



PLAN LOCAL D'URBANISME DE VENERQUE

MODIFICATION SIMPLIFIEE N°2

PIECE 3 : ORIENTATIONS D'AMENAGEMENT ET DE PROGRAMMATION

**ARTELIA REGION SUD-OUEST
AGENCE DE PAU**

Hélioparc
2 Avenue Pierre Angot
64053 PAU CEDEX 9
Tel. : +33 (0)5 59 84 23 50
Fax. : +33 (0)5 59 84 30 24

COMMUNE DE VENERQUE

SOMMAIRE

INTRODUCTION	1
1. SECTEUR COUZI	3
1.1. PRESENTATION DU CONTEXTE ET DES ENJEUX DU SITE	3
1.2. PRESENTATION DES OBJECTIFS DE L'AMENAGEMENT	3
1.3. SCHEMAS D'INTENTIONS ET PRINCIPES D'AMENAGEMENT	4
1.4. MODALITE D'OUVERTURE A L'URBANISATION	6
2. SECTEUR DES VIGNES	7
2.1. PRESENTATION DU CONTEXTE ET DES ENJEUX DU SITE	7
2.2. PRESENTATION DES OBJECTIFS DE L'AMENAGEMENT	8
2.3. SCHEMAS D'INTENTIONS ET PRINCIPES D'AMENAGEMENT	8
2.4. MODALITE D'OUVERTURE A L'URBANISATION	10
3. SECTEUR LA TRINITE	11
3.1. PRESENTATION DU CONTEXTE ET DES ENJEUX DU SITE	11
3.2. PRESENTATION DES OBJECTIFS DE L'AMENAGEMENT	11
3.3. MODALITE D'OUVERTURE A L'URBANISATION	13
4. SECTEUR PUJAL	14
4.1. PRESENTATION DU CONTEXTE ET DES ENJEUX DU SITE	14
4.2. PRESENTATION DES OBJECTIFS DE L'AMENAGEMENT	15
4.3. SCHEMAS D'INTENTIONS ET PRINCIPES D'AMENAGEMENT	15
4.4. MODALITE D'OUVERTURE A L'URBANISATION	17
5. ELEMENTS DE PROGRAMMATION	18
ANNEXE 1 Fiche Vélo « CERTU »	19

INTRODUCTION

A travers l'élaboration de son PLU, la commune de Venerque s'oriente vers un développement urbain équilibré et maîtrisé en continuité du bourg, dans les secteurs situés en frange urbaine. La topographie du territoire communal a aussi orienté les choix de développement sur les zones les moins pentues, sur lesquelles l'impact paysager est moindre.

L'orientation d'aménagement et de programmation permet à la commune de préciser les conditions d'aménagement des secteurs stratégiques à structurer et aménager, dans la continuité du tissu urbain existant. Cette orientation, en cohérence avec le Projet d'Aménagement et de Développement Durable, prévoit les actions et opérations d'aménagement à mettre en œuvre, afin d'assurer l'insertion paysagère des projets, la mise en valeur de l'environnement, la continuité des formes urbaines.

La commune a ainsi souhaité préciser des orientations d'aménagement et de programmation sur les secteurs qui relèvent d'une nécessité d'organisation en raison des enjeux urbains en termes de de fonctionnement et de composition.

Les orientations d'aménagement et de programmation ont été élaborées afin de répondre aux objectifs principaux du PLU, à savoir :

- Maintenir un centre urbain dynamique,
- Favoriser les modes de transport doux notamment en facilitant et valorisant la desserte piétonne dans les futures zones à urbaniser,
- Echelonner l'urbanisation future sur la durée du PLU en cohérence avec les objectifs de développement affichés et avec les capacités des équipements.

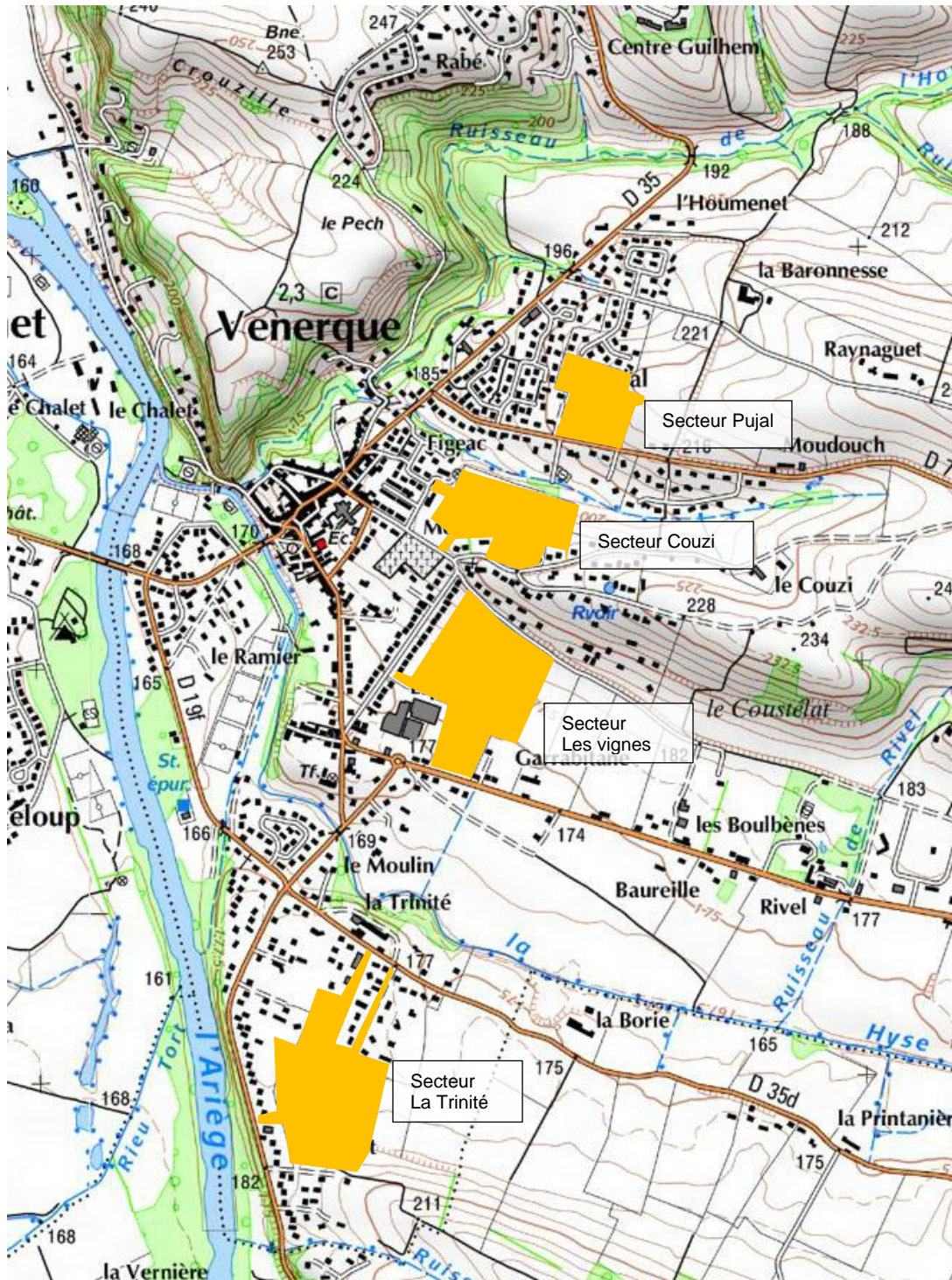


Fig. 1. Localisation des zones concernées

1. SECTEUR COUZI

1.1. PRESENTATION DU CONTEXTE ET DES ENJEUX DU SITE

Le site, localisé à l'Est de la commune bénéficie de la proximité immédiate du centre et de nombreux équipements (crèche, cantine, maison des jeunes, médiathèque, services techniques communaux, ...). Cette position lui confère un atout indéniable pour le développement d'un nouveau quartier à dominante résidentielle, mais aussi support de l'implantation d'équipements publics complémentaires. C'est aussi l'occasion d'articuler cette zone d'équipements publics autour d'espaces publics fédérateurs, au cœur des quartiers habités.



