



RÉPUBLIQUE
FRANÇAISE

*Liberté
Égalité
Fraternité*



DIAGNOSTIC ET EXPERTISE DU STATIONNEMENT PUBLIC SUR LA COMMUNE D'AUREILLE

Accompagnement de la commune d'Aureille pour une adaptation de son stationnement

Septembre 2022 – Version finale

Groupe Aménagements Urbains – Département Territoires Ville et Bâtiment

PLAN DE LA PRÉSENTATION

1. Cadrage de la mission CEREMA et fiche d'identité d'AUREILLE (analyse INSEE, foncier).....	3
2. Diagnostic issu des visites terrain : caractéristiques des voiries sur la commune d'Aureille.....	13
3. Diagnostic : caractéristiques du stationnement (sur voiries et parkings).....	22
4. Diagnostic : accessibilité piétonne au centre de la commune d'Aureille.....	26
5. Expertise des aménagements existants.....	31
6. Enquête satisfaction sur le stationnement à Aureille.....	38
7. Entretiens semi-directifs.....	49
8. Analyse des problématiques et définition des enjeux prioritaires de la commune.....	54
9. Règles de l'art et recommandations dans l'aménagement de la voirie urbaine.....	60
10. Conclusions de l'étude Cerema : évaluation des besoins et propositions d'actions.....	69



**RÉPUBLIQUE
FRANÇAISE**

*Liberté
Égalité
Fraternité*

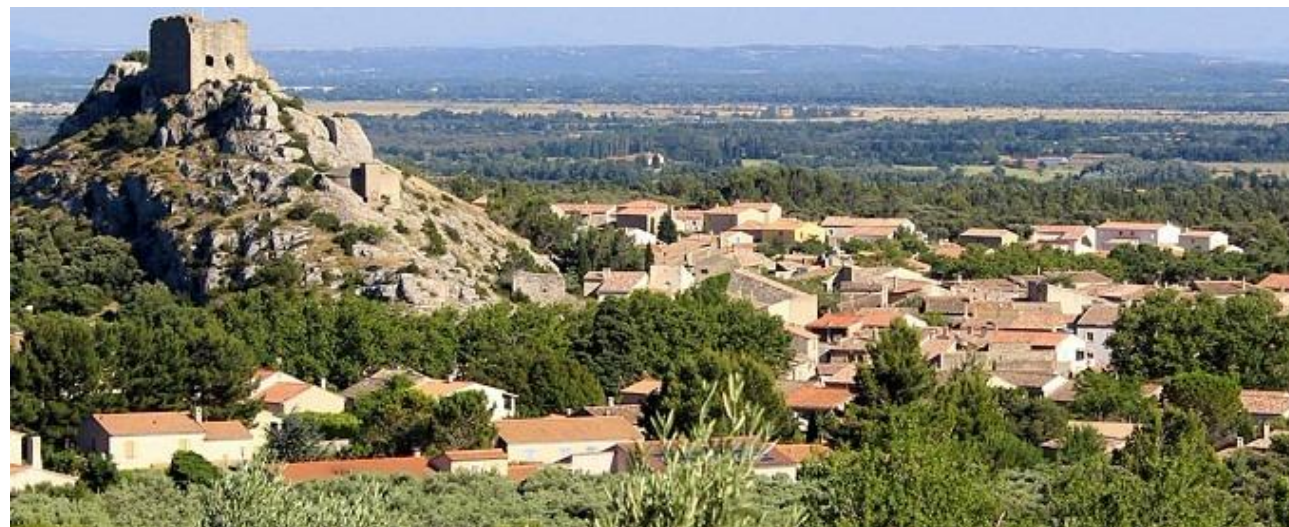


1. CADRAGE MISSION ET FICHE IDENTITÉ D'AUREILLE

CONTEXTE DE LA COMMANDE

Commune d'Aureille

- Située au cœur des Alpilles, Aureille se présente sous la forme d'un village entouré d'activités agricoles. La commune est traversée par la RD25A, route départementale secondaire irriguant le parc régional des Alpilles.
- **Le cœur de village est constitué de ruelles relativement étroites**, qui desservent les habitations centrales et les commerces de la commune. A distance de marche ou de vélo, sont organisés les services et activités de la commune (écoles, équipements sportifs...), et sont aussi prévus, à terme, la réalisation de projets d'urbanisation.

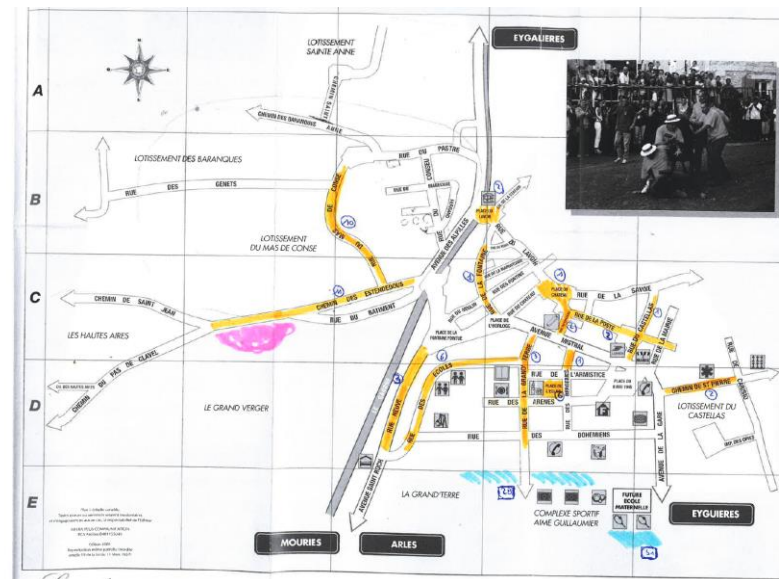


- La commune présente un environnement résidentiel de qualité, renouvelé en grande partie avec la rénovation progressive d'habitations, et la requalification d'espaces publics comme la place de l'Eglise.
-> **Elle souffre d'un certain encombrement de ses ruelles en cœur de village par du stationnement résidentiel, qui se manifeste plus particulièrement à partir de la fin de journée les jours ouvrables de la semaine, ainsi que les week-ends.**
Cette occupation de voiries aux gabarits très contrains peut créer des difficultés d'accès pour les véhicules de secours.

MISSION CEREMA

- Dès 2021, souhait des élus de proposer des espaces publics de cœur de village plus partagés, plus favorables au cadre de vie du village, et compatibles avec les besoins de mobilité de tous.
- Volonté de réorganiser le stationnement encombrant les ruelles, en modifiant notamment l'offre de stationnement à une échelle plus large que celle du cœur même du village. Exemple de l'aménagement du parking au niveau du chemin de St Jean, point de départ de randonneurs.
- Suite à des échanges préalables avec la DDTM, la commune d'Aureille a fait appel au Cerema pour l'aider à trouver des solutions à la problématique du stationnement et de la libération des espaces publics centraux.

Stationnement grand diapo.
zone parking nouveau



■ Mission Cerema prévue en 2 volets

-> **Volet 1 – Analyse de l'organisation actuelle du stationnement et de ses impacts sur le fonctionnement du village**

Analyse données existantes, diagnostic terrain (stationnement, sécurité routière, voirie), entretiens usagers sur site et questionnaire en ligne

-> **Volet 2 – Propositions d'actions sur le stationnement**

Analyse des orientations de la commune sur la stratégie « stationnement », identification axes de travail et expertise scénarios, prise en compte du travail CAUE sur la requalification des espaces publics



FICHE IDENTITÉ D'AUREILLE – INSEE 2018

Statistiques locales et zoom sur les déplacements

- 1522 habitants dont 668 ménages (Insee 2018) – stable depuis qq années
- 783 logements avec 2,28 occupants/log
- Scolarité : 282 dont 46 enfants à la maternelle, 78 au primaire, 77 au collège, 53 au lycée et 30 étudiants

PORTRAIT ÉCONOMIE ET EMPLOI - CARACTÉRISTIQUES DE L'EMPLOI

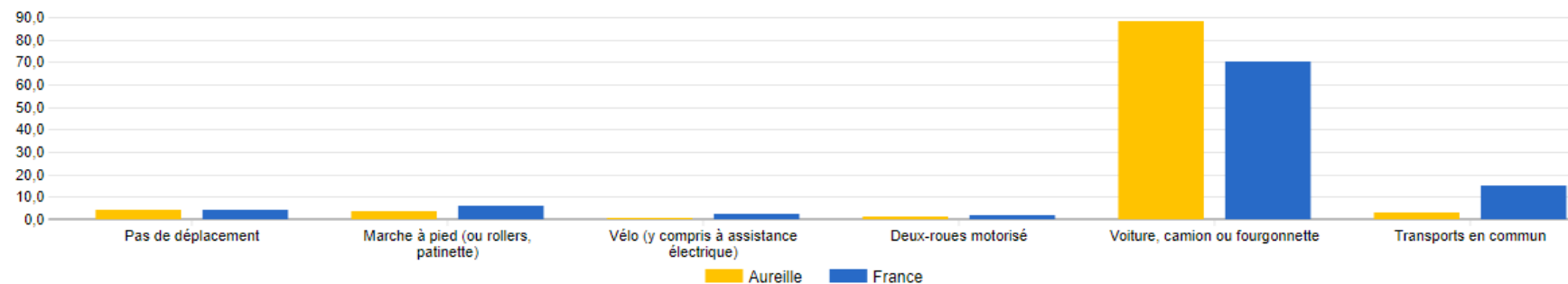
	Nombre		%	
	Aureille	France	Aureille	France
Actifs de 15 ans ou plus ayant un emploi qui résident dans la zone et travaillent dans la commune de résidence	161	9 065 601	24,3	33,5
Actifs de 15 ans ou plus ayant un emploi qui résident dans la zone et travaillent dans une autre commune	502	17 980 665	75,7	66,5
Total	663	27 046 266	100,0	100,0

2008 2013 2018

Source : Insee, Recensement de la population (RP), exploitation principale - 2018

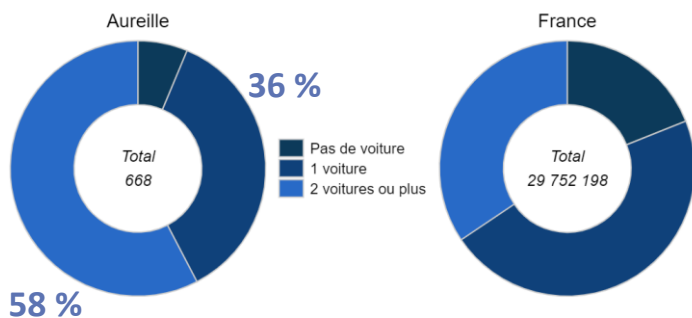
Part des moyens de transport utilisés pour se rendre au travail

Champ : actif de 15 ans ou plus ayant un emploi



Source : Insee, Recensement de la population (RP), exploitation principale - 2018

Équipement automobile des ménages



2008 2013 2018 >>

Source : Insee, Recensement de la population (RP), exploitation principale - 2018

FICHE IDENTITÉ D'AUREILLE

Analyse de l'offre de stationnement résidentiel privé

L'illustration ci-contre (limitée au périmètre d'études) apporte une **information théorique, relative au nombre de places de stationnement résidentiel par logement sur chaque parcelle.**

Grâce aux données des fichiers fonciers, il est possible d'obtenir une estimation correcte du nombre de places de stationnement privé résidentiel. Cette méthode est en cours de développement par le Cerema. Les fichiers fonciers sont issus des données de la taxe foncière et sont mis à jour tous les ans.

- Chaque surface représente une parcelle ou un regroupement de parcelles contiguës de même propriétaire. Chaque parcelle peut contenir un ou plusieurs logements.
- Afin de faire apparaître les secteurs en tension, il a été choisi de regrouper les valeurs en 4 catégories. **La valeur 1,56 correspond au nombre moyenne de véhicules par ménage sur la commune (source : INSEE 2018).**
- Les surfaces correspondant uniquement à des foyers sans parkings ne sont associées à aucunes données et n'apparaissent pas. Afin de rendre cette carte plus lisible, il a été choisi d'indiquer en gris ces zones au niveau du centre ancien.

Contact développement de l'outil : PELE Nicolas - nicolas.pele@cerema.fr

Nombre de places de stationnement par logement à la parcelle



Légende :

Réseau

Principal

Secondaire

Nombre de places par logement

< 1

1 - 1,56 (motorisation moyenne)

1,56 - 2,5

3 et +

Pas de stationnement déclaré

Source : fichiers fonciers - juin 2022

FICHE IDENTITÉ D'AUREILLE

Analyse de l'offre de stationnement résidentiel privé

Interprétation

En première approche, les 2/3 des parcelles (gris, orange et rouge) possèdent moins de places par logement que la valeur moyenne de motorisation des ménages (1,56). Cela sous-entend qu'ils n'ont pas assez de places pour stationner leurs véhicules chez eux. En étudiant précisément la table des valeurs, on constate que la majorité des zones oranges correspondent à une place de stationnement par ménage.

Au niveau des quartiers résidentiels en périphérie du centre ancien, la tension est moins forte. De plus, il y a plus d'espaces de stationnement disponibles (poches de stationnement, accotements et jardins).



Nombre de places de stationnement par logement à la parcelle



- Légende :
- Réseau
 - Principal
 - Secondaire
 - Nombre de places par logement
 - < 1
 - 1 - 1,56 (motorisation moyenne)
 - 1,56 - 2,5
 - 3 et +
 - Pas de stationnement déclaré

Source : fichiers fonciers - juin 2022

1 - Poche de stationnement qui jouxte le cimetière

2 – stationnement dans les jardins (source google maps 2022)

FICHE IDENTITÉ D'AUREILLE

Analyse de l'offre de stationnement résidentiel privé

Interprétation

Les tensions au niveau du stationnement se retrouvent essentiellement au niveau du centre ancien, où le faible nombre de stationnements privés incite à un report de stationnement sur l'espace public :

- On constate dans le centre ancien un nombre important de surfaces « grisés » sans stationnement privé.
- Un nombre conséquent de parcelles (vert et vert foncé) avec une surface déclarée de places > 1,56 est présenté dans le périmètre étudié, certaines dans le centre ancien. Cependant, ces chiffres devront être croisés avec le terrain pour voir si réellement les places déclarées sont à usage stationnement privé ou non (ex : transformation de garage en pièce, choix de ne pas garer sa voiture dans sa cour).



1 – Rue du Moulin



2 – Place du Château

Nombre de places de stationnement par logement à la parcelle



Légende :

- Réseau
- Principal (ligne rose)
 - Secondaire (ligne bleue)
- Nombre de places par logement
- < 1 (rouge)
 - 1 - 1,56 (motorisation moyenne) (orange)
 - 1,56 - 2,5 (vert clair)
 - 3 et + (vert foncé)
 - Pas de stationnement déclaré (gris)

Source : fichiers fonciers - juin 2022

FICHE IDENTITÉ D'AUREILLE

Analyse du foncier

Extrait du PLU :

- Ici sont mis en avant quelques informations relatives aux différents enjeux évoqués par la suite.

Zone UB1 : zone de projet d'extension mesurée du centre villageois (écoquartier). Cette zone doit respecter le « plan de protection des vues ».

Zone UB2 : zone de projet d'extension mesurée du centre villageois

Zone 1AUb : vocation à devenir une zone UB lors de son ouverture à l'urbanisation (secteur à dominante d'habitat dense, établissements et services)

Zone UC : zone à vocation d'habitat individuel ayant vocation à se densifier

Zone Npnr : espaces compris dans les paysages naturels remarquables de la DPA

Zone Ap : rôle marqué dans la qualité des paysages et participe au cadre de vie du village



FICHE IDENTITÉ D'AUREILLE

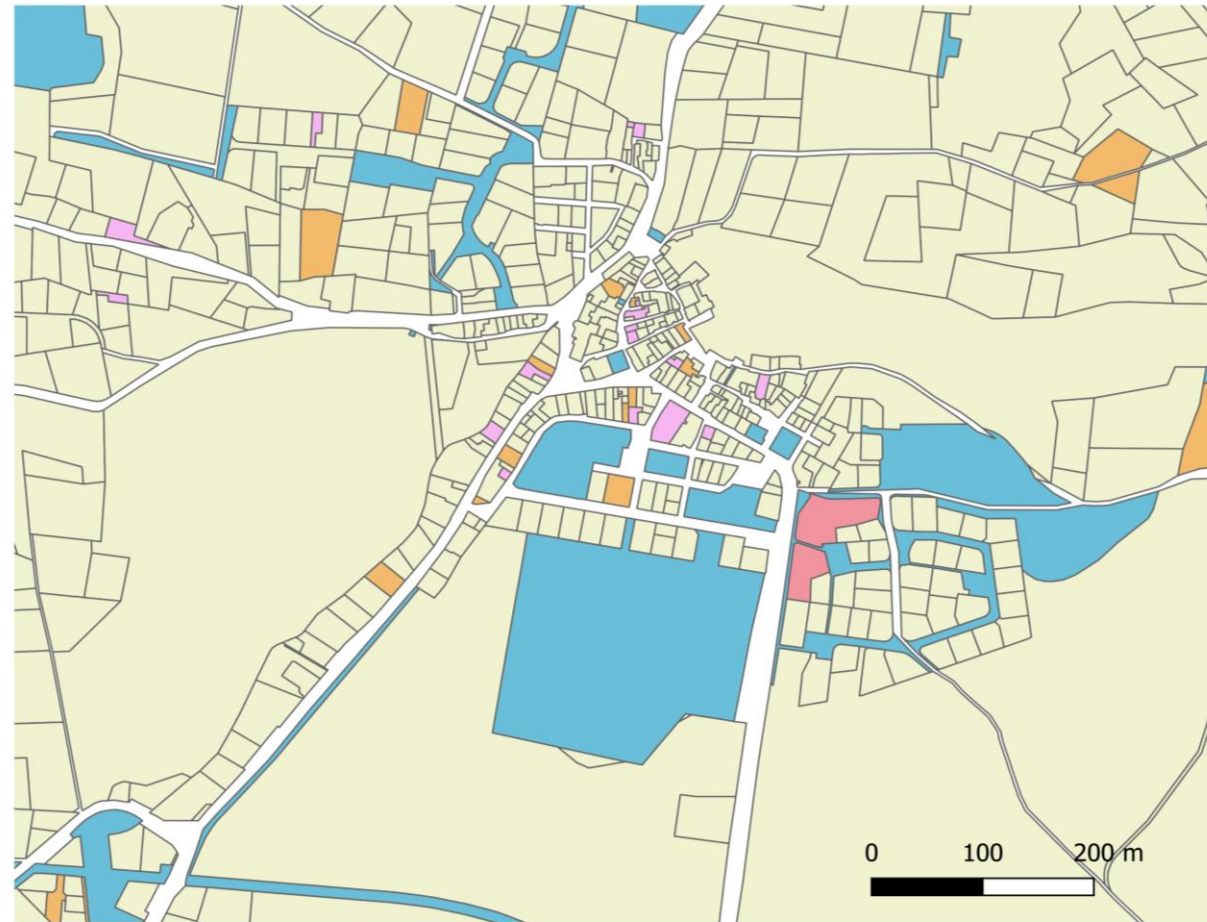
Analyse du foncier

Analyse via l'outil UrbanSimul :

UrbanSimul est un outil d'observation et d'analyse du foncier en cours de déploiement par le Cerema.

