



Mieux Vivre et Mieux circuler

**un nouveau plan de circulation
une autre manière de se déplacer**

OBJECTIFS

améliorer le fonctionnement en général

MÉTHODE

- Recueil de données
- Analyse
- Quelles solutions envisager ?
- Tests de scénarios
- Validation d'un scénario

Réunion de présentation du 22 avril 2009

Présentation des 3 fonctions :

- CIRCULER
- STATIONNER
- SE DEPLACER
- LES SCENARIOS POSSIBLES
- QUESTIONS - DEBAT

CIRCULER - STATIONNER

• **Dates:** février 2004

Comptages automatiques

Comptages
complémentaires

Comptages Directionnels

Origines/destinations

Observations
Terrain et audits

Enquêtes stationnement

• **Dates :** Août 2004

Comptages
complémentaires

Enquêtes stationnement

Dates: mars 2009

Comptages
complémentaires

CIRCULER

Situation des différentes enquêtes

CIRCULER

Situation des différentes enquêtes



QUANTITATIF


**COMPTAGES
AUTOMATIQUES**

**COMPTAGES
COMPLEMENTAIRES**

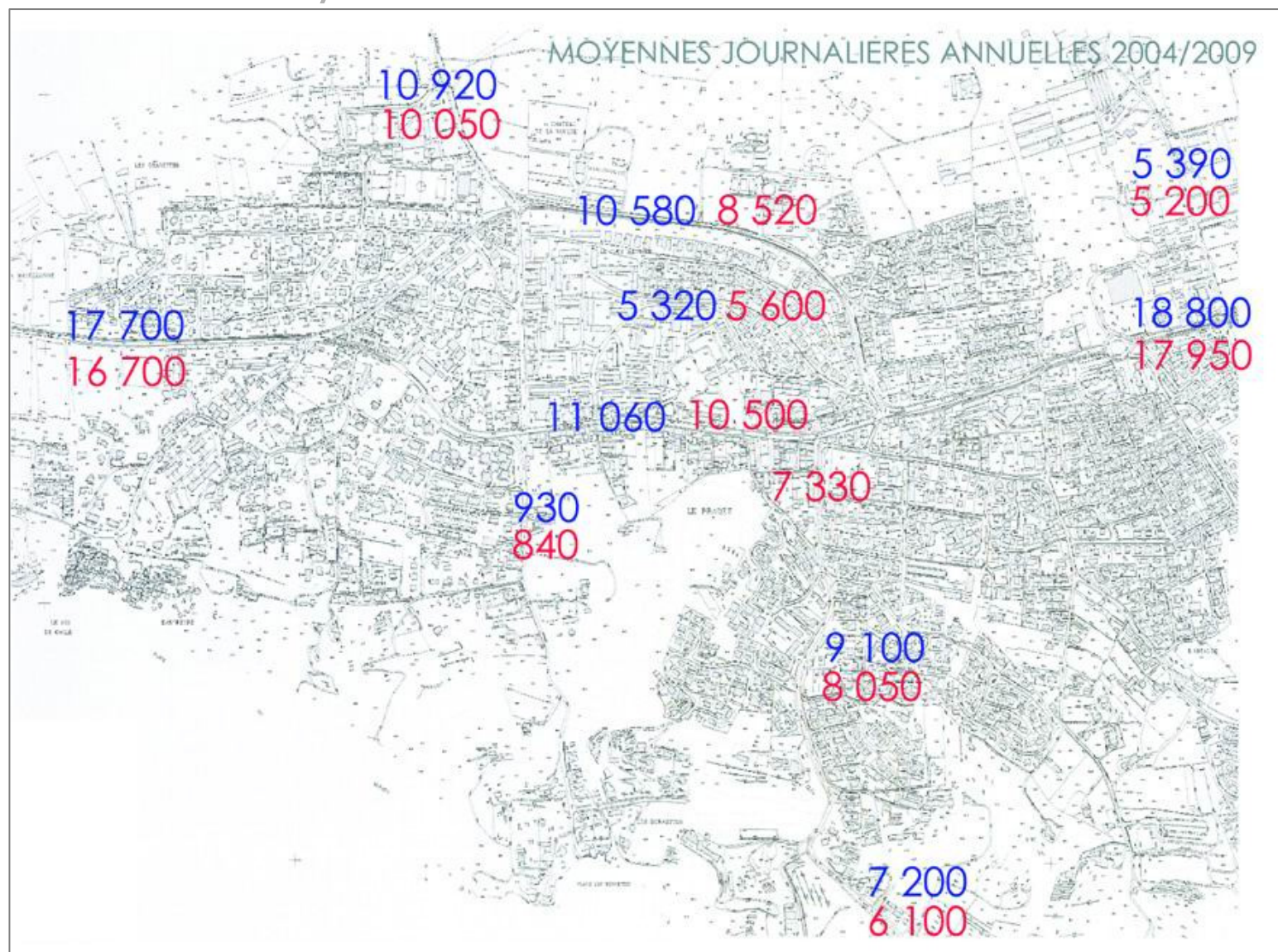
QUALITATIF

DIRECTIONNELS

ENQUÊTES O.D.

