



# Quartier de Tamaris (Alès)

## Projet d'aménagements doux

J'attire l'attention que ce document n'est qu'un document de travail apporté au Conseil citoyen de Tamaris pour une éventuelle proposition de projet d'aménagements cyclables pour le quartier de Tamaris



# Un quartier historique de l'industrie alésienne



## Historique en quelques dates

Déjà, au Moyen - Age et sous l'ancien Régime, on rencontrait dans la région d'Alès de nombreuses installations travaillant à la fabrication du fer et au forgeage. Ces installations s'appelaient des martinets.

Il faut remonter en 1825 pour retrouver les origines de « la Compagnie des Mines, Fonderies eForges d'Alais ». Une Société s'était alors formée pour l'exploitation des richesses minérales de la région d'Alès et leur transformation

- En 1828 fut créée la « Société Civile d'exploitation des mines » par M. Auguste Simon BERARD. En 1830, à la création de l'Usine de Tamaris, elle devint la « Compagnie des Fonderies et Forges d'Alais ».L'extraction du minerai était difficile, les gisements étendus mais modestes et l'acheminement vers Tamaris problématique.- L'exploitation devenue déficitaire licencia 300 ouvriers sur 800 en 1834. La reprise eut lieu en 1836, et bénéficiant de la mise en service du chemin de ferde la Grand-Combe – Alès - Beaucaire, l'usine accrut ses fabrications. Parmi ses fabrications, celle des rails prit une grande importance. Dès 1837, les Sociétés exploitant les forges de Decazeville, du Creuzot et d'Alès - Tamaris conclurent un accord pour éviter la concurrence. En 1836, l'exploitation des établissements est affermée à MM. DROUILLARD BENOIT D'AZY et Cie qui, après une période de vingt ans devinrent actionnaires de la Nouvelle Société. En 1840, un traité est signé avec M. TALABOT pour la fourniture des rails de la ligne de Paris à Clermont-Ferrand. La guerre de 1914-1918 accrut l'importance de la métallurgie du Centre et du Midi. Les usines de Tamaris et Bessèges travaillèrent intensément pour la Défense Nationale. Les années 1930-1931 marquèrent un tournant. A cette date prit fin la fabrication des rails à l'acier Martin qui était une des activités essentielles des Forges d'Alais. Ceci par suite de la politique d'économies pratiquée par le P.L.M. après la crise de 1929-1932, et la concurrence des rails à l'acier Thomas produits à meilleur compte par les usines de l'Est et du Nord La fonderie et la construction métallique se spécialisèrent dans le travail de qualité : pièces de coques pour navires, pièces pour presses hydrauliques et matériel électrique. Si en 1881, l'effectif était de 1.600 personnes, un siècle plus tard, en 1982, il n'est plus que de 700 personnes. Actuellement, les Aciéries du Haut - Languedoc emploient 180 personnes, assurent une production d'aciers moulés de 4.800 t. par an et travaillent pour des industries d'équipement : Off shore, centrales nucléaires, chantiers navals, cimenteries, secteur chimique, construction mécanique.

La fonderie alésienne Tamaris Industries, qui employait 75 salariés, sera liquidée par le tribunal de commerce de Nîmes (Gard), le mercredi 17 avril 2013

**Source Archive municipale d' Alès**



# Adapter un réseau cyclable structuré et attractif au quartier de Tamaris .



Partageons la route en Cévennes

TAMARIS est un quartier sensible de la commune d' Alès (30100).

Aux alentours on y trouve diverses infrastructures de sport, d'éducation, commerces et administration (poste)

Une offre d'équipements adaptée et structurée autour d'espaces publics qualifiés. Des espaces publics fédérateurs, appropriables, faciles d'usage.

Quelle dynamique de *quartier* pour *Tamaris* ?

Une *vie de quartier* à dynamiser

La future politique de la ville. 7 territoires seront concernés par une rénovation urbaine soutenue par l'Etat : Anduze cœur de ville, Alès centre ville, Rochebelle, Cauvel-, La Royale, Prés-St-Jean, Cévennes, et Tamaris.

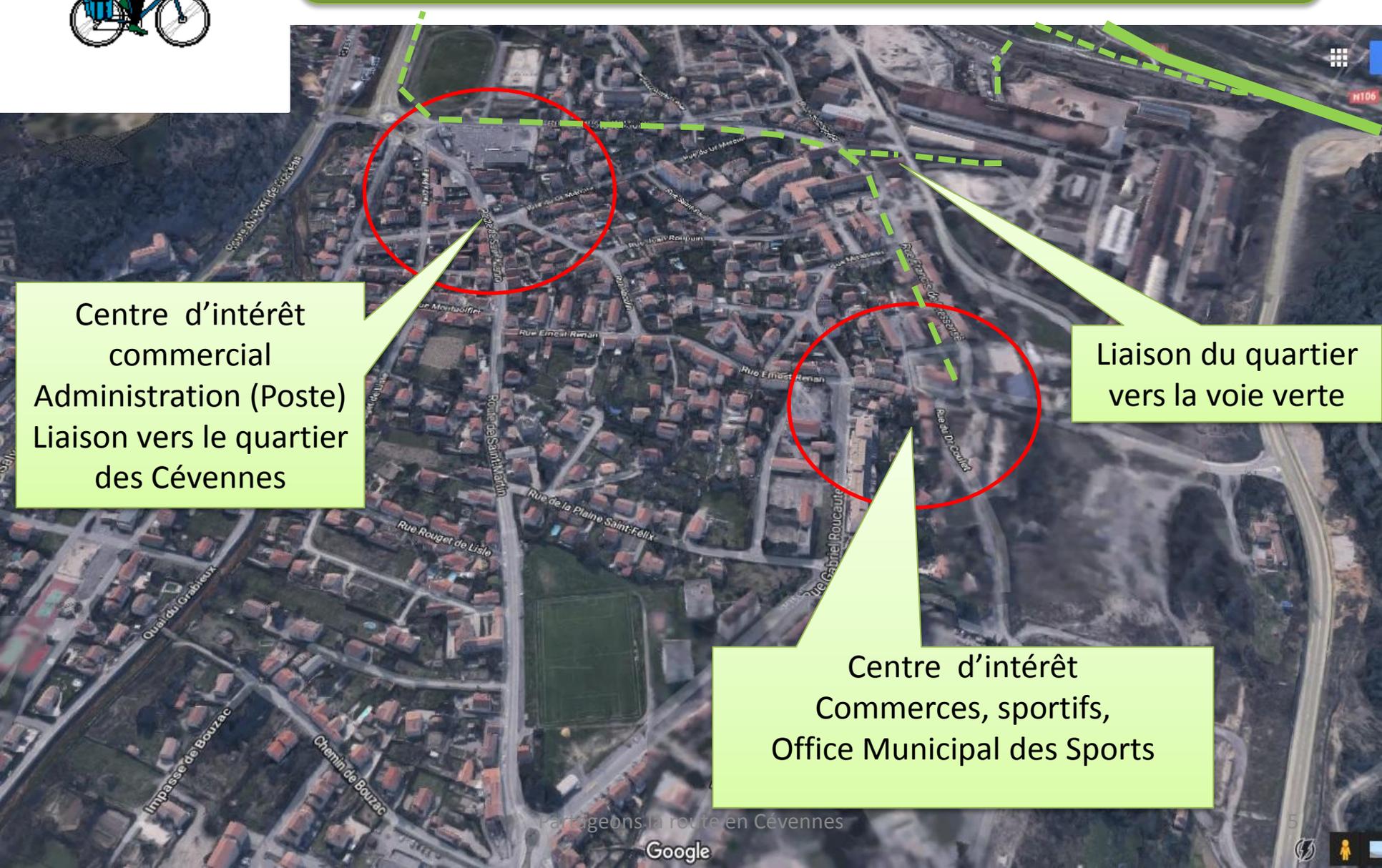
Un des projets du conseil citoyen de Tamaris serait dans le cadre de la rénovation du quartier d'y inciter des aménagements pour la mobilité douce.

