



Etude de déplacements St-Nazaire-les-Eymes

Phases 2 et 3



St-Nazaire-les-Eymes, le 20/09/2022

Propos préalables

- 1
- 2
- 3
- 4
- 5
- 6
- 7

Solutions en mobilité

- **Merci à M. Ancelin :**
 - Suivi du dossier
 - Contributions aux thématiques
 - Disponibilité

- **Précautions sur le Plan local de mobilité**
 - Avoir une vision d'ensemble sur la commune
 - Garantir la cohérence et définir les mesures opérationnelles à réaliser
 - Les mesures devront faire l'objet d'études de maîtrise d'œuvre

Sommaire

- 1
- 2
- 3
- 4
- 5
- 6
- 7

Solutions en mobilité

- 1. Rappel objectifs & synthèse du diagnostic
- 2. Accès aux projets urbains
- 3. Schéma de mobilité
- 4. Sécurisation piétonne et cyclable
- 5. Requalification des espaces publics
- 6. Accès aux écoles
- 7. Suites de l'étude

- 1
- 2
- 3
- 4
- 5
- 6
- 7

Solutions en mobilité

Rappel objectifs & synthèse du diagnostic

Contexte & objectifs de l'étude

- 1
- 2
- 3
- 4
- 5
- 6
- 7

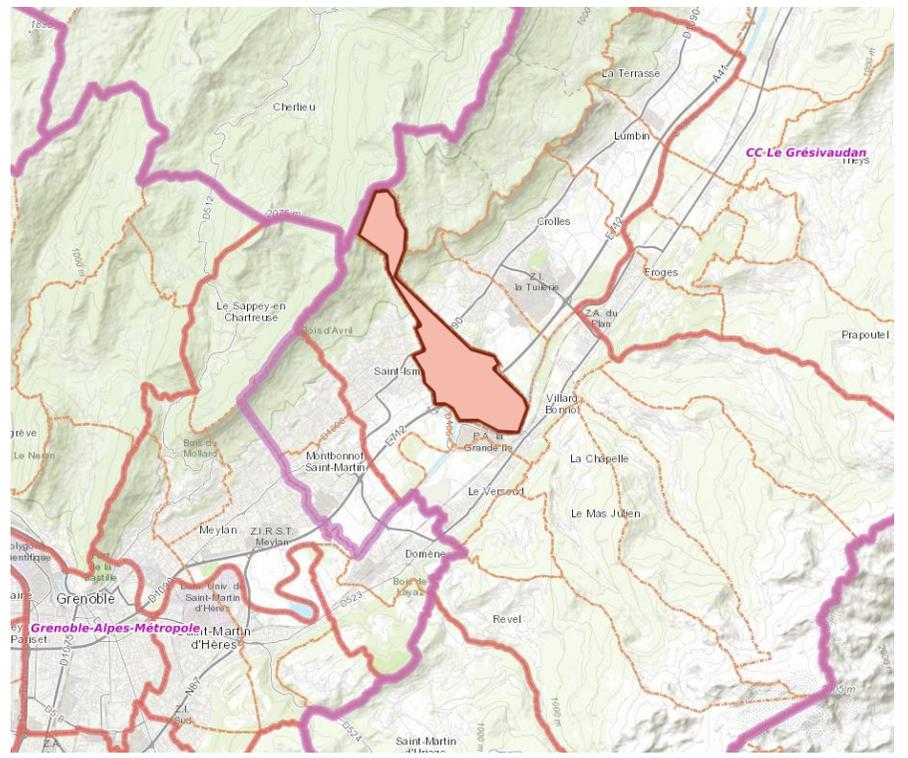
Solutions en mobilité

Contexte :

- Commune de Saint-Nazaire-Les-Eymes (3100 habitants)
- Appartient à la Communauté de Communes Le Grésivaudan (CCLG) et à l'aire urbaine de la Métropole de Grenoble

Enjeux :

- Une ambition tournée vers les modes actifs et les mobilités plus durables
- Une inquiétude sur les flux générés par les futurs projets urbains et leur intégration sur le réseau viaire
- Un enjeu de stationnement gênant sur les voiries les plus étroites de la commune



Localisation de la commune

Déroulement de la mission

1

2

3

4

5

6

7

■ Phase 1 – Diagnostic actuel et prospectif

- Consolider l'état actuel des circulations pour tous les modes de transport (offre et demande, ainsi que les dysfonctionnements en cas d'inadéquation entre les deux)
- Estimer les évolutions des déplacements (volumes et conditions) sur la commune en lien avec l'urbanisation croissante

■ Phase 2 – Proposition de traitement des points durs

- Défricher le plan d'action de la phase 3
- Soumettre les points les plus critiques à la concertation dès les premières phases de réflexion

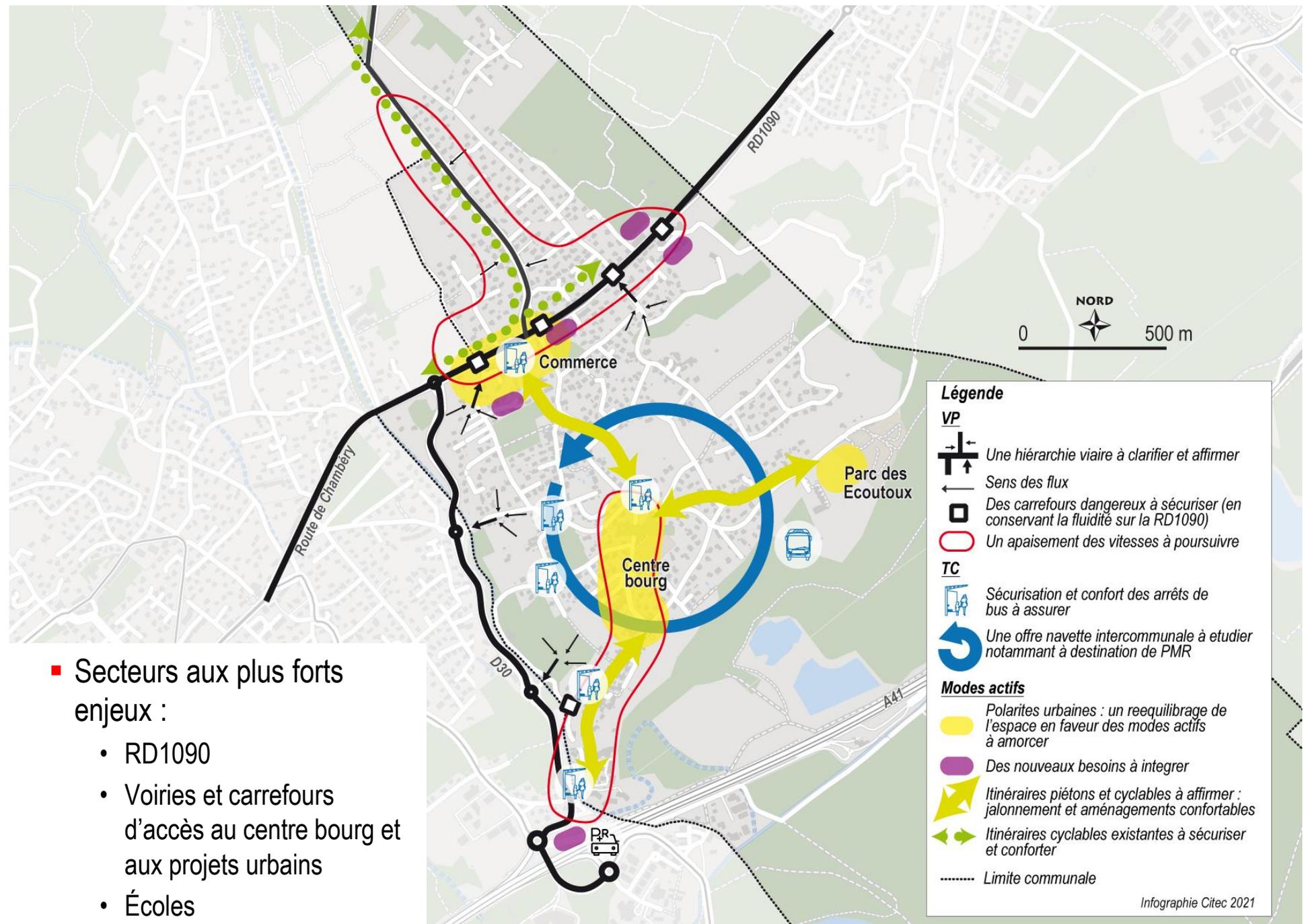
■ Phase 3 – Elaboration du plan de déplacement et définition d'un plan d'actions hiérarchisées et phasées dans le temps

- Fournir une vision globale et cohérente des possibilités
- Prioriser les principes d'aménagement et de fonctionnement sur le territoire pour chacun des modes de transport en privilégiant les modes actifs et/ou alternatif à la voiture solo.

Synthèse multimodale des enjeux

- 1
- 2
- 3
- 4
- 5
- 6
- 7

Solutions en mobilité



- Secteurs aux plus forts enjeux :
 - RD1090
 - Voiries et carrefours d'accès au centre bourg et aux projets urbains
 - Écoles

Légende

VP

- Une hiérarchie viaire à clarifier et affirmer
- Sens des flux
- Des carrefours dangereux à sécuriser (en conservant la fluidité sur la RD1090)
- Un apaisement des vitesses à poursuivre

TC

- Sécurisation et confort des arrêts de bus à assurer
- Une offre navette intercommunale à étudier notamment à destination de PMR

Modes actifs

- Polarités urbaines : un reequilibrage de l'espace en faveur des modes actifs à amorcer
- Des nouveaux besoins à intégrer
- Itinéraires piétons et cyclables à affirmer : jalonnement et aménagements confortables
- Itinéraires cyclables existantes à sécuriser et conforter
- Limite communale

Infographie Citéc 2021

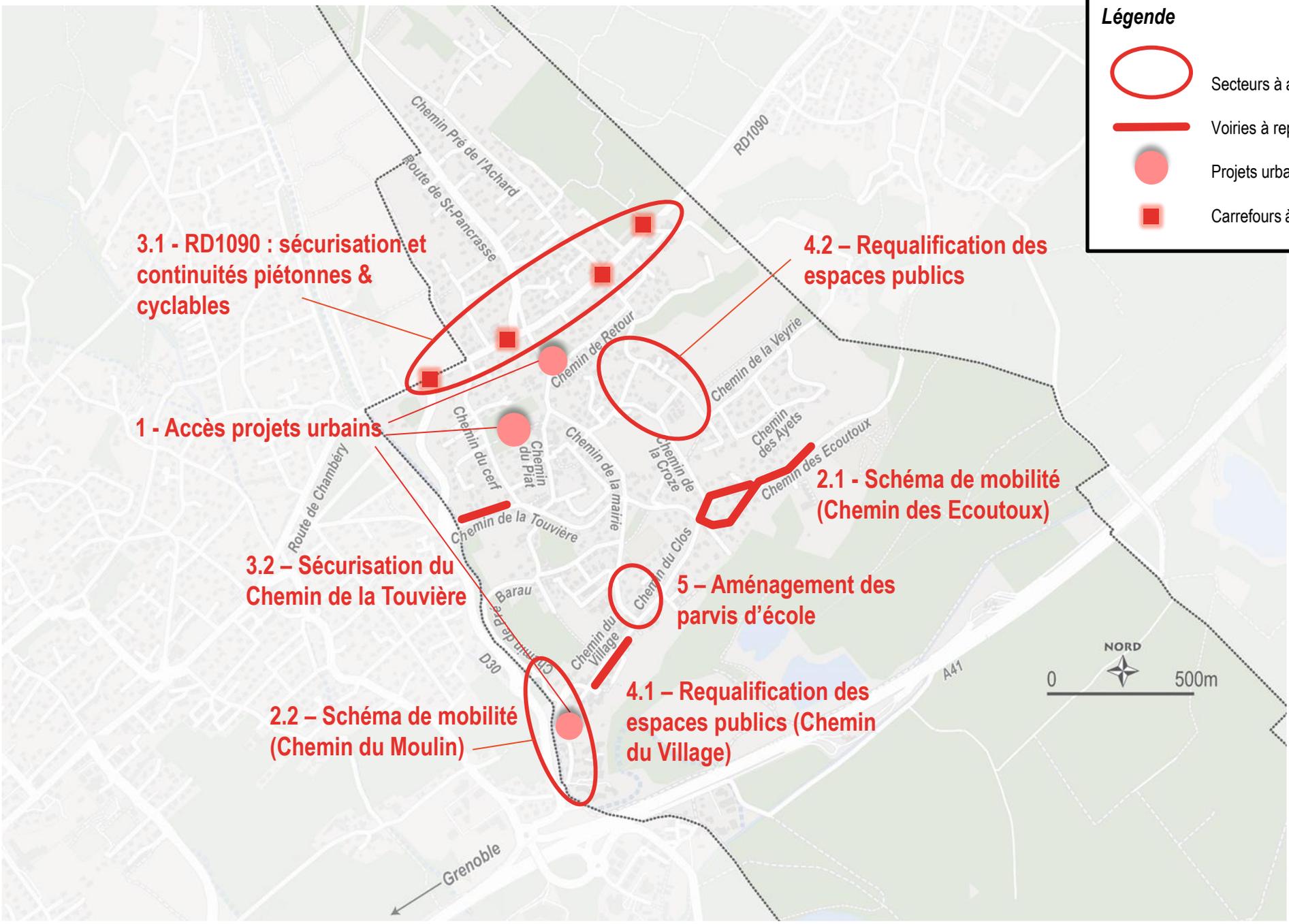
Secteurs aux plus forts enjeux & traités en phase 2

- 1
- 2
- 3
- 4
- 5
- 6
- 7

Solutions en mobilité

Légende

-  Secteurs à aménager
-  Voiries à reprendre
-  Projets urbains
-  Carrefours à feux



Les propositions ciblées ou non

1

Les propositions ciblées:

2

1. Accès projets urbains (OAP les Eymes et OAP les Rivoulets)

3

2. Schéma de mobilité (Chemin du Moulin et des Ecoutoux)

4

3. Sécurisation & continuités piétonnes/cyclables (RD1090 et Chemin de la Touvière)

5

4. Requalification des espaces publics (Chemin du Village et Vieux Hameau)

6

5. Aménagement des parvis d'école

7

Navette intercommunale non ciblée:

- *Transport à la demande pour personnes à mobilité réduite : TPMR ;*
- *Elle s'étend sur toute la communauté de communes ;*
- *Ce service est obligatoire pour l'AOM ;*
- *Ce service n'est pas dans le champ de compétence de la commune ;*
- *La mise en œuvre est donc à la charge de la CCLG.*

- 1
- 2
- 3
- 4
- 5
- 6
- 7

Solutions en mobilité

Accès aux projets urbains

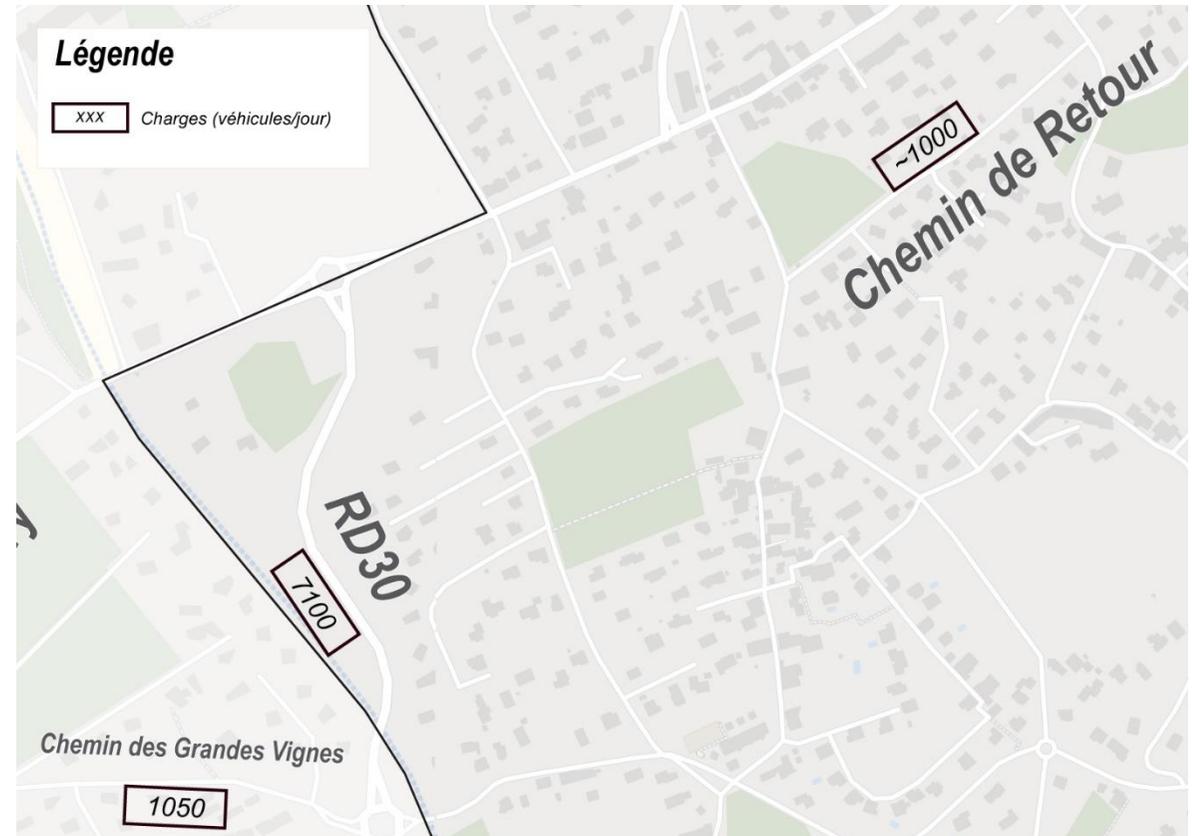
Les Eymes et les Rivoulets

Accès OAP Les Eymes – Trafic actuel et impact

1
2
3
4
5
6
7

Selon des études faites il y a quelques années sur la RD30, un volume de trafic actuel est estimé sur le Chemin de Retour

