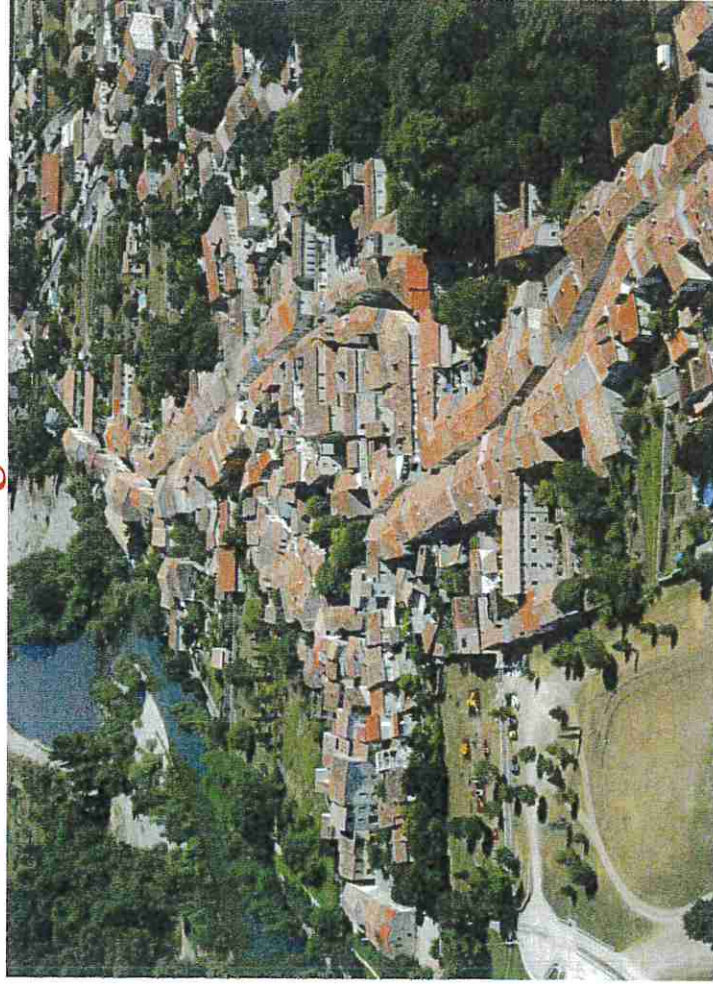




NOTRE COEUR DE VILLAGE DE DEMAIN

Projet de rénovation de la Grand Rue
Consultation citoyenne
du samedi 16 mars 2024 à la Mairie
salle des mariages de 9h à 13h



Préambule

L'équipe municipale s'est engagée dans l'élaboration de projets de développement et d'aménagement répondant aux besoins de la population, en évolution. Elle a été accompagnée dans cette démarche par le Conseil d'Architecture d'Urbanisme et de l'Environnement de l'Hérault : les échanges ont facilité l'émergence du projet communal et ont conduit à un rapport finalisé en décembre 2022 :

<https://www.saintbauzilledeputois.fr/projets-et-realizations/urbanisme>

Ce rapport a servi de base au recrutement d'une maîtrise d'œuvre pour commencer le travail de requalification de l'espace public dans le centre ancien qui constitue un élément majeur du projet global à long terme, articulé autour de trois axes :

1. Revaloriser et redynamiser le centre ancien tout en améliorant la transversalité entre quartiers.
2. Répondre aux besoins de la population en développant des infrastructures culturelles et sportives.
3. Concilier le développement, la résilience environnementale, le cadre de vie et le lien social.

Outre la collaboration avec le CAUE 34, les rencontres avec la Communauté de communes des Cévennes Gangeoises et Suménoises, le Département de l'Hérault, la Région Occitanie et d'autres acteurs du territoire ont permis d'inscrire les projets dans une démarche partenariale et une dynamique territoriale.

L'une des premières étapes du projet d'ensemble est la rénovation de la Grand Rue.

La Grand Rue, d'une longueur totale d'environ 1 km, constitue l'axe central historique du village-rue original. Elle a perdu son statut avec le développement de l'avenue du Chemin Neuf (RD986), mais elle a non seulement un charme patrimonial indéniable mais aussi le potentiel de favoriser l'accessibilité aux commerces, les échanges et la convivialité au cœur du village.

