

ETUDE DE CIRCULATION ET STATIONNEMENT LE MESNIL SAINT DENIS



PROPOSITIONS D'AMÉNAGEMENT NOVEMBRE 2016



Stéphanie KROPFELD
Chargée d'affaire

s.kropfeld@sormea.fr
04.73.24.67.57

SYNTHÈSE



Circulation générale	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Mauvais fonctionnement du carrefour Bobin - RD13-RD58 → problème de visibilité et de configuration du carrefour ✓ A l'exception d'une remontée de file ponctuelle sur la Rue Ernest et Paul Picard, causée par le flux de la RD58, il n'a pas été observé de difficultés de circulation ✓ Des vitesses parfois supérieures à la réglementation en vigueur sur certaines rues à double sens (Rue Habert de Montmort, RD58 et RD13...) ✓ Circulation de transit dans les hameaux pour rejoindre la RD58 (Versailles) ✓ Compréhension difficile du carrefour de la Porte Henri IV
Circulation du cœur de ville	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Le passage en sens unique sans recalibrage des voies peut inciter à la prise de vitesse.
Hiérarchisation et calibrage des voiries	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Réseau viaire bien maillé avec deux routes départementales qui traversent la ville et son hameau et qui permettent d'irriguer le trafic ✓ Des vitesses parfois supérieures à la réglementation en vigueur dans les zones 30, les rues en sens unique (Rue Emile Fontanier...) ✓ Le non-respect des voies interdites aux plus de 3,5T
Stationnement	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Compréhension difficile entre la zone bleue et les places non réglementées. Sur un même parking on retrouve les deux réglementations. ✓ L'offre de stationnement du cœur de bourg est satisfaisante sauf aux heures de pointe et au milieu de la journée.
Les cycles	<ul style="list-style-type: none"> ✓ très peu d'aménagement en faveur des cycles (à développer sur les voies à sens unique très larges notamment, dans les 2 sens de circulation pour les vélos - contre-sens cyclable). ✓ Continuité du maillage cyclable
Accessibilité	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Inconfort des cheminements piétons (étroitesse des trottoirs, présence d'obstacles) ✓ Absence d'abaissés de trottoir, panneaux non conforme, places PMR, ... → lors de la réalisation de travaux, la mise en accessibilité est effectuée

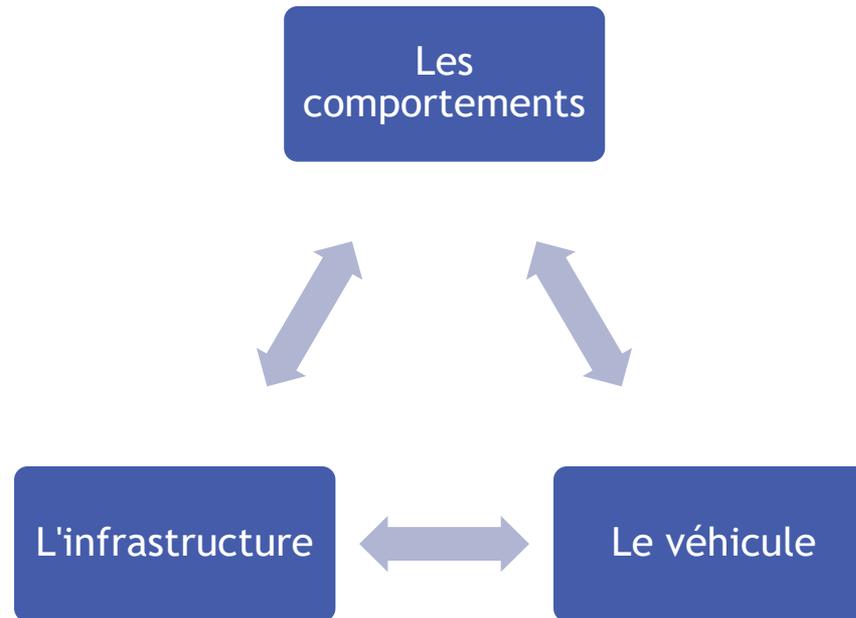
Sécurité routière

Les enjeux de la sécurité routière (extrait CEREMA)



L'amélioration de la sécurité tous modes (piétons, cycles, voitures) passe par des actions portant sur trois facteurs : le véhicule, l'usager et l'environnement dans lequel il se déplace.

L'aménagement influe sur le comportement de l'usager et la qualité de l'infrastructure.



Le facteur d'accident majoritaire est le non-respect des règles de priorité (absence d'arrêt à un STOP) associé à des situations de non-perception dues à des masques de visibilité notamment.

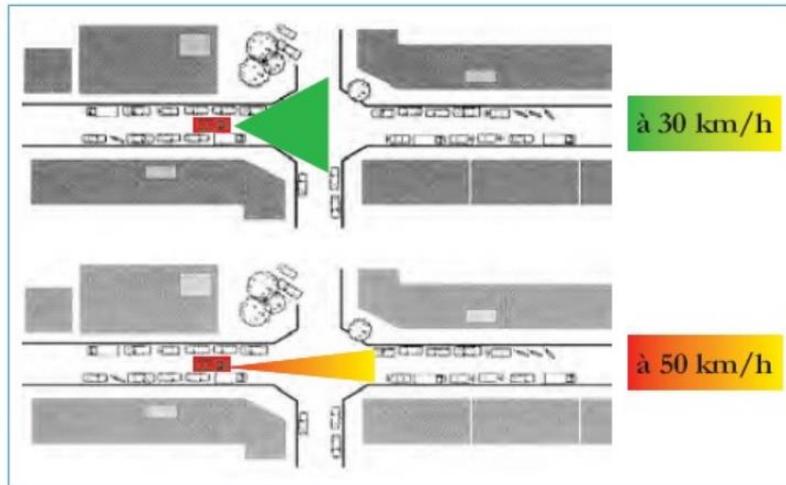
La sécurité doit être intégrée à l'ensemble des objectifs d'amélioration des déplacements urbains. Elle est présente dans toute réflexion sur l'organisation de ces déplacements et dans toutes les actions sur l'infrastructure qui en résultent.

Les objectifs en matière de sécurité sont à articuler avec d'autres objectifs comme la modération de la circulation automobile, la convivialité des espaces publics, l'amélioration du niveau de confort offert aux piétons et aux cyclistes, la contribution à rendre la ville plus facile à vivre, l'accessibilité, l'attractivité, la réduction des nuisances... La modération des vitesses renvoie donc à des enjeux d'urbanisme et de mobilité plus vastes.



Modérer la vitesse des véhicules :

- ✓ diminuer la distance d'arrêt → abaisser la vitesse
- ✓ agrandir le champ d'attention visuelle. Celui-ci rétrécit au fur et à mesure que la vitesse augmente



✓ limiter les conséquences d'un accident. Même si elle n'est pas à l'origine de l'accident, la vitesse excessive aggrave toujours les conséquences, notamment chez les piétons

✓ réduire la gravité des chocs contre les obstacles. En ville, les obstacles sont présents partout. Comme il est difficile de les supprimer, la solution à privilégier pour réduire les accidents corporels avec un choc contre un obstacle est avant tout de maîtriser les vitesses, ce qui n'exclut pas de mieux penser l'implantation des équipements dans les aménagements ou d'en limiter l'agressivité.

✓ de partager l'espace autrement. La vitesse des véhicules conditionne le partage de l'espace public. Elevée, la vitesse établit un rapport de force largement favorable à l'automobiliste qui se sent conforté dans son espace. A contrario, une vitesse faible modifie l'appropriation par tous de l'espace rue, réduit l'emprise de la chaussée, améliore le confort des piétons et des cyclistes. Ambiance, chaussée réduite participent ainsi à modifier le comportement de l'automobiliste: il est plus attentif, a une allure plus lente et donc une conduite plus sûre et respectueuse des autres.



Le conducteur détermine sa vitesse selon une certaine perception de l'environnement (type de bâti, paysage), les caractéristiques du trafic (volume, nature des usagers), la géométrie de la voie (nombre de voies, présence de trottoirs), la surface roulable, le mode d'exploitation de la voie, la présence d'éléments à connotation urbaine. Quatre types de zones résultent de cette perception correspondant à 4 niveaux de vitesse :

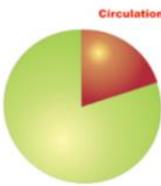
- ✓ les sections de voies où la vitesse peut être relevée à 70km/h dans les lieux où la vie riveraine n'est pas en contact direct avec la voirie
- ✓ les zones où l'on souhaite avoir effectivement des vitesses inférieures à 50km/h (entrée de ville, traversée de ville, **itinéraires de transit**)
- ✓ les zones où une vitesse inférieure à 30km/h (**CV, quartiers résidentiels...**)
- ✓ les zones où une vitesse inférieure à 20km/h est nécessaire **pour privilégier fortement la vie riveraine**

Sur cette base, il est aisé de mettre en place des mesures de réduction de la vitesse là où des écarts sont constatés. Il est important de bien adapter la réglementation aux caractéristiques décrites plus haut. **Il n'est pas efficace de vouloir réduire trop la vitesse si les caractéristiques de la voie indiquent une zone plutôt à 50km/h.**

RESUME

EQUILIBRE ENTRE LA VIE LOCALE ET LA CIRCULATION DES VÉHICULES MOTORISÉS

En milieu urbain, les voiries ont le plus souvent deux types de fonctions à remplir de façon concomitante : les fonctions qui concernent la vie locale et celles qui sont liées à la circulation des véhicules motorisés. Le schéma suivant présente les équilibres entre ces deux types de fonctions pour les différents statuts de voiries proposés.

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

Présentation des plans guide



Objectif :

✓ affecter une vocation à chaque voie selon qu'elle devra supporter : du trafic de transit (RD13 - RD58), du trafic d'échanges intercommunaux (Rue Léon Bobin, et des 3 villes), trafic local.

