

Siège social

Parc d'Activités Côte Rousse
180, rue du Genevois
73000 Chambéry
Tél. 09 80 34 81 16
Fax 09 85 34 81 16

Agence de Franche Comté

5, rue Delezay
39150 St-Laurent-en-Grandvaux
Tél. 03 84 41 57 30

contact@arter-agence.fr

www.arter-agence.fr



Plan de Circulation et
Schéma d'Organisation
du Stationnement

**SAINT ARNOULT EN
YVELINES**

Septembre 2015

Phase 2 Scénarii

DIAGNOSTIC

ENJEUX

Morphologie urbaine :

- Le **centre-ville** actuel de la commune correspond à la **ville médiévale**. Le **patrimoine ancien est peu mis en valeur** (église, façades anciennes), place,...
- Le centre-ville concentre un nombre important d'**équipements publics** et de **commerces de proximité**. Certains (école, sports,...) sont situés à l'extérieur.
- L'urbanisation post-1960 est caractérisé par de l'**habitat individuel** peu dense et hétérogène et la création de **zone d'emplois aux entrées de ville**.

Morphologie urbaine :

- **Mettre en valeur les éléments patrimoniaux et les espaces publics** adjacents dans le centre médiéval.
- Assurer l'**accessibilité et la visibilité des commerces** pour tous les modes.
- Structurer et sécuriser les déplacements doux internes au centre-ville.
- Structurer et sécuriser les déplacements **entre les différents secteurs de la commune**, pour tous les modes de transports.

Voirie :

- A l'échelle intercommunale, l'A10, la RD27 et la RD936 **structurent les liaisons intercommunales Nord <> Sud et Est <> Ouest à l'écart du centre-ville de SAY**.
- A l'échelle communale, le réseau routier structurant est composé de routes départementales. Il est **structuré en étoile**. Le **centre-ville est le «nœud» du réseau routier structurant**.
- **Entre chaque branche de «l'étoile», le réseau de desserte des secteurs d'habitation (entre autre), offre des alternatives au réseau structurant** pour les usagers en transit ou effectuant des liaisons inter-quartier.

Voirie :

- **Hiérarchiser** le réseau routier communal.
- Par la réglementation et l'aménagement des voies, **traduire la hiérarchie** du réseau sur le territoire.
- **Assurer l'insertion urbaine des axes routiers structurants** aux entrées de ville et en cœur de ville.

Flux :

- Les voies les plus chargées de la commune sont empruntées par environ **800 uvp/h** au plus fort de la journée. **Les charges trafic sont modérées**.
- Le réseau routier bénéficie de **grande réserve de capacité**.
- L'analyse des temps de parcours met en évidence la **meilleure performance des itinéraires «de dérivation»** pour traverser la commune.

Flux :

- **Maîtriser les flux** dans les quartiers sensibles (résidentiels, écoles,...).
- **Organiser une réponse adaptée pour les usagers effectuant des liaisons intercommunales** ou inter-quartier.
- Par la réglementation et l'aménagement, **induire des comportements de conduite adaptés** à la sensibilité des différents secteurs.

Modes actifs et transports publics :

- Au delà de la coulée verte (ancienne voie ferrée) **le réseau cyclable est inexistant**.
- Les zones d'éducation et de sport ne sont pas desservies.
- Le réseau de transport public routier dessert la commune et relie notamment les gares de RER les plus proches. Il est en mutation.

Modes actifs et transports publics :

- Organiser par la réglementation et l'aménagement **un réseau cyclable performant et sécurisé**.
- Organiser la desserte du territoire et accompagner les mutations du réseau de transport en commun.

Stationnement :

- Il a été relevé **592 places de stationnement en centre-ville** dont 9 en zone verte (30 min) et 133 en zone bleue (1h30).
- L'occupation maximale est de **82%** : au moment le plus chargé de la journée, il est relevé 93 places libres en centre-ville, mais **certaines secteurs saturent**.
- **La zone verte est respectée. La zone bleue ne l'est pas** (nombreux pendulaires).

Stationnement :

- Organiser et réglementer l'offre de stationnement pour **répondre aux besoins des usagers de courte durée à proximité des commerces** et services (rue De Gaulle, rue des remparts,...).
- **Apporter une réponse satisfaisante aux usagers pendulaires et aux riverains** à l'intérieur du centre-ville.



Projet «Fosse au chevaux»
 > Création de logements individuels.
 > Connexion routière entre la rue de la Fosse aux chevaux et la rue Remond.

> Programmation précise ?

> Calendrier ?

Projet «Paradis»

> Création de 4 logements individuels.

> Connexion de la partie Est de la rue des Paradis avec la RD29

> Connexion de la partie Ouest comme élément fixe ?

> Calendrier ?

Projet «Champ de pomme»

> Construction de 60 logements collectifs.

> Construction de 40 logements sociaux (maximum).

> Construction d'une crèche.

> Calendrier ?

Projet «Centre-ville»

> Scénario 3 validé pour l'îlot 1 (45 logements + espace public + commerce) ?

> 120 logements sur les îlots suivants ?

> Calendrier ?

Projet «véloroute»

> Liaison cycle reliant Paris au Mont-Saint-Michel.

> Passage à sens unique et création d'un axe piéton-cycle sur la rue des Gatines.

> Plan du projet ?

> Calendrier ?

Projet «Zone de rencontre»


> Adoption de la réglementation en zone de rencontre (zone 20).

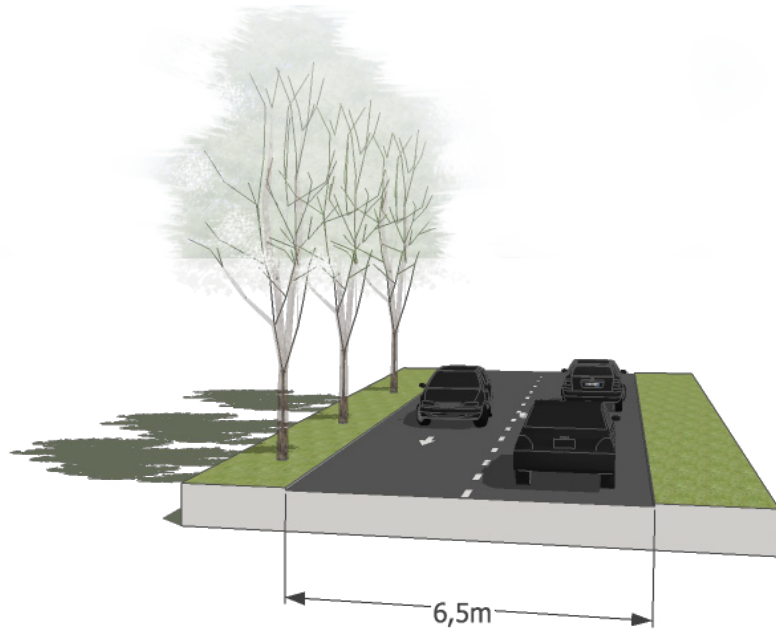
> Marquage de l'offre de stationnement sur l'espace public.

> Mise en sens unique du débouché Ouest de la rue Basse.

> Réalisé en septembre 2015.

> Autre projet ?

TYPE DE VOIE	FONCTIONS PRINCIPALES	CARACTERISTIQUES PRINCIPALES	SEPARATION DES MODES
VOIE A GRAND DEBIT <i>Réseau autoroutier</i>	<ul style="list-style-type: none"> - Ecouler les trafics de transit national et international. - Assurer les liaisons entre différents pôles urbains. 	<ul style="list-style-type: none"> - Priorité à la fluidité - Pas de carrefour, mais des échangeurs avec voies d'insertion, de décélération et de préselection des mouvements. - 2X2 ou 2X3 voies en section, voire au-delà. - Vitesse : de 90 km/h. à 130 km/h. 	Véhicules motorisés uniquement
VOIE PRINCIPALE <i>Réseau structurant d'agglomération</i>	<ul style="list-style-type: none"> - Ecouler les trafics de transit régional et local. - Relier les pôles urbains et ruraux. - Assurer les liaisons entre les voies collectrices et les voies à grand débit. 	<ul style="list-style-type: none"> - Priorité aux transports publics et aux flux de circulation motorisés. - Carrefour dénivelé ou à niveau avec voies de préselection. - Arrêts de transports publics situés hors de la chaussée. - Absence de stationnement latéral. - Aménagements spécifiques pour les modes doux (pistes cyclables et trottoirs). - Traversées aménagées dans les carrefours ou dénivelées. - Vitesse : 50 km/h. à 90 km/h. 	Séparation des modes de transports
VOIE DE LIAISON INTERQUARTIER ET PRINCIPALE URBAINE <i>(ou collectrice principale)</i>	<ul style="list-style-type: none"> - Collecter le trafic à l'intérieur des secteurs urbains d'une agglomération. - Assurer les liaisons entre les quartiers d'une entité urbaine. - A l'échelle d'un quartier, concentrer les flux de transit et protéger le quartier des nuisances associées. - Assurer les liaisons entre les voies collectrices secondaires et les voies principales. 	<ul style="list-style-type: none"> - Priorité aux transports publics et aux flux de circulation motorisés. - Carrefour à niveau. - Aménagements spécifiques pour les modes doux (pistes ou bande, sas vélo, trottoirs). - Traversées aménagées. - Stationnement latéral exceptionnel. - Arrêts de TP situés hors de la chaussée. - Vitesse : 30 km/h à 70km/h. 	Mixité des modes de transports
VOIE DE DISTRIBUTION INTRAQUARTIER <i>(ou collectrice secondaire)</i>	<ul style="list-style-type: none"> - Distribuer les flux à l'intérieur d'un îlot urbain important. - Permettre l'accès aux activités riveraines. - Assurer la liaison entre les voies de desserte et le réseau de liaison. 	<ul style="list-style-type: none"> - Priorité aux modes doux, aux transports publics et aux activités riveraines. - Voiries circulantes adaptées aux circulations à vitesse réduite (largeur faible). - Stationnement latéral et arrêt TP situés sur la chaussée. - Vitesse : Zone 30 ou de 20 km/h (exceptionnel) à 50 km/h (exceptionnel). 	Mixité des modes de transports
VOIE DE DESSERTE <i>Réseau capillaire</i>	<ul style="list-style-type: none"> - Irriguer, assurer la desserte fine d'un quartier. - Permettre l'accès aux parcelles. 	<ul style="list-style-type: none"> - Priorité aux modes doux et à la vie de quartier. - Transports publics généralement non tolérés. - Profil restreint, permettant le passage de véhicules de service et de secours. - Stationnement libre. - Vitesse : au pas (zone de rencontre) ou 30 km/h. (exceptionnel) 	

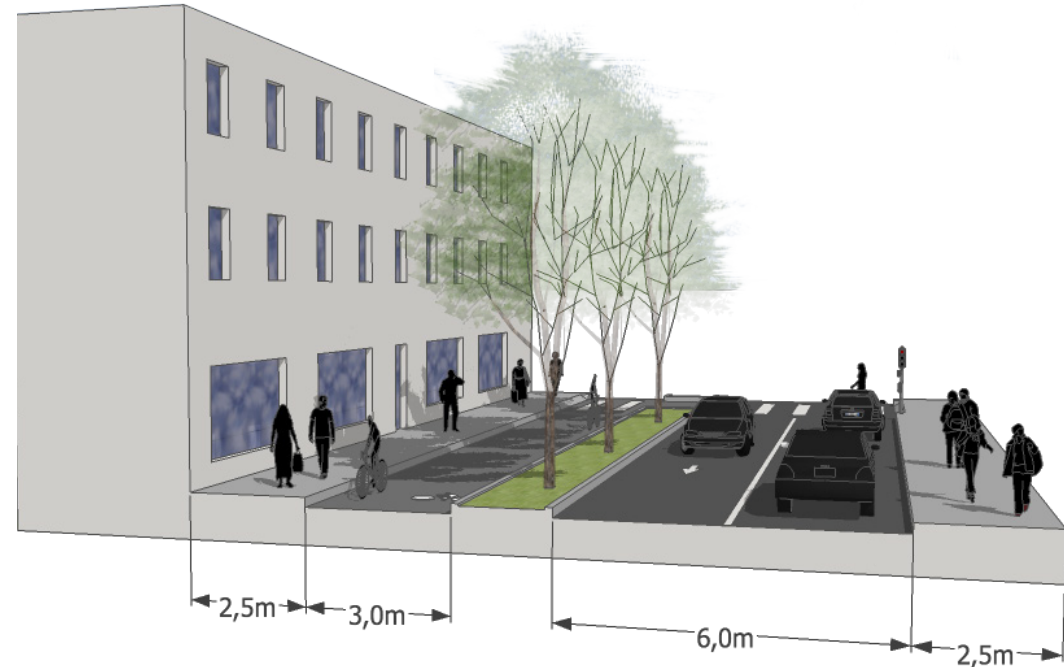


VOIE PRINCIPALE

Vitesse : **de 50 à 90km/h**

Une **largeur de voie à 6,50 m** permet le croisement de deux poids lourds ou bus à écoulement libre à des vitesses de 50km/h ou plus (*source : CEREMA*)

Sur ce type de voie, il est préconisé une **séparation des modes de transport**. Une piste cyclable (elle peut être dissociée, sur un itinéraire parallèle) nécessite une largeur supplémentaire comprise entre 2,50 et 3,00m.



VOIE DE LIAISON INTER-QUARTIER

Et voie principale urbaine

Vitesse : **de 30 (zone urbaine sensible) à 70km/h** (zone périurbaine) et stationnement latéral exceptionnel.

Une **largeur de voie à 6,00 m** permet le croisement de deux véhicules légers à écoulement libre à des vitesses de 50km/h ou plus et le croisement de bus. Dans la mesure où la présence de véhicules de transports en commun est rare une largeur de 5.5 est suffisante (*source : CEREMA*).

