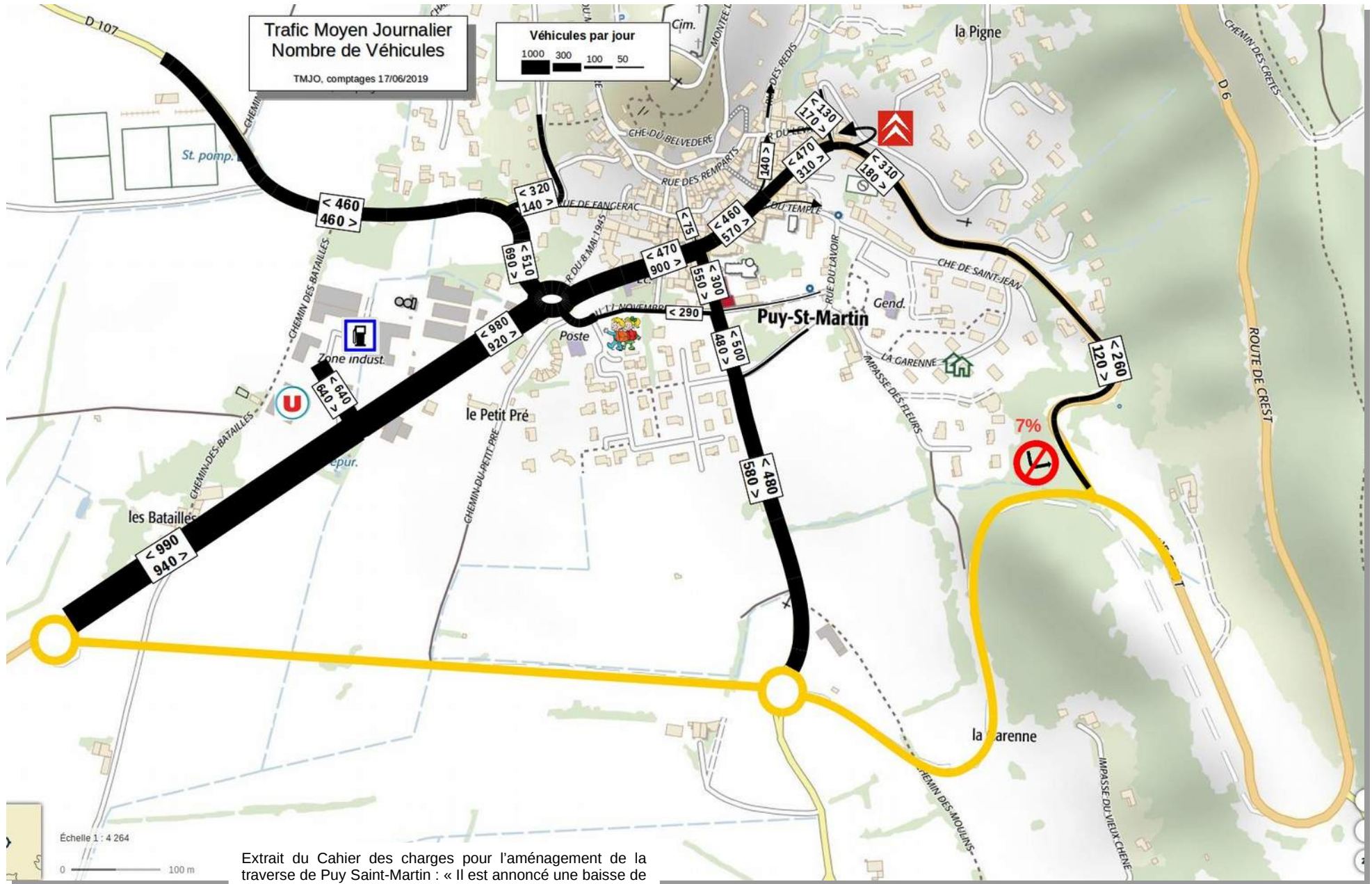
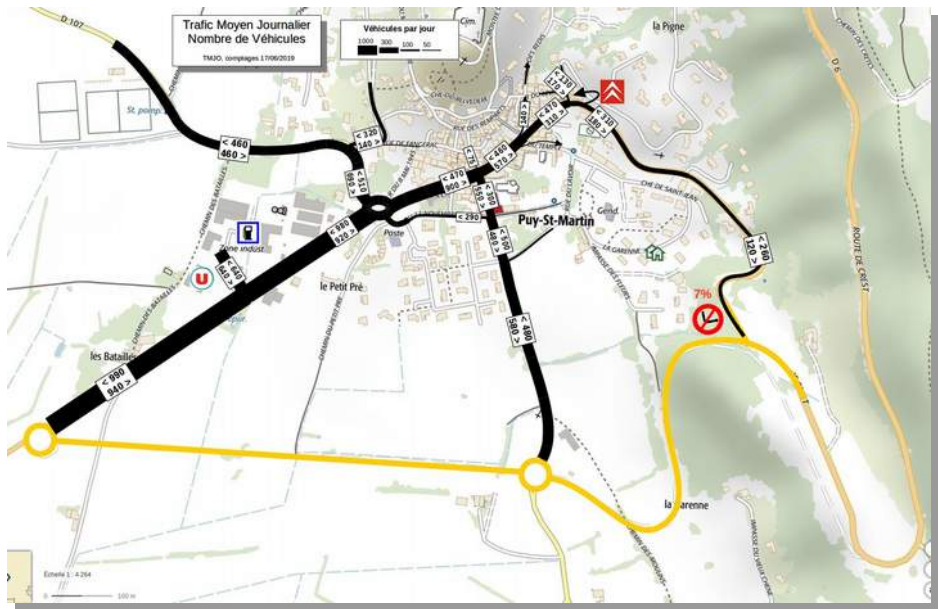


