



ÉLABORATION D'UN SCHÉMA DIRECTEUR DES MOBILITÉS DOUCES SUR LA COMMUNE DE LODEVÉ

Commune de Lodève

CONTACT

Immergis :
Vincent Lecamus
vlecamus@immergis.fr
+33 (0)4 34 11 65 51



Sommaire



Méthodologie
Synthèse des études préalables
Analyse du territoire
Relevé des aménagements existants
Sécurité : accidentologie et vitesse



1. APPROCHE ET **MÉTHODOLOGIE**

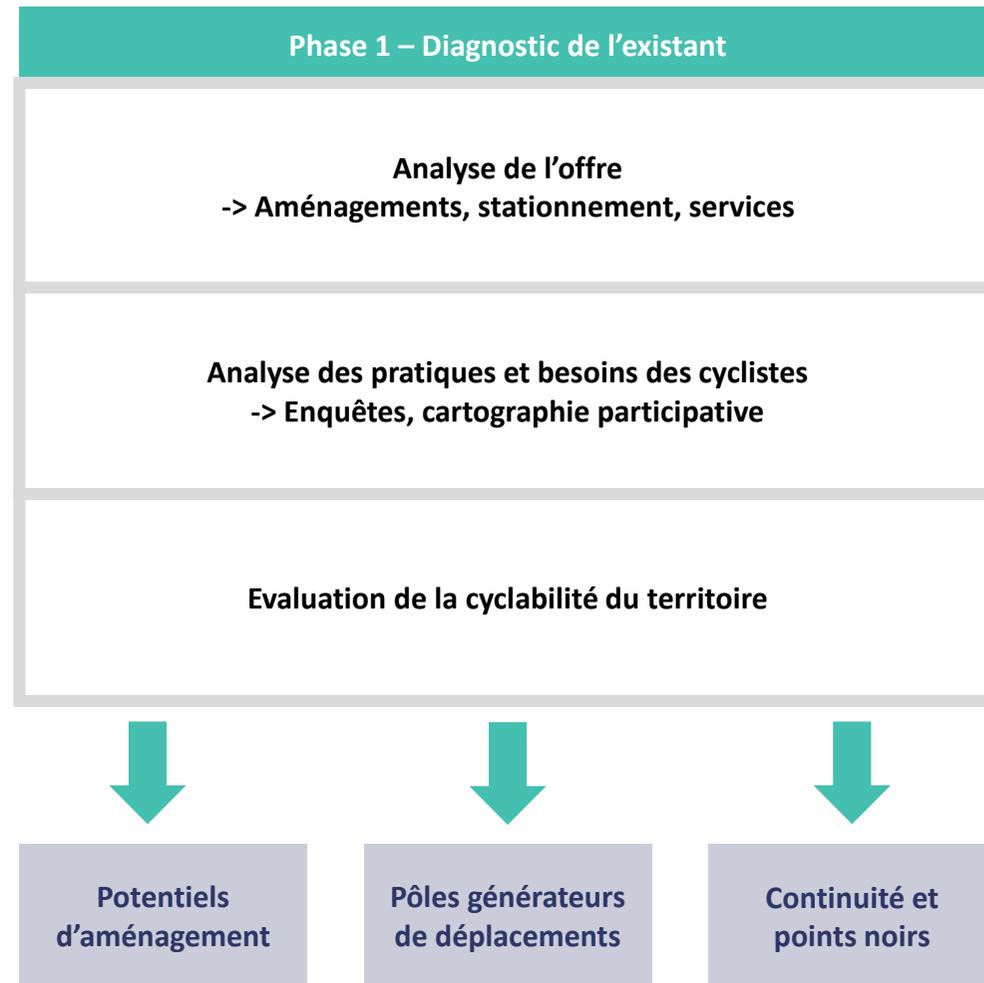


L'objectif du diagnostic est de **mettre en lumière les forces et les faiblesses mais également les opportunités** de développement de la pratique du vélo et de constituer **un éclairage nécessaire à l'élaboration d'une stratégie cyclable** sur le territoire de la commune.

Ce diagnostic se décompose en plusieurs parties :

- Analyse du profil de la commune et de la pratique : socio-économie, mobilités, activités économiques, scolarité, lieux de vie, offre de transports, ...
- Analyse de l'existant : état des lieux des aménagements existants, inventaire de l'offre vélo, points noirs, zones à enjeux,...
- Analyse des potentiels d'aménagements, synthèse des enjeux et objectifs

1. Approche et méthodologie



Quels sont les différents modes d'utilisation du vélo et leurs attentes ?



UTILITAIRES

- **Déplacements quotidiens :** Travail, loisirs, études, achats, visites, ...;
- **Distances courtes**, s'allongent avec le VAE, trajets récurrents souvent en zone urbaine;
- Recherche de **trajets directs**, sûrs, sur des **aménagements cohérents**;
- Besoin d'un **stationnement** à proximité immédiate du pôle de destination ou de correspondance;
- Vélo standard, VAE, vélos cargos;



LOISIRS / BALADE

- **Promenades**, utilisation familiale, récréative, touristique;
- **Destinations variées**, distances moyennes dans/et hors agglomération;
- **Trajets agréables, sécurisés par la séparation des usages** avec des aménagements confortables;
- Tout type de vélos.



TOURISME

- **Vacances à vélo :** Voyages ou découverte et visites à vélo;
- **Voyages :** 400km hebdomadaires en moyenne sur des itinéraires agréables, sécurisés (sites propres si possibles), services spécialisés pour cyclistes (train+vélo, stationnement, réparation, ...);
- **Visites :** 30km de trajet en moyenne, cadre agréable et itinéraires jalonnés et sécurisés.



SPORTIF

- **Longues distances**, sur voirie en interurbain;
- **Trajets sportifs, sécurisés par la limitation du trafic**, hors des pistes pour des raisons de confort;
- Vélos de route/sportifs.

La ville de Lodève souhaite élaborer son **schéma directeur des mobilités douces**,

Ce projet comporte 3 phases :

PHASE 1 : RÉALISATION DU DIAGNOSTIC STRATÉGIQUE

- Caractériser la cyclabilité du territoire,
- Établir un état des lieux de l'offre existante et de son état.

PHASE 2 : RÉALISATION DE LA STRATÉGIE PRÉ-OPÉRATIONNELLE DU SCHÉMA DIRECTEUR DES MOBILITES DOUCES

- Eclairer les élus dans leur prise de décision et notamment sur les objectifs à court, moyen et long terme,
- Définir les priorités et le scénario de rédaction du schéma directeur.

PHASE 3 : RÉALISATION D'UN PROGRAMME PLURIANNUEL D'INVESTISSEMENT

- Élaborer les fiches actions constitutives du schéma directeur des mobilités douces,
- Mise en place d'un plan d'actions opérationnelles à court, moyen et long terme.



2. Synthèse des études

Etude AVAP - Janvier 2020

AVAP : Aire de mise en valeur de l'architecture et du patrimoine

Enjeux :

- Réduire l'emprise automobile en cœur de ville et restituer des espaces plantés
- Impulser une dynamique d'usage des berges et de rapport à l'eau en lien avec les besoins de la ville (agrément, jardins, jeux, parcours patrimonial etc)
- la requalification des espaces publics pour leur retrouver une valeur d'usage
- la requalification par le traitement des sols, le végétal et les vues, les espaces libres privés et publics
- la création d'ambiances plus favorables à la déambulation piétonne et à la contemplation du patrimoine
- la mise en valeur du paysage urbain et de la trame urbaine (composition des espaces, maintien du front bâti, restructuration des îlots, traitement des rues pittoresques, etc.) ,

Etude définition urbaine – Mars 2011

Objectifs :

- Reconquête de l'espace public
- Favoriser les liaisons entre quartiers
- Reconquête des berges
- Sécurisation des déplacements piétons
- Création d'un pôle multimodal

Etude circulation déplacement – Novembre 2009

Objectifs :

- Amélioration de la fluidité des circulations
- Prise en compte de la circulation des poids lourds sur l'avenue Prémérlet
- Réduction des conflits d'usage.

Diagnostic :

- Manque de lisibilité sur les sens de circulation du centre ville
- Une circulation de tour de ville fonctionnant plutôt bien

Les enjeux :

Priorité aux piétons en maintenant l'accès riverains et en préservant les activités économiques (cœur de ville)

Valoriser l'offre de stationnement aux abords du centre ancien pour l'ouvrir aux mobilités douces

Redonner une place de choix aux piétons dans le centre ancien

Créer des cheminements piétons confortables et sécurisés actuellement inexistantes sur la section Sud du Tour de Ville

Conforter, matérialiser et favoriser les transversalités piétonnes entre le centre ancien et les quartiers périphériques

Tour de ville en zone 30, cœur de ville en zone de rencontre

Etude Aménagement rue de la République – Septembre 2017

Objectifs :

- Réaliser un réel aménagement de voie urbaine, incluant (partage de la voirie, modération des vitesses, sécurisation de l'ensemble des usagers, aménagements urbains complémentaires, aménagements paysagers

Diagnostic :

- Des trottoirs inadaptés aux cheminements piétons

Propositions :

- Mise en sens unique
- Priorisation piéton par la mise en place d'une zone de rencontre
- Elargissement des trottoirs

Schéma d'amélioration de l'accessibilité des services au public– Mars 2017

Etat des lieux de l'accessibilité

Bilan office de tourisme

Améliorer la signalétique entre les parkings et le musée de Lodève

SCOT Cœur d'Hérault

- Améliorer la qualité des cheminements piétons en particulier pour les liaisons vers les établissements scolaires
- Favoriser le report vers les modes doux pour les relations domiciles travail
- Création d'un pôle d'échange multimodal
- Mise en place du CHNS
- Aménagement en voie cyclable de l'ancienne liaison ferroviaire
- Création aire de covoiturage à Lodève Nord

Mission de programmation urbaine

- Clarifier la politique du stationnement général (résidentiels et visiteurs) et conserver un accès aisé au centre ville
- Mieux répartir le partage des flux entre véhicules, vélos et piétons et en particulier désengorger le centre ancien des stationnements longue durée et sécuriser les déplacements doux
- ré-organiser les haltes et le stationnement des cars et bus scolaires en fonction du contexte urbain
- Mettre en place un maillage d'itinéraires apaisés large pour les modes actifs, en particulier assurer des liaisons piétons confortables entre les secteurs parc, centre ancien
- Améliorer globalement la signalisation / signalétique (tous usagers)

Volonté d'améliorer les cheminements piétons au centre ville

Suppression d'une partie du stationnement

Requalification des espaces (places)

Amélioration de la signalétique



3. Analyse du territoire

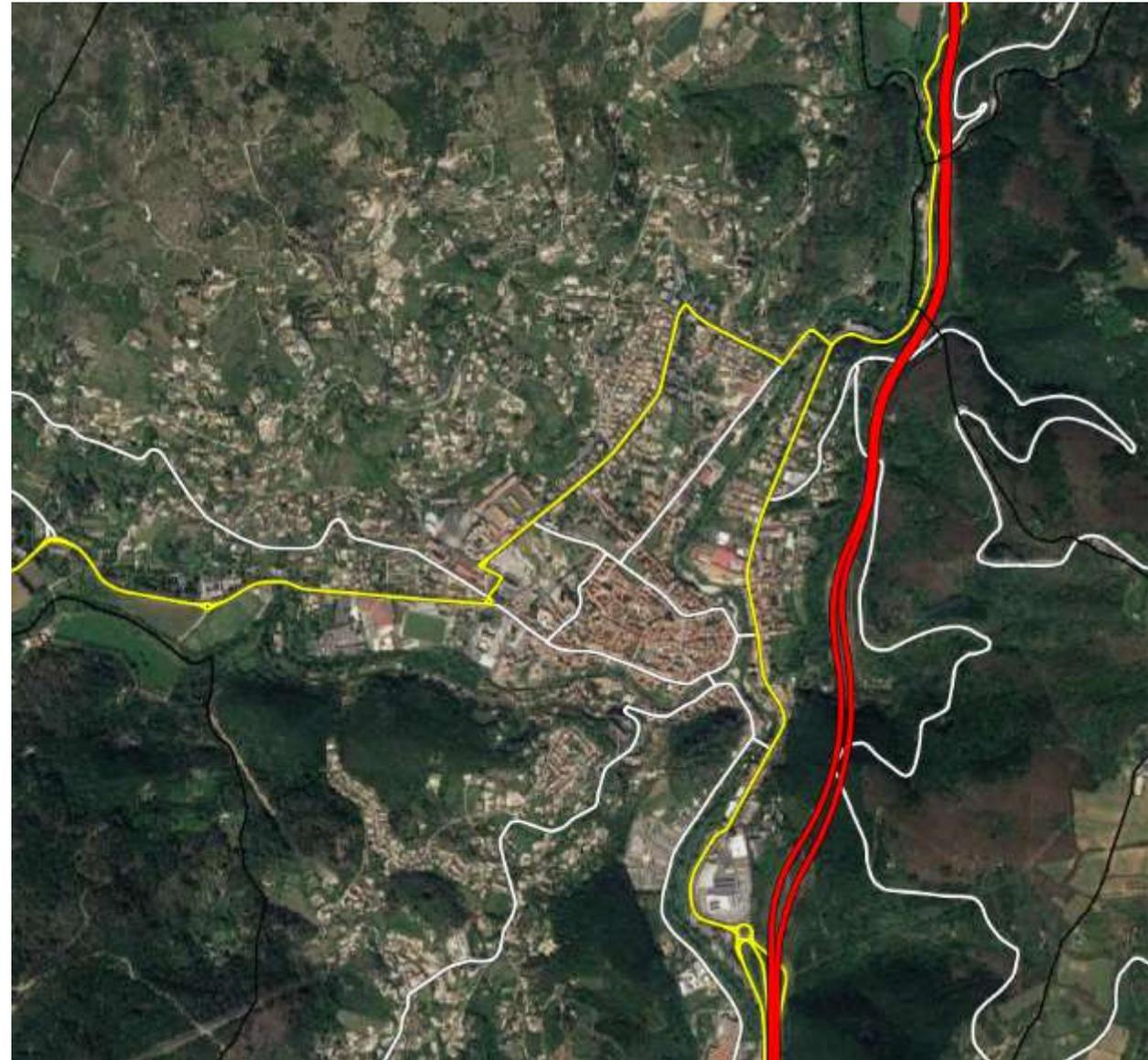
3.1

LE TERRITOIRE

La ville de Lodève se situe dans le nord du département de l'Hérault, au pied du Larzac. Elle fait partie de Communauté de communes du Lodévois Larzac et du Pays Cœur d'Hérault.

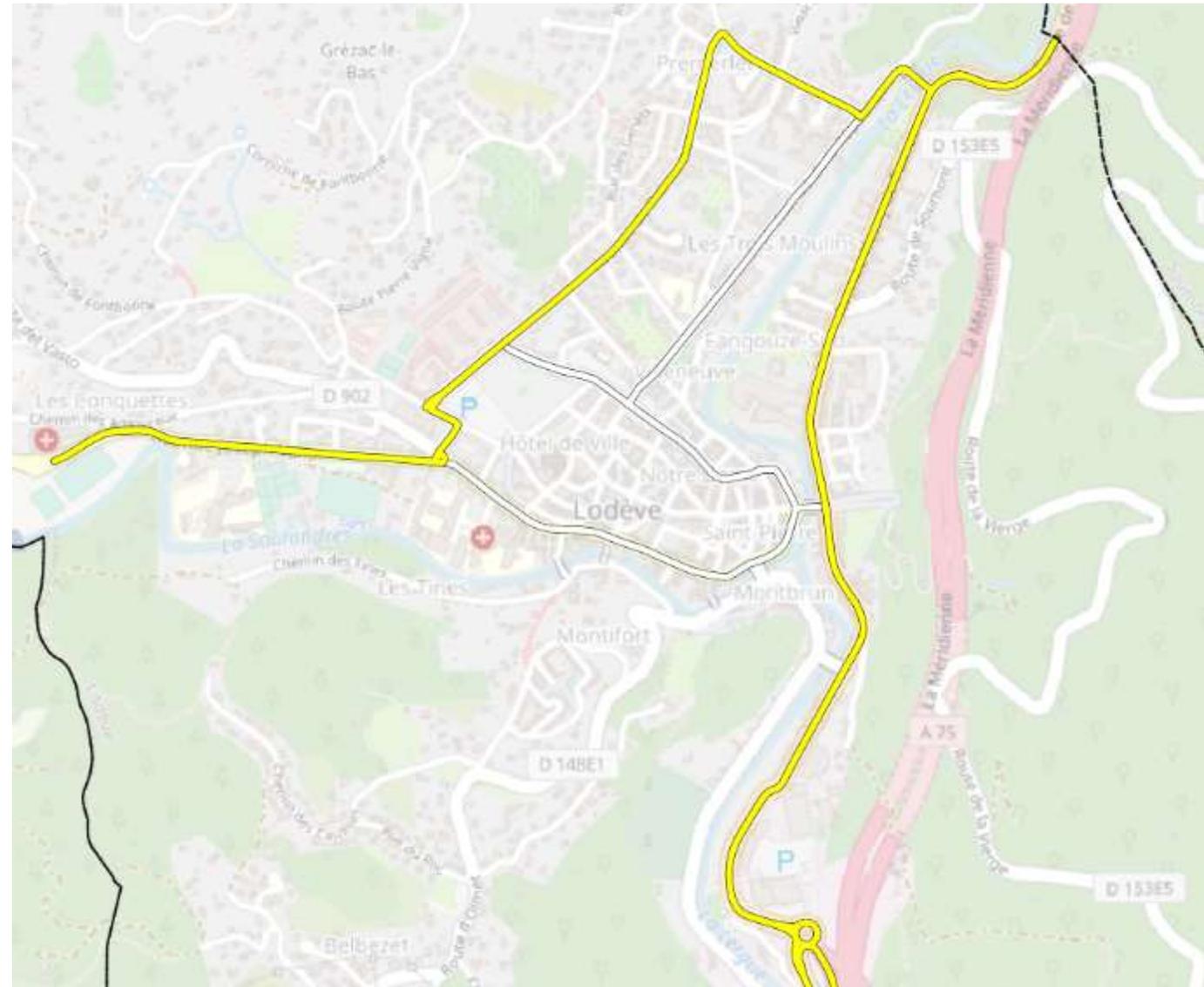


Lodève est traversée par l'A75, cette autoroute assure l'essentiel des liaisons en provenance du nord et du sud. Sa gratuité inclue des déplacements de proximité avec des pôles comme Clermont l'Hérault, ou des communes limitrophes comme Le Bosc. Les flux routiers entrant dans Lodève aux sortie nord et sud de l'autoroute en direction du centre seront donc très importants.

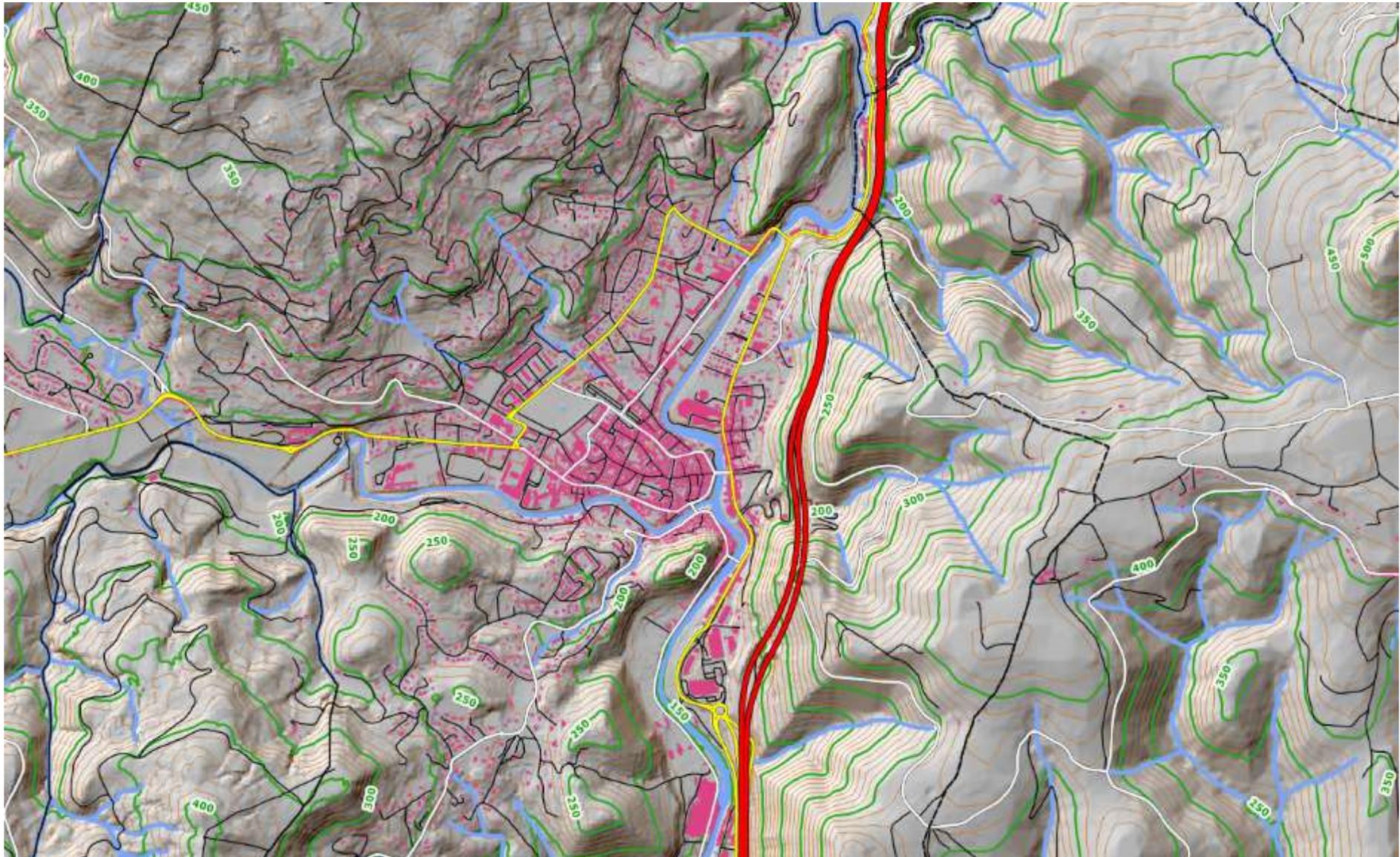


Les principaux axes sont :

- L'avenue du général de Gaule
- L'avenue Denfert Rochereau
- L'avenue Henry de Fumel
- L'avenue de la République
- L'avenue Prémerlet
- L'avenue de l'Escandorgue
- Le pont de la bourse
- Le boulevard Montalangué
- Le boulevard de la Liberté
- Le boulevard du Général Leclerc
- L'avenue du Pasteur Joseph Maury
- Le boulevard Pasteur
- Le quai des Ormeaux
- Le boulevard Jean Jaurès
- Le boulevard Prosper Gély
- L'avenue Joseph Vallot



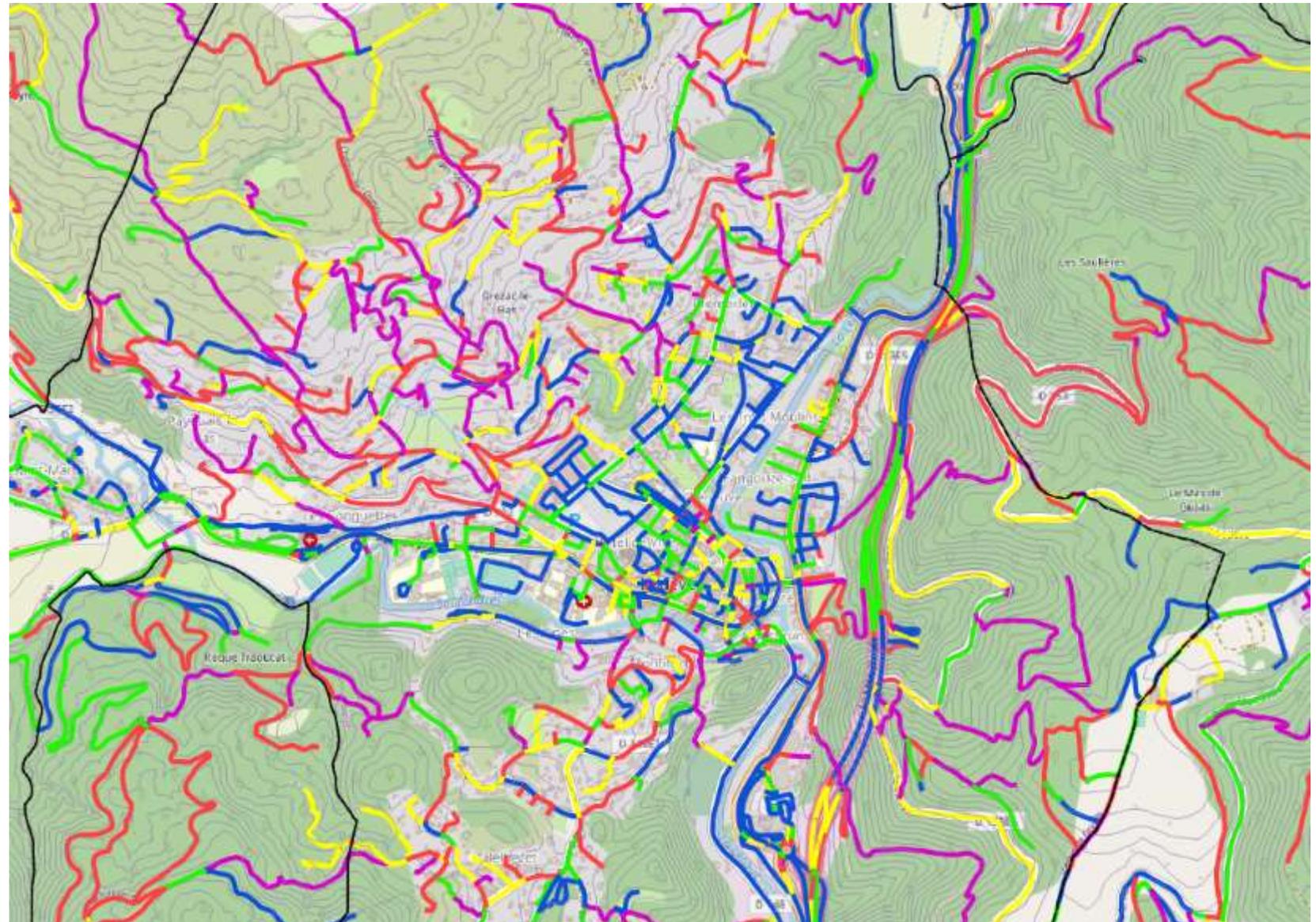
La ville de Lodève se caractérise par un relief marqué à la confluence de la Lergue et de la Soulongres. Les altitudes varient entre 140 et 700 mètres avec donc la présence de forte pentes.



