



Elaboration du Plan de Déplacements Durables et du Plan de mise en Accessibilité de la Voirie et des Espaces Publics sur COMMUNAY

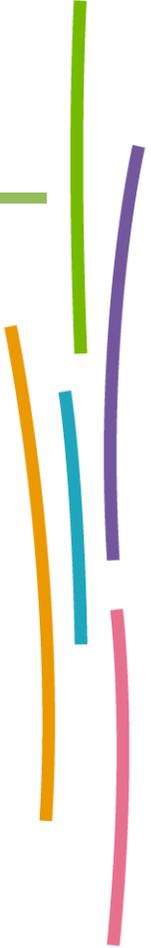
Analyse du
fonctionnement
du territoire communal.

Identification des lieux et des
itinéraires à enjeu d'accessibilité.

Hiérarchisation du réseau.

Septembre 2009





Mairie de COMMUNAY

Rue du Sillon
69 360 Communay

Élaboration du Plan de Déplacements Durables et du Plan de mise en Accessibilité de la Voirie et des Espaces Publics

1ère phase : **Analyse du fonctionnement du territoire communal**

Centre d'Etudes Techniques de Lyon

46, rue St Théobald – B.P. 128
38 081 L'Isle d'Abeau Cedex

Département Villes et Territoires – groupe Aménagement Urbain Environnement

responsable de l'étude : Alain DE NAYER Tél : 04 74 27 51 20

Alain.De-nayer@developpement-durable.gouv.fr

NUMERO DE REFERENCE DE DOCUMENTATION / ISRN EQ – CT69 – DVT / RE -- 09 - 143 -- FR

OCTOBRE 2009

L'équipe d'étude constituée

L'équipe que nous avons constituée possède une grande habitude de la concertation et une connaissance du territoire concerné qui nous permettent d'appréhender tous les aspects du sujet, ainsi qu'une solide culture du handicap.

L'équipe projet rassemble d'une part le centre d'études techniques de Lyon (CETE) et la direction départementale de l'équipement et de l'agriculture du Rhône (DDE69). Le CETE apporte son expertise technique, méthodologique et réglementaire. La DDE apporte sa connaissance des enjeux locaux et sa maîtrise des solutions techniques.

L'équipe du CETE de Lyon est constituée de chargés et d'assistants d'études des groupes Aménagement Urbain Environnement (AUE) et Déplacements Urbains (GDU) du Département Villes et Territoires du CETE de Lyon (DVT), elle est animée par monsieur **Alain DE NAYER**, sous la supervision de madame **Catia RENNESSON** responsable du domaine Aménagement Voirie Sécurité et de la polarité nationale en Accessibilité.

L'équipe du CETE de Lyon est composée :

- pour le groupe Aménagement Urbain et Environnement de : **Isabelle BASSET**, **Christophe FRADIER** et **Alain DE NAYER**, assistés également de **Frédéric MICOUD** concernant la voirie et les cycles et de **Josiane LAVILLE** experte vélo.
- pour le Groupe Déplacements Urbains de : **Anne LE RUYET** et **René DUBOST**.

Jean Paul BONNET du Pôle ingénierie de l'antenne Sud et Est lyonnais vient compléter l'équipe d'étude. Un des points forts de l'antenne est sa proximité et sa connaissance du territoire.

CETE de LYON
Département Villes et Territoires
responsable de l'étude
Alain DE NAYER

déplacements :
René DUBOST
Anne LE RUYET

accessibilité :
Alain DE NAYER
Christophe FRADIER
Frédéric MICOUD

Antenne sud et est lyonnais DDE 69
Jean Paul BONNET

Josiane LAVILLE
(experte vélo)

Isabelle BASSET

sommaire

L'équipe d'étude	page 4
Contexte	page 6
Proposition d'intervention	page 9
Analyse du fonctionnement du territoire	page 13
Identification des lieux et des itinéraires à enjeu d'accessibilité	page 43
Hierarchisation du réseau actuel	page 49

contexte de l'étude

« L'accessibilité est une condition primordiale pour permettre à tous d'exercer les actes de la vie quotidienne et de participer à la vie sociale. Aussi la loi prévoit-elle le principe d'accessibilité généralisée. Les communes sont tenues d'établir un plan de mise en accessibilité de la voirie et des espaces publics aux personnes handicapées (PAVE). La municipalité de Communay tient à mettre ce projet en action.

Mais pourquoi ne pas aller plus loin en établissant un plan de déplacements durables (PDD) et ainsi prévoir et organiser les déplacements urbains de manière globale, en incitant à l'usage des moyens de transports alternatifs (piétonnier, cycliste...)? »
extrait du cahier des charges de la présente étude

Le Plan Local d'Urbanisme traduit toute l'ambition d'une communauté pour sa ville dans une démarche de développement durable, respectueuse à la fois de l'environnement des citoyens et d'une volonté de mixité sociale et géographique. La question des déplacements y est centrale. Le PLU ne peut à lui seul définir une politique de déplacements et il est donc nécessaire de s'appuyer sur d'autres outils dans le cadre d'une démarche globale.

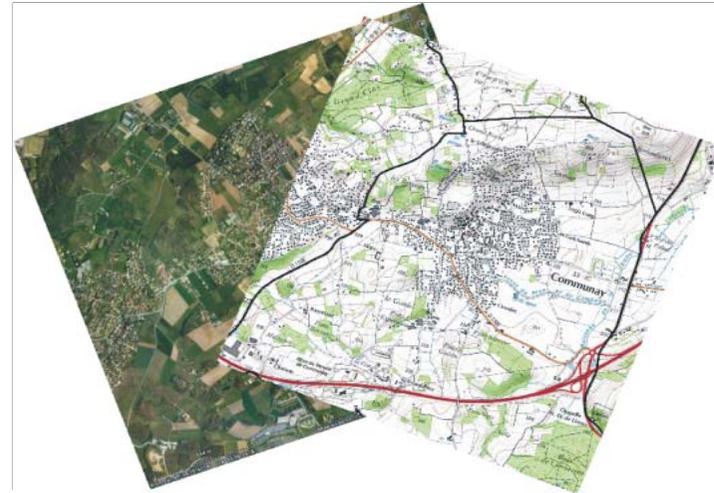
Le Plan de Déplacements Durables en est un. Il organise les circulations au sein de la commune pour tous les modes de déplacements; voitures (et stationnement), transports collectifs, vélos et piétons. Il permet à la commune d'avoir une vision globale sur son territoire et propose ainsi des aménagements cohérents sur l'ensemble de la commune afin de garantir un accès à la ville pour tous.

Le Plan de Mise en Accessibilité de la Voirie et des Espaces publics en est aussi un autre. Effectivement, la loi relative à « l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées » parue le 11 février 2005, garantit les droits fondamentaux et le plein exercice de la citoyenneté des personnes handicapées. Elle définit notamment les moyens de la participation des personnes handicapées à la vie de la cité et prévoit le principe d'accessibilité généralisée à tous les domaines de la vie sociale : éducation, culture, loisirs, emploi, cadre bâti, transports et déplacements. Les aménagements qui améliorent l'accessibilité permettront en fait **à tous** de mieux se déplacer dans la ville. Le bâti (bâtiments d'habitation et ouverts au public), la voirie, les espaces publics et les systèmes de transport et leur inter modalité constituent les maillons de la chaîne du déplacement définie par l'article 45 de la loi du 11 février 2005.

Jumeler Plan de Déplacements Durables et Plan de Mise en Accessibilité de la Voirie et des Espaces Publics, est une démarche volontaire et pertinente de la part de la municipalité de Communay qui permet ainsi d'avoir :

- une vision globale du fonctionnement communal,
- des aménagements cohérents sur le territoire et
- un programme d'actions durable.

Le plan de mise en accessibilité de la voirie et des espaces publics, objet d'une des parties de l'étude, constitue un des outils indispensables pour atteindre les objectifs fixés par la loi en matière d'accessibilité. Les aménagements qui en découlent, réduisent l'emprise dédiée à la voiture, ce qui remet en question, outre l'organisation du stationnement, l'organisation des circulations. C'est pourquoi, comme le propose le cahier des charges de la consultation, il est pertinent de jumeler au Plan de mise en accessibilité, le Plan de déplacements durables. De plus, comme à Communay, les rues des villes et des villages sont le siège de conflits d'usages multiples en raison des diverses fonctions qu'elles assurent. La suprématie de la voiture se traduit souvent par des comportements peu respectueux vis à vis des autres usagers notamment par des vitesses souvent excessives. Ces phénomènes résultent en grande partie de l'inadéquation existante entre l'aménagement des rues et leurs fonctions dans la ville. La nouvelle organisation des circulations doit intégrer bien sûr les autres modes de déplacement : la marche à pied, le vélo mais aussi, comme pour la thématique accessibilité, les transports collectifs.



La commune de Communay, après consultation et audition, a choisi l'équipe d'étude composée du Cete de Lyon et de l'antenne sud et est lyonnais de la DDE du Rhône afin de réaliser ces deux plans.

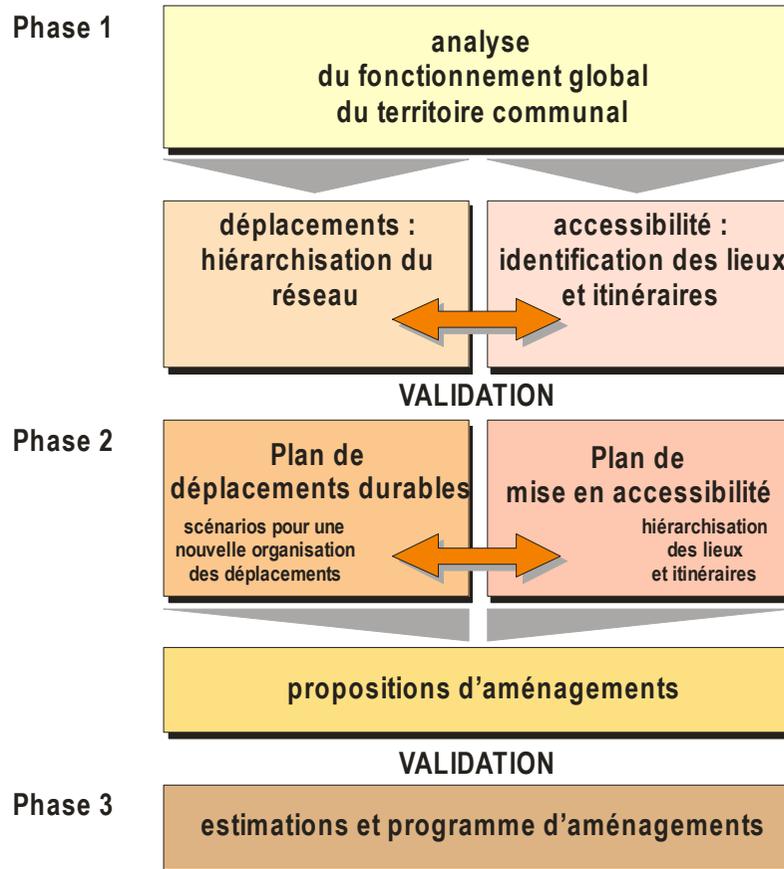
notre proposition d'intervention

L'objectif principal pour la commune de Communay est d'avoir un document de référence à l'échelle de la commune agglomérée lui permettant d'avoir une vision globale des actions à engager et lui assurant une cohérence dans les aménagements programmés. Les interactions étant fortes entre les thématiques d'accessibilité et de déplacements nous avons proposé de mener ces deux études en parallèle avec un découpage en trois phases de la mission :

- une première phase d'analyse du territoire, objet du présent rapport, met en avant le fonctionnement global de la commune et identifie les enjeux spécifiques liés aux déplacements et à l'accessibilité.
- la seconde phase réalisera conjointement le plan de déplacements durables et le plan de mise en accessibilité car les interactions entre les deux plans sont fortes. Cette phase débouchera sur des propositions d'organisation des déplacements et d'aménagements spécifiques
- la dernière phase portera sur les estimations sommaires des aménagements validés et sur un programme pluriannuel de réalisations.

Afin d'associer les habitants à la démarche et de les faire participer à l'étude, une commission « Accessibilité et déplacements », comportant une trentaine de personnes, a été créée par la municipalité. Cinq représentants de cette commission ont été intégrés au comité technique, composé principalement d'élus, afin de suivre et d'intervenir en cours d'étude.

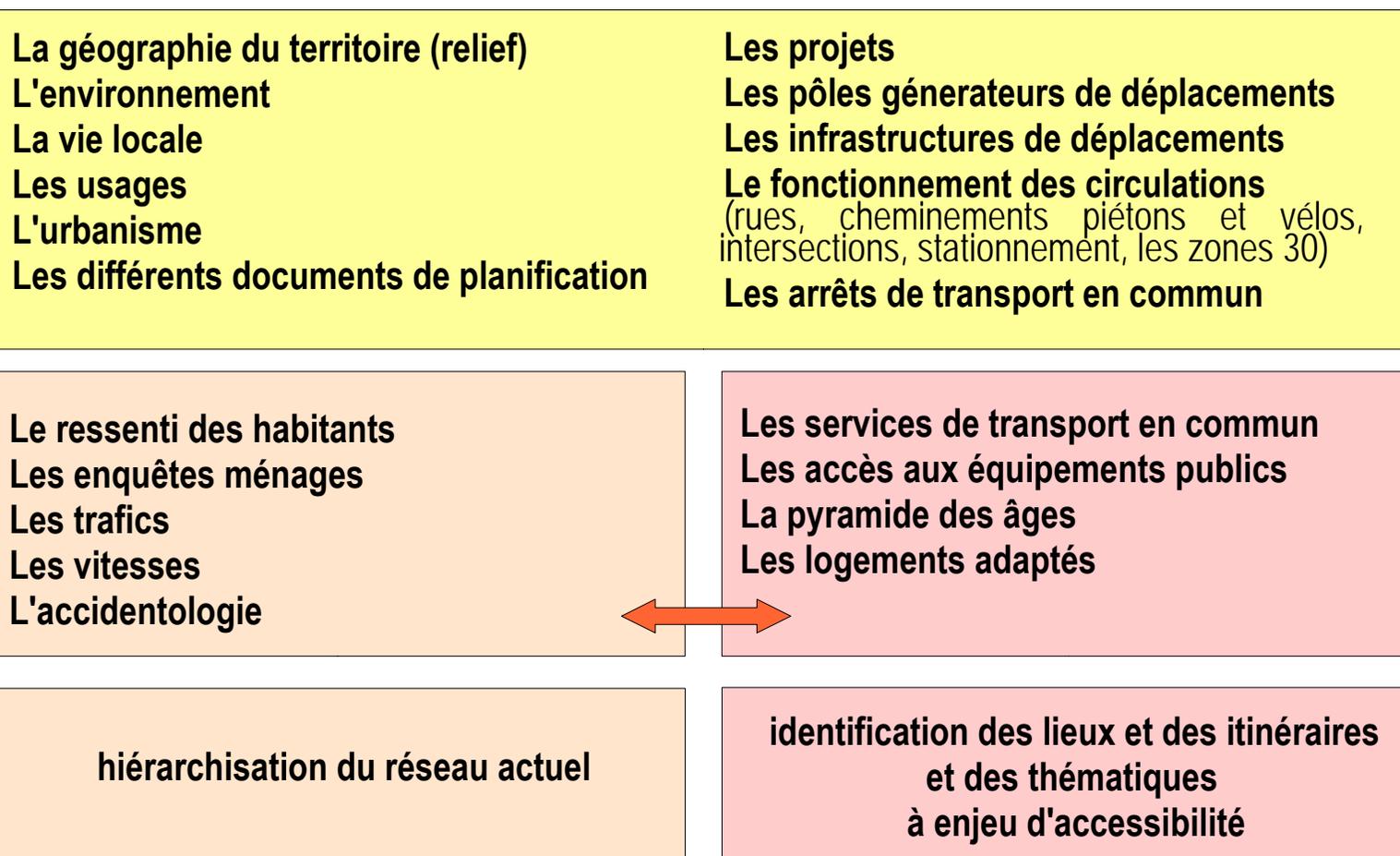
Chacune des phases est soumise à la validation du comité technique puis de la la municipalité de Communay.



Le présent document traite la première phase de l'étude.

Elle comporte 3 parties :

- **l'analyse du fonctionnement du territoire**
- **pour l'accessibilité : l'identification des lieux et des itinéraires à enjeu**
- **pour les déplacements : la hiérarchisation du réseau actuel**



la première phase

Analyse du fonctionnement global du territoire communal

Si la démarche d'étude passe nécessairement par un recueil minutieux des données de l'existant, elle doit être précédée de l'acquisition d'une vision d'ensemble faisant émerger les principales caractéristiques des lieux et des usages à croiser avec les prospectives de la commune. Cette première phase de l'étude, réalisée au printemps et validée en juin 2009, a permis de cerner les enjeux de la commune en matière d'accessibilité et de déplacements.

L'analyse s'appuie principalement sur des visites de site, sur des rencontres et des entretiens téléphoniques avec les acteurs locaux et sur l'analyse des études urbaines et des documents d'urbanisation récents. L'analyse macroscopique a abouti à l'identification des enjeux du territoire communal, donne une image globale du territoire en prenant en compte le contexte local et son évolution notamment concernant le projet d'extension du collège et la construction de nouveaux logements.

Une réunion spécifique avec la commission « Accessibilité et déplacements » a permis de recueillir le ressenti des habitants sur leurs voiries du point de vue fonctionnel, urbain et paysager.

La topographie, les coupures naturelles (cours d'eau) ainsi que le détail de la pyramide des âges issu du dernier recensement ont été appréhendés dans l'analyse.

Cette analyse a permis d'identifier les pôles générateurs de déplacements, les modes de déplacements et le type d'infrastructures utilisées.

A ce stade les premiers enjeux spécifiques à l'accessibilité et aux déplacements ont été identifiés.

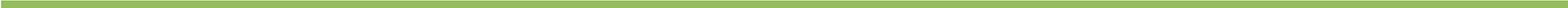
- en matière d'accessibilité :

Les interactions sont fortes entre les différents composantes de la chaîne du déplacement. C'est pourquoi des éléments sur le cadre bâti (notamment les Établissements recevant du public mais aussi les commerces) et sur les systèmes de transports en commun ont été intégrés à la réflexion. Les responsables des équipements et des différentes associations ont été consultés. Sur la base des éléments recueillis, croisés avec l'analyse urbaine et les déplacements, nous avons déterminé des itinéraires et les lieux à enjeu d'accessibilité.

- en matière de déplacements :

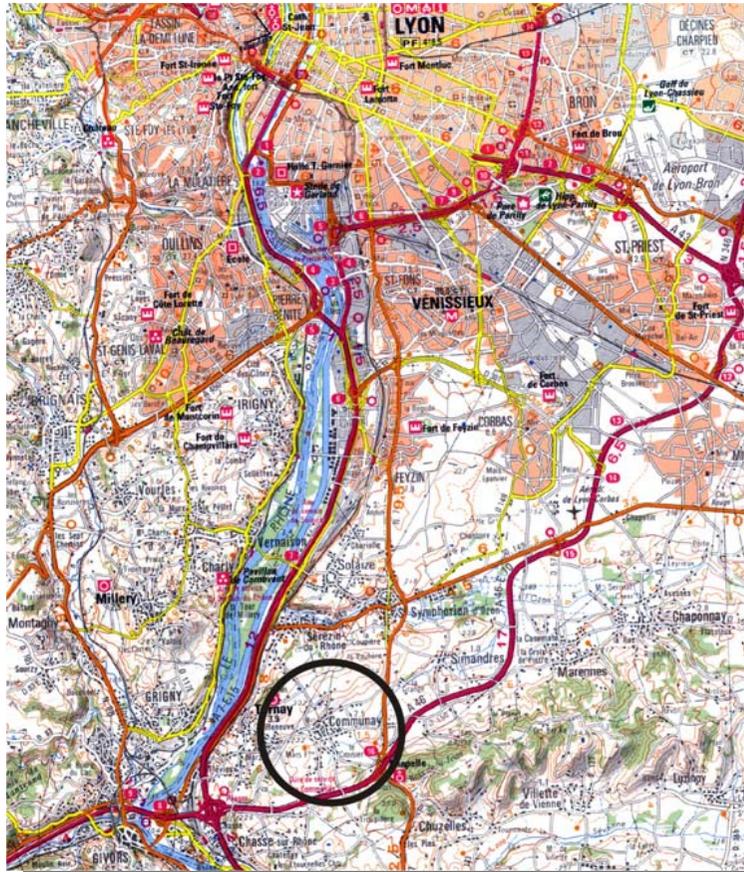
Un exercice de hiérarchisation du réseau de voirie actuel a été nécessaire afin de donner une vision globale des déplacements sur la commune. Cette hiérarchisation a pris en compte la totalité des usagers de l'espace public et a été croisée avec l'analyse urbaine et la thématique accessibilité.

Hiérarchiser un réseau routier c'est clarifier le service à rendre par chaque voie en matière de déplacements. La hiérarchisation permet de mettre en adéquation les caractéristiques physiques et l'environnement de chaque voie avec les déplacements qu'on veut lui faire porter.



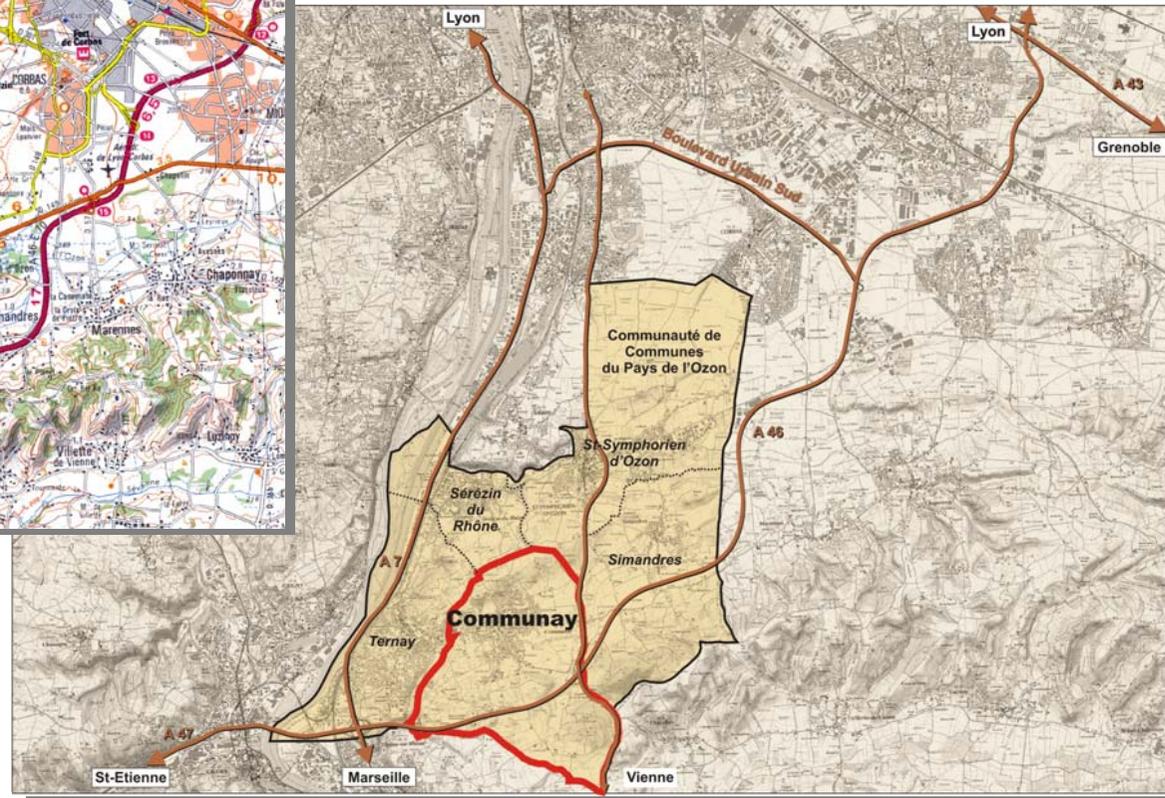
Analyse du fonctionnement du territoire

situation géographique

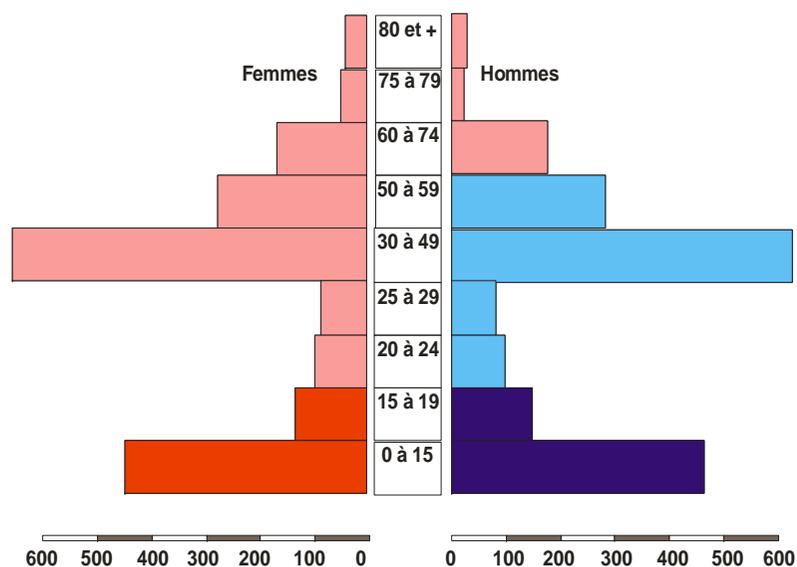
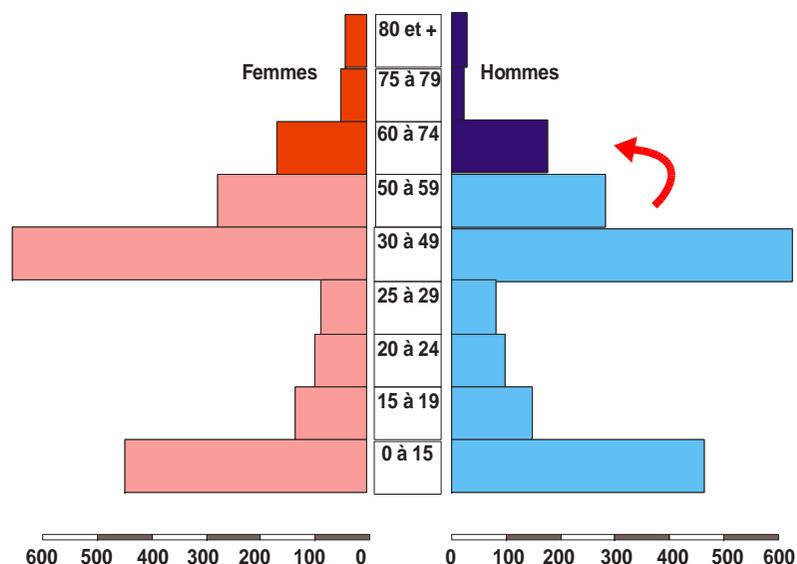


La commune de Communay est située à proximité de la vallée du Rhône sur sa rive gauche à 20 km au Sud de l'agglomération lyonnaise, à 11 km de Vienne et à proximité de Givors.

Elle fait partie, avec Ternay, Sérézin du Rhône, St Symphorien d'Ozon et Simandres, de la communauté de communes du pays de l'Ozon



démographie (données INSEE 1999)



La commune comptait au dernier recensement de 1999, 3 877 habitants. La population n'a augmenté que d'une centaine de personnes. On ne recense en 2009 que 3 959 habitants par rapport à la projection dans le PLU pour 2010 qui était prévue entre 4193 et 5503 habitants.

On constate que la tranche des plus de 60 ans représente aujourd'hui 12,5 % de la population.

La tranche des 40/59 ans représente environ 30 % : « c'est une population jeune(en 1999) qui s'est installée dans les années 70 mais ils vieillissent et resteront certainement sur la commune plus tard » (cf. PLU).

D'après les données nationales disponibles, d'ici 2030 :

- la tranche des plus de 65 ans passera de 20 à 25%
- la tranche des plus de 80 ans aura doublé.