La création d'aménagements cyclables aurait deux vocations:

- 1 Liaisons douces entre les différents pôles d'attraction du quartier.
- 2 Connecter le quartier au réseau cyclable de la ville via la voie verte. Accès au cœur de ville, administration, lycée, collège, complexe sportifs, et aux autres quartiers de la ville
- 3 Loisir se connecter via la voie verte aux boucles Cyclo-découvertes



# Vue aérienne du projet



Centre d'intérêt commercial  
Administration (Poste)  
Liaison vers le quartier des Cévennes

Liaison du quartier vers la voie verte

Centre d'intérêt Commerces, sportifs,  
Office Municipal des Sports



Les aménagements seraient intégrés sur les emprises des rues:

**Rues Francis de Pressencet, Docteur Mercier , Auguste Delaune et quai de Grabieux**

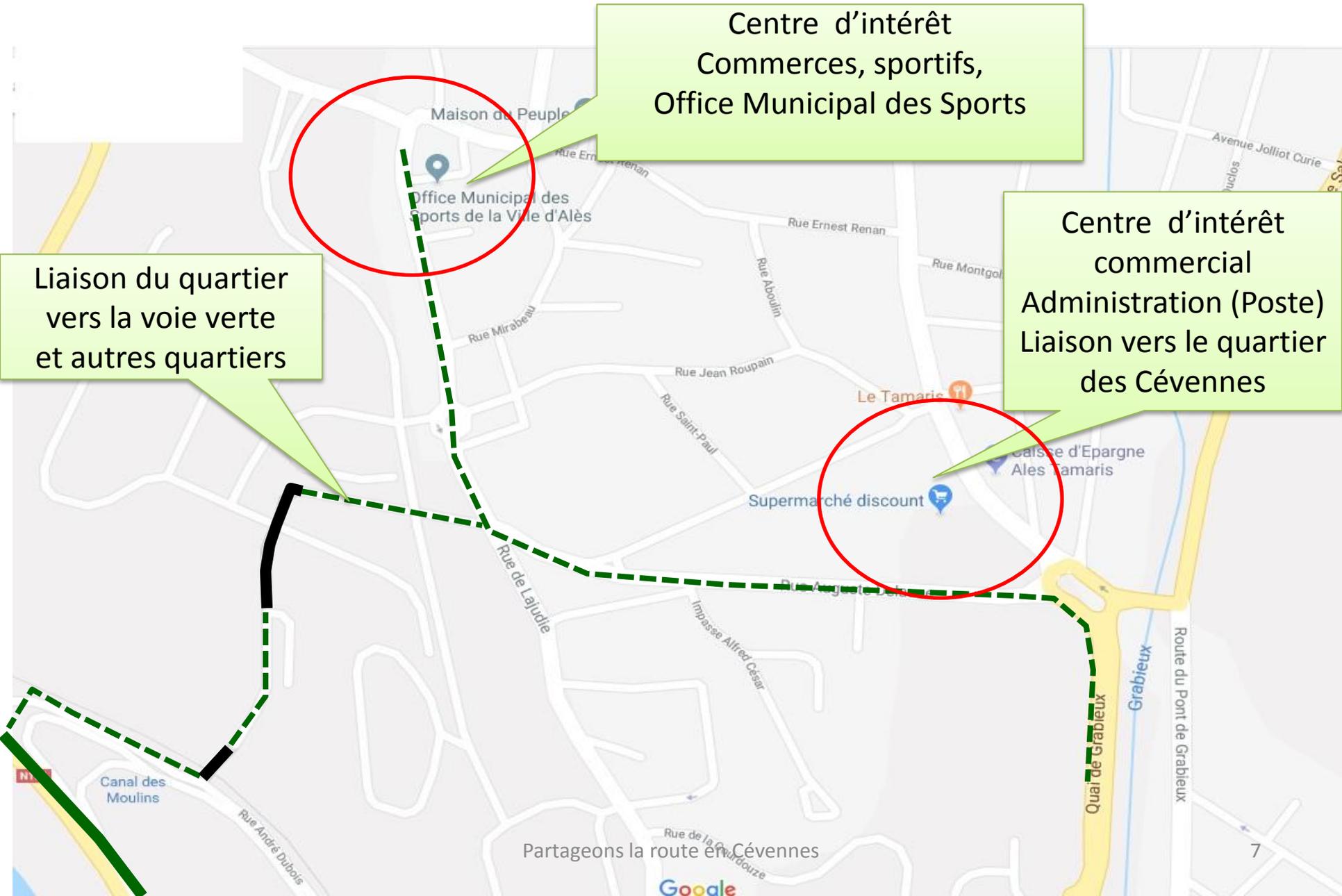
D'une distance de 1200m, colonne vertébrale des diverses liaisons comme le quartiers des Cévennes, L'hôpital)

**Rues Philippe Lebon et André Dubois**

D'une distance de 600m, liaison avec la voie verte et les quartiers de: La Royale, Brouzen, Rochebelle et Alès cœur de ville.



# Plan d'ensemble du projet



Centre d'intérêt  
Commerces, sportifs,  
Office Municipal des Sports

Centre d'intérêt  
commercial  
Administration (Poste)  
Liaison vers le quartier  
des Cévennes

Liaison du quartier  
vers la voie verte  
et autres quartiers



**Projet Rues Francis de Pressencet, Docteur Mercier et Auguste Delaune et quai de Grabieux**

(Colonne vertébrale des diverses liaisons comme le quartiers des Cévennes, L'hôpital d'une distance de 1200m

