



Siège social  
11, rue Jean-Pierre Veyrat  
73000 Chambéry  
Tél. 09 80 34 81 16  
Fax 09 85 34 81 16



contact@arter-agence.fr  
www.arter-agence.fr



# Étude d'aménagement global



VILLE DE CLUNY  
Diagnostic urbain et des mobilités  
Décembre 2023



# Sommaire

Préambule .....	3	Profils en travers.....	31
Calendrier.....	4	Plan et méthode de comptages .....	40
Faire avec.....	5	Offre de stationnement.....	50
<b>CONTEXTE .....</b>	<b>6</b>	Organisation des livraisons .....	52
Positionnement territorial.....	7	Enquête de rotation du stationnement - Jeudi 19 octobre 2023 .....	53
Contexte topographique .....	8	Stationnement - secteur d'enquête d'occupation .....	67
Population, emplois et parts modales.....	9	<b>CONCERTATION .....</b>	<b>69</b>
Clés de compréhension du fonctionnement et de la morphologie de Cluny * ....	10	<b>SYNTHÈSE .....</b>	<b>80</b>
Une ville restée authentique par un patrimoine diversifié et disséminé .....	11	Synthèse du diagnostic et enjeux.....	81
Une évolution du cadre réglementaire et des études en cours .....	12	Synthèse du diagnostic et enjeux selon les habitants .....	82
<b>ANALYSES URBAINES ET PAYSAGÈRES .....</b>	<b>13</b>	Suite de l'étude .....	83
Cluny: un bourg authentique, vivant et attractif à l'année .....	14	<b>ANNEXES .....</b>	<b>84</b>
Un patrimoine paysager à raconter et à mettre en valeur .....	15	Plan de sauvegarde et de mise en valeur .....	85
La présence du végétal à conforter .....	16		
Le maillage d'espaces publics : un fort potentiel peu valorisé .....	17		
Le maillage d'espaces publics : un fort potentiel peu valorisé   illustrations .....	18		
Continuités et morcellement des espaces publics .....	19		
Tanneries/ Pl. du commerce: une entrée stratégique, mais pourtant peu qualitative	20		
République/ Parc Abbatial :une séquence urbaine et architecturale sous-exploitée	21		
<b>ANALYSES DES MOBILITÉS .....</b>	<b>22</b>		
Hiérarchie du réseau routier .....	23		
Réseaux de transports en commun .....	24		
Organisation des circulations .....	25		
Réglementation des vitesses de circulation .....	26		
Organisation des circulations piétonnes .....	27		
Illustrations du réseau piéton.....	28		
Réseau cyclable .....	29		
Illustrations des usages cyclistes et du stationnement.....	30		



# Préambule

## Préambule

Cluny est caractérisée par son centre historique accueillant notamment une abbaye, son dynamisme culturel et commercial ainsi qu'un pôle équestre de renommée internationale, lui conférant ainsi une vocation touristique très importante dans le territoire de la Bourgogne. Ces différents points d'intérêts peuvent développer des synergies, mais également se « confronter » au quotidien, notamment durant la haute saison touristique. Le territoire est principalement accessible en voiture, y compris par les visiteurs. La part de la voiture est hégémonique au sein de l'espace public, toutefois, le centre-ville génère également des besoins piétons pour les déplacements du quotidien des actifs et résidents, la déambulation des touristes, les ruptures de charges depuis les parkings plus éloignés. Ainsi, un travail pragmatique par l'entrée des mobilités et du stationnement est essentiel pour redonner une qualité d'usages et de cheminements modes actifs tout en maintenant une bonne accessibilité motorisée de la commune et des commerces en son centre avec la garantie de trouver une place de stationnement.

## Secteur d'étude

Le périmètre de projet est défini par le centre-ville historique. Il est entendu que ce périmètre fera l'objet d'investigations plus détaillées et de la majeure partie des préconisations (sujet stationnement, confort piéton, qualité de vie, espaces publics notamment...). Il est également entendu que les concepteurs, principalement en phase de diagnostic, devront élever le regard pour tenir compte des équipements, de la RD980 et RD465, des accroches avec la voie verte et des connexions avec les territoires voisins et des dynamiques supra-communales. La cité-scolaire ainsi que le complexe sportif situés sur les hauteurs de Cluny devront faire l'objet d'investigations propres au fonctionnement des équipements scolaires. La localisation de l'offre de stationnement n'entre pas en lien direct avec le report modal possible depuis et vers le centre historique par

la topographie présente et l'éloignement géographique. De la même manière, le bassin de joute ainsi que le secteur de l'entreprise OXXO seront intégrés à la réflexion en tranche optionnelle.

## Objectifs

La présente étude doit permettre :

- De **définir un schéma directeur de mobilités** qui garantit, sur la base de compromis, la bonne fonctionnalité du territoire pour tous les usagers.
- De traduire ce schéma par un projet d'aménagement d'ensemble, **organisé en actions opérationnelles**, qui servira de socle cohérent à la réalisation des travaux de voirie et d'espace public dans les 10 années à venir voir au-delà.
- De **phaser et prioriser les actions** au regard des enjeux soulevés par les usagers et les acteurs du territoire puis des capacités d'investissement humaines et financières de la commune et de ses partenaires.

## Méthodologie

Pour mener à bien cette mission, il est proposé l'application d'une méthodologie d'étude en 3 phases, structurée comme suit :

- **Phase 1 : état des lieux et diagnostic** (objet du présent rapport).
- **Phase 2 : scénarios.**
- **Phase 3 : schéma directeur et plan d'action.**

# Périmètre d'étude

## ÉCHELLE TERRITORIALE

- ▷ Intégration aux dynamiques globales du territoire
- ▷ Complémentarité et compatibilité avec les projets en cours
- ▷ Prise en compte de la RD980, du champ de foire et des accroches (voie verte, sentiers) aux abords immédiats du périmètre opérationnel

## ÉCHELLE DU PÉRIMÈTRE OPÉRATIONNEL

- ▷ Définition d'un schéma de mobilités
- ▷ Définition d'un schéma de composition urbain et paysager
- ▷ Fiches actions
- ▷ Phasage et hiérarchisation
- ▷ Estimations au ratio des propositions

## ESQUISSES D'AMÉNAGEMENT CIBLEES SUR 3 SECTEURS (A DÉFINIR)

- ▷ Zooms sur des secteurs spécifiques: esquisses
- ▷ Vision fine et technique



## ÉTUDE EN TRANCHE FERME

Diagnostic urbain  
et des mobilités

Scénarios

Plan guide  
programme d'actions

### Objectif de la phase 1

- Comprendre le fonctionnement actuel de Cluny
- Analyser les grandes caractéristiques d'organisation urbaine, de mobilités
- Identifier les usages et usagers du site (*via* la concertation menée)



Entretiens



Questionnaire



Ateliers acteurs économiques et habitants

- Définir et hiérarchiser les enjeux majeurs du projet

### Objectif de la phase 2

- Explorer des solutions contrastées d'aménagements et d'organisations envisageables pour atteindre les objectifs.
- Zooms sur les secteurs stratégiques
- Vérifier les faisabilités clés de chaque scénario.



Atelier élus



Atelier habitants

### Objectif de la phase 3

- Affiner les potentialités d'aménagement du centre et accompagner la ville de Cluny vers la mise en œuvre opérationnelle et financière du projet.
- Affiner la faisabilité technique, opérationnelle et financière des propositions.
- Décliner un programme d'action phasé dans le temps



Restitution publique



## Le protocole de concertation phase 1



### Les objectifs globaux mis à la concertation

- Apaiser et sécuriser les déplacements modes actifs et réduire la place de la voiture en centre-ville.
- Offrir un cœur de bourg agréable à fréquenter et propice à la rencontre et à la détente.
- Réduire les îlots de chaleur, adapter le bourg au changement climatique.
- Garantir une accessibilité pour tous et une ville inclusive.
- Conforter la vitalité commerciale du centre-bourg
- Préserver et interroger le processus de patrimonialisation.



### Les quelques chiffres

- 16 personnes présentes lors de l'atelier des acteurs économiques
- 70 personnes présentes lors du forum
- 234 avis exprimés

Contexte

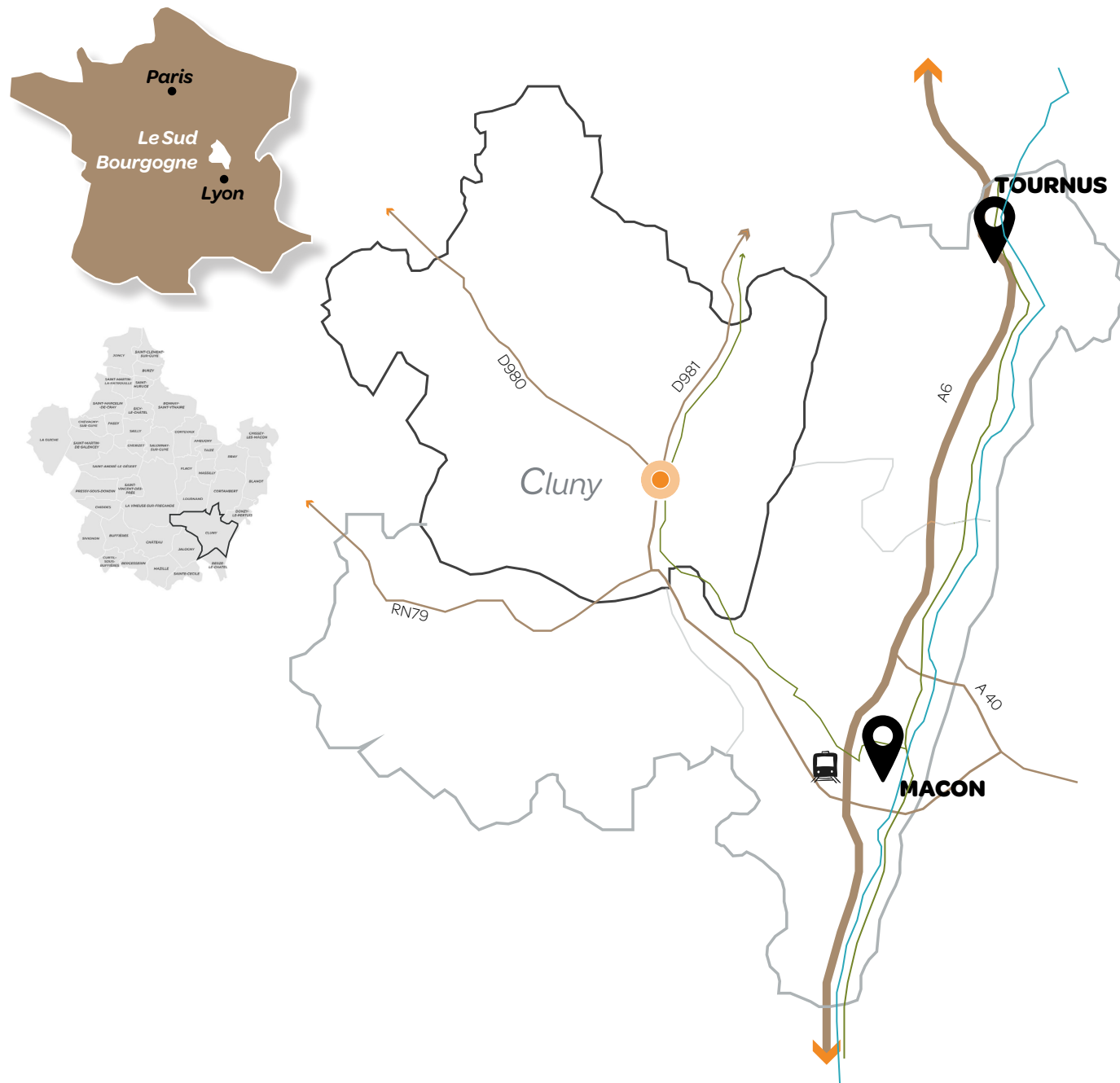
Analyses urbaines et paysagères

Analyses des mobilités

Concertation

Synthèse

# Positionnement territorial



## ↳ Accessibilité

Comptant 4931 habitants (INSEE 2020), la ville de Cluny se situe en Bourgogne du Sud dans le département de la Saône-et-Loire. À une vingtaine de minutes de Mâcon, et notamment la gare TGV, la ville connaît de nombreux flux depuis et vers ce bassin d'emploi.

Cluny est facilement accessible depuis les grands axes, notamment l'A6 en empruntant la N79 (20 km).

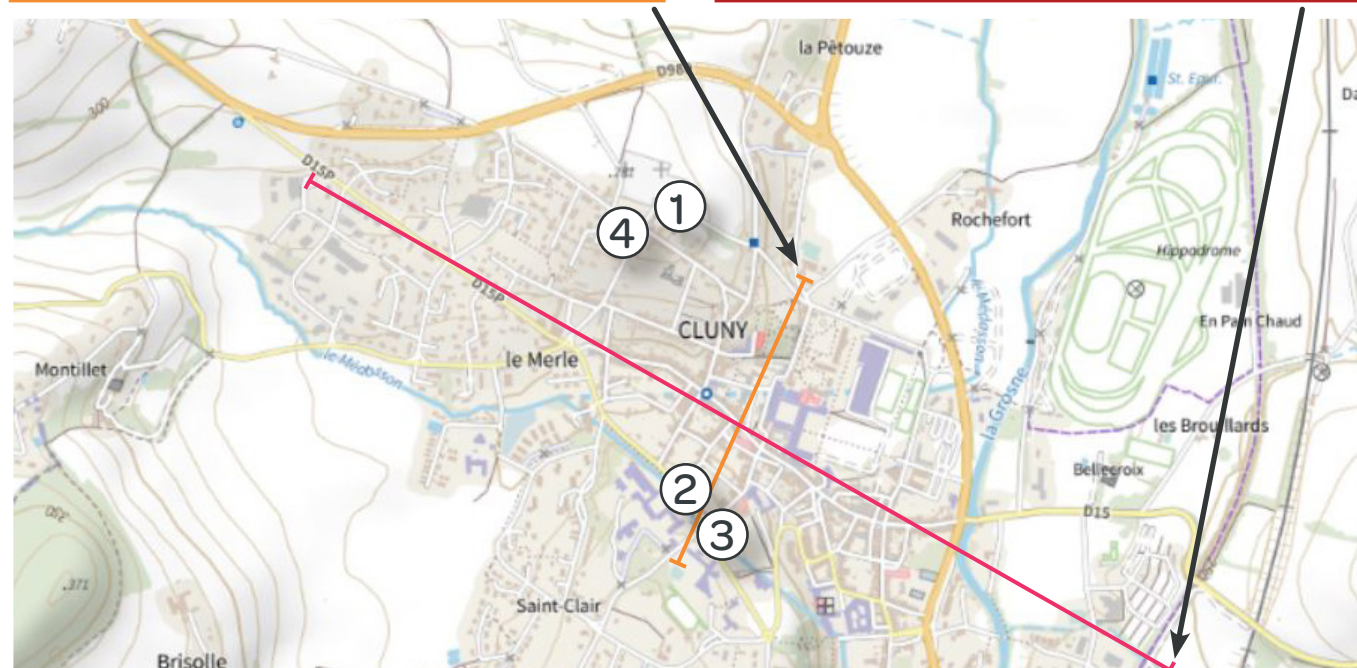
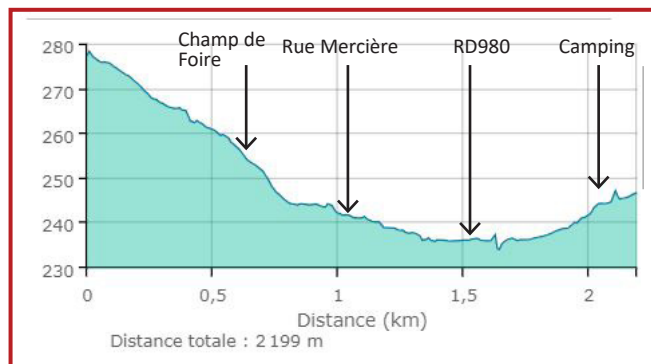
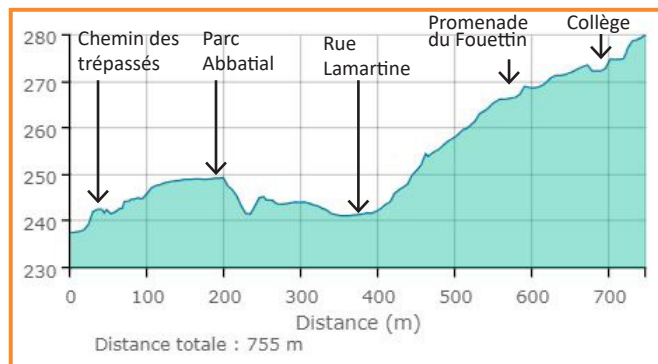
Par son patrimoine roman et gothique, son activité équestre et son cadre paysager, la commune apparaît comme une des principales destinations d'accueil des visiteurs en Bourgogne après Beaune et Dijon.

## ↳ Pôles alentour

Bien que la ville ne constitue pas géographiquement une centralité au sein de l'intercommunalité en étant située au Sud-est de cette dernière, la ville est un réel pôle urbain intermédiaire pour les 41 communes du Cluniois regroupant près de 14 000 habitants mais également les communes limitrophes à l'intercommunalité. En effet, elle offre de nombreux services et équipements diversifiés garantissant une attractivité remarquable pour la taille de ce bourg-centre.



# Contexte topographique



## Une topographie à prendre en compte dans le centre-bourg de Cluny

Les profils topographiques représentent bien la différence de niveau importante présente dans les différents secteurs du centre-ville de Cluny, dans un périmètre restreint. La rue principale regroupant l'offre commerciale est toutefois située sur une même isoplèthe d'accessibilité, ce qui facilite l'accessibilité en mobilité douce. Le lycée, le collège, les écoles sont quant à eux situés sur les hauteurs de Cluny, marqué par un dénivelé important. Les grands espaces verts tels que le parc Abbatial (à proximité immédiate de la rue commerçante) et les Quinconces (géographiquement plus éloigné mais accessible par une pente plus douce que le parc Abbatial) sont également implantés sur les hauteurs.

## Des aménagements piétons et cyclables qui devront être adaptés à la topographie

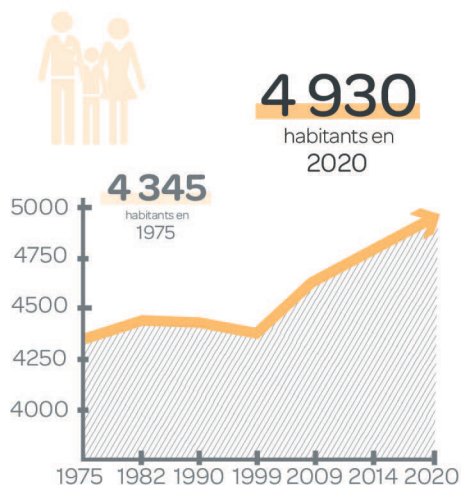
Les aménagements piétons et cyclables devront être adaptés à cette topographie, nécessitant une protection plus importante pour les cyclistes dans le sens montant (vitesse des véhicules motorisés beaucoup plus importante) et des solutions d'accessibilité les plus compatibles possibles pour les personnes à mobilité réduite.

## Des points de vue intéressants depuis les points hauts de Cluny à mettre en valeur

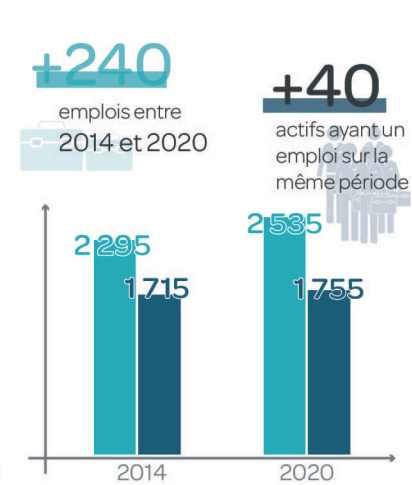
Les points hauts de Cluny donnent à voir un patrimoine et un paysage de grande qualité, parfois peu visible par des masques : véhicules, panneaux, manque de mise en valeur des perspectives, absence de jalonnement ...

# Population, emplois et parts modales

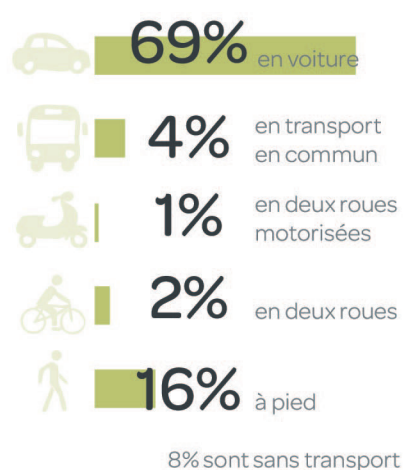
## Evolution démographique



## Evolution des emplois et des actifs



## Part modale des actifs



## Une croissance démographique récente

Après une évolution peu marquée entre 1975 et 1999, la population a augmenté de 13,5% entre 1999 et 2020 (+585 habitants). Cette tendance à l'augmentation semble se poursuivre.

## Une dynamique de l'emploi positive

Entre 2014 et 2020, le nombre d'emplois est passé de 2295 à 2535, et le nombre d'actifs de 1715 à 1755. Cette croissance traduit un certain dynamisme, ainsi qu'une attractivité marquée, puisque la commune offre 1,4 emploi par actif.

## Les déplacements liés au travail caractérisés par une forte part de la marche à pied

L'automobile est le mode de transport majoritaire. Cependant, sa part modale n'est pas excessive (69%).

La part de la marche à pied (16%) est élevée et traduit un territoire (morphologie, habitudes) favorable aux déplacements pédestres dans le cadre des relations domicile <> travail.

Les modes actifs (et sans transport) représentent une part de 25%. Cette proportion est cohérente avec la part des actifs de Cluny travaillant à Cluny (environ 50%). Le vélo semble être un axe de développement complémentaire.

## La moitié des actifs clunisois travaille sur place

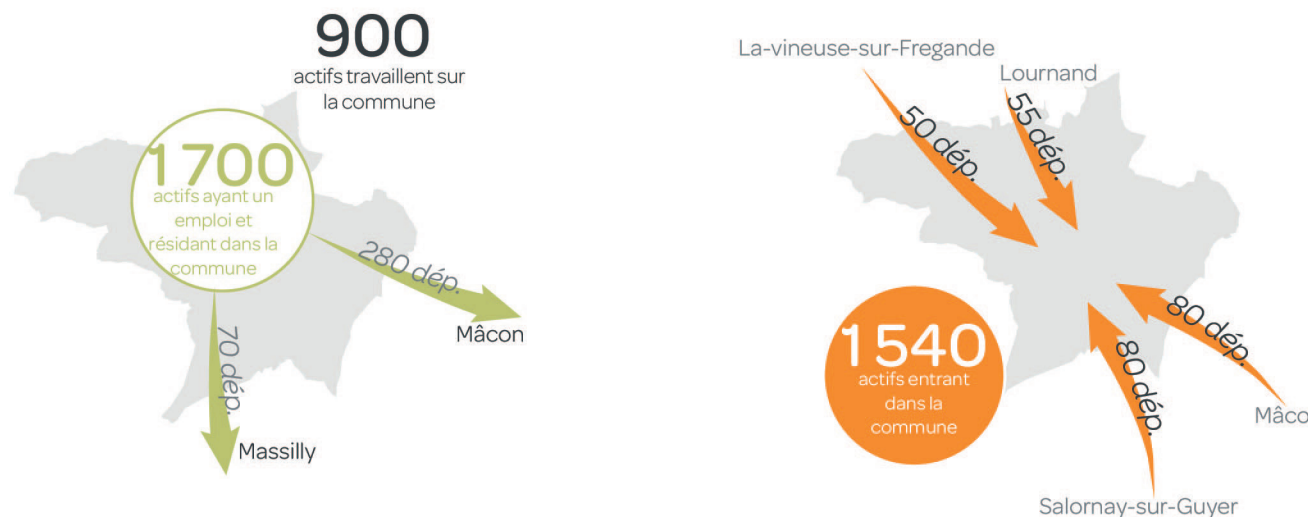
Sur 1700 déplacements liés au travail, depuis Cluny, 900 sont internes à la commune.

280 déplacements sont liés à Mâcon, première commune de destination des actifs clunisois. 520 déplacements se répartissent sur une cinquantaine de communes.

1540 déplacements sont à destination de Cluny et proviennent d'environ 130 communes. Les principales étant Mâcon et Salornay-sur-Guiers, puis Lournand et La-Vineuse-sur-Frégande.

Ce phénomène traduit une attraction large de Cluny, dans de faibles proportions.

## Déplacements domicile <> travail sortant et entrant sur la commune\*

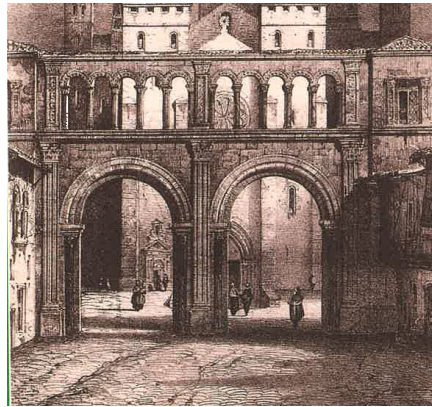
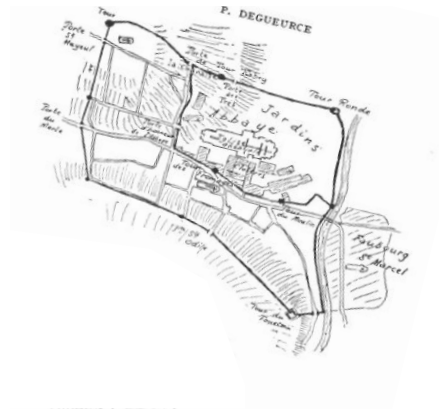


Source/année INSEE

\* seuls les échanges >50 déplacements en origine et >70 déplacements à destination ont été pris en compte



# Clés de compréhension du fonctionnement et de la morphologie de Cluny \*



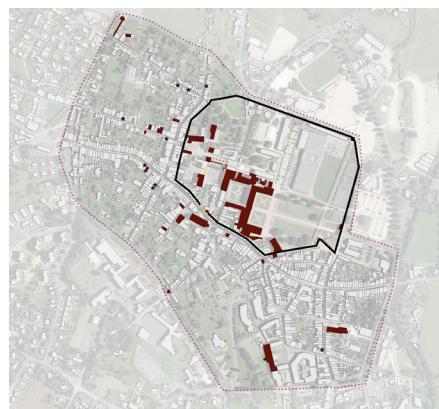
## 910- L'abbaye, une entité pensée stratégiquement à l'échelle urbaine

- × Une entrée de l'abbaye à l'Ouest par l'actuelle rue de la République et les portes d'honneur de manière à **longer l'axe commerçant** afin de regagner l'entrée de l'édifice.
- × Abbaye ne cherchant pas à faire centralité de peur d'être encerclée par la cité.
- × Un seigneur prônant le **principe de cité-jardin** et autonomie par des parcelles en lanières avec un bâti avec échoppe en front de rue et un jardin en bande à l'arrière.



## 1801- L'aménagement d'un axe Nord/Sud pour la ville, une nouvelle logique urbaine

- × En 1798, **démantèlement et vente progressive de l'abbaye**, mais en 1801 les habitants ne veulent pas constater la perte de leur patrimoine et rachète l'ensemble, mais l'entretien est onéreux.
- × La recherche d'un axe Nord/Sud inexistant à Cluny en ouvrant l'espace religieux autrefois fermé à la cité par une rue N/S depuis la rue Sainte-Odyle en passant sous les voûtes du cloître par un travail à l'image des passages parisiens ( cf. devantures ci-contre)



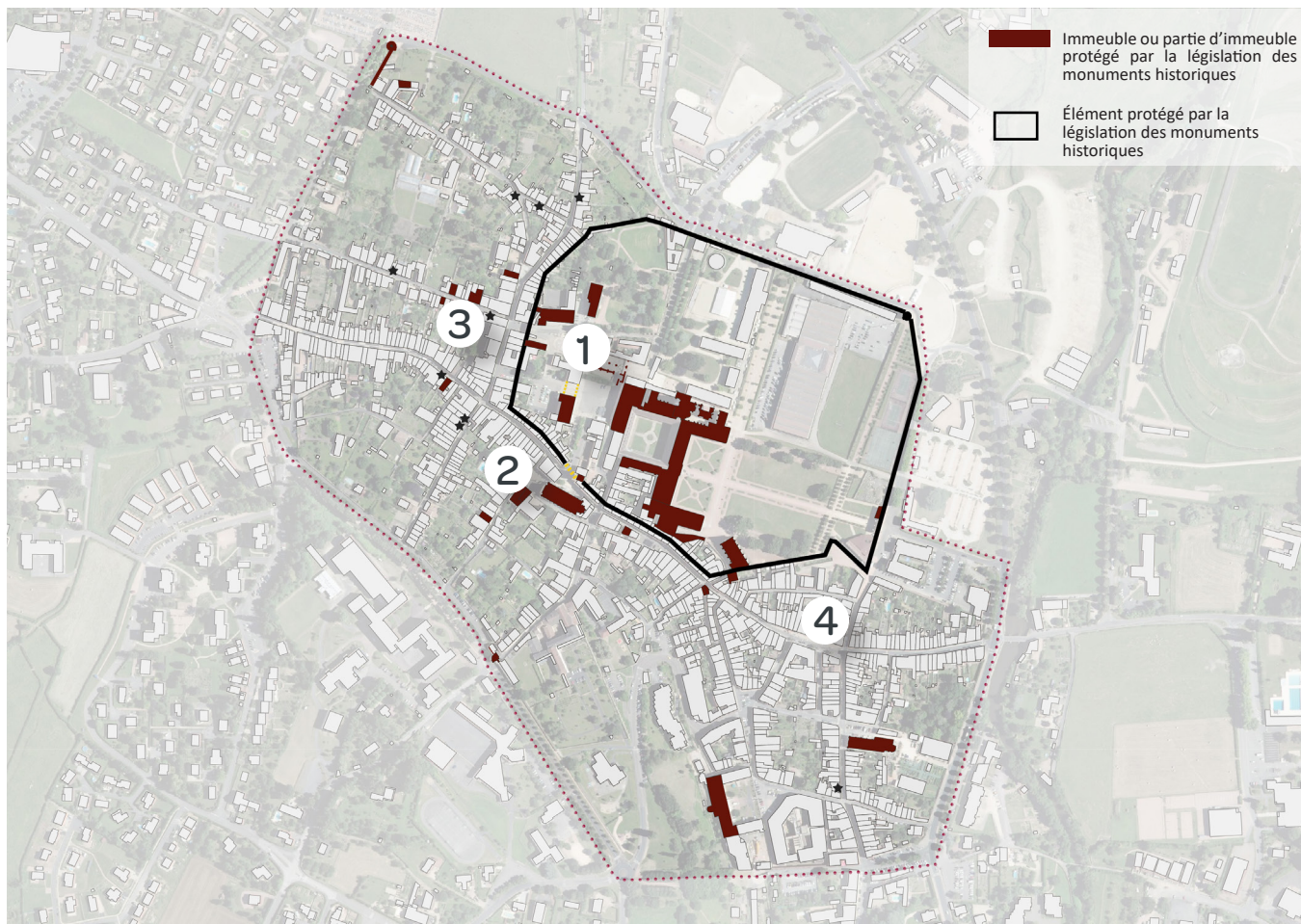
## Aujourd'hui...

- × Il ne subsiste aujourd'hui qu'une infime partie de l'Abbatiale ainsi qu'une vingtaine de bâtis classés aux monuments historiques. L'axe Nord/Sud est aujourd'hui la RD80 en périphérie . La rue commerçante d'autrefois est quant à elle encore bien dessinée et très dynamique symbolisant l'axe Est/Ouest.

\* Synthèse des étapes clés du développement de la ville de Cluny . Source des schémas de développement: <https://cluny-histoiresdhistoire.com/2021/12/16/cluny-etude-devolution-urbaine/#jp-carousel-10565>



# Une ville restée authentique par un patrimoine diversifié et disséminé



## ➤ Un patrimoine médiéval et religieux de renom

Le noyau urbain de Cluny est contenu entre les remparts médiévaux. Par sa taille relativement modeste, Cluny est pourtant **l'une des communes qui recense le plus de monuments classés ou inscrits**. Le tissu ancien est composé de bâtiments très anciens (XIIIe – XVIe siècle) qui constituent un patrimoine civil roman unique en Europe. **Une trentaine d'immeubles sont classés au titre des Monuments Historiques**.

Parmi le patrimoine médiéval dont dispose Cluny figure la tour Saint-Mayeul, la tour Fabri, le pont de la levée, le vestige du prieuré Saint-Mayeul. Concernant le patrimoine religieux, on retrouve notamment l'ancienne abbaye, l'église Notre-Dame de style gothique, l'église Saint Marcel, l'ancien prieuré Saint Mayeul, l'ancienne chapelle de l'hôtel-Dieu au sein du secteur de l'hôpital et l'ancienne chapelle du couvent des récollets.

## ➤ L'appréciation de maisons romanes et gothiques réparties dans le centre historique

## ➤ La présence d'un petit patrimoine

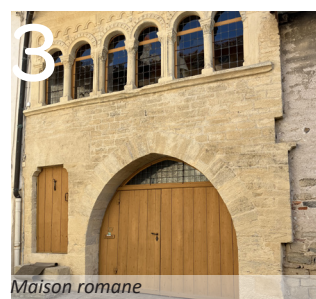
**Un patrimoine vernaculaire lié à l'eau** est présent avec, à titre d'exemple, le Lavoir devant la porte Saint-Mayeul et de **nombreuses fontaines réparties notamment le long de l'axe commerçant**. Depuis 2022, un atelier citoyen a permis de valoriser le réseau de fontaines et pompes présentes à Cluny et informer sur leur histoire grâce à des mises en scène via des décors ou encore des fleurs.



Un patrimoine médiéval



Un patrimoine religieux



Maison romane

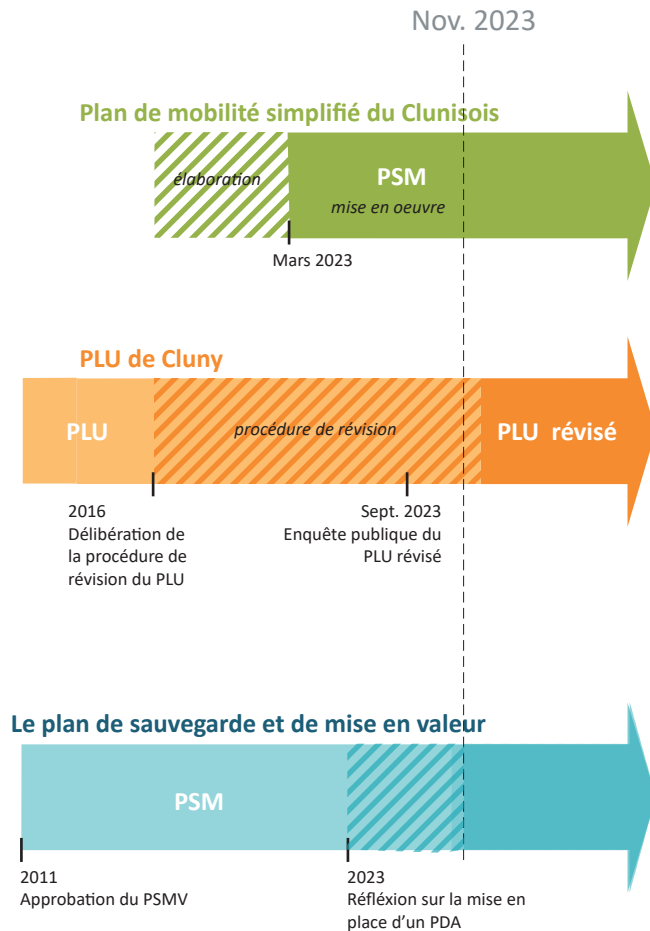


Fontaine pl. du commerce

# Une évolution du cadre réglementaire et des études en cours

## Le cadre réglementaire, les documents de planification

Synthèse des documents-cadres à prendre en compte :



## Le PLU (cf. annexes)

Le PLU de la commune est en fin de procédure de révision s'articulant autour de deux thématiques principales pour le projet de territoire, à savoir: « **Cluny, une ville innovante dans un bassin de vie à préserver** » et « **Cluny, ville d'accueil** ». L'ambition de ce nouveau projet de territoire entend particulièrement, sur le **volet des mobilités et des espaces publics**, promouvoir des liaisons douces et sécurisées entre les pôles principaux d'attractivité, mais aussi les zones de stationnement, mettre en place des aires de co-voiturage et optimiser l'offre de stationnement actuelle. Parallèlement, il conviendra d'engager une désimperméabilisation des sols lorsque cela est rendu possible, dynamiser l'accueil du centre-ville par des espaces publics conviviaux et valoriser la présence de l'eau (Grosne, infiltration des sols ..)

