

Concertation préalable (14 mai au 30 juin 2018)

5 –Présentation des scénarios

SOMMAIRE

I Socle commun d’actions – Détails techniques.....	3
II Scénario n°1.....	3
III Scénario n°2	4
IV Scénario n°3.....	6
V Les 25 actions des schémas mobilités et modes doux de la COBAN.....	8
VI Détails techniques des solutions proposées	9

I- Socle commun d'actions – Détails techniques

Un socle commun d'actions issues des schémas « Mobilités » et « Modes doux » de la COBAN fonde le contenu des trois scénarios proposés au débat. Il comprend notamment :

- L'incitation et l'accompagnement à la mise en œuvre de plans de mobilité autour des pôles générateurs de déplacements (établissements scolaires, zones d'activité, établissements administratifs, etc.) ;
- Le développement d'une fonction de conseil en mobilité assortie de la création d'une plateforme d'information mobilité et d'une politique de sensibilisation et de communication autour des offres de mobilités ;
- L'amélioration de l'offre existante en transports collectifs par une adaptation du fonctionnement de la ligne TransGironde n°610 (boucles ou segments) et du Transport à la demande (TAD) ;
- Le renforcement des pôles d'échanges existants de Marcheprime et Biganos (signalétique, billetterie, parcs de stationnement deux-roues sécurisés, ...) ainsi que des points d'arrêts des transports en commun ;
- La réalisation d'aménagements de sécurité afin d'améliorer les conditions de déplacement des cyclistes et des piétons en cohérence avec le schéma intercommunal des modes doux :
 - Création d'un sas cycliste à l'amont des feux tricolores afin de dégager une zone facilitant l'insertion des cyclistes aux carrefours (voir annexe IV. 2, page 8)

II- Scénario n°1

Ce scénario envisage un projet de moindre coût et de moindre impact environnemental.

Il repose principalement sur les actions décrites dans le socle commun qui précède.

En complément, ce scénario prévoit la création de deux bretelles routières de liaison :

- au carrefour de Blagon entre la RD106 et la RD5 ;
- au carrefour de Marcheprime entre la RD5 et la RD1250.

Ces dispositions visent à améliorer les liaisons entre le Nord et le Sud du périmètre de la COBAN. Toutefois, elles ne permettent, ni un apaisement du trafic de la RD3, ni une amélioration du développement commercial des transports en commun.



III- Scénario n°2

Ce scénario envisage un projet qui améliore l'attractivité des transports en commun et conduit à un début d'apaisement de la RD3. Ce scénario vise à favoriser la transformation de la RD3 en voie urbaine tout en sécurisant les déplacements des modes actifs et en rendant les transports en communs plus attractifs. Il prévoit l'amélioration de l'intermodalité par :

- **la création de 5 « pôles d'échanges secondaires »** (voir Annexe 2.8, page 64), **en retrait des secteurs urbanisés** (sauf pour Andernos-les-Bains). Ils doivent permettre le rabattement des véhicules particuliers vers les aires de co-voiturage, les navettes et les vélos. Ces pôles ont également pour objectifs d'optimiser l'offre de la ligne 601 et de faciliter l'organisation des rabattements logistiques. Ils se situent à :
 - Andernos-les-Bains : carrefour avec la RD215 (à 3 km de la RD3 : frontière secteurs urbanisés) ;
 - Lanton : carrefour avec la RD3e9 (à 3,9 km de la RD3 et 1,2 km des secteurs urbanisés) ;
 - Lanton : carrefour avec la RD3e10 (à 4,8 km de la RD3 et 4,0 km secteurs urbanisés) ;
 - Audenge : carrefour avec la RD5e5 (à 7,0 km de la RD3 et 3,6 km secteurs urbanisés) ;
 - Biganos : carrefour avec la RD1250 (à 4,7 km de la RD3 et 2,8 km secteurs urbanisés).
- **la création de liaisons entre les centres urbains et ces pôles d'échanges secondaires** (voir Annexe 2.9, page 65) pour les cyclistes et pour les navettes :
 - RD215 (Andernos) entre la RD3 et le pôle d'échange secondaire (3 km) ;
 - RD3e9 (Lanton) entre la RD3 et le pôle d'échange secondaire (3,5 km) ;
 - RD3e10 (Lanton) entre la RD3 et le pôle d'échange secondaire (4,8 km) ;
 - RD5e5 (Audenge) entre la RD3 et le pôle d'échange secondaire (7,0 km) ;
 - RD1250 (Biganos) entre la RD3 et le pôle d'échange secondaire (4,7 km).

