

Etude de circulation et de stationnement à Galluis (78)

Propositions





Version

Rédacteur	N° version	Date version	Vérifié par	Assistants/Techniciens	Modifications
I. Richard i.richard@cdvia.fr +33(0)6.40.44.12.27	1.0	28/11/25	J. Maisondieu j.maisondieu@cdvia.fr +33(0)7.69.64.18.95		PPT initial

Sommaire

1. Quelques rappels
2. Préambule
3. Les entrées d'agglomération
4. Limites de vitesse
5. Régimes de priorité
6. Signalisation
7. Sens de circulation
8. Stationnement
9. Piétons et cyclistes
10. Réseau de bus

1. Quelques rappels

1. Quelques rappels

Trafic moyen journalier ouvré

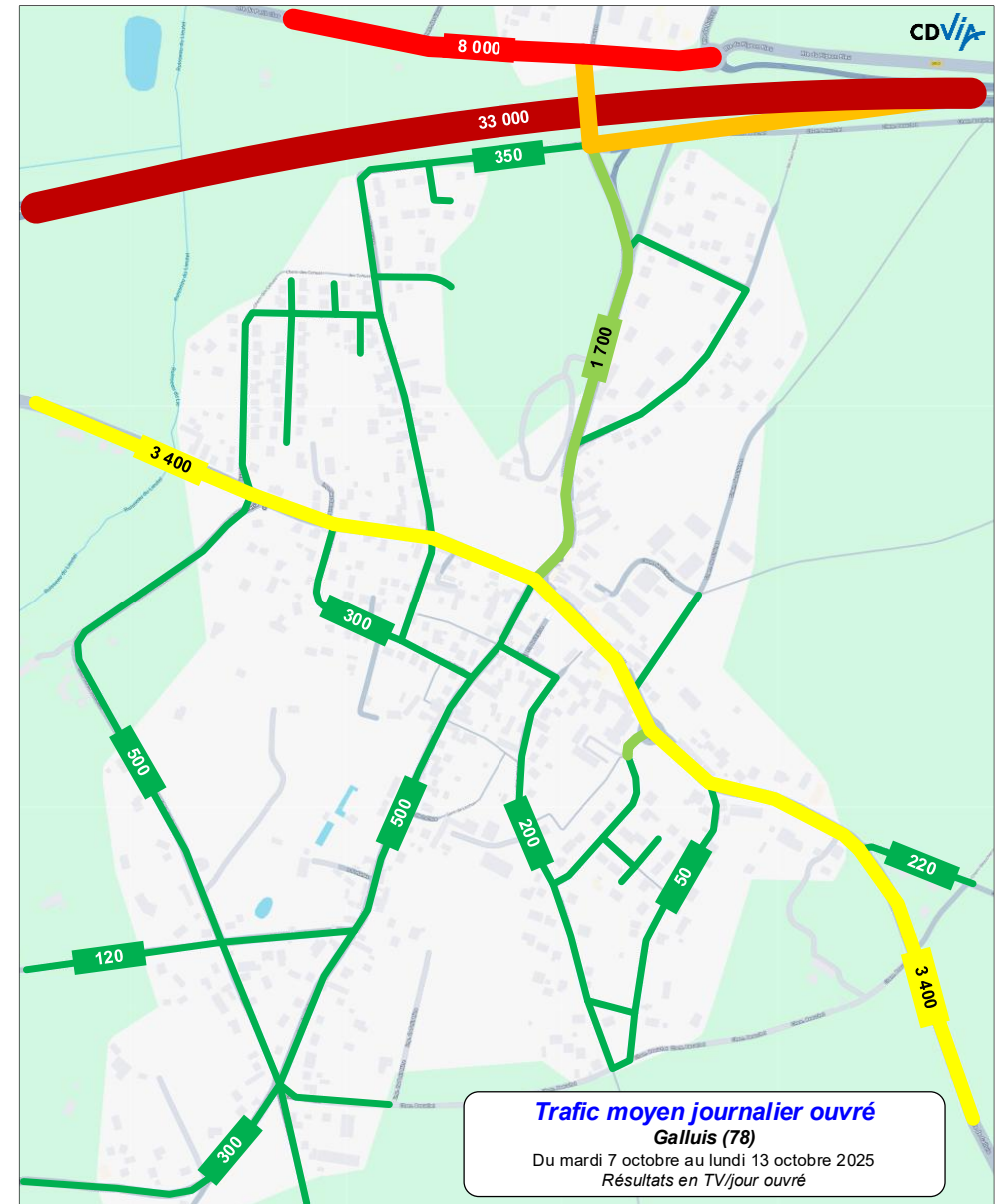
La carte ci-contre synthétise les niveaux de trafic moyen journalier ouvré (du lundi au vendredi) sur l'ensemble des voies.

- **Trafic faible à très faible (< 2 000 véh/jour) sur la plupart des voies du village**
- **Trafic modéré (3 400 véh/jour) sur la RD155**

En moyenne, entre 4500 et 5000 véhicules entrent (et autant sortent) chaque jour de la commune de Galluis (auxquels il convient d'ajouter les déplacements internes toutefois minoritaires).

Parmi ces 4500 à 5000 véhicules entrants ou sortants, **on en estime environ 1000 à 1200 par jour en lien direct avec la commune, dont :**

- entre 600 et 800 peuvent être attribués aux habitants de la commune
- 180 peuvent être attribués aux salariés en provenance de l'extérieur



1. Quelques rappels

Impacts du projet ATMA : trafic, stationnement, ordres de grandeur

Trafic généré

- Volume maximal : **~140 véhicules/jour** en forte fréquentation (clients + employés + livraisons)
- Pointe horaire la plus chargée : **19 véh/h** (séminaire fort, fin d'après-midi)
- Contribution au trafic communal :
 - ≈ **3 %** du trafic total de Galluis
 - ≈ **12 %** du trafic induit
- Effets spatiaux :
 - Variations faibles sur RD155, rue des Prés de la Ville, rue de la Gare
 - Effet plus visible **avenue du Lieutel**, mais restant modéré : fréquence passant de **12 min** à **5 min 32**
- Conditions de circulation : **carrefours fluides**, impacts très faibles sur les temps d'attente

Stationnement

- Besoin maximal (haute fréquentation) : **51 places** entre 7 h et 8 h
- Capacité projet : **50 places clients + 20 employés** → **dimensionnement suffisant**

Journée fréquentation forte						
Génération (véh)	HPM		HPS		Journée	
	émis	reçus	émis	reçus	émis	reçus
Clientèle	6	0	1	10	51	51
Employés	0	1	2	3	18	18
Livraisons	1	0	0	0	2	2
TOTAL PROJET	7	1	3	12	71	71
	8		16		143	

Journée séminaire forte						
Génération (véh)	HPM		HPS		Journée	
	émis	reçus	émis	reçus	émis	reçus
Clientèle	2	0	2	12	18	18
Employés	0	1	2	3	18	18
Livraisons	1	0	0	0	2	2
TOTAL PROJET	3	1	4	15	38	38
	4		19		76	

1. Quelques rappels

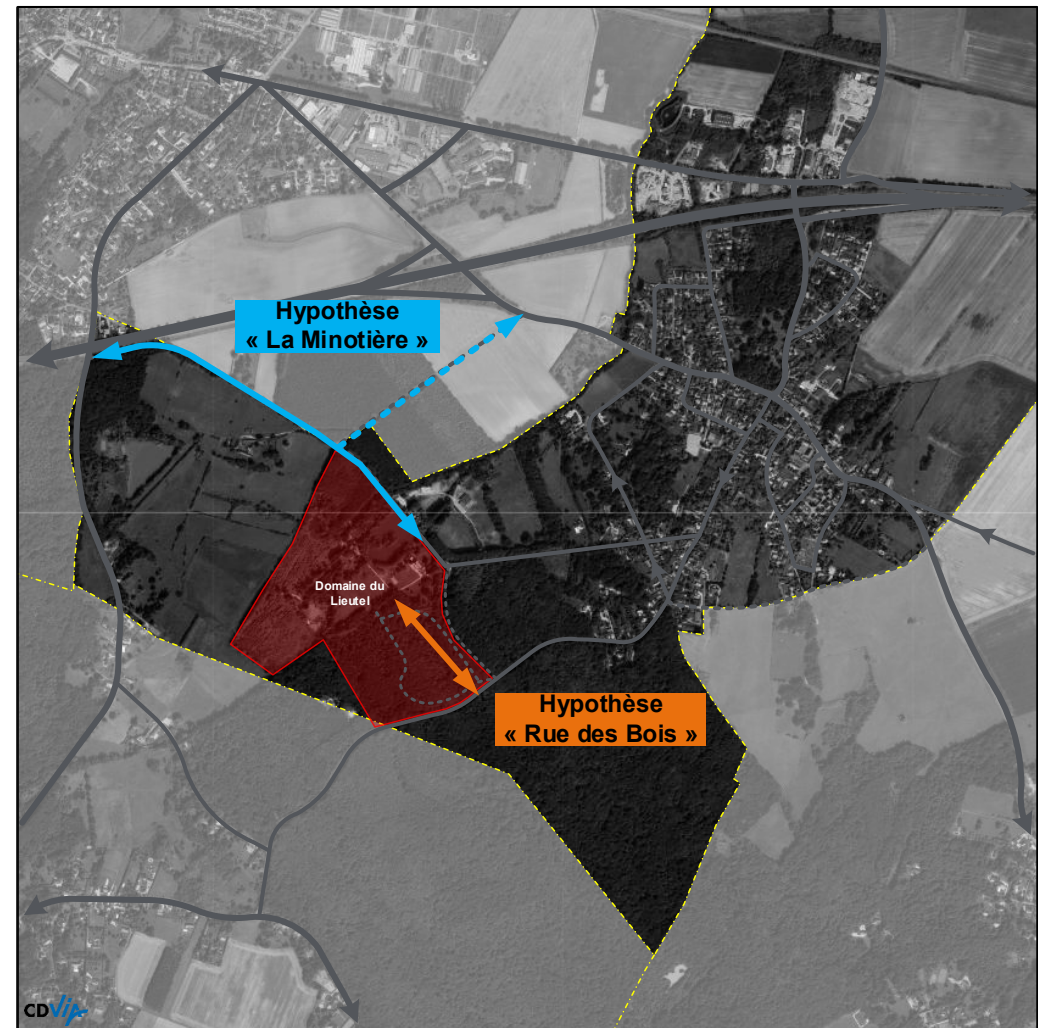
Synthèse des réflexions et pistes d'aménagement

Accès et trafic

- Confirmation que l'accès principal doit rester **avenue du Lieutel** → Pas de justification technique pour des aménagements lourds (espaces de croisement, etc.).
- Les alternatives via chemins ruraux/forestiers :
 - Ne réduisent pas le trafic dans le bourg
 - Coûts d'aménagement très élevés (≈ 2 M€/km pour ~ 120 véh/j en moyenne voire moins)
 - Impacts environnementaux importants (imperméabilisation, coupes d'arbres)

Réduction des nuisances / pratiques de mobilité

- **Électrification** de la flotte interne (livraison + navette)
- **Charte de conduite** : vitesse, respect du caractère résidentiel
- **Information clients** lors de la réservation (30 km/h, calme)
- **Mobilité durable** :
 - Incitation au **covoiturage**, **TC**, **FMD** pour les employés
 - Mise à disposition de **bornes de recharge** (obligations réglementaires)
 - **Local vélo** conforme au CCH + possibilité de **vélos en prêt**, labélisation



2. Préambule

2. Préambule

Ce document présente un ensemble de pistes pour améliorer la circulation, le stationnement et les déplacements à Galluis. Les propositions peuvent être combinées et, lorsque nécessaire, déclinées en plusieurs variantes afin de laisser différents niveaux d'intervention possibles.

Pour comprendre l'esprit du travail, il sera utile de prendre du recul par rapport à quelques idées reçues, telles que :

- **Multiplier les panneaux améliorerait la sécurité :**
En réalité, une signalisation trop abondante surcharge la lecture, brouille la compréhension des règles et n'influence pas davantage les usagers qui ne les respectent déjà pas. La clarté prime sur la quantité.
- **Mettre une rue étroite en sens unique la rendrait forcément plus sûre :**
Le sens unique peut réduire le trafic, mais il tend aussi à augmenter les vitesses. À l'inverse, le maintien du double sens dans des sections resserrées limite la capacité et mais contribue aussi fortement à un certain apaisement.

Ces éléments servent de repères pour situer les choix proposés : l'objectif est de privilégier des aménagements lisibles, cohérents avec le terrain et réellement efficaces dans le contexte local.

3. Les entrées d'agglomération

3. Les entrées d'agglomération

Un panneau d'entrée d'agglomération bien positionné :

- Marque et crédibilise l'entrée d'agglomération
- Marque un changement de séquence entre la rase campagne et le bourg
- Rend cohérent la réduction de vitesse
- Respecte le Code de la Route (Article R110-2).

3 possibilités pour signaler une limite à 30 km/h

D 155

GALLUIS



Toute
l'agglomération en
zone 30

D 155

GALLUIS



Toute
l'agglomération
limitée à 30

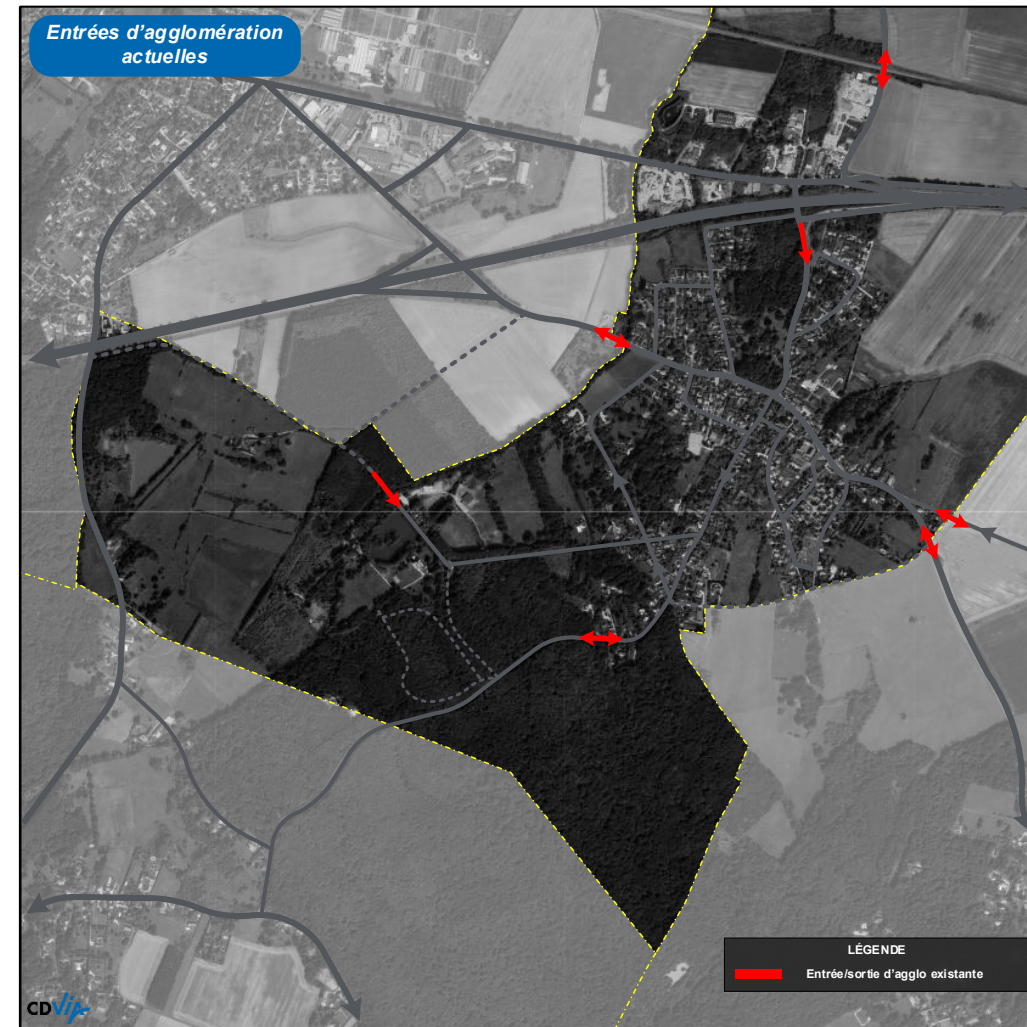
D 155

GALLUIS

+






Agglomération à 50 km/h +
zones 30 mieux délimitées



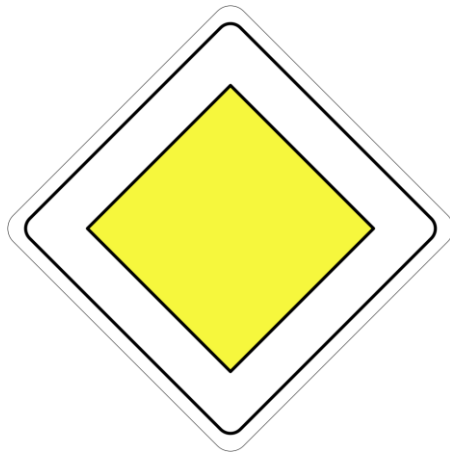
Actuellement, certains panneaux
sont manquants ou pourraient être
mieux placés

3. Les entrées d'agglomération

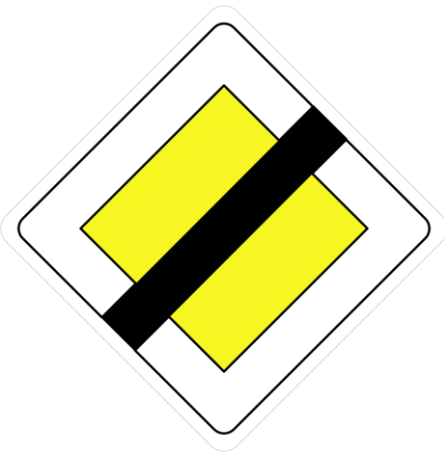
Point réglementation

- ✓ Les panneaux EB10   et EB20  sont surmontés du cartouche correspondant à l'identification de la voie sur laquelle ils sont implantés
- ✓ Ces panneaux ne peuvent être complétés que par les **seuls** signaux :

AB6



AB7



B14 ou B30



E31 ou E32



Et de manière générale, pas plus de deux panneaux par support (max 3)

3. Les entrées d'agglomération

Point réglementation



3. Les entrées d'agglomération

RD155 – Route de Montfort (1/3)

La position du panneau d'entrée d'agglomération peut être améliorée et l'information clarifiée

- Excédent de panneaux sur le support
- Intersection pas dans la zone « en agglomération »
- Limite à 30 km/h peu cohérente car situé dans un environnement en rase campagne

Mesures correctives :

- Déplacer le panneau d'entrée d'agglomération avant l'intersection
- Déplacer la limite à 30 km/h pour améliorer sa crédibilité



3. Les entrées d'agglomération

RD155 – Route de Montfort (2/3)

Actuellement :

- La présence d'une chicane dimensionnée pour abaisser la vitesse à 50 km/h est peu cohérent avec une limite à 30 km/h

Mesures correctives :

- Limiter à 30 km/h juste avant le virage avec faible visibilité, peu avant la densification du bâti
- Souligner l'entrée en zone 30 par l'utilisation du marquage au sol réglementaire



Avant



Après

3. Les entrées d'agglomération

RD155 – Route de Montfort (3/3)

Actuellement :

- Certains usagers gardent une vitesse élevée alors que les conditions de visibilité sont mauvaises pour les riverains sortant de leur domicile

Mesures correctives :

- Rendre impossible le non-respect de la limite de vitesse par l'aménagement d'un plateau
- Renforcer la priorité à droite

Séquence complète :

1. Panneau d'entrée d'agglomération à 50 km/h
2. Chicane pour forcer le 50 km/h
3. Panneau d'entrée de ZONE 30
4. Plateau pour forcer le 30 km/h et souligner l'entrée en zone apaisée (ou feu vert récompense, mais attention, feu vert récompense doit être situé à distance des passages piétons & intersections)



Avant



Après

3. Les entrées d'agglomération

RD155 – Route de Galluis (1/2)

Actuellement :

- Panneau d'entrée d'agglomération bien placé mais trop chargé
- Transition 80 km/h → 30 km/h trop abrupte

Mesures correctives :

- Installer un second support après le pont pour les panneaux non essentiels
- Déplacer, au choix, le panneau de limite de vitesse en aval, ou installer un nouveau panneau à 50 km/h environ 50 m avant le panneau d'entrée d'agglomération



3. Les entrées d'agglomération

RD155 – Route de Galluis (2/2)

Actuellement :

- Vitesse pratiquée d'environ 50 km/h, en cohérence avec l'aménagement
- Pas de dispositif pour faire diminuer la vitesse à 30 km/h en entrée d'agglomération

Mesures correctives :

- Renforcer la signalisation d'entrée en ZONE 30
- Aménager un plateau englobant les deux intersections relativement proches
- Souligner la priorité à droite par l'aménagement



