

Plan local de mobilité durable

PRÉSENTATION DE L'ÉTUDE STRATÉGIQUE & PRÉ-OPÉRATIONNELLE



Avertissement

***Le présent document a servi de support à la réunion publique du 12 septembre 2023.
Il est fourni à titre informatif et sa compréhension impose d'avoir assisté à la réunion.
Toute diffusion et utilisation même partielle (plans/images/textes) de ce document de réflexion est soumise à l'autorisation de la ville de Marans et d'IDcité.***

Le plan local de mobilité durable

➔ **Une ambition : Améliorer la mobilité du quotidien**
inscrite dans le programme Petites Ville de Demain

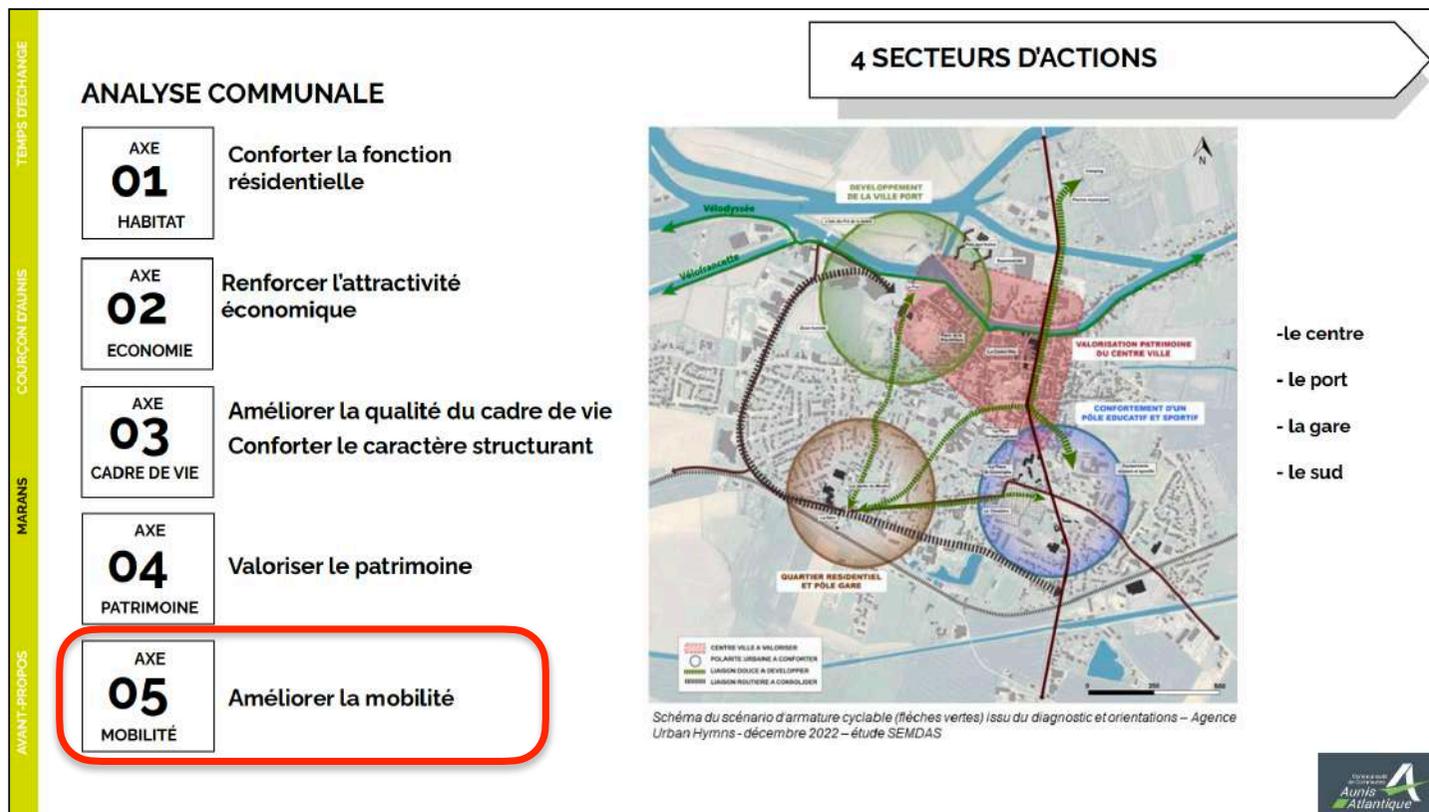


Programme national
d'accompagnement des petites villes

Définir et mettre en oeuvre une stratégie de
revitalisation et développement du centre-ville :

- redynamisation commerciale,
- transition écologique,
- patrimoine,
- ...

Opérations de Revitalisation du Territoire (ORT)



Le plan local de mobilité durable



Principaux enseignements du diagnostic





Equipped automobile des ménages



86 % des ménages avec au moins 1 voiture
35 % des ménages avec au moins 2 voitures

Lieu de Travail des Marandais



1 620 actifs de 15 ans ou + dont **42 %** travaillent à Marans

Parts modales des Actifs

de 15 ans ou + ayant un emploi

Source données
INSEE - RP 2019

Pas de déplacements

A pied

A vélo

En transports collectifs

En voiture

Marans

7,5 %

7 %

4,5 %

1 %

78,5 %



Charentes-Maritimes

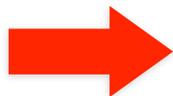
5,4 %

4,6 %

3,1 %

3,2 %

82 %



S'attaquer à la voiture sur les trajets courts - Davantage à pied et à vélo dans les « périmètres de proximité »