Ce scénario vise également à **améliorer les conditions de déplacement des vélos par la réalisation d'aménagements de sécurité et le développement des liaisons cyclables intercommunales sur les itinéraires suivants** :

- Andernos-les-Bains / carrefour de Querquillas ;
- Audenge / Lubec (en passant par le parc d'activités) ;
- Marcheprime (pôle d'échanges intermodal) / Zone d'activité / Lacanau de Mios ;
- Biganos / Marcheprime en passant par les Argentières ;
- Mios / Lacanau de Mios / les Argentières.

Ce scénario doit permettre aussi **la fluidification des déplacements automobiles par la transformation des pistes forestières 209 et 210 en voie routière**. Reliant les 5 pôles d'échanges secondaires ainsi créés, celle-ci se raccorderait, côté nord, à la RD 215 à proximité de l'aérodrome d'Andernos-les-Bains et, côté sud, au carrefour de Canauley à Biganos. Cette voie parallèle, à l'écart des zones urbaines, permettrait :

- la limitation de l'accès des centres urbains aux poids lourds : réglementation des livraisons, interdiction de circulation des poids lourds et des transports de matières dangereuses ;
- l'amélioration de la circulation des services de secours sur le territoire et leurs conditions d'intervention ;
- une réduction du trafic actuel de la RD3 estimée entre 15 et 25% (modélisations Explain 2017), qui favoriserait l'apaisement de la traversée des bourgs, la sécurisation et l'attractivité des modes doux (vélos et piétons).

Ce scénario pourrait être complété dans un second temps par deux liaisons routières :

- **Une liaison, côté sud, avec l'échangeur n°1 de l'autoroute A660** (via le franchissement existant de la voie ferrée au lieu-dit « Canauley »). Cette option vise à sortir le trafic de transit des centres de Mios, Biganos et Marcheprime notamment pour les échanges de la zone d'étude avec Bordeaux ;
- **Un contournement de la commune Lège-Cap-Ferret, côté Nord**, de façon à sortir les trafics de transit de cette commune



IV- Scénario n°3

Ce scénario envisage **un projet qui privilégie les modes doux, renforce les transports en commun et assure un apaisement renforcé de la RD3**. Cela nécessite de rapprocher les différents supports de mobilité, des centres de vie.

Ainsi, en complément de la création de 5 nouveaux pôles d'échanges secondaires, de liaisons centres urbains/pôles d'échanges secondaires (navettes et modes actifs) et **du développement de liaisons cyclables intercommunales**, ce scénario prévoit :

- **L'amélioration de la desserte** (fréquences, vitesses commerciales, etc.) **des pôles d'échanges intermodaux de Marchepierre et Biganos** à travers :
 - une évolution et une priorisation du fonctionnement de la ligne TransGironde n°610 sur la RD3 afin d'améliorer la desserte du pôle intermodal de Biganos. Cette priorisation sera mise en œuvre, dans un premier temps, au niveau des carrefours. **Une expérimentation sera ensuite réalisée avec la mise en service de navettes empruntant la piste cyclable (en cohabitation avec les vélos et les piétons) dans les centres urbains des communes d'Arès à Audenge.**
 - la création d'une nouvelle ligne de transport en commun interurbaine reliant les 5 pôles d'échanges secondaires au pôle intermodal de Marchepierre.
- **Le renforcement des liaisons vers Bordeaux** (optimisation de la ligne 601, accessibilité des pôles d'échanges intermodaux de Biganos et Marchepierre, liaisons routières, ...).
- **L'optimisation de l'efficacité et de l'accessibilité (piétons, ...) des 5 pôles d'échanges secondaires** en rapprochant trois d'entre eux des secteurs urbanisés :
 - Lanton : carrefour avec la RD3e9 (à 2,7 km de la RD3 : frontière secteurs urbanisés) ;
 - Lanton : carrefour avec la RD3e10 (à 2,2 km de la RD3 et 1,4 km secteurs urbanisés) ;
 - Audenge : carrefour avec la RD5e5 (à 3,9 km de la RD3 et 0,5 km secteurs urbanisés) ;
 - Les pôles d'échange d'Andernos (carrefour avec la RD215, situé à 3 km de la RD3, au niveau de la frontière secteurs urbanisés) et Biganos (carrefour avec la RD1250, situé à 4,7 km de la RD3, à 2,8 km des secteurs urbanisés) sont identiques à ceux du scénario 2.

Ce scénario prévoit un **réel apaisement** de la circulation sur la RD3 dans la traversée des centres bourgs par :

- la requalification de la RD3 en zones apaisées dans les centres urbains : zones 30 et zones de rencontre (expérimentations) ;
- une réduction du trafic de la RD3 estimée entre 25 et 35% (modélisations Explain 2017) ;
- la limitation de l'accès des centres urbains aux poids lourds : réglementation des livraisons, interdiction de circulation des poids lourds et des transports de matières dangereuses.

