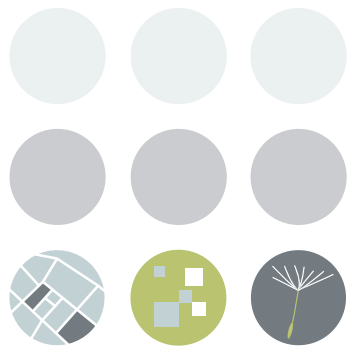




ARTER

paysage | urbanisme | mobilité



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



contact@arter-agence.fr

www.arter-agence.fr



Étude de fréquentation
de circulation et de
stationnement



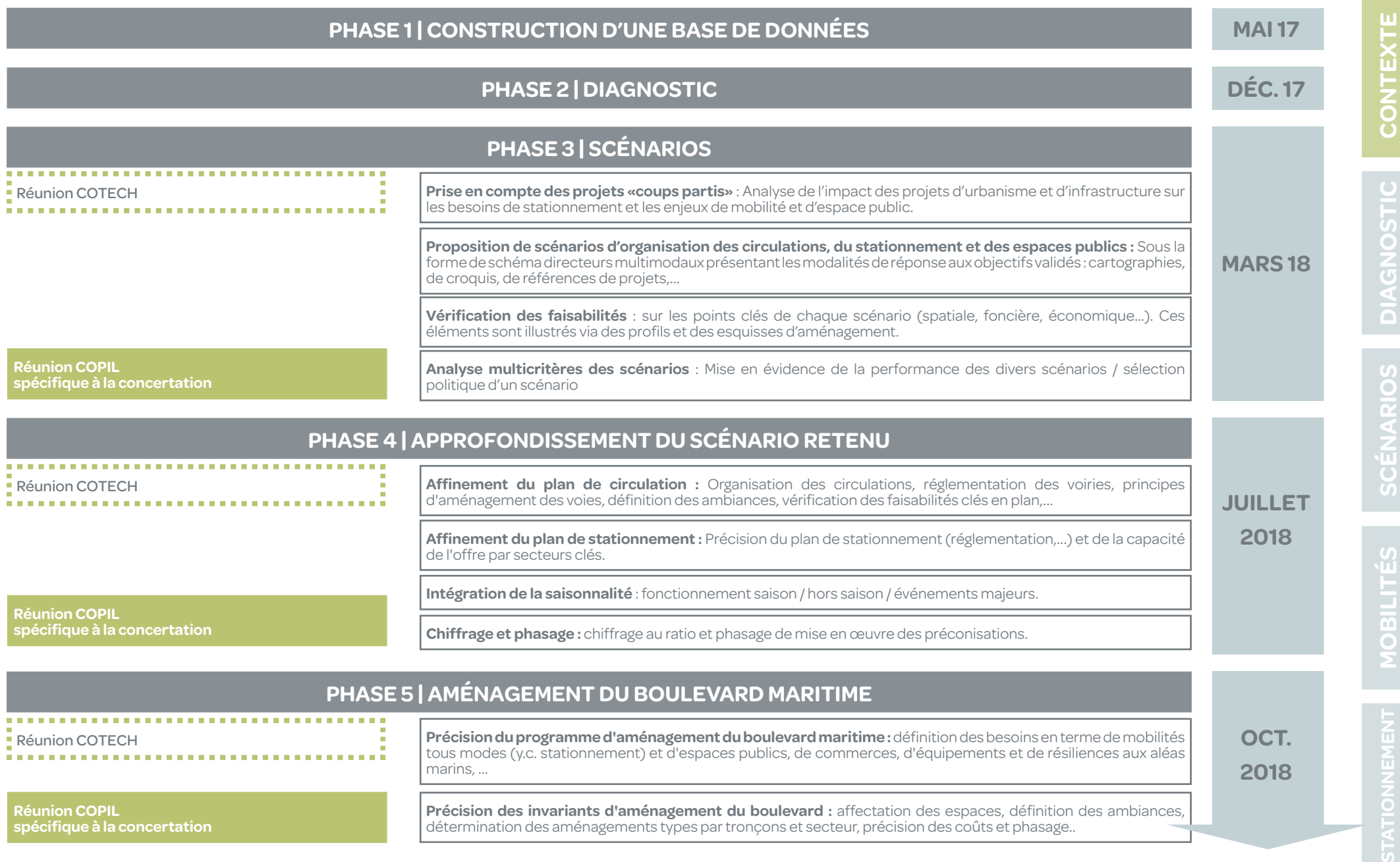
CAYEUX-SUR-MER



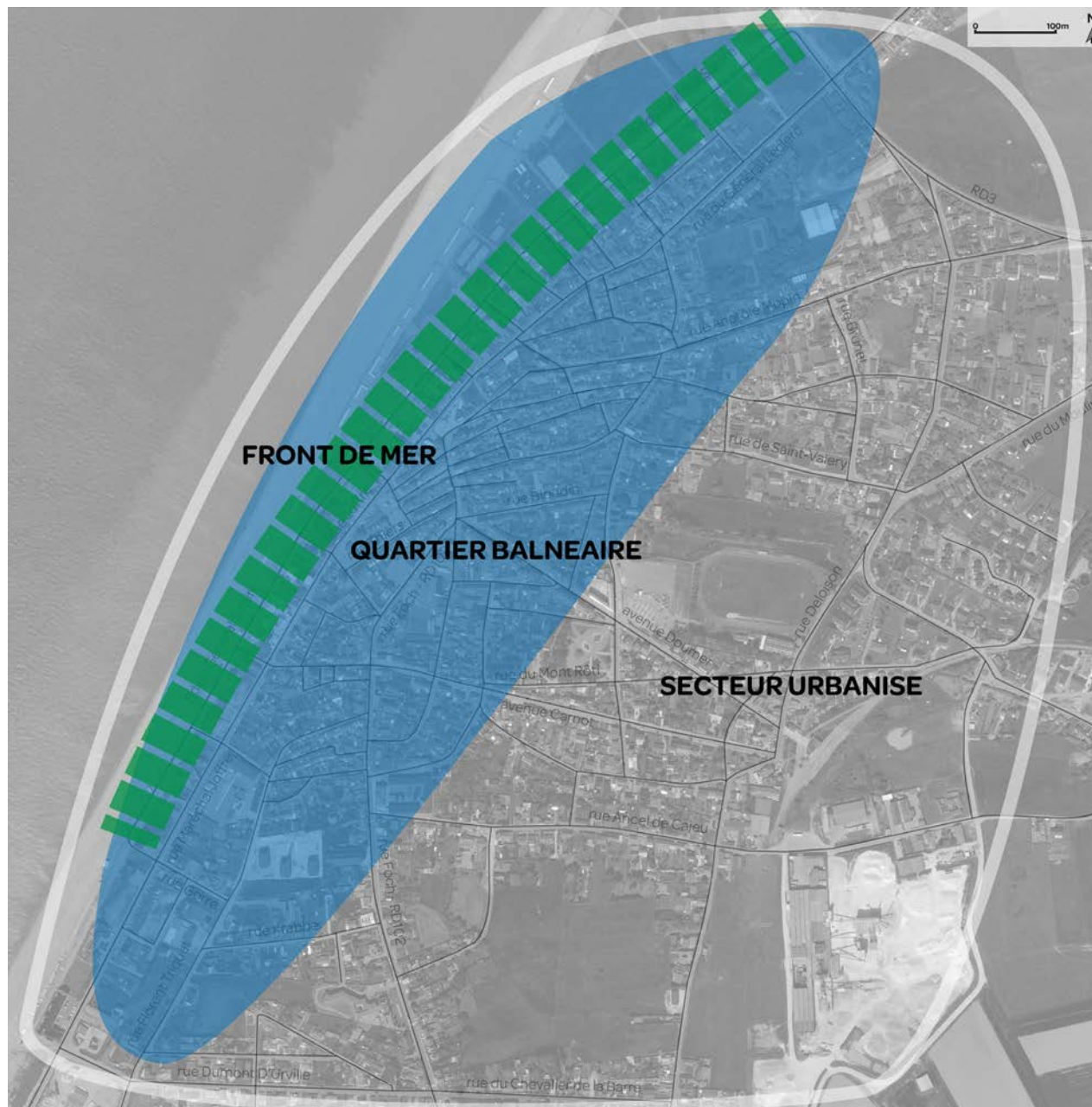
Diagnostic > Projet
Réunion publique | 17/07/18



Synthèse de la démarche d'étude



Contexte "administratif" et périmètres d'analyse



- Programme d'Actions et de Prévention des Inondations
- Convention d'exploitation du domaine public maritime
- AMI revitalisation centre-bourg
- **Le secteur urbanisé étendu** pour la compréhension des enjeux d'accessibilité
- **Le quartier balnéaire** pour l'analyse du stationnement, des espaces publics et la réalisation des enquêtes interviews
- **Le front de mer** pour l'analyse plus fine et des propositions de programmation détaillées

