

REUNION PUBLIQUE DU 24 OCTOBRE 2024

Plan de circulation du cœur de ville



Sommaire

Le cadre de la mission

Le bilan de la concertation

Les mesures d'amélioration du cadre de vie

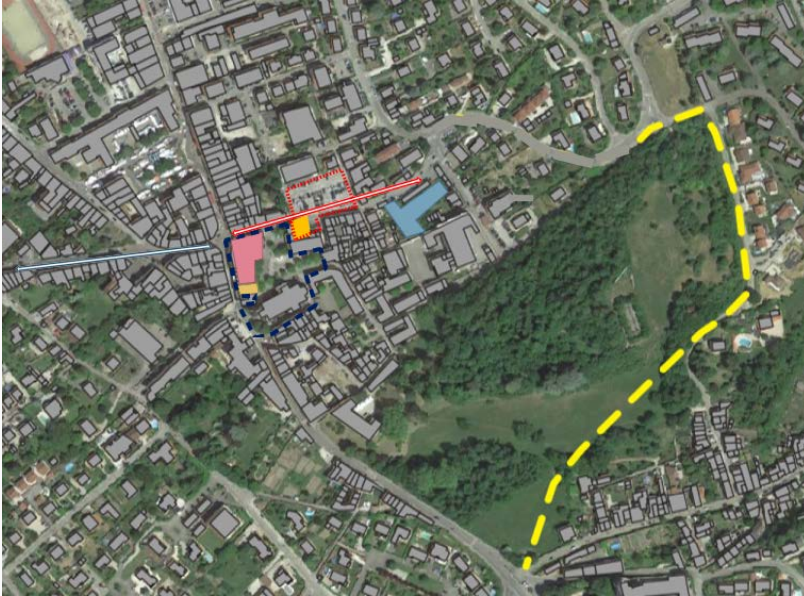


Le cadre de la mission



Contexte et objectif de l'étude

Projets d'infrastructures et d'espaces publics



> Des travaux qui vont s'échelonner jusqu'à 2029-2030 : réalisation de la rue du Parc et requalification du chemin du Plâtre, création d'offre de stationnement, réaménagement de la place Robert Marcelpoil, des rues Aristide Briand et Aimé Vingtrinier, de la place Bérégovoy

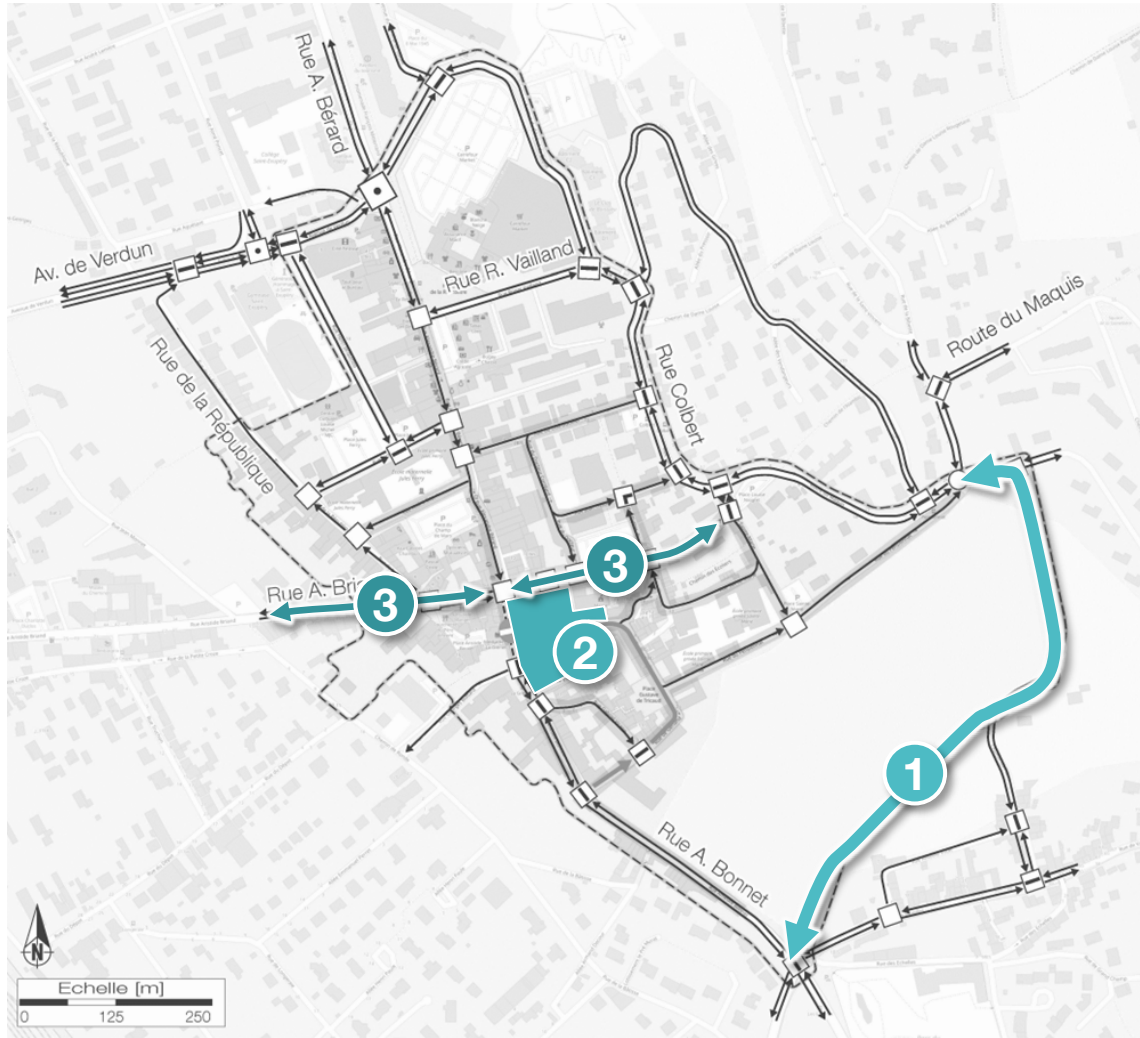
Opérations de construction de logements



> Accueil de l'ordre de 250 à 300 nouveaux habitants sur le cœur de ville dans les prochaines années (PC obtenus ou à venir)