Enfin, l'amélioration des déplacements automobiles est prévue à travers **la création d'une nouvelle voie routière, qui emprunterait en partie les emprises de la ligne RTE « Lège-Masquet 2 »**. Elle se raccorderait côté Nord à la RD215 à proximité de l'aérodrome d'Andernos et côté sud, au carrefour de Canauley à Biganos.

Comme pour le scénario 2, cette voie parallèle améliorerait également la circulation des services de secours sur le territoire et leurs conditions d'intervention.

Ce scénario pourrait être complété dans un second temps par deux liaisons routières :

- **Une liaison, côté sud, avec l'échangeur n°1 de l'autoroute A660** (via le franchissement existant de la voie Ferrée au lieu-dit « Canauley »). Cette option vise à sortir le trafic de transit des centres de Mios et Biganos et Marcheprime notamment pour les échanges de la zone d'étude avec Bordeaux ;
- **Un contournement de la commune Lège**, côté nord, de façon à sortir les trafics de transit de cette commune.



V- Les 25 actions des schémas mobilités et modes doux de la COBAN

Familles d'actions	Actions
Offres de transports collectifs	<ul style="list-style-type: none"> (A-10) Améliorer la performance et le fonctionnement du transport à la demande (A-9) Améliorer l'offre de service des transports collectifs sur la ligne TransGironde n°610 (A-11) Revoir les connexions TER/transports collectifs et limiter les ruptures de charge (A-12) Prioriser les transports collectifs sur la RD3 en traversée de centres-bourgs
Intermodalité, multimodalité et lieux des mobilités	<ul style="list-style-type: none"> (A-6) Améliorer les points d'arrêts sur le territoire (A-7) Identifier et développer des carrefours de mobilité et pôles d'échanges secondaires (A-8) Améliorer le fonctionnement du Pôle d'Échanges Intermodal de Biganos
Promotion, accompagnement, plans de mobilité	<ul style="list-style-type: none"> (A-4) Animer et impulser des plans de mobilité scolaires (A-13) Inciter et accompagner les entreprises dans la mise en place de plans de mobilité
Communication et sensibilisation	<ul style="list-style-type: none"> (A-14) Éducation à la mobilité et sensibilisation de publics cibles (jeunes, scolaires...) (A-16) Développer une fonction de conseil en mobilité (A-15) Créer une plateforme d'information mobilité (guichet unique)
Les nouveaux services de mobilité	<ul style="list-style-type: none"> (A-17) Proposer un service de location longue durée de VAE, vélos pliables (A-18) Identifier les aires sauvages de covoiturage et étudier leur opportunité d'officialisation (A-19) Évaluer la pratique sur les aires de covoiturage existantes (A-20) Expérimenter l'autostop organisé sur la RD3
Mobilités et vie urbaine	<ul style="list-style-type: none"> (A-5) Apaiser les traversées de bourgs en créant des zones de circulation apaisées
Mobilités et logistique	<ul style="list-style-type: none"> (A-25) Étudier le fonctionnement actuel de la logistique, du système de livraison et la gestion du stationnement lié à ces deux secteurs d'activités
La mobilité autour des pôles générateurs de déplacements	<ul style="list-style-type: none"> (A-23) Améliorer l'accès/le fonctionnement et le report modal sur les PGD (Pôles Générateurs de Déplacements)
Information et signalétique	<ul style="list-style-type: none"> (A-1) Harmoniser le jalonnement et la signalétique
Un écosystème modes doux (mobilité douce, tourisme et saisonnalité)	<ul style="list-style-type: none"> (A-2) Offrir des conditions d'accueil vélo attractives (équipements, services) (A-3) Mettre en place des petits aménagements cyclables permis par le Plan d'Actions pour les Mobilités Actives, pour rompre les discontinuités cyclables ponctuelles (A-24) Créer un schéma intercommunal de l'itinérance (cartographie) en lien avec les offices du tourisme du Nord Bassin et le SIBA
Gouvernance partagée de la mobilité et des compétences	<ul style="list-style-type: none"> (A-21) Prendre la compétence mobilité (COBAN devient Autorité Organisatrice des Mobilités) (A-22) Créer un syndicat mixte des transports à l'échelle du Bassin ou à l'échelle du Bassin et de la Communauté de commune du Val de l'Eyre

