

Conseil général de l'Environnement et du Développement Durable

Mission Voirie pour Tous

Janvier 2010



Plan d'actions Voirie pour Tous



Ressources, territoires et habitats
Énergie et climat
Prévention des risques
Développement durable
Infrastructures, transports et mer

Présent
pour
l'avenir

Coordination Interministérielle pour le Développement
de l'Usage du Vélo

Ministère de l'Écologie, de l'Énergie,
du Développement Durable et de la Mer

Pourquoi un plan d'actions Voirie pour Tous ?

SUPERPOSITION DE REGLEMENTATIONS :

- **Accessibilité**
- **Itinéraires cyclables**
- **Accès des véhicules de secours**
- **Convois exceptionnels**
- **Stationnement, arrêts brefs, livraisons**
- **Monuments historiques et sites classés, ...**

**NECESSITANT UNE APPROCHE GLOBALE
DES USAGES ET DU PARTAGE DES VOIRIES**

Pourquoi "Voirie pour Tous" dans le Gers à Lectoure ?

CAS COMPLEXE D'UNE PETITE VILLE

- **Ville à remparts sur un éperon rocheux**
- **Ville thermale et touristique**
- **Voies étroites et manque d'espace**
- **Site contraint en ZPPAUP**
- **Traversée par RN à convois exceptionnels**
- **Centre urbain à nombreux équipements**

**NECESSITANT UN TRAVAIL PARTENARIAL
SUR LE PATRIMOINE ET L'AMENAGEMENT**

Une triple démarche expérimentale

- **L'élaboration d'un plan d'actions global " Voirie pour Tous "** intégrant vie en ville, conflits d'usage, populations, accessibilité, continuité des cheminements, modes doux, livraisons de marchandises, deux-roues, collecte des déchets, revêtements, sûreté, arrêts brefs, stationnement, zones de circulation particulières, transports publics (dont le scolaire)
- **La mise en place d'une démarche pilote en ZPPAUP** menée en collaboration avec les associations nationales du patrimoine (Association Nationale des Villes et Pays d'Art et d'Histoire – Villes à Secteurs Sauvegardés et Protégés) et le groupe de travail "méthodes voirie pour tous"
- **L'utilisation collective d'un espace numérique dédié** équipé d'un outil collaboratif Web2 favorisant le travail en équipe et la publication d'informations

Principes et critères Voirie pour Tous appliqués à Lectoure

4 PRINCIPES FONDAMENTAUX

- **Accessibilité des personnes et des services**
- **Intégration des résidents éloignés du centre**
- **Offre de déplacements alternatifs à voiture**
- **Arbitrage basé sur politique à long terme**

3 CRITERES DE QUALITE

- **Décider des priorités en ayant pensé à tous**
- **Offrir le trajet le plus court au plus pénalisé**
- **Apaisement des vitesses des VL et PL**

Méthode

METHODE CONSTRUITE EN AVANÇANT

- Pédagogie pour l'ensemble des acteurs
- Travail partenarial avec DRAC et ANP
- Continuité dans choix politiques prioritaires
- Politique et règles de stationnement
- Diagnostic en régie élu + chef d'équipe
- Revue des anciens projets
- Priorité à l'action et au traitement des pb
- Le PAVE est la traduction règlementaire

Thèmes du diagnostic

DIAGNOSTIC GLOBAL PORTANT SUR

- **Les freins à la vie locale sur l'espace public**
- **Le stationnement entrave aux cheminements**
- **Les cheminements piétons, personnes âgées**
- **L'accessibilité et les types d'obstacles**
- **Les itinéraires cyclables et leur sécurité**
- **L'accès des gros véhicules (livraisons, cars)**
- **Les services urbains (déchets, serv. publics)**

INDIQUANT UNE OU PLUSIEURS PISTES POSSIBLES DE SOLUTIONS

Choix des itinéraires prioritaires

PRIORITES MUNICIPALES PORTANT SUR :

- **Mairie et équipements publics avec focus sur maison de retraite & hôpital**
- **Ecomobilité scolaire lycées, collèges, écoles**
- **Commerces et vie urbaine**
- **Circuits touristiques**
- **Extensions périurbaines et lotissements**

TRAVAIL SPECIFIQUE SUR CONVOIS ROUTE NATIONALE ET VOIES INTERCOMMUNALES

Quelques cas complexes (1)



Rétrécissements : problème des cheminements piétonniers et des itinéraires cyclables.

Préconisations : report hors voirie du stationnement (sur une place voisine), trottoir à niveau de 1,40 m séparé de la chaussée par fil d'eau, zone 30 à double sens cyclable

Encombres : problème des arrêts et des livraisons

Préconisations : Traitement en zone de rencontre à niveau avec emplacements livraisons et arrêts brefs pour commerces délimités



Quelques cas complexes (2)



Convois exceptionnels : problème des cheminements piétonniers et des itinéraires cyclables.

Préconisations : trottoir abaissés au niveau des seuils, RN en chaucidou à bandes cyclables, suivi des recommandations CERTU 2001 "transports exceptionnels en milieu urbain"

Voirie intercommunale : problème des cheminements des personnes âgées et des vélos

Préconisations : Traitement de l'emprise totale en chaucidou avec un trottoir accessible d'un seul côté à niveau et deux bandes cyclables, dont celle côté trottoir repérable et détectable par le revêtement



Quelques cas complexes (3)



Ville ancienne : problème des cheminements piétonniers et des itinéraires touristiques.