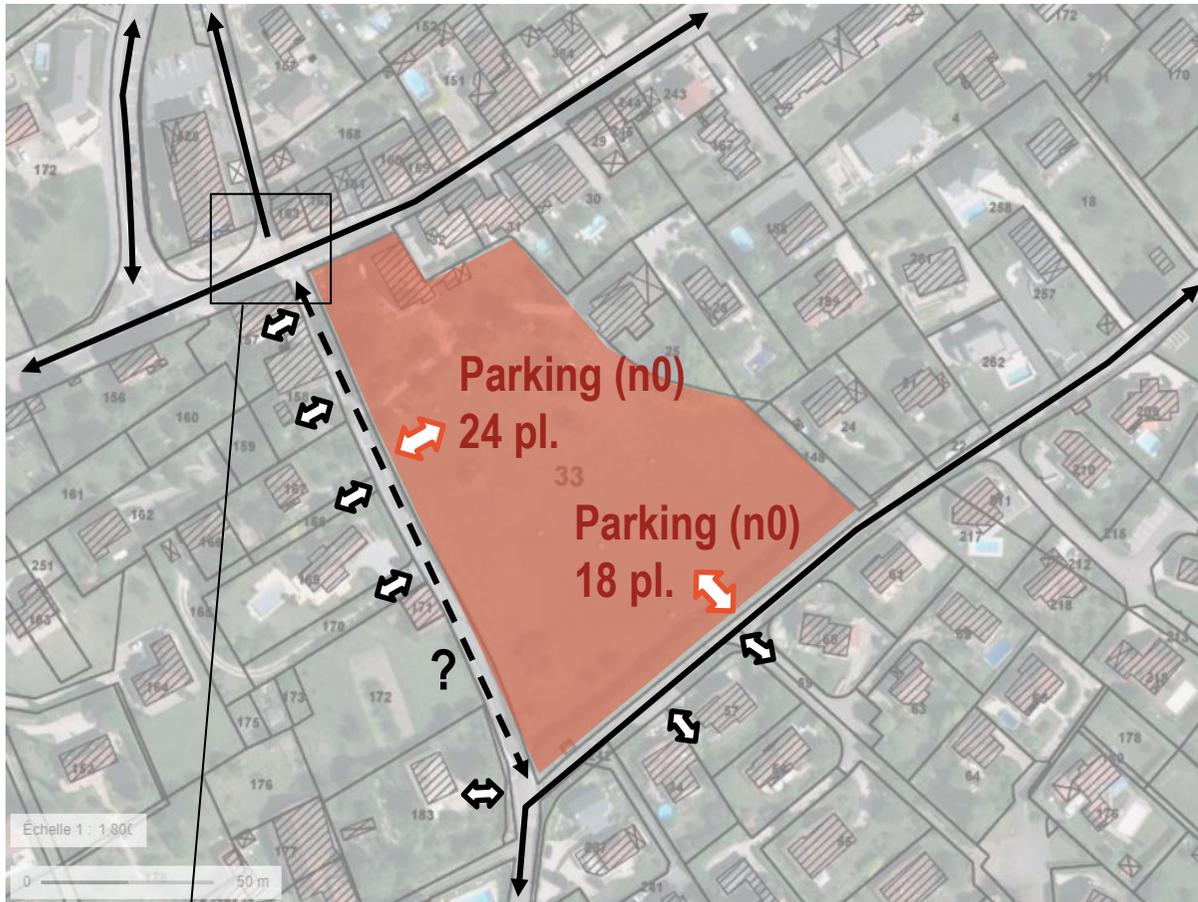
- Environ 1000 véhicules circulent par jour sur le chemin de Retour
- Le trafic généré par l'OAP Les Eymes (30 véhicules générés maximum en heures de pointe) est donc très faible par rapport au volume du chemin de Retour
- Le volume du trafic généré par le parking aura donc un très faible impact sur le voisinage



Accès OAP Les Eymes – Enjeux

1
2
3
4
5
6
7

Solutions en mobilité



Zoom carrefour RD1090/chemin du Piat :



- Manque de visibilité en sortie de Piat :
 - Feux recommandés si mouvement autorisé
- Tourne-à-gauche vers Piat dangereux et gênant pour l'écoulement du trafic
 - **Mouvement à limiter au maximum**

Enjeux :

- Aménagement du chemin du Piat (voitures/piétons/vélos)
- Débouché sur la RD1090
- Volume de trafic chemin du Retour

Génération de trafic totale (2 accès) à l'heure de pointe :

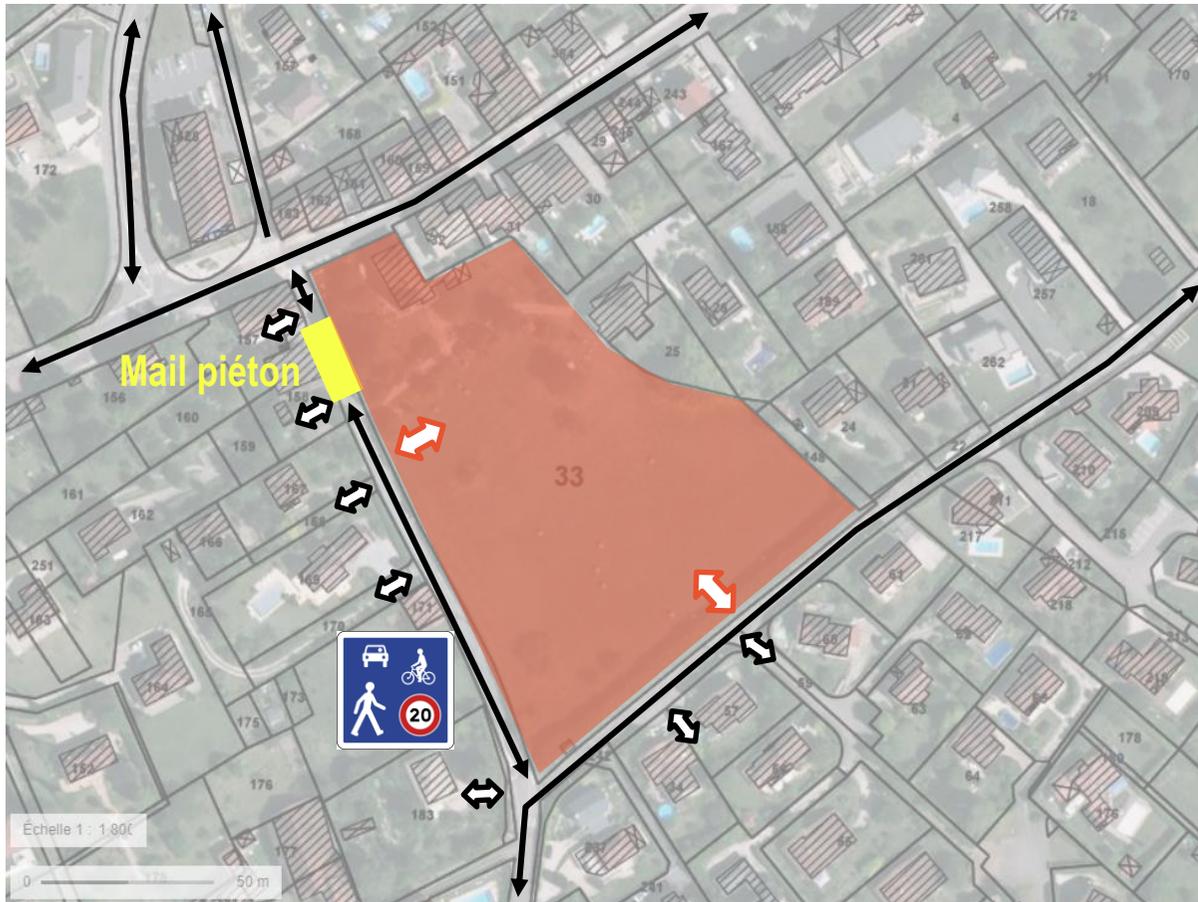
- **Matin : 5 véh. en entrée / 30 véh. en sortie**
- **Soir : 25 véh. en entrée / 5 véh. en sortie**

Quel est le meilleur compromis entre accessibilité tous modes et sécurité ?

Accès OAP Les Eymes – variante A : zone de rencontre en impasse

1
2
3
4
5
6
7

Solutions en mobilité



Principes d'accès :

- Entrée et sortie par Retour/Ratz ou Touvière
- Aire de retournement nécessaire
- Accès riverain parcelle 157 conservé par RD1090

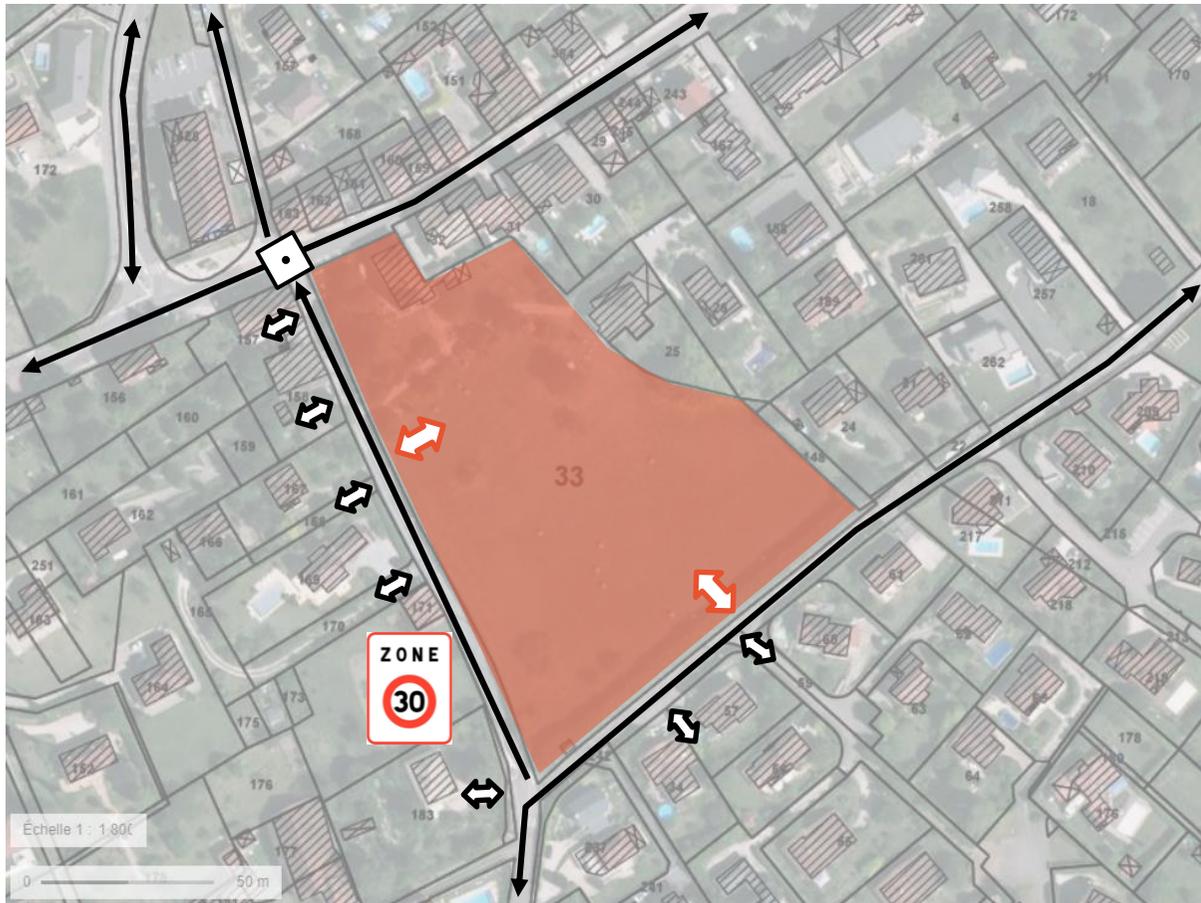
Profil en travers :



Accès OAP Les Eymes – variante B : sens unique sud>nord & feux

1
2
3
4
5
6
7

Solutions en mobilité



Principes d'accès :

- Entrée par Retour/Ratz ou Touvière
- Sortie par RD1090, gestion par feux nécessaire (visibilité)

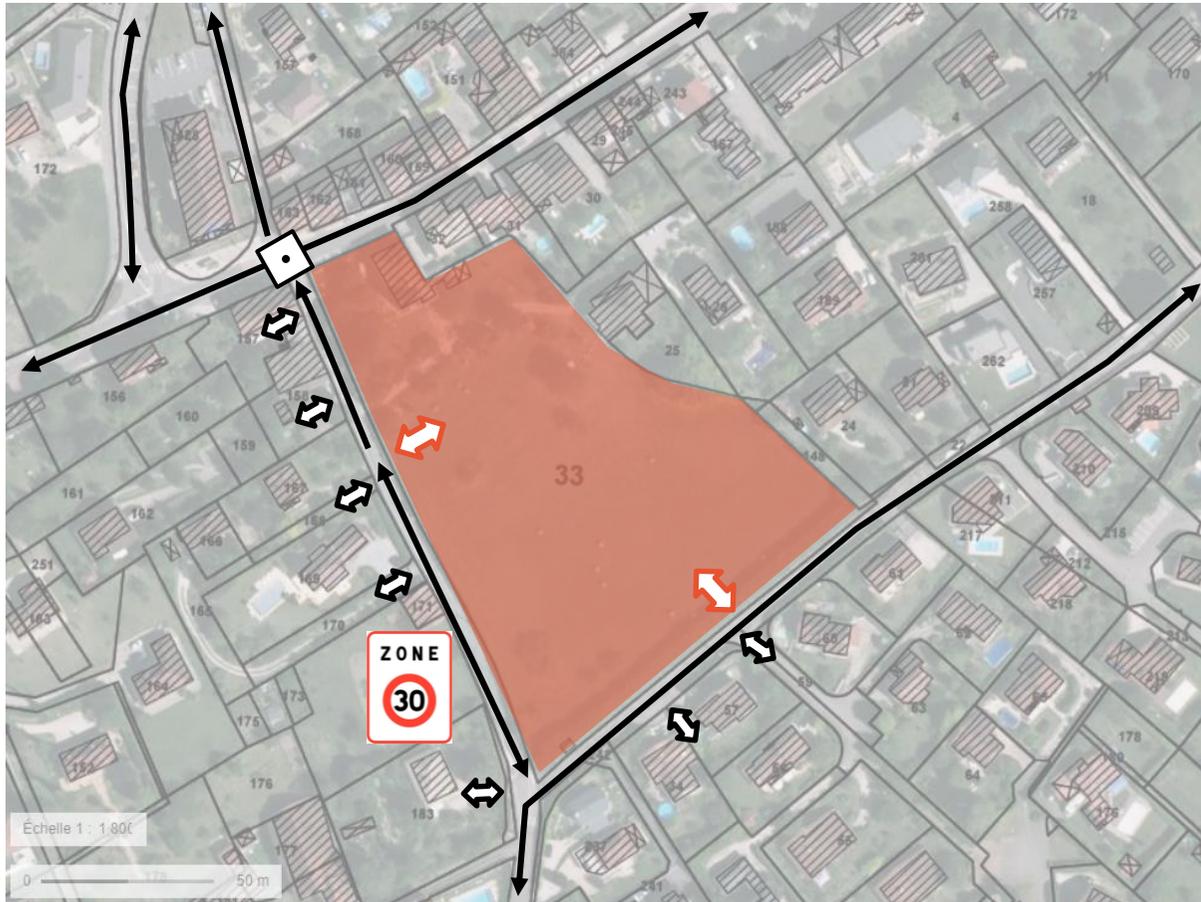
Profil en travers :



Accès OAP Les Eymes – variante C : double sens puis SU sud>nord

1
2
3
4
5
6
7

Solutions en mobilité



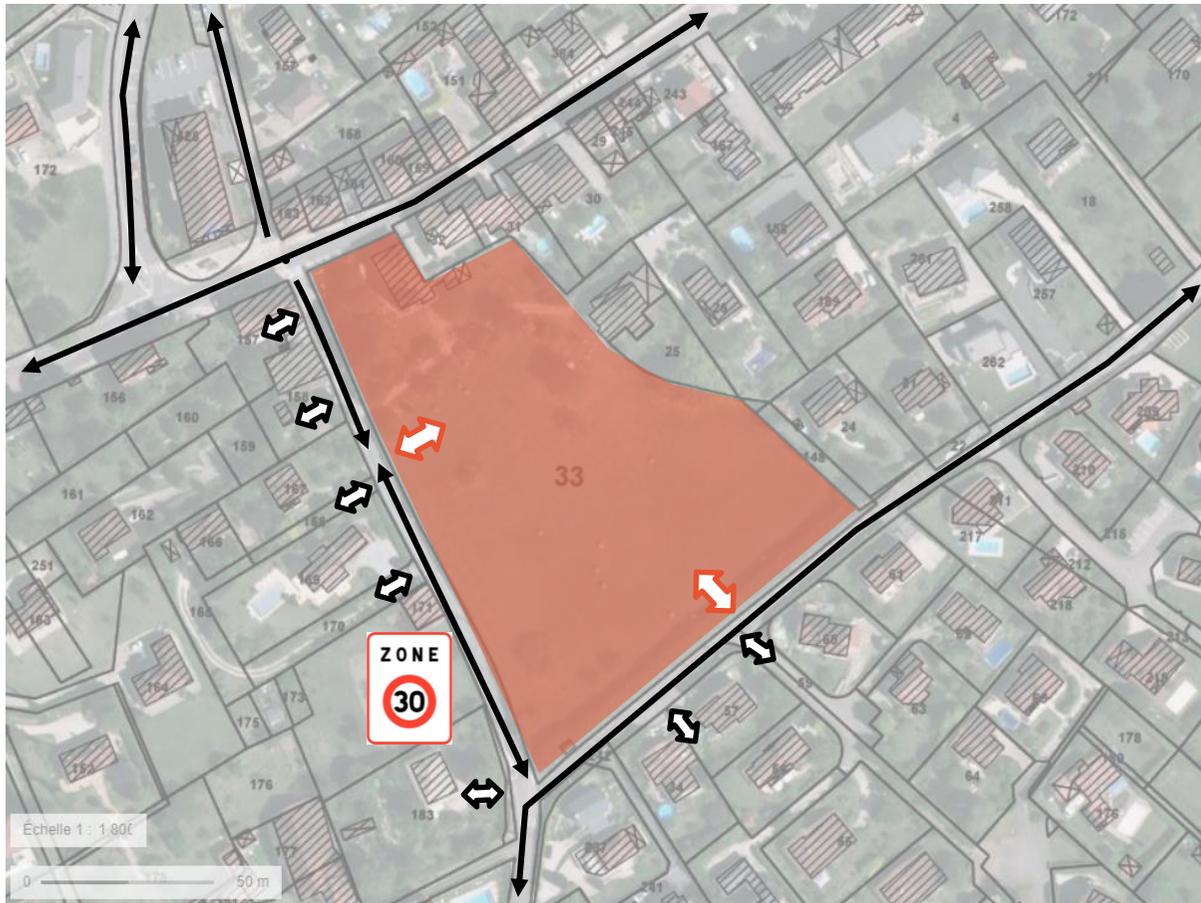
Principes d'accès :

- Entrée par Retour/Ratz ou Touvière
- Plusieurs itinéraires possibles en sortie : accessibilité VP maximisée
- Sens unique sur 35m, à protéger par des aménagements
- Gestion par feux du carrefour

Accès OAP Les Eymes – variante D : SU nord>sud puis double sens

1
2
3
4
5
6
7

Solutions en mobilité



Principes d'accès :

- Entrée par RD1090, Retour/Ratz ou Touvière
- Sens unique sur 35m, à protéger par des aménagements
- Tourne à gauche gênant depuis la RD1090
- Manque de visibilité pour le tourne à droite de la RD1090

