

Les déplacements : contexte et objectifs

Afin d'améliorer le confort et la sécurité de l'espace public et, plus globalement, la qualité de vie, la politique de déplacements est un levier majeur dans l'aménagement urbain. Les enjeux sont de favoriser les modes doux pour les déplacements de proximité et l'utilisation des transports en commun et, de maîtriser la circulation et le stationnement dans l'espace urbain.

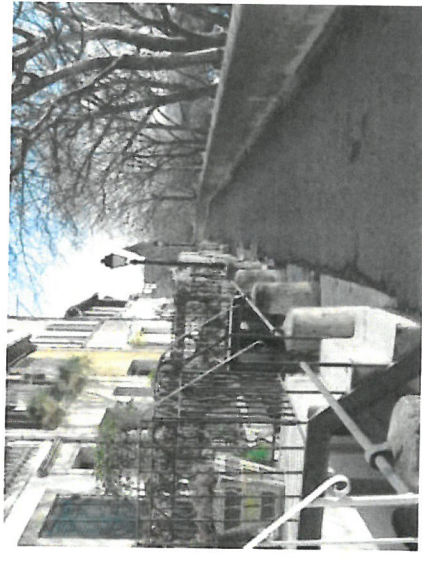
Cela implique notamment de rapprocher l'urbanisation des équipements et commerces, en densifiant l'habitat et en permettant une mixité des fonctions ; de renforcer les liaisons inter-quartiers, la sécurité et le confort des modes doux, et d'articuler l'urbanisation avec les réseaux de TC.

L'enjeu de sécurité revêt un autre aspect, c'est celui lié au risque incendie. En effet, la commune se doit d'assurer les conditions d'accessibilité aux zones à risque, et d'évacuation aux zones d'habitat à proximité.

La gestion des déplacements est également liée aux enjeux de maîtrise de l'énergie, de qualité de l'air et de l'environnement sonore.

Objectifs

- ✓ Développer les liens entre les quartiers et favoriser les modes doux
- ✓ Articuler développement urbain et déplacements (modes doux, transports collectifs, circulation et stationnement)
- ✓ Aménager un espace public de qualité, convivial et accessible à tous
- ✓ Répondre au besoin en stationnement pour tous les usages: résidents, visiteurs, usagers...

