

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**

Mercredi 7 octobre 2015

Réunion publique

Point de départ

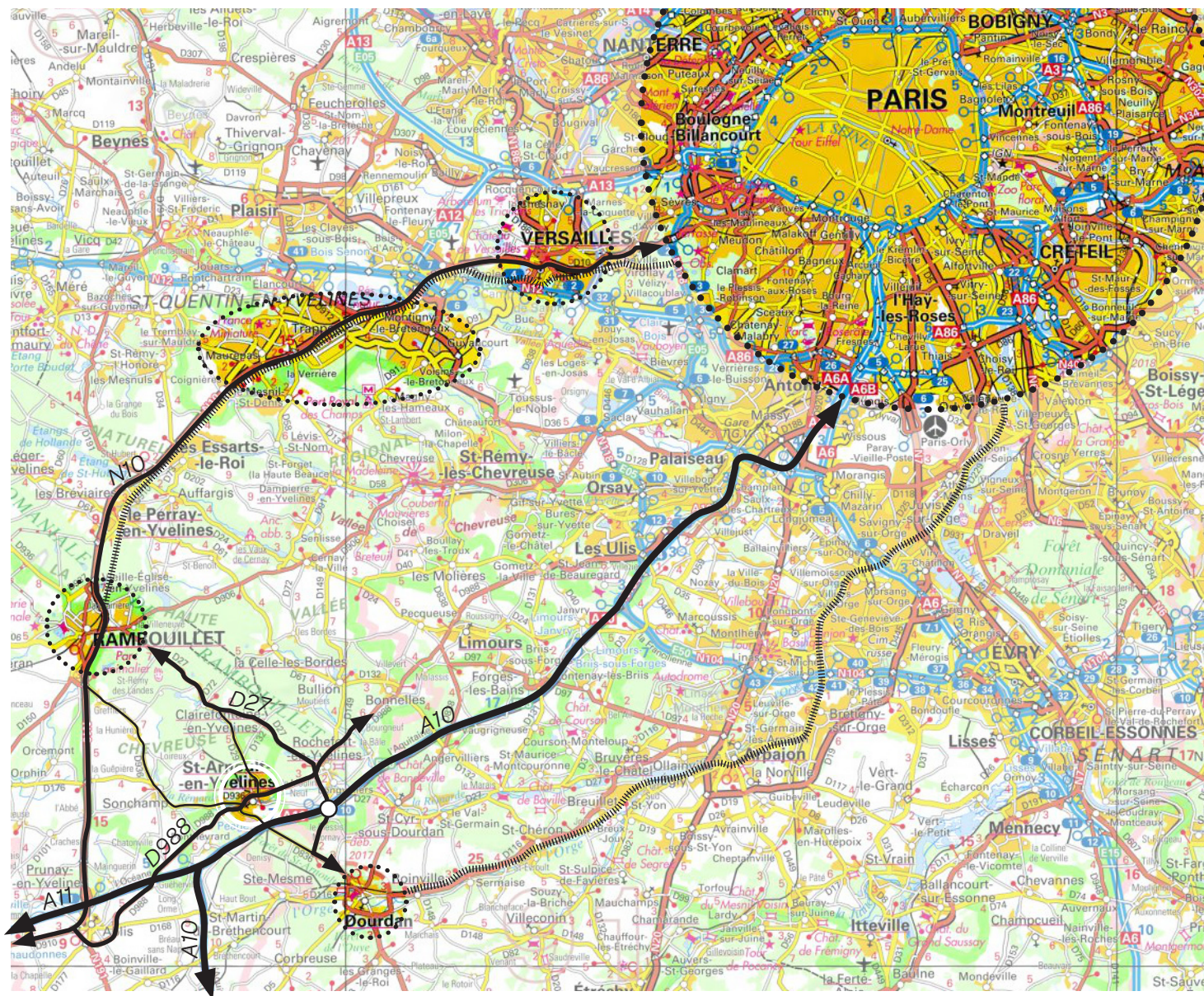
- Nombreux retours négatifs de la part des usagers riverains sur les difficultés de circulation (sécurité) sur les axes secondaires sensibles : vitesses, transit, poids-lourds...
- Un engorgement ressenti de la ville et difficultés d'accès aux commerces et services : circulation, stationnement,...
- Un cadre de vie trop marqué par les faiblesses du réseau routier et des espaces publics.
- Les vélos et les piétons ne sont pas pris en compte dans l'aménagement.
- ...



Objectifs de l'étude

- Mesurer les phénomènes ressentis pour disposer de données pragmatiques.
- Faire un diagnostic qui permette d'identifier les points forts et les faiblesses de l'organisation actuelle.
- Explorer diverses solutions globales d'organisation.
- Programmer les mesures nécessaires à la traduction des plans de circulation et de stationnement sur le terrain.

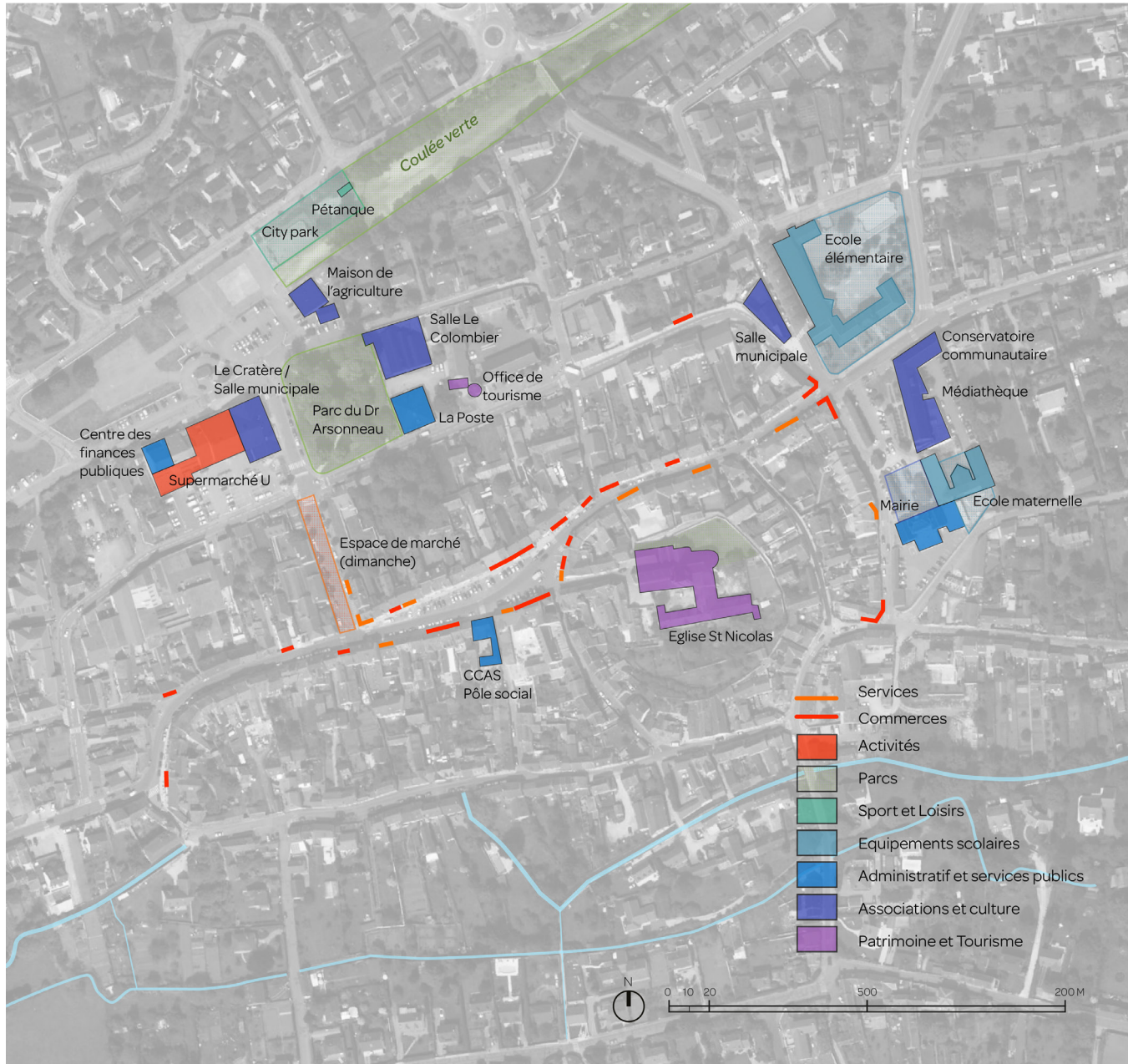
Première étape : état des lieux et diagnostic



- Un accès facilité au réseau autoroutier (A10, A11).
- Des axes routiers Nord <-> Sud structurants (D27, N10) qui évitent la zone urbanisée de la commune.
- La RD988 gratuite est parallèle à l'A10 payante.
- Absence de connexions au réseau ferré et poids prépondérant de l'agglomération parisienne pour l'emploi (75% des Arnolphiens)
- > Forte dépendance à l'automobile.



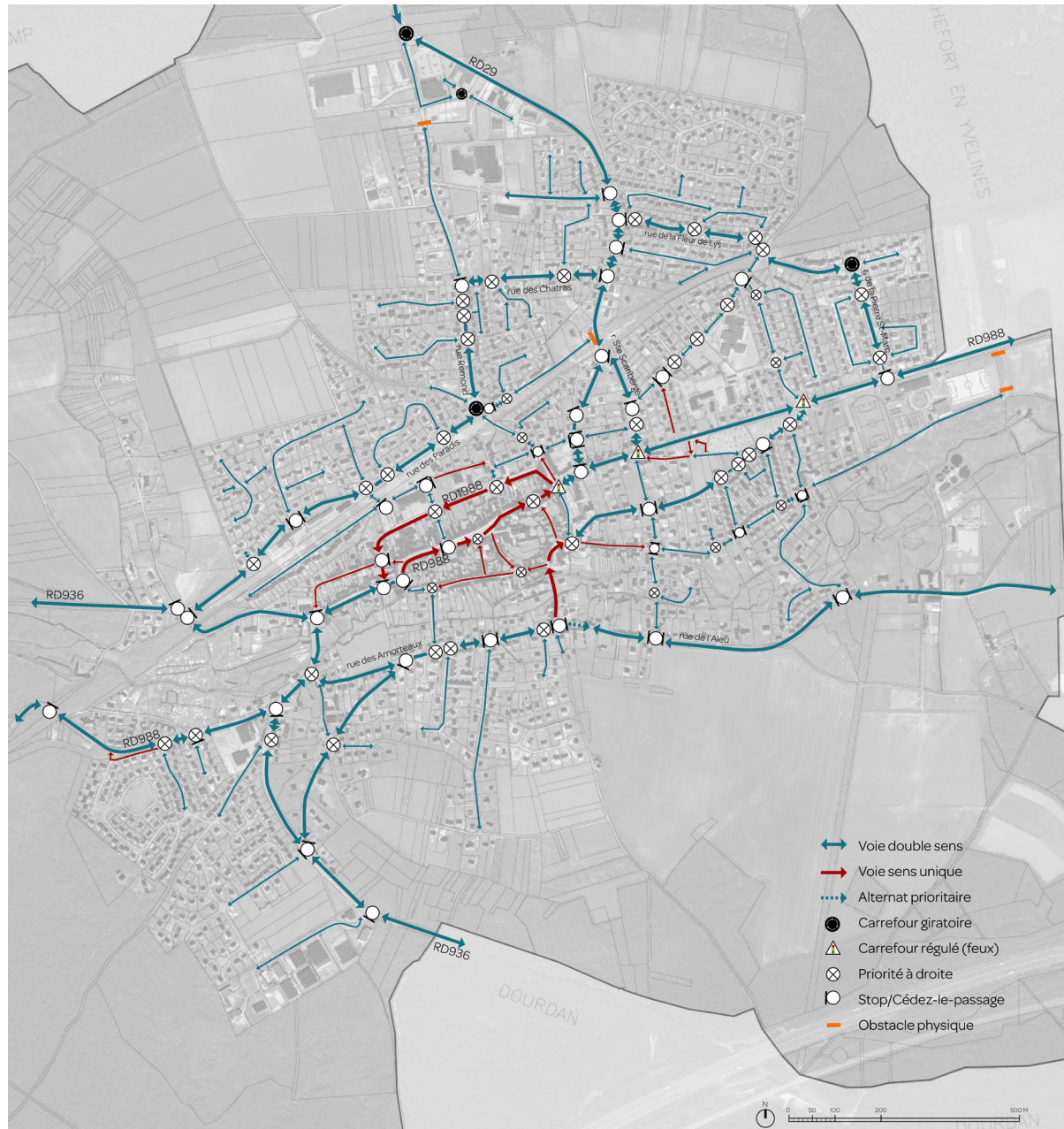
- **Zones d'activité au Sud et au Nord de la commune**
- **Pôle éducatif au Nord-Est**
- **Sports et loisirs à l'Est**
- **La «coulée verte», l'autre parc...**
- **Commerces de proximité en centre-ville**



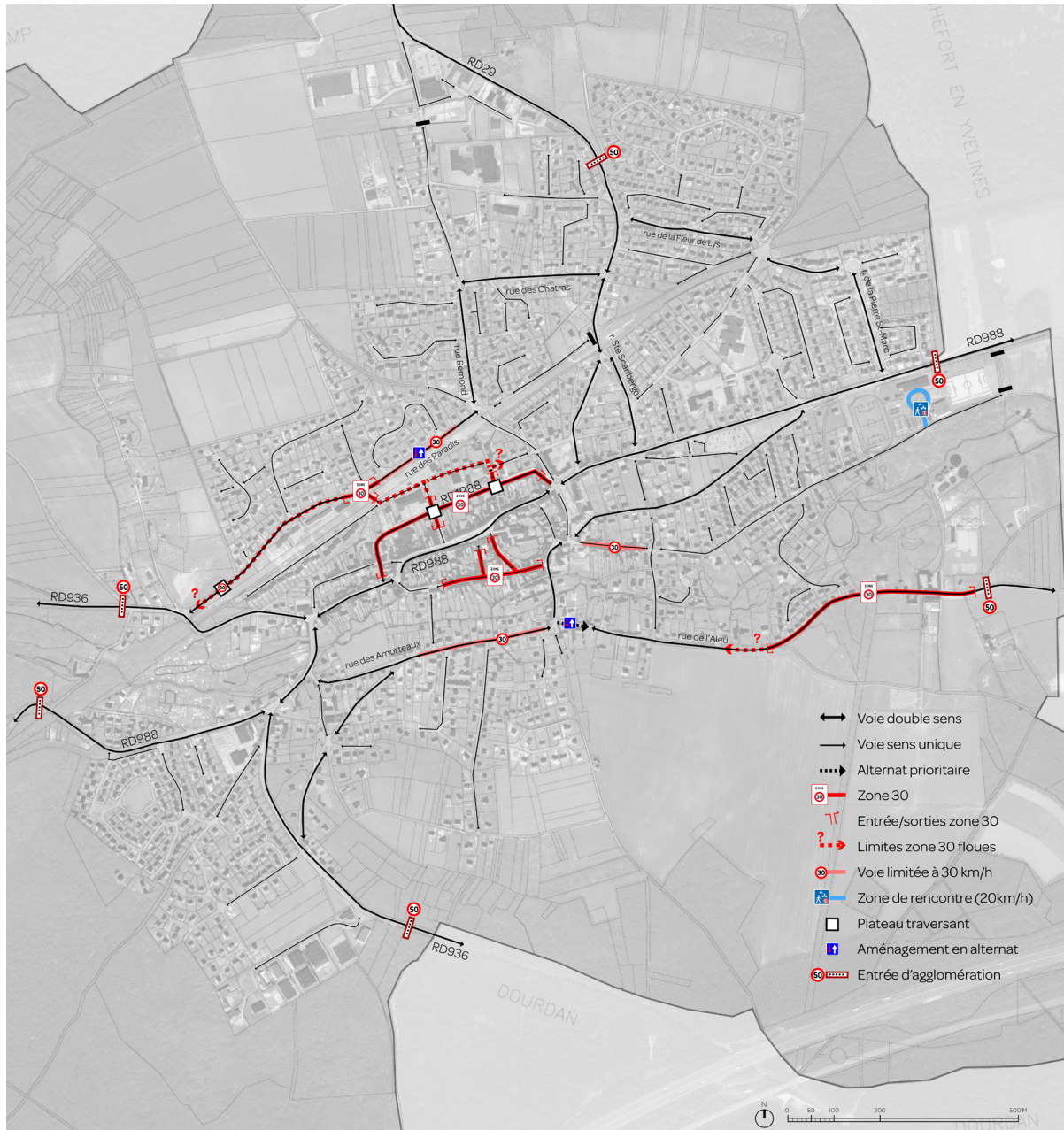
- **Équipements publics en centre-ville, principalement au Nord-Ouest et à l'Est.**
- **Commerces et services de proximité sur la rue De Gaulle et la Place Leclerc**
- **Le marché hebdomadaire (dimanche), est installé sur l'avenue Grivot.**
- **Super U et galerie commerciale sur la rue des remparts**
- **Espaces publics : parc Arsonneau, et place Lerclerc ?**