Sur ce type de voie, la priorité est donnée à la fluidité du trafic et à la sécurité des modes doux, il est préconisé une **séparation des modes de transport**. La prise en compte des cycles peut-être réalisée sur un axe parallèle apaisé ou aménagé.

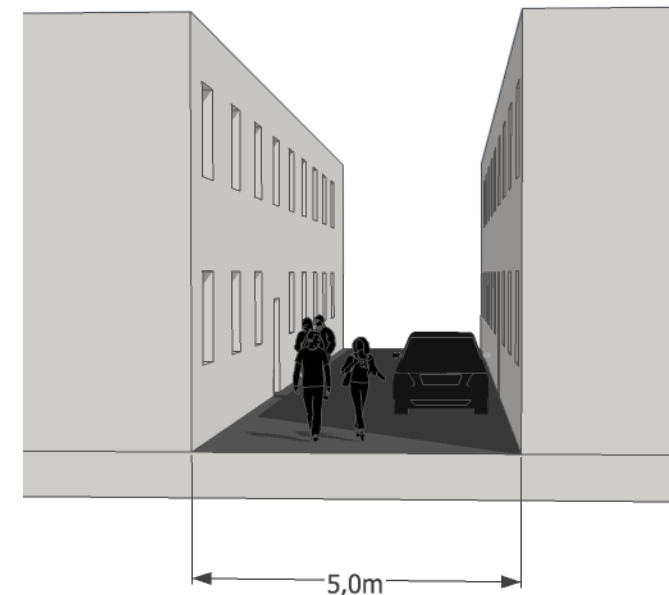


VOIE DE DISTRIBUTION INTRA-QUARTIER

Zone 30km/h (ou 20km/h ou 50 km/h exceptionnellement) et **stationnement latéral**.

Une largeur de voie maximale à 5,50 m afin de permettre le croisement de deux poids lourds ou bus à vitesse réduite et de ne pas permettre la vitesse excessive des autres usagers (*source : CEREMA*).

Sur ce type de voie à 30km/h ou moins, il est préconisé une **mixité cycles/véhicules motorisés** sur la chaussée : les cycles sont en sécurité et ne «gênent» pas la circulation automobile qui circule à vitesse réduite.

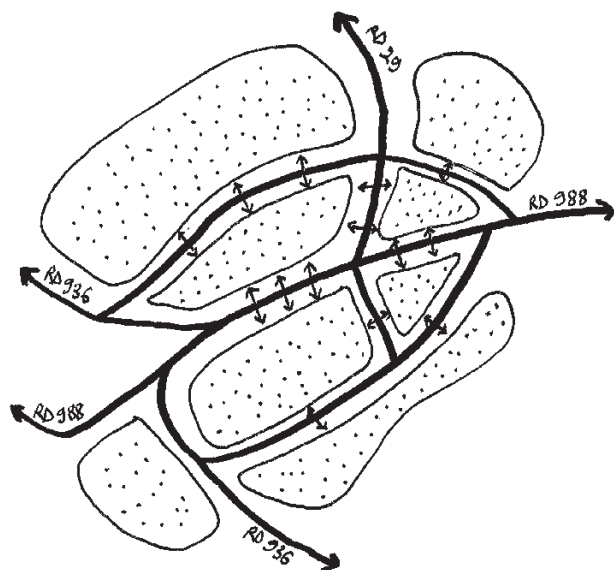


VOIE DE DESSERTE

Zone de rencontre 20km/h ou 30 km/h, le **stationnement est libre sur les emplacements marqués**.

Sur ce type de voie à 30km/h ou moins, il est préconisé une **mixité tous modes de transport** sur la chaussée, dimensionnée à 5,00m pour une voie à double sens. La voirie est dimensionnée pour permettre le passage des véhicules d'entretien et de secours.

La voirie est conçue avant tout comme un espace public «circulable».



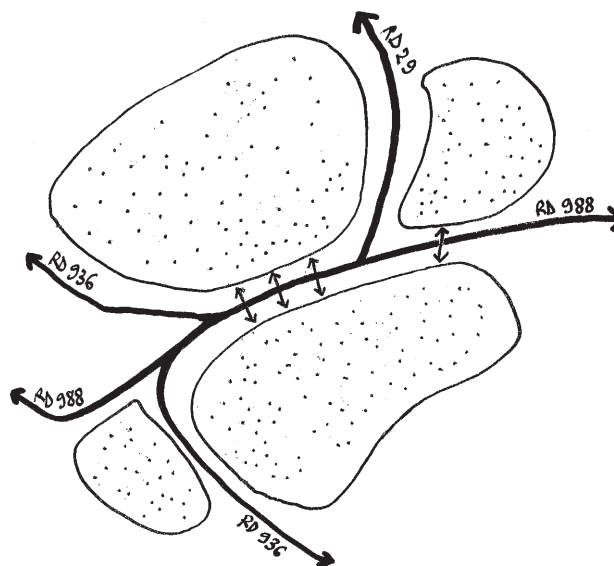
1. LE RESEAU MAILLÉ

Ce concept correspond à l'adaptation du réseau aux fonctions qu'il satisfait aujourd'hui.

Le territoire est maillé, et plusieurs itinéraires s'offrent à l'usager qui souhaite rejoindre un des axes structurants supra-communal (choix du plus rapide) ou relier deux quartiers de la commune.

Cette organisation implique une requalification importante des voiries «secondaires» afin que l'aménagement soit conforme à leur nouveau statut.

Les poches préservées comprenant uniquement les usages de desserte (habitat, équipement...) sont de taille réduite. Le réseau structurant devra être aménagé afin de permettre les connexions entre ces poches.

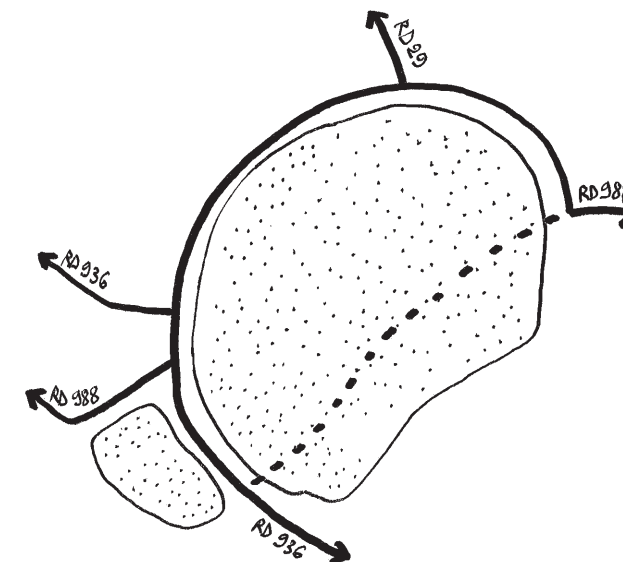


2. LE RESEAU TRAVERSANT

Ce deuxième concept correspond à la concentration des usages de transit et de liaison inter-quartier sur les routes départementales traversant la commune.

Cette solution implique **un travail sur certains tronçons structurant afin d'augmenter leur performance, et des mesures (réglementation, sens uniques,...) sur les poches préservées afin de dissuader efficacement les usages autres qu'une desserte locale.**

Une attention particulière devra être portée sur le centre-ville afin de permettre la cohabitation de la fonction circulatoire avec la vie locale (commerces, équipements, liens avec les secteurs résidentiels...).





3. LE RESEAU CONTOURNANT

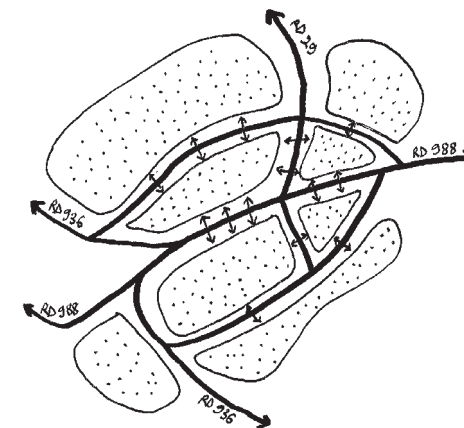
Ce troisième concept correspond à un principe de réseau structurant externe au centre-ville ou à la ville.

Cette solution permet le développement d'un centre élargi comprenant tissu résidentiel, commerces, principaux équipements... où la circulation est apaisée (uniquement usages de desserte) et la place accordée aux modes doux est importante : **centre-ville piéton,...**

La position de cet axe contournant peut-être variable : il peut **s'appuyer sur un réseau existant qui devra être adapté afin d'être en corrélation avec son statut, ou faire l'objet d'une nouvelle infrastructure** en limite de l'urbanisation.



-  Zone à modulation de trafic généralisée
-  Tronçon sensible
-  Voie principale / voie de liaison interquartier
-  Voie de desserte



LE RESEAU MAILLÉ

Ce scénario consiste à aménager le réseau pour répondre aux usages qu'il satisfait actuellement.

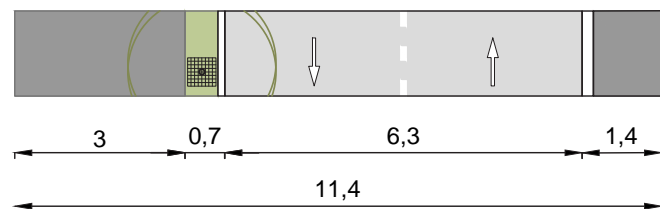
Les voies départementales et les «dérivations» aujourd'hui utilisées sont le support des voies principales et de liaison inter-quartier (liaisons intercommunales à inter-quartiers).

A l'échelle de chaque quartier il reste nécessaire de hiérarchiser certains axes. Exemple : quelle est la voie structurante du secteur Nord-Ouest : la rue des paradis et/ou la rue du docteur Remond et/ou la rue des Chatras ? Quelle est la voie structurante du secteur Nord-Est ? : rue des Genets d'or et/ou rue de la Fleur de lys ?...

Les tronçons (en marron) de la rue des Remparts/rue Charles de Gaulle sont particulièrement sensibles : ils ont un statut de voie principale mais ils jouent également un rôle important dans la vie locale (écoles, commerces, équipements, espaces publics). Leur aménagement doit permettre la cohabitation de ces différents usages et leur valorisation.



Rue de la Martinière RD29



La largeur disponible de l'emprise publique est de 11,4m.

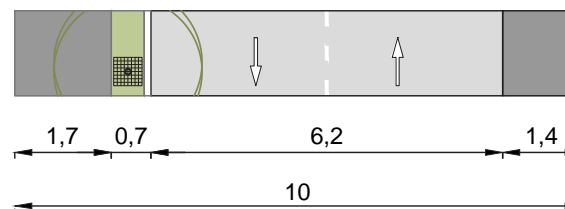
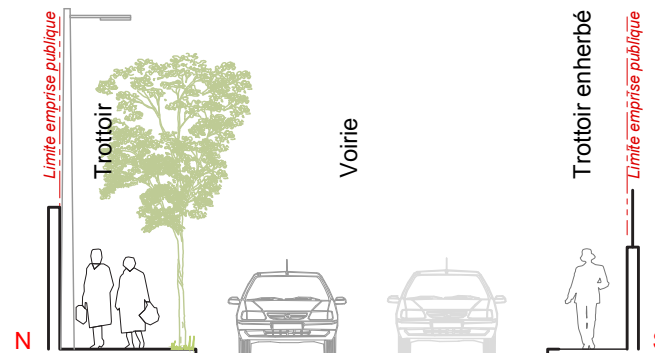
La voie de circulation doit être dimensionnée pour permettre le croisement de deux véhicules de transports en commun en écoulement libre à 50km/h, soit une largeur comprise **entre 6,00 et 6,50m. Le stationnement latéral est proscrit.**

Il est préconisé l'aménagement d'un trottoir mixte cycles/piétons, de **type «voie verte» d'une largeur minimale de 3,00m à l'Ouest de la chaussée et séparé de celle-ci par un bande paysagère.**

Cet aménagement est compatible avec l'emprise publique actuelle.



Rue Jean Camescasse



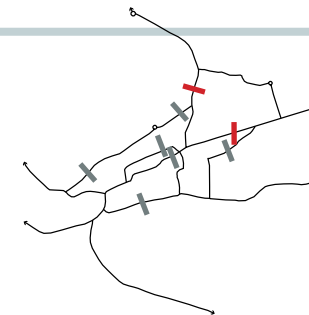
La largeur disponible de l'emprise publique est de 10m.

La voie de circulation doit être dimensionnée pour permettre le croisement de deux véhicules de transports en commun en écoulement libre à 50km/h, soit une largeur comprise **entre 6,00 et 6,50m. Le stationnement latéral est proscrit.**

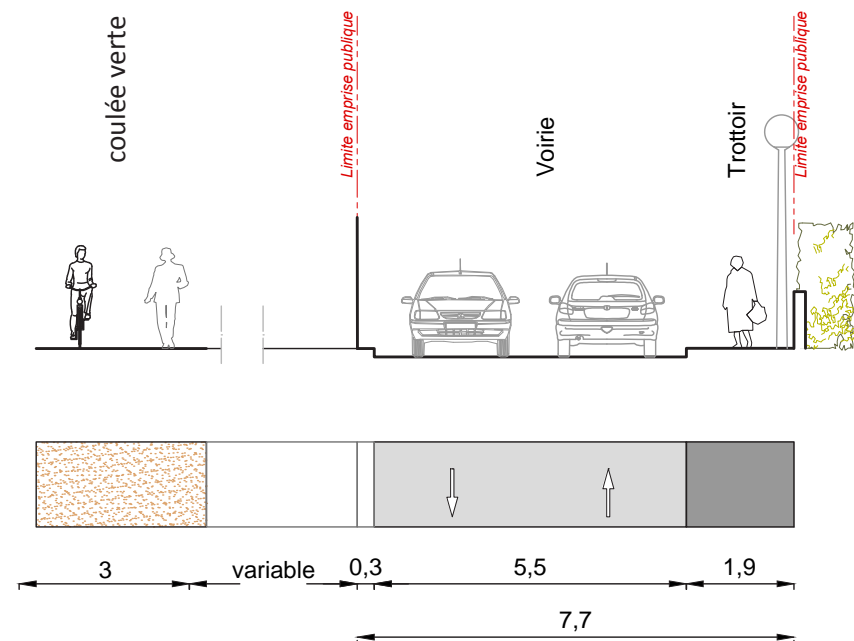
L'emprise disponible ne permet pas la création à la fois d'un aménagement cyclable satisfaisant et de deux trottoirs aux normes d'accessibilité.