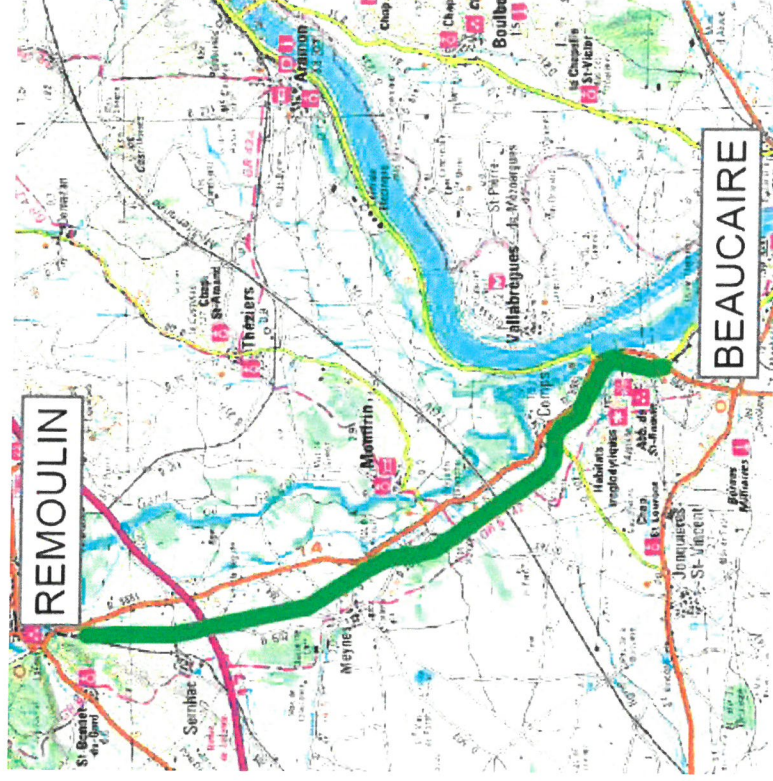


Traduction dans le PADD

Les déplacements : compléments diagnostic

Les modes doux : rappel et compléments de diagnostic

- ✓ Favoriser les modes doux
- Le **centre ancien** présente des rues étroites avec une faible circulation automobile, tout à fait favorable aux modes doux. Les **récents aménagements** proposent une zone mixte de rencontre avec une bonne prise en compte de l'accessibilité universelle. Des poches de stationnement ont été aménagées là où c'était possible pour faciliter le stationnement résident. Un projet est également en cours sur le quartier Bourgade à l'est du centre-ville.
- Il s'agit aujourd'hui pour le développement communal de **développer les liaisons sécurisées entre les quartiers** afin de favoriser les modes doux pour les déplacements de proximité. Les accès aux quartiers des collines, notamment, ne présentent pas des conditions de sécurité satisfaisantes.
- Un grand nombre de voie présente des emplacements réservés de 8m. Au vu des difficultés de mise en œuvre, différents profils peuvent être mis en œuvre.
- Des **projets de liaisons cyclables** existent sur et à proximité de la commune. Il s'agira de les prendre en compte afin de contribuer à un maillage cohérent du territoire :
 - Véloroute du Léman à la mer, ViaRhôna
 - Voie verte projetée ente Beaucaire et Remoulin



Les modes doux

- ✓ Aménager des **liaisons modes doux** entre les quartiers et vers les zones d'activités : maillage du territoire - piétons, vélos et mixte



- ✓ Améliorer la **lisibilité de la ville et les liaisons inter quartiers** : objectif lié à la volonté de créer du lien entre les quartiers, liens fonctionnels, sociaux, continuités urbaines, fonctionnement des équipements. Ces liens sont fondamentaux, au regard des coupures urbaines qui fragmentent le territoire et qui mettent en avant les enjeux de franchissement.

Traduction dans les documents du PLU

- ✓ **Des pièces graphiques** qui traduisent la volonté d'un maillage fort du territoire.
 - Les chemins existants sont inscrits en tant que « cheminements piéton-vélo existant à conserver »
 - Les chemins à créer sont inscrits en tant que « emplacement réservé pour sentier piéton et/ou vélo », inscrit lorsque la collectivité veut se porter acquéreur.
 - Les voies à élargir seront inscrites en tant que « emplacement réservé pour l'aménagement de cheminement piéton et/ou vélo »

- ✓ **Les orientations d'aménagements** donnent les principes de desserte, de circulation interne et de liaisons d'un secteur ciblé.

Des coupes de principe pour le traitement des voies peuvent être donnés à titre indicatif (sans cotations) afin d'assurer les conditions de sécurité des modes doux.

Pour le quartier de la gare seront développés les orientations pour une bonne prise en compte de l'intermodalité.

Les déplacements : préconisations

Les modes doux

- ✓ Favoriser les modes de déplacements doux



Traduction dans les documents du PLU

- ✓ Le règlement :

Article 3 : Conditions de desserte et d'accès aux terrains par les voies publiques

Les voies seront hiérarchisées grâce à des aménagements :

- largeur limitée à l'intérieur des quartiers d'habitation, afin de limiter la vitesse,

Chaussée : profil maximum

- 5 mètres pour les voies en impasse
- 4 mètres pour les voies à un seul sens de circulation
- 5,50 mètres pour les voies à double sens de circulation.

- obligation d'assurer la continuité des cheminements piétonniers et cyclables pour toute voie nouvelle, avec les conditions de sécurité adéquates.

Article 12 : La réalisation de stationnements

Dans les zones U :

- dimensionner le nombre de places de stationnement dans le quartier de la gare pour inciter aux modes de déplacements alternatifs
- prévoir des stationnements et des abris pour les deux roues (local fermé et facilement accessible pour le collectif ou espace de stationnement visible et facile à surveiller pour les zones d'activités)

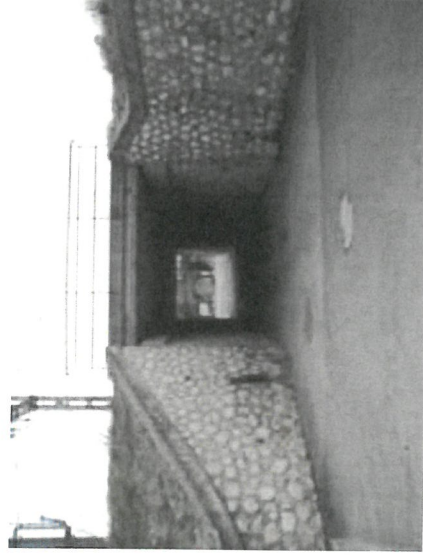
ratios : 1 place/40m² de SHON pour les logements collectifs et 1 place/160m² de SHON tertiaire (soit environ 1place/8 salariés)

Sécurité des déplacements

- ✓ Réaménager les entrées de ville depuis la RD2



- ✓ Réaménager les croisements avec la voie ferrée



Traduction dans les documents du PLU

- ✓ Les **orientations d'aménagements** donnent les principes de maillage des voies, de tracé de voiries nouvelles ou à requalifier, de traitement paysager, etc.

