

ARTER

paysage | urbanisme | mobilité



Siège social

Parc d'Activités Côte Rousse

180, rue du Genevois

73000 Chambéry

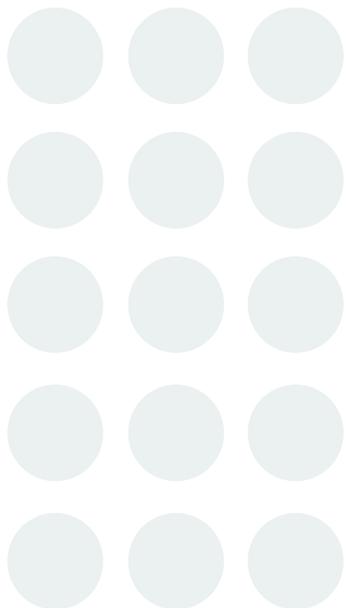
Tél. 09 80 34 81 16

Fax 09 85 34 81 16



contact@arter-agence.fr

www.arter-agence.fr



Élaboration du plan de circulation et de
stationnement

CRÊTS-EN-BELLEDONNE

Phase 2 - Scénarios

Janvier 2019

Sommaire

Préambule	3
Rappel illustré du diagnostic.....	4
Synthèse du diagnostic et enjeux	5
ÉLÉMENTS PRÉALABLES ///	6
Hiérarchie technique du réseau routier	7
Modération du trafic en centre-ville - zone 30.....	8
Modération du trafic en centre-ville - zone de rencontre	9
SCÉNARIOS///	10
SCÉNARIO 1	11
Accessibilité et hiérarchie du réseau routier	12
Détail du scénario 1.....	13
SCÉNARIO 2.....	15
Accessibilité et hiérarchie du réseau routier	16
Détail du scénario 2.....	17
SCÉNARIO 3.....	20
Accessibilité et hiérarchie du réseau routier	21
Détail du scénario 3.....	22
ÉVALUATION DES SCÉNARIOS ///	24
Critères d'évaluation des scénarios.....	25
Critère 1 - Maintien de la vitalité commerciale sur la Grand Rue	26
Critère 2 - Développement des cheminements piétons/cycles	27
Critère 3 - Fluidité des circulations motorisées.....	28
Critère 4 - Qualité de l'espace public.....	29
Critère 4 - Qualité de l'espace public.....	30
Détail du scénario 1.....	32
Détail du scénario 2.....	33
Détail du scénario 3.....	34



Une commune souhaitant requalifier son centre-bourg ancien

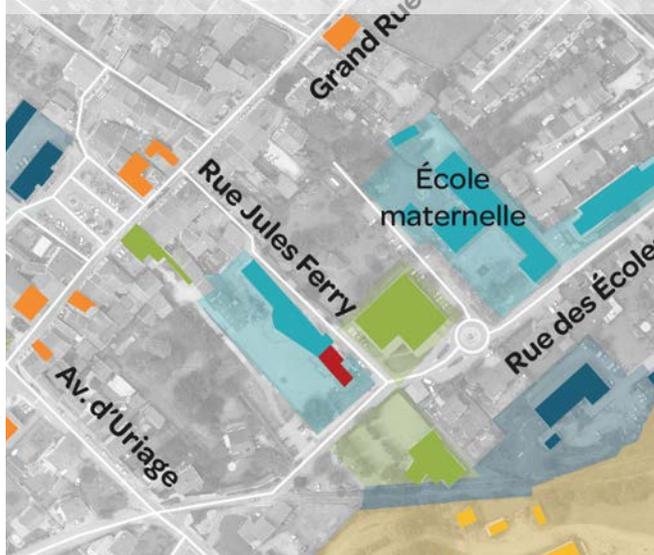
La commune de Crêts-en-Belledonne souhaite renforcer l'attractivité de son centre et répondre au sentiment d'insécurité exprimé par la population. Ce sentiment d'insécurité semble essentiellement lié à la répartition de l'espace public entre les différentes catégories d'utilisateurs (piétons, bus, voitures, cycles...). Afin de pouvoir identifier clairement ces problématiques et bénéficier de propositions permettant d'améliorer le cadre de vie de la commune, cette étude a été initiée par la commune.

Une méthodologie en trois temps

Afin de répondre aux besoins de la commune, cette étude se déroulera en trois temps. Le premier temps consistera en la réalisation d'un diagnostic de l'état actuel du secteur d'étude permettant d'observer les forces et faiblesses du territoire. Sur la base de ce diagnostic seront élaborés plusieurs scénarios contrastés ayant comme but de répondre aux objectifs élaborés lors de la première phase. Enfin, après la sélection de la part des élus d'un scénario, celui-ci sera soumis à des tests sur le terrain permettant de pouvoir évaluer son efficacité et donc de pouvoir procéder à des ajustements si nécessaire.

Rappel illustré du diagnostic

UNE COMMUNE DYNAMIQUE MÉLANT ACTIVITÉ DE SERVICE ET COMMERCIALES



LE LONG DE LA GRAND RUE, UNE FAIBLE LARGEUR FONCIÈRE DISPONIBLE



UNE OFFRE DE STATIONNEMENT POSSÉDANT UNE IMPORTANTE RÉSERVE DE CAPACITÉ



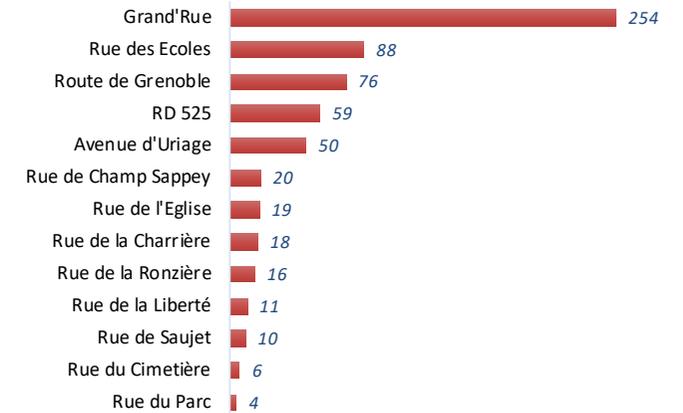
DES CHEMINEMENTS PIÉTONS CONFORTABLES SUR LA RUE DES ÉCOLES...



...INCONFORTABLES LE LONG DE LA GRAND RUE



UNE RUE PERÇUE COMME ÉTANT DANGEREUSE PAR LES HABITANTS



Synthèse du diagnostic et enjeux

DIAGNOSTIC

ENJEUX

MORPHOLOGIE URBAINE ET ESPACES PUBLICS

- Crêts-en-Belledonne compte 3419 habitants et 1531 actifs.
- La Grand Rue forme le centre ancien de la commune, elle se distingue de la Rue des Écoles plus récente.
- La Rue des Écoles est la rue concentrant l'ensemble des activités scolaire de la commune.
- Les emplois de la commune sont variés et se répartissent sur l'ensemble de la commune et du centre.
- Crêts-en-Belledonne est un territoire attractif et un centre à l'échelle intercommunale.

- Garantir les facilités d'accès au territoire pour tous les usagers : du piéton au convoi exceptionnel.
- Améliorer les perméabilités entre la Grande Rue et la Rue des Écoles.
- Valoriser les qualités intrinsèques du centre ancien et de la Grand Rue (cadre de vie, présence de commerce et service...)
- Permettre et encourager le développement des modes doux pour les déplacements de courte distance.

CIRCULATIONS MULTIMODALES | RÉSEAUX

- Le réseau est maillé et hiérarchisé.
- Le réseau est classé en zone 30 mais l'aménagement actuel ne correspond à la réglementation et aux objectifs de la zone 30.
- Le trafic au sein de la commune est faible et il n'y a pas de problématique de capacité du réseau. Par contre les enjeux de sécurisation des voies et d'espaces publics sont importants.
- Le réseau piéton est performant pour l'accès aux écoles, il est perfectible ailleurs.
- Le réseau des transports en commun circule à travers la Grand Rue alors que l'aménagement actuel n'est pas compatible avec ce type de trafic. Cela empêche les bus d'obtenir des vitesses commerciales régulières.

- Affirmer et acter une Hiérarchie Technique du Réseau Routier.
- Adapter l'aménagement à la hiérarchie du réseau définie, quitte à questionner le plan de circulation pour permettre la prise en compte de tous les modes de déplacement.
- Mailler le réseau piéton sur l'ensemble du centre de la commune.
- Favoriser le développement du vélo en créant des aménagements leur étant favorable (signalétique, arceaux...)
- Fiabiliser les temps de parcours des transports en commun.

STATIONNEMENT

- Le secteur d'étude compte 264 places de stationnement dont 200 non-réglementées.
- L'offre n'est pas réglementée mais il existe 9 places arrêts-minute permettant l'accès aux commerces.
- La Grand Rue compte 24 places et la rue des écoles 89.
- La réserve de capacité est importante : 98 places au minimum en journée et 69 places la nuit.
- La taux de rotation est faible dans le secteur des commerces
- La part des véhicules en stationnement illicite est élevée.

- Favoriser la rotation des véhicules dans la Grand Rue.
- Valoriser l'offre non-utilisée dans le secteur de la Rue des Écoles pour les usagers de longue durée (pendulaires, riverains...).
- Lutter contre le stationnement illicite dans la Grand Rue.