Le trottoir Sud est aux normes d'accessibilité. Au Nord un trottoir plus confortable et une bande paysagère sécurise les liaisons piétonnes et participe à la mise en valeur de l'entrée de ville.

La liaison cyclable entre le secteur du collège et le centre-ville ne pouvant-être aménagée sur cet axe, elle **devra s'appuyer sur les voies parallèles apaisées.**



✓ Rue de Paradis - Ouest

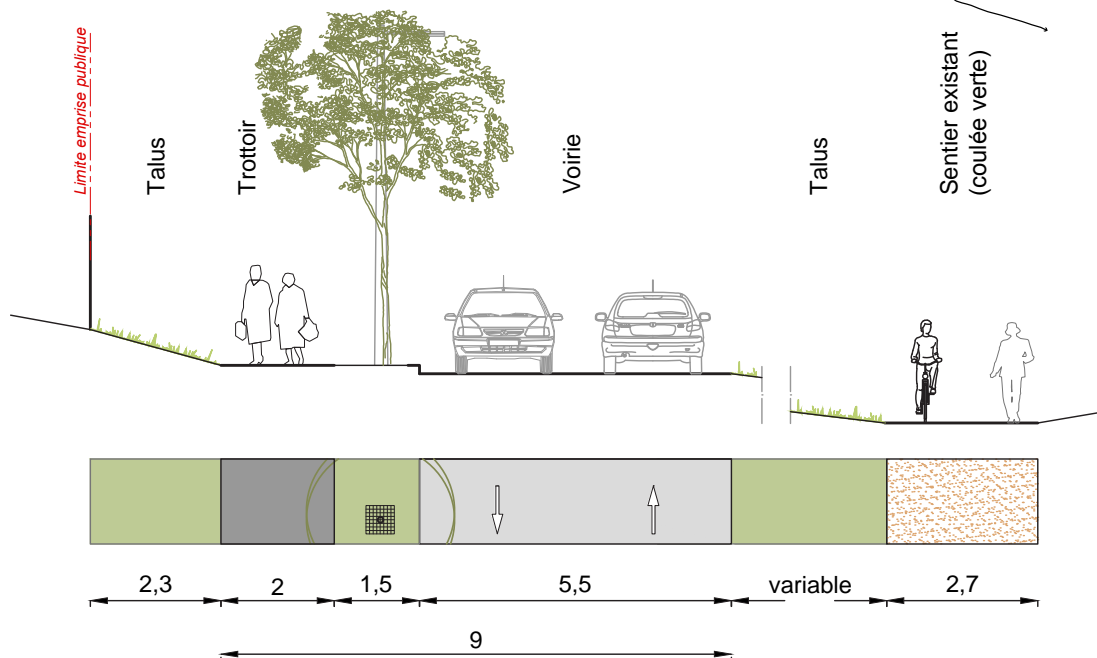


La largeur disponible de la plateforme est de 7,7m.

Elle permet l'aménagement d'une voie de circulation d'une **largeur de 5,5m** (croisement de deux PL) et d'un trottoir conforme aux normes d'accessibilité (>1,40m). Cet aménagement est compatible avec l'absence de ligne régulière de transport en commun sur cette voie.

Il est proposé de conforter la «coulée verte» au Sud de cette voie (tronçon manquant actuellement) pour aménager un itinéraire cycles/piétons structurant, sécurisé et déconnecté de la voie principale.

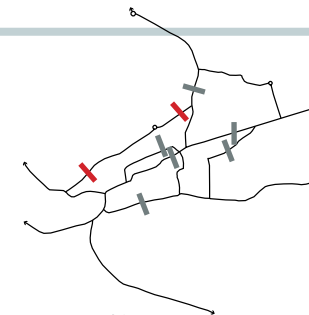
✓ Rue de Paradis - Est



La largeur disponible permet l'aménagement d'une voie de circulation d'une largeur de 5,5m et d'un trottoir conforme aux normes d'accessibilité (>1,40m).

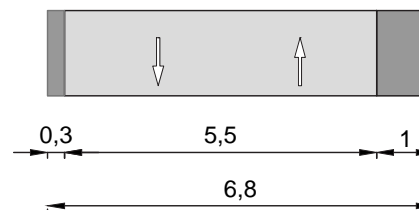
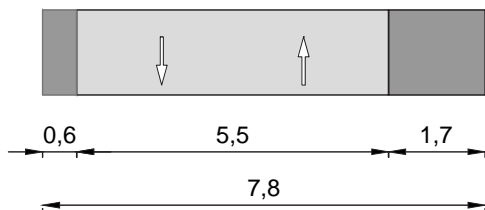
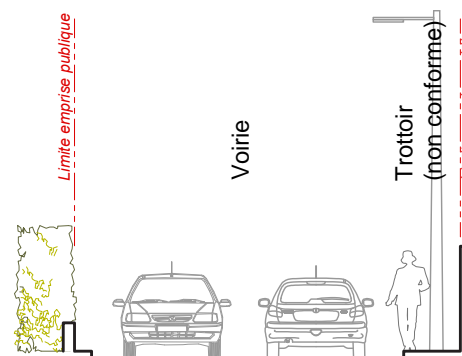
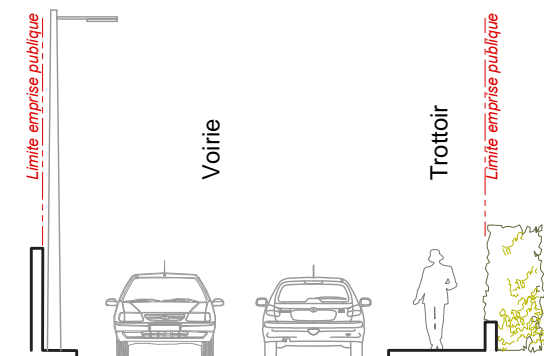
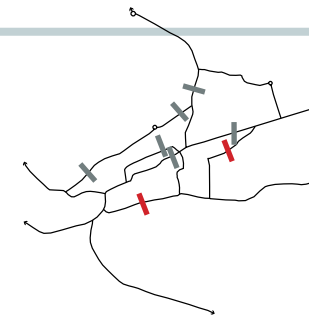
Un traitement paysager permet de mettre à distance les nuisances de la voirie (circulation, bruit, pollution,...) et les habitations.

Il est proposé de s'appuyer sur la «coulée verte» au Sud de cette voie (tronçon existant) pour aménager un itinéraire cycles/piétons structurant.



❌ Rue des Amorteaux - Ouest

❌ Rue de la Chapelle Sainte-Fiacre - Est



La largeur disponible de la plateforme est de **7,8m** et permet l'aménagement d'une voie de circulation d'une largeur de **5,5m, pour le croisement de deux PL et d'un trottoir conforme aux normes d'accessibilité (>1,40m).**

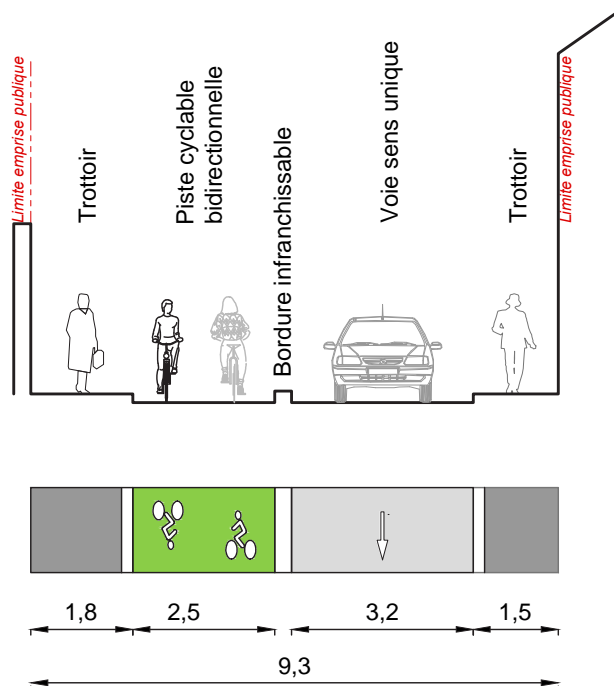
Mais cette emprise ne permet pas d'aménagement cyclable séparé de la chaussée tel que préconisé pour une voie structurante.

La prise en compte des cycles nécessite la mobilisation du foncier privé ou la structuration d'un axe parallèle facilement accessible.

La largeur disponible de la plateforme est de **6,8m** et permet l'aménagement d'une voie de circulation d'une largeur de 5,5m (croisement de deux VL en écoulement libre).

Mais cette emprise **ne permet pas d'aménagement cyclable** séparé de la chaussée tel que préconisé pour une voie structurante **ni d'un trottoir** aux normes d'accessibilité.

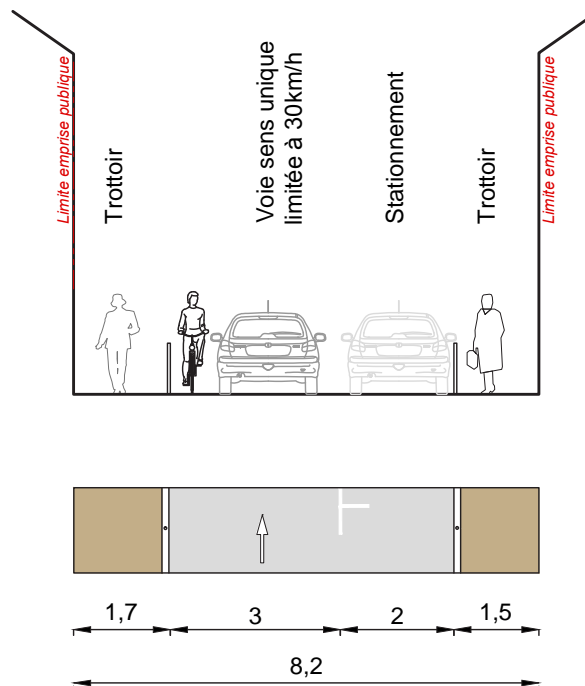
✓ Rue des Remparts



La largeur disponible de la plateforme est de 9,3m et permet l'aménagement d'une **voie à sens unique** de circulation d'une largeur **de 3,2m (présence de bus ou PL)** et de trottoirs conformes aux normes d'accessibilité (>1,40m).

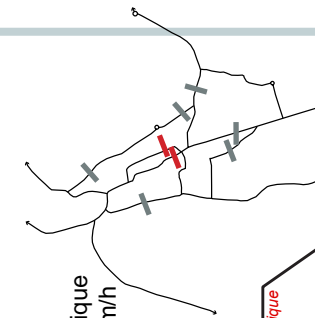
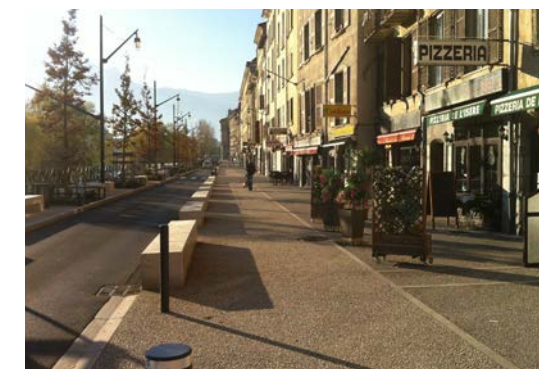
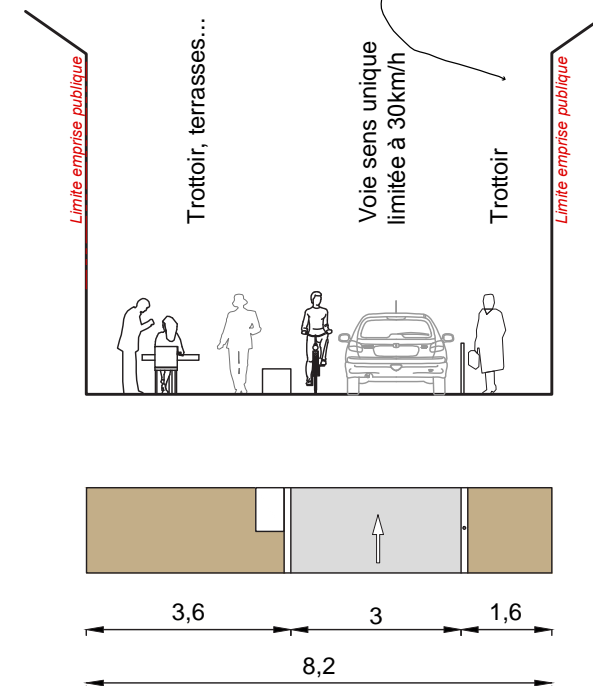
L'aménagement d'une piste cyclable bidirectionnelle permet de créer **un axe cycle structurant** entre la coulée verte/équipements et la zone de loisirs et sports de l'Aleu au Sud-Est.