3. Les entrées d'agglomération

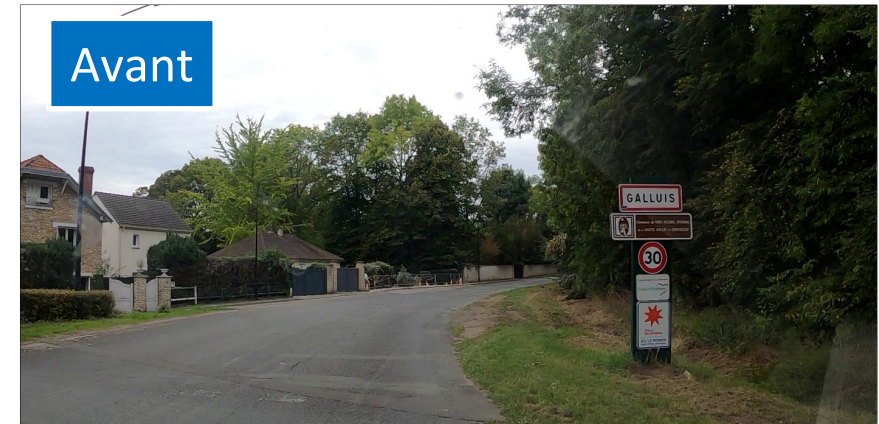
Rue de la Gare

Actuellement :

- Largeur de la chaussée importante
- Support d'entrée d'agglomération surchargé
- Redondance avec le panneau de la route de Boissy

Mesures correctives :

- Supprimer cette implantation qui ne correspond plus à l'urbanisation actuelle
- Renforcer le marquage de la ZONE 30 en attendant le projet de la rue de la Gare



3. Les entrées d'agglomération

Route de Boissy



Actuellement :

- Panneau d'entrée d'agglomération correctement implanté



3. Les entrées d'agglomération

RD156 vers Méré



Actuellement :

- Panneau d'entrée d'agglomération et de sortie d'agglomération manquants

Mesures correctives :

- Installer les panneaux d'entrée et de sortie d'agglomération
- Retirer le panneau de fin d'aménagement cyclable conseillé... car l'aménagement continue sur le giratoire



3. Les entrées d'agglomération

Entrée et sortie RN12

Actuellement :

- Panneau d'entrée d'agglomération manquant côté Nord
- Panneaux de sortie d'agglomération manquants côté Sud

Mesures correctives :

- Installer le panneau d'entrée d'agglomération côté Nord
- Installer les panneaux de sortie d'agglomération côté Sud



3. Les entrées d'agglomération

RD156 vers la Queue



Actuellement :

- Panneau d'entrée d'agglomération et de sortie d'agglomération manquants

Mesures correctives :

- Remplacer le panneau de limite de vitesse par le panneau d'entrée d'agglomération
- Installer également le panneau de sortie d'agglomération de l'autre côté de la voie



3. Les entrées d'agglomération

Rue des Bois

Actuellement :

- Panneau d'entrée d'agglomération trop chargé
- La limite de 80 km/h semble trop élevée pour la rue des Bois

Mesures correctives :

- Séparer les panneaux en plusieurs supports, avec en priorité l'entrée d'agglomération, puis l'entrée en zone 30, et ensuite les panneaux de localisation
- Renforcer si nécessaire la perception de la ZONE 30 par du marquage au sol
- Limiter la rue des Bois hors agglomération à 70 km/h

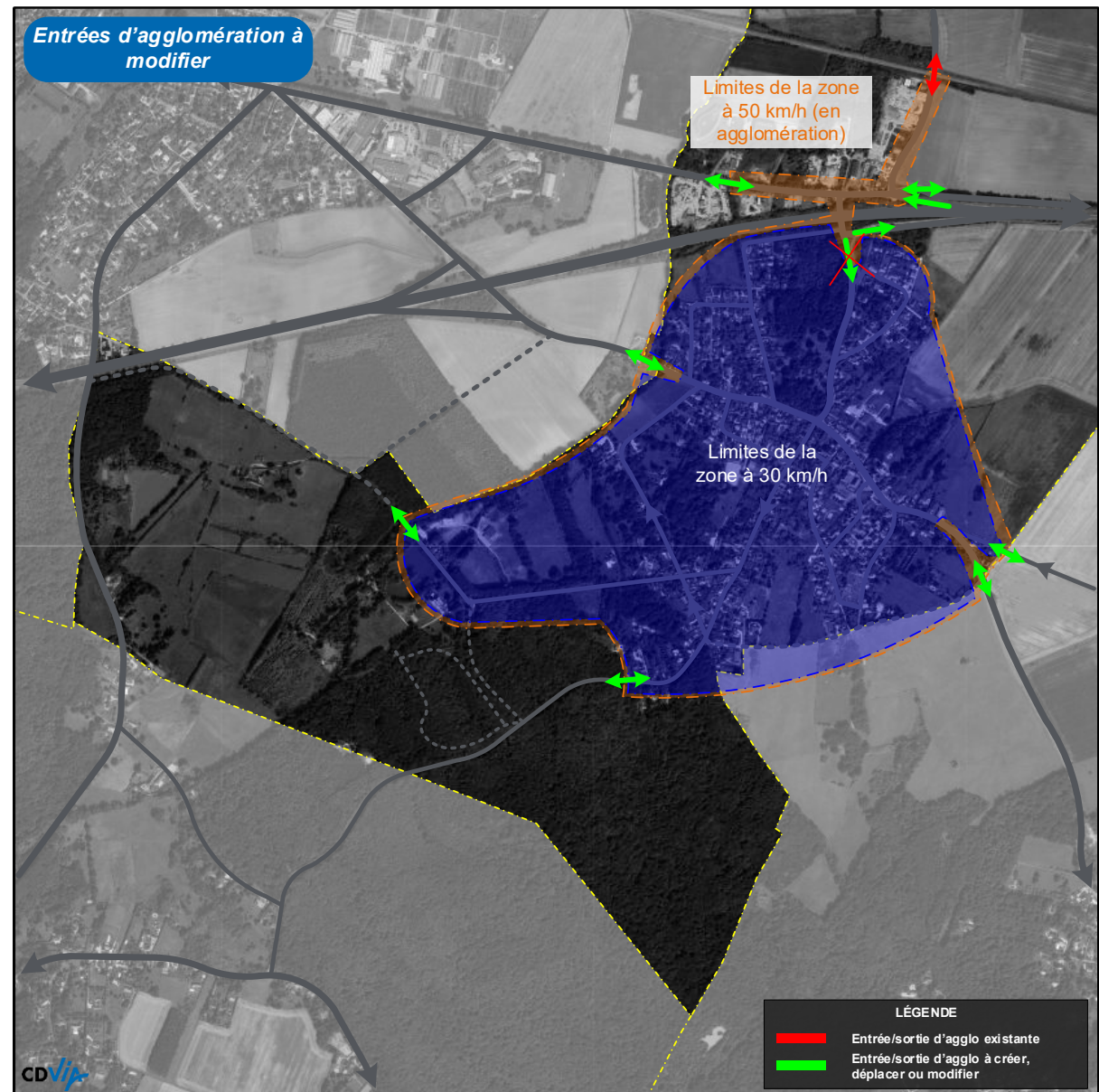


3. Les entrées d'agglomération

Synthèse

Listes des modifications envisagées

- Avenue du Lieutel : Ajout de l'EB20+ mise en conformité EB10
- RD155 – Route de Montfort : Déplacement EB10 en amont intersection, suppression B14d, ajout B30 au niveau de l'intersection
- Route de la Maison Rouge : Suppression B14d, ajout B30 sur autre support
- RD155 – Route de Galluis : Suppression B14d, ajout B30 sur autre support
- Rue de la Gare : Suppression panneau EB10
- RD156 + Débouché RN12 : Ajout panneaux manquants



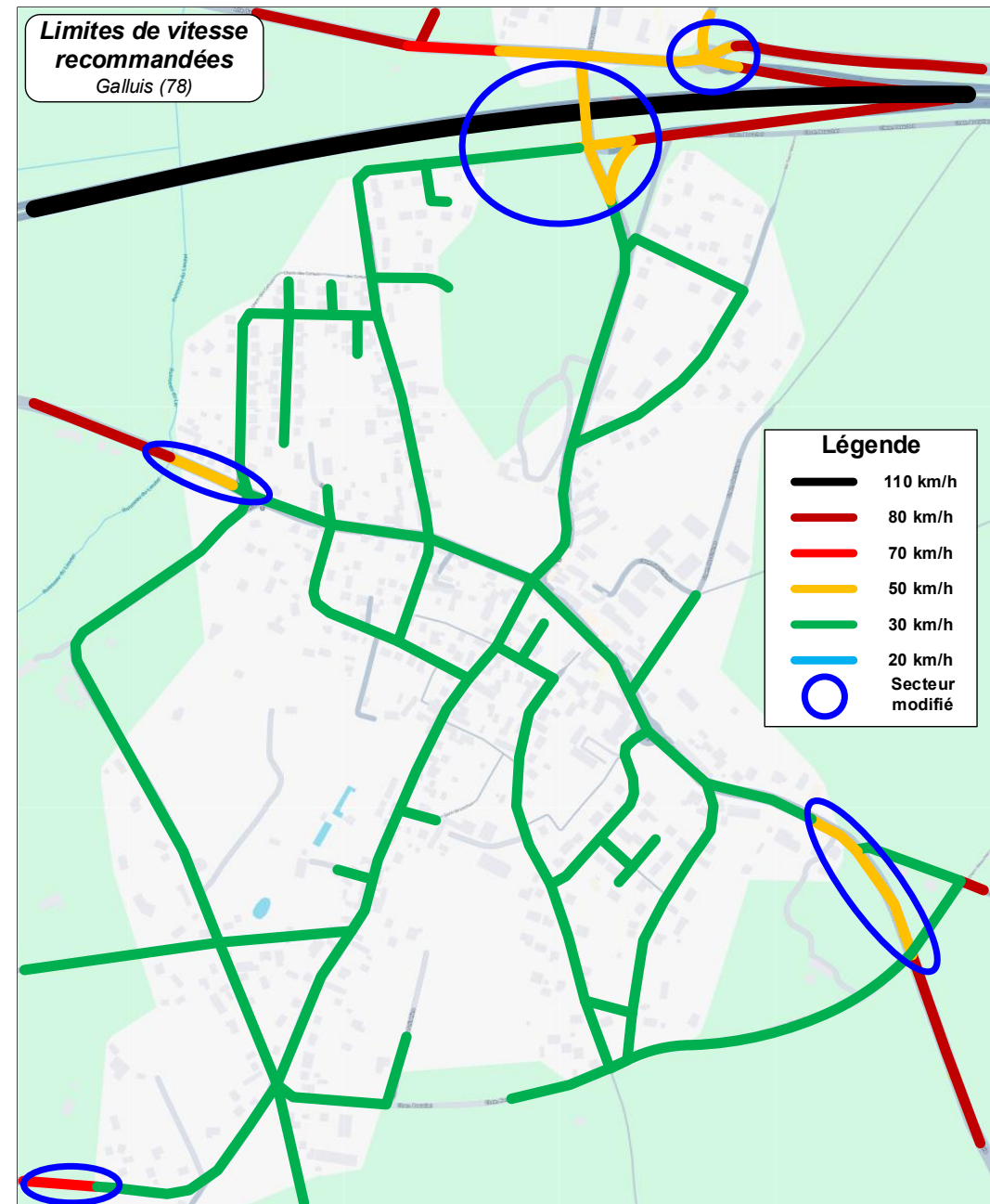
4. Limites de vitesse

4. Limites de vitesse

Evolutions

Les évolutions proposées au niveau des limites de vitesse sont rappelées ici :

- RD155 – Route de Galluis : Mise en place d'une zone de décélération progressive, passant de 80 à 50, puis de 50 à 30.
- RD155 – Route de Montfort : Mise en cohérence de la limite de vitesse avec le début du bâti
- Rue des Bois : Abaissement de la limite de vitesse de 80 km/h à 70 km/h (route étroite, visibilité parfois faible, animaux sauvages, promeneurs et cyclistes)
- Rue de la Gare et rue aux Vanniers : Vitesse sur le pont de Galluis abaissée à 50 km/h (actuellement 80) et vitesse abaissée à 30 km/h sur la rue aux Vanniers
- Rond-point RD156 : Vitesse abaissée à 50 km/h et mise en cohérence de la zone en agglomération

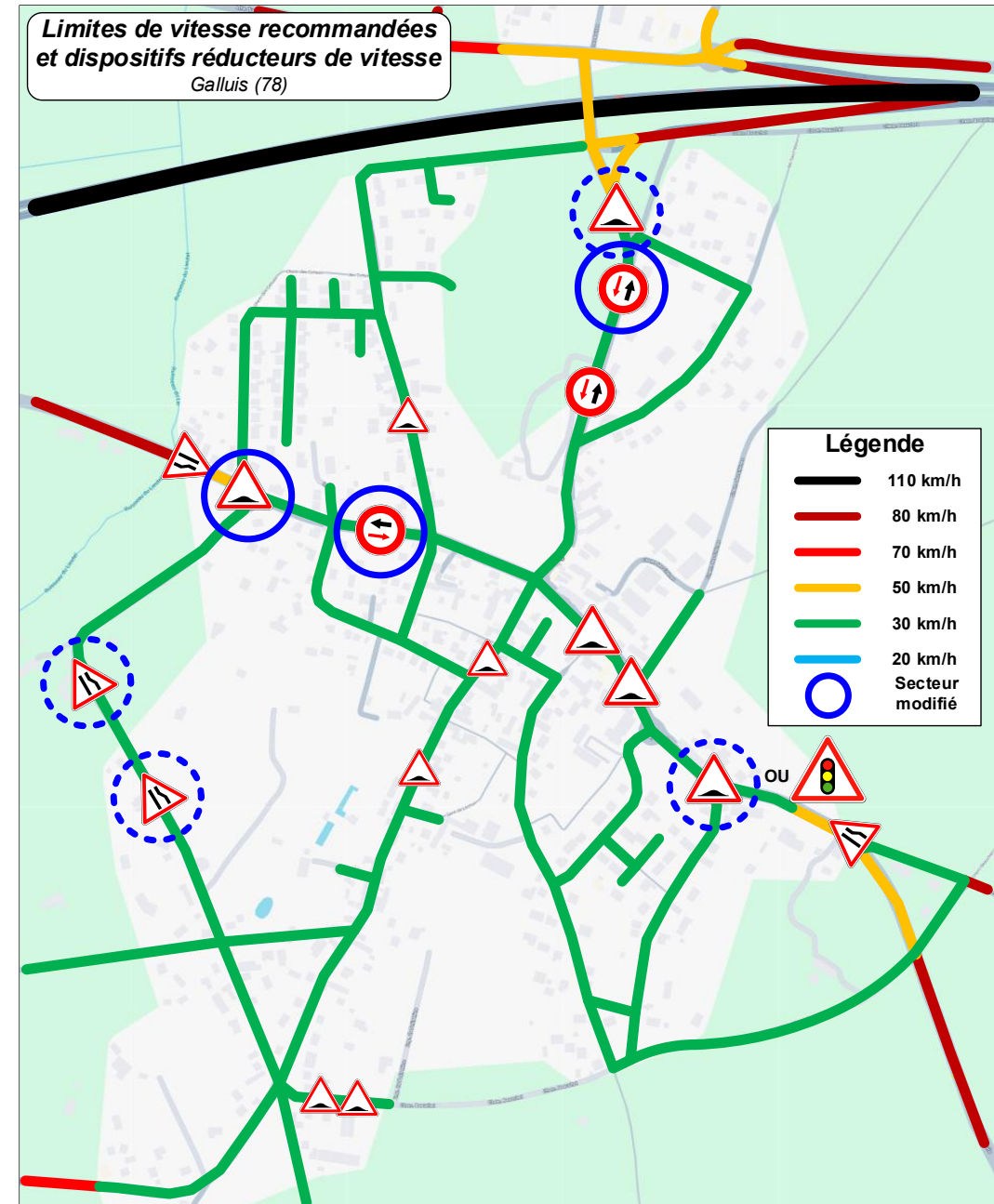


4. Limites de vitesse

Dispositifs modérateurs

Plusieurs dispositifs modérateurs de vitesse sont proposés pour assurer le respect de la ZONE 30 :

- Rue de la Gare : Aménagement d'une écluse supplémentaire pour réduire la vitesse + *(facultatif : souligner l'entrée de la ZONE 30 par l'aménagement d'un plateau)*
- RD155 – Route de Montfort et RD155 – Route de Galluis : Souligner l'entrée en ZONE 30 et les premières intersections par des plateaux
- RD155 – Rue du Pont Marie : Aménagement d'une écluse adaptée pour PL sur la section rectiligne avec bonne co-visibilité
- Rue de la Tuilerie : Aménagement d'un dispositif type chicane pour sécuriser les piétons et cyclistes dans le virage + *(facultatif : aménagement d'une chicane dans la descente pour forcer le ralentissement)*



4. Limites de vitesse

R155 – Rue du Pont Marie



Exemple d'écluse aménagée par le CD95 à la Roche-Guyon (420 habitants) sur la RD913 (3000 véh/j en semaine, jusqu'à 5000 véh/j le week-end) qui pourrait être aménagée rue du Pont Marie

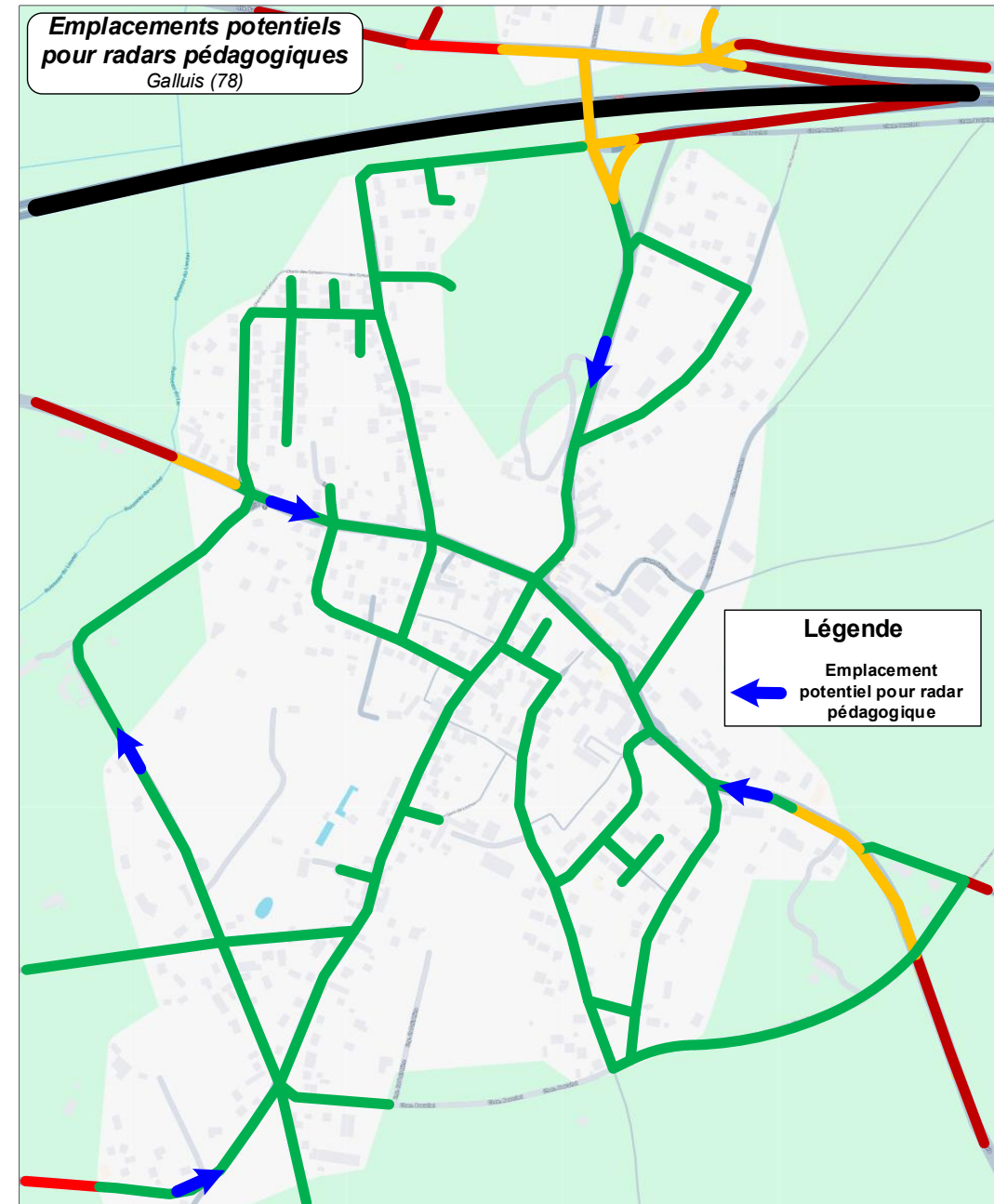
4. Limites de vitesse

Radars pédagogiques

- Aujourd'hui, les deux radars pédagogiques sont situés en hypercentre, sur des secteurs déjà **fortement modérés** par des plateaux.
- Leur **utilité effective y est limitée**, les vitesses étant contraintes par l'aménagement.
- Proposition : **déplacer ces dispositifs vers des axes moins aménagés**, où les vitesses pratiquées sont plus élevées.

