



## Le Plan de Mobilité Urbaine à Monterblanc

---

### ➤ Origine de la demande :

Madame Laurence LACOURT, référente de la sécurité routière a proposé au maire et aux élus, une réflexion globale relative à tous types de déplacements sur la commune.

En vu:

- de la sécurité au regard de l'accroissement de la population
- du développement des modes doux
- de l'accessibilité pour tous
- des transports en commun

Nous avons de ce fait, fait appel aux compétences de la DDTM.

### ➤ Les propositions de la DDTM :

- Élaborer un Plan de Mobilité Urbaine (PMU)
- Schéma directeur des usages et des espaces publics pour :
  - améliorer la qualité des déplacements « multimodes » et en particulier les modes doux
  - contribuer à enrichir le volet de déplacement, des documents de planification tel que le PLU, le projet d'aménagement de la Zone d'Aménagement Concerté (ZAC)
  - et enfin, dans le but de conduire à une programmation opérationnelle.

### ➤ La démarche :

Elle consiste à :

- La réalisation d'un diagnostic déplacement du territoire communal et la détermination des enjeux
- L'élaboration d'un schéma directeur de déplacement suivant :
  - Des propositions d'objectifs, de scénarios et d'actions
  - Le respect des exigences du développement durable, notamment :
    - ⇒ l'économie de l'espace et de l'étalement urbain
    - ⇒ la réduction du CO<sup>2</sup> en privilégiant les transports collectifs, le covoiturage et les modes doux,
    - ⇒ la sécurité
    - ⇒ la biodiversité et milieux naturels

Pour cela, il sera mis en place une structure technique d'orientation et de validation qui sera composée d'élus, de personnes qualifiées telles que la gendarmerie, les membres de la société civile, des associations de commerçants ou d'usagers...

Il sera constitué également un comité de pilotage avec élus et certains membres de la structure technique.

### ➤ Le code de la rue est un outil indispensable à la démarche du PMU.

Celui-ci vise à :

- Mieux faire connaître la réglementation actuelle du code de la route
- Faire évoluer le code de la route pour tenir compte des pratiques actuelles
- Favoriser le développement de la vie en commun
- Appliquer le principe de prudence du plus fort vis-à-vis du plus faible

- Protéger d'abord les usagers les plus vulnérables pour terminer par ceux qui ont une protection physique efficace :
  - Piétons, cyclistes, cyclomotoristes, automobilistes...
- Modifier le code de la route
  - Article R412-6 : l'automobiliste « doit à tout moment, adopter un comportement prudent et respectueux envers les autres usagers des voies ouvertes à la circulation, il doit notamment faire preuve **d'une prudence accrue à l'égard des usagers les plus vulnérables** »

➤ **La zone 30 :**

Périmètre urbain dans lequel la vitesse maximale autorisée est de 30km/h pour tous les véhicules. Des aménagements qui réduisent la vitesse et favorisent la cohabitation apaisée de tous les usagers. Cette zone est affectée à tous les usagers et vise à faciliter la traversée de la chaussée pour les piétons. Circulation des cyclistes à double sens.

➤ **La zone de rencontre :**

Zone ouverte à la circulation motorisée mais la priorité est donnée aux piétons. Pas d'obligation de circulation sur les trottoirs, la vitesse des véhicules motorisés est limitée à 20km/h. Circulation des cyclistes à double sens. Elle permet de rendre plus surs, plus attractifs, plus conviviaux certains espaces urbains en privilégiant la circulation.

➤ **L'aire piétonne :**

Zone affectée aux piétons qui sont prioritaires sur tous les véhicules. Les vélos y sont admis, sans gêner le piéton. Sur autorisation, présence de véhicules liés à la desserte. La vitesse de tous les véhicules au pas, peut y être temporaire ou permanente.

➤ **Les objectifs liés aux enjeux sont :**

- Favoriser une urbanisation maîtrisée
- Modérer les vitesses
- Favoriser les déplacements modes doux entre tous les pôles
- Sécuriser les carrefours aux points singuliers à forte insécurité ressentie
- Identifier, affirmer et sécuriser les interfaces aux points stratégiques
- Délimiter et aménager les zones à circulation apaisée
- Améliorer et assurer les liaisons piétonnes structurantes
- Améliorer la signalisation (lisibilité, continuité, ...)
- Organiser et gérer les stationnements (automobiles et vélos)
- Requalifier et retraiter le carrefour de Corn er Hoët

Le Maire Adjoint,  
Yannick CAUDAL