Moyen pour y parvenir:

- ✓ Hiérarchiser la voirie de la commune :
 - ✓ le transit sur les axes structurants
 - ✓ le trafic local sur les axes secondaires dans les quartiers résidentiels

Explications du choix des vitesses proposées

✓ dans le cœur de ville : La mise en Zone 30 du cœur de bourg est apparu comme la première des solutions puisqu'il y a un équilibre entre la vie locale avec les commerces et la circulation (transit). La solution de mise en zone 30 a été écartée suite à une réunion avec le département 78 qui souhaite maintenir une vitesse de 50km/h sur les routes départementales.

✓ devant le collège : il n'y a pas d'aménagement, ni de changement de vitesse proposé au vu de l'existant. Actuellement, de nombreux aménagements réducteurs de vitesse sont présents et ils remplissent bien leurs fonctions. Nous n'avons pas observé d'excès de vitesse

✓ devant le collège Sainte Thérèse : les aménagements prévus avec la future piste cyclable devraient réduire la vitesse en entrée de ville.



Bien qu'en zone 30, nous préconisons la matérialisation des liaisons cyclables sur les Avenues Sully et Henri IV. Dans une zone 30, il y a peu d'aménagements cyclables mais il est nécessaire d'en réaliser quelques uns. Ces avenues constituent une « entrée » de zone résidentielle existante et en développement avec le foyer Sully. Le marquage au sol affirme la place du vélo sur la chaussée parmi les autres véhicules, contribuant à un meilleur respect de cet usager vulnérable et à l'apaisement des vitesses.

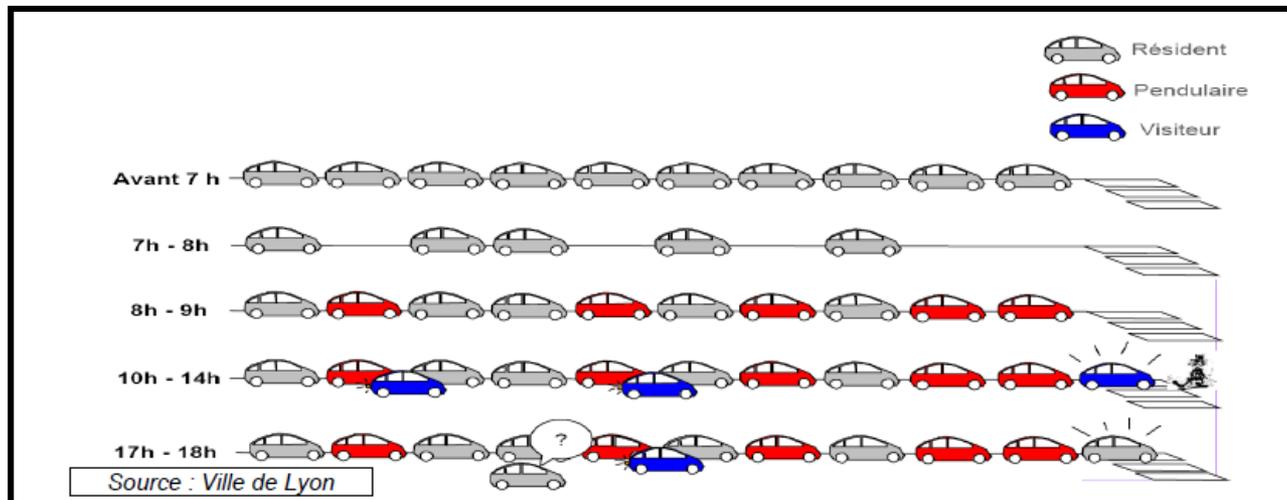
Stationnement



Typologie	Usage	Localisation préférentielle du stationnement	Durée
Résident	Stationnement des véhicules des habitants du quartier	Rues résidentielles	Stationnement de longue durée, toute la nuit, parfois la journée
Pendulaire	Stationnement des véhicules des personnes travaillant dans le secteur	Parking en Périphérie et rues éloignées du CV	Stationnement à la journée ou à la demi-journée
Visiteurs	Stationnement des véhicules des personnes venant pour achats ou affaires dans le secteur	À proximité des commerces	Stationnement de courte à moyenne durée (< 4h)

Le principal conflit d'usage se trouve dans le cœur de ville où on a des résidents, des pendulaires et des visiteurs. La difficulté pour trouver une place est la conséquence directe des conflits d'usage.

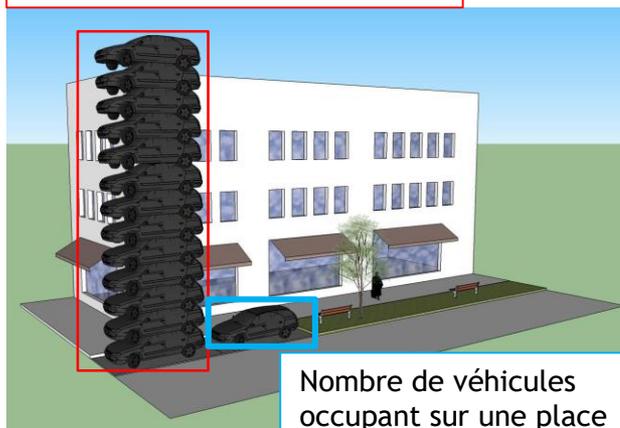
Intérêt d'une politique globale du stationnement



Organisation du stationnement

<p>Comment éviter l'appropriation de l'espace public par les résidents?</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Promouvoir le stationnement à l'échelle du cœur de ville - Limiter le nombre de véhicules ventouses de résidents - Encourager les changements de comportements en favorisant le passage de la voiture possédée à la voiture partagée (une voiture est immobile 90% de son temps et coûte cher au budget des ménages) - Promouvoir le covoiturage 	<p>Création d'une zone longue durée</p>
<p>Pendulaires</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Agir sur les véhicules stationnés en longue durée et qui monopolisent des places dans le cœur de ville, réduisant le potentiel commercial. 	<p>Création d'une zone longue durée</p>
<p>Visiteurs</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Organiser le stationnement en fonction de la durée de présence des visiteurs 	<p>Création d'une zone à durée limitée : Zone bleue, Arrêt minute</p>

Nombre de véhicules occupant un arrêt minute.



Nombre de véhicules occupant sur une place non réglementée.

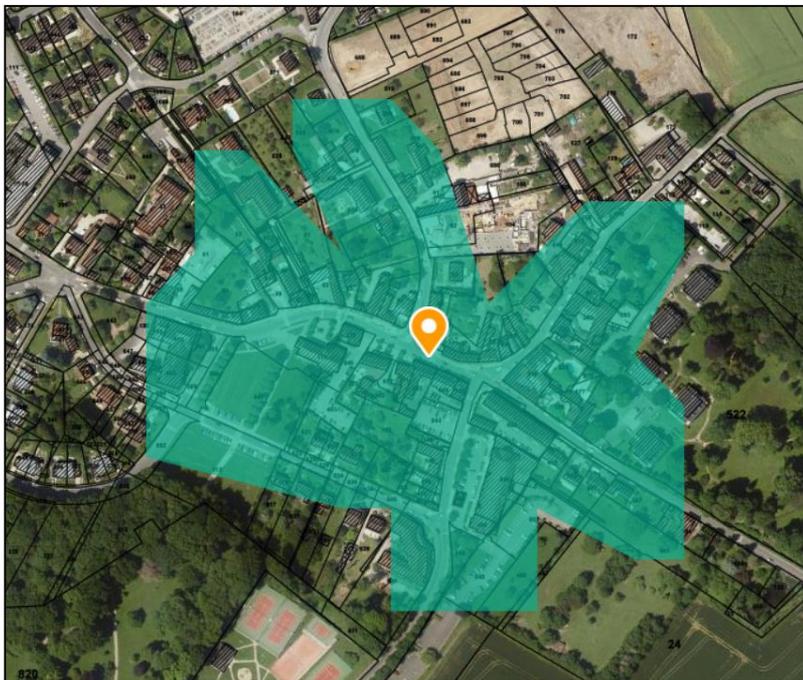
Le choix de la réglementation est en fonction de l'usage de la place. Il faudra à proximité des commerces créer du stationnement courte durée pour favoriser la rotation.