Emplacements possibles :

- RD155 – Rue du Pont Marie
- Rue de la Gare
- RD155 – Route de Montfort
- Rue des Bois
- Rue de la Tuilerie



5. Régimes de priorité

5. Régimes de priorité

Généralisation de la priorité à droite

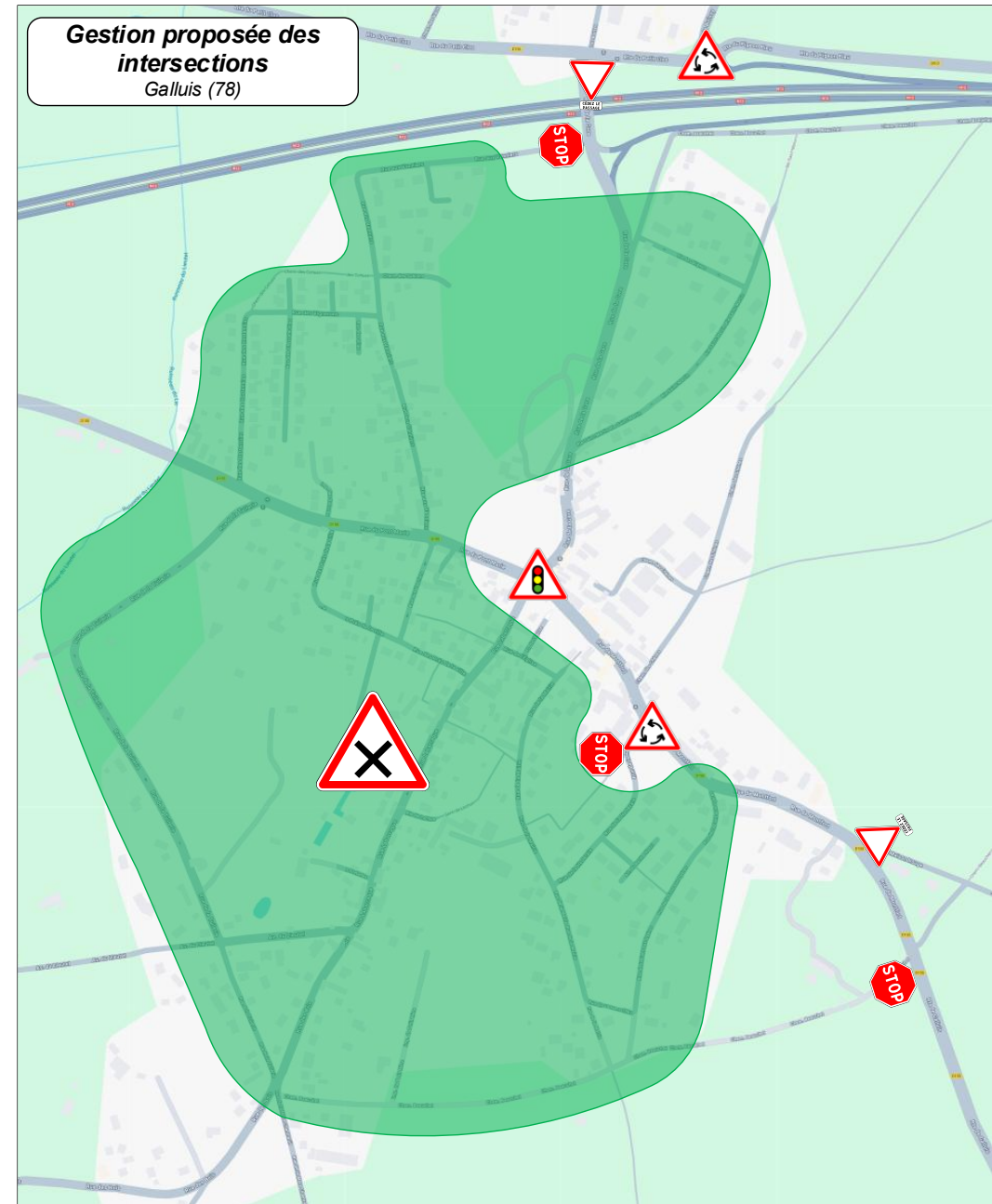
Il est proposé de généraliser la priorité à droite dans la ZONE 30 de Galluis.

Pourquoi privilégier la priorité à droite (dans la majorité des cas) ?

- Elle **fait naturellement ralentir**, car chaque conducteur doit rester vigilant à l'intersection.
- Elle **évite les arrêts inutiles** : moins de freinages brusques, moins de ré-accélérations, donc **moins de bruit, moins de pollution, moins de consommation**.
- Elle est **peu coûteuse** : peu de panneaux, peu de marquage.
- Pour les cyclistes, c'est **plus fluide** : ils peuvent ajuster leur allure sans devoir s'arrêter complètement.

Pourquoi le STOP "inversé" est problématique ?

- Il **dénature le rôle du STOP** : quand on en met là où ce n'est pas justifié, on affaiblit son autorité ailleurs.
- Les usagers **le respectent moins**, parce qu'ils en perçoivent l'incohérence.
- Il impose des **arrêts systématiques**, générant bruit, consommation et inconfort pour tous.



5. Régimes de priorité

Marquage d'intersections

Important : Il faut rendre l'intersection détectable par les conducteurs



La Montagne (44), commune de 6 500 habitants – Les intersections des rues résidentielles sont en priorité à droite. Le changement de couleur de l'enrobé aide les usagers à repérer les intersections.

5. Régimes de priorité

Marquage d'intersections

Important : Il faut rendre l'intersection détectable par les conducteurs



Veynes (05 – Hautes Alpes), commune de 3 200 habitants – La ville a souligné la présence des intersections avec priorité à droite sur la RD 9948 (1 800 véh/j) par l'application de résine ocre en amont des carrefours.

5. Régimes de priorité

Marquage d'intersections

Important : Il faut rendre l'intersection détectable par les conducteurs

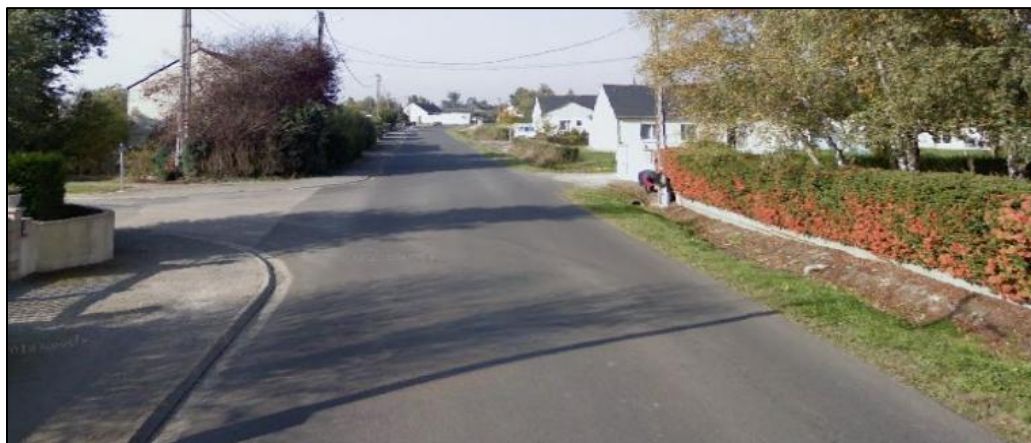


Exemple de Soullitré (620 hab) dans la Sarthe)

5. Régimes de priorité

Marquage d'intersections

Important : Il faut rendre l'intersection détectable par les conducteurs



Exemple de la Roche Blanche (1000 hab) en Loire Atlantique

5. Régimes de priorité

Marquage d'intersections

Important : Il faut rendre l'intersection détectable par les conducteurs



Exemple d'usage d'un revêtement aux propriétés réfléchissantes, pouvant être utilisé en addition d'un enrobé de couleur, pour matérialiser les intersections même de nuit (ici, centre ville d'Arcachon)

5. Régimes de priorité

Marquage d'intersections

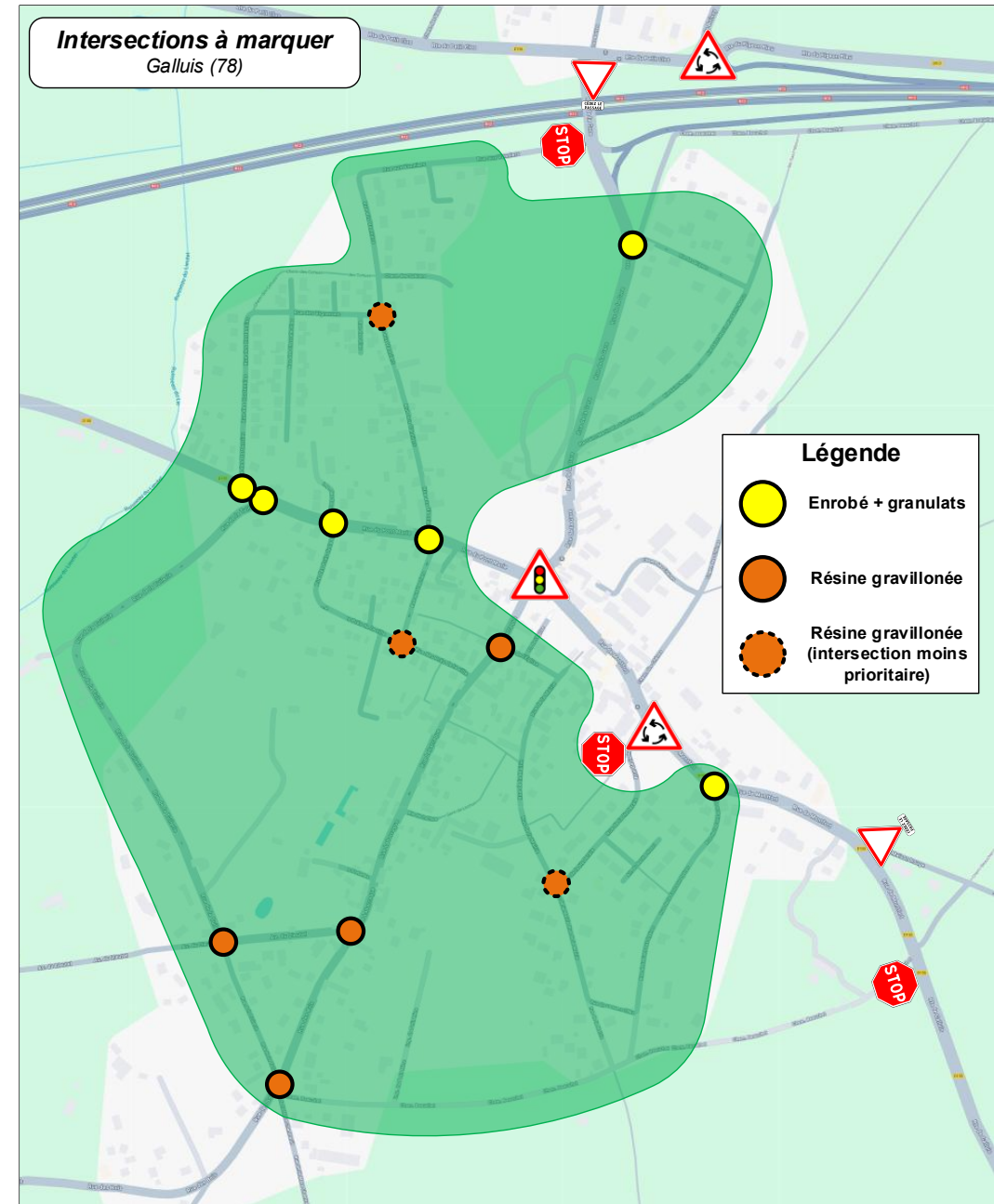
Les intersections ci-contre pourraient voir leur marquage renforcé :

- RD155 x rue des Hortensias x rue de la Tuilerie
- RD155 x rue Prés de la Ville
- RD155 x rue de la Font aux Oyères
- Rue Labarraque x rue des Bois x avenue du Lieutel
- Avenue du Lieutel x rue de la Tuilerie
- Rue des Bois x rue de la Tuilerie
- Rue des Vignerons x rue aux Vanniers
- Rue de la Gare x ruelle des Vignes

Plusieurs techniques existent :

- Enrobés de couleur (+ durables, + chers)
- Résines gravillonnées (- durables, - chers)
- Granulats blancs « réfléchissants » ajoutés aux enrobés au niveau des intersections (améliore la détectabilité de nuit ou , type Scintiflex ou autres)

(A noter que les plateaux peuvent être réalisés avec des enrobés d'une couleur différente pour les rendre plus facilement détectables, MAIS attention au contraste avec les passages piétons (ne pas utiliser d'enrobés trop clairs))



5. Régimes de priorité

Expérimentation et communication

Communication (3 phases) :

- **Avant** : expliquer les objectifs, les avantages, répondre aux inquiétudes ; informer via journal municipal, site web, réseaux sociaux, réunions de quartier et d'écoles.
- **Pendant** : signaler clairement le changement (communiqués, flyers, affichage temporaire, bannières, signalisation provisoire) pour aider les usagers à s'adapter.
- **Après** : publier les résultats de l'évaluation, objectiver les effets, informer les nouveaux habitants et poursuivre la sensibilisation.

Évaluation :

- Indispensable pour mesurer les effets, ajuster si besoin et alimenter la communication de bilan.



Signalisation temporaire en entrée d'agglomération à l'aide du panneau KC1 :

**EXPÉRIMENTATION
PRIORITÉ À DROITE EN ZONE 30
(HORS FEUX / GIRATOIRE)**

6. Signalisation

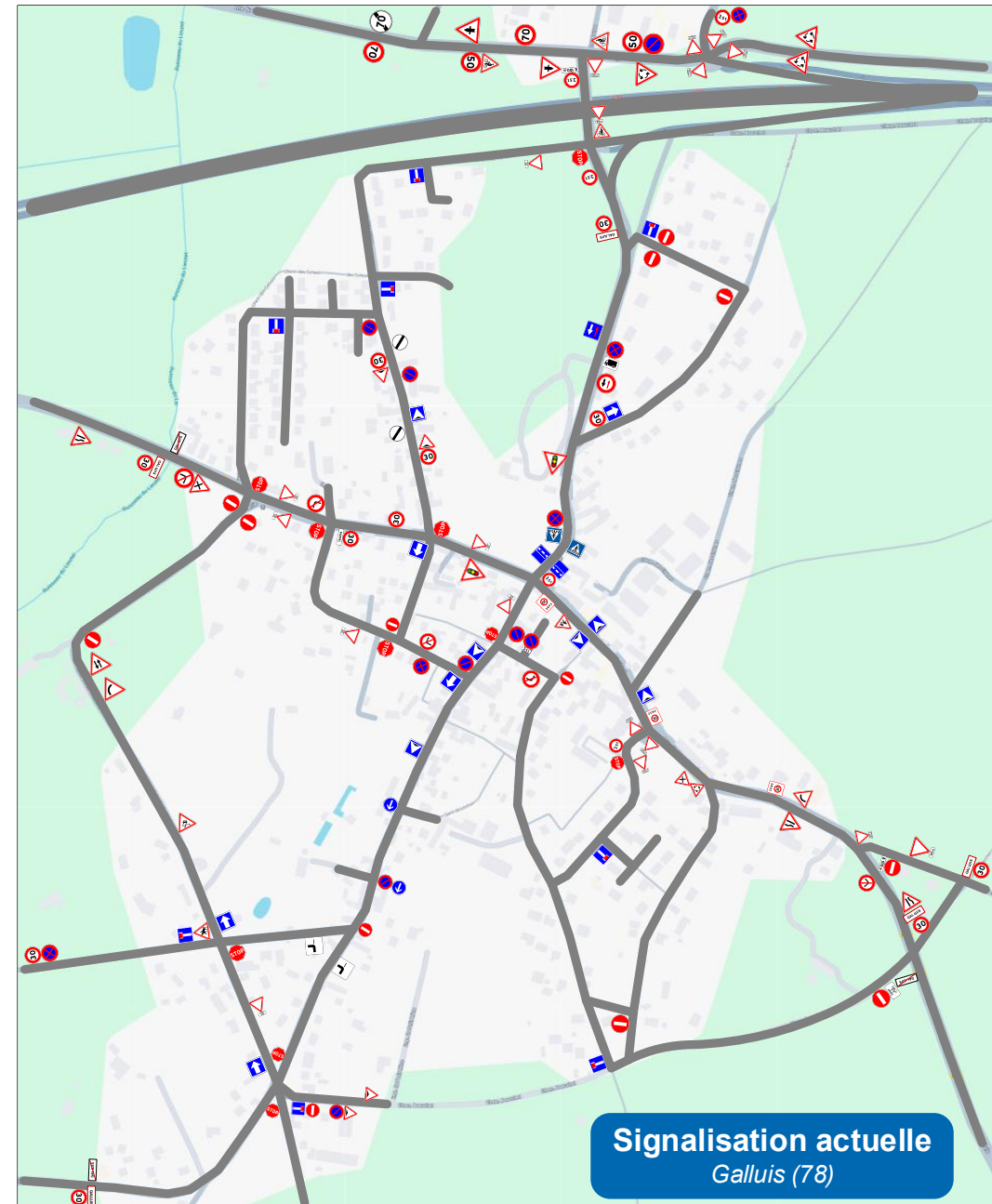
6. Signalisation

Signalisation actuelle

Le nombre de signaux présents sur Galluis est relativement important

Cela découle de l'ancienne limitation de vitesse à 50 km/h qui rendait certains panneaux obligatoires.

Le passage à 30 km/h (et potentiellement en ZONE 30) permettrait de réduire le recours à la signalisation verticale.



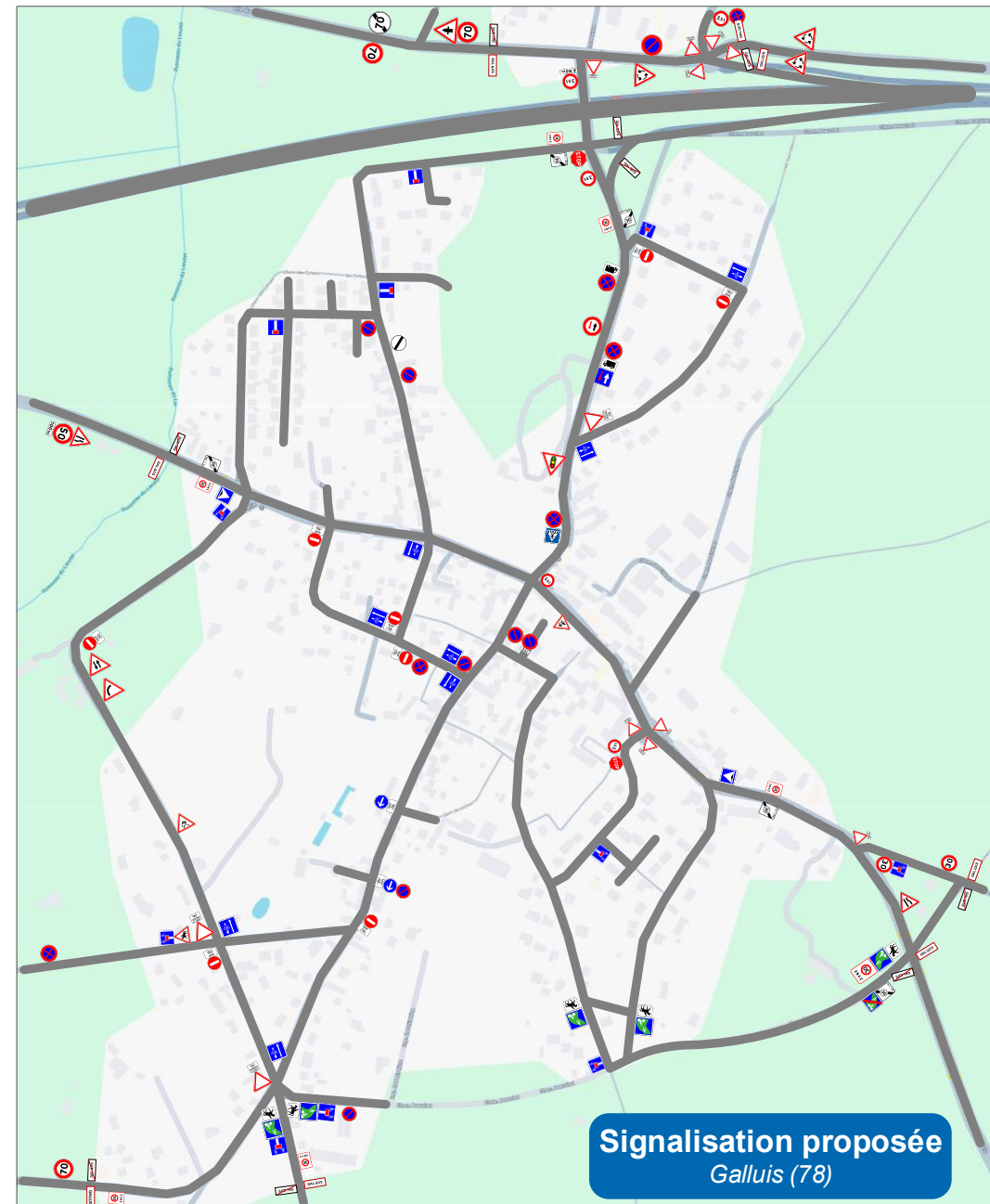
6. Signalisation

Signalisation proposée

La carte ci-contre présente la signalisation verticale proposée pour Galluis.

