

SOMMAIRE

1. Préambule	3
2. Examen de la situation actuelle et présentation des enjeux	5
2.1. Les enjeux d'intégration de nouveaux projets urbains	5
2.2. Etat des lieux de la circulation de véhicules sur l'agglomération	6
2.3. Etat des lieux de la circulation des véhicules sur l'hypercentre	8
2.4. Etat des lieux des offres de stationnement	10
2.5. Etat des lieux des transports en communs	11
2.6. Etat des lieux du réseau cycles	12
3. Fiches détaillées des actions	13
Action 1 : Mise en place d'une aire piétonne dans l'hypercentre	13
Action 2 : Création d'une zone 30	14
Action 3 : Aménagement d'itinéraires et des stationnements deux roues	15
Action 4 : Aménagement de connexions inter-quartiers cycles-piétons	16
Action 5 : Optimisation de l'accessibilité des transports en commun	17
Action 6 : Définir et réserver les emprises pour un axe permettant une continuité Nord - Sud	18
Action 7 : Réaménagement des carrefours accidentogènes	19
Action 8 : Aménagement en centre-ville de places de stationnement PMR	20
Action 9 : Promotion du covoiturage et de l'intermodalité	21
4. Impact sur les emprises réservées à inclure au PLU	22
5. Fiches techniques	23
La zone 30	23
L'aire piétonne	24
Accessibilité des bus aux PMR	24

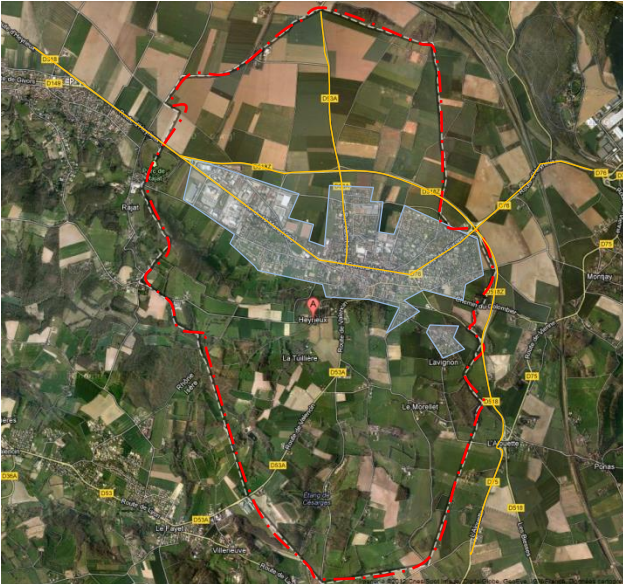
1. PREAMBULE

Le présent document concerne l'étude déplacement sur la commune de Heyrieux dans le cadre de la révision du PLU.

L'étude a pour objectif d'apporter des solutions pour répondre aux besoins de déplacements en prenant en compte les projets d'équipement et d'habitation.



Vue panoramique du village d'Heyrieux

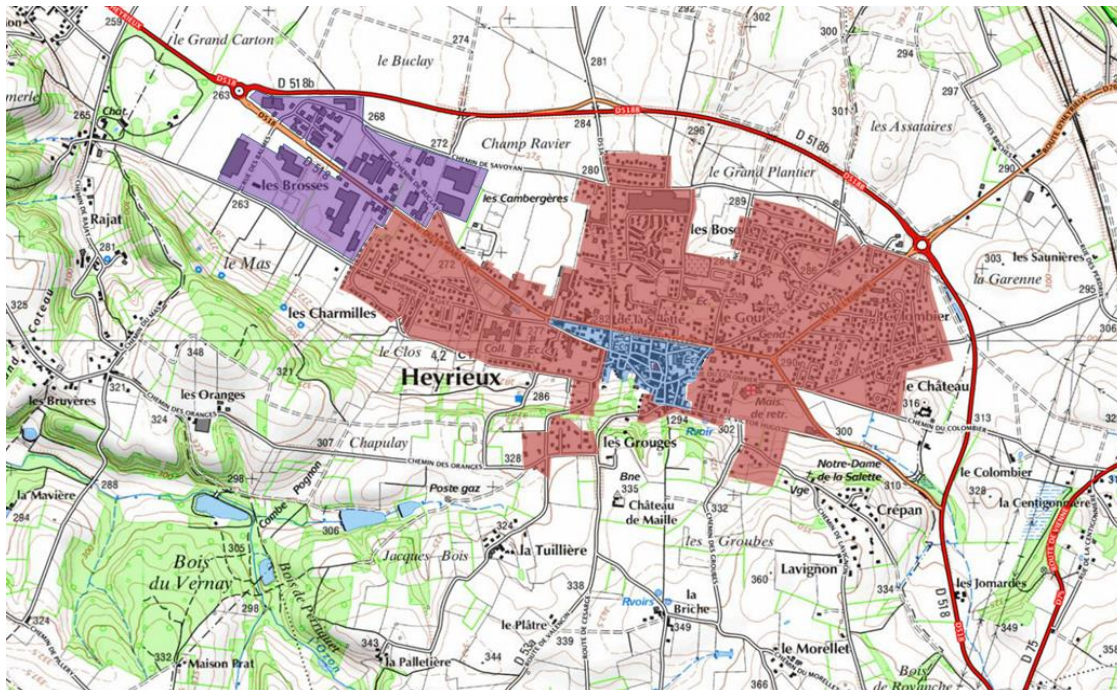


Délimitation de la commune de Heyrieux

La commune d'Heyrieux est située dans le département de l'Isère à quelques kilomètres au sud de l'autoroute A43 entre Bourgoin-Jallieu et Lyon.

La commune d'Heyrieux est très bien desservie par les grandes voies de communication telles que les autoroutes A43 et A46.

L'agglomération de Heyrieux est composée de différents tissus présentés ci-dessous faisant échos aux différentes phases d'urbanisation de la commune.



Légende des types d'espaces :

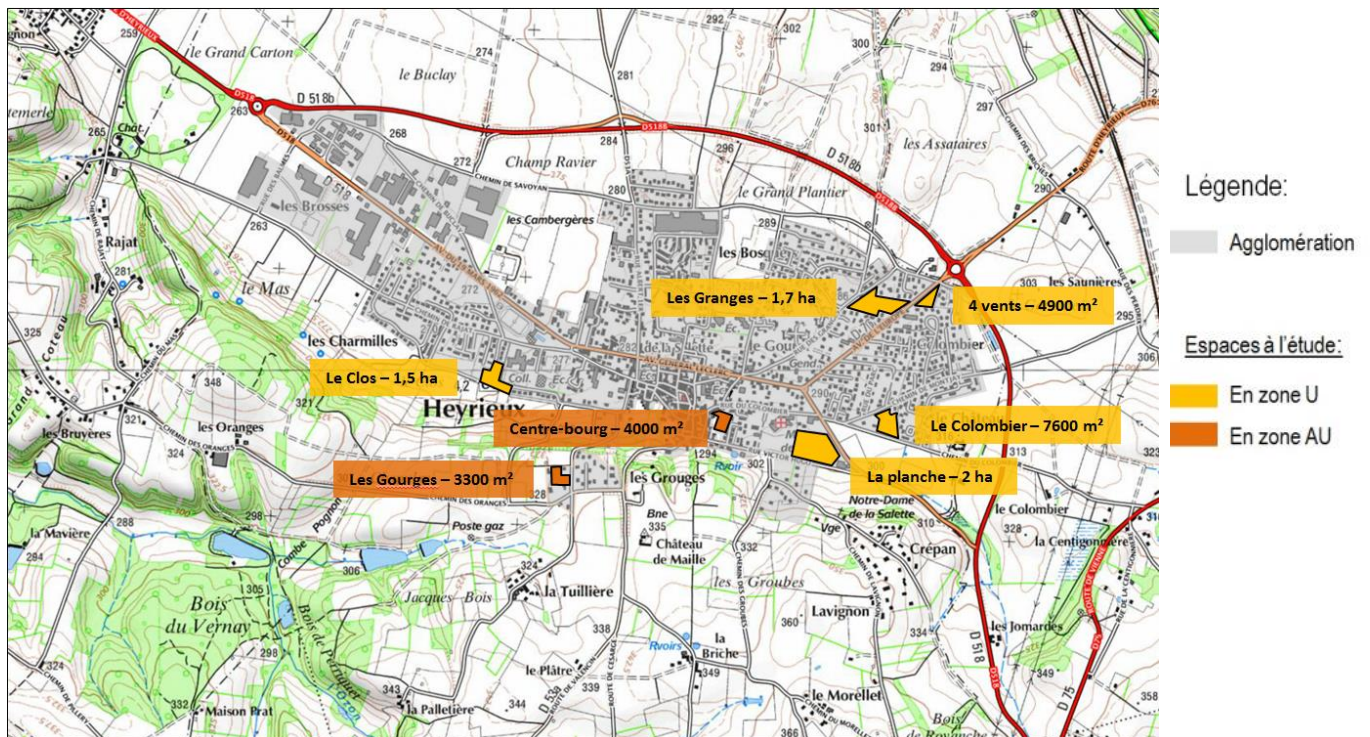
- Hyper centre
- Urbain
- Zone d'activité