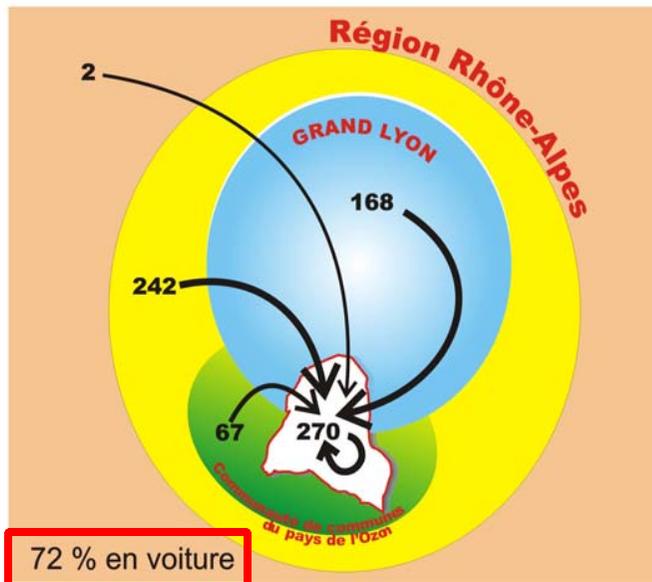
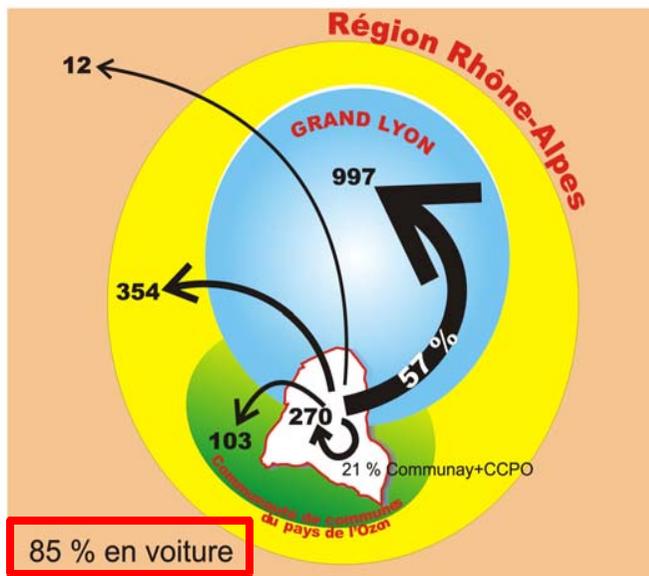
D'ici 2050, la population citadine des plus de 60 ans passera de 1/3 de la population à 1/5 de la population.

Le vieillissement de la population s'accompagne inéluctablement d'une limitation des capacités visuelles, auditives, locomotrices ou mentales, c'est pourquoi la démarche du Plan de mise accessibilité pour les personnes handicapées améliorera aussi les déplacements et le cadre de vie pour les personnes âgées.

Les jeunes (20/30) partent car ils n'ont pas les moyens financiers de s'installer sur la commune. L'offre de logements locatifs n'est peut-être pas suffisante ?

La tranche 0/19 ans est celle qui potentiellement se déplace le plus à pied ou en vélo, elle représente environ 30 % de la population. C'est un élément important à prendre en compte pour la réalisation du Plan de déplacements durables mais aussi concernant plus particulièrement les cheminements piétons pour le Plan de mise en accessibilité.

les déplacements domicile-travail se font essentiellement en voiture



Résultats de l'enquête domicile/travail 1999

Sur 1759 actifs que compte la commune, 57% vont travailler dans une commune du Grand Lyon, dont parmi eux environ :

- 35 % au centre de Lyon
- 27 % à Vénissieux, Saint Fons ou Feyzin

Sur ces 620 personnes, 85 % se déplacent aujourd'hui en voiture. C'est donc un potentiel d'environ **500 personnes qui pourraient utiliser les transports collectifs existants.**

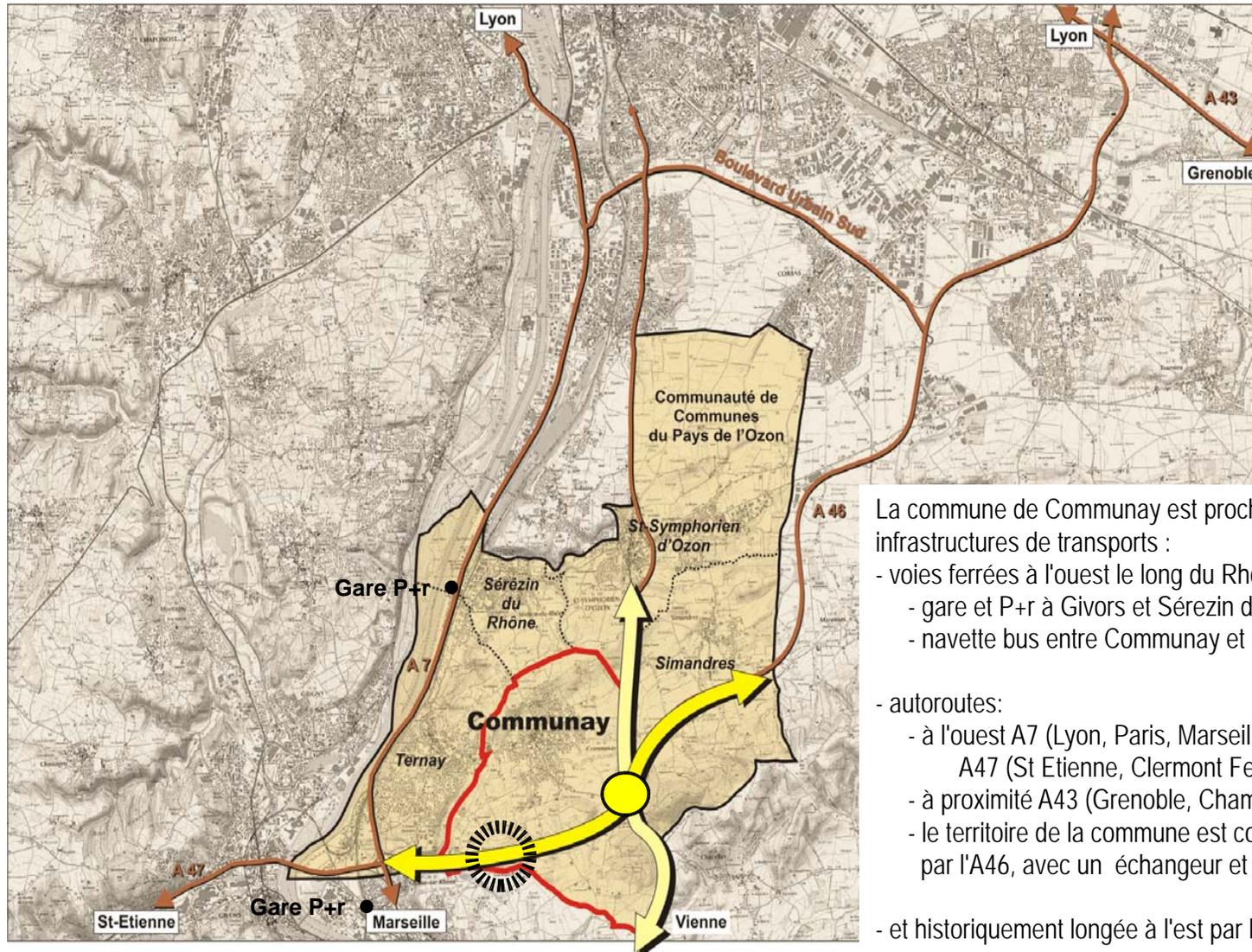
Communay comptait 749 emplois en 1999 (770 en 2006) :

- 36 % sont occupés par des habitants de la commune
- 9 % viennent de la Communauté de commune
- 22 % viennent du Grand Lyon

72 % utilisent leur véhicule, ceux venant du Grand Lyon pourraient utiliser les transports collectifs; soit un potentiel d'une centaine de personnes

On peut noter aussi un potentiel d'environ **200 personnes habitants et travaillant sur Communay pouvant utiliser un autre mode de déplacement que la voiture pour se rendre au travail .**

une commune à proximité des grandes infrastructures de transports



La commune de Communay est proche de nombreuses infrastructures de transports :

- voies ferrées à l'ouest le long du Rhône
 - gare et P+r à Givors et Sérézin du Rhône
 - navette bus entre Communay et gare de Sérézin
- autoroutes:
 - à l'ouest A7 (Lyon, Paris, Marseille) et A47 (St Etienne, Clermont Ferrand)
 - à proximité A43 (Grenoble, Chambéry)
 - le territoire de la commune est coupé au sud par l'A46, avec un échangeur et une aire de repos
- et historiquement longée à l'est par la RD 307 ex RN7

une commune traversée par 2 routes départementales

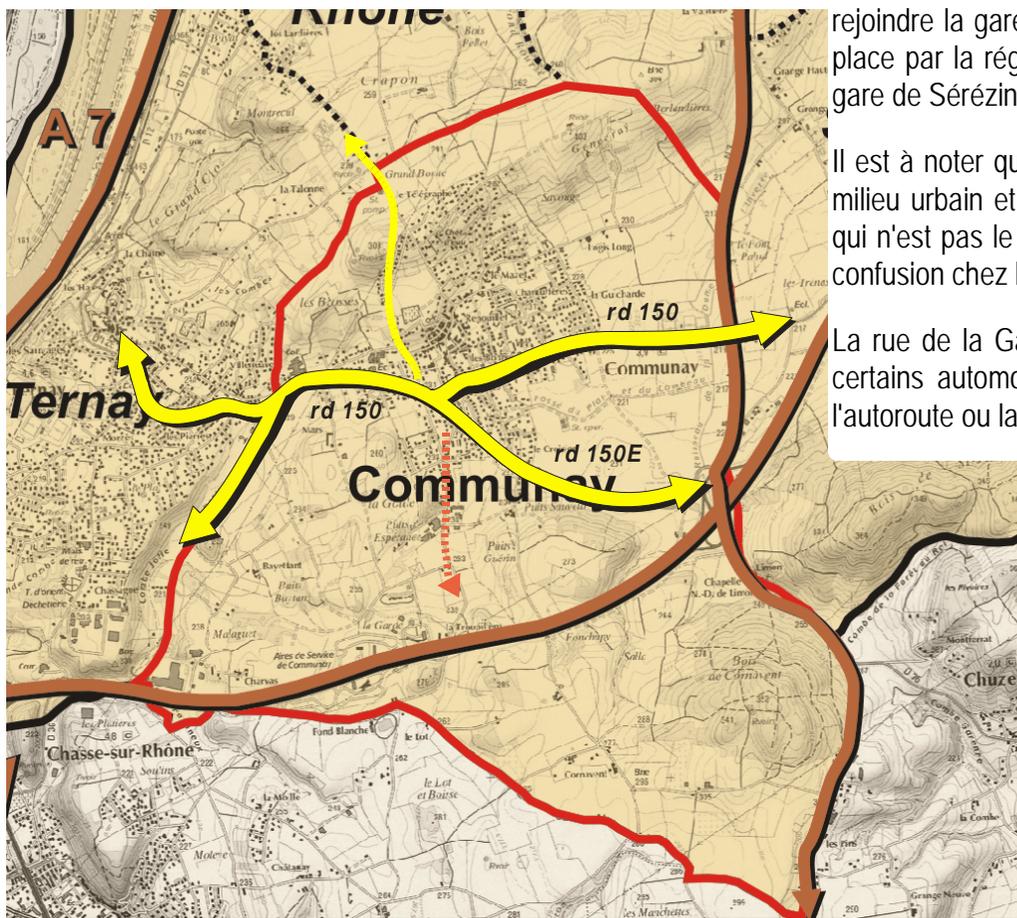
La commune est traversée par deux autres départementales qui permettent de rejoindre et d'échanger avec les grandes infrastructures :

- la **RD 150** *route de Ternay et route de Marennes*
- la **RD150E** *route de Limon et rue du 9 juin 1944*

La route de Sérézin et la rue du Proveras permettent aussi de rejoindre la gare de Sérézin . A noter qu'une navette à été mise en place par la région pour permettre la liaison entre Communay et la gare de Sérézin.

Il est à noter que le mot « rue » est plutôt utilisé pour une voirie en milieu urbain et le mot « route » pour une voirie de campagne, ce qui n'est pas le cas dans Communay et peut entraîner une certaine confusion chez les usagers.

La rue de la Garde est utilisée, mais plus exceptionnellement, par certains automobilistes extérieurs à la commune afin de rejoindre l'autoroute ou la Rd 307 sans traverser une partie de Communay.



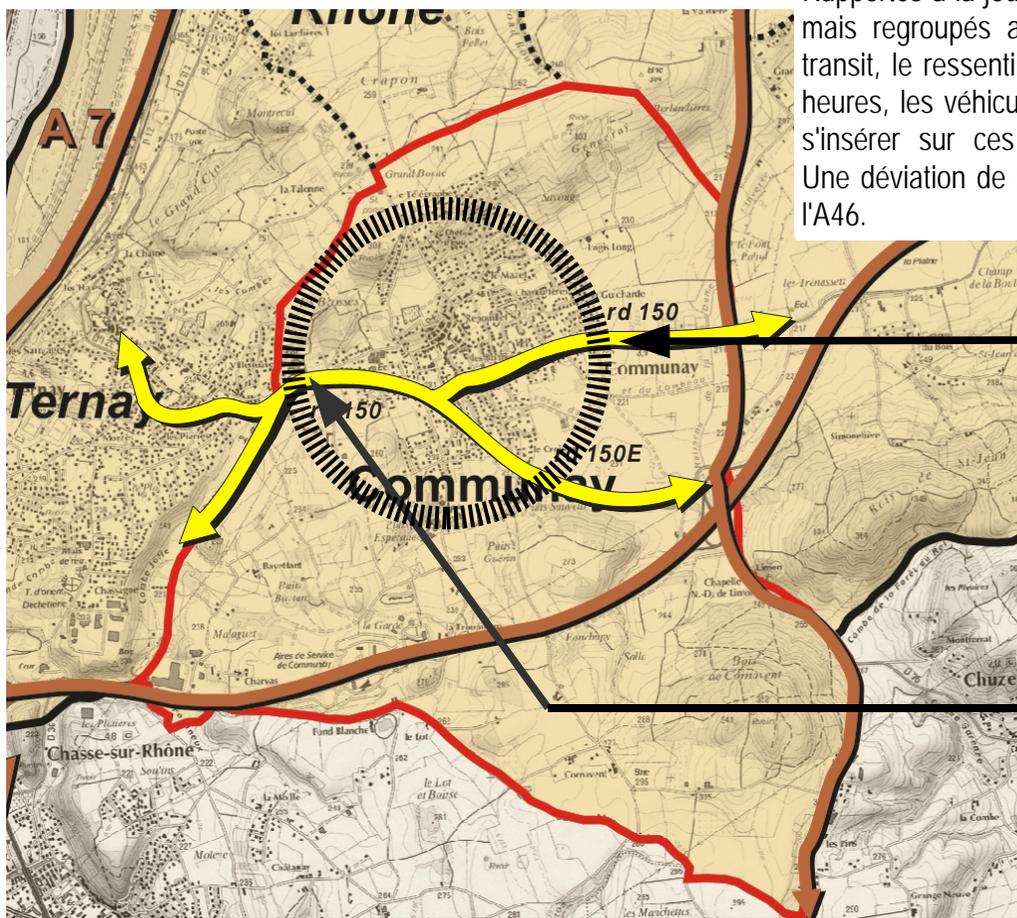
une double coupure urbaine récente par rapport à l'histoire de la commune

Ces deux départementales :

- la RD 150 route de Ternay et route de Marennes
 - la RD150E route de Limon et rue du 9 juin 1944
- traversent aujourd'hui une partie urbanisée de Communay. Elles sont vécues comme des coupures dans le tissu urbain, difficilement franchissables par les différents usagers.

Rapportés à la journée, les trafics ne sont pas forcément très élevés, mais regroupés aux heures de pointe. Avec des poids lourds en transit, le ressenti négatif des habitants est renforcé. De plus, à ces heures, les véhicules sortant des rues perpendiculaires ont du mal à s'insérer sur ces « routes ».

Une déviation de ces Rd est prévue (2013) parallèlement au sud de l'A46.



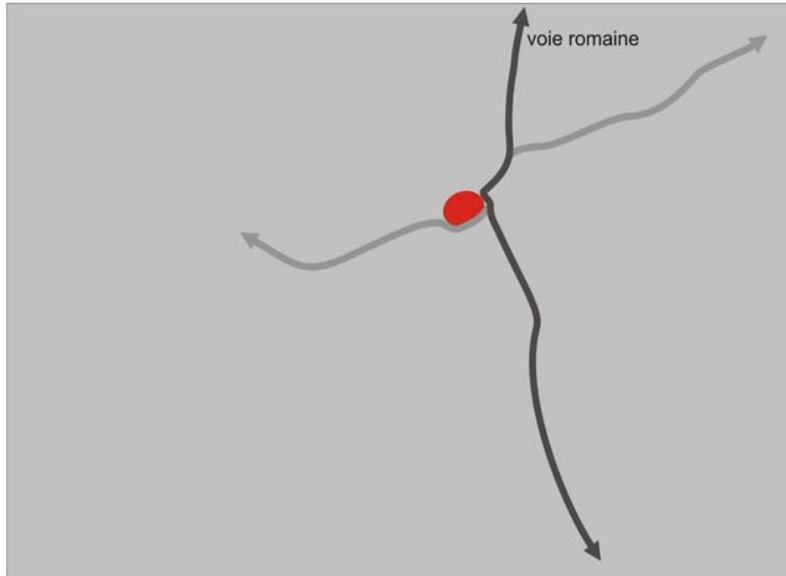
Trafic moyen journalier :
route de Marennes

3400 véh
dont 3,3% de PL (110)

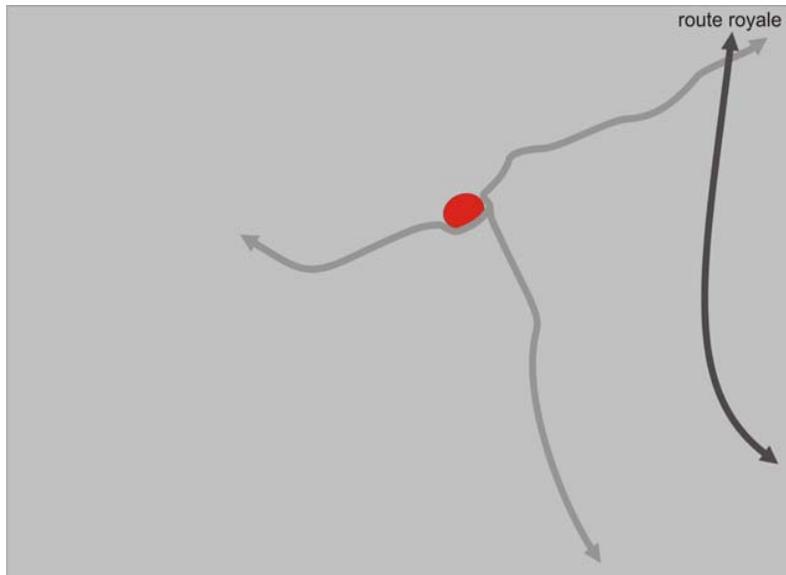
route de Ternay

6400 véh
dont 8,7% de PL (550)

L'évolution urbaine de Communay

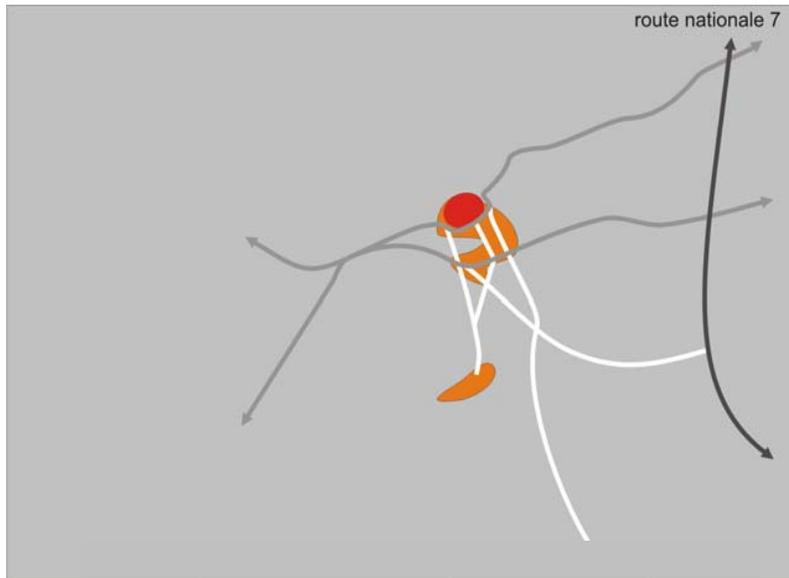


un noyau originel sur les hauteurs :
un développement le long de la voie romaine
(aujourd'hui rues des Perrières, du 30 mai 1944, des Bonnières, du Mazet et montée du télégraphe)



un maintien du « site initial » jusqu'au XVIIème
la voie romaine se déporte et se transforme
pas d'évolution urbaine (d'après la carte de Cassini)



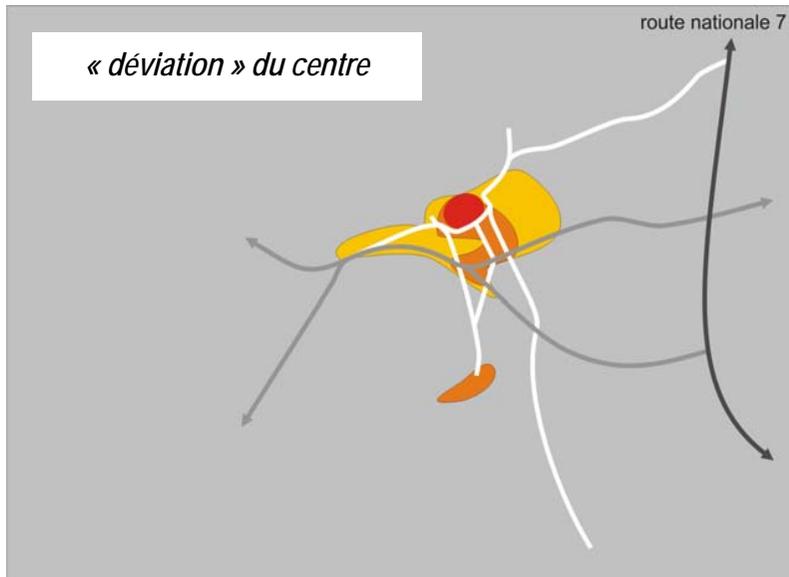


peu d'évolution jusqu'en 1970

(cartes d'état major 1880 et IGN 1967) :

- gisement de charbon - exploitation de 1830 à 1951
- création ou transformation de nouvelles voies

Une urbanisation « historique » compacte



doublément de l'espace urbain en 20 ans

entre 1970 et 1990 (carte IGN) :

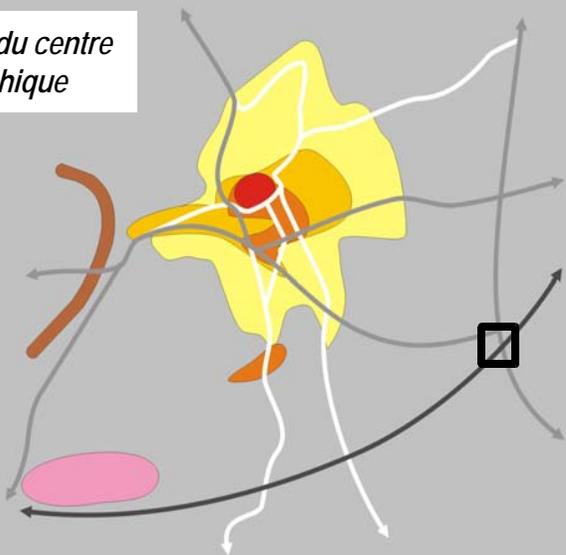
- nouveaux équipements (collège 1981)
- quartier des Chanturières
- les RD s'affirment comme voies principales

Une urbanisation moins compacte



*Les Chanturières :
lotissement
remarquable par la
réflexion amont sur
les cheminements,
les traitements de
l'eau et du végétal.*

glissement du centre géographique



extensions pavillonnaires et autoroute

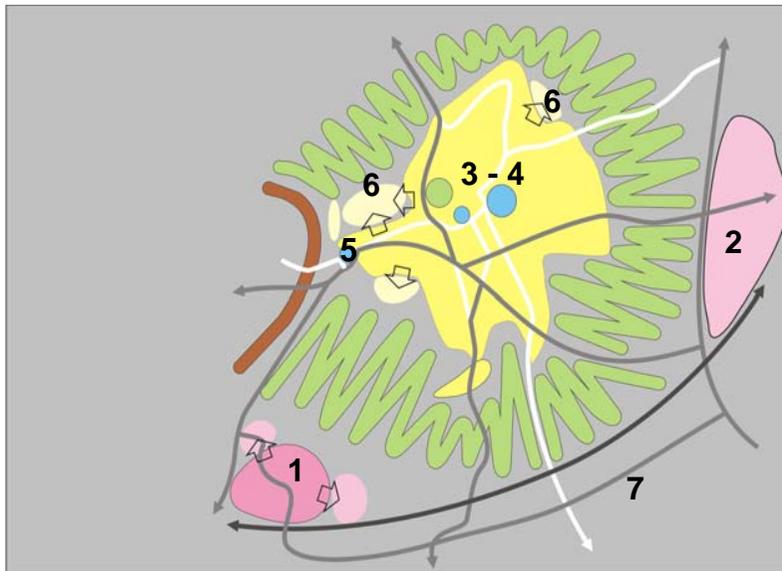
depuis 1990 :

- développement de nombreux lotissements,
- création de la ZAC
- création de l'A46,
- échangeur connecté à la RD 150E,
- modification du statut de l'exRN7,
- nouvelles rues dont la route de Sérézin et son accès à la gare

Une urbanisation plus lâche



le développement futur



identification des orientations du PLU :

- Maintenir une coupure verte autour de la partie agglomérée et contenir l'urbanisation
- Améliorer le cadre de vie et renforcer l'attrait du cœur du village
- Promouvoir les déplacements alternatifs, le développement économique et une offre de logement cohérente

les projets :

1. Extension de la Zac de Charvas
2. Création de la Zac des Trénassets (2012-2020)
3. Achèvement de l'urbanisation actuelle avant d'ouvrir de nouvelles zones
4. Création de logements dans le centre ville (45-50 log 2011)
5. Extension du collège et aménagement routier (2009)
6. Création de voies de desserte
7. Nouvelle voie en parallèle de l'A46 pour desservir la zac sans passer par Communay (2013)

d'autres « projets » autour de la route et du milieu urbain sont en cours de réflexion :

- *autour de la rue du verger et des équipements proches,*
- *autour du chalet des Bonnières, des rues et des équipements proches.*

Le Plan de déplacements durables et le Plan de mise en accessibilité de la voirie et des espaces publics s'inscrivent dans les orientations du PLU de Communay.

Les projets seront intégrés à l'analyse et aux réflexions sur les propositions d'aménagement.

un centre ville excentré par rapport aux RD et peu identifiable

De par son évolution urbaine, le centre ville s'est retrouvé excentré par rapport aux «routes départementales» qui se situent presque comme des déviations successives du centre ville.

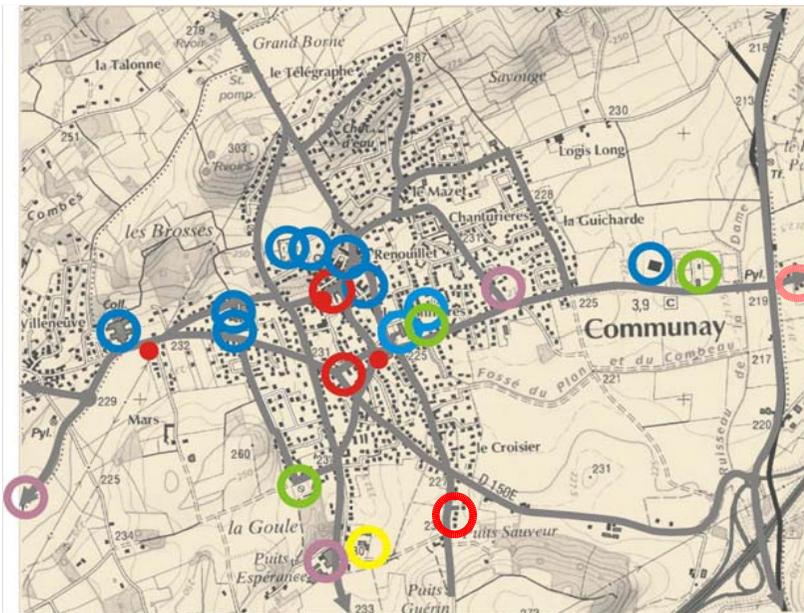
Quand on arrive à Communay, le centre ville est peu identifiable. On ne sait pas où est le centre et si il y en a un du fait de :

- l'aménagement très linéaires des Rd ne permettant pas la bonne perception des carrefours.

- la surabondance des panneaux aux intersections qui rend l'information «centre ville» illisible, de plus le centre ville est indiqué avec le P, de parking, ne mettant en avant que la notion de stationnement.



des pôles générateurs : pas uniquement au centre ville mais également le long de la RD 150



-  Équipements,
-  sport et loisirs,
-  santé,
-  commerces,
-  activités
-  agriculture

Le petit centre ville de Communay est attractif. On y trouve des équipements publics comme la Mairie, la bibliothèque, des salles de réunions, la poste, une banque, des commerces et des services (pharmacie, infirmiers, kinésithérapeute). **La place de la mairie** est un lieu de vie important notamment avec le marché du mercredi, c'est aussi le lieu où l'on organise les différentes festivités de la commune. Elle sera bientôt dotée d'une halle couverte. C'est « **un vrai cœur de village** » comme le disent certains habitants des communes voisines qui n'hésitent pas à venir sur Communay faire leurs achats.

La Rd 150 (route de Ternay – route de Marennes) possède aussi de nombreux équipements (écoles, collège, stade) et activités. Mais les aménagements ne sont pas toujours adaptés aux usages et aux usagers plutôt jeunes de ces équipements publics .

