

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**

30 MAI 2016

Présentation du projet
Secteur Nord-Ouest

Un travail réalisé en 5 temps principaux

1. Printemps 2015 : diagnostic

- > relevés de terrain,
- > réalisation d'enquêtes (interviews, rencontre,...) et de comptages,
- > présentation du diagnostic au comité de pilotage (commission voirie et sécurité).

2. Eté 2015 : scénarios

- > conception,
- > évaluation,
- > présentation du diagnostic et des scénarios en réunion publique le 07/10/2015.

3. Automne Hiver 2015 : affinement du scénario retenu

- > conception,
- > présentation au comité de pilotage en janvier 2016.

4. Printemps 2016 : concertation avec les partenaires et les habitants de la commune

- > 3 mai 2016 - présentation aux personnes publiques associées (département,...),
- > 3 mai 2016 - présentation aux riverains du centre-ville et du secteur Sud.
- > 30 mai 2016 - présentation aux riverains du secteur Nord-Ouest.
- > 29 juin 2016 - présentation aux riverains du secteur Nord-Est.

5. Eté 2016 : Synthèse de la concertation et validation du schéma directeur.

1. Il est observé deux morphologies urbaines particulières : le centre-ville, d'époque médiévale et sa périphérie post- année 1960 : lotissement + ZI périphériques.



2. Le réseau routier principal (routes départementales) est organisé en étoile, et les voies de desserte relient les branches de cette étoile.



3. Il est constaté que les voies de desserte sont utilisées comme «raccourcis», cela pose des problèmes de sécurité et de nuisances dans les quartiers concernés



4. La place du piéton et le réseau cyclable ne sont pas satisfaisants : manque de sécurité, manque de confort, manque de liaisons, notamment vers les pôles publics majeurs : collège, stade, centre,...



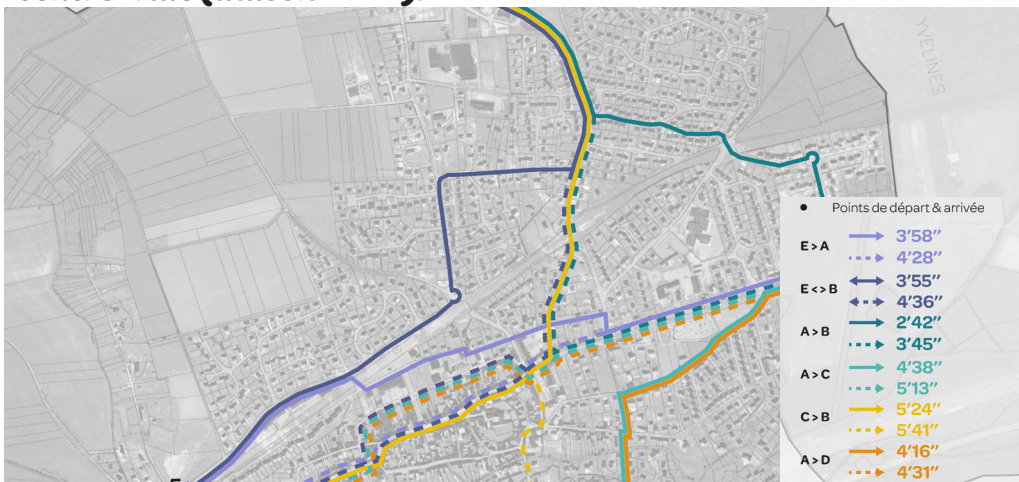
1. Une organisation des circulations marquée par la présence de barrières et de voies en «cul-de-sac» : rue du docteur Remond, rue des Paradis.