Cartographie de la topologie urbaine

2. EXAMEN DE LA SITUATION ACTUELLE ET PRESENTATION DES ENJEUX

2.1. LES ENJEUX D'INTEGRATION DE NOUVEAUX PROJETS URBAINS

En vue de la réalisation de nouveaux projets urbains dans la commune de Heyrieux, plusieurs secteurs de l'agglomération seront mis à l'étude : certains en zone U (urbanisée), d'autres en zone AU (à urbaniser). Ces zones d'études sont situées pour la majeure partie dans l'est et le sud de l'agglomération.



Secteurs à l'étude de l'agglomération d'Heyrieux

Voici les secteurs pour lesquels une étude est nécessaire :

Secteurs en zone U

- Le Clos – 1.5 ha
- Les grandes – 1.7 ha
- 4 vents – 4900 m²
- Le Colombier – 7600 m²
- La planche – 2 ha

Secteurs en zone AU

- Centre-bourg – 4000 m²
- Les Gorges – 3300 m²

La surface totale des secteurs à l'étude pour la réalisation de ces nouveaux projets urbains est donc de 6.2 hectares.

Cette urbanisation étant faible, elle ne va pas modifier les flux de circulation au sein de l'agglomération.

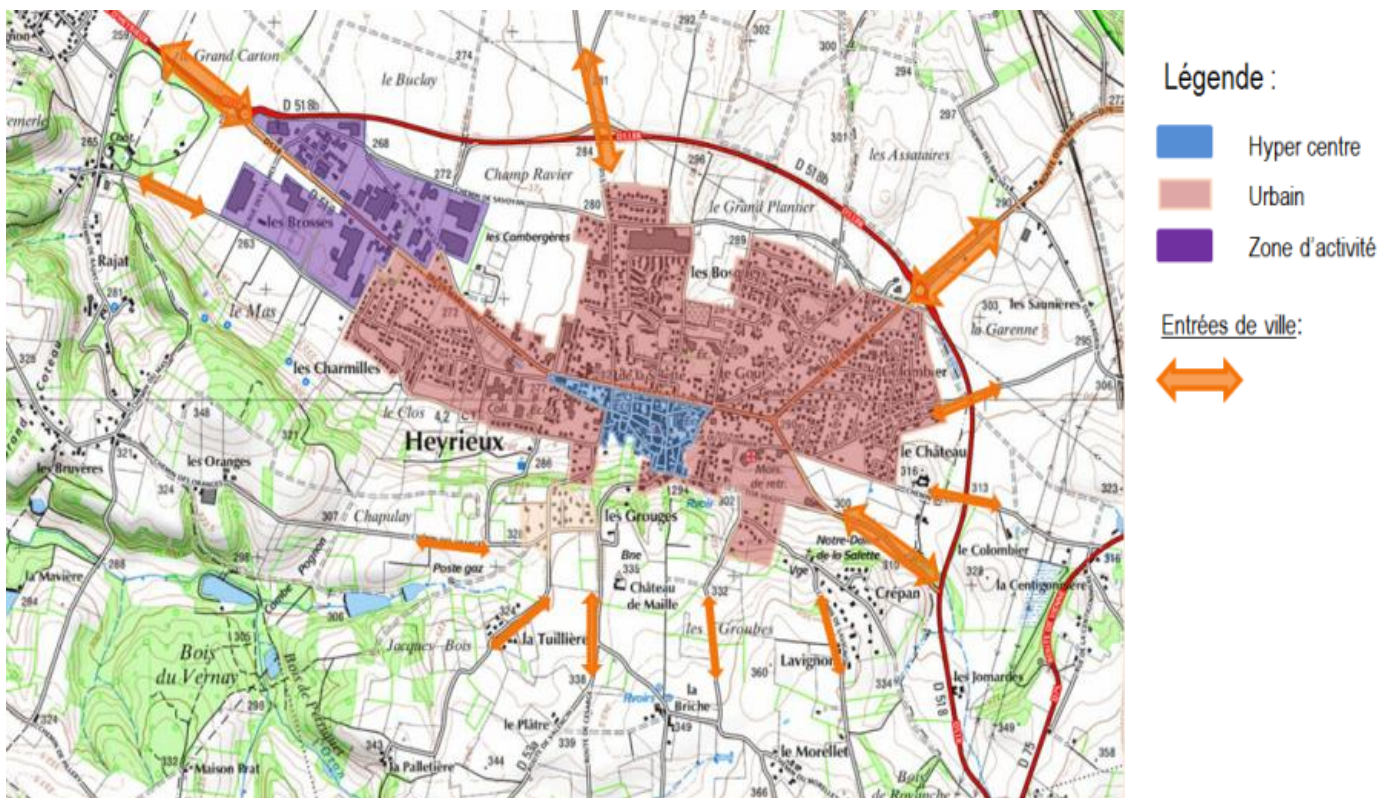
2.2. ETAT DES LIEUX DE LA CIRCULATION DE VEHICULES SUR L'AGGLOMERATION

Un état des lieux des flux circulatoires a été fait sur les différents accès à l'agglomération de Heyrieux.

Il a été constaté que la façade Sud de l'agglomération présentait un flux d'entrée sortie moins important que les autres façades. Compte tenu des enjeux de développement du secteur Sud, le flux sur cette façade n'est pas appelé à évoluer.

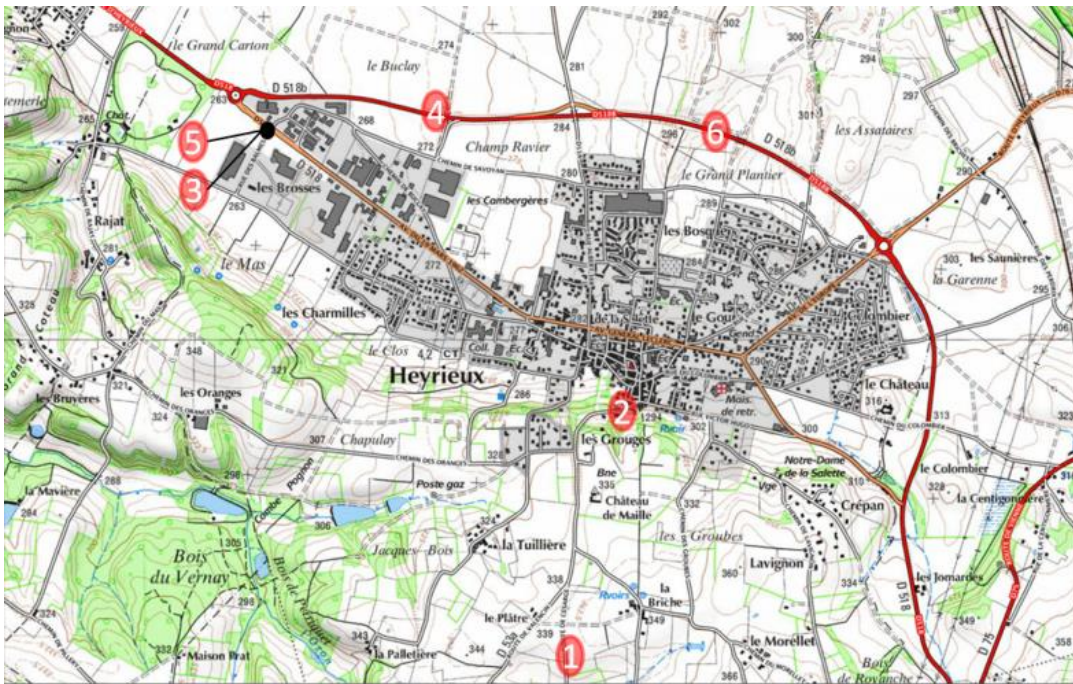
Les flux les plus importants sont les flux Nord-Ouest qui desservent la zone industrielle, et les flux Nord-Est (soit respectivement la D518 et la D76).