////////////////////////////////////

ÉLÉMENTS PRÉALABLES

////////////////////////////////////

Hiérarchie technique du réseau routier

TYPE DE VOIE	FONCTIONS PRINCIPALES	CARACTERISTIQUES PRINCIPALES	SEPARATION DES MODES
VOIE PRINCIPALE Réseau structurant d'agglomération	<ul style="list-style-type: none"> - Ecouler les trafics de transit régional et local. - Relier les pôles urbains et ruraux. - Assurer les liaisons entre les voies collectrices et les voies à grand débit. 	<ul style="list-style-type: none"> - Priorité aux transports publics et aux flux de circulation motorisés. - Carrefour dénivelé ou à niveau avec voies de préselection. - Arrêts de transports publics situés hors de la chaussée. - Absence de stationnement latéral. - Aménagements spécifiques pour les modes doux (pistes cyclables et trottoirs). - Traversées aménagées dans les carrefours ou dénivelées. - Vitesse : 50 km/h. à 90 km/h. 	Séparation des modes de transports
VOIE COLLECTRICE PRINCIPALE ou PRINCIPALE URBAINE Réseau de liaison inter-quartier	<ul style="list-style-type: none"> - Collecter le trafic à l'intérieur des secteurs urbains d'une agglomération. - Assurer les liaisons entre les quartiers d'une entité urbaine. - A l'échelle d'un quartier, concentrer les flux de transit et protéger le quartier des nuisances associées. - Assurer les liaisons entre les voies collectrices secondaires et les voies principales. 	<ul style="list-style-type: none"> - Priorité aux transports publics et aux flux de circulation motorisés. - Carrefour à niveau. - Aménagements spécifiques pour les modes doux (pistes ou bande, sas vélo, trottoirs). - Traversées aménagées. - Stationnement latéral exceptionnel. - Arrêts de TP situés hors de la chaussée. - Vitesse : 30 km/h à 70km/h. 	
VOIE COLLECTRICE SECONDAIRE Réseau de distribution intra-quartier	<ul style="list-style-type: none"> - Distribuer les flux à l'intérieur d'un îlot urbain important. - Permettre l'accès aux activités riveraines. - Assurer la liaison entre les voies de desserte et le réseau de liaison. 	<ul style="list-style-type: none"> - Priorité aux modes doux, aux transports publics et aux activités riveraines. - Voiries circulantes adaptées aux circulations à vitesse réduite (largeur faible). - Stationnement latéral et arrêt TP situés sur la chaussée. - Vitesse : 20 km/h. à 50 km/h. 	Mixité des modes de transports
VOIE DE DESSERTE Réseau capillaire	<ul style="list-style-type: none"> - Irriguer, assurer la desserte fine d'un quartier. - Permettre l'accès aux parcelles. 	<ul style="list-style-type: none"> - Priorité aux modes doux et à la vie de quartier. - Transports publics généralement non tolérés. - Profil restreint, permettant le passage de véhicules de service et de secours. - Stationnement libre. - Vitesse : au pas. 	

Statut de la zone ou de la voie	 aire piétonne	 zone piétonne	 zone 30	 agglomération	 section 70
Vitesse maximale	Allure du pas	20 km/h	30 km/h	50 km/h	70 km/h
Equilibre vie locale fonction circulatoire	 vie locale	 vie locale	 vie locale	 circulation	 circulation

Modération du trafic en centre-ville - zone 30



La zone 30 (extraits du code de la route)

Dispositif réglementaire apparu en 1990 dans le code de route français, qui a évolué. A terme, plus de 70% de la voirie en agglomération devrait devenir de la zone 30.

«La zone 30 est un espace public où l'on cherche à instaurer un équilibre entre les pratiques de la vie locale et la fonction circulatoire en abaissant la vitesse maximale autorisée pour les véhicules.»

«Ceci doit aider au développement de l'usage de la marche en **facilitant les traversées pour les piétons** et l'usage du vélo en favorisant la **cohabitation des vélos avec les véhicules motorisés sur la chaussée**»

«Plusieurs types d'espaces publics peuvent être rencontrés parmi lesquels par exemple : des **rues résidentielles** ou de lotissement, des **rues de commerce de proximité**, rue de distribution du quartier, un tronçon d'un **axe de transit avec présence forte de traversée piétonne...**»



Messery - Hameau d'Essert (74)



Morlaix - rue des Vignes (29)



Chambéry - Chemin de Charrière Neuve (73)



Saint-Valéry sur Somme - rue d'Argoules (80)



Chambéry - RD211 La croix rouge dessous (73)



Modération du trafic en centre-ville - zone de rencontre



La zone de rencontre ou zone 20 (extraits du code de la route)

Dispositif réglementaire apparu en 2008 dans le code de route français.

«Il est intermédiaire entre l'aire piétonne et la zone 30».

«L'objectif est la création d'un espace public où la vie locale est développée et prépondérante. Le piéton est présent et les autres usagers partagent la chaussée avec lui. Les piétons sont prioritaires sur tous les véhicules. Le stationnement et la circulation des cars sont compatibles et organisés.»

«S'applique sur les lieux où l'on souhaite privilégier la vie locale en donnant la priorité aux piétons sur la circulation des véhicules motorisés».

«Cela concerne fréquemment les secteurs commerciaux, de concentration de services publics, **les quartiers historiques aux rues étroites**».



Rennes - Quai Lamartine (35)



Savennières (49)



Grenoble - Quartier Saint Laurent (38)



St-Julien en Genevois - Ham. de Cervonnex (74)



Lausanne - Quartier de Flon (Suisse)

ELEMENTS PREALABLES

SCENARIOS

EVALUATION

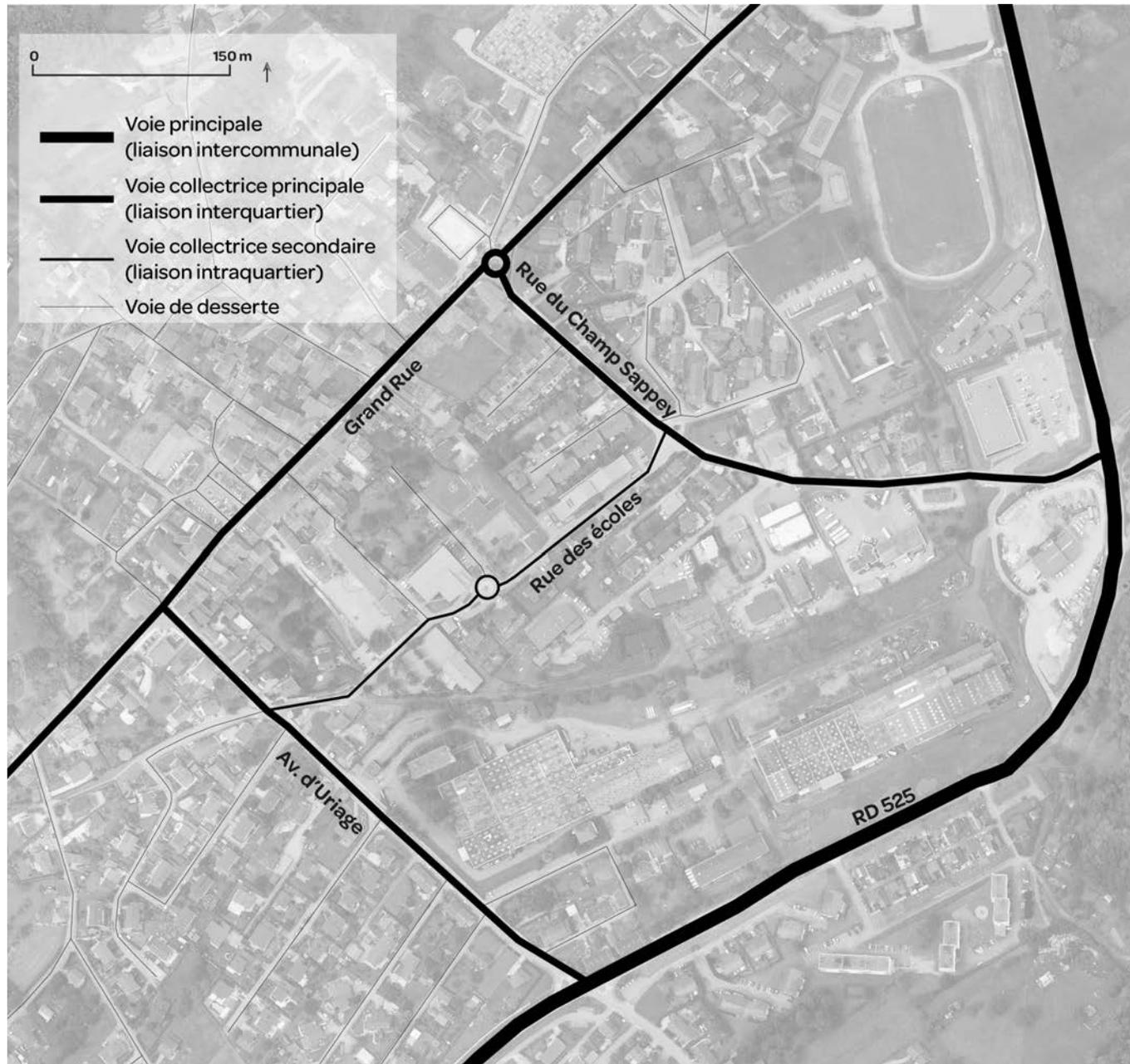
SCÉNARIOS



SCÉNARIO 1



Accessibilité et hiérarchie du réseau routier



Maintien du fonctionnement actuel

Le scénario 1 propose d'adapter la hiérarchie du réseau aux usages actuels constatés sur le terrain. Ainsi, dans ce scénario, la Grand Rue est classée comme étant une voie collectrice principale, servant à relier entre eux les principaux secteurs de la commune. Ainsi pour rejoindre la salle communale depuis la Route de Grenoble l'utilisateur sera incité à passer par la Grand Rue.