Les pentes sont très fortes sur l'ensemble du secteur du Grézac et de Montifort,

Pourcentage de pente

- 0 - 2
- 2 - 4
- 4 - 6
- 6 - 10
- >10



Le centre ville présente quelques tronçons de fortes pente

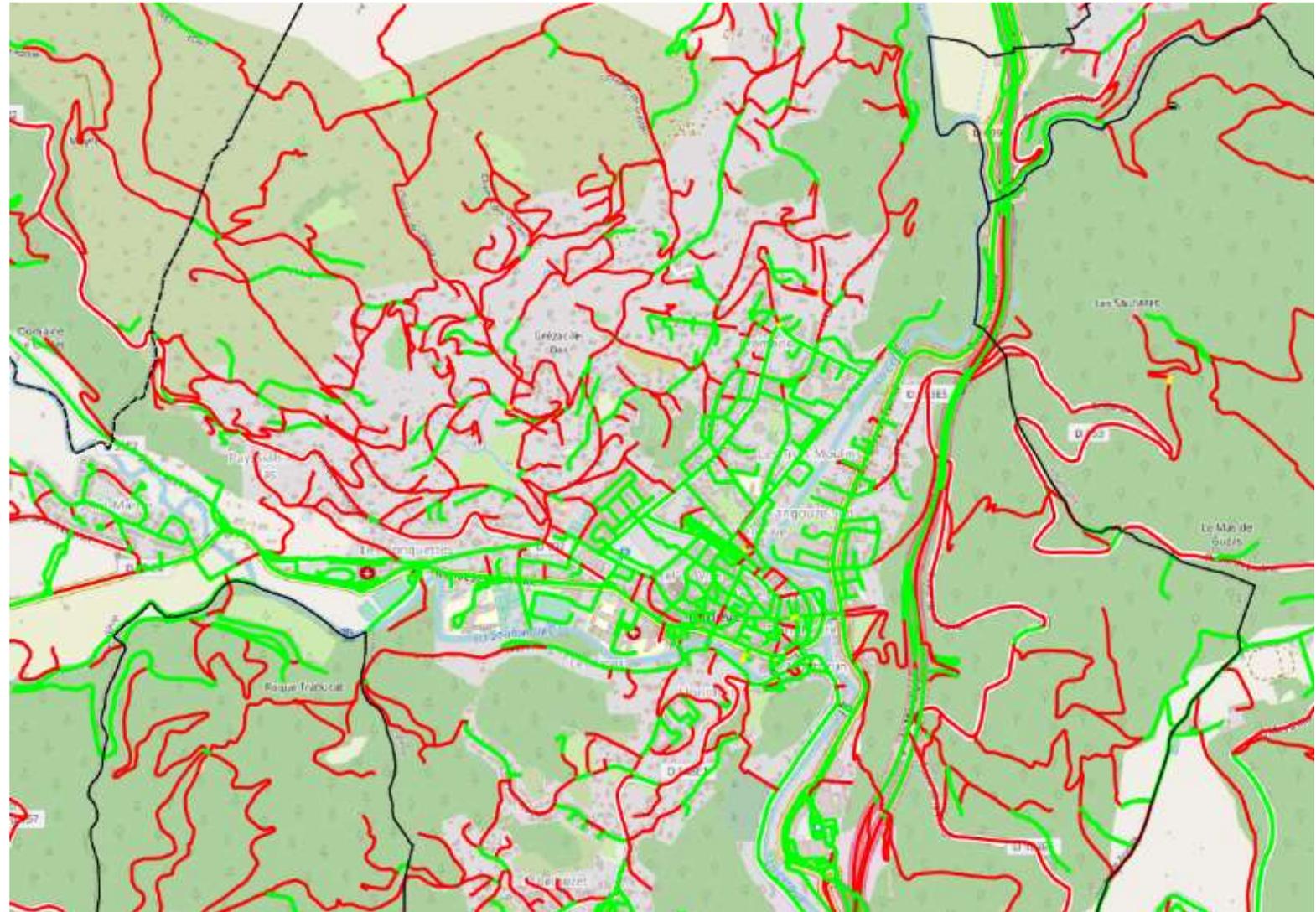


➔ Pour une bonne pratique cyclable ouverte à tous, on considère des pentes maximales de 6%. Cependant avec l'usage des VAE, ce chiffre peut monter à 10%

Ces valeurs peuvent se nuancer selon la longueur des tronçons :

- Pente de 3% : pas de problème
- Pente de 5% sur un maximum de 120m
- Pente de 8% sur un maximum de 45m
- Pente de 10% sur un maximum de 27m
- Pente de 12% sur un maximum de 18m

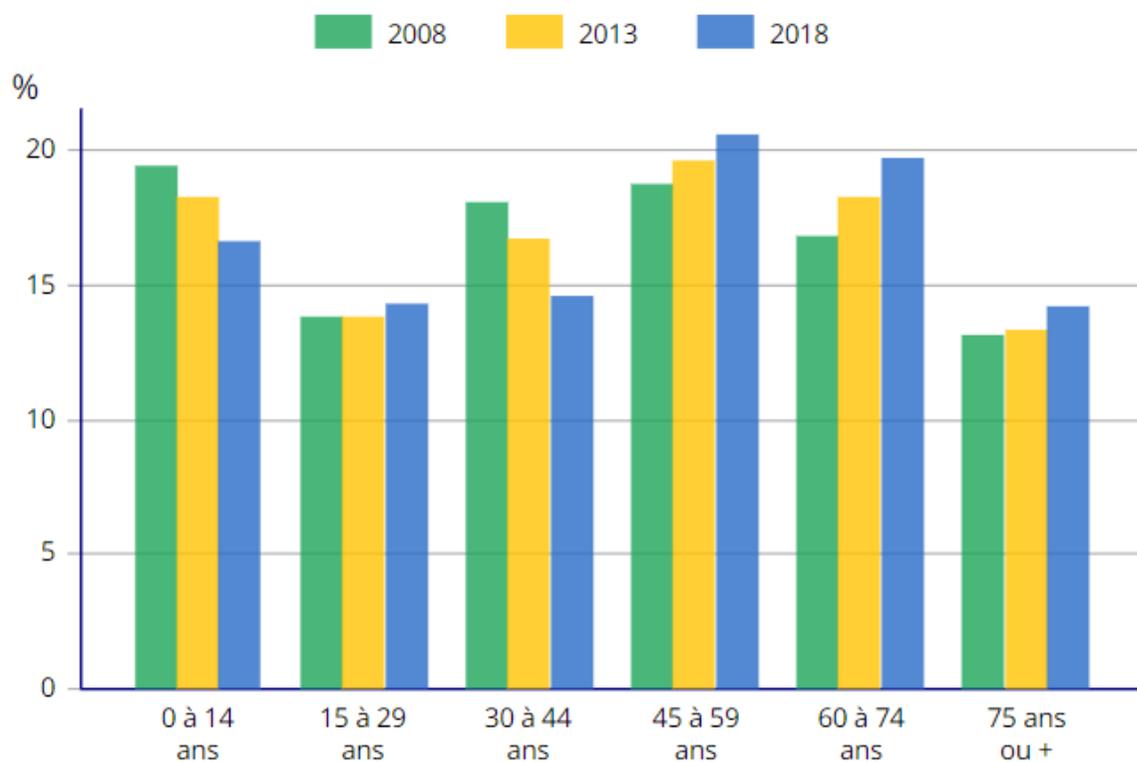
Source : SPW

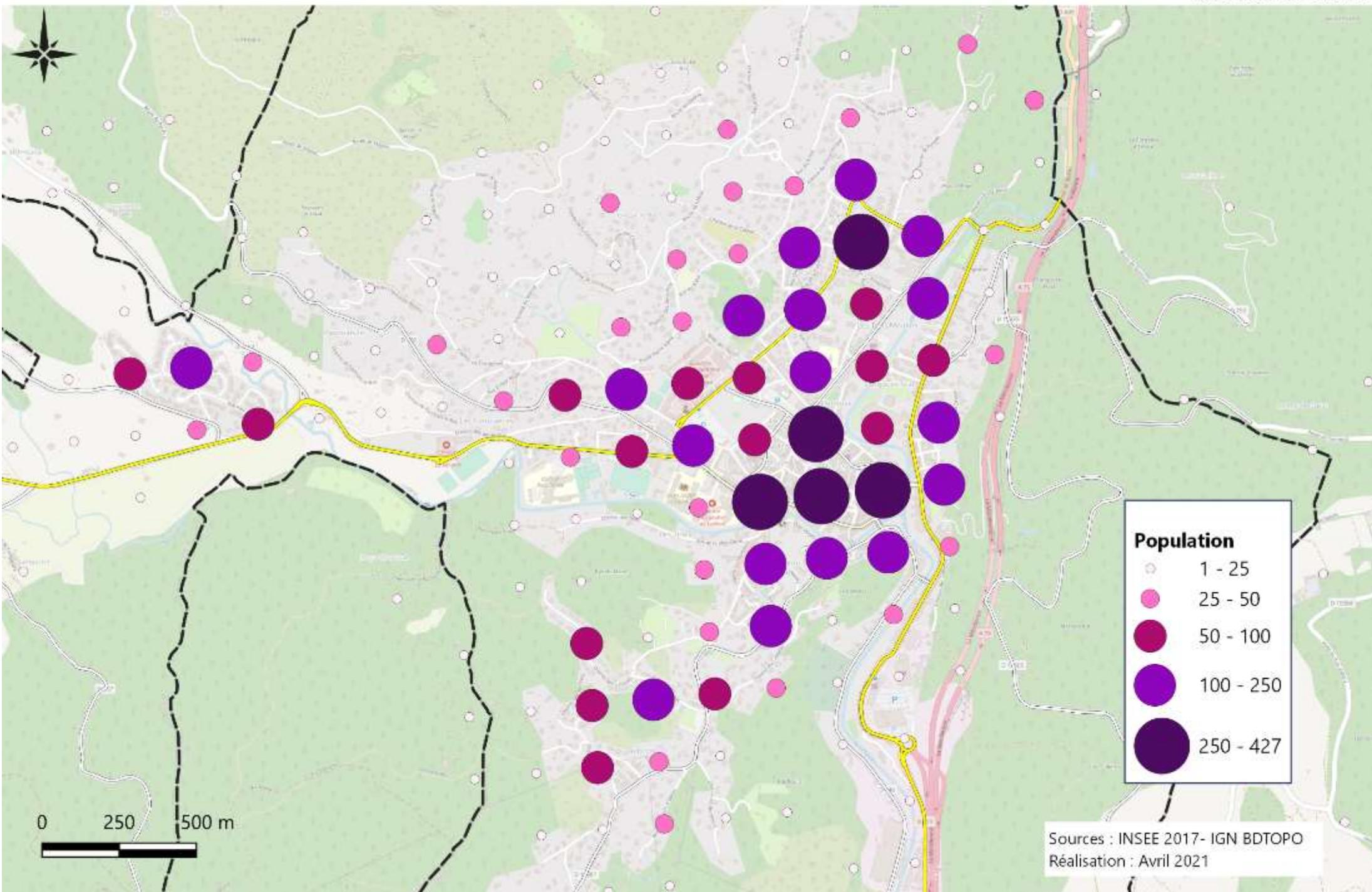


Lodève compte 7 459 habitants en 2018, ce chiffre est stable par rapport à 2013 (7 467),

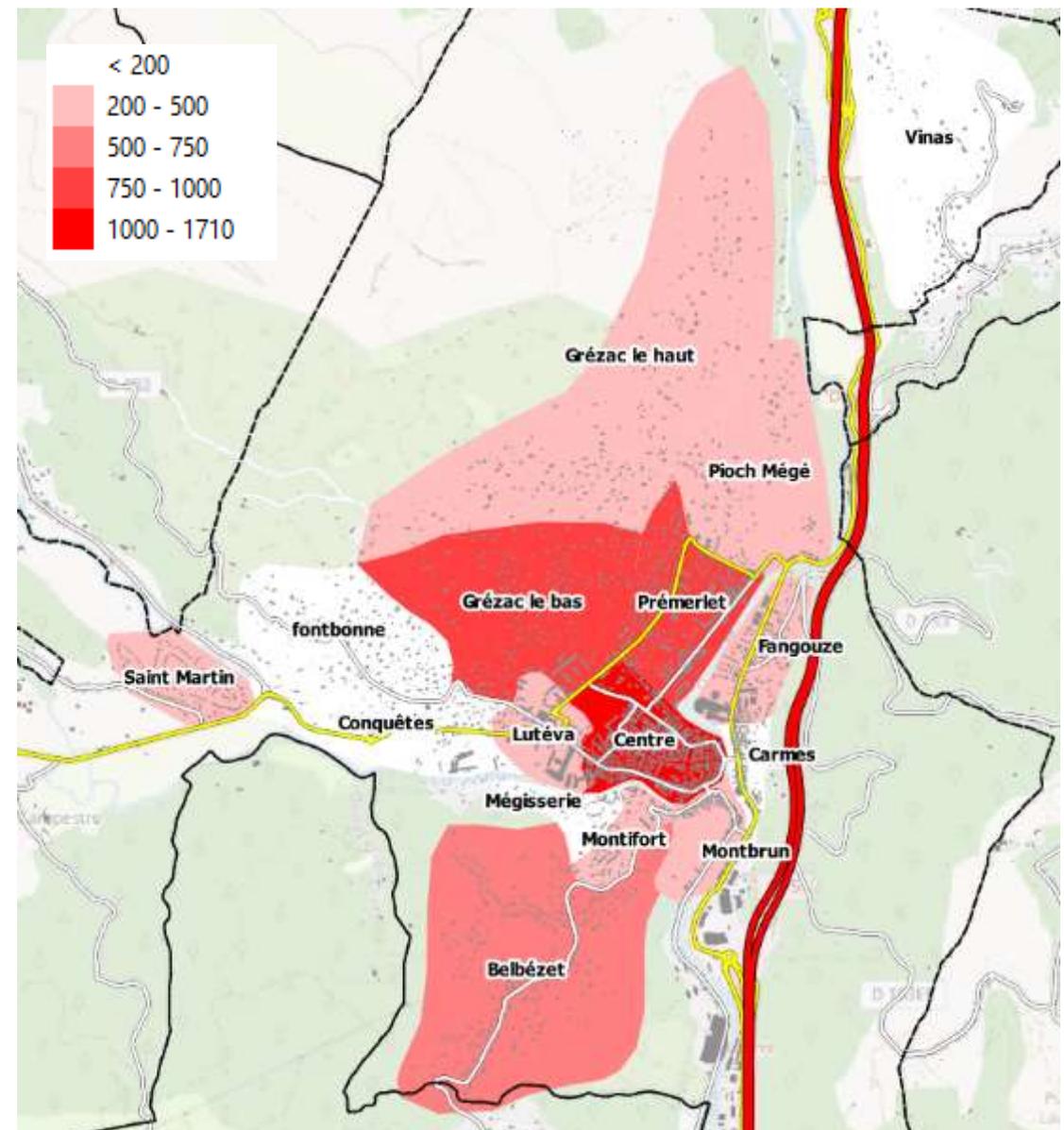
Entre les recensements de 2012 et de 201, on constate principalement une forte hausse du nombre de personnes âgées (184 personnes de plus de 60 ans en plus).

POP G2 - Population par grandes tranches d'âges





La population se concentre principalement au centre ville et dans le bas du Grézac et Prémerlet. Dans un périmètre plus éloigné, Belbezet et Saint Martin regroupent près de 1 000 habitants.



3.2

ÉTABLISSEMENTS SCOLAIRES ET FLUX DOMICILE-ÉTUDES



La commune compte 1 396 élèves (moins de 18 ans) inscrits dans les établissements publics (INSEE).

La commune comprend les établissements scolaires :

- **Lycées**
 - Lycée Josphe Vallot
 - **Collèges :**
 - Paul Dardé,
 - **Ecoles primaires & maternelles**
 - Prémerlet
 - Fleury
 - Gély
 - César Vinas
- Saint Josphe
- Pasteur

Diplômes - Formation en 2018

Commune de Lodève (34142)

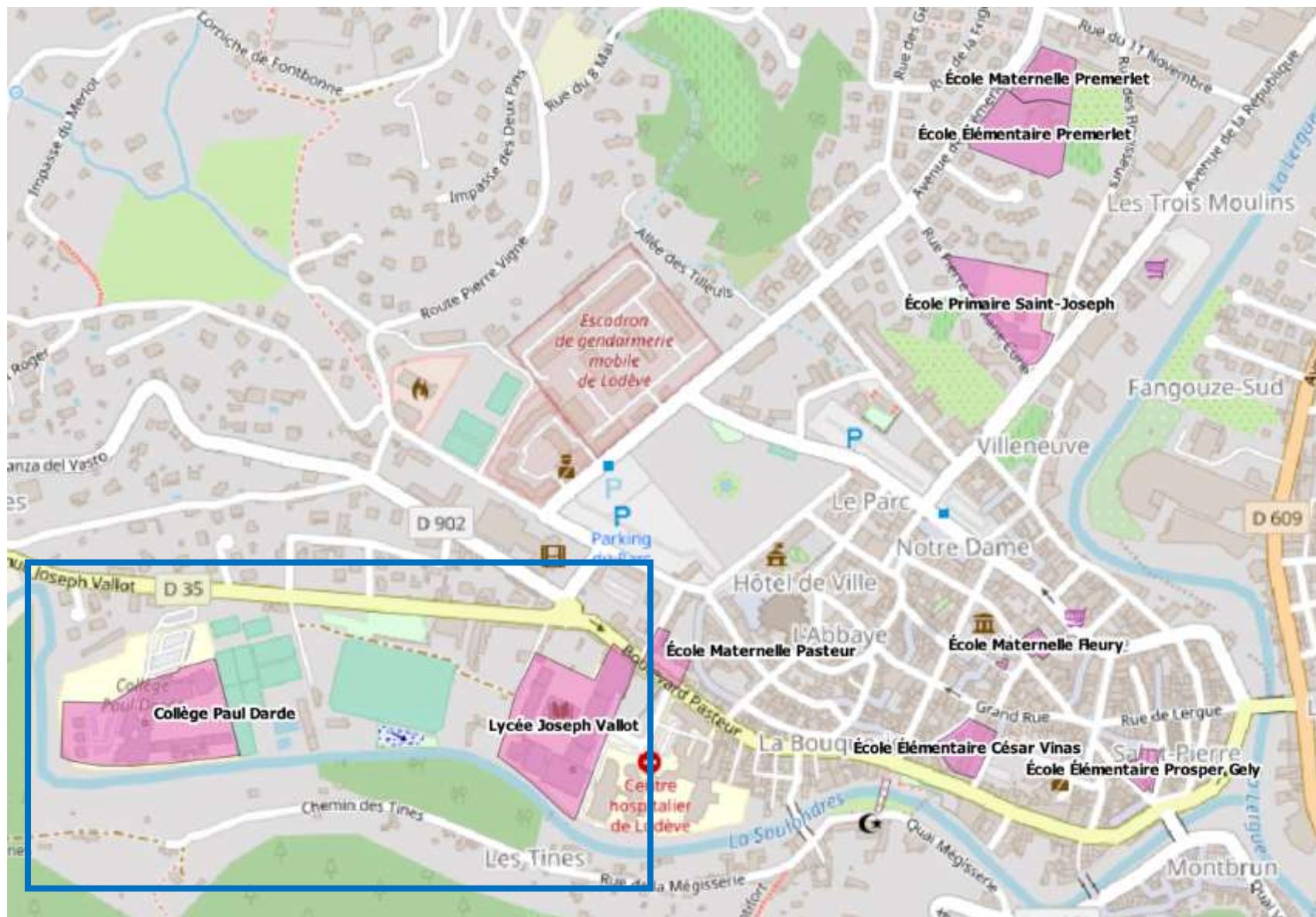
FOR T1 - Scolarisation selon l'âge et le sexe en 2018

	Ensemble	Population scolarisée	Part de la population scolarisée en %		
			Ensemble	Hommes	Femmes
2 à 5 ans	307	238	77,3	78,3	76,1
6 à 10 ans	433	414	95,6	95,5	95,7
11 à 14 ans	364	356	97,6	97,0	98,3
15 à 17 ans	292	266	91,1	88,7	93,7
18 à 24 ans	470	144	30,7	24,9	37,0
25 à 29 ans	306	7	2,3	1,1	3,8
30 ans ou plus	5 152	58	1,1	0,9	1,3

Source : Insee, RP2018 exploitation principale, géographie au 01/01/2021.

Localisation des établissements scolaires

Tous les établissements scolaires sont situés au centre ville. Le collège et le lycée où à priori les enfants de la ville sont susceptibles de venir en utilisant les modes doux sont dans la même zone.



Les données du recensement de l'INSEE permettent de connaître les origines et les destinations des flux des élèves. Cependant l'ouverture du lycée de Gignac, fausse considérablement les valeurs et leurs interprétations, **les chiffres présentés excluent les communes qui font maintenant partie du secteur de Gignac.**

Chiffres des flux pendulaires domicile-études majoritaires :
(INSEE 2017)

FLUX ENTRANT

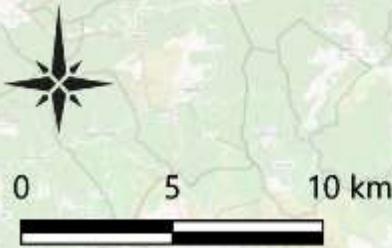
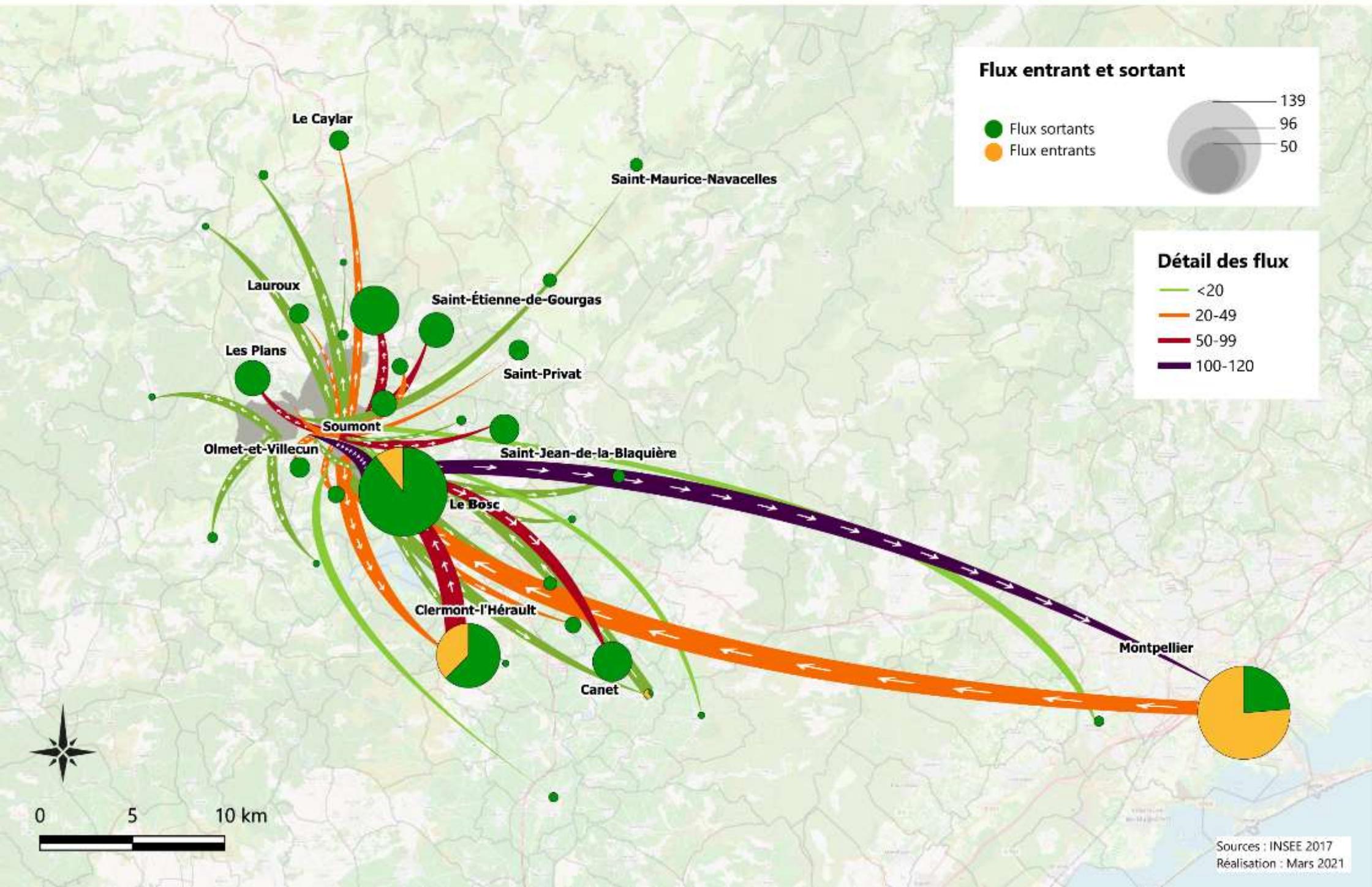
Trajet	Flux entrant
Le Bosc => Lodève	119
Soubès => Lodève	73
Clermont l'Hérault => Lodève	60

FLUX SORTANT

Trajet	Flux entrant
Lodève => Montpellier	106
Lodève => Clermont l'Hérault	36
Lodève => Le Bosc	14



1191 élèves habitent et sont scolarisés à Lodève



3.3

ACTIVITÉS ÉCONOMIQUES ET EMPLOIS



L'Indice de Concentration de l'Emploi (ICE)* est de 134 emplois pour 100 actifs occupés en 2017 (Source INSEE, moyenne nationale de 98,7). Cet indice met en avant **la fonction de bassin d'emploi** de la commune.

Autre indicateur important, un grand nombre d'actifs travaillent dans la commune : **63%** des actifs de la commune travaillent à Lodève. (moyenne nationale : 35%, moyenne 34 : **43%**)

**L'ICE permet d'apprécier la fonction de pôle d'emploi ou la fonction résidentielle d'un espace*

ACT T4 - Lieu de travail des actifs de 15 ans ou plus ayant un emploi qui résident dans la zone

	2008	%	2013	%	2018	%
Ensemble	2 228	100	2 251	100	2 317	100
Travaillent :						
dans la commune de résidence	1 517	68,1	1 451	64,4	1 463	63,1
dans une commune autre que la commune de résidence	712	31,9	801	35,6	854	36,9

Sources : Insee, RP2008, RP2013 et RP2018, exploitations principales, géographie au 01/01/2021.

Part des moyens de transport utilisés pour se rendre au travail (INSEE RP 2017)

Type de déplacement	Pourcentage Lodève	Pourcentage Hérault	Pourcentage national
Pas de déplacement	5,6	4	4,3
Marche à pied (ou rollers, patinette)	16,1	6,5	6,1
Vélo (y compris à assistance électrique)	3	3,2	2,1
Deux-roues motorisé	0,4	2,3	1,8
Voiture, camion ou fourgonnette	71,5	74,9	70,5
Transports en commun	3,4	9	15,2

Les déplacements se font très largement en véhicule même si la part des déplacements doux et particulièrement pour la marche à pied est supérieure aux moyennes départementales et nationales. La marge de progression au niveau du report modal sur les transports en commun et en vélo est donc très importante notamment au regard de **l'attractivité économique de la commune.**

=> Les chiffres nationaux prennent en compte des territoires fortement urbanisés, à la structure différente de celle de la commune, aussi la marge de progression de la part vélo doit s'évaluer au regard de **l'objectif fixé à l'échelle nationale : 9% de part modale d'ici 2024.**



Le cheminement piéton occupe une part prépondérante des déplacements, cela s'explique par la concentration des lieux d'intérêts (commerces, éducation, loisirs, le manque d'aménagements cyclable et les difficultés de stationnement. La qualité et la continuité de ces cheminements sont donc encore à améliorer pour continuer à valoriser cette pratique.

