



Ville de Billère - Projet Fasilavélo



Etude de faisabilité d'aménagements cyclables

Aménagements proposés (version 2)

Esquisses des aménagements proposés



Proposition de priorisation des axes/points à traiter

Légende

Aménagements existants

- Pistes
- Bandes
- Z30
- Voie verte
- Double sens vélo

Problèmes de continuité/sécurité relevés

- Discontinuités à traiter en priorité
- Discontinuités secondaires

Cette carte rappelle les zones à traiter en priorité, qui font l'objet d'esquisses d'aménagement.

Les esquisses présentées concernent ces zones, mais également le traitement des entrées des zones 30.

Chaque aménagement proposé fait l'objet d'une estimation sommaire.

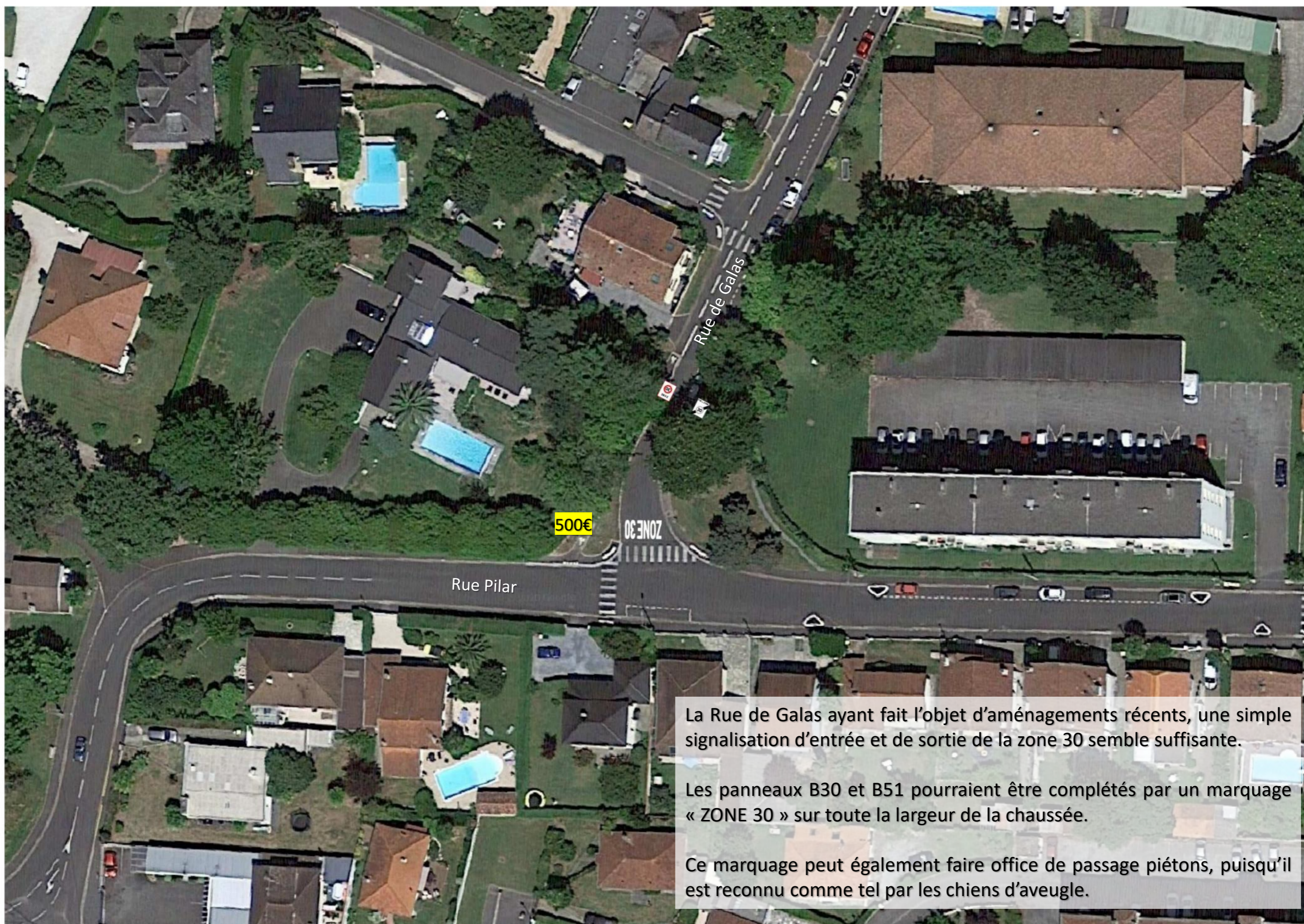
En dernière page, un récapitulatif des coûts des aménagements proposés est présenté.



Rue Pilar : entrée de la zone 30 en écluse



Rue de Galas : une entrée de la zone 30 déjà aménagée



La Rue de Galas ayant fait l'objet d'aménagements récents, une simple signalisation d'entrée et de sortie de la zone 30 semble suffisante.

Les panneaux B30 et B51 pourraient être complétés par un marquage « ZONE 30 » sur toute la largeur de la chaussée.

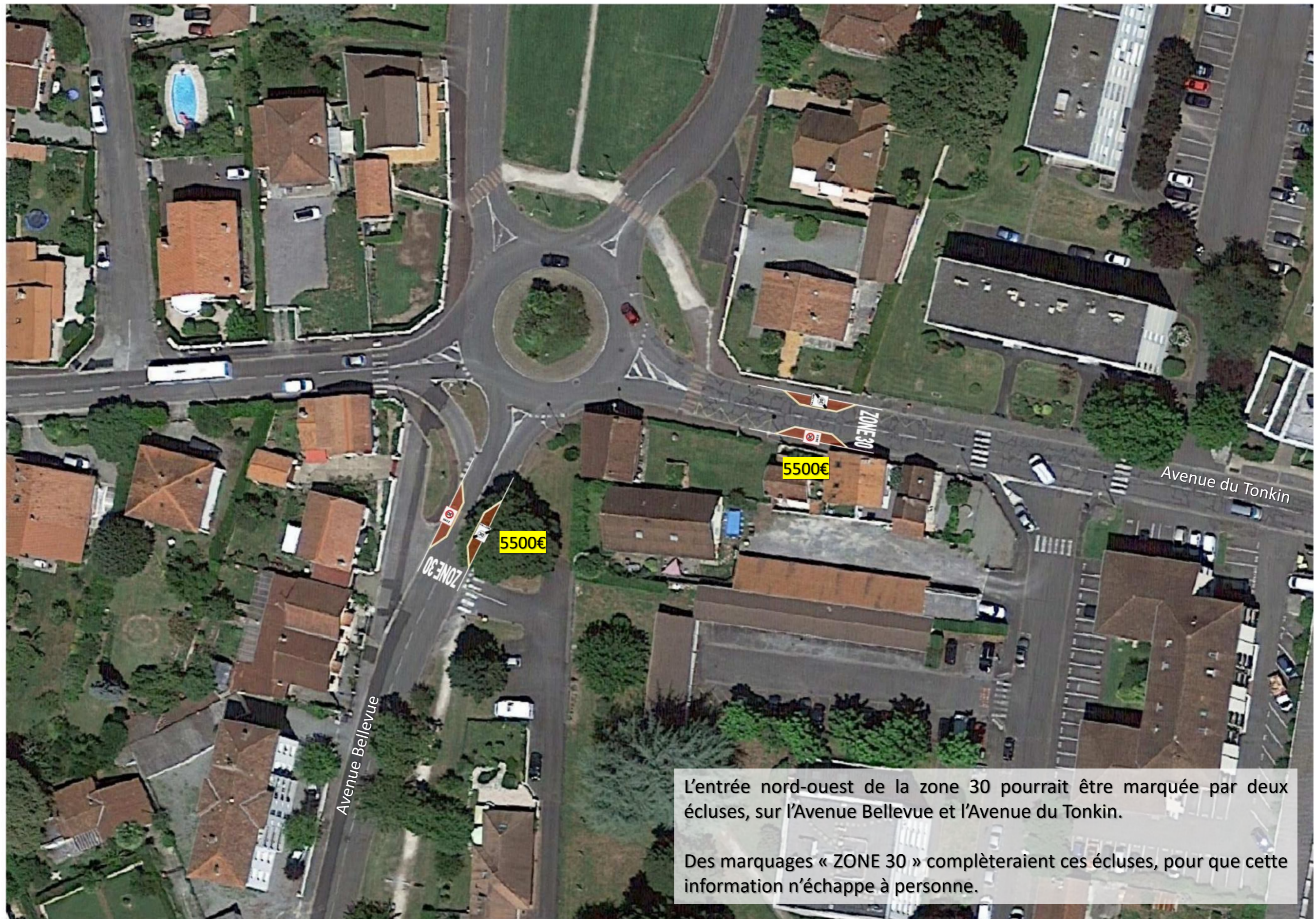
Ce marquage peut également faire office de passage piétons, puisqu'il est reconnu comme tel par les chiens d'aveugle.



