

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**

3 MAI 2016

Présentation du projet  
Secteur centre-ville

## **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,...**

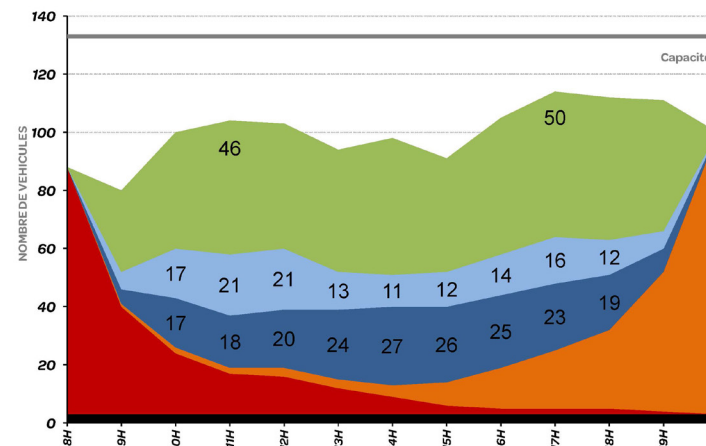




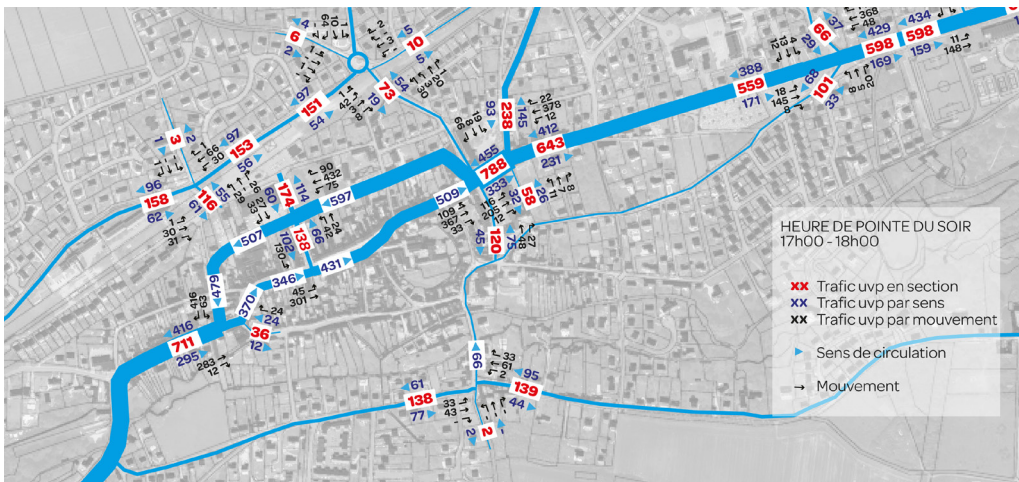
**1. Le caractère patrimonial du centre-ville ancien n'est pas mis en valeur, le côté «fonctionnalité voiture» a pris le dessus sur les espaces publics (terrasse, étales,...).**



**2. Pour les commerces et les services du centre-ville, la facilité d'accès, de stationnement et la visibilité sont des enjeux primordiaux. Le stationnement riverain rue basse est complexe.**



**3. Le centre-ville est traversé par les RD, c'est le carrefour du réseau routier communal. Le niveau de service des itinéraires centraux est souvent moins performant que les voies de desserte (y compris du secteur Sud), malgré son absence de saturation.**



**4. La place du piéton et la qualité des espaces publics du centre-ville n'est pas à la hauteur du potentiel des modes doux à Saint-Arnoult. Les liaisons piétonnes vers les quartiers limitrophes doivent être renforcées.**



