

Étude de circulation et de stationnement

Réunion publique
mardi 5 mars 2024

Déroulement de la réunion



1h30 à 2h00

Introduction

🕒 5mn

Rappel des **objectifs** et du déroulement de l'étude

🕒 5mn

🕒 5mn

Les principaux **enjeux**

🕒 10mn

Les grandes lignes du **diagnostic** mobilités

🕒 5mn

Synthèse de la co-construction de **scénarios** et de la définition de la **stratégie**

🕒 30mn

Le **projet** dans ses grandes lignes

Débats
Questions-Réponses

🕒 30mn à 1h



sommaire

01 | Rappel des objectifs, des enjeux de la mission et du processus méthodologique

04

02 | Synthèse du diagnostic

07

03 | Synthèse des scénarios étudiés

40

04 | Programme d'actions

54

Rappel

des objectifs, des enjeux de la mission et du processus méthodologique



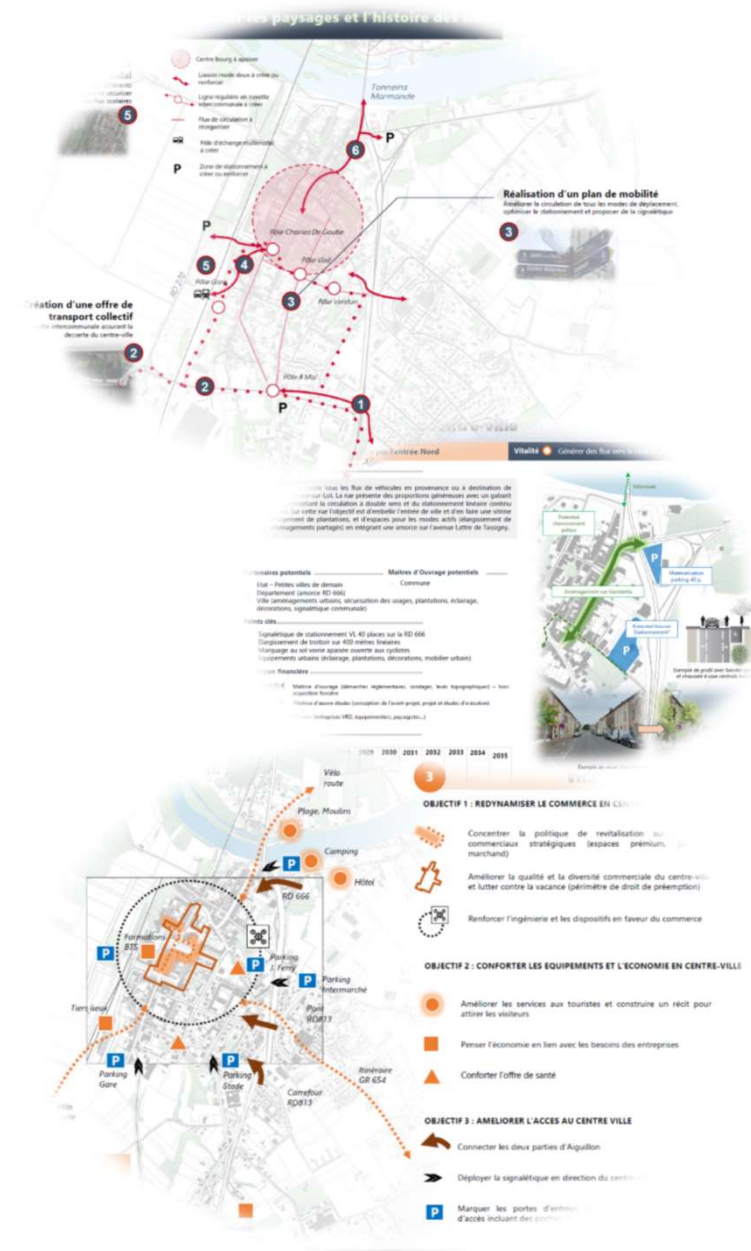
Objectifs et enjeux de l'étude

L'étude s'inscrit dans le cadre et la continuité du projet "**Aiguillon 2035**" qui a pour objectif la revitalisation du centre-ville. Parmi les principes de ce plan guide, plusieurs renvois à la question des mobilités. On note notamment :

- Participer au projet de revitalisation du centre-ville : permettre une offre de **stationnement résidentiel** attractive pour les habitants et futurs habitants du centre-ville, **améliorer l'accessibilité aux commerces** ;
- Améliorer la qualité urbaine et la **perception** du centre-ville ;
- Hiérarchiser et **faciliter le stationnement**.

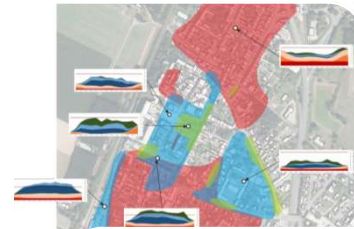
Au-delà de ces principes, **le plan guide cible plusieurs aménagements**, dont certains vont démarrer prochainement. Et le plan de circulation, stationnement et signalétique, doit aider à la mise en place de ces aménagements :

- Réalisation d'un **projet global d'aménagement** des espaces publics : rue Hoche, rue des Zéphyr, Place Espiau, Rue Bazin, Cours Alsace-Lorraine, Rue de Visé ;
- Aménagement des **accès au centre-ville** : rénovation de la rue Gambetta, aménagement d'un carrefour giratoire au croisement de la D813 et la D642 ;
- Création d'un **Pôle d'Échanges Multimodal** et réaménagement de l'avenue de la Gare et des Allées Charles de Gaulle.



Processus Méthodologique

Un processus en 3 phases



Diagnostic

- Audit
- Expertise
- Enjeux

8 septembre : réunion de lancement
 29 septembre : entretiens élus
 18 octobre : ateliers participatifs
 9 novembre : Cotech
 16 novembre : Copil



Scénarios

- Définition
- Évaluation
- Stratégie

30 novembre : ateliers participatifs
 18 décembre : réunion de travail élus
 11 janvier : Cotech
 18 janvier : Copil



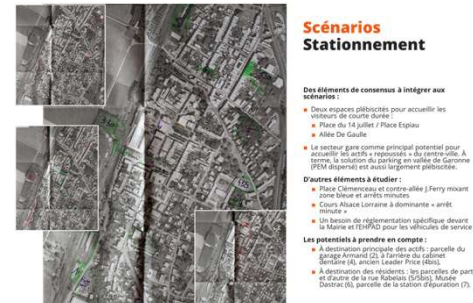
Programme d'actions

- Actions globales
- Zoons fonctionnels

15 février : Cotech
 22 février : Copil
 5 mars : Réunion publique

Concertation

- Diagnostic
- Scénarios
- Réunion publique



Réunion publique

Synthèse du diagnostic





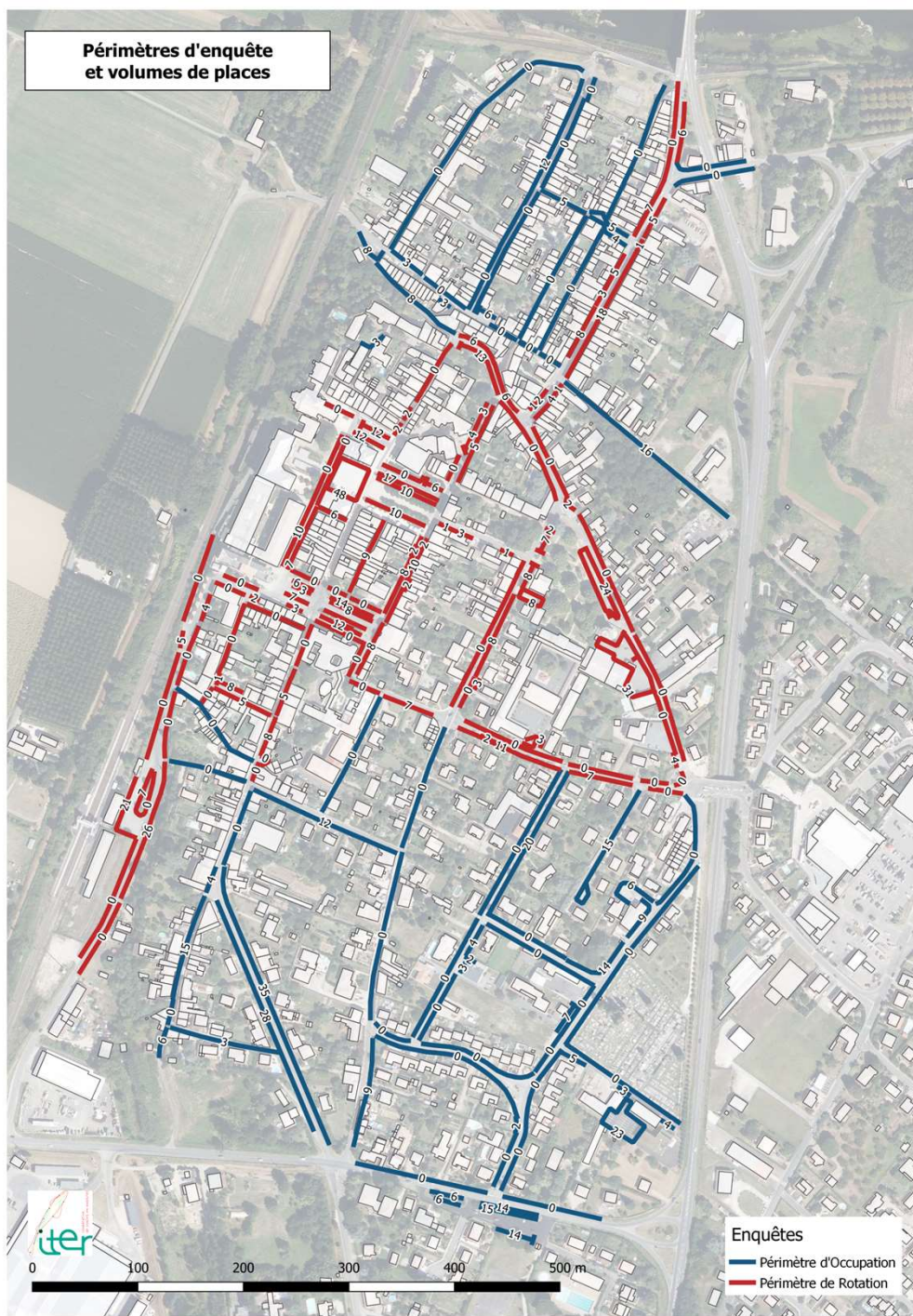
Les données d'entrée

La logistique d'enquête circulation

- 11 compteurs
- 8 carrefours



Périmètres d'enquête
et volumes de places



Les données d'entrée

La logistique d'enquête stationnement

L'offre enquêtée en **ROTATION** :

- **595 places**
- Soit **62% de l'offre** du centre-ville

L'offre enquêtée en **OCCUPATION** :

- **362 places**
- Soit **38% de l'offre** du centre-ville

Les données d'entrée


Les résultats des ateliers





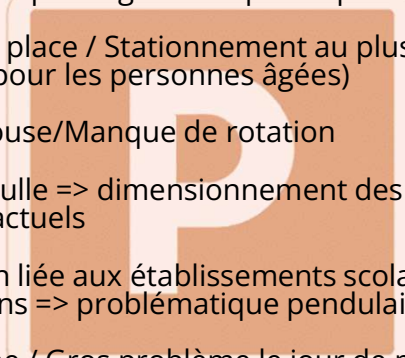
Les données d'entrée

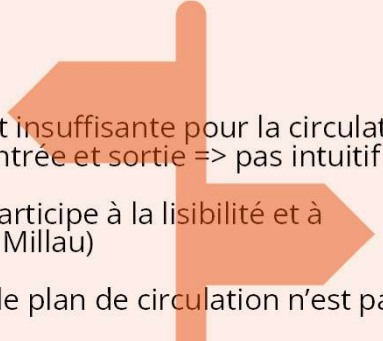
Les résultats des entretiens élus

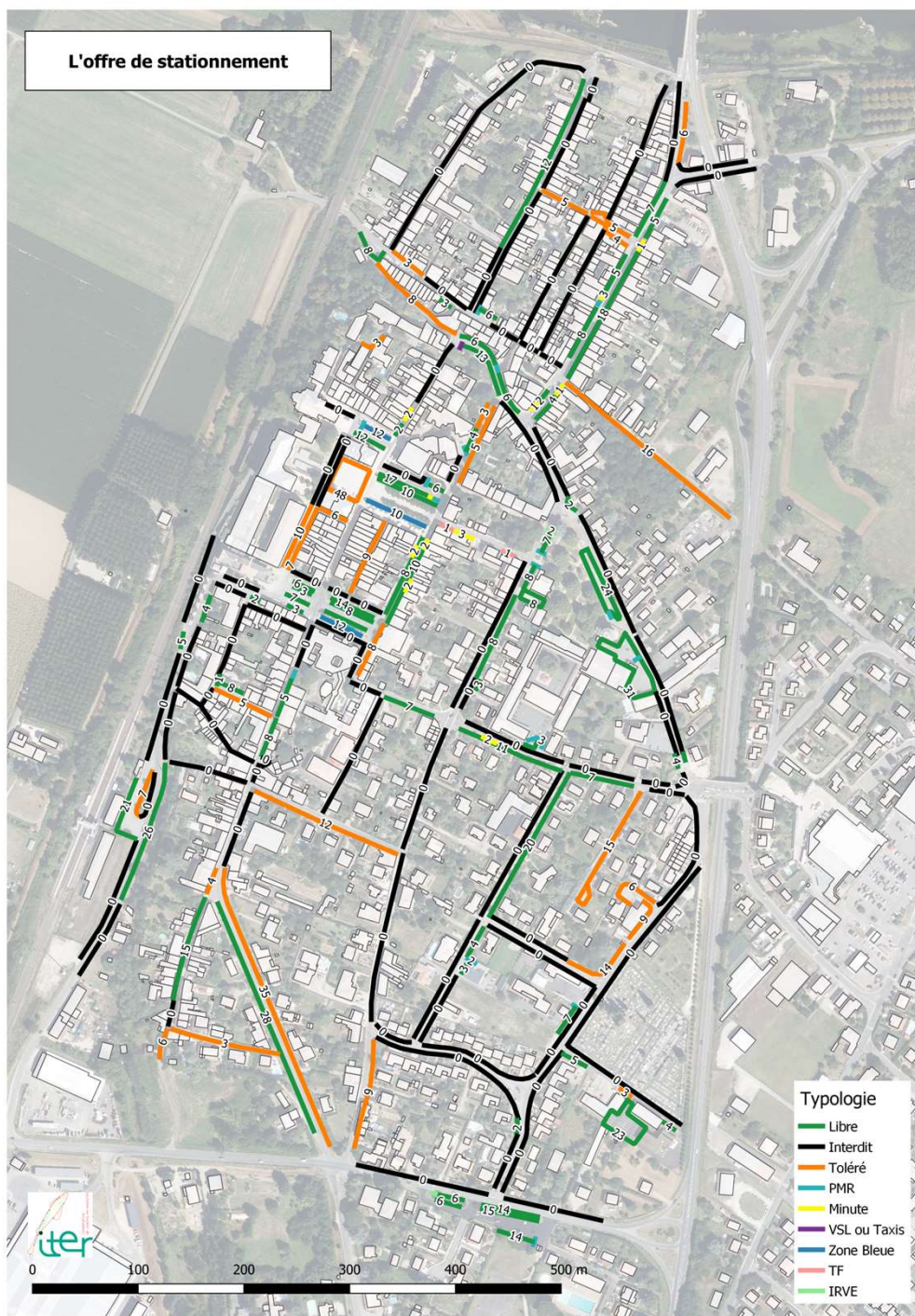
Constat général sur l'état des mobilités

- Flux peu importants / Importants
 - Circulations mal organisées / Labyrinthiques
 - Sens circulation obsolètes / Plan de circulation compliqué
 - Mal signalisées
 - Facile pour entrer / Compliqué d'entrer
 - Impossible/Catastrophique de sortir (nasse/piège/labyrinthe)
- 

- Très peu d'usage
 - Réseau inexistant / Aménagements existants mais à réhabiliter
 - Cheminements / itinéraires non sécurisés / dangereux
 - Contraintes : rues étroites pour marquer le vélo / topographie contrainte
 - Circulation plutôt aisée
 - Trottoirs souvent trop étroits (rue Thiers notamment)
 - Trottoirs à refaire
- 
- 

- Congestion des parkings / Manque de places
 - Recherche de place / Stationnement au plus près difficile (notamment pour les personnes âgées)
 - Trop de ventouse/Manque de rotation
 - Parking DeGaulle => dimensionnement des places plus adapté aux gabarits actuels
 - Forte pression liée aux établissements scolaires et aux administrations => problématique pendulaire.
 - OK en semaine / Gros problème le jour de marché
- 

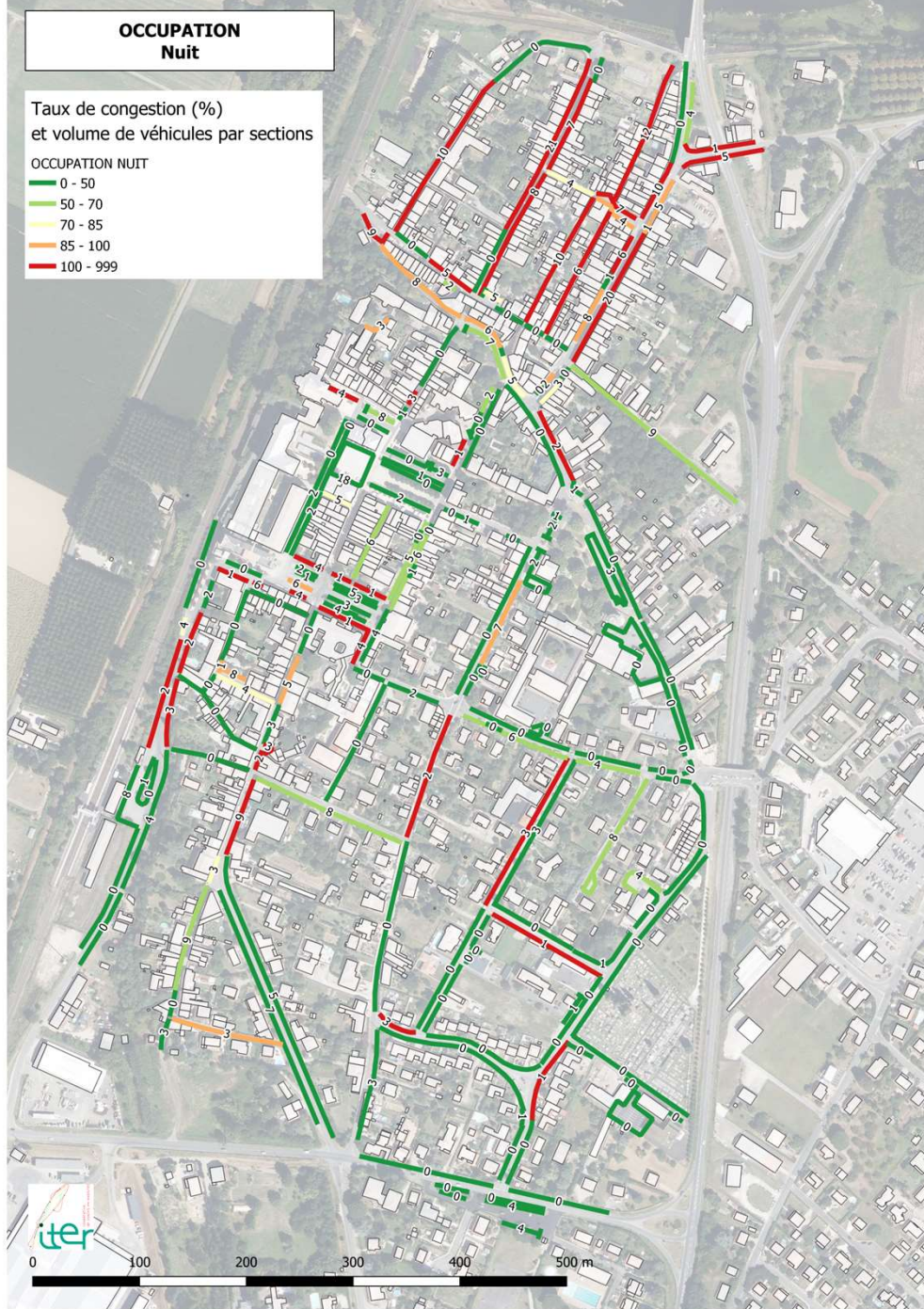
- Déficit pour piétons/cycle
 - Déficit pour les parkings
 - Mal signalisée, mal adaptée et insuffisante pour la circulation, notamment pour l'accès en entrée et sortie => pas intuitif
 - Pas de charte graphique => participe à la lisibilité et à l'attractivité de la ville (Dinan, Millau)
 - Inexistante et serait inutile si le plan de circulation n'est pas performant
- 



L'offre de stationnement Sur l'ensemble du périmètre central

- Près de 1 000 places.
- Près de **30%** de cette offre n'est **pas officielle** et peut être considérée comme telle dans la mesure où elle n'est pas gênante pour les autres usages et qu'elle n'est pas clairement interdite (voies résidentielles par exemple).