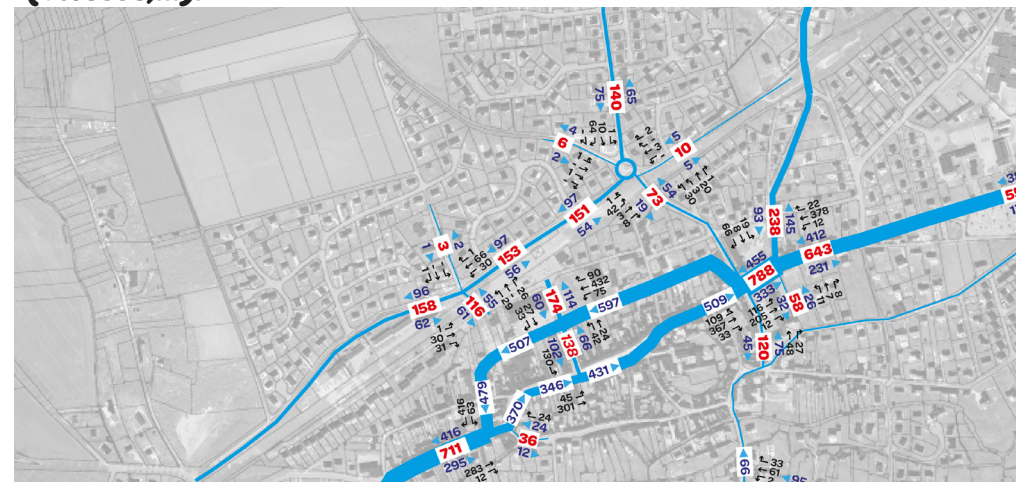
2. Des voiries souvent confortables pour les véhicules motorisés et parfois dépourvues d'aménagement pour les modes actifs (piétons et cycles).



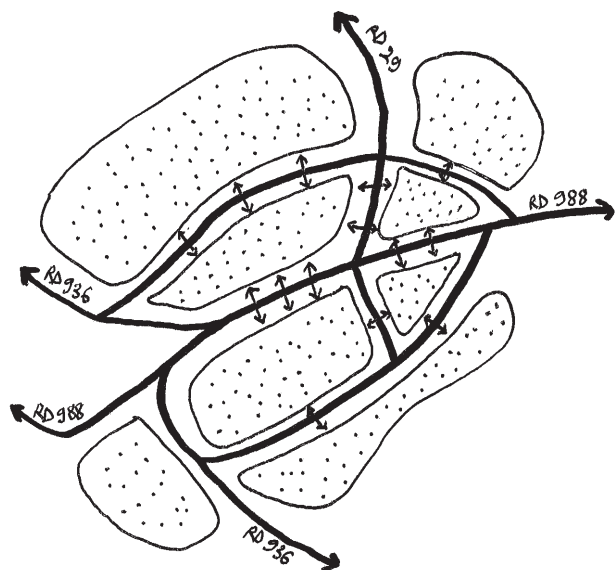
3. Un réseau de voirie très performant pour l'évitement du centre et les liaisons Ouest <-> Nord : environ 1 minute plus rapide que par le centre-ville (liaison E <-> B).



4. Des charges trafic malgré tout modérées, mais un fort sentiment d'insécurité lié à des comportements de conduites inadaptés (vitesse,...).

