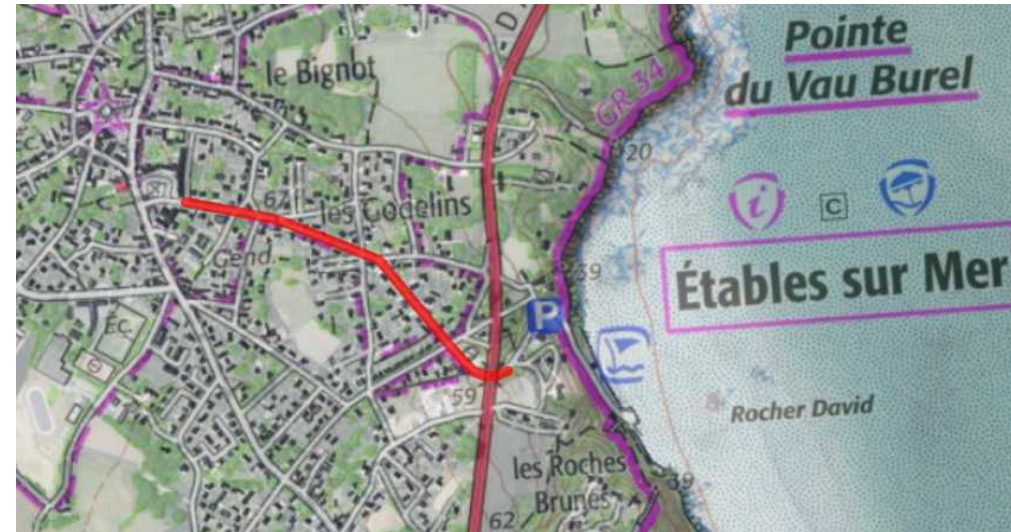


REAMENAGEMENT DU BOULEVARG LEGRIS

REFLEXIONS CIRCULATOIRES PREALABLES

4 septembre 2023

INTRODUCTION :



Projet de réaménagement du boulevard Legris, un des principaux accès à la plage des Godelins depuis le centre de Etables Sur Mer

Le boulevard Legris :



Une ambiance apaisée et une simplicité des aménagements actuels avec :

- *ses aménagements à plats sans sophistication*
- *la non multiplication des matériaux*
- *les grandes banquettes enherbées permettant les croisements ou les stationnements des résidents entre les arbres*

Une ambiance paysagère et balnéaire avec :

- *ses alignements de tilleuls*
- *ses banquettes enherbées*
- *l'architecture des résidences balnéaires*

Premiers ressentis / premiers enjeux :



Finally, a street that is already in the spirit of the developments brought today to respond to environmental issues :

- *renaturation, ...*
- *lutte contre les îlots de chaleurs, ...*
- *désimperméabilisation, ...*
- *lutte contre les inondations, ...*
- *gestion intégrée des eaux pluviales, ...*
- *Sobriété / maîtrise des budgets ...*

Des conditions de circulation et de stationnement qui ne semblent pas mettre en avant la nécessité de changer les choses en profondeur.

Premiers ressentis / premiers enjeux :



40 % de l'espace déjà désimperméabilisé.

Des problématiques de flashes et de pentes devant certaines propriétés.