> La ville souhaite se doter d'un **plan de circulation cible dans le cœur de ville donnant plus de place aux piétons et aux cyclistes notamment**, qu'elle pourra mettre en œuvre progressivement au gré des travaux d'ores et déjà programmés

Les perspectives d'évolution du réseau viaire



PLAN DE CIRCULATION ACTUEL

1 Réalisation de la rue du Parc et requalification du chemin du Plâtre (2025)

2 Aménagement de la place Robert Marcelpoil et de ses abords (2025-2026)

3 Requalification des rues Aristide Briand (Croze) et Aimé Vingtrinier (2027-2029)

PLAN DE CIRCULATION FINALISÉ À L'HORIZON 2030

Légende :

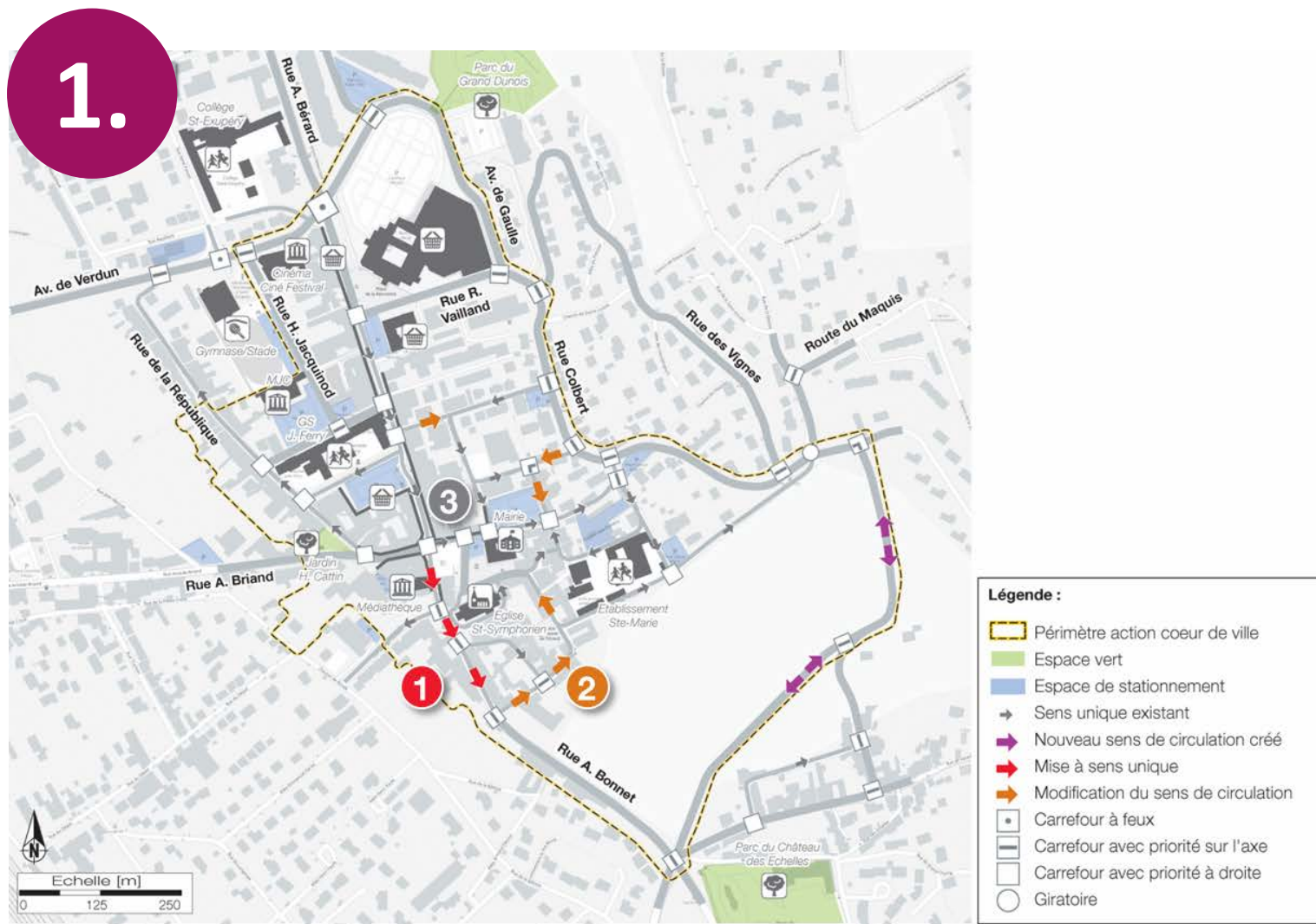
- ▭ Périmètre action coeur de ville
- ⊖ Rue coupée à la circulation (temporaire)
- Circulation temporaire pendant les travaux
- ⊙ Carrefour à feux
- ▬ Carrefour avec priorité sur l'axe
- ◻ Carrefour avec priorité à droite
- Giratoire
- Zone 30

