



## Propositions d'aménagement

# Les objectifs de la démarche

- Améliorer la **sécurité** des déplacements ;
- Réduire la **vitesse** des véhicules motorisés sur les voies routières traversant le centre-bourg, en proposant éventuellement la mise en place de **zones de circulation apaisée** ;
- Promouvoir et valoriser les modes de déplacement actifs et notamment **la marche** pour les déplacements de proximité ;
- Améliorer l'accès, pour tous les modes de déplacement, aux **commerces** et services de centre-bourg, dans un objectif de maintien de leur vitalité ;
- Prendre en compte les contraintes de la **viabilité hivernale** dans les prescriptions d'aménagement.

# Une démarche en deux phases

## 1- Le diagnostic de la situation actuelle

- L'urbanisme et l'aménagement du territoire
- Les déplacements
  - Motorisés
  - À vélo
  - À pied
- Le fonctionnement du centre-bourg

En fil rouge : le point de vue des Génésiens ...

... recueilli par le biais d'une démarche participative mise en œuvre le 4 avril 2017, sous forme d'un diagnostic en marchant et d'une réunion participative en salle, ouverts à l'ensemble de la population de la commune.

## 2- Le schéma global d'aménagement

Vous  
êtes  
ici



# Rappel des points clés issus du diagnostic



- Le centre-bourg est fait pour les piétons ;
- Il n'y a pas d'alternative « de masse » à la voiture pour les déplacements hors centre-bourg ;
- Il faut donc permettre à ceux qui viennent de l'extérieur de pouvoir se garer aisément, puis de rejoindre à pied le centre-bourg ;
- L'offre de stationnement est suffisante mais demande à être mieux organisée pour la rendre plus performante et mieux perçue par les habitants ;
- L'apaisement des vitesses offrira de nouvelles possibilités de cohabitation entre les véhicules motorisés et les modes de déplacement actifs ;
- Les principes d'aménagement devront faciliter les déplacements des Génésiens ;
- On recherchera à améliorer la viabilité hivernale pour tous les modes de déplacement.

# Le schéma global d'aménagement

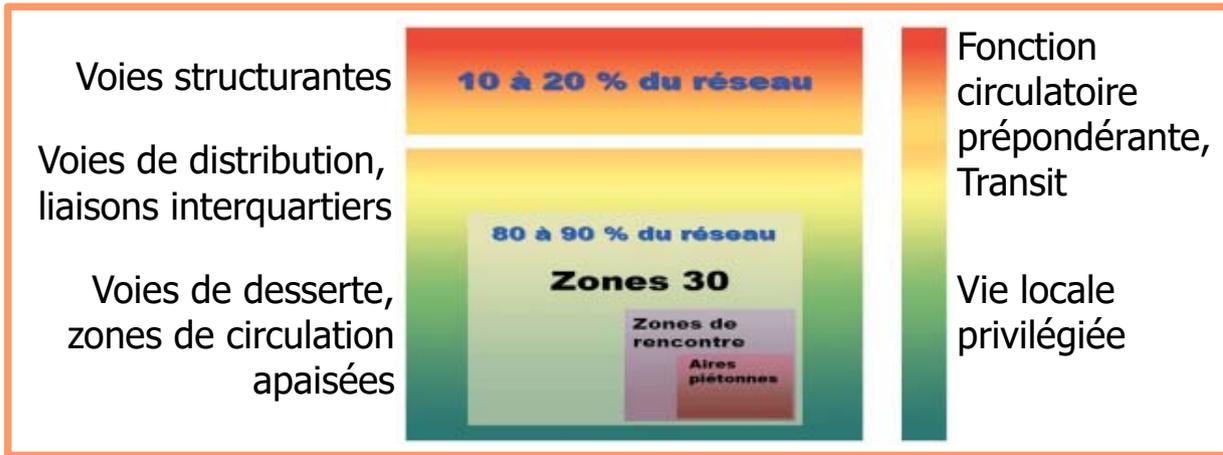
- La hiérarchisation du réseau
- Les voies structurantes et les entrées d'agglomération
- Les voies de distribution inter-quartiers
- Les voies de desserte internes aux quartiers
- Le stationnement
- Le cœur de bourg, une zone de circulation apaisée
- La viabilité hivernale

# Le schéma global d'aménagement

- La hiérarchisation du réseau
- Les voies structurantes et les entrées d'agglomération
- Les voies de distribution inter-quartiers
- Les voies de desserte internes aux quartiers
- Le stationnement
- Le cœur de bourg, une zone de circulation apaisée
- La viabilité hivernale

# Un préalable : la hiérarchisation du réseau de voirie

- Identifier et hiérarchiser le réseau de voirie de la commune pour répondre à cette question : **quelle type de voie pour assurer quelles fonctions ?**



# La hiérarchisation du réseau de voirie

## Scénario 1

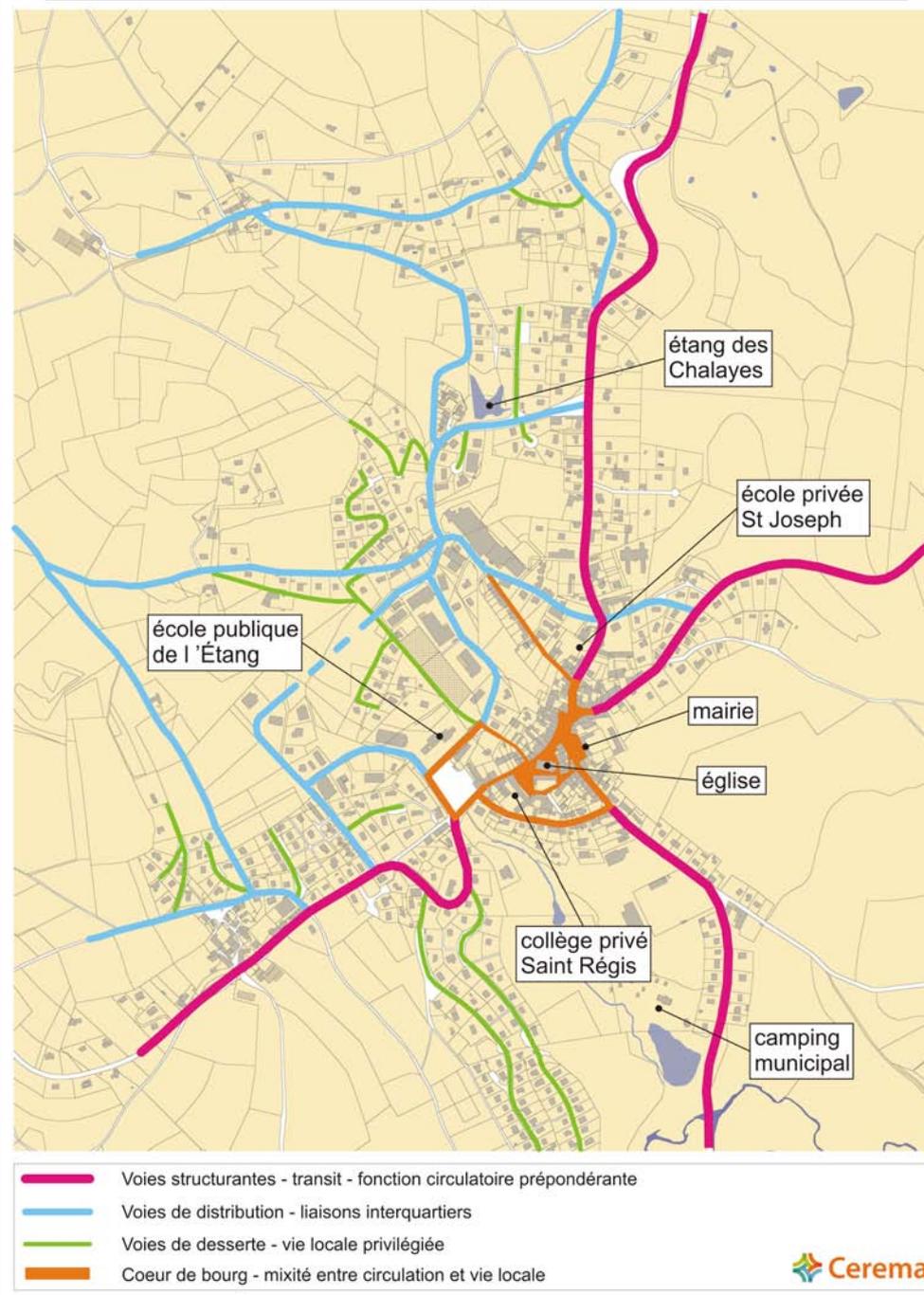
- Les **RD 501 et 22** constituent l'ossature de voies structurantes ;
- Un maillage régulier de **voies communales de distribution** assure les liaisons interquartiers ;
- De ce maillage partent des voies de **desserte des quartiers d'habitat**.
- Le **cœur de bourg** accueille une forte vie locale, au carrefour de 2 voies structurantes.
  - Dans cette zone, les modes actifs et les véhicules motorisés ont vocation à partager les mêmes espaces.



# La hiérarchisation du réseau de voirie

## Scénario 2

- **Le cœur de bourg est élargi :**
  - à la rue Bergazzy, à la partie haute de la rue de la Semène, à l'amorce de la rue du Forez puis à la rue St Rambert ;
- Pour créer devant les commerces, services et écoles, un ensemble cohérent de rues et d'espaces :
  - Où la vitesse des véhicules motorisés sera maîtrisée ;
  - Où la priorité sera donnée aux piétons ;
  - Où le stationnement sera autorisé, mais organisé et réglementé.