Rue des Pyrénées : entrée de la zone 30 en plateau surélevé



Avenue de Bellevue et du Tonkin : entrée nord-ouest de la zone 30



Rue Saint-Exupéry : autre entrée depuis l'Avenue Jean Mermoz



A proximité de l'Avenue Jean Mermoz, la Rue Saint-Exupéry dispose déjà d'un aménagement de type écluse, mais celui-ci permet le croisement des usagers.

Des coussins berlinois positionnés dans ce resserrement permettraient de marquer l'entrée de la zone 30.



Rue Saint-Exupéry : des ellipses de rappel de la zone 30



Avenue de Lons : suppression du stationnement et bandes cyclables



Avenue de Lons : en sens unique vers Pau



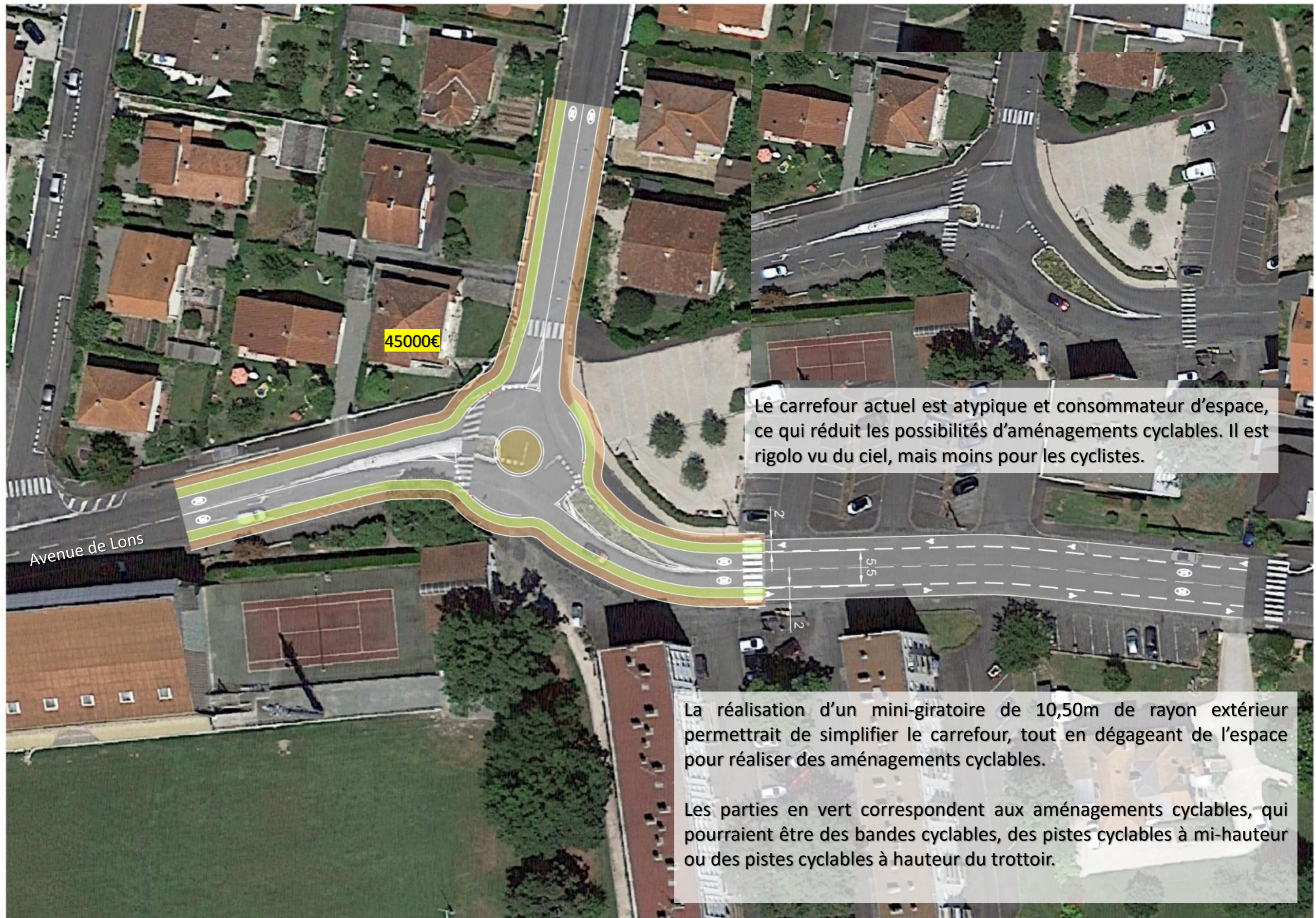
L'Avenue de Lons pourrait être mise en sens unique vers Pau, avec son pendant dans le sens opposé qui serait l'Avenue du Château d'Este.

Cette solution qui permet l'insertion d'une bande cyclable, pourra être étudiée avec l'Agglomération, dans le cadre des études Chronobus qui démarrent en octobre prochain.

En déplaçant le stationnement au sud de l'Avenue de Lons, on sécurise davantage le passage des cyclistes en double-sens cyclable.



Avenue de Lons : un carrefour atypique simplifié



Rue de Rouen



Avenue de la Résistance : une zone de rencontre devant l'école

Le carrefour entre les Avenues de la Résistance et Lalanne pourrait être transformé en mini-giratoire.

Cet aménagement faciliterait le franchissement du carrefour par les cyclistes et permettrait une meilleure maîtrise des vitesses que le carrefour actuel, avec un très long plateau (près de 50m).

Par ailleurs, cet aménagement permettra également de marquer l'entrée d'une zone de rencontre aménagée devant l'école.

Cette zone de rencontre sera renforcée par des marquages au sol ainsi que des coussins permettant d'éviter la reprise de vitesse.



Avenue de la Résistance : zone 30 et bandes cyclables



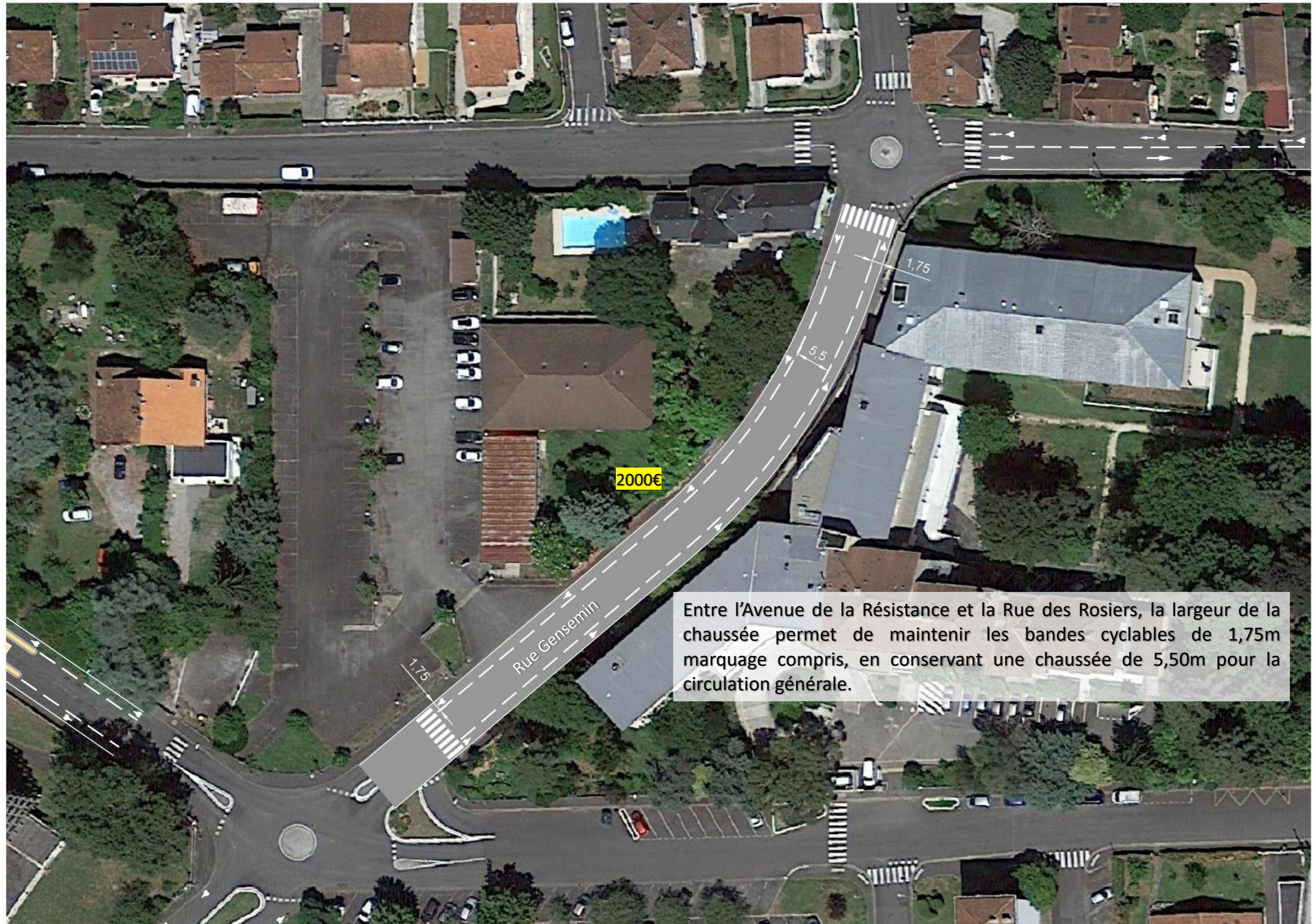
Devant l'ancien bâtiment ERDF, l'Avenue de la Résistance passerait en zone 30, aménagée avec des bandes cyclables et des coussins.



