

PLAN DE CIRCULATION

SCHEMA DE PRINCIPE



**Donnez-nous
votre avis !**
lemaire@veigne.fr

PREAMBULE



La commune de Veigné a engagé depuis plusieurs mois une étude sur la circulation de son territoire dans l'objectif d'obtenir une circulation apaisée sur notre commune.

Après la présentation du diagnostic sur le bulletin municipal, c'est le schéma de principe du plan de circulation qui a été explicité lors d'une réunion publique le 27 juin 2022. Les éléments cités dans ce document ne font l'objet d'aucune décision à ce jour. Chacun est invité au cours de cette période estivale à faire part de son avis soit de manière générale, soit en allant dans le détail de votre quartier.

Si un des aménagements envisagé ne vous convient pas, n'hésitez pas à nous faire part de vos suggestions en quelques mots, à l'aide d'un schéma ou simplement listez vos interrogations. L'objectif étant d'avancer ensemble, aussi nous vous remercions par avance de votre esprit constructif.

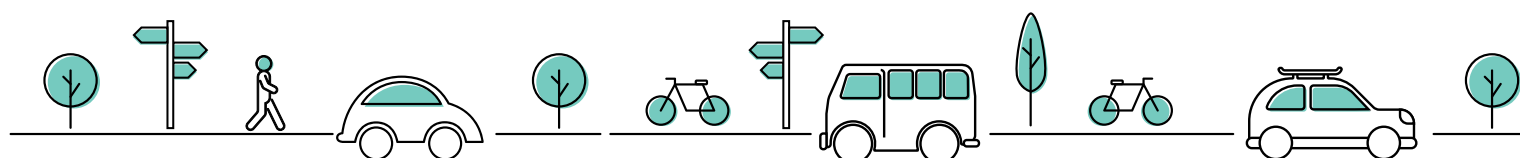
SOMMAIRE

1/ Pourquoi une refonte du plan de circulation de la commune ?

2/ Retour sur le diagnostic et constats principaux

3/ Propositions de principe

4/ Récapitulatif et étapes suivantes



1/ Pourquoi une refonte du plan de circulation de la commune ?

Le ressenti des Vindiniens :

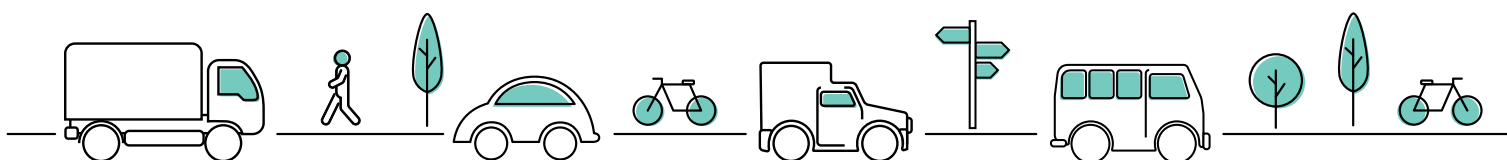
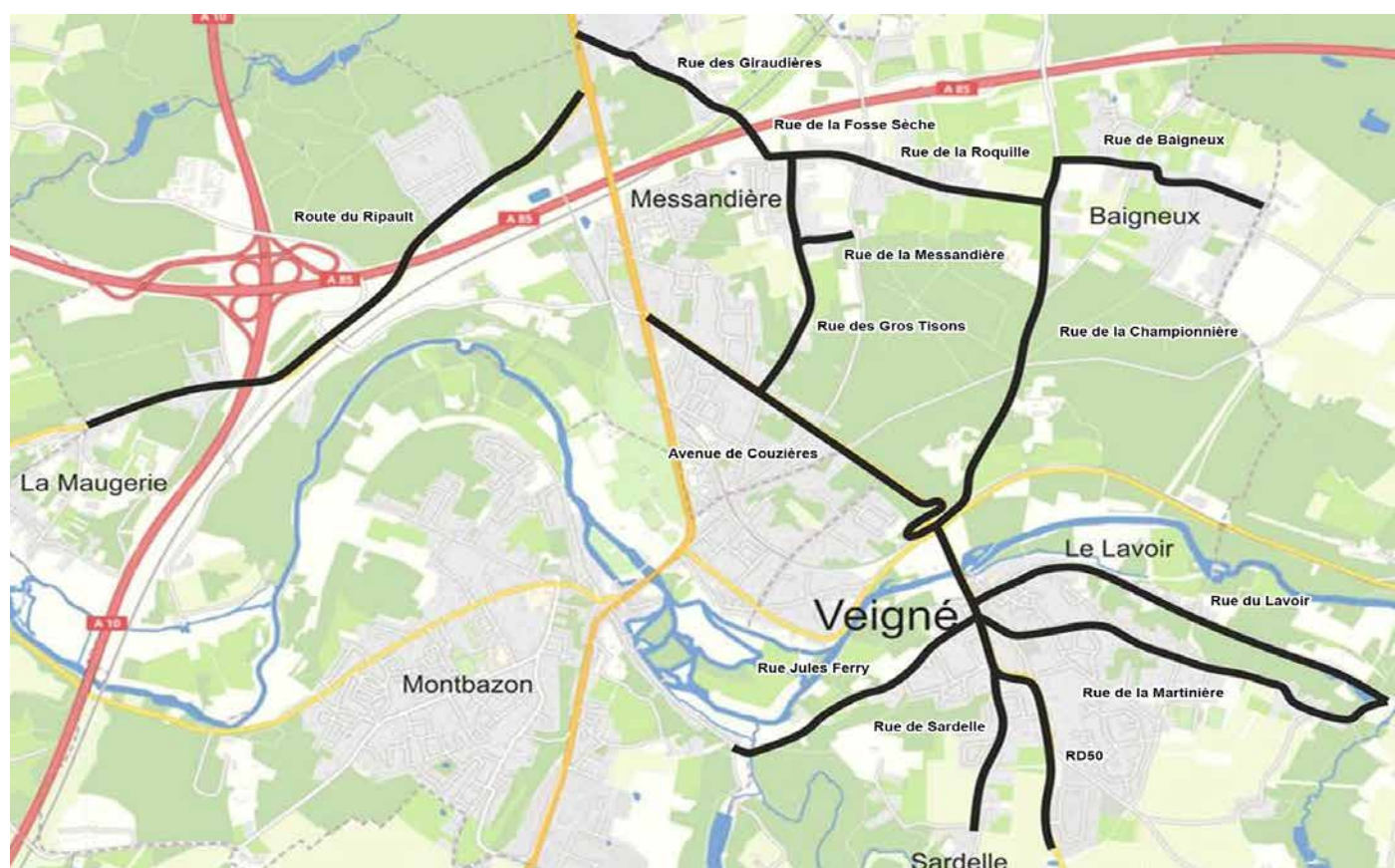
- un transit important, source de pollutions (atmosphérique et sonore), vitesse excessive et manque de sécurité;
- un inconfort, plus particulièrement pour les personnes âgées, à mobilité réduite, enfants;
- le recours possible aux modes doux reste à compléter.

A partir du ressenti et des observations sur le terrain, définition des objectifs :

- rendre moins attractive la traversée du territoire, pour les non résidents
- apaiser le cadre de vie des Vindiniens, en renforçant confort et sécurité
- contribuer à la lutte contre le changement climatique en diversifiant l'offre de service alternative aux déplacements individuels motorisés.

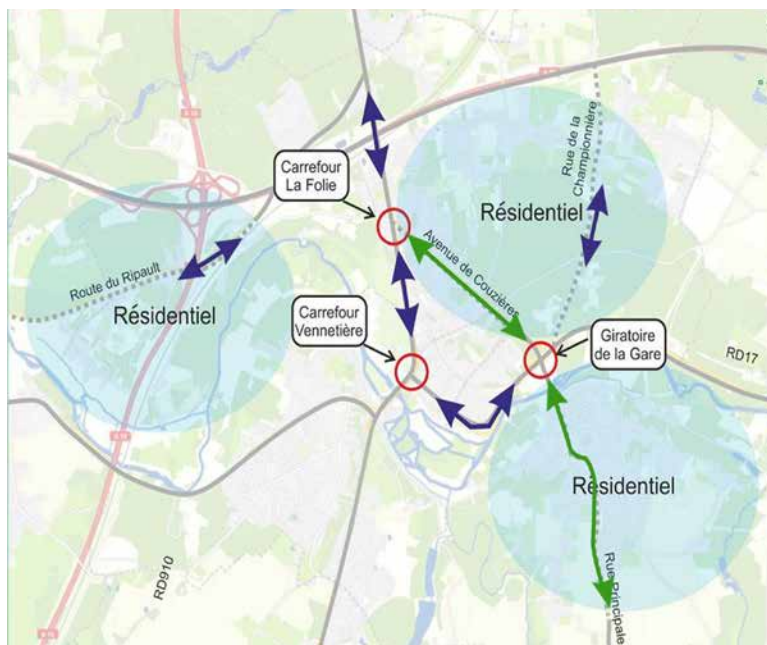
Une mission confiée à un tiers expert :

- gage de compétences et assurance de neutralité.



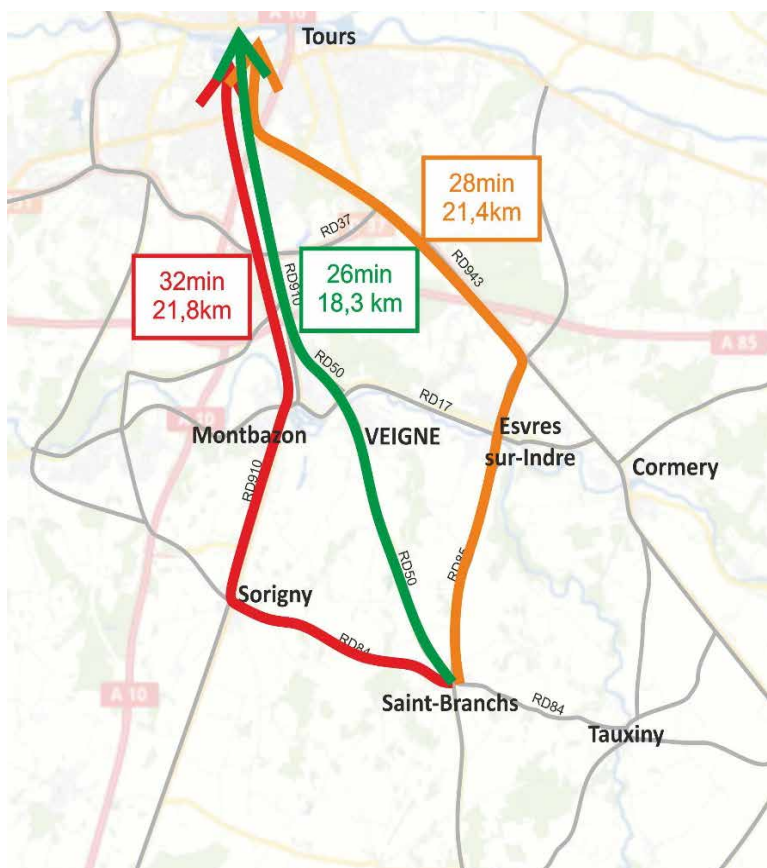
2/ Retour sur le diagnostic et constats principaux

Sur la 1^{ère} carte, les axes principaux de la commune sont identifiés. Et sur la 2^{de}, un zoom permet de mettre en avant l'axe pendulaire passant par le centre bourg.



1^{ère} carte

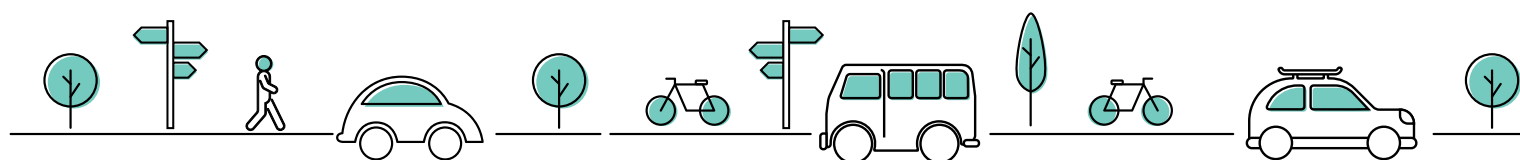
3 pôles résidentiels, avec des axes permettant les liaisons et un axe pendulaire NORD-SUD passant par le centre bourg à l'origine de ralentissement.



