



Infos municipales n°3 - 2021 Spécial travaux route de Niort

Le cadre

Les travaux d'aménagement de la route de Niort sont désormais terminés, ou presque. Ils résultent d'un long processus de réflexion initié en 2018, auquel ont contribué la municipalité, des habitant(e)s, la CAN et l'agence d'urbanisme Urbanova, spécialisée en conseils d'innovation territoriale et urbaine.

Le choix des aménagements retenus s'est appuyé sur les orientations exprimées par les habitants de la commune lors d'ateliers participatifs.

Cette transformation de notre village répond à l'ambition multiple de valorisation visuelle de la commune, de sécurisation des usagers quelles que soient les modalités de déplacement et de partage de l'espace public.

L'ensemble des aménagements mis en place sont les suivants :

- la création de trottoirs et d'un cheminement protégé pour les piétons,
- la création d'espaces verts et de bandes végétales de protection (automne 2021),
- la rénovation de la chaussée avec une limitation de la vitesse sur l'ensemble de la voie à 30 km/h,
- la création d'un secteur pour l'arrêt de bus en écluse permettant de ralentir les flux et faciliter les déplacements des piétons,
- la création d'un abribus pour tout public, et le déplacement de l'abribus pour les scolaires à côté de la salle des fêtes (mai 2021),
- l'installation de chicanes à l'entrée du village avec passages vélos,
- l'installation de radars pédagogiques (route de Niort et route de Saint-Rémy),
- la création d'un chaucidou pour les cyclistes et l'installation d'un local protégé et sécurisé pour les vélos (été 2021),
- la création d'un parking de covoiturage (mai 2021),
- l'enfouissement du réseau d'éclairage public,
- l'installation de réverbères équipés de LED, pour plus d'économie et de qualité d'éclairage.

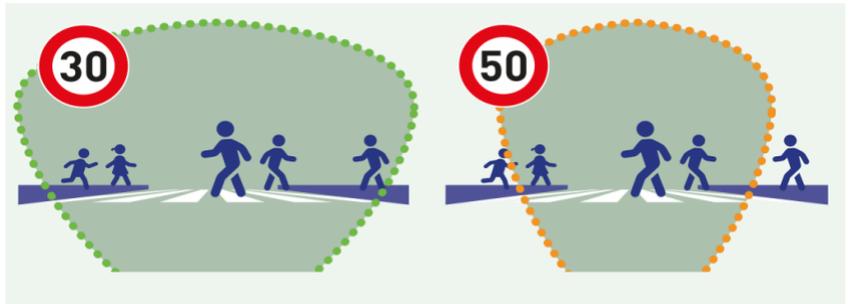


En l'absence de panneau STOP, la priorité à droite est de rigueur.
Merci pour votre vigilance.

Le choix des 30 km/h ?

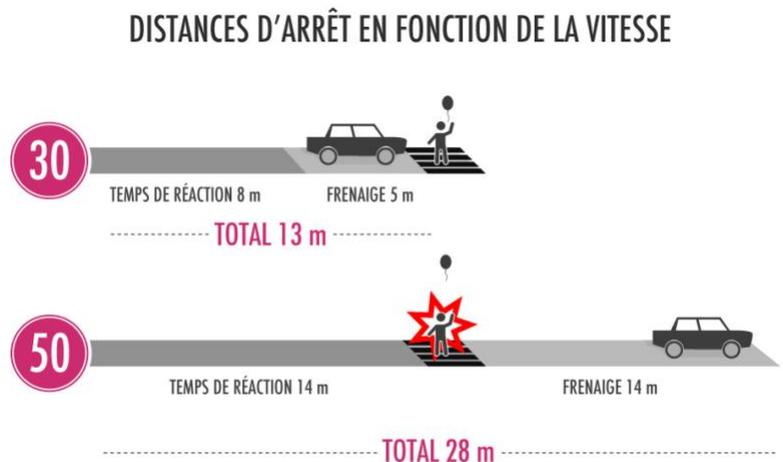
Les avantages sont nombreux.

- A 30 km/h, le champ de vision du conducteur est plus large, ce qui permet d'anticiper et d'éviter les accidents. Cela permet une meilleure reconnaissance visuelle des piétons qu'à 50 km/h.



- A 30 km/h, la distance de freinage est de 13 mètres contre 28 mètres à 50 km/h. En cas de choc, la gravité de l'accident est beaucoup plus faible à 30 km/h qu'à 50 km/h.

A 50 km/h, le risque de décès d'un piéton en cas d'impact est de 75% contre 10 % à 30 km/h.