Chiffres des flux pendulaires domicile-travail majoritaires :

(INSEE 2017)

FLUX ENTRANT

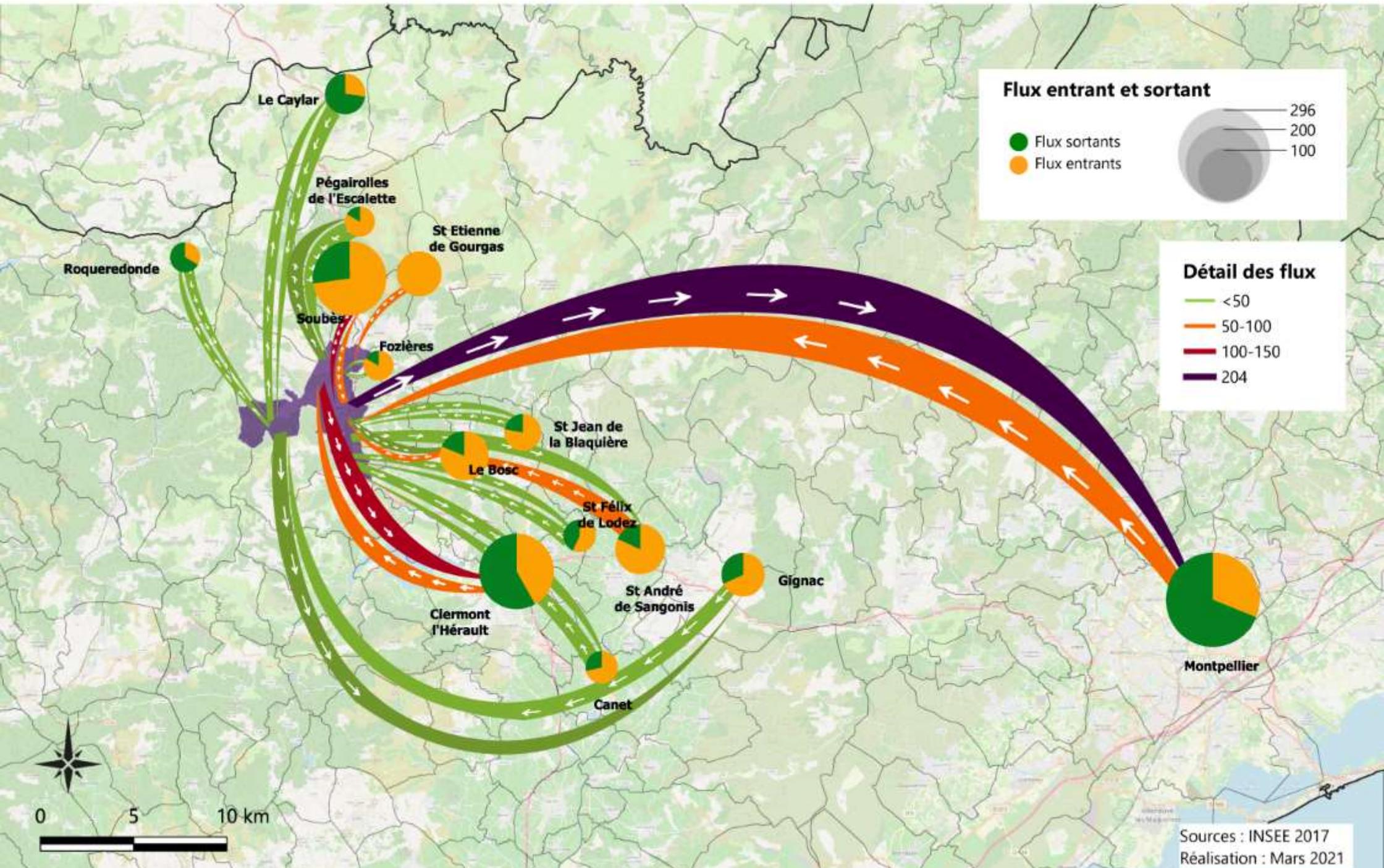
Trajet	Flux entrant
Soubès=> Lodève	134
Montpellier => Lodève	92
Clermont L'Hérault => Lodève	79

FLUX SORTANT

Trajet	Flux entrant
Lodève => Montpellier	204
Lodève => Clermont L'Hérault	110
Lodève => Soubès	50

Cumul des trajets avec les localités limitrophes

Localité	Flux entrant	Flux sortant	Total
Soubès	134	50	184
Le Bosc	65	15	80
St Etienne de Gourgas	67		67
Fozières	25	5	30
Lauroux	29		29
Poujols	26		26
Les plans	25		25
Le Puech	20	5	25
Soumont	20		20
Olmet et Villecun	10		10
Lunas	5		5
Lavalette	5		5
Total	431	75	506



3.4

PÔLES GÉNÉRATEURS DE DÉPLACEMENTS

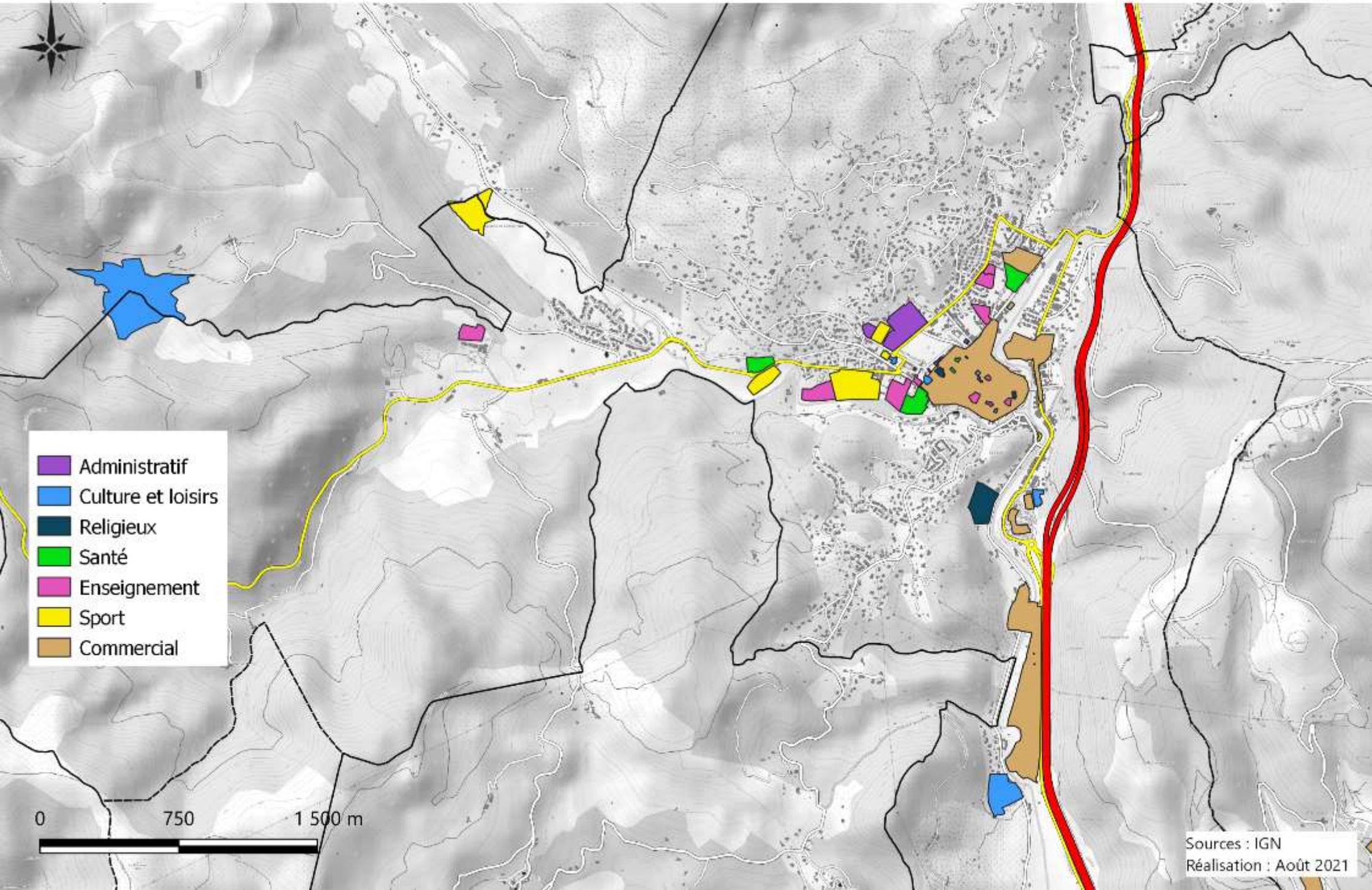


Les pôles générateurs de déplacements du territoire communal sont identifiés selon plusieurs catégories :

- Activité commerciale
- Enseignement
- Etablissements administratif
- Santé
- Culture
- Sport
- Edifices religieux

Les activités sont essentiellement regroupées en centre ville où l'on retrouve l'ensemble des commerces de proximité, les administrations, les écoles, les établissements de santé,

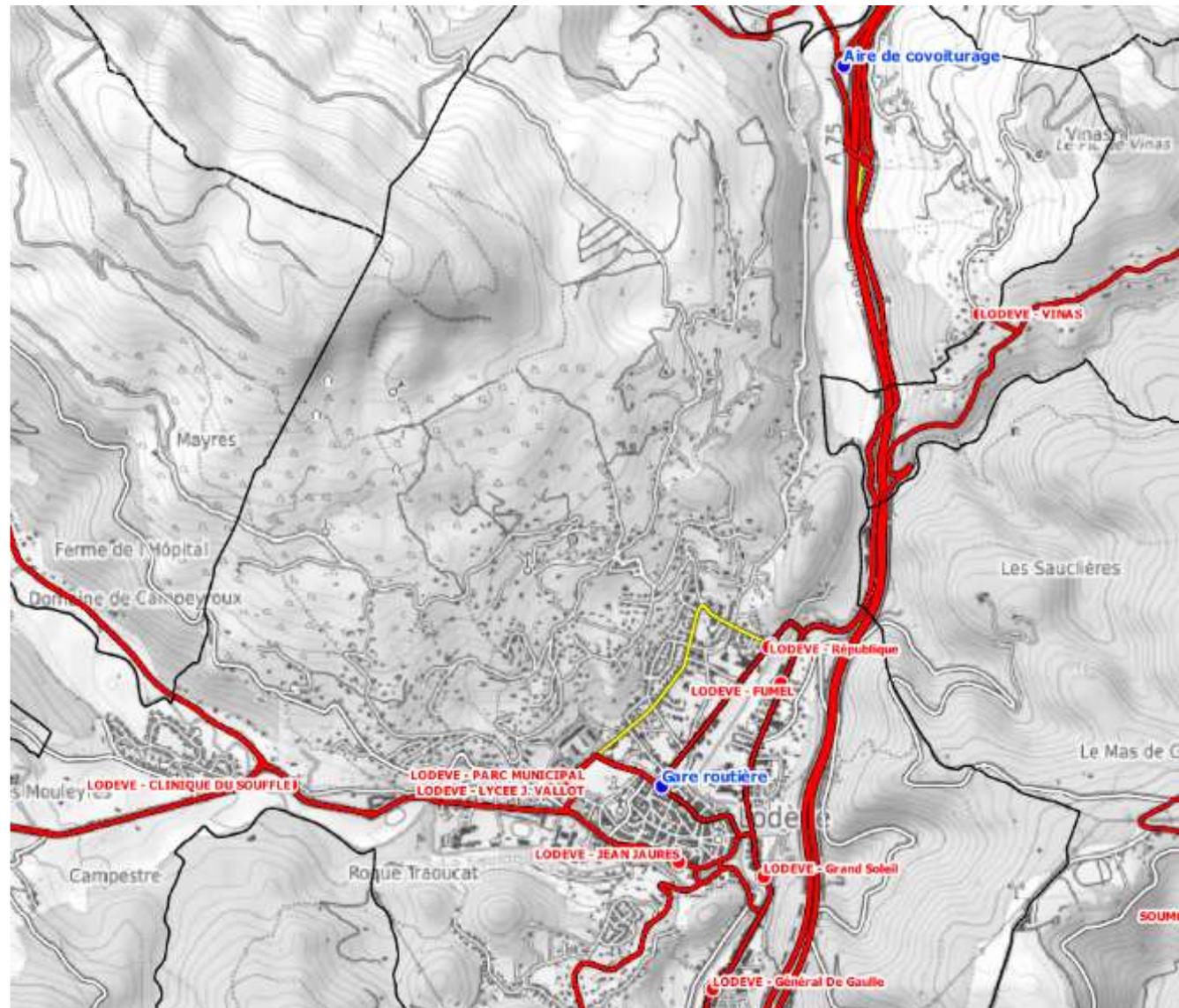
La zone d'activité du capitoul se développe au sud de la ville. Les campings de l'Ambeyran, des Vals et le domaine de Campeyroux sont les seuls pôles aux marges de la ville.



- Administratif
- Culture et loisirs
- Religieux
- Santé
- Enseignement
- Sport
- Commercial

La ville est desservie par de nombreuses lignes de bus qui permettent de relier Montpellier, Millau, Clermont l'Hérault. La ligne 698 dessert l'ensemble des villages aux alentours.

Le département de l'Hérault, vient de finaliser la construction d'un aire de covoiturage au nord de la ville. Cette aire devrait être dotée de parkings vélo sécurisés.



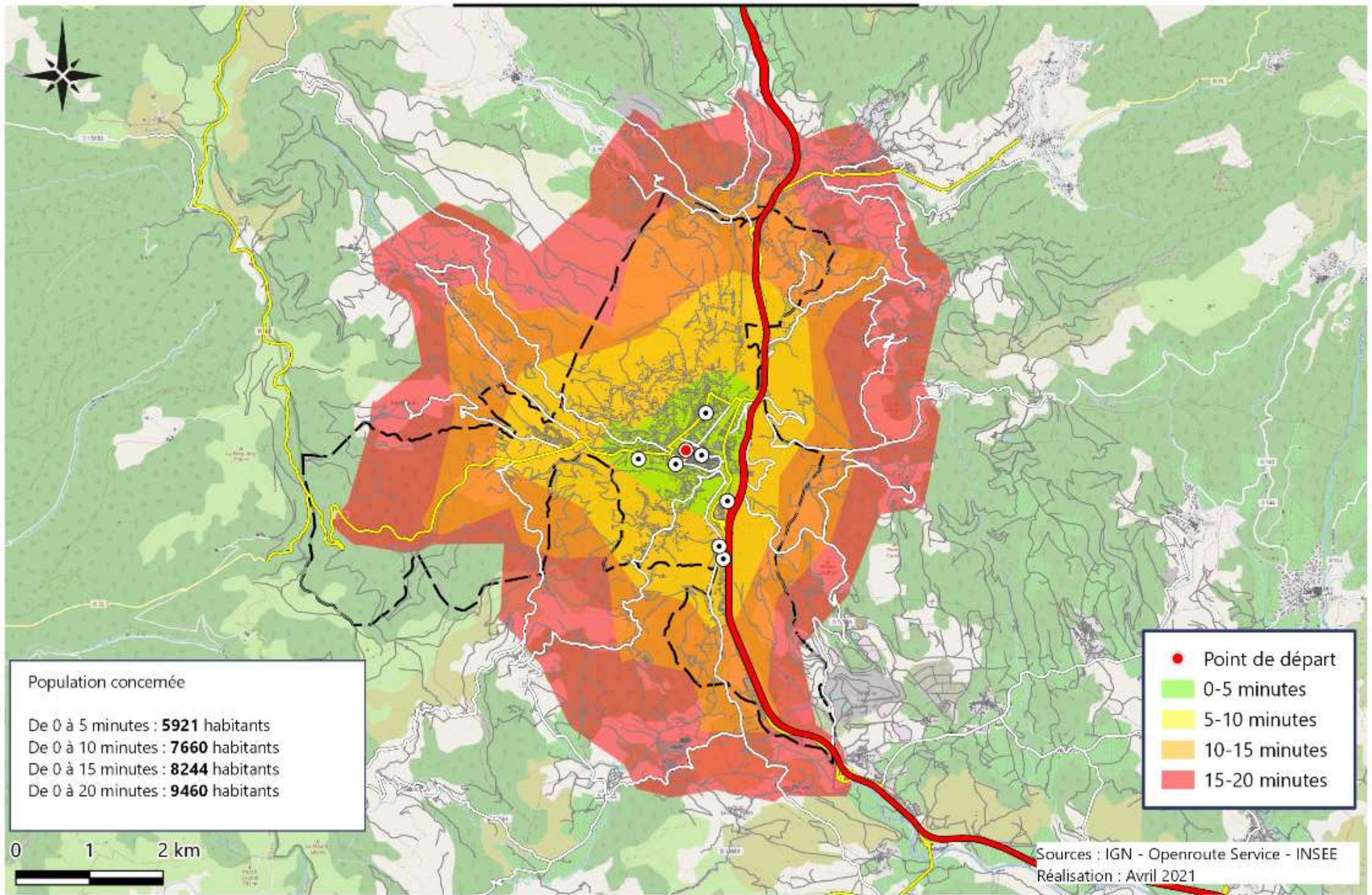
3.5

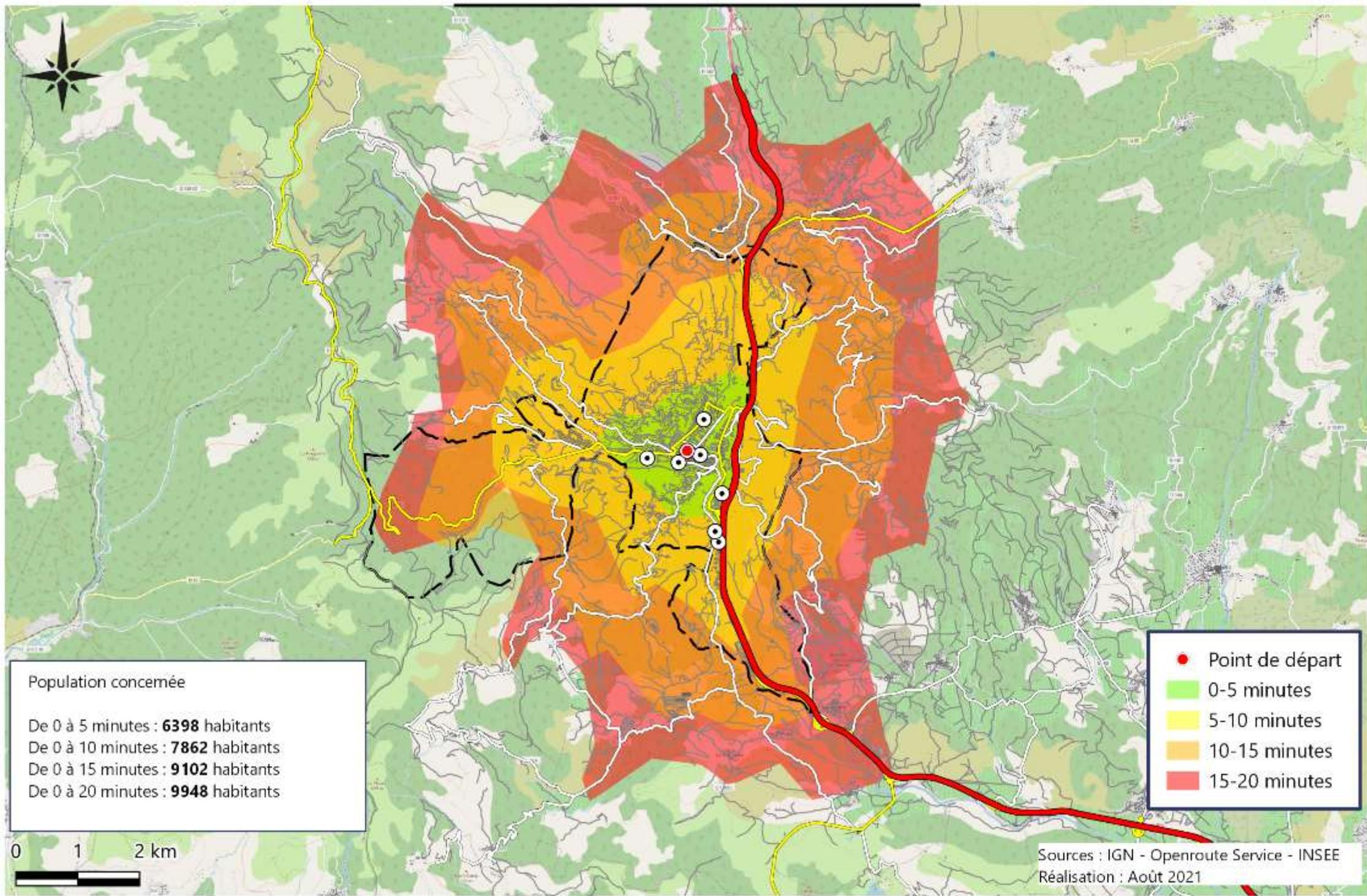
Isochrones des principaux pôles générateurs de déplacements de la ville

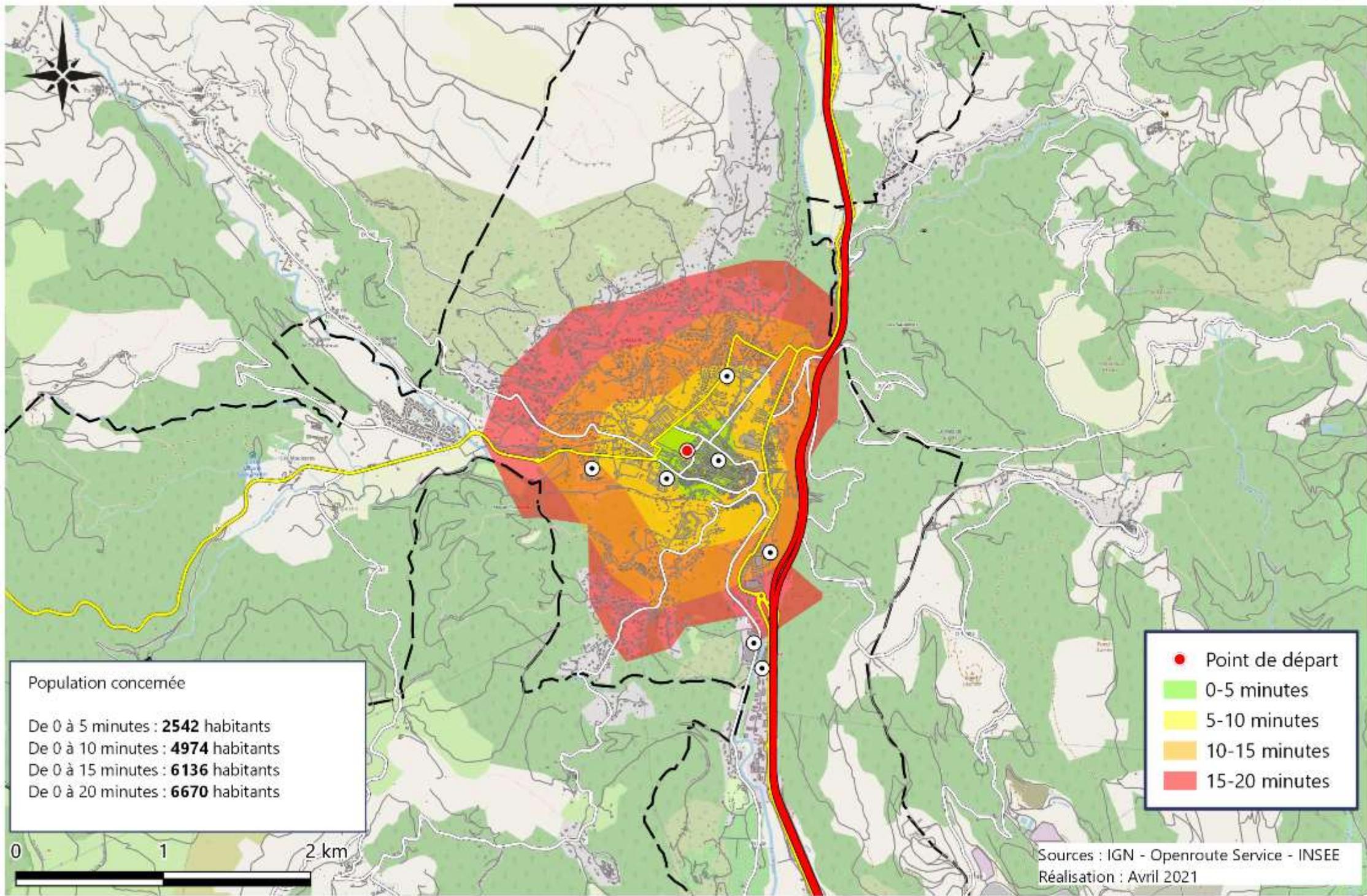
*Mairie de Lodève, Lycée Joseph Vallot, collège Paul Dardé, Manufacture de la Savonnerie, Musée de Lodève, école Prémerlet, site des Moulinages
Cartographies présentées en annexes*

L'analyse territoriale permet de **produire des cartes isochrones, identifiant les temps de parcours** depuis et vers les principaux pôles générateurs de déplacements.

Ces temps de parcours sont calculés pour le vélo, sur des temporalités **de moins de 5 min, de 0 à 10 min, de 0 à 15 min et de 0 à 20 min de trajet**. Au-delà de 20 minutes, les déplacements utilitaires à vélo sont plus contraignants dans le cadre des mobilités quotidiennes (dans la plupart des cas).



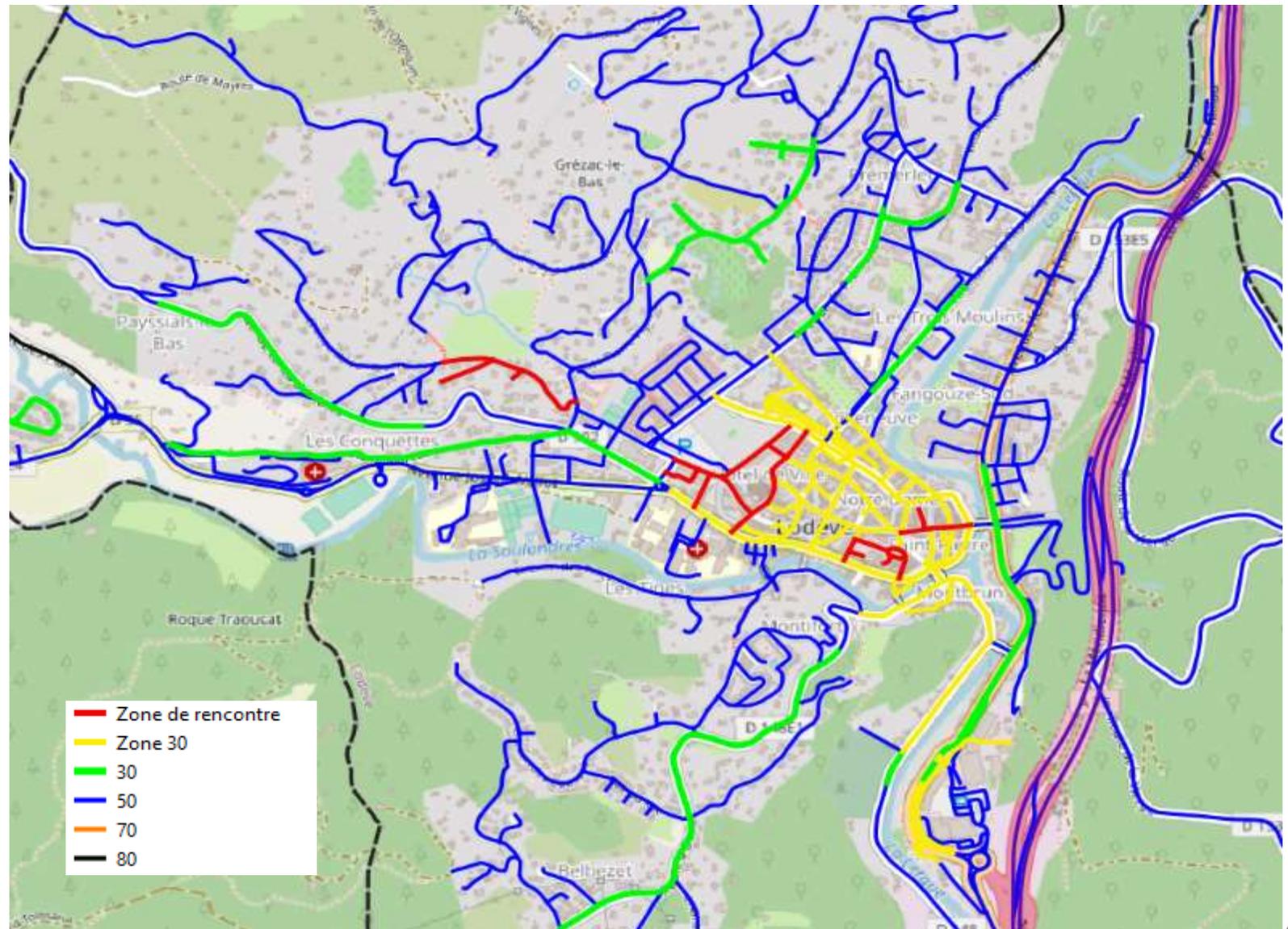




3.6

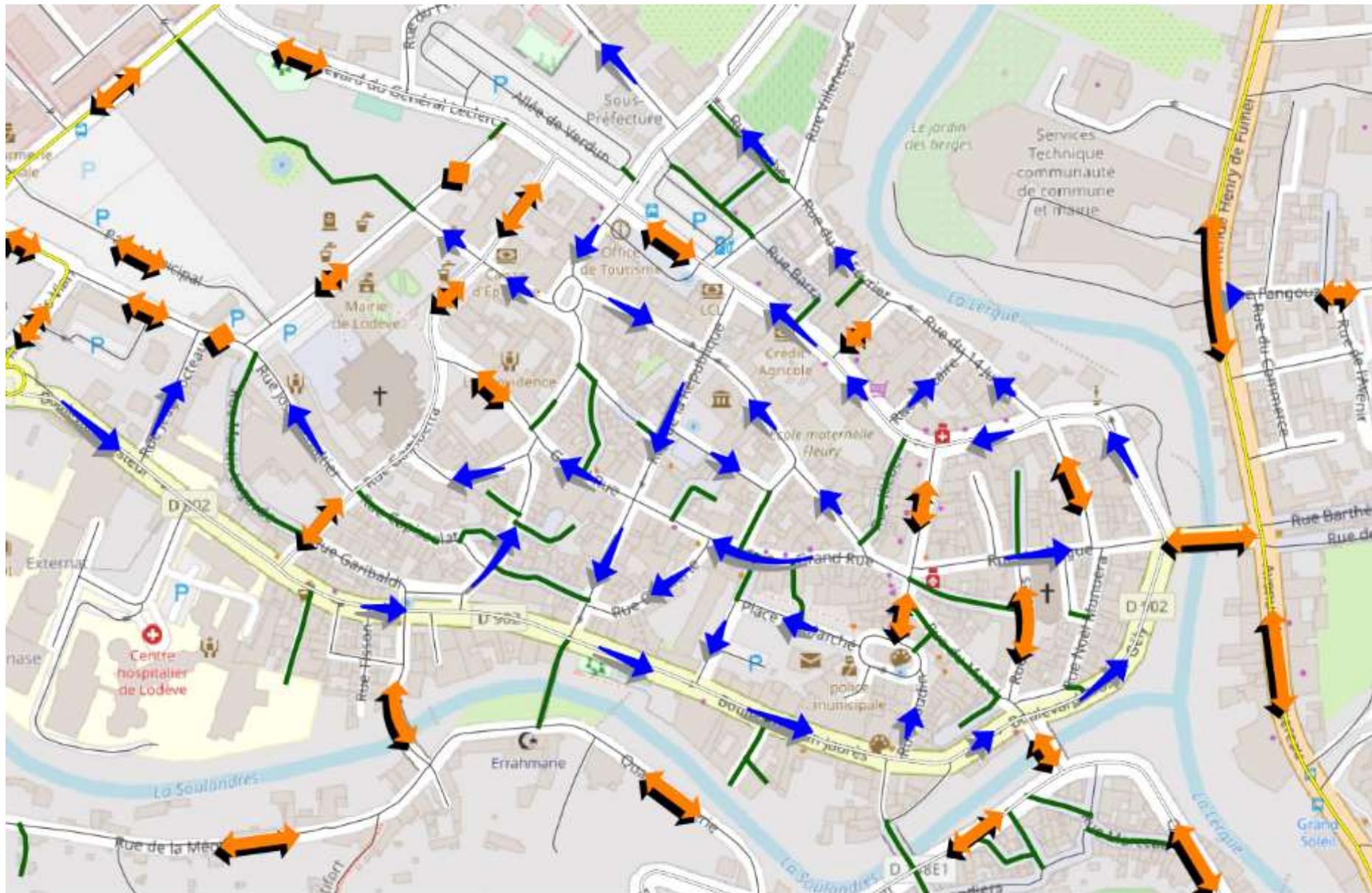
Sens de circulation
Limitation de vitesse
Accidentologie

Des limitations de vitesse plutôt réduite mais parfois peu cohérentes pour l'ensemble des usagers (centre ville, avenue de la république)



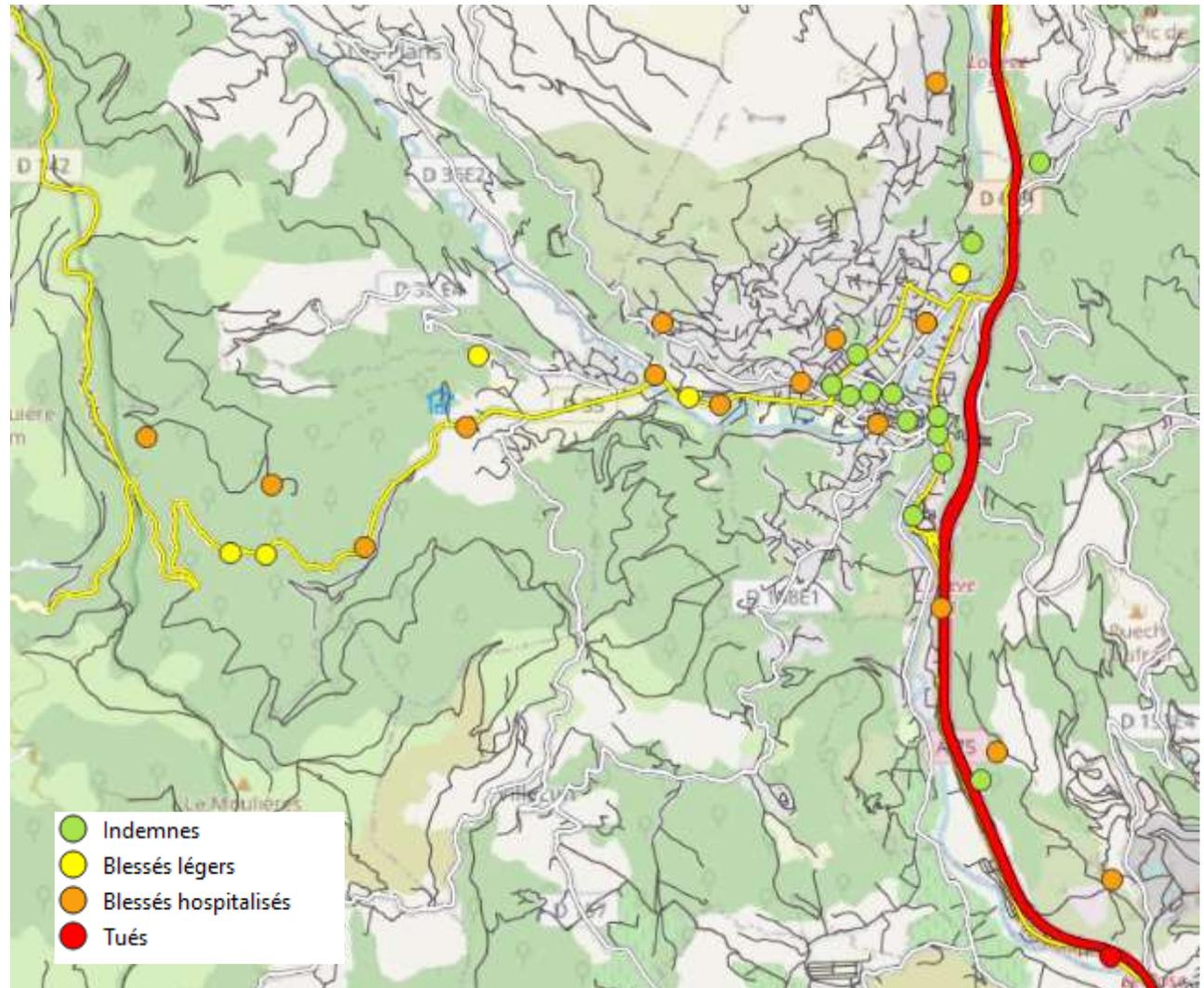
Les sens de circulation

Le centre ville est concerné par des sens unique qui permettent une meilleure organisation des flux.