D'autres flux relativement conséquents ont été observés au Nord de l'agglomération, sur la D53, ainsi qu'au Sud-Est, sur l'avenue du Général Leclerc.



Etat des lieux : accès routiers à l'agglomération

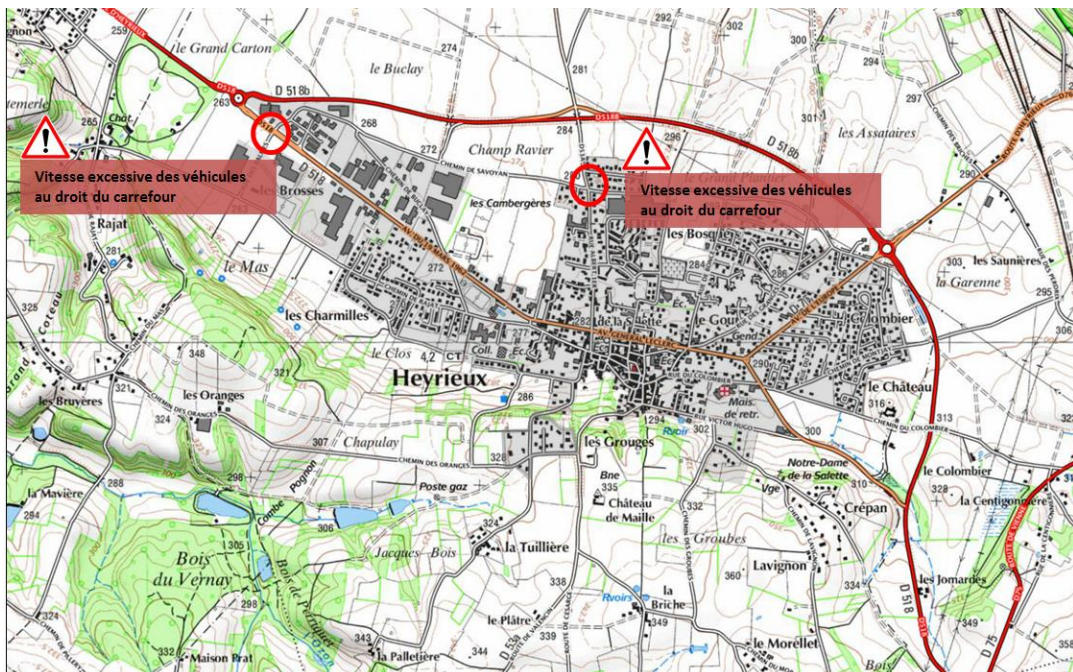
L'analyse de l'accidentologie a permis de détecter les carrefours devant être réaménagés.



- 1 Route de Césarge, hors agglomération, une moto n'ayant pas vu un virage
- 2 Rte de Valencin - pl. Gambetta, en agglomération, une moto contre 4 voiture en stationnement, vitesse excessive
- 3 Chemin de Savoyan - av. du 19 mars 1962, en agglomération, refus de priorité
- 4 CD5 18 b, hors agglomération, un véhicule, vitesse excessive
- 5 Chemin de Savoyan - av. du 19 mars 1962, en agglomération, un VL et un cyclo, refus de priorité
- 6 CD 518 z, hors agglomération, 3VL et 1scooter, non déterminée

Etat des lieux : accidentologie

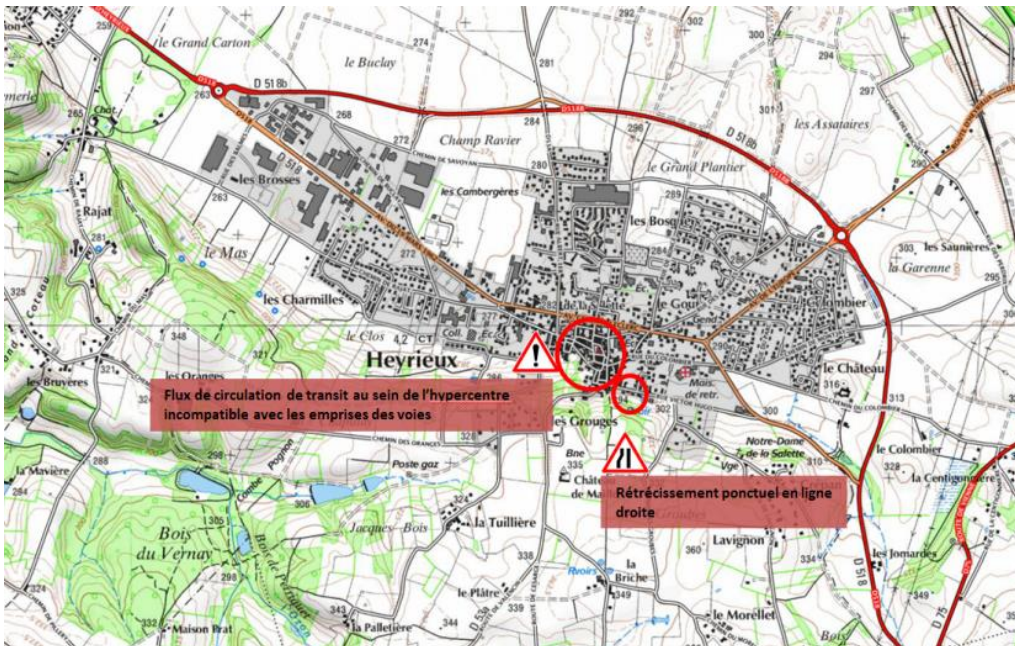
L'analyse du site a permis également de détecter les lieux où la vitesse est excessive.



Etat des lieux : dangerosité et sécurité des axes routiers

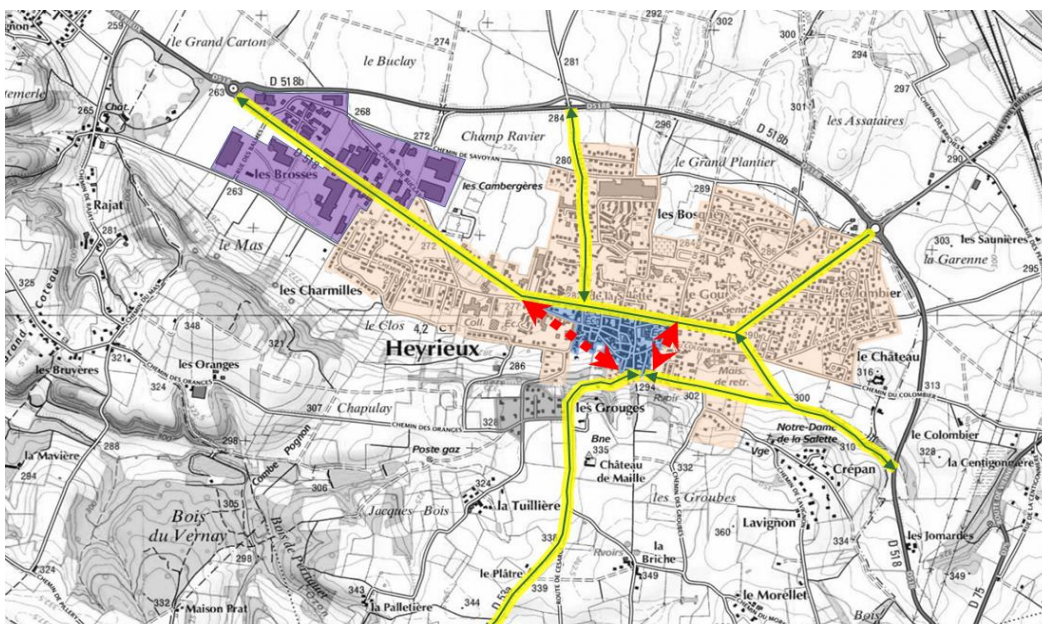
2.3. ETAT DES LIEUX DE LA CIRCULATION DES VEHICULES SUR L'HYPERCENTRE

Dans l'hypercentre de l'agglomération de Heyrieux, il a été constaté quelques problèmes ponctuels liés à la vitesse des usagers et de la configuration des voies. De même, des problèmes de circulation existent au sein de l'hypercentre, où l'on observe des circulations parasites nuisant à la sécurité et à la tranquillité des riverains. De nombreux ralentisseurs limitant la vitesse au droit des traversées piétonnes sensibles et des rétrécissements de voies ponctuelles ont été observés.



