

LA GÉNÈSE DU PROJET

➔ Un projet qui répond à un **besoin**

Bien que l'avenue de Fontcaude ait été rénovée récemment, le projet initial n'avait pas intégré **l'importance des déplacements à vélo**. Aujourd'hui, la Ville de Juvignac s'est engagée à réparer cet « oubli » en créant un itinéraire cyclable de 2 km pour **garantir la sécurité** de tous les usagers.

➔ Un axe de circulation **essentiel** pour Juvignac

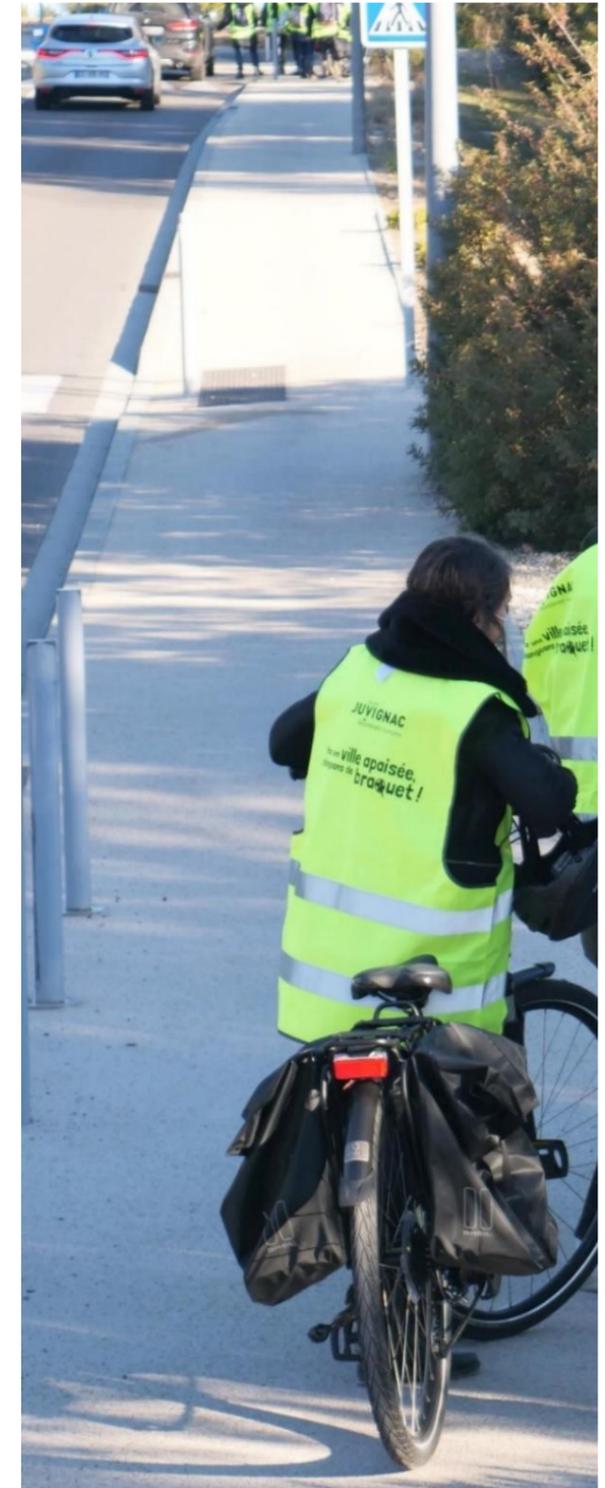
L'avenue de Fontcaude dessert plus d'un quart de la population de Juvignac, laquelle compte 13 776 habitants. Il est donc essentiel d'adapter la voirie aux **besoins actuels de mobilité** pour garantir un avenir durable.

➔ Une volonté d'assurer la **sécurité** des plus vulnérables

Pour les collégiens et écoliers, circuler en toute sécurité est **la priorité**. Ce nouvel itinéraire cyclable permettra notamment aux plus jeunes juvignacois et autres cyclistes de se déplacer en sécurité.

➔ Une politique d'**interconnexion** des quartiers

La Ville de JUVIGNAC poursuit sur les 2km de l'**avenue de Fontcaude** sa politique de création d'infrastructures cyclables, entamée avec l'aménagement cyclable de l'**avenue de Kalkar** (260 ml) et de la **route de Lodève** (420 ml).



LES AMBITIONS DU PROJET

- ➔ **Rendre les trottoirs aux piétons**
*Des déplacements confortables, la promesse d'une **ville marchable***
- ➔ **Sécuriser la circulation des vélos sur un itinéraire de 2km**
*Un quotidien plus apaisé, un cadre accueillant pour **pédaler en sérénité***
- ➔ **Lutter contre les vitesses excessives**
*Freiner les excès pour faire **primer la sécurité** sur la vitesse*
- ➔ **Offrir l'opportunité, aux écoliers et collégiens, de circuler à vélo en autonomie et en sécurité**
*L'occasion de leur **donner l'assurance** nécessaire*
- ➔ **Améliorer l'accès aux commerces**
*Acheter local pour **soutenir nos commerçants***
- ➔ **Optimiser l'accessibilité des arrêts de la ligne 25**
*Harmoniser l'implantation des arrêts pour **rendre vos trajets** plus faciles*



LES BÉNÉFICES POUR LES RIVERAINS

- ✓ Un meilleur **partage** de l'espace public
Plus d'échanges entre tous les usagers grâce à des aménagements conviviaux.
- ✓ Des **espaces publics** de qualité
Un environnement agréable pour se déplacer au quotidien et se rencontrer.
- ✓ Du **stationnement** devant les commerces
Plus de places devant les commerces pour renforcer leur attractivité.
- ✓ Des espaces dédiés à la **détente**
Plus d'espaces pour s'asseoir et profiter de moments en plein air.
- ✓ Une réduction de l'**accidentologie**
Moins de risques d'accidents grâce à des aménagements adaptés.
- ✓ Une amélioration de l'**environnement sonore**
Un environnement plus calme et une qualité de vie quotidienne améliorée.
- ✓ Un abaissement des **vitesse excessives**
Des aménagements qui encouragent une conduite plus respectueuse des autres usagers.



LES EXPERTS TECHNIQUES DU PROJET



Ce projet est le fruit d'une collaboration étroite entre différents acteurs **spécialistes de l'aménagement de l'espace public** : le CEREMA, la Métropole de Montpellier, la TaM, le bureau d'études SEIRI.