2^{de} carte

Mise en avant des 3 axes pendulaires NORD-SUD faisant le lien avec la métropole, au départ de Saint-Branches. L'un des axes représentés traverse le bourg de Veigné. Et il apparaît comme étant aujourd'hui à la fois le plus court et le plus rapide.

Ce constat explique la fréquentation sur la Rue Principale.



Quelques exemples reproductibles



Partage des usages
(voitures, piétons,
cyclistes)

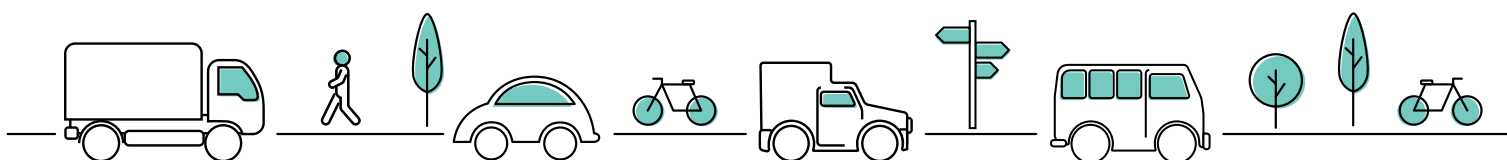


Partage des usages
et réduction de la vitesse



Ces exemples de partage des usages, actuellement en place sur la commune, peuvent être réutilisés sur d'autres axes de circulation :

- **Avenue de Couzières** : Circulation des cycles sur le trottoir - Attention au partage du trottoir avec les piétons.
- **Rue du Ripault et Beigneux** : Circulation douce séparée par des poteaux en bois avec une bande verte.
- **Rue de l'Égalité** : CHAUSSIDOU, contraction de chaussée à circulation douce ou zone de rencontre, où le piéton est prioritaire et les cyclistes peuvent évoluer dans les deux sens de circulation.
- **Rue de la Perrée** : Chicanes pour réduire les vitesses et franchissables pour les cycles.



Quelques exemples reproductibles



Rue de la Championnière



Rue de Beigneux



Rue du Lavoir

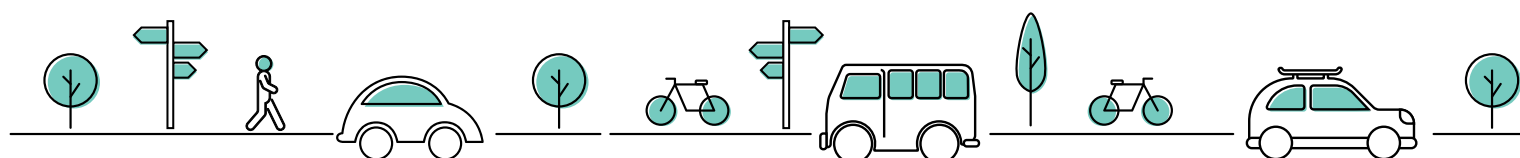


Route du Ripault

Réduction de la vitesse

Ces exemples d'aménagements réduisant la vitesse, actuellement en place sur la commune, peuvent être réutilisés sur d'autres sites :

- **Rue de la Championnière** : Enchaînement de chicanes et d'un plateau.
- **Rue de Beigneux** : Mise en place d'écluse.
- **Rue du Lavoir** : Installation de chicanes à proximité d'intersections ayant peu de visibilité.
- **Route du Ripault** : Sécurisation des abords de l'arrêt de bus à l'aide d'un plateau.



Quelques exemples reproductibles



Route large et usages multiples et distincts

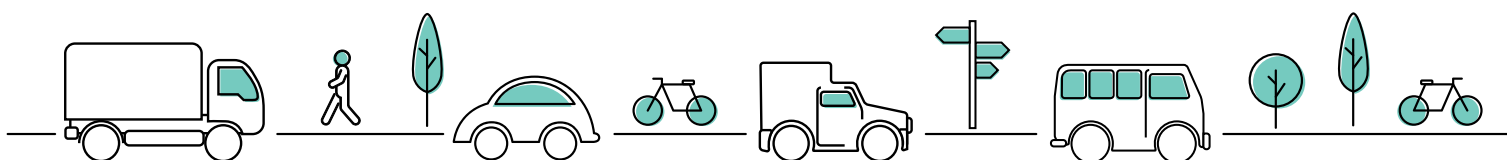


Routes étroites et usages multiples



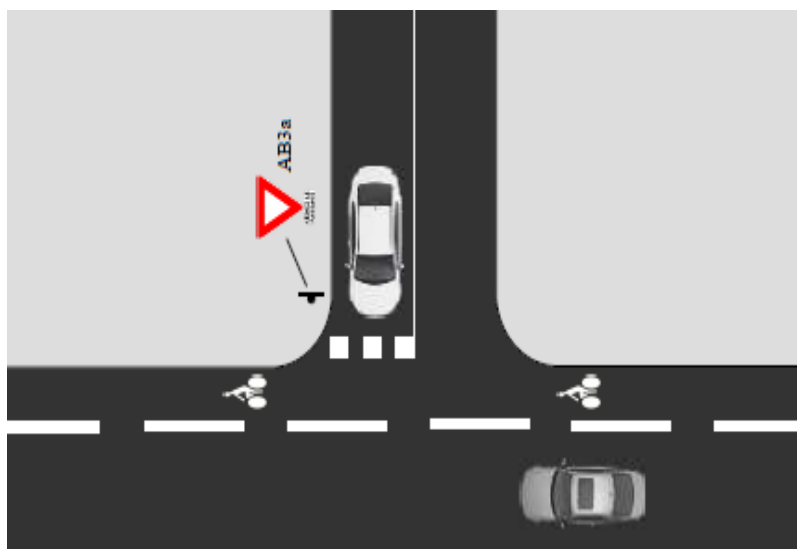
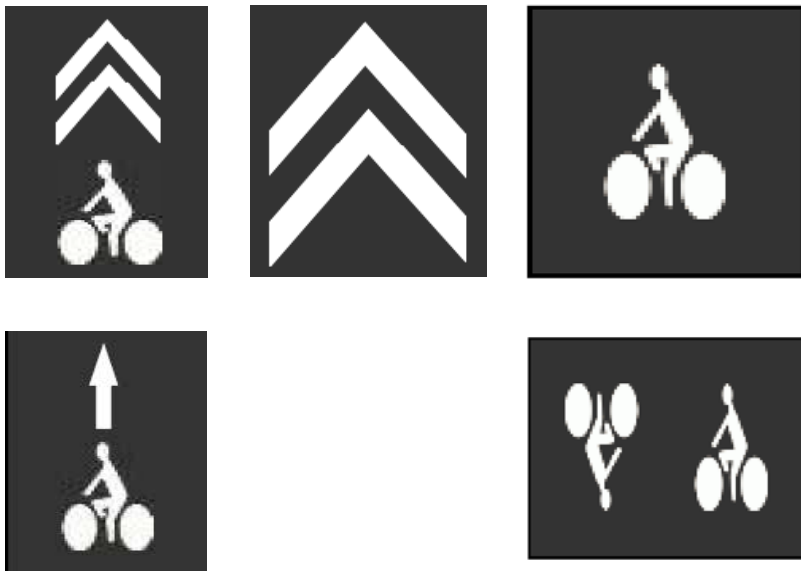
D'autres aménagements existent sur d'autres communes et pourraient être proposés, tels que :

- **1^{ère} image** : Trottoir large partagé cycles et piétons = revêtement dissociant les espaces.
- **2nde image** : Voirie ne permettant pas de double sens de circulation et bandes cyclables = Marquage central effacé, chevrons vélo dessinés.
- **3^{ème} image** : Chaussée trop étroite pour un double sens et un trottoir = Alternat et balisage physique et visible jour/nuit de l'espace piéton restant franchissable (engins agricoles...).



Signalétique recommandée par le CEREMA

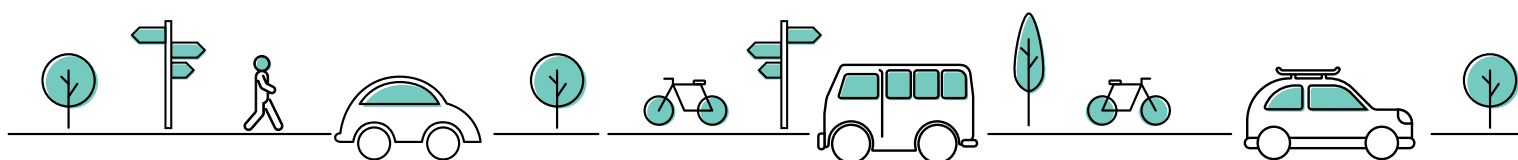
Le Cérema, établissement public sous la tutelle du ministère de la Transition écologique, accompagne l'État et les collectivités territoriales pour l'élaboration, le déploiement et l'évaluation de politiques publiques d'aménagement et de transport.



Le logo est répété sur les aménagements cyclables tous les 20m environ et devant les entrées charretières.

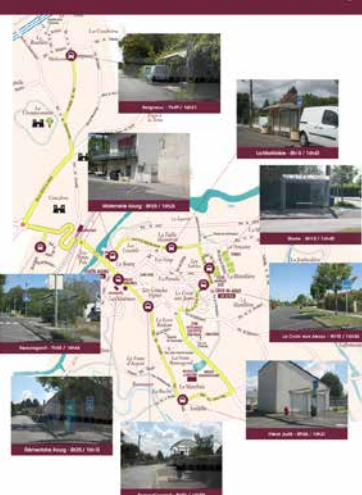
La signalétique présentée ci-dessus est celle recommandée par le CEREMA et pourra être mise en place sur l'ensemble du territoire de la commune, lorsque le choix des différents aménagements aura été arrêté.

L'objectif sera aussi de tendre à l'harmonisation de la signalétique, tant horizontale (marquage au sol) que verticale (panneaux), en particulier sur les modes doux.



Transports en commun existants

Circuit - Transport scolaire Bourg



Circuit - Transport scolaire Gués



Circuit
Transport scolaire
Collège

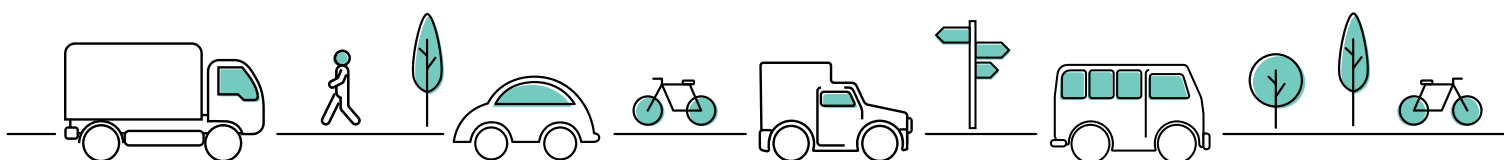


**Pour tous les usagers (dont lycéens)
Veigné, Montbazon, Monts**

L'un des objectifs de cette étude est aussi de concourir au développement des déplacements alternatifs plus respectueux de l'environnement.

Un état des lieux des transports en commun a été fait, allant des circuits scolaires à l'ensemble des usagers tant par le bus que par le train.

Ces points qui nécessitent un zoom précis par quartier feront l'objet d'échanges, lors des réunions de la rentrée avec les habitants afin de mieux apprécier les services présents au plus près des usagers concernés.



Accès aux services publics - écoles



Légende

- Arrêt bus
- Etablissement scolaire
- Cheminements piétons
- Locaux et équipements
- Parkings

Un autre sujet du quotidien des habitants est la gestion de l'entrée/sortie des écoles. Tout comme pour le transport en commun, ce sujet sera l'un des points traités en réunions de quartiers à la rentrée.

Il permettra d'évoquer les arrêts de bus, le déplacement des piétons et des vélos, le parking et de manière générale le flux de circulation.