# Le schéma global d'aménagement

- La hiérarchisation du réseau
- **Les voies structurantes** et les entrées d'agglomération
- Les voies de distribution inter-quartiers
- Les voies de desserte internes aux quartiers
- Le stationnement
- Le cœur de bourg, une zone de circulation apaisée
- La viabilité hivernale



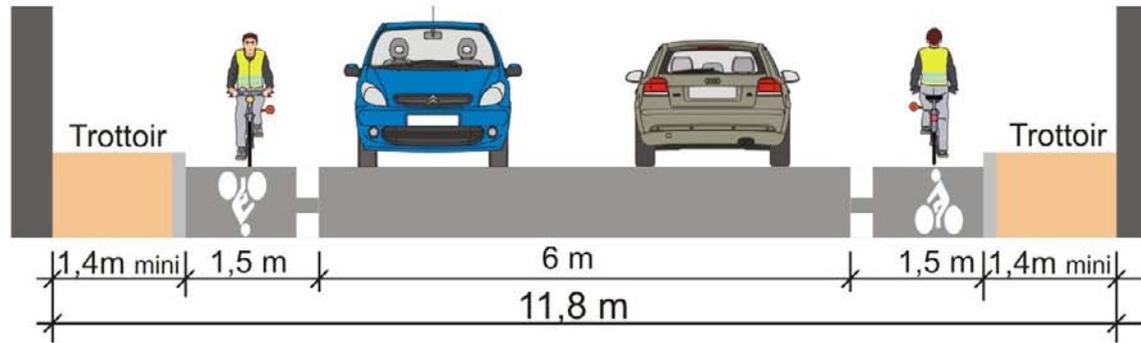
- Le centre-bourg est fait pour les piétons ;
  - Il n'y a pas d'alternative « de masse » à la voiture pour les déplacements hors centre-bourg ;
  - Il faut donc permettre à ceux qui viennent de l'extérieur de pouvoir se garer aisément, puis de rejoindre à pied le centre-bourg ;
  - L'offre de stationnement est suffisante mais demande à être mieux organisée pour la rendre plus performante et mieux perçue par les habitants ;
- **L'apaisement des vitesses offrira de nouvelles possibilités de cohabitation entre les véhicules motorisés et les modes de déplacement actifs ;**
  - **Les principes d'aménagement devront faciliter les déplacements des Génésiens ;**
- On recherchera à améliorer la viabilité hivernale pour tous les modes de déplacement.

# L'aménagement des voies structurantes

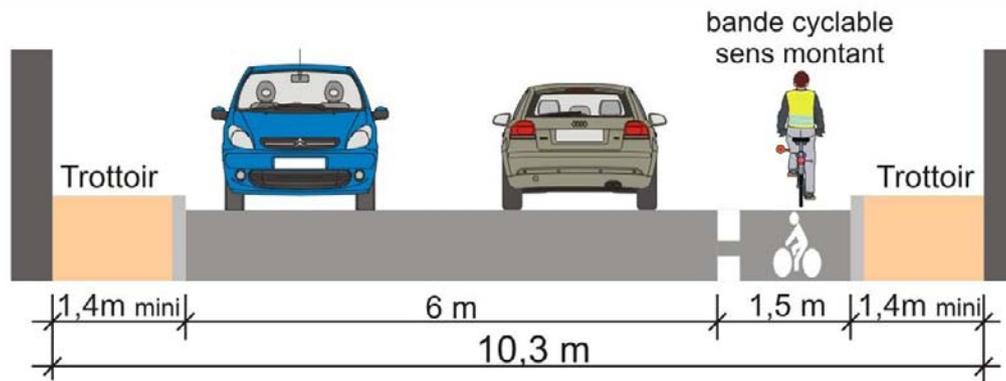
- Elles ont vocation à accueillir le trafic de transit et à supporter l'essentiel du trafic poids-lourds.
- La vitesse y sera limitée à 50 km/h, ou ponctuellement à 30 km/h.
- Des aménagements cyclables sont nécessaires (art. L228-2 du Code de l'Environnement) :
  - 2 bandes cyclables de part et d'autre de la chaussée ;
  - Dans les pentes, la bande peut être supprimée dans le sens descendant (le différentiel de vitesse vélos/véhicules motorisés y est réduit).
- Une chaussée de 6m permet (cf « Le profil en travers, outil du partage des voiries urbaines – Certu 2009) :
  - Le croisement de 2 véhicules légers à 50 km/h ;
  - Le croisement de 2 poids-lourds ou de 2 bus à vitesse modérée.



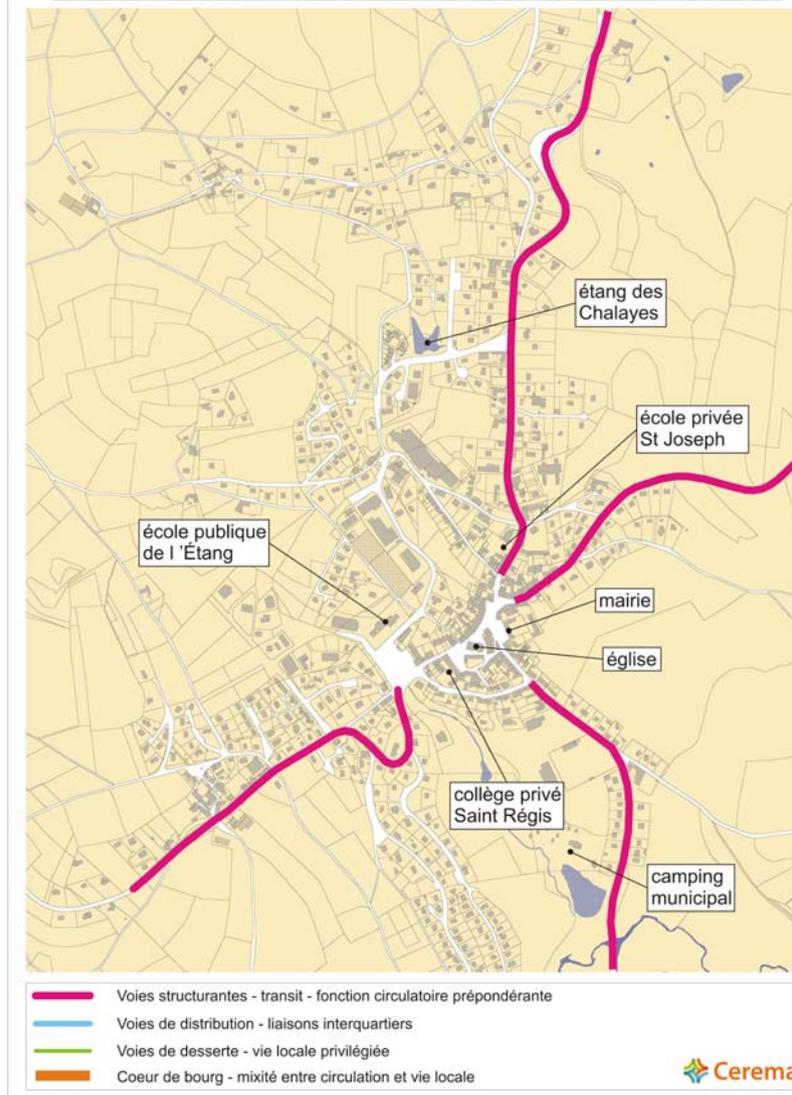
# Profils en travers type des voies structurantes



RD - voie structurante topographie plate



RD - voie structurante en pente



# Les entrées d'agglomération

- Un panneau d'entrée d'agglomération bien positionné :
  - Marque et crédibilise l'entrée d'agglomération ;
  - Marque un changement de séquence entre la rase campagne et le bourg ;
  - Rend cohérent la réduction de vitesse ;
  - Respecte le Code de la Route (Article R110-2).



# L'aménagement d'entrée d'agglomération sur la RD501 au nord



- Le panneau d'entrée d'agglomération est bien positionné :
  - Présence de bâti dans la perspective ;
  - Interruption du marquage axial.
- Renforcer cette perception :
  - Par un « effet de porte » (végétal, totems...), pour abaisser la vitesses des véhicules ;
  - Calibrer et resserrer la voie par des bordures/trottoirs latéraux.

# L'aménagement d'entrée d'agglomération sur la RD501 au sud



- La position du panneau d'entrée d'agglomération peut être améliorée :
  - Pour le rendre plus crédible par rapport à l'environnement bâti.
- Mesure corrective :
  - Le rapprocher de l'îlot de tourne-à-gauche d'accès au camping qui marque également l'entrée d'agglomération
    - *présence d'un trottoir latéral ;*
    - *effet de chicane ;*
    - *resserrement des voies.*

# L'aménagement d'entrée d'agglomération sur la RD22 à l'est



- La position du panneau d'entrée d'agglomération peut être améliorée :
  - Car situé dans un environnement de rase campagne.
- Mesures correctives :
  - Le rapprocher du 1<sup>er</sup> accès riverain et du début du trottoir à gauche, pour crédibiliser l'arrivée en agglomération et la réduction de vitesse ;
  - Recalibrer la voie par une implantation ponctuelle de bordures en pied de panneau.