En très mauvais état depuis des décennies, elle a fait l'objet de réparations successives de médiocre qualité, non durables. De ce fait, la circulation y est difficile, et dangereuse pour les piétons en particulier les enfants. Par ailleurs, sa vétusté contribue à la détérioration patrimoniale du centre et nuit à la qualité de vie des habitants et à l'attractivité de la commune.

Le dossier qui suit, élaboré par le maître d'œuvre, Agence Amphoux, résume les enjeux de la réfection de la Grand Rue, et présente les options techniques retenues et les diverses possibilités de revêtement de la chaussée. Conformément à l'engagement pris par l'équipe municipale lors des ateliers de concertation (novembre 2023 et janvier 2024), une consultation des riverains de la Grand Rue est organisée afin de finaliser les choix.



Etat des lieux

1. Les revêtements de sols

L'ensemble de la Grand Rue est recouvert d'un enrobé bitumineux qui se superpose à des couches hétérogènes de divers revêtements dont des bi-couches.

Comme les photos le montrent, ce type de revêtement vieillit très mal. Sa durée de vie est de l'ordre de 10/15 ans avant que les premières interventions de réfection soient nécessaires. En effet, l'enrobé est sujet, avec le temps, à des affaissements et faïençages (ensemble de fissures, plus ou moins rapprochées) dus à l'usure, aux intempéries et sous-couches discontinues.

Cette altération s'accélère dès que l'on fait des interventions sur les réseaux en sous-sol. On observe alors un « plumage » superficiel qui s'effrite par endroit, en particulier autour des ouvrages au sol (tampon, bouche à clé, grille avaloir...) car il est difficile de retrouver après travaux les bons compactages.

On observe aussi des jonctions de rues où l'ensemble visuel est mauvais (Grand Rue et impasse Martial par exemple). Les sols sont dégradés, les bordures affaissées, les raccords béton délités. Le marquage au sol rajoute une confusion visuelle qui se juxtapose au marquage d'emprise de la voie (marquage jaune).

En l'état, l'impact sonore de la circulation est très élevé.





2. Les caniveaux latéraux et le traitement des accès aux habitations et garages
Les caniveaux latéraux servent à faire circuler les eaux de pluie. L'inconvénient majeur étant le creux occasionné qui ne permet pas un accès direct aux façades. De ce fait, les riverains posent des plaques, grilles, tôles, ... pour joindre la rue aux façades, qui sont dangereuses en raison des risques de basculement.

Un autre inconvénient sont les remontées d'humidité en pieds de façades induites par les caniveaux.



L'ensemble est disparate et outre l'aspect visuel négatif, les caniveaux latéraux occupent au total de 1.20 à 1.50m de largeur.
Dans des portions étroites de la Grand Rue, cela devient préjudiciable à la sécurité des piétons. Ils fonctionnent mal car leur revêtement est souvent en mauvais état. D'autre part, ils empêchent les commerces de valoriser leur vitrine (exposition de produits sur bancs extérieurs), empêchent dans certains cas l'accès à des venelles et passages privés. Et enfin, ils posent des problèmes d'accessibilité aux personnes à mobilité réduite.

3. Les conflits d'usages

On dénombre environ 100 places de stationnement sur l'ensemble de la Grande Rue, en épis ou longitudinales. Elles bloquent les accotements, renvoient la circulation piétonne sur la chaussée, où l'on observe des vitesses excessives, supérieures à 50 km/h sur les portions rectilignes, rendant dangereux les divers usages de la rue.
De plus, ces stationnements gênent par endroit l'accès aux portes et garages.



Les caniveaux latéraux rajoutent également de la complexité à l'ensemble et diminuent l'espace réservé aux piétons.

4. Le mobilier

Les plantations en bacs, pots, container, ... nombreuses dans la partie sud, sont hétérogènes, mais intéressantes par l'apport de couleurs, de végétal. Elles sécurisent aussi les entrées en les rendant visibles et en éloignant les véhicules des façades.