Le Centre d'Études et d'Expertise sur les Risques, l'Environnement, la Mobilité et l'Aménagement, qui accompagne les collectivités dans l'élaboration, le déploiement et l'évaluation des politiques publiques d'aménagement et de transport



Montpellier Méditerranée Métropole, dont :

- ✓ Les équipes du Pôle Proximité Espaces Publics, en charge de la voirie
- ✓ Les équipes « l'Atelier Espace Public »
- ✓ Les équipes du Pôle Mobilités, en charge du réseau de bus



La **TaM**, exploitant du réseau de transport en commun de la Métropole



SEIRI, bureau d'études spécialisé en Etudes Routières et Infrastructures

LES « OUTILS » DU PROJET



La **piste cyclable** bidirectionnelle



La **voie verte** piétons/vélos



La **zone de rencontre** à 20km/h



Le **marquage vélo** sur voirie



L'**écluse** ou le « **by-pass** » vélo

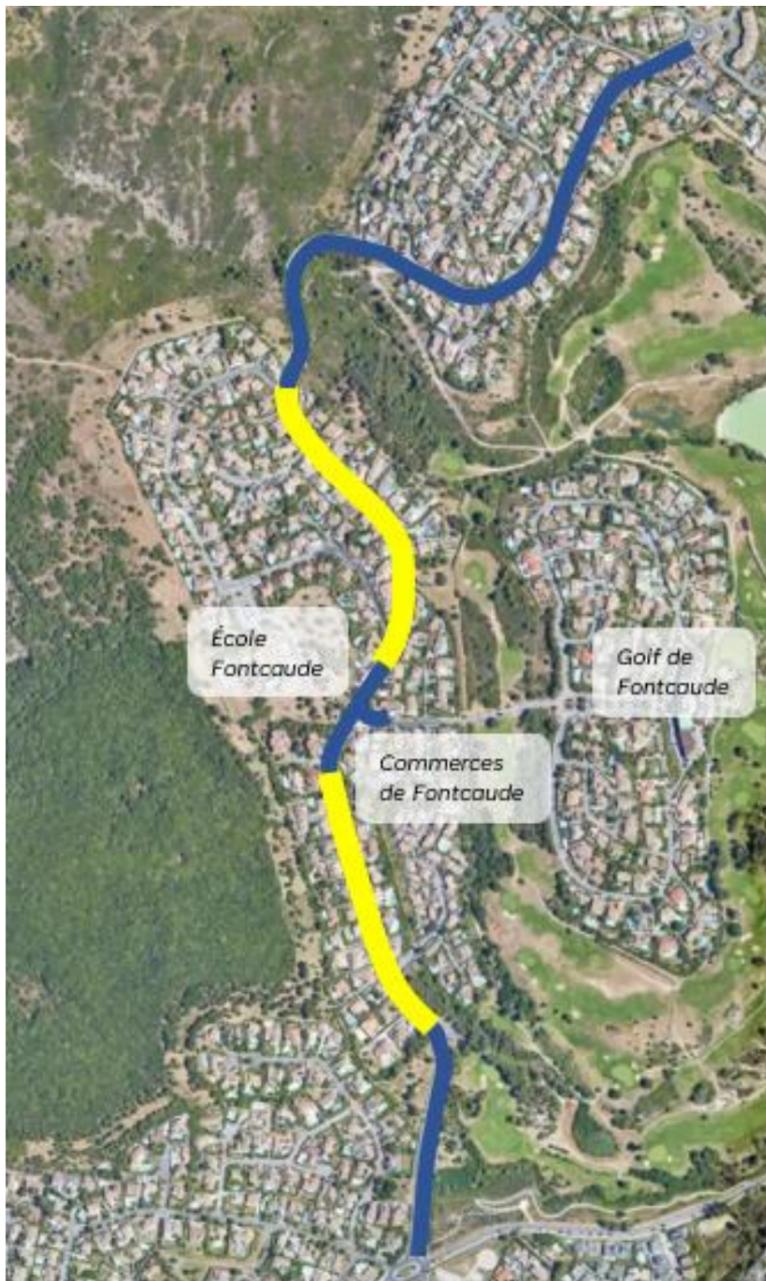


Le radar **pédagogique**

LA PISTE CYCLABLE BIDIRECTIONNELLE

→ Elle concerne **800m** sur les **2km** de l'itinéraire, soit **40%** du projet.

→ **Comment se repérer dans le projet ?**



En jaune : tronçons de piste cyclable.

→ **La « piste cyclable » : qu'es aquò ?**

Une piste cyclable est une chaussée **exclusivement réservée** aux cyclistes et engins personnels de déplacements motorisés (EPDM).

Elle est **limitée à 25 km/h**. Elle est physiquement **séparée des voies empruntées par les autres usagers**.



→ **Quelle signalisation routière lui est attribuée selon le Code de la Route ?**



Panneau piste cyclable **obligatoire**



Panneau **fin** de piste cyclable

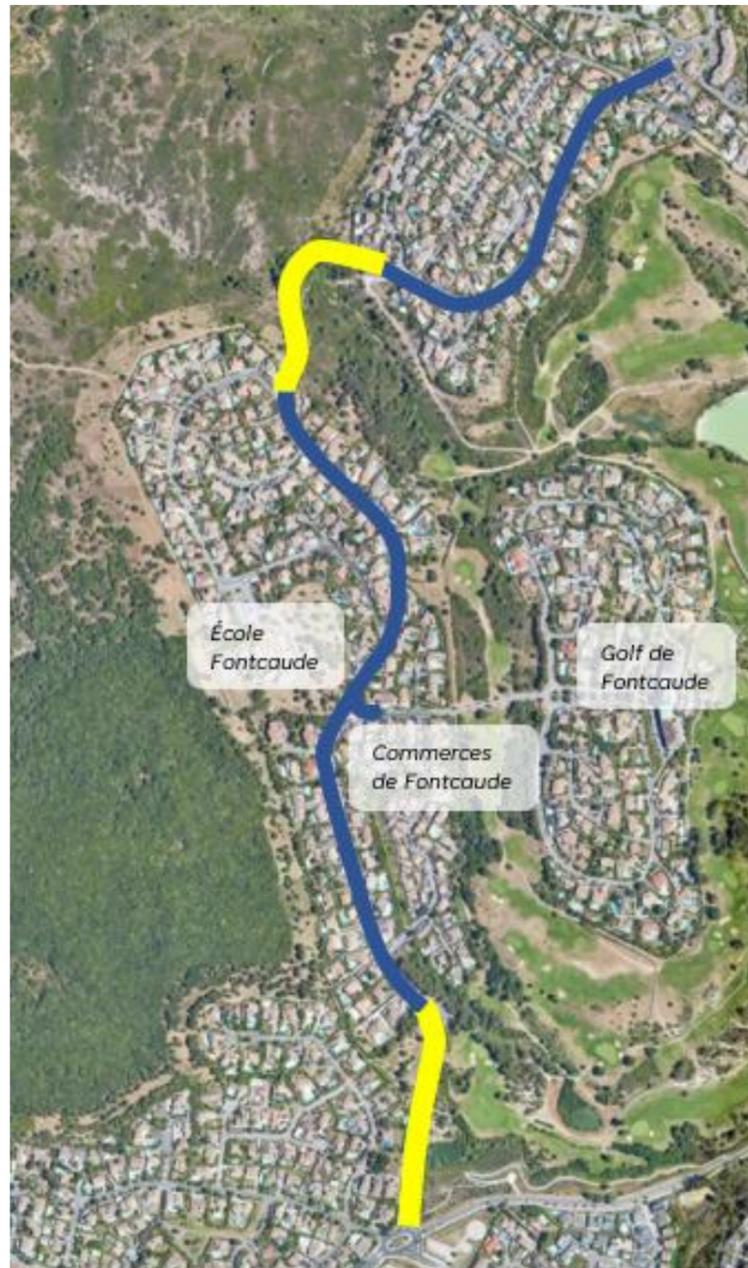


Panneau piste cyclable **conseillée**

LA VOIE VERTE « PIÉTONS & VÉLOS »

→ Elle concerne **600m** sur les **2km** de l'itinéraire, soit **30%** du projet.

→ *Comment se repérer dans le projet ?*



En jaune : tronçons de voie verte.