Avenue de la Résistance : zone 30 et bandes cyclables



Rue Gensemin : des bandes cyclables



Rue des Rosiers : Zone 30



Sur la Rue des Rosiers, le passage à sens unique n'ayant pas été reçu favorablement par les élus, la seule solution restante est la Zone 30.

Cette dernière devra être renforcée par un aménagement de type plateau surélevé. La surélévation du passage piétons permet ici à la fois de sécuriser la traversée et de marquer l'entrée de la Zone 30.



Rue des Tamaris : une écluse en entrée de zone 30



Intersection Avenue Lalanne / Avenue de Château d'Este : un plateau surélevé avec priorité à droite

Assurer la continuité des aménagements cyclables sur l'Avenue Lalanne n'est pas possible sans supprimer le stationnement (solution refusée). La Chaussée à Voie Centrale Banalisée (ou Chaucidou) ayant également été refusée, il ne reste que la mise en sens unique ou la zone 30. La mise en sens unique de l'Avenue Lalanne paraît difficile, tant cette avenue joue un rôle structurant dans le réseau viaire de la commune. Aucune solution de report d'un sens de circulation sur d'autres voies parallèles ne semble possible, sans créer une gêne importante aux riverains qui seraient concernés.



La zone 30 restant la seule option possible, il serait nécessaire, pour la conforter, de réaliser un aménagement réducteur de vitesse efficace au niveau de l'intersection de l'Avenue Lalanne avec l'Avenue du Château d'Este.

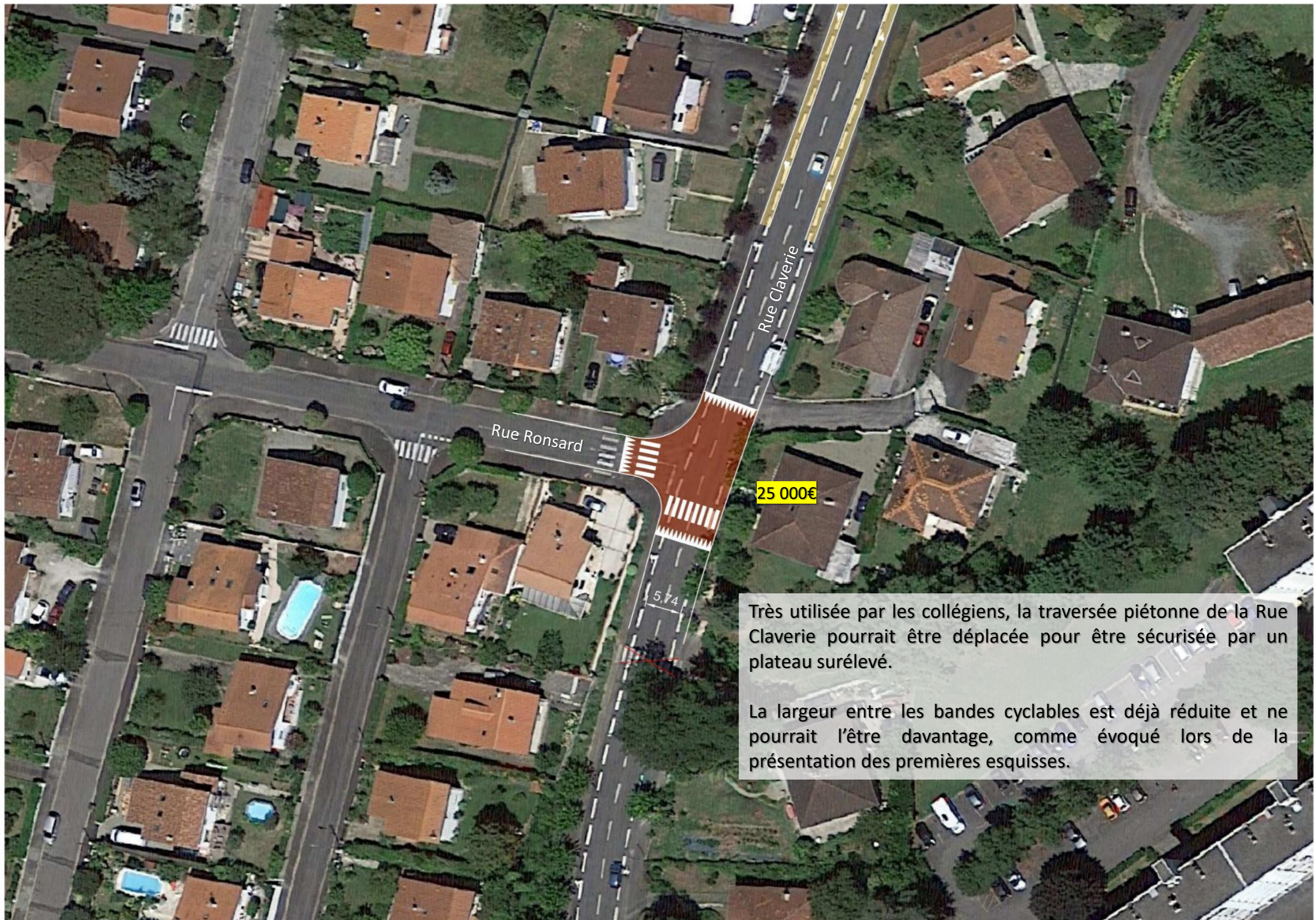
Le fonctionnement avec feux de ce carrefour n'est pas indispensable et consomme beaucoup d'espace inutilement (voies de stockage). En réduisant la géométrie de ce carrefour au strict nécessaire, on pourrait réaliser un plateau surélevé et insérer des bandes cyclables ou des pistes cyclables à hauteur du trottoir. La priorité à droite serait la règle.



