

Août 1997

COMMUNE DE BAGNOLS SUR CEZE

POUR UNE MEILLEURE QUALITE DE VIE DANS LE CENTRE ANCIEN




CENTRE DE RESSOURCE DOCUMENTAIRE
Boîte :
N° 3 BAGNOLS / CEZE

Réflexion autour de la circulation et du stationnement



Conseil d'Architecture d'Urbanisme et de l'Environnement du Gard
11 Place du 8 Mai - 30000 NIMES - Tél. : 66.36.10.60. - Fax : 66.84.02.10.



Centre de Ressources
Documentaires
du CAUE du Gard

Thierry Bauret : Technicien Espaces Verts
Thierry Voelckel : Architecte Paysagiste
Pascale Bezard : Chargée de Mission

en collaboration avec l'équipe du C.A.U.E.

S O M M A I R E

INTRODUCTION	p. 6
1 - LA FORME URBAINE ET L'IMAGE DE LA VILLE	p. 8
1.1. BAGNOLS, UNE VILLE MOYENNE DU GARD RHODANIEN	p. 9
1.2. LA TRAME URBAINE	p. 10
1.2.1. Le bâti	p. 12
1.2.2. Les espaces libres	
1.3. LA POLITIQUE URBAINE	p. 13
1.4. L'IMAGE DU CENTRE ANCIEN	p. 17
2 - LA POPULATION	p. 19
2.1. LA POPULATION A L'ECHELLE DE LA VILLE	p. 20
2.1.1. Un solde positif élevé	p. 21
2.1.2. Une structure par âge	p. 22
2.1.3. La composition des ménages	p. 25
2.2. LA POPULATION A L'ECHELLE DU CENTRE ANCIEN	p. 23
2.2.1. Une population homogène	p. 23
2.2.2. La composition des ménages	p. 25
2.2.3. Les catégories socio-professionnelles	p. 26

2.3. EVOLUTION DE LA POPULATION DANS LE BASSIN D'EMPLOI DE LA VILLE	p. 30
2.3.1. La détérioration du solde naturel	p. 31
2.3.2. Le vieillissement de la population	p. 31
3 - LA SITUATION ECONOMIQUE DANS LE BASSIN D'EMPLOI	p. 32
3.1. LE MARCHE DU TRAVAIL	p. 33
3.2. L'ACTIVITE PAR SECTEUR	p. 34
3.2.1. L'industrie	p. 34
3.2.2. La construction	p. 35
3.2.3. Le commerce	p. 37
4 - LA VIE SOCIALE	p. 38
4.1. A LA RECHERCHE D'UN DYNAMISME COMMERCIAL	p. 40
4.1.1. Le centre : un secteur marchand	p. 40
4.1.2. Un dynamisme incertain	p. 41
4.1.3. Association des commerçants : les efforts restent vains	p. 46
4.1.4. Orientations pour la dynamisation de la fonction commerciale de la ville	p. 47
4.2. FOIRES ET MARCHÉS : UN SUCCÈS INÉGAL	p. 48
4.3. L'ACCESSIBILITE DES EQUIPEMENTS	p. 49

5 - STATIONNEMENT ET CIRCULATION DANS LE CENTRE ANCIEN	p. 52
5.1. ETAT DES LIEUX SELON UNE HIERARCHISATION DES VOIES	p. 54
5.1.1. Voies sur lesquelles la fluidité du trafic est privilégiée	p. 53
5.1.2. Voies sur lesquelles est assuré équilibre entre la circulation et les autres fonctions de la voirie	p. 60
5.1.3. Voies où sont privilégiés vie locale et prolongement des activités riveraines	p. 67
5.2. LES ACCIDENTS CORPORELS	p. 70
5.2.1. Dans l'agglomération bagnolaise	p. 70
5.2.2. Dans le centre ancien	p. 71
5.3. GENERALITES POUR LA MISE EN PLACE D'UN RESEAU CYCLABLE	p. 72

6 - RADIOGRAPHIE DES RUES ET RUELLES : DIAGNOSTIC ET ORIENTATIONS DANS LE CADRE D'UNE PROPOSITION D'UN NOUVEAU PLAN DE CIRCULATION

CONCLUSION

BIBLIOGRAPHIE

INTRODUCTION

La municipalité de Bagnols-sur-Cèze a sollicité le Conseil d'Architecture, d'Urbanisme et de l'Environnement du Gard pour conduire avec elle une réflexion globale à l'échelle de la ville et plus particulièrement du centre ancien qu'elle souhaiterait redynamiser.

Les documents bibliographiques que nous avons pu collecter ou qui ont été mis à notre disposition nous ont permis de prendre connaissance de diverses études ponctuelles ou plus générales déjà réalisées sur la commune et soumises à celle-ci c'est pourquoi nous nous sommes gardés de les réitérer. Notre démarche a consisté à établir, avant tout, une sorte de radiographie de Bagnols-sur-Cèze, une photo instantanée en quelque sorte destinée à cerner la physionomie de la ville aujourd'hui.

Le présent document tente donc de retranscrire, dans sa première partie, les observations réalisées et de définir concrètement les impressions que peut ressentir le promeneur en découvrant la ville, et plus précisément le coeur de celle-ci. Dans un deuxième temps, nous nous sommes penchés sur la population. La dimension économique et l'image que renvoie une ville s'appuyant sur ses périphéries (plus ou moins lointaines), il nous a semblé indispensable d'appréhender, ensuite, la situation économique dans le bassin d'emploi de Bagnols. Dans la quatrième partie, nous procéderons à une micro-analyse afin de faire état de la vie locale et notamment de quelques dysfonctionnements constatés dans l'organisation de celle-ci.

Ces différentes étapes ont, pour chacune d'entre elles, fait surgir, de manière plus ou moins directe, la question du stationnement et de la circulation qui sera examinée dans le dernier chapitre confirmant, si besoin était que le souci des élus à y trouver des palliatifs s'avérait plus que légitime. Nous ne manquerons donc pas d'apprécier, dans cette partie, les solutions déjà pressenties par la ville.

Seront également examinées de manière exhaustive les différentes voies, rues et ruelles du centre ancien. Afin d'en faciliter la lecture, les planches élaborées à cet effet feront apparaître, côte à côte, constats et propositions. Ces suggestions ne sauraient constituer une réponse tranchée et définitive en matière de circulation mais montrent qu'à défaut de créer de nouvelles voies, il convient de porter un effort sur le traitement du sol, le mobilier urbain, la signalisation, les aires de repos... Ces "grands principes" permettront, ainsi, d'amorcer la réflexion sur un problème complexe et particulièrement controversé pour aboutir à la proposition d'un nouveau plan de circulation.

1

**FORME URBAINE
ET
IMAGE DE LA VILLE**



1.1. BAGNOLS, UNE VILLE MOYENNE DU GARD RHODANIEN

Située dans le Gard Rhodanien, la ville de Bagnols est au carrefour de trois voies de circulation importantes : la RN 580 (Avignon-Lyon) et la RN 86 (Lyon-Nîmes) qui, en la traversant, engorgent le trafic urbain déjà important ainsi que le CD 6 (Alès-Vallée du Rhône).

Bagnols-sur-Cèze : Cité-Atomique, tel était le qualificatif d'une ville qui, aux temps premiers de l'industrie nucléaire, a basé sa croissance et son dynamisme sur la multiplication d'activités tertiaires de services et sur la diffusion d'images valorisantes comme celle-ci.

Bagnols-sur-Cèze : Cité-Champignon qui est passée en quelques années de 5 000 habitants au seuil des 20 000 et dont l'évolution récente semble avoir, aujourd'hui, altéré ses fonctions et dégradé son image. Selon l'INSEE, Bagnols-sur-Cèze est classée parmi les petites villes. Cependant, si l'on privilégie les fonctions par rapport aux chiffres, on est amené à inclure Bagnols-sur-Cèze au sein des villes dites "moyennes". En effet, la ville moyenne n'est pas seulement une entité numérique, un groupement d'un certain nombre d'habitants, elle est surtout un relais, un "noeud", moyen d'organisation et de fonctions régionales.

Bien qu'elle n'ait pas de fonctions au niveau départemental, encore moins régional, elle a, du fait de son développement économique très particulier fondé sur le nucléaire, concentré un certain type de population et a influencé de manière marquante ses alentours. De par sa position géographique, elle est au flux des mouvements rhodaniens et au contact de deux régions en compétition : le Languedoc-Roussillon et la PACA Provence-Alpes-Côte d'Azur. Comme beaucoup de villes moyennes, elle connaît bien des difficultés de tous ordres : aussi bien urbanistiques, démographiques, économiques que sociales.



1.2. LA TRAME URBAINE

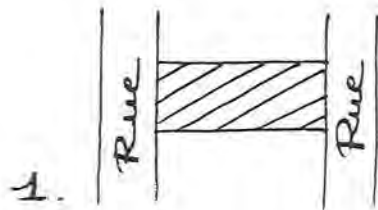
La forme urbaine se définit par l'articulation des éléments qui structurent la ville, tant au niveau horizontal que vertical. La parcelle produit, en s'associant avec d'autres, un îlot ; de l'association des îlots naît le tissu urbain avec sa structure. Ce tissu fait apparaître le niveau quartier et le niveau ville avec toutes les subtilités formelles et informelles qui permettent le passage l'un à l'autre.

La superposition et l'articulation de l'ensemble des parcelles, des constructions et des espaces extérieurs, publics ou privés, constituent la trame urbaine de la ville.

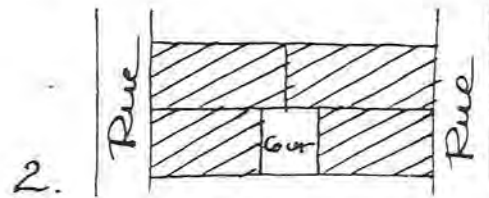
1.2.1. Le bâti

Dans le centre ancien, le bâti est dense. On rencontre plusieurs types d'îlots :

- 1 Parcelle en longueur, traversant d'une rue à l'autre et sans cour intérieure (les maisons sont toutes alignées le long des rues).



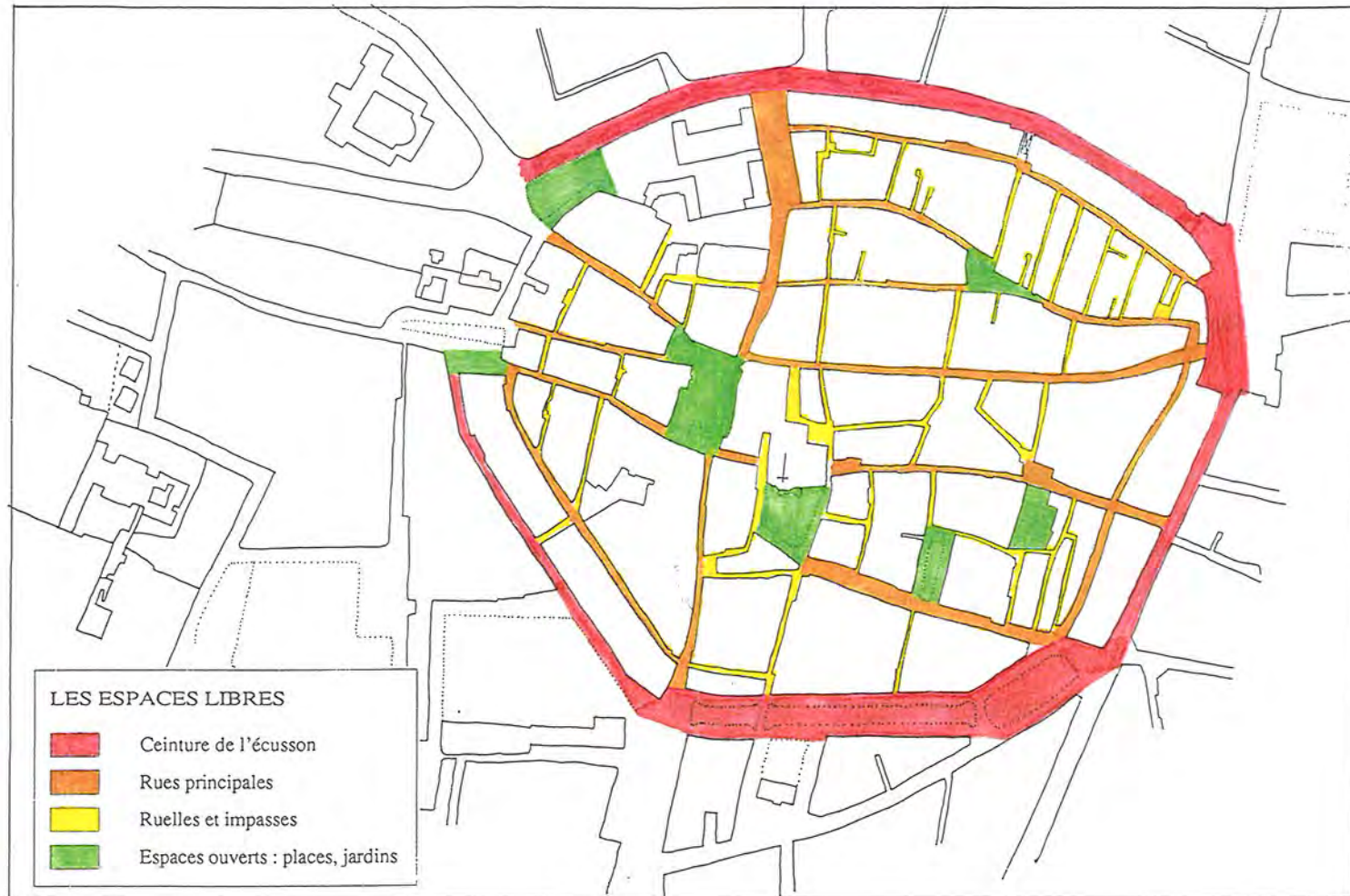
- 2 Parcelles en longueur mitoyennes en cœur d'îlot, donnant chacune sur des rues parallèles, avec ou sans cour centrale ;



- 3 Petites parcelles enchevêtrées formant un ensemble très compact.
- 4 Parcelles plus importantes accompagnées d'une cour ou d'un jardin (hôtel particulier, établissement religieux...).
- 5 Parcelles de taille modeste sans alignement régulier sur rue, accompagnées de nombreuses petites cours.
- 6 Parcelles implantées perpendiculairement aux quatre côtés de l'îlot bâti très dense comportant peu de cours.

Les dimensions des parcelles -tout en respectant un même type de disposition- peuvent diminuer du simple au tiers selon l'emplacement de l'îlot.

En règle générale, les parcelles sont disposées en longueur. Certaines parcelles sont enclavées et prennent le jour uniquement côté rue.



1.2.2. Les espaces libres

Le centre historique de la ville est en forme d'écusson autour duquel se trouvent les espaces publics majeurs : boulevards et promenades qui peuvent laisser supposer l'existence de remparts dans le passé : Avenue Léon Blum ; Rue Saint Victor ; Boulevard Lacombe ; Place du Posterlon ; Avenue Paul Langevin ; Place Jean Jaurès.

A l'intérieur de l'écusson apparaît un réseau secondaire de rues qui le traverse d'un bout à l'autre, aussi bien dans le sens Est-Ouest que Nord-Sud et desservent cet écusson dans sa totalité. Les rues principales sont : la rue de la République, la rue de l'Horloge-rue Gentil, la rue Fernand Crémieux. Ce réseau délimite de grands îlots qui ont la particularité d'être étirés Nord-Sud. Ces grands îlots sont, eux-mêmes, découpés en petits îlots par des ruelles étroites qui constituent le réseau tertiaire.

Dans cette trame de voies se présentent des espaces plus ouverts, apparus dès l'origine ou issus de démolitions ultérieures d'immeubles, qui sont, aujourd'hui, des places, des parkings ou des jardins publics (Place Mallet, Square Thome, Place du Château...).

L'habitat dense, les rues étroites et le peu d'espaces ouverts sont une caractéristique des centres historiques conçus et construits à une époque où la voiture n'existait pas. Peu propices à la circulation et au stationnement, ces usages présentent, aujourd'hui, des difficultés dans une telle structure urbaine.

1.3. LA POLITIQUE URBAINE

Les villes et notamment leurs responsables semblent prendre conscience du risque de discordance entre une société figée et fragile et une volonté judicieuse de modernité ; discordance d'autant plus sensible qu'elle peut mener parfois à un échec total à plus ou moins long terme. La reconversion économique nécessaire des villes, si elle justifie les efforts de mutations, ne doit pas être pour autant traumatisante. Afin de séduire d'éventuels investisseurs extérieurs la ville de Bagnols-sur-Cèze doit s'adresser aux habitants-acteurs du renouveau urbain afin de les rassurer, de les mettre en confiance. Concernant l'identité de Bagnols, ses habitants savent que la ville ne peut véritablement maîtriser son économie car les décisions concernant la fermeture de Marcoule seront prises à un plus haut niveau.

Pour qu'il n'y ait pas de rupture, de découragement de la part des habitants, l'image de marque que Bagnols-sur-Cèze décide de créer, exprime la modernité et le progrès tout en utilisant les caractères traditionnels et historiques de la ville. Les projets et les actions suivent le même processus : dans le champ du concret, les efforts portent à la fois sur les réalisations de moyens modernes pour le développement (zones d'activités, projets routiers, espaces de loisirs aménagés) et sur les traces indispensables d'un passé prestigieux.

Socialement et spatialement, des repères doivent être renforcés pour faciliter le passage vers la modernité. Et ce d'autant plus dans les villes de moyenne importance qui n'ont qu'une histoire récente et qui subissent brusquement le choc de l'urbanisation de leur espace et de leur tissu social. Les traditions et les monuments, réexploités dans de nouvelles perspectives, garantissent le sérieux et l'intégrité des nouvelles orientations : la reconnaissance de l'Histoire sert à légitimer les processus de progrès. Dans ce but, le patrimoine et les traditions sont survalorisés. Concernant le passé, dans les expressions relevées au sein des brochures éditées par les villes, nombreuses sont les références à un âge d'or révolu mais dont l'esprit est bien présent dans les progrès actuels : on rappelle "le temps passé au charme discret", "le passé si riche", "les pierres chargées d'histoire", "les traditions vivantes", "le passé magique"...

Ce poids du passé apporte en fait le sérieux et l'expérience. La chose est essentielle. L'intention est de replacer les villes et leurs mutations actuelles (rêvées ou supposées, espérées) dans le cadre de la durée.

Dès lors, il ne s'agit plus de démolir ni d'abandonner quoi que ce soit comme ce fut le cas à Alès. La démolition du centre historique de la ville quelles qu'en furent les motivations se révèle après coup comme une opération coûteuse en termes d'images et en terme de reconnaissance d'une identité urbaine. On ne démolit plus, on rénove, on réhabilite, on aménage : opérations façades, rues piétonnes, opérations programmées d'amélioration de l'habitat¹. Encore une fois, Bagnols connaît bien cela. Les publicités accordent une large place à ces traditions, ainsi qu'aux manifestations qui leur sont consacrées comme aux "événements" organisés dans les lieux chargés d'Histoire (Férias, fêtes de vendanges, sons et lumières...).

Le patrimoine des villes prend de l'importance dans la mesure où les centres-villes concentrent les services administratifs et les commerces originaux destinés à une population de plus en plus nombreuse et de plus en plus exigeante. Ces centres-villes, de taille réduite, sont en fait les premiers signes de la vitalité retrouvée de la ville : il semble impossible de faire l'économie de leur embellissement. Par ailleurs, le patrimoine (au sens large) est attractif et avantageux dans une économie tournée vers le tourisme. Actuellement, Bagnols n'est qu'un lieu de passage pour le tourisme de la vallée de la Cèze. Partant de Bagnols, les vacanciers vont visiter les villages alentours dont principalement : Goudargues, la Venise gardoise avec son canal qui passe au milieu du village, mais aussi Cornillon, Montclus, La Chartreuse de Valbonne. Ces visiteurs remontent, ensuite, en direction de Barjac...

¹ Deux tranches d'Opération Programmée d'Amélioration de l'Habitat ont été engagées sur le centre ancien : l'une sur la moitié Ouest en 1989 et compte-tenu de ses résultats très encourageants une autre a été réalisée sur la moitié Est en 1992. Cette dernière s'est achevée il y a deux ans.

4.1 MF de subventions ANAH ont permis d'améliorer 78 logements dont 26 ont été conventionnés à l'APL avec des loyers plafonnés.

Bien des municipalités s'appuient sur le tissu associatif local pour créer un événement culturel qui attire non seulement les populations touristiques de proximité (avec Nîmes, Montpellier et Avignon ce sont 650 000 personnes qui sont à moins de 90 minutes de la Cèze!) mais également les clientèles européennes qui, à n'en pas douter, constituent un marché intéressant. Une fois attirés, c'est l'image que la ville sera en mesure de leur offrir qui pourra les convaincre de rester.

Immuable dans son fond et malléable dans sa forme, le patrimoine constitue la base solide dont toute mutation a besoin si elle a lieu. S'en préoccuper c'est signifier que le développement local est maîtrisé et que les plans pour la ville ne sont pas à deux vitesses, favorisant d'un côté une ville active, dynamique et gagnante s'étendant sur les périphéries, délaissant de l'autre un centre dévalorisé, paupérisé voire répulsif.

La ville moyenne ne peut se permettre, compte tenu de sa taille et de sa réputation, de voir son espace se morceler en termes d'images et d'attractivité. Elle est plus globalisante, plus complète que la grande ville. Le centre, comme n'importe quel autre quartier ancien doit s'affirmer au sein des réseaux et des circuits qui façonnent la ville.

Le Centre Ancien de Bagnols-sur-Cèze représente environ 20 hectares. Cette superficie se subdivise en :

- . 17,5 % pour la voirie ;
- . 5,5 % au domaine communal ;
- . 77 % aux propriétés privées.

Ce centre devrait, aujourd'hui, se voir élargi au quartier des Escanaux. Celui-ci demeure "le parc immobilier le moins cher", critère que l'équipe de Maîtrise d'Oeuvre Sociale et Urbaine considère comme "une justification supplémentaire à la bonne image du quartier, au niveau des demandeurs de logements". Image positive, certes, mais altérée par quelques manifestations de violence au mois de Janvier (agression à l'office H.L.M.) ainsi qu'au mois de Mars (destructions de plusieurs véhicules) et qui s'avère, toutefois, contrasté pour certains groupes d'immeubles ; c'est du moins ce qui est ressorti de conversations informelles avec différents acteurs sociaux.

L'architecture des années 60 est très facile à repérer dans le paysage urbain et Bagnols n'échappe, malheureusement, pas à cette règle. Le plan-masse de ce quartier, hors des blocs que l'on sait hâtivement construits, est celui que l'on attend dans toutes les Z.U.P. dont on ne sait plus très bien, un quart de siècle plus tard ce qu'en étaient exactement les priorités. En tours et barres, places et passages, se répartissent 1 253 logements. Il faut savoir, toutefois, qu'actuellement les habitants du quartier de La Citadelle, zone du même type mais, à l'inverse du premier, "considéré comme un ghetto racial par les bagnolais et qui tend à devenir un ghetto social"², se voient du fait de la vente en copropriété d'une partie des logements, dirigés précisément vers le quartier des Escanaux avec tous les aléas que cela peut comporter en termes d'antagonismes sociaux (il s'agit notamment de familles assez difficiles) et du temps nécessaire à leur nouvelle intégration.

La Convention de Quartier établie dans le Cadre d'un Développement Social Urbain, Quartier Citadelle/Escanaux, formulait dans ses propositions, en Septembre 1990, l'aménagement de liaisons inter-quartiers avec le centre-ville. A bien les observer, on s'aperçoit que les personnes habitant le quartier des Escanaux s'y rendent généralement à pied et empruntent l'allée de Monoprix pour éviter la traversée d'un espace très exposé aux vents.

² Développement Social Urbain, Commune de Bagnols-sur-Cèze, *Quartier Citadelle/Escanaux, Convention de Quartier, Analyse Orientations Propositions*, Equipe MOUS, Septembre 1990.

1.4. L'IMAGE DU CENTRE ANCIEN

Sans entrer ni dans le détail de chaque îlot ni des monuments présents dans la ville qui ont déjà fait l'objet d'études spécifiques, nous limiterons, ici, à définir l'image globale et l'ambiance générale qui se dégage en visitant le centre ancien.

Dès lors que l'on pénètre à l'intérieur de l'écusson, l'étroitesse des rues et l'architecture des îlots nous imprègnent de l'image du passé.

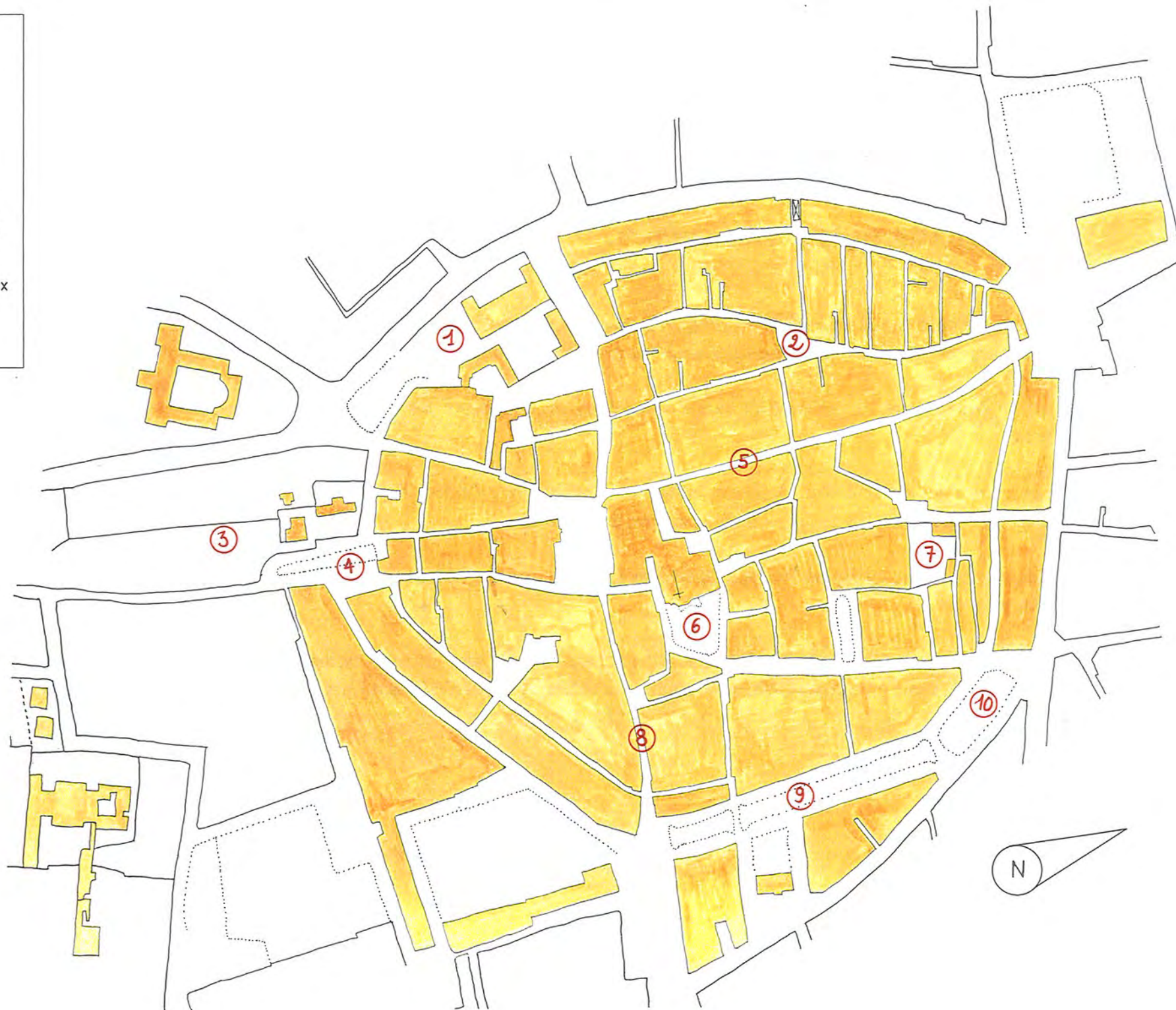
Les immeubles de deux-trois étages en moyenne datent principalement des XVII^e-XVIII^e et XIX^e siècle et présentent une certaine homogénéité des matériaux (tuiles, enduits, pierres de taille...).

Des façades ont été restaurées lors des précédentes O.P.A.H. mais les vitrines des commerces ne participent pas toujours à une valorisation de l'image de la ville.

Un certain nombre de monuments historiques sont présents dans le site : tour de l'horloge, hôtel de ville... Dotés d'une qualité architecturale, ils animent la visite du centre ancien, en constituent sa richesse ; autant d'éléments favorables dans la perception du visiteur.

ESPACES PUBLICS PIETONS

- ① Îlot St - Gilles
- ② Place du Puech
- ③ Mont Cotton
- ④ Place St Victor
- ⑤ Rue de la République
- ⑥ Square André Thome
- ⑦ Jardin des Pénitents
- ⑧ Rue Fernand Crémieux
- ⑨ Boulevard Lacombe
- ⑩ Place du Posterlon



Les espaces publics sont de qualité variable, tant au niveau de leur traitement que de leurs fonctions plus ou moins bien identifiées.

D'une part, certains lieux ont fait l'objet de pavage en pierres naturelles (place Mallet, rue Rivarol, place Saint-Jean, trottoirs de la Rue de l'Horloge). Certains font l'objet d'un traitement plus modeste : en pavés-béton (rue Général Teste, rue du Mûrier) ou en enrobé incrusté de pavés-béton (rue Albert André). D'autres, par contre, sont encore en bicouche plus ou moins dégradé ; ce matériau pauvre étant peu en harmonie avec l'architecture ancienne que l'on voudrait valoriser. C'est le cas de la rue du Roc et de la rue Rempart du Collège où l'état est tel qu'apparaissent des traces d'anciennes calades que l'on n'a jamais eu le souci de préserver.

Ces espaces publics sont, d'autre part, souvent affectés par l'encombrement du stationnement et/ou de la circulation. Toutes les rues et ruelles, ainsi que les places du centre ancien ont fait l'objet d'un diagnostic détaillé lieu par lieu, présenté dans le dernier chapitre de cette étude.

L'état de vétusté du revêtement de sol rend ces rues peu attrayantes pour le promeneur ne les prêtant en aucune façon à la valorisation du centre-ville. Des luminaires sont présents sur l'ensemble du centre ancien ce qui indique, cependant, une ville bien éclairée la nuit. Un problème évident de circulation apparaît également d'emblée. Les automobiles gênent la circulation piétonne. En outre, pour les piétons, à part les deux axes Nord-Sud et Est-Ouest, aucun circuit secondaire ne présente d'intérêt particulier pour découvrir placettes et lavoirs. Les rues ne sont pas hiérarchisées.

Enfin, les ruelles et les impasses qui délimitent les petits îlots (réseau tertiaire de circulation) constituent un potentiel de cheminements pour la découverte du centre ancien qui n'est pas exploité. Un lavoir, des jardins, façades d'hôtels particuliers et maisons bourgeoises existent mais sont rarement mis en valeur, rarement signalés et banalisent le parcours du visiteur.

Parmi les espaces publics piétons, la Place du Puech, la Place des Pénitents mériteraient d'être mises en valeur de même que le square Thome qui malgré la présence de très beaux arbres ne bénéficie pas d'un traitement paysager de qualité. Ce dernier pourrait être agrémenté d'espaces de jeux. La Place Saint Victor, peu fréquentée du fait de la proximité du Mont Cotton, véritable espace de promenade participe à l'image de la

2

LA POPULATION

2.1. LA POPULATION A L'ECHELLE DE LA VILLE

La source principale utilisée pour l'analyse quantitative est l'INSEE 1990 : le Recensement Général de la Population. Ces données sont relativement anciennes, mais, nous ne disposons d'aucune autre source comparable, c'est à dire sûre, complète et officielle.

Bagnols-sur-Cèze se caractérise par une population jeune et équilibrée dans son ensemble. La population totale est de 18179 habitants en 1990.

2.1.1. Un solde positif élevé

Le solde migratoire, différence entre les arrivées et les départs sur la commune est de - 746 habitants entre 1982 et 1990. Si cet indicateur aurait pu amener à énoncer un certain déclin démographique, le mouvement naturel vient aussitôt contrebalancer cette tendance. Ce dernier est en effet fortement positif.

Solde naturel 1982/1990 : 1016

2.1.2. La structure par âge

	1 9 8 2		1 9 9 0	
	Nbre	%	Nbre	%
0-19 ans	5 331	30,3	4 675	26,3
20-39 ans	5 393	30,6	5 445	30,6
40-59 ans	4 344	24,7	4 310	24,2
60-74 ans	1 647	9,3	2 232	12,5
75 ans et +	899	5,1	1 145	6,4
TOTAL	17 614	100	17 807	100

La part des jeunes de moins de 20 ans est nettement plus faible qu'en 1982 (- 4%). Parallèlement, les personnes âgées de 60 ans et plus se sont accrues en valeur relative (+ 4,5 %).

Les tranches d'âge intermédiaires sont à peu près équivalentes. Sur ce point il reste à souligner qu'en démographie la quasi-invariance de la population adulte constitue une loi statistique. Ainsi, comme nous pouvons le constater à Bagnols, les 20-59 ans ont toujours constitué environ 50 % de la population totale et ce sont les catégories avant et après qui se modifient.

On doit y souligner une prédominance de 20-39 ans ; celle-ci était, notamment, de 30,6 % au 31 Décembre 1990, caractéristique d'une population jeune qui malgré quelques fluctuations reste encore bien équilibrée.

2.1.3. La composition des ménages

	19 82		19 90	
	Nbre	%	Nbre	%
1 Personne	1 314	21	1 844	26,4
2 à 3 Personnes	3 117	49,8	3 541	50,7
4 à 5 Personnes	1 580	25,3	1 392	20
6 Personnes ou +	245	3,9	203	2,9
TOTAL	6 256	100	6 980	100

De 1982 à 1990, le nombre de personnes seules a augmenté à Bagnols. On peut supposer que ces personnes seules sont surtout des femmes car celles-ci sont plus nombreuses sur la commune : 45,9 % de femmes célibataires, veuves ou divorcées en 1990 contre 39,5 % chez les hommes. Celles-ci cohabitent de moins en moins avec leurs enfants d'où accentuation de la mobilité (visite chez le parent isolé : la mamie garde les petits-enfants à son domicile ou chez eux, les conduit à l'école, etc...).

Plus de la moitié sont des ménages collectifs constitués d'au moins deux personnes. Les familles mono-parentales ont augmenté ces dix dernières années en changeant également de structure. Celles-ci sont plus le résultat d'un divorce ou d'un célibat avec enfant que d'un décès.

Les ménages de quatre personnes et plus se sont largement réduits : - 6,3 %.

2.2. LA POPULATION A L'ECHELLE DU CENTRE-ANCIEN

Aucune estimation n'ayant été effectuée par les services techniques en ce qui concerne la population du centre-ville, nous avons interrogé les services sociaux dans l'espoir de pouvoir bénéficier de quelques informations auprès des assistantes sociales chargées du centre-ville. Malheureusement le Centre Médico Social enregistrant régulièrement depuis quelques années un important turn-over parmi les travailleurs sociaux de ce secteur, aucun élément destiné à cette partie de la population n'a pu nous être délivré. Le Centre Communal d'Action Sociale, interrogé à son tour, n'est pas informatisé et ne dresse aucune statistique sur la population. Nous nous baserons donc également, pour le secteur du centre ancien, sur le recensement de la population de 1990 - Dépouillement au quart.