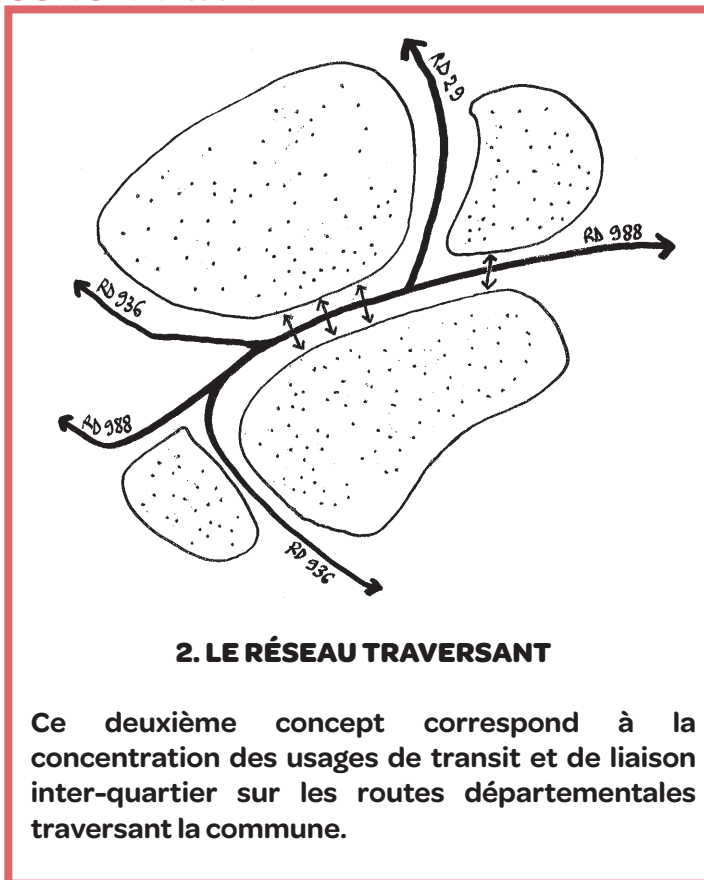


CONCEPT VALIDE



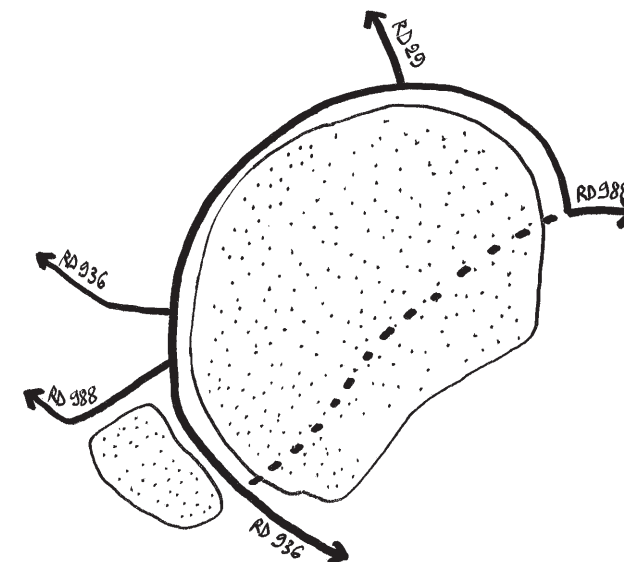
1. LE RÉSEAU MAILLÉ

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



2. LE RÉSEAU TRAVERSANT

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



3. LE RÉSEAU CONTOURNANT

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

VARIANTE A



— Voie principale / voie de liaison interquartier
— Voie de desserte

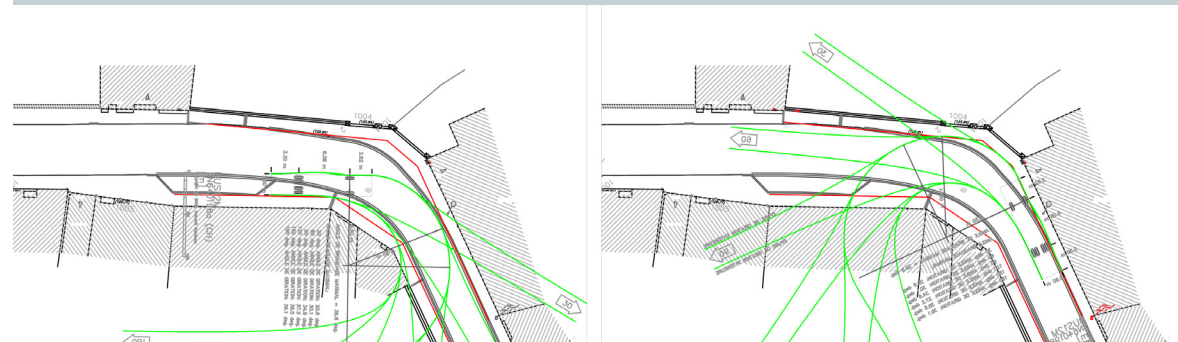
VARIANTE B



— Voie principale / voie de liaison interquartier
— Voie de desserte

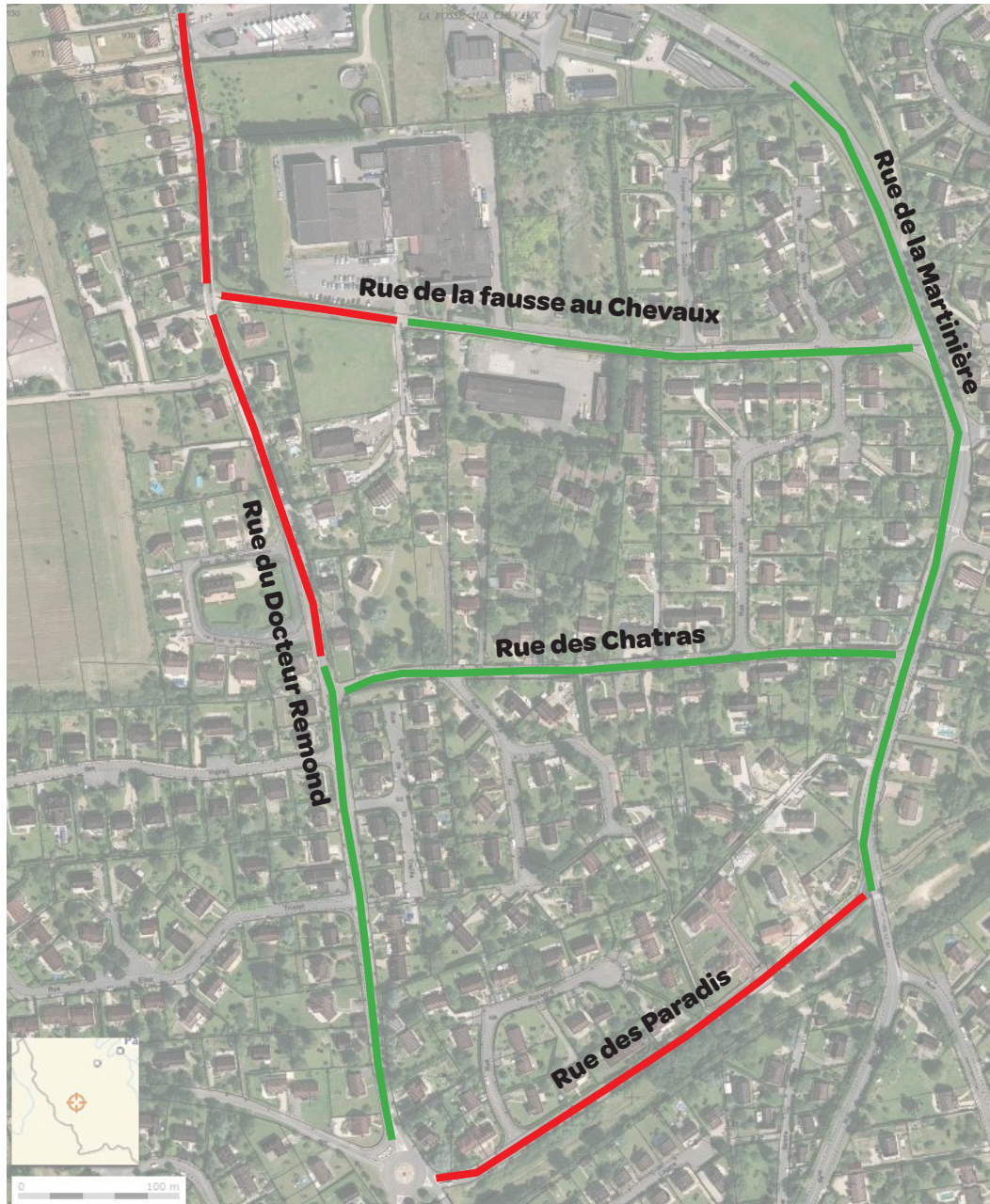
SCENARIO RETENU

Rue des Remparts

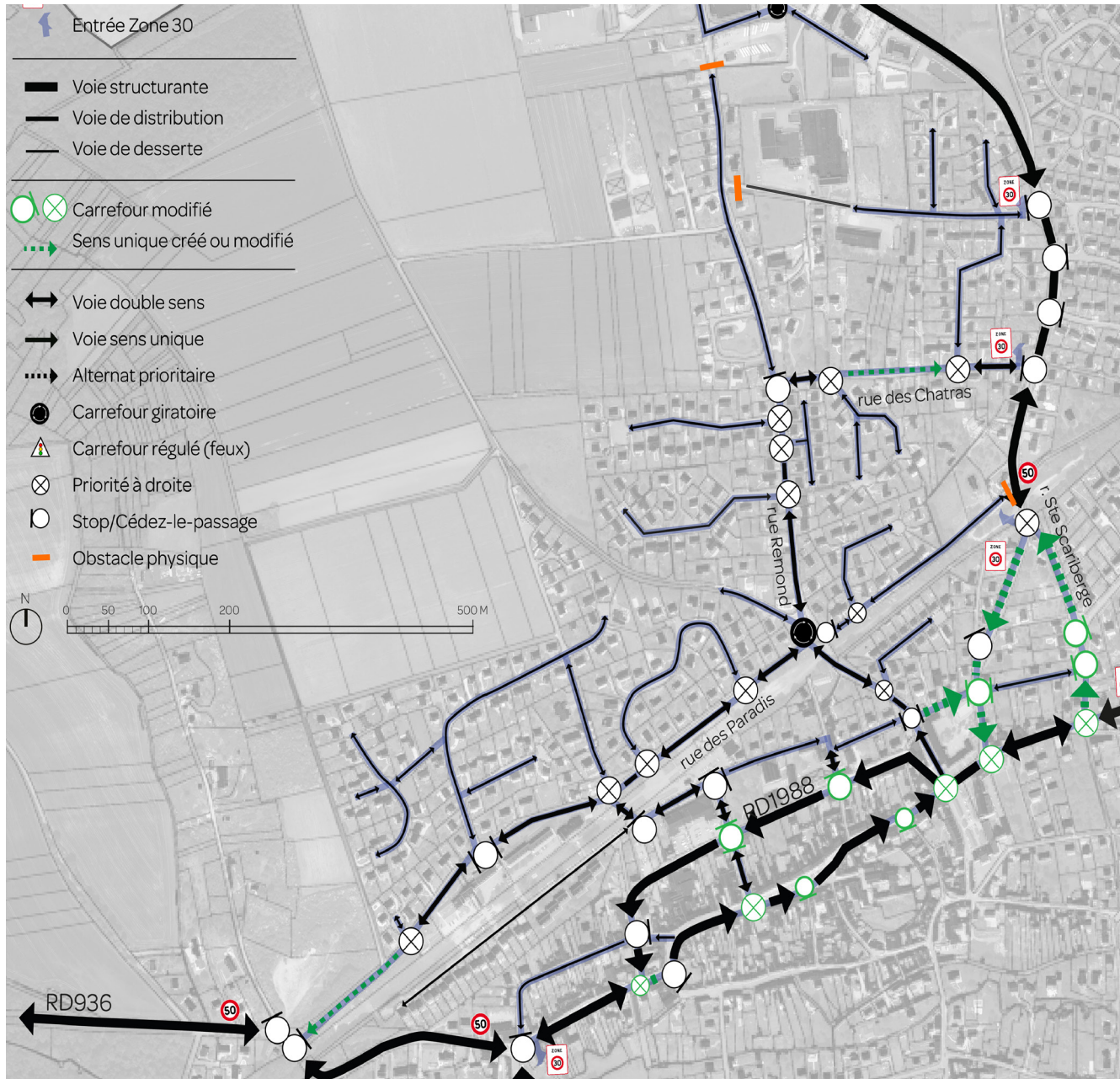




- Améliorer la performance et la sécurité du réseau routier structurant