Diagnostic : Carte des trafics journaliers sur les principaux axes

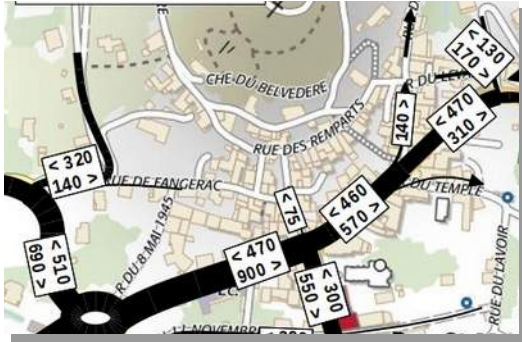


Extrait du Cahier des charges pour l'aménagement de la traverse de Puy Saint-Martin : « Il est annoncé une baisse de la circulation actuellement mesurée à 2000 véhicules/jour à 200 véhicules/jour »



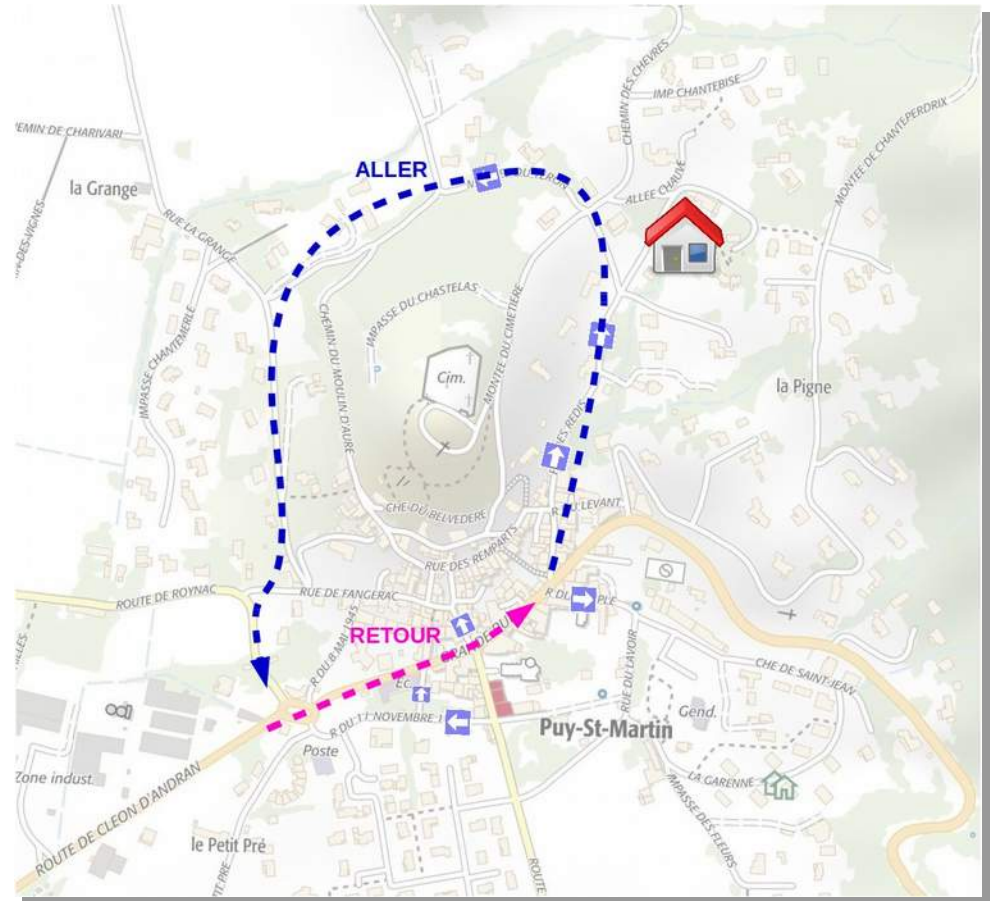
Les voitures qui circulent dans le village ont pour motif de déplacement (par ordre de quantité décroissante)