« La bonne réalisation de ces actions est en partie conditionnée par un délestage de la RD3 au profit des modes alternatifs à la voiture individuelle sans quoi, la portée de ces actions s'en trouverait réduite. » Bruno Lafon, Président de la COBAN, courrier du 21 février 2018

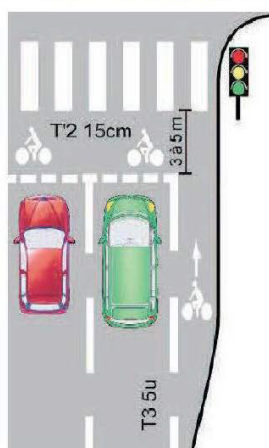
VI- Détails techniques des solutions proposées

1 : Fonctionnement de la ligne TransGironde n°610 en boucles ou segments

Partant du constat que la ligne 610 assure la desserte du territoire de la COBAN le long de la RD 3 et que son usage est plutôt tourné vers les déplacements de proximité ou de proche en proche (entre 1 et 5 kilomètres environ), l'organisation d'un service en boucle ou en segment entre des pôles identifiés sur le territoire, apparaît comme une piste d'amélioration de l'offre.

- Boucle 1 : entre Mios et Audenge (via Biganos PEI) :
 - connexion à Audenge arrêt Mairie avec Ligne 610B
 - objectif : desserte PEI + zone commerciale de Biganos Facture et pôle de services.
- Boucle 2 : entre Audenge et Andernos (via Lanton) :
 - connexion à Audenge arrêt Mairie avec ligne 610 A
 - objectif : desserte aménités scolaires et de services vers Andernos et mobilités locales ou de proximité (commerces, services) dans les centres-bourgs.
- Boucle complémentaire estivale :
 - service spécial vers les plages littorales (Grand Crohot) depuis Mios (connecté ou alternatif au service Mios et Go) en juillet et août pour la cible des populations jeunes

2 : Détail d'un sas cycliste



De futurs potentiels SAS vélo aux feux tricolores de Marcheprime. Cerema.

La création d'un sas cycliste consiste à tracer une ligne d'arrêt des feux pour les voitures à l'amont desdits feux afin de dégager une zone facilitant l'insertion des cyclistes en carrefour. Le sas permet au cycliste de profiter du feu rouge pour se positionner devant les autres véhicules

3 : Autorisation des « cédez-le passage » cyclistes au feu rouge

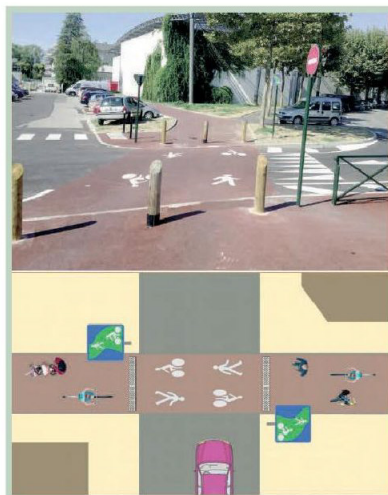


Un potentiel SAS vélo aux feux tricolores d'Andernos, accompagné d'un cédez-le-passage au feu tourne-à-droite pour les cyclistes. Cerema.

La réglementation de la signalisation routière donne, depuis 2012, aux collectivités territoriales lorsqu'elles le jugent possible, les outils pour autoriser les cyclistes à réaliser un cédez-le-passage à la place d'un arrêt au feu rouge avant d'effectuer une manœuvre de tourne-à-droite ou de poursuivre en mouvement direct dans un carrefour en T.

Sources : Schémas COBAN et CEREMA Sud-Ouest

4 : Pictogrammes vélo et de pictogrammes piétons pour marquer les traversées



Le concept de trajectoire matérialisée pour les cycles a été introduit dans le code de la route par le décret du 2 juillet 2015. Il donne la possibilité aux gestionnaires de voirie d'indiquer au sol une trajectoire conseillée au cycliste.

Sources : Schémas COBAN et CEREMA Sud-Ouest

5 : Zones de circulation apaisée

La grande majorité du linéaire de voirie d'une commune française classique est constituée de rues de desserte dont la fonction principale n'est pas d'assurer le transit.

Tous les travaux d'études et de recherche convergent pour montrer qu'en cas de choc l'humain non protégé (piéton ou cycliste) résiste beaucoup mieux à un choc à 30 km/h qu'à 50 km/h.

C'est pourquoi il est recommandé vivement aux autorités responsables de limiter à 30 km/h la vitesse maximale dans les zones résidentielles et sur toutes les routes à voie unique des zones urbaines qui ne présentent pas de piste (ou bande) distincte pour les cyclistes, et ce afin de mieux protéger les usagers vulnérables (résolution adoptée le 27 septembre 2011 par le parlement européen).