Stationnement Cœur de bourg

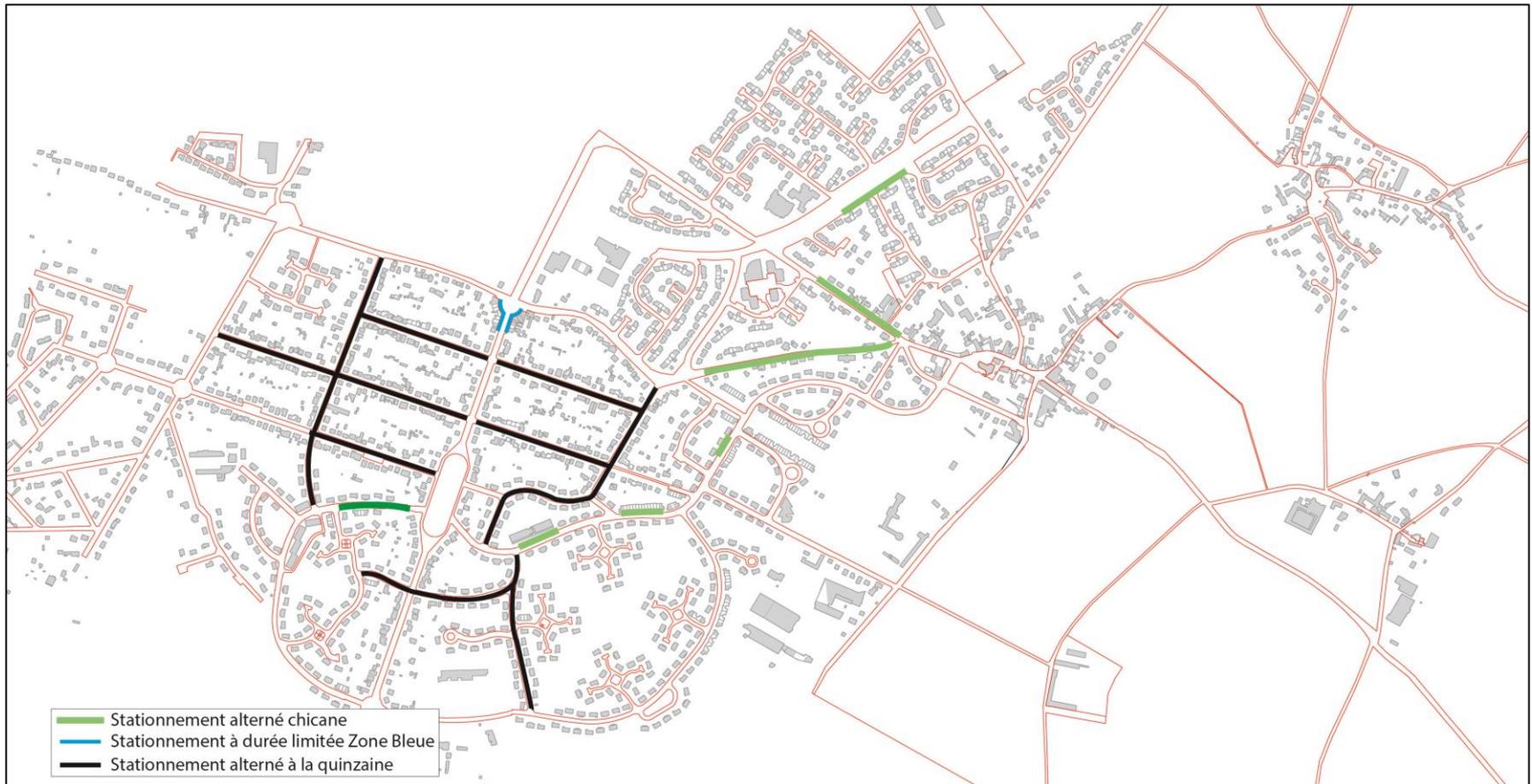
En décembre 2016, la municipalité a interrogé les commerçants afin de connaître leurs besoins en matière de stationnement pour leurs salariés.

Leurs besoins s'élevaient à 40 places. Ces véhicules devront occuper les places destinées à la longue durée. Ces places se situent à moins de 3 minutes.

Isochrone 3 minutes à partir du 10 rue Raymond Berrurier.



- Arrêt Minute 15 minutes
- Zone Bleue 1h30
- Stationnement longue durée
- Parking Covoiturage



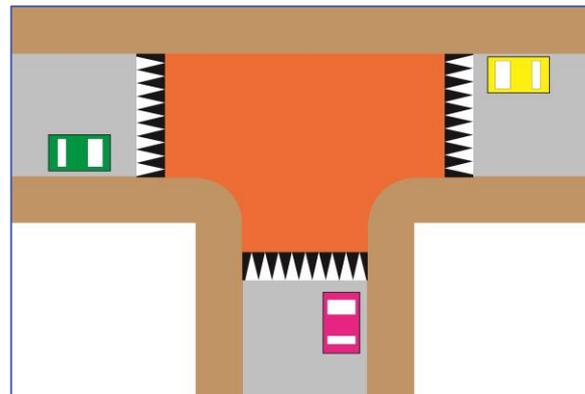
A l'exception de ce stationnement spécifique (semi-alterné), le stationnement devra être matérialisé.
→ coût financier non négligeable.

Les participants de l'atelier participatif ont émis le souhait de matérialiser le stationnement au sol.
→ Matérialisation du stationnement = gain de places de stationnement

→ Sauf les rues où les riverains ne souhaitent pas d'alternat

Trafic et voirie

Marquer les entrées de ville



Objectifs :

- ✓ Réduire la vitesse en entrée de ville
- ✓ Sécuriser et faciliter les entrées/sorties des voies charretières

Avantages :

- ✓ Efficace sur tous types de véhicules si la pente du rampant est adaptée
- ✓ Facile à réaliser
- ✓ Peut être aménagé sur tous types de voies
- ✓ S'intègre bien dans le paysage urbain et facilite les traversées piéton et valorise l'espace public

Inconvénients :

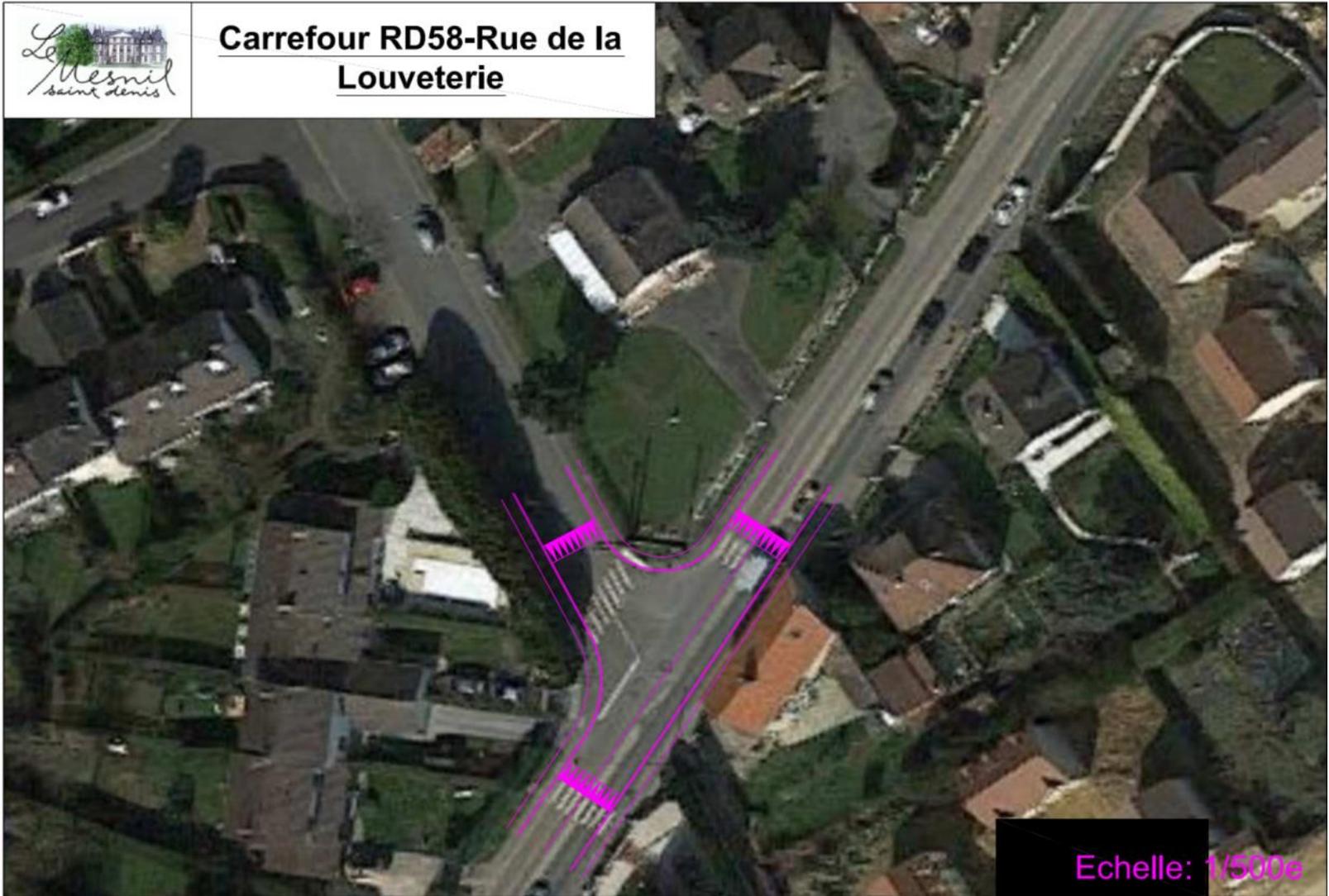
- ✓ Plus contraignant pour les vélos et les bus que le coussin
- ✓ Plus onéreux que le coussin
- ✓ Modifie l'écoulement des eaux pluviales
- ✓ Peut s'avérer dangereux pour les 2RM en cas de mauvaise perception

Avis du département :

