

# MISE EN PLACE D'UN SCHÉMA DIRECTEUR DES MOBILITÉS EN FAVEUR DES MODES DOUX ET DES MOBILITÉS ACTIVES COMMUNE DE LA POSSESSION

Projet réalisé avec le soutien technique et financier de l'ADEME dans le  
cadre du programme CEE AVELO 2

## ***Mission complémentaire Approfondissement des fiches actions cyclables***

Établi par :



Mars 2024

Marché n°MM447400

| Validation   |     |            |
|--------------|-----|------------|
|              | Nom | Date       |
| Rédigé par   | ABA | 22/03/2024 |
| Vérifié par  | NPT | 26/03/2024 |
| Approuvé par | NPT | 26/03/2024 |

TABLEAU DES ÉVOLUTIONS :

Le tableau suivant est utilisé pour indiquer les évolutions successives du document. Pour des raisons pratiques les indices sont par ordre chronologique et le dernier indice est sur la première ligne du tableau de la page de garde.

| Tableau de suivi des évolutions |            |           |              |             |                                                  |
|---------------------------------|------------|-----------|--------------|-------------|--------------------------------------------------|
| Indice                          | Date       | Rédacteur | Vérificateur | Approbateur | Nature des évolutions<br>(Référence du document) |
| A                               | 22/02/2024 | ABA       | NPT          | NPT         | Premier envoi                                    |
| B                               | 22/03/2024 | ABA       | NPT          | NPT         | Compléments<br>suite échange clients             |
|                                 |            |           |              |             |                                                  |
|                                 |            |           |              |             |                                                  |
|                                 |            |           |              |             |                                                  |

## **SOMMAIRE**

|                                                                            |           |
|----------------------------------------------------------------------------|-----------|
| <b>1- Fiches itinéraires vélos détaillées .....</b>                        | <b>4</b>  |
| Itinéraire 1 : Avenue de la Palestine .....                                | 4         |
| Itinéraire 2 : Rue Pablo Néruda / Rue Benoite Poularde .....               | 6         |
| Itinéraire 3 : Rue Karl Marx / Jean Albany .....                           | 8         |
| Itinéraire 4 : Rue Patrice Lumumba – Rue Antanafotsy .....                 | 10        |
| Itinéraire 5 : Rue Sarda Garriga – Leconte de Lisle .....                  | 12        |
| Itinéraire 6 : Voie verte – sentier littoral Ouest .....                   | 14        |
| Itinéraire 7 : Voie verte – Ravine Balthazar et Ravine à Marquet .....     | 16        |
| Itinéraire 8 : Rue Camp Magloire – Rue des cités unies .....               | 18        |
| Itinéraire 9 : Rue Auguste Lacaussade .....                                | 21        |
| Itinéraire 10 : Chemin des Lataniers – Rosa Parks – Bœuf Mort .....        | 23        |
| Itinéraire 11 : Rue Moulin Joli – Chemin de la Liberté .....               | 25        |
| Itinéraire 12 : Liaison entre chemin Bœuf Mort et Parc Saint-Laurent ..... | 27        |
| <b>2- Zone 30 et double sens cyclable .....</b>                            | <b>29</b> |
| <b>3- Synthèse cartographique des aménagements cyclables .....</b>         | <b>30</b> |

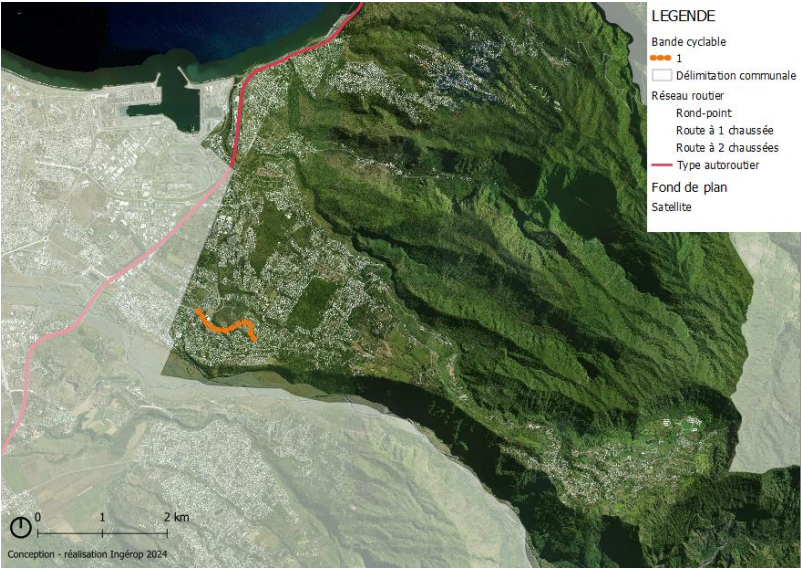
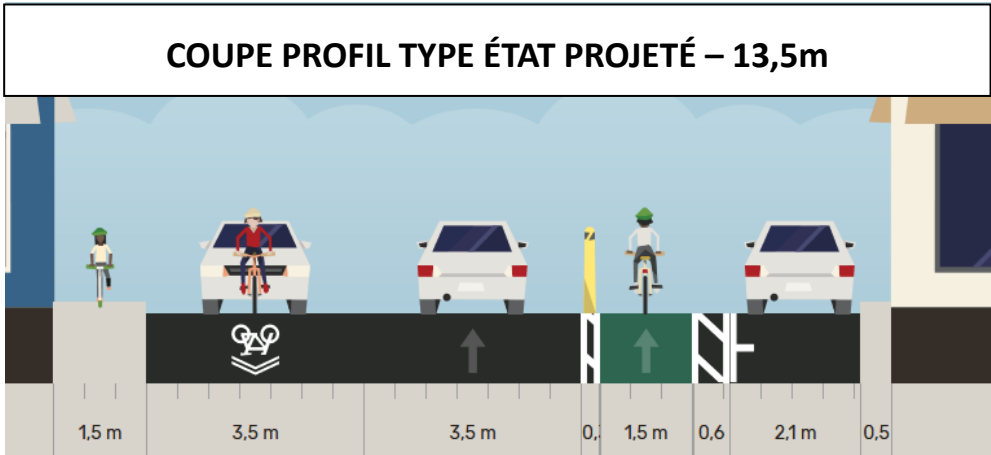
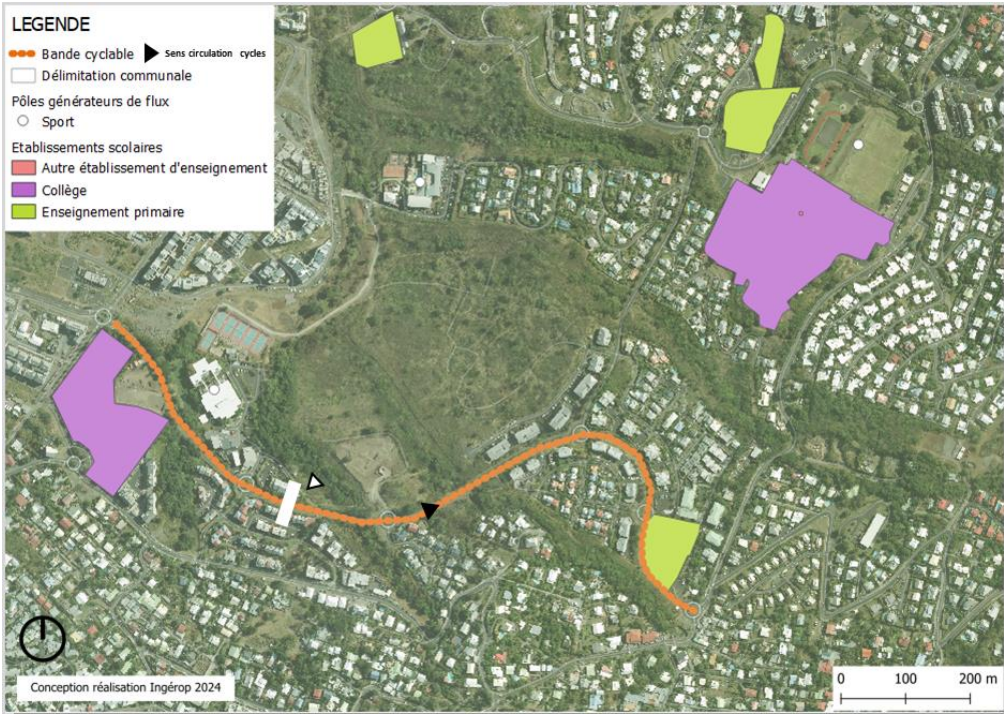
# 1- Fiches itinéraires vélos détaillées

## ITINÉRAIRE 1 : AVENUE DE LA PALESTINE

### Rappel des principales caractéristiques de l’itinéraire

|                           |                                            |
|---------------------------|--------------------------------------------|
| Commune                   | La Possession                              |
| Linéaire                  | 1,2 km                                     |
| Nom voirie                | Avenue de la Palestine                     |
| Public cible              | Élèves/collégiens, loisirs, actifs         |
| Pôles générateurs de flux | Complexe sportif, établissements scolaires |

### Les principaux partis pris d’aménagements de l’itinéraire



L’avenue de la Palestine, parallèle à la départementale D1 et liaisonnée à la N1E, dessert le quartier de Moulin Joli et notamment des établissements scolaires, des commerces et un complexe sportif.

Actuellement à double sens de circulation avec un sens de circulation apaisée (mixte vélo zone 30), l’enjeu est de permettre une circulation plus confortable pour le cycliste dans le sens montant par l’ajout d’une bande cyclable.

Pour éviter le risque d’emportiage avec un véhicule stationné, une séparation d’au moins 50cm est projetée entre la file de stationnement et la bande cyclable.

De plus, en vue de sécuriser les cyclistes (scolaires notamment) sur la bande cyclable, des séparateurs physiques ponctuelles pourront être envisagés (plot, séparateur caoutchouc...).

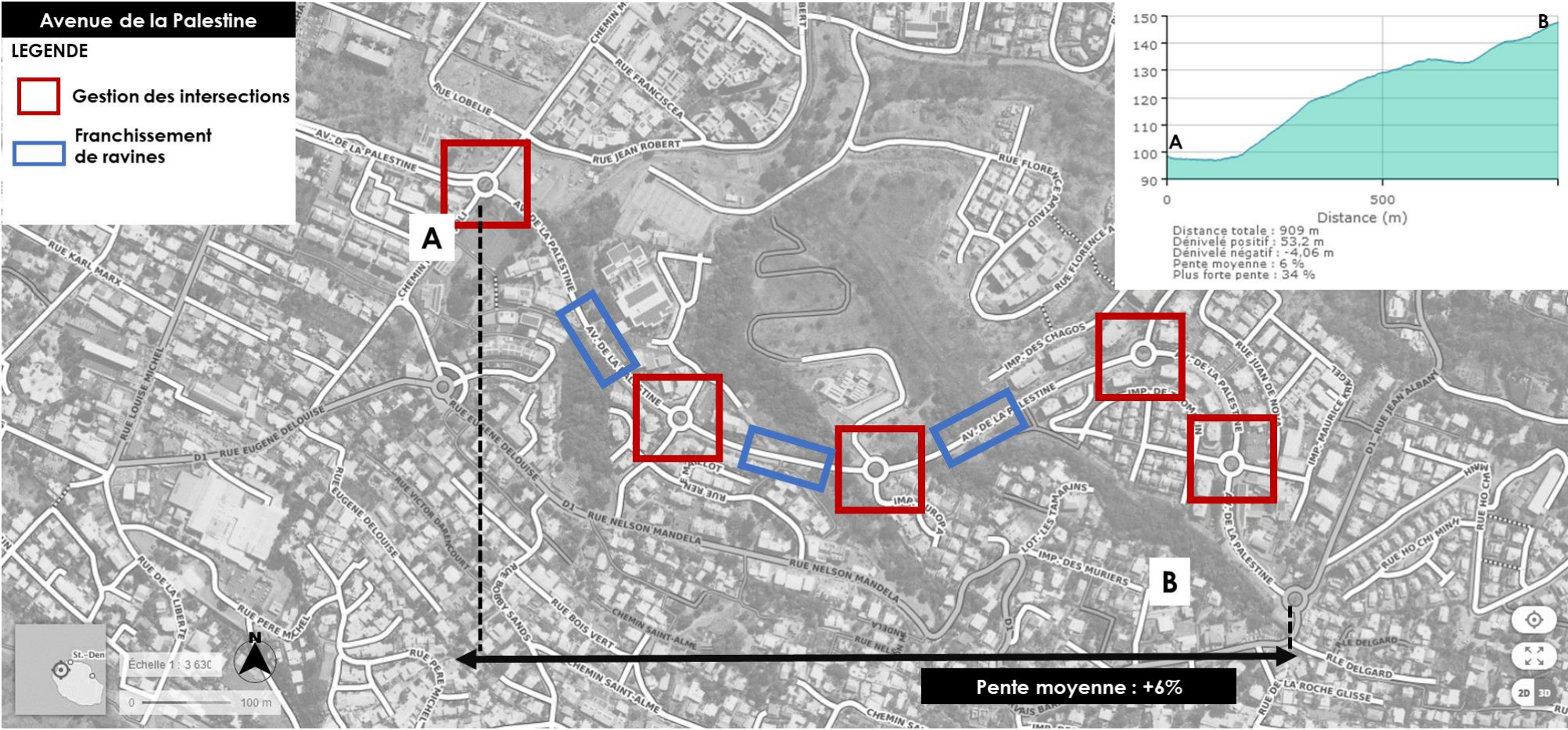
**Le profil en largeur est ainsi optimisé pour l’ajout de places de stationnement et l’insertion d’une bande cyclable.**

Détail des coûts d'aménagement

| Type                             | Coût d'aménagement sur chaussée : marquage au sol + VRD | Franchissement d'intersection | Séparateurs de chaussée / Bordures | Signalisation verticale (A21) | Total     | Coût total / ml |
|----------------------------------|---------------------------------------------------------|-------------------------------|------------------------------------|-------------------------------|-----------|-----------------|
| Bande cyclable unidirectionnelle | 349 200 €                                               | 5 000 €                       | 24 000 €                           | 2 000 €                       | 380 200 € | 316 €           |

Contraintes techniques de l'itinéraire

Avec une pente moyenne de 6%, l'itinéraire reste globalement faisable techniquement. On recense **5 franchissements** de carrefour dont le rayon de giration est inférieur à 22m. Or, pour les giratoires de petite dimension (rayon extérieur <22m) il est conseillé un marquage pour les vélos dans l'anneau afin de limiter les conflits. On recense également 3 franchissements de ravines, mais qui ne nécessitent pas de dossiers environnementaux (marquage au sol sur chaussée aucun impact sur les ouvrages).



A priori, aucune dureté foncière n'est apparente et aucun besoin d'acquisition foncière n'a été identifié.