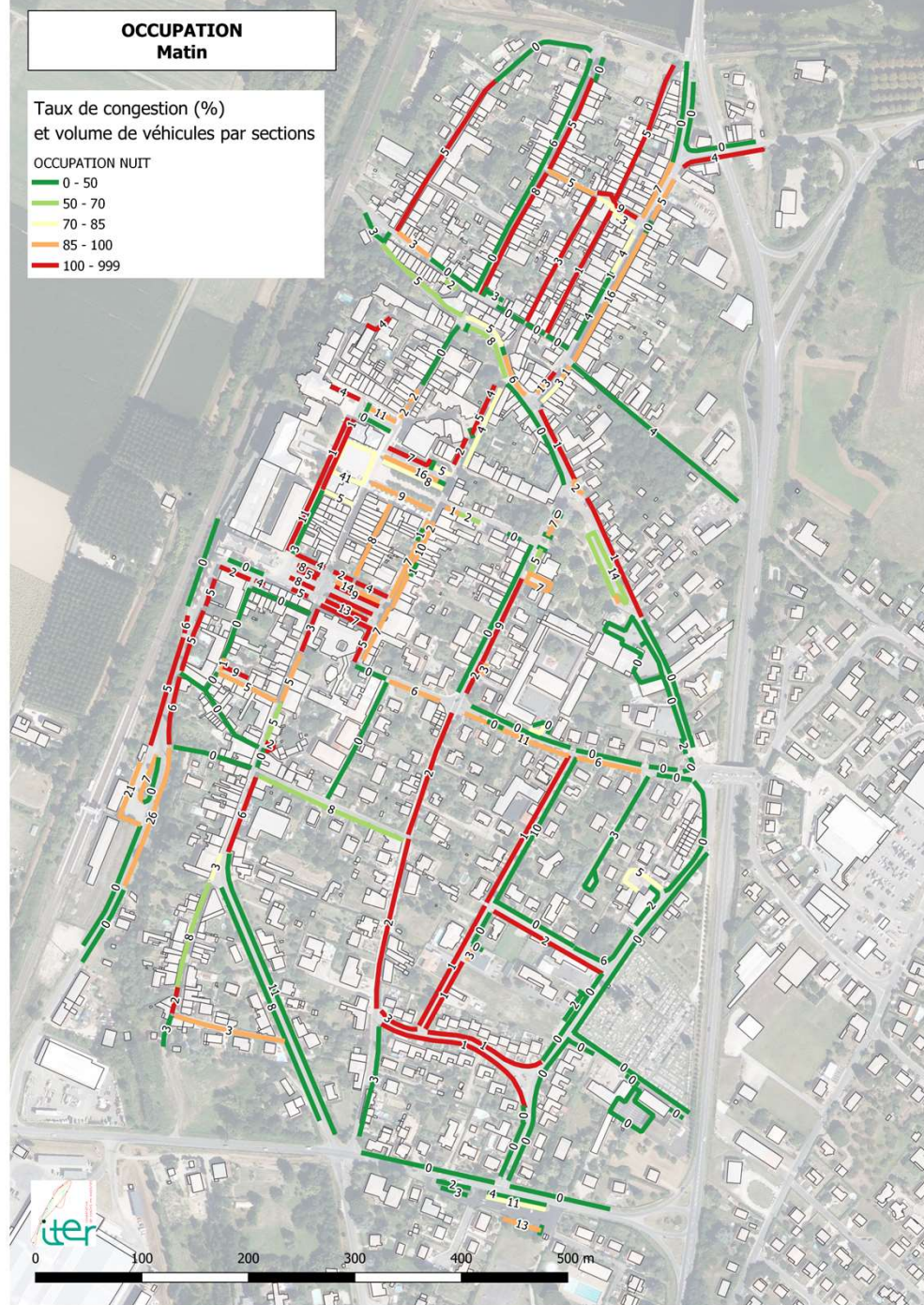
Bilan de l'offre	Occupation	Rotation	Total
Interdit	0	0	0
IRVE	2	2	4
Libre	195	405	600
Minute		21	21
PMR	5	16	21
TF		2	2
Toléré	160	114	274
VSL ou Taxis		1	1
Zone Bleue		34	34
Total	362	595	957



L'usage du stationnement

L'occupation de nuit

- 505 véhicules stationnés au total
- 154 stationnés sur des sections interdites
- Taux d'infraction de 16%
- Taux de congestion de 53%
- 452 disponibles, en particulier en cœur de ville



L'usage du stationnement

L'occupation en matinée

- 759 véhicules stationnés au total
- 167 stationnés sur des sections interdites
- Taux d'infraction de 17%
- Taux de congestion de 79%
- 198 disponibles, mais plutôt dans les zones périphériques

L'usage du stationnement

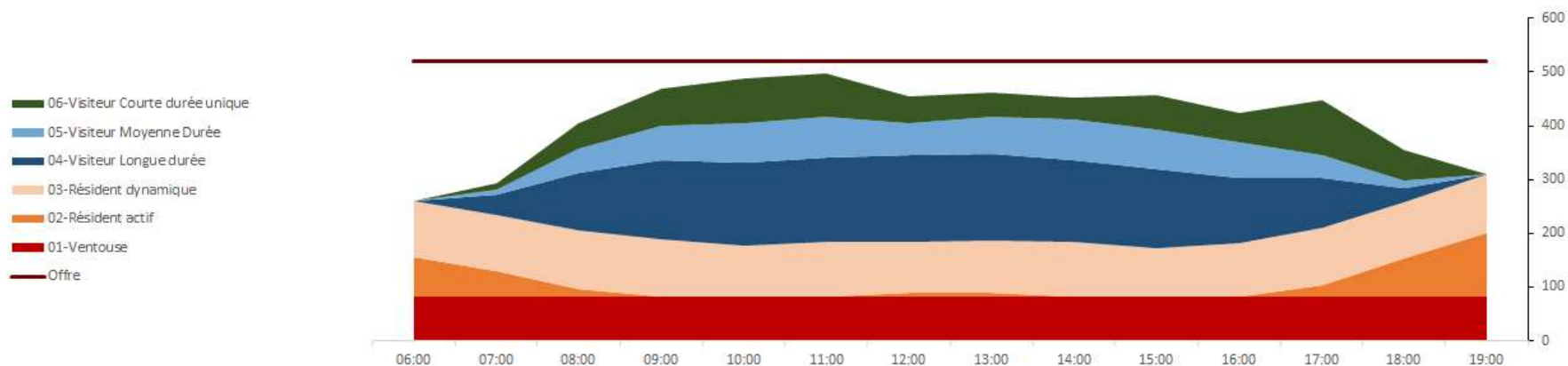
Le secteur global *(hors places réglementées)*

Enquête rotation du Jeudi 12 Octobre 2023

Demande horaire par usage

Capacité : 519

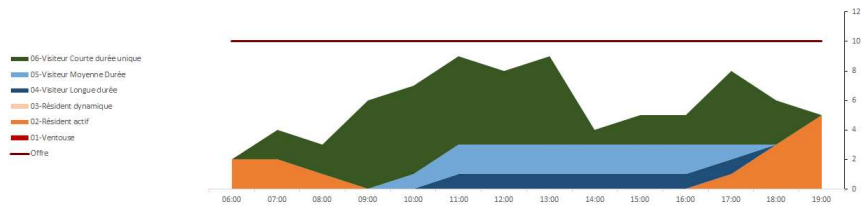
Secteur : Total (hors places réglementées)



Nb Vehicules	06:00	07:00	08:00	09:00	10:00	11:00	12:00	13:00	14:00	15:00	16:00	17:00	18:00	19:00	Total
01-Ventouse	81	81	81	81	81	81	81	81	81	81	81	81	81	81	81
02-Résident actif	74	49	14				9	7				23	72	119	156
03-Résident dynamique	105	104	110	108	96	102	94	98	102	91	100	106	105	110	169
04-Visiteur Longue durée		38	108	147	154	159	161	161	153	147	121	92	26		161
05-Visiteur Moyenne Durée		9	45	64	73	74	60	70	76	75	67	44	14		148
06-Visiteur Courte durée unique		13	46	69	83	81	50	44	40	63	56	101	57		590
Offre	519	519	519	519	519	519	519	519	519	519	519	519	519	519	519
Total	260	294	404	469	487	497	455	461	452	457	425	447	355	310	1305

Demande horaire par usage

Capacité : 10 Secteur : ZB Mairie



Nb Vehicules	06:00	07:00	08:00	09:00	10:00	11:00	12:00	13:00	14:00	15:00	16:00	17:00	18:00	19:00	Total
01-Ventouse															
02-Résident actif		2	2	1									1	3	5
03-Résident dynamique															
04-Visiteur Longue durée						1	1	1	1	1	1	1			1
05-Visiteur Moyenne Durée					1	2	2	2	2	2	2	1			4
06-Visiteur Courte durée unique		2	2	6	6	6	5	6	1	2	2	5	3		43
Offre	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10
Total	2	4	3	6	7	9	8	9	4	5	5	8	6	5	55

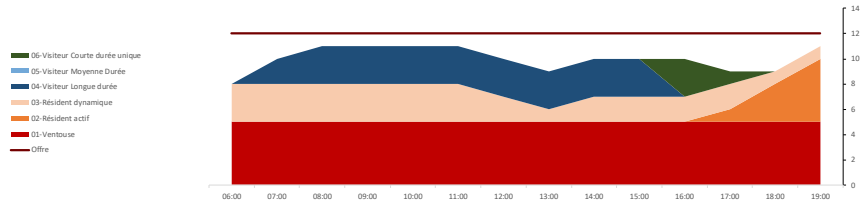
L'usage du stationnement

Comparaison des zones bleues

3 zones distinctes et 3 fonctionnements très différents

Demande horaire par usage

Capacité : 12 Secteur : ZB Clémenceau

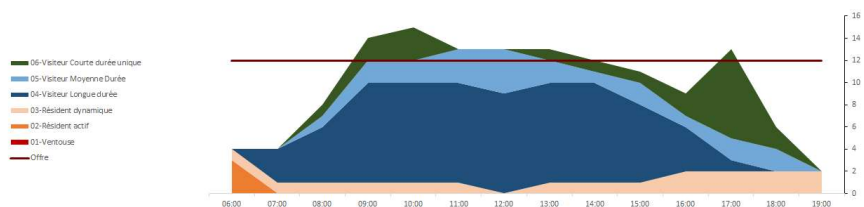


Nb Vehicules	06:00	07:00	08:00	09:00	10:00	11:00	12:00	13:00	14:00	15:00	16:00	17:00	18:00	19:00	Total
01-Ventouse	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5
02-Résident actif													1	3	5
03-Résident dynamique	3	3	3	3	3	3	2	1	2	2	2	2	1	1	4
04-Visiteur Longue durée		2	3	3	3	3	3	3	3	3					3
05-Visiteur Moyenne Durée												3	1		3
06-Visiteur Courte durée unique															
Offre	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12
Total	8	10	11	11	11	11	10	9	10	10	10	9	9	11	20

- **Place du 14 Juillet (Mairie).** Une zone bleue plutôt performante :
 - Dominante visiteurs de courte durée
 - Rotation globale de 5,2 en période d'activité
 - Bonne disponibilité d'offre aux périodes réglementées
- **Place Clémenceau.** Une zone bleue très statique et impactée par une forte présence du résident :
 - Dominante résidents, souvent ventouse
 - Rotation très faible de 1,6 en période d'activité
 - En constante tension, proche de la saturation

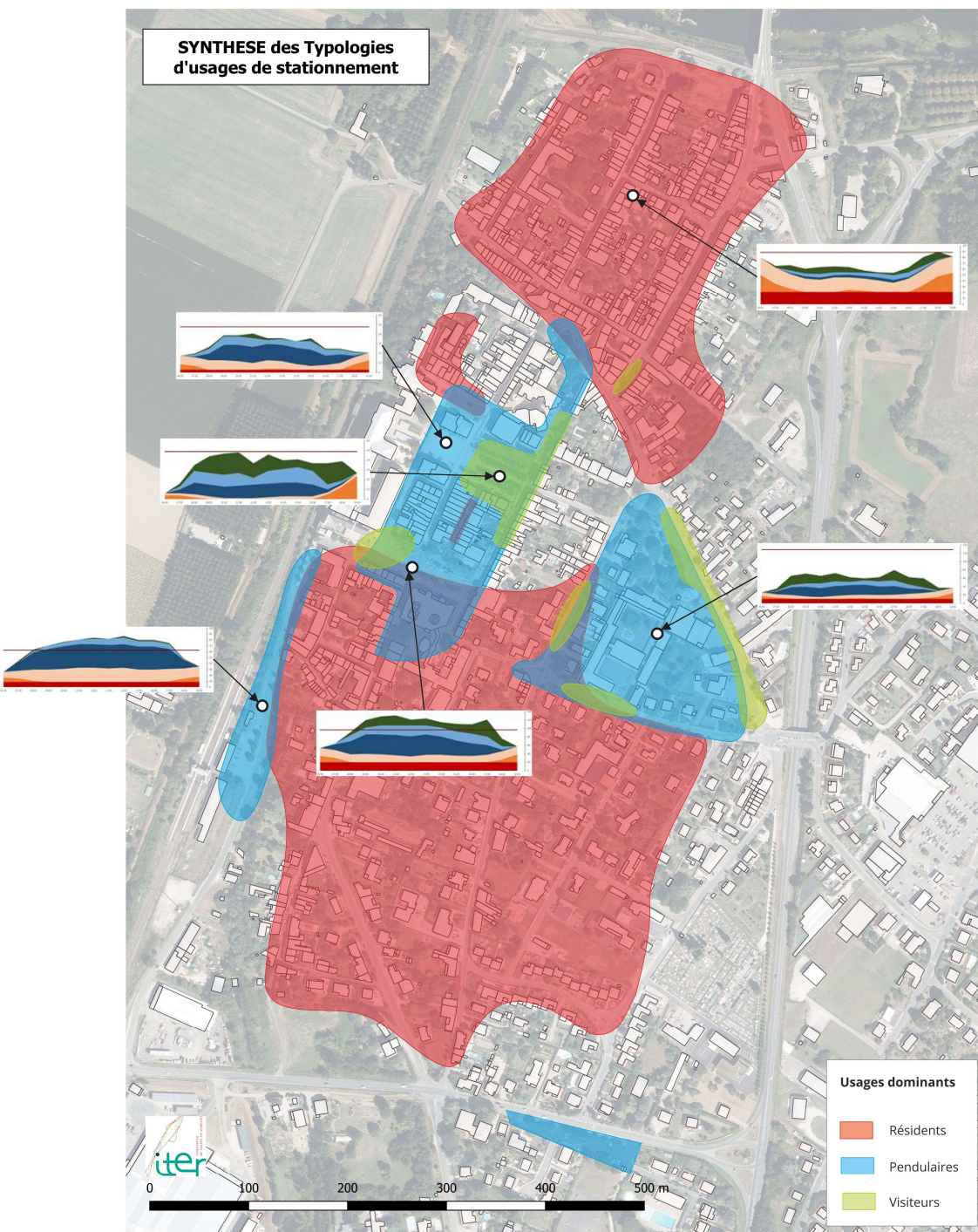
Demande horaire par usage

Capacité : 12 Secteur : ZB De Gaulle



Nb Vehicules	06:00	07:00	08:00	09:00	10:00	11:00	12:00	13:00	14:00	15:00	16:00	17:00	18:00	19:00	Total
01-Ventouse															
02-Résident actif		3													3
03-Résident dynamique		1	1	1	1	1	1		1	1	1	2	2	2	3
04-Visiteur Longue durée			3	5	9	9	9	9	9	9	7	4	1		9
05-Visiteur Moyenne Durée				1	2	2	3	4	2	1	2	1	2	2	5
06-Visiteur Courte durée unique				1	2	3		1	1	1	2	8	2		16
Offre	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12
Total	4	4	8	14	15	13	13	13	12	11	9	13	6	2	36

- **Allées De Gaulle.** Une zone bleue inoccupée la nuit et saturée la journée par une forte présence de pendulaires :
 - Dominante pendulaire
 - Rotation très faible de 2,1, alimentée par des visiteurs de courte durée souvent en stationnement illicite faute de place disponible
 - Offre saturée pendant toute la période d'activité (9h-18h)



L'usage du stationnement

Synthèse des typologies d'usages

- De grands secteurs d'usages assez clairement définis, avec des zones de mixité qui se limitent à quelques rues ou parties de place.
- L'usage peut se résumer de la manière suivante :
 - Une **zone centrale** sous forte pression des **actifs**
 - Quelques **rars secteurs utilisables par les visiteurs**, mais certaines de manière illicite faute de places libres (DeGaulle, Verdun). En dehors de la zone bleue place du 14 Juillet et au sud de la rue Gambetta, aucune offre utilisée par les visiteurs ne correspond à de l'offre dédiée.
 - L'usage **résident** se concentre **sur les périphéries** nord et sud. En centre-ville, on note un usage résiduel sur De Gaulle et surtout sur la place Clémenceau, ainsi qu'un usage plus « confidentiel » : rue Louis Blanc, quartier Lunac.