Aujourd'hui, cette zone est bordée de quartiers pavillonnaires, notamment au Nord et au Sud. A l'Ouest, un quartier recevant de l'habitat intermédiaire se situe à l'arrière d'équipements publics importants : la crèche, la maison des jeunes et la médiathèque. A l'Est, le site est au contact direct de l'espace rural.

Le site est bordé, au Sud, par le chemin du Couzy et le début de la route des Cimes, voies très étroites et bordées d'arbres, au caractère champêtre, qui ne pourra pas supporter de sortie directe.

Au Nord, le Moudouch (ruisseau bordant le site) confère un caractère naturel de qualité.

Aujourd'hui, le site est accessible par la rue Jean Jaurès, à l'Ouest, à l'arrière des équipements.

Le site s'implante à la limite de la zone de coteau et de la plaine, marqué par une topographie relativement plane.

1.2. PRESENTATION DES OBJECTIFS DE L'AMENAGEMENT

Le développement urbain de cette zone, à l'interface entre le bourg et les quartiers pavillonnaires, devra assurer un lien urbain, et une perméabilité pour les déplacements en modes doux, notamment vers le bourg (perméabilité Est/Ouest). La composition générale du nouveau quartier s'établira autour d'une nouvelle voie structurante Nord/Sud, bordée d'un cheminement doux (perméabilité Nord/Sud), avec franchissement du cours d'eau.

Le quartier devra proposer une mixité de formes urbaines mais aussi articuler les espaces autour de la zone d'équipements publics. On retrouvera ainsi une transition entre les espaces à plus haute densité à l'Ouest, vers le bourg, et les quartiers pavillonnaires à l'Est :

- zone d'accueil des équipements publics,
- zone d'habitat intermédiaire¹ (densité minimale de 15 à 25 logements à l'hectare),
- zone de lots libres pour maisons individuelles.

Une quatrième zone sera dédiée aux espaces de loisirs, le long du cours d'eau, avec obligation de conserver la végétation existante.

1.3. SCHEMAS D'INTENTIONS ET PRINCIPES D'AMENAGEMENT

Organisation globale du site, accès et desserte interne

L'ensemble du quartier sera desservi par la création d'une voie structurante nouvelle, reliant l'Avenue du Frouzi, au Sud, et l'Avenue du Mont Saint Charles au Nord. A ce titre, le carrefour entre la voie structurante et l'Avenue du Frouzi ainsi que le carrefour entre avenue des Coteaux, chemin de Ginesty et route des Cimes devront faire l'objet d'aménagements de manière à favoriser la sécurité des utilisateurs.

La création de cette voie principale structurante permettra de mailler l'ensemble du site de façon à permettre une perméabilité des déplacements Nord-Sud.

La partie Est de la zone sera accessible depuis cette voie structurante. Des voies internes secondaires permettront la desserte des lots d'habitation.

Tout accès direct sur la route des Cimes et le chemin du Couzi seront interdits, du fait de l'étroitesse de ces deux derniers.

Les liaisons douces

Des circulations réservées aux piétons et aux cycles seront aménagées de façon à créer des parcours continus selon les principes déterminés dans le schéma. Les parcours piétons indépendants des voiries auront une largeur conforme à la réglementation en vigueur sur l'accès aux personnes à mobilité réduite et pourront être intégrés dans une bande plantée.

Les espaces collectifs

Aux abords des futurs équipements publics, deux types d'espaces collectifs seront aménagés :

- des espaces publics de type place/parvis, afin de mettre en valeur des lieux de rencontre à l'échelle du quartier,
- des espaces de stationnements permettant de desservir les équipements.

Les abords du ruisseau devront aussi permettre la création de lieux à usage collectif :

- création d'un lieu dédié aux loisirs (par exemple : citystade et skate park),
- création d'une zone « naturelle » le long du cours d'eau, à laisser accessible à tous.

¹ Est considéré comme de l'habitat intermédiaire : les maisons individuelles accolées, jumelées ou en bande et les petits collectifs en R+1.

Des espaces libres communs végétalisés (allée plantée, courées, aires de jeux) devront être intégrés, distincts des aires de stationnement et des voies d'accès et / ou de dégagement. Ces espaces devront obligatoirement bénéficier d'un aménagement paysager, et ne pas constituer des délaissés. Les choix de plantation devront se faire dans une palette végétale locale, à l'image des bords du ruisseau.

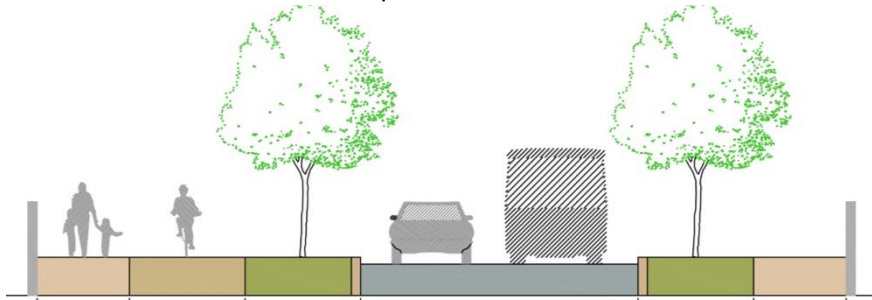
Le maintien / création de la structure paysagère du site

De façon à assurer la transition entre le nouveau quartier bâti et l'espace agricole, une lisière plantée sera mise en œuvre sur la frange Est du site. Cette structure plantée sera de type haie bocagère, composée d'essences locales.

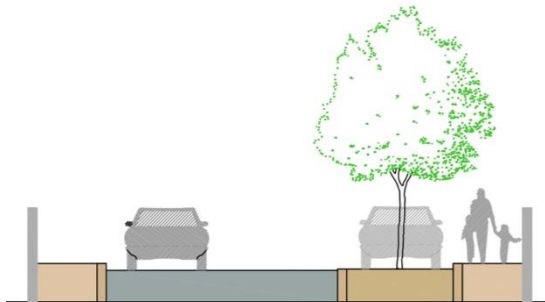
Au Sud, afin de protéger les habitations existantes, la lisière boisée sera confortée.

Le dimensionnement et le traitement des voies

La voie principale structurante devra obligatoirement intégrer des espaces de circulation dédiés aux piétons accessibles aux PMR et aux cycles (cf. fiche vélo CERTU en annexe) sauf impossibilité technique démontrée. A noter que cette voie devra permettre le déplacement des engins agricoles. Elles devront toutefois éviter les surlargeurs de chaussée, facteurs d'accélération de la vitesse automobile et d'imperméabilisation des sols.



La chaussée sera bordée d'un alignement d'arbres de haute tige, de chaque côté de la voie.



Les voies internes devront obligatoirement intégrer des espaces de circulation dédiés aux piétons, accessibles aux PMR. Elles devront éviter les surlargeurs de chaussée, facteurs d'accélération de la vitesse automobile et d'imperméabilisation des sols.