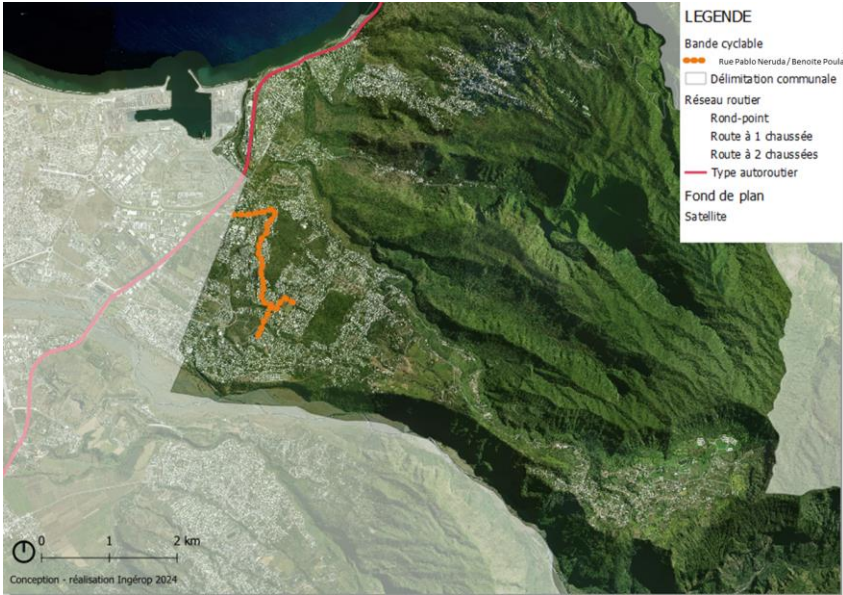
Planning de réalisation

| Planning prévisionnel                  | Délais     | tri 1 | tri 2 | tri 3 | tri 4 | tri 5 | tri 6 | tri 7 | tri 8 | tri 9 | tri 10 |
|----------------------------------------|------------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|--------|
| Etudes préliminaires                   | 3 mois     |       |       |       |       |       |       |       |       |       |        |
| Consultation MOE                       | 3 à 6 mois |       |       |       |       |       |       |       |       |       |        |
| Etudes (AVP, PRO)                      | 6 mois     |       |       |       |       |       |       |       |       |       |        |
| Passation des marchés de travaux       | 3 à 6 mois |       |       |       |       |       |       |       |       |       |        |
| Travaux                                | 3 à 6 mois |       |       |       |       |       |       |       |       |       |        |
| Réception des travaux, mise en service | 1 mois     |       |       |       |       |       |       |       |       |       |        |

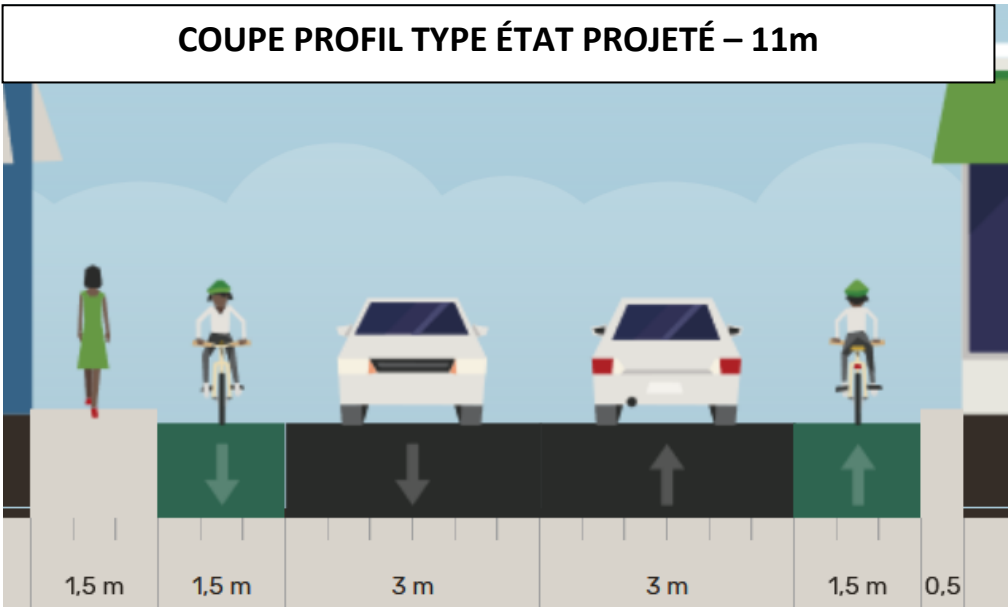
### Itinéraire 2 : Rue Pablo Néruda / Rue Benoite Poularde

#### Rappel des principales caractéristiques de l’itinéraire

|                           |                                                            |
|---------------------------|------------------------------------------------------------|
| Communes                  | La Possession                                              |
| Linéaire                  | 3,7 km                                                     |
| Nom voirie                | Rue Pablo Neruda/Rue Benoite Poularde                      |
| Public cible              | Élèves/collégiens, loisirs, actifs                         |
| Pôles générateurs de flux | Établissements scolaires, équipements culturels et loisirs |



#### Les principaux partis pris d'aménagements de l’itinéraire



La rue Pablo Neruda et rue Benoite Poularde sont des axes de circulation qui desservent des pôles générateurs de flux tels que des établissements scolaires ou des équipements culturels et de loisirs.

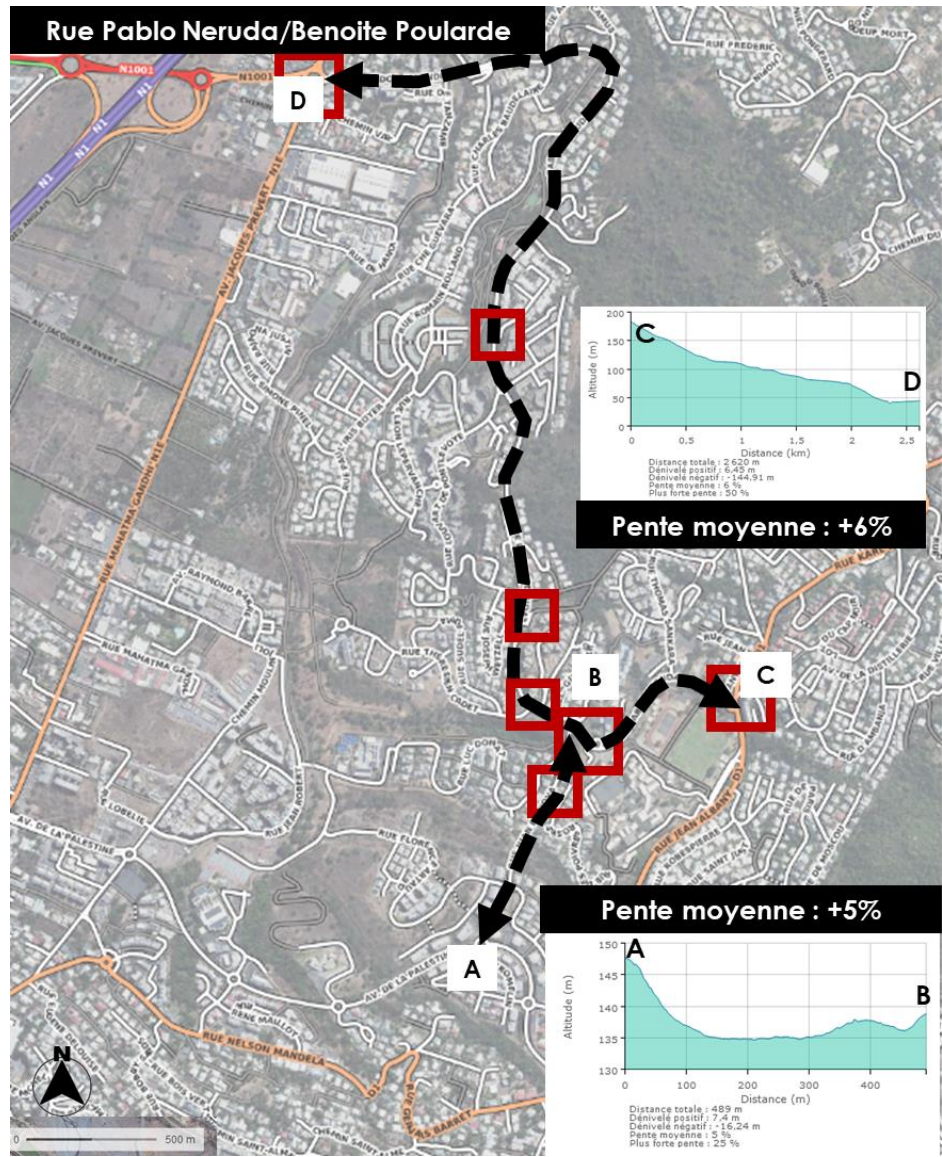
La pente est en moyenne de 5 à 6% sur l’itinéraire avec des montées parfois plus importantes. Cet itinéraire peut s’adresser à un cycliste confirmé ou de tous les jours.

**Le schéma directeur préconise la réalisation de deux bandes cyclables de part et d’autre de la chaussée.**

Détail des coûts d'aménagement

| Type                            | Coût d'aménagement sur chaussée | Franchissement d'intersection | Séparateurs de chaussée / Bordures | Signalisation verticale (A21) | Total     | Coût total / ml |
|---------------------------------|---------------------------------|-------------------------------|------------------------------------|-------------------------------|-----------|-----------------|
| Bande cyclable bidirectionnelle | 39 238 €                        | 15 000 €                      | 74 740 €                           | 1 000 €                       | 129 980 € | 358 €           |

Contraintes techniques de l'itinéraire



Aucun point dur n'a été identifié sur l'itinéraire, à l'exception de franchissements de ravines sur des ouvrages d'art existants : des réductions du profil de voirie peuvent impacter ponctuellement la largeur de la bande cyclable.

La pente reste moyenne à forte de l'ordre de 5 à 6%.

De nombreux franchissements (carrefours) sont présents sur le tronçon, ce qui nécessitera une attention particulière pour la priorité donnée aux cyclistes. A noter que le rayon de giration étant inférieur à 22m, seul un marquage au sol pour les vélos dans l'anneau est attendu, en vue de limiter les conflits avec les autres véhicules.

Sur le schéma ci-contre, seuls les carrefours les plus importants sont représentés.

Planning de réalisation

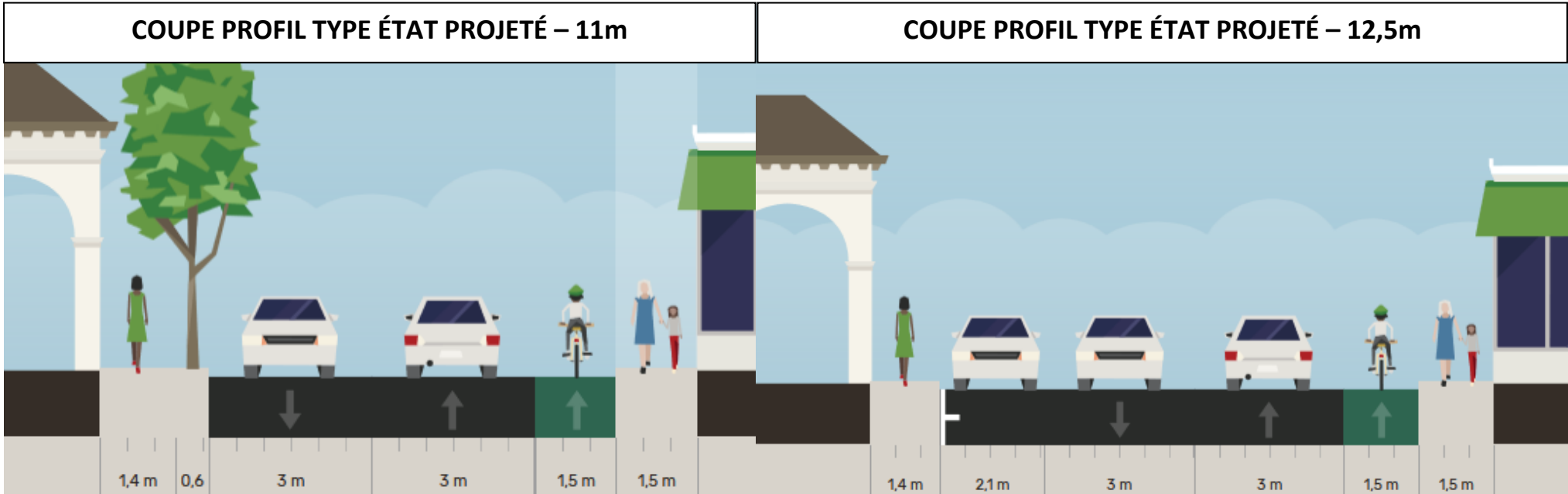
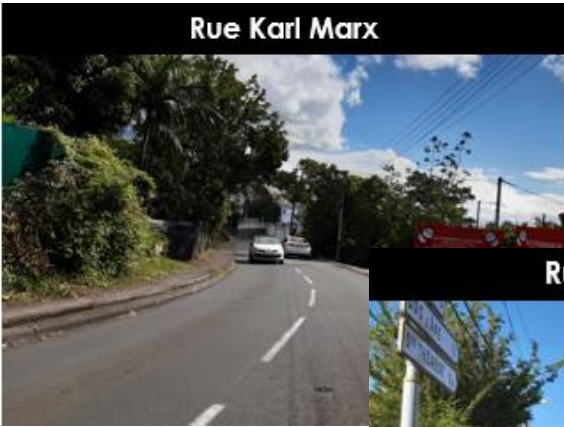
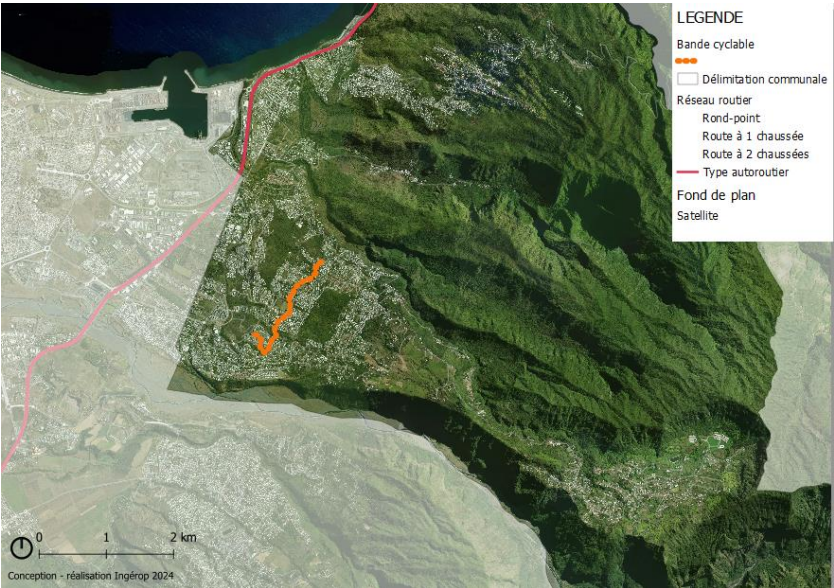
| Planning prévisionnel                  | Délais     | tri 1 | tri 2 | tri 3 | tri 4 | tri 5 | tri 6 | tri 7 | tri 8 | tri 9 | tri 10 |
|----------------------------------------|------------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|--------|
| Etudes préliminaires                   | 3 mois     |       |       |       |       |       |       |       |       |       |        |
| Consultation MOE                       | 3 à 6 mois |       |       |       |       |       |       |       |       |       |        |
| Etudes (AVP, PRO)                      | 6 mois     |       |       |       |       |       |       |       |       |       |        |
| Passation des marchés de travaux       | 3 à 6 mois |       |       |       |       |       |       |       |       |       |        |
| Travaux                                | 3 à 6 mois |       |       |       |       |       |       |       |       |       |        |
| Réception des travaux, mise en service | 1 mois     |       |       |       |       |       |       |       |       |       |        |

Itinéraire 3 : Rue Karl Marx / Jean Albany

Rappel des principales caractéristiques de l'itinéraire

|                           |                                                            |
|---------------------------|------------------------------------------------------------|
| Communes                  | La Possession                                              |
| Linéaire                  | 2,2 km                                                     |
| Nom voirie                | Rue Karl Marx et Jean Albany                               |
| Public cible              | Élèves/collégiens, loisirs, actifs                         |
| Pôles générateurs de flux | Établissements scolaires, équipements culturels et loisirs |

Les principaux partis pris d'aménagements de l'itinéraire

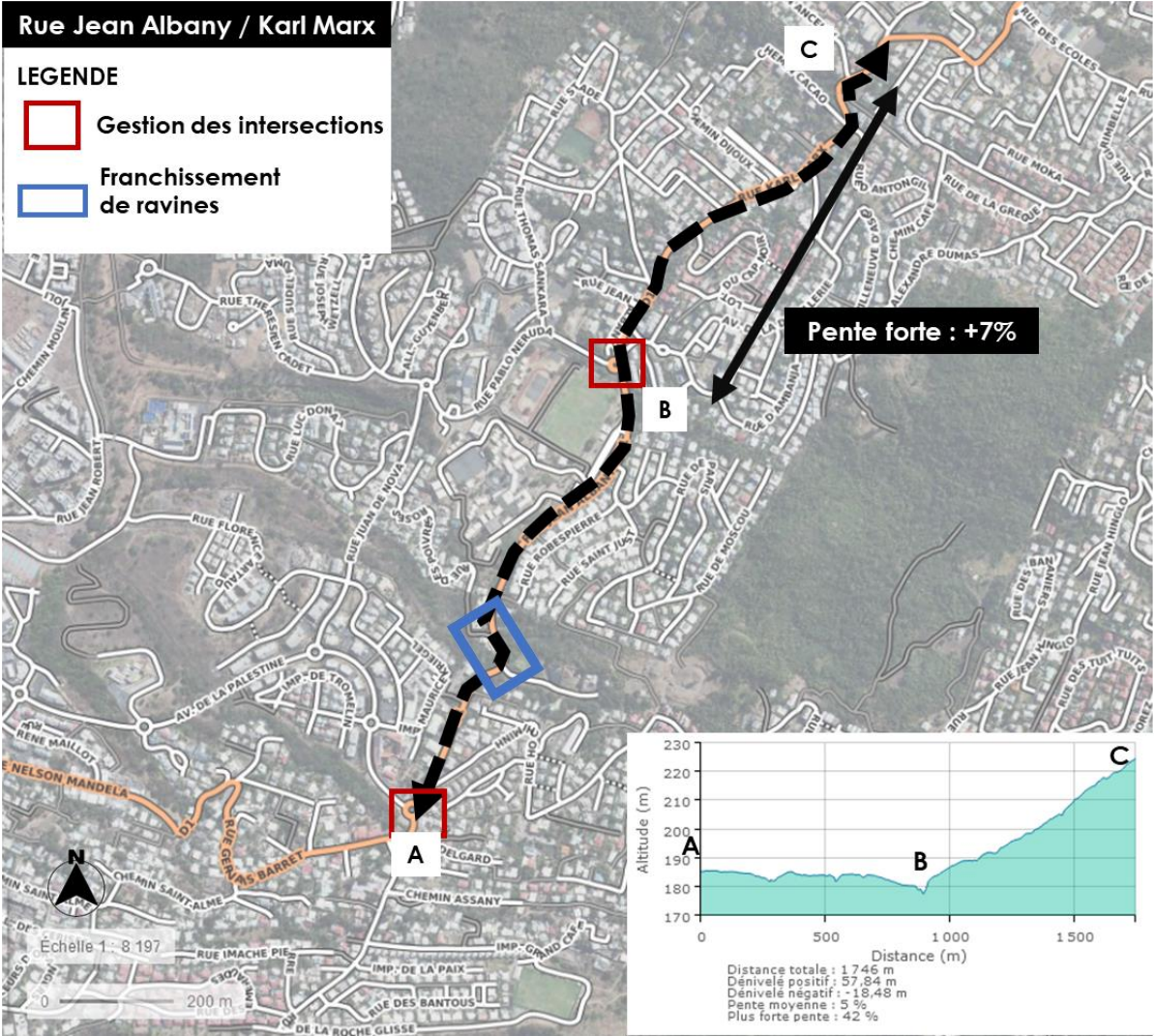


Route départementale fréquentée, le schéma directeur préconise l'aménagement d'une bande cyclable sens montant sur l'ensemble du linéaire, avec la réalisation de places de stationnements lorsque le gabarit de voirie s'élargit.