CIRCULER

Carte de synthèse MJA 2009 actualisée



CIRCULER

Résultats Quantitatifs – Synthèse

LES ACCÈS LES PLUS CHARGÉS

- RD 559 Est et Ouest

PÉRIODES DE POINTE

- Le matin de 8h00 à 9h00 (7% du trafic jour)
- Le soir de 17h00 à 18h00 (11% du trafic jour)

DES TRAFICS EN BAISSE

- Globalement sur tous les axes - 1000 véhicules/jour environ

CIRCULER

Résultats Quantitatifs – Synthèse

**25 000 VEHICULES PAR JOUR
TRAVERSENT LA VILLE**



**25 000 VEHICULES PAR JOUR
TRAVERSENT LA VILLE**

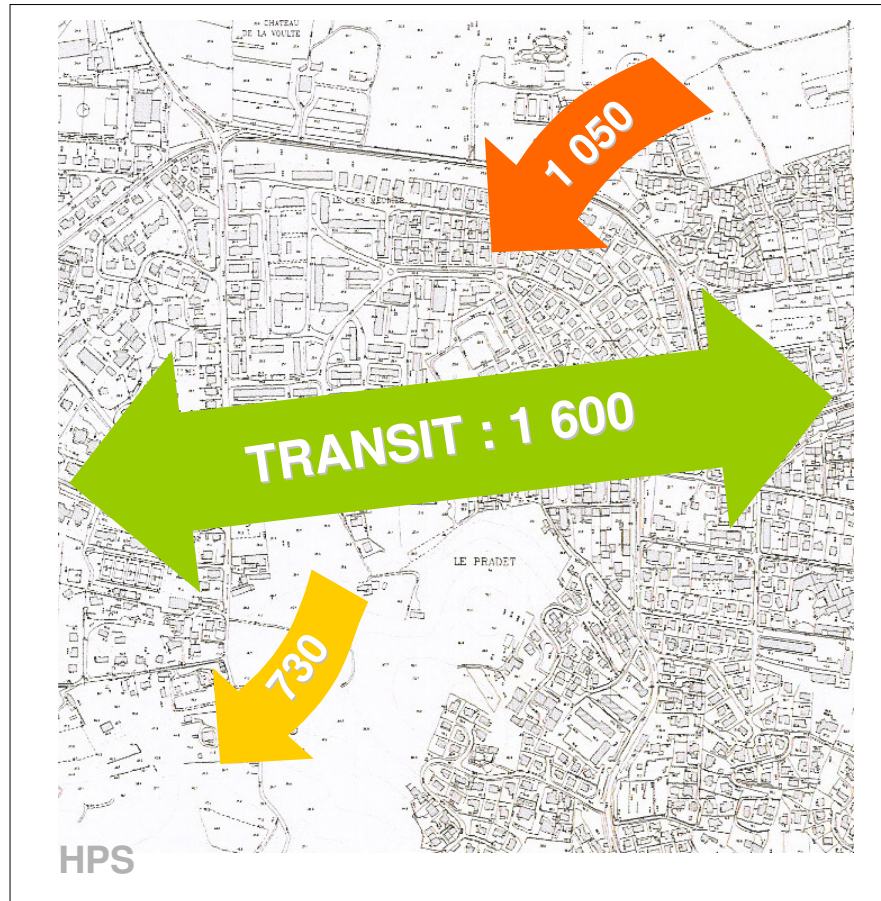
CIRCULER

Résultats Quantitatifs – Synthèse

- **Près de 46 000 véh/j entrent et ressortent de l'hyper-centre....**
- Plus de 10 000 véhicules circulent chaque jour sur 1^{ère} DFL
- Plus de 5 600 véhicules circulent chaque jour sur Berlioz 3^{ème} Zouave Leclerc
- Plus de 8 500 véhicules circulent chaque jour sur Le Leap

CIRCULER

Résultats Qualitatifs – Origines/Destinations



TRANSIT de +50%

Synthèse du diagnostic

CIRCULER

ATOUTS

Un Centre Ville
très accessible

Un Centre urbain actif
(services, activités commerces)

