



Schéma Directeur des Circulations Douces à Noisy-le-Roi

Présentation du lundi 10 mai 2021



PREMIÈRE ORIENTATION

Le plan ci-dessous situe les principaux équipements et commerces de Noisy-le-Roi. Il montre aussi les itinéraires empruntés par les bus et les poids lourds de plus de 3,5 tonnes.

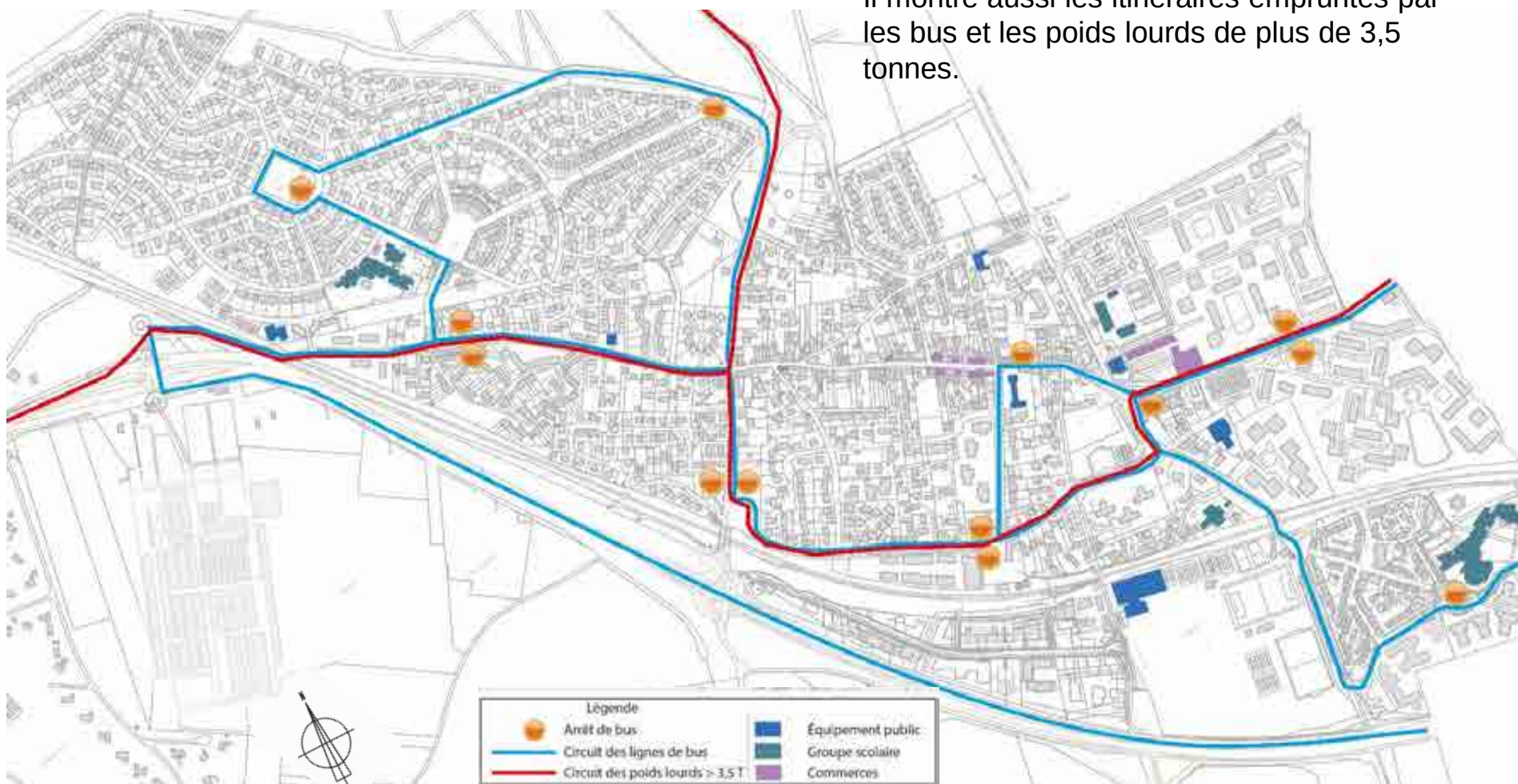
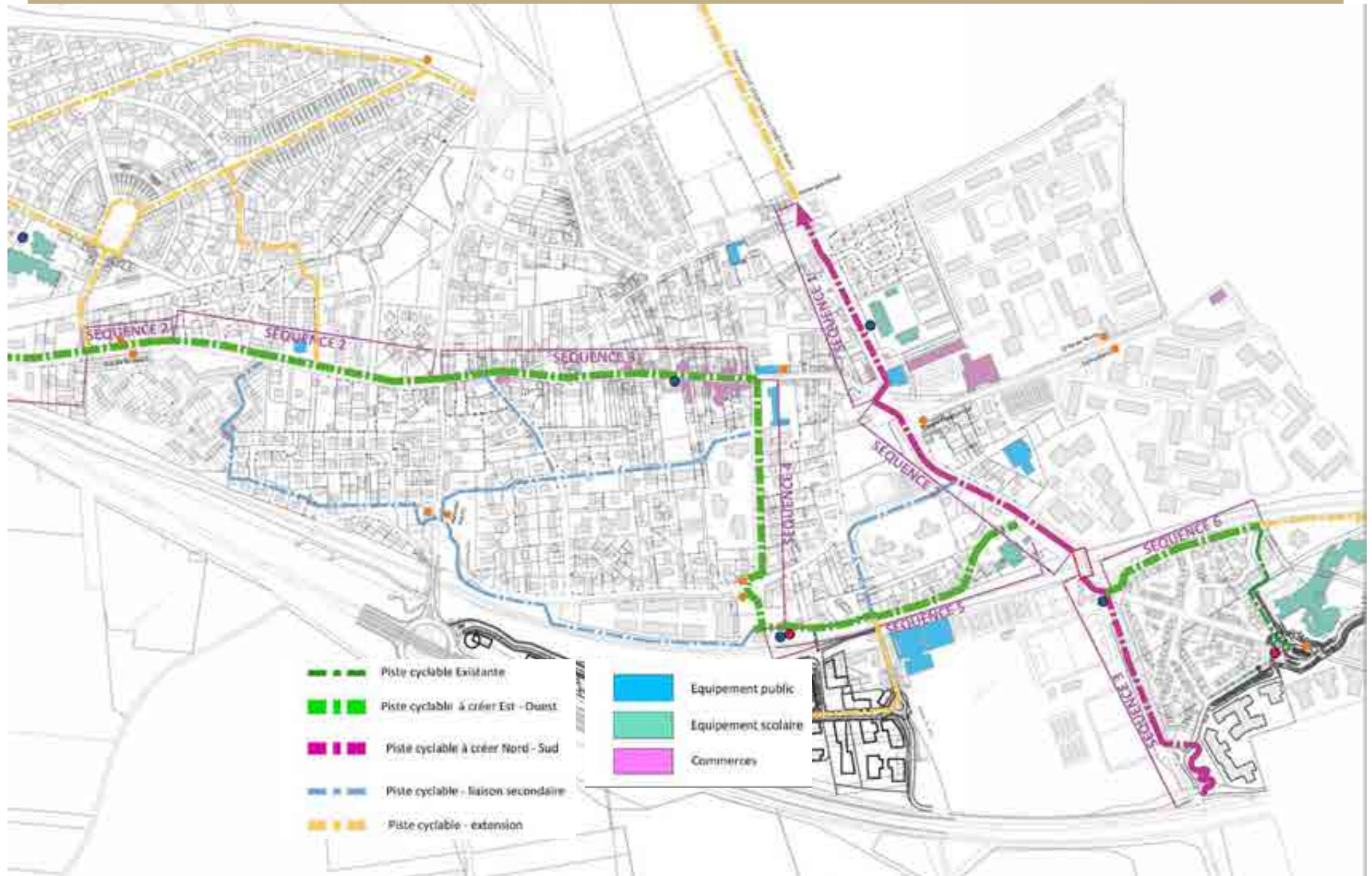