Il permet notamment de cartographier les différents types de propriétaires sur la commune.

Types de propriétaires - Comme d'Aureille



Légende :

- Propriétaires parcelles
- Commune
 - Copropriétaires
 - Office HLM
 - Personne morale privée
 - Personne physique

Source : UrbanSimul - Juin 2022

FICHE IDENTITÉ D'AUREILLE

Analyse du foncier

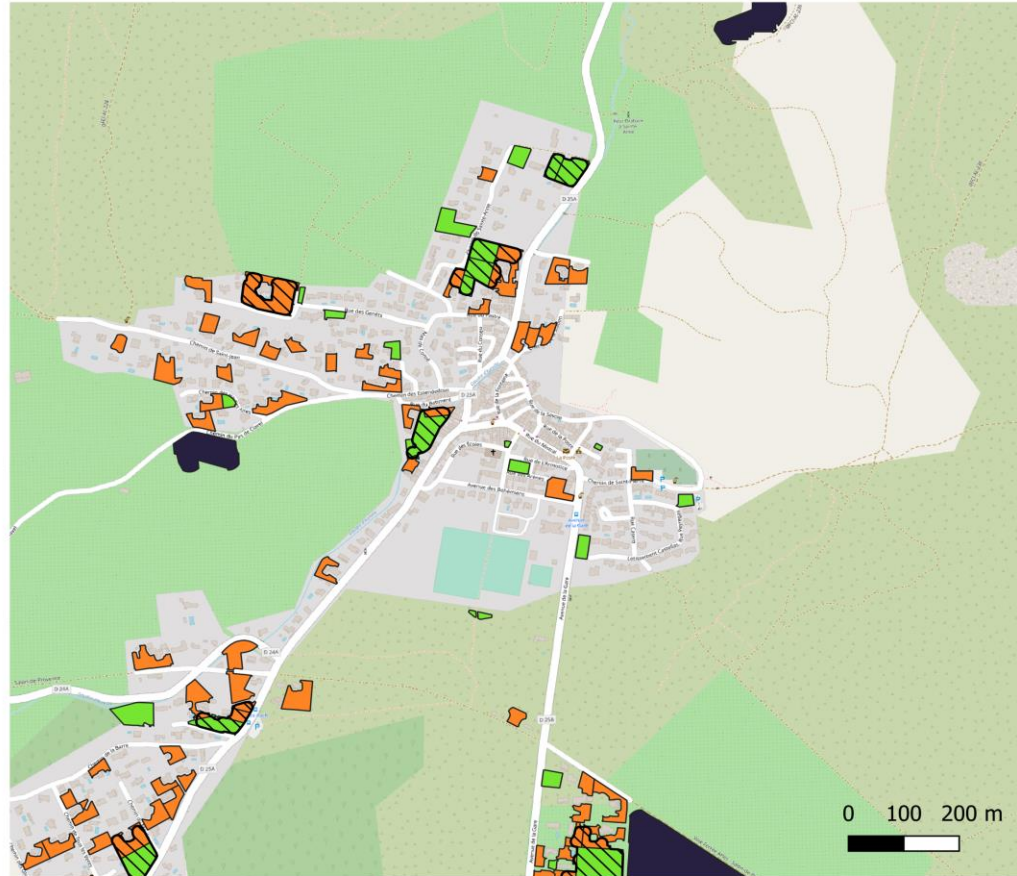
Analyse via l'outil UrbanSimul du Cerema :

L'outil UrbanSimul permet d'obtenir une estimations des fonciers mobilisables sur la commune.

Les Grands Gisements représentent des gisements de plus de 2500m² en zone constructible.

Les surfaces de foncier disponible représentent des parcelles non bâties ou des parcelles partiellement bâties suffisamment grandes pour pouvoir envisager la construction de logements.

Unités foncières mobilisables



Legende :

- Grands gisements
- Foncier disponibles
 - Mobilisable sur terrain nu
 - Mobilisable sur parcelle partiellement batie
- Non constructible

Source : UrbanSimul - juin 2022



**RÉPUBLIQUE
FRANÇAISE**

*Liberté
Égalité
Fraternité*



2. DIAGNOSTIC : CARACTÉRISTIQUES DE LA VOIRIE SUR LA COMMUNE D'AUREILLE

CARACTÉRISTIQUES DE LA VOIRIE SUR LA COMMUNE D'AUREILLE

La voirie de la commune d'Aureille peut être découpée en 5 familles de profils en travers :

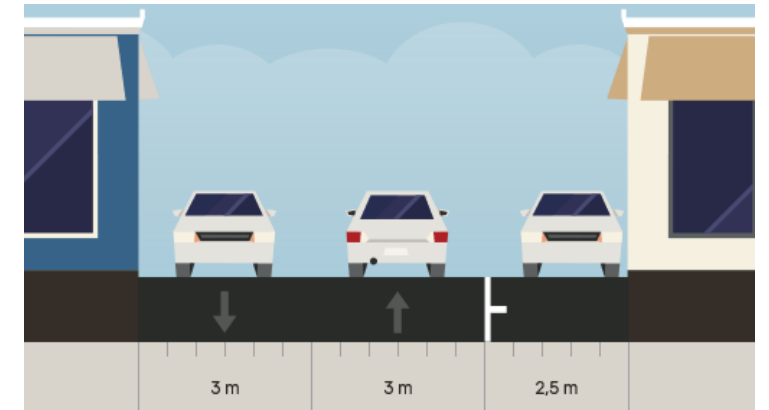
- Famille 1 : Profil en travers 2 voies avec la circulation à double sens
- Famille 2 : Profil en travers 2 voies avec la circulation en alternat (liée à un stationnement gênant ou mobilier urbain)
- Famille 3 : Profil en travers 1 voie imposant la circulation en alternat (rue en double-sens)
- Famille 4 : Profil en travers 1 voie avec une circulation à sens unique réglementée
- Famille 5 : Rue piétonne

Les familles ont des configurations différentes qui sont présentées ci-après.

CARACTÉRISTIQUES DE LA VOIRIE SUR LA COMMUNE D'AUREILLE

Famille 1 - Profil en travers type 2 voies avec circulation double-sens

Type 1 : avec accotements



Liberté
Égalité
Fraternité (exemples rue des bohémiens, avenue de la gare, avenue des Alpilles et lotissement Castellas)

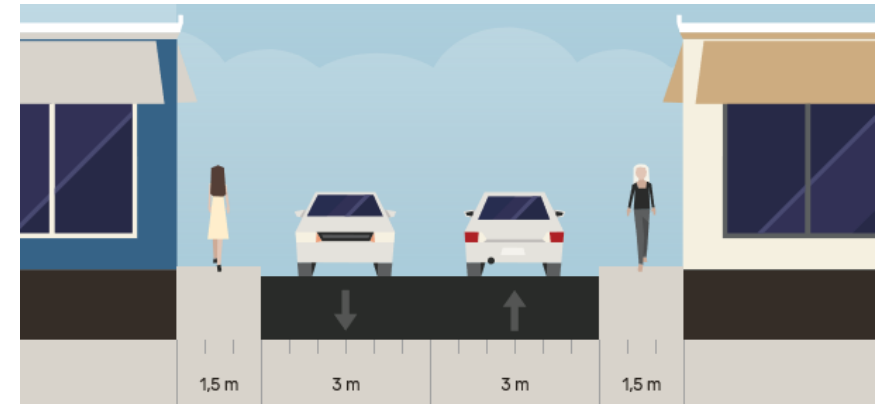


CLIMAT & TERRITOIRES DE DEMAIN

CARACTÉRISTIQUES DE LA VOIRIE SUR LA COMMUNE D'AUREILLE

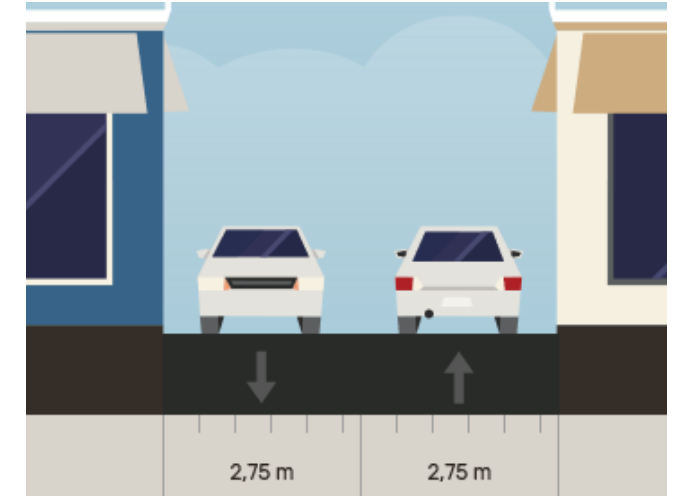
Famille 1 - Profil en travers type 2 voies avec circulation double-sens

Type 2 : avec trottoirs aménagés



CARACTÉRISTIQUES DE LA VOIRIE SUR LA COMMUNE D'AUREILLE

Famille 2 - Profil en travers 2 voies avec la circulation en alternat (liée à un stationnement gênant ou mobilier urbain)



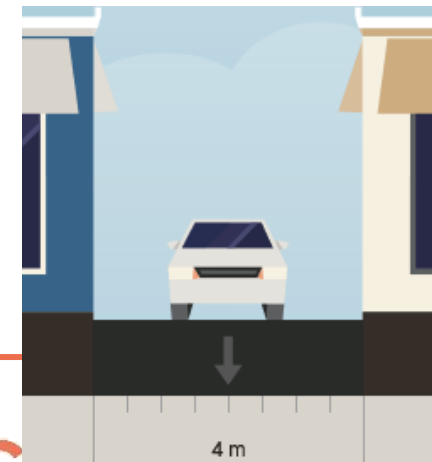
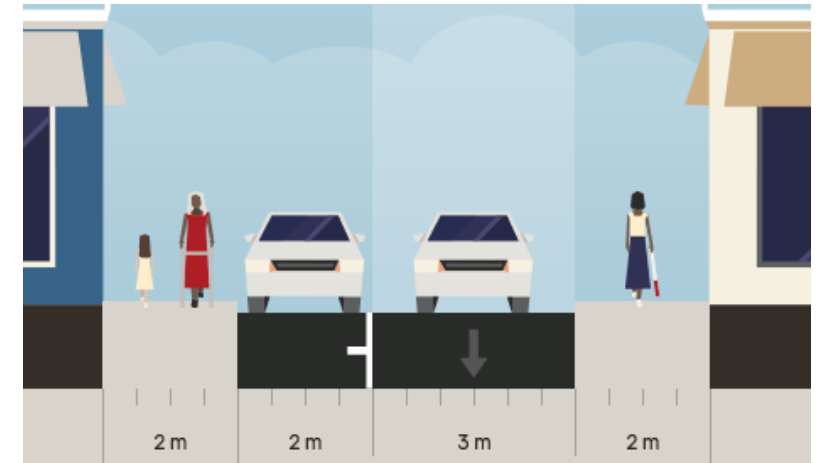
CARACTÉRISTIQUES DE LA VOIRIE SUR LA COMMUNE D'AUREILLE

Famille 3 : Profil en travers 1 voie imposant la circulation en alternat (rue en double-sens)



CARACTÉRISTIQUES DE LA VOIRIE SUR LA COMMUNE D'AUREILLE

Famille 4 : Profil en travers 1 voie avec une circulation à sens unique réglementée



CARACTÉRISTIQUES DE LA VOIRIE SUR LA COMMUNE D'AUREILLE

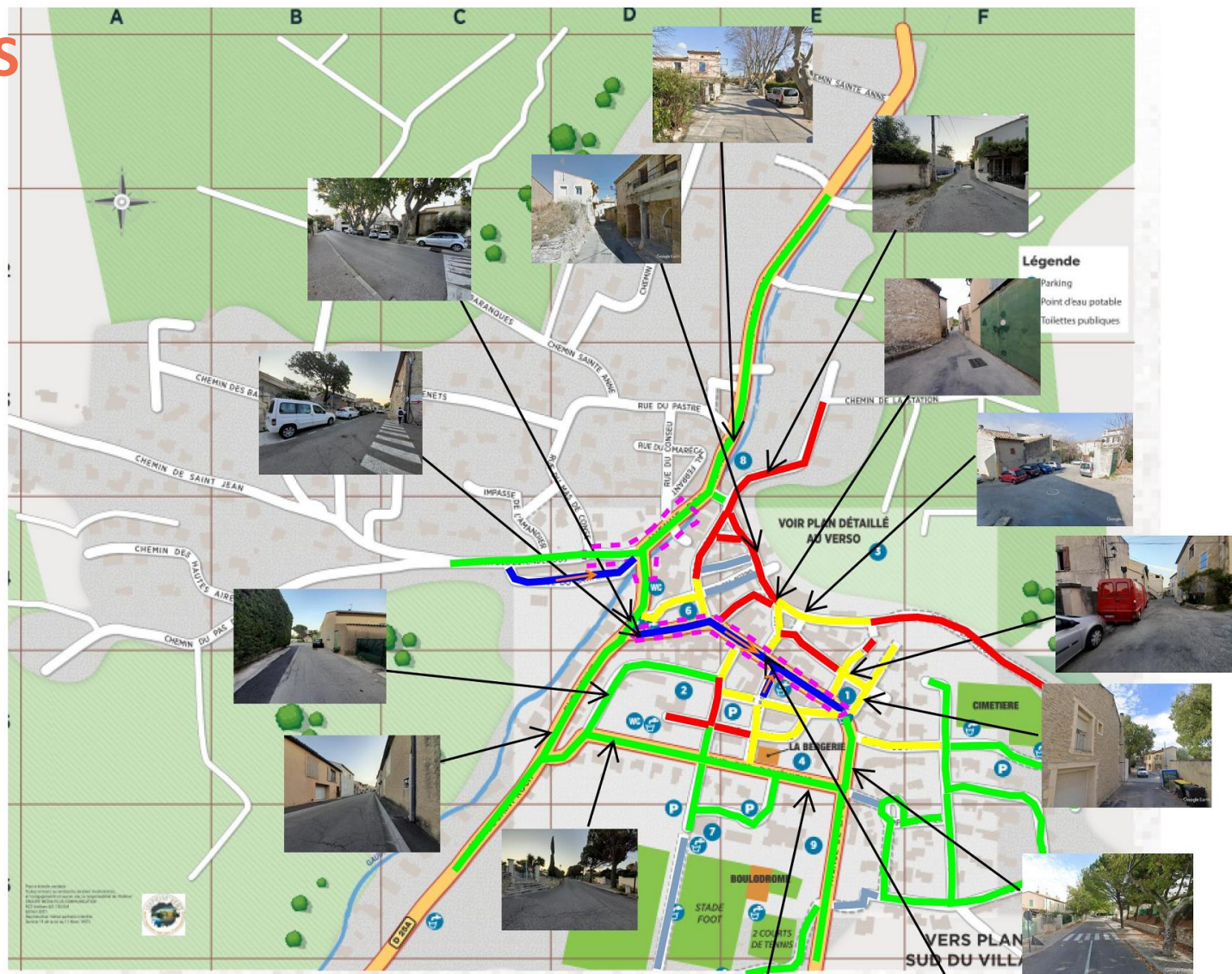
Famille 5 : Ruelle à caractéristique piétonne



Stationnement vélos sur la commune d'Aureille

CARTE DE SYNTHÈSE DES VOIRIES

- Les profils en travers « deux voies » en **vert** (famille 1 types 1 et 2) se situent sur le réseau principal et dans les lotissements.
 - Dans le centre ancien, on trouve une homogénéité de voiries en **jaune** et **rouge** (familles 2 et 3) avec un usage identique : **double-sens autorisé mais circulation en alternat imposée par du stationnement gênant ou un profil en travers réduit**
 - 2 rues sont aménagées à sens unique en **bleu** (rue commerçante Frédéric Mistral et rue du Bâtiment)
 - 2 rues avec un profil en travers réduit en **gris** qui **incitent à un usage piéton uniquement**.
- ❖ Deux zones 30 sont réalisées (rue commerçante et carrefour Avenue des Alpilles), cohérentes avec la volonté d'apaiser les trafics sur 2 secteurs.
 - ❖ La mise à sens unique de la rue F Mistral permet d'aménager des trottoirs de part et d'autre et du stationnement, adapté aux usages de la voie.
 - ❖ Le fonctionnement en alternat des rues du centre ancien permet de réduire la vitesse et le volume de trafic.



PT 2 voies :	■
PT 2 voies (avec gêne) :	■
PT 1 voie :	■
Sens unique :	■
Voie piétonne :	■
Zone 30 :	■



**RÉPUBLIQUE
FRANÇAISE**

*Liberté
Égalité
Fraternité*



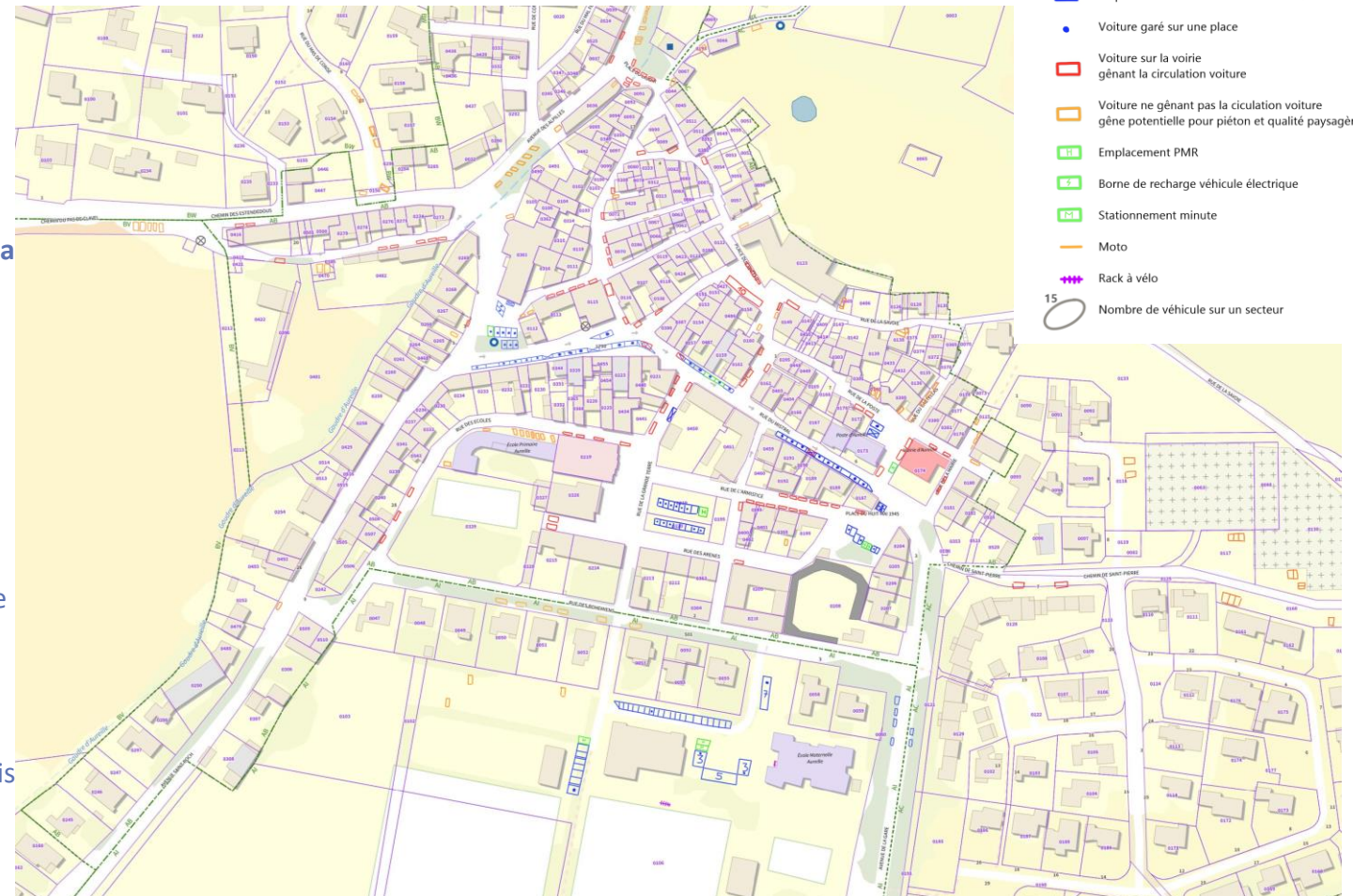
3. DIAGNOSTIC : CARACTÉRISTIQUES DU STATIONNEMENT (SUR VOIRIES ET PARKINGS)

COMPTAGE – IDENTIFICATION DES TYPES DE STATIONNEMENT ET LOCALISATION

La carte ci-contre représente le stationnement observé entre 6h30 et 9h sur terrain le mardi 10 mai 2022.