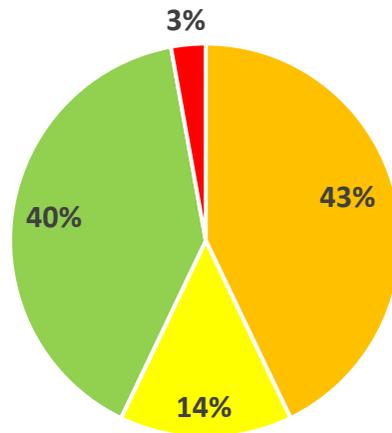


35 accidents ont été recensés depuis 2005 sur la commune selon les données du ministère de l'intérieur (base de données ONISR)

1 seul accident mortel et 1 seul impliquant un vélo

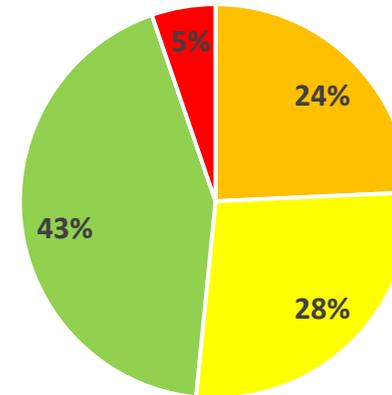


Lodève



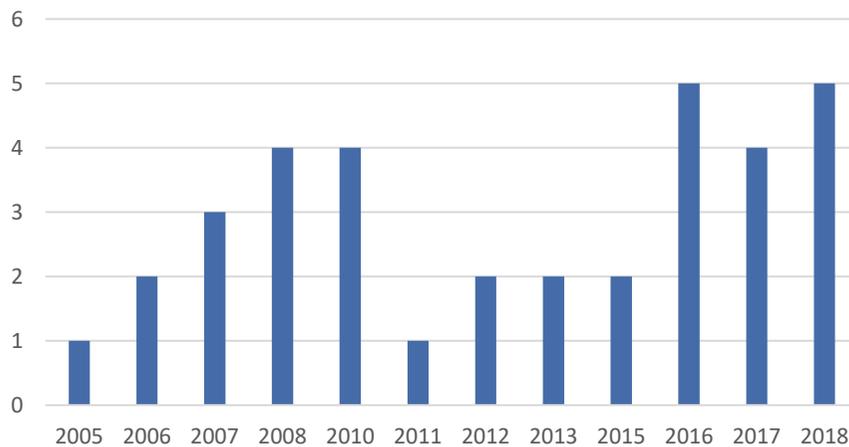
■ Blessé hospitalisé ■ Blessé léger ■ Indemne ■ Tué

Département de l'Hérault

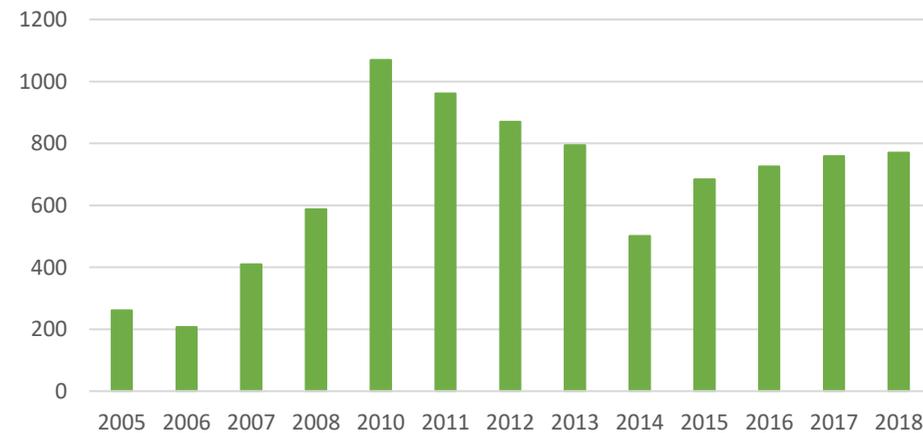


■ Blessé hospitalisé ■ Blessé léger ■ Indemne ■ Tué

Evolution du nombre d'accidents



Evolution du nombre d'accident dans le département





4. ANALYSE DES AMENAGEMENTS, EQUIPEMENTS ET SERVICES EXISTANTS

4.2

Les relevés terrain

Les relevés ont été réalisés sur les axes routiers avec acquisition d'images avant et arrière. L'exploitation des images permet la création d'une base de données géoréférencées et la réalisation de mesures de largeurs. Les relevés ont été réalisés le 7 avril 2021,



Section des couches cartographiques

Couches objets

- Passage piéton
- stationnement_voiture_1
- Pictogramme
- (10) Limites de village
- Aménagement
- Arbre feu
- Intermédiaire des aménagements possible
- Rue d'essai - Cousson Barles - Chénas
- Points noirs
- Obstacles et interdictions



Edition de l'objet

Propriétés Liens

Type objet	Stationnement velo
Type	Air couvrir
Lieu	Service public
Edérage	Non
Couverture	Non
Signalisation	Non
Etat	Bon
Commentaire	

Nom	Valeur
General	
ID de la courbe objet	581
Date de création	2021-04-23T14:34:02Z
Date de modification	2021-04-23T14:34:02Z
Image	2548
Séquence	Slave-A3-2021-04-07...
Positions	
Longitude	3.319540175
Latitude	43.731744791
Altitude	220.99

Commentaires



4.3

L'Offre de stationnement

L'offre de stationnement

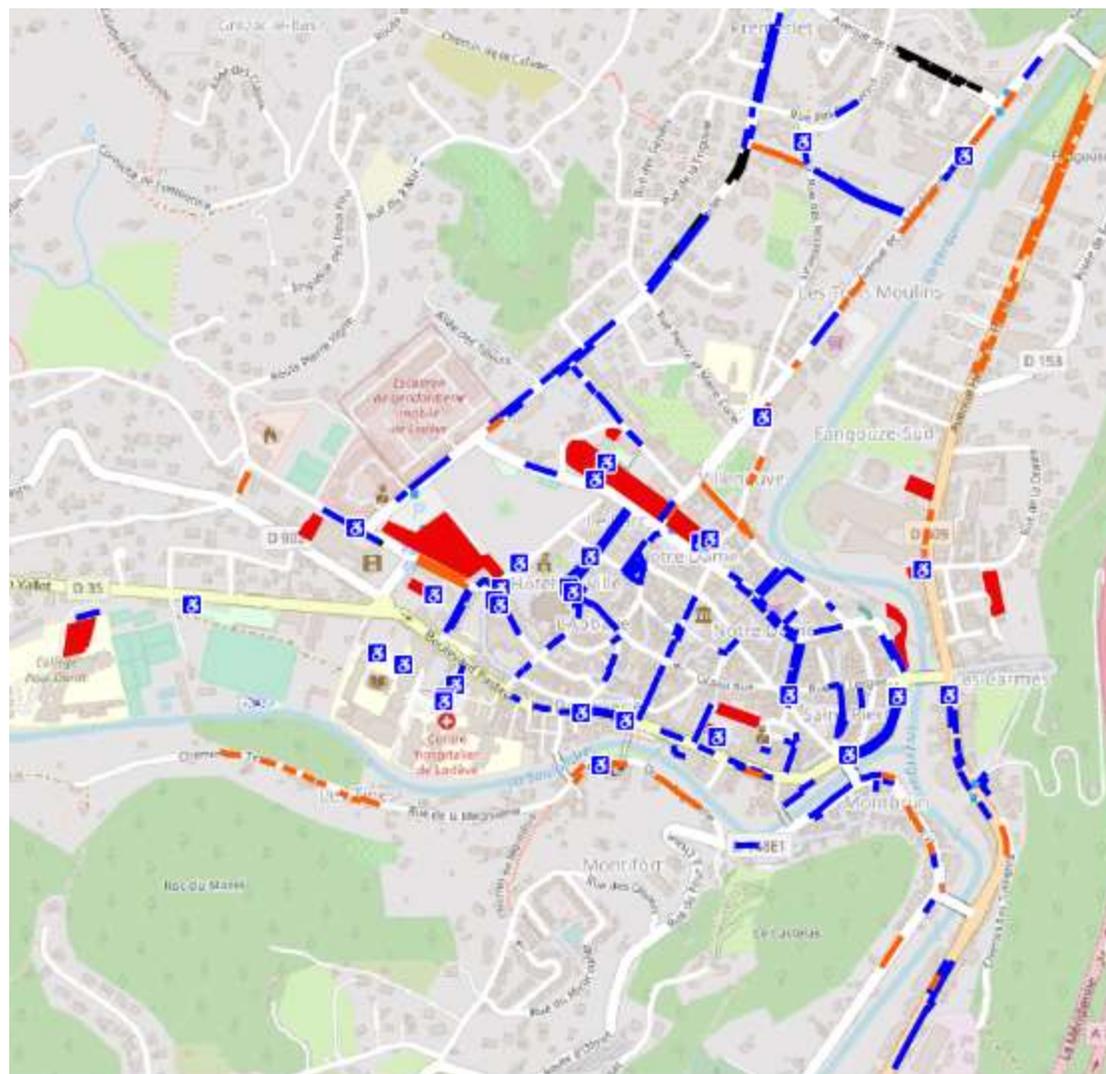
- Une offre sous dimensionnée selon les secteurs
- Une délimitation souvent peu lisible
- Stationnement anarchique des véhicules
- Stationnement au détriment du cheminement piéton
- Beaucoup de stationnement non matérialisé

1176 places de stationnement linéaires recensés (245 non matérialisées)

835 places de parking

Selon l'Insee 46% des ménages ont au moins un emplacement de parking réservé

Baillargues	87%
Pézenas	85%
Grabels	82%
Marseillan	73%
Gignac	67%
Clermont l'Hérault	59%
Montpellier	57%
Béziers	55%



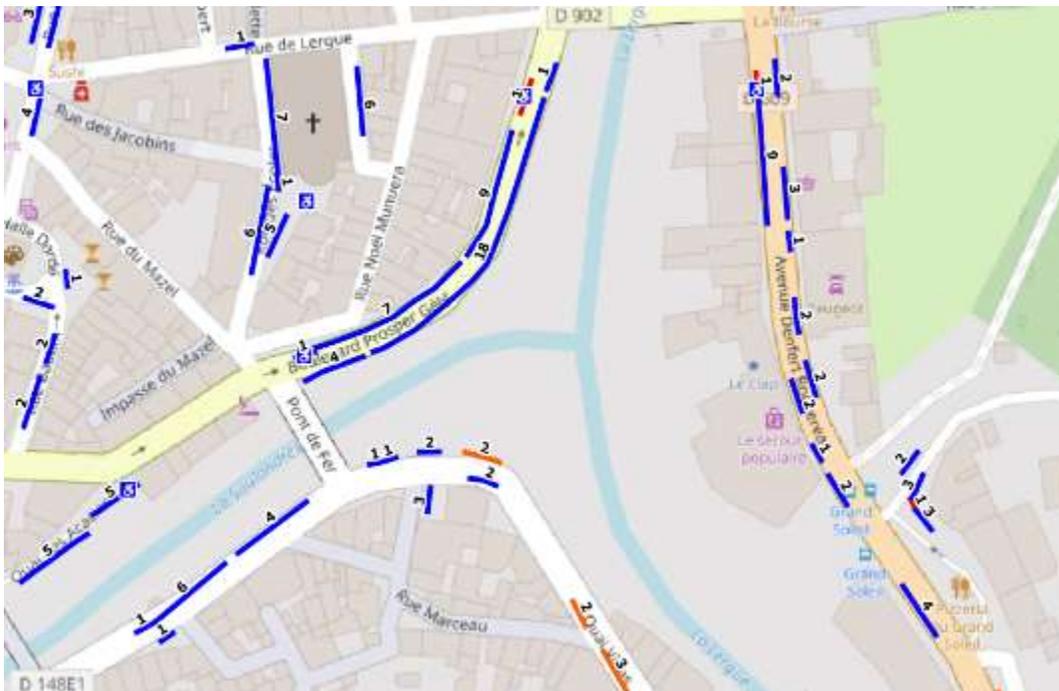
-  Stationnement PMR
-  Stationnement matérialisé
-  Stationnement non matérialisé
-  Parking
-  Stationnement sur chaussée et trottoir

Les différentes études convergent vers les mêmes objectifs

Suppression des places de stationnement de l'allée de la résistance et de certaines 'poches' du centre ville.

En compensation, création éventuelles de nouveaux lieux (parcelles ENEDIS, Skate Parc...)

Tous ces nouveaux lieux sont localisés à l'ouest du centre historique. La problématique demeure intacte pour le secteur du Boulevard Gély/ Montibrun où seul le stationnement longitudinal est proposé aux habitants.

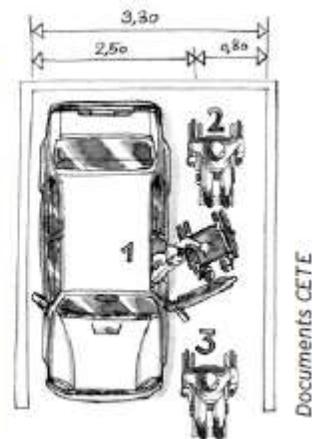


38 emplacements ont été recensés. Certains d'entre eux ne sont pas très adaptés

Réglementation : les emplacements réservés sont signalés conformément à l'arrêté du 7 juin 1977 et à l'arrêté du 16 février 1988, et notamment aux dispositions de l'article 55 et de l'article 118 de l'instruction interministérielle sur la signalisation routière, quatrième partie (signalisation de prescription) et septième partie (marques sur chaussées).

Un emplacement réservé ne peut être d'une largeur inférieure à 3,30 mètres. S'il présente une pente et ou un dévers, celui-ci doit être inférieur à 2%.

S'il n'est pas de plain-pied avec le trottoir, un passage d'une largeur au moins égale à 80 centimètres permet, au moyen d'un abaissé aménagé, de rejoindre le trottoir en sécurité sans emprunter la chaussée.



Par dérogation à la règle précédente, en cas de stationnement longitudinal à gauche et de plain-pied avec le trottoir, la largeur de l'emplacement prévu pour le véhicule peut être réduite à 2 mètres, à condition de ménager une largeur de trottoir de 1,80 mètre comprenant une bande latérale matérialisée de 80 centimètres au droit de cet emplacement, ce qui porte la largeur de l'emplacement à un minimum de 3,30 mètres.



Source : DUNKERQUE_Espaces_publics_accessible_2010

40 emplacements ont été recensés. Certains d'entre eux ne sont pas très adaptés

Emplacement sur pavés, boulevard Pasteur

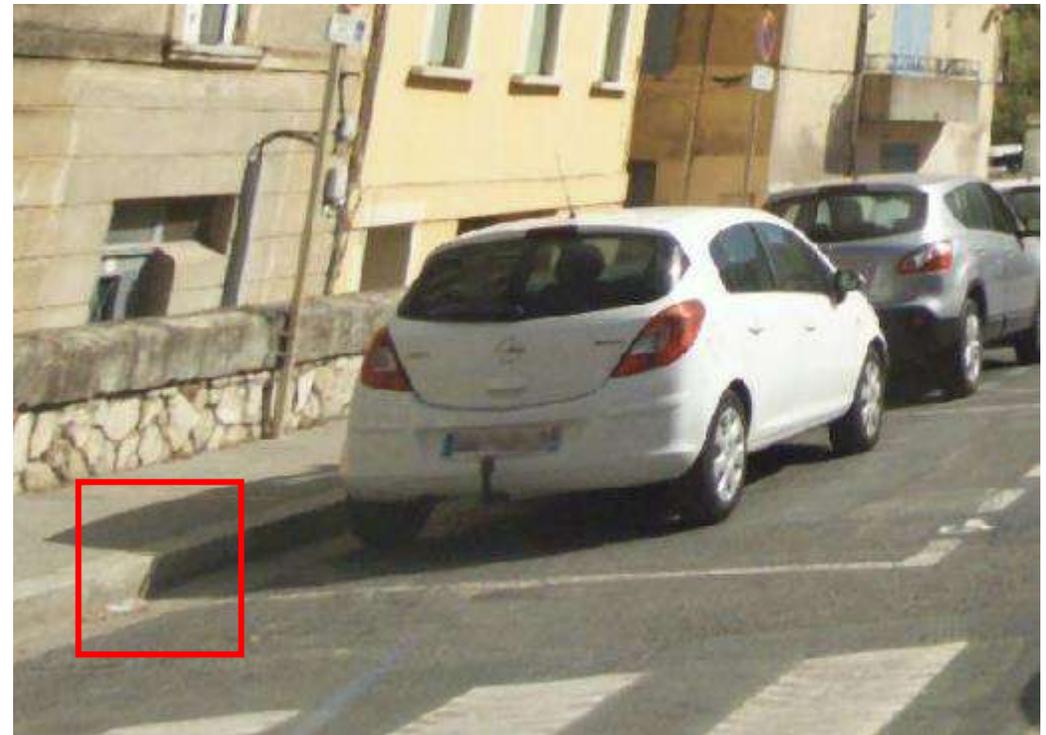


Emplacements débouchant sur la chaussée avec des obstacles pour rejoindre le trottoir



Marquage au sol peu visible

Dénivellation importante avec le trottoir



Marquage au sol peu visible, pente et obstacles



Largeur réglementaire



4.4

Les aménagements piétons

Les cheminements piétons doivent respecter plusieurs critères :

- Qualité des trottoirs
- Largeur minimale de 1,4 mètres
- Continuité des cheminements
- Sécurisation des franchissements
- Stationnement anarchique des véhicules

Certains lieux doivent être facilement accessibles

- Ecoles, collège et lycée
- Structures sportives et de loisirs
- Arrêt de bus

Réglementation :

Le cheminement piéton doit être simple et éviter les détours. Une largeur de 1,40 mètre (soit 1 fauteuil et un piéton de front), libre de tout mobilier ou obstacle est obligatoire et la largeur de cheminement recommandée est de 1,80 mètre.

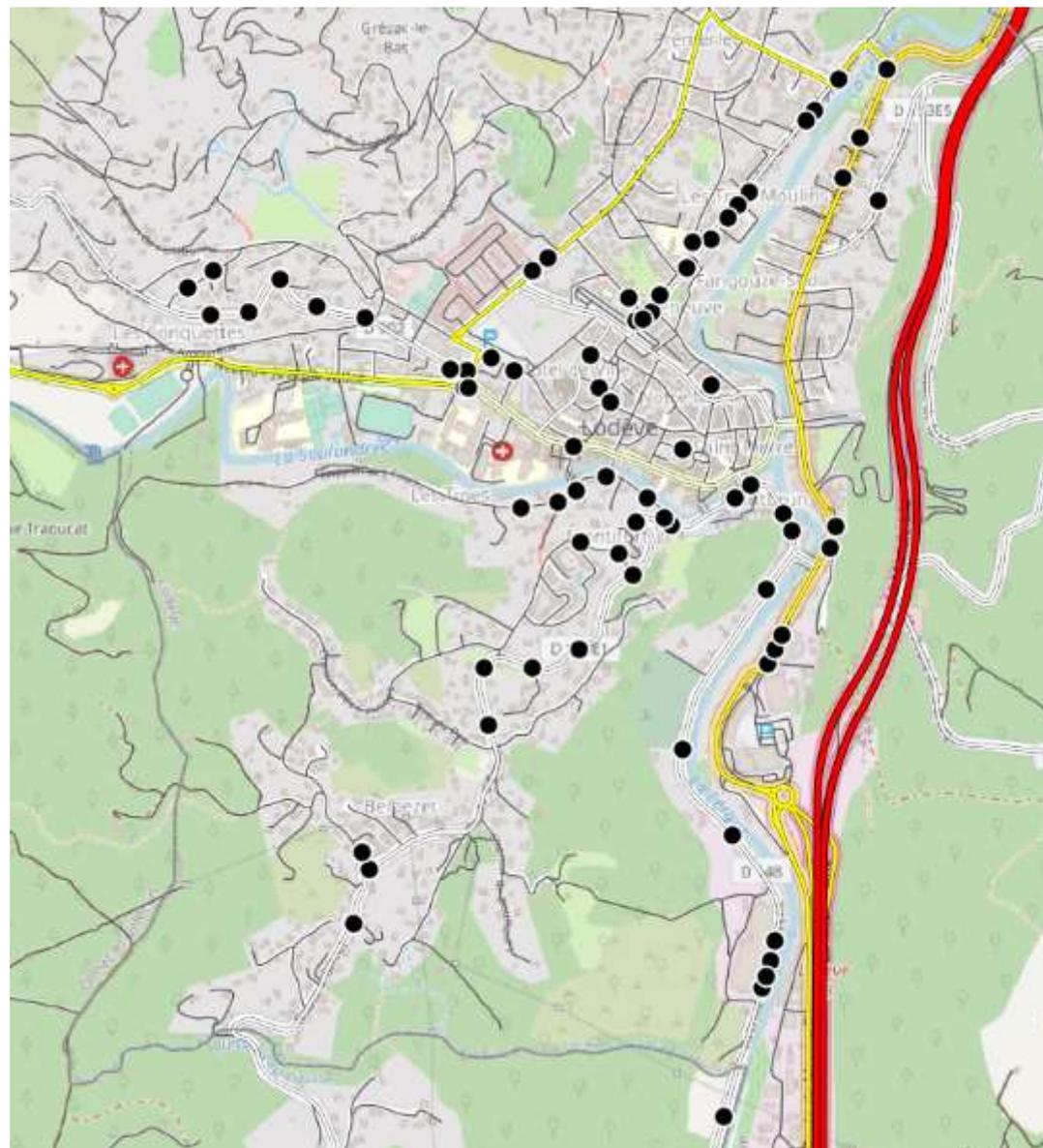
Les trottoirs d'une largeur inférieure à 1,40 mètre sont non conformes.

En cas d'impossibilité technique cette largeur peut être ponctuellement réduite à 1,20 mètre en l'absence de mur ou d'obstacle de part et d'autre du cheminement.

La loi prévoit dans le cas d'une mixité de l'espace une réglementation spécifique pour les piétons : **la zone de rencontre**

Les aménagements piétons

Localisation des principaux points noirs



ZONE DE RENCONTRE



Coût : 150€/m² HT

Recommandations :

Aucun aménagement cyclable spécifique n'est nécessaire

Sécurité pour les cyclistes :



Condition de mise en place

Possibilité 1 :

- Vitesse : 30km/h
- Trafic : 2000 véhicule/j ou plus

Possibilité 2 :

- Vitesse : 50km/h
- Trafic : < 4000 véhicules/j

Le marquage d'animation est légal en aire piétonne et zone de rencontre.

Arrêté du 23 septembre 2015

Définition

« section ou ensemble de sections de voies en agglomération constituant une zone affectée à la circulation de tous les usagers. Dans cette zone, les piétons sont autorisés à circuler sur la chaussée sans y stationner et bénéficient de la priorité sur les véhicules. La vitesse des véhicules y est limitée à 20 km/ h. Toutes les chaussées **sont à double sens pour les cyclistes et les conducteurs d'engins de déplacement personnel motorisés**, sauf dispositions différentes prises par l'autorité investie du pouvoir de police. Les entrées et sorties de cette zone sont annoncées par une signalisation et l'ensemble de la zone est aménagé de façon cohérente avec la limitation de vitesse applicable. »

Article R110-2 du code de la route : Décret n°2019-1082 du 23 octobre 2019.

