



Réunion publique du 20/06/2019

Présentation des résultats de l'étude mobilité sur l'évolution du plan de circulation et de stationnement.

Compte-rendu

1/ Présentation du contexte par M le Maire :

Cette réunion publique fait suite à celle du 28 février dernier dans le cadre de « l'action cœur de ville » sur l'aménagement de l'îlot « rue Montpelaz / rue des Tours » au cours de laquelle nous avons parlé en préambule de l'étude prospective en cours sur le développement urbain du centre-ville. Dans cette étude, il y avait un volet « mobilité » qui n'était pas encore finalisé : comment on se déplace, comment on stationne, des questions importantes dans un centre-ville avec notamment dans le centre historique des voiries datant du moyen âge. Donc, on a demandé à un bureau d'études de se pencher sur cette thématique et celui-ci va nous exposer son diagnostic extrêmement pointu et nous proposer plusieurs scénarios. Il ne s'agira pas de choisir ce soir l'option retenue pour les années qui viennent, mais de présenter les options, d'écouter vos remarques et voir quelle suite on donnera à ces réflexions. Cet automne, il faudra qu'on commence à donner des orientations.

Avant d'en venir au thème des déplacements, il est proposé de présenter de manière synthétique les objectifs de l'étude d'urbanisme et le projet urbain qui en découle.

2/ Présentation des grandes lignes de l'étude prospective par le service urbanisme de la commune :

La situation du centre-ville avec ses contraintes topographiques est montrée. La commune a lancé fin 2017 une étude d'urbanisme pour définir un projet urbain pour les années qui viennent. L'équipe de bureaux d'études BARRIQUAND (architecte/urbaniste mandataire), CG CONSEIL (ingénierie routière), REP (sociologie urbaine, espaces publics) a été retenue pour cette étude. La vieille ville, le centre contemporain et le grand centre-ville, c'est tout le secteur intra-rocade qui est d'ailleurs aujourd'hui le périmètre de la convention cœur de ville. Il s'agissait donc à partir d'un diagnostic détaillé de définir des enjeux de recomposition selon les sous-secteurs, puis de définir une stratégie urbaine avec les espaces publics à requalifier. De plus 3 secteurs considérés comme stratégiques devaient être étudiés plus particulièrement afin de voir quel développement préconiser ; il s'agissait du secteur Tours / Montpelaz (qui a fait l'objet de la réunion publique précédente), du secteur Gare / arrière gare et du secteur des Granges (non construit aujourd'hui à l'entrée Sud). La Communauté de Communes Rumilly Terre de Savoie travaille sur un Plan Local d'Urbanisme Intercommunal (PLUi) et la ville de Rumilly souhaitait contribuer à cette élaboration en proposant des orientations d'aménagement à intégrer dans ce PLUi pour ces 3 secteurs en fonction des résultats de l'étude prospective sur le développement urbain.

Sur ces 3 secteurs, une orientation d'aménagement et de programmation pour le secteur Montpelaz / Tours et aussi pour l'arrière gare ont été intégrées. Par contre pour les 2 autres secteurs, il a été considéré qu'il était nécessaire de faire des études plus poussées sur l'urbanisation de ces sites (problématique d'accès, de forme urbaine) ; les premières esquisses ont été intégrées dans le dossier de PLUi. Ces derniers secteurs seront donc gelés en attendant.

Enfin le volet « mobilité » devait comprendre l'analyse du plan de circulation, le fonctionnement du stationnement, un travail sur les modes doux dits alternatifs à la voiture, et aussi permettre à la collectivité d'avoir une stratégie de déplacement / stationnement avec un nouveau plan de circulation adapté aux nouveaux enjeux dans le centre.



Pour le volet urbanisme, le bureau d'études Barriquand nous a donc accompagnés pour définir le projet urbain afin de disposer d'une sorte de plan-guide pour les années qui viennent.

