F4	N		
Ru	Geole	F4	N		
Ru	Héroux	F4	N		
Ru	Laubier	H5	N		Axe très utile mais dangereux. Itinéraire cyclable à faire dans le Parterre
Ru	Michel	G4	N		Peu utile
Ru	Moulin Choiselier	H7	N		Chicanes très rapprochées. Alternatives par Madre et rue Deniau
Ru e	Pierre Ceccaldi	H5	N		Rue en courbe. Si trajet alternatif par esplanade mairie mis en place et bien signalé, double sens inutile.
Ru	Sarcey	F4	N		
Ru	Vergers St Jacques	F6	N		Peu utile : double sens rue St Jacques
Ru	Vergers St Pierre	H5	N		Trop étroite.

Aménagements de passages pour vélos et piétons

A peu de frais il est possible de rendre possible la cohabitation entre piétons et cyclistes et permettre aux cyclistes de prendre des raccourcis agréables et sûrs grâce à des cheminements mixtes.

Cheminements mixtes : partie de la route affectée à la circulation des piétons, distincte de la chaussée et de tout emplacement aménagé pour le stationnement. Sa limite est repérable et détectable ” (nouvel alinéa Art. R 110-2). Aménagement en fonction de la **densité** de circulation.



Fichier de travail résumé pour les aménagements (existe en version Excel)

Aménagements			
Lieu	Position	Priorité	Commentaires
Rue Deniau	I7	1	Supprimer barrière et places de stationnement pour l'accès au lotissement
Rue Champ de courses	C2	1	Rétablir la continuité de la piste cyclable (sujet jugé "délicat par la Mairie")
Autour de la Halle	G5	1	Prévoir une zone de rencontre (vitesse limite 20 km/h)
Parc du Parterre	I5	1	Sécuriser cheminement vers mairie (égalisation du sol, éclairage)
Parc du Parterre	I5	1	Prévoir un ou deux panneaux pour orienter les cyclistes venant du camping
Gare SNCF	F3	1	Prévoir abri de grande capacité
Gare routière	F3	1	Prévoir abri de grande capacité
Aux feux rouges			1 Aménager des sas pour cyclistes et des céder le passage (Charte Cyclable chap 9)
Allée du Parc	I5		2 (au dessus du Gymnase) adoucir ou supprimer le dos d'âne
Rue de l'Orée de la Forêt	D2		2 Connecte piste cyclable à la rue Pierre Semard
Potelet	D4		2 Permettre la circulation facile dans la rue de l'Orge
Potelet	D4		2 Permettre la circulation facile entre rues de Plaisance et Régnard
Avenue Dauvigny	H5		2 A aménager en voie partagée avec piétons
Rue Croix SJ/Av Orléans	E7		3 Déplacer le dépôt de verres
Rue du Potelet	B		3 Refaire le revêtement
En face du camping	M6		3 Connecter chemin rural de Malassis à l'avenue Mendès France
Av Mendès France	M7		3 Aménager le trottoir en voie partagée avec piétons

Panneaux

	Panneaux à poser			
Position	Intersection Rue1	Intersection Rue2	Type panneau	Commentaires
Parc Parterre			Dv21c C115	Séparer si possible piétons et vélos
I7	Gaudrée	Deniau	Dv21c	
I7	Deniau	Bergeronnettes	Dv21c	
I7	Gaudrée	Potiers	Dv21c	
I6	Laubier	Gymnase Audiard	Dv21c	Inciter à passer par le Parterre
H5	Ceccaldi	Daubigny	Dv21c	



C24c

Placé sur les voies sécantes non prioritaires.



C24a

Cyclistes à contre sens de la circulation générale.



M9v2

Indique que la prescription donnée par le panneau associé ne s'applique pas aux cyclistes



Dv21c

Panneau directionnel de position sans indication de destination, ni de distance



SC2

Direction conseillée aux cycles



A21

Débouché de cyclistes venant de droite ou de gauche.



C13d

Impasse comportant une issue pour les piétons et les cyclistes.



C115

Voie verte - voie réservée à la circulation des piétons et des véhicules non motorisés.



C116

Fin de la circulation des vélos

Conclusion

Faciliter et promouvoir la circulation des vélos c'est un bénéfice pour tous

C'est bon pour la santé, bon pour l'environnement

C'est une réalisation très visible à faible coût

Nous sommes prêts à continuer à contribuer

Nous souhaitons évidemment que ces aménagements débutent le plus
vite possible pour que Dourdan entre dans la nouvelle ère du VELO