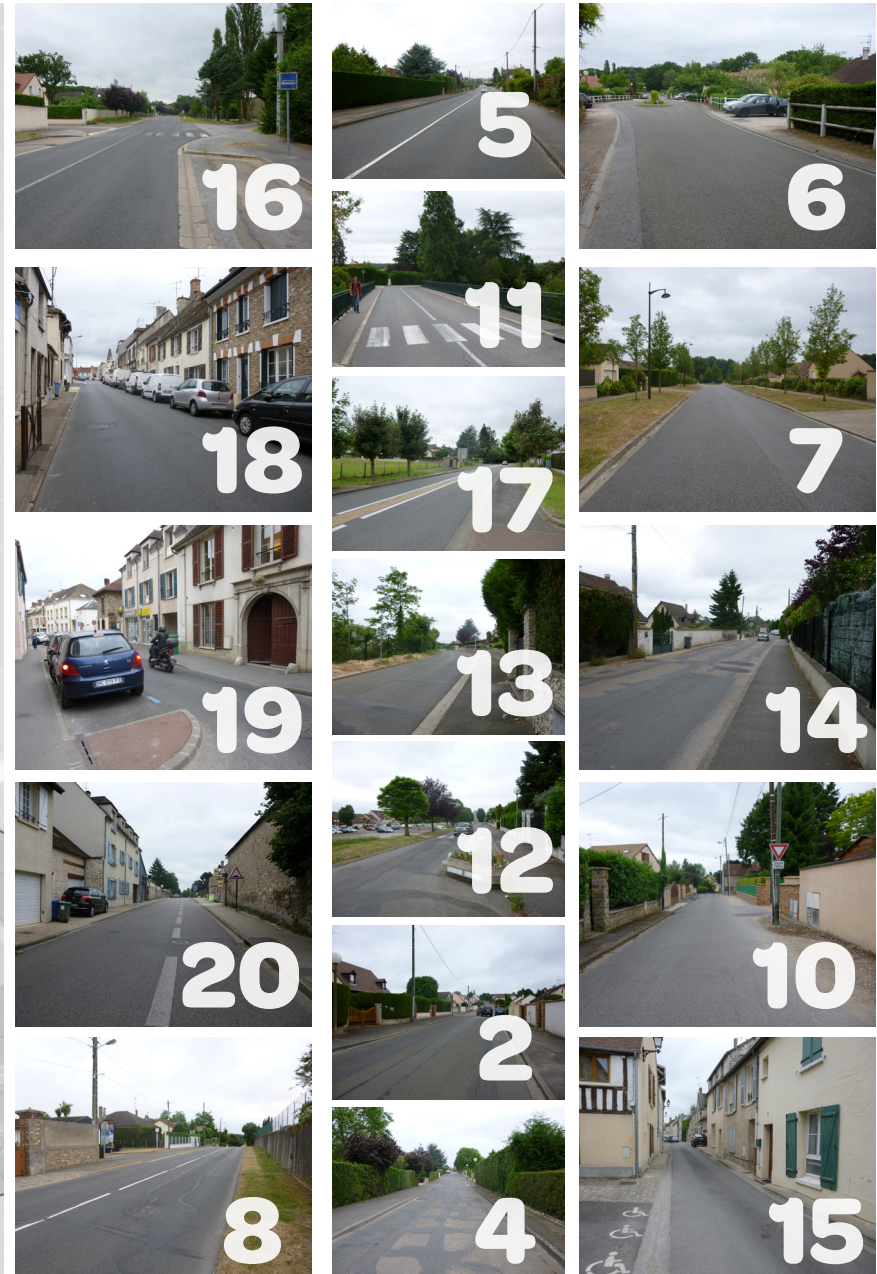
- **Absence de hiérarchisation technique du réseau routier (PDUIF,...)**
- **Routes départementales / voies de desserte comme seule hiérarchie**
- **Un réseau structurant en forme d'étoile.**
- **Les voies de desserte maillent le réseau routier**



- **Nombreux sens uniques en centre-ville.**
- **Grande perméabilité des zones résidentielles périphériques : les usagers en transit ont le choix dans leurs itinéraires.**
- **Barrières : rupture du maillage et recherche de solutions locales**
 - > **rue des Paradis, rue du Docteur Remond notamment**
- **Les itinéraires structurants ne sont pas systématiquement favorisés par l'exploitation des carrefours.**
 - > **3 carrefours à feux, tous sur les voies principales.**
 - > **RD29/rue Laguesse Charon : voie secondaire prioritaire.**
 - > **RD29/Avenue Grivot : voie secondaire prioritaire**



- Pas de zones à modération de trafic dans les zones résidentielles : vitesse limitée à 50km/h.
 - Zone 30 et réglementation hétérogène de la RD988 en centre-ville
 - Zone 30 sur certains axes supposés de «dérivation»
- > Les sens de circulation, l'organisation des carrefours et la réglementation de la voirie ne traduisent pas le caractère secondaire (apaisé) des zones résidentielles.





- **Absence de réseau cyclable**
- **Trottoirs et zone de rencontre en centre-ville**
- **La coulée verte comme unique point fort**

La prise en compte des cycles sur les axes structurants est à améliorer par l'aménagement ou la réglementation.



Un axe utilisé : présence du pôle sportif et parc de l'Aleu / proximité du centre, des écoles, du collège **A1**



Des trottoirs étroits, pas d'aménagement cyclable **A2**



Une bande cyclable qui élargit la voirie, incohérent avec la réglementation en zone 30km/h **A3**



Des aménagement peu sécuritaires pour les modes doux vers la ZA **A4**

Un foncier contraint dans les rues du centre ancien imposant un partage de la voirie (non organisé actuellement)



B1



B2



B3



B4

La présence de sentiers et cheminements à proximité du centre ancien permet des perméabilités intéressantes.



C1



C2



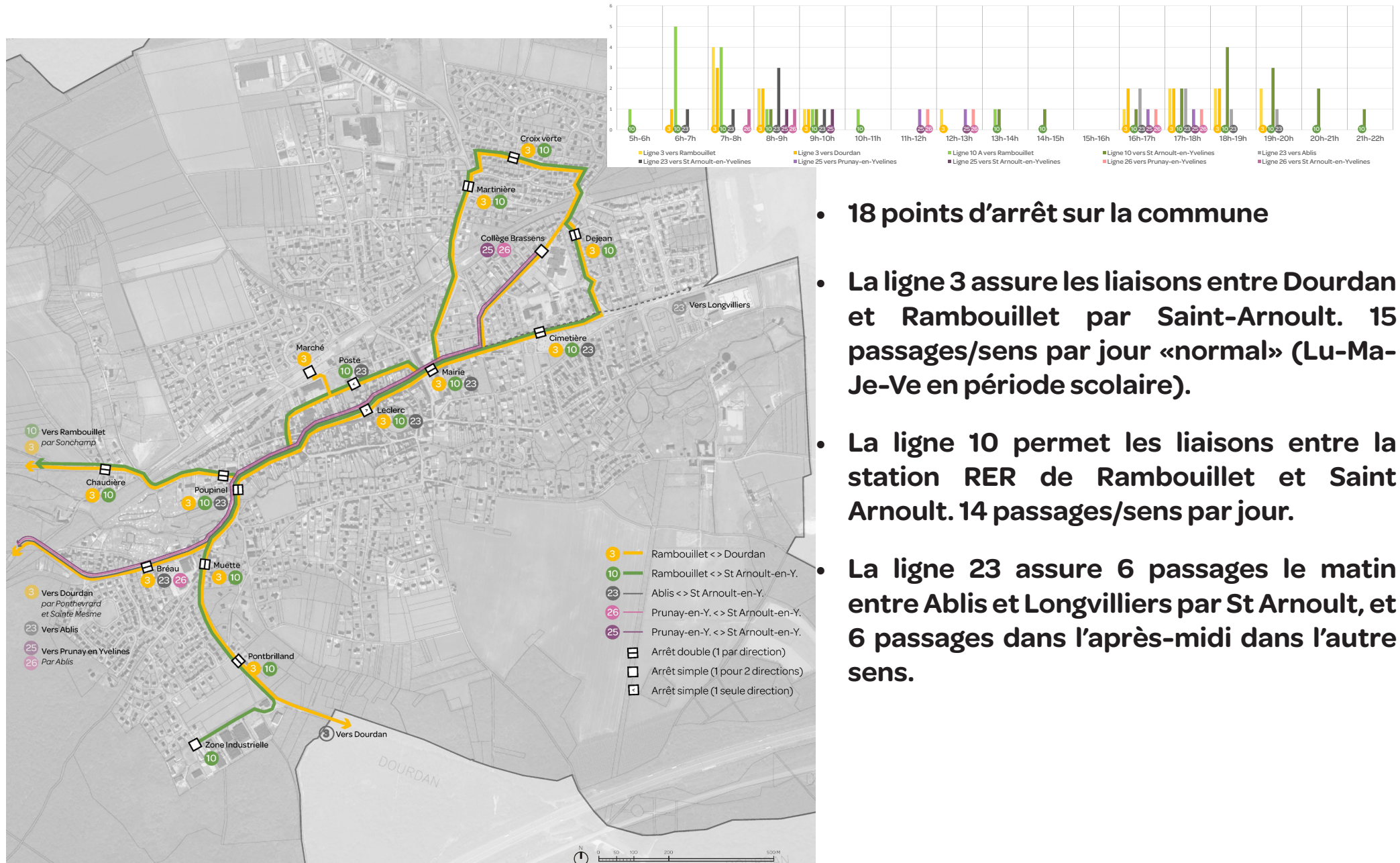
C3



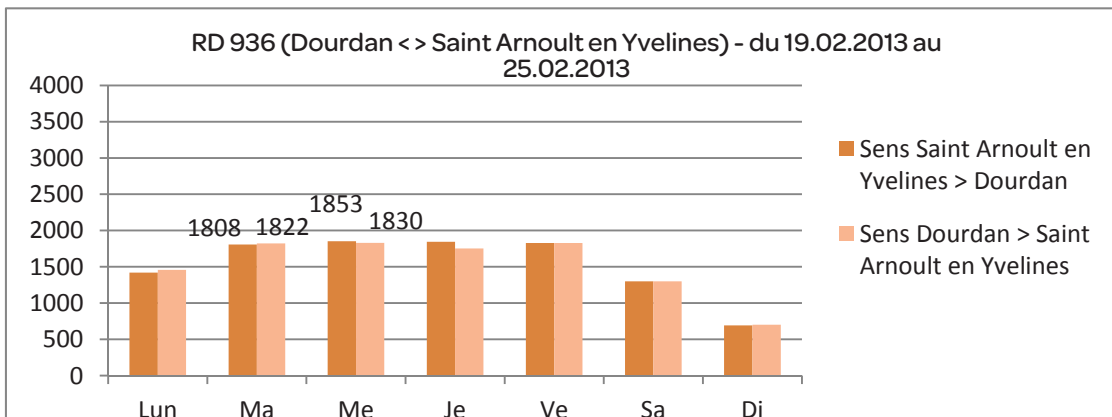
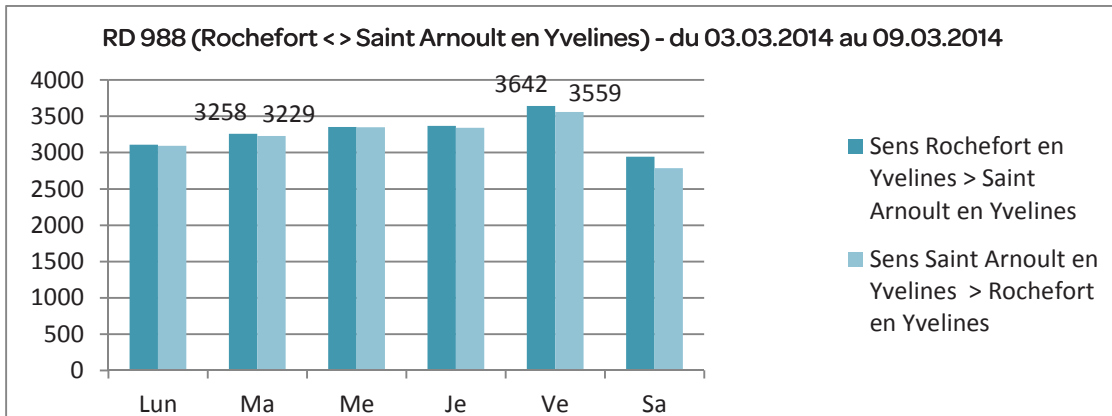
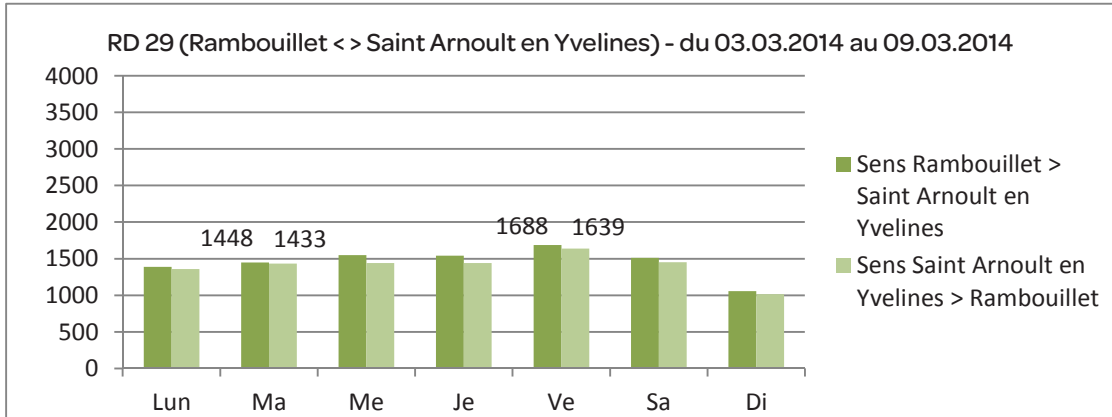
C4

Un axe potentiellement structurant le long de l'ancienne voie ferrée, une rupture au niveau du centre