Le nombre de panneau a été réduit en veillant à laisser en place les signaux essentiels.

L'ensemble des panneaux d'entrée et de sortie de zone 30 et d'agglomération sont indiqués.

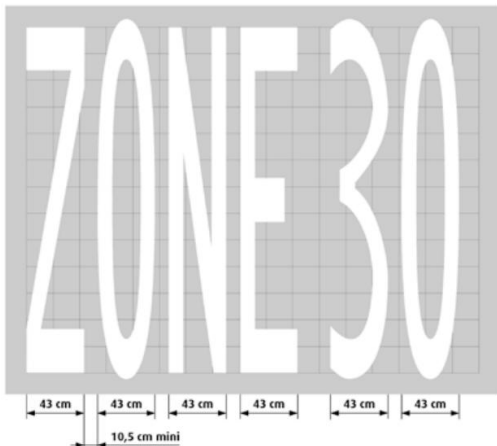


6. Signalisation

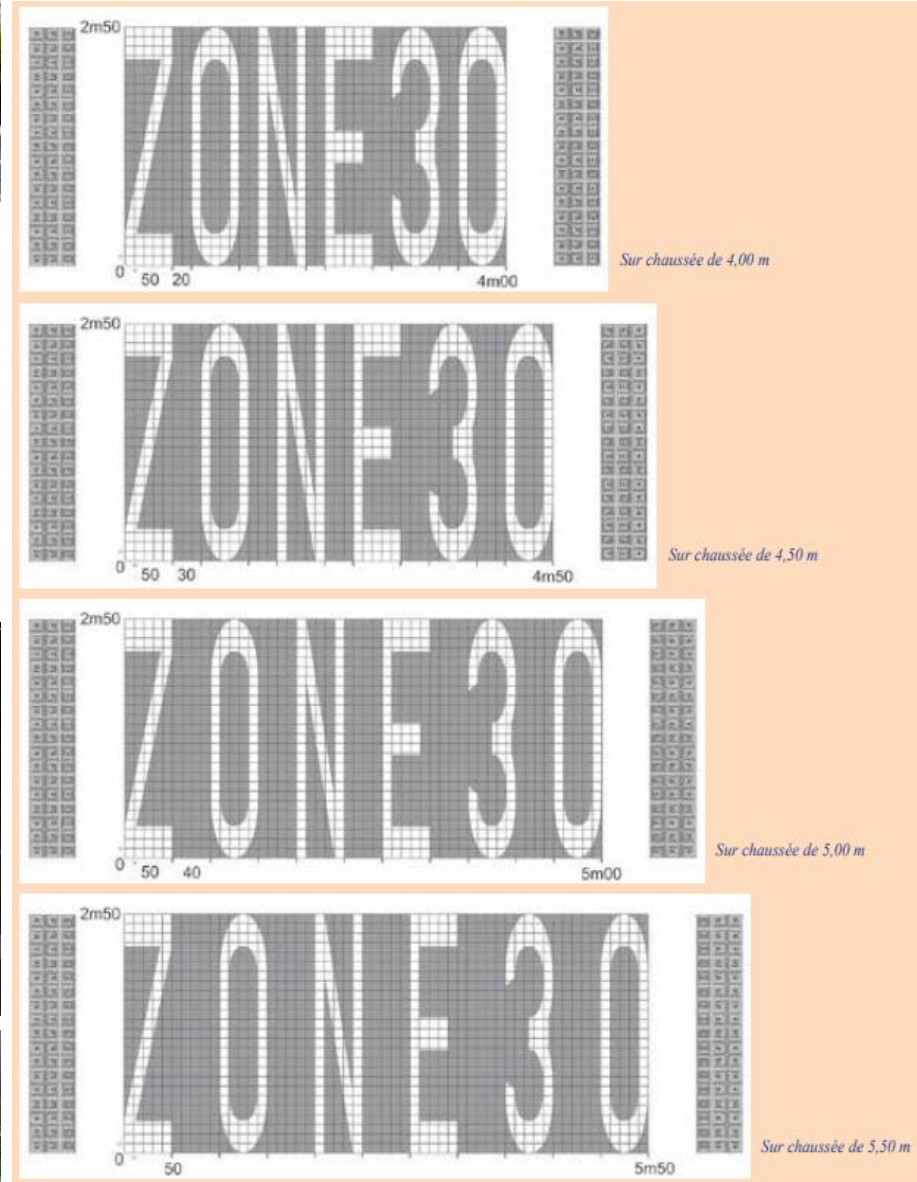
Entrées en ZONE 30



- Panneau B30 souvent peu perçu en milieu urbain (mais il reste obligatoire)
- Expérimentation montre que le marquage au sol est mieux identifié par les automobilistes
- Inscription « ZONE 30 » conforme à l'IISR, réalisée dans le sens entrant, occupant toute la largeur de la chaussée
- Taille des caractères adaptable (+ flèches si chaussée étroite)



Exemple de marquage d'entrée de ZONE 30

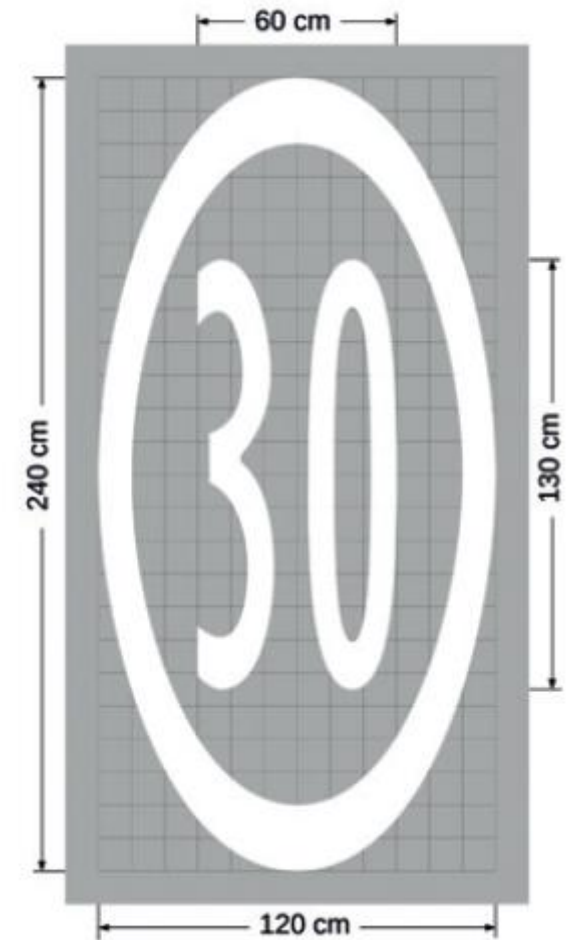


Gabarits utilisés par l'Eurométropole de Strasbourg en fonction de la largeur de chaussée

6. Signalisation

Rappels en ZONE 30

- En ZONE 30, le rappel de la limitation de vitesse ne se fait pas à l'aide de la signalisation verticale mais à l'aide d'un **marquage au sol**
- Prend la forme d'ellipse 30
- Permet de limiter le nombre de panneaux et de supports implantés sur trottoirs
- Généralement à matérialiser en sortie d'intersection



Exemple de marquage pouvant être réalisé à Galluis



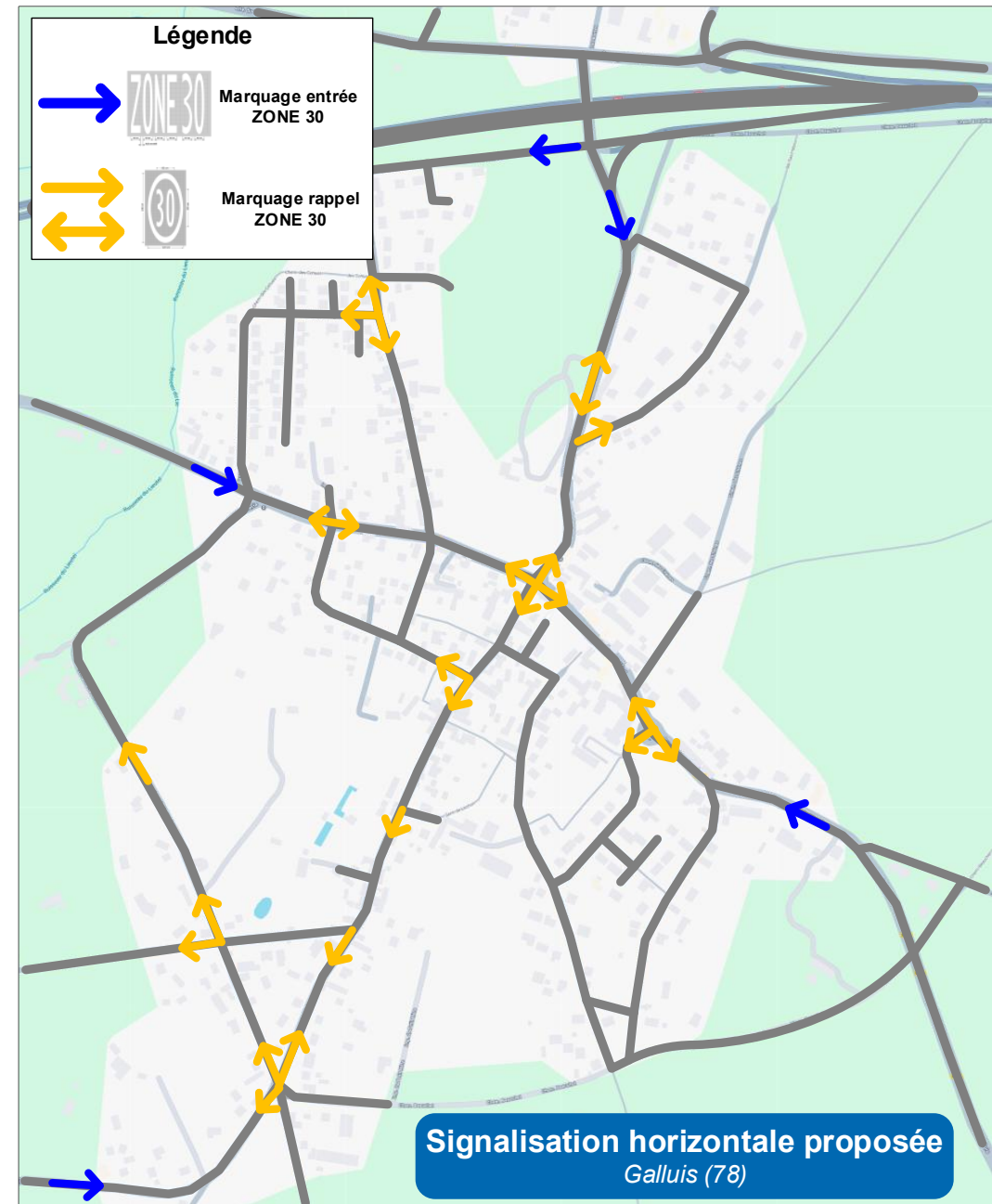
6. Signalisation

Marquage au sol proposé

La carte ci-contre présente la signalisation horizontale proposée pour Galluis.

Elle est composée de deux types de marquages, tous deux existants dans l'instruction interministérielle sur la signalisation routière.

On précise le cadre d'usage de ces marques au sol dans les pages suivantes.



7. Sens de circulation

7. Sens de circulation

Scénario 1 : Sens uniques

Action 1 — Rue des Prés de la Ville : réduire le shunt et apaiser la rue

L'objectif est de limiter le trafic de transit qui contourne le feu par la rue des Prés de la Ville. Pour cela, la rue serait mise **en sens unique vers l'Ouest**, sur toute sa longueur.

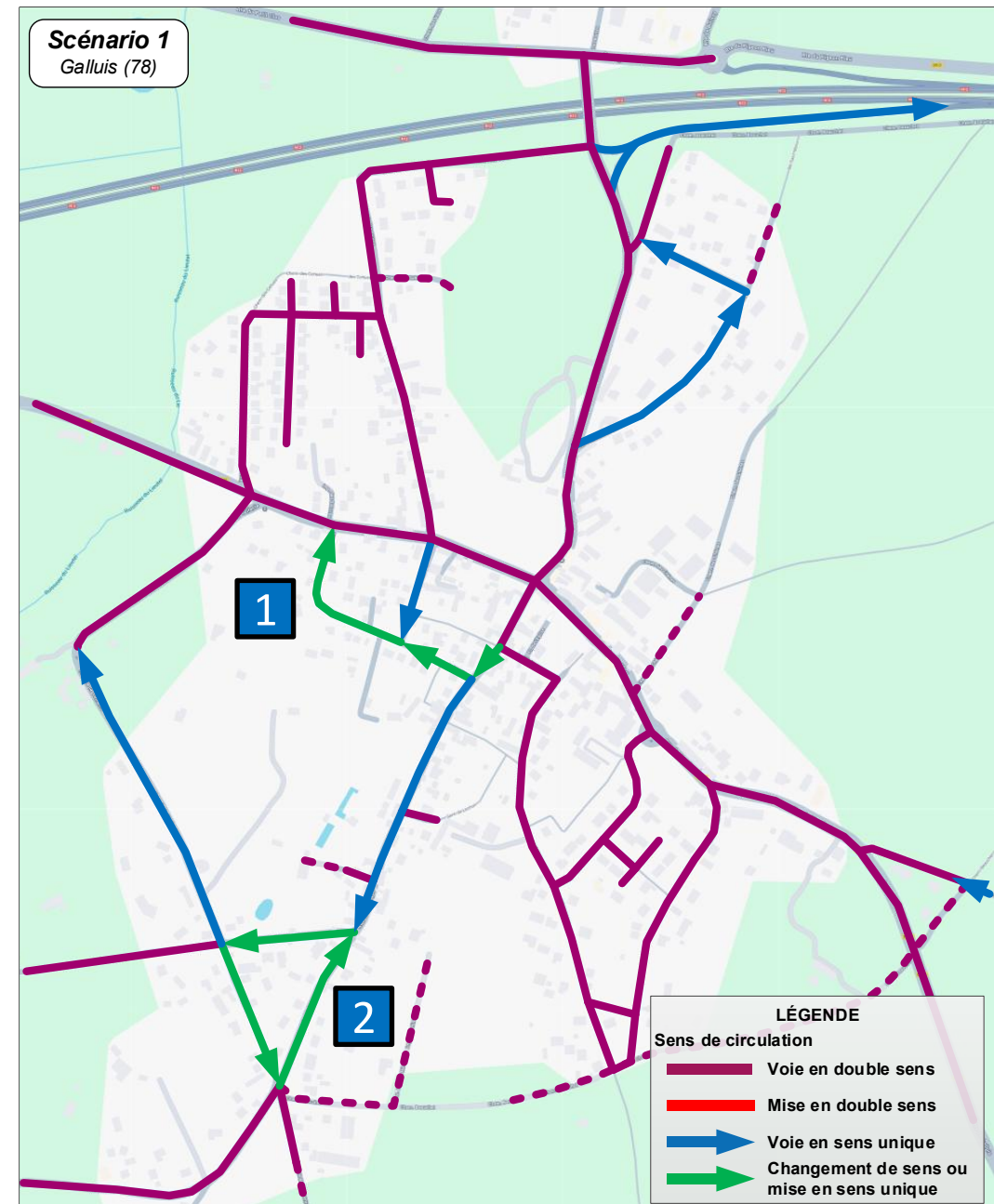
Cette modification libère de l'espace, qui pourra être utilisé pour :

- quelques **places de stationnement** (en nombre limité pour éviter l'appel d'air),
- une **réduction de l'emprise circulée** : bandes piétonnes, recentrage de la voie, végétation, etc.

Une **phase expérimentale** peut être menée pour tester l'aménagement.

Au regard des retours des riverains, cette action apparaît comme **pertinente et attendue**.

(Concernant le report sur la rue aux Vanniers, ce dernier devrait être limité car tous les riverains de la rue des Prés de la Ville n'arrivent pas depuis l'Ouest)



7. Sens de circulation

Scénario 1 : Sens uniques

Action 2 — Limiter la prise de vitesse rue Labarraque

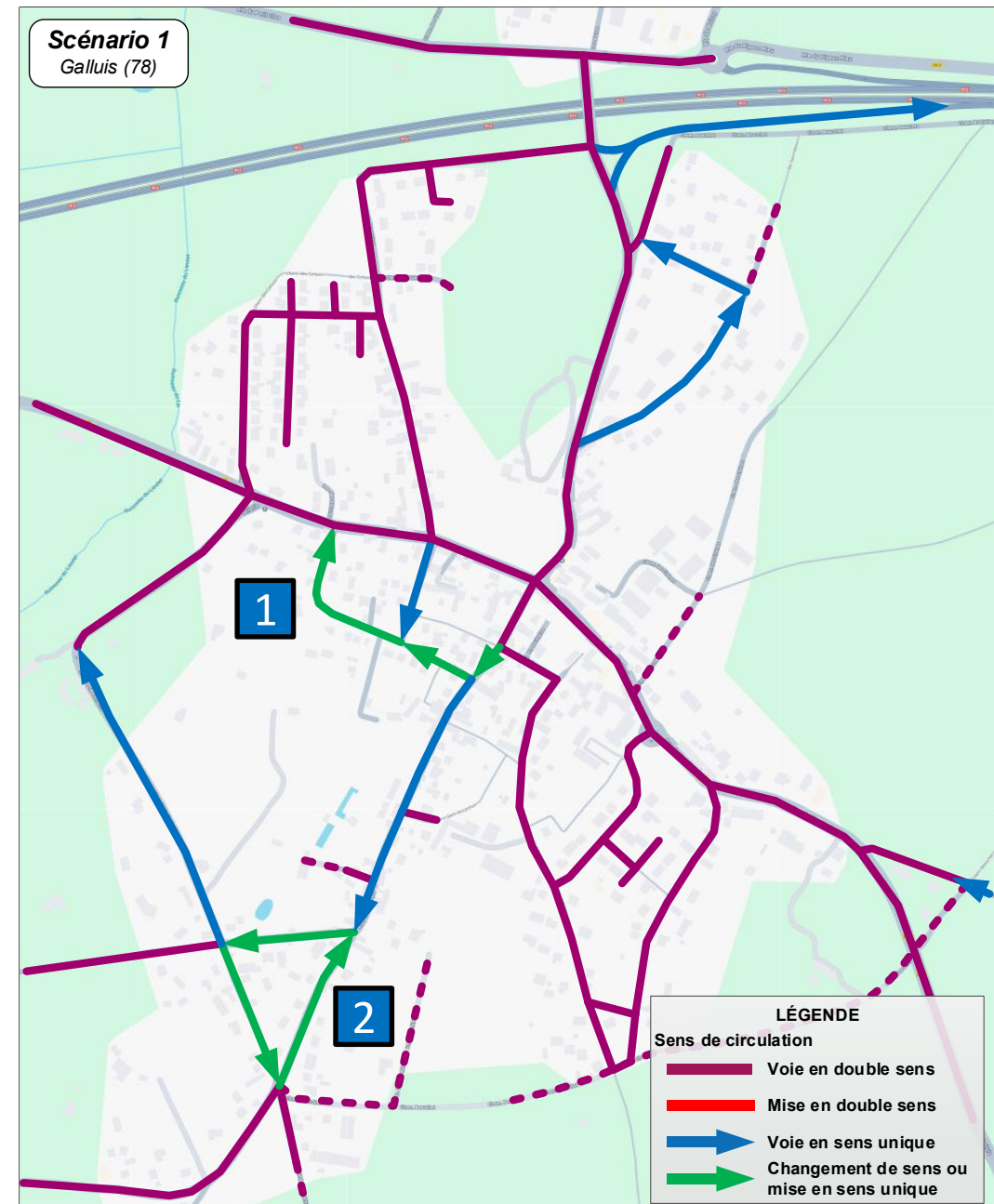
Pour réduire la vitesse en entrée de rue Labarraque, la rue des Bois pourrait être mise en sens unique, en sens inverse de Labarraque (tête-bêche).

Cette configuration limiterait l'élan possible des véhicules.

Ce changement implique mécaniquement deux ajustements supplémentaires :

- la mise en sens unique d'un tronçon de l'avenue du Lieutel
- l'inversion du sens de circulation de la rue des Tuileries.

A noter que les girations des véhicules à gabarit important pouvant passer sur le secteur devront être vérifiés, et le stationnement à proximité des intersections/virages devra être interdit.