Lutter contre l'émiettement des fonctions et des besoins

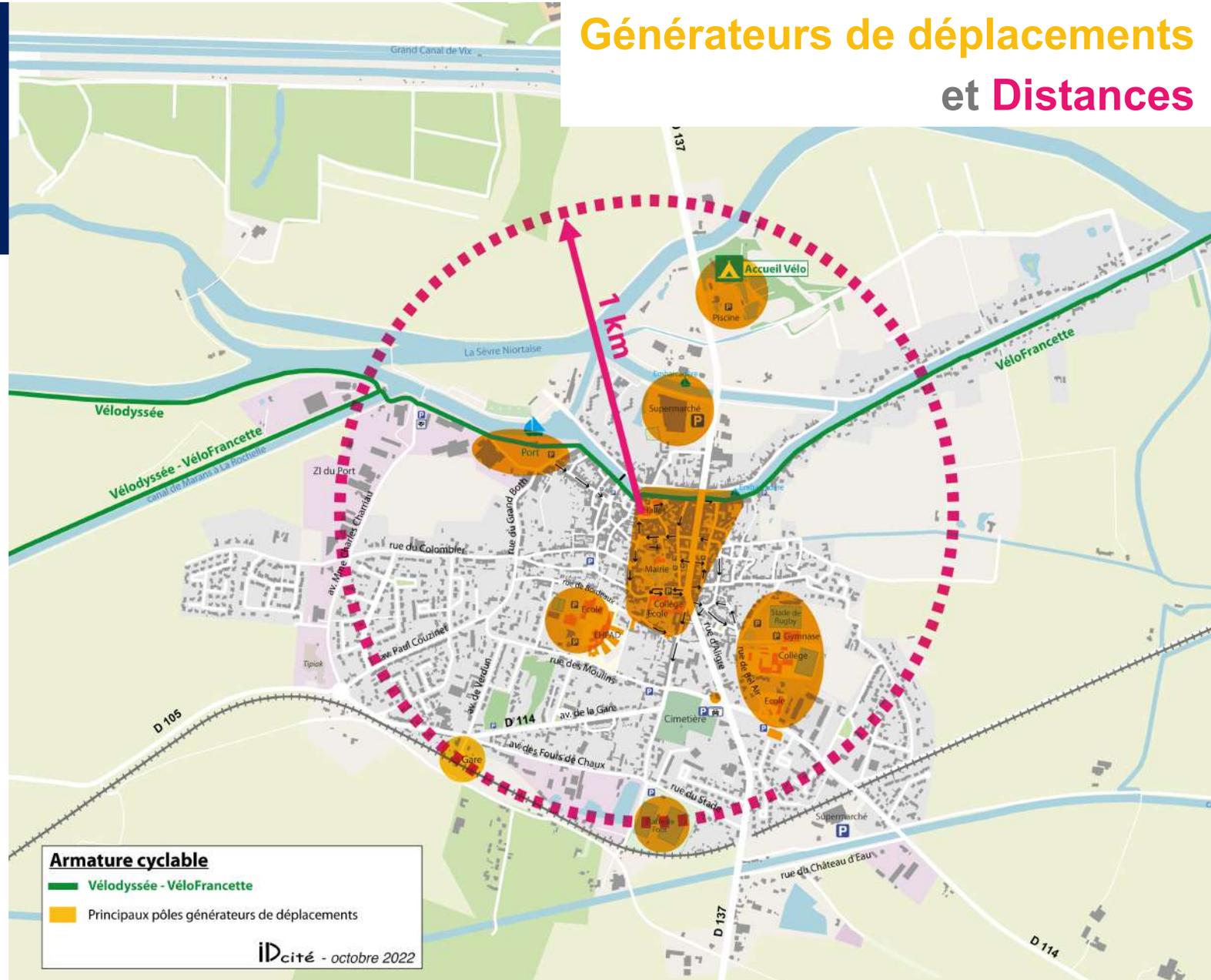
pour faciliter les alternatives à la voiture sur les parcours du quotidien

Un territoire propice à la marche à pied et au vélo

Générateurs de déplacements et Distances

Mais sous condition :

- résorber la coupure de la D137
- disposer de respirations urbaines sans voitures



Une ville « marquée » par le couloir routier de la rue d'Aligre



- La rue d'Aligre : **une séquence contrainte de 500m** (seulement) qui pèse fortement sur la perception et la lisibilité du centre-ville de Marans.
- La rue d'Aligre s'impose comme la principale image de la ville, celle d'une rue centrale en déclin. Elle éclipse totalement la cité fluviale.
- La rue d'Aligre est un couloir qui n'offre aucune perspective sur les repères habituels d'une cité. On traverse la ville sans jamais apercevoir : la Mairie, l'Eglise, le Port, une place ...

Il faut savoir **TOURNER** la **TÊTE** pour découvrir la cité





Savoir **TOURNER** la **TÊTE** pour découvrir la cité

3 fenêtres sur le centre-ville depuis la rue d'Aligre à mieux faire lire et à valoriser



les Quais



la rue Gambetta



la Place Cognacq



Enjeux

- Définition d'une (nouvelle) centralité
- Lecture et appropriation de l'identité de la cité fluviale depuis la rue d'Aligre
- Valorisation et ponctuation des 3 fenêtres sur le centre-ville

*Des espaces publics
limités et contraints
encombrés de voitures*



Marchabilité du centre-ville

Une pression automobile qui ne se limite pas à la rue d'Aligre



Marchabilité du centre-ville

Donner la priorité aux piétons aux périodes d'entrée et de sortie des établissements scolaires



Enjeux

- Des abords d'écoles sûrs et agréables
- Des aménagements urbains adaptés aux enfants
- Des parcours du quotidien permettant de se déplacer seul (sûr et lisible)



Cyclabilité du centre-ville

Des atouts forts pour conforter
une croissance des pratiques du quotidien



un territoire d'accueil
touristique et de loisirs

Mais
des points durs à résorber

Enjeux

- Inverser le rapport de force avec la voiture
- Afficher la priorité donnée à la vie locale et aux parcours du quotidien à pied et à vélo



Desserte Transports en commun

Peu d'alternatives crédibles à la voiture sur les trajets interurbains MAIS ...

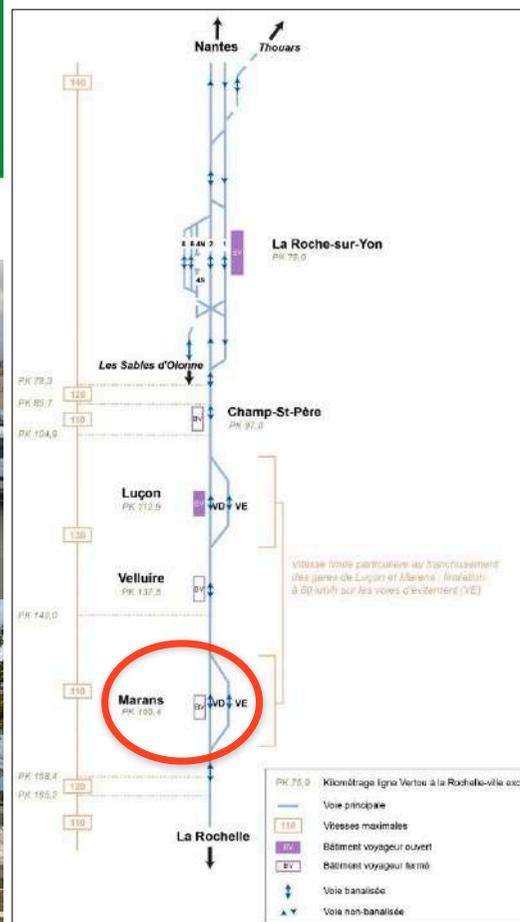



Horaires
VALABLES DU 29/08/22 AU 07/07/23

CARS RÉGIONAUX
LIGNES 2A | 2B | 2E

PLUS D'INFORMATION : 0970 870 870 APPEL NON SURTAXÉ

MARANS → LA ROCHELLE



Avec la ligne TER, la ville disposera d'une alternative crédible à la voiture pour rejoindre le centre de La Rochelle

Enjeux

- Créer un véritable quartier Gare intégré dans le périmètre de proximité et d'animation du centre-ville
- Développer l'intermodalité
- Disposer d'accès clairs à la gare et d'une offre de stationnement adaptée

Enjeu Gare et Tourisme à vélo

Tourisme durable/écomobilité
Gare TER / Intermodalité
40% des cyclotouristes arrivent sur leur itinéraire par le train.



Améliorer les Mobilités du quotidien

→ **La Mobilité est au service du projet de revitalisation et de développement du centre ville**
Les mobilités « douces » se développent si l'organisation spatiale de la ville le permet.



Conforter la centralité et les logiques de proximité

Lutter contre l'émiettement spatial des fonctions et des besoins



- C'est réduire la dépendance à la voiture
- C'est davantage à pied et à vélo dans les périmètres de proximité
- C'est contenir le besoin en stationnement dans le centre



Améliorer les Mobilités du quotidien



**Renforcer les fonctions
de centralité de Marans**



Révéler

la cité fluviale et sa singularité
la dimension patrimoniale du centre-ville
les places et espaces publics

...