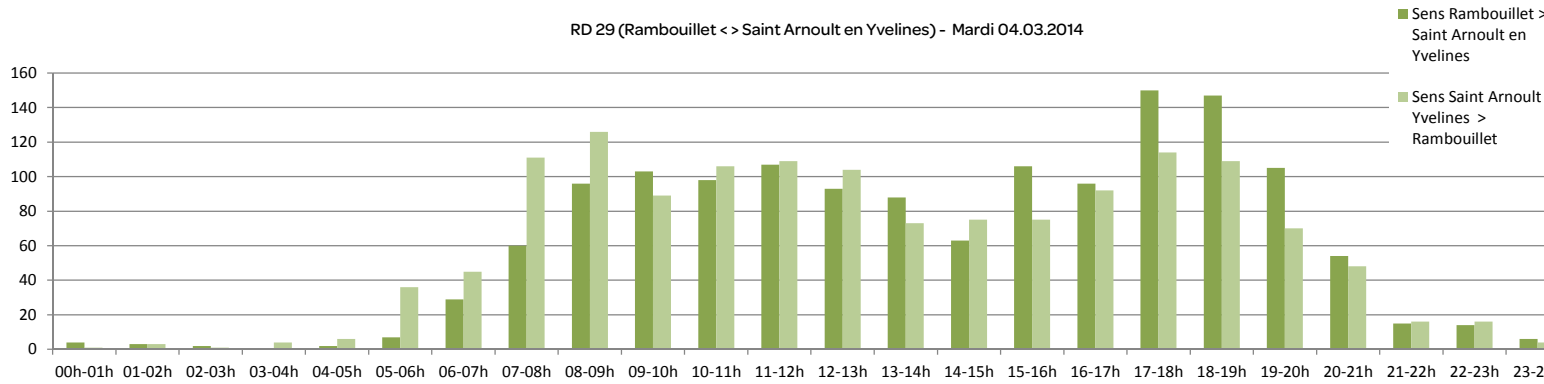


- **18 points d'arrêt sur la commune**
- **La ligne 3 assure les liaisons entre Dourdan et Rambouillet par Saint-Arnoult. 15 passages/sens par jour «normal» (Lu-Ma-Je-Ve en période scolaire).**
- **La ligne 10 permet les liaisons entre la station RER de Rambouillet et Saint Arnoult. 14 passages/sens par jour.**
- **La ligne 23 assure 6 passages le matin entre Ablis et Longvilliers par St Arnoult, et 6 passages dans l'après-midi dans l'autre sens.**



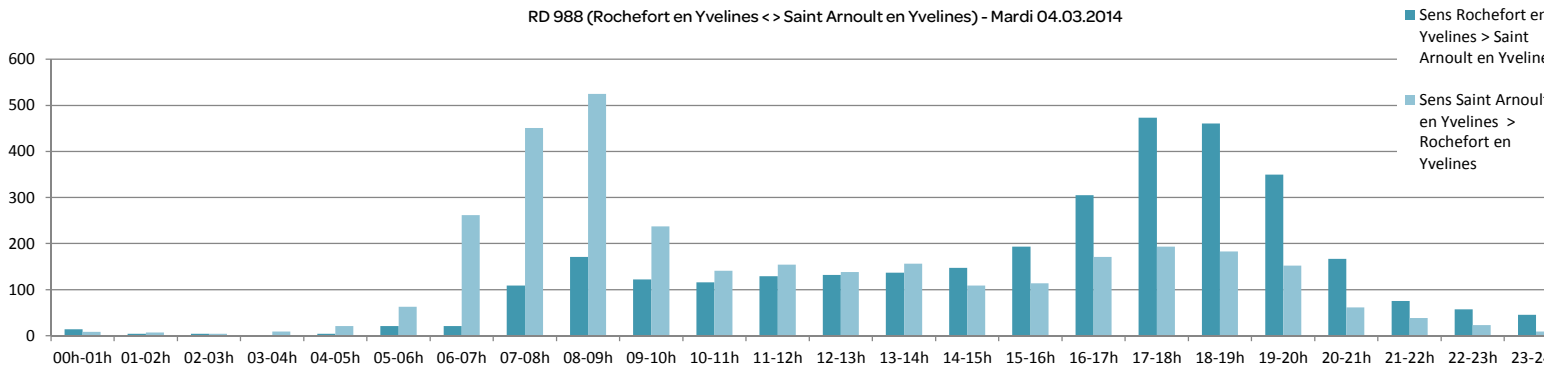
- Sens de circulation équilibrés
- RD988 Ouest, l'axe le plus chargé

RD 29 (Rambouillet <> Saint Arnoult en Yvelines) - Mardi 04.03.2014

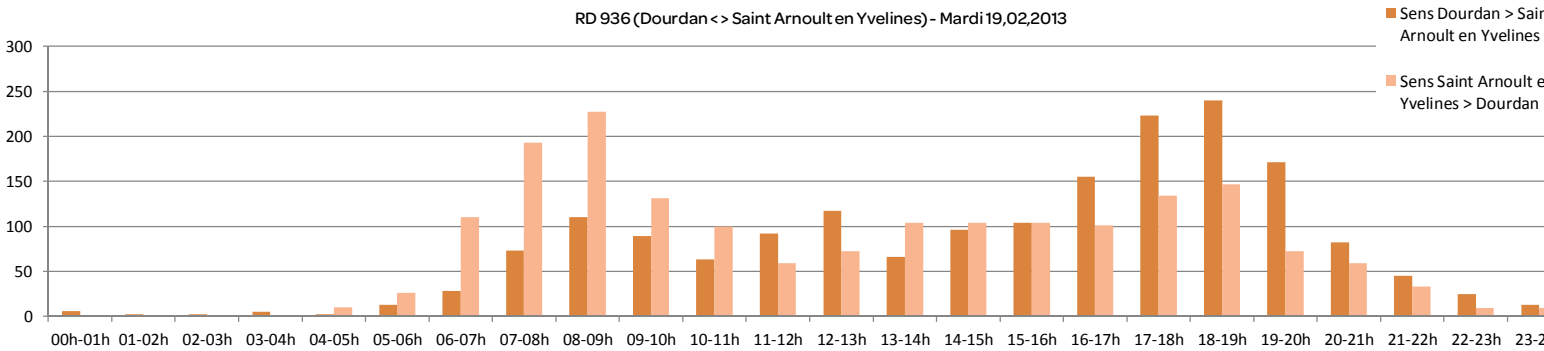


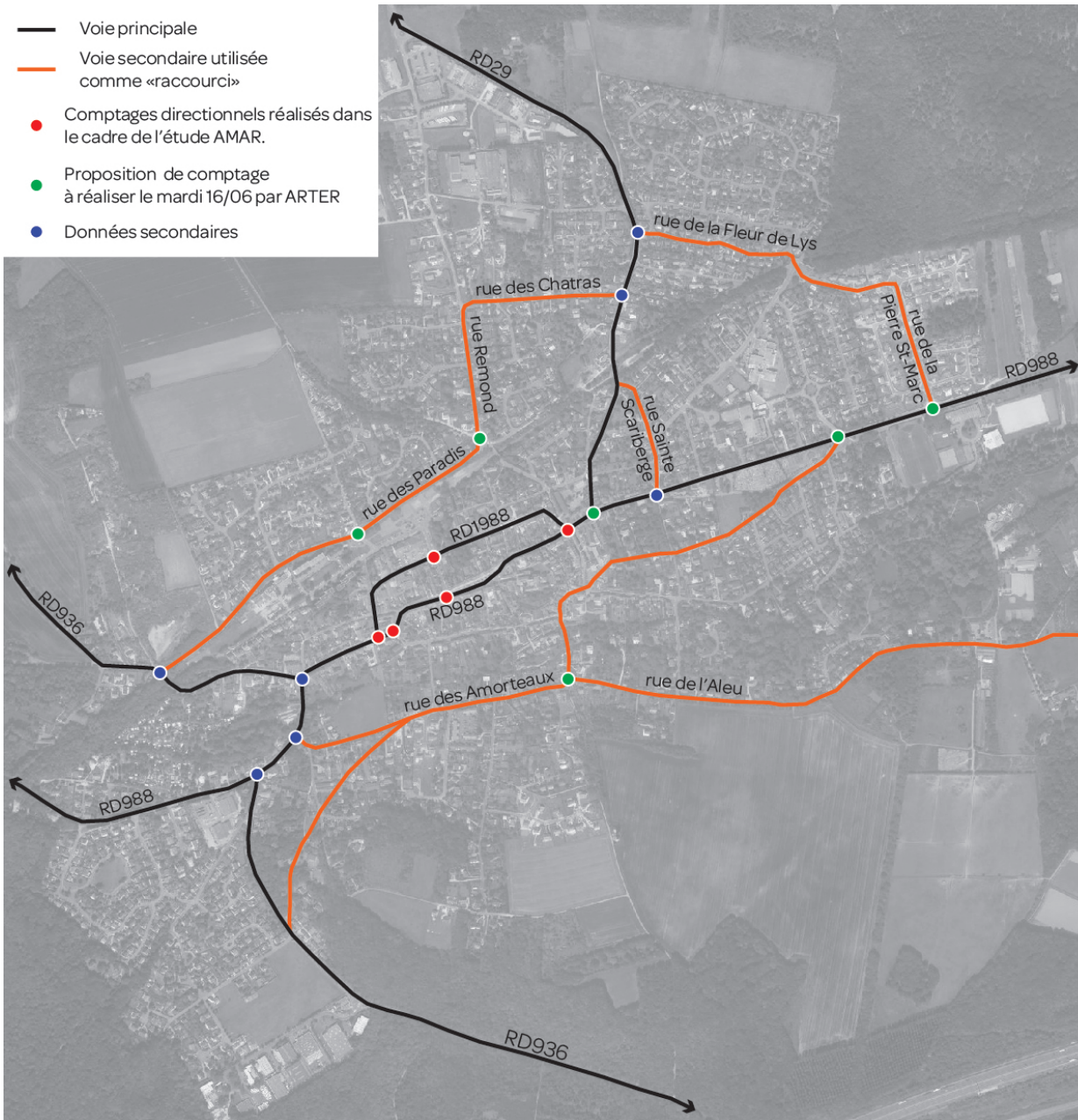
- **Mouvements pendulaires très marqués sur la RD988 et la RD936.**
- **Des niveaux de trafic relativement modestes.**

RD 988 (Rochefort en Yvelines <> Saint Arnoult en Yvelines) - Mardi 04.03.2014



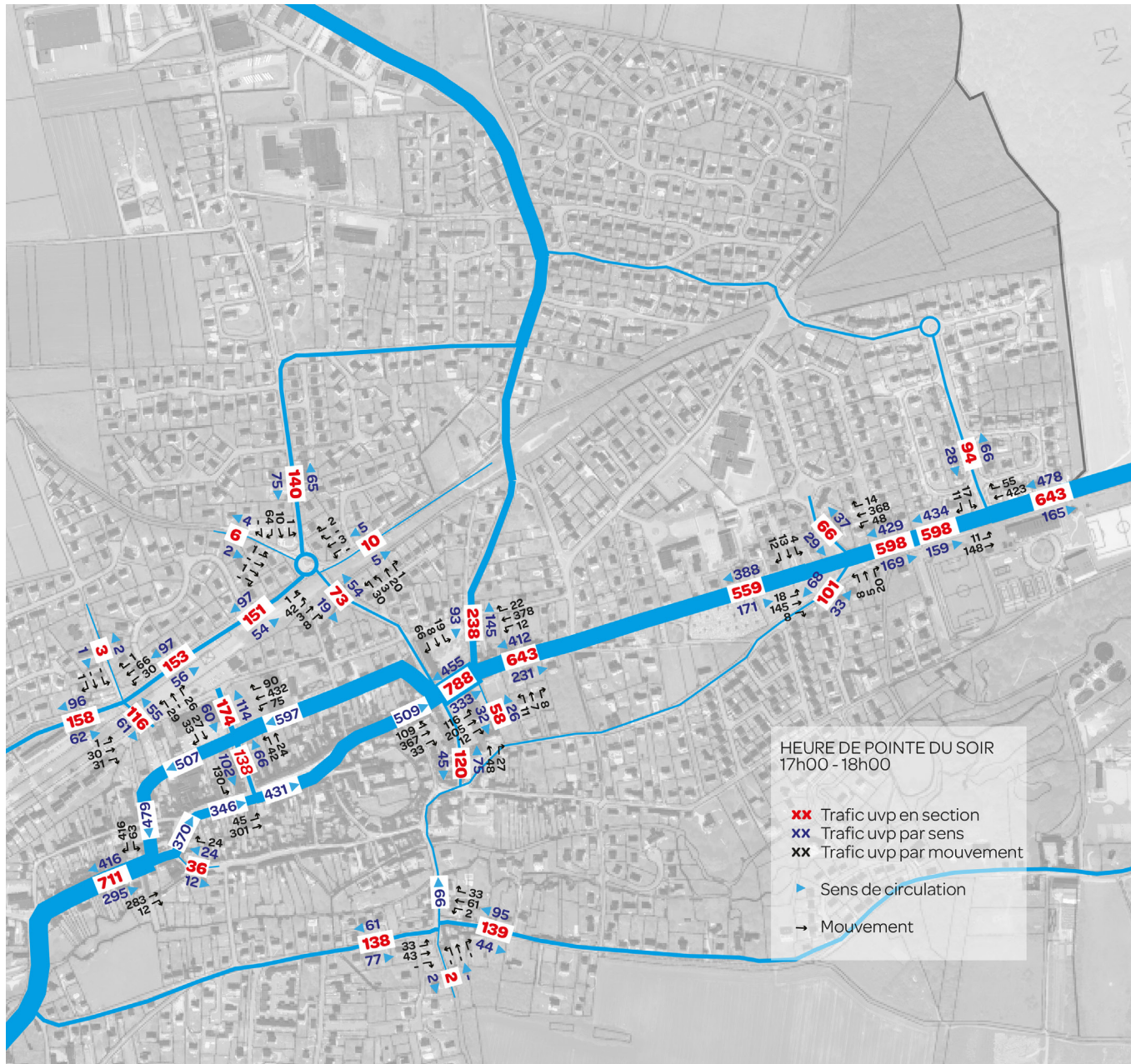
RD 936 (Dourdan <> Saint Arnoult en Yvelines) - Mardi 19.02.2013





• Campagne de comptages directionnels du mardi 16 juin 2015

- > Rue Docteur Remond / rue des Paradis.
- > Rue des Paradis / Chemin du Montmidi.
- > Rue des Amorteaux / rue de l'Isle.
- > Rue Docteur Camescasse / rue des écoles
- > Rue du Docteur Camescasse / rue de la Chapelle Saint-Fiacre
- > Rue du Docteur Camescasse / avenue de la Pierre Saint-Marc.



- 788 uvp/h. sur la RD988 Est.

- 509 uvp/h. sur la rue De Gaulle

> Des charges trafic tout à fait absorbables par le réseau routier : pas de congestion.