- Trajet Domicile ↔ Super U + station essence
- Trajet Roynac ↔ Manas (circulation de transit)
- Trajet Domicile ↔ Cléon d'Andran (Montélimar)
- Trajet Domicile ↔ École + dépose cars scolaire
- Trajet Commune ↔ garage Citroën
- etc.



Trajets liés au domicile

- Les mises en sens uniques de certaines voies imposent de respecter un circuit pour partir et revenir des habitations situées au nord-est.
- Ce circuit apparaît nettement au travers des comptages de la Grande Rue, en créant des dissymétries. Cette zone nord-est d'habitations induit un trafic d'environ 200 véhicules par jour.
- La montée de la Grande Rue est donc un passage obligé pour desservir ces habitations.

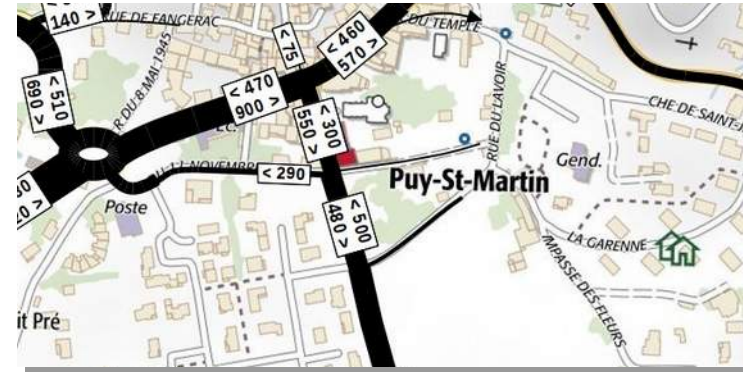


Donc l'éventualité d'une mise en sens unique dans le sens descendant de la Grande Rue est à exclure

Diagnostic : Rue du 19 mars 1962

Rue du 19 mars 1962 face à l'église

- Cette rue est quasi autant circulée que la Grande Rue
- Elle est une voie structurante du village. Dans l'éventualité de sa coupure, il n'y aurait pas de voie alternative « acceptable » pour supporter la circulation (soit via la rue du Temple, soit via la rue Le Clos du Parc).
- Elle est également structurante au niveau du département car elle relie Roynac à Manas. Elle supporte donc une part de trafic de transit. Ce transit devrait théoriquement contourner le village et emprunter la déviation mais cela implique un doublement du trajet donc les conducteurs ne le font pas.
- Elle permet d'accéder au petit parking de l'église. Ce parking est utilisée par les riverains, et également par les patients du cabinet médical, par les clients de l'auberge.
- Dans l'absolu le nombre de véhicules est suffisamment faible pour que la circulation s'écoule alternativement dans un sens puis dans l'autre, sans besoin d'une régulation commandée (feux tricolores). La visibilité et la capacité de stockage sont suffisantes.