Synthèse

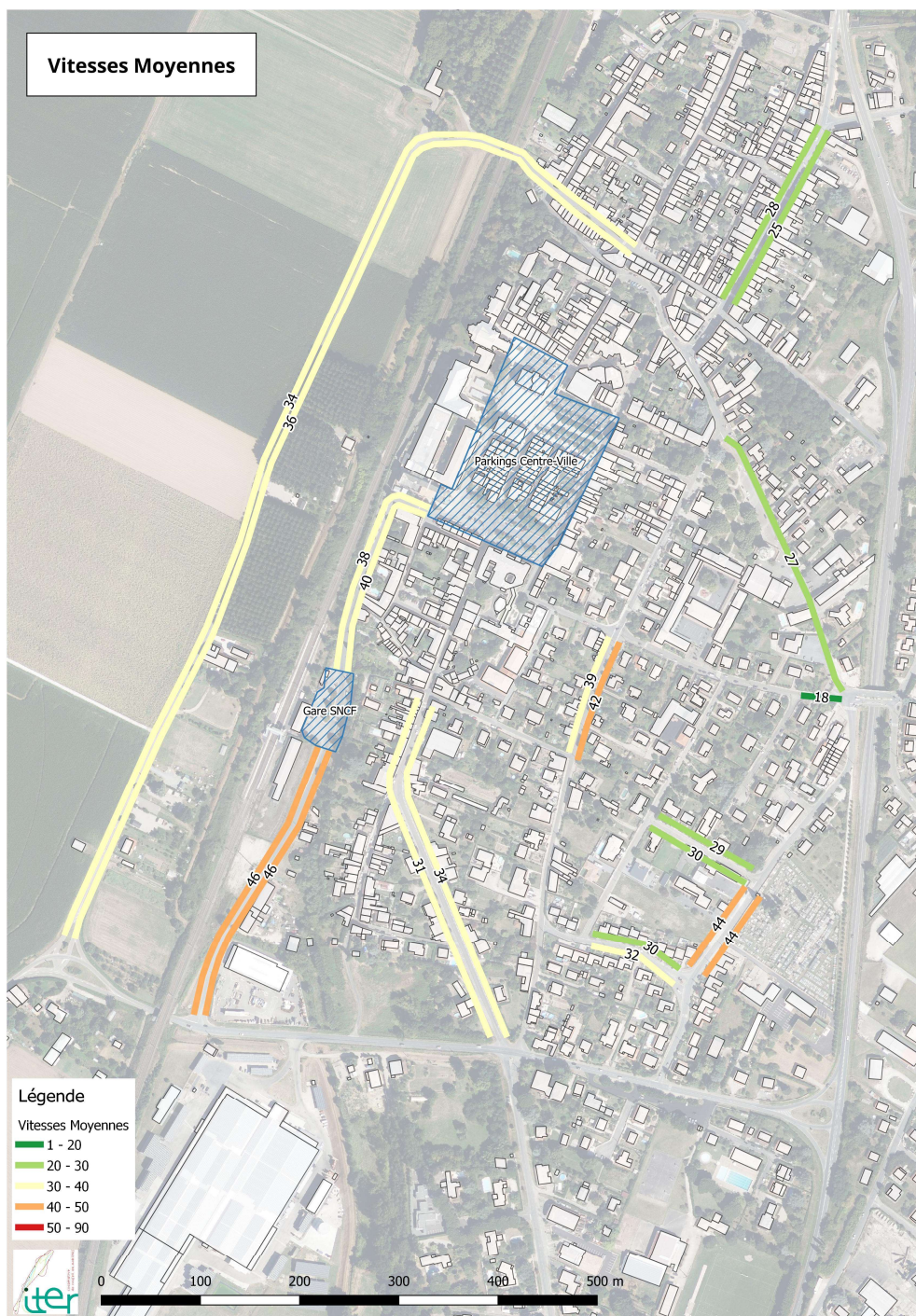
Les besoins réels et actuels par type de public

(périmètre de rotation)

	Nuit	Matin	Après-Midi
Résidents	280	195	190
Pendulaires / Actifs	0	215	205
Visiteurs / Chaland	0	145	100
Total	280	555	495
<i>Congestion (offre : 595 places)</i>	47%	93%	83%

L'offre réglementée doit permettre d'accueillir environ 150 visiteurs, dont 100 en courte durée

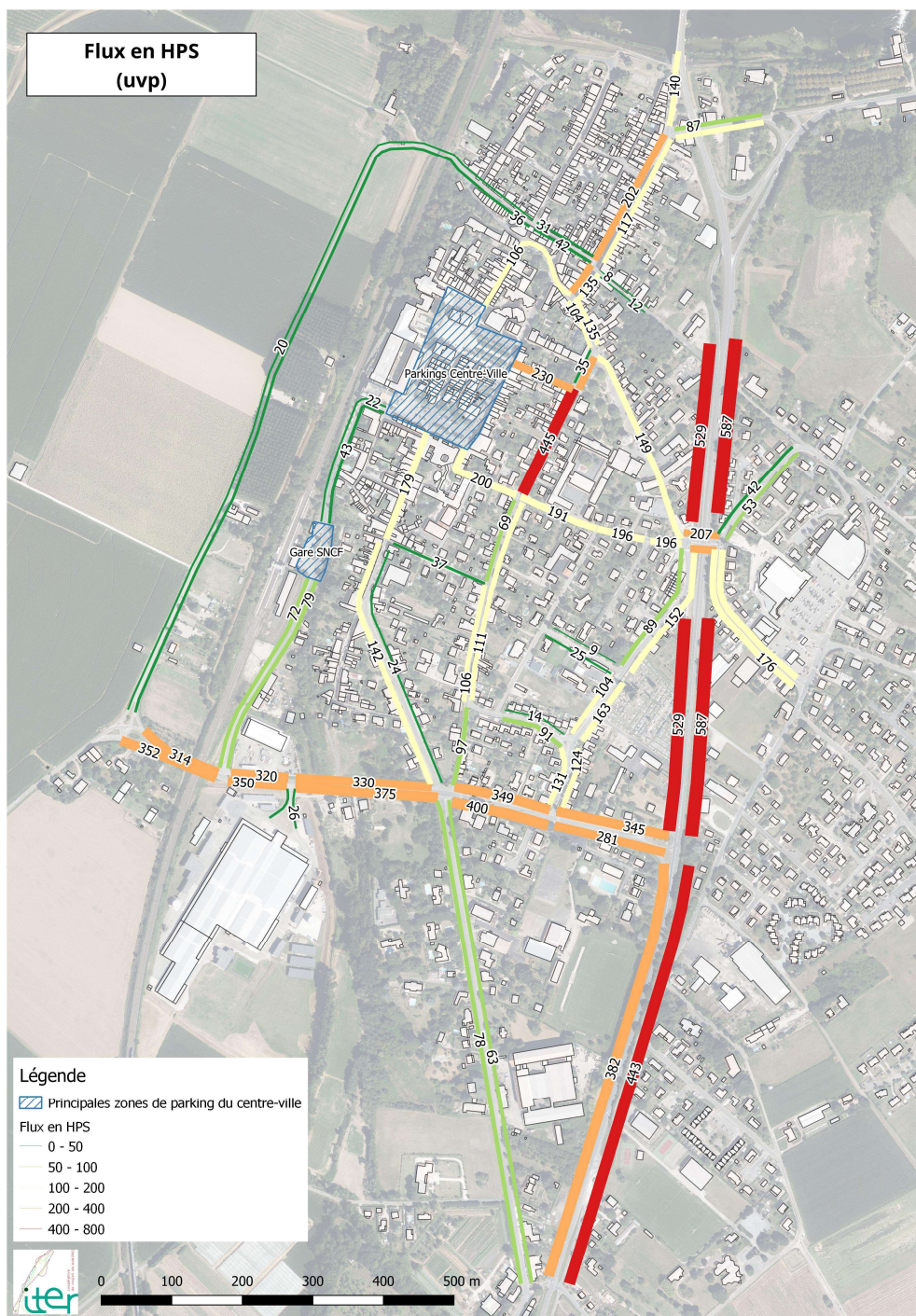
Vitesses Moyennes



Les vitesses sur une semaine standard

- Les **vitesses moyennes** pratiquées sur le réseau sur une semaine complète de comptage, se situent globalement **entre 20 et 45 km/h**.
- Plusieurs voies bénéficient de vitesses **inférieures à 30 km/h**, sur toute la **frange Est** : Rue Gambetta, rue Jules Ferry, rue de Verdun, rue D'Artagnan et rue Jacques Brel
- On note les vitesses **les plus élevées** sur l'avenue de la **Gare**, la rue de **Visé** et la rue **George Sand** : entre 42 et 46 km/h de moyenne.

Ces valeurs sont des moyennes et n'excluent pas des phénomènes de vitesses excessives qui donnent un ressenti d'insécurité.



Les flux actuels

Heure de pointe du soir

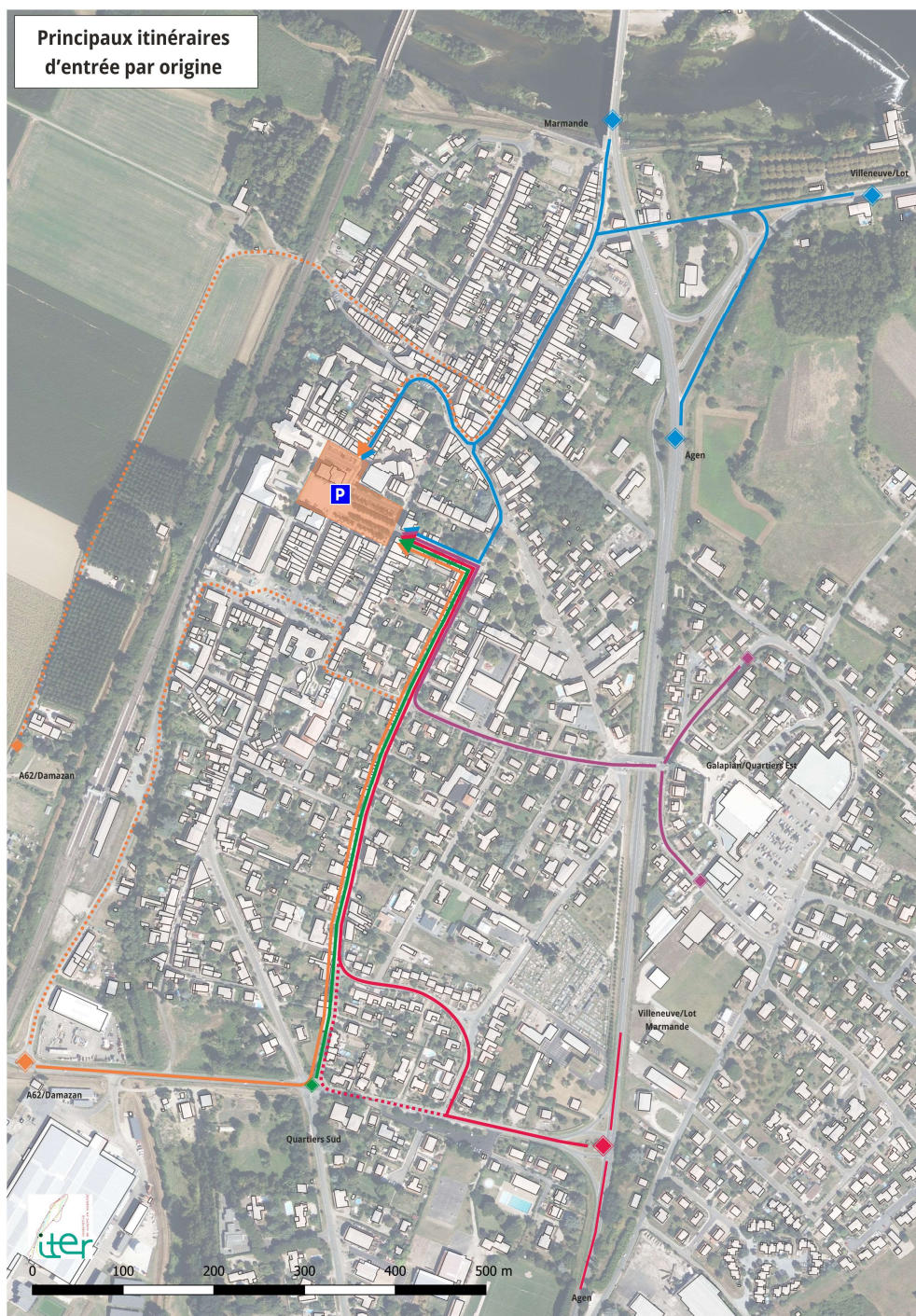
L'organisation générale, notamment au niveau du réseau principal, est **assez comparable à celle du matin** :

- La D813 supporte plus de 1 100 véhicules/heure.
- La D642 supporte entre environ 630 et 750 véhicules/Jour.

En **centre-ville** les volumes sont plus modérés, mais **plus élevés que le matin** notamment en raison de motifs de déplacements plus variés. Beaucoup de section dépassent les 150 véh/h par sens. On notera, notamment :

- 445 véh/h sur la rue de Visé, entre la rue de Verdun et 230 véh/h sur la rue Bazin, ainsi qu'environ 200 véh/h sur les rues de Verdun et Frères Andrieu.
- La rue Gambetta (près de 350 véh/ sur sa partie la plus chargée) et le pont (430 véh/h) sont également plus utilisés.
- Enfin, de nombreuses rues dépassent les 200 véh/h deux sens confondus : Louis Pasteur, Marceau, Visé, George Sand.

Principaux itinéraires d'entrée par origine

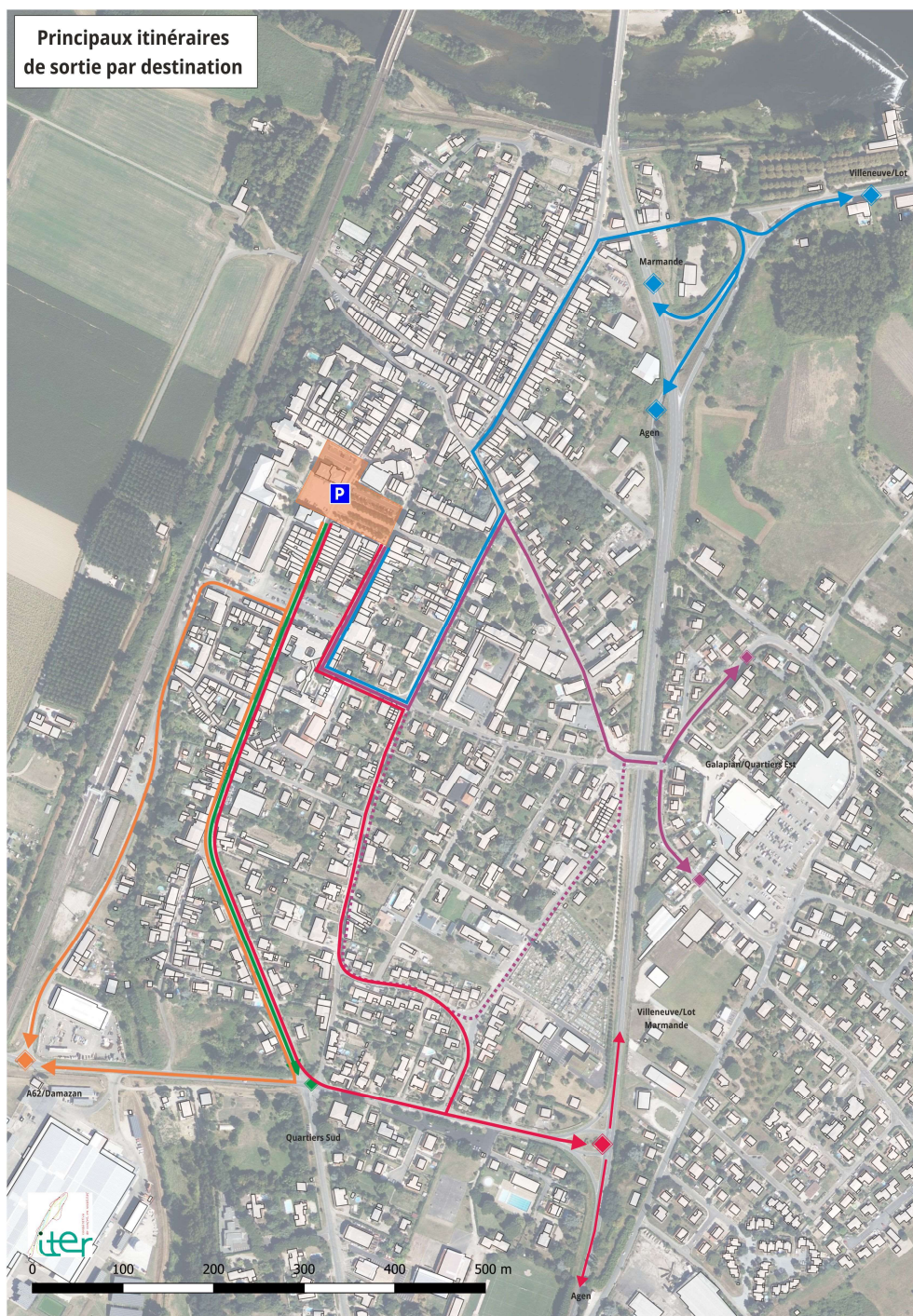


L'organisation actuelle

Les entrées en ville

En considérant les places du 14 juillet et Clémenceau comme le point central, les entrées à partir des différentes origines possibles convergent sur la rue de Thiers et surtout sur la rue de Visé puis de Bazin.

- Rue de Thiers :
 - Depuis la D270 pour quelques flux originaires de l'Ouest
 - Surtout depuis la rue Gambetta pour les flux originaires du Nord, de l'Est (Villeneuve/Lot) et partiellement du Sud
- Rue Bazin :
 - Depuis le Nord et l'Ouest par les itinéraires ci-dessus
 - Depuis l'Est de manière assez directe par la rue de Verdun
 - Depuis l'Ouest, le Sud et partiellement le Nord (Tonneins) et l'Est (Villeneuve) par la rue de Visé, soit directement depuis l'Ouest et l'avenue du 11 novembre, soit indirectement par la rue D'Artagnan/G.Sand



L'organisation actuelle

Les sorties de la ville

En considérant les places du 14 juillet et Clémenceau comme le point central, les sorties vers les différentes destinations possibles partent de la place du 14 Juillet et transitent par l'allée De Gaulle, pour ensuite prendre trois directions distinctes :

- Une sortie directe par l'avenue de la Gare, essentiellement vers l'Ouest
- Rue V.Hugo/Avenue du 8 Mai 1945 :
 - Vers l'Ouest,
 - Vers les quartiers Sud (avenue du 11 novembre)
 - Vers le Sud mais aussi le Nord et l'Est via la D813
- Rue des Frères Andrieu :
 - Vers le Nord, l'Est et plus marginalement le Sud, via la D813
 - Vers l'Est via la rue J.Ferry et le pont au-dessus de la D813
 - Vers le Sud, mais aussi le Nord et l'Est via la D642 et la D813.