Carrefour en plateau



Rue Claverie : sécurisation de la traversée piétonne

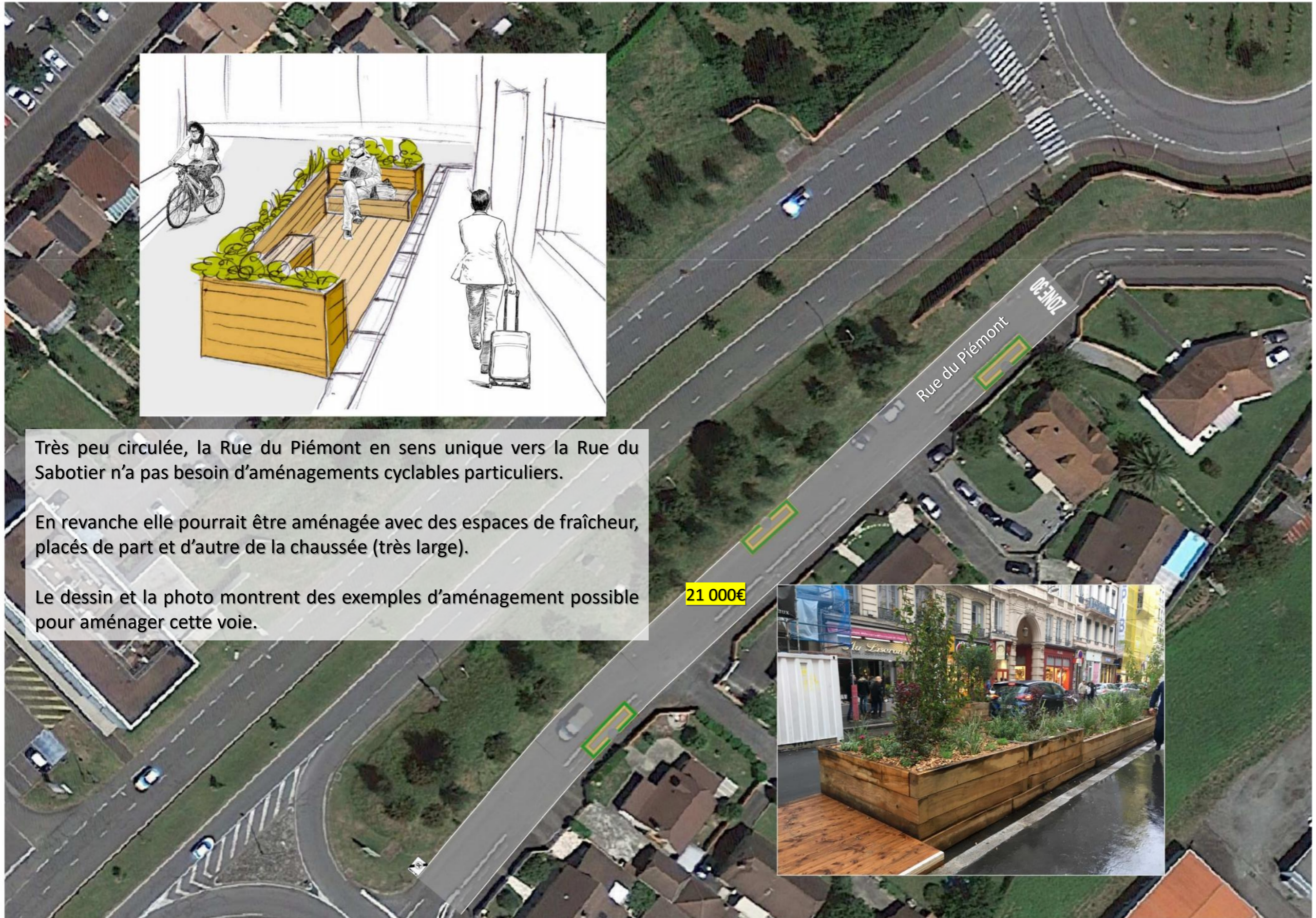


Très utilisée par les collégiens, la traversée piétonne de la Rue Claverie pourrait être déplacée pour être sécurisée par un plateau surélevé.

La largeur entre les bandes cyclables est déjà réduite et ne pourrait l'être davantage, comme évoqué lors de la présentation des premières esquisses.



Rue du Piémont : une rue calme avec des îlots de fraîcheur



Très peu circulée, la Rue du Piémont en sens unique vers la Rue du Sabotier n'a pas besoin d'aménagements cyclables particuliers.

En revanche elle pourrait être aménagée avec des espaces de fraîcheur, placés de part et d'autre de la chaussée (très large).

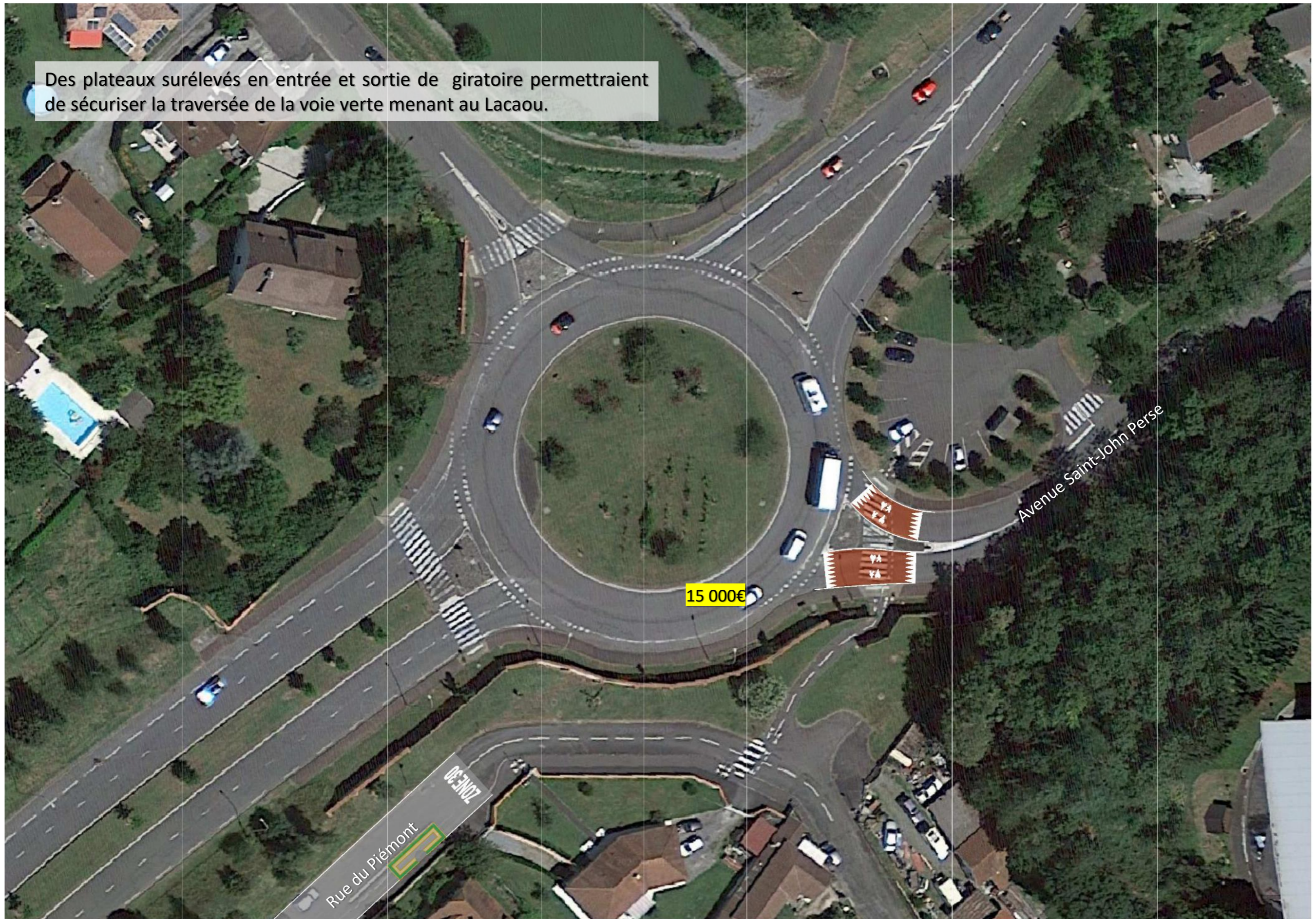
Le dessin et la photo montrent des exemples d'aménagement possible pour aménager cette voie.

21 000€



Avenue Saint-John Perse : des plateaux pour sécuriser la traversée

Des plateaux surélevés en entrée et sortie de giratoire permettraient de sécuriser la traversée de la voie verte menant au Lacaou.



Rue du Sabotier : une écluse en entrée de la zone 30



La Rue du Sabotier est une entrée de la zone 30 du secteur Intermarché et pourrait à ce titre accueillir une écluse.

La mention ZONE 30 serait également marquée, comme pour toutes les entrées des zones 30.

De plus, sur la Route de Bayonne, une traversée cycliste remplacerait la traversée piétonne actuelle. Cette dernière se ferait alors en baïonnette, un peu plus loin sur l'îlot.