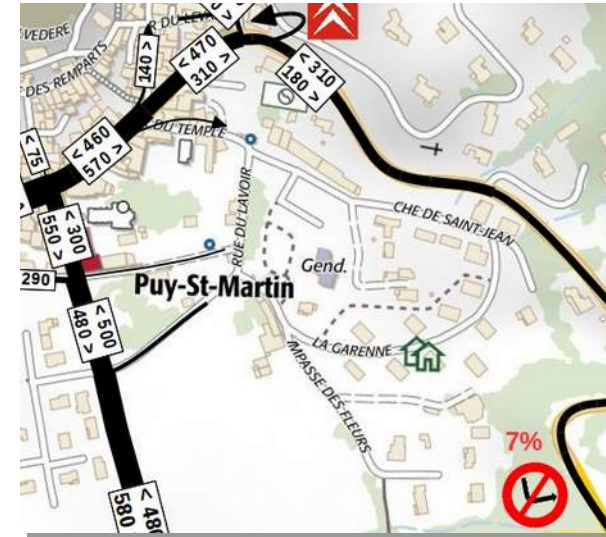
L'éventualité d'une coupure de ce tronçon à la circulation est à exclure.
L'éventualité de sa mise à sens unique est envisageable, mais la circulation se reportera alors sur la rue du 11 novembre 1918.



Rue du Temple

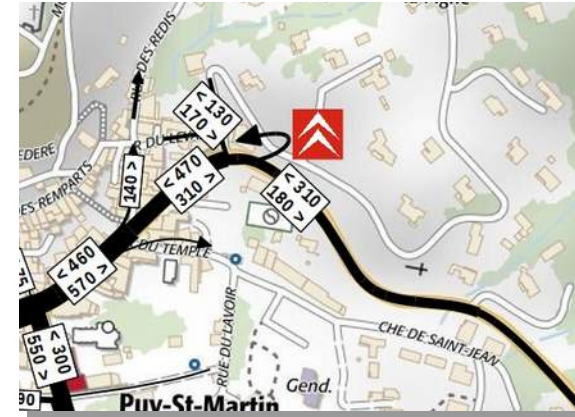
- Cette rue est circulée par une centaine de véhicules par jour, ce qui est très peu.
- Elle est actuellement en sens unique entrant depuis Grande Rue. Elle ne permet donc plus de sortir depuis la place du Champ de Mars.
- Elle est étroite.
- La giration est contraignante au débouché sur Grande Rue, en direction de la sortie du village. La visibilité reste acceptable dans ce sens.

Il est envisageable, si besoin, d'inverser le sens de circulation de la Rue du Temple.
Il serait logique qu'elle devienne une Zone de Rencontre (Zone 20).



Grande Rue face au garage Citroën

- Le trafic à ce niveau ne représente que 60 % du trafic passant devant l'église par comparaison. Pourtant la voie est 200 % plus large. Son gabarit est donc largement surdimensionné. Il est également incohérent avec la limitation imposée à 30 km/h.
- Le carrefour, bien large, permet aux véhicules sortant du cœur du village de réaliser un demi-tour afin d'y retourner. Cette possibilité sera à conserver.
- L'activité du garage est omniprésente, et se traduit par de multiples traversées de la route par les véhicules en réparation et par le personnel.



L'aménagement de la voie est devenue obsolète vis à vis de sa fonction et du niveau de trafic. L'espace dévolu à la circulation peut être largement réduit. L'aménagement ne doit pas bloquer le bon fonctionnement du garage Citroën, ni la possibilité d'effectuer un demi-tour.

Diagnostic : **Giratoire d'entrée - Rue du 8 mai 1945**

Giratoire d'entrée - Rue du 8 mai 1945

- Rares sont les véhicules qui entrent et sortent de la Rue du 8 mai 1945 depuis le giratoire.
- Il a été observé des véhicules sortant de la rue et prenant l'anneau à contre-sens pour couper au plus court en direction de la Poste ou du village.
- Cette rue n'a aucune fonction structurante à l'échelle du village. Elle est utile uniquement pour desservir ses propres riverains.
- Cette rue débouche également sur la Rue Fangerac. Cette accès est suffisant pour le rôle de desserte.