Nombre de vélos aux principaux carrefours en HPS



La fréquentation cyclable actuelle

Heure de pointe du soir

L'usage est plus important qu'en heure de pointe du matin, et surtout il est plus varié en termes de typologie :

- 32 vélos/trottinettes sur le pont de la D813
- Près de 20 au niveau du carrefour Visé-Verdun
- Plus de 10 sur Gambetta Sud, en partie en lien avec les commerces du secteur.

La partie sud est très peu utilisée, ce qui reste compréhensible au regard du trafic et des conditions de circulation sur l'axe et au niveau des différents carrefours

Les phénomènes observés en stationnement
Un aménagement ambiguë ou mal adapté

- La largeur des places de stationnement est insuffisante pour permettre un stationnement correct et sécurisé.
- Le marquage au sol est souvent inexistant ou peu visible, entraînant des conflits de circulation et des difficultés de stationnement.
- Le manque de signalisation adéquate contribue à l'ambiguïté de l'aménagement.
- La présence de véhicules stationnés de manière incorrecte (à l'encontre du sens de la circulation ou dans des zones interdites) aggrave les problèmes.
- Le manque de visibilité aux intersections et dans les zones de stationnement complique la circulation.
- La présence de véhicules stationnés de manière incorrecte (à l'encontre du sens de la circulation ou dans des zones interdites) aggrave les problèmes.

Les phénomènes observés en stationnement
Une réglementation ambiguë

- La réglementation en matière de stationnement est souvent ambiguë, entraînant des conflits de circulation et des difficultés de stationnement.
- Le manque de signalisation adéquate contribue à l'ambiguïté de l'aménagement.
- La présence de véhicules stationnés de manière incorrecte (à l'encontre du sens de la circulation ou dans des zones interdites) aggrave les problèmes.
- Le manque de visibilité aux intersections et dans les zones de stationnement complique la circulation.
- La présence de véhicules stationnés de manière incorrecte (à l'encontre du sens de la circulation ou dans des zones interdites) aggrave les problèmes.

Les phénomènes observés en circulation
D642-George Sand

- La circulation est souvent ralentie par des véhicules stationnés de manière incorrecte ou des véhicules en panne.
- Le manque de visibilité aux intersections et dans les zones de stationnement complique la circulation.
- La présence de véhicules stationnés de manière incorrecte (à l'encontre du sens de la circulation ou dans des zones interdites) aggrave les problèmes.
- Le manque de visibilité aux intersections et dans les zones de stationnement complique la circulation.
- La présence de véhicules stationnés de manière incorrecte (à l'encontre du sens de la circulation ou dans des zones interdites) aggrave les problèmes.

Les phénomènes observés en circulation
D813-D642

- La circulation est souvent ralentie par des véhicules stationnés de manière incorrecte ou des véhicules en panne.
- Le manque de visibilité aux intersections et dans les zones de stationnement complique la circulation.
- La présence de véhicules stationnés de manière incorrecte (à l'encontre du sens de la circulation ou dans des zones interdites) aggrave les problèmes.
- Le manque de visibilité aux intersections et dans les zones de stationnement complique la circulation.
- La présence de véhicules stationnés de manière incorrecte (à l'encontre du sens de la circulation ou dans des zones interdites) aggrave les problèmes.

Les phénomènes observés en circulation
D642-Visé-11 novembre 1918

- La circulation est souvent ralentie par des véhicules stationnés de manière incorrecte ou des véhicules en panne.
- Le manque de visibilité aux intersections et dans les zones de stationnement complique la circulation.
- La présence de véhicules stationnés de manière incorrecte (à l'encontre du sens de la circulation ou dans des zones interdites) aggrave les problèmes.
- Le manque de visibilité aux intersections et dans les zones de stationnement complique la circulation.
- La présence de véhicules stationnés de manière incorrecte (à l'encontre du sens de la circulation ou dans des zones interdites) aggrave les problèmes.

Les phénomènes observés en circulation en Heure de pointe



Les principaux enjeux

Issus du diagnostic et de la concertation

- Simplifier et **rendre plus intuitif le plan de circulation**, qui doit pouvoir fonctionner sans recours à une débauche de signalétique
- Mieux **équilibrer les entrées-sorties** en tenant compte des différentes origines-destinations internes et externes
- **Réguler les vitesses** sur certains axes

- Restaurer les itinéraires existants et assurer les continuités à partir de ces derniers
- **Sécuriser les secteurs avec un usage identifié** (« triangle » Verdun/Visé/Ferry en lien avec le Pont)
- **Sécuriser l'itinéraire** des élèves **entre la Cité Scolaire et le stade**
- **Améliorer la marchabilité** en agissant de **manière ciblée** sur le stationnement, la réglementation et l'aménagement

- **Clarifier la réglementation** et les **aménagements** sur l'ensemble du centre-ville
- **Réglementer les secteurs clés** pour une meilleure maîtrise des usages et une cohérence avec les attentes
- **Ne pas surdimensionner l'offre** pour des usages ponctuels en journée, notamment scolaires (De Gaulle/Ferry/Verdun), **mais adapter l'offre** pour permettre d'accueillir ce public
- Mettre les **moyens de contrôle** en cohérence avec les objectifs de fonctionnement des zones réglementées (actuelles et futures), mais aussi des zones non réglementées sous pression

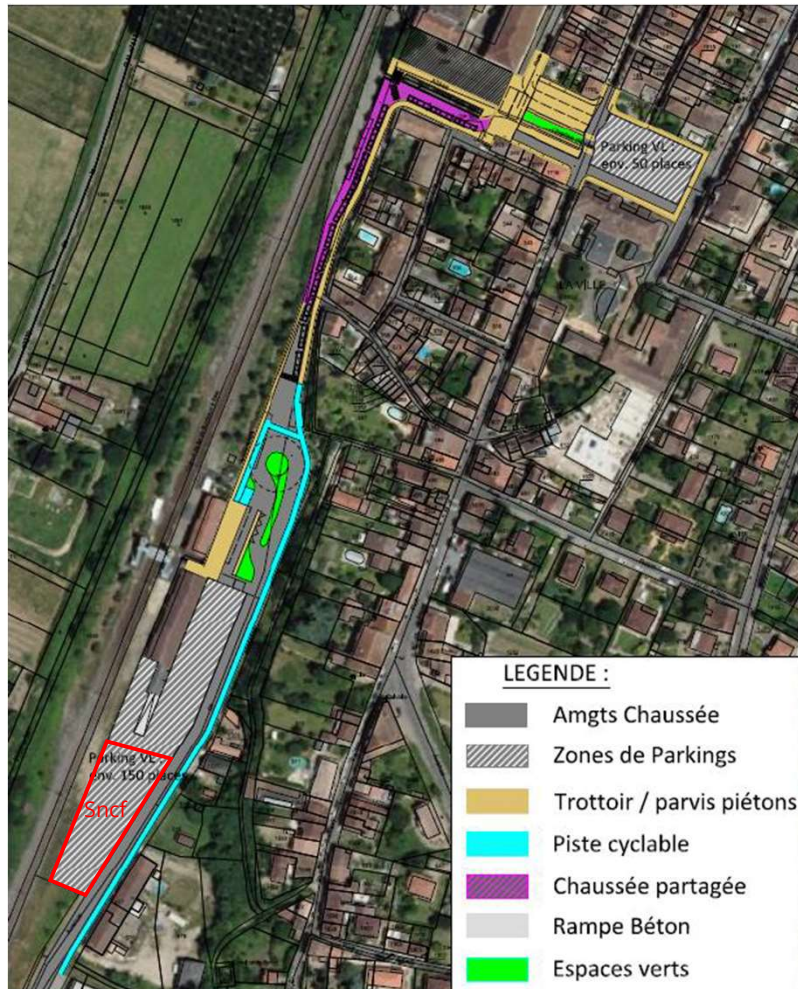
- **Clarifier** le fonctionnement autour de la **place du 14 Juillet** en revoyant la signalisation de police notamment
- Développer un **plan de signalétique pragmatique** permettant d'accompagner efficacement le plan de circulation, sans démultiplier l'information au risque de la rendre illisible
- Adopter une **charte graphique** pour l'ensemble de la signalétique locale

Synthèse des scénarios étudiés

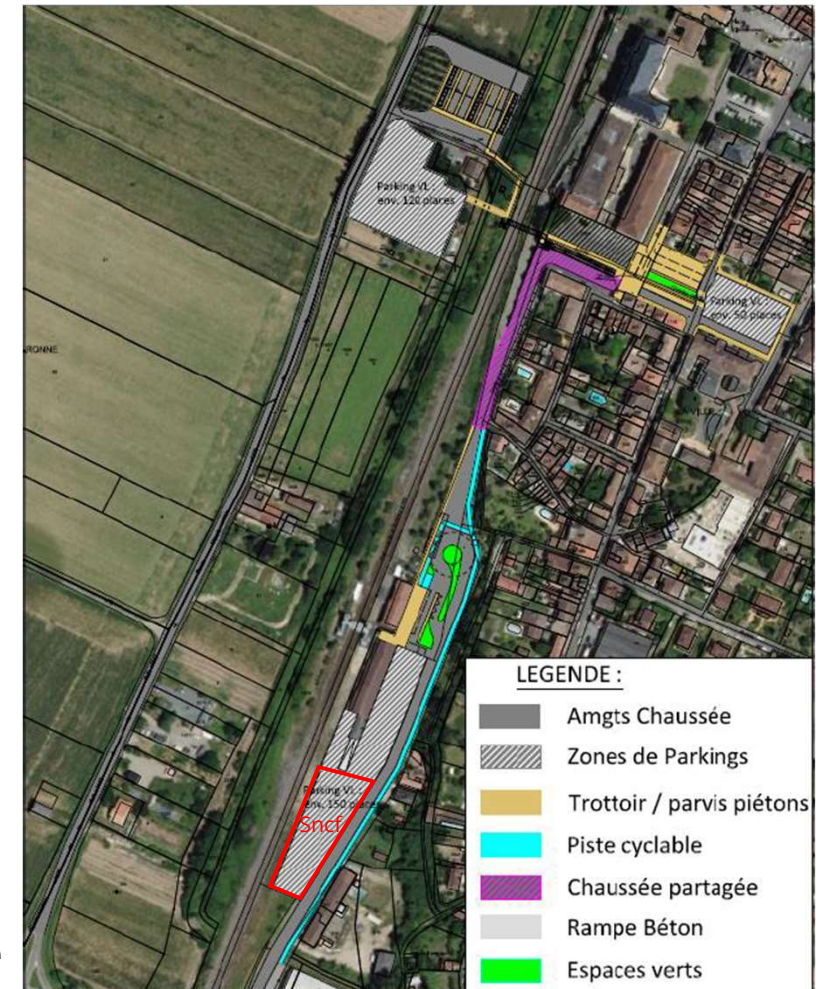


Préambule

Les scénarios du PEM retenus



Tranche 1



À terme

Scénarios Circulation

Les principales idées issues des débats et faisant plutôt consensus :

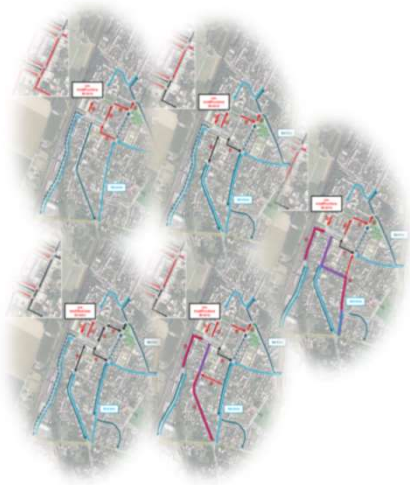
- Double sens sur la rue Bazin
- Sens unique descendant sur la rue Hoche
- Inversion possible du Cours A.Lorraine
- Inversion ou double sens possible sur la rue V.Hugo
- Double sens sur l'ensemble de la rue de Visé
- Maintien du bas de la rue de Visé en sens sortant du carrefour à feux
- Tenter de trouver un système circulaire englobant les places DeGaulle et 14 Juillet, via V.Hugo et A.Lorraine

Les principales idées issues des débats et ne faisant pas consensus :

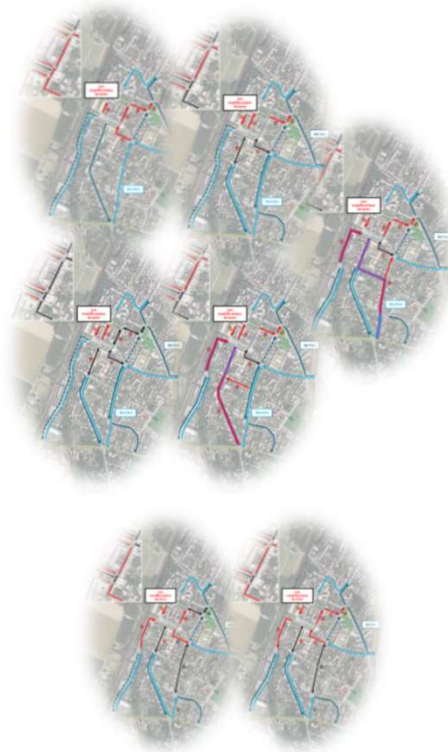
- Gestion de l'avenue de la Gare sur sa partie haute : à sens unique pour certains, à double sens pour d'autres.
- Utilisation de l'axe Beauregard-Lacépède comme alternative à une mise à sens unique de l'avenue de la Gare.
- Inversion de la rue des Frères Andrieu

Processus des scénarios circulation

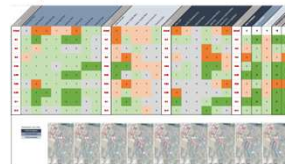
5 scénarios de base



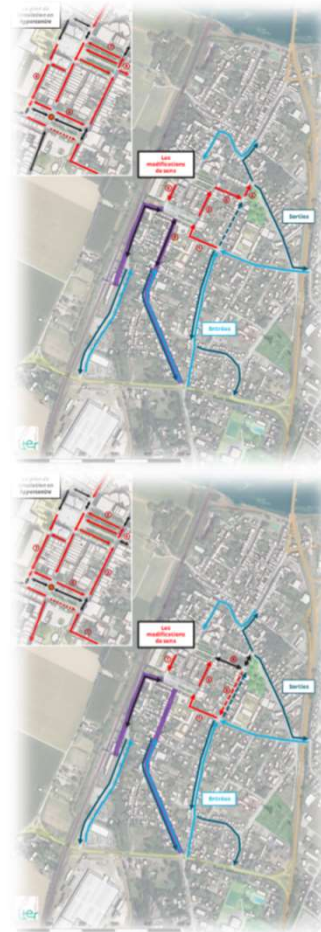
Enrichis par les ateliers (30/11/2023)
: 7 scénarios étudiés en réunion
de travail (18/12/2023)



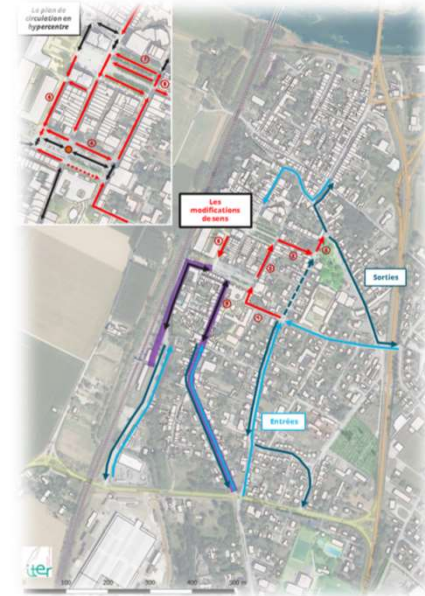
Synthèse de l'analyse multicritères



2 scénarios de synthèse
présentés en Comité
Technique (11/01/2024)



1 scénario unique
présenté en Comité de
pilote (18/01/2024)



Scénarios Stationnement

Des éléments de consensus à intégrer aux scénarios :

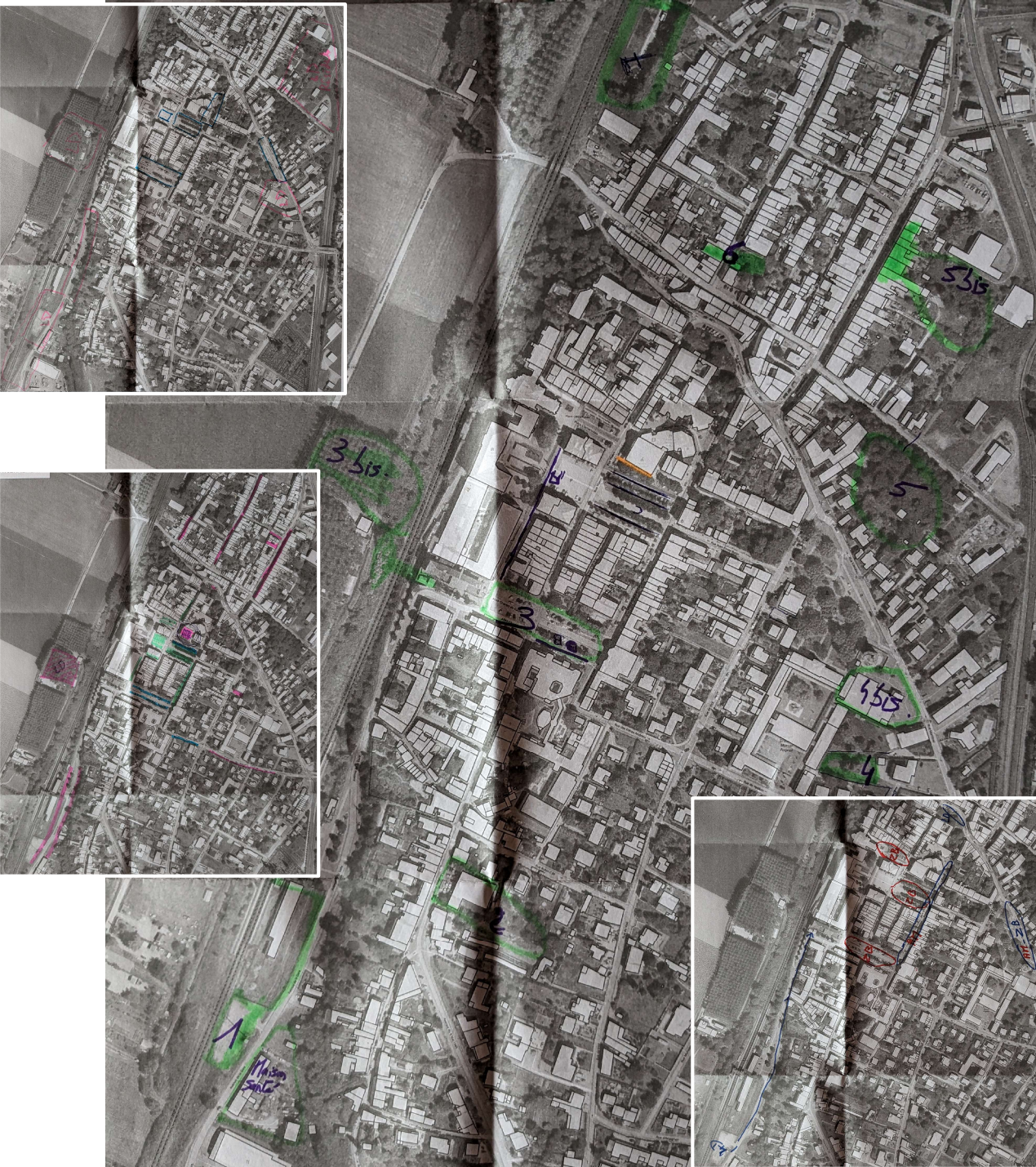
- Deux espaces plébiscités pour accueillir les visiteurs de courte durée :
 - Place du 14 juillet / Place Espiau
 - Allée De Gaulle
- Le secteur gare comme principal potentiel pour accueillir les actifs « repoussés » du centre-ville. À terme, la solution du parking en vallée de Garonne (PEM dispersé) est aussi largement plébiscitée.