On peut citer quelques axes de développement comme faire revenir des habitants dans le centre en réalisant notamment des opérations de restructuration / reconstruction avec des opérations qualitatives en centre ancien, offrir de nouveaux attracteurs, renforcer un réseau de places publiques avec des espaces confortables, travailler sur une stratégie commerce et renforcer les liens entre les polarités. Pour une rue comme la rue Montpelaz, il s'agit de donner une vraie priorité aux modes doux comme de créer un vrai mode doux structurant via le chemin des écoliers reconfiguré en faisant rentrer le végétal dans le centre. Mais il s'agit aussi de travailler sur d'autres espaces publics comme la place de l'Hôtel de ville.

3/ Présentation du volet « mobilité » par le bureau d'études CG Conseil - Mme Gouriou :

Il est important de montrer en amont des scénarios de circulation, les études du fonctionnement actuel des circulations et stationnement. Les études ont démarré en mars 2018 mais les comptages de circulation n'ont pu se faire qu'en novembre 2018 lorsqu'on avait une période sans travaux autour du site de l'ancien hôpital. Il y a eu aussi des enquêtes qualitatives auprès des usagers et commerçants pour connaître leurs ressentis.

Cette étude comprend des comptages directionnels des flux aux carrefours majeurs, une enquête origine/ destination, un inventaire du stationnement, une enquête de son occupation et de sa rotation.

Pour les circulations, les véhicules par heures de pointe et leurs directions permettent de calculer des reports de circulation en cas de changement de sens par exemple.

La carte des données de trafic est expliquée. On voit ainsi des trafics qui ne sont pas négligeables notamment sur Gantin et Annexion, qui ont connus ces dernières années une augmentation forte alors que les flux étaient plus stables sur la rocade. Les automobilistes se sont reportés sur le centre-ville. Le carrefour d'entrée Sud (Cassin / boulevard Europe) incite les automobilistes à aller en ligne droite vers le centre, le carrefour Nord (Béard / boulevard Dagand) a favorisé les flux sur l'Annexion et le carrefour du pont du Mont-Blanc réaménagé en giratoire sans possibilité d'emprunter à partir du pont la rue de l'Albanais, a aussi incité les automobilistes à transiter par le centre-ville. Sans compter que d'un point de vue psychologique, en empruntant un axe avec des carrefours à feux, on a toujours l'impression de perdre du temps par rapport à une voirie sans feux.

Pour le volet stationnement, tous les parkings ont été enquêtés que ce soit ceux matérialisés ou non. Déjà on peut dire que le nombre de stationnements est important à Rumilly mais il est vrai qu'il y a aussi des besoins.

Différents diagrammes sont expliqués par le bureau d'études.

Une enquête de rotation des parkings a été faite (passage d'un enquêteur tous les ¼ d'heure). Il en ressort que cette rotation est assez mauvaise surtout sur certains parkings du fait de véhicules « ventouse ». Une grande partie de l'offre est très proche de la Grenette. Des questionnaires ont eu lieu sur la voie publique auprès des usagers pour connaître leurs appréciations. Les gens sont attachés aux aménagements qualitatifs du centre-ville.

Il est souligné l'intérêt de la mise en place des bus urbains à la rentrée avec une connexion sur la gare. Le vélo est peu représenté, les usagers ne se sentent pas en sécurité.

Pour les stationnements en fonction des places supprimées par le projet urbain pour l'aménagement des espaces publics qualitatifs et des places à créer pour l'avenir au titre de la croissance de la ville, on estime un besoin de 200 places à réaliser.



Les pistes de travail sont les suivantes :

➤ Pour les circulations :

- A l'échelle de la Ville :

Apaiser Gantin/Annexion en travaillant sur une valorisation de l'itinéraire Europe/Dagand : organisation des carrefours, régulation, signalisation ... Le projet inscrit et mis à l'étude dans le PLUI de voie d'évitement Est avec la construction d'un nouveau pont sur le Chéran sera de nature à permettre à terme des évolutions dans la gestion de la RD910.