SCHÉMA DIRECTEUR DES CIRCULATIONS DOUCES



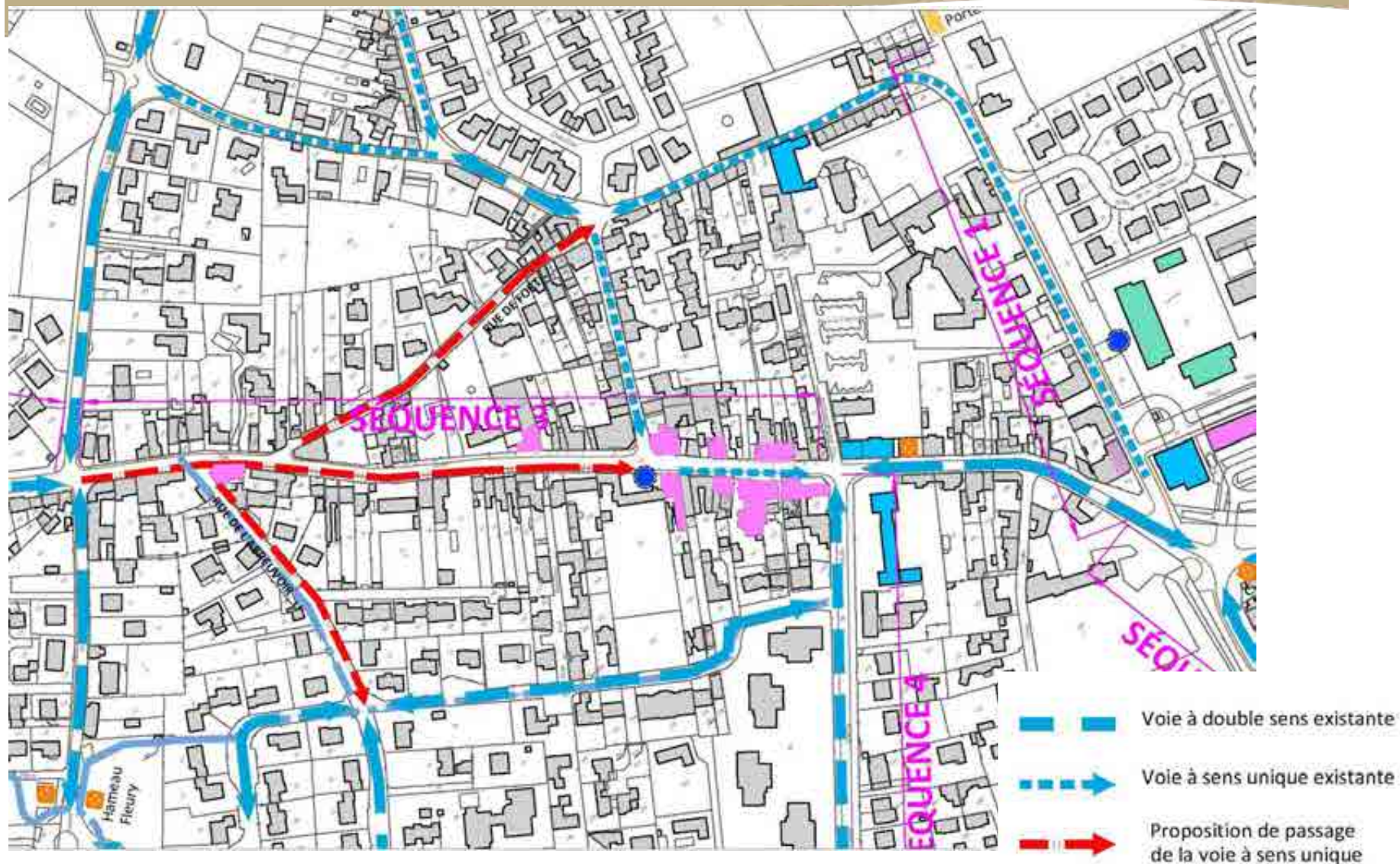
AXE EST – OUEST : Séquences 1, 2 et 3



AXE EST – OUEST : Séquences 4, 5 et 6



AXE EST - OUEST: Séquence 3 - Changement de sens de circulation



AXE EST - OUEST: Séquence 3 – Changement de sens de circulation

Pour faciliter la création d'une piste cyclable dans la séquence 3 de l'axe Est-ouest, **il est proposé de modifier le sens de circulation automobile de la rue André Le Bourblanc**, entre la rue du maréchal Foch et la rue du cardinal de Retz, aujourd'hui à double sens.

Il est proposé de **créer un sens unique vers l'est**, à l'instar de la situation actuelle pour la partie est de la séquence 3, située entre la rue du Maréchal Foch et l'avenue Charles de Gaulle.

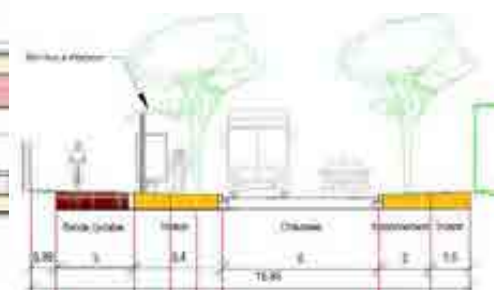
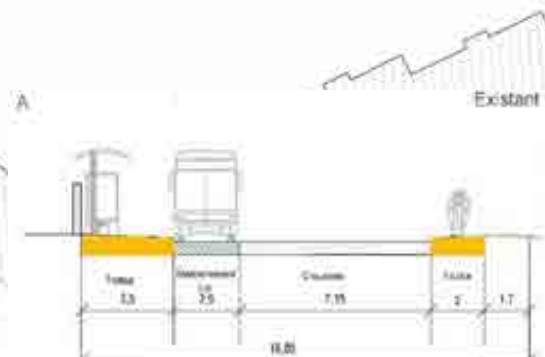


Pour la partie Est de la séquence 3, la plus commerçante du centre bourg (située entre la pharmacie et la mairie), il est proposé de créer une zone de rencontre où la circulation est limitée à 20 km/h, et où les piétons et les cycles sont prioritaires par rapport aux automobiles.



AXE EST – OUEST : Séquence 2 – partie 1

État projeté



AXE EST – OUEST : Séquence 2

Le projet consiste à **créer une piste bi-directionnelle de 2,50 à 3,00 m de large sur le trottoir nord.**

La chaussée de 7,15 m actuellement (mais ponctuellement occupée par du stationnement longitudinal) sera ramenée à 6 m de large, pour maintenir un passage aisé pour les bus, **tout en cherchant à ralentir la vitesse.**

L'arrêt de bus existant (en encoche) sera positionné sur la chaussée.

Le stationnement existant aujourd'hui implanté sur les 2 côtés de la rue, sera implanté sur le côté sud.

L'offre existante de 40 places (sans compter les 6 places condamnées par Vigipirate devant la gendarmerie) sont restituées, mais avec un décalage de l'offre vers l'ouest.

La résidence des Prés de Renneuil dispose d'un espace planté entre les bâtiments et la rue qui est susceptible d'accueillir une aire de stationnement – traitée comme une contre-allée d'une capacité de 13 places, option permettant d'augmenter cependant l'offre sur le secteur.



AXE EST – OUEST :

