

# Saint-Martin-de-Valgalgues

*Projet de liaison douce entre le cœur du village et la quartier de Camont*

Placer piétons et vélos au cœur d'un projet de territoire, mais aussi dans la gestion au quotidien de l'espace public



## Développer des circulations actives

Les circulations actives connaissent un développement important depuis quelques années en France, car elles répondent à une attente sociale forte. Des réseaux de grands itinéraires cyclables (comme le réseau « EuroVelo ») irriguent les territoires européen et national

En France, les nombreux projets d'itinéraires cyclables ambitionnent de développer les mobilités actives, qui peuvent être aussi vecteurs d'une découverte nouvelle et originale du territoire par le grand public. Beaucoup d'entre eux s'inscrivent dans le schéma national des véloroutes et des voies vertes, lui même décliné en schémas régionaux et départementaux.

**Comme la voie verte d'Alès V70.**



## Enjeux d'une mobilité durable dans les territoires ruraux

La mobilité durable dans ces territoires présente de multiples enjeux : climatiques, qualité de l'air, de santé ou encore d'attractivité du territoire. Mais ce sont les enjeux sociaux qui sont les plus prégnants au regard de la dynamique économique et démographique des espaces ruraux. En effet, en termes d'accès à l'emploi et aux services, les distances et les temps de parcours, le recours quasi exclusif à la voiture, augmentent la précarisation des populations rurales

## Les bienfaits de la marche et du vélo



Elle est bonne pour la santé : faire au moins 30 minutes d'activité physique par jour permet de prévenir un certain nombre de pathologies chroniques (obésité, maladies cardiovasculaires, respiratoires, cancers, diabète, dépression, etc.). Marcher régulièrement est donc un facteur indiscutable d'amélioration de la qualité de vie et d'augmentation de l'espérance de vie. Nombre des déplacements sont courts : des reports sont donc bel et bien envisageables à condition de trouver les bons leviers. Au-delà du kilomètre, la part de la marche chute rapidement. Elle est favorable au commerce, contrairement aux idées reçues. Plusieurs études démontrent que piétons (et cyclistes) sont de meilleurs clients que les automobilistes, dynamisant l'apparition de magasins de petites et moyennes surfaces, réinvestissant le centre des villes, redonnant vie à certains pôles de commerces de proximité. La vie de quartier peut ainsi se réorganiser et redonner le goût de marcher.

## L'usage du vélo est un enjeu essentiel de mobilité durable

Le vélo est le mode le plus pertinent pour un déplacement de 1 à 3 km pour un vélo classique et 7 km pour un vélo à assistance électrique ;

Or en France, un quart des déplacements quotidiens en voiture se font sur moins de 3 km. 5 vélos sont vendus annuellement pour 100 habitants en France. La France est depuis quelques années en troisième position en Europe derrière les Pays-Bas et l'Allemagne



En 2007, les Français parcouraient en moyenne 87 km/an/hab, contre 300 km dans la plupart des pays du Nord et entre 800 et 1 000 km au Danemark et aux Pays-Bas. 40 % des personnes de 6 ans ou plus ont déclaré en 2008 se déplacer à vélo occasionnellement ou régulièrement.

En outre, si la pratique du vélo a progressé dans les grandes villes, elle a reculé en milieu rural. Or le vélo constitue aujourd'hui un moyen de transport à même d'apporter une réponse aux enjeux environnementaux, sociaux et économiques du XXI<sup>e</sup> siècle, qu'il s'agisse des questions de pollution, de bruit, de bien-être ou de pouvoir d'achat. Après avoir connu un déclin dans les années 1970, la pratique du vélo, comme mode de déplacement, connaît un nouvel essor depuis les années 2000.

# Bassin Alésien, un réseau cyclable qui se construit

## Aménagements Alès et ses environs



- Voie Verte**
- Piste cyclable**
- Voie Partagée**

- Bande Cyclable**
- Bande dérasée (sur-largeur)**
- Projets d'aménagements**

**Vous êtes ici**

**Nouveaux panneaux installés sur les feux tricolores**  
Un triangle bordé de rouge, avec des pictos en jaune, un vélo et des flèches : selon les cas, **quand le feu est au rouge, les cyclistes ont désormais le droit de s'engager pour continuer à rouler en respectant les règles de priorité à droite, tout droit et/ou à gauche.**

**Bande cyclable conseillée**

**Bande cyclable obligatoire**

**Piste cyclable conseillée**

**Piste cyclable obligatoire**

**Voie verte**  
Interdit à tous véhicules à moteurs (sauf Services)

**Bande dérasée (ou sur-largeur)**  
Pas de règlements spécifiques

**Route partagée** (moins de 1000 véhicules/jour)  
Limitation 70 km/h

**Zone de partage**  
La présence potentielle des véhicules motorisés détermine cet il y a pas de sélection quant à leur accès (sauf disposition contraire de l'autorité de police par exemple sur le tonnage des véhicules). Il s'agit donc d'un partage de la voirie qui illustre le principe de prudence au plus fort (de véhicule) par rapport au plus faible (le piéton). La faible vitesse des véhicules devrait faciliter également l'usage de vélos et favoriser la cohabitation des modes de déplacement.

**Double-sens cyclable**  
Le double-sens cyclable raccourcit les distances à parcourir à vélo, et garantit une sécurité accrue du fait d'une meilleure visibilité réciproque des protagonistes. Il est aussi avantageux pour la collectivité, car il se met rapidement en place, sans travaux lourds de voirie.

**VOIE PARTAGÉE**  
AUTOMOBILES, PIÉTONS, CYCLISTES, DÉRASÉS VOUS S'Y COEXISTENT  
ATTENTION AUX CHANGEMENTS DE SENS

**Voie centrale banalisée**  
C'est un aménagement partage la chaussée en deux espaces : une voie centrale sans marquage axial où doivent se croiser les véhicules circulant dans les deux sens et deux « voies » matérialisées sur les accotements où roulent les vélos. La voie centrale doit être droite, les véhicules qui se croisent sont obligés de débiter sur les « voies », après avoir vérifié au préalable l'absence de cyclistes. Ainsi, la chaussée à voie centrale banalisée offre une alternative aux routes ou des bandes cyclables en permettant pas être réalisées facilement. Cet aménagement favorise un meilleur partage de la chaussée et permet de d'apaiser la circulation.

# UN RESEAU QUI SE CONSTRUIT

## La voie verte d'Alès

Inaugurés en 2010, les 7 km de voie verte, séparés de la chaussée, permettent de traverser Alès, du Nord au Sud, en toute sécurité.

Un projet réalisé par la municipalité alésienne pour que les vélos, rollers, piétons et personnes à mobilité réduite puissent relier aisément le giratoire du Pôle Mécanique à la rocade Sud, en passant par le pont Neuf., et se diriger au Sud, jusqu'au giratoire de la Luquette, en direction de Saint-Christol-lez-Alès.



## Les itinéraires cyclables

La voie verte, colonne vertébrale du maillage, se ramifie progressivement en itinéraires cyclables (pistes et bandes cyclables).

Cette trame intra-muros comprend :

les aménagements déjà réalisés sur l'avenue Jean Goubert et à la Pierre Plantée, les 2,2 km tracés à Clavières, les liaisons des sites de l'IMT (école des mines) dans le cadre du Plans Déplacement Entreprises.

la liaison jusqu'à Saint-Martin-de-Valgalgues, les bandes cyclables pour rejoindre l'hôpital ou encore la gare SNCF via la piste cyclable de l'avenue de la Gibertine.

Beaucoup de tronçons sont encore en projet, notamment pour relier les communes de Saint-Privat qui ont également des projets similaires, Bagad et Saint-jean-du-Pin.



# UN RESEAU QUI SE CONSTRUIT

Loisir et tourisme

Deux boucles Cyclo-découvertes entièrement balisées et accessibles au plus grand nombre.