# L'aménagement d'entrée d'agglomération sur la RD22 à l'ouest



- La position du panneau d'entrée d'agglomération peut être améliorée :
  - Car tracé de la RD22 rectiligne à l'approche du bourg => vitesses élevées ;
  - Car environnement peu urbain, ouvert, sans grand contraste avec la rase campagne ;
- Mesures correctives :
  - Le rapprocher d'un secteur bâti plus dense ;
  - Créer une zone de transition à 70km/h, pour amener progressivement la réduction de vitesse ;
  - Calibrer et resserrer la voie par des bordures/trottoirs latéraux ;
  - Projet d'implantation de la nouvelle gendarmerie dans ce secteur => modération des vitesses ... ?

# Le schéma global d'aménagement

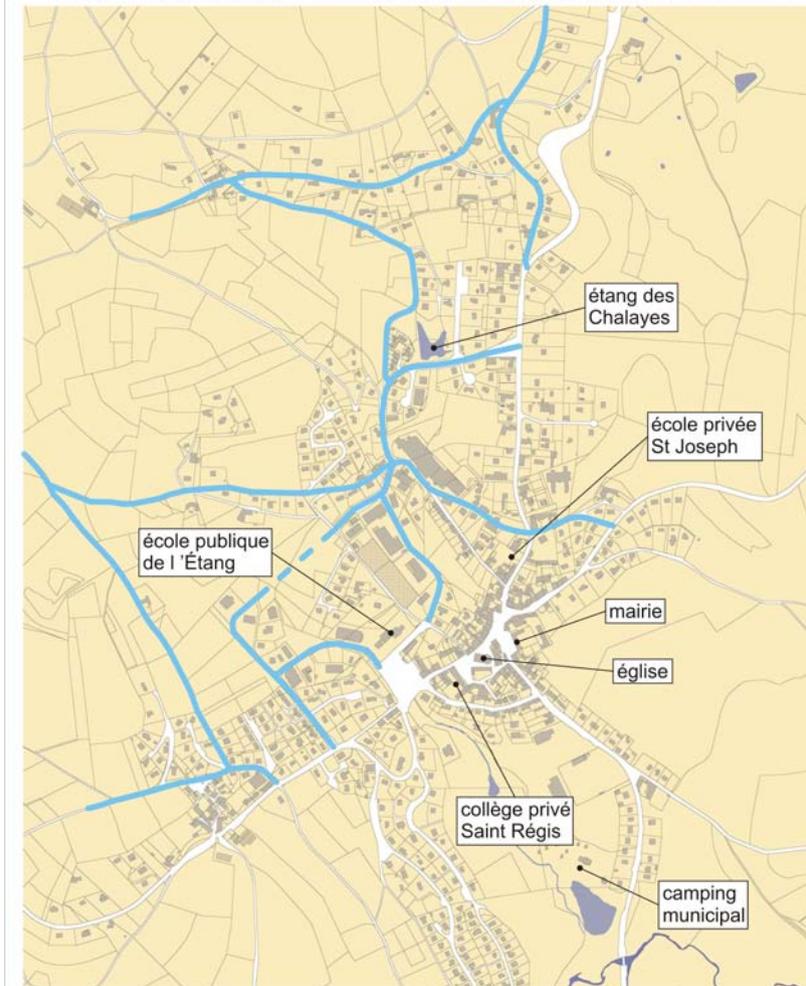
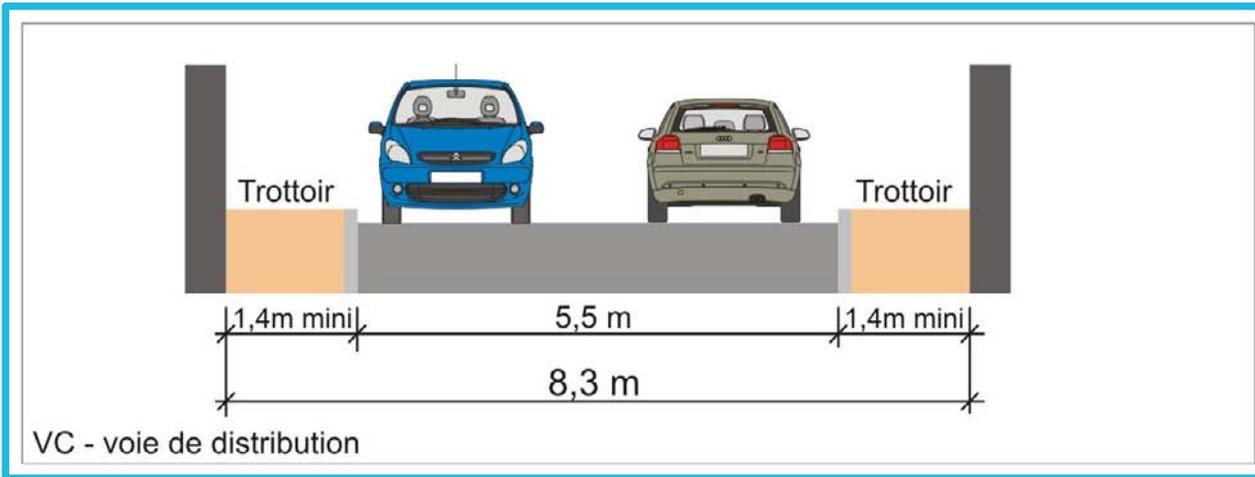
- La hiérarchisation du réseau
- Les voies structurantes et les entrées d'agglomération
- **Les voies de distribution inter-quartiers**
- Les voies de desserte internes aux quartiers
- Le stationnement
- Le cœur de bourg, une zone de circulation apaisée
- La viabilité hivernale

# L'aménagement des voies de distribution

- Elles assurent les liaisons inter-quartiers du bourg.
- Elles ont vocation à être classées en **zone 30** :
  - Les cyclistes et les véhicules motorisés se partagent la chaussée (Les zones de circulation particulières en milieu urbain – Décret 2008-754 du 30/07/2008) ;
  - Pas d'aménagement cyclable nécessaire, sauf en cas de pente importante (bande cyclable dans le sens montant) ;
  - Dans les rues à sens unique pour les véhicules motorisés => obligation de mettre en place un double-sens cyclable.
- Une chaussée de 5m50 permet (cf « Le profil en travers, outil du partage des voiries urbaines – Certu 2009) :
  - Le croisement de 2 véhicules légers à 30 km/h ;
  - Le croisement de 2 poids-lourds à vitesse réduite.



# Profils en travers type des voies de distribution



- Voies structurantes - transit - fonction circulatoire prépondérante
- Voies de distribution - liaisons interquartiers
- Voies de desserte - vie locale privilégiée
- Coeur de bourg - mixité entre circulation et vie locale