Apaiser

ralentir - réduire les vitesses
structurer et ponctuer les entrées de ville
conforter la vocation piétonne du centre
désencombrer les espaces publics

...



Rattacher / Relier

liaisons entre et vers les différentes polarités
liaisons piétonnes entre les parkings de proximité
et le coeur de ville animé et commerçant

...

Plusieurs leviers d'actions

à co-construire et à mettre en oeuvre



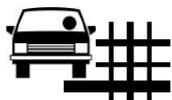
Déployer la ville apaisée

- Réduire les vitesses pour faciliter la cohabitation piétons, vélos et voitures (mise en oeuvre du plan de modération des vitesses)
Simplifier et « muscler » les Zones 30 existantes pour les rendre plus efficaces et ponctuer les entrées de ville
Zone 30 généralisée sur le centre ville



Relier à pied et à vélo

- Identifier et aménager les principaux itinéraires à conforter - Maillage des réseaux piétons et vélos
Valoriser les liaisons piétonnes entre les parkings de proximité et le coeur de ville animé et commerçant
Réduire la dépendance à la voiture sur les parcours du quotidien : « *pouvoir utiliser le bon mode au bon moment* »



Adapter le plan de circulation à la stratégie de valorisation du centre-ville

- Disposer d'un plan de circulation qui participe au renforcement de la qualité d'accueil et d'animation du centre et intégrer les besoins liés à la saisonnalité



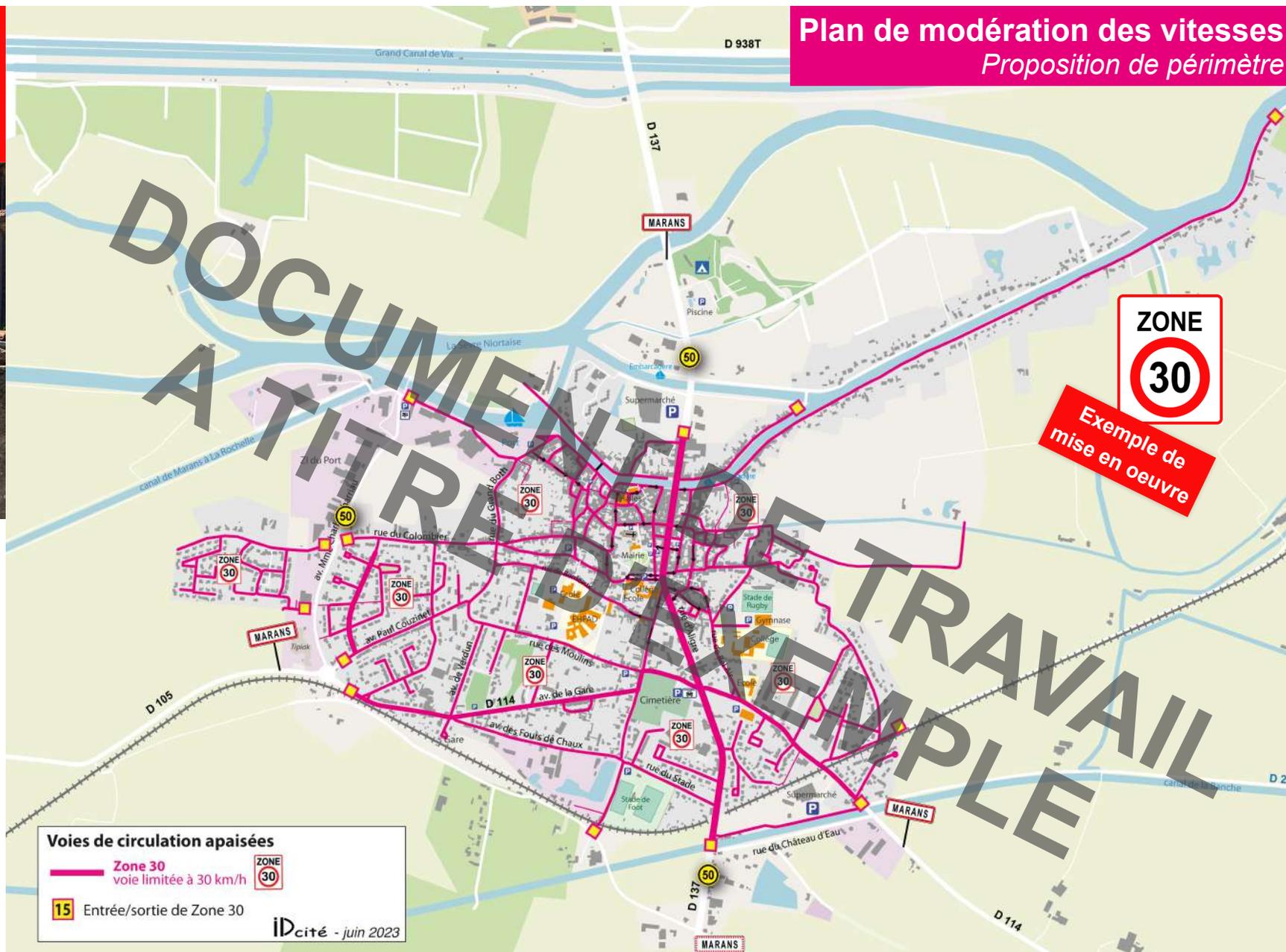
Adapter l'offre de stationnement aux besoins des résidents et commerces du centre

- Optimiser le fonctionnement et la gestion des principales poches de stationnement du centre-ville
Contenir l'espace consommé par le stationnement VL pour requalifier les rues

Déployer la ville apaisée



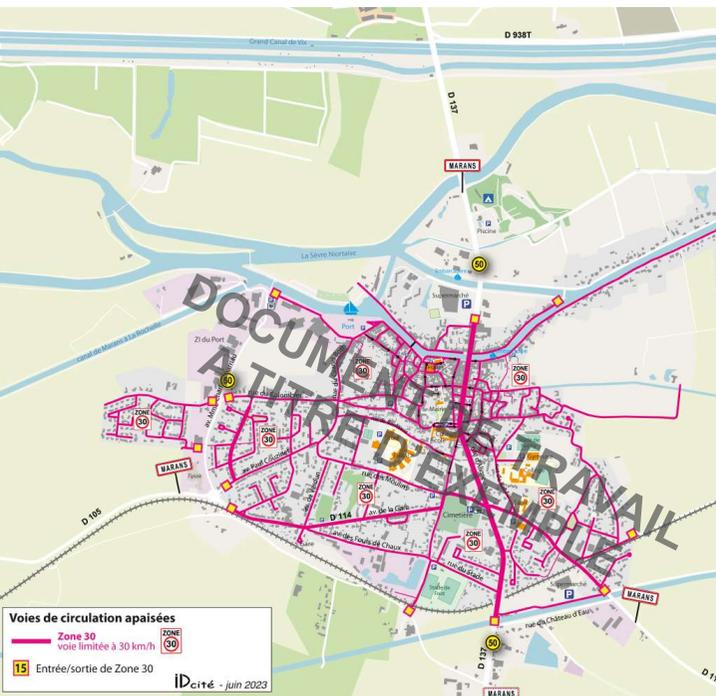
Plan de modération des vitesses Proposition de périmètre



Clarifier et étendre les dispositifs existants de limitation des vitesses pour les rendre plus efficaces

Déployer
la ville apaisée

Le territoire aggloméré en ZONE 30



La totalité du territoire aggloméré de la commune délimité par les panneaux d'entrée d'agglomération EB10 est classé en zone 30.