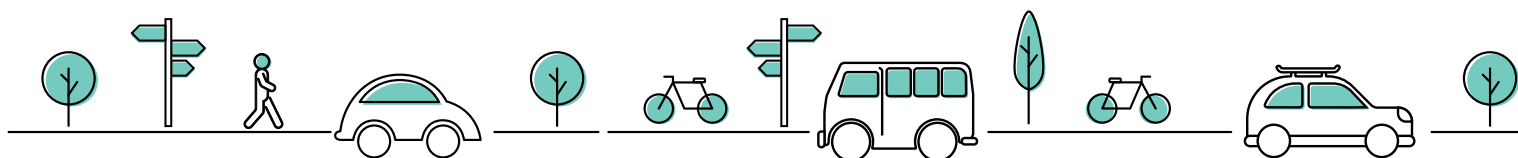
Elémentaire des Varennes



Maternelle du Moulin

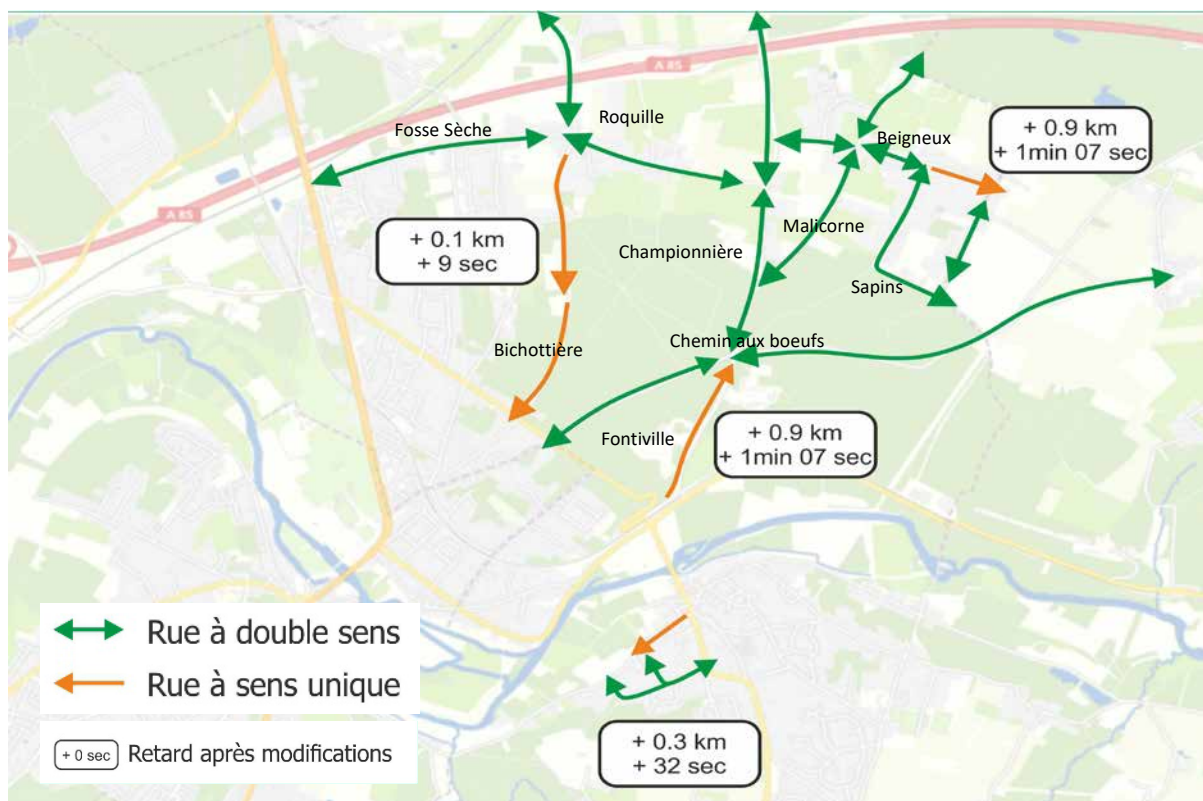


Groupe scolaire des Gués



3/ Propositions de principe

Modification des sens de circulation



Constat :

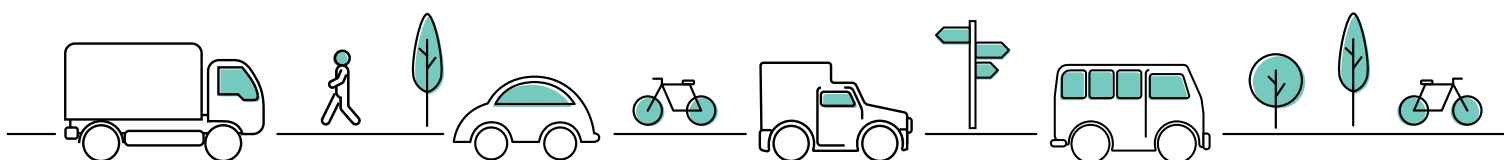
- Toutes les propositions de sens unique permettent de réduire les flux de transit. Cependant, elles ne sont pas toutes compatibles entre elles
- Les dispositifs de chicanes et plateaux contraignent suffisamment les flux routiers, ne justifiant pas l'ajout d'un sens unique.

A noter

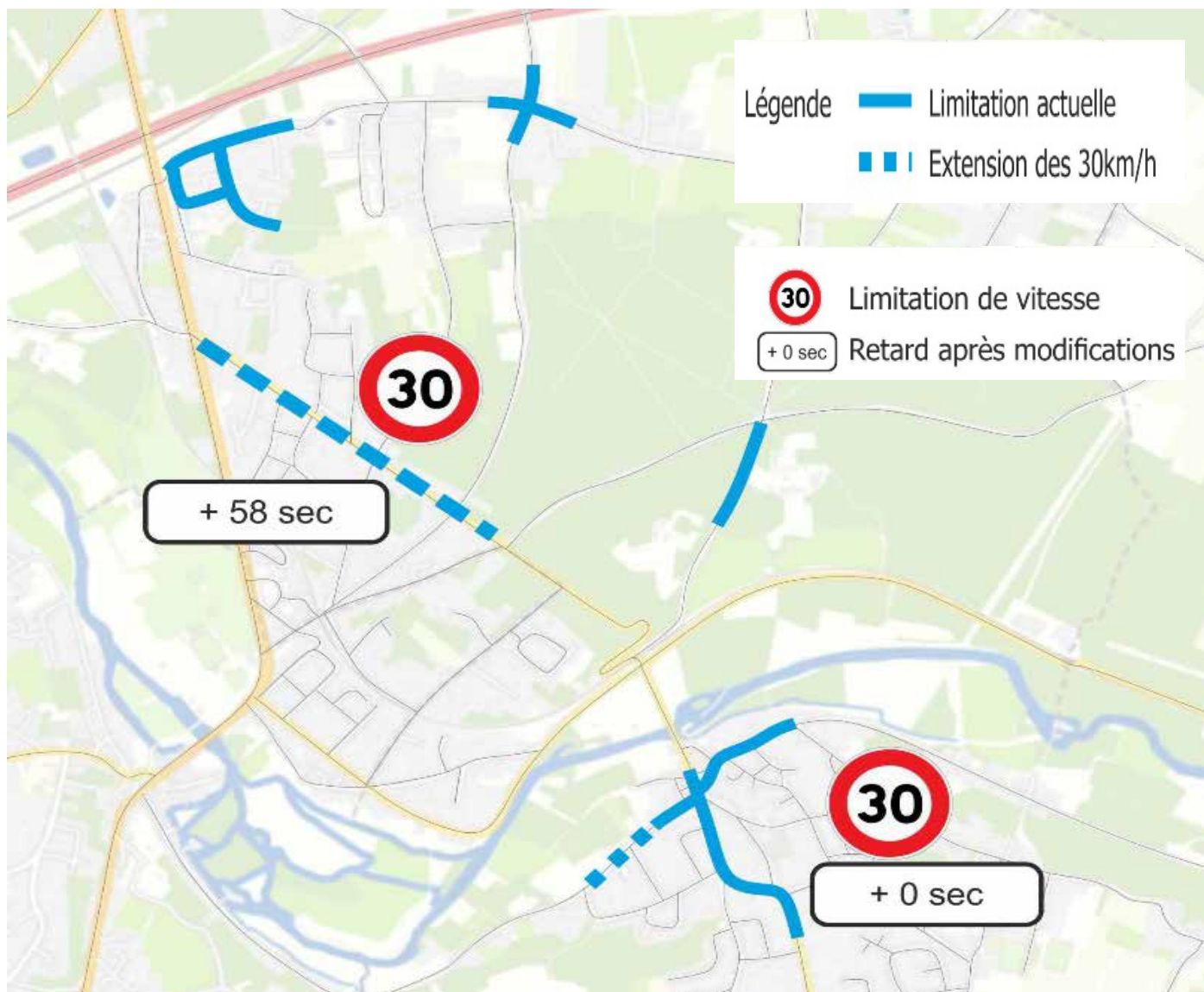
Il faut veiller à conserver la compatibilité des parcours, et lorsque des aménagements sont possibles l'ajout d'un sens unique ne se justifie pas.

Ces propositions de sens unique ont pour but de limiter les flux de transit et d'offrir lorsque les routes sont trop étroites la possibilité d'aménagements de circulation douce.

- **Rue de la Championnière – Fontiville** : Le sens unique montant sur la partie de Fontiville permettrait de contraindre les flux pendulaires du soir.
- **Rue de la Bichottière** : Cette rue pourrait passer en sens unique descendant.
- **Rue Jules Ferry** : Une partie de cette rue est étroite et les trottoirs inexistantes ou peu sécurisants. La visibilité au niveau de l'intersection est également réduite.
- **Rue de Beigneux** : A partir du croisement avec la rue des Sapins, la rue de Beigneux pourrait être mise en sens unique en direction d'Esvres-sur-Indre, afin de limiter les flux : Tours – Esvres.



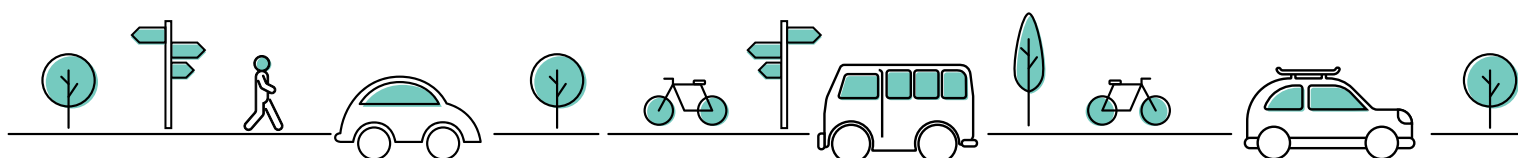
Réduction de la vitesse de circulation à 30 km/h



Pour contraindre les trajets pendulaires et améliorer la sécurité des usagers, il est possible de modifier les limitations de vitesse.

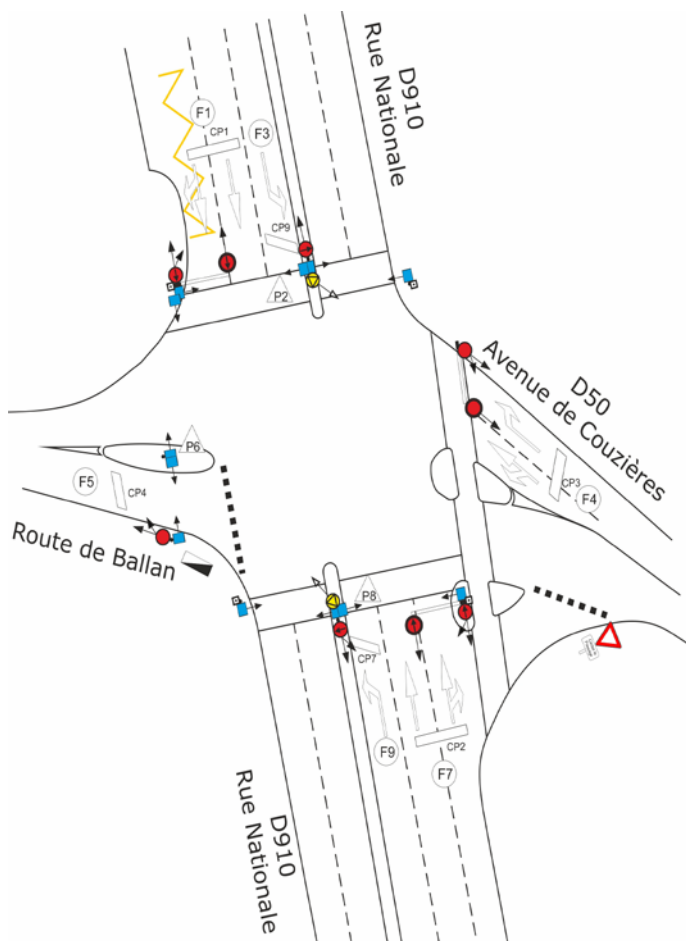
- **Avenue de Couzières** actuellement à 50km/h : une réduction de la vitesse à 30km/h, entre le carrefour de la Folie et la rue d'Espagne sur 1,2km, augmenterait les temps de parcours de 58 secondes.
- **Rue Jules Ferry** a déjà un tronçon limité à 30km/h : cette limitation peut être prolongée jusqu'à l'intersection avec l'Avenue de Touraine.