La chaussée des voies internes sera bordée d'un alignement d'arbres de haute tige, d'un côté de la voie, sous lequel sera aménagé du stationnement longitudinal.



Les voies en impasse seront de type « voie partagée » et seront plantées de massifs de manière à harmoniser la perception de la rue (cf. photo ci-contre).

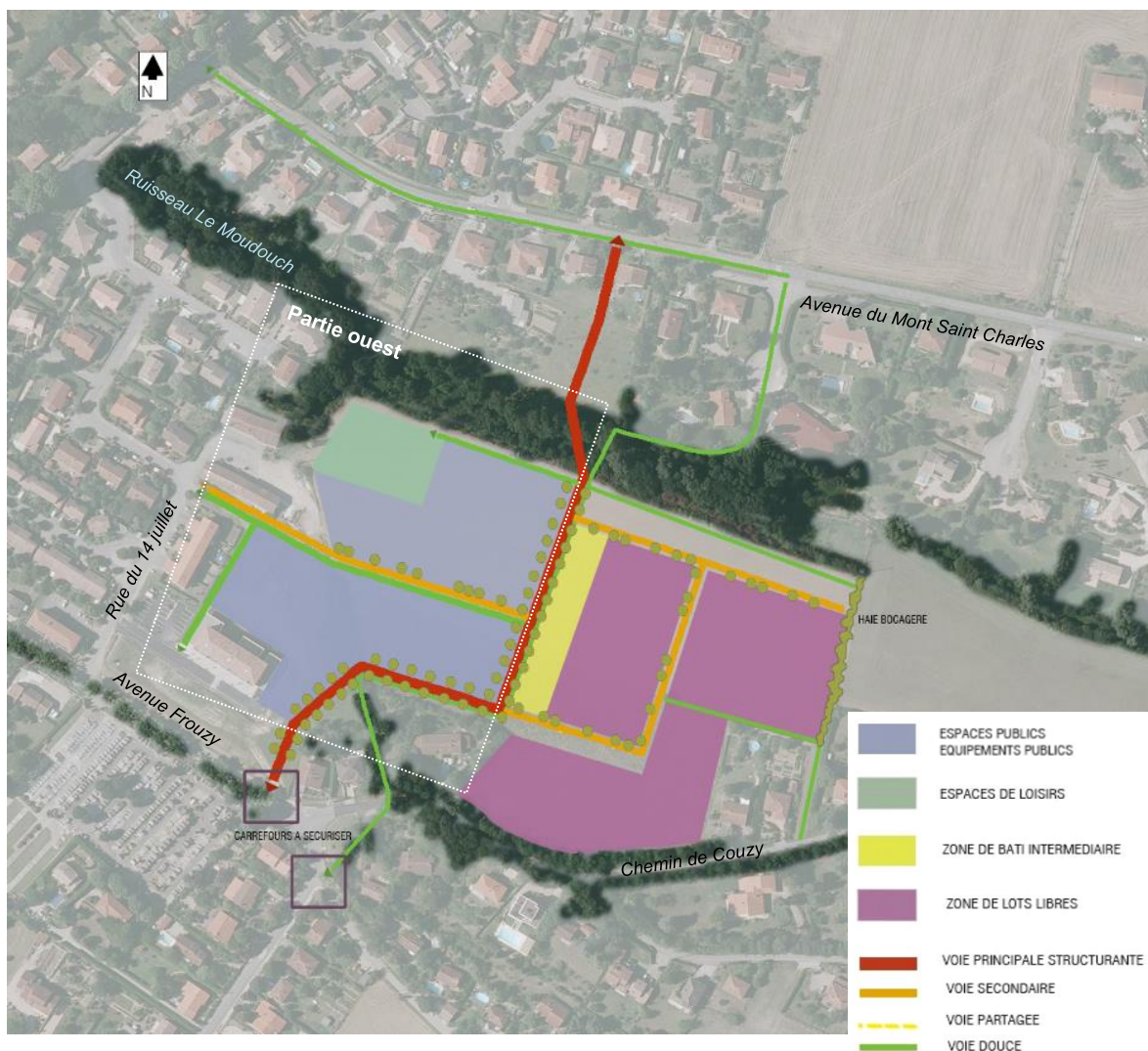


Fig. 2. Schéma d'aménagement du secteur Couzy

1.4. MODALITE D'OUVERTURE A L'URBANISATION

L'ouverture à l'urbanisation de la **partie Ouest** est conditionnée à la création de la voirie secondaire située derrière le bâtiment des services techniques communaux.

La **partie Est** sera aménagée sous la forme d'une voirie deux **opérations d'aménagements d'ensemble** pour assurer une cohérence dans l'aménagement de la zone.

2. SECTEUR DES VIGNES

2.1. PRESENTATION DU CONTEXTE ET DES ENJEUX DU SITE

Le site est localisé le long de l'entrée de ville principale, en venant de l'Est, depuis la route de Narbonne, légèrement en amont du rond-point qui marque l'entrée dans le cœur de bourg. Il borde la parcelle commerciale qui accueille une grande surface, zone particulièrement attractive à l'échelle de la commune.



Au Nord, le chemin de Ginesty a conservé son caractère champêtre et présente un profil très étroit, souvent bordé d'arbres. Des maisons se sont implantées sur la partie Nord de ce chemin, sur de grandes parcelles.

A l'Ouest, un habitat pavillonnaire s'est développé de manière linéaire, le long de l'avenue des Coteaux. Une ouverture dans cette continuité urbaine permettra de créer une liaison entre le nouveau quartier et l'avenue des Coteaux.

A l'Est, on retrouve des parcelles cultivées.

Le site s'implante à la limite de la zone de coteau et de la plaine, marqué par une topographie relativement plane sur ses 2/3 sud.



Fig. 3. Vue sur le site depuis la Route de Narbonne, en entrée de ville



Fig. 4. Perméabilité possible entre le site et l'Avenue des Coteaux

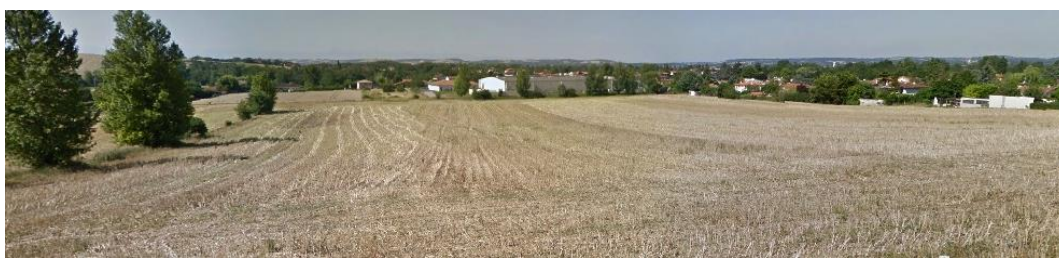


Fig. 5. Vue sur le site depuis le chemin de Ginesty

2.2. PRESENTATION DES OBJECTIFS DE L'AMENAGEMENT

La composition générale du nouveau quartier s'établira autour d'une nouvelle voie structurante Nord/Sud, bordée d'un cheminement doux (perméabilité Nord/Sud), dans la continuité du chemin de Ginesty. Les liaisons Est/Ouest seront assurées par la création d'un cheminement doux vers l'avenue des Coteaux.

Le quartier devra proposer une mixité de formes urbaines mais aussi participer à l'amélioration de la perception de l'entrée de ville.