7. Sens de circulation

Scénario 2 : Doubles sens

Objectif :

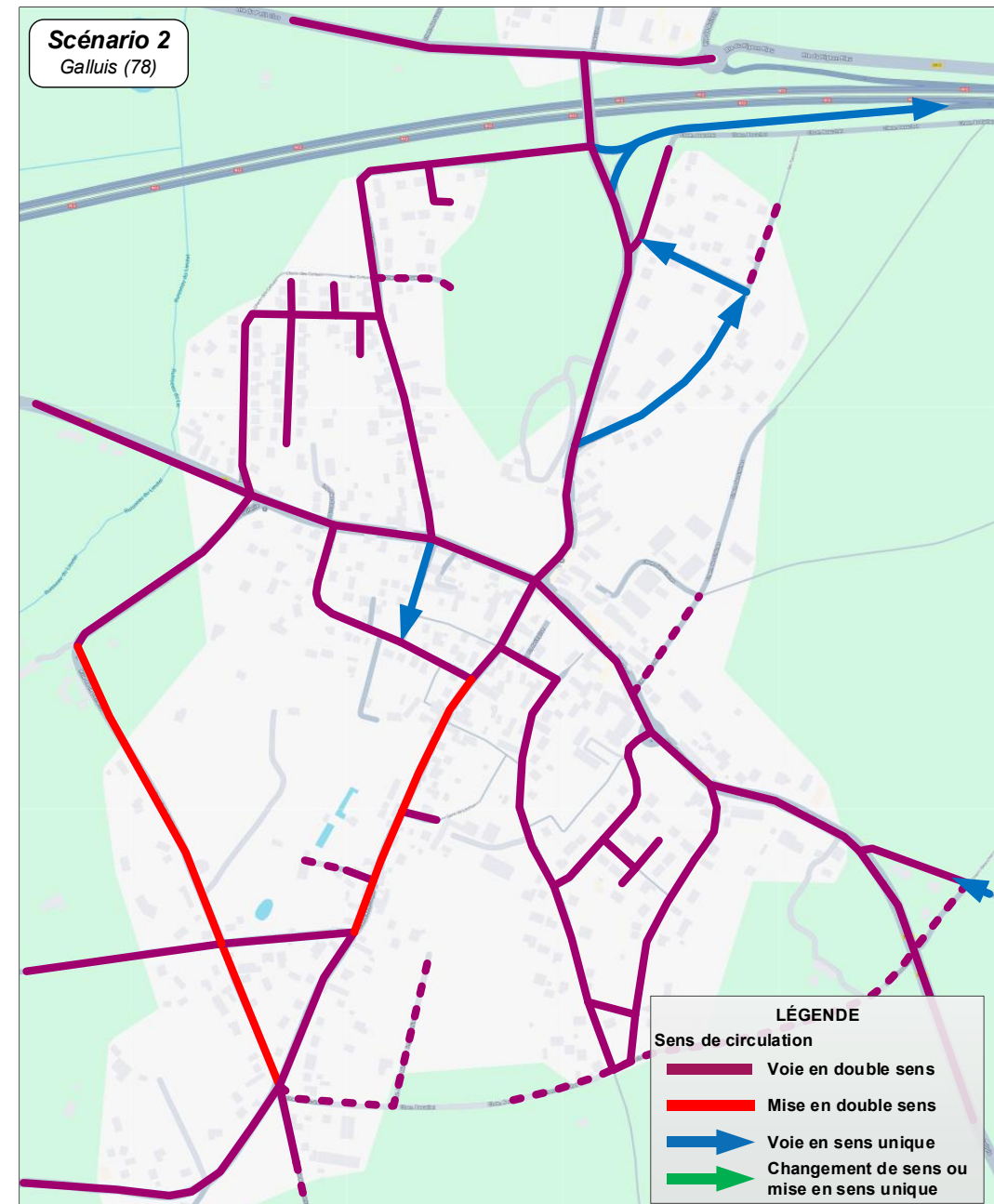
- Réduire les vitesses en réintroduisant davantage de contraintes pour les conducteurs (croisements, vigilance accrue).

Effets attendus sur la circulation :

- Pas de hausse notable du trafic global :
 - une partie des véhicules qui descendaient par la rue des Tuileries utiliserait Labarraque,
 - une partie de ceux qui montaient par Labarraque basculerait vers les Tuileries.
- Répartition estimée : **500 à 600 véhicules/jour sur chaque rue**, soit environ **300 véhicules par sens**.
- Effet indirect : **moins de trafic sur la rue des Prés de la Ville**, car les conducteurs n'auraient plus intérêt à contourner le feu ; ils pourraient utiliser normalement la rue des Tuileries.

Difficultés :

- Suppression d'environ **10 places** sur les 26 de la rue Labarraque pour créer des zones de croisement et ouvrir la visibilité dans les virages (sans tout dégager afin de conserver l'effet de gêne qui limite la vitesse)
- **Piétons et cyclistes** : pas d'amélioration spécifique, si ce n'est la **réduction générale des vitesses**.



8. Stationnement

8. Stationnement

Constats

- **Manque de places le soir** → **stationnements sur trottoirs**, créant des **risques pour les piétons** (enfants en particulier).
- **Parking de l'école : 25 places théoriques**, mais **seulement 7–8 réellement disponibles** pour les parents (17–18 occupées toute la journée).
- Les parents se reportent sur les abords immédiats **au lieu d'utiliser le parking de l'église** (260 m, 4 min, disponible à 16h30) ou la rue de la Mairie.
- Les **stationnements sur trottoirs** entraînent **dégradations** (infrastructure non dimensionnée pour le poids des véhicules).



8. Stationnement

Quelles causes ?

- **Le caractère gratuit, non réglementé et facilement accessible du parking conduit-il certains riverains à l'utiliser plutôt que leur propre stationnement privé ?**
- Les pratiques actuelles des parents sont-elles devenues des habitudes non questionnées, malgré leurs impacts ?
- Une partie des déplacements pourrait-elle raisonnablement se faire à pied ou à vélo si les cheminements étaient plus sûrs ou plus agréables ?
- Les parents disposent-ils d'une information suffisante sur les emplacements de stationnement disponibles à proximité ?
- **Si on augmente l'offre, est-ce que certains parents qui ne venaient pas en voiture à l'école changeront leurs habitudes ? Est-ce que moins de riverains stationneront chez eux ?**



8. Stationnement

Que faire ?

Il faut gérer le stationnement plutôt que le subir.

Les règles existantes doivent être connues de tous, appliquées et contrôlées :

- Pas de stationnement sur trottoir
- Pas de stationnement aux abords des passages piétons
- Pas de stationnement dans les virages sans visibilité

La réglementation adaptée doit être utilisée :

- Le stationnement peut être **non réglementé** (7 jours max), **gratuit à durée limitée** ou **payant**
- L'ensemble des types de stationnement sur voirie est énuméré dans les articles R417-1 à R417-13 du code de la route
- Il relève du pouvoir de police du Maire, police de la circulation et du stationnement

L'offre doit être correctement dimensionnée :

- Si offre insuffisante ou mal jalonnée → Saturation, mauvais comportements, ...
- Si offre excédentaire → Reports massifs sur espaces publics, privatisation, peu de place pour les autres modes,

8. Stationnement

Quelle réglementation ?

Puisque les besoins diffèrent entre usagers de l'école et résidents du centre-bourg, l'enjeu est d'organiser :

- Pour éviter les voitures ventouses
- Pour séparer le stationnement résidentiel et pendulaire du stationnement de courte durée

Solution proposée : Réglementer 10 à 12 places du parking de l'école en stationnement gratuit à durée limitée

- Par le biais d'un arrêté, le maire a la possibilité d'établir des zones de stationnement gratuit à durée limitée à l'intérieur de l'agglomération (les « zones bleues »)
- Le temps maximal autorisé est fixé librement par la collectivité (min 10 minutes)
- Des panneaux de stationnement informent l'utilisateur de la durée de stationnement autorisée.
- Un disque destiné à faciliter le contrôle de cette limitation doit être apposé en évidence à l'avant de chaque véhicule en stationnement (art. R417-3 du Code de la Route).



**MAXI 10 mn
DE 8H30 A 9H10
ET DE 16H20 A 16H50
DU LUNDI AU VENDREDI
EN PERIODE SCOLAIRE**



8. Stationnement

Quelles actions en parallèle ?

Compenser une partie des places :

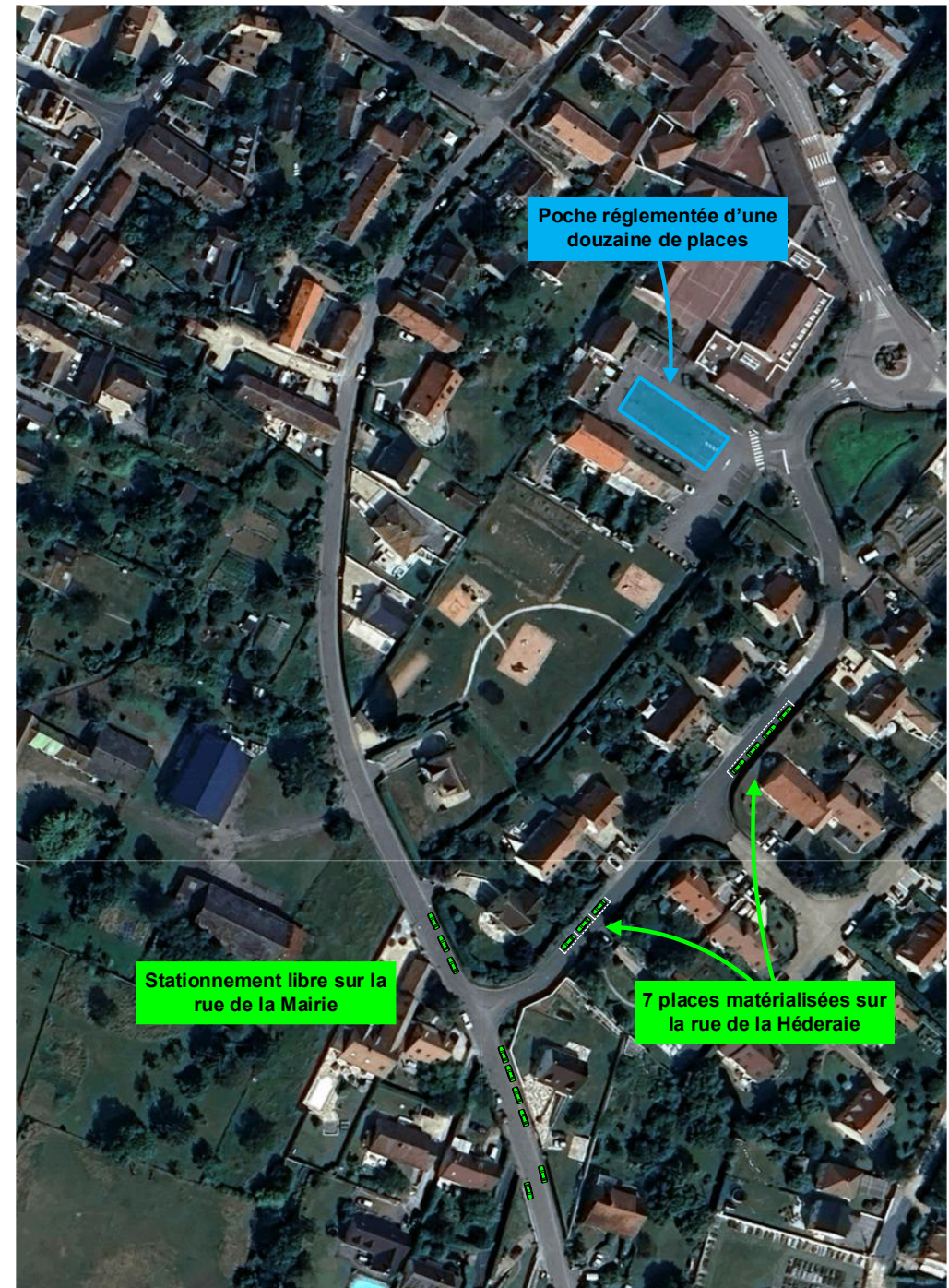
- Reconstituer quelques emplacements dans la rue de la Héderaie.
- Utiliser les espaces libres rue de la Mairie.

Sensibiliser :

- Solliciter la gendarmerie afin de rappeler les bons usages, les risques et les sanctions associées.
- Assurer une communication claire auprès des automobilistes.
- Exemple d'itinéraire conseillé :
« Si je ne trouve pas de place devant l'école, je poursuis par la rue de la Héderaie. S'il n'y a pas de place, je tourne à droite rue de la Mairie. S'il n'y en a toujours pas, je continue jusqu'au parking de l'église. »
 → Il y aura toujours une solution de stationnement.

Contrôler :

- Les règles mises en place ne sont efficaces que si elles sont réellement contrôlées ; sans cela, les anciennes pratiques réapparaissent rapidement.
- Le stationnement réglementé doit faire l'objet d'un contrôle régulier pour être pleinement opérationnel.



8. Stationnement

Comment mettre en œuvre ?

1. Expliquer

2. Expérimenter (= demander ...)

- Aux usagers qui laissent aujourd'hui leurs véhicules plusieurs heures sur le parking de l'école de changer leurs habitudes, pendant une semaine par exemple : en laissant libres les places en future zone bleue et en allant se stationner en journée sur les rues non réglementées.
- Aux parents de ne plus se stationner sur les trottoirs et d'essayer de trouver une place autorisée dans le quartier.
- D'exprimer ensuite leur retour d'expérience et leurs remarques et les adresser en mairie.

3. Adapter et aménager

- Prévoir des adaptations en fonction des retours d'expérience (+ ou – de places incluses dans la zone bleue, macaron résident sous condition, changement des plages horaires de fonctionnement)
- Travaux de voirie
- Signalisation verticale (panneaux C1b avec panonceau M6c, ou/et panneaux B6a ou B6b3 avec panonceau M6c) ;
- Signalisation horizontale (les lignes de couleur blanches peuvent être remplacées par des lignes de couleur bleue).

4. Contrôler

8. Stationnement

La communication

STATIONNEMENT À DOMICILE

Plutôt que sur la voie publique, je gare ma voiture chez moi quand je dispose d'une cour ou d'un garage.

Ce petit geste citoyen présente maints avantages :

- Laisser les places de stationnement à ceux qui en ont vraiment besoin ;
- Libérer les trottoirs ;
- Rendre la visibilité aux conducteurs qui sortent de chez eux.

Les petits efforts de chacun rendent la vie plus belle à tous. Merci !



Le trottoir longeant le mur du château jusqu'à l'entrée billetterie enfin rendu aux piétons

Des années que la gendarmerie, les forces de secours et certains habitants signalaient la dangerosité de cette section, en face de l'actuel bar des 17 jusqu'à l'entrée du Domaine, en raison des voitures garées sur le trottoir obligeant les piétons à marcher sur la route... des années que la mairie tolérait cette pratique pour le confort des riverains. Mais depuis deux ans, chacun a pu constater les risques accrus d'une telle situation.

En février-mars, le Conseil Départemental réalisait le mini-giratoire prévu depuis 2 ans afin de sécuriser l'entrée des véhicules au parking du Domaine et en même temps ralentir le flux en provenance des 17 tournants. Le Département avait prévu de ne refaire les trottoirs qu'aux stricts abords du rond-point. La commune a donc dû décider rapidement si elle voulait prolonger la réfection du trottoir jusqu'à l'abri bus du château, et mettre fin à cette occasion au stationnement dangereux souligné par l'étude CD Via, financée en partie par la Préfecture.

L'étude indique que la capacité de stationnement avant l'entrée du Parc des Sports (32 places, inoccupées en l'absence de travaux au Domaine) est suffisante pour absorber les besoins des riverains. Une à deux places de stationnement à durée limitée devant La ferme d'Aliyah permettront aux clients des commerces de s'arrêter en journée plus aisément.

Communication de Dampierre-en-Yvelines après étude CDVIA dans le journal municipal



À L'ÉCOLE
JY VAIS AUTREMENT

9. Piétons et cyclistes

9. Piétons et cyclistes

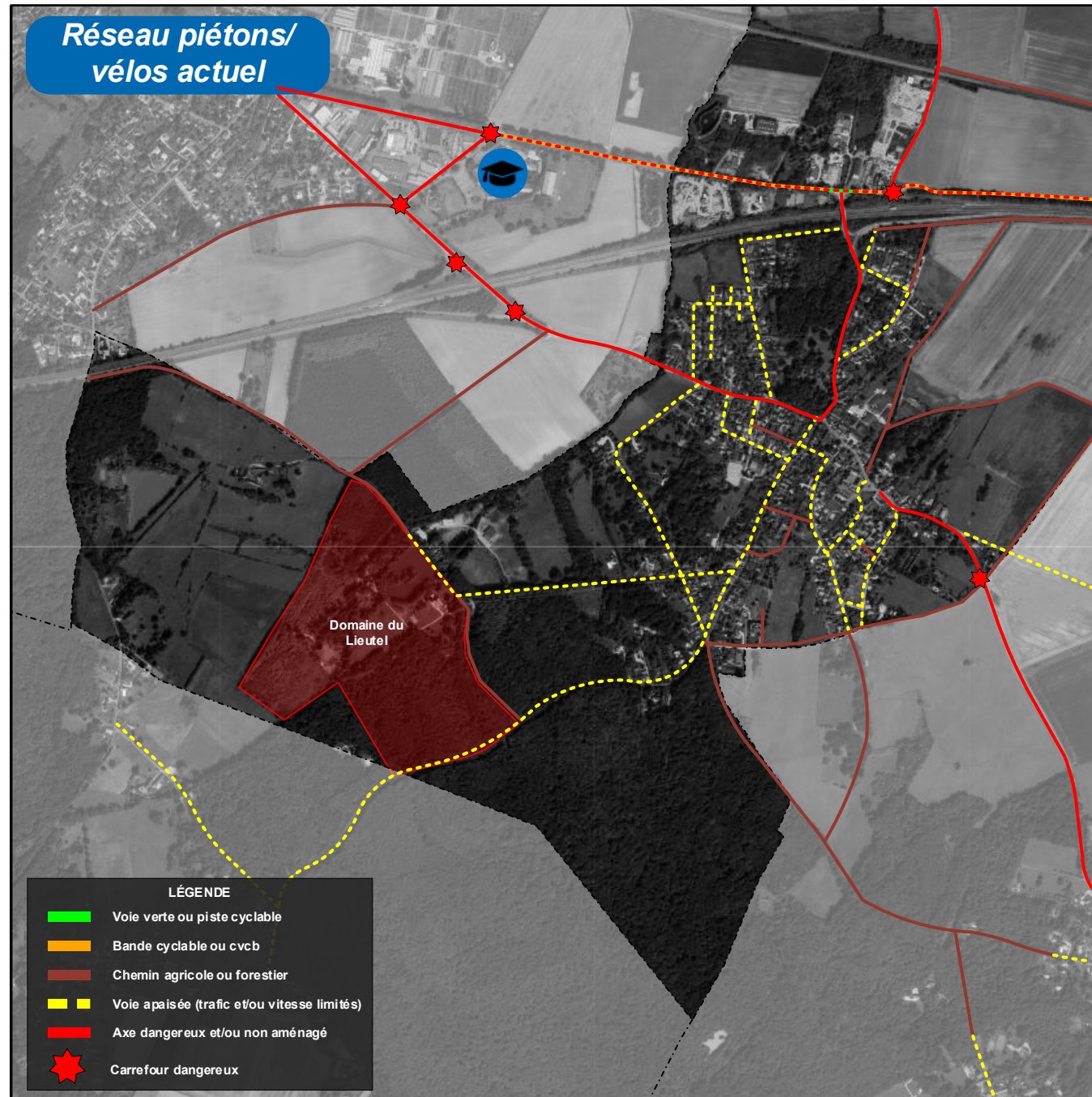
Conception

Penser les connexions pour **relier Galluis** aux pôles d'intérêt proches : commerces, emplois, établissements scolaires, formations et gares.

Construire des itinéraires en **priorisant l'existant** :

- chemins ruraux,
- ouvrages déjà aménagés,
- sections routières suffisamment larges,
- continuités avec des aménagements cyclables déjà en place.

Objectif : un réseau **réaliste, connecté et progressivement réalisable**, sans création massive d'infrastructures nouvelles.



9. Piétons et cyclistes

Quelles possibilités d'aménagement en secteur rural ?