Des pratiques de vitesse
raisonnables sauf la nuit

Un maillage routier confortable
surtout Est → Ouest

La desserte de la Commune par
la réseau Mistral

CONTRAINTES

Des circulations parasites
dans le Centre - fort transit

Des liaisons Nord Sud difficiles

Le profil des Rues 1^{ère}DFL/Péri/
Moulin... peu urbain

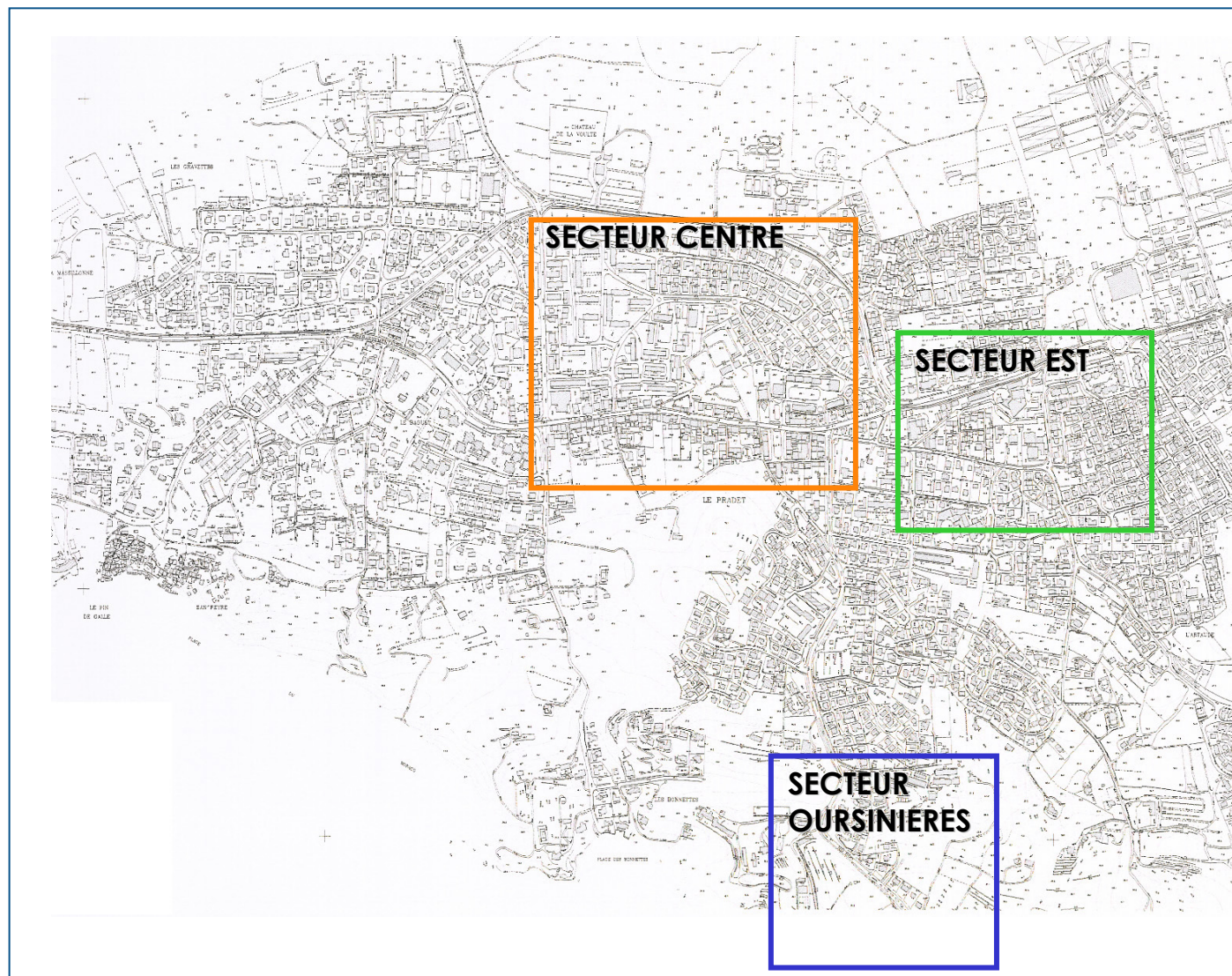
La largeur des trottoirs...

Les liaisons Parkings → Centre

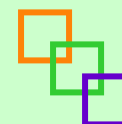
Les fréquences du TC
sur desserte des quartiers ...

STATIONNER

Offre – Carte des lieux



LIEUX
DES
RELEVÉS



PÉRIMÈTRES
D'ENQUÊTE

Environ 1100 places matérialisées

- Secteur Centre 480 places :

285 sur voiries et 195 sur Places Publiques
dont 100% gratuites (17% zone bleue)

- Secteur Est 230 places :

65 sur voiries et 165 sur Places Publiques
dont 100% gratuites

- Secteur Oursinières 385 places :

85 sur voiries et 300 sur Places Publiques
dont 100% gratuites (13% zone bleue)

STATIONNER

Résultats Qualitatifs - Occupation

ENQUETE REALISEE SUR LA TOTALITE DES 1100 PLACES

- 28% stationnent la nuit (résidents)
- 57% de places occupées l'après-midi
- **97% sur 1ere DFL occupées à 17h00**

STATIONNER

Quelques photos des différents secteurs



Place Guilhol



Place De Gaulle



Rue du Pensionnat



Quai Bigors



Rue Maréchal Juin



Avenue de la 1ère DFL

STATIONNER

Résultats Qualitatifs - Rotation

**ÉCHANTILLONNAGE SUR 570
PLACES MATÉRIALISÉES - 52%**

- Taux de rotation
de 2.73 sur voies
- Taux de rotation
de 2.26 sur places

**Taux
très
faibles**

STATIONNER

Résultats - Rotation

Analyse globale

	Courte durée		Moyenne durée		Longue durée*		Résidents		TOTAL
	Vol.	%	Vol	%	Vol	%	Vol	%	
Rues	193	34%	38	7%	245	43%	98	17%	574
Places	345	42%	123	15%	282	35%	67	8%	817
TOTAL	538	38%	161	12%	527	38%	165	12%	1391

Typologie à 16h00

	Courte durée		Moyenne durée		Longue durée		Inoccupées		TOTAL
	Vol.	%	Vol	%	Vol	%	Vol	%	
Rues	36	14%	13	5%	204	77%	12	5%	265
Places	54	15%	28	8%	237	66%	41	11%	360
TOTAL	90	14%	41	7%	441	71%	53	8%	625

Synthèse du diagnostic

STATIONNER

ATOUTS

Un potentiel sur voirie
et places, important

Une très bonne
fréquentation du Centre

Répartition harmonieuse
et proche du centre

Une offre gratuite
conséquente

Zone bleue réduite
et peu contraignante

CONTRAINTES

Demande très localisée -

Une rotation très faible

Une occupation résidente
ou ventouse sclérosante

Un stationnement gênant
systématique petites rues

L'efficacité de la zone Bleue

Quel Projet pour la Commune?