Dans la continuité du tissu existant, le quartier sera majoritairement composé de lots libres pour la construction de maisons individuelles. En cœur de zone, des logements collectifs seront intégrés autour d'un espace public central.

2.3. SCHEMAS D'INTENTIONS ET PRINCIPES D'AMENAGEMENT

Organisation globale du site, accès et desserte interne

L'ensemble du quartier sera desservi par la création d'une voie structurante nouvelle, reliant le chemin de Ginesty, au Nord, et la route de Narbonne – RD19, au Sud. A ce titre, les carrefours créés par le passage de la nouvelle voie devront faire l'objet d'aménagements de manière à favoriser la sécurité des utilisateurs. En dehors de cette voie structurante, tout autre accès direct sur le chemin de Ginesty et la route de Narbonne sera interdit.

La création de cette voie principale structurante permettra de mailler l'ensemble du site de façon à permettre une continuité des déplacements Nord-Sud.

Le reste de la zone sera desservi par un maillage de voies secondaires continues.

Les liaisons douces

Des circulations réservées aux piétons et aux cycles seront aménagées de façon à créer des parcours continus selon les principes déterminés dans le schéma. Les parcours piétons indépendants des voiries auront une largeur conforme à la réglementation en vigueur sur l'accès aux personnes à mobilité réduite.

Les espaces collectifs

Aux abords de la zone de bâti intermédiaire, un espace public, de type place urbaine, sera implanté.

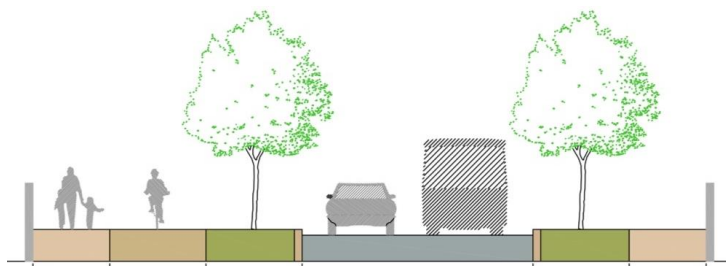
En liaison avec l'avenue des Coteaux et avec la place publique, une promenade sera aménagée, dans une ambiance champêtre.

Les choix de plantation devront se faire dans une palette végétale locale, à l'image des bords du ruisseau.

Le maintien / création de la structure paysagère du site

Au Nord, en bordure du chemin de Ginesty, une lisière plantée permettra de filtrer les vues et de conserver les ambiances perçues depuis cette rue. Cette structure plantée sera de type haie bocagère, composée d'essences locales.

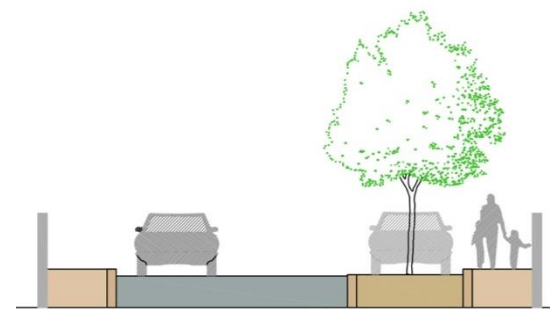
Au Sud, en bordure de la route de Narbonne, un espace planté permettra de créer une zone tampon entre les futures habitations et le trafic routier dense sur cette voie. De manière à renforcer la séquence d'approche du centre bourg, un alignement d'arbres de haute tige, participera à une meilleure perception de l'entrée de ville.

Le dimensionnement et le traitement des voies

La voie principale structurante devra obligatoirement intégrer des espaces de circulation dédiés aux piétons accessibles aux PMR, BE et aux cycles (cf. fiche vélo CERTU en annexe) sauf impossibilité technique démontrée. A noter que cette voie devra permettre le déplacement des engins agricoles.

Elles devront éviter les surlargeurs de chaussée, facteurs d'accélération de la vitesse automobile et d'imperméabilisation des sols.

La chaussée sera bordée d'un alignement d'arbres de haute tige, de chaque côté de la voie sauf impossibilité technique. Dans ce cas, une autre solution devra être proposée et approuvée par la commune. Les intersections seront traitées de manière à contraindre les automobilistes à réduire leur vitesse.



Les voies internes devront obligatoirement intégrer des espaces de circulation dédiés aux piétons, accessibles aux PMR. Elles devront éviter les surlargeurs de chaussée, facteurs d'accélération de la vitesse automobile et d'imperméabilisation des sols.

La chaussée des voies internes sera bordée d'un alignement d'arbres de haute tige, d'un côté de la voie, sous lequel sera aménagé du stationnement longitudinal. On privilégiera une répartition aléatoire des arbres.

