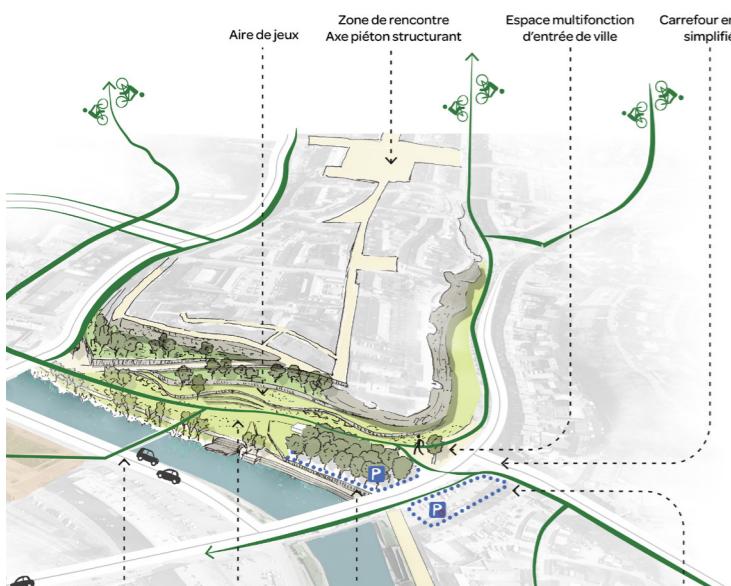


ACCOMPAGNEMENT À LA MISE EN PLACE D'UN PLAN DE MOBILITÉS SUR LE CENTRE-VILLE DE SAINT-LÔ | 50

8 ateliers de concertation ont été organisés (plusieurs à chaque étape) pour la construction du projet ▼



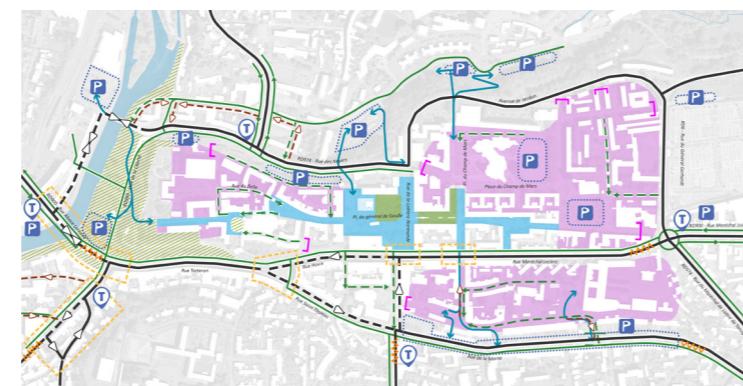
Description du programme d'une des actions clés : la piétonnisation des berges de la Vire pour la création d'un parc urbain entre la gare et le centre-ville ▼



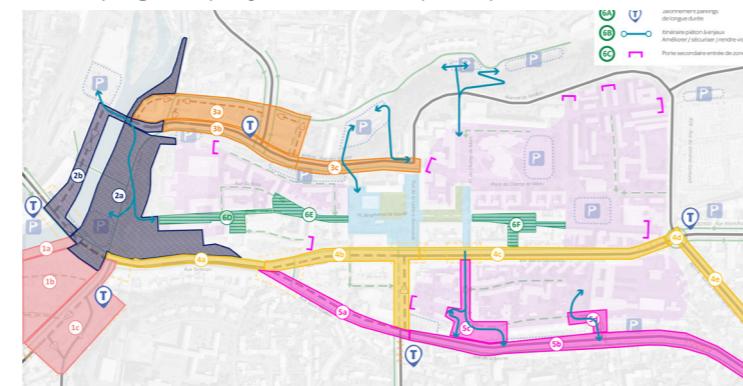
Défi		Scénario 1	Scénario 2a	Scénario 2b
A - Favoriser l'essor des mobilités douces	Principaux arguments cités	<ul style="list-style-type: none"> - Manque de sécurité et d'ambition. - Rejet de la solution "bandes cyclables". - Absence de traitement du secteur sud-ouest (Yser). - Traitement insuffisant des carrefours 6 Juin et Howie. 	<ul style="list-style-type: none"> - La solution pistes cyclable bidirectionnelle est plébiscitée. - Le réseau cyclable est parfois jugé pas assez dense, notamment l'absence de proposition vers le sud-ouest (secteur Yser) et le collège Pasteur. - Le passage des cycles par la passerelle actuelle pour les liaisons vers Agneau n'est pas satisfaisant. - L'idée de rationaliser la place de la voiture en passant certaines rues en sens unique est souvent trouvée pertinente pour obtenir des gains significatifs d'espace. - Le développement d'un cœur de ville en zone de rencontre est souvent apprécié. 	<ul style="list-style-type: none"> - La boucle Gerhardt est décriée car ses avantages sont souvent jugés moins importants que les contraintes qu'elle génère : reports de trafic, notamment PL sur l'axe du champ de mars). - L'idée de boucle de sens unique en zone de rencontre sur le secteur de la rue du Neufbourg est clivante : tantôt très appréciée (si réaménagement ambitieux), tantôt rejetés (au motif du test passé). - La connexion cyclable et piétonne vers le secteur Yser est souvent appréciée.
	Note des élus	-12	5	7
	Note des citoyens	-14	8	8
	Moyenne	-13	7	8
B - Permettre l'accessibilité en véhicule motorisé	Principaux arguments cités	<ul style="list-style-type: none"> - Ce scénario est souvent perçu comme sans impact pour la circulation automobile, cela est même souvent perçu négativement (trop peu d'incitation au report modal). - L'impact du projet sur le stationnement est souvent vécu négativement. - Les points noirs que représentent les carrefours Laitière Normande et 6 Juin ne sont pas améliorés a priori avec le maintien du plan de circulation actuel. 	<ul style="list-style-type: none"> - La boucle de sens unique Saint-Thomas > Havin est souvent perçue comme habile même si plusieurs groupes demandent à ce que le gain de fluidité soit démontré. - La piétonisation du bas des remparts est jugée intéressante, la réflexion est à approfondir sur les carrefours pour convaincre. - L'absence de proposition au sud-ouest (Yser) est mal perçue. 	<ul style="list-style-type: none"> - La boucle Gerhardt est clairement rejetée au motif de reporter le trafic sur des secteurs plus sensibles du centre-ville. - Scénario souvent jugé "trop révolutionnaire" pour les automobilistes car comportant beaucoup de sens uniques.
	Note des élus	3	-1	2
	Note des citoyens	3	9	1
	Moyenne	3	4	2
C - Améliorer le cadre de vie	Principaux arguments cités	<ul style="list-style-type: none"> - Aucune amélioration perçue. 	<ul style="list-style-type: none"> - Le projet de fermeture de la circulation et de création d'un parc public sur les berges et le rempart est plébiscité. - Les avantages générés par le développement d'une "vraie" grande zone de rencontre (contrairement aux zone 30) sont appréciés. 	<ul style="list-style-type: none"> - L'amélioration de la qualité des rues commercantes (sens unique + zone de rencontre) est bien perçue. - Globalement peu de différence sur cet objectif avec le scénario 2a.
	Note des élus	-12	9	9
	Note des citoyens	-16	17	15
	Moyenne	-14	13	12
Note générale		-8	8	7