Accès OAP Les Eymes – analyse multicritère

1
2
3
4
5
6
7

Solutions en mobilité

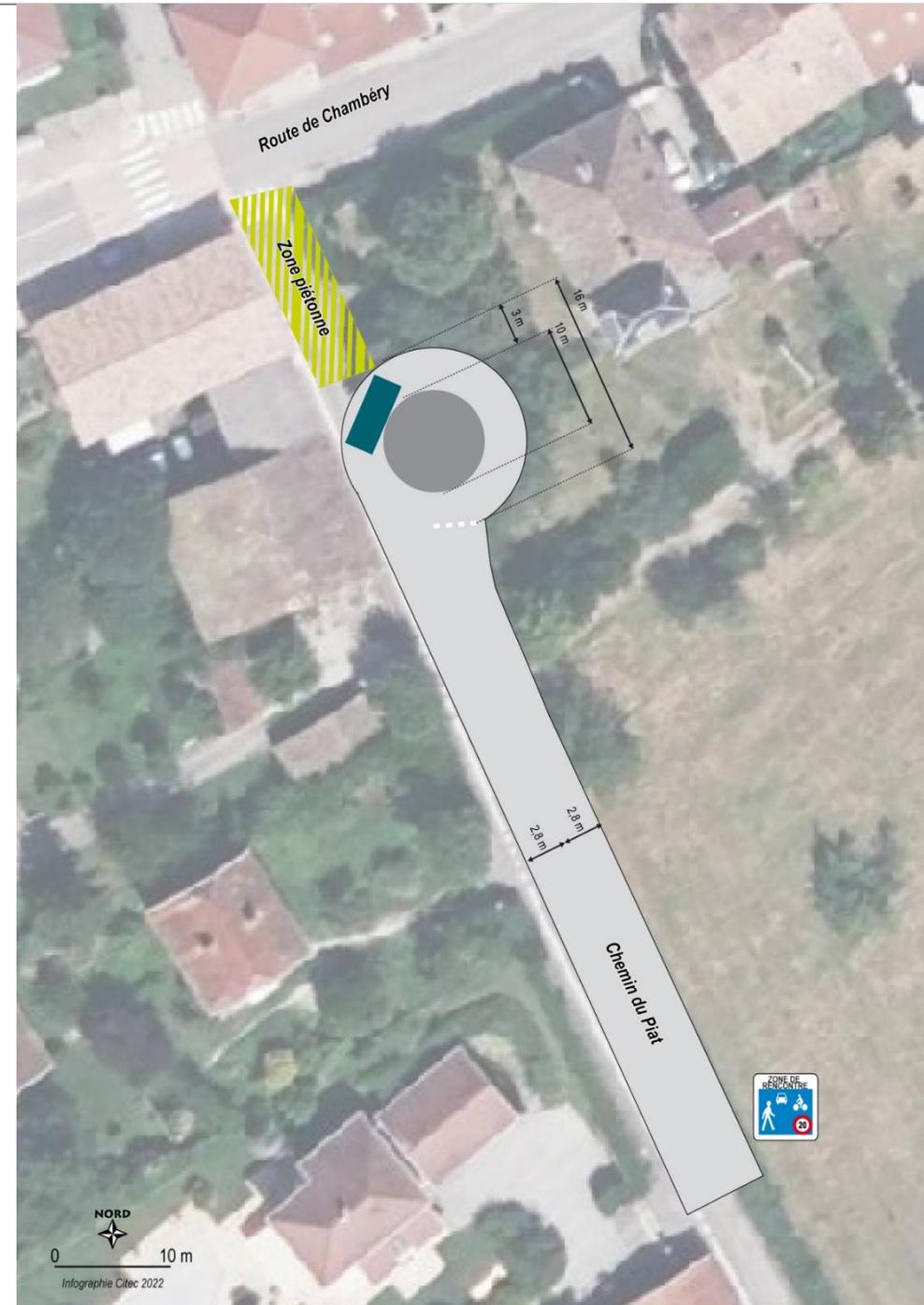
Variantes	A - Impasse	B - Sens unique S>N & feux	C- double sens puis SU sud>nord	D - double sens puis SU nord>sud
Sécurité (lisibilité, co-visibilité, vitesses)	Pas de débouché sur la RD1090 pour les voitures	Feux Piat/RD1090 : sécurisation de tous les conflits (VP & piétons) Risque de vitesses excessives en sens unique à dissuader	Feux Piat/RD1090 : sécurisation de tous les conflits (VP & piétons) Risque modéré de non-respect du sens unique (35m)	Tourne à gauche depuis la RD1090 Conflit avec le direct de la RD1090 Risque de non-respect sur la dernière partie
Confort piétons	Piat nord : espace réservé Piat sud : zone de rencontre	2 trottoirs réglementaires	Piat nord : 2 trottoirs réglementaires Piat sud : zone de rencontre mais plus de trafic	Manque de visibilité de la part des VL
Impact circulation motorisée	Accès en impasse : moins direct dans les 2 sens Accessibilité OM et déneigement dégradée Pas d'impact sur la RD1090	Accès en sens unique : moins direct dans 1 sens Ralentissement du débit sur la RD1090	Peu de contrainte sur les itinéraires d'accès Ralentissement du débit sur la RD1090	Shunt contraire aux objectifs non-souhaitables Ralentissement du débit
Faisabilité & coût des aménagements	Utilisation de l'emplacement réservé Aménagement zone de rencontre à niveau Pas de feux	Utilisation de l'emplacement réservé Carrefour à feux à installer + maintenance à prévoir	Utilisation de l'emplacement réservé Zone 30 Carrefour à feux à installer + maintenance à prévoir	Utilisation de l'emplacement réservé Zone 30 Pas de feux

Variante A à privilégier

Esquisses d'aménagement – Variante A des OAP Les Eymes

1
2
3
4
5
6
7

- Dans le cas où le chemin du Piat est coupé de la RD1090 par la zone piétonne, il est nécessaire d'avoir une aire de retournement pour les camions bennes à ordures ménagères ;
- Pour permettre le demi-tour pour un camion, il faut un giratoire d'un rayon externe de 16 mètres.



Accès OAP Les Eymes – Trafic sur le chemin du Retour

1
2
3
4
5
6
7

Solutions en mobilité



2 types de trafic :

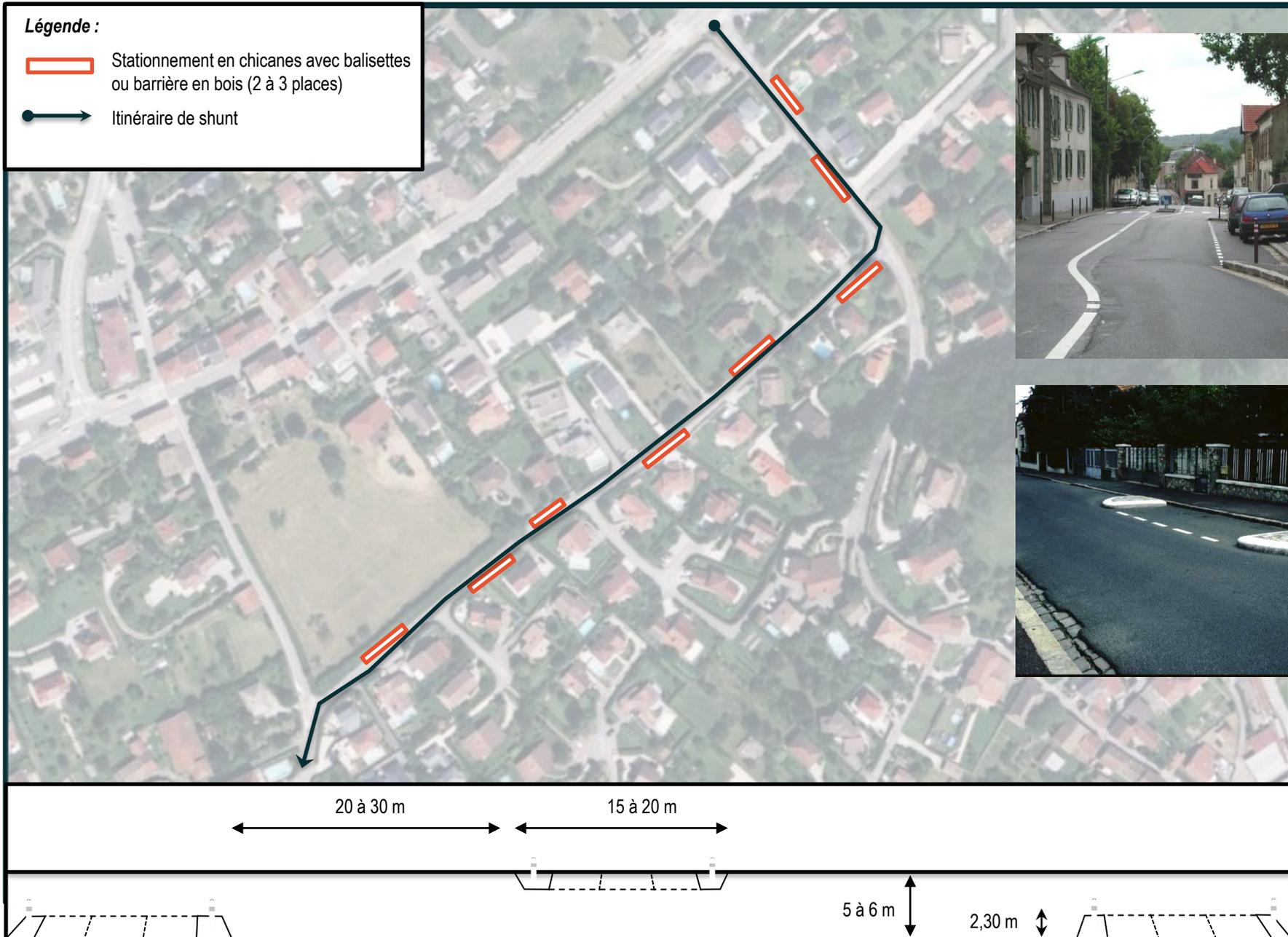
- Desserte locale (existant + nouveaux logements)
 - Peu important en volume
 - Faible surcharge liée aux nouveaux logements
- Transit lié au shunt de la RD1090
 - Vitesses globalement plus élevées
 - **Pratiques à dissuader**

Shunt à dissuader avec des aménagements

Alternance de stationnement en chicanes

Légende :

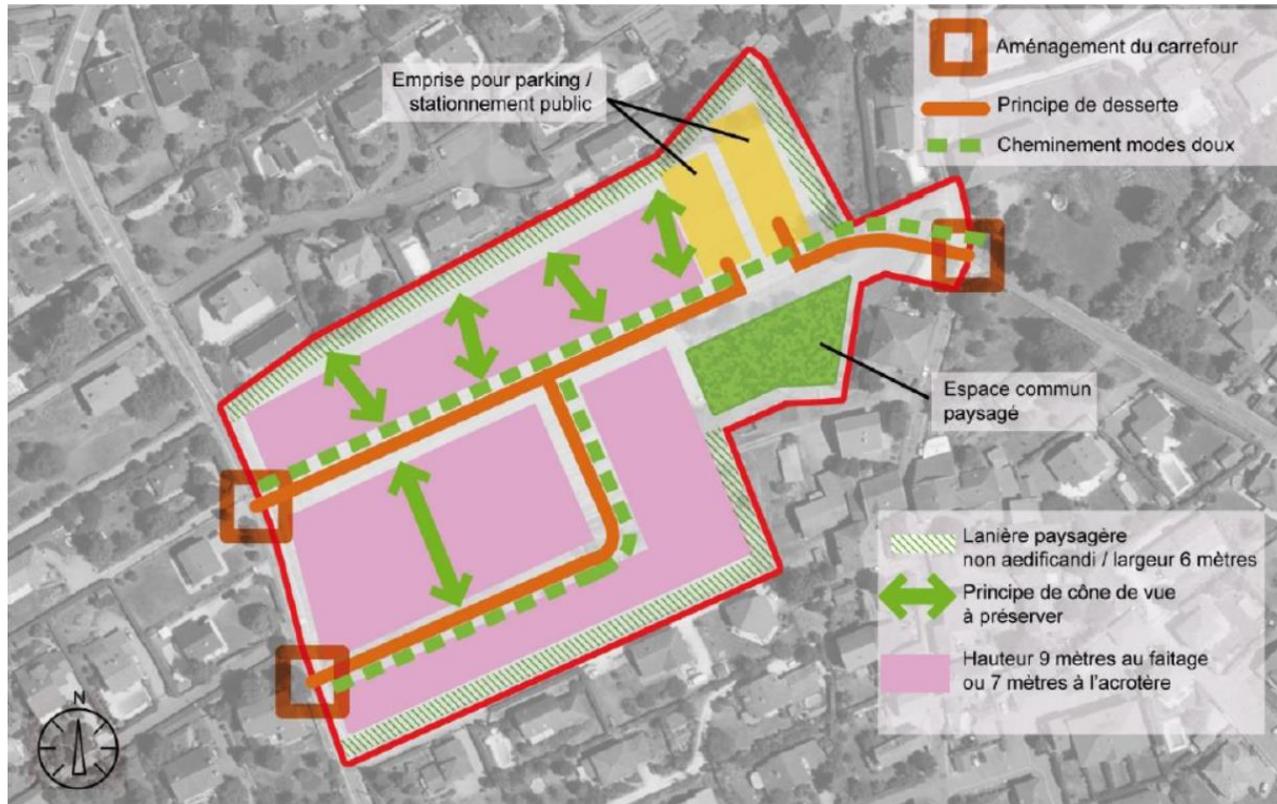
-  Stationnement en chicanes avec balisettes ou barrière en bois (2 à 3 places)
-  Itinéraire de shunt



Accès OAP Les Rivoulets

1
2
3
4
5
6
7

Solutions en mobilité



■ Principes d'accès :

- Via le chemin du Cerf
- Pas de débouché sur le chemin du Piat : opportunité de maillage ?

■ Enjeux :

- aménagement du chemin du Cerf (limitation des vitesses)
- débouché chemin du Cerf/RD1090 (augmentation du trafic + sécurité)
> traité dans le cadre de la sécurisation de la RD1090

Génération de trafic à l'heure de pointe :

- **Matin : 5 véh. en entrée / 50 véh. en sortie**
- **Soir : 45 véh. en entrée / 20 véh. en sortie**

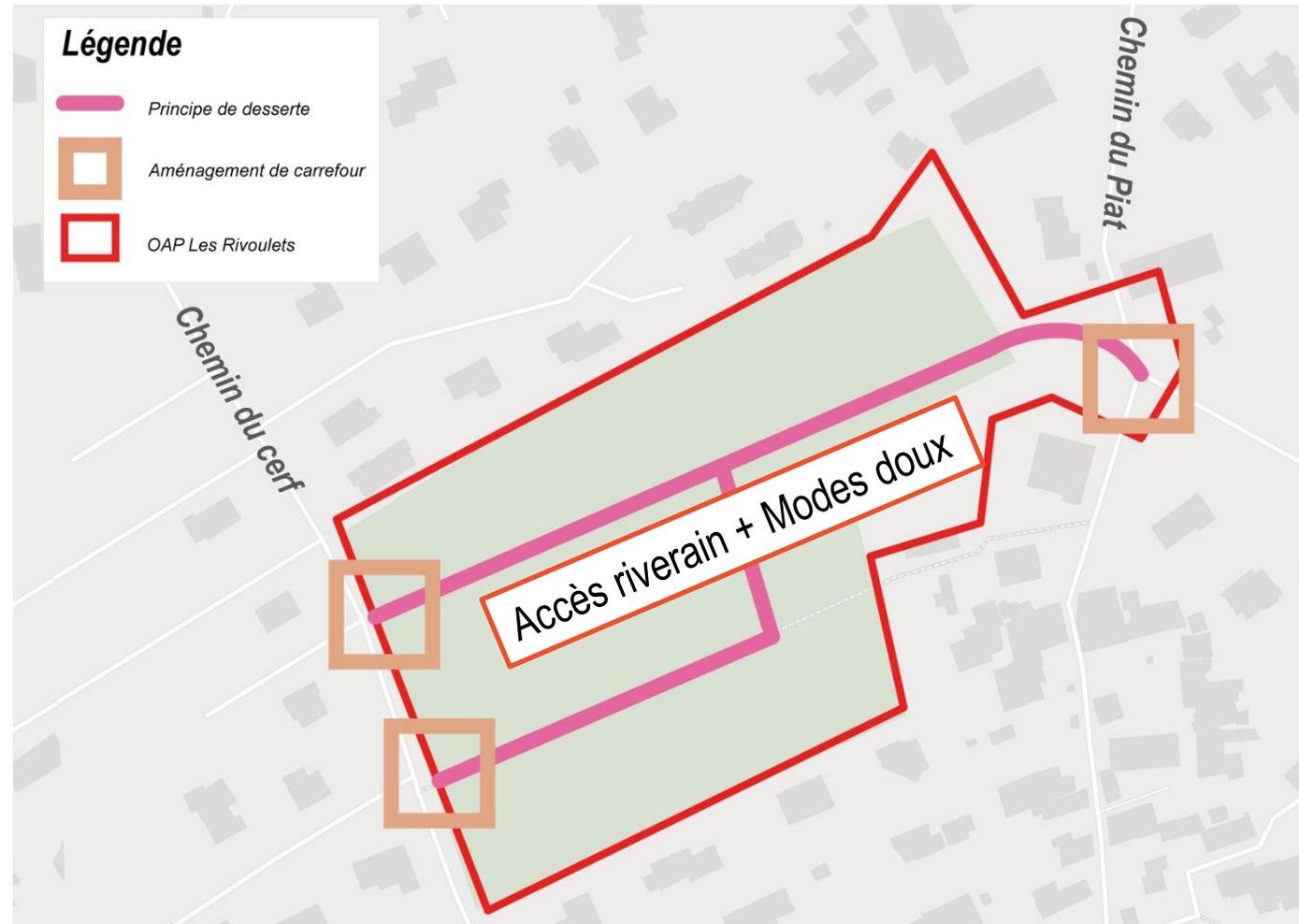
Accès OAP Les Rivoulets – Opportunité d’un maillage

1
2
3
4
5
6
7

- Maximum 70 logements
- Un maillage continu entre le Chemin du Piat et le Chemin du Cerf permet un accès vers ces logements
- Ce maillage est aussi un accès aux modes actifs pour traverser le quartier sans passer par la RD

Enjeu :

- Eviter un effet de shunt par les véhicules qui peut perturber la zone d’habitation

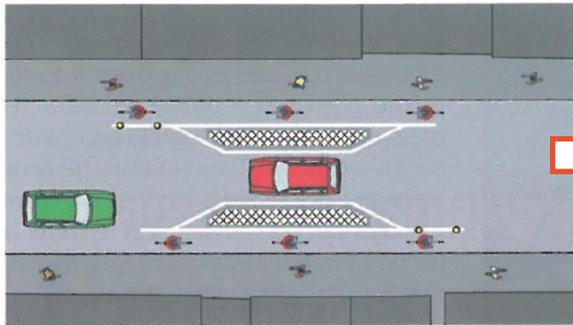


Accès OAP Les Rivoulets – Propositions d'aménagement

1
2
3
4
5
6
7

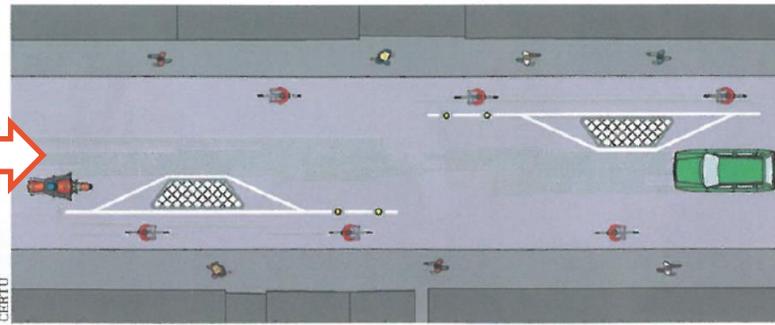
■ Proposition d'aménagement Chemin du Cerf : chicanes doubles

• Existant :



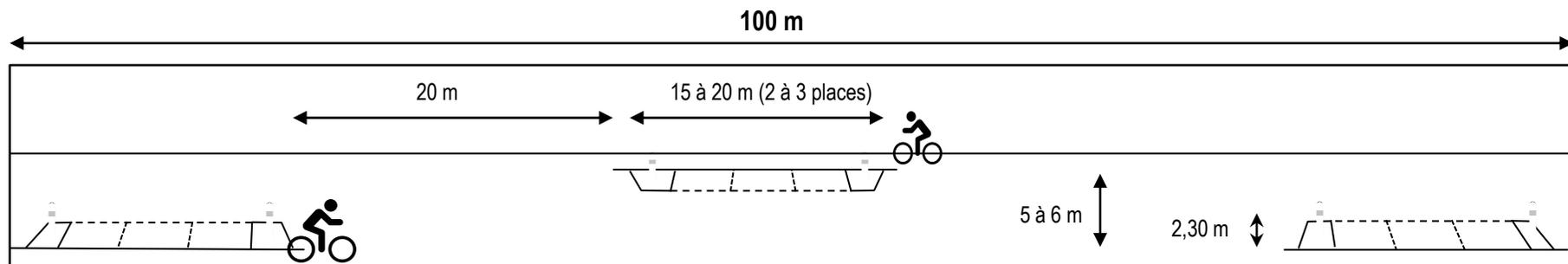
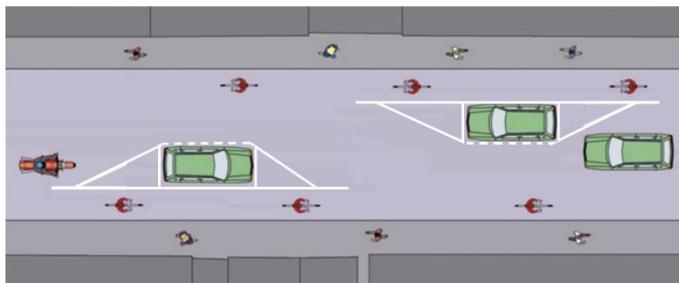
▲ Écluse simple.