Le bilan de la concertation

Enquête numérique du 21/06/2024 au 31/08/2024



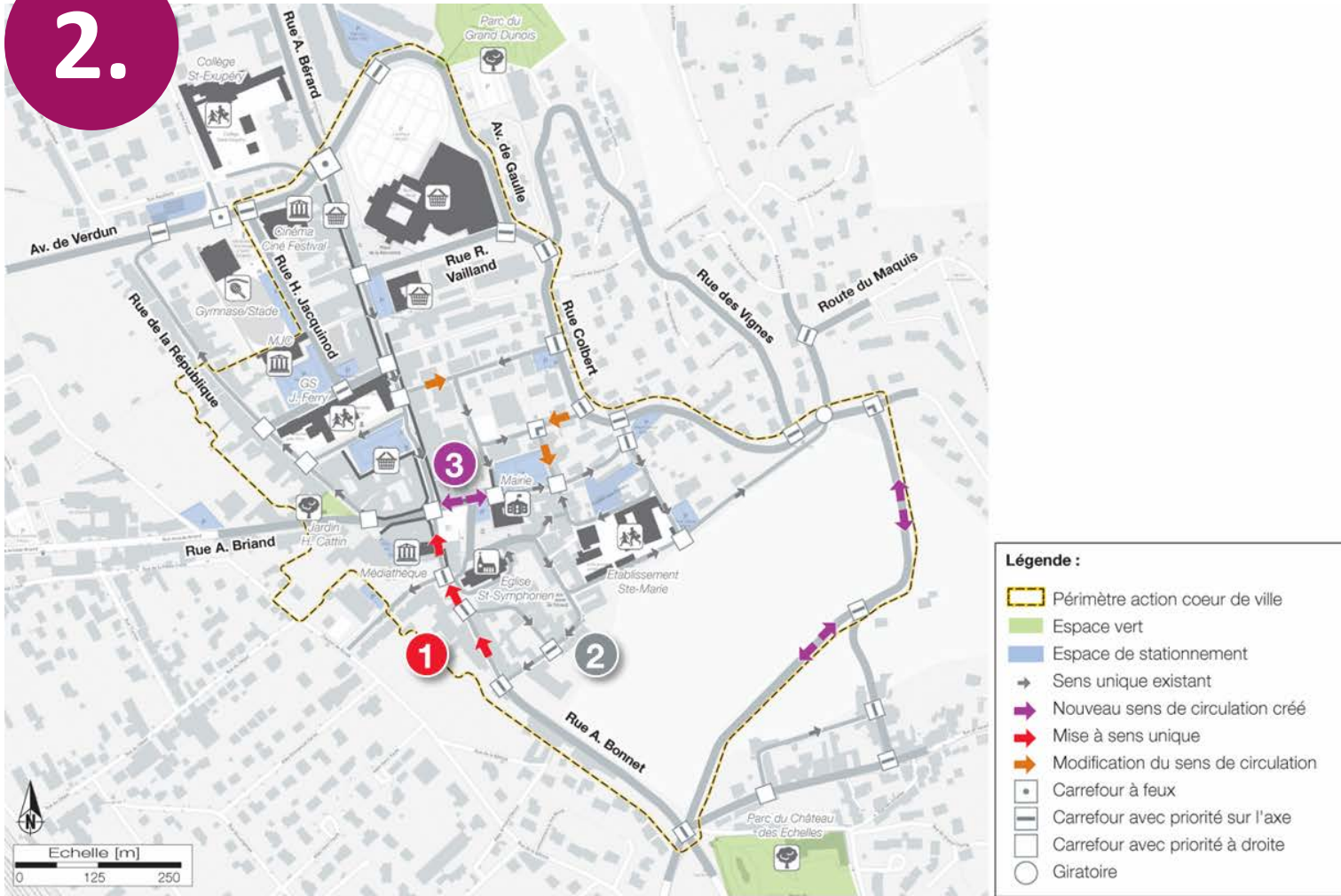
Trois scénarios ont été élaborés



- 1** **Elargissement des trottoirs et insertion d'un aménagement cyclable montant jusqu'au carrefour des 4 Coins depuis la rue de Gerland** : mise à sens unique de la rue A. Bonnet sur ce tronçon dans le sens nord → sud
- 2** **Maintien de l'accès riverain du secteur Eglise / Mairie depuis le sud de la ville** : pérennisation du sens de circulation provisoire de la rue de Gerland (entrée depuis la rue A. Bonnet et sortie à la mairie)
- 3** **Elargissement des trottoirs et insertion d'un aménagement cyclable (si possible) sur la rue Vingtrinier entre le carrefour des 4 Coins et la place Bérégovoy** : maintien du sens unique actuel