Idées et pistes de travail

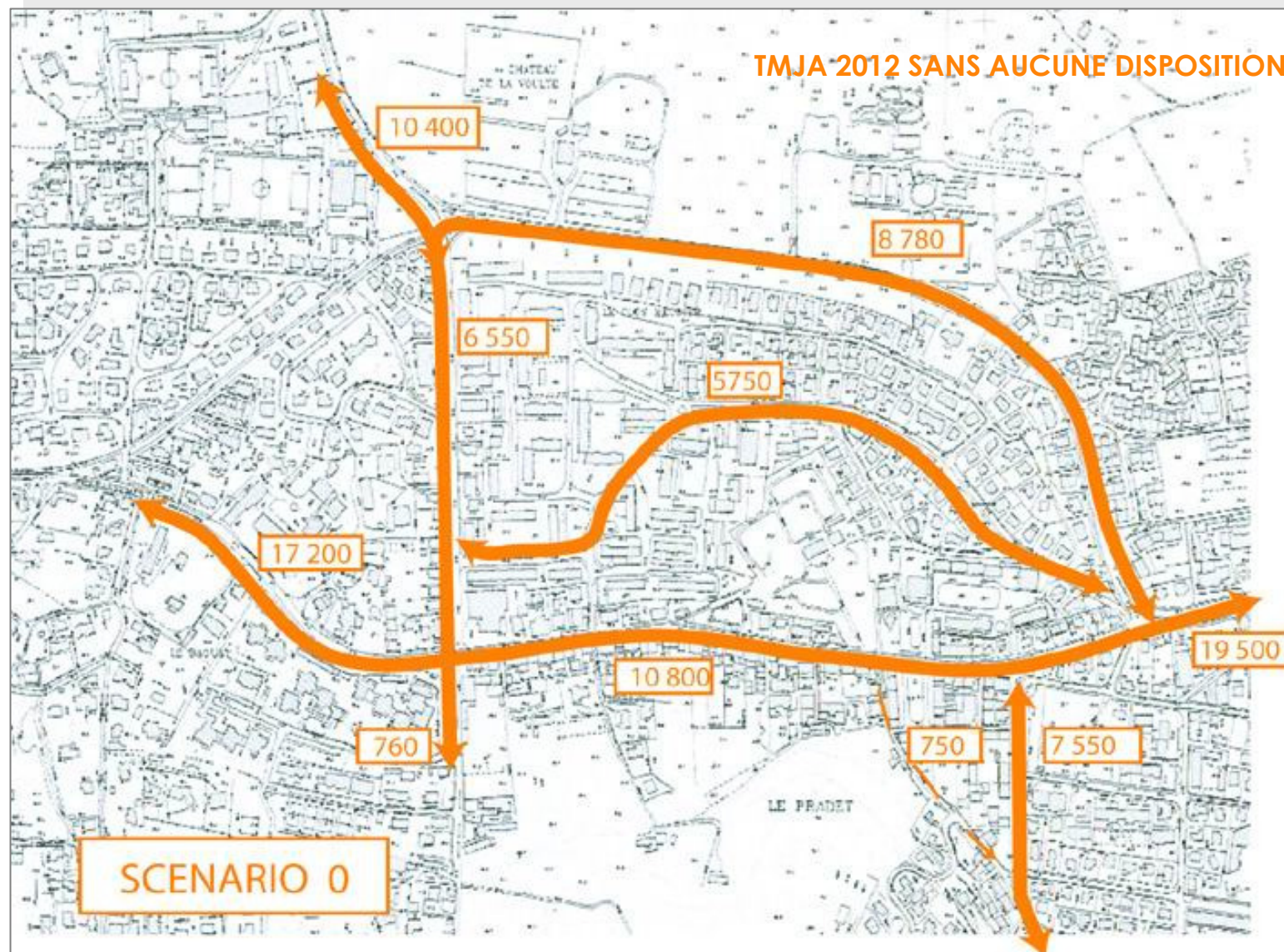
Les Questions ?

- Faut-il maintenir le transit dans la Ville?
- Pourquoi ? Comment ? et par quel(s) axe(s) ?
- Que faire pour améliorer l'accessibilité ?
- Faut-il faire le liaison Ouest (CG83) ?
- Faut-il modifier l'offre en stationnement ?

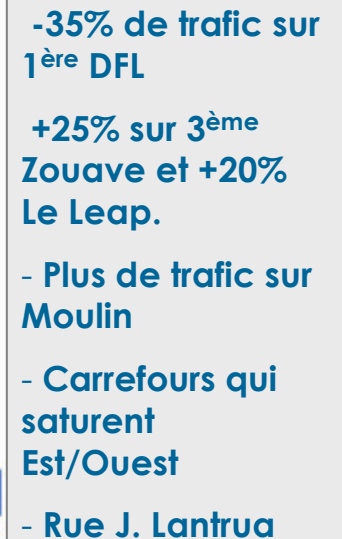
Tout en ayant comme objectifs... :

- D'apaiser les circulations en Ville
- De favoriser les modes doux de déplacement
- D'intégrer le projet du TCSP

- Ne plus favoriser le transit dans le Centre Ville
- Favoriser l'accès et les échanges (pour les habitants)
- Améliorer l'offre en stationnement
- Faciliter la mobilité des piétons
- Développer d'autres liaisons cyclables
- Sécuriser tous les déplacements
- Améliorer l'offre en TC (fréquence, dessertes été...)