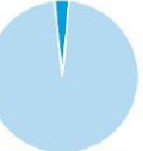

La réduction des limitations de vitesse en agglomération concourt à l'amélioration de la sécurité routière, qu'elle soit réelle ou ressentie. Ce faisant, elle permet de remédier à l'un des principaux obstacles au développement de la pratique du vélo et de la marche.

À l'échelle de la COBAN le constat est identique. Une forte consonance touristique sur les communes bordant le bassin vient soutenir l'argument de la nécessité de redonner l'espace public aux piétons et aux cyclistes.

On perçoit donc ici la nécessaire complémentarité des démarches, schéma des mobilités / PDDNB, pour aider le territoire à construire une nouvelle politique de mobilité.

Cette complémentarité se concrétisera efficacement si le projet du Département permet de délester la RD3 d'une partie du trafic de transit qui s'y opère. Ce préalable essentiel dans le fonctionnement du système global de mobilités du Nord Bassin doit permettre de requalifier la RD3 afin d'y proposer des alternatives de mobilités efficaces.

Les différences entre les zones découlent du niveau de confort et de service accordé au piéton. C'est ce critère essentiel qui va permettre de distinguer l'utilisation de telle ou telle catégorie réglementaire.

	Zones de circulation apaisée mixité 80% des voies			Les autres zones séparation 20 % des voies	
Statut de la zone ou de la voie	 Aire piétonne	 Zone de rencontre	 Zone 30	 Agglomération	 Section 70
Vitesse maximale	Allure du pas	20 km/h	30 km/h	50 km/h	70 km/h
Équilibre vie locale fonction circulation					
					

6 : Marquage au sol des entrées des zones de circulation apaisée

La zone 30



La zone 30 est un espace public où l'on cherche à instaurer un équilibre entre les pratiques de la vie locale et la fonction circulatoire en abaissant la vitesse maximale autorisée pour les véhicules.

Ceci doit aider au développement de l'usage de la marche en facilitant les traversées pour les piétons et l'usage du vélo et, en favorisant la cohabitation des vélos avec les véhicules motorisés sur la chaussée.

La configuration la plus courante de la voirie est une chaussée pour l'ensemble des véhicules et des trottoirs pour les piétons.

Le stationnement des voitures est limité afin de redonner cet espace public aux modes doux.

Les passages piétons sont limités afin d'inciter les piétons à se réapproprier l'espace public en traversant où bon leur semble.

Sources : Schémas COBAN et guides CEREMA

La zone de rencontre



Panneau B52
Entrée d'une zone
de rencontre



Panneau B53
Fin de zone
de rencontre

La zone de rencontre est l'intermédiaire entre l'aire piétonne et la zone 30, et vise à une meilleure lisibilité pour l'ensemble des usagers de l'espace public.

La vie locale est développée et prépondérante, le piéton est présent et les autres usagers partagent la chaussée avec lui.

Dans cet espace, il n'est pas souhaitable d'interdire la circulation des véhicules.

Les piétons sont donc prioritaires sur tous les véhicules. Le partage de la voirie se fait par la cohabitation entre les piétons et les véhicules à faible vitesse au centre de la rue.

Dès que la largeur de la rue le permet, il est important de garder un espace continu réservé aux piétons (trottoir à hauteur de chaussée). Le terme « rencontre » souligne que les conflits doivent se gérer, non pas par un rapport de force mais bien par un comportement de courtoisie au bénéfice des plus vulnérables.

Dans de tels espaces, le double-sens cyclable est obligatoire.

Sources : Schémas COBAN et guides CEREMA

L'aire de rencontre



Ex. Andernos (Avenue du Général de Gaulle) :



Panneau B54
Entrée d'une aire piétonne



B55
Fin d'aire piétonne

L'aire piétonne est un espace public dont l'usage est dédié aux piétons.

Il ne s'agit donc pas d'un partage de la voirie mais d'une affectation justifiée par les besoins d'expression de la vie locale lorsqu'ils sont fortement développés.

Une telle zone vise à faciliter avant tout les déplacements à pied, puis l'usage du vélo à faible vitesse : la présence des véhicules motorisés devant rester exceptionnelle.

A l'exception des cycles, il n'est pas possible de proposer du stationnement dans les aires piétonnes. Par contre, l'arrêt des véhicules reste possible (Art. R. 417-10).