L'**entrée de ville Sud** sera réaménagée dans le cadre du projet d'aménagement du secteur Sud, avec des objectifs de sécurisation du carrefour et d'insertion d'une liaison modes doux entre le fleuve et le centre ville.

Le **réaménagement des passages sur et sous la voie ferrée** est affirmé dans les objectifs de créer les liaisons inter quartiers confortables et sécurisées.

L'accessibilité multimodale à la gare sera traduite dans des orientations d'aménagement pour le secteur.

D'autre part, il s'agit également de désenclaver les quartiers des collines, aujourd'hui trop vulnérables au risque incendie. Cet objectif sera affirmé dans les orientations d'aménagement des zones à urbaniser.

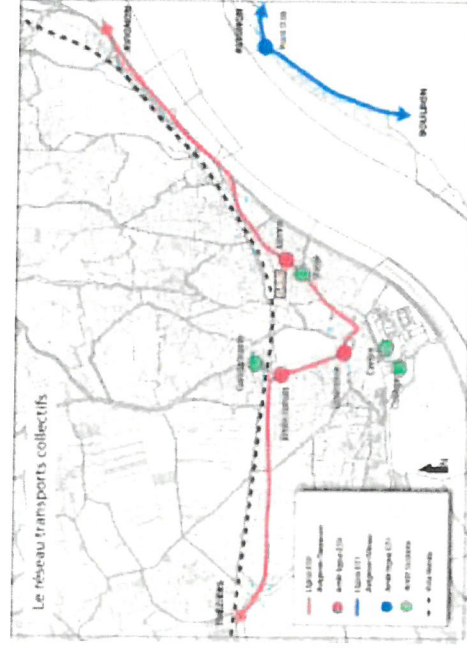
Les déplacements : préconisations

Transport en commun

- ✓ Réaménager le secteur de la gare en favorisant l'intermodalité



- ✓ Rendre les arrêts TC accessibles à tous et la desserte plus lisible



Traduction dans les documents du PLU

- ✓ **PADD et Orientations d'aménagements**

Sur le secteur de la gare, une attention particulière sera portée à l'organisation des échanges entre le transport ferré et les autres modes de déplacements : transport en commun bus, voiture, vélo et déplacements à pied. La création du nouveau quartier sera ainsi l'occasion de créer un « pôle d'échange » à proximité de la gare.

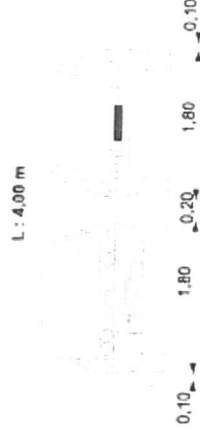


Les modes doux : préconisations

✓ Optimiser les profils de chaussée pour les adapter les voiries et vitesses aux usages

Chaussée de 4 m à 4,80 m :

- le croisement de deux véhicules légers se fait à vitesse réduite ;
- en section courante, un véhicule léger ne peut pas croiser un PL (sauf en montant sur le trottoir, aux interruptions du stationnement ou aux intersections).



Chaussée de 4,80 à 5,50 m :

- le croisement de deux véhicules légers se fait dans des conditions satisfaisantes de 30 à 50 km/h ;
- le croisement d'un véhicule léger et d'un poids lourd se fait à vitesse réduite ;
- en section courante, le croisement de deux poids lourds n'est pas possible (sauf en montant sur le trottoir ou aux interruptions du stationnement, aux intersections).

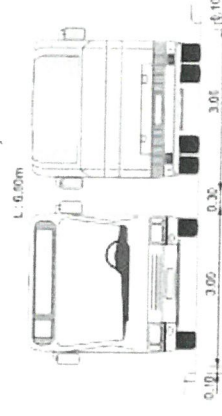


Chaussée de plus de 5,50 m :

- le croisement de deux véhicules légers se réalise facilement en écoulement libre à des vitesses de 50 km/h ou plus. De fait, on évite les chaussées de plus de 6,50 m qui induisent des vitesses élevées pour les véhicules légers ;



- le croisement de deux poids lourds est possible ; pour une chaussée de moins de 6 m il se fait à vitesse réduite, en présence de ligne de bus régulière la largeur est d'au moins 6 m (largeur à moduler selon la fréquence voir paragraphe 5.3.3).