D'autres éléments à étudier :

- Place Clémenceau et contre-allée J.Ferry mixant zone bleue et arrêts minutes
- Cours Alsace Lorraine à dominante « arrêt minute »
- Un besoin de réglementation spécifique devant la Mairie et l'EHPAD pour les véhicules de service

Les potentiels à prendre en compte :

- À destination principale des actifs : parcelle du garage Armand (2), à l'arrière du cabinet dentaire (4), ancien Leader Price (4bis),
- À destination des résidents : les parcelles de part et d'autre de la rue Rabelais (5/5bis), Musée Dastrac (6), parcelle de la station d'épuration (7).



Processus des scénarios stationnement

Les ateliers (30/11/2023) comme base des scénarios : identification des publics et des potentiels d'offre



2 scénarios à 3 horizons présentés en Comité Technique (11/01/2024)



1 scénario par horizon présenté en Comité de pilotage (18/01/2024)



Le programme d'actions



Programme d'actions



1. Plan de zonage et de l'offre de stationnement, réglementation, contrôle et tarification

- A. Clarification de la réglementation, *par la matérialisation du stationnement*
- B. Localisation des places Minutes
- C. Création d'offre libre sur parking



2. Gestion des circulations motorisées (plan de circulation, réglementation)

- A. Organisation des allées De Gaulle
- B. Aménagements zone 30
- C. Aménagement provisoire avenue de la Gare
- D. Aménagement provisoire rue Victor Hugo
- E. Aménagement piéton entre V.Hugo et le stade



3. Schéma des itinéraires cyclables

- A. Zone de rencontre Aménagements
- B. Zone 30 Aménagements - Doubles Sens Cyclables (DSC)
- C. Voies Centrales Banalisées Aménagements
- D. Aménagement du pont de la D278
- E. Organisation des rues avec DSC et stationnement



4. Plan de signalétique et de jalonnement










- A. Jalonnement routier des entrées-sorties du centre-ville
- B. Jalonnement routier des centralités et parkings
- C. Jalonnement piéton des centralités
- D. Jalonnement vélo
- E. Stationnement vélo



5. Calendrier et estimations financières associées

Plan de zonage du stationnement

Zonage et réglementation

-  Secteur d'offre libre sur voirie
-  Offre libre sur parking
-  Offre libre sur parking jalonné à destination des visiteurs et actifs
-  Offre réglementée en zone bleue
-  Offre Minute au contact direct des destinations
-  Clarification de l'interdiction
-  Offre supprimée
-  Offre officialisée sur trottoir
-  Offre à matérialiser



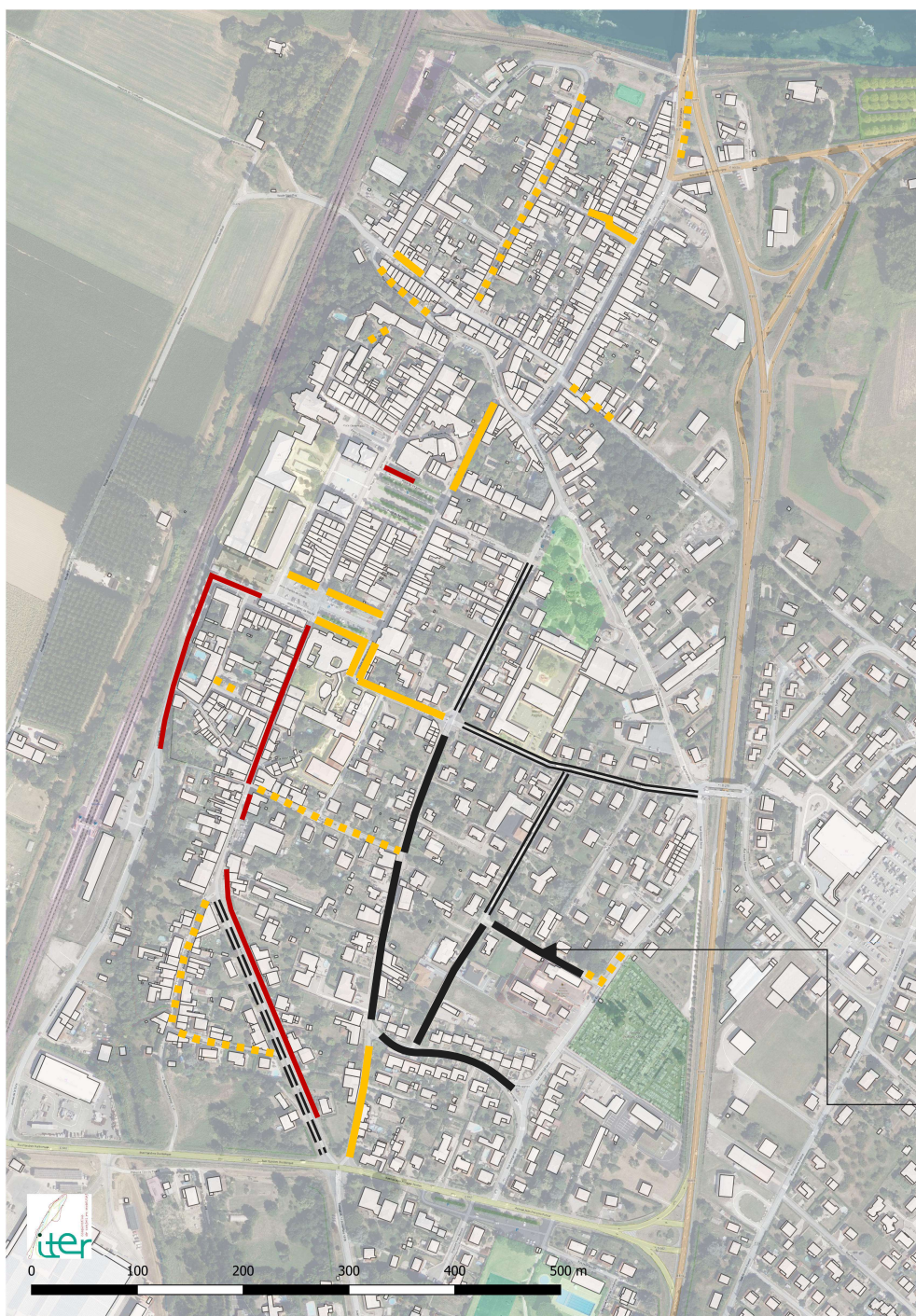
- Mise en place d'une réglementation **zone bleue** en centre-ville, sur environ 150 places. Cela permet de répondre aux besoins actuels (100 à 110 voitures) et futurs. Cette même réglementation est à tester sur la contre-allée Jules Ferry, sur le premier alignement. Il s'agit d'évaluer la pertinence du volume de places proposé.
- Déploiement de l'offre **minute** à proximité immédiate des besoins (commerces de « passage », écoles). Pour une efficacité maximale, certaines d'entre elles, les plus stratégiques, peuvent être équipées d'une borne pour faciliter le contrôle.
- Création d'offre libre sur **parking** à destination des actifs et des visiteurs extérieurs (touristes), en périphérie immédiate du centre-ville et facile à jalonner ; d'autres à destination des riverains en cœur de quartiers sous tension (quartier du Lot) ou en prévision plus long terme (J.Brel).
- **Suppression d'offre** sur certaines rues sur lesquelles le partage de la voirie doit être revu au profit de la sécurité.
- **Matérialisation des places** sur les espaces non interdits et actuellement utilisés, ou officialisation réglementaire de certaines offres sur trottoir (permettant de mieux identifier celles qui sont interdites). L'objectif est de clarifier l'offre pour l'utilisateur et d'identifier plus facilement le stationnement illicite, pouvant être actuellement sujet à interprétation.
- Les **places IRVE** (●) ne sont pas déployées dans un premier temps en raison de leur faible utilisation. Néanmoins, plusieurs sites sont ciblés comme pertinents par leur position et leur niveau actuel d'aménagement (sites ne remettant pas en cause des travaux récents) : Gare, DeGaulle et Leader Price en premier lieu :
 - Charge rapide en périphérie pour répondre aux besoins de véhicules de passage
 - Charge plus lente en centre-ville à destination de stationnement de plus longue durée : actifs en journée, résidents le jour et la nuit.

A. Clarification de la réglementation

Par la matérialisation du stationnement

Les cas de figure :

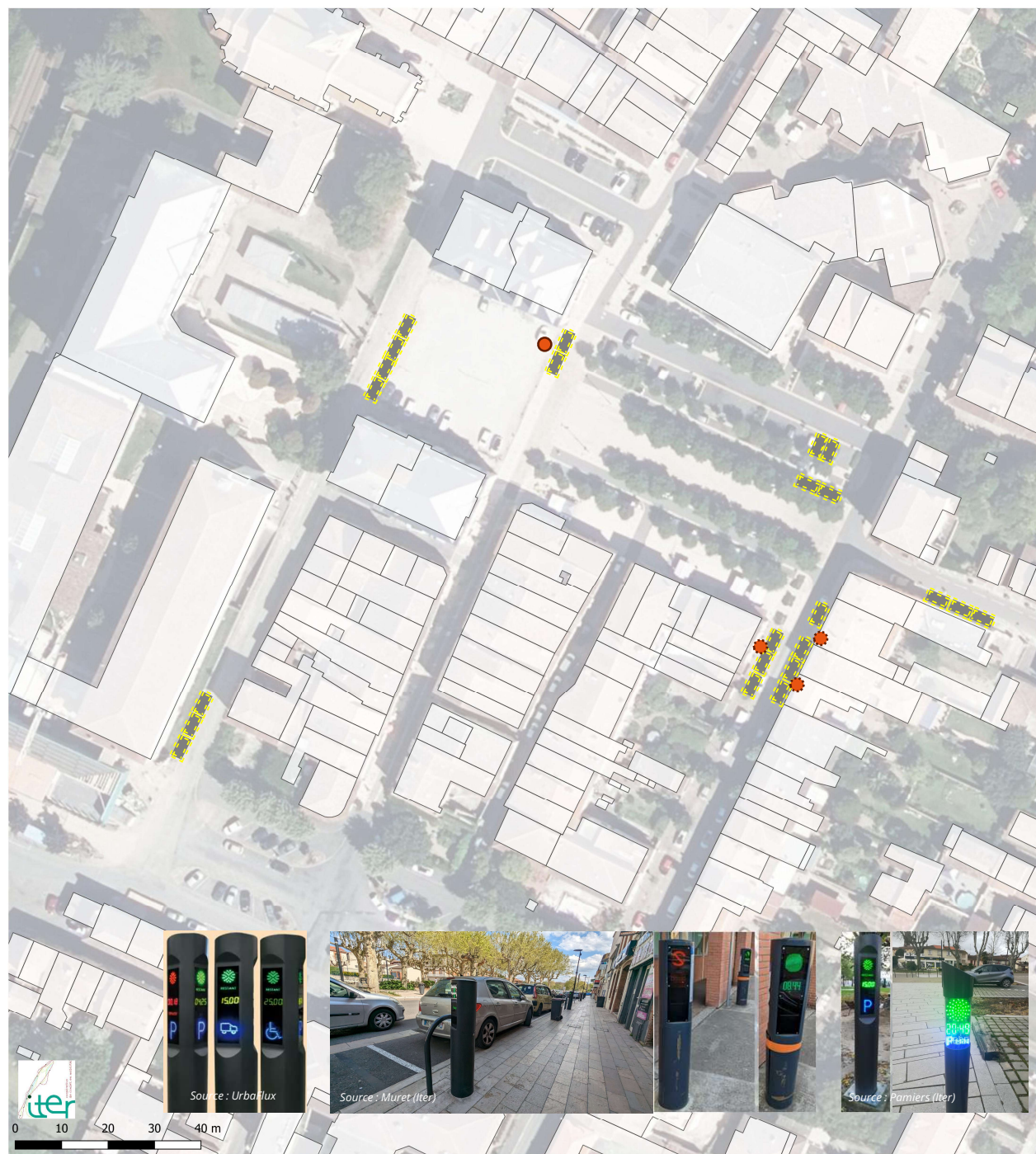
- Stationnement **unilatéral**
 - à l'opposé d'un double sens cyclable : Verdun, Michelet Nord, Visé Nord
 - à l'opposé d'un cheminement piéton : 8 mai
- Stationnement **alterné** sur voie à double sens, avec un objectif de maîtrise des vitesses : Visé Centre, J.Brel, Michelet Sud, D'Artagnan
- Stationnement **ponctuel** pour officialiser ou clarifier des pratiques existantes : Arcole, Latournerie, Alsace-Lorraine Nord, Visé Sud, DeGaulle... Éventuellement : République, Remparts, Rabelais, Lunac, Robin, Palissy, F.Andrieu...
- **Interdiction** : Gare, Hugo, 8 mai 1945, Mairie



B. Localisation des places Minutes

Centre-ville

- 2 à 4 places sur la place Espiau, le long de la rue Hoche
- 2 places le long de la rue Thiers pour desservir également la boulangerie. *Idéalement, ces places seraient à être équiper d'une borne car la durée de stationnement doit y être la plus réduite possible, et doit dissuader au maximum des arrêts supérieurs à 5/10 minutes (selon contraintes ABF).* ●
- 6 à 8 places sur le Cours Alsace-Lorraine pour desservir au plus près les commerces/services « minutes » : tabac, fleuriste, Poste (dont distributeur). *Si une gestion par borne est retenue, les places doivent idéalement fonctionner par deux pour bénéficier de bornes double face.* ✱
- 2 places supplémentaires sur la place du 14 juillet, notamment pour desservir la pharmacie, sans passer devant la mairie.
- Maintien des places existantes rue Bazin
- Au bout de la rue Hoche pour la desserte de la Cité Scolaire



B. Localisation des places Minutes

Rue Gambetta

- Augmenter le nombre de places en bas de la rue, pour répondre aux besoins de l'épicerie et du tabac : 6 à 8 places au lieu des 2 places actuelles.
- Augmenter le nombre de places en milieu de rue, pour répondre aux besoins de la boulangerie et de la boucherie : 5 et 3 places au lieu des 3 et 1 places actuelles, dès le court terme, avec une évolution à la hausse possible aux autres horizons.



B. Localisation des places Minutes

Rue de Verdun

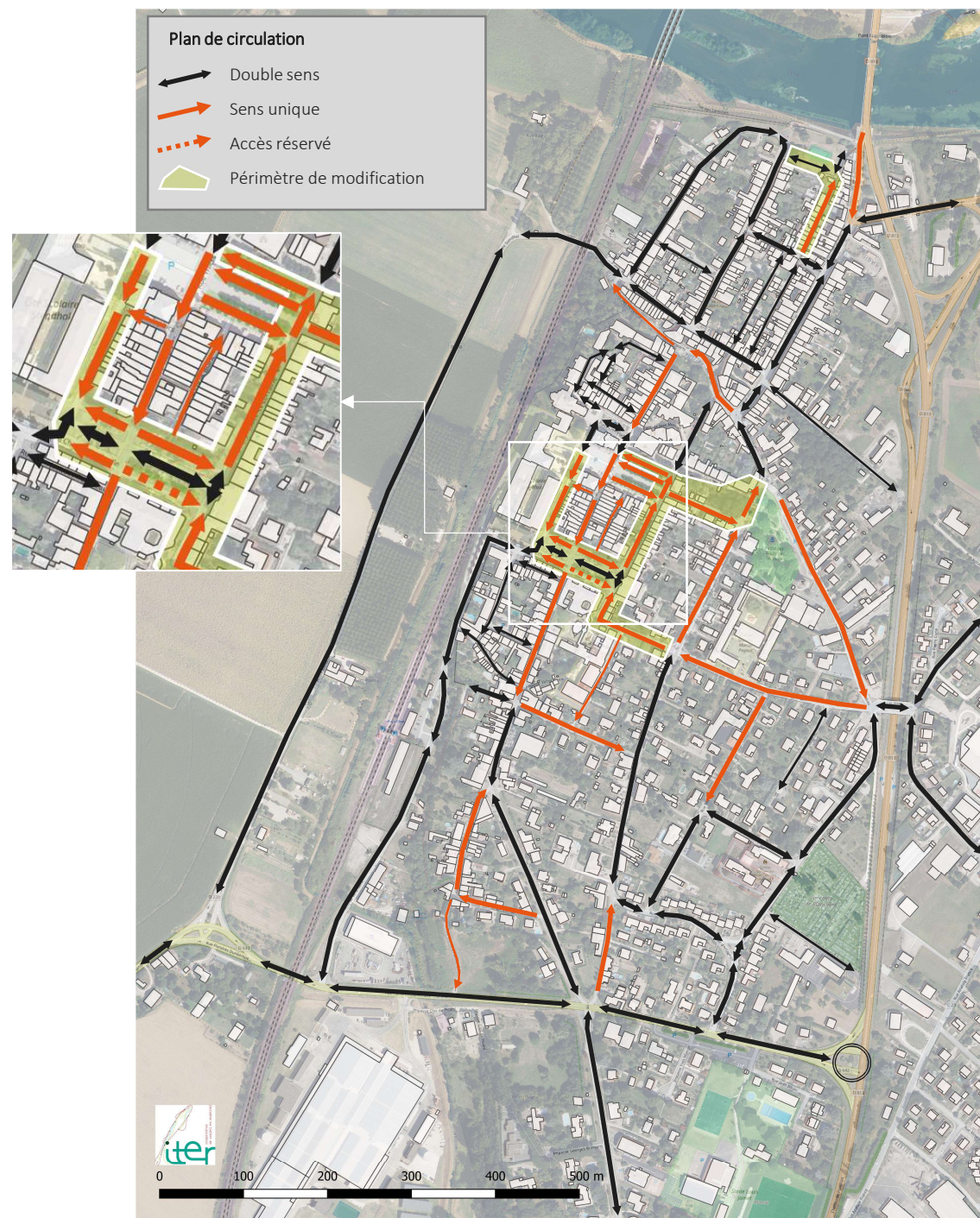
- Augmenter le nombre de places pour desservir le groupe scolaire : 4 à 7 places au lieu des 2 places actuelles.
- À positionner en cohérence avec le double sens cyclable préconisé et les accès aux parcelles privées situés côté Sud.