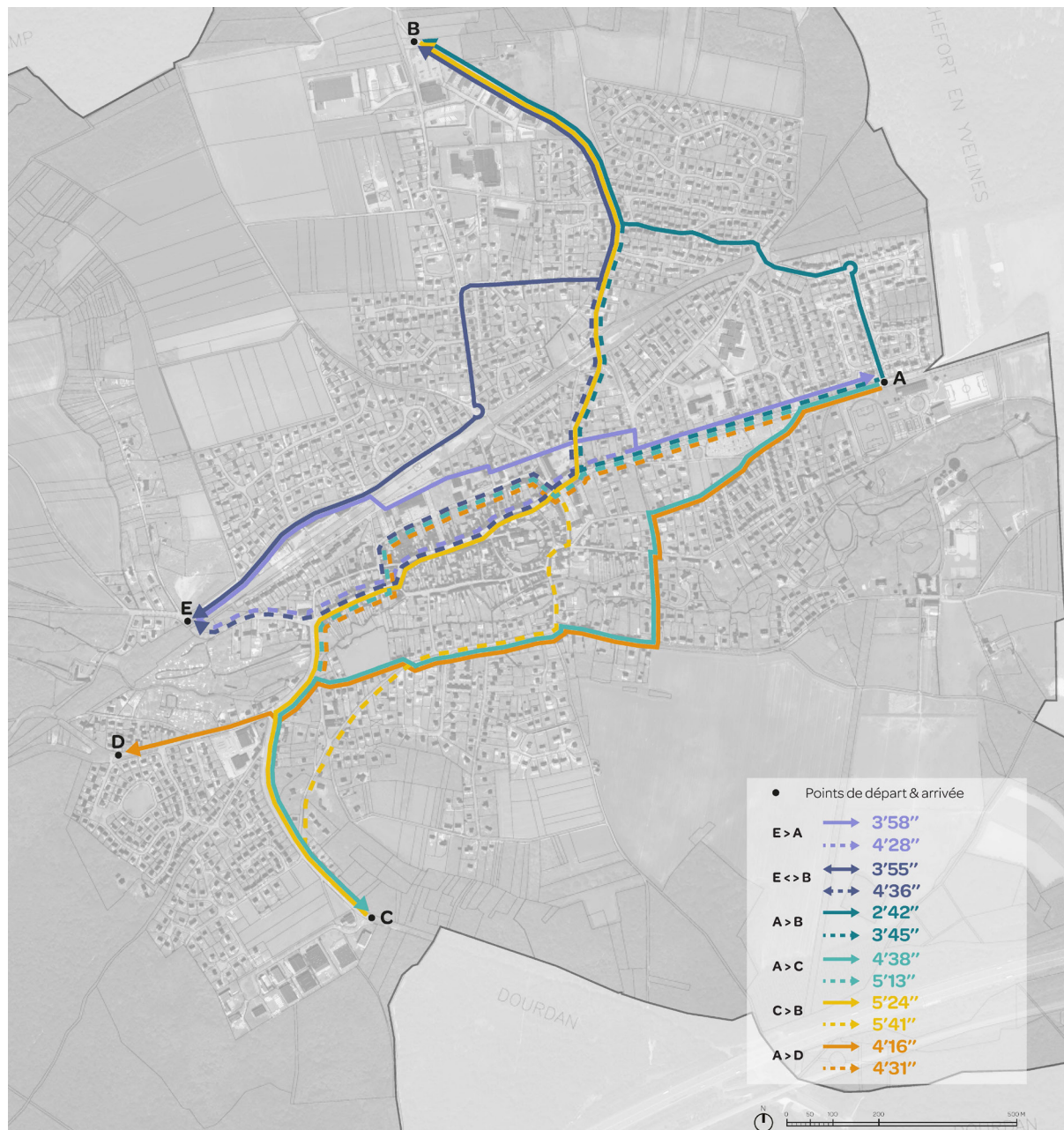
- Mouvements Nord > Sud et Est > Ouest sur l'itinéraire Chatras Paradis

> Crédibilise l'hypothèse d'un usage de cet itinéraire par les usagers évitant le centre-ville.

- La liaison Est <> Nord ne s'effectue pas par les RD.

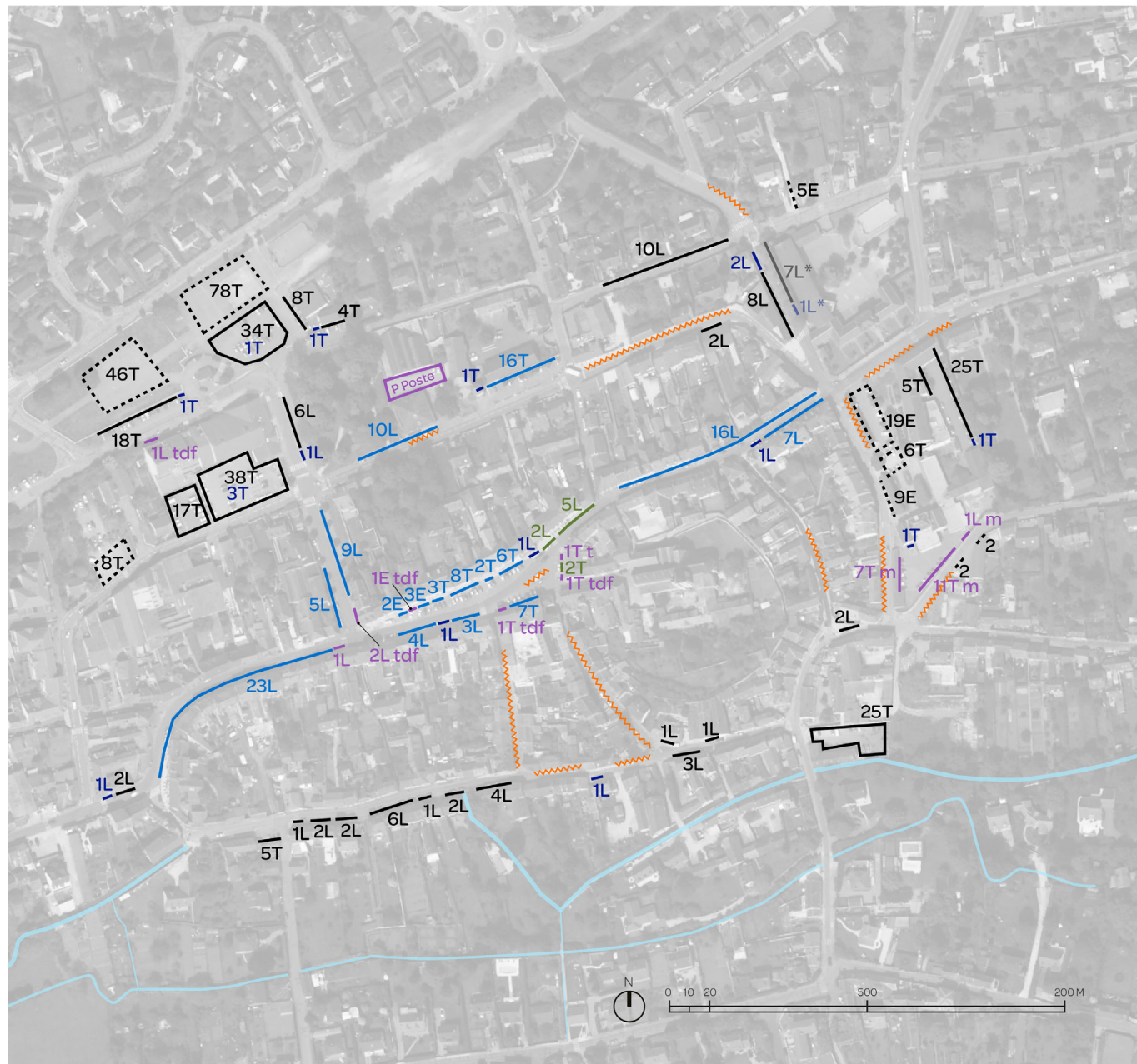
> Crédibilise l'hypothèse d'un usage de l'axe Saint-Marc <> Genets d'or par des usagers en transit.

- Mouvements Ouest > Est marqués sur la rue des Amortaux le matin.



- Le niveau de service des voies secondaires est meilleur que celui des voies principales.

> Ce constat s'explique par l'absence de traduction de la hiérarchie du réseau sur le terrain.



- 592 places de stationnement public dans le centre-ville
- 144 places de stationnement réglementé
- 2 zones de stationnement réglementé dans le temps et géré par disque.

> Zone verte : 9 places limitées à 30 minutes.

> Zone bleue : 133 places limitées à 1h30

Stationnement

- en parc
- sur voirie
- non marqué
- Stationnement illicite récurrent

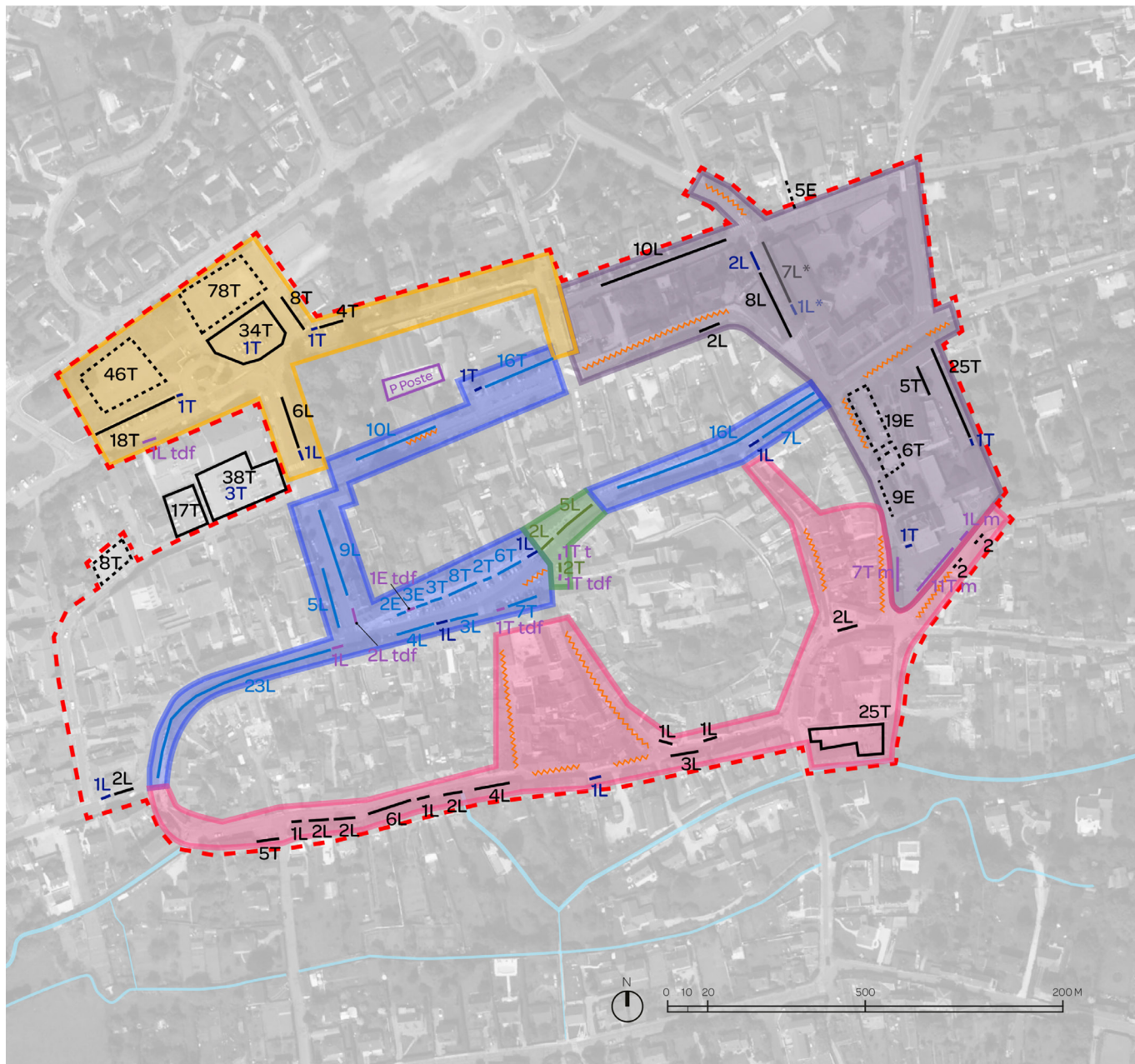
Aménagement

- L: en long
- T: en talon
- E: en épi

Réglementation de l'offre accessible au public

- Non réglementé
- PMR
- Zone verte (30mn)
- Zone bleue (1h30)
- Réservé (mairie, taxi, transfert de fonds)

• Enquête de rotation le mardi 16 juin 2015



- Secteurs**
- Secteur enquêté (rotation)
- Zone verte
- Zone bleue
- Zoom école/mairie
- Zoom Nord
- Zoom Sud

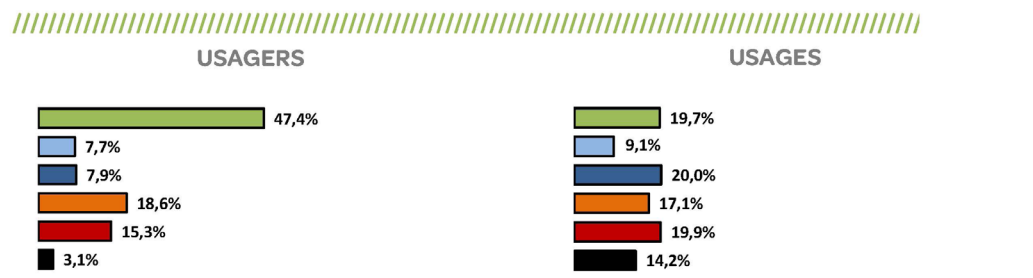
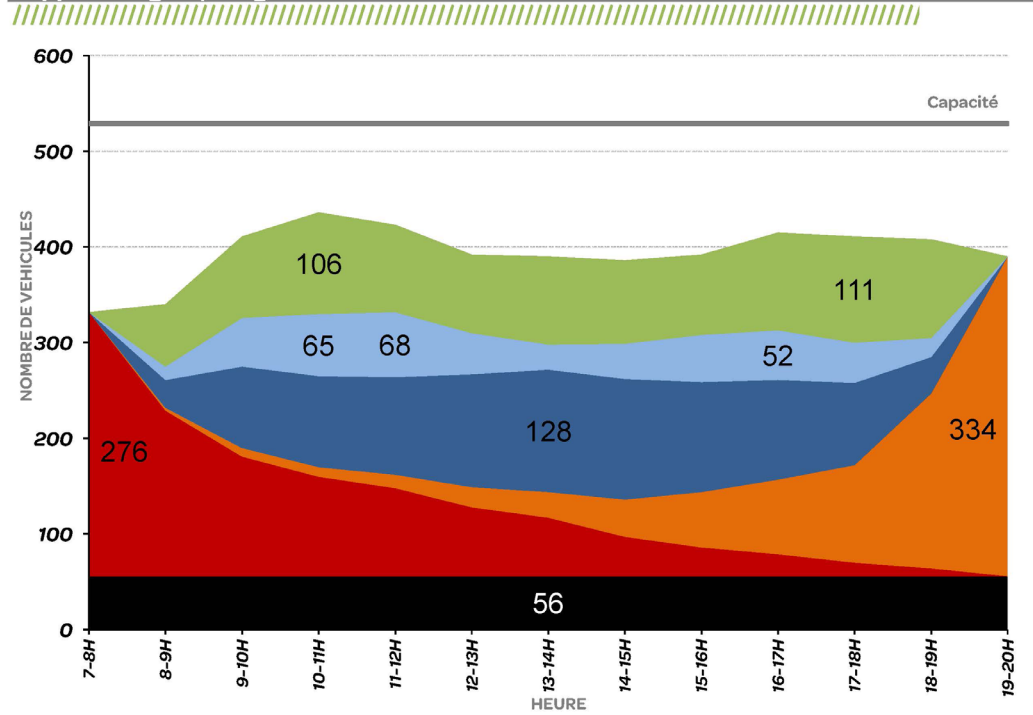
- Stationnement**
- en parc
- sur voirie
- non marqué
- Stationnement illicite récurrent

- Aménagement**
- L: en long
- T: en talon
- E: en épi

- Réglementation de l'offre accessible au public**
- Non réglementé
- PMR
- Zone verte (30mn)
- Zone bleue (1h30)
- Réserve
- (mairie, taxi, transfert de fonds)