Est-il utile de conserver le débouché de la Rue du 8 mai sur le giratoire ?





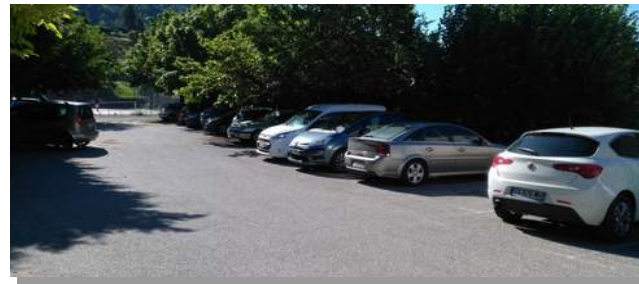
Places de stationnement utilisées modérément.



Places de stationnement utilisées modérément.



Places de stationnement utilisées très fréquemment.



Places de stationnement utilisées fréquemment.
Voitures « ventouse ».



Places de stationnement utilisées fréquemment.



AIRE PIÉTONNE

Voie affectée aux déplacements des piétons, quasi exclusivement. Les cyclistes roulent au pas. Seuls les véhicules nécessaires à la desserte interne de la zone peuvent être autorisés à circuler (à l'allure du pas). Le stationnement y est interdit. Un trottoir n'est pas une aire piétonne.



ZONE DE RENCONTRE

Voie partagée entre les piétons et les véhicules motorisés ou non. Les piétons sont prioritaires. Les véhicules motorisés sont tolérés, et ne doivent en aucun cas excéder les 20 km/h. Le stationnement n'y est autorisé que dans les emplacements signalisés. Cela n'est pas simplement une Zone 30 km/h dont la vitesse est réduite à 20 km/h ! Les aménagements doivent clairement indiquer la prépondérance des piétons et cyclistes. La réglementation française n'impose pas de critère de trafic maximal pour mettre une voie en zone de rencontre. Mais cela n'est pas le cas dans d'autres pays européens.



VOIE VERTE

La voie verte est une voie exclusivement réservée à la circulation des vélos et des piétons. Un trottoir ne peut pas être réglementé comme étant une voie verte.





AMÉNAGEMENT CYCLABLE (BANDE, PISTE)

Panneau de gauche, carré : le cycliste peut circuler au choix sur la voie cyclable ou sur la chaussée tout véhicule.

Panneau de droite, rond : le cycliste a l'obligation de rouler sur la piste cyclable. Cela implique que la piste a l'obligation d'offrir une qualité de roulage / sécurité a minima équivalente à celle de la chaussée tout véhicule.



ZONE 30

Ensemble de voies constituant une zone. Dans cette zone, la vitesse des véhicules est limitée à 30 km/h. Les entrées et sorties de cette zone sont annoncées par une signalisation et l'ensemble de la zone est aménagé de façon cohérente avec la limitation de vitesse applicable. Toutes les chaussées sont par défaut à double sens pour les cyclistes (même si à sens unique pour les véhicules motorisés).



LIMITATION À 30 KM/H

La vitesse est limitée à 30 km/h. Cette limitation permet de réduire le différentiel de vitesse voiture / vélo (les vélos roulent entre 15 km/h et 25 km/h). Cette limitation est obligatoire en amont d'un ralentisseur (dos d'âne, coussin berlinois, etc.).