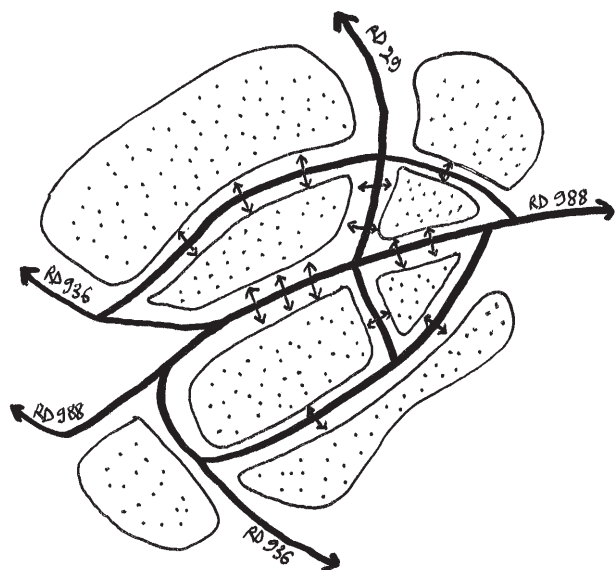
PRINCIPES GLOBAUX

ZOOMS

PLANIFICATION

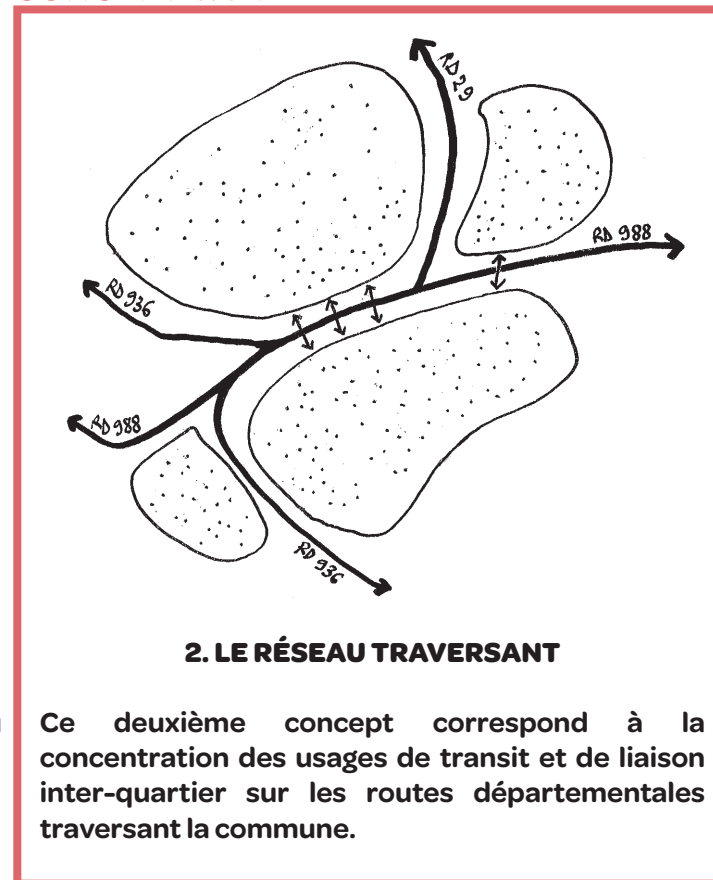


**CONCEPT VALIDE**



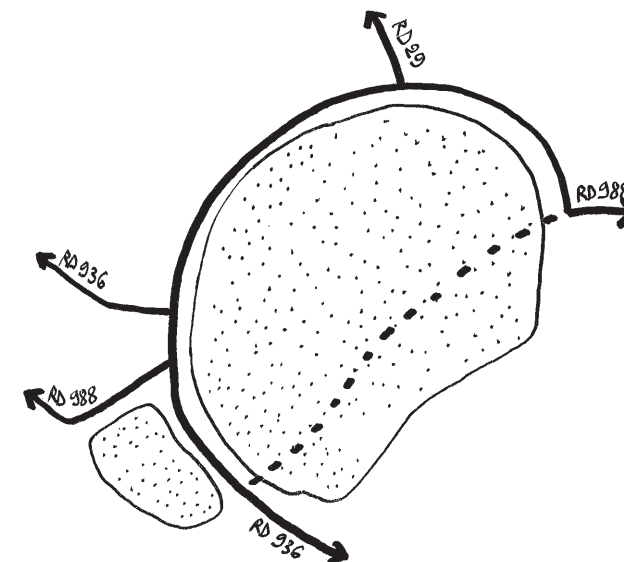
**1. LE RÉSEAU MAILLÉ**

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

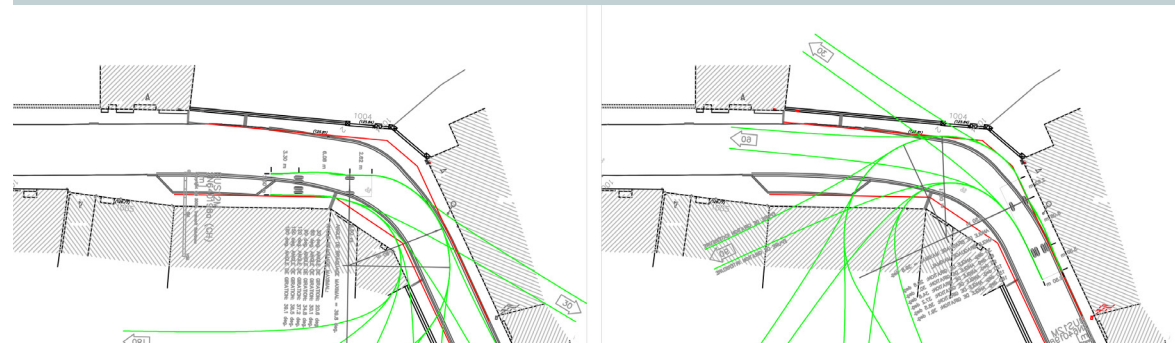


VARIANTE B



**SCENARIO RETENU**

**Rue des Remparts**

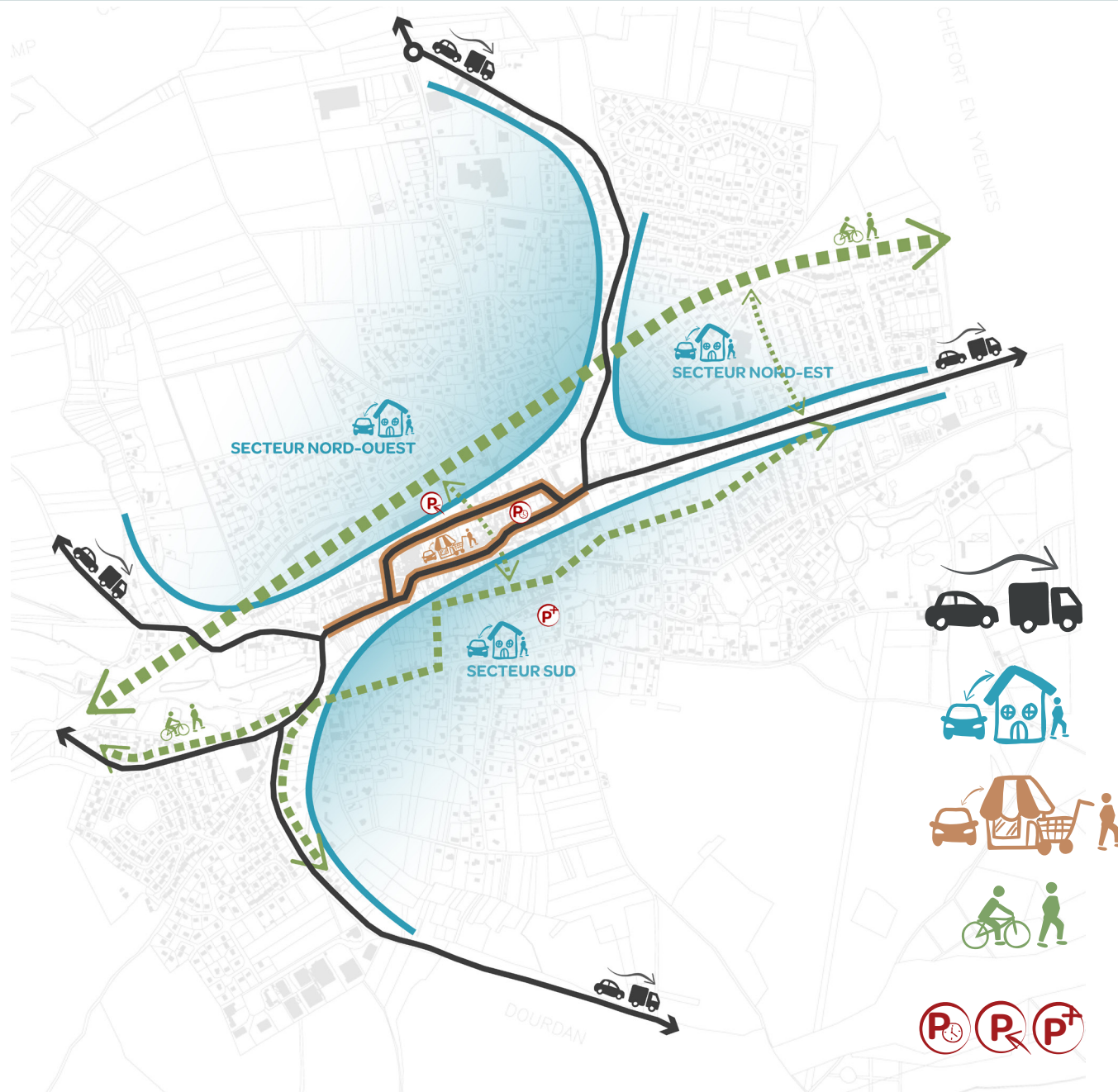


PRINCIPES GLOBAUX

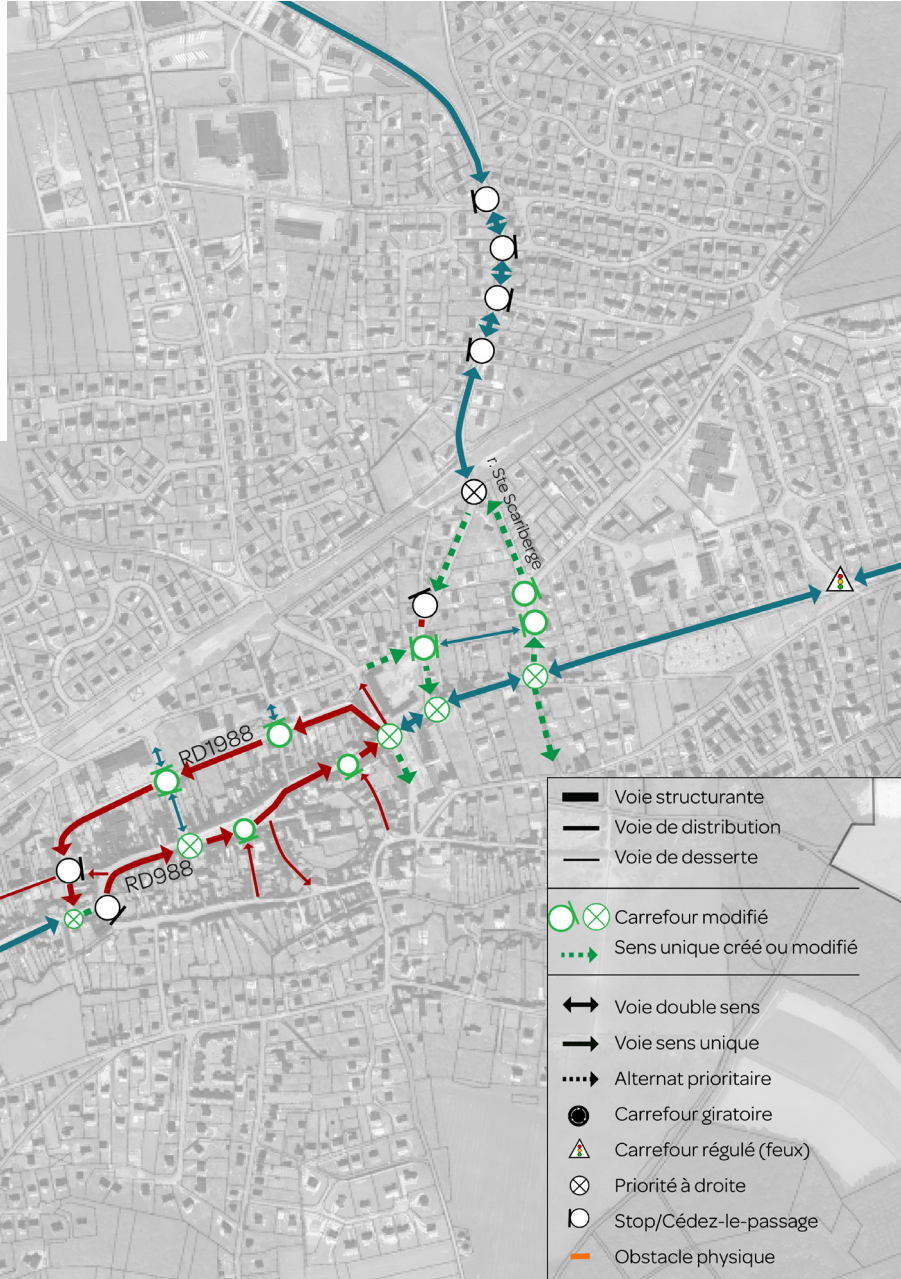
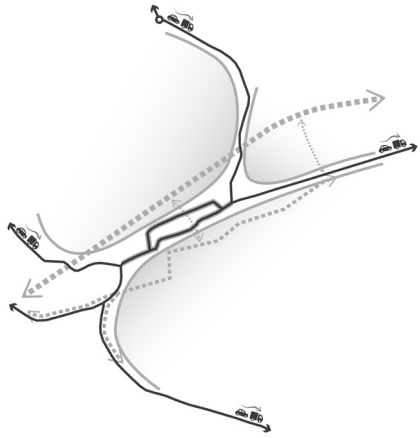
ZOOMS

PLANIFICATION





- 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



## • Supprimer les carrefours à feux

- > Réduire les temps de parcours du réseau structurant.
- > Les voies de desserte parallèles en sont dépourvues.