Toutes les rues n'ont pas vocation à passer à 30km/h (les zones 30 sont à privilégier en situation urbaine et doivent être limitées sur des tronçons, lors d'aménagements spécifiques au niveau de plateaux ou rétrécissements).

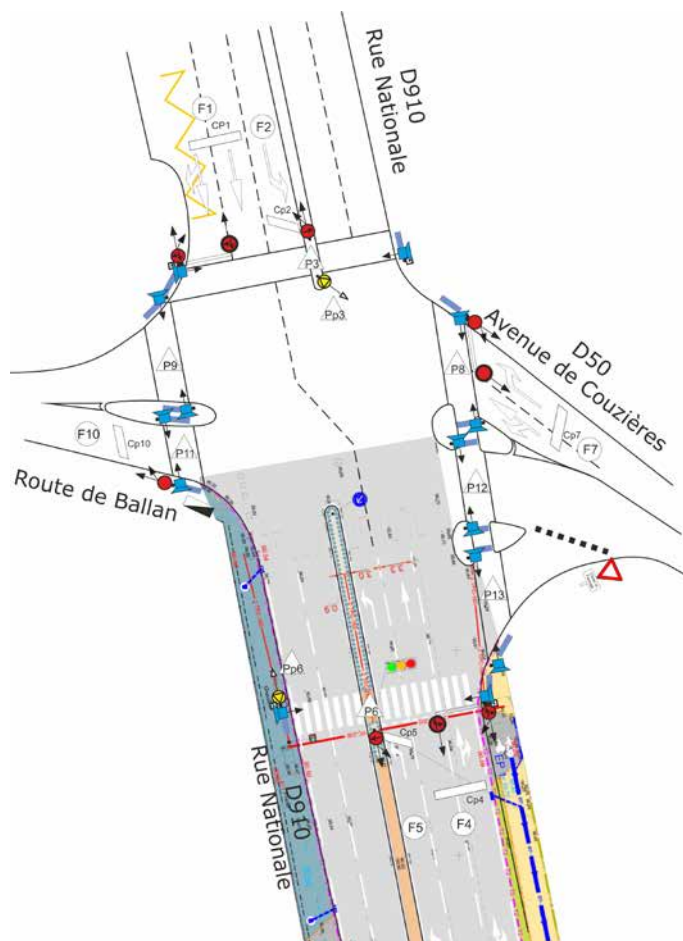


Réaménagement du carrefour de la Folie

Proposition 1



Proposition 2



Constat :

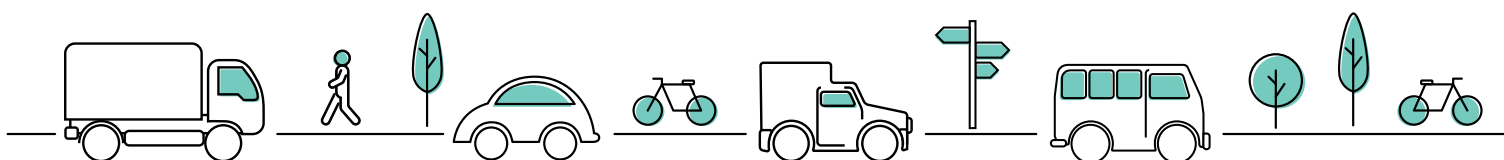
Pour les piétons : Traversées trop longues.
Pour les véhicules : Tourne à gauche avec une durée insuffisante.

Proposition 1 :

Traversée piétonne reculée sur la branche sud du carrefour.
Remplacement des signaux et ajout de marquages au sol

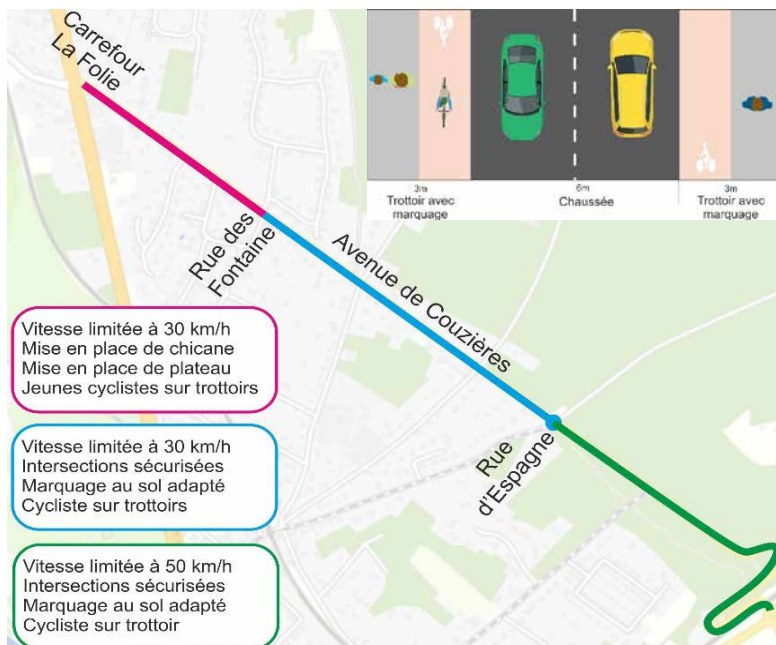
Proposition 2 :

Création d'îlots refuges
Marquage au sol pour les cycles.
Hausse du temps pour fluidifier les mouvements de tourne à gauche.



Réaménagement de l'avenue de Couzières

Proposition 1



Au sud (tronçon vert) :

Conservation de l'existant, car en dehors de la zone habitable.

La limitation de vitesse à 50km/h est maintenue.

Au centre (tronçon bleu) :

Il est possible de garder les cyclistes sur le trottoir, tout en dissociant piétons/vélos, avec un changement de revêtement ou du marquage au sol adapté.

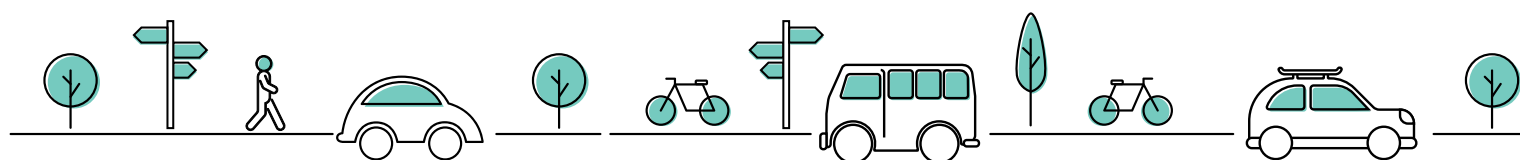
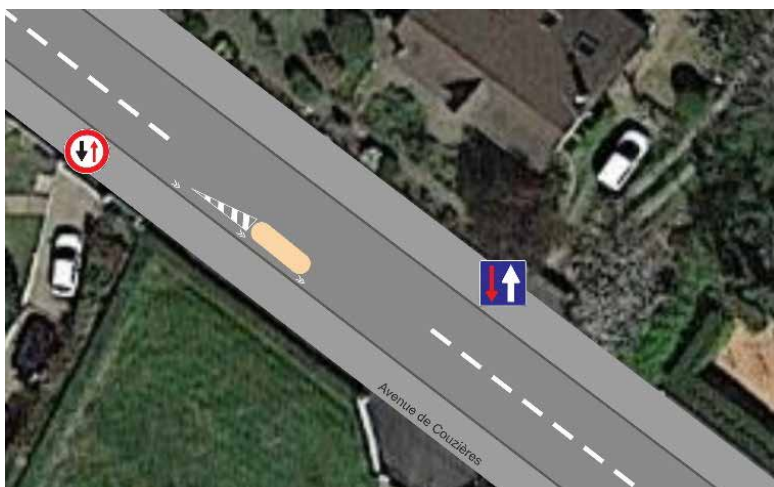
La vitesse est réduite de 50 à 30km/h.

Au nord (tronçon rose) :

Le partage vélos/piétons est plus difficile (chaussée plus étroite). Toutefois on pourrait conserver les jeunes cyclistes sur le trottoir avec un marquage au sol adapté. Et les cyclistes plus expérimentés pourront rouler sur la route avec de chicanes franchissables pour vélo et une réduction de la vitesse.

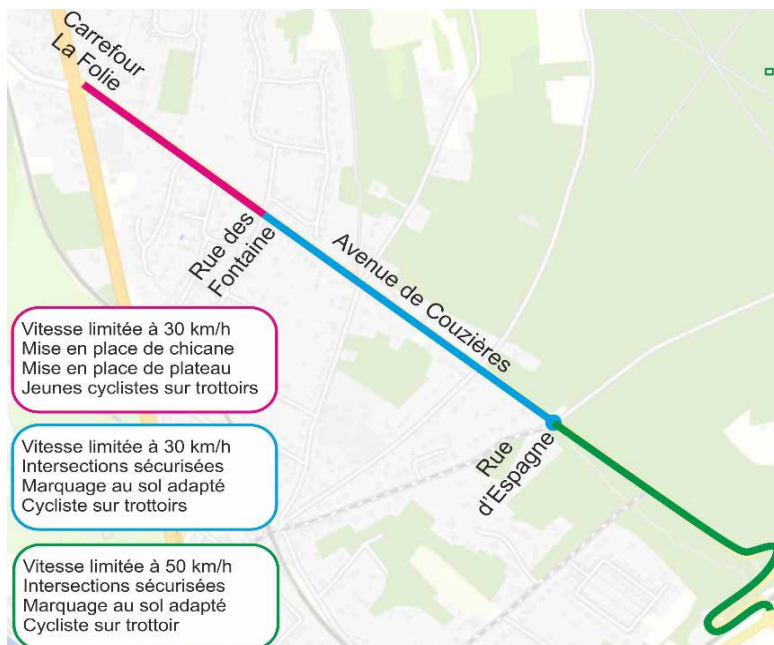
La vitesse est réduite de 50 à 30km/h.

A noter qu'il est aussi possible d'envisager la mise en place de priorités à droite en parallèle des aménagements et de la zone 30, à chaque intersection.



Réaménagement de l'avenue de Couzières

Proposition 2

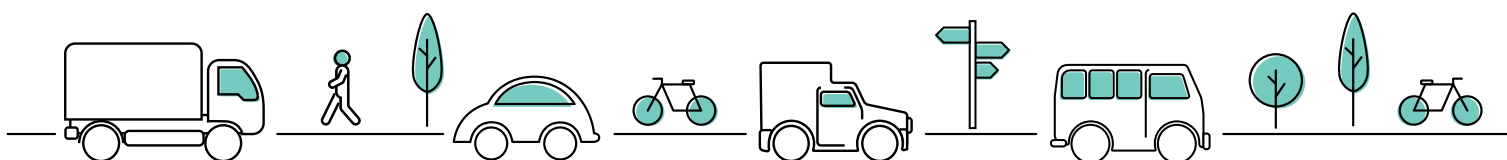
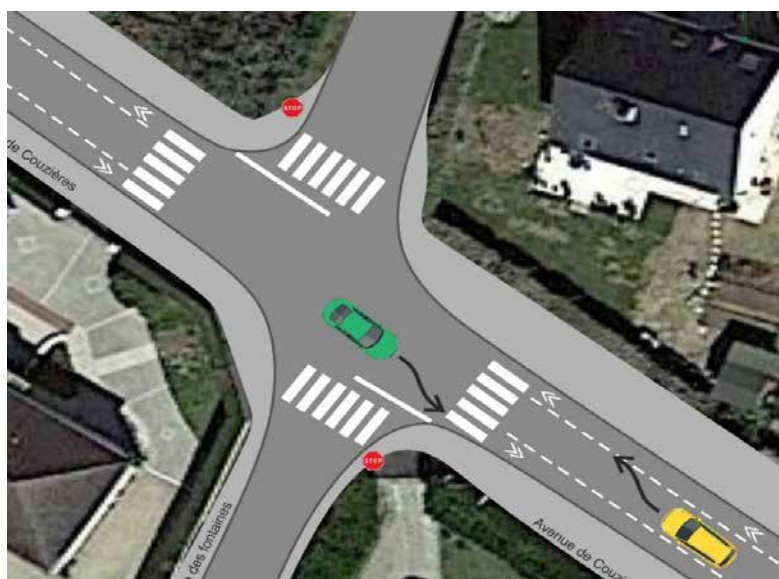


Une autre proposition consisterait à la mise en place d'un Chaussidou (déjà évoquée pour la rue de l'égalité), que l'on appelle aussi une Chaussée à Voie Centrale Banalisée (CVCB), sur le tronçon bleu.