On trouve aussi le long de la route une clinique vétérinaire et un cabinet médical. La pharmacie du centre ville doit peut-être venir s'implanter le long de la RD. Ce déménagement **risque de fragiliser l'ensemble des commerces du centre ville.**

Aujourd'hui, les bâtiments accueillant les activités liées à la santé ne sont pas ou peu accessibles, ils le seraient dans une construction neuve (comme le cabinet dentaire). Des projets immobiliers sont en réflexion sur le centre ville, et notamment rue centrale où un bâtiment avec locaux commerciaux en rez de chaussée est prévu. **Pourquoi ne pas réfléchir, avec les acteurs concernés, à un pôle santé regroupant en centre ville les médecins, les infirmiers, le kinésithérapeute et la pharmacie ?**

mais des problèmes d'accessibilité

l'interface avec le cadre bâti

Les interactions sont fortes entre les différentes composantes de la chaîne du déplacement que sont la voirie et les espaces publics, les transports collectifs et les bâtiments. C'est pourquoi des éléments sur le cadre bâti notamment les Établissements recevant du publics (ERP) mais aussi les commerces ont été appréhendés dans l'analyse.

Concernant les ERP, ils devront faire l'objet d'un diagnostic approfondi avant le 1er janvier 2011 pour une mise aux normes en 2015. Mais d'ores et déjà on peut se pencher sur les aménagements permettant leur accès à partir de l'espace public et constater que pour certains de ces bâtiments, il est délicat pour les personnes à mobilité réduite.

accès à la Mairie



des escaliers, des portes à tirer ou pousser
un accès handicapé à l'arrière; utilisation peu pratique

revêtement d'espaces de stationnement



un stabilisé, des pierres, des bordures
cheminements difficiles

accès au cabinet médical



des escaliers

mais des problèmes d'accessibilité

l'interface avec le cadre bâti

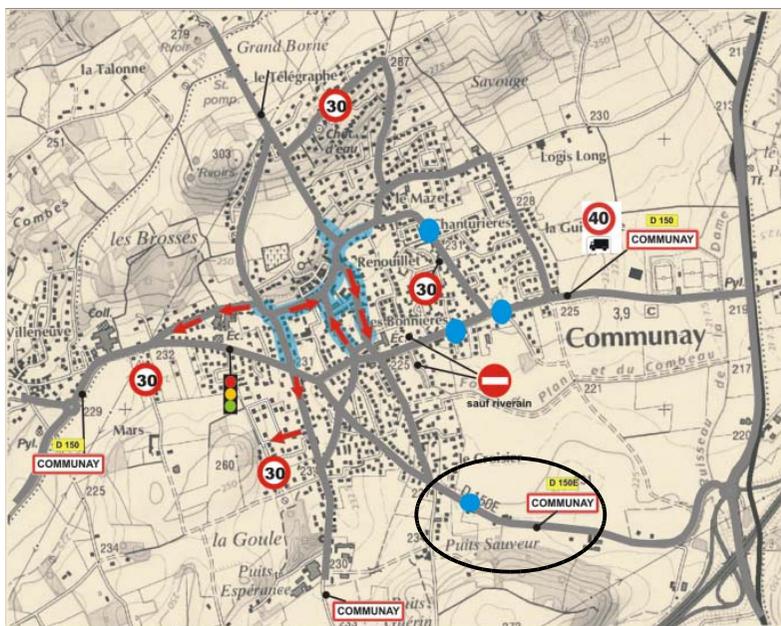


Les accès aux commerces de la rue centrale présentent des difficultés pour les personnes handicapées mais aussi pour les personnes âgées ou ayant des poussettes. En effet les seuils sont hauts, irréguliers ou avec des escaliers ce qui rend l'accès de certains commerces ou activités difficile voire impossible.

De plus sur cette rue on peut noter des conflits d'usages entre tous les usagers de l'espace public ; encombrement des cheminements piétons par des poubelles, véhicule mal garé gênant la circulation, temps de stationnement non respectés... Une attention particulière sera à donner à cette rue car elle concentre les éléments de la vie locale et tous les modes de déplacement. En terme de fréquentation et donc d'usage elle a un fonctionnement différent les jours de semaine par rapport au week end . C'est typiquement une voirie qui pourrait être aménagée en zone de rencontre ; nombreux usages, vitesse réduite , emprises réduites.

la voirie : les RD prioritaires dans la traversée

**les entrées d'agglomération,
les sens de circulation,
la gestion des carrefours,
des zones 30 en centre ville et ponctuellement**



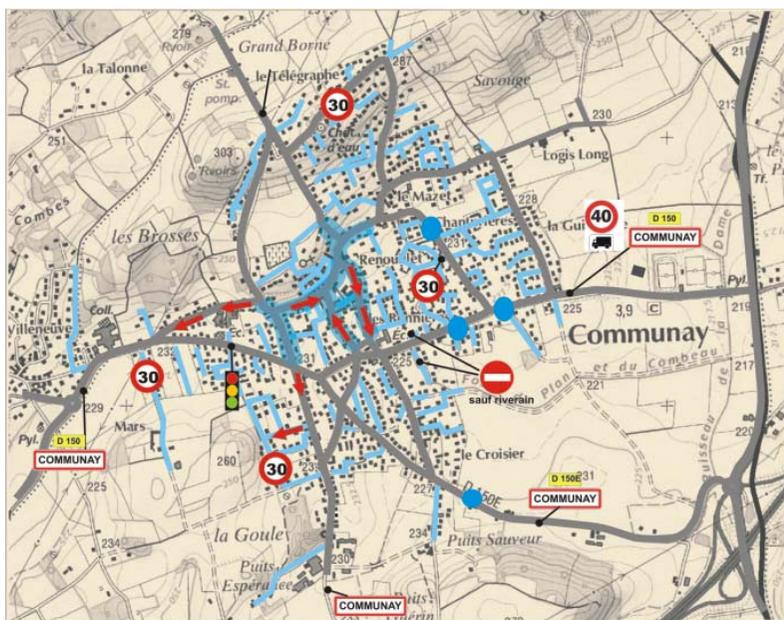
La signalisation routière aussi affirme le caractère linéaire des l'aménagement des RD. Les transversales sont gérées par stop ou cédez le passage ; les RD sont prioritaires dans la traversée de Communay, sauf rue du verger où la gestion du carrefour, aujourd'hui, se fait par feux tricolores. Un projet de réaménagement est en cours et prévoit entre autres une gestion différente de l'intersection.

Les panneaux d'entrée d'agglomération ont été implantés au droit de l'urbanisation pour mieux identifier l'entrée de la ville. Sauf sur la rue du 9 juin 1944 (RD 150E). Le panneau d'entrée devrait être déplacé et un panneau de limitation de vitesse à 50 implanté à sa place.

Les rues du centre ville sont en zone 30 et quelques rues à sens unique. Quelques aménagements majoritairement sur les RD limitent ponctuellement la vitesse mais rappellent à l'usager qu'il est ou rentre dans une agglomération. Des aménagements type «écluse » (réduction d'emprise de la chaussée, sens prioritaire sur l'autre et coussin) ont été préfigurés route de Marennes afin de valider ou non leur efficacité. La majorité des usagers surpris au début, a finalement bien accepté l'aménagement.

la voirie : des nombreux secteurs à 30 km/h

les sens de circulation
les entrées d'agglomération
des zones 30 en centre ville et ponctuellement...



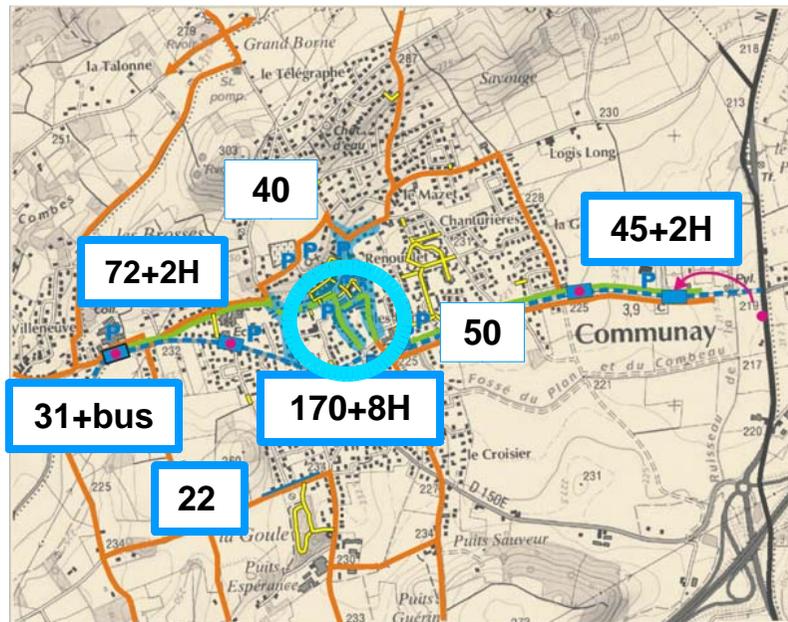
De nombreuses voies de lotissements sont à 30 km/h, soit du fait de leur configuration, soit du fait d'un panneau. Elles viennent compléter les zones 30 du centre ville.

De ce fait, à part les RD, pratiquement **toutes les rues de Communay peuvent être passées en Zone 30.**

La **gestion par priorité à droite**, principe de base du code de la route, a pratiquement disparu dans Communay. Pourtant cette gestion est à l'échelle de la commune et de ses usages. Elle permettrait de limiter les vitesses pratiquées sur certaines rues favorisant ainsi les autres modes de déplacement et la vie locale.

40% du stationnement en centre ville

430 places de stationnement
12 places réservées handicapés



Communay compte 430 places de stationnement et 12 places réservées pour les handicapés. Elles sont situées à proximité des grands équipements publics et des arrêts TC. 40 % du stationnement se situe dans le centre ville. Les parkings sont bien indiqués. Dans les lotissements le stationnement est géré parfois sur le trottoir ce qui oblige les piétons à cheminer sur la rue.

Au niveau de l'église et du cimetière aucune place handicapé ni cheminement allant à ces équipements ne sont aménagés.

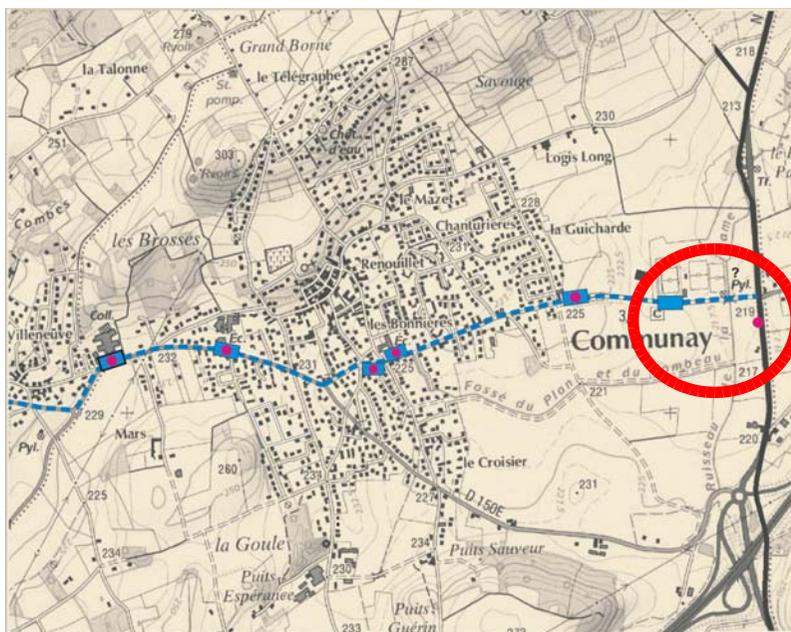
L'organisation du stationnement autour de l'école des Bonnières est à revoir. Derrière l'école un espace sans usage aujourd'hui peut être utilisé ponctuellement par du stationnement aux jours et aux heures « ouvrables » et réservé éventuellement à des jeux aux autres moments. Cet **espace multi fonctionnel/multi usage**, a un potentiel d'une trentaine de places (déjà comptabilisé dans le 50 sur la carte).

Le stationnement de la salle polyvalente ne sert que le week end. Etant en relation avec les transports en commun (arrêt navette, un arrêt bus sur la Rd 307 à proximité), on pourrait utiliser le stationnement existant comme un parc relais.

des lignes TC uniquement sur la RD 150

la ligne 179 du département :
Vienne – Vénissieux

la navette OÙRA de la région
Communay – Ternay – gare de Sérezin



Les lignes de transports en commun empruntent toutes la Rd 150 dans la traverse de Communay : la ligne 179 allant de Vienne à Vénissieux et la navette OuRA allant de Communay à la gare de Sérezin via Ternay. Pour chaque ligne, 5 arrêts desservent la commune. 3 de ces arrêts (guicharde, bonnières et collège) sont utilisés par les autocars de ramassage scolaire pour les lycées de Vienne et Givors. Pour le ramassage du collège, 2 autocars utilisent l'arrêt devant l'établissement et ne s'arrêtent pas dans Communay.

L'arrêt de la salle polyvalente et l'arrêt sur la Rd 307 pourraient être regroupés et aménagés au droit du stade. On pourrait réutiliser l'espace de stationnement de la salle polyvalente et ainsi offrir une alternative en TC aux actuels véhicules traversant Communay.

Un giratoire est en cours de réalisation sur la Rd 307 et l'arrêt va être réaménagé. Il faudrait rapidement contacter le Conseil Général du Rhône pour ne pas réaliser l'arrêt sur la Rd 307 mais sur la route de Marennes au droit de la salle polyvalente.

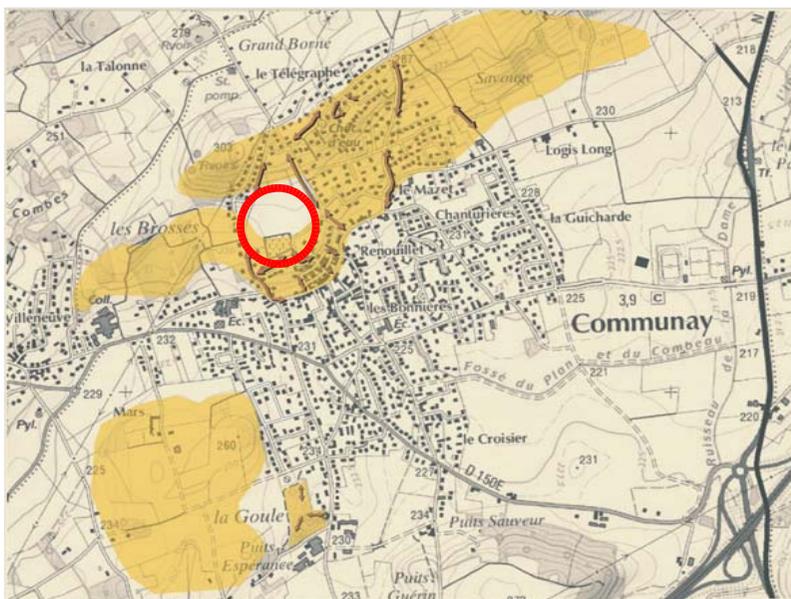
Comme pour le cadre bâti et afin de réaliser la chaîne du déplacement, les interactions sont fortes aussi avec les systèmes de transports collectifs. Dans cette optique, les Autorités Organisatrices de Transports (AOT) doivent réaliser un Schéma Directeur de mise en Accessibilité (SDA) afin de programmer des aménagements pour que leur système de transport soit accessible pour 2015.

Pour la ligne 179, le SDA a été conduit par le Conseil Général du Rhône. La ligne n'a pas été identifiée en terme d'enjeu d'accessibilité.

Concernant la navette OÙRA, le SDA est en cours et est piloté par la région Rhône Alpes.

La mise en accessibilité des arrêts, hors mobilier, est à la charge de la commune (subventions ?).

les modes doux contraints par la topographie



La partie nord, les collines de Communay, présentent une topographie relativement forte entraînant, dans sa partie urbanisée, une gêne ou une difficulté pour les déplacements des personnes handicapées, des piétons et des cycles.

Le « centre historique » de la commune situé dans la partie nord est difficilement accessible, pour le handicap moteur, car les rues présentent des pentes souvent supérieures à 10 %. Des mains courantes pourraient faciliter les cheminements.

La colline de la Goule et la zone du Crassier présentent aussi quelques contraintes topographiques, elles se situent dans des secteurs moins urbanisés à dominante agricole pour l'un et de loisirs pour l'autre. Les chemins pourraient être aménagés afin que leur pente ne soit pas supérieure à 5%. Concernant leur revêtement il semble difficile de le rendre accessible puisque ces chemins sont aussi empruntés par des engins agricoles.

Le cimetière et l'église situés sur un replat de la colline ne sont accessibles aujourd'hui, qu'en voiture au vu des pentes et des rampes trop élevées. C'est pourtant un secteur où les vues sur Communay sont remarquables, qui possède des vestiges de l'histoire de la ville à mettre en valeur (remparts) et un « espace vert » non urbanisable, au cœur de nouvelles zones pavillonnaires.

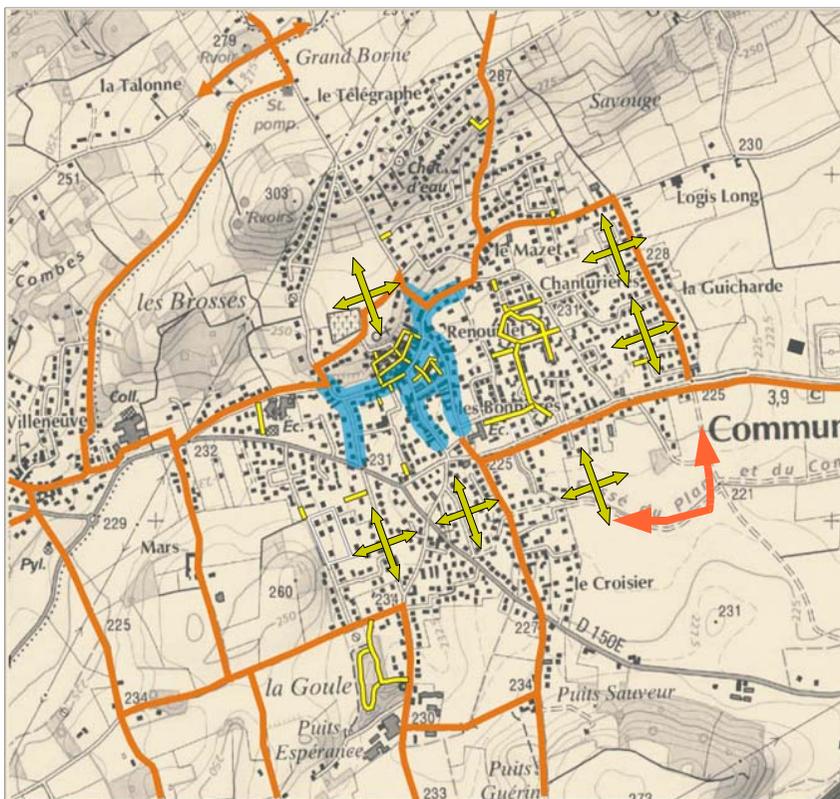
Ce secteur peut être transformé, outre sa spécificité liée à la religion, en espace vert de loisirs et de culture pour les habitants.

les itinéraires piétons

Trois types de cheminements existent sur Communay :

- plusieurs itinéraires piétons mais aussi cyclables sont repérés, balisés et répertoriés sur une carte « promenades et randonnées » réalisée par le Conseil Général, en vente à la mairie. Pour la plupart ils empruntent des chemins agricoles, dont le revêtement du fait des engins, n'est pas toujours agréable surtout pour les déplacements en fauteuil roulant. Ils sont complétés dans la partie urbanisée par des trottoirs pas toujours adaptés pour la promenade.

- les rues du centre ancien et les zones 30 du centre ville sont des espaces où les piétons, essentiels pour la vie locale, sont présents mais les trottoirs sont étroits ou inexistants. **La partie centrale pourrait être traitée en zone de rencontre**, elle fonctionne aujourd'hui comme telle. *La zone de rencontre est un lieu où l'on souhaite privilégier la vie locale en donnant la priorité aux piétons sur la circulation des véhicules motorisés, celle-ci restant possible et limitée à 20 km/h.*



- certains lotissements présentent des cheminements piétons organisés, comme aux Chanturières, d'autres sont en impasse ; fermés ou sans continuités. Outre le revêtement, l'entretien des haies privées de part et d'autre et les différences de niveau entre 2 itinéraires, la continuité entre ces différents cheminements est à revoir afin de **réaliser un véritable maillage piéton entre les quartiers**. Ces cheminements, aujourd'hui peu connus, feront l'objet d'un jalonnement et d'une signalisation particulière. Certains trottoirs dans les lotissements sont occupés par du stationnement, organisé ou non, obligeant les piétons à marcher sur la rue, ce qui n'est pas forcément gênant puisque ces voies sont plutôt considérées par les usagers comme des zones 30. Par contre cela devient gênant s'il s'agit de personnes mal ou non voyantes.

Un aménagement piéton est prévu le long du fossé du plan. Via le chemin du Combo, il rejoint ainsi l'itinéraire balisé et débouche face à la rue de la Guicharde

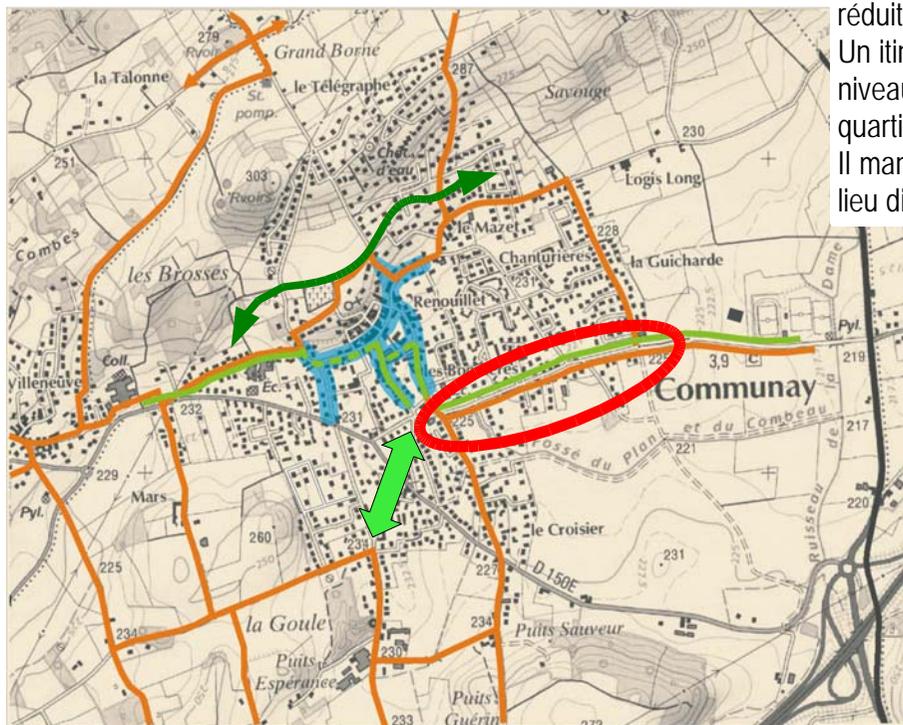
les itinéraires vélos

Plusieurs itinéraires cyclables et piétons sont repérés, balisés et répertoriés sur une carte « promenades et randonnées » réalisée par le Conseil Général, en vente à la mairie. Pour la plupart ils empruntent des chemins agricoles, dont le revêtement du fait des engins, n'est pas toujours agréable.

Des aménagements spécifiques, pistes ou bandes ont été réalisés sur la rue des Brosses, sur la rue du Sillon, la rue des Bonnières et sur la route de Marennes. Ces aménagements sont complétés par une « voie verte » au niveau du collège et par une rue à sens unique avec double sens cyclable ; rue centrale (zone 30). Ils forment ainsi un itinéraire cyclable traversant d'est en ouest la commune via le centre bourg. C'est un itinéraire très fréquenté par les collégiens. D'autres rues en zone 30 permettent le déplacement des cycles dans le centre bourg. **Certains aménagements sont à remettre aux normes** notamment route de Marennes (Rd 150).

Sur les collines de Communay les déplacements cycles sont réduits du fait de la topographie et des pentes des rues actuelles. Un itinéraire moins direct et moins pentu qui suivrait les courbes de niveau pourrait être envisagé afin d'offrir une liaison « douce » aux quartiers nord.

Il manque aussi une liaison permettant de relier le centre bourg au lieu dit la Goule.



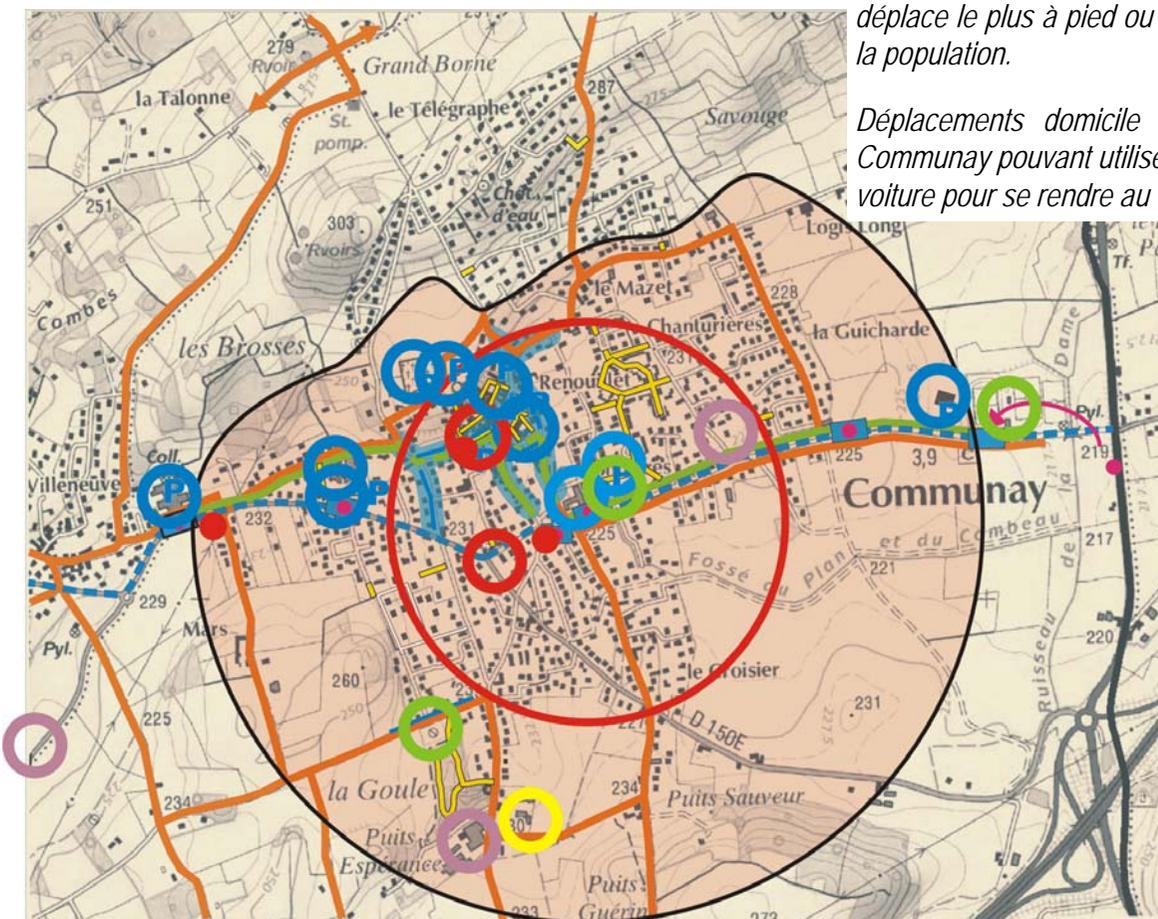
des déplacements « doux » possibles

-  trajet entre 5 et 10 minutes à pied (r = 500m)
-  trajet entre 5 et 10 minutes en vélo (r = 1000m)

Les principaux équipements, les arrêts TC et les espaces de stationnement sont tous aisément joignables à pied ou en vélo. L'aménagement de trottoirs et d'itinéraires cyclables est indispensable si l'on veut favoriser ces types de déplacements

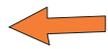
Démographie : La tranche 0/19 ans est celle qui potentiellement se déplace le plus à pied ou en vélo, elle représente environ 30 % de la population.