*Le PETR Mâconnais Sud Bourgogne élabore actuellement un Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT) qui organisera l'avenir du territoire pour les 20 prochaines années. Une concertation est actuellement en cours pour associer toutes les parties prenantes du territoire à la réflexion.*

## Un périmètre de sauvegarde et de mise en valeur prochainement complété par un périmètre délimité des abords (cf. annexes)

Le secteur sauvegardé de Cluny est strictement délimité par la **ville « intra-muros »**, mais il convient de rappeler que les abords de l'ancienne cité médiévale font également l'objet d'une attention particulière et peuvent faire l'objet de réglementations singulières du fait de leur impact visuel sur le patrimoine environnant. Lors de la révision du PLU, le **périmètre initial d'un rayon de 500 m autour des monuments ne semblait plus adapté** au regard du territoire environnant. Il a donc été suggéré d'adapter le périmètre en fonction des lieux ( et non plus une distance) en tenant compte de la co-visibilité( bâti et au sein du paysage).

## Études récentes ou en cours

- Étude de faisabilité et de programmation pour la création d'un futur pôle d'accueil porté par l'intercommunalité ( ancien bâtiment Malgouverne).
- Étude pour l'aménagement des berges de la Grosne
- Étude de faisabilité pour le déménagement de la maison de santé et du laboratoire d'analyses (bâtiment de Cluny séjour.)

## Des évolutions à anticiper dans le contexte de changement climatique

L'urgence climatique s'impose de plus en plus fortement dans les réflexions sur l'aménagement du territoire, avec une poursuite voire une accélération du durcissement réglementaire pour réduire la consommation foncière et répondre aux enjeux de mobilité sous-jacents.

## CC Clunisois/ Plan de mobilité simplifié

Dans le cadre du PMS, la CC a pu réfléchir à des solutions de mobilités pour chaque profil de l'intercommunalité, à l'amélioration du pouvoir d'achat des ménages en réduisant leurs dépenses liées à leur mobilité quotidienne, et enfin, il s'agissait de réfléchir à la décarbonisation de la mobilité. Ce projet de territoire vise la neutralité carbone d'ici 2040.

Parmi les actions phares projetées, il est envisagé **l'augmentation de la fréquence des bus sur la ligne 701** sur la section Saint Gengoux-le-National et Mâcon via Cluny en améliorant parallèlement la qualité des arrêts, l'affichage et l'indication du temps d'attente. **La mise en place d'équinavette** est également mentionnée en coopération avec le GIP EquiVallée pour répondre à des déplacements locaux ( marché, desserte du centre-ville, commodités..) mais également lors d'événements ou période estivale concernant notamment le volet touristique. Enfin, **l'autopartage** est un point également essentiel de ce document mettant en exergue l'expérimentation effectuée par la croix rouge en mars 2023 qui a pu mettre à disposition un véhicule d'autopartage pour de courtes durées.

Contexte

**Analyses urbaines et paysagères**

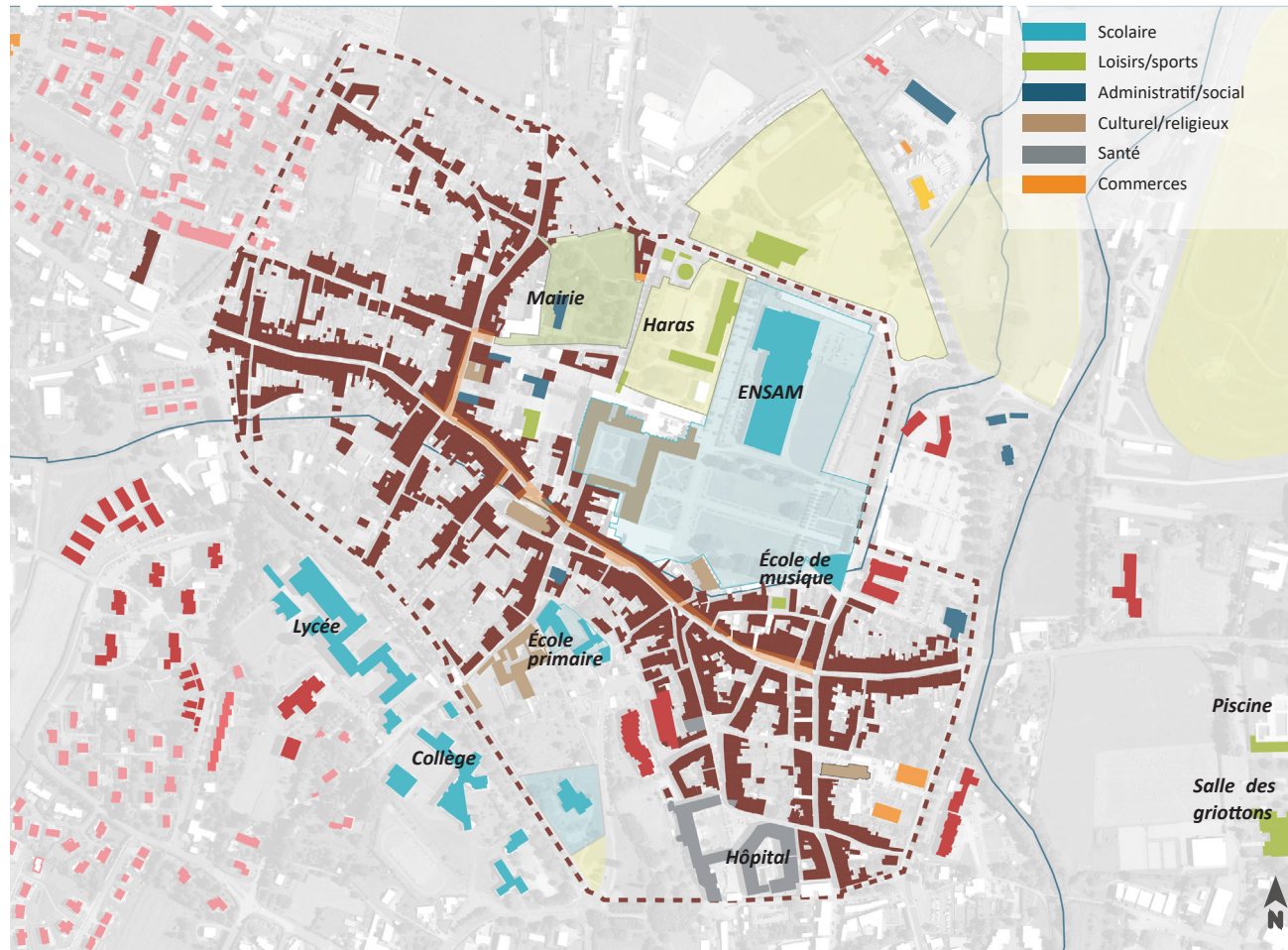
Analyses des mobilités

Concertation

Synthèse



# Cluny: un bourg authentique, vivant et attractif à l'année



La cartographie ci-contre localise les activités et les principaux pôles générateurs de déplacements. Près d'un tiers, du cœur de bourg est occupé par des activités dont l'accès au public est restreint.

## ➤ Une belle offre de commerces et de services de proximité

Cluny ne s'est pas constitué de manière concentrique, stratégiquement avec une abbaye au Nord, non encerclée par le bourg médiéval. **La rue Filaterie, rue Lamartine, rue Mercière, rue du Merle et rue de la République sont les lieux principaux de concentration des commerces** qui traverse le bourg médiéval d'Est en Ouest. Avec près de 150 commerces, ce tissu dynamique attire les habitants de communes environnantes par une offre de services et de commerces diversifiée et complète. L'école primaire/maternelle, le collège ainsi que le lycée sont repérés au Sud de la ville sur les hauteurs.

## ➤ Des temporalités distinctes rythmant la vie culturelle et sportive de Cluny

À l'année, près de 2000 scolaires sont présents à Cluny ( école, ENSAM, Biopraxia en parallèle d'une programmation culturelle ( cinéma, théâtre, exposition) très animée. Le tourisme particulièrement notoire en période estivale, le marché d'été ainsi que les compétitions équestres représentent des périodes de fortes occupations .

## ➤ Tourisme

**L'abbaye de Cluny , le marché hebdomadaire et estivalier, les maisons romanes** sont des « incontournables » de la visite de la ville qui séduisent chaque année près de 400 000 visiteurs . Ils sont tous situés de manière disséminée dans le centre historique mettant en avant **l'importance d'un réseau modes actifs qualitatif**. La part des résidences secondaires s'élève ,pour autant, seulement à **6,2 % avec près de 87 % de résidences principales occupées** témoignant d'une vie locale à l'année pour le bourg de Cluny.



Axe commerçant



Les « gazzarts », une vie étudiante



Marché d'été au parc Abbatial



+ de 150 compétitions équestres par an



# Un patrimoine paysager à raconter et à mettre en valeur



## Un bourg marqué par la topographie locale et environnante

- Des points de vue remarquables sur le paysage bocager environnant.
- De nombreux cônes de vue, notamment en direction de l'église
- Des percées visuelles cadrées par l'étréouissement des rues (cf. photo 3), sur le paysage urbain et/ou grand paysage

## Un espace public assez peu mis en relation avec la présence de l'eau

Cluny est caractérisée par la Grosne, qui a été détournée pour agrandir la ville et par son affluent le Médasson qui passe sous la ville médiévale, alimentant autrefois les moulins et servant de collecteur des eaux usées situé sous la rue commerçante expliquant le tracé tortueux de la rue principale. Les abords de la Grosne sont **dépourvus d'aménagement** avec de rares cheminements confortables le long de ce cours d'eau. Le Médasson est quant à lui **très peu suggéré ou révélé** malgré sa proximité immédiate et son rôle dans la lecture de la ville de Cluny.

## Des connexions aux sentiers et chemins immédiats du Sud bourgogne

Fort de sa **richesse paysagère** et de sa **diversité**, le territoire de Cluny accueille de nombreux **parcours de randonnée** en son territoire aux quatre points cardinaux du bourg **induisant la traversée du bourg** par les randonneurs, avec notamment le passage de sentiers de grande randonnée.

### Interrogations et enjeux

- Animer les traversées du bourg médiéval et créer des points d'appels depuis et vers les sentiers de randonnée.
- Questionner l'accueil des randonneurs au sein de l'espace public.





# La présence du végétal à conforter



Parc Abbatial près de la mairie



Les quinconces



Jardin de simples



Les jardins d'Avril



Des porosités paysagères grâce aux jardins privés



Des plantations effectuées au sein des fosses



Une appropriation ponctuelle des habitants



Signal d'une entrée par une timide végétation



implantation aléatoire au sein d'un espace public clé



Masque pour les terrasses, aucun ombrage

## ➤ Quelques espaces publics à caractère paysager

Implantés en hauteur du bourg médiéval, le Parc Abbatial et les Quinconces offrent aux habitants des espaces verts propices à la promenade et/ou à la détente. En parallèle, de micro-espaces paysagers sont également confiés aux associations: le jardin des Simples, les jardins d'Avril et le bassin de joute.

## ➤ L'accompagnement paysager des jardins privés et l'appropriation des habitants

De nombreux jardins privés se laissent percevoir depuis l'espace public, notamment lors d'une déambulation au sein de la rue d'Avril et la rue Saint-Mayeul qui participe à l'identité rurale de Cluny et à sa qualité de cadre de vie. Le traitement des interfaces publiques/privées, ouvertes ou clôturées, joue un rôle important dans l'ambiance des espaces publics.

## ➤ Mais une présence au sein de l'espace public encore trop peu effective

Une végétation absente ou très ponctuelle en pot en strates basses et moyennes souvent matérialisée par un massif ou des herbacées.

## Interrogations et enjeux

- La localisation du **passage des réseaux** est primordiale afin de proposer des aménagements réalistes
- Réduire les îlots de chaleur au sein des espaces publics minéraux.
- Quelle végétation adopter dans la rue principale relativement contrainte?
- Révéler le patrimoine végétal et créer des continuités végétales sur le domaine public en questionnant les prescriptions de l'architecte des bâtiments de France au sein des espaces publics clés en lien avec les bâtis inscrits aux monuments historiques



# Le maillage d'espaces publics : un fort potentiel peu valorisé



## Un réseau d'espaces publics offrant des complémentarités, mais encore trop peu exploitées

Cluny bénéficie d'un cadre paysager remarquable. Les équipements, services et commerces présents sur la commune offrent, d'autre part, un potentiel d'usage important. Néanmoins une majorité de ces espaces n'exploitent pas à leur juste valeur les qualités urbaines, paysagères et architecturales de la ville. C'est notamment le cas de la Place du commerce, de la rue commerçante, des abords de la porte d'honneur ou encore l'espace des tanneries.

## Une cité médiévale tournée vers son patrimoine parfois au détriment de la vie locale et des aménités (mobilier, végétation, terrasses)

▷ **Espace des tanneries/ place du commerce** : la principale porte d'entrée de Cluny par les visiteurs avec la présence d'une grande offre de stationnement stratégique, mais un traitement peu qualitatif de ces espaces pourtant à forte valeur patrimoniale.

▷ **Place Notre-Dame**: un avant ombragé en lien avec la perspective de la place de l'abbaye et un arrière constituant pourtant le parvis officiel de l'église dénué de tout aménagement et ne répondant plus aux besoins ( chaleur estivale, mobiliers urbains peu qualitatifs).

▷ **Place de l'abbaye/ Place du marché** : Une perméabilité existante à révéler et à articuler depuis la place du marché vers la rue commerçante, un espace fortement patrimonialisé et emblématique de Cluny peu végétalisé et offrant peu d'aménités à proximité immédiates des équipements culturels.

▷ **Rue de la république/Parc Abbatiale** : alors que ces espaces solliciteraient une continuité afin d'offrir une séquence urbaine qualitative, les espaces sont perçus comme distincts, les deux espaces sont perçus comme distincts avec un manque d'articulation donnant la part belle au caractère routier.



# Le maillage d'espaces publics : un fort potentiel peu valorisé | illustrations



Promenade ombragée qualitative



Stationnement informel



Espace de détente/loisirs



Des arrières délaissés



Matériau hétérogène avec les espaces publics environnants



Un espace négligé



Etals commerçantes



Terrasses installées par les commerçants



Porosité maximale

## La promenade du Fouettin: un espace difficilement qualifiable

Sur les hauteurs de Cluny, historiquement les fossés de la cité médiévale, une confortable promenade se dessine longeant l'enceinte du bourg ancien ombragée en été. Toutefois, de l'autre côté de la voirie, à proximité immédiate du collège et du lycée un espace généreux et dilaté constitue un non-lieu oscillant entre une fonction de stationnement près des équipements scolaires et de report de l'offre en dehors du centre-ville et parfois un espace paysager pouvant constituer un espace public sans pour autant attester de qualités d'animation et de convivialité.

## Certains points noirs entachant l'image de Cluny

De nombreuses ordures ménagères croisent le chemin de touristes et habitants dans des parcours quotidiens. Les lieux de fréquentation sont parfois peu valorisés par un aménagement traité de manière très hétérogène avec le reste de la ville ( cf.rue municipale) . Les abords du champ de foire à l'extrémité de la rue Merle sont négligés et ne participent pas à faire un appel pour la traversée complète de la rue principale.

## Un axe principal bien approprié par les usagers et commerçants à conforter

Des terrasses sur la chaussée, de nombreux étals ou encore des commerces exposant sur l'espace public sont devenus une réalité sur l'axe commerçant au profit du dynamisme et de l'attractivité de Cluny mettant en avant le charme et l'authenticité du centre-ville.

PHOTOGRAPHIES

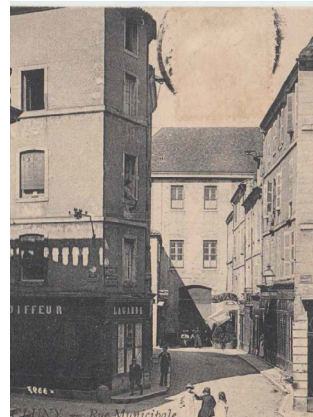
“

Le manque de poubelle ou même la notion de «sale» ont émergé au sein de l'atelier avec les acteurs économiques, mais très peu dans l'atelier avec le grand public.

La promenade du Fouettin est perçue comme un espace de potentialités : « D'autres rues sont patrimoniales, le chemin de Coigny, la rue du Merle ou le Fouettin » ; « Pas beaucoup de zones ombragées (seulement Abbatale et Fouettins) » ; mais beaucoup délaissent « Promenade des Fouettins vraiment à l'abandon ».



# Continuités et morcellement des espaces publics



PHOTOGRAPHIES

## La présence de masques visuels et physiques altérant les perspectives et la qualité des espaces publics

L'implantation de l'offre de stationnement, répondant d'une volonté fonctionnaliste, constitue par endroit une fracture visuelle et/ou physique en agissant comme un écran occultant les perspectives par exemple sur la place de l'Abbaye ou encore depuis la rue Saint-Odile masquant ainsi l'apport végétal du square, la perspective du cloître et participant à l'insécurité des parcours piétons/cycles

## Les espaces de rencontre en faveur de la vie locale constituant des « arrières » peu valorisés

Ce secteur à forte valeur patrimoniale fait l'objet d'une hiérarchisation par une séquence favorisant un avant : la placette le long de l'église Notre-Dame, la rue du 11 Août 1944 et la place de l'abbaye et des arrières: la place Notre-Dame et la rue municipale. La place Notre-Dame possède un cadre bâti intéressant, avec quelques édifices et façades anciennes qui perdent de leur charme par la présence de stationnements et un aménagement minéral très modeste. La rue municipale a su conserver sa fonction commerçante et ses terrasses de café, mais autrefois, si décisive dans l'urbanisme de Cluny, cette rue est aujourd'hui matérialisée par un revêtement de surface peu qualitatif occupée majoritairement par des véhicules stationnés et la présence d'un garage morcelant ainsi l'espace central pouvant être créé par un effet « chicane » et une circulation présente (sens interdit donnant lieu à des demi-tours au sein d'un espace occupé par les terrasses).

## Un aménagement obsolète

Des espaces parfois très exposés en été, un parvis trop étroit constituant toutefois le point de rencontre majeur pour Cluny, un mobilier répondant partiellement aux besoins, un espace de végétation très apprécié voué à disparaître.



# Tanneries/ Pl. du commerce: une entrée stratégique, mais pourtant peu qualitative



Première perspective depuis l'entrée Nord-Est



L'appréciation du Médasson à valoriser



Un espace accolé au mur d'enceinte de l'abbaye



Des fonctions culturelles n'interagissant pas avec le lieu



Des usages qui redessinent l'espace sur la chaussée



Une confusion liée à la diversité des matériaux



Un accès restreint non respecté



Une signalétique saturée



Une entrée Nord-Est peu engageante



Un mobilier vieillissant altérant la polyvalence au regard des fonctions



Des potelets distincts selon le côté de la chaussée



La présence d'une végétation qui tendrait à se manifester davantage

## » L'espace des tanneries: un lieu à mettre en récit avec une forte valeur patrimoniale

L'aménagement actuel de cet espace n'exploite pas à juste titre les qualités paysagères parfois singulières ( présence de l'eau ) et les qualités urbaines offertes par sa position privilégiée ( entrée de ville, lien visuel patrimonial, espace dégagé non imperméabilisé).

## » Des aménagements ne garantissant pas la lisibilité des usages

Les voiries sur le secteur de la pl. du commerce sont quasi ment exclusivement aménagées de trottoirs, séparant les flux piétons de la chaussée circulée et marquant bien la fonction primaire de circulation au détriment du piéton et des terrasses présentes. La diversité d'usage se voit totalement fractionnée par la volonté d'une « sécurisation » des lieux, en dépit d'une bonne intégration et d'une optimisation de l'ensemble. De plus, l'aménagement transitoire de piétonnisation n'est pas respecté avec rigueur renforçant des usages non définis et illégitimes pour chaque usager, y compris l'automobiliste.

## » Un mobilier vieillissant, une diversité de matériaux, une végétalisation peu qualitative

Le parcours suggéré depuis le parking du Prado mène à la pl. du commerce empruntant une séquence urbaine marquée par des matériaux très disparates tant dans leur qualité que leur mise en œuvre renvoyant une vitrine d'entrée peu valorisée de l'ancienne cité médiévale. Le mobilier vieillissant fragmente l'espace et ne participe pas à la flexibilité des terrasses se protégeant ainsi de l'espace circulé au détriment d'une perméabilité. Il est recensé différents traitements de potelets ainsi qu'une végétation présente dans de multiples pots témoignant d'une absence d'homogénéisation et d'une cohérence d'ensemble au profit des usages et aménités souhaités sur ces espaces.

PHOTOGRAPHIES



# République/ Parc Abbatial : une séquence urbaine et architecturale sous-exploitée



## Des perméabilités restreintes à valoriser

Bien que le parc Abbatial constitue un espace public végétalisé à quelques pas des commerces, ses trois accès ne sont pour autant pas instinctifs et valorisés dans leur séquence d'articulation. Depuis la rue de la Chanaise, l'accès n'est pas très engageant ( ordures, déjections canines..), l'entrée majeure près de la mairie marque un premier plan de véhicules derrière lequel nous percevons le parc là où autrefois cette entrée était majestueusement signalée ( lien avec le palais Jacques d'Ambroise).

## Une flânerie au sein d'une séquence urbaine incontournable mise à mal par l'aspect fonctionnel

Depuis la porte d'honneur ou la séquence d'escaliers près des ruines de l'abbaye, le cheminement donne la part belle aux automobilistes ayant accès au parking de la Mairie. Plusieurs facteurs affirment une importance routière du secteur: revêtement circulé peu qualitatif, passage piéton en haut des marches après une déambulation piétonne, bordures de voiries vieillissantes, le puits des pénitents réduit à la fonction de giratoire pour les véhicules...

## Des usages qui ne demandent qu'à être confortés par un aménagement à la hauteur de la qualité du site

Les terrasses devant la porte d'honneur bénéficient d'un ombrage en été malgré leur implantation sur un enrobé et agrémentées par une faible végétation dommageable a contrario de la qualité urbaine et architecturale appréciable du site. La gestion des seuils induite par la faible pente ne facilite pas les porosités entre l'espace public et la fonction commerçante dynamisante pour le lieu. Parallèlement, l'aire de jeux existante est un facteur d'animation quotidien pour le parc, mais, vieillissante et tournée vers une cible de 3-6 ans, elle gagnerait à être questionnée dans son fort potentiel d'animation, son dimensionnement et son public ciblé.

PHOTOGRAPHIES

Contexte

Analyses urbaines et paysagères

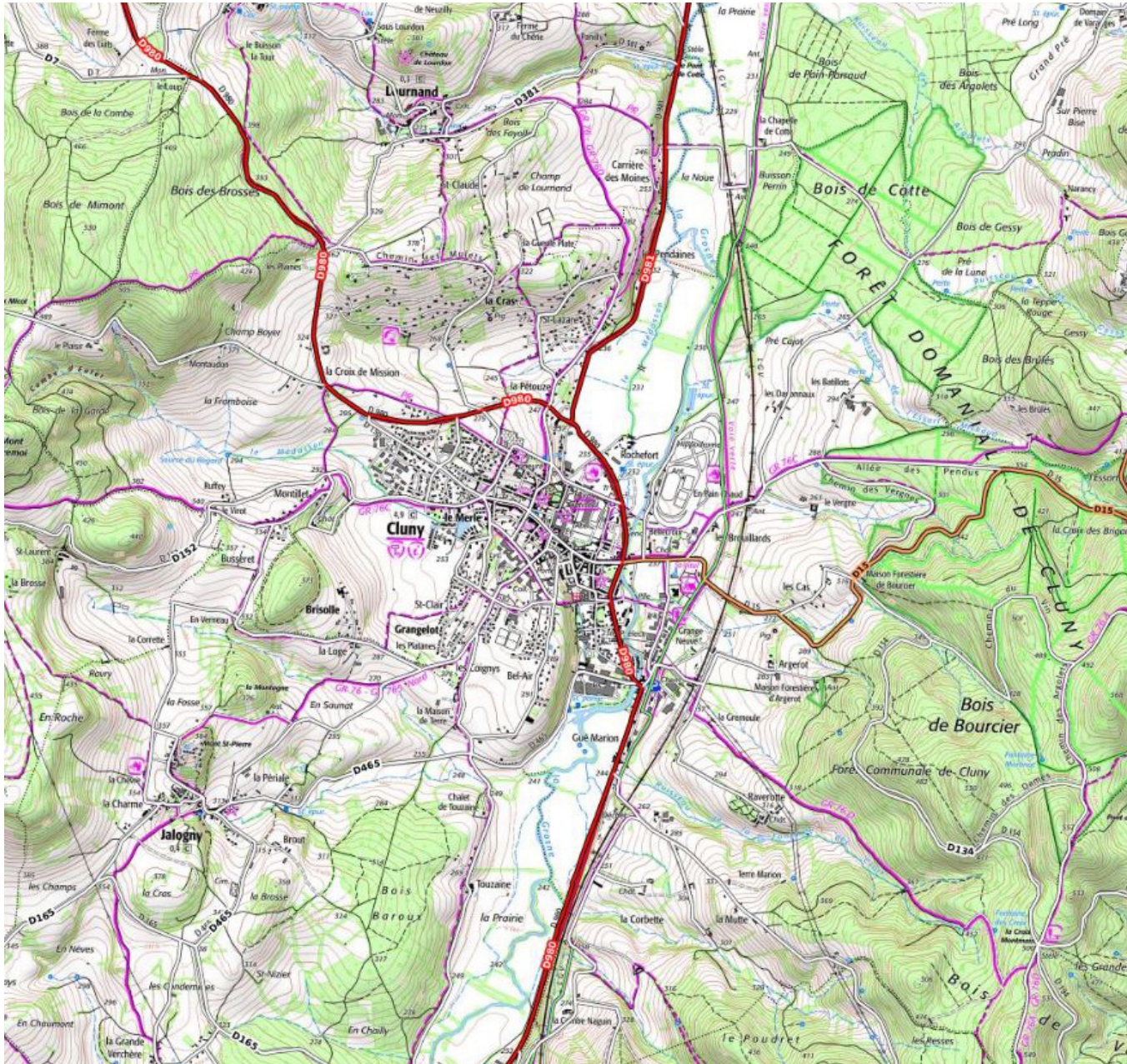
**Analyses des mobilités**

Concertation

Synthèse



# Hiérarchie du réseau routier



➤ Les documents de planification n'identifient pas distinctement de hiérarchie

ni le Plan de Mobilité de la Communauté de communes ni le SCOT du Mâconnais Sud Bourgogne ne présentent une hiérarchie du réseau routier.

➤ Une hiérarchie définie par le jalonnement

➤ Un réseau principal de liaisons intercommunales composé des RD980 (Montceau-les-Mines <> Cluny) et RD981 (Cluny <> Chagny) contourne le centre-ville et connecte des pôles d'échelle départementale. Au Sud, la RD980 se connecte à la RN79 vers Mâcon.

× Ce rôle est confirmé par le jalonnement aux abords du centre, privilégiant la RD980 pour les liaisons Mâcon <> Montceau-les-Mines, plutôt que la traversée du centre. L'itinéraire indiqué est aussi plus rapide.

➤ Un réseau de liaisons moins important connecte les communes alentour (RD15 vers Azé, RD465 vers Jalogny, etc...)

➤ Enfin, le centre de Cluny est composé de réseaux locaux de distributions et de dessertes. Il est notamment traversé par la RD15.1, laquelle n'est ni indiquée comme axe de transit ni comme accès principal vers le centre, ce qui témoigne d'une volonté d'apaisement de la circulation.

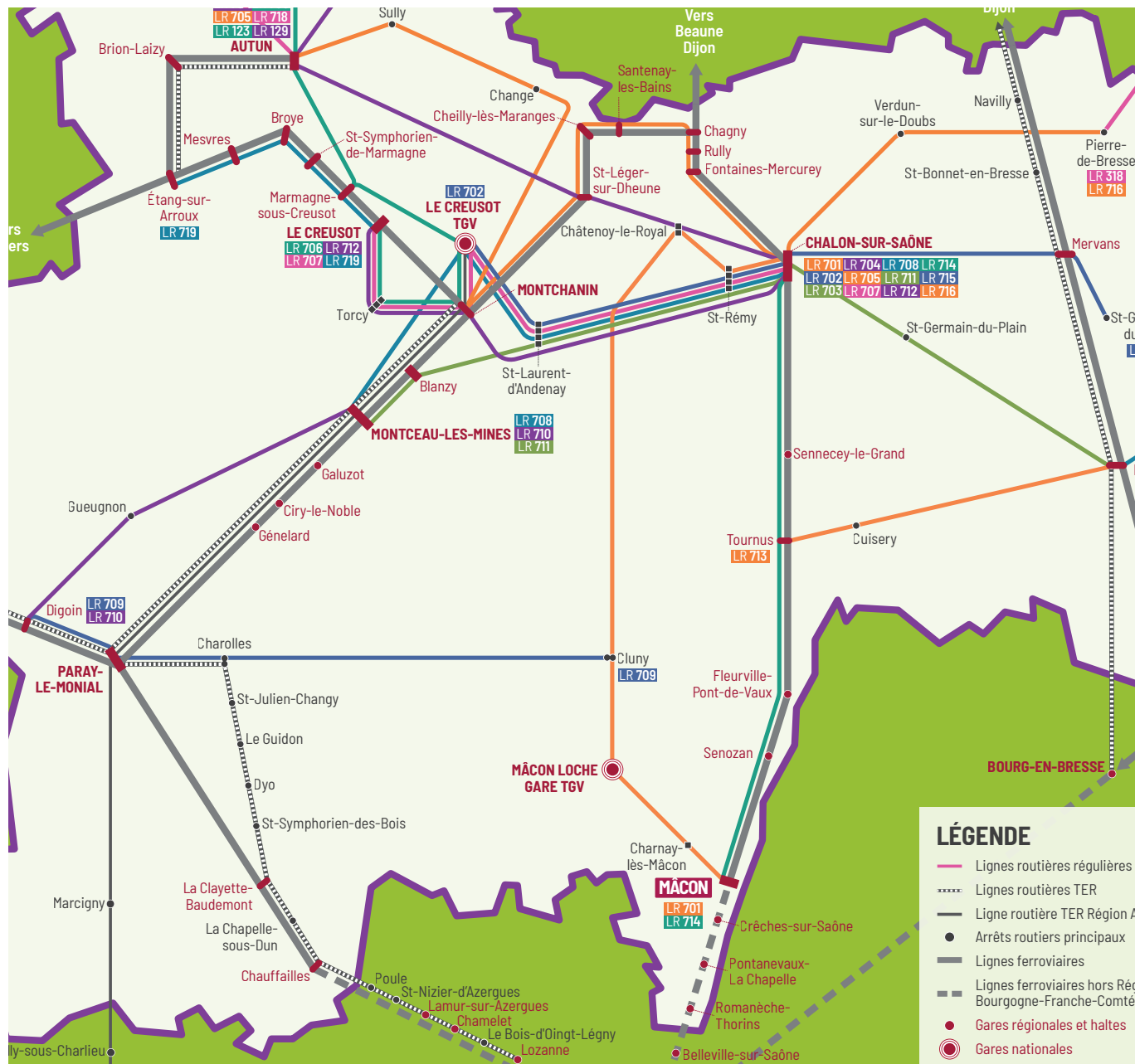
× En effet, les entrées jalonnées vers le centre (Hôtel de ville, Harras, Abbaye) sont les chemins du Prado, de Rochefort, et la rue des Portes des Prés.



▷ Jalonnement d'entrée de ville



# Réseaux de transports en commun



## 2 lignes de cars régionaux

Clunys est desservie par 2 lignes de cars :

- LR709 Digoin <> Clunys : 3 allers-retours par jour
- LR701 Chalon/Saône <> Mâcon
- ▷ Chalon > Clunys : 11 allers par jour
- ▷ Clunys > Chalon : 12 allers par jour

La ligne LR701 connecte Clunys aux gares Mâcon Ville et Mâcon-Loché (TGV).

## Les services de transport en commune de la Communauté de Communes du Clusinois

La communauté de communes du Clusinois propose :

- Un transport à la demande (réservation la veille avant-midi au plus tard), permettant de se déplacer le mercredi après-midi et le samedi matin au sein de la Communauté de Communes du Clusinois. (ligne 751), Le tarif est de 2€ l'aller ou 4€ l'aller-retour.
- Des transports solidaires : CCAS de Clunys, Croix-Rouge du Clusinois, etc., qui ne sont pas considérés comme une offre de transport.

La collectivité ne dispose pas de lignes de bus régulières.

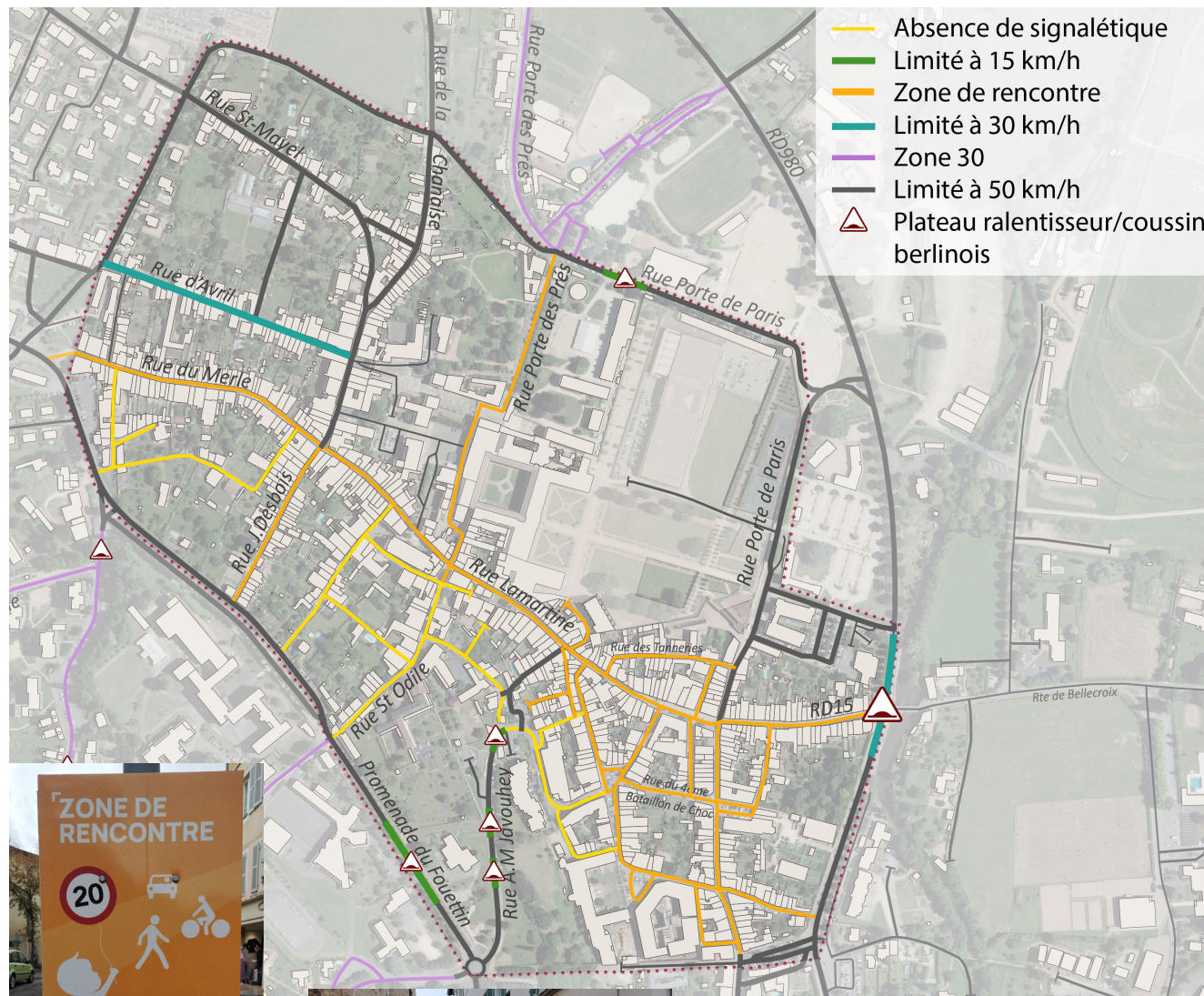
## Pas de desserte TER ou de bus

Clunys n'est ni desservie par le réseau ferroviaire ni par un réseau de transport en commun local.