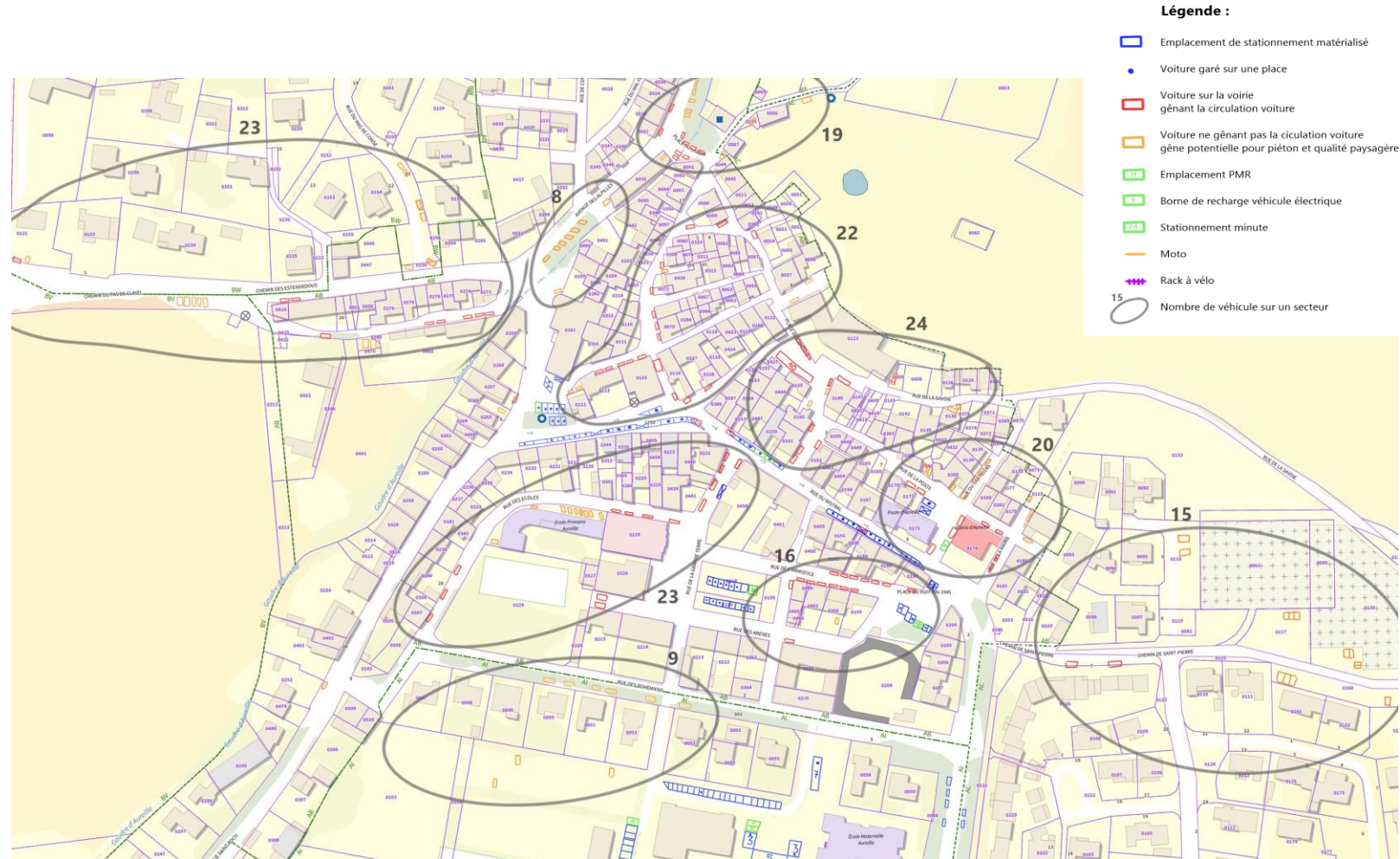
Constats effectués lors de la visite :

- Globalement les véhicules garés dans le centre ancien n'empêchent pas la circulation automobile mais obligent l'alternat.
- Environ une vingtaine de voitures stationnées sur les deux places du centre ancien (château et lavoir)
- Plusieurs stationnements sont constatés sur des espaces interdits (par un marquage au sol ou sur trottoir)
- Toujours une présence importante de voitures stationnées à 9h
- Dépose-minute en voiture devant l'école qui semble fonctionner sans blocage. On note un nombre non négligeable d'enfants se rendant à l'école en mode actif : vélo, marche ou pédibus
- On dénombre 3 places minutes, 5 places PMR et deux emplacements de recharge pour voiture électrique
- Quelques arceaux vélo sont observés (stade, école maternelle, mairie) mais leur capacité et leur nombre est faible



COMPTAGE – IDENTIFICATION DES TYPES DE STATIONNEMENT ET LOCALISATION

- On observe 226 véhicules stationnés sur l'espace public le 10 mai de 6h30 à 9h :
 - Sur une offre totale de 113 places matérialisées sur voiries et parkings (bleu et vert), **56 véhicules stationnés** et majoritairement au niveau de la rue Frédéric Mistral, de la place de la fontaine pointu et de la place de l'église. Le parking de la salle de la grande terre est sous-utilisé.
 - Environ **170 véhicules stationnés sur des places non matérialisées sur voiries ou poches**, dont une **soixantaine dans le centre ancien**. Les places du centre ancien (places du château et du lavoir) sont transformées en parkings dans les usages.
- Présence de caméras de surveillance au niveau des parkings de la mairie et de la salle de la grande terre
- Pas de gestion du stationnement (payant ou durée limitée) et pas de système de verbalisation mis en place



CAPACITÉ DES POCHE DE STATIONNEMENT ET LOCALISATION

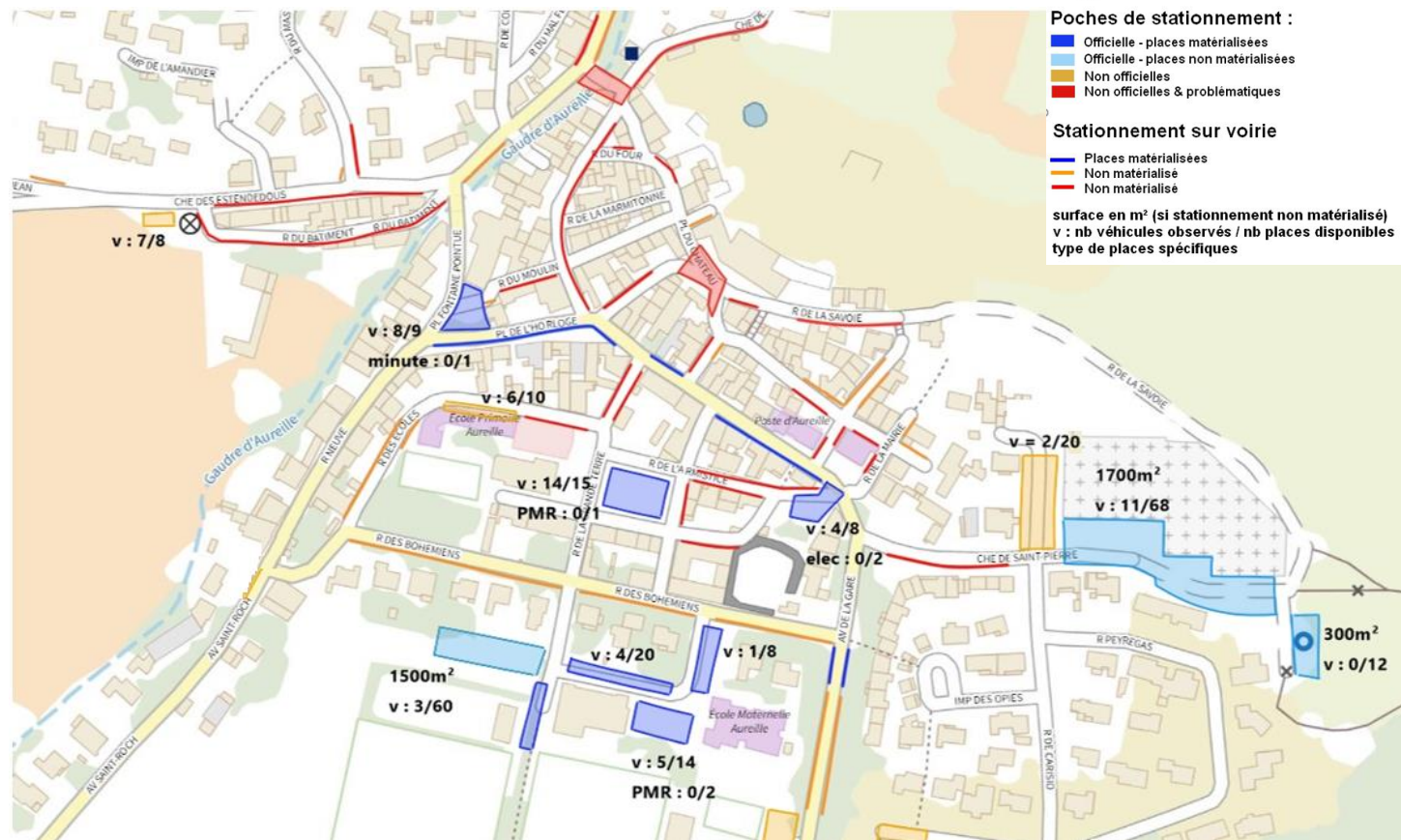
A partir de la carte précédente et des observations terrains, on caractérise les poches de stationnement officielles et non officielles.

Les parkings du stade et du cimetière (parkings non matérialisés) sont bien référencés dans le plan guide d'Aureille. Par contre, il manque les 2 petits parkings place Font Pointue et place du 8 mai 1945.

La carte ci-contre représente les capacités de chaque poche de stationnement et son taux d'occupation le 10 mai. Pour les parkings non matérialisés (bleu ciel et orange), la capacité des parkings a été calculée de manière théorique selon le ratio surface/25m² :

- Les 3 poches de stationnement officielles non matérialisées (bleu ciel) ont des capacités conséquentes mais sont peu utilisées le jour de la visite **14 places occupées sur 140 disponibles** (occupation plus avec importante les we).
- Les 3 poches oranges comptabilisent **15 véhicules garés sur un espace de 38 places théoriques**.

-> **La commune d'Aureille comptabilise 113 + 178 places de stationnement, soit environ 300 places de stationnement offertes, pour une demande observée de 226 véhicules le 10 mai.**





**RÉPUBLIQUE
FRANÇAISE**

*Liberté
Égalité
Fraternité*



4. DIAGNOSTIC : ACCESSIBILITÉ PIÉTONNE AU CENTRE DE LA COMMUNE D'AUREILLE

ACCÈS PIÉTONS AU CENTRE DE LA COMMUNE D'AUREILLE

Isochrone 5min à pied depuis la boulangerie



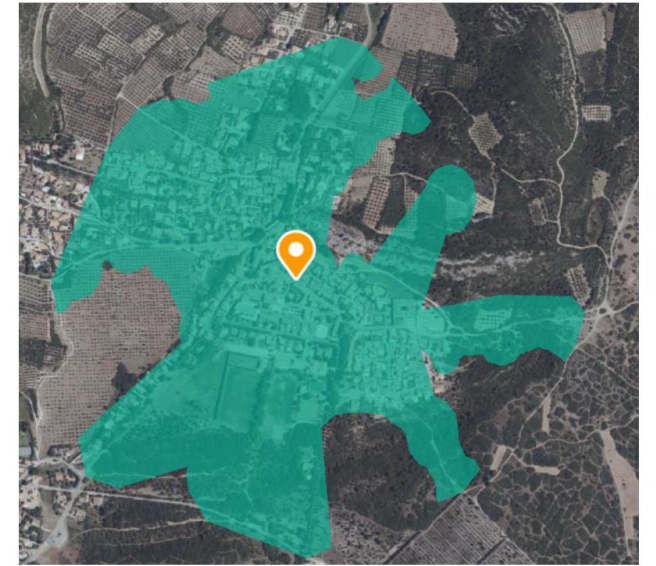
Source : Géoportail

Analyse du temps de marche

La boulangerie est choisie ici comme point central (intersection entre la rue F Mistral et la rue de la Grande Terre, présence du marché, à égale distance des deux secteurs résidentiels).

- Dans un isochrone de 5 minutes depuis le centroïde du village, on trouve la majorité des commerces, équipements et services nécessaires au quotidien.
- L'offre complète de stationnement de la commune se trouve dans le périmètre de l'isochrone de 5 minutes (4 min entre place du lavoir et parking du stade, 4 min entre l'épicerie et le cimetière,...).
- Les secteurs résidentiels situés en périphérie immédiate du centre se situent dans un périmètre de 10min à pied.

Isochrone 10min à pied depuis la boulangerie



Source : Géoportail



FACTEURS FAVORISANT LES MODES ACTIFS

Perméabilité piétonne théorique

- La perméabilité du réseau ouvert aux piétons est un indicateur s'appuyant sur un rapport entre la longueur du trajet à faire par rapport à la distance à vol d'oiseau. Cet indicateur va du vert (petits îlots) au rouge (grands îlots).
- La perméabilité piétonne peut être améliorée par la présence de passages ouverts aux piétons, d'escaliers, etc. Elle est diminuée par la présence de linéaires de bâtiments, de jardins contigus, ou de certaines équipements comme les écoles.

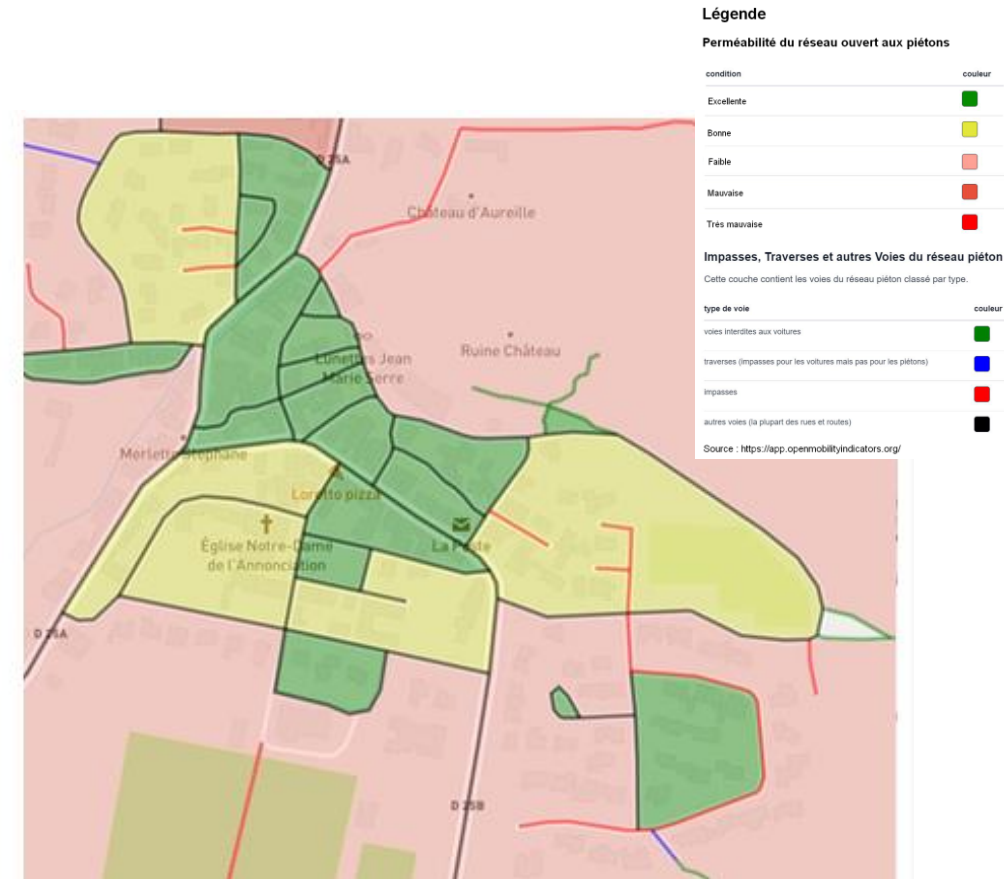
« La taille de l'îlot est une condition nécessaire (mais pas suffisante) pour la marche à pied : même dans un quartier agréable, il y a peu de piétons si le périmètre des îlots dépasse 1 km. »

Attention, cet indicateur est théorique, les passages piétons informels ne sont pas pris en compte.

-> On observe à Aureille que la continuité piétonne est excellente dans le centre-ancien et bonne dans le village. Elle est faible dans les lotissements et les espaces non urbanisés (zone agricole, complexe sportif, colline...) qui créent des coupures non franchissables.