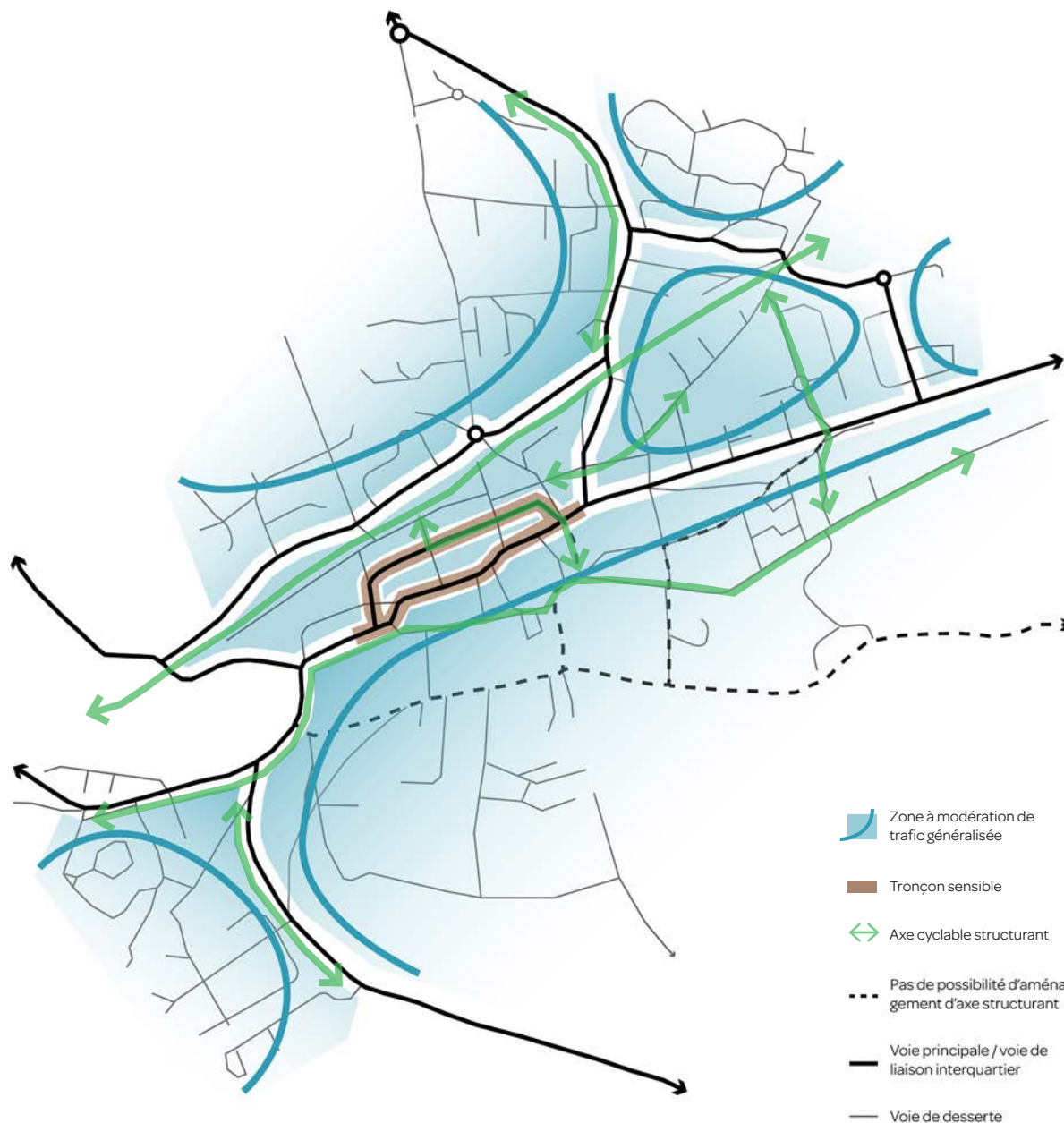
✓ Rue Charles de Gaulle



La largeur disponible (8,2m) **permet l'aménagement** d'une voie à sens unique de 3,00m de large (présence de bus ou PL à vitesse réduite) et de trottoirs conformes aux normes d'accessibilité (>1,40m). Le **stationnement peut-être maintenu**.

Il est proposé un aménagement à niveau avec un revêtement différencié et un mobilier adapté (potelets, bornes,...) délimitant clairement la place de la voiture et du piéton. En fonction des tronçons, il est préconisé d'alterner du stationnement latéral et des trottoirs élargis (terrasses, étals...).





POINTS CLES

- **Réaménagement (modification de l'exploitation) de certains tronçons du réseau structurant actuel pour en améliorer sa performance** (voies départementales) et pour permettre une cohabitation sécurisée des usagers (séparation des modes de transport et notamment aménagements cyclables).

> rue de la Martinière : réduire les vitesses et insérer les cycles.

> rue Stourm : réduire les vitesses et insérer les cycles.

> rue Jean Comescaze : valorisation de l'entrée de ville

- **Réaménagement de certaines voies actuellement «secondaires»** pour permettre leur fréquentation par des usagers en transit ou effectuant des liaisons inter-quartiers.

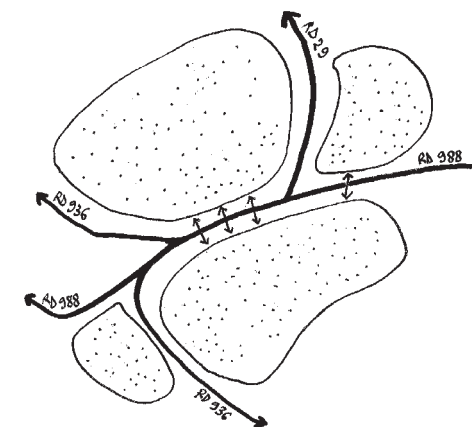
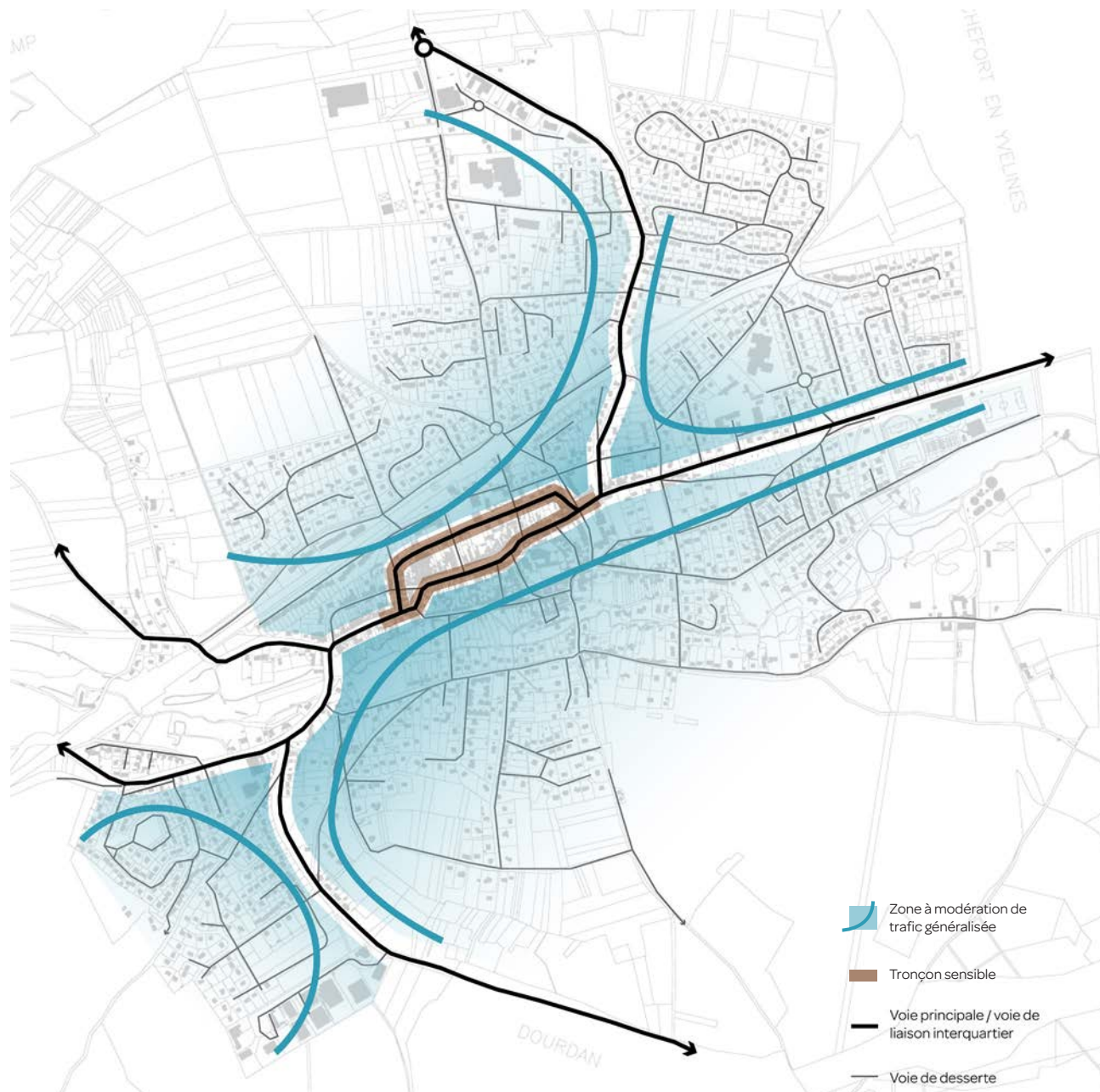
> **Affirmation de l'itinéraire de contournement Nord <> Est RD988/RD29** par l'Avenue de la Pierre St Marc, puis la rue croix verte et/ou des Genets d'or et/ou la rue de Paradis.

> **Affirmation de l'itinéraire de contournement Ouest <> Nord** via la rue des Paradis Ouest et/ou la rue des Chatras et/ou la rue du docteur Remond.

> **Absence de contournement Sud en raison du foncier trop contraint (cf. profils) ou mobilisation de foncier.**

- **Aménagement et réglementation (30km/h)** permettant une mixité d'usages (transit, liaison interquartier, vie locale) **sur les tronçons sensible de la rue des Remparts et la rue Charles de Gaulle** (commerces, équipements, espaces publics).

- **Mise en place de mesures fortes : sens de circulation, zone à modération de trafic généralisée (zone 30 ou de rencontre),... sur le réseau de desserte** et aménagements contraignant l'automobiliste pour éviter les «shunts» dans les secteurs sensibles et apaisés.



LE RESEAU TRAVERSANT

Ce scénario consiste à renforcer la structuration théorique «actuelle» du réseau des voies structurantes : «en étoile».

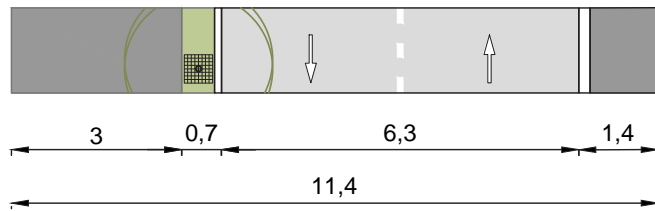
Le **niveau de service des RD doit être amélioré** : la gestion des carrefours (feux, perte de priorité) étant actuellement le principal point noir.

En parallèle l'aménagement du reste du réseau communal (voies de desserte) doit contraindre l'automobiliste en transit (vitesses modérées, sens uniques, ...) afin que le réseau structurant soit toujours le plus performant pour les liaisons inter-quartiers.

Dans cescénario **le centre-ville est particulièrement sensible car il concentre l'ensemble des flux** (desserte, inter-quartier, intercommunaux) **et joue également un rôle important dans la vie locale** (commerces, équipements, espaces publics). Leur aménagement doit permettre la **cohabitation** de ces différents usages et leur valorisation.



Rue de la Martinière RD29



La largeur disponible de l'emprise publique est de 11,4m.

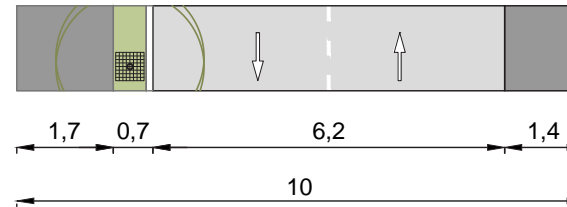
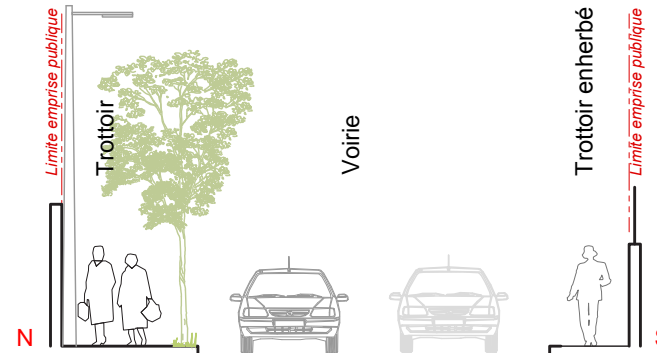
La voie de circulation doit être dimensionnée pour permettre le croisement de deux véhicules de transports en commun en écoulement libre à 50km/h, soit une largeur comprise **entre 6,00 et 6,50m. Le stationnement latéral est proscrit.**

Il est préconisé l'aménagement d'un trottoir mixte cycles/piétons, de **type «voie verte» d'une largeur minimale de 3,00m à l'Ouest de la chaussée et séparé de celle-ci par un bande paysagère.**

Cet aménagement est compatible avec l'emprise publique actuelle.



Rue Jean Camescasse



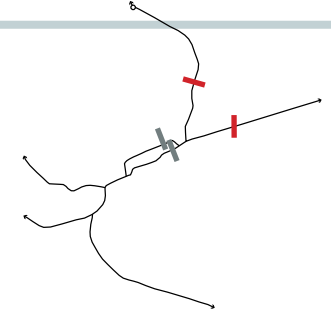
La largeur disponible de l'emprise publique est de 10m.