Trois scénarios ont été élaborés

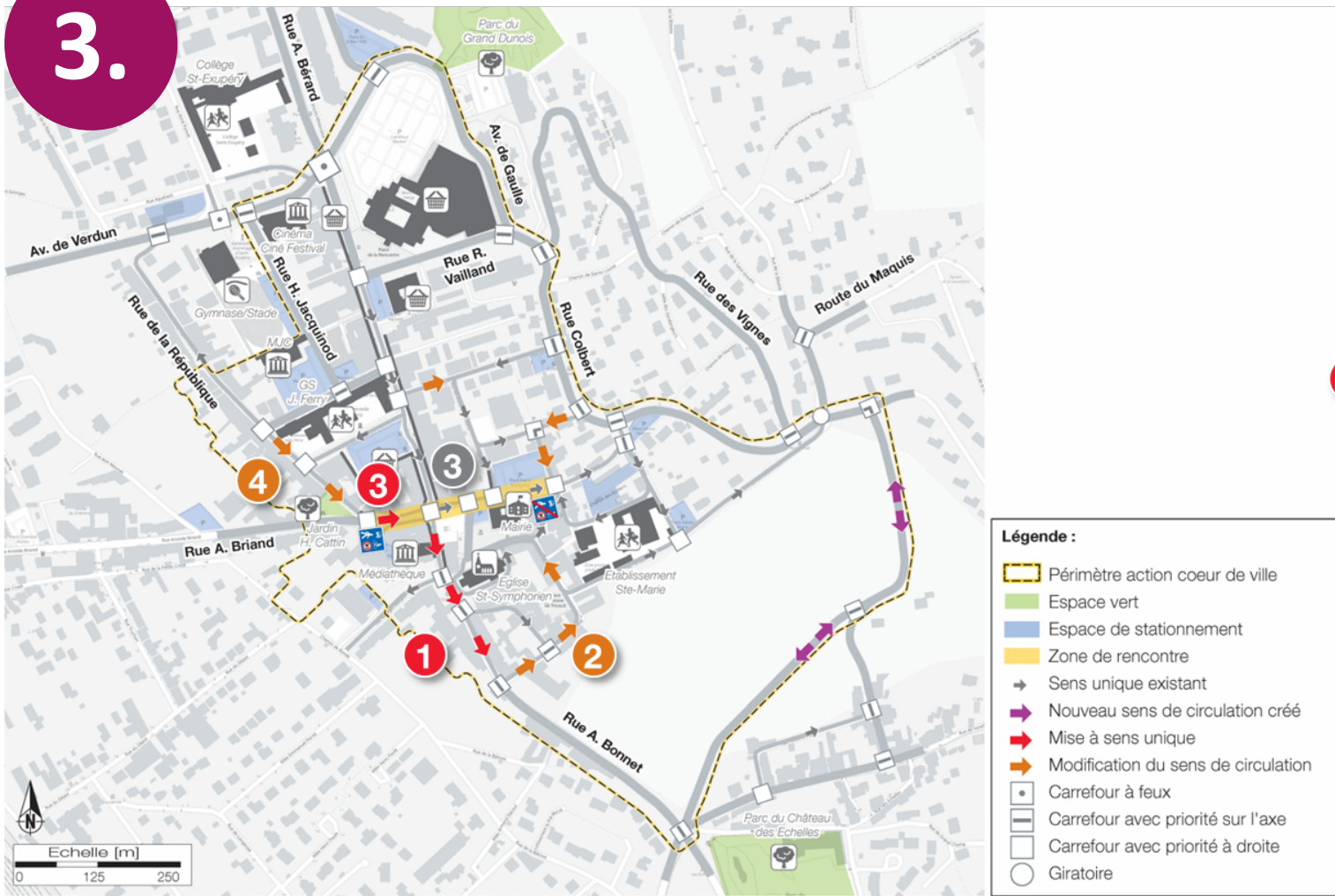
2.



- 1** **Elargissement des trottoirs et insertion d'un aménagement cyclable descendant depuis le carrefour des 4 Coins vers la rue de Gerland** : mise à sens unique de la rue A. Bonnet sur ce tronçon dans le sens sud → nord
- 2** **Maintien de l'accès riverain du secteur Eglise / Mairie depuis le nord de la ville** : rétablissement du sens de circulation initial de la rue de Gerland (entrée depuis la mairie et sortie sur la rue A. Bonnet)
- 3** **Elargissement des trottoirs sur la rue Vingtrinier tout en permettant la circulation dans les deux sens** entre le carrefour des 4 Coins et la place Marcelpoil à court terme, voire la place Bérégovoy à plus long terme

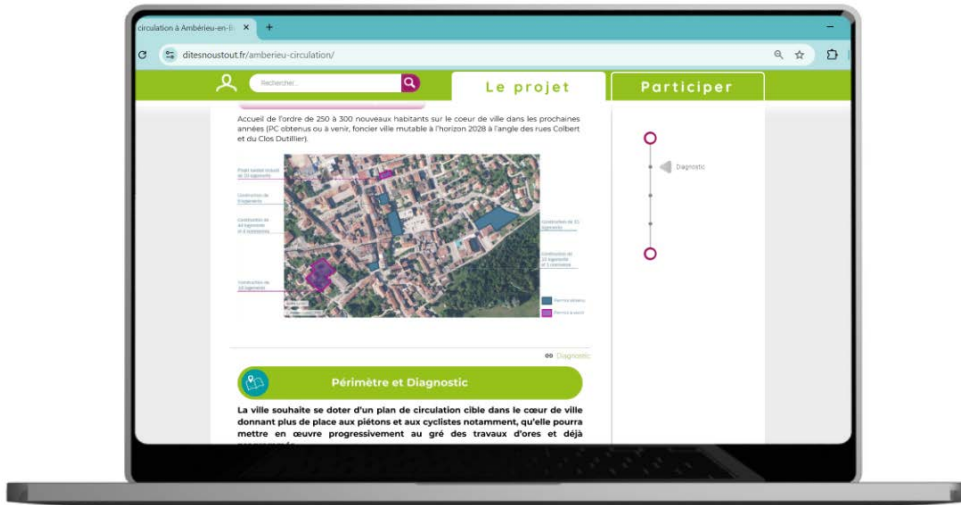
Trois scénarios ont été élaborés

3.