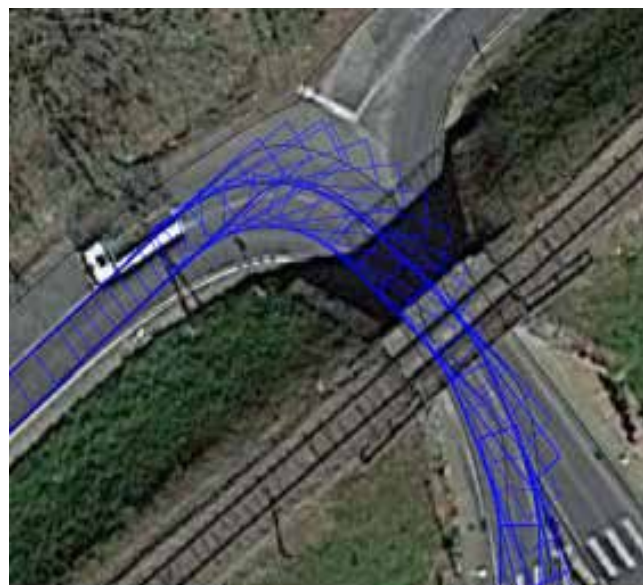
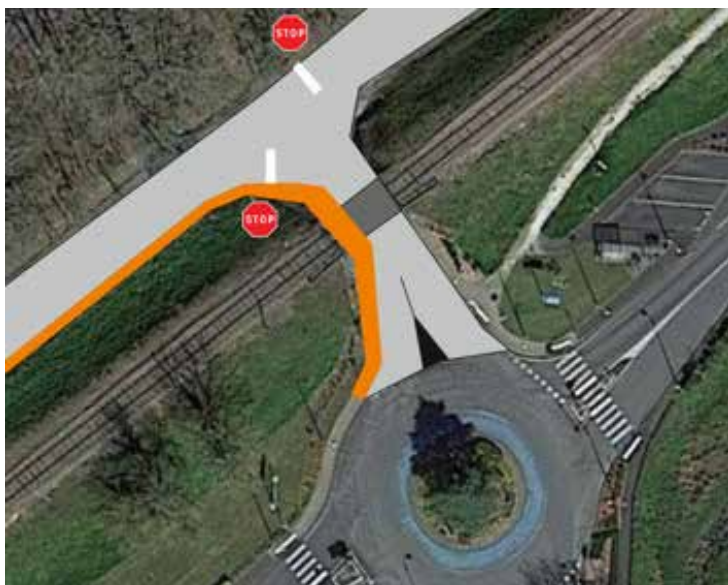
Cette proposition est faite lorsque la largeur de la voie ouverte aux véhicules motorisés est insuffisante pour permettre le croisement. Ces derniers empruntent donc ponctuellement la rive lorsqu'ils se croisent, en vérifiant auparavant l'absence de cyclistes et à défaut en ralentissant.

Ce type d'aménagement est récent, donc une signalétique adaptée doit être présente pour inciter les conducteurs à rouler sur la voie centrale et non sur les accotements destinés aux cycles.

C'est assez facile à mettre en place car cela nécessite qu'un changement de marquage au sol de la voirie.



Faisabilité de l'alternat sous le pont de la Gare



Proposition :
Création d'un alternat
non concluant

Vérification de la faisabilité
de l'alternat :
Suite à l'étude de giration
l'alternat ne peut être retenu

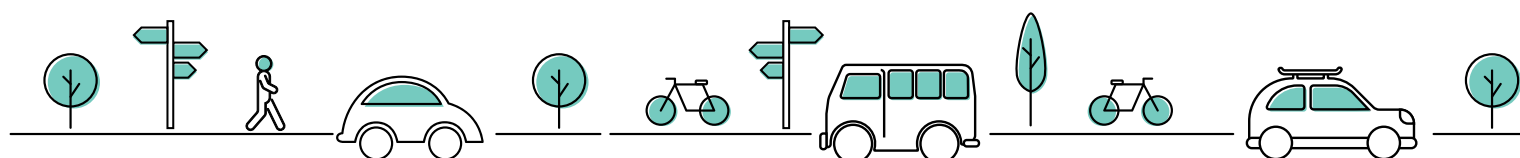
Proposition de création de l'alternat :

Le bureau d'études a regardé la possibilité de réaliser un alternat sous le Pont de la Gare. Toutefois il convient de vérifier la faisabilité en particulier sur la giration nécessaire pour les bus qui empruntent ce passage.

Faisabilité de la giration si alternat mis en place :

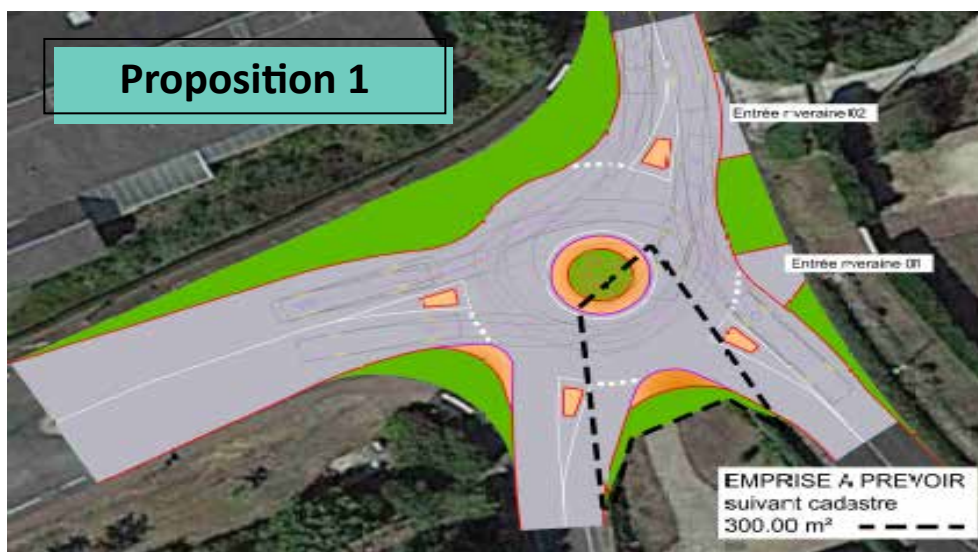
L'étude démontre que cette proposition initiale n'est techniquement pas réalisable et ne peut donc être retenue.

A noter la proposition d'un sens unique montant sur FONTIVILLE permettra de supprimer un flux de croisement sur la Rd50.



Sécurisation de la rue Principale et l'avenue de Touraine

Proposition 1



Constat :

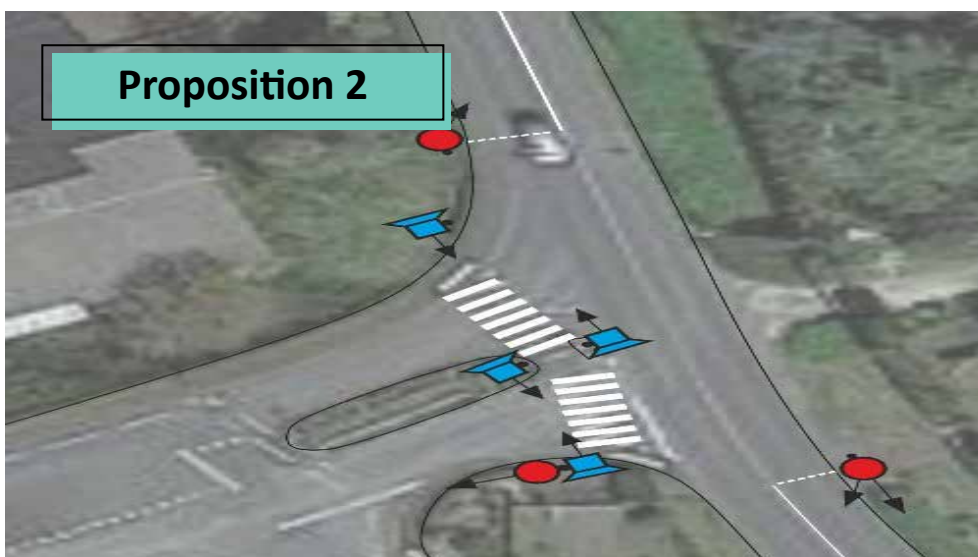
Flux important rue principale (école et activités culturelles et sportives).

Propositions :

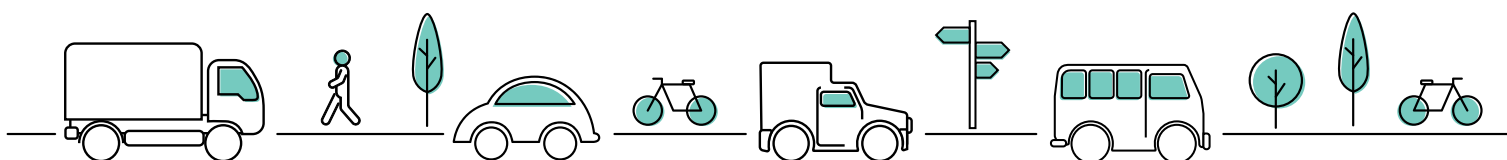
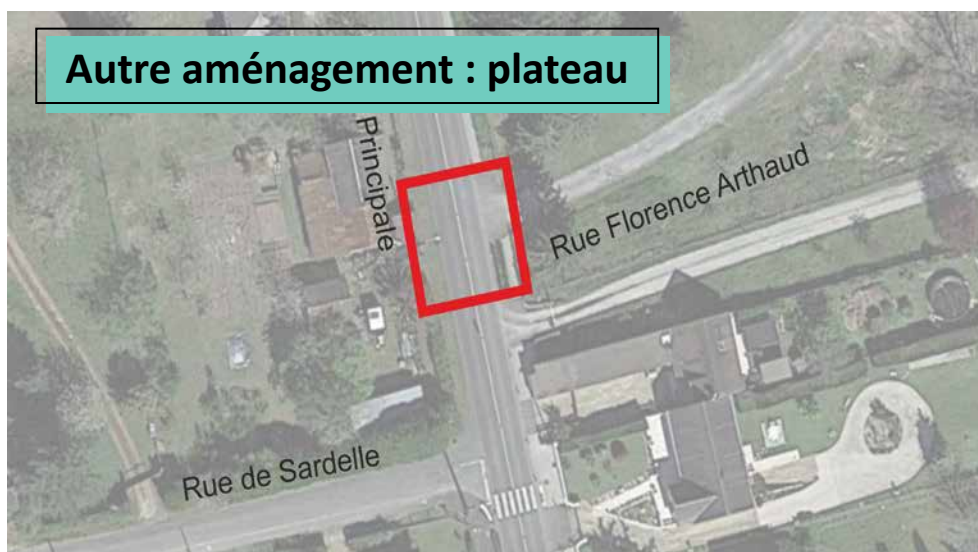
Sécurisation du carrefour Rd50/ Ave de Touraine : Les deux options permettraient de réduire la vitesse sur la Rd50 et faciliteraient les flux piétons et routiers. Pour le giratoire, l'emprise importante a été anticipée (acquisition déjà réalisée). Pour le carrefour à feu, cela permet un usage cyclique ou à la demande.

A noter qu'un plateau supplémentaire sera créé pour réduire la vitesse sur la rue principale. Il permettra également de sécuriser l'intersection à proximité avec la rue de Sardelle.

Proposition 2



Autre aménagement : plateau



Réduction de la vitesse et aménagement rue Jules Ferry

Circulation des vélos



Mise en place du sens unique



Intersection rue des Varennes



Usage partagé et sécurisé de cette voirie (stationnement, vélos, piétons et voitures)

Mise en place du sens unique

Ajout de stationnement.

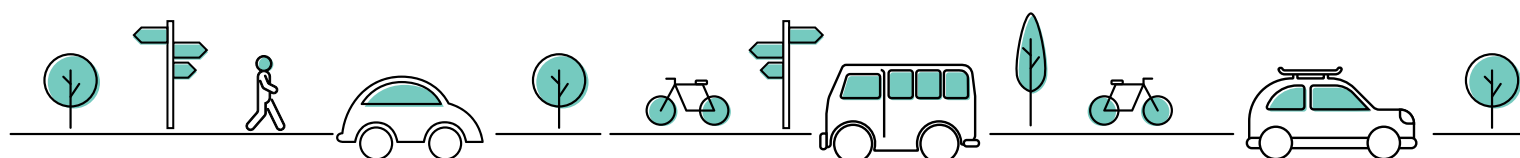
Zone de circulation partagée (piétons prioritaires sur la chaussée).