Ce statut doit garantir :

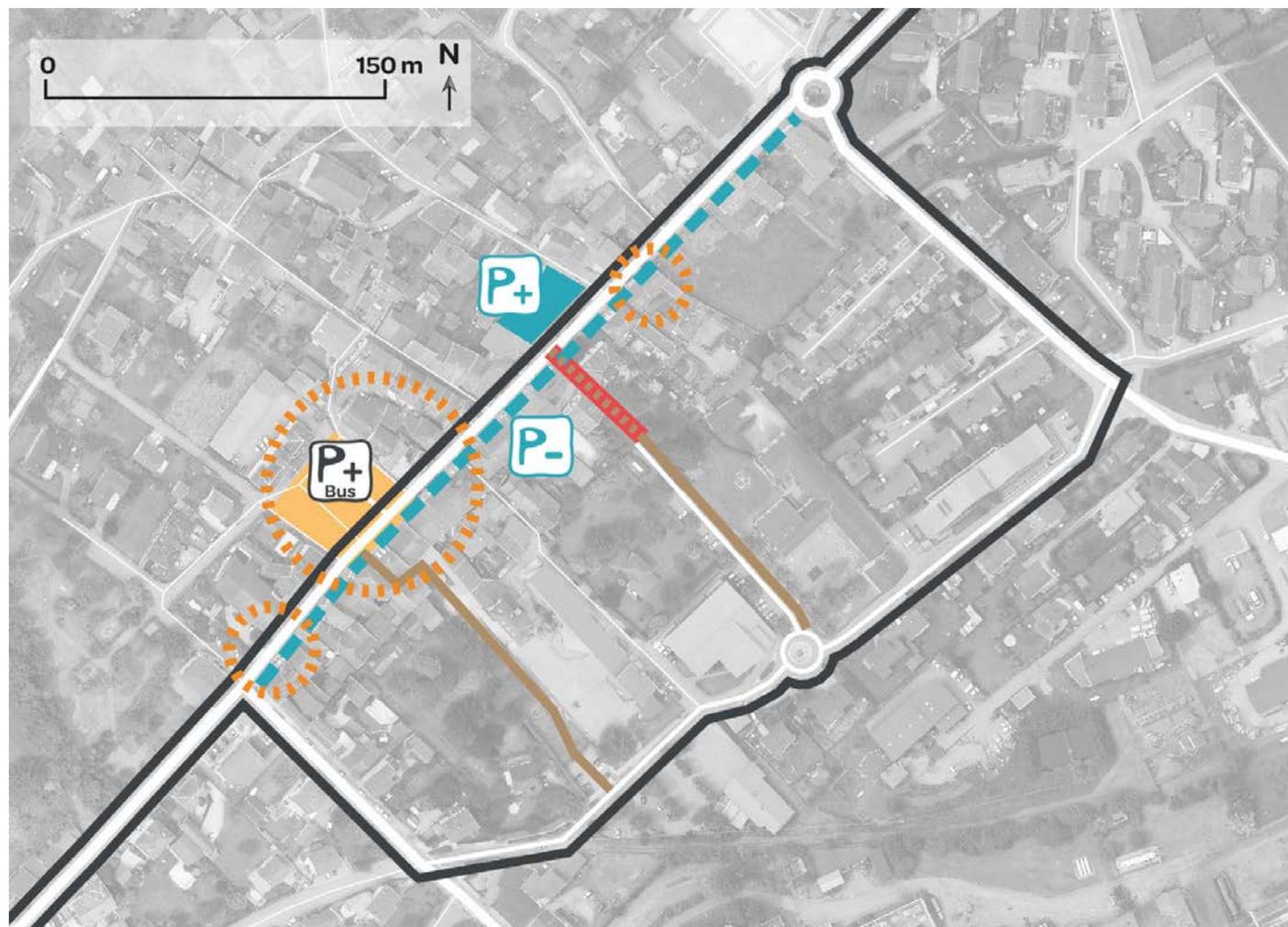
- une fluidité de circulation sur la Grand Rue
- une possibilité de desserte et de croisement des bus/poids-lourds
- des cheminements sécurisés pour les piétons.

Dans ce contexte, le régime de vitesse adapté sera celui de la zone 30.

La Rue des Écoles est classée comme étant une voie collectrice secondaire

Dans ce scénario, la Rue des Écoles est considérée comme une voie collectrice secondaire c'est à dire que sa fonction circulatoire est moins importante que celle de la Grand Rue et qu'elle se destine plutôt à un trafic d'échange (accès aux écoles, au gymnase) qu'à un trafic de transit. Du fait de la desserte des écoles, le gabarit de cette rue doit permettre le passage des transports en commun.

Détail du scénario 1



- Voie collectrice principale
- Voie collectrice secondaire
- Voie de desserte
- Itinéraire TC
- Secteur de commerce
- Espace public à requalifier
- Foncier à acquérir
- Axe piéton à valoriser
- P+
Bus Arrêt de bus modifié
- P+ Création de stationnement
- P- Suppression de stationnement

Maintien d'une circulation à double-sens

Le scénario 1 propose le maintien à double-sens de la Grand Rue et de la Rue des Écoles ce qui ne modifie pas le fonctionnement actuel des circulations.

Suppression du stationnement le long de la Grand Rue

Afin de pouvoir garantir l'enjeu de fluidité du trafic et de sécurisation des piétons, il est nécessaire de supprimer le stationnement en long de la Grand Rue. Très ponctuellement, afin de ne pas trop gêner le trafic, quelques places pourront être aménagées (devant les commerces par exemple) en ayant recours à des systèmes d'écluses. Le stationnement perdu le long de la Grand Rue pourra être retrouvé sur la parcelle acquise par la Mairie au débouché de la Rue de l'Église (n°256).

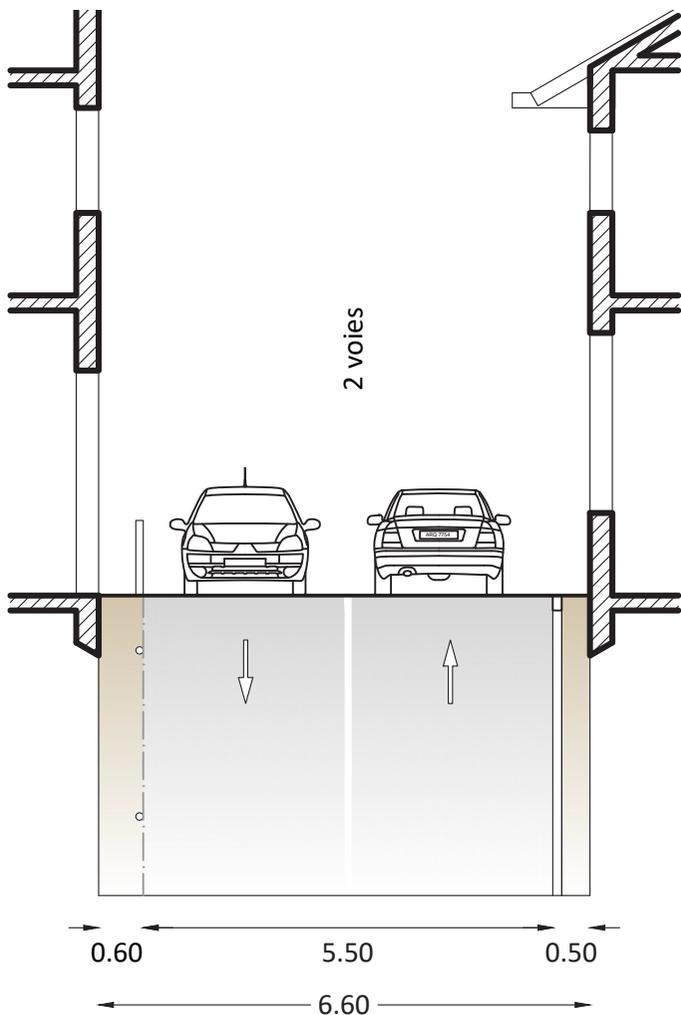
Création d'un chemin piéton au nord de l'école maternelle

Afin d'améliorer les cheminements piétons, il est proposé de créer une perméabilité reliant la rue parcelle n°256 au parking situé au nord de la rue des Ecoles. Ce cheminement permet un accès rapide et sécurisé au secteur des écoles mais aussi à une poche de stationnement souvent vide qui sera ainsi valorisée

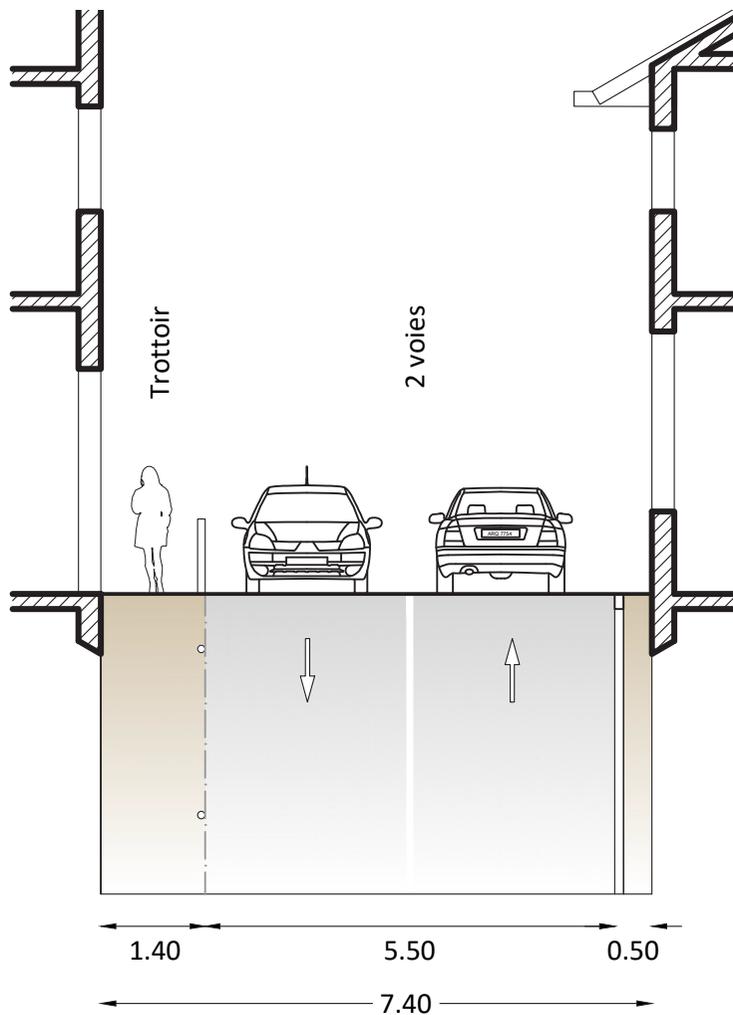
Maintien des lignes de bus actuelles

Les lignes de bus conservent le même fonctionnement qu'aujourd'hui. Dans le cadre du réaménagement de la Place de la Mairie, l'aménagement de l'arrêt de bus pourra être questionné afin de créer un arrêt en dehors de la voirie (alvéole) permettant une circulation plus aisée.