Le panneau B30 "Zone 30" est alors associé au panneau EB10 d'entrée d'agglomération.

La vitesse limite dans l'agglomération est de 30km/h pour toutes les rues (sauf autres prescriptions ponctuelles : zone de rencontre, limitation à 50, ...).

La signalisation des axes qui restent à 50 km/h est indiquée par un marquage au sol.

Une ellipse 50 sur ces axes isolés suffit.

Arrêté du 9 avril 2021 relatif à la modification de la signalisation routière

« Lorsque la vitesse maximale autorisée est abaissée sur l'ensemble de l'agglomération, des marques identiques aux marques de rappel de la vitesse maximale autorisée peuvent être utilisées sans signalisation verticale sur les voies où la vitesse maximale autorisée est maintenue à 50 km/h ».



Je roule à 30 km/h Maxi sur toute la ville

MAIS la limitation peut être maintenue à 50 km/h avec marquage au sol



Marquage de prescription avec une ellipse 50

Déployer la ville apaisée

Un dispositif Zone 30 à marquer sur le terrain et dans les « Têtes »



Pas uniquement des aménagements
Il faut faire de la ville apaisée un projet pédagogique
pour faire évoluer les comportements et les pratiques



Il faut davantage de
changement dans les
« têtes » que sur les routes !



Déployer
la ville apaisée



Ville apaisée et Traitement de la voirie

« Travailler l'écriture des aménagements » ... *Parler Piétons*



Travailler une nouvelle « écriture » de la voie propice à l'apaisement
de la circulation et la réappropriation par les piétons

Déployer la ville apaisée



Ville apaisée et Traitement de la voirie

« Travailler l'écriture des aménagements » ... *Parler Piétons*

Exemple



Cadillac (33)

La **Zone 30** ne doit pas seulement être un régime de circulation.
Elle doit être **renforcée** et **affirmée** pour permettre aux habitants et usagers de s'emparer / s'appropriier les rues pour en faire des espaces publics animés du quotidien.
Le « langage » des aménagements doit être celui de la ville à pied.
 limiter les marquages et les mobiliers qui font référence à la route.

Déployer
la ville apaisée



Ville apaisée et Traitement de la voirie

« Travailler l'écriture des aménagements » ... *Parler Piétons*

Exemple



Chédigny (37) : Village Jardin - *village aux roses*

Relier à Pied et à Vélo



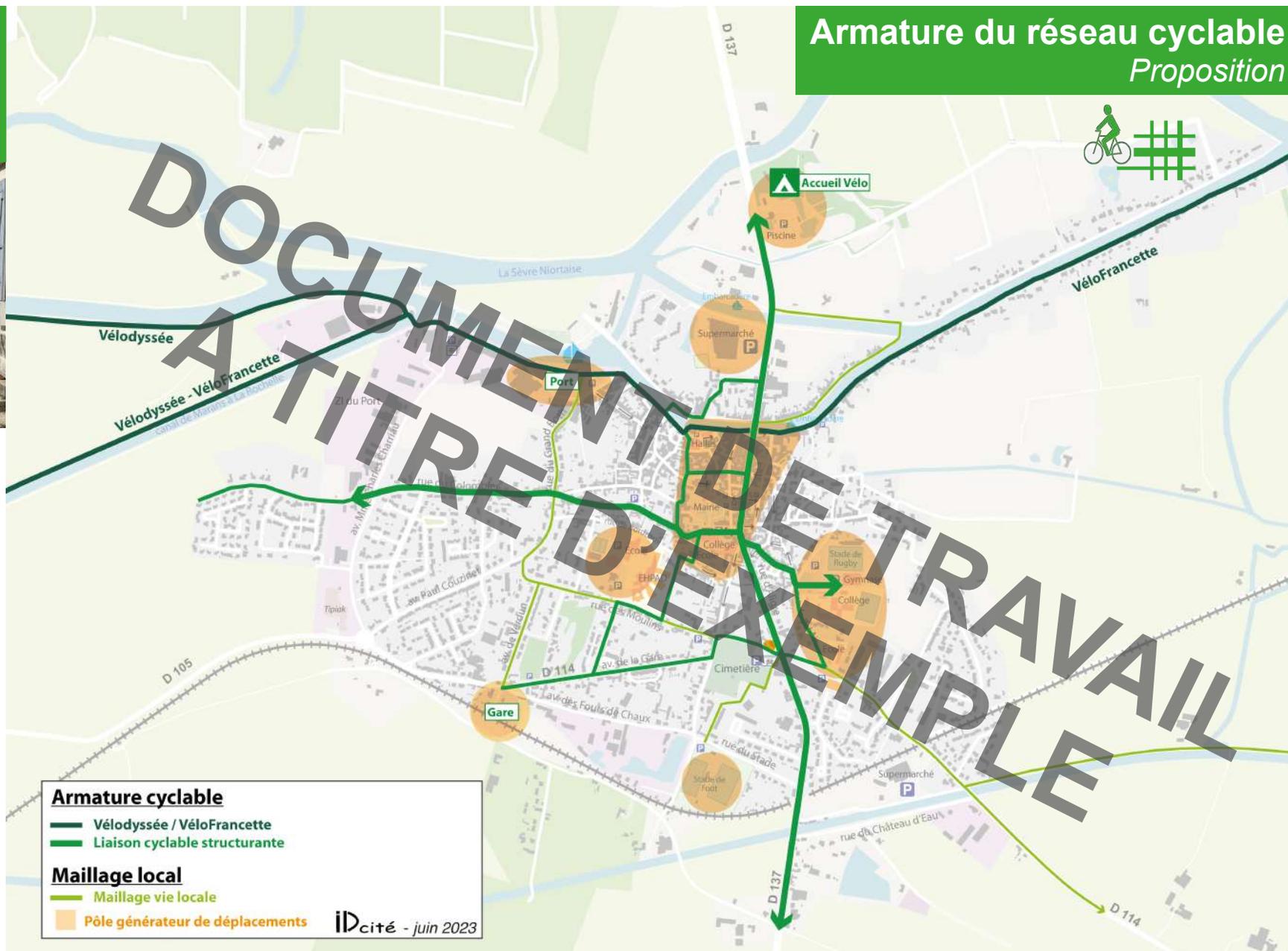
Mise au point du Schéma Directeur Cyclable de la ville

Les liaisons cyclables structurantes sont des **itinéraires confortables, lisibles et directs**. Elles créent du lien à vélo entre les différents quartiers de la ville. Elles sont **jalonnées** et en capacité de supporter des **flux vélo significatifs**. Elles forment le **réseau cyclable à haut niveau de service** de la ville. A terme, elles peuvent être équipées d'aménagements spécifiques adaptés aux besoins des cyclistes et limitant les risques de conflits d'usage.



