Plan Local de Déplacement de Saint Jean de Védas

Plan d'actions – Réunion publique

15 novembre 2015

L’élaboration du Plan Local de Déplacements

Mission

Saint-Jean-de-Védas s'engage dans une démarche de réalisation d'un Plan Local de Déplacements

Sa volonté est ainsi d'améliorer les déplacements dans la ville en prenant en compte

- **le contexte actuel**
- **les évolutions urbaines programmées**
- **le développement du transport collectif et des autres modes alternatifs à la voiture.**

Mission

- Le PLD est une déclinaison locale du Plan de Déplacements Urbains de la CAM

- Les grandes orientations du PDU et du PLD : **réduire la dépendance et le réflexe automobile**

- Conforter un partage de l'espace public en faveur des modes actifs et des transports publics
- Agir sur les vitesses pour favoriser la cohabitation entre les modes
- Assurer performance, confort et sécurité aux modes actifs (prise en compte des PMR)
- Agir en amont sur le stationnement
- Maîtriser la circulation de la voiture en ville (lutte contre le bruit et la pollution de l'air)
- Miser sur les alternatives écomobiles
- Promouvoir une approche multimodale des déplacements

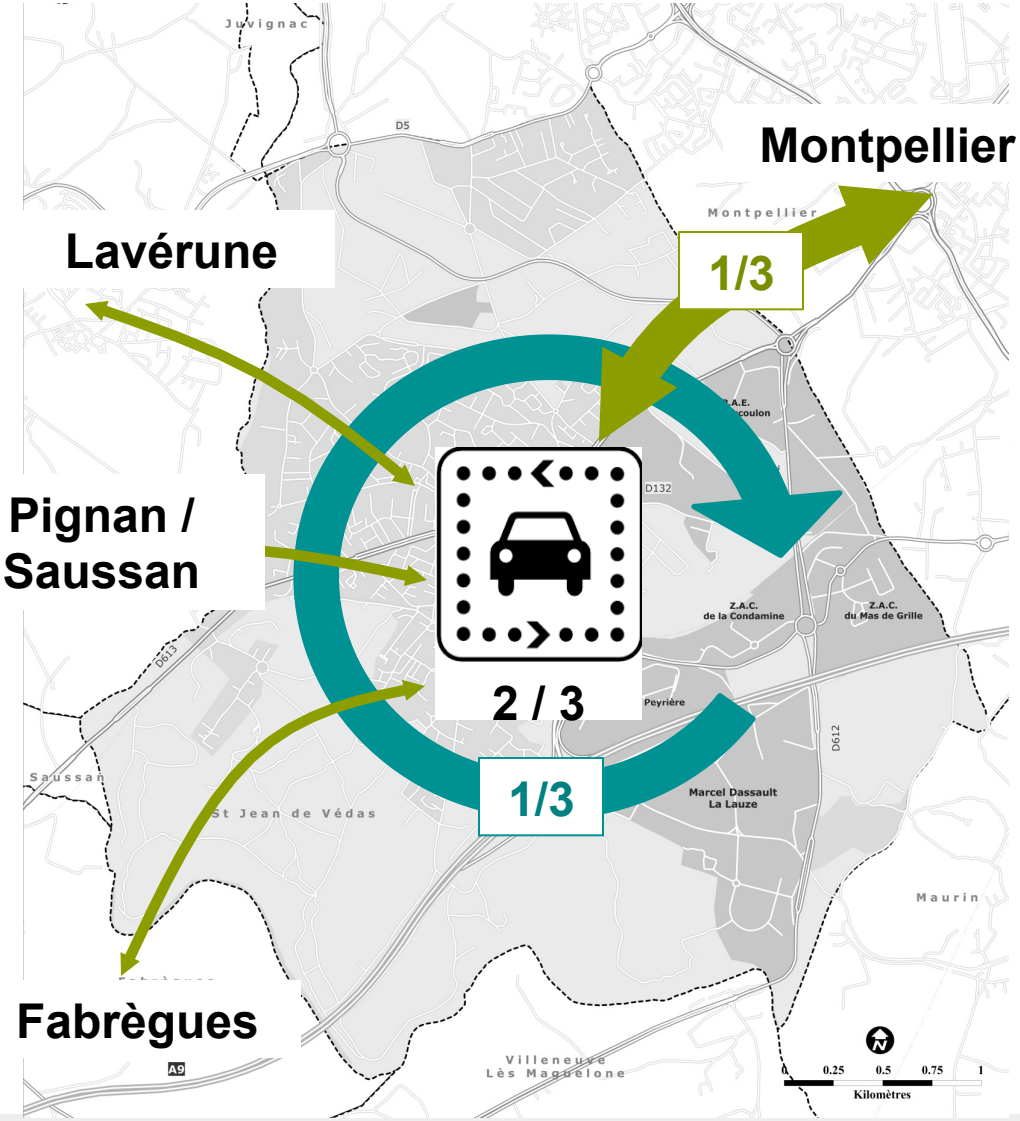
Phasage de l'étude

- Diagnostic territorial : situation actuelle – projets – identification et priorisation des enjeux
  - Élaboration du diagnostic avec la population, les techniciens, les élus
  - Présentation à la population : réunion publique et exposition en Mairie
- Scénarios : construction des scénarios et choix du scénario à développer par les élus
- Plan d'actions détaillé
  - Elaboration du Plan d'actions détaillé avec les techniciens et élus
  - Présentation à la population en réunion publique

Eléments de diagnostic

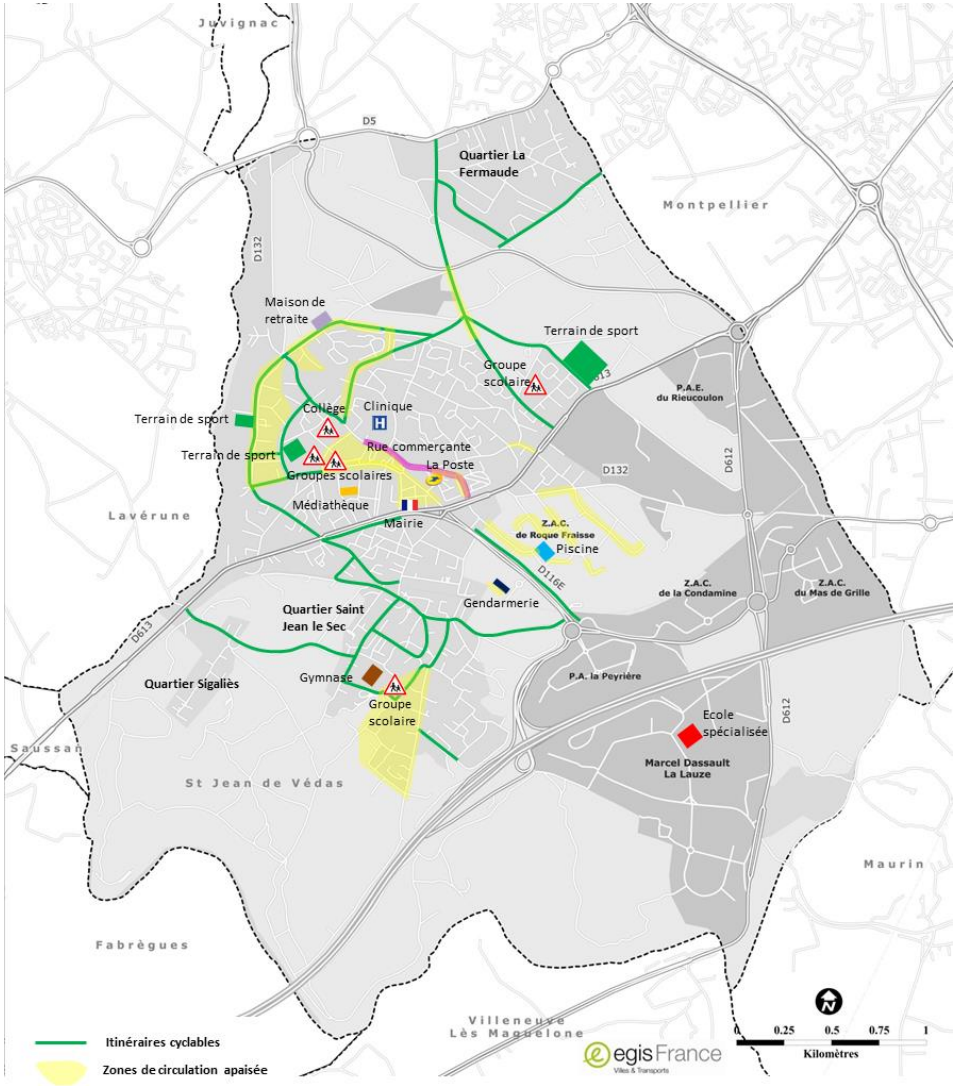
Diagnostic : déplacements en lien avec Saint-Jean-de-Védas