Etat des lieux : dangerosité et sécurité des axes routiers

L'état des lieux nous a permis d'observer l'absence d'axe Nord-Sud. Les circulations sont donc reportées sur les voiries de l'hypercentre non adaptées aux flux.



- Légende:
- Axes existants
 - ▶ Axes manquants
 - Sens de circulation

Etat des lieux : maillage du réseau de transit

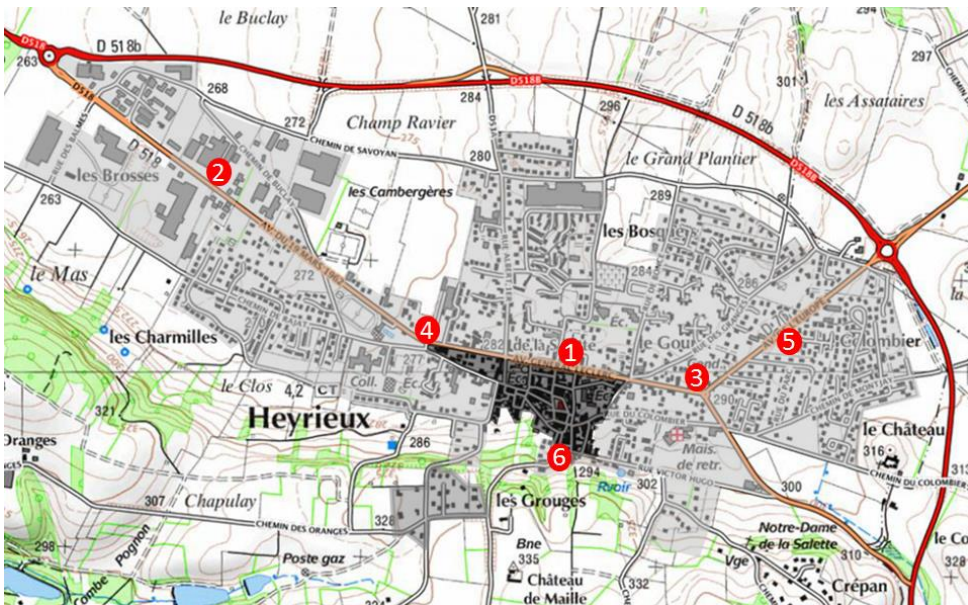
Définition des enjeux au regard de l'état des lieux

- 1) Limiter les circulations dans l'hypercentre à la seule circulation des riverains**
- 2) Améliorer la connexion Sud-Nord via la définition d'un axe adapté au flux et clairement identifié. Cet axe doit proposer un itinéraire plausible aux usagers passant actuellement dans l'hypercentre et éviter la multiplication des équipements coercitifs (sens interdit, dos d'âne)**
- 3) Rendre compatible la vitesse des véhicules avec leur environnement au droit des carrefours à risque**

2.5. ETAT DES LIEUX DES TRANSPORTS EN COMMUNS

Le réseau de bus de la ville dessert l'hypercentre depuis les axes principaux Ouest (avenue du 19 mars 1962) et Est (avenue de l'Europe).

Nous observons que certains arrêts de bus sont difficilement accessibles par les usagers, voire impossibles d'accès pour les personnes à mobilité réduite.



Localisation des arrêts de transport en commun de la ville

Il faudra rendre accessibles ces arrêts aux personnes à mobilité réduite et prendre en compte le besoin d'évolution de la desserte.



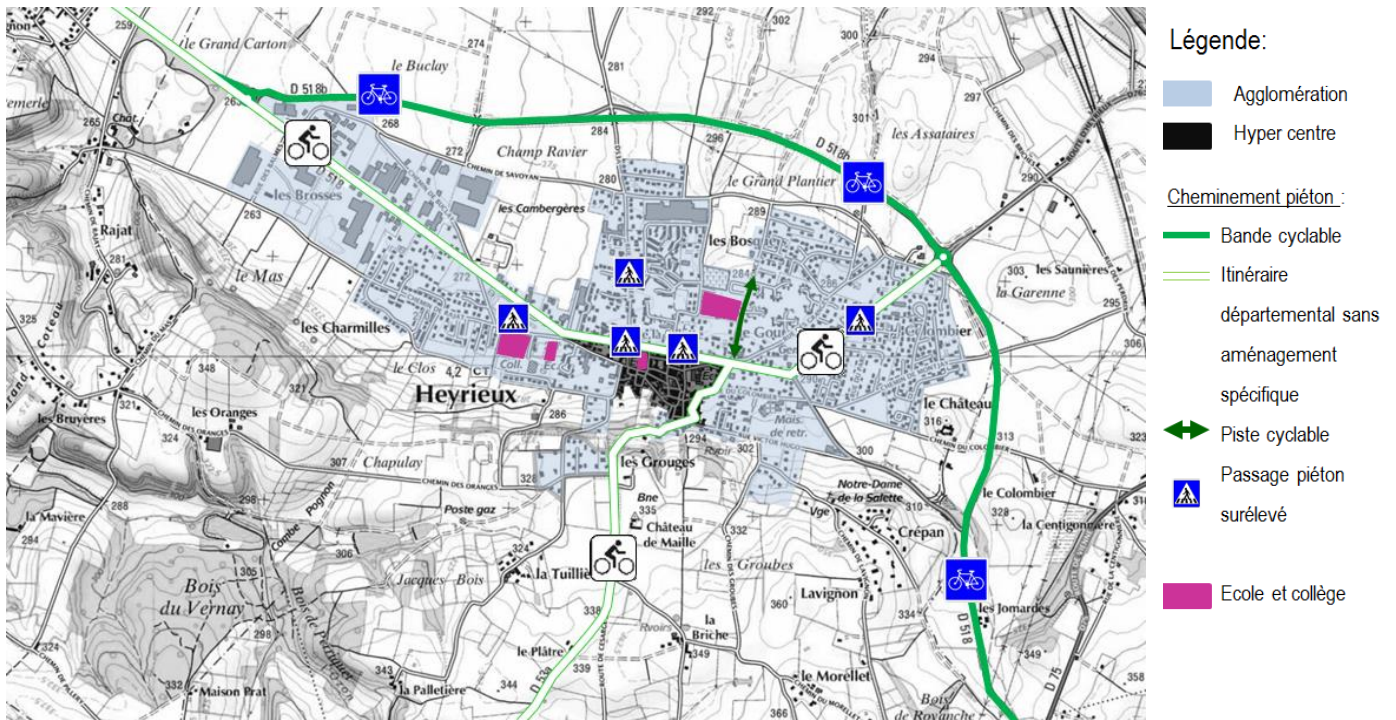
Photographies des différents arrêts de transport en commun de la ville

2.6. ETAT DES LIEUX DU RESEAU CYCLES

Actuellement, un aménagement cycliste (bande cyclable) existe en périphérie nord de l'agglomération, sur la D518, mais demeure très peu utilisé.

Les axes qui permettent d'accéder à l'hypercentre ne sont pas aménagés : les cycles sont directement amenés à cohabiter avec les VL sur la chaussée.

En règle générale, peu d'aménagement en termes de stationnement et de circulation sont mis en place. Les cycles circulent donc difficilement entre l'hypercentre et le reste de la commune.