2.2.1. Une population homogène

Près du tiers des habitants de Bagnols habitent le centre ancien (5872 sur 17 807 habitants) et se répartissent dans une même proportion suivant les classes d'âges. Ainsi :

- 24,5 % ont moins de 20 ans ;
- 56,9 % ont entre 20 et 60 ans ;
- 18,7 % ont 60 ans et plus ;

Parmi les 20-60 ans, on assiste également à une prédominance des 20-39 ans qui représentent 33,7 % de cette population. Cependant, il est plus intéressant d'observer l'âge de la population du centre ancien au regard du reste de l'agglomération toute entière.

*Répartition selon les catégories d'âge des
habitants du centre ancien*

	0-19 ans		20-39 ans		40-59 ans		60-74 ans		75 ans et +		Ensemble	
	Nbre	%	Nbre	%	Nbre	%	Nbre	%	Nbre	%	Nbre	%
Centre Ancien	1 440	30,8	1 976	36,3	1 360	31,6	668	29,9	428	37,4	5 872	33,0
Reste de l'agglomération	3 235	69,2	3 469	63,7	2 950	68,4	1 564	70,1	717	62,6	11 935	67,0
TOTAL	4 675	100,0	5 445	100,0	4 310	100,0	2 232	100,0	1 145	100,0	17 807	100,0

Le regroupement suivant les trois catégories d'âge nous offre une population homogène. En effet, si l'on établit un parallèle avec le reste de la ville :

30,8 % ont moins de 20 ans ;

34,2 % ont entre 20 et 59 ans ;

32,4 % ont 60 ans et plus.

Ce sont, en fait ces derniers habitants qui constituent les "populations captives" car ils sont plus de 60 % des ménages ne disposant d'aucune voiture. Par contre, les 30-59 ans constituent la classe d'âge la mieux équipée de ce point de vue : ils sont plus de 70 % à posséder deux véhicules au minimum.

La population des moins de 20 ans est constituée, pour un quart, par des populations de plus de quinze ans encore scolarisées dans leur grande majorité. Si l'on suppose que celle-ci est plus autonome pour se rendre à l'école, les populations scolaires plus jeunes (qui représentent environ 75 % de cette population) effectueront sans doute leur trajet en voiture.

2.2.2. La composition des ménages

La taille des ménages qui était restée stable entre 1975 et 1982 s'est réduite en 1990. Entre ces deux dernières dates, elle est, en effet, passée de 2,47 à 2,38 personnes par ménage. Les personnes seules, surtout des femmes, représentent 29,2 % des ménages. Ce sont également des femmes qui, dans leur écrasante majorité, constituent les familles mono-parentales (9 % dans le centre ancien). Les familles comprenant un couple dont l'homme et la femme sont tous deux actifs constituent plus du quart de la population du centre de Bagnols ce qui laisse supposer une population particulièrement mobile.

Sur 2 448 ménages, plus de la moitié sont dotés d'au moins un véhicule, toutes catégories d'âges confondues. La motorisation du ménage influence fortement la mobilité individuelle des personnes du ménage. De plus, la répartition modale des déplacements s'en trouve considérablement modifiée, comme le montrent les résultats de la province sur le tableau suivant. Lorsque le ménage est multimotorisé, la voiture assure plus de 7 déplacements sur 10.

Motorisation en province 1985-1992 (*)						Motorisation en Ile de France				
	nombre de ménages	mobilité en nombre de déplacements par jour et par personne						nombre de ménages		mobilité ensemble
		VP	TC	2R	AP	ensemble				
0 VP		0,25	0,64	0,14	1,35	2,43	0 VP	1285296	30%	3
1 VP		1,72	0,34	0,13	1,03	3,25	1 VP	1991017	47%	3,5
2 VP et -		2,54	0,25	0,11	0,57	3,49	2 VP et -	967753	23%	3,8
3 VP et +		2,75	0,20	0,10	0,43	3,51				
ensemble		1,77	0,35	0,12	0,93	3,18	ensemble	42444066	100%	3,5

VP : voiture particulière ; TC : transports collectifs ; 2R: deux-roues ; AP : marche à pieds

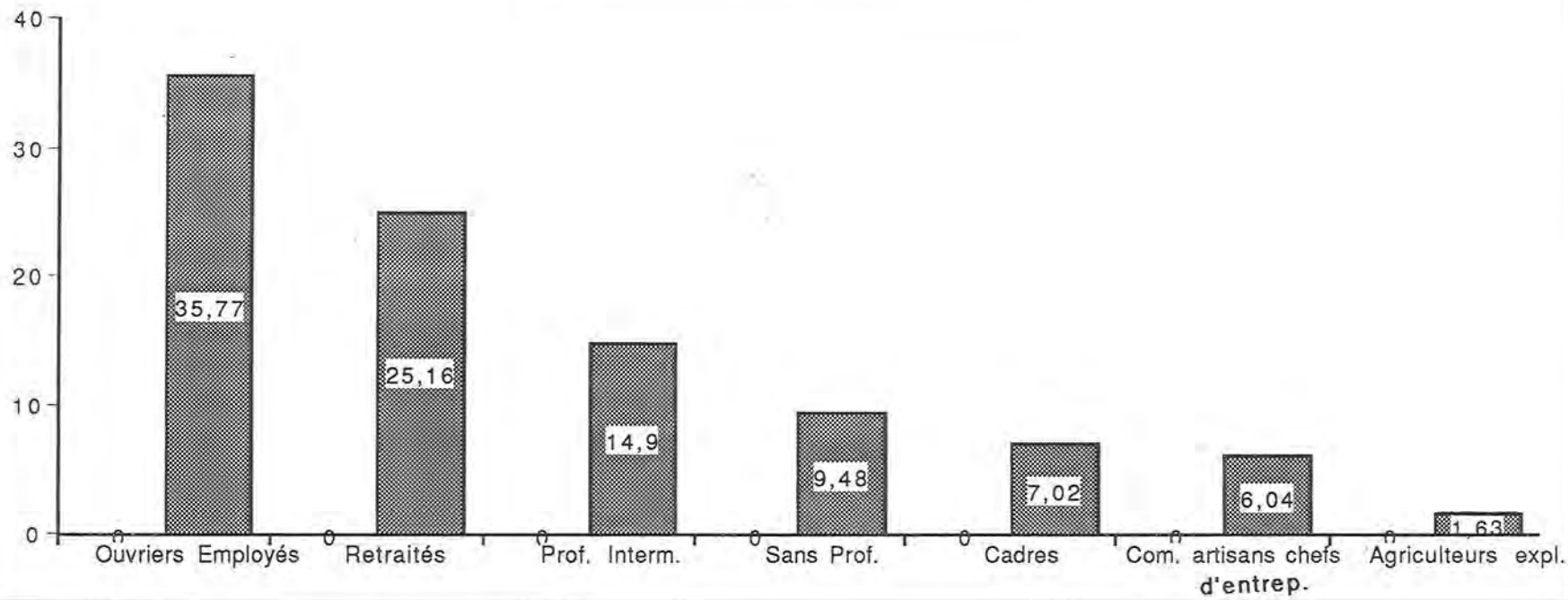
(*) les résultats de province portent sur les mêmes villes que celles mentionnées précédemment,

Source : résultats de base des enquêtes ménages-Cêtur pour la province et enquêtes globales de transport pour l'Ile-de France.

2.2.3. Les catégories socio-professionnelles

L'analyse ci-après s'appuie sur les données officielles de l'INSEE 1990, issues du sondage au 1/4.

CATEGORIES SOCIO-PROFESSIONNELLES EN %



Elle dénote une forte proportion des ménages employés-ouvriers mais également de retraités dont nous avons vu qu'ils étaient les moins motorisés.

Les artisans, commerçants et chefs d'entreprises ne sont représentés que dans une infime proportion. 6 % seulement alors qu'ils étaient 18 % en 1982. Ceci laisse, en outre, présumer que ces mêmes catégories socio-professionnelles, dont l'activité reste située au centre-ville, s'accaparent des mètres carrés de voirie et de stationnement du centre de 9 h à 19 h.

En province, l'enquête du Cétur montre sur le tableau ci-dessous que les trajets domicile-travail se font en voiture pour 69 % d'entre eux, alors que la marche à pied et les deux roues voient leur part de marché diminuer fortement pour ce motif.

Provenance (*)	mobilité en nombre de déplacements par jour et par personne					répartition modale				
	VP*	TC	2R	AP*	ensemble	VP*	TC	2R	AP*	ensemble
travail :										
1976-1980	0,35	0,09	0,09	0,14	0,67	61%	13%	6%	20%	100%
1985-1992	0,36	0,08	0,08	0,09	0,61	70%	12%	3%	15%	100%
école :										
1976-1980	0,07	0,07	0,07	0,31	0,52	13%	14%	13%	60%	100%
1985-1992	0,12	0,10	0,02	0,20	0,44	26%	23%	5%	46%	100%
autres motifs :										
1976-1980	0,88	0,16	0,11	0,85	2	44%	8%	6%	42%	100%
1985-1992	1,20	0,17	0,06	0,64	2,08	58%	8%	3%	31%	100%
Ile de France	mobilité en nombre de déplacements par jour et par personne					répartition modale				
	VP	TC	2R	AP	ensemble	VP	TC	2R	AP	ensemble
travail :										
1976	0,28	0,28	0,07	0,14	0,78	36%	36%	9%	18%	100%
1991	0,33	0,24	0,02	0,08	0,67	49%	36%	3%	12%	100%
école :										
1976	0,04	0,08	0,07	0,30	0,49	8%	16%	14%	61%	100%
1991	0,08	0,16	0,01	0,29	0,56	16%	29%	2%	52%	100%
autres motifs :										
1976	0,61	0,30	0,05	1,01	2,22	36%	14%	2%	45%	100%
1991	1,09	0,30	0,04	0,81	2,26	48%	13%	2%	36%	100%

VP : voiture particulière; TC : transports collectifs; 2R : deux roues ; AP : marche à pied; TM : tous modes

(*) les résultats de province portent sur les mêmes villes que celles mentionnées précédemment.

Source : résultats de base des enquêtes ménages-Cétur pour la Province et enquêtes globales de transport pour l'Ile de France.

Bien entendu, le sexe, les classes d'âge, les caractéristiques socio-économiques des personnes influencent de façon importante les comportements de mobilité. Mais, dans l'ensemble, le fait important est l'augmentation globale de l'utilisation de la voiture personnelle au détriment des autres moyens de déplacement. Cette tendance se sera probablement accrue pour le premier semestre 1995, compte tenu des primes offertes par le gouvernement et par les constructeurs pour l'achat de véhicules neufs. L'automobile n'est pas en cause mais son usage est abusif et l'avenir inquiète dans le centre des villes si la progression du trafic doit se poursuivre au rythme actuel.

2.3. EVOLUTION DE LA POPULATION DANS LE BASSIN D'EMPLOI DE LA VILLE

Le bassin d'emploi de Bagnols-sur-Cèze est composé de quatre cantons supplémentaires : Lussan, Pont-Saint-Esprit, Roquemaure et Villeneuve-Lès-Avignon.

L'INSEE a effectué une projection des composantes démographiques jusqu'en 2015. Celle-ci suit une courbe ascendante.

Années	Population au 1/01	Naissances	Décès	Solde Naturel	Evolution
1990	94 554	1 200	787	413	413
1995	96 321	1 118	807	311	311
2000	97 743	1 112	834	278	278
2005	99 076	1 135	867	268	268
2010	100 296	1 145	924	221	221
2015	101 139	1 098	993	105	105

Projection INSEE – Modèle OMPHALE

Si les tendances en matière de migrations, de fécondité et d'espérance de vie qui prévalaient entre 1975 et 1990 se prolongent jusqu'en 2015, le Gard comptera, alors, 162700 habitants de plus. Cette progression considérable représenterait 27,8 % de la population actuelle. Ce surplus de population se répartirait de manière très inégale entre les bassins d'emplois. Près de 75 % des habitants supplémentaires iraient s'installer dans le bassin d'emploi de Nîmes et 25 % dans celui de Bagnols-sur-Cèze.

Cette évolution accentue le déséquilibre existant : les deux bassins d'emploi les plus peuplés pèseraient davantage encore en 2015 qu'en 1990. A l'inverse, les bassins situés dans l'arrière pays poursuivraient leur déclin.

Bagnols-sur-Cèze passerait d'une population de 94 554 à 101 139 sans migrations.

2.3.1. La détérioration du solde naturel

Aux environs de 2015, le solde naturel deviendrait négatif sous l'effet conjugué d'une faible fécondité et du vieillissement de la population qui se traduit par une diminution des générations en âge de procréer. Le taux de natalité passerait de 12,5 % en 1990 à 10,6 % en 2015. Le taux de mortalité diminuerait dans un premier temps puis progresserait à partir de 2010.

2.3.2. Le vieillissement de la population

La part des personnes de plus de 60 ans en 2015 sera plus importante qu'en 1990. Ce vieillissement a trois origines :

- La baisse de la fécondité entraînera une diminution de la part des moins de 20 ans et, donc, par voie de conséquence une augmentation de la proportion des autres classes ;
- A partir de 2005, les générations importantes nées après la guerre atteindront 60 ans.
- L'allongement de la durée moyenne de vie contribuera à augmenter la part des plus de 60 ans et surtout dans un premier temps celle des plus de 70 ans.

3

**LA SITUATION ECONOMIQUE
DANS LE BASSIN D'EMPLOI**

Il nous a été difficile de nous procurer des informations récentes sur l'économie de la ville ; la dernière étude offrant un panorama complet se basait sur des chiffres de 1989³. Il nous a, alors, semblé préférable de présenter, en quelques mots et à l'aide de tableaux simplifiés issus de l'Observatoire Départemental de l'Economie du Gard, les forces et les faiblesses de l'ensemble de la zone d'emploi de Bagnols qui par le biais de Marcoule (Cogema est le seul établissement de plus de 2000 salariés en Languedoc-Roussillon), du Commissariat à l'Energie Atomique et d'un vignoble de qualité donne une impression de richesse et de prospérité.

3.1. LE MARCHÉ DU TRAVAIL

Si tous les bassins d'emploi, sans exception, sont touchés par la dégradation de la situation sur le marché du travail, c'est le bassin d'emploi de Bagnols-sur-Cèze qui affiche le rythme d'accroissement le plus élevé : + 11,6 % en un an. Les taux de progression du chômage de longue durée apparaît très supérieur à ceux de l'ensemble du département dans trois bassins d'emploi dont celui de Bagnols.

	Décembre 1995	Décembre 1996	Variations
D.E.F.M.	4 927	5 200	+ 11,6 %
Moins de 25 ans	1 093	1 225	+ 12,1 %
Inscrits depuis + 1 an	1 460	1 766	+ 21,0 %

Source : D.D.T.E. Unité : 1 individu, en %

³ Raybaud C., *Villes moyennes et images de marque : une enquête en Languedoc-Roussillon*, Montpellier 1990. Mémoire de Maîtrise, Montpellier III

3.2. L'ACTIVITÉ PAR SECTEURS

3.2.1. L'industrie

Le bassin d'emploi de Bagnols-sur-Cèze se spécialise essentiellement dans l'industrie nucléaire (42 % des effectifs). Le secteur de la métallurgie et du travail des métaux se place au second rang avec 19 % des effectifs.

Malgré deux unités de production supplémentaires, les effectifs salariés diminuent en 1995 (-117 postes). Les industries nucléaires affichent la plus forte réduction (- 87 emplois) suivies par la métallurgie et le travail des métaux (- 40). Les gains les plus importants apparaissent dans la fabrication d'équipements électriques et électroniques (+ 50).

Etablissements affiliés au régime ASSEDIC

1994	1995	Variation
223	225	+ 2

Etablissements salariés

1994	1995	Variation
5926	5809	- 117

Source : ASSEDIC Unité : 1 Ets

3.2.2. La construction

Le nombre de logements autorisés est en diminution dans le bassin d'habitat de Bagnols-sur-Cèze. Les locaux autres qu'habitation y affichent, par contre, une évolution positive conséquente avec 30 000 m² supplémentaires. En revanche, les autorisations de construire diminuent fortement tout comme dans le bassin de Nîmes.

Logements autorisés

1995	1996	Variation
383	315	- 17,8 %

Logements commencés

1995	1996	Variation
313	305	- 2,6 %

Source : Direction Régionale de l'Équipement. Unité : 1 logement

Locaux autorisés

1995	1996	Variation
50644	26566	- 47,5 %

Locaux commencés

1995	1996	Variation
23576	53943	+ 128,8

Source : Direction Régionale de l'Équipement. Unité : en m²

3.2.3. Le commerce

Le nombre de commerces recule dans tous les bassins d'emploi hormis celui de Bagnols-sur-Cèze qui enregistre + 4 établissements.

Concernant les mouvements d'entreprises, ceux-ci aboutissent à un solde positif. Cependant, par rapport à 1995, le bassin d'emploi de Bagnols-sur-Cèze obtient de moins bons résultats. De nombreuses radiations ont eu lieu dans le commerce de détail non alimentaire. Par contre, il obtient, après Nîmes le solde le plus important dans les commerces de l'automobile !

Pour conclure ce panorama, nous préciserons que le recensement général de l'INSEE 1990 démontre que ce sont 4 358 personnes qui vont quotidiennement travailler à Bagnols-sur-Cèze et 2072 qui en sortent pour les mêmes raisons. Inutile de préciser que cela se traduit par une masse importante de véhicules en circulation vers, dans et hors de l'agglomération ainsi qu'une forte demande de places de stationnement.

4

LA VIE SOCIALE

La mise en valeur du patrimoine historique et la réalisation d'aménagements urbains adaptés dans le centre ancien de Bagnols-sur-Cèze sont deux objectifs qui sont liés à la notion d'inconscient collectif associant la richesse du passé et les perspectives d'avenir.

Bien que l'on commence, aujourd'hui, à évoquer la réalité de la multiplicité des centres-villes, lorsque l'on parle du centre ou du centre-ancien d'une ville, cette notion est souvent, par extension, assimilée à la ville elle-même.

A Bagnols-sur-Cèze le centre-ville est évidemment structuré autour des monuments marquants, l'église, les hôtels particuliers. Il s'agit de la ville historique avec son patrimoine et ses commerces. On se rend compte, finalement, que ce sont deux niveaux de centralité qui émergent :

- un centre-ville commerçant ;
- un centre-ville à caractère historique.

Le centre-ville est, donc, souvent synonyme du cœur de la ville c'est à dire du lieu de vie, là où s'entremêlent les hommes, les choses et les activités. Lieu de vie et, donc, lieu de circulation, circulation de véhicules et stationnement de ceux-ci qui posent parfois problèmes comme nous allons pouvoir le constater dans ce chapitre et sur lesquels la collectivité a décidé de se pencher.

4.1. A LA RECHERCHE D'UN DYNAMISME COMMERCIAL AU CENTRE-VILLE

4.1.1. Le centre : un secteur marchand

Lorsque les habitants parlent du centre, de la façon dont ils le pratiquent, c'est surtout en référence au centre marchand ; son caractère historique n'ayant pas, à leurs yeux, une grande importance.

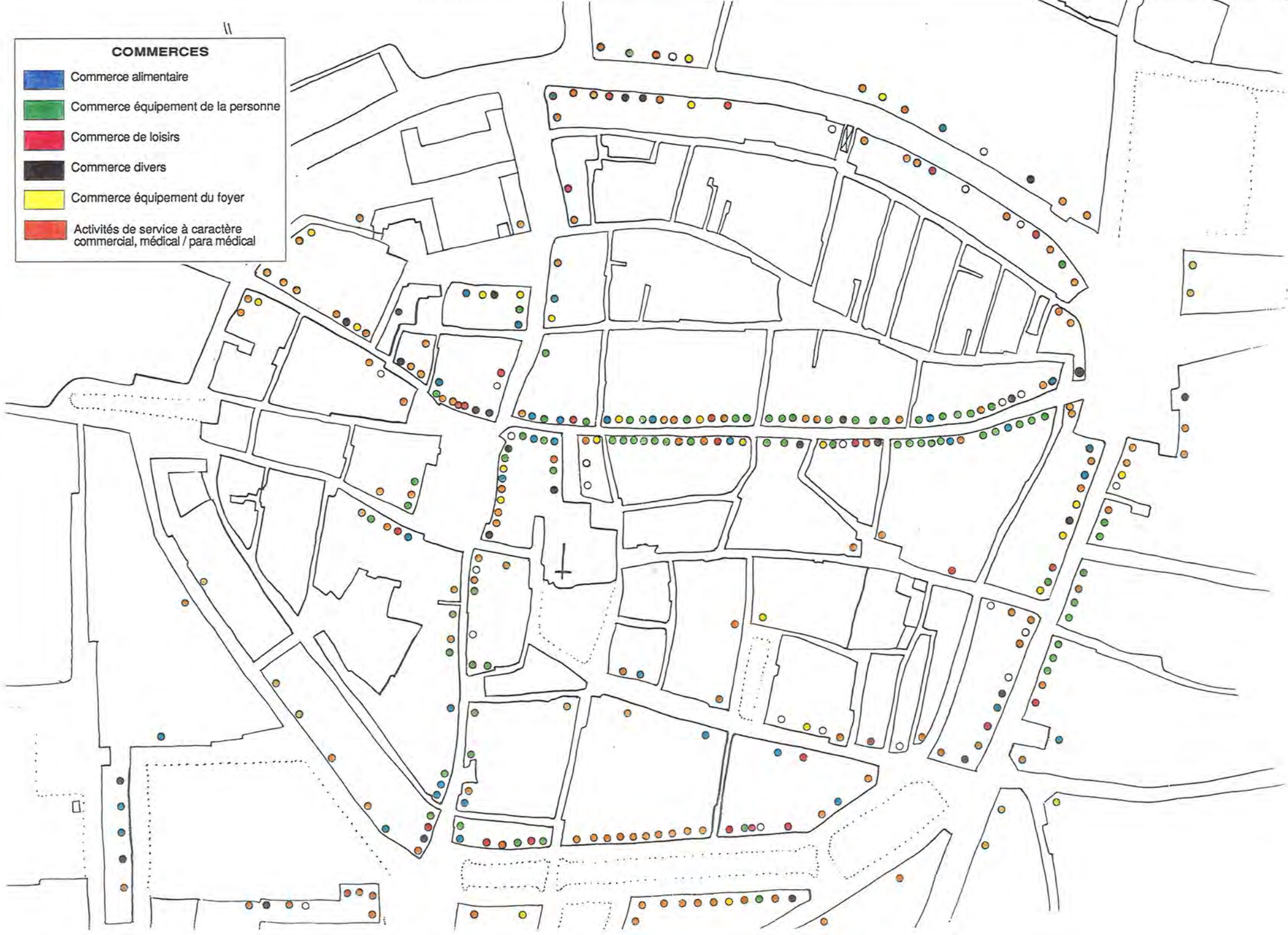
Le centre est, donc, perçu comme le lieu marchand : on y va pour s'y promener, y faire des achats, du lèche-vitrines... Ce sont toutes les artères commerçantes du cœur de la ville : la rue de la République, la Place Mallet, la Rue Crémieux . L'activité commerciale peut être considérée comme un facteur important de délimitation du centre bien qu'il faille parfois nuancer ce propos.

Une étude sur le terrain a été réalisée afin de repérer les commerces existants et leur nature. Les commerces ont été classés en six catégories :

- . Commerces alimentaires : boulangerie, pâtisserie, boucherie, charcuterie...
- . Commerces d'équipement de la personne : bijouterie, habillement, maroquinerie, optique, mercerie, chaussures, puériculture ;
- . Commerces d'équipement du foyer : droguerie, quincaillerie, bazar, cadeaux, meubles, électro-ménagers, décoration, brocante ;
- . Commerces de loisirs : vidéo, librairie, papeterie, photographe, agences de voyage, cycles, sports, jouets, armurerie, pêche...
- . Activités de service à caractère commercial, médical, paramédical : coiffeur, pressing, esthétique, parfumerie, café, hôtel, restaurant, banques, assurances, notaire, immobilier, auto-école, travail temporaire, écrivain public, garage, blanchisserie, plomberie...

COMMERCES

-  Commerce alimentaire
-  Commerce équipement de la personne
-  Commerce de loisirs
-  Commerce divers
-  Commerce équipement du foyer
-  Activités de service à caractère commercial, médical / para médical



Le classement des établissements fait ressortir l'importance des commerces d'équipement de la personne et des commerces alimentaires. Cette prépondérance est à mettre en parallèle avec la structure par âge de la population au sein de laquelle les retraités ne disposant pas de moyens de locomotion constituent une part non négligeable.

Le nombre de commerces lié aux loisirs constitue une part moins importante. L'absence de fréquentation touristique, la faiblesse du pouvoir d'achat expliquent sans doute en partie ce phénomène.

D'une manière générale, toutes les catégories de commerce sont représentées et, malgré certaines difficultés, jouent un rôle d'animation indispensable à Bagnols-sur-Cèze même si ce dynamisme peut être considéré comme relatif.

4.1.2. Un dynamisme parfois incertain

En 1993 a été réalisée une étude⁴ du commerce de Bagnols afin d'apporter aux commerçants de la ville un certain nombre d'informations. Depuis 1990, la redynamisation de l'activité commerciale devait prendre appui sur l'Union des Commerçants, Industriels et artisans de Bagnols qui fédère les professionnels locaux ainsi que sur la C.C.I. de Bagnols.

Cette étude révèle un manque réel de motivation chez la plupart des principaux acteurs malgré une poignée de commerçants qui jouent un rôle moteur. Les termes d'inertie, de fatalisme sont employés, conséquences d'un pouvoir d'achat en baisse qui laisserait penser aux commerçants que toute création nouvelle constituerait une menace en puissance. La circulation et le stationnement dans le centre ancien constituant une préoccupation centrale pour la municipalité, elle justifie que nous les évoquions dans ce chapitre et préalablement à une réflexion plus précise les concernant.

⁴ Etude qui s'est déroulée selon trois axes différents : Etude de l'Offre, Etude de la Demande, Adéquation Offre-Demande et stratégie d'action.

Le stationnement : consensus chez les commerçants

Une étude, demandée par la Chambre de Commerce, définit un secteur piétonnisable affectant la Place Mallet, la Rue de la République et la Rue Crémieux qui regroupent, à elles seules, 45 % des commerces. Actuellement, ces deux dernières sont effectivement piétonnes et le stationnement sur la Place Mallet doit y être supprimé en période estivale. Le rapport de présentation du P.O.S. du 23 Septembre 1996 prévoit le "maintien de 40 places le reste de l'année".

Les habitants de Bagnols-sur-Cèze constituent la principale clientèle des commerces situés en centre-ville mais "les alentours (y) apporteraient environ 8000 personnes"...

Celles-ci habitent des agglomérations voisines ou beaucoup plus lointaines (Montpellier, Valence, Salon de Provence) et il demeure indéniable que l'amélioration des infrastructures routières a fortement contribué à renforcer l'attractivité de la ville.

Les commerçants du centre-ville s'accordent, en grande partie, afin de faire état d'un manque d'emplacements pour stationner et revendiquent la création de parkings. Dans cette optique, le secteur du stationnement est entendu comme clé de la relance économique du centre-ville.

On peut déplorer, à ce propos, que de nombreux commerces aient été créés sur l'Avenue Léon Blum sans possibilité de stationnement pour les visiteurs.

50 % des commerçants estiment urgente la réalisation de tels équipements. Par contre, l'offre de stationnement en ville apparaît globalement suffisante pour 80 % des consommateurs interrogés. Selon eux, ce n'est pas une plus grande capacité en parcs qui pourrait accroître leur venue en centre-ville .

Dans le choix de son lieu d'achat, le consommateur met en balance plusieurs critères : la facilité d'accès, les possibilités de stationnement, l'étendue de l'assortiment ou du choix proposé, le rapport qualité-prix. A ces critères purement rationnels s'ajoutent des critères qui sont davantage liés au plaisir de l'achat : la présentation des produits, les relations de confiance avec le commerçant, le plaisir de la promenade dans les rues commerçantes.

L'îlot Saint-Gilles : une ouverture pour le centre-ancien ?

La création de l'îlot Saint-Gilles a-t-elle été une tentative de donner au centre une dimension nouvelle ? Le fait est que cette opération s'est révélée au départ plus qu'incertaine. En effet, la place ayant été squattée, dès l'origine, par des adolescents qui y jouaient au football l'îlot Saint Gilles s'est attiré le courroux des commerçants qui voyaient, de ce fait, s'évanouir une grande partie de leur clientèle. En outre, cette opération aurait suscité beaucoup de jalousies et de désillusions :

- . jalousie de la part des autres commerçants du centre-ville qui ont vu converger toutes les attentions de la municipalité vers cet îlot ;

- . désillusion des commerçants qui s'y sont installés car l'impact auprès des consommateurs s'est révélé très faible. Ce manque d'attractivité est du, également, à :

- une architecture monobloc qui ne laisse en rien présumer de la diversité des commerces ;
- une signalétique défectueuse ;
- le manque de remplissage des locaux à louer pour les raisons évoquées plus haut.

En 1993, l'installation du Commissariat de Police a restitué un peu d'ordre et freiné le départ des commerçants qui, petit à petit, quittaient les lieux ou cessaient de payer leur loyer.

Le 20 Janvier 1997, la Caisse Primaire d'Assurance Maladie s'est installée au premier étage du bâtiment et l'on peut supposer que ce service à usage collectif suscitera un nouvel attrait pour ce secteur.

Il reste à préciser qu'une Société privée propose 62 emplacements de stationnement en sous-sol.

Concurrence en périphérie et sécurité

Il est aisé de déceler que Bagnols-sur-Cèze n'a pas qu'un seul centre commerçant mais plusieurs à la fois au centre-ville et en périphérie. Des grandes surfaces abondent, en effet, dans le péri-urbain et se répartissent en deux centres importants situés, au Sud de la ville, de part et d'autre du Rond-point André Malraux. Il s'agit de :

- . "Lagaraud" : Intermarché, Vétimarché-Bricomarché, Comptoir des Marchandises (Discount)
- . "La Mayre" : Champion, Aldi, Maisons-Conseils
- . Sur le **Rond-point Jean Monnet** est, également, implanté le Supermarché Casino.
- . En bordure de l'**Avenue E. Euzeby** apparaît le centre "Megal 1" qui propose chaussures et vêtements.

Des accidents graves ont, à plusieurs reprises, pu être constatés. Quatre ont, ainsi, été mortels en 1996. Ils ont eu lieu Route de Nîmes, sur le tronçon situé entre le magasin But et le rond-point de Champion. D'autres sont survenus sur le tronçon "Route de Tresques" qui part du rond-point d'Intermarché, le point névralgique résidant à la prise du virage pour les conducteurs en provenance de cette commune.

Doit-on voir, avec la spécialisation de ces pôles commerçants une relation de cause à effet ? La question peut rester en suspens mais il apparaît que ce phénomène a abouti à un cloisonnement commercial de la ville ce qui est contraire à l'idée d'un centre-ville fort, alliant à la fois activité commerciale et activité sociale.

Dans le centre-ville, en effet, est implantée une seule grande surface commerciale, un peu excentrée : Monoprix située au Nord, à la jonction avec la vieille ville dans le quartier des Escanaux qui tourne le dos à la ville. Cela est largement suffisant mais, néanmoins, fondamental.

Suffisant : il serait aberrant de placer en ville des surfaces de plusieurs milliers de mètres carrés mais il faut bien comprendre que, d'un autre côté, si ce type de magasins n'existe pas, la ville manque des produits que l'on y trouve car, bien que l'on puisse le déplorer, les produits de grande consommation sont achetés, à des prix forcément compétitifs, par les habitants dans des lieux situés à la périphérie et que nous avons cités.

Les citadins du centre-ville sont, donc, obligés d'en sortir pour faire leurs achats, notamment en voiture, car, quand bien même pourrait être mis en place un système de transport en commun pour les populations captives (dans le sens où elles ne disposent d'aucun véhicule), on sait bien que la meilleure stratégie consiste à "prendre sa voiture pour remplir son coffre". D'où un flux du centre vers la périphérie...

Fondamental : malgré tout, les biens de grande consommation doivent pouvoir être trouvés dans le centre-ville. S'ils ne le sont pas, celui-ci perdra progressivement son animation. Pour que le centre puisse vivre, il lui faut, en effet, des armes. Ceci pour que les petites et moyennes surfaces ainsi que les petits commerces puissent résister à la concurrence des commerces périphériques.

Le stationnement est, même si cela peut sembler paradoxal, essentiel si on souhaite un centre ancien animé et que soit limitée la fuite vers la périphérie. Ce stationnement sera, nous le verrons, d'une autre nature qu'en périphérie mais il est, lui aussi, fondamental...

Nous ajouterons à ce propos que même si elle peut le devenir, Bagnols n'étant pas une ville à vocation touristique, rien ne sert de vouloir la transformer en musée que l'on viendrait uniquement visiter. Elle doit constituer un lieu de vie, d'échanges, un lieu où l'ambiance conviviale soit effectivement autre mais où l'on puisse faire ses achats au même titre que si on était en périphérie.

4.1.3. Association des commerçants : les efforts restent vains

Dans le centre ancien, les conclusions de l'étude dont nous avons fait état n'aura pu, malheureusement, constituer une amorce dans la mise en place d'orientations concrètes car les quelques commerçants, alors, soucieux de mettre en place une action effective afin de prendre en main l'avenir du petit commerce en centre-ville ne sont pas parvenus à rallier à leur mouvement l'ensemble des professionnels. Face à l'impossibilité de pouvoir obtenir le paiement de l'ensemble des cotisations, le bureau a été démissionnaire et personne n'a repris la succession de l'U.C.I.A. Il est regrettable que cette dynamique se soit soldée par un échec et qu'à l'heure actuelle, un nouveau groupement de commerçants se soit mis en place⁵ avec des membres totalement différents qui, à leur tour, cherchent par des mesures à peu près similaires, longues et coûteuses (en temps notamment) à s'attribuer une légitimité (recherche d'un logo, etc...).

⁵ Il s'agit de l'Association des Artisans, Commerçants du Centre de Bagnols (A.A.C.C.B.) créée sous l'impulsion de Monsieur Gaillardet (Vice-Président : Monsieur Muselec, GITEM)

4.1.4. Orientations pour la dynamisation de la fonction commerciale de la ville

Toute stratégie de redynamisation d'une ville ne peut ignorer l'activité commerciale qui joue un rôle prépondérant dans l'animation de la ville.

L'attractivité d'une cité se mesure, nous l'avons vu, à l'état, à la diversité des établissements commerciaux et à la capacité des professionnels à s'adapter au marché.

Pour éviter de nouvelles fermetures d'établissements, la municipalité de Bagnols-sur-Cèze doit engager une action en faveur de ce secteur économique. Pour produire des effets optima, cette action doit accompagner une politique menée sur l'habitat dans le coeur de ville.