- 2 déplacements sur 3 sont effectués en voiture (conducteur ou passager)
  - 1/3 en interne
  - 1/3 en lien avec Montpellier
  - 1/3 avec Lavérune, Pignan, Saussan, Fabrègues
  - Peu de flux avec Lattes et Villeneuve-lè Maguelone
- Saint-Jean-de-Védas est traversé par des axes de circulation majeurs à l'échelle de la Métropole :
  - Saturation aux heures de pointe
  - Utilisation des voies de centre-ville ou de quartier ➔ nuisance à la qualité de vie locale



Diagnostic - des liaisons douces à améliorer

- De nombreux itinéraires cyclables et zones 30
- MAIS un centre-ville encore très routier
- Manque de continuité cyclable dans les liaisons entre quartiers :
  - Forte coupure urbaine pour les piétons et cyclistes représentée par la RD613
  - Absence d'itinéraire cyclable dans et vers les zones d'activités ou commerciales
- Manque de liaisons cyclables vers les communes voisines



Diagnostic – stationnement : une offre dense à adapter au contexte et aux besoins

- Offre de stationnement dense dans le centre
- Stationnement ventouse qui monopolise l'espace public dans le centre (accès tram)
- L'usage de la voiture pour l'accès au tram est important. Le parc-relais de St Jean centre (gratuit) est saturé, avec débordement du stationnement sur la voirie, alors que de la capacité reste disponible à St Jean le Sec (payant)
- Pratiques de stationnement relais « sauvage » au niveau de la station La Condamine
- Mise en place récente de zones bleues dans l'hypercentre

Les projets de développement

- Développement urbain
- Aménagement de voirie et de l'espace public

- Projets de voirie d'échelle communautaire

➔ Nouveaux flux de déplacement en CV et vers les ZA

➔ Apaisement des trafics et amélioration de la qualité de vie et de la sécurité sur certaines voies

➔ Mise en valeur du centre-ville

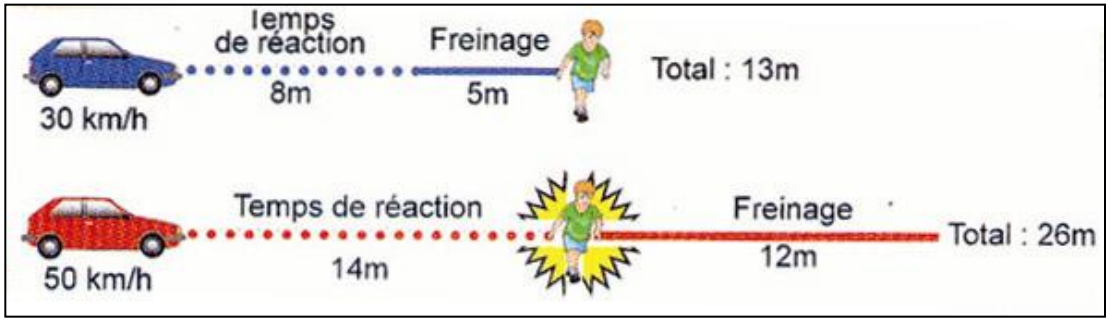
Aucun nouvel itinéraire de contournement routier ou de délestage de Saint-Jean-de-Védas n'est prévu à court ou moyen terme, hormis potentiellement la RD5/185
➔ il faut trouver des solutions en interne pour limiter les effets du trafic de transit