# Réglementation des vitesses de circulation



- Absence de signalétique
- Limité à 15 km/h
- Zone de rencontre
- Limité à 30 km/h
- Zone 30
- Limité à 50 km/h
- ▲ Plateau ralentisseur/coussin berlinois

## Un apaisement des vitesses souhaité dans le centre-ville

- Une zone de rencontre, limitant la vitesse à 20 km/h, est présente sur une partie du centre-ville, principalement dans les rues et ruelles les plus contraintes. La présence de panneaux explicatifs complète le dispositif.
- Une limitation à 30 km/h sur la rue d'Avril, réglementation élevée pour ce secteur (contexte de la rue plus adapté à une zone de rencontre).

## Des outils coercitifs de vitesse principalement localisés autour des écoles

- Trois dos d'âne sont situés sur la rue Anne-Marie Javouhey associée à une limitation à 15 km/h. Un plateau ralentisseur Promenade du Fouettin, devant le collège, complète le dispositif.
- Un plateau ralentisseur est installé au niveau du carrefour Rue de la Digue - Rue de la Levée, complétée par une limitation à 30 km/h.
- Un dos d'âne est situé rue Porte de Paris, complété par une limitation à 15 km/h.

## Une absence de signalétique sur de nombreuses rues

- De nombreuses rues du centre-ville ne disposent pas de signalisation. La réglementation n'est pas cohérente avec le plan de circulation : selon le sens de circulation, la limitation de vitesse n'est pas connue.
- Des fins de zone de rencontre qui ne sont pas cohérentes avec l'aménagement des voiries.
- Des secteurs d'hyper-centre qui ne sont pas réglementés, avec pourtant des contraintes de voiries similaires et une présence piétonne sur la voirie (absence ou trottoir trop étroit). Sans réglementation, ces voiries sont limitées à 50 km/h.



- Panneau explicatif zone de rencontre.



- Fin de zone de rencontre mal située. Petite rue des Ravattes



«Les zones 20 ne sont pas respectées »  
Atelier avec les habitants

«Voitures circulent trop vite avec des passages de camions 3,5t qui vont au supermarché.» Atelier avec les habitants







# Illustrations du réseau piéton



Trottoir contraint et occupé - Rue Filaterie



Usage piéton - Rue Filaterie



Trottoir contraint et occupé - Rue Lamartine



Trottoir contraint - Rue du Merle



Usages modes actifs - Rue Lamartine



Usages piétons - Rue Saint-Odile



Trottoir étroit et usage piéton - Rue de la Chanaise



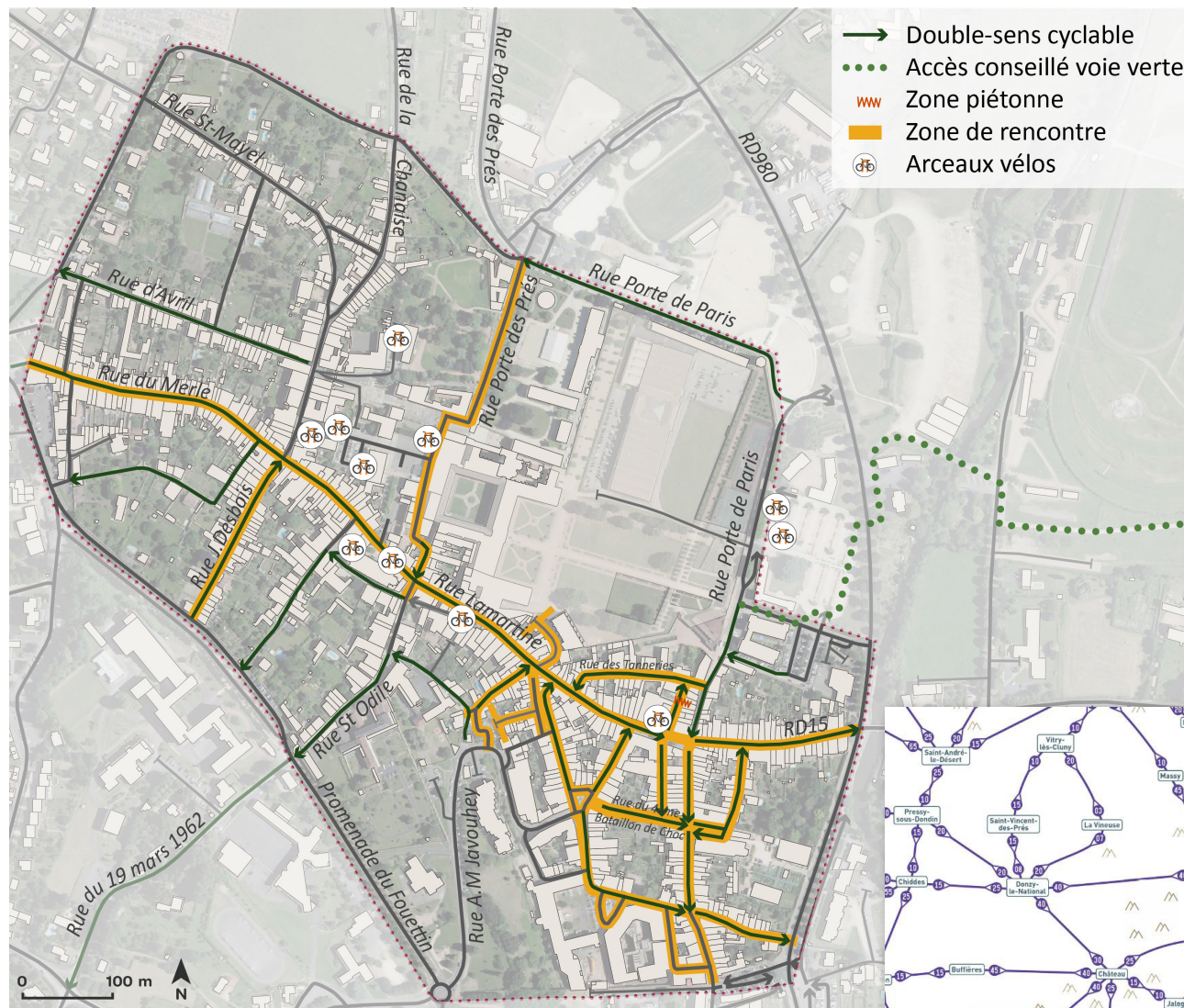
Trottoir protégé - Rue Stanislas Aucaigne



Usages piétons et absence de trottoirs - Rue Porte de Paris



# Réseau cyclable



## Aucun aménagement cyclable spécifique, mais de doubles-sens cyclables

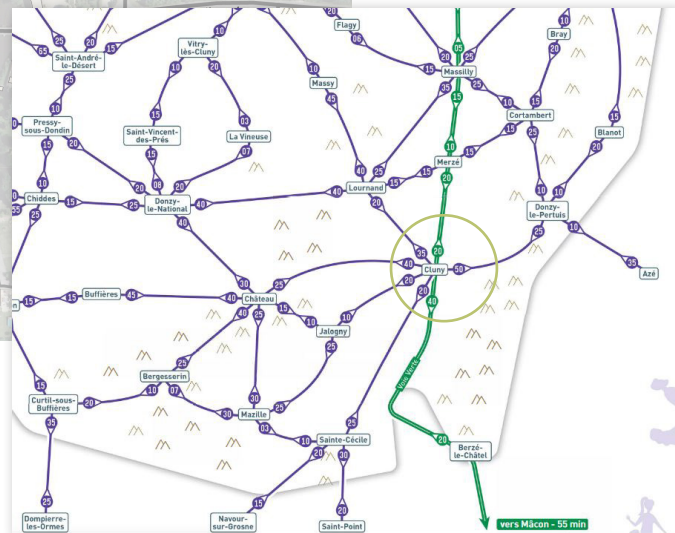
Aucun aménagement cyclable en site propre n'est présent sur le secteur d'étude (piste cyclable, voie verte, etc), mais un itinéraire conseillé est fléché depuis la voie verte 71 sur les différents documents dédiés au public. Cet itinéraire est peu jalonné sur le circuit de la voie verte.

Les uniques aménagements dédiés aux cyclistes sont les doubles-sens cyclables, indiqués par un panneau dédié sur certains secteurs.

## Peu d'arceaux vélos et des emplacements peu visibles

La présence de stationnements vélos reste trop faible pour la quantité d'usage cycliste présent à Cluny, et particulièrement lors des pics de fréquentation touristique. Les arceaux présents sont particulièrement regroupés autour de la place du Marché et certains secteurs du centre-ville (Église St-Marcel, Centre Hospitalier, Rue du Merle, Rue St-Mayel, ...) ne disposent d'aucun stationnement pour les vélos. Il est également à noter le manque de visibilité de certains arceaux (place du Marché).

Aucun stationnement sécurisé n'est installé.



Extrait de la Chronomap du Plan vélo.

## Plan vélo de la CC du Clusinois

Le plan de mobilité simplifié du Clusinois comprend un axe de développement des mobilités actives avec comme priorité le développement d'un réseau d'itinéraires cyclables sécurisés, qui concerne pour Cluny, deux itinéraires au Nord de la commune (le long de la RD981 et le long de la RD980).

Le plan vélo de la communauté de communes de Clusinois propose des itinéraires cyclables en temps de parcours.

«Cluny n'est pas toujours agréable à vélo»  
 -Atelier avec les habitants

«Le double sens cyclable est peu agréable vers l'Office de Tourisme et la pharmacie. Il n'y a pas une bonne cohabitation vélos / voitures»  
 -Atelier avec les habitants



# Illustrations des usages cyclistes et du stationnement



Stationnement vélo - Rue Mercière



Stationnement vélo - Place du Marché



Stationnement vélo - Rue Filaterie



Absence de stationnement vélo - Place Dr Charles Pleindoux



Absence de stationnement vélo - Rue Porte de Mâcon



Stationnement vélo - Place du Marché



Double-sens cyclable - Rue Porte de Paris



Panneau explicatif du double-sens cyclable



Panneau rue piétonne - Pied au sol

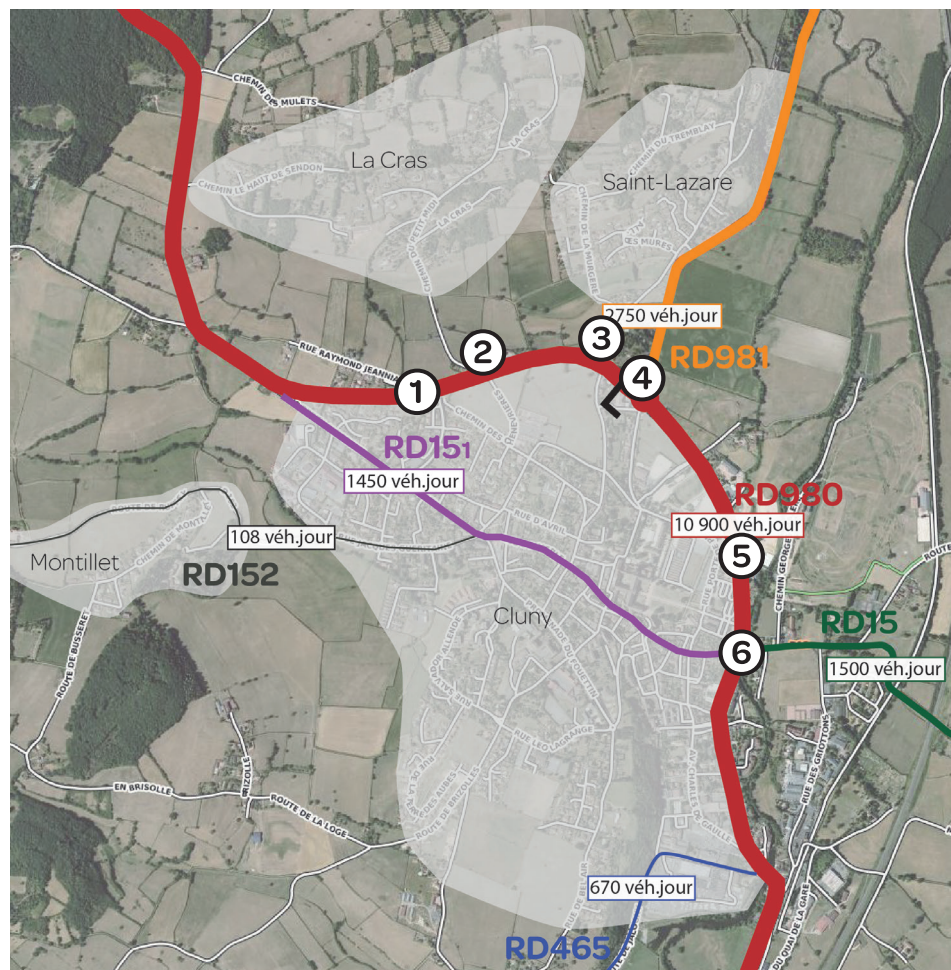


# Des accroches compliquées à plus grande échelle

## La RD980 : une départementale à fort trafic avec des franchissements compliqués pour les modes actifs

Le tronçon Nord de la RD980 (photographie 1,2,3) en dehors des limites d'agglomération marque **une rupture importante** entre les hameaux de La Cras et de St-Lazare et le centre-ville de Cluny. L'**absence de traversée piétonne** sur un tronçon à 80 km/h et à 70 km/h n'est pas satisfaisante.

La RD980 sur le reste de l'itinéraire traversant Cluny est plus sécuritaire, par l'intégration d'un **plateau traversant** (photographie 6) mais des améliorations pourraient être apportées particulièrement pour l'**accès à la voie verte** (photographie 5).



▾ Nombre de véhicules par jour (sens cumulés). Comptages de 2016, 2018, 2019, 2020, 2023.



▾ Absence d'aménagement Rue La Cras



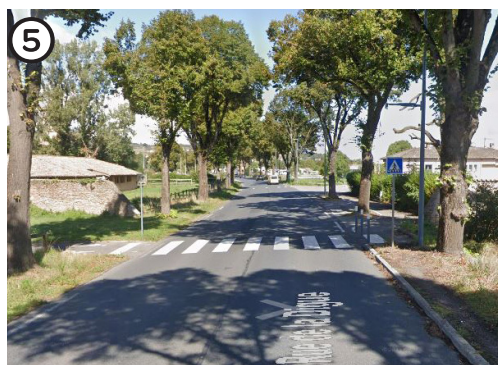
▾ Absence d'aménagement Rue La Cras



▾ Absence d'aménagement Rue Le Paradis



▾ Traversée piétonne giratoire La Chanais



▾ Traversée piétonne - cycle accès voie verte



▾ Plateau traversant Pont de la Levée

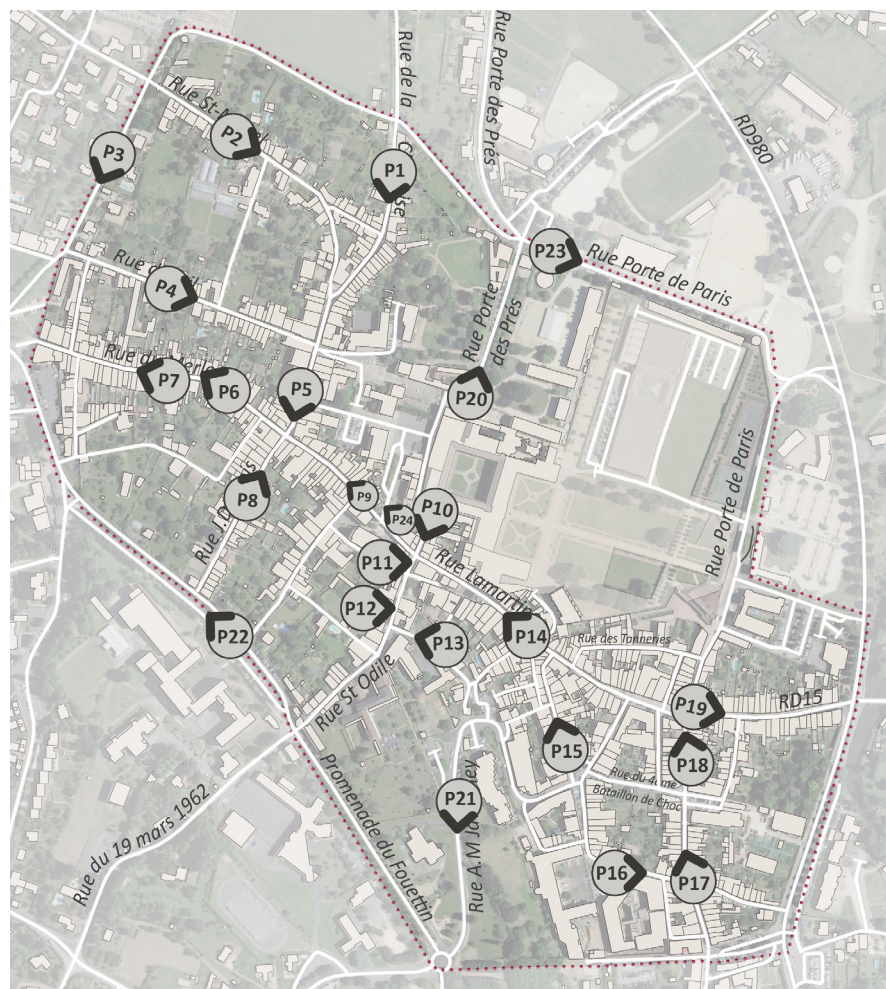


# Profils en travers

Les pages suivantes illustrent les relevés des profils en travers caractéristiques, effectués *in situ*.

L'analyse des profils en travers permet :

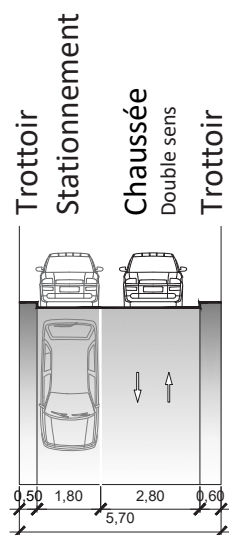
- ▷ De mettre en évidence la répartition actuelle de l'espace public au profit des divers usages et modes de transport,
- ▷ D'évaluer la cohérence entre l'aménagement, le statut actuel de l'axe et ses usages
- ▷ De connaître le foncier disponible pour un éventuel réaménagement.





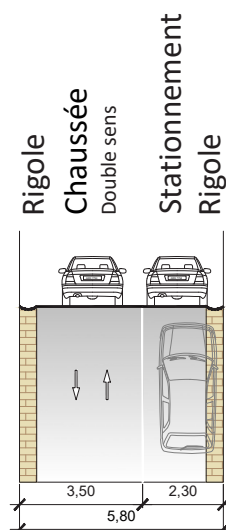
# Profils en travers

## P1 - Rue de la Chanaise



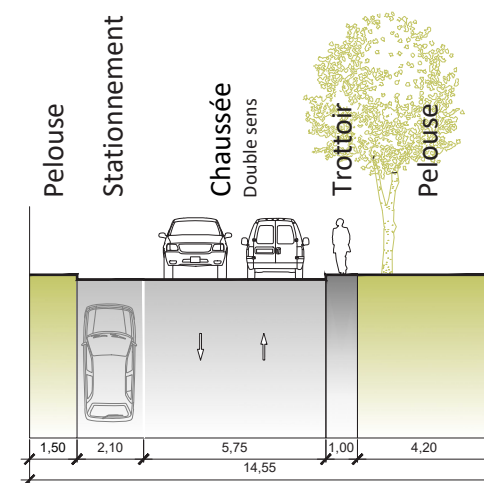
- Voirie à double-sens de 2.80 mètres : trop étroite pour un croisement des véhicules.
- Stationnement en long de 1.80 mètre : trop étroite pour un stationnement complet sur la place.
- Deux trottoirs très restreints : de 0.50 m et de 0.80 m.
- Une limitation à 50 km/h incompatible avec le contexte.

## P2 - Rue St-Mayeul



- Voirie à double-sens de 3.50 mètres : trop étroite pour un croisement des véhicules.
- Stationnement en long de 2.30 mètres : confortable pour du stationnement.
- Absence de trottoirs ou de cheminements piétons marqués.
- Une limitation à 50 km/h incompatible avec le contexte.

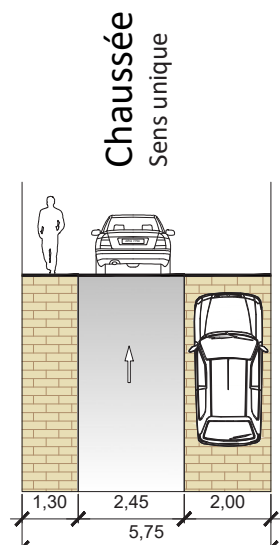
## P3 - Avenue Pierre le Vénérable



- Voirie à double-sens de 5.75 mètres : compatible pour le croisement des véhicules.
- Stationnement en long de 2.10 mètres : approprié pour du stationnement.
- Trottoir étroit de 1 mètre.
- Présence importante du végétal.
- Une limitation à 50 km/h, pouvant être réduite.

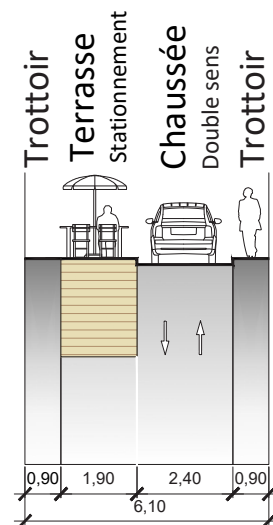


## P4 - Rue d'Avril



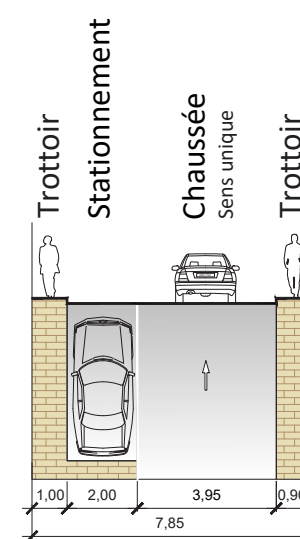
- Chaussée globale de 5.75 mètres à niveau. Marquage du sens-unique de 2.45 mètres : cohérent avec un sens-unique.
- Pavement de part et d'autre de la chaussée qui encourage la pratique du stationnement sur le secteur Sud et les piétons sur le tronçon Nord.
- Pratique régulière du stationnement qui n'est pas marqué.
- Aménagement de la voirie compatible avec une zone de rencontre.

## P5 - Rue de la République



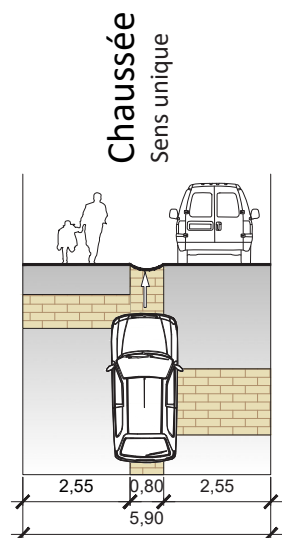
- Voirie à double-sens de 2.40 mètres : trop étroite pour un croisement des véhicules.
- Stationnement/terrace en long de 1.90 mètre : étroite pour un stationnement complet sur la place.
- Deux trottoirs très restreints : de 0.90 mètre.
- Une limitation à 50 km/h incompatible avec le contexte.

## P6 - Rue du Merle



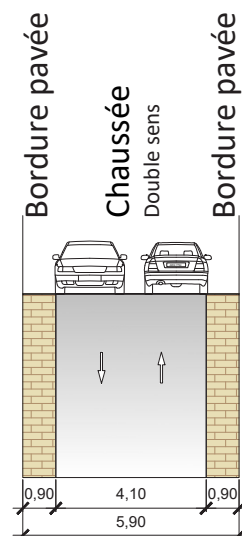
- Voirie à sens-unique de 3.95 mètres : confortable pour un sens unique.
- Stationnement en long de 2 mètres : correct pour du stationnement.
- Présence de deux trottoirs étroits de 0.90 m et 1 m.
- Un profil de voirie qui ne correspond pas à une limitation en zone de rencontre (chaussée qui n'est pas à niveau).

## P7 - Rue du Merle



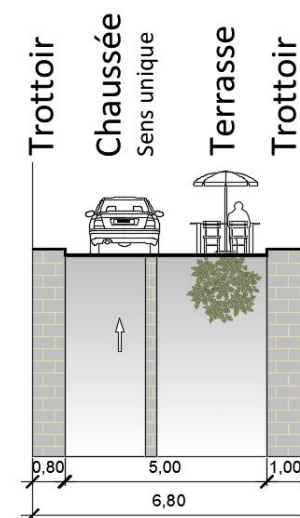
- Chaussée globale de 5.90 mètres à niveau en sens unique.
- Pavement et résine sur la chaussée.
- Absence de stationnement.
- Aménagement de la voirie optimale avec une réglementation en zone de rencontre.

## P8 - Rue Joséphine Desbois



- Chaussée globale de 5.90 mètres à niveau. Marquage du double-sens de 4.10 mètres, étroit pour un croisement.
- Pavement de part et d'autre de la chaussée qui encourage les piétons à se répartir sur les bordures pourtant très étroites : 0.90 mètre.
- Aménagement de la voirie compatible avec une zone de rencontre.

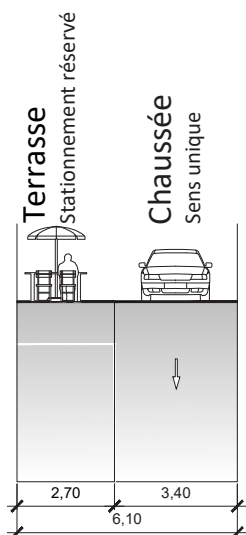
## P9 - Rue Mercière



- Chaussée globale de 6.80 mètres.
- Voirie à sens unique de 6 mètres avec présence de terrasses mettant en valeur la zone de rencontre pour autant présence de deux trottoirs étroits de 0.80 mètre et 1 mètre, qui encourage leurs pratiques par les piétons
- Un profil de voirie qui ne correspond pas à une limitation en zone de rencontre (chaussée qui n'est pas à niveau).

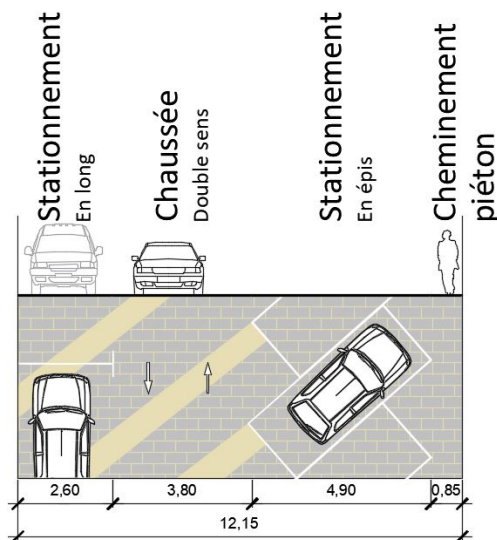


## P10 - Rue Municipale



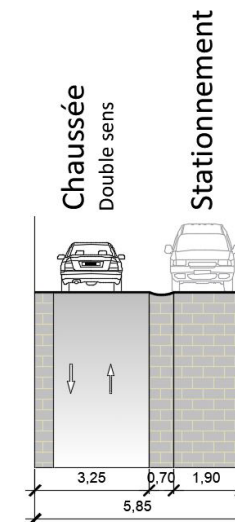
- Chaussée globale de 6.10 mètres.
- Voirie à sens unique de 3.40 mètres avec présence de terrasses/stationnement réduisant la part de la chaussée circulé.
- Un profil de voirie qui correspond à une limitation en zone de rencontre (chaussée qui est à niveau).

## P11 - Place du Petit Marché



- Chaussée globale de 12.15 mètres.
- Voirie à double sens de 3.80 mètres, très étroite pour le croisement de véhicules.
- Présence de stationnements en long très confortables et de stationnements en épis.
- Présence d'un cheminement piéton très étroit : 0.85 mètre.
- Un profil de voirie qui correspond à une limitation en zone de rencontre, mais avec une présence trop importante de la voiture dans ce secteur.

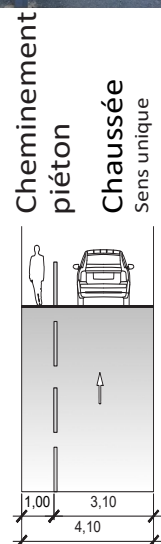
## P12- Rue St-Odile



- Chaussée globale de 5.85 mètres à niveau. Marquage du double-sens de 3.25 mètres, très étroit pour un croisement.
- Stationnement de 1.90 mètre, contraint pour un stationnement en long.
- Absence de cheminement piéton.
- Une limitation à 50 km/h incompatible avec le contexte.

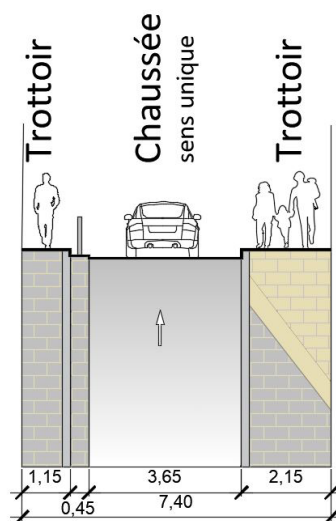


## P13 - Rue Stanislas Aucaigne



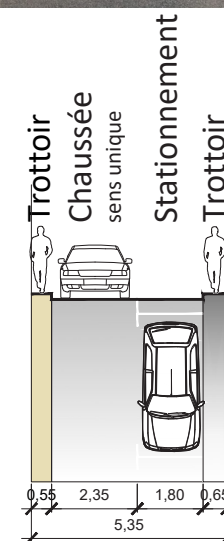
- Chaussée globale de 4.10 mètres à niveau.
- Voirie à sens unique de 3.10 mètres, confortable pour un sens unique.
- Présence d'un cheminement piéton de 1 mètre, protégé par des barrières.
- Une limitation à 50 km/h incompatible avec le contexte, particulièrement aux abords de l'école.

## P14 - Rue Lamartine



- Chaussée globale de 7.40 mètres.
- Voire à sens unique de 3.65 mètres, large pour une voirie à sens unique.
- Présence d'un trottoir étroit de 1.15 mètre et d'un trottoir confortable de 2.15 mètres. Mais occupation des trottoirs importante par les commerçants.
- Un profil de voirie qui ne correspond pas à une limitation en zone de rencontre (chaussée qui n'est pas à niveau).

## P15 - Rue de la Liberté

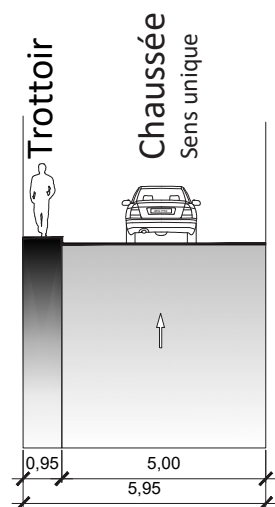


- Voirie à sens-unique de 2.35 mètres : compatible pour un sens unique.
- Stationnement en long de 1.80 mètre : étroit pour du stationnement.
- Présence de deux trottoirs très étroits de 0.55 m et 0.65 m.
- Un profil de voirie qui ne correspond pas à une limitation en zone de rencontre (chaussée qui n'est pas à niveau).



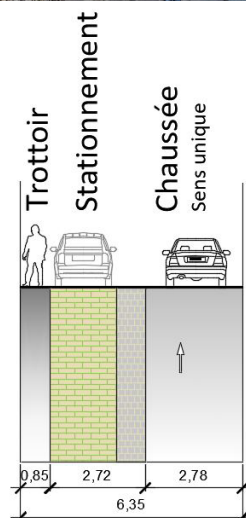
# Profils en travers

## P16 - Rue Dr Charles Pleindoux



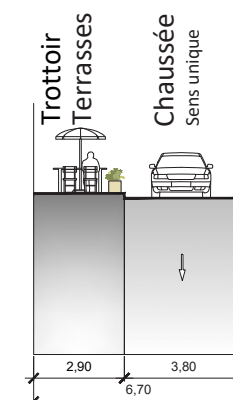
- Chaussée globale de 5.95 mètres.
- Voirie à sens unique de 5 mètres, très large pour une voirie à sens unique (compatible avec un double-sens).
- Présence d'un trottoir étroit de 0.95 mètre.
- Un profil de voirie qui ne correspond pas à une limitation en zone de rencontre (chaussée qui n'est pas à niveau, et présence d'un trottoir).

## P17 - Rue Prud'Hon



- Chaussée globale de 6.35 mètres.
- Voirie à sens unique de 2.78 mètres, compatible à un sens unique.
- Présence d'un stationnement de 2.72 mètres, large pour un stationnement en long.
- Présence d'un trottoir de 0.85 mètre, très étroit.
- Un profil de voirie à niveau compatible avec une réglementation en zone de rencontre, mais avec un revêtement de la chaussée à sens unique qui n'encourage pas la circulation piétonne.

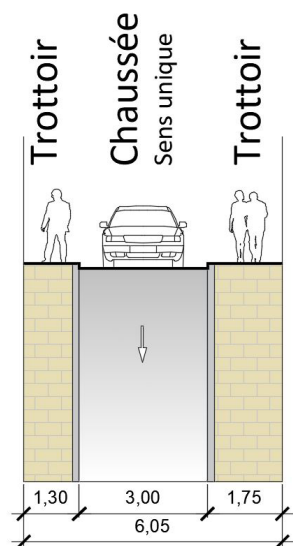
## P18 - Rue Prud'Hon



- Chaussée globale de 6.70 mètres.
- Voirie à sens unique de 3.8 mètres, confortable pour une voirie à sens unique.
- Présence d'un trottoir accaparé par une terrasse de 2.90 mètres, intégrant également du stationnement.
- Un profil de voirie en zone de rencontre qui pourrait être compatible avec un espace piéton plus confortable.

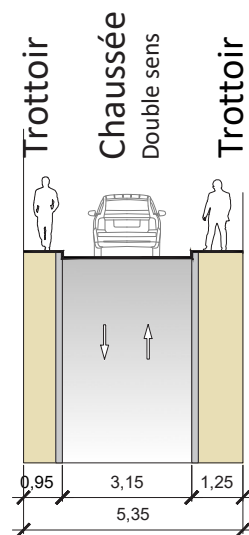


## P19 - Rue de la Levée



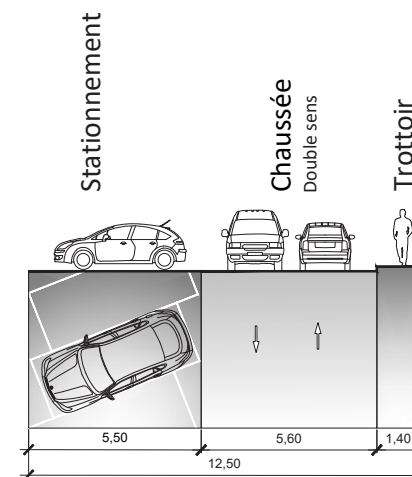
- Chaussée globale de 6.05 mètres.
- Voirie à sens unique de 3 mètres, confortable pour une voirie à sens unique.
- Présence de deux trottoirs de 1.30 mètre et d'un trottoir confortable de 1.75 mètre.
- Un profil de voirie qui ne correspond pas à une limitation en zone de rencontre (chaussée qui n'est pas à niveau).

