

LES MOBILITÉS DOUCES (1)



PRINCIPE N°1 - DÉPLOYER UNE TRAME PIÉTONNE ET CYCLABLE CONTINUE

1. AMÉNAGER UNE TRAME PIÉTONNE CONTINUE

- La clarification et le renforcement des liens interquartiers en créant des aménagements qualitatifs séparant les piétons de la circulation des véhicules motorisés.
- L'amélioration des itinéraires piétons dit « utilitaires » à savoir les rues : Joliot Curie, Jean Lolive, rue de la Noue. Pour ces liaisons, un trottoir minimal de 1,50m sera garanti, mais devra être élargi sur les secteurs où la densité d'usages augmente (polarités commerciales, écoles, etc.).
- Proposer une maille piétonne plus fine pour renforcer la marchabilité du quartier : Le plan guide propose d'améliorer les parcours piétons et augmentant la perméabilité des îlots reconstruits (îlots Clos Français, îlot Résidance).

2. DÉSENCOMBRER L'ESPACE

Le plan guide propose d'intégrer une réelle réflexion sur le **désencombrement des trottoirs** pour faciliter la déambulation des usagers. Il s'agit de définir les trajectoires les plus directes vers les arrêts de bus, vers les polarités commerciales et de regrouper les éléments fonctionnels (bancs, stationnement vélo, bas à poubelle, éclairage...) dans les espaces restants.

3. PRIVILÉGIER DU MOBILIER URBAIN MULTIFONCTIONNEL

Le plan propose de déployer majoritairement du **mobilier urbain multifonctionnel** pour essayer de libérer au maximum de l'espace pour les autres usages.

PRÉCONISATIONS POUR LES CIRCULATIONS PIÉTONNES

- Intersection à retravailler
- Trottoirs peu qualitatifs à réaménager
- Axe structurant pour les modes doux à créer
- Porosité cycles / piétons à créer
- Porosité cycles / piétons / VL à créer
- Accès aux logements à retravailler en priorité



LES MOBILITÉS DOUCES (2)



PRINCIPE N°1 - DÉPLOYER UNE TRAME PIÉTONNE ET CYCLABLE CONTINUE

1. AMÉNAGER DES AXES CYCLABLES

- Créer des aménagements de type **séparation des cyclistes et des automobilistes** sur les axes où la cohabitation est la plus difficile : RD20, Rue Jean Lolive, rue de la Noue
- Créer des **axes partagés avec les piétons** : Les liaisons piétonnes structurantes sont formalisées en voie verte afin de renforcer les porosités piétonnes. Les voies vertes sont des aménagements indépendants du réseau routier, réservés à des utilisateurs non motorisés : piétons, joggers, cyclistes, rollers voire cavaliers. Elles sont par nature multi-usagers et bidirectionnelles.

2. RENFORCER LES POROSITÉS CYCLABLES PAR LE DÉPLOIEMENT DE ZONE 30

La pacification de la voirie par des zones 30 est essentielle pour améliorer le confort dans l'espace public. Elle permet de sécuriser les déplacements des modes actifs et de réduire les nuisances sonores et la pollution des véhicules roulant à plus de 30km/h.

Dans le cadre du plan guide plusieurs sections sont identifiées pour accueillir des **aménagements de modulation de la vitesse renforcés**. Ces aménagements, implantés en complément de la signalisation horizontale et obligatoire des zones 30, vise à imposer une réduction plus forte de la vitesse dans les secteurs où les usages se superposent.

Les secteurs identifiés sont :

- Les voies desservant les écoles : rue Joliot Curie, rue du Clos Français, rue Sadi Carnot
- Les voies desservant des équipements :

PRÉCONISATIONS POUR LE RABATTEMENT CYCLABLE

- Aménagement cyclable existant
- Secteur de pacification de la vitesse**
- Zone 30 projetée
- Aménagement des liaisons inter-quartiers structurante**
- Aménagement cyclable de type séparatif (VL/cycliste)
- Voie limitée à 30km/h avec aménagements de modérateur de la vitesse renforcés
- Voie verte à formaliser
- Porosité à créer (piéton/cycle/bus)
- Porosité à créer (piéton/cycle/vl)



LE STATIONNEMENT - SYNTHÈSE

L'OFFRE ET LA DEMANDE ACTUELLE

> Le besoin théorique du quartier se situe actuellement entre **1095 et 1314 places** de stationnement.

il s'agit d'une estimation de l'INSEE, seule une enquête auprès de chacun des ménages permettrait d'approcher le nombre réel de véhicules

> L'offre disponible réelle existante comptabilisée est de **1537 places**.

(cependant, celles-ci peuvent être vides, dans les parkings trop dégradés notamment, ou bien occupées par des véhicules ventouses ou des véhicules appartenant à des habitants d'autres quartiers...)

Conclusion : En théorie, les places disponibles dans le quartier devraient permettre de répondre aux besoins des habitants. Dans la pratique cela ne reflète pas leur vécu.

L'OFFRE ET LA DEMANDE DANS LE PROJET NPNRU

> Le besoin théorique du quartier après le projet de renouvellement urbain se situera entre **1084 et 1300 places** de stationnement.

*la demande baisse suite à la démolition de quelques logements au clos français
les nouvelles constructions ne sont pas prises en compte puisqu'elles devront intégrer leur propre solution de stationnement*

> L'offre disponible théorique existante comptabilisée sera de **1669 places**.

quelques places des parkings en ouvrage sont démolies mais des places sont gagnées en aménageant la voirie ou sur les parkings résidentiel des bailleurs

Conclusion : L'offre envisagée dans le NPNRU à ce stade des études, permet de répondre à la demande. Selon les calculs, elle apparaît même comme trop importante et interroge sur la place que prendrait la voiture dans l'espace public. Il faudrait aussi apprécier l'effet que pourrait avoir une réglementation du stationnement.