Rue de la Plaine : un plateau surélevé pour marquer l'entrée en zone 30

La largeur de la chaussée ne permet pas ici d'implanter des bandes cyclables, le passage en zone 30 constitue une solution.

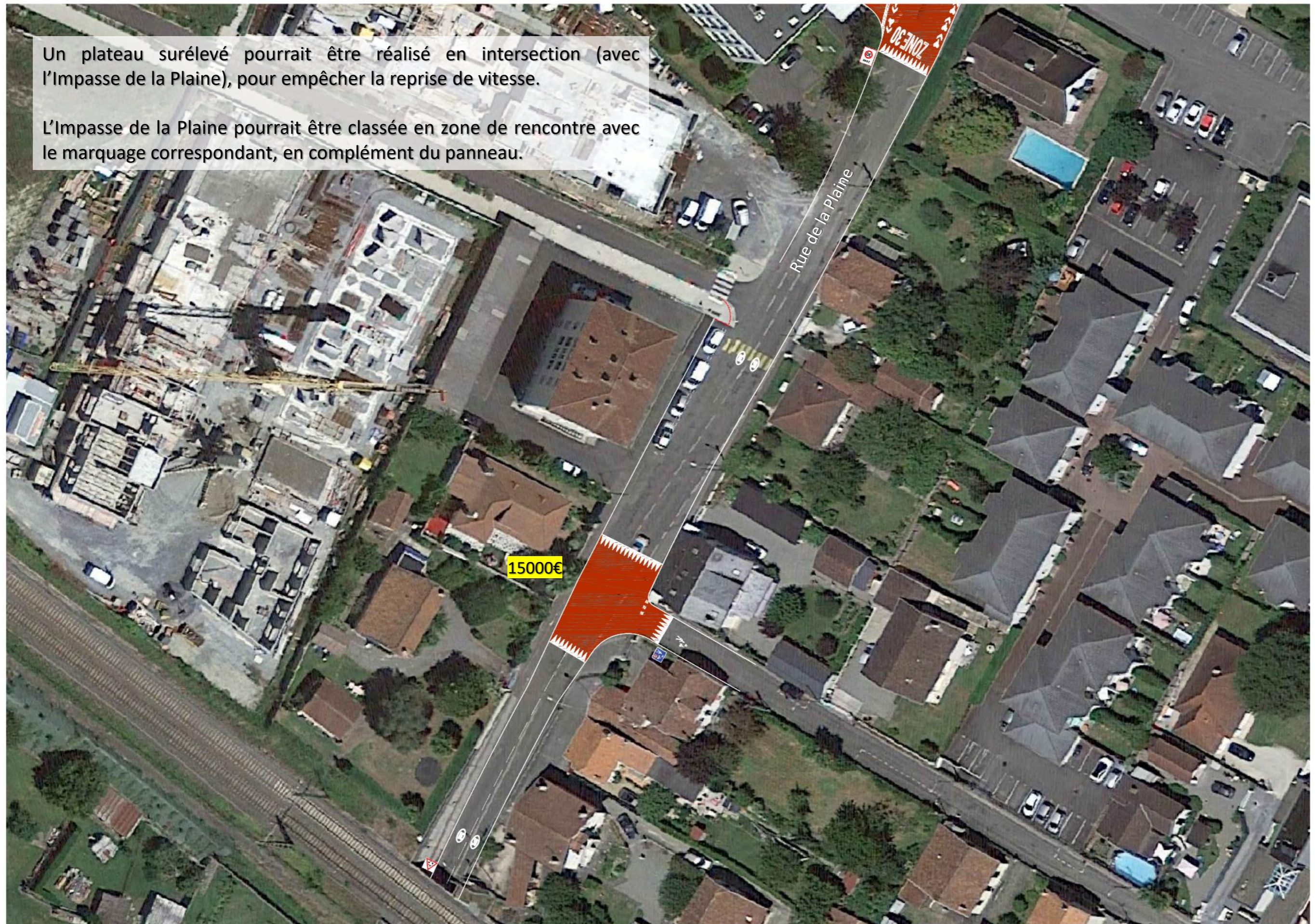
Un plateau surélevé pourrait être réalisé en intersection (avec l'Allée Montesquieu) pour marquer cette entrée et faire respecter la limitation de vitesse.



Rue de la Plaine : un plateau surélevé pour empêcher la reprise de vitesse

Un plateau surélevé pourrait être réalisé en intersection (avec l'Impasse de la Plaine), pour empêcher la reprise de vitesse.

L'Impasse de la Plaine pourrait être classée en zone de rencontre avec le marquage correspondant, en complément du panneau.



Un mini-giratoire pour accéder à la Cité Administrative



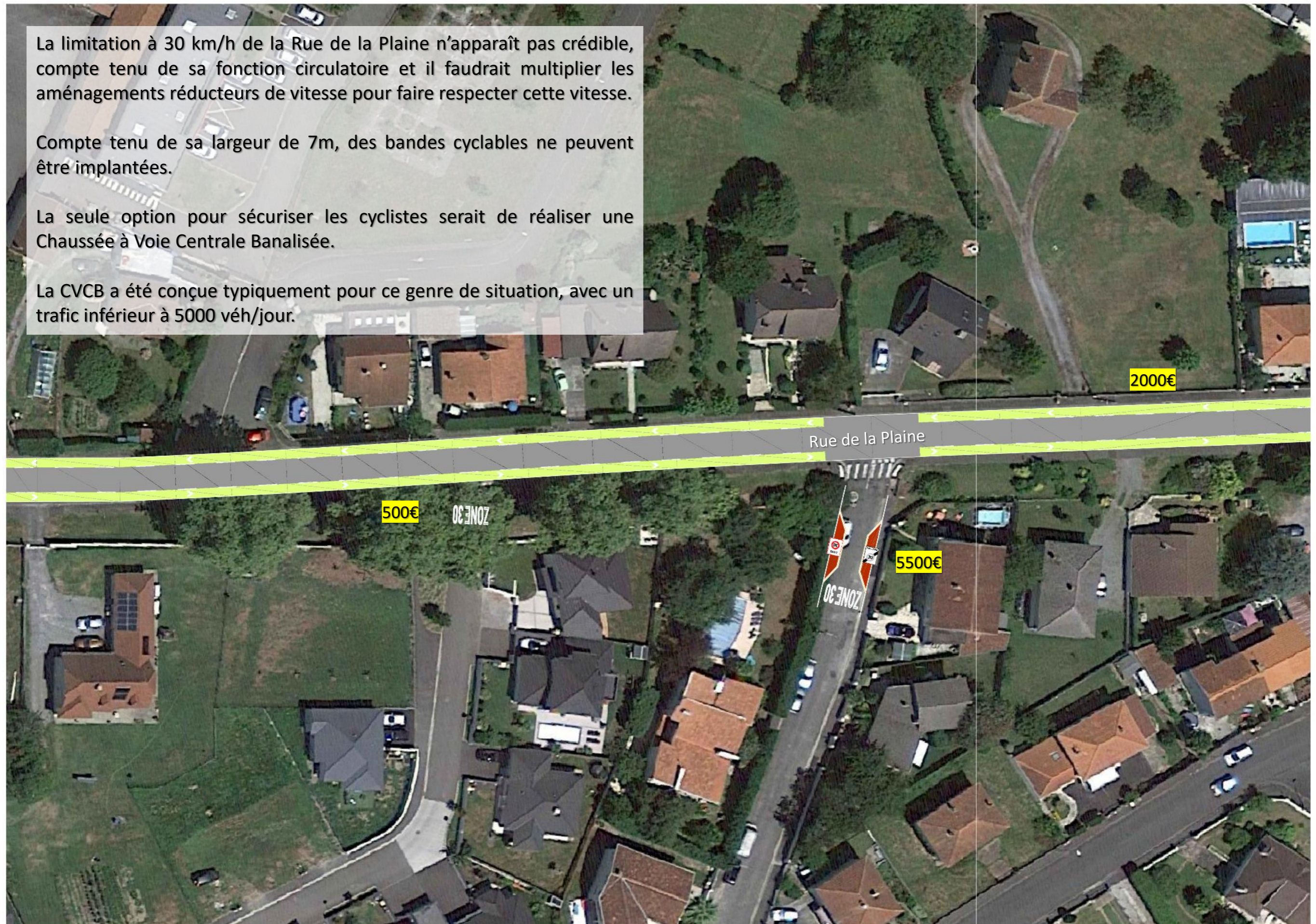
Rue de la Plaine : la Chaussée à Voie Centrale Banalisée, seule option possible

La limitation à 30 km/h de la Rue de la Plaine n'apparaît pas crédible, compte tenu de sa fonction circulatoire et il faudrait multiplier les aménagements réducteurs de vitesse pour faire respecter cette vitesse.