## • Carrefour De Gaulle / Renault / Remparts

- > Carrefour à 5 branches. Nous proposons d'organiser à sens unique Nord > Sud la rue Eugène Renault.
- > La suppression de cette entrée permet de supprimer les feux et de créer du stationnement dans ce secteur en tension.

## • Carrefour RD988/rue Sainte Scariberge

- > Carrefour à 5 branches dont les 5 sont actuellement «entrantes et sortantes» dans le carrefour : gestion par feux.
- > Limiter le nombre d'entrées dans le carrefour : organiser à sens unique sortant les branches «secondaires» Sainte Scariberge, Gatines et Palais.

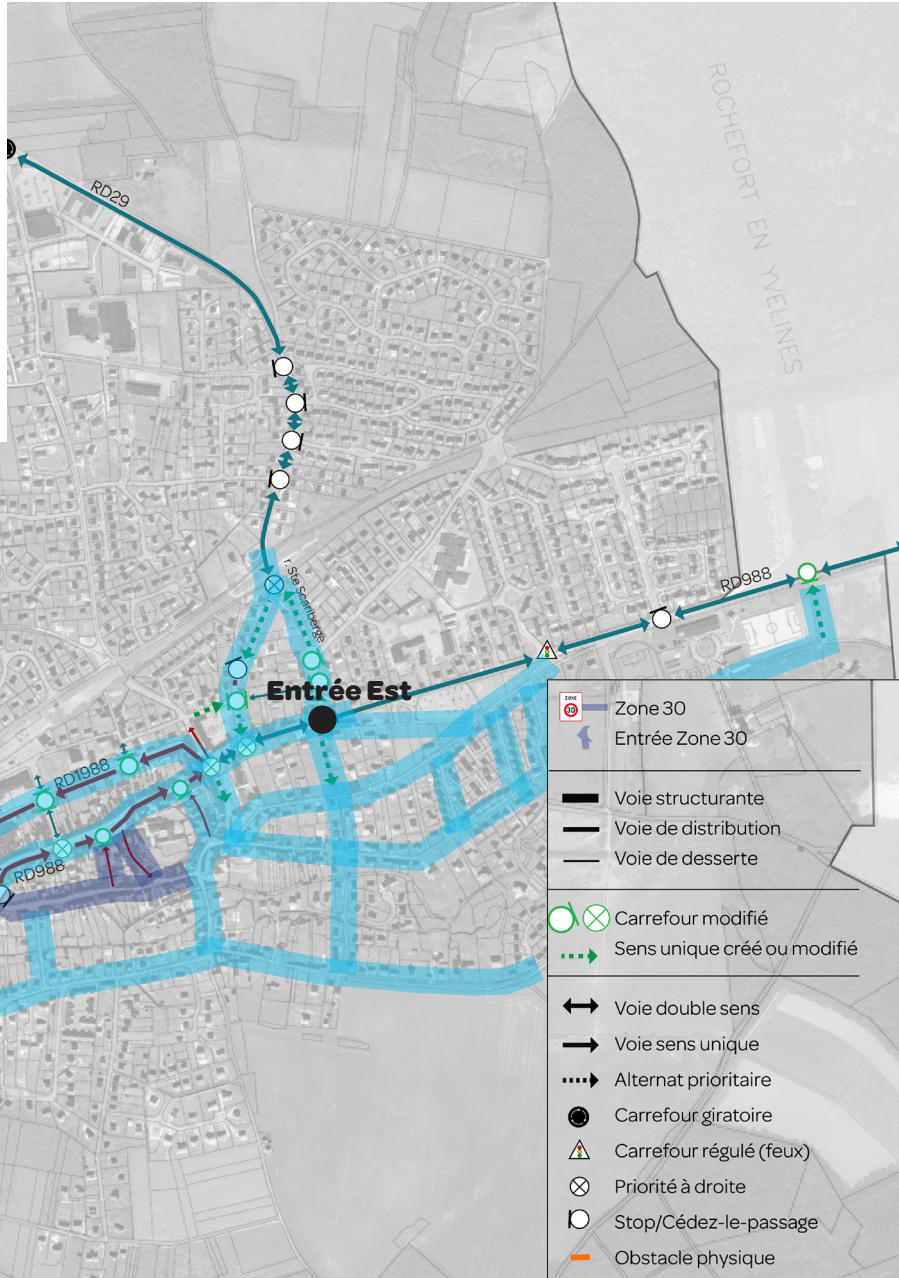
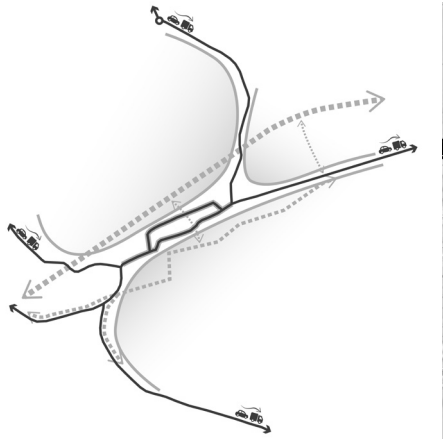
## • Maintien des feux sur le carrefour RD / Dejean

- > Sécuriser les traversées Nord <> Sud hors zone 30.

## • Priorité à la RD en centre-ville

- > En centre-ville l'exploitation des carrefours sera revue pour conférer la priorité aux voies principales.





- **La fluidité est garantie par la réduction des arrêts et des temps d'attente : pas par l'augmentation des vitesses tolérées.**

- **Zone 30 sur l'ensemble du centre-ville et des secteurs résidentiels**

> Ce principe réglementaire est prévu pour les voies où la fonction circulatoire de la voirie est aussi importante que l'intensité et la sensibilité de la vie locale.

> Une extension de cette zone 30 vers les entrées de ville ne serait pas crédible (et donc pas respectée) au regard des densités urbaines.

