

Ville de Sarlat<sup>69</sup>

---

# Aménagement du secteur sauvegardé

---

**Synthèse du Conseil participatif N°3**

**14 mai 2022**

**Thèmes :**

**MOBILITÉ**

**STATIONNEMENT**

**AMÉNAGEMENT DE LA TRAVERSE**

---

# Groupe 1

---

Le groupe rappelle la nécessité de disposer du plan vélo et du parcours de la Cuze.

## **Les objectifs de la matinée sont évoqués à nouveau :**

Le premier point évoqué est la difficulté de se déplacer en sécurité, dans la Traverse, lorsque l'on est piéton.

Les horaires et périodes de fermeture de la Traverse sont rappelés et il est proposé de les étendre au dimanche, sur les week-ends fériés et d'en prolonger la durée jusqu'à mi-septembre.

Le groupe rappelle sa proposition d'aller vers une piétonisation définitive de la Traverse à terme (une piétonisation immédiate risquerait de fragiliser les commerces actuels).

## **Les fondamentaux sont évoqués**

Favoriser le retour des habitants dans le centre de Sarlat (une incitation fiscale pourrait être proposée).

Reconquérir le bâti (les exemples de Saint-Malo et Biarritz sont évoqués).

La réflexion sur le Traverse s'accompagne logiquement d'une réflexion plus large sur la place Pasteur et l'aménagement de l'ancienne gendarmerie, la médiathèque, le cinéma, l'emplacement du garage Renault (un nouveau quartier culturel ?).

Des propositions qui pourraient voir le jour rapidement sont :

La mise en place de 3 ou 4 points relais en périphérie du secteur sauvegardé de façon à accueillir les camions et le transfert vers les commerces se ferait avec des navettes électriques,

Une limitation de vitesse de la circulation à 6km/h,

Suppression des trottoirs (poussettes, fauteuils roulants),

Végétaliser les espaces de stationnement actuels (et, dans l'immédiat, organiser une zone bleue à 45 minutes),

Faire figurer sur les horodateurs les heures gratuites et les prix,

Mettre en place une nouvelle signalétique (notamment à destination des vélos et des trottinettes).

---

# Groupe 2

---

Question par rapport à la situation actuelle de la Traverse : Combien rapporte-t-elle en places de parking et en PV par an ?

Application à l'année de la verbalisation des stationnements pour éviter les voitures stationnées toute la journée.

Réaménagement des places de parkings avec des arbres et bancs afin de casser la perspective de cette grande ligne droite avec partenariat, association de personnes en handicap pour la mise en place de la partie végétalisation.

Ouverture de la rue jusqu'à 11h puis fermeture jusqu'à 18h les jours fériés, vacances scolaires, mercredis et fermeture tous les jours du 15 Juin au 15 Septembre.

Constat d'une vitesse excessive dans la traverse malgré la limitation donc pour améliorer le "mieux vivre ensemble piétons et véhicules" : création d'une Zone de rencontre sur l'ensemble de la Traverse avec vitesse à 20 km/h maxi. Revoir le revêtement (trottoir, chaussée) et verbalisation plus présente qu'actuellement.

Améliorer la mobilité sur les trottoirs car actuellement la loi du 1m20 passage handicapé ou poussette enfant n'est pas respectée par certains commerçants, restaurateurs...

Supprimer les places le long de la cathédrale, ne conserver que celle pour les handicapés.

Ajouter une place handicapée devant la Mairie.

Mise à disposition de points d'eau potable le long de la traverse et/ou autres secteurs.

Réaménager la Place du 14 Juillet avec mise en fonctionnement des stores non utilisés actuellement , si pas possible la végétaliser complètement afin de créer un pôle attractif et éviter les stationnements non autorisés des motos et autres voitures...

Repenser les livraisons : plusieurs pistes envisagées, dépôt extérieur... mais pas réellement de solutions collectives...

---

## Groupe 3

---

### État des lieux :

Pour répondre à la question de la mobilité et du stationnement dans le secteur sauvegardé, le groupe s'est tout d'abord interrogé sur les besoins, les rythmes et les usagers dans la ville de demain.

Il est nécessaire de concilier, sans ordre de priorité, les besoins du commerçant permanent, estival ou non sédentaire, du résident, du touriste de passage, qu'il dorme à l'hôtel, dans une location ou qu'il soit simplement de passage, du résident de la périphérie de Sarlat qui vient flâner ou faire ses achats dans le centre, de l'actif ayant un emploi dans le secteur sauvegardé ou y effectuant une tâche, tout en considérant les capacités de mobilité de chacun, PMR, personne âgée, cycliste, automobiliste...

Les rythmes sont importants car non seulement ils diffèrent entre la haute et la basse saisons mais également dans le cours de la journée : un temps pour les livraisons, l'évacuation des ordures, l'installation des commerces, le temps des achats, de la promenade, le temps de la restauration...