Compte tenu de sa largeur de 7m, des bandes cyclables ne peuvent être implantées.

La seule option pour sécuriser les cyclistes serait de réaliser une Chaussée à Voie Centrale Banalisée.

La CVCB a été conçue typiquement pour ce genre de situation, avec un trafic inférieur à 5000 véh./jour.



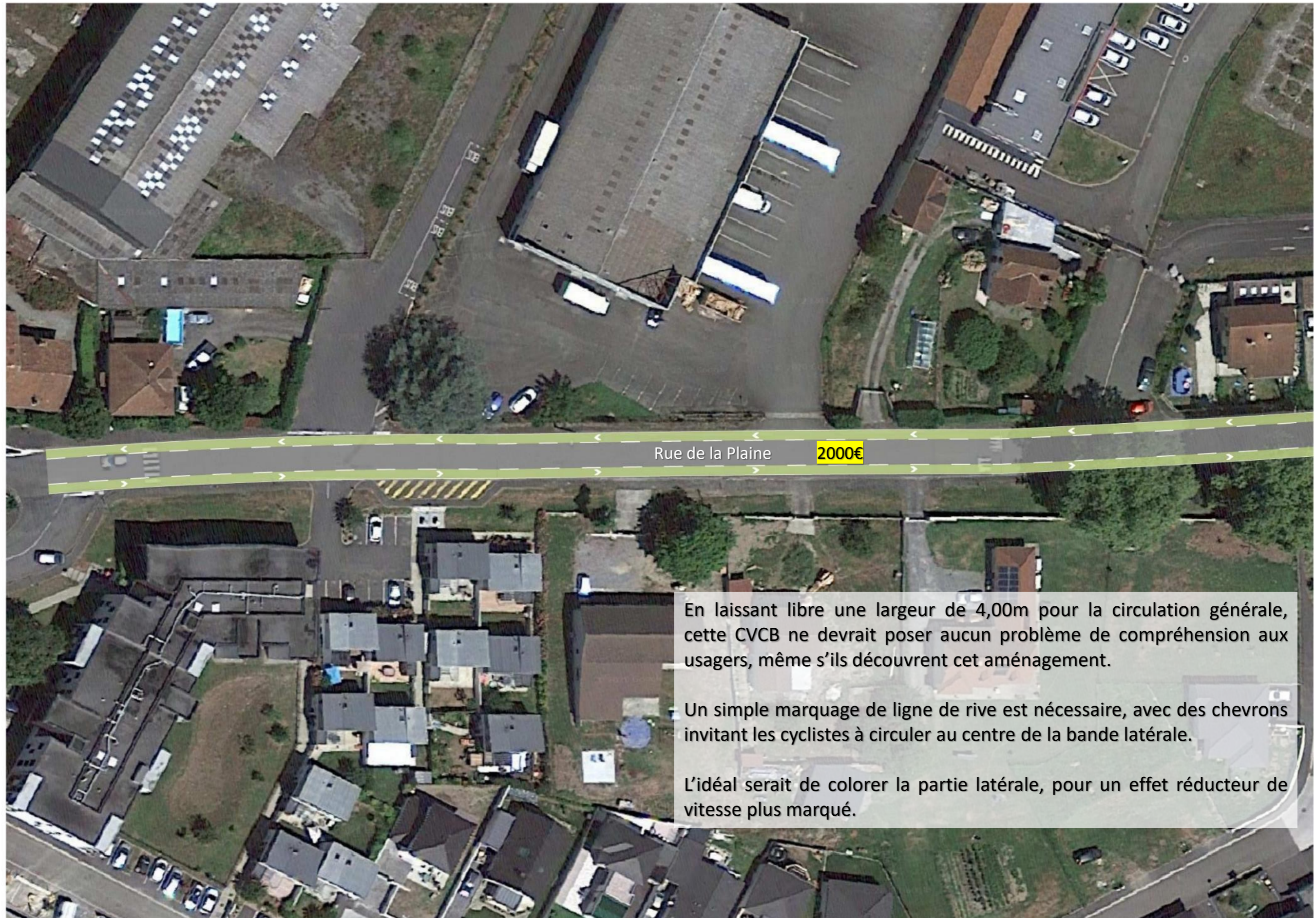
Rue Notre Dame du Thil à Beauvais Réalisation d'une Chaussée à Voie Centrale Banalisée (CVCB) Ou Chaucidou (Chaussée Circulation Douce)



Cliquer sur les images pour lancer les vidéos



Rue de la Plaine : la Chaussée à Voie Centrale Banalisée, seule option possible



Rue de la Plaine 2000€

En laissant libre une largeur de 4,00m pour la circulation générale, cette CVCB ne devrait poser aucun problème de compréhension aux usagers, même s'ils découvrent cet aménagement.

Un simple marquage de ligne de rive est nécessaire, avec des chevrons invitant les cyclistes à circuler au centre de la bande latérale.

L'idéal serait de colorer la partie latérale, pour un effet réducteur de vitesse plus marqué.



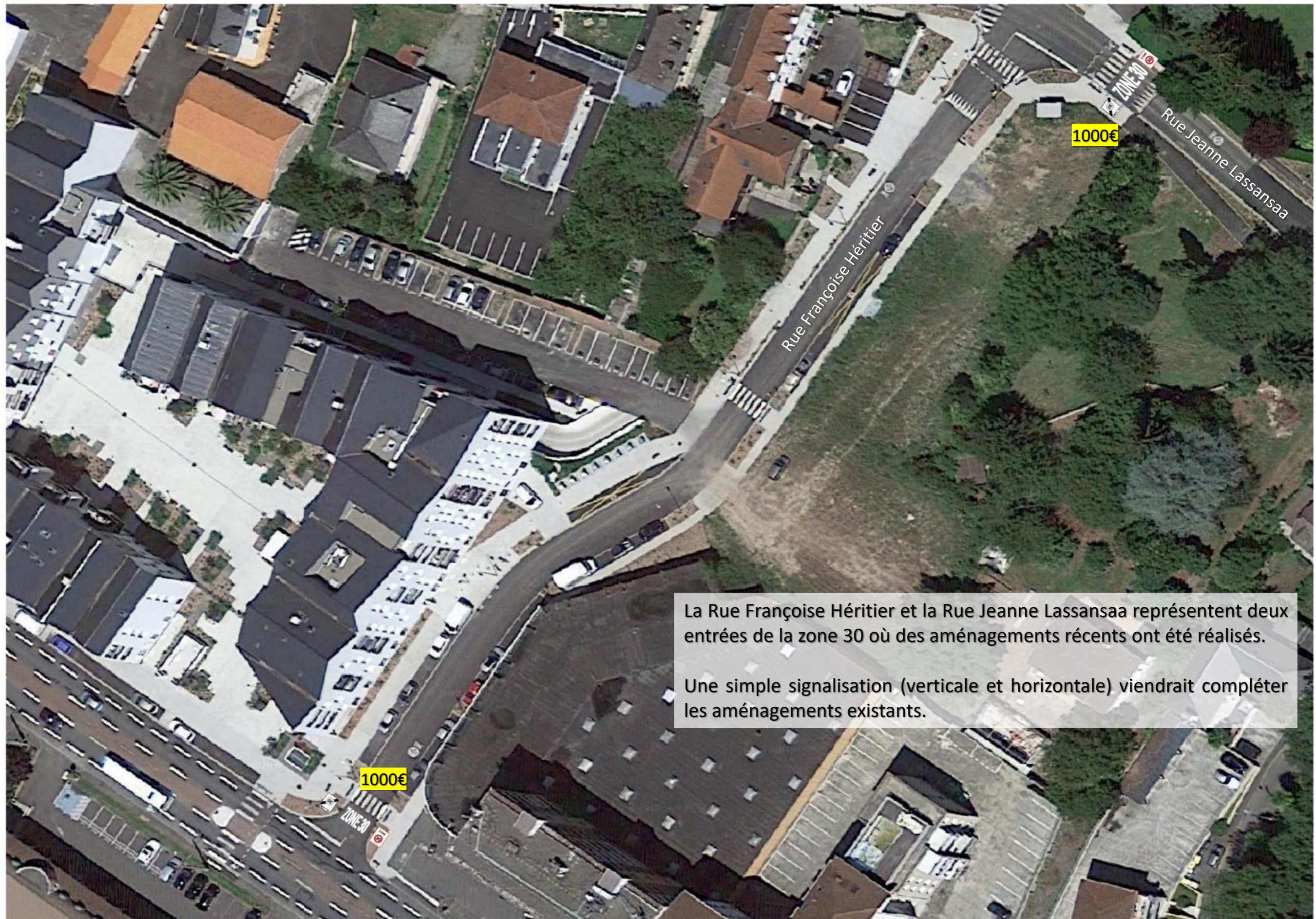
Rue de la Plaine : la Chaussée à Voie Centrale Banalisée, seule option possible