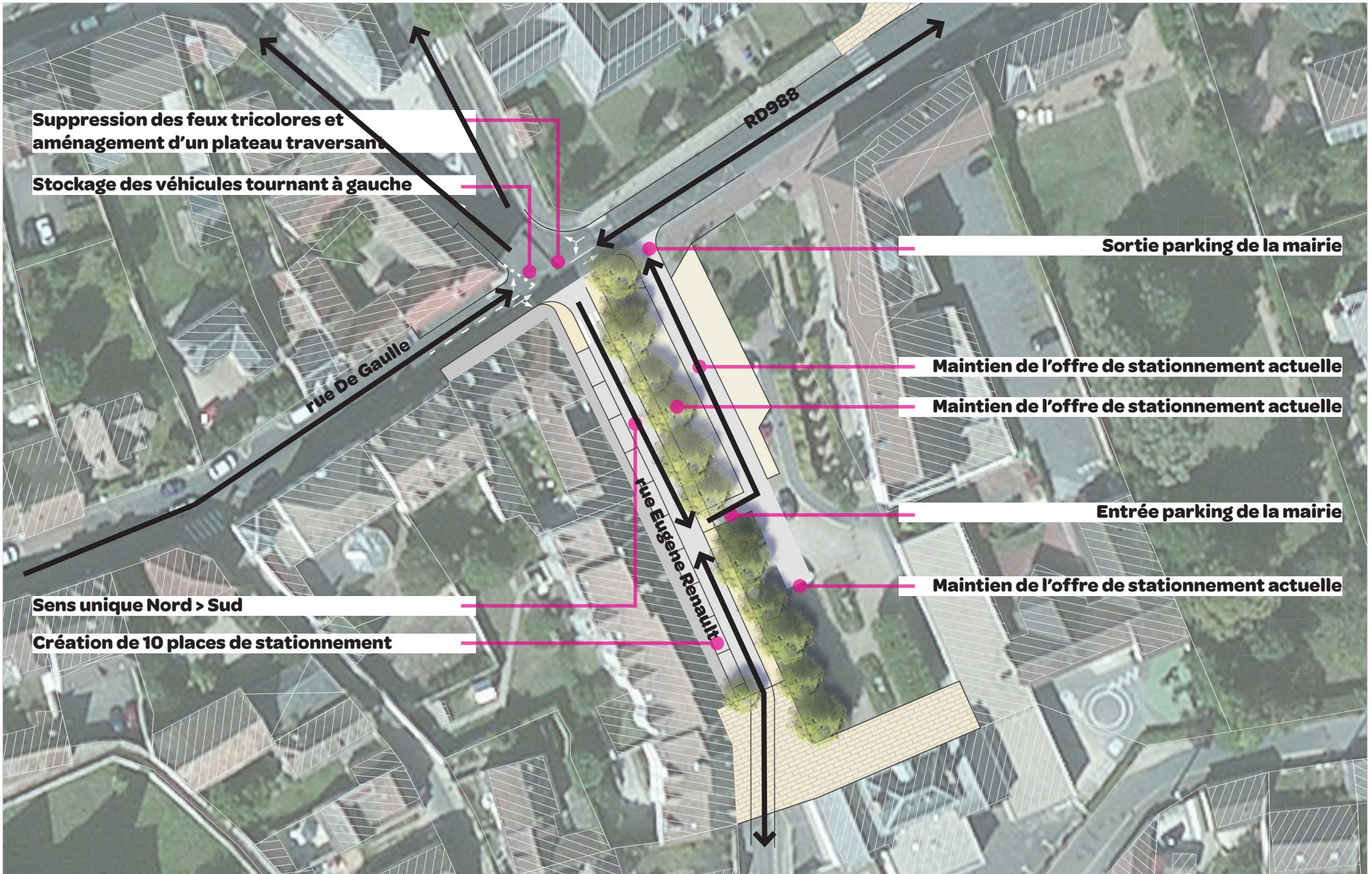
- **Temps de parcours :**

Du carrefour Rempart/Poupinel au carrefour Scariberge/Camescasse, la distance est approximativement de **900m**

> Temps de parcours maximum **actuel** (limite 50 km/h.) à 40 km/h. en moyenne + env. 60" de perdu aux deux feux et aux carrefours non prioritaires : **> 2'25"**.

> Etat **futur** : (limite 30 km/h.) à 25 km/h. en moyenne : **> 2'10"**.





PRINCIPES GLOBAUX

ZOOMS

PLANIFICATION





Sens unique Nord > Sud

Liaison piétonne améliorée

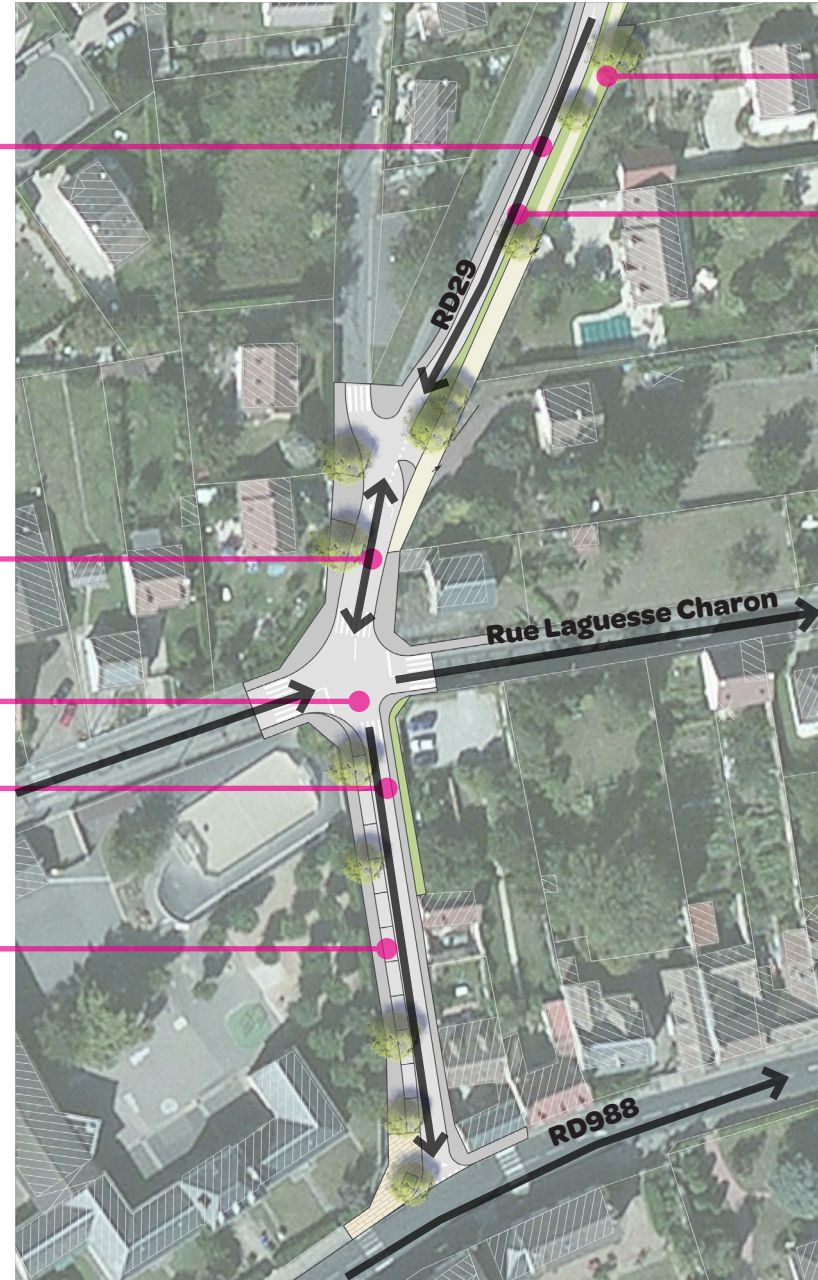
Marquage de l'entrée de ville : axe sinueux et végétation