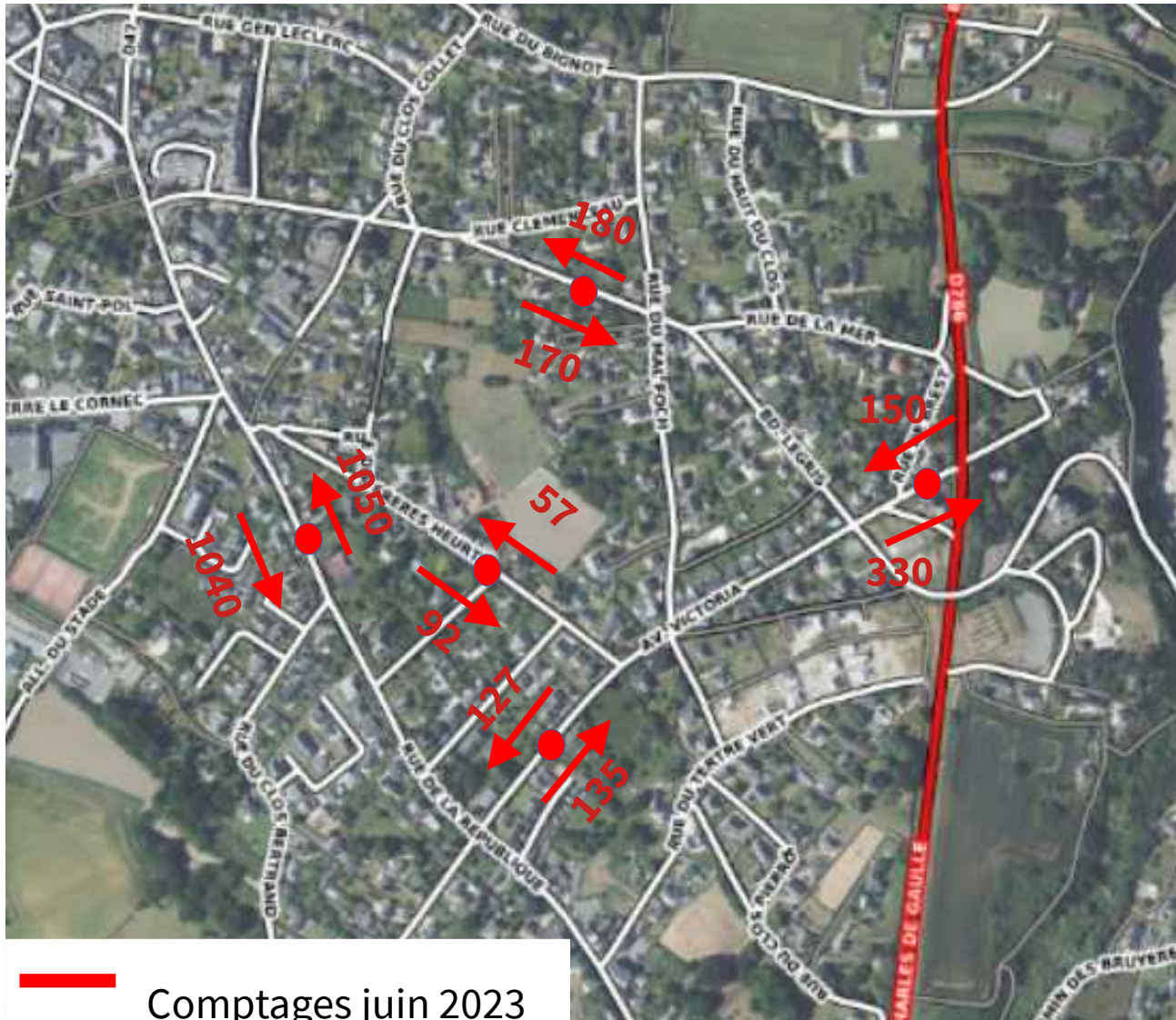
Des accotements en terres qui peuvent parfois s'orniérer



Des grilles de pluvial obsolètes et mal positionnées.

Un collecteur EP présent en partie nord le long des tilleuls

Présentation des comptages réalisés



Cohérence entre les niveaux de trafic mesurés et la hiérarchisation des voies :

- la rue de la République assume des fonctions de transit inter quartiers
- Dans l'ensemble des autres voies (Legris, Victoria, ...) la circulation est très faibles et s'apparente à de la desserte locale

Les vitesses mesurées ne sont également pas excessives: V85 globalement inférieure à 40 Km/h

**Pourquoi des
réflexions
circulatoires ?
Pour quels gains ?**

Des voiries globalement adaptées aux conditions de circulation



Des voiries adaptées au niveau de trafic qu'elles supportent sur la très grande majorité du quartier.

Certaines voiries plus étroites ont déjà été traitées à l'époque avec la mise en place de sens unique (rue de la Mer, rue du Bignot)

Un trafic inférieur à 500 v/ j dans les rues



Quelques rappels

Les valeurs suivantes sont communément admises pour les largeurs de chaussées dans les voies de dessertes :