Détail des coûts d'aménagement

| Type           | Coût d'aménagement sur chaussée | Franchissement d'intersection | Séparateurs de chaussée / Bordures | Signalisation verticale (A21) | Total    | Coût total / ml |
|----------------|---------------------------------|-------------------------------|------------------------------------|-------------------------------|----------|-----------------|
| Bande cyclable | 22 575 €                        | 12 000 €                      | 43 000 €                           | 1 000 €                       | 78 580 € | 36€             |

Contraintes techniques de l'itinéraire



Aucun point dur n'a été identifié sur l'itinéraire, à l'exception d'un franchissement de ravine sur un ouvrage d'art existant, mais à priori pas d'impact environnemental notable.

La pente est abrupte entre le point B et C (repéré sur la carte) - une pente forte de +7% - , ce qui contraint l'usage de ce tronçon à des cyclistes sportifs ou équipés de VAE.

Sur la première partie de l'itinéraire, entre le point A et B la pente est plus douce, ce qui favorise la pratique cyclable à tous types d'utilisateurs.

Quelques intersections (carrefours dont le rayon de giration est inférieur à 22m) sont présentes sur le tronçon, ce qui nécessitera un marquage au sol.

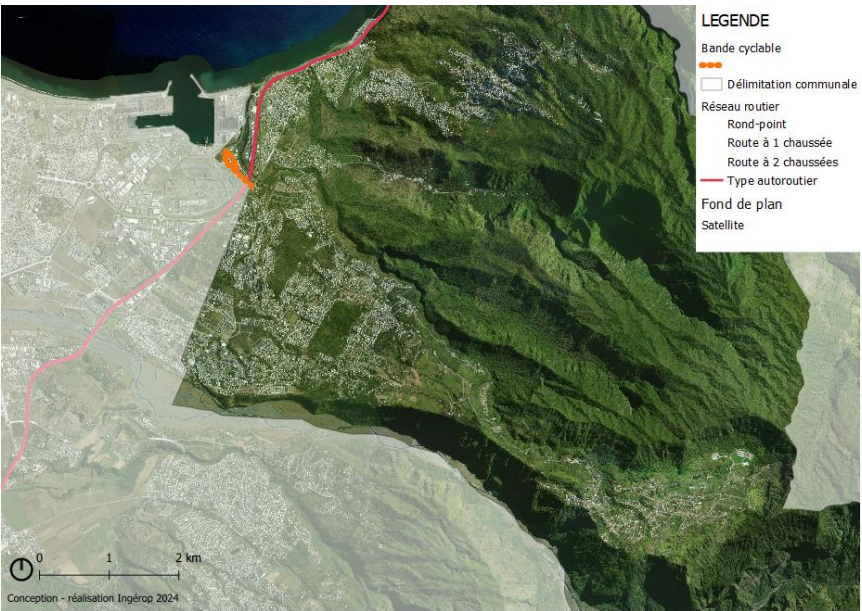
Planning de réalisation

| Planning prévisionnel                  | Délais     | tri 1 | tri 2 | tri 3 | tri 4 | tri 5 | tri 6 | tri 7 | tri 8 | tri 9 | tri 10 |
|----------------------------------------|------------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|--------|
| Etudes préliminaires                   | 3 mois     |       |       |       |       |       |       |       |       |       |        |
| Consultation MOE                       | 3 à 6 mois |       |       |       |       |       |       |       |       |       |        |
| Etudes (AVP, PRO)                      | 6 mois     |       |       |       |       |       |       |       |       |       |        |
| Passation des marchés de travaux       | 3 à 6 mois |       |       |       |       |       |       |       |       |       |        |
| Travaux                                | 3 à 6 mois |       |       |       |       |       |       |       |       |       |        |
| Réception des travaux, mise en service | 1 mois     |       |       |       |       |       |       |       |       |       |        |

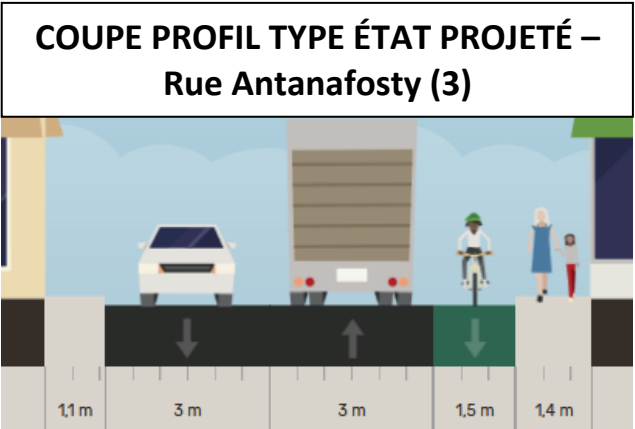
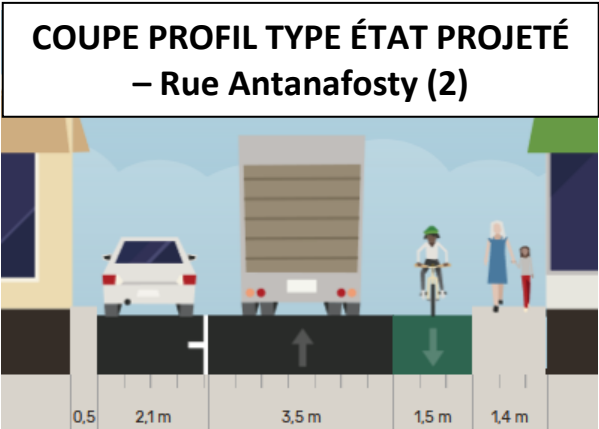
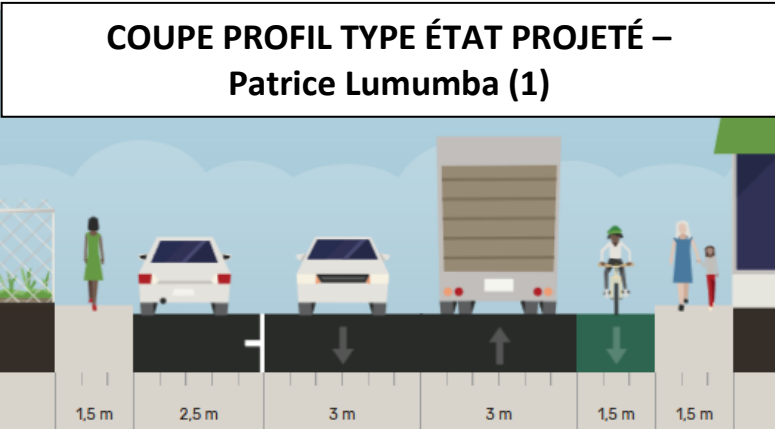
Itinéraire 4 : Rue Patrice Lumumba – Rue Antanafotsy

Rappel des principales caractéristiques de l'itinéraire

|                           |                                   |
|---------------------------|-----------------------------------|
| Communes                  | La Possession                     |
| Linéaire                  | 1,3 km                            |
| Nom voirie                | Rue Patrice Lumumba - Antanafotsy |
| Public cible              | Actifs, habitants de proximité    |
| Pôles générateurs de flux | Zone d'activités Ravine à Marquet |



Les principaux partis pris d'aménagements de l'itinéraire



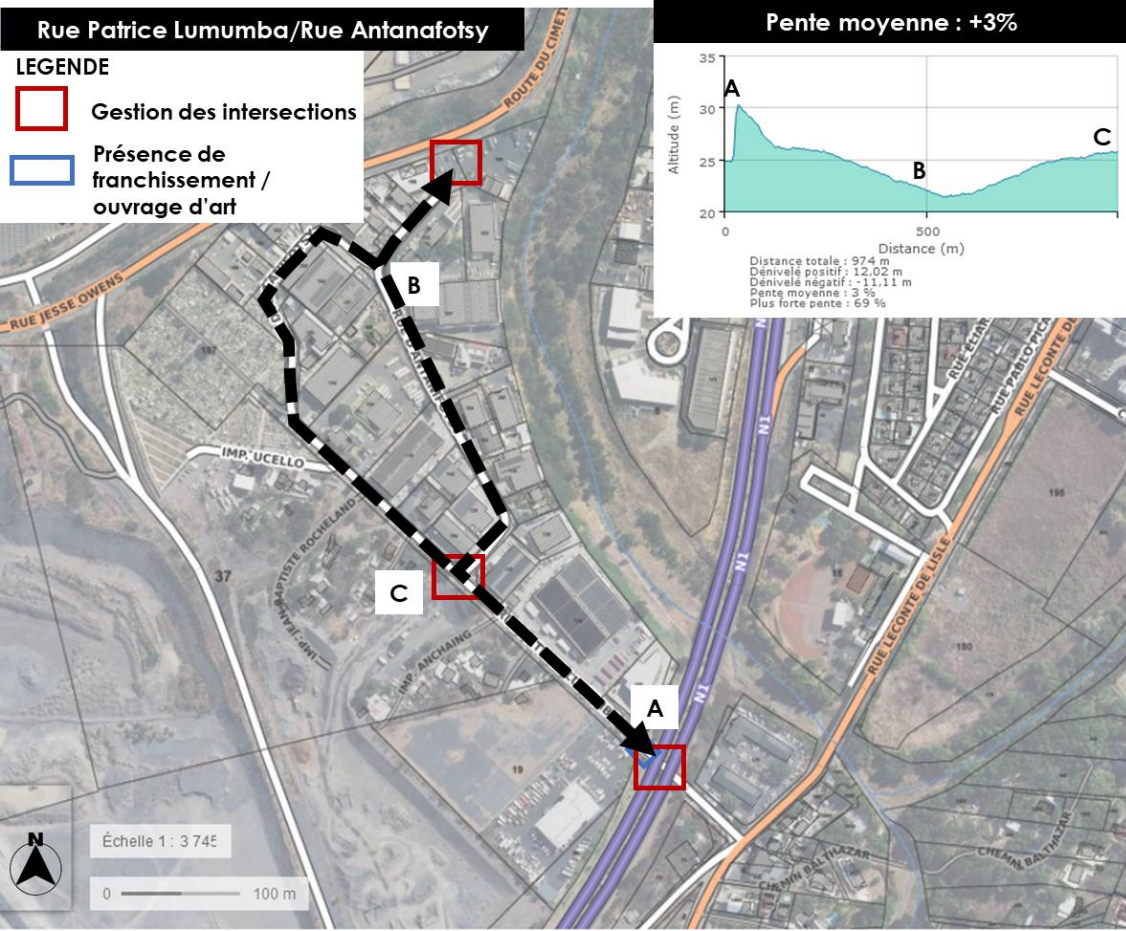
La zone d'activité Ravine à Marquet concentre principalement des flux de poids lourds et de véhicules, avec un stationnement véhicules prégnant sur la zone. Dans une continuité de développement des modes actifs, il est envisagé la réalisation d'une bande cyclable unidirectionnelle sur le secteur avec un **double sens cyclable sur le linéaire 2**. Sur les tronçons 1 et 3, les **deux sens de circulation véhicules sont conservés**, et sur le linéaire 2, un **seul sens véhicule (VL)** permettant de créer une boucle de circulation.

Une **rangée de stationnement délimitée et marquée au sol** est préconisée sur la rue Patrice Lumumba, car aujourd'hui de nombreux véhicules stationnent sur les trottoirs.

Détail des coûts d'aménagement

| Type           | Coût d'aménagement sur chaussée | Franchissement d'intersection | Séparateurs de chaussée / Bordures | Signalisation verticale (A21) | Total    | Coût total / ml |
|----------------|---------------------------------|-------------------------------|------------------------------------|-------------------------------|----------|-----------------|
| Bande cyclable | 13 150 €                        | 5 500 €                       | 25 000 €                           | 2 000 €                       | 45 650 € | 38 €            |

Contraintes techniques de l'itinéraire



L'intersection avec la N1 est un point dur, notamment pour s'assurer de la continuité cyclable et de la priorité donnée aux cycliste.

La pente est douce de l'ordre de 3%, ce qui propice au développement des modes actifs.