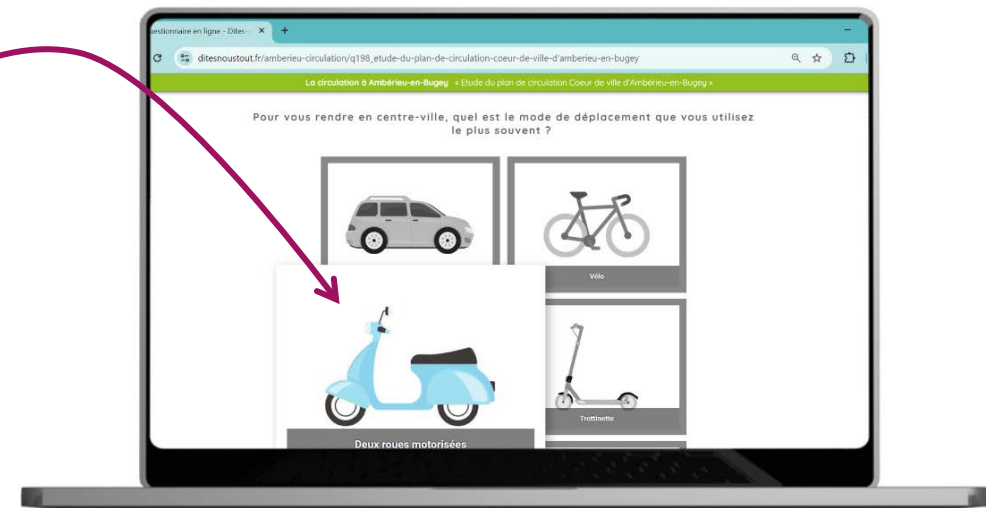


- 1 **Elargissement des trottoirs et insertion d'un aménagement cyclable montant jusqu'au carrefour des 4 Coins depuis la rue de Gerland** : mise à sens unique de la rue A. Bonnet sur ce tronçon dans le sens nord → sud
- 2 **Maintien de l'accès riverain du secteur Eglise / Mairie depuis le sud de la ville** : pérennisation du sens de circulation provisoire de la rue de Gerland (entrée depuis la rue A. Bonnet et sortie à la mairie)
- 3 **Mise en place d'une zone de rencontre entre la place Sanville et la place Bérégovoy** : mise à sens unique de la rue A. Briand dans le sens ouest → est entre la rue de la République et la rue A. Bérard pour diminuer le trafic, puis maintien du sens unique actuel sur la rue Vingtrinier pour limiter le trafic sur ce tronçon
- 4 **Mise en place d'une alternative permettant aux usagers de rejoindre la rue A. Briand depuis le centre-ville tout en maintenant l'accessibilité riveraine** : inversion du sens de circulation de la rue de la République entre la place J. Ferry et la rue A. Briand

La mairie d'Ambérieu-en-Bugey a diffusé un **questionnaire** à destination des usagers pour recueillir leurs avis sur ces trois scénarios, connaître leurs attentes quant à la circulation en centre-ville et noter leurs remarques.



L'enquête numérique a duré 72 jours, du 21 juin au 31 août 2024



Données sur la participation et le lien entretenu avec le centre-ville

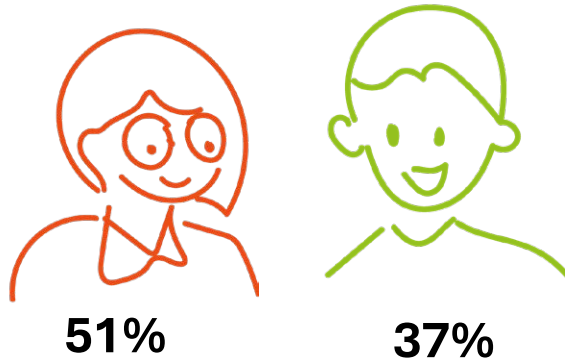


2179
visiteurs



337
ont répondu entièrement
au sondage

Qui sont les répondants ?



Couples et autres
12%

- 3% de 15 à 24 ans
- 20% de 25 à 34 ans**
- 30% de 35 à 44 ans**
- 20% de 45 à 54 ans
- 11% de 55 à 64 ans
- 11% de 65 à 74 ans
- 3% de plus de 75 ans
- 2% sans réponse