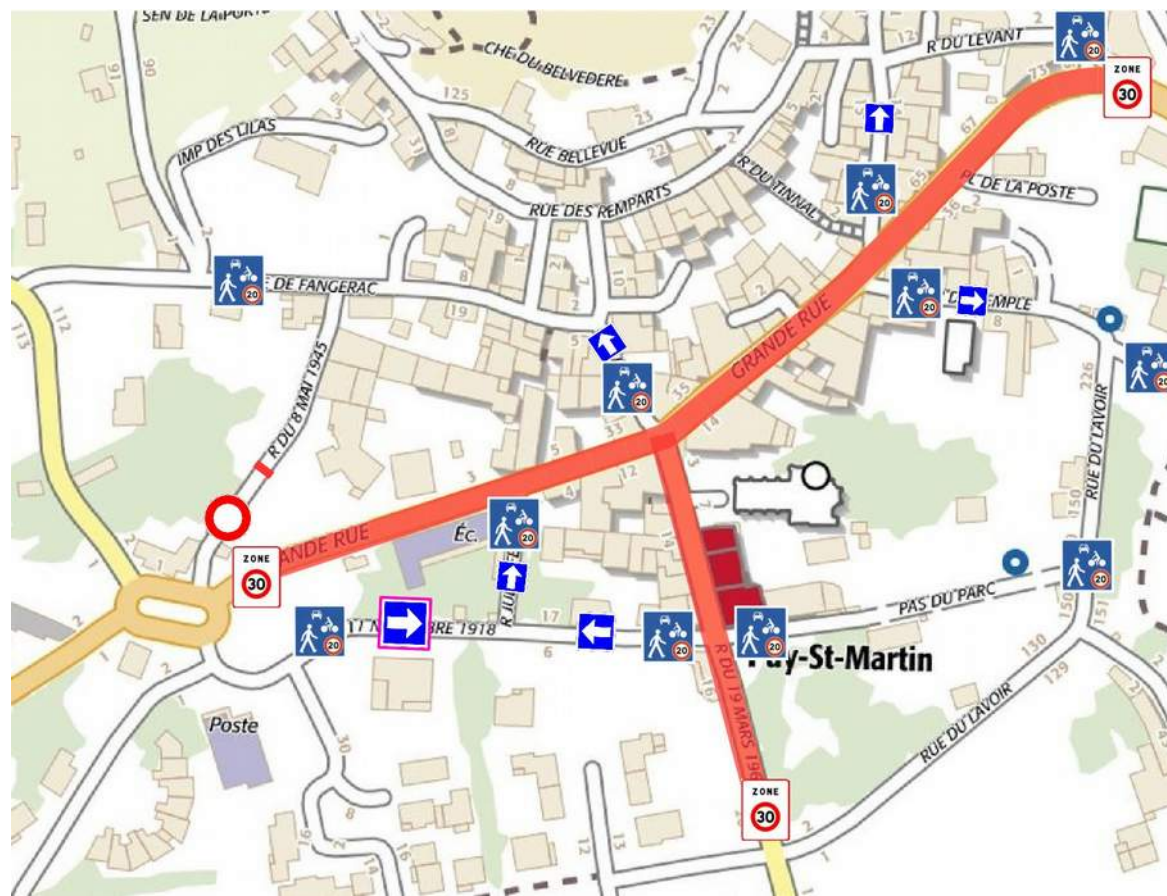
Propositions : Propositions

Vélos, piétons

- Faciliter les déplacements à vélos en permettant les doubles sens cyclables de partout, donc dans toutes les rues à sens unique pour les véhicules motorisés.
- Même si la voie est jugée de largeur insuffisante pour faire passer un vélo et une voiture côte à côte il est recommandé d'autoriser le double sens vélo. En pratique ce sera soit le vélo soit la voiture qui s'arrêtera pour laisser passer l'autre. Ce fonctionnement est correct sur le plan de la sécurité tant que la circulation reste modérée, ce qui est le cas ici.
- Cela peut automatiquement être fait en mettant l'ensemble du village à minima en « Zone 30 ». En effet, pas défaut un Sens Unique en Zone 30 est autorisé en double sens pour les vélos, sans nécessiter l'ajout d'une signalétique complémentaire (« interdit sauf cycles »).
- Privilégier les déplacements à pieds en instaurant des Zones de Rencontre (Zone 20).

Véhicules

- Les faibles débits de circulation, et la faible part du trafic de transit autorise le fonctionnement par alternat, sans risque de pénaliser outre mesure la fluidité.
- La largeur de voie circulée sera de 4,80 mètres si il y a nécessité d'entrecroisement en Zone 30. La voie sera moins large si il y a possibilité de dégagement sur le côté du véhicule à entrecroiser.
- La Grande Rue pourra être aménagée de façon similaire à la Rue du 19 mars 1962 coté église.
- La Rue du 11 novembre 1918 sera mise en sens unique comme indiqué, afin de dissuader les véhicules de l'emprunter.



Merci pour votre attention