Gestion des circulations motorisées

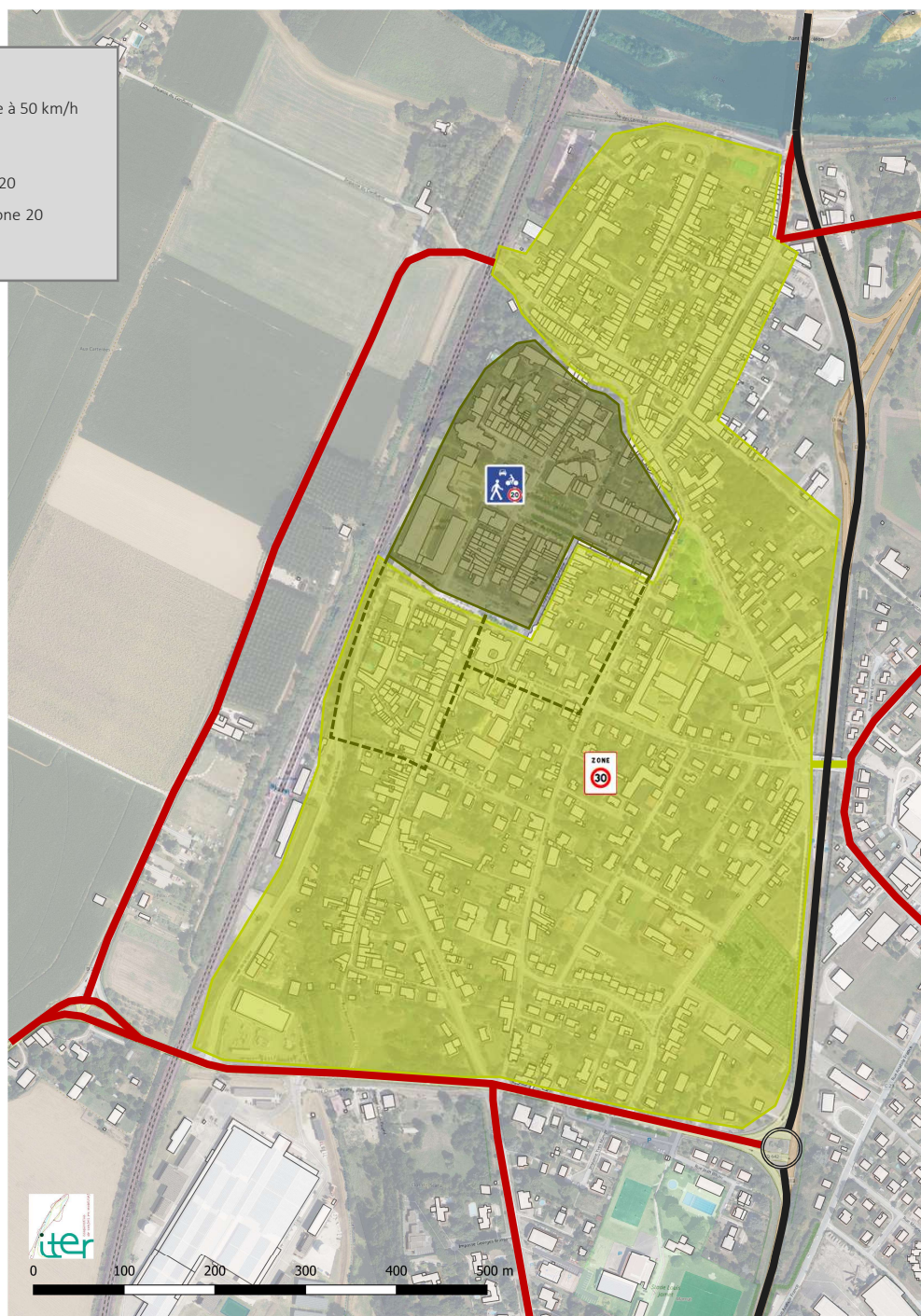
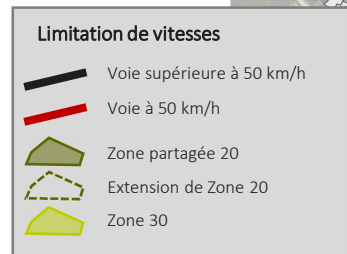
Plan de circulation

- Inversion de la boucle Andrieu-Lorraine-Bazin / Passage automatique en sens unique du haut de la rue de Visé
- Mise à sens unique devant la Mairie
- Mise à sens unique de la rue Hoche, entre la place Espiau et DeGaulle
- Mise à sens unique sortant sur les contre-allées de DeGaulle
- Mise à sens unique du Cours Alsace-Lorraine entre la rue Bazin et la voie devant la Mairie
- Création d'une boucle rue Cavaignac-République via le nouveau parking proposé en action 1.
- Maintien à sens unique du haut de la rue Victor Hugo à court terme. L'organisation du plan de circulation prévoit la possibilité de passer cette section à double sens pour offrir un accès plus direct au centre-ville. Au regard des enjeux validés de sécurisation de cette rue pour la liaison entre la Cité Scolaire et le Stade, mais aussi des contraintes d'emprise, cette modification de sens ne pourra être envisagée que dans le cadre d'un aménagement en zone de rencontre. Cet aménagement coûteux ne peut être réalisé à court terme.
- Maintien à double sens du bas de la rue Victor Hugo. L'emprise doit permettre d'insérer la liaison piétonne tout en conservant une largeur suffisante pour la circulation générale.



Gestion des circulations motorisées

Limitation des vitesses et cohérence zonale



Zone de rencontre

- Elle se concentre sur la partie la plus centrale de la ville, délimitée par les allées DeGaulle au sud, le cours Alsace-Lorraine et la rue Bazin à l'Est, le quartier Lunac au nord et la voie ferrée à l'Ouest. Avec une éventuelle extension à la rue des Frères Andrieu.
- Cette zone reste limitée car elle demande un traitement spécifique de la rue qui engagera des investissements importants. Ceux-ci peuvent néanmoins être réalisés en deux temps (marquage/signalétique puis aménagements)
- À ce titre, l'avenue de la Gare et la rue Victor Hugo n'intégreront ce zonage qu'à moyen terme, à l'horizon de la première tranche du PEM. Le quartier Lacépède serait alors automatiquement intégré à cette zone.

Zone 30

- Zone 30 sur un périmètre élargi correspondant à toutes les voies, hors zone 20, qui se situent dans un périmètre délimité : à l'Ouest par la voie ferrée, à l'Est pas la D813, au Nord par le Lot et au Sud par la D642.
- Cela permet :
 - Une lisibilité optimale de la zone par l'automobiliste,
 - L'instauration des DSC et une logique spatiale de continuité de zone, facilitant les liaisons douces avec la périphérie
- Afin de réduire la réglementation verticale, le pont de la D278 est intégré à la zone.

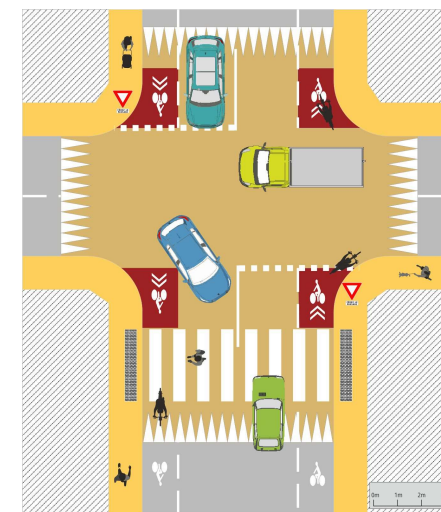


B. Aménagements zone 30

Au-delà de la réglementation verticale, la zone 30 nécessite des dispositifs de régulation des vitesses aux endroits stratégiques :

- Plateaux piétons au niveau des carrefours
- Ralentisseurs en section dépourvue de carrefour
- Modification du profil en long de la voie par des dispositifs de chicane ou d'écluse, ou par du stationnement alterné.
- La formalisation des DSC permet de réduire le profil en travers de la voie et d'inciter au ralentissement.

Principe d'aménagement d'un carrefour en plateau, intégrant la gestion de DSC sur les voies adjacentes



Aménagement provisoire :

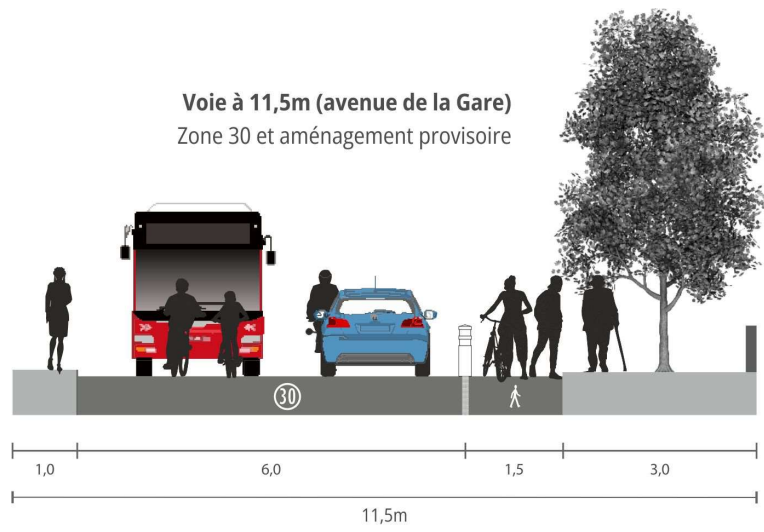
- réglementation zone 30
- bande piétonne côté Ouest d'1,5m minimum
- balise J11
- pictogramme piéton au sol

L'aménagement serait modifié en cas d'extension de la zone 20 telle que décrite dans l'action 2

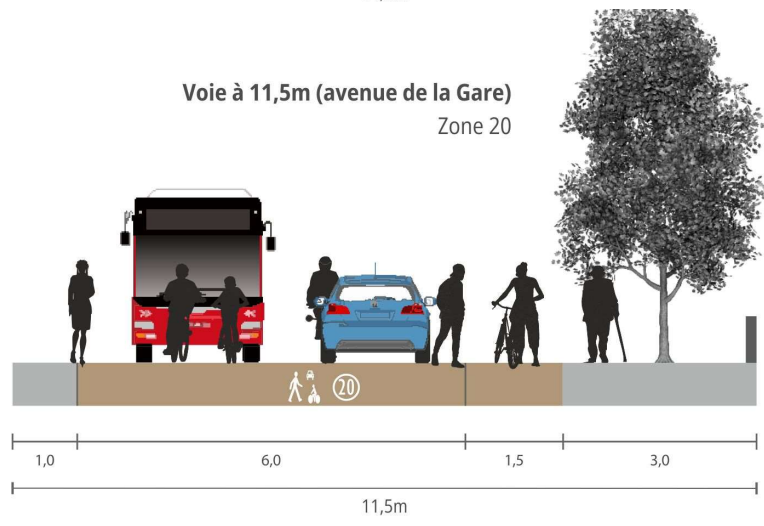


C. Aménagement provisoire avenue de la Gare

Voie à 11,5m (avenue de la Gare)
Zone 30 et aménagement provisoire

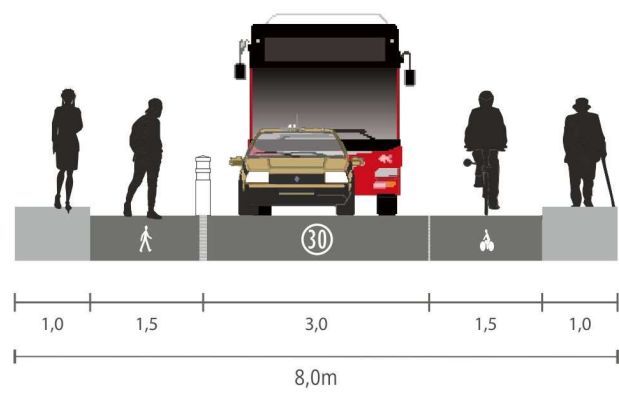


Voie à 11,5m (avenue de la Gare)
Zone 20

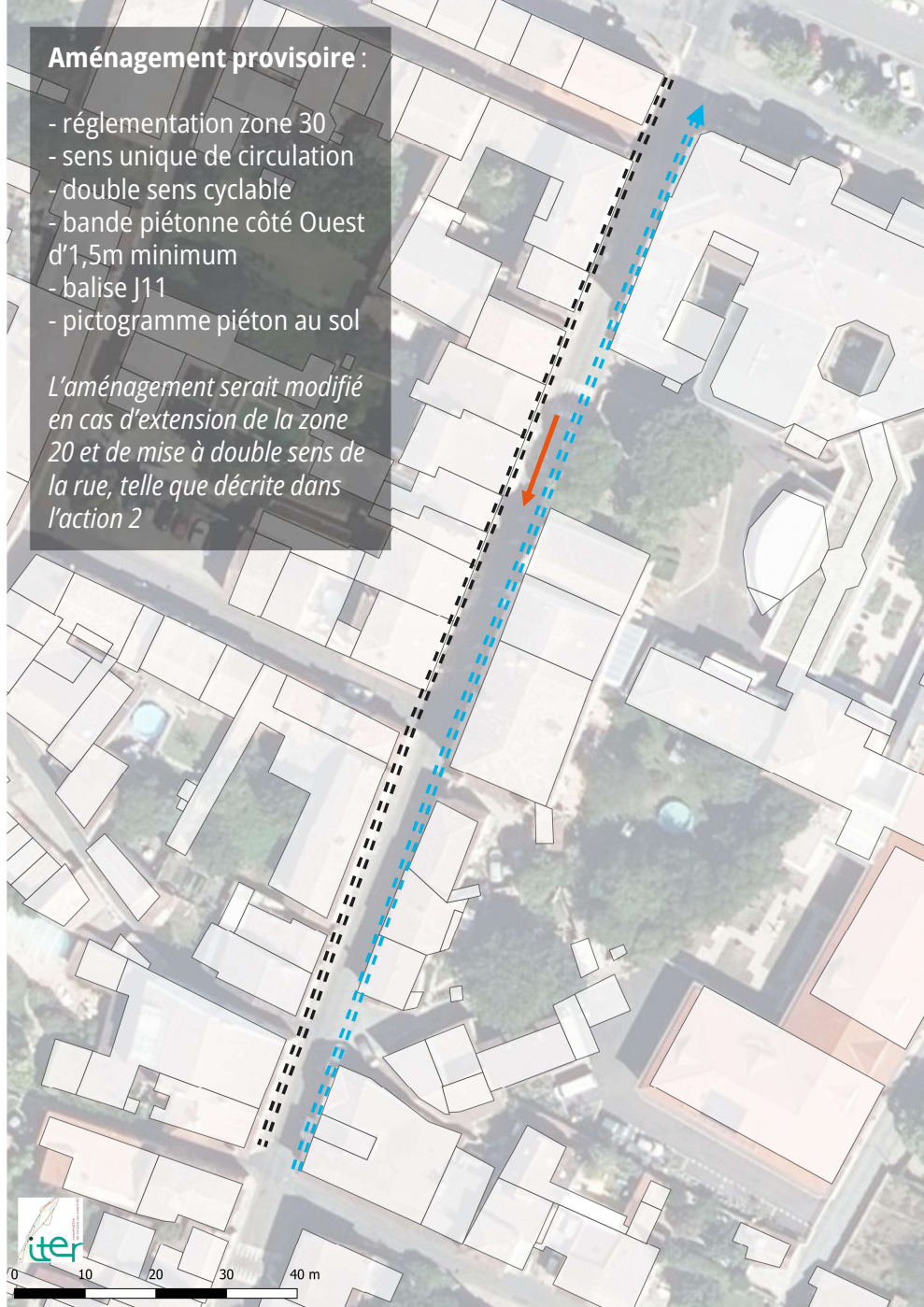
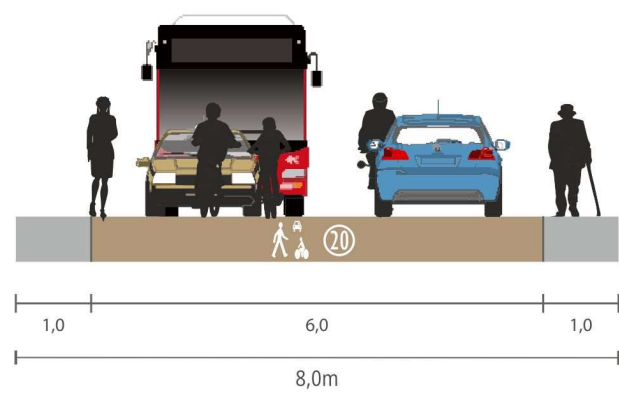


D. Aménagement provisoire rue Victor Hugo

Voie à 8m (rue Victor Hugo)
Zone 30 et aménagement provisoire



Voie à 8m (rue Victor Hugo)
Zone 20



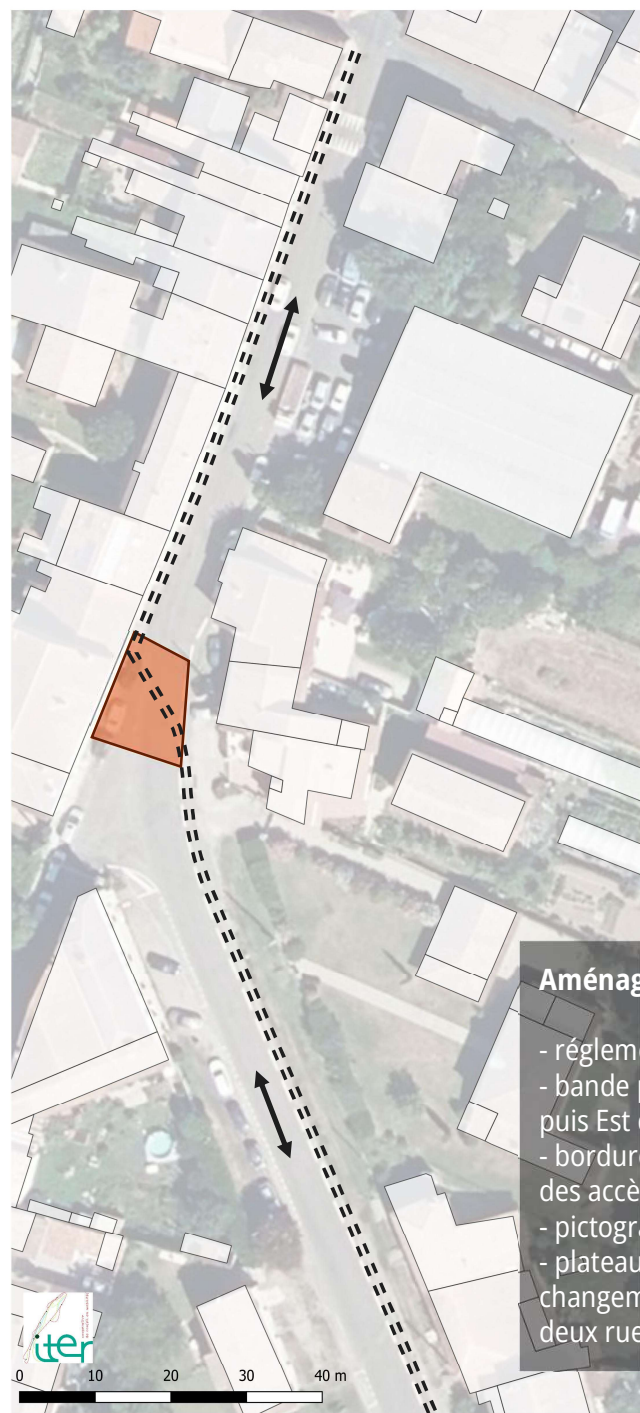
Aménagement provisoire :