68%

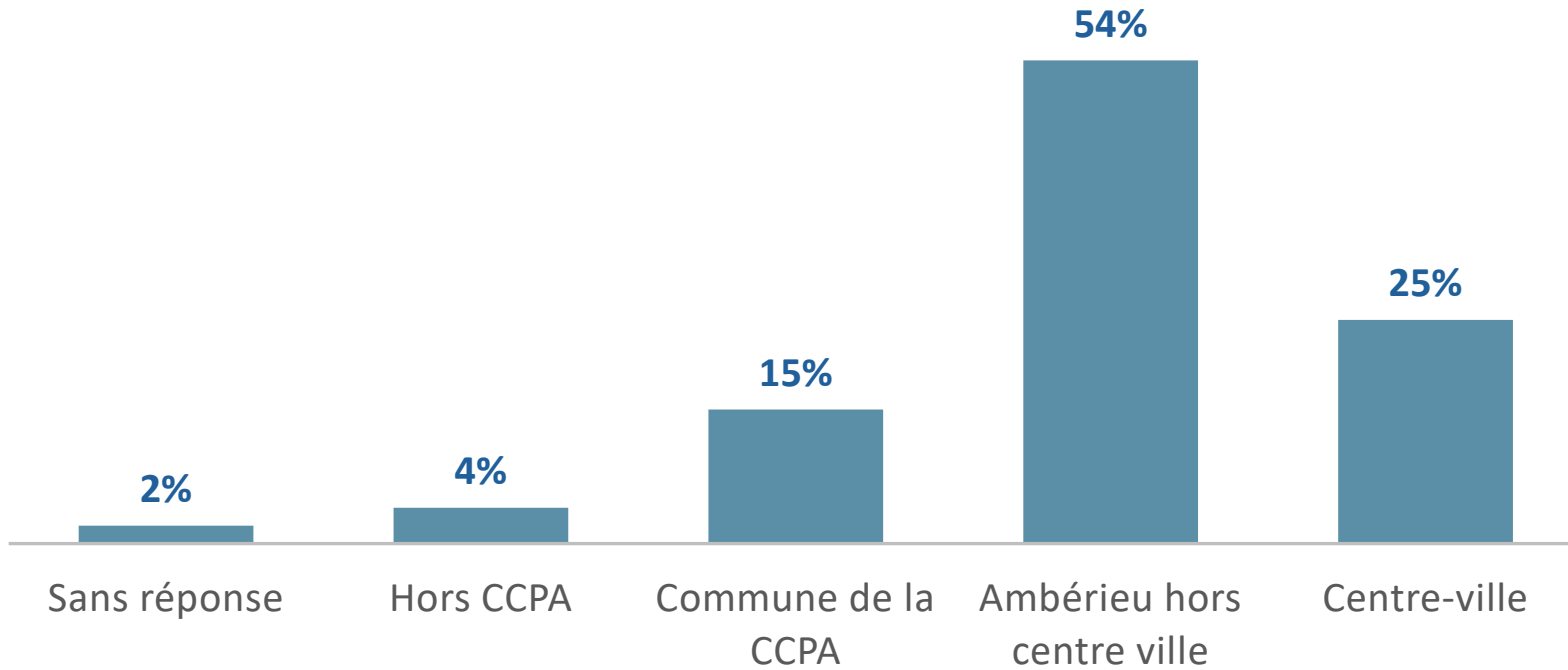
En activité

16%

Retraités

Une sur-représentation d'actifs mais des âges très divers

Où habitent-ils ?



Participation forte pour les habitants d'Ambérieu-en-Bugey hors centre-ville

Sans réponse

1%

Plus de 5 km du centre-ville

16%

Entre 1 à 5 km du centre-ville

57%

Moins de 1 km du centre-ville

26%

Pourquoi se rendent-ils en centre-ville ?



Courses

34 %



Services
(Administratif / Santé)

20 %



Loisirs, Sport,
Culture

18 %



Balades

15 %



Emploi / Ecole

13 %

Quel mode de transport ?

A disposition

50%



Vélo ou trottinette

20%



Vélo électrique ou trottinette électrique

Mode de déplacement vers le centre-ville



32%



58%



7%



1%

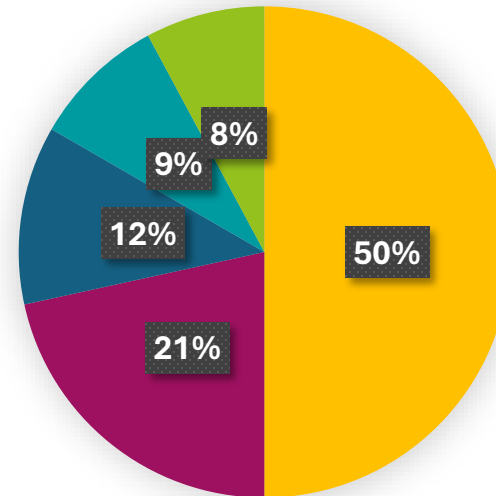


1%

Sans réponse

1%

Raisons de ces choix



- Praticité
- Pas le choix
- Ecologie
- Santé
- Coût

Quel est leur état d'esprit ?

Peu d'utilisation du vélo :

- Alors que 70% des répondants possèdent un vélo, seul 7% l'utilisent pour se rendre au centre-ville.
- La première raison qui justifie ce choix est la praticité : l'accès au centre-ville des modes doux est considéré comme difficile.

Une volonté d'évoluer

- S'ils doivent se rendre au centre-ville avec un autre transport, 31% des répondants sont prêts à utiliser le vélo et 30% sont prêts à y aller à pied.
- 15% souhaiteraient y accéder en transport en commun.



Quelles difficultés ?

Voiture et deux roues motorisées



1 automobiliste sur 3 rencontre des difficultés pour se garer



26% d'entre eux jugent la circulation difficile



11% d'entre eux relatent des conflits d'usage entre les modes de déplacement

Quelles difficultés ?

Bus



37% des répondants ne se sentent pas concernés par le bus

- 19% ne les jugent pas assez fréquents
- 16% ont des horaires incompatibles avec le bus
- 18% partent ou se rendent à des lieux trop éloignés des arrêts de bus
- 5% les trouvent trop onéreux

Quelles difficultés ?

Vélo et trottinette



17% des répondants ne se sentent pas concernés par le vélo ou la trottinette

- 25% trouvent qu'il n'y a pas assez d'espaces dédiés
- 20% jugent les pistes non sécurisées
- 17% relatent des conflits d'usage
- 16% trouvent qu'il manque des places de stationnement pour les vélos
- Le dénivelé important et l'état des routes ont également été mentionnés

Quelles difficultés ?

Piétons



- 35% des piétons trouvent que les trottoirs ne sont pas assez confortables (largeur, revêtement, accessibilité PMR, etc.)
- 30% d'entre eux jugent qu'il manque des trottoirs
- 16% des piétons relatent des conflits d'usage

Les incitations au changement de mode de transport

Piétons :



- Aggrandir et aménager des trottoirs, propres, confortables et adaptés aux normes PMR

Quelques propositions libres qui ne font pas consensus :