Planning de réalisation

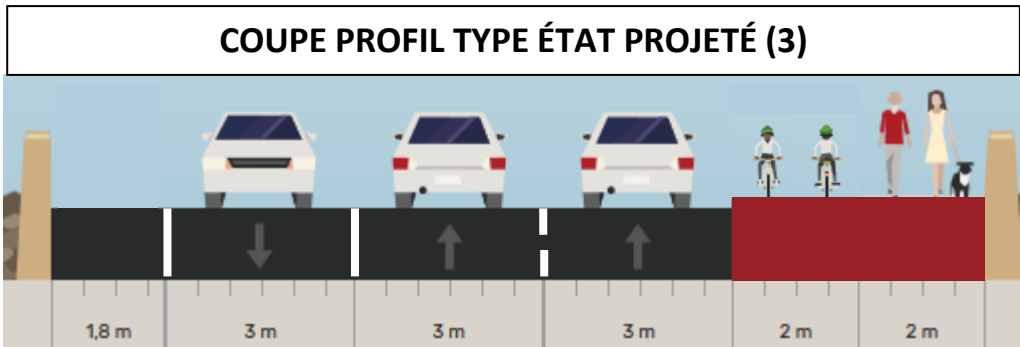
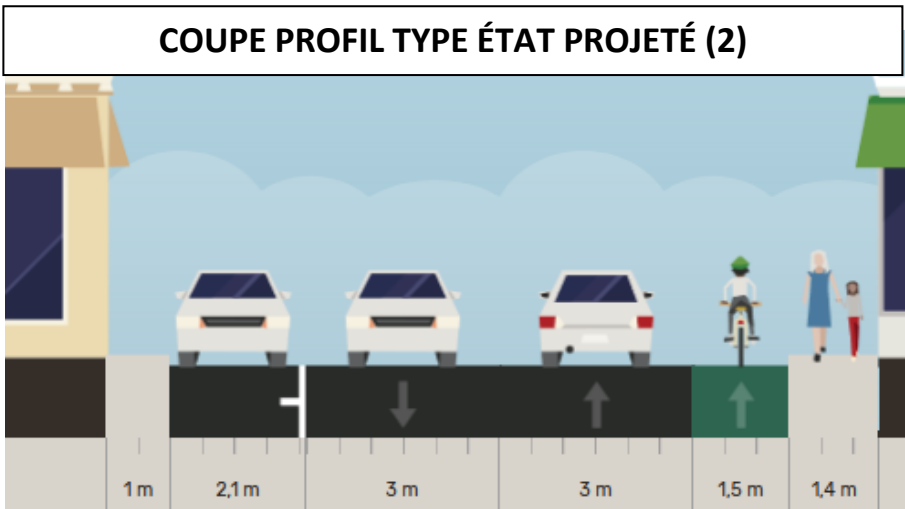
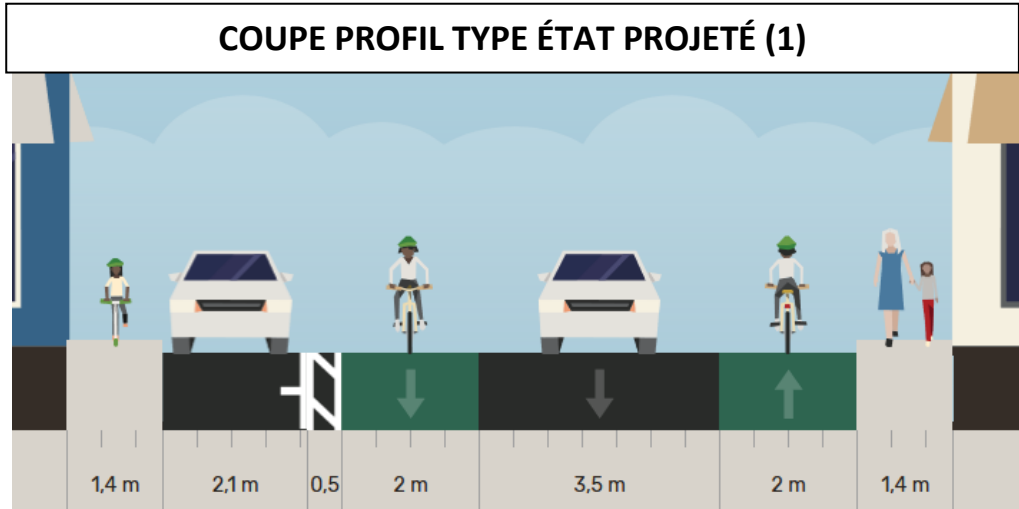
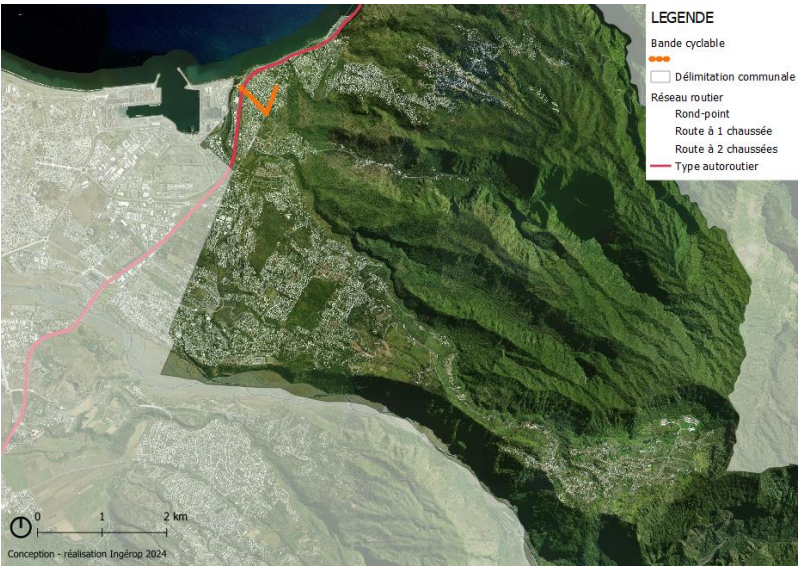
| Planning prévisionnel                  | Délais     | tri 1 | tri 2 | tri 3 | tri 4 | tri 5 | tri 6 | tri 7 | tri 8 | tri 9 | tri 10 |
|----------------------------------------|------------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|--------|
| Etudes préliminaires                   | 3 mois     |       |       |       |       |       |       |       |       |       |        |
| Consultation MOE                       | 3 à 6 mois |       |       |       |       |       |       |       |       |       |        |
| Etudes (AVP, PRO)                      | 6 mois     |       |       |       |       |       |       |       |       |       |        |
| Passation des marchés de travaux       | 3 à 6 mois |       |       |       |       |       |       |       |       |       |        |
| Travaux                                | 3 à 6 mois |       |       |       |       |       |       |       |       |       |        |
| Réception des travaux, mise en service | 1 mois     |       |       |       |       |       |       |       |       |       |        |

Itinéraire 5 : Rue Sarda Garriga – Leconte de Lisle

Rappel des principales caractéristiques de l'itinéraire

|                           |                                      |
|---------------------------|--------------------------------------|
| Communes                  | La Possession                        |
| Linéaire                  | 1 km                                 |
| Nom voirie                | Rue Sarda Garriga / Leconte de Lisle |
| Public cible              | Collège, école primaire, actifs      |
| Pôles générateurs de flux | Commerces, établissements scolaires  |

Les principaux partis pris d'aménagements de l'itinéraire



Sur le tronçon 1 (cf. carte) il est envisagé la réalisation d'une bande cyclable bidirectionnelle sur les tronçons Sarda Garriga et Leconte de Lisle, en lien avec le projet de Voie Directe Nord. Pour éviter le risque d'emportierage avec un véhicule stationné, une séparation d'au moins 50cm est projetée entre la file de stationnement et la bande cyclable.

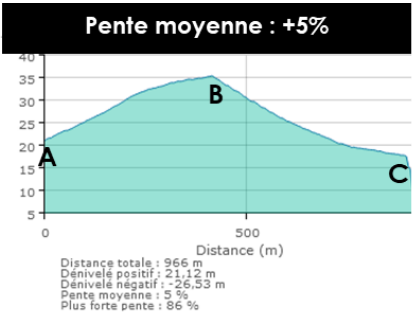
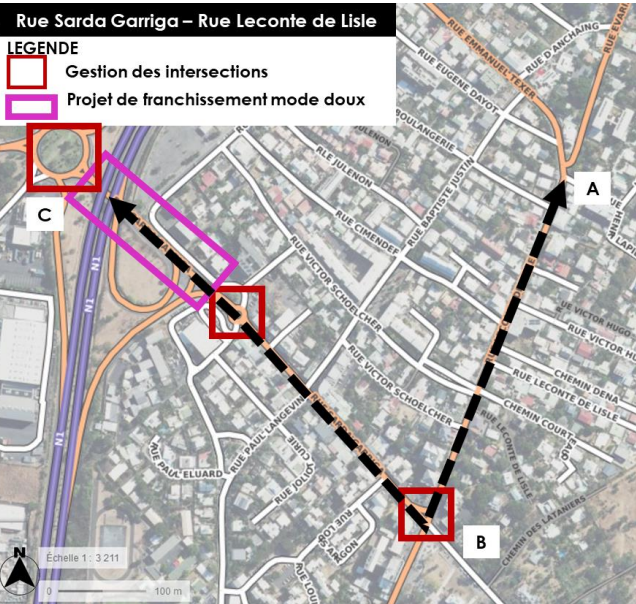
Sur le tronçon 2 (cf. carte), il est envisagé l'insertion d'une bande cyclable uniquement (sens de circulation cf. carte). Un marquage au sol de la bande cyclable est déjà ponctuellement présent sur la rue Sarda Garriga, il s'agira alors de veiller à son uniformisation et sa conformité par rapport aux recommandations du CEREMA.

Sur le tronçon 3 (cf. carte), La Région envisage un projet de franchissement mode doux dans le cadre de l'aménagement de l'échangeur. Cet aménagement est matérialisé mais non chiffré car projet non communal.

Détail des coûts d'aménagement (hors voie verte)

| Type           | Coût d'aménagement sur chaussée | Franchissement d'intersection | Séparateurs de chaussée / Bordures | Signalisation verticale (A21) | Total    | Coût total / ml |
|----------------|---------------------------------|-------------------------------|------------------------------------|-------------------------------|----------|-----------------|
| Bande cyclable | 11 550 €                        | 4 000 €                       | 20 000 €                           | 1 000 €                       | 35 500 € | 35 €            |

Contraintes techniques de l'itinéraire



L'axe présente une pente moyenne de 5%.

Sur les trois intersections identifiées (sur la carte) seule l'intersection littorale constitue un point dur en raison de la géométrie du giratoire (rayon de giration supérieur à 22m). Une réflexion spécifique sur la traversée cyclable le long de ce giratoire et en connexion avec le projet de franchissement mode doux sera à mener dans le cadre des études AVP.

Il n'y a à priori pas de contraintes environnementales.

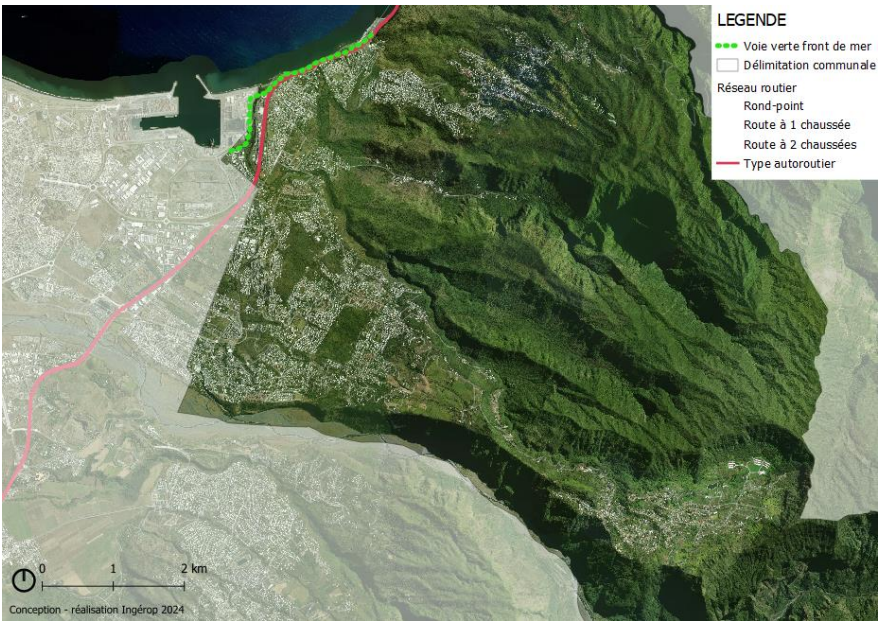
Planning de réalisation

| Planning prévisionnel                  | Délais     | tri 1 | tri 2 | tri 3 | tri 4 | tri 5 | tri 6 | tri 7 | tri 8 | tri 9 | tri 10 |
|----------------------------------------|------------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|--------|
| Etudes préliminaires                   | 3 mois     |       |       |       |       |       |       |       |       |       |        |
| Consultation MOE                       | 3 à 6 mois |       |       |       |       |       |       |       |       |       |        |
| Etudes (AVP, PRO)                      | 6 mois     |       |       |       |       |       |       |       |       |       |        |
| Passation des marchés de travaux       | 3 à 6 mois |       |       |       |       |       |       |       |       |       |        |
| Travaux                                | 3 à 6 mois |       |       |       |       |       |       |       |       |       |        |
| Réception des travaux, mise en service | 1 mois     |       |       |       |       |       |       |       |       |       |        |

Itinéraire 6 : Voie verte – sentier littoral Ouest

Rappel des principales caractéristiques de l'itinéraire

|                           |                                     |
|---------------------------|-------------------------------------|
| Communes                  | La Possession                       |
| Linéaire                  | 3 km                                |
| Nom voirie                | Voie verte – Sentier littoral Ouest |
| Public cible              | Loisirs, tourisme                   |
| Pôles générateurs de flux | /                                   |



Les principaux partis pris d'aménagements de l'itinéraire



Exemple de voie verte – Département de la Drôme (source : dossier de presse vélo, 2018)



Il est envisagé la réalisation d'une voie verte le long du sentier littoral.

Détail des coûts d'aménagement

| Type                               | Coût d'aménagement | Franchissement d'intersection | Séparateurs de chaussée / Bordures | Signalisation verticale (C115) | Total     | Coût total / ml |
|------------------------------------|--------------------|-------------------------------|------------------------------------|--------------------------------|-----------|-----------------|
| Voie Verte – Secteur La Possession | 570 000 €          | 1 000 €                       | 38 000 €                           | 1 000 €                        | 610 000 € | 321 €           |

Contraintes techniques de l'itinéraire

A priori pas d’étude environnementale à mener car l’aménagement sera réalisé sur une voie existante. Il n’y a également pas de dureté foncière identifiée ni d’intersections. Il n’y a donc pas de contrainte particulière pour cet itinéraire.

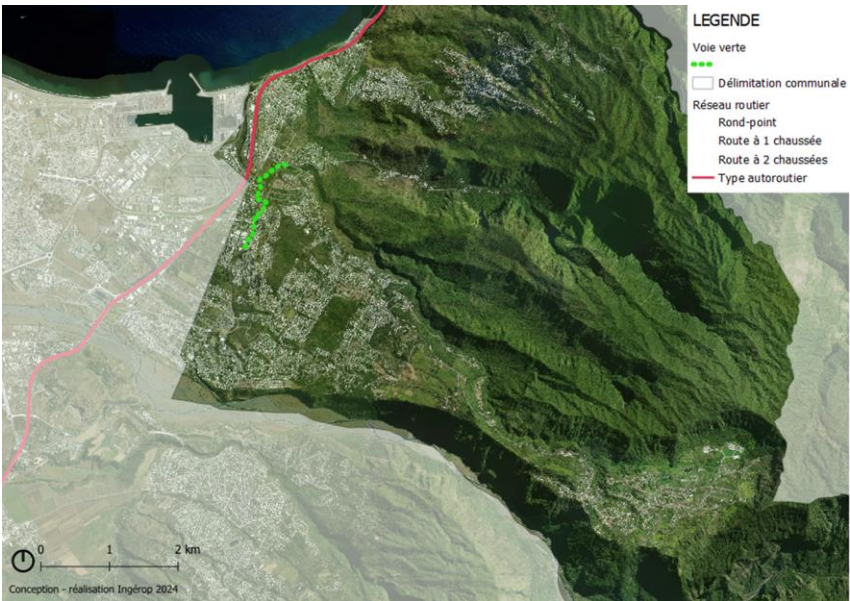
Planning de réalisation

| Planning prévisionnel                  | Délais     | tri 1 | tri 2 | tri 3 | tri 4 | tri 5 | tri 6 | tri 7 | tri 8 | tri 9 | tri 10 |
|----------------------------------------|------------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|--------|
| Etudes préliminaires                   | 3 mois     |       |       |       |       |       |       |       |       |       |        |
| Consultation MOE                       | 3 à 6 mois |       |       |       |       |       |       |       |       |       |        |
| Etudes (AVP, PRO)                      | 6 mois     |       |       |       |       |       |       |       |       |       |        |
| Passation des marchés de travaux       | 3 à 6 mois |       |       |       |       |       |       |       |       |       |        |
| Travaux                                | 3 à 6 mois |       |       |       |       |       |       |       |       |       |        |
| Réception des travaux, mise en service | 1 mois     |       |       |       |       |       |       |       |       |       |        |

Itinéraire 7 : Voie verte – Ravine Balthazar et Ravine à Marquet

Rappel des principales caractéristiques de l'itinéraire

|                           |                                                     |
|---------------------------|-----------------------------------------------------|
| Communes                  | La Possession                                       |
| Linéaire                  | 1,3 km                                              |
| Nom voirie                | Ravine Balthazar et Ravine à Marquet                |
| Public cible              | Loisirs, tourisme                                   |
| Pôles générateurs de flux | Commerces et services -<br>Établissements scolaires |



Les principaux partis pris d'aménagements de l'itinéraire



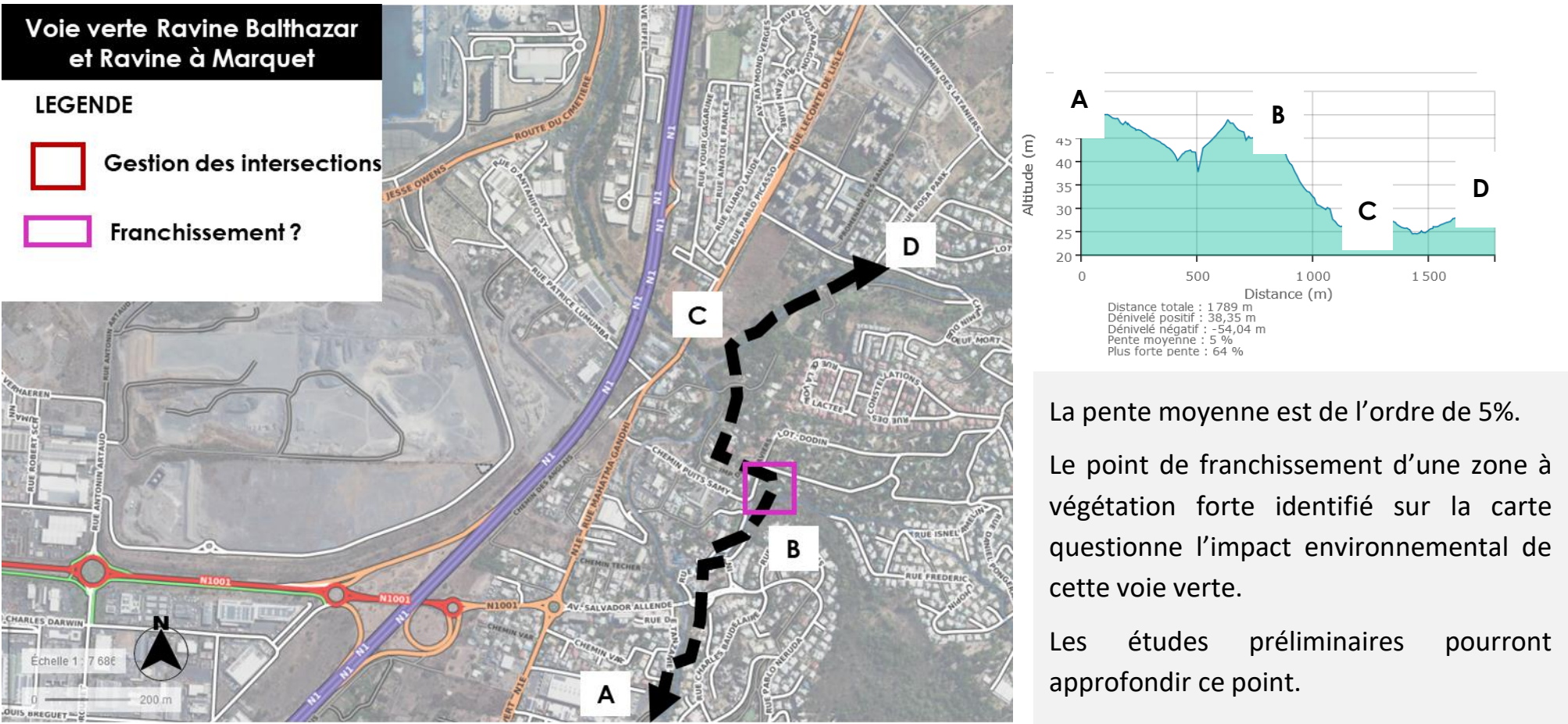
Il est envisagé le prolongement de la voie verte existante.