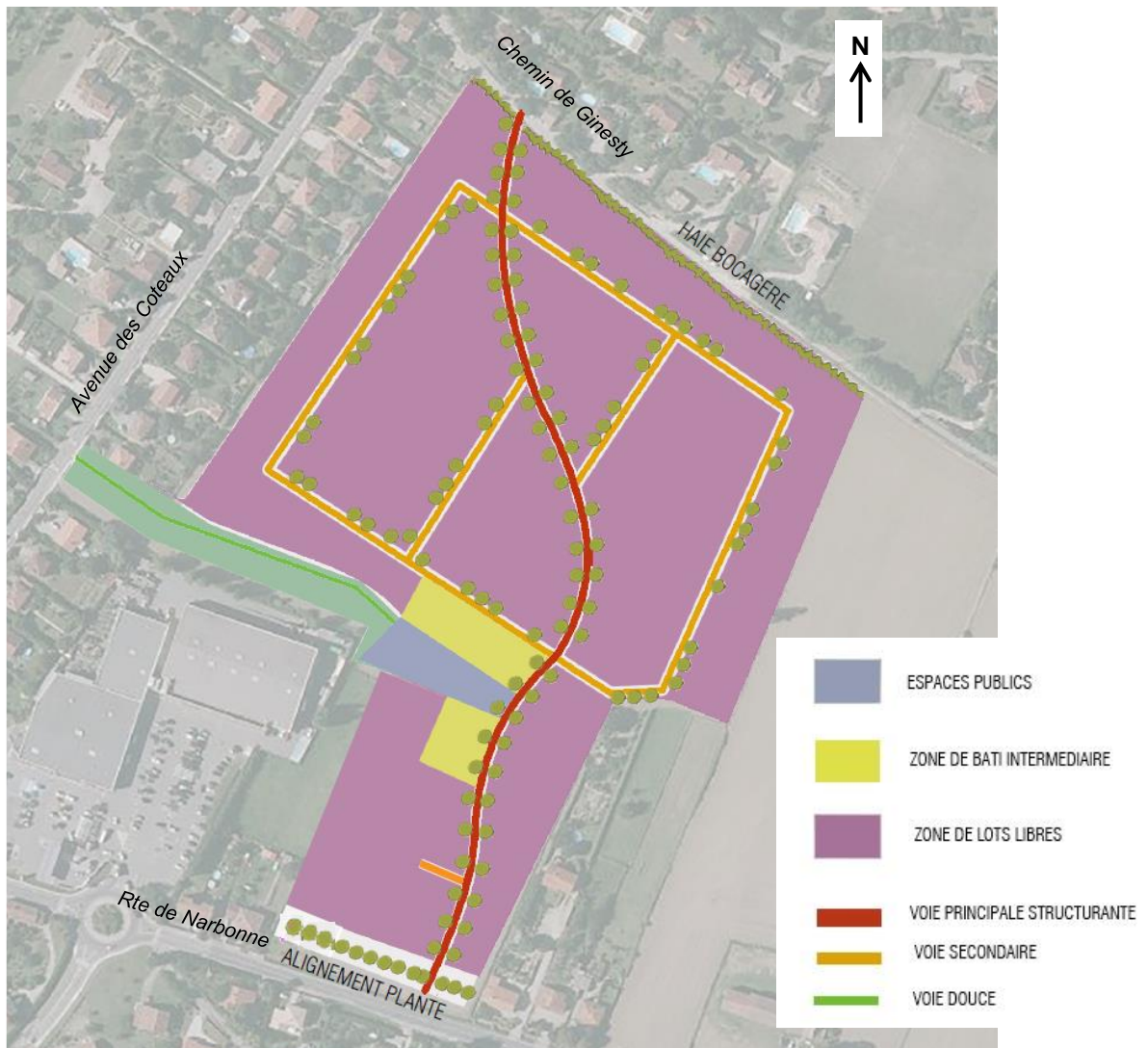


Fig. 6. Schéma d'aménagement du secteur des Vignes

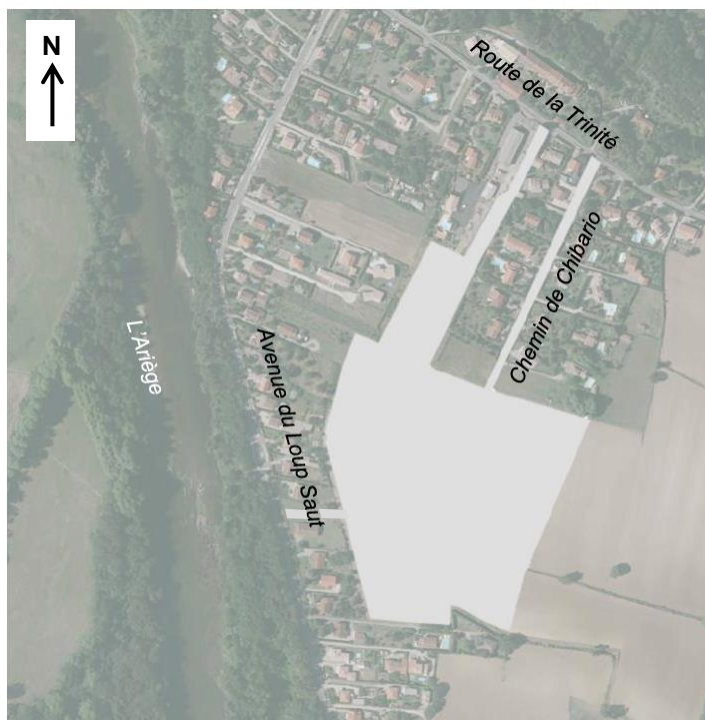
2.4. MODALITE D'OUVERTURE A L'URBANISATION

L'aménagement de la zone sera basé sur le principe de création d'un nouveau quartier de la commune et dans la logique d'**opérations d'aménagement d'ensemble**.

3. SECTEUR LA TRINITE

3.1. PRESENTATION DU CONTEXTE ET DES ENJEUX DU SITE

Le site est localisé au Sud de la commune. Il prend place à l'arrière d'une zone bâtie, qu'il apparaît opportun de désenclaver par le chemin de Chibario. Son aménagement permettra de prolonger le tissu urbain existant.



A l'Ouest, le site prend place à l'arrière d'une urbanisation linéaire, répartie parallèlement à l'Arrière, sur un rang le long de l'avenue du Loup Saut.

Au Nord, un quartier s'est développé le long de la route de la Trinité, composé de maisons individuelles réparties de part et d'autre du chemin de Chibario.

A l'Est, le site est au contact direct de l'espace agricole, au sein duquel se développent quelques structures bocagères qu'il s'agira de prolonger sur les limites de la zone à urbaniser.

Le site s'implante dans la plaine et ne présente pas de relief marqué.

3.2. PRESENTATION DES OBJECTIFS DE L'AMENAGEMENT

Le développement urbain de cette zone de plaine devra permettre de prolonger le tissu urbain existant, tout en structurant un quartier aujourd'hui peu perméable aux circulations.

Organisation globale du site, accès et desserte interne

Le site sera accessible depuis la route de la Trinité par le prolongement de deux voies parallèles. Il accueillera :

- Des lots libres implantés le long de voies secondaires,
- Une zone d'habitat intermédiaire de type maisons en bandes, implantées autour d'un nouvel espace public.

Les liaisons douces

Des circulations réservées aux piétons seront aménagées de façon à créer des parcours continus selon les tracés déterminés dans le schéma. Les parcours piétons indépendants des voiries auront une largeur conforme à la réglementation en vigueur sur l'accès aux personnes à mobilité réduite.

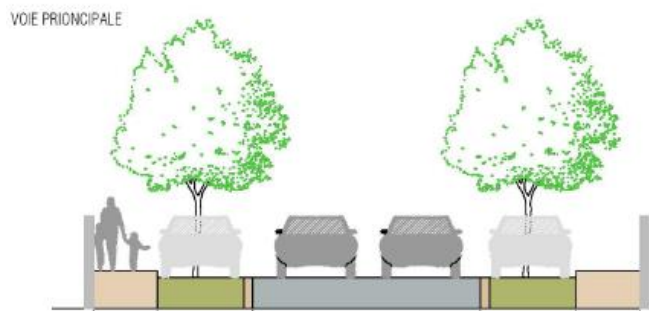
Les espaces collectifs

Aux abords de la zone de bâti intermédiaire, un espace collectif végétalisé sera implanté.

Les choix de plantation devront se faire dans une palette végétale locale.

Le maintien / création de la structure paysagère du site

De façon à assurer la transition entre le nouveau quartier bâti et l'espace agricole, une lisière plantée sera mise en œuvre sur la frange Est du site. Cette structure plantée sera de type haie bocagère, composée d'essences locales.

Le dimensionnement et le traitement des voies

La voie principale, le long de laquelle sera implantée le bâti intermédiaire et l'espace public, devra obligatoirement intégrer des espaces de circulation dédiés aux piétons accessibles aux PMR et aux cycles (cf. fiche vélo CERTU en annexe) sauf impossibilité technique démontrée et la chaussée sera bordée d'alignements d'arbres de part et d'autres de cette voie. A noter que cette voie devra permettre le déplacement des engins agricoles.



Les voies d'accès depuis la route de la Trinité et les voies secondaires seront moins urbaines, bordées d'arbres répartis de manière aléatoire et non rectiligne afin de limiter la vitesse et de favoriser une ambiance « de quartier ».