La voie de circulation doit être dimensionnée pour permettre le croisement de deux véhicules de transports en commun en écoulement libre à 50km/h, soit une largeur comprise **entre 6,00 et 6,50m. Le stationnement latéral est proscrit.**

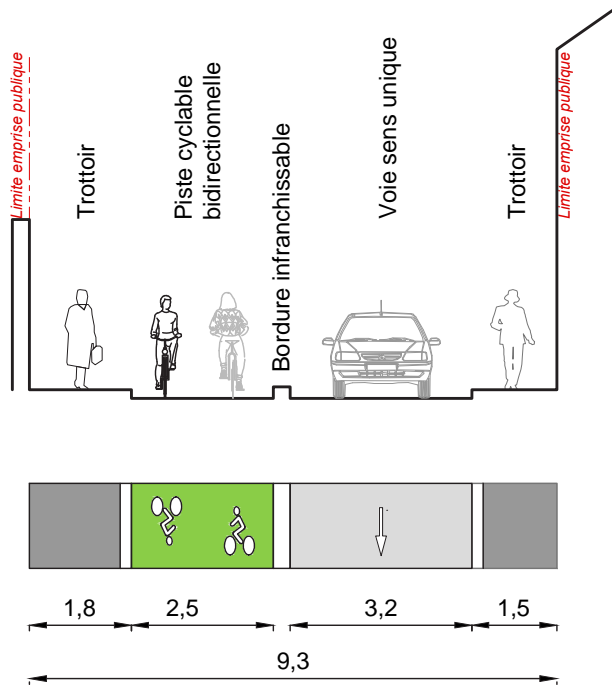
L'emprise disponible ne permet pas à la fois la création d'un aménagement cyclable satisfaisant et de deux trottoirs aux normes d'accessibilité.

Le trottoir Sud est aux normes d'accessibilité. Au Nord un trottoir plus confortable et une bande paysagère sécurise les liaisons piétonnes et participe à la mise en valeur de l'entrée de ville.

La liaison cyclable entre le secteur du collège et le centre-ville ne pouvant-être aménagée sur cet axe, elle **devra s'appuyer sur les voies parallèles apaisées.**



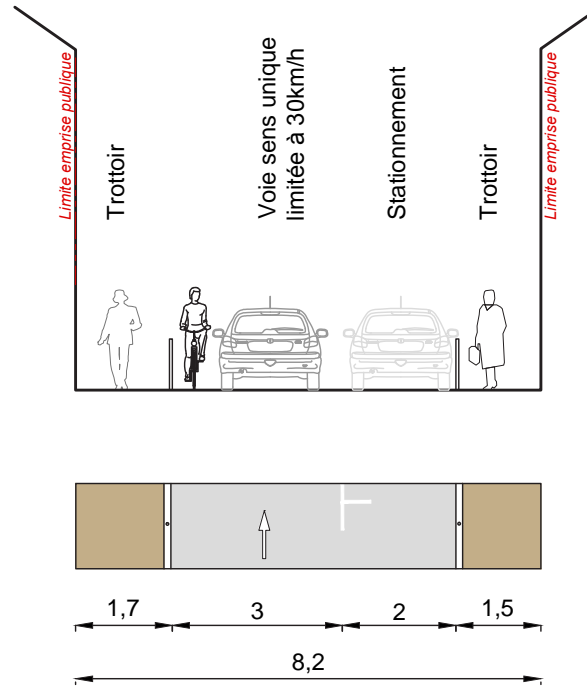
✓ Rue des Remparts



La largeur disponible de la plateforme est de 9,3m et permet l'aménagement d'une **voie à sens unique** de circulation d'une largeur **de 3,2m (présence de bus ou PL)** et de trottoirs conformes aux normes d'accessibilité (>1,40m).

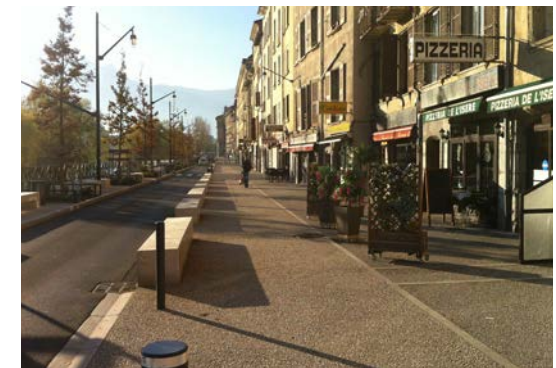
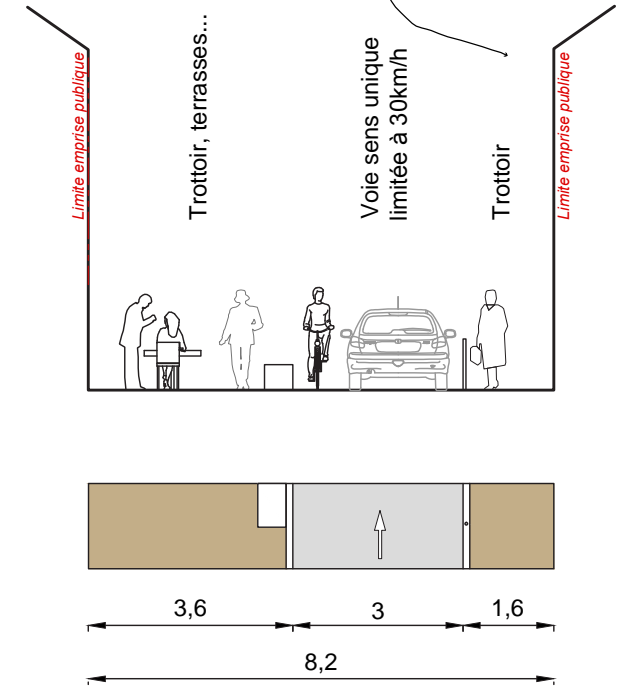
L'aménagement d'une piste cyclable bidirectionnelle permet de créer **un axe cycle structurant** entre la coulée verte/équipements et la zone de loisirs et sports de l'Aleu au Sud-Est.

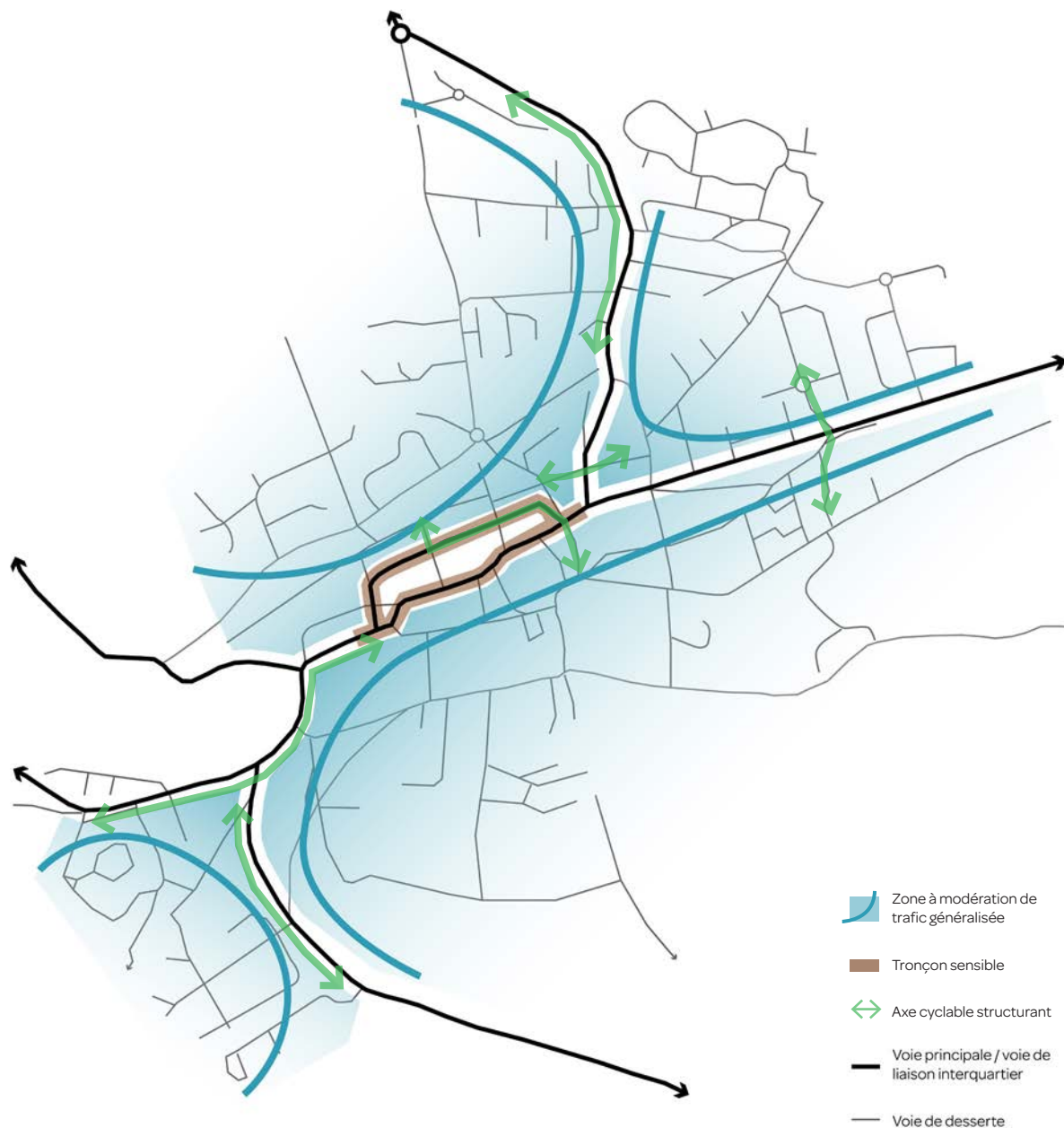
✓ Rue Charles de Gaulle



La largeur disponible (8,2m) **permet l'aménagement** d'une voie à sens unique de 3,00m de large (présence de bus ou PL à vitesse réduite) et de trottoirs conformes aux normes d'accessibilité (>1,40m). Le **stationnement peut-être maintenu**.

Il est proposé un aménagement à niveau avec un revêtement différencié et un mobilier adapté (potelets, bornes,...) délimitant clairement la place de la voiture et du piéton. En fonction des tronçons, il est préconisé d'alterner du stationnement latéral et des trottoirs élargis (terrasses, étals...).





POINTS CLES

- **Réaménagement de certains tronçons du réseau structurant actuel** (voies départementales) pour **permettre une cohabitation sécurisée des usagers** (séparation des modes de transport et notamment aménagements cyclables), tout en maintenant un bon niveau de performance.

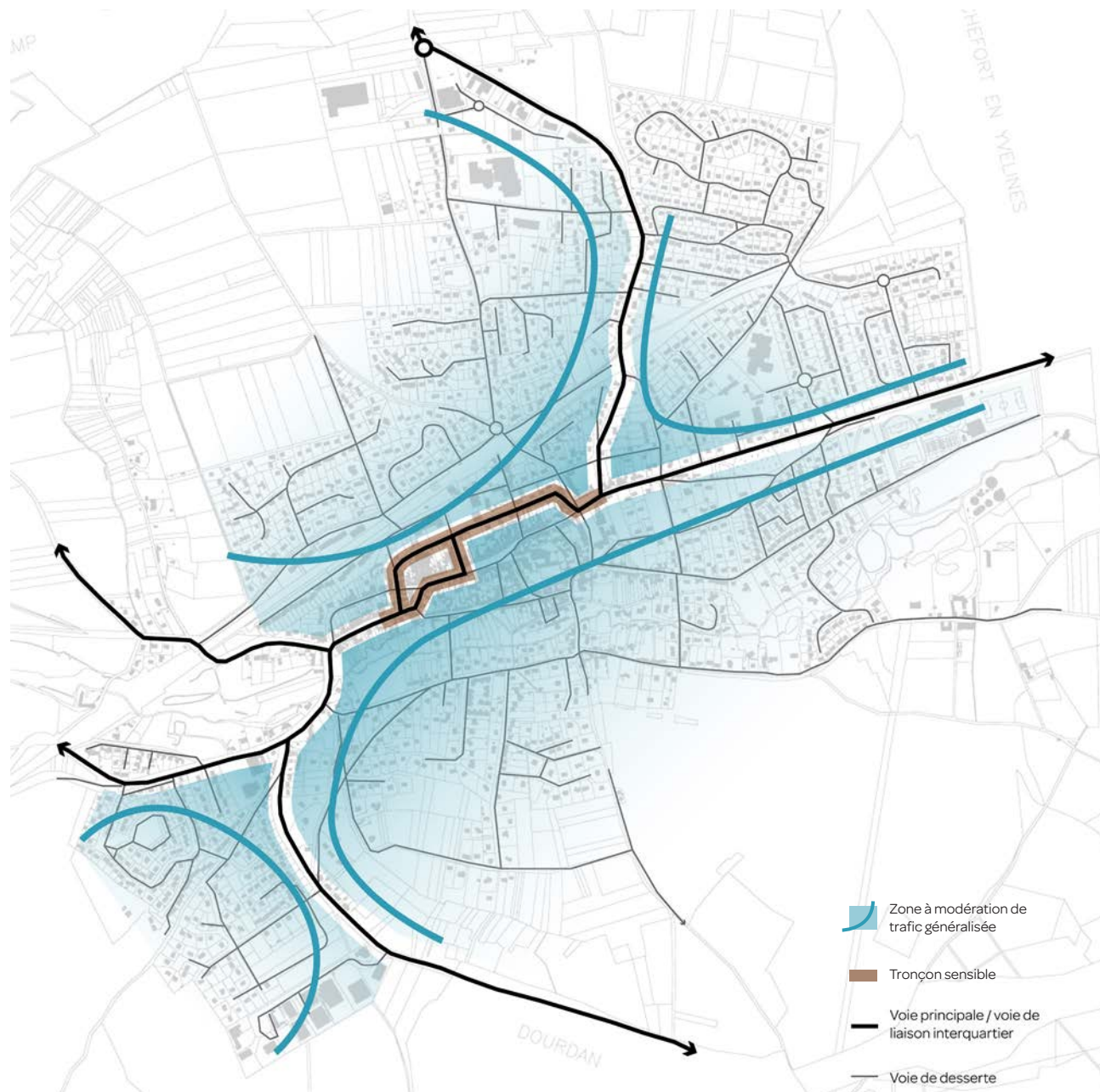
> rue de la Martinière : réduire les vitesses et insérer les cycles.