Elles sont relié à la voie verte d'Alès



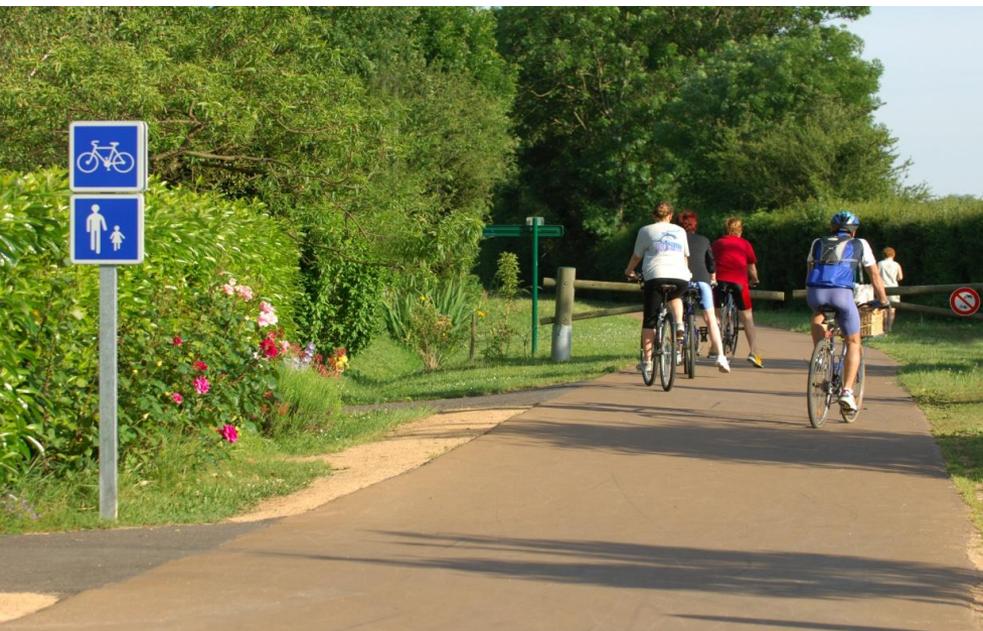
Boucle du pond des Camisards 21 kms au nord d'Alès

Boucle des Prairies 17 kms au sud d'Alès



## Projet d'une liaison douce entre le cœur du village de Saint-Martin-de-Valgalgues et le quartier de Camont

- proposer un mode de déplacement économique sur des distances courtes.
- assurer la sécurité des écoliers dans leurs déplacements quotidiens.
- limiter les effets d'accompagnement en voiture par les parents.
- augmenter la part modale du vélo au détriment de la voiture particulière dans une logique de développement durable.



Dans une politique de développement durable, la création d'un réseau de liaisons douce a pour objectif d'interconnecter les différents quartiers de la commune en créant un maillage cohérent du territoire.

Au cœur du village de Saint-Martin-de-Valgalgues se trouve les services: maison médicale , administrations (Mairie) et ses commerces de proximités, au quartier de Camont se trouve des aménagements de loisirs (aires de jeux) le foyer Georges Brassens et l'école primaire Langevin Wallon.

# Aménagement d'un réseau de liaisons douces

**Une liaison douce** est un axe de circulation destiné aux modes doux, encore appelés modes « actifs », mode de déplacement non motorisé (marche, vélo, rollers, trottinette...)

**Il existe une grande diversité de liaisons douces, selon l'emplacement, le type d'utilisateurs, la nature des aménagements :**

*La piste cyclable* : séparer de la voirie, cheminement exclusivement dédié aux vélos

*La voie verte* : séparé de la voirie, elle accueillant piétons et cyclistes.

*La bande cyclable* : dédiée aux cyclistes et matérialisée sur la chaussée. Elle peut parfois être double-sens,

*Voie partagée* : voie ouverte à la circulation automobile avec une vitesse limité pour les véhicules

*Zone de partage* : dans cet espace à vitesse est réduite à 25 km/h, les piétons cohabitent avec les vélos et les voitures, mais restent prioritaires,

**Les liaisons douces: pour qui et pour quel usage ?**

Les marcheurs, les cyclistes, les personnes à mobilité réduite ou encore les familles avec poussette par exemple, pour des usages de :

*Loisirs* : randonnées, promenades, itinérance touristique...

*Utilitaire* : trajets domicile-travail ou domicile-école, accès aux commerces et services...

Sportif : joggeurs, cyclisme...

## **Pourquoi développer les liaisons douces en ville ?**

Pour créer des espaces confortables et sécurisés pour tous les usagers

Pour proposer une alternative à la voiture

Pour désenclaver et redynamiser certains quartiers ou centre-ville

Pour créer des connexions vers d'autres itinéraires existants

Pour décongestionner le centre-ville par manque de parking, faciliter l'accès aux pôles de services

Pour (re)valoriser des espaces publics

## **Comment développer les liaisons douces en ville ?**

Bilan de l'existant : recenser des chemins existants, repérer les itinéraires déjà empruntés et même s'ils ne sont pas aménagés en tant que tel, identifier les itinéraires à créer.

Type de liaison douce : piste ou bande cyclable, voie verte..., pour quel public, quel usage

Nature des aménagements adaptés à l'usage, au confort, à la sécurité et à l'intégration visuelle (quels matériaux, quels aménagements paysagers,...)

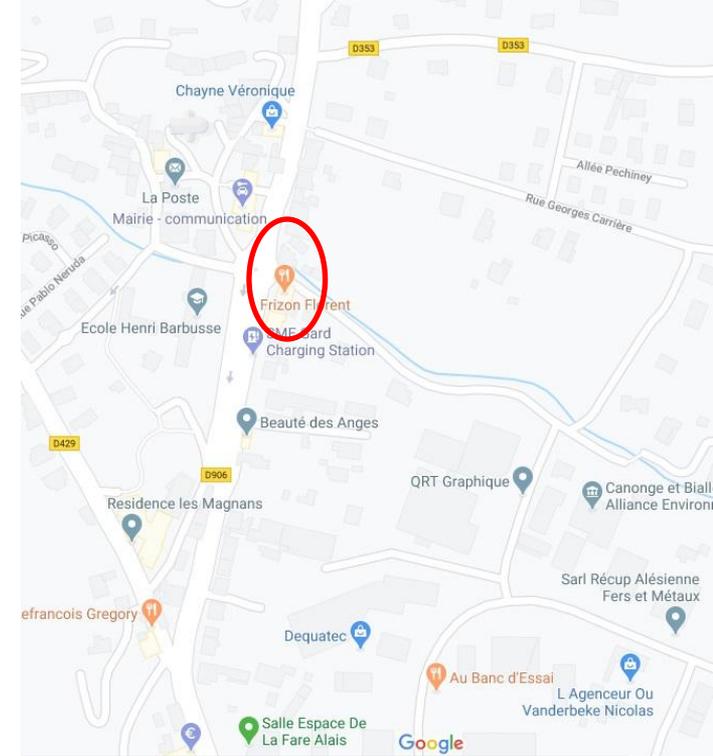
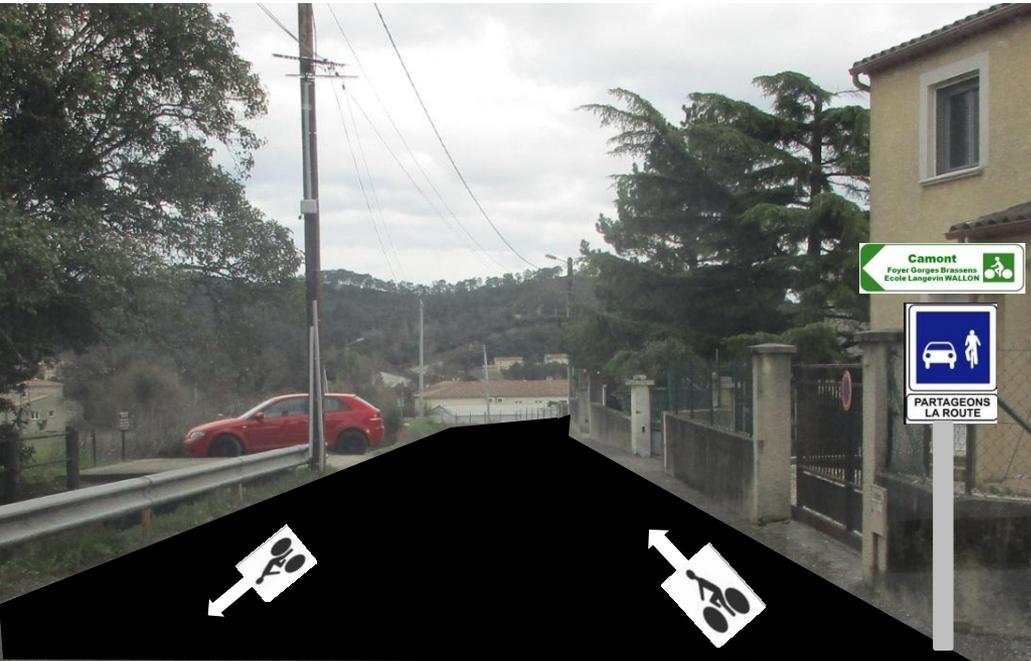
Équipements et services à développer pour encourager l'usage du vélo (ex. : stationnement, balisage en temps, ...) Sensibilisation des habitants

## **Concertation citoyenne**

Associer largement les habitants et associations autour du projet.