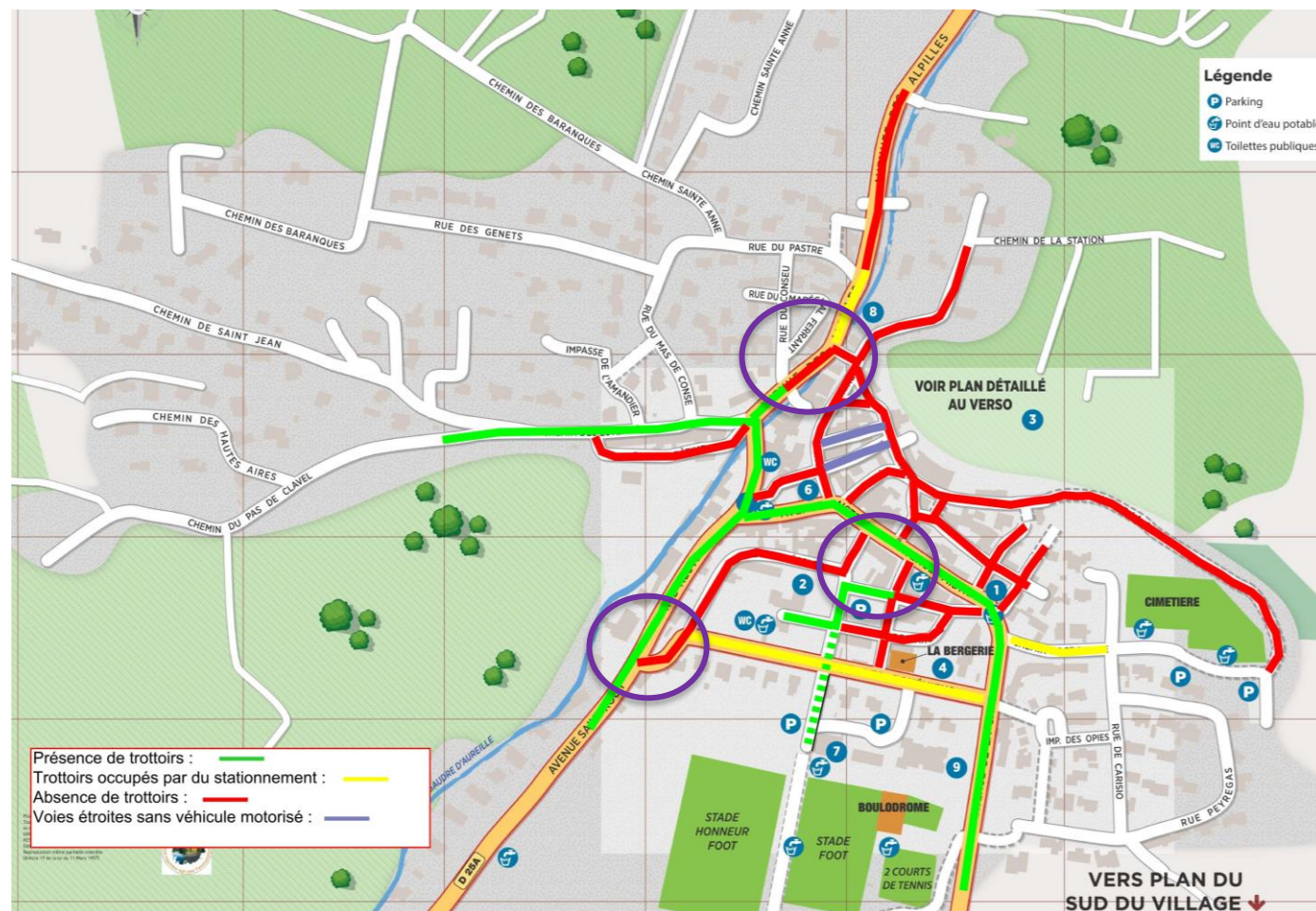
Exemple d'un escalier améliorant la perméabilité piétonne



Source : https://app.openmobilityindicators.org

CONDITIONS DE CIRCULATION PIÉTONNE À AUREILLE

- La carte réalisée montre l'existence de trottoirs sur les routes principales et à l'inverse un réseau de dessertes locales sans trottoirs :
 - Les conditions de circulation piétonne sont confortables sur les axes principaux, hormis sur la rue des Bohémiens et une partie de l'avenue des Alpilles où le stationnement de véhicules sur l'accotement (trottoirs non revêtus) peut gêner la circulation piétonne.
 - Les rues du centre de village ne possèdent pas de trottoirs mais cela est cohérent avec le profil en travers des rues et une circulation type « zone de rencontre » où le piéton est considéré comme prioritaire.
 - 3 sections sans trottoirs (sur avenue des Alpilles, rue des Ecoles et rue de la Grand-Terre) créent une discontinuité d'itinéraire piéton sécurisé. La création d'un espace dédié est nécessaire pour assurer la continuité piétonne et leur garantir plus de sécurité (notamment aux scolaires).
- La visite terrain n'a pas mis en évidence de rue avec une forte déclivité. Il est rappelé la nécessité de respecter les règles d'accessibilité PMR.
- La réalisation de trottoirs est lié au type de voirie et à la vitesse pratiquée (voir règles de l'art – chapitre 9).



EXEMPLES DE TROTTOIRS OCCUPÉS PAR DES VÉHICULES



Avenue des Alpilles : stationnement sur emprise piétonne



**RÉPUBLIQUE
FRANÇAISE**

*Liberté
Égalité
Fraternité*



5. EXPERTISE DES AMÉNAGEMENTS EXISTANTS

EXPERTISE DES VOIRIES SUITE À LA VISITE TERRAIN

Des manques, incohérences dans l'aménagement ou des mauvais comportements des usagers ont été constatés, lors des visites terrain, sur différentes rues de la commune d'Aureille – au regard des règles de l'art.

Ces constats concernent plusieurs thèmes tels que l'aménagement, la signalisation, la lisibilité et la compréhension des usagers.

Pour illustrer chacun de ces éléments, quelques sites sont présentés ainsi que la carte de synthèse. La liste n'est pas exhaustive.

ABSENCE DE PANNEAUX DE SIGNALISATION



Chemin des Estendous : Absence de panneau B30 « entrée de zone 30 »



Rue F. Mistral : Absence panneau B51 « fin de zone 30 »

RUE DES BOHÉMIENS : INCOHÉRENCE ENTRE VITESSE ET PROFIL EN TRAVERS



Rue des Bohémiens – 2 voies de circulation avec une chaussée en mauvais état et accotement côté sud non revêtu où l’usage est mixte avec du stationnement ou/et trottoir non accessible PMR.

-> vitesse limitée à 30 km/h peu lisible pour l’usager compte-tenu du profil en travers large

OCCUPATION DES PLACES DU CENTRE ANCIEN PAR DU STATIONNEMENT NON MATÉRIALISÉ



Place du lavoir



Place du château

COMPORTEMENTS ET USAGES GÊNANTS CONSTATÉS



3 places dépose minute « arrêt 10 minutes » pour les commerces de proximité : très utile mais peu respecté

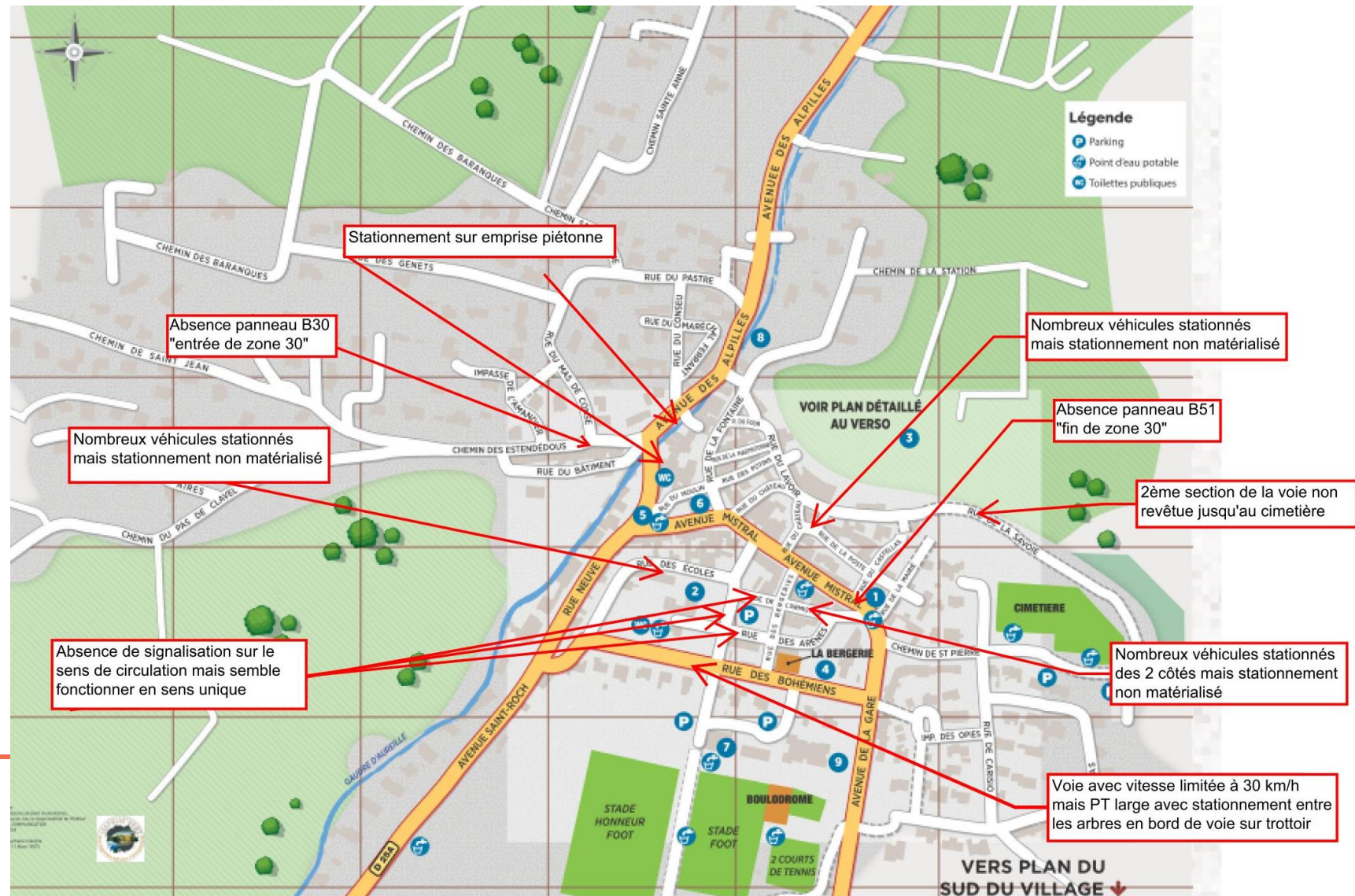


Circulation difficile voire impossible dans certaines rues (passage impossible pour les véhicules de secours)



SYNTHÈSE DES ANOMALIES OU INSUFFISANCES CONSTATÉES DANS L'AMÉNAGEMENT DES VOIRIES

- Absence de signalisation verticale sur certaines voies
- Manque de lisibilité de la signalisation directionnelle
- Manque de lisibilité des sens de circulation
- Nombreux stationnements sur emplacements non matérialisés
- Stationnement sur emprise piétonne
- Profil en travers large de la Rue des Bohémiens – pas en adéquation avec la vitesse de 30 km/h et le ressenti des habitants
- Manque de stationnement vélos
- Rendre plus lisible les parkings (signalétique, affichage plan de commune, ...) et les équipements publics





RÉPUBLIQUE
FRANÇAISE

*Liberté
Égalité
Fraternité*



6. ENQUÊTE SUR LE STATIONNEMENT À AUREILLE

RÉALISATION D'UNE ENQUÊTE SATISFACTION SUR LE STATIONNEMENT SUR LE CENTRE D'AUREILLE

Pour comprendre les besoins et les usages des habitants de la commune d'Aureille, un questionnaire a été réalisé avec une trentaine de questions ciblées ou ouvertes.

Le jeudi 19 mai 2022, jour de marché, une dizaine de personnes a été interviewée en face à face dans le centre de la commune. Et pour compléter l'enquête, le questionnaire a été envoyé à une liste de publics différents. Les réponses ont été collectées en ligne.

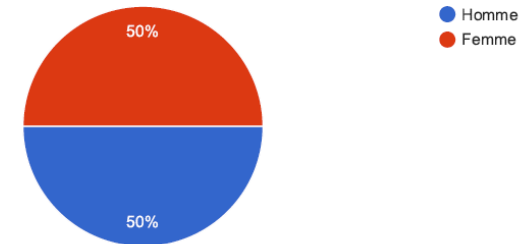
Le panel de répondants est intéressant avec une répartition égale hommes/femmes et une distribution des âges assez homogène.

Les résultats de l'enquête permettent d'avoir des données quantitatives et qualitatives sur les besoins et usages en termes de stationnement dans le centre-ville d'Aureille.

Q4-1 : Vous êtes :

22 réponses

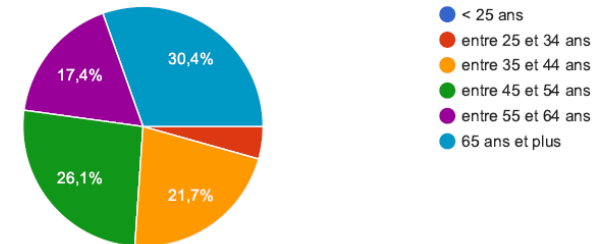
 Copier



Q4-2 : Votre âge :

23 réponses

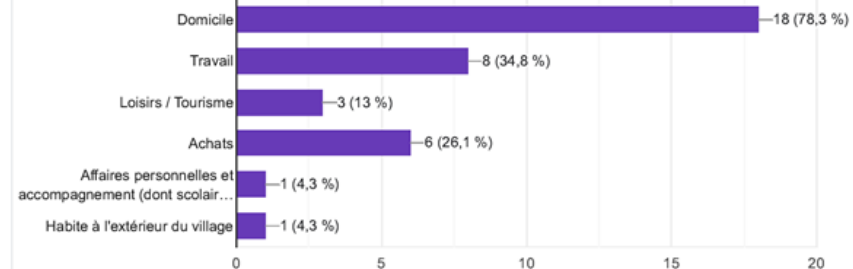
 Copier



RÉPONSES AU QUESTIONNAIRE (FACE À FACE ET EN LIGNE)

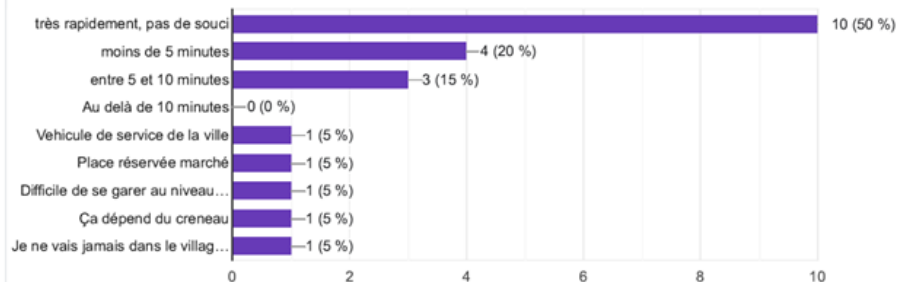
Q1-1 : Vous êtes à Aureille pour quel motif ?

23 réponses



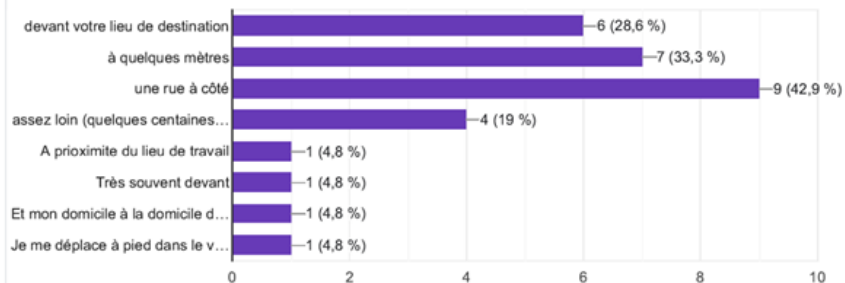
Q1-3 : Combien de temps avez-vous mis pour trouver une place de stationnement ?

20 réponses



Q1-4 : Lieu de stationnement. Vous êtes garé :

21 réponses



Q1-4bis : Lieu de stationnement (nom de la rue/parking):

21 réponses

- Parking eglise
- En face de l'église
- Avenue des Alpilles
- Place du 8 mai / Place de l'église / Rue des Écoles
- Place du 8 mai 1945
- La personne station de son véhicule dans son garage
- Rue Frédéric Mistral/place de la Fontaine/Place de l'église
- Equoements publics
- Au stade
- Marché
- Avenue mistral
- Parking stade foot
- Rue du bohémien
- Petit parking près de l'épicerie
- Salle polyvalente.
- Pas de parking, plutôt proche du lavoir ou dans les petites rues
- Rue
- Dans ma cour
- Rue du bâtiment
- Rue des bohémiens
- Place du 08 mai 1945

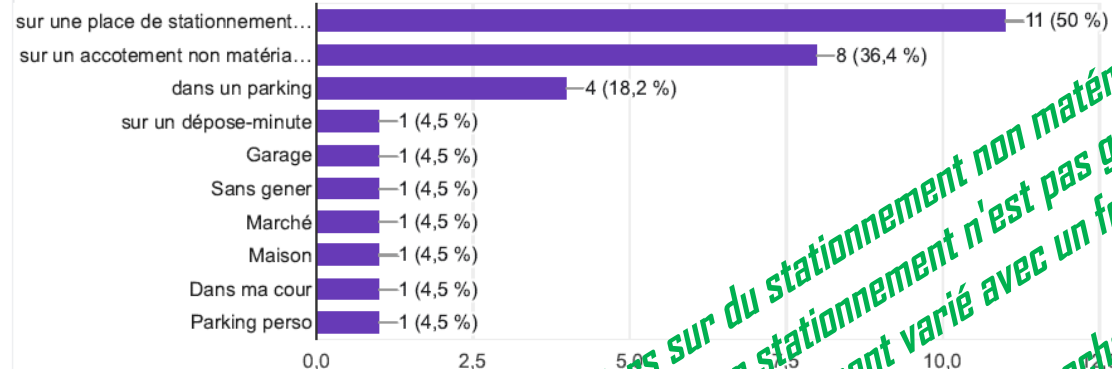
- Stationnement résidentiel majoritaire
- Temps de recherche d'une place globalement court
- Distance entre la place et le lieu d'arrivée globalement faible à très faible
- Emplacements de stationnement variés

RÉPONSES AU QUESTIONNAIRE (FACE À FACE ET EN LIGNE)

Q1-5 : Vous êtes garé :

[Copier](#)

22 réponses

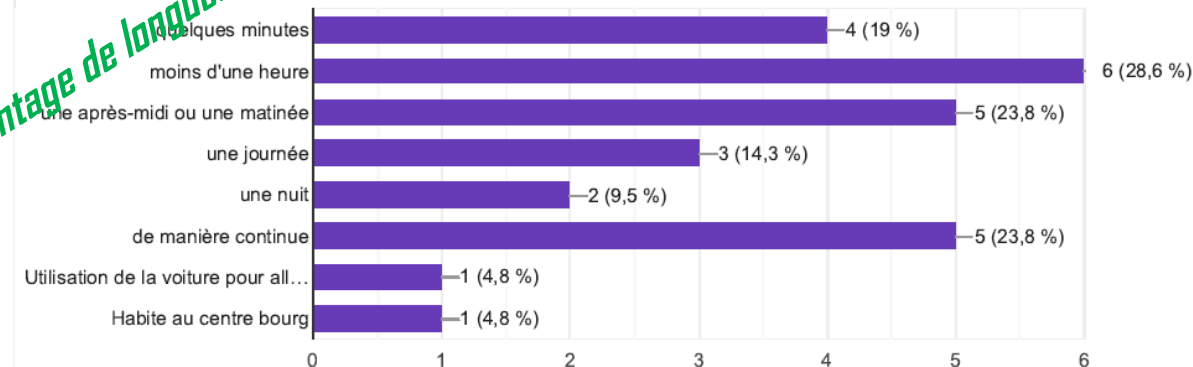


*- Plus du tiers sur du stationnement non matérialisé
- Pensent que leur stationnement n'est pas gênant
- Durées de stationnement variées avec un fort pourcentage de longues durées
- recherche d'une place au plus proche*

Q1-7 : Combien de temps restez-vous stationné ?