# Rue Francis de Pressencet,

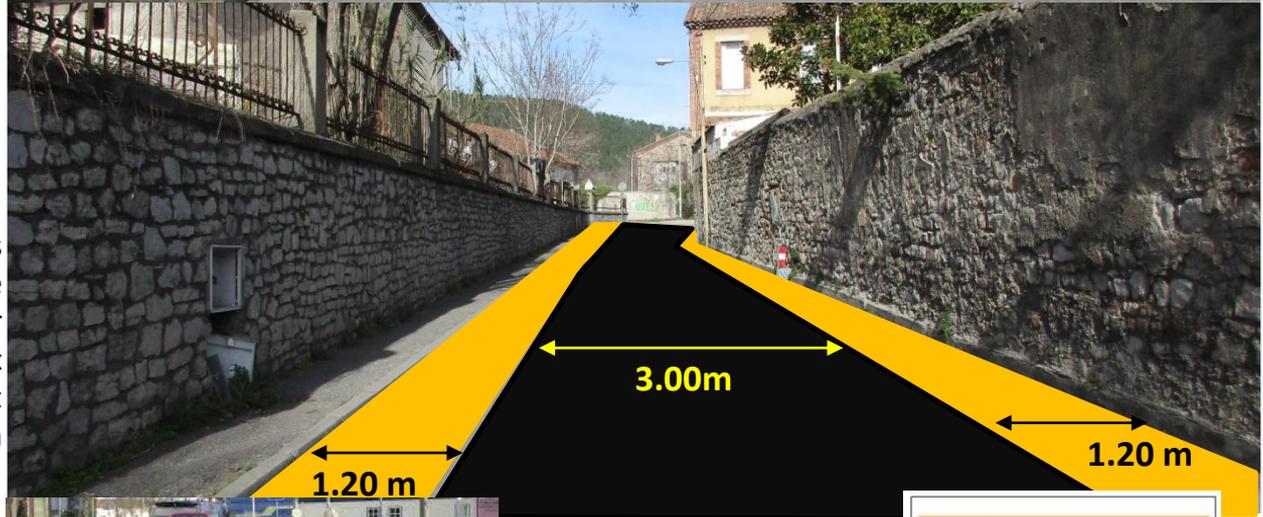
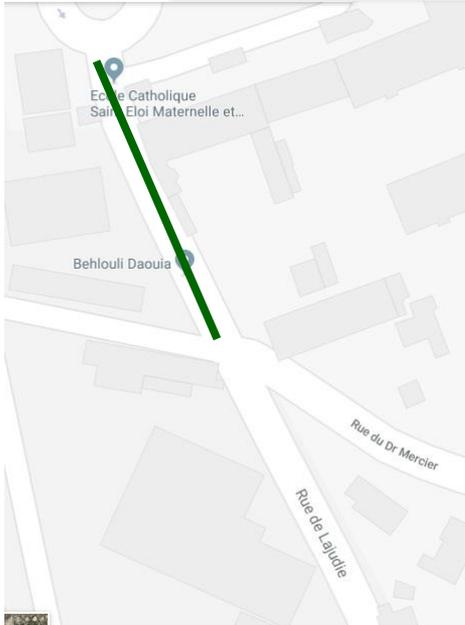
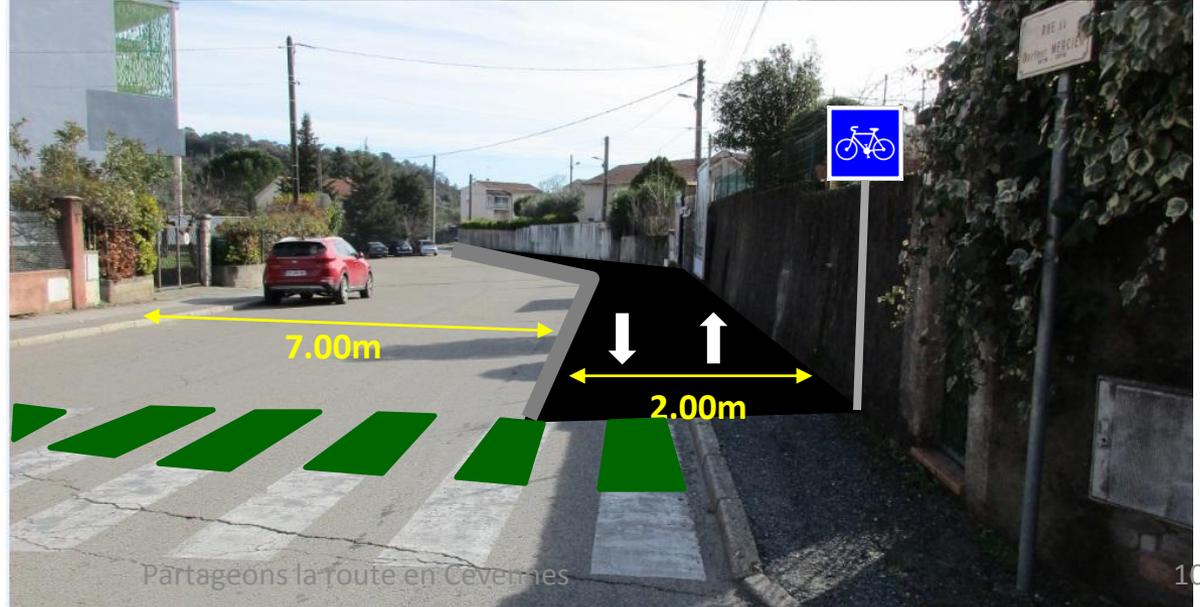
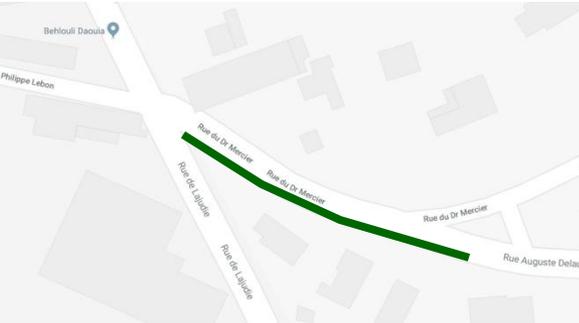


Illustration 5: Panneau de communication utilisé par Nantes Métropole

## Rue Francis de Pressencet,

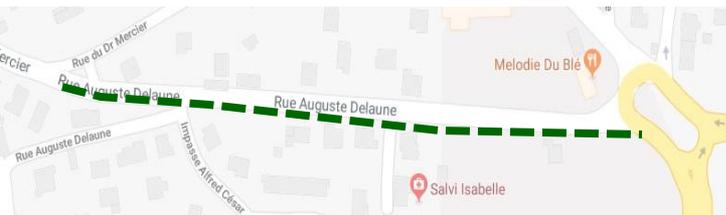
Le foncier ne permettant pas d'aménagements, la mise en place d'une chaussée centralisée banalisée sur une distance de 80m aurait deux fonctions,; abaisser la vitesse et intégrer la place du vélo sur la chaussée.

# Rue docteur Mercier



## Rue Docteur Mercier

Mise en place d'une piste cyclable bidirectionnelle. Réduction de la chaussée  
Reprise de l'emprise du trottoir sur une distance de 80m



## Rue Auguste Delaune vue de la rue docteur Mercier



## Rue Auguste Delaune

Mise en place d'une piste cyclable bidirectionnelle  
Réduction de la chaussée

Reprise de l'emprise du trottoir sur une distance de 380 m. Possibilité de matérialiser du stationnement en quinconce pour réduire la vitesse.



# Rue Auguste Delaune vue du quai de Grabieux



## Rue Auguste Delaune

- Mise en place d'une piste cyclable bidirectionnel
- Réduction de la chaussée
- Reprise de l'emprise du trottoir sur une distance de 380 m
- Possibilité de matérialiser du stationnement en quinconce pour réduire la vitesse.

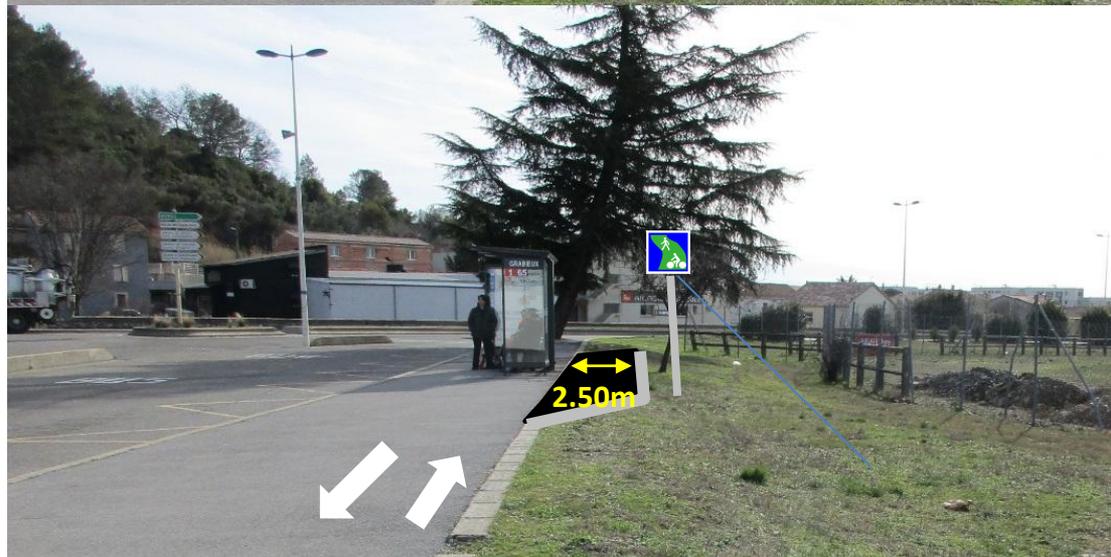
## Quai de Grabieux (quartier des Cévennes suite)