Tableau de synthèse des ateliers d'évaluation ▲

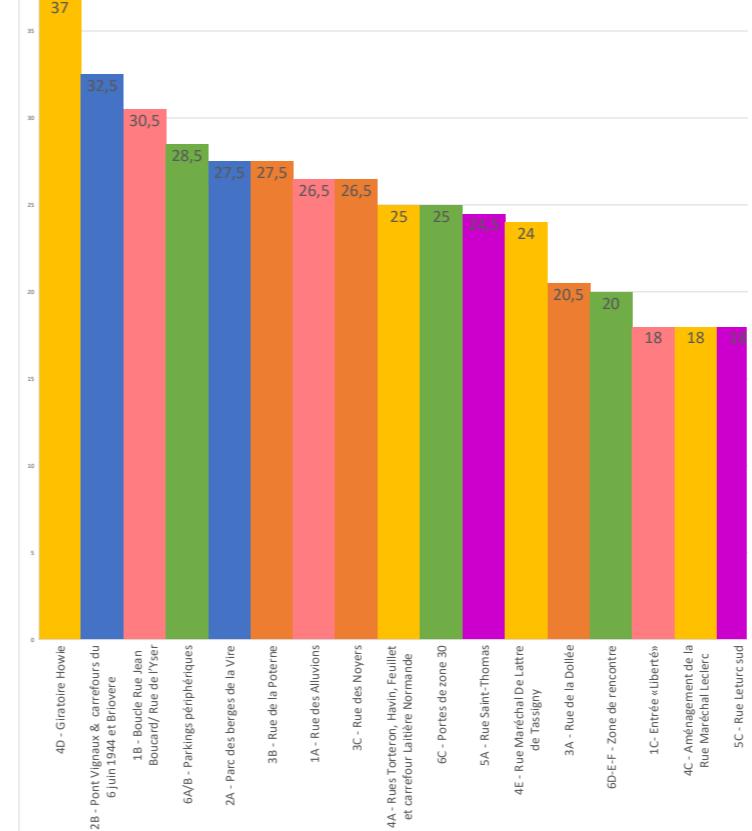
Schéma directeur retenu ▼



Découpage du projet en actions pré-opérationnelles ▼



Synthèse d'un atelier de priorisation des actions avec la majorité municipale ▼



MAÎTRE D'OUVRAGE

Ville de Saint-Lô (50)

Audrey BERTANI, Cheffe de projet Action Cœur de Ville
Direction Générale des Services - 07 64 84 78 68

DESCRIPTIF MISSION / PROJET

Saint-Lô est la préfecture de la manche. La ville compte 20000 habitants et est la ville-centre attractive d'un territoire rural de Normandie, dans laquelle la voiture est un mode de transport essentiel. L'urbanisme de la reconstruction a donné la part belle à ce mode de transport : larges avenues, grands parkings,... Les problèmes de « trafic » ou de stationnement sont modestes.

Au sein de la commune la majorité des actifs travaillent sur le territoire communal ou les communes limitrophes. Les modes actifs ont donc un potentiel important. La part du vélo dans les déplacements domicile travail n'est néanmoins que de 2%. Les citoyens attendent que les infrastructures évoluent pour permettre cet essor.

Arter et memO ont été missionnés pour produire le schéma directeur des mobilités du centre-ville. Ce projet vise trois objectifs :

- Permettre l'essor des modes actifs.
- Améliorer le cadre de vie.
- Ne pas entraver l'accessibilité automobile.

Ce projet a été co-construit par de nombreux temps de concertation à chaque phase (scolaires, commerçants, élus, ...) et sous des formes toujours adaptées (tables rondes, carte au sol, jeu de rôles,...). In fine le projet est découpé en 19 actions préopérationnelles, chiffré et phasé.

INFOS PROJET

Mission | Étude d'organisation des mobilités et/ou du stationnement

Date | 2025

Équipe | ARTER (Mobilités et paysage) - MémO (Concertation)

Resp. de l'étude ARTER | G. ARNAUD

Montant mission ARTER | 39 370 €HT