- **4,00 m à 5,00 m** pour les voies à double sens

- **3,00 m** pour les voies en sens unique

 V85 VITESSE LIMITE RÉELLEMENT PRATIQUÉE	 TRAFIC MOTORISÉ EN UNITÉS DE VÉHICULE PARTICULIER PAR JOUR (DANS LES DEUX SENS)	DÉBIT CYCLISTE SOUHAITÉ (EN NOMBRE DE VÉLOS PAR JOUR) 		
		RÉSEAU CYCLABLE SECONDAIRE (TRAFIC INFÉRIEUR À 750 CYCLISTES/JOUR)	RÉSEAU CYCLABLE PRINCIPAL (TRAFIC COMPRIS ENTRE 500 ET 3000 CYCLISTES/JOUR)	RÉSEAU CYCLABLE À HAUT NIVEAU DE SERVICE (TRAFIC >2000 CYCLISTES/JOUR)
30 KM/H OU MOINS	< 2000	Trafic mixte	Vélorue ou trafic mixte	Vélorue ou piste cyclable
	2000 À 4000		Bande cyclable ou trafic mixte	Piste cyclable
	> 4000	Piste ou bande cyclable		
50 KM/H	< 1500	Trafic mixte		Piste cyclable
	1500 À 6000	Piste ou bande cyclable		
	> 6000			

Avec des vitesses de l'ordre de 30 Km/h et un trafic motorisé faible, **la mixité de la circulation des cyclistes avec le trafic motorisé est possible.**

.... Sauf sur certaines rues



Un réseau de petites rues étroites (**3,50 m revêtus**) devenues inadaptées en double sens avec les nouvelles conditions de circulations (nouveau quartier d'habitats, augmentation du trafic, croisements plus fréquents, ...)

Les accès depuis la départementale RD786



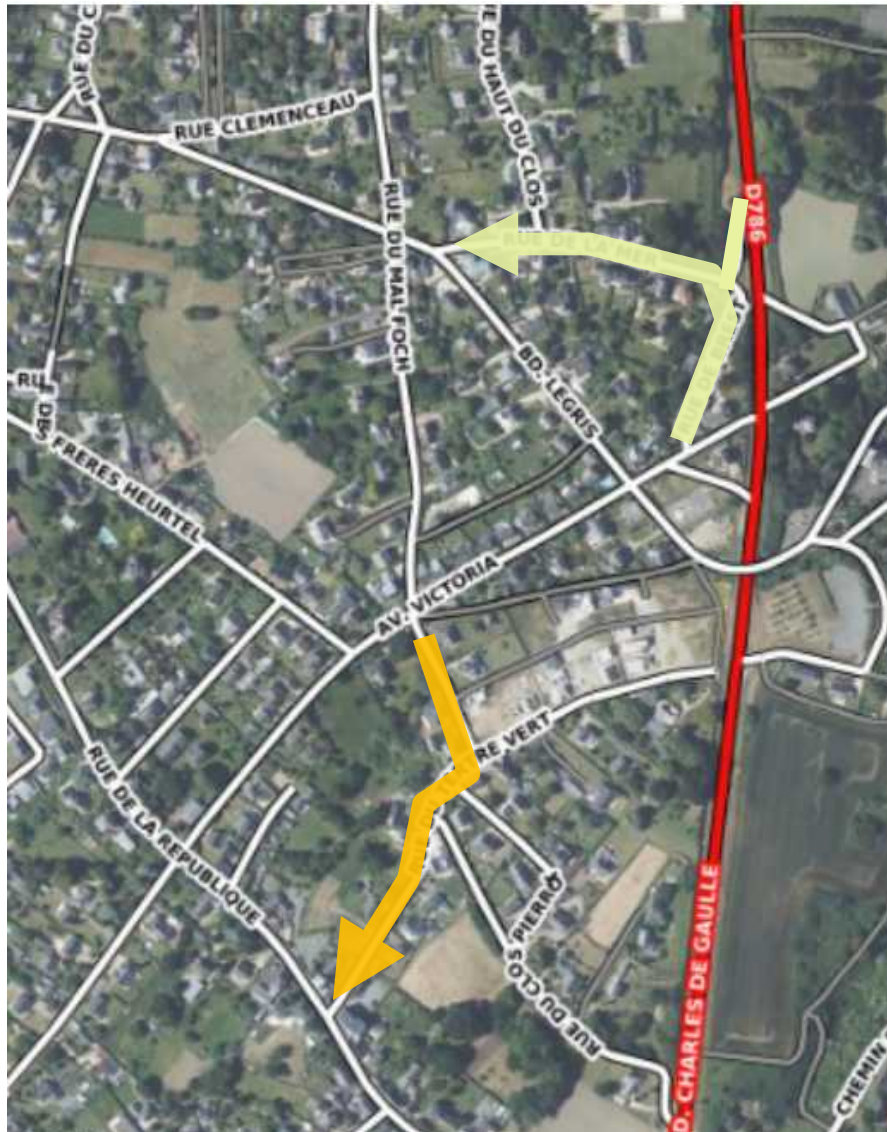
Interdictions de tourner à gauche depuis Saint Brieuc aux diverses intersections pour limiter les cisaillements et la gêne occasionnée au trafic de transit.