Ville de
Marans

Armature du réseau cyclable Proposition



Relier à Pied et à Vélo



Une liaison cyclable structurante n'est pas obligatoirement synonyme de Piste cyclable ! Tout dépend du contexte

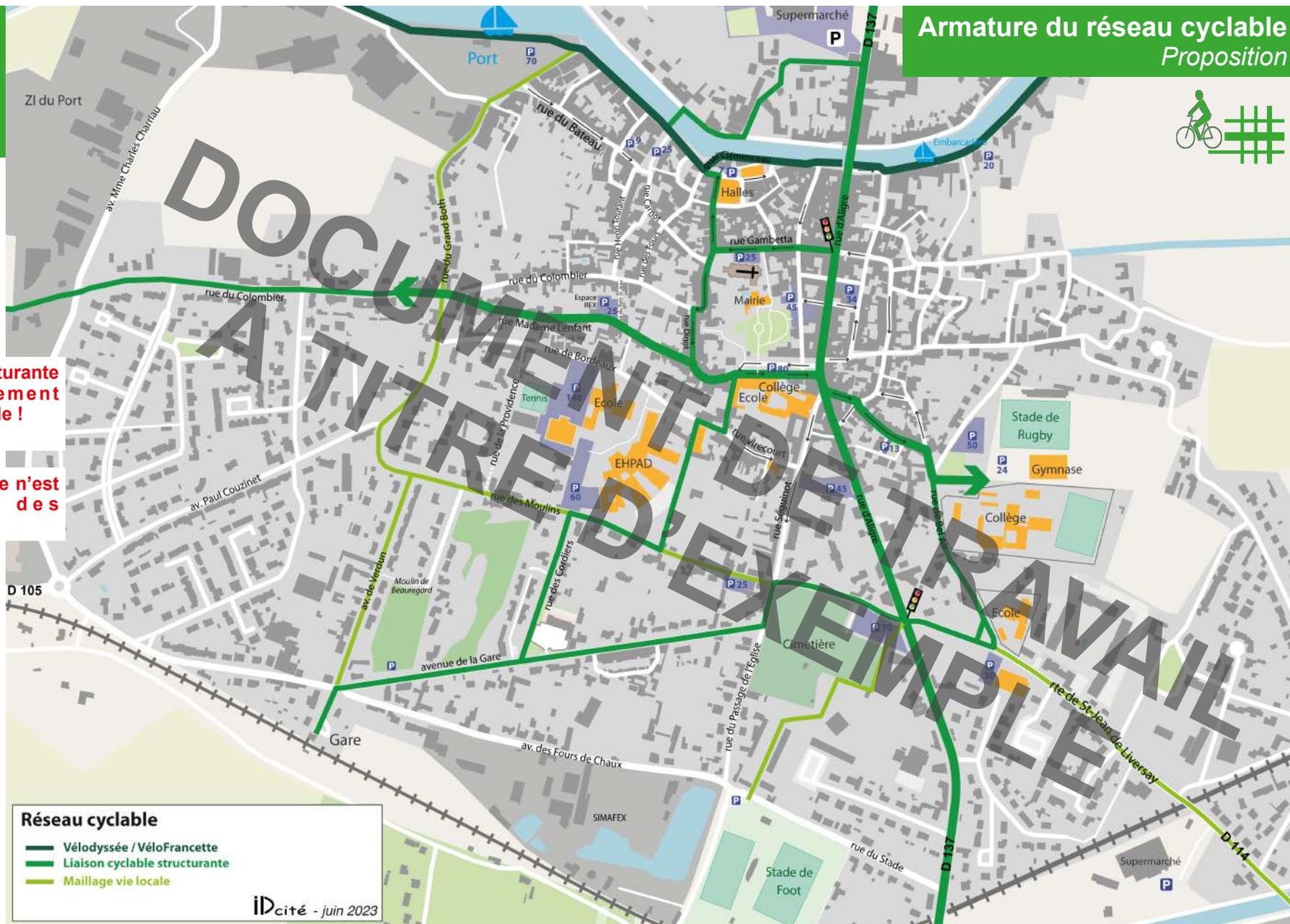
La cyclabilité de la ville, ce n'est pas uniquement des aménagements cyclables.

Encourager les pratiques

Stationnement et services vélo

La crainte du vol est l'un des premiers freins à la pratique du vélo. Une offre rassurante doit donc être développée.

Armature du réseau cyclable Proposition





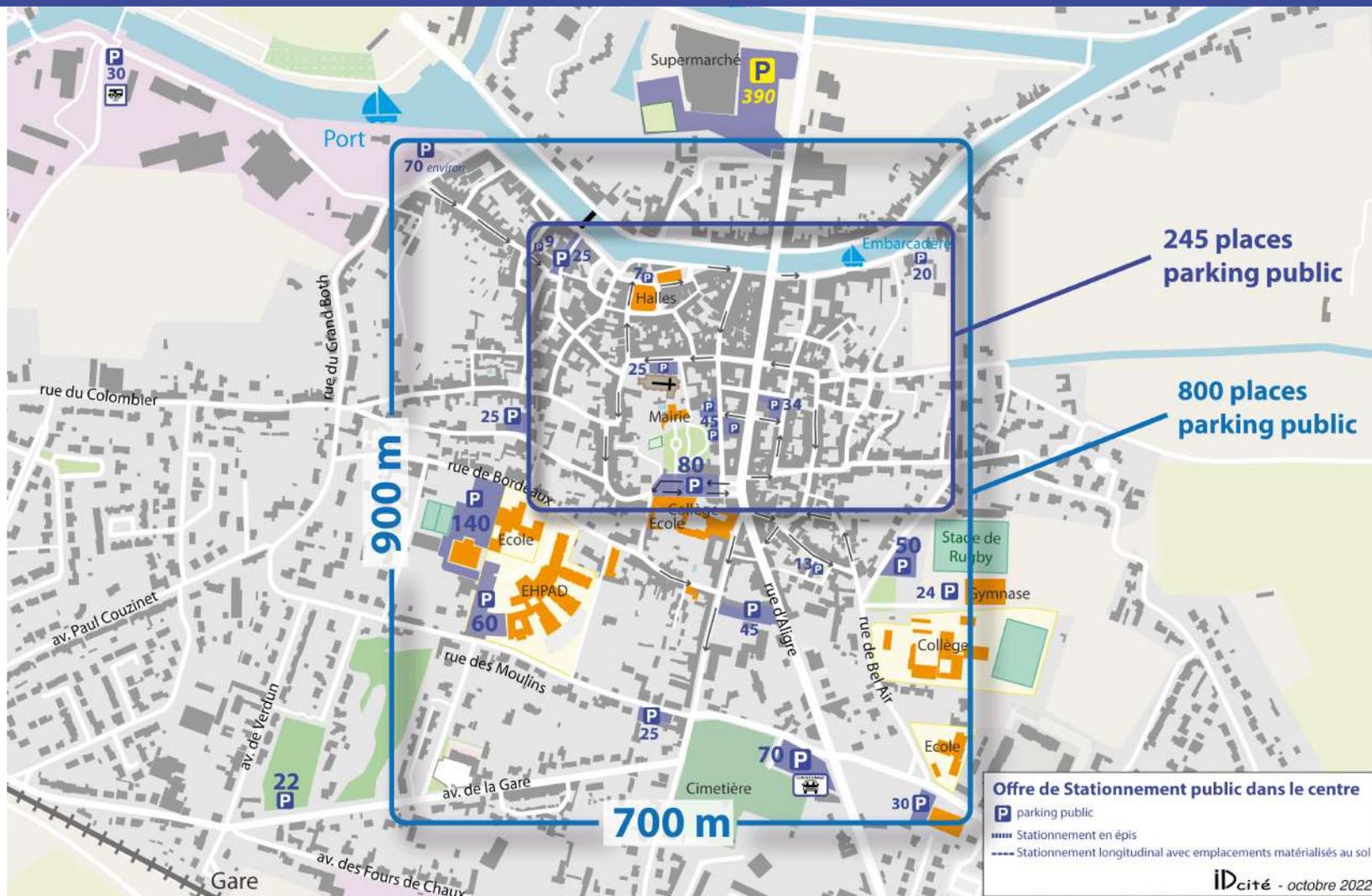
Adapter l'offre de stationnement aux besoins des résidents et commerces du centre

Stationnement public

Une offre limitée dans le coeur de ville
Mais conséquente et assez bien répartie en périphérie



Le stationnement public est confronté à une forte **demande résidentielle** dans le centre-ville.