9. Piétons et cyclistes

Séparateurs voirie / voie verte

1. Un principe d'éloignement entre la chaussée et la voie verte est à étudier en priorité, en évitant l'implantation d'un obstacle physique



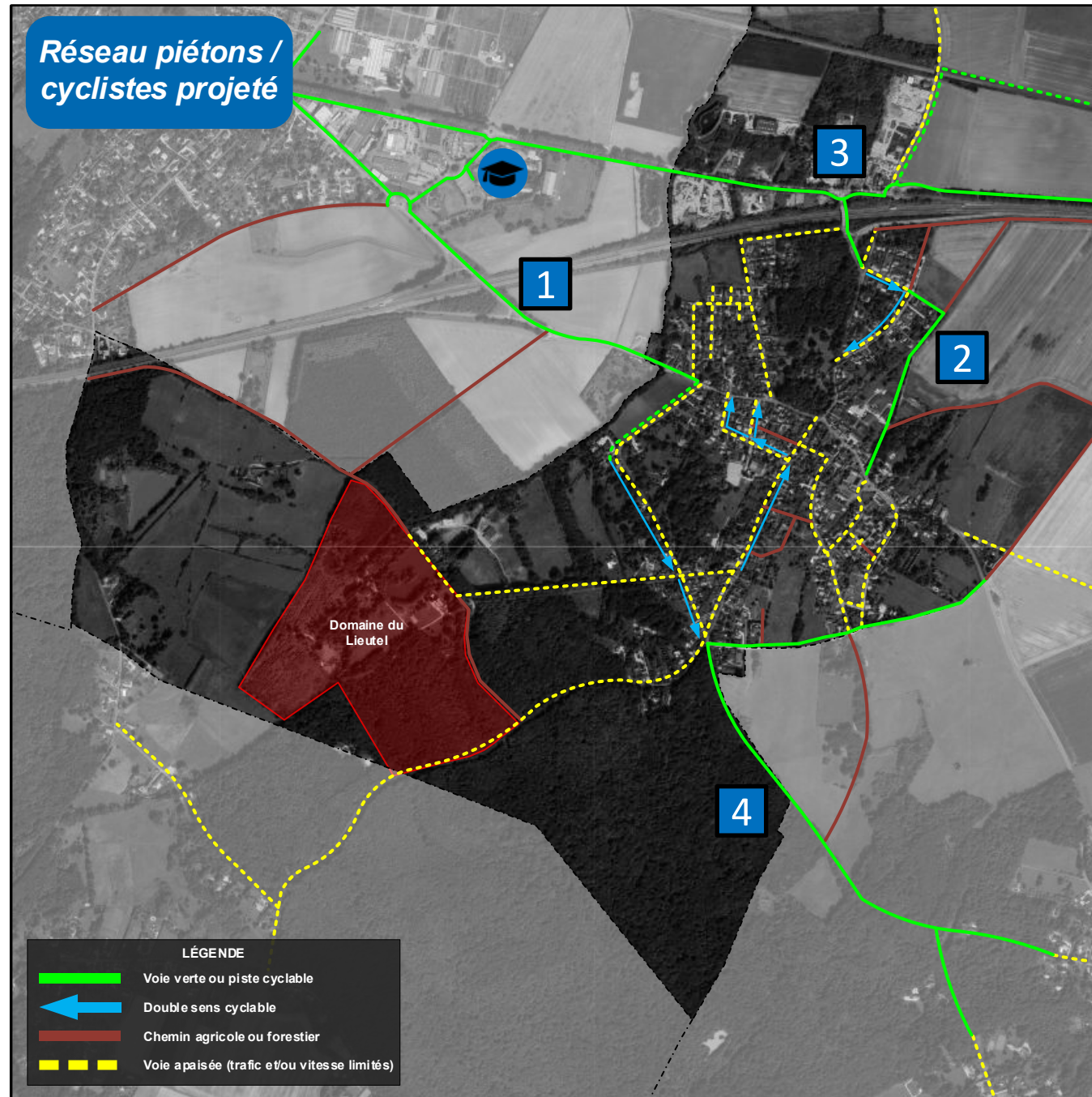
2. Si l'éloignement n'est pas possible, alors un séparateur physique est à envisager, avec dispositif de retenue routier normalisé si $V_{lim} > 70$ km/h

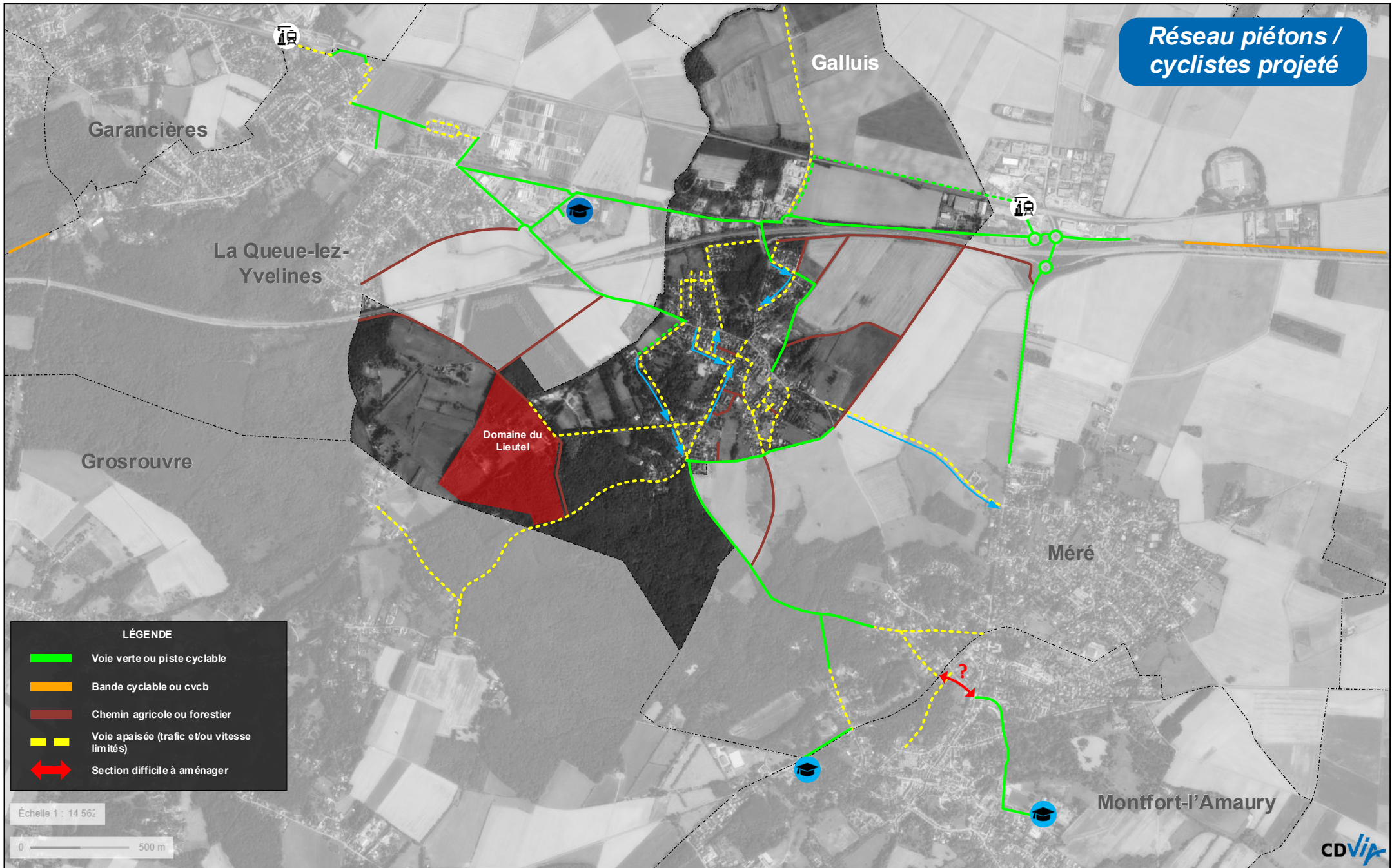


9. Piétons et cyclistes

Développement du réseau

1. Elargissement du cheminement piéton en voie verte de 2,5 m pour passage des vélos. Installation d'un séparateur pour protéger notamment les collégiens des sorties de route
2. Raccordement du chemin des Chênes aux ruelles Saint-Martin et des Vignes
3. Amélioration du nœud rue de la Gare x RD156 avec franchissement sur ouvrage existant + sécurisation des traversées + connexion à la gare/zone d'activité de Méré par itinéraire sécurisé
4. Raccordement à Monfort par la rue de la Mare Chantreuil





9. Piétons et cyclistes

Les outils fonciers pour rétablir les continuités piétonnes et cyclables

Pourquoi agir ?

- Rupture de cheminement = détour important pour les piétons et/ou cyclistes
- Une ouverture ciblée désenclave un secteur et raccourcit l'accès aux écoles, commerces ou équipements

Quels outils pour passer sur une parcelle privée non bâtie ?

- Négociation amiable : ouverture d'un passage avec reprise de clôture, gestion des horaires, entretien
- Servitude de passage : le propriétaire reste propriétaire, la commune acquiert un droit d'usage pérenne
- Cession amiable : acquisition simple de la bande nécessaire
- Droit de préemption : acquisition lors de la vente si la parcelle est en zone DPU
- Expropriation (ultime recours) : si intérêt public démontré (sécurité, accès école, itinéraire structurant)

Exemple : Commune de Saint-Denis-lès-Bourgs

À l'occasion de la vente d'une maison riveraine, la commune de Saint-Denis-lès-Bourgs (01) a négocié à l'amiable l'acquisition d'une bande de terrain en vue de son aménagement. Cette ouverture boucle un cheminement nord-sud reliant plusieurs quartiers au centre du village de manière sécurisée et apaisée, tout en évitant les voiries principales.



Quand une impasse peut être franchie par les modes actifs, pensez à installer le panneau C13d, les piétons et cyclistes apprécieront.



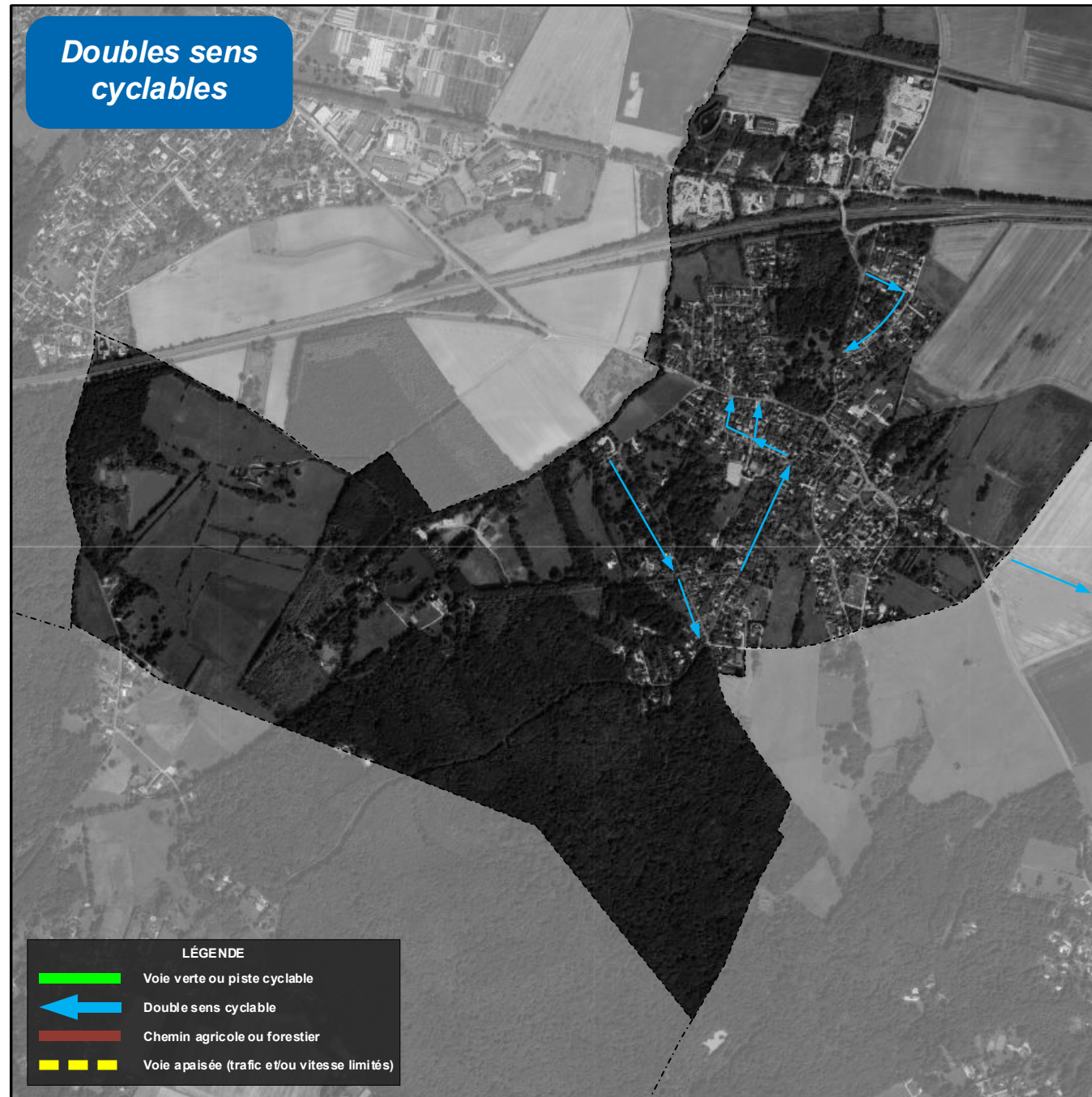
Le panneau C13c peut aussi être installé si l'itinéraire n'est pas praticable par les cyclistes.

9. Piétons et cyclistes

Doubles sens cyclables

Il est proposé de généraliser le double sens cyclable dans la ZONE 30 de Galluis.

- Le double sens-cyclable est la règle en zone 30
- Il peut être interdit si les niveaux de trafic ou la configuration des voies le justifie → A Galluis, au vu des trafics circulant sur les voies en sens unique (<1000 véh/j), le double sens cyclable peut-être déployé partout.
- Généralement plus sécurisant pour les cyclistes et facilite les déplacements à vélo
- La généralisation rend l'aménagement plus clair et plus intégré pour tous les usagers



9. Piétons et cyclistes

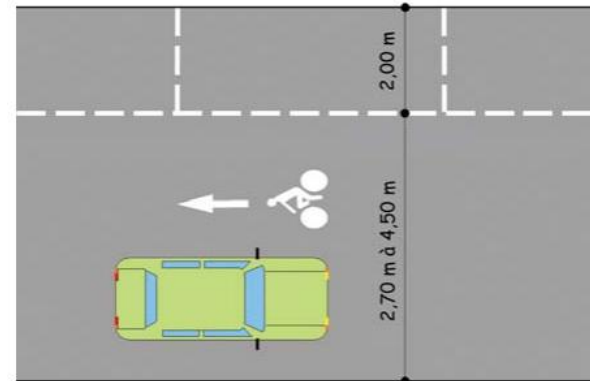
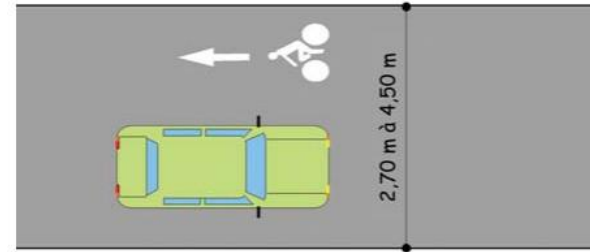
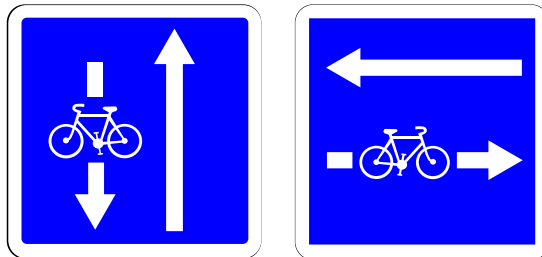
Doubles sens cyclables

La signalisation de police en accord avec la réglementation doit être mise en place par la collectivité

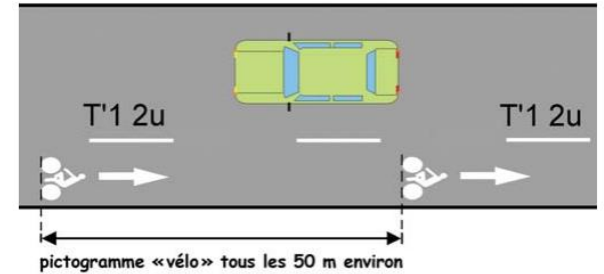
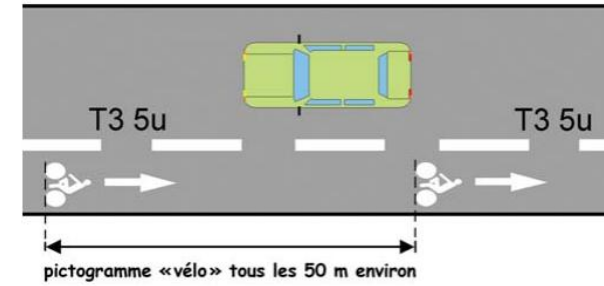
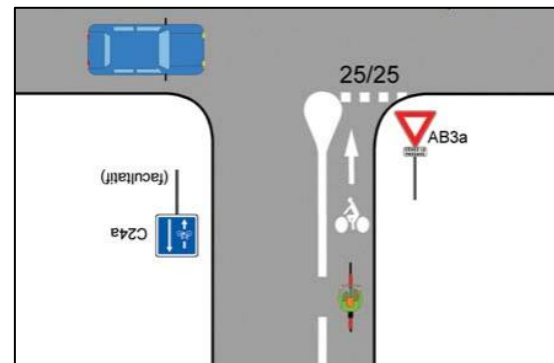
Obligatoire
Panneau B1 + M9v2



Facultatif mais conseillé
C24a ou C24c



Exemples de marquages pour rue Labarraque, rue Saint Martin, ...



Exemples de marquages pour rue de la Tuilerie Nord, ...