Déplacements domicile travail : 200 personnes habitants de Communay pouvant utiliser un autre mode de déplacements que la voiture pour se rendre au travail .



des dysfonctionnements

Pour tous

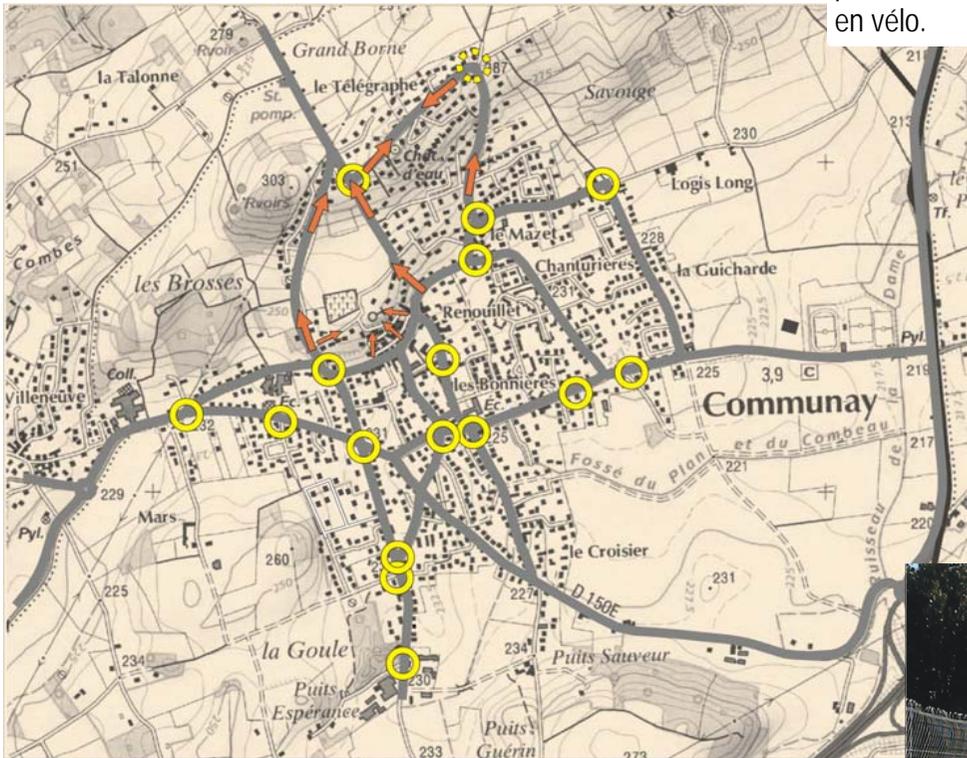


- les pentes et les rampes (topographie du site)



- le franchissement des intersections (vitesse, visibilité...)

Pour l'ensemble des modes de déplacement, la topographie implique des pentes et des rampes importantes. Le franchissement des intersections pose aussi des soucis de visibilité dus à la géométrie des lieux, à la vitesse des véhicules sur certaines rues et au différentiel de vitesse entre les différents modes de déplacement. On s'engage difficilement lorsque l'on sort d'une petite rue en voiture ou que l'on veut traverser une rue à pied ou en vélo.



des dysfonctionnements

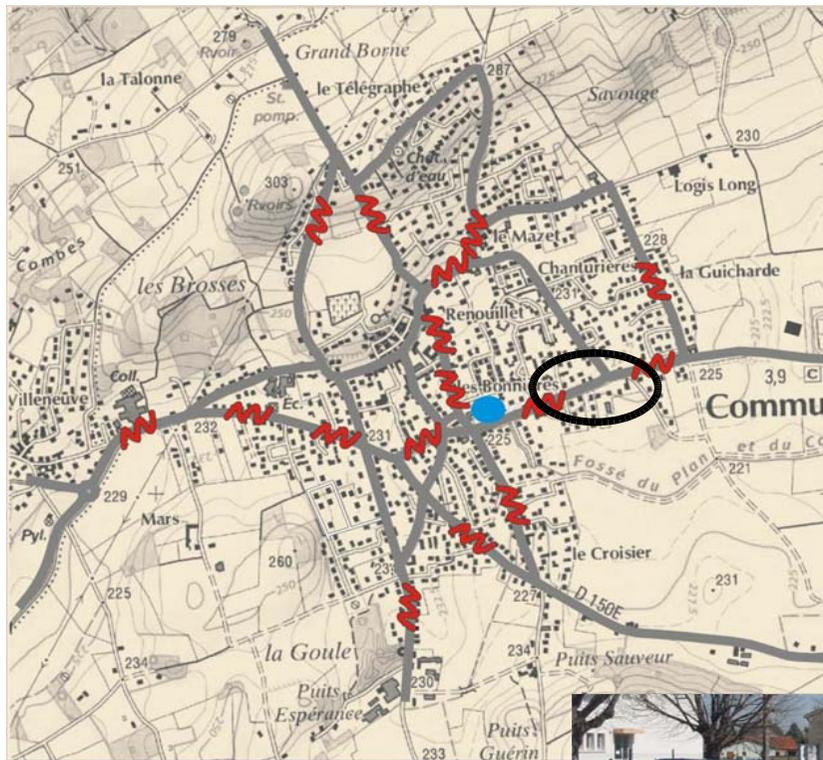
pour les véhicules :



- vitesses excessives (ressenti des habitants et relevés de terrain)



- stationnement (conflits d'usages)



Généralement sur Communay, mais aussi sur bien d'autres communes, on a privilégié la voiture aux autres modes de déplacement. La partie roulable est souvent trop importante notamment sur les rues de la Guicharde et du 30 mai 1944. Une emprise trop large et des voies secondaires gérées par stop favorisent souvent la prise de vitesse. La topographie du site principalement en descente induit aussi des vitesses souvent excessives. Il est à noter que l'implantation récente, quoi qu'en phase provisoire, de deux « écluses » route de Marennes a fait chuter les vitesses en approche et sur ce secteur.

Des problèmes de conflits d'usages devant l'école maternelle des Bonnières entre piétons (poussettes, enfants), véhicules circulant ou stationnant ont été repérés. En effet aux heures d'entrées/sorties des élèves le stationnement est anarchique et l'espace laissé aux piétons est limité. Le bas de la rue des Bonnières est souvent encombré par des véhicules en stationnement sur la chaussée ou sur les trottoirs.

Derrière l'école un espace sans usage aujourd'hui peut être utilisé ponctuellement par du stationnement aux jours et aux heures « ouvrables » et réservé éventuellement à des jeux aux autres moments. Cet **espace multi fonctionnel/multi usages**, a un potentiel d'une trentaine de places. Un autre usage au « parvis » de l'école pourrait être trouvé et pris en compte dans un aménagement plus global autour du chalet.



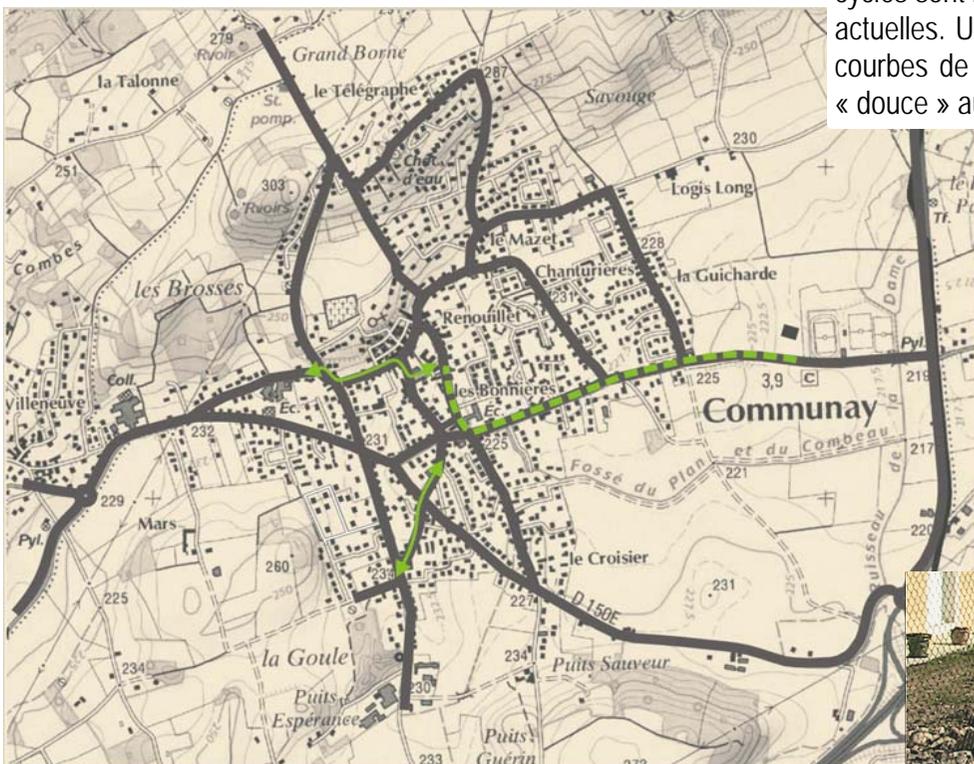
des dysfonctionnements

pour les vélos :

- identification des continuités
- entretien et remise aux normes

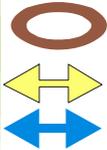
Un itinéraire est ouest, fréquenté, existe et a été aménagé mais sur certains secteurs il n'est plus aux normes en vigueur et présente des défauts d'entretien.

D'autres itinéraires permettraient de réaliser un maillage cycles dans la commune. Principalement en direction du lieu dit la Goule mais aussi sur les collines de Communay où les déplacements cycles sont réduits du fait de la topographie et des pentes des rues actuelles. Un itinéraire moins direct et moins pentu qui suivrait les courbes de niveau pourrait être envisagé afin d'offrir une liaison « douce » aux quartiers nord.



des dysfonctionnements

pour les piétons et les personnes handicapées :



- revêtement, étroitesse
- absence de continuité
- stationnement gênant

Bien que possédant des cheminements piétons organisés dans certains lotissements, l'absence de continuité entre les différents quartiers est un frein au déplacement pédestre. De plus, ces itinéraires présentent des revêtements non ou mal entretenus pour la plupart des trous, des cailloux, des différences de niveau ne facilitant pas le passage des personnes à mobilité réduite. L'entretien des haies privées de part et d'autre de ces cheminements est une gêne au déplacement.

Les espaces de stationnement laissés en stabilisé (église, cimetière et salle polyvalente), avec des blocs de pierres ou des bordures émergentes ne permettent pas un cheminement facile pour les personnes à mobilité réduite; de plus ils ne possèdent pas de place réservées

Certains trottoirs dans les lotissements sont occupés par du stationnement, organisé ou non, obligeant les piétons à marcher sur la rue, ce qui n'est pas forcément gênant puisque ces voies sont plutôt considérées par les usagers comme des zones 30. Par contre cela devient gênant s'il s'agit de personnes mal ou non voyantes.

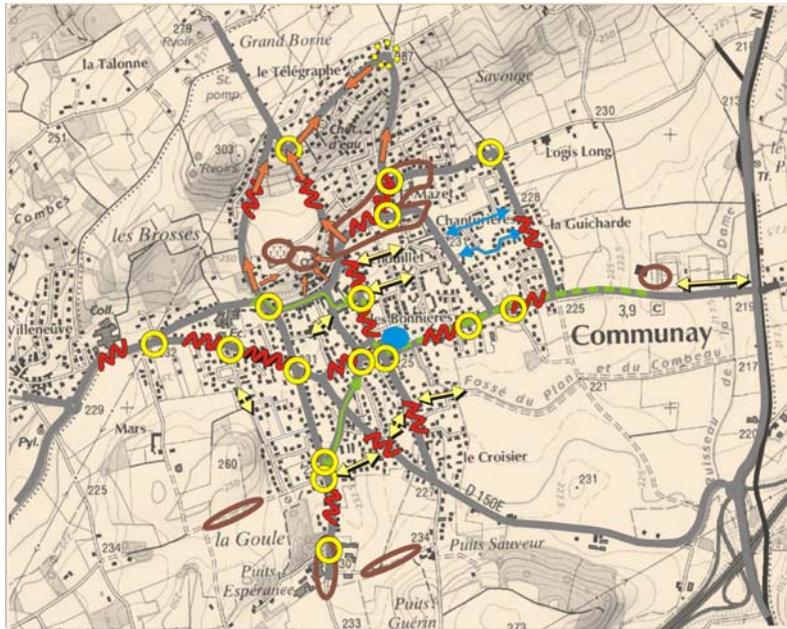
Les itinéraires piétons/ cyclables balisés empreint des chemins agricoles, dont le revêtement du fait des engins, n'est pas toujours agréable surtout pour les déplacements en fauteuil roulant.

Ils sont complétés dans la partie urbanisée par des trottoirs souvent étroits voire absents, pas toujours adaptés aux déplacements pédestres et surtout aux déplacements des personnes handicapées.

Il faudrait un schéma de déplacement à pied à l'échelle de la commune afin de **réaliser un véritable maillage piéton entre les quartiers**. Ces cheminements, aujourd'hui peu connus, feraient l'objet d'un jalonnement, d'une signalisation particulière et d'un entretien.



des dysfonctionnements



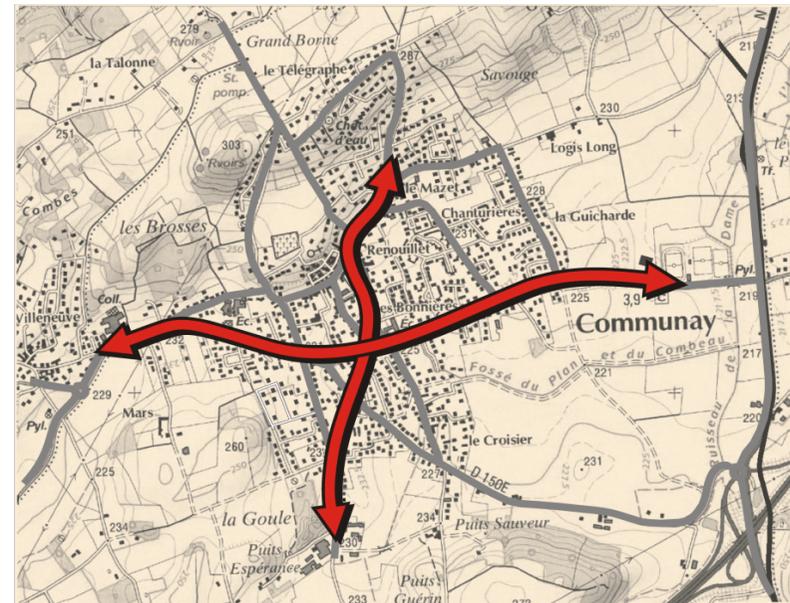
Des dysfonctionnements pour l'ensemble des modes de déplacement ont été identifiés sur la partie agglomérée de Communay.

Deux itinéraires, l'un est ouest, l'autre nord sud, présentant de nombreuses difficultés, sont identifiables :

l'axe est/ouest : route de Marennes et route de Ternay (RD 150)

l'axe nord/sud : rue du Mazet, rue des Bonnières et rue de la Garde

Ces deux itinéraires sont aussi les supports des déplacements locaux et donc de la vie locale de Communay.



Identification des lieux et des itinéraires à enjeu d'accessibilité

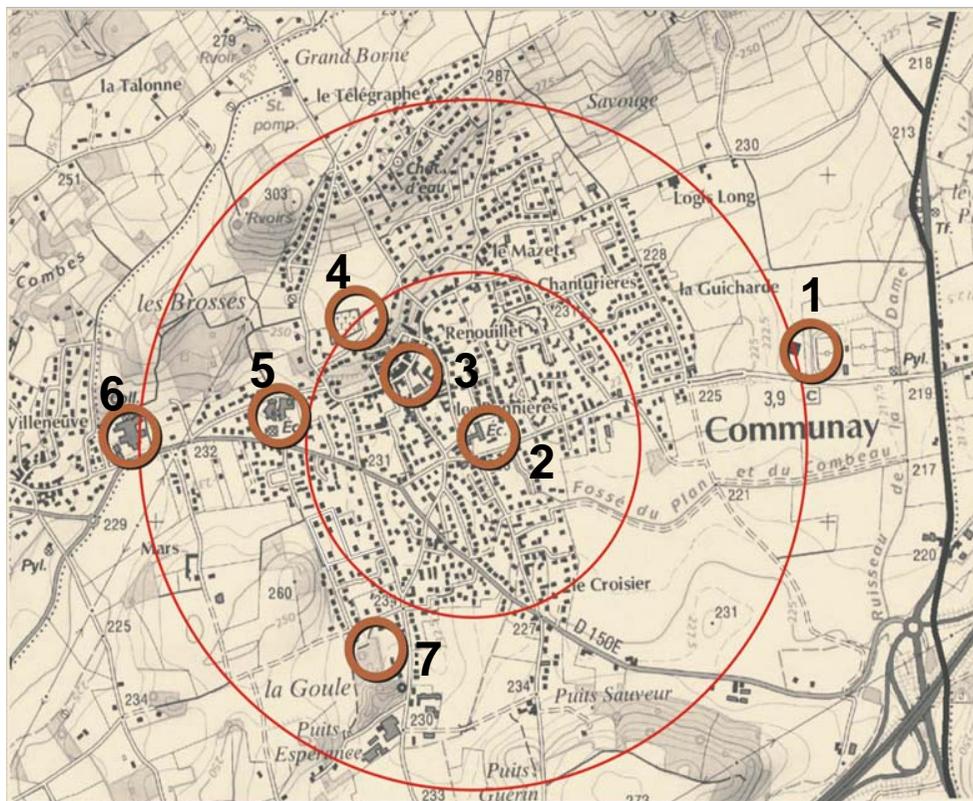
La loi 2005-102 n'a pas prévu de date butoir pour la réalisation des aménagements pour la voirie et l'espace public, contrairement au cadre bâti et aux systèmes de transport (2015). Il est notamment demandé, pour la réalisation d'un plan de mise en accessibilité, de réaliser un état des lieux en matière d'accessibilité. Il ne nous semble pas judicieux de réaliser cet état des lieux exhaustif sur l'ensemble du territoire. Cela est consommateur de temps et d'argent pour la collectivité. Notre méthode consiste à mettre en avant, grâce aux éléments de l'analyse du territoire, des lieux et des itinéraires où il est le plus judicieux ou le plus urgent de réaliser des aménagements afin d'améliorer le déplacement des personnes handicapées. Pour le reste du territoire, les travaux courants de réfection, d'entretien des réseaux souterrains ou de réaménagement, permettront, dans le temps, la mise aux normes. L'état des lieux demandé par la loi se fera uniquement sur ces lieux et ces itinéraires afin de palier au plus urgent.

les lieux à enjeu d'accessibilité

L'analyse du fonctionnement du territoire, notamment grâce à l'étude des usages, des déplacements et du ressenti des habitants, a permis d'identifier des lieux ayant un enjeu en matière d'accessibilité pour les personnes handicapées ou à mobilité réduite. Ces aménagements amélioreront de fait le cadre de vie de tous les habitants.

Des Établissements recevant du public sont présents sur ces lieux, il sera important de croiser notre étude avec les futurs diagnostics d'accessibilité du cadre bâti.

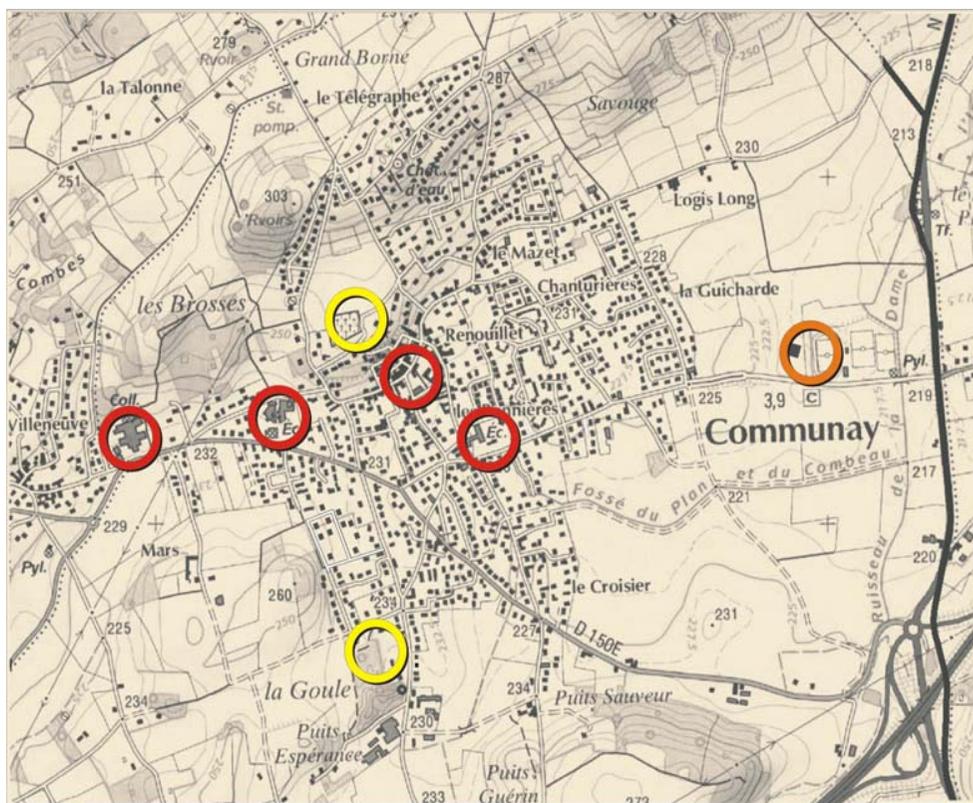
Sept lieux ont pu être ainsi identifiés :



1. La salle polyvalente et le stade.
2. École des Bonnières, le pôle petite enfance et l'aire de jeux.
3. Le centre ville (commerces et équipements).
4. L'église, le cimetière et l'espace vert.
5. École des Brosses, restaurant scolaire, salle de spectacle et gymnase.
6. Collège Berlioz.
7. Espace du Crassier

proposition de hiérarchisation des lieux à enjeu d'accessibilité

Ces sept lieux ont fait l'objet d'une hiérarchisation afin de faciliter par la suite la programmation à mettre en œuvre donc le cadre du Plan de mise en accessibilité. En s'appuyant sur les constats de l'analyse, ils ont été classés selon leur enjeu d'accessibilité : enjeu fort, enjeu modéré et enjeu faible.
La priorité d'intervention sera donnée aux lieux classés en enjeu fort.



Enjeu fort

Le centre ville.
(commerces et équipements)

École des Bonnières,
le pôle petite enfance
et l'aire de jeux.

École des Brosses,
restaurant scolaire,
salle de spectacle et
gymnase.

Collège Berlioz.

Enjeu modéré

La salle polyvalente
et le stade.

Enjeu faible

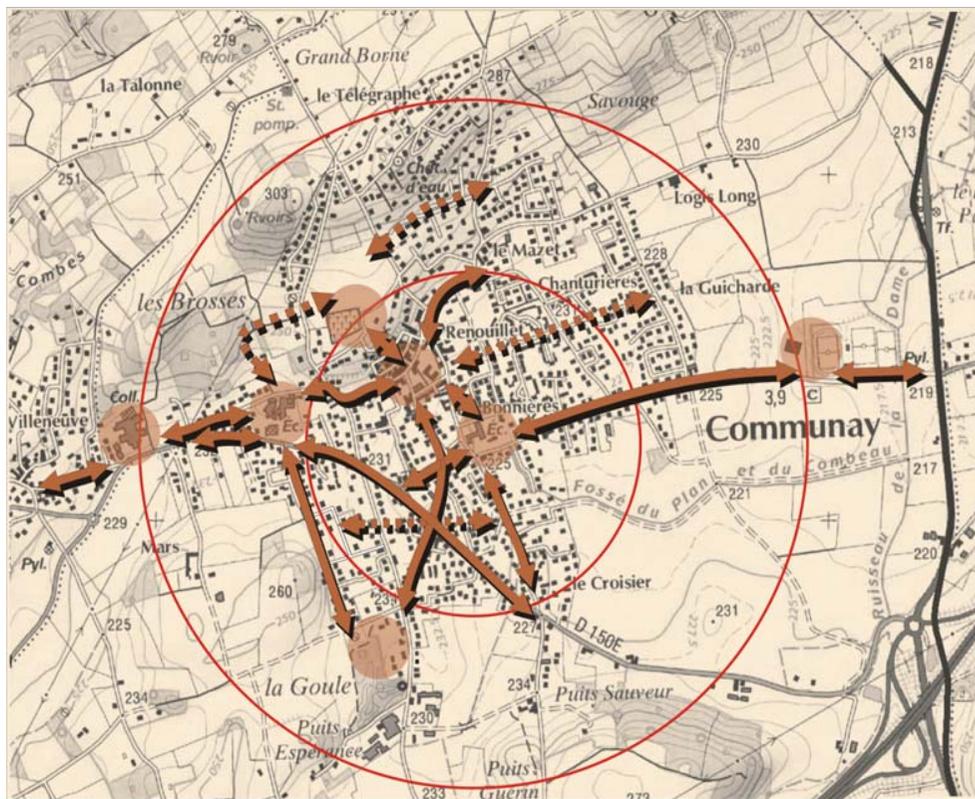
L'église, le cimetière
et l'espace vert.

Espace du Crassier

les itinéraires à enjeu d'accessibilité

Comme pour les lieux, l'analyse a permis d'identifier des itinéraires existants ou manquants, à enjeu d'accessibilité. Ces itinéraires relient les principaux pôles générateurs de déplacements repérés dans l'analyse (lieux à enjeu d'accessibilité). Ils sont en relation avec tous les modes de déplacement et plus particulièrement avec la marche à pied et les systèmes de transport collectifs.

Les nouveaux itinéraires proposés sont issus principalement de réflexions basées sur l'analyse des déplacements pédestres, les manques et les besoins, les usages, l'urbanisation et prennent en compte la réalité topographie des sites.



de nouveaux itinéraires
liaison sous château d'eau
liaison dans les lotissements
liaison les Goules/Croisier
liaison des Brosses



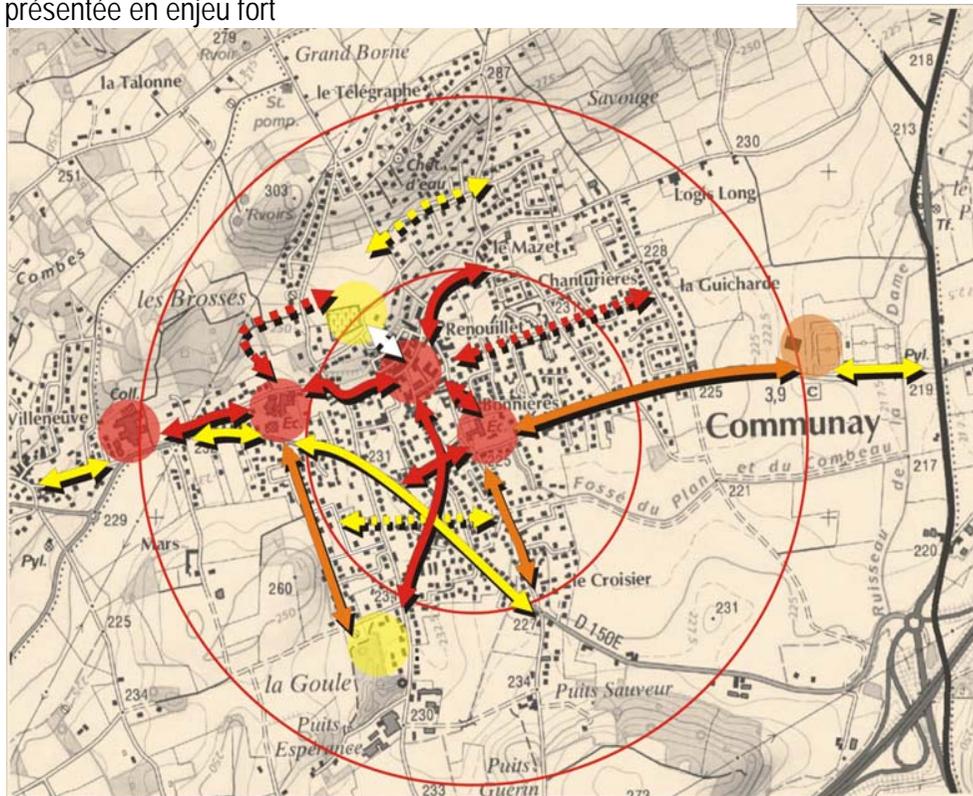
des itinéraires existants :
route de Marennes,
rue du Sillon,
rue des Bonnières,
rue des anciennes mines,
rue de la Goule et
rue du verger,
rue du 30 mai 1944,
route de Limon,
route de Ternay,
rue des Brosses,
rue Centrale,
rue du Mazet,
rue de l'église.

proposition de hiérarchisation des itinéraires à enjeu d'accessibilité

Comme pour les lieux, les itinéraires ont fait l'objet d'une hiérarchisation, en s'appuyant sur les constats de l'analyse, ils ont été classés selon leur enjeu d'accessibilité : enjeu fort, enjeu modéré et enjeu faible.

La priorité d'intervention sera donnée aux lieux classés en enjeu fort.

* La liaison entre le centre ville et l'église, bien que présentant un enjeu en matière d'accessibilité, présente une déclivité trop importante pour être traitée pour l'ensemble des handicaps. C'est pourquoi la liaison des Brosses, bien que moins directe, est présentée en enjeu fort



Enjeu fort

liaison dans les lotissements
rue du Mazet,
rue du Sillon,
rue des Bonnières,
rue des anciennes mines,
rue des Brosses,
rue Centrale,
liaison des Brosses

Enjeu modéré

route de Marenes,
rue de la Goule et
rue du verger,
rue du 30 mai 1944,

Enjeu faible

route de Limon,
route de Ternay,
liaison sous château d'eau,
liaison les Goules/Croisier,
problème de topographie
rue de l'église.

