

La ville , vers plus de sécurité et de mobilité



Un projet intégré

La ville de Pont de l'Arche a construit son projet autour de 4 piliers et en conformité avec les 17 Objectifs de Développement Durable (ODD). Ainsi, la collectivité se donne pour objectif d'être vertueuse dans toutes les actions engagées et d'adapter son fonctionnement aux nouveaux enjeux.

La question de la sécurité routière et par extension des mobilités est une attente forte exprimée par les habitants, d'où la volonté de la ville d'imaginer une démarche concertée sur ces thématiques.

La ville nature est soucieuse de la qualité environnementale, de son cadre de vie et de la santé des habitants.

La ville nature

La ville solidaire offre une place pour chacun dans l'espace public, quelle que soit la mobilité adoptée.

La ville Solidaire



La ville attractive

La ville collaborative

La ville devient plus attractive en aménageant ses espaces publics et en favorisant la sécurité.

Les changements doivent être discutés, adaptés et partagés pour un meilleur respect.

La ville s'engage vers un Grenelle de la sécurité et des mobilités

Une vision globale

La ville s'est engagée depuis plusieurs années dans l'amélioration du cadre de vie en s'appuyant notamment sur une intervention forte auprès de ses espaces publics. Cette volonté intègre également une intervention sur les déplacements via un apaisement général de la vitesse de circulation avec comme ambition une réflexion sur la ville 30.

En septembre 2020, la ville a répondu à l'appel à projet porté par l'ARS et la DREAL Normandie dans le cadre du Plan Régional Santé Environnement

C'est dans ce cadre qu'a été imaginé un « grenelle de la sécurité et des mobilités » avec les habitants et les acteurs de la commune, Cette démarche est accompagnée par le CEREMA



Rapport final de restitution de la démarche

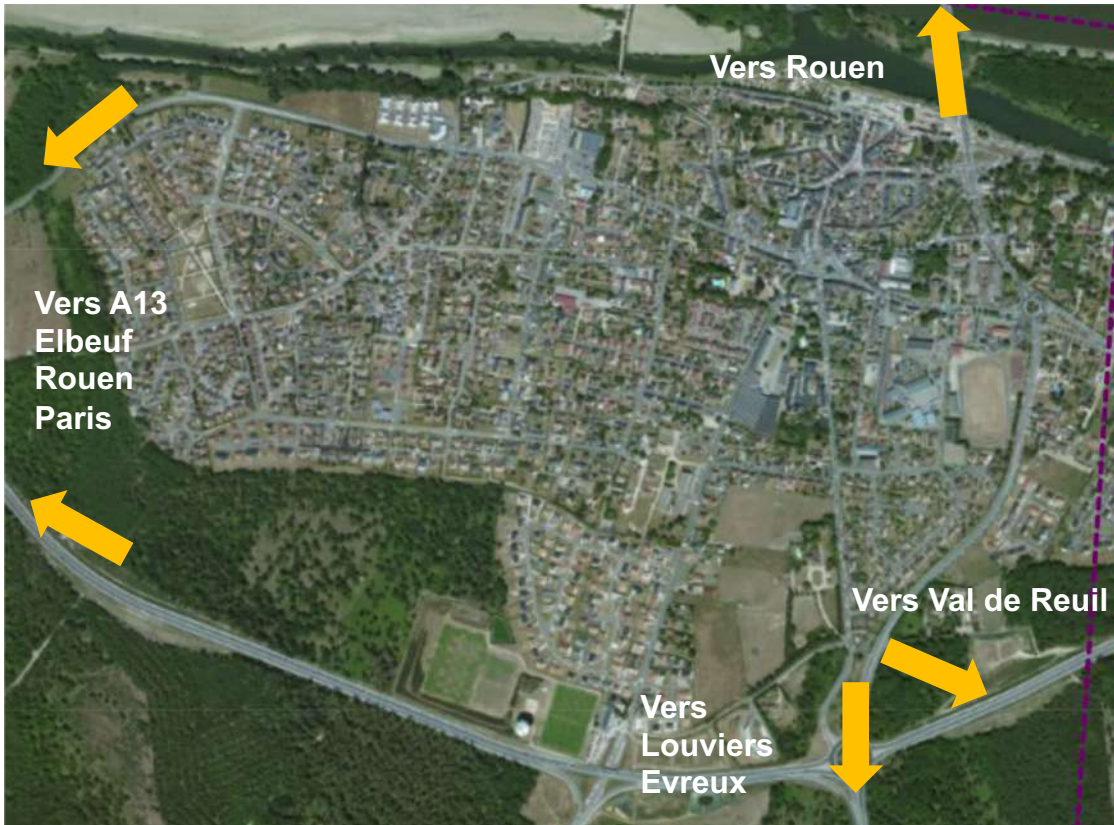
Plusieurs actions ont jalonné la démarche :