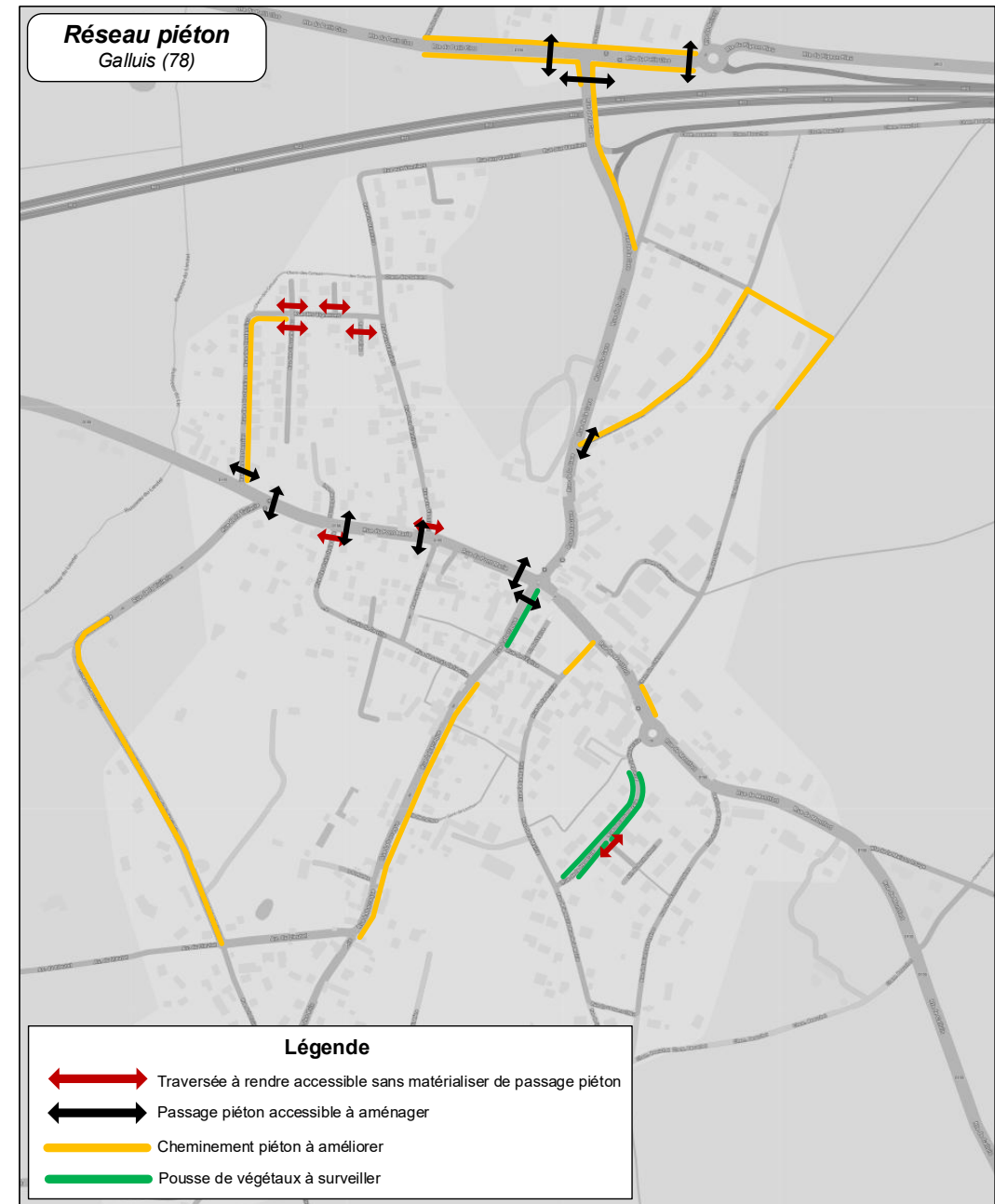
Gestion conseillée des débouchés vélo

9. Piétons et cyclistes

Accessibilité piétonne

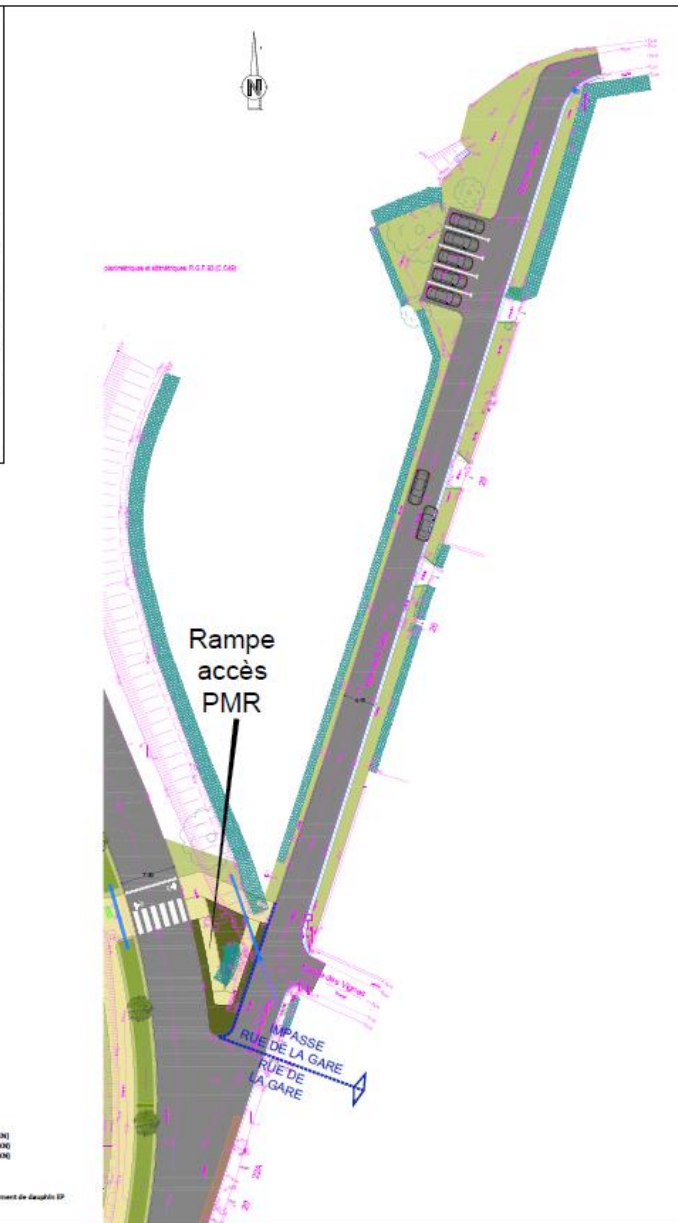
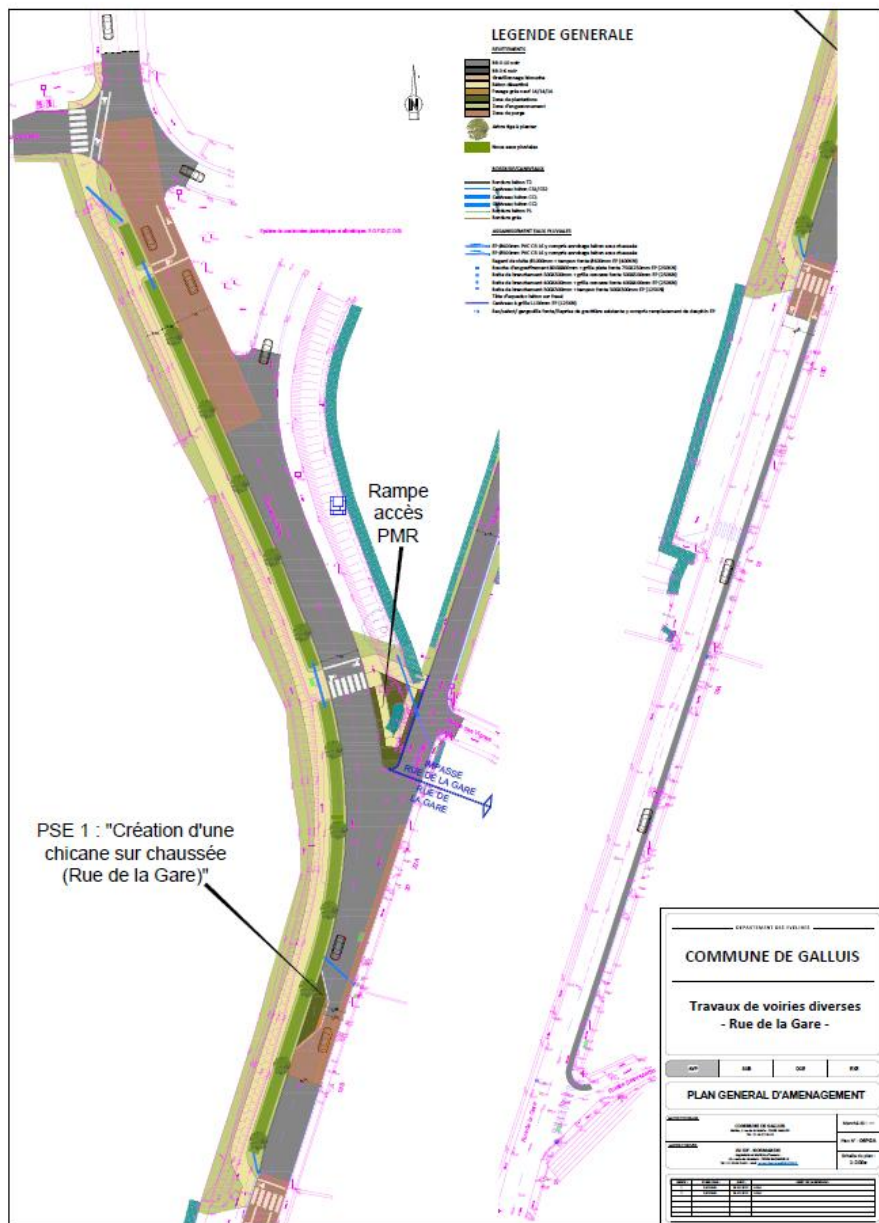
La carte ci-contre présente les actions prioritaires pour améliorer le réseau piéton de Galluis :

- **Rendre accessibles l'ensemble des traversées piétonnes existantes et créer de nouvelles traversées sur la RD156**, afin de sécuriser les itinéraires structurants.
- **Assurer l'accessibilité des cheminements naturels**, en abaissant les trottoirs même lorsqu'aucun passage piéton n'est matérialisé, pour garantir des parcours continus et utilisables par les personnes âgées ou PMR.
- **Traiter les discontinuités identifiées et sécuriser les axes peu confortables ou accidentogènes**, notamment en interdisant le stationnement sur les trottoirs.
- **Veiller à l'entretien des haies privées débordant sur les trottoirs**, pour maintenir une largeur utile et éviter les conflits d'usage.



9. Piétons et cyclistes

Projet – Rue de la Gare



9. Piétons et cyclistes

Projet – Rue de la Gare

Points forts du projet :

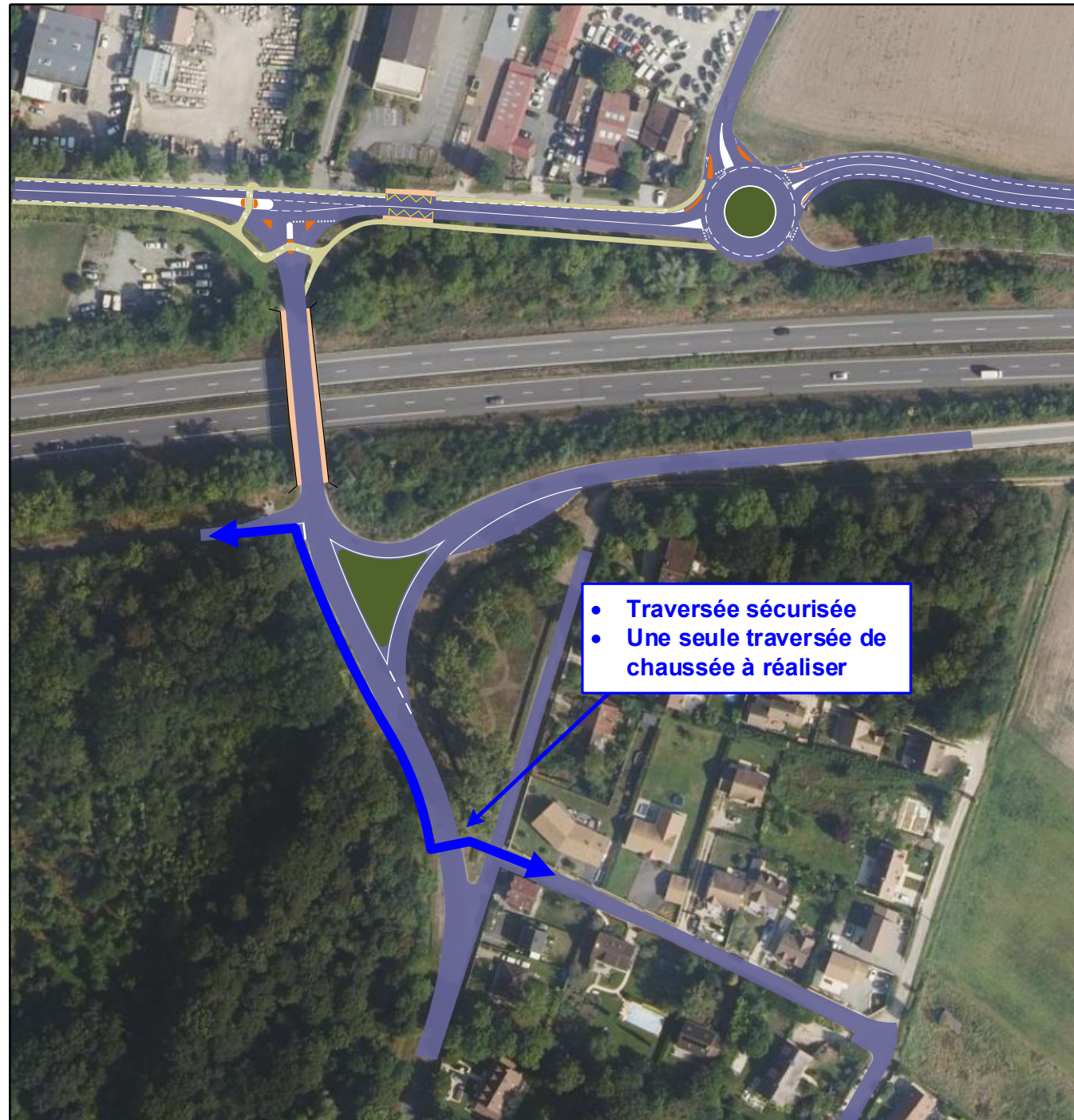


9. Piétons et cyclistes

Projet – Rue de la Gare

Points forts du projet :

- Connexion entre rue aux Vanniers et ruelle des Vignes améliorée

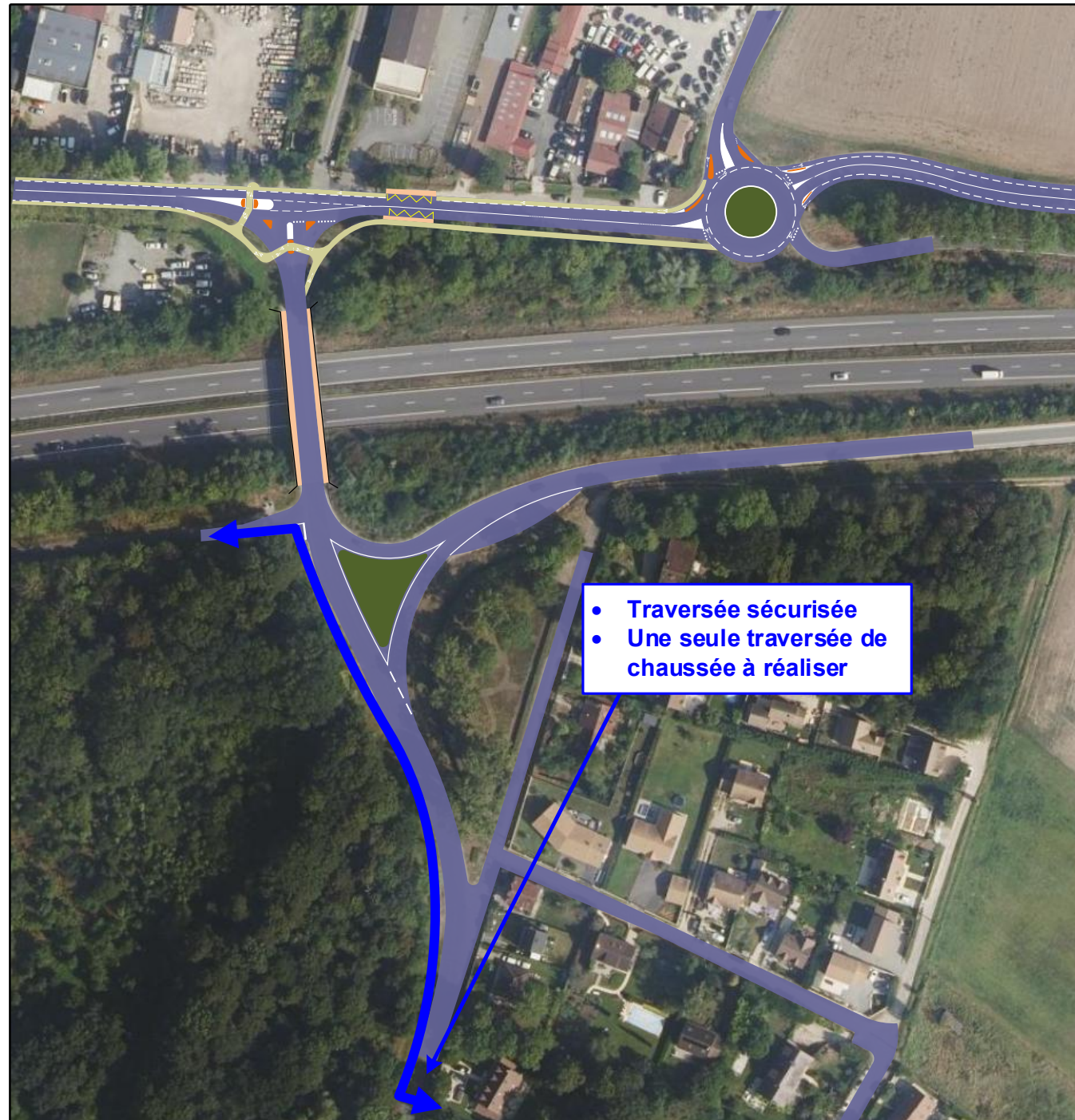


9. Piétons et cyclistes

Projet – Rue de la Gare

Points forts du projet :

- Connexion entre rue aux Vanniers et ruelle des Vignes améliorée
- Connexion entre rue aux Vanniers et rue de la Gare améliorée



9. Piétons et cyclistes

Projet – Rue de la Gare

Points forts du projet :

- Connexion entre rue aux Vanniers et ruelle des Vignes améliorée
- Connexion entre rue aux Vanniers et rue de la Gare améliorée
- Des vitesses maîtrisées



9. Piétons et cyclistes

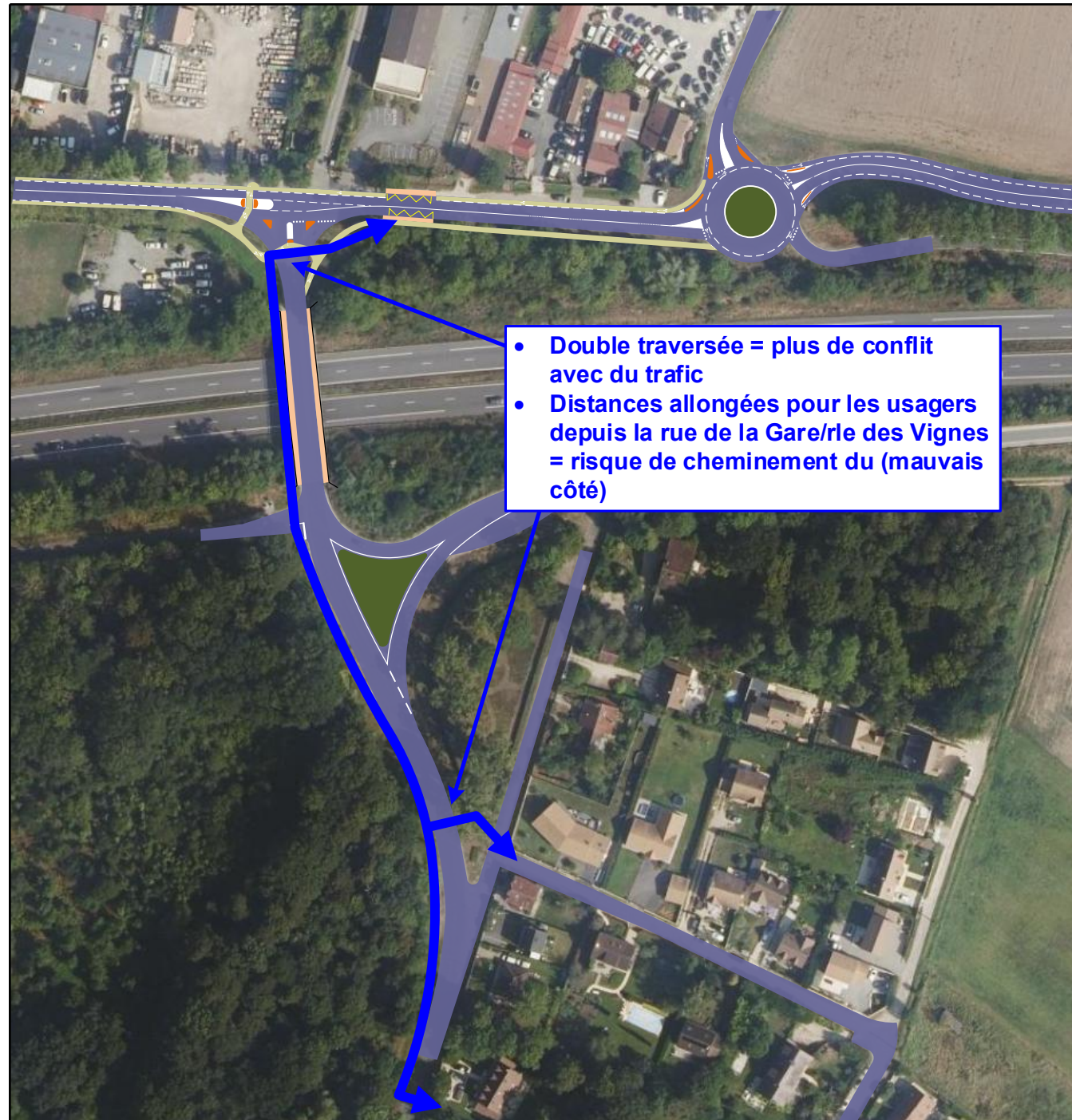
Projet – Rue de la Gare

Points forts du projet :

- Connexion entre rue aux Vanniers et ruelle des Vignes améliorée
- Connexion entre rue aux Vanniers et rue de la Gare améliorée
- Des vitesses maîtrisées

Difficultés :

- Moins bonne connexion à l'arrêt de bus vers Méré



- Double traversée = plus de conflit avec du trafic
- Distances allongées pour les usagers depuis la rue de la Gare/rue des Vignes = risque de cheminement du (mauvais côté)

9. Piétons et cyclistes

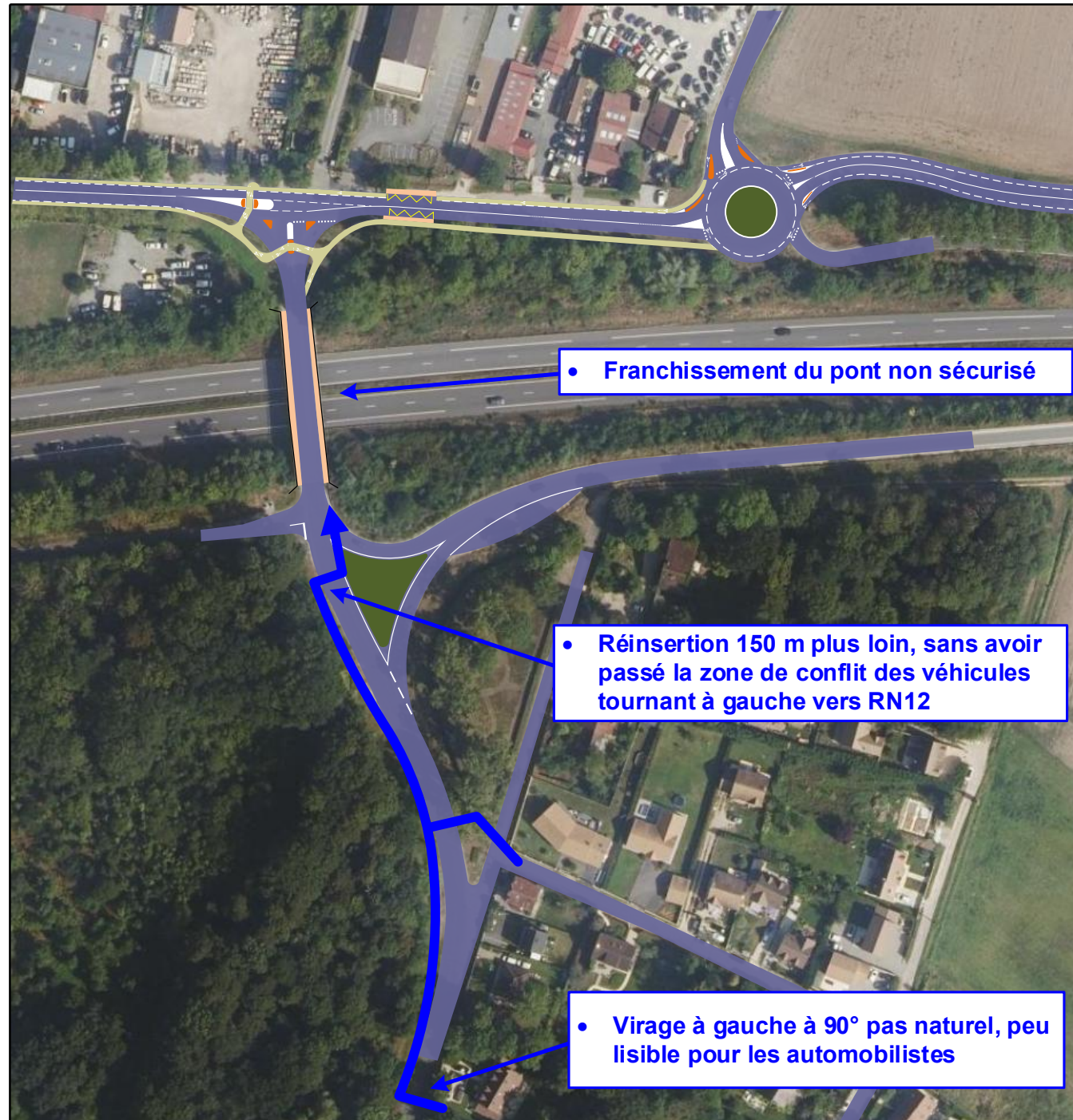
Projet – Rue de la Gare

Points forts du projet :