Hiérarchisation du réseau actuel

L'exercice de hiérarchisation du réseau actuel de voirie permet d'avoir une vision globale des déplacements sur la commune. Cette hiérarchisation prend en compte la totalité des usagers de l'espace public et s'appuie, comme pour les lieux et les itinéraires à enjeu d'accessibilité, sur l'analyse du fonctionnement du territoire. Hiérarchiser un réseau routier c'est clarifier le service à rendre par chaque voie en matière de déplacements. La hiérarchisation permet d'identifier les dysfonctionnements (ou non) des caractéristiques physiques et d'environnement de chaque voie avec les déplacements qu'on veut lui faire porter.

Rechercher une cohérence entre :

- **L'usage recherché pour ces voies,**
- **Les fonctions à donner aux voies,**
- **Les aménagements existants et**
- **Les projets envisagés sur le territoire.**

Rechercher une cohérence entre :

- **L'usager**
qui choisit l'itinéraire et le mode qui lui paraît le plus adapté à son déplacement,
- **La collectivité**
qui met à disposition un système de déplacement,
- **Et le territoire**
qui doit être accessible et être desservi au mieux mais aussi être protégé des nuisances liées aux déplacements

Les données relatives aux trafics, aux vitesses et à accidentologie étant peu révélatrices, le travail de terrain, les entretiens et l'analyse réalisée par la commission concernant le ressenti des habitants nous ont permis de réaliser cette hiérarchisation de réseau et de classer le rôle des voies de la commune en fonction des usages. Les données issues des différentes enquêtes ménages réalisées sur l'agglomération lyonnaise ont permis un éclairage sur l'évolution des déplacements internes à la commune, entrants, sortants ou en transit sur le territoire.

Les différents projets en terme d'urbanisme et de voirie ainsi que les dysfonctionnements actuels ont été intégrés afin de déboucher sur des premières réflexions d'organisation future des circulations dans Communay .

3 types de voies dans Communay

Trois types de voies ont été identifiés dans Communay :

les liaisons intercommunales, 

elles traversent Communay et permettent les échanges avec les autres communes.

les dessertes inter quartiers, 

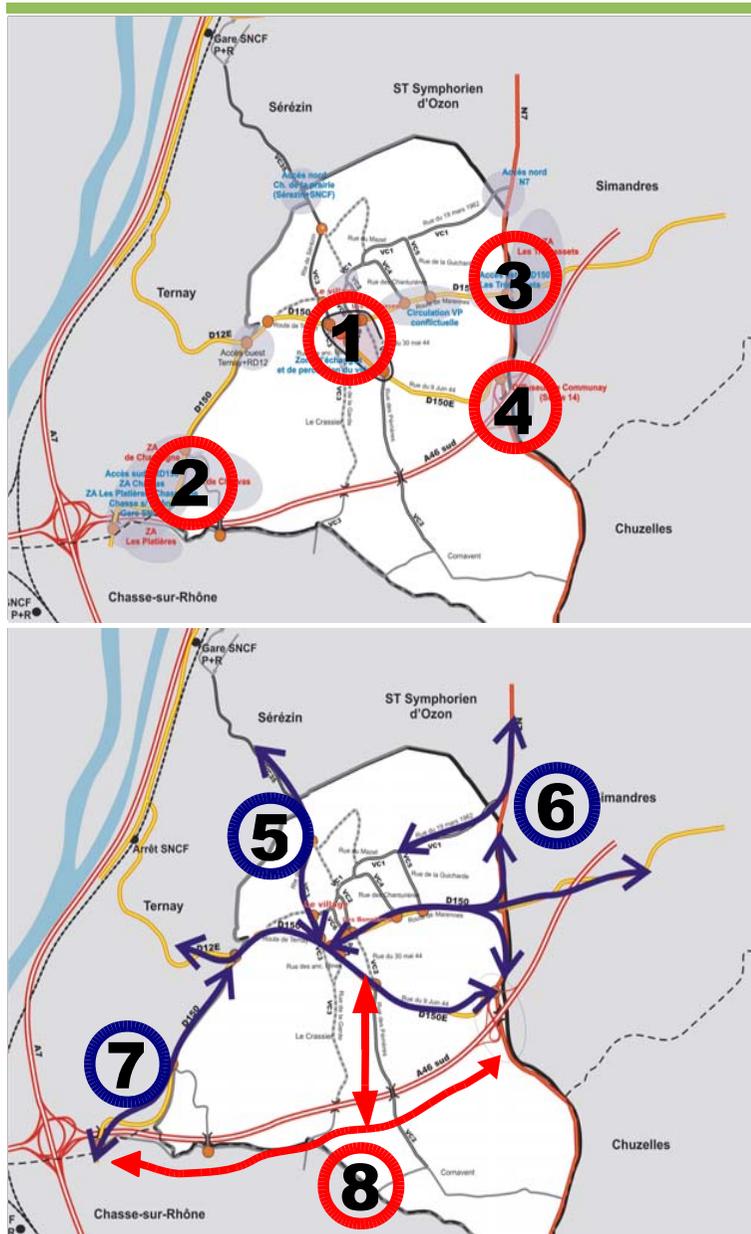
elles permettent de se déplacer d'un quartier à l'autre.

les dessertes locales, 

elles desservent les habitations. En principe, elles ne devraient pas déboucher directement sur les liaisons intercommunales.



secteurs et liaisons à enjeu



L'analyse a permis d'identifier des zones et des liaisons à enjeu majeurs pour les déplacements de Communaux :

1 - la zone centrale

Elle concentre des enjeux d'échanges importants pour tous les modes de déplacements. De plus c'est un lieu stratégique en terme de perception pour l'entrée dans le centre ville.

2 - au sud-ouest de la commune la zac de Charvas

3 - à l'est la future zac des Trénassets

Des enjeux multiples sont présents sur ces deux zac, principalement en matière de desserte afin de développer économiquement ces secteurs. Les déplacements voitures sont privilégiés. Pour la zac des Trénassets d'autres modes de déplacement peuvent être envisagés.

4 - au sud est l'échangeur avec A46 qui est aussi une des entrées de Communaux.

Là aussi les enjeux sont plutôt en terme de déplacement voiture, mais c'est un endroit où la perception sur Communaux est masquée par de la végétation.

Les liaisons majeures identifiées correspondent principalement aux liaisons intercommunales :

5 - vers le nord : la Rue du Proveras puis la Route de Sérezin

6 - en est - ouest avec 3 possibilités depuis la Rd307 :

- la rue du 19 Mars 1962
- la Rd 150 : la route de Marennes
- la Rd 150 E : la rue du 9 juin 1944

7 - vers le sud : Rd 150 en direction de Chasse

8 - Avec la coupure de l'A46, il y a peu de liens avec le sud de la commune (Cornavan et les Pins). L'arrivée de la déviation au sud de l'A46 favorisera **une liaison vers le sud qui semble inévitable**. Seule la rue de la garde peut supporter une légère augmentation de trafic mais le projet de déviation ne présente pas d'intersection.

les liaisons intercommunales

Elles traversent Communay et permettent les échanges avec les autres communes.

Les Rd présentent un profil en travers confortable. Elles sont les supports de déplacements pour rejoindre ou atteindre les principaux pôles communaux implantés le long.

Bien que situées au cœur de l'urbanisation, elles subissent, pour les **Rd 150 et 150E**, en terme d'aménagement des caractéristiques géométriques spécifiques afin de recevoir du trafic de « transit » et donc des poids lourds (largeur de chaussée) et doivent offrir une certaine fluidité à la circulation (route prioritaire). Bien qu'étant aménagées principalement pour la circulation des véhicules, elles possèdent des trottoirs, avec pour la route de Marennes un itinéraire vélos. De nombreuses impasses débouchent en « peigne » principalement sur la Rd 150.

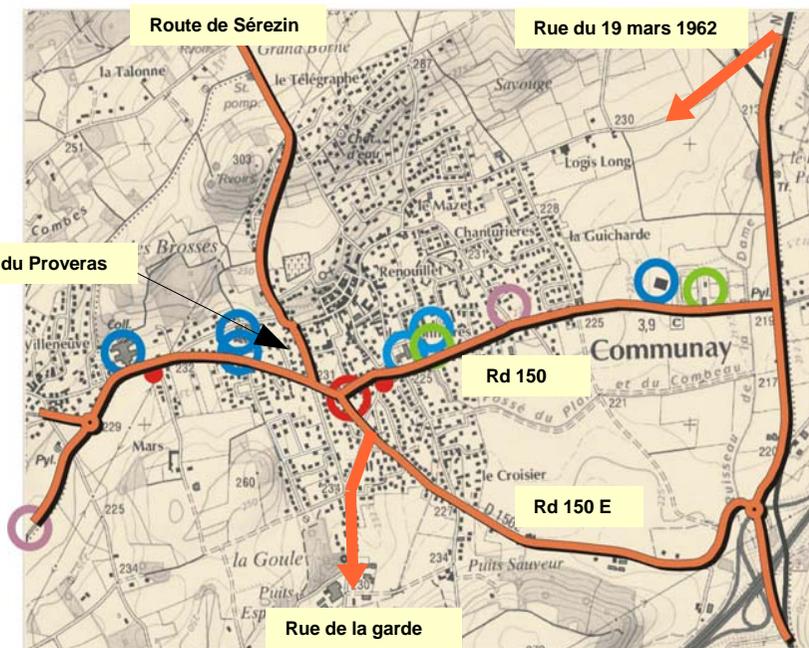


La route de Sérezin est aussi une liaison inter communale, elle permet de se rendre assez rapidement à la gare de Sérezin (domicile/travail) en traversant le quartier des Brosses. Elle est en adéquation avec le milieu urbanisé qu'elle traverse puisqu'elle a des caractéristiques géométriques moindre que les Rd. La chaussée est moins large (il n'y a pas de poids lourds) et il n'y a qu'un seul trottoir. Dans la continuité de cette route, **la rue du Proveras** permet de rejoindre la Rd. Elle présente un profil en travers très, voire trop, confortable avec du stationnement sous utilisé.

Venant de Saint Symphorien, les habitués empreintent aussi, au nord de la commune la **rue du 19 mars 1962**. La rue présente des caractéristiques de « chemin revêtu » mais son seul intérêt est sa connexion à la Rd 307. Celle ci est jugée trop dangereuse dans le sens Communay – St Symphorien et n'a pas vocation à être confortée en liaison intercommunale.

La rue de la garde, présente des caractéristiques similaires mais dans un contexte beaucoup plus urbanisé. Elle est utilisée principalement par les habitants de la commune mais aussi par des gens de Chasse/Rhône afin de shunter une partie de Communay pour rejoindre l'A46. Le projet de déviation ne supprimera pas ce mouvement puisqu'il n'y a pas d'échange prévu avec ces voies. L'intersection prévue avec la rue des Perrières va induire des véhicules supplémentaires non compatible avec sa géométrie.

les liaisons intercommunales : une clarification et un choix à faire



Réflexions en vue de l'élaboration de scénarios d'organisation des circulations sur Communay

Une clarification et un choix sont à faire au niveau des itinéraires est ouest rejoignant les grandes infrastructures .

- la déviation :
supprimera le trafic de transit dans Communay .
- la rue du 19 mars 1962 :
il n'y a peu d'intérêt à conforter ce rôle sur cette rue.

- les 2 Rd 150 et 150E :
deux itinéraires pour une même fonction : un choix pour clarifier les fonctions.

La Rd 150 est connectée directement à la Rd 307. Elle présente davantage d'activités urbaines et est le support des autres déplacements et d'une certaine vie locale.

La route de Marennes devient-elle une desserte inter-quartier?

La Rd 150 E est elle aussi connectée à la Rd 307 par l'échangeur avec l'A46.

Conforte-t-on cet itinéraire, pour recevoir les déplacements intercommunaux ? (changement de priorité au carrefour avec la Rd150)

Une question se pose sur le devenir de l'itinéraire sud avec la rue de la garde : doit-on la conforter ou non en liaison intercommunale ?

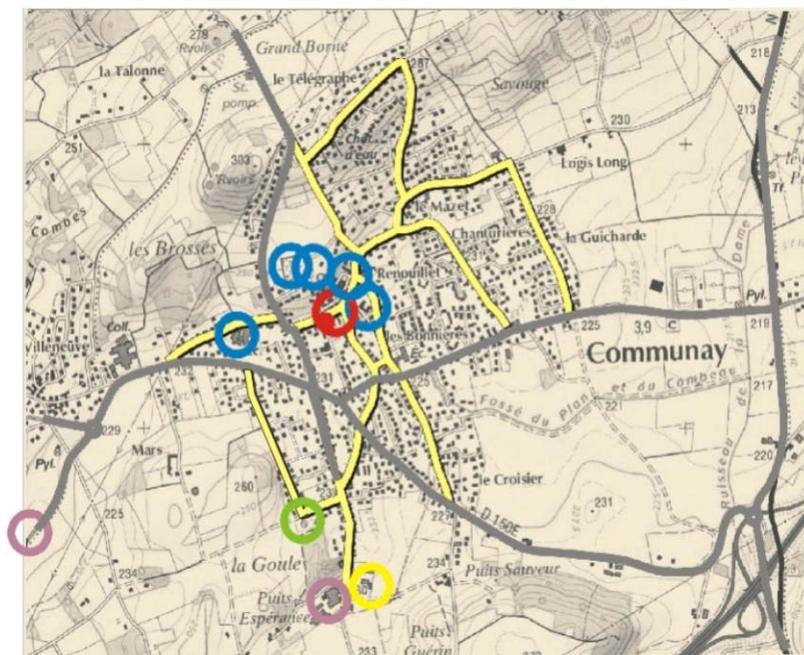
(ses caractéristiques géométriques seront similaires à celles de la route de Sérezin)

les dessertes inter-quartiers

Avec certaines liaisons intercommunales, elles sont les supports des circulations locales. Elles desservent les différents quartiers entre eux et certains pôles générateurs notamment ceux du centre ville.

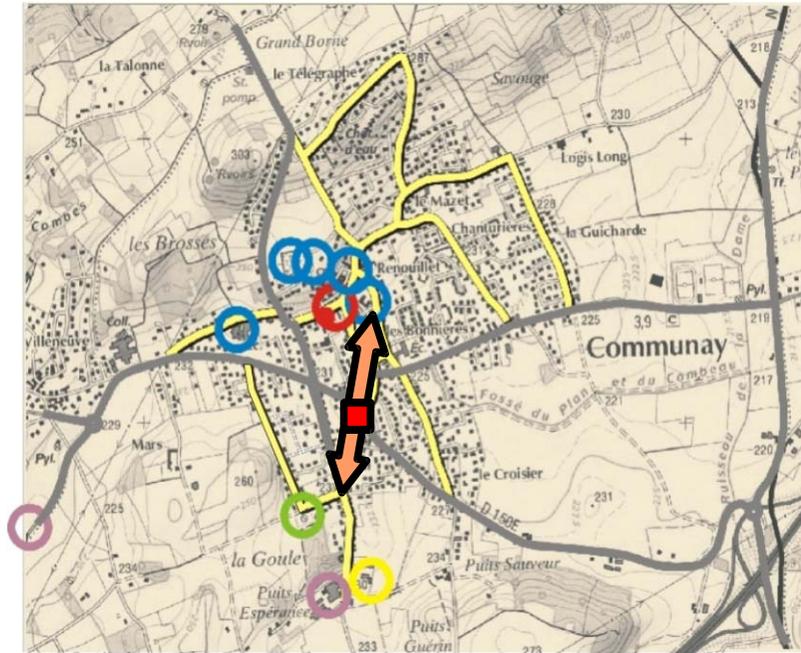
Ces rues sont généralement étroites dans le cœur du village où la vie locale est assez développée et beaucoup trop larges en périphérie avec une image routière importante et des vitesses excessives.

La rue de la Garde a une double fonction ; celle de liaison intercommunale et celle de desserte inter-quartier. C'est aussi une rue qui permet de relier les quartiers sud au centre ville et ce pour tous les modes de déplacements. (itinéraire vélos et piétons à renforcer).



La rue de la Garde possède une emprise suffisante voire large car elle dessert une entreprise et les silos agricoles au niveau du Crassier, puis se transforme progressivement en route de campagne. Le cheminement piétons passe de deux trottoirs à un seul puis fait place à un accotement revêtu.

les dessertes inter-quartiers



Réflexions en vue de l'élaboration de scénarios d'organisation des circulations sur Communay

Une question se pose sur le devenir de l'itinéraire sud avec la rue de la garde : doit on la conforter ou non en liaison intercommunale ?

(ses caractéristiques géométriques seront similaires à celles de la route de Sérezin)

L'itinéraire rue du sillon, rue des anciennes mines et rue de la garde pourrait être aménagé afin de favoriser les déplacements piétons/cycles avec le centre ville.

L'intersection de la rue des anciennes mines et de la route de Ternay/Limon (Rd 150E) pourrait être le point d'entrée majeur sur le centre ville.

Ces rues pourraient progressivement passer d'une vitesse pratiquée et aujourd'hui réglementée à 50 km/h à une vitesse de 30 km/h au gré des aménagements réalisés (réduction de l'emprise roulable par des aménagements évolutifs dans le temps).

Le principe de priorité à droite pourrait y être appliqué en fonction de la visibilité des différents usagers aux intersections.

les dessertes locales

Les voies de dessertes locales sont pour la plupart des rues de lotissements souvent en impasse et uniformes dans leur aménagement du fait de la réglementation du PLU qui impose a minima une chaussée de 6,5 m et un trottoir de 1,5 m. La vitesse pratiquée sur ces rues est d'environ 30 km/h. En terme d'accessibilité ces trottoirs sont souvent encombrés par des véhicules en stationnement. Les rues du centre historique et du lotissement des chanturières ont des caractéristiques plus réduites et sont plus assimilables à des zones de rencontre.



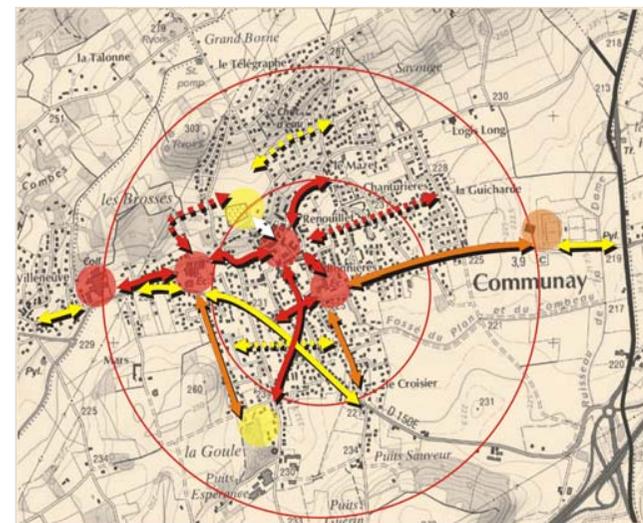
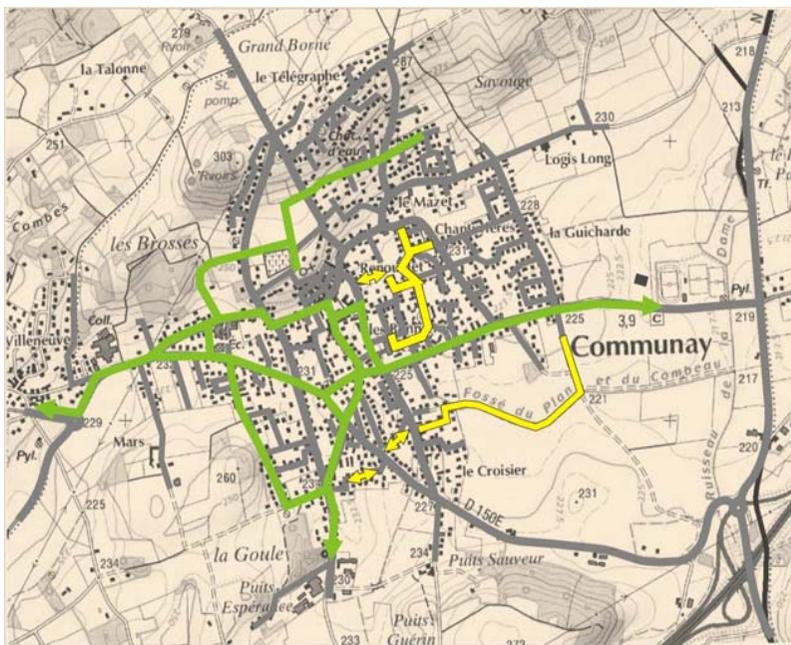
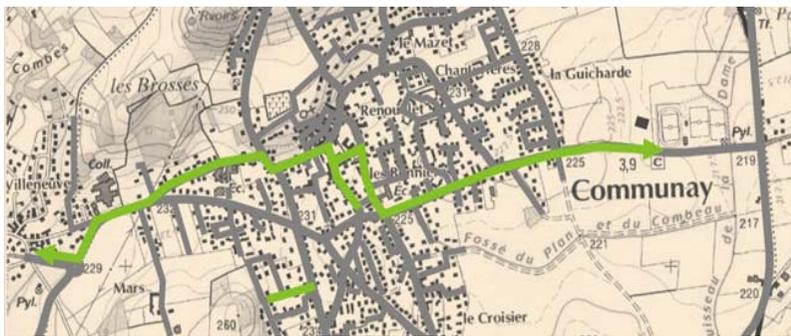
Réflexions en vu de l'élaboration de scénarios d'organisation des circulations sur Communay

La réglementation du PLU pourrait être modifiée afin que les futures dessertes de lotissement soient moins uniformes et que les aménagements soient plus créatifs (Chanturières).

On pourrait limiter l'emprise visuelle de la partie roulable soit en matérialisant le stationnement sur la chaussée (alterné sur la droite puis sur la gauche) et en l'interdisant sur le trottoir, soit par des aménagements paysages ponctuels (plantations, bacs...).

un besoin d'une trame forte pour les piétons et les cycles

Une ébauche de trame a déjà été mise en œuvre. Elle permet aujourd'hui, tout en traversant le centre du village, grâce à la zone 30, de relier le collège au stade. Cet itinéraire est le plus souvent fréquenté par les collégiens.



Réflexions en vue de l'élaboration de scénarios d'organisation des circulations sur Communay

Calée sur les itinéraires à enjeu d'accessibilité une trame structurante piétons/cycles sécurisée et identifiable, irriguant le territoire, permettrait de donner le choix d'une autre façon de se déplacer sur la commune.

Cette trame sera complétée par des «passages» permettant les déplacements entre les différents quartiers et reliée aux différents chemins de promenades et randonnées répertoriés. Une signalétique spécifique et une communication sur l'existence de ces itinéraires sera à mettre en œuvre.

On pourrait s'inspirer de la voie verte existante au niveau du collège pour la prolonger sur l'ensemble de la trame à créer. Pour les «passages» des acquisitions semblent nécessaires (bande de 2 à 2,5m de large).



Département Villes et Territoires
Groupe Aménagement Urbain et Environnement
46, rue St Théobald - B.P. 128
38081 l'Isle d'Abeau Cedex
Téléphone : 04 74 27 51 20 - télécopie : 04 74 27 51 18

Plan de Déplacements Durables

Plan de mise en accessibilité

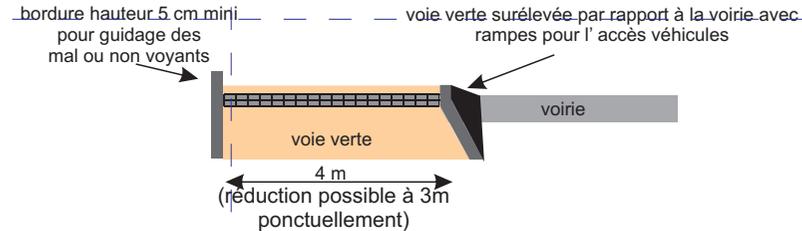
Propositions d'aménagement



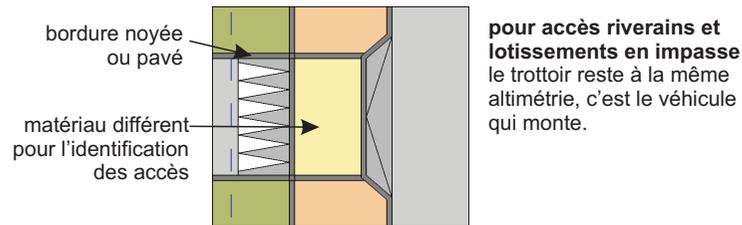
Principes d'aménagement de la trame piétons/cycles

	Trame piétons / cycles
aujourd'hui	
↓	Transformation progressive des aménagements cyclables en voie verte Maillage piéton à compléter (accessibilité)
	demain
grands principes	<ul style="list-style-type: none"> - continuité en zone 30 et zone de rencontre (mixité) - piste ou bandes cyclables, voie verte (3m mini) - trottoirs traversants (accès riverains / lotissements) - cheminement mini d'1,40 m sans obstacle - Jalonnement / signalétique

la voie verte

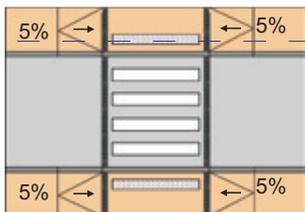


le trottoir traversant

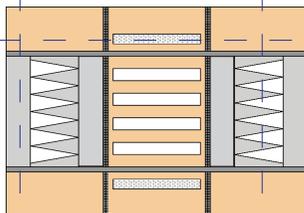


les traversées piétonnes

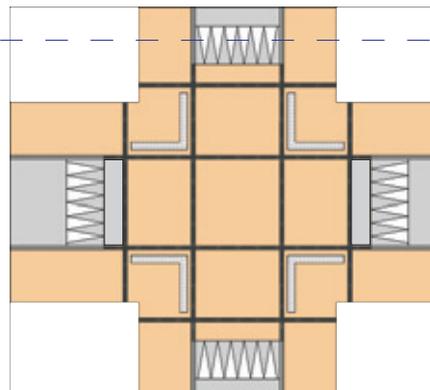
trottoir abaissé



passage surelevé



plateau traversant



Implantation de bande d'éveil de vigilance de part et d'autre de la rue. Mise en oeuvre d'une double rangée de pavés de part et d'autre du marquage de la traversée se poursuivant sur les trottoirs afin de signaler la traversée afin de guider la personne malvoyante ou aveugle.

* Pour Communay, au niveau des écluses l'emprise est réduite aussi pour les cheminements piétons. On a donc une fin de voie verte avec soit :

- le retour des cycles dans la circulation
- le cycliste met pied à terre et reste sur le trottoir

* au vu des «flux» de circulation des trottoirs, il y a peu de chance qu'il y ait une gêne à la circulation sur ces espaces.



le concept de voie verte :

la voie verte est un itinéraire en site propre partagé par des utilisateurs non motorisé : piétons, cyclistes, rollers, personnes à mobilités réduites...



le double sens cyclable :

C'est une rue à double sens dont un sens est réservé aux cycles.



la zone 30 :

C'est un espace public où l'on cherche à instaurer un équilibre entre les pratiques de la vie locale et la fonction circulatoire. La vitesse y est limitée à 30 km/h. toutes les chaussées sont à double sens pour les cyclistes. Les entrées/sorties sont annoncées par une signalisation et l'ensemble de la zone est aménagée de façon cohérente.



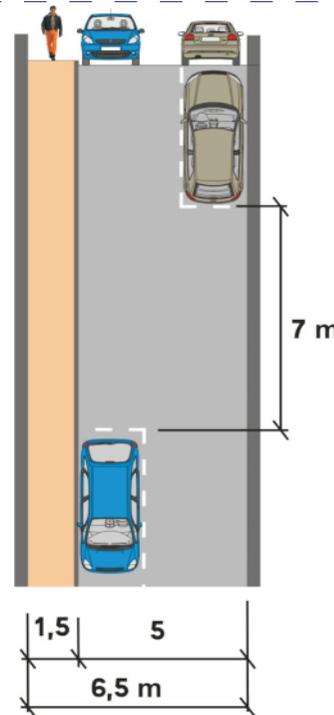
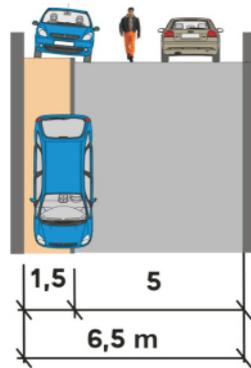
la zone de rencontre :

C'est une zone de circulation apaisée intermédiaire entre aire piétonne et zone 30 qui est implantée là où la vie locale est développée et prépondérante. dans cette zone les piétons sont autorisés à circuler sur la chaussée sans y stationner et bénéficient de la priorité sur les véhicules dont la vitesse est limitée à 20 km/h.