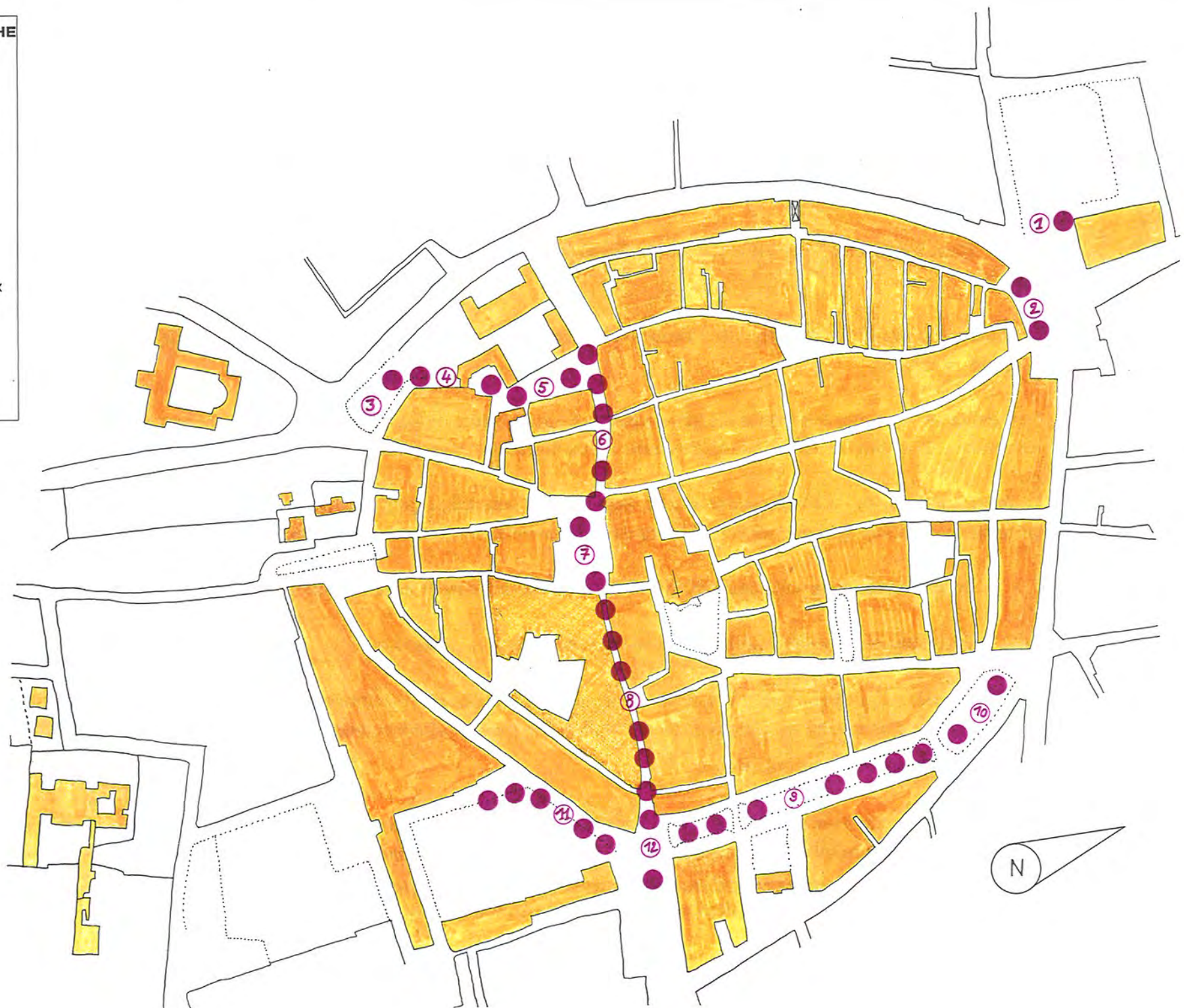
La redynamisation de l'activité commerciale à Bagnols-sur-Cèze doit, à présent prendre appui sur l'A.A.C.C.B. qui fédère une partie des professionnels locaux ainsi que sur la C.C.I. Les quelques orientations, ci-après, apparaissent essentielles pour impulser une dynamique :

- . Incitation des commerçants à mettre en valeur, réhabiliter et moderniser les locaux, façades, vitrines, enseignes...
- . Incitation des commerçants à suivre une formation (gestion, promotion...)
- . Incitation des commerçants à promouvoir une animation étalée et programmée dans le temps et dont les thèmes devraient varier.
(à titre d'exemples, les "Jeudis de Nîmes" allient commerce, culture et loisirs...)
- . Organisation de concours vitrines.
- . Concertation avec les professionnels pour prévoir la piétonnisation de la rue Rivarol en tenant compte des contraintes liées aux livraisons et au stationnement. L'aménagement des rues commerçantes s'intègre dans le programme de revalorisation des espaces urbains.

En outre, la municipalité ne doit pas hésiter à prendre appui sur les artisans et commerçants du centre ancien afin de mieux cerner leurs préoccupations et leurs attentes. Un questionnaire a été réalisé à cet effet et se trouve en Annexe 1.

EMPLACEMENT DU MARCHÉ
(Mercredi matin)

- ① Cours Ladroit
- ② Place Jean Jaurès
- ③ Place Urbain Richard
- ④ Rue Souchon
- ⑤ Place du Château
- ⑥ Rue de l'Horloge
- ⑦ Place Mallet
- ⑧ Rue Fernand Crémieux
- ⑨ Boulevard Lacombe
- ⑩ Place du Posterlon
- ⑪ Place Boulot
- ⑫ Place Bertin Boissin



4.2. FOIRES ET MARCHES : UN SUCCES INEGAL

Chaque semaine, le mercredi matin, le centre ancien est, tout entier, en proie à une animation particulière car se tient, de 8 heures jusqu'aux environs de 13 heures, le "marché de Bagnols" dont la tradition remonte au XIII^e siècle (1223). Ce marché occupe les emplacements suivants : Place Mallet, Rue Fernand Cremieux, le terre-plein du boulevard Lacombe, rue de l'Horloge ainsi qu'une partie de la Rue Gentil, la Place du Château, Rue Souchon, Place Urbain Richard, Place Bertin Boissin, Place Boulot, Place Jean Jaurès et l'on peut même voir, parfois, quelques forains à l'entrée du parking Bourg Neuf.

Il faut dire que ce marché attire toujours beaucoup les populations alentours et est très attendu par les bagnolais eux-mêmes, qui en profitent, notamment pour s'approvisionner en produits frais, les commerces de fruits et légumes étant effectivement peu nombreux parmi les commerces alimentaires. L'engouement des habitants pour ce type de manifestation se vérifie d'autre part compte tenu du fait que plusieurs personnes interrogées nous ont avoué se rendre, également, au marché de Pont-Saint-Esprit le samedi. Selon eux, il n'est pas certain que l'inverse se produise et si le samedi est un jour plus propice à ce type de sortie, cela n'explique pas tout. Pourquoi n'existe-t-il pas de symétrie entre les deux communes concernant ce type d'attraction ? La question reste posée même si les caractéristiques des deux populations, leurs mentalités respectives (les habitants de Pont-Saint-Esprit ont toujours vécu entre eux, sans accueillir de migrants comme ce fut le cas à Bagnols) pourraient constituer une amorce d'explication...

Au XIX^e siècle, trois foires se tenaient annuellement dans la ville. Deux subsistent aujourd'hui mais ne font l'objet d'aucun thème précis. Elles se tiennent le 6 Mai et le 23 Novembre mais peuvent être décalées si ces jours sont des dimanches. Si l'enthousiasme des habitants pouvaient, à leur égard, encore se vérifier il y a vingt ans, certains ont eu du mal à nous en donner les dates précises ce qui est assez caractéristique, aujourd'hui, de l'intérêt à leur égard. Il semblerait que le succès de ces foires aient véritablement décliné depuis une dizaine d'années. L'espace qu'elles occupent et qu'elles ont occupé s'est également restreint, autre signe de leur déclin. Auparavant, situées sur le Boulevard Lacombe⁶ et sur la Place Urbain Richard, elles sont installées, aujourd'hui, à proximité de l'hôpital c'est à dire sur ce dernier emplacement.

⁶ sur lequel se déroulent, de temps à autre, quelques foires à la brocante selon une tendance qui s'est généralisée.

4.3. L'ACCESSIBILITE DES EQUIPEMENTS

Tout comme les commerces, les équipements publics et para-publics participent au maintien de la fonction urbaine de la ville.

En centre ancien se trouvent :

- La mairie ;
- La bibliothèque qui va, aujourd'hui, s'étendre dans les locaux libérés par la police municipale ;
- Le Musée ;
- Le C.C.A.S. ;
- Les Services Techniques ;
- La Police Nationale ;
- L'Office du Tourisme

Dans son analyse des quartiers Citadelle/Escanaux, l'équipe de Maîtrise d'Oeuvre Sociale et Urbaine préconisait, en 1990 de favoriser l'accès des équipements.

Il est à noter, en effet, que le stade, la piscine et le centre culturel, légèrement excentrés, sont situés dans le quartier des Escanaux. Ce sont des équipements ouverts à tous mais peu fréquentés par l'ensemble de la population. Ceci est dommageable car Les Escanaux et le Centre Ancien "sur lequel le grand ensemble avait essayé de se greffer" pourraient arriver à constituer, grâce à l'utilisation de ceux-ci par le plus grand nombre "un grand coeur de ville de 1 km X 0,5 km déjà dessiné par les principaux axes du tour de ville". Aujourd'hui le parking Coutel est peu utilisé par les personnes qui vont faire du sport dans le quartier. Celles-ci préfèrent, en effet, stationner sur la Place Flora Tristan toute proche des équipements et des deux bâtiments (Mille Club) utilisés par les associations dont le réseau est très dense, la capacité de celle-ci étant largement suffisante.

EQUIPEMENTS PUBLICS

- ① Office du tourisme
- ② Bibliothèque
- ③ Mairie / Musée d'art contemporain
- ④ Service technique de la Mairie
- ⑤ C.C.A.S.
- ⑥ Police municipale
- ⑦ Musée archéologique
- ⑧ Police Nationale
- ⑨ Centre culturel
- ⑩ Hôpital
- ⑪ A.N.P.E.
- ⑫ Eglise
- ⑬ La Poste



Il est, toutefois, important, encore une fois, que l'ensemble des services, les administrations, les banques et de nombreux services marchands soient situés dans le centre ancien car la distinction des lieux d'activités et des lieux de résidence élargit la notion d'espace vécu et l'homme est tenté de donner à l'espace vécu des dimensions correspondant à la fréquentation qu'il en a. En fait, l'individu s'épanouit par la répétition des déplacements cycliques ou saisonniers liés aux affaires ou aux loisirs. Quand l'intéressé tente de donner une dimension à son espace, il utilise plus volontiers une mesure exprimant directement ses rapports à celui-ci qu'une mesure abstraite. L'espace est ainsi appelé à être perçu explicitement ou implicitement en unités de temps. Ce n'est plus, en effet, la distance que l'individu a besoin de mesurer en soi mais l'accessibilité à cet espace et aux différents équipements qui le structurent appréciée quotidiennement en temps de marche mais aussi en temps de parcours en automobile.

Dans sa simple définition, l'accessibilité est un nom féminin du XVII^e siècle, dérivé d'accessible (adjectif du XIV^e siècle emprunté du bas latin *accessibilis*), lui-même dérivé de *accere* : "s'approcher de, parvenir à". L'accessibilité caractérise deux états. Ce peut-être :

- . la qualité de ce qui est accessible : comme l'accessibilité d'un lieu ;
- . la faculté d'avoir accès : comme l'accessibilité de tous les citoyens aux emplois publics.

Dans le "Dictionnaire de l'Académie Française", Brunet considère qu'elle dépend de l'état des moyens de transport et représente un coût . Dans ce cadre une comparaison est établie quant à l'accessibilité des villes qui change dans le temps selon les modes de transport : faute de liaison aérienne Poitiers était l'une des villes les moins accessibles de toutes les autres villes françaises puis le TGV en a fait une ville "normalement" accessible. On analyse aussi l'accessibilité des services publics, notamment de ces deux services fondamentaux que sont la formation et la santé : dans certaines parties de la diagonale dépeuplée de la France, l'accessibilité des écoles et des hôpitaux décroît, surtout si se poursuit en ce domaine une politique discutable de stricte "rentabilité" des services. L'accès aux services entre dans la qualité de la vie, le prix du logement, les stratégies de l'habitation.

L'accessibilité d'un lieu "i" est le degré de facilité avec lequel on peut atteindre "i" ; au sens restreint, l'accessibilité se ramène au coût de transport. Dans les pays industriels, la marche dans le centre des villes répond à la saturation de la voirie. La marche peut être encouragée par la réalisation de cheminements piétonniers conduisant vers les lieux stratégiques (écoles, gares, administrations). Ce sont les piétons qui animent les cités. Les habitants de Bagnols doivent pouvoir accéder à pied, s'ils le souhaitent, aux différents équipements. La marche doit être rendue possible sans être imposée dans la mesure où celle-ci est synonyme de vie urbaine et également facteur de santé. Nous verrons plus loin que celle-ci est en relation directe avec le stationnement. L'urbaniste américain Victor Gruen a ainsi pu classer la marche à pied parmi les modes de transport de l'avenir...

La mesure de l'accessibilité des équipement et des services publics par la population de Bagnols-sur-Cèze pourra se définir selon divers critères mais non sans avoir, au préalable, observé les conditions de circulation et de stationnement qui sont l'objet du chapitre suivant.

5

**LES CONDITIONS DE CIRCULATION
ET DE STATIONNEMENT
DANS LE CENTRE ANCIEN**

Nous avons vu, dans les chapitres précédents que le centre ancien était synonyme de lieu de vie : lieu de vie donc de circulation de véhicules, circulation qui pose parfois problème et sur laquelle la collectivité a décidé de se pencher.

Si l'automobile a été un formidable moyen d'octroyer, par la mobilité qu'elle a autorisée, plus de liberté à l'individu -et ceci dans beaucoup de domaines- elle a, en même temps, asservi les villes. Les rues se sont peu à peu transformées en de simples artères dont la vocation a été de permettre l'écoulement de flux ininterrompus de véhicules ou en des zones au sein desquelles ceux-ci s'accumulent occultant la vocation première d'une ville à être un lieu de rencontre.

Sans minimiser la pratique du parking sauvage qui ne peut échapper à la mise en place de mesures répressives, la raison majeure pour lesquelles l'automobiliste vient en ville c'est qu'il sait où garer son véhicule.

Compte-tenu de cet état de fait, emprunter des rues étroites qui limitent la fluidité du trafic n'est pas du tout dissuasif même si cela est coûteux en temps et engorge le centre. Il est impossible de dissocier la mise en place d'une nouvelle politique de stationnement de la réflexion sur un nouveau mode de circulation car, on le voit, celle-ci doit, en même temps, participer à la maîtrise des flux automobiles. Les conditions de circulation et de stationnement constitueront, ainsi, un volet majeur dans le cadre de cette réflexion car c'est bien le tandem stationnement-fluidité de la circulation qui pose le plus problème aux élus et habitants de Bagnols-sur-Cèze même si leurs opinions à ce propos peuvent, parfois, diverger.

5.1. ETAT DES LIEUX SELON UNE HIERARCHISATION DES VOIES

Les réseaux de transport structurent le tissu urbain en le découpant en îlots de terrain et permettent l'accès aux différentes parcelles qui les composent. Analyser puis définir la circulation au coeur de la ville implique, avant tout, une hiérarchisation des espaces de voirie :

5.1.1. VOIES SUR LESQUELLES LA FLUIDITE DU TRAFIC EST PRIVILEGIEE

a) La circulation

Nous classerons dans cette catégorie les grandes artères délimitant le centre-ville et qui bénéficient d'une circulation à double-sens. Ces voies sont les suivantes :

- . L'Avenue Paul Langevin ;
- . Une partie de l'Avenue Jean Perrin ;
- . La Rue Saint Victor ;
- . La Descente des Perrières ;
- . L'Avenue Léon Blum ;

Bien que le Code de la Route la limite en agglomération à 50 km/h, on constate que la vitesse des véhicules empruntant ces voies est souvent excessive. L'implantation judicieuse de panneaux de rappel de limitation serait souhaitable. Dans des conditions normales de circulation, la fluidité est satisfaisante sur ces axes. Il en est ainsi jusqu'au moment où la densité atteint un niveau tel qu'apparaissent des phénomènes d'instabilité sous forme de ralentissements qui se propagent d'aval en amont et réduisent brusquement et considérablement la vitesse, allant jusqu'à provoquer des bouchons.

C'est ainsi que des difficultés de circulation et même des engorgements peuvent être observés sur certaines places. Deux d'entre elles méritent d'être signalées. Ces deux endroits impliquent une grande vigilance et nous insisterons, à ce propos, sur le fait qu'une place n'est pas un carrefour, encore moins un échangeur ! Il s'agit de :

. **la Place Jean Jaurès**, particulièrement encombrée aux heures de pointe. Il est fréquent, en effet, qu'un bouchon se forme le soir, aux environs de 18 h 00 (sorties du travail et des établissements scolaires sur le Pont de la Cèze en direction de Pont-Saint-Esprit via le Rond-Point Jean Monnet (entrée Nord de Bagnols). Ceci est dû principalement, aux nombreux tourne-à-gauche sur la RN 86. La circulation sur l'Avenue Léon Blum s'en trouve affectée. Des solutions ont été préconisées par la D.D.E. dans une étude réalisée en Juillet 1995, qui amélioreront, de manière efficace la fluidité du trafic.

. **la Place Urbain Richard** dont la sortie sur la nationale s'avère difficile.

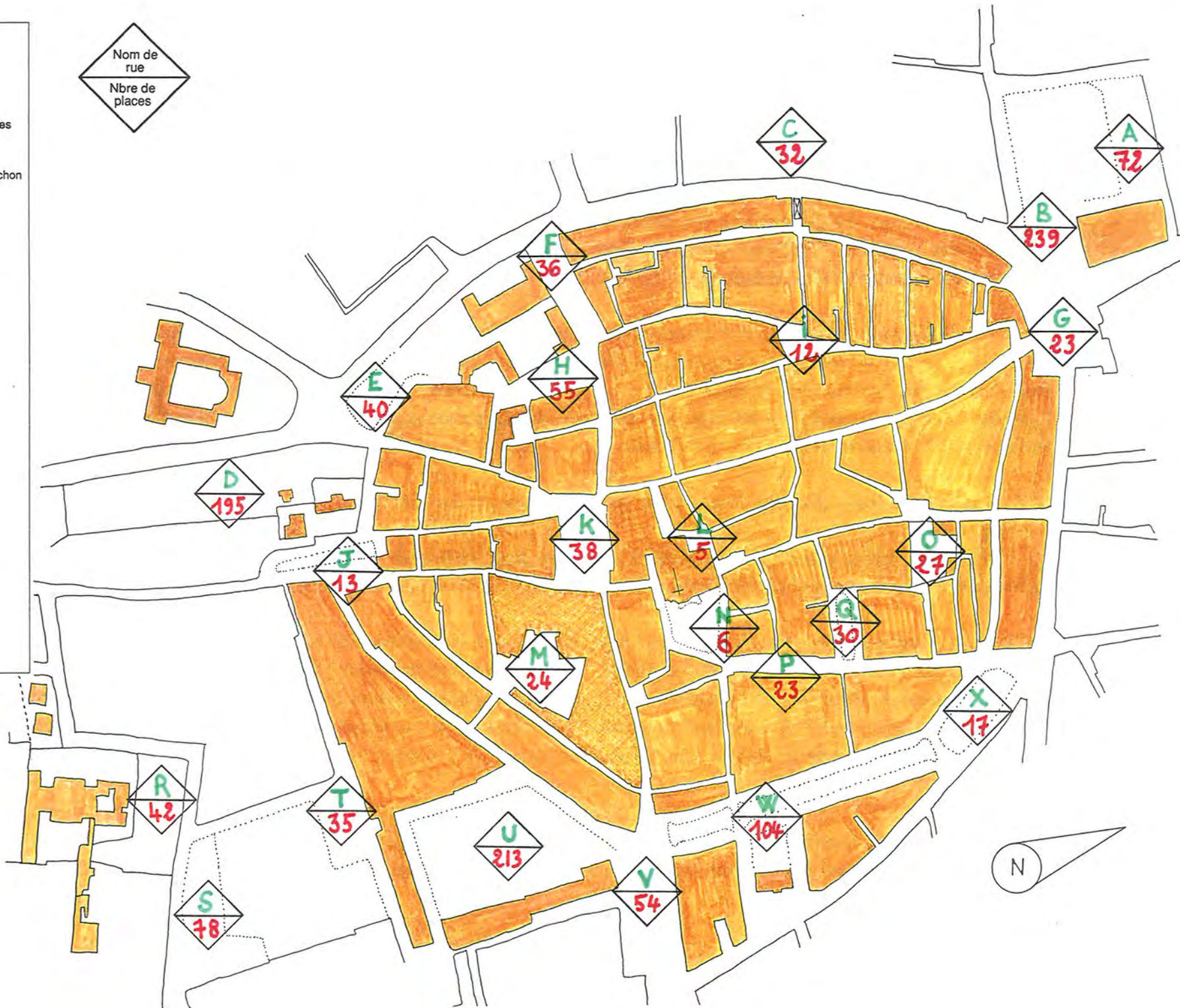
Ces deux places constituent, en quelque sorte, les deux portes du centre ancien. Offrant respectivement 40 et 23 places de stationnement, elles sont constamment occupées. Leur stationnement est organisée en bataille.

La Place Jean Jaurès se trouve au carrefour des principales voies de circulation. Elle est un lieu de rencontre charnière entre les flux de la vieille ville, des quartiers neufs et le trafic de transit. La grande capacité des parking Cours Ladroit et Bourg Neuf ainsi que les nombreux cafés qui s'y trouvent favorisent cette position. Il est important de signaler que deux accidents mortels ont eu lieu, ces dernières années, sur le tronçon qu'elle forme avec l'Avenue Paul Langevin. Une même cause : le soleil se levant sur cette avenue a perturbé la visibilité des automobilistes qui ont causé la mort de deux piétons. Le partage de la voirie n'est pas véritablement organisé en fonction des catégories d'usagers.

La Place Urbain Richard est reliée à la Place Mallet par la Rue Rivarol et située dans le prolongement du Parc du Mont Cotton, bordée par de grands immeubles. Une grande animation règne les jours de marché sur cette place qui, le reste du temps, est utilisée comme parking.

EMPLACEMENT DE STATIONNEMENT

- (A) Cours Ladoit
- (B) Bourg-Neuf
- (C) Ave Léon Blum / Espace St-Gilles
- (D) Mont Cotton
- (E) Place Urbain Richard / Rue Souchon
- (F) Rue Gentil
- (G) Place Jean Jaurès
- (H) Place du Château
- (I) Place du Puech / Rue du Roc
- (J) Place St Victor
- (K) Place Mallet
- (L) Place de la Vierge
- (M) Placette St Bernard
- (N) Rue de la Verrerie
- (O) Jardin des Pénitents
- (P) Rue Léon Alègre
- (Q) Place des Teinturiers
- (R) Place Flora Tristan
- (S) Place Guy Coutel
- (T) Place Jeanjean
- (U) Place Boulot
- (V) Place Bertin Boissin
- (W) Boulevard Lacombe
- (X) Place du posterlon



b) Le stationnement

Parcs-relais et arrêts de bus...

Afin que la majeure partie du stationnement supplémentaire de périphérie puisse se substituer à un stationnement de longue durée au centre-ville quelques parkings “de rabattement” sont actuellement à la disposition du public sur les principaux axes de circulation. Certains sont utilisés au maximum de leur capacité. C’est le cas du Bourg Neuf : 239 places, sur lequel stationnent, du Lundi au Vendredi, les véhicules des salariés de l’Etablissement de Marcoule résidants à Bagnols. Le point de ramassage se trouvant sur cette place et le car passant à 7 H 39, on peut considérer que leurs véhicules stationnent jusqu’à 16 heures 30, moment où le bus les dépose le soir. D’après les renseignements pris auprès du Service des Ressources Humaines de la COGEMA, vingt neuf arrêts sont prévus dans la ville pour la desserte des services de jour. Cinq cars de 49 places chacun assurent le ramassage pour 337 salariés susceptibles de les utiliser.(Annexe 2). Les villages environnants étant également desservis par une ligne de car, aucun de leurs habitants employés de Marcoule ne vient théoriquement prendre le bus à Bagnols sur Cèze.

C’est également sur l’aire de Bourg Neuf que se situe l’un des cinq points de ramassage organisés à Bagnols pour les employés de l’Usine de l’Ardoise. Aux 28 personnes résidant à Bagnols qui empruntent la navette s’ajoutent 11 personnes habitant les communes environnantes dont (Annexe 3). Le ramassage s’effectue les personnes à 3 h 12 et 11 h 12 précises selon Madame Anne Philippe, Chef du Service des Ressources Humaines. Le nombre de personnes attendant le car et donc laissant leurs véhicules le matin et l’après-midi à cet endroit reste à évaluer. Un autre ramassage est prévu à 19 h 14 pour les personnes travaillant la nuit mais son incidence est évidemment très faible en ce qui concerne l’occupation de stationnement durant la nuit.

La Place Urbain Richard et la Place Jean Jaurès présentent respectivement une capacité de 23 et 40 places de stationnement, organisées en bataille, largement utilisées.

A d’autres endroits, le “succès” des parkings s’avère mitigé ou encore ne s’affiche véritablement que les jours de marché car les conditions objectives de leur utilisation n’ont pas été créées. Ces aires de stationnement sont les suivantes :

Le Mont Cotton : celui-ci va être aménagé et 195 places (dont plusieurs pour handicapés) sont disponibles ; stationnement en bataille ;
 La Place Coutel : 78 places ; stationnement en épi ;
 La Place Boulot : 213 places, stationnement en épi ;
 La Place Henri Jeanjean : à l'extérieur du centre ancien près des tours des Escanaux ; 35 places ;
 La Place Flora Tristan : 42 places.

Bien des choses restent à faire tant au niveau de leur aménagement (mobilier urbain, végétaux...) qu' en ce qui concerne leur sécurité. Aucune surveillance n'est prévue sauf pour le Mont Cotton les jours de marché et sur la Place Boulot où la police municipale vient de prendre possession de ses nouveaux locaux. Les incidents entre véhicules (accrochages dus aux manoeuvres difficiles), les vols ou autres effractions qui peuvent ou sont supposés avoir lieu sur ces aires découragent les meilleures volontés. La prise en compte du piéton que devient l'automobiliste sorti de sa voiture a été très longtemps négligée dans les parcs existants. L'expérience montre, cependant, que ce dernier est très sensible à la qualité des circulations et des accès.

A ce titre, un périmètre a été défini à partir duquel on peut, à pieds, atteindre le centre ancien en trois minutes. Les parcs de stationnement suivants sont aménagés dans ces limites :

- . 93 places disponibles Avenue du Mail. Les cars de ramassage scolaire qui s'y garaient sont déplacés sur l'Avenue Vigan Braquet.
- . 27 emplacements devant la gare ;
- . 70 emplacements près du lycée Gérard Philippe.

Un fait révèle pourtant bien, s'il en était besoin, que les individus éprouvent une grande réticence à marcher ne serait-ce que quelques minutes supplémentaires : le parc de la Place Bertin Boissin voit régulièrement ses 54 places⁷ totalement occupées alors que celui de Monoprix (Place Boulot), légèrement excentré (environ 80 mètres plus loin), présente de nombreux espaces disponibles.

Pour que les parcs-relais jouent pleinement leur rôle, il est nécessaire qu'ils répondent à un certain nombre de conditions :

- 1° Etre facilement accessible à partir de l'extérieur de l'agglomération.
- 2° Etre "attrayant" pour les automobilistes (sécurité, services, coût...)
- 3° Etre accompagné d'une politique volontariste et cohérente de stationnement en centre-ancien.

Les transports en commun ne sont pas obligatoirement le mode le mieux adapté et le plus efficace pour accéder au centre ancien d'une ville comme Bagnols-sur-Cèze. En effet, les relations inter-banlieues, les déplacements de loisirs nocturnes ou de fin de semaine, les courses dans les grandes surfaces sont autant de déplacements qui impliquent l'utilisation de la voiture particulière. L'offre et la demande en matière de transports en communs pourraient être, cependant, examinées sur l'ensemble de l'agglomération.

Stationnement illicite : une entrave à la circulation

D'une manière générale et quel que soit le gabarit des voies, on peut remarquer que de nombreux véhicules en stationnement illicite peuvent perturber les flux. C'est le cas dans le carrefour situé au bas du boulevard Lacombe et de la rue Crémieux. Bien que celui-ci soit correctement matérialisé, de nombreux véhicules y stationnent en raison de la proximité d'un bar-tabac et de la poste, provoquant une réelle entrave à la circulation. A ce propos le manque de civisme des usagers est largement invoqué et se manifeste notamment à Bagnols sur ces voies "à grande circulation".

⁷ Il est à noter qu' en période estivale, des emplacements destinés aux véhicules sont occupés par des terrasses de restaurants

Nous constatons, ainsi, que de nombreux véhicules stationnent sur les trottoirs de l'Avenue Léon Blum. Malgré l'importance des commerces créés sur cette voie, seules quarante places de stationnement peuvent y être dénombrées de manière discontinue. C'est peu, comparé à l'importance de cette avenue dont le revêtement subit une nette détérioration (due, en grande partie, aux fuites d'huile des véhicules). En outre, si l'on estime que ce sont les commerçants et leurs employés qui occupent ces emplacements, nous pouvons admettre que le taux de rotation demeure très faible. Le stationnement va devenir payant à cet endroit ce qui tendra, sans doute, à dissuader ces stationnements de longue durée sous peine de sanctions.

Actuellement, lorsque trop de procès-verbaux sont dressés, le mécontentement des commerçants ne tarde pas à s'exprimer. Les agents de police municipaux nous ont, ainsi, fait part de leurs réticences à verbaliser systématiquement pour cette raison. Il faut bien admettre que les autorités administratives, chargées de mettre en oeuvre ces mesures de régulation répugnent à prendre des mesures qui risquent de rendre impopulaires les élus à charge du dossier.

5.1.2. VOIES SUR LESQUELLES EST ASSURE EQUILIBRE ENTRE LA CIRCULATION ET LES AUTRES FONCTIONS DE LA VOIRIE

Les rues Rempart du Collège, Conti, du Roc, A. Thome, Léon Alègre, Pascal Jourdan, Garibaldi, Georges Besson, Albert André, Général Teste desservent les zones de stationnement en permettant la traversée de la ville. Tout en conservant un espace suffisant pour le déplacement des véhicules de livraison ou de sécurité, réduire leur largeur par la réalisation de trottoirs ou l'implantation de potelets serait doublement bénéfique. Cela permettrait, d'une part de ralentir la vitesse sur ces voies et favoriserait, d'autre part, la circulation piétonne.

Théoriquement, ce type de voies doit se caractériser par une vitesse moindre et des stationnements de plus courte durée. Cette dernière caractéristique ne se vérifie pourtant pas sur :

- . La Place du Posterlon ;
- . Le Boulevard Lacombe ;
- . La Place Mallet ;
- . L'Espace Saint Gilles/Rue Gentil.

où les véhicules en stationnement illicite sévissent également. Plusieurs explications peuvent être avancées concernant cette faible rotation.

Dans le centre ancien de Bagnols, les résidents veulent garer leur voiture à proximité de leur domicile, les migrants à proximité de leur lieu de travail, les autres à proximité de leur lieu de visite. Le nombre de places étant inférieur à la demande, le stationnement s'opère le long d'un trottoir, puis de deux si la largeur de la chaussée le permet, et, si les véhicules en mouvement ne disposent alors que d'une file, tout arrêt bloque la circulation. Dans les voies plus larges, les livreurs stationnent en double file et, suivant les cas, le trafic peut être neutralisé sur la moitié ou les deux tiers des rues du centre, en réduisant sensiblement le débit.

On ne saurait obliger les commerçants au travail nocturne, tout au plus peut-on cantonner les livraisons à la matinée. Heureusement, seuls des camionnettes ou de petits camions assurent ces trafics urbains. Les gros poids-lourds, interdits, évitent le coeur de la ville et évoluent en périphérie, livrant les grandes surfaces. Le transport des marchandises indispensables à la vie urbaine est complexe. Le stationnement est la racine de toutes les difficultés.

Comme nous l'avons signalé plus haut, l'aire du Bourg Neuf, mais aussi la Place du Posterlon sont des points de desserte des services de jour des bagnolais employés dans les établissements de Marcoule. Ceux-ci y laissent leur véhicule en stationnement toute la journée. Il convient d'ajouter que stationnent également les employés des banques situées à proximité de ces deux endroits.

Un rapide recensement effectué sur le boulevard Lacombe permet de s'apercevoir que ce sont généralement des personnes travaillant dans les commerces (propriétaires ou employés) qui occupent, en partie, les places de stationnement. Il est important de préciser que ce boulevard est constitué par un îlot central, lieu de promenade, sur lequel se tiennent foires et marchés. Cette fonction le place dans cette catégorie de voie. Malgré son étroitesse, la circulation, organisée de part et d'autre semble d'une fluidité satisfaisante.




La Place Mallet et l'Espace Saint Gilles constituent deux zones sur lesquelles la municipalité de Bagnols-sur-Cèze a eu le souci de solliciter l'avis des habitants concernant les aménagements qui lui semblaient judicieux en matière de circulation. Quatre cent questionnaires destinés à recueillir l'opinion des habitants et commerçants du centre ancien sur les modifications des conditions de circulation ont donc été distribués préalablement à toute intervention. Trente huit ont été adressés aux services techniques en retour. La situation actuelle et projetée ainsi que les propositions du C.A.U.E. autour de ces deux quartiers est rappelée dans le tableau ci-après.

SITUATION ACTUELLE	SITUATION PROJETEE SCES TECHNIQUES	PROPOSITIONS C.A.U.E.
A - Autour de l'Espace Saint-Gilles		
1° Circulation à double sens sur les Rues Souchon et Joseph Arène	Circulation dans le sens Nord-Sud sur ces deux rues	Circulation dans le sens Sud-Nord avec changement de sens de la rue Arène les jours de marché (sortie du parking U. Richard modifiée)
2° Entrée du parking Place Urbain Richard s'effectue par la Descente des Perrières et la Sortie sur la RN 86	Entrée du parking se fait par l'Avenue Léon Blum et la Sortie par la Descente des Perrières	Conserver l'entrée du parking actuel. Fermer le parking sur la FN 86. Créer une sortie rue Souchon (Annexe 5).
3° Anarchie place du Château ! Des places sont seulement matérialisées latéralement.	Matérialisation au sol d'axes de circulation de part et d'autre du parking central de la Place du Château où une place de stationnement sera supprimée	Revoir l'organisation des places de stationnement. Suppression des emplacements au centre de la place (Annexe 4).
B - Autour de la Place Mallet		
1° La rue Four Canilhac est actuellement en sens unique Nord-Sud ; la Rue Bompard est à double-sens	Le sens unique est inversé Rue de l'Horloge avec interdiction pour les véhicules débouchant de la Rue Four Canilhac de tourner à gauche. La rue Canilhac garde son sens unique, la rue Bompard son double-sens.	Maintien du sens de circulation existant rue de l'Horloge. Maintien du sens de circulation Nord-Sud rue du Four Canilhac pour les riverains. Pose d'une signalétique afin de permettre aux riverains de circuler le mercredi matin (marché) dans le sens S/N

SITUATION ACTUELLE	SITUATION PROJETEE SCES TECHNIQUES	PROPOSITIONS C.A.U.E.
<p>2° Actuellement, quelques voitures provenant de la rue Albert André remontent à contre-sens la voie Sud de la Place Mallet en toute illégalité</p> <p>C - Rue Rempart du Collège</p>	<p>Interdiction de circuler sur la voie Sud de la Place Mallet dans le sens Est-Ouest</p> <p>Maintien du Sens de circulation actuel</p>	<p>Place Mallet :</p> <ul style="list-style-type: none"> . Suppression du stationnement . Suppression de la circulation sur la voie Nord de la place . Mise en place d'une circulation Ouest-Est sur la partie Sud de la place
<p>Circulation sens unique dans le sens S/N</p> <p>D - Rue Conti/Rue du Roc</p>	<p>N'a pas fait l'objet d'une consultation</p>	<ul style="list-style-type: none"> . Conserver le sens actuel . Création de quelques places de stationnement supplémentaires . Modifier l'emplacement des conteneurs
<p>Circulation double-sens avec priorité dans le sens S/N</p> <p>E - Rue André Thome</p>	<p>N'a pas fait l'objet d'une consultation</p>	<ul style="list-style-type: none"> . Sens unique N/S . Création de quelques places de stationnement supplémentaires
<p>Double sens entre l'avenue Paul Langevin et la "place de la Fontaine" puis sens unique N/S</p>	<p>N'a pas fait l'objet d'une consultation</p>	<ul style="list-style-type: none"> . Sens unique N/S sur toute la rue . Intersion du sens d'entrée et de sortie du parking des Pénitents

SITUATION ACTUELLE	SITUATION PROJETEE SCES TECHNIQUES	PROPOSITIONS C.A.U.E.
F - Rue de la Verrerie		
Double sens	N'a pas fait l'objet d'une consultation	. Sens unique O/E
G - Rue Léon Alègre		
Double sens	N'a pas fait l'objet d'une consultation	. Sens unique S/N . Réorganiser les stationnements (voir Annexe 5)
H - Rue Rivarol		
Sens unique S/N	N'a pas fait l'objet d'une consultation	. Transformation en rue piétonne avec accès autorisé aux garages privés. . Interdire le passage depuis l'intersection avec la rue de la Bise par la mise en place d'une borne

SENS DE CIRCULATION ACTUEL

-  SENS UNIQUE
-  DOUBLE SENS
-  RUE PIETONNES



SENS DE CIRCULATION PROPOSE



SENS UNIQUE



DOUBLE SENS



Si nous faisons abstraction des non-retour et des mauvaises réponses, le point majeur à retenir reste que cette initiative de consultation de la population a été saluée par plusieurs administrés. Les commerçants ayant répondu à cette enquête s'opposent globalement au tracé qui supprime l'accès à la Place Mallet par la Rue de l'Horloge. Selon l'expression de l'un d'entre eux cela aboutirait à "l'asphyxie des commerces". Cet argument est contrebalancé par la réponse d'un habitant évoquant, pour sa part, l'asphyxie créée au centre-ville par l'intense circulation des véhicules. Il faut savoir, cependant, que la plupart des zones piétonnières ont été, dans les villes, contestées a priori par les commerçants bien qu'elles se soient généralement avérées presque toujours favorables à leurs activités. Les résultats de cette enquête prouvent, s'il en était besoin, que l'être humain est souvent irrationnel et peut préférer, quoi qu'il en dise, un environnement familier avec ses imperfections (dont il tire parfois profit) à un système raisonnable favorisant l'intérêt collectif aux dépens de l'intérêt individuel.