Séquence 2 – variante contre allée sur Résidence Pré de Renneuil



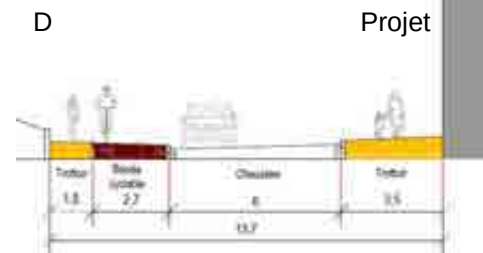
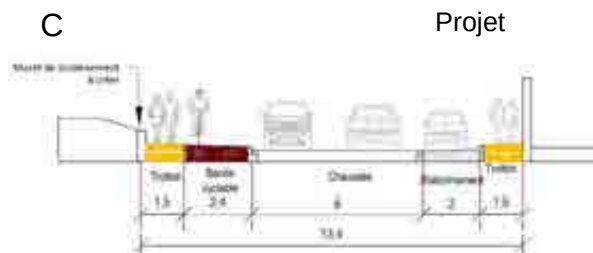
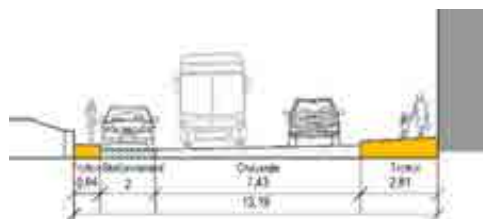
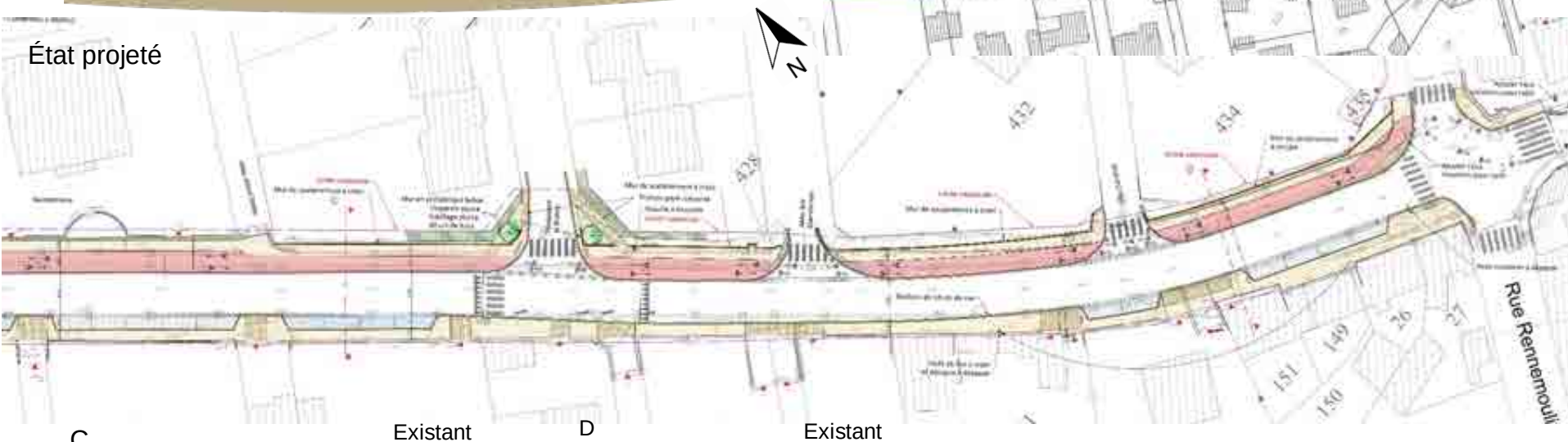
État projeté



AXE EST – OUEST : Séquence 2 – partie 2

État existant

État projeté



Les emprises de la partie Est de la séquence sont plus étroite et nécessiteront de conserver ou créer des murets de soutènement, pour retenir les talus existants.

La largeur de la piste cyclable sera ponctuellement un peu réduite par rapport à la norme (2,50 m minimum de large et 3,00 m préconisé par Cerema.)

AXE EST – OUEST : Séquence 3 – Partie Ouest

Etat existant

État projeté



AXE EST – OUEST : Séquence 3 – Partie Ouest

La séquence 3 de l'axe Est-Ouest est située entre la rue du Cardinal de Retz et l'avenue Charles de Gaulle. D'une longueur de 430 m, elle comprend 3 parties:

- A l'ouest une partie étroite sur 180 m de long,
- Une partie plus large sur environ 140 m, permettant du stationnement sur les 2 côtés de la rue
- Une partie étroite et commerçante (entre rue du Maréchal Leclerc et avenue Charles de Gaulle).

Il est proposé de créer une piste sur le trottoir nord sur les parties Ouest et centrale, pour les sens est ouest des cycles, sauf ponctuellement quand la largeur de chaussée est inférieure à 3,50 m. Dans ce cas, la piste devient une bande cyclable sur chaussée.



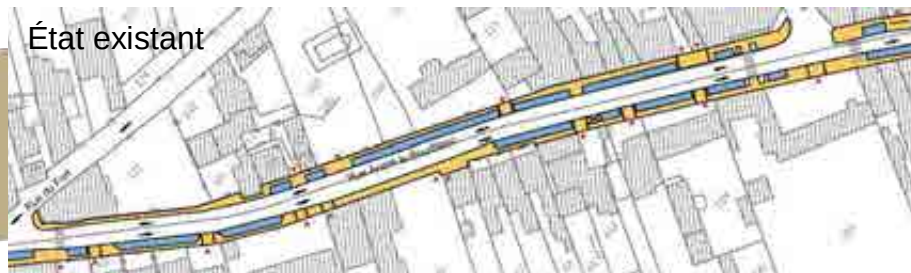
La proposition permet d'implanter la piste cyclable et de augmenter l'offre en stationnement, qui passe de 46 places à 65 places (hors partie est).

La coupe ci-après montre l'implantation de la bande cyclable sur chaussée dont l'emprise est de 4,50 m, y compris la bande cyclable.

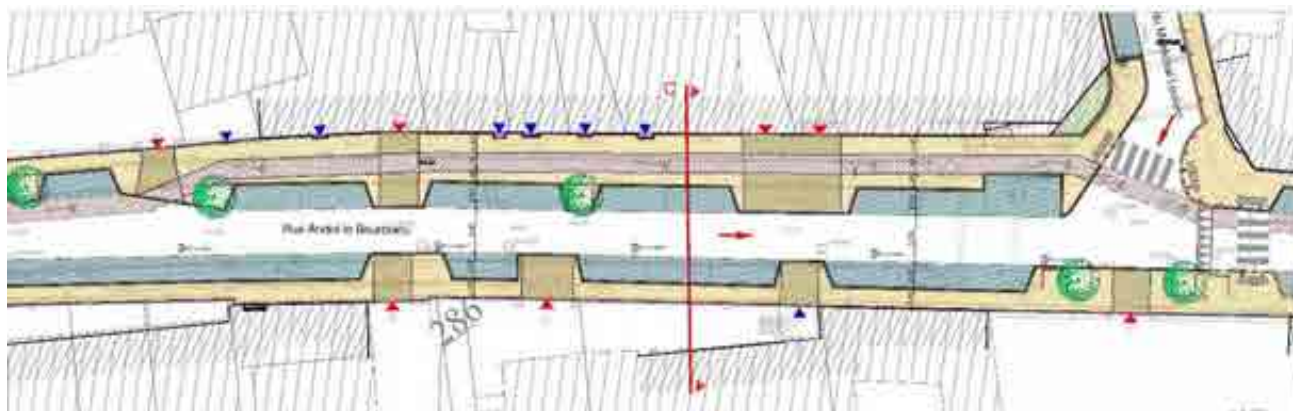
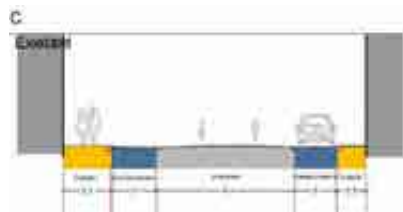
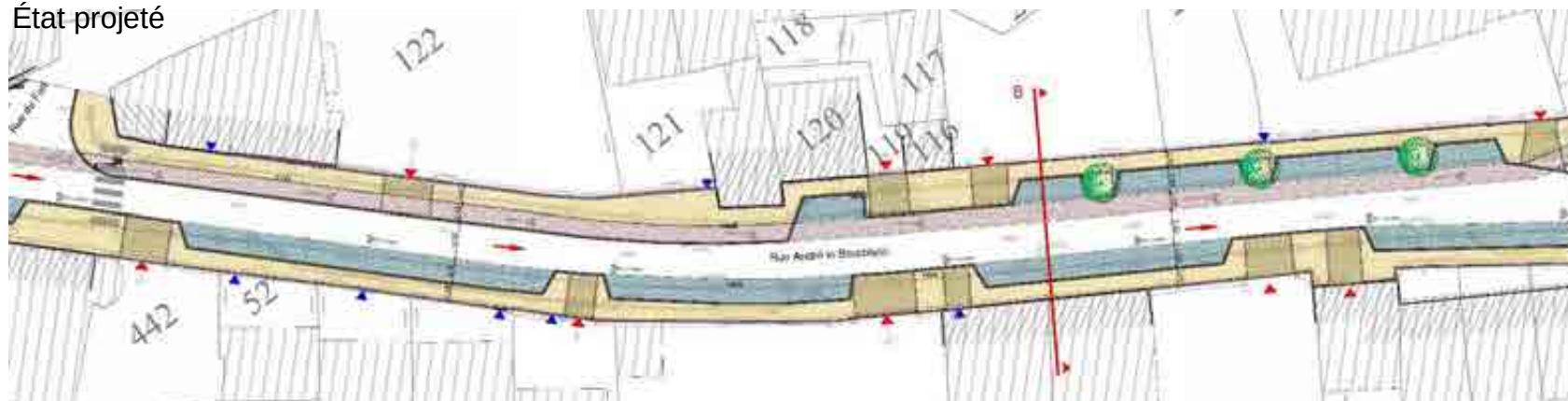