• Proposé :



▲ Écluse double.

■ Places de stationnement possibles (4 places possibles sur la totalité du Chemin)



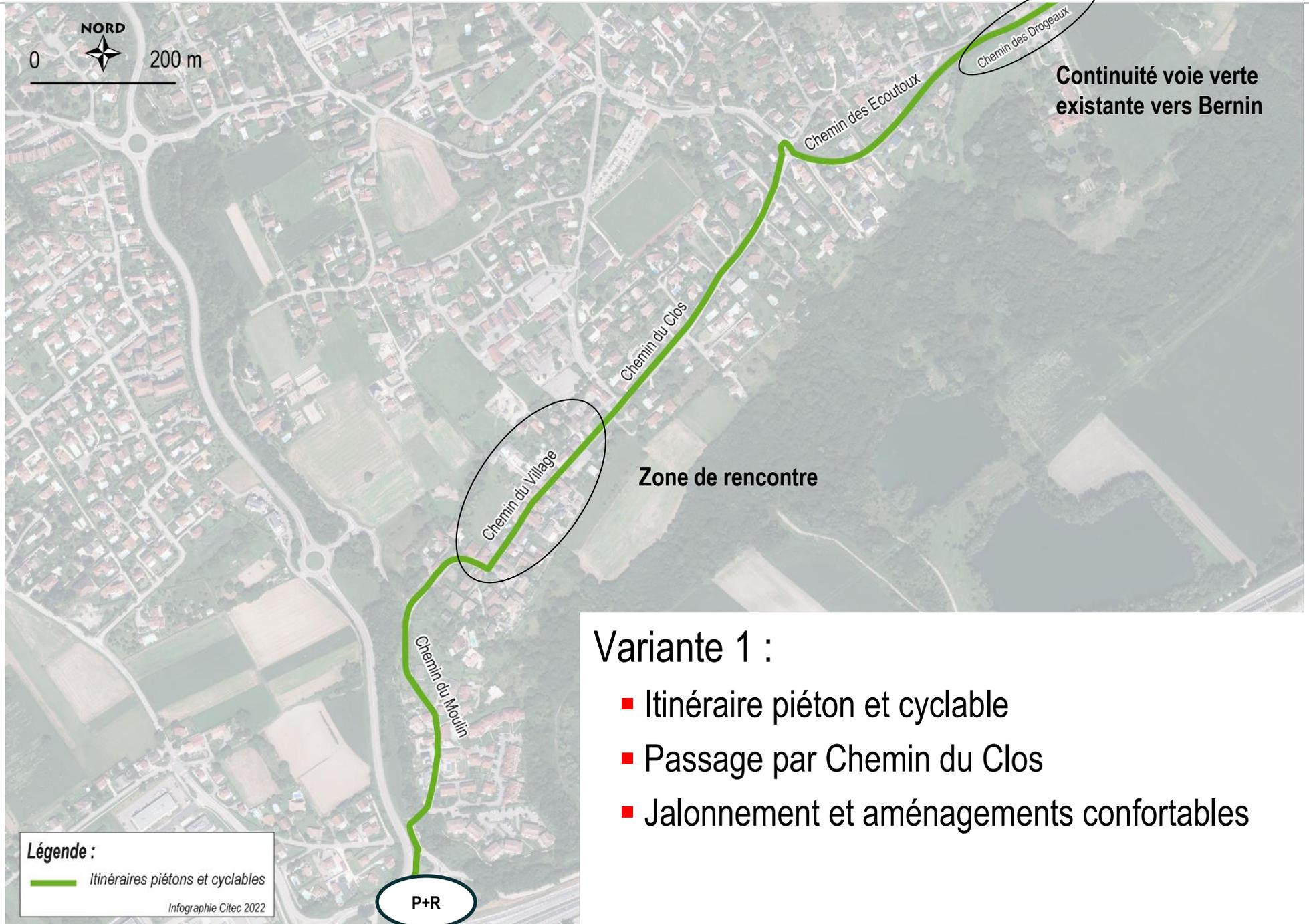
- 1
- 2
- 3
- 4
- 5
- 6
- 7

Solutions en mobilité

Schéma de mobilité

Chemin du Moulin et Chemin des Ecoutoux

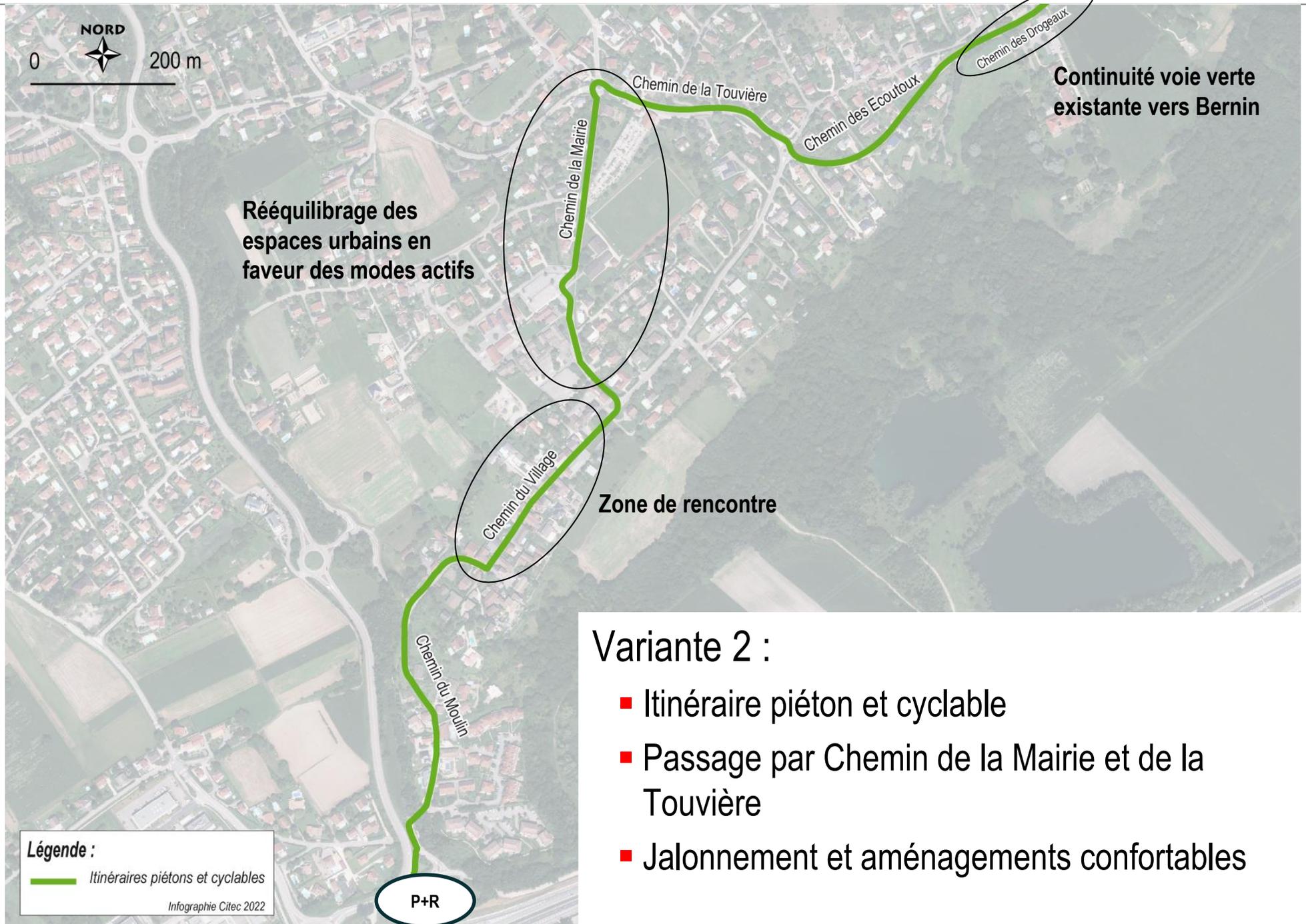
Itinéraire piéton et cyclable (P+R – Chemin des Ecoutoux)



Variante 1 :

- Itinéraire piéton et cyclable
- Passage par Chemin du Clos
- Jalonnement et aménagements confortables

Itinéraire piéton et cyclable (P+R – Chemin des Ecoutoux)



Variante 2 :

- Itinéraire piéton et cyclable
- Passage par Chemin de la Mairie et de la Touvière
- Jalonnement et aménagements confortables

Itinéraire piéton et cyclable (P+R – Chemin des Ecoutoux)

- 1
- 2
- 3
- 4
- 5
- 6
- 7

Les deux variantes peuvent être envisagées

- L'une ou l'autre
- Les deux ensemble
- V2 : plus longue en distance

Chemin du Moulin – mise à sens unique

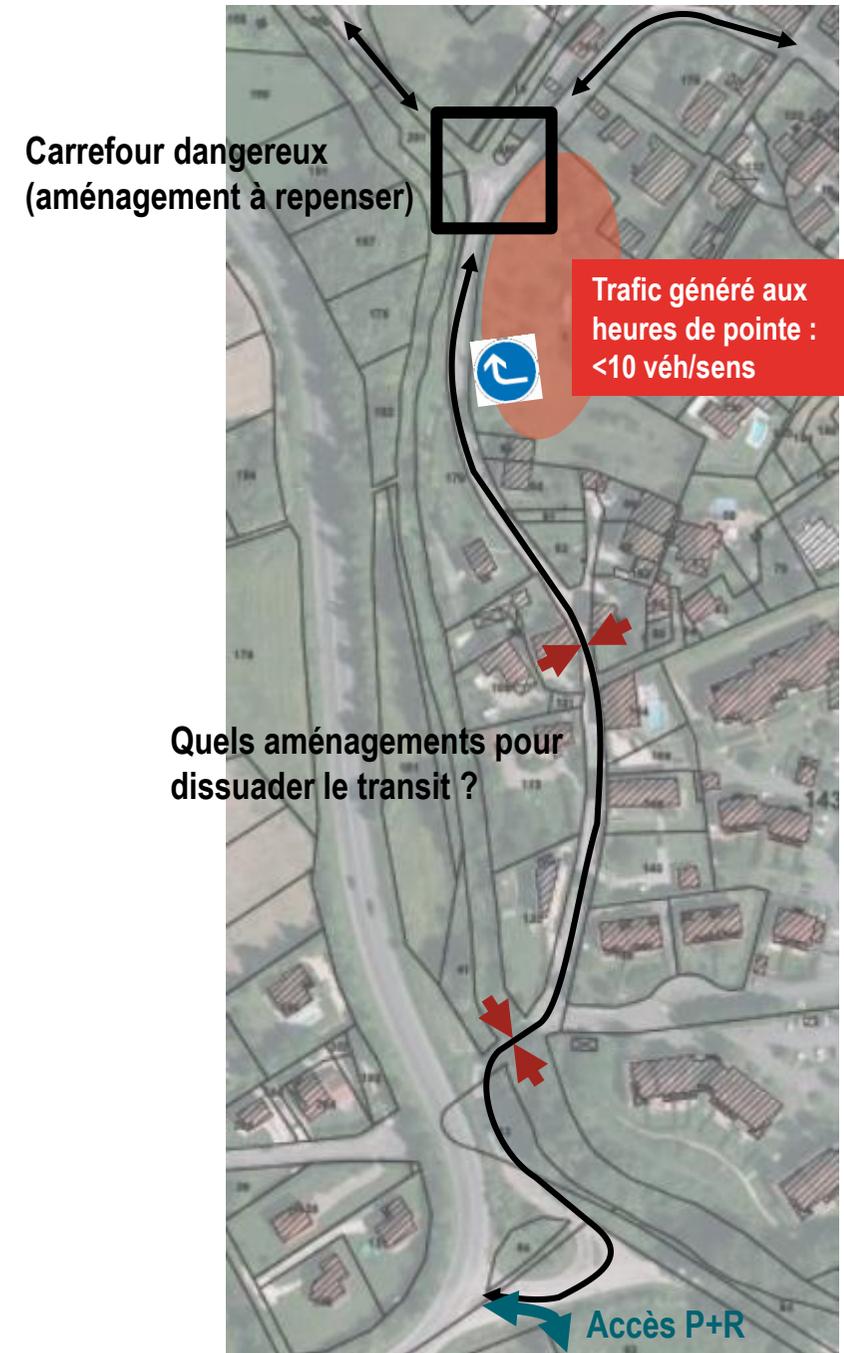
1
2
3
4
5
6
7

Enjeux :

- Un secteur urbain à protéger du trafic de transit, notamment des comportements de shunt de la RD30 à décourager dans le sens Nord > Sud
- Un secteur contraint en emprise et sinueux : quels aménagements possibles ?

Proposition d'aménagement :

- Mise à sens unique du chemin du Moulin :
 - sens Sud > Nord ouvert à la circulation, vitesse limitée à 30km/h (zone 30)
 - sens Nord > Sud réservé aux transports collectifs & vélos
 - Zone de rencontre existante conservée
- Accès riverains : faible détour, perte de temps le matin (congestion sur la RD30)
- Parking de 4 places avant le carrefour, sur le Chemin du Manival

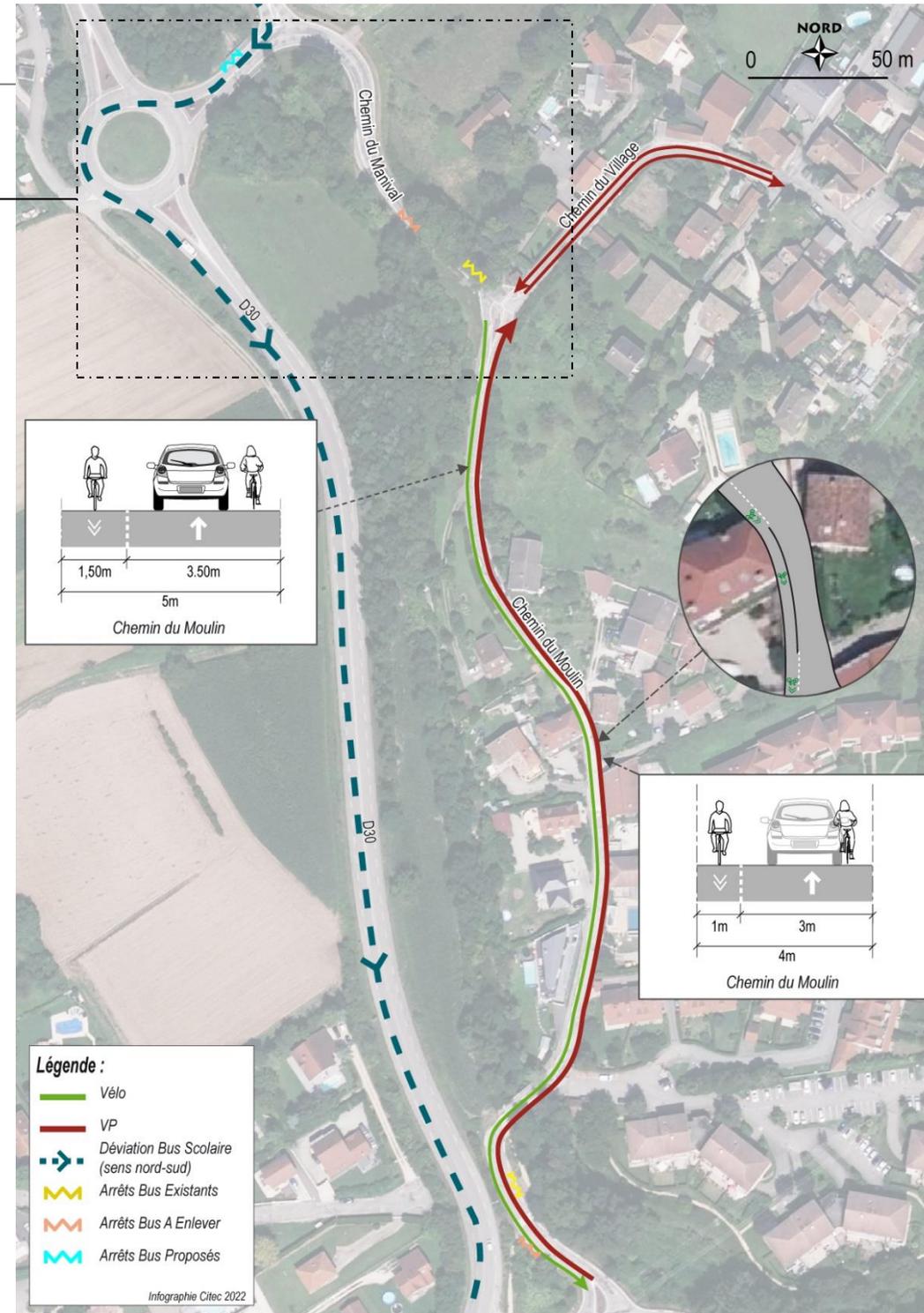
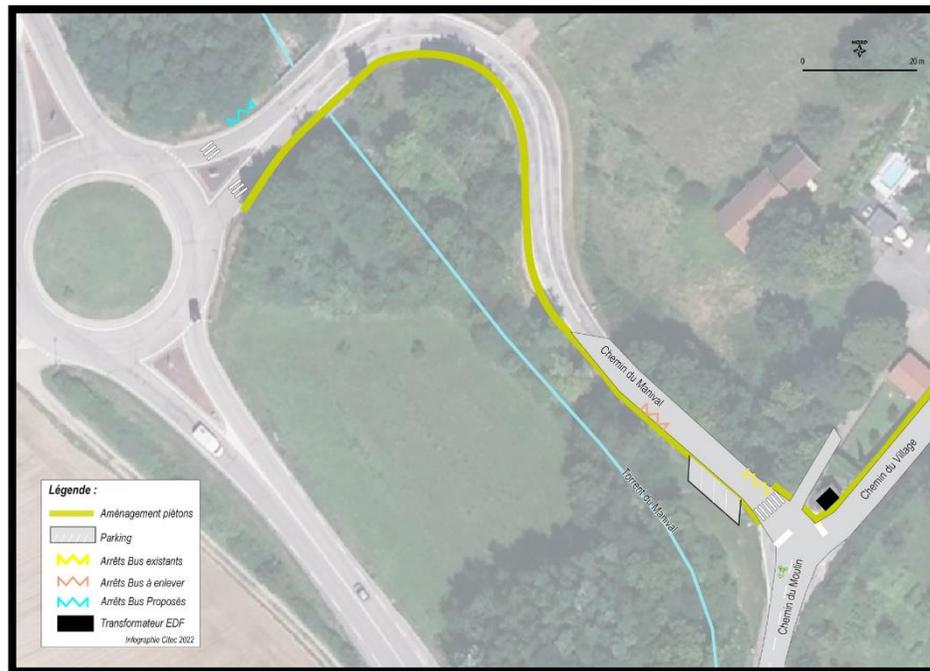