Intersection rue des Varennes

STOP de la rue des Varennes peut être déplacé sur la rue Jules Ferry.

Circulation des vélos

- Avec une largeur de voirie trop étroite la « CVCB/Chaussidou » ne peut pas être proposée.
- Les enfants peuvent rouler sur les trottoirs (actuellement pas de logos car le revêtement ne le permet pas).
- Les cyclistes circulant sur la route bénéficieront du périmètre « zone 30km/h ».
- Une chicane peut être proposée pour inciter les automobilistes à respecter les 30km/h.



Réaménagement de la rue de Sardelle

Gestion des modes doux



Exemple de CVCB



Gestion des modes doux par tronçon soit en espace réservé, soit en mode partagé. Zone 30 entre les deux plateaux.

Création de plateaux



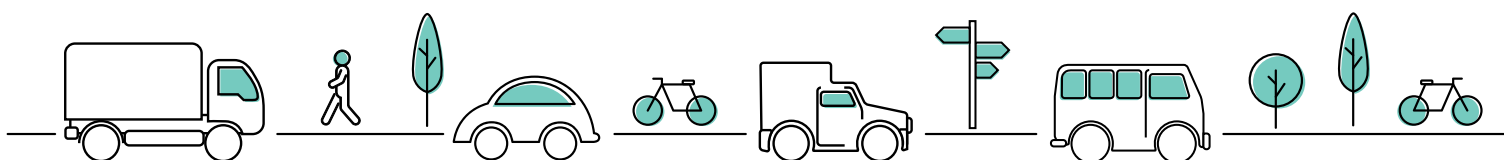
Proposition 1 : Gestion des modes doux avec séparation

La circulation des cycles et des piétons se ferait du côté opposé des habitations (préservation des fossés pour des raisons écologiques et de circulation des eaux pluviales). Des bordures pourront être installées pour sécuriser cet espace piétons/cyclistes.

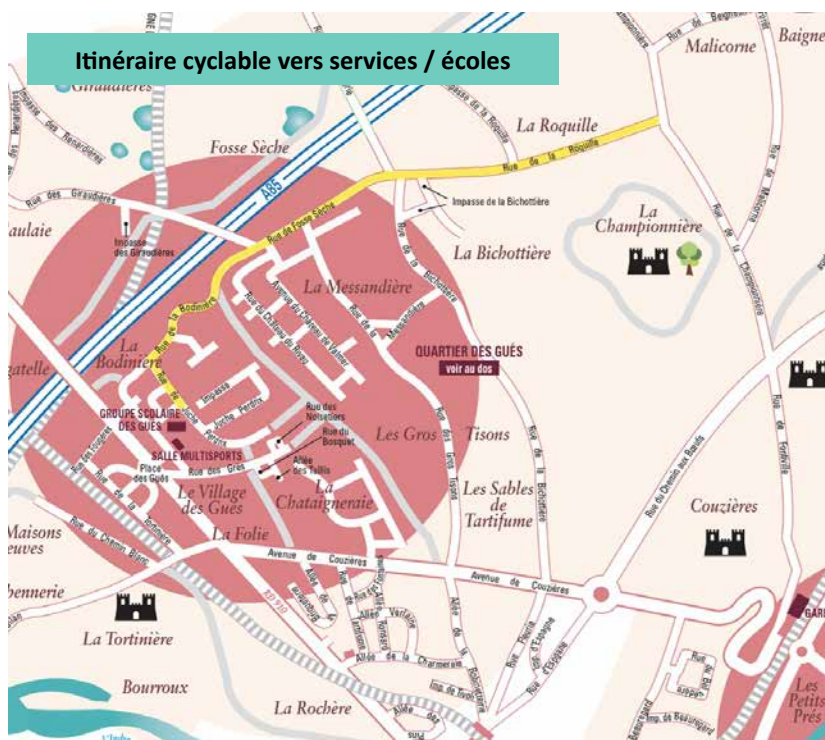
Proposition 2 : Chaussée à Voie Centrale Banalisée

Comme dans l'exemple présenté, que l'on retrouve entre Veretz et Montlouis ou encore à l'entrée de Monts près de l'entrée de l'autoroute, il s'agit d'une voie partagée. Sachant que la matérialisation des espaces prioritaires aux piétons/vélos pourrait se faire avec des chevrons.

A noter, deux plateaux seront créés pour réduire les vitesses.



Circulation douce - Rue de Fosse Sèche



Itinéraire cyclable vers services / écoles

Constat :

Toutes les intersections de cette rue sont gérées par STOP sur les axes principaux ou secondaires. Des plateaux sont également présents pour réduire la vitesse pratiquée dans cette rue. Avec 3 plateaux sur 500m et des trottoirs larges, la sécurité des usagers est bonne et ne nécessite pas d'aménagements supplémentaires.



Plateau sécurisant les intersections

Proposition 1 : Marquage vélo sur trottoir (signalétique horizontale).

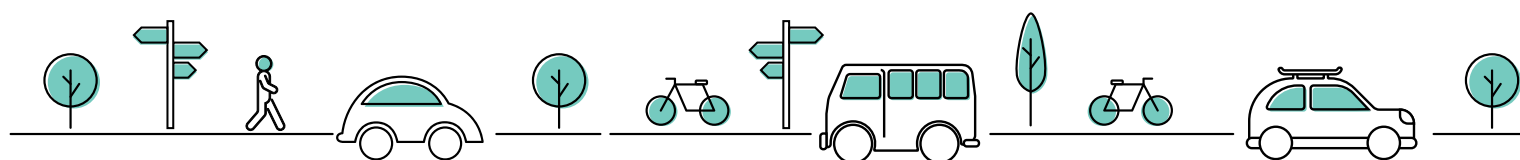
Le CEREMA recommande le marquage vélos pour les bandes cyclables sur chaussée. Il n'est normalement pas conseillé de mettre du marquage vélos sur des trottoirs. Cependant, en raison de la densité de trafic et de la largeur du trottoir, des logos vélos peuvent être marqués pour inciter les enfants à emprunter les trottoirs.



Marquage vélo sur trottoir à créer

Proposition 2 : Fléchage de l'itinéraire cyclable (signalétique verticale).

La rue de la Roquette et la rue de Fosse Sèche sont des itinéraires vélos pour rejoindre l'école des Gués. Le marquage vélos permet d'avertir les piétons et les automobilistes que ces rues sont empruntées par les enfants.



Circulation douce - Rue de la Roquette

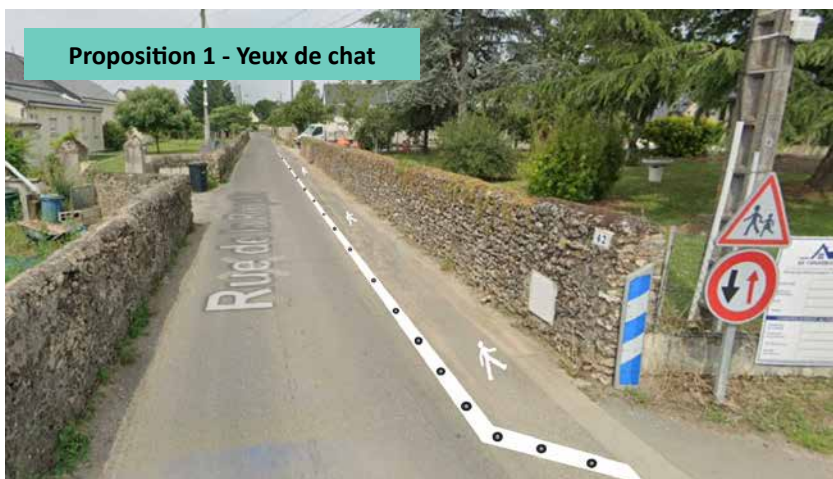
Alternat actuel



Constat :

La présence des deux murets contraint l'espace disponible à 4,5m. Un alternat est actuellement en place et un espace piéton est matérialisé par une balise.

Proposition 1 - Yeux de chat



Proposition 1 – Yeux de chat.

Il est préconisé de maintenir cet alternat tout en sécurisant les piétons. Pour cela, la mise en place de dispositif adapté et un marquage au sol est recommandé, comme par exemple les yeux de chat placés dans le sol.

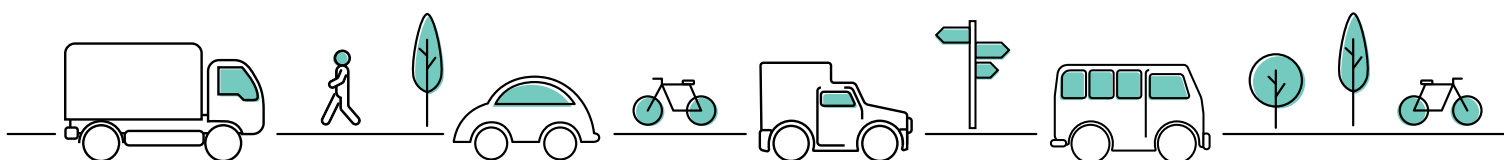


Proposition 2 - Bordure



Proposition 2 – Bordures béton

Une alternative aux «yeux de chat» consiste à installer des bordures en béton pour délimiter l'espace piéton. Les modes doux sont davantage sécurisés mais en cas de croisement de véhicules (si un véhicule force le passage), le chevauchement de la bordure est plus difficile.



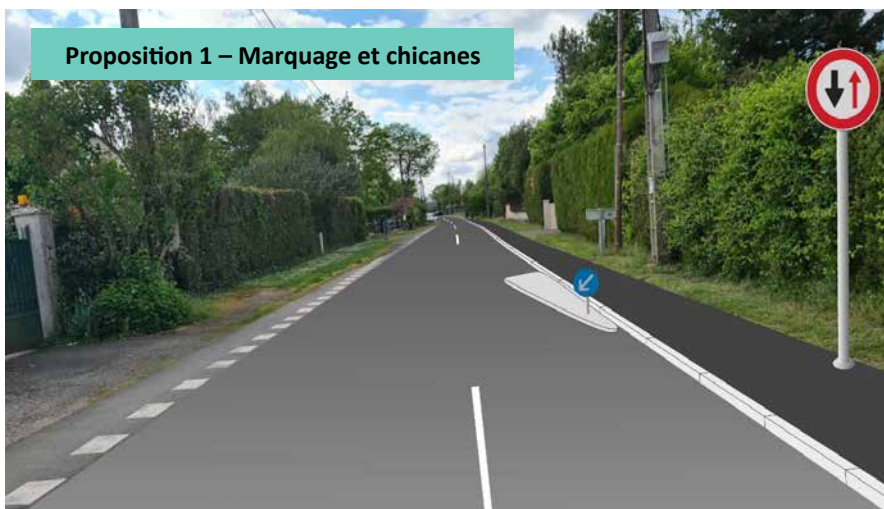
Voirie partagée - Rue de la Roquille

Aménagement actuel



Constat - Cheminement piétons :
Actuellement les piétons marchent sur la rive délimitée par du marquage au sol.

Proposition 1 – Marquage et chicanes

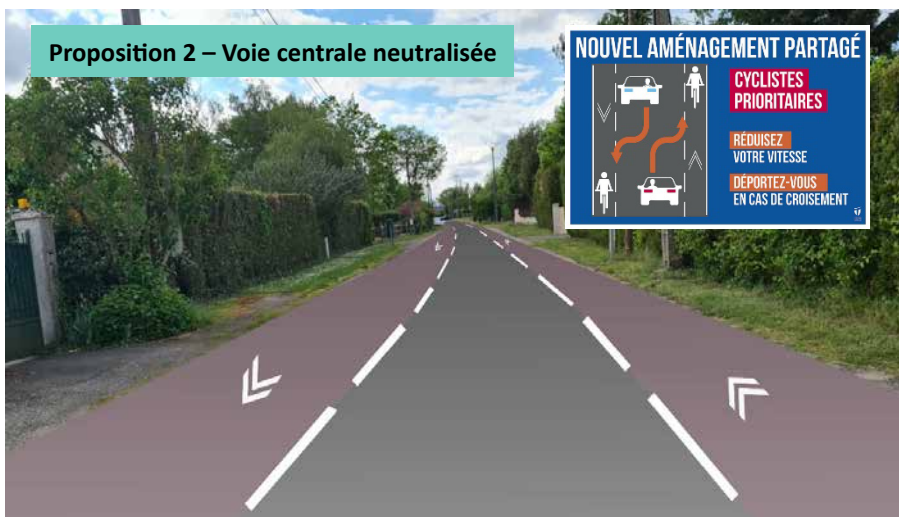


Proposition 1 :

Un trottoir, une ligne blanche discontinue marquée au sol et une chicane du côté du trottoir peuvent être aménagés, comme le montre l'image ci-contre.

