



Aménagement urbain de la traverse du village 9 janvier 2021

Session du 9 janvier 2020

Restitution des réflexions et premières orientations :

1. **Les nouvelles modalités d'organisation des cafés citoyens** n'ont pas, en soi, fait l'objet de commentaires particuliers, sachant qu'en dehors du projet d'aménagement de la traverse du village, une session spécifique sera dédiée à ce sujet. Une prise de parole a mis en exergue le fait qu'un village est d'abord une communauté humaine portée par des projets personnels et des enjeux collectifs. Le sujet même de l'aménagement de la traverse devrait donc se situer dans ce que l'on veut collectivement pour notre village.
2. **Plus généralement, sur le projet d'aménagement, il a été évoqué :**
 - La configuration de la Grande Rue peut évoluer dans le temps entre privilégier aujourd'hui la circulation automobile et penser plus tard des espaces pour les piétons.
 - La Grande Rue est un lieu de passage obligatoire pour de nombreux Puy-St-Martinois, il est donc nécessaire de faire cohabiter la circulation automobile en la ralentissant et les piétons.
 - Penser une zone mixte qui permette aux véhicules de circuler sur un domaine piétonnier, et non l'inverse.
 - S'il se dégage, au fil de la discussion, l'idée d'un espace partagé où c'est la voiture qui s'adapte aux piétons. Un participant rappelle le principe de la liberté individuelle et des choix qui devraient respecter l'équilibre entre la vocation piétonnière et la possibilité de circuler pour ceux qui choisissent la voiture.
- Actuellement, la Grande Rue est triste, dangereuse, chaude en été et froide en hiver, aussi les piétons préfèrent passer par le Champ de Mars plutôt que de l'emprunter.
- Constat : aucun riverain présent ! Alors qu'ils sont concernés au premier chef ; nécessité de voir comment les associer à la réflexion, d'autant que, sur les questions de végétalisation, ils seront, si on peut dire, aux premières loges.
- Un point semble faire question : dans la présentation du projet et plus particulièrement, les entrées de village, on parle de l'entrée de la route de Manas, comme entrée principale pour le village alors que le flux le plus important serait, pour les voitures, l'entrée en provenance de Cléon d'Andran. S'agit-il d'un choix du projet d'aménagement ? À voir dans le groupe de travail !
- **Sur la question de l'eau et de l'aménagement de fontaines supplémentaires**, l'ensemble des participants ont manifesté leur intérêt pour cette proposition, considérant que ce serait plus agréable pour le cadre de vie et permettrait aussi de favoriser l'arrosage des zones de végétalisation envisagées.

3 - La circulation : « sens unique ou double sens » ?

- Pour le groupe, le principe d'une zone de partage fait aussi l'unanimité avec cette idée que dans les logiques de choix, c'est la voiture qui doit s'adapter aux déplacements doux et en priorité aux piétons ;
- Le groupe s'est très majoritairement prononcé pour le double sens, mais avec le souhait de ralentir le plus possible la vitesse avec des entrées de village qui incitent à modérer l'allure et à sécuriser les déambulations piétonnes, pour les enfants qui empruntent la Grande Rue pour se rendre à l'école ou prendre le bus pour le collège et le lycée ;
- L'hypothèse du sens unique a été envisagée et analysée, puis rejeté pour les raisons suivantes :
 - Compte tenu du sens de circulation pour les résidences nord-est du village, le sens unique n'est envisageable que dans le sens de la montée et donc pose un problème de sens de circulation entre l'entrée par Manas et la rue du 19 mars, considérée par ailleurs comme trop étroite pour en faire une zone partagée ;
 - Le report de trafic sur cet itinéraire accroît le nombre de véhicules qui passeraient par le Champ de mars, dont on veut faire par ailleurs un point central du bourg et de l'animation du village ;
 - Dans le même temps, le report des 200 véhicules/jour qui empruntent la Grande Rue, additionnés aux 280 véhicules/jour qui empruntent la rue du Temple, augmentent l'intensité de circulation dans une rue étroite, avec à la fin du circuit, un virage difficile à négocier pour les poids lourds, ce dernier argument se voyant opposé l'interdiction de circuler pour les poids lourds dans ces zones, hors desserte locale et riverains. Un participant suggère d'ailleurs de voir ce que propose la réglementation routière (circulaire du ministère de l'intérieur du 10 octobre 2019). Voir donc si on ne peut pas repenser la signalétique pour les véhicules de plus de 3,5 T ; penser aussi aux véhicules de secours et autres véhicules prioritaires.
- L'hypothèse du double sens, en voie partagée :
 - D'autre part, ce circuit risque d'amplifier la circulation par la rue du 11 novembre et être en contradiction avec la volonté de piétonner le parvis devant l'école et le périscolaire, renouant avec le nœud de circulation existant actuellement.
 - En regard des 2 000 véhicules/jour qui empruntaient la Grande Rue avant l'ouverture de la déviation, 200 véhicules/jour ne semble pas un chiffre excessif si de plus l'aménagement de la rue en chicanes réduit encore la vitesse et peut avoir un effet dissuasif ;
 - Quelques participants considèrent que le fait de sécuriser la traversée vers le magasin U n'est pas suffisant et insistent sur la dangerosité et le manque de lisibilité de l'accès, soit à la station-service, soit au parking du magasin.