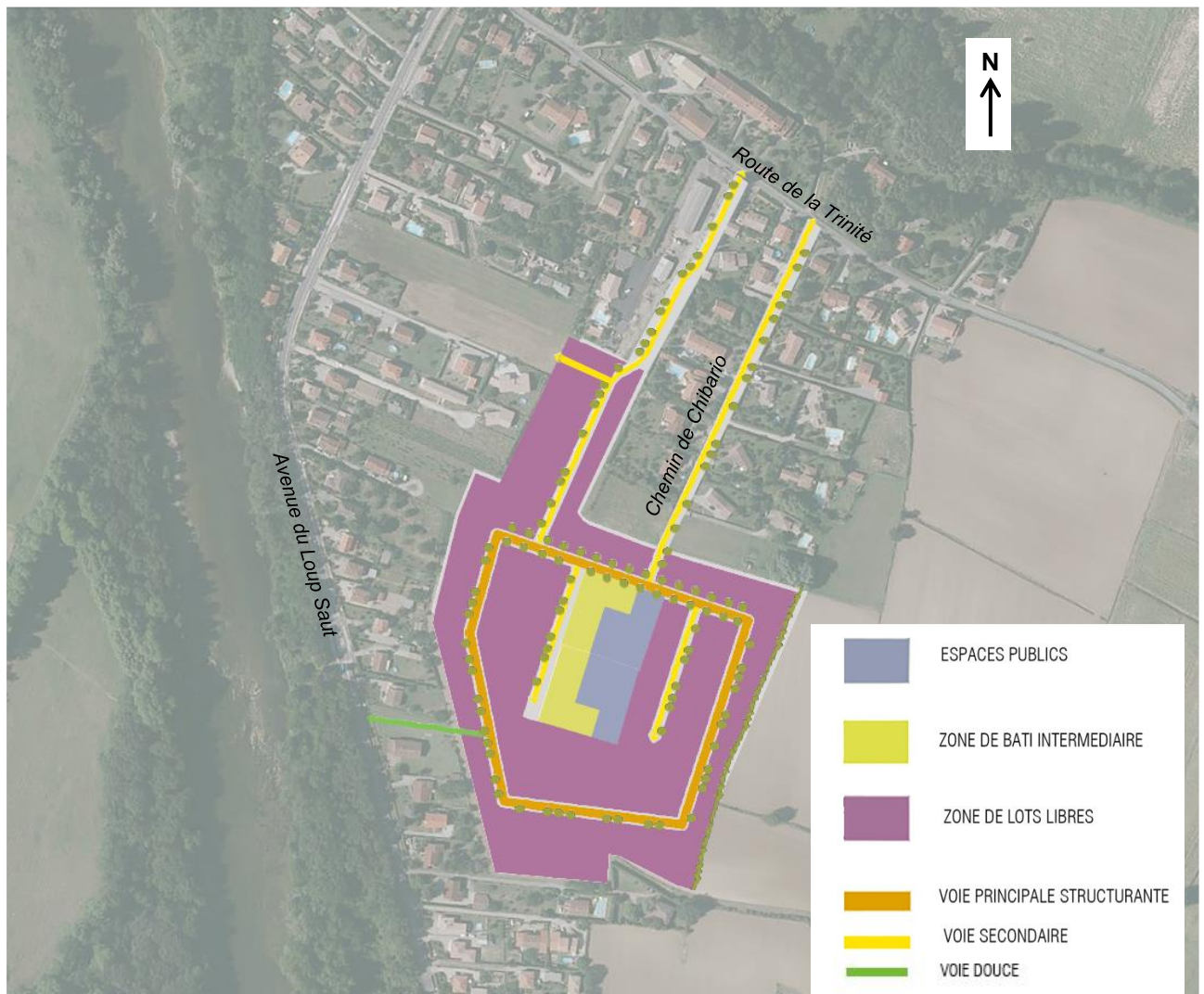


Fig. 7. Schéma d'aménagement du secteur La Trinité

3.3. MODALITE D'OUVERTURE A L'URBANISATION

La partie Nord ainsi que la partie Sud seront aménagées sous la forme d'**opérations d'aménagement d'ensemble** pour assurer une cohérence dans l'aménagement de chaque secteur.

4. SECTEUR PUJAL

4.1. PRESENTATION DU CONTEXTE ET DES ENJEUX DU SITE

Le site est localisé à l'Est du village, dans le prolongement d'un quartier pavillonnaire, le long de l'avenue du Mont Saint Charles (RD74). Bordé, sur trois côtés, de maisons individuelles, il apparaît opportun de prolonger ce tissu urbain par le développement d'un nouveau quartier résidentiel et traiter ainsi la limite entre urbanisation et espace agricole.



La zone à urbaniser se trouve sur une entrée de Venerque, le long de la RD74, qui descend le coteau. A l'Est, le site est au contact direct de l'espace rural et la transition est quelque peu brutale. L'aménagement de la lisière permettra d'intégrer le quartier dans le paysage et participera à l'amélioration de la perception d'entrée de ville.

La RD74 est une route étroite, au caractère champêtre ; seule une sortie sera autorisée.

Au Nord, la voie du lotissement du Balaitous sera prolongée pour proposer un maillage urbain inter-quartier.

Le site s'implante sur le bas de la zone de coteau, marqué par une topographie en devers. On privilégiera ainsi les accès parallèlement à la pente de manière à limiter l'impact des voies dans le paysage.



Fig. 8. Vue sur la parcelle depuis l'avenue du Mont Saint Charles-RD74

4.2. PRESENTATION DES OBJECTIFS DE L'AMENAGEMENT

Le développement urbain de cette zone, en entrée de bourg, devra permettre, à la fois le bouclage avec la rue du lotissement du Balaïtous (perméabilité Nord/Sud) et l'amélioration de la perception de l'entrée de ville depuis la RD74. La composition générale du nouveau quartier s'établira autour de cette voie Nord/Sud, bordée d'un cheminement doux.

4.3. SCHEMAS D'INTENTIONS ET PRINCIPES D'AMENAGEMENT

Organisation globale du site, accès et desserte interne

Autour de la nouvelle voie Nord/Sud reliant le lotissement du Balaïtous à la RD74, le quartier devra proposer une mixité de formes urbaines tout en prolongeant l'intimité des lotissements existants en proposant une typologie similaire :

- Des lots libres implantés le long de voies en impasse, parallèles aux courbes de niveau,
- Une zone d'habitat intermédiaire de type maisons en bandes.

Les liaisons douces

Des circulations réservées aux piétons seront aménagées de façon à créer des parcours continus selon les tracés déterminés dans le schéma. Les parcours piétons indépendants des voiries auront une largeur conforme à la réglementation en vigueur sur l'accès aux personnes à mobilité réduite.

Les espaces collectifs

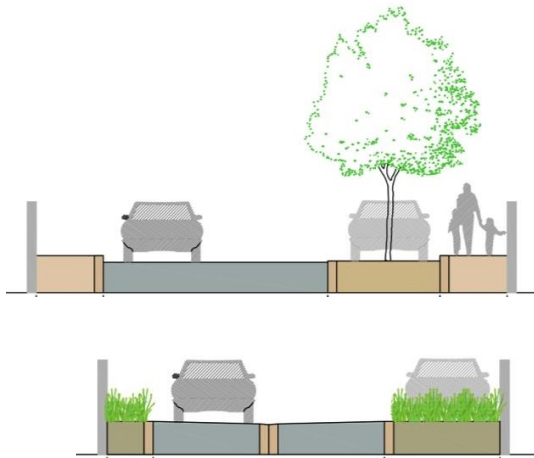
Des espaces libres communs végétalisés (allée plantée, courées, aires de jeux) devront être intégrés, distincts des aires de stationnement et des voies d'accès et / ou de dégagement. Ces espaces devront obligatoirement bénéficier d'un aménagement paysager, et ne pas constituer des délaissés. Les choix de plantation devront se faire dans une palette végétale locale.



Le maintien / création de la structure paysagère du site

De façon à assurer la transition entre le nouveau quartier bâti et l'espace agricole, une lisière plantée sera mise en œuvre sur la frange Est du site. Cette structure plantée sera de type haie bocagère, composée d'essences locales.

Au Sud, une bande plantée sera mise en œuvre afin de filtrer les vues vers le quartier et de prolonger la végétation existante le long de l'avenue du Mont Saint Charles (lisière bocagère ponctuée de chênes, cf. photo ci-contre).

