

Une Voirie Pour Tous



«Petits bourgs, villes moyennes, EcoQuartiers :
comment apaiser la circulation et favoriser le partage de la voirie ?»
**Bagnères de Bigorre et la Communauté de Communes de
la Haute Bigorre:**

EXTENSION DE LA ZONE DE RENCONTRE BAGNERAISE et DEFINITION D'UN PLAN GLOBAL DE DEPLACEMENT POUR UNE MOBILITE DURABLE pour la CCHB

**Auteurs : Claude CAZABAT,
Maire de Bagnères de Bigorre et 1^{er} Vice-Président de la CCHB
David TAPIE, Marie LASPLACES, Direction des Services Techniques
Mutualisés**

Tarbes, le 12 septembre 2017



COMMUNAUTÉ DE COMMUNES
HAUTE - BIGORRE



SOMMAIRE

1. Contexte
2. Projets TEPcv bagnérais:
l'extension de la zone de rencontre actuelle
la définition d'itinéraires modes doux vers les quartiers
et services excentrés
le déploiement de la mobilité électrique
3. le projet de Plan global de déplacement pour une
mobilité durable de la CCHB

Contexte

La ville de Bagnères de Bigorre et la Communauté de Communes de la Haute Bigorre

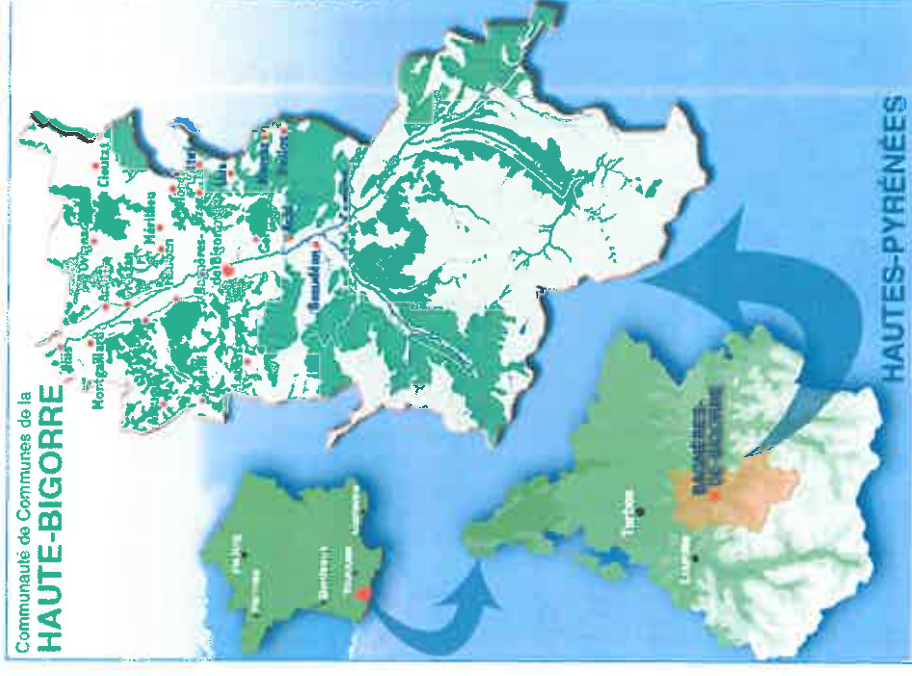
Bagnères-de-Bigorre, située au cœur des Hautes-Pyrénées, à la fois sous-préfecture et chef lieu de canton, couvre 12 600 hectares pour 8702 habitants (chiffres INSEE 2007).

La Ville se situe au pied du Pic du Midi de Bigorre et des mythiques cols d'Aspin et du Tourmalet, eux-mêmes sur le territoire de la CCHB qui s'étend des stations d'altitude de Payolle et du Grand Tourmalet, aux portes de l'agglomération tarbaise.

C'est la première station thermale du département, avec plus de 8000 curistes chaque année.