Signalisation Verticale



B52



B53

Coût d'un panneau : 200€

Pose d'un panneau :

Pose sur mât existant : Entre 10 et 30€
Pose d'un mât : entre 65 et 180€

Signalisation horizontale

Dans le sens entrant, les **silhouettes du panneau B52** sont apposées dans le sens de la circulation : 340€/u



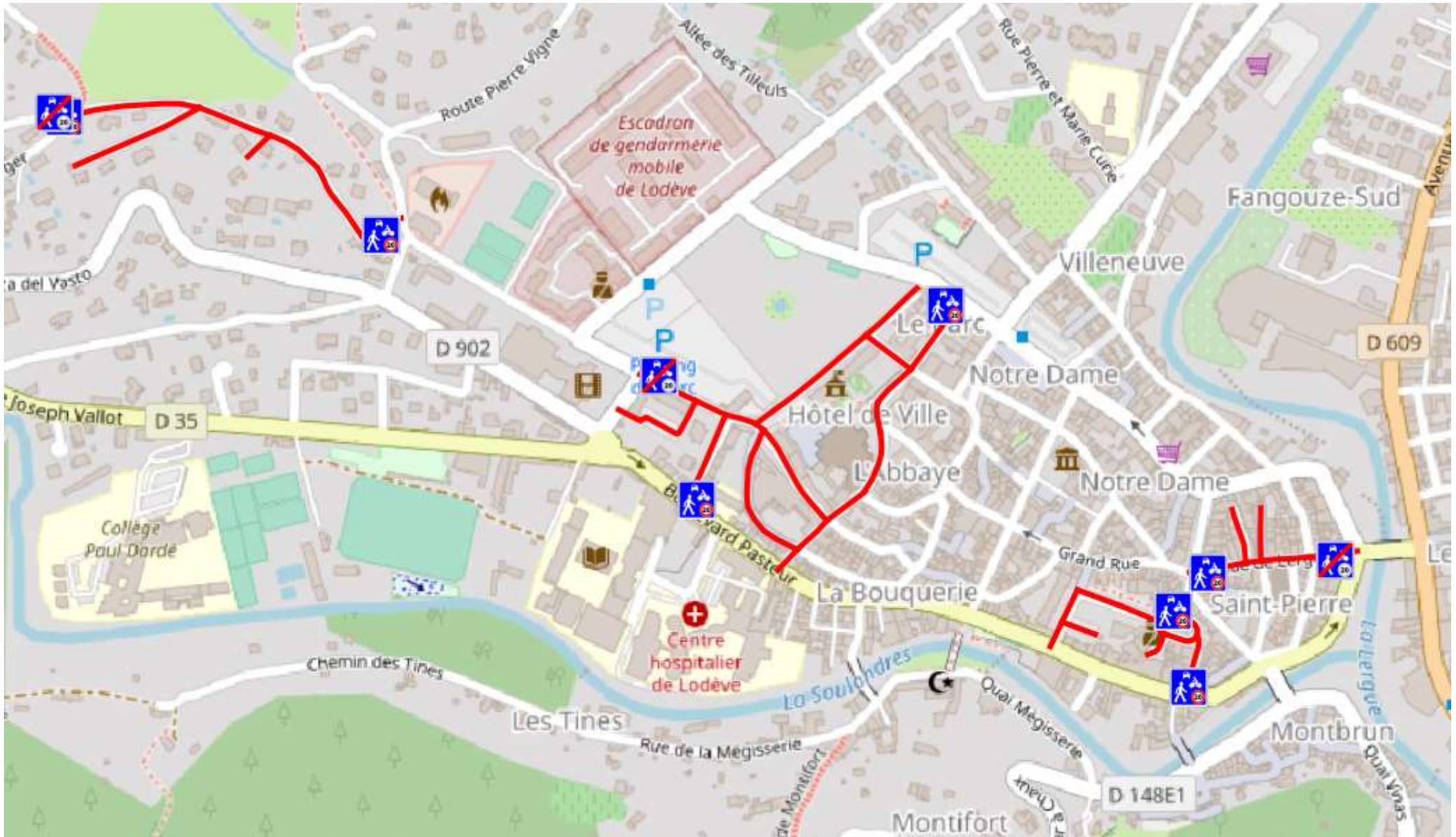
- Espace réservé en priorité aux mobilités douces
- Limite les nuisances



- Vitesse limitée mais risques de conflits d'usagers
- Mauvaise connaissance de cet aménagement par les automobilistes

Les zones de rencontres

Les zones de rencontres sont situées au centre ville avec une portion complémentaire sur le chemin de Fontbonne. Cette



Les zones de rencontres

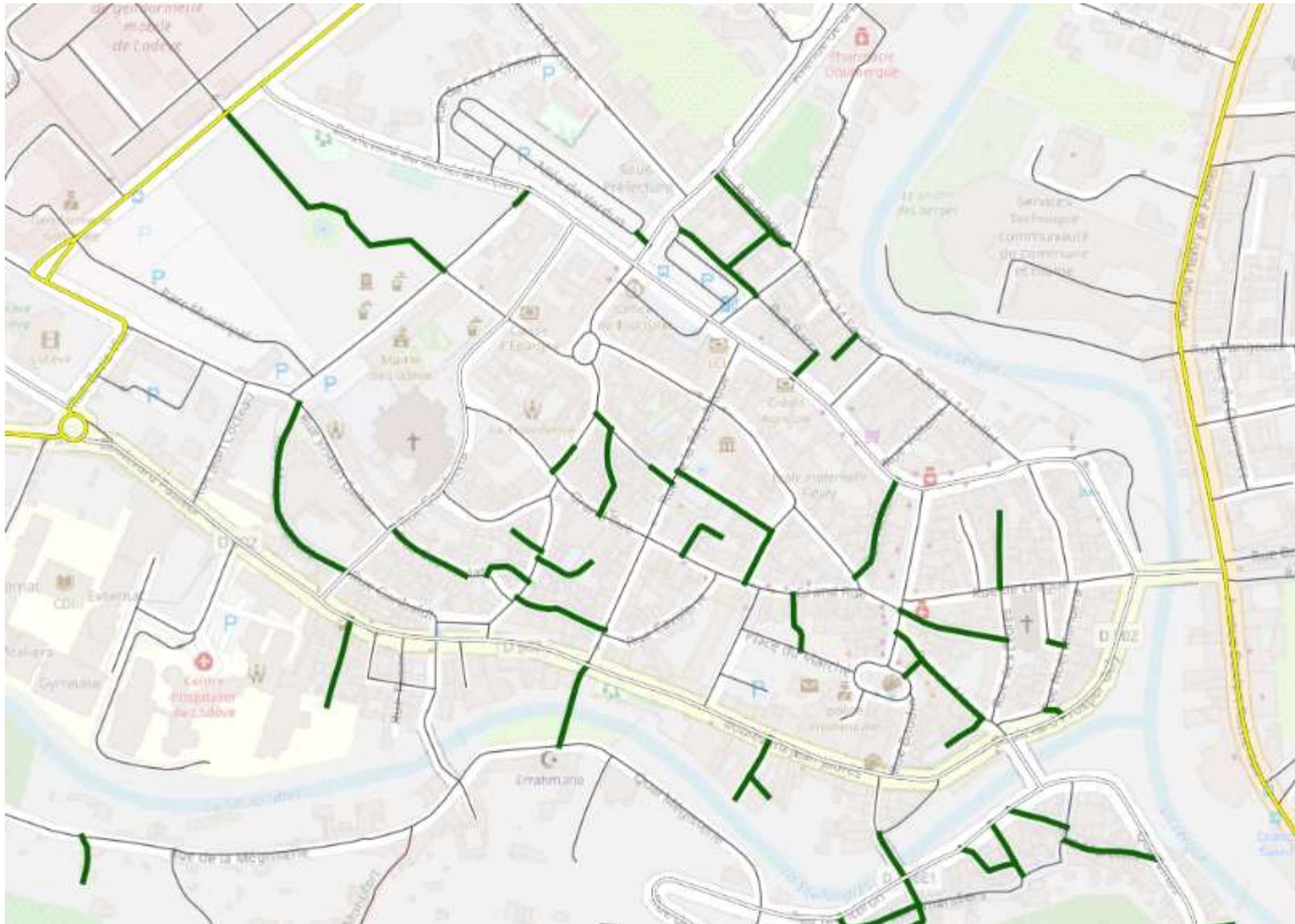
Le principal « problème » des zones de rencontres est la méconnaissance de ce type d'aménagement par l'ensemble des usagers de la voirie et surtout des automobilistes peu habitués à être relégués au dernier plan.

Ces exemples de TOTEM permettent de renforcer la pédagogie de cette réglementation.



Le centre ville

En complément de ces zones de rencontres, de nombreuses rues du centre ne sont pas accessibles pour les véhicules, renforçant ainsi son caractère piétonnier.



Le marquage au sol

Quelques bandes et pictogrammes ont été relevés, la carte montre la faible répartition et le manque de continuité de ces éléments.



Les accès aux établissements scolaires : Ecole Prémerlet

Les trottoirs jouxtant l'école sont larges et dégagés, la vitesse est limitée à 30 km/h. Le passage piéton est bien sécurisé,



Les accès aux établissements scolaires : Ecole Prémerlet

Les seuls obstacles rencontrés sont la terrasse d'une boutique empiétant sur le trottoir et les véhicules qui stationnent à cheval sur le trottoir.



Les accès aux établissements scolaires : Ecole Fleury

Située au cœur de la ville, cette école bénéficie de sa situation. Même si la qualité des trottoirs est inégale, cela est compensé par la faiblesse du trafic automobile.



Les accès aux établissements scolaires : Prosper Gély

Située au cœur de la ville, l'entrée de cette école se fait par la rue du Mazel qui est piétonne. Une amélioration du revêtement serait à effectuer.



Les accès aux établissements scolaires : Ecole Pasteur

L'accès à l'école se fait par la rue Jean Cocteau qui est en zone de rencontre.

La liaison avec le parc municipal, n'est pas suffisamment marquée en faveur des piétons. On retrouvera ce problème pour tous les lycéens qui sont déposés par les bus et qui rejoignent le lycée par ce même axe.

L'absence de trottoir de l'avenue du docteur Joseph Maury ne donne pas l'impression que les piétons ont la priorité. La largeur de la voie peut inciter les automobilistes à réduire leur vigilance par rapport aux autres usagers.



Sur le boulevard Pasteur, les trottoirs ne sont pas à la largeur réglementaire de 1,4 m; Le trottoir 'nord' est plus étroit. Son revêtement mériterait d'être amélioré.

Les accès aux établissements scolaires : Ecole César Vinas

L'accès à l'école se fait par la place du marché qui est en zone de rencontre. On y accède par le réseau du rue piétonne du centre ou par les trottoirs de cette place. Au sud le quai des Ormeaux et le boulevard Jean Jaurès sont bien praticables pour les piétons.



4.1 Les accès aux établissements scolaires : Ecole Saint Joseph

L'accès à l'école se fait par la rue de la république en face de la pharmacie. Le passage piéton est bien annoncé et protégé par de un plateau surélevé avec une limitation de la vitesse à 30 Km/h.



Les trottoirs de chaque côté de la rue ne sont pas suffisamment large (environ 90 cm). Le trottoir ouest où est situé la porte d'entrée devrait être élargit pour arriver à la norme de 1,4 m. La zone à élargir se situe à partir de la rue des Textiles soit 60m. Le trottoir opposé manque de largeur depuis la rue des textile jusqu'à la place du Rialto, avec entre cette place et la rue Hoche, une reprise complète.

Les accès aux établissements scolaires : Le collège Paul Dardé

Situé sur la frange ouest de la ville, son accès piéton est très convenable sur l'avenue Paul Dardé. Le secteur problématique reste la rue Boris Vian dépourvue de trottoir pour tous les élèves arrivant du quartier Prémerlet. Les travaux du rond point entre cette même rue, l'avenue Paul Dardé et le boulevard Pasteur ont grandement amélioré la qualité et la sécurité du cheminement.



Les accès aux établissements scolaires : Le lycée Joseph Vallot

Situé à côté de l'hôpital, l'entrée du lycée se fait par la rue Melvin Jones qui est en impasse et pour y accéder les élèves empruntent le boulevard Pasteur.

Pour ceux qui arrivent des quartiers du Grézac, de Prémerlet ou qui sont déposés par les bus, le cheminement est mal identifié sur l'avenue du docteur Maury et la rue Jean Cocteau malgré un classement en zone de rencontre.

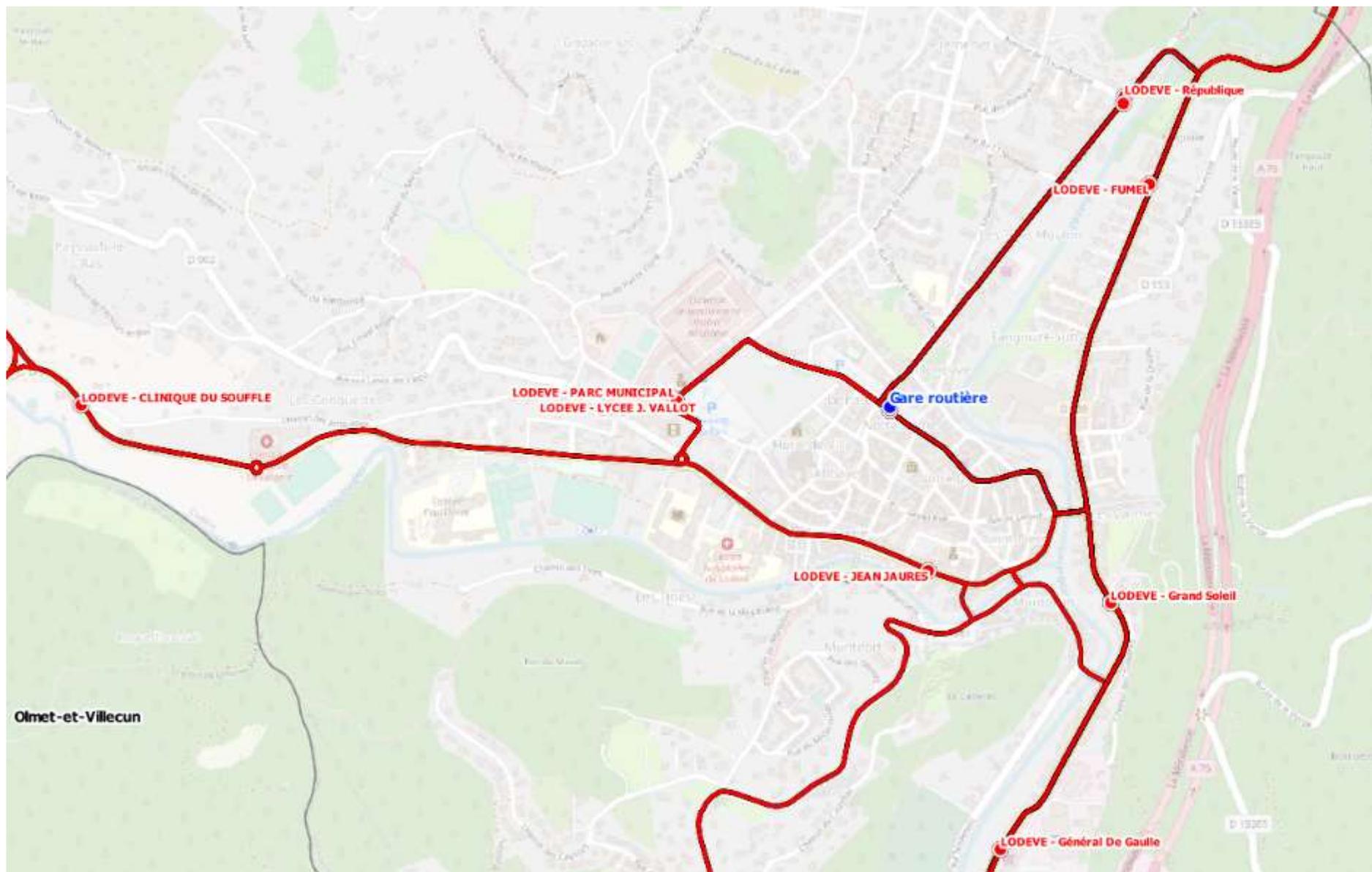


Une partie du cheminement du boulevard Pasteur pourrait être élargit et rénové.



Les accès aux arrêts de bus

Les arrêts de bus doivent facilement être accessibles pour les piétons



Les accès aux arrêts de bus : Général de Gaulle

L'arrêt en direction du sud se fait sur un large trottoir, le secteur est en limitation à 30 km/h et le franchissement de la voie se fait sur un plateau surélevé.

En provenance du sud, l'arrêt est effectué sur la contre allée Danielle Mitterrand, directement à proximité du centre commercial. Le trottoir et les accès ne présentent pas de difficultés.

Le cheminement devient plus délicat pour rejoindre la ville quelque soit la latéralité choisie. Le trottoir est occupé par du stationnement tandis que côté ouest des pictogrammes piéton indique un cheminement sur une bande n'offrant que peu de sécurité.



Les accès aux arrêts de bus : Grand soleil

Situé sur l'avenue Denfert Rochereau, les trottoirs est et ouest sont d'une largeur convenable même si leur qualité est à revoir. On note cependant des problèmes de continuité de cheminement sur le trottoir est,



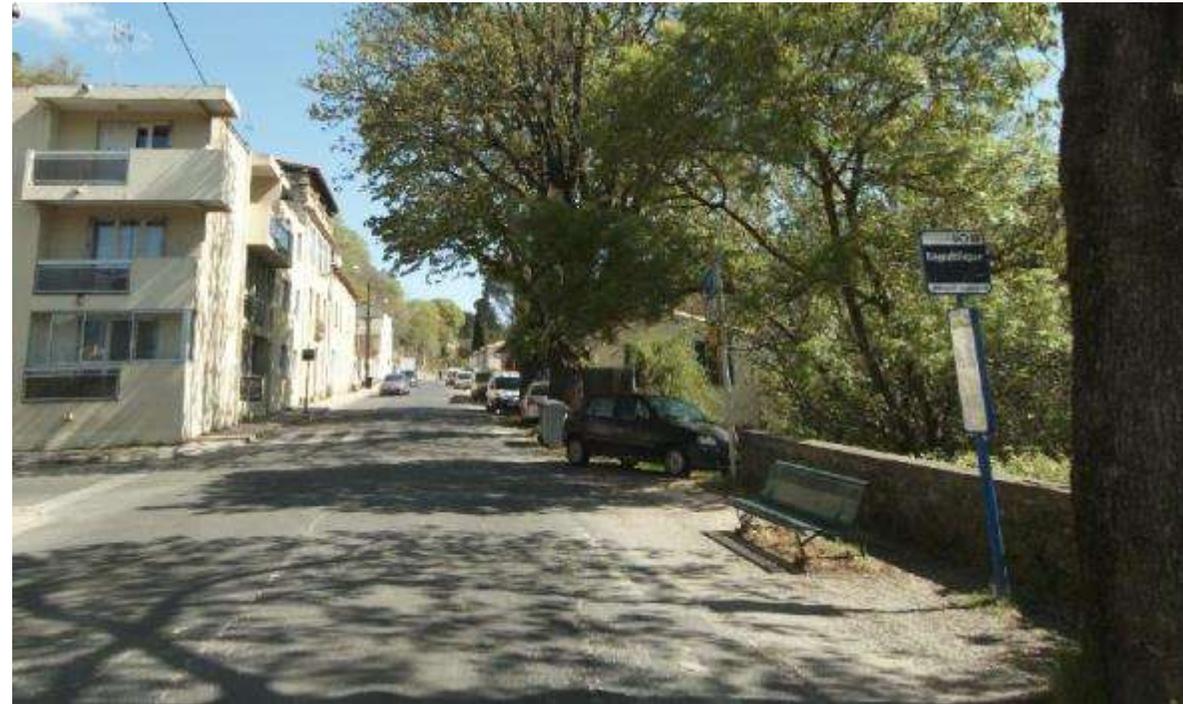
4.1 Les accès aux arrêts de bus : Fumel

Situé sur l'avenue Henry de Fumel, l'arrêt ne dessert que la direction du sud. Son accès piéton est particulièrement difficile car sur les 2 cotés, l'espace est occupé par du stationnement longitudinal séparé par des platanes.



Les accès aux arrêts de bus : République

On retrouve la même configuration que pour l'arrêt de l'avenue de Fumel. L'accès piéton aux 2 arrêts est particulièrement difficile car sur le côté est, l'espace est occupé par du stationnement longitudinal séparé par des platanes. La partie ouest est bordée par un trottoir suffisamment large. Le passage piéton permettant d'atteindre l'arrêt mériterait d'être amélioré. Il faudrait au minima une zone d'accès plus sécurisée.



Les accès aux arrêts de bus : Parc Municipal

En bordure du parc de l'avenue Prémierlet, ces arrêts sont parfaitement accessibles le long du trottoir où ils sont implantés.



Le passage piéton devant la gendarmerie pourrait être délimité par un plateau surélevé.



Les accès aux arrêts de bus : Jean Jaurés

L'arrêt est parfaitement accessible pour les piétons..



Les accès aux arrêts de bus : clinique du souffle

L'arrêt n'est pas matérialisé sur le terrain, il doit théoriquement se situer sur l'avenue Michel Chevalier au niveau de l'intersection avec le chemin des Amoureux d'après les plans Hérault Transport

Si l'arrêt se situe bien dans cette zone, son accessibilité est très dangereuse le long de l'avenue Maurice Chevalier car aucun espace pour les piétons n'existe.

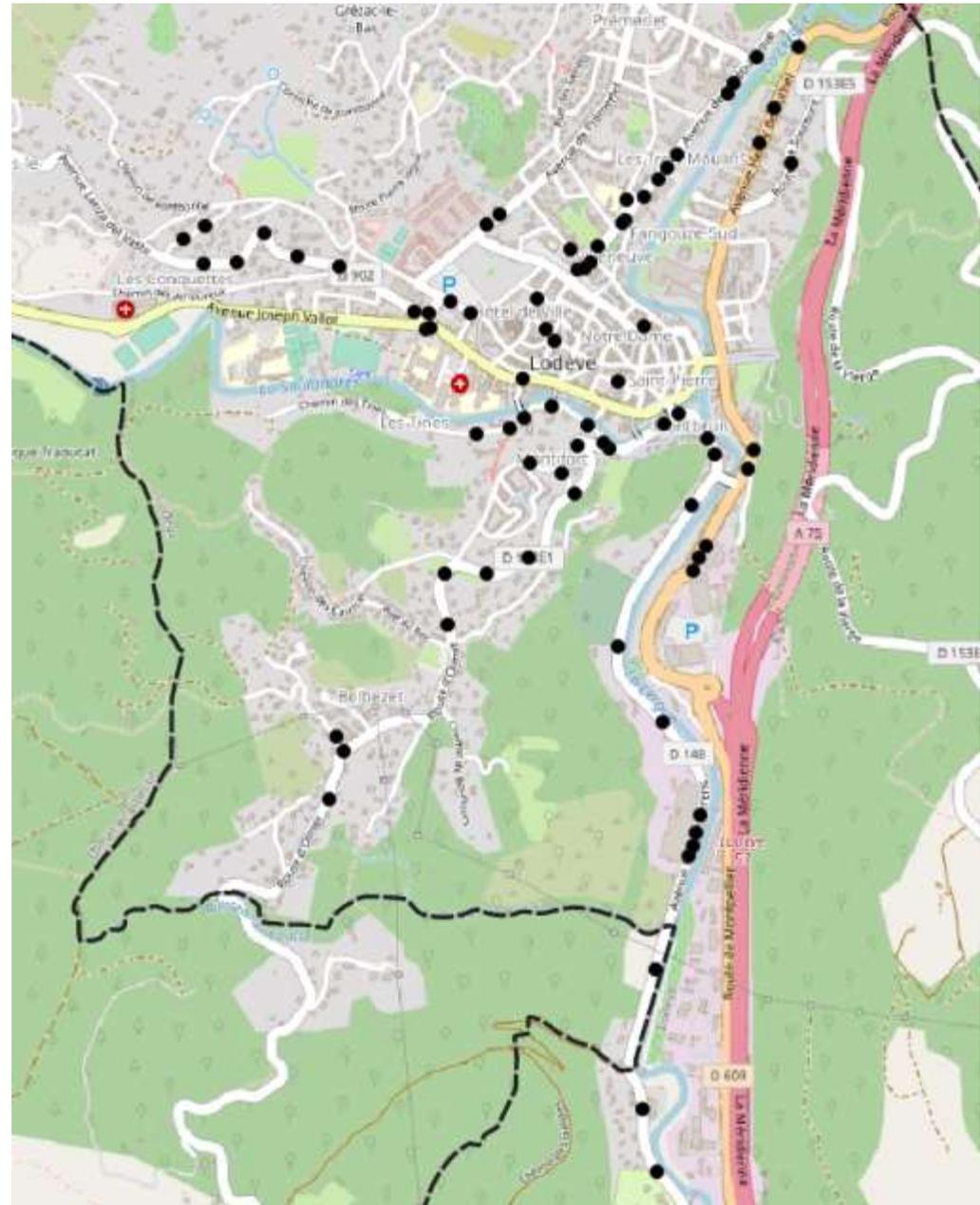


Exemples de problématiques sur les aménagements piétons



Synthèse des points noirs piétons

- Absence de trottoirs
- Qualité des trottoirs
- Largeur insuffisante
- Continuité du cheminement
- Stationnement anarchique des véhicules
- Stationnement aux abords des passages piétons



Qualité des trottoirs

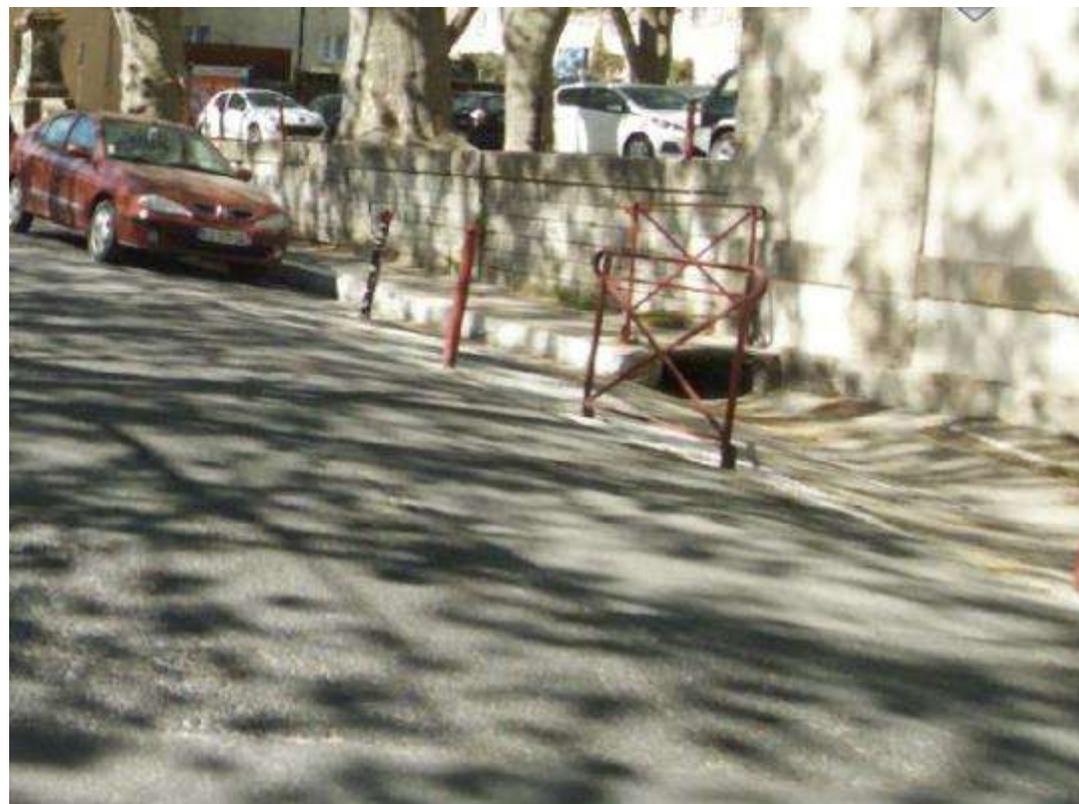


Les aménagements piétons

Largeur minimale de 1,4 mètres pour être en conformité PMR



Continuité des cheminements

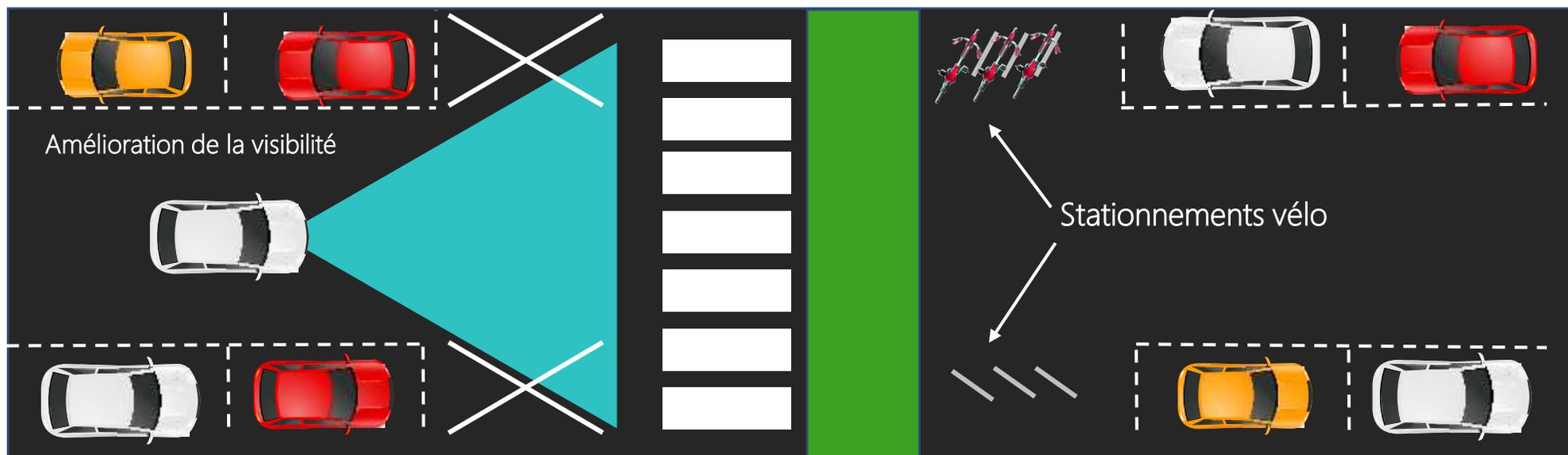
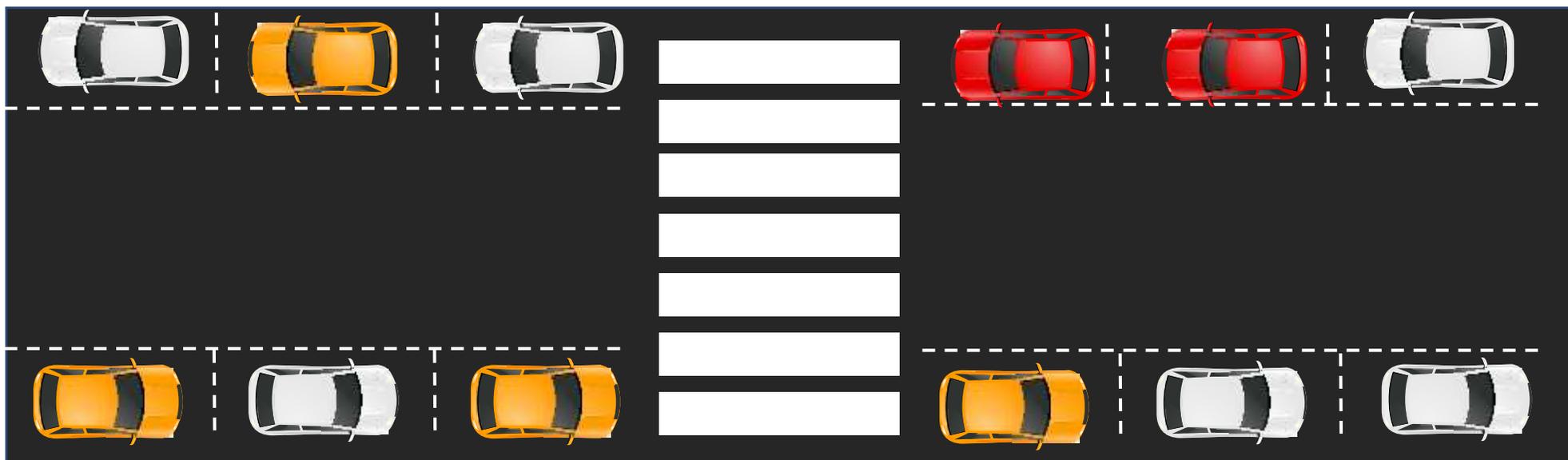