Le projet doit améliorer cet état de fait, car souvent les supports s'affaissent, obstruant en partie le fond du caniveau et empêchant ainsi l'eau de circuler librement - le débit hydraulique est alors ralenti.

Les containers donnent l'impression d'être posés de manière aléatoire. Ils participent à l'aspect visuel négatif de la Grande Rue et feront l'objet de propositions.

Propositions et parti d'aménagement

Après ce constat non exhaustif, il apparaît que l'ensemble de la Grande Rue a perdu de son attractivité, en partie à cause de son état général qui est fortement dégradé et de son profil (en pente vers les façades) contraignant qui pénalise la mixité des usages en raison de la présence des caniveaux latéraux. Ces derniers empiètent d'environ 20% les surfaces globales. La chalandise est pénalisée, ponctuellement le partage de la rue peut être dangereux dans les sections les plus étroites. Enfin, le mobilier, les conteneurs ne participent pas à sa mise en valeur.

Les principaux points sur lesquels le projet doit s'appuyer sont donc :

1. **Réduire la vitesse de circulation** à 30 km/h voire même 20km/h, qui sont les vitesses optimales pour une sécurité accrue en voie partagée (piéton, cycle, automobile)
2. **Donner une meilleure accessibilité** aux riverains et aux Personnes à Mobilité Réduite
3. **Eloigner l'eau des façades**, avoir une rétention raisonnée en milieu de chaussée
4. **Réduire les nuisances sonores**
5. **Affirmer l'aspect patrimonial de la rue**

1. Réduire la vitesse de circulation

Le CERTU (Centre d'Etudes sur les Réseaux, les Transports et l'Urbanisme) a édité plusieurs études proposant des outils d'aménagement permettant de maîtriser les vitesses des véhicules en agglomération (décret n° 2008-754 du 30 juillet 2008) avec 2 points essentiels :

a) Structurer l'espace

- Faire varier l'attention des usagers ; qu'ils soient piétons, cyclistes, ou motorisés ; lors de leur parcours ou de leur activité
- Modifier les comportements des usagers en jouant sur les variations de cadre visuel
- Créer des environnements propices aux développements d'activités humaines
- Provoquer un rééquilibrage des espaces en faveur de la vie locale
- Utiliser la trame urbaine comme élément de structuration de l'espace

Nos propositions sur ce point

Notre dessin de rue propose des espaces alternés, variant les largeurs en corrélation avec les particularités de la rue et améliore les fonctions commerciales. Les revêtements participent à cette lecture créant des séquences visuelles : 45% de chaussée et 55% pour les fonctions urbaines. L'alternance entre espaces circulés et espaces urbains entraînent une réduction des vitesses automobiles.

b) Réduction de la largeur de la voie : zone 30

- Prendre en compte 3 éléments : le gabarit des véhicules, la marge de manœuvre et la marge de sécurité
- Créer un effet « paroi » par un calepinage des sols, stationnement des véhicules

Nos propositions sur ce point

Zone 30, pour marquer cet effet « paroi », nous reprenons l'idée du marquage jaune observable dans la rue. Il guide l'automobiliste et définit les espaces piétonniers et de stationnement (marquage bleu). Nous calibrons la chaussée circulaire à 2,55m de largeur, du nord au sud. Cette bande de roulement sera délimitée par des boutisses, en pierre naturelle, affleurantes ; et donc aisément franchissables.

Zone 20, elle reprend et complète les aménagements de la zone 30 en créant des zones de rencontre qui permet la desserte automobile, la possibilité de stationnement tout en privilégiant la déambulation piétonne.

2. Donner une nouvelle accessibilité

L'ensemble des mesures ci-dessus éliminent de fait une solution de type routier qui serait par exemple un seul et unique revêtement du nord au sud et de façade à façade avec un axe central marqué par un caniveau ou autre.

Ce schéma induirait une vitesse excessive, obligeant la mise en place d'une « forêt » de potelets et autres mobiliers pour sécuriser et marquer les emplacements de stationnements, des commerçants, des passages piétons...

Nous recherchons au contraire l'idée d'**un projet urbain partagé**, où toutes les fonctions et pratiques seront améliorées, perceptibles visuellement.