Section à 6.60 mètres



Section à 7.40 mètres



Points-clés :

- Afin de garantir une fluidité du trafic, 5.50 mètres de voirie sont nécessaires pour une voie à double-sens (permettant le croisement sans encombre d'un poids-lourd et d'une voiture).

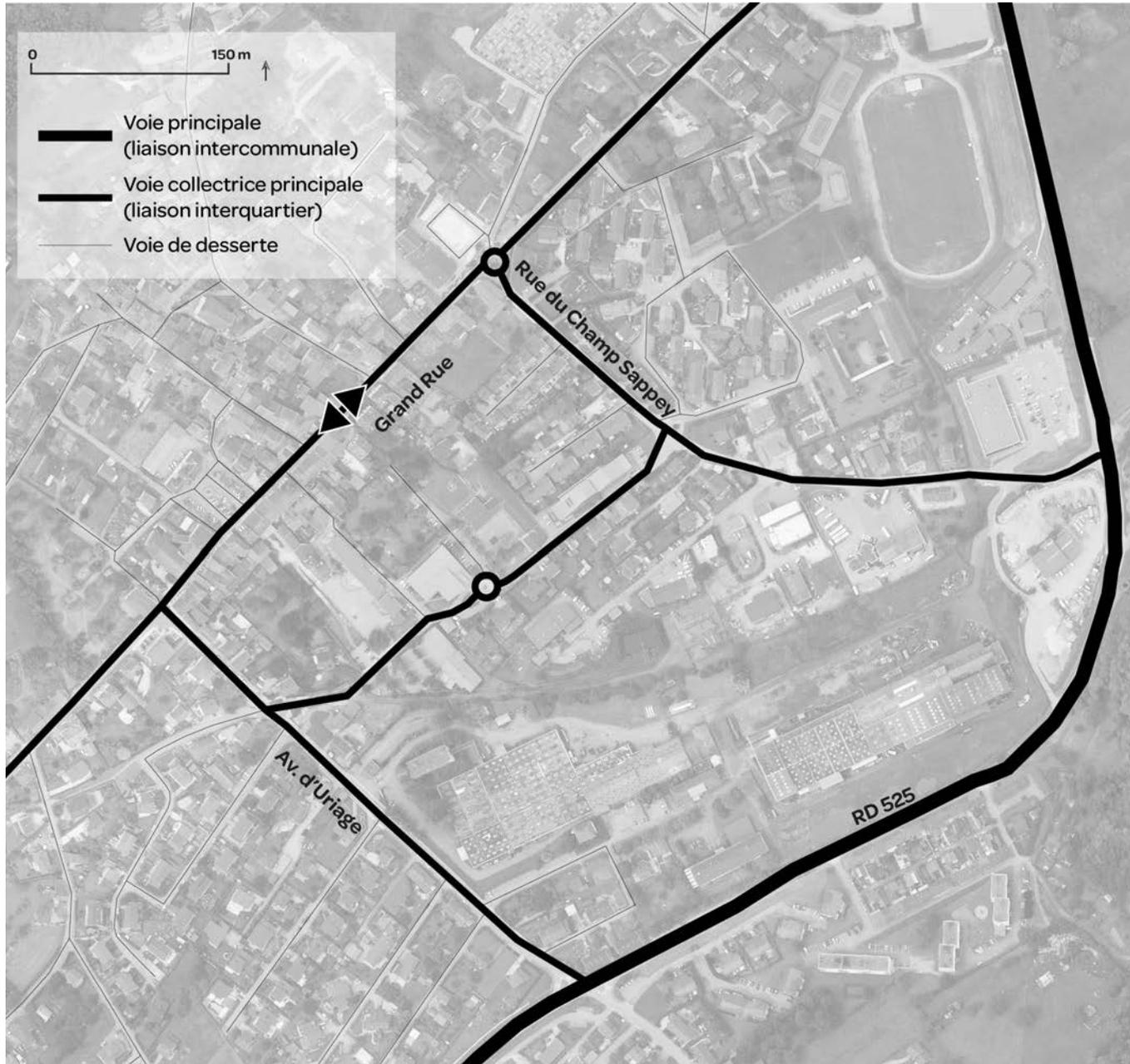
- Sur les sections à 7.40 mètres, il est possible d'aménager un cheminement piéton de 1,40 mètre.

- Sur les sections plus contraintes, il n'est pas possible d'aménager un cheminement piéton confortable aux normes d'aménagement en terme de largeur. Au plus large le cheminement est de 0.60 mètre là où il est recommandé 1.40 mètre (0.90 mètre pour un passage ponctuel).

- Le scénario 1 ne permet pas la création d'un cheminement piéton sécurisé sur l'ensemble de l'itinéraire.

SCÉNARIO 2

Accessibilité et hiérarchie du réseau routier

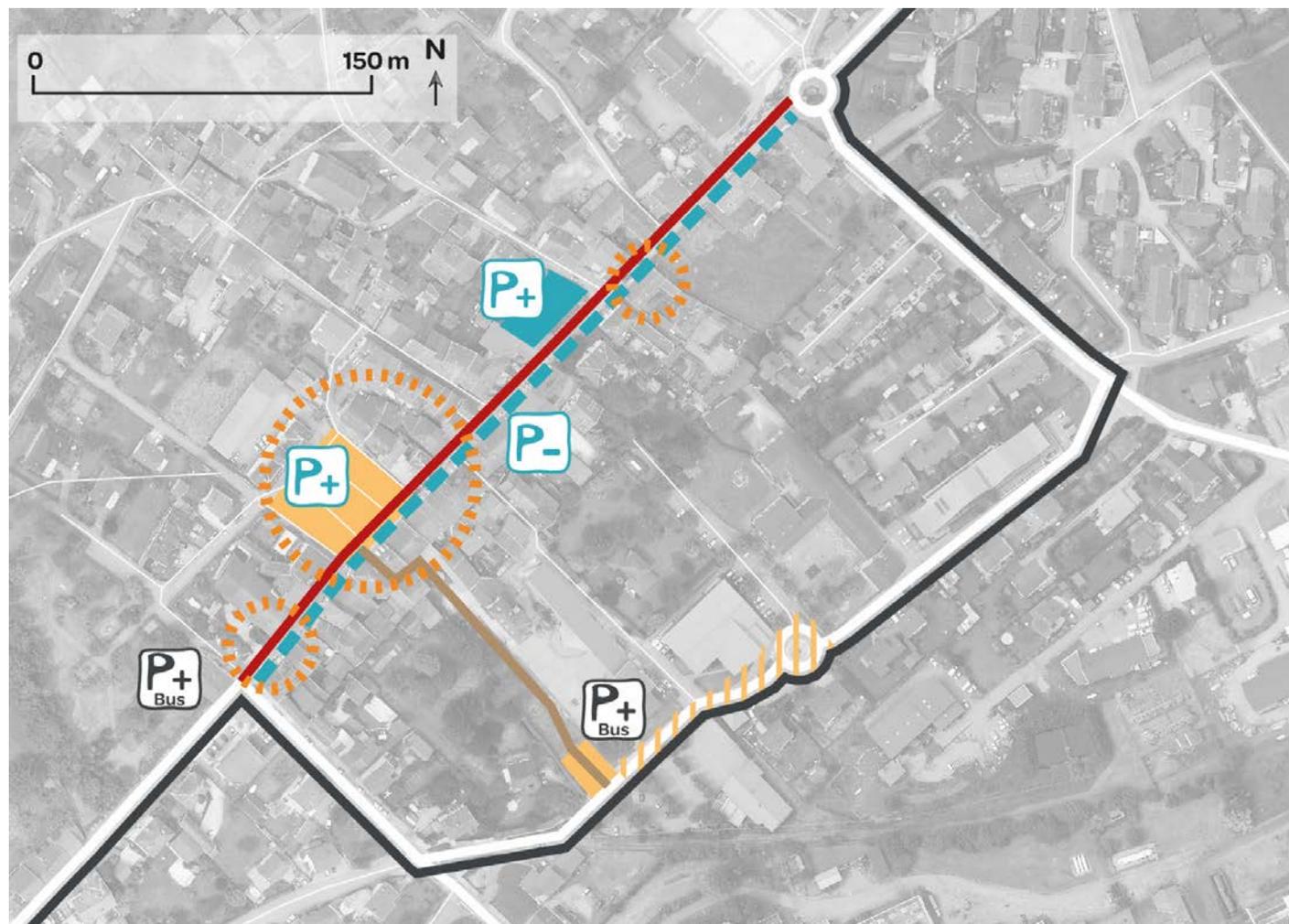


Passage à sens unique de la Grand Rue

Du fait de l'impossibilité du scénario 1 à créer des cheminements piétons sur la Grand Rue, il est proposé dans le scénario 2 de passer cette rue à sens unique afin de libérer du foncier. Ainsi, dans ce scénario, la Grand Rue passe à sens unique mais conserve sa fonction de voie collectrice principale. La Rue des Écoles est également considérée comme voie collectrice principale et permet de conserver une circulation en boucle au sein du centre. Du fait de son aménagement actuel (présence de trottoirs) et du foncier important, la Rue des Écoles est conservée à double-sens.