Les déplacements : préconisations

Les modes doux : préconisations

- ✓ Optimiser les profils de voiries pour les adapter aux usages et sécuriser les modes doux

Rues	Portion	Emprise moyenne - minimum (m)	Aménagements possibles	Emplacement réservé
Emile Jamais	Début de la rue depuis Av. Libération	6,5 - 5,5 (passage étroit)	chaussée à 4,8m au début et plateau au passage étroit ou circulation alternée - et à 5,5m sur le tracé - espace piéton de 1,5m (1m minimum)	ER à 7m
Chemin des Mouttes	depuis rue P. Bert jusqu'au Ch. des Aires	7,5 - 4,5 (passage étroit)	chaussée à 4,8m - espace piéton sans différence de niveaux (minimum de 1m libre d'obstacle) - zone 30 et circulation alternée au passage étroit	ER à 6,5
Chemin des Aires	1ere portion jusqu'au Ch. Des Mouttes	7,5 - 4,7 (passage étroit)	chaussée de 4,8m - espace piéton sans différence de niveaux (minimum de 90cm libres d'obstacles) - zone 30 et circulation alternée aux passages étroits	ER à 6,5
Route de Théziers	1ere portion jusqu'au Ch. Des Aires	7,5	chaussée à 5,5m - aménagement d'un trottoir 2m	
Av. du Paradis		9,5	Chaussée à 5,5m - bandes cyclables bidirectionnelles (2x1m) - trottoir de 2m	
Av. de la Jacotte		9,5	Chaussée à 5,5m - bandes cyclables bidirectionnelles (2x1m) - trottoir de 2m	
Av. St Martin	entre la gendarmerie et le cimetière	8	chaussée à 5m - trottoir à 2m	
Rue des Chapelles		8	chaussée à 5m - 2 trottoirs à 1.5m	
Chemin des Cigales	intersection avec Av. St Martin	5	Chaussée à 4m avec plateau et circulation alternée - espace piéton sans différence de niveaux (minimum de 1m libre d'obstacle) ou mise en sens unique	ER à 6,5
	entre Av. St Martin et Ch. du 19 mars 1962	5,8 - 5 (passage étroit)	chaussée à 4,8m avec espace piéton (minimum de 1m libre d'obstacle) et plateau au passage étroit ou chaussée à 4 m et mise en sens unique avec espace piéton sans différence de niveaux	ER dans la propriété du Château (mur ancien à déplacer) - 6m
	entre Ch. du 19 mars 1962 et Ch. des Amandiers	5,5	chaussée à 4,5m - espace piéton sans différence de niveaux (minimum de 1m libre d'obstacle)	ER dans la propriété du Château (mur ancien à déplacer) ou côté habitations - 6m
	entre Ch. des Amandiers et centre-ville	5,6	chaussée à 4,5m - espace piéton sans différence de niveaux (minimum 1m libre d'obstacle)	ER dans la propriété du Château (mur ancien à déplacer) - 6m

Les déplacements : préconisations

Les modes doux : préconisations

- ✓ Optimiser les profils de voiries pour les adapter aux usages et sécuriser les modes doux