# Point de départ Saint-Martin-de-Valgalgues



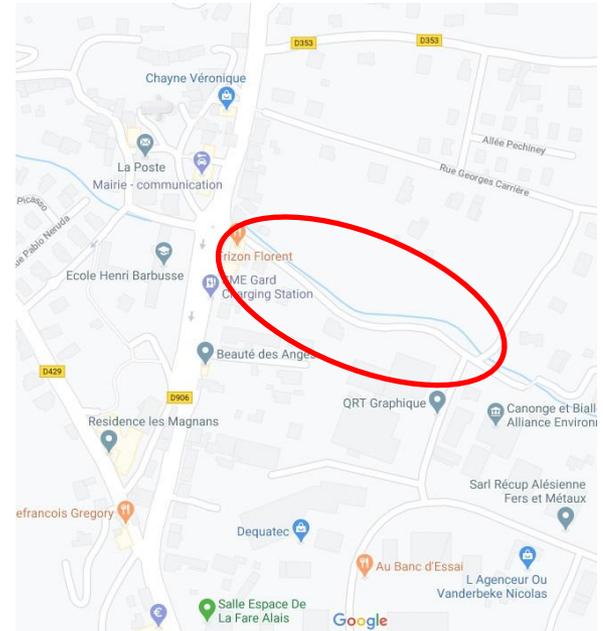
Rue du chemin des près  
Implantation du panneau  
Partageons la route  
pour sensibilisé les automobiliste

Panneau  
signalétique  
DV 21



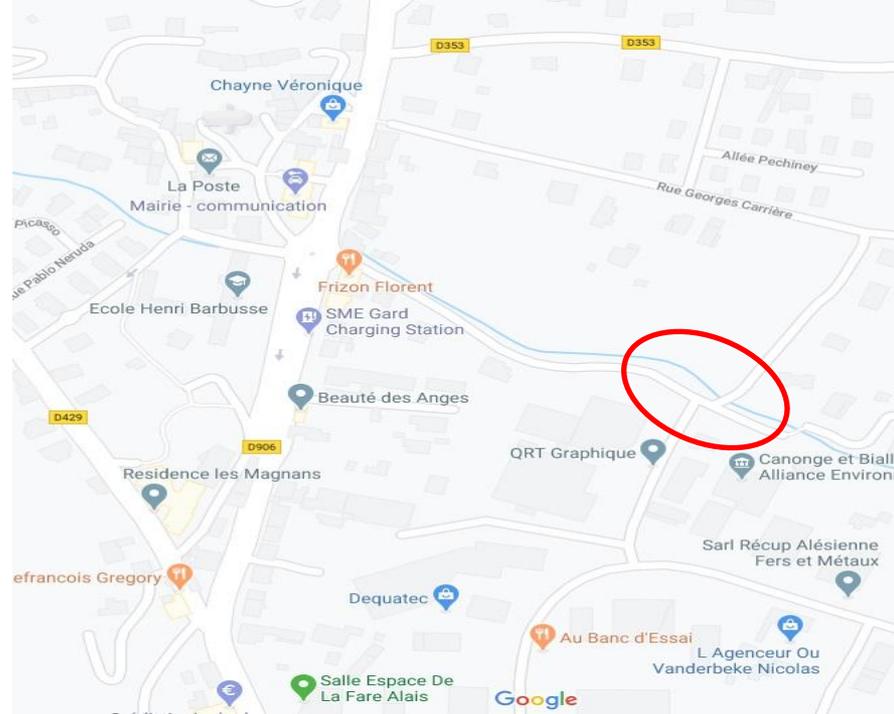
Plus du marquage  
au sol Panneau



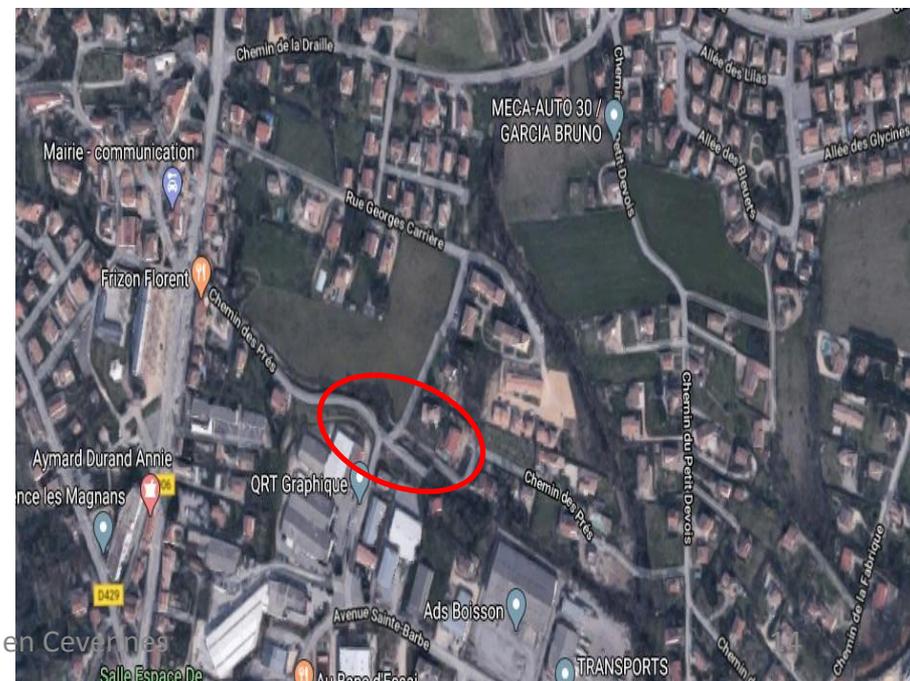


Rue du chemin des près  
Implantation du panneau  
Partageons la route  
pour sensibilisé les  
automobilistes

Zone qui demanderait un réaménagement du carrefour pour une meilleure sécurité



Le carrefour du chemin des près et de l'accès aux immeubles Georges Carrière ainsi que la zone Sainte Barbe demanderait un réaménagement afin d'y intégrer l'aménagement de la voie douce en récupérant du foncier de part et d'autre du chemin des près, c'est ici qu'interviendra le plus gros des travaux.







Récupération du foncier disponible en bordure de ruisseau sur 50 m pour déplacer la voie de circulation .