Adapter l'offre de stationnement aux besoins des résidents et commerces du centre

- Comment faciliter le stationnement des résidents du centre-ville ?
- Comment garantir l'accessibilité aux commerces et services ?

Pistes de travail

Mieux utiliser la zone bleue

Revoir les périmètres et le fonctionnement des zones bleues pour augmenter la rotation des véhicules en journée dans les secteurs en tension

- Ré-interroger les périmètres et les durées de stationnement notamment au contact des commerces et services
- Campagne d'information et de sensibilisation
- Etudier la pertinence d'un « macaron résident »
- Se donner les moyens de faire respecter la réglementation



Pistes de travail

Limiter le stationnement sur voirie dans le centre-ville aux emplacements matérialisés au sol





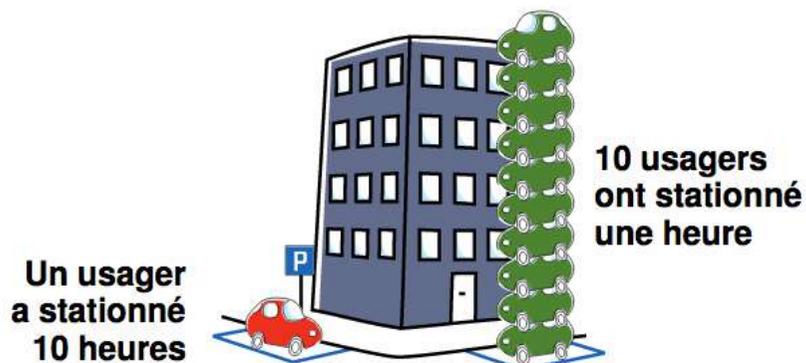
Une offre de stationnement à rationaliser et un fonctionnement à optimiser

Objectif : Optimiser l'espace consommé par la voiture

**Maintenir l'offre de stationnement
MAIS
en consommant moins d'espace**

=

**Moins de places de stationnement
MAIS
+ de rotation de véhicules**



Faire mieux en consommant moins d'espace

Agir sur la réglementation et le contrôle pour augmenter la rotation des véhicules.
Davantage de voitures à la journée sur une même place permet d'augmenter l'offre tout en réduisant le nombre des places de stationnement.



Rappel de la réglementation



Le stationnement sur voirie est **un service et NON un droit.**

Code de la Route : Article R417-10

Tout véhicule à l'arrêt ou en stationnement doit être placé de manière à gêner le moins possible la circulation.

... Est considéré comme gênant la circulation publique l'arrêt ou le stationnement d'un véhicule sur les trottoirs, les passages ou accotements réservés à la circulation des piétons, ...



Sauf indication contraire explicite,
le stationnement sur le trottoir est interdit.

Loi LOM (décembre 2019)

impose la mise en conformité au plus tard le **31 décembre 2026** des passages piétons avec la **suppression des emplacements de stationnement motorisé 5 m en amont des traversées**. Le Cerema recommande d'y implanter du stationnement pour vélo.

Art R. 417-11 du Code de la route

[...]

I - Est considéré comme très gênant pour la circulation publique tout arrêt ou stationnement :

1° D'un véhicule sur les passages réservés à la circulation des piétons en traversée de chaussée ;

[...]

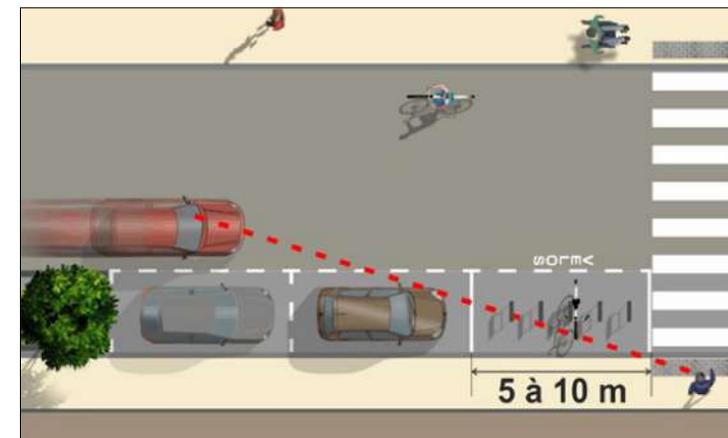
4° D'un véhicule motorisé :

a) Sur les trottoirs, à l'exception des motocyclettes, tricycles et cyclomoteurs ;

b) Sur les voies vertes, [...]

Rappel : l'arrêt ou le stationnement des motocyclettes, tricycles et cyclomoteurs a été maintenu comme gênant en regard de l'article R.417-10.

« Très gênant » = infraction de 4^{ème} classe : 135 €.