[Copier](#)

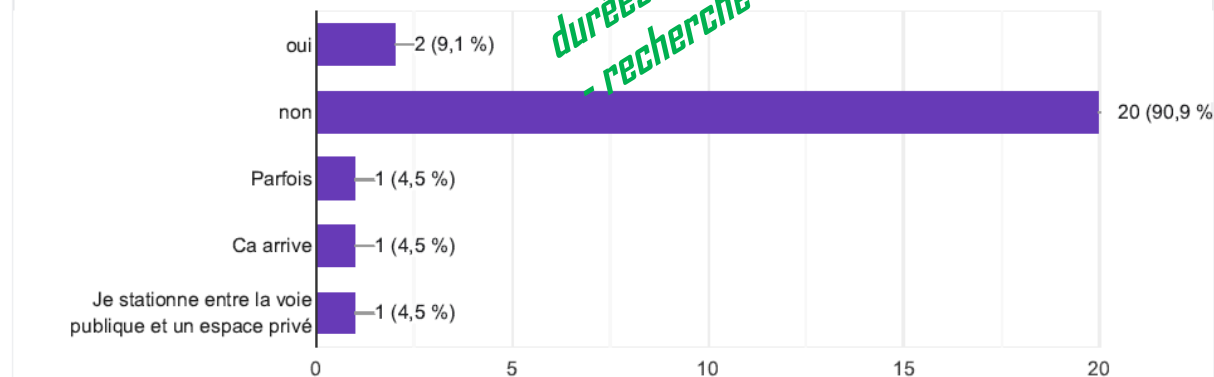
21 réponses



Q1-6 : Vous pensez que votre stationnement est gênant ?

[Copier](#)

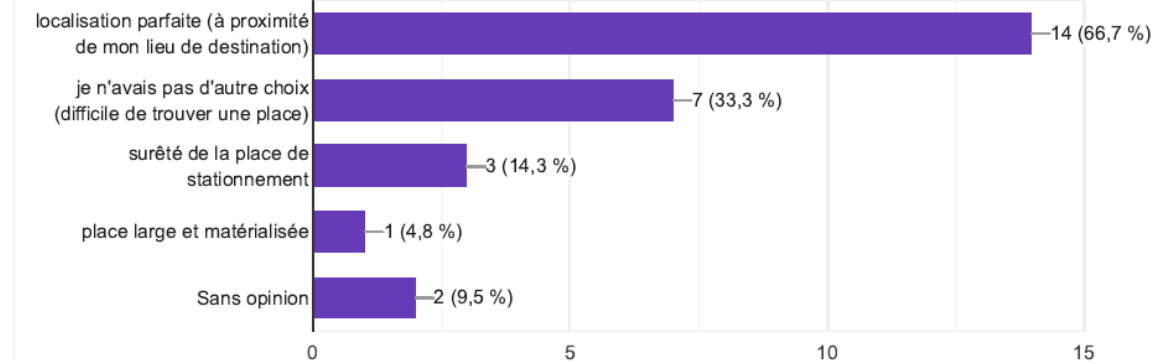
22 réponses



Q1-8 Vous avez choisi principalement votre place de stationnement car :

[Copier](#)

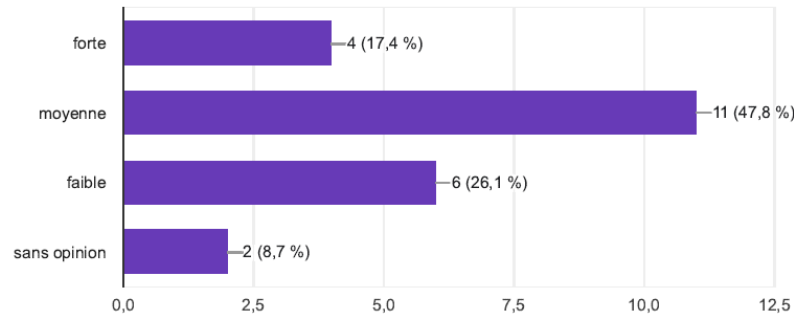
21 réponses



RÉPONSES AU QUESTIONNAIRE (FACE À FACE ET EN LIGNE)

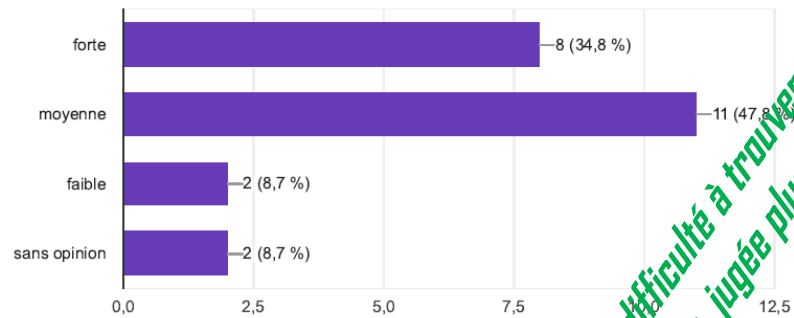
Q1-11 : Vous pensez que la contrainte de stationnement sur Aureille en semaine est : [Copier](#)

23 réponses



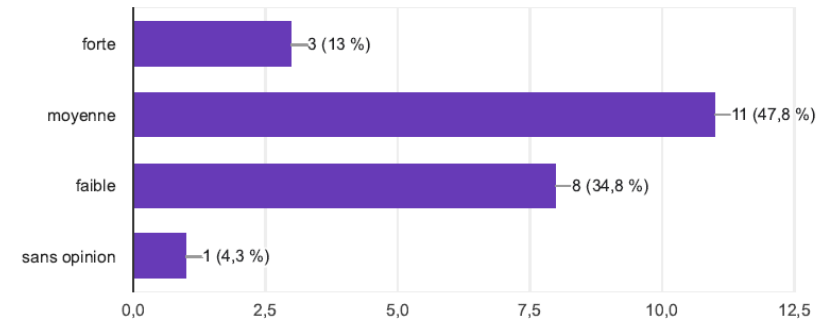
Q1-12 : Vous pensez que la contrainte de stationnement sur Aureille en week-end est : [Copier](#)

23 réponses



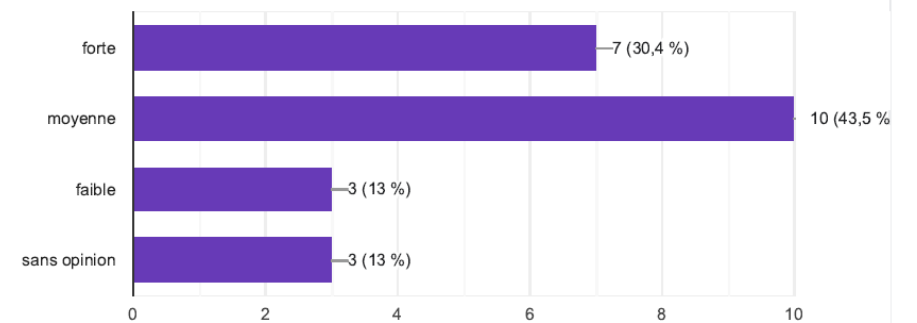
Q1-9 : Vous pensez que la contrainte de stationnement sur Aureille en journée est : [Copier](#)

23 réponses



Q1-10 : Vous pensez que la contrainte de stationnement sur Aureille en soirée ou la nuit est : [Copier](#)

23 réponses



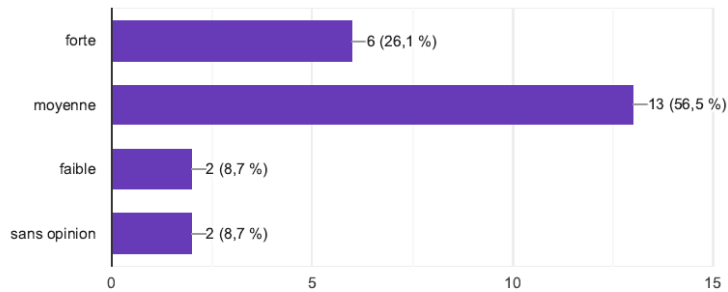
Une difficulté à trouver une place jugée moyenne à faible en semaine et en journée, jugée plus importante le soir et les weekend.

RÉPONSES AU QUESTIONNAIRE (FACE À FACE ET EN LIGNE)

Q1-13 : Vous pensez que la contrainte de stationnement sur Aureille en période estivale est :

[Copier](#)

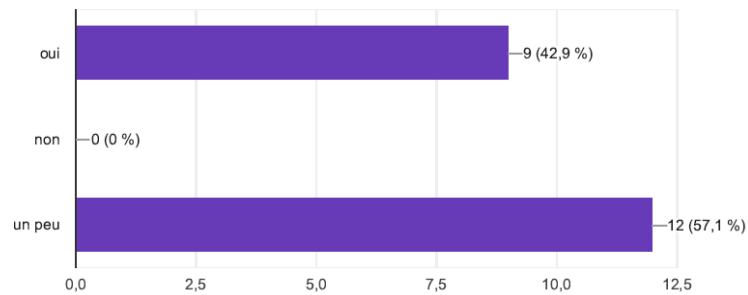
23 réponses



Q1-14 : Pensez-vous qu'il y a beaucoup de voitures ventouses (qui ne bougent pas) ?

[Copier](#)

21 réponses



Réponses à la question ouverte « Quels dysfonctionnement constatez vous ? » :

- Augmentation de la population qui n'est pas en adéquation avec l'offre de stationnement actuelle (nouveaux besoins, nouveaux usages)
- Nécessité d'améliorer la dépose des scolaires (enjeu sécurité routière)
- Forte problématique de stationnement dans le centre ancien (et principalement sur les places du village), manque évident de places de stationnement
- Stationnement assez facile en journée et impossible en fin de journée
- Stationnement gênant, voir anarchique des voitures le soir
- Stationnement gênant devant le bar et place de livraison mal utilisée, dépose minute squattée des heures
- Manque de contrôle de police municipale : non respect des places, stationnement sur les trottoirs, stationnement devant les portes de maison
- Voitures ventouses qui ne bougent pas pendant plusieurs jours (cas d'un résident parti 15 jours)
- Manque de stationnement vélo correct en centre-ville, fort enjeu pour promouvoir les modes actifs
- Problématique des seniors qui souhaitent stationner au plus près de chez eux. De nombreux résidents ne souhaitent plus marcher et se garent n'importe où

RÉPONSES AU QUESTIONNAIRE (FACE À FACE ET EN LIGNE)

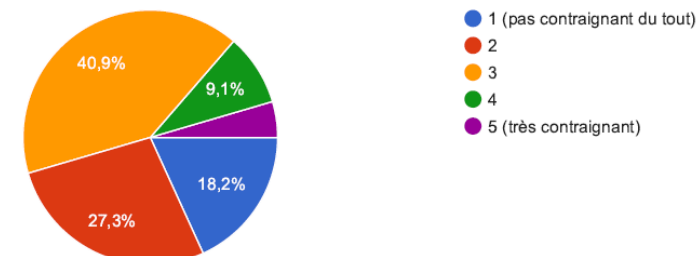
Quels besoins en stationnement relevez-vous ?

- Signalisation des parkings et indication de la disponibilité des parkings existants
- Besoin de places de stationnement matérialisées en centre-ville et en périphérie, à proximité des commerces et proche de l'arrêt de bus Avenue de la gare le matin
- Concernant le besoin de stationnement élevé le soir, certaine tolérance des résidents pour accepter un stationnement gênant
- Travailler sur le stationnement de nuit et longue durée
- Besoin de sanctionner les mauvais comportements et mauvais usages
- Inciter à la marche (comme emmener les enfants à pied à l'école) et au changement de comportement (se garer dans sa propriété plutôt que sur l'espace public). Les gens sont trop feignants et veulent se garer devant le parking !
- Même les personnes extérieures à la commune ne veulent pas marcher 10 minutes
- Impossible de faire changer de comportement les habitants et les faire stationner à l'extérieur
- Pas besoin de parking supplémentaire sur la commune, de plus les parkings sont gratuits
- Rush de 10 à 20 véhicules de tourisme près du cimetière
- Pas de besoin spécifique jour de marché car la clientèle est locale et vient à pied



Q1-17 : Sur une échelle de 1 à 5 comment qualifiez-vous la contrainte de stationnement sur votre commune ?

22 réponses

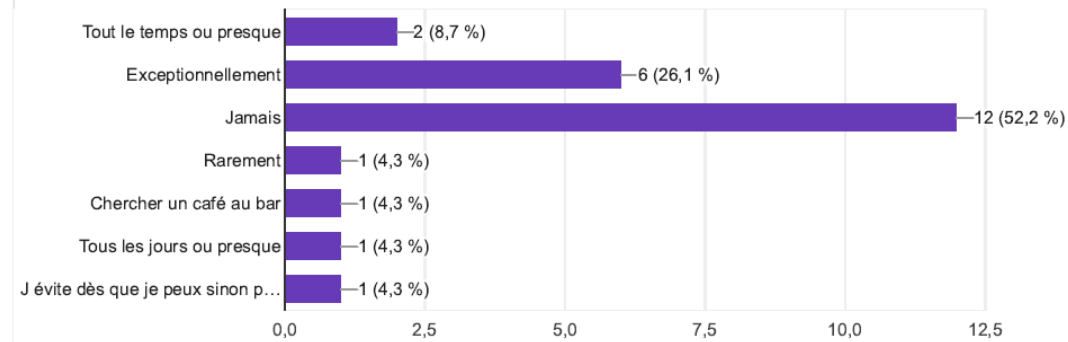


RÉPONSES AU QUESTIONNAIRE (FACE À FACE ET EN LIGNE)

Q2-1 : Utilisez-vous la voiture pour vous déplacer (<500m) à l'intérieur de la commune d'Aureille ?



23 réponses



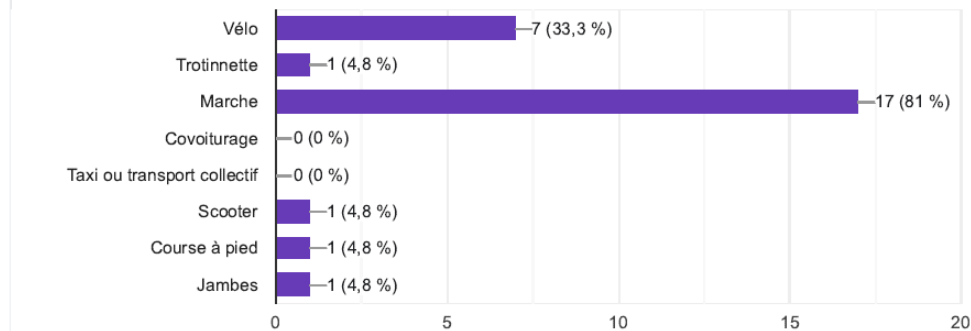
Pour quel motif ne prenez-vous pas la voiture pour les déplacements internes à la commune :

- Souci écologique et enjeu environnemental
- Souhaite marcher et faire du sport
- Plus pratique et plus rapide
- Habitation dans le village
- Souhait de ne pas "perdre" sa place de stationnement

Q2-5 : Si oui, plutôt lequel ?



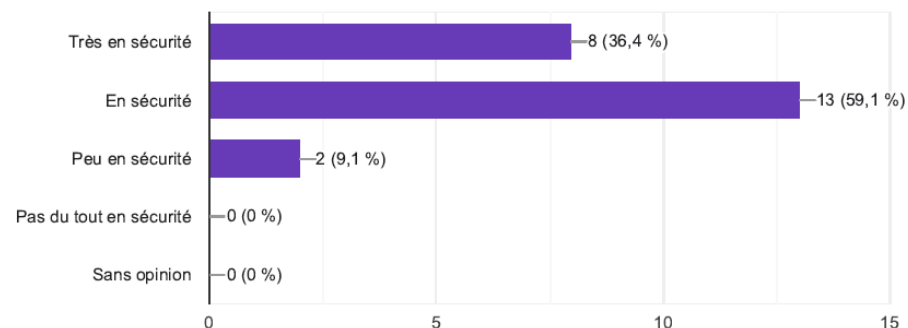
21 réponses



RÉPONSES AU QUESTIONNAIRE (FACE À FACE ET EN LIGNE)

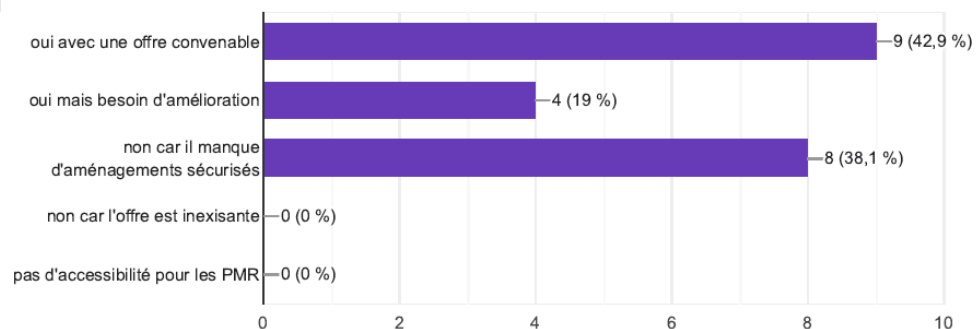
Q2-6 : Si vous vous déplacez à pied ou en vélo dans la commune, vous vous sentez ? [Copier](#)

22 réponses



Q2-7 : Lors de vos déplacements à pied, pensez-vous qu'il y a assez de trottoirs ? [Copier](#)

21 réponses



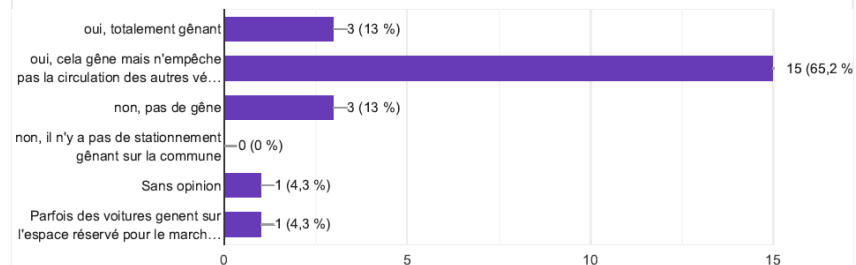
Des difficultés pour les déplacements piétons et vélos :