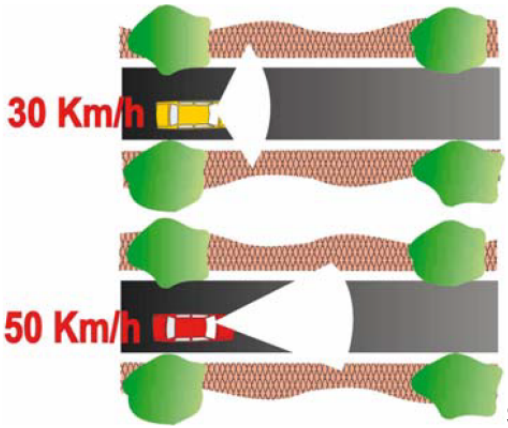
Objectifs et enjeux du PLD

Plan d’actions

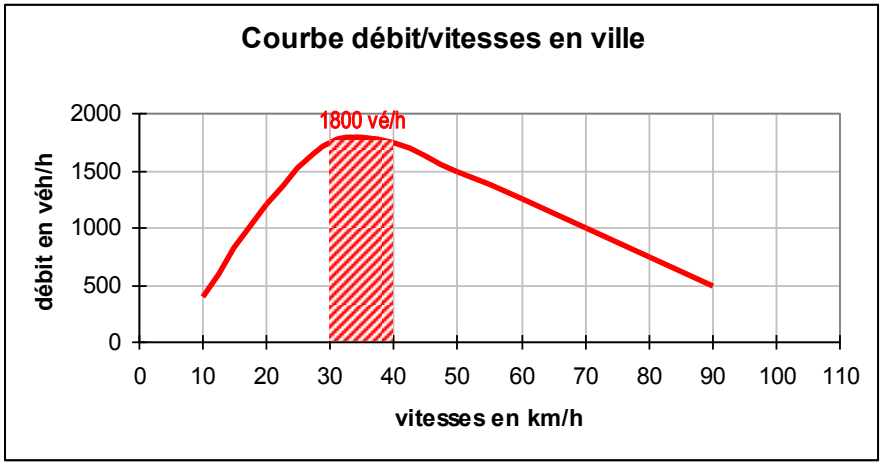
Lien sécurité / vitesse / fluidité

A 30km/h, le temps pour s'arrêter est divisé par deux par rapport à 50km/h





Moins on va vite, plus la vision périphérique s'élargit



Probabilité de décès d'un piéton en cas de choc :

- 70km/h ➔ 100%
- 50km/h ➔ 60%
- 30km/h ➔ 15%

Rouler à 30km/h garantit une distance d'arrêt réduite, permettant d'éviter le choc ou d'en réduire la gravité, tout en conservant un bon écoulement des trafics

Equilibre entre vie locale et circulation motorisée

- Les voies urbaines doivent permettre de trouver un équilibre entre **vie locale** et **écoulement du trafic**

- Le statut de la voie ou de la zone doit être déterminé suivant l'importance de chacune de ces fonctions

Statut de la zone ou de la voie	aire piétonne	zone de rencontre	zone 30	agglomération	section 70
Vitesse maximale	Allure du pas	20 km/h	30 km/h	50 km/h	70 km/h
Équilibre vie locale fonction circulatoire					