D'autres places peuvent être classées dans cette catégorie de voies telles :

- . La Place du Puech ;
- . La Place des Pénitents ;
- . La Place des Teinturiers

La première mériterait d'être vidée de tout stationnement. Le promeneur ou l'automobiliste y accèdent par la Rue Conti, assez paisible d'une manière générale; la seconde offre un jardin en son centre tandis que la dernière ne présente aucun intérêt sur le plan de la convivialité, aucun aménagement n'y étant prévu, elle sert uniquement de parking. Cette place est classée dans les zones de stationnement payant ultérieurement prévues. En matière de politique de stationnement, en effet, des propositions concernant une éventuelle taxation ont été formulées par les services techniques sur la base de l'expérience de trois villes moyennes. Aucun parking n'est actuellement payant à Bagnols. 604 places de stationnement vont, ainsi bientôt le devenir selon le souhait de la municipalité ; les deux tiers étant situés sur ce type de voies. Sur ce point, la ville de Bagnols-sur-Cèze se trouve bien en dessous du ratio communiqué par le CERTU et qui donne la possibilité de réaliser, sur voirie, 34 places payantes pour mille habitants.

Depuis la loi de 1992, les élus locaux peuvent interroger leur concitoyens “par voie référendaire”. Exemple anecdotique : la procédure a, entre autres, été utilisée à Romans, seule ville de France de cette taille (31000 habitants) à posséder un stationnement entièrement gratuit. Cependant, malgré la présentation du maire des nombreux avantages que la ville et ses habitants auraient à gagner d’une tarification (aménagement du centre-ville par la mise en valeur du patrimoine architectural et amélioration des transports en commun financés par 1300 places de stationnement payant) le non l’a emporté avec 63,62 % des voix et le stationnement reste gratuit dans cette ville.⁸

“Le stationnement payant serait utile et nécessaire” titre Diane Peütmanin dans le Midi-Libre du 9 Juin 1997. Le problème de l’acceptabilité des mesures à mettre en place reste, cependant, posé. Désireuse d’associer, dès la phase de réflexion, les riverains à ses décisions, la municipalité a organisé une exposition du 10 au 21 Juin à la Chapelle St Maur ; exposition à laquelle les habitants sont venus nombreux et ont pu exprimer leurs doléances sur un cahier prévu à cet effet. Des suggestions ont été formulées et, notamment, en ce qui concerne la réalisation d’un parking souterrain. Il est à noter que le coût d’une telle entreprise est évaluée entre 120 000 et 130 000 Francs en moyenne par emplacement pour une ville de la taille de Bagnols.

Le stationnement de courte durée serait, à Bagnols-sur-Cèze, complémentaire d’une politique de parcs relais qui ne peut réussir que dans la mesure où le stationnement de longue durée est dissuadé dans le centre. L’un ne va pas sans l’autre car une approche globale du stationnement de courte durée contrôlé par le stationnement payant montre que celui-ci :

- favorise l’accès au centre en voiture pour le motif d’achats (commerces).
- tend à augmenter le volume de circulation en centre-ville.
- nécessite de la place sur voirie au détriment des conditions de circulation des véhicules, des transports en commun ou des cycles (chaussée) et des piétons (trottoirs).
- engendre des problèmes de stationnement pour les résidents pour lesquels il faudra trouver des solutions de substitution.
- n’est pas compatible avec les stationnements de longue durée comme ceux liés au travail.

⁸ Gaillard J.M. Rambert C., *La fête des maires, Mégalomanes ou visionnaires*, Collection Le Monde en Marche, 1993, p. 285

5.1.3. VOIES OU SONT PRIVILEGIES VIE LOCALE ET PROLONGEMENT DES ACTIVITES RIVERAINES

La rue de l'horloge, la rue du Mûrier, la "Place de la Fontaine" (dotée de trois places de stationnement) située dans la rue André Thome face au jardin des Pénitents (très animé en soirée) constituent plus des lieux de vie, des espaces d'échanges que des voies de circulation. La rue des Ursins, la rue Eugénie Thome, la rue du Pavillon (dans le prolongement de laquelle se situe le lavoir de la Berque), la rue Rivarol font partie de cette catégorie de voies de même que l'ensemble des rues piétonnes : Rue de la République, Rue F. Crémieux. C'est dire si les problèmes de stationnement anarchique et dangereux (trottoirs abusivement occupés par des voitures au mépris des piétons qui se déplacent et plus particulièrement des enfants) sont encore moins qu'ailleurs tolérables.

Sur ces voies, deux principes d'organisation prévalent. Le premier consiste à rendre piétonnes certaines rues ou places, le second à éviter les double-sens. Ceux-ci sont, en effet, sources de problèmes compte-tenu de l'étroitesse des voies. Le croisement des véhicules y est, parfois, difficile voire impossible, les sorties sur les autres voies occasionnent parfois des encombrements.

Empêcher tout stationnement sur la Place Mallet

La Place Mallet est un espace structurant de Bagnols. Il est perçu dès l'entrée dans la ville. Ses monuments (la Tour de l'Horloge, l'Hôtel de Ville, respectivement du XIII^e et XVII^e siècle) en font le support d'une mémoire et d'une vie sociale.

Y interdire le stationnement revient à maîtriser du même coup la circulation. Celle-ci deviendra, en effet, largement réduite. Pourquoi pénétrer en voiture sur une place où il est impossible de se garer ?

D'un autre côté, c'est l'environnement qui sera amélioré au coeur même de cette ville et la qualité de vie des habitants qui y sont certainement de plus en plus sensibles. Comme la Rue Rivarol dont les effets seront encore plus radicaux, la Place Mallet sera, ainsi, débarrassée en majeure partie :

- . des nuisances sonores ;
- . de la pollution (par les gaz d'échappement) ;
- . des effets nocifs sur les bâtiments anciens.

Il serait, ainsi, particulièrement agréable que les cafés et les établissements de restauration puissent y installer des terrasses.

Piétonniser la Rue Rivarol

A mi-chemin de la rue Rivarol il est fréquent de trouver quotidiennement plusieurs voitures garées de manière illicite et, ceci, malgré un panneau invoquant un "Stationnement interdit des deux côtés". Cela nuit grandement à l'image et à l'usage de cette voie. La Rue Rivarol rassemble plusieurs activités de service à caractère commercial. Les bars, restaurants et salons de coiffures, la galerie de peinture ainsi que le centre de formation à l'informatique qui s'y trouvent pourraient grandement contribuer à dynamiser le centre si elle faisait l'objet d'un traitement plus adapté.

Un aménagement totalement piéton pourrait être un choix judicieux entrant dans une politique plus globale de redynamisation et de restructuration du coeur de Bagnols. Des aménagements réalisés par ailleurs, il ressort que les rues voient leur fréquentation s'accroître considérablement après leur transformation en zone piétonne.

La Rue Rivarol constituerait, avec la Rue de la République et la Rue Crémieux le troisième secteur urbain qui convergerait vers la Place Mallet.

La fonction de ces rues implique que toute nuisance dans le domaine de la pollution et du bruit soit réduite. Modérer l'usage de la voiture et limiter la vitesse doivent, ainsi, constituer deux objectifs essentiels.

Et encore favoriser la marche à pied

L'étroitesse de certaines rues constitue une entrave à la fluidité du trafic. Certaines ruelles peu attrayantes (revêtement en mauvais état, mobilier dégradé voire inexistant) sont peu fréquentées. Parmi elles, on peut citer la Rue Droite, Rue du Chat, Rue Beaufort souvent peu carrossables.

Le champ d'action de la marche est évidemment restreint aux trajets de courte distance. Le piéton est très sensible à la distance à parcourir à pied : on considère que 300 mètres constituent un maximum acceptable. Cette distance doit donc être prise en compte afin de bien situer, à Bagnols, les aires de stationnement des véhicules personnels afin que les piétons n'aient pas de trop grandes distances à parcourir. Elle doit également représenter une limite à ne pas négliger pour l'extension d'une zone piétonne, le manque d'accès à une telle zone d'un diamètre trop important pouvant constituer très rapidement un handicap et, par là même, une moins bonne fréquentation de la zone.

5.2. SECURITE : LES ACCIDENTS CORPORELS

Afin de pouvoir établir une sorte de bilan sur les accidents de la circulation pour ces cinq dernières années, nous avons interrogé Monsieur Quesnel, au Commissariat pour ce qui concerne l'ensemble de l'agglomération et avons adressé un courrier à Monsieur Pages, Capitaine des Pompiers susceptible de nous renseigner sur le nombre d'interventions réalisées par le Centre de Secours dans le centre ancien.

5.2.1. DANS L'AGGLOMERATION BAGNO LAISE

a) Taux de croissance en % par rapport à l'année précédente

1992 à 1993	1993 à 1994	1994 à 1995	1995 à 1996
- 66,66	+ 266,66	-18,18	+ 33,33

On remarque que les accidents corporels sont en augmentation tous les deux ans. En effet :

Taux de croissance de 1992 à 1994 : 22 %

Taux de croissance de 1994 à 1996 : 9 %

b) Série des indices des accidents corporels

La série des indices de base en 92 donne directement les taux de croissance par rapport à 1992.

Année	1992	1993	1994	1995	1996
Accidents corporels en nombre	18	6	22	18	24
Accidents corporels en indice	100	33,33	122,21	99,99	133,32

5.2.2. DANS LE CENTRE ANCIEN

Bien que Monsieur Pages, Capitaine des Pompiers n'ait pu véritablement nous apporter de données précises sur le nombre des accidents et sur leur degré de gravité, il a, cependant, pu nous rassurer : les secours sont rares à l'intérieur de ce périmètre et les blessures sans réelle gravité.

Le carrefour constitué par la rue de l'Horloge et la rue de la République pourrait être, tout au plus, considéré comme particulièrement accidentogène.

5.3. GENERALITES POUR LA MISE EN PLACE D'UN RESEAU CYCLABLE

Si la réflexion sur un nouveau plan de circulation dans le centre ancien de la ville doit conduire à une politique dynamique de partage des dessertes existantes en faveur du développement de la marche à pied, cette réflexion peut également contribuer, sur un plan plus large, à engager entre l'ensemble du conseil municipal, la population et les services de l'urbanisme une discussion autour de la "problématique vélo" qui a été, du reste, un souhait émis par plusieurs habitants lors de l'exposition du mois de Juin.

Si l'on considère celui-ci comme un vrai moyen de locomotion et pas seulement un outil de loisir ou de sport, il faut réfléchir à la manière de l'intégrer à un plan de circulation à l'échelle de l'agglomération.

Aides et moyens en faveur de sa création

Les véhicules à deux-roues, et notamment la bicyclette, jouent encore un rôle important dans les déplacements urbains des villes de province française, d'autant plus marqué que la ville est de dimension plus faible et que la topographie n'y présente pas de caractère accidenté. Bagnols-sur-Cèze faisant partie des villes peu vallonnées, le trafic des deux-roues ne serait pas entravé. En France, on trouve des villes cyclistes de toutes les tailles même si leur population est généralement comprise entre 50 000 et 200 000 habitants.

Les "Correspondants Vélos" du Ministère de l'Équipement, des Transports et du Tourisme (installés dans le Centre d'Études Techniques de l'Équipement dont une annexe est établie à Montpellier) participant à des actions générales coordonnées par le Centre d'Études sur les Réseaux, les Transports, l'Urbanisme et les Constructions Publiques (CERTU) en liaison avec le Club des Villes Cyclables et les ingénieurs des Villes de France.

Leur action est constituée par :

- une assistance technique à la conception d'un réseau ;
- une aide à la conduite d'opérations ;
- des actions de formation et de communication.

Leur réflexion doit déboucher, entre autres, sur :

- l'identification des itinéraires pratiqués ;
- la recherche de connexions manquantes ;
- la détection d'interférences entre projets routiers et aménagements cyclables et leur traitement.

La législation semble, actuellement, évoluer en faveur du vélo. Les nouveaux Plans de Déplacements Urbains (PDU) auxquels doivent désormais se soumettre les villes de plus de 100 000 habitants induits par la loi sur l'air du 30 Décembre 1996 seront plus exigeants que ce que la loi imposait auparavant. L'article 20 au titre VI "Urbanisme et Environnement" de cette loi précise que :

<< ... à compter du 1er Janvier 1998 à l'occasion des réalisations ou rénovations des voies urbaines, à l'exception des autoroutes et voies rapides, doivent être mis au point des itinéraires cyclables pourvus d'aménagements sous forme de pistes, marquages au sol ou couloirs indépendants.>>

Le Ministère de l'Environnement a lancé, en Avril 1997, un concours national "Vélos pour la ville" avec une subvention de 100 000 Francs pour la collectivité présentant les meilleurs projets.

La Caisse des Dépôts et Consignations a mis en place dans le cadre du programme "Développement-Solidarité" un programme d'aide aux villes appelé "Projets de ville" auxquelles sont adjoints des prêts et subventions pour des projets globaux de développement concernant entre autres la sécurité routière.

6

RADIOGRAPHIE DES RUES ET RUELLES :
DIAGNOSTIC ET ORIENTATIONS
DANS LE CADRE DE LA MISE EN PLACE D'UN NOUVEAU PLAN DE
CIRCULATION

L'état du revêtement de sol, la largeur de la voirie, le sens de circulation, l'écoulement des eaux pluviales, la localisation des entrées de garages particuliers, l'implantation du mobilier urbain ont tour à tour été examinés au moyen de planches sur lesquelles ont été consignées observations et propositions.

Le centre ancien a, ainsi, été partagé en trois secteurs suivant l'axe Nord-Sud (Rue de la République), l'axe Est-Ouest (Rue de l'Horloge-Rue Crémieux) afin de pouvoir effectuer un cheminement exhaustif à travers les rues et les ruelles qui le composent.

L'ensemble des rues a été classé par ordre d'importance :

Catégorie 1 - Dessertes riveraines : rues permettant l'accès aux garages privés et aux stationnements autorisés.

Catégorie 2 - Dessertes riveraines occasionnelles : rues n'autorisant qu'une circulation automobile réduite : accès garages privés, déménagements.

Catégorie 3 - Rues piétonnes : rues ne permettant qu'une circulation piétonne compte-tenu de la largeur de la voie ou de leurs profils en long (escaliers, dénivelés importants).

Quelques planches de synthèse résumeront, ensuite, l'ensemble des propositions susceptibles d'orienter la définition d'un nouveau plan de circulation.

SOMMAIRE DES PLANCHES

APPELLATION	N° de PLANCHE	SECTEUR
AIMÉ VOULAND	18	2
ALBERT ANDRE	45	3
ANDRE THOME	20 - 21	2
ANGE	13	1
ASILE	31	2
BEAUFORT	3	1
BISE	36	3
BOMPARD	36	3
CHAT	27	2
CHATEAU	33	3
CHIEN	7	1
CONTI (impasse)	4	1
CONTI (rue)	8	1
CONTI (traverse)	3	1
COQ	46	3
DROITE	6	1
ESCARGOTS	40	3
EUGENIE THOME	31	2
FOUR CANILHAC	11	1
GARIBALDI	19	2
GENERAL TESTE	41	3
GENTIL	32	3
GEORGES BESSON	14	2
HOPITAL	18	2
HORLOGE	37	3
JERUSALEM	17	2
JOSEPH ARENE	34	3
JUIVERIE	29	2
LEON ALEGRE	30	2
LEON ARENE	23	2
LOUISE BEROUARD	22	2
LUYNES	36	3

APPELLATION	N° de PLANCHE	SECTEUR
MALLET	43	3
MONTMORENCY	12	1
MURIER	26	2
NAGASTE	22	2
PASCAL JOURDAN	28	2
PAVILLON	4	1
PENITENTS	25	2
PERRIERES	39	3
POSTERLE HAUTE	42	3
PUECH	9	1
REMOULEUR	29	2
REMPART DU COLLEGE	1 - 2	1
RIVAROL	38	3
RCC	10	1
RONDE	48	3
ROUSSEL	17	2
SAINT BERNARD (placette)	47	3
SAINT BERNARD (rue)	46	3
SAINT GABRIEL	5	1
SAINT JEAN	15	2
SAINT ROMAN	6	1
SAINT VICTOR (place)	44	3
SAINT VICTOR (rue)	48	3
SAINTE ANNE	5	1
SOUCHON	34	3
TEINTURIERS	24	2
URBAIN RICHARD	35	3
URSINS	13	1
VERRERIE	16	2
VERGE	15	2
VILLENEUVE (rue)	27	2
VILLENEUVE (traverse)	26	2

LEGENDE



Container



Fontaine



Applique lumineuse



Borne / Potelet



Prise de vue photographique



Entrée de garage privée



Corbeille



Jardinière



Borne incendie



Cabine téléphonique

SECTEUR 1

Rue REMPART DU COLLEGE : 1 et 2

Traverse CONTI : 3

Rue BEAUFORT : 3

Impasse CONTI : 4

Rue du PAVILLON : 4

Rue Sainte ANNE : 5

Rue Saint GABRIEL : 5

Rue Saint ROMAN : 6

Rue DROITE : 6

Rue du CHIEN : 7

Rue de CONTI : 8

Place du PUECH : 9

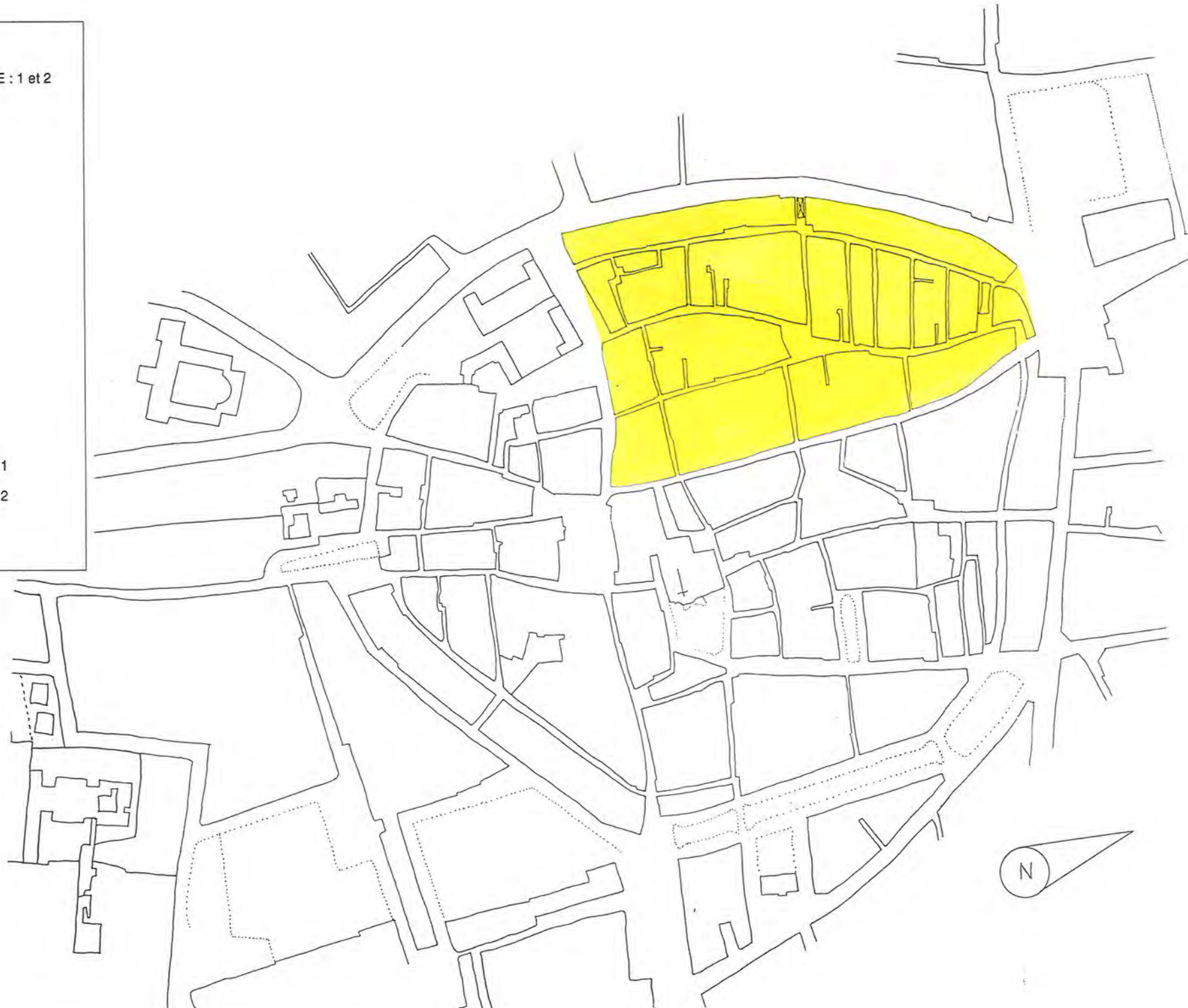
Rue du ROC : 10

Rue du FOUR CANILHAC : 11

Rue de MONTMORENCY : 12

Rue des URSINS : 13

Rue de l'ANGE : 13



Rue REMPART DU COLLEGE

SECTEUR ①



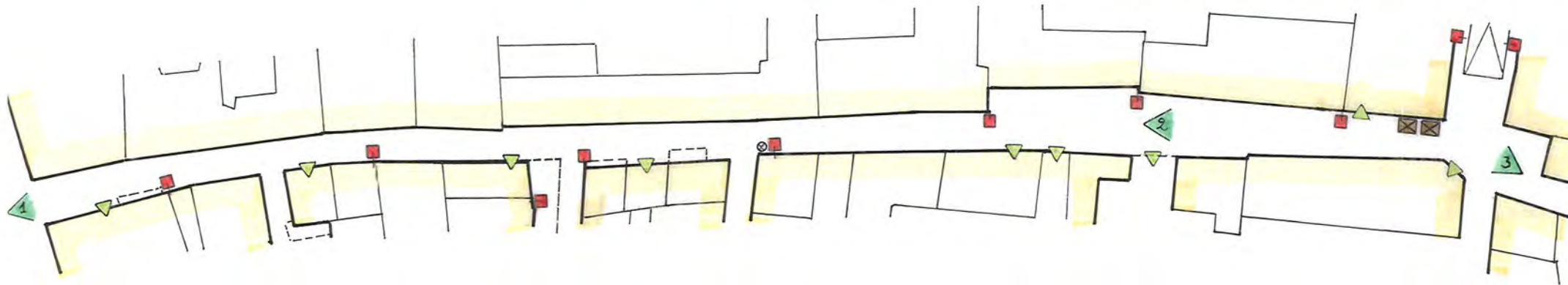
1



2



3



ETAT DES LIEUX :

- largeur : 3 à 7m
- revêtement de sol : enrobé mauvais à médiocre
- desserte de nombreux garages privés
- sens unique S/N

OBSERVATIONS :

- nombreux rétrécissements
- présence de quelques places de stationnement
- problème de passage véhicule au niveau du lavoir
- présence de quelques plantations en pied de certaines façades
- l'implantation de 2 containers (angle avec le lavoir) provoque un rétrécissement de la chaussée et altèrent la vue sur le lavoir

Rue REMPART DU COLLEGE

SECTEUR ①



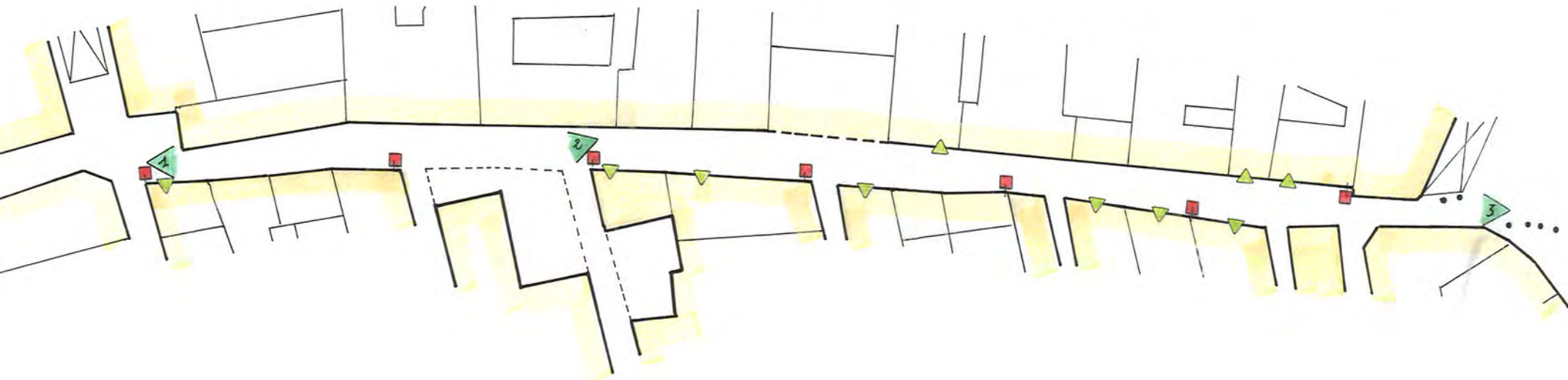
1



2



3



PROPOSITIONS :

- revêtement de chaussée à reprendre
- revoir l'emplacement des containers
- aménagement d'une zone de stationnement entre rue Ste Anne et rue St Gabriel

CATEGORIE :

- desserte riveraine



Traverse CONTI

Rue BEAUFORT

SECTEUR ①



ETAT DES LIEUX :

- largeur moyenne : 2m
- revêtement de sol : enrobé dégradé et tout venant

OBSERVATIONS :

- rue étroite interdisant le passage des véhicules

PROPOSITIONS :

- reprendre le revêtement de sol

CATEGORIE :

- rue piétonne



2



3

3



4

ETAT DES LIEUX :

- largeur moyenne : 2m
- revêtement de sol : béton dégradé

OBSERVATIONS :

- rue étroite interdisant le passage de véhicules

PROPOSITIONS :

- revêtement de sol à reprendre

CATEGORIE :

- rue piétonne



Impasses CONTI

Rue du PAVILLON

SECTEUR ①

ETAT DES LIEUX :

- largeur : 3m avec rétrécissement à 2m
- revêtement de sol : enrobé dégradé

OBSERVATIONS :

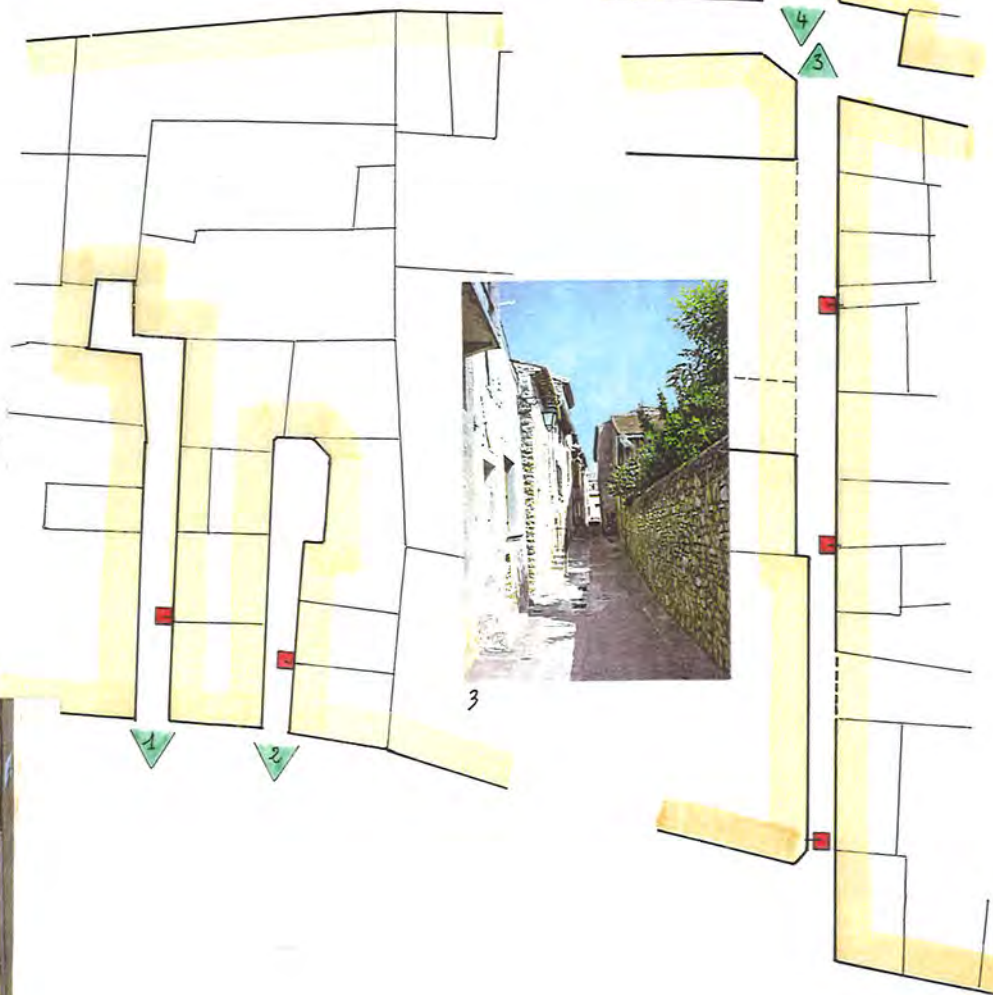
- accessibilité véhicule difficile
- véhicule souvent stationné en début de rue (croisement Rempart du Collège)
- extrémité ouest fermée par le lavoir de la Brèche (1896) que les riverains souhaitent conserver

PROPOSITIONS :

- remise en état du lavoir
- revêtement de sol à reprendre
- interdire la circulation automobile

CATEGORIE :

- rue piétonne



ETAT DES LIEUX :

- largeur moyenne : 2m
- revêtement de sol : béton bon état

OBSERVATIONS :

- impasses essentiellement utilisées par les riverains

CATEGORIE :

- rue piétonne





Rue Sainte ANNE

Rue Saint GABRIEL

SECTEUR ①

ETAT DES LIEUX :

- largeur moyenne : 2m
- revêtement de sol : béton dégradé

OBSERVATIONS :

- entrée de garage en début de rue (parcelle 650)
- rue étroite interdisant une circulation automobile
- présence de quelques plantations en pied de façade

PROPOSITIONS :

- aménager une zone de stationnement pour riverains entre rue Ste Anne et rue St Gabriel
- revêtement de sol à reprendre

CATEGORIE :

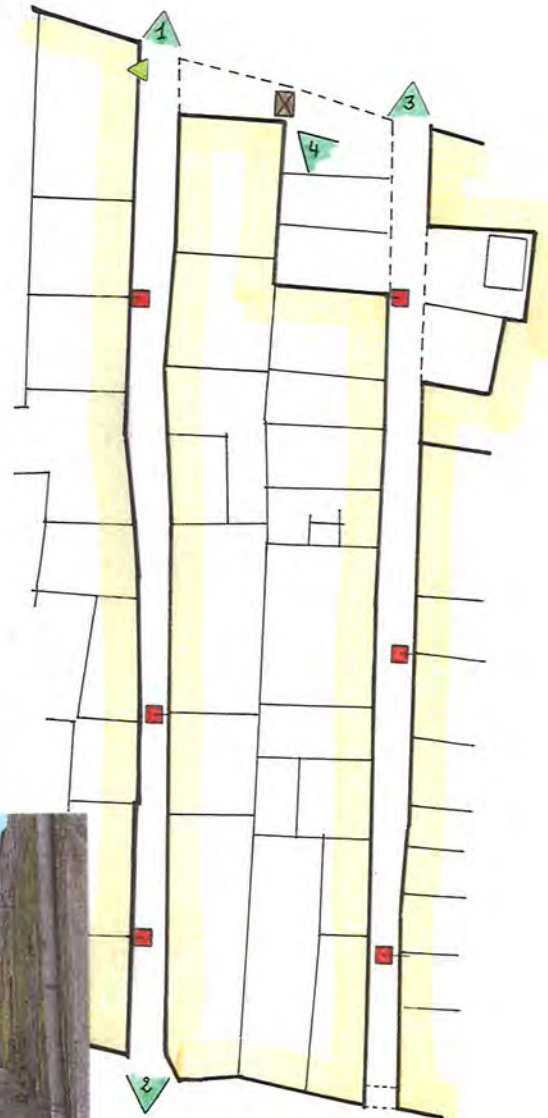
- rue piétonne



1



2



ETAT DES LIEUX :

- largeur moyenne : 2m
- revêtement de sol : béton médiocre

OBSERVATIONS :

- présence d'un transformateur en retrait de la rue
- parcelle 135 en ruine

PROPOSITIONS :

- parcelle 135 à démolir
- traitement de surface devant le transformateur en harmonie avec celui de la zone de stationnement
- aménager une zone de stationnement entre rue Ste Anne et rue St Gabriel



3

CATEGORIE :

- rue piétonne



4



Rue Saint ROMAN

Rue DROITE

SECTEUR ①

ETAT DES LIEUX :

- largeur moyenne : 2m
- revêtement de sol : béton dégradé

OBSERVATIONS :

- circulation véhicule à préserver pour accès garage privatif

PROPOSITIONS :

- revêtement de sol à reprendre

CATEGORIE :

- desserte riveraine occasionnelle



1



6

ETAT DES LIEUX :

- largeur moyenne : 1,50m
- revêtement de sol : béton dégradé

OBSERVATIONS :