# Le schéma global d'aménagement

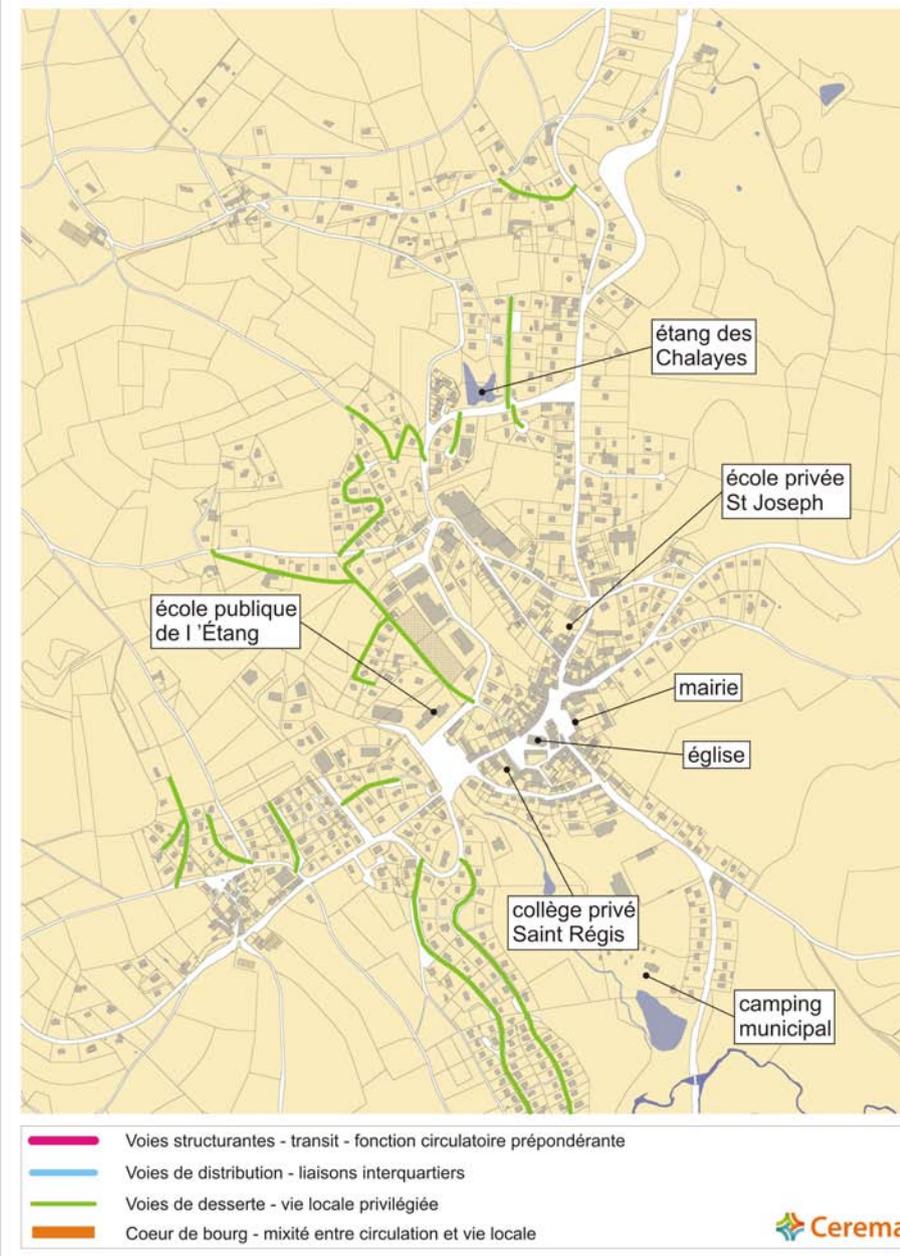
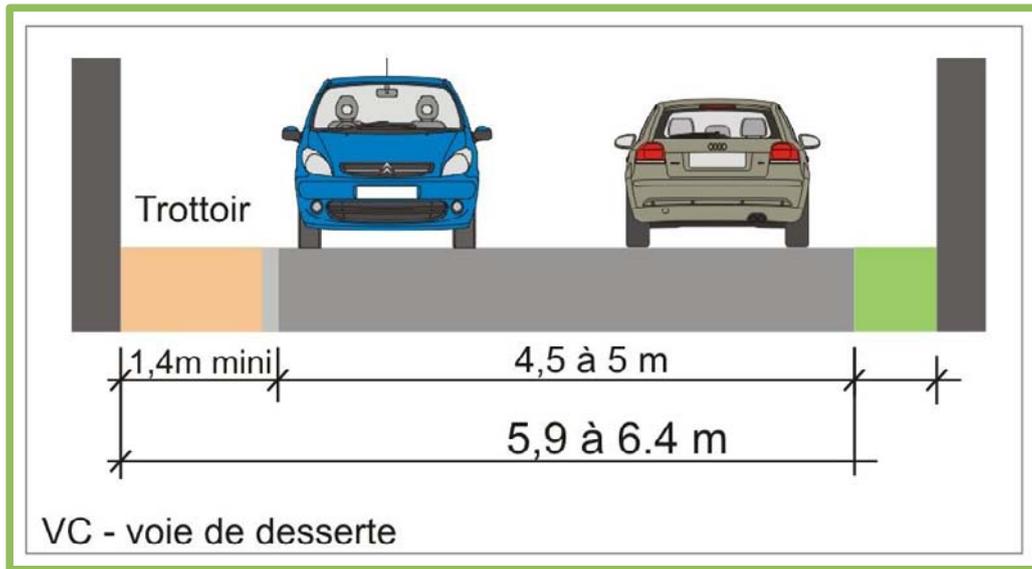
- La hiérarchisation du réseau
- Les voies structurantes et les entrées d'agglomération
- Les voies de distribution inter-quartiers
- **Les voies de desserte internes aux quartiers**
- Le stationnement
- Le cœur de bourg, une zone de circulation apaisée
- La viabilité hivernale

# L'aménagement des voies de desserte

- Elles assurent la desserte interne des quartiers.
- Elles ont vocation à être classées en **zone 30** ou en **zone de rencontre** :
  - Les cyclistes et les véhicules motorisés se partagent la chaussée (Les zones de circulation particulières en milieu urbain – Décret 2008-754 du 30/07/2008) ;
  - Pas d'aménagement cyclable nécessaire, sauf en cas de pente importante ;
  - Dans les rues à sens unique pour les véhicules motorisés => obligation de mettre en place un double-sens cyclable.
- Une chaussée de 4m50 à 5m permet (cf « Le profil en travers, outil du partage des voiries urbaines – Certu 2009) :
  - Le croisement de 2 véhicules légers à 20 ou 30 km/h ;
  - Le croisement d'un véhicule léger et d'un poids-lourds à vitesse réduite.



# Profils en travers type des voies de desserte



# Le schéma global d'aménagement

- La hiérarchisation du réseau
- Les voies structurantes et les entrées d'agglomération
- Les voies de distribution inter-quartiers
- Les voies de desserte internes aux quartiers
- **Le stationnement**
- Le cœur de bourg, une zone de circulation apaisée
- La viabilité hivernale

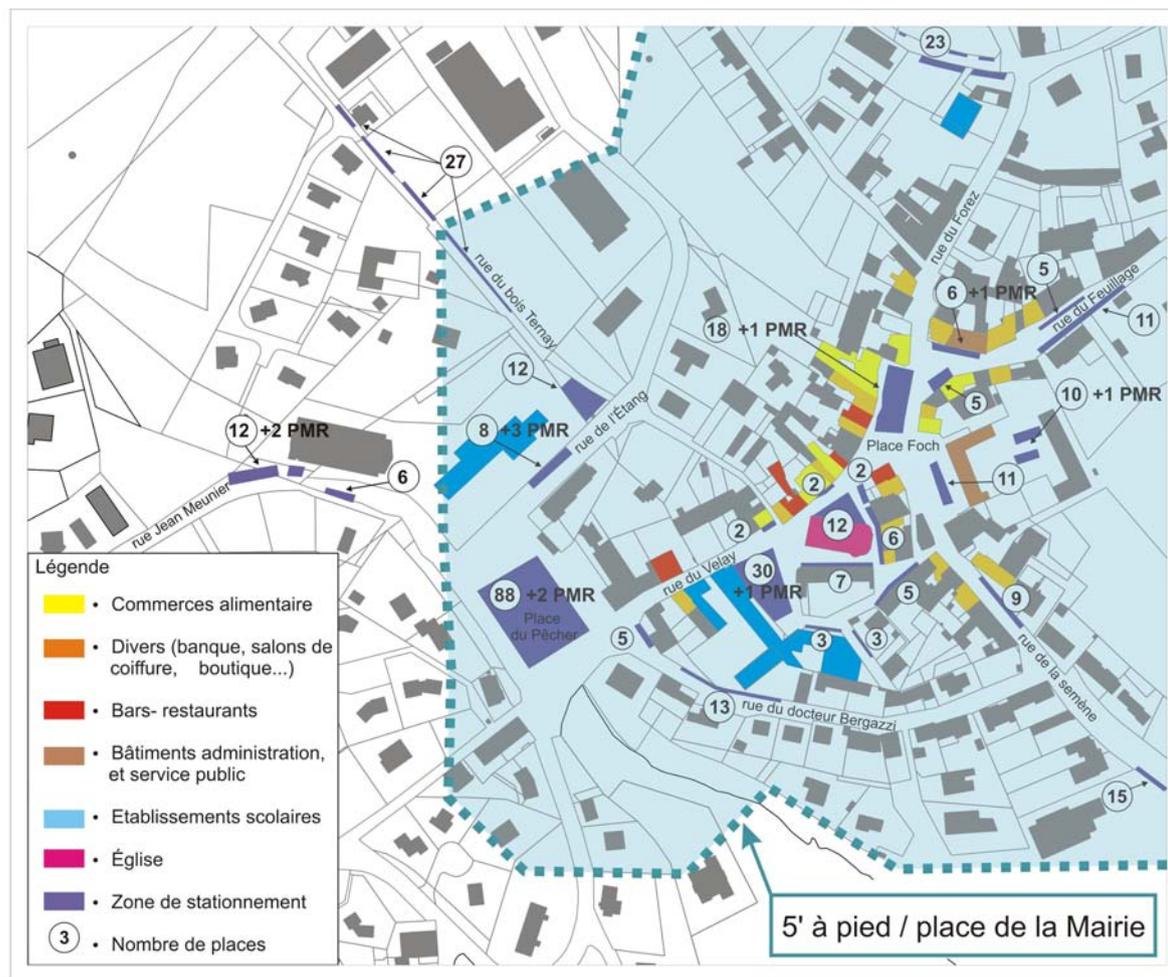




- Le centre-bourg est fait pour les piétons ;
- Il n'y a pas d'alternative « de masse » à la voiture pour les déplacements hors centre-bourg ;
- Il faut donc permettre à ceux qui viennent de l'extérieur de pouvoir se garer aisément, puis de rejoindre à pied le centre-bourg ;
- L'offre de stationnement est suffisante mais demande à être mieux organisée pour la rendre plus performante et mieux perçue par les habitants ;
- L'apaisement des vitesses offrira de nouvelles possibilités de cohabitation entre les véhicules motorisés et les modes de déplacement actifs ;
- Les principes d'aménagement devront faciliter les déplacements des Gènesiens ;
- On recherchera à améliorer la viabilité hivernale pour tous les modes de déplacement.

# Le stationnement existant

- 320 places de stationnement recensées à moins de 5 min de marche de la mairie (126 places dans le périmètre place Foch-mairie-église, à proximité immédiate des commerces, dont 5 places PMR) ;
- Comparaison entre offre commerciale et stationnement :
  - « Carrefour Contact » de Bourg-Argental : 45 places de stationnement matérialisées ;
  - « Carrefour Market » de St Just-Malmont : 121 places + 3 PMR ;
  - « Intermarché » Bellevue : 88 places + 6 PMR.
- Manque de « turn-over » à proximité des commerces.