- Trop de voitures garées sur les trottoirs
- Déplacements piétons dangereux sur certains secteurs (entrée nord, abors école) – rue sainte Anne, Avenue des Alpilles
- Circulation des PL dangereuse (non respect des vitesses, des panneaux, des priorités)
- Manque des trottoirs et passages piétons sécurisés (notamment pour les enfants)
- Manque d'éclairage et d'équipements qui détériore la sureté des cheminements piétons
- Manque d'aménagements vélos et de pistes cyclables et des zones 30

RÉPONSES AU QUESTIONNAIRE (FACE À FACE ET EN LIGNE)

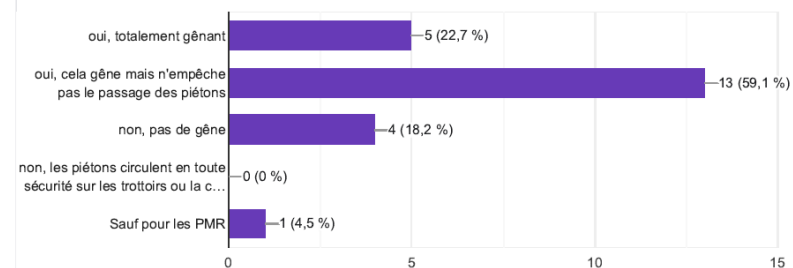
Q3-1 : Pensez-vous que les voitures garées sur des emplacements non matérialisées peuvent gêner la circulation des autres voitures ? [Copier](#)

23 réponses



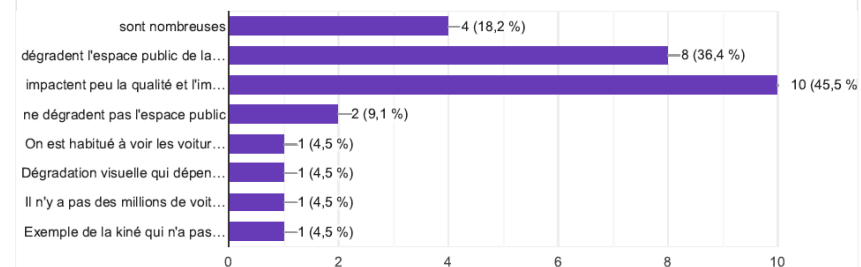
Q3-2 : Pensez-vous que les voitures garées sur des emplacements non matérialisées entravent la circulation des piétons ? [Copier](#)

22 réponses



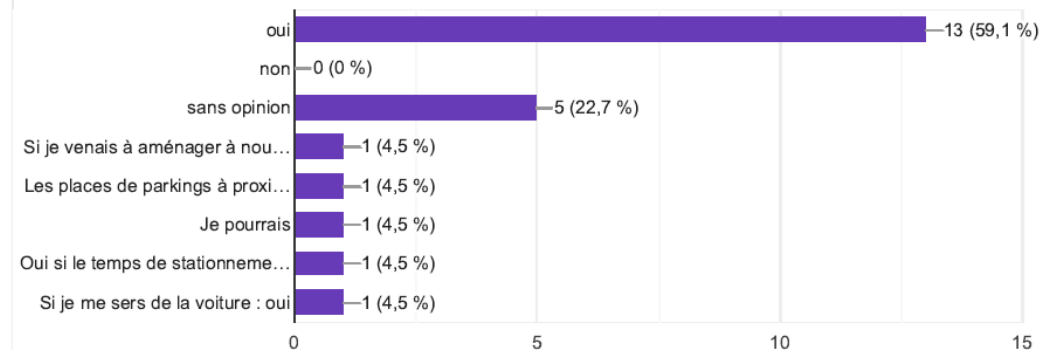
Q3-3 : Visuellement, les voitures garées sur des places non matérialisées (accotement) : [Copier](#)

22 réponses



Q3-4 : Si le stationnement gênant est supprimé et des parkings à proximité sont aménagés, les utiliseriez vous ? [Copier](#)

22 réponses



Pourquoi ?

- Améliorer le cadre de vie et la qualité de l'aménagement, par civisme
- Ne gêner personne
- Laisser quelques places aux commerces, favoriser l'arrêt minute (récupérer un colis)
- Privilégier un déplacement sans énergie fossile quand c'est possible
- Libérer le centre-ville, désengorger le centre du village et sécuriser les cheminements piétons
- Plus simple
- Oui à condition que le parking soit surveillé
- Aucun intérêt de contraindre le stationnement
- Pas de problème, c'est normal d'avoir des voitures sur les accotements

RÉPONSES AU QUESTIONNAIRE (FACE À FACE ET EN LIGNE)

Q3-6 : A votre avis, quelles sont les meilleurs localisations possibles pour un parking sur votre commune ?

18 réponses

Deux parkings ont été créées et il n'y a pas besoin de parking supplémentaire
Un besoin éventuellement à traiter lorsqu'il y a des festivités (taureaux). L'axe principal est fermé aux voitures et elles se reportent sur le reste du village

Loin du centre, vers le stade. Vers le cimetière.

Il y en a beaucoup

Pins de Giacoli / place du château / a côté du Grand Verger

Pin de Giacoli, Grand verger

?

La problématique ne se situe que dans le centre du village. Pas d'idées à apporter.

Le nb de parking est déjà pas mal jamais plein

Terrain stades

Je vois pas où

Il existe déjà stade et salle du Grand Terre

Parking de l'école stade salle polyvalente (utilisé par les touristes principalement)
Besoin d'un autre stationnement identifié rue St Jean

Parking de l'école et parking du cimetière à signaler et à retravailler pour une meilleure sécurité car les jours devant il y a vandalisme

Le parking de l'école est déjà très bien et tu peux utiliser en journée sauf pour aller chercher les enfants à l'école
Il manque une signalétique pour indiquer le parking de l'école

Je ne sais pas. Il y a un parking au stade et la plupart ne les utilise pas

Pas de clavel/estendous/St Jean

Stade de foot

Stade, tennis, cimetière

Q3-7 : Avez-vous d'autres commentaires à faire sur le stationnement ou une éventuelle réglementation ?

15 réponses

Non

C'est dommage que la place de l'église soit un parking. Du coup ce n'est pas un espace de vie. Cette place est jolie mais avec des voitures c'est extrêmement moche et les piétons n'y circulent et ne s'y rencontrent pas.

Mettre en place une signalisation ciblée

Personne ne respecterait la réglementation
Il faudrait une police municipale pour verbaliser les contrevenants

Difficile de changer les choses à Aureille !

Il serait intéressant de bouger le marché qui est serré dans une rue et en même temps il serait intéressant ou pas de réfléchir à la gestion du stationnement peut-être

Très difficile de mettre en place une gestion du stationnement car il faut se mettre à la place des gens qui habitent à côté

Faire des parking vélo à proximité des commerçants.

Pas besoin de contraintes supplémentaires sur le stationnement

Pas de problème franchement

Faire respecter le stationnement.

Mieux indiquer les parking et commerces et optimiser les poches existantes
Les personnes extérieures au village cherche toujours leur lieu de destination (randonneurs touristes)
Améliorer et rendre visible les points d'information pour les touristes dans la commune

Il y a quand même un certain nombre de voitures d'artisans qui sont garés en centre-ville un peu en mode ventouse mais qui par définition ne peuvent pas aller dans des parkings extérieurs pour des questions de sécurité de matériel

Galère pour se garer le mercredi soir car le lendemain il y a le marché
Besoin d'un policier municipal ou un binôme car un sVP ne suffit pas

Mettre en place des zones de rencontres

Q3-8 : Avez-vous des suggestions à faire sur l'aménagement des rues de la commune ?

16 réponses

On s'est fait à éteindre l'éclairage la nuit

Empêcher la place de l'église d'être un parking pour remettre de la convivialité et un bel espace .

Les habitants ont peur des voitures qui roulent vite sur rue neuve et avenue St roch

Non

Rue sainte Anne a améliorer avec des ralentisseurs et trottoirs.
Avenue des Alpillès à améliorer avec des trottoirs et ralentisseurs.

Revêtement et nids de poule
Aménagement correct

Fermer la circulation au centre-ville. Borner les trottoirs pour éviter le stationnement sur ceux-ci !

Non j'adore aureille depuis 35 ans

Marché qui s'agrandit un petit peu mais il manque de la clientèle et on a le sentiment qu'il manque de communication sur le marché et il y a un petit peu de clientèle touristique l'été.
Bien positionner près des autres commerces
Dynamiser et faire des animations (différentes avec les autres villages).
Les forains perdent de l'argent cela décourage
Baisse de clientèle

Bonne d'éteindre l'éclairage la nuit
Certaines personnes exagèrent en soirée sur la vitesse

Cela roule trop vite même avec une signalétique qui indique 30 km heure

Non c'est très bien
Il y a un certain cachet il ne faut rien changer

Non.

Peut-être déplacé le marché au niveau du parking de l'école

Revêtement voirie complètement à refaire à l'intérieur du village et à l'extérieur du village il y a des trous de fou

Supprimer quelques places à des endroits stratégiques



**RÉPUBLIQUE
FRANÇAISE**

*Liberté
Égalité
Fraternité*



Cerema

CLIMAT & TERRITOIRES DE DEMAIN

7. ENTRETIENS SEMI-DIRECTIFS

RÉALISATION D'ENTRETIENS SEMI-DIRECTIFS

Intérêt et méthode

En complément de l'enquête avec le questionnaire en ligne, 4 entretiens semi-directifs ont été réalisés avec des habitants et commerçants du centre, le jour de marché.

Les personnes interrogées sont un habitant rue de Savoie, une habitante place du château, deux habitants rue de la fontaine et un entretien avec plusieurs personnes travaillant à la boulangerie.

Les entretiens ont duré de 15 à 30min.

Une grille de question avait été élaborée afin d'obtenir un cadre mais celles-ci n'étaient posées que lorsque la conversation nécessitait d'être recentrée. Les questions posées étaient volontairement ouvertes (ex : Pourriez-vous me parler du stationnement à Aureille ? Pourquoi vivre [ou travailler] à Aureille ? » et peu orientées afin d'inviter les personnes interrogées à s'exprimer librement et faire ressortir les thématiques importantes à leurs yeux.

Les thématiques abordées sont résumées par thèmes et emplacements géographiques dans les pages suivantes.

Il convient de rappeler que les thématiques évoquées ne sont pas exhaustives et ne sont pas toujours partagées par la majorité des habitants. Ces éléments ont vocation à élargir les perspectives et permettre d'envisager des aménagements adaptés à la diversité des publics, de leurs usages et ressentis.

Cette méthode permet également d'aborder des sujets connexes, qui peuvent sembler à première vue éloignés du cœur de l'étude mais peuvent influencer sur les facteurs d'acceptabilité. En préambule de cette étude il avait été identifié l'importance d'apporter une valeur ajoutée et d'identifier de nouveaux usages si le stationnement venait à être supprimé dans certaines zones. La réalisation d'entretiens semi-directifs est une approche dite « sensible », particulièrement adaptée afin pour faire ressortir des éléments d'attrait et de fierté sur lesquels s'appuyer.

GRILLE D'ENTRETIENS SEMI-DIRECTIFS

Thème	Exemples de questions
Situer la personne interrogée	<ul style="list-style-type: none">- Dans quel secteur habitez-vous ?- Depuis combien de temps ?- Type de foyer (enfants, tranche d'age, etc.)
Ses habitudes de mobilité	<ul style="list-style-type: none">- Combien de véhicules avez vous ? (voitures, vélo, autre)- Où vous rendez vous fréquemment à Aureille ?- A quelle fréquence faite vous ces trajets ? Quel mode de déplacement utilisez-vous ?- Vous rendez vous fréquemment dans d'autres communes ? Pour quelles raisons ? (commerces, activités, grandes surfaces, travail)- Seraient prêt à modifier vos habitudes de déplacement ? (ex marcher plus, vélo) Quels freins à ces évolutions ?
Stationnement :	<ul style="list-style-type: none">- Où vous garer vous habituellement ?- Ou faites vous garer les personnes lorsque vous avez des invités ?- Avez vous déjà eu des difficultés à vous garer à Aureille ? Est-ce qu'il y a des problématiques de stationnement selon vous ?- Y a-t-il du stationnement ventouse ? Si oui où et pourquoi selon eux ?
Leur vision d'Aureille :	<ul style="list-style-type: none">- Ce que vous aimez à Aureille ? Pourquoi choisir Aureille plutôt qu'ailleurs ?- Quels sont les endroits que vous préférez ? Que vous aimez le moins ? Pourquoi ?- Que montrez vous d'Aureille à vos amis quand ils viennent pour la première fois ?- Des améliorations qu'ils souhaiteraient ? Des lieux dont la valeur pourrait être augmenté ?- Comment imaginez vous Aureille dans le futur ? Quelle vision idéale de cette ville ?
Vie du village :	<ul style="list-style-type: none">- Comment ils décriraient la vie du village (associations, sport, évènements, habitudes de rester discuter dehors ?)- La place des enfants dans le village. Où jouent-ils ?- La place des personnes âgées.- Est-ce qu'il existe certains lieux où les gens se retrouvent régulièrement pour rester, discuter ? Si oui pourquoi ces lieux ? Sinon qu'est ce qui manque pour que les habitants profitent plus des espaces publics ?
Mobilités globales	<ul style="list-style-type: none">- Est-ce qu'on se repère facilement dans Aureille ? (vers les parkings, plan de circulation, vers les commerces)- Des changements notables sur le stationnement et les mobilité dans l'année ? lors de certains évènements ?- Comment fonctionnent les bus ici ? frequences, efficacité, accessibilité- Est-ce qu'ils y a des endroits où ils se sentent en insécurité ? (notamment vis à vis de la circulation)- Quels cheminements piétons ? (par les grands axes, par la foret ?)- Fonctionnement des itinéraires et points de randonnées- Où vont les gens ? Quels sont les principaux générateurs de trafics ?- Des problèmes lisé aux pentes ?
Autre	<ul style="list-style-type: none">- Qualité de l'éclairage dans la ville ?- Trouvez vous qu'Aureille est une ville verte ? (expliquer pourquoi)- Des problématiques de chaleur ?- Quelles sont leurs priorités, sur quoi sont-ils prêt à faire des compromis ?

VERBATIM ISSU DES ENTRETIENS SEMI-DIRECTIFS

Verbatim classé par
thématiques

Sécurité :

« Après c'est vrai qu'au vu des vols, mais je pense pas qu'il y aura beaucoup de gens qui seraient d'accord, pourquoi pas avoir un parking sécurisé. Ca ne me dérangerait pas de payer »

"Parce que je sais qu'il y a pas mal de vols ici. C'est impressionnant. Les voitures, les pneus qui se font voler, crevés. Je pense que c'est pour ça que les gens essayent de se garer proche de chez eux."

"Nan, pour moi il n'y a pas de problèmes de sécurité"

Distance psychologique :

"A Paris il faut faire 500m pour trouver une place. Ici vous avez toute la place que vous voulez."

"Moi ça me dérange pas de faire de la marche pour aller chercher ma voiture. C'est bien la première fois que je peux mettre ma voiture en dessous"

"On est pas en ville. Ce sont les citadins qui sont habitués à la marche, pas les villageois."

Tourisme :

"C'est un village qui est hyper visité. Y a énormément de cyclistes qui passent ici"

"Il y a beaucoup de gens qui passent ici, à vélo, à pieds, c'est un itinéraire de promenade. mais passer au milieu des bagnoles c'est pas très drôle."

Evolution des comportements et modes de vie :

"Les garages servent à rien, tout le monde stock dedans. Qu'on ne se plaigne pas qu'on a pas de place"

"Il y a de plus en plus de gens, en particulier dans le centre du village, le centre historique, dans lequel les gens louent 2 pièces à 2 personnes qui ont 2 voitures et 2 chiens et qui n'ont pas de garage"

"Ils ont l'habitude de se garer là"

"en fait les gens ils aiment bien avoir leur voiture juste quand ils sortent de la maison "

"C'est sûr que c'est plus joli d'avoir des fleurs qu'une voiture dans son jardin !"

"Les gens en bas (partie sud du village) on les voit de moins en moins (dans les commerces)"

"Où j'habite, c'est trop loin pour venir à pied"

"Si on veut du changement faut toucher au portefeuille"

Stationnement :

"La journée ça passe, le soir c'est un peu complexe le stationnement"

"Les secours peuvent avoir du mal à passer"

"Les voitures sont de plus en plus volumineuses"

"Venez voir le weekend!"

"Il n'y a pas assez de parkings dans le centre. Ca aiderait les commerces"

Atouts Aureille :

"Il y a presque tout, mais il manque une pharmacie"

"Ce qui plaît ici c'est la tranquillité."

"Les taureaux!"

"Les Alpilles, les Balades"

Végétation :

"Ici il ne faut pas croire au fait de mettre beaucoup de fleurs dans les rues, il y a de trop gros problème d'eau, et le Mistral aussi"

"Ca manque de verdure. Avant il y en avait plus."

Lien mairie-habitants :

"Ca fait 15 ans qu'on nous dit qu'ils vont travailler sur le stationnement, mais qu'ils attendent les travaux de réfection de la voirie"

"Ils concertent certainement quelques personnes"

VERBATIM ISSU DES ENTRETIENS SEMI-DIRECTIFS

Verbatim classé par
localisation

Place du lavoir :

« Il y a une autre place qui est belle, c'est la place du lavoir. Les gens passent ici et me disent « il paraît qu'il y a un lavoir ». Vous l'avez pas vu, il y a des voitures devant. Maintenant on a remplacé par des bagnoles qui sont sur une, deux, trois rangées, et laissent un tout petit passage.»

Place du château :

" Il y a de plus en plus de gens, en particulier dans le centre historique, dans lequel les gens louent 2 pièces à 2 personnes, qui ont 2 voitures et 2 chiens et qui n'ont pas de garage. Le résultat c'est cette place, la place du château, qui est bourrée de bagnoles, et où il est quelque fois difficile de passer. "

"S'ils avaient quelques bancs, quelque tables en pierre qui soient jolies, ici, mon dieu que ce serait bien."

"Il y a une nouvelle maison sur la place. Les gens se garent juste devant. Les propriétaires vont finir par en avoir marre."

Rue Frédéric Mistral (piétons) :

"Il manque des passages piétons pour éduquer les enfants. Une fois j'ai dû aider un enfant à passer parce que les voitures ne s'arrêtaient pas pour le laisser passer"

Avenue Saint-Roch :

"Les gens accélèrent dans la relance du stop"

Rue Frédéric Mistral (commerces):

"C'est la guerre pour faire respecter les places minutes !"

"Tout le monde se connaît. Les gens savent que les commerçants ont besoin de la place pour les livraisons. Et pourtant ils se garent là"

"Il y a pas assez de places devant chez le boucher, et pas mal de voitures ventouses."