- trace de calade sous revêtement actuel
- bâti ruiné sur plusieurs parcelles (168; 169; 170; 172)

PROPOSITIONS :

- revêtement de sol à reprendre

CATEGORIE :

- rue piétonne



2





RUE DU CHIEN

SECTEUR ①

ETAT DES LIEUX :

- largeur moyenne : 2,50m
- revêtement de sol : enrobé moyen avec caniveau bilatéral

OBSERVATIONS :

- la rue du Chien s'ouvre sur une placette avec quelques places de stationnement
- une ruelle plus étroite (1 à 2m), parallèle à la rue du Chien, donne sur cette même placette

PROPOSITIONS :

- structurer la placette (délimitation des places de stationnement, végétalisation...)
- retraiter l'ensemble des revêtements de sol

CATEGORIE :

- rue piétonne



1



2



3

7



1

ETAT DES LIEUX :

- largeur moyenne : 5m
- revêtement de sol : enrobé avec caniveau central béton bon état
- rue à double sens

OBSERVATIONS :

- desserte de nombreux garages privés
- présence d'un foyer pour personnes handicapées (parc. 86)
- présence de 2 places de stationnement livraison (L) et une place handicapé (H)
- problème ponctuel de stationnement non autorisé
- revêtement de sol de l'impasse (parc. 241) en mauvais état

PROPOSITIONS :

- passage à sens unique N/S
- création de quelques places de stationnement longitudinal
- traitement de l'impasse

CATEGORIE :

- desserte riveraine



2



3

Place du PUECH

SECTEUR ①

ETAT DES LIEUX :

- revêtement de sol : pavés, béton, enrobé
- présence de 3 arbres tige (2 tilleuls, 1 koelreuteria)
- accès par 5 marches coté rue du Four Canilhac
- angle rue de Conti / rue du pavillon agrémenté de 2 jardinières en gravillon lavé

OBSERVATIONS :

- stationnement anarchique
- place confuse
- l'implantation de 3 containers altère la vue d'ensemble sur la place
- accès garage privé

PROPOSITIONS :

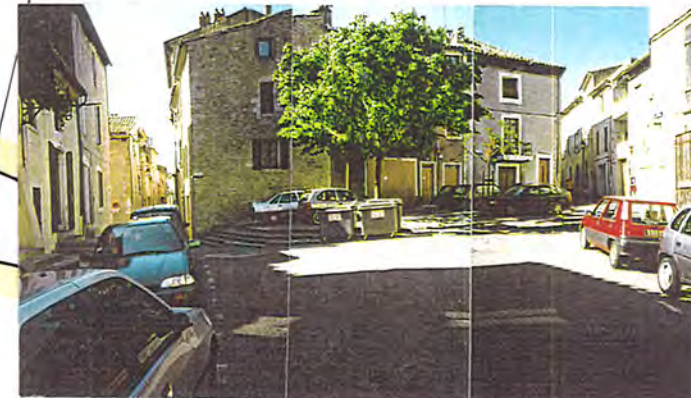
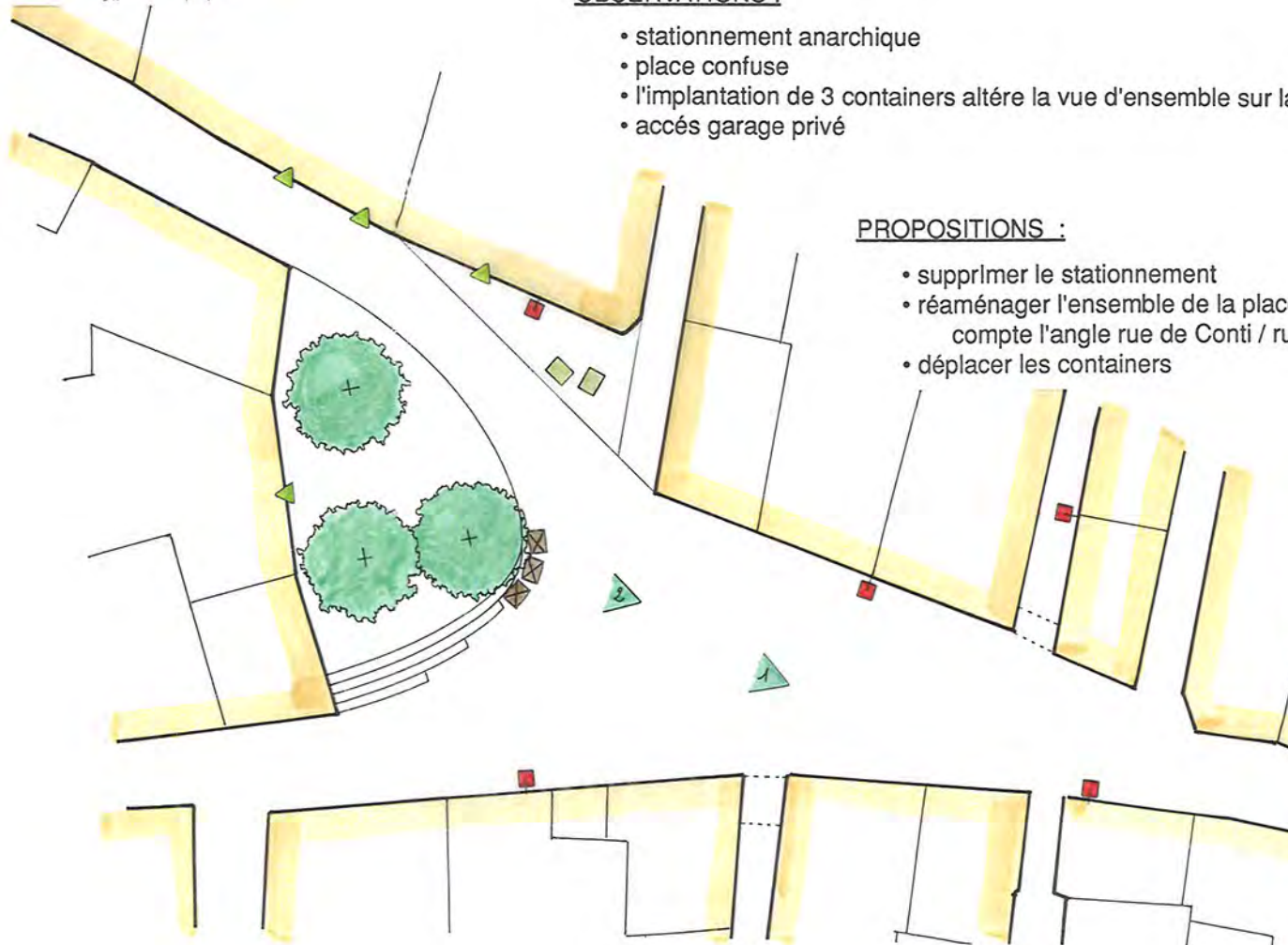
- supprimer le stationnement
- réaménager l'ensemble de la place (traitement de sol, mobilier, fontaine...) en prenant en compte l'angle rue de Conti / rue du pavillon
- déplacer les containers

CATEGORIE :

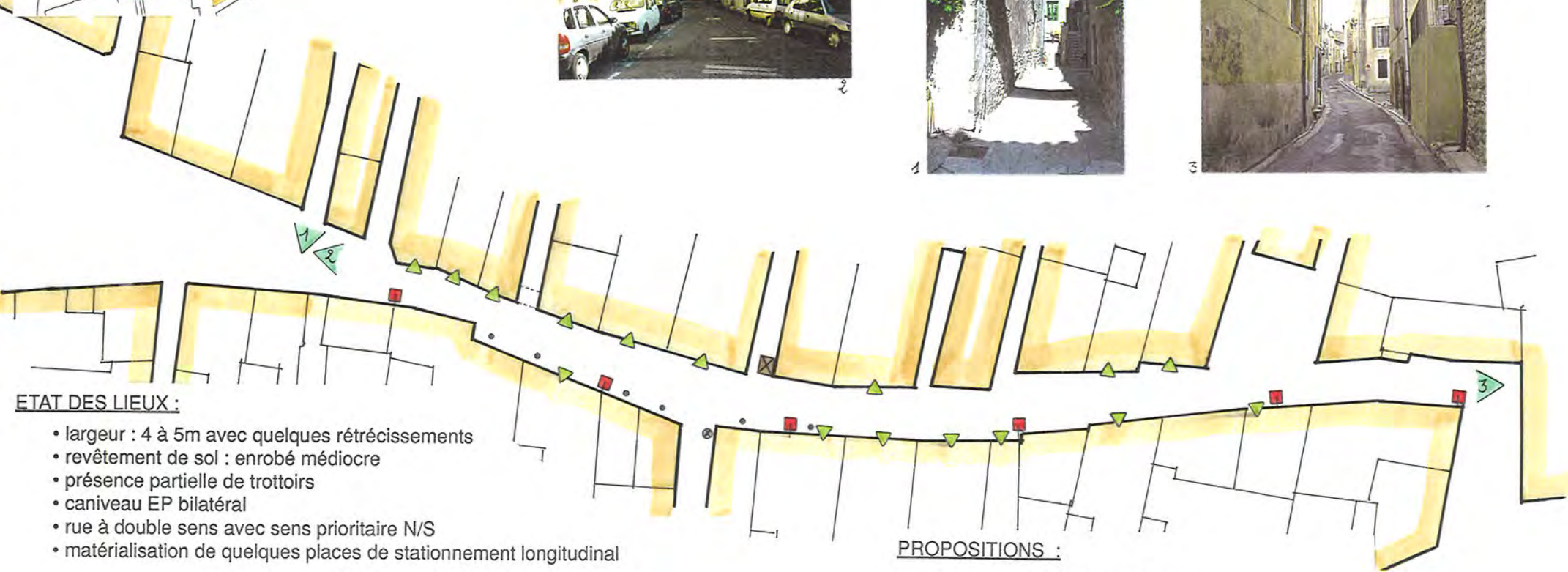
- place



2



1



ETAT DES LIEUX :

- largeur : 4 à 5m avec quelques rétrécissements
- revêtement de sol : enrobé médiocre
- présence partielle de trottoirs
- caniveau EP bilatéral
- rue à double sens avec sens prioritaire N/S
- matérialisation de quelques places de stationnement longitudinal

OBSERVATIONS :

- difficulté de circuler à double sens
- problème de stationnement
- présence de quelques plantations en pied de façade
- nombreux accès garages privés

PROPOSITIONS :

- reprendre le revêtement de sol
- passage en sens unique N/S
- aménagement de la placette (rue du Chien) ①

CATEGORIE :

- desserte riveraine

Rue du FOUR CANILHAC

SECTEUR ①



ETAT DES LIEUX :

- largeur : 3m
- revêtement de sol : enrobé médiocre
- accès à de nombreux garages privés
- sens unique N/S avec changement de sens les jours de marché

OBSERVATIONS :

- problème de circulation automobile et accès difficile aux garages (rue très étroite)
- point de vue pittoresque sur une succession d'étrésillons dans une impasse (sans nom)
- porte d'entrée du XVème (parc. 279)

PROPOSITIONS :

- reprendre le revêtement de sol
- limiter la circulation à une utilisation riveraine
- signaler la présence de vestiges architecturaux

CATEGORIE :

- desserte riveraine occasionnelle



Rue de MONTMORENCY

SECTEUR ①

ETAT DES LIEUX :

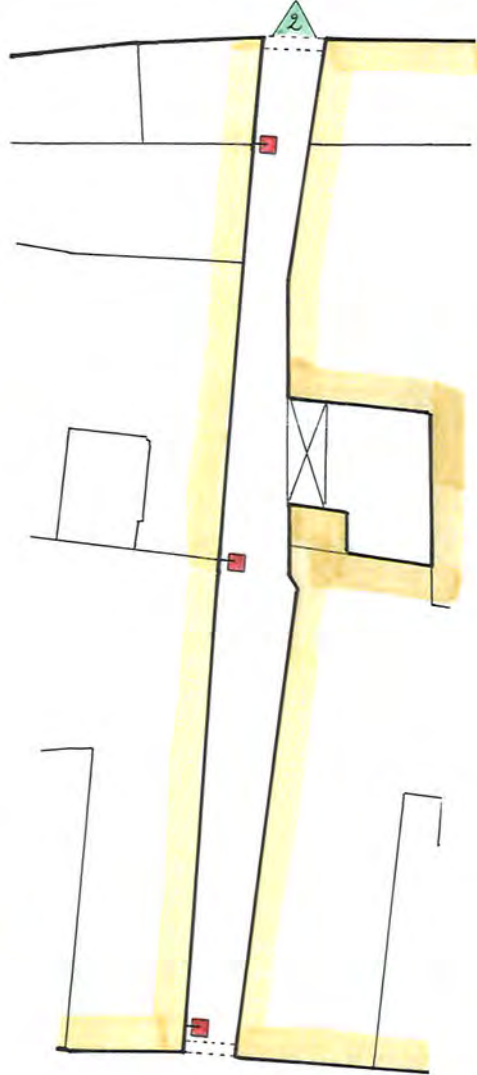
- largeur : 2 à 3m
- revêtement de sol : béton médiocre avec caniveau central
- rue piétonne

OBSERVATIONS :

- présence de tags sur façade (parc. 278)
- enseigne contemporaine "Yamaha" regrettable (parc.272)
- présence d'un container et d'une fontaine (angle avec rue Canilhac)
- parcelle 276 en ruine



1



PROPOSITIONS :

- effacer les tags avant l'extension du phénomène
- réfléchir à une réglementation sur les enseignes en centre ancien

CATEGORIE :

- rue piétonne



2



Rue des URSINS

ETAT DES LIEUX :

- largeur moyenne : 3,50m
- revêtement de sol : béton dégradé
- accès garage privé

OBSERVATIONS :

- présence d'un transformateur (parc n° 318)
- présence d'un container (angle rue de la République)

PROPOSITIONS :

- reprendre le revêtement de sol

CATEGORIE :

- desserte riveraine occasionnelle



Rue de l'ANGE

ETAT DES LIEUX :

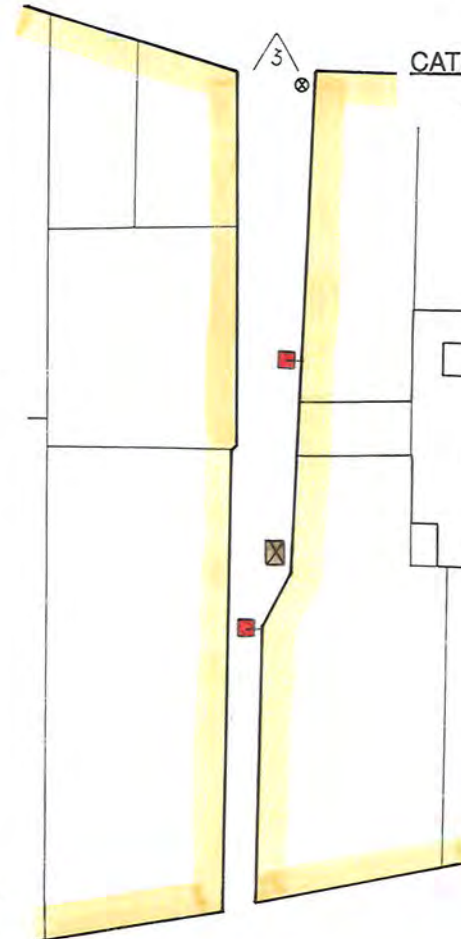
- largeur moyenne : 3m puis 1,50m
- revêtement de sol : béton bon état

OBSERVATIONS :

- présence d'une fontaine (angle rue du Roc)

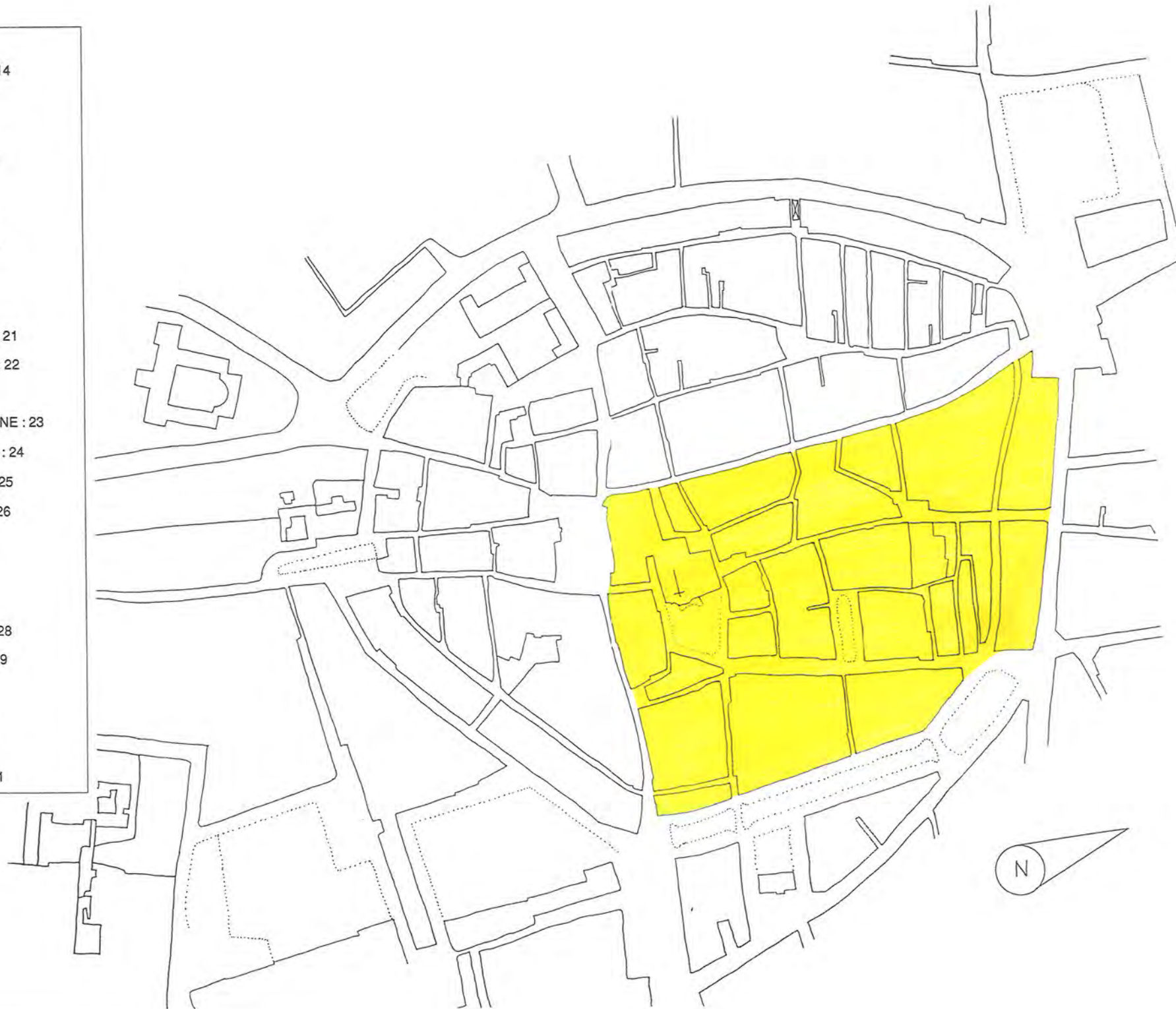
CATEGORIE :

- rue piétonne



SECTEUR 2

- Rue Georges BESSON : 14
- Place Saint JEAN : 15
- Place de la VIERGE : 15
- Rue de la VERRERIE : 16
- Rue ROUSSEL : 17
- Rue de JERUSALEM : 17
- Rue Aimé VOULAND : 18
- Rue de l'HOPITAL : 18
- Rue GARIBALDI : 19
- Rue André THOME : 20 et 21
- Rue Louise BEROUARD : 22
- Rue NAGASTE : 22
- Rue du docteur Léon ARENE : 23
- Place des TEINTURIERS : 24
- Jardin des PENITENTS : 25
- Traverse VILLENEUVE : 26
- Rue du MURIERS : 26
- Rue VILLENEUVE : 27
- Rue du CHAT : 27
- Rue Pascal JOURDAN : 28
- Rue du REMOULEUR : 29
- Rue JUIVERIE : 29
- Rue Léon ALEGRE : 30
- Rue de l'ASILE : 31
- Rue Eugénie THOME : 31



Rue Georges BESSON

SECTEUR ②



ETAT DES LIEUX :

- largeur moyenne : 5m
- revêtement de sol : enrobé bon état

OBSERVATIONS :

- circulation piétonne protégée par des potelets
- accès piéton au square Thome
- présence de 2 containers le long de la façade de l'église
- nombreux accès garages privés

PROPOSITIONS :

- déplacer les containers (fond de l'impasse)

CATEGORIE

- desserte riveraine



1



2



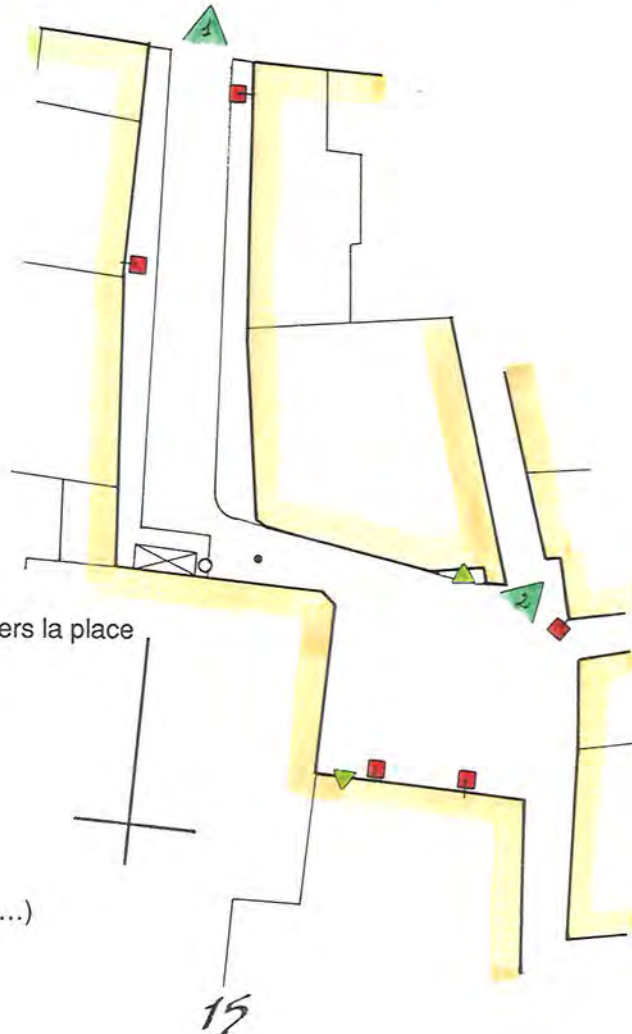
3



4

Place Saint JEAN

Place de la VIERGE



ETAT DES LIEUX :

- revêtement de sol : enrobé bon état
- matérialisation de 6 places de stationnement dont une handicapée

OBSERVATIONS :

- présence d'une niche encadrée de pilastres sur la façade est

PROPOSITIONS :

- retrainer la place en harmonie avec la place St Jean
- autoriser le stationnement uniquement lors de cérémonies religieuses

CATEGORIE

- place

ETAT DES LIEUX :

- largeur moyenne : 9m
- revêtement de sol : pavés pierre, trottoirs en béton
- caniveau bilatéral

OBSERVATIONS :

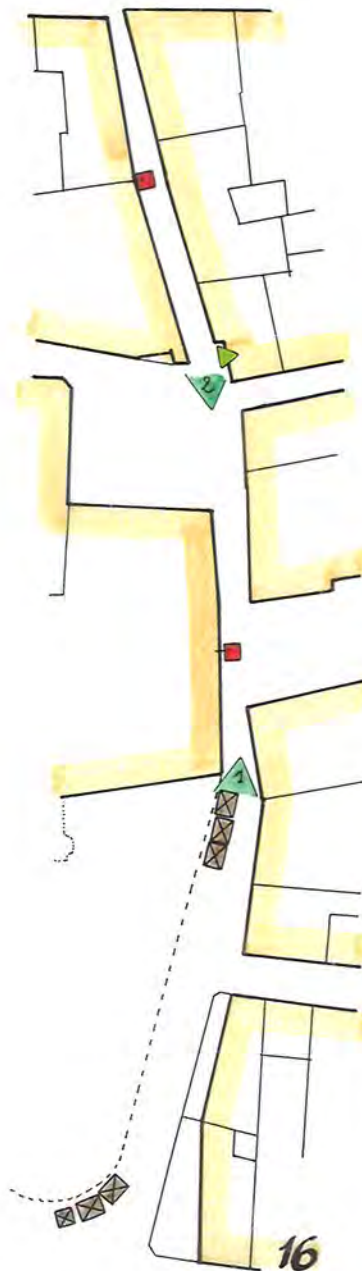
- le béton des trottoirs contraste avec les pavés de la rue
- présence d'une borne amovible à l'extrémité de la rue (passage vers la place de la Vierge)

PROPOSITIONS :

- remise en valeur de la place (trottoirs, mobilier urbain, enseignes...)

CATEGORIE

- rue piétonne

ETAT DES LIEUX :

- largeur moyenne : 2 à 3m (rue de la République -> rue A. Thome) puis 5 à 6m (-> rue L. Alègre)
- revêtement de sol : béton médiocre avec caniveau central (-> place de la Vierge) puis enrobé bon état (-> rue L. Alègre)
- matérialisation de 6 places de stationnement longitudinal (2ème section)

OBSERVATIONS :

- présence de 6 containers
- 2 accès au square Thome
- présence d'un espace arboré (parcelles 575 et 705)

PROPOSITIONS :

- reprendre le traitement de sol sur la 1ère portion de rue
- n'autoriser qu'une desserte occasionnelle depuis la rue A. Thome jusqu'à la place de la Vierge
- passage en sens unique O/E

CATEGORIE

- piétonne
- desserte riveraine occasionnelle
- desserte riveraine



Rue ROUSSEL



1

Rue de JERUSALEM



2

SECTEUR ②

ETAT DES LIEUX :

- largeur moyenne : 3m
- revêtement de sol : béton médiocre avec caniveau central

ETAT DES LIEUX :

- largeur moyenne : 3m
- revêtement de sol : béton médiocre avec caniveau central
- nombreuses entrées de garage



17

PROPOSITIONS :

- reprendre le revêtement de sol
- circulation à sens unique S/N

CATEGORIE

- desserte riveraine occasionnelle

PROPOSITIONS :

- reprendre le revêtement de sol
- rue piétonne en partie haute
- circulation à sens unique O/E

CATEGORIE

- rue piétonne
- desserte riveraine occasionnelle



Rue Aimé VOULAND



1

Rue de l'HOPITAL

SECTEUR ②

ETAT DES LIEUX :

- largeur moyenne : 3m
- revêtement de sol : enrobé médiocre avec caniveaux latéraux

OBSERVATIONS :

- accessibilité véhicule uniquement par la rue A. Thome

ETAT DES LIEUX :

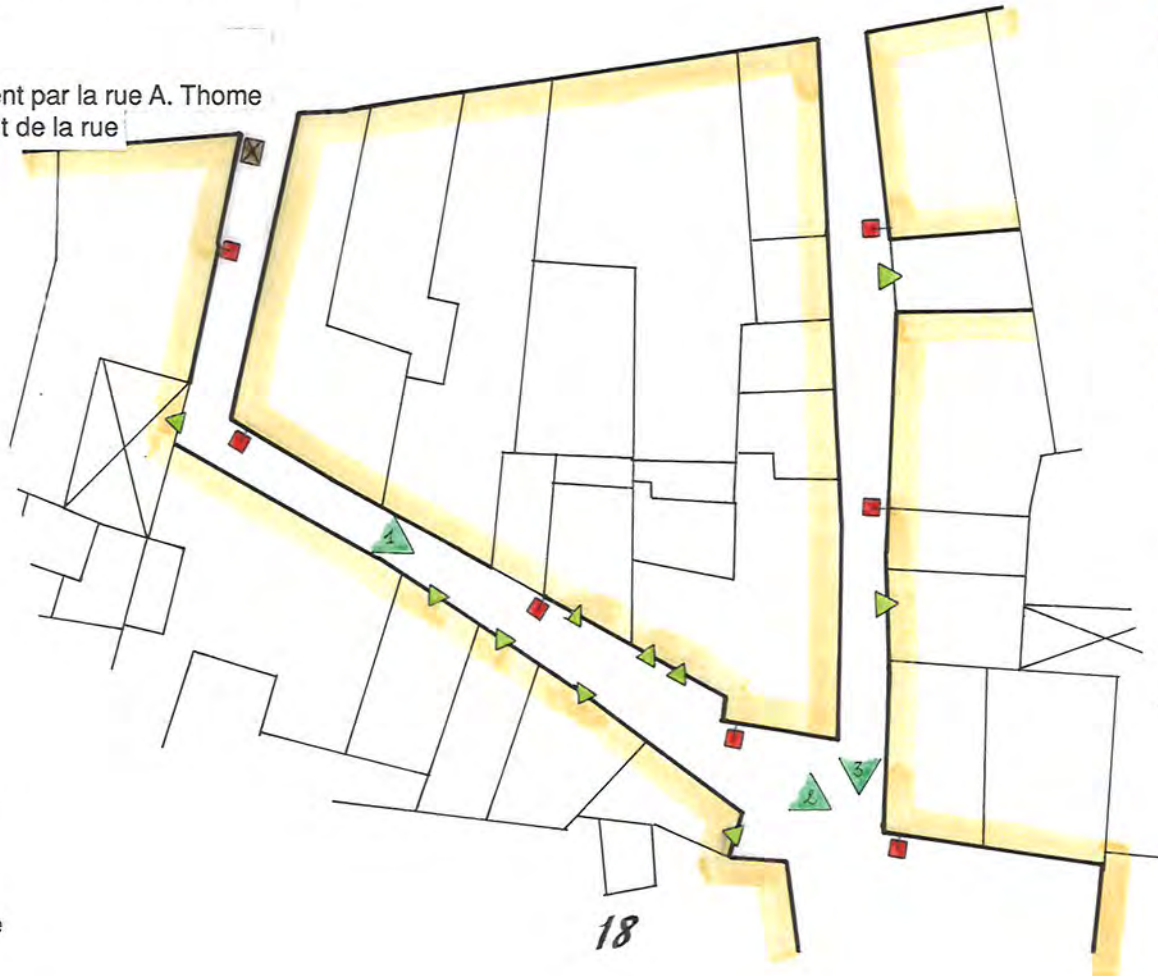
- largeur moyenne : 3,50m
- revêtement de sol : béton médiocre avec fil d'eau central
- nombreuses entrées de garage

OBSERVATIONS :

- accessibilité véhicule uniquement par la rue A. Thome
- présence d'un container en haut de la rue



2



3

PROPOSITIONS :

- interdire le stationnement gênant

CATEGORIE

- desserte riveraine occasionnelle

PROPOSITIONS :

- reprendre le revêtement de sol

CATEGORIE

- rue piétonne
- desserte riveraine occasionnelle

Rue GARIBALDI

SECTEUR ②



ETAT DES LIEUX :

- largeur moyenne : 4m
- revêtement de sol : enrobé bon état
- écoulement des EP par caniveaux latéraux
- circulation automobile à double sens
- nombreuses entrées de garages privés

OBSERVATIONS :

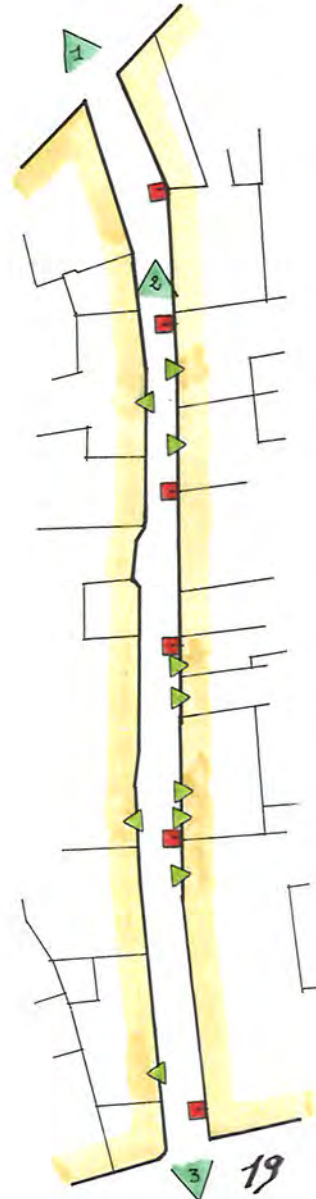
- croisement difficile

PROPOSITIONS :

- passage en sens unique E/O
- création de places de stationnement longitudinal

CATEGORIE

- desserte riveraine



Rue André THOME

SECTEUR ②



ETAT DES LIEUX :

- largeur moyenne : 4m
- revêtement de sol : enrobé bon état
- présence de trottoirs latéraux
- sens unique N/S

PROPOSITIONS :

- mettre en valeur le début de la rue (élargissement) par un aménagement simple

OBSERVATIONS :

- élargissement de la rue à son extrémité (église)
- présence d'une borne fontaine

CATEGORIE

- desserte riveraine



1



20



3



4



5



6



7

ETAT DES LIEUX :

- largeur moyenne : 7m
- revêtement de sol : enrobé bon état
- présence de trottoirs
- stationnement unilatéral ?