# Généralités sur le stationnement

- Le stationnement des véhicules conditionne :
  - Le bon fonctionnement global de la commune ;
  - La qualité du cadre de vie urbain.
- Le stationnement consomme de l'espace :
  - Une voiture passe 95 % de son temps arrêtée ;
  - Mais la voirie est dimensionnée à 90 % pour les véhicules motorisés ;  
=> Il ne reste que 5 à 10 % de l'espace public disponible pour les autres modes de déplacement.
- Les besoins en stationnement sont différents selon les usagers :
  - Les résidents : la voirie, extension naturelle du logement ;
  - Les pendulaires : le droit à une place sur le lieu de travail ;
  - Les visiteurs : le stationnement, une condition pour devenir client.
- Mais il y a des contradictions entre ces divers besoins et des possibles antagonismes entre les usagers.

# Généralités sur le stationnement

- Il faut donc des règles et les faire respecter :
  - Car le non-respect des règles de stationnement
    - => conduit à accumuler les obstacles physiques à l'intrusion de l'automobile dans l'espace public (bordures, potelets...)
    - => entraîne des coûts élevés d'installation et de maintenance ;
    - => a des effets néfastes sur le cloisonnement de l'espace public.
- **Il faut gérer le stationnement plutôt que le subir.**
- Le stationnement réglementé :
  - Il peut être **gratuit, à durée limitée, ou payant** ;
  - L'ensemble des types de stationnement sur voirie est énuméré dans les articles R.417-1 à R.417-13 du code de la route.
  - Il relève du pouvoir de police du Maire, police de la circulation et du stationnement organisés par les articles L2213-1 à L2213-6 du (Code général des collectivités territoriales).

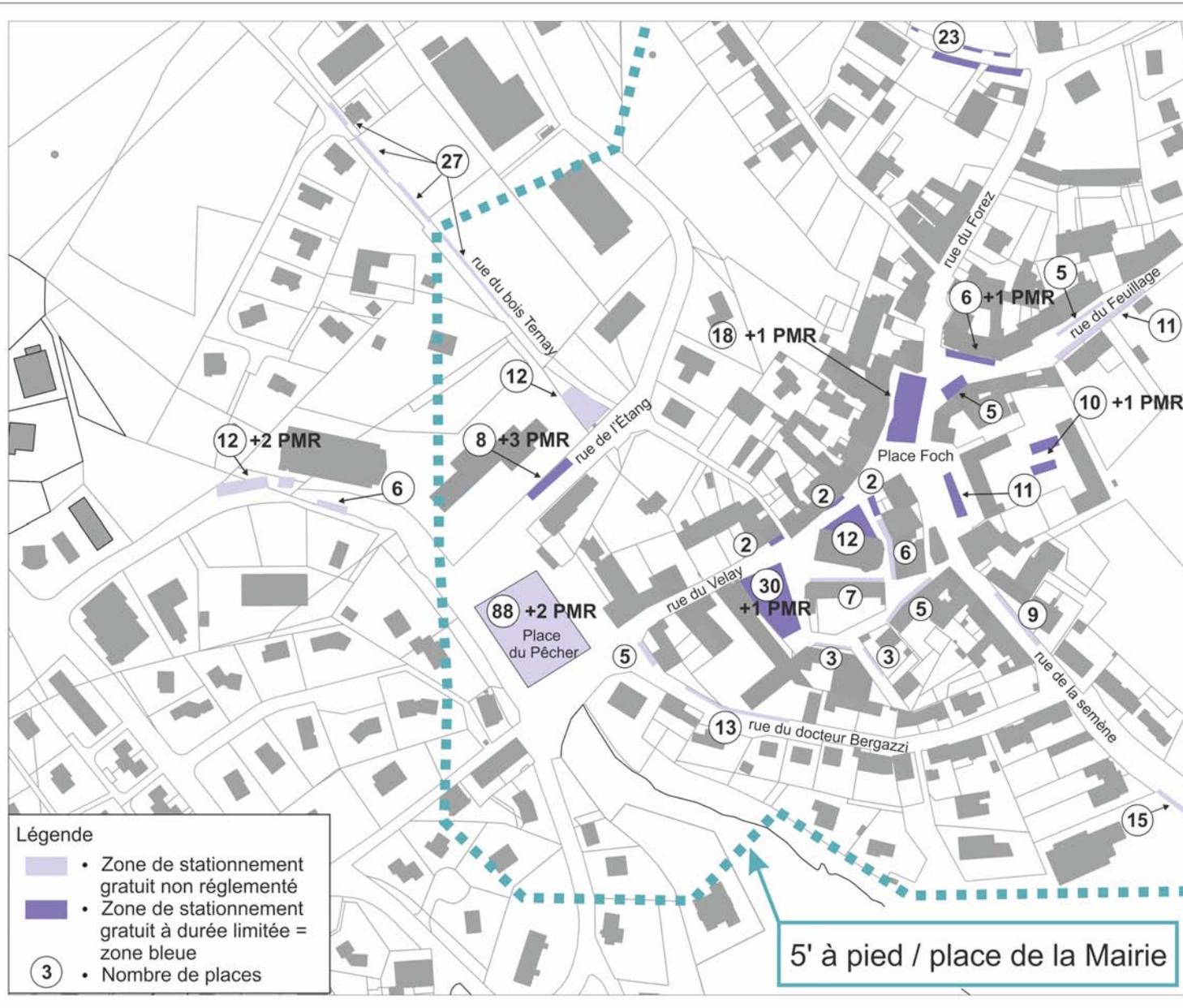


# Il faut gérer le stationnement

- Puisque l'offre de stationnement semble suffisante en centre-bourg, l'enjeu est de favoriser la rotation, notamment à proximité des commerces :
  - Pour éviter les « voitures ventouses » ;
  - Pour séparer le stationnement résidentiel et pendulaire du stationnement de courte durée.
- Solution proposée : le stationnement gratuit à durée limitée
  - Par le biais d'un arrêté, le maire a la possibilité d'établir des zones de stationnement gratuit à durée limitée à l'intérieur de l'agglomération (les « zones bleues ») ;
  - Le temps maximal autorisé est fixé librement par la collectivité ;
  - Des panneaux de stationnement informent l'utilisateur de la durée de stationnement autorisée.
  - Un disque destiné à faciliter le contrôle de cette limitation doit être apposé en évidence à l'avant de chaque véhicule en stationnement (art. R417-3 du Code de la Route).



# Plan de stationnement en centre-bourg



- À moins de 5min à pied de la place de la mairie :
  - **110 places classées en zone bleue** = stationnement limité à 45min en journée, pour favoriser la rotation des véhicules et aider à l'attractivité du commerce ;
  - **210 places de stationnement gratuit non réglementé** = pour le stationnement résidentiel en journée, le co-voiturage, les professionnels ...

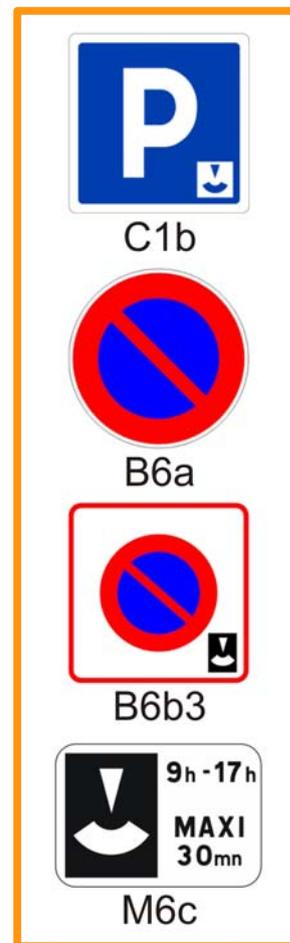
# Une mise en œuvre en 4 temps

- 1 - Expliquer :
  - Que le **stationnement de longue durée** équivaut à une **privatisation** de l'espace public ;
  - Qu'à l'inverse, une politique de **stationnement à durée limitée** en centre-bourg :
    - *favorise la rotation des véhicules ;*
    - *offre de la place à un maximum de visiteurs et de clients potentiels des commerces par une occupation de courte durée de l'espace public ;*
  - Que le **stationnement résidentiel gratuit** reste très largement possible à proximité immédiate du centre-bourg.
- 2 - Expérimenter
  - Demander aux usagers qui laissent aujourd'hui leurs véhicules plusieurs heures sur les parkings de centre-bourg :
    - *de changer leurs habitudes, pendant une semaine par exemple : en laissant libres les places en futures zones bleues et en allant se stationner en journée sur les futurs parkings gratuits non réglementés ;*
    - *d'exprimer ensuite leur retour d'expérience et leurs remarques et les adresser en mairie.*
  - Adapter l'implantation des « zones bleues » en fonction des retours d'expériences.

**Proposer aux automobilistes une démarche positive plutôt que répressive**, afin qu'ils respectent les règles du stationnement et adhèrent à la mise en œuvre de la politique publique locale en la matière.

# Une mise en œuvre en 3 temps

- 3 - Aménager :
  - Travaux de voirie, aménagement des espaces publics ;
  - Signalisation verticale (panneaux C1b avec panonceau M6c, ou/et panneaux B6a ou B6b3 avec panonceau M6c) ;
  - Signalisation horizontale (les lignes de couleur blanches peuvent être remplacées par des lignes de couleur bleue).
- 4 - Contrôler et sanctionner ceux qui ne respectent pas les règles collectives.