> rue Stourm : réduire les vitesses et insérer les cycles.

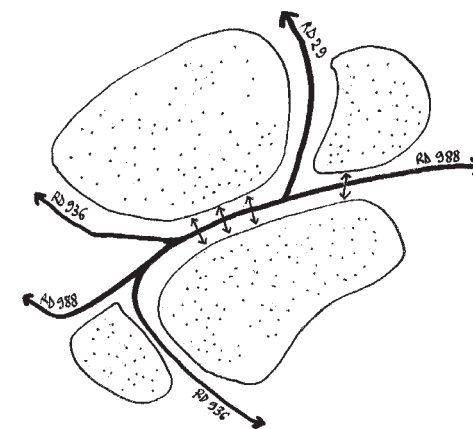
> rue Jean Camescasse : valorisation de l'entrée de ville

- **Aménagement et réglementation** (30km/h) permettant une mixité d'usages (transit, liaison interquartier, vie locale) **sur les tronçons sensible de la rue des Remparts et la rue Charles de Gaulle** (commerces, équipements, espaces publics).

- **Mise en place de mesures fortes : sens de circulation, zone à modération de trafic généralisée (zone 30 ou de rencontre),... sur le réseau de desserte** et aménagements contraignant l'automobiliste pour éviter les «shunts» dans les secteurs sensibles et apaisés.



-  Zone à modulation de trafic généralisée
-  Tronçon sensible
-  Voie principale / voie de liaison interquartier
-  Voie de desserte



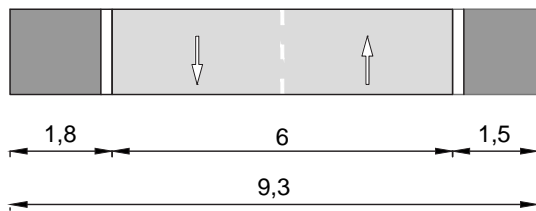
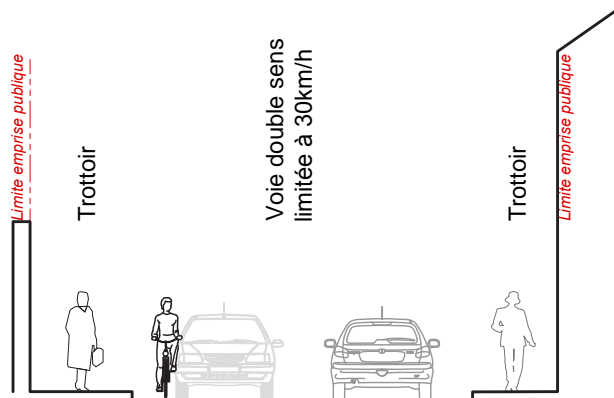
LE RESEAU TRAVERSANT

Tout comme dans le scénario 2a, ce scénario consiste à renforcer la structuration théorique «actuelle» du réseau des voies structurantes : «en étoile».

Cette variante consiste à aménager le **tronçon Est de la rue des remparts en double-sens, soulageant la partie Est de la rue Charles de Gaulle du trafic de transit et inter-quartiers.**

L'espace public pourra ainsi être davantage valorisé, au profit des commerces et activités du centre-ville, tout en permettant une bonne accessibilité à tous les modes de transport.

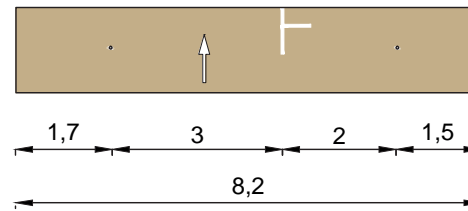
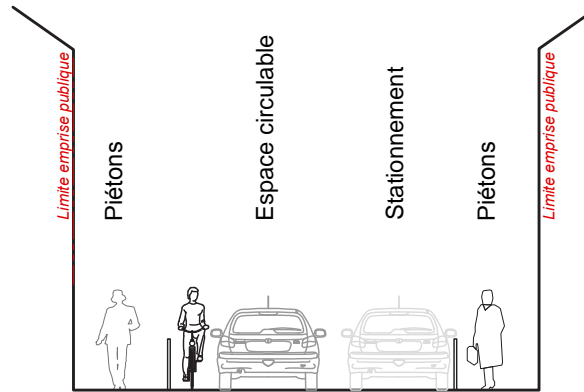
✓ Rue des Remparts



La largeur disponible de la plateforme est de 9,3m et permet l'aménagement d'une voie à double sens d'une largeur de 6,00m (croisement de bus ou PL) et de trottoirs conformes aux normes d'accessibilité (>1,40m).

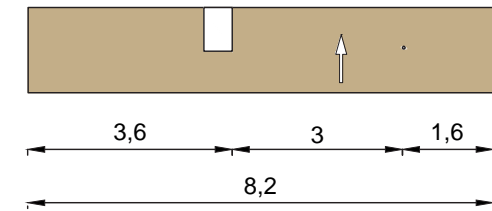
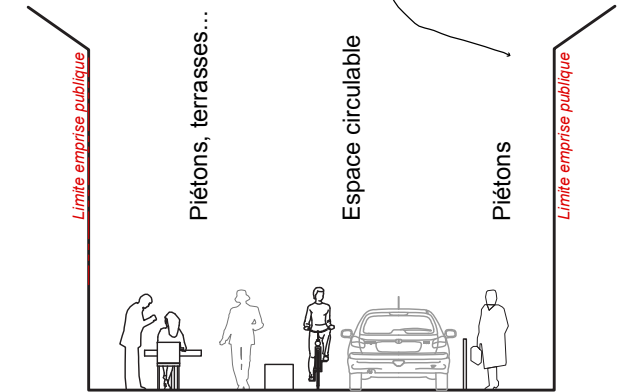
Il est proposé de réglementer ce tronçon à 30km/h afin de proposer une mixité cycles/véhicules motorisés.

✓ Rue Charles de Gaulle (desserte uniquement)

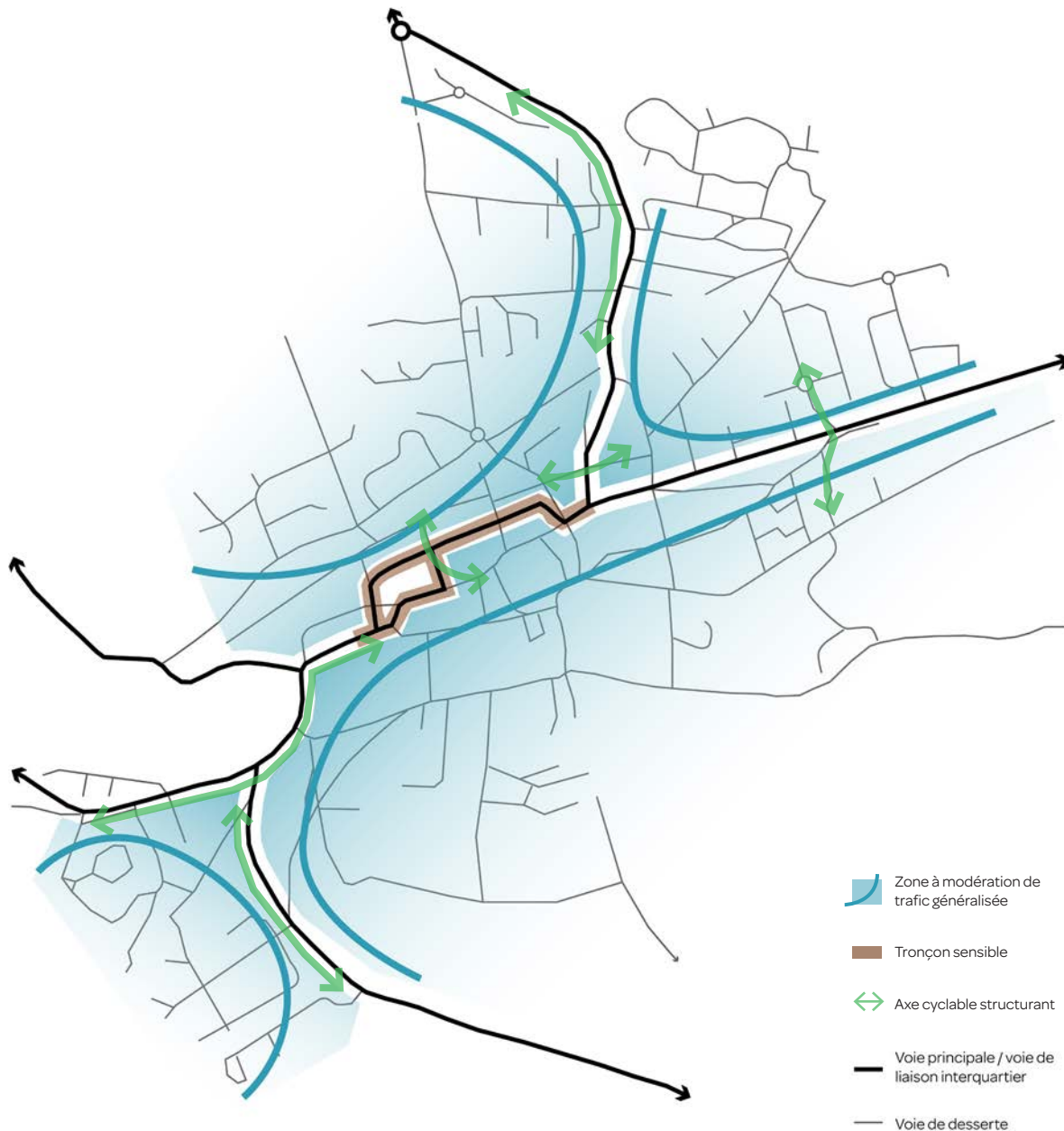


La largeur disponible (8,2m) permet l'aménagement d'un espace circulaire à sens unique de 3,00m et de stationnement partiel intégrés sur un espace public dédié prioritairement au piéton.

Il est proposé un aménagement en zone de rencontre, à niveau avec un revêtement uniforme et un mobilier adapté (potelets, bornes,...). En fonction des tronçons, il est préconisé d'alterner du stationnement latéral et des trottoirs élargis (terrasses, étals...).



référence : rue du Président Wilson, DUNKERQUE



POINTS CLES

- **Réaménagement de certains tronçons du réseau structurant actuel** (voies départementales) pour **permettre une cohabitation sécurisée des usagers** (séparation des modes de transport et notamment aménagements cyclables), tout en maintenant un bon niveau de performance.

> rue de la Martinière : réduire les vitesses et insérer les cycles.

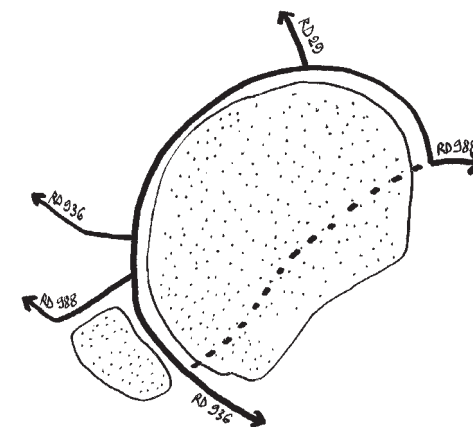
> rue Stourm : réduire les vitesses et insérer les cycles.

> rue Jean Comescaze : valorisation de l'entrée de ville

- **Aménagement et réglementation** (30km/h) permettant une mixité d'usages (transit, liaisons inter-quartiers, vie locale) **sur les tronçons sensible de la rue des Remparts et la rue Charles de Gaulle** (commerces, équipements, espaces publics).

- **Aménagement en double-sens de circulation sur le tronçon Est de la rue des Remparts** et requalification du tronçon Est de la rue Charles de Gaulle en zone de rencontre.

- **Mise en place de mesures fortes : sens de circulation, zone à modération de trafic généralisée (zone 30 ou de rencontre),... sur le réseau de desserte** et aménagements contraignant l'automobiliste pour éviter les «shunts» dans les secteurs sensibles et apaisés.