Rapport usagers / usages

ENSEMBLE DU SECTEUR D'ETUDE - 16 JUIN 2015



Taux de rotation

Par rapport à la capacité théorique : 3,4
 Par rapport à l'occupation maximale : 4,1
 Par rapport à l'occupation moyenne : 4,6

Éléments de base

ENSEMBLE DU SECTEUR D'ETUDE - 16 JUIN 2015

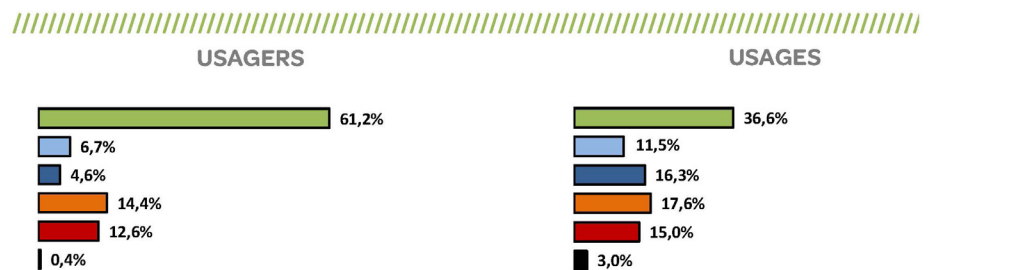
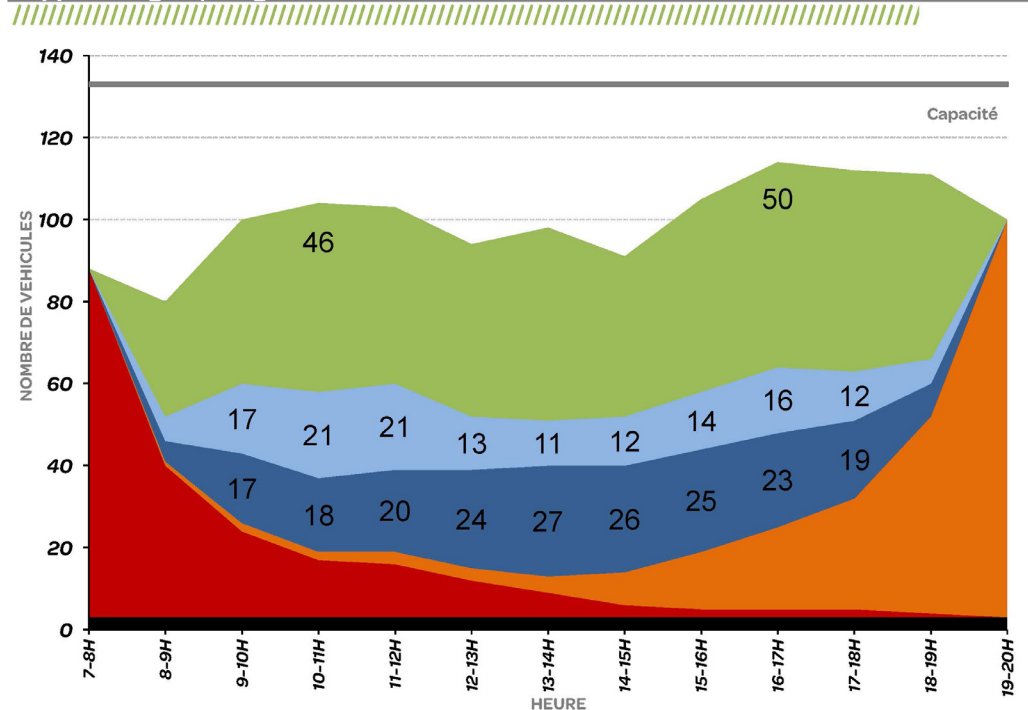
Capacité théorique	529	places	
Véhicules vus	1800	dont	391 illicites

Occupation & mouvements

Occupation maximale :	82%
Occupation moyenne :	75%
Occupation minimale :	63%

- L'occupation maximale a été relevée de 10h00 à 11h00 avec 82% de l'offre occupée (436 véhicules). A cet instant, la réserve de capacité de l'offre est de 93 places libres.
- Cette courbe est caractéristique d'un centre-ville où se mêlent les fonctions de logement, d'emploi, de commerces, de services et de loisirs.

Rapport usagers / usages ZOOM ZONE BLEUE - 16 JUIN 2015



Taux de rotation

Par rapport à la capacité théorique : 5,1
 Par rapport à l'occupation maximale : 5,9
 Par rapport à l'occupation moyenne : 6,7

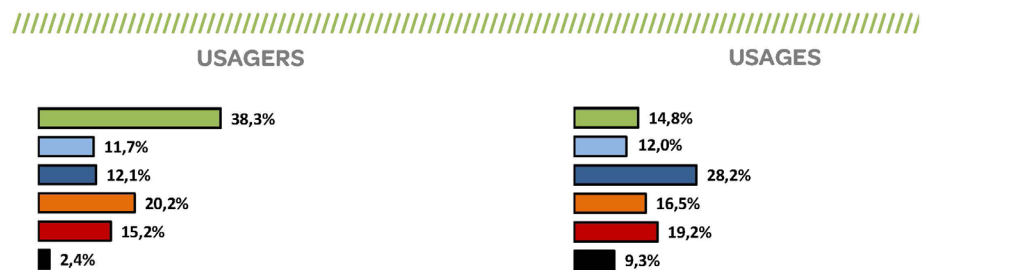
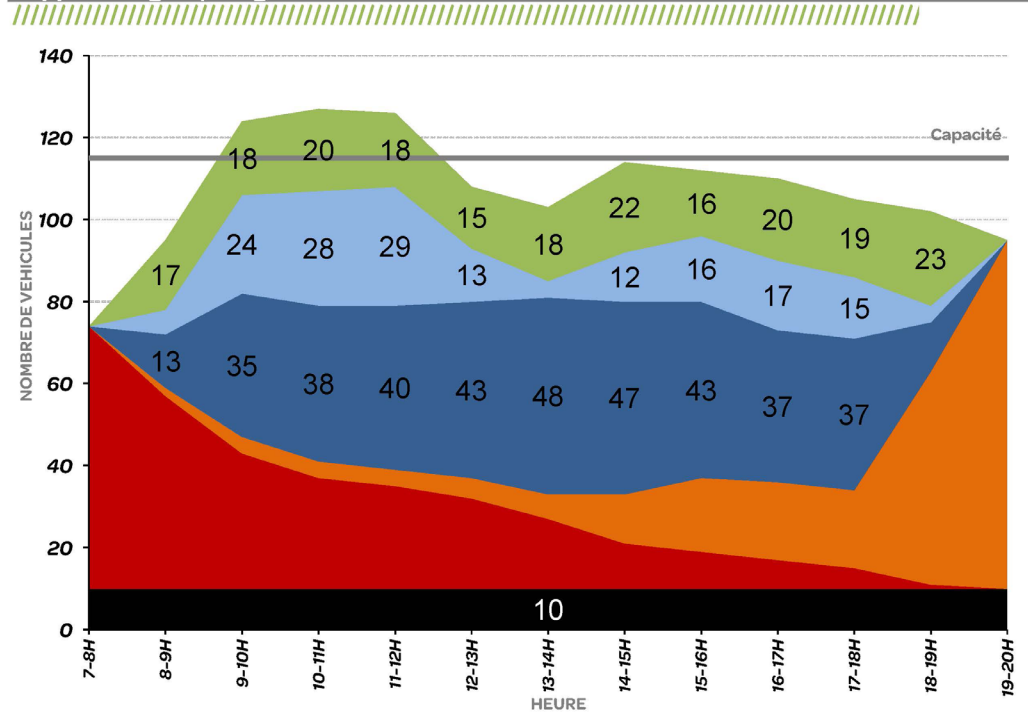
Eléments de base ZOOM ZONE BLEUE - 16 JUIN 2015

Capacité théorique	133	places	
Véhicules vus	672	dont	55 illicites

Occupation maximale :	86%
Occupation moyenne :	75%
Occupation minimale :	60%

- L'occupation maximale (114) a été relevée de 16h00 à 17h00 avec 86% d'occupation. L'offre de stationnement de la zone bleue a donc toujours bénéficiée d'une réserve de capacité d'au minimum 19 places.
- Présence d'un nombre important d'usagers pendulaires de moyenne (21 maximum) et longue durée (27 maximum) stationnant dans la zone bleue. A la mi-journée, il reste également un peu moins de 15 usagers résidents stationnant dans la zone bleue.

Rapport usagers / usages ZOOM ECOLE MAIRIE - 16 JUN 2015



Taux de rotation

Par rapport à la capacité théorique : 3,7
 Par rapport à l'occupation maximale : 3,3
 Par rapport à l'occupation moyenne : 3,9

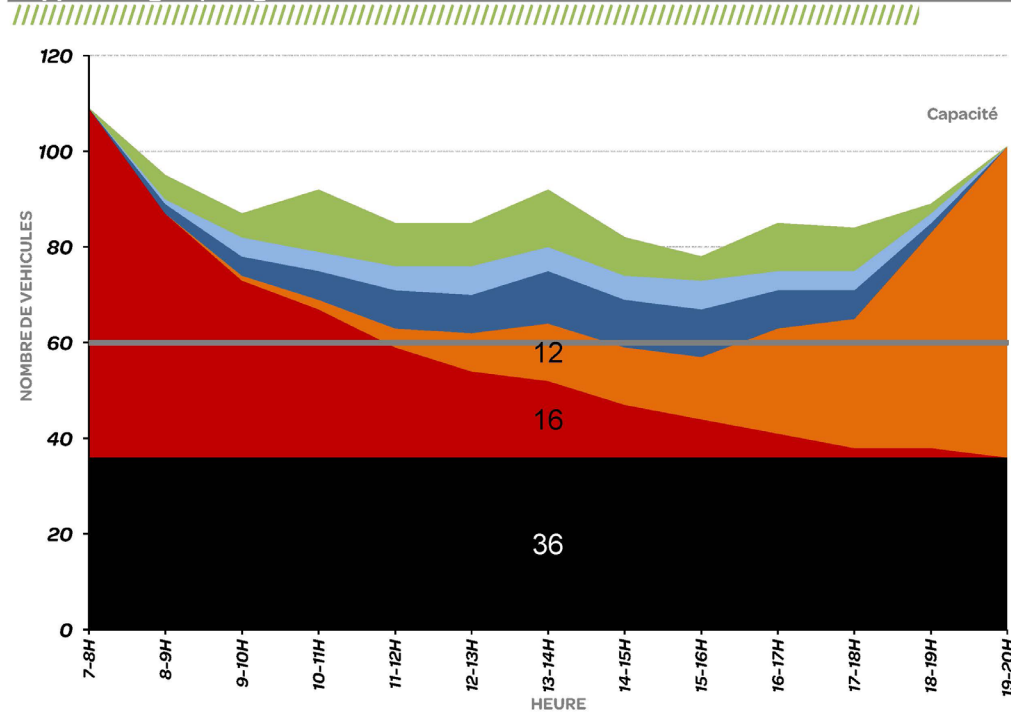
Eléments de base ZOOM ECOLE MAIRIE - 16 JUN 2015

Capacité théorique	115	places	
Véhicules vus	420	dont	115 illicites

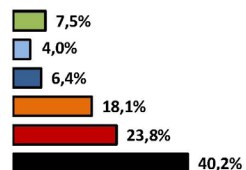
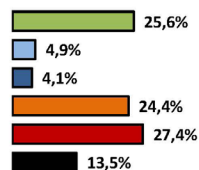
Occupation maximale :	110%
Occupation moyenne :	93%
Occupation minimale :	64%

- L'analyse de l'occupation met en évidence l'usage élevé de ces espaces. L'offre est saturée toute la matinée (110% d'occupation) et quasiment saturée de 14h00 à 16h00. Ce phénomène et l'aménagement permissif des espaces publics «expliquent» la part élevée de stationnement illicite spatial (hors d'une place).

Rapport usagers / usages ZOOM RUES DU TISSU HISTORIQUE SUD - 16 JUIN 2015



USAGERS USAGES



Taux de rotation

Par rapport à la capacité théorique : 4,4
 Par rapport à l'occupation maximale : 2,4
 Par rapport à l'occupation moyenne : 3,0

Éléments de base ZOOM RUES DU TISSU HISTORIQUE SUD - 16 JUIN 2015



Capacité théorique : 60 places
 Véhicules vus : 266 dont 153 illicites

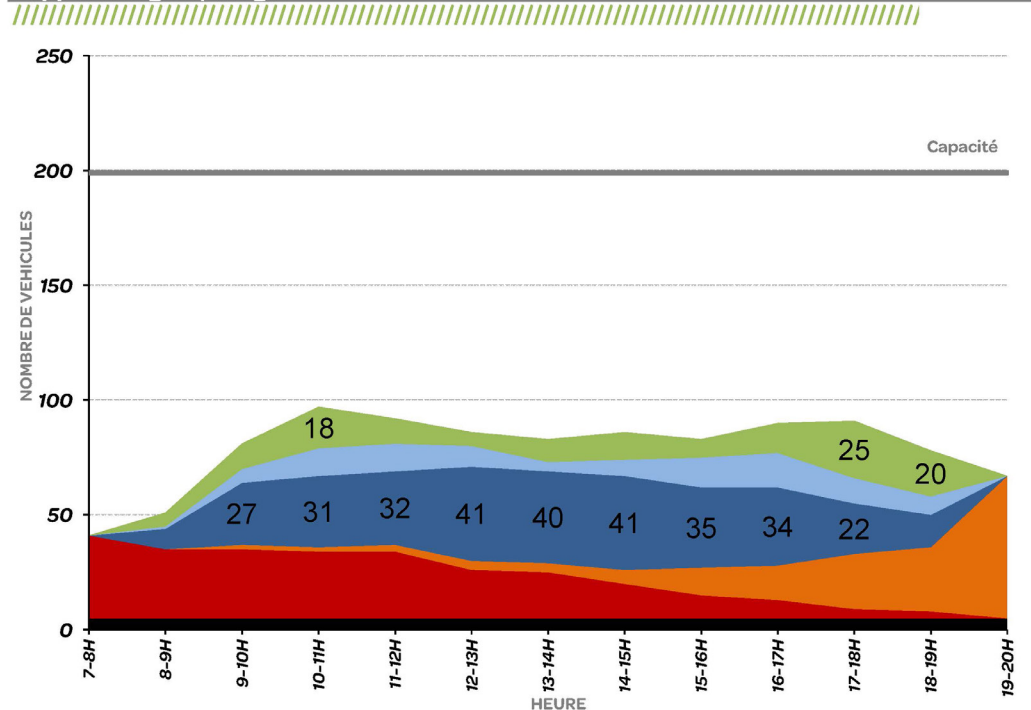
Occupation & mouvements



Occupation maximale : 182%
 Occupation moyenne : 149%
 Occupation minimale : 130%

- L'analyse de la courbe d'occupation met en évidence la saturation permanente des voiries du Sud du centre ancien : la rue basse et les voies perpendiculaires.
- L'analyse de la structure des rapports usagers / usages met en évidence la part quasi-exclusive des riverains dans la consommation de l'offre.

Rapport usagers / usages ZOOM PARKINGS NON REGLEMENTES NORD - 16 JUIN 2015



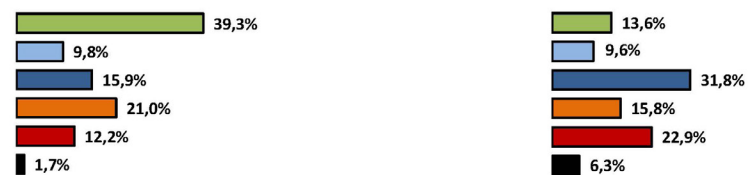
Éléments de base ZOOM PARKINGS NON REGLEMENTES NORD - 16 JUIN 2015

Capacité théorique	199	places	
Véhicules vus	295	dont	15 illicites

Occupation maximale :	49%
Occupation moyenne :	40%
Occupation minimale :	21%

- L'analyse de la courbe d'occupation met en évidence la grande réserve de capacité (102 places minimum) de cette offre située à moins de 200 mètres du cœur de ville.