- Rendre les secteurs résidentiels imperméables au trafic de transit
- Apaiser le centre-ville et concilier les usages de circulations et ceux liés à la vie locale
- Créer un réseau structurant modes doux parallèle au réseau routier structurant
- Optimiser le stationnement en centre-ville



- **Le tronçon Nord de la rue du Docteur Remond est dépourvu de trottoir et marqué par la pente.**
 - > Le renforcement de la circulation sur cet axe, qui pour les piétons et les cyclistes est le plus direct (pour les liaisons centre <> ZI) serait une régression en terme de sécurité et de promotion des modes doux.
- **L'Est de la rue des Paradis est dépourvu de trottoirs.**
- **Bien qu'aménagé de trottoirs les tronçons Sud de la rue du docteur Remond et la rue des Chatras, sont des voies résidentielles qu'il est nécessaire d'apaiser.**
 - > L'apaisement sera effectif si les usagers qui transitent aujourd'hui par ici sont reportés sur le réseau principal (les RD).
 - > L'aménagement et la réglementation seront également nécessaires pour apaiser les comportements des «riverains locaux» entrant ou sortant du quartier.



- **Supprimer les carrefours à feux du centre : première mesure de l'apaisement des quartiers Nord-Ouest**

> Améliorer la fluidité des voies principales.

- **Généralisation des zones 30 dans les secteurs résidentiels**

> Concerne toutes les voies du secteur Nord-Ouest.

> Permet d'envisager des mesures d'aménagement complémentaires pour réduire les vitesses : chicanes, alternats, ralentisseurs,...