permisapoints.fr

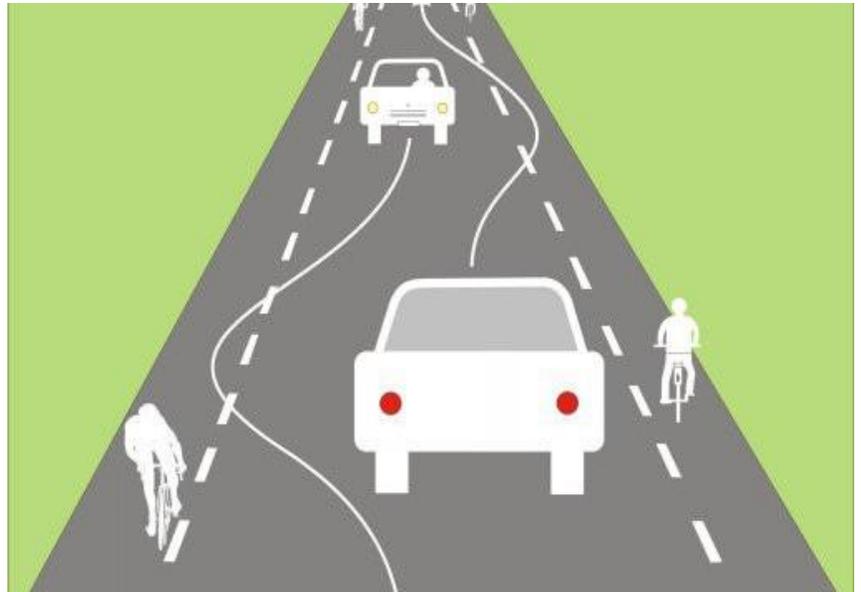
- La réduction de la vitesse donne au village une nouvelle dimension plus humaine et permet le partage apaisé de l'espace public et ainsi une plus grande sécurité pour les piétons, cyclistes, personnes âgées ou à mobilité réduite... favorisant les déplacements à pied ou à vélo, ce qui est meilleur pour la santé.
- A 30 km/h, on constate une diminution de la pollution atmosphérique liée à l'utilisation accrue des modes de déplacements alternatifs.
- La réduction de la vitesse entraîne une réduction de moitié du bruit de l'ordre de 2 à 3 décibels.

Le choix du chaucidou

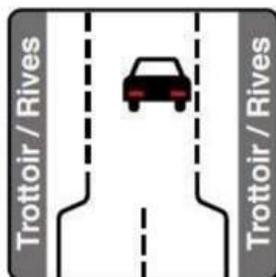
La chaussée à voie centrale banalisée, ou “chaucidou”, est une chaussée sans marquage central.

Les véhicules motorisés circulent sur une voie centrale à double sens et les cyclistes sur les accotements revêtus appelés rives.

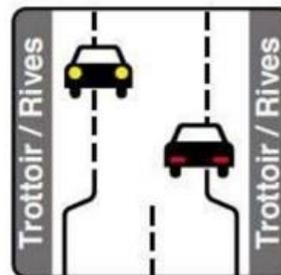
La largeur de la voie ouverte aux véhicules motorisés est insuffisante pour permettre le croisement. Ces derniers empruntent donc ponctuellement la rive (ou voies latérales) lorsqu'ils se croisent, en vérifiant auparavant l'absence de cycliste et, à défaut, en ralentissant.



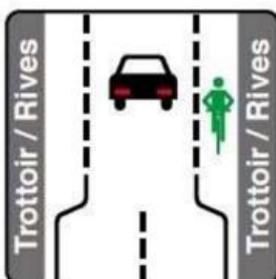
Les cas de figure à considérer :



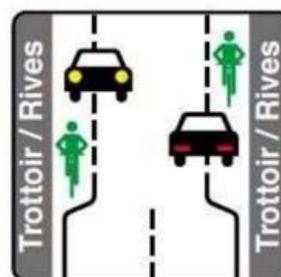
CAS 1
Le véhicule reste sur la partie centrale et n'empiète pas sur les voies latérales vélos



CAS 3
Les véhicules se croisent en empiétant sur les voies latérales



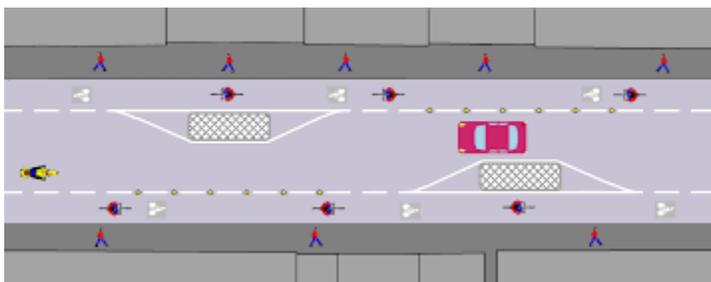
CAS 2
Le véhicule s'écarte du vélo et n'empiète pas sur les voies latérales



CAS 4
Le véhicule reste derrière les vélos en empiétant sur les voies latérales pour se croiser

Le choix des chicanes à l'entrée du village

Les chicanes sont des aménagements destinés à modérer les vitesses. Placées à l'entrée du village, les chicanes contribuent au respect des 30 km/h. Un radar pédagogique aide les conducteurs à appréhender cette nouvelle vitesse.



L'aménagement proposé permet de sécuriser également l'entrée du village pour les usagers à vélo ou à pied.

Vers la possibilité de déplacements multimodaux

Le parking de la salle des fêtes a également été aménagé pour accueillir une zone de covoiturage et des abris à vélo. Pourquoi ne pas profiter de cette double offre de service ? Pour votre déplacement, pensez à prendre votre vélo, à le ranger en sécurité dans l'abri, avant de profiter d'un covoiturage ou de prendre le bus.

Le financement des travaux

Aménagement de la route de Niort (HT)

Étude et travaux	234 000 €	Financement État	82 400 €
Éclairage public et radars pédagogiques	45 000 €	Financement Conseil Départemental, Région, CAN et Séolis	148 000 €
Total dépenses	279 000 €	Financement commune	48 600 €
		Total recettes	279 000 €

Effacement des réseaux Gérédis et Orange (HT)

Coût global des travaux	170 000 €	SIEDS	86 000 €
Total dépenses	170 000 €	Financement Commune	84 000 €
		Total recettes	170 000 €