# Exemples d'aménagement

- Pour le stationnement limité en centre-bourg :



# Le schéma global d'aménagement

- La hiérarchisation du réseau
- Les voies structurantes et les entrées d'agglomération
- Les voies de distribution inter-quartiers
- Les voies de desserte internes aux quartiers
- Le stationnement
  
- **Le cœur de bourg, une zone de circulation apaisée**
  
- La viabilité hivernale

## • Le centre-bourg est fait pour les piétons ;



- Il n'y a pas d'alternative « de masse » à la voiture pour les déplacements hors centre-bourg ;
- Il faut donc permettre à ceux qui viennent de l'extérieur de pouvoir se garer aisément, puis de rejoindre à pied le centre-bourg ;
- L'offre de stationnement est suffisante mais demande à être mieux organisée pour la rendre plus performante et mieux perçue par les habitants ;
- L'apaisement des vitesses offrira de nouvelles possibilités de cohabitation entre les véhicules motorisés et les modes de déplacement actifs ;
- Les principes d'aménagement devront faciliter les déplacements des Génésiens ;
- On recherchera à améliorer la viabilité hivernale pour tous les modes de déplacement.

# L'aménagement des voies du cœur de bourg



- Majoritairement en zone de circulation apaisée, pour permettre :
  - la mixité des usages entre une part de trafic local et les fonctions propres aux espaces publics urbains = **zone de rencontre** ;
  - Une circulation piétonne exclusive ou prépondérante = **aire piétonne**.
- La zone de rencontre :

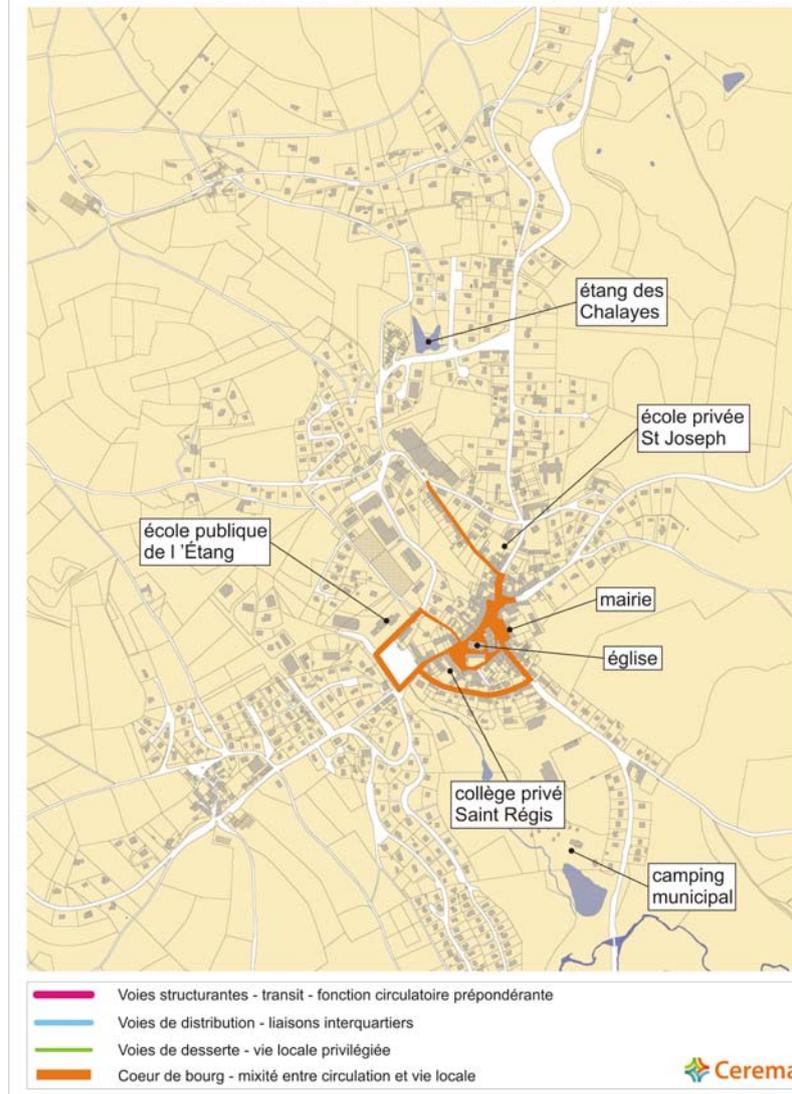
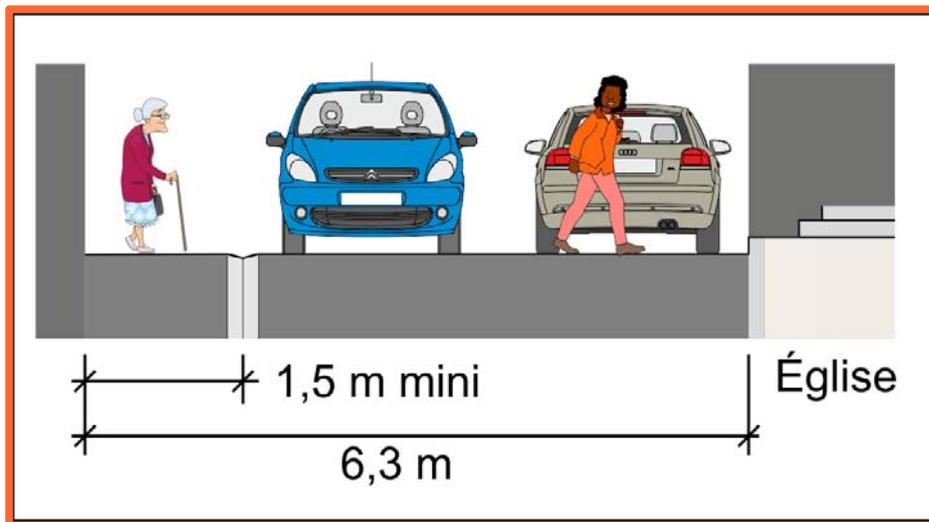
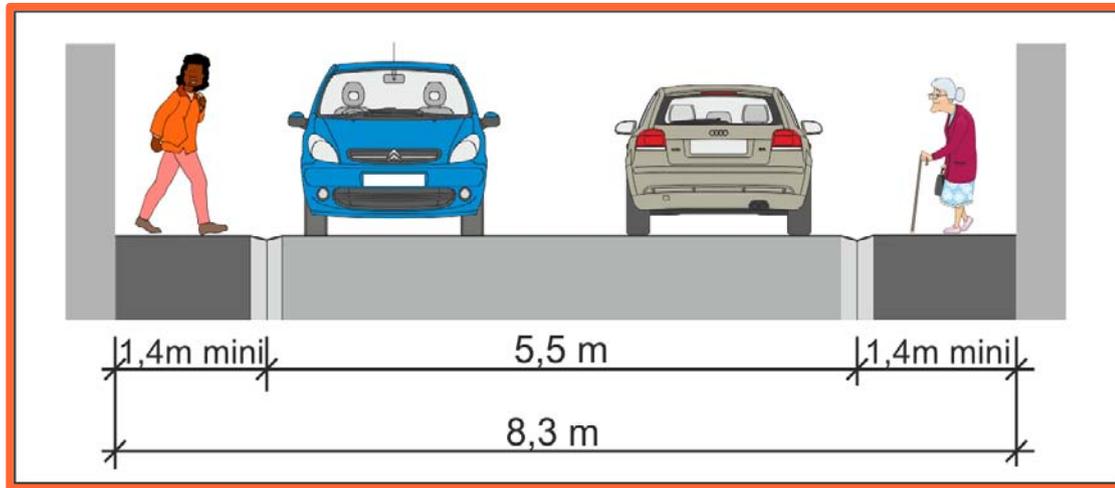
- Zone à priorité piétonne, où la vitesse des véhicules motorisés est limitée à 20 km/h ;
- Les piétons, les cyclistes et les véhicules motorisés se partagent la chaussée ;
- Pas d'aménagement cyclable nécessaire ;
- Mais dans les rues à sens unique pour les véhicules motorisés, un double-sens cyclable doit être aménagé.

- L'aire piétonne :

- C'est une zone affectée à la circulation des piétons de façon temporaire ou permanente ;
- La présence des véhicules motorisés y est exceptionnelle (livraisons, accès riverains...) ;
- Les cyclistes sont autorisés à y circuler à l'allure du pas.



# Profils en travers type des voies du cœur de bourg



# Les grands principes et les schémas sommaires d'aménagement

- Le bas de la rue du Velay (entre la place du pêcheur et l'église):

- Classer en **zone de rencontre** et créer un « effet de porte » dès la sortie du giratoire ;
- Supprimer les « montagnes russes » actuelles en mettant les trottoirs au même niveau que la chaussée
  - *bien prendre en compte le niveau des entrées riveraines et les hauteurs de seuils ;*
- Calibrer la chaussée à 5m50 et l'encadrer de caniveaux latéraux ;
- Casser l'alignement en décalant la chaussée au niveau de l'accès au collège et élargir ainsi le trottoir devant l'entrée.