Plusieurs sorties ou accès encore possibles par les avenues Victoria, rue de la Mer, du Clos Pierrot, ...

Des négociations en cours avec le département pour la rouverture ou la fermeture de certains carrefours.

Réflexions

Mise en place d'un sens unique rue du Tertre Vert et du Clos Pierrot



Compte tenu de l'étroitesse de certaines voies, préférence pour la mise en place d'un sens de circulation unique rues du Tertre Vert et du Clos Pierrot (idem que rue de la Mer)

Le double sens aux cyclistes est toutefois possible et à maintenir.

Préférence pour interdire le sens vers l'avenue Victoria et ainsi éviter les itinéraires Malins .



Exemple réalisation rue de la Mer dans le quartier

Pas de nouvelles ouvertures sur la départementale



Préférence pour ne pas rouvrir l'accès rue du Tertre Vert sur la départementale :

Les problématiques de croisement pouvant se gérer avec la mise en sens unique dans la rue.



Un report de trafic sur des rues étroites à attendre. Une augmentation de la gêne pour les riverains à attendre

Un carrefour avenue Victoria jugé plus adapté à proximité.

Des gains possibles sur les largeurs bd Legris



Des gains possibles pour ce qui concerne la redistribution des espaces de la chaussée circulée :

- le stationnement
- les vélos
- la renaturation
- la gestion intégrée des eaux pluviales

Augmenter « la masse verte » dans la rue



Un terre pierre mieux structuré?

Des pavés à joints engazonnés ?



Traitement des entrées charretières

Le traitement en surface des problématiques de flaques



Possibilité de traiter ponctuellement les accès avec des caniveaux ou des pavés pour gérer l'écoulement en surface des eaux et souligner les entrées

Gestion intégrée des eaux pluviales / sobriété / stationnement / arbre en ville

Des philosophies et des approches différentes pour des objectifs similaires



Etables Sur Mer

Des aménagements simples et économiques

Pas de « maltraitance » des arbres en évitant les terrassements à proximité des racines

Un tapis éloigné des troncs

Des formes de pentes permettant de « gérer » l'eau en surface sur des grandes banquettes enherbées stationnées



Sable d'Or les Pins

Des aménagements simples. Le stationnement organisé pour permettre de légères dépressions dans les accotements.

La gestion intégrée des eaux pluviales poussée à son paroxysme

Des aménagements très sophistiqués et élaborés

Des mouvements de terres / terrassements au pieds des racines.

Multiplication des linéaires complexifiant l'entretien. Empreinte carbone ?



Cabourg

Boulevard Legris

compte tenu

- du faible niveau de trafic ne mettant pas en avant d'itinéraires malins « marqués » et permettant une mixité des fonctions de la voirie avec la circulation des cyclistes
- de vitesses pratiquées relativement faibles, en adéquation avec le caractère apaisé attendu dans ces voiries de quartier et ne nécessitant pas de conceptions sophistiquées ou d'aménagements ouvrages destinés à la sécurité routière ou à la modération de la vitesse. (trottoirs, pistes cyclables)
- de l'ambiance architecturale et balnéaire fortement marquée par les aménagements actuels
- de la nécessité de préserver et de protéger les arbres existants apportant une image forte et participant aux enjeux environnementaux

Préférence pour rester sur le plan de circulation actuel en travaillant sur :

- la largeur de chaussée qui pourrait être diminuée au profit d'accotements enherbés plus larges (au pieds des arbres notamment)
- le traitement des entrées charretières dont le revêtement pourrait être amélioré.

Boulevard Legris

La largeur de la chaussée pourrait être diminuée de 50 cm en restant sur des terre pierres mieux structurés

La largeur pourrait être davantage réduite tout en conservant un double sens en travaillant sur bandes multifonctions en pavés enherbés pour les croisements ponctuels ou par le biais d'écluses.

Possibilité de réaliser ponctuellement quelques dépressions entre les arbres pour tamponner les eaux en surface (et donc interdire le stationnement)

La question du réseau EP positionné sous les arbres dont l'état est incertains est encore à préciser.

Enveloppe travaux pour la 1ère tranche



120 000 € HT



320 000 € HT