Bagnères et les communes de la CCHB, où perdurent une agriculture traditionnelle et une nature préservée, réunissent de multiples possibilités de découvertes, à la fois sportives, patrimoniales et familiales.

La station d'altitude Grand Tourmalet avec plus de 100 km de pistes, représente le plus grand domaine skiable des Pyrénées françaises.



Le projet TEPCV bagnérais

Le dispositif de zone de rencontre: une expérience réussie en centre-ville, à continuer pour favoriser les mobilités douces vers les quartiers

En 2009, les rues principales du centre historique de Bagnères ont été passées en "circulation zone de rencontre" mais aujourd'hui, c'est tout le centre ancien qui bénéficie du dispositif.

Nous souhaitons maintenant aller plus loin pour favoriser les déplacements modes doux entre le centre-ville et les quartiers périphériques. L'extension de la zone de rencontre actuelle n'est qu'un des moyens d'y parvenir.



Définition d'une zone de rencontre:

Sans interdire l'accès des voitures, la zone de rencontre limite fortement leur circulation. Elle impose une vitesse maximale de 20 km/h et fait des piétons les usagers prioritaires sur toute la chaussée, voie centrale comprise. Piétons, deux roues et véhicules se partagent l'espace avec une meilleure sécurité et une plus grande tranquillité, dans le respect mutuel des besoins de chacun.

Le dispositif répond aux besoins de pacification de circulation dans les zones où la mise en voie piétonne n'est pas adaptée.



Les aménagements déjà effectués :

- Abaissement des trottoirs afin de ne pas créer d'obstacles nuisant au partage des usages et mise en accessibilité de la quasi-totalité du secteur
- Réfection de l'éclairage public (en suspension) pour supprimer au maximum l'encombrement de l'espace.
- Le nombre de panneaux et de mobilier urbain est également très réduit
- Traitement de bord de chaussée en béton désactivé de façon à marquer un domaine interdit aux voitures
- Traçage des places de stationnement (les places non tracées sont interdites). Plus de peinture d'interdiction.
- Redistribution du stationnement : les parties réservées aux véhicules sont bien définies.
- Création de places de stationnement supplémentaires en bordure de la zone de rencontre (extension stationnements Clémenceau, Pyrénées et République)



AVANT



APRES



**BAGNERES
DE BIGORRE**



Ni tout piéton ...

Mettre l'ensemble du centre en zone piétonne aurait eu pour effet de reporter le problème de stationnement sur les rues avoisinantes, qui n'avaient pas la capacité de l'absorber

Outre sa qualité patrimoniale exceptionnelle, le centre de Bagnères est très vivant, en bonne partie grâce à la Halle et aux commerces de proximité de qualité, très dynamiques malgré la forte concurrence des grandes surfaces d'entrée de ville.

Ces commerces ont besoin d'être accessibles en voiture pour vivre, dans une ville comme Bagnères.

Si les zones piétonnes profitent bien aux commerces d'équipement de la personne (vêtements, chaussures, librairies ...) et aux cafés elles sont beaucoup moins propices aux commerces de bouche, notamment.

Par ailleurs, la possibilité d'accéder à son logement en voiture et de se garer dans un périmètre proche sont des conditions importantes pour la pérennité et la capacité d'évolution de l'habitat dans le centre.



... ni tout voiture

Les rues et les trottoirs du centre étaient trop étroits pour que les piétons puissent trouver leur place autrement que sur la chaussée. La limitation de la vitesse à 20 km/h et la priorité aux piétons les a mis dans une situation beaucoup plus en accord avec l'usage.

Les atouts:

La mise en place d'une zone de rencontre a permis :

- le traitement identique de l'ensemble du centre-ville
- une meilleure acceptation par tous les usagers de ces principes de partage de la chaussée
- un effet de levier sur les opérations de réhabilitation des immeubles du centre ville.
- la conservation d'un parc de stationnement relativement important en centre-ville

Les terrasses de café qui se sont étendues et les nombreuses animations régulièrement organisées avec succès attestent que les usagers perçoivent l'espace comme pacifié.