Carte étude des usages cycles

Définition des enjeux au regard de l'état des lieux

- 1) Promouvoir l'utilisation des cycles au sein de l'agglomération via la création d'itinéraires, de jalonnements et de stationnements spécifiques
- 2) Sécuriser les circulations cycles sur les axes importants de circulation ou proposer des itinéraires de report cohérents
- 3) Adapter le profil en travers des voies secondaires à la circulation des cycles : réduction des vitesses, pistes cyclables si besoin
- 4) Permettre la perméabilité des quartiers pour les cycles

3. FICHES DETAILLEES DES ACTIONS

Action 1 : Mise en place d'une aire piétonne dans l'hypercentre

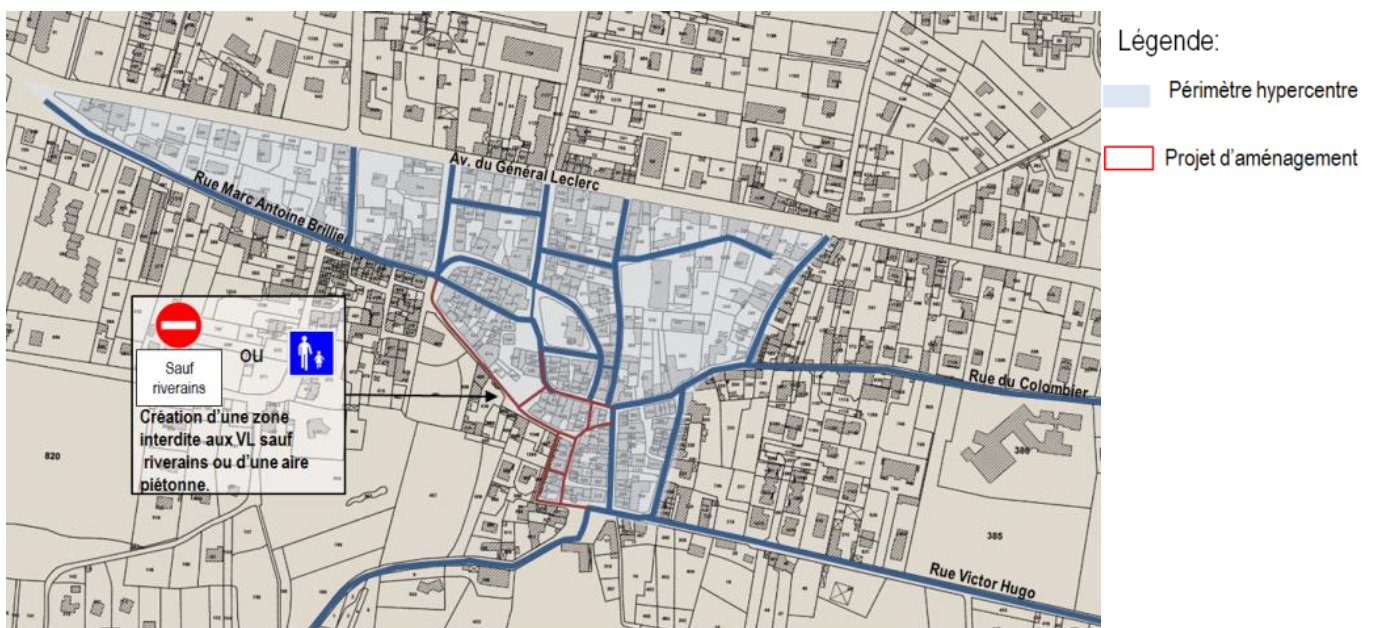
Etat des lieux : Dans l'hypercentre, la configuration des voies ainsi que des circulations parasites nuisent à la sécurité et à la tranquillité des riverains.

Cette action consiste donc à créer une zone piétonne ou une zone interdite aux véhicules légers sauf riverains dans la partie Sud-Ouest de l'hypercentre.

Créer ici une telle zone est une solution aux problèmes de circulation parasite tout en conservant l'accessibilité aux espaces de stationnement.

De plus, il est facile d'y intégrer les cheminements cycles et d'améliorer le cadre de vie des riverains en réaménageant les voiries de manière plus qualitative.

Une fiche technique *Aire piétonne* est jointe en fin de document.



Mise en place d'une aire piétonne dans l'hypercentre

Action 2 : Création d'une zone 30

Etat des lieux : Les véhicules circulent à des vitesses non adaptées dans le centre-ville.

L'hypercentre de Heyrieux est une zone où cohabitent les véhicules légers, les cycles et les piétons.

Pour une meilleure cohabitation entre ces trois modes de transport, et une ambiance plus agréable pour les usagers, la mise en place d'une zone 30 est suggérée (cf. plan ci-joint).

La sécurité des piétons et cycles sera ainsi améliorée.

Une fiche technique des zones 30 est jointe en fin de document.



Légende:

Cheminement modes actifs :

— Zone 30

Mise en place d'une zone 30 dans l'hypercentre

Action 3 : Aménagement d'itinéraires et des stationnements deux roues

Etat des lieux : Peu de voiries reliant la périphérie et l'hypercentre sont aménagées pour les cycles.

Afin de faciliter l'accès aux cycles dans l'hypercentre, l'aménagement de deux axes principaux reliant la départementale D518 et le centre d'Heyrieux est à réaliser.

Lorsque les cycles viendront de l'Ouest de l'agglomération, ils auront à leur disponibilité un aménagement réservé le long de l'avenue du 19 mars 1962 pour atteindre la zone 30 dès l'avenue du Général Leclerc.

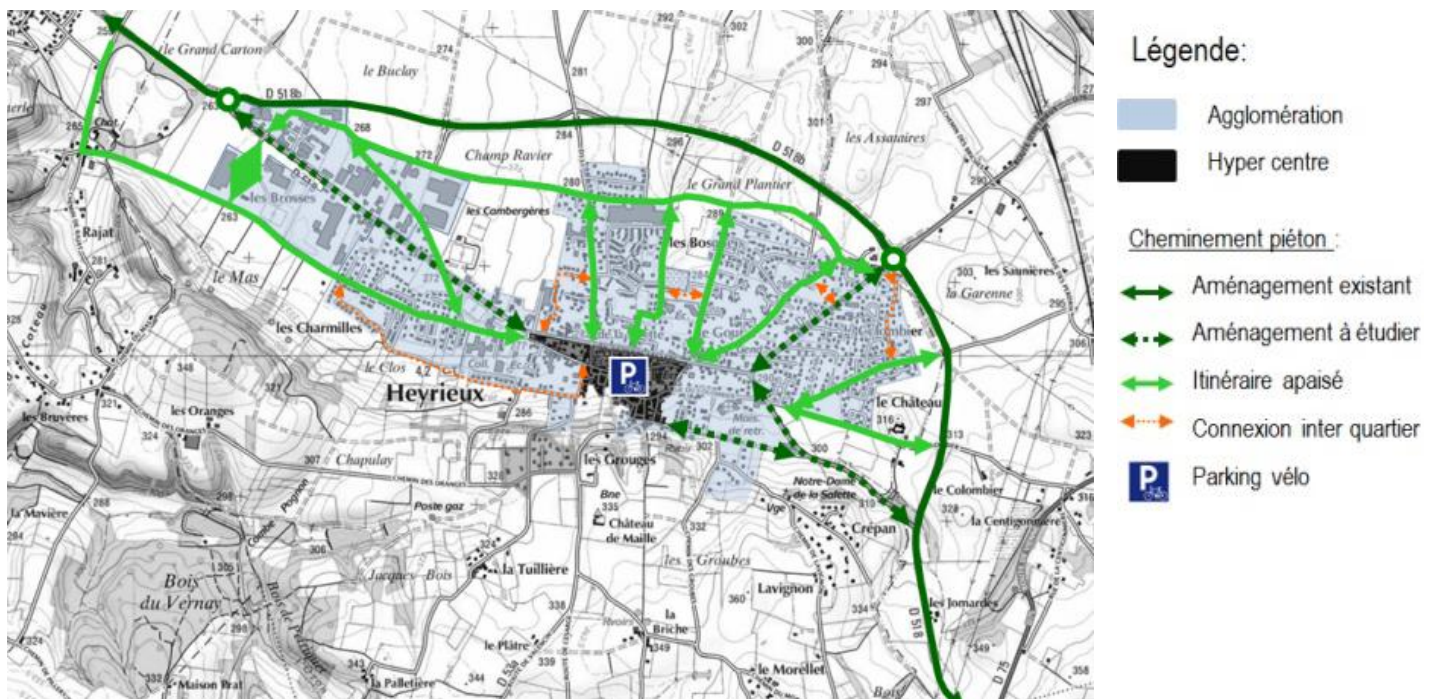
Il en sera de même à l'Est de l'agglomération, un aménagement du même type sera mis en place sur l'avenue de l'Europe.