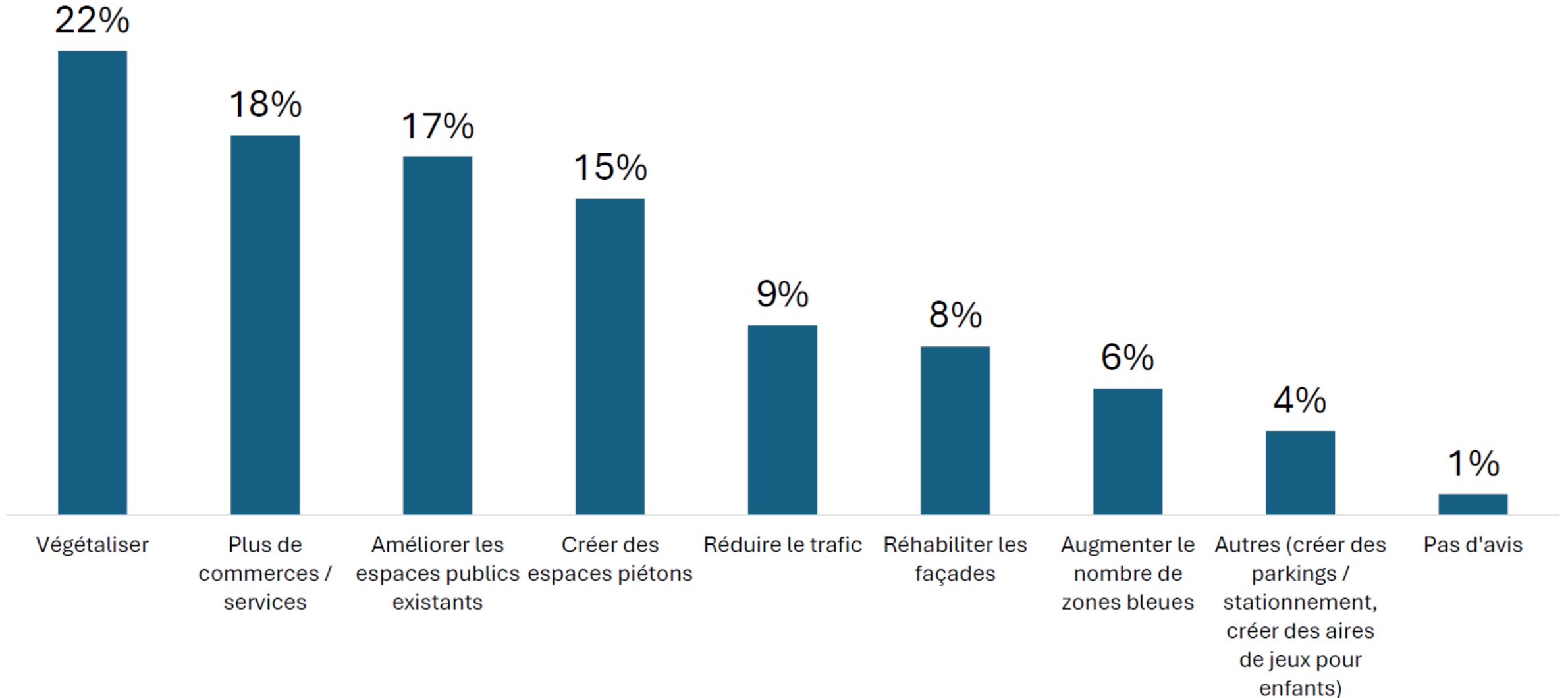
- Piétoniser une partie de la rue Alexandre Bérard les jours de marché
- Créer des zones de rencontre
- Créer des parkings en dehors du centre pour le rejoindre à pied

Cyclistes :



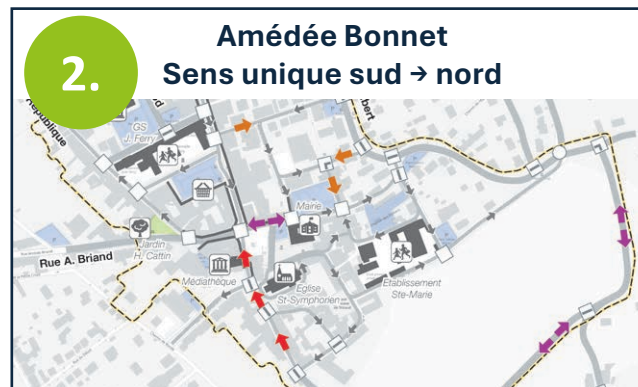
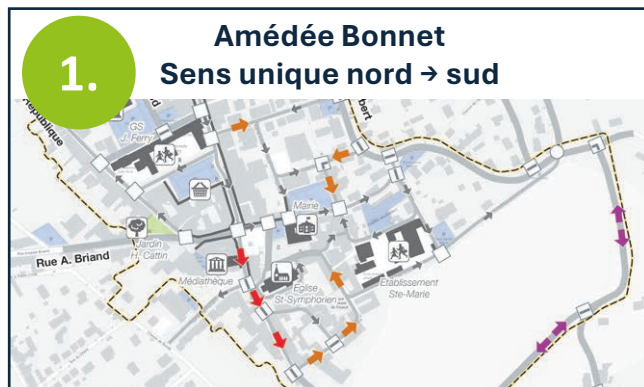
- Développer les pistes cyclables (notamment sur l'avenue de Verdun, la route de Bettant et la rue Amédée Bonnet)
- Améliorer celles existantes
- Prévoir des dispositifs pour stationner et garer sa trottinette ou son vélo
- Relier les pistes cyclables entre elles

Les actions à mettre en place



Données sur les scénarios

Les avis sur les scénarios



Les forces

- Répond aux problèmes de circulation pour 22% des répondants
- Sécurise les modes actifs pour 16% des répondants

- Répond aux problèmes de circulation pour 21% des répondants

- Améliore le cadre de vie dans le centre-ville pour 24% des répondants
- Sécurise les modes actifs pour 17% des répondants