- A l'échelle du Centre-ville :

Faire cohabiter les usages en travaillant sur :

- Un hypercentre convivial – secteur autour de la Mairie.
- Des circulations apaisées sur Montpelaz, secteur de Projet urbain.
- Une nouvelle manière de se déplacer en favorisant des liaisons requalifiées et sécurisées.
- Une incitation à l'usage du Transport en Commun Urbain et du vélo.
- Introduire largement au Centre-ville la notion de Zone de Rencontre (limitation des vitesses à 20km/h avec priorité aux modes actifs).

➤ Pour les liaisons douces et les transports alternatifs

- Mettre en réseau les Places et Placettes et travailler sur des itinéraires Modes Doux attractifs et agréables.
- Proposer la mise en place d'une Zone de Rencontre dans l'Hypercentre.
- Piétonniser certaines Places et Voies.
- Introduire le vélo dans la Ville : signalisation, contresens cyclable, anneaux de stationnement, Parcs vélo privés.
- Adapter, au fil du temps, l'offre en Transport en Commun aux nouveaux usages : point d'arrêts, matériel électrique, transport des vélos dans les bus.
- Travailler sur les ruptures de charges : cadencement SNCF/TC, information, relais vélos, signalétique.
- Mettre en place des outils de communication dans les écoles, les entreprises importantes, les administrations (Mairie, Ets scolaires, Hôpital ...).

➤ Pour le stationnement

- Réorganiser l'offre et simplifier la réglementation en place aujourd'hui.
- Travailler sur une nouvelle signalétique en particulier pour la desserte des parkings depuis l'extérieur de la Ville et ensuite le rabattement des piétons vers les lieux d'intérêt : commerces, services, écoles...
- Programmer des études de faisabilité sur l'extension de l'offre à Moyen Terme, afin de proposer des places à la " longue durée " à moins de 10 minutes à pied du Centre.
- Valoriser les parkings existants un peu éloignés : Gymnase, Caserne, Néphaz haut...

Il faut donc, dès à présent, réfléchir à plusieurs scénarios qui permettraient de soulager le Centre-ville d'une partie du trafic qui le traverse.

Scénario 1 - "Stratégie de l'apaisement"- fil de l'eau.

Scénario 2 - "Stratégie du Centre-ville reconquis"

Scénario 3 - "Stratégie d'un Centre attractif/actif"

Scénario 4 - "Stratégie de l'inversion de sens pour contenir"

Scénario 5 - "Stratégie de l'axe piéton Quai des Arts/Mairie".



Nous renvoyons aux plans figurants dans les documents ainsi qu'aux incidences de chaque option.

M le Maire précise que, concernant le stationnement, l'option a été prise de s'orienter vers la construction d'un nouveau parking et une étude de faisabilité est en cours pour étudier cette possibilité sous le terrain de sport du collège Démotz. C'était déjà une idée qui avait été avancée il y a quelques années. Il faudra voir les financements à trouver. C'est une priorité pour la commune dans le cadre du programme Action cœur de ville.

Pour la circulation, on n'a donc des pistes identifiées. Dès les jours prochains, la totalité du volet mobilité sera en ligne sur le site internet de la ville pour donner à chacun le même niveau d'information, permettre une bonne appropriation et se faire sa propre idée.

Débat : (→ = questions, remarques du public, ← réponses)

→ Sur la rocade, il y a qu'une voie pour rouler et avec les 50 kms à respecter, on peut difficilement doubler et quand on arrive aux feux, il faut se rabattre sur la voie de droite du fait des quilles ; cela génère des bouchons.

← La nécessité de maintenir des tournes à gauche ne permet pas de fonctionner autrement. Par contre le fonctionnement de la rocade est très tributaire du fonctionnement des carrefours d'entrée (Cassin / bvd de l'Europe au Sud et Béard / bvd Dagand au Nord. Il faudra améliorer l'entrée Sud comme on est en train de le faire pour l'entrée Nord. L'idée à long terme pour les boulevards c'est plutôt de ne laisser que 2 X 1 voie et utiliser le reste pour les modes alternatifs.

→ Le rond-point « cacahuète » marchait très bien au début mais depuis, les usagers ont pris l'habitude ; ceux qui viennent de la route de Sales arrivent de plus en plus vite sur le giratoire. Cela pose le problème d'insertion des autres véhicules.