Détail des coûts d'aménagement

| Type       | Coût d'aménagement | Franchissement d'intersection | Franchissement de Ravine | Séparateur de chaussée | Signalisation verticale (C115) | Total     | Coût total / ml |
|------------|--------------------|-------------------------------|--------------------------|------------------------|--------------------------------|-----------|-----------------|
| Voie Verte | 390 000,00 €       | 1 000 €                       | 20 000 €                 | 8 000 €                | 2 000 €                        | 421 000 € | 324 €           |

A noter que ce coût n’intègre pas les études diverses (conception, géotechnique, etc.), les travaux de confortement des berges, les aménagements paysagers, éclairage, etc.

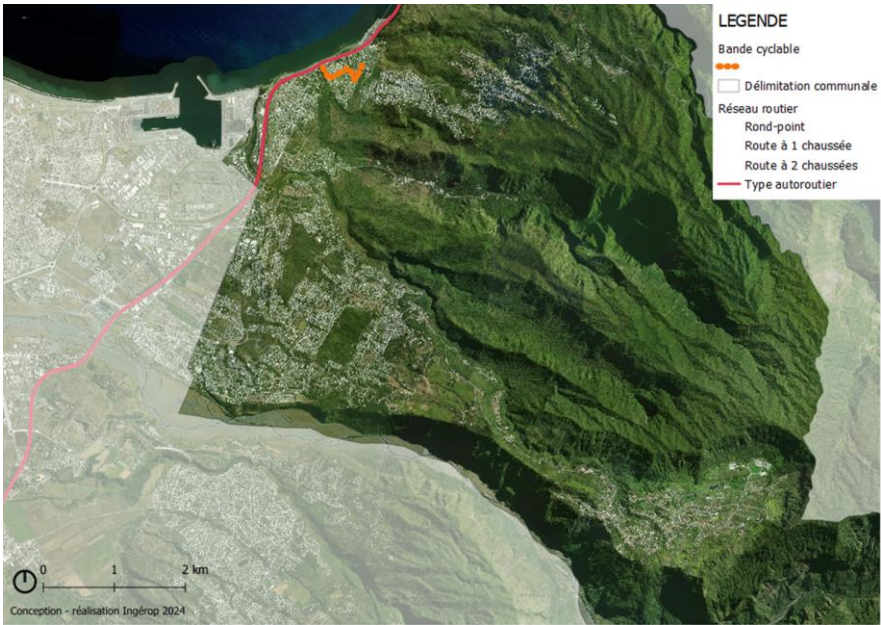
Contraintes techniques de l'itinéraire



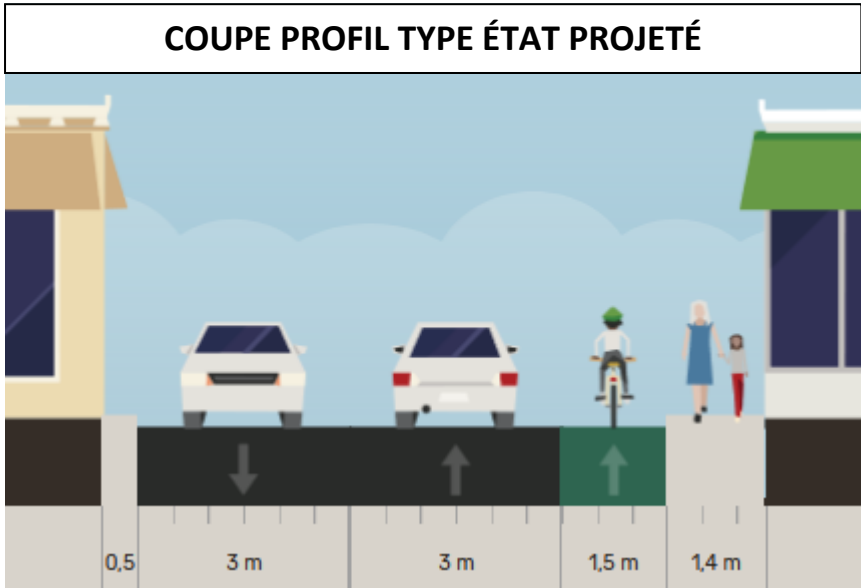
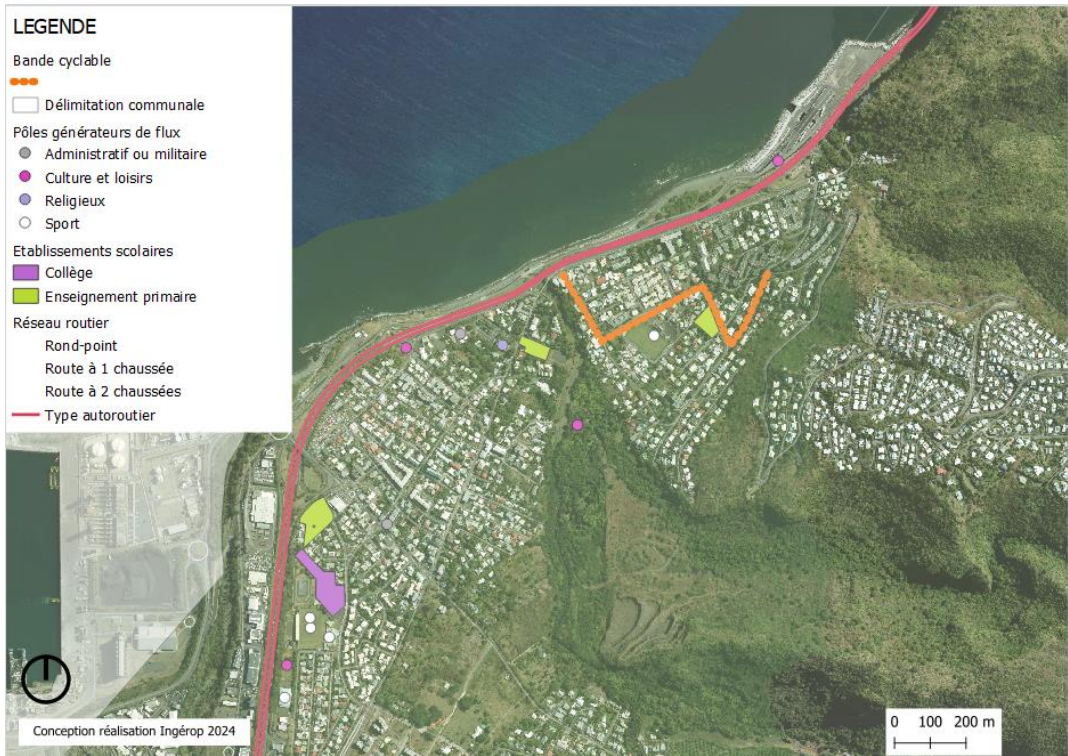
Itinéraire 8 : Rue Camp Magloire – Rue des cités unies

Rappel des principales caractéristiques de l'itinéraire

|                           |                                                  |
|---------------------------|--------------------------------------------------|
| Communes                  | La Possession                                    |
| Linéaire                  | 3 km                                             |
| Nom voirie                | Rue Camp Magloire – Rue des cités unies          |
| Public cible              | Utilitaire                                       |
| Pôles générateurs de flux | Commerces et services - établissements scolaires |



Les principaux partis pris d'aménagements de l'itinéraire (scénario de base)

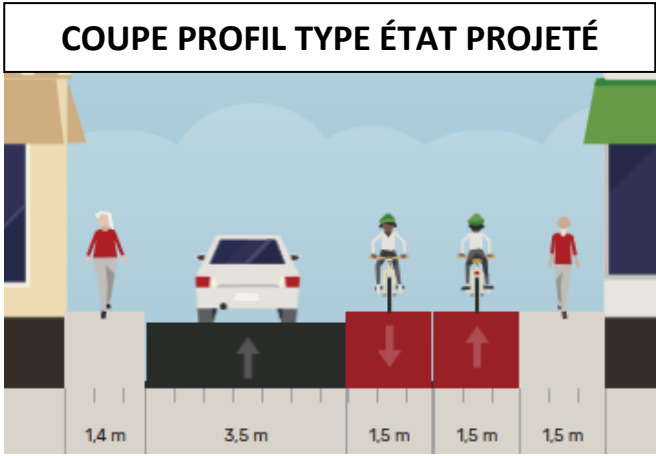
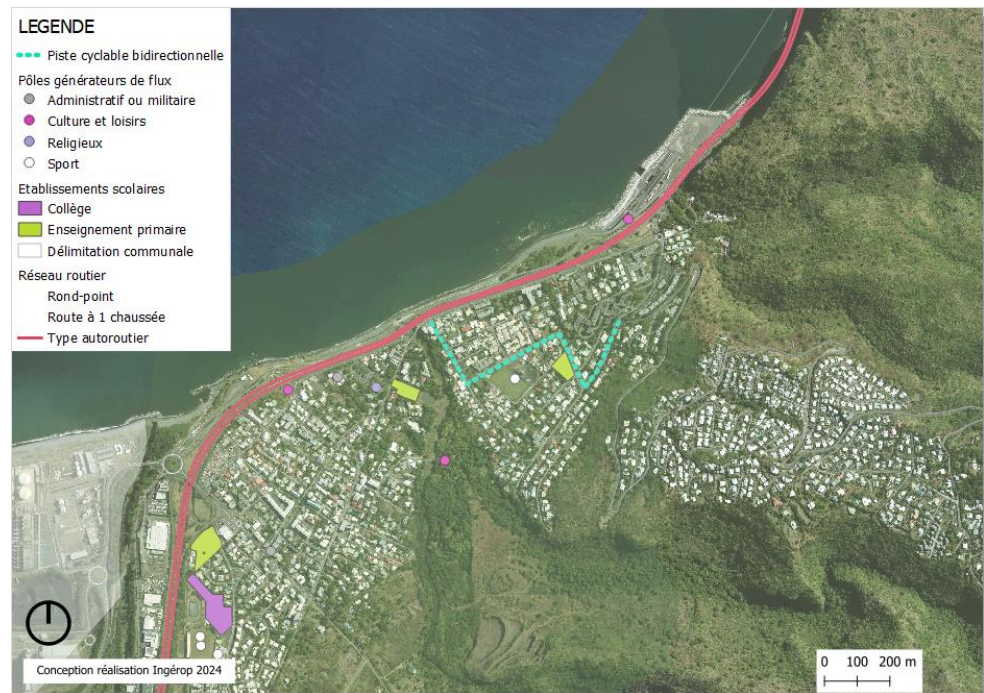


Le schéma directeur cyclable préconise l'aménagement d'une bande cyclable unidirectionnelle sur ces tronçons afin de conserver les deux sens de circulation véhicules. Le sens de circulation vélo restera à définir.

Détail des coûts d'aménagement scénario de base

| Type           | Coût d'aménagement sur<br>chaussé : marquage au sol | Franchissement<br>d'intersection | Séparateur de<br>chaussée | Signalisation verticale<br>(C115) | Total    | Coût total / ml |
|----------------|-----------------------------------------------------|----------------------------------|---------------------------|-----------------------------------|----------|-----------------|
| Bande cyclable | 10 800€                                             | 1 000€                           | 20 460€                   | 1 000 €                           | 33 200 € | 32 €            |

Variante d'aménagement

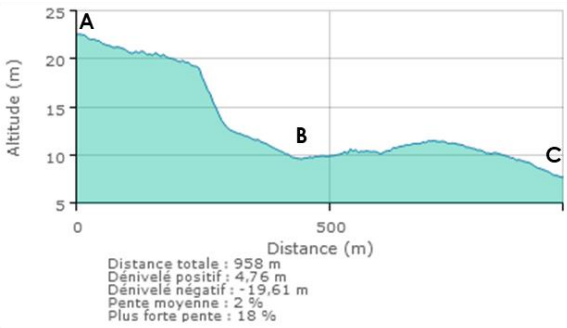
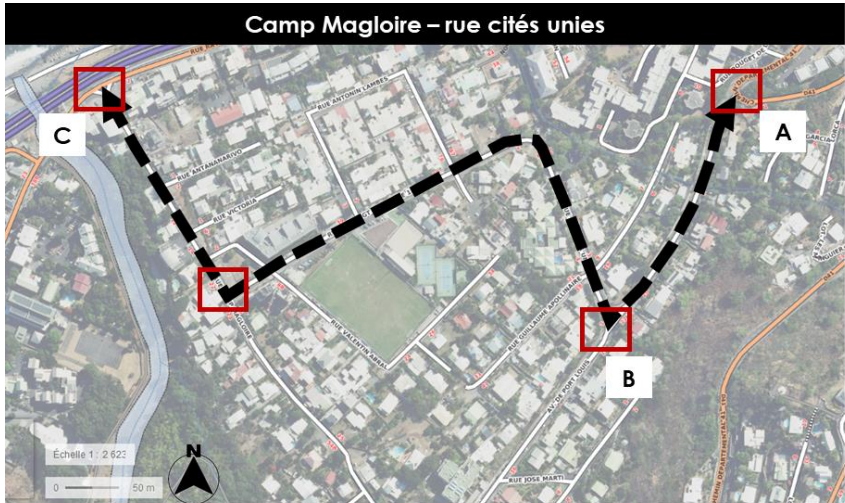


Une variante d'aménagement à la bande cyclable pourrait consister en l'aménagement d'une piste cyclable bidirectionnelle mais cela nécessite d'impacter la trame circulatoire. Il n'y aura qu'un seul sens unique de circulation véhicule (sens à définir en concertation avec les habitants).

Détail des coûts d'aménagement variante

| Type                               | Coût d'aménagement sur<br>chaussé : marquage au sol | Franchissement<br>d'intersection | Séparateur de<br>chaussée | Signalisation verticale<br>(C115) | Total     | Coût total / ml |
|------------------------------------|-----------------------------------------------------|----------------------------------|---------------------------|-----------------------------------|-----------|-----------------|
| Piste cyclable<br>bidirectionnelle | 200 000€                                            | 1 000€                           | 20 460€                   | 1 000 €                           | 222 460 € | 222 €           |

Contraintes techniques de l'itinéraire



LEGENDE  
[Red square] Gestion des intersections  
[Blue square] Présence de franchissement / ouvrage d'art

Aucun point dur n’a été identifié sur l’itinéraire.

La pente moyenne est douce de l’ordre de 2%.