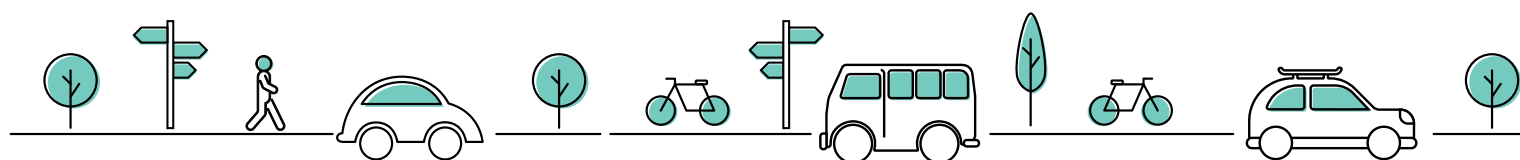
Un aménagement moins coûteux serait de marquer au sol un cheminement piéton/cycle comme sur la rue de la Perrée.

Proposition 2 – Voie centrale neutralisée



Proposition 2 :

Une alternative au trottoir consiste à mettre en place une CVCB. La couleur du revêtement est différente sur les accotements pour définir les zones cycles et piétonnes. Les voitures circulent sur la route et en cas de croisement, elles se déportent sur l'accotement.



Circulation et sens de circulation - Rue de Fontiville

Aménagement actuel



Constat - Cheminement piétons :
Actuellement les piétons marchent sur la rive délimitée par du marquage au sol. Et la circulation est à double sens.

Propositions 1 et 2 si validation du sens unique montant

Proposition 1

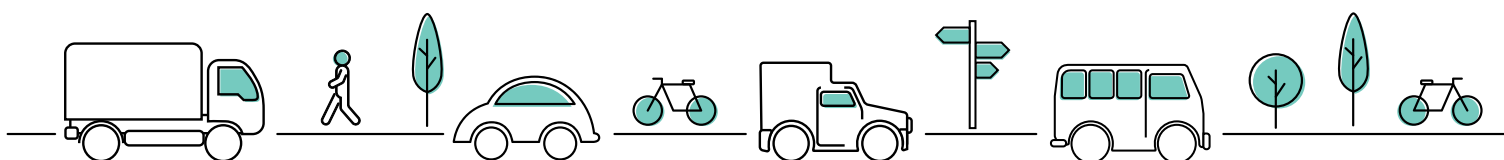
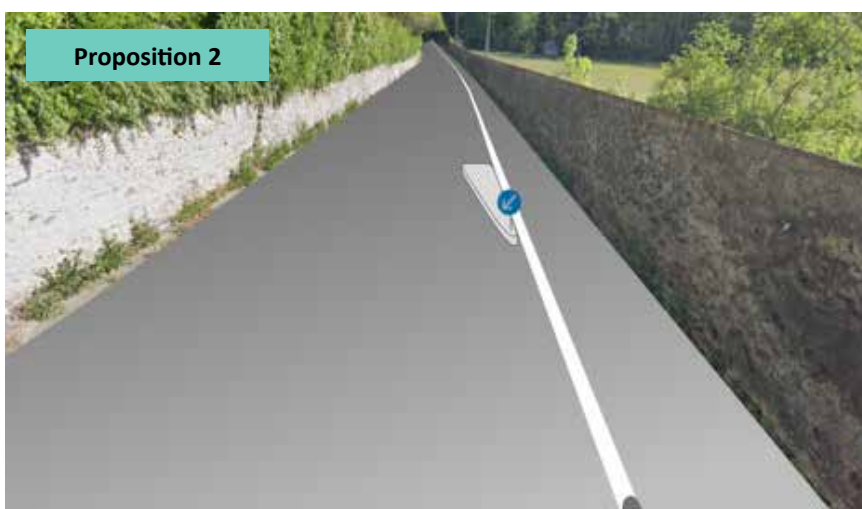


Deux solutions si le sens unique est retenu :

La première envisage un trottoir.
La seconde propose une bordure en béton pour délimiter l'espace piéton et des chicanes, qui peuvent être installées pour réduire la vitesse des voitures.

A noter : Dans le cadre de la proposition 2, les engins agricoles peuvent circuler facilement, alors que dans la proposition 1, la largeur réduite de la chaussée peut être une difficulté.

Proposition 2



Sens de circulation - Rue de la Bichottière

Aménagement actuel



Constat :

Actuellement cette voie étroite est à double sens, sans cheminement piétons/cyclistes.

Propositions 1 et 2 si validation du sens unique montant

Proposition 1

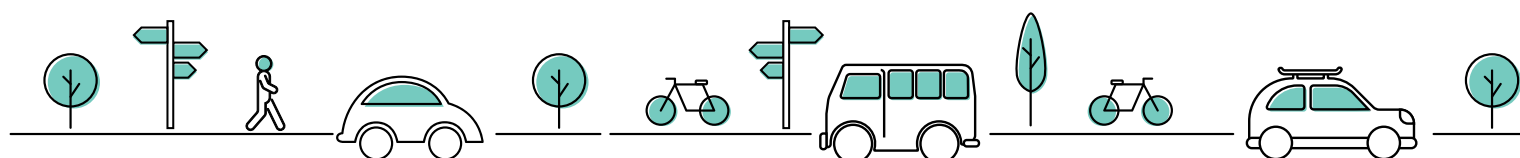
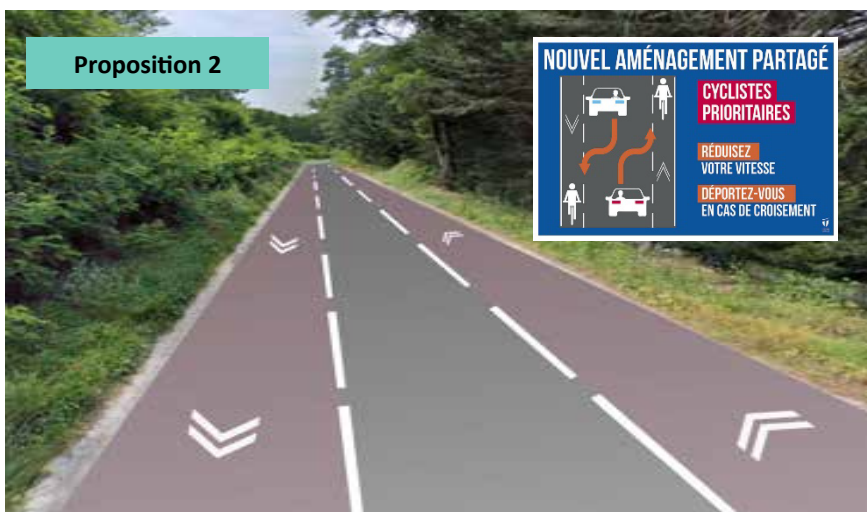


Deux solutions si le sens unique est retenu :

La première permettrait de créer un espace réservé piétons/cycles, avec un marquage au sol.

La seconde propose un aménagement partagé, type CVCB, donc double sens pour les piétons/cyclistes avec une voie centrale à sens unique.

Proposition 2



Sécurisation - Rue du Lavoir

Aménagement actuel



Constat :

Des poches de stationnement sont marquées entre le trottoir et la chaussée. Cela réduit la voie de circulation et des alternats sont actuellement en place.

Ce dispositif pourrait être amélioré en proposant des bordures hautes, pour limiter le stationnement gênant.

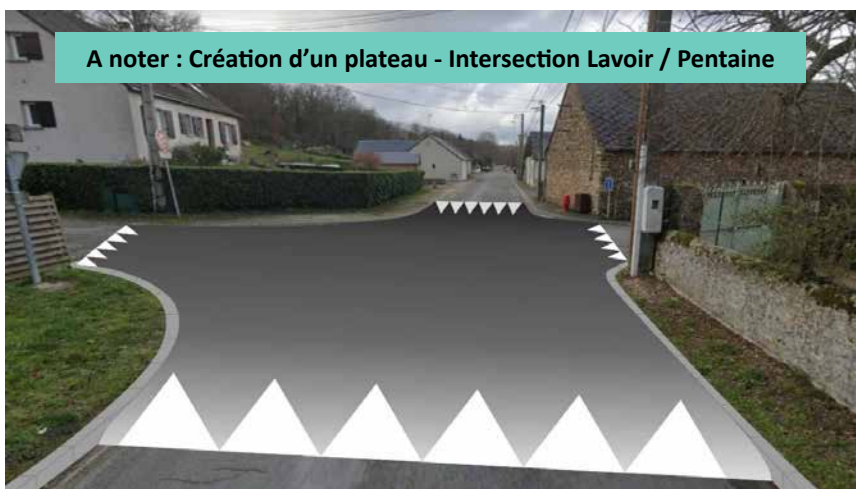
Proposition - chicane



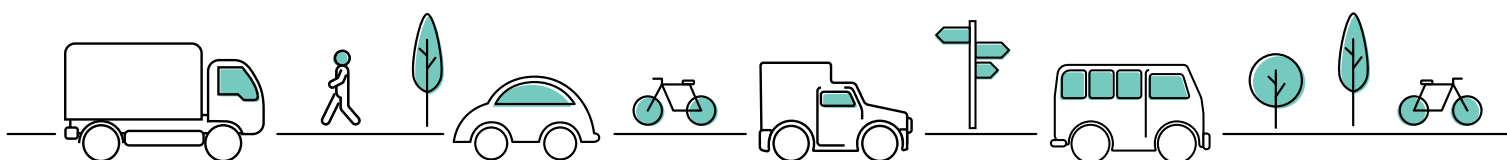
Proposition – Chicanes :

Une chicane peut être proposée lorsque les poches de stationnement ne sont pas présentes. Les chicanes se situeraient du côté de la rive droite pour éviter le décalage des voitures sur le cheminement piéton.

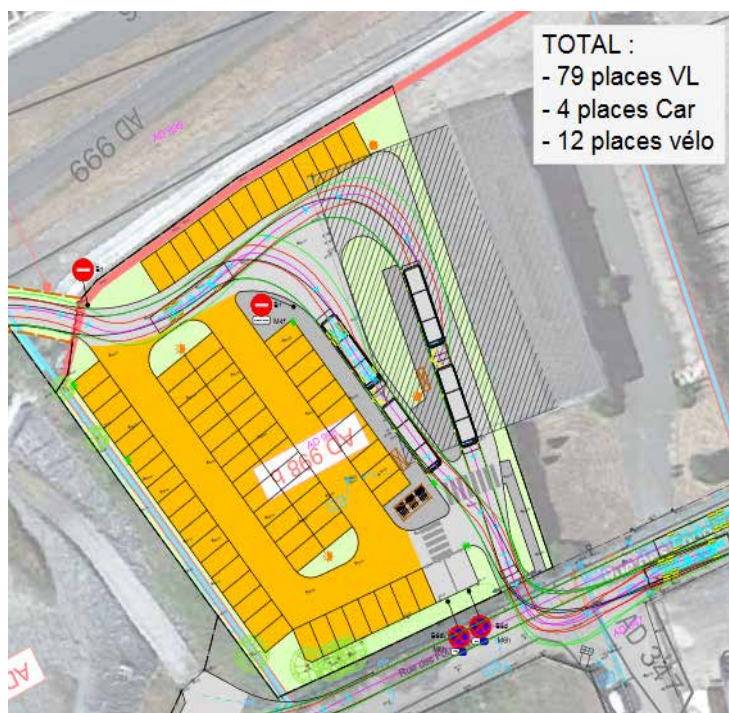
A noter : Création d'un plateau - Intersection Lavoir / Pentaine



**A noter la mise en place d'un plateau au carrefour Lavoir/Pentaine :
A étudier la gestion des priorités sur ce nouveau carrefour (stop ou priorités à droite).**