Récupération du foncier en réalisant un mur de soutènement en limite des établissements QRT sur 60 m. Pour permettre la réalisation d' une voie douce séparée de la chaussée par une bordure béton moulé



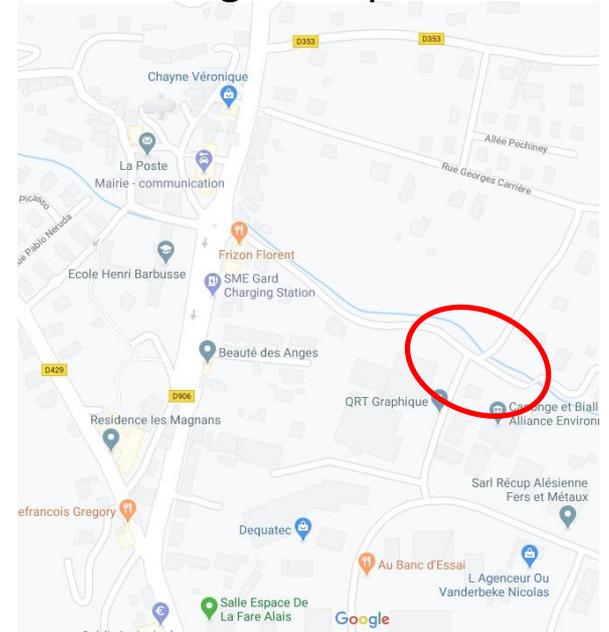
# Vue d'ensemble

in des Prés

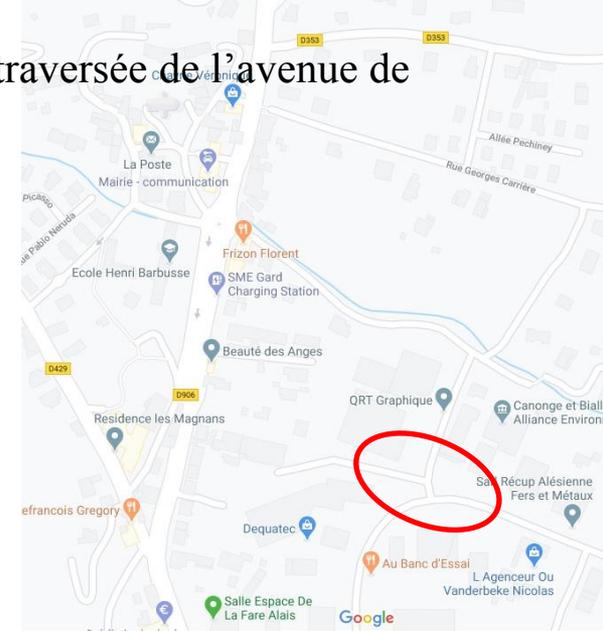
Chemin des Prés

Chemin des Prés

# Signalétique



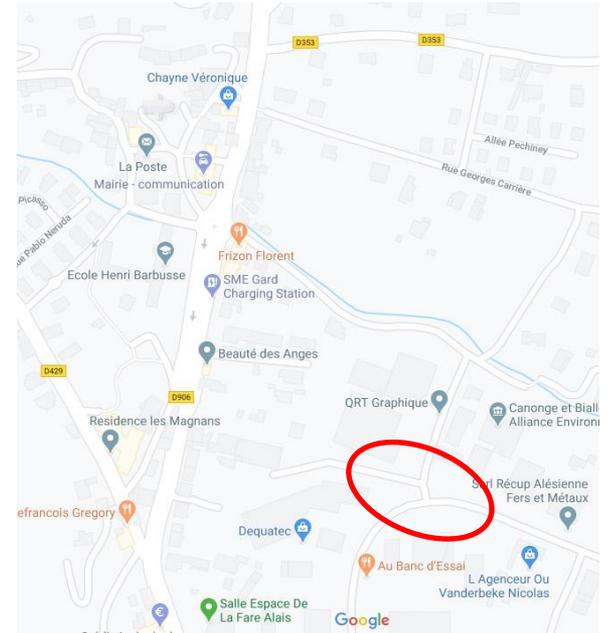
## Sécurisation de la traversée de l'avenue de Sainte Barbe



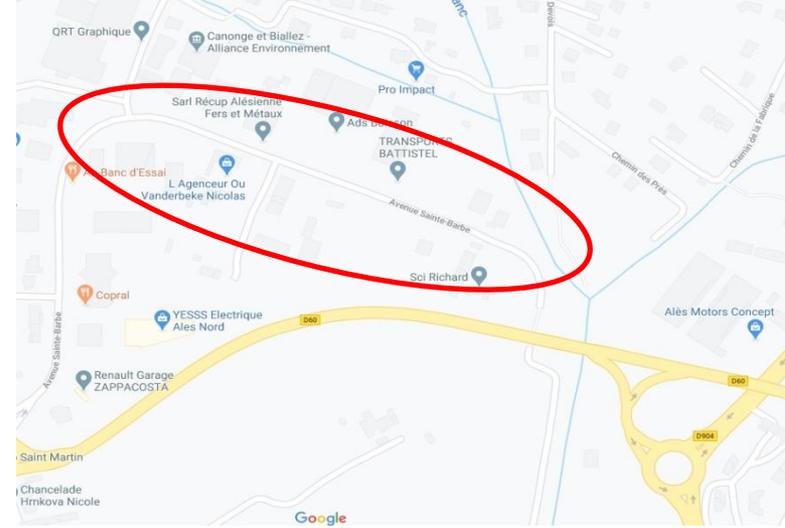
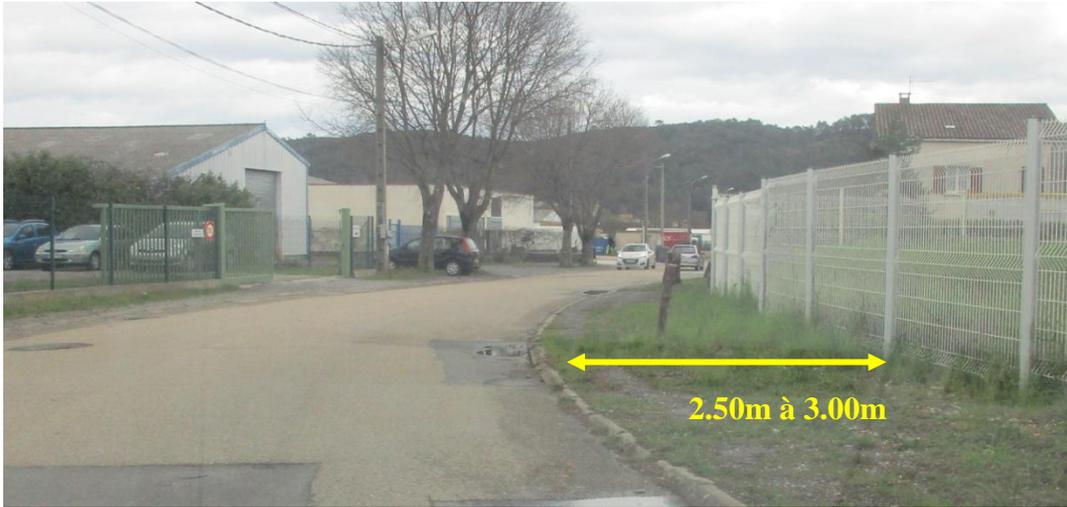
Sécurisation de la traversée de l'Avenue Sainte Barbe avec un passage surélevé qui aurait deux vocations:

- la sécurisation de la traversée de la voie douce
- réduction de la vitesse des véhicules





# Avenue Sainte Barbe



Sur l'avenue Sainte Barbe, la réalisation de la voie douce consiste à la réfection des trottoirs disponibles en les séparant de la chaussée par une bordure béton coulé sur une distance de 450 m  
La largeur du trottoir est variable entre 2.50 m à 3.00m