Préconisations : traitement en zone de rencontre avec itinéraires alternatifs pour les fauteuils roulants et poussettes

Accès scolaires : problème des cheminements non motorisés des élèves et des transports scolaires
Préconisations : traitement des abords étroits en zone de rencontre avec revêtement de couleur spécifique, organisation de pédibus et velobus en liaison avec les associations de parents d'élèves



Quelques autres cas (4)



Dénivellations : cheminement de contournement à signaler



Rétrécissements : passage en zone de rencontre avec traitement piétonnier de la chaussée en accord avec ABF

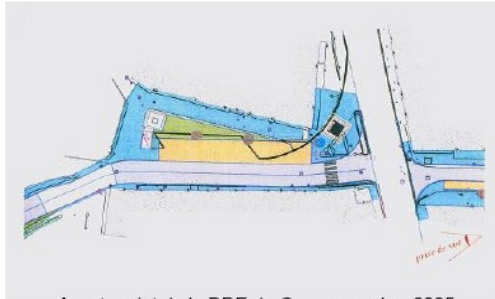


Cheminevements en carrefour : vers une généralisation des trottoirs traversant sur voies secondaires

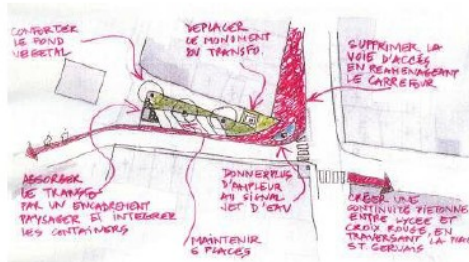
L'espace numérique collaboratif sur www.voirie-pour-tous.info

Il permet de dialoguer directement (chaque membre reçoit automatiquement les articles et modifications et peut exprimer automatiquement son avis)

Place Saint Gervais



Avant projet de la DDE du Gers novembre 2005



Fiche action de l'architecte Daniel Bruggeman octobre 2005

Place Saint Gervais

Boulevard Bannel en section courante

Place sainte Marie

Place Saint Gervais

Les objectifs des propositions 2005 de la **DDE** et de l'**architecte** sont sensiblement les mêmes : retrouver une géométrie plus urbaine du carrefour, valoriser la fontaine, sécuriser les continuités piétonnes, intégrer les services publics urbains (transformateur, conteneurs,...).

Les deux projets divergent en revanche sur plusieurs aspects comme le montre cette [fiche de la place S^t Gervais](#) récapitulant sur une même page les deux propositions. Mais chacun présente des aspects très intéressants et l'aménagement final serait probablement une combinaison des deux.

Les aspects particulièrement intéressants du projet du schéma Bruggeman sont :

- la continuité du cheminement piétonnier qui passe devant les places de stationnement grâce à un trottoir pouvant être traversant permettant ainsi un itinéraire direct et sans détour pour les piétons
- la réorganisation des implantations pour les services publics urbains (voir l'esquisse sur la fiche action)
- la continuité piétonne pour traverser la RN 21 vers le lycée

Les aspects particulièrement intéressants du projet de la DDE sont :

- le traitement en zone 30 (voire mieux, en zone de rencontre) du point d'étranglement spécifique entre la place Saint Gervais et la rue des amandiers
- l'existence d'un cheminement piétonnier également le long des façades de la place

Les points méritant un examen plus approfondi concernent les itinéraires cyclables dans la continuité de la rue des amandiers et le traitement de la traversée piétonne de la RN 21 de la façon la plus directe possible.

Actions intégrées au long terme



Par rapport à cette situation de l'automne 2008, le stationnement sur trottoir a été enlevé côté gauche, permettant un cheminement piétons PMR acceptable d'un côté de la RN en attendant sa requalification



Le Droit de Préemption Urbain permet la mise en œuvre d'une politique foncière pour organiser le stationnement des véhicules hors voirie et dégager ainsi des cheminements accessibles

Exemple de traitement global



Automne 2008 : le parking et le stationnement des voitures coupent la continuité du cheminement piétonnier



Printemps 2009 : le stationnement a été réorganisé, le cheminement piéton rendu accessible, un double-sens cyclable a été instauré et des arbres plantés pour l'agrément et la canalisation du stationnement

Quelles suites et quels objectifs ?

- **2010 : expérimentation de chaucidou et évaluation accessibilité & vélos**
- **Pistes de solutions pour cas complexes**
- **Évaluation des actions et solutions pouvant être réutilisées ailleurs**
- **Exploitation et méthodes par CETE du Sud Ouest, CERTU, ANVPAH-VSSP, groupe méthodes "Voirie pour Tous"...**

Et le PAVE dans tout ça ?

Le PAVE établi suivant le modèle de Loué est le volet accessibilité réglementaire du plan plus global "Voirie pour Tous".



Vers la zone de rencontre généralisée pour les rues du centre ancien



Place du Général De Gaulle en 2009 (un parking en 2008)

Merci