Parmi les besoins en termes de mobilité et de stationnement, on pourra citer les livraisons, les achats de courte durée nécessitant un arrêt minute, les achats ou obligations urbaines (formalités administratives, consultations de professionnels libéraux...), le tourisme, l'accès aux logements (dépôt de bagage ou d'objets lourds/volumineux, emménagement, accès PMR, accès pour les fourgons des artisans qui effectuent des travaux...), le stationnement des deux-roues et des quatre roues, le marché. Le tout devant être partagé avec d'autres usages (piéton, transport collectif, travaux de voirie ou de façade...) ou contraintes (accès pompiers, sécurité, espace verts et équipements urbains (voir travaux précédents...)).

Le groupe s'est aussi interrogé sur les irritants constatés à ce jour :

- Vitesse excessive dans la traverse.
- Occupation du domaine public par les étals des commerçants au-delà des limites autorisées.

Ces deux éléments induisant une dégradation du niveau de sécurité des piétons.

- Stationnement pour des durées excessives dans le centre historique qui obère la capacité de places de stationnement déjà limitée dans le secteur sauvegardé.

- Passage de camions de plus de 12 tonnes (malgré l'interdiction) pour des livraisons, ce qui induit tant des nuisances (dégradation de la chaussée, bruit) que de l'insécurité.

Enfin, bien qu'étant un sujet connexe, la question de la densité de logements occupés à l'année dans le secteur sauvegardé est un sujet de préoccupation, tant pour l'équilibre financier des commerces ouverts à l'année, dans un contexte où des changements des règles de mobilité et de stationnement pourraient les impacter, que pour l'entretien des bâtiments et la sécurité à leurs abords (chute de tuiles).

Une question plus large que le seul périmètre sauvegardé :

La question de la mobilité et du stationnement dans le secteur sauvegardé ne peut s'envisager, sinon par quelques mesures d'ajustement, sans considérer le plan de mobilité de Sarlat dans son ensemble.

Le groupe considère quatre objectifs essentiels à un tel plan :

- Rendre Sarlat attractive en basse saison pour les résidents de la périphérie (Sarlat hors secteur sauvegardé et communes environnantes, dont l'éloignement justifie l'emploi d'un véhicule pour accéder au centre historique). C'est un enjeu tant pour les commerçants ouverts à l'année, que pour favoriser l'installation des professions médicales ou simplement donner vie à la ville.
- Désengorger la ville en haute saison, saturée par les voitures.
- Rendre possible d'autres choix de mobilité que le véhicule individuel pour accéder au centre historique.
- Offrir une possibilité de stationnement de proximité pour ceux qui en ont un besoin véritable.

### **Propositions (déploiement rapide possible) :**

1. Concernant l'irritant « survitesse » :

- a. Limiter la vitesse autorisée dans la traverse, actuellement de 30 km/h, à 20 km/h, ce qui induit légalement une priorité aux piétons.
- b. Envisager l'installation d'une chicane (aménagement flexible) pour couper l'axe rectiligne actuel.

2. Concernant l'irritant « stationnement abusif » :

- a. Passer le secteur sauvegardé en zone bleue avec une durée limite de stationnement de l'ordre de 10 minutes pour ne permettre que les arrêts minutes.
- b. Sanctionner les contrevenants (avertissement puis verbalisation).

3. Concernant l'irritant « occupation abusive de l'espace public » :

- a. Délimiter au sol dans la traverse les espaces accordés aux commerçants.
- b. Sanctionner les contrevenants (avertissement puis verbalisation).

4. Concernant l'irritant « 12 t » :

- a. Sanctionner les contrevenants (verbalisation directe).
- b. Installer un point relais pour les déchargements de gros et organiser le « dernier kilomètre » (organisation privée par les entreprises de livraison ou vendeur ou acheteur).

5. Concernant les besoins de stationnement « justifiés », compenser l'absence de stationnement en secteur sauvegardé (hors arrêt minute, livraison...) par :

- Des places dédiées aux actifs ;

• Une carte d'accès avec tarifs préférentiels pour ces places (et tarifs dissuasifs pour d'autres emplacements).

6. Concernant les usages de la traverse (et des boulevards) pour uniquement traverser la ville du nord au sud :

Revoir la signalisation de la ville pour orienter sur la déviation plutôt que vers le centre (ex : panneaux Montignac et centre-ville orientés dans la même direction au Pontet).

7. Concernant l'accessibilité de la traverse aux véhicules :

Étendre la pratique actuelle de fermer la traverse du 15 juin au 15 septembre à d'autres périodes : dimanche (13h-22h), jours fériés, voire vacances scolaires.