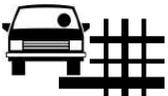


Exemple d'application à la Place Cognacq



Exemple d'application à la Place Cognacq

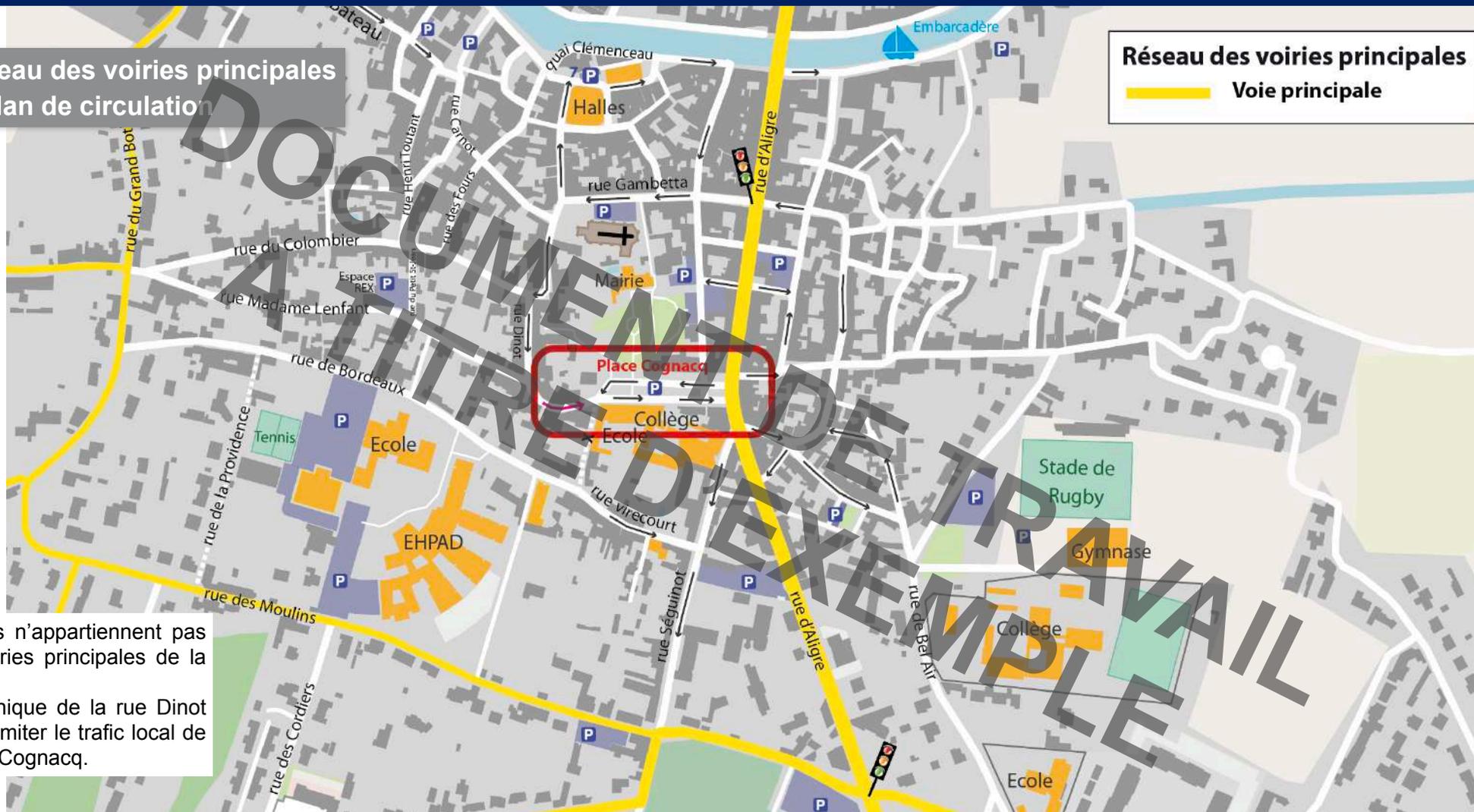
Éléments de cadrage à prendre en compte



Réseau des voiries principales
et plan de circulation

Réseau des voiries principales

 Voie principale



Les voies étudiées n'appartiennent pas au réseau des voiries principales de la ville.
La mise à sens unique de la rue Dinot doit permettre de limiter le trafic local de transit sur la place Cognacq.