**Aménagements existants** —————

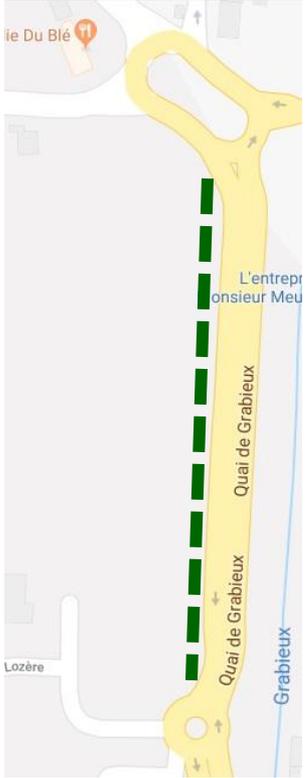
**Aménagements à réaliser** - - - - -

## Raccordement entre la rue Auguste Delaune et le quai de Grabieux



### Raccordement entre la rue Auguste Delaune et le quai de Grabieux

Pour la liaison entre les quartiers de Tamaris et les Cévennes jusqu'à l'Hôpital  
Mise en place sur une distance 70 m d'une voie verte sur le foncier disponible



## Quai de Grabeieux



### Quai de Grabeieux

Pour la liaison entre les quartiers de Tamaris et les Cévennes jusqu'à l'Hôpital  
Mise en place sur une distance de 200m d'une voie verte sur le foncier disponible séparé de la chaussée par de la végétation et le stade lui donnerait un espace de promenade entre les jardins familiaux et la place des forges



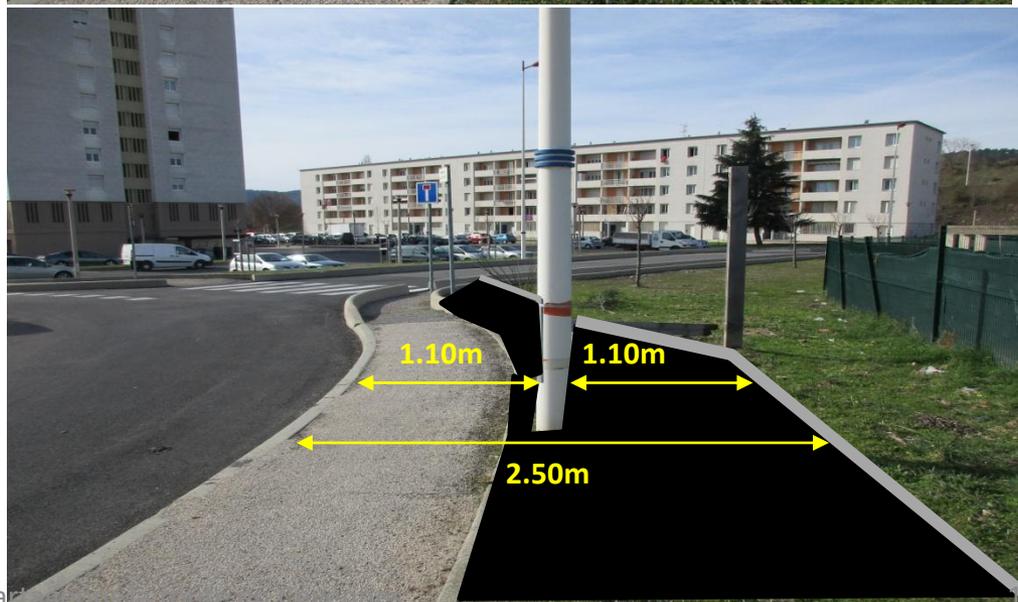
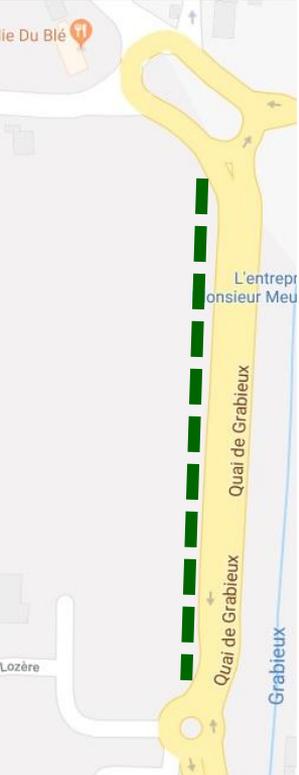
## Quai de Grabieux (quartier des Cévennes suite)



## Quai de Grabieux

Liaison entre les quartiers de Tamaris et les Cévennes jusqu'à l'Hôpital sur le réseau existant  
Moins bucolique, l'autre solution moins coûteuse serait de limiter la largeur de chaussée à 5 m et mettre en place une bordure coulée

## Quai de Grabieux (quartier des Cévennes suite)



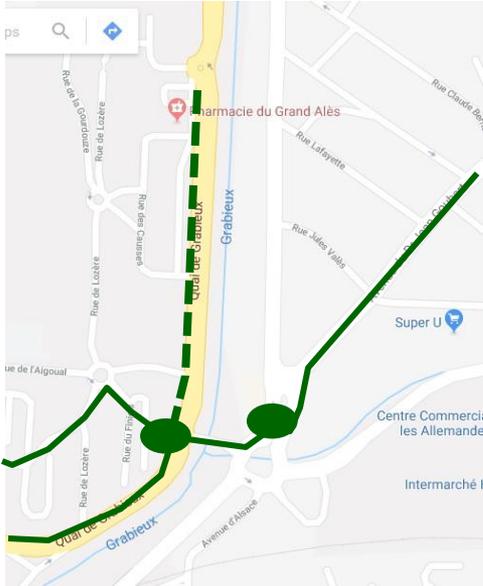
### Quai de Grabieux

#### (réaménagement du rond point)

Liaison entre les quartiers de Tamaris et les Cévennes jusqu'à l'Hôpital sur le réseau existant

Mise en place d'une voie verte sur le foncier disponible

240 m

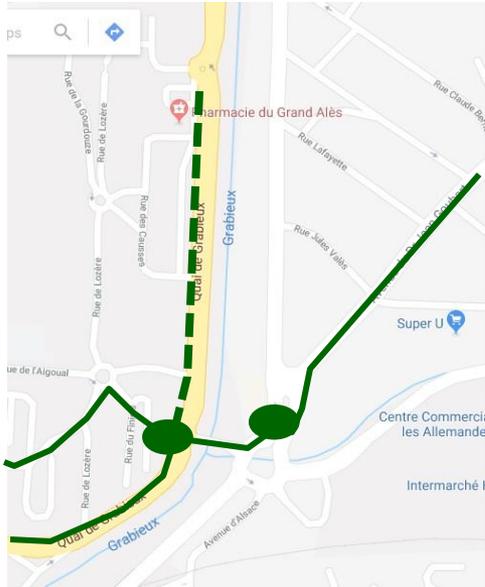


## Quai de Grabieux

### (réaménagement du rond point)

Liaison entre les quartiers de Tamaris et les Cévennes jusqu'à l'Hôpital sur le réseau existant  
Mise en place d'une voie verte sur le foncier disponible