- réglementation zone 30
- sens unique de circulation
- double sens cyclable
- bande piétonne côté Ouest d'1,5m minimum
- balise J11
- pictogramme piéton au sol

L'aménagement serait modifié en cas d'extension de la zone 20 et de mise à double sens de la rue, telle que décrite dans l'action 2

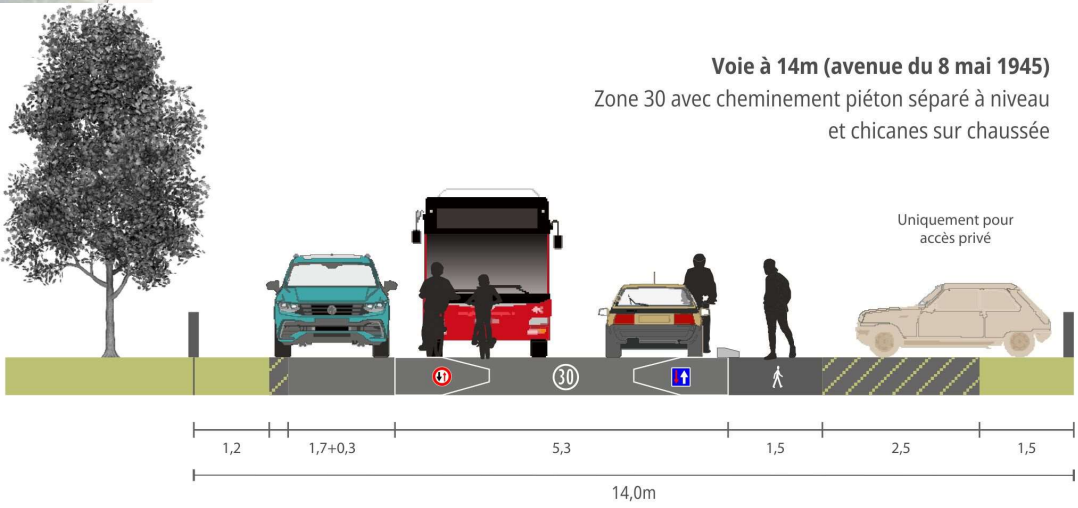


E. Aménagement piéton entre V.Hugo et le stade



Aménagement :

- réglementation zone 30
- bande piétonne côté Ouest puis Est d'1,5m minimum
- bordure béton (maintien des accès privés)
- pictogramme piéton au sol
- plateau piéton pour changement de côté entre les deux rues



E. Aménagement piéton entre V.Hugo et le stade



Aménagement :

- réglementation zone 30, côté centre-ville
- bande piétonne côté Est d'1,5m minimum, en continuité de l'itinéraire Hugo-8Mai
- bordure béton
- pictogramme piéton au sol
- aménagement de la pointe végétale au niveau du carrefour
- plateau piéton en début de rue de Visé
- élargissement du trottoir entre le plateau et la traversée au niveau du feu

Note :

Dans le cadre de la sécurisation des itinéraires scolaires en lien avec le stade il est recommandé de faire clôturer la parcelle de l'entrepôt « Frigo Angier » pour supprimer les traversées de la D813 par certains élèves.

La réalisation du futur giratoire pourra être une réponse sous couvert d'un traitement des traversées piétonnes sur la branche Nord de celui-ci.






0 10 20 30 40 m











Schéma des itinéraires cyclables

Limitation de vitesses (rappel)

-  Voie à 50 km/h
-  Zone partagée 20
-  Zone 30

Aménagements cyclables

-  Véloroute
-  Espace piéton autorisé aux vélos
-  Voie Centrale Banalisée (VCB)
-  Bande cyclable
-  Double sens cyclable
-  Zone de rencontre, double sens pour les vélos si sens unique
-  Traversée de carrefour à aménager
-  Totem d'entrée de zone 20



- La réglementation zone 20 et zone 30 permet d'intégrer facilement le vélo et de servir de base au schéma global, ainsi que de support à l'actuelle véloroute traversant la ville en deux itinéraires nord-sud.
- Le schéma propose les évolutions suivantes :
 - Formalisation des Doubles Sens Cyclables (DSC) sur les rues Jules Ferry, Visé, Frères Andrieu (si en zone 30), Verdun, Hugo et Michelet. Lorsque du stationnement existe sur ces rues, il doit être matérialisé dans le sens de la circulation, à l'opposé du DSC.
 - Maintien du partage piéton/cycle sur la rue Jules Ferry et dans le Jardin des Droits de l'Homme.
 - Envisager l'interdiction du DSC sur la partie basse de la rue de Visé au regard des conditions d'insertion sur le carrefour.
 - La mise en place d'une VCB sur l'avenue du 11 novembre 1918, la rue Jean Moulin, la rue Louis Pasteur, la rue Anatole France et la rue Marcel-Prévost. L'objectif est de créer un lien modes actifs entre les quartiers Sud et Est, et le centre-ville via deux points de passages clés :
 - Pas de traitement particulier du carrefour à feux sur la D642.
 - Traitement du double carrefour et du pont au-dessus de la D813.
- Le schéma intègre la réalisation de la piste cyclable prévue dans le cadre de la première tranche du PEM.
- Une piste cyclable ou voie verte, assurant la liaison entre la Gare et le secteur St-Côme, n'est à ce stade pas intégrée.

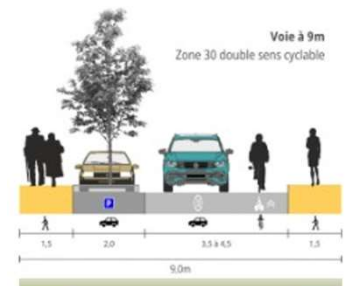
Aménagement des
Doubles Sens Cyclables (DSC)

A-2 Zone 30

Aménagements

Doubles Sens Cyclables (DSC)

En cohérence avec le plan de circulation, il est préconisé d'appliquer les principes de réglementation et d'aménagement sur les axes suivants



F.Andrieu - selon intégration ou non en zone 20

C. Organisation des rues avec DSC et stationnement



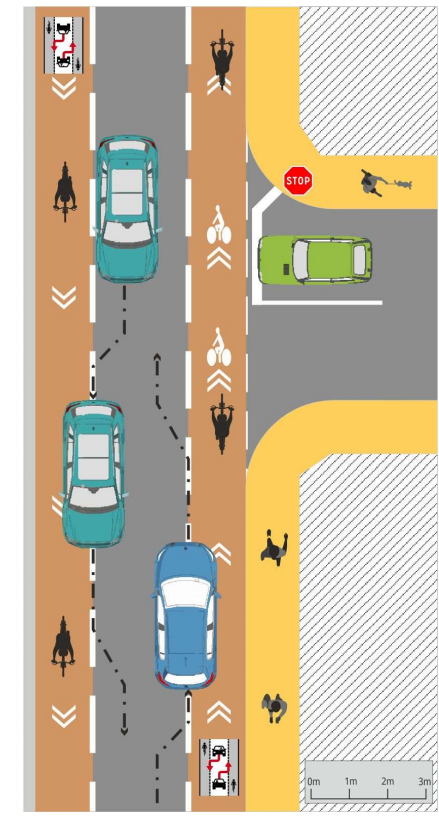
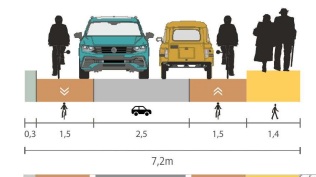
Aménagement en Voie Centrale Banalisée

A-3 Voies Centrales Banalisées Aménagements



Relier la périphérie (habitat et équipements) au centre-ville, par le biais d'une Chaussée à Voie Centrale Banalisée (CVCB)

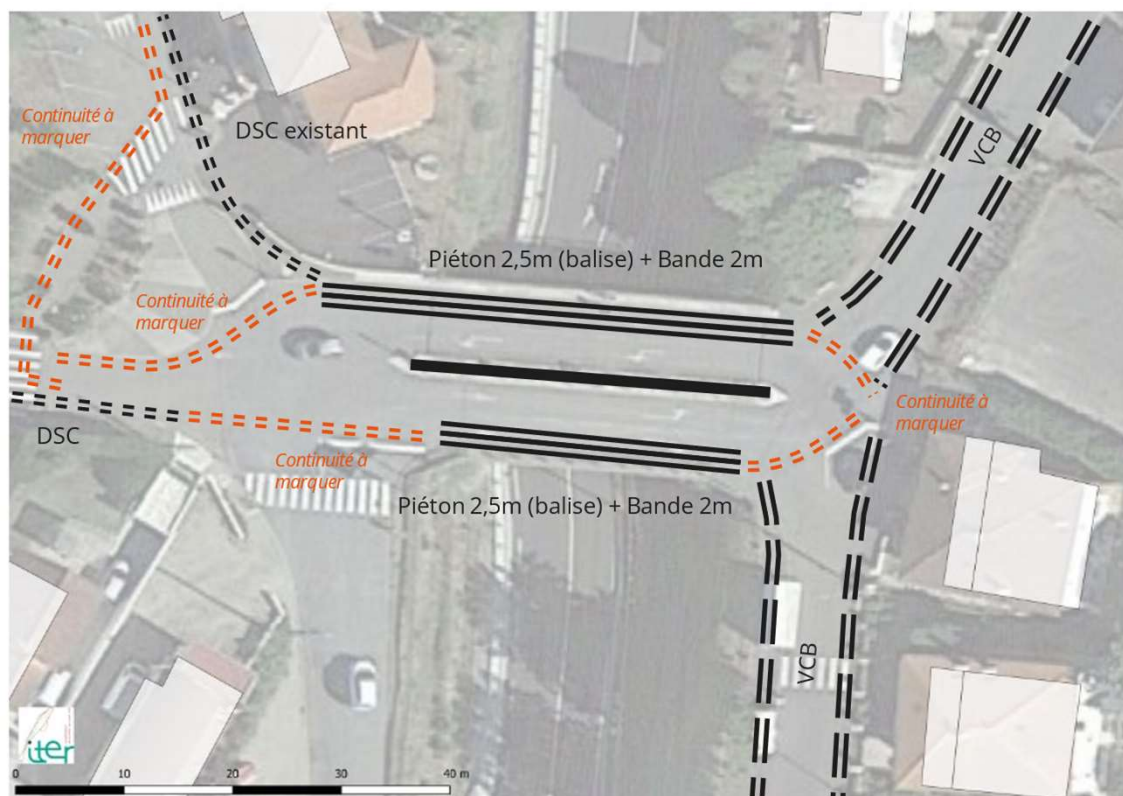
Voie double sens entre 7,20m et 9,70m
Zone 30 ou 50 double sens en chaudiou
(Voie Centrale Banalisée)



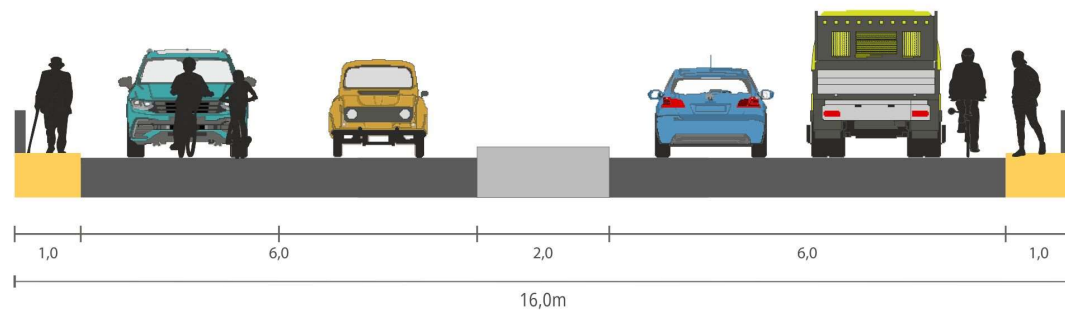
B. Aménagement du pont de la D278

Aménagement :

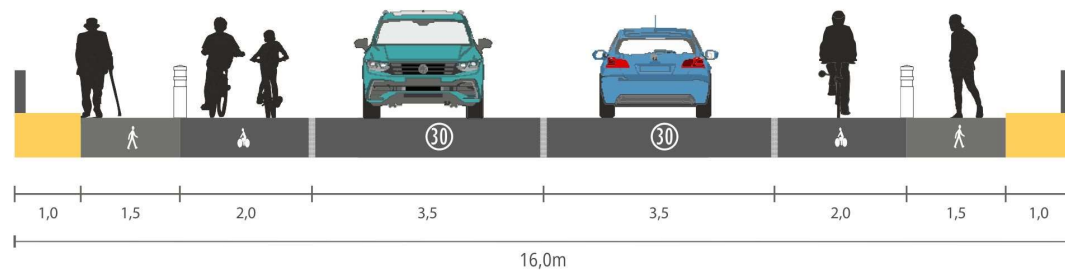
- réglementation zone 30
- élargissement de l'espace piéton d'1,5m par implantation de balise J11 (idéalement par reprise des trottoirs)
- bande cyclable de 2m
- suppression de l'îlot central
- réduction de 2x1 voie de 3,5m pour la circulation générale
- marquage des continuités cyclables au niveau des intersections



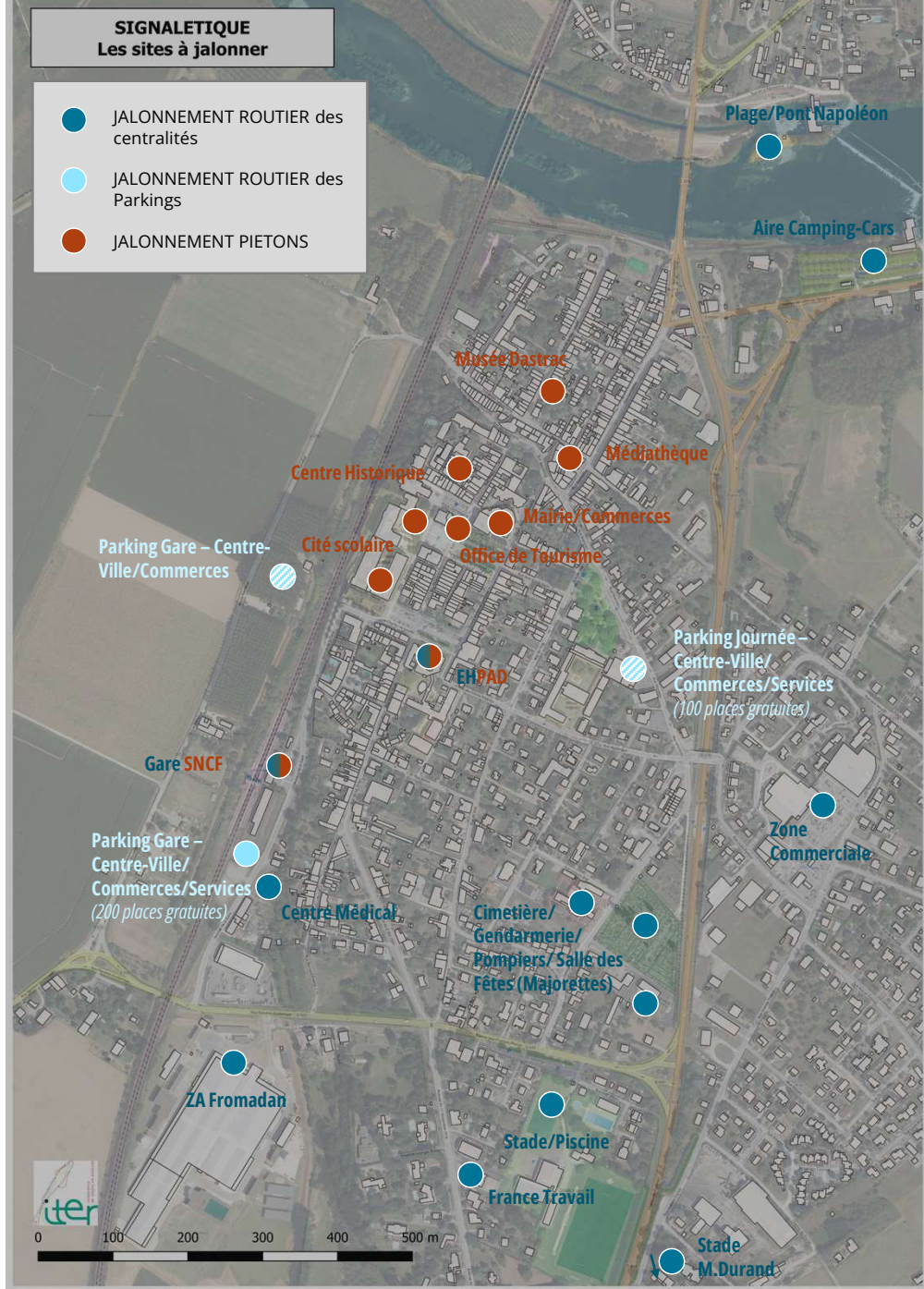
Voie à 16m (Pont D278)
Configuration actuelle



Voie à 16m (Pont D278)
Insertion des vélos et élargissement des cheminements piétons. Réduction de la chaussée à 2x1 voie



Plan de signalétique et de jalonnement



- Routier (centralités et parkings) :
 - Gare SNCF
 - Parking Centre-ville (gratuit) – 200 places et 100 places
 - Centre-ville - Services/Commerces
 - Stade L.Jamet/ Piscine
 - Stade M.Durand
 - Zone d'activité du Fromadan
 - Zone Commerciale
 - EHPAD
 - Cimetière/ Gendarmerie/ Pompiers/ Salle des Fêtes (Majorettes)
 - Centre Médical
 - Aire Camping-Cars (et Plage/Pont Napoléon en prolongement)
 - France Travail
- Piéton depuis les parkings
 - Gare SNCF
 - Cité scolaire
 - Centre Historique
 - Musée Dastrac
 - Office de Tourisme
 - Mairie-Salle L.Jamet/Commerces/Cinéma/Syndicat Transports
 - EHPAD
 - Médiathèque