- **Mises en sens unique coordonnées des rues de Chatras et des Paradis**

> Pour éviter que les usagers en transit puisse traverser le quartier de part-en-part et dans les deux sens.

> Cette mesure est nécessaire pour assurer la réussite de l'objectif de suppression du transit.

> Le maintien du sens «sortant» est indispensable pour la gestion des urgences (pompiers, gendarmerie,...).

- **Pas d'ouverture des barrières sur les voies sans trottoirs**

> Ces voies sont sensibles pour les piétons et deviendront très performantes si elles sont ouvertes (même à sens unique).

- **Aménagement des voies en sens unique**

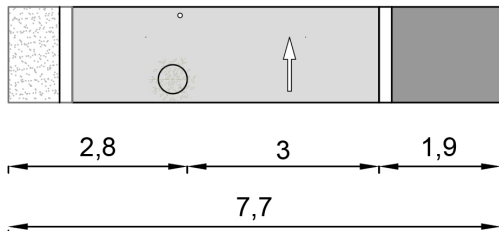
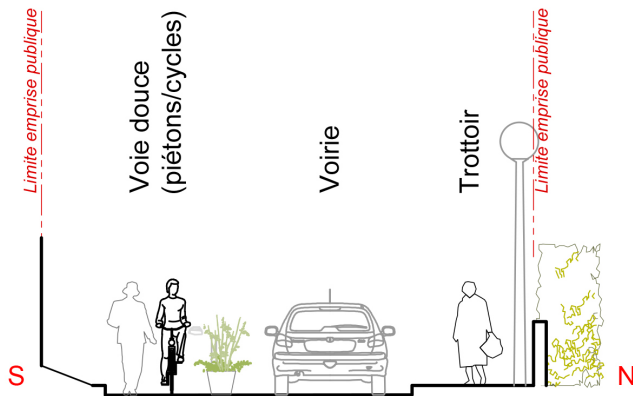
> Création de stationnement / élargissement des trottoirs / axe vélo,...