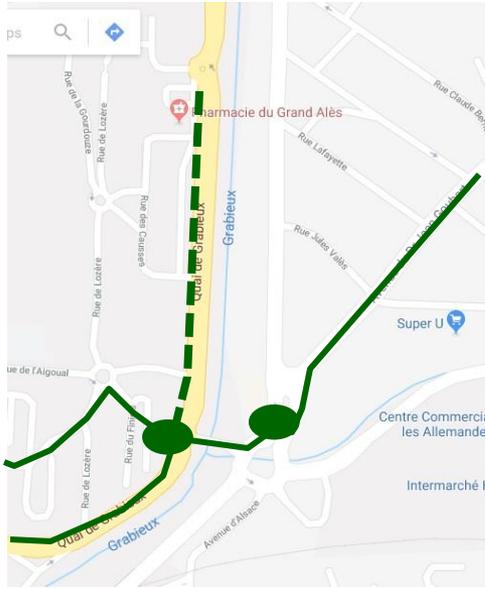


## Quai de Grabieux

Liaison entre les quartiers de Tamaris et les Cévennes jusqu'à l'Hôpital sur le réseau existant  
Mise en place de bandes cyclables en bidirectionnelles sur foncier disponible  
360 m



## Quai de Grabieux (quartier des Cévennes suite)



### Quai de Grabieux

Liaison entre les quartiers de Tamaris et les Cévennes jusqu'à l'Hôpital sur le réseau existant



Ici pourrait-être intégré un aménagement cyclable.

à étudier en fonction de la rénovation du quartier suite à la déconstruction de l'immeuble pour avoir accès au réseau cyclable au niveau du pont qui enjambe le Grabieux



## Liaison du quartier de Tamaris à la voie verte

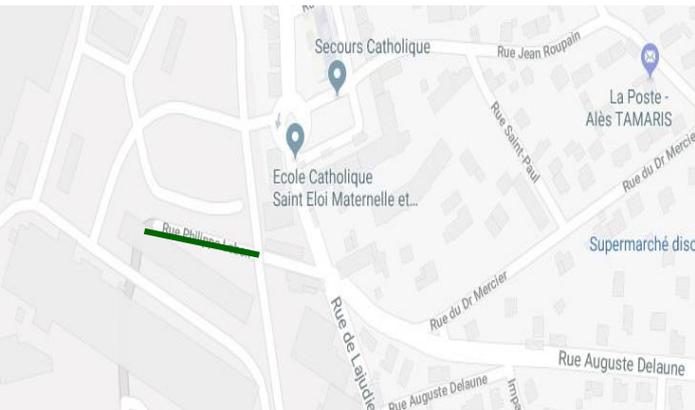
### Rues Philippe Lebon et André Dubois

*D'une distance de 600m, la liaison avec la voie verte permet la connexion avec les quartiers de: La Royale, Delaune, Rochebelle et Alès cœur de ville. Les lycées Jean-Baptiste Dumas et Jacques Prévert. Au niveau loisir et touristique avec la Boucle Cyclo découverte du Pont des Camisards et des prairies au sud jusqu'au centre sportif du Rouret sur la commune de Saint-Christol-lez-Alès*

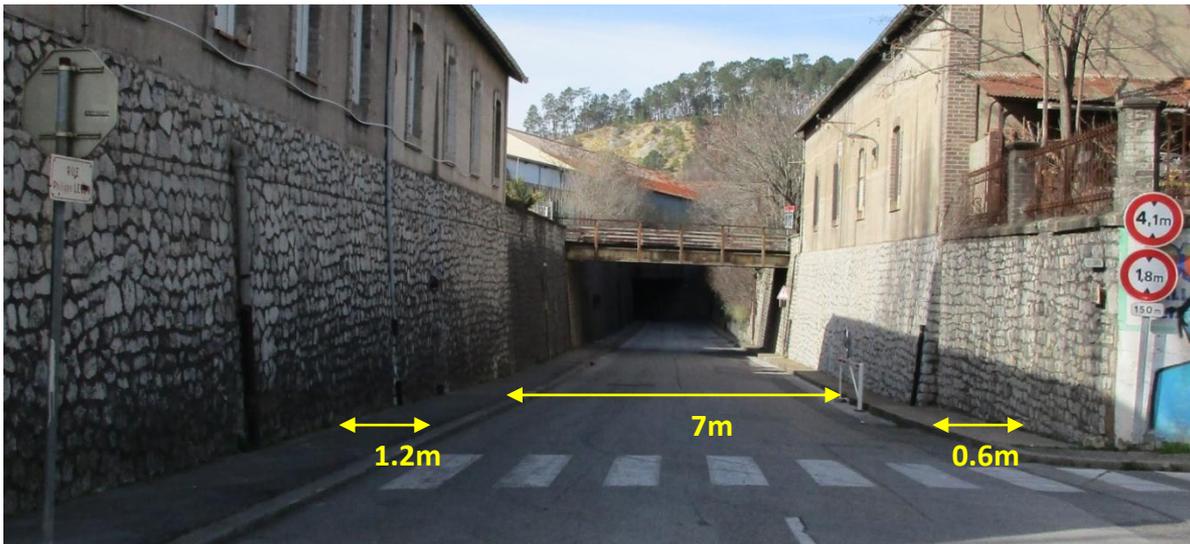


## Vue aérienne Rue André Dubois et Philippe Lebon





# Rue Philippe Lebon



## Rue Philippe Lebon

La rue ne dispose pas de fonciers disponibles pour réaliser un aménagement hors circulation, ne pouvant être en sens unique du fait de la limitation de hauteur sous le pont de la voie ferré pour accéder à l'aire des gens du voyage.

Sur la première partie, dans la partie montante il peut être mis en place une bande cyclable et l'apposition de panneaux partageons la route pour sensibiliser les automobilistes

# Rue Philippe Lebon



## Rue Philippe Lebon

Le tunnel d'une distance de 112 m avec un angle de 60° permet difficilement le croisement de véhicules légers (voitures) et non utilitaires, ce tunnel se compose d'une voirie de 4m et d'un pseudo trottoir au même niveau que la chaussée de 40 à 60 cm

Un aménagement possible du même type que la rue Francis de Pressencet Une voie Centrale banalisée, il va de soit de la réfection de l'éclairage plus performant et moins couteux



Illustration 5: Panneau de communication utilisé par Nantes Métropole



## Rue Philippe Lebon



### Rue Philippe Lebon

Entre les deux tunnels se trouve un espace dédié au gens du voyage, dans le secteur il serait bien d'envisager la fermeture de tous les espaces susceptibles aux dépôts sauvages qui donnent une mauvaise image du quartier