Double sens pour liaison centre > Sainte-Anne

Perte de priorité systématique de l'axe Laguesse Charon

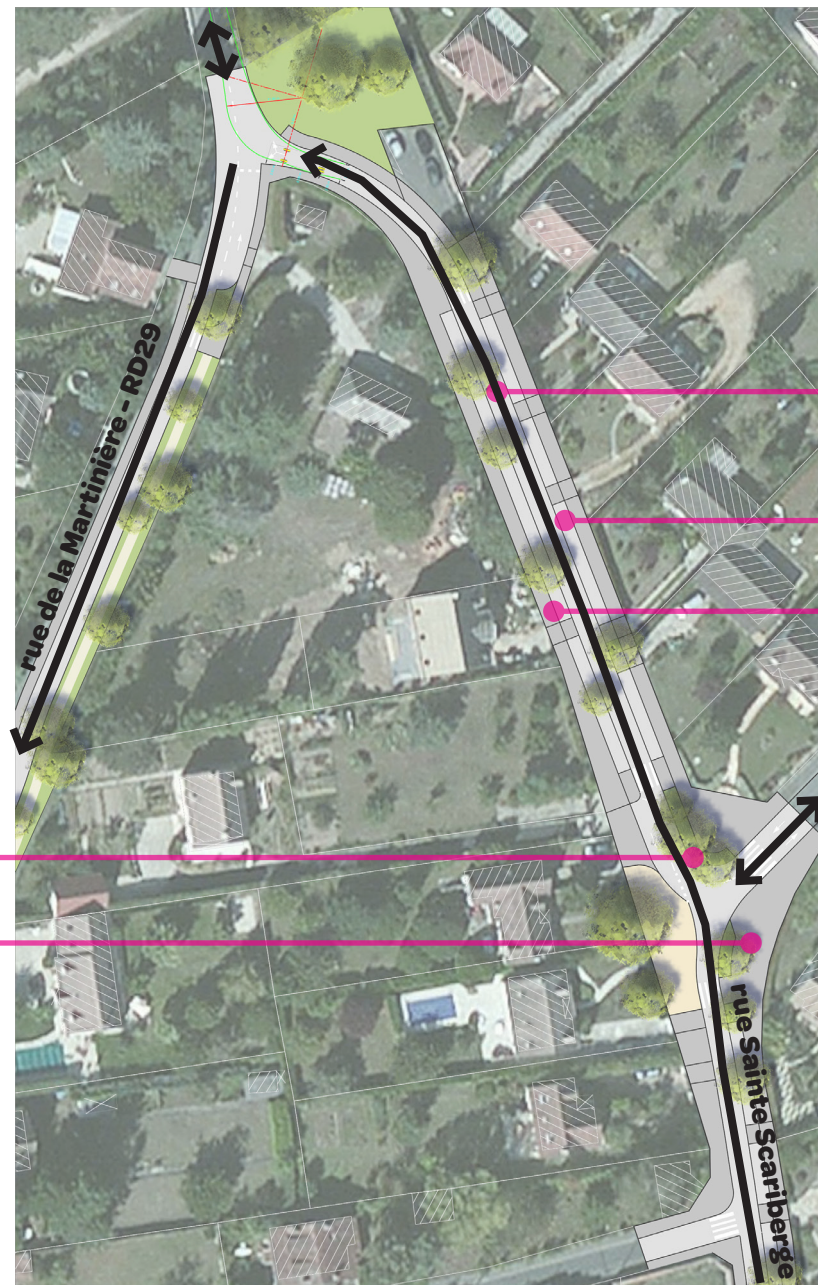
Sens unique Nord > Sud

Création de stationnements (env. 10 pl.)



**Rue Laguesse-Charon en sens unique Ouest > Est**

Pour sécuriser puis éventuellement réaménager le parvis de l'école (trottoirs, stationnement,...) situé rue Laguesse-Charon, il est proposé de réglementer celle-ci en sens unique Ouest > Est. Cette organisation a également l'avantage d'éviter le report des usagers effectuant la liaisons Nord (ZI) > Ouest (secteur Paradis) et circulant actuellement sur l'axe Chartras-Paradis, sur cette rue sensible.



Mise en sens unique Sud > Nord

Création de stationnements (env. 25 pl.)

Amélioration des cheminements piétons

Mise en valeur de l'axe : végétation, ...

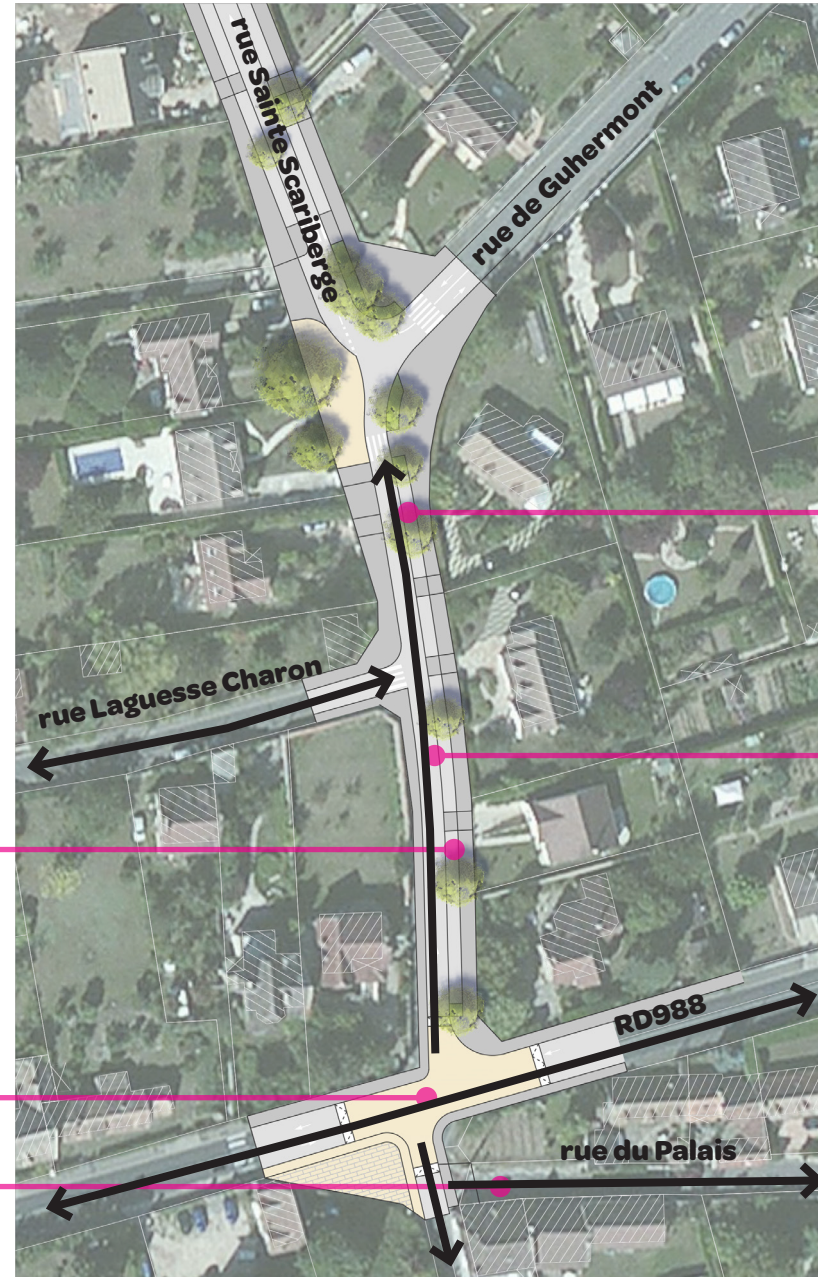
Liaison piétonne améliorée

PRINCIPES GLOBAUX

ZOOMS

PLANIFICATION





Mise en valeur de l'axe : végétation, ...

Plateau traversant marquant l'entrée en zone 30 et sécurisant les traversées piétonnes (Nord <-> Sud notamment).

Mise en sens unique Ouest > Est pour faciliter l'accès des riverains (entrée à l'Ouest et sortie à l'Est au niveau du cimetière)

Création de stationnements (env. 12 pl.)

Mise en sens unique Sud > Nord



## • Rue De Gaulle requalifiée

> un aménagement à niveau de l'ensemble de l'espace, facilitant ainsi les traversées piétonnes en tout point (conforme au principe de zone 30).

> Le mobilier et les revêtements délimitent les espaces dédiés à la circulation des VL, des piétons et au stationnement.

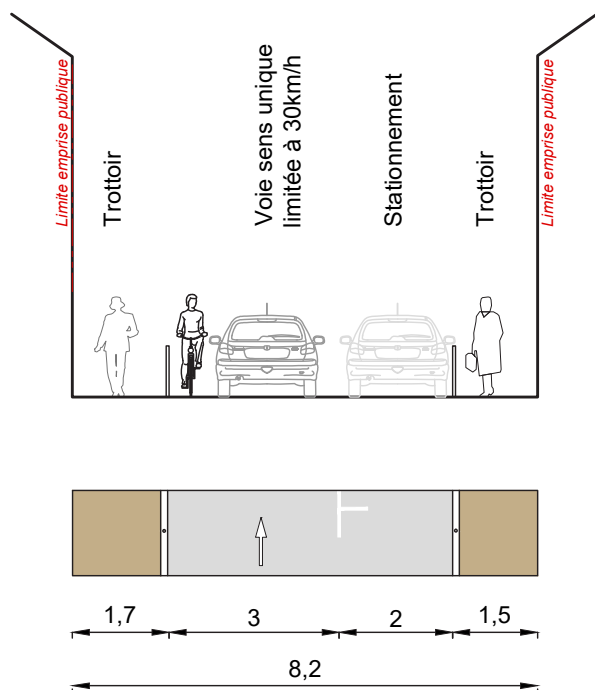
## • Rue des Remparts : création de stationnement

> Largeur de voirie actuellement trop importante de la rue des Remparts par rapport à sa réglementation en zone 30.

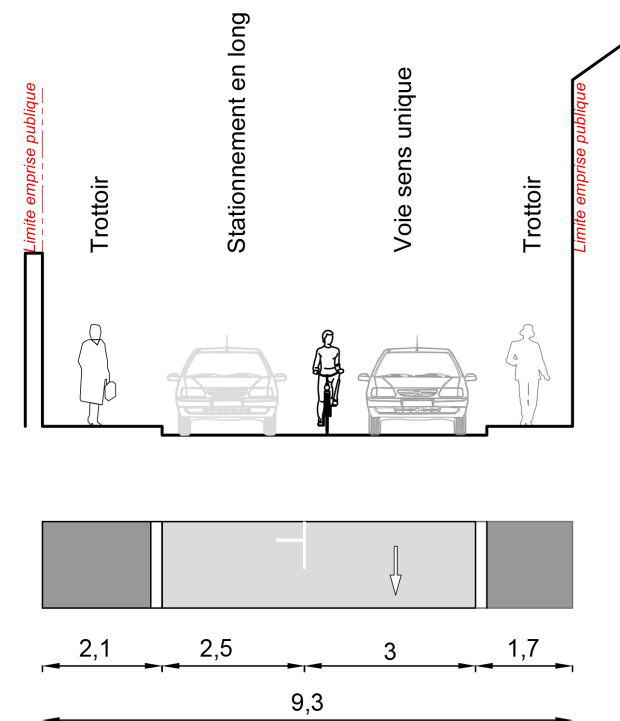
> En zone 30, la mixité VL/cycle est préconisée.