AXE EST – OUEST : Séquence 3 - Partie centrale

État existant



État projeté

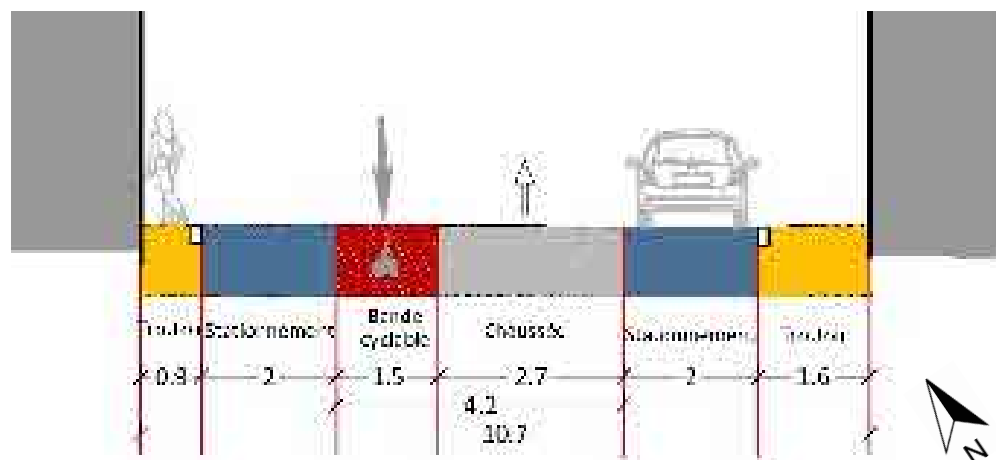
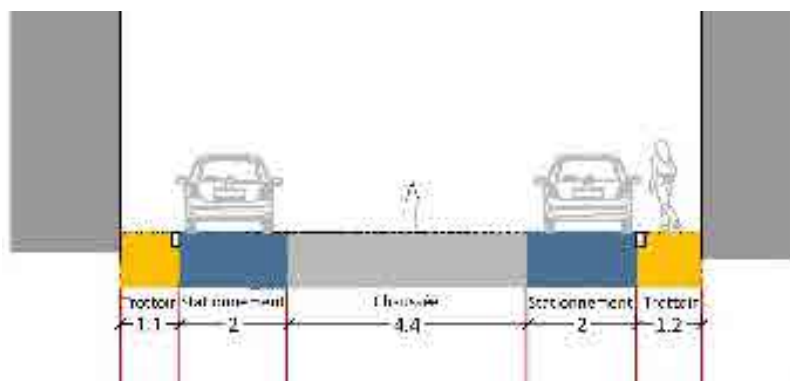
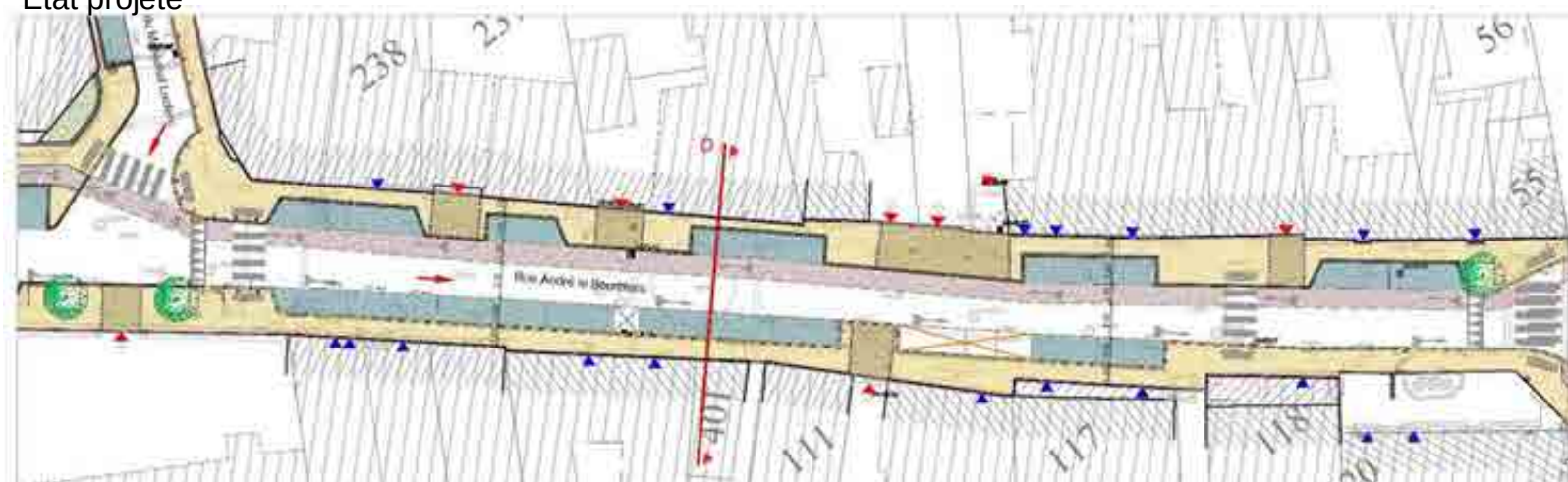


AXE EST – OUEST : Séquence 3 – Est - Commerces

État existant



État projeté



AXE EST – OUEST :

Séquence 3 – Est - Commerces

La partie Est de la séquence 3, située entre la rue du Maréchal Leclerc et l'avenue Charles de Gaulle a une longueur de 100 m environ et une emprise variable de 11 m en moyenne.

Cette partie correspond aux commerces du centre bourg. Elle accueille aujourd'hui du stationnement des 2 côtés, avec des trottoirs peu larges.

La proposition de base consiste à créer un contre sens cyclable sur la chaussée avec une signalisation horizontale et verticale adaptée (cf. fiche Cerema sur DSC), et de conserver l'offre en stationnement existante, soit 19 places matérialisées et 2 emplacements livraison, (limités dans le temps à la période de 7h à 11 h du matin).



AXE EST – OUEST : Séquence 3 – Est - Commerces

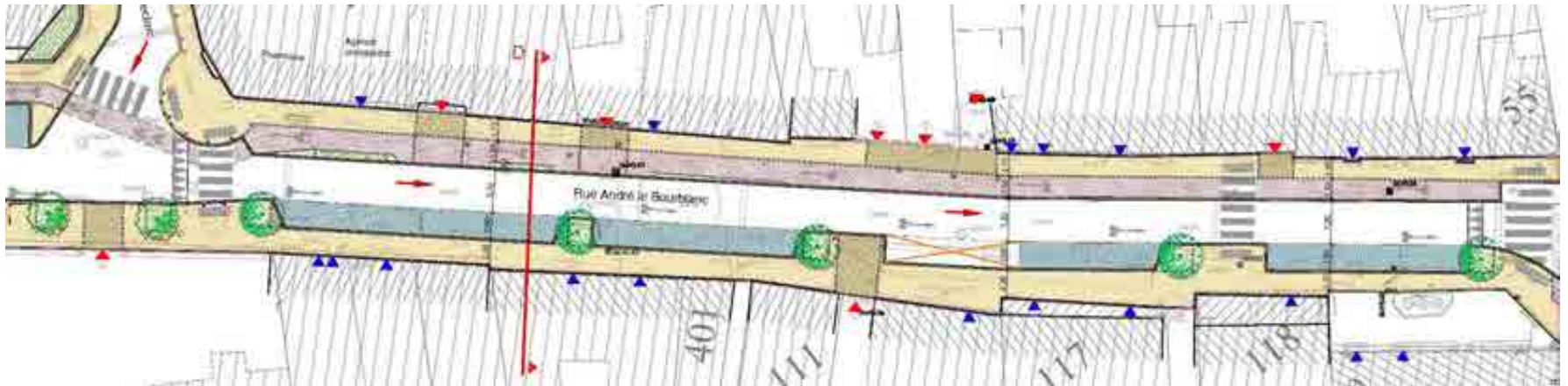
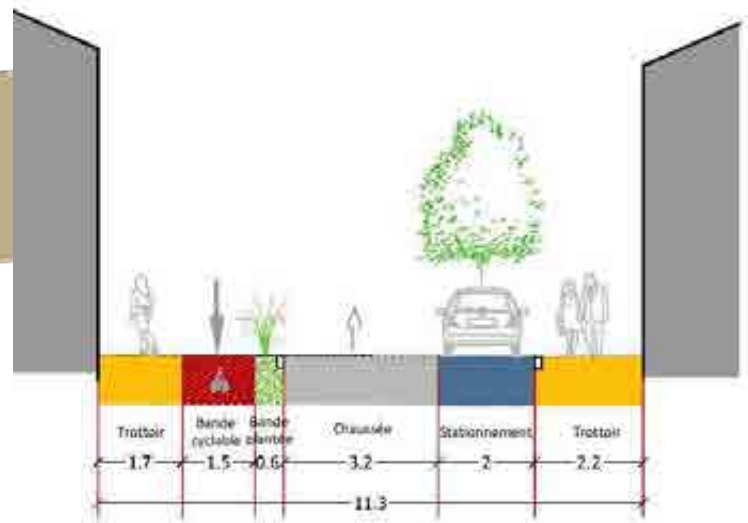
La planche suivante montre une variante possible à cette proposition de base, qui supprime une partie du stationnement pour un traitement plus qualitatif, et un encombrement moindre de l'espace public par les automobiles, que permet d'envisager l'augmentation significative de l'offre en stationnement autour de ce tronçon spécifique (cf. bilan stationnement, ci-après).