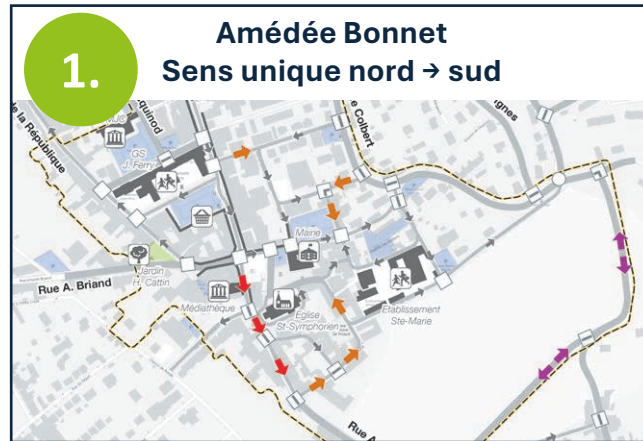
Les faiblesses

- Le sens unique descendant de la rue Amédée Bonnet éloigne le centre-ville du sud
- Manque d'ambition sur l'amélioration de la circulation

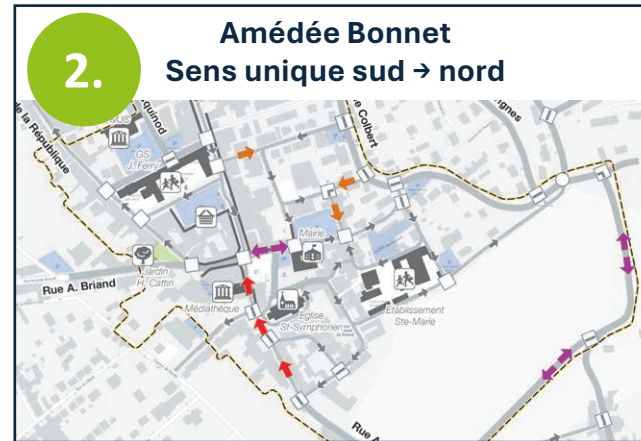
- Inquiétudes sur la circulation au niveau du carrefour des 4 coins, dues au sens unique montant de la rue Amédée Bonnet
- Scénario qui sécurise le moins les modes actifs

- Le sens unique descendant de la rue Amédée Bonnet éloigne le centre-ville du sud
- La mise à sens unique de la partie haute de la rue Aristide Briand divise

Les avis sur les scénarios



2,58 / 5



2,20 / 5



2,87 / 5

Remarques :

- Réticences sur la mise en sens unique d'Amédée Bonnet.
- Inquiétudes sur la complexification de la circulation au niveau des 4 coins.
- Le scénario 2 divise plus que les autres.
- Le scénario 3 est le mieux noté avec 2,87/5.

Autres éléments relatés

Plusieurs difficultés évoquées

- Les difficultés déjà existantes pour rejoindre le centre et les travaux en cours sur la rue Amédée Bonnet pèsent sur les usagers, notamment ceux qui habitent le sud (Bettant, Vareilles, les Abbéanches, Saint-Germain, Torcieu).
- Il est demandé de sécuriser les abords de l'école Sainte-Marie qui peuvent être dangereux pour les enfants.
- Les conflits d'usage sont fréquents en centre-ville.

Demandes et inquiétudes

- Plus d'espaces piétons et de pistes cyclables sont désirés.
- Piétonniser le centre-ville les jours de marché est une idée qui divise.
- Demande de plus d'infrastructures pour les vélos, de trottoirs et d'espaces pour les piétons, de végétaux, et de places de stationnement.
- La mise en sens unique de la rue Amédée Bonnet divise : elle fait craindre une complication de l'accès au centre-ville et une complexification de la circulation.

Les principaux enseignements de la concertation

- 1** **Le scénario 3** ressort comme le plus à même **d'améliorer le cadre de vie et de sécuriser les modes actifs (piétons et vélo)...**
...mais il suscite également des inquiétudes quant aux impacts sur l'accessibilité locale
>> pas de scénario fortement privilégié, un plan de circulation restant à retravailler
- 2** Près des **2/3 des répondants sont ouverts à l'idée de se déplacer** en centre-ville **davantage à vélo ou à pied** et 70 % des répondants sont équipés d'un vélo
>> une incitation à être davantage ambitieux pour accompagner les évolutions de comportements vers des pratiques plus durables
- 3** **De fortes attentes concernant l'amélioration du cadre de vie du centre-ville** : végétalisation, amélioration des trottoirs, avec un fort attachement des usagers au centre-ville
>> une invitation à mettre en place de premières actions dès le court terme pour répondre aux aspirations des usagers

Les mesures d'amélioration du cadre de vie



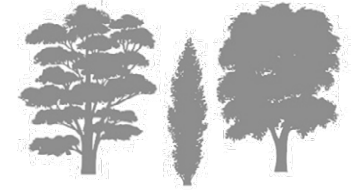
Des pistes de réflexion



- Développer l'offre de stationnement vélo et ajouter des espaces dédiés sur les nouveaux aménagements (parking Vingtrinier, place Robert Marcelpoil, jardin Henri Cattin)



- Végétaliser la rue Alexandre Bérard en commençant par la partie le long de l'école Jules Ferry



- Expérimenter la piétonnisation de la rue Alexandre Bérard les jours de marché

- Développer de la signalétique piétonne avec les temps de déplacement



- Matérialiser les modes doux à contre sens dans les rues à sens unique (marquages au sol, panneaux, ...)

- Sensibiliser les usagers aux règles de partage des rues



Merci pour votre attention.

Svenne Jugnet

svenne.jugnet@transitec.net

Mélanie Delenne

melanie.delenne@transitec.net



TRANSITEC Ingénieurs-Conseils

75 rue de la Villette · F-69003 LYON

T +33 (0)4 72 37 94 10 · F +33 (0)4 72 37 88 59

lyon@transitec.net · www.transitec.net