- ✓ pas d'opposition avec le projet proposé



Carrefour RD58-Rue de la Louveterie

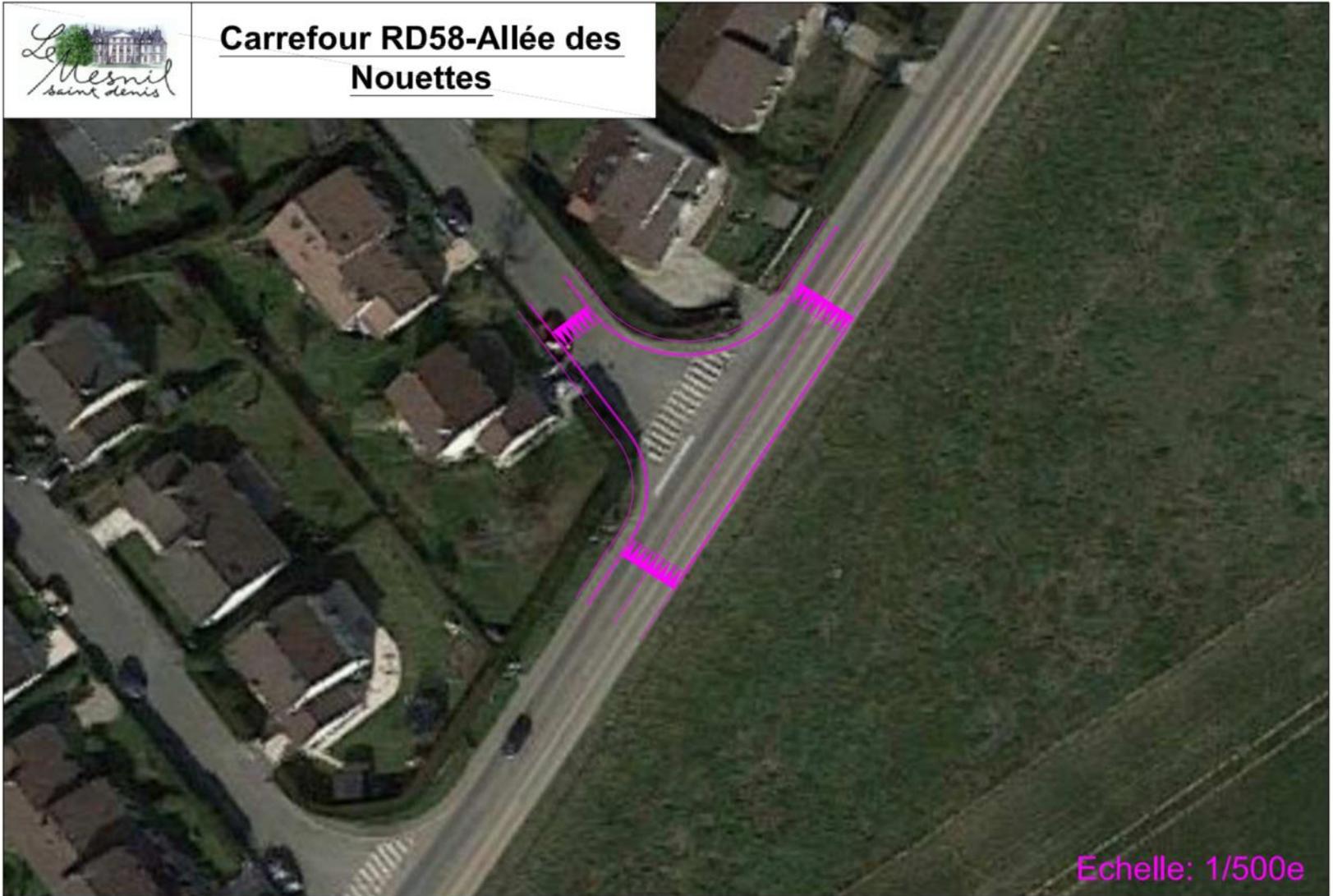


Echelle: 1/500e

Coût estimatif : 20 000€ HT



**Carrefour RD58-Allée des
Nouettes**



Echelle: 1/500e

Coût estimatif : 22 000€ HT

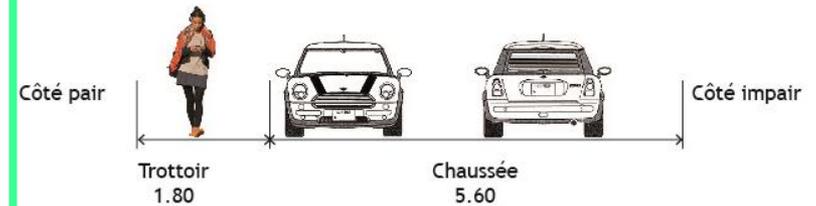
Marquer les entrées de ville : Rue Ernest Picard



RD13 - Rue Ernest Picard



Rue Ernest Picard



Objectifs :

- ✓ Informer les automobilistes qu'ils entrent dans la ville
- ✓ Créer une continuité piétonne
- ✓ Sécuriser la liaison entre le hameau du Mousseau et le cœur de ville

Aménagements proposés :

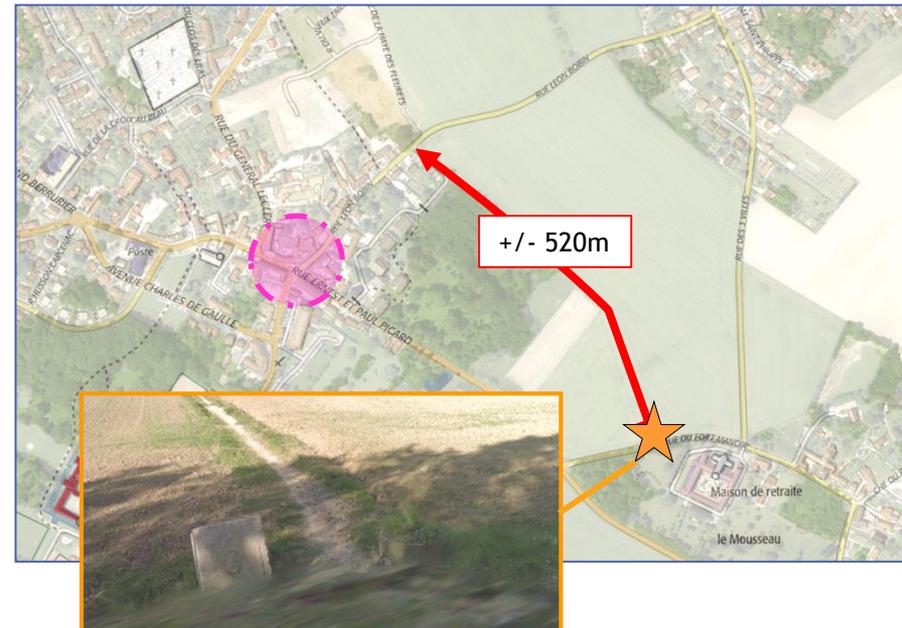
- ✓ Renforcer la sente n26 reliant la rue du fort manoir avec la rue Léon Bobin.

Avantages :

- ✓ Cheminement 100% sécurisé
- ✓ Environnement agréable

Inconvénients :

- ✓ Trajet plus long
- ✓ Cette distance peut être un frein pour les piétons.
- ✓ Entretien de la sente par la commune



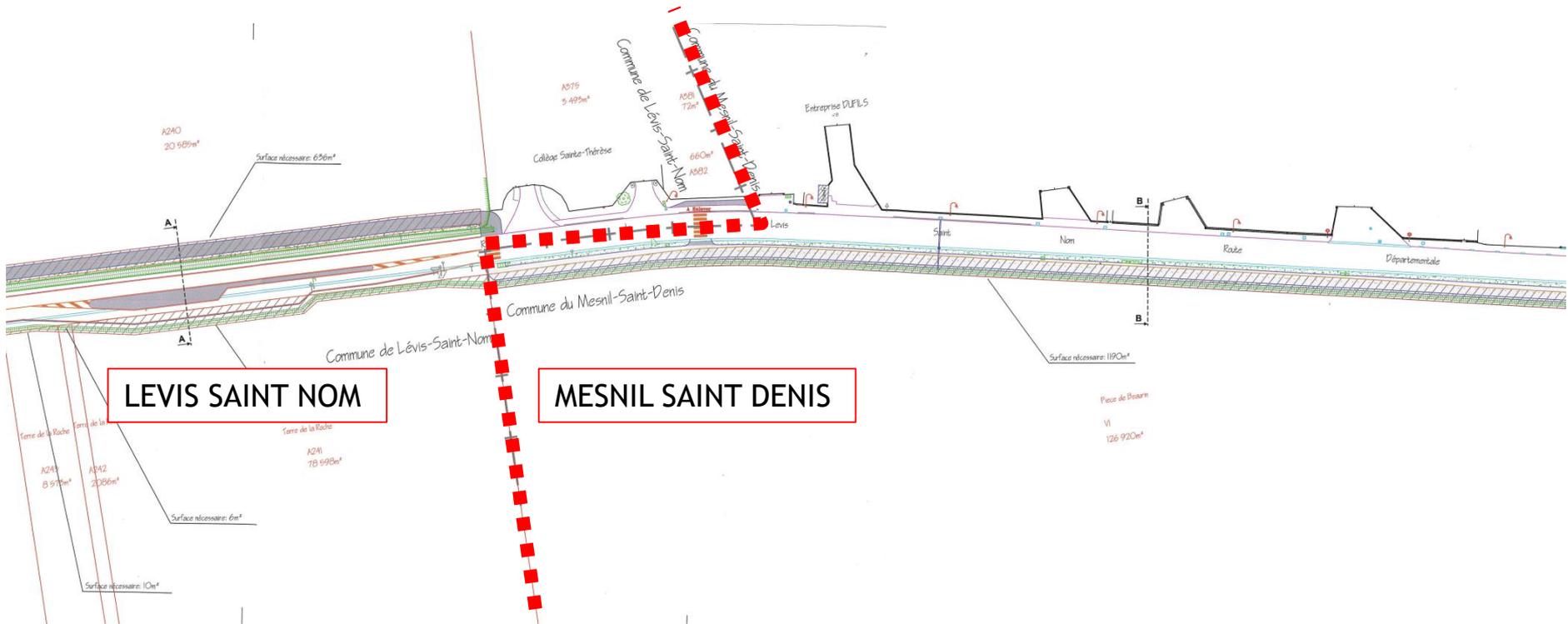


Objectifs :

- ✓ Informer les automobilistes qu'ils entrent dans la ville
- ✓ Créer une continuité piétonne et cyclable avec Lévis Saint Nom
- ✓ Sécuriser l'accès au collège Sainte Thérèse

Aménagements:

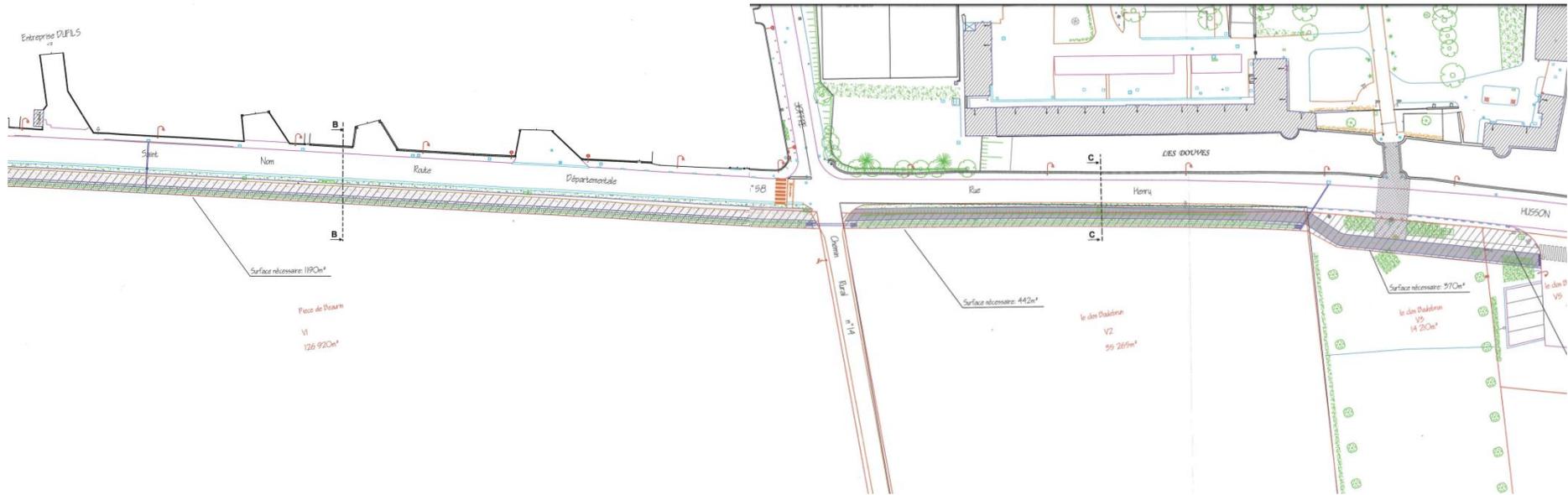
- ✓ Création d'une piste cyclable bidirectionnelle permettant la liaison entre les deux communes
- ✓ Implantation d'une chicane centrale pour réduire la vitesse en entrée d'agglomération



LEVIS SAINT NOM

MESNIL SAINT DENIS

Projet Piste cyclable et entrée de ville





RD13 - La Verrière



Objectifs :

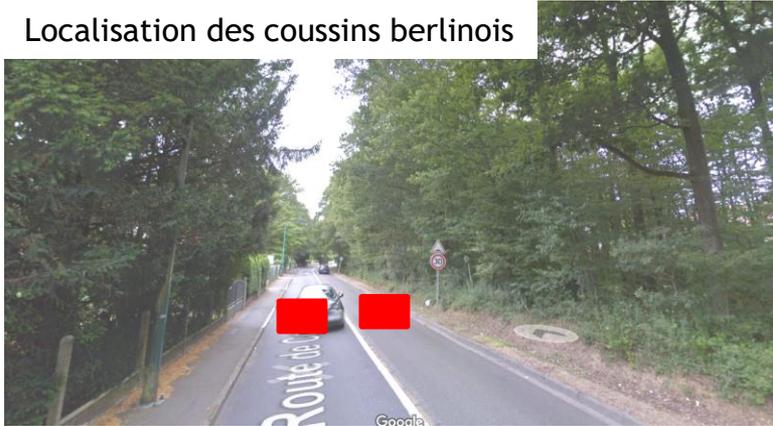
- ✓ Produire un effet de rétrécissement visuel
- ✓ Avoir une liaison cyclable entre le Mesnil Saint Denis et la gare RER

Préconisations :

- ✓ Prendre en compte le réaménagement de la MGEN, de la future ferme pédagogique et des futurs logements



Localisation des coussins berlinois



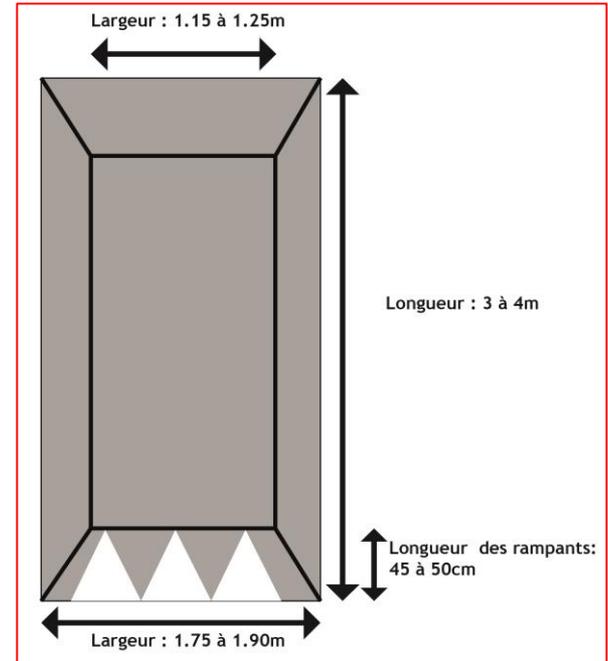
Objectifs :

- ✓ Faire ralentir les véhicules en entrée de village.
- ✓ Imposer le respect de la vitesse réglementaire en provoquant un inconfort pour un conducteur qui circule à vitesse élevée.

Dispositions constructives du coussin :

- ✓ Rampe continue.
- ✓ Bonne perception exigée de jour comme de nuit.
- ✓ Bonne visibilité à 25m.

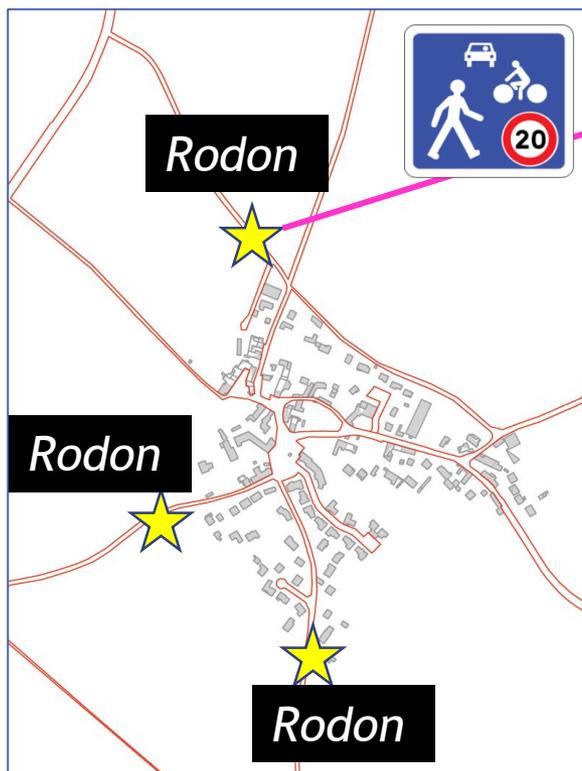
Schéma de principe de l'aménagement



Coût estimatif : 5 000€

Trafic et voirie

Les hameaux



Objectifs :

- ✓ Informer les automobilistes qu'ils arrivent dans un hameau
- ✓ Faire ralentir les véhicules en entrée de hameau avec un renforcement des aménagements existants
- ✓ Imposer le respect de la vitesse réglementaire en provoquant un inconfort pour un conducteur.
- ✓ Décourager le trafic de transit

Aménagements préconisés :

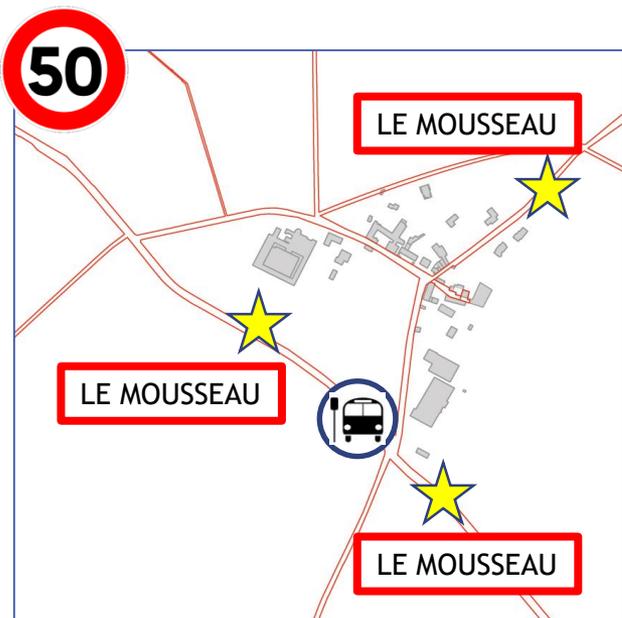
- ✓ Marquage sur chaussée des pictogrammes de la zone de rencontre

Exemple de marquage en entrée de zone de rencontre



Instruction interministérielle sur la signalisation routière :

- ✓ Article 118 - 7 « Inscriptions sur chaussée » : en entrée de zone de rencontre, y compris pour le seul sens cyclable, il est possible de reproduire, dans le sens entrant en complément de la signalisation verticale, les silhouettes du panneau B52, dilatées dans le sens de la circulation. Les mentions « Zone 20 » ou « Zone de rencontre » peintes au sol sont interdites.