4 – le stationnement

- **Remarques générales** : trop peu de parking dans la partie dite du Bourg ; les rues sont très étroites et donc peu ou pas de possibilité de se garer devant leur habitation ; d'autres souvent laissent leur voiture sur la voie publique, compliquant ainsi la circulation, la bloquant même parfois ; importance donc d'un travail de sensibilisation aux comportements plus citoyens ;

- **Points forts** : emplacements disponibles dans les lotissements ; petits parkings dans le bas du village qui permettent aisément l'accès aux immeubles publics.
- **Points faibles** : dans le bourg, à part le terrain Zucco (à côté de la Mairie), pas de terrains municipaux à aménager en stationnements, et encore il semblerait qu'une partie du parking Zucco soit en zone constructible ? La question est aussi posée de la configuration future du lotissement et des possibilités de stationnements.
- **Propositions** :
 - Dans l'éventualité d'une ouverture de commerce(s) dans la Grande Rue, prévoir un emplacement courte durée peut-être, mais surtout un emplacement pour personnes à mobilité réduite ;
 - Priorité aux fontaines dans le village : réduira l'espace disponible pour les voitures et réduira la circulation ;
 - Lors du réaménagement de la Grande Rue, prévoir des emplacements en épis devant l'école, le long du trottoir d'accès à l'école ;
 - Cimetière : achat par la Mairie du terrain « Hugon » non constructible pour en faire un emplacement pour voitures tant pour le cimetière que pour le haut du village ;
 - Détruire les murets existants place de l'Église pour gagner un peu d'emplacements ;
 - Matérialiser les emplacements et non-emplacements dans le village, principalement dans le bourg ; il y a aussi des riverains qui se garent ; se pose la question des voitures dites ventouses ; pourquoi ne pas mettre la place handicapée devant l'église, pour gagner une place ;
 - Verbaliser les stationnements gênant le passage des autres véhicules ;
 - Responsabiliser, conscientiser les habitants en leur demandant de garer leur(s) véhicule(s) sur leur terrain privé et non sur la voie publique ;
 - De plus, s'il y a réouverture de l'auberge, il faut peut-être penser à des durées de stationnement limitées ;
 - La place du Champ de Mars reste un espace de stationnement en dehors des temps de marché (voir si on ne peut pas l'optimiser par un marquage au sol) ;
 - Voir si le déplacement de l'aire de camping-cars ne peut pas être l'opportunité de réserver des places de stationnement supplémentaires (voir ce que prévoit spécifiquement le PLU) ;
 - Un participant suggère, à l'exemple de Manas, la mise en place de parking dit de dissuasion, ou parking relais ?

5 – les entrées de village

- **Proposition pour place du Monument aux Morts**
 - Vote pour la 2^e variante : déplacement du monument aux morts et suppression du « haricot » pour les raisons suivantes :
 - garde l'espace devant les commerces
 - simplifie le parcours des piétons et la circulation automobile
 - ménage plus d'espaces arborés
 - conserve les places de stationnement
 - Toutefois, Il faut y ajouter plus de végétation et un abri plus conséquent pour les collégiens et lycéens à l'arrêt du bus.
- **Propositions pour l'entrée du village route de Cléon**

- Créer 2 espaces : un espace dédié aux piétons et un espace dessiné au sol pour les cycles ;
 - Un passage pour les piétons plus sécurisé : plateau surélevé, par exemple ;
 - Installer un feu asservi à la vitesse dit « feu sanction » (passant au rouge quand il n'y a pas respect de la limitation de vitesse) ou « feu récompense » (le feu de circulation est rouge et passe au vert lorsqu'un usager approche du carrefour en respectant la limitation de vitesse).
- **Propositions pour l'entrée route de Soyans**
 - Créer 2 espaces : un espace dédié aux piétons et un espace dessiné au sol pour les cycles ;
 - Déplacer le panneau ralentisseur au-dessus des premières maisons.
- **Propositions pour l'entrée route de Manas**
 - Créer une ou deux chicanes avant l'entrée du futur lotissement avec ou sans un sens de priorité (exemples de Roynac et Montboucher).