## P20 - Rue Porte des Prés



- Chaussée globale de 5.35 mètres à niveau. Marquage du double-sens de 3.15 mètres, ne permettant pas un croisement des véhicules.
- Présence de deux trottoirs étroits de 0.95 mètre et de 1.25 mètre.
- Un profil de voirie qui ne correspond pas à une limitation en zone de rencontre (chaussée qui n'est pas à niveau).

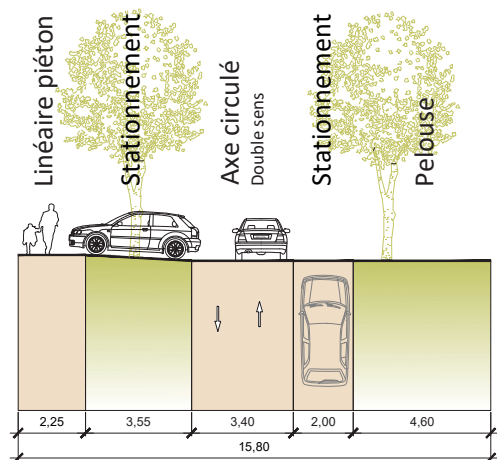
## P21 - Rue A.M Javouhey



- Chaussée globale de 12.50 mètres. Marquage du double-sens de 5.60 mètres, confortable pour un croisement.
- Stationnement en épis de 5.50 mètres, sans accotement pour les piétons.
- Trottoir unilatérale convenable d'1.40 mètre, pouvant être trop étroit pour le volume de piétons aux abords des écoles.
- Limitation de vitesse inadaptée (15 km/h sur les dos d'âne et à 50 km/h sur le reste de la voirie).

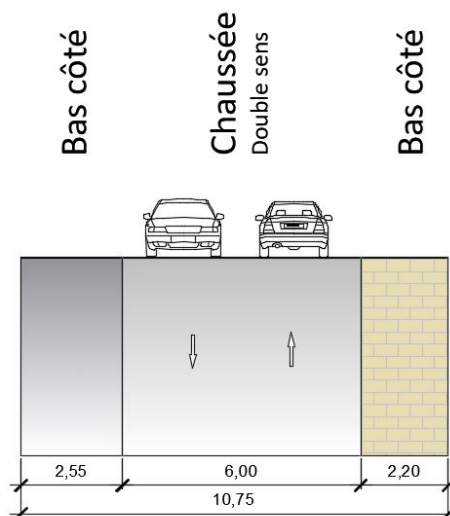


## P22 - Promenade du Fouettin



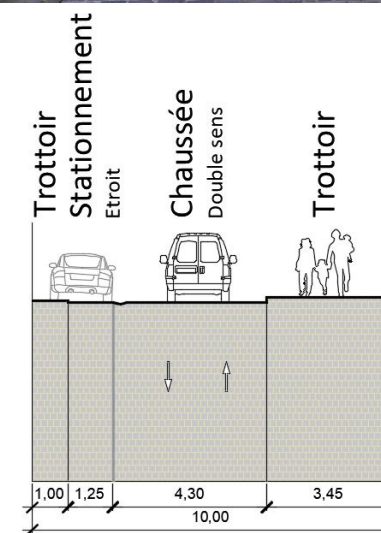
- Secteur dont l'usage n'est pas clairement défini entre stationnement et promenade.
- Présence d'un axe circulé en double-sens de 3.40 mètres, ne permettant pas le croisement des véhicules.
- Présence de stationnements en épi et en long sans qu'il soit marqué.
- Cheminement piéton large de 2.25 mètres côté Sud.

## P23 - Rue Porte de Paris



- Chaussée globale de 10.75 mètres. Marquage du double-sens de 6 mètres, large pour un croisement de centre-ville.
- Présence de deux bas-côtés de 2.55 mètres et 2.20 mètres qui sont largement utilisés par du stationnement illicite.
- Absence d'aménagement piéton.
- Une limitation à 50 km/h, pouvant être réduite.

## P24 - Rue du 11 août 1944



- Chaussée globale de 10 mètres. Marquage d'un double-sens de 4.30 mètres, compatible pour le croisement des véhicules à vitesse réduite.
- Stationnement en long très étroit de 1.25 mètre dépassant forcément sur le trottoir très étroit d'1 mètre ou sur la chaussée.
- Présence d'un trottoir très confortable de 3.45 mètres.
- Limite de vitesse qui est à éclaircir.

# Plan et méthode de comptages



La cartographie décrit les comptages réalisés dans le cadre de la présente étude.

Les comptages ont été réalisés du mardi 10 octobre au lundi 16 octobre 2023 permettant de relever les débits et les vitesses de tous les véhicules, jour et nuit, en séparant les poids lourds et les véhicules légers.

## Synthèse des comptages

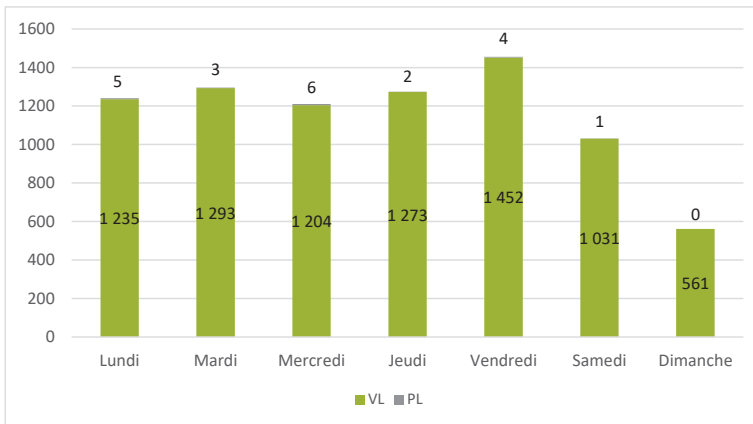
- Très peu d'excès de vitesse : la grande majorité des véhicules respectent les réglementations, mais rue du Merle : vitesse moyenne des véhicules de 26 km/h.
- Peu de débit : la majorité des compteurs enregistre des débits de véhicules faibles. Le secteur le plus fréquenté est la rue Anne-Marie Javouhey (entre 1910 et 2825 véh/jour).
- Rue Porte des prés : un débit deux fois plus important dans le sens sortant de Cluny.
- Zone piétonne le samedi et le dimanche : lors du week-end, ce sont 400 véhicules qui circulent.



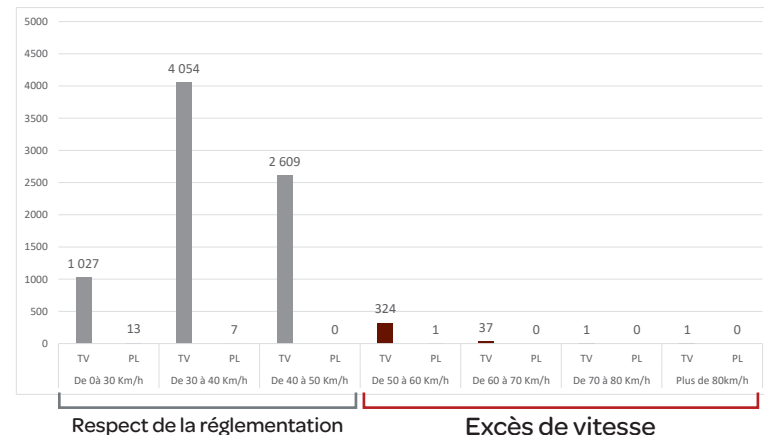
# Comptages - Rue Anne-Marie Javouhey



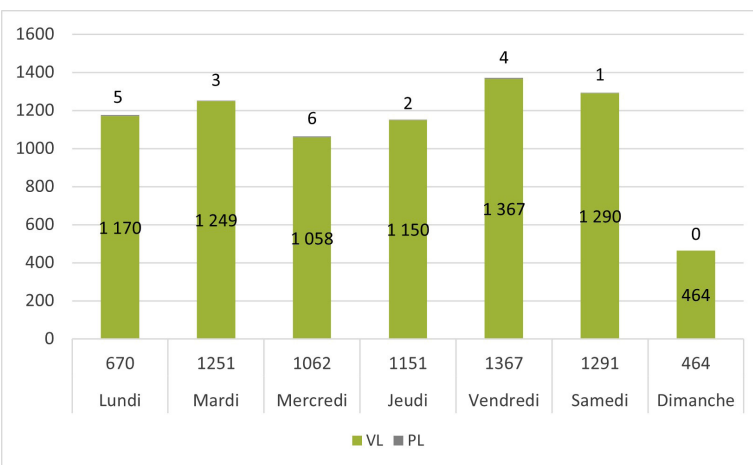
### Débits sens 1



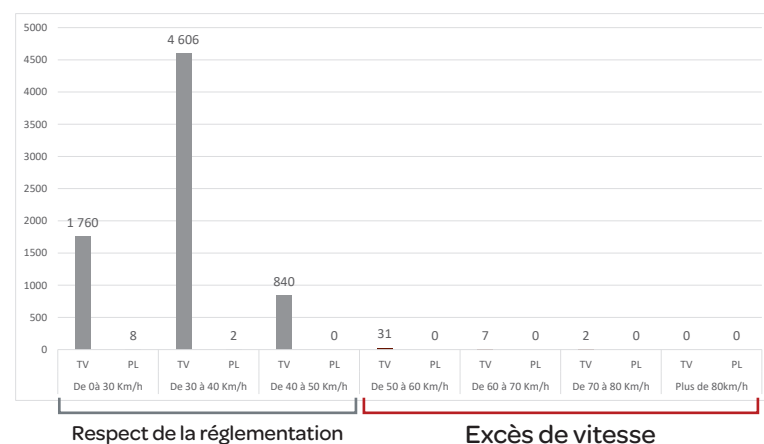
### Vitesses sens 1 sur 7 jours



### Débits sens 2



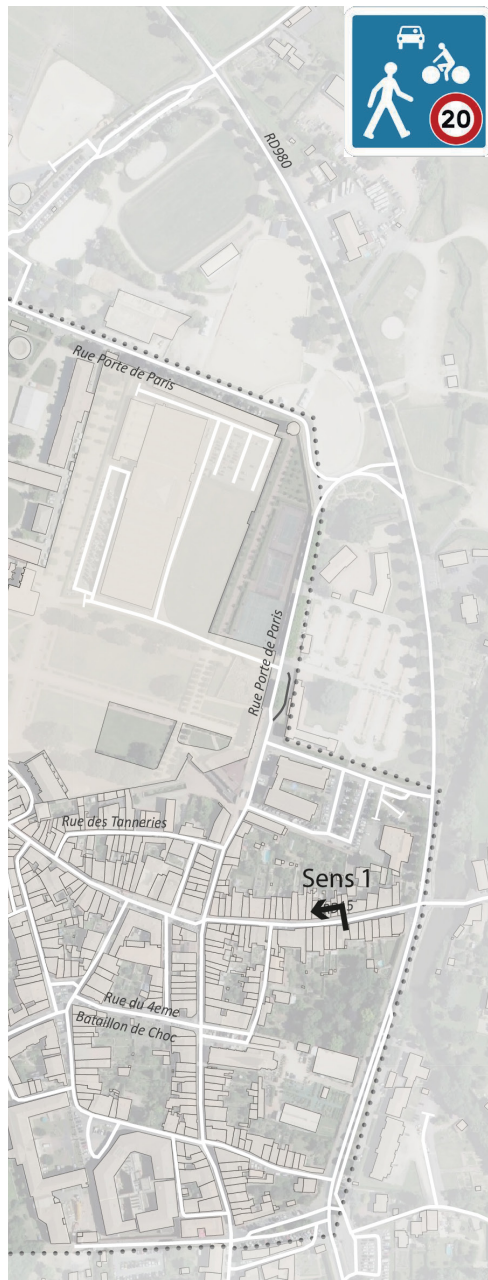
### Vitesses sens 2 sur 7 jours



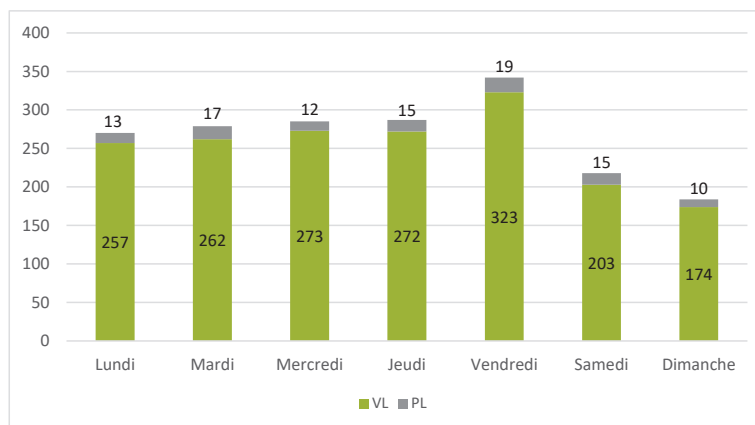
## Points clés

- Entre 1910 et 2825 véhicules dans les deux sens les jours ouvrés.
- Les flux par sens sont équilibrés.
- 3% des véhicules sont en excès de vitesse, pour autant la limitation à 50 km/h n'est pas adaptée (une limitation plus réduite serait à adopter au vu du contexte scolaire).
- La vitesse moyenne des véhicules légers est d'environ 35km/h.
- 85% des véhicules roulent en dessous de 39km/h sens N > S et 47km/h sens S > N.

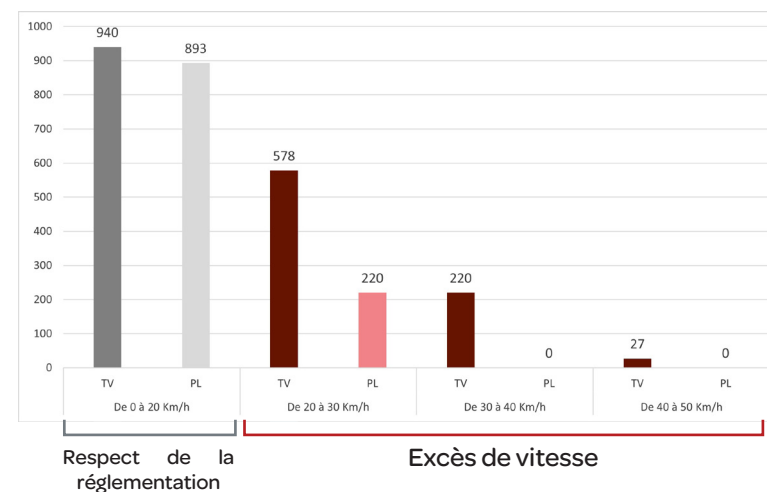
# Comptages - Rue de la Levée



### Débits sens 1



### Vitesses sens 1 sur 7 jours

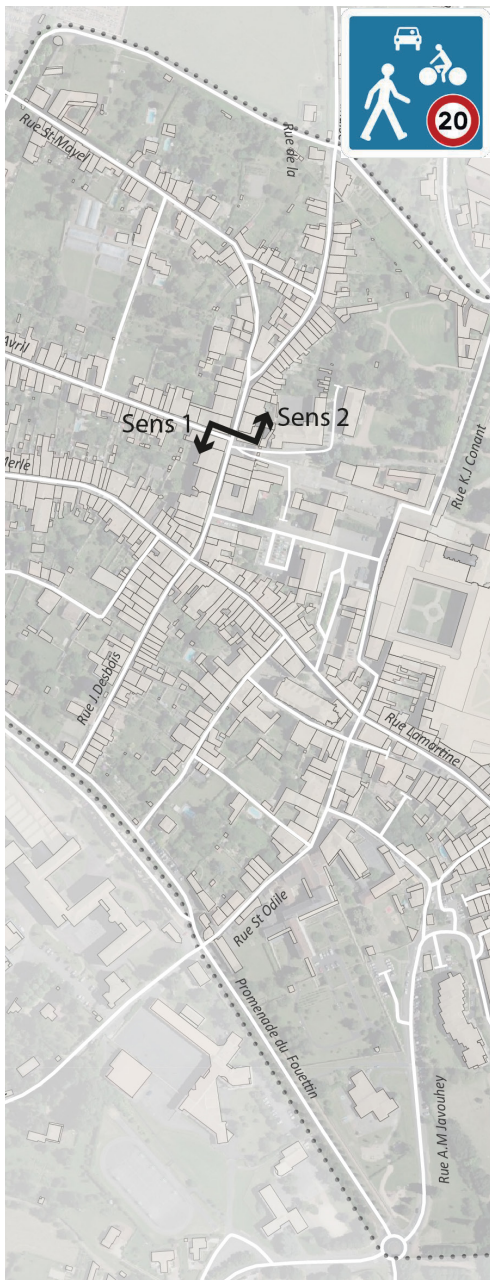


## Points clés

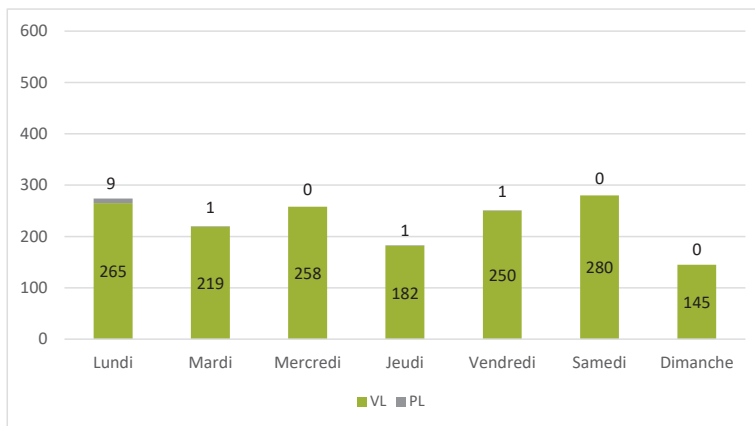
- Entre 270 et 342 véhicules en jour ouvré.
- Le trafic est le plus important le vendredi (342 véhicules).
- 14% d'excès de vitesse (la majorité des excès est inférieure à 40km/h).
- La vitesse moyenne est de 21km/h, en accord avec la réglementation de vitesse.
- 85% des véhicules roulent à moins de 30km/h.



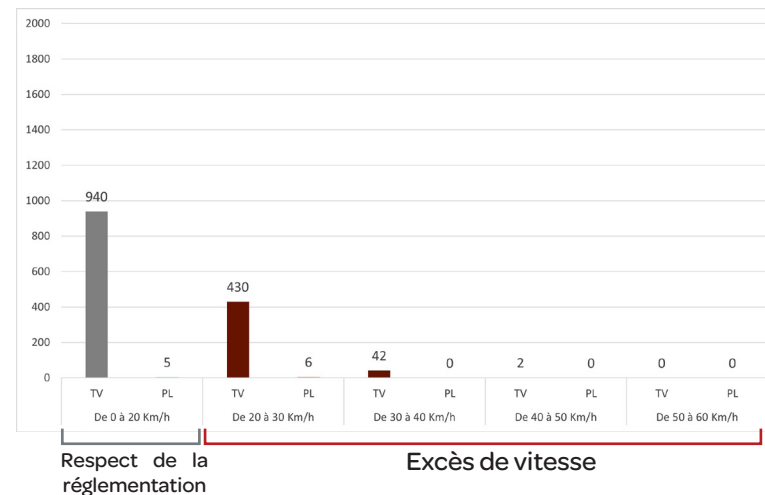
# Comptages - Rue de la République



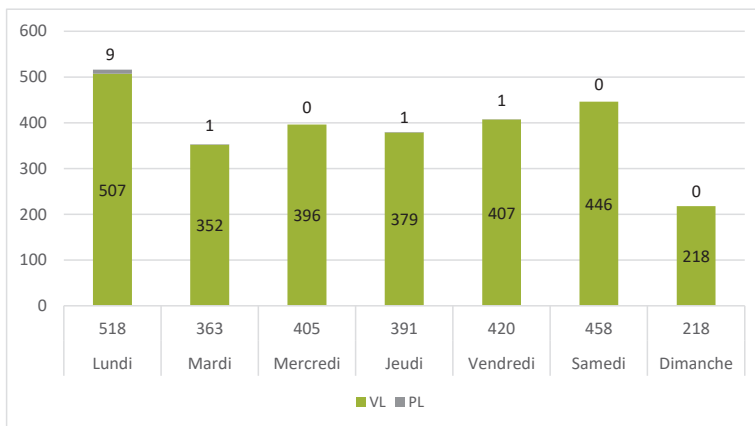
## Débits sens 1



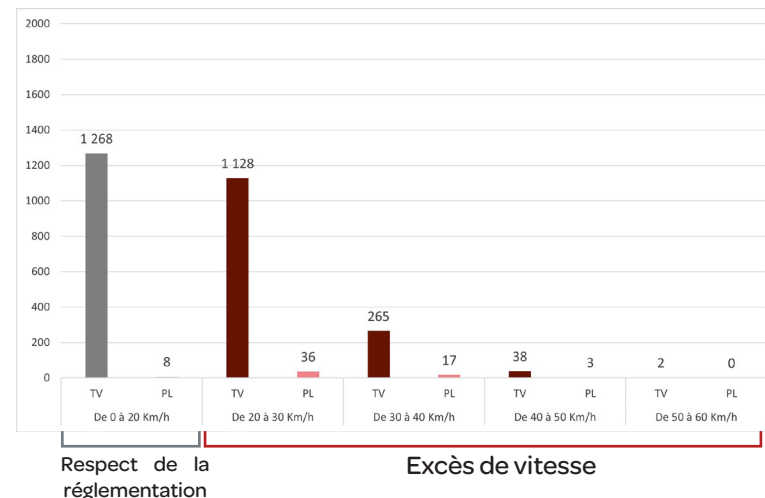
## Vitesses sens 1 sur 7 jours



## Débits sens 2



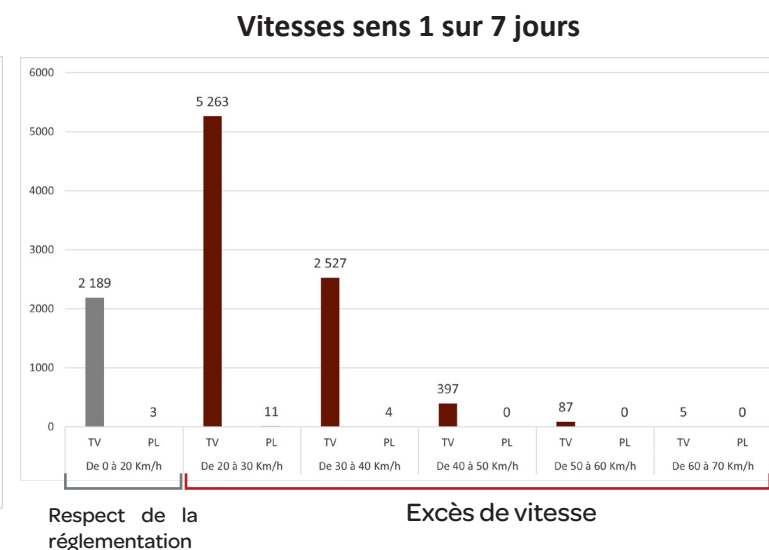
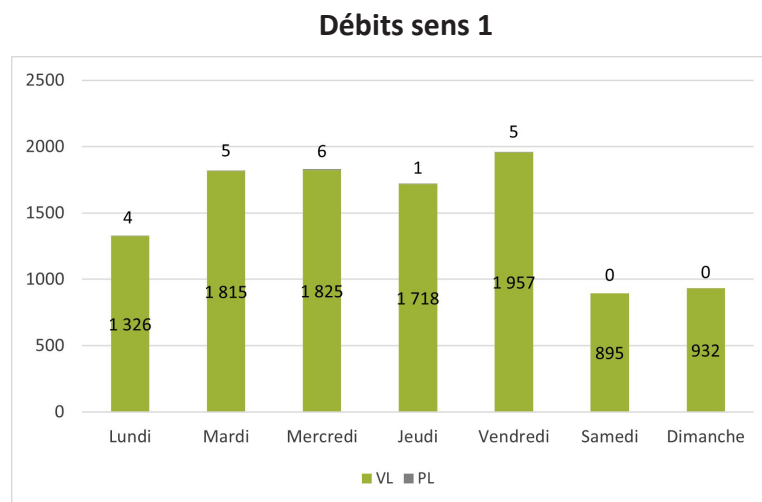
## Vitesses sens 2 sur 7 jours



### Points clés

- Entre 574 et 792 véhicules les jours ouvrés.
- Trafic est en moyenne 1,8 fois plus important du Sud vers le Nord (jours ouvrés).
- Les excès de vitesse sont majoritairement compris entre 30 et 40km/h.
- 30% d'excès dans le sens Nord > Sud et 54% d'excès Sud > Nord.
- La vitesse moyenne des véhicules légers est de 16km/h sens Nord > Sud et 21km/h sens Sud > Nord.
- 85% des véhicules roulent en dessous de 29km/h.

# Comptages - Rue du Merle

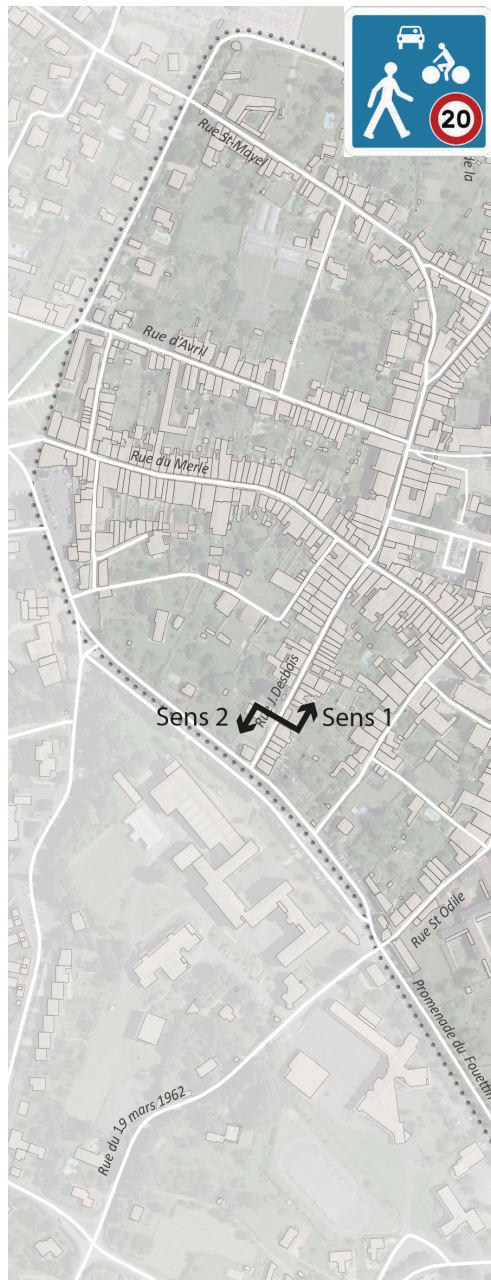


## Points clés

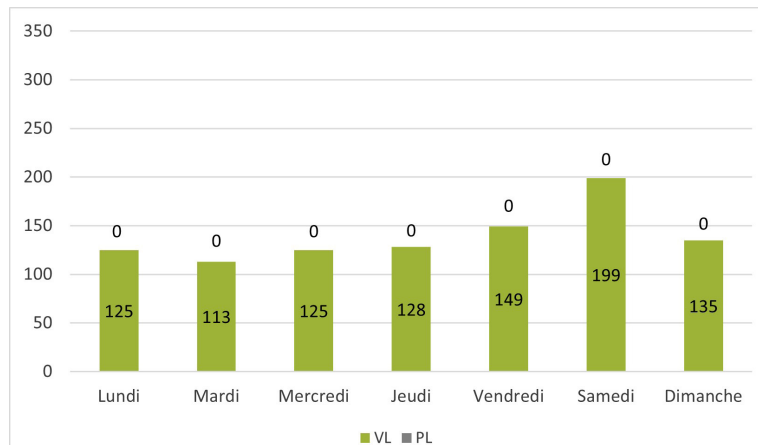
- Entre 1326 et 1957 véhicules les jours ouvrés.
- Le trafic est le plus important le vendredi.
- 79% d'excès de vitesse, majoritairement compris entre 30 et 40km/h.
- La vitesse moyenne est d'environ 26km/h.
- 85% des véhicules roulent à moins de 37km/h.



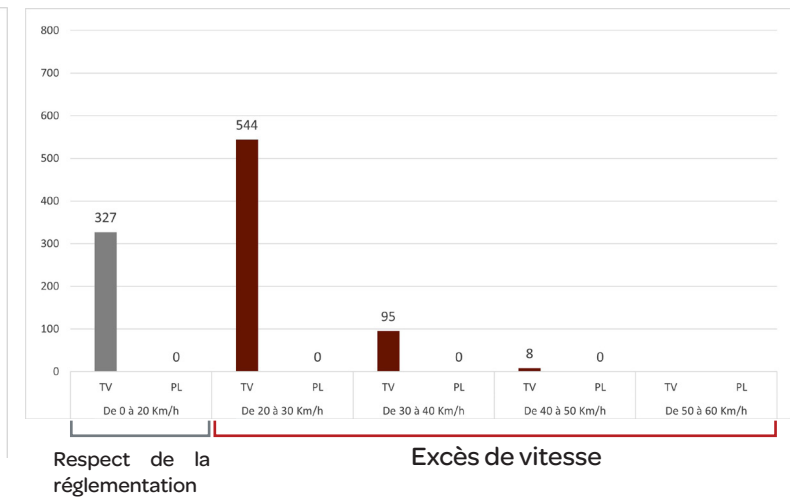
# Comptages - Rue Joséphine Desbois



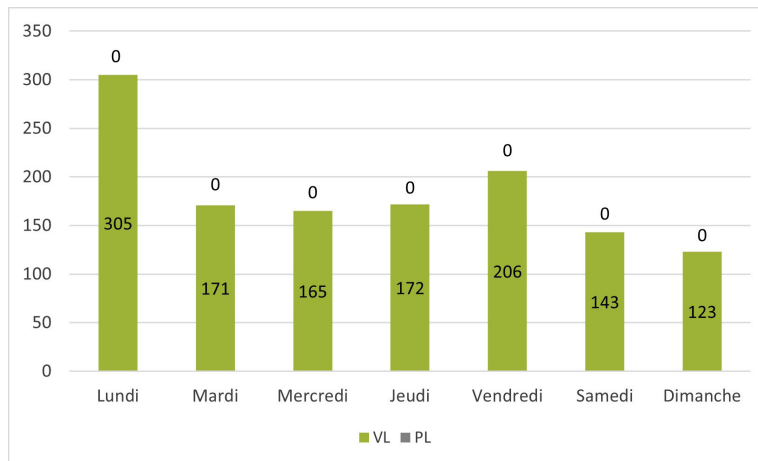
### Débits sens 1



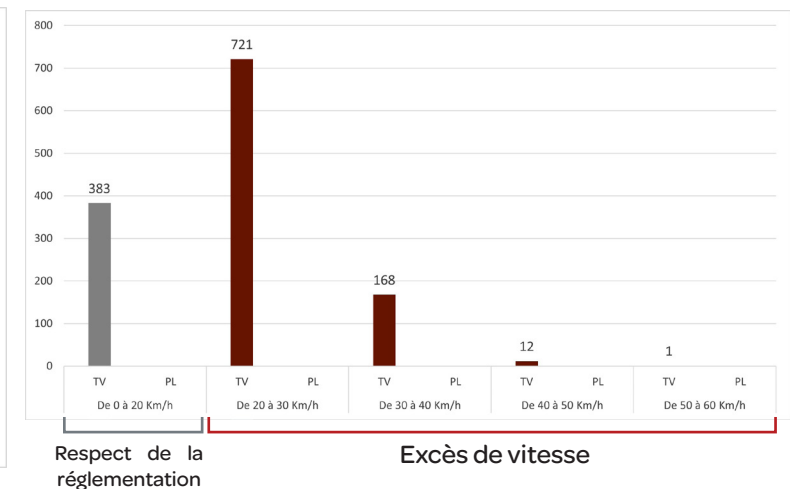
### Vitesses sens 1 sur 7 jours



### Débits sens 2



### Vitesses sens 2 sur 7 jours



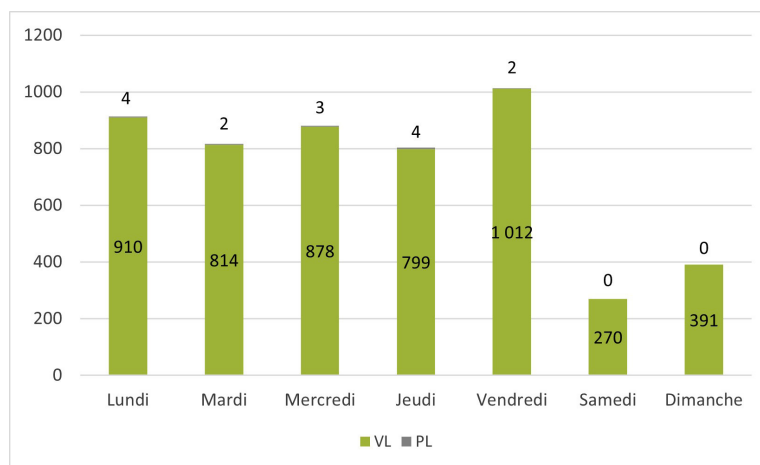
## Points clés

- Entre 113 et 305 véhicules les jours ouvrés.
- Le trafic le plus fort est enregistré le lundi (305 VL sens N > S).
- La vitesse moyenne est d'environ 23 km/h.
- 85% des véhicules roulent en dessous de 30km/h.

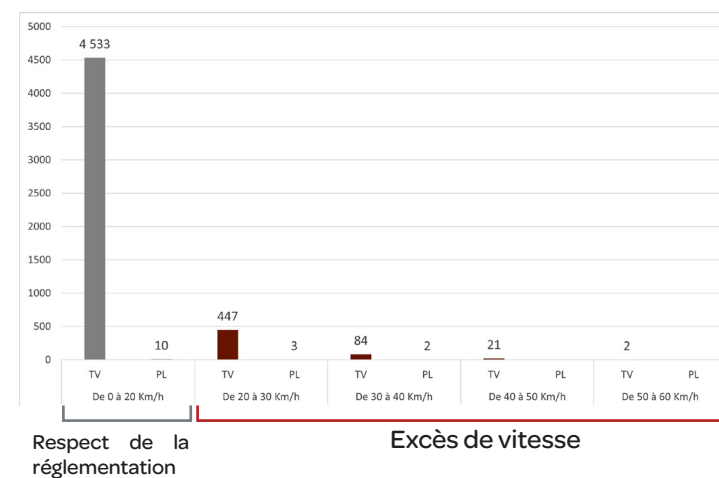
# Comptages - Rue Lamartine



### Débits sens 1



### Vitesses sens 1 sur 7 jours

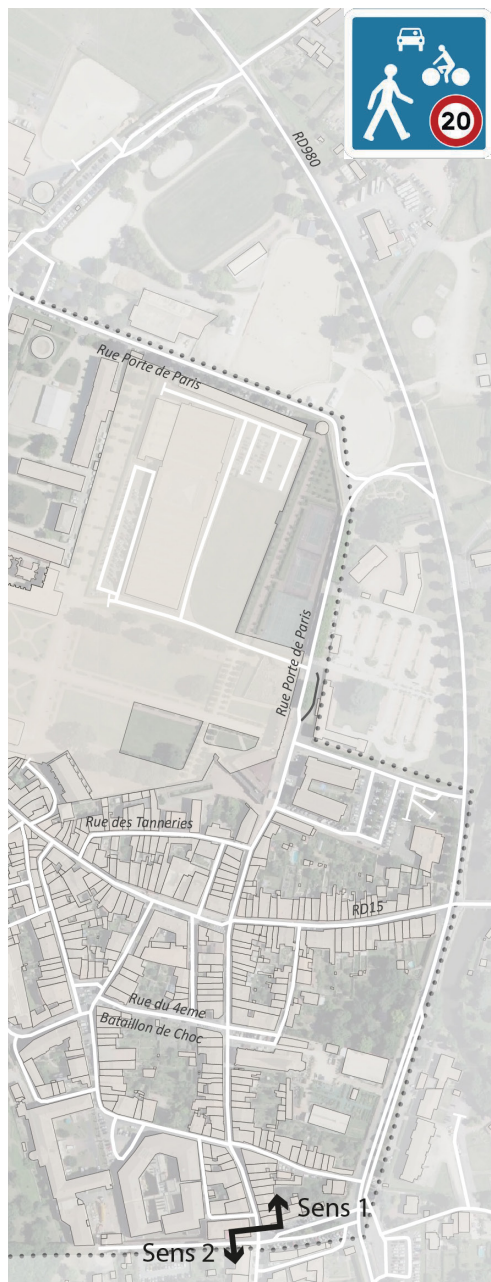


## Points clés

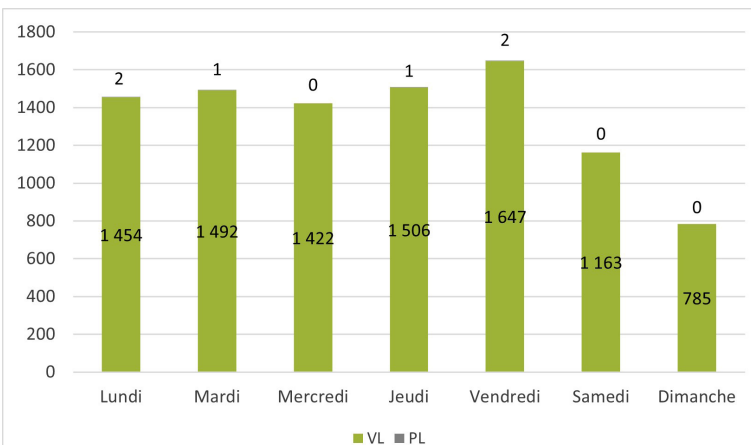
- Entre 816 et 1014 véhicules les jours ouvrés. Le vendredi est la journée la plus chargée.
- En week-end, le trafic ne dépasse pas 400 véhicules.
- La vitesse moyenne est de 15km/h.
- 11% d'excès de vitesse.
- 85% des véhicules roulent à moins de 19km/h.