→ *La « voie verte » : qu'es aquò ?*

La « voie verte » est une **voie réservée à la circulation des piétons, des vélos et des trottinettes électriques.**

C'est un espace confortable et sécurisé pour **tous les modes doux.** Elle est adaptée à la **circulation des Personnes à Mobilité Réduite (PMR).**



→ *Quelle signalisation routière lui est attribuée selon le Code de la Route ?*



Panneau de **début** de la voie verte

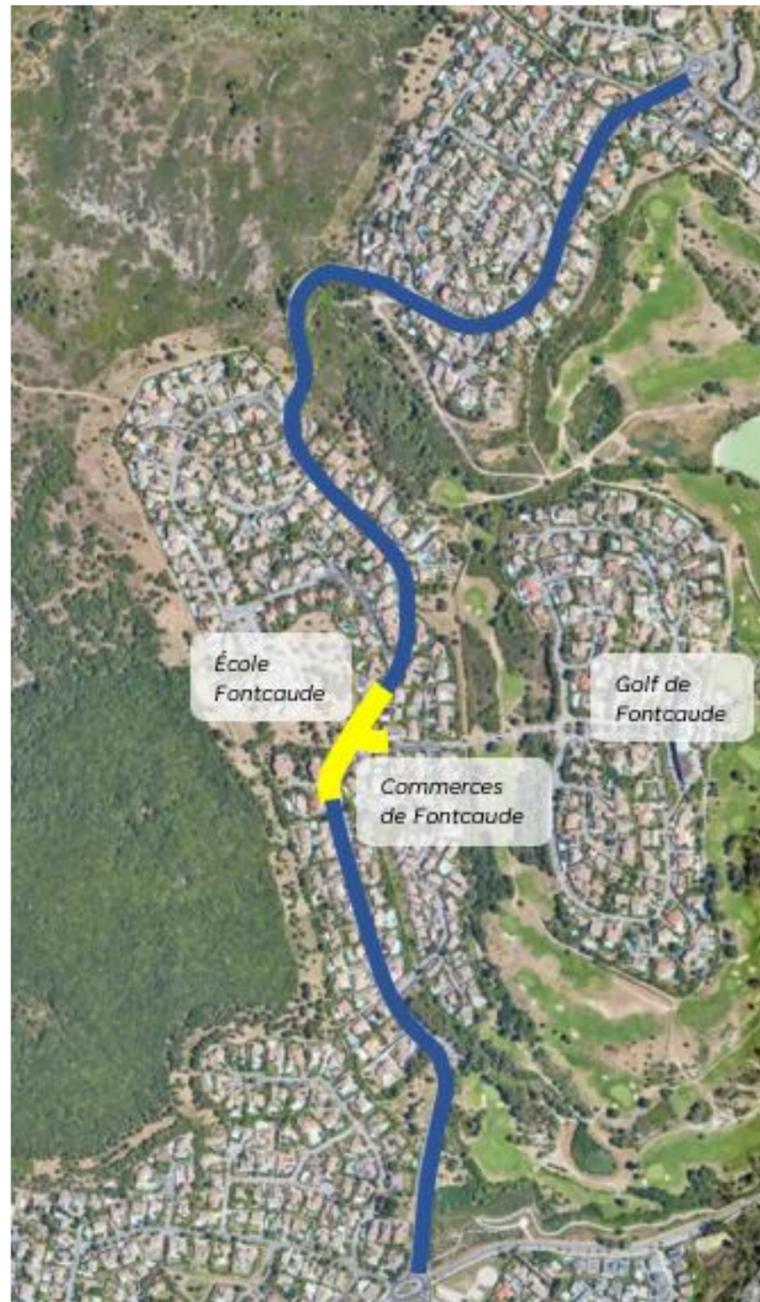


Panneau de **fin** de la voie verte

LA ZONE DE RECONTRE À 20KM/H

→ Elle concerne **100ml** sur les **2km** de l'itinéraire, soit **5%** du projet.

→ *Comment se repérer dans le projet ?*



En jaune : tronçon en zone de rencontre.

→ *La « zone de rencontre » : qu'es a qu'è ?*

La « zone de rencontre » est un espace dédié à la circulation de **tous les usagers** où la **vitesse est limitée à 20 km/h**.

Les piétons sont **prioritaires et peuvent circuler sur la chaussée**. Les vélos sont autorisés dans les deux sens de circulation.



Planche 8 / 19

→ *Quelle signalisation routière lui est attribuée selon le Code de la Route ?*



Panneau de **début** de la zone de rencontre



Panneau de **fin** de la zone de rencontre

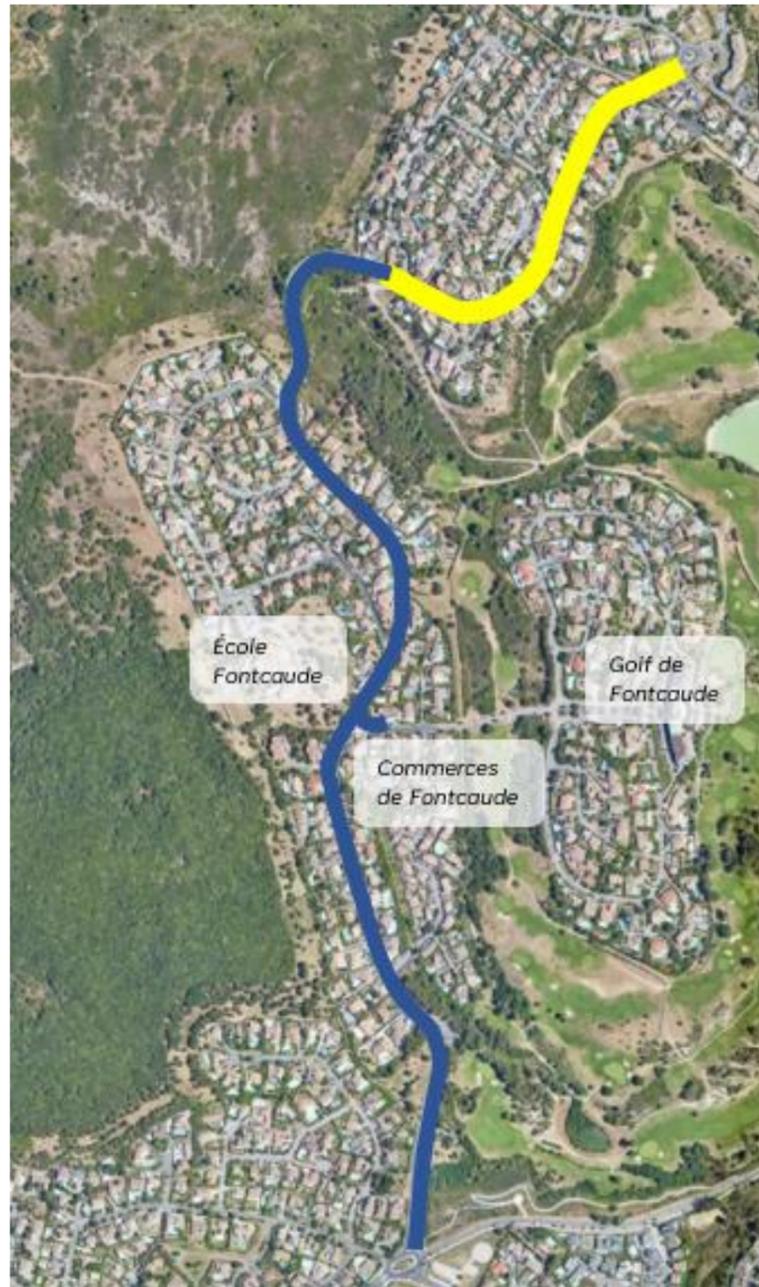


← Panneau pédagogique déployé à JUVIGNAC

LE MARQUAGE VÉLO SUR CHAUSSÉE

→ Il concerne **500ml** mètres sur les 2km de l'itinéraire, soit **25%** du projet.