Source : CEREMA

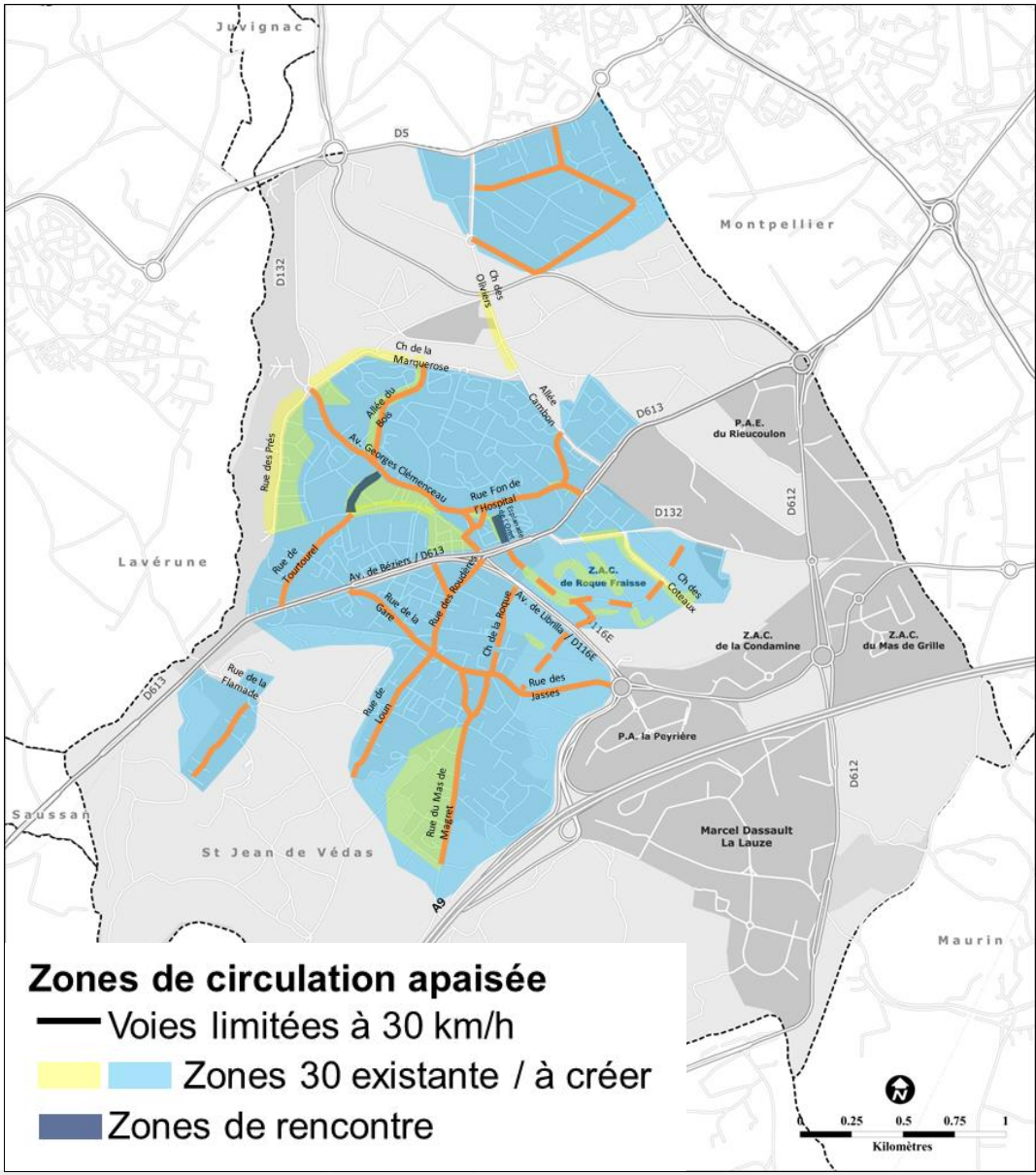
Principes d'aménagement de la voirie

Type de voie	Vitesse automobiles	Système de gestion des carrefours	Largeur de chaussée circulable (m)			Prise en compte des modes doux
			Double sens		Sens unique	
				Avec fort trafic PL		
Distribution interne au quartier	30	Priorité à droite	Priorité à la vie locale			
Desserte de quartier	30	STOP	Voies principales de desserte des quartiers : non adaptées au transit, priorité à la vie locale			
Desserte de zone d'activités	50	STOP	Voies internes aux zones d'activité			
Liaison interquartiers	50	STOP	Liaison rapide entre les quartiers, voies en périphérie des quartiers			
Liaison interurbaine en traversée de zone urbanisée	50		Voies principales de liaison avec les communes voisines : circulation aisée en préservant la qualité urbaine			

Phasage de mise en œuvre dans les quartiers

1. **Voies de desserte de quartier :**
- Limitation des vitesses à 30 km/h
- Aménagement de plateaux traversants aux principaux carrefours
- Création de bandes cyclables de part et d'autre

2. **Création de zones 30 sur l'ensemble des voies de distribution interne :**
- Panneau d'entrée et sortie de zone 30
- Marquage des entrées et rappel
- Aménagement de plateaux traversants aux entrées de zones
- Réduction des largeurs des voies à 5,50m
- Pas d'aménagement cyclable