## Rue Philippe Lebon

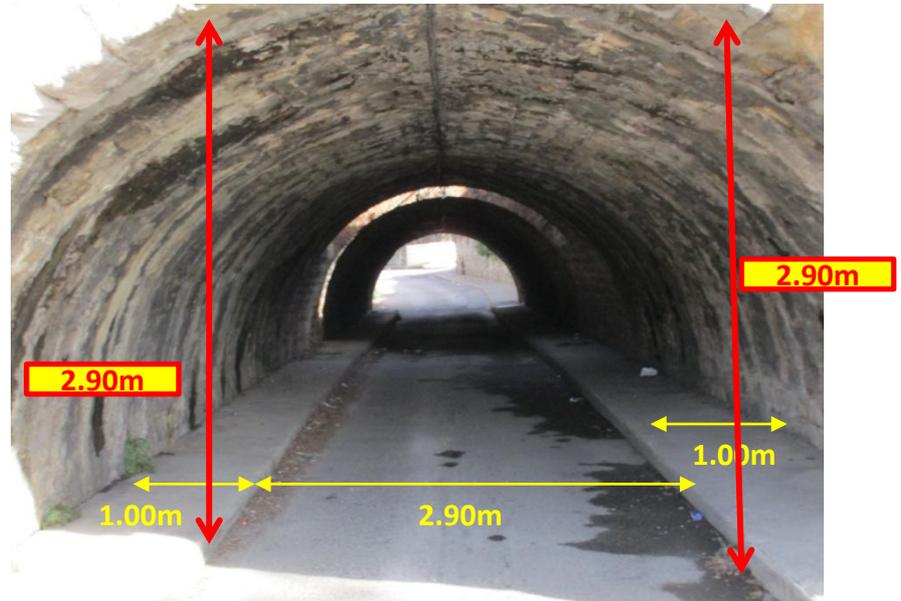
Sur cette partie de chaussée (Tunnel sous voie ferrée) Limitation aux véhicules à 1.80 m de hauteur

Nous trouvons une chaussée de 2.90m et deux trottoirs de 1.00m qui ne permet pas de circuler à vélo, ni même à pied a coté de son vélo par manque de hauteur.

Un système de cellule avec des signaux lumineux qui permettrait d'indiquer aux véhicules de la rue André Dubois qu'un véhicule ou cycliste est engagé dans le tunnel.

(stop lumineux ou feux tricolore)

## Rue Philippe Lebon



## Rue André Dubois



### Rue André Dubois

Sur cette partie de chaussée une piste mixte piéton cycliste peut être réalisée en récupérant le foncier du talus, La bordure coulée permettant de clôturer l'accès au stade Pujazon



## Rue André Dubois

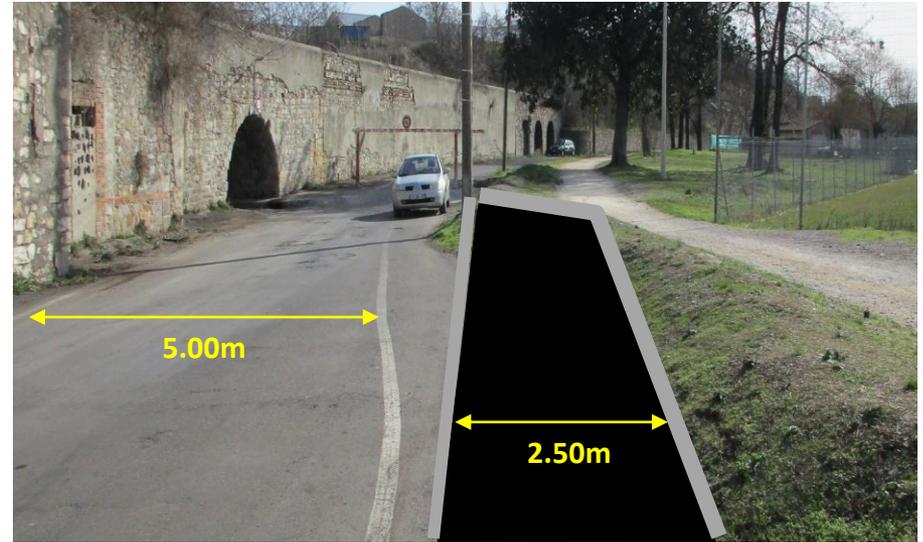


### Rue André Dubois

Sur cette partie de chaussée une piste mixte piéton cycliste peut être réalisé en récupèrent le foncier du talus

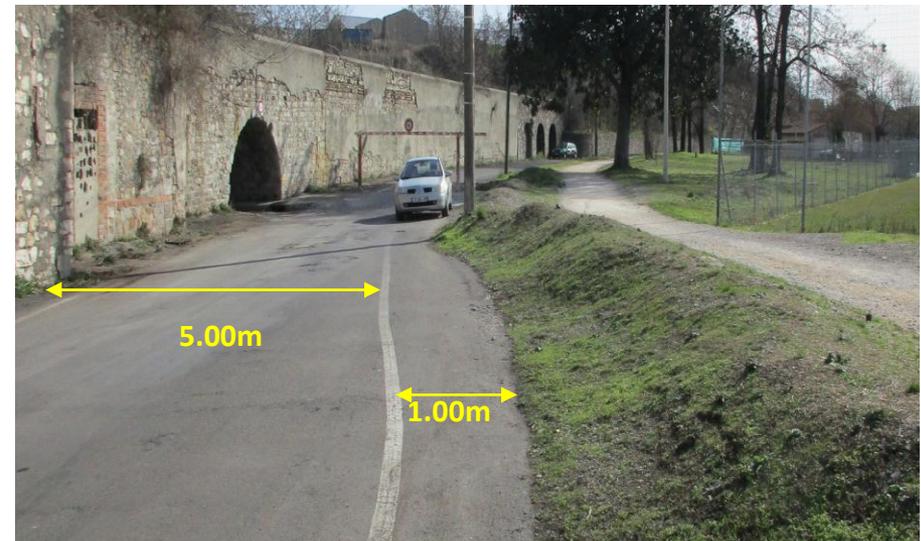


## Rue André Dubois



### Rue André Dubois

Sur cette partie de chaussée une piste mixte piéton cycliste peut être réalisé en récupèrent le foncier du talus, La moulure coulé permettant de clôturer l'accès au stade Pujazon

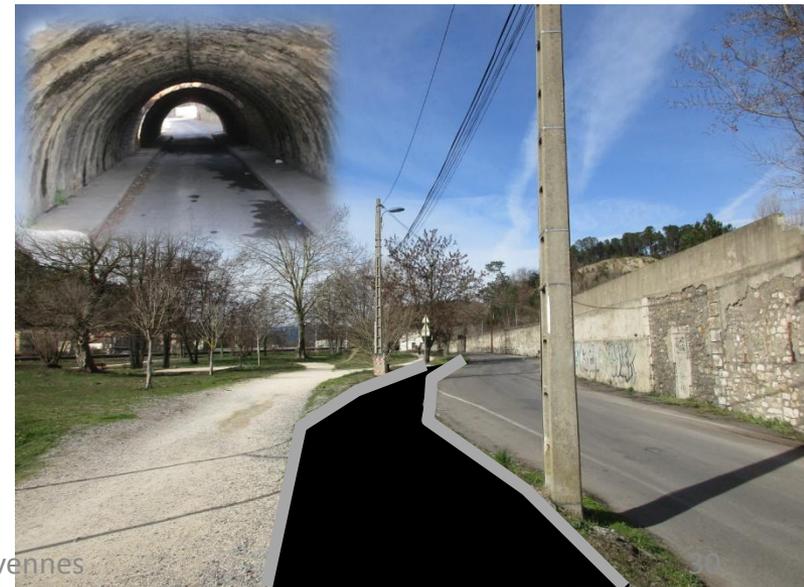
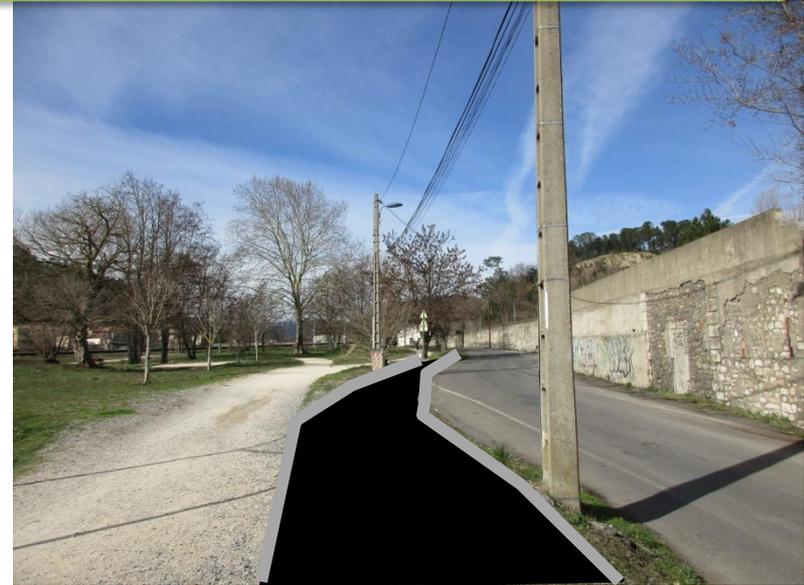