PROPOSITIONS :

- aménager la placette : créer une terrasse pour le bar, matérialiser le stationnement, procéder à des plantations, installer du mobilier, rénover la fontaine ...
- passage en sens unique N/S

OBSERVATIONS :

- la rue s'élargit pour constituer une placette au centre de laquelle se trouve une fontaine
- quelques commerces animent la placette et cette seconde section de rue
- le mur en agglos à l'entrée de la parcelle n°781 offre un point de vue inesthétique



Rue Louise BEROUARD



Rue NAGASTE



SECTEUR ②

ETAT DES LIEUX :

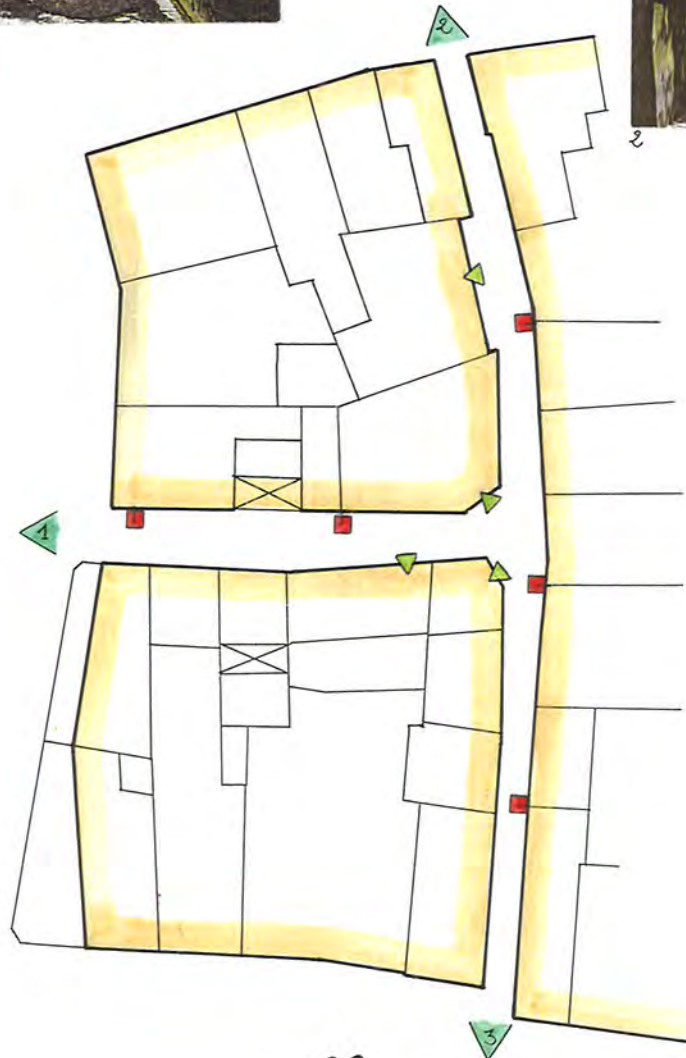
- largeur moyenne : 4m
- revêtement de sol : enrobé médiocre
- entrées de garages privés

PROPOSITIONS :

- reprendre le revêtement de sol
- circulation en double sens uniquement pour entrées et sorties de garage

CATEGORIE

- desserte riveraine occasionnelle



ETAT DES LIEUX :

- largeur moyenne : 2,50 à 3m
- revêtement de sol : béton médiocre avec caniveau central
- entrées de garages privés

PROPOSITIONS :

- revêtement de sol à reprendre

CATEGORIE

- desserte riveraine occasionnelle



ETAT DES LIEUX :

- largeur moyenne : 2m
- revêtement de sol : béton mauvais état

OBSERVATIONS :

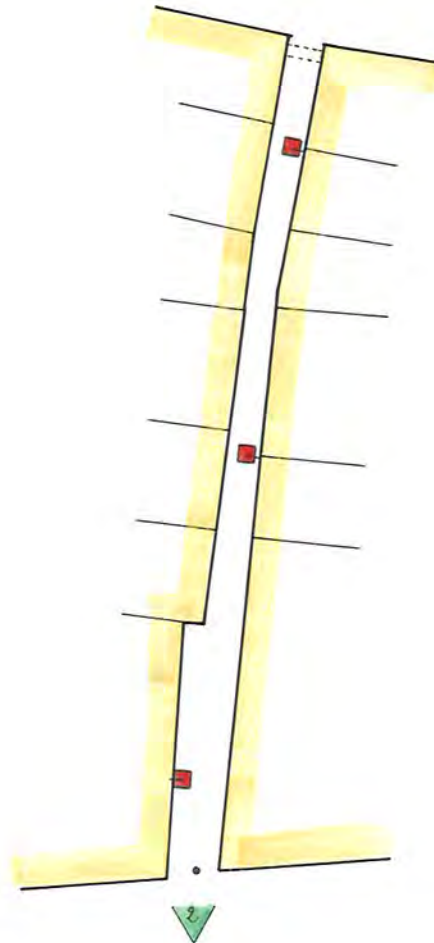
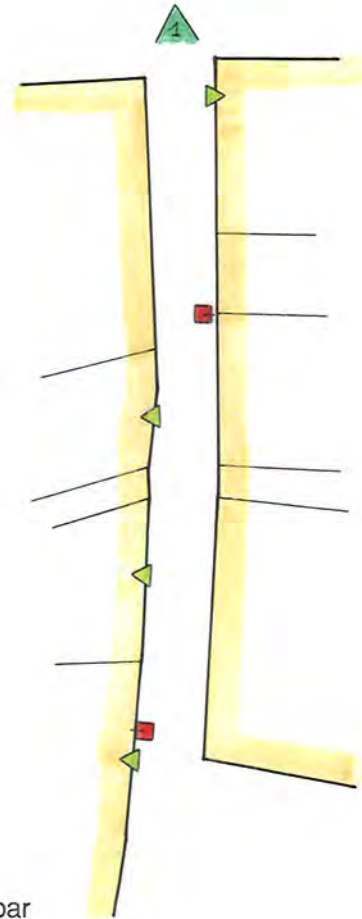
- un potelet interdit toute entrée véhicule depuis le Bd Lacombe

PROPOSITIONS :

- reprendre le revêtement de sol

CATEGORIE

- rue piétonne



ETAT DES LIEUX :

- largeur moyenne : 3,50m
- revêtement de sol : enrobé bon état avec caniveau central en béton
- entrées de garages privés

OBSERVATIONS :

- sortie sur la rue A. Thome difficile
- la section centrale est incluse dans la place des Teinturiers

PROPOSITIONS :

- interdire la sortie véhicule sur la rue A. Thome par une borne

CATEGORIE

- desserte riveraine occasionnelle



1



2



ETAT DES LIEUX :

- place essentiellement réservée au stationnement (30 emplacements)

OBSERVATIONS :

- présence de mobilier à chacune de ses extrémités
- présence de 4 containers (le long de la façade N)
- potelet situé à l'entrée de la traverse Villeneuve
- parking ombragé
- terrain vierge privé dans l'angle NO
- la municipalité envisage de supprimer la gratuité du stationnement

PROPOSITIONS :

- restructurer les extrémités (mobilier)



ETAT DES LIEUX :

- place occupée par un jardin public et un parking (27 places)

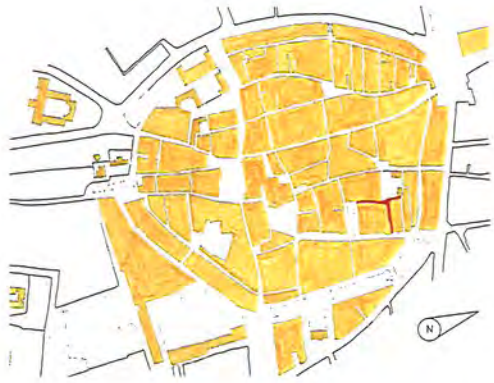
OBSERVATIONS :

- présence de 3 containers à l'entrée
- un accès dans l'angle SE permet de desservir les garages situés traverse Villeneuve et rue du Mûrier

PROPOSITIONS :

- ombrager le parking par des plantations d'arbres tige
- inverser les accès





Traverse VILLENEUVE



1



2

Rue du MURIER

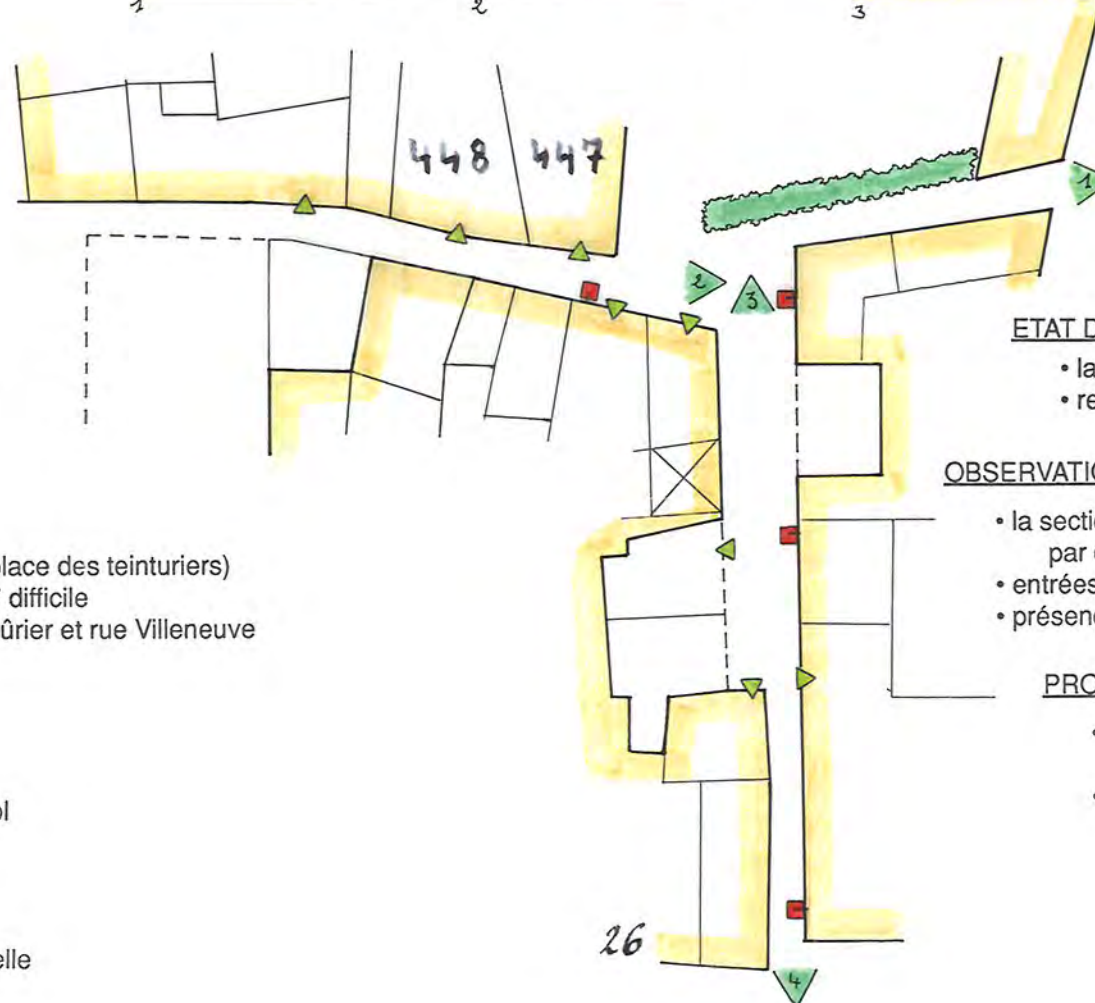


3



4

SECTEUR ②



ETAT DES LIEUX :

- largeur moyenne : 3m
- revêtement de sol : béton médiocre avec caniveau central partiel

OBSERVATIONS :

- borne à l'extrémité de la rue (place des teinturiers)
- accès voiture à la parcelle 447 difficile
- rue verdoyante entre rue du Mûrier et rue Villeneuve
- parcelle 448 en ruine

PROPOSITIONS :

- reprendre le revêtement de sol

CATEGORIE

- desserte riveraine occasionnelle

ETAT DES LIEUX :

- largeur moyenne : 5m puis rétrécissement à 2,50m
- revêtement de sol : pavés béton ocre bon état

OBSERVATIONS :

- la section étroite est limitée à chacune de ses extrémités par des bornes
- entrées garages et cour privés
- présence d'un transformateur (parcelle 769)

PROPOSITIONS :

- uniformiser les styles de bornes et en réduire le nombre
- agrémenter l'intersection avec la traverse Villeneuve d'un arbre d'ombrage et d'un banc

CATEGORIE

- desserte riveraine occasionnelle
- rue piétonne

Rue VILLENEUVE

Rue du CHAT



ETAT DES LIEUX :

- largeur moyenne : 3m
- revêtement de sol : béton mauvais état

OBSERVATIONS :

- entrées de garages malgré l'étroitesse de la rue

PROPOSITIONS :

- reprendre le revêtement de sol

CATEGORIE

- desserte riveraine occasionnelle
- rue piétonne

ETAT DES LIEUX :

- largeur moyenne : 3m
- revêtement de sol : béton mauvais état

OBSERVATIONS :

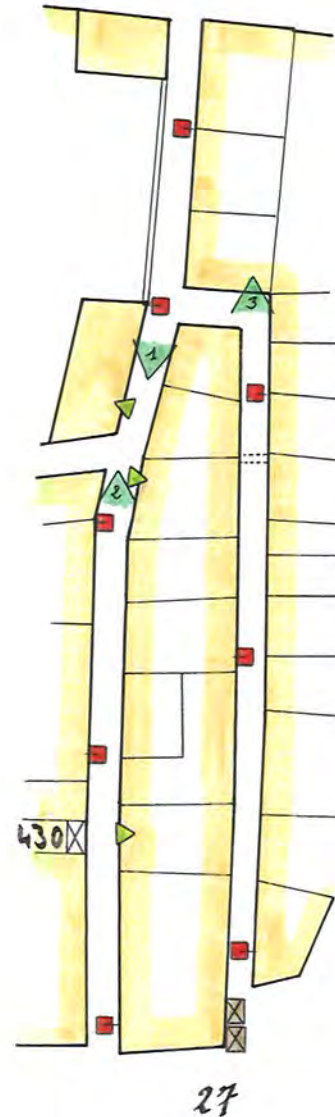
- entrées de garages malgré l'étroitesse de la rue
- présence d'un transformateur (parcelle 430)

PROPOSITIONS :

- reprendre le revêtement de sol

CATEGORIE

- desserte riveraine occasionnelle
- rue piétonne



1



2



3



Rue Pascal JOURDAN

SECTEUR ②

ETAT DES LIEUX :

- largeur moyenne : 5m
- revêtement de sol : enrobé médiocre
- rue à double sens

OBSERVATIONS :

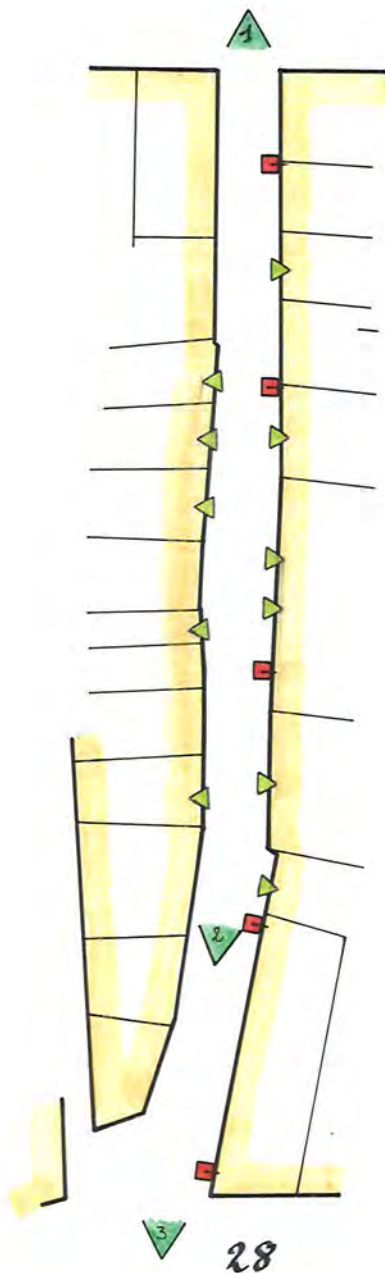
- nombreuses entrées de garages privés
- stationnement longitudinal illicite
- présence de barrières empêchant le stationnement (extrémité ouest)
- stationnement anarchique en début de rue (extrémité est)
- présence de trottoirs

PROPOSITIONS :

- passage en sens unique E/O
- création de places de stationnement longitudinal
- restructurer le début de la rue pour empêcher le stationnement

CATEGORIE

- desserte riveraine



1



2



3

Rue du REMOULEUR

ETAT DES LIEUX :

- largeur moyenne : 2,50 à 4m
- revêtement de sol : enrobé bon état avec caniveau béton central

OBSERVATIONS :

- rue récemment rénovée
- une entrée garage privé
- rue donnant sur une placette

PROPOSITIONS :

- imposer un sens unique S/N

CATEGORIE

- desserte riveraine occasionnelle

Rue JUIVERIE

ETAT DES LIEUX :

- largeur moyenne : 2,5m à 3m
- revêtement de sol : enrobé médiocre

OBSERVATIONS :

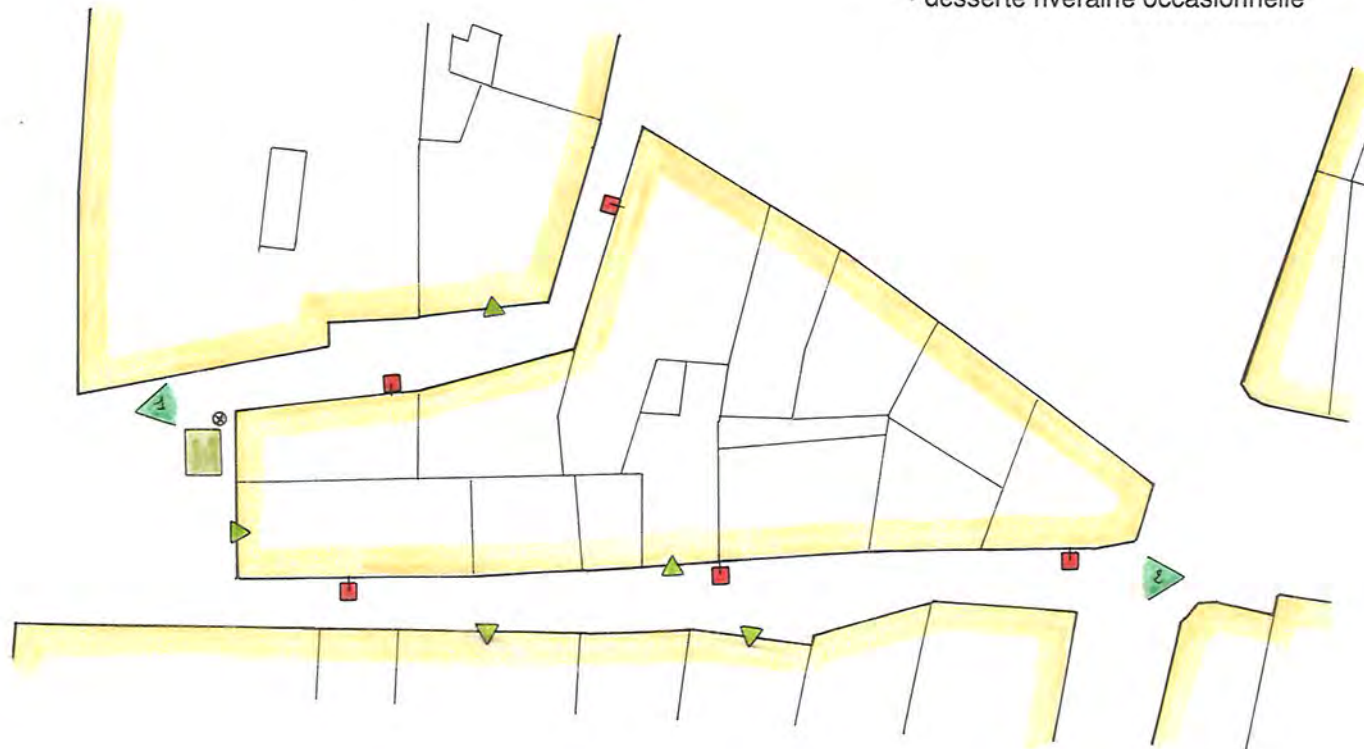
- entrées garages privés

PROPOSITIONS :

- imposer un sens unique N/S
- reprendre le revêtement de sol

CATEGORIE

- desserte riveraine occasionnelle



1



2

Rue Léon ALEGRE

SECTEUR ②



1



2



3



ETAT DES LIEUX :

- largeur : 7 à 12m
- revêtement de sol : enrobé médiocre
- circulation à double sens

OBSERVATIONS :

- dégagement pour circulation piétonne le long des commerces insuffisant
- stationnement autorisé unilatéral (27 places)
- rue commerçante
- problème de livraison de la superette (le camion de livraison doit rentrer en marche arrière depuis la place du Posterlon)
- mobilier trop diversifié (bacs, bornes...)
- la municipalité envisage de supprimer la gratuité du stationnement

PROPOSITIONS :

- restructurer l'ensemble de la rue
- uniformiser le mobilier
- passage en sens unique S/N

CATEGORIE

- desserte riveraine



4

Rue de l'ASILE

Rue Eugénie THOME



ETAT DES LIEUX :

- largeur moyenne : 4m
- revêtement de sol : enrobé avec incrustation de pavés béton et caniveau béton central

OBSERVATIONS :

- rue à sens unique S/N inversé les jours de marché

PROPOSITIONS :

- passage en sens unique N/S

CATEGORIE

- desserte riveraine occasionnelle



1



31

ETAT DES LIEUX :

- largeur : 3,50 à 6m
- revêtement de sol : enrobé médiocre

OBSERVATIONS :

- potelets interdisant le stationnement en début de rue (L. Alègre)
- entrée véhicule maison de retraite
- sens unique O/E

PROPOSITIONS :

- passage en double sens entre rue de l'Asile et Bd Lacombe

CATEGORIE

- desserte riveraine



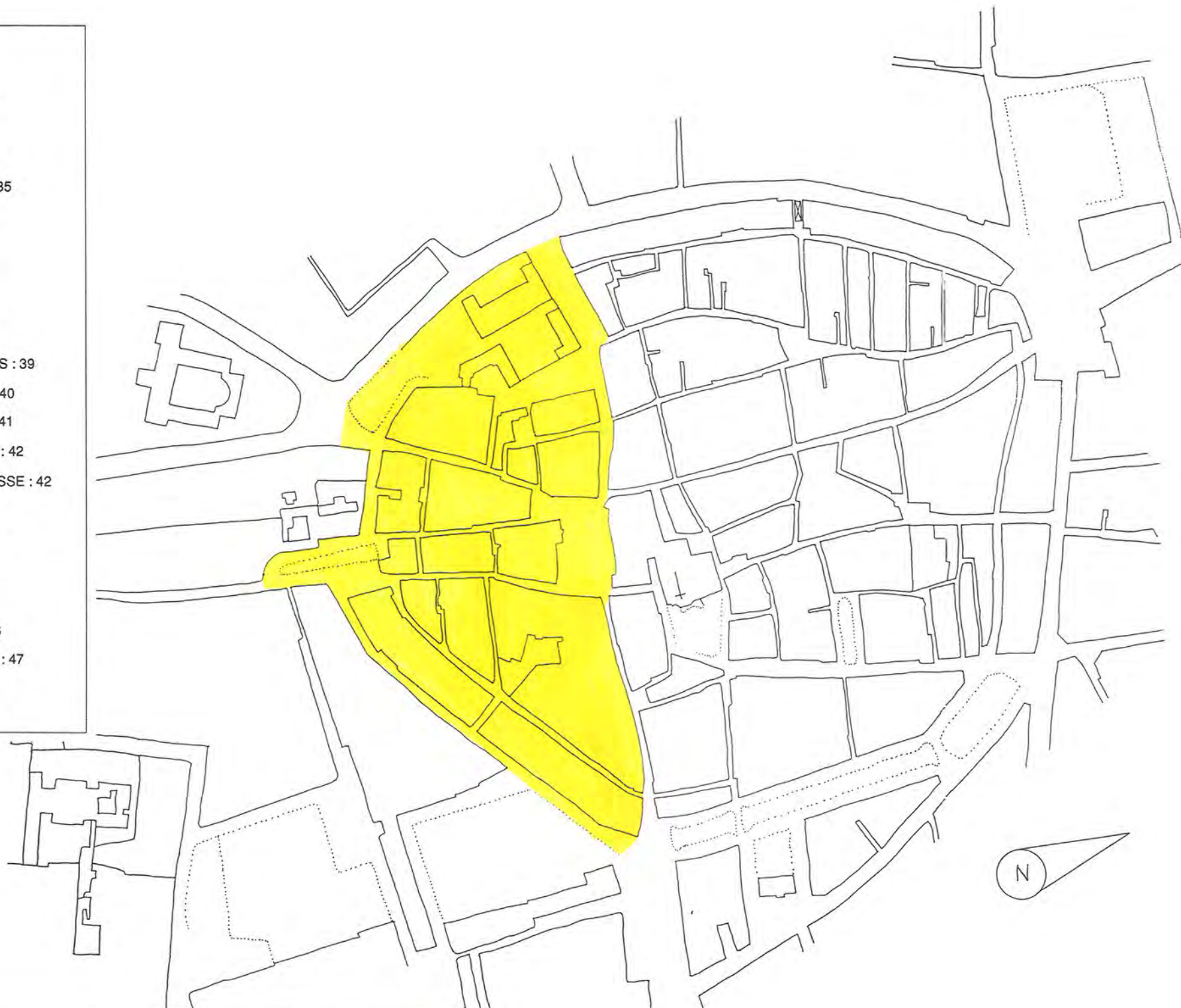
2



3

SECTEUR 3

- Rue GENTIL : 32
- Place du CHATEAU : 33
- Rue SOUCHON : 34
- Rue Joseph ARENE : 34
- Place Urbain RICHARD : 35
- Rue BOMPARD : 36
- Rue de LUYNES : 36
- Rue de la BISE : 36
- Rue de l'HORLOGE : 37
- Rue RIVAROL : 38
- Descente des PERRIERES : 39
- Rue des ESCARGOTS : 40
- Rue du Général TESTE : 41
- Rue POSTERLE HAUTE : 42
- Rue de l'ENFANT QUI PISSE : 42
- Place MALLET : 43
- Place Saint VICTOR : 44
- Rue Albert ANDRE : 45
- Rue du COQ : 46
- Rue Saint BERNARD : 46
- Placette Saint BERNARD : 47
- Rue Saint VICTOR : 48
- Chemin de RONDE : 48





Rue GENTIL

SECTEUR ③



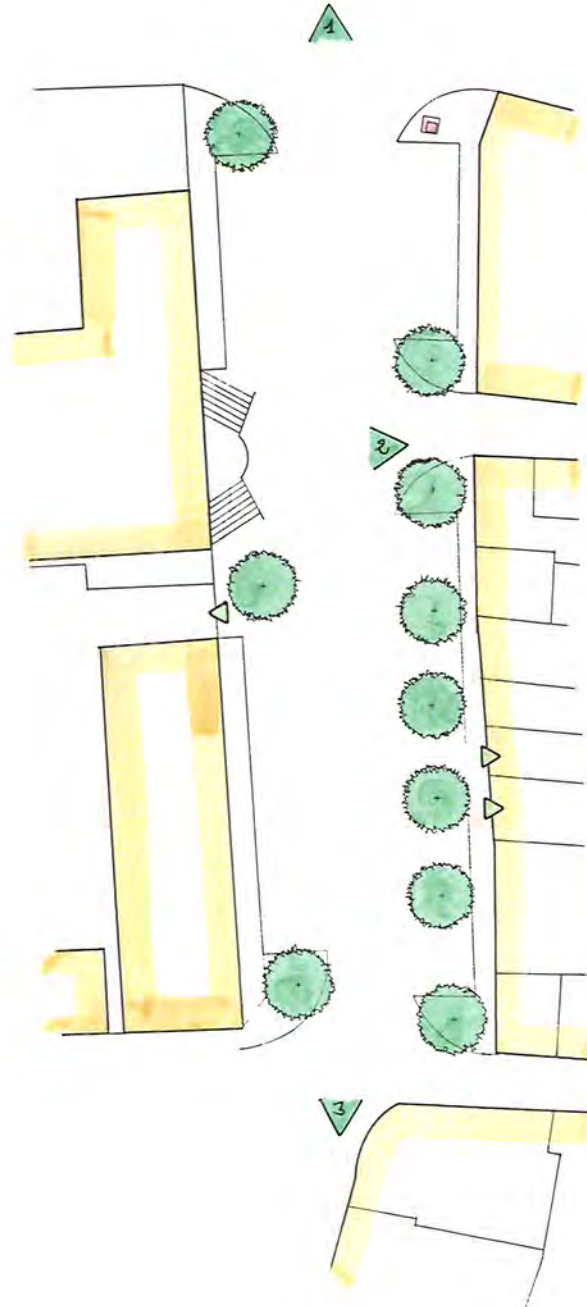
1



2



3



ETAT DES LIEUX :

- largeur moyenne : 22m
- revêtement de sol : enrobé
- circulation automobile à double sens

OBSERVATIONS :

- un des accès principaux au centre ville
- accès piétons galerie commerciale
- quelques commerces et équipements publics
- 30 places de stationnement dont certaines ombragées
- 8 places de stationnement réservées à la police nationale
- accès parking souterrain
- la municipalité envisage de supprimer la gratuité du stationnement

PROPOSITIONS :

- structurer la place en délimitant les circulations piétonnes et automobiles (revêtement de sol, mobilier...)
- compléter la plantation d'arbres tige

CATEGORIE :

- desserte riveraine

Place du CHATEAU

SECTEUR ③

ETAT DES LIEUX :

- largeur : 16 à 28m
- revêtement de sol : enrobé et pavés béton (trottoir)

OBSERVATIONS :

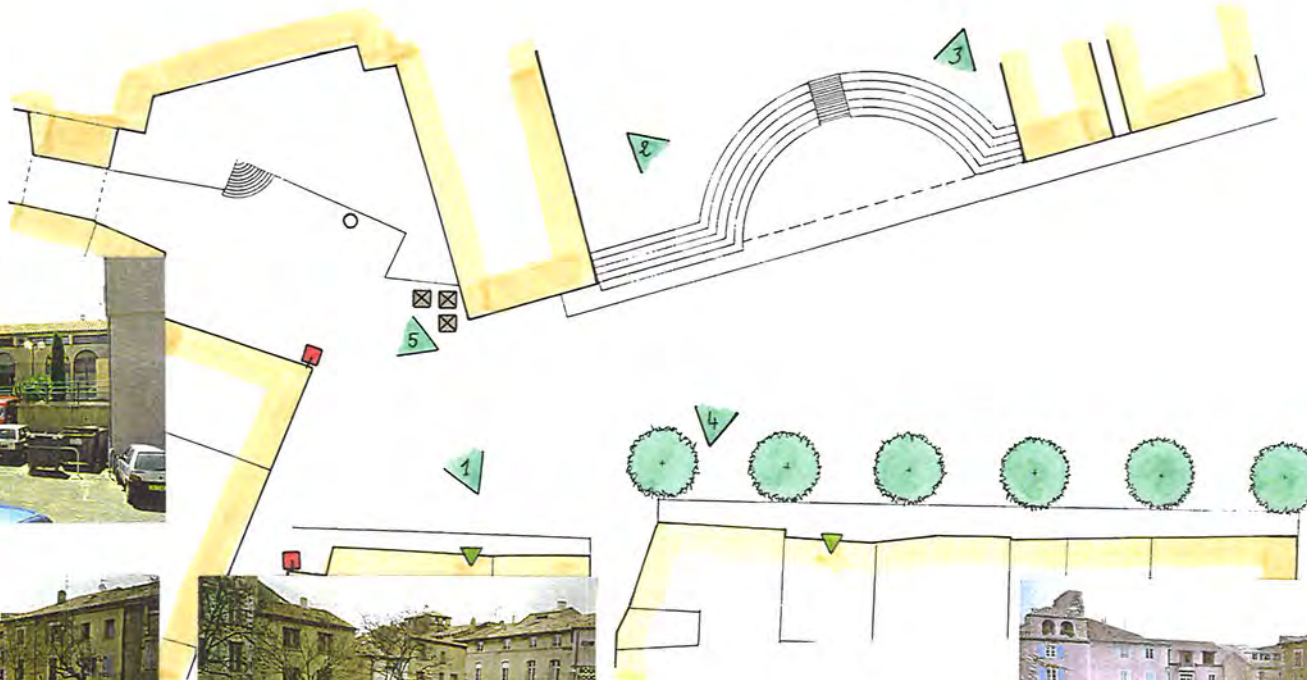
- quelques commerces
- place occupée par le marché du mercredi
- stationnement mal défini
- présence de 6 arbres d'ombrage le long de la façade est

PROPOSITIONS :

- réorganisation générale de la place

CATEGORIE :

- desserte riveraine



5



4



1



2



3



2



3



Rue Joseph ARENE



1

ETAT DES LIEUX :

- largeur moyenne : 5m
- revêtement de sol : enrobé bon état

OBSERVATIONS :

- circulation à double sens

PROPOSITIONS :

- mise en sens unique S/N (inversé le mercredi matin)

CATEGORIE :

- desserte riveraine

Rue SOUCHON

SECTEUR ③

ETAT DES LIEUX :

- largeur moyenne : 3m puis élargissement
- revêtement de sol : enrobé bon état

OBSERVATIONS :

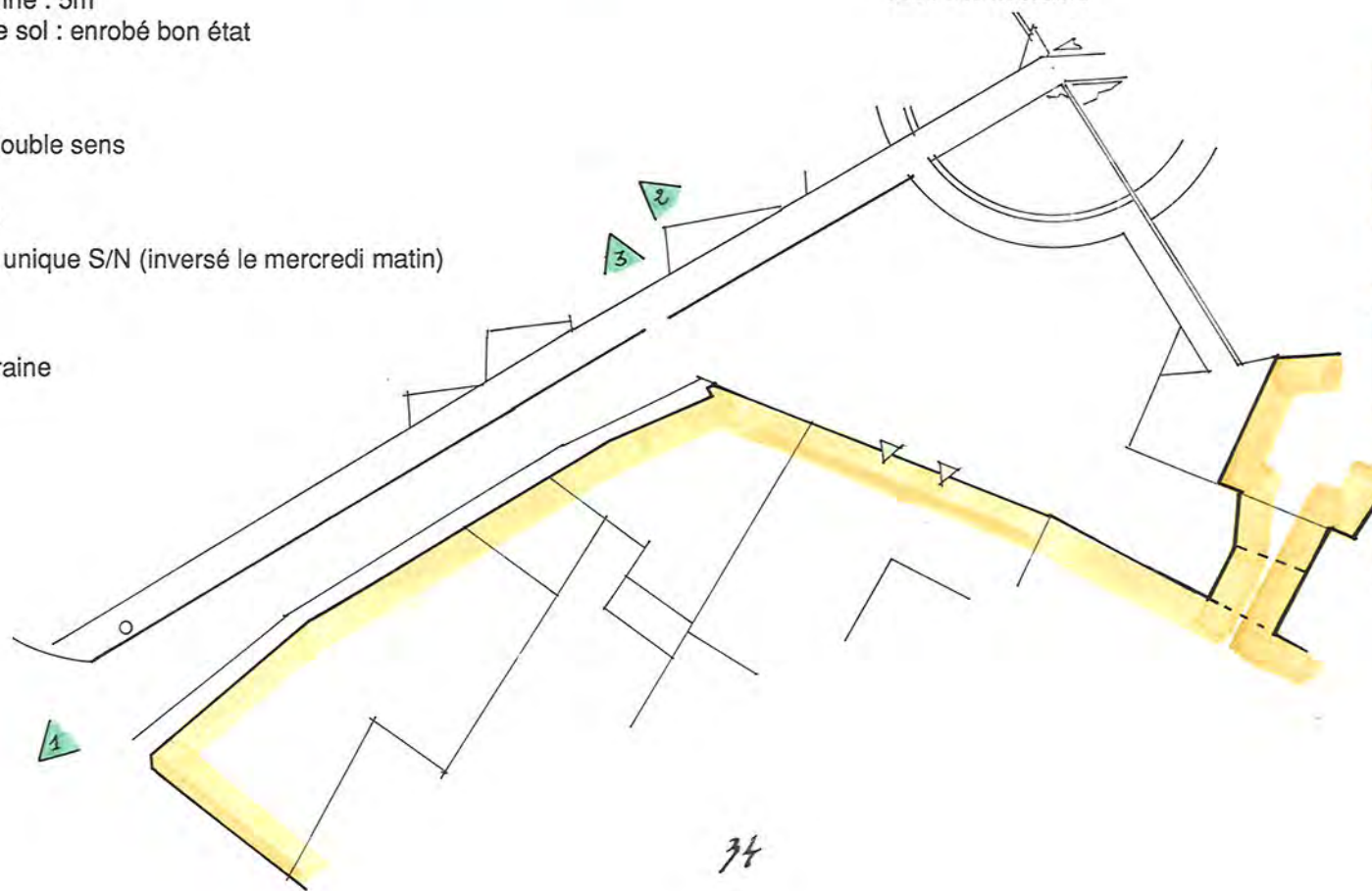
- 6 places de stationnement au niveau de l'élargissement
- rue à double sens

PROPOSITIONS :

- mise en sens unique J. Arène -> place du Château
- création d'une sortie du parking Urbain Richard

CATEGORIE :

- desserte riveraine



2



3

Place Urbain RICHARD

SECTEUR ③



1



5



2



3



4



ETAT DES LIEUX :

- parking arboré, 40 places

OBSERVATIONS :

