



Ce document s'insère dans une série de fiches synthétiques sur les trois zones de circulation apaisée : aire piétonne, zone de rencontre, zone 30. Ces fiches ont vocation à répondre aux interrogations que soulève la mise en œuvre de ces outils réglementaires chez les aménageurs et les gestionnaires de voirie. La thématique «Exemples» rend compte, à partir d'expériences locales, des actions pouvant être conduites dans ce domaine et de leurs effets sur le cadre de vie.



Cete Sud-Ouest

EXEMPLES

Aménagement du Pont de la Barrière en zone de rencontre

La commune de Tulle, 16 335 habitants, est située à la croisée de plusieurs voies de communication, sur l'axe Bordeaux-Lyon, la RD 1089 et l'autoroute A89. Préfecture du département de la Corrèze, Tulle est positionnée dans une partie très encaissée de la rivière Corrèze. Surnommée «la ville aux sept collines», la cité a construit sa renommée sur le développement de son industrie et de son artisanat.

La ville a finalisé, en 2010, son Plan de mise en accessibilité de la voirie et des aménagements de l'espace public (PAVE), en concertation avec les associations de Personnes à Mobilité Réduite et en associant les commerçants; le PAVE a permis de définir un plan pluriannuel d'actions bénéficiant à l'ensemble des usagers.

La liaison entre le centre-ville et la partie plus récente s'opère au niveau du Pont de la Barrière, point hautement stratégique dans Tulle, et qui, à ce titre, constitue la première opération de ce plan.



ZONE



Certu : 2013 / 61



MINISTÈRE
DE L'ÉGALITÉ
DES TERRITOIRES
ET DU LOGEMENT

MINISTÈRE
DE L'ÉCOLOGIE,
DU DÉVELOPPEMENT
DURABLE
ET DE L'ÉNERGIE

> Enjeux de l'aménagement

Avant réaménagement, le pont, infrastructure centrale dans la ville, constitue un nœud de circulation particulièrement difficile et présente de nombreux dysfonctionnements.

Les carrefours sont gérés par feux avec des voies de tourne-à-gauche. Ils fonctionnent avec des files de prépositionnement et une multiplication d'îlots séparateurs destinés au stockage des véhicules en attente d'une phase de vert. L'ensemble est peu compréhensible pour l'automobiliste et oblige le piéton à un franchissement en plusieurs temps.

Sur le pont, trois files occupent une large emprise alors que les trottoirs sont de faible largeur. Le franchissement motorisé sur ouvrage s'effectue en roulant à gauche, amenant un risque de confusion problématique pour l'automobiliste non averti. Cela exige également pour le piéton un contrôle visuel inhabituel du fait de l'inversion des sens de circulation.

Nœud stratégique dans la ville, l'accessibilité piétonne n'est pas toujours assurée ni réellement sécurisée.

Enfin, la nécessaire réfection des réseaux est une opportunité pour requalifier le secteur.

Objectifs principaux

- Modifier le carrefour et les trottoirs pour favoriser, faciliter et sécuriser la liaison piétonne entre rives et parties de la ville.
- Faciliter les cheminements par un sol à niveau.
- Simplifier le fonctionnement de la circulation et améliorer la fluidité sans dégrader la sécurité.
- Requalifier le quartier et valoriser les espaces commerciaux grâce aux nouveaux aménagements.



Le pont de la Barrière AVANT aménagement



Le pont de la Barrière APRES aménagement

> Principes de l'aménagement

L'ancienne configuration du pont créait une coupure urbaine entre les deux rives, la traversée de cet espace étant difficile et contraignante pour les piétons.

L'aménagement d'une zone de rencontre avec un apaisement de la circulation permet de faciliter la traversée pour les usagers modes actifs et donne la priorité aux piétons.

L'aménagement est prévu en deux phases :

- la première tranche est réalisée et a consisté à traiter en zone de rencontre le pont, les carrefours et les branches d'accès. Les passages piétons disparaissent et l'ensemble de la voirie devient à priorité piéton. En dehors des giratoires, le piéton reste à la même hauteur et c'est la voiture qui traverse l'espace piéton et non le piéton qui traverse la chaussée. Les espaces dédiés aux seuls piétons sont matérialisés par une couleur différente de l'espace de circulation accueillant tous les usagers de la rue ;
- une deuxième phase confortera cet aménagement par un traitement paysager. La création d'un square autour des anciens bains douches est également prévue.

Les entrées de la zone de rencontre sont ainsi marquées par un matériau différent au sol et une mise à niveau de la voirie et des espaces dédiés aux seuls piétons. En effet, au niveau des entrées, les véhicules empruntent une rampe perceptible et offrant un effet ralentisseur qui les amène à la hauteur du piéton.