→ **Comment se repérer dans le projet ?**



En jaune : tronçon en « marquage vélo ».

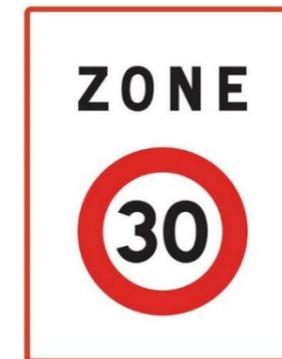
→ **Le « marquage vélo sur chaussée » : qu'es aquò ?**

En l'absence d'aménagements dédiés, selon le code de la route, les vélos et trottinettes **doivent circuler sur la chaussée.**

Sur ce secteur du projet, le taux d'occupation des places de stationnement ne permet pas de réaliser un aménagement cyclable. Pour cette raison, les marquages vélos servent à **indiquer aux automobilistes la présence de cyclistes sur la chaussée.**



→ **Quelle signalisation routière lui est attribuée selon le Code de la Route ?**



Panneau **zone 30** en entrée de ville

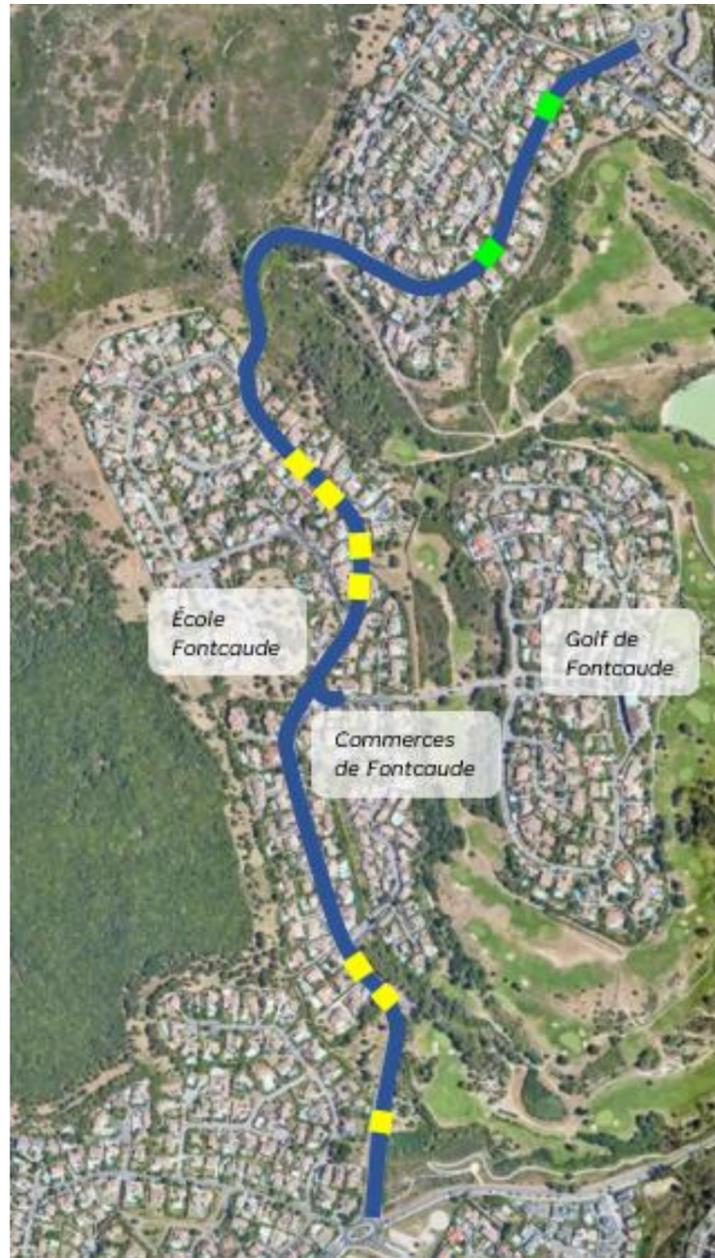
RAPPEL

Depuis le 30 janvier 2025, l'ensemble du territoire communal est à **30 km/h.**

L'ÉCLUSE ET LE BY-PASS VÉLO

→ Le projet prévoit également la création de **9 écluses**, dont **2 « by-pass vélo »**

→ *Comment se repérer dans le projet ?*



En jaune : écluses.

En vert : écluses avec by-pass vélo.

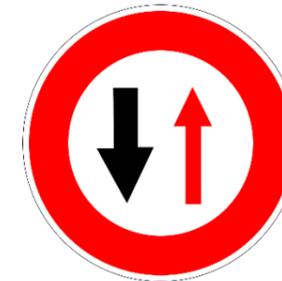
→ *Le « marquage vélo sur chaussée » : qu'es aquò ?*

L'écluse est un dispositif destiné à faire ralentir les véhicules **en priorisant le passage d'un véhicule sur l'autre.**

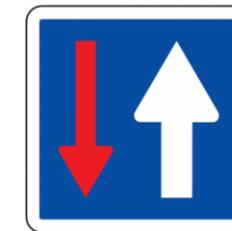
Le by-pass vélo est un aménagement complémentaire de l'écluse, qui permet aux cyclistes **de circuler en dehors de l'écluse.**