Esquisse d'aménagement – Scénario 1

1
2
3
4
5
6
7

Scénario 1 :

- Sens unique Sud > Nord en zone 30
- Aménagement cyclable sens nord-sud
- Itinéraire bus en boucle
- Déplacements de deux arrêts bus



Esquisse d'aménagement – Scénario 1

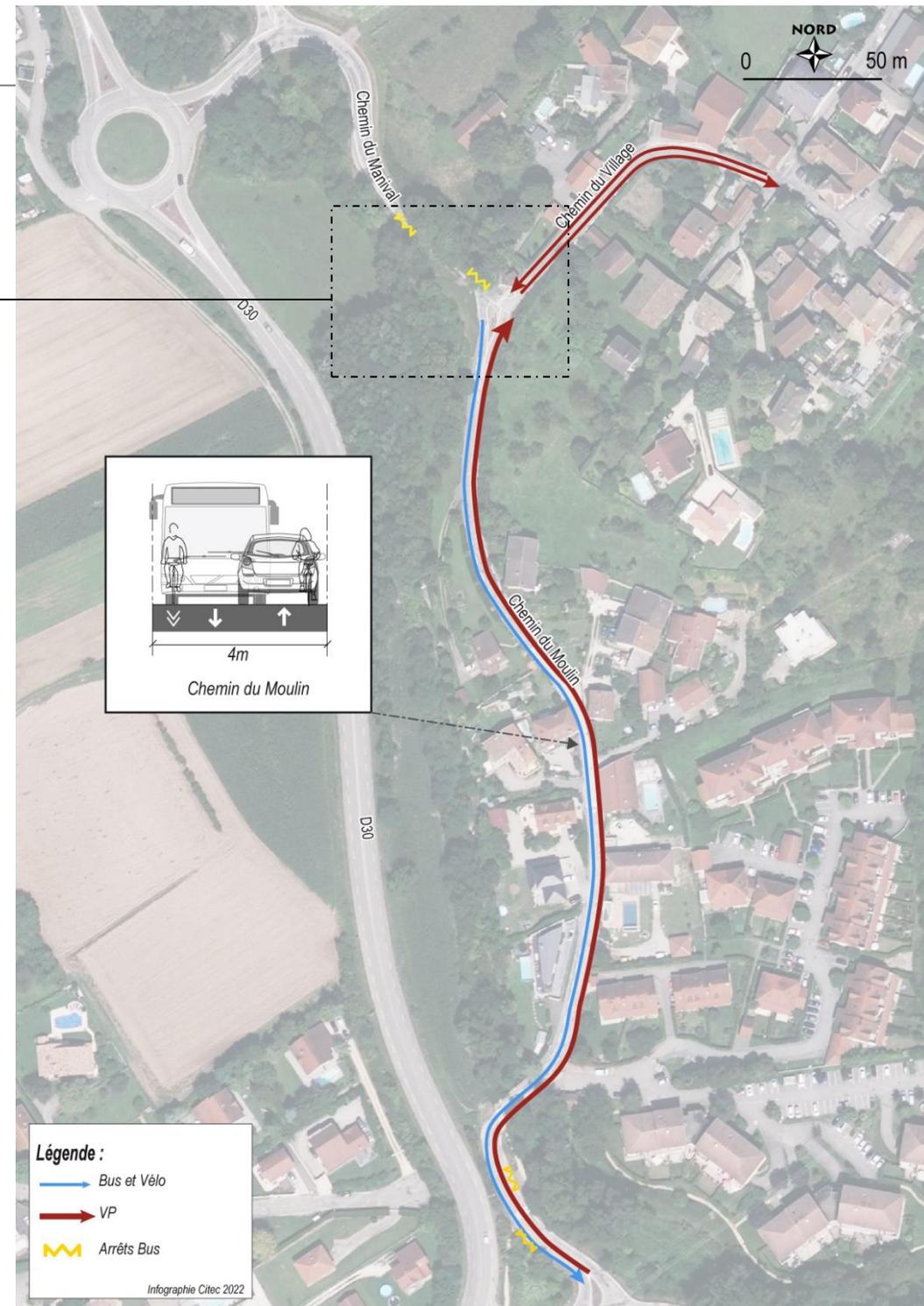
1
2
3
4
5
6
7

- Dans ce scénario, il faut déplacer un des arrêts de bus de la ligne SCO1E, l'arrêt « Le Moulin »
- Pour une question de sécurité, il ne sera pas déplacé sur la départementale
- Proposition : Le bus scolaire rentre dans le P+R, déposant ses passagers avant de ressortir



Esquisse d'aménagement – Scénario 2

- 1
 - 2
 - 3
 - 4
 - 5
 - 6
 - 7
- Scénario 2 :
- Sens unique Sud > Nord en zone 30
 - Voie mixte bus et vélo sens Nord > Sud

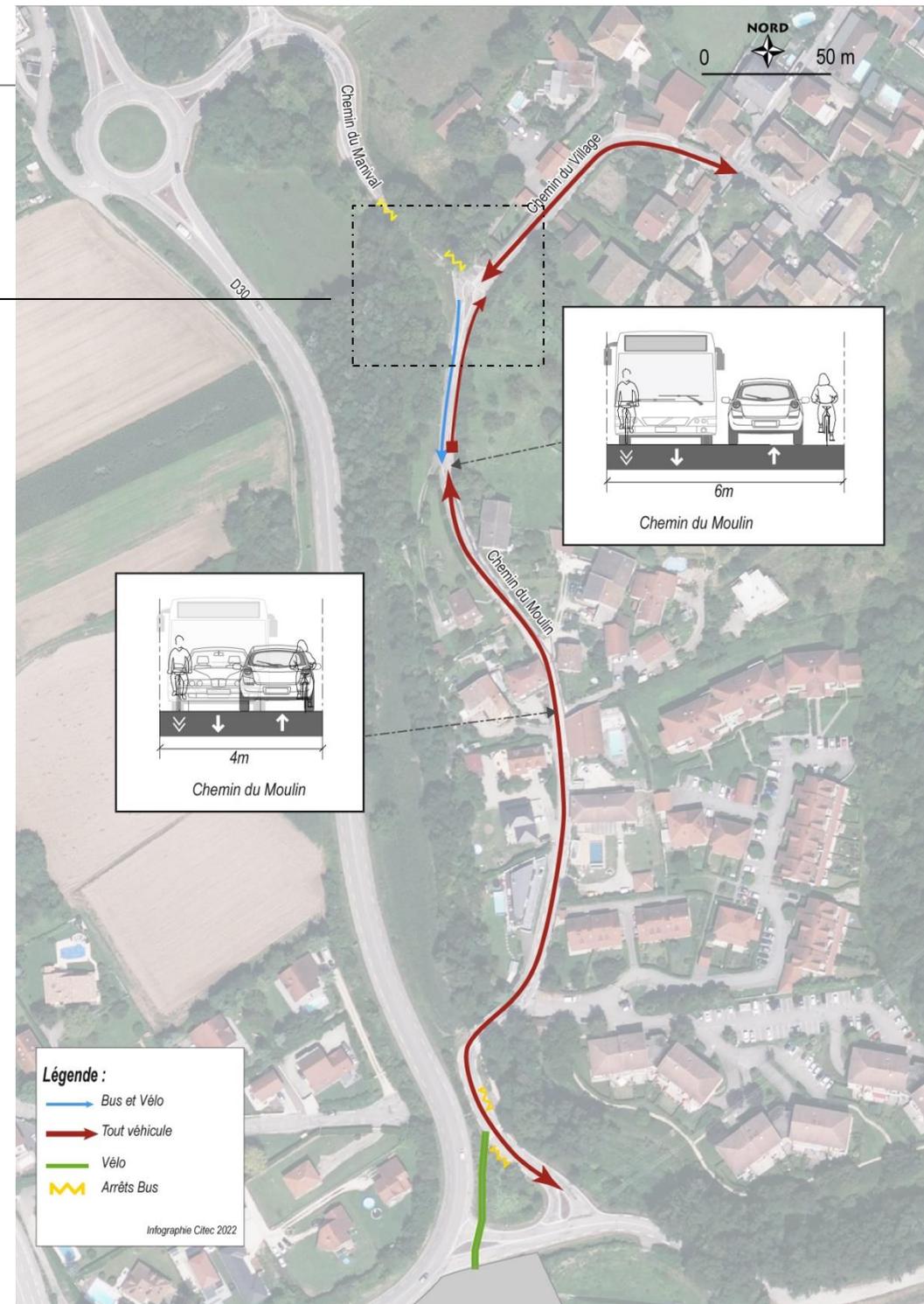


Esquisse d'aménagement – Scénario 3

1
2
3
4
5
6
7

Scénario 3 :

- Sens unique Sud > Nord entre Chemin Grenier et le carrefour
- Double sens entre le Chemin Grenier et Chemin des Plantées
- Voie mixte bus et vélo sens Nord > Sud
- Figurines vélos tout le long et piste cyclable reliant chemin du Moulin au P+R



Esquisse d'aménagement – Comparaison des scénarios

- 1
- 2
- 3
- 4
- 5
- 6
- 7

Solutions en mobilité

Critère	SC1	SC2	SC3
Circulation auto	X	X	XX
Lisibilité de desserte bus	X	X	X
Circulation vélo	XXX	XX	X
Sécurité des usagers	XX	X	X
Accès riverain	x	x	x
Préconisation		à privilégier	

Aménagement du carrefour Moulin/Village

- 1
- 2
- 3
- 4
- 5
- 6
- 7

Autre variante d'aménagement du carrefour

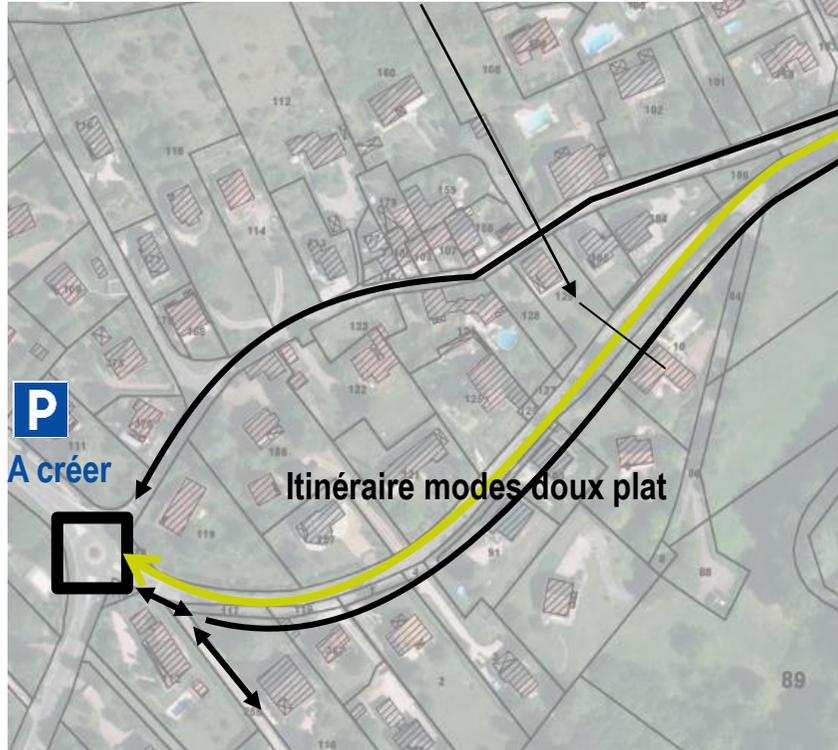
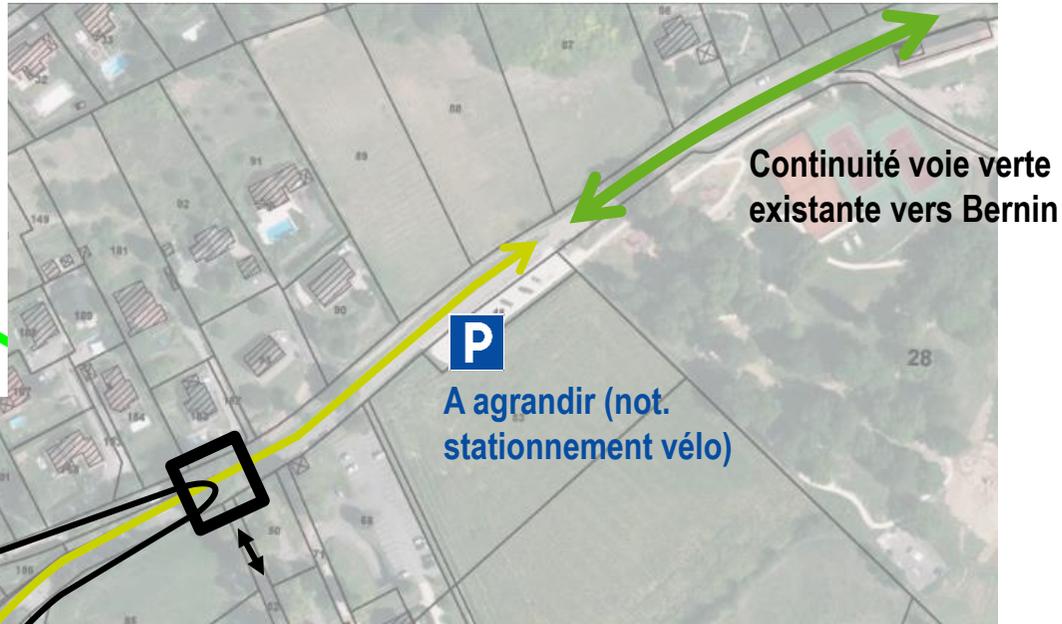
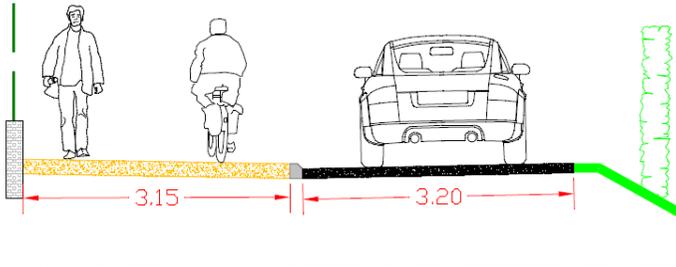


Chemin des Ecoutoux - liaison modes actifs

1
2
3
4
5
6
7

Solutions en mobilité

Profil Chemin des Ecoutoux :



Enjeux :

- Offrir un accès modes actifs (marche et vélos) confortable et sécurisé au parc des Ecoutoux
- Assurer la continuité avec la voie verte vers Bernin

Aménagement proposé :

- Voie verte sur le chemin des Ecoutoux, 1 seule voie de circulation conservée
- Accès à l'impasse conservée au sud
- Bouclage riverains via le chemin des Drogeaux.

Chemin des Ecoutoux - 2^{ème} proposition

- 1
- 2
- 3
- 4
- 5
- 6
- 7

2^{ème} proposition :

Même principe que la 1^{ère} avec sens inversé

Avantages :

- Sens unique évitant les croisements difficiles et dangereux

Inconvénients :

- Moins de facilité pour revenir dans ces zones d'habitations

Le tour complet : 750m, soit environ 1,5 mins



Chemin des Ecoutoux - 3^{ème} proposition

3^{ème} proposition :

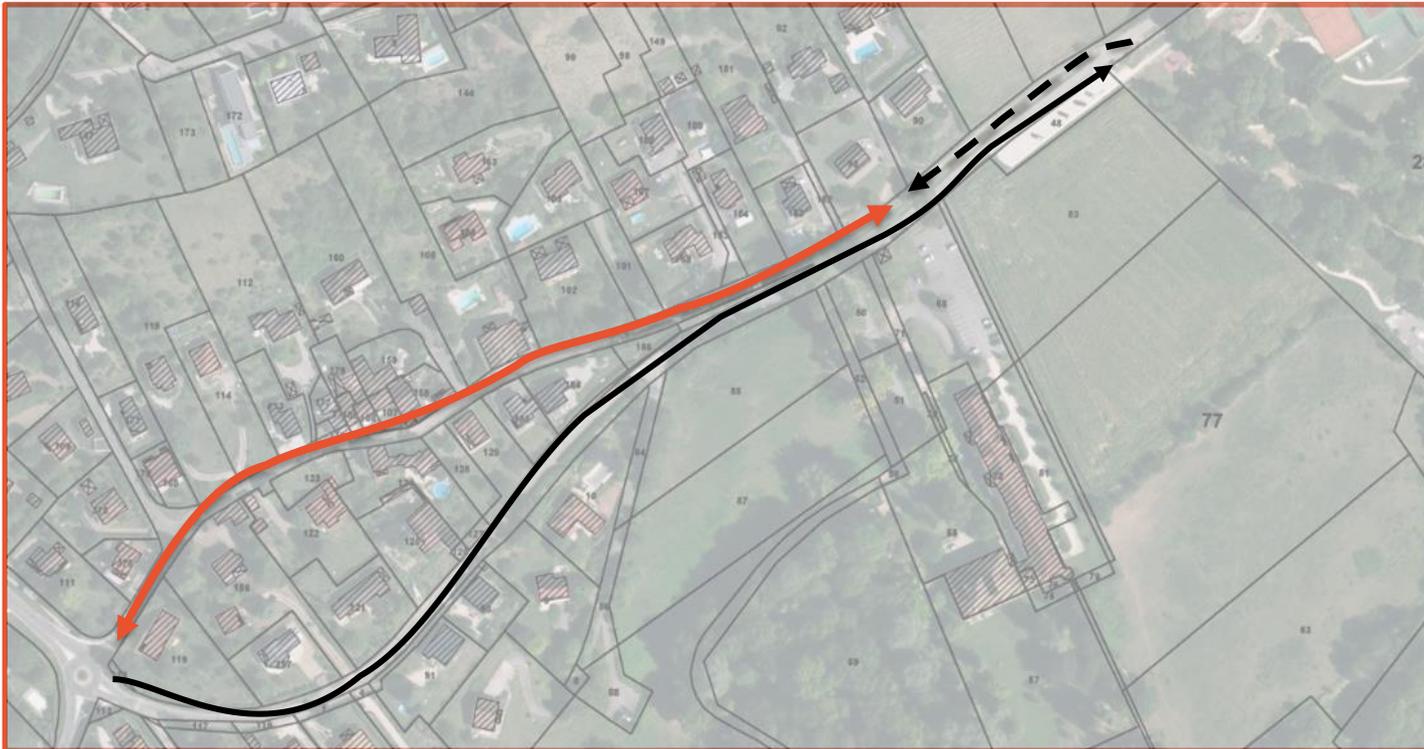
Avantages :