Principes d'aménagement des dessertes locales

	les dessertes locales
aujourd'hui	30 ou 50 km/h
↓	Zones 30 immédiates sauf exceptions
demain	30 km/h – 20 km/h
grands principes	<ul style="list-style-type: none"> - zone de rencontre au centre - priorité à droite, gestion stop dans certains cas - stationnement en chicane sur chaussée - cheminement mini d'1,40 m sans obstacle - chaussée à 4,50 m voire moins

Le principal souci sur les voies de desserte est le stationnement sur les trottoirs qui gêne le cheminement. Un aménagement simple consiste à marquer le stationnement sur la chaussée alternativement sur la rive gauche puis sur la rive droite. Cette configuration non seulement laisse libre les cheminements mais contient aussi les vitesses.



la zone 30 :

C'est un espace public où l'on cherche à instaurer un équilibre entre les pratiques de la vie locale et la fonction circulatoire. La vitesse y est limitée à 30 km/h. toutes les chaussées sont à double sens pour les cyclistes. Les entrées/sorties sont annoncées par une signalisation et l'ensemble de la zone est aménagée de façon cohérente.



la zone de rencontre :

C'est une zone de circulation apaisée intermédiaire entre aire piétonne et zone 30 qui est implantée là où la vie locale est développée et prépondérante. dans cette zone les piétons sont autorisés à circuler sur la chaussée sans y stationner et bénéficient de la priorité sur les véhicules dont la vitesse est limitée à 20km/h.



le marquage au sol :

le logo 30 est à mettre en oeuvre sur la chaussée afin de rappeler la limitation de vitesse (*évite des panneaux*)

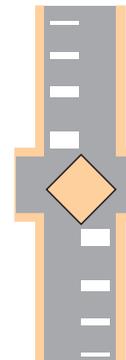
la priorité à droite :

Les vitesses étant apaisées, le principe de priorité à droite est à généraliser sur la commune sauf aux intersections où la visibilité n'est pas réciproque.



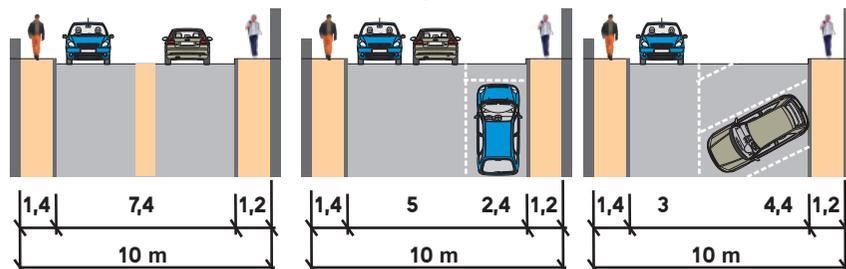
l'identification des intersections :

- utilisation de peinture au sol afin de mieux percevoir les intersections.



aménagement spécifique Route de Marennes entre la rues des anciennes mines et la route de Ternay

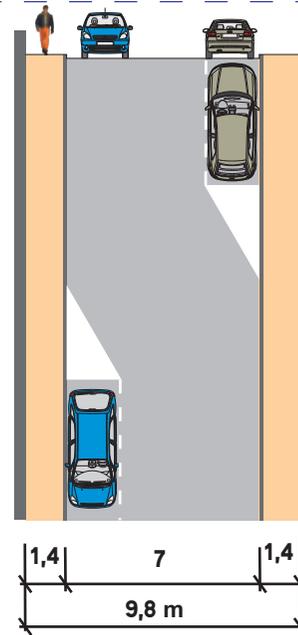
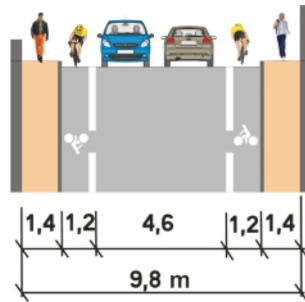
- la route de Marennes perd sa priorité
- réduire l'emprise de la voie en implantant du stationnement principalement pour les besoins du garage.
- ou mise à sens unique afin d'éviter les mouvements de tourne à droite venant de la route de Ternay avec stationnement en épi



Principes d'aménagement des dessertes inter quartiers

	les dessertes inter-quartiers
aujourd'hui	50 km/h - Zone 30 au centre
↓	Baisse progressive de la vitesse avec des aménagements provisoires puis définitifs
demain	30 km/h - 20 km/h
grands principes	<ul style="list-style-type: none"> - zone de rencontre au centre - priorité à droite, gestion stop ou mini giratoire dans certains cas - stationnement en chicane sur chaussée - cheminement mini d'1,40 m sans obstacle - chaussée à 4,50 m

Lorsque l'emprise de la chaussée est trop large on peut dans un premier temps par du marquage au sol marquer soit des bandes cyclables, soit du stationnement afin d'atténuer l'image « routière » de la rue. Il sera nécessaire d'aménager qualitativement dans un second temps en intégrant le principe de trottoir traversant sur le côté le plus large.



la zone 30 :

C'est un espace public où l'on cherche à instaurer un équilibre entre les pratiques de la vie locale et la fonction circulatoire. La vitesse y est limitée à 30 km/h. toutes les chaussées sont à double sens pour les cyclistes. Les entrées/sorties sont annoncées par une signalisation et l'ensemble de la zone est aménagée de façon cohérente.



la zone de rencontre :

C'est une zone de circulation apaisée intermédiaire entre aire piétonne et zone 30 qui est implantée là où la vie locale est développée et prépondérante. dans cette zone les piétons sont autorisés à circuler sur la chaussée sans y stationner et bénéficient de la priorité sur les véhicules dont la vitesse est limitée à 20km/h.



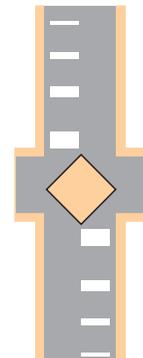
le marquage au sol :

le logo 30 est à mettre en oeuvre sur la chaussée afin de rappeler la limitation de vitesse (évite des panneaux)



la priorité à droite :

Les vitesses étant apaisées, le principe de priorité à droite est à généraliser sur la commune sauf aux intersections où la visibilité n'est pas réciproque.



l'identification des intersections

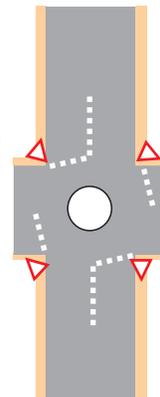
- utilisation de peinture au sol afin de mieux percevoir les intersections.

Principe d'aménagement des arrêts de TC

- surélévation du quai
- bande d'éveil de vigilance le long du quai
- identification des portes avant et centrale
- implantation de l'abri à 1,40 du bord
- passage piéton entre les arrêts (traversée se fait à l'arrière du bus)



Dans certains cas la gestion des intersections peut être traitée par un **mini giratoire « provisoire »**. Sur des rues à forte emprise comme la rue de la Guicharde et la rue du 30 mai 1944, on peut implanter facilement une « pastille » (mini-giratoire franchissable de 2m de diamètre) au droit de certaines intersections, afin de gérer le carrefour mais aussi de maîtriser les vitesses.



Principes d'aménagement des liaisons inter communales

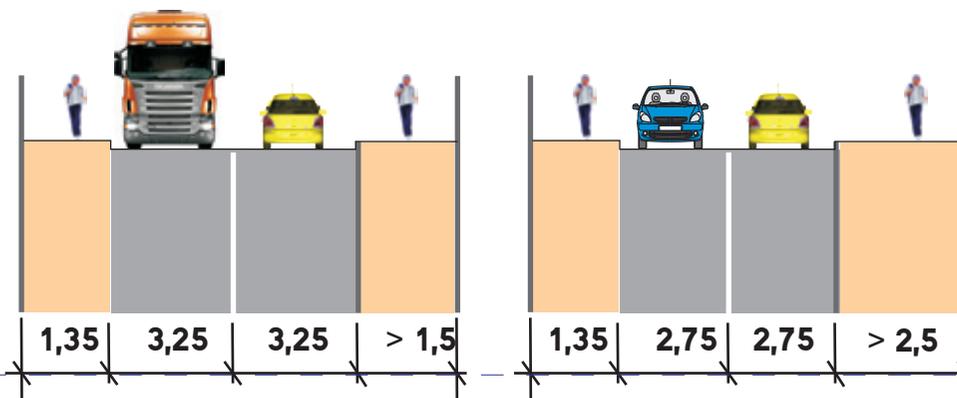
les liaisons intercommunales	
aujourd'hui	50 km/h
↓	
demain	50 km/h secteurs à 30 km/h
grands principes	<ul style="list-style-type: none"> - identification des entrées d'agglomération - identification de l'entrée principale sur le centre ville - zone 30 sur certains secteurs - chaussée de 5,50 m

La partie circulée est réduite à 5,50m. Les intersections sont aménagées afin d'être identifiables de plus elles vont donner un rythme à la traversée d'agglomération pour ne pas permettre de vitesses excessives. Le trottoir le plus large est traité sur le principe du trottoir traversant. Il peut sur certains secteurs suivant l'emprise disponible être considéré comme une voie verte.



la zone 30 :

C'est un espace public où l'on cherche à instaurer un équilibre entre les pratiques de la vie locale et la fonction circulatoire. La vitesse y est limitée à 30 km/h. toutes les chaussées sont à double sens pour les cyclistes. Les entrées/sorties sont annoncées par une signalisation et l'ensemble de la zone est aménagée de façon cohérente.



Aménagements spécifiques pour les parties urbaines des autres liaisons :

- route de Sérézin : une traversée surélevée sera implantée au niveau de la liaison piétons/cycles permettant ainsi de réduire les vitesses sur cette rue.
- rue du Proveras : elle reste inchangée sauf sur la partie comprise entre les intersections avec la rue des Brosses et la rue Centrale.
- rue des anciennes mines : réalisation d'un trottoir traversant de 3 m afin d'accueillir la voie verte jusqu'à l'intersection avec le chemin de la plaine vie.
- rue de la garde : réalisation d'un trottoir d'1,40 libre de tout obstacle au moins jusqu'à l'impasse du Talamont.

Ecole des Brosses - Collège

Enjeu fort

Etat des lieux

Collège

Cheminement

- parking en cours d'aménagement et travaux sur collège pas encore commencés



rue des Brosses

Cheminement

- marquage traversée piste plus aux normes
- 2 trottoirs en début de voie puis un seul de largeur insuffisante (1.2m)



Route de Ternay (secteur collège-école des Brosses) enjeu faible

Cheminement

- création d'une voie verte protégée par des rochers
- piste cyclable servant de voie de desserte riveraine
- un arrêt bus sur trottoir de largeur 1.5m coté sud de la voirie (espace d'attente insuffisant pouvant être dangereux)
- sortie rue des Brosses large induisant une traversée piétonne longue le long de la route de Ternay



Ecole des Brosses

Cheminement

- cheminement permettant la liaison entre la rue des brosses et le gymnase protégé par deux arceaux en chicanes
- dessous des escaliers extérieurs du gymnase non protégés

Stationnement

- place handicapé de largeur 2.7m

Bâtiment

- accès à la salle



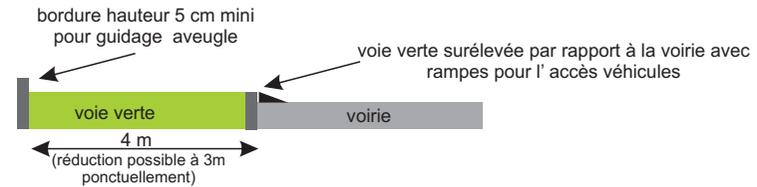
Propositions

Croquis - Esquisses

Coûts

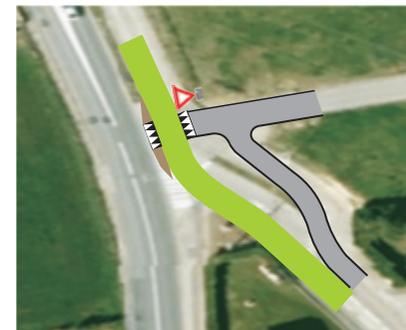


1 - Poursuite de la voie verte rue des Brosses



45 000 €

2 - Intersection avec la Rue des Brosses



carrefour rue des Brosses / route de Ternay
principe du trottoir traversant, c'est la rue qui monte au niveau de la voie verte.

mise à niveau de la piste cyclable et du trottoir

5 000 €

3 - création d'un « Parvi » devant l'entrée de l'école face au mail menant aux Brosses



rétablir la continuité piéton/cycle :

- soit en affirmant le passage dans l'école (conception initiale) en relation avec le futur aménagement devant l'école (nécessite de «couper en deux» l'école par l'ajout de clôtures et de portail de chaque côté)

11 000 €

- soit en élargissant le cheminement piéton extérieur à l'école (déplacement de la clôture existante)

2 000 €

4 - École des Brosses

- Réaliser une véritable place handicapé -> ST
- Écarter les arceaux (1.5m) -> ST
- Réaliser une rampe d'accès à la salle

- Fermer l'espace sous les escaliers -> services techniques (ST)
- garage à vélos fermé en relation avec l'arrêt de bus



rues Brosses-Proveras-Centrale

Enjeu fort

Etat des lieux

rue des Brosses

Cheminement

- pente d 'environ 5% (4.8%)
- trottoirs avec obstacles (candélabres)
- 1 seul trottoir de largeur insuffisante



rue du Proveras

Cheminement

- pente d 'environ 8%
- trottoir mixte piéton vélos



Rue Centrale

Cheminement

- commerces non accessible depuis la rue (surélévation d 'environ 20 cm)
- pente comprise entre 4 et 5%
- devers à 5% par endroits
- trottoir d 'une largeur de 80 cm devant boulangerie (potelets)



Propositions

Croquis - Esquisses

Coûts



1 -Rue des Brosses

-poursuite de la voie verte
(voir principe sur planche École des Brosses-Collège)

45 000 €
(voir planche 1)

2 -rue du Proveras



reprise de la partie entre la route de Sérézin et l'intersection avec la rue centrale avec :

- poursuite de la voie verte en direction de la rue centrale.
- modification des intersections:
 - route de Sérézin / les Brosses : la voie verte devient prioritaire sur les autres voies
 - réduction de l'emprise et transformation en mini giratoire de l'intersection avec la rue centrale qui revient à 2 sens de circulation au droit de la prochaine construction
- surelévation de la voie verte parallèle à la rue afin minimiser au maximum la pente actuelle de 8% (on ne pourra pas atteindre l'objectif de moins de 5% mais on s'en approchera, il faudra des paliers de repos)

35 000 €

principe du trottoir traversant, c'est la rue qui monte au niveau de la voie verte.

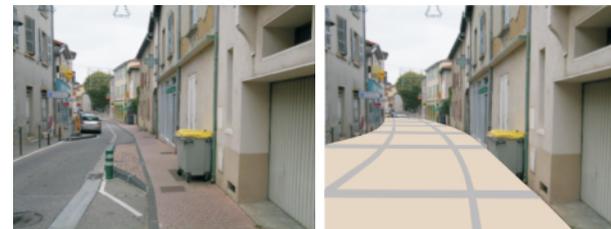
3 -Rue centrale

- réaménagement à 2 sens de circulation dans la première partie (face au nouveau bâtiment)
- création d'un plateau (surelévation du plateau au niveau des seuils des commerce soit environ 15 à 20 cm) :
 - soit comme aujourd'hui au niveau de la «porte» après la pharmacie
 - soit, pour dynamiser le secteur, au niveau de l'impasse de la forge (avec création d'un nouvel accès au parking par l'impasse)

40 000 €

ou

60 000 €
si aménagement jusqu'à l'impasse de la forge



Liaison des Brosses

Enjeu fort

Etat des lieux

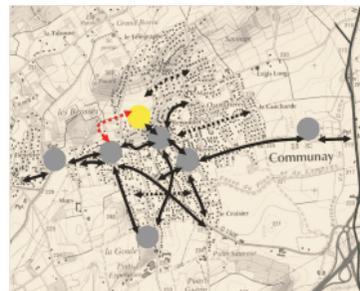
chemin de Chauffeloup

Cheminement

- actuellement chemin non revêtu
- pente actuelle d'environ 5% avec certaines parties entre 5 et 6%



1



Chemin entre chemin de Chauffeloup et route de Serezin

Cheminement

- chemin de terre avec pente de 5.5%
- un secteur plus pentu mais pouvant être remanié facilement



2



3

Secteur route de Serezin - Allée de Chantemerle - Cimetière - Église

Cheminement

- passage en direction de l'allée de Chantemerle obstruée par des rochers
- itinéraire à créer entre route de serezin et chemin de la prairie avec accès au cimetière et à l'église
- place de stationnement accessible à réaliser au niveau de l'église et du cimetière
- revêtement cimetière difficilement roulant par les fauteuils (contrainte écoulement et drainage eau de pluie?)



4



5



6



secteur à revoir
pente importante
au niveau du chemin

5,7%

Propositions

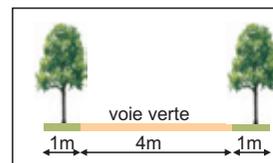
Croquis - Esquisses

Coûts



1 -Chemin de Chauffeloup

- création d'un « mail » voie verte

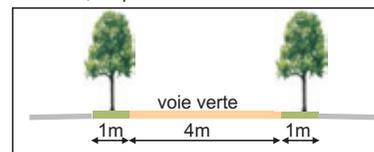


terrassment afin de maintenir une pente régulière ne dépassant pas 5 %, prévoir des palier de repos et des bancs

55 000 €

2 -intersection route de Serezin - voie verte

- création d'un plateau traversant, action bénéfique pour la limitation de vitesse
- prévoir dans l'implantation de la voie verte, la desserte de la future zone d'habitat ; de part et d'autre du « mail » ?



15 000 €

3 -Secteur route de Serezin-cimetière

- création d'un jardin en terrasse permettant d'adoucir la pente



terrassment afin de maintenir une pente régulière ne dépassant pas 5 %, prévoir des palier de repos et des bancs

75 000 €

4 -liaison église

- création d'une traversée de la rue du château
- réaménagement de l'esplanade de l'église
- réaménagement du cheminement entre le cimetière et l'église en liaison avec les jardins de la cure et les remparts

31 000 €

5 -intersection chemin de la prairie

- création d'un plateau traversant

15 000 €

6 -liaison chemin de la prairie - allée de chantemerle

- reprise de l'accès entre les 2 voies et élargissement du cheminement actuel



4 000 €

Place de la Mairie

Enjeu fort

Etat des lieux

Place de la Mairie

Cheminement

- accès téléphone (massif d'ancrage)
- secteurs pente à 7.5 voir 10%
- arbres pas taillés
- panneau sur cheminement « penché »
- grille avaloir 2.5 cm
- pas de contraste sur le haut des potelets
- pas de marquage sur marches escaliers
- absence de mains courantes sur certains escaliers



Stationnement

- place handicapé avec accès à 6%

Rue Centrale (Secteur Sillon/Bonnières)

Cheminement

- Commerces non accessibles depuis le trottoir (surélévation importante)
- accès salles réunion à revoir pente 24% sur 50 cm, mais trottoir avec pente contraire à 9%
- dessous d'escalier non signalé dangereux



Rue du Sillon (secteur Magnolia/rue centrale)

Cheminement

- entre le parking et la rue Centrale la pente devient plus importante 6% et le devers beaucoup plus fort 11%, de plus les travaux et les poubelles gênent le passage



Rue des Bonnières

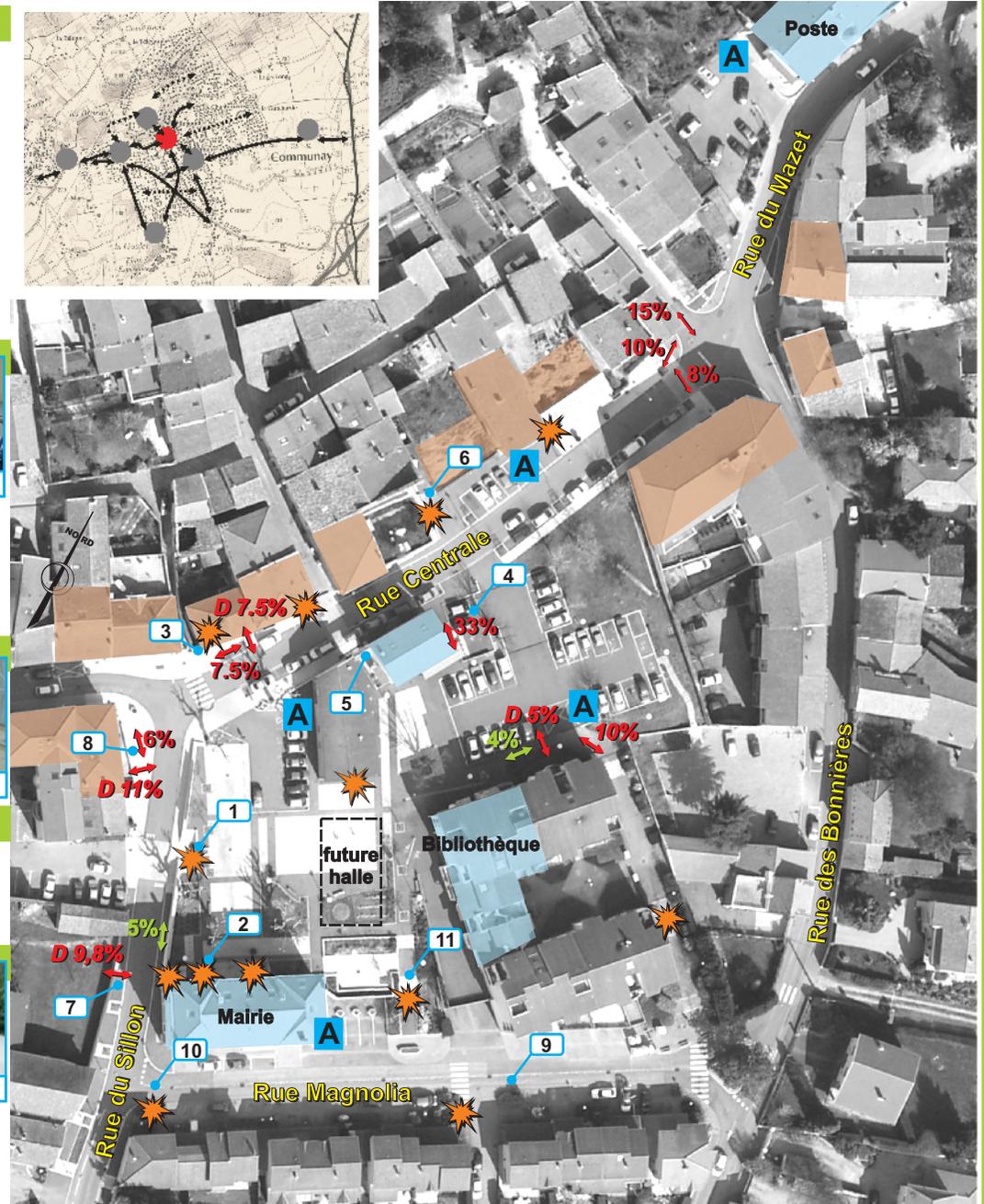
Cheminement

- voir planche spécifique rue des Bonnières
- La pente est importante et les trottoirs étroits

Rue Magnolia

Cheminement

- caniveau central difficilement franchissable par un fauteuil
- accès place de la mairie par escaliers (main courante à revoir)
- liaison rue du Sillon/rue Magnolia à revoir
- accès ascenseur mairie



Propositions

Croquis - Esquisses

Coûts



1 - réalisation d'un cheminement accessible rue Magnolia :

aménagement du trottoir et d'une traversée piétonne à l'intersection des rues Magnolia et Sillon

dépose pavés,
abaissement, repose pavé,
enrobé, assainissement,
passage piétons,
signalisation, BEV . . .



3 500 €

2 - réalisation de rampes entre la rue Magnolia et

la place de la Mairie

afin d'accéder à l'espace public de la mairie, 4 + 2 rampes sont nécessaires. Cet aménagement est à intégrer au projet de halle.

une structure bois



25 000 €

3 - dans le cadre du projet de halle,

il serait opportun de réaménager les toilettes publics aussi bien à l'intérieur qu'à l'extérieur notamment au niveau des pentes et du devers

4 - une rampe d'accès

est nécessaire afin d'accéder à la mairie
(le passage par l'arrière étant discriminant)

5 - mise en place de systèmes de détection

sur l'ensemble de l'espace public :

palissade en bois sous les escaliers
garage à vélos



400 €

pose de garde corps



400 €

pose de BEV

50 €/ml

6 - reprendre certains secteurs de la rue centrale

afin d'atténuer les pentes et les rampes :

accès aux salles municipales

dépose pavés,
rehaussement, repose
pavé, enrobé,
assainissement



1 000 €

accès au parking

dépose pavés,
rehaussement, repose
pavé, enrobé,
assainissement



1 500 €

réaménagement de l'intersection avec la rue des Bonnières
(inclus dans le programme d'aménagement de la rue du Mazet)

rue du Sillon et rue des anciennes mines

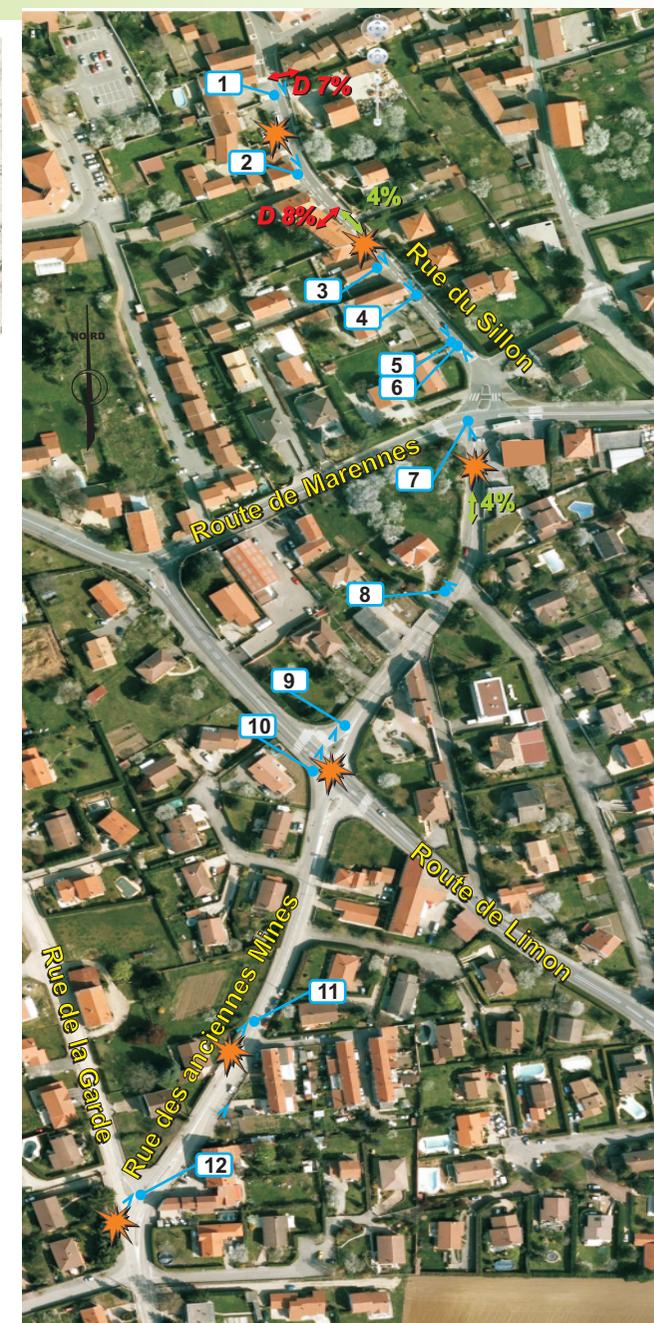
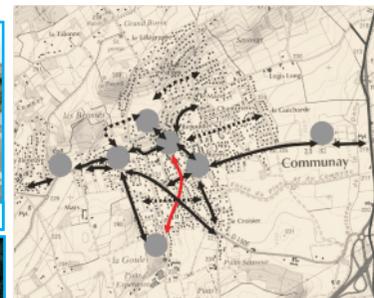
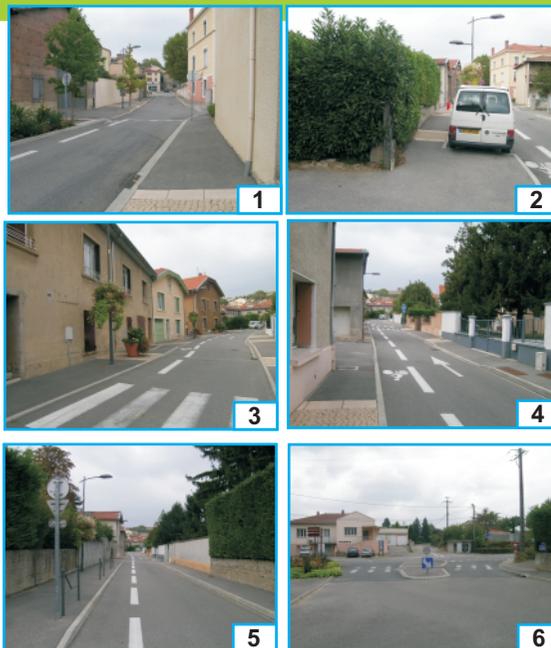
Enjeu fort