→ *Quelle signalisation routière lui est attribuée selon le Code de la Route ?*



Panneau m'invitant à **céder le passage** au véhicule venant en **sens inverse**



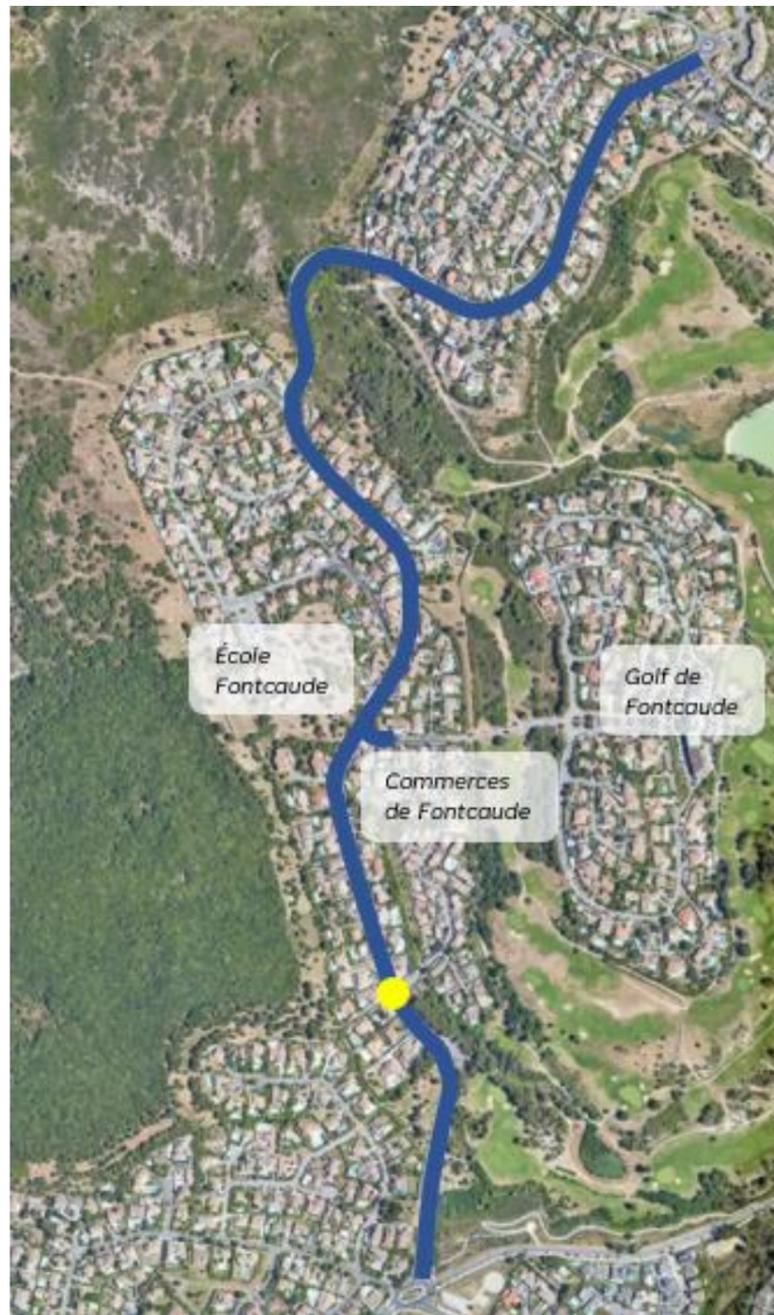
Panneau **donnant la priorité** à mon véhicule



LE RADAR PÉDAGOGIQUE

→ Le projet prévoit l'implantation d'un radar, afin d'inciter les automobilistes à **adapter leur vitesse**.

→ *Comment se repérer dans le projet ?*



En jaune : radar pédagogique.

→ *Le « radar pédagogique » : qu'es aquò ?*

Le radar pédagogique **détecte et indique en temps réel la vitesse** (en orange lorsque le conducteur respecte la limitation, en rouge lorsqu'il est au-delà).

Un message évolue en fonction de cette vitesse : « **TROP VITE** », « **DANGER** » mais aussi « **MERCI** ».

Contrairement à un radar répressif, **le radar pédagogique ne délivre pas de contraventions**.

→ *Quelle signalisation routière lui est attribuée selon le Code de la Route ?*

Le radar pédagogique n'a pas de signalisation routière spécifique associée dans le Code de la Route.



LE PROJET EN 6 SÉQUENCES

→ Séquences 1 & 5 : Une voie verte séparée de la chaussée par un îlot végétalisé

- ✓ Élargissement du trottoir de 2 à 3 mètres
- ✓ Réduction de la largeur de chaussée de 6,5 à 5,8 mètres
- ✓ Création d'une écluse
- ✓ Création d'une bande végétalisée séparant la chaussée de la voie verte



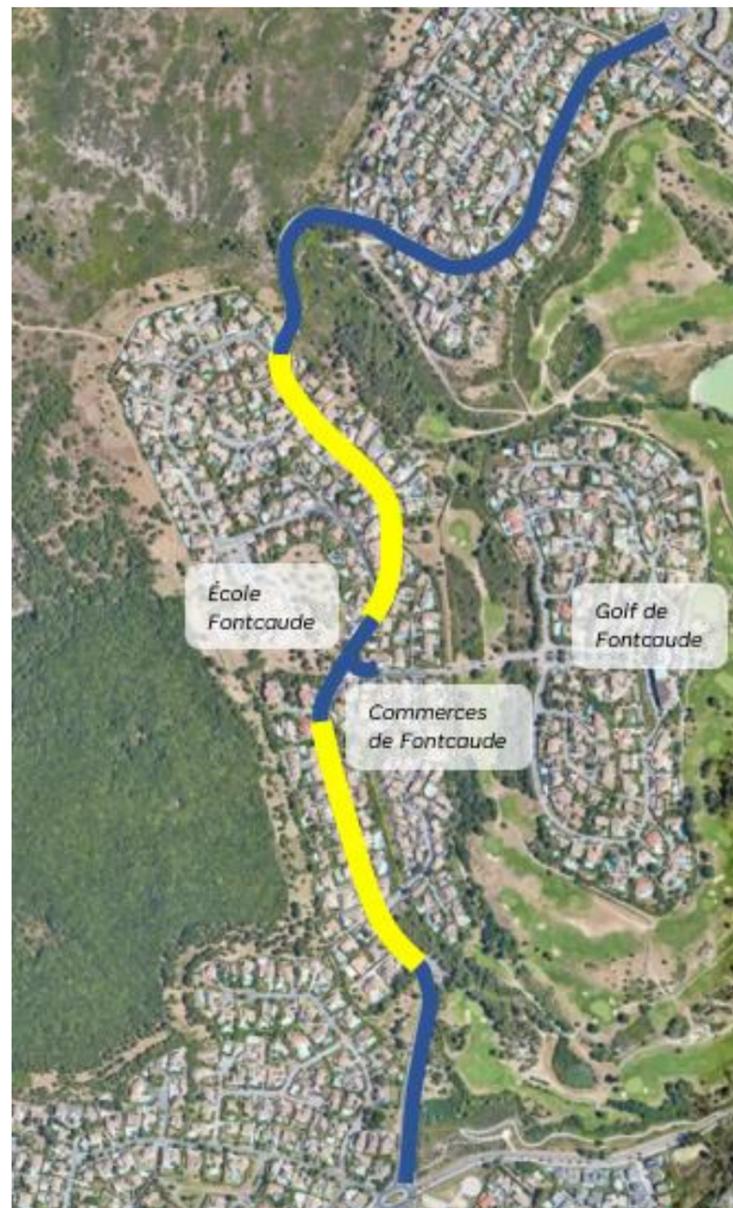
→ Ici, la voie verte est créée grâce au sur-élargissement du trottoir actuel sur la garrigue et grâce à la réduction de la largeur de chaussée.