Sources : Schémas COBAN et guides CEREMA



Le marquage en entrée de zone 30



Le marquage en entrée de zone de rencontre



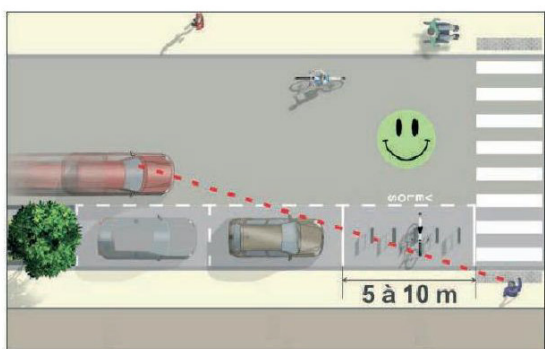
Le marquage en entrée d'aire piétonne

Sources : Schémas COBAN et CEREMA Sud-Ouest

Objectif : Renforcer la perception des entrées de zones 30 par du marquage au sol spécifique sur toute la largeur de la chaussée en complément des panneaux réglementaires.

Constatant qu'en milieu urbain les usagers lisent plus facilement les marquages sur le sol que les panneaux situés en hauteur, la réglementation a évolué récemment pour légaliser l'utilisation du marquage en entrée de zone 30, de zone de rencontre et d'aire piétonne.

7 : Neutralisation des places de stationnement voiture en amont des passages piétons



En conséquence, il est recommandé de neutraliser les places de stationnement délimitées dans les 5 à 10 mètres en amont du passage piéton.

Sources : Schémas COBAN et CEREMA Sud-Ouest

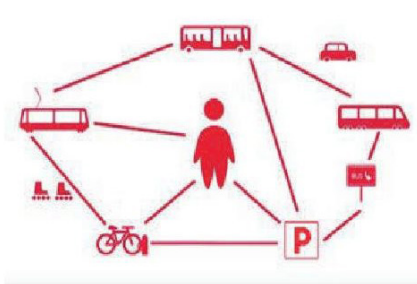
L'analyse des accidents montre que le masque à la visibilité est un scénario type d'accidents de piétons en traversée.

Or, l'un des masques à la visibilité est la présence des véhicules motorisés stationnés sur des emplacements délimités en amont du passage piéton, que ce soit en arrêt, en stationnement ou en livraison.

8 : Les carrefours de mobilité, les pôles d'échanges secondaires et les pôles d'échanges intermodaux

Certains points sur le territoire au croisement des flux de déplacements apparaissent de fait comme des carrefours de mobilités, où des connexions de modes s'opèrent de manière aléatoires et spontanées (covoiturage, accès transports collectifs, traversées de bourgs, articulation modes actifs/modes motorisés...).

Sur le territoire du Nord Bassin, ces mobilités s'exercent sur tous les axes routiers, qu'ils soient structurants (RD3, RD5, RD 1250, RD 106) ou secondaires (RD 215, RD 216, RD 3E10, RD 5E5).



L'exemple de l'aménagement concerté au niveau du giratoire de Querquillas (croisement RD 106, RD 215 – connexion TransGironde L601 et piste cyclable vers Andernos) est une illustration de la création de pôles d'échanges secondaires.

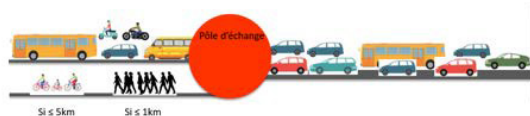
Les carrefours de mobilité : concernent des points de croisement aménagés en milieu urbain sur des emprises limitées. Ils désignent plus particulièrement les 5 points d'échanges identifiés dans les schémas de la COBAN.

Les pôles d'échanges secondaires : concernent des points de croisement aménagés en périphérie urbaine sur des emprises plus spacieuses. Ils désignent plus particulièrement les points d'échanges identifiés dans les scénarios 2 et 3.

Les pôles d'échanges intermodaux (PEI) : désignent plus particulièrement les espaces associés aux échanges entre le Train Express Régional et les autres modes de déplacement au niveau des gares de Biganos et de Marcheprime.

Enjeux :

Réduire l'usage de la voiture
au profit d'autres modes de déplacements



Réponses :

- Créer des pôles d'échange
- Les rapprocher des centres de vie
- Accessibilité



9 : Les liaisons « centres urbains <=> pôles d'échanges secondaires » pour les modes actifs (piétons et vélos)

Les liaisons « centres urbains ó pôles d'échanges secondaires » pour les modes actifs (piétons et vélos) concernent la requalification des axes routiers (RD215, RD3e9, RD3e10, RD5e5 et RD1250) de façon à offrir des conditions de déplacement sécurisées pour les piétons et les vélos.