Les aménagements piétons

Stationnement anarchique des véhicules



Sécurisation des franchissements - Stationnements aux abords des passages piétons

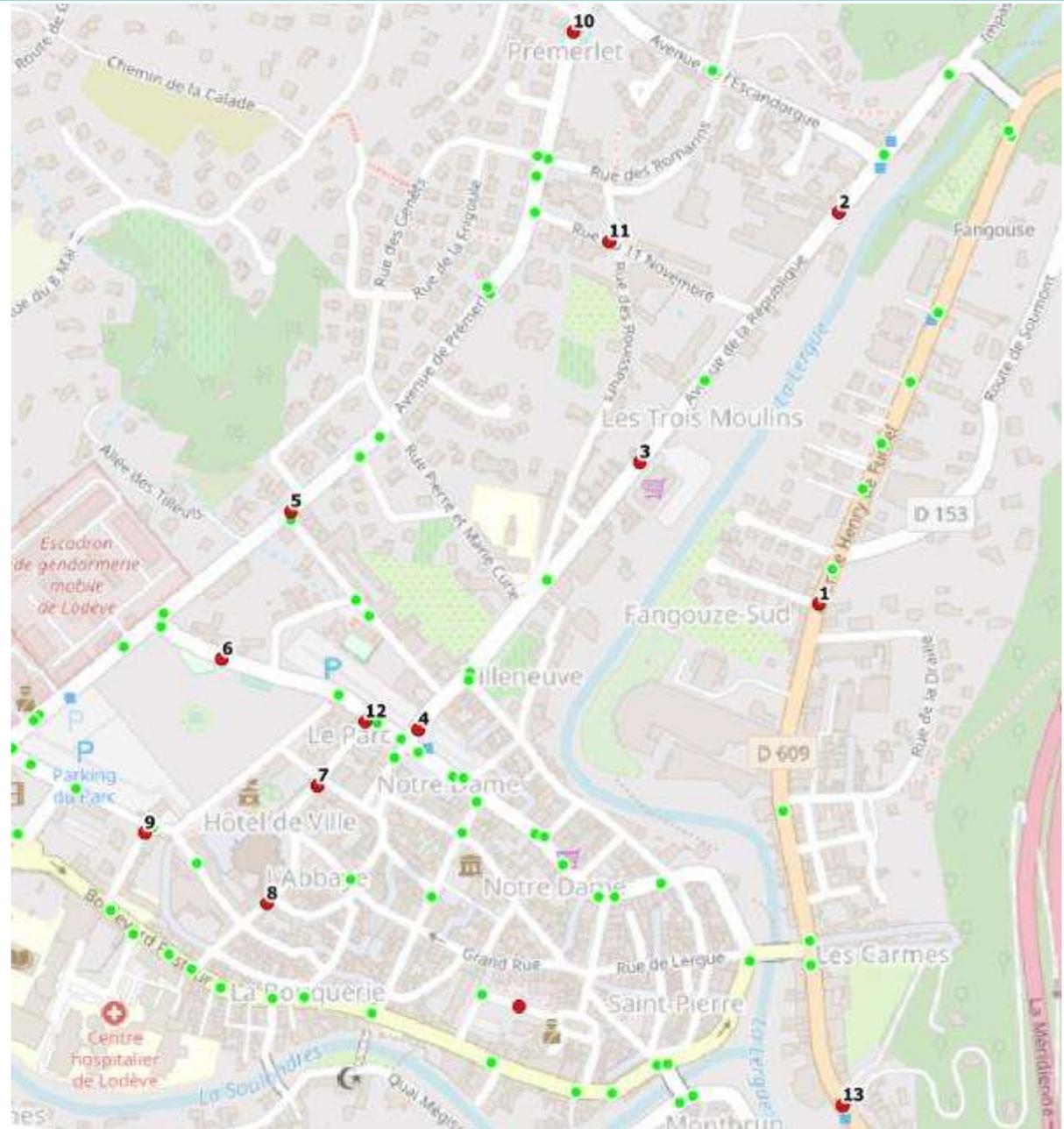


Sécurisation des franchissements - Stationnements aux abords des passages piétons



Sécurisation des franchissements - Stationnements aux abords des passages piétons

Localisation des 12 passages piétons où des places de stationnement devraient être supprimées.



Sécurisation des franchissements - Stationnements aux abords des passages piétons



Sécurisation des franchissements - Stationnements aux abords des passages piétons



Sécurisation des franchissements - Stationnements aux abords des passages piétons



13



4.5

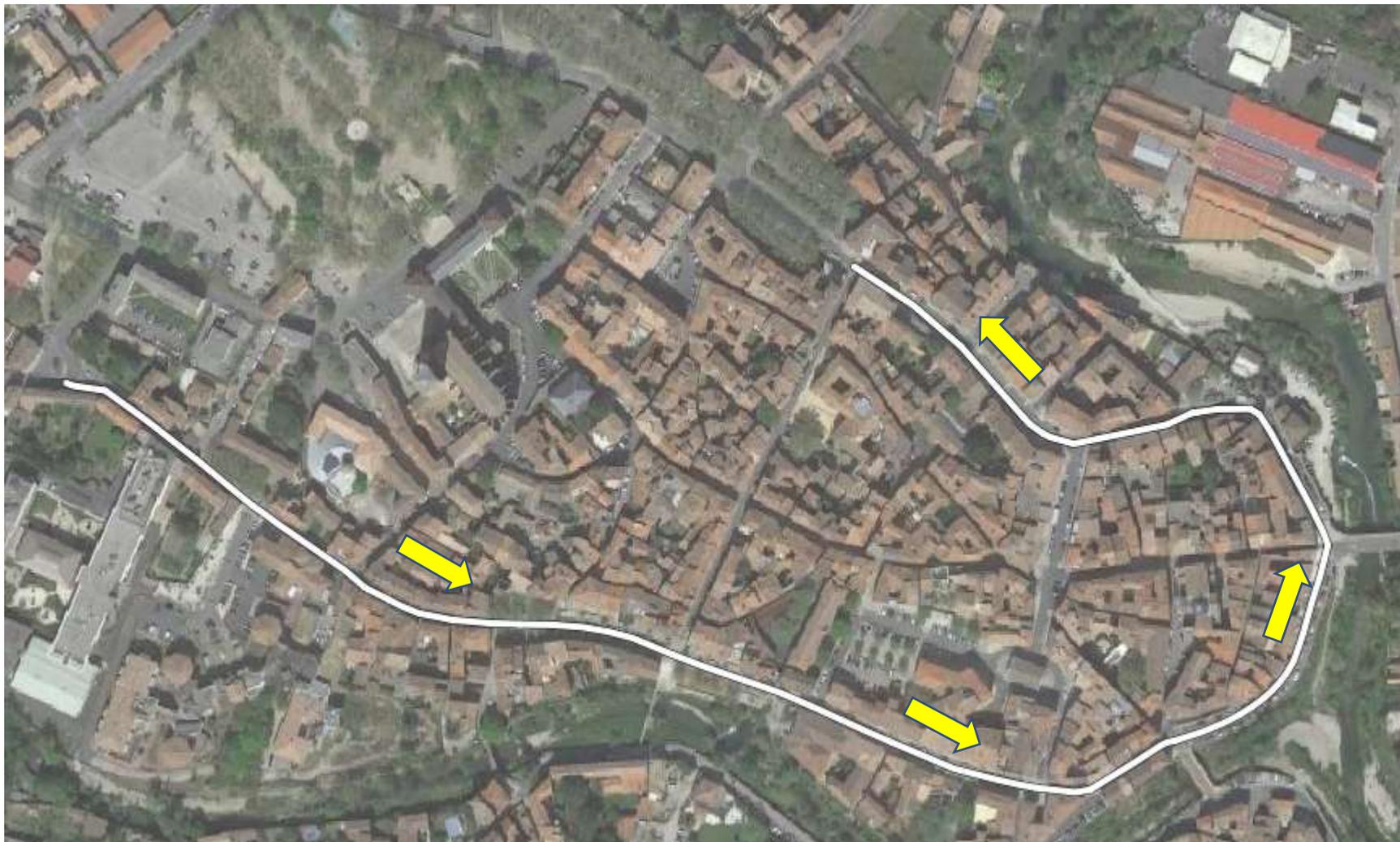
Les aménagements cyclables

Quelques pictogrammes (blanc), du stationnement (orange) et 2 marquage de bandes ont été relevés,



4.1 Les aménagements cyclables

Le centre ville est ceinturé par des voies de circulation à sens unique, ce qui permet de laisser une place théorique aux cyclistes,



Les aménagements cyclables

Les bandes sont plus ou moins visibles selon les tronçons.



Les aménagements cyclables

Le linéaire total est de 370 mètres mais elles doivent être améliorées:

- Elles sont toutes situées le long d'emplacement de stationnement longitudinal
- Absence de bande de protection liées au risque d'emportierage.

Une séparation de 50 cm doit se situer entre la limite du stationnement et l'emprise réservée à la bande



Le linéaire total est de 370 mètres mais elles doivent être améliorées:

- Elles sont toutes situées le long d'emplacement de stationnement longitudinal, les pictogrammes qui y sont associés ne sont peut être pas suffisamment visibles pour que les cyclistes les empruntent à **contre sens par rapport au sens de circulation automobile.**
- Si les cyclistes les empruntent dans **le sens de circulation automobile**, il y a un risque d'emporiéage.



Les stationnements vélo

Quelques stationnement ont été relevés sur l'espace public :

Quai des Ormeaux



Rue de la République



Espace Lutéva



Médiathèque



Mairie



Boulevard Pasteur



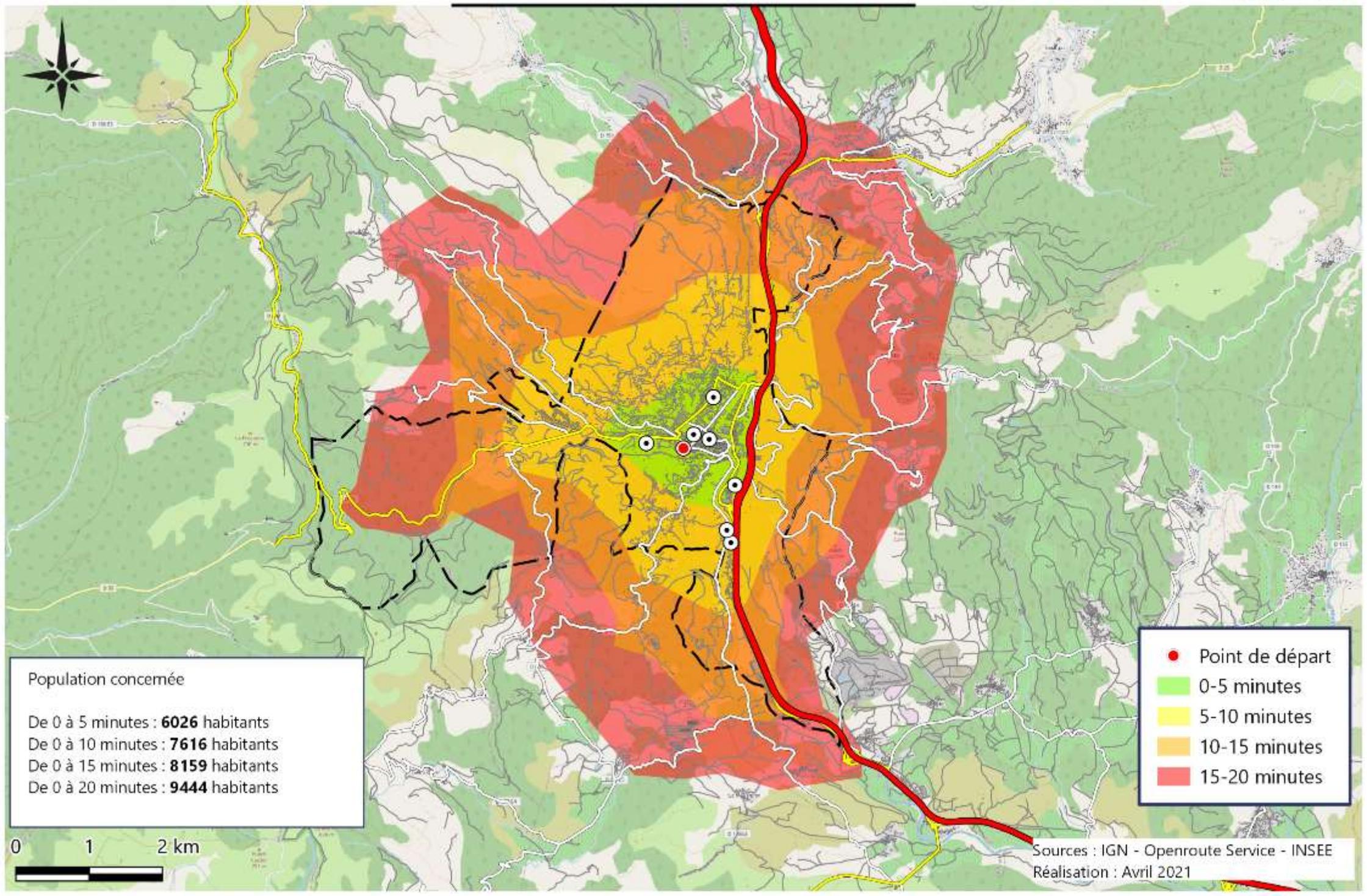
Des emplacements sont également présents à l'intérieur du lycée et du collège. L'accès y est sécurisé au collège.



ANNEXES

Cartographie des isochrones

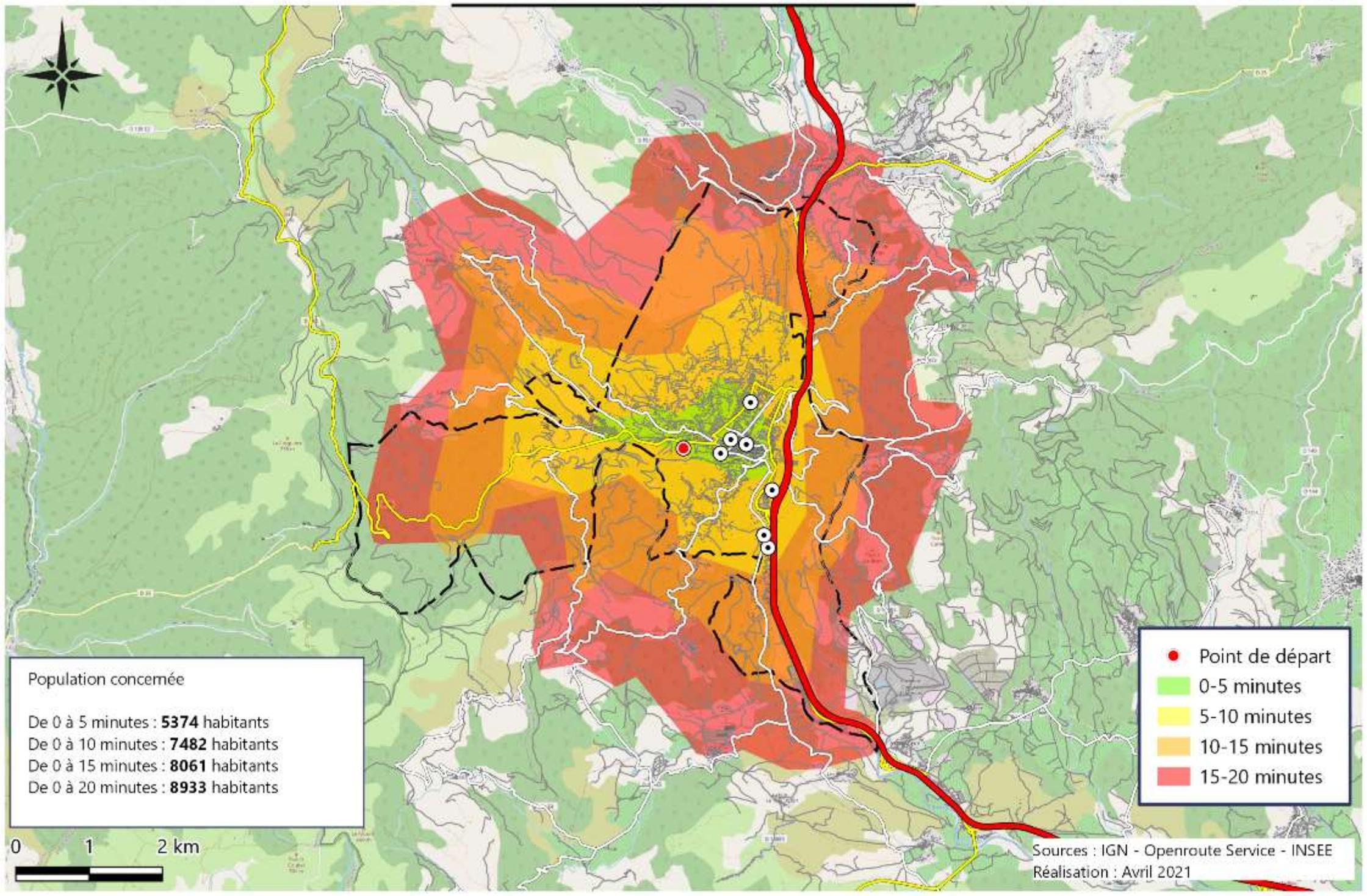
Isochrones Vélo



Population concernée

De 0 à 5 minutes :	6026 habitants
De 0 à 10 minutes :	7616 habitants
De 0 à 15 minutes :	8159 habitants
De 0 à 20 minutes :	9444 habitants

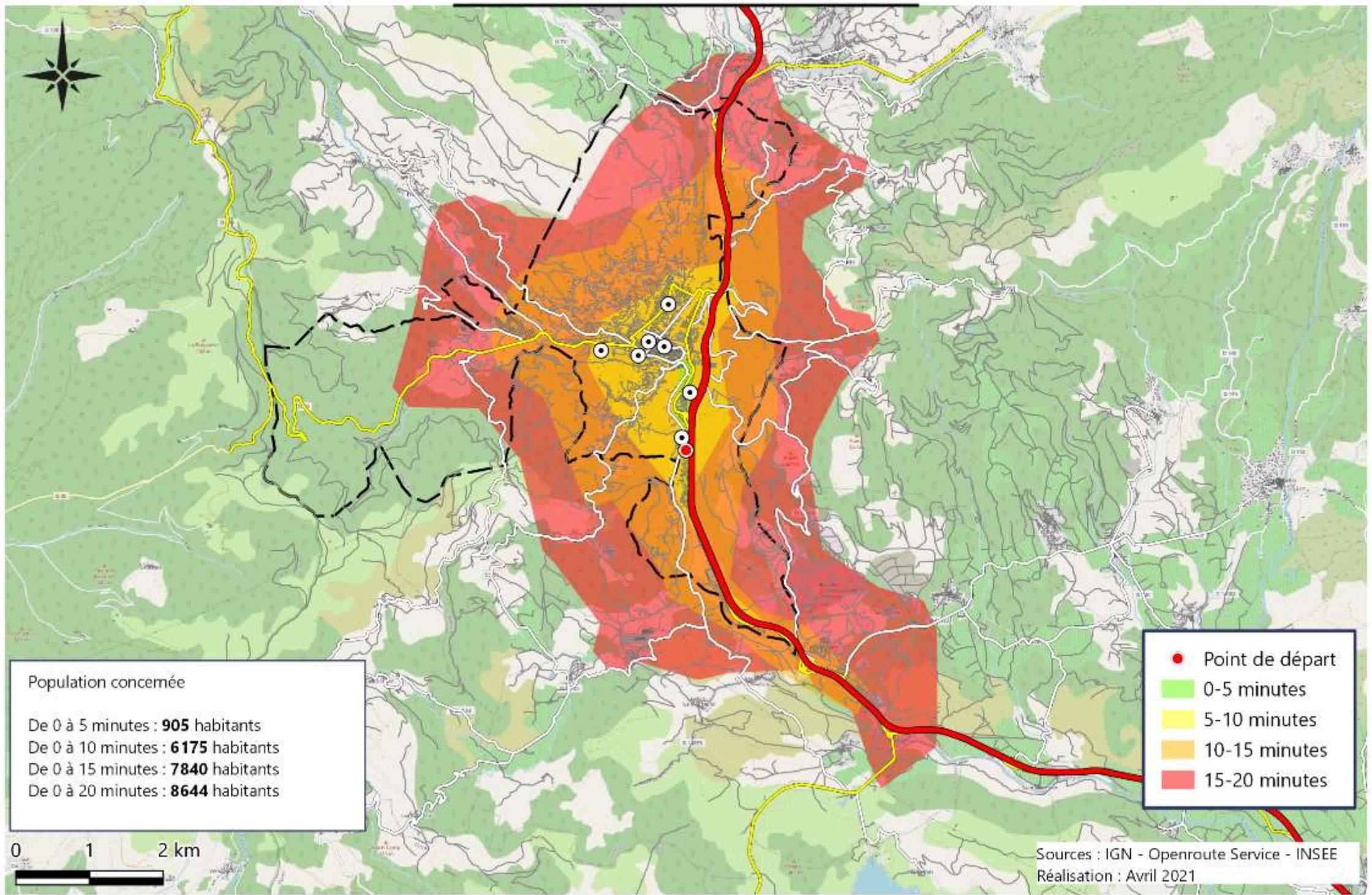
	Point de départ
	0-5 minutes
	5-10 minutes
	10-15 minutes
	15-20 minutes

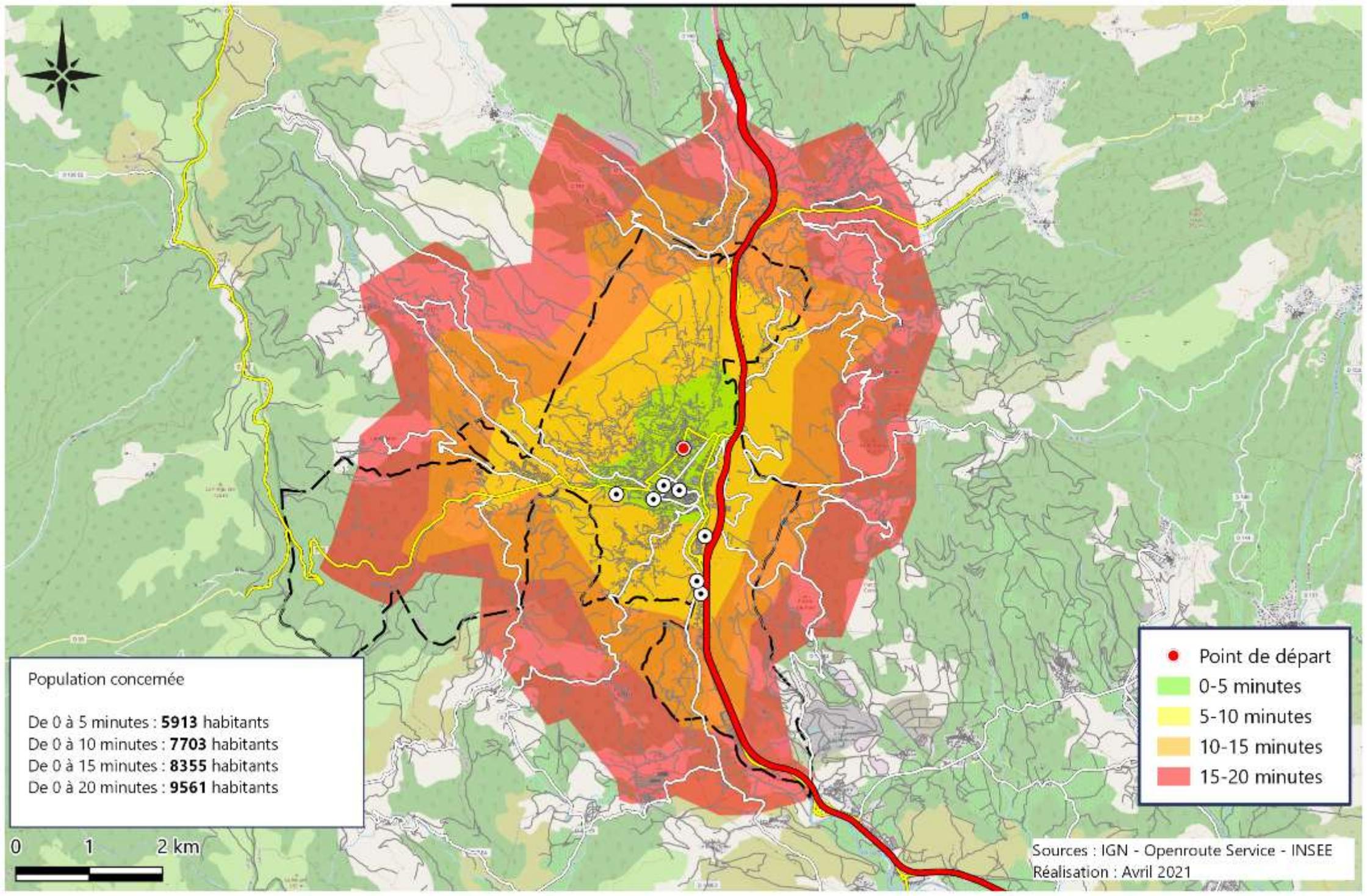


Population concernée

De 0 à 5 minutes :	5374 habitants
De 0 à 10 minutes :	7482 habitants
De 0 à 15 minutes :	8061 habitants
De 0 à 20 minutes :	8933 habitants

- Point de départ
- 0-5 minutes
- 5-10 minutes
- 10-15 minutes
- 15-20 minutes

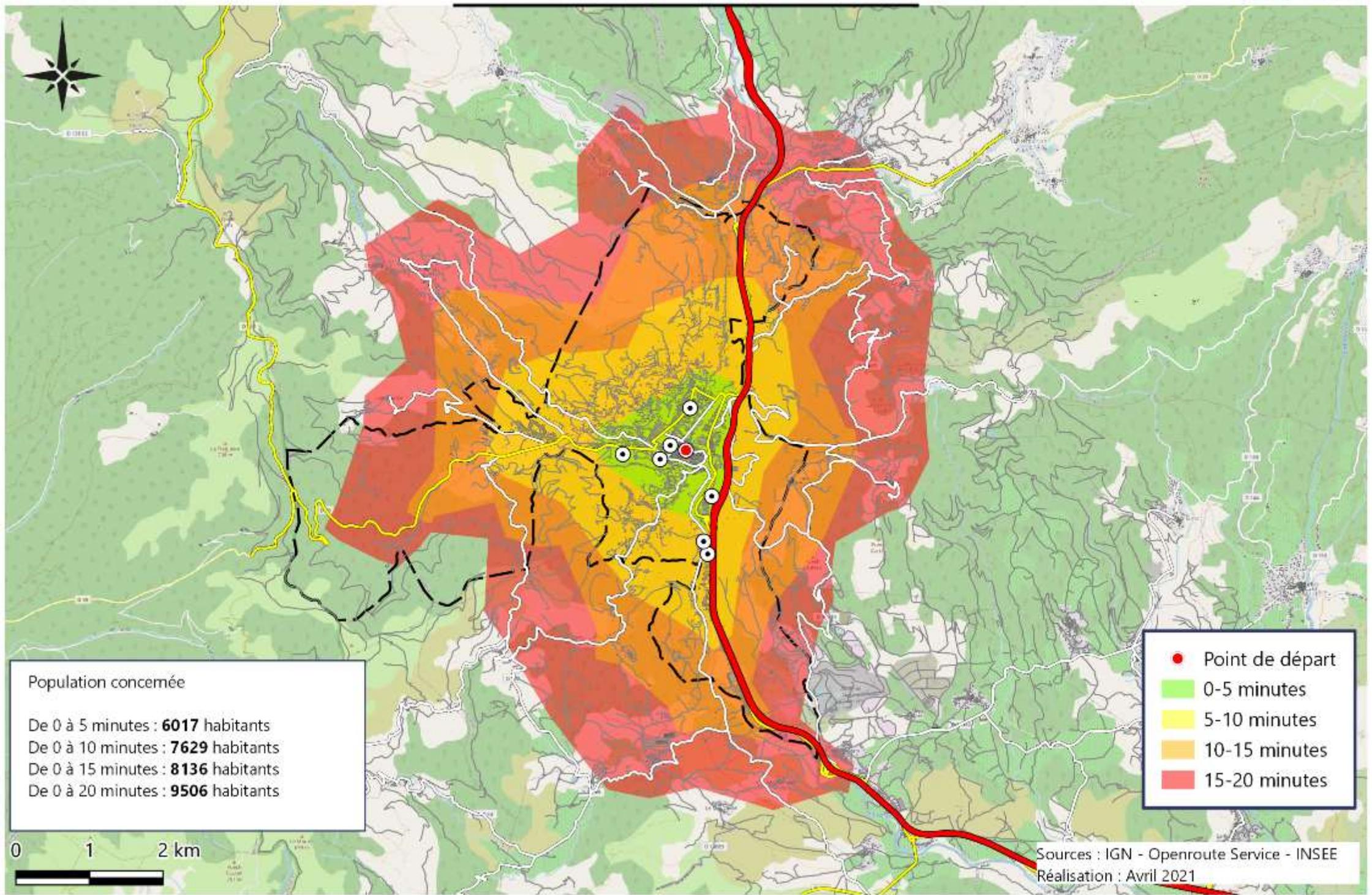




Population concernée

De 0 à 5 minutes : **5913** habitants
De 0 à 10 minutes : **7703** habitants
De 0 à 15 minutes : **8355** habitants
De 0 à 20 minutes : **9561** habitants