Un réseau d'itinéraire apaisé sera proposé également afin de permettre aux cycles d'éviter les grands axes s'ils le souhaitent. Ce réseau sera réalisé sur les voiries secondaires de la commune en aménageant des voies dédiées aux cycles où les emprises le permettent, des dispositifs permettant de réduire la vitesse des véhicules (plateau, rétrécissements ponctuels des voies) ou en mettant en place des logos vélos au sol permettant de rappeler à l'automobiliste qu'il doit partager la voirie avec les cycles.

Dans la zone 30 de l'hypercentre, des stationnements vélo seront aménagés pour accueillir les cyclistes venant de l'extérieur.

De plus, le SCoT prescrit "la création de stationnement pour les cycles selon les règles en vigueur dans les opérations de logements collectifs et les commerces".

Par conséquent, il sera intégré au PADD que la commune d'Heyrieux prendra en compte pour chaque opération de logements collectifs la problématique du stationnement.



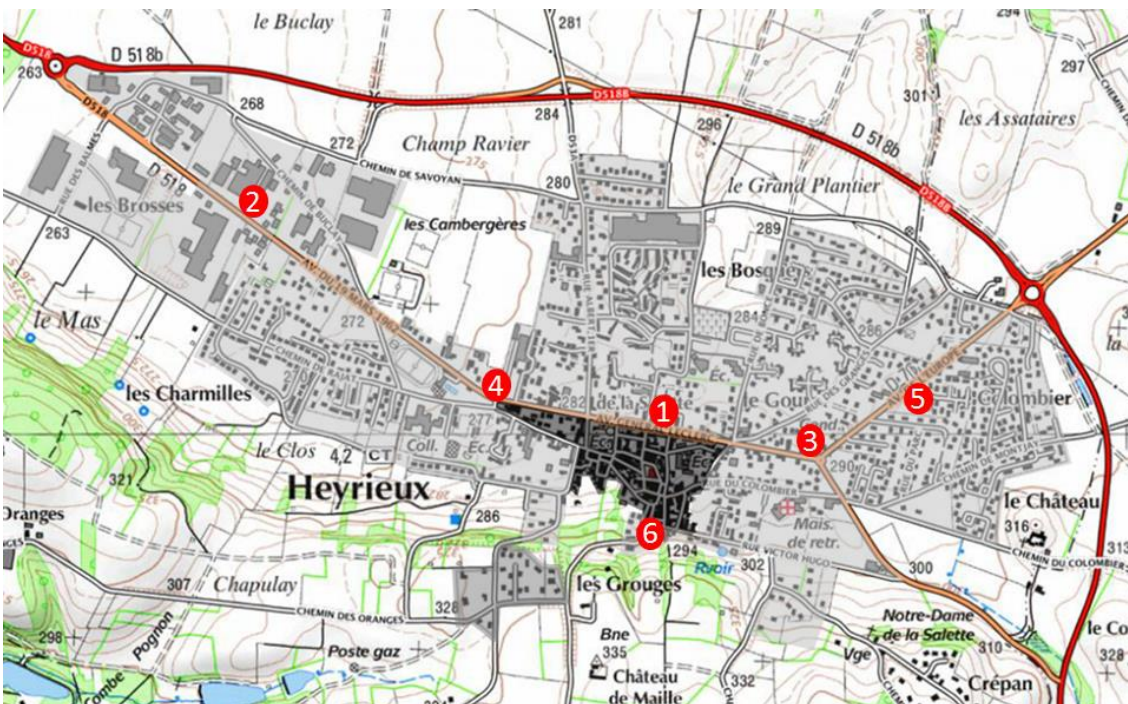
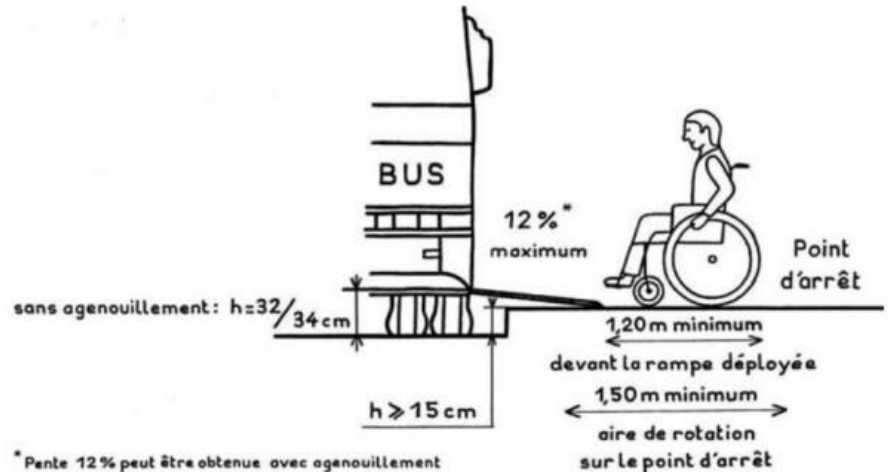
Action 5 : Optimisation de l'accessibilité des transports en commun

Etat des lieux : Les arrêts de bus observés lors de l'état des lieux étaient pour la plupart difficilement accessibles, plus particulièrement aux PMR.

Les arrêts de bus à l'étude sont ceux situés sur l'avenue du 19 mars 1962, de l'avenue du Général Lelcerc et sur l'avenue de l'Europe. Un dernier arrêt est situé au Sud de l'hypercentre, à l'extrémité Ouest de la rue Victor Hugo.

Pour permettre une meilleure accessibilité aux personnes à mobilité réduite (PMR) et améliorer le confort des usagers, des trottoirs adaptés doivent être aménagés, et des abris mis en place.

Une fiche technique de l'accessibilité des bus aux PMR est jointe en fin de document.



Localisation des arrêts de transport en commun de la ville

Action 7 : Réaménagement des carrefours accidentogènes

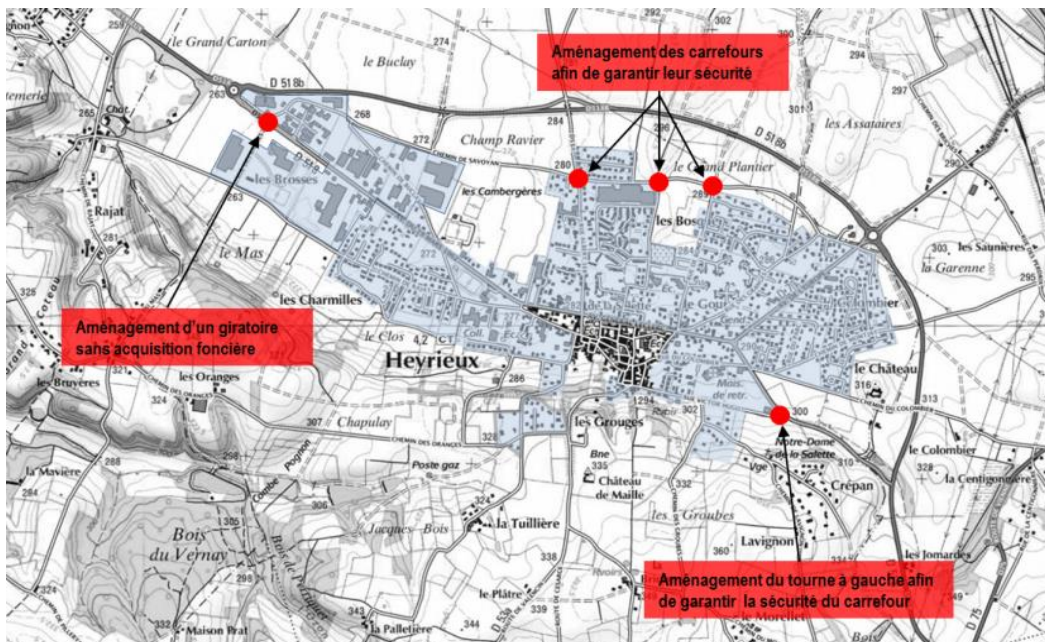
Etat des lieux : Il a été constaté certains conflits sur la voirie : certains carrefours ont été identifiés comme accidentogènes, principalement à la périphérie Nord de l'agglomération.