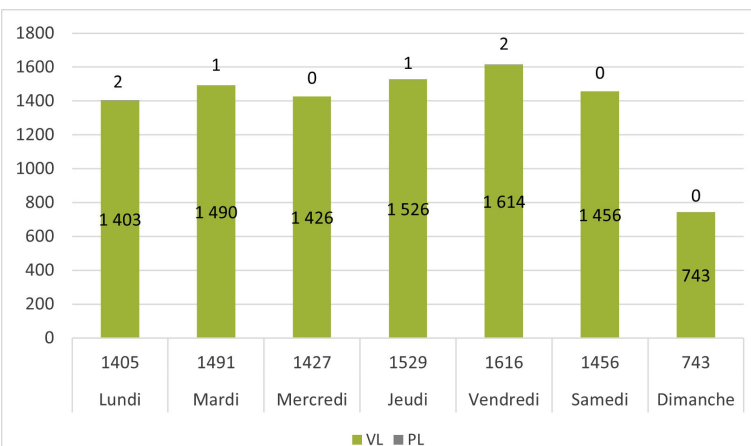
# Comptages - Rue Porte de Mâcon



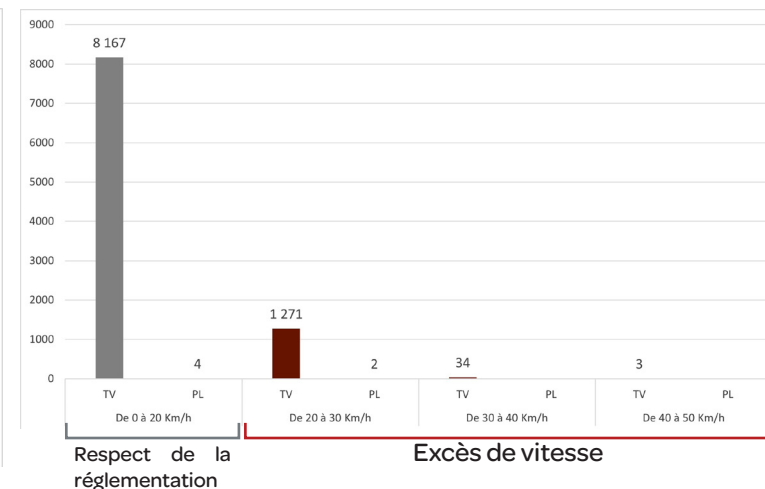
### Débits sens 1



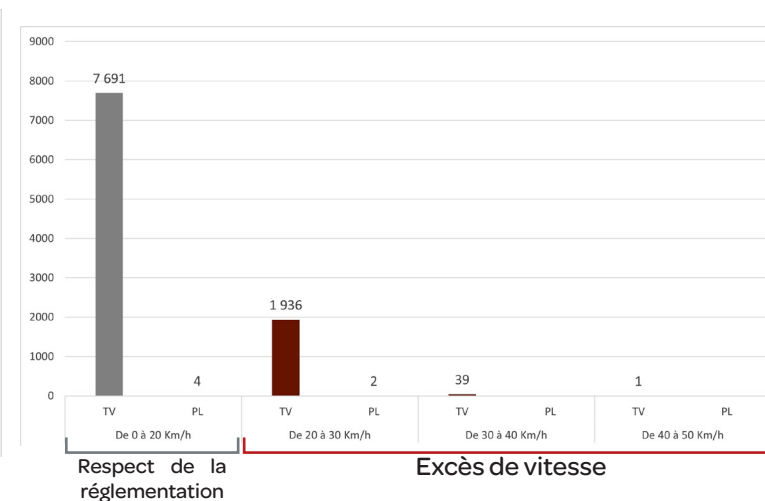
### Débits sens 2



### Vitesses sens 1 sur 7 jours



### Vitesses sens 2 sur 7 jours



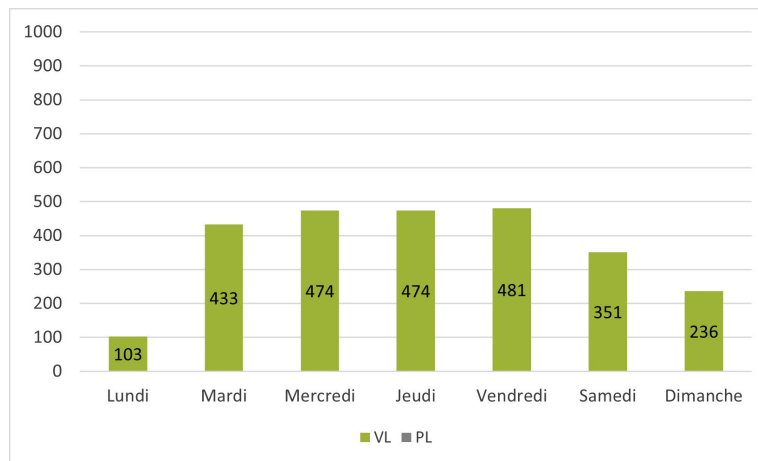
## Points clés

- Le trafic dans les deux sens est compris entre 2861 et 3265 véhicules les jours ouvrés.
- Les flux N > S et S > N sont équilibrés.
- La vitesse moyenne est d'environ 16km/h.
- 17% des véhicules sont en excès de vitesse, majoritairement entre 20 et 30km/h.
- 85% des véhicules roulent à moins de 24km/h environ.

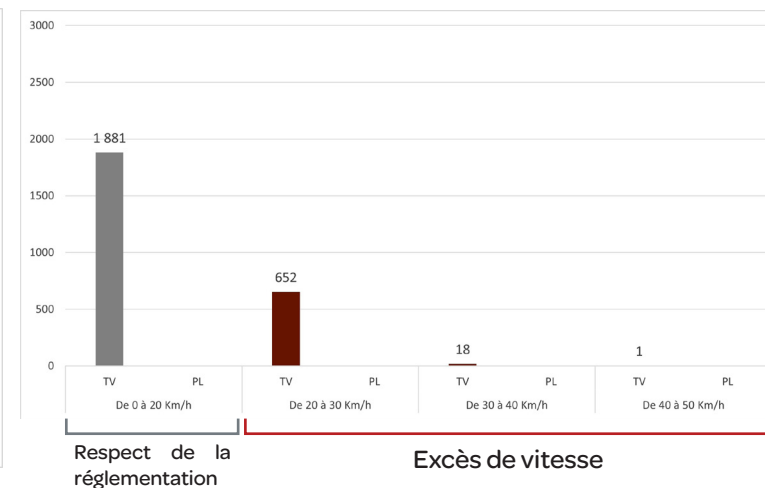
# Comptages - Rue Porte des Prés



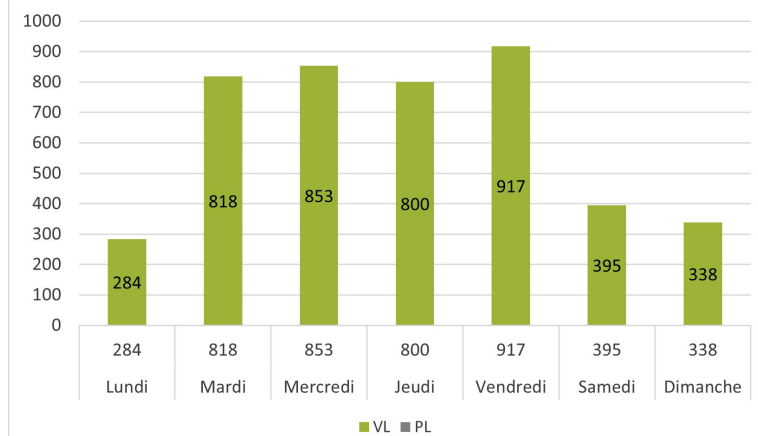
### Débits sens 1



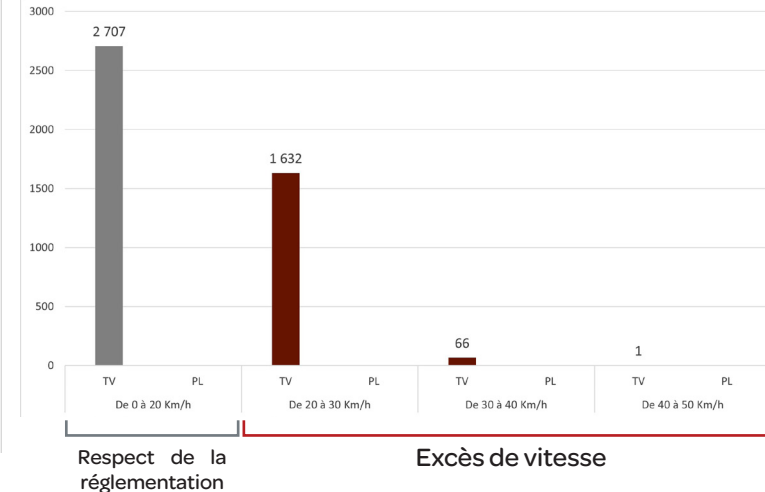
### Vitesses sens 1 sur 7 jours



### Débits sens 2



### Vitesses sens 2 sur 7 jours

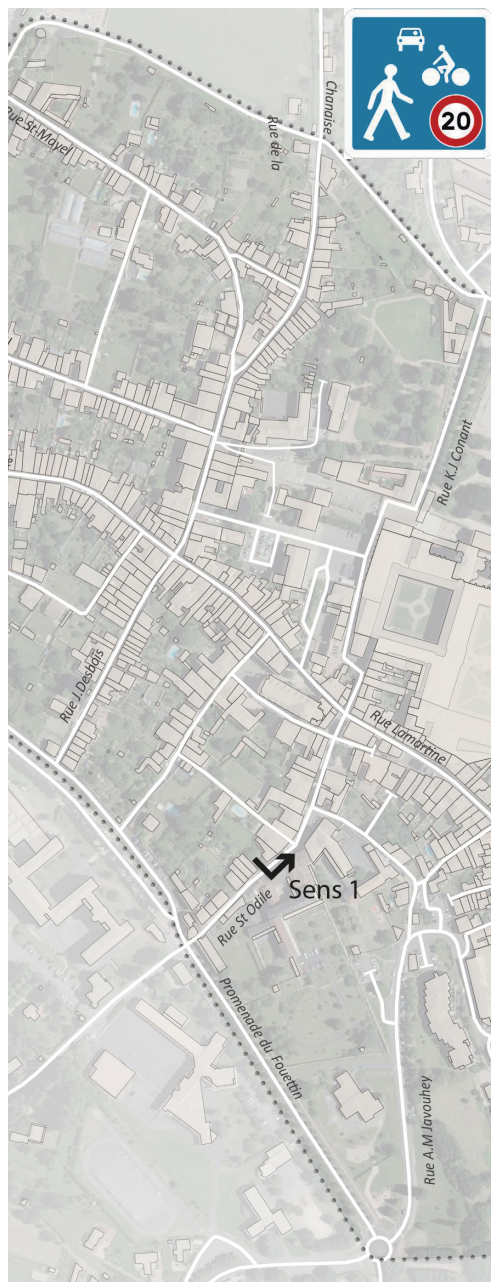


## Points clés

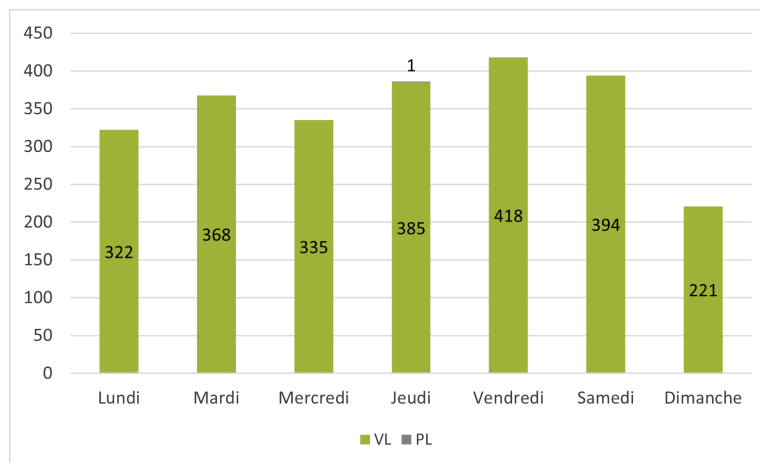
- Entre 387 et 1398 véhicules dans les deux sens les jours ouvrés.
- Le trafic Sud > Nord est en moyenne 2 fois plus élevé que le trafic Nord > Sud.
- La vitesse moyenne est d'environ 18km/h.
- 34% d'excès de vitesse, majoritairement compris entre 20 et 30km/h.
- 85% des véhicules roulent en dessous de 25km/h environ.



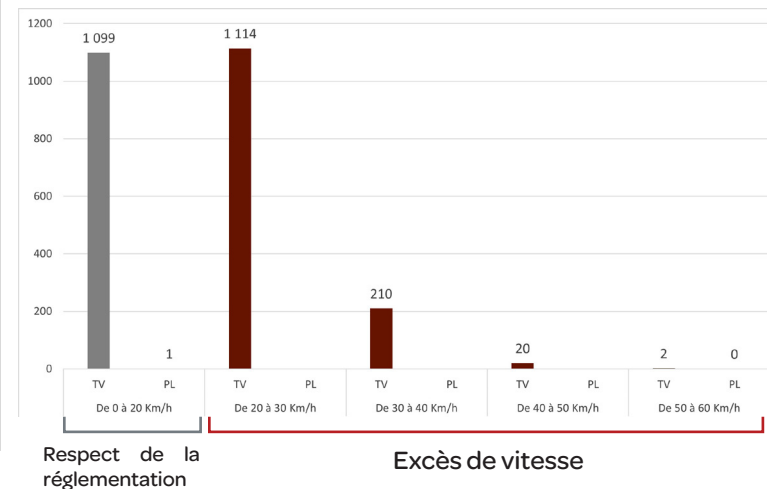
# Comptages - Rue Sainte-Odile



### Débits sens 1



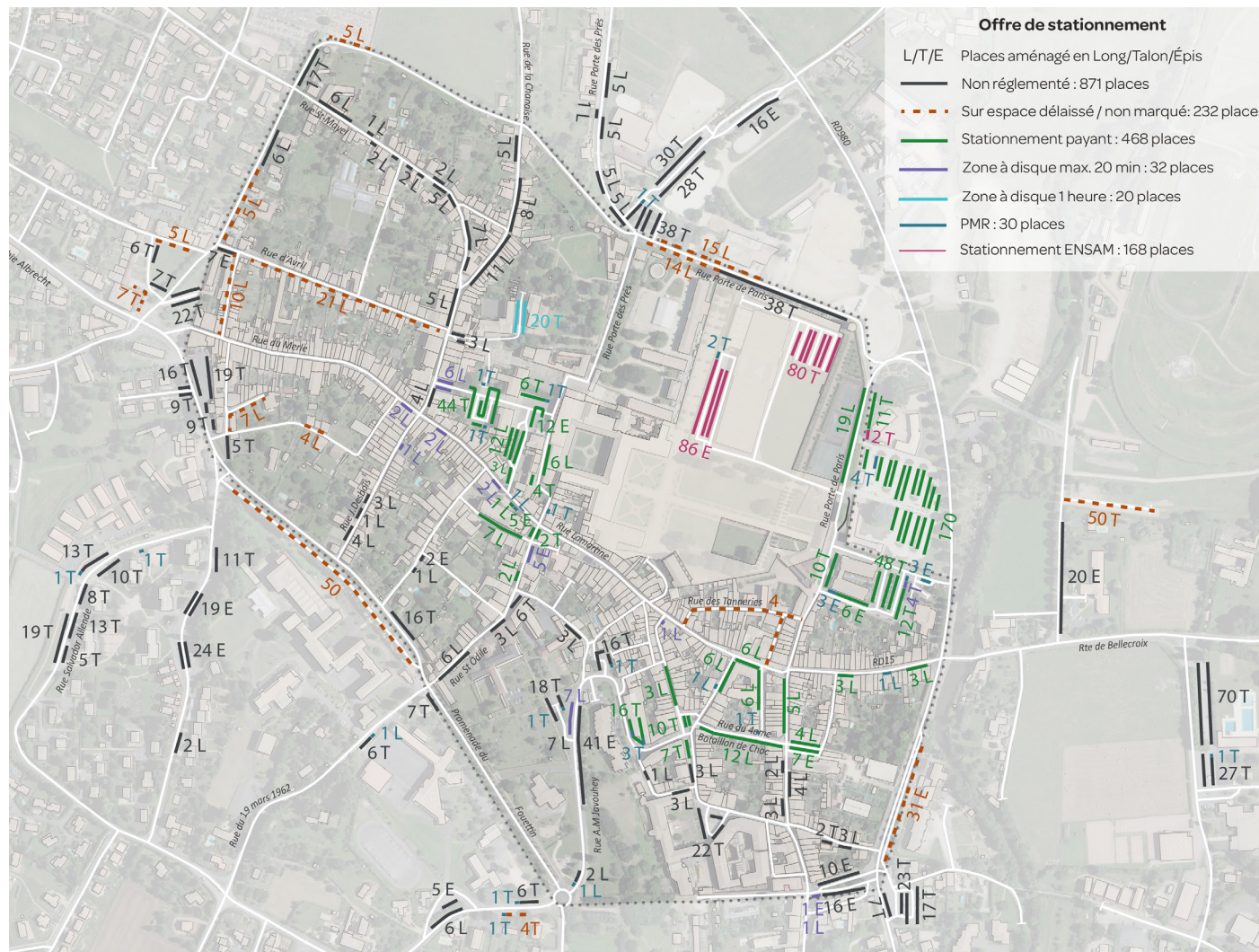
### Vitesses sens 1 sur 7 jours



## Points clés

- Entre 322 et 418 véhicules les jours ouvrés. Le vendredi est la journée la plus chargée.
- Le trafic reste fort le samedi (394 véhicules).
- La vitesse moyenne est de 21km/h.
- 55% d'excès de vitesse; majoritairement compris entre 20 et 30km/h.
- 85% des véhicules roulent à moins de 29km/h.

# Offre de stationnement



La cartographie ci-contre représente l'offre de stationnement relevé in situ en Octobre 2023.

➤ 1821 places relevées, dont 232 non marquées

L'offre de stationnement public de Cluny s'organise en grande majorité par du stationnement qui n'est pas réglementé : 871 places.

Des secteurs de stationnement payant, avec des offres tarifaires différentes (et possibilités de stationner 30 minutes gratuitement) sont répartis en entrée de ville (Parking du Prado et Porte de Paris), au Sud de la place du commerce, ainsi que dans le secteur central de l'Abbaye et représente 468 places.

Des stationnements de courte durée de 20 minutes maximum, disséminés dans le centre-ville et à proximité de l'école du Sacré-Cœur, représentant un total de 32 places.

Des stationnements à disque limités à 1 heure sur le parking de la mairie offrant 20 places.

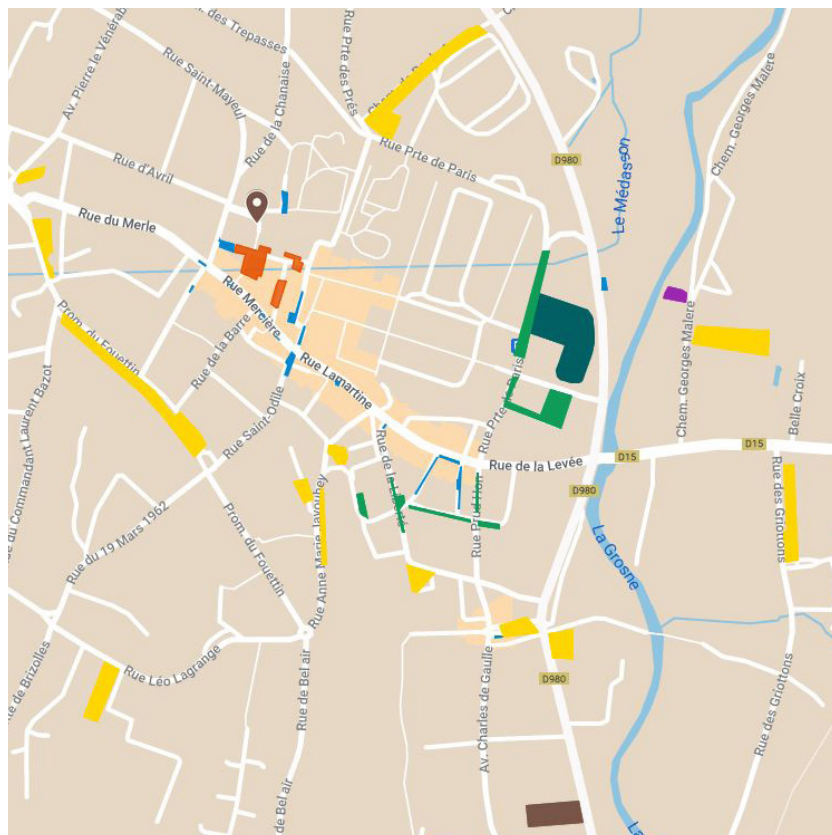
30 stationnements réservés aux personnes à mobilité réduite.

168 places réservées à l'ENSAM à l'intérieur de l'édifice.

Environ 232 places, réparties sur l'ensemble de Cluny qui ne sont pas des espaces de stationnement marqués, mais qui sont des espaces de stationnements récurrents.



# Offre de stationnement



Présentation du stationnement sur le site internet de Cluny.

La carte ci-joint présente l’organisation des stationnements présentés sur le site internet de Cluny.

## Une offre tarifaire complexe pour des usagers occasionnels

L’organisation du stationnement payant est organisée en quatre secteurs :

- ▷ Un périmètre orange : permettant le stationnement de 40 minutes à la journée complète (5€).
- ▷ Un périmètre vert : permettant le stationnement d’1 heure à la journée (4.20€)
- ▷ Un périmètre Prado : permettant le stationnement d’1 heure à la journée (1.50€ du 1er octobre au 30 mai et 4.20€ du 1er juin au 30 septembre).
- ▷ Un périmètre bleu : permettant le stationnement pour maximum 1 heure (0.50€). Il est nécessaire de prendre un ticket pour les 30 minutes gratuites.

L’organisation du stationnement payant est intéressante : le stationnement dans le cœur historique est plus cher que dans les parkings plus éloignés. Cependant, la possibilité de stationnement à la journée sur le secteur orange en cœur de centre-ville n’encourage pas le stationnement extérieur. Il est à noter que 18 de ces places sont supprimées en période estivale.

Également, le manque de lisibilité de l’offre (jalonnement et signalétique sur les places) complique la compréhension des différents secteurs pour les usagers occasionnels. De plus, la tarification différente entre le parking Prado et le parking Porte de Paris, au vu de la proximité, est également peu compréhensible.

## Des abonnements riverains

Il est possible, en passant par la police municipale, de bénéficier d’un abonnement riverain permettant de se stationner au mois, pour 6 mois ou pour l’année. Cet abonnement permet de se stationner sur le parking du Prado ainsi que sur les périmètres de stationnement en zone verte. L’abonnement riverain ne permet pas le stationnement sur le périmètre bleu et sur le périmètre orange.



Horodateur rue Bellepierre : appareil qui ne rend pas la monnaie et n’accepte pas les CB.



Jalonnement du stationnement de la mairie.

«Parking payant qui rebute les gens. Souhait de mettre la gratuité »  
-Atelier avec les acteurs économiques

«Le stationnement est réparti dans le centre-ville qui encourage de rentrer dans Cluny pour chercher une place »  
-Atelier avec les habitants

# Organisation des livraisons

➤ Une absence d'organisation du stationnement des livraisons places réservées aux livraisons  
Aucun plan d'organisation du stationnement n'est prévu par la collectivité.

➤ Une organisation des livraisons principalement sur la voirie

L'organisation des livraisons est principalement sur la voirie, le matin, jusqu'à 12h30 et de manière exceptionnelle l'après-midi. La réglementation en place sur la place du commerce autorise les livraisons de 6h à 10h du lundi au vendredi.

➤ Une organisation des livraisons sur voirie qui n'est pas une difficulté pour les commerçants

Les commerçants ne subissent pas trop de difficultés concernant leurs livraisons sur la voirie et indiquent que les livreurs se stationnent le plus souvent sur la voirie, devant les commerces qu'ils livrent.

➤ La volonté d'une partie des riverains de voir se développer plus de points relais

Une partie des riverains interrogés lors des ateliers ont mentionné leur volonté de voir se développer de nouveaux points relais dans le centre de Cluny. Aujourd'hui, 5 commerces offrent ce service. Cluny ne dispose pas de consignes automatiques.

“

«Pas de place de livraison, mais les automobilistes patientes et c'est rapide »

-Atelier avec les habitants

«Il n'y a pas de problème avec les livraisons.» -Atelier avec les habitants

«Pour les commerces internet, il n'y a pas assez de points de livraison centre-ville» - Atelier avec les habitants



➤ Stationnement, livraison peu visible, rue Lamartine, nécessitant des manœuvres contraignantes.



➤ Stationnement pour livraison sur la chaussée, rue Filaterie.



➤ Stationnement pour livraison sur la chaussée, rue Mercière.



➤ Jalonnement des horaires de livraison Place du commerce.



# Enquête de rotation du stationnement - Jeudi 19 octobre 2023

## Ensemble du secteur d'étude

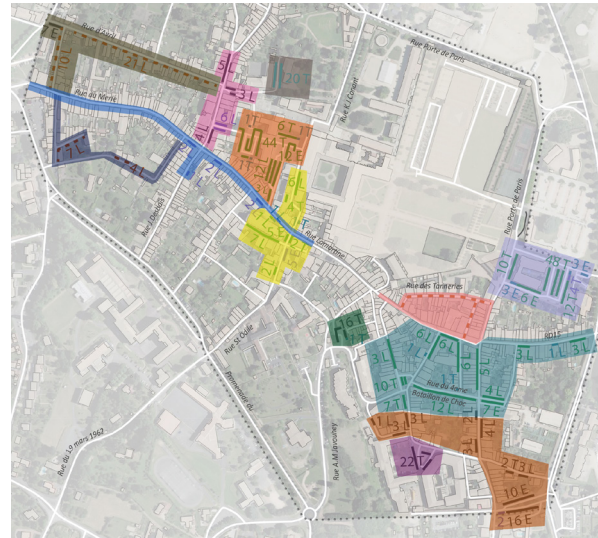
### Éléments de base

Capacité théorique **459** places  
 Véhicules vus **1621** dont **254** illicites

**16%** des véhicules vus ne sont pas stationnés sur une place

### Occupation & mouvements

Occupation maximale : **86%**  
 Occupation moyenne : **81%**  
 Occupation minimale : **65%**

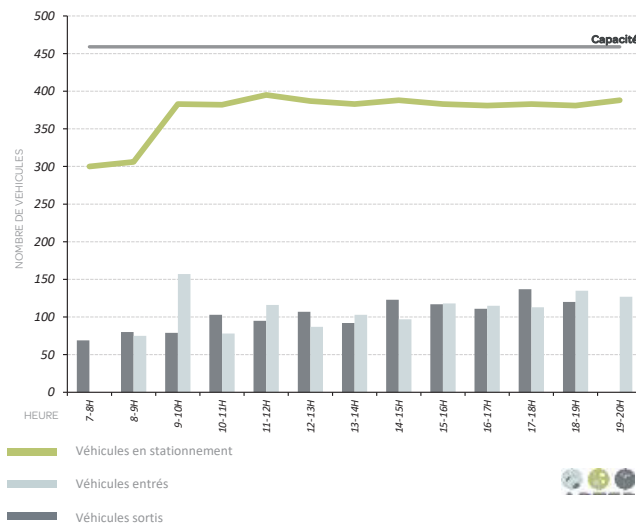


## Points Clés

Sur les 459 places enquêtées en rotation, l'occupation maximale est de 86% et l'occupation moyenne, très proche à 81%. L'organisation de l'occupation est stable de manière globale à partir de 9h jusqu'à 20h. Les taux de rotation sont compris entre 3.5 (capacité théorique) et 4.4 (occupation moyenne), ils sont globalement faibles pour un ensemble de secteurs mixant secteur réglementé et non-réglementé.

48% des usagers stationnent moins de 2 heures, ces véhicules de courte durée occupent seulement 20% des heures de stationnement / place. Les véhicules ventouses représentent 5% des véhicules, mais occupent 20% des heures de stationnement offertes.

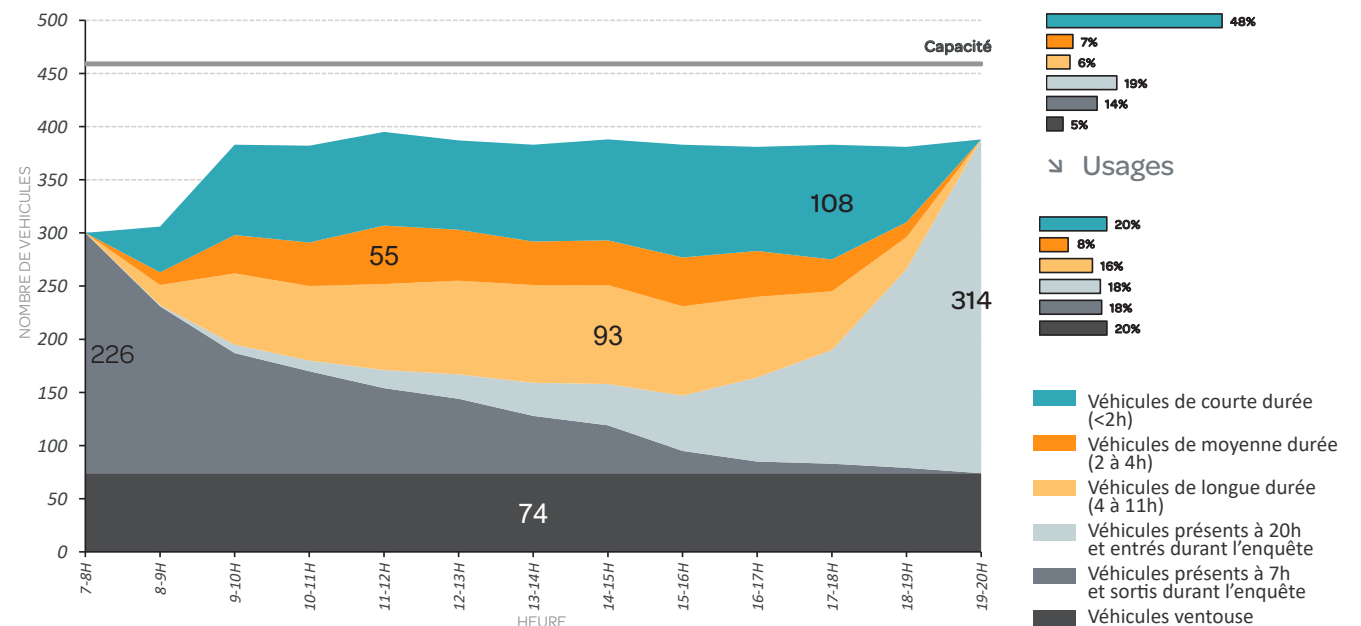
Les véhicules montrant un flux pendulaire (parti le matin et revenu en fin de journée) sont une part importante des usagers de l'enquête : 33% des usagers qui consomment 36% de l'offre de stationnement.



### Taux de rotation

Par rapport à la capacité théorique : **3.5**  
 Par rapport à l'occupation maximale : **4.1**  
 Par rapport à l'occupation moyenne : **4.4**

### Rapport usagers / usages

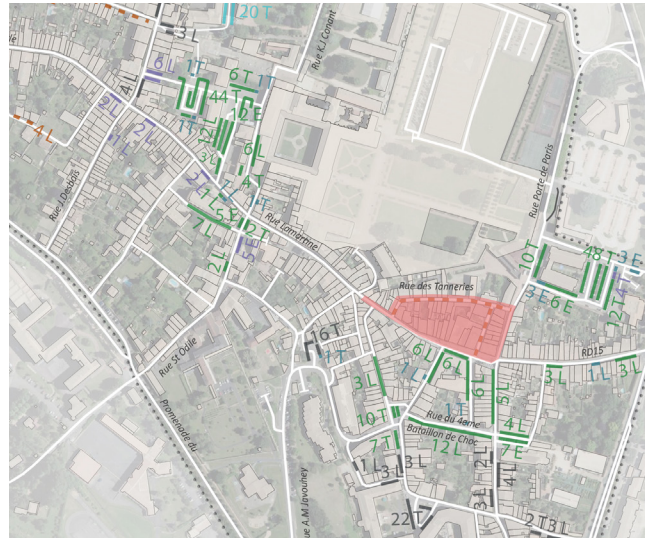


# Enquête de rotation du stationnement - Jeudi 19 octobre 2023

## Ilot 1 - Rue des Tanneries

### Éléments de base

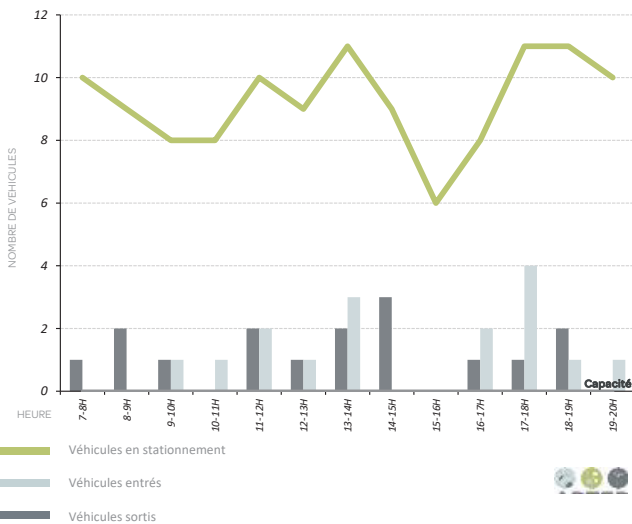
Capacité théorique	0	places	
Véhicules vus	26	dont	26 illicites



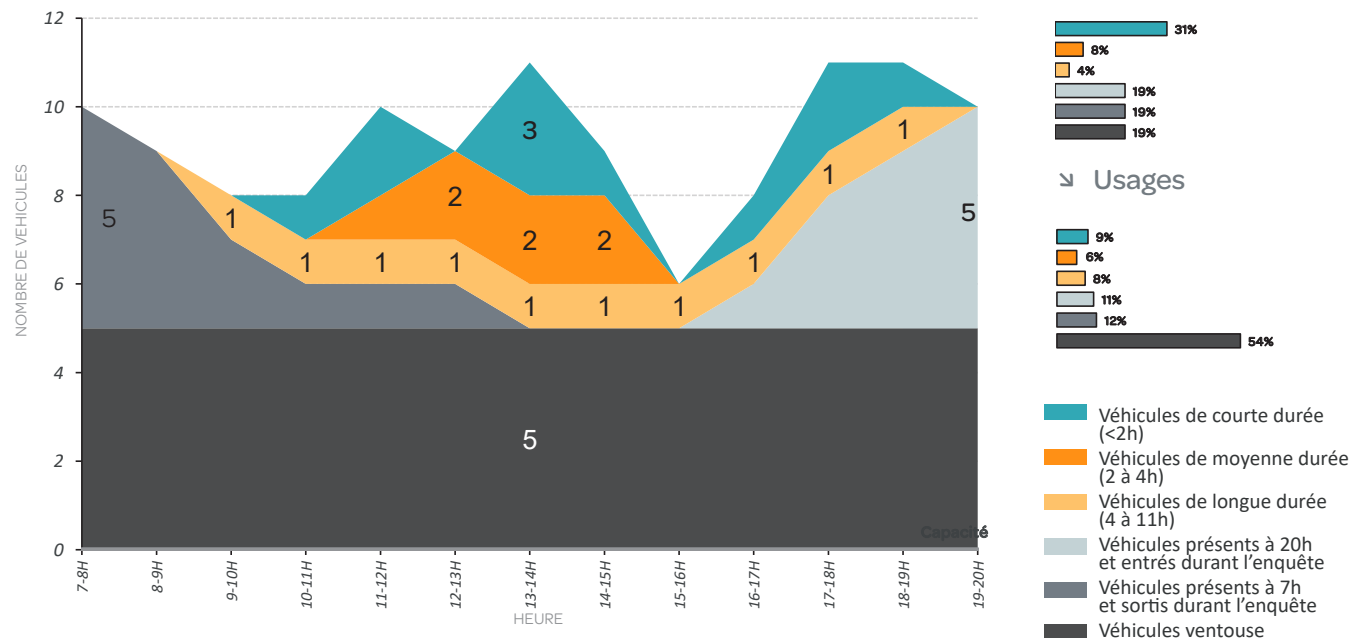
### Points Clés

Ce petit secteur n'offre pas de stationnement marqué, mais ce sont 26 véhicules qui seront stationnés au cours de la journée d'enquête.