# Exemples d'aménagement

- Pour le bas de la rue du Velay (entre la place du pêcheur et l'église) :



# Exemples d'aménagement

- Pour le bas de la rue du Velay (entre la place du pêcheur et l'église) :



# Exemples d'aménagement

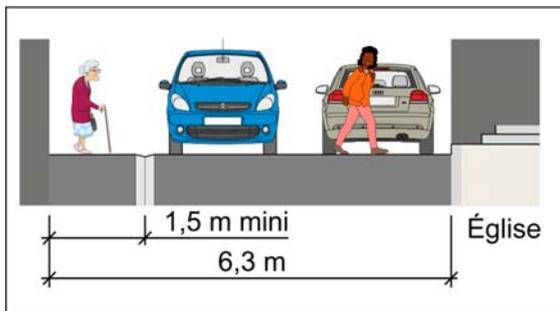
- Pour le bas de la rue du Velay (entre la place du pêcheur et l'église) :



# Les grands principes et les schémas sommaires d'aménagement

- Le parvis de l'église :

- Prolonger le parvis jusqu'aux façades qui lui font face sur la rue du Velay (prendre en compte les différences de niveaux et les hauteurs de seuils) ;
- La rue traverse le parvis : les véhicules s'adaptent aux piétons ;
- « Trottoirs » et chaussée au même niveau ;
- Contraste de matériaux entre le parvis, la chaussée et les espaces latéraux (couleur, aspect).



# Exemples d'aménagement

- Pour le parvis de l'église :



# Les grands principes et les schémas sommaires d'aménagement

- Le cœur de bourg (place du Maréchal Foch, place de la mairie) :
  - L'ensemble a vocation à être classé en **zone de rencontre** et traité dans la continuité du parvis de l'église => cohérence d'ensemble dans le traitement des espaces ;
    - => on garde le principe du « tout à niveau » entre la chaussée et les espaces publics adjacents ;
  - « Tordre » le tracé de la RD501 :
    - => faire baisser les vitesses ;
    - => élargir l'espace devant le «magasin « Pilat frais » et renforcer la continuité entre la place de la mairie et la rue du Feuillage ;
    - => améliorer la visibilité en sortie de l'impasse de la médiathèque et en sortie de la rue du Feuillage ;
  - Les poches de stationnement peuvent être délimitées par du mobilier urbain et des plantations.



# Les grands principes et les schémas sommaires d'aménagement

- Le cœur de bourg (place du Maréchal Foch, place de la mairie) :



# Exemples d'aménagement

- Pour le cœur de bourg (place du Maréchal Foch, place de la mairie) :



Avant

2000



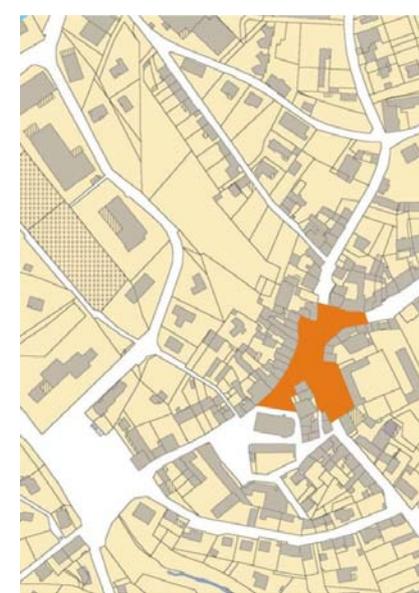
Après

2007



# Les grands principes et les schémas sommaires d'aménagement

- Proposition complémentaire pour le cœur de bourg (rue du Velay et place du Maréchal Foch) :
  - **Une aire piétonne temporaire** peut-être envisagée lors des jours de marché, ou lors de manifestations locales, sur la rue du Velay (entre la place du pêcheur et la RD501), l'entourage de l'église et la place Foch jusqu'en limite de la RD501 ;
  - Le trafic routier pourrait alors être ponctuellement renvoyé sur d'autres rues (la rue de l'Étang et la rue Bergazzy par exemple) ;
  - La mise en place de jardinières, d'arbres en bac, d'éléments de mobiliers urbain amovibles ou de barrières pourrait permettre de transformer ce secteur en lieu public convivial, privilégiant la vie locale, la flânerie et les déplacements piétons.



← ↑ Exemples d'aires piétonnes temporaires

# Les grands principes et les schémas sommaires d'aménagement

- Le haut de la rue de la Semène et le bas de la rue du Forez (à proximité du cœur de bourg) :
  - Classer ces 2 sections de la RD501 en **zone 30** => interface entre des rues à 50 km/h et la zone de rencontre du cœur de bourg ;
  - **Le haut de la rue de la Semène** ne nécessite pas d'aménagement de voirie à court terme : => mais il faut y assurer la continuité du cheminement piétons (1m40 minimum libre de tout obstacle) et le rendre conforme et praticable pour les PMR (cf diagnostic accessibilité de septembre 2010), en supprimant le stationnement résidentiel sur trottoir.



# Les grands principes et les schémas sommaires d'aménagement

- Le haut de la rue de la Semène et le bas de la rue du Forez (à proximité du cœur de bourg) :

## **Au bas de la rue du Forez :**

- Calibrer la largeur de chaussée à 6m entre bordures ;
- Recréer de part et d'autre un cheminement sur trottoir proche de 1m40 ;
- Le trottoir de droite en montant est en mauvais état et d'une surface très inégale => prévoir la réfection de son revêtement et veiller à adoucir son profil en travers pour le rendre conforme et praticable pour les PMR.



# Les grands principes et les schémas sommaires d'aménagement

- La rue de l'Étang à proximité de l'école et la rue du Bois Ternay :

## Rue de l'Étang devant l'école :

- En **zone de rencontre** avec marquage d'animation sur la voirie pour renforcer la proximité de l'école ;
- Supprimer le passage piéton devant l'école ?
- Élargir le trottoir coté place du Pêcher (1m40 libre de tout obstacle) ;
- Implanter 2 coussins de part et d'autre du parvis de l'école.



## Rue du Bois Ternay :

- En **aire piétonne**, avec accès riverains autorisé, notamment vers future résidence.



← ↑ Exemples de marquages d'animation



# Les grands principes et les schémas sommaires d'aménagement

- La rue Bergazzy :

- Elle a 2 fonctions : rue résidentielle avec du stationnement et contournement sud du cœur de bourg ;

=> le parti d'aménagement doit ménager ces 2 possibilités.

- Le stationnement actuel sur trottoirs fait obstacle à la continuité des cheminements piétons et pose un problème de sécurité ;

- => marquer du stationnement longitudinal sur chaussée :

- *En quinconce pour créer des chicanes ;*
- *En vis-à-vis pour créer des écluses avec alternat ponctuel de circulation.*

- Classer la rue en **zone 30** :

=> cohérence avec l'esprit de zone de circulation apaisée du cœur de bourg ;

=> tout en conservant la fonction circulatoire.



← ↑ Exemples de chicanes et écluses

# Les grands principes et les schémas sommaires d'aménagement

- La rue Saint Rambert :

- Classer la rue en zone 30 dans la continuité du bas de la rue du Forez ;
- Gérer les entrées-sorties de l'école sur la rue St Rambert ?
- Aménager la rue en conséquence ?

- La rue des Jonquilles :

- Fonctionne actuellement en sens unique avec la rue Saint Rambert ;
- 2 scénarios :

- *La maintenir à sens unique => y conserver l'accès à l'école ;*
- *La remettre à double-sens*  
*=> favorable au maillage est-ouest des voies de la commune ;*  
*=> séparation des fonctions :*  
*rue des Jonquilles = fonction circulatoire ;*  
*rue St Rambert = desserte école.*



# Le schéma global d'aménagement

- La hiérarchisation du réseau
  - Les voies structurantes et les entrées d'agglomération
  - Les voies de distribution inter-quartiers
  - Les voies de desserte internes aux quartiers
  - Le stationnement
  - Le cœur de bourg, une zone de circulation apaisée
- 
- **La viabilité hivernale**

# La prise en compte de la viabilité hivernale

- Ce que met en place la commune :
  - La commune de Saint Genest-Malifaux et le Département 42 ont des organisations complémentaires pour traiter les voiries lors des épisodes de neige et de verglas.
- Ce que les aménagements pourront permettre :
  - En supprimant les différences de niveau entre la rue, les espaces piétons et les zones de stationnement, on pourra :
    - => Limiter la formation d'un cordon de neige sur trottoir ;
    - => Réduire les obstacles au passage des étraves (bordures, potelets...) ;
    - => Faciliter l'accès à un maximum d'espaces pour en assurer le déneigement.
  - Stocker temporairement de la neige sur des espaces publics identifiés (parkings, espaces verts...).
- Intégrer les contraintes de viabilité hivernale dès la phase de conception de projet.





