

Conseil Départemental 47

Mise en œuvre du plan départemental des mobilités douces au quotidien

Maitre d'Ouvrage : CD47

AMO Mobilité Durable : Vizea Sud-Ouest

Durée de la mission : 13 mois

Montant de la mission : TF 80 120 € HT

Éléments clés de la mission :

Elaboration de la charte des aménagements cyclables

- Réunion de lancement et de cadrage de la mission 1 & 2 avec la MOA
- Atelier de travail avec les services et partenaires techniques
- Terrain complémentaire - cas exemple / bonne pratique du territoire à mettre en avant, exemple pour alimenter la charte

Appui à la mise en place du Comité d'axe n°2 à 5

- Atelier de travail associant les 3 EPCI (CCVGA, CCP, CC Albret) & les associations vélos autour des scénarios d'itinéraires
- Terrain – Arpentage à vélo des itinéraires potentiels
- Elaboration de tableau de bord de suivi de mise en œuvre de l'itinéraire

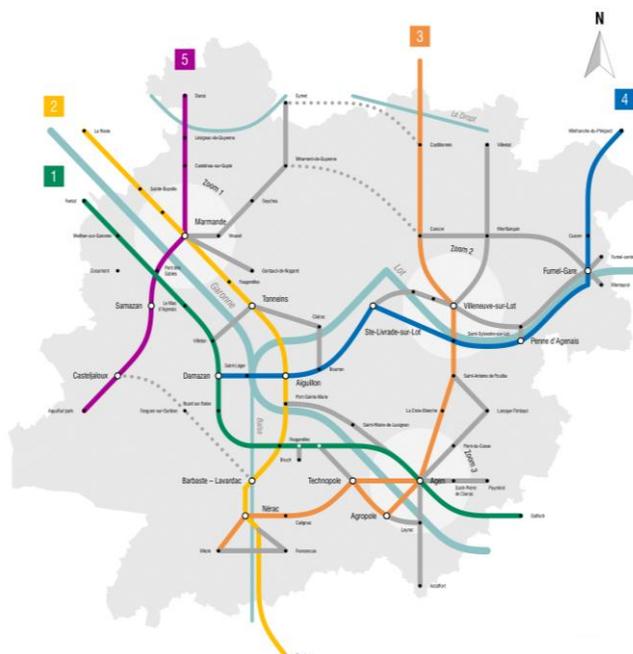
Préprogramme des aménagements cyclables sur itinéraires en et hors agglomération (Tranche optionnelle)

- Elaboration d'un préprogramme sur l'axe n°2 et 3
- Formalisation d'un carnet de synthèse et mise à jour de l'outil de suivi développé dans la mission 2

Le Conseil Départemental du Lot-et-Garonne porte une politique globale ambitieuse d'atténuation et de réduction des émissions de gaz à effet de serre, et souhaite accélérer les actions en faveur du report vers des modes de déplacements quotidiens plus économes et favorables à l'environnement. Il souhaite renforcer son action propre, sur ses champs de compétences, mais aussi renforcer son rôle d'accompagnement auprès des collectivités, pour une meilleure planification de la mobilité et cohérence à l'échelle départementale.

Vizea connaît particulièrement le sujet puisqu'il a accompagné le **Plan Routes et Déplacements du Quotidien (PRDQ)** qui a été adopté à l'unanimité le 23 juin 2023. Ce document, une priorité est donnée à la réalisation d'infrastructures cyclables en « pensant réseau » et ce, notamment au niveau des 5 axes cyclables départementaux. L'objectif étant de réaliser 300 km d'aménagements venant s'ajouter aux 114 km d'aménagements existants.

La précédente étude ayant abouti sur la définition de tracés schématiques. La mission est de fiabiliser ces tracés en renouvelant le travail collaboratif avec l'ensemble des ECPI, communes et associations sollicitées lors de l'élaboration du PRDQ. Vizea poursuit son accompagnement en appuyant le Conseil Départemental du Lot-et-Garonne sur la mise en place et l'animation des comités d'axe et sur le volet technique pour la conception des aménagements à réaliser.



PISTE CYCLABLE BIDIRECTIONNELLE UNILATÉRALE

Chaussée à double sens réservée aux cyclistes, trottinettes, gyropodes, ... séparée physiquement de la chaussée routière, à hauteur de la chaussée, du trottoir ou intermédiaire.

Circulation cycliste sans unique avec dépassement possible à partir de 2m, recommandée pour les voies dont la vitesse est de 50 à 70 km/h ou comprenant une proportion importante de poids lourds, convient pour de longues sections où l'emprise suffisante est disponible.

- Séparation du flux routier, Adaptée à tout type de cyclistes, Bonne co-visibilité entre usagers, Plus compacte que la piste cyclable bilatérale unidirectionnelle.
- Traitement des intersections, Accessibilité PMR, Utilisations illicites (deux-roues, ...).

Pistes d'actions pour assurer de bons aménagements

- ✓ Traiter intersections, traversées et rétroflares des cyclistes
- ✓ Distinguer l'aménagement du trottoir piéton
- ✓ Prévoir une largeur supplémentaire (zone tampon) en cas de stationnement motorisé
- ✓ Réaménagements ponctuels acceptés mais à éviter
- ✓ À utiliser en réseau structurant
- ✓ Intégrer charnières pour assurer une séparation avec les cheminements piétons

Coût financier ●●●

PISTE CYCLABLE UNIDIRECTIONNELLE BILATÉRALE

Chaussée à sens unique réservée aux cyclistes, trottinettes, gyropodes séparée physiquement de la chaussée routière, à hauteur de la chaussée, du trottoir ou intermédiaire.

Circulation cycliste double sens avec dépassement possible, recommandée pour les voies dont la vitesse est de 50 à 70 km/h ou comprenant une proportion importante de poids lourds, convient pour de longues sections où l'emprise suffisante est disponible.

- Séparation du flux routier, Adaptée à tout type de cyclistes, Bonne co-visibilité entre usagers, Plus compacte que la piste cyclable bilatérale unidirectionnelle.
- Un seul sens de circulation traité, Accessibilité PMR, Utilisations illicites (deux-roues, ...).

Pistes d'actions pour assurer de bons aménagements

- ✓ Aménager les deux sens de circulation
- ✓ Proposer une largeur permettant le dépassement
- ✓ Traiter intersection, traversées et insertion
- ✓ Distinguer l'aménagement du trottoir piéton
- ✓ Prévoir une largeur supplémentaire (zone tampon) en cas de stationnement motorisé
- ✓ Réaménagements ponctuels acceptés mais à éviter

Coût financier ●●●

PISTE CYCLABLE BIDIRECTIONNELLE UNILATÉRALE

Représentation : Arrêté de votre agglomération, article R119-2 du code de la route

7 Boulevard de la Liberté à Agen

Coût financier ●●●

PISTE CYCLABLE UNIDIRECTIONNELLE BILATÉRALE

Représentation : Arrêté de votre agglomération, article R119-2 du code de la route

Rue de Sevin à Agen

Coût financier ●●●