Le taux de rotation est extrêmement faible (2.4) et la majorité des secteurs des usages sont des véhicules ventouses (déjà présent à 7h et toujours présent à 20h sans avoir été déplacés).



### Rapport usagers / usages



### Taux de rotation

Par rapport à la capacité théorique :	###
Par rapport à l'occupation maximale :	2.4
Par rapport à l'occupation moyenne :	2.8



# Enquête de rotation du stationnement - Jeudi 19 octobre 2023

## Ilot 2 - Rue Porte de Paris

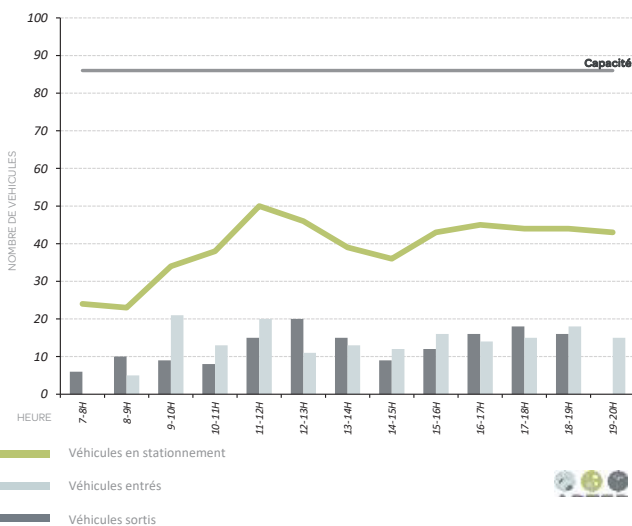
### Éléments de base

Capacité théorique **86** places  
 Véhicules vus **197** dont **22** illicites

### Occupation & mouvements

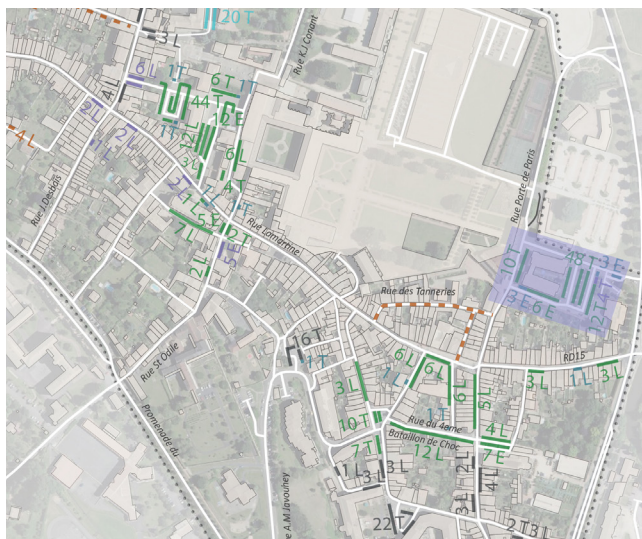
**11%** des véhicules vus ne sont pas stationnés sur une place.

Occupation maximale : **58%**  
 Occupation moyenne : **46%**  
 Occupation minimale : **27%**



### Taux de rotation

Par rapport à la capacité théorique : **2.3**  
 Par rapport à l'occupation maximale : **3.9**  
 Par rapport à l'occupation moyenne : **5.0**



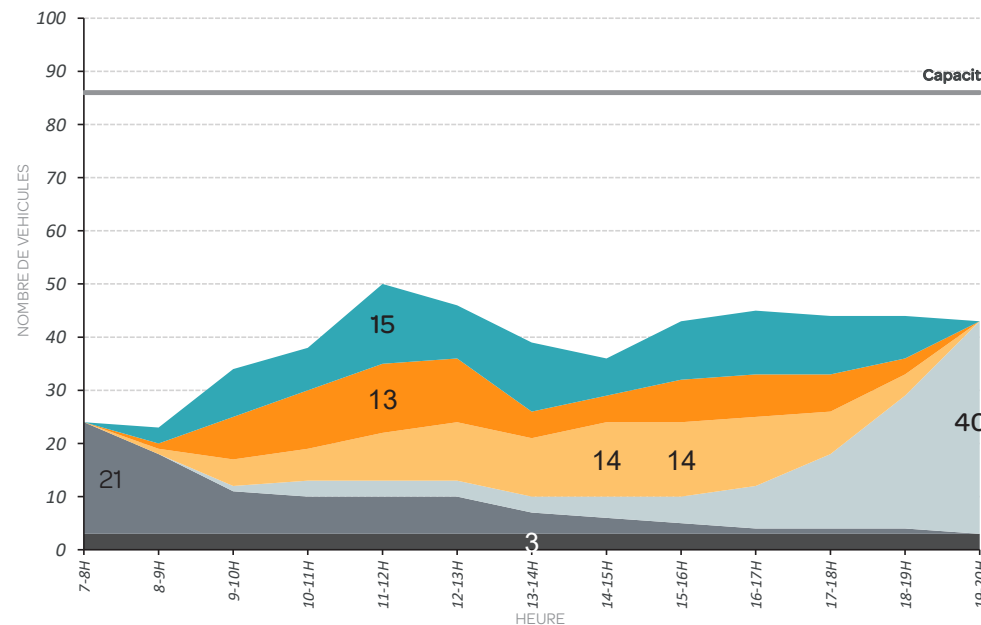
## Points Clés

Le secteur de la Porte de Paris offre une capacité de stationnement de 86 places. L'occupation maximale était de 58%, offrant une réserve de capacité à l'heure la plus chargée de 36 places. Le taux de rotation moyenne est de 5.

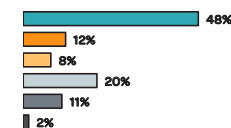
Les usagers de courte durée : 48% consomment 21% des places disponibles sur ce parking. Les usagers pendulaires (présent à 7h et de nouveau à 20h), 31% consomment 36% de l'offre de stationnement.

Ce parking est réglementé en stationnement payant en zone verte, la journée est tarifé à 4.20€. Il est possible de se garer sur ce parking en tant que riverains avec un abonnement résident.

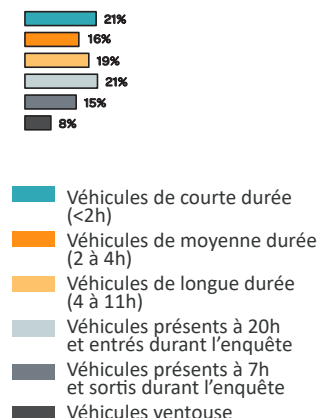
### Rapport usagers / usages



### Usagers



### Usages



# Enquête de rotation du stationnement - Jeudi 19 octobre 2023

## Ilot 3 - Rue de la Levée, Rue du 4ème Bataillon de Choc

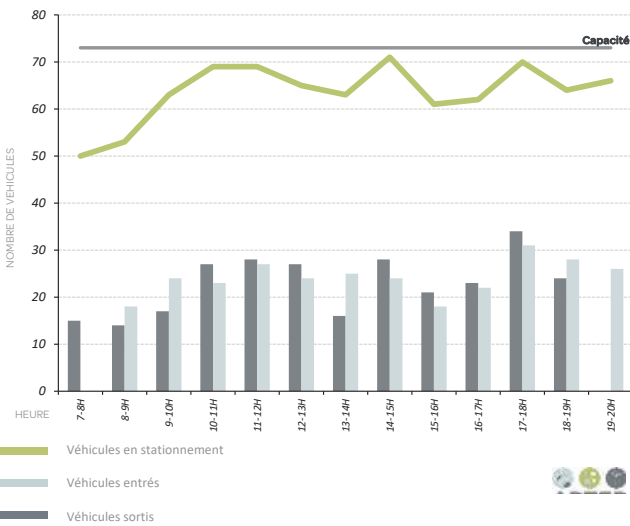
### Éléments de base

Capacité théorique **73** places  
 Véhicules vus **340** dont **29** illicites

### Occupation & mouvements

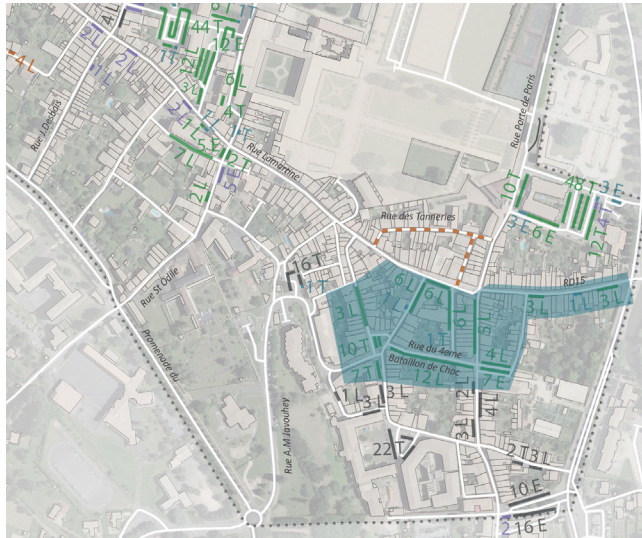
16% des véhicules vus ne sont pas stationnés sur une place

Occupation maximale : **97%**  
 Occupation moyenne : **87%**  
 Occupation minimale : **68%**



### Taux de rotation

Par rapport à la capacité théorique : **4.7**  
 Par rapport à l'occupation maximale : **4.8**  
 Par rapport à l'occupation moyenne : **5.4**



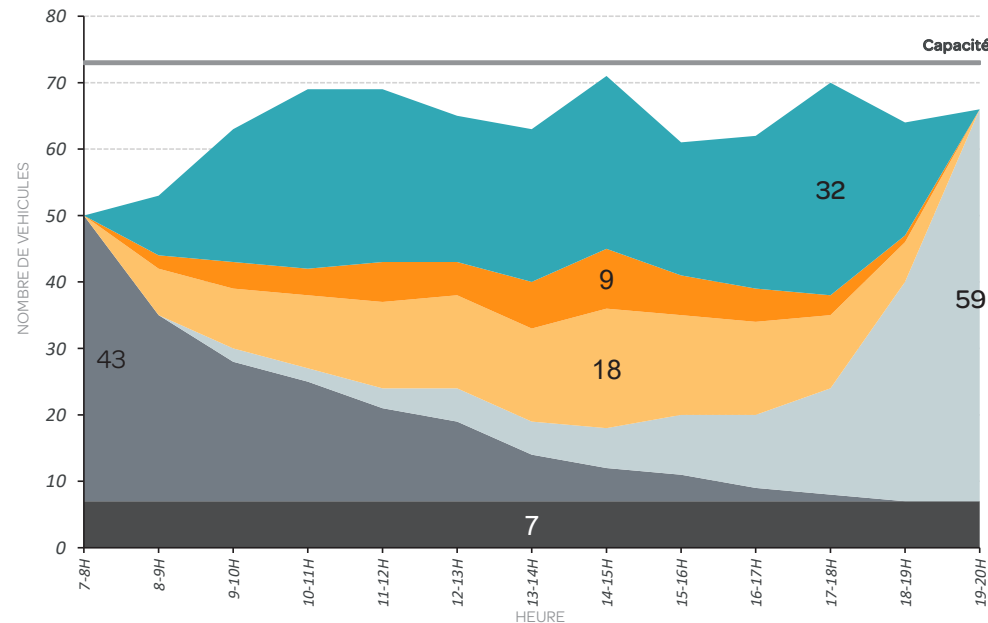
### Points Clés

Le secteur en zone verte et bleu (30 minutes maximum) regroupant la Rue de la Levée, la Rue du 4ème Bataillon de Choc et la rue Prudhon à une capacité de 73 places, la part de stationnement illicite est faible 8.5%. L'occupation moyenne est de 87% avec une occupation maximale de 97%, atteinte à 10h, 14h et 17h.

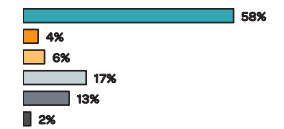
La très grande majorité des usagers (58%) stationnent pour moins de 2 heures. L'abonnement riverain permettant de se stationner sur le secteur en zone verte, une part importante des pendulaires (30%) consomment 37% de l'offre de stationnement sur ce secteur. La part du stationnement illicite est élevée : 16% des véhicules vus ne sont pas stationnés sur une place ou stationne sur un emplacement PMR sans autorisation.

Le taux de rotation moyen est de 5.4, restant réduit pour un secteur régleménté.

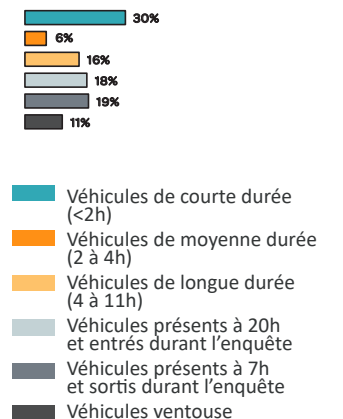
### Rapport usagers / usages



### Usagers



### Usages







# Enquête de rotation du stationnement - Jeudi 19 octobre 2023

## Ilot 5 - Rue et Place Charles Pleindoux

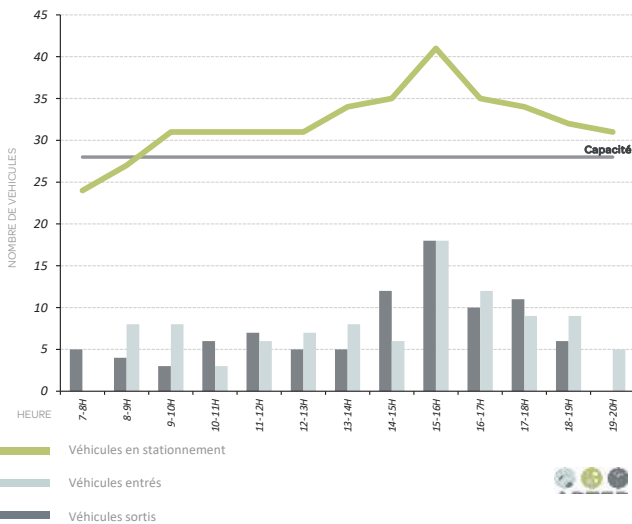
### Éléments de base

Capacité théorique **28** places  
 Véhicules vus **123** dont **34** illicites

### Occupation & mouvements

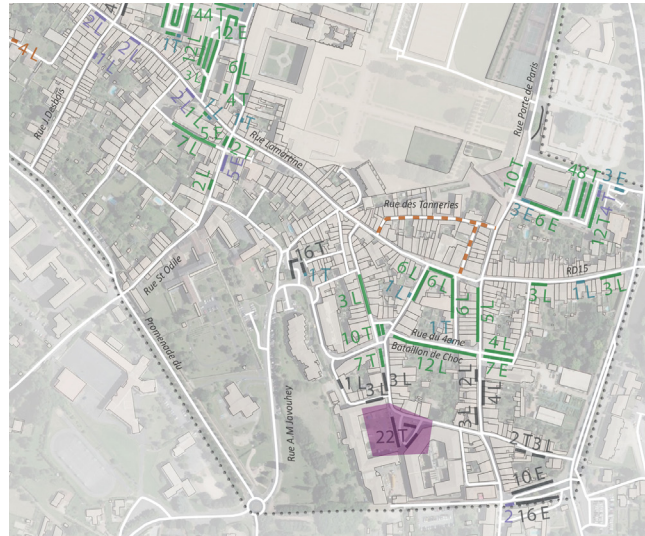
Occupation maximale : **146%**  
 Occupation moyenne : **115%**  
 Occupation minimale : **86%**

**28%** des véhicules vus ne sont pas stationnés sur une place



### Taux de rotation

Par rapport à la capacité théorique : **4.4**  
 Par rapport à l'occupation maximale : **3.0**  
 Par rapport à l'occupation moyenne : **3.8**



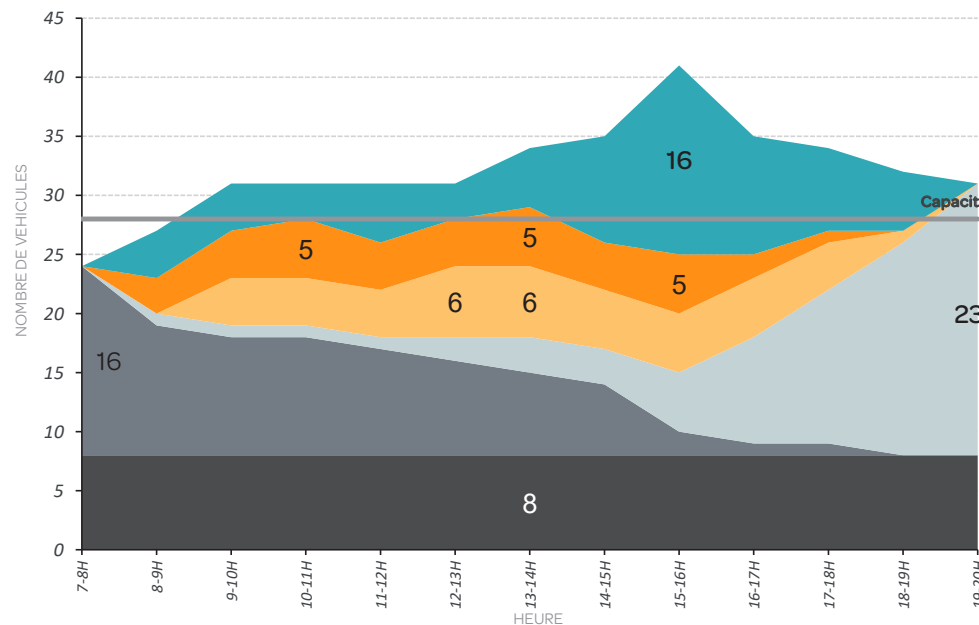
### Points Clés

Le secteur de l'hôpital, rue et place Charles Pleindoux, dispose de 28 places. Le taux d'occupation moyenne dépasse l'offre de stationnement disponible (115%) et l'occupation maximale atteint 146%.

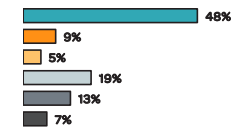
Ce secteur non réglementé est marqué par la présence de véhicules ventouse (25% de l'espace consommé), et par la présence de véhicules pendulaires (38% de l'espace consommé). Malgré l'absence de réglementation, la grande majorité des usagers (48%) sont des stationnements de courte durée (moins de 2 heures) et ne consomment que 17% de l'offre.

Le taux de rotation maximale de 3 correspond à un secteur non réglementé. 28% des usagers sont stationnés de manière illicite sur ce secteur.

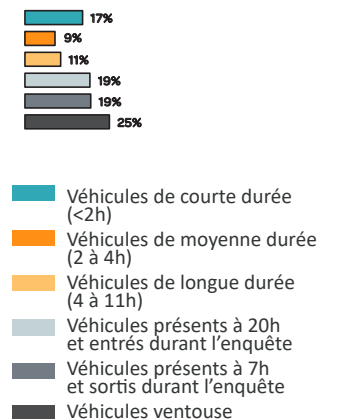
### Rapport usagers / usages



### ↳ Usagers



### ↳ Usages





# Enquête de rotation du stationnement - Jeudi 19 octobre 2023

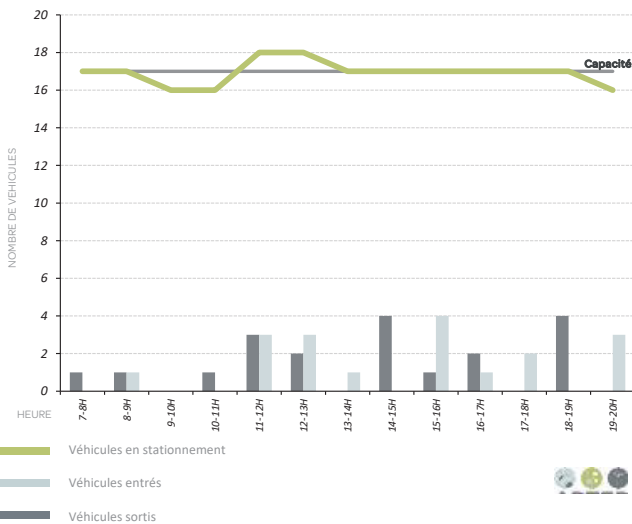
## Ilot 6 - Parking Stanislas Aucaigne

### Éléments de base

Capacité théorique **17** places  
 Véhicules vus **35** dont **1** illícites

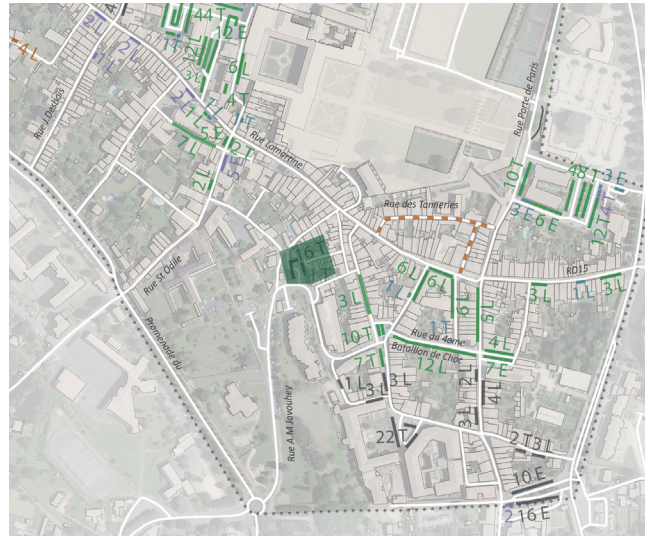
### Occupation & mouvements

Occupation maximale : **106%**  
 Occupation moyenne : **100%**  
 Occupation minimale : **94%**



### Taux de rotation

Par rapport à la capacité théorique : **2.1**  
 Par rapport à l'occupation maximale : **1.9**  
 Par rapport à l'occupation moyenne : **2.1**



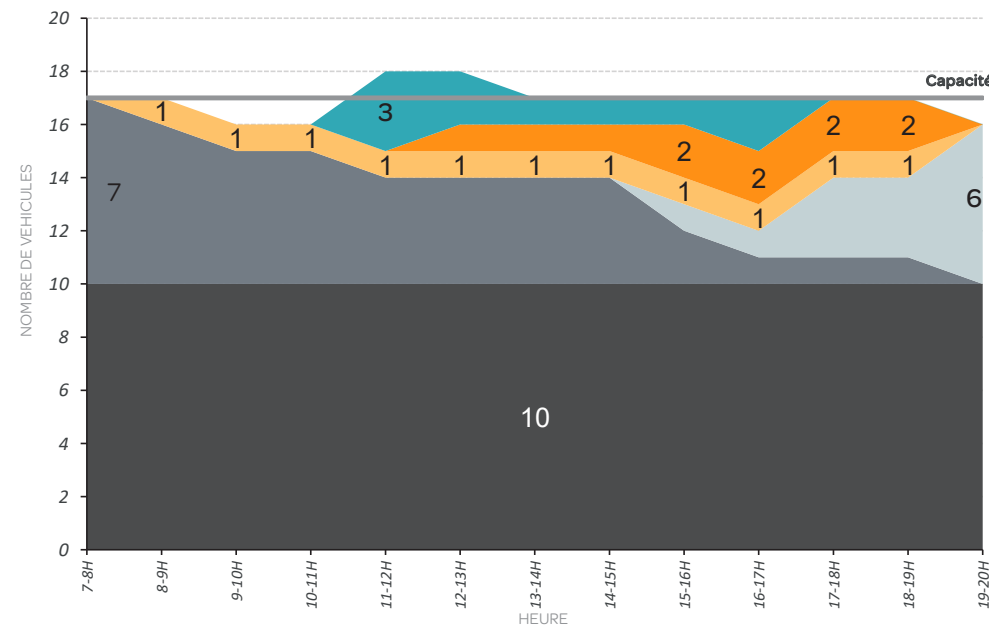
### Points Clés

Ce secteur de stationnement est le parking situé Rue Stanislas Aucaigne. Composé de 17 places, il est presque en permanence complètement occupé pendant la journée d'enquête, avec un pic de fréquentation à 11h.

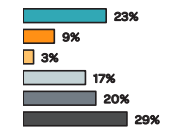
L'occupation maximale est de 106% avec un taux de rotation moyen très faible de 2.1. La majorité des usagers sont des véhicules ventouses (10 véhicules sur les 17 places), et consomme 59% de l'offre de ce parking. Les usagers pendulaires présents sur ce secteur : 37% utilisent 26% du parking.

La configuration des lieux empêche une présence de stationnement illícite.

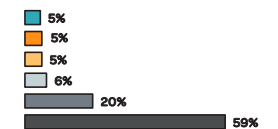
### Rapport usagers / usages



### Usagers



### Usages



- Véhicules de courte durée (<2h)
- Véhicules de moyenne durée (2 à 4h)
- Véhicules de longue durée (4 à 11h)
- Véhicules présents à 20h et entrés durant l'enquête
- Véhicules présents à 7h et sortis durant l'enquête
- Véhicules ventouse

# Enquête de rotation du stationnement - Jeudi 19 octobre 2023

## Ilot 7 - Rue Municipale et Rue Notre-Dame

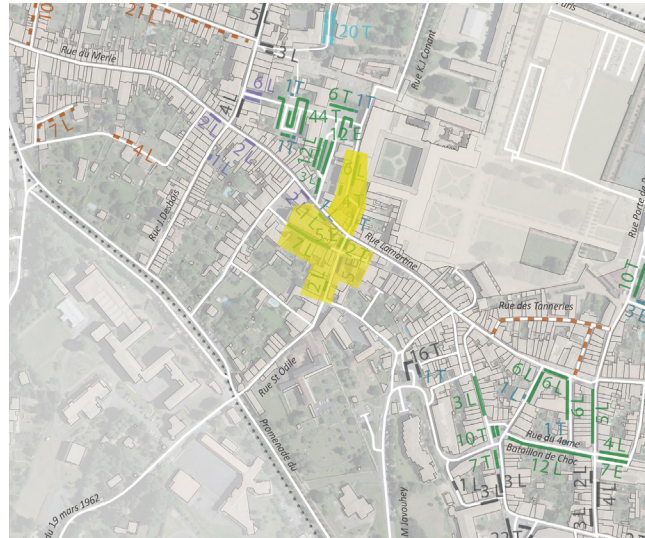
### Éléments de base

Capacité théorique **25** places  
 Véhicules vus **102** dont **17** illícites

### Occupation & mouvements

Occupation maximale : **104%**  
 Occupation moyenne : **79%**  
 Occupation minimale : **48%**

**17%** des véhicules vus ne sont pas stationnés sur une place

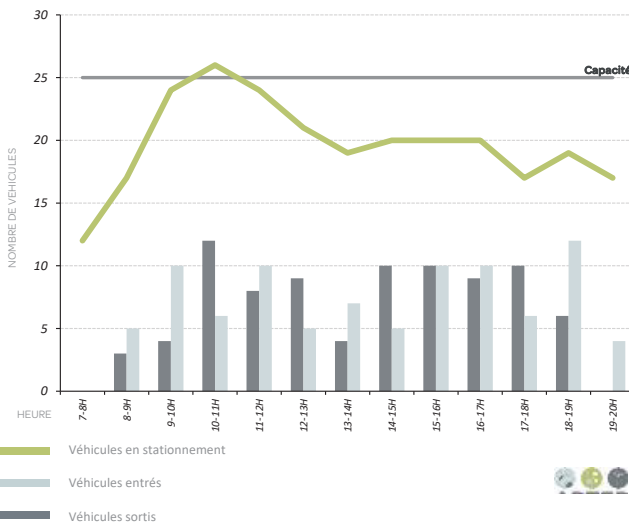


### Points Clés

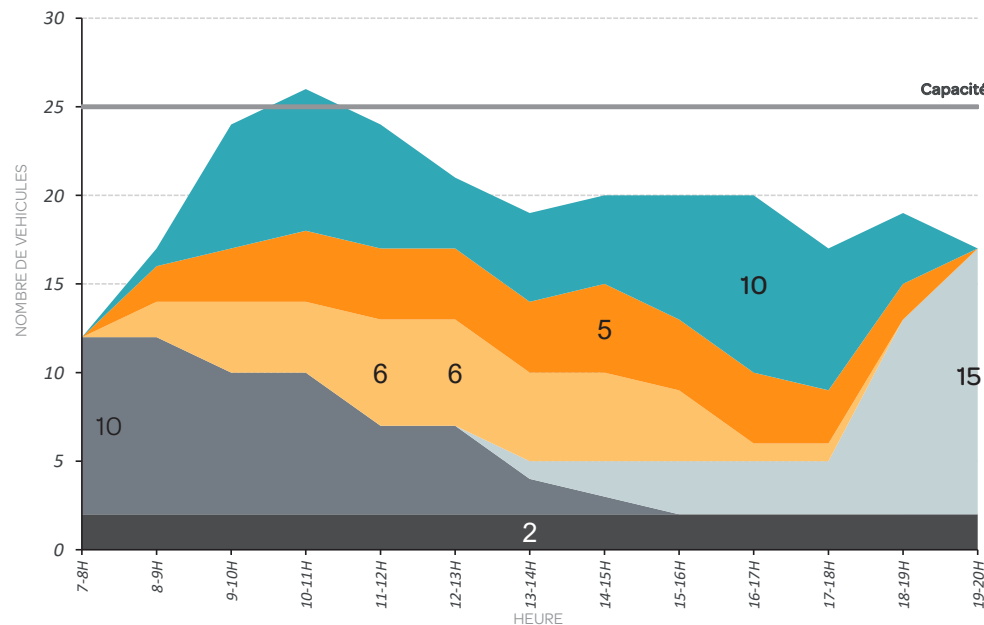
Ce secteur rassemble les 11 places rue municipale et les 14 places rue Notre Dame et place du Petit Marché, cette offre de stationnement est de très courte durée (30 minutes gratuites ou 1 heure payant maximum).

Un pic de fréquentation, dépassant la capacité de l'offre est atteint à 10h, pour autant le reste de la journée, l'occupation moyenne est de 79%, offrant une réserve de capacité d'environ 5 places.

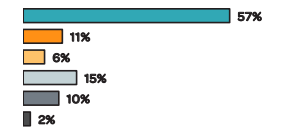
Le taux de rotation des véhicules est trop faible pour une zone de très courte durée : 5.2. Les véhicules de moyennes - longue durée pendulaires et ventouses ne devraient pas être présents ici (hors 2 places PMR). La part de ces véhicules de moyenne et longue durée occupe 74% de l'offre de stationnement.



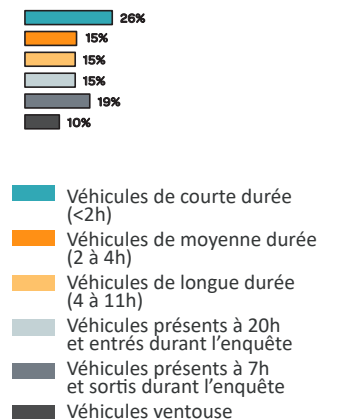
### Rapport usagers / usages



### Usagers



### Usages



### Taux de rotation

Par rapport à la capacité théorique : **4.1**  
 Par rapport à l'occupation maximale : **3.9**  
 Par rapport à l'occupation moyenne : **5.2**



# Enquête de rotation du stationnement - Jeudi 19 octobre 2023

## Ilot 8 - Rue du 11 août 1944, Place de l'Abbaye, Place du Marché

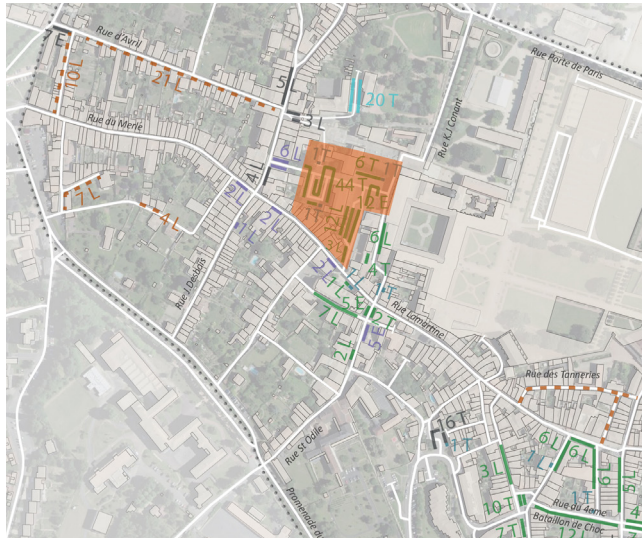
### Éléments de base

Capacité théorique **89** places  
 Véhicules vus **403** dont **25** illicites

### Occupation & mouvements

Occupation maximale : **94%**  
 Occupation moyenne : **86%**  
 Occupation minimale : **55%**

**6%** des véhicules vus ne sont pas stationnés sur une place

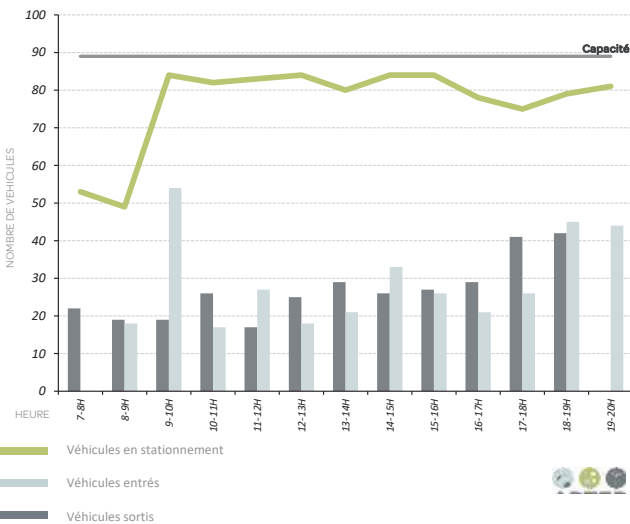


### Points Clés

Ce secteur correspond à la zone «orange» tarifaire : permettant le stationnement pour une courte durée et pour la journée. L'offre théorique est de 89 places et l'occupation moyenne est de 86%, stable de 9h à 16h.