La variante propose un stationnement longitudinal sur le seul côté sud, avec 12 places et 2 pour la livraison.

Elle permet de dégager une emprise pour créer une piste sur trottoir, ou une emprise sur chaussée, et de planter quelques arbres.



AXE EST – OUEST : Séquence 3 – Commerces - Variantes



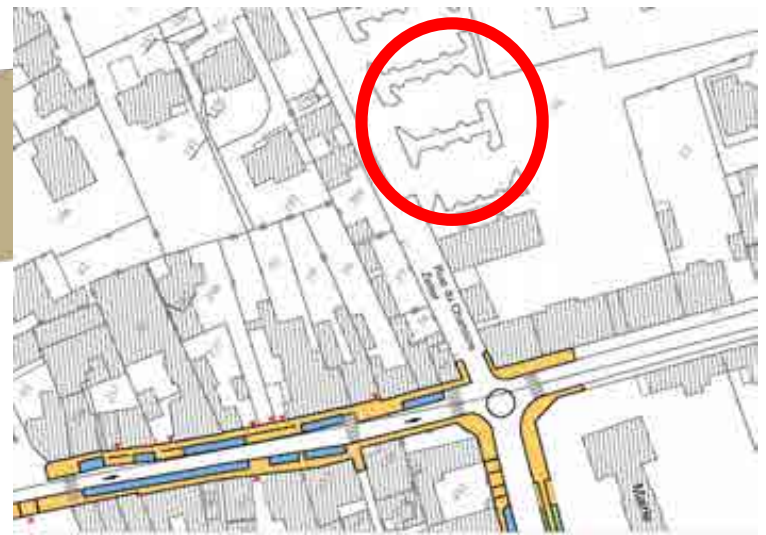


État projeté



État existant

AXE EST – OUEST : Proposition aménagement parking Chanoine Zeller



État existant



État projeté

AXE EST – OUEST : Projet de stationnement Chanoine Zeller

Aujourd'hui les places sont implantées à 45° par rapport aux allées, et disposées en 3 paliers topographiques, séparés par des talus.



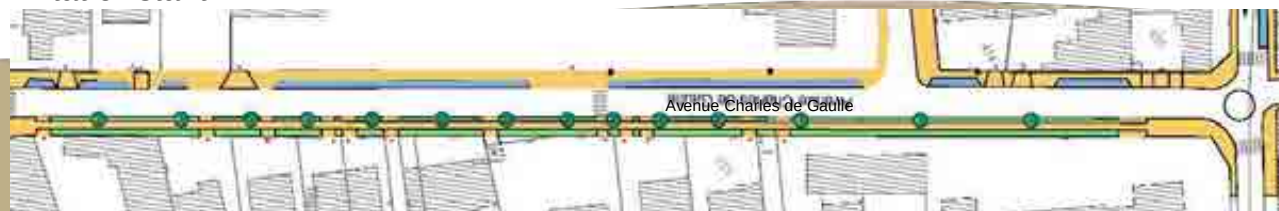
La proposition consiste à réduire la largeur des talus, de manière à élargir la largeur des travées et permettre d'implanter les places perpendiculairement aux travées.

Cette nouvelle organisation permet de passer le stationnement **de 65 à 82 places, soit un gain de 17 places**, sans intervention sur la partie occupée par un bâtiment en préfabriqué.