← Nous allons aménager le carrefour prochainement

M le Maire précise qu'on voit aussi se développer dans certains endroits en France, des feux sur des ronds-points. Pour autant les spécialistes nous disent tous qu'il ne suffit pas de transformer les carrefours à feux en giratoire car la voie la plus passante crée une forme de priorité empêchant les véhicules venant d'autres voies de passer, ce qui crée aussi des ralentissements et dysfonctionnements.

→ La route départementale de Cessens est très dangereuse ; soit le Département fait des travaux pour limiter la vitesse, soit c'est à la ville de le faire. On a déplacé le panneau « Rumilly », ce serait donc à la commune de faire des travaux. De plus les futurs bus n'iront pas jusqu'aux Guérons et les gens seront obligés de marcher presque 1 km jusqu'au terminus.

← C'est un constat qu'on peut faire ailleurs ; il y a beaucoup de route où les gens vont vite où il n'y a pas de sécurité pour les piétons et les vélos. Il faudra pouvoir sécuriser cet axe. Les lignes de bus ont vocation à évoluer. Comme le bureau d'études l'a signalé, c'est déjà un bon niveau de service que la collectivité met en place sur une ville comme Rumilly.

→ Le parking des anciennes Casernes va-t-il être toujours affecté au public avec le nouvel immeuble qui va se construire en face ? Comme pour la construction prochaine de logements rue du Bouchet. Tous ces nouveaux résidents, ils vont stationner où ?

← Dans ces programmes, il y a des stationnements en sous-sol pour chaque logement, c'est une règle du PLU ; on ne peut empêcher des personnes pour autant de stationner sur des parkings publics. Il est rappelé que le parking de la Gare plus central était il y a quelques années, « embolisé » par le stationnement résidentiel des immeubles proches et il a dû être mis en zone bleue pour une bonne rotation. Les résidents depuis, utilisent beaucoup plus leurs stationnements privatifs en sous-sol. Comme dans toutes les villes, l'avenir dira s'il faut modifier le stationnement libre en stationnement réglementé à certains endroits de la ville.



→ La rue des Terreaux est très utilisée comme raccourci par les automobilistes et elle est donc dangereuse pour les piétons.

→ C'est un problème de civisme comme dans d'autres endroits de la ville ; la réunion de ce soir a pour objectif de voir comment on va organiser les circulations à l'avenir ? Par exemple la rue des Terreaux, est-ce que c'est bien qu'elle soit ouverte à la circulation ?

→ Les immeubles en ville vont avoir en sous-sols des places fermées ?

← Ce n'est pas tout à fait le cas ; de plus en plus, on va obliger dans les nouveaux immeubles en centre-ville d'avoir des places ouvertes en sous-sol. C'est le cas des programmes récemment autorisés.

→ Un nouveau programme de logement va être fait avenue André, mais la sortie ne sera pas évidente. Il faudrait enlever des places de parkings pour faciliter l'insertion. De plus en plus de personnes de l'agglomération d'Annecy viennent à Rumilly pour prendre le train car on trouve plus facilement à se garer que sur Annecy. Si vous voulez agrandir un parking, il existe le parking non aménagé au bas de la rue de Micheldstadt qui peut avoir une capacité intéressante proche du centre-ville.

← Effectivement c'est une piste ; mais il faudra voir s'il faut aménager complètement cet espace car on voulait conserver l'aspect plus naturel des rives de la Néphaz.

→ Je voulais savoir ce qu'il en est du contournement de Rumilly qui est un projet qui date de plusieurs années ; quelle est l'avancée de ce projet et est-ce que le bureau d'études a pu calculer les effets pour Rumilly ?

← Le Bureau d'études a confirmé que cela améliorerait la situation. Au niveau de la communauté de communes, il y a une unanimité pour inscrire un périmètre d'études dans le PLUi ; ce qui est une première étape. Il faut à présent que le Département se l'approprie car c'est une liaison structurante de notre territoire qui relève de sa compétence.