Rues	Portion	Emprise moyenne - minimum (m)	Aménagements possibles	Emplacement réservé
Chemin de la Valorière		8 - 5,6 (passage étroit)	Chaussée à 5m avec ponctuellement passage à 4,5m - circulation alternée - espace piéton de 1,5m (minimum 1m libre d'obstacle)	ER à 6,5m
Chemin de la Croix de Gabure		8 - 5 (passage étroit)	Chaussée à 5m avec ponctuellement passage à 4m - circulation alternée - espace piéton de 1,5m (minimum 1m libre d'obstacle) ou chaussée à 4 m et mise en sens unique	ER à 6,5m
Chemin des Amandiers		7,5 - 6 (passage étroit)	Chaussée à 5m - espace piéton de 1,5m	
Chemin des Oliviers	première portion depuis Ch. Amandiers	5	Chaussée à 4m et mise en sens unique - espace piéton sans différence de niveaux (minimum 1m libre d'obstacle)	ER à 6,5m
	2e portion + passage VF	6,5 - 4,5 (passage VF)	Chaussée à 5 m avec espace piéton de 1,5m	ER à 6,5m pour renforcement passage VF
Av. du Tennis		5 (passage étroit)	Chaussée à 5 m avec espace piéton de 1,5m	ER à 6,5m
Ch. De la Grave		9	Chaussée à 5 m avec 2 espaces piéton de 1,5m	
Ch. St Suzanne	1 ere portion	minimum 4,3	Chaussée à 4,5m avec ponctuellement passage à 4m et plateau - circulation alternée - espace piéton (minimum 1m libre d'obstacle) ou chaussée à 3,5-4 m et mise en sens unique	ER à 6,5m
	2e portion	5,5	Chaussée à 4,5m - espace piéton (minimum de 90cm) ou chaussée à 4 m et mise en sens unique	ER à 6,5m
Allée des Genêts		5,5	Chaussée à 4,5m - espace piéton (minimum 1m libre d'obstacle) ou chaussée à 4 m et mise en sens unique	ER à 6,5m
Chemin du Mas Rouge		3,7		ER à 6,5m
Avenue du Gal de Gaulle	1ere portion jusqu'au rd-point	10	Chaussée à 5,5m - bandes cyclables bidirectionnelles (2x1,5m) - trottoir de 2m	ER à 10,5m
	2eme portion	9	Chaussée à 5,5m - bandes cyclables bidirectionnelles (2x1,5m) - trottoir de 2m	ER à 10,5m
	3eme portion - Av. du Bac / centre ville	7,5 - 9,5	Chaussée à 5,5m - bandes cyclables bidirectionnelles (2x1,5m) - trottoir de 2m	ER à 10,5m
Av. Jean Moulin			Chaussée à 5,5m - trottoir de 2m	

- ✓ *Un plan de circulation et de mise en accessibilité de l'espace public aiderait la commune à faire les meilleurs choix (élargissement, sens unique, circulation alternée avec feux, zones 30...)*

Stationnement

- ✓ Répondre au besoin de stationnement du centre ville

Dans le **centre-ville**, beaucoup de logements possèdent un parking en rez-de-chaussée. Cependant certaines rues ne sont pas accessibles aux. Plusieurs poches de stationnement ont été aménagées à l'ouest, dès que l'espace était disponible.

La commune dispose de **plusieurs parkings** en entrée sud :

- Le parking gratuit de la place de la République,
- Le parking fermé à proximité du poste de Police Municipale, destiné à la location, totalise environ 140 places (17,9 €/mois), réservé aux résidents et au personnel communal
- Le parking situé à proximité de la mairie,
- Le parking situé devant l'entrée du collège.

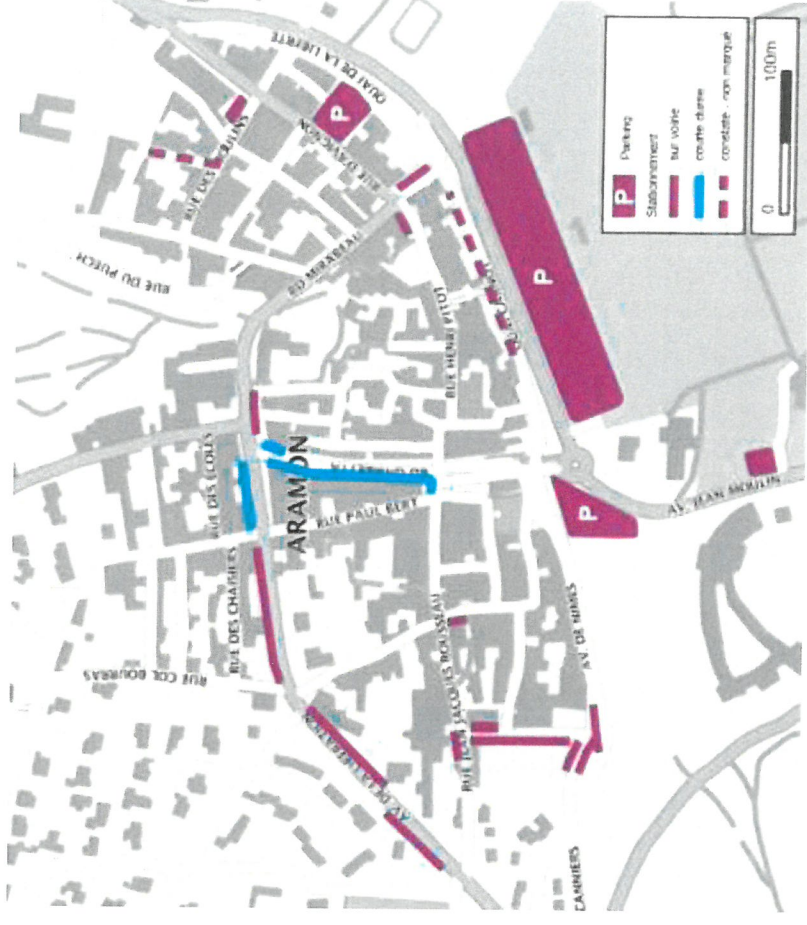
Soit pour la zone sud, un total d'environ 470 places disponibles, dont 140 en accès payant.