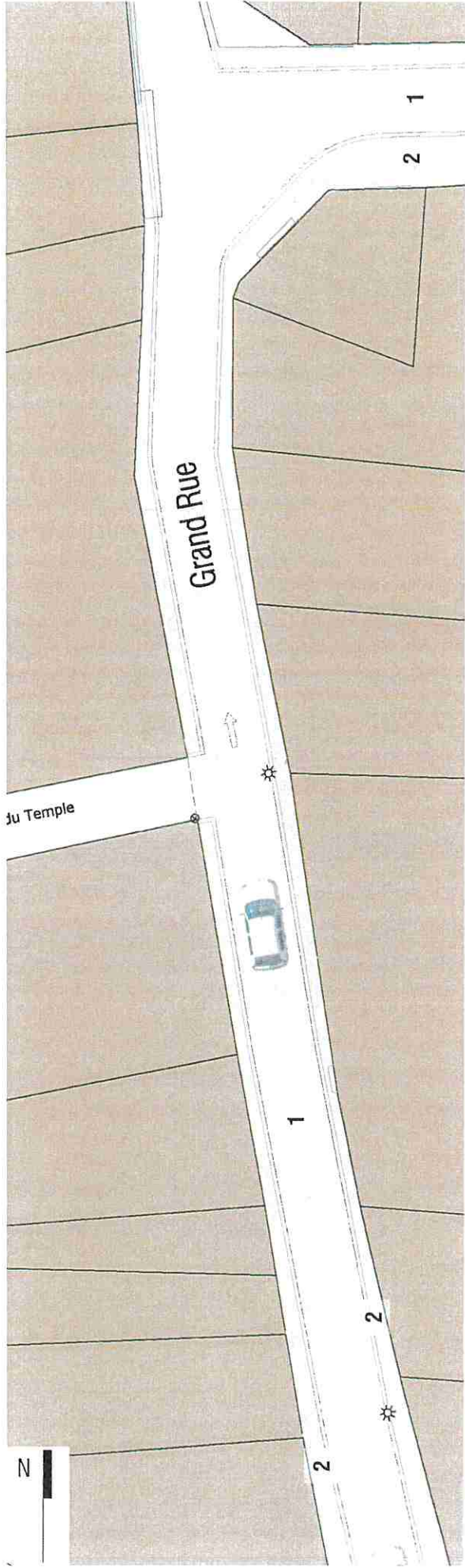
La suppression des caniveaux en pieds de façades va valoriser les immeubles et améliorer les emprises des commerces (café, boucherie, boulanger, laitier, et autres à venir).

Le profil proposé, dit en V, renvoie l'eau de pluie vers le centre de la rue. Les caniveaux latéraux, sont donc supprimés, et avec, les tôles et autres procédés de franchissement que l'on observe de part et d'autre de la rue au niveau des seuils des habitations/commerces et garages. Les seuils seront alors au contact de la rue.

Les planitations proposées en pieds de façades seront en pleine terre et contribueront à la fraîcheur de la rue en période estivale.

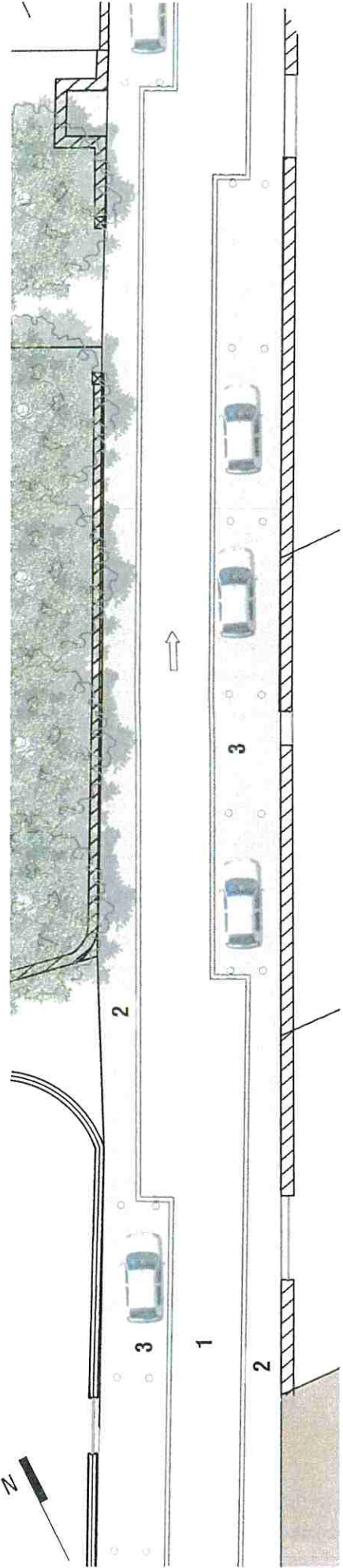
L'emprise piétonne sera améliorée de 20% dans les portions les plus étroites de la Grande Rue.