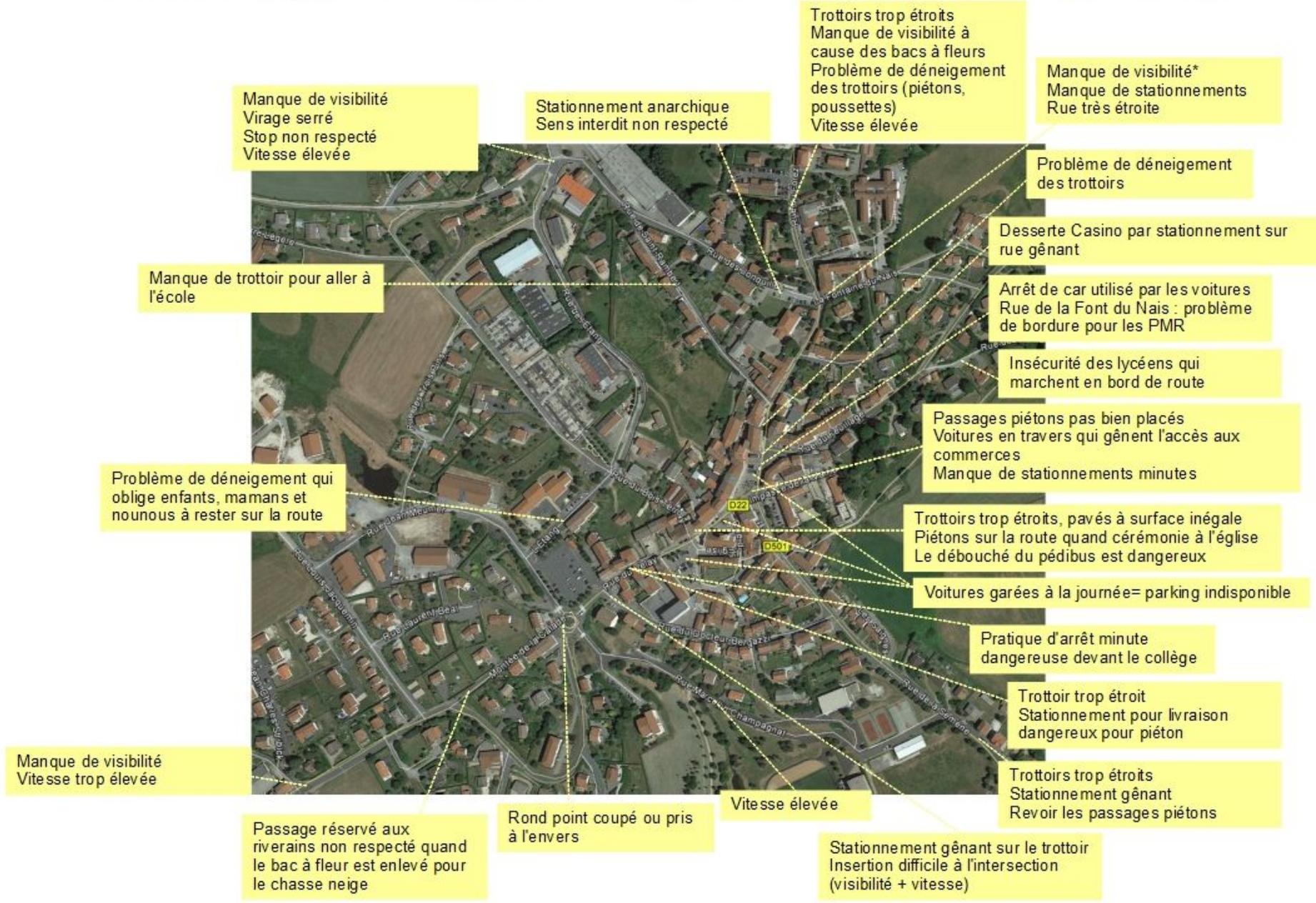
*Pour conclure :*

*Rappelons brièvement  
« Le point de vue des  
Génésiens » exprimé lors  
de la phase de diagnostic*



- Lors de l'enquête, un tiers des personnes interrogées n'avaient pas de remarques ou de critiques à faire.
- Lors de la journée avec les habitants, il ressort un attachement fort à l'animation et à la vie du bourg mais une attente d'une plus grande civilité de la part des automobilistes.
- Les sentiments d'insécurité et d'inconfort les plus forts sont exprimés par les personnes qui se déplacent avec de jeunes enfants et par les personnes âgées.
- Les critiques les plus courantes concernent :
  - la difficulté à stationner parfois dans la zone commerçante (les parking sont vite pleins, souvent occupés à la journée en semaine). La difficulté est signalée aussi les jours de marché et de cérémonie à l'église ;
  - les trottoirs inconfortable pour marcher avec 1 enfant de chaque côté ou avec une poussette ;
  - la vitesse excessive des véhicules ;
  - le déneigement des trottoirs.
- Viennent ensuite des critiques concernant :
  - la rareté des passages piétons dans la zone la plus commerçante ;
  - les problèmes de circulation sur les trottoirs (bateaux difficiles à passer ou défaut d'entretien signalé vers l'église) ;
  - le danger ressenti devant les écoles en raison du stationnement anarchique.

# Remarques négatives recueillies lors des ateliers du 4 avril 2017 à Saint Genest-Malifaux



## Synthèse de la démarche participative organisée le 4 avril 2017

# Remarques positives recueillies lors des ateliers du 4 avril 2017 à Saint Genest-Malifaux

« Mettre les gros équipements (gamm vert, cinéma ...), c'est bien »

Le sens unique est sécurisant pour entrée et sortie d'école et augmente les capacités de stationnement

Le parc est utilisé par les retraités et les nounous

L'interdiction de sortir sur la rue du Forez est sécurisante, elle était dangereuse

« Cette année on a apprécié que les trottoirs soient déneigés »

Bon gabarit, trottoirs et cheminements agréables

Parking généreux

Rue commerçante accessible à pied depuis chez soi, où l'on trouve de tout  
Nombre significatif de stationnements

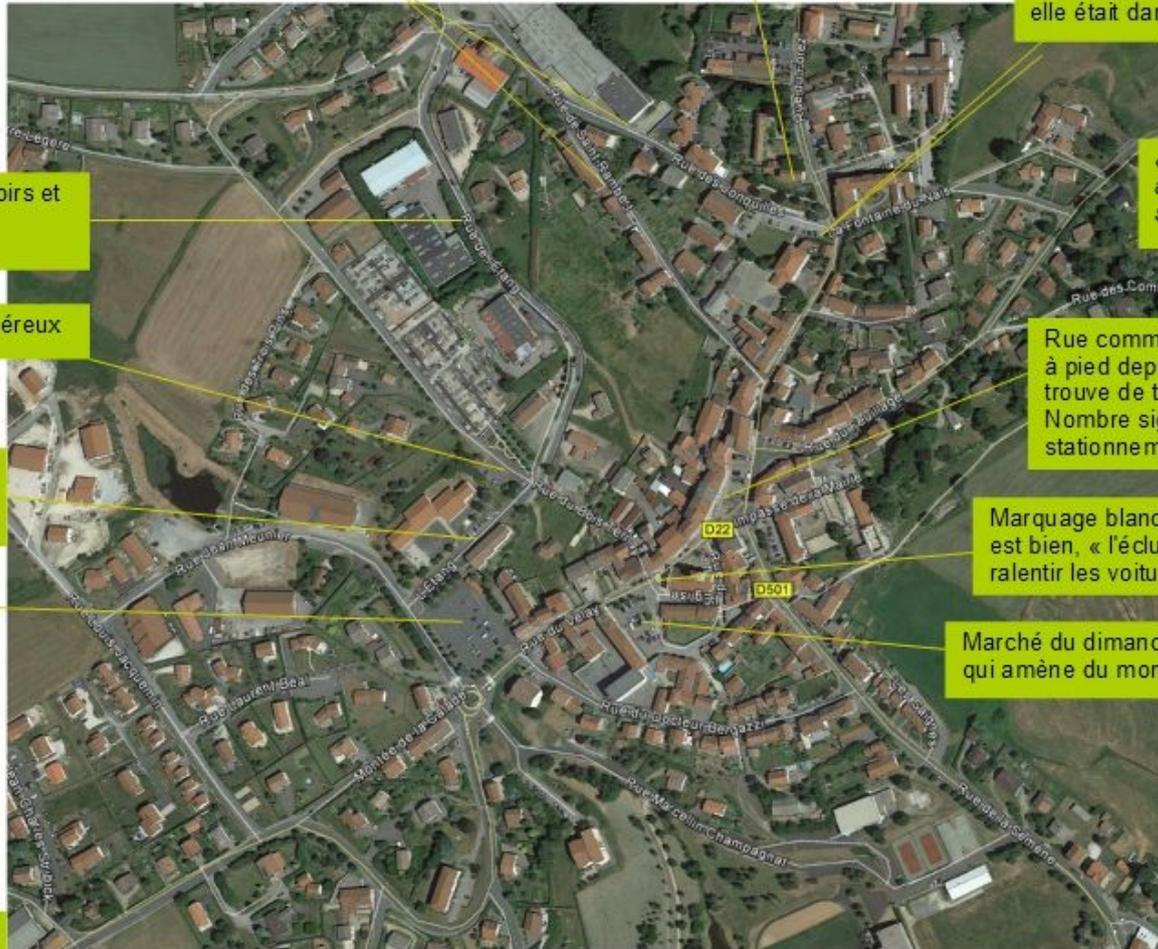
Les bandes jaunes ont permis de discipliner le trafic

Marquage blanc devant l'église est bien, « l'écluse » fait ralentir les voitures

Le parking du Pécher : un grand parking gratuit bien situé à l'entrée, avec bus, stationnement de véhicules de marcheurs, stationnement pour école ...

Marché du dimanche qui amène du monde

Les nouveaux lotissements sont bien équipés en trottoirs et en cheminements piétons



Synthèse de la démarche participative organisée le 4 avril 2017



Merci de **votre attention**

Patrice CHAMPON  
Cerema Centre-Est  
04 74 27 51 24  
[patrice.champon@cerema.fr](mailto:patrice.champon@cerema.fr)

[www.cerema.fr](http://www.cerema.fr)

Cerema Centre-Est