Rue des Paradis Ouest : mise à sens unique entre la rue des Menuets et la RD936

- > Maintien du trottoir actuel
- > Affectation de l'ancienne voie entrante (Ouest > Est) aux modes actifs par la pose de mobilier (jardinières, potelets,...).
- > Création d'une liaison modes doux entre la RD (puis le hameau des Meurgers) et le centre-ville (puis la coulée verte).

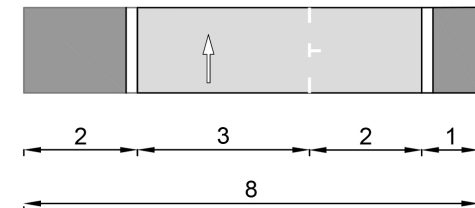
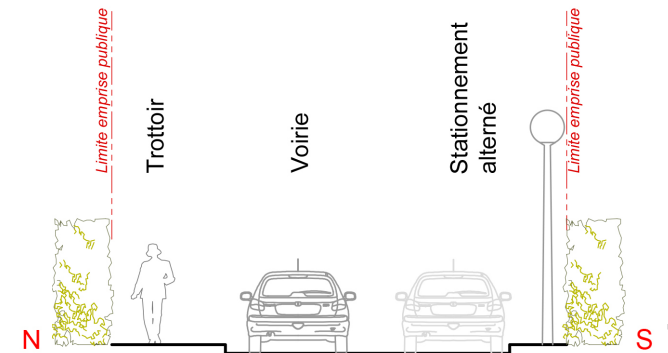
Rue des Paradis - Ouest



Rue des Chatras : mise en sens unique entre la rue du prieuré et la rue des 4 vents

- > Maintien du trottoir actuel
- > Affectation de l'ancienne seconde voie à la création de stationnement positionné alternativement au Nord et au Sud de la voie : création de chicanes.