La Grand Rue (extrait de plan partie Sud) : une emprise piétonne améliorée dans les portions étroites



1. Voirie rétrécie à 2.55m de large en pavés (variante 1) ou enrobé (variante 2) et délimitée par des bordures en pierres
2. Trottoir en béton désactivé cyclopéen (variante 1) ou en pavés (variante 2)
3. Stationnement de proximité en alternance de part et d'autre de la voirie

La Grand Rue (extrait de plan partie Nord) : une rue qui se déhanche» pour limiter la vitesse



3. Eloigner l'eau des façades

Pour rappel, sont présents sur le périmètre de la Grand Rue l'ensemble des réseaux suivants :

- Réseaux humides : eaux usées, potable, et pluviales essentiellement sous la forme de caniveaux ;
- Réseaux secs : téléphonique souterrain et aérien en façade, électrique Haute Tension souterrain et Basse Tension souterrain et aérien en façade, et réseau d'éclairage essentiellement aérien en façade.

Il a été prévu, lors des travaux de rénovation de la Grand Rue Projet, de reprendre une partie des réseaux humides, au niveau des points critiques relevés, à savoir :

Réseau d'assainissement des eaux usées :

- Renouvellement de 60 ml sur le bassin versant 1 avec 13 branchements
- Et renouvellement de 130 ml sur le bassin versant 3 avec 30 branchements

Réseau d'alimentation en eau potable :