- Un trajet domicile/travail avantageé par une circulation à double sens sur le chemin des Drogeaux

Inconvénients :

- Un espace restreint, voire non-existant, pour les modes actifs, due à l'étroitesse du chemin
- Risque de sécurité en cas de croisement

À privilégier avec mesures de renforcement sécurité



Maillage cyclable du territoire – orientations



Préconisation d'élaboration d'un schéma cyclable sur la commune

- Démarche spécifique à engager par la commune
 - Diagnostic complet de l'état existant et analyse des demandes
 - Démarche de co-construction du schéma cyclable
 - Hiérarchisation des mesures
 - Programme d'action et PPI
- Financement de l'Ademe à 50% au moins à l'étude, et aux aménagements selon effet (format et cadre de l'Ademe)
- Participation du département au financement de l'étude et à la réalisation

- 1
- 2
- 3
- 4
- 5
- 6
- 7

Sécurisation piétonne et cyclable

RD1090 et Chemin de la Touvière

RD1090 - Sécurisation et continuités piétonnes

1
2
3
4
5
6
7

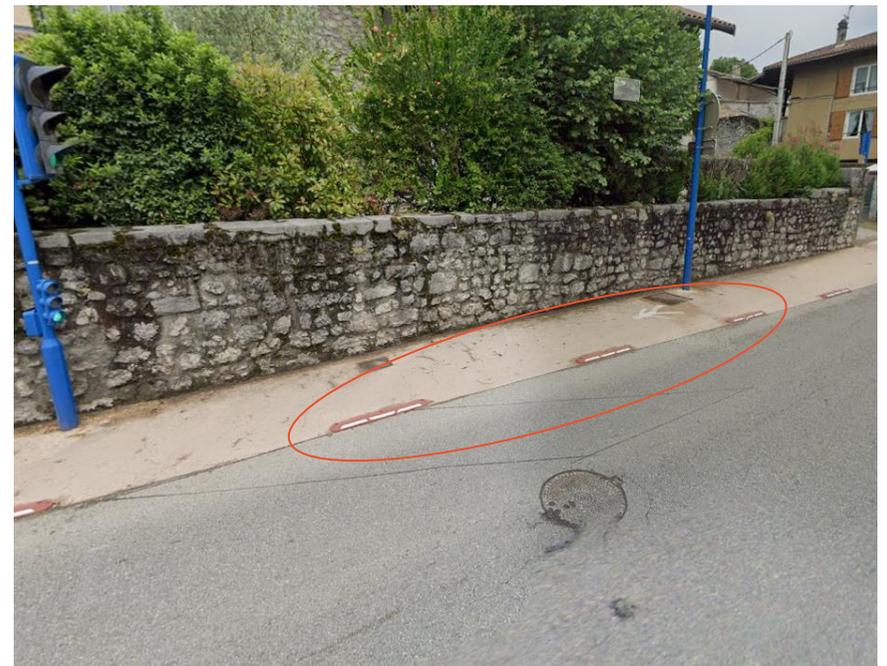
S1 - Proposition d'élargissement :

- Pas de continuité pour les PMR/poussettes
- Réduire le gabarit de la RD1090 mais itinéraire de convois exceptionnels ?
- Elargissement du trottoir côté sud et ajout d'un passage piéton



S2 - Proposition de circulation alternée :

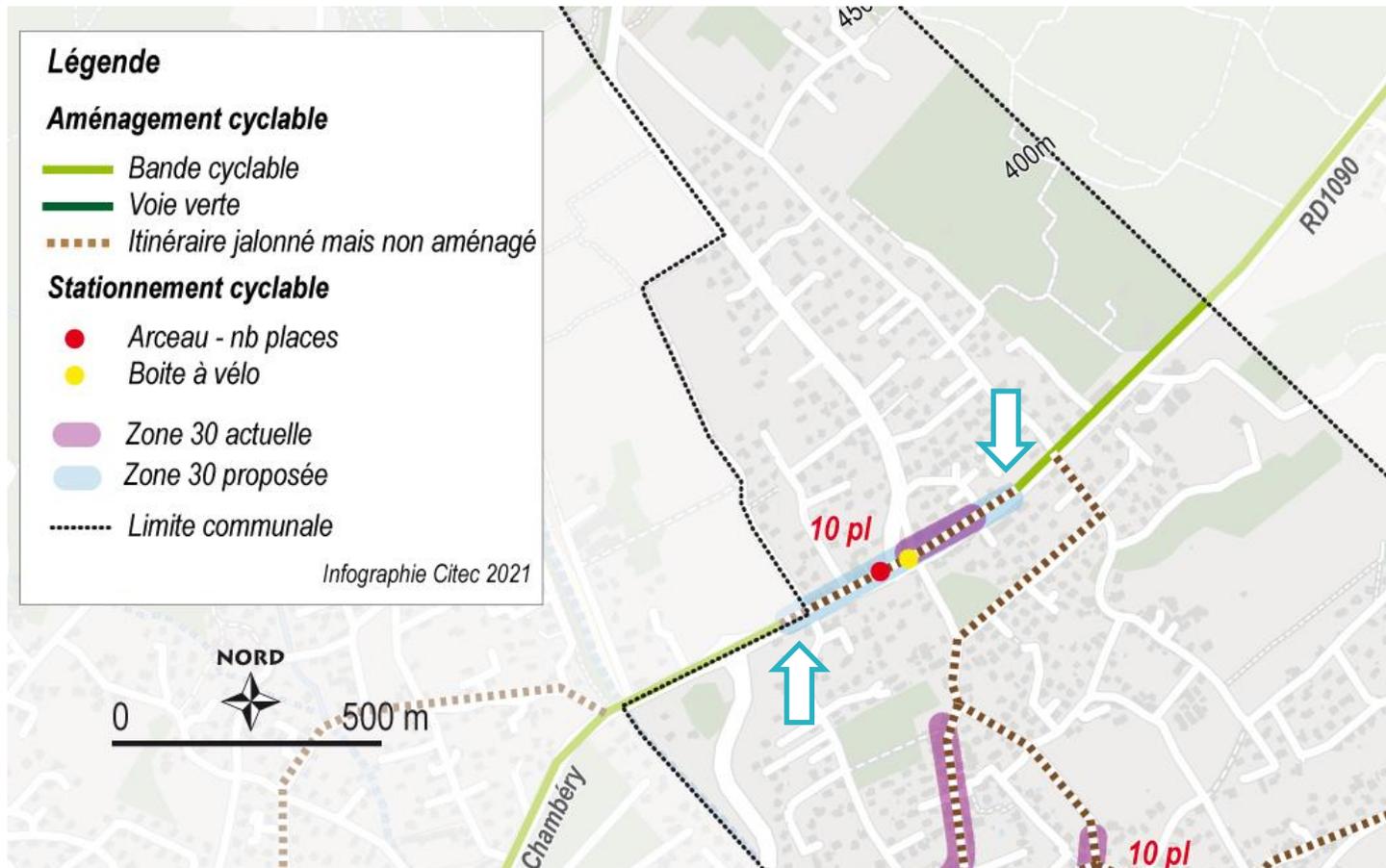
- Circulation alternée avec mise en place de panneaux de signalisation   de part et d'autre
- Trottoirs délimités par des séparateurs de voie réfléchissants pour la sécurité des piétons



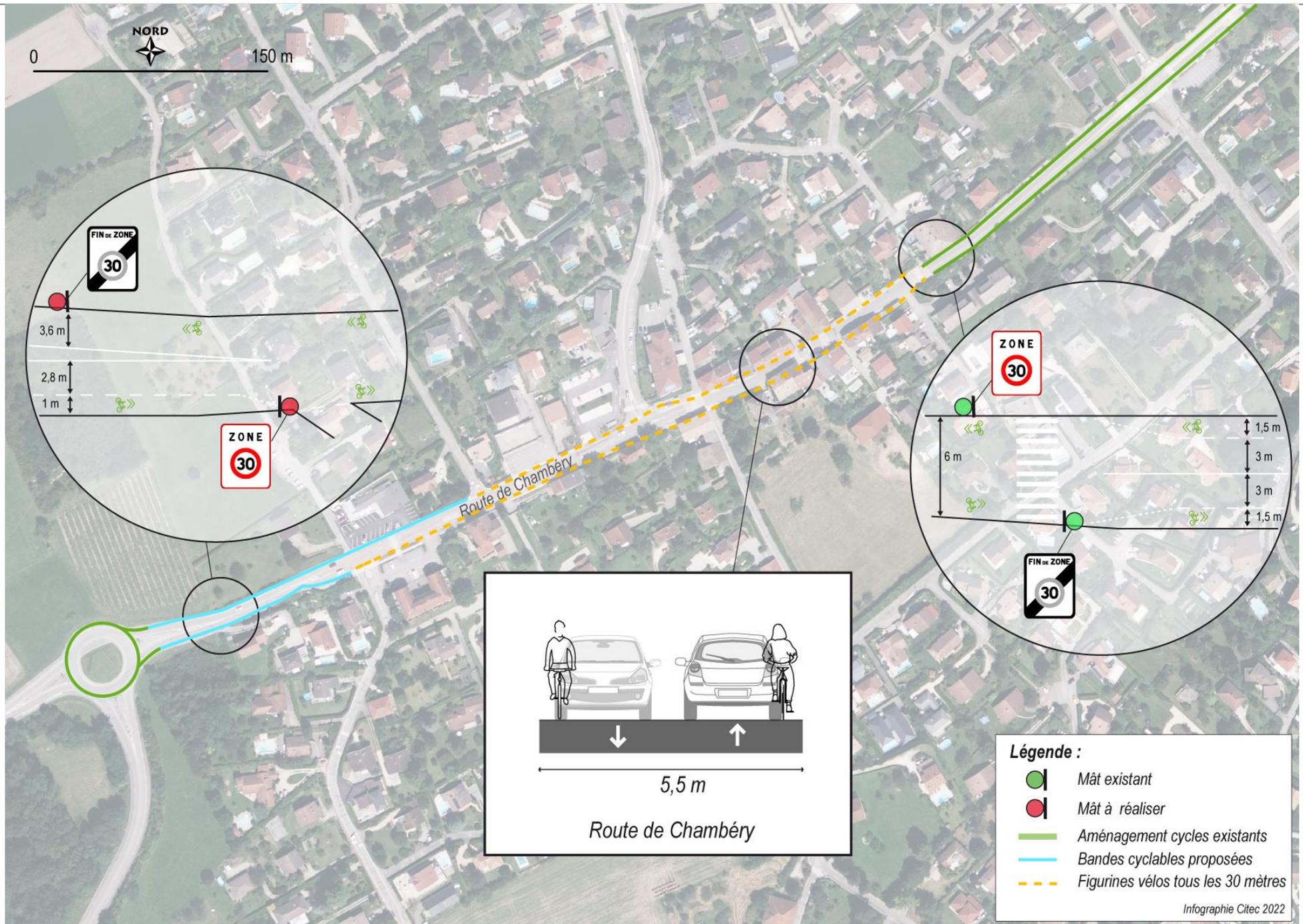
RD1090 - Continuité de la bande cyclable

Continuité de la bande cyclable entre les bandes existantes :

- Zone 30 à prolonger jusqu'au rond point de la RD1090/RD30 sur la partie ouest, et jusqu'à la bande cyclable actuelle sur la partie est de la RD1090



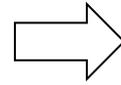
Esquisse d'aménagement – RD1090



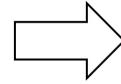
Enjeux

1
2
3
4
5
6
7

- Sécurisation des carrefours (arrivée en dévers, augmentation des volumes de trafic)
- Apaisement des vitesses
- Continuité des cheminements piétons (accès aux commerces et principaux arrêts de bus)

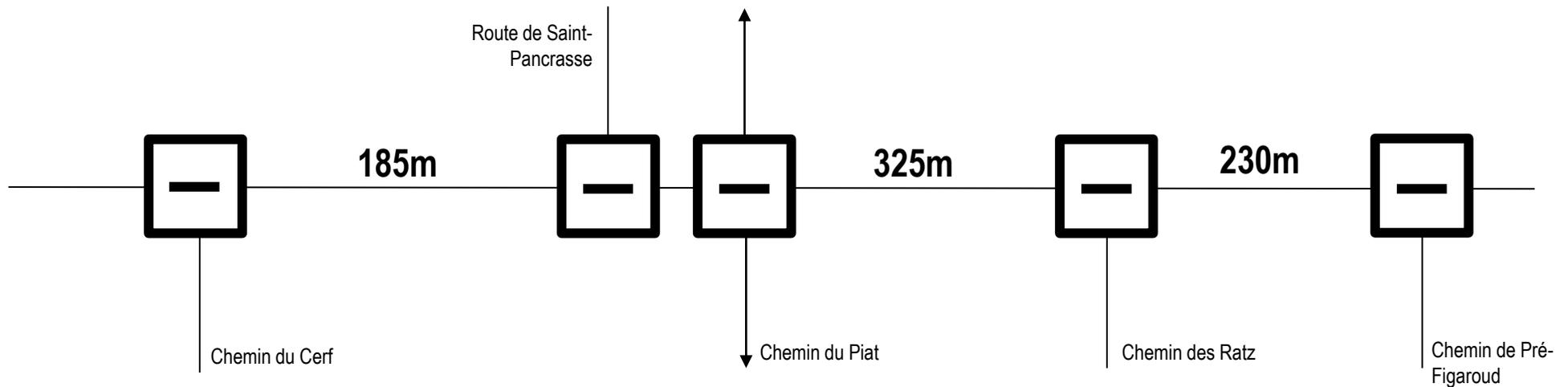


- Réaménagement des carrefours (solution par feux)



- Reprise du profil en travers

Fonctionnement actuel :

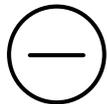


Solutions pour la sécurisation des carrefours

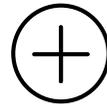
- 1
- 2
- 3
- 4
- 5
- 6
- 7

Solutions en mobilité

Perte de priorité avec plateaux	Feux	Giratoire
Perte de temps faible sur la RD1090 Moins couteux	Débouchés depuis les secondaires sécurisés malgré la faible co-visibilité Meilleure maitrise des vitesses (mise en place d'une onde verte possible)	
Dangereusité liée à la faible co-visibilité depuis les débouchés sur la RD1090 (dévers) Plateaux gênants pour les véhicules de service (bus, OM, déneigement) Vitesse ralentie uniquement au droit des plateaux	Plus couteux Maintenance	Emprise insuffisante Flux trops déséquilibrés



Solution non-recommandée



Solution recommandée



Solution non-faisable

Aménagement des carrefours – exemple sur commune proche (Bernin)

- Fonctionnement par feux
- Pas de plateau pour ne pas gêner les engins type déneigeuse
- Revêtement différencié (par ex. béton désactivé) pour inciter les véhicules à ralentir

1
2
3
4
5
6
7

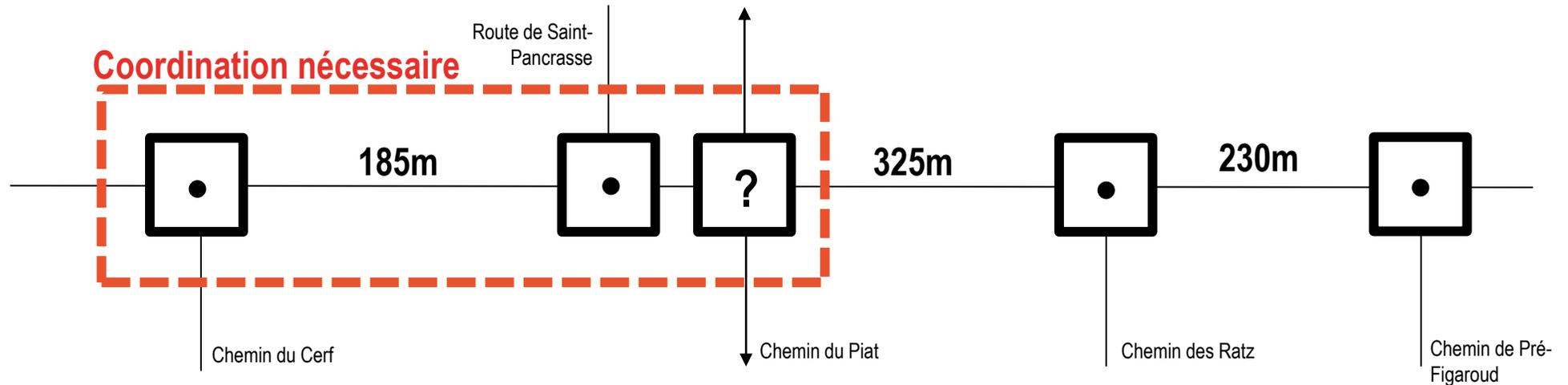
Solutions en mobilité



Exemple feux centre-ville Bernin

Gestion par feux – fonctionnement proposé

- Transversales données sur demande
- Coordination recommandée pour les carrefours proches