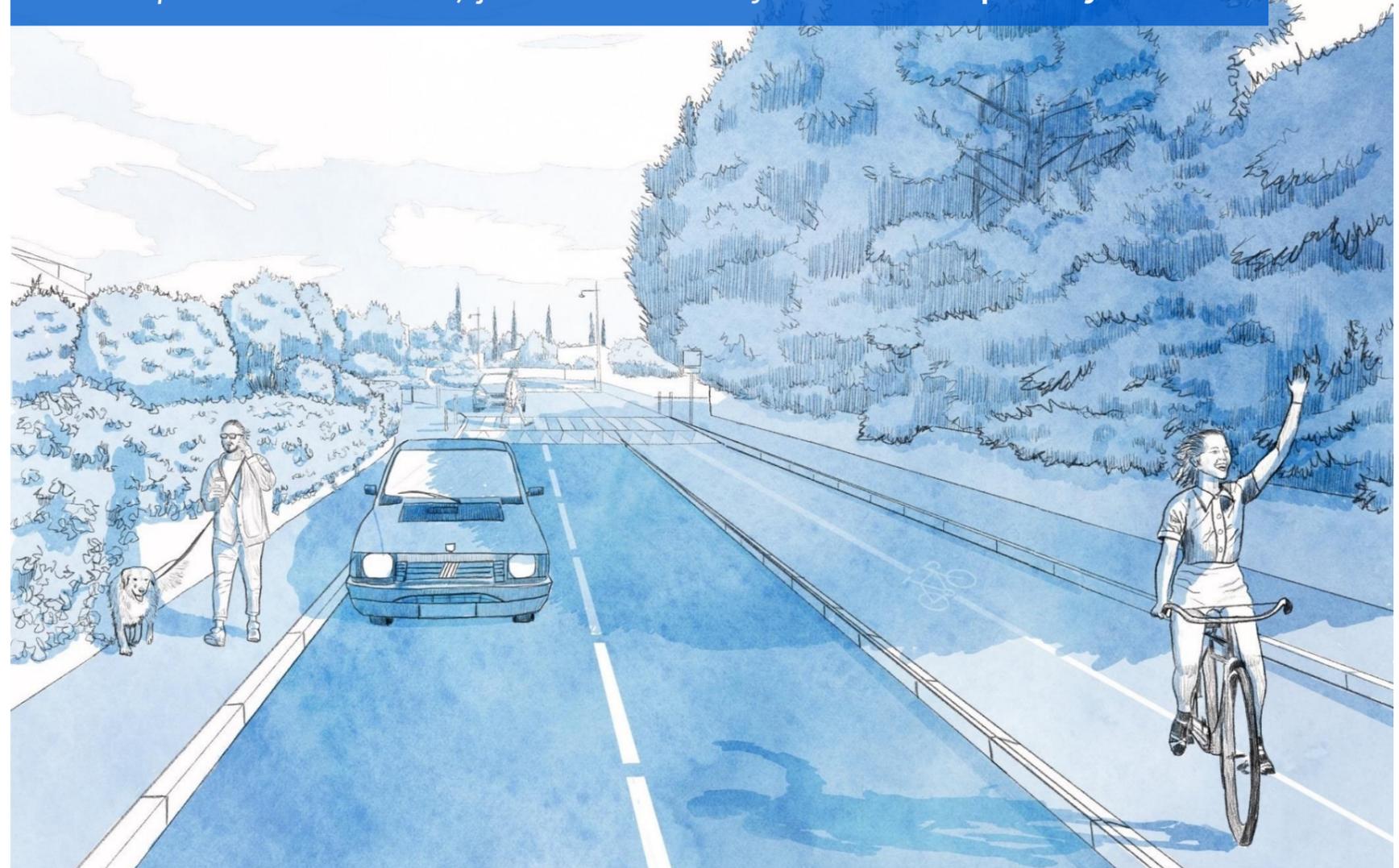
LE PROJET EN 6 SÉQUENCES

→ Séquences 2 & 4 : Une piste cyclable séparée de la chaussée

- ✓ Création d'une piste cyclable bidirectionnelle de 2,5m en lieu et place du stationnement longitudinal
- ✓ Réduction de la largeur de chaussée de 6,5 à 5,8 mètres
- ✓ Suppression de 28 places de stationnement longitudinales



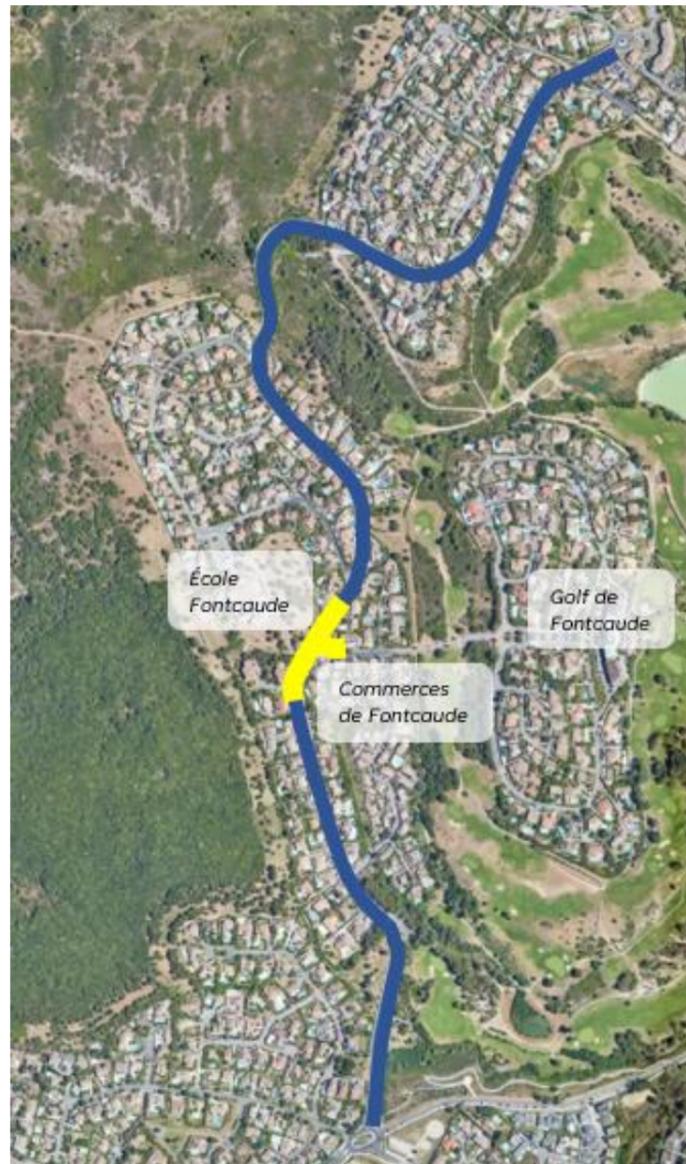
→ Ici, le faible taux d'occupation quotidien du stationnement (étude conduite en 2021 par le cabinet ITER) justifie le choix d'y substituer la piste cyclable.



LE PROJET EN 6 SÉQUENCES

→ Séquence 3 : Une zone de rencontre à 20km/h

- ✓ Création d'une « placette » où les piétons et cyclistes sont prioritaires
- ✓ Création de 3 nouvelles places de stationnement devant les commerces
- ✓ Repositionnement de la place PMR pour améliorer son accessibilité
- ✓ Création d'espaces végétalisés et déploiement de bancs à proximité des commerces