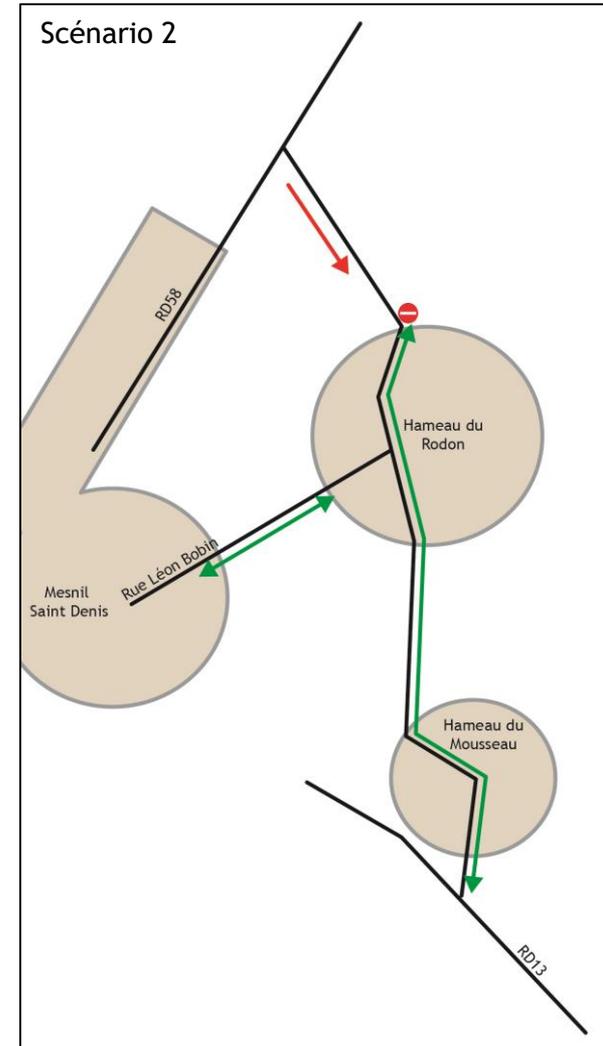
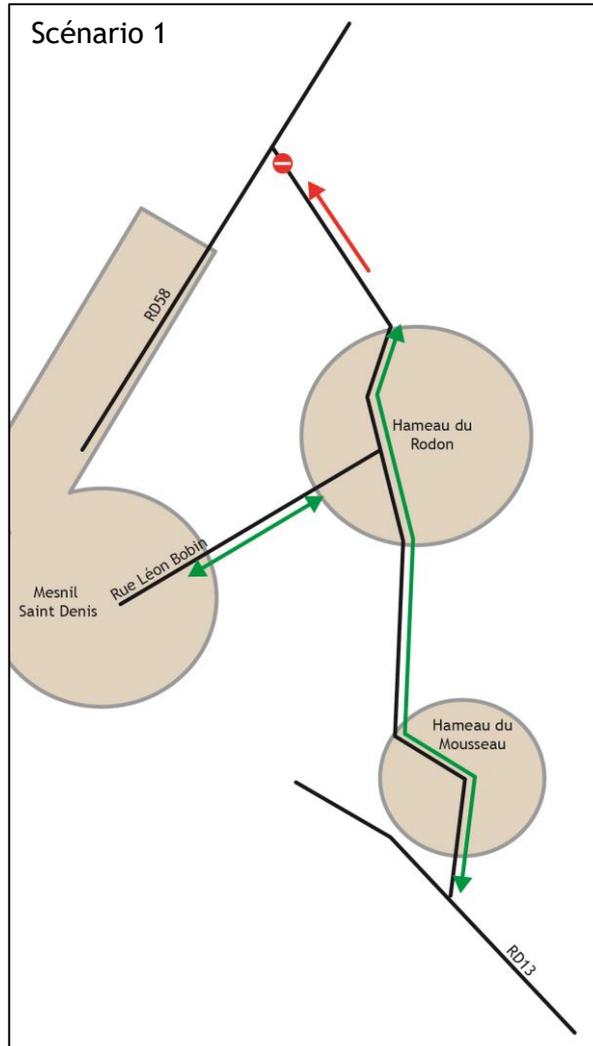
Objectifs :

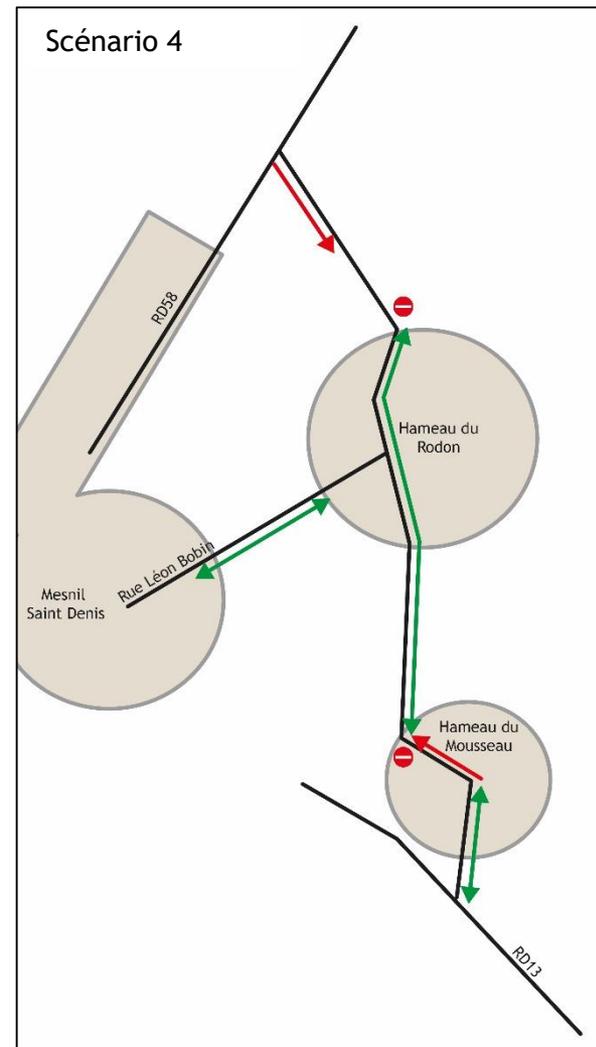
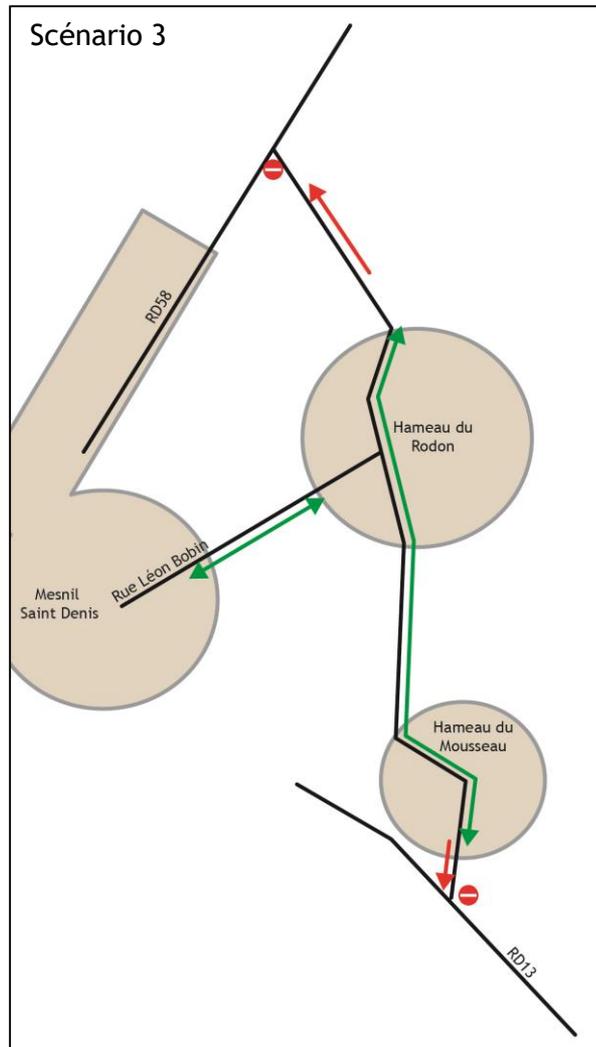
- ✓ Informer les automobilistes qu'ils arrivent dans un hameau
- ✓ Faire ralentir les véhicules en entrée de hameau avec un renforcement des aménagements existants
- ✓ Imposer le respect de la vitesse réglementaire en créant des aménagements urbains et un quai accessible .
- ✓ Décourager le trafic de transit

L'information d'entrée du hameau sur la RD13 va être renforcée par l'implantation prochainement de panneaux EB10 et EB20.

La création d'un arrêt de bus en pleine chaussée sur la RD13 va modifier la perception du carrefour et les vitesses. Celui-ci devra être indiqué en amont pour éviter les surprises des usagers.

L'effet immédiat sera une diminution de la vitesse (pour rappel : $V_{85} = 102\text{km/h}$ pour un axe limité à 90km/h)





Une réunion publique entre les habitants de la rue Léon Bobin, des hameaux aura lieu à la rentrée pour définir le nouveau plan de circulation.

Aménagements spécifiques

Rue Habert de Montmort



- 1- Stationnement à cheval sur le trottoir devant le pôle commercial 2
 - 2- Stationnement sur le trottoir (domaine privé) → rupture de cheminement
 - 3- modification du profil de voirie, implantation d'un plateau surélevé
 - 4- modification de l'aménagement existant
- Zones en bleu : Création de chicane de stationnement



Caractéristiques:

- ✓ Présence d'un stationnement à cheval à proximité du carrefour market

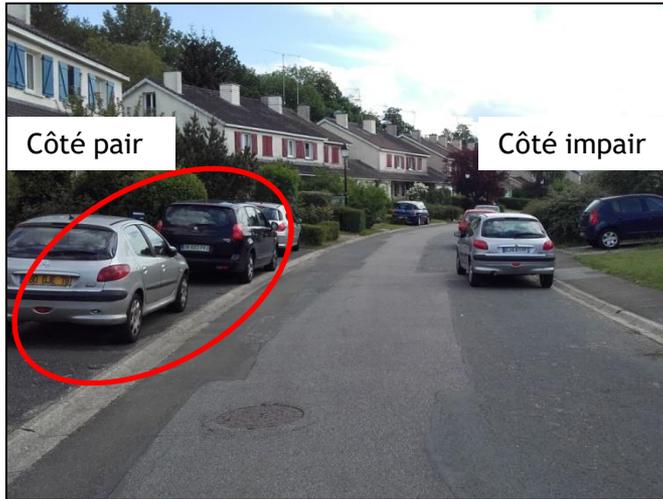
Objectifs:

- ✓ Réduire l'emprise de la voirie
- ✓ Réduire les vitesses
- ✓ Améliorer le cheminement piéton

Propositions d'aménagements:

- ✓ Décaler l'emprise du stationnement en le mettant en totalité sur la bande roulable.