Sur le scénario de base, la bande cyclable serait possible avec la suppression d’un trottoir latéral et en conservant 0,5m de marche pied, si le profil en large est de 9,5m. À défaut, il faudra envisager des modifications de sens de circulation voitures pour intégrer la bande cyclable.

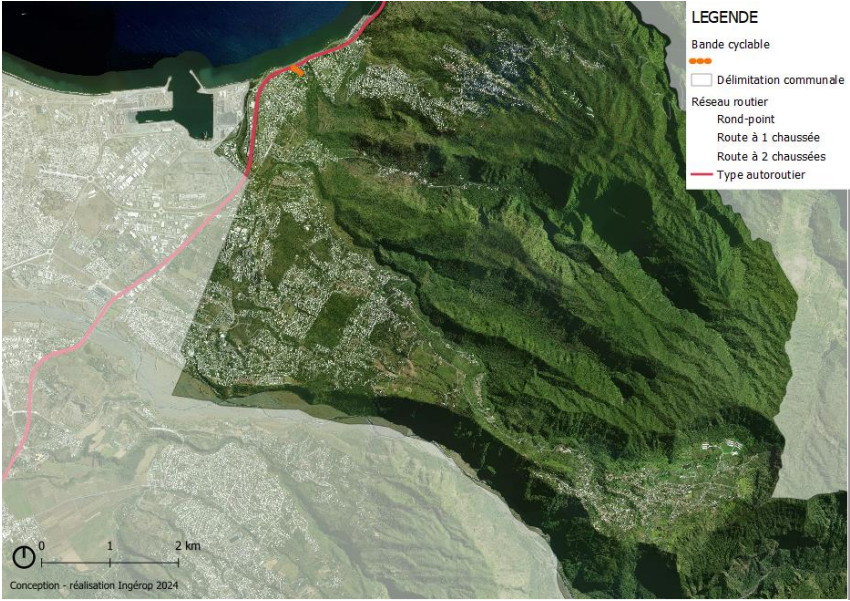
Planning de réalisation

| Planning prévisionnel                  | Délais     | tri 1 | tri 2 | tri 3 | tri 4 | tri 5 | tri 6 | tri 7 | tri 8 | tri 9 | tri 10 |
|----------------------------------------|------------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|--------|
| Etudes préliminaires                   | 3 mois     |       |       |       |       |       |       |       |       |       |        |
| Consultation MOE                       | 3 à 6 mois |       |       |       |       |       |       |       |       |       |        |
| Etudes (AVP, PRO)                      | 6 mois     |       |       |       |       |       |       |       |       |       |        |
| Passation des marchés de travaux       | 3 à 6 mois |       |       |       |       |       |       |       |       |       |        |
| Travaux                                | 3 à 6 mois |       |       |       |       |       |       |       |       |       |        |
| Réception des travaux, mise en service | 1 mois     |       |       |       |       |       |       |       |       |       |        |

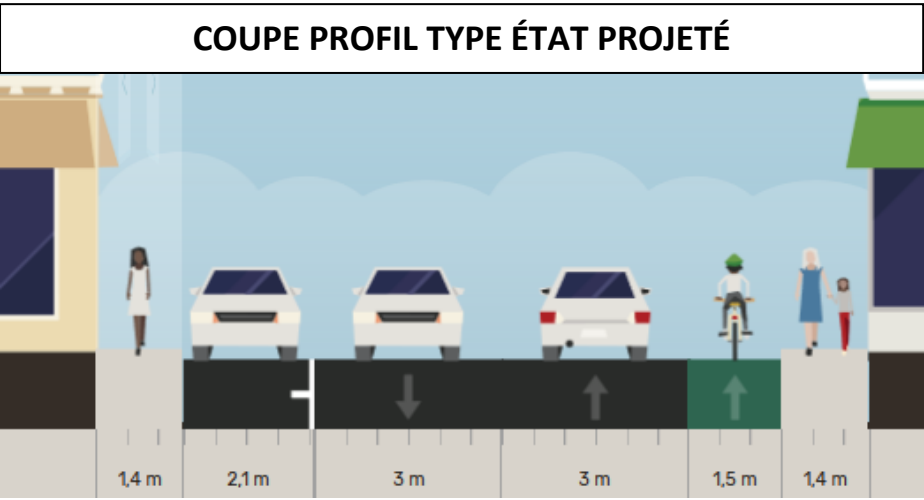
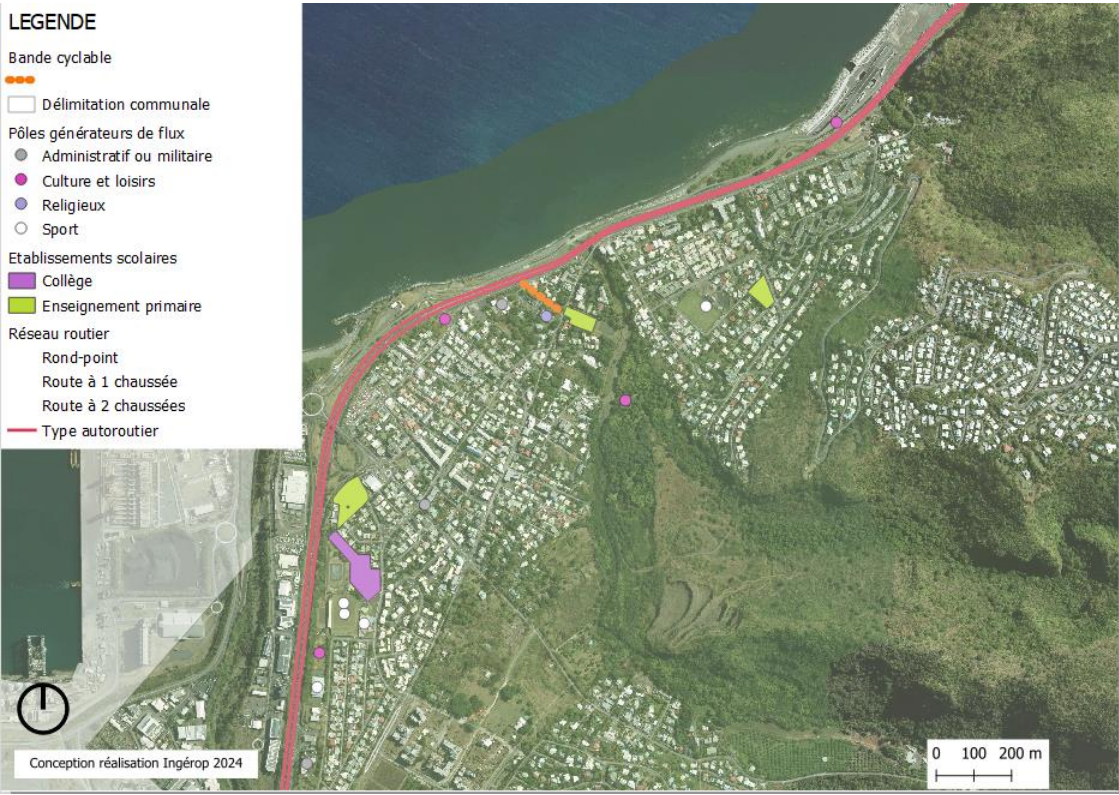
### Itinéraire 9 : Rue Auguste Lacaussade

#### Rappel des principales caractéristiques de l’itinéraire

|                           |                                                          |
|---------------------------|----------------------------------------------------------|
| Communes                  | La Possession                                            |
| Linéaire                  | 130m                                                     |
| Nom voirie                | Rue Auguste Lacaussade                                   |
| Public cible              | Utilitaire                                               |
| Pôles générateurs de flux | Mairie, Commerces et services – établissements scolaires |



#### Les principaux partis pris d’aménagements de l’itinéraire (scénario de base)



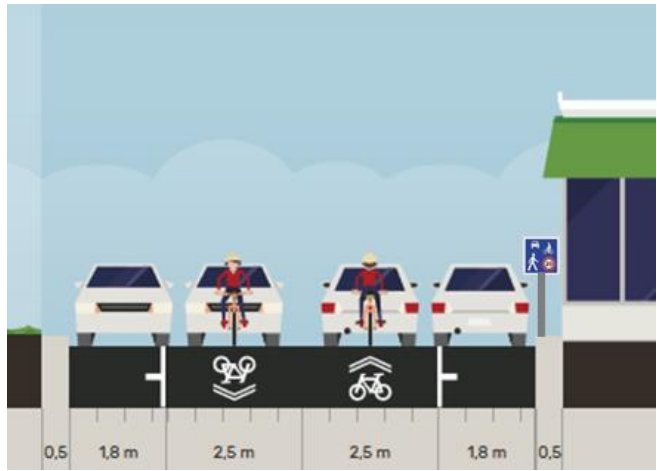
Il est envisagé la réalisation d’une bande cyclable unidirectionnelle sur ces tronçons afin de conserver les deux sens de circulation véhicules.

Au regard du profil et de la volonté de conserver les deux sens de circulation et une file de stationnement, il sera nécessaire d’impacter le foncier public (mairie). Cette discussion pourra prendre part dans le cadre de l’étude patrimoniale qui se tient au droit de cette place.

Détail des coûts d'aménagement

| Type           | Coût d'aménagement sur<br>chaussé | Franchissement<br>d'intersection | Séparateur de<br>chaussée | Signalisation verticale<br>(C115) | Total   | Coût total / ml |
|----------------|-----------------------------------|----------------------------------|---------------------------|-----------------------------------|---------|-----------------|
| Bande cyclable | 1 400€                            | 1 000€                           | 2 620€                    | 1 000 €                           | 6 000 € | 46 €            |

Variante d'aménagement

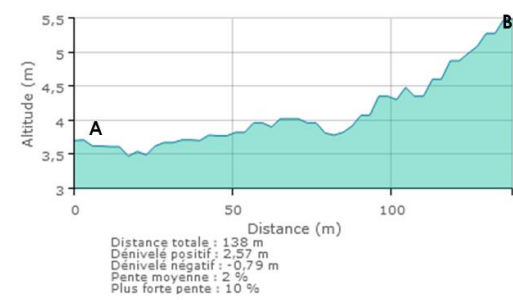
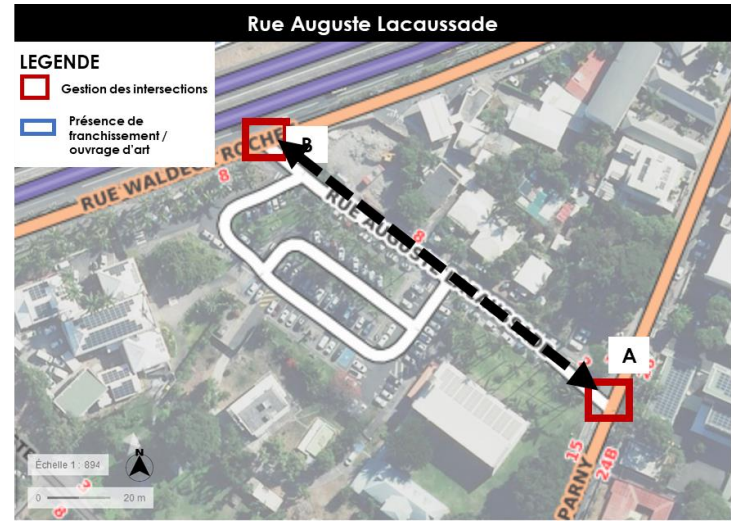


Sans impacter le sens de circulation, le stationnement et le foncier public, il est possible d'envisager une zone de rencontre au droit de la rue Auguste Lacaussade.

Détail des coûts d'aménagement (variante)

| Type    | Coût d'aménagement sur<br>chaussé | Franchissement<br>d'intersection | Séparateur de<br>chaussée | Signalisation verticale<br>(C115) | Total     | Coût total / ml |
|---------|-----------------------------------|----------------------------------|---------------------------|-----------------------------------|-----------|-----------------|
| Zone 20 | 288 000                           | 1 000€                           | 2 620€                    | 1 000 €                           | 292 620 € | 292 €           |

Contraintes techniques de l'itinéraire



La gestion des intersections est relevée afin d'assurer l'insertion des cyclistes sur les rues sécantes, mais ne constitue pas des points durs notables. La pente est douce de l'ordre de 2% sur le tronçon.

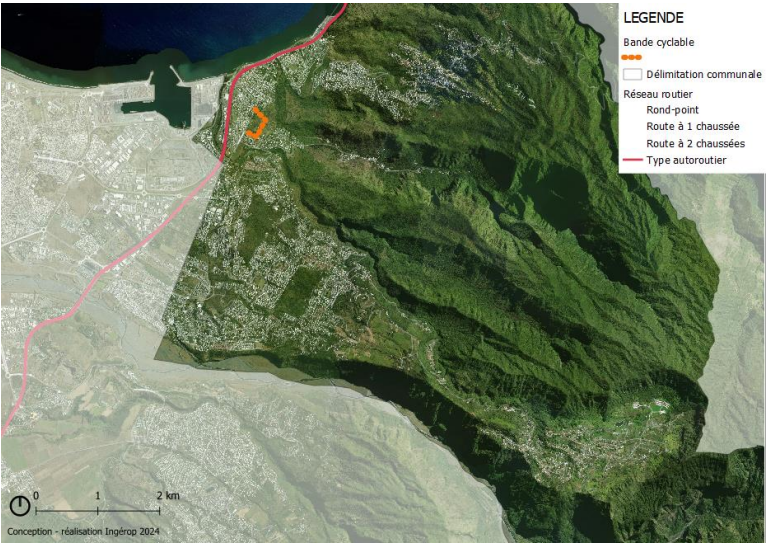
Planning de réalisation

| Planning prévisionnel                  | Délais     | tri 1 | tri 2 | tri 3 | tri 4 | tri 5 | tri 6 | tri 7 | tri 8 | tri 9 | tri 10 |
|----------------------------------------|------------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|--------|
| Etudes préliminaires                   | 3 mois     |       |       |       |       |       |       |       |       |       |        |
| Consultation MOE                       | 3 à 6 mois |       |       |       |       |       |       |       |       |       |        |
| Etudes (AVP, PRO)                      | 6 mois     |       |       |       |       |       |       |       |       |       |        |
| Passation des marchés de travaux       | 3 à 6 mois |       |       |       |       |       |       |       |       |       |        |
| Travaux                                | 3 à 6 mois |       |       |       |       |       |       |       |       |       |        |
| Réception des travaux, mise en service | 1 mois     |       |       |       |       |       |       |       |       |       |        |

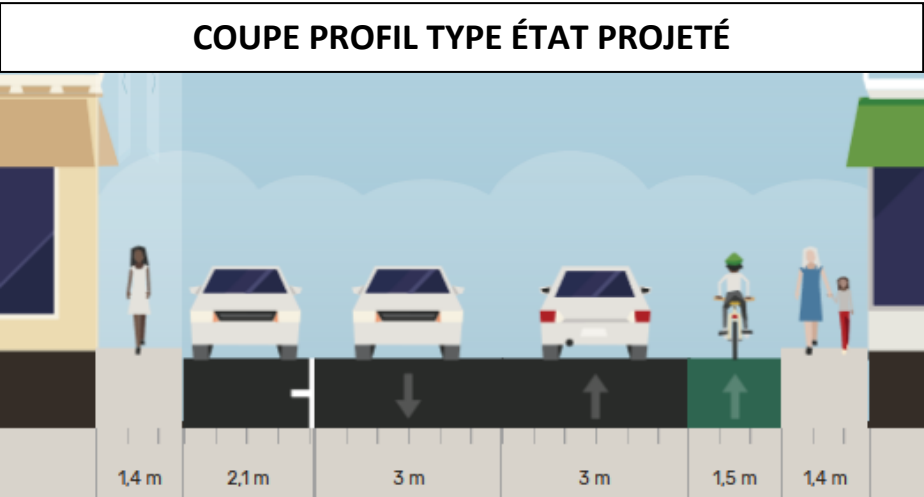
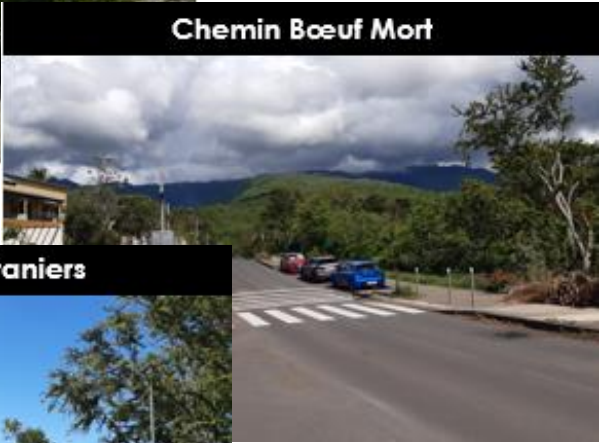
Itinéraire 10 : Chemin des Lataniers – Rosa Parks – Bœuf Mort