USAGERS USAGES

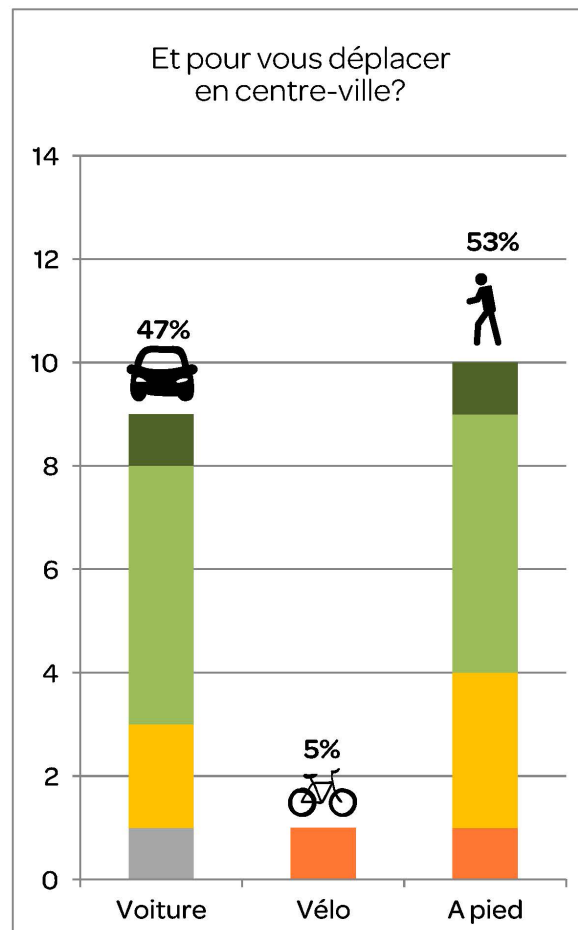
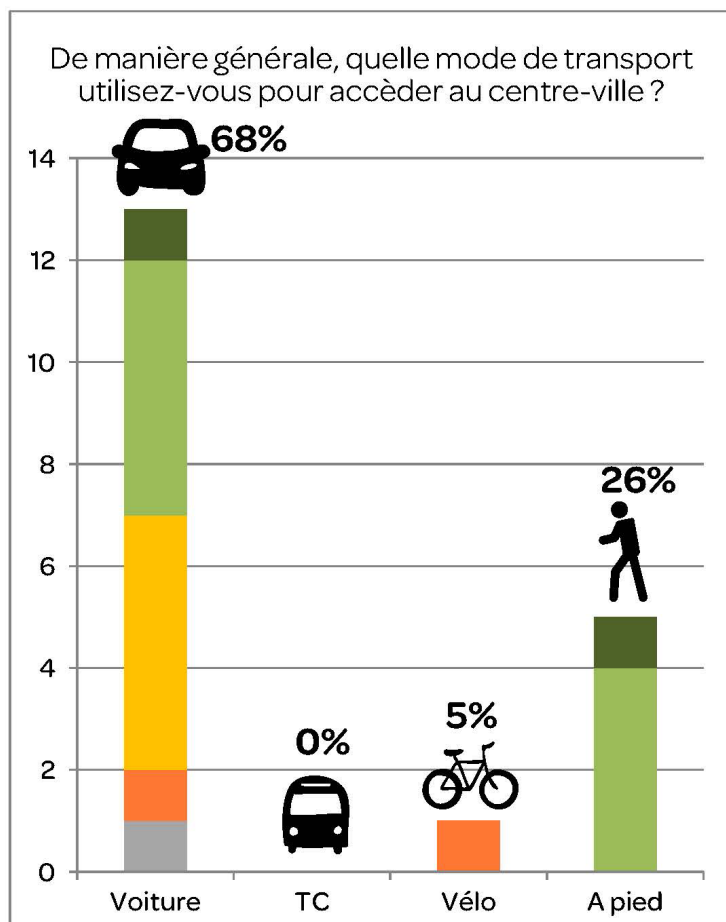


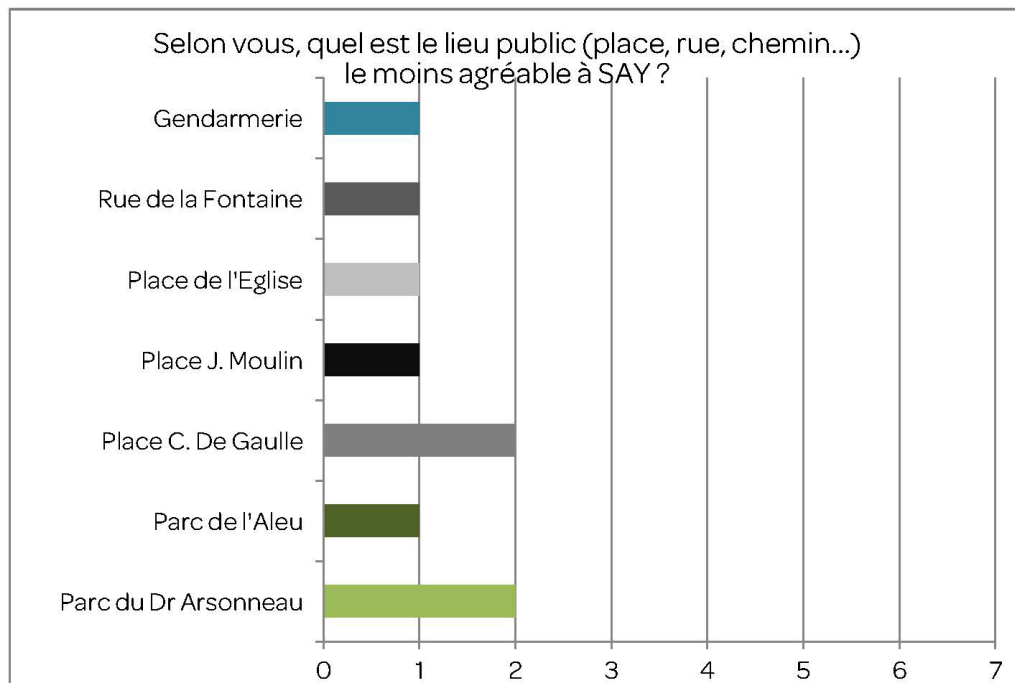
Taux de rotation

Par rapport à la capacité théorique :	1,5
Par rapport à l'occupation maximale :	3,0
Par rapport à l'occupation moyenne :	3,7

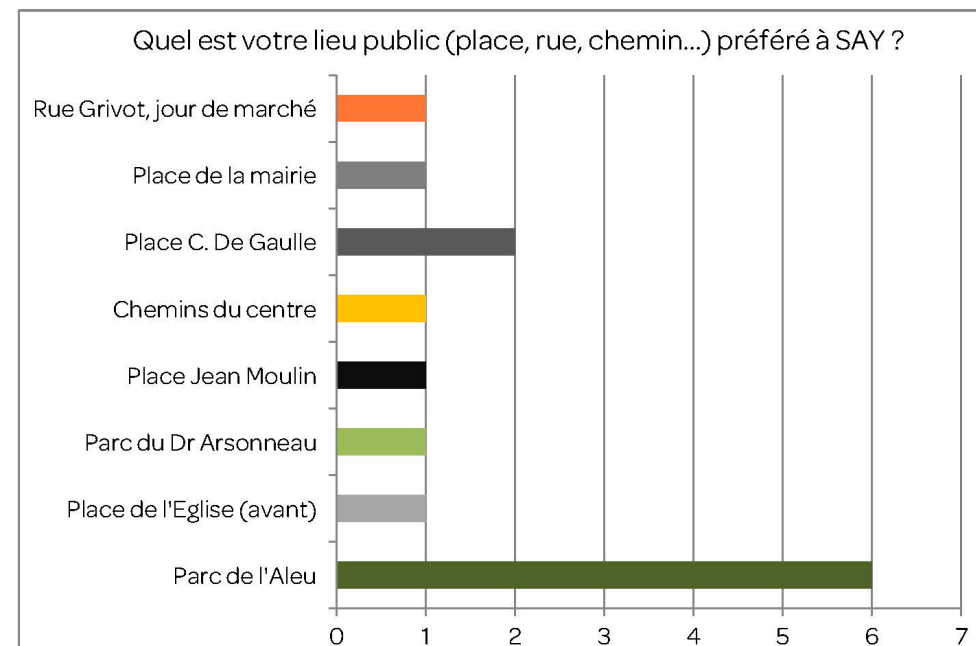


- La voiture domine pour l'accès au centre-ville.
- 47% des usagers reprennent leur véhicule pour se déplacer dans le centre.

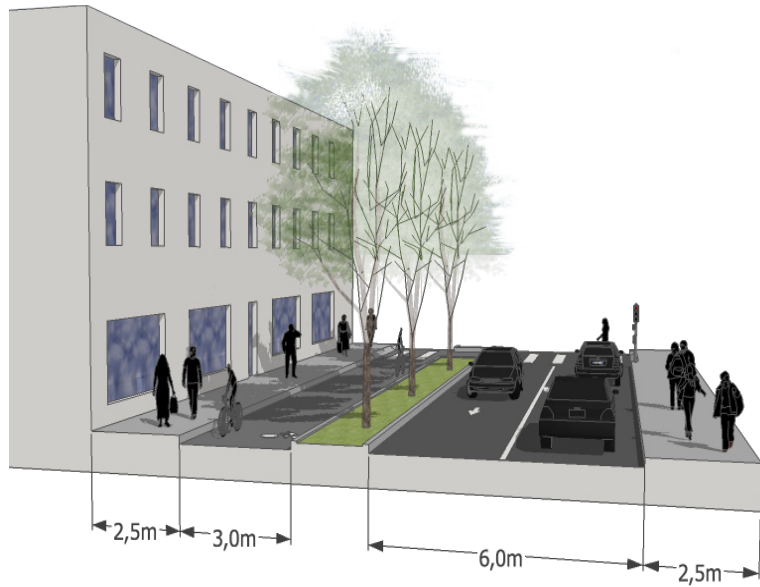




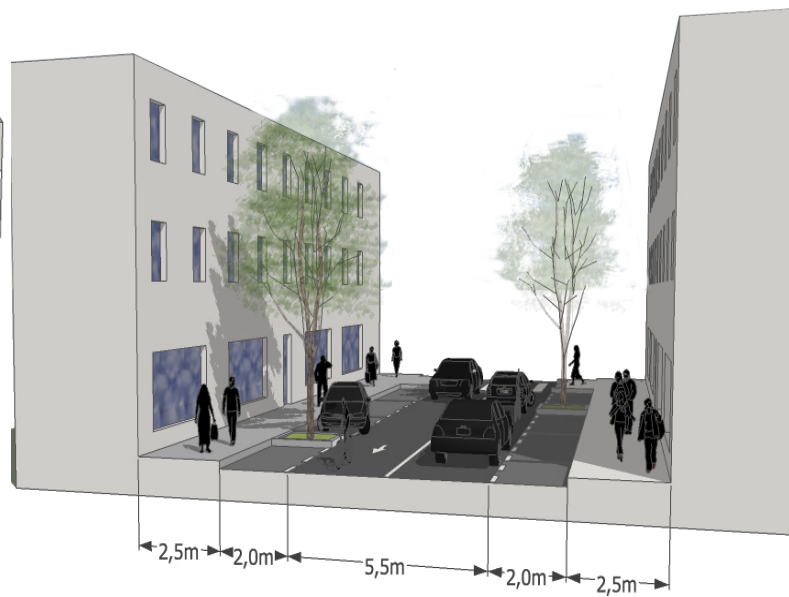
- **Place De Gaulle et Leclerc sont citées parmi les lieux les moins agréables de la ville.**
- **Aucun espace du centre-ville n'est cité plus d'une fois parmi les lieux publics préférés de Saint-Arnoult-en-Yvelines.**



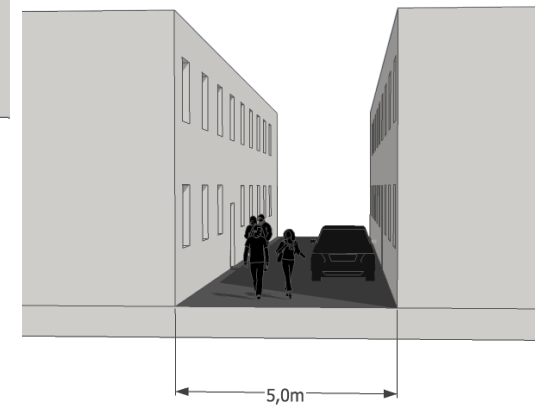
Deuxième étape : scénarios



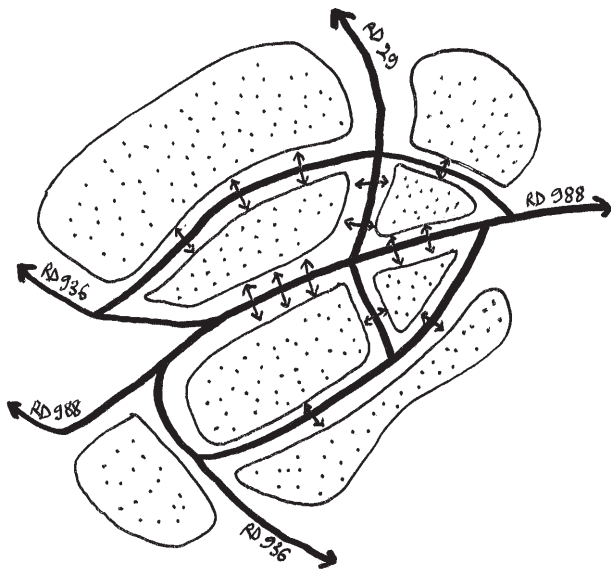
VOIE DE LIAISON INTER-QUARTIER
Et voie principale urbaine



VOIE DE DISTRIBUTION INTRA-QUARTIER



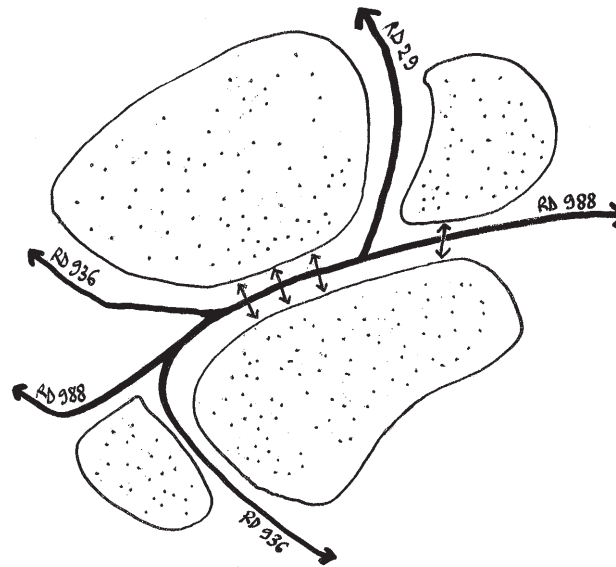
VOIE DE DESSERTE



1. LE RESEAU MAILLÉ

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

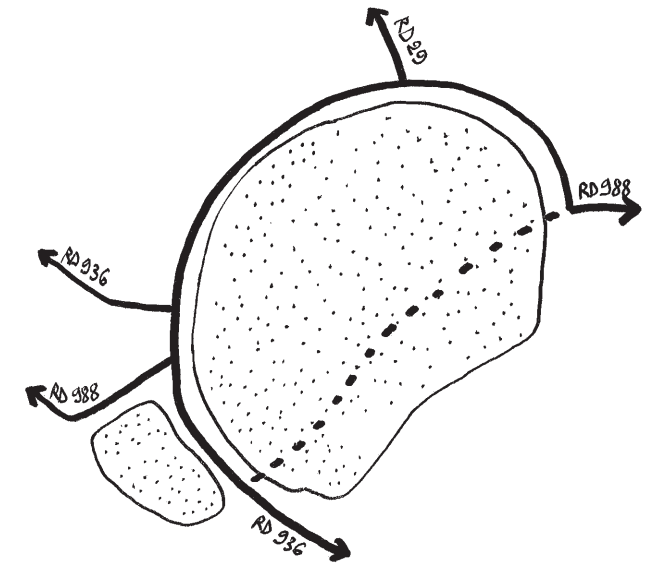
> Le territoire est maillé, et plusieurs itinéraires s'offrent à l'utilisateur qui souhaite rejoindre un des axes structurants supra-communal (choix du plus rapide) ou relier deux quartiers de la commune.