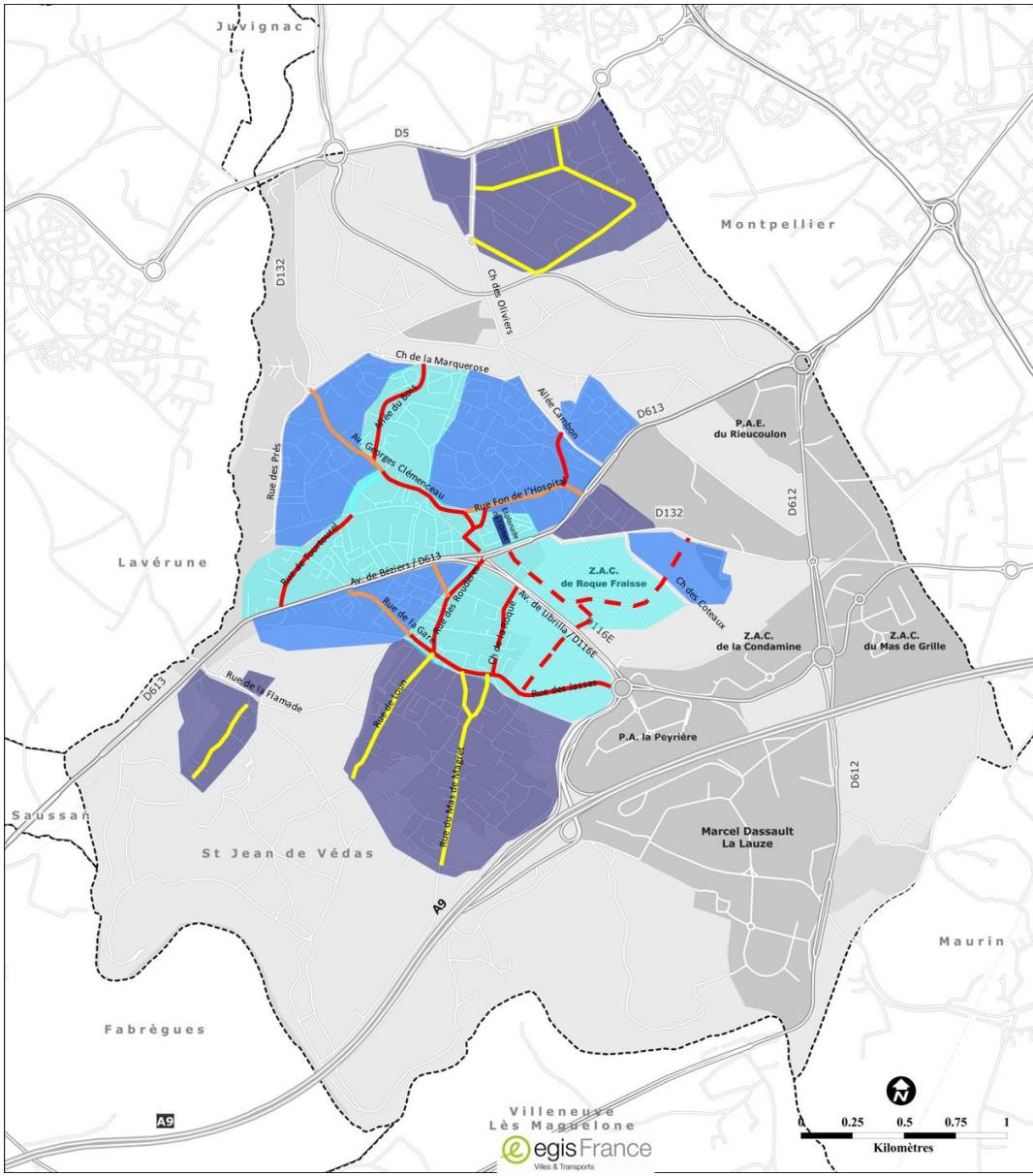
Proposition de phasage pour l'apaisement des quartiers

Phasage

Court terme
- Voies limitées à 30 km/h
- Zones 30

Moyen terme
- Voies limitées à 30 km/h
- Zones 30

Long terme
- Voies limitées à 30 km/h
- Zones 30



Stationnement

Favoriser la **rotation** au droit des commerces

Eviter le stationnement **ventouse lié au tram**

Préserver le stationnement pour les **résidents**.