Rue de la Plaine : la Chaussée à Voie Centrale Banalisée, seule option possible



Rue Françoise Héritier : entrée de la zone 30 depuis la Route de Bayonne



Vue d'ensemble des aménagements proposés

Rue Pilar	Ecluse	7500€
Rue de Galas	Marquage ZONE 30	500€
Rue des Pyrénées	Plateau	7500€
Avenue Bellevue	Plateau	7500€
Avenue Tonkin	Plateau	7500€
Rue Saint-Exupéry	Coussins berlinois + marquage ellipses	4000€
Avenue de Lons	Marquages	5000€
Avenue de Lons	Plateau surélevé	6500€
Avenue de Lons	Mini-giratoire	45000€
Rue d'Alençon	Signalisation entrée Z30	1000€
Rue de Rouen	Plateau	7500€
Avenue de la Résistance	Marquages + coussins berlinois	15000€
Rue Gensemin	Mini-giratoire	80000€
Rue des Rosiers	Marquages	2000€
Avenue Montilleul	Plateau	7500€
Rue des Tamaris	Plateau	7500€
Lalanne/Château d'Este	Plateau surélevé	70000€
Rue Claverie	Plateau en intersection	25000€
Rue du Piémont	Espaces de fraîcheur	21000€
Avenue Saint-John Perse	Plateaux surélevés	15000€
Rue du Sabotier	Plateau	7500€
Rue de la Plaine	Marquages	1000€
Rue de la Plaine	Plateaux surélevés	30000€
Cité Administrative	Mini-giratoire	25000€
Rue de la Plaine	Chaucidou	4000€
Rue de la Plaine	Plateau + Marquage Zone 30	8500€
Rue François Héritier	Signalisation entrée Z30	1000€
Rue Jeanne Lassansaa	Signalisation entrée Z30	1000€
TOTAL HT		428000€



Risques d'accidents sur les aménagements de type bande cyclable

Parmi les différents types d'accidents impliquants des cyclistes, ceux provoqués par les ouvertures de portière intempestives sont de ceux qui reviennent souvent.



En effet, lorsqu'une bande cyclable longe du stationnement, une ouverture de portière représente un risque important, et ce pour plusieurs raisons :

- La bande cyclable longe généralement le côté où se trouvent les conducteurs, les ouvertures de portières sont donc les plus fréquentes,
- La bande cyclable incite le cycliste à ne pas s'éloigner du bord de la chaussée.

Une ouverture de portière peut provoquer un accident selon plusieurs scénarios :

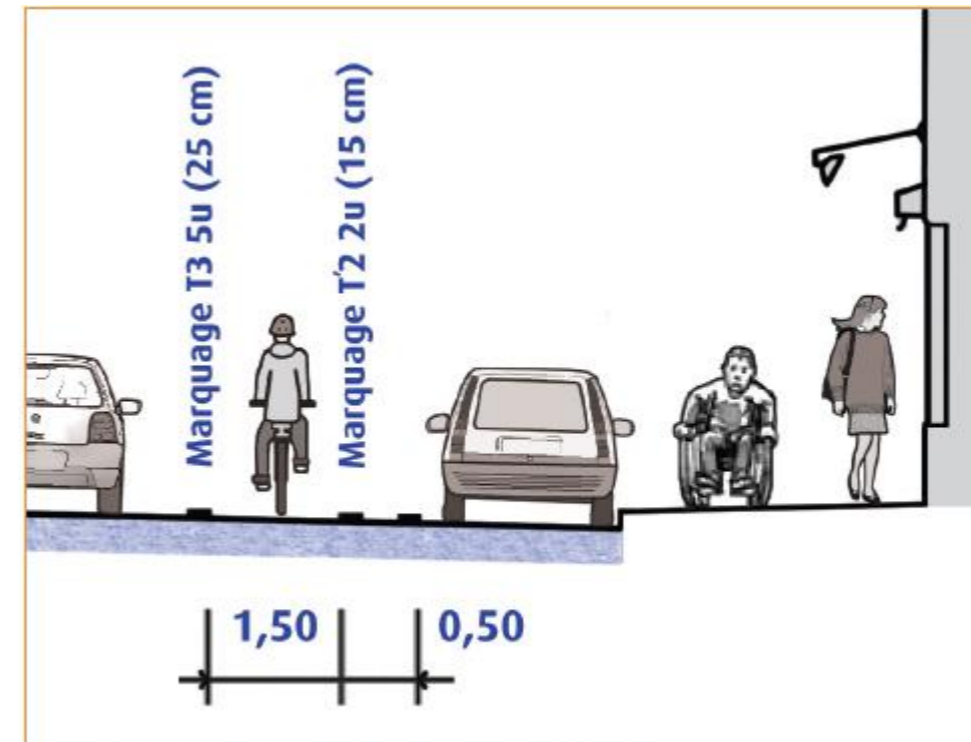
- Le cycliste percute la portière.
- Le cycliste fait un brusque écart pour éviter la portière et chute.
- Le cycliste se déporte pour éviter la portière et est heurté par un autre véhicule qui le suit.

Une manœuvre de stationnement (sortie de stationnement notamment) aura les mêmes conséquences.

Sur la commune de Billère, ce risque a été signalé, dans la phase de diagnostic, sur les Avenues Lalanne et du Château d'Este. Il est également présent sur la Route de Bayonne.

Pour éviter ces accidents, il existe une solution simple : ajouter une zone tampon de 0,50m de large le long du stationnement.

On notera finalement que, en l'absence de bande cyclable, le code de la route autorise les usagers des bandes cyclables à se déporter à gauche pour assurer leur sécurité (article R412-9 : *Sur les voies où la vitesse maximale autorisée n'excède pas 50 km/h, un conducteur d'engin de déplacement personnel motorisé ou de cycle peut s'écarter des véhicules en stationnement sur le bord droit de la chaussée, d'une distance nécessaire à sa sécurité.*).



Exemple de signalisation de l'espace tampon



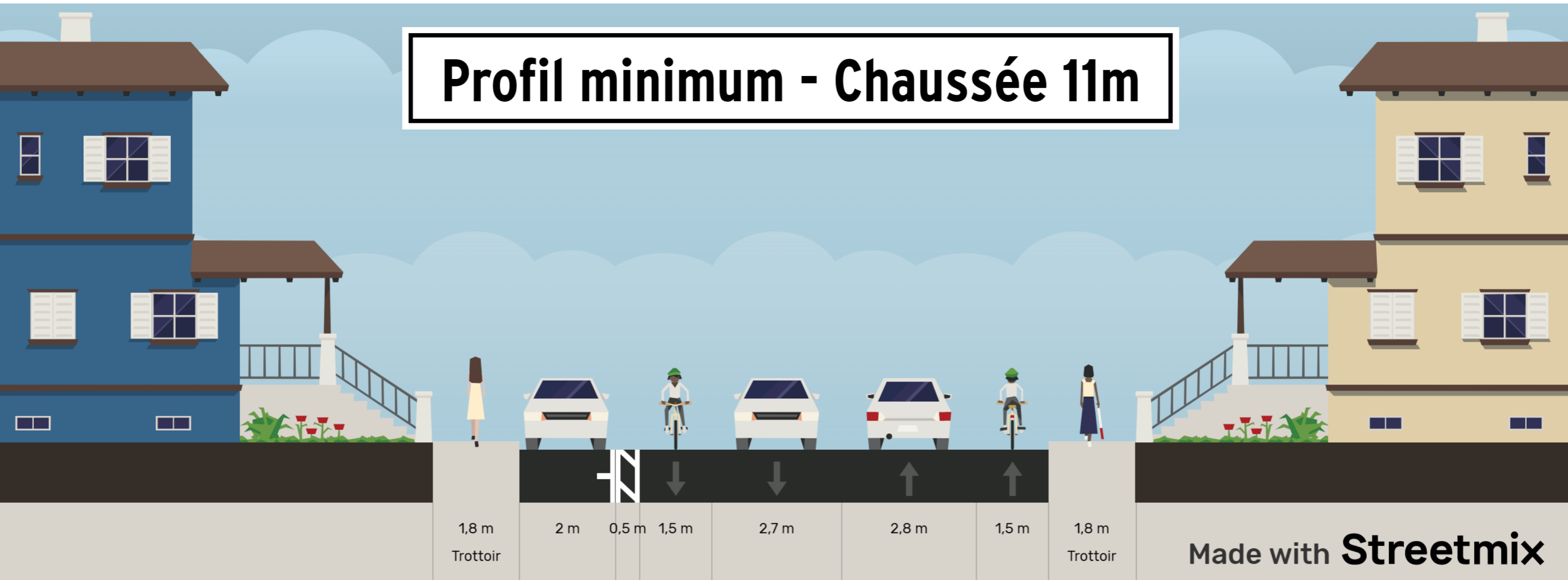
Espace tampon en cas de stationnement longitudinal