> Réaffecter cet espace à la création de stationnement (environ 17 places) entre la sortie du virage Est et les places de stationnement situées au droit de la Poste.

### Rue De Gaulle tronçon avec stationnement



### Rue des Remparts



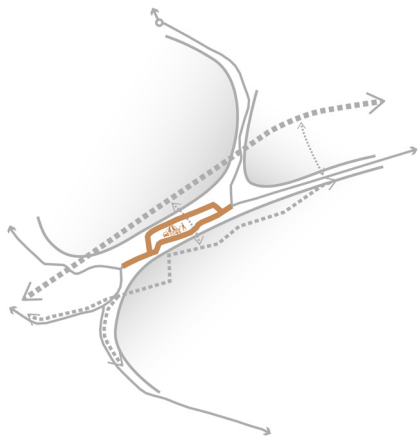




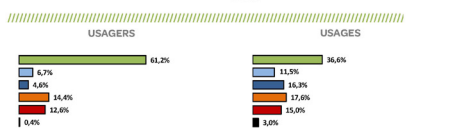
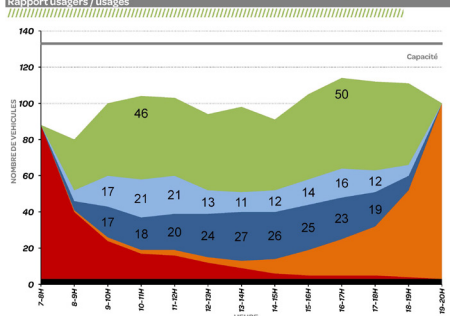
PRINCIPES GLOBAUX

ZOOMS

PLANIFICATION



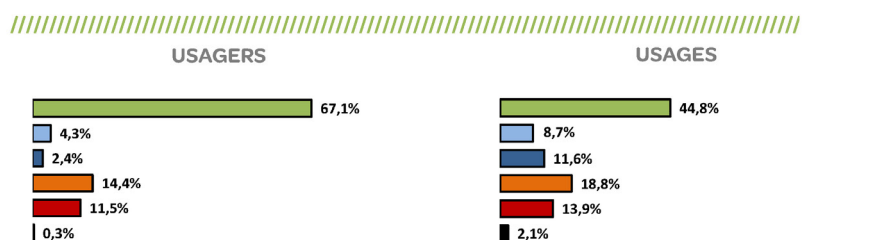
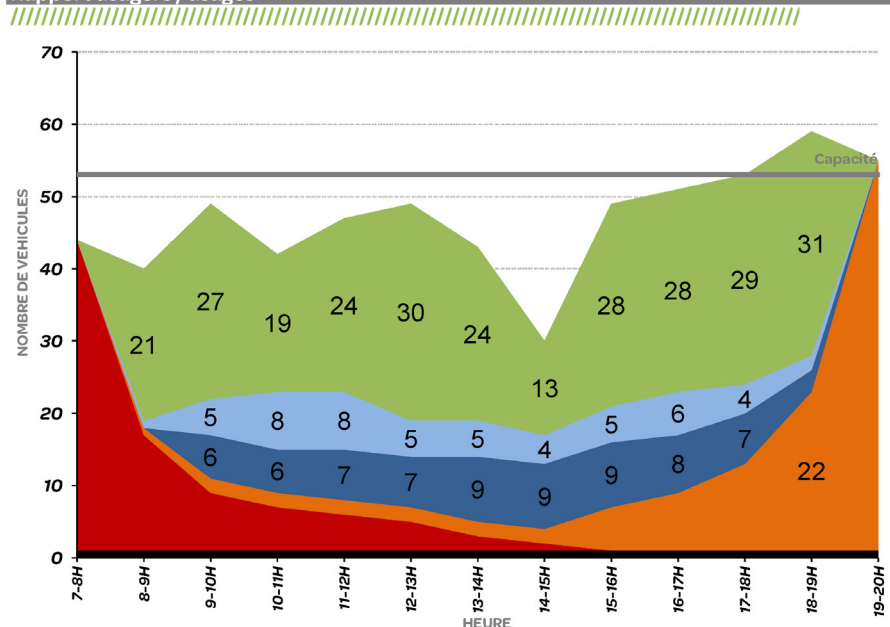
Rapport usagers / usages ZOOM ZONE BLEUE - 16 JUIN 2015



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



Rapport usagers / usages PLACE LECLERC - mardi 16 juin 2015



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



## Rappel du diagnostic :

> La demande des **usagers de courte durée** (visiteurs des commerces et services) est actuellement, au plus fort de la journée (de 11h à 13h et de 18h à 19h), de **31 véhicules sur la Place Leclerc.**

> Les autres places sont utilisées par des usagers stationnant entre 2h et 11h (riverains, employés,...) et qui ne respectent pas la réglementation.

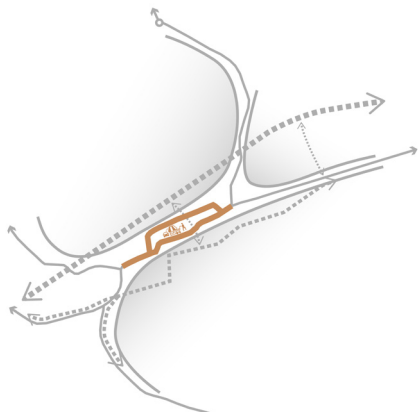
## Synthèse stationnement de la proposition :

> **17 places supprimées** sur la Place Leclerc mais reportées sur la rue des Remparts (zone bleue).

> **36 places maintenues (20 en zone verte)** : 5 places de plus que la demande maximale actuelle.

> L'arrêt des cars s'effectue sur voirie (ou en alvéole au droit de la «terrace Ouest»)