Le taux de rotation moyen est de 5.3, convenable pour un secteur réglementé. La part des véhicules ventouse est très faible, et ce sont principalement des usages à la journée qui consomment l'espace disponible (28%) ainsi que les usages de courte durée (26%). Les usagers pendulaires consomment 31% de l'espace disponible.

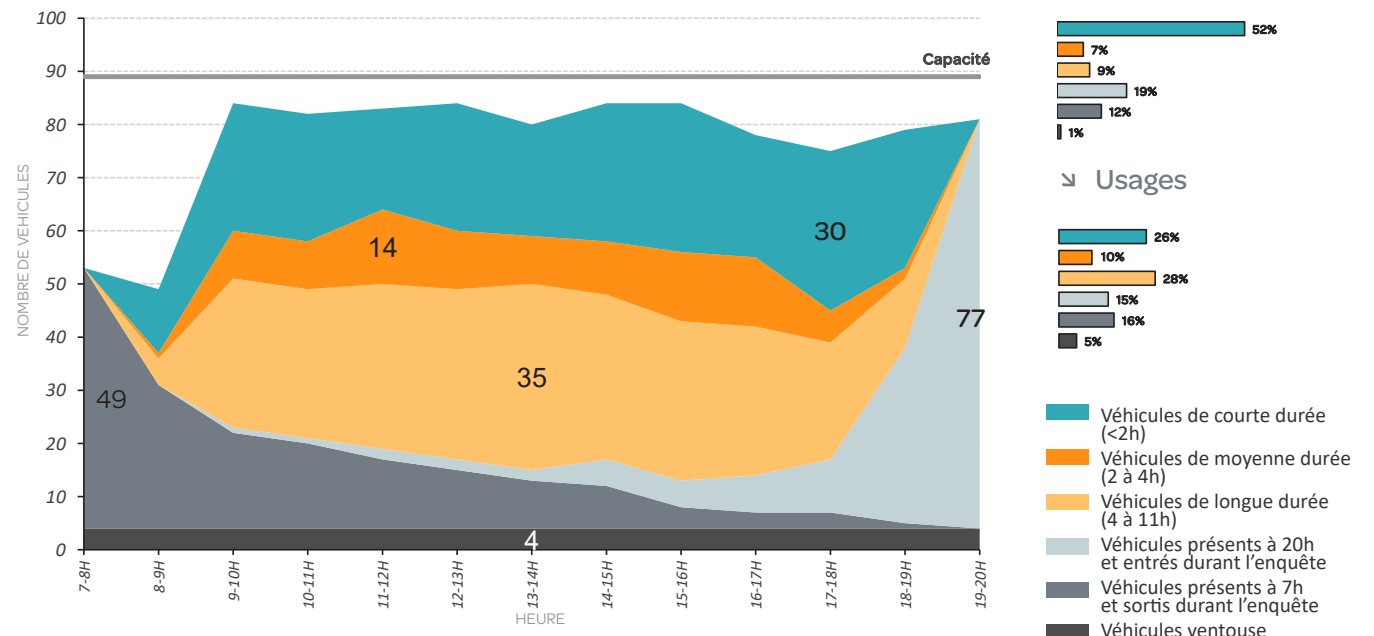
6% des véhicules sont garés de manière illicite sur ce secteur.



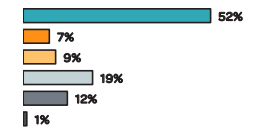
### Taux de rotation

Par rapport à la capacité théorique : **4.5**  
 Par rapport à l'occupation maximale : **4.8**  
 Par rapport à l'occupation moyenne : **5.3**

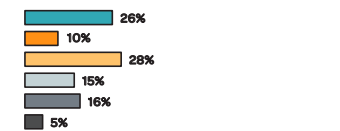
### Rapport usagers / usages



#### ↳ Usagers



#### ↳ Usages



- Véhicules de courte durée (<2h)
- Véhicules de moyenne durée (2 à 4h)
- Véhicules de longue durée (4 à 11h)
- Véhicules présents à 20h et entrés durant l'enquête
- Véhicules présents à 7h et sortis durant l'enquête
- Véhicules ventouse

# Enquête de rotation du stationnement - Jeudi 19 octobre 2023

## Ilot 9 - Parking Mairie

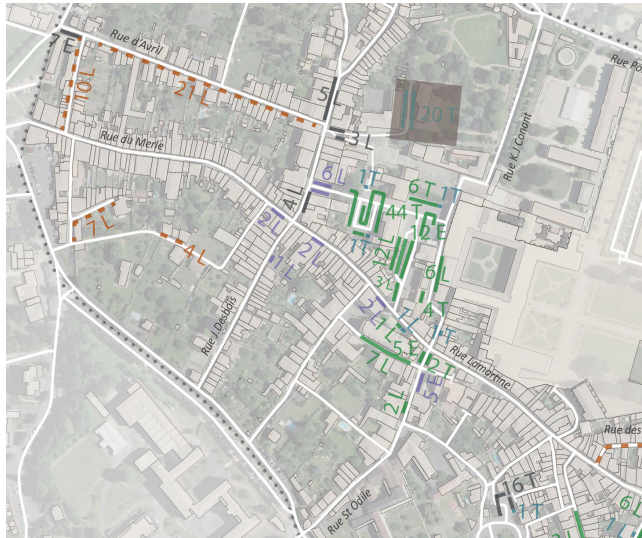
### Éléments de base

Capacité théorique **20** places  
 Véhicules vus **52** dont **4** illicites

### Occupation & mouvements

Occupation maximale : **80%**  
 Occupation moyenne : **68%**  
 Occupation minimale : **55%**

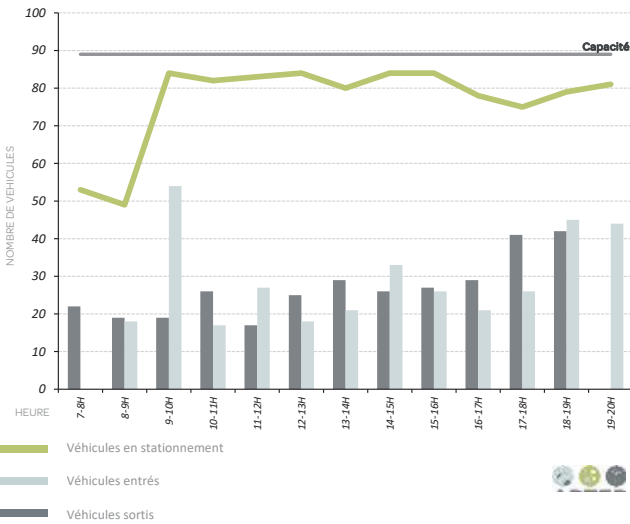
**8%** des véhicules vus ne sont pas stationnés sur une place



### Points Clés

Le parking de la mairie est composé de 20 places (la partie réservée n'a pas été comptabilisée). L'occupation moyenne de ce secteur est de 68%, avec un pic de fréquentation maximal de 80% atteint de manière constante de 9h à 16h.

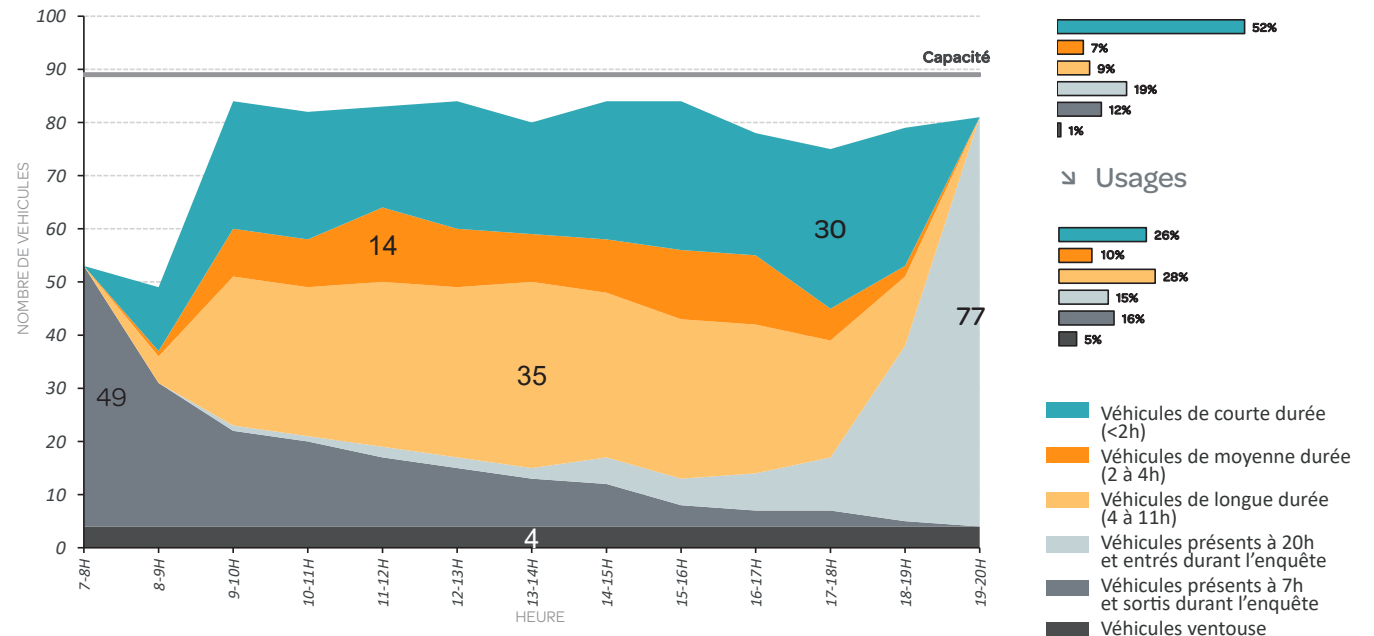
Le taux de rotation moyen est de 5.3, mais la réglementation: d'une heure maximum sur ce secteur ne correspond pas au taux de rotation souhaité puisqu'il est assez faible. Les usagers de courte durée (52%) sont majoritaires, mais la présence de véhicules ventouses, de pendulaires, et de véhicules de moyenne durée consommant 74% de l'espace disponible de parking. La réglementation est très peu respectée, pouvant s'expliquer par une signalétique peu lisible.



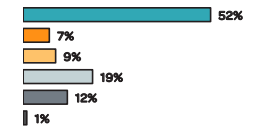
### Taux de rotation

Par rapport à la capacité théorique : **4.5**  
 Par rapport à l'occupation maximale : **4.8**  
 Par rapport à l'occupation moyenne : **5.3**

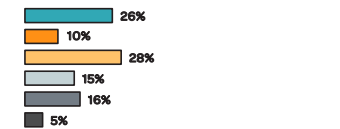
### Rapport usagers / usages



#### ↳ Usagers



#### ↳ Usages



- Véhicules de courte durée (<2h)
- Véhicules de moyenne durée (2 à 4h)
- Véhicules de longue durée (4 à 11h)
- Véhicules présents à 20h et entrés durant l'enquête
- Véhicules présents à 7h et sortis durant l'enquête
- Véhicules ventouse



# Enquête de rotation du stationnement - Jeudi 19 octobre 2023

## Ilot 10 - Rue de la République

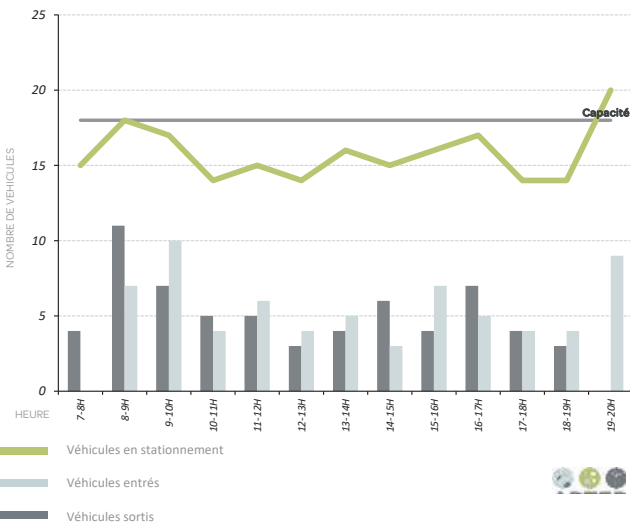
### Éléments de base

Capacité théorique **18** places  
 Véhicules vus **83** dont **9** illicites

### Occupation & mouvements

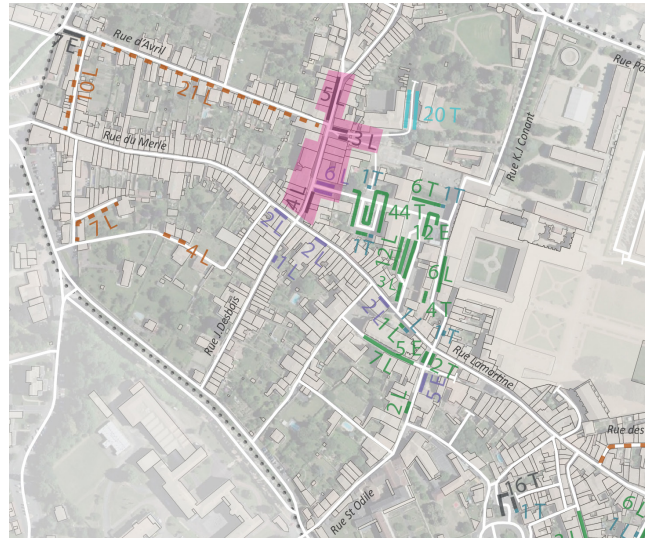
Occupation maximale : **111%**  
 Occupation moyenne : **88%**  
 Occupation minimale : **78%**

**11%** des véhicules vus ne sont pas stationnés sur une place



### Taux de rotation

Par rapport à la capacité théorique : **4.6**  
 Par rapport à l'occupation maximale : **4.2**  
 Par rapport à l'occupation moyenne : **5.3**



### Points Clés

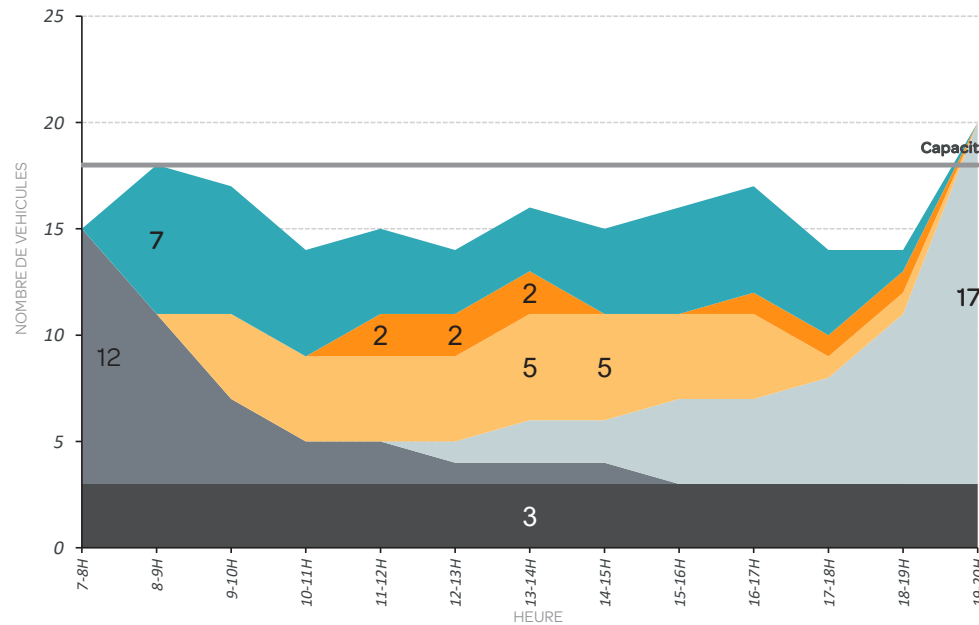
Le secteur de stationnement rue de la République est composé de 18 places de stationnement.

Le taux d'occupation moyen est de 88% avec un pic de fréquentation le soir en fin d'enquête, très majoritairement par des pendulaires.

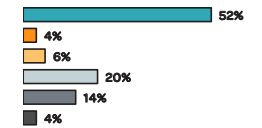
Le taux de rotation moyen reste faible pour un secteur dont 12 places sont réglementées en zone de courte durée 30 minutes. Les usagers de courte durée sont la moitié des véhicules (52%), mais consomment 23% de l'offre. Les véhicules pendulaires (présent à 7h et de nouveau présent le soir) occupent 36% du secteur.

11% des véhicules vus ne sont pas stationnés sur une place ou sur une place PMR sans justificatif.

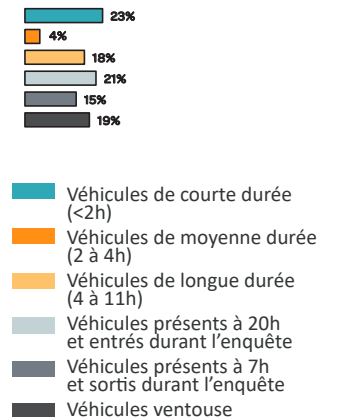
### Rapport usagers / usages



### Usagers



### Usages



# Enquête de rotation du stationnement - Jeudi 19 octobre 2023

## Ilot 11 - Rue d'Avril

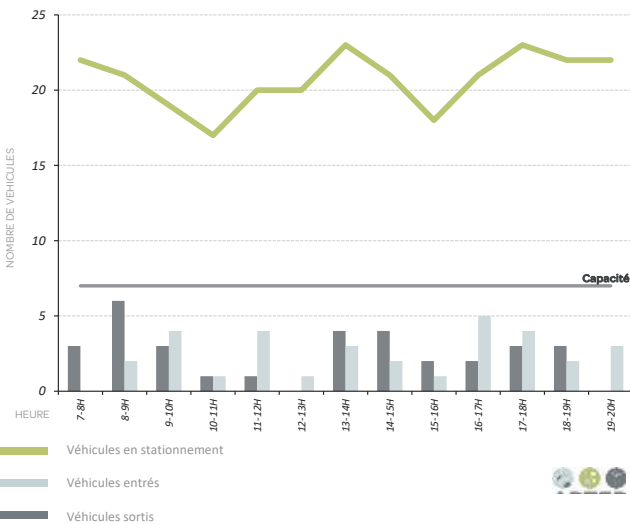
### Éléments de base

Capacité théorique **7** places  
 Véhicules vus **54** dont **42** illicites

### Occupation & mouvements

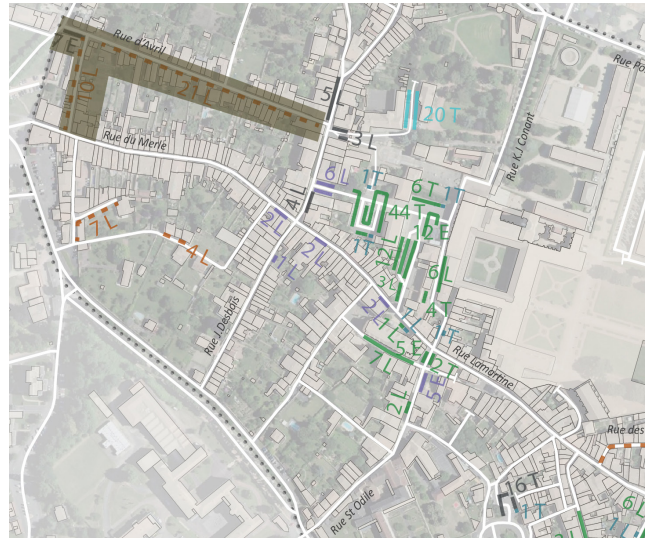
**78%** des véhicules vus ne sont pas stationnés sur une place

Occupation maximale : **329%**  
 Occupation moyenne : **296%**  
 Occupation minimale : **243%**



### Taux de rotation

Par rapport à la capacité théorique : **7.7**  
 Par rapport à l'occupation maximale : **2.3**  
 Par rapport à l'occupation moyenne : **2.6**



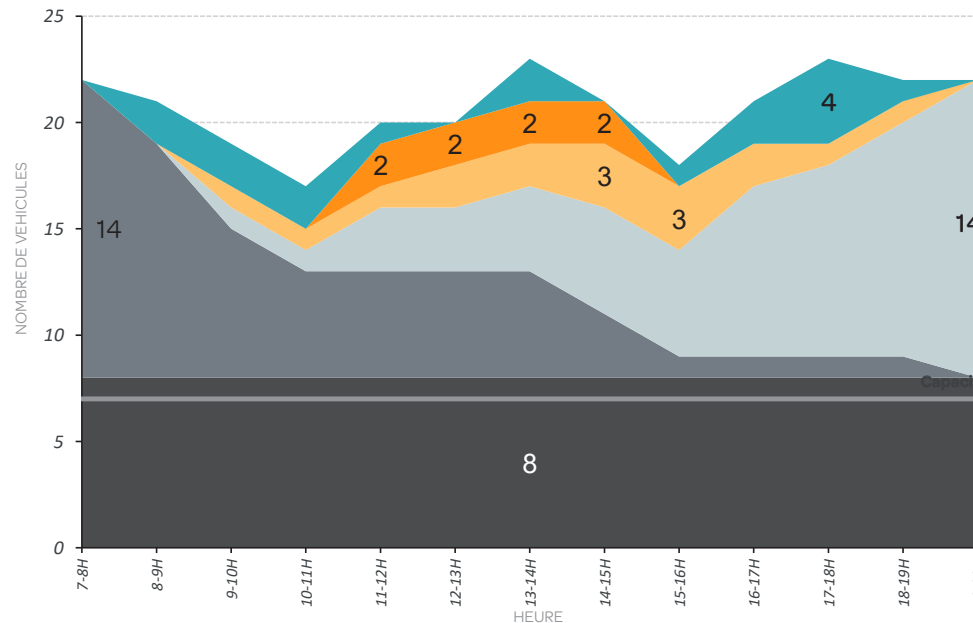
## Points Clés

La rue d'Avril ne dispose que de 7 stationnements marqués et la petite rue d'Avril n'en a pas, de ce fait, les taux d'occupation moyen et maximal sont très élevés. Il est intéressant de noter la présence d'environ 15 véhicules au minimum garés simultanément sur ce secteur.

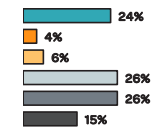
La grande majorité des stationnements sont de longue durée (véhicules ventouses et pendulaires) : 85% des stationnements. Les usagers de courte durée représentent peu d'usages : 6% des pratiques.

Le taux d'occupation est très faible : 2.3.

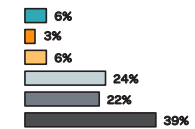
### Rapport usagers / usages



### Usagers



### Usages



- Véhicules de courte durée (<2h)
- Véhicules de moyenne durée (2 à 4h)
- Véhicules de longue durée (4 à 11h)
- Véhicules présents à 20h et entrés durant l'enquête
- Véhicules présents à 7h et sortis durant l'enquête
- Véhicules ventouse



# Enquête de rotation du stationnement - Jeudi 19 octobre 2023

## Ilot 12 - Rue du Merle - Rue Mercière

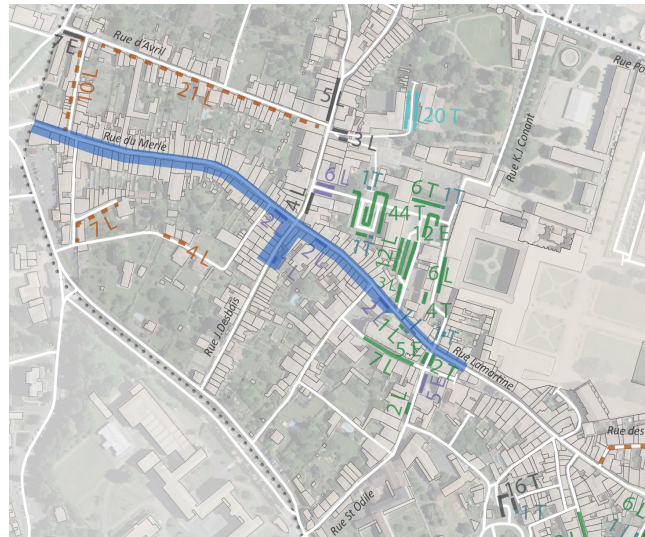
### Éléments de base

Capacité théorique **7** places  
 Véhicules vus **32** dont **4** illicites

### Occupation & mouvements

Occupation maximale : **114%**  
 Occupation moyenne : **76%**  
 Occupation minimale : **43%**

**12%** des véhicules vus ne sont pas stationnés sur une place



### Points Clés

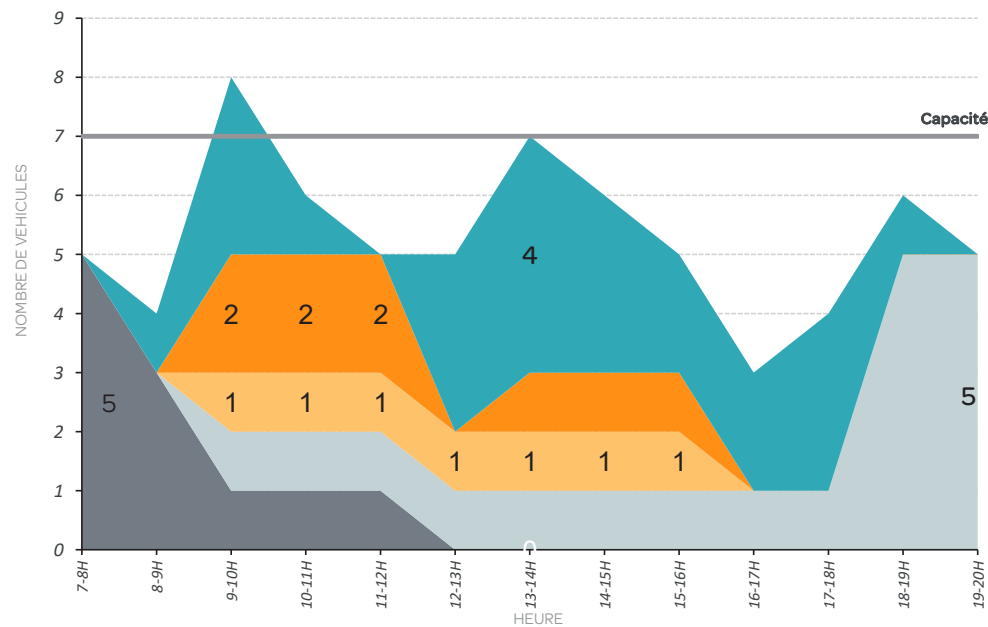
La rue du Merle - Rue Mercière dispose de très peu de stationnement: 7 places de courte durée (30 minutes maximum).

L'occupation moyenne est de 76% et l'occupation maximale de 114% atteinte à 9h. Les usagers stationnent majoritairement pour de la courte durée (56%) et consomment 33% de l'offre. Le taux de rotation moyen est intéressant, 6, mais trop limité pour un secteur réglementé en courte durée.

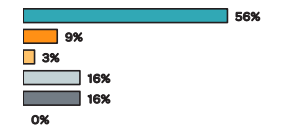
12% des véhicules stationnent de manière illicite.



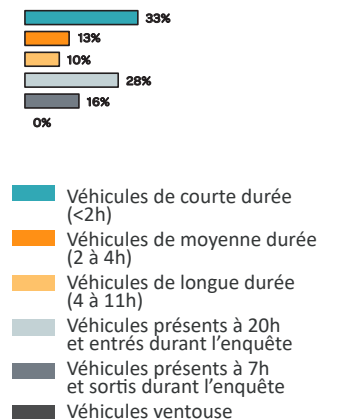
### Rapport usagers / usages



### Usagers



### Usages



### Taux de rotation

Par rapport à la capacité théorique : **4.6**  
 Par rapport à l'occupation maximale : **4.0**  
 Par rapport à l'occupation moyenne : **6.0**





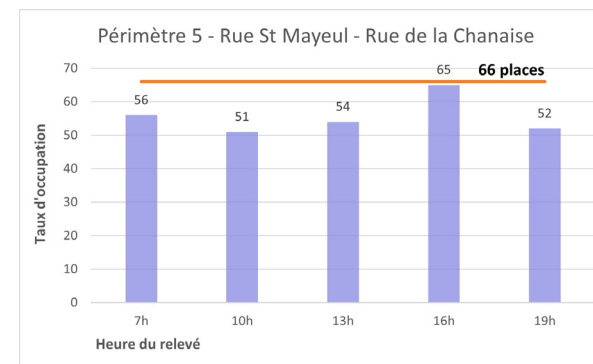
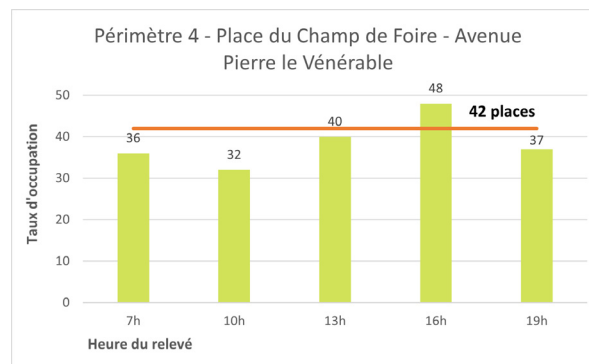
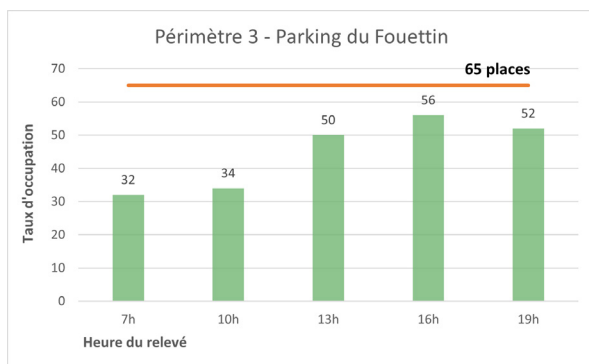
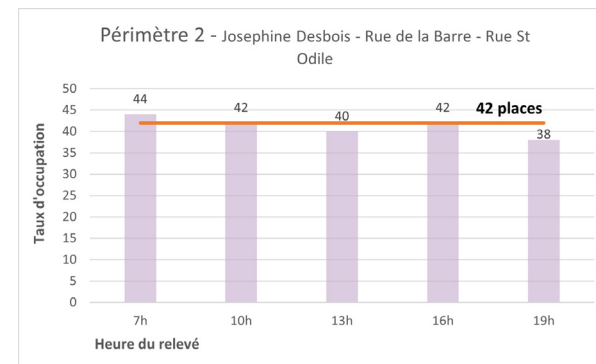
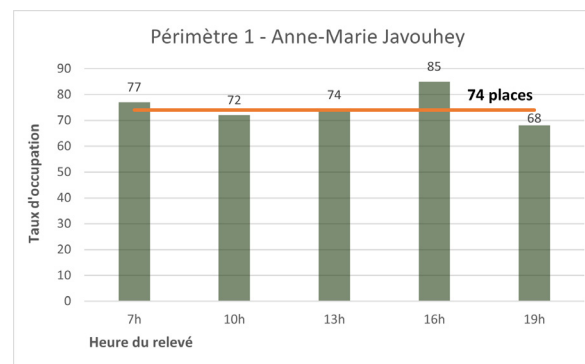
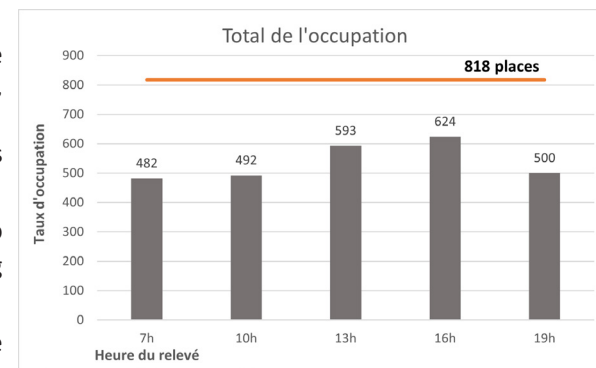
# Stationnement - secteur d'enquête d'occupation



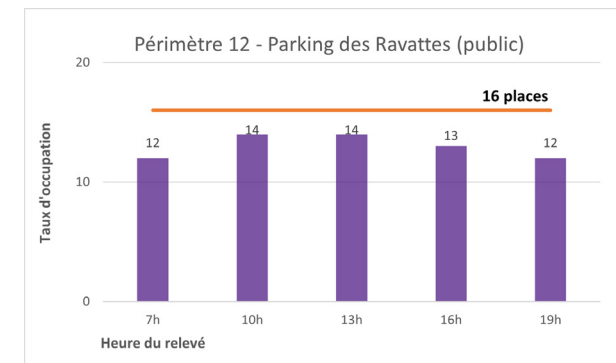
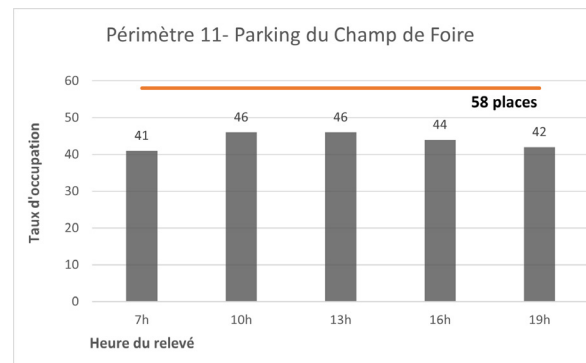
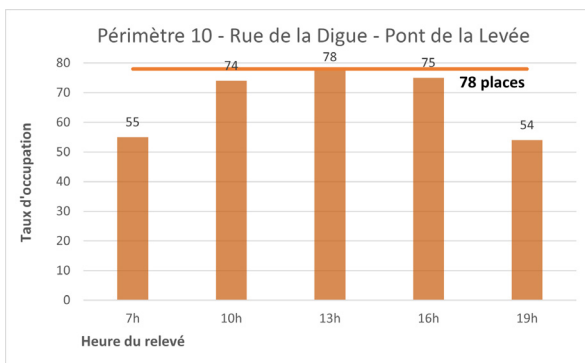
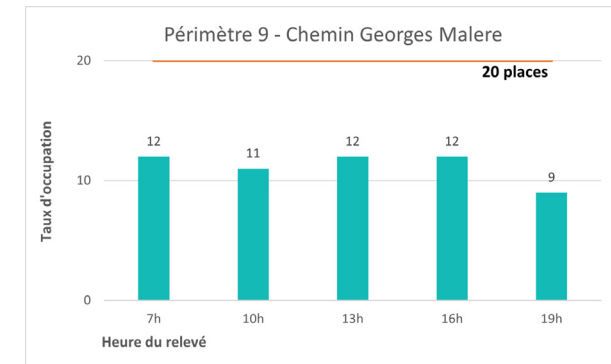
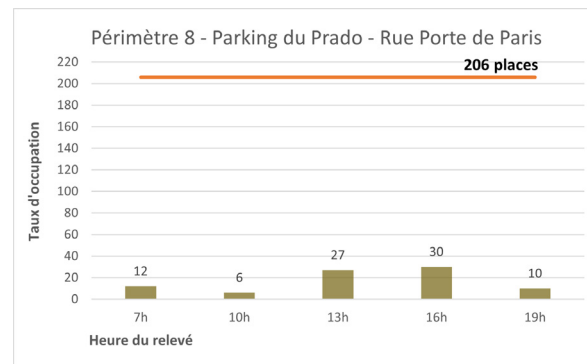
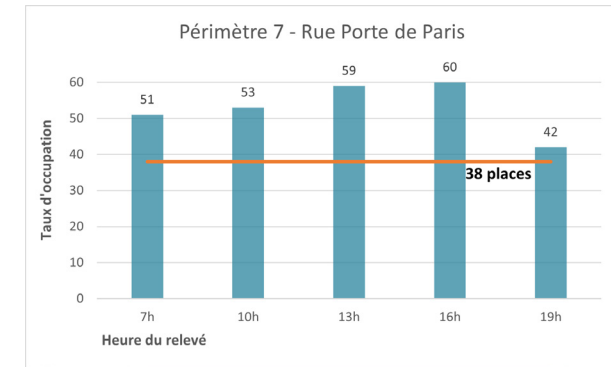
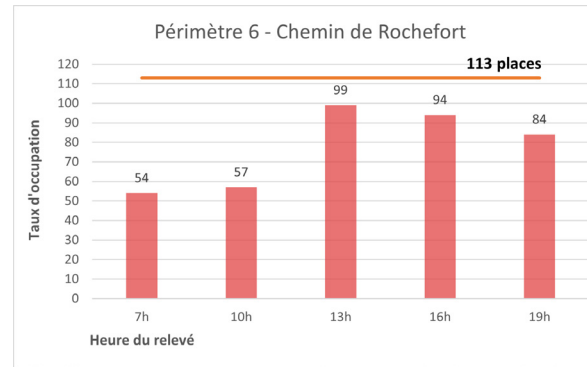
## Enquête de rotation

L'enquête de rotation a eu lieu le jeudi 19 octobre 2023, elle a consisté à compter le nombre de véhicules à 7h00, 10h00, 13h00, 16h00 et 19h00 sur les différents périmètres.