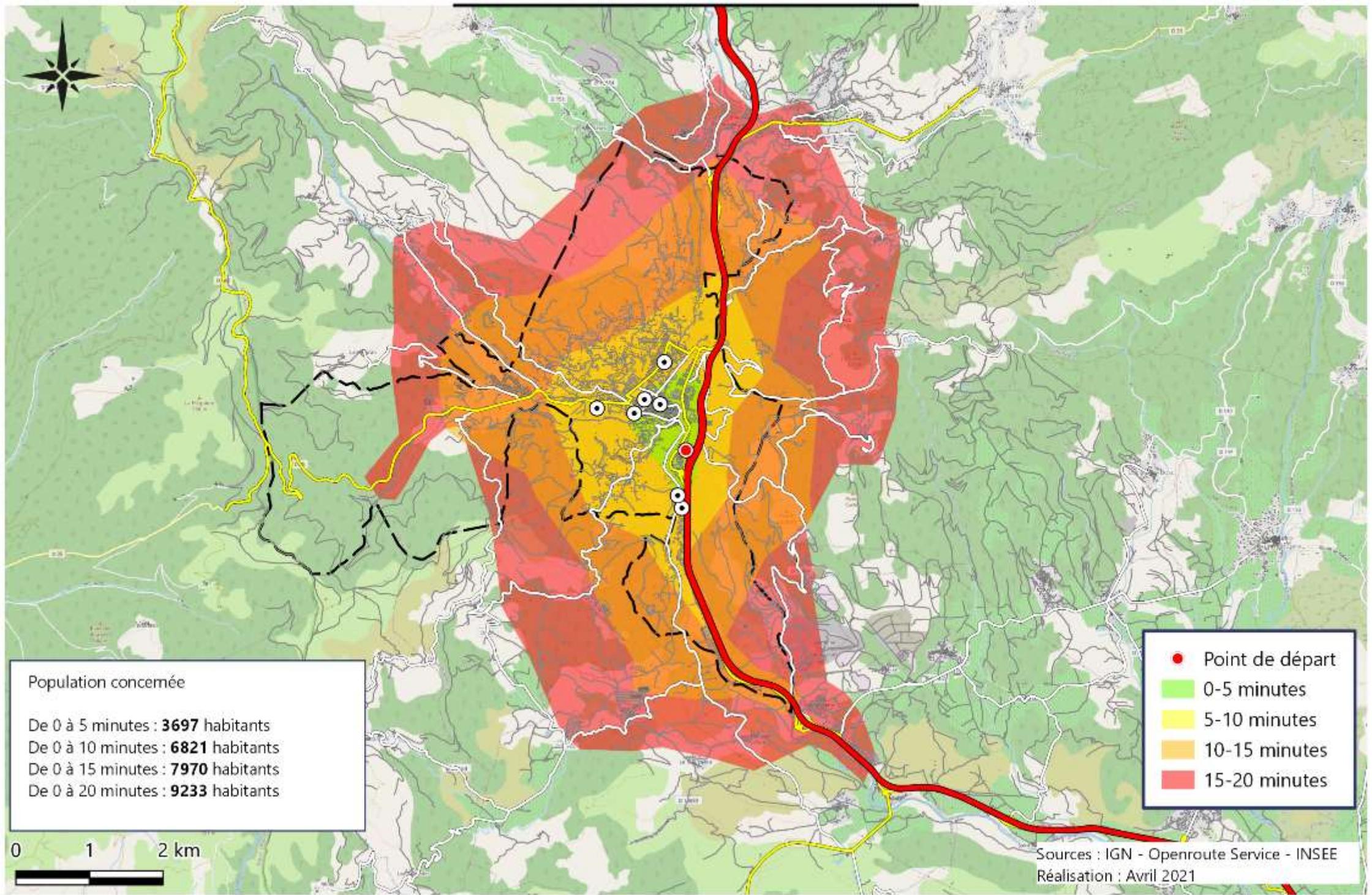
● Point de départ
■ 0-5 minutes
■ 5-10 minutes
■ 10-15 minutes
■ 15-20 minutes

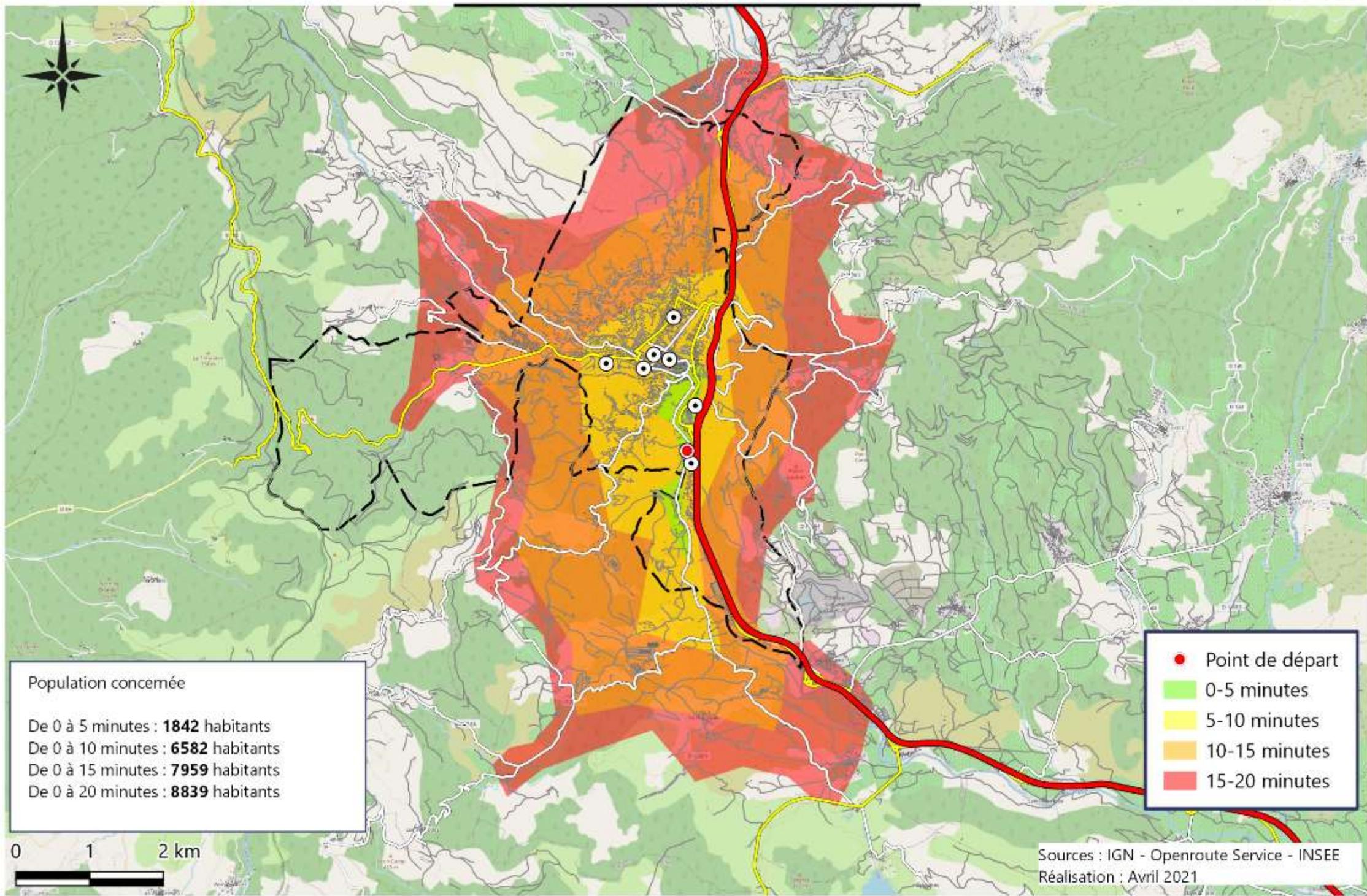


Population concernée

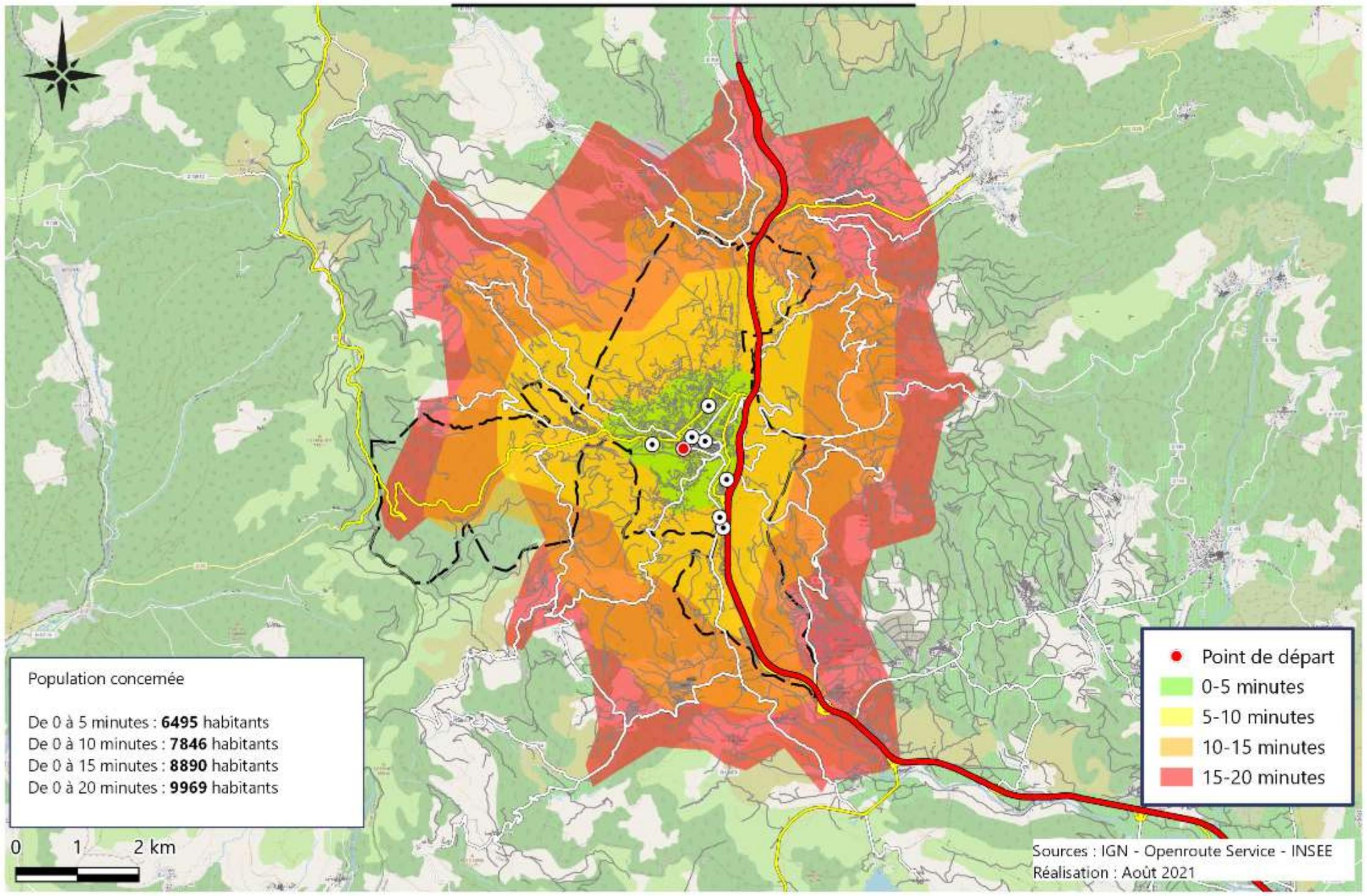
De 0 à 5 minutes : **6017** habitants
De 0 à 10 minutes : **7629** habitants
De 0 à 15 minutes : **8136** habitants
De 0 à 20 minutes : **9506** habitants

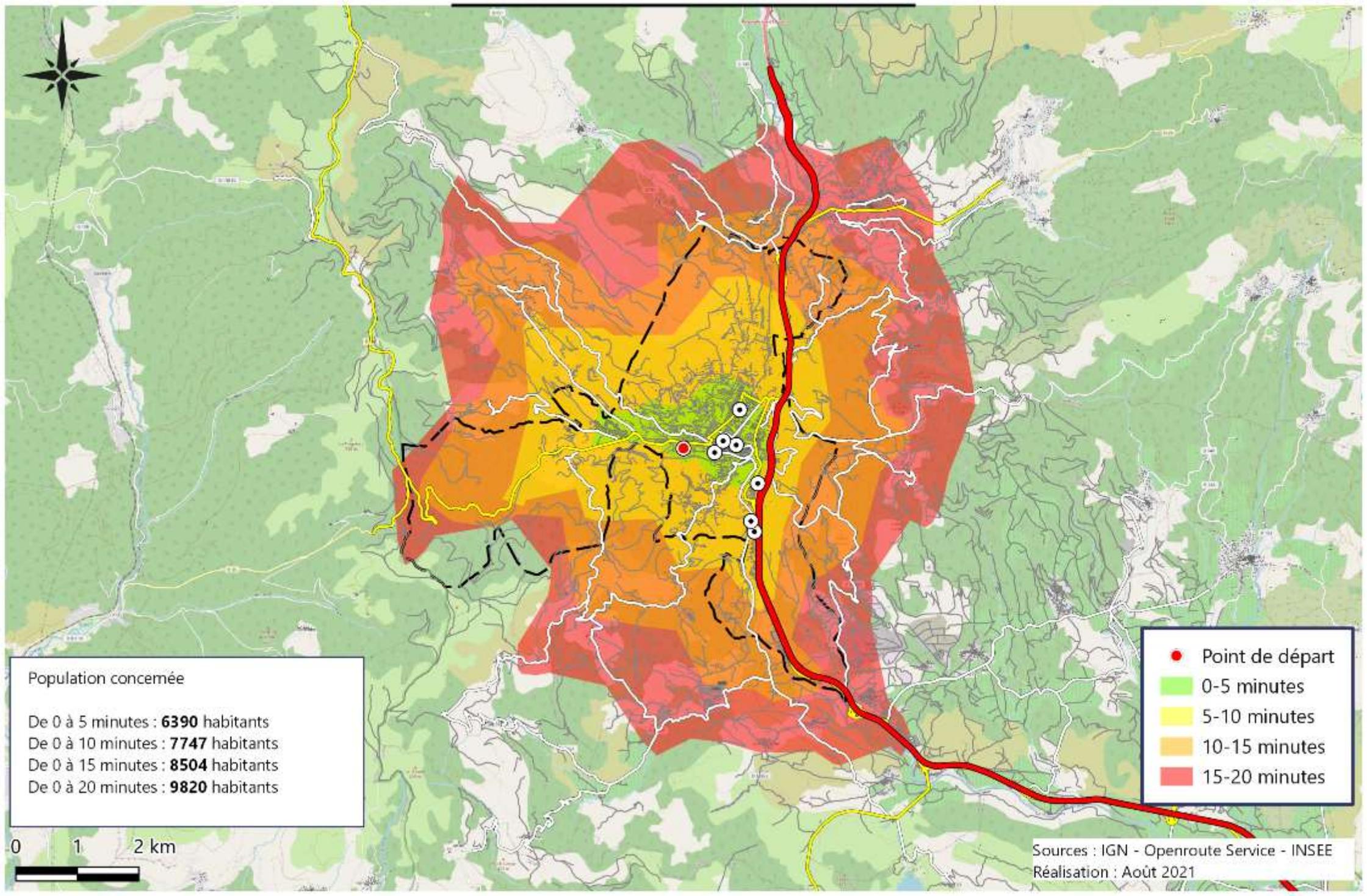
● Point de départ
■ 0-5 minutes
■ 5-10 minutes
■ 10-15 minutes
■ 15-20 minutes