### **Propositions à étudier dans la perspective d'un déploiement à moyen terme :**

1. Envisager le passage d'une navette (électrique) dans un sens ou dans les deux sens dans la traverse, tant pour faciliter les déplacements **des habitants du centre historique vers la périphérie (hôpital, lycées...), que pour faciliter l'accès au centre-ville** depuis les parkings dédiés.

2. Dans le cadre du plan de mobilité, envisager l'installation de parkings au nord et au sud de la ville (utilisation éventuelle d'espaces verts comme pratiqué dans des communes environnantes (Domme, Vézac)) avec une capacité adaptée à drainer les flux (véhicules de touristes, transports en commun en liaison avec les sites touristiques environnants et les communes voisines...).

3. Accompagner ces équipements d'un service de navettes électriques circulant en sites dédiés (avenue Thiers à adapter) ou partagés avec les cyclistes pour gérer le « dernier kilomètre ».

4. Porter une réflexion sur la circulation sur les boulevards (double sens vs sens unique), et les pénétrantes d'accès vers le secteur sauvegardé pour permettre les différents modes de transport tout en privilégiant le collectif ou le doux.

### **Proposition à étudier dans la perspective d'un déploiement à long terme :**

1. Nivelier la Traverse (voie(s) de circulation et trottoirs au même niveau) pour faciliter l'accès aux PMR et aux poussettes et prévoir des aménagements flexibles/évolutifs pour peu à peu dissuader de l'utilisation de la voiture dans cette rue.

Ces différentes propositions, à moyen et long termes, nécessitent des analyses complémentaires et doivent permettre de rendre Sarlat plus attractive tant pour ses habitants, ses travailleurs que ses consommateurs et doivent s'accompagner de mesures incitatives pour redensifier l'occupation permanente du cœur de ville.

---

## **Groupe 4**

---

- **Créer des points de stockage pour livraison du centre-ville** à l'extérieur du périmètre sauvegardé avec plusieurs navettes de distribution ce qui permettrait de soulager la circulation dans la Traverse, de préserver la voirie et apporterait plus de facilité de circulation pour les piétons. Il faudrait organiser un groupe de travail entre commerçants, transporteurs et mairie afin de trouver des solutions dans ce sens-là.

Dans un premier temps, l'idée serait de créer un deuxième espace pour les camions de livraison devant la Caisse d'Epargne. Pourquoi ? Tout simplement pour ne plus être dérangé par le stationnement des camions lorsqu'ils livrent.

- **Développer/améliorer l'information sur le Sarlat-Bus** : a priori, service gratuit très peu utilisé (peu de gens au courant). Il serait bienvenu d'exposer les informations concernant les horaires du Sarlat-Bus au niveau des parkings extérieurs et la Traverse afin de limiter les véhicules dans Sarlat intra-muros (secteur sauvegardé).
- **Problématique du stationnement motos sur la place du 14 juillet** alors que c'est interdit et qu'il y a un espace dédié à proximité : devant le Tribunal. Il faudrait améliorer la signalétique : positionner un panneau d'interdiction sur la place du 14 juillet et indiquer les emplacements du Tribunal.
- **Favoriser l'utilisation du vélo** et, dans le meilleur des cas, mettre en place un système de vélos électriques / Solliciter les professionnels de la location pour réfléchir à un accord afin de favoriser la circulation de vélos.
- Sujet déjà abordé par d'autres rapporteurs, **revoir l'occupation du domaine public** pour que tout le monde puisse circuler, notamment les personnes à mobilité réduite. En effet, certains commerçants ne respectent pas le passage minimal.
- **Réserver des places de parking pour ceux qui veulent se rendre à la mairie en haut de la rue Fénelon** dont 2 places handicapées.
- **Revoir la signalétique le long de la cathédrale** pour exprimer clairement l'autorisation de se garer sur les places de parking car très peu clair : un panneau interdiction de stationner avec juste en dessous un panneau place handicapé, et un panneau interdiction de stationner alors qu'il y a les marquages de plusieurs places de stationnement.
- **Désimperméabiliser les places de stationnement** pour permettre à l'eau pluviale de s'infiltrer afin d'éviter que toute l'eau pluviale ne ruisselle vers l'aval et inonde le quartier après le cinéma.

**Conclusion** : nous n'avons abordé que des changements plutôt mineurs par rapport à la situation actuelle. Mais nous avons plusieurs pistes qui permettraient l'amélioration de la mobilité, et qui tournent autour de plusieurs sortes de transport et pas uniquement les voitures.