Trois carrefours, à la périphérie Nord de l'agglomération, seront réaménagés afin de garantir leur sécurité.

- Le premier est le carrefour entre le chemin de Savoyan et la rue Albert 1^{er}.
- Le deuxième sera celui entre le chemin de Savoyan et l'avenue du Général De Gaulle.
- Le dernier se situe à quelques centaines de mètres plus loin à l'Est, à l'intersection du chemin de Savoyan et de la rue de Bonce.

A l'entrée Ouest de la zone industrielle, il est suggéré d'aménager un giratoire, sans acquisition foncière, au carrefour entre l'avenue du 19 mars 1962, la rue de Balmes et le chemin de Savoyan.

De plus, l'aménagement d'une voie de « tourne à gauche » est proposé pour garantir la sécurité du carrefour entre la rue Victor Hugo et l'avenue du Général Leclerc, au Sud-Est de l'agglomération.



Légende:

Circulation VL :

- Aménagement de carrefour en projet

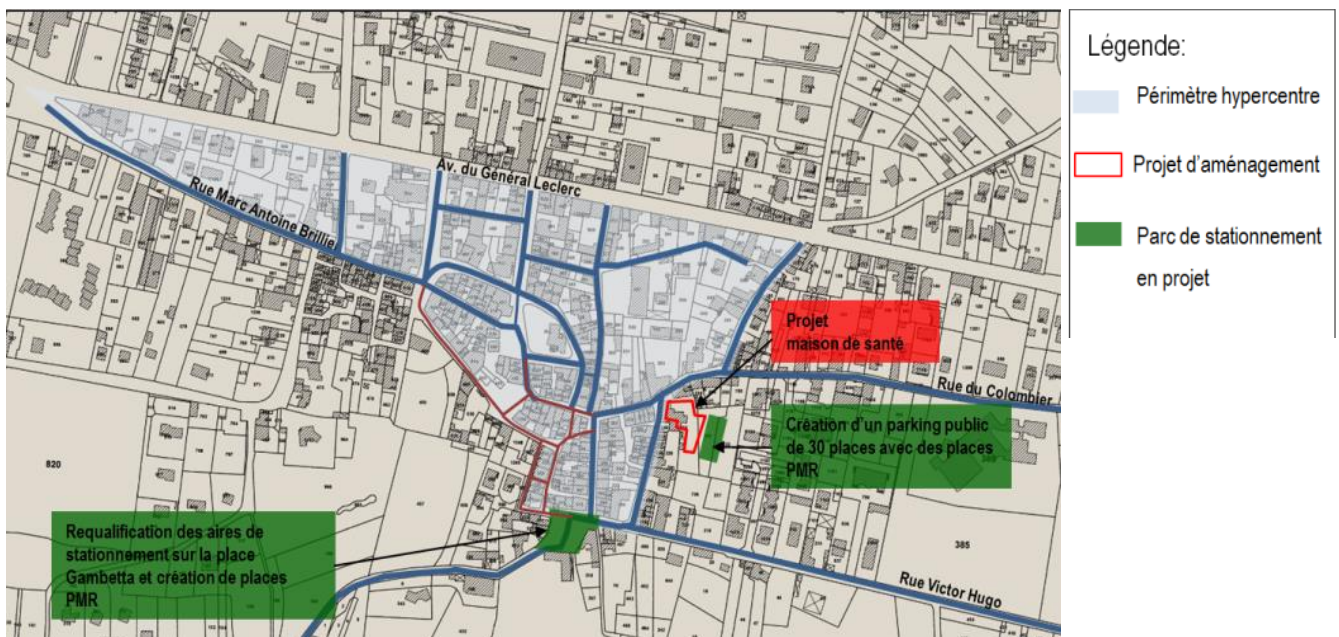
Aménagements proposés vis-à-vis des carrefours accidentogènes

Action 8 : Aménagement en centre-ville de places de stationnement PMR

Etat des lieux : Il a été constaté qu'il manquait des places de stationnement PMR en centre-ville.

Pour résoudre les problèmes de stationnement dans la partie sud de l'agglomération, une requalification des aires de stationnement sur la place Gambetta ainsi que la création de places PMR sera mise en place.

Afin de répondre au mieux aux besoins et aux usages dans la partie Est de la ville, une maison de santé sera mise en place avec, à proximité, un parking public de 30 places, dont certaines seront réservées aux personnes à mobilité réduite.



Aménagements proposés vis-à-vis du stationnement PMR en centre-ville

Action 9 : Promotion du covoiturage et de l'intermodalité

D'après le Schéma de Cohérente Territorial du Nord-Isère (SCoT) du 18 novembre 2011, le Document d'Orientations Générales (DOG) promeut le développement du covoiturage et de l'intermodalité

"Le DOG préconise la création de parkings-relais reliés à la desserte par des TC performants et/ou réguliers avec dépose minute et parkings sécurisés et la création de parkings de covoiturage aux abords des échangeurs autoroutiers, en amont des villes centre, à proximité des villes et bourgs relais. Les collectivités organisent le transfert modal vers les réseaux TC de la vallée urbaine et les gares, en amont du réseau principal ouest-est et de la RD1006.

Les parkings-relais répondant aux besoins de covoiturage et assurant l'intermodalité sont localisés sur les axes les plus fréquentés :

- Sur les axes nord-sud tels que la RD 522, la RD 1085, la RD36, l'avenue Steve Biko, la RD 75 et la RD16,
- Sur l'axe est/ouest à proximité des gares offrant des capacités de stationnement (Pont de Beauvoisin, Saint-André-le-Gaz, Cessieu, Isle d'Abeau).

Orientations:

- Le PDU et les projets d'aménagement d'ensemble identifient les emplacements privilégiés des différents parkings,
- Les communes réserveront les emplacements nécessaires dans leur PLU à la création de parkings-relais."

D'après le DOG, la commune d'Heyrieux s'engage donc à se tenir informée des actions menées afin de promouvoir le covoiturage au sein du périmètre du SCoT.

Les administrés et les entreprises seront donc tenus informés de ces actions : il leur sera par la suite possible d'organiser et de prendre des dispositions pour développer ce moyen de déplacement.