Sur le pont, la voie est réduite à un simple double sens, les espaces dévolus aux piétons sont généreux et la création d'un plateau permet une traversée des piétons plus libre et moins dirigée.

De part et d'autre du pont, les carrefours sont traités en giratoire plateau. Même si ceux-ci conservent une emprise importante, la voirie a été réduite et dégagé des surfaces pour le cheminement des piétons, la création de terrasses, etc. La traversée des piétons a également été simplifiée.

Globalement, l'ensemble offre une plus grande simplicité et une lisibilité à l'automobiliste et permet une priorité de fait au piéton, facilitée à la fois par une vitesse apaisée et par un « sol facile ».



Passage sur le pont de la Barrière : sol à niveau permettant une traversée aisée.



Traitement d'une entrée de la zone de rencontre : surélévation de la chaussée et changement de couleur pour marquer l'entrée.

Certu

centre d'Études
sur les réseaux
les transports
l'urbanisme
et les constructions
publiques

2, rue Antoine
Charial
69426 Lyon
Cedex 03
téléphone :
04 72 74 58 00
télécopie :
04 72 74 59 00

www.certu.fr

Au 1er janvier 2014,
les 8 Cete,
le Cetmef
et le Sétra
fusionnent pour
donner naissance
au Cerema :
centre d'études
et d'expertise
sur les risques,
l'environnement,
la mobilité et
l'aménagement.



Fiche rédigée par :
Bernard Lacroux,
Cete Sud-Ouest

Contacts :

- Certu - Lucie Bruyere
- Cete Lyon - Catia Rennesson ;
Françoise Teissier
- Cete Normandie Centre
Sébastien Trejbal
- Cete Méditerranée
Jerome Cassagnes
- Cete Sud-Ouest
Bernard Lacroux
- Cete Nord-Picardie
Catherine Deroo
- Cete Île-de-France
Jean-François Durand
- Cete Ouest - Gilles Blanchard
- Cete Est - André Isler

Adresse électronique :
prenom.nom@developpement-durable.gouv.fr

> Un bilan positif et une poursuite des actions

Auparavant, les piétons traversaient la circulation automobile, aujourd'hui, ce sont les véhicules qui traversent les espaces piétons. L'accès aux commerces se fait naturellement sur des espaces dédiés aux seuls piétons élargis.

La sécurité des personnes vulnérables est respectée, le partage de la voirie s'articule bien. Le stationnement des véhicules est respecté sur les emplacements aménagés à cet effet.

L'apaisement de la circulation et la requalification de l'espace public se sont poursuivis aux alentours du nouveau pôle d'échange intermodal. Ici, l'aménagement de la voirie en zone de rencontre, le pôle d'échange multimodal ainsi que la création d'une place, favorisent les échanges entre les différents modes de déplacements. L'accès aux commerces se fait naturellement sur des espaces élargis, le quartier est redynamisé.

Montage opération Pont de la Barrière

• La maîtrise d'ouvrage a été confiée à la Ville de Tulle.	
• Coût Total	407 155,32 € TTC
- travaux préparatoires et terrassements	20 566,61 €
- aménagement de surface	158 141,40 €
- assainissement EP	70 009,59 €
- assainissement EU	23 743,17 €
- adduction EP	39 293,26 €
- éclairage public	65 596,69 €
- divers	5 690,57 €
- résine	24 124,03 €
• Subventions	83 000,00 € (20,38%)
- Département	35 000,00 €
- État	23 000,00 € + 25 000,00 €
• Autofinancement de la Ville de Tulle	324 155,32 € (79,62 %)

Pour en savoir plus :

- Ville de Tulle : www.ville-tulle.fr
- Services techniques de la ville de Tulle - ZI de Mulatet - 19000 Tulle
Chargé de projet : Yannick Berthuit - 05 55 21 75 03

Pour aller plus loin :

Sur www.certu-catalogue.fr :

- Certu - Série de fiches « Zones de circulation apaisée »
- Certu - Dossier « Zones de rencontre : premier retour d'expériences » - juin 2012
- Certu - Fiches techniques « Les zones de circulation particulières en milieu urbain - aire piétonne, zone de rencontre, zone 30 : trois outils réglementaires pour un meilleur partage de la voirie » - novembre 2008
- Brochure La démarche « code de la rue » en France, octobre 2008, premiers résultats

Site métier Voirie pour tous

www.voiriepour tous.developpement-durable.gouv.fr