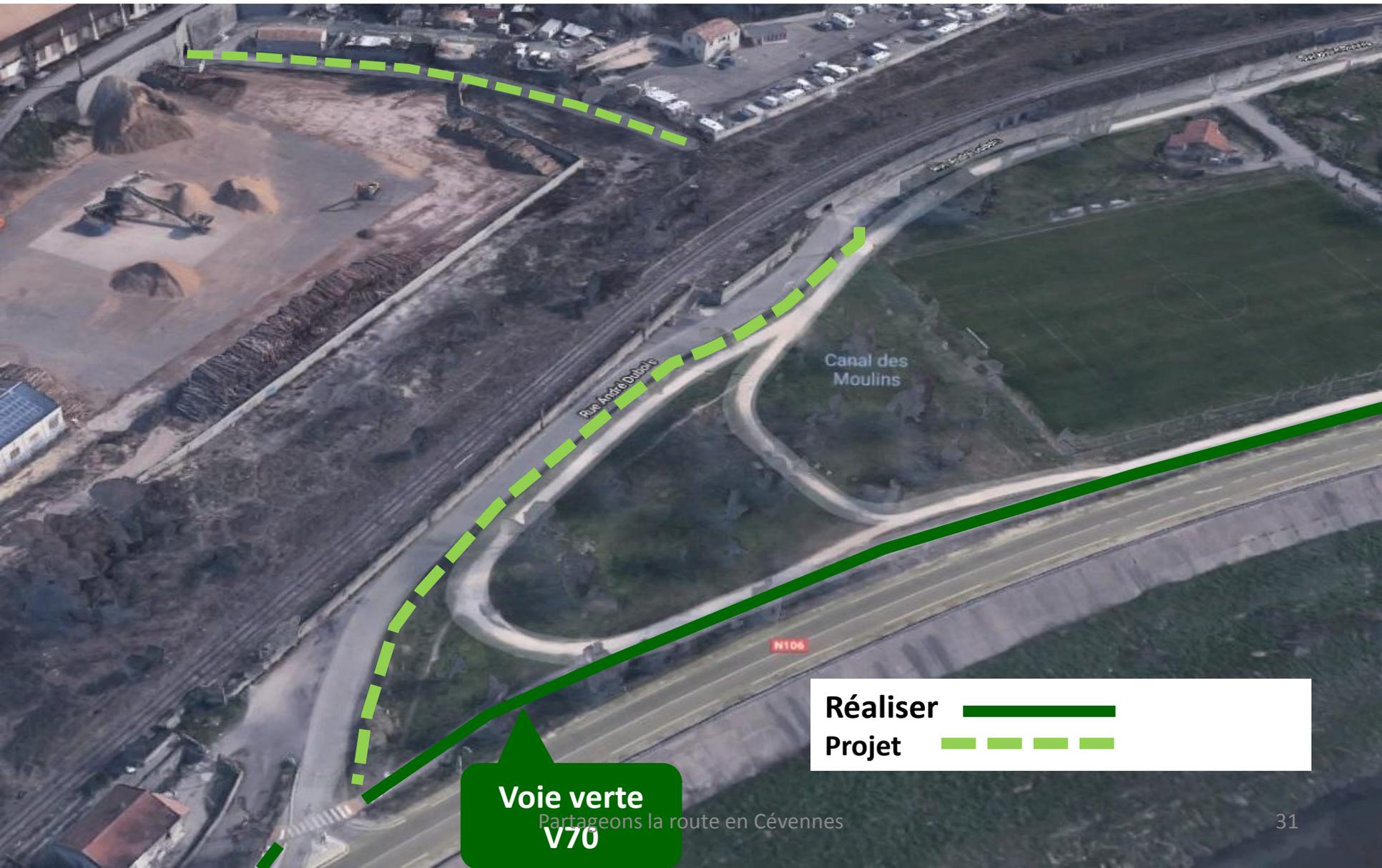
## Rue André Dubois

### Rue André Dubois

Sur cette partie de chaussée une piste mixte piéton cycliste peut être réalisée en récupérant le foncier du talus, La bordure coulée permettant de clôturer l'accès au stade Pujazon . Sur cette partie la juxtaposition des deux pistes permet aux usagers d'avoir la visibilité directe sur le passage sous la voie ferré . Permet de dégager de l'espace sur la chaussée aux les véhicules pour mieux se positionner face au passage