Rue de la fontaine :

"On est les seuls à rentrer nos voitures dans la cour, les autres les garent devant et se servent de leurs cours comme jardin, c'est plus joli, ça permet de mettre des fleurs"

"Les garages servent à rien, tout le monde stock dedans, qu'on ne se plaigne pas qu'on a pas de places"

Rue de la poste :

"Quand les gens arrivent en face du sens unique ils vont là. C'est la 2ème voie principale, qui est toute étroite, et le long duquel se garent aussi une quantité de voitures, y compris la voiture du pizzaiolo, et sa voiture est large. La rue est en double sens mais généralement les gens la prennent qu'à la montée. Quelques personnes bifurquent à gauche (vers les arènes) aussi mais très peu."

Rue de Savoie :

"Mon voisin du dessus il se gare là contre le mur. Il a une grosse voiture. Et il gêne le monsieur avec qui vous avez discuté. Après il part tôt le matin et il rentre tard le soir."

"Les gens pensent qu'ils peuvent passer par la rue de Savoie. Puis quand elle devient un chemin ils pensent qu'ils ne peuvent plus y aller et ont du mal à faire demi-tour. Pourtant ils pourraient continuer et aller jusqu'au cimetière."

"Il y a beaucoup de gens qui passent ici, à vélo, à pieds, c'est un itinéraire de promenade. Mais passer au milieu des bagnoles c'est pas très drôle."

Cimetière :

"Il y a toujours une quinzaine de voitures au cimetière. C'est là que les camping-cars vont aussi."

"Il peut y avoir 60-70 voitures au cimetière !"

Rue Frédéric Mistral :

"Avec le sens unique les gens qui arrivent de ce côté loupent les commerces. "

"Il y a un manque de signalétique pour mettre les commerces en valeur"

Place de l'Eglise :

"La place de l'église est mal conçue, il y a très peu de places."

"Quand j'invite des personnes je leur dit d'aller se garer vers l'église. Ils tournent un peu selon les horaires."

Stade :

"Ca fait loin de se garer ici, surtout quand j'arrive très tôt pour mon travail et que l'éclairage est coupé"

"C'est assez vide vers le stade."

"Il y a du vandalisme vers les stades."



RÉPUBLIQUE
FRANÇAISE

Liberté
Égalité
Fraternité



**RÉPUBLIQUE
FRANÇAISE**

*Liberté
Égalité
Fraternité*



8. ANALYSE DES PROBLÉMATIQUES ET DÉFINITION DES ENJEUX PRIORITAIRES DE LA COMMUNE

AMÉNAGEMENT DU PARKING DES GRANDS VERGERS

Projet de sécurisation d'une pratique existante

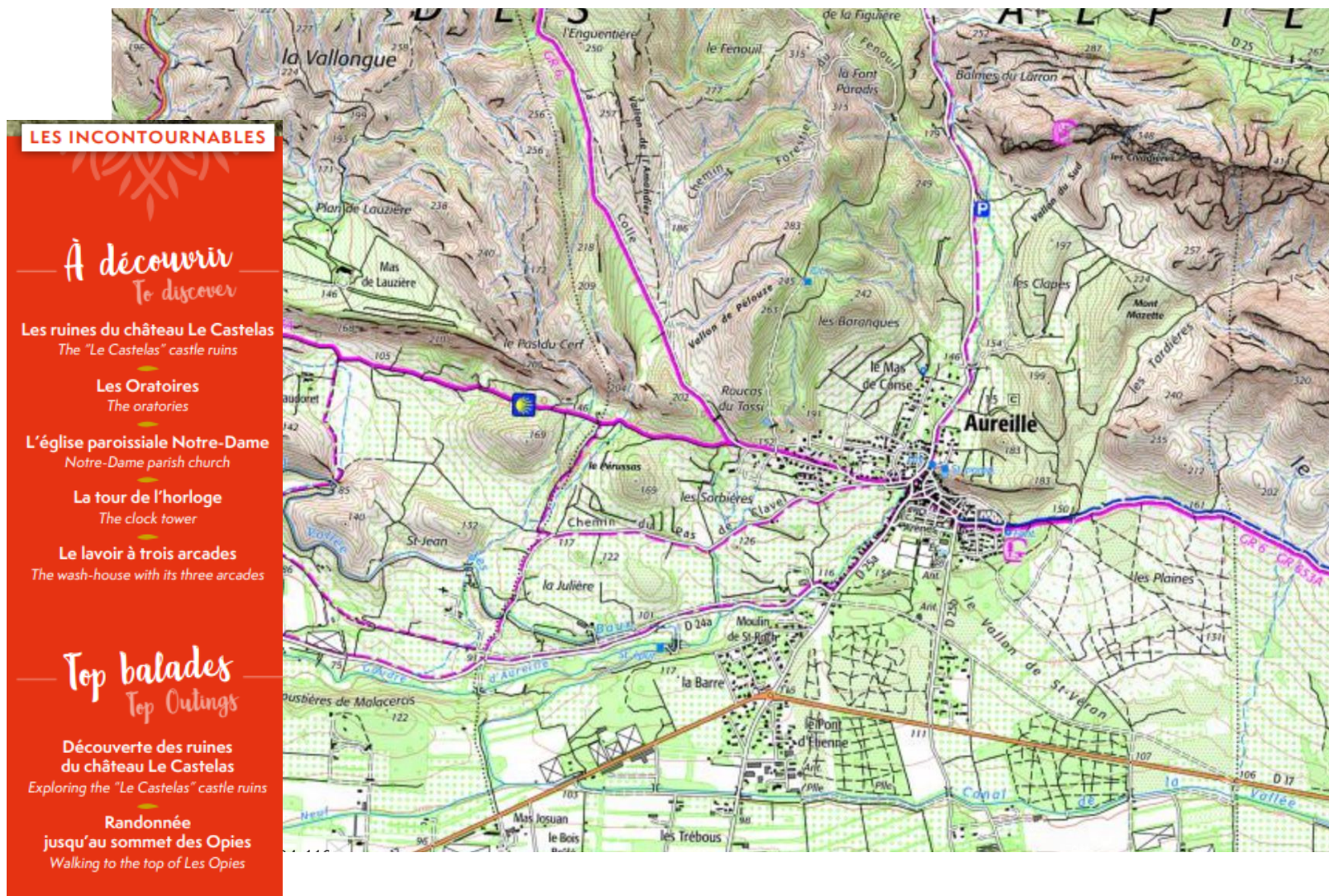
- A usage des touristes (sentiers de randonnée) et des habitants à proximité
- Une dizaine de places de stationnement (deux variantes) sur parcelle communale
- Intéressant car offre un parking aménagé et sécurisé
- Voir si la future offre correspond aux besoins et travailler sur l'identification et la signalétique adaptée



ENJEU TOURISTIQUE TOUTE L'ANNÉE

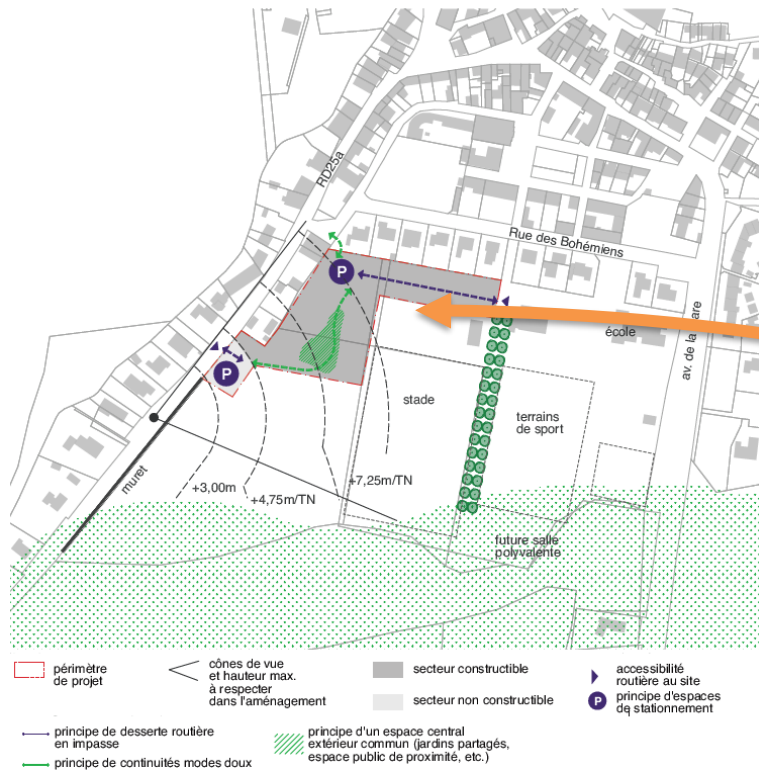
Tourisme vert et sportif

- Sur le flanc sud des Alpilles, avec beaucoup de sentiers de randonnées et une piste équestre
- Cyclotourisme, escalade
- Village Provençal aux influences arlésiennes avec ses traditions taurines prédominantes (courses, arènes)
- Domaines de vignobles et culture maraichère, agriculture, oléiculture et élevage des moutons demeurent très actifs
- Faune et flore très riches
- Pas d'office de tourisme
- 19 locations touristiques
- Parking randonneurs Les Opies (à côté du cimetière)
-> évaluation d'une cinquantaine de voitures en période estivale



FICHE IDENTITÉ D'AUREILLE – PLU

Focus sur projets fonciers



MATRICE AFOM

Intérêt et méthode

La matrice AFOM (Atouts – Faiblesses – Opportunités – Menaces), ou SWOT en anglais, est un outil d'aide à la décision permettant de présenter un résumé des éléments importants d'un projet ou d'une étude.

Les Atout et Faiblesses représentent les facteurs « internes », des caractéristiques de la commune lui donnant un avantage ou un désavantage dans les projets qu'elle envisage. Ce sont des éléments sur lesquelles elle peut généralement influencer.

Les Opportunités et Menaces représentent des facteurs « externes », provenant de l'environnement de la commune qui vont avoir un impact sur ses projets, et sur lesquelles elle ne peut généralement pas agir. Il peut s'agir, par exemple, de tendances à l'échelle nationale (augmentation globale du taux de motorisation, prises de conscience écologiques grandissantes, etc.).

Le SWOT



©WikiCréa

MATRICE AFOM

- **Atouts :**
 - Pas de grande tension sur le stationnement et possibilité de se garer facilement à proximité de sa destination
 - Offre de stationnement importante avec 2 parkings proche du centre-ville (stade et cimetière) – gratuité
 - Attraites du village : Randonnée, paysage, calme, nombreux équipements (stades, pétanque couverte, salle polyvalente, commerces...)
 - Espaces qualitatifs requalifiés récemment : place Eglise, rue Frédéric Mistral avec sa zone 30, rue de la Marmitonne

- **Faiblesses :**
 - Encombrement des ruelles par les voitures stationnées gênantes (difficultés à circuler, diminue la qualité paysagère)
 - Tension stationnement résidentiel en soirée et weekend, principalement dans le centre ancien qui a peu de stationnement privé
 - Signalétique, lisibilité du plan de circulation et de stationnement
 - Peu d'aménagements pour les modes actifs (stationnement vélo, aménagements cyclables, chaussée dégradée, manque de continuités piétonnes)
 - Zone 30 Avenue des Alpilles trop semblable à une voirie classique

- **Opportunité :**
 - Distance interne au village favorable aux modes actifs (tout à 5 à 10min à pied)
 - Evolution des mentalités (modes actifs, enjeux environnementaux, santé...)
 - Village à taille humaine, facilite les actions de communications/co-construction
 - Requalification des espaces publics et travaux de réfection de la voirie (CAUE, autres projets...)
 - Réappropriation des espaces et/ ou création de nouveaux usages (notamment au niveau des places)

- **Menaces :**
 - Taux de motorisation des ménages supérieur au stationnement privé
 - Habitude ancrée de se garer le plus proche et impression que les parkings sont éloignés
 - Espaces naturels protégés à respecter
 - Peu de possibilités de sanction si le stationnement n'est pas respecté
 - Rues étroites et véhicules de plus en plus larges
 - Sentiment d'insécurité dans les parkings (vols)



RÉPUBLIQUE
FRANÇAISE

*Liberté
Égalité
Fraternité*



Cerema

CLIMAT & TERRITOIRES DE DEMAIN

9. RÈGLES DE L'ART ET RECOMMANDATIONS DANS L'AMÉNAGEMENT DE LA VOIRIE URBAINE

DIFFÉRENTS TYPES DE VOIRIES ADAPTÉS AUX USAGES DU CENTRE D'AUREILLE

- La commune d'Aureille, les caractéristiques des voiries et de l'urbanisation (habitat, commerces, équipements existant) se prêtent tout à fait à la mise en place d'une zone de circulation apaisée (ZCA) pour privilégier au moins autant la vie locale que la circulation motorisée.
- Les ZCA encouragent un respect mutuel entre les usagers et visent une cohabitation satisfaisante.
- Pour modérer la vitesse et partager de manière plus équitable les espaces entre les différents usages et usagers, trois types de ZCA sont disponibles.
- Ils s'adaptent aux besoins et aux objectifs voulus :
 - ❖ la **zone 30**, pour un équilibre entre circulation et vie locale ;
 - ❖ la **zone de rencontre**, pour donner une priorité aux piétons en favorisant la vie locale ;
 - ❖ l'**aire piétonne** pour dédier un espace aux piétons et à l'animation urbaine (accès motorisé restreint à de la desserte locale).

Gradation de l'apaisement



AMÉNAGEMENT DE ZONE 30



■ Réglementation :

- Une zone affectée à la circulation de tous les usagers où la vitesse des véhicules y est limitée à 30 km/h
- L'ensemble de la zone est aménagée de façon cohérente avec la limitation de vitesse applicable
- 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
- La zone 30 est un espace public où l'on cherche à instaurer un équilibre entre les pratiques de la vie locale et la fonction circulaire.
- En ce qui concerne les piétons, les règles sont les mêmes qu'à 50 km/h. Le piéton est notamment tenu d'utiliser le trottoir lorsqu'il existe et est praticable. Il peut franchir la chaussée en tout point de la rue, sauf si un passage pour piétons est marqué, auquel cas il est obligé d'utiliser le passage piétons si celui-ci est situé à moins de 50 mètres.
- La vitesse faible des véhicules motorisés permet une cohabitation avec les cycles sur la chaussée.

■ Recommandations :

- Pas d'aménagement cyclable en général
- Conservation des trottoirs (si possible de hauteur réduite) ou espaces dédiés aux piétons
- Bande de roulement de type classique dans le cas général (bitume foncé...)
- Traversées suggérées, peu de passages piétons (chiens guides) mais abaissés de trottoir avec BEV régulièrement



AMÉNAGEMENT DE ZONE DE RENCONTRE

■ Réglementation :

- La zone de rencontre est une « section ou ensemble de sections de voies en agglomération constituant une zone affectée à la circulation de tous les usagers.
- Les piétons peuvent circuler sur toute la largeur de la voirie, 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
- Le stationnement n'est autorisé que sur les emplacements aménagés à cet effet, il faut donc l'organiser
- L'objectif est la création d'un espace public animé et vivant, tourné vers la vie locale. Le partage de la voirie se fait par la cohabitation entre les piétons, les cyclistes et les véhicules à faible vitesse au centre de la rue.

■ Recommandations :

L'aménagement doit parler de lui même, créer une ambiance qui affirme le caractère « piéton » des lieux

- Souligner la transition avec les zones environnantes (Changement de codes, revêtement, ..)
- Conserver des espaces continus dédiés aux piétons
- Pour les rues trop étroites : traiter l'aménagement pour que la perception soit celle d'un véhicule sur espace piéton et non d'un piéton sur une chaussée.



AMÉNAGEMENT D'UNE AIRE PIÉTONNE

■ Réglementation :

- L'aire piétonne est une section ou ensemble de sections de voies en agglomération, hors routes à grande circulation, constituant une zone affectée à la circulation des piétons de façon temporaire ou permanente.
- Dans cette zone, seuls les véhicules motorisés nécessaires à la desserte interne de la zone (riverains, livraisons, transports collectifs, commerçants...), ainsi que les cyclistes et les conducteurs d'engins de déplacements personnels sont autorisés à circuler.
- Pour tous les véhicules, motorisés ou pas, la circulation doit se faire à l'allure du pas et les piétons sont prioritaires sur ceux-ci. Les entrées et sorties de cette zone sont annoncées par une signalisation.
- L'aire piétonne est un espace public dont l'usage est dédié aux piétons. Les aires piétonnes répondent à une volonté de partage plus équilibré de l'espace public, notamment en faveur des modes actifs. Elles permettent d'apaiser la circulation et d'améliorer l'attractivité piétonne de leur quartier.
- Comment ? En réservant un espace où le piéton est l'utilisateur principal et prioritaire. Il ne s'agit donc pas d'un partage de la voirie, mais d'une affectation, justifiée par les besoins d'expression de la vie locale lorsqu'ils sont fortement développés.

■ Recommandations :

- Le respect de l'interdiction d'accès aux véhicules, sauf usagers autorisés, peut nécessiter un système de contrôle d'accès (bornes rétractables, barrières...).



La signalisation classique de l'aire piétonne peut aussi s'adapter au contexte urbain (Pau)



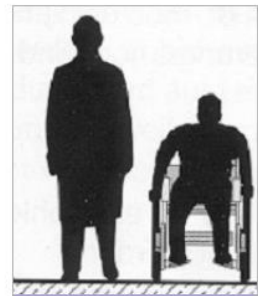
ACCESSIBILITÉ AUX PERSONNES À MOBILITÉ RÉDUITE

- **Tous potentiellement concernés...**
- Directive CE du 20 – 11 – 2001 : les Personnes à Mobilité Réduite sont toutes les personnes qui ont une difficulté, telles que les personnes handicapées (comprenant les personnes ayant des incapacités sensorielles ou intellectuelles, les personnes ayant des incapacités motrices et les personnes en fauteuils roulants), les personnes de petite taille, les personnes avec des bagages encombrants, les personnes âgées, les femmes enceintes, les personnes avec des chariots à provisions, et des personnes avec de jeunes enfants (y compris des enfants en poussette).
- Tous les villages sont concernés par le vieillissement de la population : d'ici 2030 la part des personnes âgées de plus de 65 ans passera de 20 à 25% et, au sein de cette tranche d'âge, les plus de 80 ans auront doublé.
- Le plan d'accessibilité de voirie et de l'espace public est obligatoire si + 1000 habitants à l'initiative du maire.
- Références réglementaires
 - article 45 I de la loi du 11 février 2005 modifié le 5 août 2015
 - article 2 du décret 2006-1657 du 21 décembre 2006
- Bibliographie
 - 2015 Cerema - Fiche 12 - Élaboration cahier des charges PAVE
 - 2009 Ministère - Guide juridique PAVE

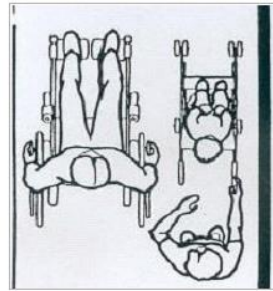


RAPPEL DES RECOMMANDATIONS EN TERME D'ACCESSIBILITÉ PMR

- Des conflits d'usage inévitables avec l'ensemble des usagers des espaces publics mais aussi conflits d'usage entre familles de handicap, qui ont des besoins parfois contradictoires !
- Le revêtement au sol : des choix pour une meilleure lisibilité de l'aménagement
- La largeur du cheminement piéton doit prendre en compte le gabarit hors obstacle. Une largeur de 1,80 m recommandé en urbain pour une prise en compte de toutes les émergences et implantations de mobilier.