Rue des Chatras

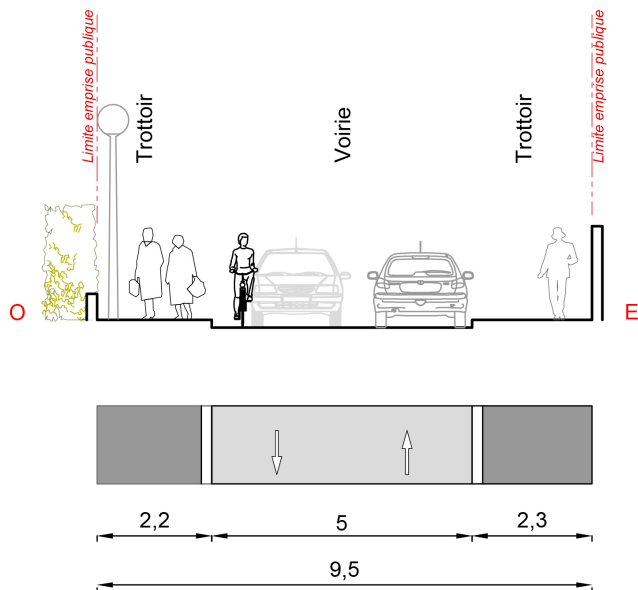




Rue du Docteur Remond : réduction de la voirie et élargissement des trottoirs

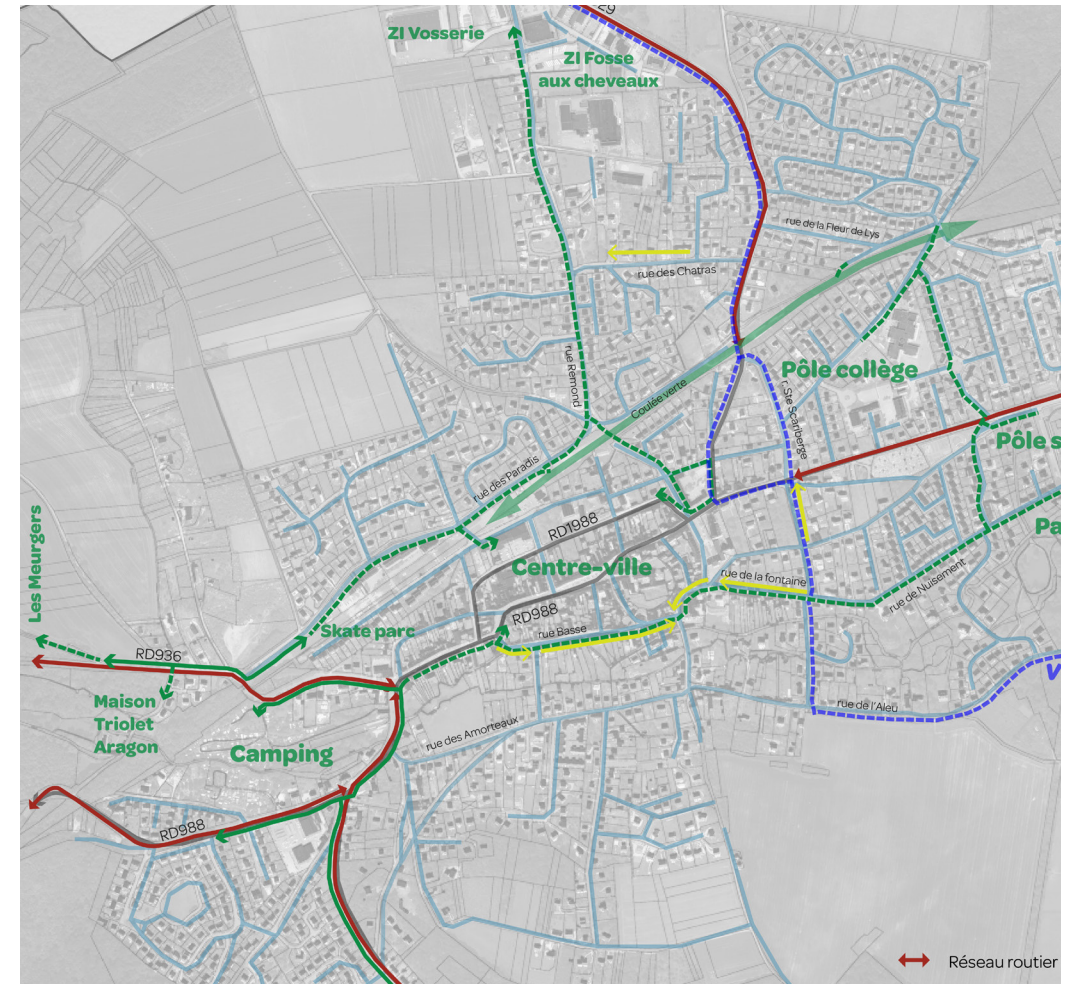
- > Réduction des vitesses pratiquées.
- > Amélioration du confort des piétons
- > Possibilité à terme, de compléter les mesures d'apaisement par l'aménagement d'alternats, de chicanes, de ralentisseurs.

Rue du Docteur Remond



Cohérence avec le développement des itinéraires piétons et cycles

- > Aménagement cycles vers les Grands Meurgers via la rue des Paradis.
- > Élargissement des trottoirs en zone 30 sur la rue du docteur Remond.





Hameau d'Essert - Messery (74)



Hameau de Cervonnex - St Julien en Gene. (74)



Rue de Hauteville - Daix (21)

Adapter la réglementation et l'aménagement au caractère villageois du hameau

- > Son caractère villageois, le parcours de la rue des Grands Meurgers et son aménagement n'en font pas un itinéraire concurrent à la RD pour les usagers en transit Est <> Ouest.
- > La principale faiblesse de cet axe rectiligne est l'absence de prise en compte des piétons et l'absence de mesure de modération de la vitesse des transports motorisés.
- > Proposition de réglementation en zone 30 ou zone de rencontre sur les secteurs étroits.