Le régime de vitesse de ce scénario est à nouveau la Zone 30

Détail du scénario 2



- | | | | | | |
|--|-----------------------------|--|-----------------------------|--|------------------------------|
| | Voie collectrice principale | | Secteur de commerce | | Arrêt de bus modifié |
| | Voie de desserte | | Espace public à requalifier | | Création de stationnement |
| | Sens unique | | Réaménagement possible | | Suppression de stationnement |
| | Itinéraire TC | | Axe piéton à valoriser | | |

Sens unique non défini sur la Grand Rue

A ce stade de l'étude il n'est pas proposé de sens de circulation sur la Grand Rue, les deux sens pouvant être aménagés sans problème particulier.

Réduction du stationnement le long de la Grand Rue

Le passage à sens unique de la Grand Rue permet de conserver des places de stationnement le long de la Grand Rue. Malgré tout il ne sera pas possible de conserver autant de places qu'à l'heure actuelle et l'aménagement de la parcelle n°256 reste nécessaire.

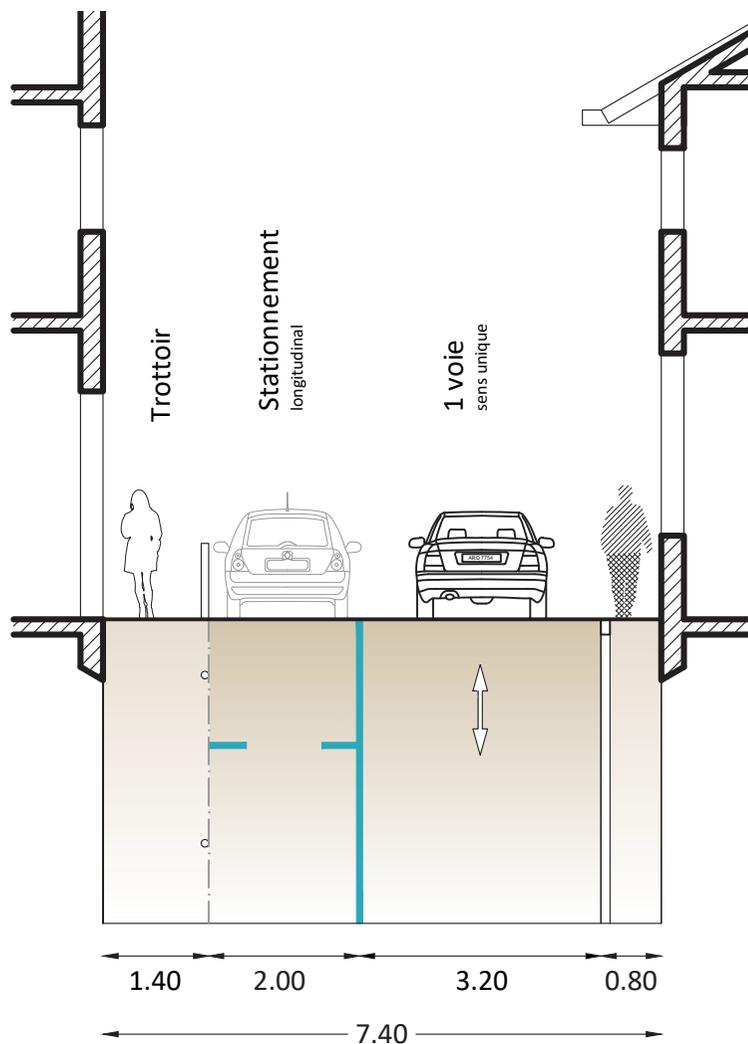
Modification de l'itinéraire des transports en commun

Le scénario 2 propose de ne plus faire passer les bus au sein de la Grand Rue. Ceux-ci emprunteront la Rue des Écoles. L'arrêt Village pourra être déplacé sur la Rue des Écoles à proximité du cheminement piéton de la médiathèque, ou en entrée du centre-ville à côté de l'auto-école.

Réaménagement d'une partie de la Rue des Écoles

Du fait du changement de statut de la Rue des Écoles, de l'augmentation du trafic d'autocar et des problèmes d'incivilité constatés au niveau du giratoire il est proposé le réaménagement de la Rue des Écoles depuis l'école primaire jusqu'à la maternelle. L'objectif de ce réaménagement sera l'amélioration du stationnement bus, la mise en valeur de la poche de stationnement jouxtant le boulodrome et du cheminement piéton rejoignant la place de la Mairie.

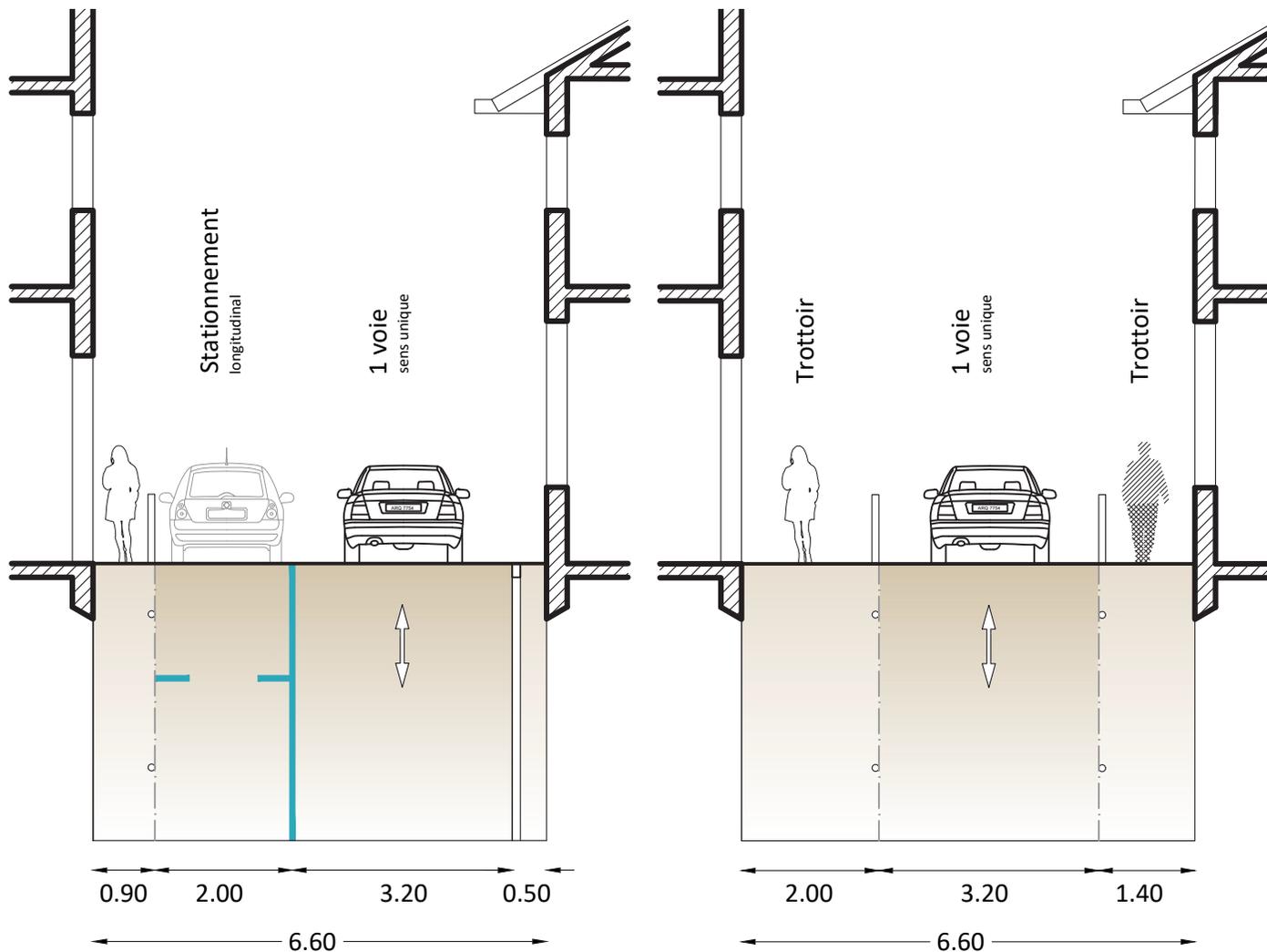
Section à 7.40 mètres



Points-clés :

- Afin de garantir le passage des PL ou des grumiers il est défini une largeur de 3.20 mètres pour la voie à sens unique.
- Sur les sections à 7.40 mètres, il est possible d'aménager un cheminement piétons de 1,40 mètre ainsi qu'une bande de stationnement longitudinale de 2.00 mètres.
- En cohérence avec le principe de la zone 30, l'ensemble de la chaussée est de niveau.

Section à 6.60 mètres



Points-clés :

- Afin de garantir le passage des PL ou des grumiers il est défini une largeur de 3.20 mètres pour la voie à sens unique.