Le dimensionnement et le traitement des voies

La voie principale devra obligatoirement intégrer des espaces de circulation dédiés aux piétons, accessibles aux PMR. Elle devra éviter les surlargeurs de chaussée, facteurs d'accélération de la vitesse automobile et d'imperméabilisation des sols.

La chaussée sera bordée d'un alignement d'arbres de haute tige, d'un côté de la voie, sous lequel sera aménagé du stationnement longitudinal. On privilégiera une répartition aléatoire des arbres.

Les voies en impasse seront de type « voie partagée ». Les bords de chaussée seront plantés de massifs, de manière à harmoniser la perception de la rue (cf. photo ci-dessous).





Fig. 9. Schéma d'aménagement du secteur Pujal

4.4. MODALITE D'OUVERTURE A L'URBANISATION

Le secteur sera aménagé sous la forme d'une **opération d'aménagement d'ensemble** pour assurer une cohérence dans l'aménagement de la zone (non compris construction existante).

5. ELEMENTS DE PROGRAMMATION

Le tableau ci-après présente un échéancier indicatif d'aménagement des secteurs à vocation d'habitat :

	Superficie	Statut au PLU	Prévision d'ouverture à l'urbanisation
Secteur des Vignes	8 ha	AU1	Immédiat
Secteur de la Trinité (nord)	2,7 ha	AU1	Immédiat
Secteur de la Trinité (sud)	2,9 ha	AU2	A partir de 2020 avec ouverture à l'urbanisation subordonné à l'aménagement préalable de 80% minimum des lots prévus dans la zone AU1
Secteur Couzi (ouest) (hors équipements publics)	0,5 ha	AU1	Immédiat
Secteur Couzi (est)	2,90 ha	AU2	A partir de 2020
Secteur Pujal	3 ha	AU2	A partir de 2020

ANNEXE 1

Fiche Vélo « CERTU »

Certu

Cette fiche est destinée à donner une information rapide. La contrepartie est le risque d'approximation et la non exhaustivité. Pour plus de précisions, il convient de consulter les ouvrages cités en référence.



▷ Certu 2009/42



Ministère de l'écologie, de l'énergie, du Développement durable et de la Mer

FICHE n°02

août 2009

Fiche Vélo

Les bandes cyclables

Le terme bande cyclable désigne une voie exclusivement réservée aux cycles à deux ou trois roues sur une chaussée à plusieurs voies. Unidirectionnelle, elle permet, par la présence forte du cycliste sur la chaussée même, d'introduire non seulement une certaine forme de modération de la vitesse du trafic motorisé mais aussi de montrer aux utilisateurs de l'espace public que "le vélo existe" et qu'il constitue une alternative valable à l'automobile dans le choix du mode de déplacement.

Quand et où aménager des bandes cyclables ?

De nombreuses expériences françaises et étrangères ont prouvé que la bande cyclable est souvent plus sûre que la piste. En effet, sur une piste cyclable séparée physiquement de la chaussée, le cycliste peut éprouver un sentiment de sécurité excessif et ne pas être assez attentif au danger au moment où il doit se mêler à nouveau à la circulation générale.

Sur une simple bande, où il côtoie les automobilistes, le cycliste est toujours préparé à partager momentanément l'espace disponible avec les autres usagers, notamment aux intersections où le cycliste est davantage dans le champ de vision de l'automobiliste.



Exemple de bande cyclable

La bande cyclable constitue une solution intermédiaire entre les aménagements en site propre (piste cyclable, voie verte) et ceux instaurant la mixité (zone 30, zone de rencontre). Elle sera aménagée préférentiellement là où le trafic est moyen et pour une vitesse de l'ordre de 50 km/h. Elle présente plusieurs avantages : économique (elle n'a besoin que d'un simple marquage et de signalisation verticale), rapidement mise en œuvre et facilement utilisable (elle s'avère d'une grande souplesse pour les usagers).

Pour assurer le meilleur niveau de sécurité possible et renforcer ainsi le rôle du vélo dans les déplacements urbains, la bande cyclable est l'un des outils permettant la mise en œuvre d'un réseau cyclable continu couvrant l'ensemble de la ville (cf. fiche "Les schémas cyclables"), relié, en sortie de ville, aux itinéraires interurbains de déplacements utilitaires, sportifs et de loisirs.

Réglementation - Signalisation

- Le décret n° 98-828 du 14 septembre 1998 relatif à la circulation des cycles a modifié le code de la route et notamment la définition de la bande cyclable dans l'art. R110-2 : « voie exclusivement réservée aux cycles à deux ou trois roues sur une chaussée à plusieurs voies ». La circulation des autres véhicules, le stationnement et la livraison y sont interdits.
- L'art. R431-9 n'impose plus l'obligation aux cycles d'emprunter les aménagements cyclables. Ces dispositions justifient que l'on régularise la bande cyclable à usage conseillé, signalée en entrée par le panneau C113 et en sortie par le panneau C114. Elle offre une plus grande

souplesse d'utilisation par rapport aux bandes cyclables obligatoires (signalées par le panneau B22a au début et le panneau B40 en sortie). Le recours à l'obligation est à réserver à des configurations particulières. L'avis du préfet est nécessaire.

- La bande cyclable doit faire l'objet d'un arrêté de circulation.
- L'art. R431-9 du code de la route précise : «Par dérogation aux dispositions de l'article R110-2, les conducteurs de cyclomoteurs à deux roues, sans side-car ni remorque peuvent être autorisés à emprunter les bandes et pistes cyclables par décision de l'autorité investie du pouvoir de police », le panneau C 113 (ou B22a) est alors complété par un panneau M4d2. Cette possibilité est toutefois fortement déconseillée en raison du différentiel important d'accélération et de vitesse entre le cycliste et le cyclomotoriste et de l'emprise peu large, inadaptée aux vitesses pratiquées par ces derniers.



- Les bandes cyclables sont délimitées sur la chaussée par une ligne blanche discontinue T3 5u ou exceptionnellement par une ligne continue 3u (masque de visibilité, présence d'un virage...). Le marquage des bandes cyclables peut être complété par des pictogrammes vélos blancs et des flèches : ces marques sont fortement recommandées aux débuts et fins de voies cyclables et il est conseillé de les utiliser en répétition à intervalles réguliers, environ tous les 50 m en ville, et au droit des entrées riveraines importantes.

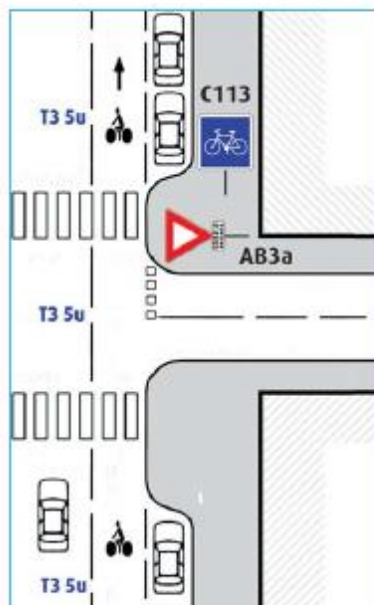
Les débuts et fins de bandes cyclables sont soit interrompus sans biseau (préférable), soit matérialisés au sol par un trait oblique de 5u de large, comportant une interruption médiane de 50 cm.

La couleur réglementaire du marquage est le blanc.