- Un questionnaire papier et numérique diffusé aux habitants (230 retours)
- 5 diagnostics en marchant dans tous les quartiers de la ville
- Des ateliers d'échange entre les élus et les habitants
- Une soirée de restitution

L'apaisement des vitesses dans la ville est apparu comme un axe majeur de réflexion

Constats et motivations

Pont de l'Arche au Carrefour de grands axes routiers



Pont de l'Arche s'est construite et développée de par son positionnement géographique et ses axes de communication.

Située entre 2 pôles d'emploi et d'habitat majeurs (Métropole / Seine Eure Agglo)

La circulation routière est importante et a nécessité en 2010 la création d'une voie de contournement (+ de 20000 véhicules/jours).

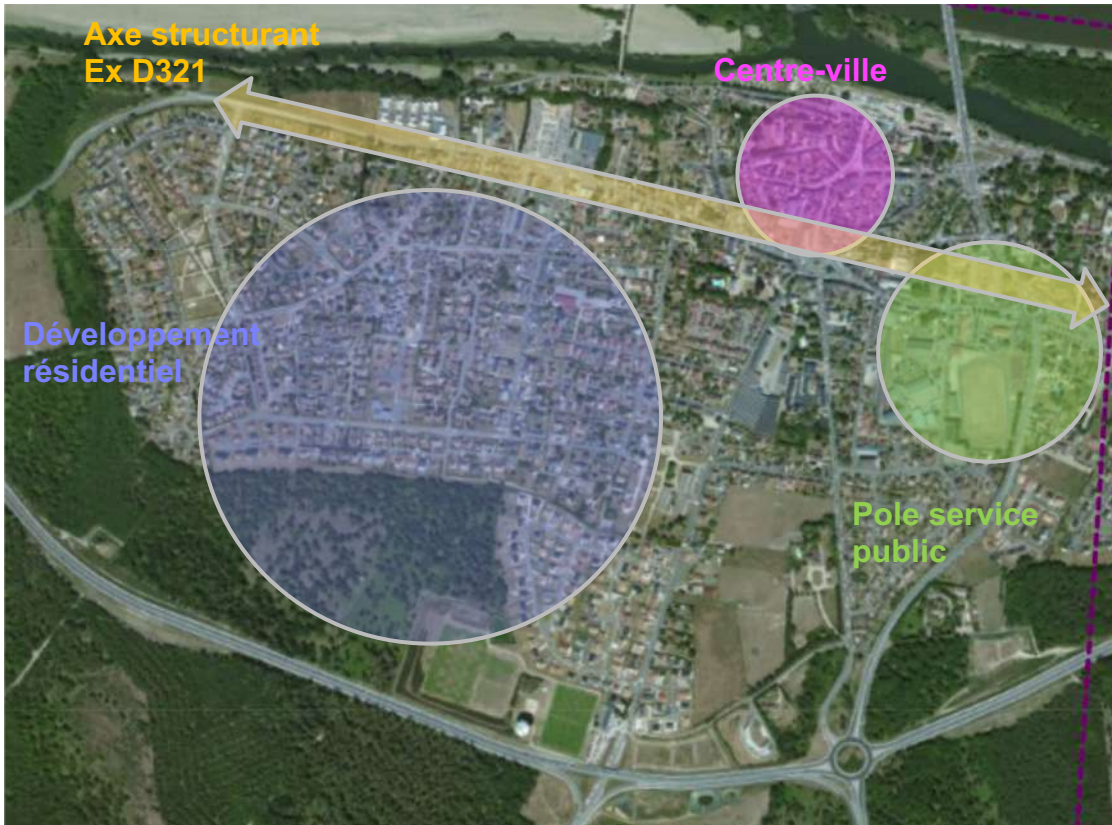
Les problématiques sont renforcées par la recherche d'évitement du péage d'Incarville et en cœur de ville par l'évitement des axes principaux.