LE RESEAU CONTOURNANT

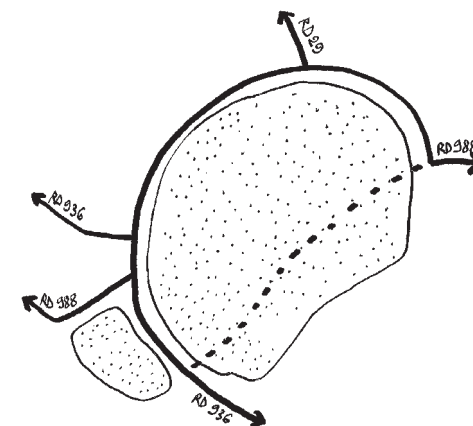
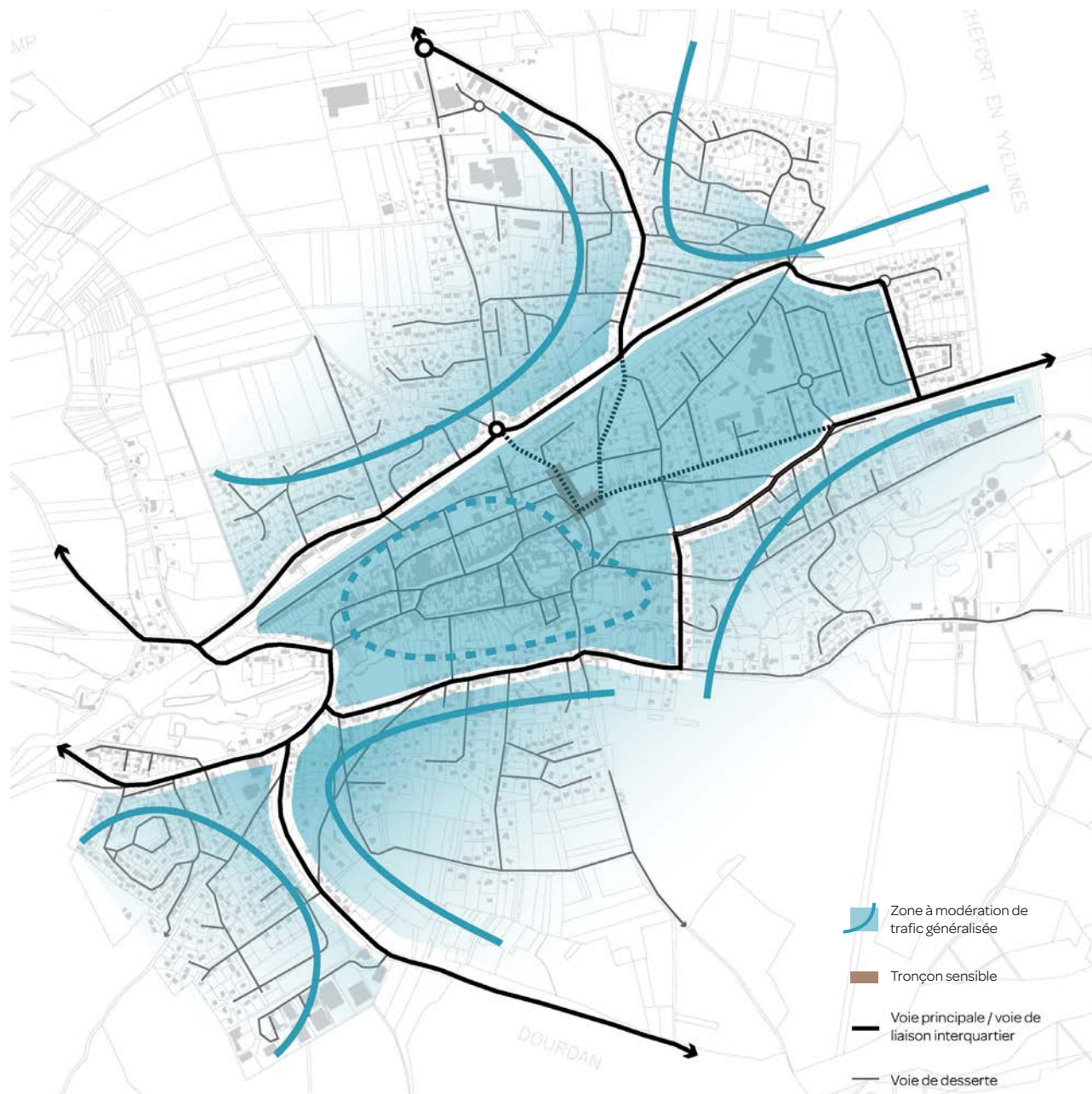
Ce scénario consiste à créer une voie contournant l'espace urbanisé pour accueillir les usages de transit.

La nouvelle voie de contournement et les entrées de ville actuelles forme le «ring» des voies principales. Il permet aux usagers souhaitant traverser la ville sans s'y arrêter de ne pas y pénétrer.

Les RD actuelles, situées au cœur de la zone urbanisée ont la fonction de voies de liaison interquartier. Elles ne sont empruntées que par les usagers en échange (venant ou partant) avec la commune.

Le développement de ce scénario ne semble pas pertinent étant donné la **disproportion entre, d'une part, le linéaire de voie nouvelle à créer et les coûts engendrés et d'autre part le faible trafic de transit traversant Saint Arnoult-en-Yvelines.**

Ce scénario est donc écarté.



LE RESEAU CONTOURNANT

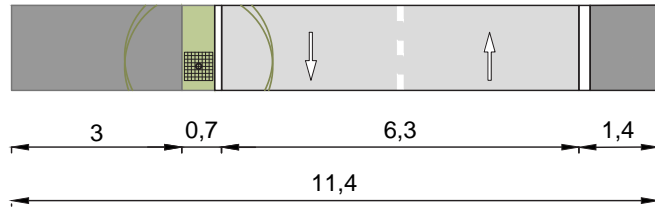
Ce scénario consiste à aménager un réseau de voiries structurantes autour du centre-ville et de protéger ce dernier du trafic de transit et de liaison inter-quartier.

Ce scénario s'appuie sur les «shunts» actuels qui deviennent le support des voies principales et collectrices principales (liaisons intercommunales et inter-quartiers). **L'itinéraire Est<> Ouest Nord s'appuie sur la rue des Paradis. Celle-ci se raccorde sur la RD988 Est via la rue de la Pierre-Saint-Marc.** Au Sud l'itinéraire structurant s'appuie sur les voies de dérivation actuelles. Cela impose leur requalification. Ce scénario permet de **créer un cœur de ville apaisé, incluant la majeure partie des équipements** publics de la commune (écoles, collège, mairie, cinéma...).

Une variante de «ring» plus réduite est envisageable : la rue de la Pierre-Saint-Marc reste une voie de distribution. La fonction de voie de liaison inter-quartier est assurée par les RD988 et 29 à proximité du centre.



Rue de la Martinière RD29

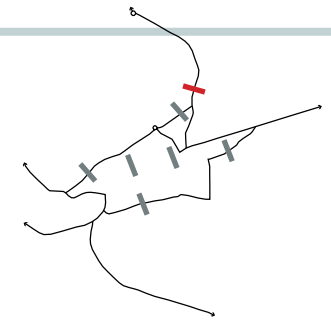


La largeur disponible de l'emprise publique est de 11,4m.

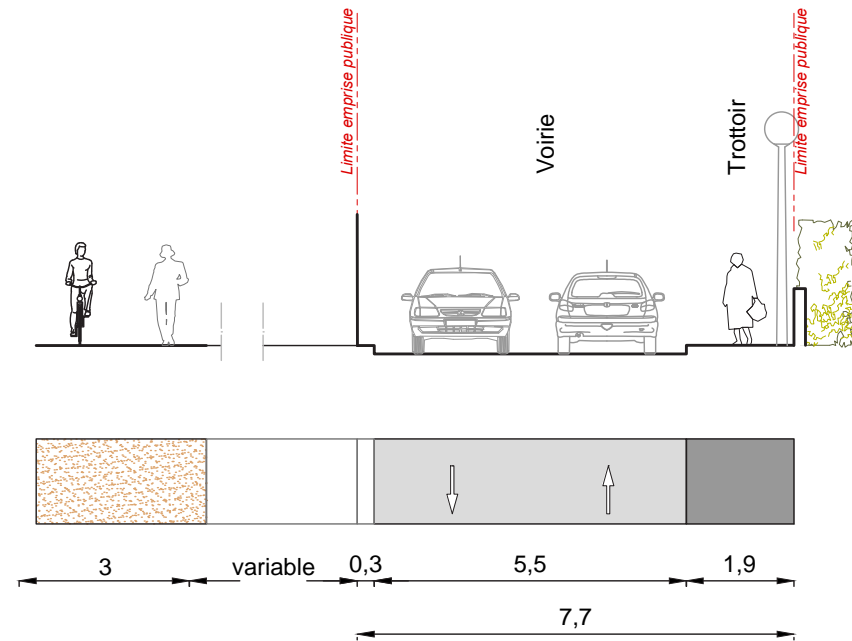
La voie de circulation doit être dimensionnée pour permettre le croisement de deux véhicules de transports en commun en écoulement libre à 50km/h, soit une largeur comprise **entre 6,00 et 6,50m. Le stationnement latéral est proscrit.**

Il est préconisé l'aménagement d'un trottoir mixte cycles/piétons, de **type «voie verte» d'une largeur minimale de 3,00m à l'Ouest de la chaussée et séparé de celle-ci par un bande paysagère.**

Cet aménagement est compatible avec l'emprise publique actuelle.



✓ Rue de Paradis - Ouest

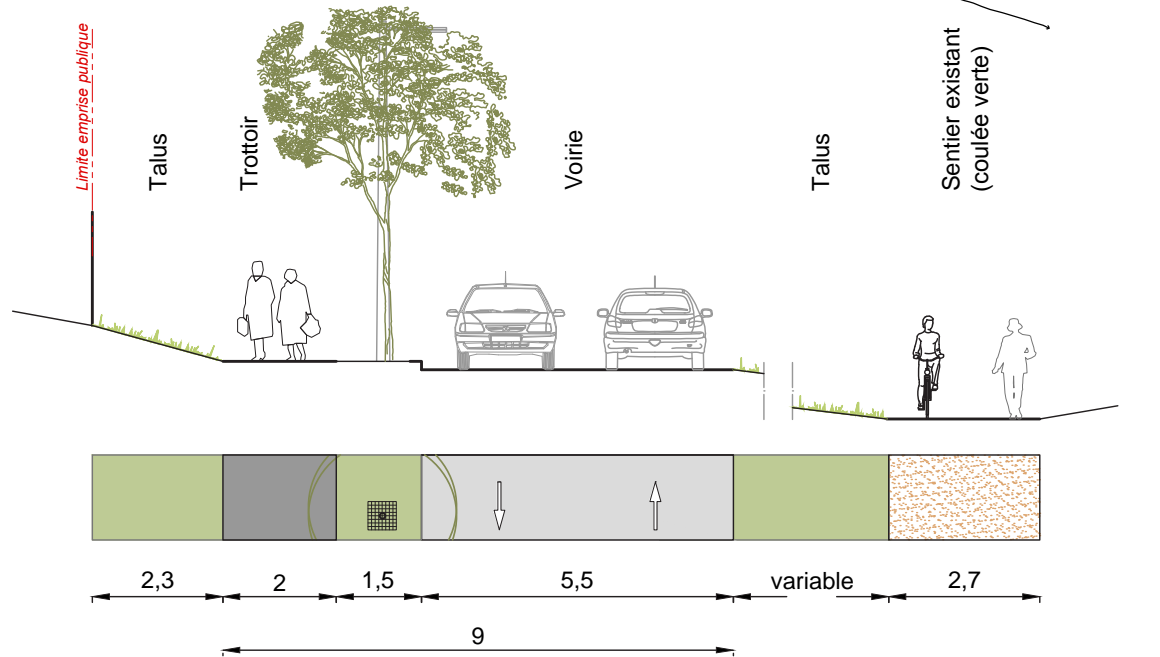


La largeur disponible de la plateforme est de 7,7m.

Elle permet l'aménagement d'une voie de circulation d'une **largeur de 5,5m** (croisement de deux PL) et d'un trottoir conforme aux normes d'accessibilité (>1,40m). Cet aménagement est compatible avec l'absence de ligne régulière de transport en commun sur cette voie.

Il est proposé de conforter la «coulée verte» au Sud de cette voie (tronçon manquant actuellement) pour aménager un itinéraire cycles/piétons structurant, sécurisé et déconnecté de la voie principale.

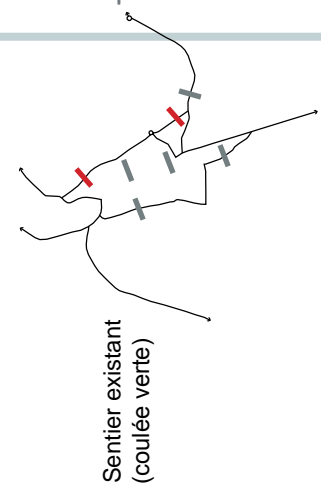
✓ Rue de Paradis - Est



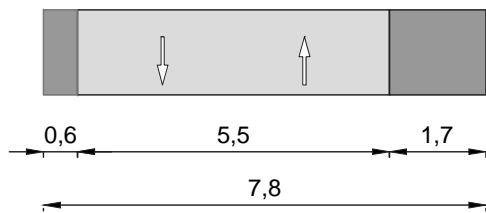
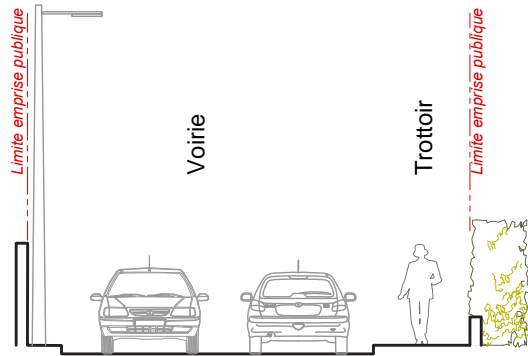
La largeur disponible permet l'aménagement d'une voie de circulation d'une largeur de 5,5m et d'un trottoir conforme aux normes d'accessibilité (>1,40m).

Un traitement paysager permet de mettre à distance les nuisances de la voirie (circulation, bruit, pollution,...) et les habitations.

Il est proposé de **s'appuyer sur la «coulée verte»** au Sud de cette voie (tronçon existant) **pour aménager un itinéraire cycles/piétons structurant.**



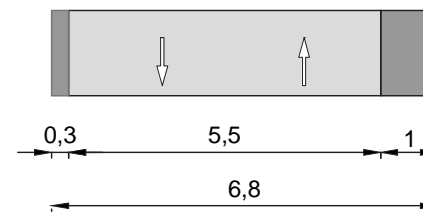
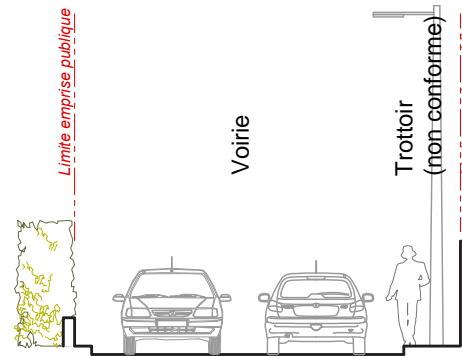
❌ Rue des Amorteaux - Ouest



La largeur disponible de la plateforme est de 7,8m et permet l'aménagement d'une voie de circulation d'une largeur de 5,5m (croisement de deux VL en écoulement libre) et d'un trottoir conforme aux normes d'accessibilité (>1,40m).