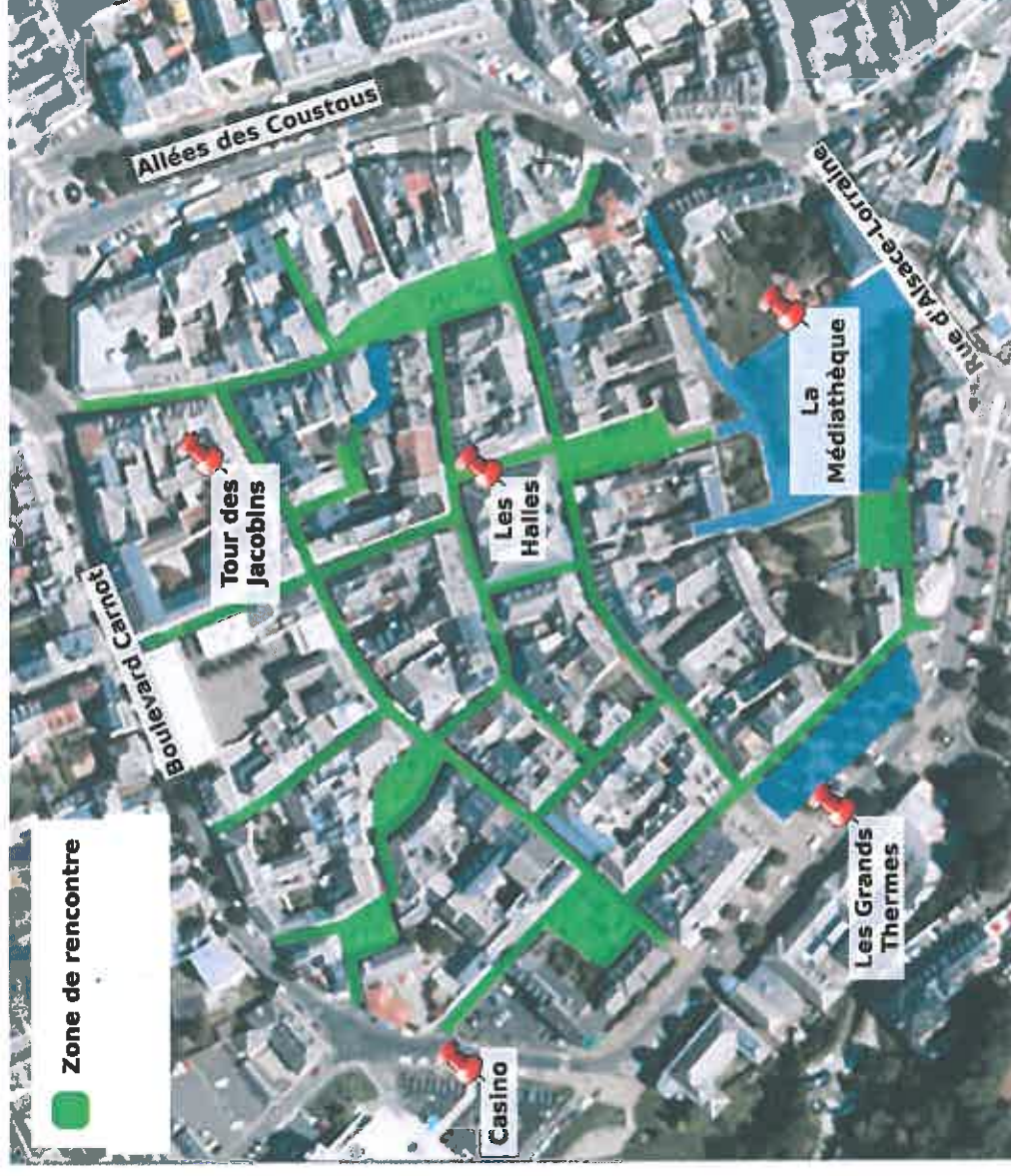


Le périmètre actuel et les extensions prévues

Le centre historique est assez facilement circonscrit. La zone de rencontre a permis de définir visuellement le centre ancien, en s'adaptant à l'environnement existant.