Transports en commun – Nouvelles offres



Parc Multimodal Rue des Fougères

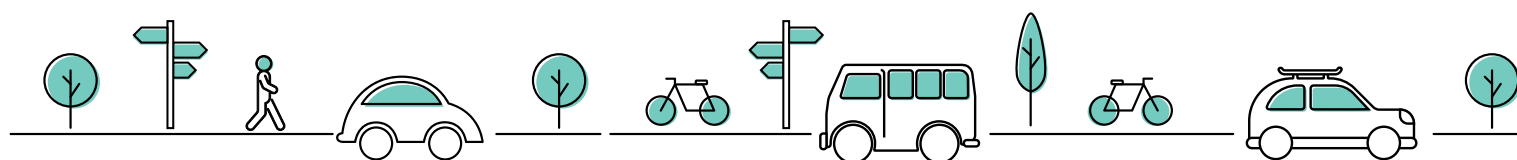


Ligne de bus express Autoroute A85



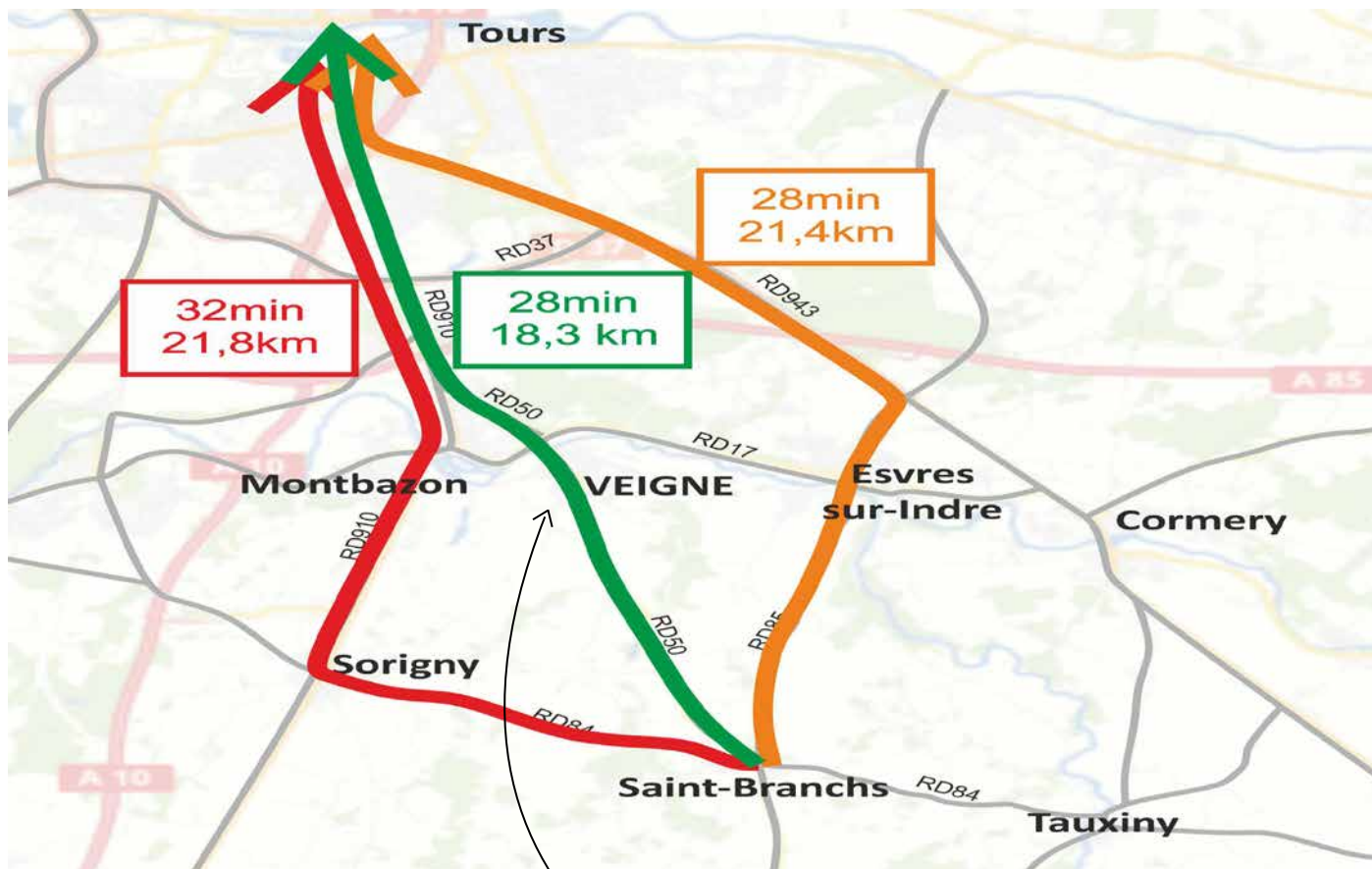
Développement d'une alternative à la voiture individuelle :

- Création en 2022 d'un parc multimodal : Réalisé par la commune, il permettra le covoiturage, l'accès à certaines lignes de bus et à une future halte ferroviaire.
- A venir :Création d'un pôle d'échanges multimodaux et ligne de bus express sur autoroute A85; avec 3 arrêts : Sorigny, Veigné, Esvres.



4/ Récapitulatif et étapes suivantes

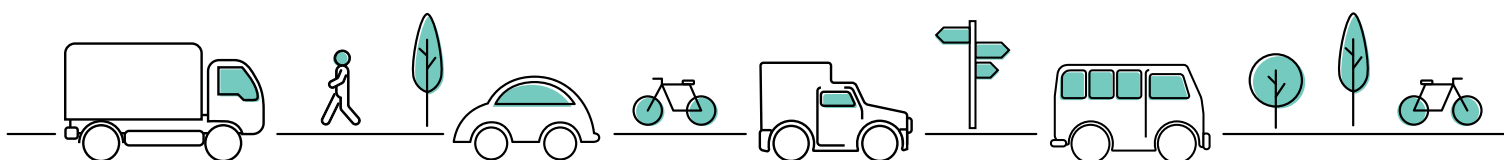
Résultat provisoire sur l'axe pendulaire Nord-Sud



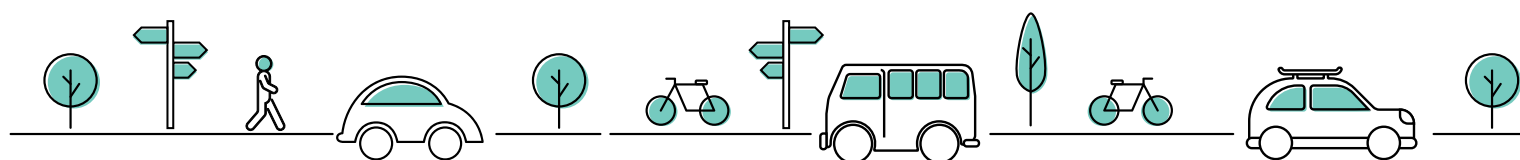
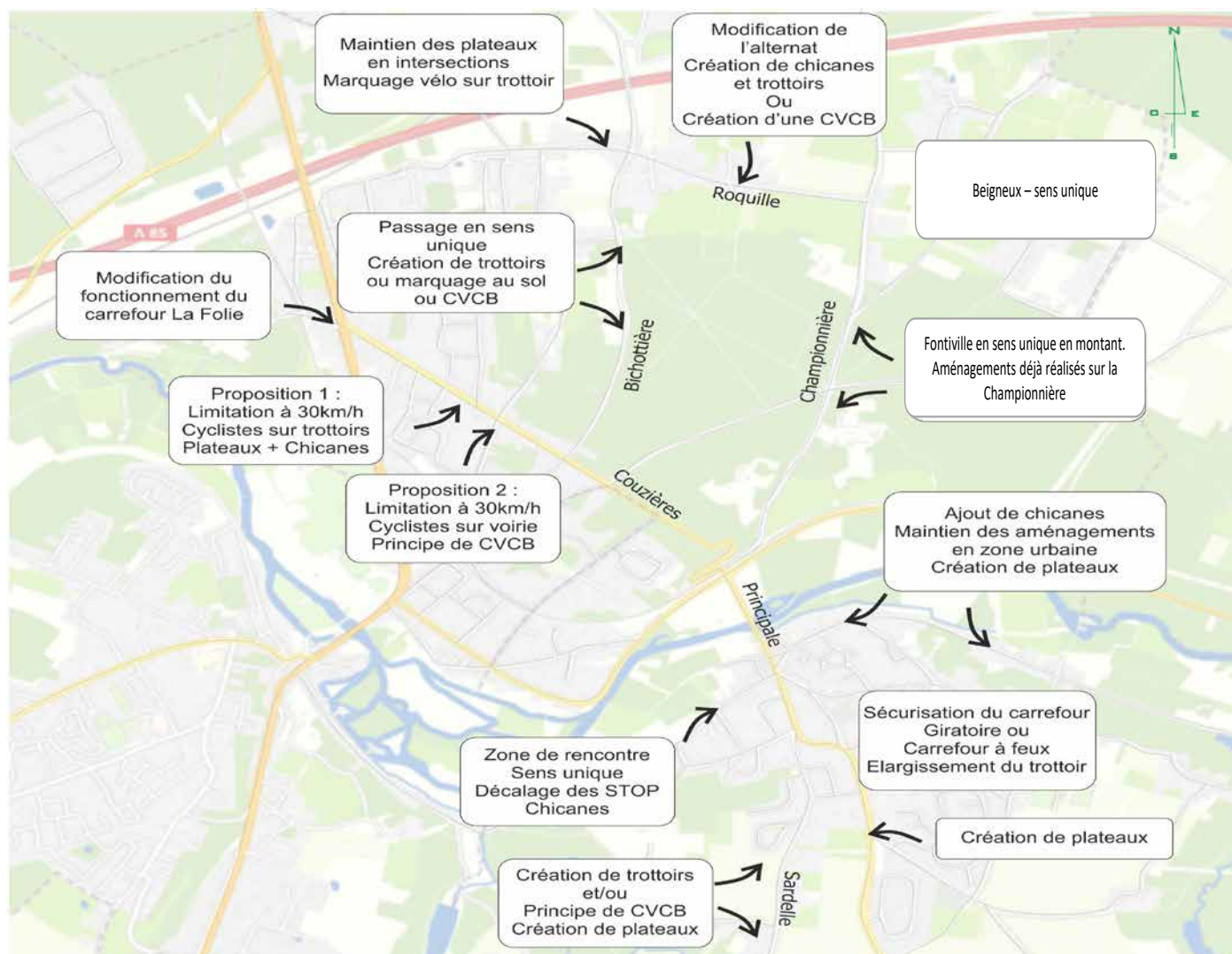
+ 2 minutes sur les estimations GPS

Suite aux propositions du schéma, cela augmenterait de 2 minutes le trajet sur l'axe pendulaire, ce qui pourrait réduire les flux de transit, car les GPS encourageraient les habitants de passage vers le lieu de travail, à utiliser d'autres parcours.

Cela reste une hypothèse à confirmer lorsque les choix auront été faits et suite aux échanges par quartier, sachant que l'idée n'est pas d'impacter les Vindiniens plus que nécessaire, mais de décourager les extérieurs.

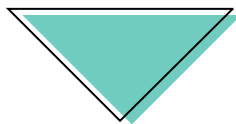


Récapitulatif des différentes propositions

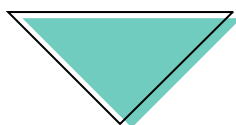


Etapes suivantes - A vous la parole

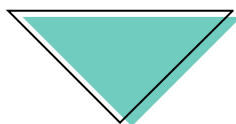
En septembre – Réunions par quartiers



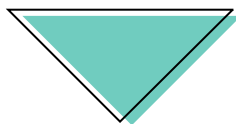
Transmission au bureau d'étude



En octobre – Réunions par quartiers – Fiches action

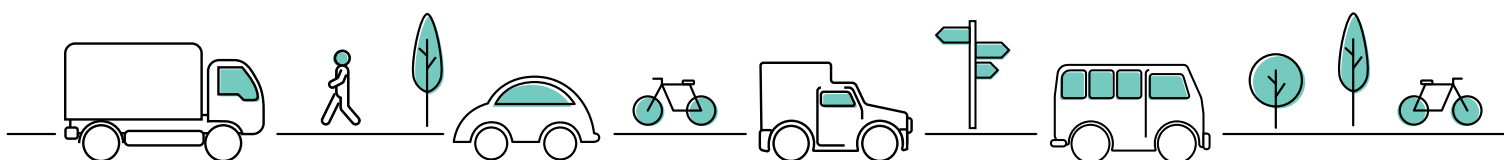


En novembre – Réunion publique – Restitution



En décembre – Décision et vote au budget de janvier 2023

**N'hésitez pas à nous faire part
de vos propositions sur
lemaire@veigne.fr**





Mairie de Veigné - 2 Place du Maréchal Leclerc – CS30031 - 37250 Veigné