A. Jalonnement routier

des entrées-sorties du centre-ville

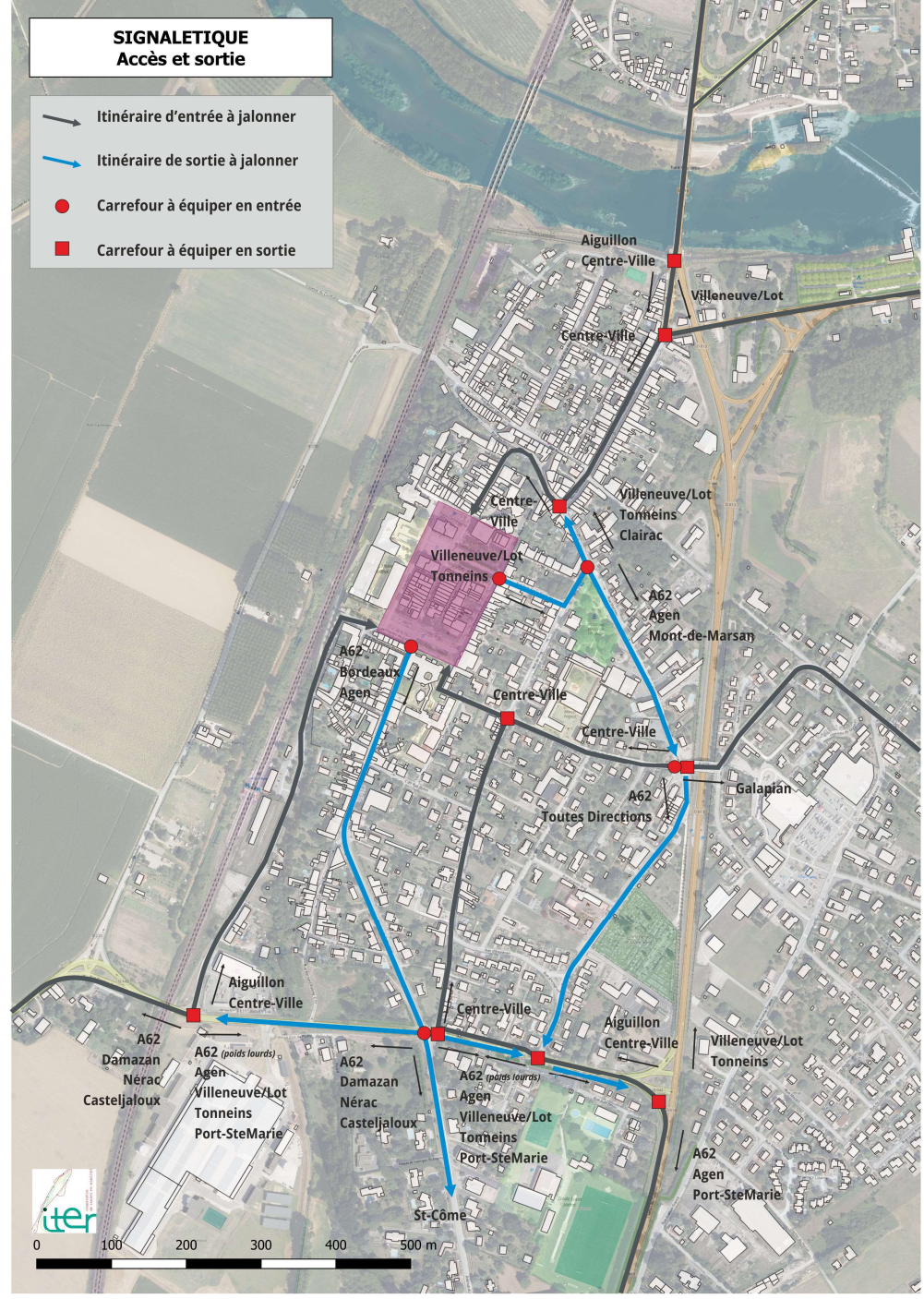
Déclinaison de l'implantation du jalonnement et des indications aux différents carrefours

Les itinéraires à jaloner :

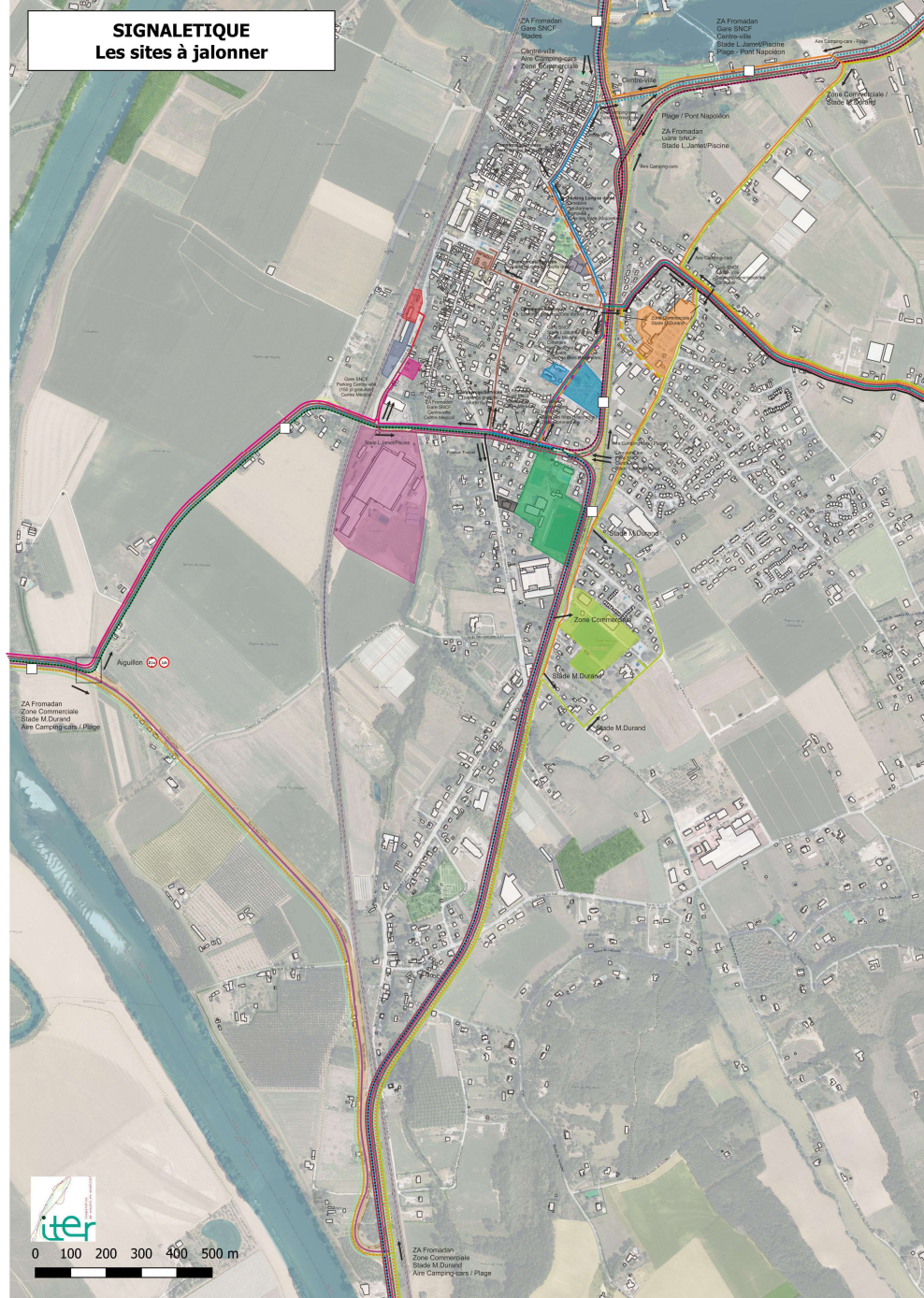
- ➔ En entrée
- ➡ En sortie

Les carrefours à équiper:

- En entrée
- En sortie



SIGNALETIQUE Les sites à jalonner



B. Jalonnement routier

des centralités et parkings

Déclinaison de l'implantation du jalonnement et des indications aux différents carrefours

Les centralités et parkings proposés sont les suivants :

-  Gare SNCF
-  Parking Centre-ville (gratuit) – 200 places et 100 places
-  Centre-ville - Services/Commerces
-  Stade L.Jamet/Piscine
-  Stade M.Durand
-  Zone d'activité du Fromadan
-  Zone Commerciale
-  EHPAD (inclus en partie dans Services/Commerces)
-  Cimetière/ Gendarmerie/ Pompiers/ Salle des Fêtes (Majorettes)
-  Centre Médical
-  Aire Camping-Cars (et Plage/Pont Napoléon en prolongement)
-  France Travail

SIGNALETIQUE
Itinéraires piétons depuis
les parkings et la Gare

C. Jalonnement piéton des centralités

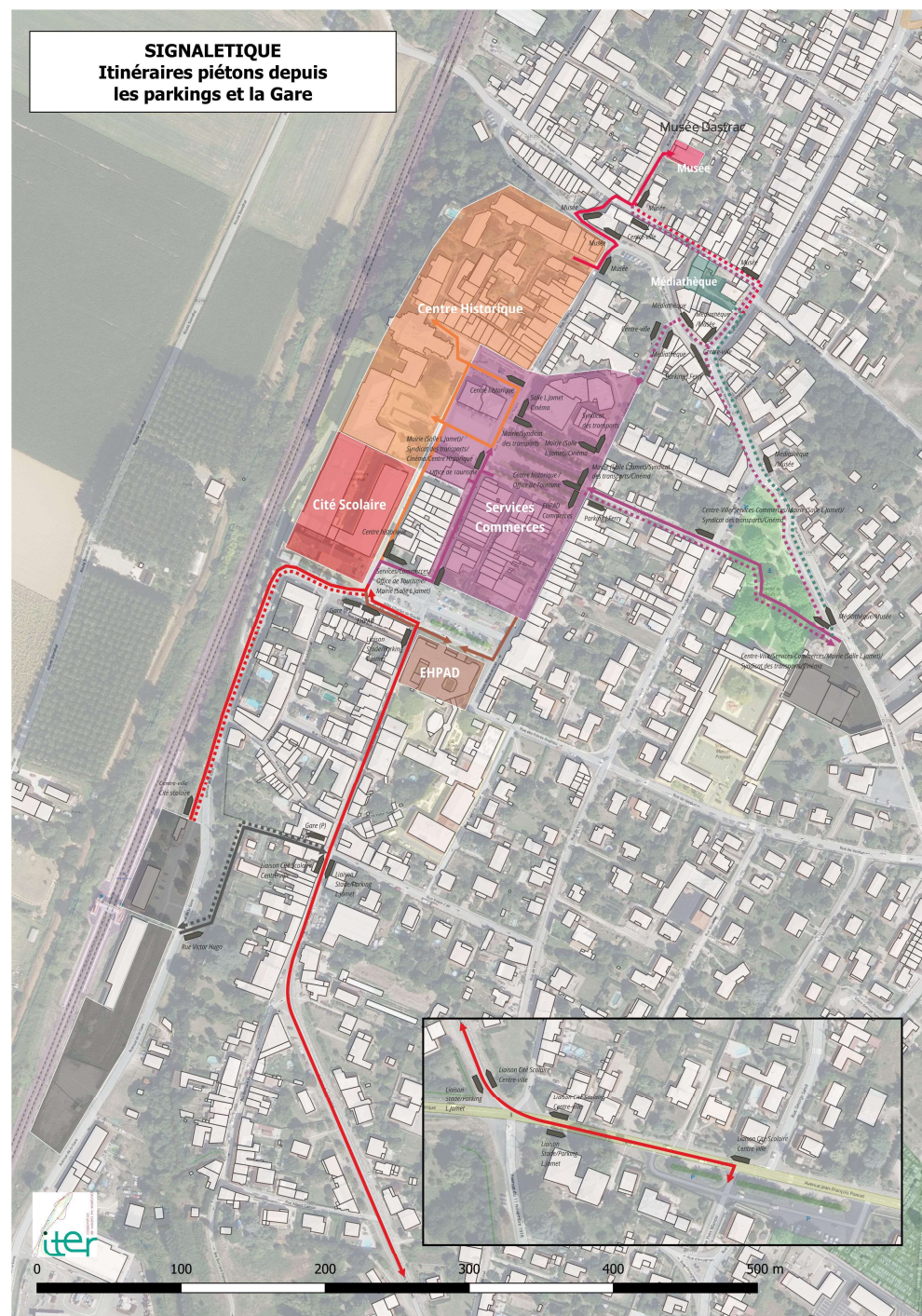
Afin de ne pas être redondant avec la signalétique d'intérêt local, il est proposé de développer une signalétique à partir des deux principaux parkings de « rabattement » à vocation de longue durée et qui seront les cibles privilégiées pour les visiteurs qui ne connaissent pas la ville et qui seront captifs d'un jalonnement piéton :

- Parking de la gare
- Parking Leader Price

Vers les centralités suivantes, sous deux niveaux de priorité :

- **Priorité 1 :**
 - Le centre-ville via l'indication « services-commerces »
 - Le centre historique
- **Priorité 2 :**
 - La Cité Scolaire / Liaison Stade
 - L'EHPAD
 - Le musée Dastrac
 - La Médiathèque

Parallèlement, le camping municipal peut être également une cible mais les conditions de cheminements ne sont aujourd'hui pas suffisamment sécurisées. La signalétique routière peut suffire jusqu'au carrefour Gambetta-Latournerie.



D. Jalonnement vélo

Zones apaisées

- Zone partagée 20
- Zone 30

Aménagements cyclables

- Véloroute
- Espace piéton autorisé aux vélos
- Voie Centrale Banalisée (VCB)
- Bande cyclable
- Double sens cyclable
- Zone de rencontre, double sens pour les vélos si sens unique



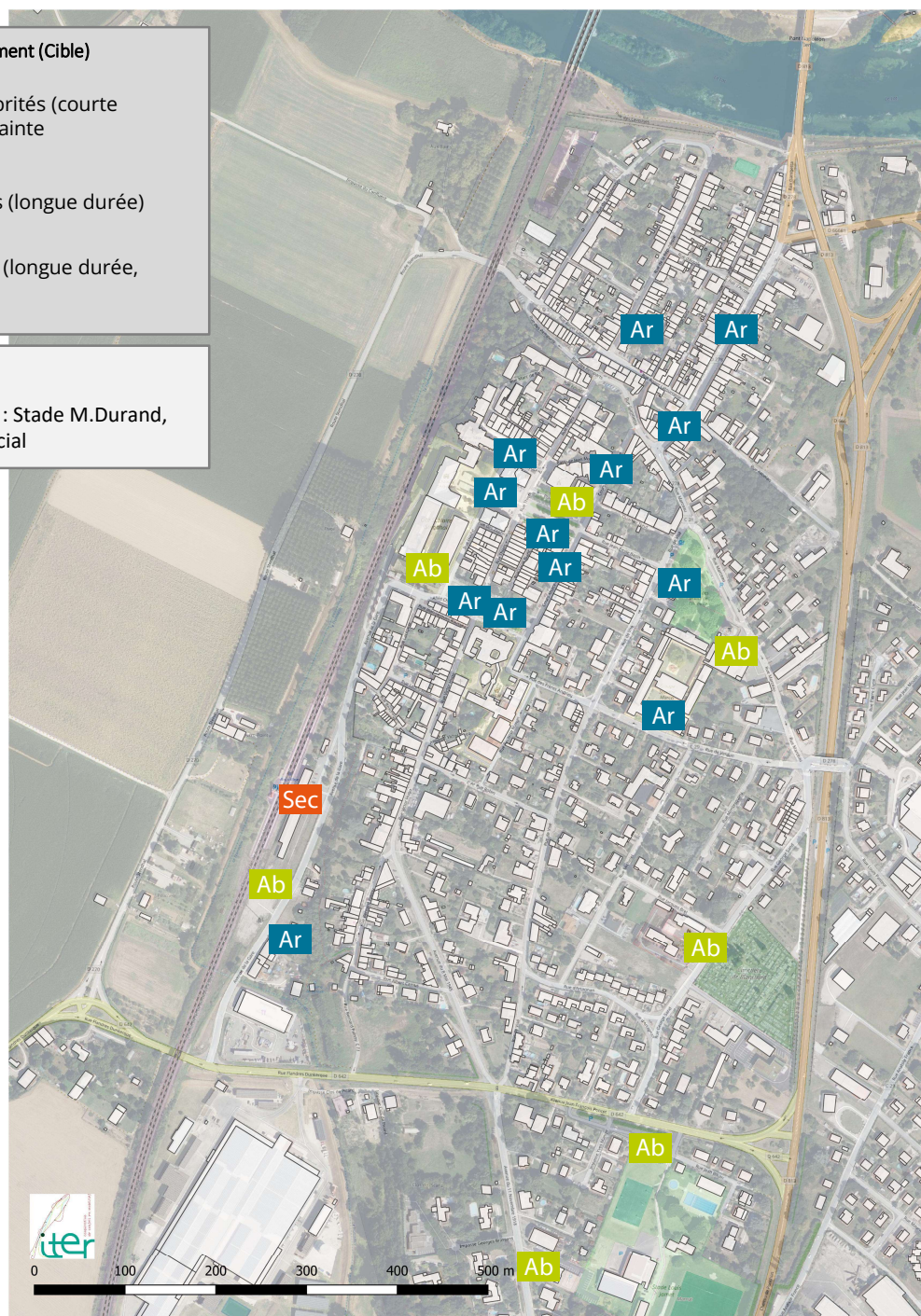
- Jalonnement véloroute « Vallée du Lot » :
 - Existant
 - A compléter
- Signalétique cyclable locale :
 - Panneaux de DSC :
 - Dans le sens de circulation général (Type « C24a »)
 - Dans le sens interdit à la circulation générale (B1+M9v2)
 - Carrefour à équiper de panneaux directionnels, nécessaires à la continuité d'un itinéraire en cas d'absence d'aménagement (uniquement si interdiction du DSC sur le bas de la rue de Visé)

Implantation du stationnement (Cible)

- Ar** Arceaux non abrités (courte durée ou contrainte architecturale)
- Ab** Arceaux abrités (longue durée)
- Sec** Abris sécurisés (longue durée, isolé)

Équipements Hors carte

- Ab** Arceaux abrités : Stade M.Durand, centre commercial



E. Stationnement vélo

Le stationnement est un élément structurant de la chaîne de déplacement à vélo. Les implantations suivantes sont proposées :

- Abris sécurisés : Gare SNCF
- Arceaux abrités, sur des espaces générant du stationnement de moyenne à longue durée :
 - Parkings de « rabattement » : Gare et Leader Price
 - Stades
 - France Travail
 - Cimetière
 - Cité Scolaire
 - Centre-ville (place Espiau ou 14 juillet)
 - Centre Commercial
- Arceaux courte durée, multipliés sur les espaces générant ce type de demande, généralement à proximité de commerces ou services, notamment :
 - Pôle santé (le parking en face répond au besoin moyenne durée)
 - Centre-ville : Allée De Gaulle, place Espiau, Cours Alsace-Lorraine, rue Gambetta, rue de Verdun...

Calendrier et estimations financières associées