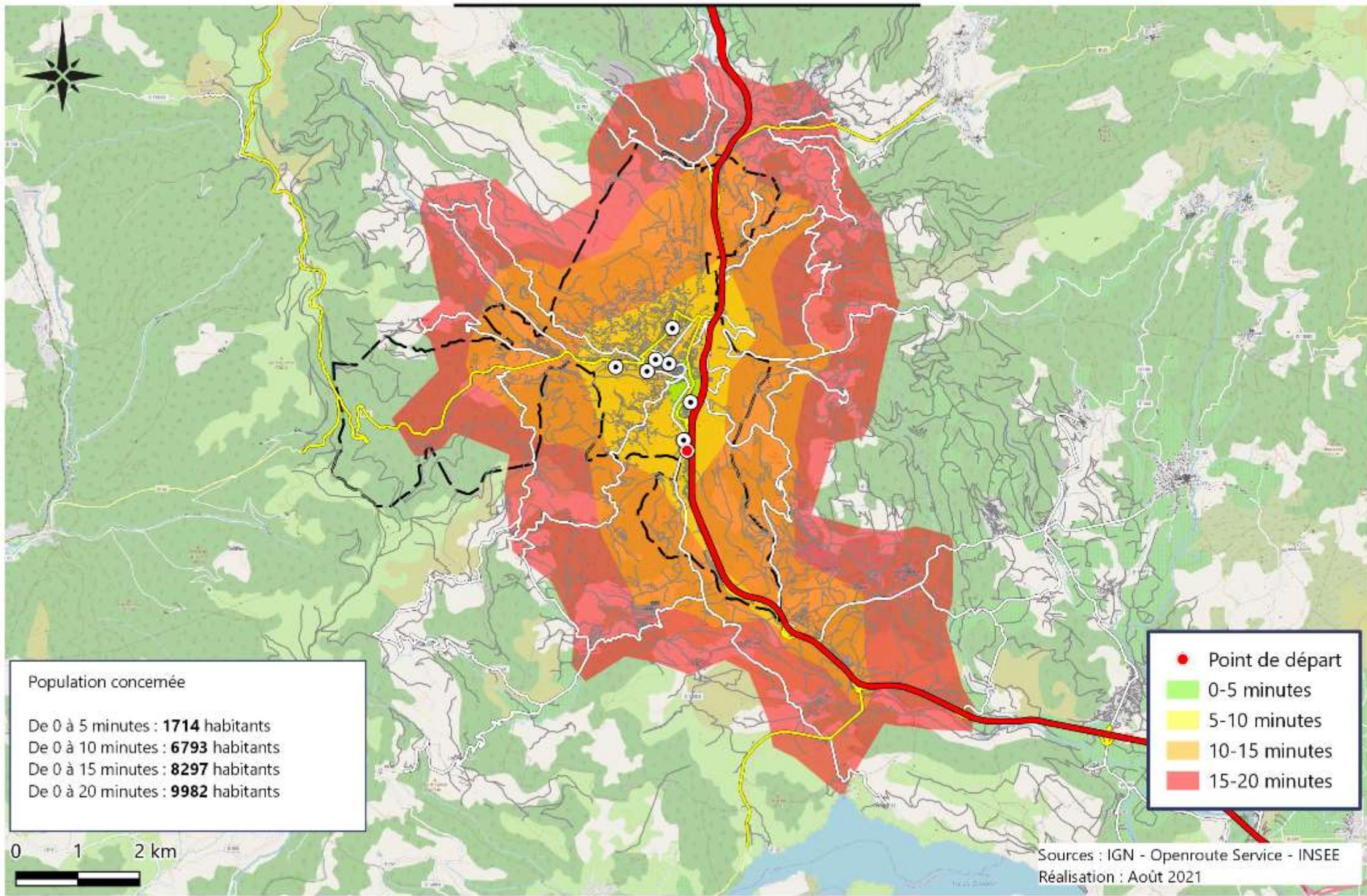


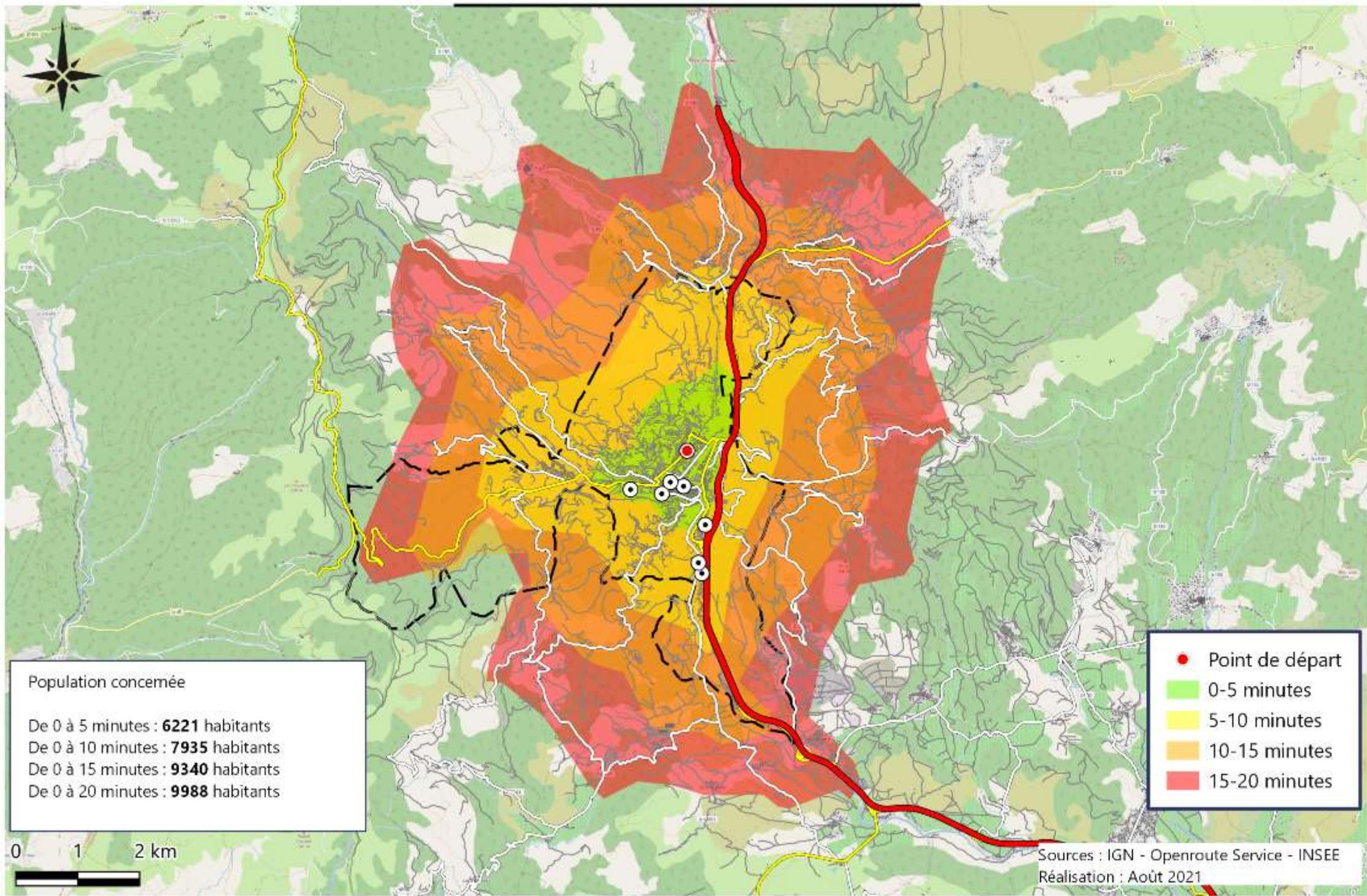


Isochrones VAE





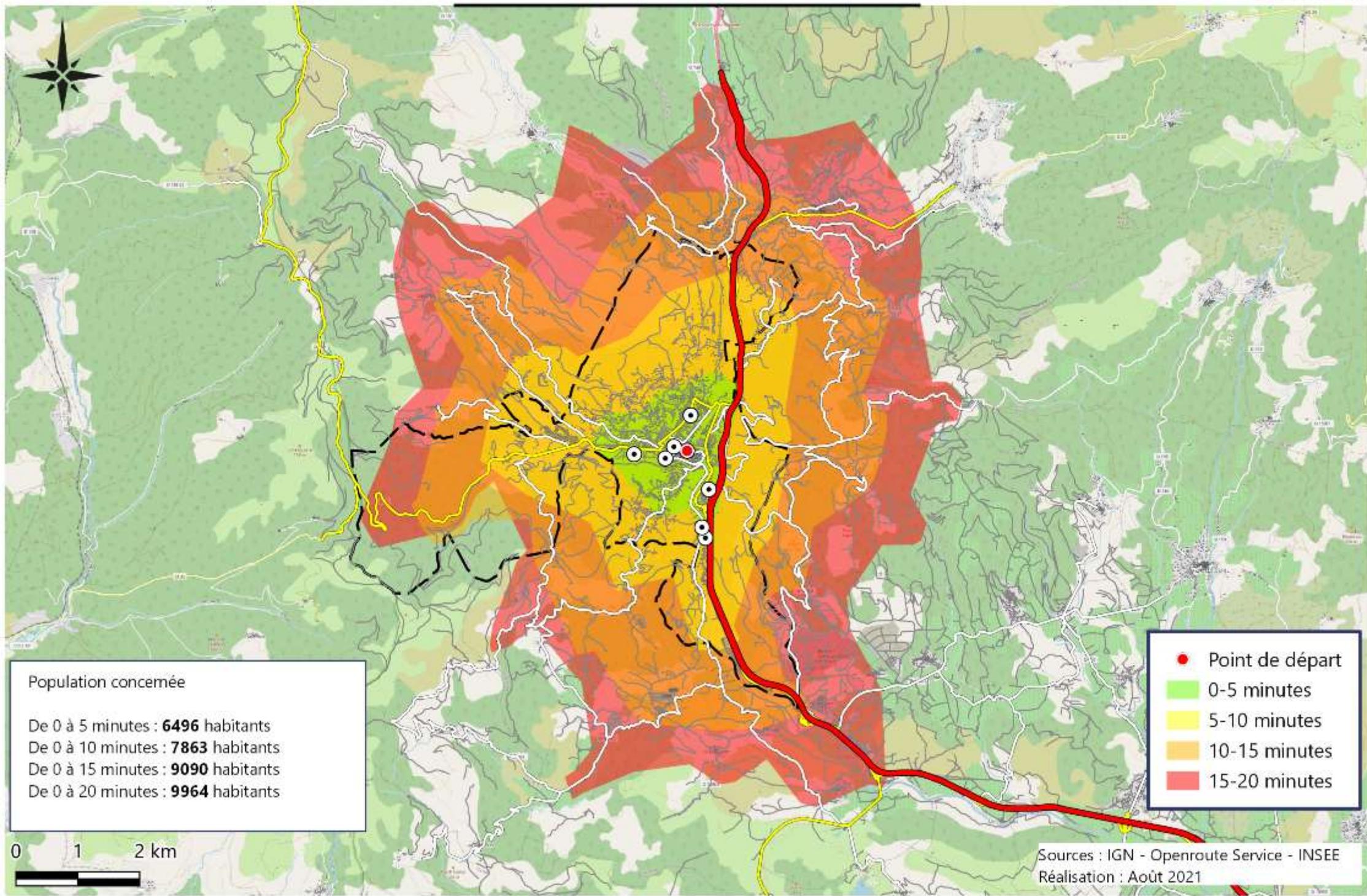


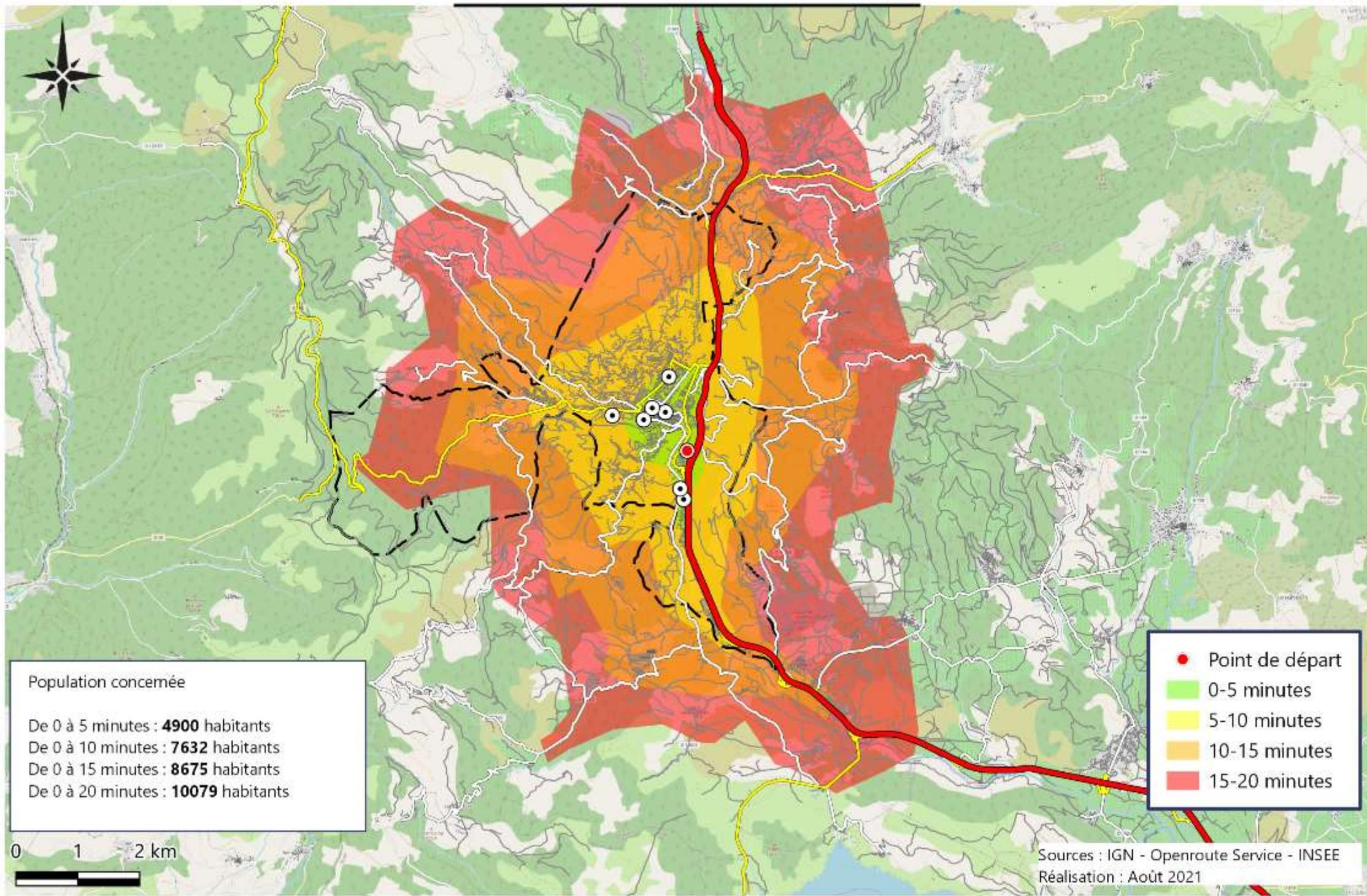


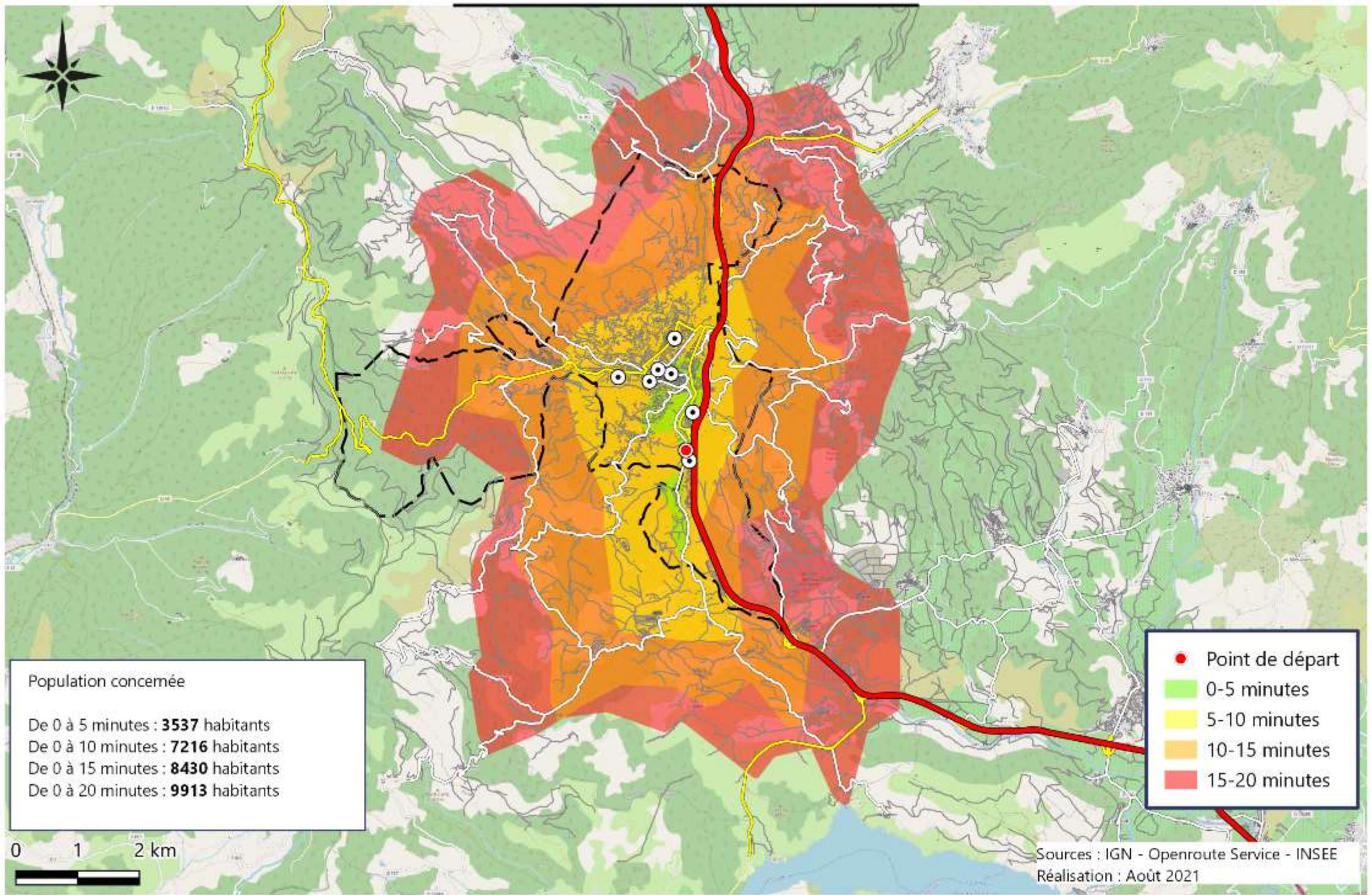
Population concernée

De 0 à 5 minutes : **6221** habitants
De 0 à 10 minutes : **7935** habitants
De 0 à 15 minutes : **9340** habitants
De 0 à 20 minutes : **9988** habitants

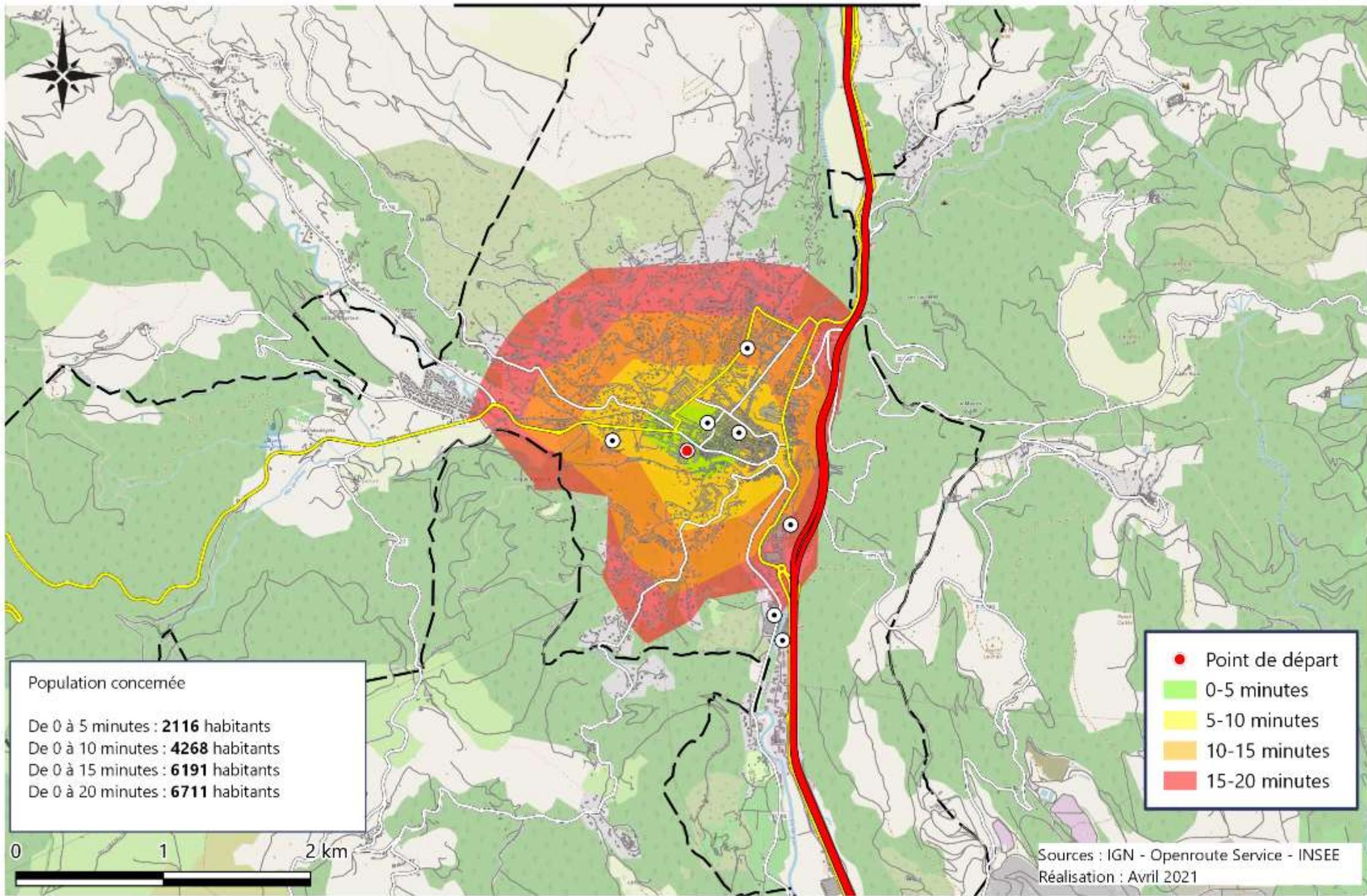
 Point de départ
 0-5 minutes
 5-10 minutes
 10-15 minutes
 15-20 minutes

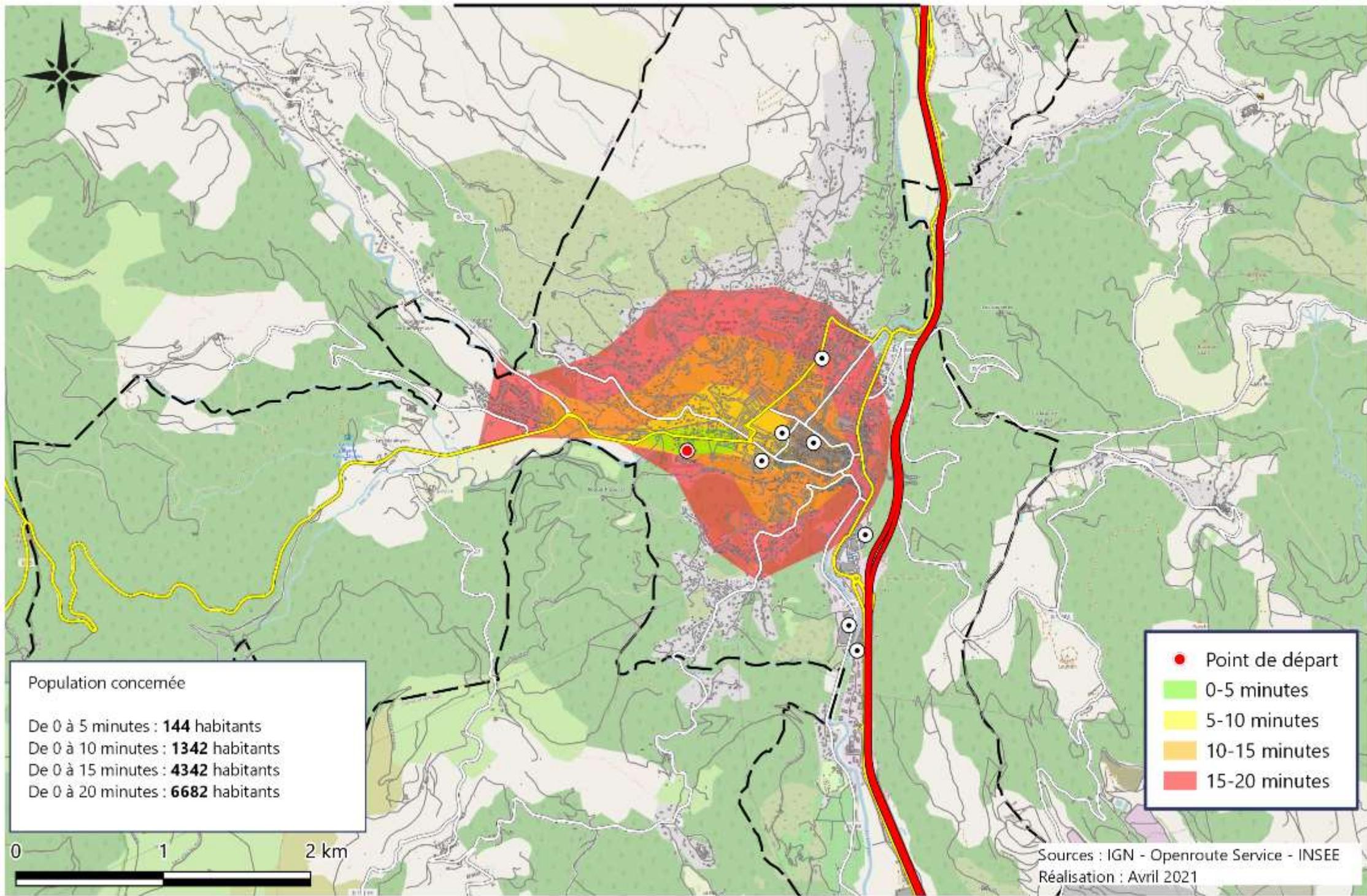


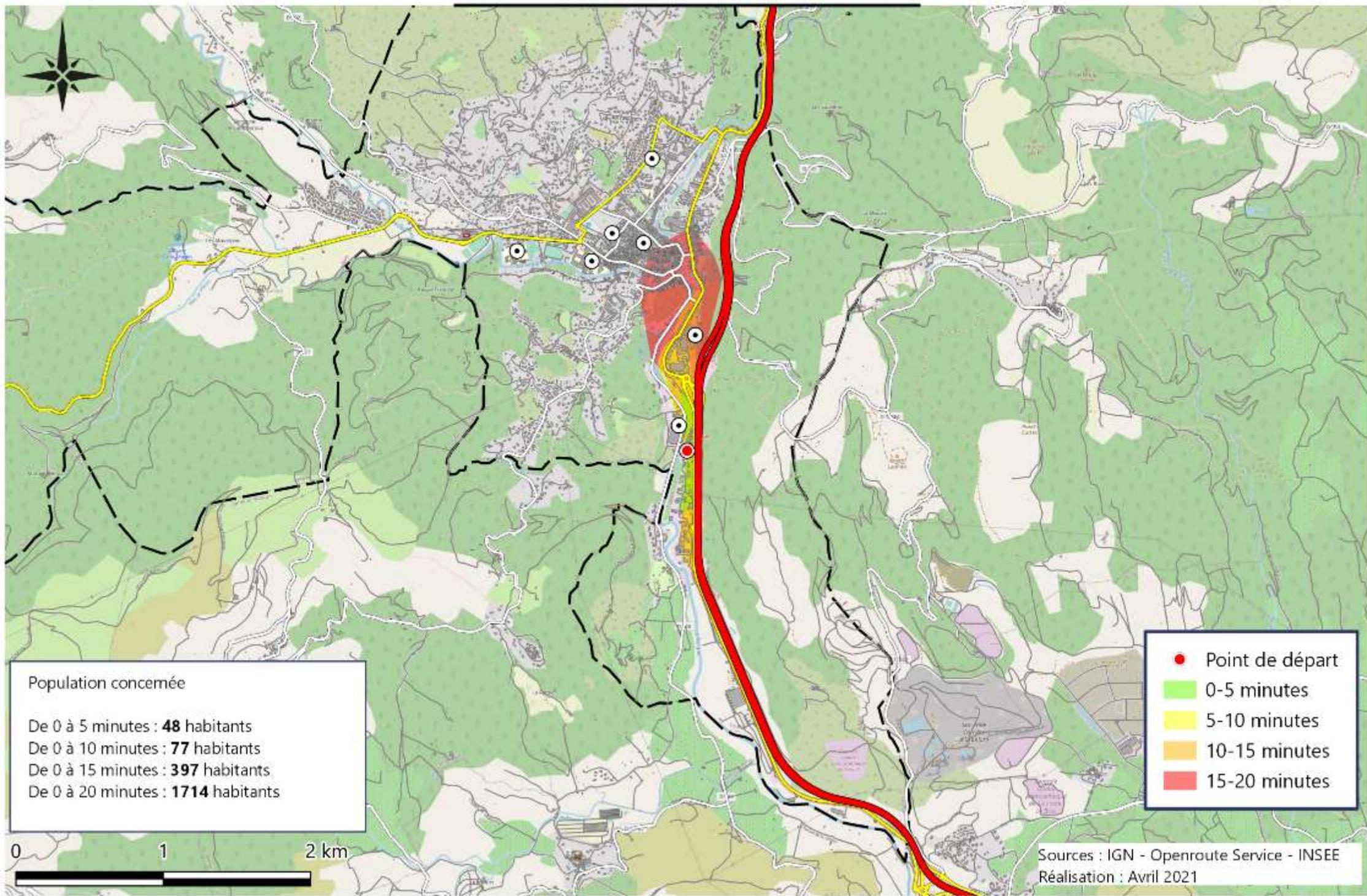


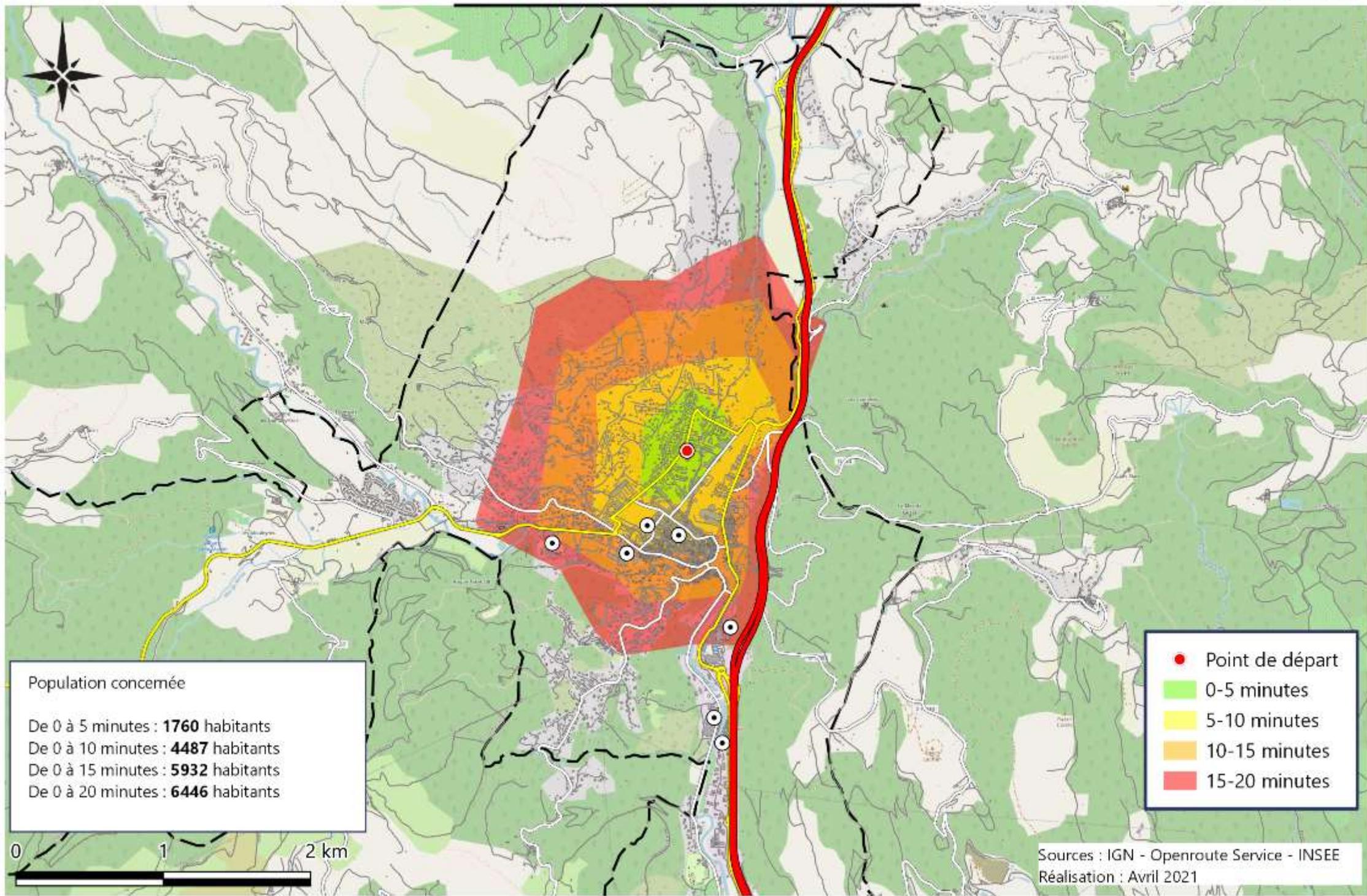


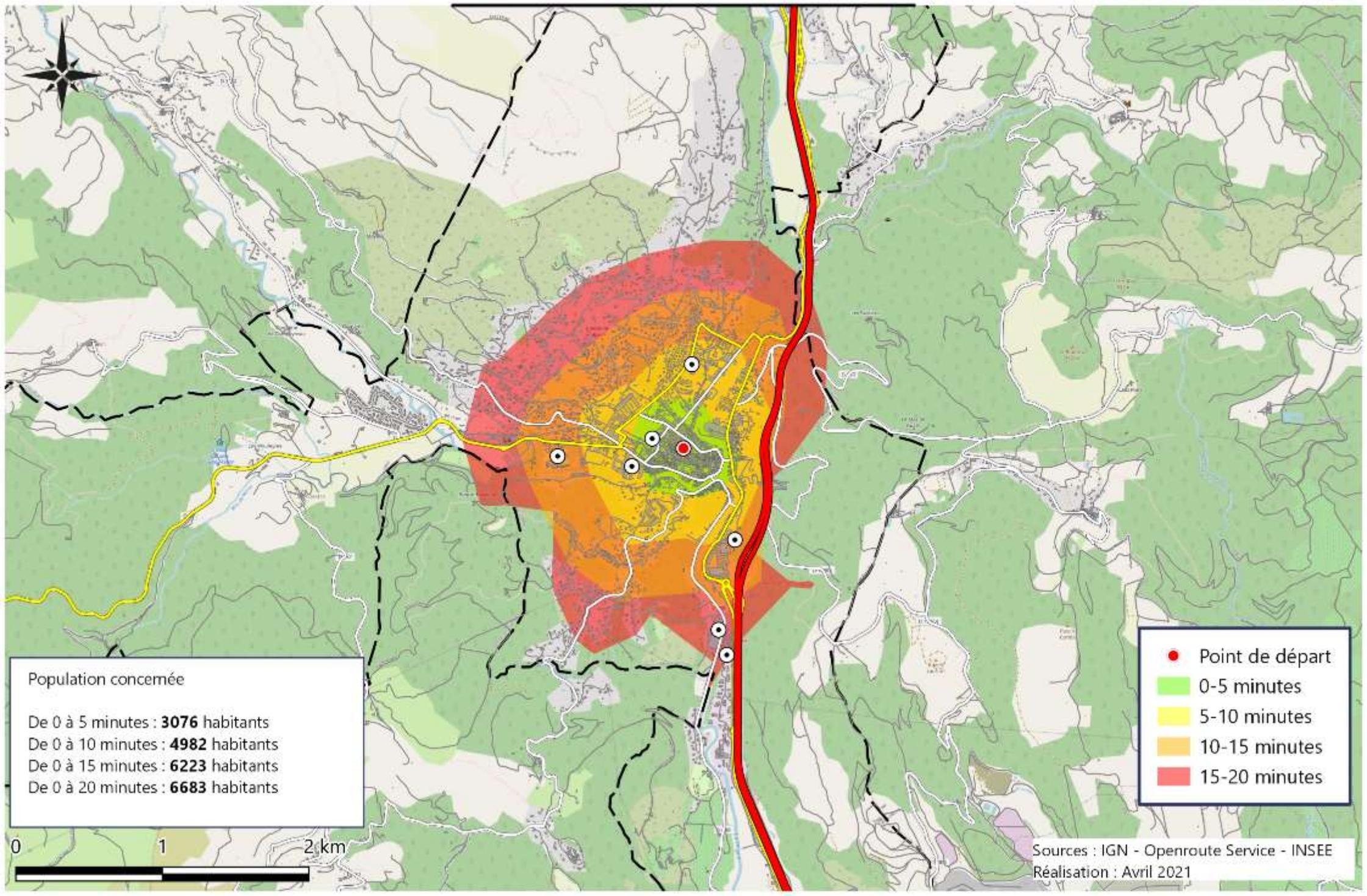
Isochrones Piétons







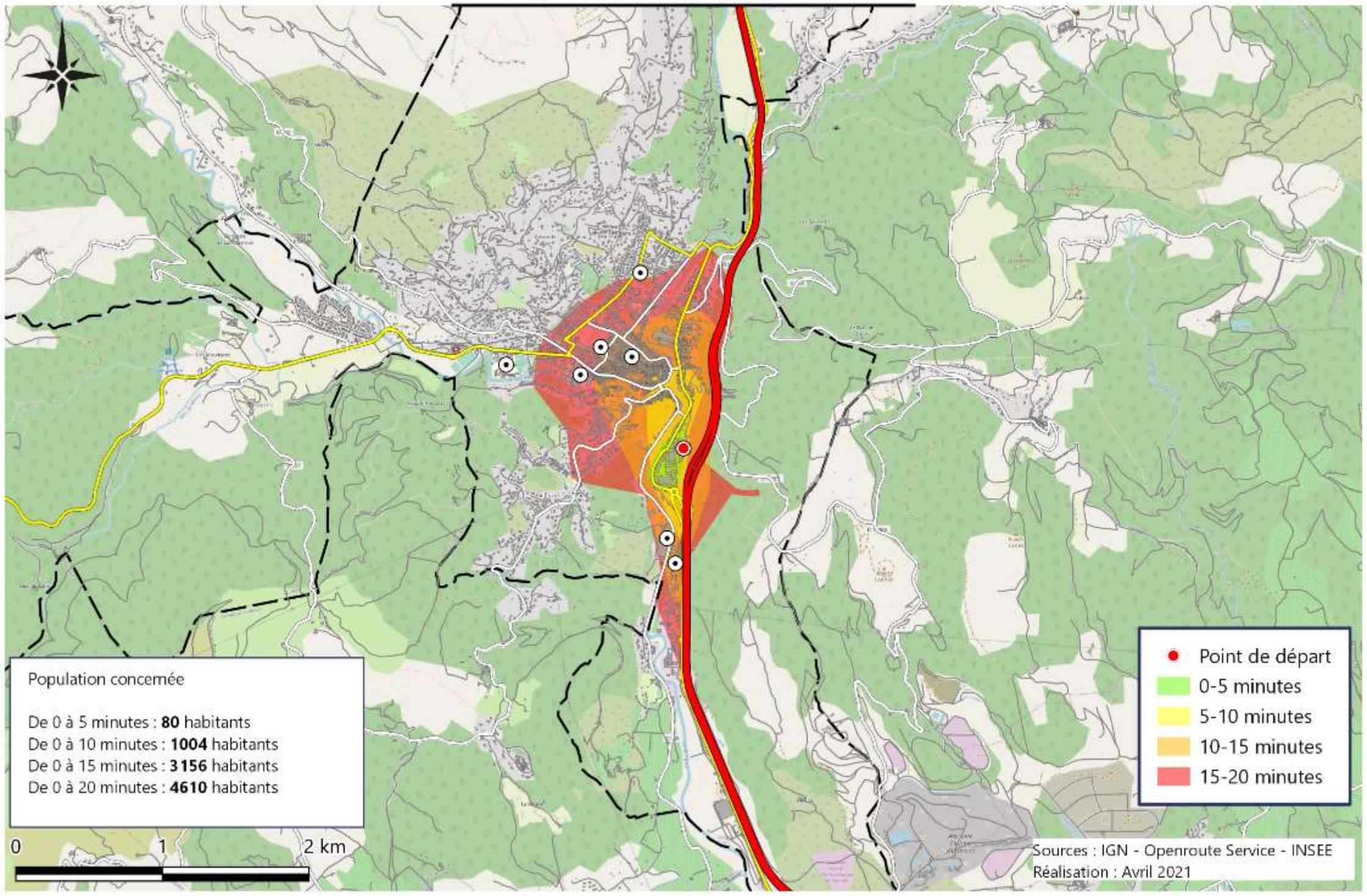




Population concernée

De 0 à 5 minutes : **3076** habitants
De 0 à 10 minutes : **4982** habitants
De 0 à 15 minutes : **6223** habitants
De 0 à 20 minutes : **6683** habitants

- Point de départ
- 0-5 minutes
- 5-10 minutes
- 10-15 minutes
- 15-20 minutes



Population concernée

De 0 à 5 minutes : **80** habitants
De 0 à 10 minutes : **1004** habitants
De 0 à 15 minutes : **3 156** habitants
De 0 à 20 minutes : **4610** habitants

● Point de départ

■ 0-5 minutes

■ 5-10 minutes

■ 10-15 minutes

■ 15-20 minutes