→ Vous avez évoqué la possibilité d'autoriser la rue des Remparts aux seuls riverains. En tant que piéton, on ne se sent pas du tout en sécurité.

← Moi personnellement, je la mettrais de suite en voie interdite sauf riverains. C'est pas aujourd'hui qu'on va prendre la décision mais il faudra y réfléchir. On ne peut pas la transformer en impasse en la mettant dans les 2 sens car elle n'est pas assez large.

← Le Bureau d'études complète le propos : le panneau « réservé aux riverains, c'est très compliqué parce que qui est riverain ? Est-ce que la personne qui va visiter un résident est riveraine ? Dans certains scénarios exposés ce soir du plan de circulation, l'inversion du sens de circulation entre les places Croisollet et Grenette fait que les gens qui veulent prendre la rue des Remparts pour aller au centre-ville seront obligés de faire des détours ; cela n'aura plus d'intérêt de passer par la rue des Remparts pour aller vers les écoles. Le plan de circulation est un outil. L'objectif étant de réduire les circulations à certains endroits et le plan de circulation, c'est la boîte à outil pour y arriver. Là il n'y aura plus de transit possible.

→ Sur la question des stationnements, il y a un flux important d'automobilistes qui viennent du Nord pour aller au centre faire des courses, et il faut rentrer assez loin en ville pour trouver du parking. Est-ce qu'on ne pourrait pas aujourd'hui implanter un parking au Nord de la commune pour avoir quelques parkings publics indépendamment du parking privé d'Intermarché ? Le quartier du Pont-Neuf est assez délaissé.

← A une époque, on avait imaginé cette option sur une propriété proche du carrefour Béard ; on peut penser que le jour où cette propriété se vendra, la commune pourra l'acquérir pour faire ce parking au Nord du centre-ville. Le bureau d'études, dans un des scénarios, propose de changer le sens de la rue C de Gaulle, ce qui permettrait de desservir directement un nouveau parking structurant au bas de l'Eglise / côté Démoz. C'est une raison aussi de l'emplacement de ce parking très stratégique. Ceux qui viennent de l'Ouest ont l'accès sur le



parking de la Néphaz et il faudra voir pour mieux le connecter à la rocade. Ceux qui viennent du Nord pourront utiliser ce parking vers l'église.

→ En arrivant à Rumilly, je me suis dit super, une ville à taille humaine où le vélo a toute sa place ; et bien cela a été une déception. Néanmoins, Rumilly a le mérite d'avoir des bandes cyclables, dans la mesure où on peut les pratiquer. Ce n'est pas le cas comme sur l'avenue Cassin où un petit bout de piste a été fait mais n'est pas nettoyé et le long des boulevards vers le Clergeon et le long de la voie ferrée, on se prend des branches dans le visage. Rue Montpelaz, on sent qu'on gêne les voitures et certains n'hésitent pas à doubler en montant sur le trottoir. Tous les jours, c'est un challenge d'aller travailler en vélo.

← On a un peu de retard sur l'entretien aux abords des bandes cyclables mais ce sera fait. Mais quand on regarde sur la rue de l'Annexion, cette route n'est pas sécurisée pour les vélos et il faudra peut-être la mettre un jour tout en zone 30 ; en tout cas il faut que les vélos soient prioritaires. Aujourd'hui on est bien conscient que la ville de Rumilly n'est pas pratique pour les vélos et cela devra changer. Pour l'avenue Cassin, une voie verte va être créée prochainement. Il faut que dans certaines voiries, ce soit la voiture qui se sente l'intrus et non pas le vélo.

→ Est-ce qu'il va y avoir plus de bandes cyclables ou de pistes cyclables ?

→ Le bureau d'études précise : l'objectif c'est de faire ce qu'on appelle en centre-ville une « zone de rencontre » où les modes doux sont prioritaires. Le problème sur Gantin / Annexion, c'est qu'on n'a trop de voitures. Aujourd'hui le vélo reste marginal et il est méprisé quelques fois par l'automobiliste. L'objectif c'est de faire revenir le vélo afin qu'il prenne sa place avec un allègement de la circulation sur cette voie interne. C'est pour ça que dans les objectifs de l'étude, on parle d'apaiser les voies. Les gens nous l'ont bien dit lors des auditions sur la voie publique en disant qu'ils avaient peur de prendre leur vélo. Le poids du flux voiture a pris la place sur les autres modes.