Etat des lieux

rue du Sillon

Cheminement

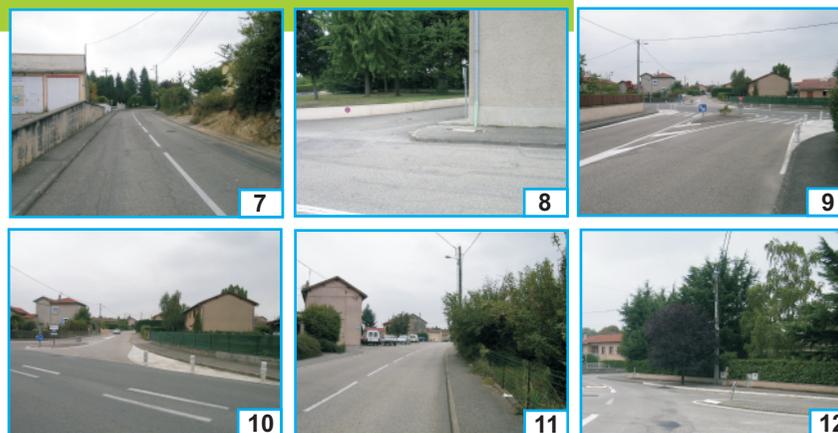
- devers de 8% par endroits
- 1 des trottoirs largeur 0.7m au secteur le plus étroit (point dur emprise totale de 6.45m)
- trottoir largeur 1m le long d'un stationnement



rue des anciennes mines

Cheminement

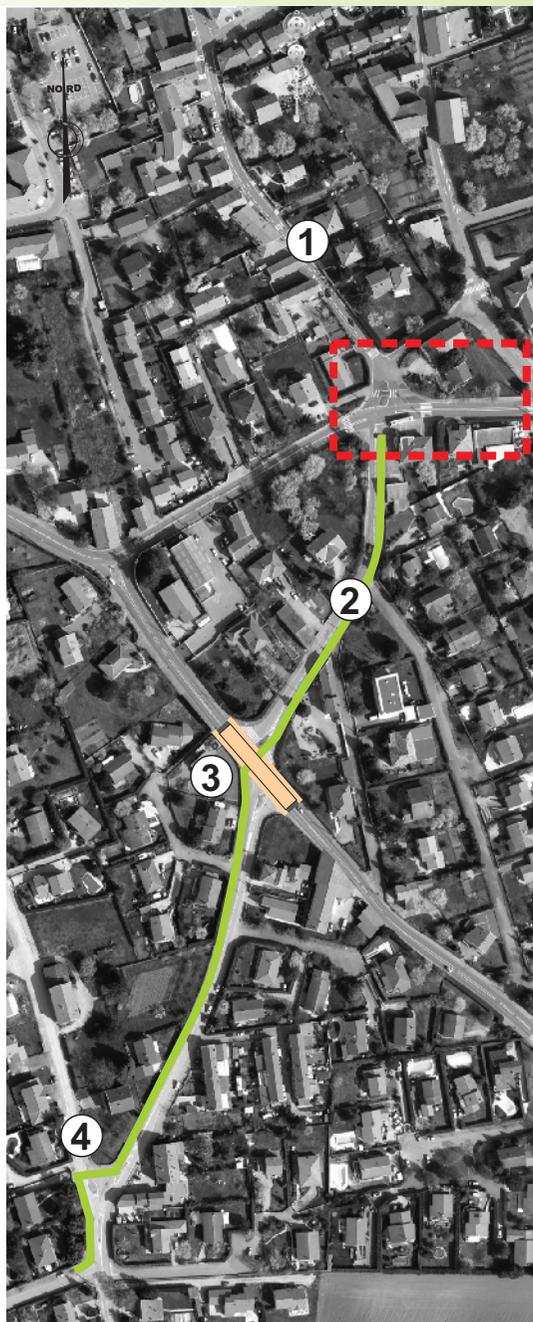
- trottoirs largeur 1m avec voirie de 6m (secteur entre Marennes et Sillon)
- pente de 4%
- poteau EDF sur trottoir laissant passage de 1m
- haie pas taillée dépassant sur trottoir
- carrefour avec Route de Limon vaste
- arbre à taillé coté Ouest du carrefour avec rue de la Garde



Propositions

Croquis - Esquisses

Coûts

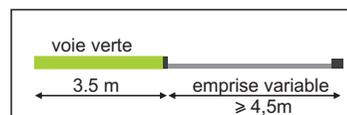


1 - rue du Sillon

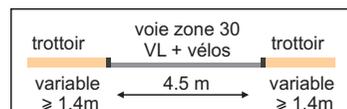
- L'aménagement qualitatif est à poursuivre jusqu'à la route de Marennes
- Une réflexion sur l'aménagement autour du secteur de l'école des Bonnières est en cours.
pistes de réflexion:
 - reprendre qualitativement l'intersection de la rue du Sillon avec de la route de Marennes afin d'imposer l'axe nord sud avec le centre ville .
 - on peut supprimer le débouché de la rue des Bonnières sur la route de Marennes et disposer d'un espace urbain plus important (terrain du chalet + rue + ex parking de l'école)
 - on peut mettre facilement et sans travaux le rue du Sillon à double sens d'autant plus que l'on sera en zone de rencontre (20 km/h).

2 - rue des anciennes mines

- Implanter une voie verte mini (3.5m) avec principe du trottoir traversant



ou



43 000 €

3 - intersection rue des anciennes mines - route de Limon

- création d'une intersection qualitative marquant l'entrée de ville route de Limon et identifiant la traversée de la voie verte

25 000 €

4 - intersection rue des anciennes mines - rue de la Garde

- modification de l'intersection donnant la priorité à la voie verte

10 000 €

rue des Bonnières

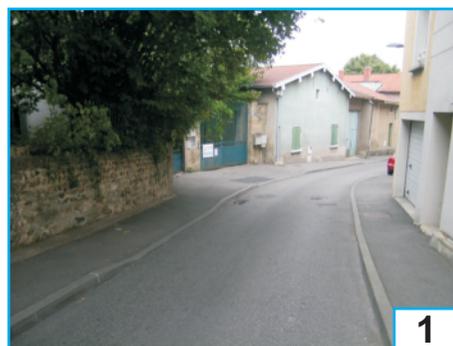
Enjeu fort

Etat des lieux

rue des Bonnières

Cheminement

- piste cyclable sur trottoir largeur 1.15m
- trottoir largeur 1,15 à 1.4m avec obstacles permanents (compteurs gaz, poteaux)
- pente 5%, mais un secteur plus pentu (entre 8.5 et 10.7%) entre la rue Magnolia et la rue Centrale



1



2



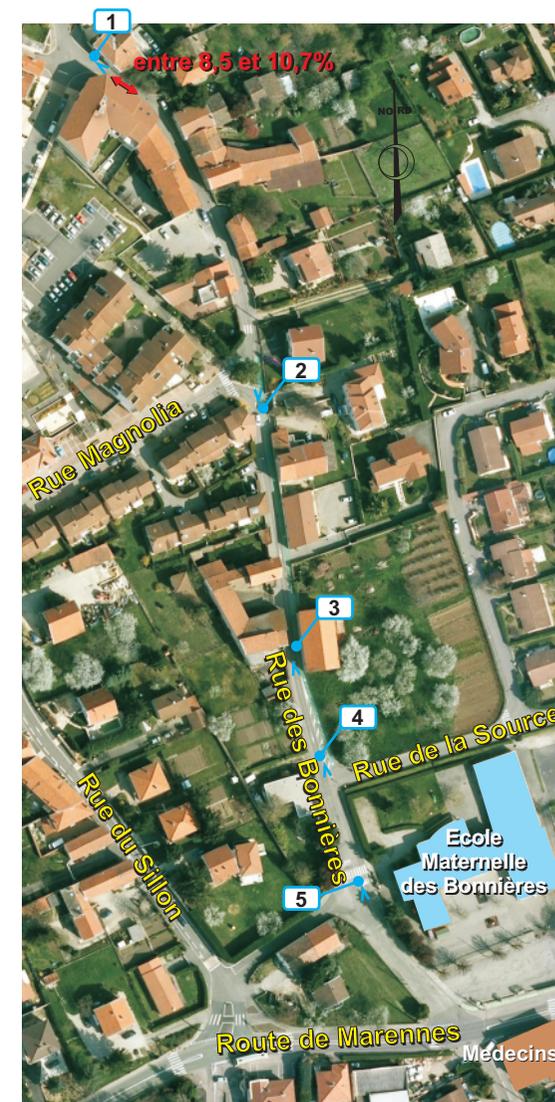
3



4



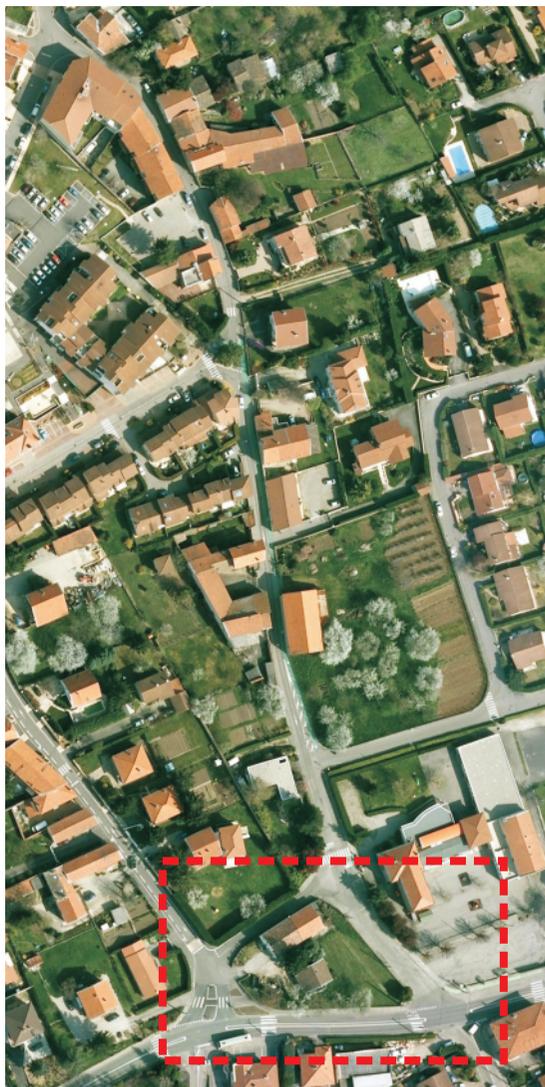
5



Propositions

Croquis - Esquisses

Coûts



1 - rue des Bonnières entre rue Magnolia et rue centrale

- inversion du sens de circulation entre la rue du Magnolia et la rue centrale (limitation de la vitesse)
- création d'un espace public autour du magnolia



20 000 €

2 - rue des Bonnières entre rue Magnolia et route de Marennes

- suppression des barrières et remplacer la peinture sur le trottoir par un revêtement spécifique détectable
- Une réflexion sur l'aménagement autour du secteur de l'école des Bonnières est en cours.
pistes de réflexion:
 - reprendre qualitativement l'intersection de la rue du Sillon avec de la route de Marennes afin d'imposer l'axe nord sud avec le centre ville .
 - on peut supprimer le déboucher de la rue des Bonnières sur la route de Marennes et disposer d'un espace urbain plus important (terrain du chalet + rue + ex parking de l'école)
 - on peut mettre facilement et sans travaux le rue du Sillon à double sens d'autant plus que l'on sera en zone de rencontre (20 km/h).

4 000 €

Ecole des Bonnières

Enjeu fort

Etat des lieux

rue des Bonnières

Cheminement

- trottoir de largeur insuffisante par endroits (1.15m)
- piste sur trottoir entre rue de la source et rue Magnolia ne laissant plus qu'un seul trottoir de largeur 1.3m environ pour les piétons
- pente importante sur la section entre la rue Magnolia et la rue Centrale
- poubelles école sur trottoir



rue de la Source

Cheminement

- 1 trottoir existant uniquement le long de l'école avec abaissement de trottoir au niveau du passage piéton bloquée par un rocher au niveau de l'école
- reste de la rue avec cheminements piétons sur voirie (1 trottoir franchissable de 1 m existe mais n'est pas réellement praticable)



route de Marennes (D150)

Cheminement

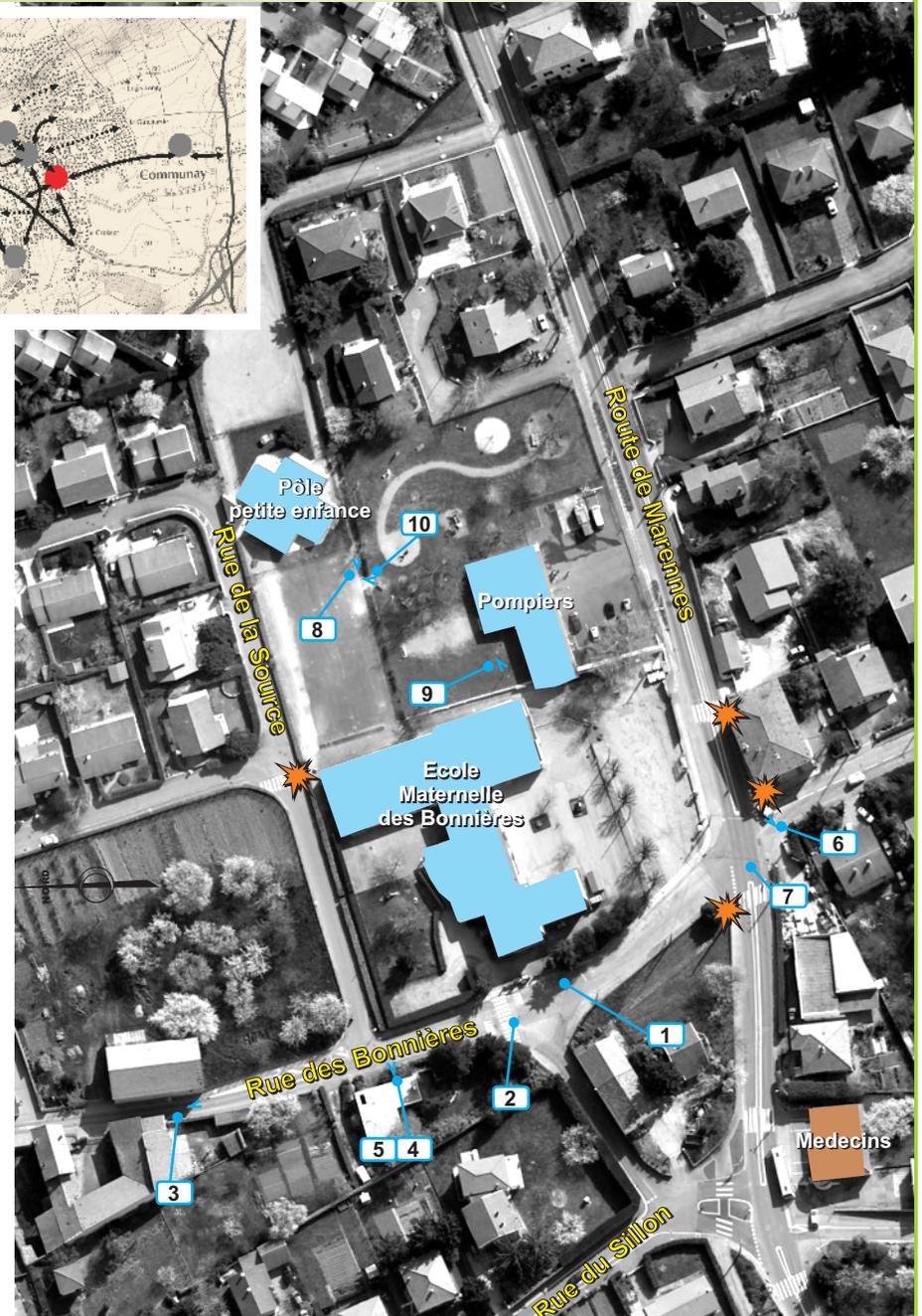
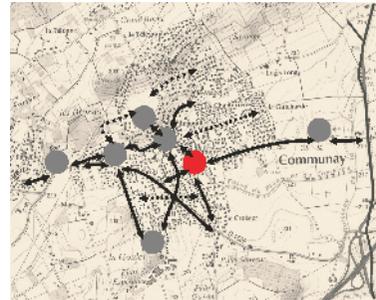
- au niveau du carrefour entre la rd150 et la rue des Bonnières:
- en direction de l'Ouest: pas d'abaissé de trottoir et les panneaux de signalisations se trouvent au centre du trottoir
- accès au passage piéton depuis la rue du 19 juin 1944 difficile, largeur pas suffisante
- piste cyclable sur trottoir de largeur insuffisante



jardin public

Cheminement

- revêtements des cheminements meubles
- détection bancs difficile





- Une réflexion sur l'aménagement autour du secteur de l'école des Bonnières est en cours.
pistes de réflexion:
 - reprendre qualitativement l'intersection de la rue du Sillon avec de la route de Marennes afin d'imposer l'axe nord sud avec le centre ville .
 - on peut supprimer le déboucher de la rue des Bonnières sur la route de Marennes et disposer d'un espace urbain plus important (terrain du chalet + rue + ex parking de l'école)
 - on peut mettre facilement et sans travaux le rue du Sillon à double sens d'autant plus que l'on sera en zone de rencontre (20 km/h).

rue du Mazet

Enjeu fort

Etat des lieux

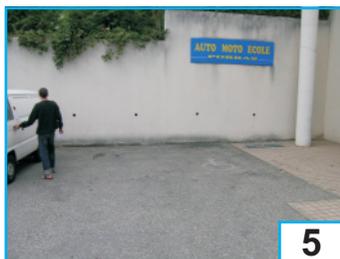
rue du Mazet

Cheminement

- pentes comprises entre 7 et 12 % pour accès à la poste.
la rue a une pente maxi d 'environ 5.4%
- au niveau de la poste la rue ne comporte qu 'un seul trottoir qui par endroits ne mesure que 80 cm.
- après le carrefour du chemin de la prairie le trottoir unique (sans abaissée de trottoir) fait 95 cm et la voirie fait 5m.
- au niveau d 'un poteau il reste un passage de 97 cm.
- avant le carrefour avec la rue des Chantunières le passage piéton donne sur un mur et il n 'y a pas d 'abaissée de trottoir.
- largeur rampe d'accès à la poste de 98 cm.

Stationnement

- la place de stationnement handicapée de la poste n 'est pas indiquée par un panneau et le marquage au sol est effacé.



Propositions

Croquis - Esquisses

Coûts



La rue historique de Communay

1 - intersection avec rue des Bonnières

- suite au changement de sens de circulation, modifier l'intersection en atténuant le plus possible les pentes et les devers (topographie est très délicate à traiter)



10 000 €

2 - accès poste

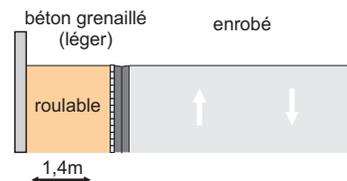
- créer un cheminement accessible entre l'habitat et le parking
- mettre un garde corps au droit de la rampe (celle ci est trop étroite mais elle a le mérite d'exister)



10 000 €

3 - profil type sur la rue du Mazet

- identifier un espace d'1,40m libre de tout obstacle, dans un matériau différent de la chaussée. Une bordure (pavés) et un caniveau marqueront la délimitation qui restera franchissable afin de permettre le croisement sur certaines parties où l'emprise est limitée.



50 000 €

- aménager la rue du Mazet en s'appuyant sur les entrées riveraines ayant un caractère historique (portails) ainsi que sur les intersections pour créer des ruptures (*limite la prise de vitesse*)

4 - intersection avec rue des Chanturières



- déplacer la traversée piétonne au coeur de l'intersection
- poursuivre l'aménagement sur la rue des Chanturières au moins jusqu'au cheminement piéton identifié

5 000 €

route de Marennes (D150)

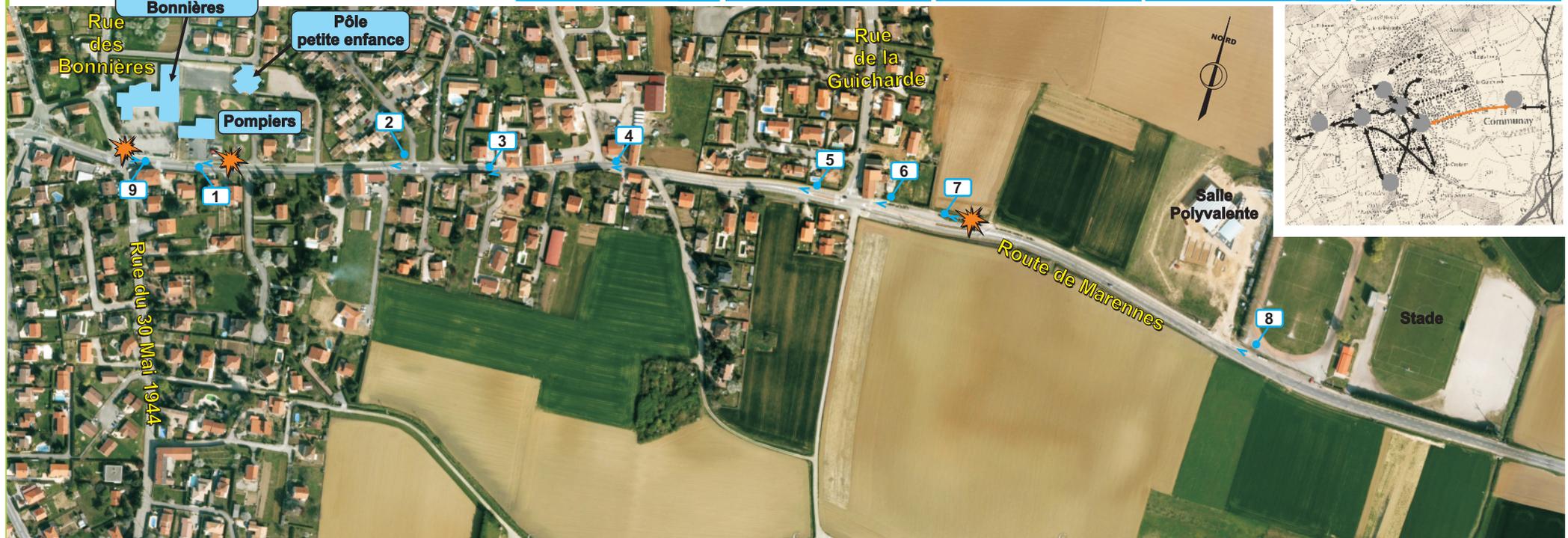
Enjeu modéré

Etat des lieux

route de Marennes

Cheminement

- cheminement pour les cycles sur trottoir et de largeur trop faible (90cm)
- panneau publicitaire sur trottoir laissant - de 1m de passage
- pas de liaison directe sur jardin public
- cheminement pour liaison salle polyvalente (piétons et cycles) de largeur trop faible comprise entre 2 et 2.5 m



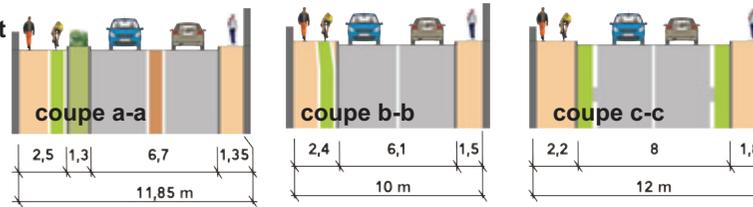
Propositions

Croquis - Esquisses

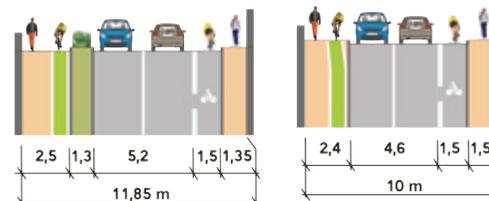
Coûts

5 - Principes d'aménagement de la voie

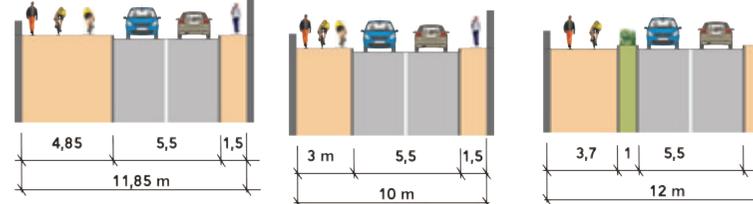
état actuel



solution 1



solution 2



1 - Secteur École des Bonnières
- réflexions en cours

3 - arrachage plantations pour élargissement trottoir

2 - nouveau plateau en cours

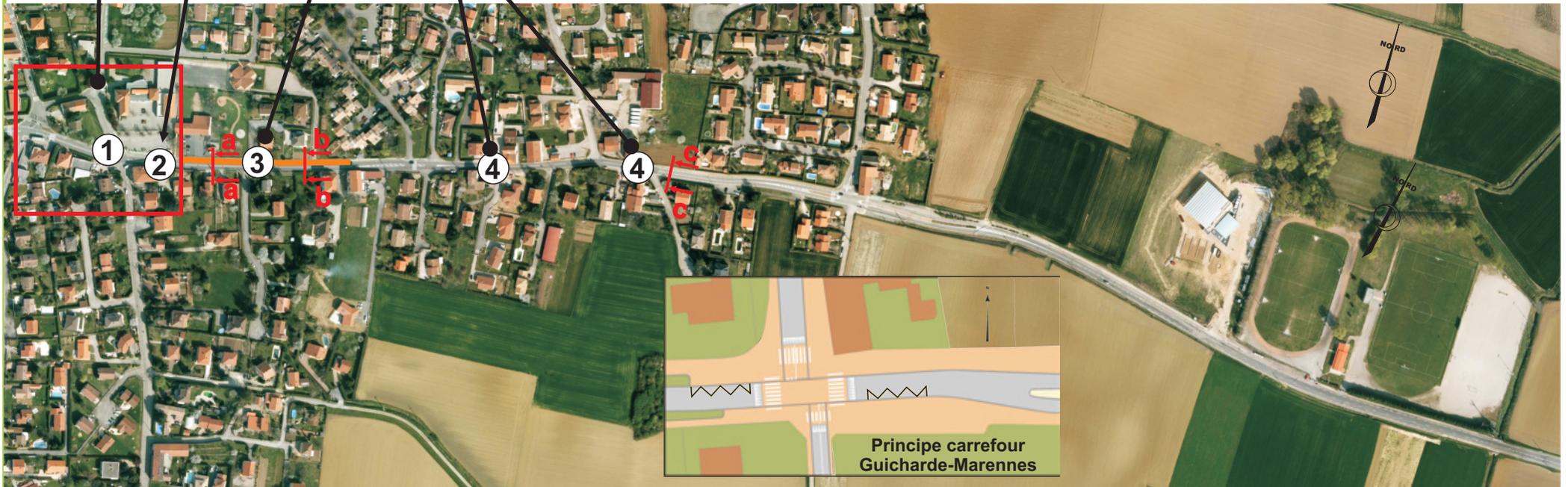
4 - Ecluses

secteur écoles bonnières/ écluse
lg 270 m
80 000€ dont 30 000 € pour enrobé voirie

secteur écluse / rue de la Guicharde
lg 320 m environ
90 000€ dont 36 000 pour enrobé voirie

carrefour rue de la Guicharde avec arrêt bus
25 000€

secteur rue de la Guicharde / stade
lg 350 m environ
élargissement voie verte + arrêt bus stade
25 000€



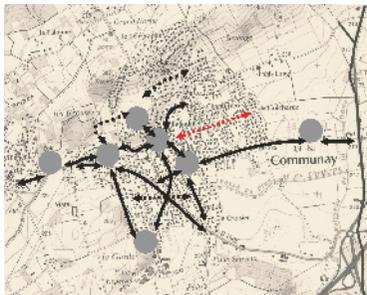
liaison lotissements

Enjeu fort

Etat des lieux

allée des merisiers, rue des Chantunières, rue de la sources

- les arceaux empêche le passage
- le revêtement des cheminements existant est généralement en mauvaise état
- une dénivellée importante entre allée des merisiers et la rue des chantunières



1



2



3



4



5



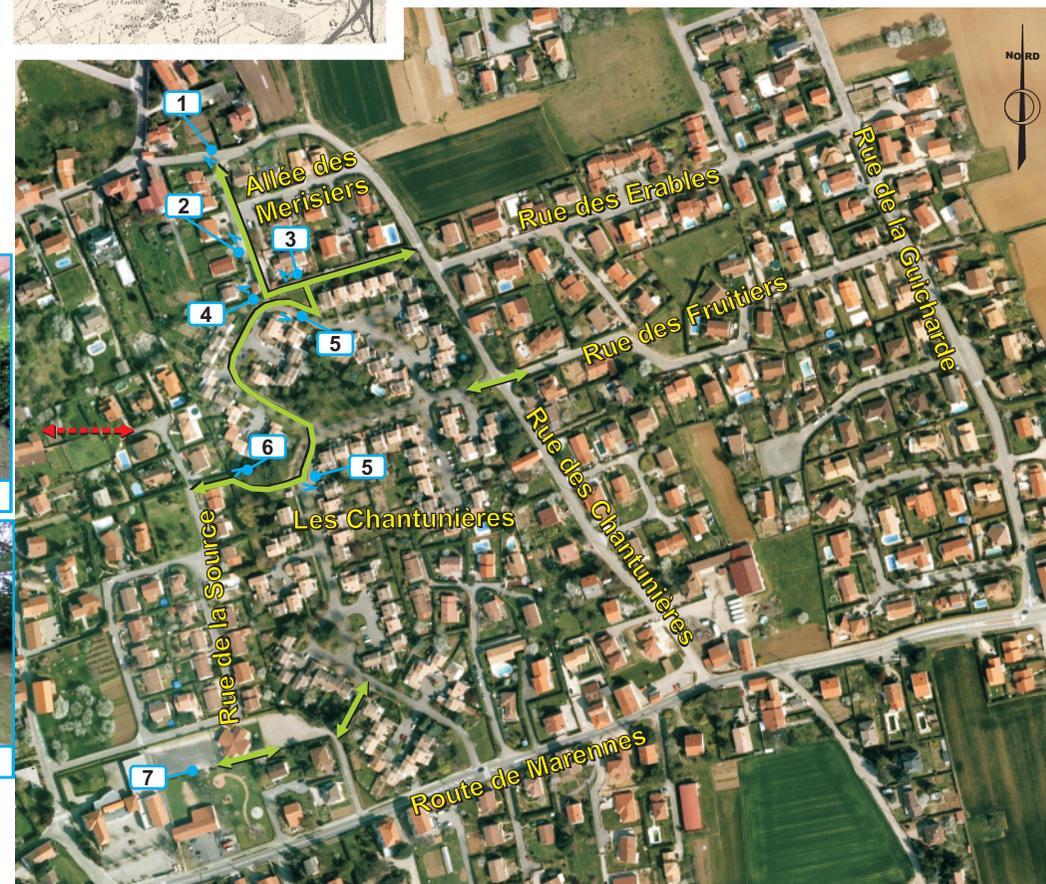
6



7



8





1 -Aménagement des cheminements

- remise en état des chemins existants (mini 1,50m)
- entretien des haies privées
- aménagement de la traversée de la rue des Chanturières
- réalisation d'une rampe entre l'allée des Merisiers et le lotissement des Chanturières