- Sur les sections à 6.60 mètres, il est toujours possible d'aménager du stationnement moyennant une diminution du cheminement piéton à 0.90 mètre. Cette diminution est possible ponctuellement, pour cette raison il ne sera pas possible de conserver du stationnement longitudinal sur l'ensemble de la rue

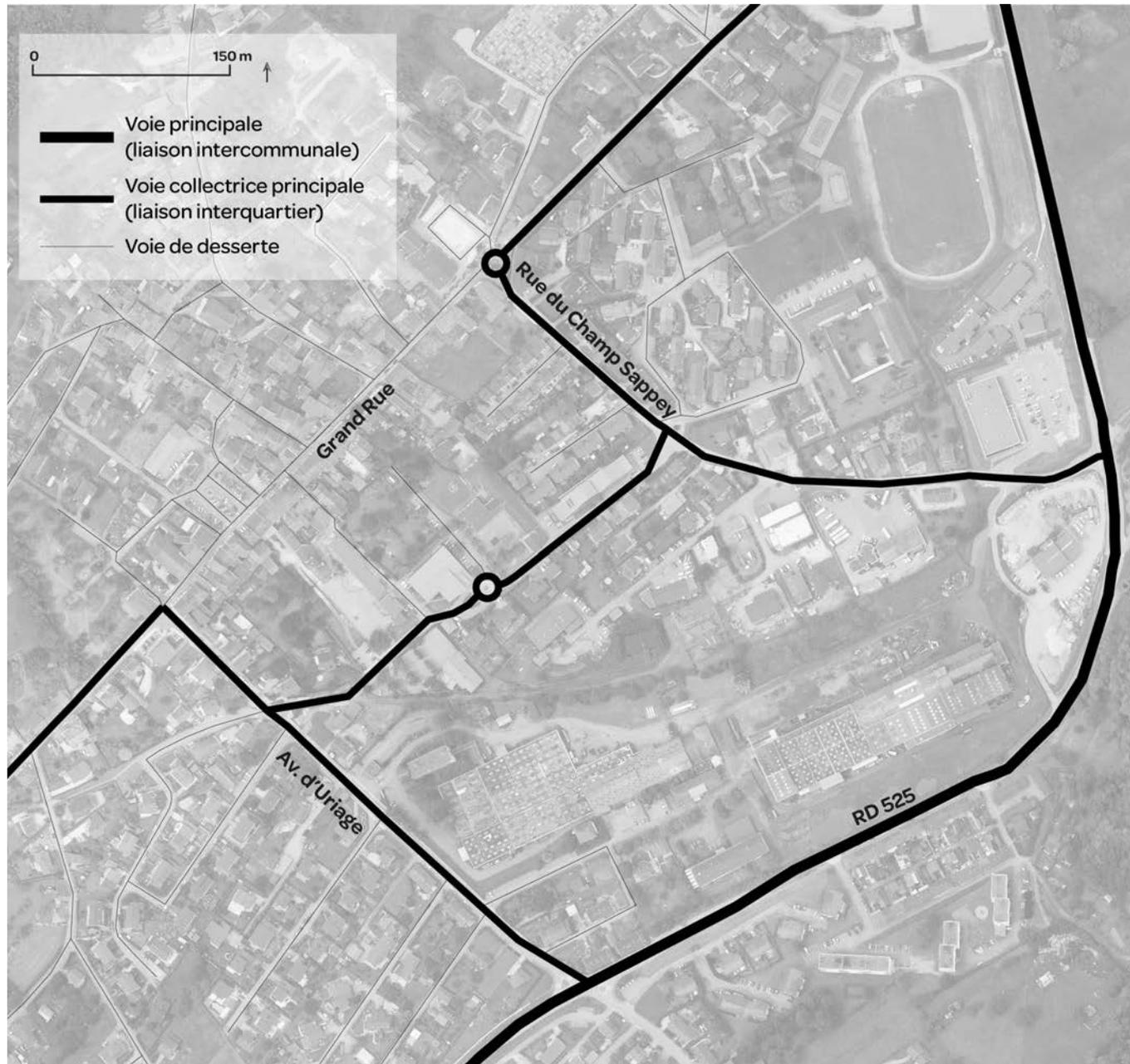
- Sans stationnement, il est possible d'aménager des trottoirs très confortables allant de 1.40 à 2.00 mètres de part et d'autre de la rue.



SCÉNARIO 3



Accessibilité et hiérarchie du réseau routier



Changement du statut de la Grand Rue

Le scénario 3 propose un changement de statut de la Grand Rue dans un objectif d'amélioration des cheminements piétons dans le centre ancien. Dans ce scénario elle est considérée comme une voie de desserte (accès aux commerces, aux habitations) et n'a plus vocation à être uniquement traversée. Ainsi, pour accéder à la salle des fêtes depuis l'Ouest l'utilisateur sera incité à passer par la RD 525 puis la Rue du Champ Sappey.

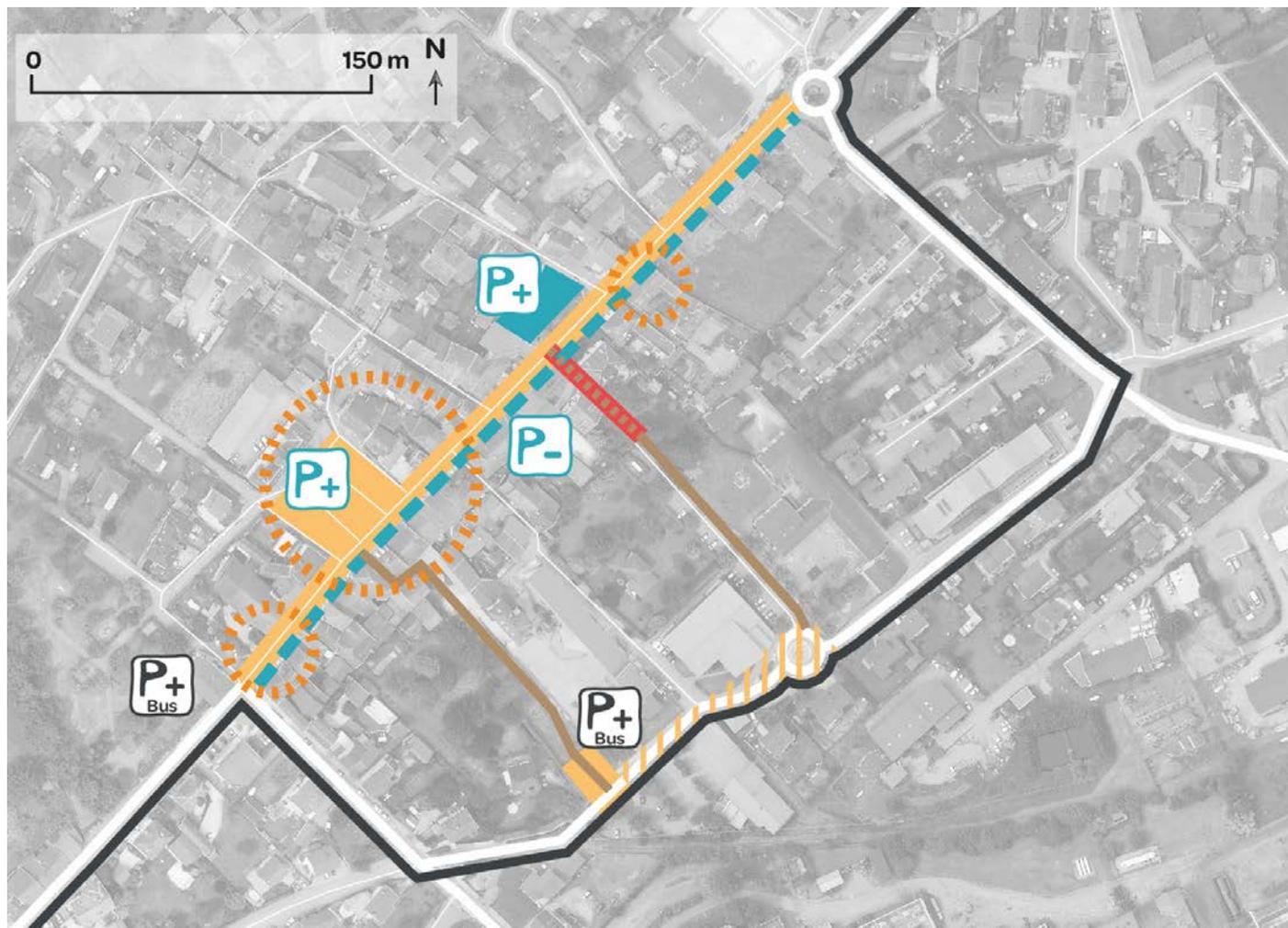
Affirmation de la Rue des Écoles comme voie collectrice principale

Le scénario 3 propose de considérer la Rue des Écoles comme étant une voie collectrice principale à l'échelle du centre. Ainsi, depuis l'auto-école l'utilisateur sera incité à passer par la Rue des Écoles pour aller vers l'Est. Du fait de son aménagement actuel, la Rue des écoles est en capacité d'accepter ce statut de hiérarchie.

Un projet d'espace public ambitieux

Du fait de sa position et de son caractère rectiligne, la Grand Rue incite naturellement à sa traversée. Aussi, afin que son statut de voie de desserte soit respecté il sera nécessaire de mettre en œuvre un projet d'espace public très ambitieux rendant impossible la traversée de la Grand Rue à vitesse élevée. Ce scénario implique donc la création d'une vaste zone de rencontre associée à plusieurs éléments de modération du trafic (écluse, dos d'âne, route sinueuse).

Détail du scénario 3



- Voie collectrice principale
- Voie de desserte
- Itinéraire TC
- Secteur de commerce
- Espace public à requalifier
- Réaménagement possible
- Foncier à acquérir
- Axe piéton à valoriser
- Arrêt de bus modifié
- Création de stationnement
- Suppression de stationnement

Maintien du double-sens avec des écluses sur la Grand Rue

Le double-sens sur la Grand Rue est conservé mais est associé à de nombreuses écluses imposants aux véhicules des arrêts fréquents pour laisser passer les autres usagers. Ces aménagements ne consistent pas en un aménagement ponctuel mais en un projet d'ensemble à l'échelle du centre ancien.