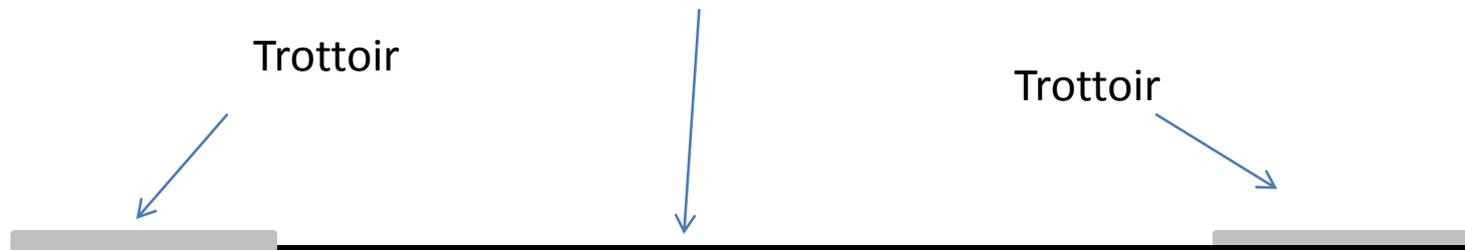
# Coupe transversale

Actuel

Voirie

Trottoir

Trottoir

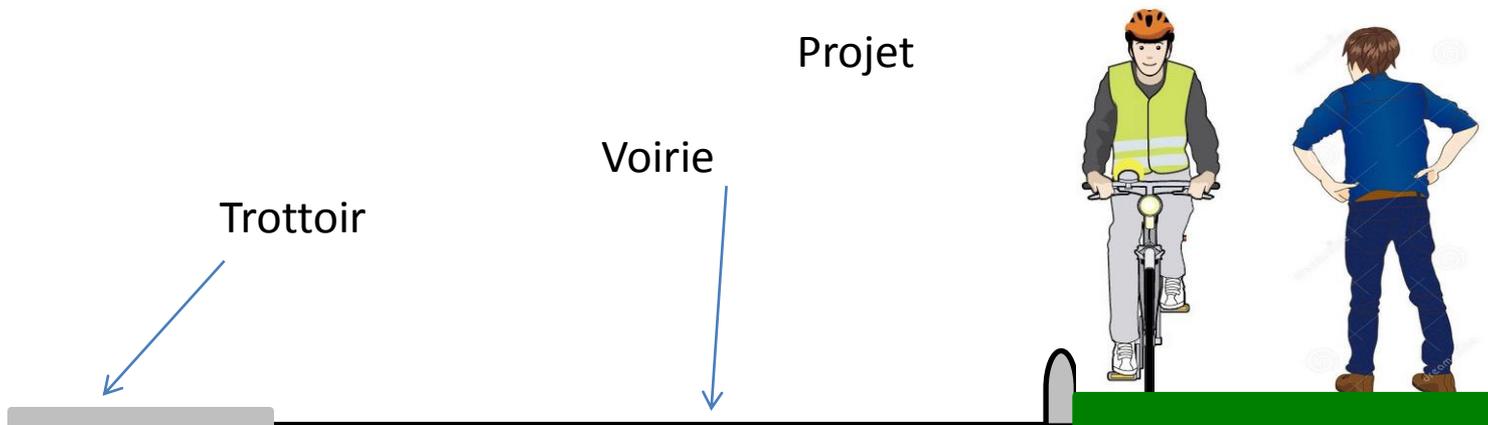


Projet

Voirie

Trottoir

Voie douce



# Vue d'ensemble



AM auto18 Avenue  
Du 8 Mai St Martin De...

QRT Graphique

Canonge et Biallez -  
Alliance Environnement

Pro Impact

Sarl Récup Alésienne  
Fers et Métaux

Ads Boisson

TRANSPORTS  
BATTISTEL

Au Banc d'Essai

Avenue Sainte-Barbe

Avenue Sainte-Barbe

Sci Richard

Copral

YESSS Electricque  
Alas Nord

Partageons la Route en Cevennes

D60

D60

# Accès aux berges du Grabieux

L'accès se faisant par le passage sous la rocade.  
À ce niveau la limitation d'accès devrait être plus en amont avec une barrière. Qui aurait pour intérêt de ne pas servir de banc pour éviter le stationnements des squatteurs indéliçats.  
Un simple nettoyage est nécessaire .  
Cet accès devra être réaménagé



Un simple nettoyage est nécessaire sur les berges  
Le revêtement est satisfaisant .  
Il pourrait y être envisagé l'implantation de bancs publics (bétons) à des endroits d'observations



La barrière en l'état permet la limitation des usagers  
Et une écluse pour les vélos et le piétons, Avoir pour les poussettes et les personnes à mobilité réduite  
Un aménagement en site propre jusqu'au pont

# Sécurisation du carrefour (traversée du pont)

Quai du Grabieux  
Avenue Maurice Thorez

Plusieurs solutions peuvent être apportés pour améliorer la sécurité de la traversée de la Avenue Maurice THOREZ :

Zone 30

Zone 20

Carrefour surélevé pour couper la vitesse



# Quai de Grabieux Parie 1



Dans la première partie du quai de Grabieux, aucun accès de riverains permet de réduire la chaussée afin d'élargir le trottoir et le porter à 2.50m pour réaliser la voie douce, la sécurisant en la séparant de la chaussée par une bordure béton coulé sur une distance de 160m

. Un garde corps devra être continué jusqu'au niveau du pont .

## Quai de Grabieux / Avenue Estienne d'Orvres



Sur ce carrefour la largeur du trottoir permet facilement d'y positionner la voie douce

## Quai de Grabieux partie 2



**Modélisation du carrefour** au niveau des ilots centraux pour donner une largeur à la voie douce à 2.50m et la voie à 3.00m

## Quai de Grabieux (partie 2. Distance 400m)

Plusieurs possibilités d'aménagements en concertation avec les riverains :



Sur cette partie de voirie longue de 400 m d'une largeur de 5.50 m.

### **Contraintes:**

- plusieurs accès de riverains.
- stationnements de véhicules devant les habitations.

-



### **A étudier plus finement**

Possibilité de matérialiser des emplacements de stationnements qui auraient la vocation d'écluses pour réduire la vitesse .

En accords avec les riverains une possibilité mettre la circulation en sens unique par les avenues perpendiculaires

Le cas échéant réduire la voie douce à 2m de large au niveau des écluses



## Quai de Grabieux (partie 2. Distance 400m)



Solution 1. Est de matérialiser les zones de stationnement pour réaliser des écluses qui auront pour effet de ralentir la vitesse des automobilistes.

# Les voies perpendiculaires

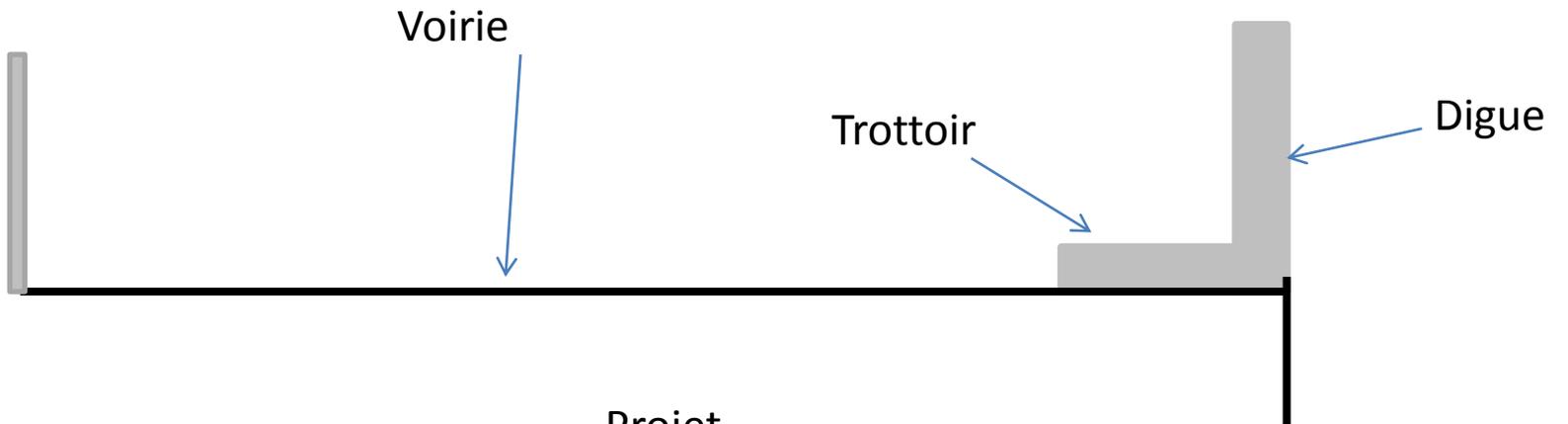
## Avenues Gabriel Péri et Marcel Cachin