Les Archépointaines et les Archépointains travaillent plus souvent à l'extérieur de la commune et utilisent prioritairement la voiture comme mode de déplacement

La limitation de la vitesse permet de limiter les effets d'une circulation intense

Constats et motivations

L'organisation spatiale de la ville



La ville s'est construite d'abord dans l'enceinte de l'ancienne cité médiévale au bord de la rivière et du fleuve. Elle s'est ensuite développée dans les faubourgs, puis à partir des années 80 vers l'ouest et le sud, avec la création de plusieurs secteurs résidentiels.

Le cœur de ville et le pôle principal de service public qui accueille les écoles, la mairie, le gymnase sont à l'extrémité Est de la ville et suppose de nombreuses mobilités.

L'ancienne route départementale 321, déclassée après la mise en service du contournement au Sud, accueille de nombreux équipements structurants, mais peut être ressentie comme une barrière (routière) entre le nord et le sud de la ville

L'apaisement des vitesses permet de travailler sur la sécurité dans les déplacements des habitants dans la ville

Constats et motivations

Des vitesses adaptées au gré des aménagements



La ville 30 va permettre de rendre lisible et cohérente les règles de vitesse dans la ville

La ville aménage peu à peu les espaces publics pour répondre aux enjeux de mobilités.

Depuis 2010, elle a engagé des transformations importantes sur l'axe Est-Ouest de la ville, au regard des enjeux précédemment cités.

Peu à peu, la ville travaille sur les principaux axes ce qui conduit au paradoxe d'une vitesse limitée à 30 sur les principales artères et maintenue à 50 dans les quartiers.

De la même façon, les aménagements permettent de dessiner des itinéraires cyclables et de rendre accessible l'espace public conformément au PAVE (plan de mise en accessibilité de la voirie et des aménagements des espaces publics) pour un meilleur partage de l'espace public

L'ensemble de ces aménagements peuvent nuire à la bonne compréhension des usagers.

Une démarche nécessairement partagée

La ville ne réfléchit pas seule et doit avoir une vision globale pour imaginer ses transformations.

Elle est au centre d'un écosystème qui doit prendre en compte plusieurs institutions au gré des organisations territoriales et des aménagements présents sur son territoire :

- **L'agglomération Seine Eure** est compétente en matière de voirie et travaille en lien avec les communes à des programmations pluriannuels comme pour les itinéraires cyclables. Elle est aussi compétente en matière de transports collectifs.
- **Le département** en charge des routes départementales et ouvrage d'art est un acteur majeur au regard de la D6015 qui traverse la commune sur l'axe Nord/Sud ... vers la gare.
- Le département est aussi à l'initiative de l'itinéraire de la Seine à Vélo
- **Etat, SAPN**. Si l'A13 est un outil d'aménagement du territoire, elle a aussi des impacts forts au regard des effets bien connus sur le territoire.
- Tous les **acteurs de l'aménagement et les associations d'usagers et de citoyens**



Des aménagements à imaginer et à financer

Il ne s'agit pas de décréter une limitation de vitesse pour qu'elle soit respectée.

Pour l'automobiliste, elle doit être acceptable et chacun doit comprendre sa nécessité.

L'espace public doit être organisé en conséquence.



La nécessité de compréhension des règles d'aménagement nécessite une réflexion globale. Si des aménagements frugaux permettent des interventions plus ponctuelles, plus souples et plus facilement finançables, les opérations de réaménagements réclament la mobilisation de nombreux acteurs et des moyens financiers importants. Il faut en profiter souvent pour travailler les réseaux en sous-sol et les réseaux d'éclairage public qui ajoutent à la difficulté de monter des opérations

Des solutions à construire par et pour les habitants

L'association des habitants et la clé de la réussite pour des solutions durables dont tous pourront s'emparer et être les ambassadeurs, dans la ville mais aussi dans l'ensemble des quartiers. Il s'agira de l'abaissement de la vitesse ou des modes de déplacement qui peuvent nous permettre de supprimer des trajets en voiture pour faire vivre « la ville du quart d'heure ».

Cela suppose :

- un constat partagé
- La compréhension des modes de vie des habitants
- La construction de solution en commun



Le grenelle de la sécurité routière et des mobilités a été une première étape. La ville et ses partenaires devront s'appropriier les outils construits avec le CEREMA et poursuivre la démarche de construction et de pédagogie avec les habitants

**Merci de votre attention ...
... Venez quand vous voulez**