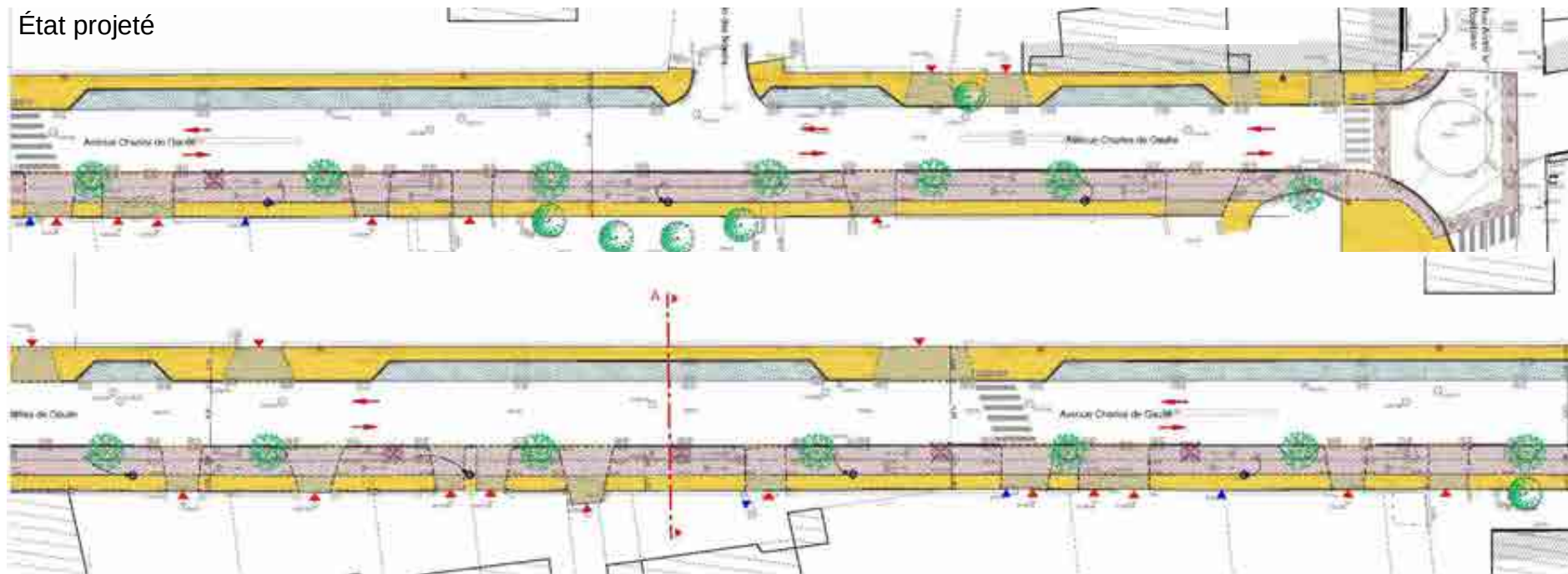


AXE EST – OUEST : Séquence 4

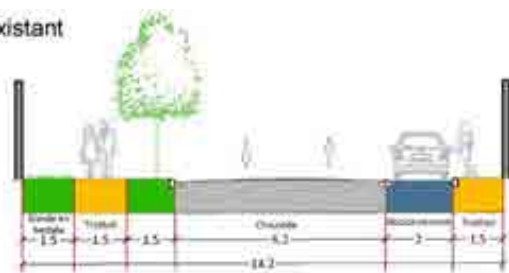
État existant



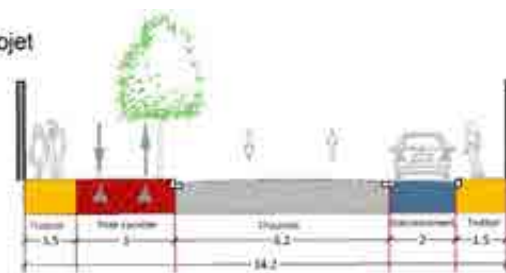
État projeté



Existant



Projet



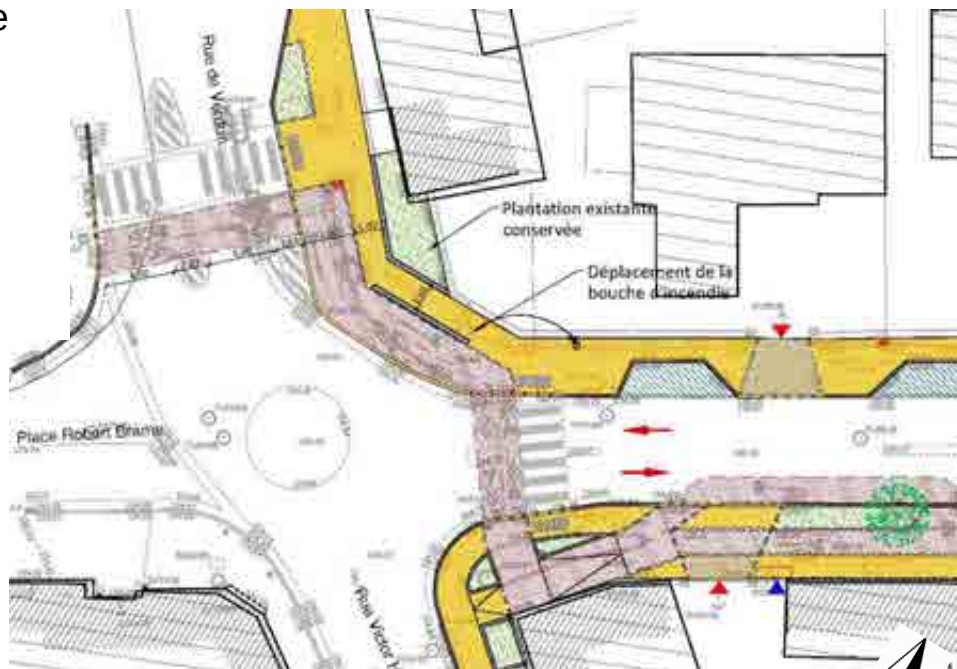
AXE EST – OUEST : Séquence 4

La proposition consiste à créer une piste bi-directionnelle sur le trottoir est, d'une largeur de plus de 4m, tout en maintenant un trottoir de 1,50 m et les arbres existants (sauf 4 ou 5 qui seront remplacés).

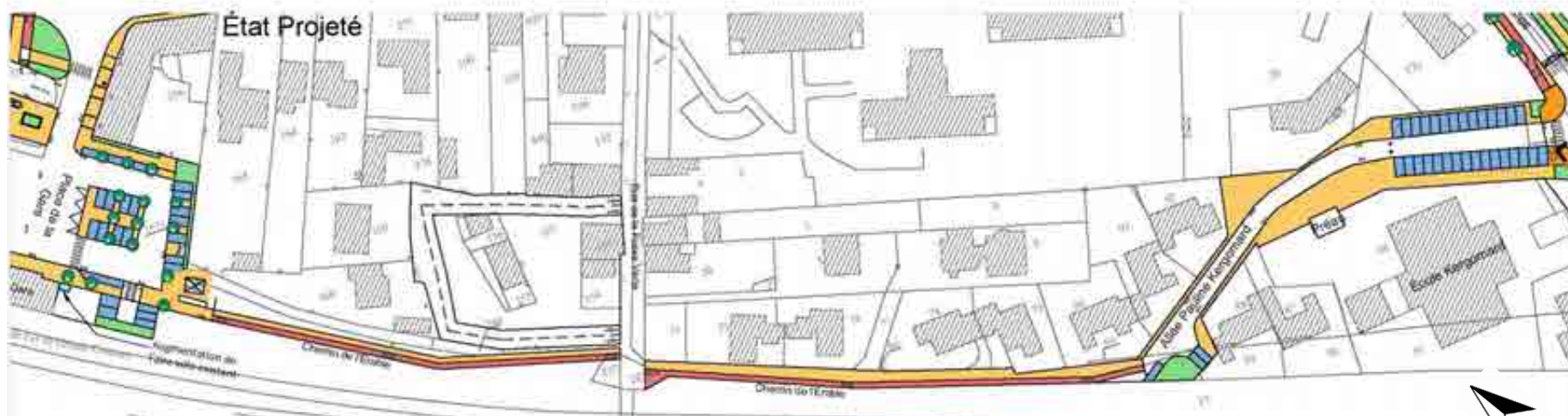
Carrefour rues de Verdun -V. Hugo / Av. de Gaulle

Il est proposé de modifier la géométrie du passage piéton existant, pour reculer la voie d'insertion de l'arrêt de bus voisin et réduire la longueur de la traversée.

Sur la place de la gare, les itinéraires cyclables se traduisent par des marquages sur les chaussées existantes.



AXE EST – OUEST : Séquence 5



AXE EST – OUEST : Séquence 6



État projeté



AXE EST – OUEST : Séquence 6

La séquence 6, d'une longueur de 250 m correspond au chemin du Cornouiller entre l'avenue des Moulineaux et la rue Jean Racine .

Le projet consiste à créer :

- une piste cyclable (vers l'ouest) sur le trottoir sud.
- Une bande cyclable (vers l'est) sur la chaussée

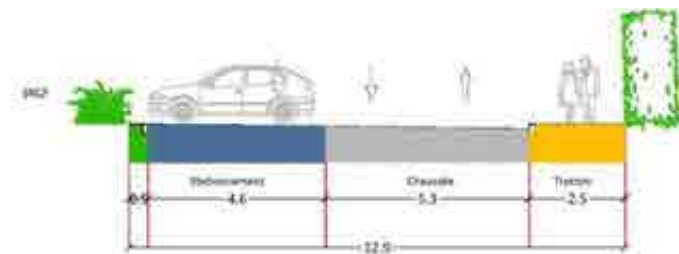
Cet aménagement permet de rejoindre l'allée des écoliers qui relie le chemin du Cornouiller à la place de La Quintinie (et le collège du même nom) par une piste cyclable bi directionnelle existante.

Les places de stationnement existantes perpendiculaires au chemin du Cornouiller seront implantées à 45° et plantées d'un alignement de 15 arbres.

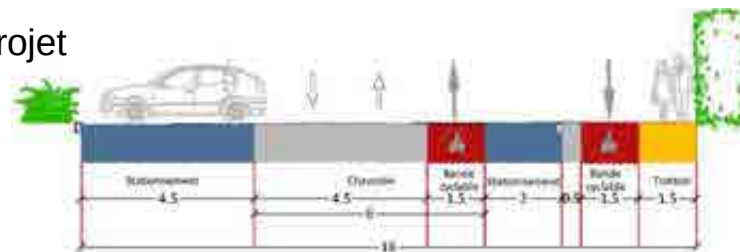
Il est proposé d'agrandir le rond-point actuel au carrefour avec la rue Jean Racine pour faciliter le retournement.