- la sortie sur l'Avenue Léon Blum pose un problème de circulation aux heures de pointe

PROPOSITIONS :

- créer une sortie sur la rue Souchon
- condamner la sortie actuelle sur l'avenue Léon Blum
- modifier l'implantation de certaines places de stationnement afin de préserver la capacité du parking



6

Rue de la BISe

Rue de LUYNES

Rue BOMPARD

SECTEUR ③



ETAT DES LIEUX :

- largeur moyenne : 4m
- revêtement de sol : enrobé puis béton mauvais état

OBSERVATIONS :

- présence de 2 containers en début de rue
- entrées de garages privés

PROPOSITIONS :

- reprendre le revêtement de sol (section comprise entre la rue Rivarol et la placette)

CATEGORIE :

- desserte riveraine occasionnelle



1

ETAT DES LIEUX :

- largeur moyenne : 4m
- revêtement de sol : enrobé bon état avec caniveau central

OBSERVATIONS :

- réalisation récente

CATEGORIE :

- desserte riveraine occasionnelle



2

ETAT DES LIEUX :

- largeur moyenne : 1,50m
- revêtement de sol : béton mauvais état

OBSERVATIONS :

- rue très étroite dans sa partie inférieure mais s'élargissant en placette en partie haute
- placette récemment rénovée en parking (4 places) et terrasse restaurant

36

CATEGORIE :

- rue piétonne



3



4



5

Rue de l'HORLOGE

SECTEUR ③

ETAT DES LIEUX :

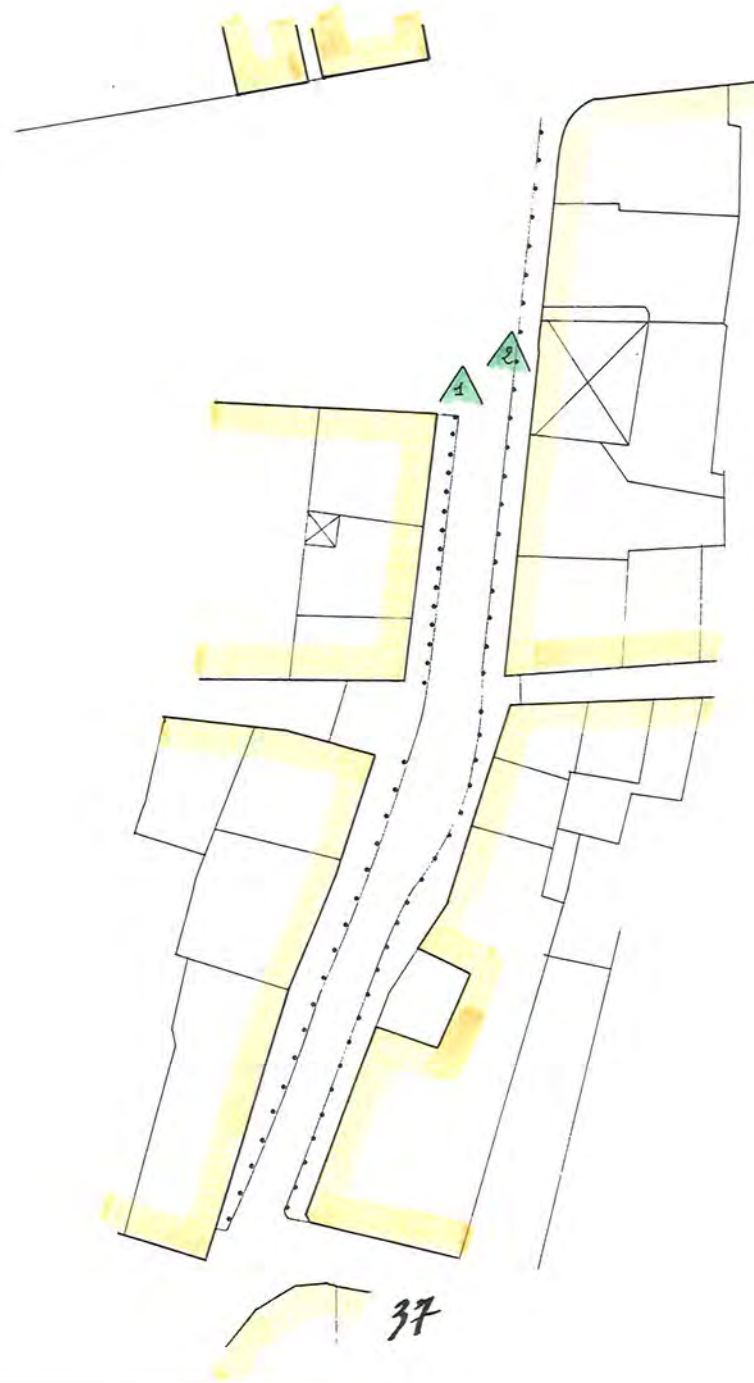
- largeur moyenne : 7 à 10m
- revêtement de sol : enrobé et dallage pierre naturelle

OBSERVATIONS :

- rue récemment rénovée
- circulation piétonne protégée par des bornes cubiques en pierre (dont plusieurs sont descellées)
- une des rues les plus fréquentées pour accéder au centre ville
- rue commerçante
- rue occupée par le marché le mercredi matin

CATEGORIE :

- desserte riveraine



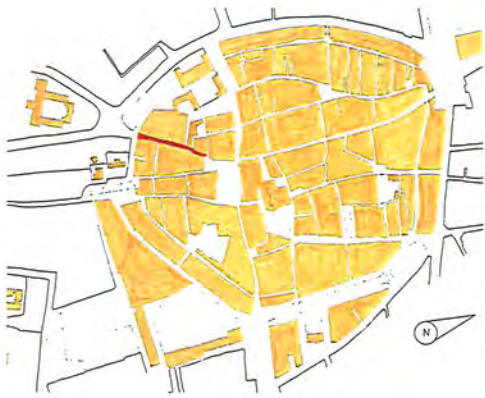
1



2

Rue RIVAROL

SECTEUR ③



ETAT DES LIEUX :

- largeur moyenne : 4 à 6m
- revêtement de sol : enrobé médiocre, trottoirs en béton

OBSERVATIONS :

- circulation à sens unique
- trottoirs étroits
- rue commerçante
- circulation rendue difficile au niveau de la chicane
- stationnement longitudinal en partie supérieure
- accès garage

PROPOSITIONS :

- transformation en liaison piétonne (avec accès occasionnel aux garages privés) entre le parking du Mont Cotton et le centre ville
- mise en place d'une borne centrale après l'intersection avec la rue de la Bise

CATEGORIE :

- desserte riveraine occasionnelle
- rue piétonne

Descente des PERRIERES

SECTEUR ③

ETAT DES LIEUX :

- largeur moyenné : 10m
- revêtement de sol : enrobé bon état
- trottoirs de part et d'autre de la rue

OBSERVATIONS :

- problème de circulation à l'intersection avec rues Rivarol et Arène et sortie du parking du Mt Cotton
- présence d'un container sur le trottoir longeant le parapet dominant la place St Victor
- présence d'une fontaine identique à celle du lavoir de la Brèche

PROPOSITIONS :

- installer un garde corps sur le parapet surplombant le jardin public St Victor
- déplacer le container

CATEGORIE :

- desserte riveraine





Rue des ESCARGOTS

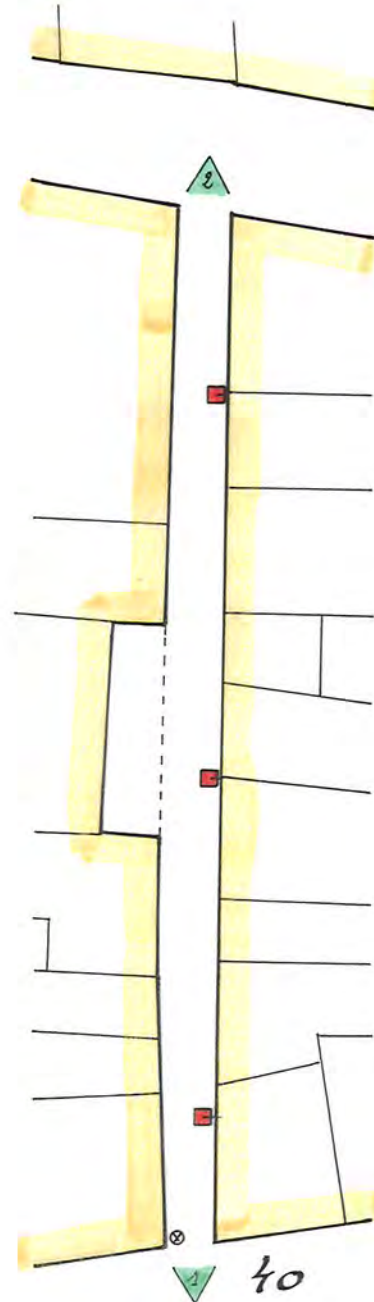
SECTEUR ③



1



2



ETAT DES LIEUX :

- largeur moyenne : 2,50m
- revêtement de sol : béton avec caniveau central dégradés

OBSERVATIONS :

- rue à forte déclivité
- présence d'une borne fontaine en bas de rue

PROPOSITIONS :

- reprendre le revêtement de sol
- mettre en place une grille EP transversale en bas de rue

CATEGORIE :

- rue piétonne

Rue du Général TESTE

SECTEUR ③



ETAT DES LIEUX :

- largeur moyenne : 4m
- revêtement de sol : pavés béton (gris et rose) bon état

CATEGORIE :

- desserte riveraine



Rue POSTERLE HAUTE

ETAT DES LIEUX :

- largeur moyenne : 3m
- revêtement de sol : pavés béton gris

OBSERVATIONS :

- rue à forte déclivité
- emmarchement en partie haute

PROPOSITIONS :

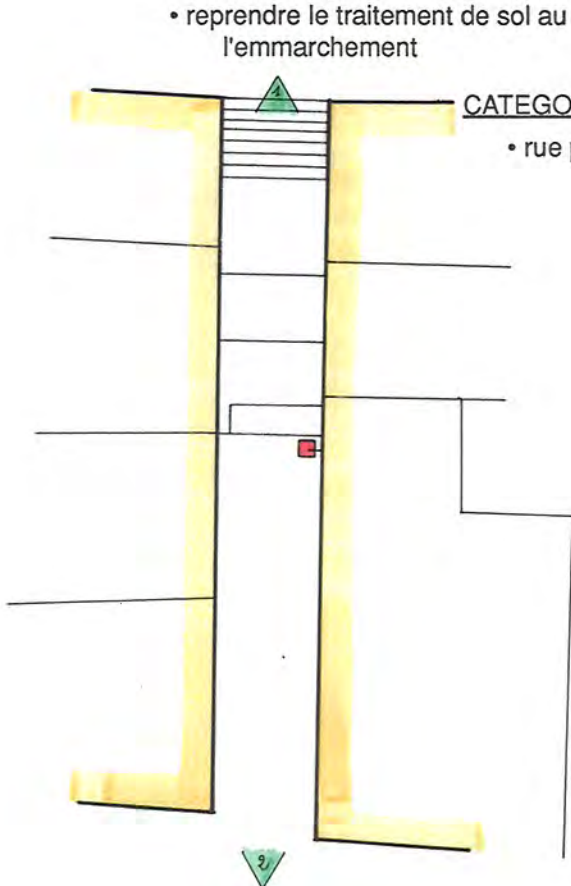
- prévoir une grille EP transversale en bas de rue
- reprendre le traitement de sol au niveau de l'emmarchement



1



2



CATEGORIE :

- rue piétonne

Rue de l'ENFANT QUI PISSE

ETAT DES LIEUX :

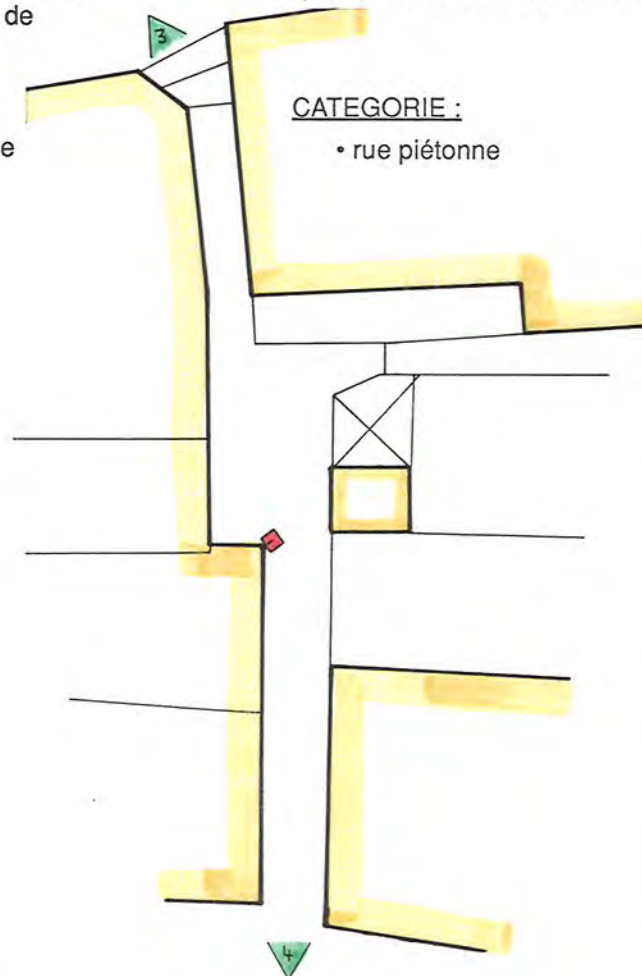
- largeur moyenne : 2m
- revêtement de sol : béton médiocre

OBSERVATIONS :

- passage couvert en pierres au début de la rue (partie haute)
- rue pittoresque

PROPOSITIONS :

- reprendre le revêtement de sol



CATEGORIE :

- rue piétonne



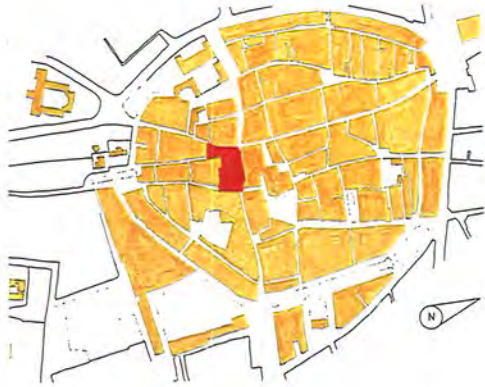
3



4

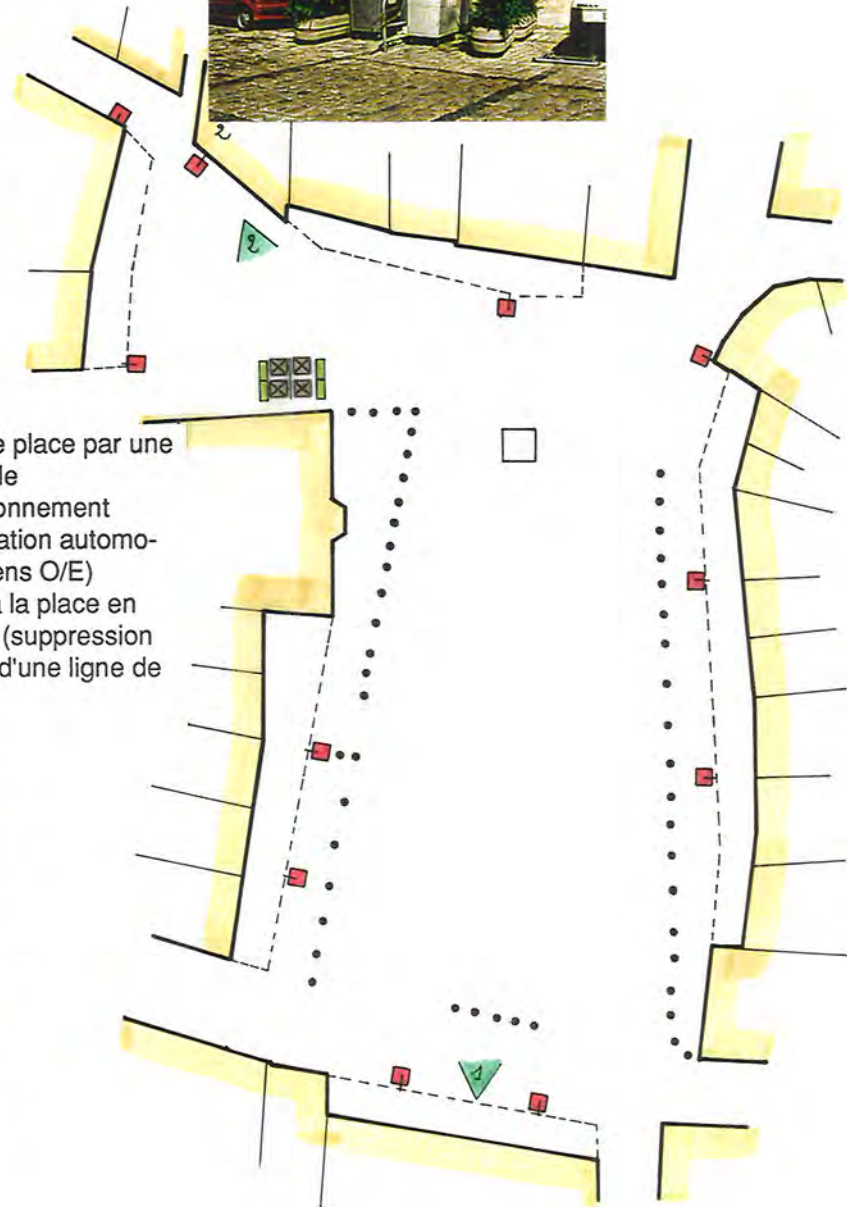
Place MALLET

SECTEUR ③



ETAT DES LIEUX :

- dimensions : 30 x 60m
- revêtement de sol : pavés anciens



OBSERVATIONS :

- place principale du centre ville (entrée principale de la mairie)
- nombreux commerces
- restaurants dont les terrasses sont délimitées par des jardinières
- mobilier très disparate (jardinières, potelets, containers...)
- place essentiellement utilisée comme zone de stationnement
- place occupée par le marché le mercredi
- l'encombrement de cette place nuit à sa perception d'ensemble

PROPOSITIONS :

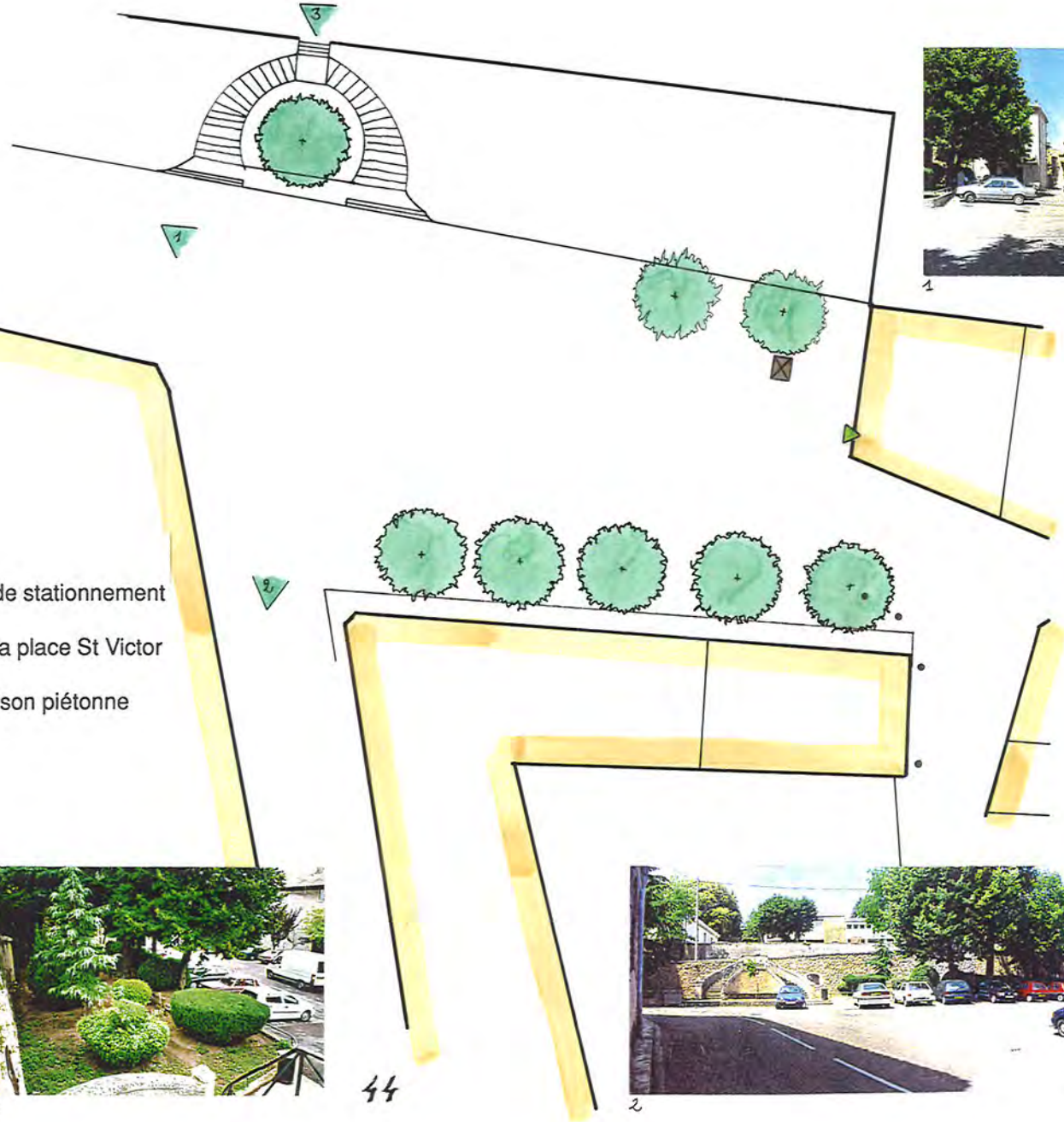
- améliorer l'image de cette place par une réorganisation générale
 - suppression du stationnement
 - limitation de la circulation automobile (une seule voie sens O/E)
 - redonner une unité à la place en évitant de la morceler (suppression des jardinières, choix d'une ligne de mobilier)

- ...



Place Saint VICTOR

SECTEUR ③



1

ETAT DES LIEUX :

- dimensions : 20 x 30m
- revêtement de sol : enrobé

OBSERVATIONS :

- place essentiellement occupée par une zone de stationnement (en partie ombragée)
- jardin public entre descente des Perrières et la place St Victor semble peu utilisé
- un escalier à double révolution permet une liaison piétonne entre la place et la descente des Perrières

PROPOSITIONS :

- matérialiser les emplacements de parking
- remise en valeur du jardin public



3



2

44



1



2



3

ETAT DES LIEUX :

- largeur moyenne : 4 à 6m
- revêtement de sol : enrobé et pavés béton avec caniveau central



OBSERVATIONS :

- stationnement illicite vers la place Mallet
- problème de ruissellement des EP aux intersections avec rues Posterle Haute et Enfant qui pisse
- entrées de garages privés
- présence de 2 containers sur la parcelle 166

PROPOSITIONS :

- interdire le stationnement illicite
- aménager la parcelle 166 (fontaine, arbre, mobilier...)

CATEGORIE :

- desserte riveraine



4



Rue du COQ

Rue Saint BERNARD

SECTEUR ③

ETAT DES LIEUX :

- largeur moyenne : 1,50 à 2,50m
- revêtement de sol : béton médiocre et enrobé

OBSERVATIONS :

- 2 entrées de garage privé

PROPOSITIONS :

- reprendre le revêtement de sol

CATEGORIE :

- desserte riveraine occasionnelle
- rue piétonne



2

2



ETAT DES LIEUX :

- largeur moyenne : 2m puis 5m
- revêtement de sol :
 - enrobé médiocre sur la portion étroite
 - enrobé bon état sur la portion large

OBSERVATIONS :

- rue à double sens
- circulation difficile dans la portion étroite
- entrées de garage privé

PROPOSITIONS :

- reprendre le revêtement de sol de la portion étroite
- circulation occasionnelle en sens unique dans la portion étroite

CATEGORIE :

- desserte riveraine occasionnelle
- desserte riveraine



4



5

Placette Saint BERNARD

SECTEUR ③

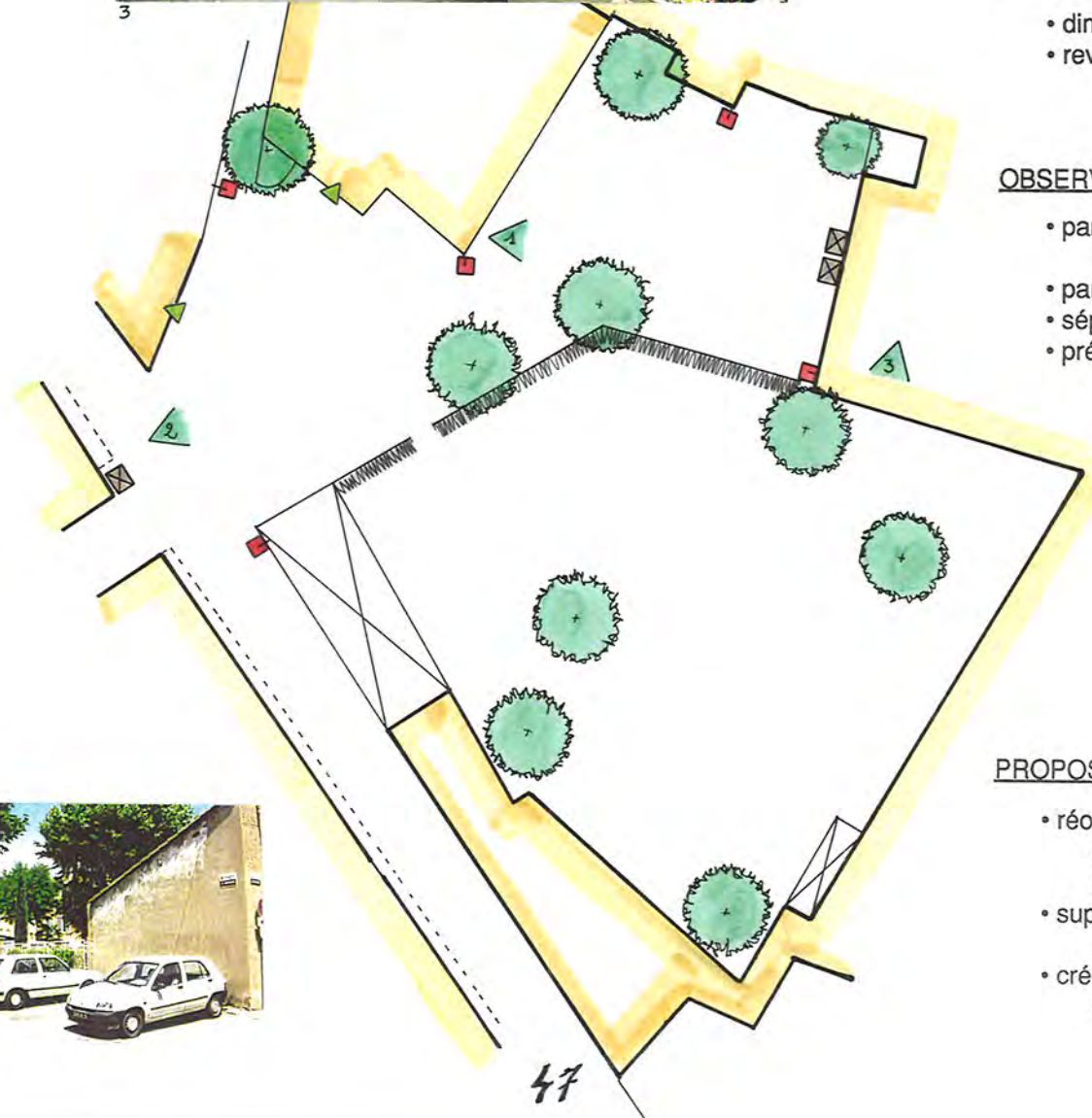


ETAT DES LIEUX :

- dimension : 1800m²
- revêtement de sol : enrobé

OBSERVATIONS :

- parking réservé à la mairie sur l'emprise de l'ancienne cour de l'école St Maur
- parking public sur la placette St Bernard
- séparation par une clôture doublée d'une haie
- présence d'arbres d'ombrage à grand développement



PROPOSITIONS :

- réorganiser l'ensemble de l'espace placette + cour en jardin (se référer à l'étude sur l'ilôt St Maur)
- supprimer le stationnement (ne conserver que quelques places)
- créer une percée piétonne entre la rue St Victor et l'ilôt St Maur



Rue Saint VICTOR

Chemin de RONDE

SECTEUR ③

ETAT DES LIEUX :

- largeur moyenne : 7m
- revêtement de sol : enrobé

OBSERVATIONS :

- circulation à double sens
- présence de trottoirs étroits

PROPOSITIONS :

- envisager l'élargissement des trottoirs en réduisant la largeur de la chaussée à 5m
- création d'une percée piétonne entre la rue St Victor et le Chemin de Ronde au niveau de l'immeuble Groupama

CATEGORIE :

- desserte riveraine

ETAT DES LIEUX :

- largeur moyenne : 3 à 6m
- revêtement de sol : enrobé médiocre

OBSERVATIONS :

- circulation à double sens entre placette St Victor et rue St Bernard, puis à sens unique N/S jusqu'à la rue Crémieux (inversé les jours de marché)
- rue étroite ne facilitant pas la circulation à double sens

PROPOSITIONS :

- passage à sens unique N/S sur la totalité de la rue
- création de quelques places de stationnement longitudinal
- reprise du revêtement de sol

CATEGORIE :

- desserte riveraine occasionnelle



1

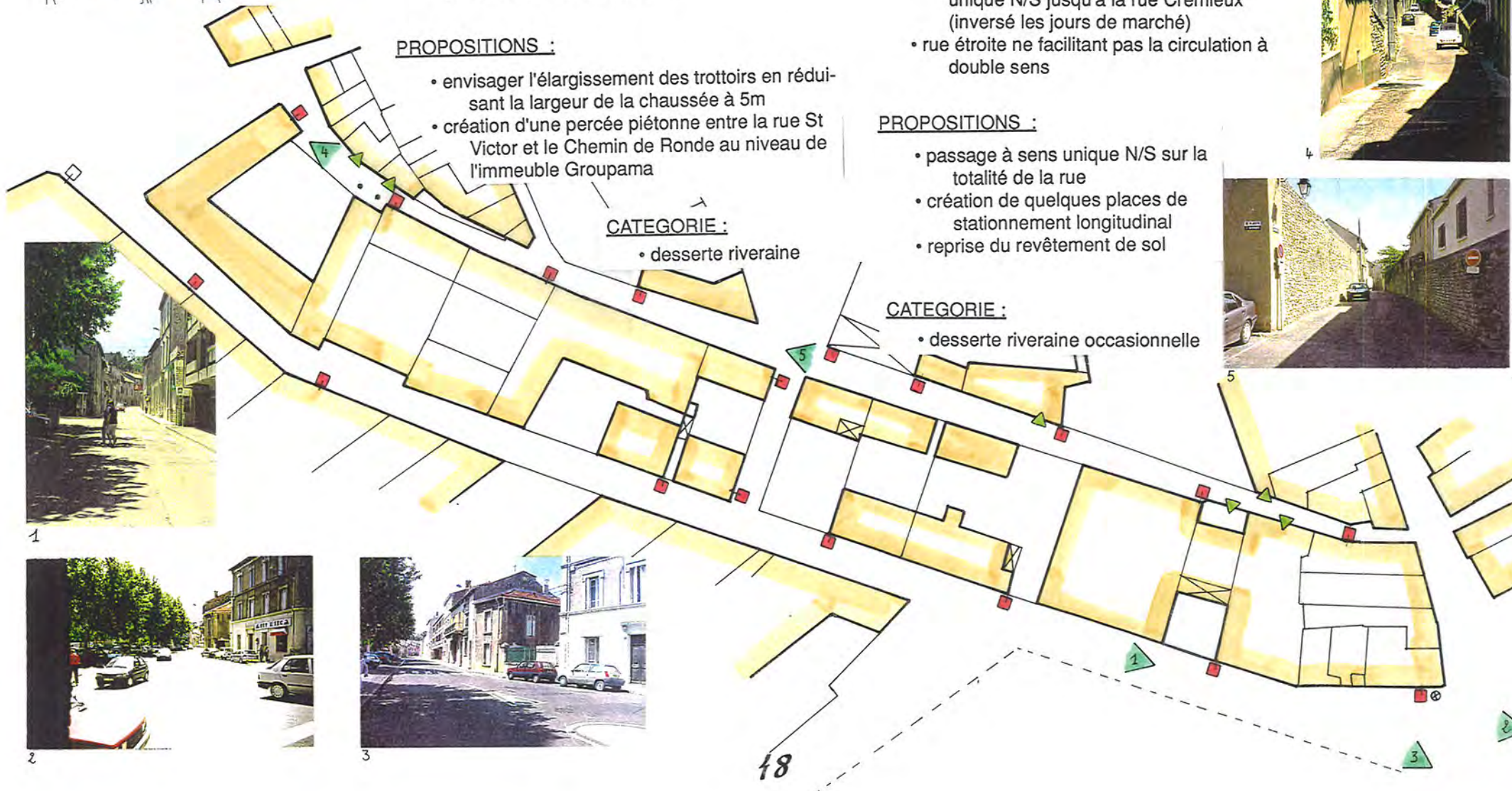


2







3

18



**HIERARCHISATION DES VOIES
DANS LE CENTRE ANCIEN**

-  Desserte riveraine
-  Desserte riveraine occasionnelle
-  Rue piétonne
-  Rue commerçante et piétonne



QUELQUES SUGGESTIONS :

Les chaussées

L'état des chaussées est, d'une façon générale, médiocre. Seules quelques rues, même si la nature de leur traitement présente une très grande diversité, offrent un aspect satisfaisant (Voir Annexe 6).

<i>Nom de la rue</i>	<i>Nature de la chaussée</i>
Rue de Conti	Enrobé avec caniveau central béton
Rue de la république	Opus de dalles de pierres naturelles
Place Saint Jean	Pavés de pierre naturelle
Rue de l'Asile	Enrobé et pavés béton colorés avec caniveau central béton
Rue de la Bise	Enrobé avec caniveau central béton
Rue du Général Teste	Pavés béton rose et gris
Rue Albert André	Enrobé et pavés béton avec caniveau central béton
Rue Fernand Crémieux	Opus de dalles de pierres naturelles

Le fait de hiérarchiser le type de trafic des rues du centre-ville permet un traitement de leur chaussée en conséquence. Ainsi, à chaque catégorie de rue peut être affecté un type de revêtement.

Chacun de ces traitements de sol pourra être décliné suivant les caractéristiques de la voirie : présence de trottoirs, marquage des places de stationnement, entouragement d'arbre, passage piétons...

Les places, quant à elles, sont à traiter au cas par cas (Voir Annexe 4 et 5).

Enfin, certains circuits à prédominance piétonne peuvent être étudiés pour offrir aux utilisateurs des traversées privilégiées. Certains d'entre eux pouvant être thématiques (architecture, histoire, places...), les circuits bénéficieront d'un traitement particulier de mise en valeur (traitement de sol, fleurissement, mobilier).

De nombreuses rues, compte-tenu de leur aspect de surface et de leur étroitesse, présentent un caractère sombre, triste, qui n'incite pas à les emprunter. Certains riverains ont agrémenté le pied de leur façade avec des plantations. Cette façon de s'approprier l'espace public est à encourager dans certaines limites. Elle peut s'accompagner de mesures incitatives complémentaires de la part de la municipalité : aide au fleurissement des fenêtres et balcons, aide à la rénovation des façades...