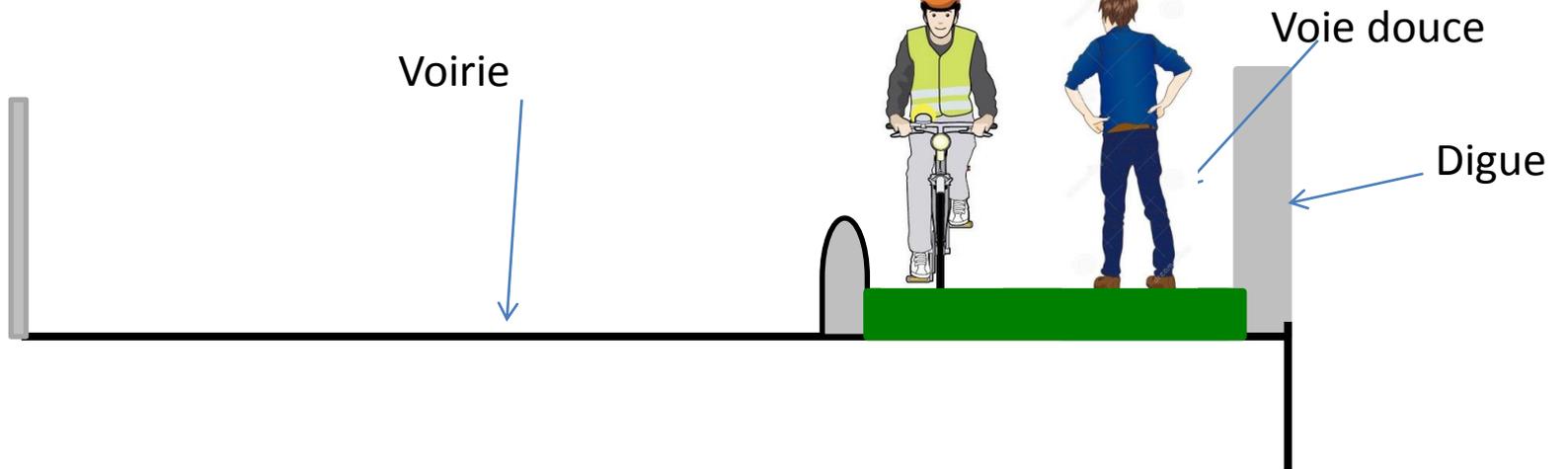
Dans les avenues perpendiculaires au quai de Grabeux nous pouvons envisager la mise en place de bandes cyclables et des bateaux à niveau 0 pour les accès à la voie douces et les personnes à mobilité réduite

# Coupe transversale

Actuel



Projet



# La signalétique



Signalisation DIRECTIONNELLE

## Type DV - Gamme Profil - Cyclable

Panneau		Dimensions	
Dv 11		200 X 200	
Type Dv 21c ex. 1	ex. 2	Type Dv 43c ex. 1	300 X 200
Type Dv 43d ex. 1		200 X 200	

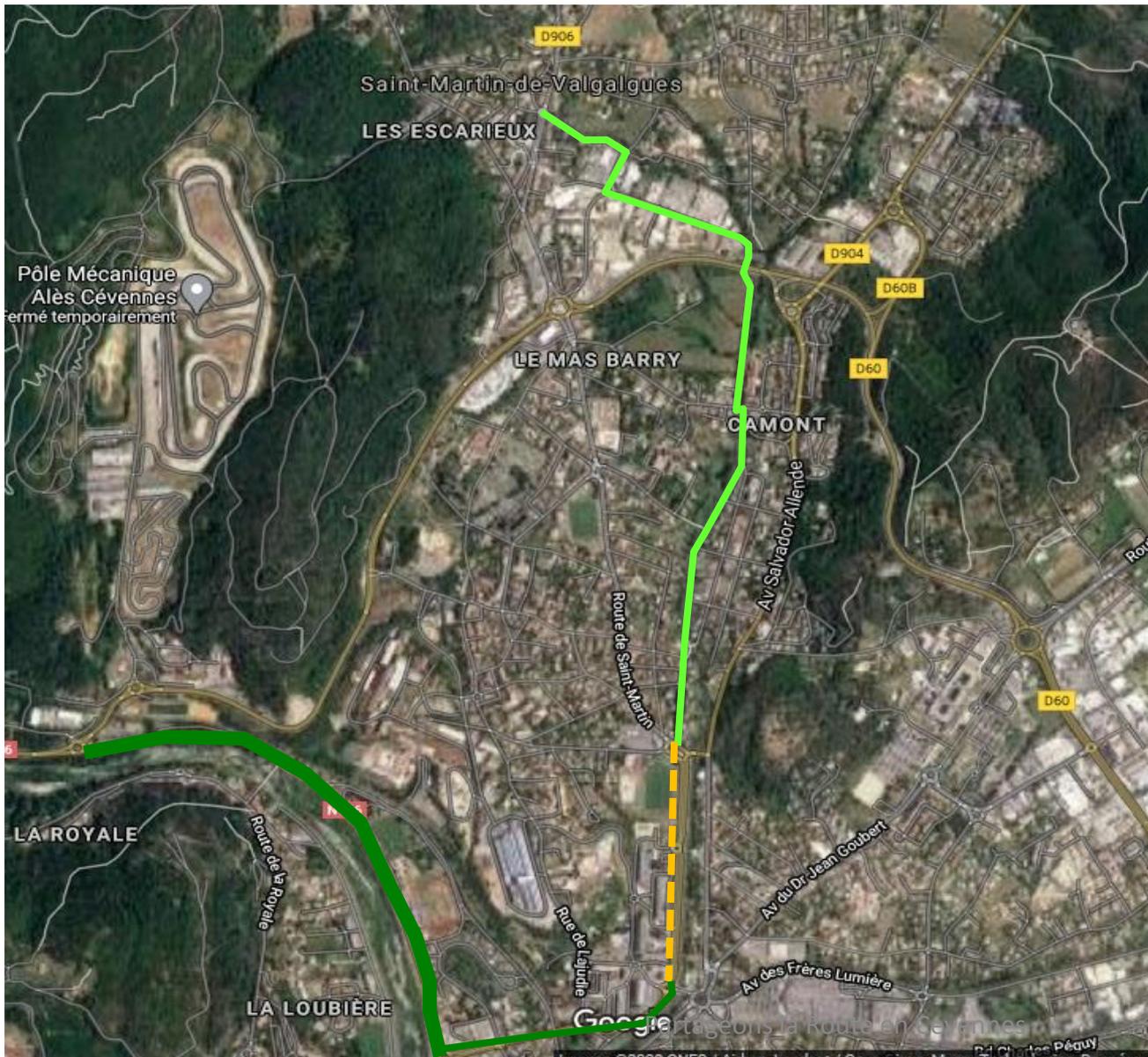
Panneau	Hauteur	Longueur		
		600	900	1200
Dv 12a ex. 1	100	•	•	•
Dv 12b ex. 2	100	•	•	•
Dv 43a ex. 1	150	•	•	•
Type Dv 43b ex. 1	200	•	•	•
Dv 61 ex. 1	250	•	•	•