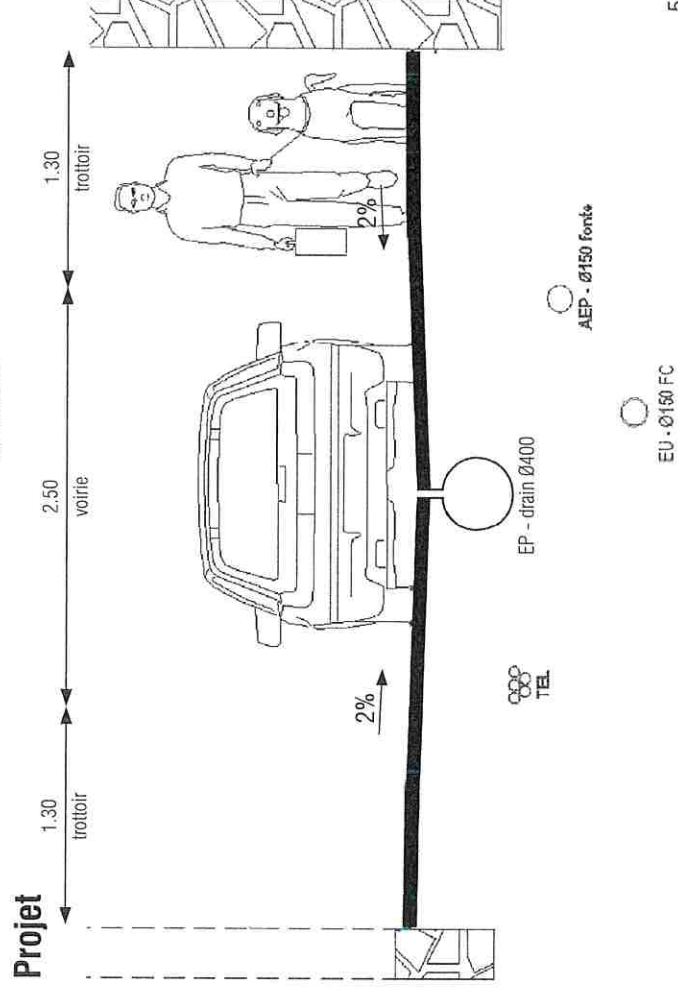
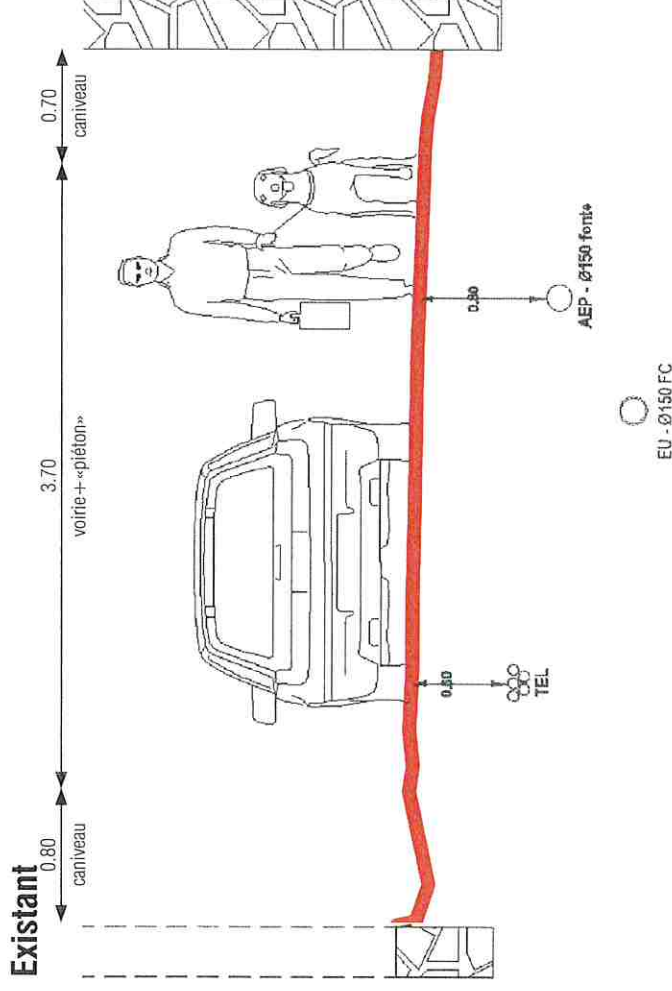
- Renouvellement de 100 ml de conduite ancienne en Ø 150 mm fonte.

Le projet se traduira également par une modification du profil des voies, actuellement en toit avec un caniveau de part et d'autre.

Le passage avec un caniveau ou un point bas au centre permettra une sécurisation des entrées des habitations par un éloignement des eaux des façades et une augmentation de la capacité hydraulique surfacique de 60 % en restant sur les mêmes niveaux en pied de façades, avec une pente en travers de 2%.

Ainsi, les façades des maisons seront mieux protégées des eaux de pluie :

- Les eaux de pluie seront éloignées des façades grâce au caniveau central qui permettra d'en améliorer l'évacuation.
- Les façades seront également protégées par le revêtement des trottoirs évitant la rétention d'humidité.



4. Réduire les nuisances sonores

Le bruit routier résulte de la combinaison du bruit de roulement (contact des pneus sur la chaussée) et du bruit moteur. La contribution relative de ces différents facteurs est liée à plusieurs éléments et, notamment :

- la vitesse du véhicule : plus elle augmente, plus le bruit généré est important ; c'est une des raisons pour lesquelles le projet prévoit de passer l'intégralité de la Grand Rue en zone 30, avec quelques zones 20 aux endroits stratégiques. De plus, la faible largeur de la rue (entre façades) fait caisse de résonance et accentue les bruits, quels qu'ils soient.
- la nature du revêtement : la couche supérieure de la route, ou revêtement routier, doit assurer plusieurs fonctions : sécurité, drainage, ... **Le revêtement routier joue un rôle fondamental dans le bruit de roulement** car le type de revêtement influence le niveau sonore engendré par le passage d'un véhicule