Le Mobilier

Si l'éclairage des rues est, sur l'ensemble, du centre ville tout à fait satisfaisant et présente une uniformité quant au style des luminaires, nous avons constaté sur le plan du mobilier une très grande diversité des équipements, corbeilles, bacs à fleurs et, plus particulièrement sur le choix des bornes (Voir Annexe 7). Dans ce domaine, il est nécessaire d'élaborer un plan d'implantation général des équipements en tenant compte de leur insertion et basé également sur la hiérarchisation des voies de circulation.

Pour ce qui concerne les containers, nous avons noté leur grand nombre et leur implantation discutable tant du point de vue esthétique que fonctionnel par rapport à la circulation.

C'est peut-être le mode de gestion des ordures ménagères qu'il serait préférable de modifier en préconisant par exemple :

- . l'utilisation de contenants moins imposants mais implantés en grand nombre et surtout offrant un caractère plus esthétique ;
- . la sensibilisation des riverains afin de les inciter à ne déposer leurs ordures que dans certains créneaux horaires.

Ces mesures n'empêchent pas la mise en place de containers à des emplacements bien précis. Ils pourront, par exemple, être placés dans le bâti lors de réhabilitation de certains immeubles ou associés à d'autres équipements du type transformateur.

CONCLUSION

La redynamisation du centre ancien de Bagnols-sur-Cèze suppose la mise en oeuvre d'une politique de longue haleine, planifiée, programmée. Pour atteindre pleinement ses objectifs, cette politique doit être globale. L'habitat, l'habitant, l'économie, le cadre de vie, la circulation dans la ville sont, nous l'avons vu, indissociables et constituent des composantes urbaines à prendre en compte.

La réhabilitation des logements n'a pas été suffisante et l'aménagement des espaces extérieurs ne pourra pas, non plus, réussir à changer profondément l'image de la ville puisque cette image est tant objective que subjective.

Les conditions de vie des bagnolais ne relèvent pas seulement de l'environnement physique ; elles sont engendrées principalement par le chômage, le manque de qualification professionnelle, le fatalisme, notamment celui des commerçants... Cependant, un solde naturel fortement positif, une population dynamique (car jeune, équilibrée et particulièrement mobile) et une évolution plutôt optimiste dans le bassin d'emploi de la ville d'ici 2015 devraient rassurer les élus et les encourager à agir pour la mise en valeur de la ville tout en tenant compte du vieillissement probable de la population à partir de 2005.

Les propositions émanant de la convention de Développement Social des Quartiers doivent être également prises en compte car parfaitement adaptées pour réduire certains dysfonctionnements urbains et sociaux recensés à Bagnols-sur-Cèze. Les problèmes de circulation et de stationnement dans le centre ancien sont, nous l'avons vu, des problèmes récurrents. Lorsque l'on examine l'image de la ville, sa structure, ses habitants et les autres acteurs de la vie sociale ainsi que l'évolution de son économie dans le bassin d'emploi, on constate que les préconisations envisagées ne manqueront pas d'apporter certaines améliorations. En matière de stationnement réglementé, il est bien évident que seules la tenacité des élus et la rigueur des agents compétents permettront, à long terme, de pouvoir obtenir des effets positifs.

Cependant, d'autres moyens doivent être envisagés afin de désenclaver le quartier des Escanaux en saisissant toutes opportunités (bâtiment inoccupé tel celui abritant jadis la Caisse Primaire d'Assurance Maladie ou peu utilisé comme le Mille Club face au Jardin Paul Eluard) afin d'agrandir la ville et envisager la création d'un équipement public plus structurant.

ANNEXES

PROPOSITION DE QUESTIONNAIRE
à l'intention des artisans, commerçants
et autres professionnels installés dans le centre ancien

1° Nom ou raison sociale (facultatif).....

.....

2° Année d'installation.....

3° Pourquoi avoir choisi ce lieu d'implantation.....

.....

4° En êtes-vous :

Très satisfait

Satisfait

Moyennement satisfait

Peu satisfait

5° Voyez-vous des améliorations à apporter :

Oui

Non

Si Oui, lesquelles.....

.....

.....

6° Votre clientèle se compose, majoritairement, de personnes :

Habitant le quartier

Travaillant dans le quartier

De passage

Autre

Préciser, si possible, dans ce dernier cas.....

.....

7° En un mot, comment caractériser le centre ancien ?

.....

8° Quel est, selon vous, son principal atout

.....

9° A contrario, quel est son inconvénient majeur.....

.....

10° Aimerez-vous y vivre ?

Oui

Non

Pourquoi.....

.....

Date: 21/04/98

80 MA 1998



MARCOULE

RHC/SRH n° 199702428

CONSEIL D'ARCHITECTURE D'URBANISME ET
DE L'ENVIRONNEMENT DU GARD
Madame la Chargée de Mission
11, place du 8 Mai
30000 NIMES

Dessertes des SERVICES de JOUR

de 8 h 00 à 16 h 30, du Lundi au Vendredi

sur BAGNOLS/CEZE

Objet : Circulation des cars COGEMA dans la commune de Bagnols sur Cèze

Madame,

Nous avons bien reçu votre courrier du 7 avril dernier dans lequel vous demandez des informations relatives au transport de nos salariés.

Pour répondre à vos questions, je vous prie de bien vouloir trouver ci-joint, la liste de tous les arrêts de cars du secteur de Bagnols sur Cèze.

En ce qui concerne les villages environnants, tous sont desservis par une ligne de car. Aucun de leurs habitants ne doit donc théoriquement prendre le car à Bagnols sur Cèze.

J'espère avoir répondu à vos attentes. Toutefois pour de plus amples renseignements, vous pouvez contacter M. Béranger au 66.79.54.53.

Je vous prie d'agréer, Madame, l'expression de mes salutations distinguées.

Le Chef du Service Ressources Humaines,

D. FROMONT

P.J. : 3

ARRETS	HORAIRES
Sortie Sud - RN86 "Station"	7 h 27
Chemin de la Margue	7 h 29
Parc Chamont	7 h 30
Carrière EGEA	7 h 31
Margue - Bel Horizon	7 h 31
Carrefour l'Ancyse - Fontresquières	7 h 32
Carrefour Fontresquières - V. Scotto	7 h 33
La Margue n°31	7 h 33
Carrefour Fontresquières - Cantemerle	7 h 34
Carrefour Fontresquières - Santolines	7 h 35
La Margue - Impasse des Ladres	7 h 35
Clinique la Garaud	7 h 37
Avenue Vigan Braquet - Garage EDF	7 h 37
Cité "Aubépines"	7 h 37
Agence Mainco rue E. Euzeby	7 h 38
Avenue Vigan Braquet - Tour A2	7 h 38
Chemin de Devèze	7 h 39
Bourg-Neuf - Sortie ancienne route d'Alès	7 h 39
Mayre - CES	7 h 39
Rue Plantevin	7 h 40
Avenue Vigan Braquet - Tour A1	7 h 40
Posterlon	7 h 40
Abri Carrefour Edgard Tailhades	7 h 40
Avenue Vigan Braquet - Chambre de Commerce	7 h 42
RN 580 Paniscoule	7 h 42
Chemin de l'Euze	7 h 43
Biscuiterie Jarrie	7 h 44
Avenue de Lattre de Tassigny - "Eminence"	7 h 44
Zone Industrielle - Ex PN 30	7 h 44

Dessertes des SERVICES CONTINUS

de 5 h 12 - 13 h 12 - 20 h 12, du Lundi au Vendredi Inclus

sur BAGNOLS/CEZE

Dessertes des SERVICES CONTINUS

de 5 h 12 - 13 h 12 - 20 h 12, Week End et jours fériés

sur BAGNOLS/CEZE

ARRETS	HORAIRES		
	Matin	midi	Soir
Sortie Sud de Bagnols RN 86	4 h 44	12 h 44	19 h 44
Parc CHAMONT - GDF	4 h 44	12 h 44	19 h 44
Carrière EGEA	4 h 45	12 h 45	19 h 45
Margue Sud	4 h 46	12 h 46	19 h 46
Ancyse/Fontesquières	4 h 46	12 h 46	19 h 46
Rue Fontesquières / V. SCOTTO	4 h 47	12 h 47	19 h 47
Margue Bel Horizon	4 h 48	12 h 48	19 h 48
Fontesquières/Chantemerle	4 h 49	12 h 49	19 h 49
Fontesquières / Santolines	4 h 50	12 h 50	19 h 50
Clinique LA GARAUD	4 h 51	12 h 51	19 h 51
Chemin du DEVES	4 h 51	12 h 51	19 h 51
Rue PLANTEVIN	4 h 52	12 h 52	19 h 52
Avenue VIGAN-BRAQUET - Tour A2	4 h 52	12 h 52	19 h 54
Avenue du BORDELET - Rue de la LIONNE	4 h 54	12 h 54	19 h 52
Transports BLANCHET	4 h 54	12 h 54	19 h 54
Avenue de la Mayre - Parking C.E.S.	4 h 56	12 h 56	19 h 56
Aubépines	4 h 56	12 h 56	19 h 56
Bourg-Neuf - Abri Urbain / Café de l'Industrie	4 h 57	12 h 57	19 h 57
Avenue de la Mayre - Abri carrefou Edg Taihades	4 h 58	12 h 58	19 h 58
Posterlon	4 h 58	12 h 58	19 h 58
Paniscoule	5 h 00	13 h 00	20 h 00
Chemin de l'EUZE	5 h 01	13 h 01	20 h 01
Biscuiterie JARRIE	5 h 02	13 h 02	20 h 02
Orasan - Abri RN 580	5 h 07	13 h 07	20 h 07

ARRETS	HORAIRES		
	Matin	midi	Soir
Parc chamont	4 h 33	12 h 33	19 h 33
Carrière EGEA	4 h 34	12 h 34	19 h 34
Amayse/Fontesquière	4 h 35	12 h 35	19 h 35
Fontesquière/V Scotto	4 h 36	12 h 36	19 h 36
Fontesquière/Cantemerle	4 h 37	12h 37	19 h 37
Fontesquière/Santoline	4 h 38	12 h 38	19 h 38
Clinique la Garaud	4 h 40	12 h 40	19 h 40
Avenue Vigan Braquet - Tour A2	4 h 42	12 h 42	19 h 42
Avenue du Boredelet Rue de lionne	4 h 43	12 h 43	19 h 43
Aubépine	4 h 45	12 h 45	19 h 45
Sortie Sud RN86	4 h 51	12 h 51	19 h 51
Margue - Sud	4 h 53	12 h 53	19 h 53
Margue - Bel Horizon	4 h 54	12h 54	19 h 54
Chemin de DEVES	4 h 55	12 h 55	19 h 55
Rue PLANTEVIN	4 h 56	12 h 56	19 h 56
Transports BLANCHET	4 h 58	12 h 58	19 h 58
Avenue de la Mayre - Parking CES	5 h 00	13 h 00	20 h 00
Abri carrefou Edg Taihades	5 h 01	13 h 01	20 h 01
Paniscoule	5 h 02	13 h 02	20 h 02
Chemin de l'EUZE	5 h 03	13 h 03	20 h 03
Abri RN 580	5 h 08	13 h 08	20 h 08
Poste Ouest	5 h 12	13 h 12	20 h 12

*Transport des salariés
de l'Etablissement de Marcoule
résidants à Bagnols sur Cèze*

Service Jour : « Embauche de 8 h 00 du lundi au vendredi »

Nombre de salariés susceptible d'utiliser ces moyens de transport :	337 personnes
Moyenne journalière des usagers :	115 personnes
Taux de fréquentation :	29 %
Moyens mis en œuvre :	5 cars de 49 places chacun

Service continu : « Embauche de 5 h 12. 13 h 12 et 20 h 12 du lundi au vendredi et les week-end et jours fériés »

Nombre de salariés susceptible d'utiliser ces moyens de transport	
- répartis sur 3 postes et sur 7 jours :	144 personnes
Moyenne journalière du lundi au vendredi :	32 personnes
Taux de fréquentation :	22 %
Moyens mis en œuvre :	2 cars de 49 places chacun

Moyenne journalière des week-end et jours fériés :	11 personnes
Compte tenu de l'effectif présent, nécessaire à l'organisation des ces postes, il nous paraît difficile de vous communiquer le nombre d'agent résidents dans la localité citée.	
Moyens mis en œuvre :	1 car de 49 places chacun

USINE DE L'ARDOISE

Boîte Postale 4
30290 LAUDUN
Tél. : 66 90 48 00
Télécopie : 66 90 48 48

**CONSEIL D'ARCHITECTURE D'URBANISME
ET DE L'ENVIRONNEMENT DU GARD**
Pascale BEZARD
11, Place du 8 Mai

30000 NIMES

V/réf. :

L'Ardoise, le

21 AVRIL 1997

N/réf. :

RH - APh/rw

Madame,

En réponse à votre courrier du 7 Avril dernier, vous trouverez ci-après les éléments demandés

1/ Points de ramassage de nos employés « postés », 7 jours sur 7 à BAGNOLS SUR CEZE
cf tableau ci-joint

2/ Nombre de résidants empruntant le car à BAGNOLS SUR CEZE : 28

3/ Nombre de personnes habitant les communes environnantes et empruntant
le car à BAGNOLS SUR CEZE 11

Nous restons à votre disposition pour tout renseignement complémentaire, et vous prions
d'agréer, Madame, l'expression de nos salutations distinguées.

Le Chef du Service des Ressources Humaines,



Anne PHILIPPE

PJ : 1

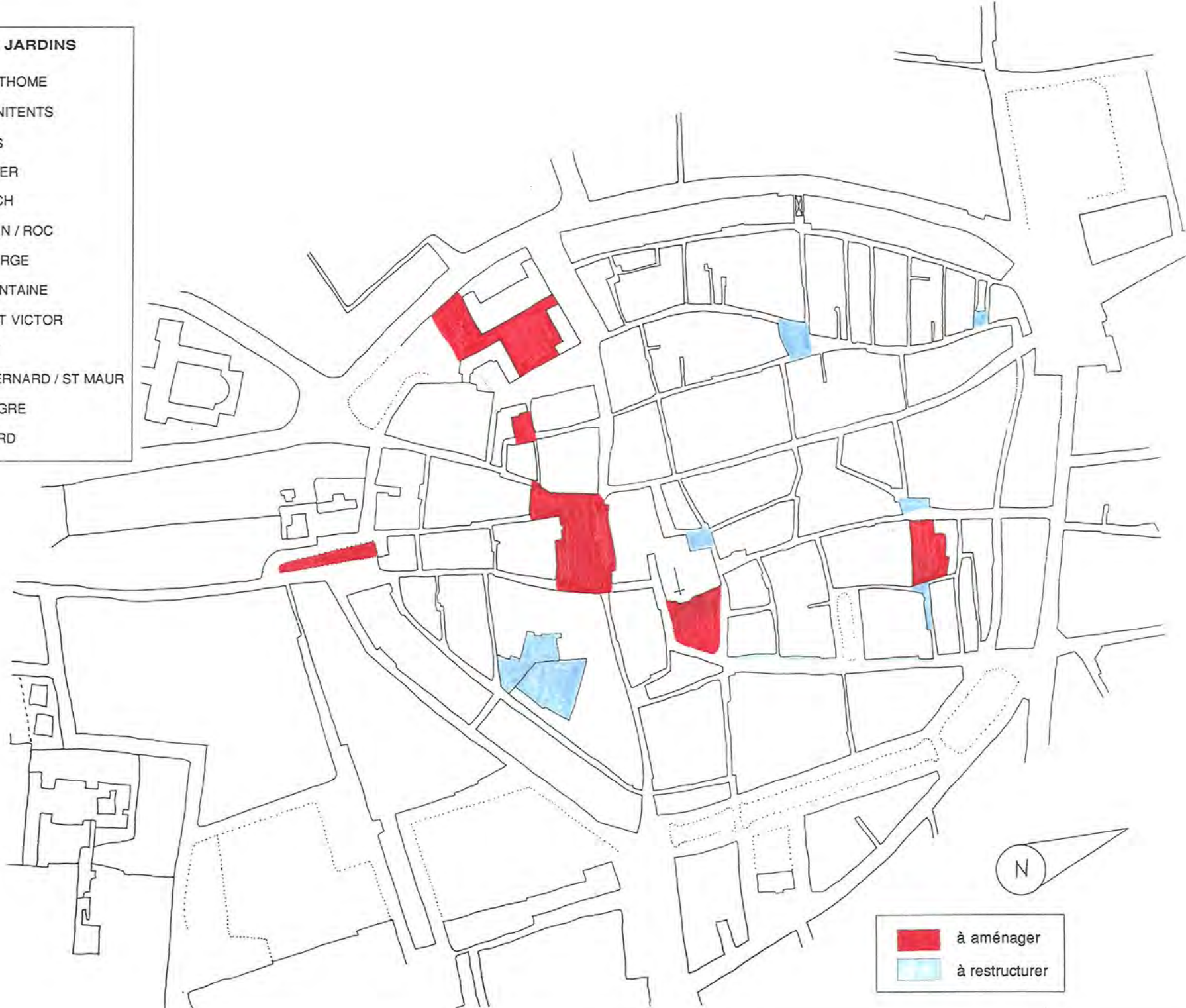
4/ PERSONNEL POSTE

L I E U X	POSTE1	POSTE2	POSTE3
PONT-ST-ESPRIT	03h00	11h00	19h00
ST-ALEXANDRE	03h04	11h04	19h00
ST-NAZAIRE	03h06	11h06	19h00
BAGNOLS-SUR-CEZE			
Pompiers	03h09	11h09	19h09
Bourgneuf	03h12	11h12	19h12
Office Tourisme (Anc. C. N.)	03h14	11h14	19h14
Champion/Escaux	03h15	11h15	19h15
Inter-Marché	03h16	11h16	19h16
TRESQUES	03h21	11h21	19h21
CONNAUX	03h26	11h26	19h26
LAUDUN			
La Lèque	03h33	11h33	19h33
Cinéma	03h35	11h35	19h35
La bascule	03h37	11h37	19h37
Poste de Garde	03h43	11h43	19h43
Vestiaires Entretien	03h44	11h44	19h44
Vestiaires Sud	03h45	11h45	19h45

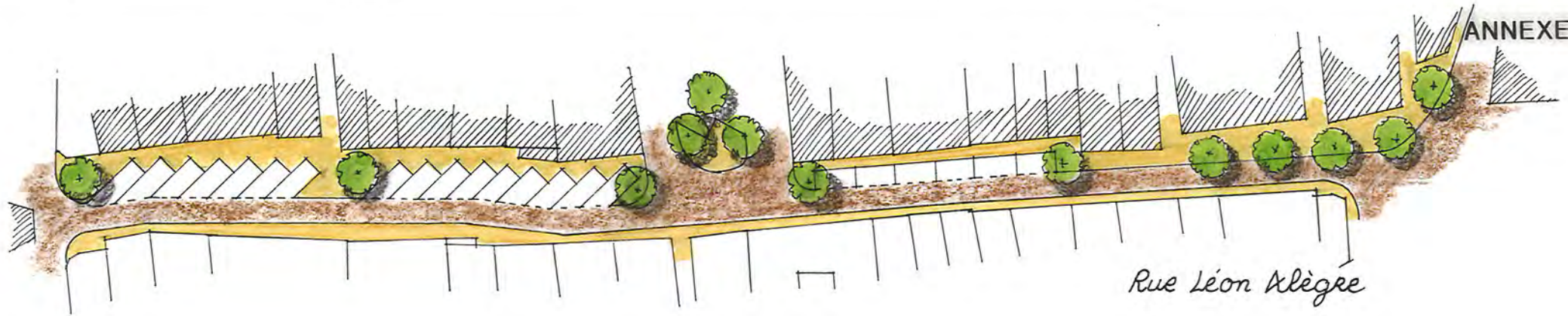
L I E U X	POSTE1	POSTE2	POSTE3
Vestiaires Sud		20h08	04h08
Vestiaires Entretien		20h09	04h09
Poste de Garde		20h10	04h10
	(idem ci-dessus)		
LAUDUN			
La Bascule		20h16	04h16
Le Cinéma		20h18	04h18
La Lèque		20h20	04h20
CONNAUX		20h27	04h27
TRESQUES		20h32	04h32
BAGNOLS/CEZE			
Inter-Marché		20h37	04h37
Champion/Escaux		20h38	04h38
Office Tourisme (Anc. C. N.)		20h39	04h39
Bourgneuf		20h41	04h41
Pompiers		20h44	04h44
ST-NAZAIRE		20h47	04h47
ST-ALEXANDRE		20h50	04h50
PONT-ST-ESPRIT		20h56	04h56

PLACES ET JARDINS

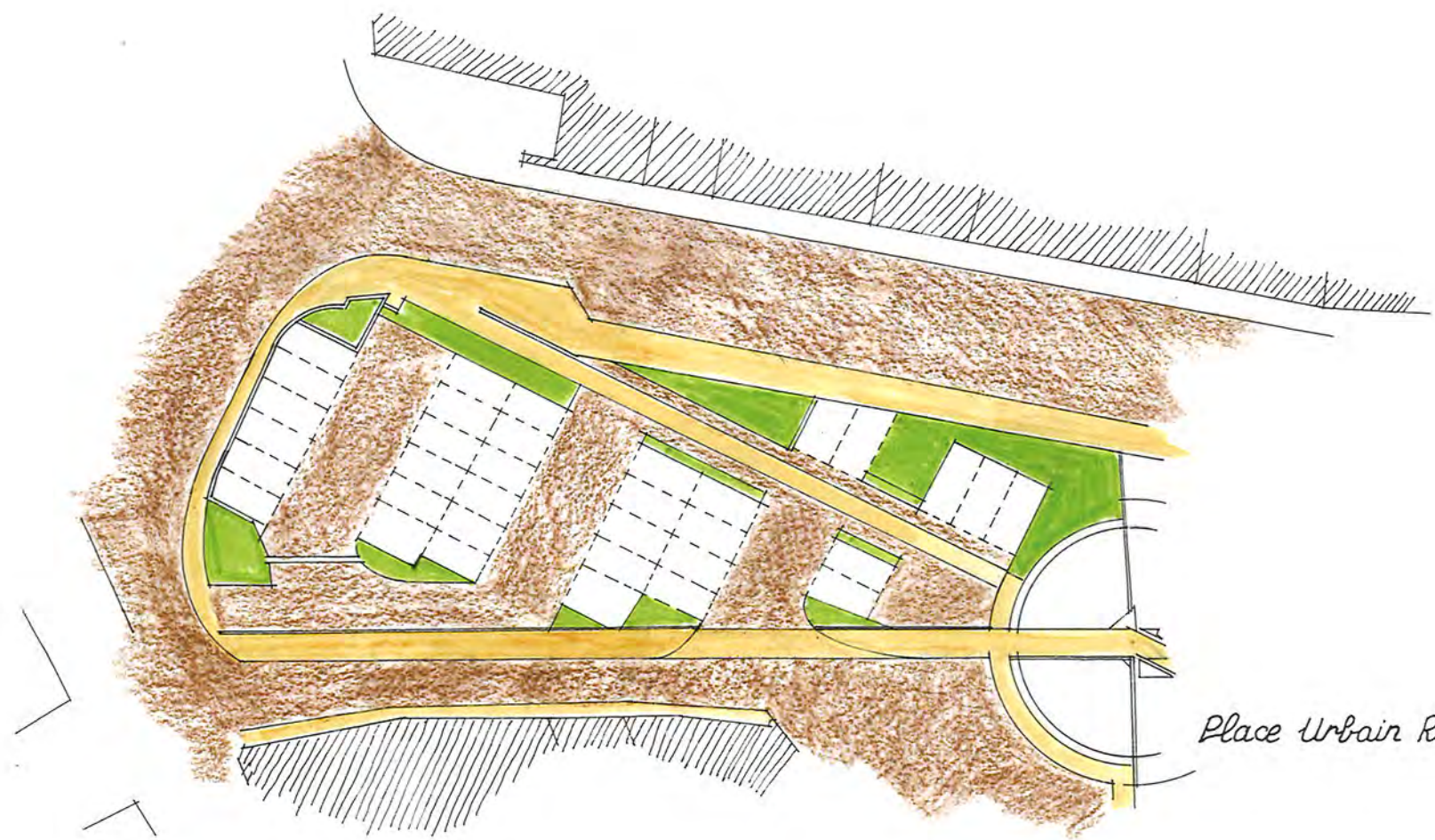
- Square André THOME
- Jardin des PENITENTS
- Ilôt ST-GILLES
- Place du MURIER
- Place du PUECH
- Place du CHIEN / ROC
- Place de la VIERGE
- Place de la FONTAINE
- Jardin place ST VICTOR
- Place MALLET
- Placette ST BERNARD / ST MAUR
- Rue Léon ALEGRE
- Place BOMPARD



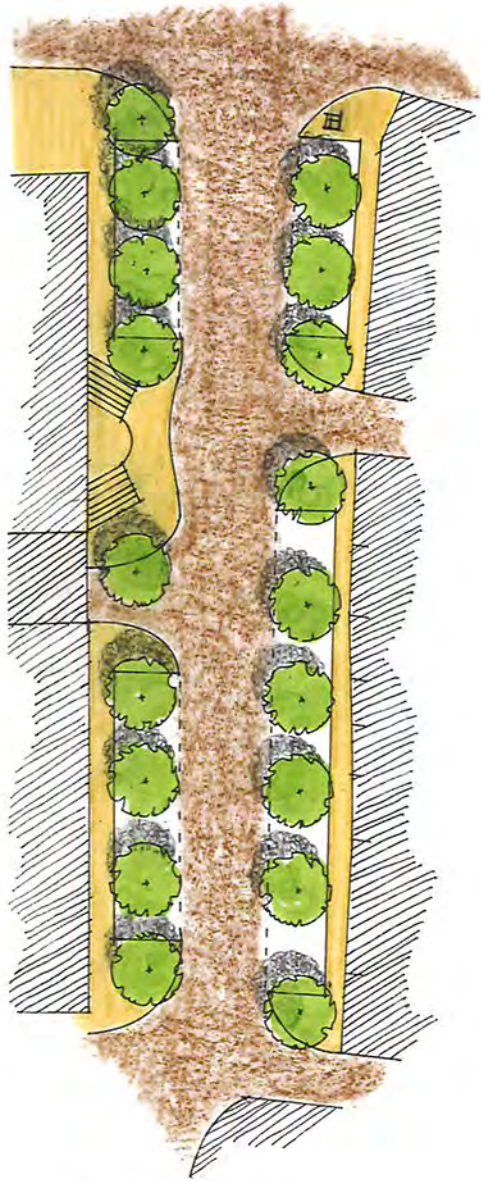
	à aménager
	à restructurer



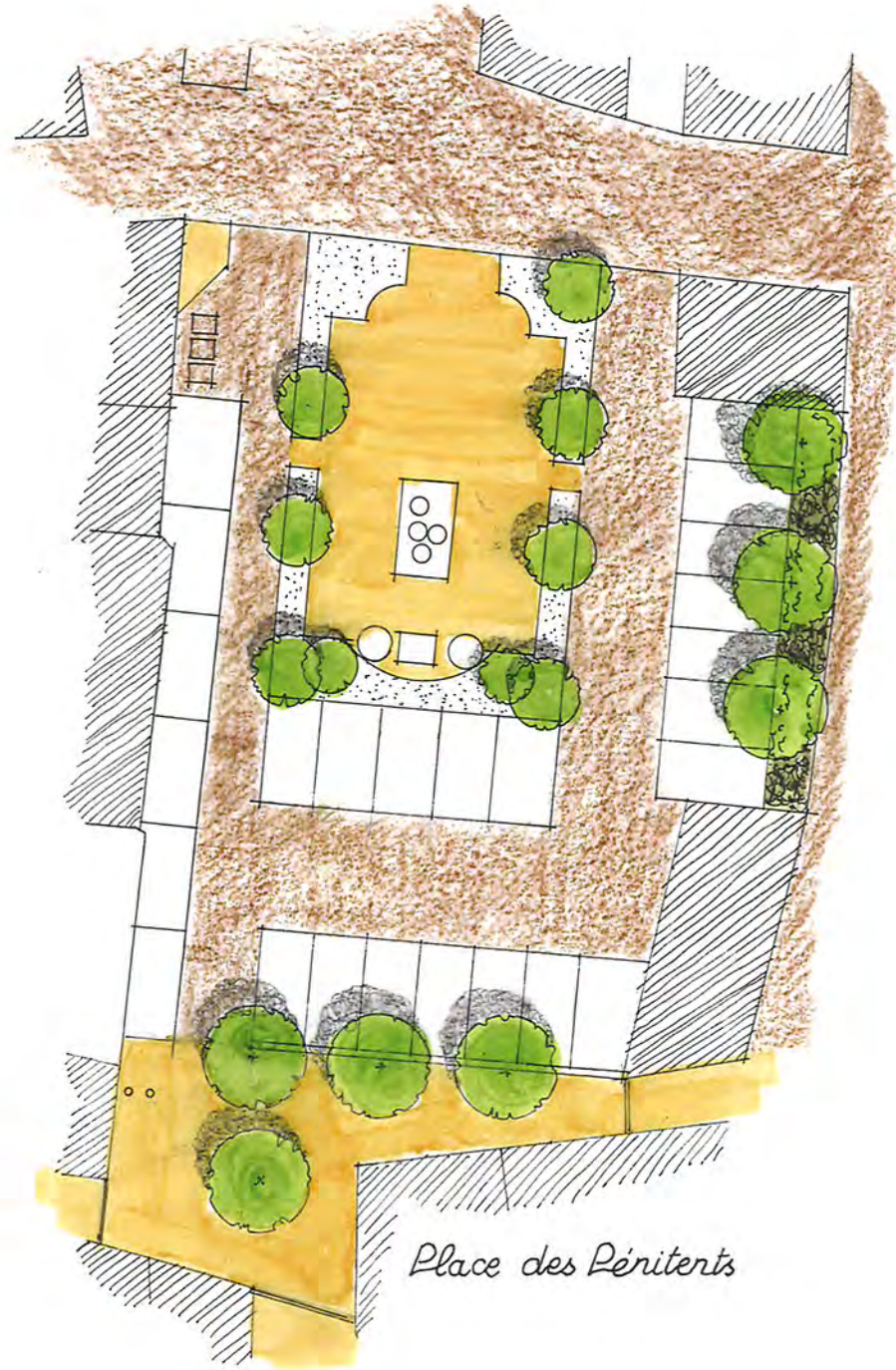
Rue Léon Alégée



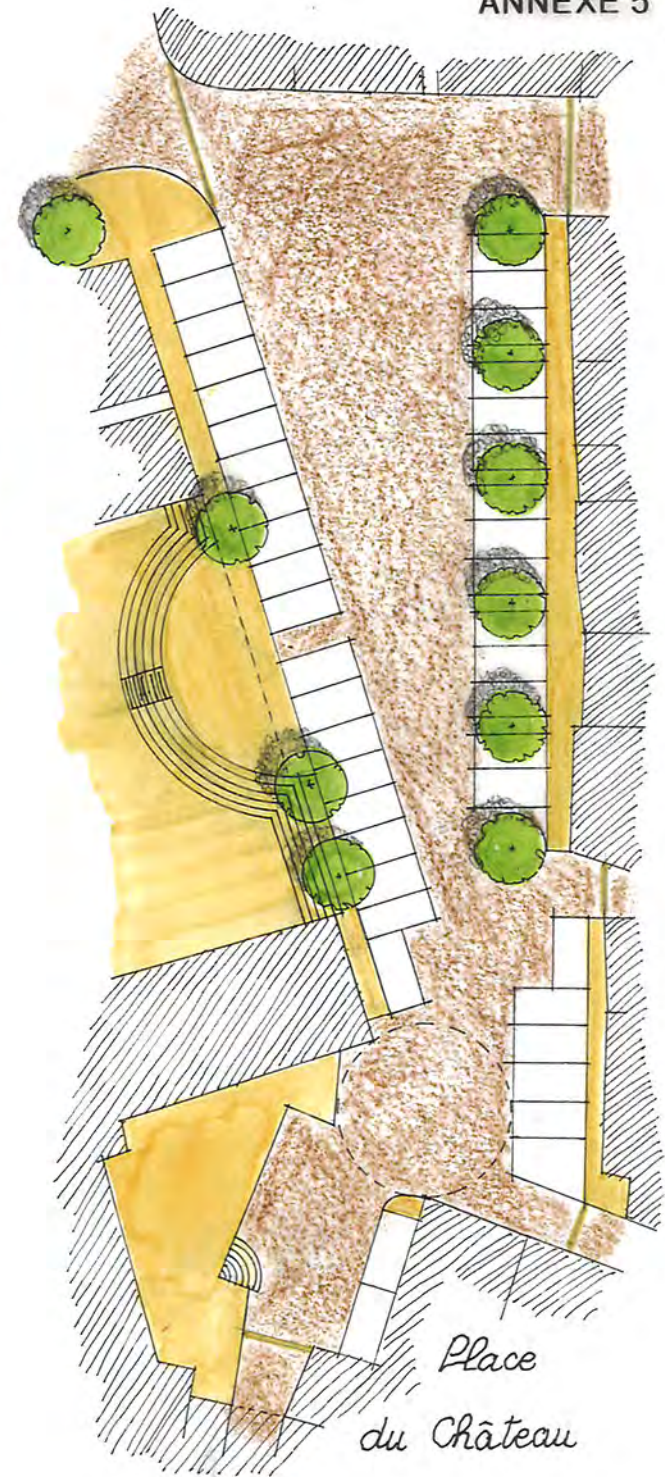
Place Urbain Richard



Rue Gentil



Place des Pénitents

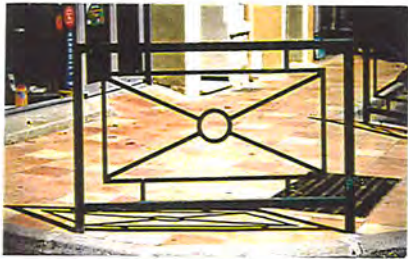


Place
du Château

LES REVETEMENTS DE SOL DU CENTRE ANCIEN



LE MOBILIER DU CENTRE ANCIEN



BIBLIOGRAPHIE

OUVRAGES

GAILLARD J.M., RAMBERT C., *La fête des maires - Mégalomanes ou visionnaires*, 1993, Le Monde en marche, 433 p.

MERLIN Pierre, *Les politiques de transport urbain*, 1985, La Documentation Française, 142 p.

COLLECTIF, *Des transports nommés désirs*, 1995, Syros, 224 p.

TRAVAUX ET DOCUMENTS

BOSCH Olivier, *Déplacements et stationnements dans la ville : de la théorie à la pratique - l'exemple de Perpignan*, Montpellier 1995, Mémoire de D.E.A.

CENTRE D'OBSERVATION DEPARTEMENTAL DE L'ECONOMIE, *Le point sur l'Economie*, Edition 1997, 47 p.

CHAMBRE DE COMMERCE ET D'INDUSTRIE, *Etude du commerce de Bagnols-sur-Cèze*, sd 152 p.

CHAMBRE DES METIERS DU GARD, O.P.A.H. : *Centre ancien de Bagnols-sur-Cèze*, 1993, 94 p.

EQUIPE M.O.U.S., *Projet D.S.U. Quartier Citadelle/Escanoux*, Septembre 1990

RAYBAUD C., *Villes moyennes et images de marque : une enquête en L.R.*, Montpellier 1990, Mémoire de Maîtrise : Montpellier III

SCHLUMPF Béatrice, *Bagnols-sur-Cèze - Programmation d'Equipements en centre ancien "Le Collège Conti"*, Mémoire de diplôme d'Architecte, Montpellier, 126 p.