2 -Réalisation d'une signalétique et d'un jalonnement

- reprendre la signalétique utilisée pour baliser les itinéraires piétons/cycles répertoriés dans la carte de CG 69

remise en état
cheminements en stabilisé
2 500 €

rampe d'accès béton entre
Chanturières et allée des
merisiers
4500 €

cheminement stabilisé
pour liaison rue des Erables
2 500 €

rue de la Goule et rue du Verger

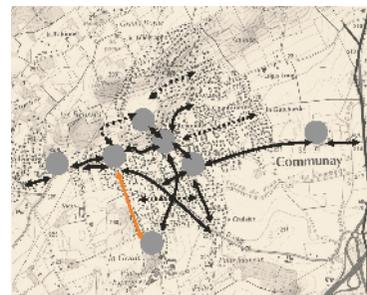
Enjeu modéré

Etat des lieux

Rue de la Goule

Cheminement

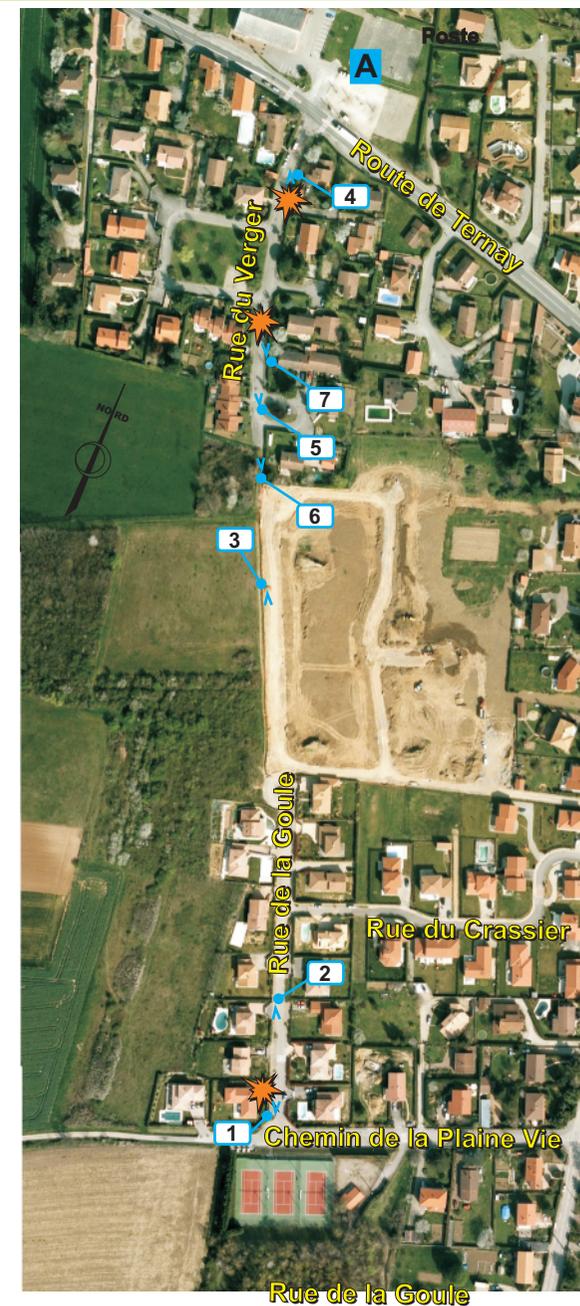
- trottoir largeur 1,2m d'un côté
- trottoir partiellement «occupé» par la végétation des haies riveraines



Rue du Verger

Cheminement

- candélabre positionné au milieu du trottoir à proximité d'un arbre
- signalisation positionnée trop basse sur le poteau



Propositions



Croquis - Esquisses

Coûts

1 -Aménagement rue du Verger

- poursuivre l'aménagement qualitatif de la rue de la Goule sur la rue du Verger :
 - connexion avec rue de la Goule
 - élargissement du trottoir
 - déplacement et surélévation des panneaux
 - le débouché de la rue est à intégrer à la réflexion en cours sur l'aménagement de l'espace des l'écoles des Brosses

2 -Entretien des haies

- taille des haies sur la rue de la Goule afin de laisser libre de tout obstacle le trottoir

liaison rue Verger / rue de la Goule

7 000€

reprise trottoir ouest rue du verger

16 000€

rue du 30 mai 1944 **Enjeu modéré**

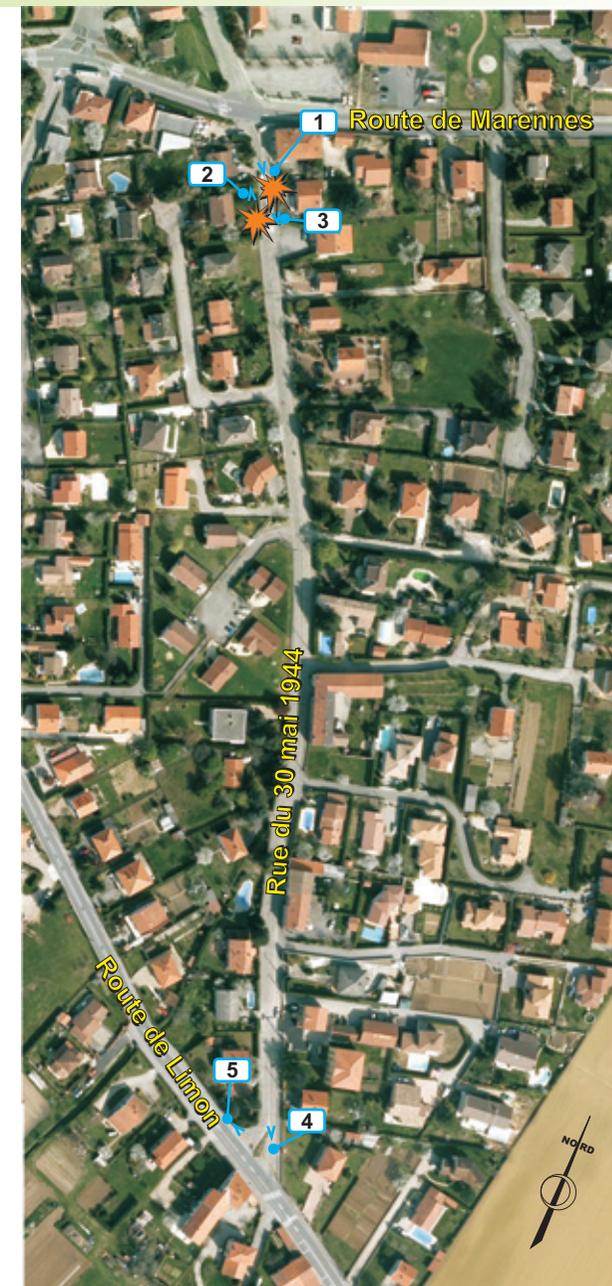
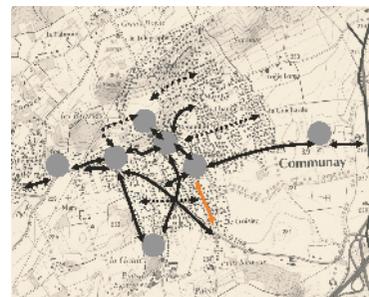
Etat des lieux

rue du 30 mai 1944

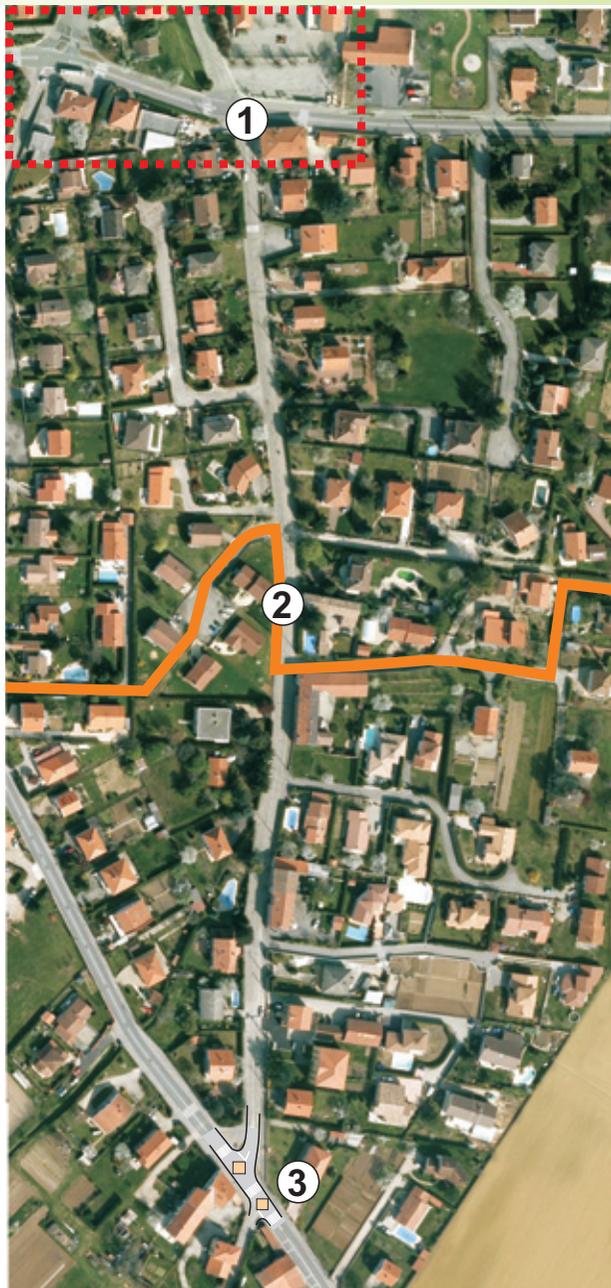
Cheminement

- trottoirs de largeur variable comprise entre 1.25 et 1.35 m.
- trottoir coté Ouest réduit à 95cm au niveau des jardinières enterrées le long du mur
- trottoir coté Est réduit à 85 cm au niveau d'un poteau EDF
- continuité piétonne interrompu au niveau de l'îlot de l'intersection avec la route de Limon

On peut noter une largeur roulable de 7m et un débouché sur la route de Limon surdimensionnée par rapport à sa fonction de voie desserte. Par contre cette intersection est la première que l'on rencontre lorsque l'on traverse la commune.



Propositions



Croquis - Esquisses

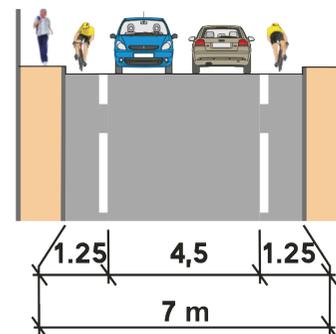
Coûts

1 -intersection route de Marennes

- secteur en cours de reflexion

2 -Réduire l'emprise de la chaussée

- supprimer les jardinières enterrées le long du mur ouest
- sans travaux dans un premier temps en réalisant des bandes cyclables de largeur réduites (1.25m)



- travaux à prévoir:
 - * élargissement des trottoirs
 - * identification de la liaison piétonne entre l'allée des platanes et l'impasse du plan.

3 -Réduire l'emprise du carrefour route du Limon

- utiliser l'intersection afin d'identifier l'entrée dans l'agglomération



1 500 €

8 000 €

Cheminement

- pentes correctes
- des secteurs avec un seul trottoir
- des devers parfois importants sur des secteurs où il n'y a qu'un seul trottoir (11%)
- des obstacles sur trottoir réduisant parfois la largeur à 1.2 m
- trottoir au niveau du carrefour avec la route de Marennes de largeur insuffisante 1.15m
- boîtes aux lettres sur trottoir (secteur en dehors de la carte)
- pas de continuité piétonne sur le carrefour avec la rue du 30 mai 1944



1



5



7



2



6



8



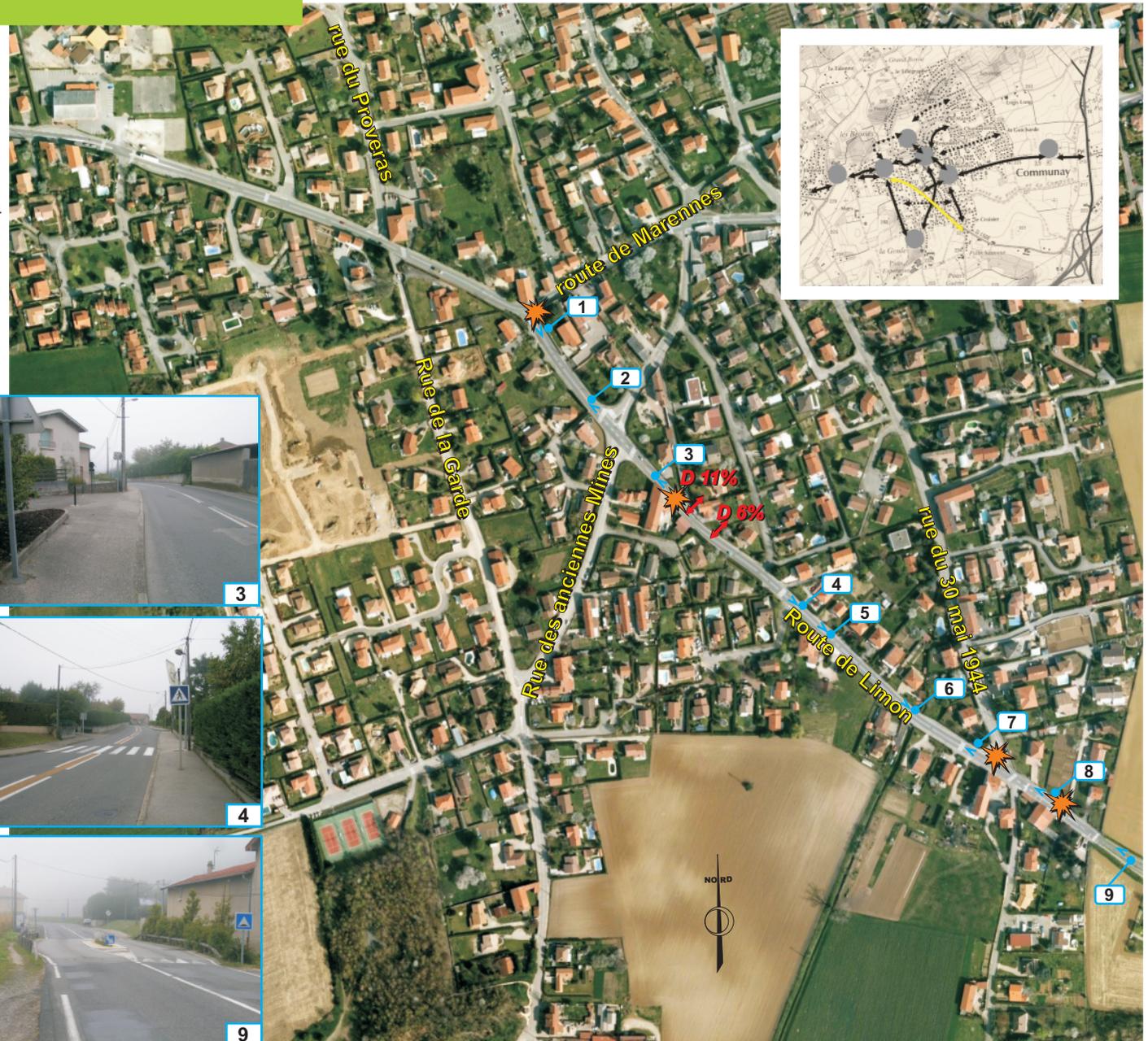
3



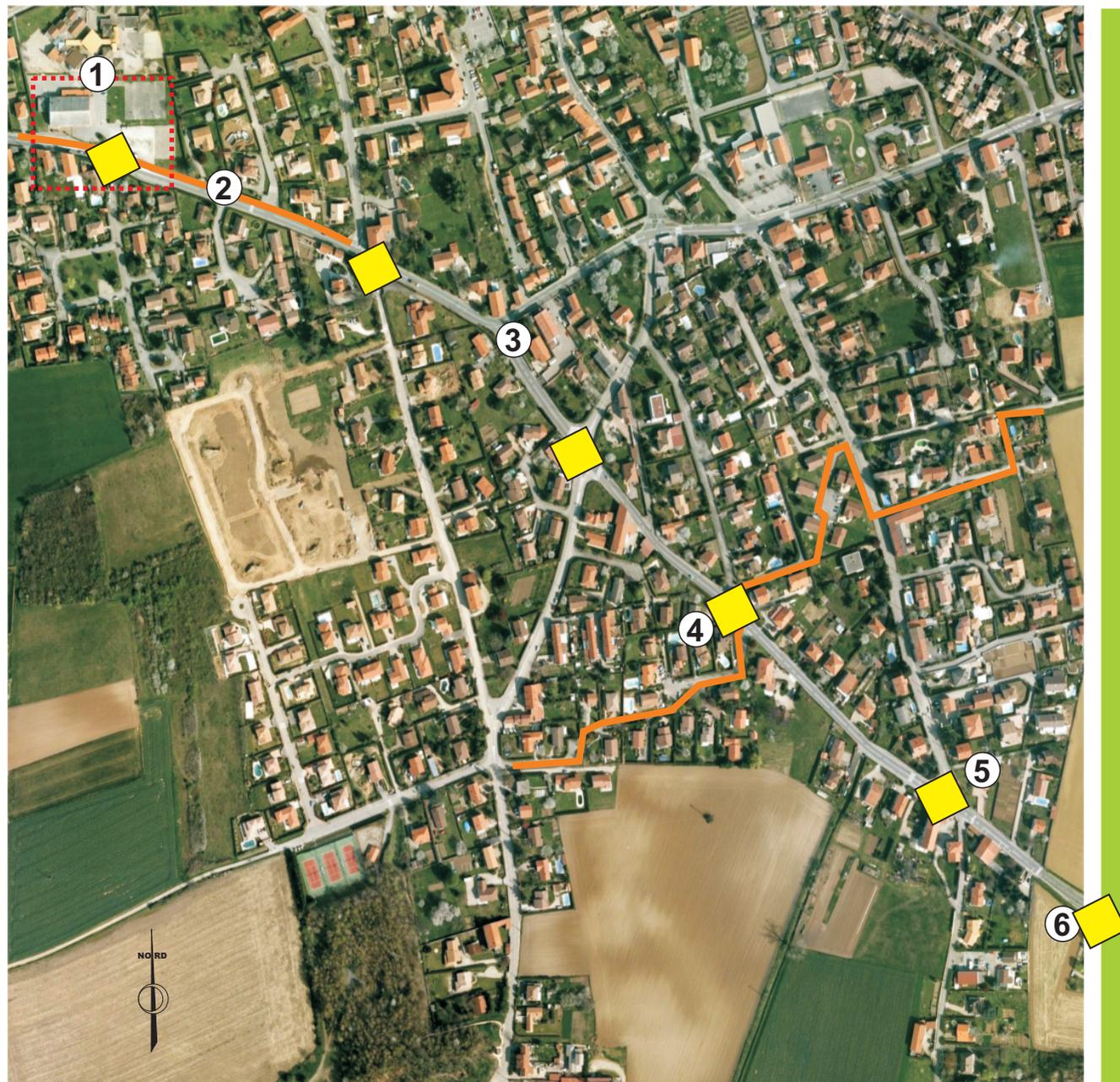
4



9



Propositions



Croquis - Esquisses

«donner du rythme à la traversée pour ne pas permettre de vitesses excessives»

1 -Réflexions en cours sur le secteur de l'école des Brosses

2 -Secteur collège-école-rue du Proveras

- trottoir le plus large possible au nord
- principe du trottoir traversant au nord
- réduction de l'emprise des intersections notamment des impasses sur la route de Ternay

3 - une zone 30 centrale entre les 2 autres liaisons inter communales

- zone 30 entre Proveras et rue des anciennes Mines
- trottoir traversant large côté nord
- l'intersection avec la route de Marennes devient confidentiel: principe du trottoir traversant, identification au sol



4 - les traversées piétonnes

- réaliser des abaissés de trottoir, etc...
- identifier et sécuriser plus particulièrement la traversée piétons/cycles de la route de Limon pour la liaison Goules/Croisier par un plateau

5 - intersection rue du 30 mai 1944

- réduire l'emprise du carrefour et utiliser l'intersection afin d'identifier l'entrée dans l'agglomération



6 -zone hors plan

- zone de transition à 70 km/h
- réalisation d'un trottoir jusqu'au dos d'âne
- déplacer le panneau d'entrée d'agglomération

Coûts

trottoir traversant
3000 €

trottoir traversant
3000 €

carrefour route de Marennes
10 000 €

carrefour rue des anciennes mines
25 000 €

plateau pour liaison Goules/Croisier
5 000 €

abaissée de trottoir avec BEV
450 €

8 000 €

10 000 €

Cheminement

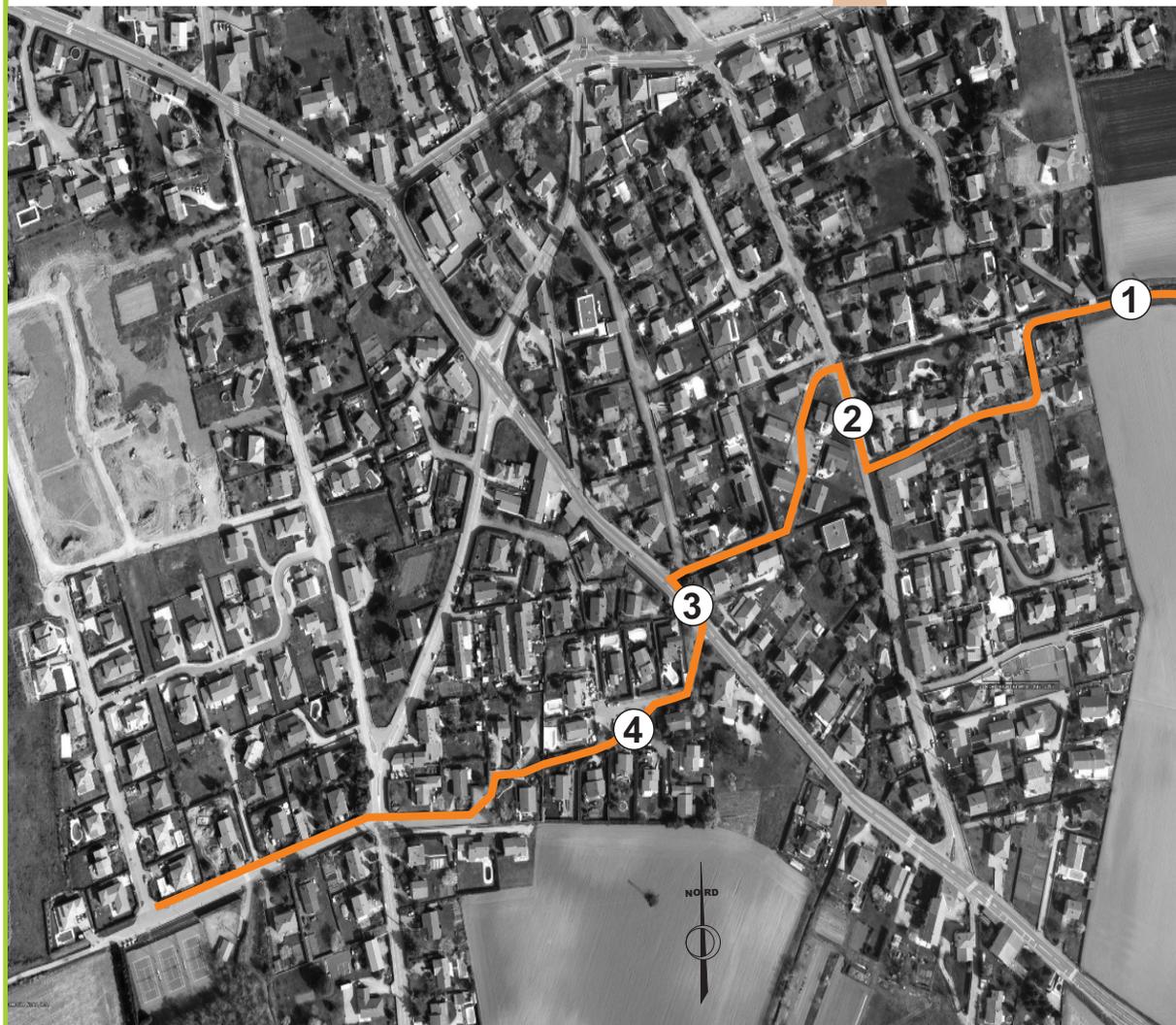
- trottoir allée des Tilleuls largeur 1.4m avec poteau réduisant la largeur à 1.10m
- cheminement piéton largeur 1.2m en stabilisé entre allée des Tilleuls et lotissement « les Tilleuls » avec barrière anti 2 roues.
- pente comprise entre 4.2 et 8.7% dans lotissement « les tilleuls » possibilité de rallonger le cheminement pour limiter la pente.
- secteur route de Limon avec pente de 4.5% et dévers de 5.1%.
- impasse en direction de l'Allée des Platanes depuis la route de Limon avec secteur pentu 7.4% et dévers de 5.4%
- sur l'allée des platanes les trottoirs la libre circulation est gênée par le non entretien des arbres et l'entrée a une pente de 7%
- canal bétonné écoulement des eaux entre impasse du plan et Allée des Gémeaux largeur 1.6m, non protégé



Propositions

Croquis - Esquisses

Coûts



1 -Aménagement du chemin

- cet aménagement est prévu
- prévoir des garde-corps au niveau de l'aménagement pour le ruisseau

2 -Traversée de la rue du 30 mai 1944

- identifier et sécuriser la traversée

5000 €

3 -Traversée de la route de Limon

- identifier et sécuriser la traversée piétons/cycles de la route de Limon pour la liaison Goules/Croisier par un plateau

5000 €

4 -Aménagement d'un cheminement

- réaliser un aménagement avec une pente régulière à 4.5% (*terrassement des espaces verts*)

4 000 €

5 -Réaliser une signalétique et un jalonnement

- reprendre la signalétique utilisée pour baliser les itinéraires piétons/cycles répertoriés dans la carte de CG 69

Le Crassier

Enjeu faible

Etat des lieux

Chemin de la Plaine Vie

Cheminement

- trottoirs étroits entre 1.16 et 1.35m, la largeur pouvant ponctuellement être réduite à 84 cm au droit de poteaux
- tennis non accessible (escaliers ou pente à 16%)



le Crassier

Cheminement

- Crassier non accessible (escaliers ou pente à 16%)
- Revêtement du Crassier en terre avec de nombreux trous et de faible largeur



Propositions

Croquis - Esquisses

Coûts



1 -Aménagement d'un accès à l'arrière des tennis

- créer un cheminement piéton depuis le chemin de la plaine vie au niveau des bennes de recyclage et faisant le tour des terrains de tennis permettant de rejoindre le local sans pente forte.
- créer une place handicapé à proximité

2 -création d'un chemin «accroché à la pente»

- création d'un cheminement dans le talus d'une longueur permettant une pente entre 4 et 5% afin de rejoindre l'espace du Crassier.
- remise en état des bancs

2 bis -création d'un chemin

- une partie de l'espace du Crassier est assez plate et permet la réalisation d'un cheminement de 1.4m minimum en gardant le matériau du terrain naturel. Afin de le rendre accessible aux personnes mal ou non voyantes, il est nécessaire de poser des bordures (bois par exemple) de part et d'autre pour les guider.

3 -Chemin de la plaine vie

- le cheminement bien qu'étroit reste acceptable

4 -Rue de la Garde

- créer d'un trottoir de 1.4m jusqu'à l'espace public de la mine.
- créer un véritable espace public autour des vestiges de la mine et revoir l'accès piétonnier au Crassier
- créer une place handicapée au niveau du château d'eau

10 000 €

chemin en stabilisé
7 500 €

2 500 € si
utilisation matériau
en place
9000 € si
utilisation stabilisé

20 000 €