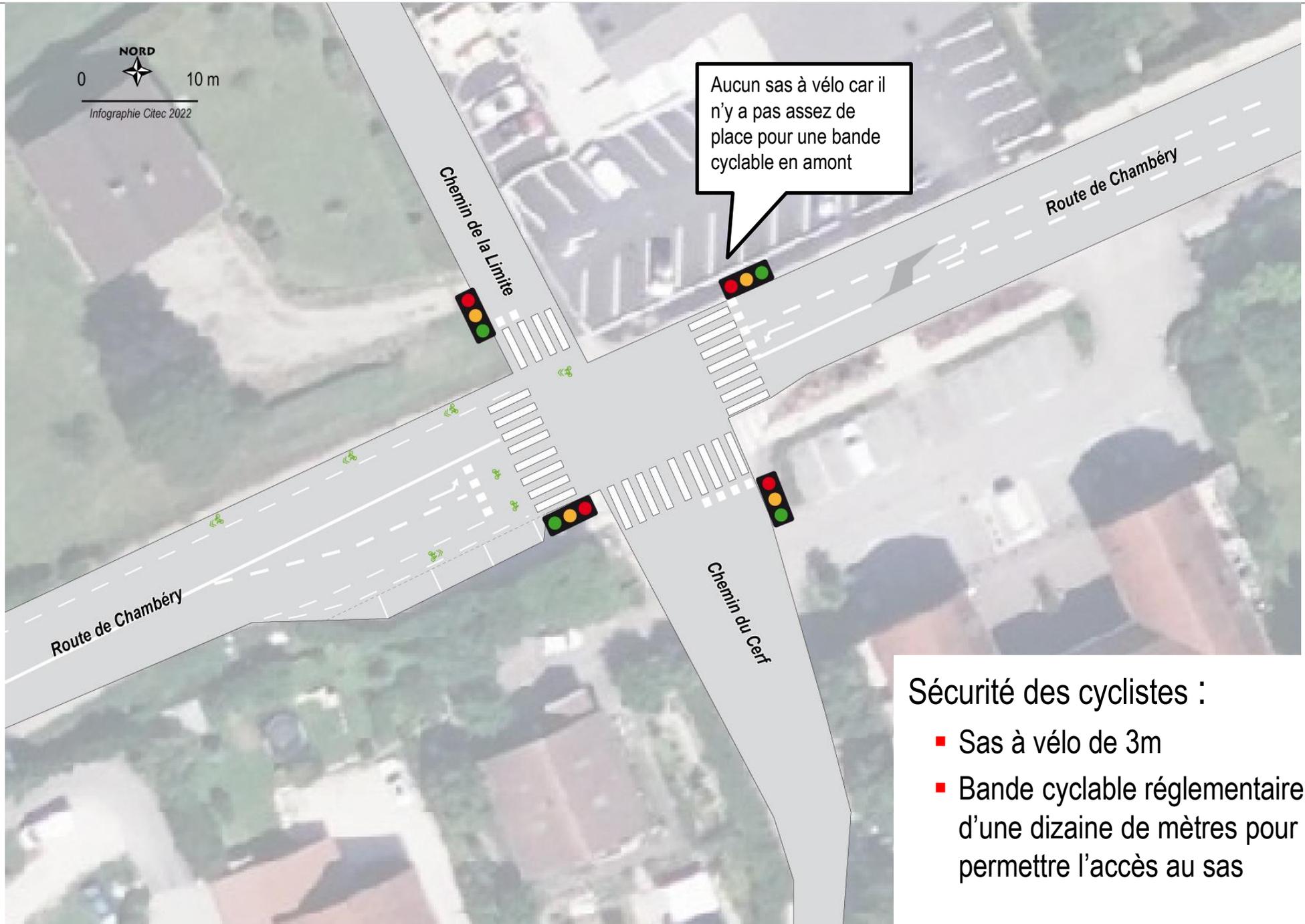
Matin ← +19" 0

Onde verte en direction de St-Ismier/Grenoble à 50 km/h (paramétrable) :
Décalage de 19 secondes entre le déclenchement du vert sur les deux carrefours

Soir 0 → +19"

Onde verte en direction de Bernin à 50 km/h (paramétrable) :
Décalage de 19 secondes entre le déclenchement du vert sur les deux carrefours

Esquisse d'aménagement – Carrefour Chemin du Cerf



Sécurité des cyclistes :

- Sas à vélo de 3m
- Bande cyclable réglementaire d'une dizaine de mètres pour permettre l'accès au sas

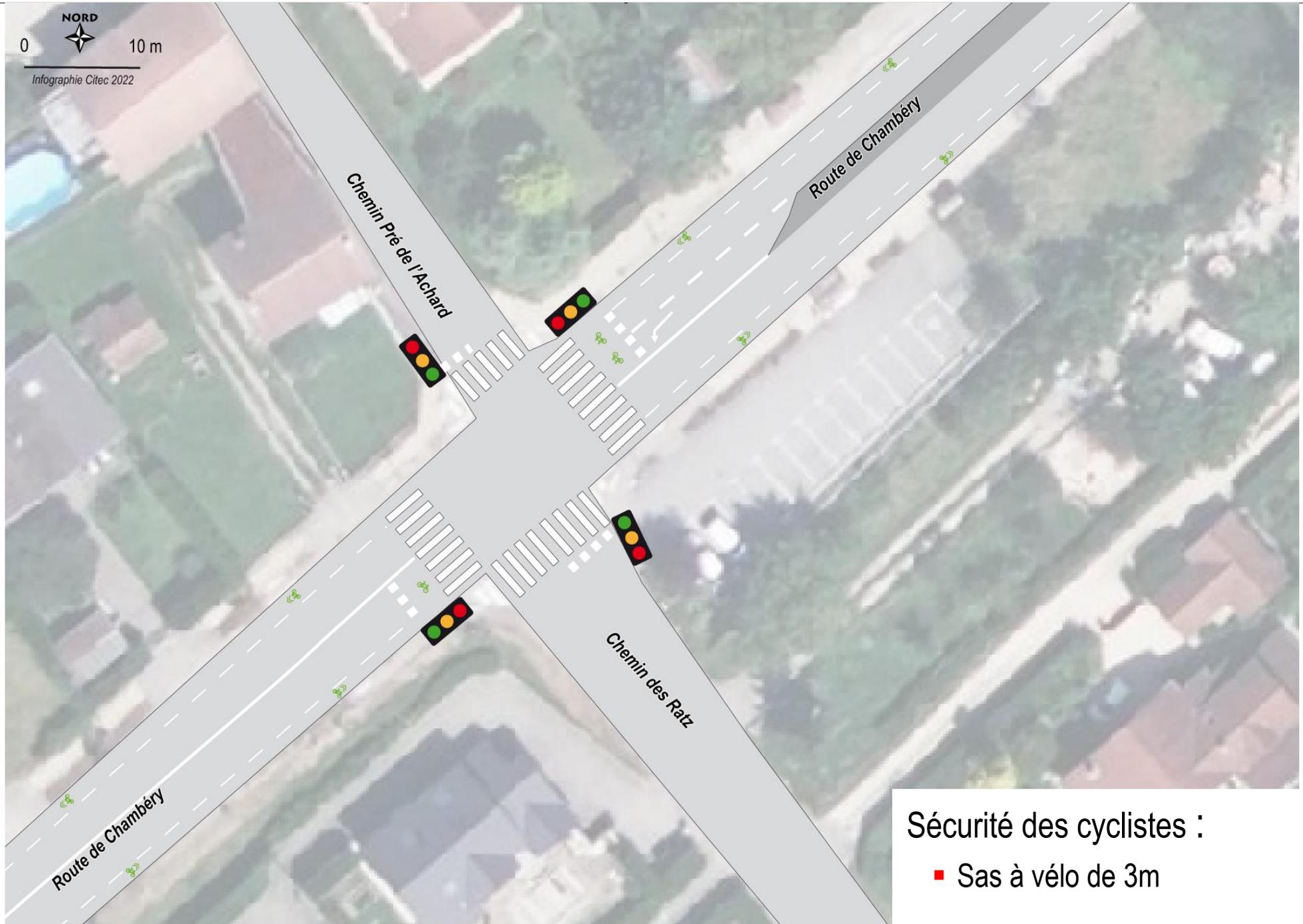
Esquisse d'aménagement – Carrefour Route de St-Pancrasse

- 1
- 2
- 3
- 4
- 5
- 6
- 7



Esquisse d'aménagement – Carrefour Chemin des Ratz

- 1
- 2
- 3
- 4
- 5
- 6
- 7



Sécurité des cyclistes :

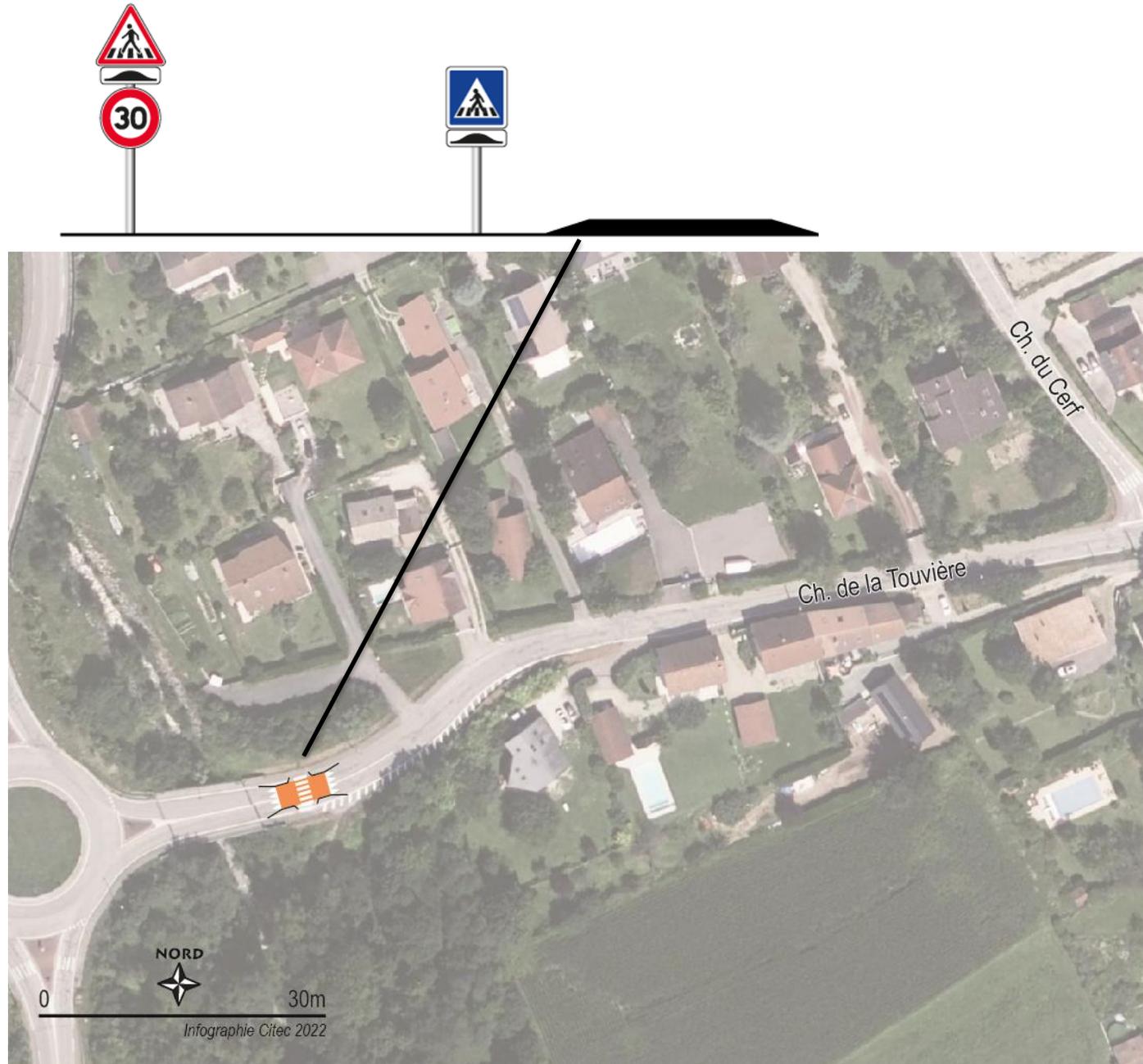
- Sas à vélo de 3m

Chemin de la Touvière – Proposition d'un plateau ralentisseur

1
2
3
4
5
6
7

Sécurisation piétonne :

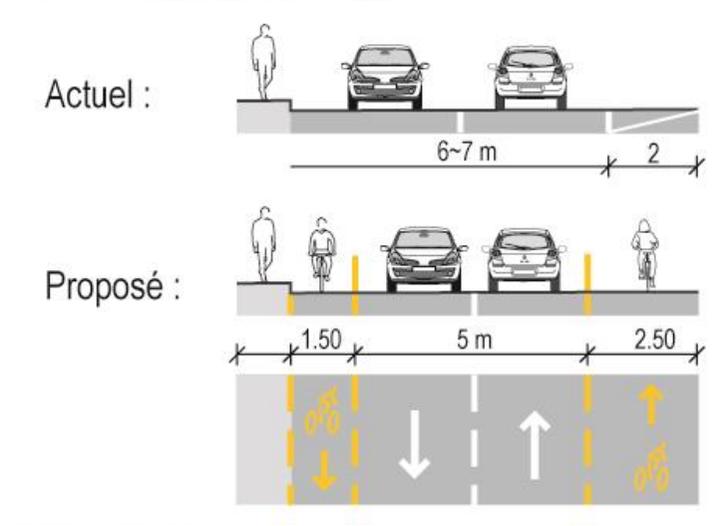
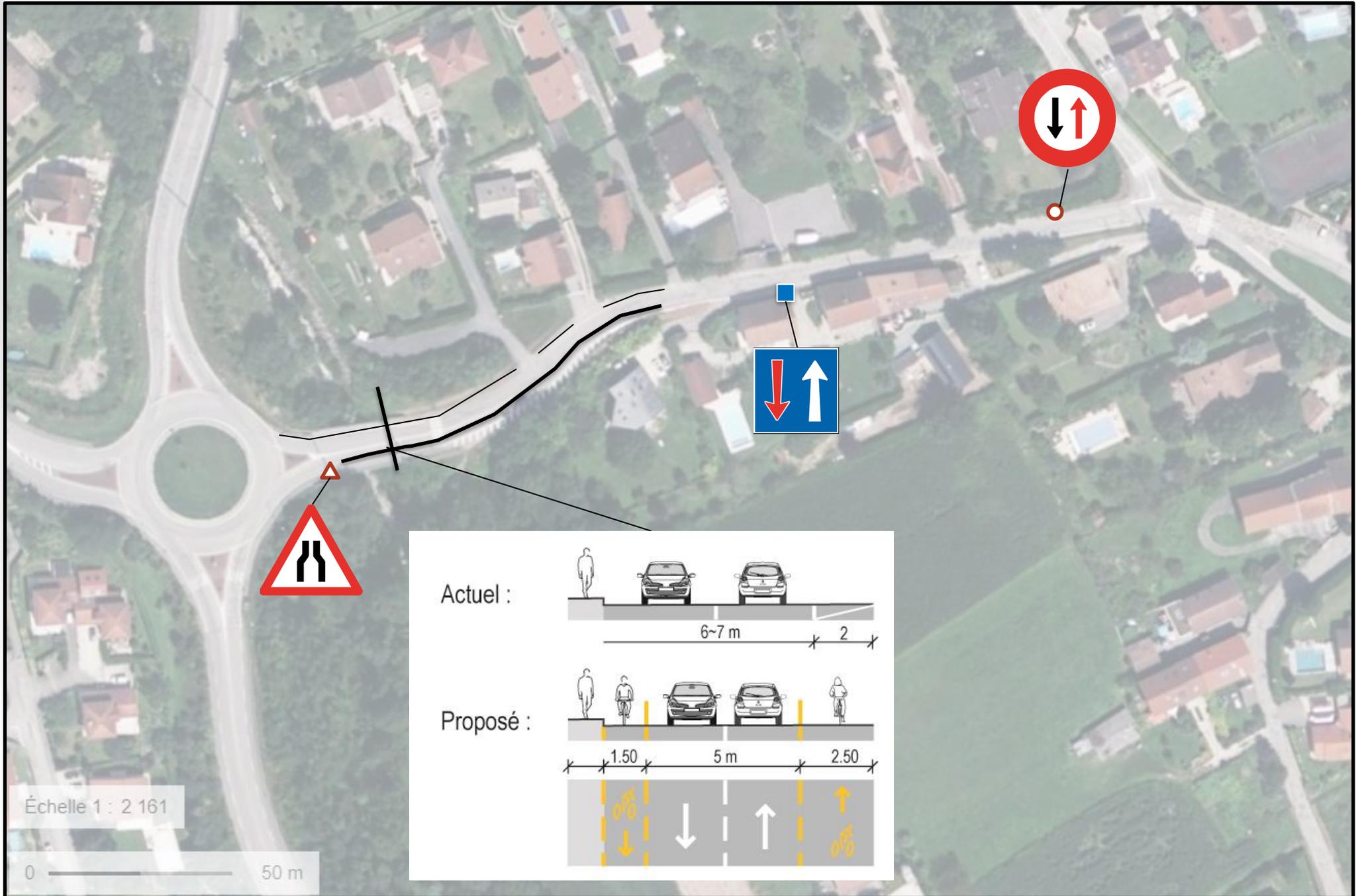
- Plateau ralentisseur spéciale passage piétons + Rétrécissement avec barrières en bois
- Véhicules venant de la RD30 sont ralentis
- Potentiellement un ralentisseur sur chemin du Cerf



Chemin de la Touvière – Proposition de rétrécissement de chaussée

- 1
- 2
- 3
- 4
- 5
- 6
- 7

Solutions en mobilité



Échelle 1 : 2 161

0 50 m

- 1
- 2
- 3
- 4
- 5**
- 6
- 7

Solutions en mobilité

Requalification des espaces publics

Vieux Hameau et Chemin du Village

Vieux Hameau – proposition d'aménagement et impact circulation

1
2
3
4
5
6
7

Une proposition d'aménagement : mettre les 4 chemins autour du quartier, ainsi qu'un bout du chemin des Ratz, en SU.

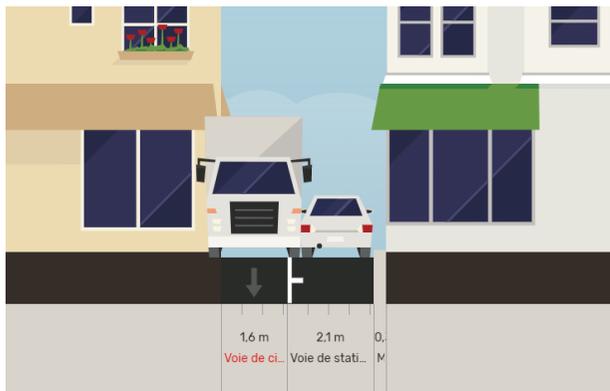
■ Avantages :

- moins dangereux pour les piétons et les véhicules
- meilleur confort de circulation
- meilleure visibilité

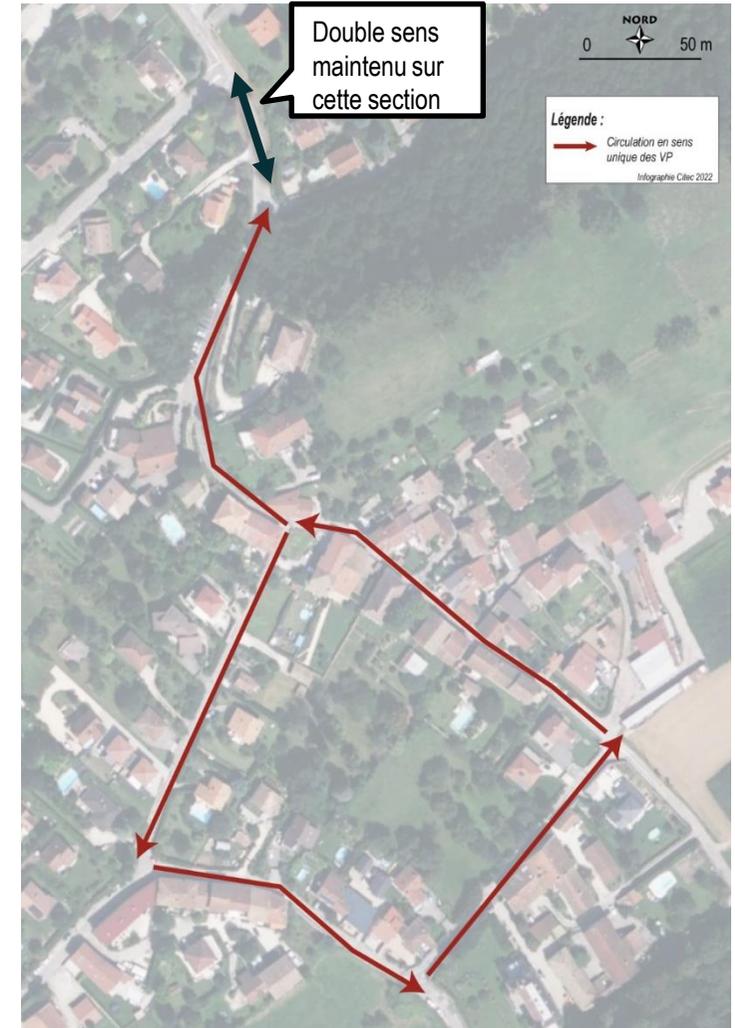
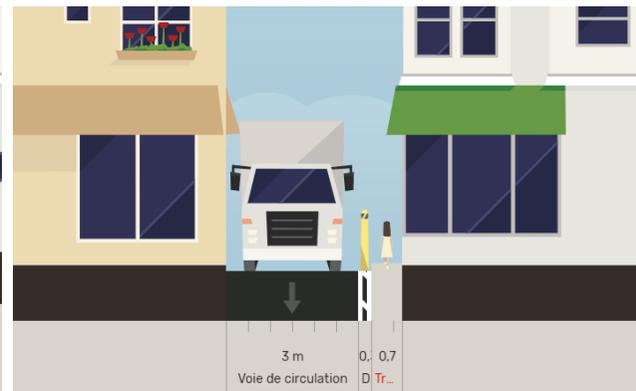
■ Inconvénients :

- contraignant pour le retour aux domiciles (obligation de passer par le sud pour ceux venant du nord)
- ces véhicules venant du nord, bien que faible en nombre, viennent se rajouter à l'effet Shunt

Situation aujourd'hui



Profil proposé



Vieux Hameau – Besoins de stationnement

Dans le hameaux des Ratz et du village, un déficit de parkings est observé et peut être expliqué par :

- des chaussées trop étroites
- un faible nombre de parcelles privatives
- un besoin croissant des habitants de sécurité et de confort
- un report modal des voitures vers les modes doux

Un emplacement est donc réservé dans le PLU, proche du vieux hameau, spécifiquement pour l'aménagement d'un parking afin de répondre à ces problématiques.