Dans le centre-ville, la commune dispose de cinq aires de stationnement totalisant environ 100 places auxquelles viennent s'ajouter 100 places environ aménagées sur voirie.

Il existe donc environ 670 places disponibles sur la commune dont 140 en accès location.

A proximité des commerces, boulevard Gambetta et avenue de la Libération, le stationnement est limité à 20 et 30 minutes du lundi au vendredi, le matin et l'après-midi (sauf le mercredi matin, jour du marché).

On observe toutefois une **répartition inégale** puisque l'Est du centre-ville est moins bien pourvu que le centre et l'Ouest. Il s'agira d'étudier l'**emplacement de stationnements à l'Est du centre-ville**.



Stationnement

- ✓ Répondre au besoin de stationnement du centre ville

Enquête de stationnement (cf. annexe 5 et 6)

Afin de mieux connaître les besoins en stationnement du centre ville, une enquête stationnement a été réalisée sur les parkings du secteur sud le jeudi 29 septembre 2011.

Cette enquête a été réalisée par relevé de plaques d'immatriculation sur les deux parkings du secteur sud : le grand parking de la place de la République, en excluant la partie fermée et le petit, à proximité de la mairie. Son exploitation permet de connaître la demande, l'occupation, le niveau de saturation, le taux de rotation et la durée de stationnement en relation avec la typologie des besoins.

Capacité

Le parking de la place de République représente 255 places et 11 places destinées au bus face au stade.
Le parking de la mairie représente environ 55 places.

Les taux de rotation

Définition : nombre de véhicules ayant occupé une place sur une journée

Place de la République : 0.8

Parking de la mairie : 3

Le taux de rotation est un bon indicateur du fonctionnement des parkings.

Très faible sur le parking de la place de la République, il reflète en effet une sous utilisation de ce parking, destiné aux usagers du centre ville (résidents et visiteurs) et du stade H. Cavène.
Meilleur sur le parking de la mairie, il reste faible et peut être amélioré.

Stationnement

- ✓ Répondre au besoin de stationnement du centre ville

Synthèse de l'enquête

Le **grand parking de la place de la République** est surdimensionné puisqu'il est aujourd'hui utilisé au maximum au tiers de sa capacité, par les résidents, travailleurs et visiteurs du centre-ville.

On constate une utilisation privilégiée par les travailleurs du centre-ville d'Aramon, les résidents, et à moindre mesure le stationnement courte durée.

Les allées du parking les plus utilisées sont celles à proximité du cours Victor Hugo et à proximité de l'accès piéton du centre ville ; les autres allées étant quasiment vides.

Ce parking dessert également le stade H. Cavène. Un parking bus de 11 places est aménagé à l'entrée. Des bus viennent y stationner en journée entre leurs rotations.

Le **parking à proximité de la mairie** fonctionne bien mais atteint des périodes de quasi-saturation. En effet, une forte proportion de personnes travaillant sur la commune stationnent sur ce parking, au dépend du stationnement courte durée.

Préconisations

Le **parking de la place de la République** peut voir son emprise divisée par 3 (ou 2), au profit d'espaces plus conviviaux, perméables et de mise en valeur du patrimoine. En conservant de préférence à proximité des accès piétons au centre-ville.

Les jours de situation exceptionnelle (manifestations sportives), on peut imaginer ouvrir un espace ayant un autre usage le reste du temps (et non dimensionner pour les situations exceptionnelles)

Le **parking à proximité de la mairie** pourrait voir son fonctionnement améliorer si les gens travaillant sur Aramon ne restaient pas stationner toute la journée. Ainsi, on peut reporter ce stationnement sur la place de la République, voir envisager un fonctionnement en zone bleue afin d'améliorer le taux de rotation.

Les **résidents du centre ancien** ne semblent pas avoir de difficultés à stationner et l'offre sécurisée, proposée par la mairie, fonctionne bien sans être saturée.