- Connexion entre rue aux Vanniers et ruelle des Vignes améliorée
- Connexion entre rue aux Vanniers et rue de la Gare améliorée
- Des vitesses maîtrisées

Difficultés :

- Moins bonne connexion à l'arrêt de bus vers Méré
- Un cheminement peu intéressant voire dangereux pour les cyclistes depuis la rue de la Gare vers la RD156
- Le pont de Galluis toujours peu sécurisé



9. Piétons et cyclistes

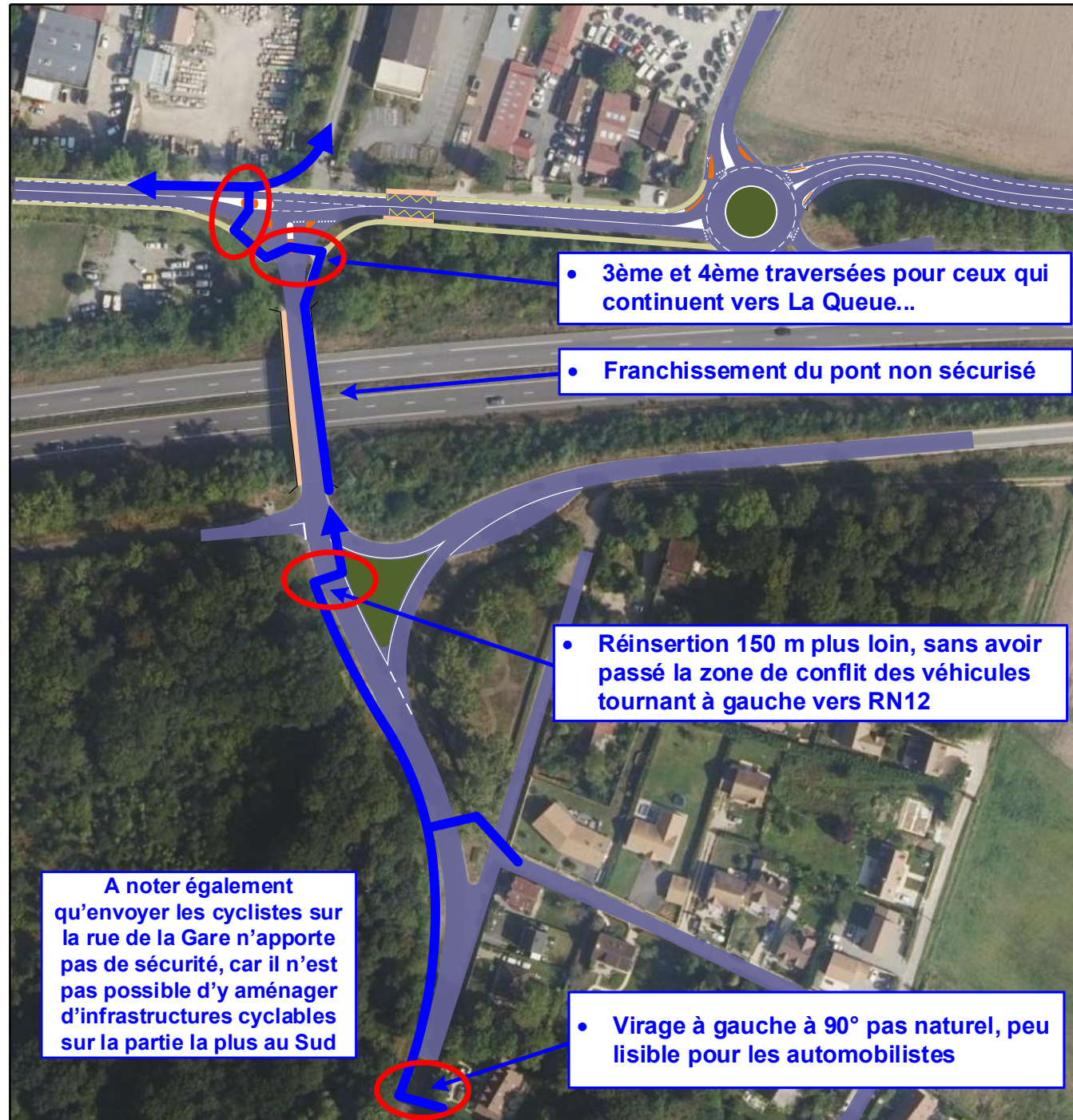
Projet – Rue de la Gare

Points forts du projet :

- Connexion entre rue aux Vanniers et ruelle des Vignes améliorée
- Connexion entre rue aux Vanniers et rue de la Gare améliorée
- Des vitesses maîtrisées

Difficultés :

- Moins bonne connexion à l'arrêt de bus vers Méré
- Un cheminement peu intéressant voire dangereux pour les cyclistes depuis la rue de la Gare vers la RD156
- Le pont de Galluis toujours peu sécurisé



9. Piétons et cyclistes

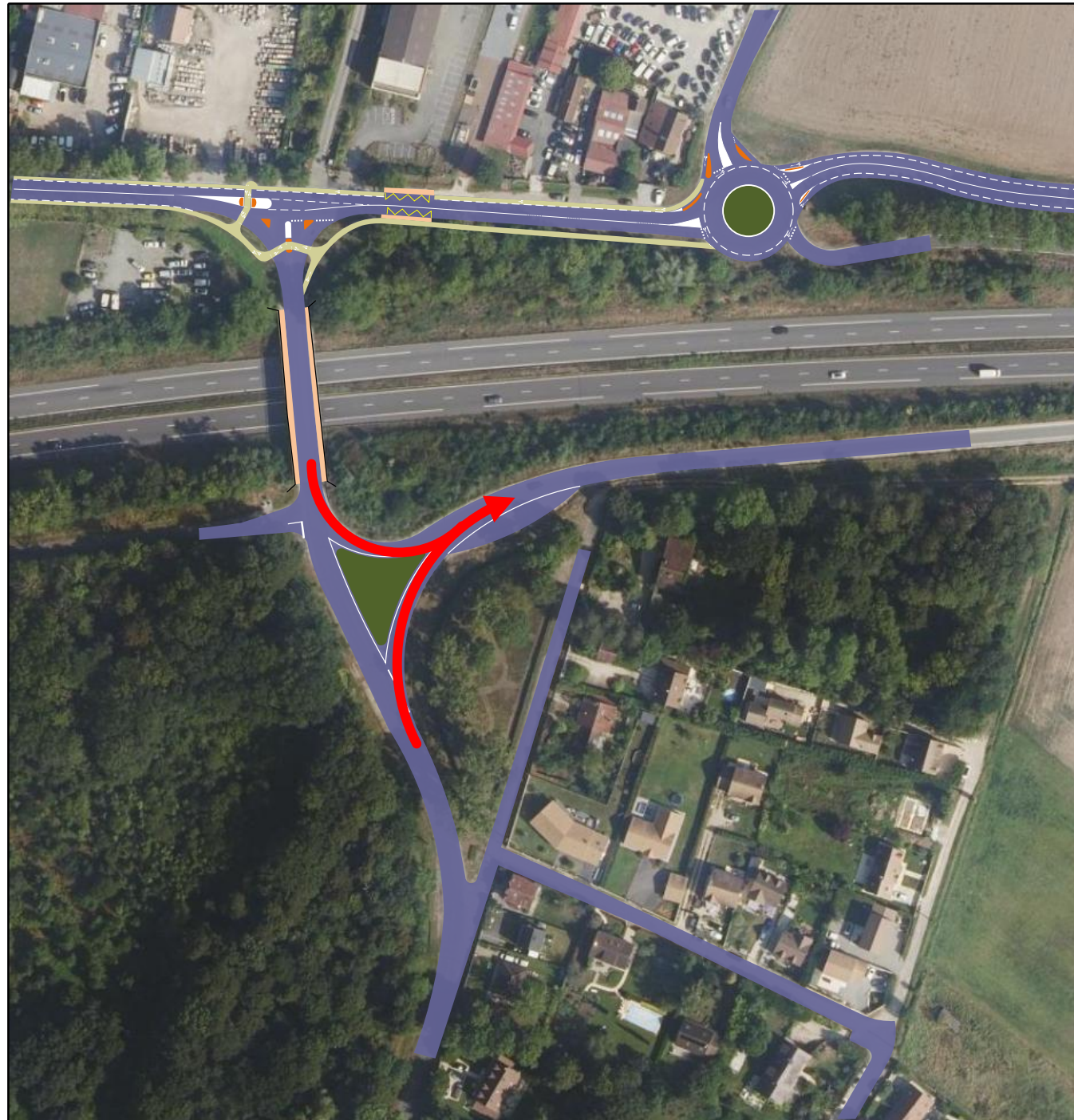
Projet – Rue de la Gare

Points forts du projet :

- Connexion entre rue aux Vanniers et ruelle des Vignes améliorée
- Connexion entre rue aux Vanniers et rue de la Gare améliorée
- Des vitesses maîtrisées

Difficultés :

- Moins bonne connexion à l'arrêt de bus vers Méré
- Un cheminement peu intéressant voire dangereux pour les cyclistes depuis la rue de la Gare vers la RD156
- Le pont de Galluis toujours peu sécurisé
- Une conception du carrefour RN12 x Rue de la Gare peu adaptée à la proximité du bourg (incitation à la prise de vitesse)



9. Piétons et cyclistes

Projet – Rue de la Gare

Points forts du projet :

- Connexion entre rue aux Vanniers et ruelle des Vignes améliorée
- Connexion entre rue aux Vanniers et rue de la Gare améliorée
- Des vitesses maîtrisées

Difficultés :

- Moins bonne connexion à l'arrêt de bus vers Méré
- Un cheminement peu intéressant voire dangereux pour les cyclistes depuis la rue de la Gare vers la RD156
- Le pont de Galluis toujours peu sécurisé
- Une conception du carrefour RN12 x Rue de la Gare peu adaptée à la proximité du bourg (incitation à la prise de vitesse)
- Des intersections sur la RD156 réaménagées en 2011, mais sans inclure les piétons, et déjà plus aux normes



9. Piétons et cyclistes

Projet – Rue de la Gare

Elaboration par CDVIA d'une esquisse alternative, avec prise en compte de :

- la **sécurisation** des cheminements,
- la **lisibilité** des parcours,
- la **continuité** vers le centre-bourg.

Proposition inscrite dans un scénario idéal de **coopération Galluis + CD78 + DIRIF**, permettant d'envisager :

- des aménagements piétons/cyclables de meilleure qualité sur la RD156,
- une cohérence d'ensemble que le projet communal actuel ne peut intégrer (périmètre de maîtrise limité).

La slide suivante présente notre esquisse et ses principaux apports.

*Exemple
d'aménagement d'une
voie verte sur un pont,
Nivillac (Morbihan)*



*Exemple
d'aménagement d'une
voie verte sur un pont,
Saint-Égrève (Isère)*

9. Piétons et cyclistes

Projet – Rue de la Gare

- Création d'itinéraires en voie vertes continus depuis le centre-bourg (mairie, école, ...) vers la zone d'activité de Galluis, la gare et le lycée
- Aménagement d'une traversée séparée sur le pont de Galluis côté Est, dévoiement de la chaussée vers l'Ouest (largeur chaussée environ 7m + largeur voie verte environ 2m/2,5 m)
- Traversées sécurisées de la RD156 pour les piétons et cyclistes, avec reprises des ilots et du giratoire
- Orthogonalisation de l'intersection avec la ruelle de Vignes
- Double sens cyclable ruelle de Vignes et prolongement par voie verte jusqu'au chemin des Chênes
- Simplification de la bretelle d'insertion à la RN12 (travail avec la DIRIF nécessaire, attention à la giration PL)



9. Piétons et cyclistes

Quelques focus : Ruelle Saint-Martin

Il est proposé d'orthogonaliser le carrefour de la ruelle Saint-Martin pour éviter que les vitesses soient trop importantes lors de l'entrée dans la rue.

Le passage piéton s'en trouverait sécurisé et raccourci. Des abaissés de trottoir permettraient de rendre le cheminement accessible pour les PMR et poussettes.

Il conviendra de matérialiser un cédez-le-passage pour les vélos et de mettre en place le double sens cyclable.



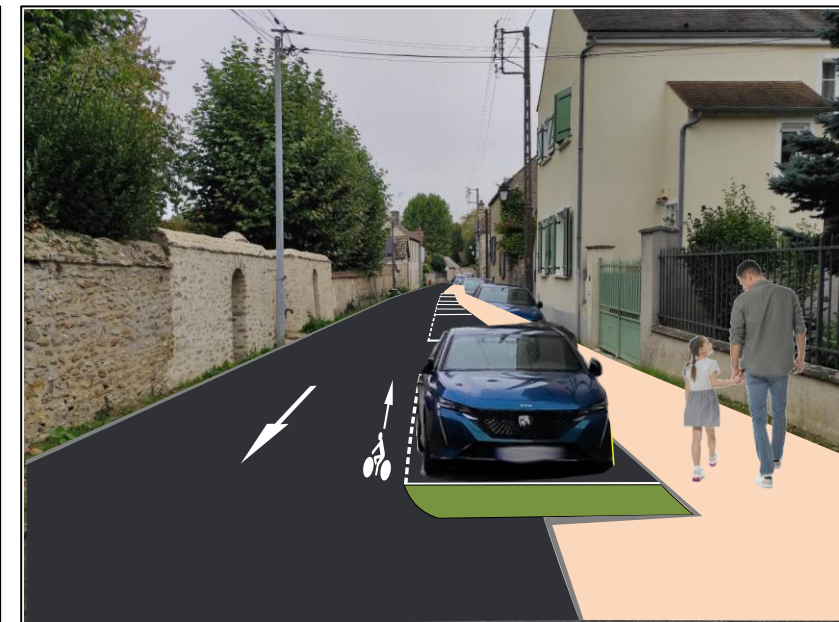
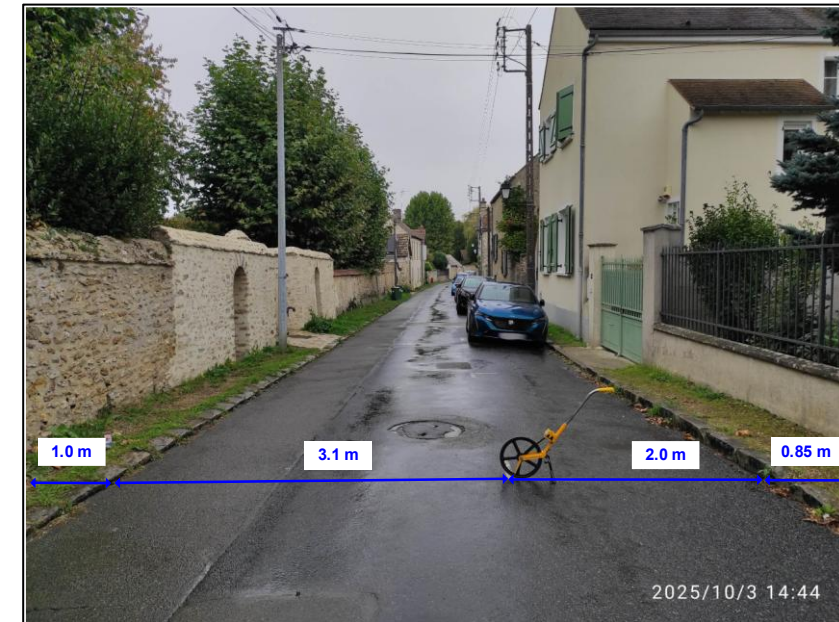
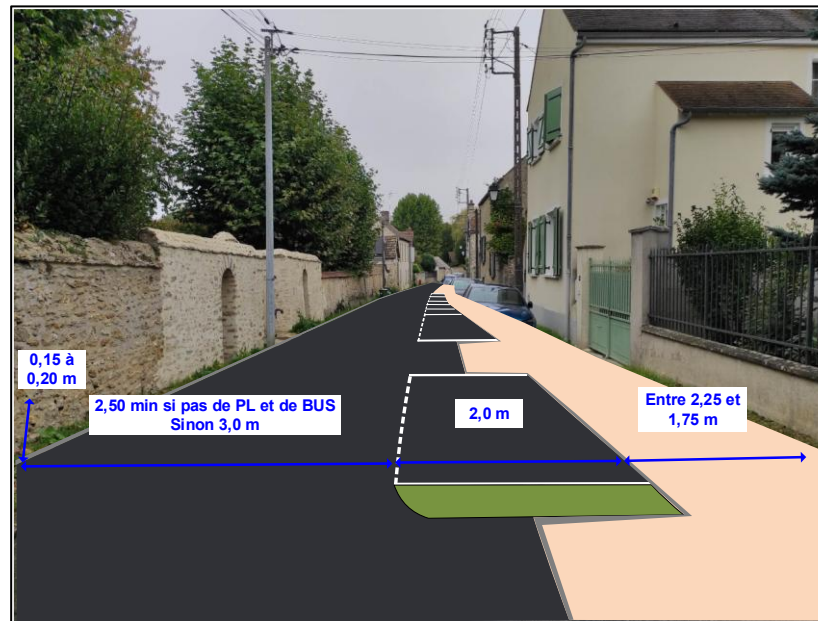
9. Piétons et cyclistes

Quelques focus : Rue Labarraque

La rue Labarraque, longue d'environ 330 m, présente aujourd'hui des conditions de circulation peu satisfaisantes pour les piétons, en raison d'une emprise limitée et d'accotements qui ne constituent pas de véritables cheminements.

Le réaménagement proposé consiste à créer un trottoir continu sur le côté Est. Une partie des places de stationnement pourrait être conservée. Dans les zones où la largeur est ponctuellement réduite par la proximité du bâti, il sera nécessaire de privilégier la continuité piétonne.

Il est également observé que le fort taux d'occupation du stationnement sur la rue Labarraque ne s'explique pas uniquement par l'absence d'espaces privés, mais aussi par les usages locaux (garages transformés, préférence pour le stationnement sur voirie, etc.).



9. Piétons et cyclistes

Quelques focus : Rue de la Tuilerie

Sur la rue de la Tuilerie, la cohabitation entre piétons et automobilistes reste globalement acceptable : les vitesses peuvent être élevées en descente, mais le trafic est faible et la visibilité généralement suffisante.

En revanche, dans le virage situé en bas de la rue, la situation se dégrade sur une section d'environ 100 m en raison d'un manque de visibilité.

Il est proposé d'aménager sur cette portion un trottoir côté Est. Cette solution implique des travaux de terrassement, le dévoiement de certains réseaux ainsi que le repositionnement de l'éclairage public.

Côté Ouest, la largeur disponible permettrait de créer une bande cyclable. La présence de ce marquage réduit la largeur roulable perçue, ce qui contribue en général à des vitesses légèrement plus faibles.



10. Réseau de bus

10. Réseau de bus

Amélioration des points d'arrêt

Les quatre points d'arrêt à Galluis pourraient bénéficier des améliorations suivantes :

1. **Pont de Galluis** : Ajout d'un abribus et de banc sous l'abri. Installation de quelques places vélo idéalement en box individuels (+ *dépose minute voiture ?*)
2. **Marronniers** : Augmentation de la surface sous abri vers Montfort + installation d'un banc. Stationnement vélo (1 ou 2 arceaux) + retrait barrières bloquant l'accostage et plateforme PMR
3. **Rue de la Gare** : Echanger le banc et les assis-debout pour avoir le banc sous l'abri
4. **Hortensias** : Installer assis-debout trottoir Nord + 1 ou 2 arceaux vélo à côté de l'abri Sud

Note : De manière générale, les assis-debout sont à réserver aux zones urbaines avec forte fréquence et faible temps d'attente.





INGENIERIE & MESURE DES DEPLACEMENTS

WWW.CDVIA.FR