Rappel des principales caractéristiques de l'itinéraire

|                           |                                                          |
|---------------------------|----------------------------------------------------------|
| Communes                  | La Possession                                            |
| Linéaire                  | 110m                                                     |
| Nom voirie                | Chemin des Lataniers – Rosa Parks – Bœuf Mort            |
| Public cible              | Utilitaire                                               |
| Pôles générateurs de flux | Mairie, Commerces et services – établissements scolaires |



Les principaux partis pris d'aménagements de l'itinéraire

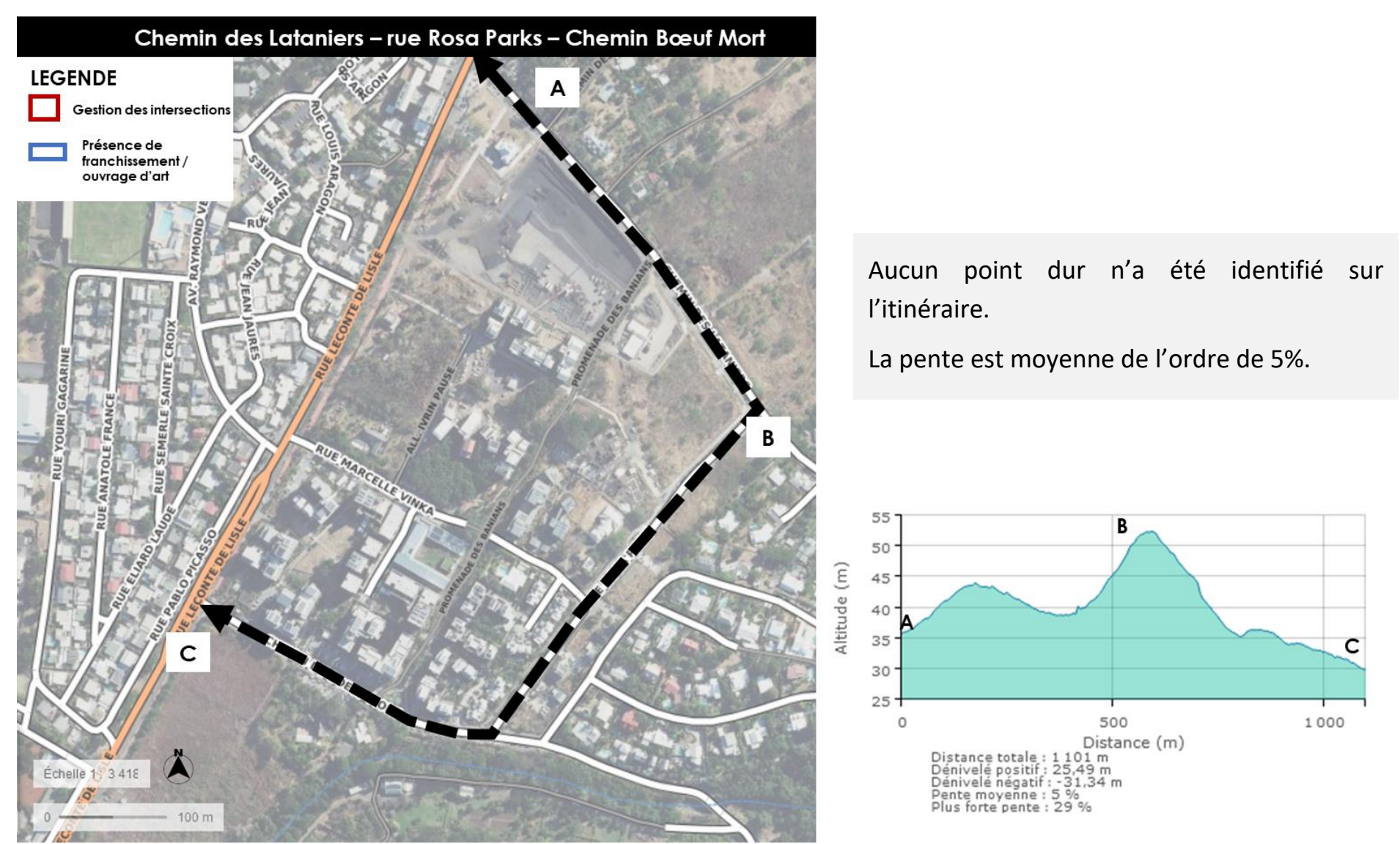


Le schéma directeur préconise la réalisation d'une bande cyclable unidirectionnelle sur ces tronçons afin de conserver les deux sens de circulation véhicules.

Détail des coûts d'aménagement

| Type           | Coût d'aménagement sur<br>chaussé | Franchissement<br>d'intersection | Séparateur de<br>chaussée | Signalisation verticale<br>(C115) | Total    | Coût total / ml |
|----------------|-----------------------------------|----------------------------------|---------------------------|-----------------------------------|----------|-----------------|
| Bande cyclable | 10 700€                           | 2 000€                           | 20 500€                   | 2 000 €                           | 35 140 € | 36 €            |

Contraintes techniques de l'itinéraire



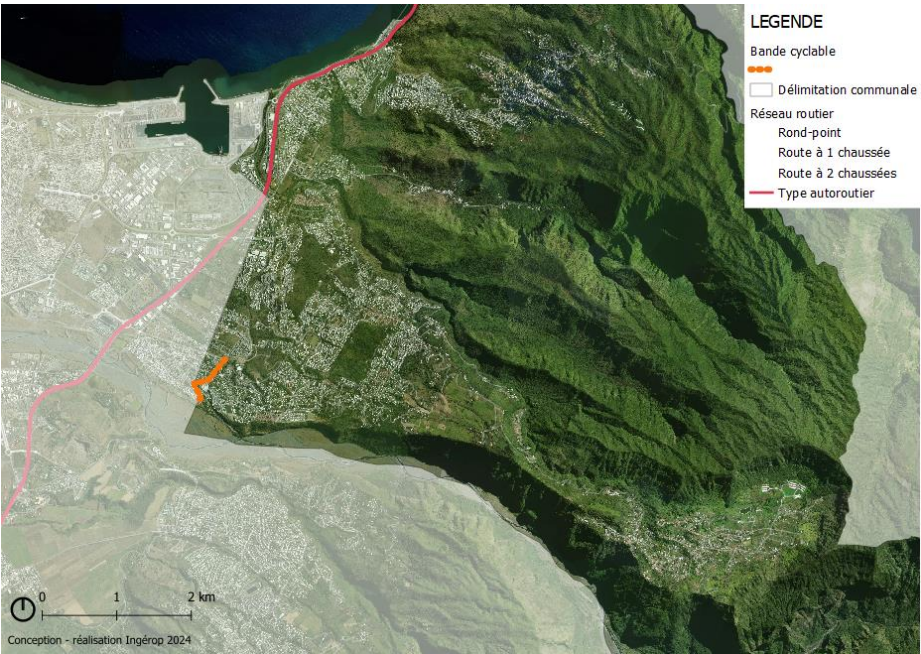
Planning de réalisation

| Planning prévisionnel                  | Délais     | tri 1 | tri 2 | tri 3 | tri 4 | tri 5 | tri 6 | tri 7 | tri 8 | tri 9 | tri 10 |
|----------------------------------------|------------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|--------|
| Etudes préliminaires                   | 3 mois     |       |       |       |       |       |       |       |       |       |        |
| Consultation MOE                       | 3 à 6 mois |       |       |       |       |       |       |       |       |       |        |
| Etudes (AVP, PRO)                      | 6 mois     |       |       |       |       |       |       |       |       |       |        |
| Passation des marchés de travaux       | 3 à 6 mois |       |       |       |       |       |       |       |       |       |        |
| Travaux                                | 3 à 6 mois |       |       |       |       |       |       |       |       |       |        |
| Réception des travaux, mise en service | 1 mois     |       |       |       |       |       |       |       |       |       |        |

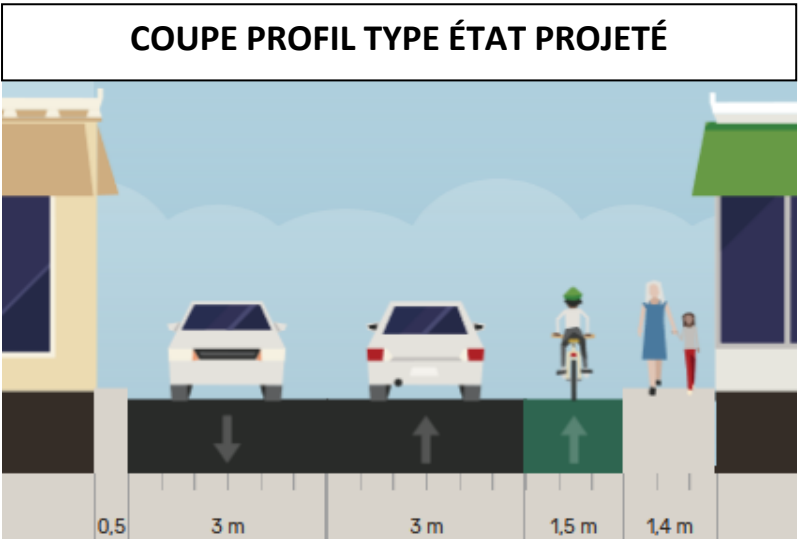
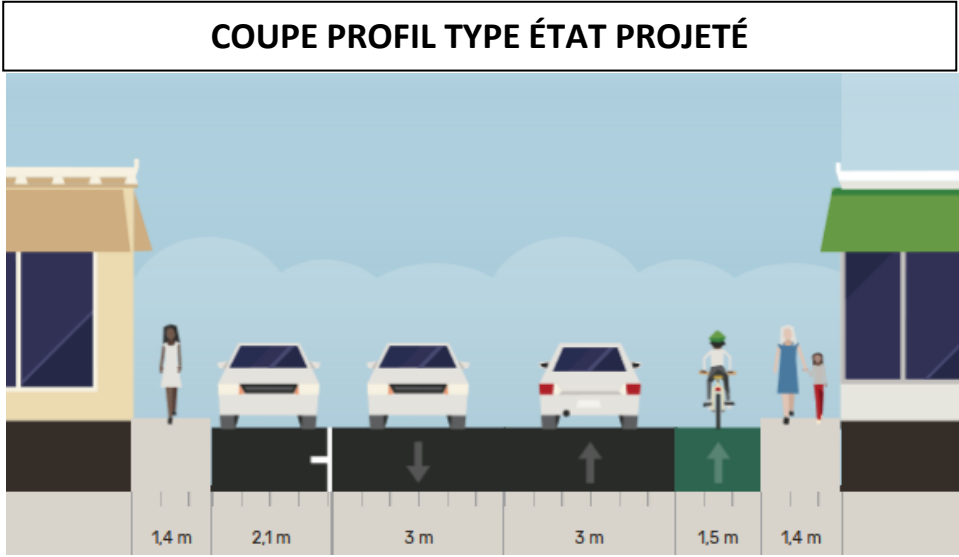
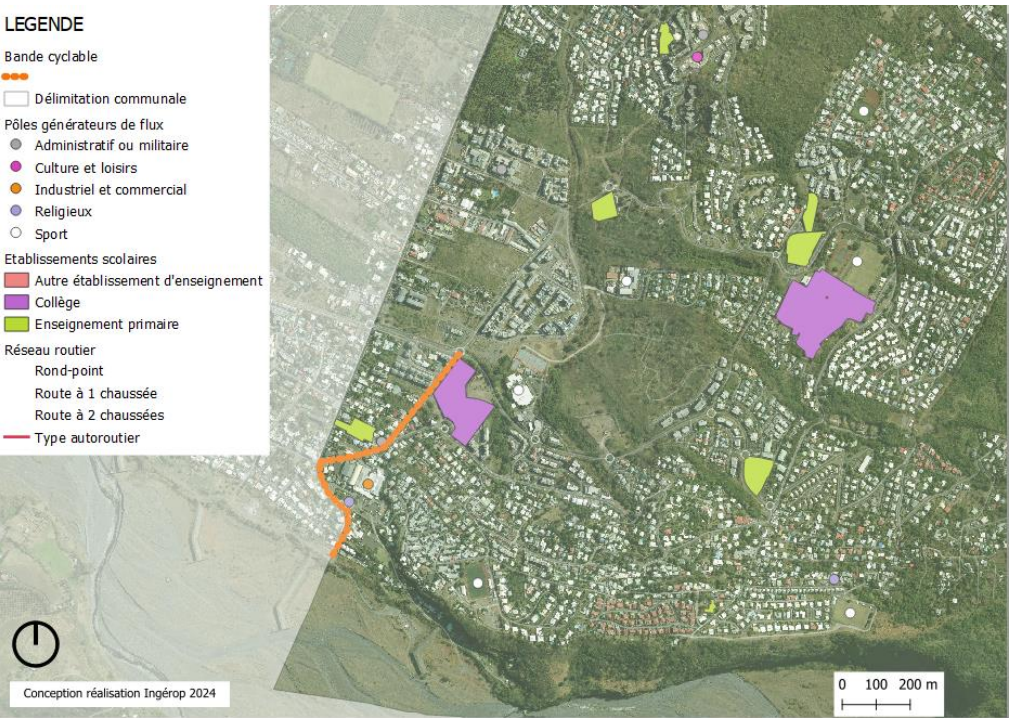
Itinéraire 11 : Rue Moulin Joli – Chemin de la Liberté

Rappel des principales caractéristiques de l'itinéraire

|                           |                                        |
|---------------------------|----------------------------------------|
| Communes                  | La Possession                          |
| Linéaire                  | 1050m                                  |
| Nom voirie                | Rue Moulin Joli – Chemin de la Liberté |
| Public cible              | Utilitaire, collégiens                 |
| Pôles générateurs de flux | Etablissements scolaires               |



Les principaux partis pris d'aménagements de l'itinéraire

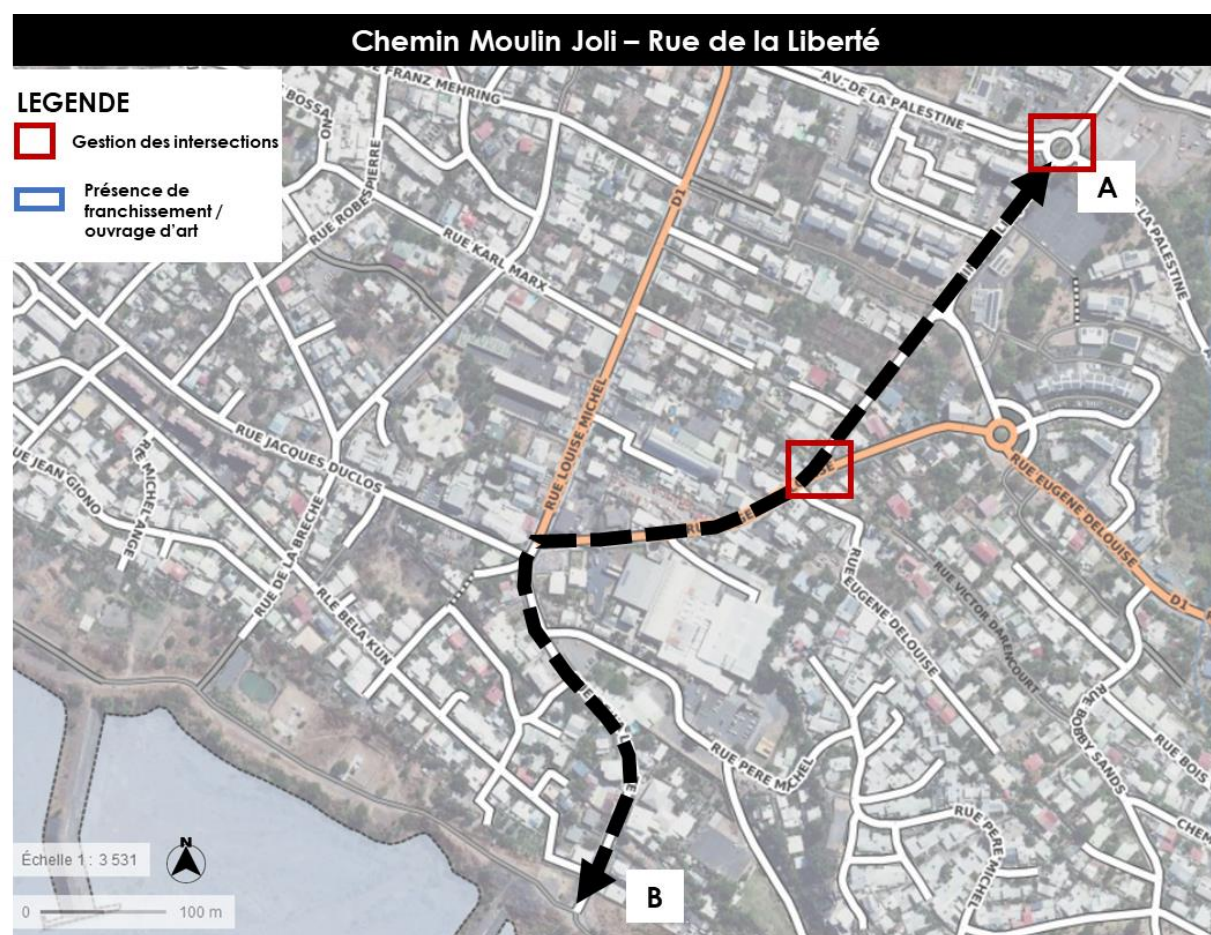


Le schéma directeur préconise l'aménagement d'une bande cyclable unidirectionnelle sur ces tronçons afin de conserver les deux sens de circulation véhicules. Lorsque le gabarit de profil de voirie le permet, des places de stationnement seront matérialisées.