2. LE RESEAU TRAVERSANT

- Ce concept correspond à la concentration des usages de transit sur les routes départementales traversant la commune.

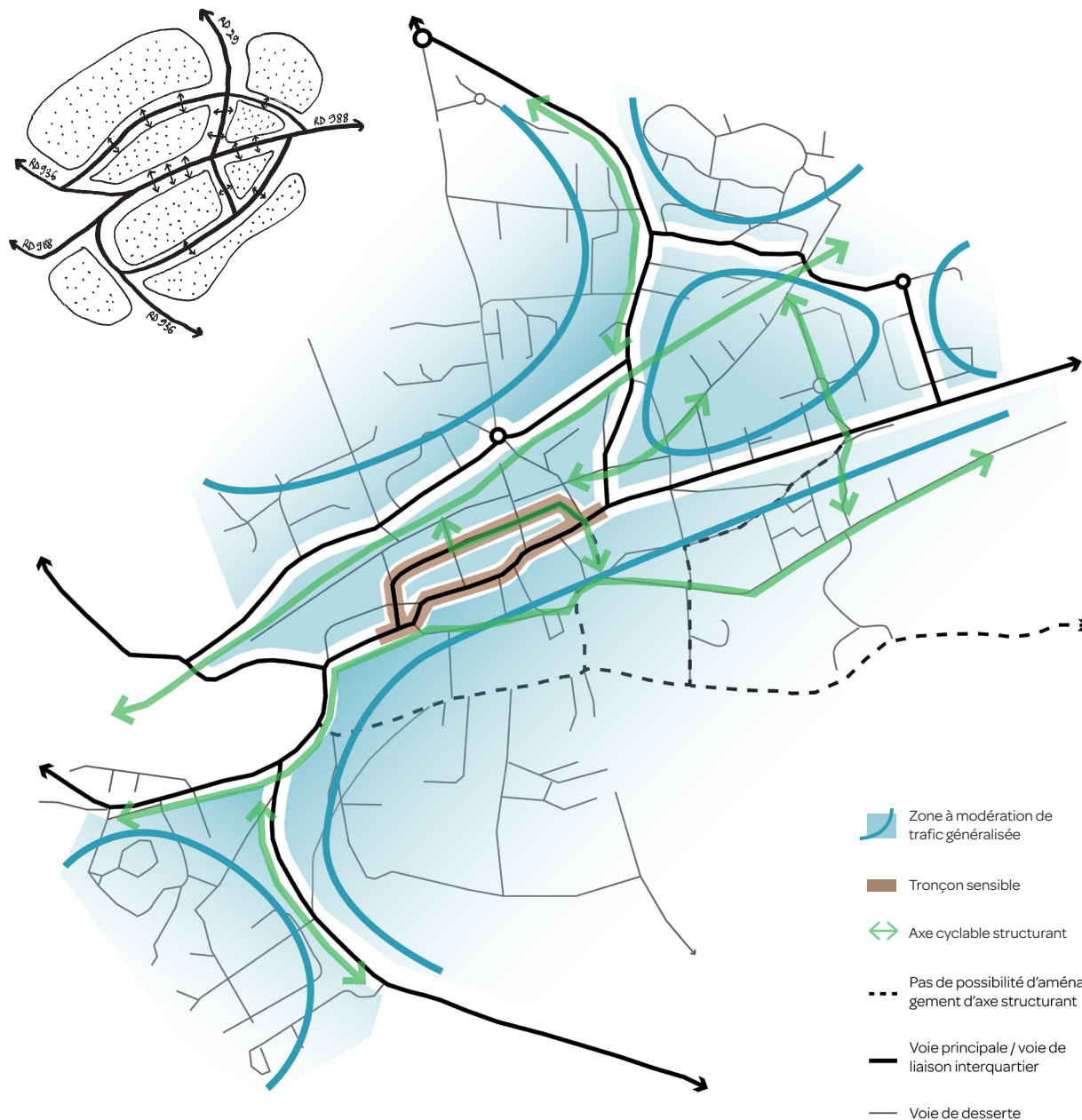
> Le réseau structurant est organisé en étoile. L'utilisateur qui effectue une liaison inter-quartier ou intercommunale passe par le centre-ville.



3. LE RESEAU CONTOURNANT

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

> Le réseau structurant forme un anneau autour du centre-ville. L'utilisateur qui effectue une liaison inter-communale évite le centre-ville.



POINTS CLES

- Réaménagement de certaines voies départementales pour améliorer la performance et la sécurité des usagers vulnérables (séparation des modes de transport et aménagements cyclables).

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

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

> rue Jean Comescaisse : 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 et/ou la coulée verte.

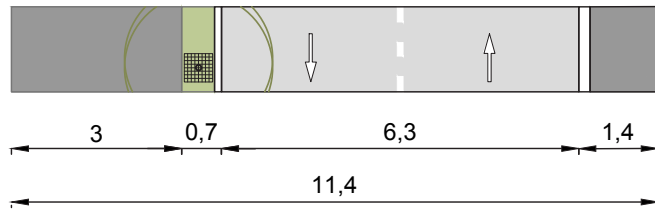
> Affirmation de l'itinéraire de contournement Ouest <> Nord via la rue des Paradis Ouest et/ou la rue des Chatras et /ou la rue du Docteur Remond et/ou la coulée verte.

> Absence de contournement Sud en raison du foncier trop contraint **ou mobilisation de foncier.**

- Aménager le centre-ville pour répondre aux besoins antagonistes : circulation/cadre de vie.

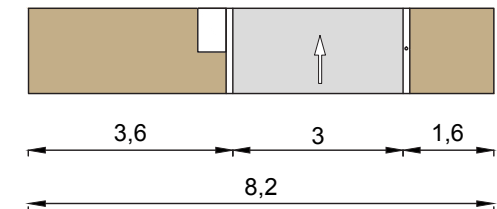
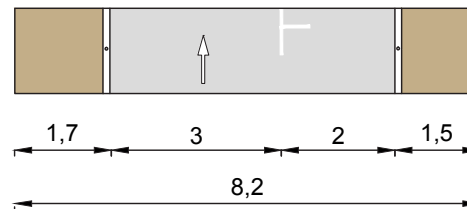
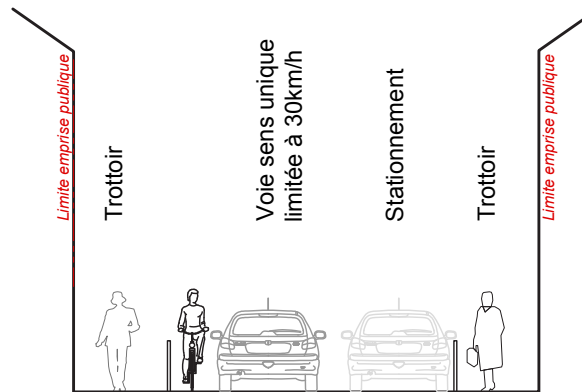
Exemple de voie de liaison inter-quartier :

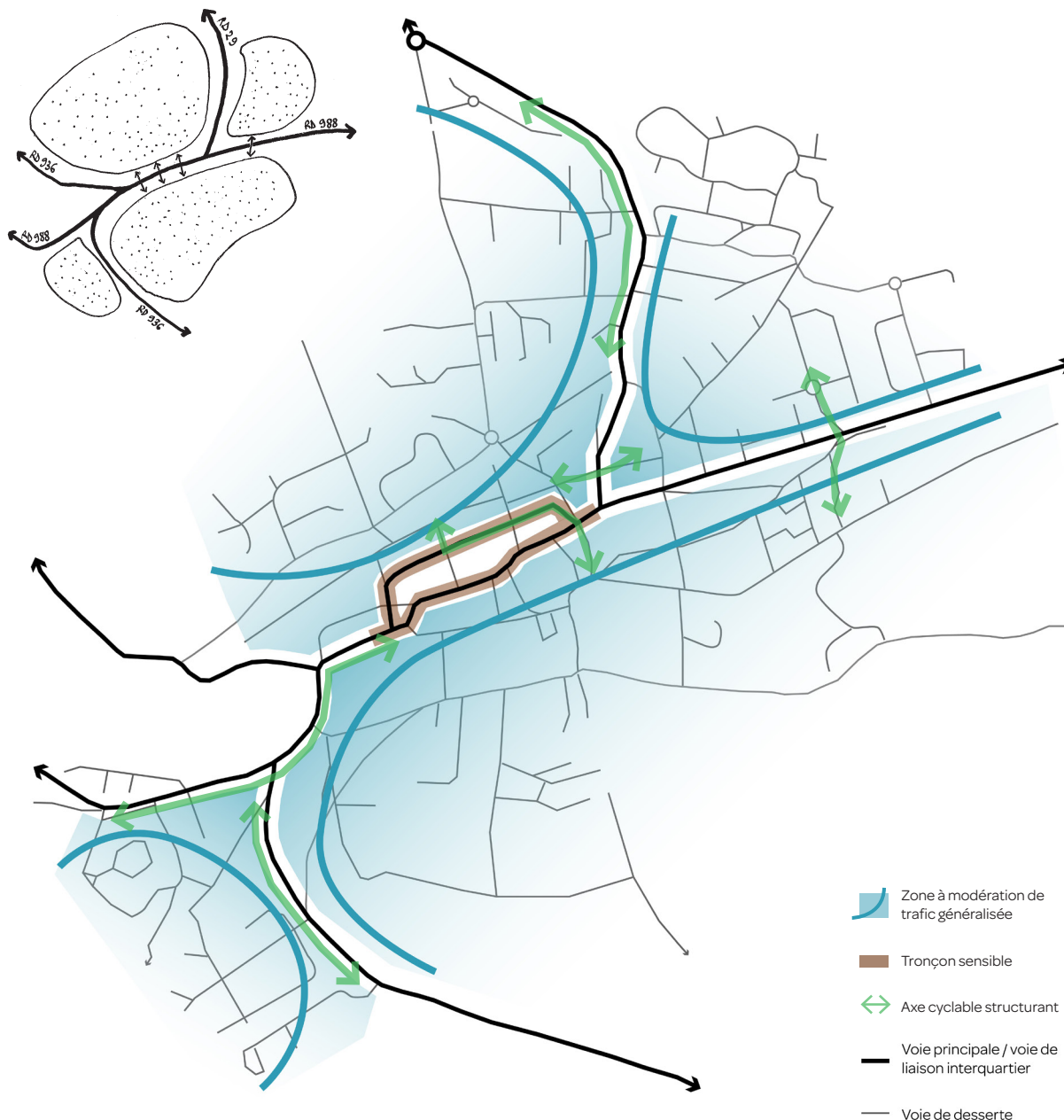
- Rue de la Martinière RD29
- Rue des Paradis
- Avenue de la Pierre Saint-Marc



Exemple de voie de liaison «apaisée» (zone 30) :

- Rue De Gaulle
- Rue des Remparts





POINTS CLES

- Réaménagement de certaines voies départementales pour améliorer la performance et la sécurité des usagers vulnérables (séparation des modes de transport et aménagements cyclables).

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

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

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

- Mise en place de mesures fortes dans les îlots urbains imperméables au transit (quartiers résidentiels)

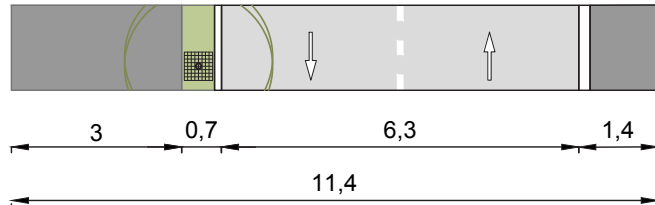
> Zones 30, sens uniques pour contraindre le transit.

- Aménager et réglementer le centre-ville pour répondre aux besoins antagonistes :

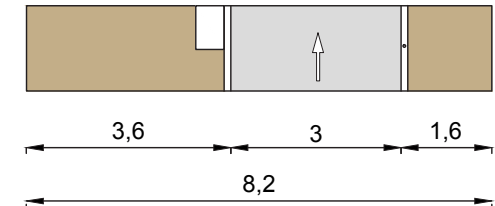
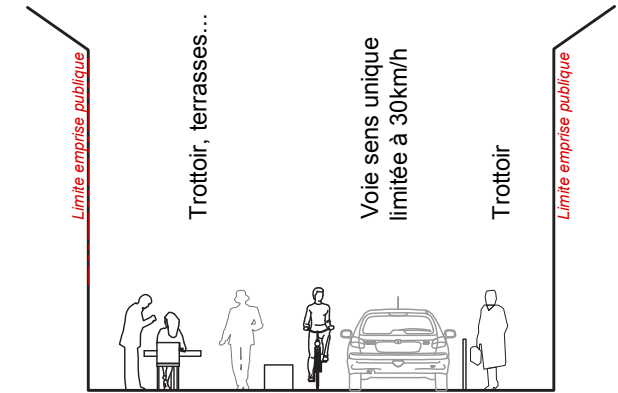
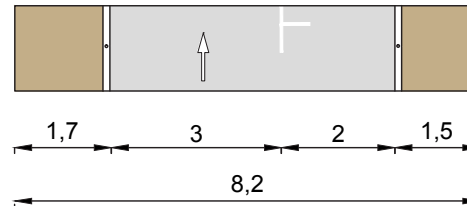
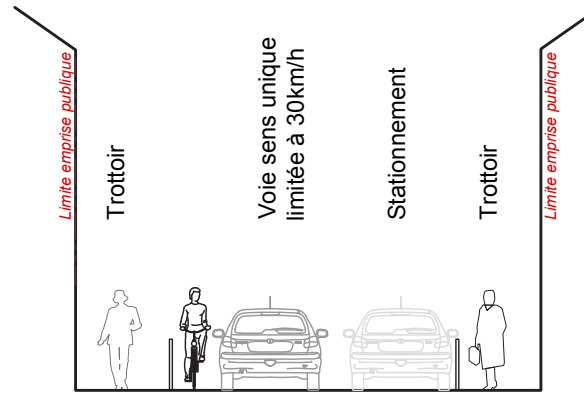
> Permettre l'amélioration du cadre de vie.