Créer un espace affecté au **covoiturage** dans secteur giratoire St Jean le Sec ou la Condamine (emplacement à définir)

Bornes de recharge pour véhicules électriques dans les P+R, sur l'avenue Clémenceau ainsi que dans le Parc d'Activité de la Lauze

Organisation du stationnement

- Stationnement courte durée **Max 1h30**
- Stationnement moyenne durée **Max 3h**
- Stationnement longue durée **Sans limitation**

Aménagements cyclables

- La réduction du différentiel de vitesse entre vélos et VP est un des 1ers facteurs d'amélioration de la sécurité
- Recherche de solutions d'aménagement ou d'exploitation menant à la modération des vitesses ➔ zones de circulation apaisée
- Hors des zones de circulation apaisée, la séparation des modes est à privilégier

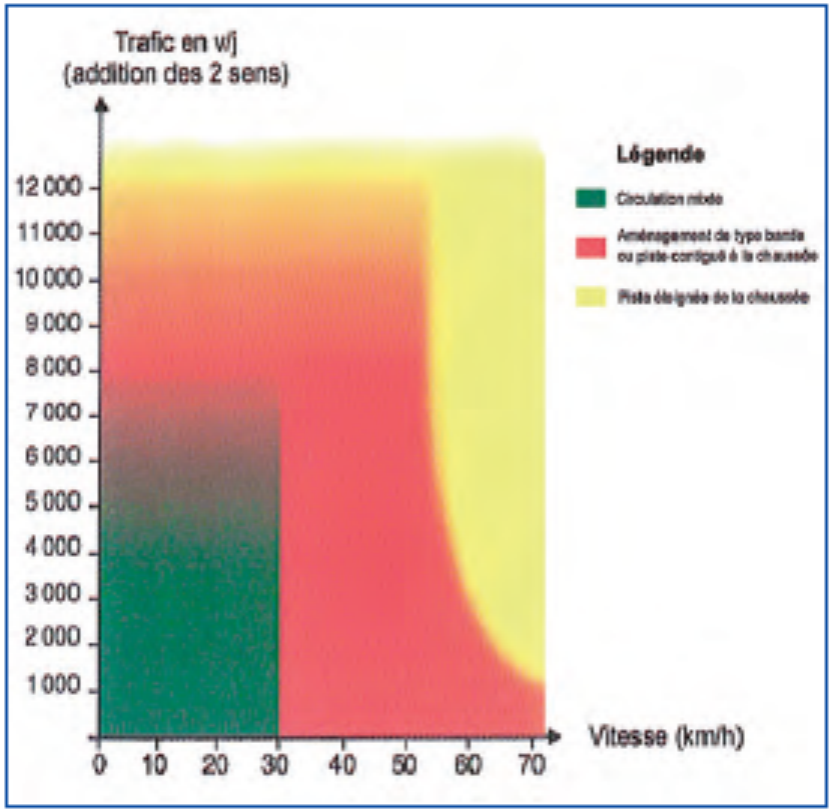


Schéma d'aide au choix d'un aménagement issu des expérimentations françaises et recommandé par le Certu.

Principes d'aménagement du réseau cyclable

Voies de liaison interurbaine et interquartier

AMENAGEMENTS SEPARES

Privilégier les itinéraires alternatifs si possible sur les voies interurbaines, sinon **pistes cyclables bidirectionnelles séparées**

Principes d'aménagement du réseau cyclable

Voies de liaison interurbaine et interquartier

50

AMENAGEMENTS SEPARES

Privilégier les itinéraires alternatifs si possible sur les voies interurbaines, sinon **pistes cyclables bidirectionnelles séparées**

Voies de desserte de quartier ou de zone d'activité

30 50

AMENAGEMENTS INTEGRES

Bandes cyclables, chaucidou, contresens cyclable, voire vélos intégrés ponctuellement à la circulation générale (lorsque vitesse = 30km/h)

Principes d'aménagement du réseau cyclable

Voies de liaison interurbaine et interquartier

50

AMENAGEMENTS SEPARES

Privilégier les itinéraires alternatifs si possible sur les voies interurbaines, sinon **pistes cyclables bidirectionnelles séparées**