### Détail des coûts d'aménagement

| Type           | Coût d'aménagement sur<br>chaussé | Franchissement<br>d'intersection | Séparateur de<br>chaussée | Signalisation verticale<br>(C115) | Total    | Coût total / ml |
|----------------|-----------------------------------|----------------------------------|---------------------------|-----------------------------------|----------|-----------------|
| Bande cyclable | 12 600€                           | 5 000€                           | 24 500€                   | 1 000 €                           | 38 100 € | 32 €            |

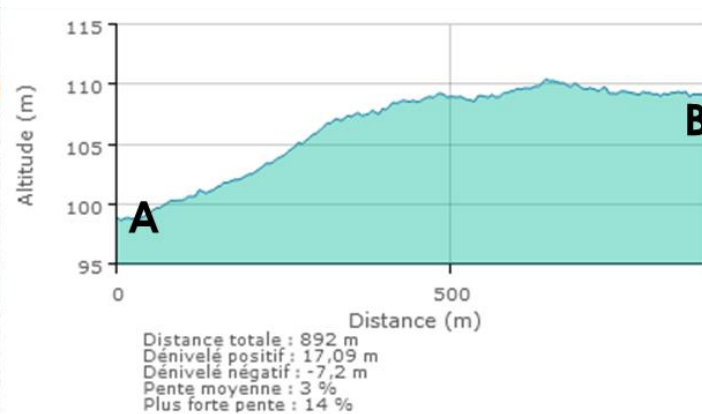
### Contraintes techniques de l'itinéraire



La pente moyenne est douce car évaluée à 3%.

Les intersections identifiées sont des carrefours dont le rayon de giration est inférieur à 22m. Un marquage au sol pour signaler la présence de cycliste devra être matérialisé.

Aucune dureté foncière n'a été identifiée.



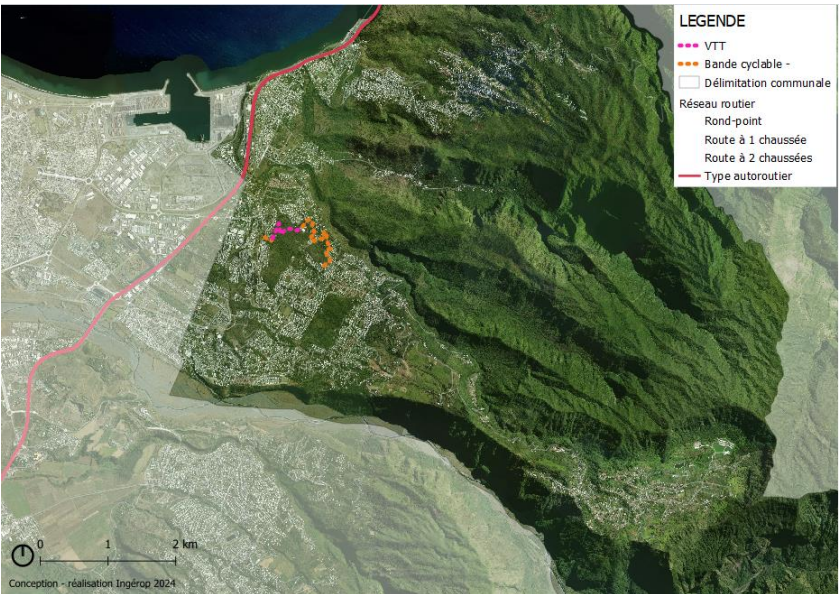
### Planning de réalisation

| <b>Planning prévisionnel</b>                  | <b>Délais</b> | tri 1 | tri 2 | tri 3 | tri 4 | tri 5 | tri 6 | tri 7 | tri 8 | tri 9 | tri 10 |
|-----------------------------------------------|---------------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|--------|
| <b>Etudes préliminaires</b>                   | 3 mois        |       |       |       |       |       |       |       |       |       |        |
| <b>Consultation MOE</b>                       | 3 à 6 mois    |       |       |       |       |       |       |       |       |       |        |
| <b>Etudes (AVP, PRO)</b>                      | 6 mois        |       |       |       |       |       |       |       |       |       |        |
| <b>Passation des marchés de travaux</b>       | 3 à 6 mois    |       |       |       |       |       |       |       |       |       |        |
| <b>Travaux</b>                                | 3 à 6 mois    |       |       |       |       |       |       |       |       |       |        |
| <b>Réception des travaux, mise en service</b> | 1 mois        |       |       |       |       |       |       |       |       |       |        |

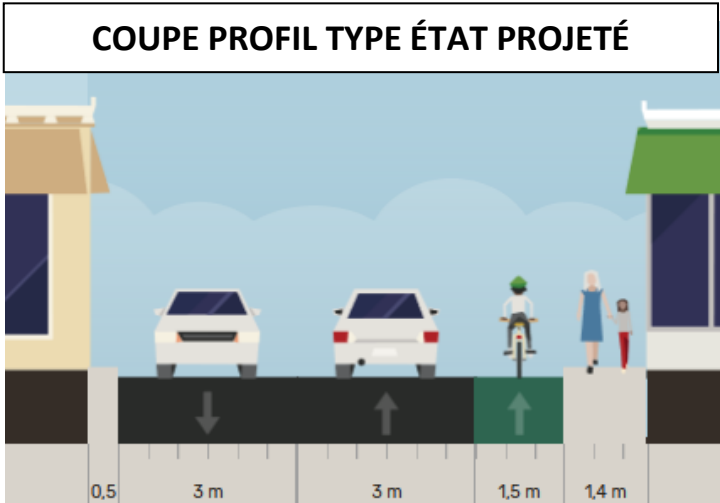
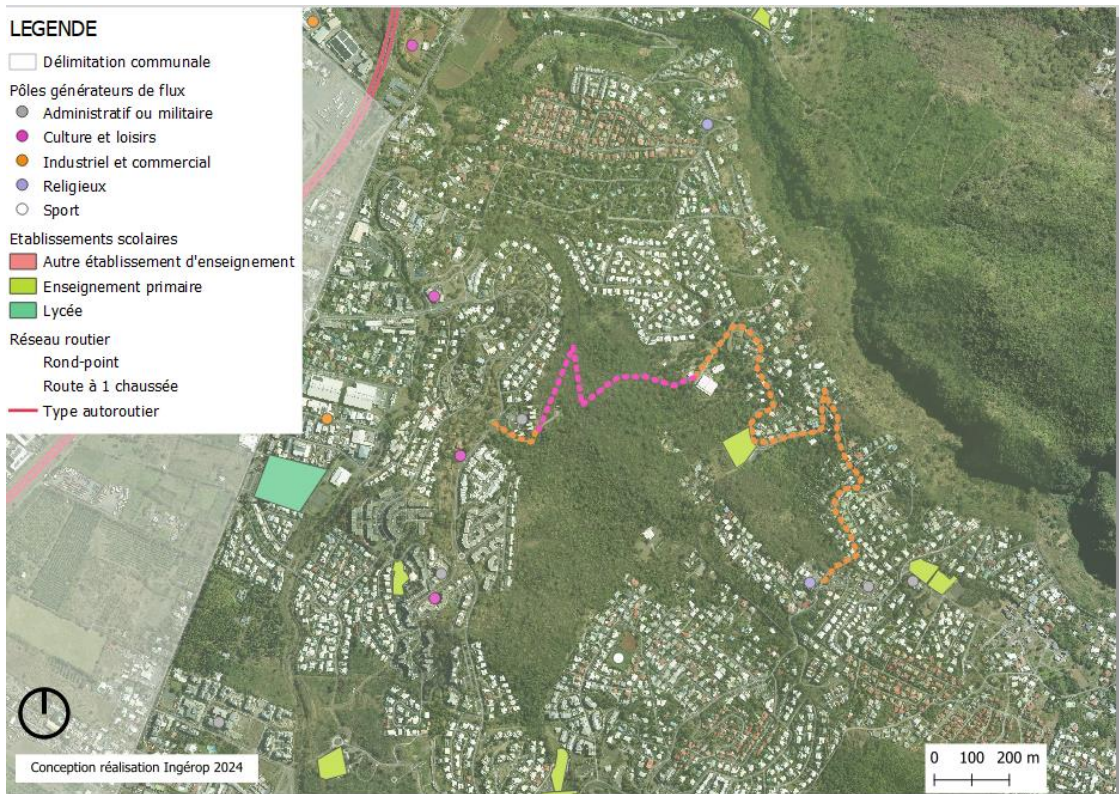
Itinéraire 12 : Liaison entre chemin Bœuf Mort et Parc Saint-Laurent

Rappel des principales caractéristiques de l'itinéraire

|                           |                                               |
|---------------------------|-----------------------------------------------|
| Communes                  | La Possession                                 |
| Linéaire                  | 1050m                                         |
| Nom voirie                | Chemin des Lataniers – Rosa Parks – Bœuf Mort |
| Public cible              | Utilitaire                                    |
| Pôles générateurs de flux | Établissement scolaire                        |



Les principaux partis pris d'aménagements de l'itinéraire

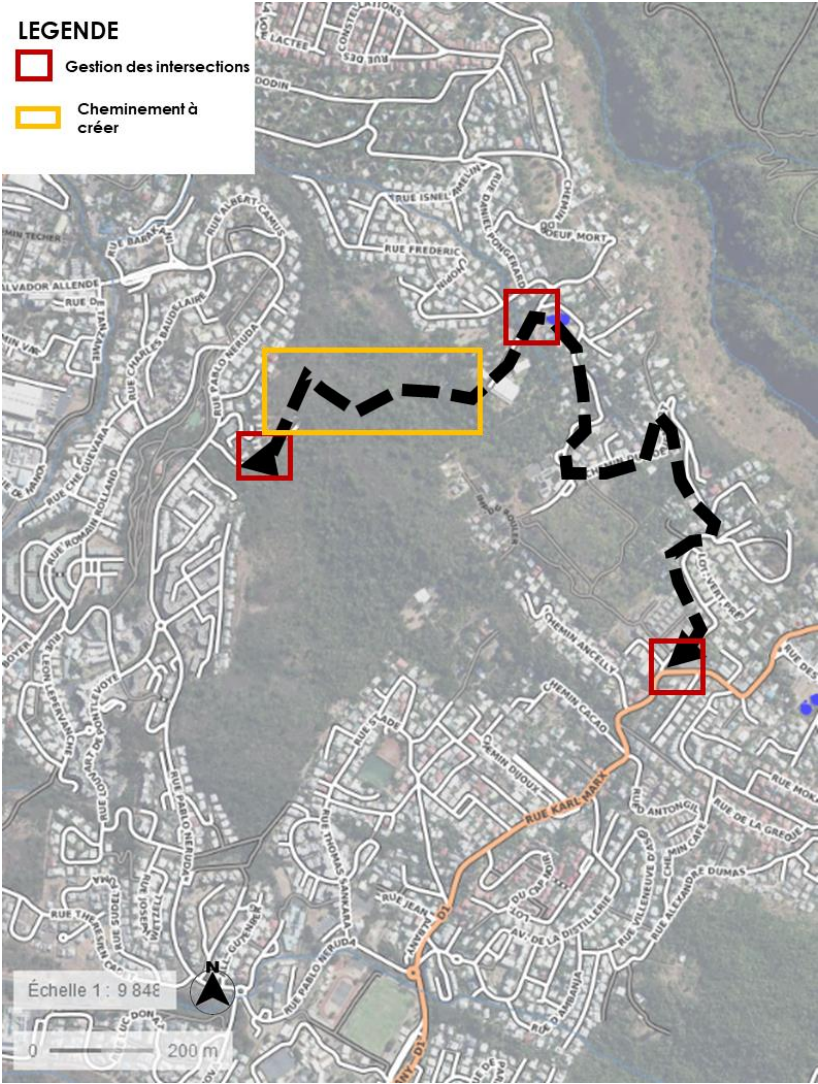


Le schéma directeur cyclable projette l'aménagement d'une bande cyclable unidirectionnelle sur chemin Boeuf mort en lien avec la traversée du futur Parc Saint-Laurent étant une voie VTT projetée par La Possession.

Détail des coûts d'aménagement

| Type           | Coût d'aménagement sur chaussé | Franchissement d'intersection | Séparateur de chaussée | Signalisation verticale (C115) | Total    | Coût total / ml |
|----------------|--------------------------------|-------------------------------|------------------------|--------------------------------|----------|-----------------|
| Bande cyclable | 11 000€                        | 2 000€                        | 21 000€                | 1 000 €                        | 35 000 € | 34 €            |

Contraintes techniques de l'itinéraire



Ce cheminement permet la liaison avec le projet de voie VTT à créer (projet de La Possession).

La bande cyclable projetée n'induit pas d'analyse environnementale, à la différence du projet de voie VTT.

Planning de réalisation

| Planning prévisionnel                  | Délais     | tri 1 | tri 2 | tri 3 | tri 4 | tri 5 | tri 6 | tri 7 | tri 8 | tri 9 | tri 10 |
|----------------------------------------|------------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|--------|
| Etudes préliminaires                   | 3 mois     |       |       |       |       |       |       |       |       |       |        |
| Consultation MOE                       | 3 à 6 mois |       |       |       |       |       |       |       |       |       |        |
| Etudes (AVP, PRO)                      | 6 mois     |       |       |       |       |       |       |       |       |       |        |
| Passation des marchés de travaux       | 3 à 6 mois |       |       |       |       |       |       |       |       |       |        |
| Travaux                                | 3 à 6 mois |       |       |       |       |       |       |       |       |       |        |
| Réception des travaux, mise en service | 1 mois     |       |       |       |       |       |       |       |       |       |        |

## 2- Zone 30 et double sens cyclable

La commune de La Possession porte une politique forte de réduction des vitesses de circulation sur l'ensemble des réseaux afin d'en faire un levier d'action pour le développement des modes actifs. Ainsi la fiche action A.1 du schéma directeur précise le périmètre zone 30, comme rappelé sur la carte ci-après.

Or sur les axes structurants mis à sens unique, la mise en double sens cyclable est obligatoire (sauf arrêté municipal contraire). L'objet de cette partie consiste donc à préciser les doubles sens cyclables ne pouvant être matérialisés de façon suffisamment sécurisante pour les cycles afin que la commune puisse prendre les arrêtés nécessaires pour interdire le double sens cyclable sur les tronçons identifiés.

Les marquages au sol, de type pictogramme ou bande cyclable, sont choisis en fonction des caractéristiques de la rue (gabarit de voirie disponible, niveau de trafic, vitesse pratiquée et la présence ou non de stationnement).

En raison de la contrainte de largeur de gabarit, nous préconisons l'insertion de simples pictogrammes vélo sur le sol. Le principe de partage est possible sur l'ensemble des linéaires à sens unique situés en zone 30 en raison de leur faible trafic inférieur à 4000 véh/jour. Ce principe de partage sera conditionné par le respect de courtoisie mutuelle entre automobiliste et cycliste. Il n'y a donc sur les axes étudiés et au regard des trafics observés pas besoin d'arrêtés municipaux pour interdire le double sens cyclable.

Un point de vigilance sera à noter sur la **rue Baptiste Justin** qui voit son trafic augmenter dans le cadre du projet de Voie Directe Nord et dépasser le seuil de 4000 véh/j. Le projet de la VDN permettra de préciser les contraintes et modalités d'insertion des cycles sur cet axe.



Exemple de pictogrammes vélo au sol pour indiquer le double sens cyclable Montluçon



### 3- Synthèse cartographique des aménagements cyclables