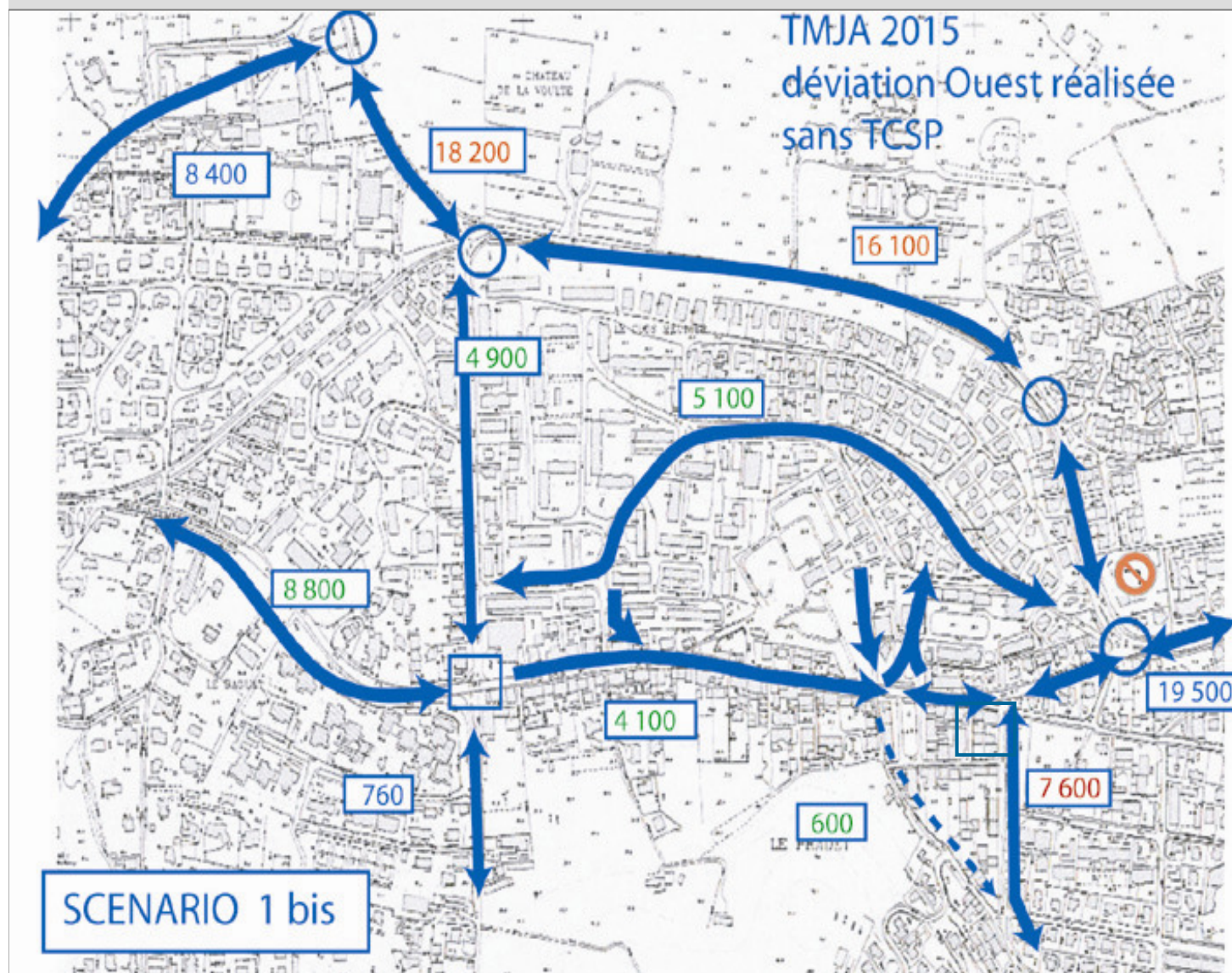


Mieux vivre au Pradet



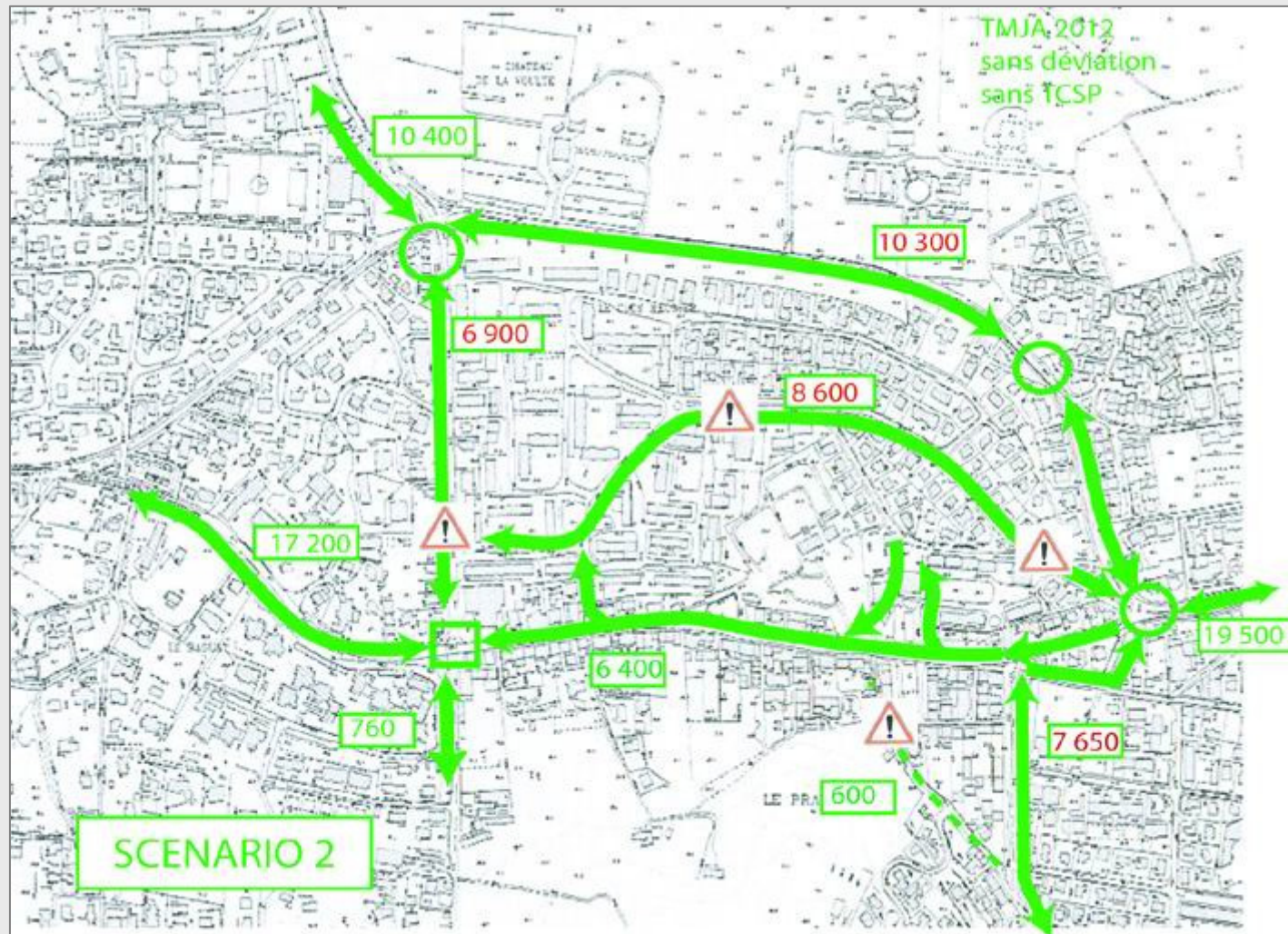
Les scénarios

Mieux vivre au Pradet

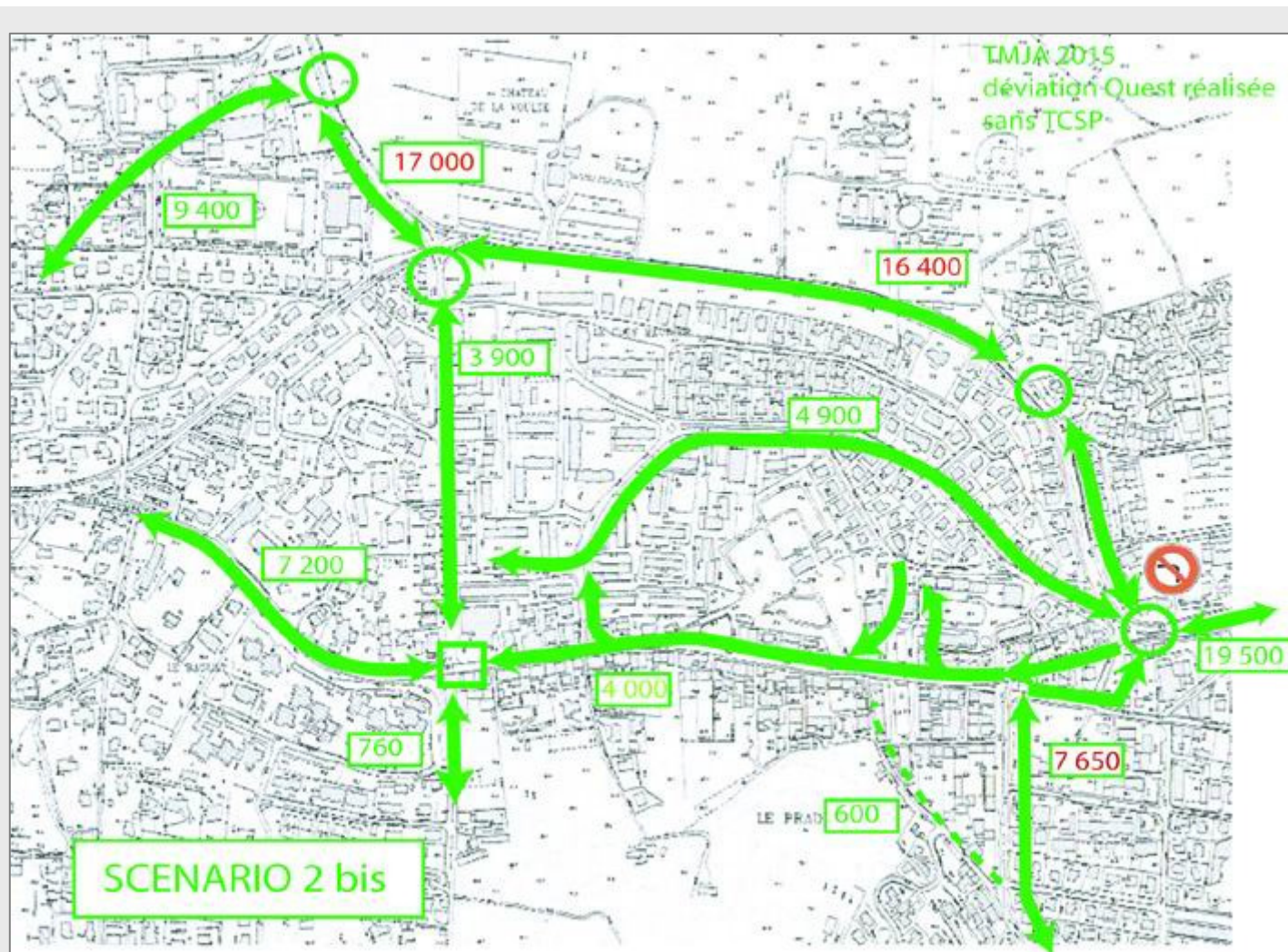


- Une baisse significative des trafics en Entrée de ville Ouest.