Existant



Projet



AXE NORD – SUD

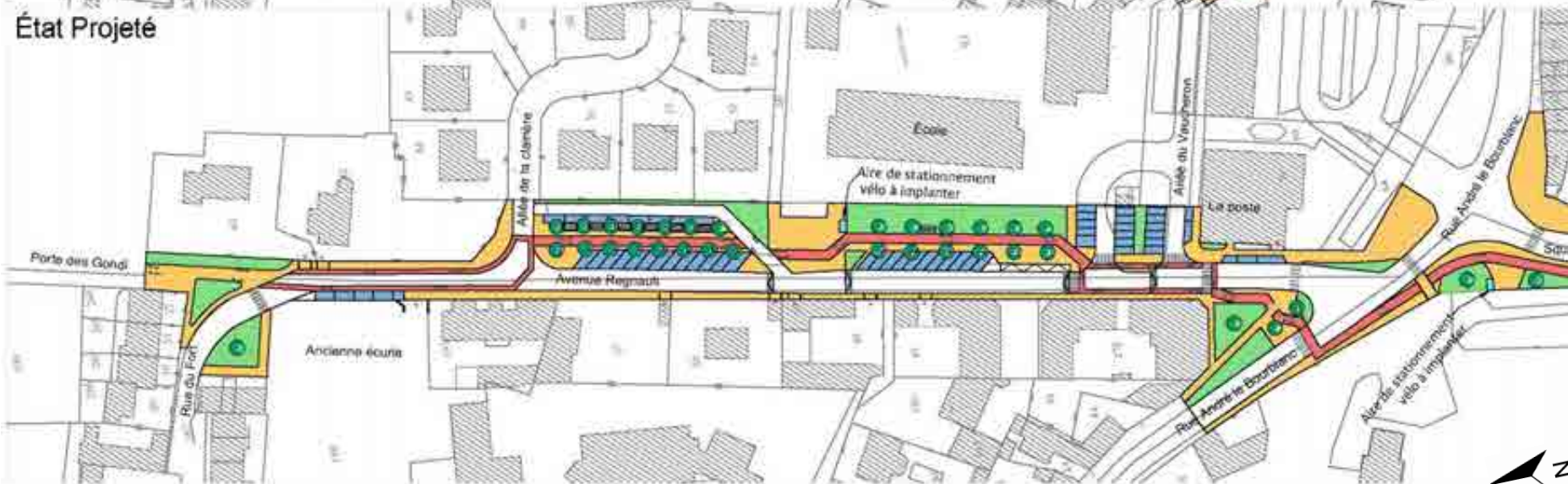


AXE NORD – SUD : Séquence 1

État existant



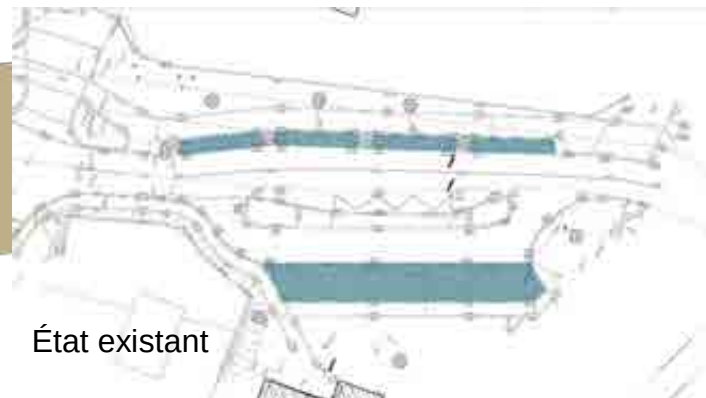
État Projeté



AXE NORD – SUD : Séquence 2



AXE NORD – SUD : Séquence 2 – Abords école Kergomard

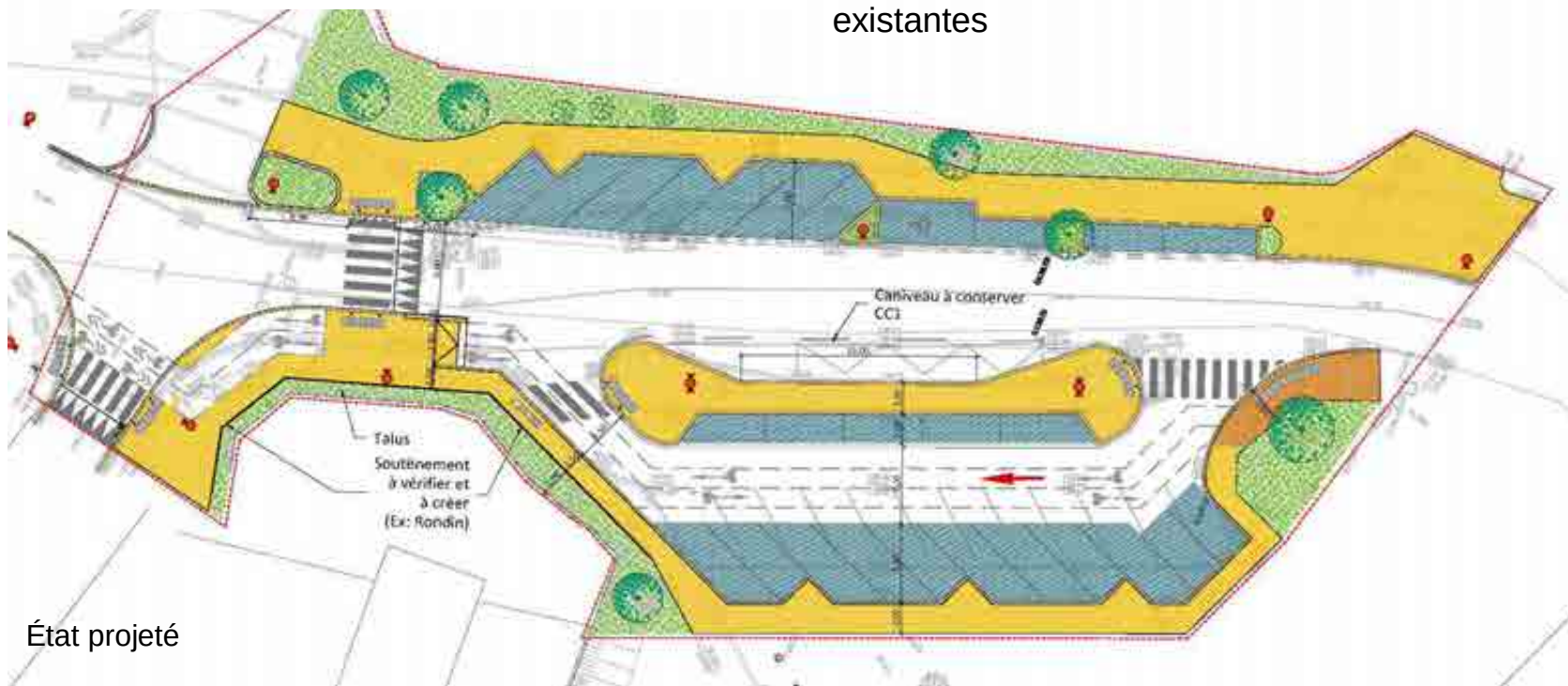


État existant

La proposition consiste à agrandir le trottoir sud, au droit de l'école Kergomard, pour y implanter la piste cyclable bi-directionnelle (de 2,50 /3,00 m) et un trottoir d'au moins 1,50 m.

Il est aussi proposé d'ajouter 5 places le long du trottoir servant de quai au bus et de reculer les places existantes.

Il est proposer de créer quelques places en épi côté nord de la rue, à la place de 4 places existantes



État projeté



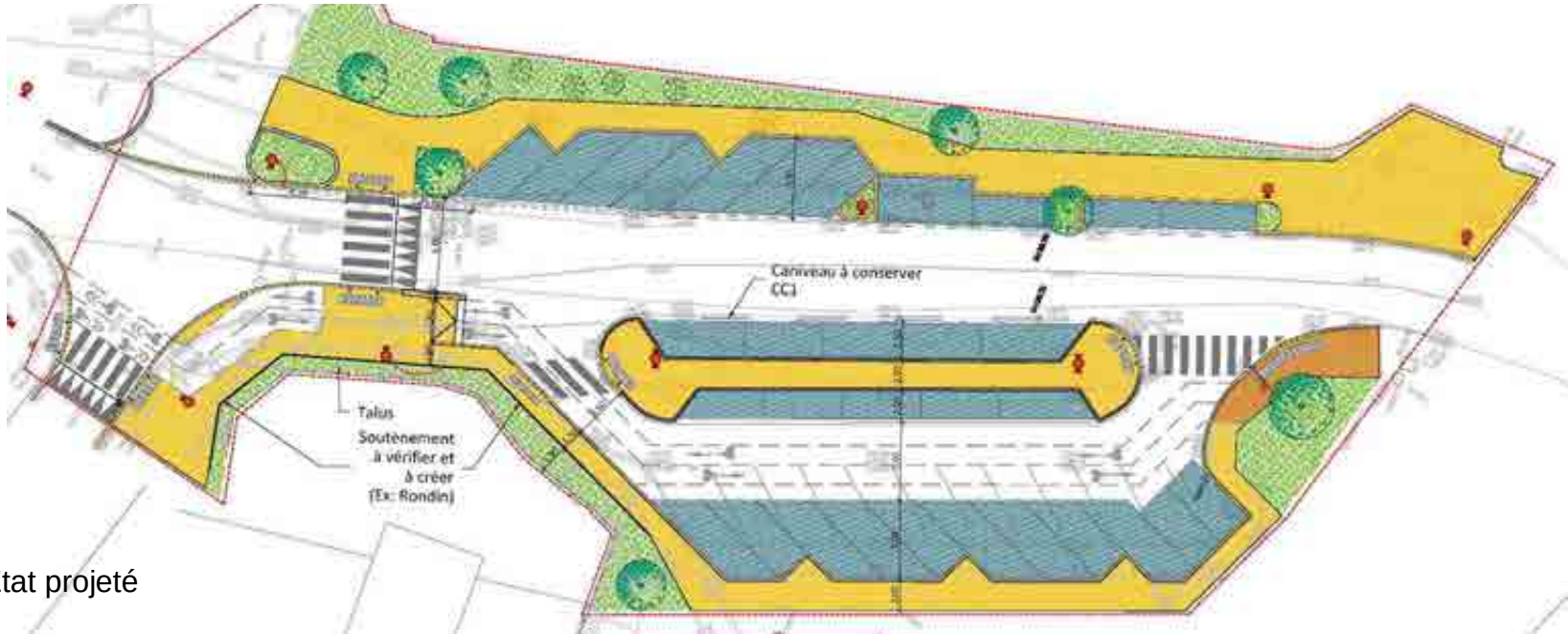
AXE NORD – SUD : Séquence 2 – Abords école Kergomard Variante