Esquisse d'aménagement – Parking Vieux Hameau

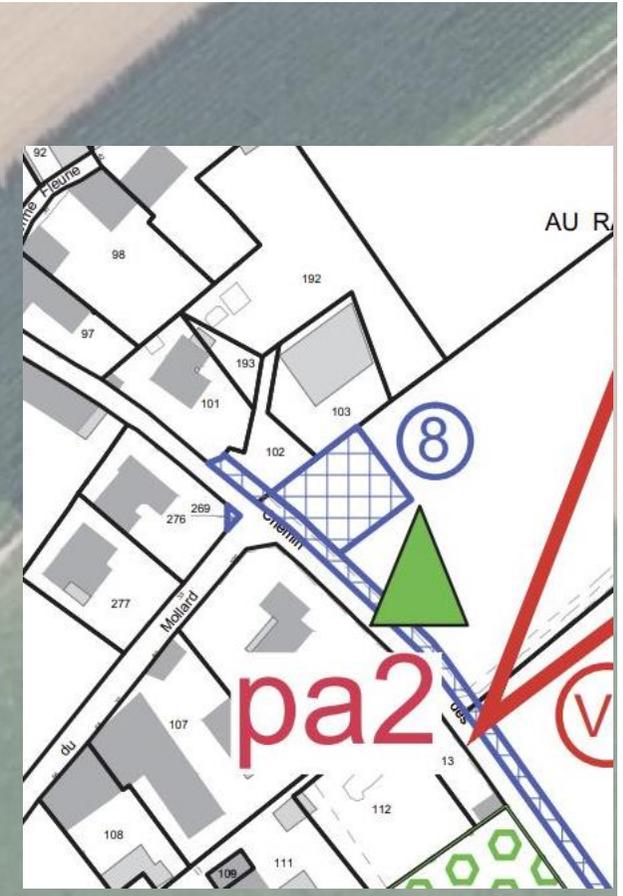
1
2
3
4
5
6
7

Solutions en mobilité



Parking:

- Une vingtaine de places
- Surface de 440m²
- Entrée et sortie à l'angle Chemin de Veyrie et Chemin du Mollard



Chemin du Village – enjeux et proposition d'aménagement

1
2
3
4
5
6
7

Solutions en mobilité



- Mise à sens unique peu crédible : pas de bouclage évident, des reports d'itinéraires assez longs
- Emprise très faible : peu de marge de manœuvre pour la matérialisation de places hors chaussée :
 - Possibilité d'implanter des places en écluse à vérifier
- Optimiser le stationnement sur la place de l'Eglise

Chemin du Village – Zone de rencontre

1
2
3
4
5
6
7

2 choix d'aménagements :

- Marquer seulement les entrées
 - Panneaux de signalisation
 - Marquage au sol
- Couleurs ou matériau de la route à changer :
 - Route à moitié pavée pour les piétons
 - Route entièrement pavée



- 1
- 2
- 3
- 4
- 5
- 6**
- 7

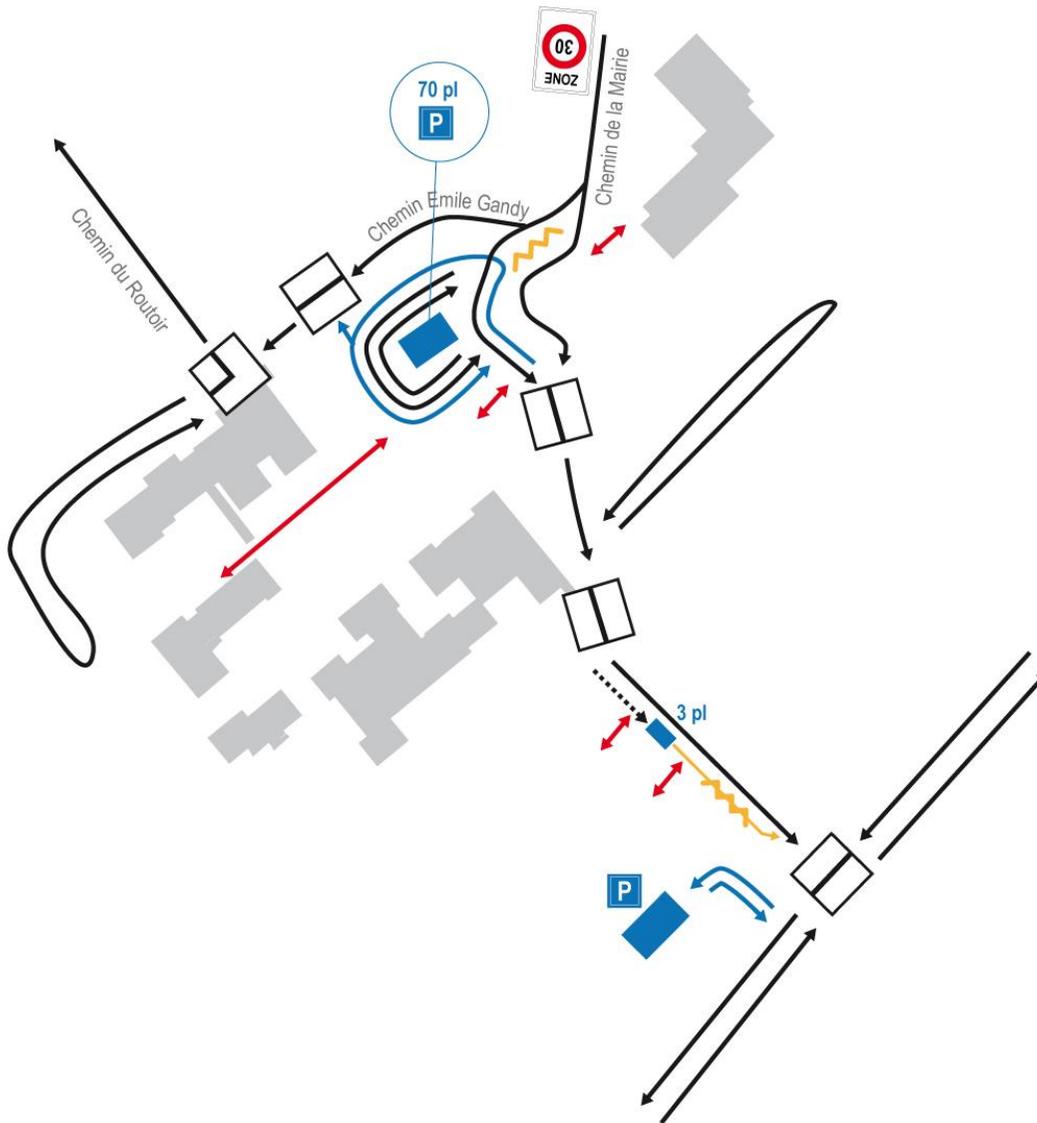
Solutions en mobilité

Accès aux écoles

Fonctionnement des accès aux écoles

1
2
3
4
5
6
7

Plan des voies actuel



- S1 : Maintien du plan de circulation actuel + Aménagement cyclable le long du chemin de la mairie
- S2 : Maintien du plan de circulation actuel + aménagements qualitatifs :
 - Fonctionnement existant pour les motorisés, mais zone de rencontre devant l'école primaire
 - Création d'un espace piéton qualitatif devant le parvis d'école primaire
 - Stationnement concentré sur le parking existant : suppression des places devant l'école primaire et dissuasion du stationnement sauvage par la disposition des aménagements
- Fermeture de la partie sud du chemin de la mairie :
 - Coupure de la circulation motorisée après l'accès au parking > ! contraintes accès pompier ou autre
 - Accès impasse depuis le nord
 - Passage des bus autorisés > ! respect du sens interdit

Fonctionnement des accès aux écoles

1
2
3
4
5
6
7

Solutions en mobilité

Plan des voies :



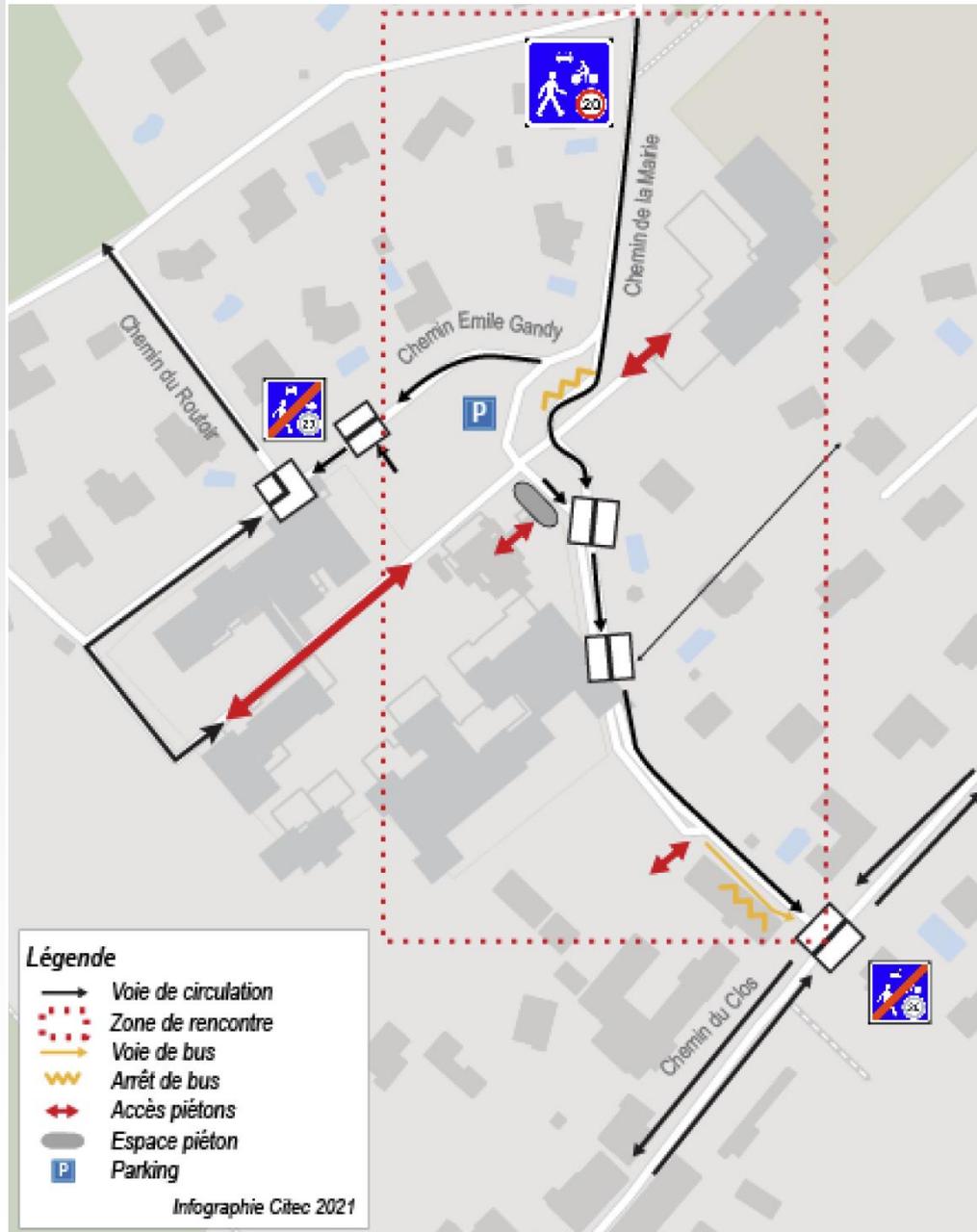
- S1 : Maintien du plan de circulation actuel + Aménagement cyclable
 - Piste cyclable le long chemin de la mairie
 - Accès à l'impassa par le nord

2 scénarios d'accès aux écoles

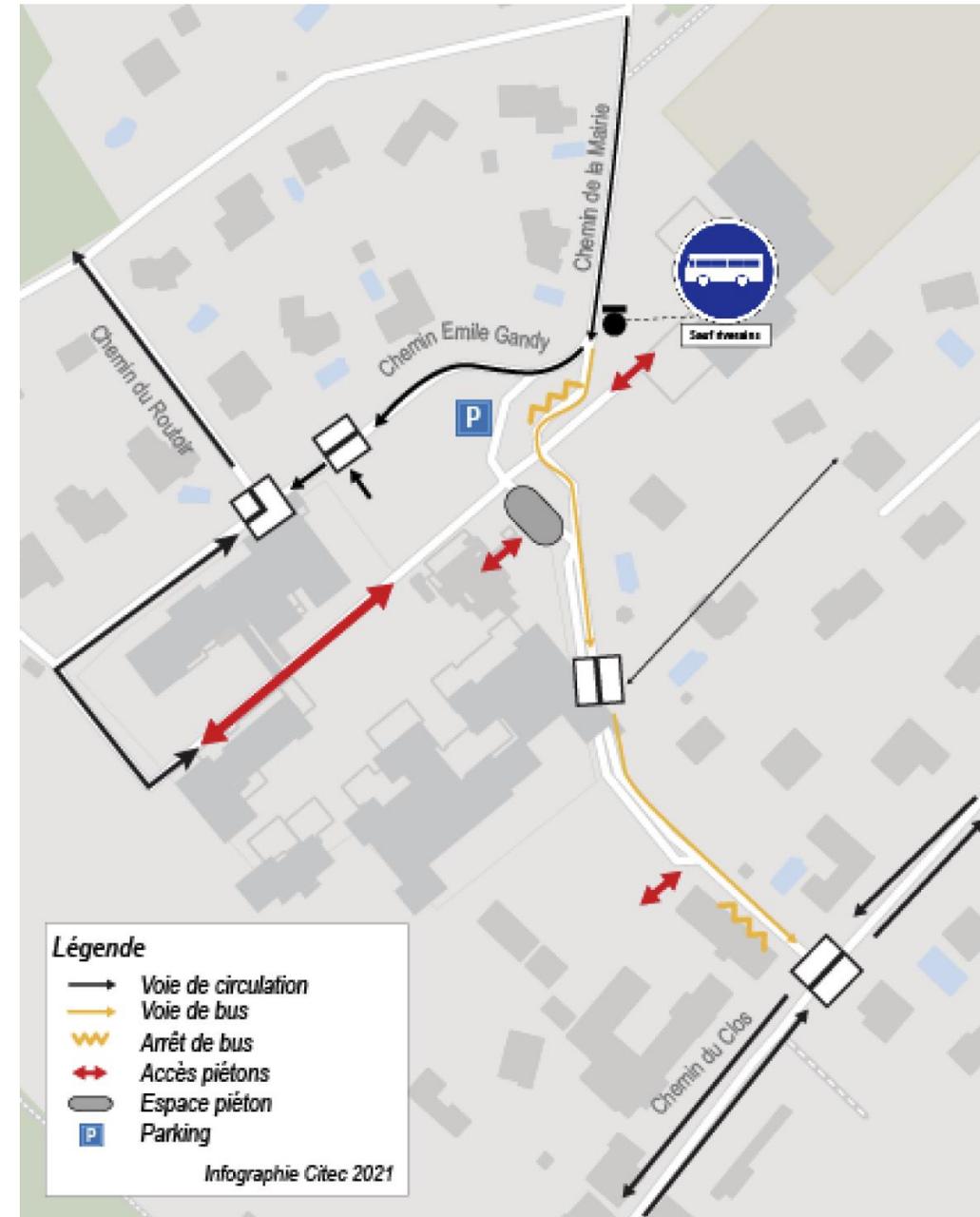
- 1
- 2
- 3
- 4
- 5
- 6
- 7

Solutions en mobilité

Scénario 2 : Maintien du sens unique



Scénario 3 : Sens interdit sauf bus et riverains



- 1
- 2
- 3
- 4
- 5
- 6
- 7**

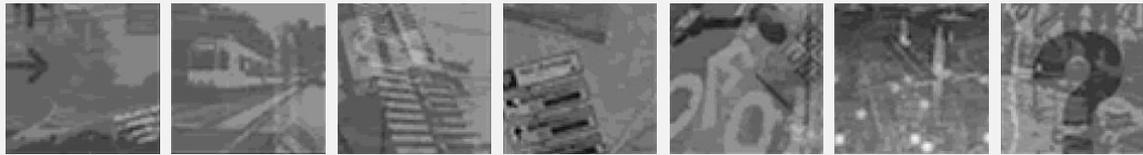
Solutions en mobilité

Suites de l'étude

Suites de l'étude

- 1
- 2
- 3
- 4
- 5
- 6
- 7

- Finalisation après la validation de la commune
 - Finalisation des fiches action
 - Phasage dans le temps et chiffrage



solutions en mobilité

*Parce que nous n'héritons pas la terre de nos pères
mais la recevons en prêt de nos enfants*

Affaire :

- 21024.0 Etude de déplacements St-Nazaire-les-Eymes

Personne(s) de contact :

- Chef de projet : Cunxiao ZHANG
- Consultant : Keith ALIPOGPOG

Citec Ingénieurs Conseils SAS

Bâtiment A
20, boulevard Eugène Deruelle
F-69432 Lyon cedex 03
Tél +33 (0)4 72 77 99 98 ■
e-mail: citec@citec.ch ■
www.citec.ch ■