- La baisse se répercute également sur la 1ère DFL et sur Leclerc/3ème Zouave/Berlioz et sur Moulin
- Une augmentation significative des trafics sur Le Leap qui devient, avec la déviation Ouest un itinéraire complet cohérent.

Ce scénario favorise tous les échanges entre les quartiers et le Centre ville



- 40% de trafic sur 1^{ère} DFL
- +40% sur 3^{ème} Zouave et +20% Le Leap.
- Plus de trafic sur Moulin
- Carrefours qui saturent Est/Ouest
- Suppression des feux sur Jaurès/Péri
- Impact Rue J. Lantrua

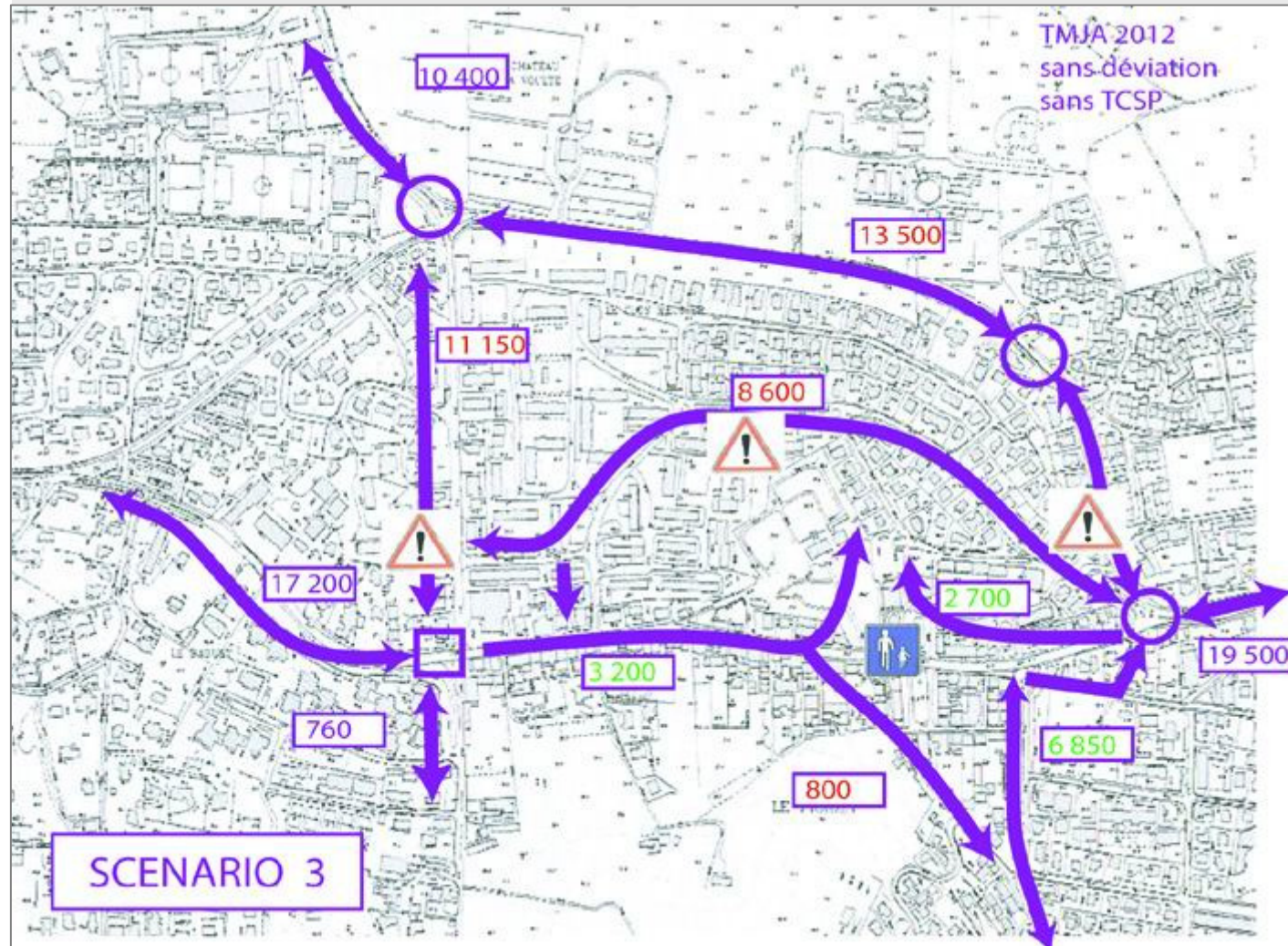


- Une baisse
significative des
trafics en Entrée
Ouest.