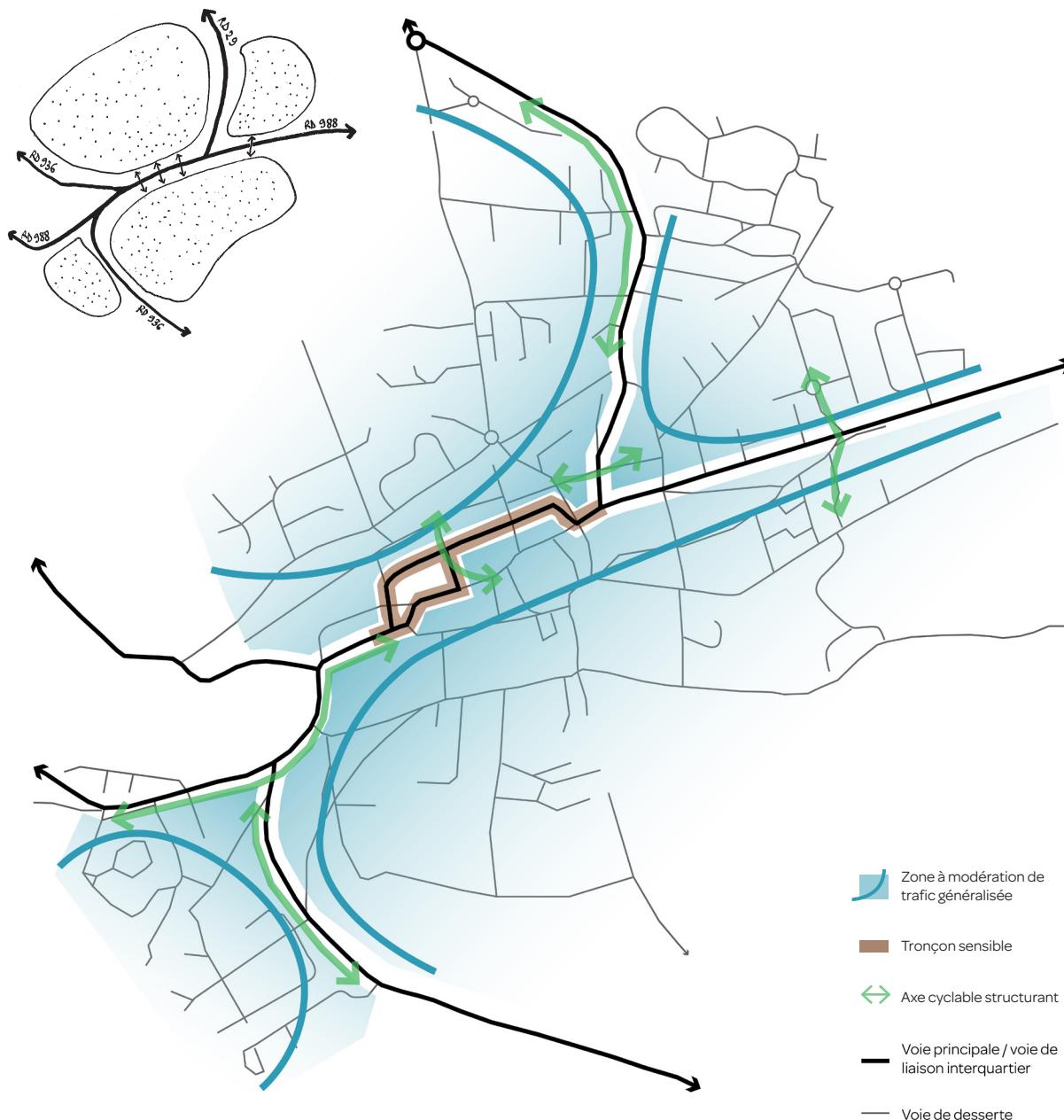
> Permettre la satisfaction de la fonction circulatoire.

Exemple de voie de liaison inter-quartier : Rue de la Martinière RD29



Exemple de voie de liaison «apaisée» (zone 30) : Rue De Gaulle





POINTS CLES

- Réaménagement de certaines voies départementales pour améliorer la performance et la sécurité des usagers vulnérables (séparation des modes de transport et aménagements cyclables).

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

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

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

- Mise en place de mesures fortes dans les îlots urbains imperméables au transit (quartiers résidentiels)

> Zones 30, sens uniques pour contraindre le transit.

- Aménager et réglementer le centre-ville pour répondre aux besoins antagonistes :

> Permettre l'amélioration du cadre de vie.

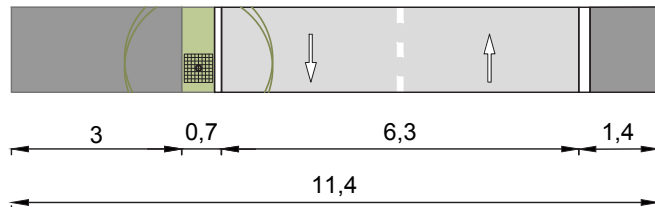
> Permettre la satisfaction de la fonction circulatoire.

- Valoriser les espaces publics à fort potentiel commercial et patrimonial :

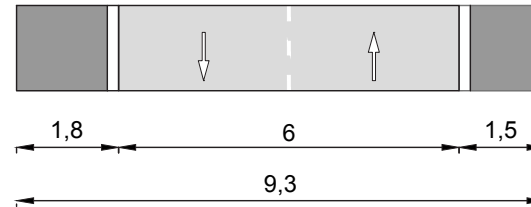
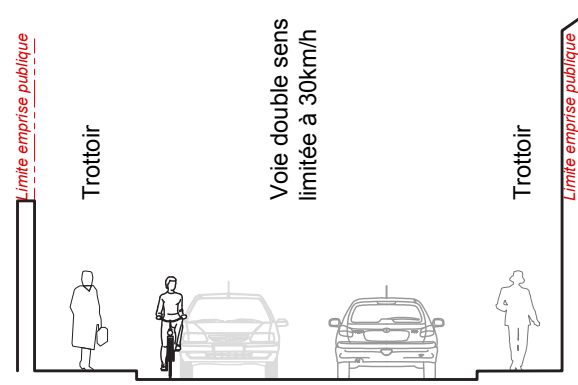
> Mise en valeur de la rue De Gaulle et de la Place Leclerc : terrasses, bancs, place du marché,...

> En maintenant l'offre de stationnement (accès aux commerces et services).

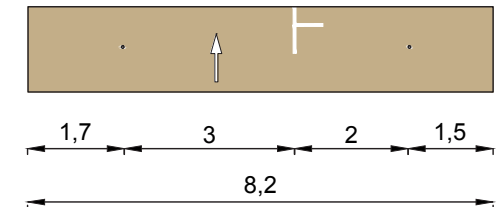
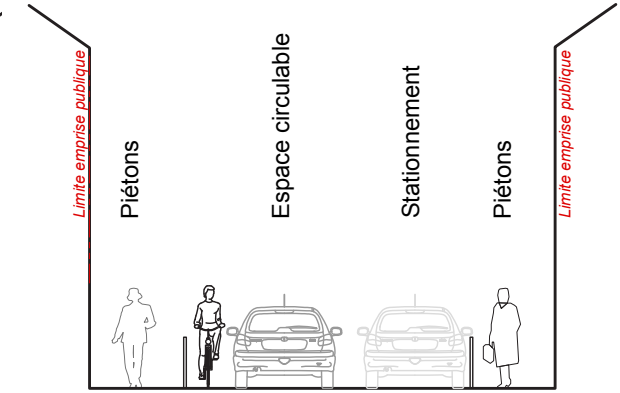
Exemple de voie de liaison inter-quartier : Rue de la Martinière RD29

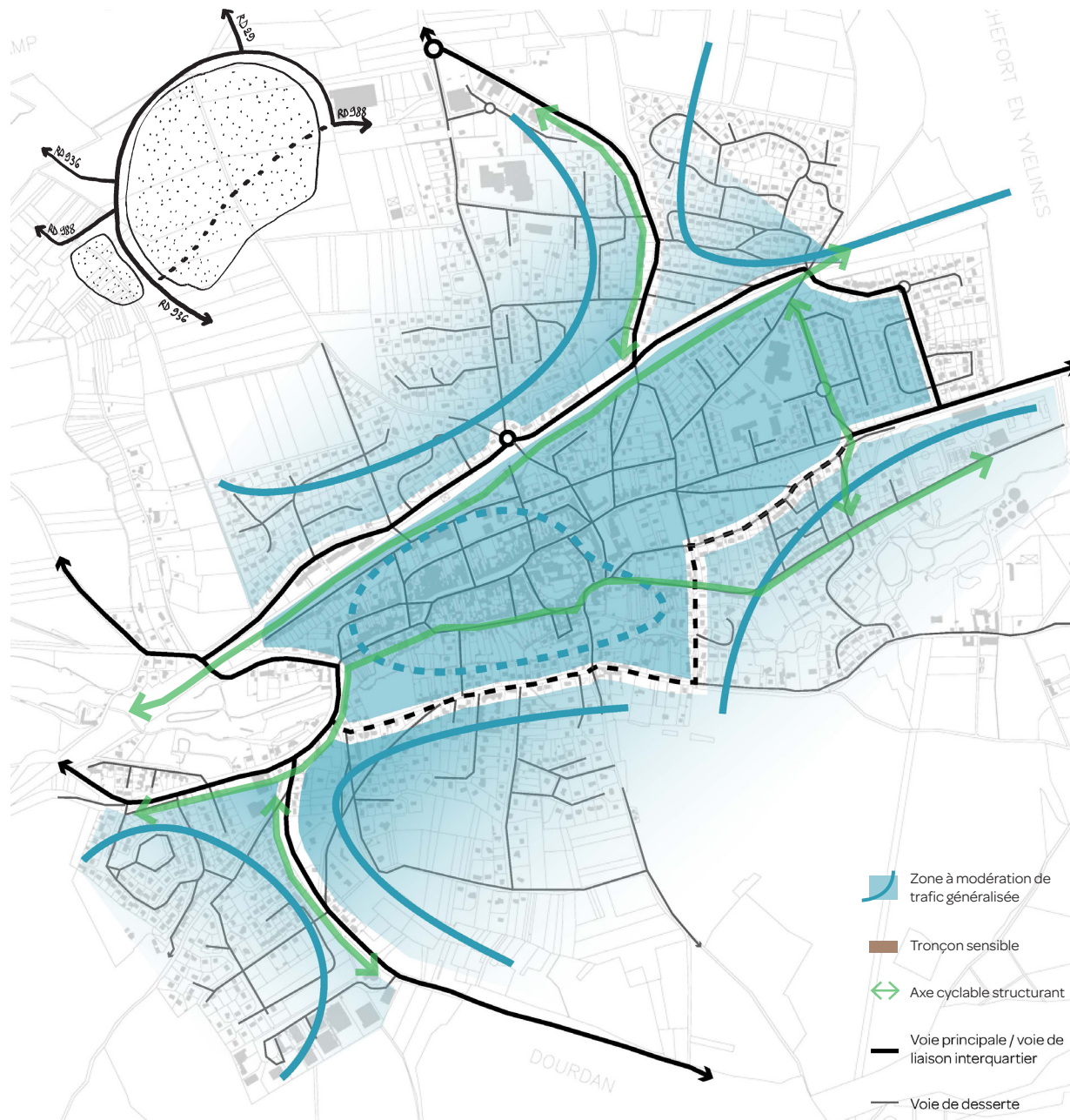


Exemple de voie de liaison «apaisée» (zone 30) : Rue des Remparts



Exemple de voie de desserte de centre-ville «apaisée» (zone de rencontre) : Rue De Gaulle





POINTS CLES

- Réaménagement de certaines voies départementales pour améliorer la performance et la sécurité des usagers vulnérables (séparation des modes de transport et aménagements cyclables).

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

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

> rue Jean Camecasse : 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.

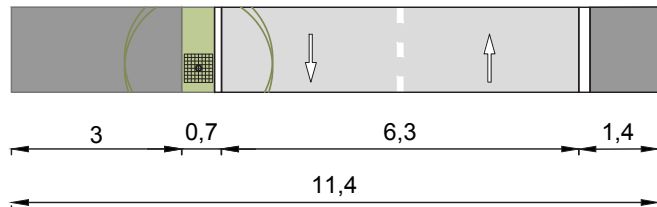
> Affirmation de l'itinéraire de contournement Ouest <> Nord.

- Mise en place de mesures fortes dans les îlots urbains imperméables au transit (quartiers résidentiels)

> Zones 30, sens uniques pour contraindre le transit.

- Apaisement et mise en valeur très ambitieuse du centre-ville.

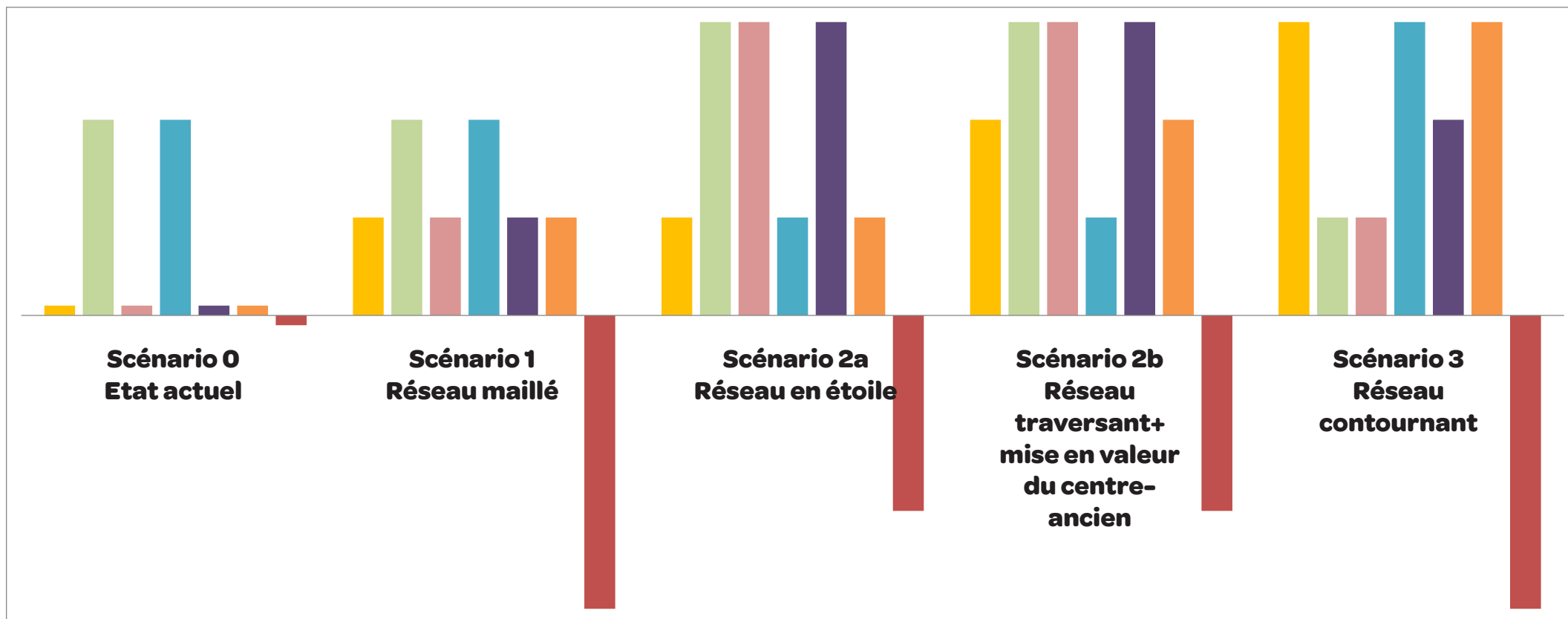
Exemple de voie de liaison inter-quartier : Rue de la Martinière RD29



Exemples de centre-villes piétons ou fortement apaisés : zone 20 généralisée



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
------------	--	---	--	----------------------------------	--	--	-----------------------



Dernière étape (automne 2015) :

> Traduction à l'échelle de chaque quartier du concept retenu

Merci de votre attention.