M. le Maire complète le propos : Le projet c'est de mettre les voies intérieures à la rocade à 30 kms, et sur une portion de ces voies, des zones à 20 kms. De cette manière, on va finir par apaiser la circulation et inciter les automobilistes qui ne s'arrêtent pas dans le centre à prendre la rocade. Comme dans toutes les communes pour ce qui est de l'entretien des voies, on est en retard mais c'est aussi lié aux finances publiques car les collectivités locales sont de plus en plus sollicitées alors que leurs dotations baissent. Et il faut faire des arbitrages. Par exemple, on veut refaire toute la rue devant le secteur Biocoop ; et bien on a encore reporté cet entretien.

→ Les enrobés sur la zone industrielle sont en mauvais état. Au lieu de tracer des cheminements pour les modes doux comme sur la route de la Fuly, est-ce qu'on ne devrait pas faire les routes aussi ?

← On fait d'abord un aménagement expérimental pour le tester et ultérieurement en fonction du choix définitif, on pourra refaire le revêtement là où c'est nécessaire.

→ Le parking des casernes est-il en zone bleue ?

← Non, ce n'est pas le cas.

→ On n'a pas entendu les commerçants réagir sur le plan de circulation vu qu'il s'agit de renvoyer plus de monde sur la rocade.

← La présidente des commerçants (association UCRA) répond : on a besoin de tous nos clients, ils veulent se garer tout près, le parking des anciennes casernes est trop loin, on manque de places de parking et effectivement cela nous fait plaisir si la commune projette la construction d'un nouveau parking de 200 places. On dit toujours à nos clients de se garer à l'extérieur ou sur des parkings de proximité et nous offrons des disques bleus. En ce qui me concerne je suis sous l'église.

→ La présidente des commerçants demande : M le Maire, est-ce que vous avez pensé à mettre en place un règlement pour les livraisons ? Tous les jeudis matin, la rue est bloquée par les camions de livraison. Il y a beaucoup de livraisons le matin, les flux se feraient



beaucoup mieux s'il n'y avait pas tant de camions qui passent au centre-ville. Souvent le stationnement est bloqué devant le bureau de tabac. Les clients après ne veulent plus venir chez nous.

← Il y a la possibilité de mettre en place une réglementation. Nous devons travailler sur les livraisons au moins sur le gabarit des camions de livraison ; en plus ils sont de plus en plus gros ; on peut mettre des horaires ; on va se pencher sur ces questions ; on concertera les commerçants le moment venu.

Le Bureau d'études précise que toutes les villes se penchent là-dessus d'autant qu'effectivement les camions sont plus gros. On peut mettre des horaires, préciser le gabarit maxi des camions, on peut inciter à avoir des petits camions.

→ Vous avez montré une option où la rue Montpelaz devenait piétonne mais il semble que le bureau d'études précédent qui travaillait sur le centre-ville avait écarté ce scénario?

← Le Bureau d'études précise qu'il est logique d'étudier cette option.

→ Beaucoup de commerçants n'étaient pas au courant de cette réunion publique.

← Il y a eu pourtant beaucoup d'informations sur les différents supports.

Le Maire interroge le bureau d'études : quel est le scénario qui vous apparaît le plus intéressant d'un point de vue technique ?

Le bureau d'études précise : c'est plutôt le scénario 3.

Le Maire remercie le bureau d'études CG Conseil et précise que le public pourra se saisir de ces différents éléments en regardant les différents scénarios, leurs avantages et inconvénients respectifs. L'ensemble de l'étude « mobilité » avec toute la partie technique sera consultable sur le site internet de la ville.

M. le Maire remercie le public présent même s'il est peu nombreux et précise que les discussions reprendront à la rentrée.