- La baisse se
répercute sur la
1ère DFL et sur
Leclerc/3ème
Zouave/Berlioz et
sur Moulin

- Une hausse
importante des
trafics sur Le Leap
qui devient, avec
la déviation
Ouest un
itinéraire complet
cohérent.

Ce scénario
pénalise (un peu)
les échanges
entre les quartiers
Ouest et le
Centre ville



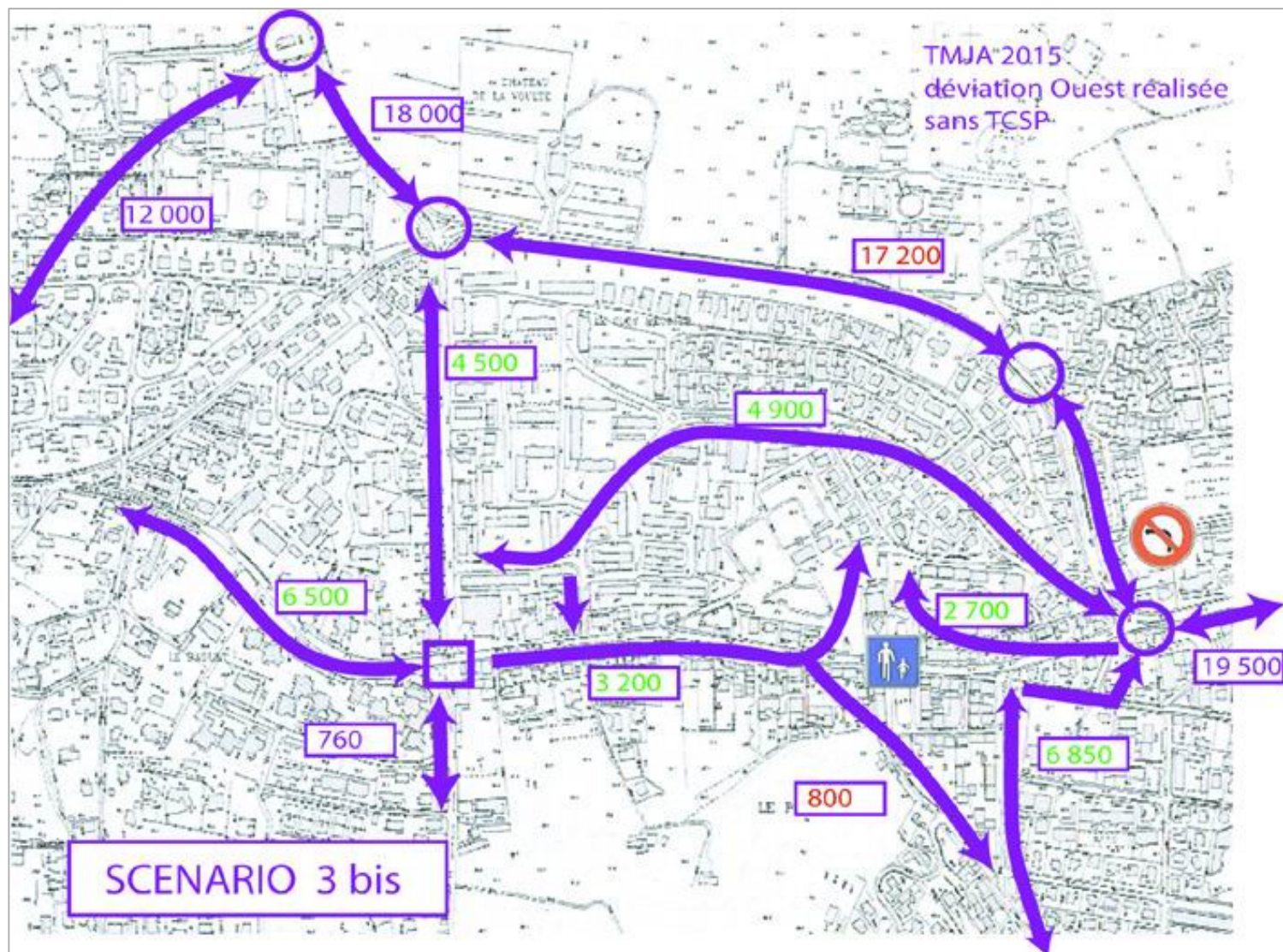
-70% de trafic sur 1^{ère} DFL (ne restent que les échanges)

+ 45% sur 3^{ème} Zouave et +50% sur Le Leap.

- Beaucoup plus de trafic sur Moulin

- Carrefours qui saturent Est/Ouest

- Rue J. Lantrua



- Une baisse significative des trafics en Entrée Ouest.
- La baisse se répercute sur la 1ère DFL et sur Leclerc/3ème Zouave/Berlioz et sur Moulin.
- Une hausse importante des trafics sur Le Leap qui devient, avec la déviation Ouest un itinéraire complet cohérent.

Ce scénario pénalise (un peu) les échanges entre les quartiers Ouest et le Centre ville

Pour ouvrir le débat... Mieux vivre au Pradet

- Le Scénario 1 fonctionne mieux que le 2 (exploitation)
- Il favorise les accès aux Centre Ville
- Les hausses de trafic sur Le Leap et Moulin ne sont pas une contrainte (profils des voies)
- La déviation Ouest est justifiée (voire indispensable) : elle doit être négociée avec le CG 83
- Les scénarios fonctionnent tous en phase provisoire
- Le scénario 3 est le plus urbain
- Seul le scénario 1 est évolutif vers le 3
- Tous les scénarios nécessitent des aménagements de voirie