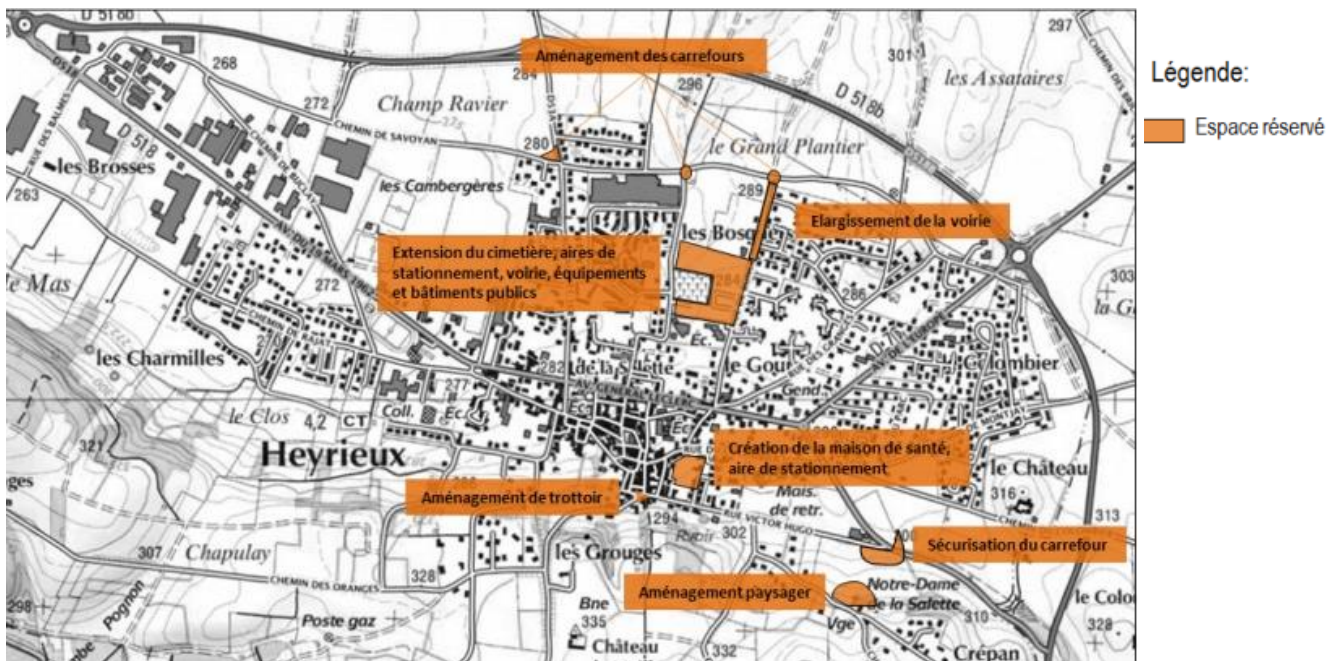


4. IMPACT SUR LES EMPRISES RESERVEES A INCLURE AU PLU

Des emprises sont nécessaires à la concrétisation des différentes actions. On constate que ces emprises ont déjà été préalablement réservées par le PLU actuellement en vigueur.

Les différents projets sont les suivants :

- L'aménagement et la sécurisation des carrefours sur la périphérie de l'agglomération.
- L'élargissement de certaines voiries
- L'extension du cimetière, des aires de stationnement, des voiries, des équipements et des bâtiments publics dans la zone urbaine de l'agglomération.
- La création de la maison de santé et des aires de stationnement à l'Est de l'hypercentre.
- L'aménagement de trottoir de zones paysagères.

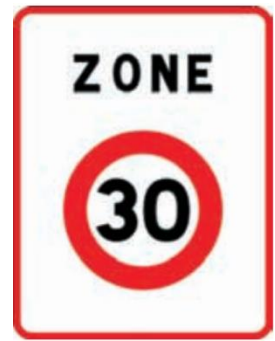


Emplacement des espaces fonciers nécessaires

5. FICHES TECHNIQUES

La zone 30

« Zone 30 : section ou ensemble de sections de voies constituant une zone affectée à la circulation de tous les usagers. Dans cette zone, la vitesse des véhicules est limitée à 30 km/h. Toutes les chaussées sont à double sens pour les cyclistes, sauf dispositions différentes prises par l'autorité investie du pouvoir de police. Les entrées et sorties de cette zone sont annoncées par une signalisation et l'ensemble de la zone est aménagé de façon cohérente avec la limitation de vitesse applicable». Article R. 110-21



Section d'axe de transit - Photo CETE Normandie Centre

« 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. » Cela encouragera le développement de l'usage de la marche et du vélo en favorisant des traversées piétonnes et la cohabitation entre vélos et véhicules motorisés sur la chaussée

Dans ces zones, toute la réglementation s'applique, que ce soit par exemple la législation pour les personnes à mobilité réduite, la signalisation, etc.

Limiter la vitesse à 30km/h permet aux piétons de traverser la voie en tout point, dès lors qu'ils se situent à plus de 50 mètres du passage piéton le plus proche.

Dans ces zones, bien que la traversée des piétons se fait dans de bonnes conditions de sécurité, les piétons n'ont pas de priorité particulière et ils ne sont pas autorisés à circuler sur toute la largeur de la chaussée. La règle est donc la priorité au piéton régulièrement engagé.

Les cyclistes et les modes motorisés se partagent la chaussée sans nécessité de ségrégation avec des voies dédiées. Ceci suppose une homogénéisation des vitesses pratiquées : c'est à dire moins de 30 km/h pour tous les usagers. Pour cette raison, en zone 30, il y a peu d'aménagements cyclables puisque la mixité répond aux besoins des cyclistes.

L'aire piétonne

L'aire piétonne est définie réglementairement comme « *une section ou ensemble de sections de voies en agglomération affectée à la circulation des piétons de façon temporaire ou permanente* » Article R. 110-21



Dans cette zone :

- Le piéton est prioritaire sur tous les autres usagers autorisés à l'exception des tramways.
- La présence des véhicules motorisés est exceptionnelle, mais possible sur autorisation et selon les règles de circulation définies par le maire. Toutefois cette autorisation ne peut concerner que des véhicules liés à la desserte de l'aire piétonne (riverains, transports public, véhicules de livraisons, transports de fonds, services à la personne...).
- Les cyclistes, sauf avec interdiction du maire, sont autorisés à y circuler.
- Tous les véhicules soumis au Code de la route qui sont amenés à y circuler doivent respecter l'allure du pas, y compris les cyclistes.
- Aucun stationnement de véhicule motorisé n'est autorisé.
- L'arrêt y est pour autant possible pour les véhicules ayant accès à l'aire piétonne.

En mettant en place une aire piétonne, on privilégie certaines activités qui usuellement cohabitent difficilement avec les véhicules motorisés (promenade, jeux, aire de repos...). Cela vise donc à faciliter l'animation urbaine et les déplacements à pied.

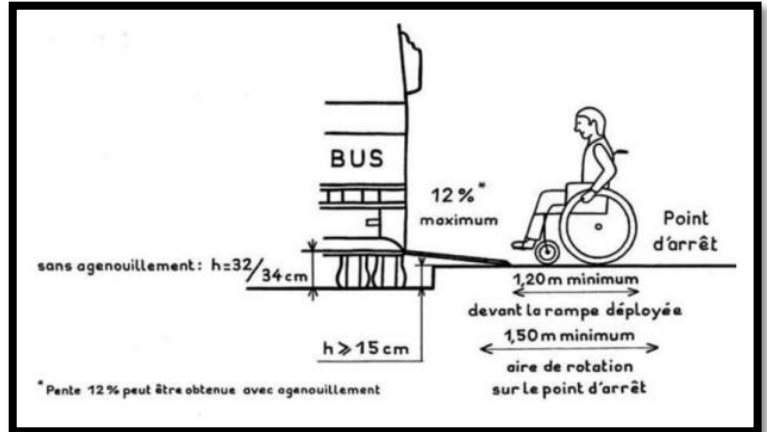
Accessibilité des bus aux PMR

Les personnes pour lesquelles l'aménagement est principalement réalisé :

- Les personnes ayant des difficultés motrices, qu'il s'agisse d'utilisateurs de fauteuil roulant ou de personnes ayant des problèmes de marche ;
- Les personnes ayant des déficiences visuelles ou auditives ;
- Les personnes de petite taille ;
- Les personnes ayant des difficultés ou incapacités cognitives (problèmes de compréhension, de mémorisation, de repérage spatial...).

Il faut également ajouter :

- les personnes ayant une mobilité réduite temporaire par accident
- les personnes avec poussette ou avec des bagages encombrants
- ainsi que les personnes âgées, qui représentent une part croissante de la population.



Voici les normes que doivent respecter ces espaces d'attente pour optimiser l'accès aux PMR :



Hauteur du quai : la présence d'un quai est nécessaire en cas de véhicule équipé d'une rampe d'accès, pour le respect de la pente et de la hauteur de la première marche.

L'aménagement doit permettre un **accostage** au plus près du quai sur toute la longueur du véhicule

En milieu urbain, **arrêts en alignement** ou en « avancée », sauf en cas d'impossibilité technique (arrêté « voirie » du 15 janvier 2007)

Maintenir un **transit piéton** sur voirie de 1,40 m minimum libre de tout obstacle.

Largeur de quai permettant la circulation des piétons, la **sortie de la rampe** et une **aire de rotation** d'un fauteuil roulant 1,50 m (cf. schéma après le tableau page 17).

Une **distance minimale** de 0,90 m disponible entre le nez de quai et le retour d'un abri ou tout obstacle.

Une **Bande d'Éveil de Vigilance** le long du quai lorsque la hauteur est au moins de 26 cm.

Dévers inférieur à 2 % sur espace d'attente.