- Occupation totale : 624 véhicules garés sur les 818 places disponibles sur l'ensemble du périmètre.
- Réserve de capacité : principalement parking du Prado (176 places disponibles le jour de l'enquête) et le parking Chemin Georges Malere (inutilisé).
- Secteurs intermédiaires : Parking du Fouettin, Chemin de Rochefort.
- Secteurs surchargés : Anne-Marie Javouhey et rue Porte de Paris.



# Stationnement - secteur d'enquête d'occupation





Contexte

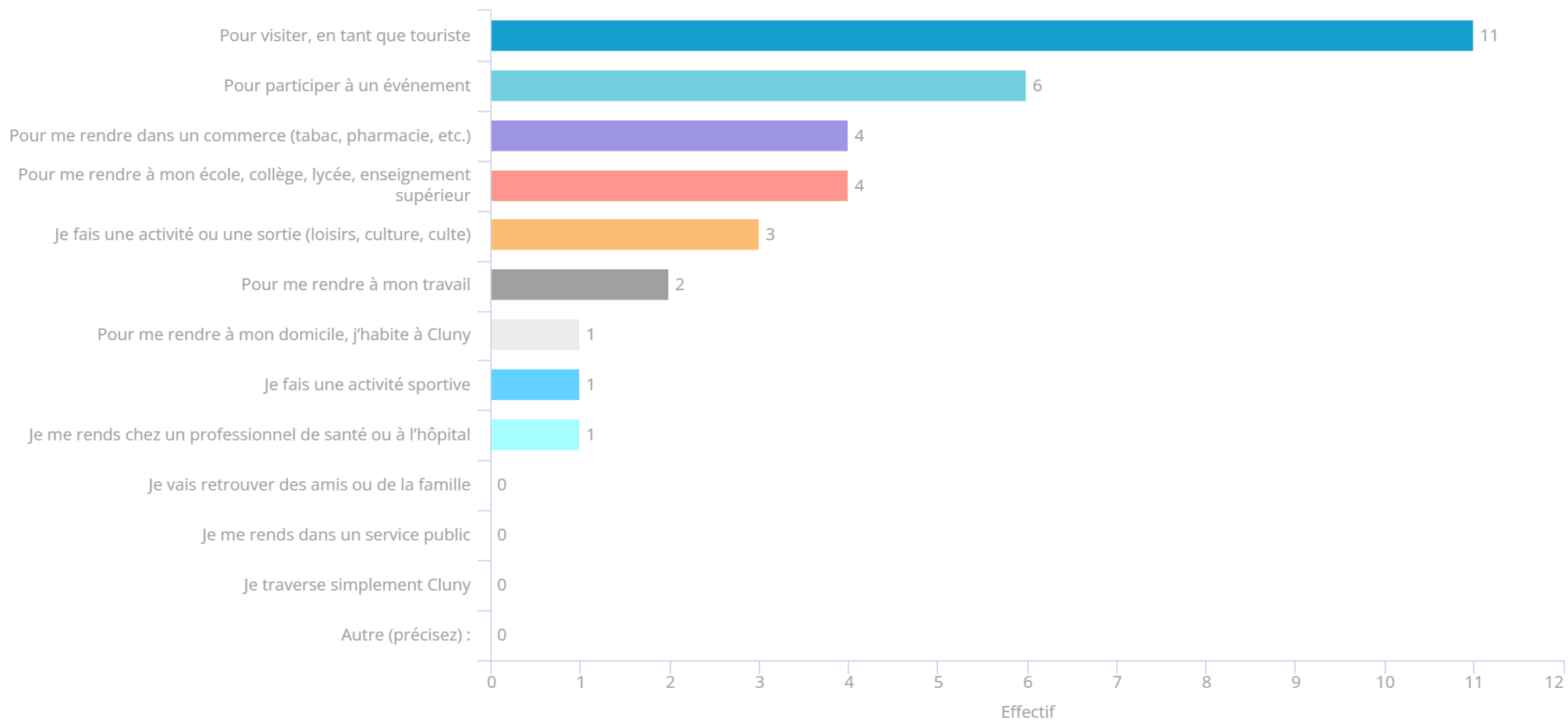
Analyses urbaines et paysagères

Analyses des mobilités

**Concertation**

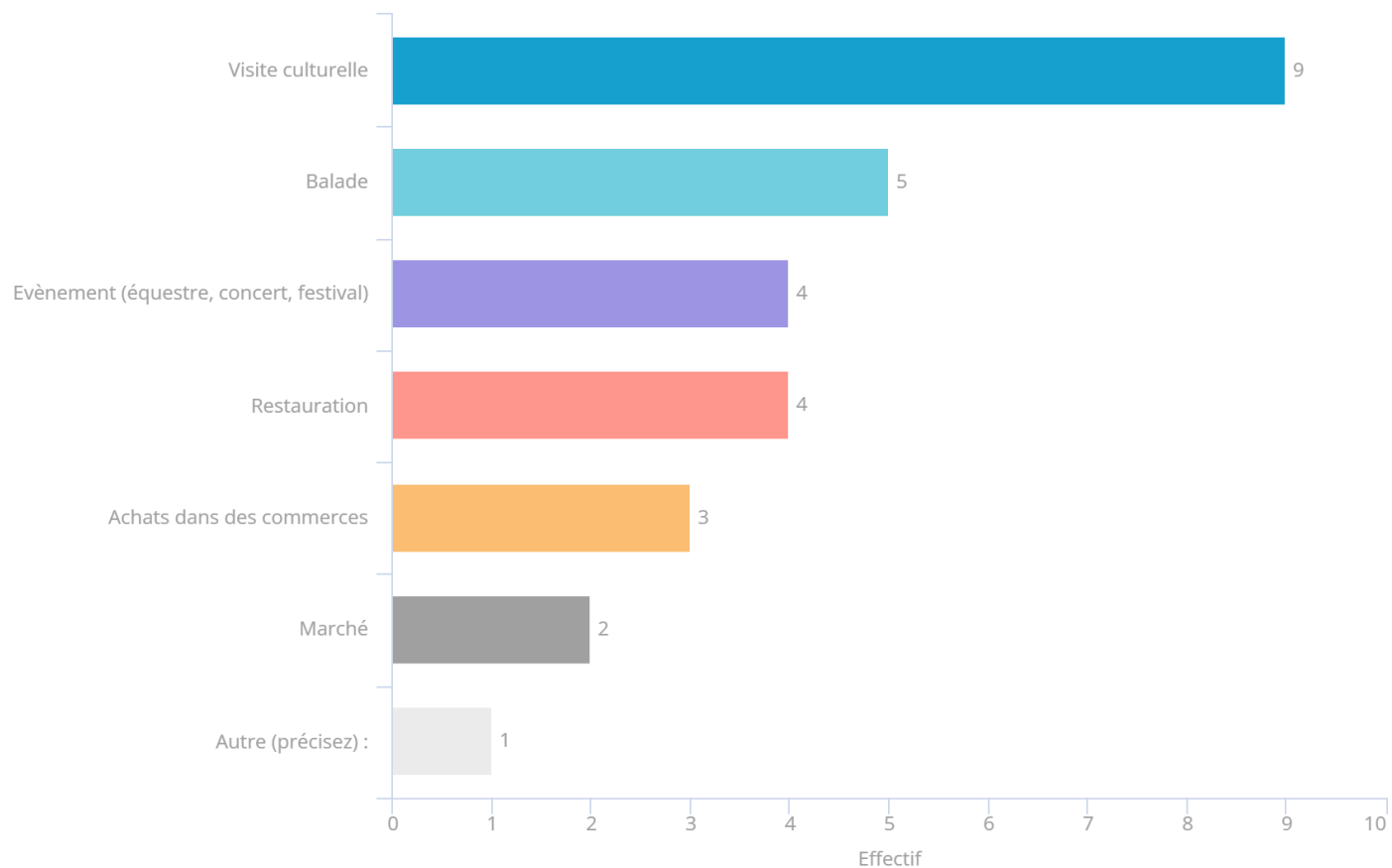
Synthèse

# Pour quelles raisons êtes-vous à Cluny?





Qu'avez-vous prévu de faire ou avez-vous fait aujourd'hui lors de votre venue dans le centre-ville ?



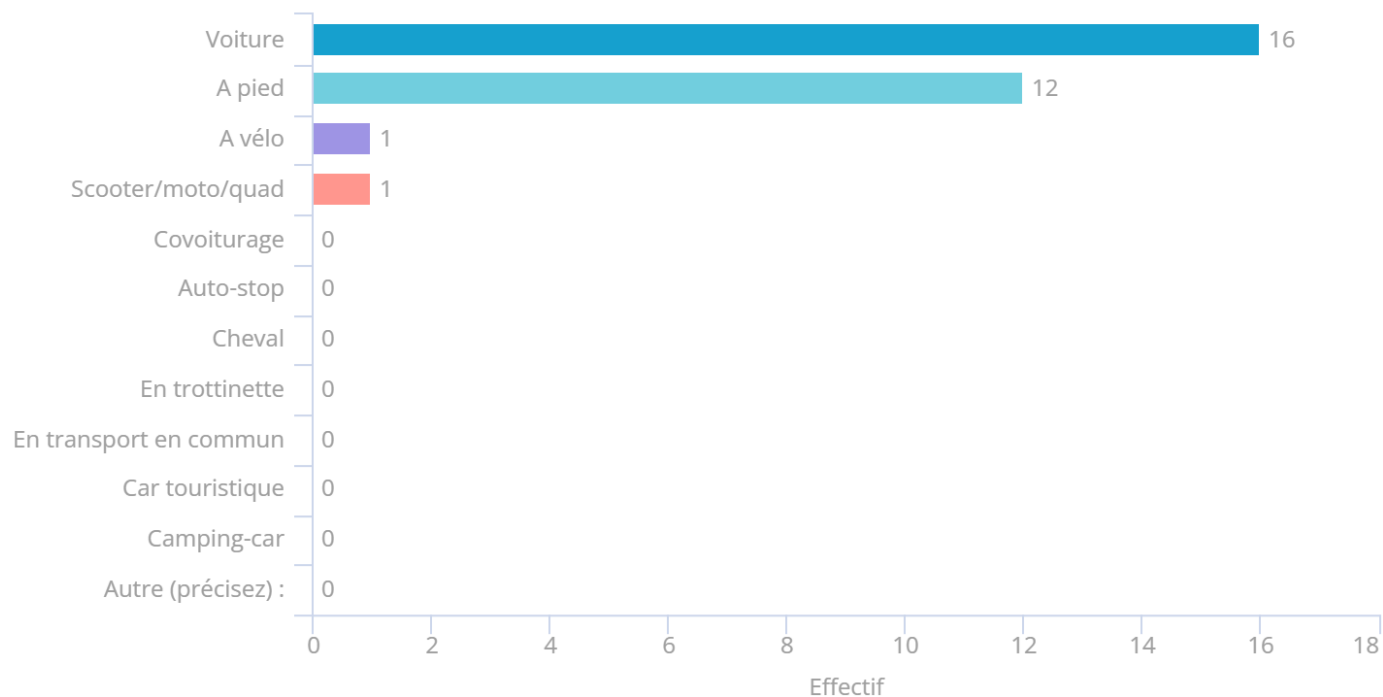
▀ Les personnes enquêtées de type «touristes» viennent à Cluny pour des **visites culturelles et profiter des aménités** du village.

▀ Ils aiment **profiter de l'ambiance des lieux, du calme.**

▀ On note également que les personnes enquêtées estiment qu'il y a eu **une croissance des évènements et qui attirent de plus en plus de personnes.**

# Les modes de transport pour se rendre à Cluny

Pour arriver à Cluny, quel moyen de transport avez-vous utilisé ?



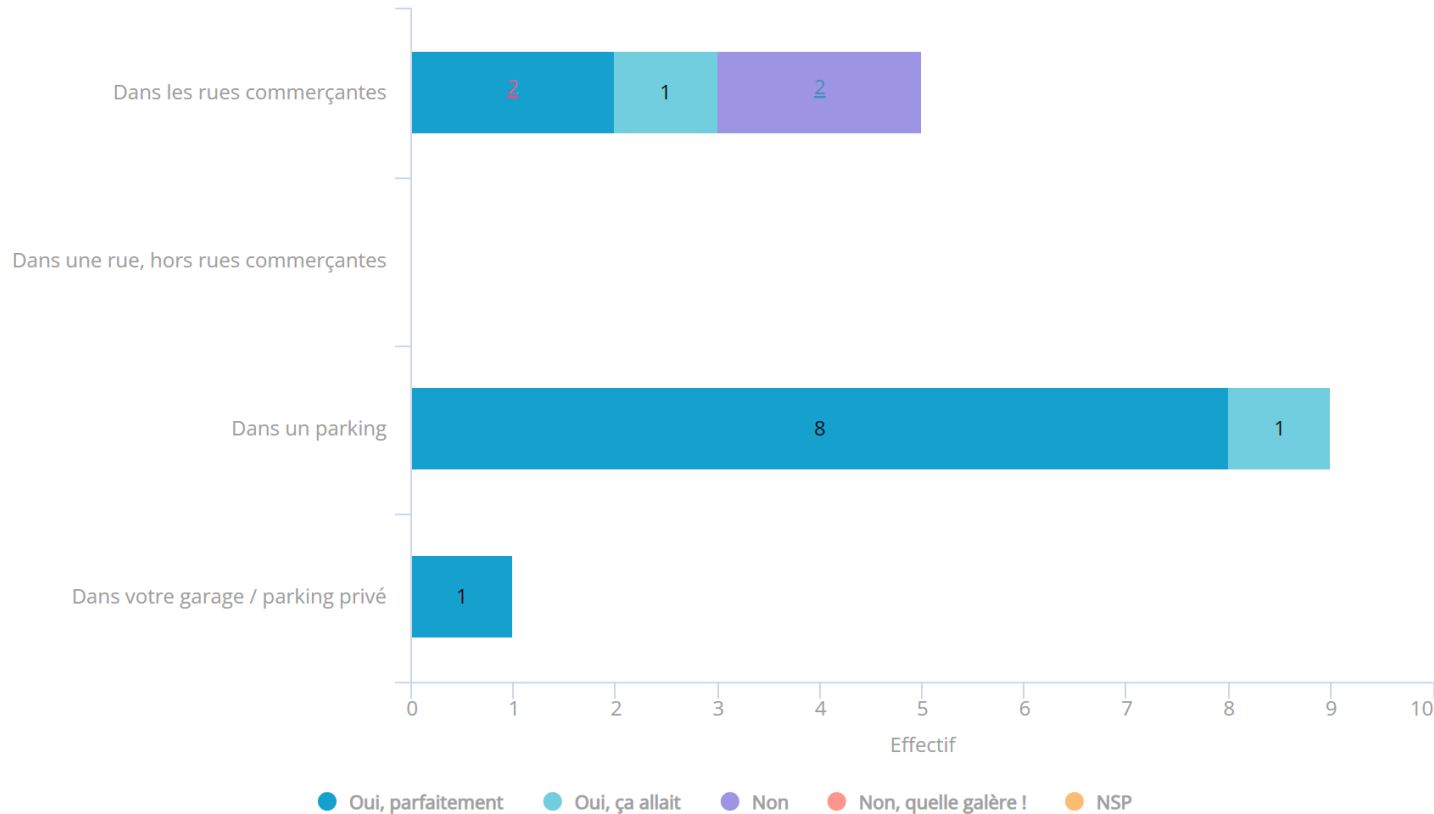
▸ La voiture reste le mode de déplacement privilégié pour venir au centre-ville de Cluny.

▸ Toutefois, nous pressentons le caractère marchable ou la nécessité de marcher pour se rendre au centre-ville.

▸ Les éléments qualitatifs révèlent la complexité de la marche reprise dans l'analyse mobilité.



Croisement : Où êtes-vous stationné ? / Avez-vous trouvé facilement une place ?



▸ Les parkings sont des lieux appréciés des automobilistes, qui louent à la fois la facilité à trouver une place, le confort et la proximité au centre-ville.

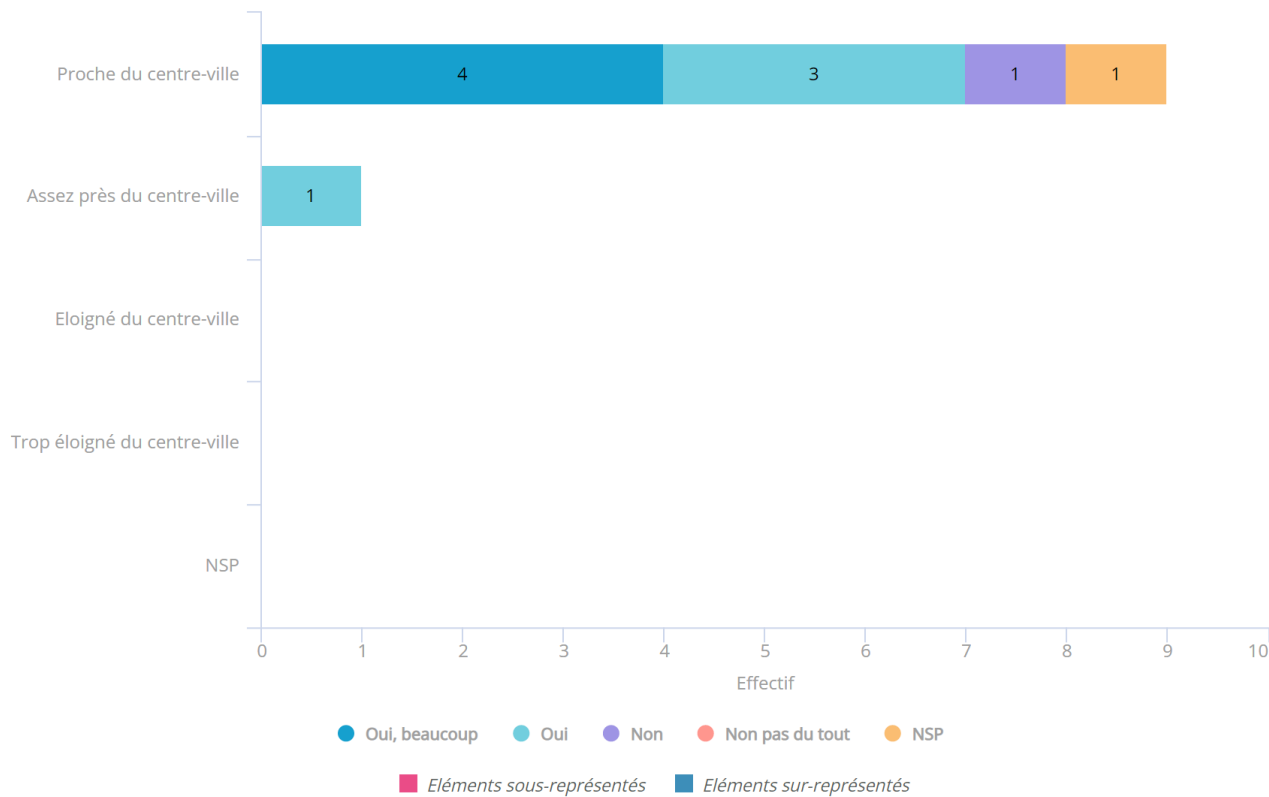
▸ En revanche, dès qu'ils cherchent à stationner en centre-ville, le stationnement devient plus complexe.

■ *Eléments sous-représentés* ■ *Eléments sur-représentés*

La relation n'est pas significative.  $p\text{-value} = 0,4$  ;  $\text{Khi}^2 = 6,1$  ;  $\text{ddl} = 6$ .

# La qualité du stationnement

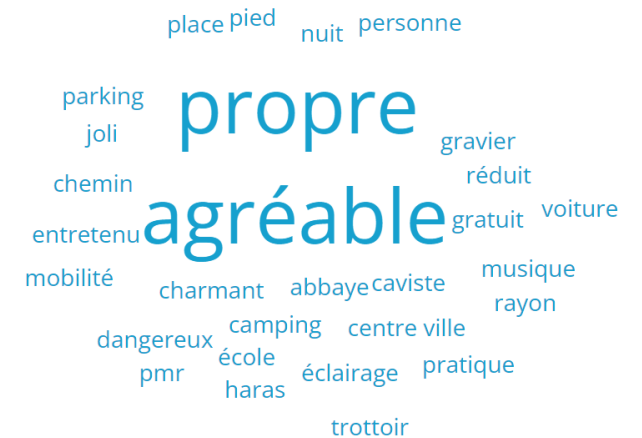
Croisement : Êtes-vous... / Entre l'endroit où vous vous êtes garé et le centre-ville, avez-vous trouvé le cheminement agréable ?



La relation n'est pas significative.  $p$ -value = 0,6 ;  $\text{Khi}^2 = 1,7$  ;  $\text{ddl} = 3$ .

Le graphique reflète la qualité hétérogène de la marchabilité du centre-ville, entre des rues qui sont très agréables, animées et sécurisées et d'autres pas du tout.

L'analyse mobilité présente les rues plus propices et moins propices à la marche.









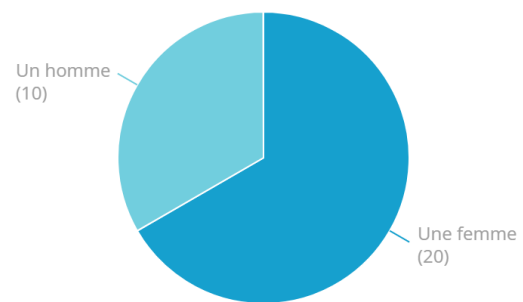


# Les projections désirées

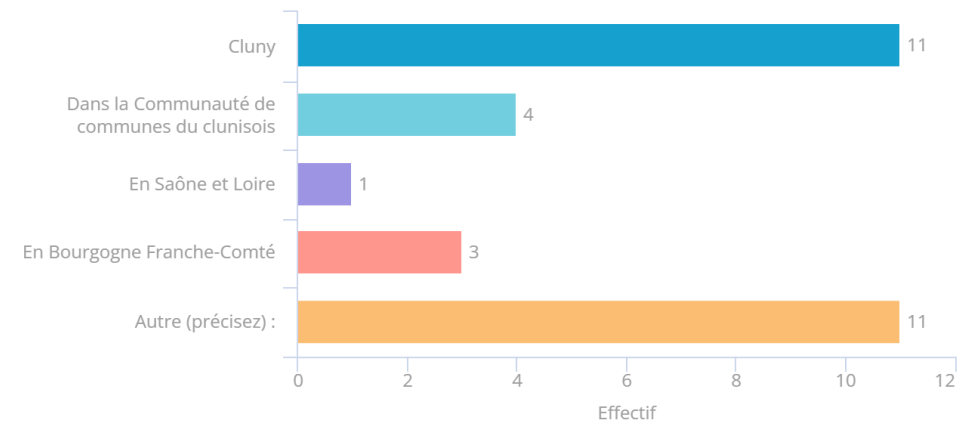
Pour vous, le centre-ville de Cluny de demain devra être (2 mots) ...



Vous êtes...



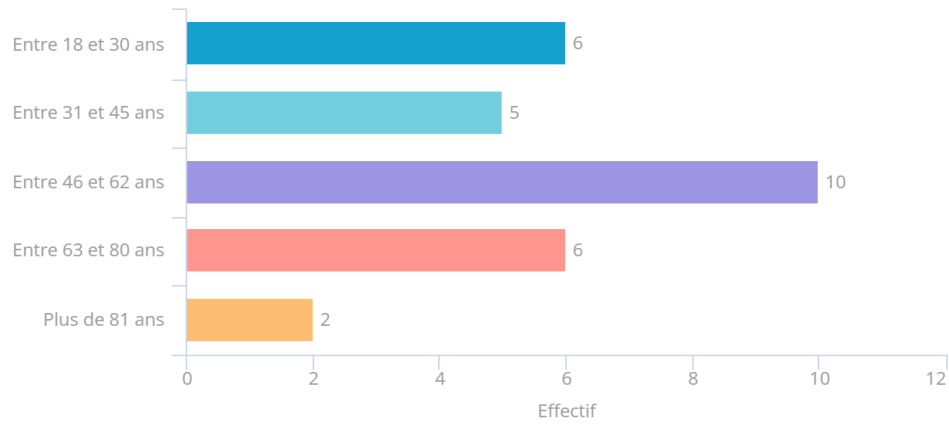
Dans quelle commune habitez-vous ?



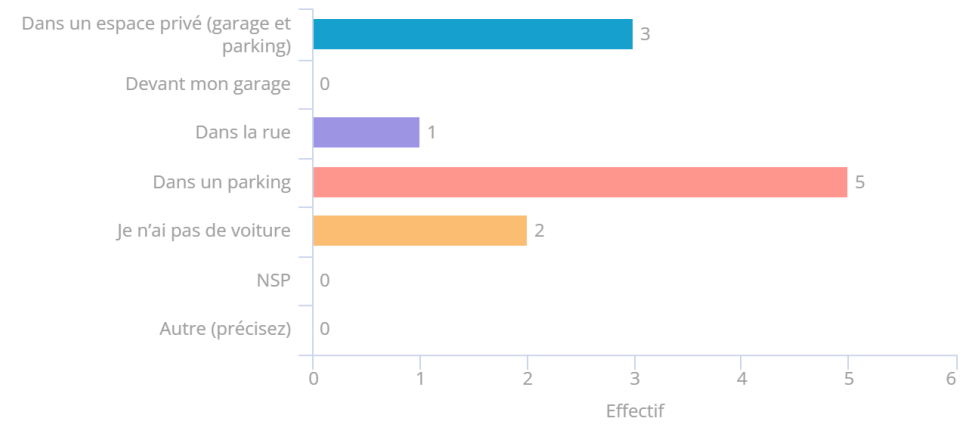


# Le profil des enquêtés

## Quel votre âge ?



## Où stationnez-vous votre voiture ? (cf. habitants de Cluny)



Contexte

Analyses urbaines et paysagères

Analyses des mobilités

Concertation

**Synthèse**



# Synthèse du diagnostic et enjeux

## Mobilités / stationnement

- Un **fonctionnement de circulation qui encourage actuellement le passage par la rue principale** : le sens unique continu dans toute la rue principale et des boucles de sens unique créées autour.
- Une **volonté de limitation à la circulation dans des secteurs contraints, mais qui doit être poursuivie et complétée** (voirie en double sens impraticable).
- Des **carrefours qui ont nécessités à être signalés**.
- Une **zone piétonne permanente de taille réduite avec une signalétique légère** à améliorer et une **contrainte « pied au sol vélo »** à éclaircir.
- Une volonté d'apaisement dans le centre-ville par **une zone de rencontre de grande dimension, mais des secteurs qui manquent de signalétique** (en l'absence, secteurs à 50 km/h).
- Une **signalétique des secteurs de zones de rencontre qui manque de visibilité** (porte d'entrée de secteurs, panneaux réguliers, etc).
- Une **alternance de type d'aménagement piéton dans le secteur des zones de rencontre qui crée des discontinuités** qui ne sont pas confortables pour les usagers
- Des **secteurs sans réglementations de zone de rencontre et qui ne disposent pas de trottoirs**.
- Des **trottoirs souvent trop étroits/abimés** pour être une solution de cheminement pour tous les usagers
- **Aucun aménagement spécifique, mais des doubles-sens cyclables**, certains sont indiqués d'autres non. Un jalonnement à compléter.
- Des **arceaux vélos regroupés autour de la place du marché** principalement et qui manquent de visibilité. **Aucun stationnement sécurisé**.

- Un **accès à la voie verte 71 qui manque de jalonnement**.
- Une **offre de stationnement diffuse sur le centre-ville avec diverses réglementations qui rend compliqué la compréhension globale pour les usagers occasionnels**.
- Une **enquête de rotation sur 459 places de stationnement avec une occupation moyenne de 81%**. Une **réserve de capacité sur le parking de la Porte de Paris et sur le parking du Prado**.
- Un **fonctionnement des livraisons sur la voirie qui n'est pas organisé**, mais qui **ne pose pas de difficulté particulière** pour les commerçants et les riverains.

## Programmation / usages / vie locale

- Un réseau d'espaces publics offrant des **complémentarités, mais encore trop peu exploitées**
- Une cité médiévale tournée vers son **patrimoine parfois au détriment de la vie locale** et des aménités (mobilier, végétation, terrasses)
- Quelques espaces clés constituant des **« arrières » peu valorisés**
- Un **aménagement obsolète** ne répondant pas aux besoins exprimés: chaleur, végétation, propreté
- Un **accueil des randonneurs** au sein de l'espace public à questionner au regard des nombreux sentiers traversant Cluny.
- L'espace des tanneries: un lieu à mettre en récit avec une forte valeur patrimoniale
- Des aménagements sur la place du commerce et l'entrée de ville Nord-Est ne garantissant pas la lisibilité des usages

- Un **mobilier vieillissant, une diversité de matériaux**, une végétalisation peu qualitative
- Des **perméabilités restreintes à valoriser** avec notamment le parc Abbatial
- Une flânerie au sein d'une séquence urbaine emblématique de la **ville mise à mal par l'aspect fonctionnel**
- Des usages qui ne demandent qu'à être confortés sur la rue principale, le parc Abbatial et la rue de la République.

## Identité / paysage

- La **présence de masques visuels et physiques altérant les perspectives et la qualité** des espaces publics.
- Un **petit patrimoine mis à mal par un aspect routier**
- La **présence de l'eau en filigrane dans le bourg à révéler**, suggérer et mettre en lien avec la vocation des espaces publics, rechercher des synergies.
- La localisation du **passage des réseaux** est primordiale afin de proposer des aménagements réalistes
- **Réduire les îlots de chaleur au sein des espaces publics minéraux**. ( Place Notre Dame et place de l'Abbaye en particulier)
- Des points d'appels manquant dans la traversée du bourg depuis et vers les sentiers de randonnée.
- Quelle végétation adopter dans la rue principale relativement contrainte au regard de sa morphologie et du passage du cours d'eau?

# Synthèse du diagnostic et enjeux selon les habitants

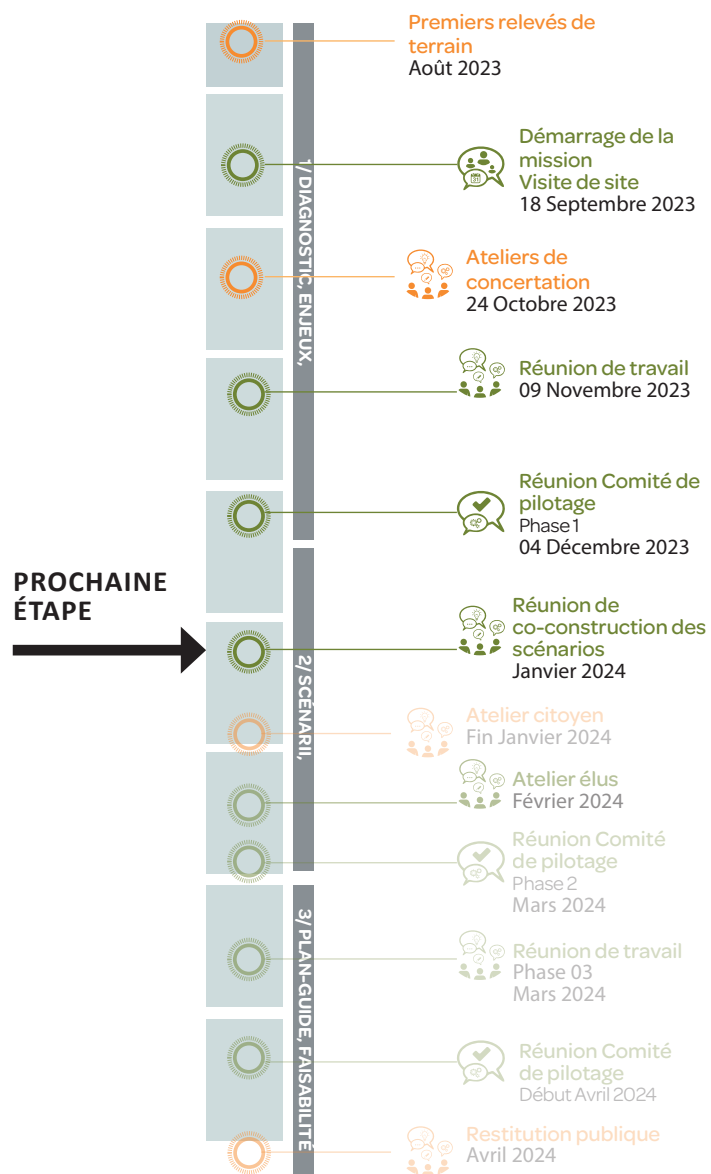
## Les usages de la mobilité

- Les personnes ont des avis multiples au sujet de la mobilité.
- Aucun consensus au sujet du stationnement. Pour certains, il faut tout mettre en gratuit pour attirer les touristes, tandis que pour d'autres, il faut réduire le plus possible le stationnement en centre-ville pour avoir un village plus calme et paisible.
- De nombreuses tensions émergent entre les modes, où tous les modes se battent pour avoir leur place. La notion de partage des usages n'est pas acceptée à Cluny actuellement. Selon les modes, c'est toujours le plus fragile qui doit laisser sa place.
- Les discontinuités piétonnes sont très importantes qui entravent les déplacements des personnes à mobilité réduite.
- Les personnes apprécient la piétonnisation de la rue Mercière du samedi matin et de la place de l'Abbaye l'été

## Les besoins d'espaces publics

- De nombreux espaces de rencontres ponctuent Cluny et l'ambiance est propice au bien-être «Une impression de «vacances» , l'atmosphère de Cluny dégage quelque chose de particulier»
- Le Parc de Abbatial est un haut lieu pour les habitants malgré la mauvaise connexion au centre-ville.
- Les espaces pour les enfants sont très réduits, exceptés pour les 0 à 3 ans.
- L'espace au dos de l'école de musique a été ciblé comme à fort potentiel de végétalisation, avec une vue magnifique sur l'Abbaye.





## PHASE 1

### Diagnostic

- Comprendre le fonctionnement actuel du centre-bourg et identifier les usages et usagers du site
- Analyser les grandes caractéristiques en termes d'organisation urbaine, de mobilité, de paysage et de patrimoine.
- Définir et hiérarchiser les enjeux majeurs du projet

## PHASE 2

### Scénarios d'aménagement

- Travail de co-construction avec les élus et acteurs. Élaboration d'au moins 2 scénarios globaux de mobilités et d'espaces publics
- Zooms sur des secteurs clés: approche fonctionnelle et paysagère
- Évaluer les différentes propositions suivant les objectifs fixés en phase 1

## PHASE 3

### Approfondissement du scénario retenu et plan programme

- Définition du schéma de mobilités et du pré-programme des espaces publics
- Établissement d'une feuille de route et déclinaison du plan d'action
- Chiffrage et phasage

Contexte

Analyses urbaines et paysagères

Analyses des mobilités

Concertation

Synthèse

**Annexes**



# Plan de sauvegarde et de mise en valeur









## Contact :

Prescilia MARSCHALL, urbaniste- [p.marschall@arter-agence.fr](mailto:p.marschall@arter-agence.fr) / 09 80 34 81 16  
Adelyse STUMMER, chargée d'études mobilités- [a.stummer@arter-agence.fr](mailto:a.stummer@arter-agence.fr)