En termes de profils en travers, cette action va se traduire par :

- l'aménagement de trottoirs pour assurer la continuité du cheminements des piétons ;
- l'aménagement de pistes cyclables à l'extérieur de la circulation routière ;



- l'aménagement de bandes cyclables contiguës aux chaussées circulées ;

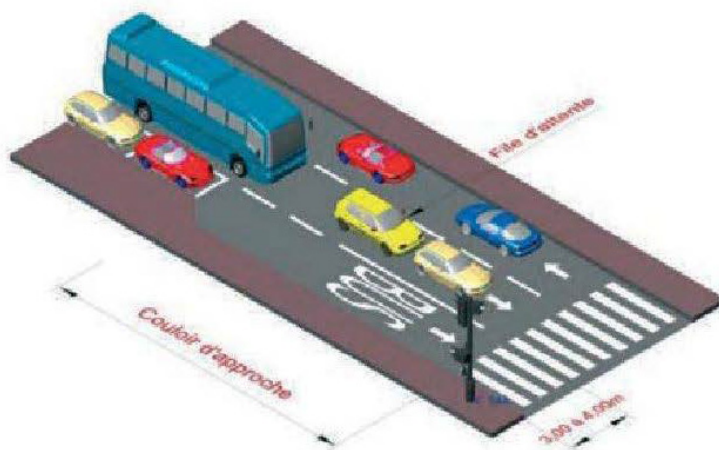


- l'aménagement de voies vertes permettant la circulation sur un même espace des piétons et des vélos.



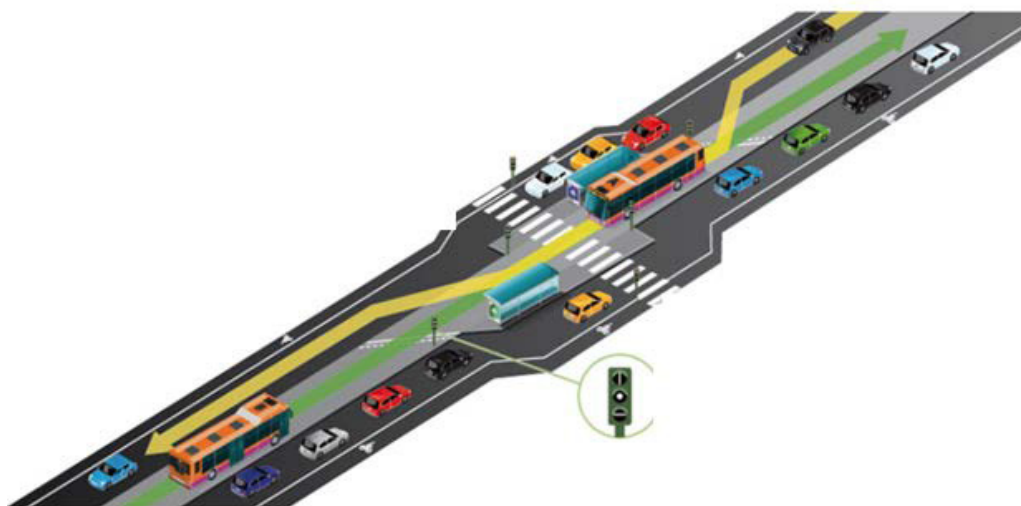
10 : La priorisation des bus au niveau des carrefours

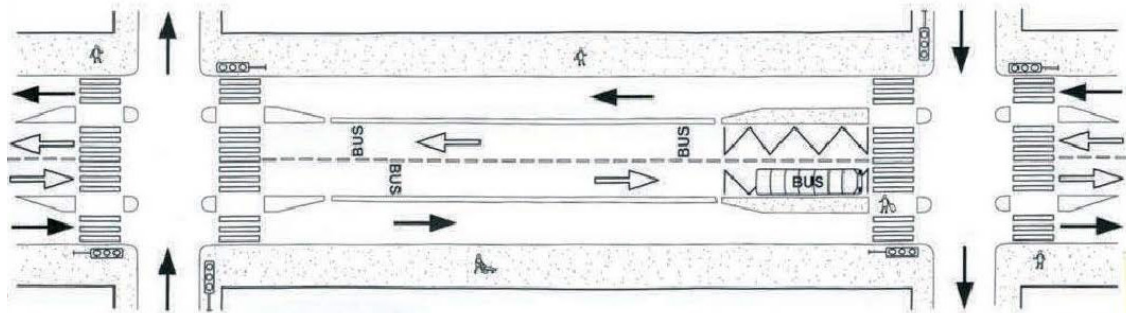
- Couloir d'approche en amont d'un carrefour à feux : Le couloir réservé en amont d'un carrefour permet aux autobus de remonter les files d'attente. On parle alors de couloir d'approche.