# Projet rue André Dubois (vue aérienne)



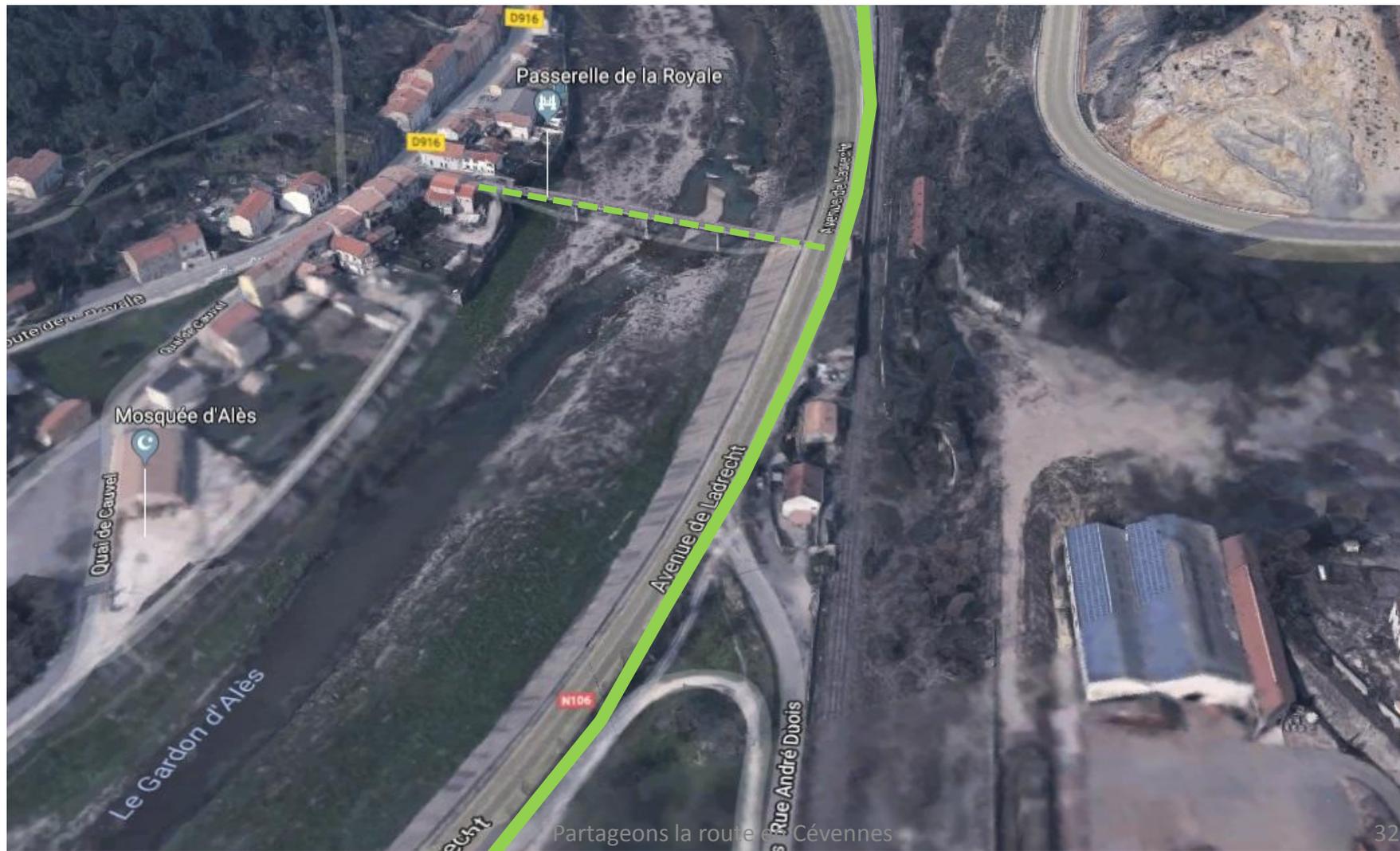
Réaliser 

Projet 

**Voie verte**  
**V70**

Partageons la route en Cévennes

# Annexe au projet complément d'aménagements Liaison quartier de Tamaris et de la Royale RN 106 avenue de l'Adrecht





## *Annexe au projet Complément d'aménagements Liaison quartier de Tamaris et de la Royale RN 106 avenue de l'Adrecht*

### Observation

La réalisation de la voie verte en bordure de la RN 106 , aux abords du stade Raphaël Puzazon, mais aussi le développement commercial au quartier du Moulinet nous ont amené à une constatation des flux des déplacements est/ouest et vice versa sur le secteur de la passerelle de la royale. Cyclistes, piétons joggeurs qui transitent entre les quartiers de Tamaris et de la Royale en franchissant la RN 106 au droit de la passerelle.

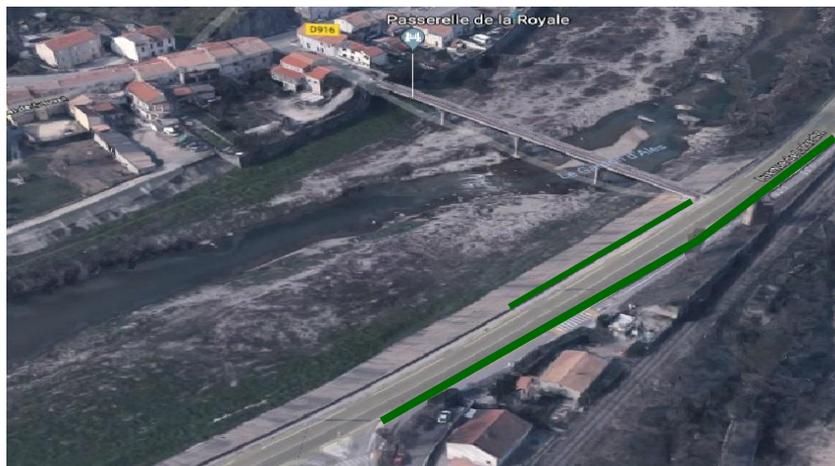
Cette fréquentation nous amène à une réflexion sur la sécurité de ce flux. A la sortie de la passerelle la visibilité en direction du Pôle mécanique au vue de la vitesse autorisé des véhicules 90km/h même abaissé au premier juillet à 80 km/h n'est pas suffisante



# Annexe au projet Complément d'aménagements Liaison quartier de Tamaris et de la Royale RN 106 avenue de l'Adrecht



Projet en concertation avec la Direction Interdépartementale des Routes pour la traversée de chaussée.(RN 106)  
La réfection et la réalisation sur le trottoir d'une voie mixte piétons / cyclistes jusqu'au droit des premières maisons où à ce niveau la visibilité de est de 200 m des deux cotés.  
Le principe serait de mettre sur une longueur de 100m des barrières pour imposer le tracé sécurisé.



## Annexe au projet Complément d'aménagements Liaison quartier de Tamaris et de la Royale RN 106 avenue de l'Adrecht



Projet en concertation avec la Direction Interdépartementale des Routes pour la traversée de chaussée RN 106.

La réfection et la réalisation sur le trottoir d'une voie mixte piétons / cyclistes jusqu'au droit des premières maisons où à ce niveau la visibilité est de 200 m des deux cotés. Le principe serait de mettre sur une longueur de 100m des barrières pour imposer le tracé sécurisé pour une traversé sécurisée de tous les usagers . Une réfection de la chaussée de la passerelle est aussi à prévoir .



# Vue aérienne du projet Complément d'aménagements



## En complément:

Afin de raccourcir les distances aux cyclistes, certaines rues peuvent être mises en contre-sens cyclable

Accès voie verte  
Alès centre



Tamaris  
Office Municipal des Sports



## En complément:

Tout au long du parcours, une signalétique spécifique installée pour guider sur les aménagements cyclables. Le fléchage uniformisé DV 21 pour éviter toute confusion et éviter de s'égarer.





### Conclusion

La mobilité et les déplacements sont liés aux différentes activités qui rythment notre quotidien. Ces activités génèrent des déplacements et nécessitent une mobilité plus ou moins grande en fonction des implantations telles que le logement, le travail, l'école etc. S'engager vers un urbanisme durable, c'est bien réfléchir aux formes urbaines et à leur organisation avant de mutualiser les espaces ou de vouloir privilégier un moyen de locomotion. En France, la part modale de l'automobile est passée de 49% en 1982 à 84% en 2000. Ce modèle automobile a des conséquences spatiales en favorisant l'étalement urbain et une grande consommation d'espace, sociales liées au coût du foncier et au poids croissant des dépenses de déplacement, environnementales à travers les pollutions atmosphériques sonores et la déshumanisation des paysages urbains exclusivement dédiés à la voiture. Il convient de développer progressivement un maillage urbain hiérarchisé privilégiant les déplacements doux. **(loi Laure. Son article le plus connu L228-2 a modifié le code de l'environnement)**

### Une conception réfléchie.

Dès la conception des aménagements, le confort et la convivialité des installations doivent faciliter et encourager les déplacements doux. Il s'agit de bâtir un mode attractif, rassurant et lisible où l'usager ne se sent pas isolé ou en danger. La fluidité des aménagements sécurisés, sans encombrement et obstacle, est le gage d'une approche réussie, incitative et agréable pour des déplacements piétons cyclistes et personnes à mobilité réduites. Cohérence avec la signalisation et coordination avec les autres aménagements. L'espace piéton cycliste dans les liaisons internes, dialogue avec les associations d'usagers et les concepteurs de voiries. L'espace, par son exploitation, crée et guide le comportement de l'usager. Des liaisons piétons cyclistes et personnes à mobilité réduites sont intégrés dans tout le tissu urbain. Relier l'habitat de périphérie (quartiers) aux centres d'activités et d'attractivités de la ville par des voies adaptées favorisant l'abandon ou le retrait de l'utilisation de la voiture en ville au bénéfice des modes doux, dont les déplacements à vélo.