On distingue 3 types de revêtements routiers :

1. Les revêtements bitumineux (enrobé, asphalte...) : ils sont constitués d'une couche de roulement et d'une à plusieurs couches d'assise qui procurent la durabilité structurelle. La couche de roulement (enrobé) doit être remplacée tous les 10/15 ans. Cependant en cas de travaux en sous-sol, les réparations de la couche de roulement sont toujours visibles et on ne retrouve pas la cohésion originelle des couches inférieures. On constate aussi une évolution à la baisse des qualités phoniques dans le temps.
2. Les revêtements en béton (béton désactivé, balayé...) : ils sont réalisés en une seule couche dont l'épaisseur varie de 10 à 20cm selon les usages (zone piétonne/zone circulée). Plus durables que les revêtements bitumineux, 20 à 30 ans, ils sont difficiles à réparer en cas de travaux, en raison de leur formule granulométrique à reproduire et de l'aspect visuel différencié.
3. Les revêtements modulaires (pavé, dalle...) : ils sont mis en œuvre sur une couche de pose, en grave bitume ou en grave ciment. La texture des pavés procure la rugosité nécessaire. L'appareillage (en ligne, en chevron...) et la taille des pavés déterminent en grande partie, en plus de la texture, le niveau sonore final du revêtement.

Les pavés présentent divers avantages par rapport à un revêtement « continu » ; dont le principal en milieu urbain réside dans la possibilité de démonter partiellement ce revêtement et de le remonter sans laisser de trace en cas de travaux. Un autre avantage est la mise en circulation rapide après réalisation.

En revanche, l'inconvénient est un coût supérieur et une mise en œuvre moins rapide que les deux précédents matériaux.

Les pavés sont plutôt adaptés aux rues à faible vitesse. En effet, en termes de sonorité, les bruits

de propulsion (accélération) prédominent par rapport aux bruits de roulement sur des vitesses inférieures ou égales à 30km/h. Le bruit de roulement prédomine à partir de 40km/h pour les véhicules légers et à partir de 60 à 80km/h pour les véhicules lourds.

5. Affirmer l'aspect patrimonial de la Grand Rue

Cet aspect est important dans l'aménagement de la Grand Rue, en particulier aux abords du centre ancien ; mais il est nécessaire de lui dessiner une véritable homogénéité tout au long de son parcours.



Les revêtements bitumineux sont récents et réalisés avec des produits pétroliers.

Les revêtements béton sont plus anciens dans leur première utilisation (moitié du XXe).

A l'époque romaine, les voies pavées étaient considérées comme des monuments. Les pavages, sous forme de grandes dalles appelées carreaux, se sont imposés au XIe siècle comme nécessité d'ordre public et sanitaire afin de remédier à l'insalubrité. Au XVIe siècle, apparaissent les gros pavés, appelés Pavé du Roi, en grès ou granit (18x18x23). Au XIXe siècle, les rues sont livrées à la circulation avec les pavés échantillons (14x14x20).

C'est ainsi que le pavé a su progressivement s'adapter aux pratiques et usages. Résistant aux aléas climatiques, il est renouvelable, esthétique et porteur de notre patrimoine urbain.

Le projet, quels que soient les revêtements de sol choisis, se décompose en deux parties, plus ou moins égales en terme de surface :

- la partie centrale circulée par les véhicules ; 45% de la surface
- les parties de part et d'autre de la voie dédiées aux stationnements et à la déambulation piétonne : 55% de la surface

Nous vous présentons ci-après deux variantes.

La variante 1 met en scène des pavés à modules variables (6, 9 et 12cm de large pour une longueur variable) sur la partie centrale circulée et du béton désactivé cyclopéen (à gros agrégats) sur les autres parties pour répondre au coût d'objectif défini par la commune.

La variante 2 propose une partie «centrale» en béton désactivé cyclopéen (à gros agrégats) avec les parties latérales en pavés (identiques à ceux proposés dans la variante 1).