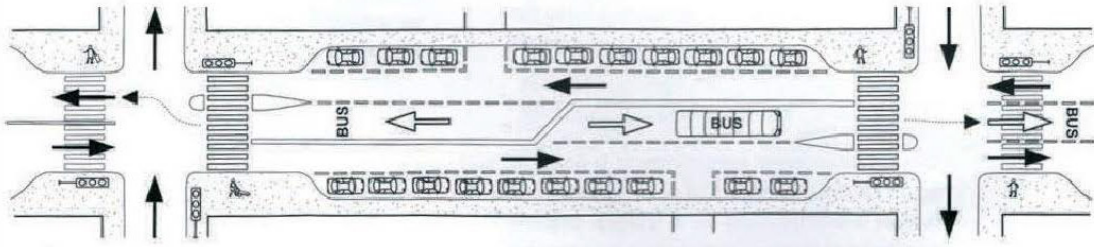
Les principaux avantages du couloir d'approche sont les suivants :

- le gain de temps dans la file d'attente,
- pour un carrefour équipé de feux de signalisation, la prise en compte spécifique du bus est permise par une détection sûre du bus dans le couloir (une anticipation permet à celui-ci de partir le premier au feu, pour effectuer ensuite un tourne-à-gauche par exemple),
- le couloir d'approche peut également servir d'aire d'arrêt. Un couloir d'approche peut également s'envisager en entrée d'une branche de rond-point.



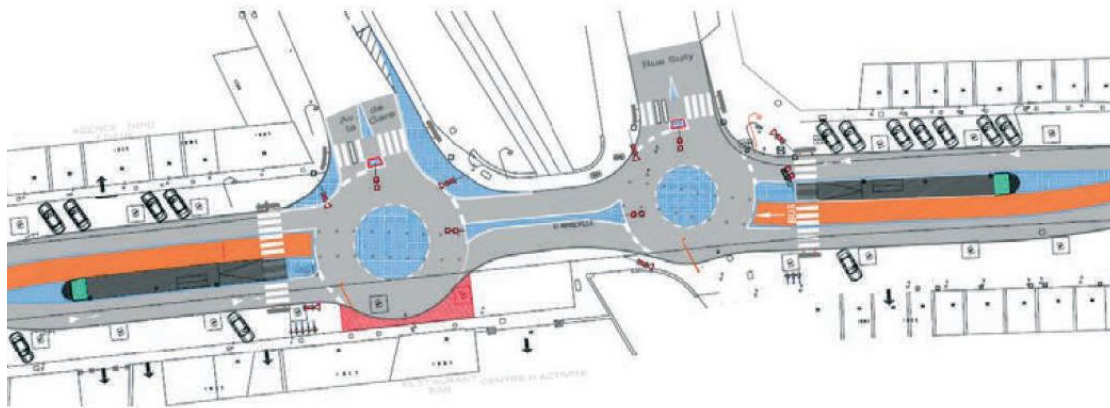


Avec un site propre bidirectionnel axial, le TC n'est pas gêné par les occupations latérales : stationnement, livraison, piétons, entrées riveraines...



Le site propre unidirectionnel axial alterné à l'approche des carrefours nécessite moins d'emprise que le site bidirectionnel pour un résultat en termes d'exploitation qui peut être très intéressant.

§ Couloir d'approche en amont d'un giratoire : Deux cas de figure se présentent donc aujourd'hui sur le terrain pour les bus au niveau d'un carrefour giratoire : - le bus emprunte l'anneau comme les autres usagers routiers ; - le bus traverse l'îlot central. La priorité est donnée au BUS par l'intermédiaire de signalisations lumineuses et feux tricolores.



Le bus est en site propre en entrée, et en site banal en sortie. La traversée du giratoire par le bus est matérialisée par des clous en inox.

Source : Amiens Métropole



11: Mise en place d'une navette en remplacement de la ligne 610 entre Lège-Cap-Ferret et Biganos

La ligne Transgironde n°610 reliant Lège-Cap-Ferret à la gare de Biganos serait remplacée par une navette utilisant la piste cyclable au lieu de la RD3 dans les secteurs urbanisés de façon à s'apparenter à un fonctionnement en site propre.

Cette solution souple et facilement intégrable dans l'environnement de la piste cyclable pourrait bénéficier des technologies modernes pour améliorer son attractivité : wifi, écran vidéo, énergie électrique, options adaptées au contexte touristique de la zone d'étude, ...



Bayonne (Source CABAB)



Sallanches (Source mairie)