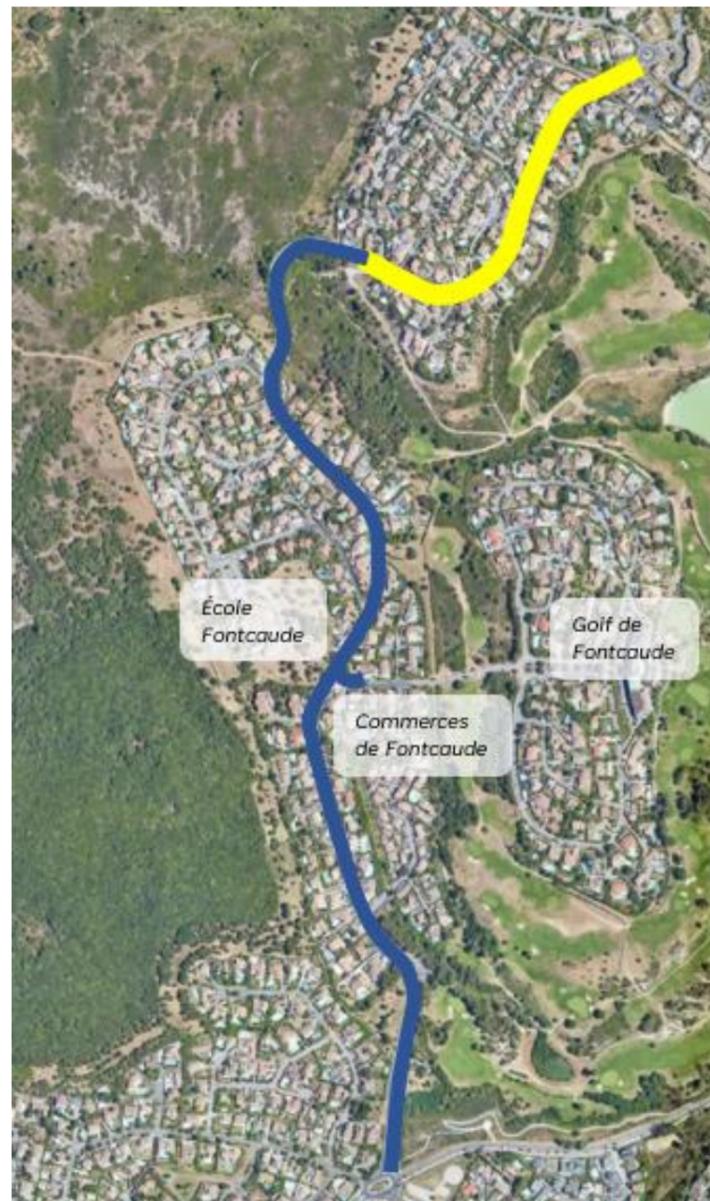
→ Ici, la présence des commerces et des écoliers plaide pour un aménagement type « placette », favorisant l'attractivité commerciale et la vie sociale.



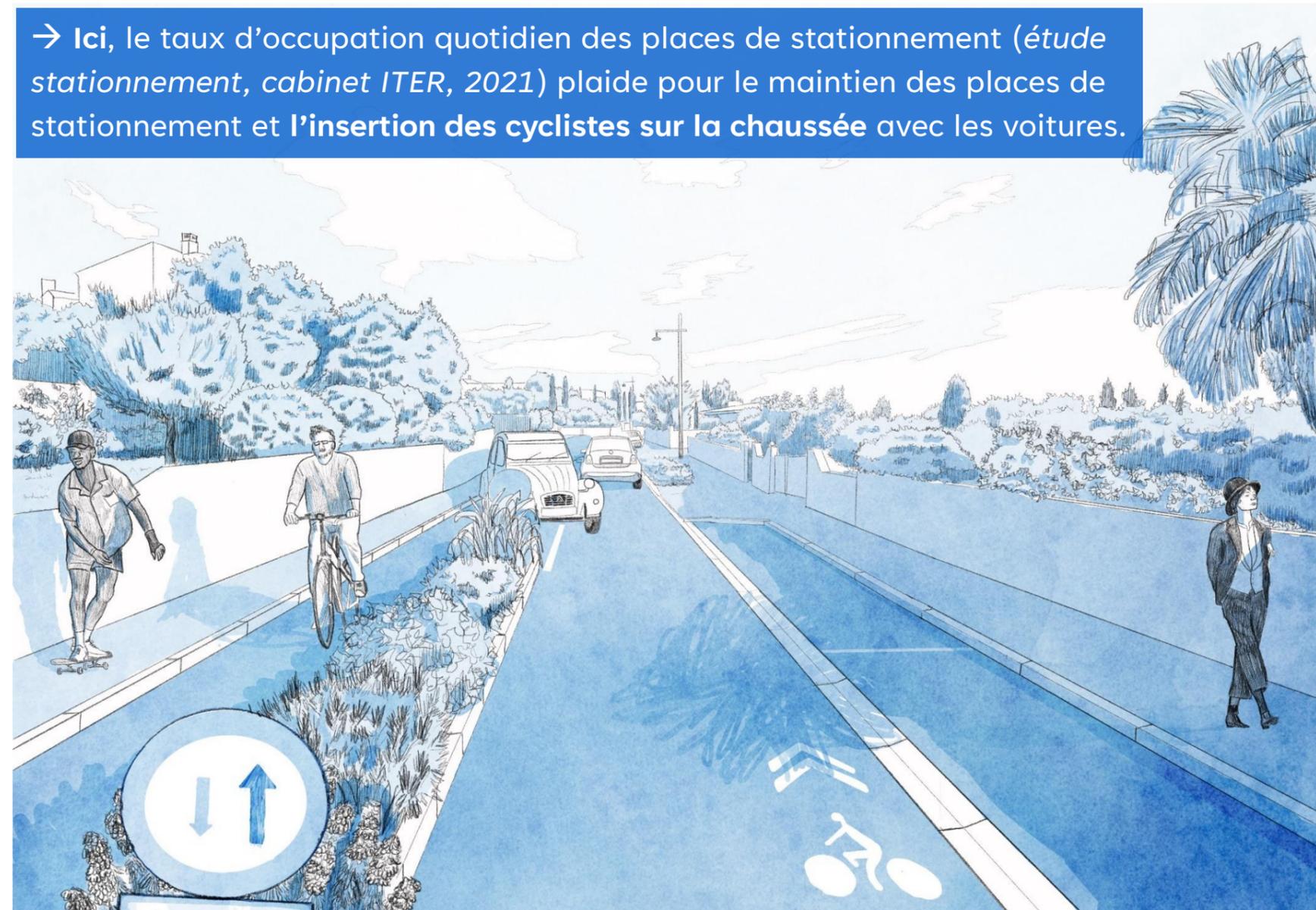
LE PROJET EN 6 SÉQUENCES

→ Séquence 6 : marquage vélos sur chaussée et « by-pass vélo »

- ✓ Maintien des places de stationnement existantes
- ✓ Création de 2 écluses « by-pass vélo » facilitant la circulation des cyclistes
- ✓ Traçage de « chevrons vélos » sur la chaussée



→ Ici, le taux d'occupation quotidien des places de stationnement (étude stationnement, cabinet ITER, 2021) plaide pour le maintien des places de stationnement et l'insertion des cyclistes sur la chaussée avec les voitures.



QUID DE L'ACCIDENTOLOGIE ?



Un projet qui **facilite** le respect du 30km/h...
et qui **réduit** le risque d'accidents :

- À 30 km/h, un piéton a 9 chances sur 10 de **survivre en cas de choc**, contre 5/10 à 50 km/h.
- À 50 km/h, un conducteur met 1,5 seconde pour réagir, et parcourt 25m avant de freiner. À 30 km/h, cette distance est **réduite à 12m**.
- À 30 km/h, les collisions **diminuent de 40 %**.
- A 30km/h, on dénombre 3 fois moins d'accidents graves. Les villes ayant adopté le 30km/h généralisé (Grenoble, Lyon, ...) constatent une **baisse de 25 %** des accidents impliquant des cyclistes et piétons.

Pourquoi JUVIGNAC ne privilégie pas les ralentisseurs ?