Aménagement : voie double sens + stationnement d'un seul côté

On voit ci-dessous le profil minimum pour l'aménagement d'une voie à double sens avec bandes cyclables des deux côtés et stationnement d'un seul côté de la chaussée, comme Avenue du Château d'Este. Aujourd'hui la chaussée (stationnement compris) sur l'Avenue du Château d'Este a une largeur de 10m.

Profil minimum - Chaussée 11m



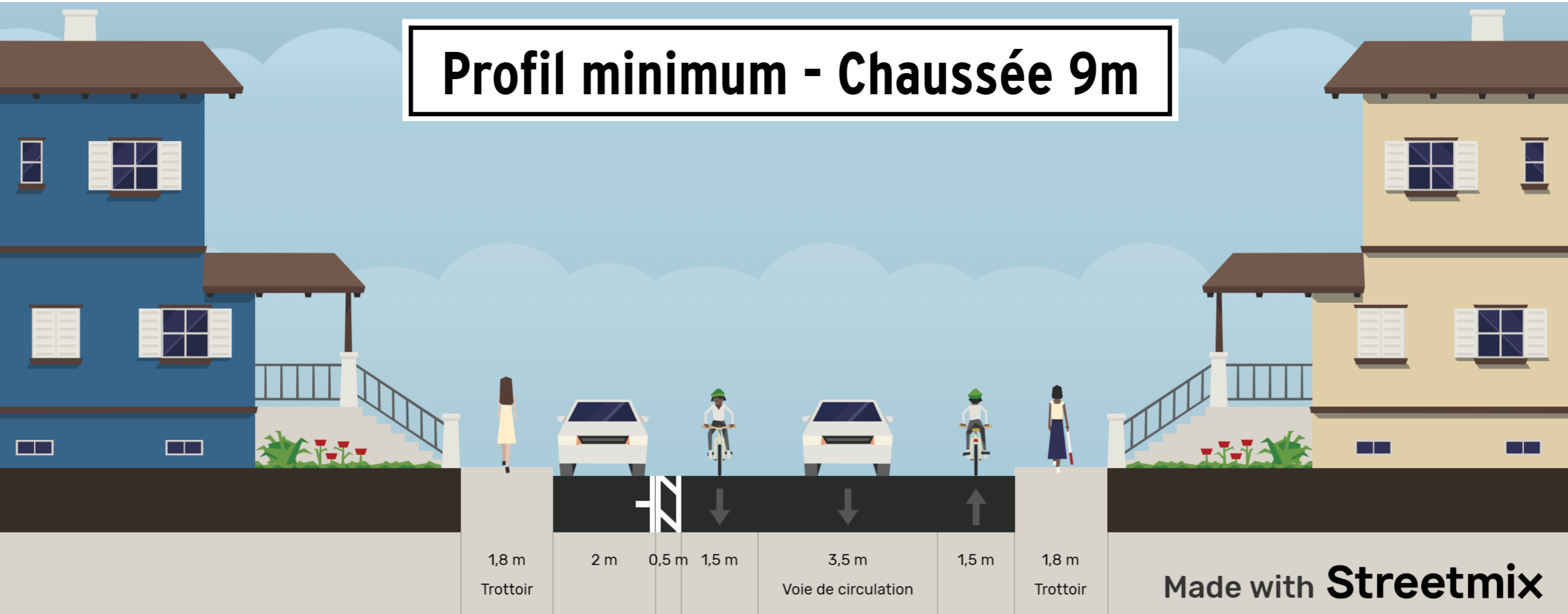
Made with **Streetmix**



Aménagement : voie double sens + stationnement d'un seul côté

On voit ci-dessous le profil minimum pour l'aménagement d'une voie à sens unique avec bandes cyclables des deux côtés et stationnement d'un seul côté de la chaussée.

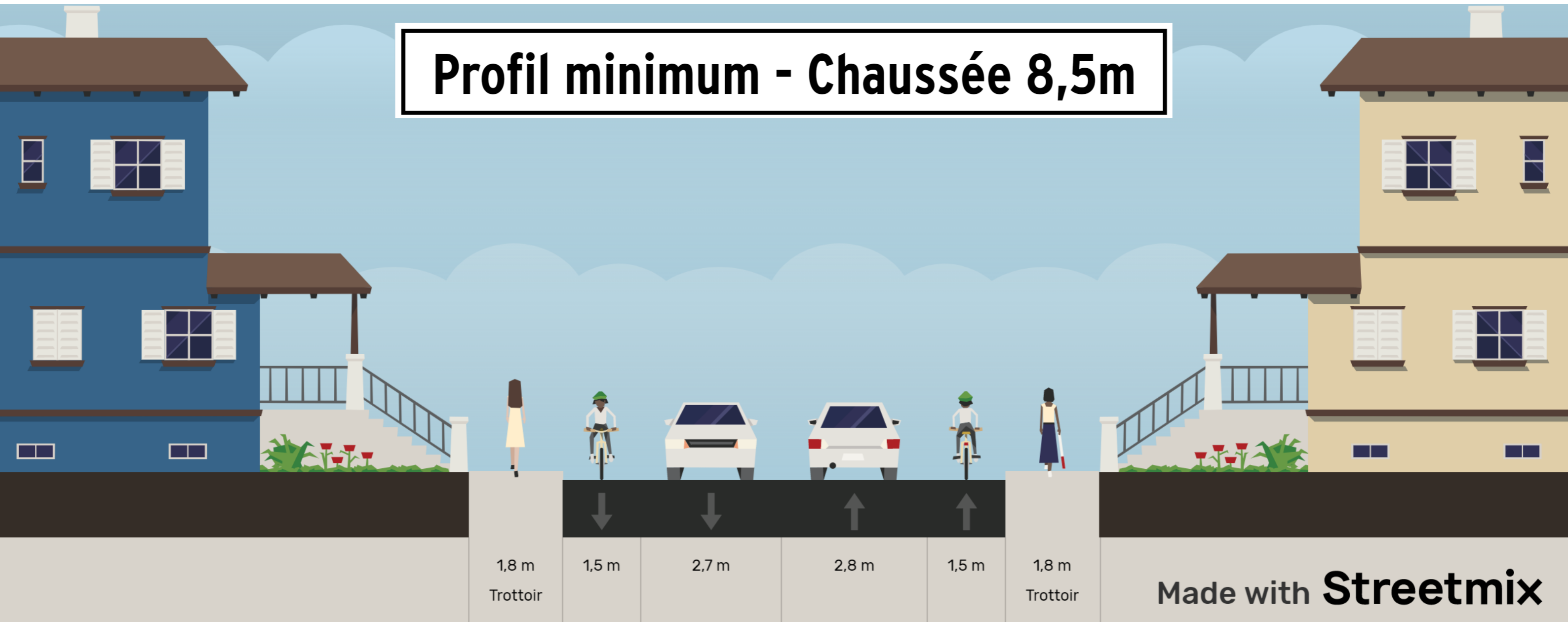
Profil minimum - Chaussée 9m



Aménagement : voie double sens sans stationnement

On voit ci-dessous le profil minimum pour l'aménagement d'une voie à double sens avec bandes cyclables des deux côtés et sans stationnement.

Profil minimum - Chaussée 8,5m



Made with **Streetmix**