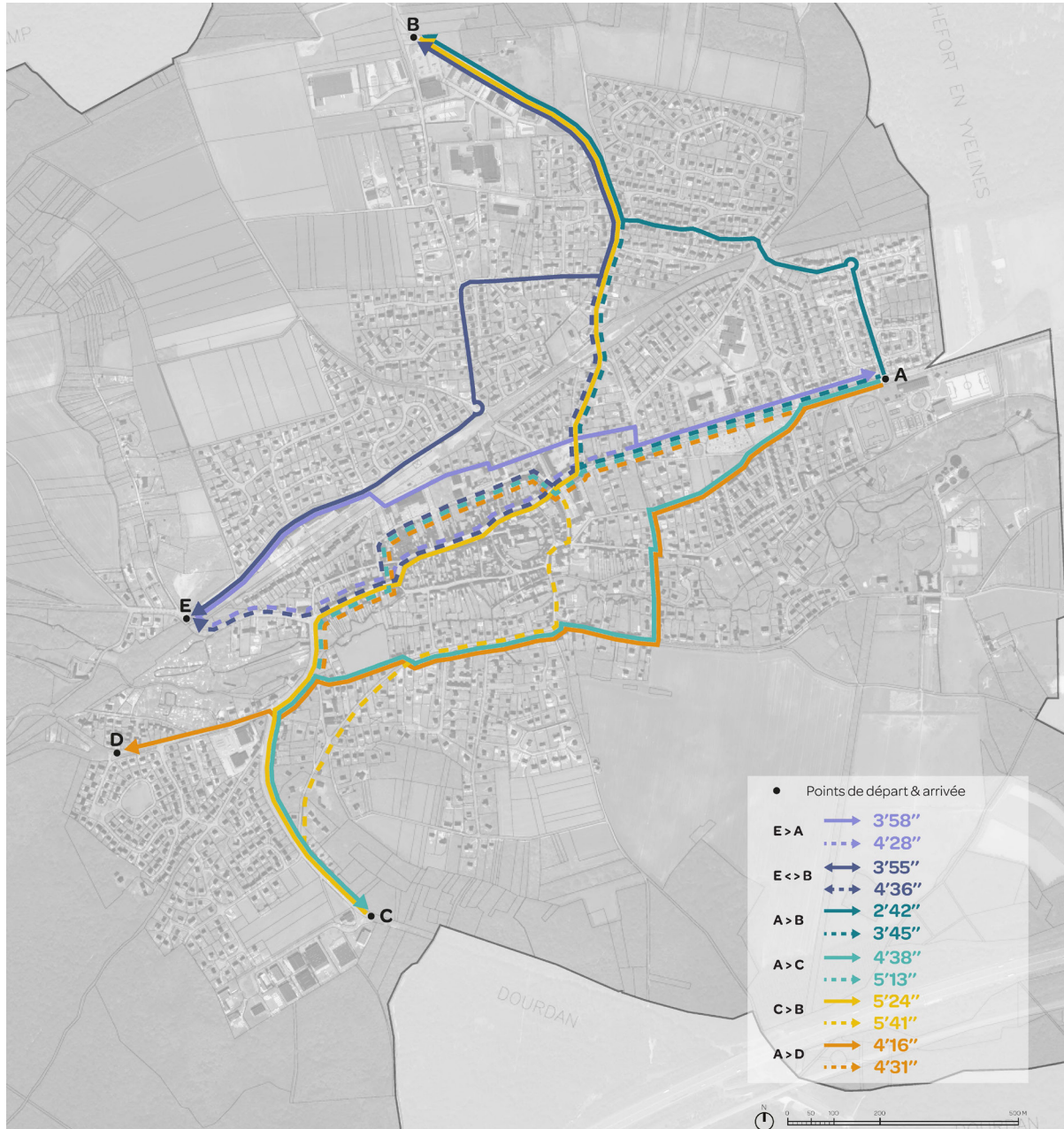


**> Un projet de centre-bourg accessible pour tous les modes : voiture, piétons, transports en commun, vélo...**

**> Les espaces publics doivent être au centre du projet : terrasses, bancs, étales, végétaux, mise en valeur du patrimoine, des vitrines,...**

**> L'offre de stationnement doit être réglementée et contrôlée pour accroître la rotation.**





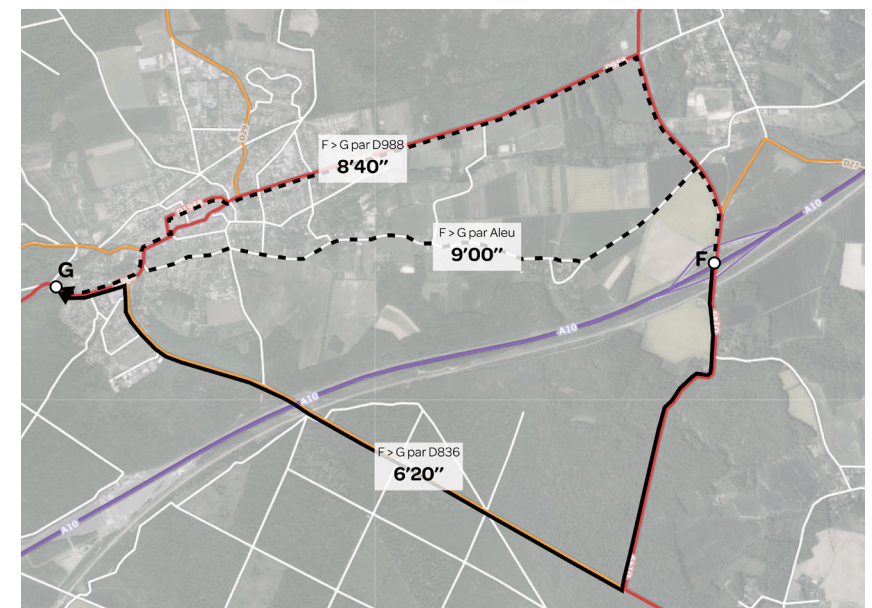
## • Rappel des temps de parcours actuels

> A l'échelle communale, les parcours interquartiers Est <> Ouest empruntant la rue de l'Aleu sont plus rapides de quelques dizaines de secondes (exemple A > D, 15' plus rapide par le «raccourci»)

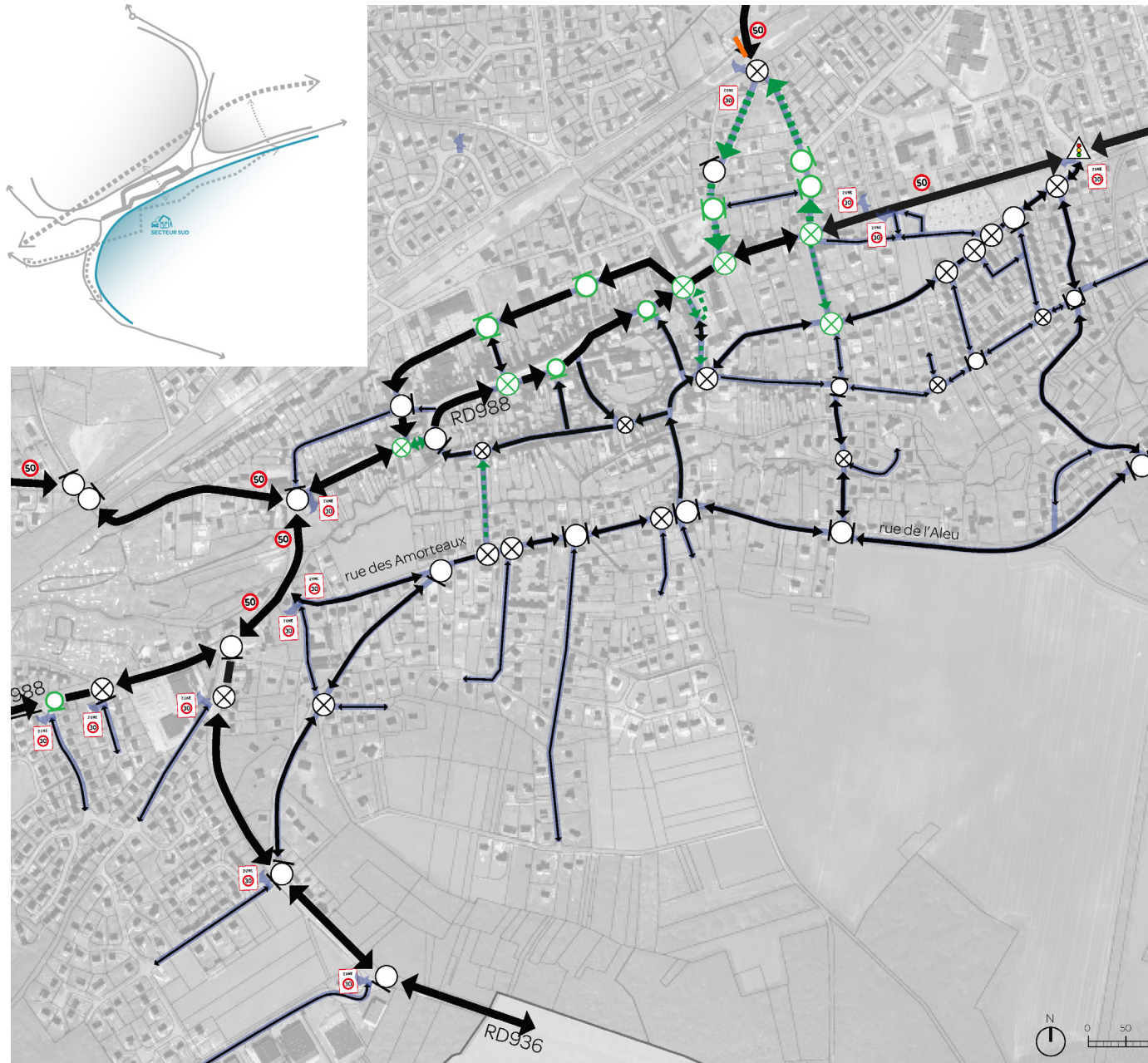
> A l'échelle intercommunale, le passage par la rue de l'Aleu pour rejoindre l'échangeur de l'A10 n'est pas intéressant pour les usagers extérieurs.

## • La suppression des feux sur la RD988, en centre-ville, sera peut-être une mesure suffisante pour «apaiser» les secteurs Sud.