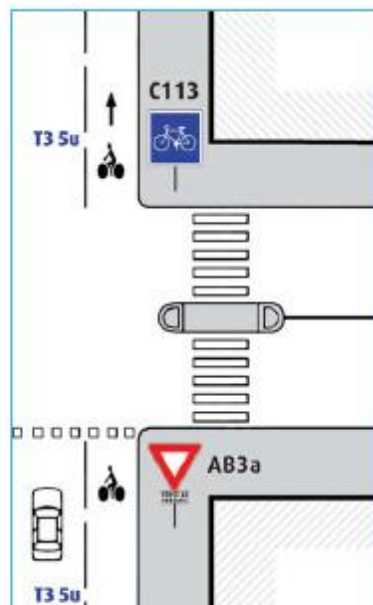


- Lorsque la bande est prioritaire, le marquage T3 5u se poursuit dans la traversée du carrefour comme pour les autres voies. Lorsque la bande n'est pas prioritaire, le marquage T3 5u s'interrompt dans la traversée du carrefour.
- Si les cyclistes peuvent franchir la ligne discontinue pour effectuer un dépassement les autres usagers ne peuvent franchir ou chevaucher la ligne que pour quitter la chaussée ou l'aborder (Art. R412-23 du Code de la route).

Signalisation horizontale en carrefour



La bande cyclable garde la priorité



Interruption du T3 5u lorsque la bande cyclable perd la priorité

Conception

Les éléments techniques de la réalisation des bandes cyclables dépendent de nombreux facteurs qu'il s'agit de déterminer avant de procéder à l'aménagement : nombre actuel ou prévisible de cyclistes, type d'usagers (expérimentés, écoliers,...), composition, volume, vitesse et fréquence du trafic général (voitures, camions, autobus, tramways, flux piétons,...), type de voie sur laquelle on intervient, usage principal de la rue (habitat, commerce, loisirs,...) et fonctionnement (stationnement, livraisons, accès, etc.).

En ville, la largeur recommandée est de 1,50 m hors marquage en section courante.

Pour le passage d'obstacles ponctuels, sauf impossibilité technique avérée, on évitera absolument de descendre en dessous de 1,00 m, hors marquage.

On peut aussi augmenter sa largeur pour des raisons particulières (nombreux poids lourds par exemple) sans toutefois dépasser 2,00 m sous peine d'induire du stationnement illicite gênant la progression des cyclistes.



Bande cyclable

L'aménagement et le dimensionnement d'une bande devront tenir compte du profil en travers de la voie et de son équipement.

Attention aux aménagements étroits qui conduisent le cycliste à frôler le trottoir ou à longer les véhicules en stationnement.

Traitements particuliers

Livraisons

Partant du principe que la bande cyclable permet de sécuriser le cycliste dans sa progression, le long de certains axes urbains, il est fortement conseillé d'organiser la demande en stationnement livraison avec les professionnels concernés pour que la bande soit respectée, par exemple en prenant sur une partie de l'emprise du stationnement automobile.

Arrêts de bus

Le marquage de la bande cyclable est souvent interrompu sur 10 m avant l'arrêt bus pour permettre au cycliste de se ré-insérer facilement dans le flot du trafic lorsque le bus est à l'arrêt, et au bus de bien se positionner au quai sans avoir à circuler sur la bande.

La bande cyclable est reprise quelques mètres après l'arrêt bus.

Bordures de trottoir et caniveaux

Il convient de tenir compte des bordures de trottoir, de leur forme, de leur hauteur et de la présence de caniveaux dans le dimensionnement des bandes cyclables.

Gérer les conflits potentiels

Accès riverains

Les accès riverains ou les entrées de lieux publics sont des lieux de conflits potentiels entre cyclistes et automobilistes. Pour limiter les risques, il convient d'assurer une visibilité optimale, essentiellement en éloignant le stationnement. On peut également réaliser un marquage spécifique sur la bande au droit des accès riverains à l'aide de pictogrammes vélo blancs.

Stationnement longitudinal

Dans le cas d'une bande cyclable longeant des places de stationnement, il est souhaitable de réserver une surlargeur de 0,50 m ou un espace tampon pour permettre l'ouverture inopinée de portières et les manœuvres des automobilistes sans danger pour les cyclistes.



Espace tampon en cas de stationnement longitudinal

Stationnement gênant

L'implantation d'une bande cyclable implique d'avoir une politique de répression du stationnement sauvage.



Ce stationnement sur la bande cyclable empêche la progression du cycliste en sécurité

Certu
centre d'Études
sur les réseaux
des transports
Urbanisme
et les constructions
publiques
9, rue Juliette
Récamier
69456 Lyon
Codex 06
téléphone :
04 72 74 58 00
télécopie :
04 72 74 59 00
www.certu.fr

© 2009 Certu
La reproduction
totale du
document est
libre de droits.
En cas de
reproduction
partielle, l'accord
préalable du Certu
devra être
demandé.

Le Certu appartient au
Réseau Scientifique
et Technique
du NEEDOM



Séparateurs ponctuels

Lors de l'aménagement de chicanes, destinées à la modération des vitesses pratiquées, la continuité de la bande cyclable dans l'aménagement comme la chicane pour les automobilistes qui optimisent leur trajectoire en circulant sur la bande.



Ilot protégeant le cycliste au niveau d'une chicane

Il est préférable d'aménager un îlot de protection au niveau de la bande cyclable pour éviter au cycliste d'être coincé contre la bordure.

Pentes en zones 30

Dans les zones 30 à relief plutôt plat, le cycliste circule dans le flux des véhicules motorisés, leurs vitesses respectives étant relativement proches. En revanche, en présence d'une pente importante, il est préférable de prévoir une bande cyclable permettant au cycliste de grimper la côte à vitesse réduite sans gêner les véhicules motorisés.

Entretien et confort d'usage

On veillera à maintenir à l'itinéraire un caractère confortable en l'entretenant régulièrement pour éliminer les gravillons, feuilles mortes, bris de verres, déchets de toutes sortes qui diminuent l'espace circulaire du cycliste et accroissent le risque de glissance, en virage notamment.

On évitera aussi les ressauts dus aux raccordements de chaussées ou à la présence de grilles d'évacuation et les grilles de caniveau avec les fentes orientées dans le sens circulation, représentant un risque de chute non négligeable.



Mauvais entretien rendant la bande impraticable

La série « Fiche Vélo » a été réalisée par les groupes de travail du RST pilotés par le Certu. Cette série de documents a pour seule vocation de constituer un recueil d'expériences. Ce document ne peut pas engager la responsabilité de l'Administration.

Ces fiches sont disponibles en téléchargement sur le site :

- Certu (<http://www.certu.fr>).

Références bibliographiques

- Recommandations pour les aménagements cyclables, LYON Certu, version mise à jour en septembre 2008.
- La signalisation des aménagements et des itinéraires cyclables, LYON Certu, mai 2004.

AUTEUR DE LA FICHE

Bertrand Deboudt

☎ 03 20 49 62 31

bertrand.deboudt@developpement-durable.gouv.fr

VOTRE CONTACT AU CERTU

Nicolas Nuyttens

☎ 04 72 74 58 69

nicolas.nuyttens@developpement-durable.gouv.fr

Secrétariat : ☎ 04 72 74 59 61

Mais également les correspondants vélos des CETE :

Méditerranée (J. Cassagnes), Sud-Ouest (M. Louveau),
Nord-Picardie (B. Deboudt), Lyon (J. Laville), Est (F. Tortel),
Normandie Centre (S. Febvre - J.C. Poreau),
Ouest (M. Hisler), DREIF (F. Vasquez).