État existant

La proposition précédente permet d'ajouter 7 places aux 19 existantes (+1 pour personnes handicapées). La variante ci-dessous propose de transformer l'arrêt de bus existant (déplacé sur la rue Ernest Tambour) en 5 places supplémentaires.

Voir avec la direction de l'école Kergomard si le déplacement de l'arrêt de bus d'environ 200 m est acceptable pour les scolaires et leur encadrement. Autre avantage : Interdire physiquement le passage de camions de plus de 3,5 tonnes sur le pont au dessus des voies ferrées.



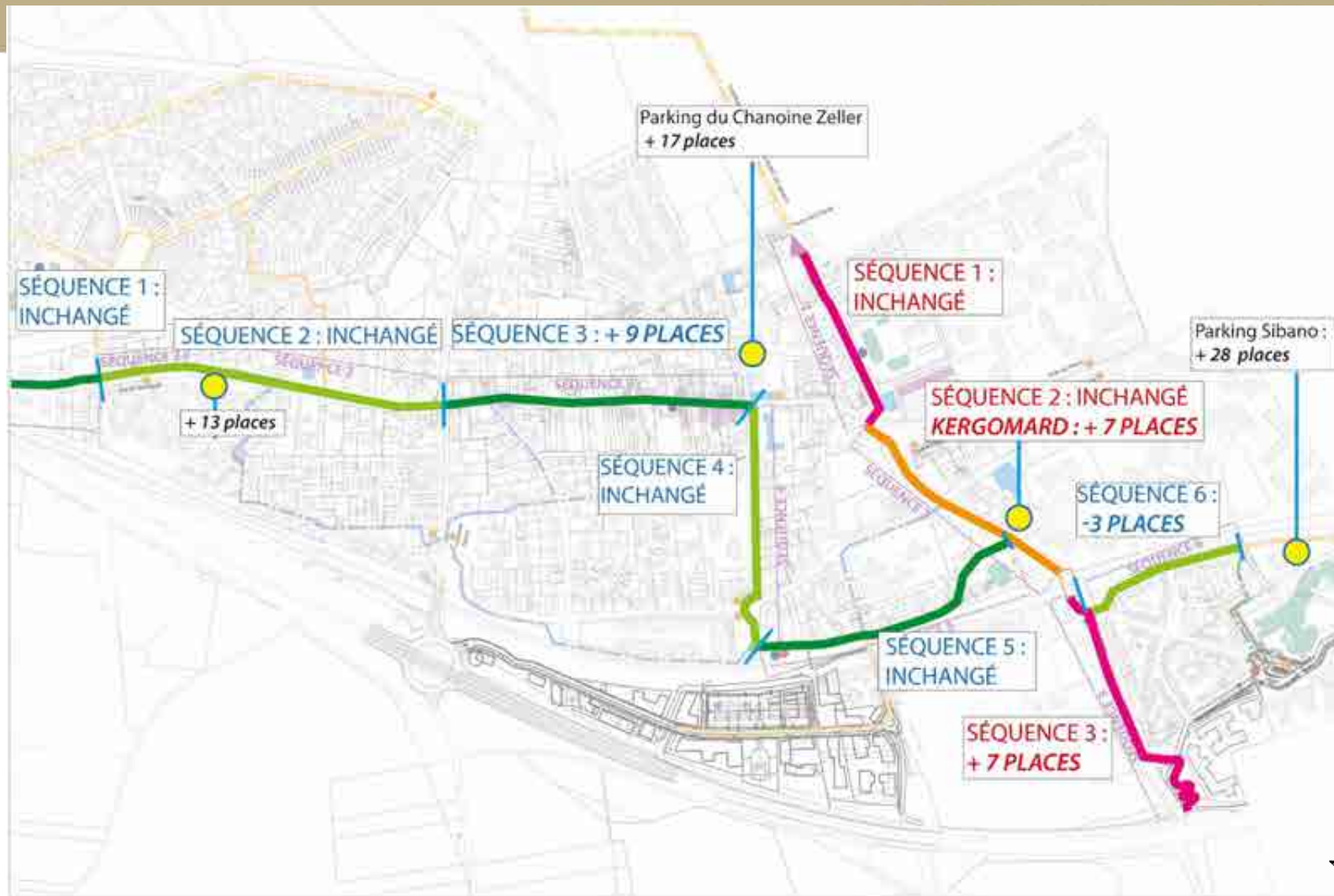
État projeté



AXE NORD – SUD : Séquence 3



BILAN DU STATIONNEMENT





BILAN DE STATIONNEMENT

	N° séquence	Localisations	Nombre de places				Diff. Total
			Existantes	Projetées	Diff.	Variante	
Axe Nord-Sud	1	Rue Regnault	53 + 2 PMR	Inchangé			+14
	2	Chemin des Princes	34	34			
		Parking Kergomard	19 + 1 PMR	26 + 1 PMR	+7	31 + 1 PMR	
	3	Av des Moulineaux	57	64	+7		
Axe Est-Ouest	1	Rue A. Le Bourblanc	20	20			+ 64 /+ 57 si variante
	2	Rue A. Le Bourblanc	40	39 + 1 PMR			
		Pré de Reneuil	0	13	+13		
	3	Rue A. Le Bourblanc Ouest et Centre	46	55	+9		
		Rue A. Le Bourblanc Est	19 + 2 livraisons	19 + 2 livraisons		12 + 2 livraisons	
		Parking Zeller	65	82	+17		
	4	Ave Charles de Gaulle	27	27	0		
	5	Chemin de l'Érable	33	Inchangé			
	6	Chemin du Cornouiller	67	60 + 4 PMR	-3		
		Parking SIBANO	0	28	+28		

RÉFÉRENCES RÉGLEMENTAIRES ET EXEMPLES DE TRAITEMENTS DE PISTES CYCLABLES



RÉFÉRENCES RÉGLEMENTAIRES ET EXEMPLES DE TRAITEMENTS DE PISTES CYCLABLES



RÉFÉRENCES RÉGLEMENTAIRES ET EXEMPLES DE TRAITEMENTS DE PISTES CYCLABLES



Double sens cyclable (D.S.C.)

(Rue dont un sens est réservé aux cyclistes)

La mise à double sens cyclable d'une rue consiste à permettre la circulation des cyclistes dans les deux sens, dans une rue auparavant à sens unique pour tous les véhicules.

- Décret du 30 juillet 2008 (zones 30)
- C.G.C.T. (gestion de la circulation)

François Tortel - Cerema - mardi 10 février 2015



- Bonne sécurité,
- Réduction des distances,
- Marquage ou séparation possibles,
- Aménagement des entrées, sorties et intersections

Panneaux : C24a et B1 + M9v2



François Tortel - Cerema - mardi 10 février 2015

Extrait du dossier de référence sur les itinéraires cyclables du Cerema.