Réduction du stationnement le long de la Grand Rue

Le stationnement le long de la Grand Rue pourra être conservé (système d'écluse actuel). Toutefois il est proposé de réduire le stationnement dans la Grand Rue afin d'y développer des espaces publics améliorant le cadre de vie de la commune (banc, placette...). De fait, l'aménagement de la parcelle n°256 reste nécessaire.

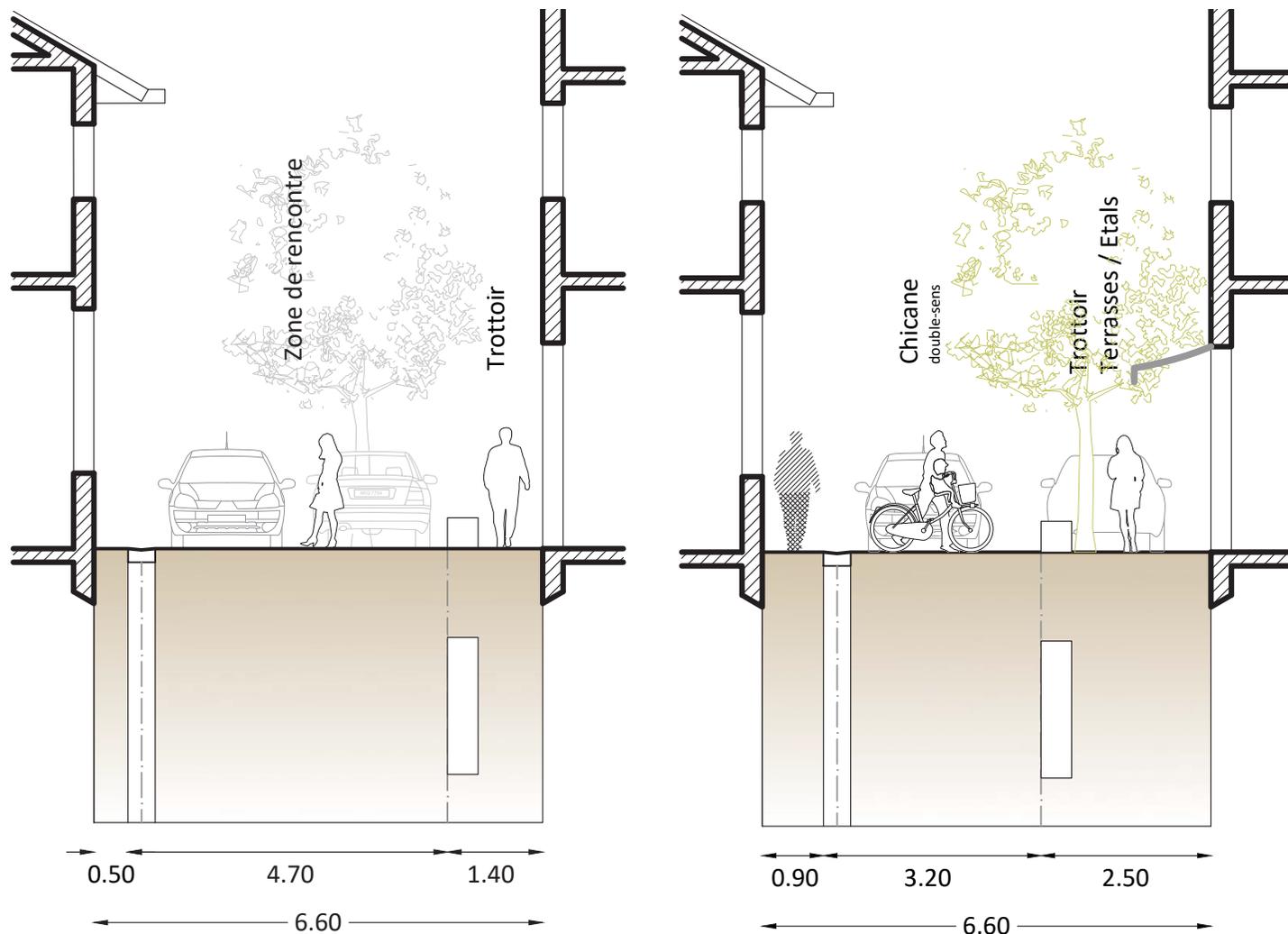
Valorisation des déplacements modes doux

Ce scénario rendant plus difficile la circulation dans la Grand Rue, il est nécessaire de développer le maximum de perméabilités piétonnes pour encourager les usagers à se déplacer à pied au sein du centre-bourg. De fait la perméabilité piétonne au droit de la parcelle n°256 est intéressante pour l'accès aux écoles depuis le secteur de l'Église.

Déviation des itinéraires des transports en commun

Le scénario 3 n'est pas compatible avec le passage des bus dans la Grand Rue. Comme dans le scénario 2 il seront amenés à passer par la Rue des Écoles impliquant son éventuel réaménagement.

Section à 6.60 mètres



Points-clés :

- Afin de garantir le passage des PL ou des grumiers il est défini une largeur de 3.20 mètres au minimum dans les écluses.
- Il est possible d'alterner différentes séquences permettant de faire passer la voirie d'un côté et de l'autre de la rue.
- Il est prévu le maintien d'un cheminement d'au minimum 1.40 mètre tout le long de la Grand Rue.
- Du fait de la zone de rencontre, le piéton ou le cycliste est en droit de marcher sur la chaussée, il est prioritaire sur la voiture.

////////////////////////////////////

ÉVALUATION DES SCÉNARIOS

////////////////////////////////////

Critères d'évaluation des scénarios

Quatre critères d'évaluation des scénarios

Afin de pouvoir comparer objectivement les trois scénarios présentés précédemment, une liste de critères d'évaluation a été établie. L'objectif de ces critères est de pouvoir objectivement comparer les scénarios entre eux et de les prioriser en fonction des objectifs portés par la commune. Les critères d'évaluation sont décrits ci-dessous

1 - Maintien de la vitalité commerciale sur la Grand Rue

Le premier critère de notation est lié à l'activité commerciale. Les scénarios seront évalués en fonction de leur capacité à garantir le maintien de l'activité commerciale sur la Grand Rue. Afin de pouvoir évaluer ce critère il sera notamment porté une attention particulière aux éléments suivants :

- Possibilité de stationner à proximité immédiate des commerces.
- Accessibilité motorisée depuis les deux côtés de la rue.
- Possibilité d'aménager l'espace public devant les commerces (kiosque à journaux, terrasse...).

2 - Développement des cheminements piétons/cycles

Le deuxième critère est lié à la capacité des scénarios à améliorer les déplacements à pieds ou en vélo. Pour évaluer cette capacité il sera notamment porté une attention particulière aux éléments suivants :

- Capacité du scénario à créer un cheminement continu sur l'ensemble de la Grand Rue.
- Capacité du scénario à améliorer les cheminements piétons le long de la Rue des Écoles.
- Amélioration des transversalités piétonnes entre la Rue des Écoles et la Grand Rue.
- Capacité à encourager les déplacements à vélo.

3 - Fluidité des circulations motorisés

Le troisième critère est lié à la capacité des scénarios à garantir une circulation fluide au sein du centre. Ce critère sera évalué en fonction des éléments suivants :

- Nombre d'entrées/sorties du centre.
- Facilité à traverser le centre rapidement.
- Facilité à croiser les véhicules.
- Amélioration du réseau de transport en commun (temps de traversée, emplacement des arrêts, facilité à se croiser...).
- Facilité à stationner dans le centre.

4 - Qualité de l'espace public

Le quatrième critère est lié à la capacité des scénarios à améliorer la qualité de vie urbaine dans le centre. Ce critère sera évalué en fonction des éléments suivants :

- Maîtrise de la vitesse des véhicules dans le centre.
- Possibilité de développer des espaces publics.
- Qualité de l'aménagement d'un point de vue esthétique et affirmation du caractère urbain du centre.

Critère 1 - Maintien de la vitalité commerciale sur la Grand Rue

	SCENARIO 1	SCENARIO 2	SCENARIO 3
- Possibilité de stationner à proximité immédiate des commerces.	<ul style="list-style-type: none"> La nécessité d'une voie à double-sens de 5.50 mètres ne permet pas le stationnement dans la Grand Rue où se concentrent beaucoup de commerces (sauf écluses exceptionnelles). 	<ul style="list-style-type: none"> Le stationnement ponctuel peut-être développé sans gêner l'écoulement du trafic. Celui-ci peut par conséquent s'implanter à proximité des commerces. 	<ul style="list-style-type: none"> Le stationnement ponctuel peut-être développé en créant une écluse ce qui correspond d'ailleurs à la volonté de ce scénario de modérer le trafic dans le centre.
- Accessibilité motorisée depuis les deux côtés de la rue.	<ul style="list-style-type: none"> La voie restant à double sens, il n'y a pas de perte d'accessibilité. 	<ul style="list-style-type: none"> Un seul sens d'accès, risque de perte d'une clientèle «d'opportunité» 	<ul style="list-style-type: none"> La voie restant à double sens, il n'y a pas de perte d'accessibilité. Toutefois, du fait des éléments de modération du trafic mis en place dans la Grand Rue, des usagers pourrait ne plus vouloir traverser le centre et donc accéder aux commerces.
-Possibilité d'aménager l'espace public devant les commerces (kiosque à journaux, terrasse...).	<ul style="list-style-type: none"> La nécessité d'une voie à double-sens de 5.50 mètres ne permet pas l'aménagement de la rue au profit des commerces (sauf écluses exceptionnelles). 	<ul style="list-style-type: none"> L'aménagement de l'espace public est possible. Des conflits avec les piétons peuvent être observés (réduction du cheminement) 	<ul style="list-style-type: none"> L'aménagement de l'espace public est possible sans conflit avec les piétons qui peuvent cheminer sur l'ensemble de la rue.