Grâce aux fonds TEPcv, ce sont maintenant les abords de l'office de tourisme et de la médiathèque qui sont traités en zone de rencontre.

Le secteur des Grands Thermes devrait être le prochain secteur concerné par l'extension de la zone de rencontre.



Bagnères, TEPCv, met en oeuvre son programme d'incitation aux mobilités douces

Ce programme se décline en 3 axes, tous financés grâce au Fonds TEPCv:

- le déploiement de la mobilité électrique,
- l'extension de la zone de rencontre actuelle, évoquée précédemment,
- la définition d'itinéraires modes doux vers les quartiers et services excentrés.

Axe itinéraires modes doux :

Comme nous l'avons vu, Bagnères de Bigorre a été pionnière dans la conversion de son cœur historique en zone de rencontre dès 2008 et étend cette zone chaque fois que cela est possible.

La Ville souhaite maintenant poursuivre son action en faveur des mobilités douces par la définition d'un réseau d'itinéraires modes doux permettant de relier le centre aux quartiers périphériques et notamment aux services excentrés (Maison Départementale de Solidarité, Maison de Santé, Collège...).

Suite

Pour ce faire, une étude sera lancée prochainement pour :

- *Définir des itinéraires modes doux sécurisés reliant centre-ville, quartiers périphériques (et notamment la cité HLM de Clair-Vallon) et les communes voisines,
- *Etudier la mise en œuvre de pédibus, notamment entre les cités HLM et les écoles communales (réglementation applicable, moyens et partenariats nécessaires);
- *Définir d'autres secteurs pouvant faire l'objet d'une extension de la zone de rencontre actuelle et faire le lien avec les itinéraires modes doux identifiés ci-dessus;
- *Définir des parkings-relais et de co-voiturage (s'appuyant au maximum sur l'existant)



Suite

Mais la Ville saisit également les opportunités d'aménagement quand elles se présentent.

Ainsi, nous nous coordonnons avec les travaux réalisés par le Département sur la route de La Mongie en sortie de ville pour y intégrer 4 aménagements permettant de favoriser les mobilités douces:

- Création d'un giratoire pour ralentir le flux automobile et sécuriser un carrefour très dangereux,
- Réduction de largeur de la voie départementale
- Ajout de stationnement sur un secteur proche de la zone de rencontre du centre-ville
- Création d'un espace partagé d'une largeur de 2,5 à 3 mètres qui offrira un espace mixte destiné aux piétons et aux vélos à vitesse réduite pour une pratique sécurisée et hors circulation automobile.

Cet espace partagé permettra de relier les quartiers d'entrée de ville et les villages au Sud de Bagnères à de nombreux services:

lycée, stade, gymnase, 2 écoles...



exemple du quai de Lesseps à Bayonne

Axe mobilité électrique

Depuis 2004, le service nettoyage est équipé de 2 véhicules électriques. En 2015, un véhicule électrique a été acquis pour notre service courrier (photo ci-dessous), 2 autres suivront courant 2018 pour les services les plus générateurs de déplacements.

Et 3 Vélos à Assistance Electrique seront acquis d'ici la fin de l'année. Ils serviront de véhicules de service communaux là où la voiture n'est pas indispensable.

De plus, 2 bornes de recharge pour véhicule électrique ont été installées sur la voie publique en 2016, l'une près des Thermes, l'autre près la piscine (photo ci-dessous). Et 2 le seront cette fin d'année à La Mongie.



Et les projets de la CCHB ?

Mais cette démarche bagnéraise s'inscrit maintenant dans un programme plus global, portée par la Communauté de Communes de la Haute Bigorre (C.C.H.B). La Communauté de Communes souhaite en effet définir une politique de mobilité durable, visant à limiter l'usage du véhicule personnel, réduire l'impact environnemental et sanitaire des déplacements et offrir un cadre de vie plus agréable et plus salubre à sa population.