Cependant, nous préconisons l'utilisation du pavé en milieu de chaussée pour le projet de rénovation de la Grand Rue pour les raisons évoquées précédemment, et surtout la réfection plus aisée et esthétique (voir explication page précédente) en cas de travaux en sous-sol.

En terme de budget et de durée des travaux, les principaux chiffres sont :

Variante 1 : pavé sur chaussée + béton désactivé sur trottoir

Montant prévisionnel des travaux (parties sud + nord)

1 400 000.00€ HT (1 680 000.00€ TTC)

Plan de financement envisageable (demandes de subventions en cours)

- Etat : Fonds Verts (20%) /
- Etat : Dotation de soutien à l'investissement local (20%)
- Région Occitanie : Pacte Vert (20%)
- Département 34 (20%)
- Fonds propres de la commune (20%)

Estimation de la durée des travaux : 12 mois

- partie sud : 6 mois / partie nord : 6 mois

Variante 2 : béton désactivésur chaussée + pavé sur trottoir

Montant prévisionnel des travaux (parties sud + nord)

1 420 000€ HT (1 704 000.00€ TTC)

Plan de financement envisageable (demandes de subventions en cours)

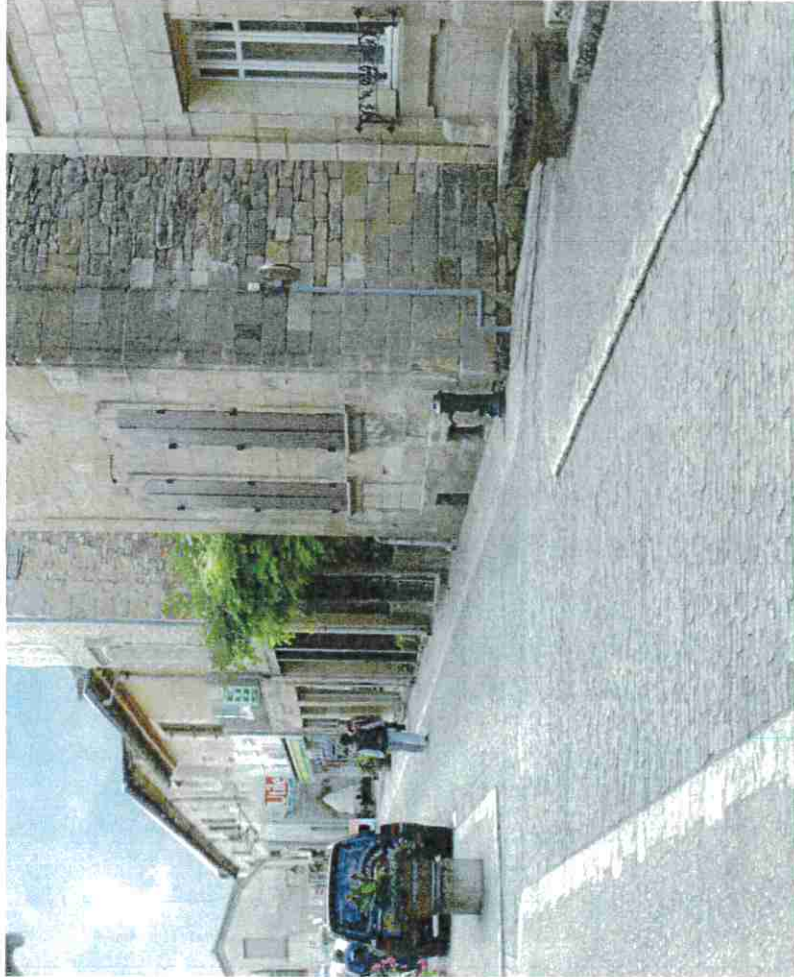
- Etat : Dotation de soutien à l'investissement local (20%)
- Département 34 (20%)
- Fonds propres de la commune (60%)

Estimation de la durée des travaux : 12 mois

- partie sud : 6 mois / partie nord : 6 mois

Image de référence (hors site)

Version 1 : pavé sur chaussée + béton désactivé sur trottoir



Version 2 : béton désactivé sur chaussée + pavé sur trottoir