Critère 2 - Développement des cheminements piétons/cycles

	SCENARIO 1	SCENARIO 2	SCENARIO 3
- Capacité du scénario à créer un cheminement continu sur l'ensemble de la Grand Rue.	<ul style="list-style-type: none"> Impossibilité de garantir un cheminement sur l'ensemble de la Grand Rue. 	<ul style="list-style-type: none"> Cheminement garanti sur l'ensemble de l'itinéraire avec toutefois des points ponctuels sur le cheminement étroits (0.90 mètre de largeur) 	<ul style="list-style-type: none"> La zone de rencontre garantie une liberté totale de circulation pour le piéton.
- Capacité du scénario à améliorer les cheminements piétons le long de la Rue des Écoles.	<ul style="list-style-type: none"> Pas de modification par rapport à la situation actuelle. 	<ul style="list-style-type: none"> A travers la suppression du giratoire, possibilité de libérer du foncier au profit des piétons. 	<ul style="list-style-type: none"> A travers la suppression du giratoire, possibilité de libérer du foncier au profit des piétons.
- Amélioration des transversalités piétonnes entre la Rue des Écoles et la Grand Rue.	<ul style="list-style-type: none"> Mise en valeur du lien existant au niveau de la médiathèque à travers le réaménagement de la Place de la Mairie Création d'une nouvelle liaison bénéficiant aux habitants du secteur de l'église 	<ul style="list-style-type: none"> Mise en valeur du lien existant au niveau de la médiathèque à travers le réaménagement de la Place de la Mairie 	<ul style="list-style-type: none"> Mise en valeur du lien existant au niveau de la médiathèque à travers le réaménagement de la Place de la Mairie. Création d'une nouvelle liaison bénéficiant aux habitants du secteur de l'église.
- Capacité à encourager les déplacements à vélo.	<ul style="list-style-type: none"> La zone 30 encourage le développement des vélos sans avoir à créer d'aménagement spécifique. Le passage des PL/bus peut freiner l'utilisation du vélo. 	<ul style="list-style-type: none"> La zone 30 encourage le développement des vélos sans avoir à créer d'aménagement spécifiques. En zone 30 les contresens cyclables sont autorisés de fait. Cet élément peut se révéler dangereux dans le contexte d'un sens unique ou les usagers ne connaissent pas cette réglementation et/ou ne s'attendent pas à croiser des cyclistes. 	<ul style="list-style-type: none"> Le statut de voie de desserte associé à la Grand Rue ainsi que les fortes mesures de modération du trafic limitant la vitesse des véhicules motorisés tend à apaiser, sécuriser et donc encourager les déplacements à vélo.

Critère 3 - Fluidité des circulations motorisées

	SCENARIO 1	SCENARIO 2	SCENARIO 3
- Nombre d'entrées/sorties du centre.	<ul style="list-style-type: none"> Maintien de l'ensemble des accès au centre. 	<ul style="list-style-type: none"> Perte d'une voie d'accès et de sortie du fait du sens unique. 	<ul style="list-style-type: none"> Maintien de l'ensemble des accès.
-Facilité à traverser le centre rapidement.	<ul style="list-style-type: none"> Le double-sens de 5.50 mètres permet de traverser facilement le centre. 	<ul style="list-style-type: none"> Le sens unique facilite les traversées, dans un sens uniquement. Augmentation du trafic sur la Rue des Écoles. 	<ul style="list-style-type: none"> La présence des nombreux éléments de modération du trafic ont pour objectif d'inciter à ne pas traverser le centre.
-Facilité à croiser les véhicules.	<ul style="list-style-type: none"> Il est facile de croiser un poids-lourd avec un VL. Le croisement de deux poids-lourds reste difficile à gérer. 	<ul style="list-style-type: none"> Absence de croisement de véhicules. 	<ul style="list-style-type: none"> La présence des nombreuses écluses rend le croisement des véhicules difficile.
-Amélioration du réseau de transport en commun (temps de traversée, emplacement des arrêts, facilité à se croiser...).	<ul style="list-style-type: none"> Le fonctionnement du réseau n'est pas modifié. La création d'un arrêt en alvéole rend l'arrêt du car possible sans gêner la circulation. La suppression des éléments de modération de la vitesse tend à améliorer la vitesse commerciale des bus et surtout à la fiabiliser. 	<ul style="list-style-type: none"> La création d'un «pôle bus» unique sur la Rue des Écoles rend le réseau plus lisible. Ce pôle bus demande un réaménagement de la Rue des Écoles pour garantir un bon fonctionnement du réseau. Le détour par la Rue des Écoles implique des coûts plus importants pour les opérateurs (augmentation de la distance à parcourir d'environ 300 m). 	<ul style="list-style-type: none"> La création d'un «pôle bus» unique sur la Rue des Écoles rend le réseau plus lisible. Ce pôle bus demande un réaménagement de la Rue des Écoles pour garantir un bon fonctionnement du réseau. Le détour par la Rue des Écoles implique des coûts plus importants pour les opérateurs (augmentation de la distance à parcourir d'environ 300 m).
-Facilité à stationner dans le centre.	<ul style="list-style-type: none"> Impossibilité de se stationner le long de la Grand Rue. Création d'une nouvelle poche de stationnement. 	<ul style="list-style-type: none"> Maintien ponctuel du stationnement sur la Grand Rue. Création d'une nouvelle poche de stationnement. 	<ul style="list-style-type: none"> Maintien ponctuel du stationnement sur la Grand Rue. Création d'une nouvelle poche de stationnement.

Critère 4 - Qualité de l'espace public

	SCENARIO 1	SCENARIO 2	SCENARIO 3
- Maitrise de la vitesse des véhicules dans le centre.	<ul style="list-style-type: none"> Impossibilité de mettre en œuvre de nombreux éléments de modération du trafic (nécessité de fluidité et du passage des TC). 	<ul style="list-style-type: none"> Impossibilité de créer des écluses. Risque de vitesses élevées du fait du sens unique si l'aménagement est trop rectiligne. Les dos d'âne ou cassis impliquent des nuisances sonores importantes pour les riverains. 	<ul style="list-style-type: none"> Nombreux éléments de modération du trafic. Possibilité d'installer des écluses moins impactantes pour les riverains. Le trafic de desserte est moins sujet aux vitesses élevées que le trafic de transit.
- Possibilité de développer des espaces publics.	<ul style="list-style-type: none"> Possibilités très faibles hormis sur la place de la mairie. L'aménagement conserve un aspect très routier. 	<ul style="list-style-type: none"> Sur les sections larges, il est possible de développer des espaces publics. Ces espaces publics ne sont pas forcément compatibles avec les cheminements piétons. 	<ul style="list-style-type: none"> Possibilités importantes et même encouragées pour garantir la réussite du projet.
- Qualité de l'aménagement d'un point de vue esthétique et affirmation du caractère urbain du centre.	<ul style="list-style-type: none"> L'aménagement conserve un aspect très routier. 	<ul style="list-style-type: none"> Le sens unique minimise l'espace de circulation de la Grand Rue. Il est possible de casser la linéarité de la rue en faisant sinuer la route. Malgré tout le caractère routier de l'aménagement reste très présent. 	<ul style="list-style-type: none"> La Grand Rue n'a plus l'aspect d'une rue circulée mais plutôt plus d'un vaste espace public d'ensemble tout le long de la rue.

Synthèse de l'évaluation

	SCENARIO 1	SCENARIO 2	SCENARIO 3
1 - Maintien de la vitalité commerciale sur la Grand Rue	<ul style="list-style-type: none"> Si l'accessibilité des commerces est conservée, il devient impossible de se garer juste devant pour y accéder. Cet élément peut présenter un préjudice important pour les commerces. 	<ul style="list-style-type: none"> L'accessibilité ne s'effectue que dans un sens ce qui peut présenter une perte importante de clientèle, malgré les possibilité de stationnement 	<ul style="list-style-type: none"> L'accès et le stationnement à proximité des commerces reste possible.
2 - Développement des cheminement piétons/cycles	<ul style="list-style-type: none"> Ce scénario ne garantit pas une circulation sécurisée des piétons le long de la Grand Rue. La création de liens piétons tendent à atténuer ce phénomène. 	<ul style="list-style-type: none"> Le scénario garanti un cheminement continu mais ponctuellement incomfortable. Le sens unique peut être problématique pour le développement du réseau cyclable. 	<ul style="list-style-type: none"> En diminuant au maximum l'emprise de la voiture sur le centre-ville, ce scénario permet l'essor des déplacement doux sur l'ensemble du centre ancien.
3 - Fluidité des circulations motorisés	<ul style="list-style-type: none"> Ce scénario est celui garantissant la meilleure circulation des modes motorisés. Malgré tout le croisement entre deux PL reste compliqué. 	<ul style="list-style-type: none"> Ce scénario permet d'éviter le croisement des véhicules sur la Grand Rue et garanti une traversée facilitée du centre dans un sens. Il implique une potentielle augmentation du trafic sur la Rue des Écoles. 	<ul style="list-style-type: none"> En voulant apaiser et développer les modes doux, ce scénario implique une circulation défavorable aux usagers souhaitant traverser le centre en voiture
4 - Qualité de l'espace public	<ul style="list-style-type: none"> La nécessité de prévoir le passage des bus et PL à travers la Grand Rue ainsi que la garantie nécessaire de pouvoir croiser 2 voitures sans encombre confère à ce scénario un caractère très routier pénalisant le caractère urbain de la commune. 	<ul style="list-style-type: none"> Le scénario 2 est un scénario fonctionnel, permettant de satisfaire les différents besoins attendus dans un centre-ville. Toutefois il ne permet pas l'élaboration d'un caractère urbain esthétique marqué. 	<ul style="list-style-type: none"> Par sa nécessité d'être pensé comme un aménagement d'ensemble incluant la Grand Rue et la Place de la Mairie, ce scénario est celui présentant le plus de possibilités de valorisation urbaine à travers la création d'espaces publics ambitieux.