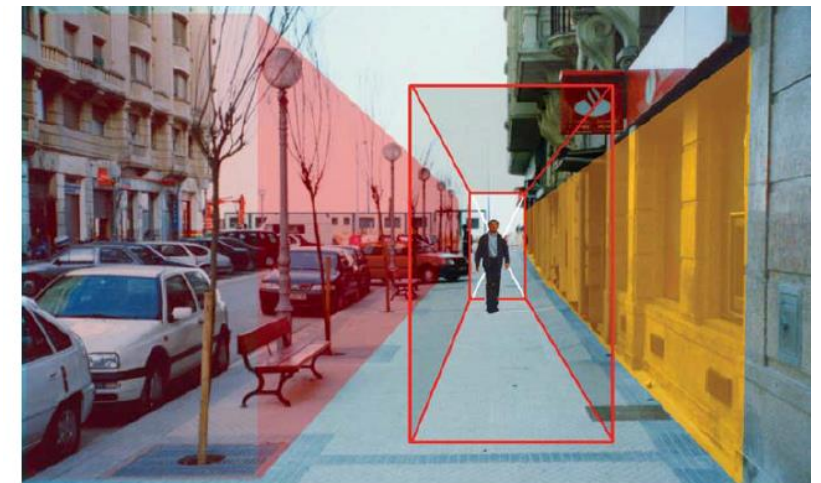


1,20 m minimum
sans parois



1,40 m minimum
mur d'un côté

- Cas complexe des zones de circulation apaisée avec des difficultés d'orientation pour les personnes handicapés : comment savoir quand on sort ou on entre dans une zone où le piéton est prioritaire. Les contrastes tactiles et visuels sont souvent insuffisants et ne permettent pas une lecture facile de l'aménagement. Le recours à du mobilier urbain type potelets rajoute des obstacles sur le cheminement.



zone technique | cheminement piéton | zone technique
trottoir

AMÉNAGEMENT DE ZONE DE RENCONTRE

LES ZONES DE CIRCULATION APAISÉE
(zone 30, zone de rencontre et aire piétonne) sont aménagées pour modérer la vitesse des véhicules et favoriser ainsi la cohabitation entre tous les usagers de l'espace public.

QU'EST CE QU'UNE ZONE DE RENCONTRE ?
Aménagée sur une rue, une place ou un ensemble de rues, la zone de rencontre est un espace partagé entre tous les usagers.
Réalisée là où la vie locale est prépondérante, la zone de rencontre repose sur les trois règles fondamentales suivantes :

- 1 la priorité aux piétons
- 2 la limitation de vitesse à 20km/h
- 3 le stationnement autorisé uniquement sur les emplacements matérialisés.

QUELS AMÉNAGEMENTS DANS UNE ZONE DE RENCONTRE ?

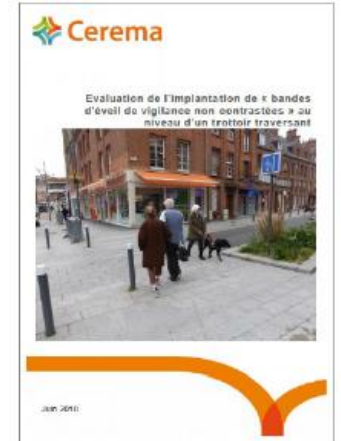
Aux carrefours, pour modérer la vitesse, le principe général est la **règle de la priorité à droite**.

En fin de zone de rencontre, l'automobiliste n'a pas la priorité (visible par la présence d'un feu, d'un stop, ...)

Ce panneau, en entrée de zone, indique que la rue est à sens unique pour les véhicules motorisés. Il signale aussi que les cyclistes peuvent y circuler dans les deux sens.

Dans les zones de rencontre, il n'existe pas d'espace réservé (comme les trottoirs) afin de favoriser la mixité entre tous les usagers. Par le jeu des matériaux et des couleurs, l'image traditionnelle de la rue est modifiée et l'automobiliste adapte naturellement sa conduite.

Quelques exemples de guides Cerema

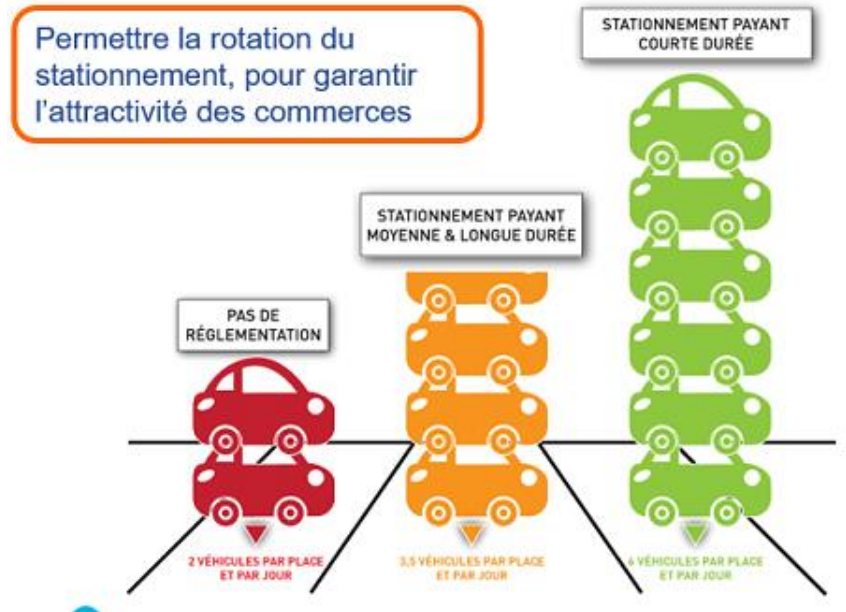


ENSEIGNEMENTS STATIONNEMENT SUITE À LA PANDÉMIE

L'après déconfinement repose le **constat qu'il faut maintenir une régulation des places de stationnement sur voirie en tarifiant ou en limitant leur utilisation dans le temps**, pour :

- restreindre leur usage par les pendulaires de longue durée,
- permettre -grâce à la rotation- l'accueil des visiteurs de courte durée dans de bonnes conditions,
- maintenir une certaine pression sur le stationnement résidentiel parce qu'elle limite le taux de motorisation des ménages et incite à rationaliser l'offre privée, parfois sous-utilisée ou détournée (les box servent de stockage ou autre usage).

- ✓ Rappelons que la possibilité de stationner sur son lieu de destination -a fortiori gratuitement et sans limite de durée- est un puissant incitateur à utiliser sa voiture personnelle, qu'importe les conditions de circulation.
- ✓ À l'inverse, avoir la garantie qu'il sera très compliqué et/ou très cher de stationner son véhicule motorisé est un levier parmi les plus puissants pour inciter à une alternative modale ou au partage des véhicules (covoiturage, autopartage).
- ✓ L'offre de stationnement représente un espace considérable en zone urbaine.
- ✓ Alors pour garantir une disponibilité des places de stationnement pour les usagers des commerces et services (grâce à la rotation) tout en incitant le passage aux modes actifs, une redistribution de l'espace public doit être engagée.





**RÉPUBLIQUE
FRANÇAISE**

*Liberté
Égalité
Fraternité*



Cerema
CLIMAT & TERRITOIRES DE DEMAIN

10. CONCLUSIONS : ÉVALUATION DES BESOINS ET PROPOSITIONS D' ACTIONS

ÉVALUATION DES BESOINS ET PROPOSITIONS D' ACTIONS

Questions ouvertes

Le second volet de l'étude implique un positionnement de la commune sur différentes thématiques qui peuvent être abordées sous forme de questions :

- Crée-t-on des sens unique pour créer du stationnement ?
- Comment accompagner les habitants vers l'évolution des comportements (2eme voiture, ne pas se garer au pied de chez soi/des commerces) ?
- Sur quel secteur réglemente-t-on le stationnement et à quelles échéances ?
- Est-ce qu'on reste tolérant sur le stationnement la nuit ?
- Faut-il officialiser certains usages (espaces de stationnement non matérialisés) ?
- Faut-il créer des espaces apaisés ? Zone piétonne, espace partagé, Zone 30 ?
- Est-il besoin de créer un nouveau parking ou renvoie-t-on vers les parkings existants ?
- Quid de la désimperméabilisation des parkings, des espaces publics ? De la végétalisation ?
- Mise en place d'une réglementation du stationnement (disque bleu, payant) ? Mise en place d'une possibilité de verbaliser ?
- Faudra-t-il adapter la signalétique SIL ? (localisation de nouveaux parkings, capacité, type de parking, temps de marche, localisation et mise en valeur des commerces)
- Doit-on tenir compte de la dimension touristique ?
- Adopte-t-on une politique pour favoriser la marche, le vélo et potentiellement l'équitation ? (itinéraires, stationnement vélo sécurisé, eau et attaches pour chevaux)
- Souhaite-t-on orienter certains usages sur des emplacements de stationnement ciblés ? (résidents, commerçants, enseignants, touristes, pétanque, etc.)



ÉVALUATION DES BESOINS ET PROPOSITIONS D' ACTIONS

Enjeux de traiter le stationnement gênant

- Gestion du stationnement gênant :
 - Enjeu sécuritaire et fonctionnel (piétons, vitesse, passage des véhicules de secours)
 - Enjeu qualitatif de réaménagement des places du cœur de ville et des espaces publics
 - Enjeu du changement de comportement des différents publics
 - Enjeu touristique du stationnement tous modes et toutes cibles (randonneurs, cyclistes, équestre, ornithologues...)



ÉVALUATION DES BESOINS ET PROPOSITIONS D' ACTIONS

Apaiser le centre ancien d'Aureille

- **Compte tenu des caractéristiques du centre ancien d'Aureille, il semble que le concept de zone de rencontre soit approprié.** En effet, la zone de rencontre est idéale pour des espaces publics où l'on souhaite favoriser les activités urbaines et les déplacements à pied, sans pour autant exclure totalement le trafic motorisé. Son objectif est de favoriser la cohabitation des piétons avec les véhicules qui circulent au maximum à 20 km/h.
- À ces vitesses, les éventuels conflits ne se règlent pas dans un rapport de force, mais à travers un échange entre usagers, le piéton ayant une priorité absolue sur tous. Avec ses lieux de déambulation et de repos et sa végétation, la zone de rencontre offre une rue plus sûre et plus agréable pour tous.
- **Le stationnement est limité et organisé obligatoirement sur des emplacements matérialisés (largeur 2,20m pour le stationnement latéral recommandée).**
- Des recommandations sont à prendre en compte :
 - traiter l'aménagement pour que la perception soit celle d'un véhicule sur un espace piéton et non l'inverse ; cette perception devra être favorisée par le choix du type et de la teinte du matériau de surface ;
 - rendre la vitesse maximale de 20 km/h respectable par les véhicules motorisés : briser la linéarité de la rue avec, par exemple, une perspective où le végétal prend le pas sur l'emprise de la voirie ou l'installation de mobilier de repos ; il est aussi possible de créer des effets de chicanes dans la conception et l'aménagement de l'espace : l'alternance du stationnement d'un côté et de l'autre peut créer cet effet de chicane ;
 - sur les places, améliorer le cadre de vie avec des espaces de repos, de nature, de déambulation ;
 - les limites de la zone de rencontre pourraient se situer au centre ancien au nord de la rue F Mistral.



Avantages de la zone de rencontre dans le centre ancien : créer un espace apaisé où le piéton est prioritaire, et plus lisible pour les usagers. Les rues étroites du centre ancien (sans trottoirs et avec des circulations en alternat) ont déjà un fonctionnement de zone de rencontre.

Cela va permettre d'interdire le stationnement gênant, qui sera exclu de la zone réglementée (sans nécessité de panneaux d'interdiction de stationnement). Des places de stationnement matérialisées pourront être aménagées sur les espaces disponibles non impactant (petites poches bien identifiées).

Cela n'oblige pas la réalisation de trottoirs accessibles PMR et la circulation double-sens peut être maintenue.

ÉVALUATION DES BESOINS ET PROPOSITIONS D' ACTIONS

Traitement et requalification des autres voiries

- Pour les autres voiries en zone 30 ou plus classiques à 50 km/h, il est recommandé de garantir l'accessibilité PMR et de s'assurer des continuités piétonnes sécurisées sur les axes plus circulés. Des aménagements cyclables ne semblent pas nécessaires au regard des trafics et des vitesses pratiquées. Penser à aménager des stationnements vélos.
- Il ne semble pas nécessaire d'interdire le stationnement sur accotement et hors chaussée sur la majeure partie des voiries, hors zone 30.
- Au cas par cas, il pourra être intéressant de matérialiser les poches de stationnement (parkings Cimetière ou stade par exemple) et le stationnement existant sur voirie (Rue de l'École par exemple), si on souhaite optimiser les espaces et augmenter le nombre de places de stationnement.
- Cas spécifiques :
 - Rue F. Mistral : mettre en place une gestion du stationnement (disque bleu) pour limiter l'usage dans le temps et favoriser la rotation pour les commerces ;
 - Rue du Bâtiment : interdire le stationnement sur les points durs (profil en travers étroit qui ne permet pas le passage de véhicule) ;
 - Rue de l'École : limiter le stationnement pour garantir la qualité des espaces publics (place de l'Église) ;
 - Rue de l'Armistice et Rue des Arènes : ces rues sont entourées d'espaces de stationnement matérialisés (place de l'Église, mairie, rue F. Mistral) et il a été observé des véhicules stationnés de part et d'autre de la voie qui impose une circulation en alternat. Si une circulation à sens unique est envisagée, cela peut permettre de matérialiser du stationnement, réaliser des trottoirs et rendre plus lisibles les espaces.



ÉVALUATION DES BESOINS ET PROPOSITIONS D' ACTIONS

Rue des Bohémiens

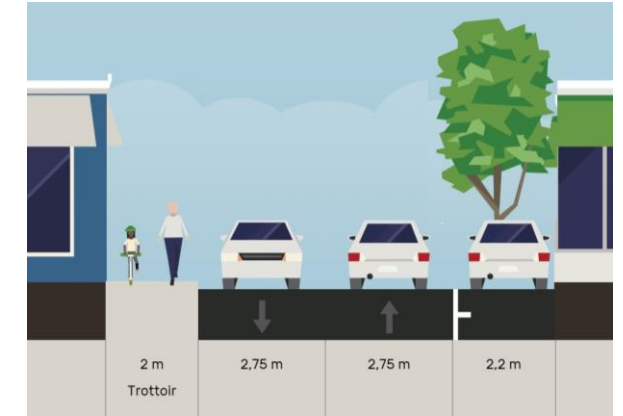
- Au vu de l'emprise disponible, de la configuration des lieux, de l'alignement d'arbres à conserver et de la vitesse limite autorisée actuelle, un aménagement type zone 30 paraît très adapté.
- Deux possibilités de circulation sont envisageables :
 - circulation en double sens comme actuellement,
 - circulation en sens unique (est -> ouest), inverse de la rue F. Mistral pour créer une boucle circulatoire.

Un profil en travers type est proposé pour chaque scénario. Les deux implantations sont conformes aux règles de l'art, à la circulation des PL et à la vitesse limite de 30 km/h. Ils permettent une meilleure prise en compte des piétons et un stationnement matérialisé des véhicules.

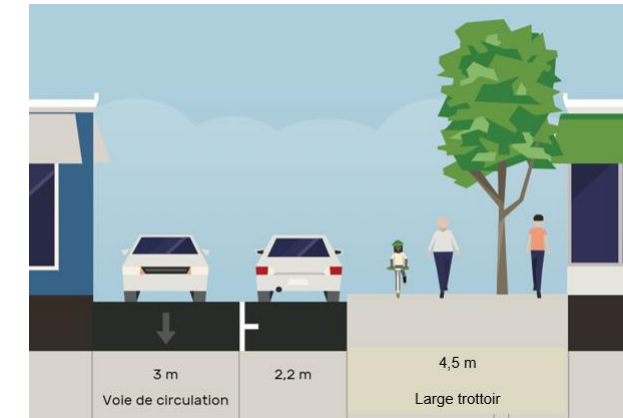
Remarque : le scénario avec trottoir sous les arbres impose une largeur minimale accessible PMR entre les arbres et le stationnement (car entre les arbres et les murs de clôture, l'espace est insuffisant).

- Chaque solution présente des points forts et des points de vigilance :
 - Une circulation à double sens permet de garder un mode de fonctionnement identique à l'actuel et des déplacements VP sans allongement de parcours ni report de trafic, notamment sur la rue commerçante. Mais elle présente l'inconvénient de positionner les piétons côté nord. Ce scénario paraît le plus adéquat.
 - Une circulation à sens unique permet de laisser plus d'espace aux modes actifs sur un espace arboré (trafic piéton à analyser). Mais cela supprime un sens de circulation et implique un report de trafic sur la rue F. Mistral notamment avec des allongements de parcours pour se rendre aux différents équipements à proximité, et aux quartiers périphériques.

Circulation en double sens



Circulation en sens unique



CONCLUSION

Suite à l'analyse et aux observations terrain,

- ❖ La mise en place d'une zone de rencontre sur le centre ancien, l'aménagement de parkings matérialisés pour augmenter les capacités, la création de places matérialisées sur voiries : toutes ces actions doivent permettre de mieux gérer le stationnement dans la commune, et supprimer les véhicules gênants.
- ❖ L'offre de stationnement théorique actuelle (avec uniquement les places matérialisées et les parkings existants) est suffisante pour la demande observée. Il ne semble pas nécessaire de créer des parkings supplémentaires en périphérie pour compenser une éventuelle perte de places dans le centre ancien. Les parkings du stade et du cimetière, proches du centre-ville, peuvent être aménagés pour être beaucoup plus capacitaires avec du foncier disponible à proximité. Bien travailler sur la signalétique pour diriger les touristes vers les parkings plutôt que sur voiries.
- ❖ Sans régulation du stationnement ou politique de sensibilisation, tous les usages convergent vers les mêmes emplacements, chacun cherchant à être au plus près de son lieu d'arrivée. Les problématiques liées au stationnement sont généralement de l'ordre de problèmes de rotations et non de manque de places.
- ❖ Les différents éléments évoqués soulignent l'importance de la notion de « distance psychologique ». Si les habitants considèrent les parkings de stationnement éloignés malgré les faibles distances, cela montre l'importance de coupler les observations factuelles à une approche sociologique. Il convient de comprendre les réels usages et points de blocage, afin de pouvoir mettre en place des aménagements et une politique de sensibilisation adaptée.





RÉPUBLIQUE
FRANÇAISE

*Liberté
Égalité
Fraternité*



MERCI POUR VOTRE ATTENTION

Cerema Méditerranée
Département Territoire Ville et Bâtiment

Groupe Aménagements Urbains

Samantha D'ORLAN DE POLIGNAC, Yannis LAGARDE et Sandrine ROUSIC