Pour ce faire, la CCHB a répondu à un appel à projet de l'ADEME pour la réalisation d'un plan global de déplacement pour une mobilité durable, pour lequel elle a été retenue et bénéficiera ainsi d'une subvention de 50 % du montant de l'étude.

Les objectifs visés par ce plan sont multiples et variés, à l'image du territoire de la CCHB:

- *Meilleure maîtrise du trafic automobile et limitation de l'usage de la voiture particulière pour tous les déplacements et notamment ceux qui s'avèrent réguliers et répétitifs,
- *Réappropriation de l'espace piéton et de la qualité de vie, notamment en zones urbaines et/ou riveraines de grands axes de circulation,
- *Définition d'itinéraires modes doux entre les commerces, les quartiers résidentiels et les services dès que cela est possible, que ce soit à l'intérieur du pôle urbain (Bagnères de Bigorre, Gerde, Pouzac), du pôle secondaire (Campan) et des pôles de proximité (Montgaillard, Cieutat et Trébons) mais également entre les différents pôles et avec le reste du territoire,



Suite:

- *Développer le co-voiturage (aménagement d'aires de co-voiturage, signalétique, communication associée ou plateforme type rezopouce),
- *Améliorer la sécurité des déplacements et des riverains des axes de communication (notamment en ville et en zones urbaines),
- *Organiser le stationnement de manière à privilégier l'accès piéton ou modes doux au centre-ville ou aux centres-bourgs,
- *Faciliter la pratique sportive et touristique du vélo et de la marche,
- *Proposer des solutions visant à conforter et mettre en synergie les transports en commun du territoire pour adapter les transports que nous organisons (comme la navette gratuite) et faire des propositions aux autorités organisatrices des transports.

L'étude sera décomposée en trois phases:

- un diagnostic de l'existant,
- la définition de 3 scénarios de plans de déplacements,
- la déclinaison du scénario choisi en plan d'actions opérationnel



Suite:

Phase I : Diagnostic :

Il s'agira de réaliser un état des lieux partagé permettant la mise en lumière des principaux enjeux en matière de déplacements sur le territoire de l'intercommunalité. Il est important qu'ils soient compris, partagés donc appropriés par l'ensemble des acteurs.

Le diagnostic conduira à préciser les objectifs du PGD et à les articuler entre eux.

Phase II : Définition de scénarii cibles :

Les scénarii devront s'appuyer autant que faire se peut sur les dispositifs en place et proposer davantage une optimisation de ceux-ci, plutôt que de préconiser de nouvelles organisations.

Phase III : plan d'action opérationnel :

Le scénario arrêté à l'issue de la phase II sera décliné par l'établissement d'un plan d'actions opérationnel pluriannuel et coordonné permettant d'atteindre les objectifs fixés.

Le plan global de déplacement définira des propositions concrètes et chiffrées, distinguant à chaque fois les maîtres d'ouvrage concernés et gardant une cohérence d'ensemble à l'échelle du territoire de la CCHB.

Contenu non exhaustif du plan :

- *plan de circulation reprenant les différents modes et les prévisions de flux, indiquant les principes d'aménagement de voirie et des espaces publics, proposant un chiffrage et une planification des travaux par maître d'ouvrage, les conditions nécessaires au bon fonctionnement des aménagements dans le temps,
- *les actions de communication/sensibilisation à prévoir
- *une prospective des impacts attendus du plan mis en oeuvre

exemple de Gaillac



COMMUNAUTÉ DE COMMUNES
DE LA
HAUTE-BIGORRE



Merci de votre attention,

David TAPIE et Marie LASPLACES
Services Techniques mutualisés de la Mairie de Bagnères-de-Bigorre
et de la Communauté de Communes de la Haute-Bigorre

Téléphone : 05 62 95 87 60

E-mail : dtapie@haute-bigorre.fr



Le 12 septembre 2017 – **Une Voirie Pour Tous**
« Petits bourgs, villes moyennes, EcoQuartiers : comment apaiser la circulation
et favoriser le partage de la voirie ? »