P2 : réaliser une continuité piétonne



Caractéristiques:

- ✓ Trottoir appartenant à la copropriété.
- ✓ Stationnement autorisé.
- ✓ Rupture de cheminement.
- ✓ Voirie en double sens

Objectifs :

- ✓ Créer une continuité piétonne
- ✓ Sécuriser les déplacements piétons

Solution 1:

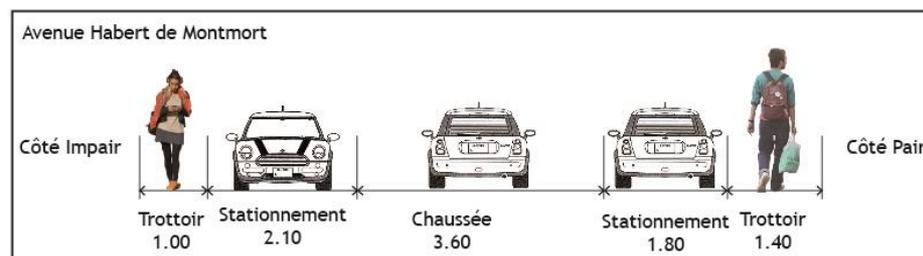
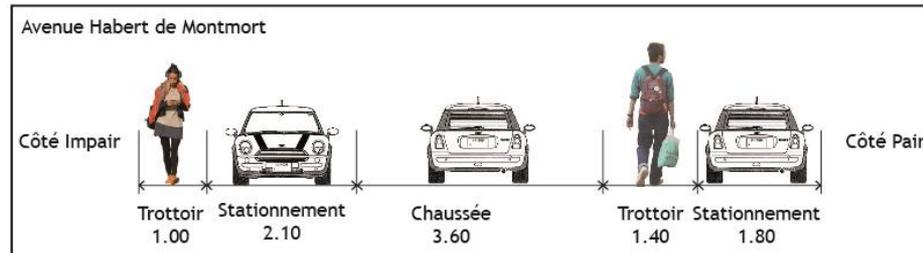
- ✓ Créer un cheminement de 1,40m entre le stationnement existant et la bande roulable.

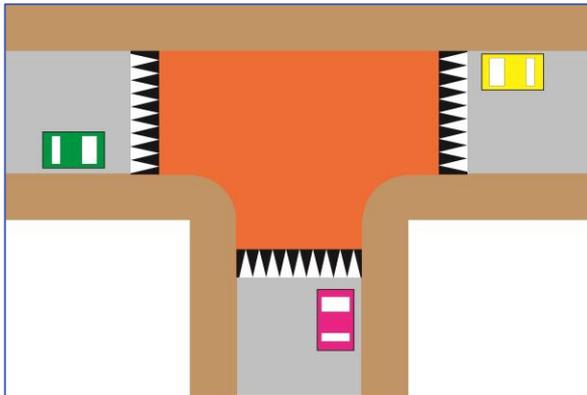
Solution 2 :

- ✓ Décaler le stationnement d'1,40m pour ne plus avoir une rupture de cheminement pour les piétons
- ✓ Autoriser le stationnement à cheval sur le trottoir

Solution 3 :

- ✓ Créer un passage piéton avant et après la « zone privée »





Objectifs :

- ✓ Sécuriser la traversée piétonne
- ✓ Réduire la vitesse en entrée de quartier résidentiel

Avantages :

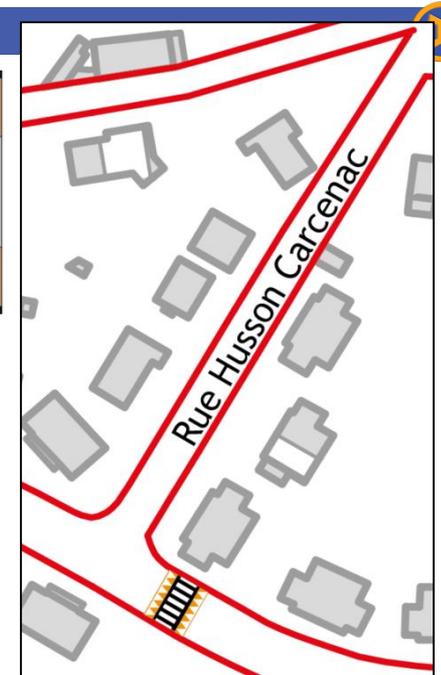
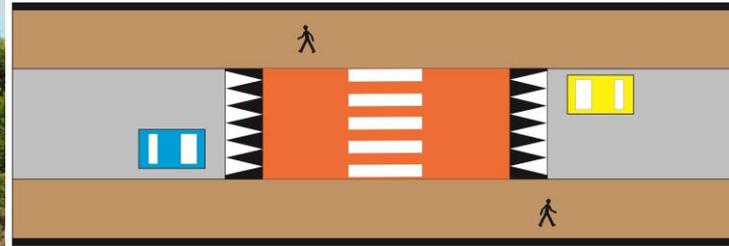
- ✓ Efficace sur tous types de véhicules si la pente du rampant est adaptée
- ✓ Facile à réaliser
- ✓ Peut être aménagé sur tous types de voies
- ✓ S'intègre bien dans le paysage urbain et facilite les traversées piéton et valorise l'espace public

Inconvénients :

- ✓ Plus contraignant pour les vélos et les bus que le coussin
- ✓ Plus onéreux que le coussin
- ✓ Modifie l'écoulement des eaux pluviales
- ✓ Peut s'avérer dangereux pour les 2RM en cas de mauvaise perception

P4 : Renforcement du passage piéton : Création d'un plateau surélevé

Page 39



Objectifs :

- ✓ Sécuriser la traversée piétonne
- ✓ Réduire la vitesse en entrée de quartier résidentiel

Avantages :

- ✓ Efficace sur tous types de véhicules si la pente du rampant est adaptée
- ✓ Facile à réaliser
- ✓ Peut être aménagé sur tous types de voies
- ✓ S'intègre bien dans le paysage urbain et facilite les traversées piéton et valorise l'espace public

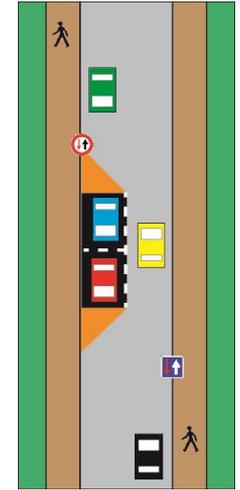
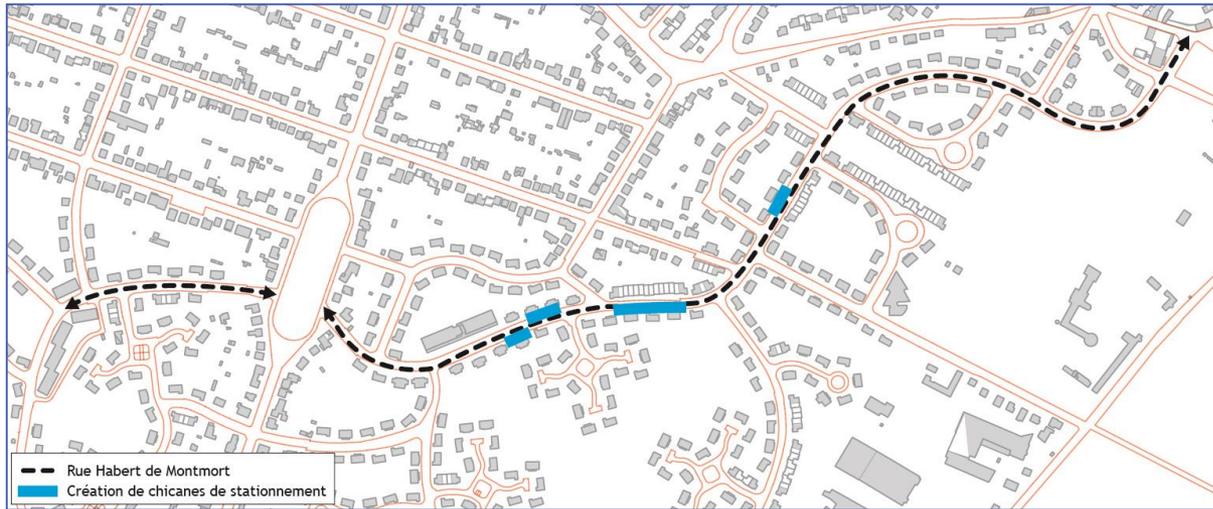
Inconvénients :

- ✓ Plus contraignant pour les vélos et les bus que le coussin
- ✓ Plus onéreux que le coussin
- ✓ Modifie l'écoulement des eaux pluviales
- ✓ Peut s'avérer dangereux pour les 2RM en cas de mauvaise perception

Préconisations :

- ✓ Situé dans une zone 30, le marquage du passage piéton n'est pas obligatoire mais simplement recommandé.

Cet aménagement est en attente de la réalisation des travaux de réhabilitation de la rue Habert de Montmort



Caractéristiques:

- ✓ Création de chicanes de stationnement

Objectifs :

- ✓ Modérer la vitesse des véhicules par une déviation de la trajectoire
- ✓ Réduire la largeur de la voirie

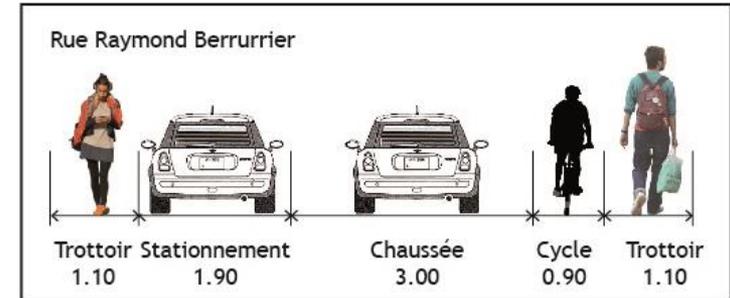
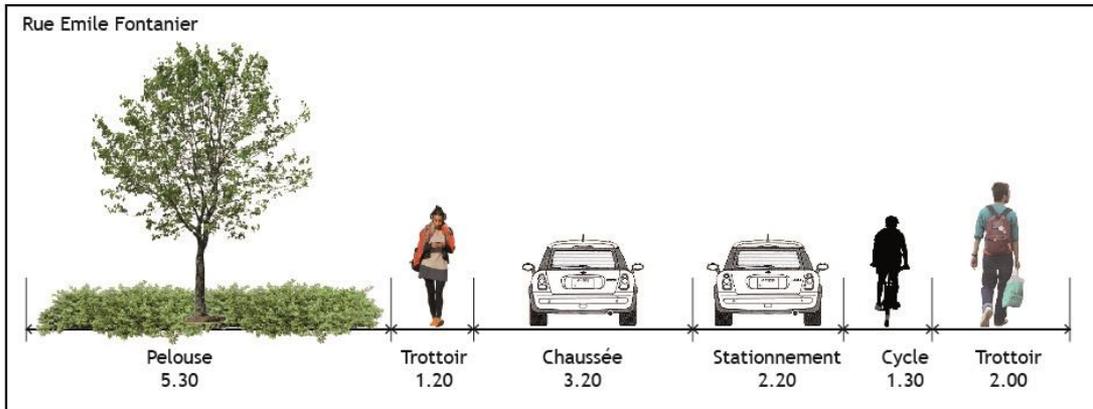
Cadre réglementaire :

- ✓ Pas de texte spécifique type décret ou norme : respect des règles de conception de toute voirie urbaine (code de la route, de la voirie routière et de l'environnement, IISR, accessibilité PMR ...)