Voies de desserte de quartier ou de zone d'activité

30 50

AMENAGEMENTS INTEGRES

Bandes cyclables, chaucidou, contresens cyclable, voire vélos intégrés ponctuellement à la circulation générale (lorsque vitesse = 30km/h)

Voies de distribution interne au quartier

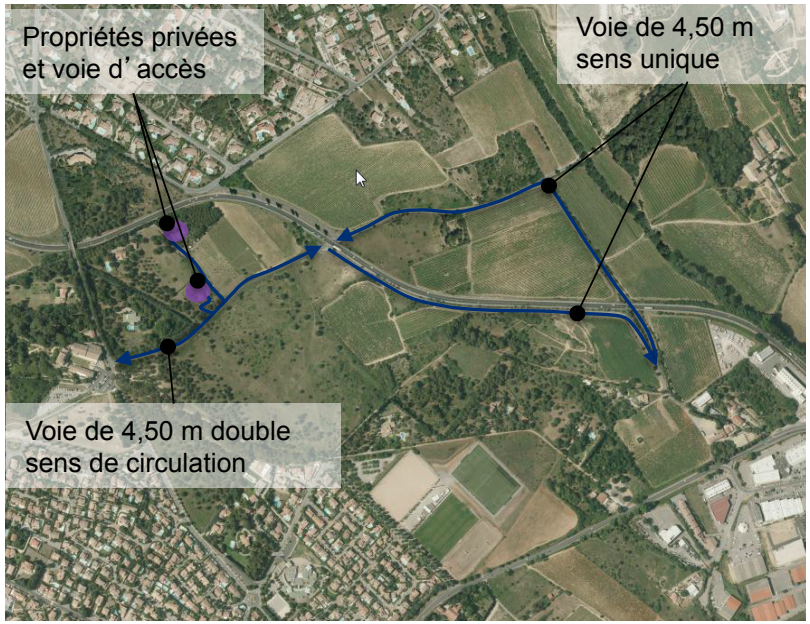
30

AMENAGEMENTS BANALISES

Vélos intégrés à la circulation générale, contresens cyclable

Zoom : exemple de mise en sécurité chemin de Bugarel

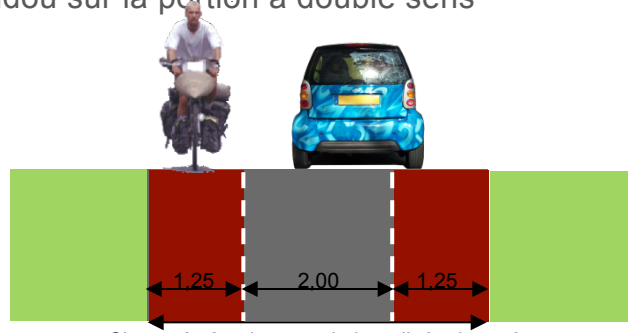
Situation actuelle



Panneau d' information

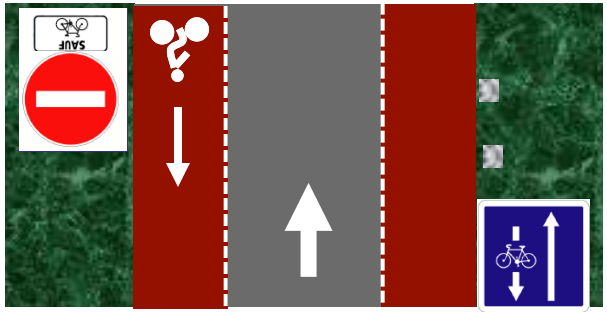
Aménagements de mise en sécurité :

- Création d'une chaucidou sur la portion à double sens



Chaussée à voie centrale banalisée de 4,50 m

- Sur la portion à sens unique : création d'une chaucidou avec marquage au sol et signalisation de police du contresens cyclable



- Poursuite de l'aménagement sur Montpellier
- Eclairage de l'itinéraire de nuit

Contact

egis France
Villes & Transports

Katia Lehnert : 04 42 93 64 43 katia.lehnert@egis.fr

GROUPE Caisse des Dépôts