---

# Synthèse globale

---

**De façon unanime à l'issue des deux premières séances de travail, les 4 groupes sont favorables :**

- 1) A l'amélioration du verdissement à l'intérieur du périmètre sauvegardé
- 2) Prise en compte de l'historique de Sarlat en matière de verdissement
- 3) Végétaliser tout en conservant et mettant en valeur le patrimoine bâti
- 4) S'adapter au réchauffement climatique
- 5) Réfléchir à une identité végétale pour le périmètre sauvegardé de Sarlat
- 6) A l'amélioration de la signalétique

**Des travaux des 4 groupes, nous pouvons retenir le souhait de verdissement et d'aménagements urbains :**

**1) Les espaces publics identifiés par les 4 groupes :**

La Cour des Chanoines  
La Place du Peyrou  
La Place Maleville  
La Place Boissarie  
Le mur de la Traverse à hauteur de la rue Jean Jacques Rousseau  
La Traverse  
La Place des Récollets

**2) Les espaces publics identifiés par trois groupes :**

Les entrées de ville (1,2,3)  
La Place Malraux (1,3,4)  
La Rue de la Salamandre (1,2,4)  
La rue Tourny (1,3,4)  
La rue Bonnel (1,2,4)  
La Cour des Fontaines (2,3,4)  
La Cour du Cloître (1,3,4)  
Le square de la Petite Rigaudie (1,2,3)  
La Place du XIV Juillet (1,2,3)  
Square Philippe Lebon (1,2,4)

**3) Les espaces publics identifiés par deux groupes :**

La Place de la Liberté (2,4)  
La Rue de la Paix (3,4)  
Le jardin des Enfeus (2,3)  
Square Rue Fénelon (1,4)  
Rue Fénelon (2,4)  
Rue de Turenne (1,3)  
Passage du Bourreau (1,4)  
Rue des 3 Conils (2,4)

#### **4) Les rues identifiées par un groupe :**

Rue Magnanat (4)

Rue de Lavergne de Lises (1)

Rue Papucie(1)

Rue du Siège(1)

Passage Ernest Baudel (1)

Rue de Vienne (1)

Rue Montaigne (2)

Rue Rousset (4)

#### **Les sites suivants ont été ciblés pour l'aménagement :**

##### **Aires de jeux :**

Place des récollets (1,2,4)

Place du marché aux oies (1)

Place Malraux (1)

Jardin des enfeus (1)

Cour des chanoines (2) – jeu d'échec

Place du XIV juillet (2)

Jules Ferry

##### **Aires de pique-nique :**

Place des récollets (1)

Place Malraux (1)

Jardin des enfeus (1)

Cour du cloître (1)

#### **Les autres sujets évoqués lors de ces travaux et qui amèneront d'autres axes de réflexions :**

1) L'intégration de la Cuze

2) L'aménagement de la Traverse intégrant au-delà de la volonté de verdissement, les questions de la piétonisation ou pas, du stationnement, de la mobilité, du mobilier urbain, de l'ambiance urbaine

3) L'aménagement d'espace pour chiens (2,4) et de dispositifs type sacs déjections canines (3,4)

4) L'installation d'œuvres d'arts

5) L'installation de bancs et de poubelles

#### **La séance numéro 3 du 14 mai 2022 était dédiée à la poursuite des travaux sur l'aménagement de la Traverse, la mobilité et le stationnement.**

##### **Il en est ressorti les éléments clés suivants :**

- Un partage de l'espace avec une diminution de la limitation de vitesse induisant que la voiture n'est pas prioritaire (1, 2, 3)
- Une piétonisation progressive calibrée en fonction des vacances et des événements à l'année (1, 2, 3, 4)
- Un aménagement urbain de la Traverse permettant d'atteindre plusieurs objectifs : l'embellir, l'apaiser, ré-



duire et prioriser exclusivement son usage à la fonction commerce. Souhait de reprendre son profil en travers pour en faire un espace partagé sans différenciation du trottoir et de la chaussée avec verdissement-végétalisation et mise en place de mobiliers urbains (1, 2, 3, 4)

- Réfléchir à la problématique des livraisons allant même jusqu'à l'interdire si solution alternative trouvée et concertée (1, 2, 3, 4)
- Revoir la politique de stationnement : typologie des places, durée de stationnement (1, 2, 3)
- Faire respecter la politique de stationnement et supprimer les voitures ventouses (1, 2, 3)
- Faire respecter l'occupation du domaine public (2, 3, 4)
- Mettre en place une nouvelle signalétique (1, 3)

**Mais aussi :**

- Suppression des places le long de la cathédrale sauf la place PMR (2, 4)
- Suppression des places devant l'hôtel de ville sauf une place PMR (2, 4). Le groupe 4 propose de réserver les places en haut de la rue Fénelon pour les personnes souhaitant venir à la mairie
- Interdiction du stationnement des motos place du XIV Juillet (2, 4)
- Réfléchir à une navette centre-ville (3)
- Aménager des points d'eau potable dans le périmètre (2)