Aménagements spécifiques

Rue Emile Fontanier et
Rue Raymond Berrurier





Objectifs :

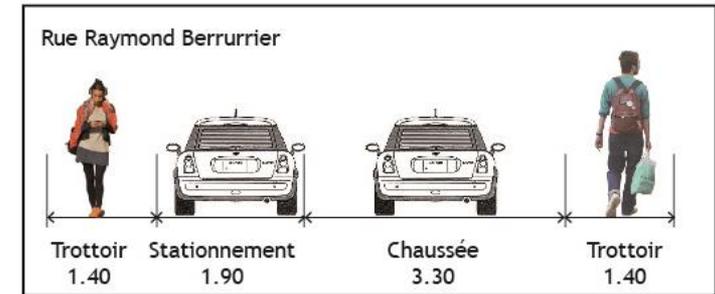
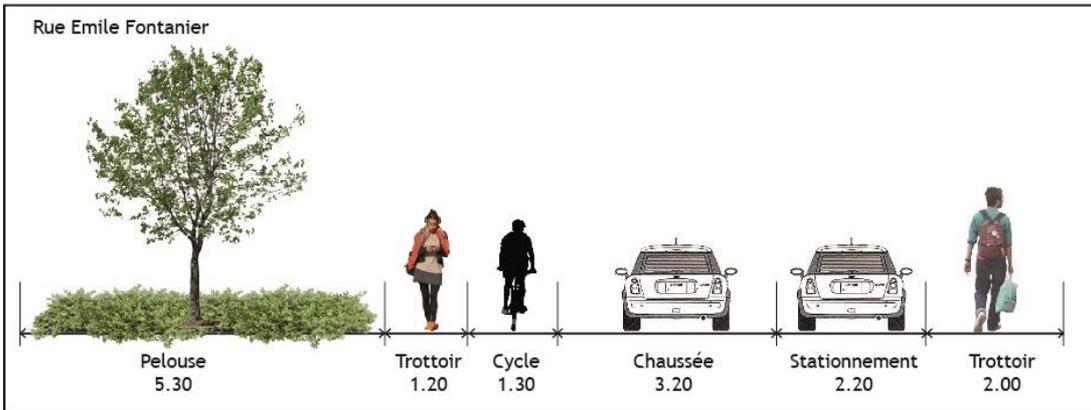
- ✓ Sécuriser les déplacements doux
- ✓ Réduire la vitesse

Caractéristiques de la rue Emile Fontanier :

- ✓ Elargissement du trottoir (1m → 1.20m)
- ✓ Réduction de la chaussée (4.6m → 3.20m)
- ✓ Réduction du stationnement (2.30 m → 2.20m)
- ✓ Création d'une voie cyclable dans le sens de la circulation : 1.30m
- ✓ Maintien du trottoir : 2m

Caractéristiques de la rue Raymond Berrurier :

- ✓ Maintien du trottoir : 1.10m
- ✓ Maintien du stationnement : 1.90m
- ✓ Réduction de la chaussée (3.90m → 3m)
- ✓ Création d'une bande cyclable dans le sens de la circulation : 0.90m
- ✓ Maintien du trottoir : 1.10m



Objectifs :

- ✓ Sécuriser les déplacements doux
- ✓ Réduire la vitesse

Caractéristiques de la rue Emile Fontanier :

- ✓ Elargissement du trottoir (1m → 1.20m)
- ✓ Réduction de la chaussée (4.6m → 3.20m)
- ✓ Réduction du stationnement (2.30 m → 2.20m)
- ✓ Création d'un contre sens cyclable : 1.30m
- ✓ Maintien du trottoir : 2m

Caractéristiques de la rue Raymond Berrurier :

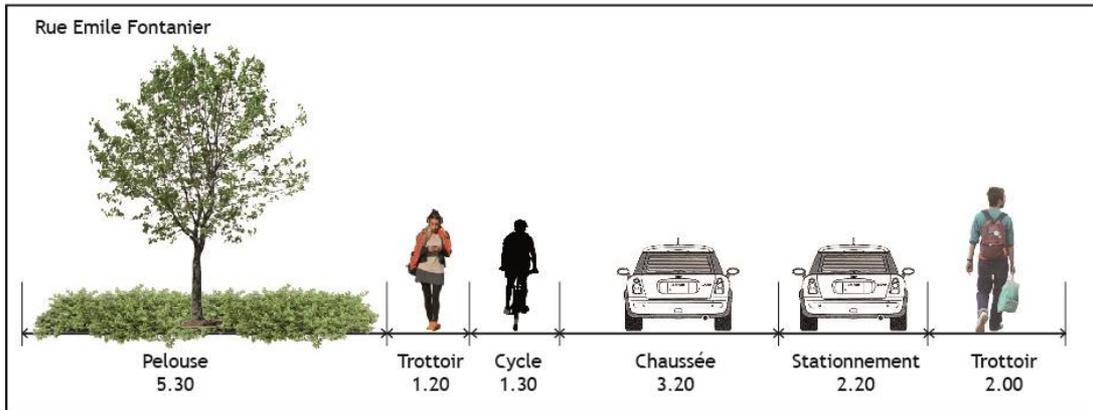
- ✓ Elargissement du trottoir (1.10m → 1.40m)
- ✓ Maintien du stationnement : 1.90m
- ✓ Réduction de la chaussée (3.90m → 3.30m)
- ✓ Elargissement du trottoir (1.10m → 1.40m)

Présence d'un contre sens cyclable sur la rue Emile Fontanier. Les cycles dans le sens de la circulation emprunteront la bande roulable.

Pour rappel, la zone 30 sera généralisée, la vitesse de la rue Emile Fontanier sera limitée à 30km/h.

En zone 30, il y a peu d'aménagements cyclables à prévoir puisque la mixité répond aux besoins des cyclistes. Toutefois la présence d'un double sens cyclable dans une rue à sens unique est à matérialiser.

Absence de bande cyclable sur la rue Berrurier.



Objectifs :

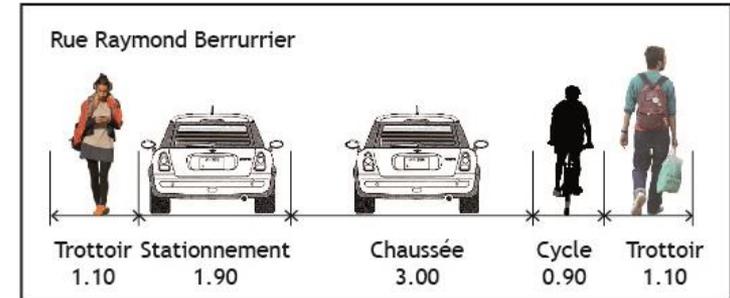
- ✓ Sécuriser les déplacements doux
- ✓ Réduire la vitesse

Caractéristiques de la rue Emile Fontanier :

- ✓ Elargissement du trottoir (1m → 1.20m)
- ✓ Réduction de la chaussée (4.6m → 3.20m)
- ✓ Réduction du stationnement (2.30 m → 2.20m)
- ✓ Création d'un contre sens cyclable : 1.30m
- ✓ Maintien du trottoir : 2m

Caractéristiques de la rue Raymond Berrurier :

- ✓ Maintien du trottoir : 1.10m
- ✓ Maintien du stationnement : 1.90m
- ✓ Réduction de la chaussée (3.90m → 3m)
- ✓ Création d'une bande cyclable dans le sens de la circulation : 0.90m
- ✓ Maintien du trottoir : 1.10m



Présence d'un contre sens cyclable sur la rue Emile Fontanier. Les cycles dans le sens de la circulation emprunteront la bande roulable.

Pour rappel, la zone 30 sera généralisée, la vitesse de la rue Emile Fontanier sera limitée à 30km/h.

En zone 30, il y a peu d'aménagements cyclables à prévoir puisque la mixité répond aux besoins des cyclistes. Toutefois la présence d'un double sens cyclable dans une rue à sens unique est à matérialiser.

Présence d'une bande cyclable sur la rue Raymond Berrurier.



	Scénario 1	Scénario 2	Scénario 3
Aménagement cycle Rue Emile Fontanier	Vert	Vert	Vert
Aménagement cycle Rue Raymond Berrurier	Orange	Rouge	Orange
Effet sur la vitesse	Vert	Orange	Vert
Accessibilité des cheminements piétons	Rouge	Vert	Rouge
Coût	Rouge	Orange	Rouge

Aménagements spécifiques

Rue de la commanderie



Objectifs :

- ✓ Réduire la vitesse le long de la rue de la commanderie
- ✓ Sécuriser et faciliter les entrées/sorties des voies charretières, du GS Champmesnil
- ✓ Aménager un dépose minute

Propositions d'aménagements :

- ✓ Des aménagements ont été proposés mais la municipalité a préféré convié les riverains de la Commanderie à réfléchir ensemble au devenir de leur rue.

Rappel des actions du PAVE