Panneau	Carrés		
	700	900	1050
Dv 42a	•	•	•
Type Dv 42b	•	•	•

Rectangles	
600 x 1000	750 x 1300
750 x 1000	900 x 1300
600 x 750	900 x 900

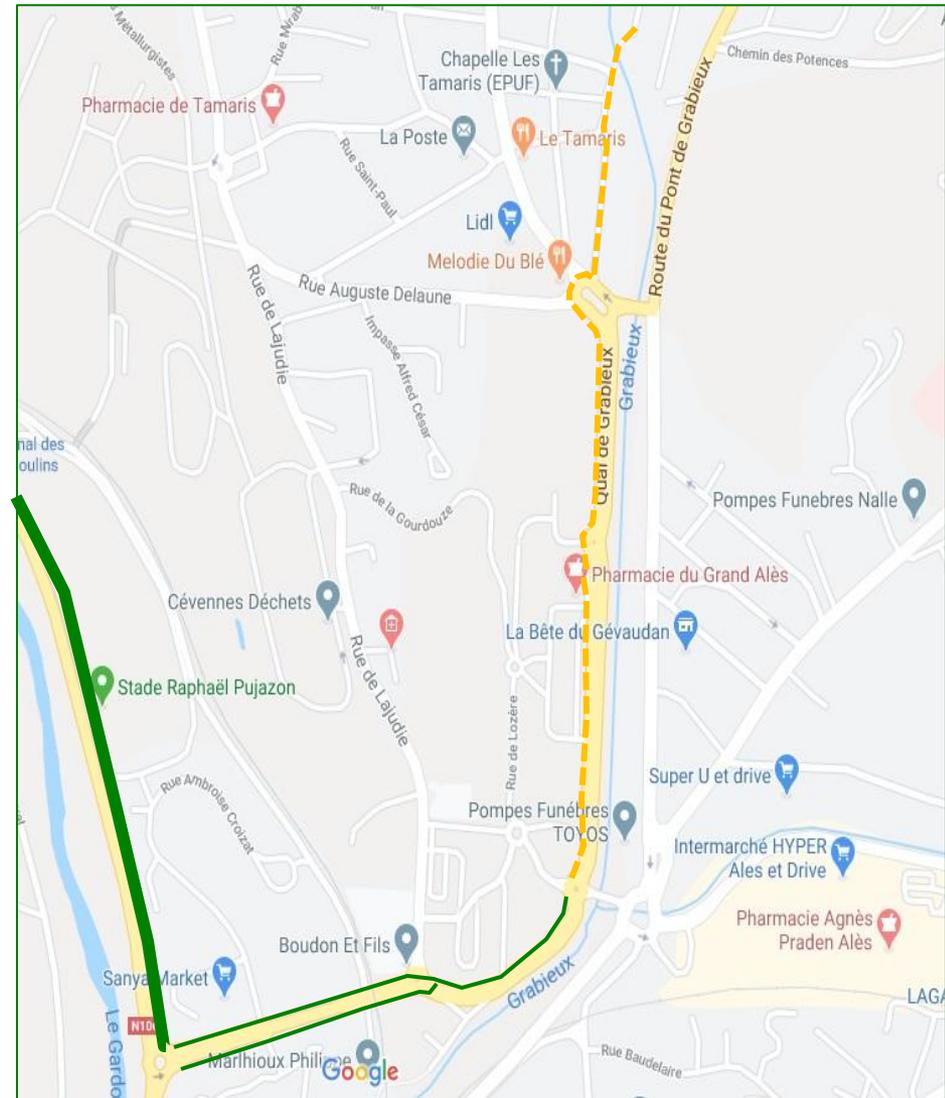
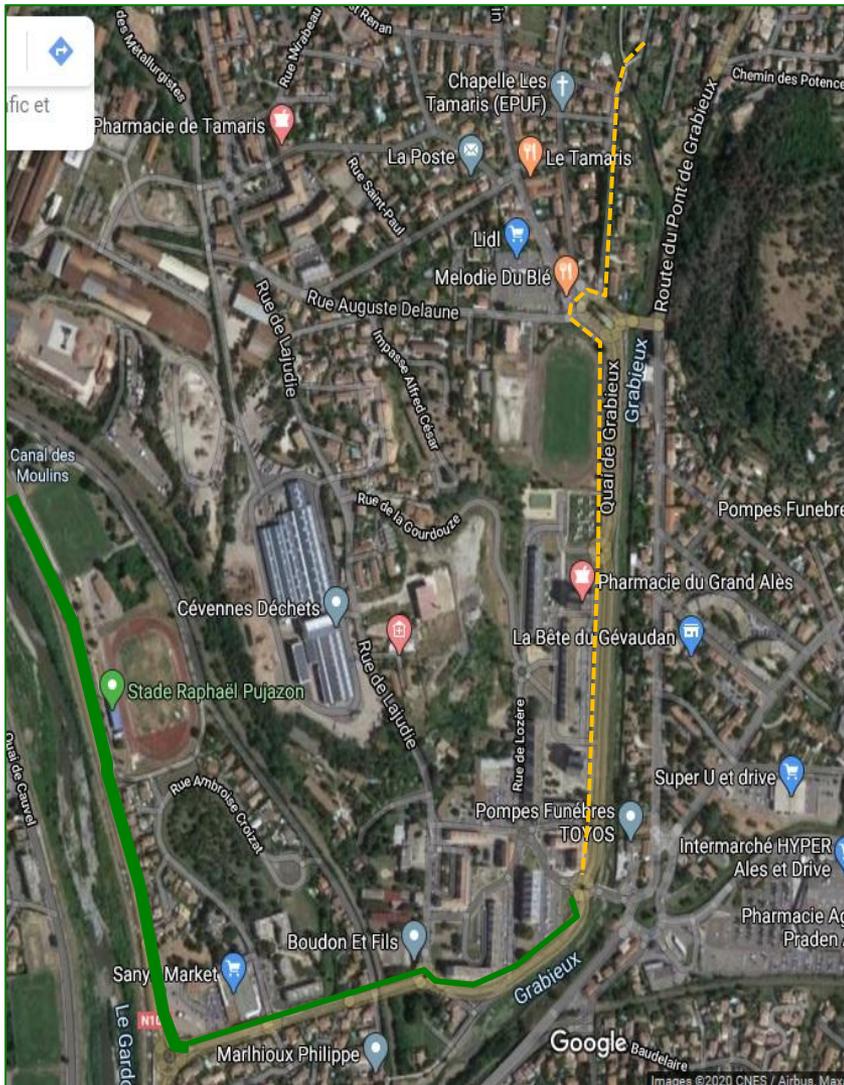
Encart Dv 44

# Voie douce évolutive



Cette voie douce peut être évolutive avec sa connexion au réseau en construction sur la ville d'Alès dans les quartiers des Cévennes et de Tamaris et son raccordement à la voie verte aux deux boucles Cyclo-découvertes: Celles du Pont des Camisards et des Prairies sur la commune de Saint Christol-lez-Alès

# Evolution de la continuité de la voie douce avec le réseau alésien



# Projet de jonction au réseau Alésien



Possibilité de continuer par la passerelle qui enjambe le Grabieux  
Soit en aménageant la berge du Grabieux, ou par l'accès l'avenue Estiennes d'Orves.

# Quartier de Tamaris

Commune d'Alès





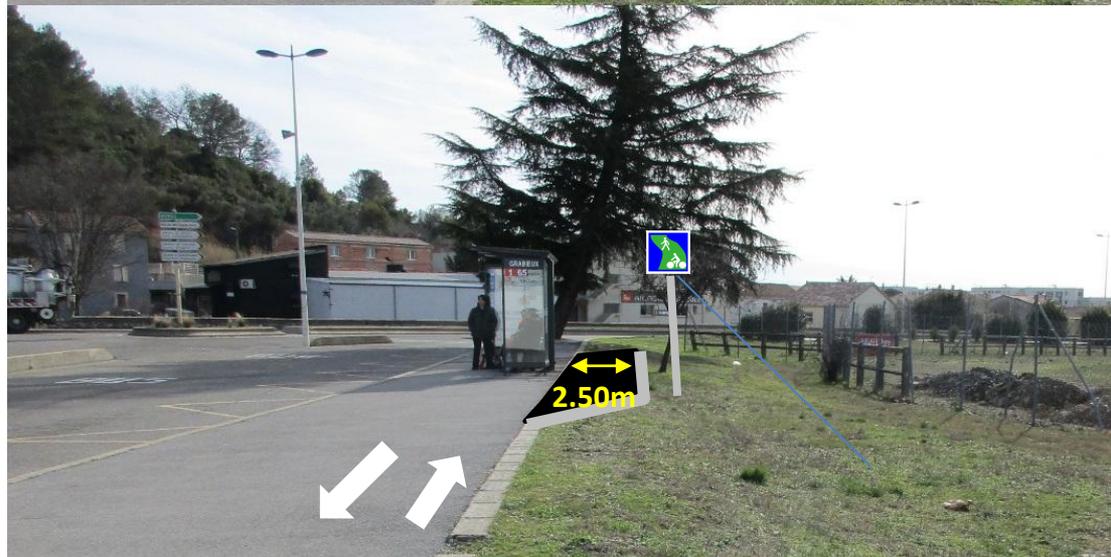


Porter le trottoir à  
2 mètres pour y  
aménager la voie douce



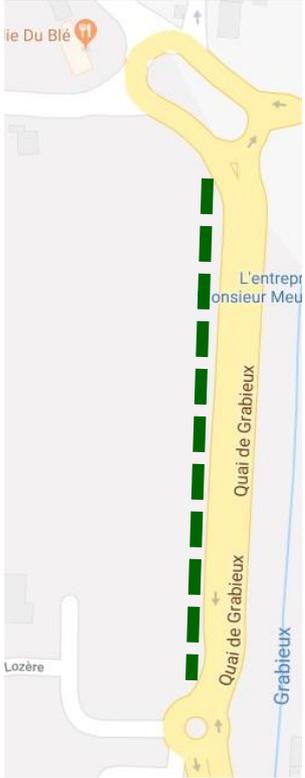


## Raccordement entre la rue Auguste Delaune et le quai de Grabieux



### Raccordement entre la rue Auguste Delaune et le quai de Grabieux

Pour la liaison entre les quartiers de Tamaris et les Cévennes jusqu'à l'Hôpital  
Mise en place sur une distance 70 m d'une voie verte sur le foncier disponible