## > Première étape : évaluer les report liés à la suppression de feux : est-ce suffisant ?



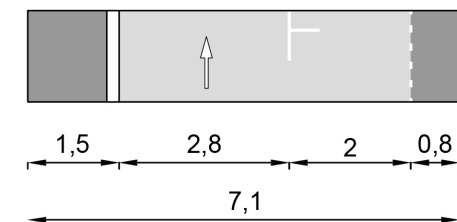
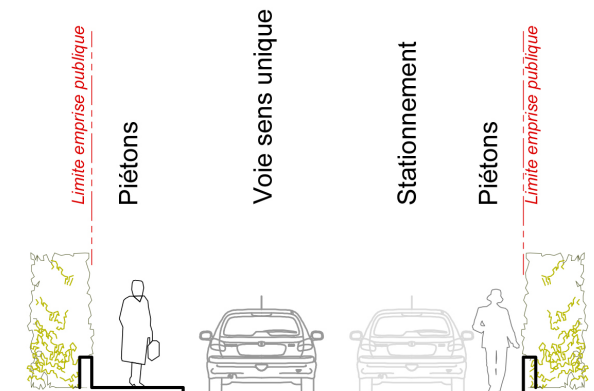




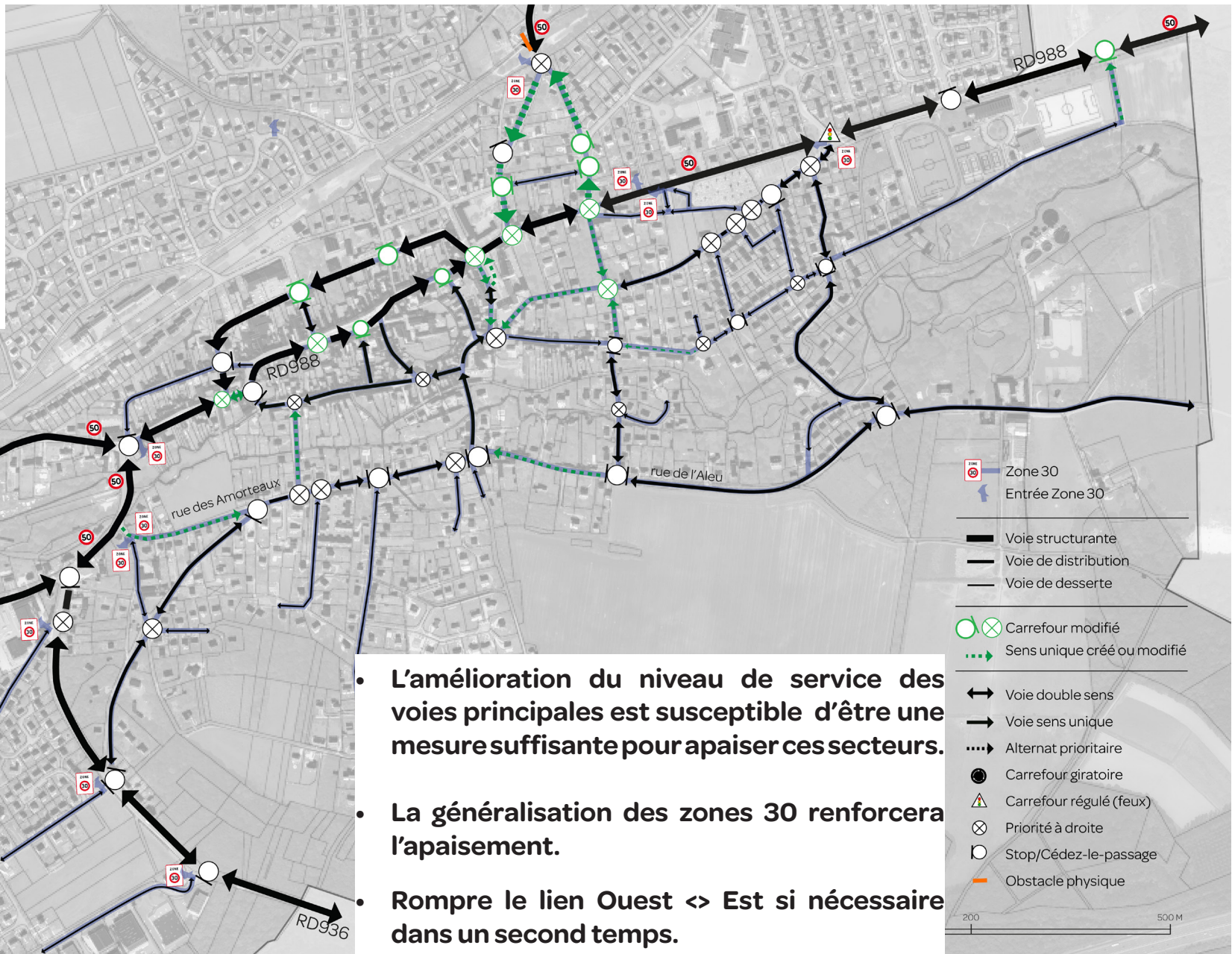
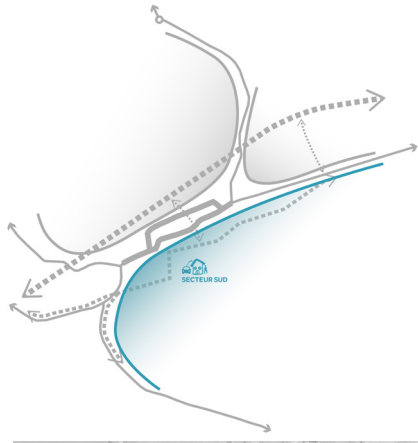
## • A court terme :

> Proposition de mise à sens unique Sud > Nord de la rue du Lavoir pour créer environ 15 places de stationnement.

> Proposition de mise à double sens de la rue Poupinel entre la rue Basse et la rue des Remparts pour simplifier la sortie vers l'Ouest des riverains de la rue Basse.







- **L'amélioration du niveau de service des voies principales est susceptible d'être une mesure suffisante pour apaiser ces secteurs.**
- **La généralisation des zones 30 renforcera l'apaisement.**
- **Rompre le lien Ouest <> Est si nécessaire dans un second temps.**

Zone 30  
 Entrée Zone 30  
 Voie structurante  
 Voie de distribution  
 Voie de desserte  
 Carrefour modifié  
 Sens unique créé ou modifié  
 Voie double sens  
 Voie sens unique  
 Alternat prioritaire  
 Carrefour giratoire  
 Carrefour régulé (feux)  
 Priorité à droite  
 Stop/Cédez-le-passage  
 Obstacle physique

200 500 M

PRINCIPES GLOBAUX

ZOOMS

PLANIFICATION



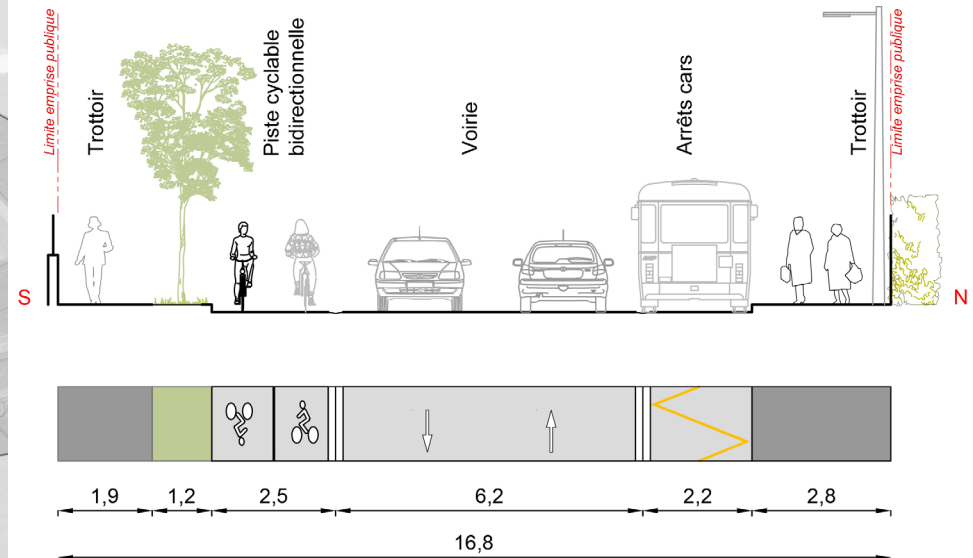


## • Encourager le passage des cyclistes par les zones 30 : voiries apaisées et partagées

> Proposition de plan de jalonnement : itinéraires courts, directs et sur voiries apaisées.

> Compléter les principes réglementaires par de l'aménagement sur les voies non apaisées ou la mixité d'usage n'est pas souhaitable : sur les routes départementales hors centre-ville.

### Principes d'aménagement de la rue Stourm



PRINCIPES GLOBAUX

ZOOMS

PLANIFICATION