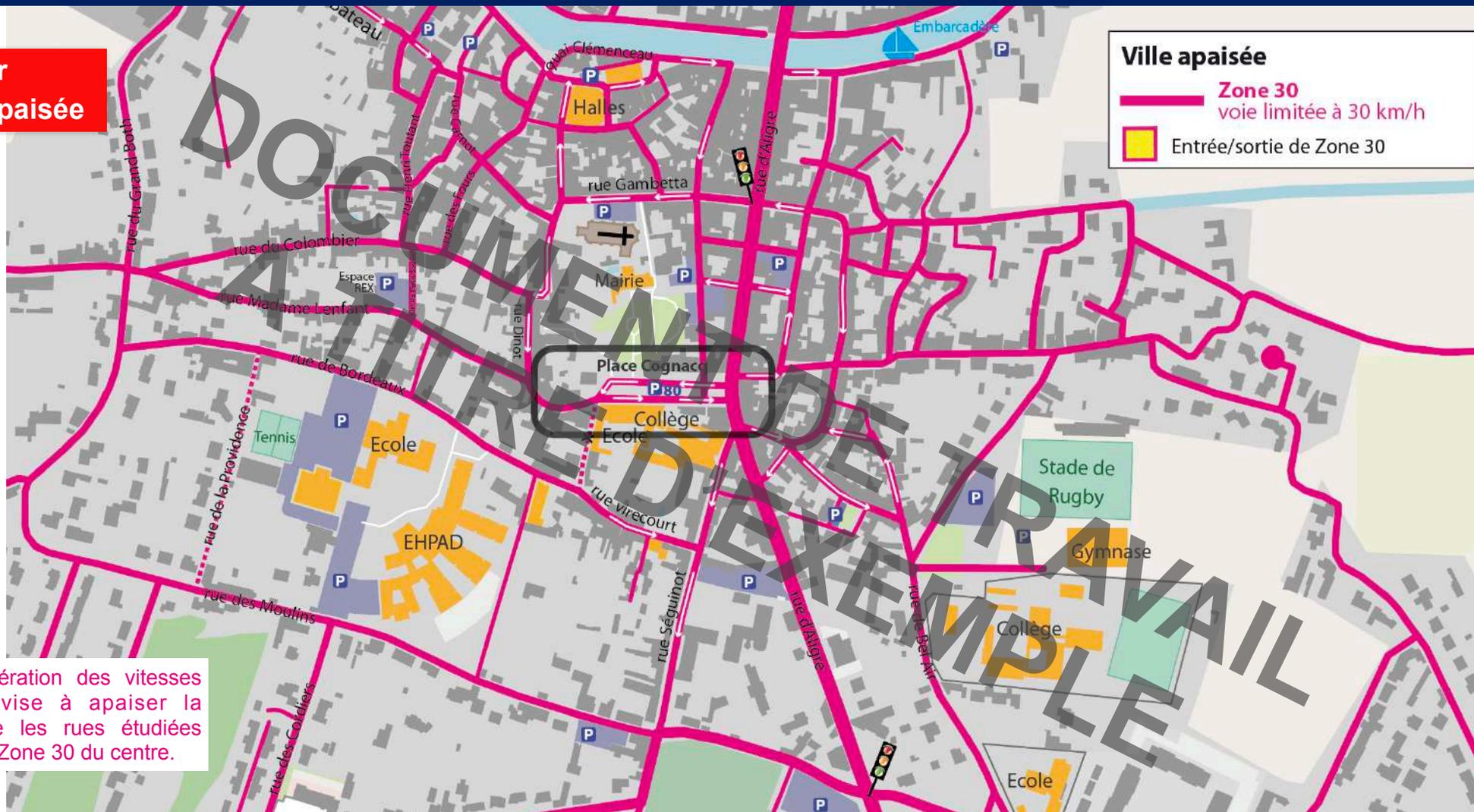
Éléments de cadrage à prendre en compte



Déployer
la ville apaisée

Ville apaisée

-  **Zone 30**
voie limitée à 30 km/h
-  Entrée/sortie de Zone 30



Exemple d'application à la Place Cognacq

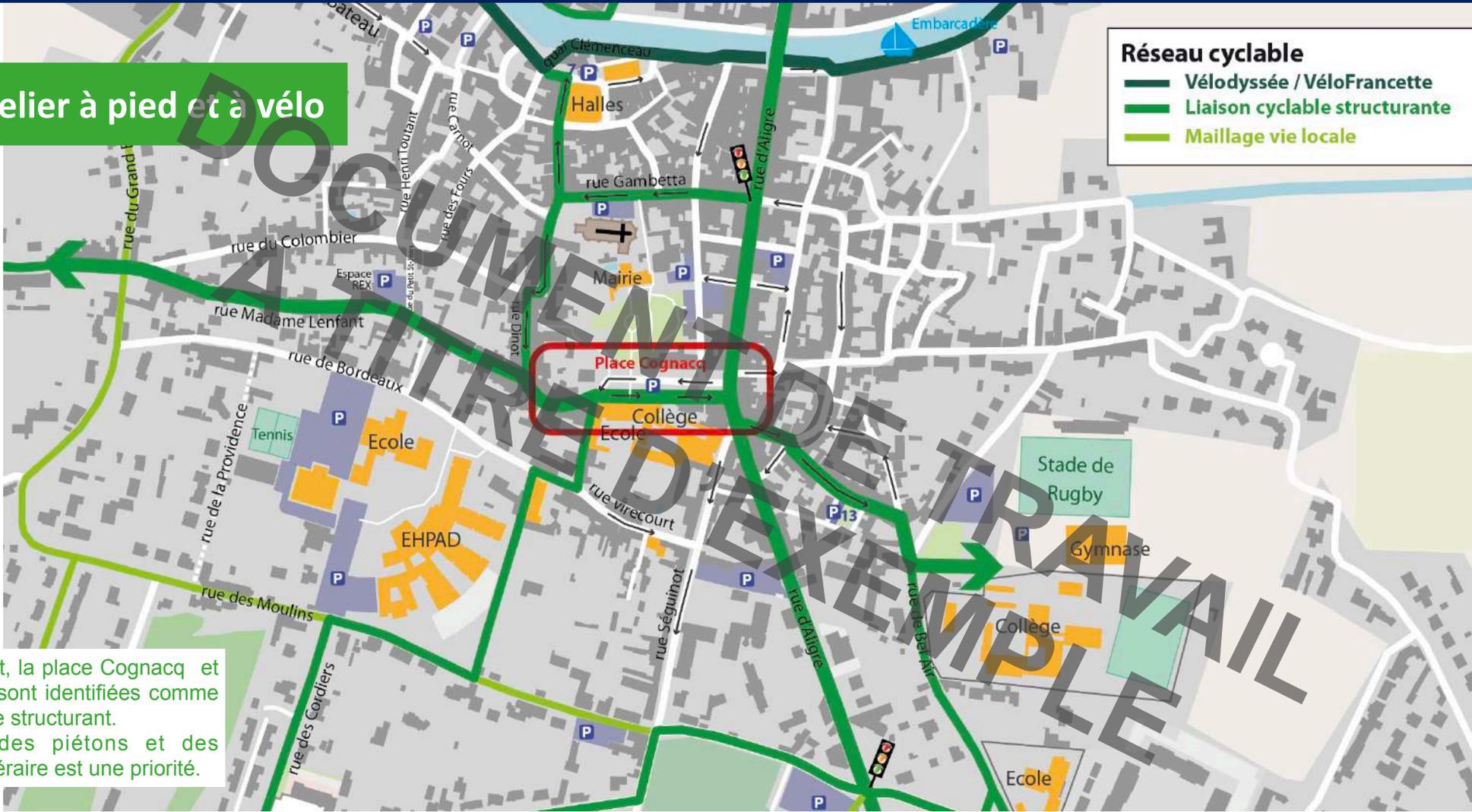
Éléments de cadrage à prendre en compte



Relier à pied et à vélo

Réseau cyclable

- Véloodyssée / VéloFrancette
- Liaison cyclable structurante
- Maillage vie locale



La rue Mme Lenfant, la place Cognacq et la rue de la Grève sont identifiées comme un itinéraire cyclable structurant. La sécurisation des piétons et des cyclistes sur cet itinéraire est une priorité.

Éléments de cadrage à prendre en compte



Adapter l'offre de stationnement aux besoins des résidents et commerces du centre

Mieux utiliser la zone bleue



→ Durée d'application de la mesure

→ Durée limite maximum autorisée de stationnement

- Extension du périmètre à toute la place ?
- Définition de 2 durées limites maximum autorisées : 30 mn et 2h ?

Pour rappel :

- Graduation du disque en heures, demi-heures et tranches horaires de 10 mn
- La Zone Bleue fournit un cadre réglementaire aux Arrêts Minute



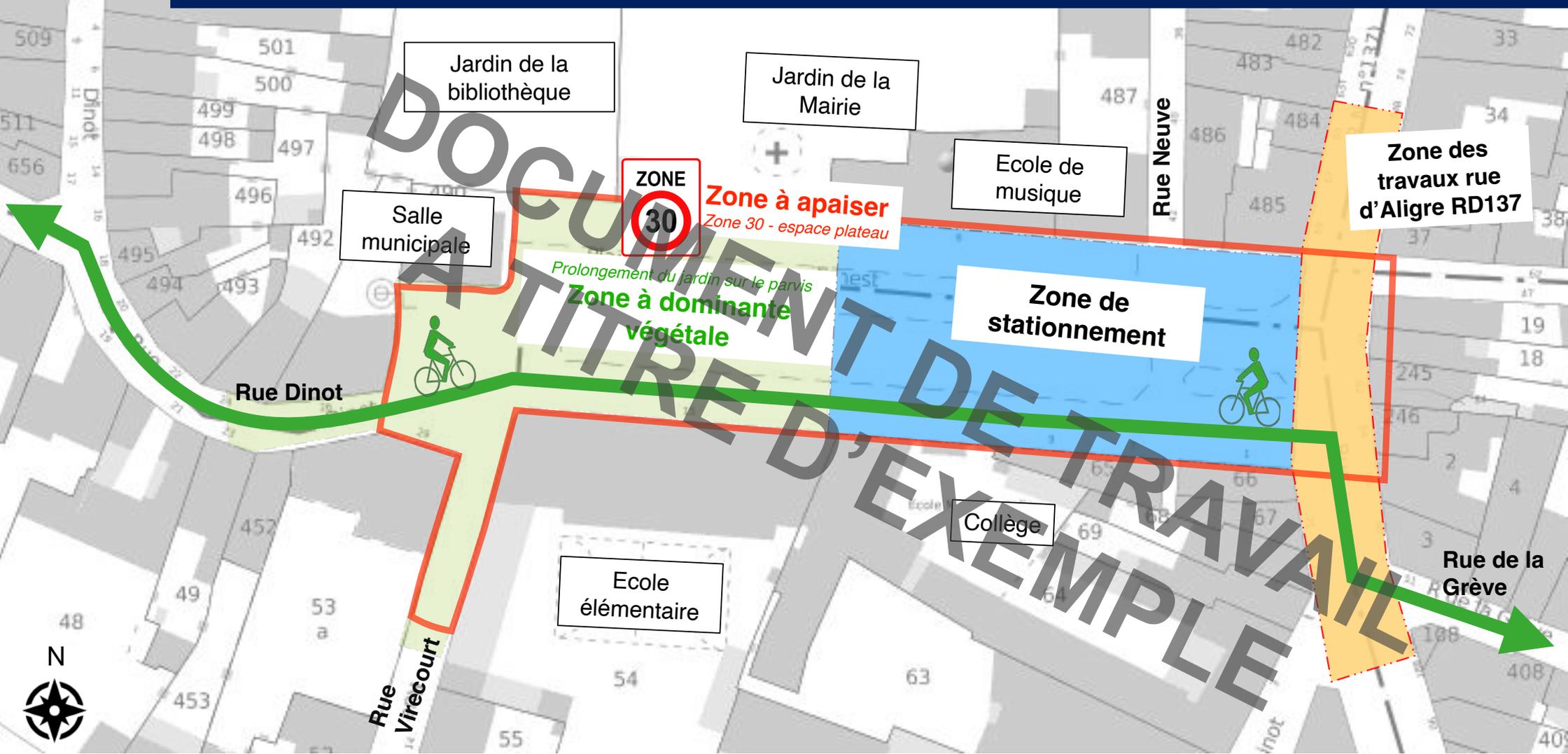


Ville de Marans

Exemple d'application à la Place Cognacq

Schéma d'intentions

Piste de réflexion





Ville de
Marans



Votre interlocuteur

CHALEROUX Ludovic
06 88 85 21 58 - idcite@orange.fr