## Quai de Grabeieux



### Quai de Grabeieux

Pour la liaison entre les quartiers de Tamaris et les Cévennes jusqu'à l'Hôpital  
Mise en place sur une distance de 200m d'une voie verte sur le foncier disponible séparé de la chaussée par de la végétation et le stade lui donnerait un espace de promenade entre les jardins familiaux et la place des forges



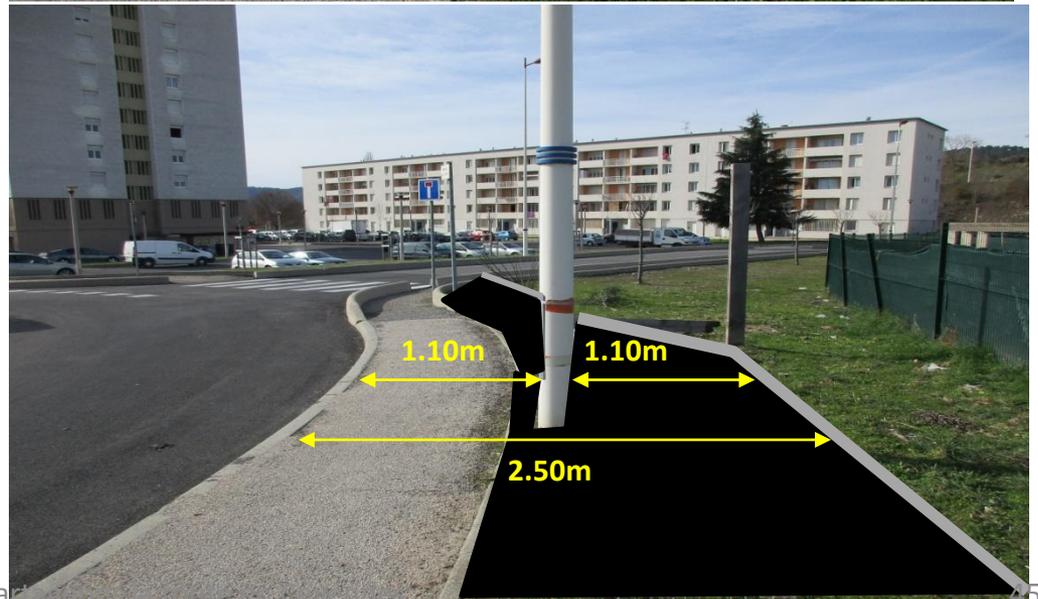
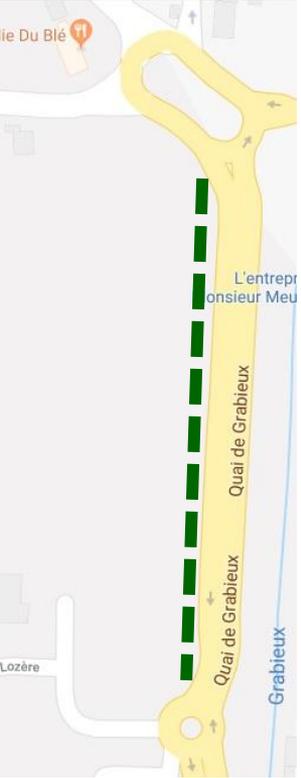
## Quai de Grabieux (quartier des Cévennes suite)



### Quai de Grabieux

Liaison entre les quartiers de Tamaris et les Cévennes jusqu'à l'Hôpital sur le réseau existant. Moins bucolique, l'autre solution moins coûteuse serait de limiter la largeur de chaussée à 5 m et mettre en place une bordure coulée.

## Quai de Grabieux (quartier des Cévennes suite)



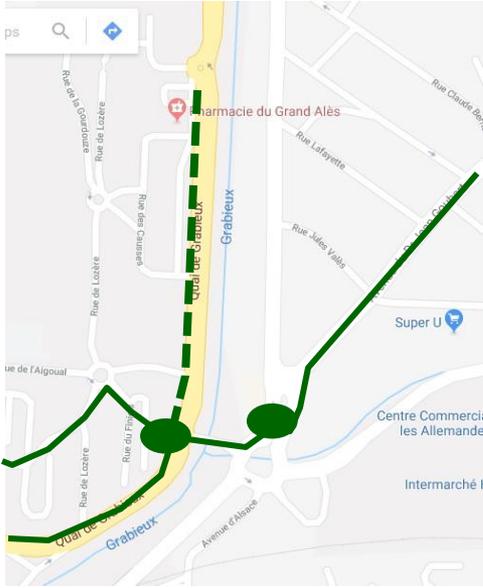
### Quai de Grabieux

#### (réaménagement du rond point)

Liaison entre les quartiers de Tamaris et les Cévennes jusqu'à l'Hôpital sur le réseau existant

Mise en place d'une voie verte sur le foncier disponible

240 m

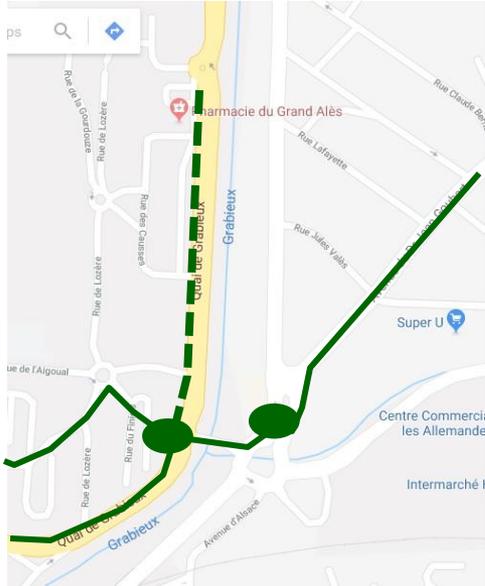


## Quai de Grabieux

### (réaménagement du rond point)

Liaison entre les quartiers de Tamaris et les Cévennes jusqu'à l'Hôpital sur le réseau existant  
Mise en place d'une voie verte sur le foncier disponible



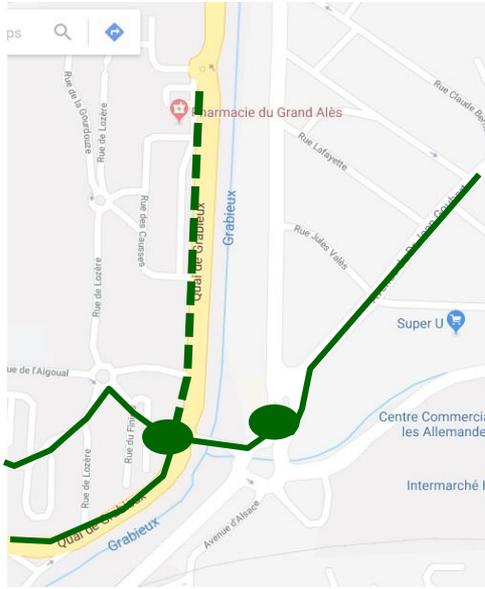


## Quai de Grabieux

Liaison entre les quartiers de Tamaris et les Cévennes jusqu'à l'Hôpital sur le réseau existant  
Mise en place de bandes cyclables en bidirectionnelles sur foncier disponible  
360 m



## Quai de Grabieux (quartier des Cévennes suite)



### Quai de Grabieux

Liaison entre les quartiers de Tamaris et les Cévennes jusqu'à l'Hôpital sur le réseau existant



Ici pourrait-être intégré un aménagement cyclable.

à étudier en fonction de la rénovation du quartier suite à la déconstruction de l'immeuble pour avoir accès au réseau cyclable au niveau du pont qui enjambe le Grabieux