- ✓ **Inconfort** : A JUVIGNAC, un chauffeur de bus franchit, en moyenne, 280 fois par jour un ralentisseur. Bus, véhicules d'urgence, cyclistes, riverains : tous souffrent de l'inconfort généré par cette répétition de « chocs ».
- ✓ **Usure et bruit** : Les passages répétés sur les ralentisseurs entraînent une **usure prématurée des suspensions** et **augmentent le bruit** dû aux freinages et aux redémarrages successifs, insupportable pour les riverains immédiats.

Ralentisseur :
fausse bonne idée !



QUID DU STATIONNEMENT ?

→ Cartographie du taux **maximum** d'occupation du stationnement observé

- Très faible (< 50% des capacités)
- Faible (50 à 70% des capacités)
- Adaptée (70 à 90% des capacités)
- Saturée (90% à 129% des capacités)



Que nous enseigne le diagnostic du taux d'occupation des places de stationnement, réalisé en 2021 par le cabinet d'études ITER ?

→ Enquête terrain réalisée sur deux journées, **mardi 15 mars et jeudi 17 mars 2022**, de **6h du matin à 19h le soir** (heures de pointe et heures creuses prises en compte).

Séquence	Taux d'occupation des places de stationnement longitudinales		Impact
Séquence 1	Secteur du projet non concerné		
Séquence 2	45%	Très faible	Création d'une piste cyclable à la place du stationnement longitudinal.
Séquence 3	83% à 117%	Adapté à saturé	Amélioration de l' offre de stationnement devant les commerces.
Séquence 4	54%	Faible	Création d'une piste cyclable à la place du stationnement longitudinal.
Séquence 5	Secteur du projet non concerné		
Séquence 6	73% à 90%	Adapté	Conservation du stationnement en insérant la circulation des cyclistes sur la chaussée.

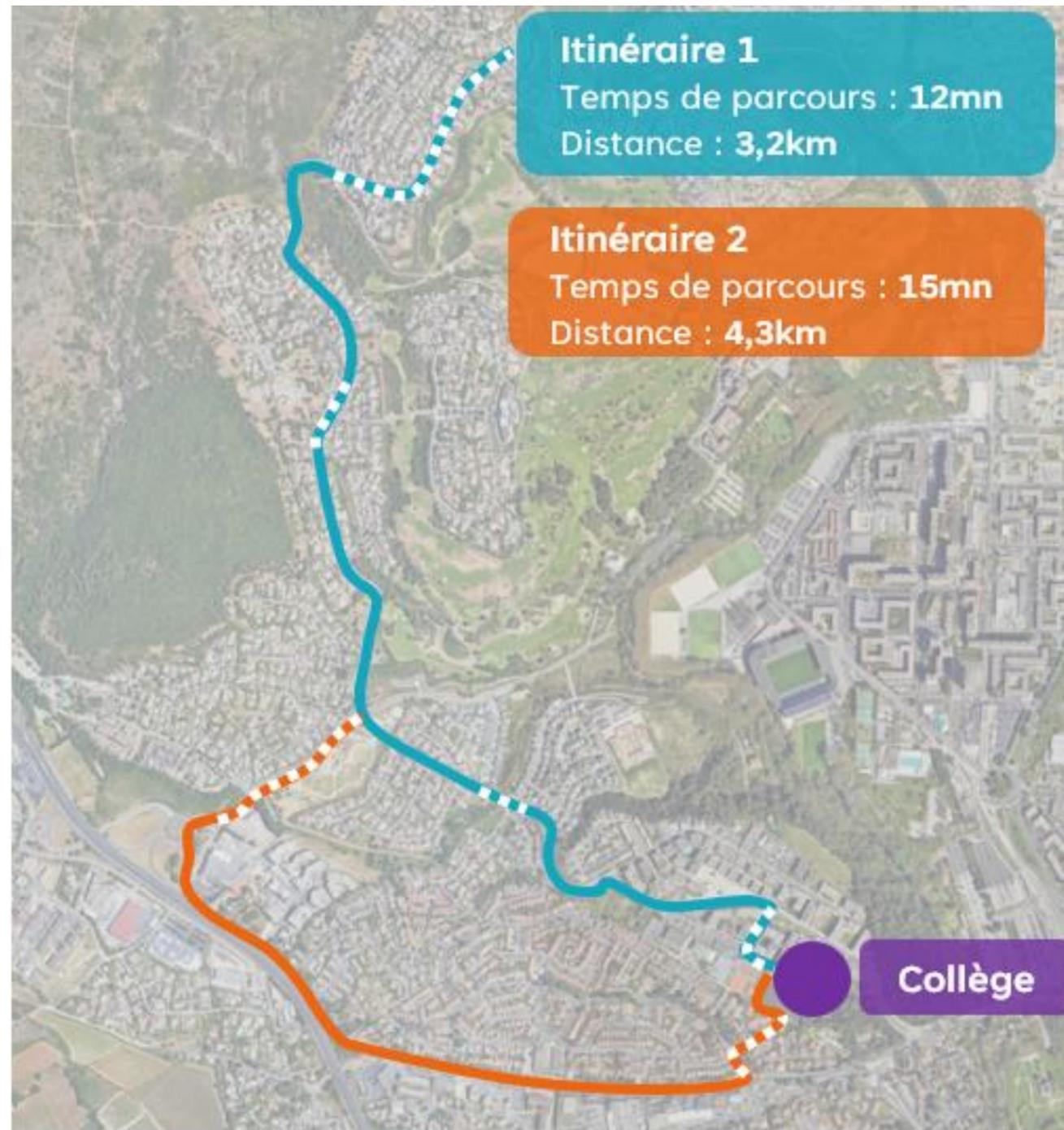
Quel bilan en termes de places de stationnement ?

- AVANT : **122 places**
- APRES : **94 places**

BILAN : 28 places de stationnement supprimées, mais pour permettre la création de 800m de piste cyclable.

DE FONTCAUDE JUSQU'AU COLLEGE

→ Demain, le collège en vélo... c'est possible !



✓ **Une ville qui pense aux jeunes :**

C'est une ville qui donne les moyens de se déplacer autrement. Se rendre au collège à vélo, c'est : « *bon pour la santé, pour la planète, et pour gagner en indépendance 😊* » !

✓ **« Tous les chemins mènent au collège ! » :**

L'aménagement de la voie cyclable de Fontcaude complète les infrastructures déjà réalisées :

- L'avenue de Kalkar,
- La route de Lodève,
- Le franchissement du pont de l'A750.

— Itinéraires sur piste cyclable et voie verte
- - - itinéraires sur chaussée (20km/h ou 30km/h)

CALENDRIER & DÉROULÉ DU CHANTIER

→ **Notre objectif** : livrer l'aménagement sans créer de gêne excessive pour votre quotidien !

- ✓ **Montant des travaux** : 960 000 € TTC
- ✓ **Durée des travaux** : 8 mois (de fin février à novembre 2025)
- ✓ **Séquencement des travaux** : 6 phases de travaux successives (hors plantations réalisées en fin de chantier)
- ✓ **Attractivité commerciale** : Maintien des accès et livraisons aux commerces durant tout le chantier
- ✓ **Services publics** : Maintien de la collecte des ordures ménagères et du bus 25 durant tout le chantier
- ✓ **Circulation automobile** : Régulée par alternats et tenant compte des heures de pointe du matin et du soir.