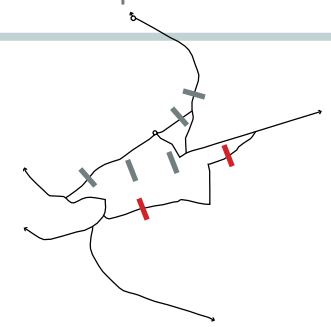
Mais cette emprise ne permet pas d'aménagement cyclable séparé de la chaussée tel que préconisé pour une voie structurante.

❌ Rue des Amorteaux - Est

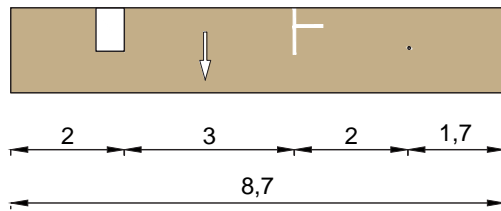
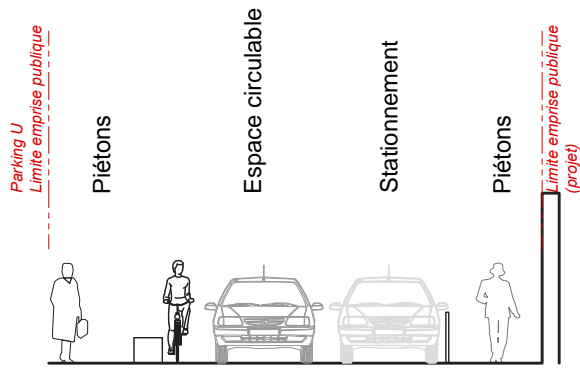


La largeur disponible de la plateforme est de 6,8m et permet l'aménagement d'une voie de circulation d'une largeur de 5,5m (croisement de deux VL en écoulement libre).

Mais cette emprise ne permet pas d'aménagement cyclable séparé de la chaussée tel que préconisé pour une voie structurante ni d'un trottoir aux normes d'accessibilité.



✓ Rue des Remparts - Ouest



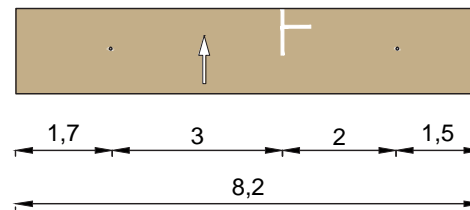
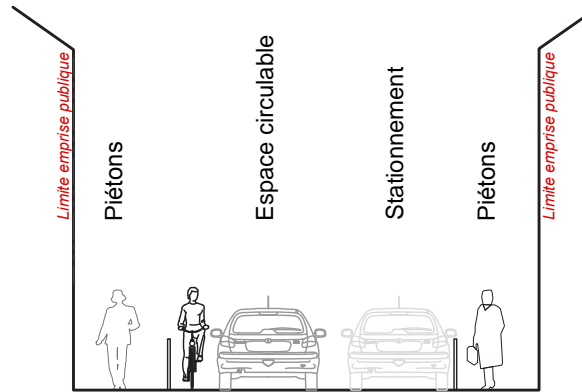
La largeur disponible de la plateforme est de 8,7m et permet d'aménager un espace circulaire à sens unique de 3,00m de large et du stationnement latéral.

Il est proposé un aménagement en zone de rencontre, à niveau avec un revêtement uniforme.



référence : quartier St Laurent, GRENOBLE

✓ Rue Charles de Gaulle

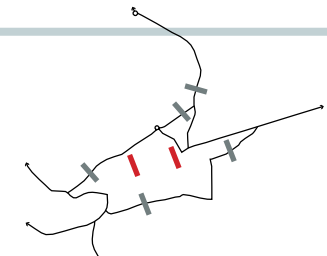


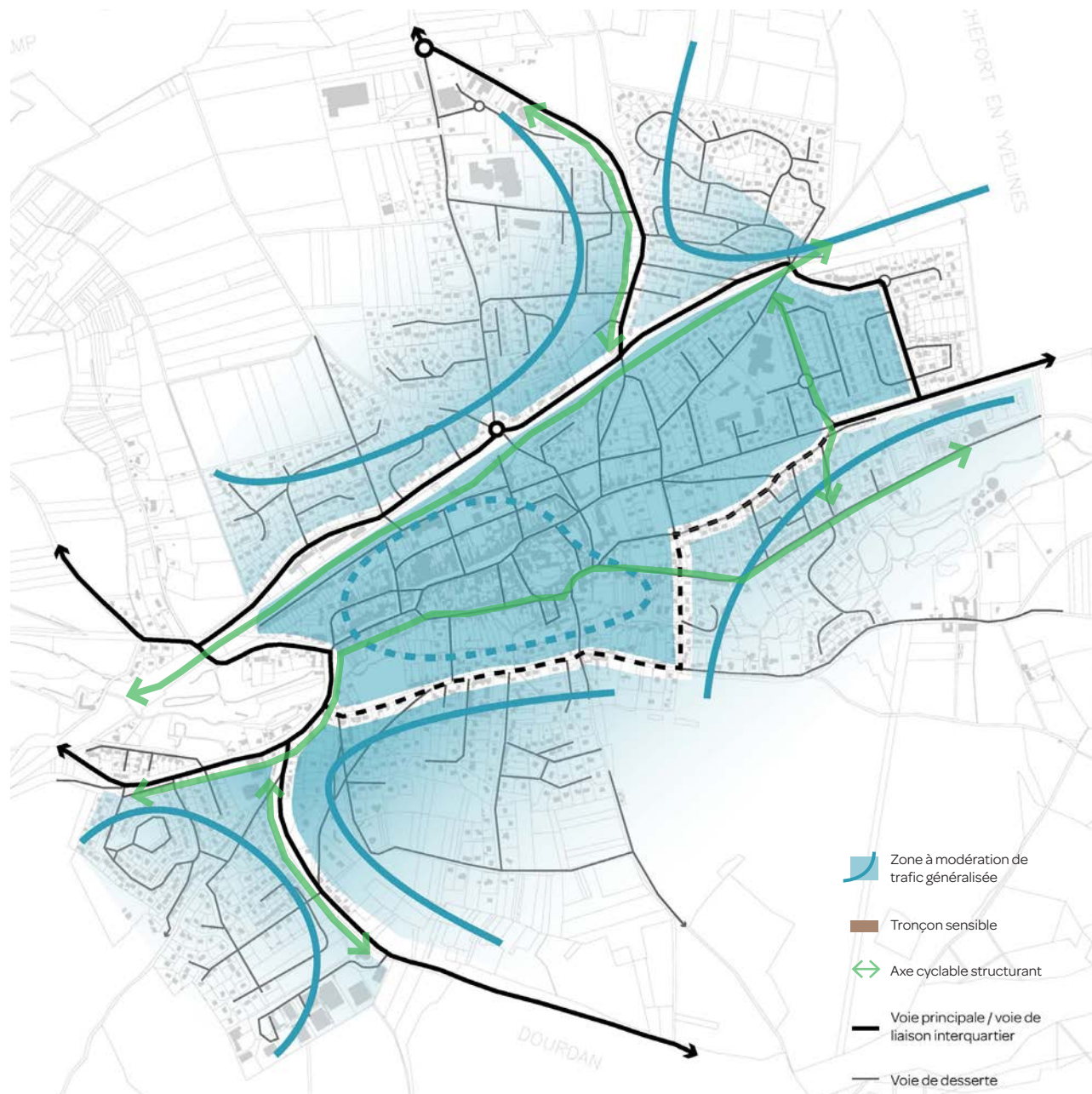
La largeur disponible (8,2m) permet l'aménagement d'un espace circulaire à sens unique de 3,00m et de stationnement partiel intégrés sur un espace public dédié prioritairement au piéton.

Il est proposé un aménagement en zone de rencontre, à niveau avec un revêtement uniforme et un mobilier adapté (potelets, bornes,...). En fonction des tronçons, il est préconisé d'alterner du stationnement latéral et des trottoirs élargis (terrasses, étals...).



référence : rue du Président Wilson, DUNKERQUE





POINTS CLES

- **Réaménagement de certains tronçons du réseau structurant actuel** (voies départementales) pour permettre une cohabitation sécurisée des usagers (séparation des modes de transport et notamment aménagements cyclables), tout en maintenant un bon niveau de service.

> Réaménagement de la RD29 Nord (rue de la Martinière) pour la prise en compte des cycles.

- **Réaménagement de certaines voies actuellement «secondaires»** pour permettre leur fréquentation par des usagers en transit ou effectuant des liaisons inter-quartiers.

> Réaménagement de la rue de Paradis Ouest pour permettre les usages de transit et les liaisons inter-quartiers.

> Réaménagement du carrefour Ouest Rue du Paradis / RD936.

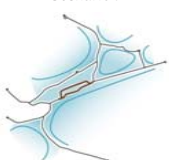
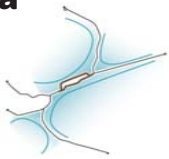
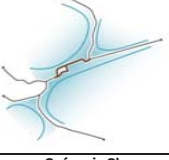
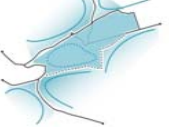
> Aménagement du tronçon Est de la rue du Paradis avec les caractéristiques d'une voie de liaison inter-quartier.

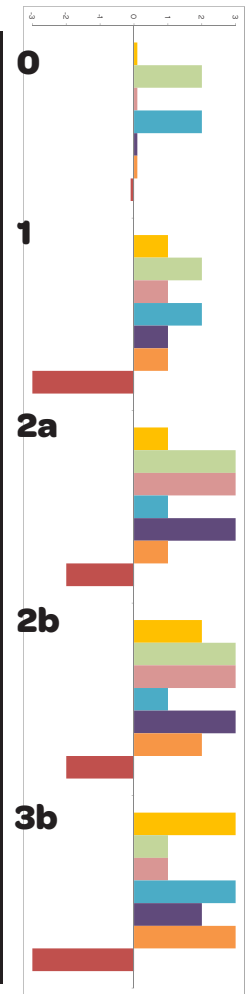
> Aménagement du carrefour RD29/ rue du Paradis.

> **Création d'une voie de liaison Sud en mobilisant du foncier privé dans le secteur rue du Bon Saint-Arnoult - rue de la Chapelle Saint-Fiacre.**

• **Requalification des voiries du centre-ville** en zone à modération de trafic et valorisation des espaces publics.

• **Zone à modération de trafic généralisée** sur le réseau non structurant (zone 30 ou de rencontre) et aménagements contraignant l'automobiliste pour éviter les «shunts» dans ces secteurs.

Evaluation	Valorisation du centre-ville (patrimoine, espaces publics,...)	Accessibilité et visibilité des commerces pour tous les modes	Apaiser les flux dans les quartiers résidentiels	Apaiser les flux en centre-ville	Faciliter les liaisons douces inter-quartier	Facilité les liaisons douces en centre-ville	Coût de mise en œuvre
0 Etat actuel	Non traité	Accès facilité mais des alternatives évitent le centre	Présence de voie de dérivation	Les voies de dérivation "soulagent" légèrement le centre-ville	Le réseau cyclable est inexistant et les liaisons piétonnes sont en conflit avec les dérivations	Forte présence de la voiture, espace publics non traité, vitesse limité à 50km/h.	Néant
1 Scénario 1 	La satisfaction des besoins de circulation n'est pas incompatible avec une légère valorisation	Accès facilité mais les alternatives évitent le centre	Présence de voie de dérivation, mais correctement aménagée	Les voies de dérivation "soulagent" légèrement le centre-ville	Zones apaisées de petites tailles, et les liaisons piétonnes sont en conflit avec les dérivations	Le centre garde sa fonction de voie de liaison mais l'aménagement organise la cohabitation	Aménagement (rue du paradis, carrefour à créer, aménagement du centre) et foncier à mobiliser (au sud)
2a Scénario 2a 	La satisfaction des besoins de circulation n'est pas incompatible avec une légère valorisation	Passage impératif par le centre	Absence de voie de dérivation	L'aménagement organise la cohabitation des usages, mais trafic est en hausse	Zone à modération de trafic généralisée	L'aménagement organise la cohabitation des usages	Aménagement du centre, mesures ponctuelles (aménagements légers, signalisation,...) dans les zones apaisées
2b Scénario 2b 	Mise en valeur ambitieuse de la rue De Gaulle et de la Place Leclerc mais le centre conserve sa vocation circuloire	Passage impératif par le centre	Absence de voie de dérivation	L'aménagement organise la cohabitation des usages.	Zone à modération de trafic généralisée	L'aménagement organise la cohabitation des usages et est ambitieux sur la rue De Gaulle	Aménagement du centre, mesures ponctuelles (aménagements légers, signalisation,...) dans les zones apaisées
3b Scénario 3b 	Permet une mise en valeur ambitieuse du centre-ville élargi (mairie, écoles,...)	Le trafic de transit et de liaison évite le centre-ville mais le centre est accessible	Présence de voie de dérivation, mais correctement aménagée	Le trafic de liaison inter-quartier évite le centre	Zone à modération de trafic généralisée mais faiblesse au Sud	Centre-ville apaisé	Aménagement (rue du paradis, carrefour à créer, aménagement du centre) et foncier à mobiliser (au sud)



FIL DE L'EAU

SCENARII

EVALUATION