CONTEXTE

DIAGNOSTIC

SCÉNARIOS

MOBILITÉS

STATIONNEMENT



DIAGNOSTIC



Illustrations de l'analyse paysagère du front de mer

Une linéarité Nord <> Sud très marquée et peu perméable



Une image routière en contradiction avec la qualité paysagère des alentours



Un site à la frange d'espaces paysagers remarquables, sans réel lien



Manque de lieux de pause, de contemplation et d'événements



CONTEXTE

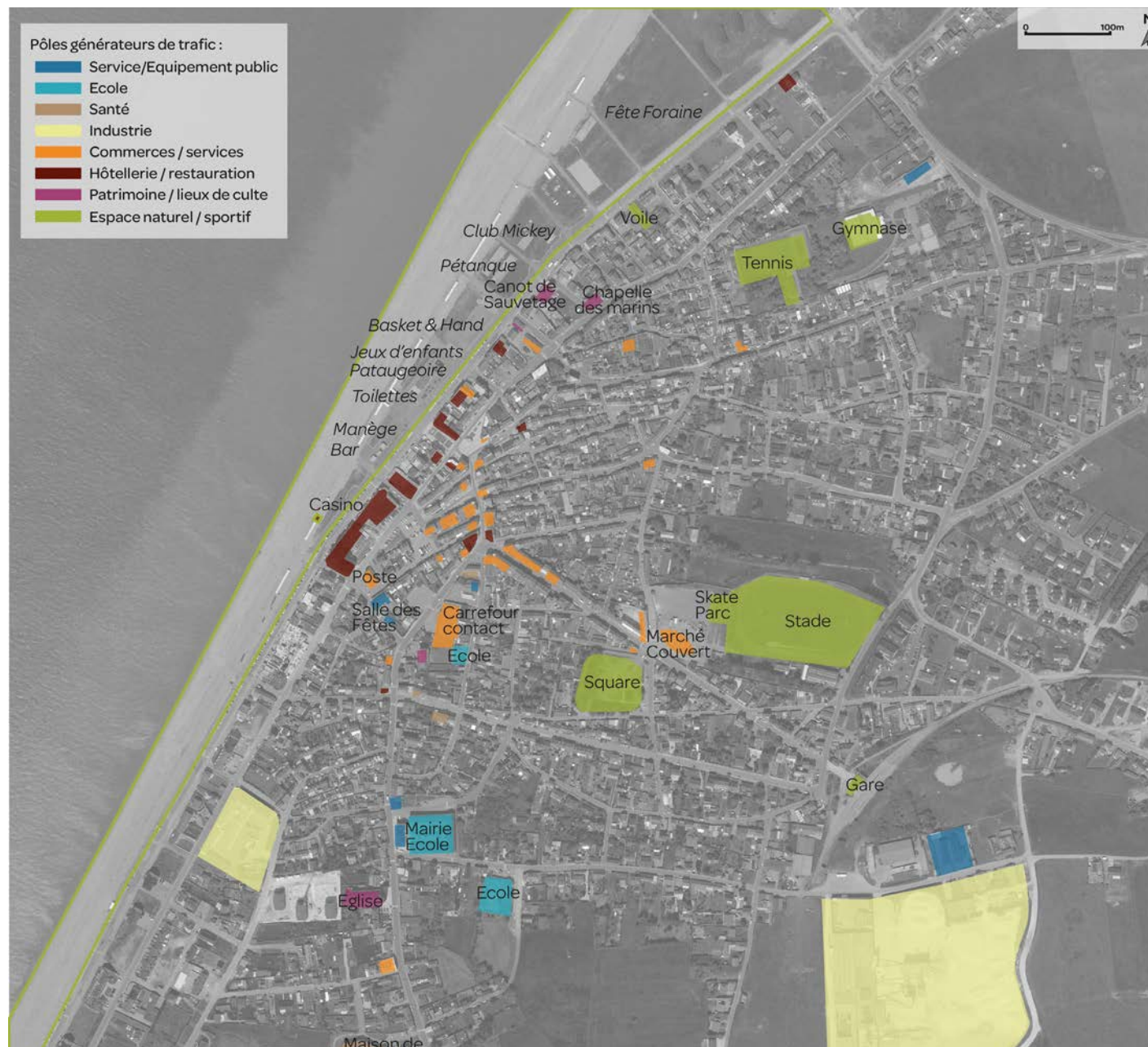
DIAGNOSTIC

SCÉNARIOS

MOBILITÉS

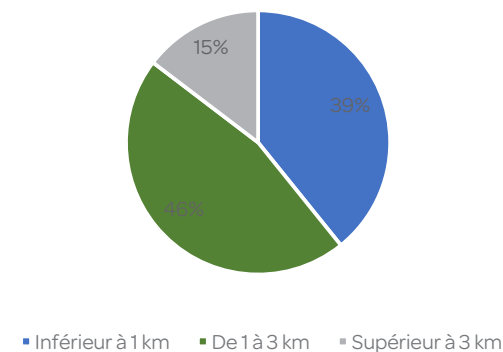
STATIONNEMENT

Pôles générateurs de déplacements



- **Équipements publics en périphérie de l'hyper-centre**
- **Gare <> Plage** : commerces de proximité
- L'hôtellerie restauration concentrée sur le **front de mer**
- **Déséquilibre fort entre front de mer nord/sud**
- **Distance des lieux d'hébergement touristique**

Distance entre les lieux d'hébergements touristiques et le kiosque



Activités événementielles



- 3 marchés hebdomadaires
- Synergie faible entre marché et commerces dû à l'éloignement du marché des commerces sédentaires
- Nombreuses activités événementielles organisées principalement sur le front de mer, à la halle marchande et la salle des fêtes
- Difficulté d'organisation logistique des événements sur le front de mer

CONTEXTE

DIAGNOSTIC

SCÉNARIOS

MOBILITÉS

STATIONNEMENT

Organisation des circulations motorisées



- **Nombreuses voies à sens unique** dans le centre-ancien
- **3 boucles d'accès principales** (lues dans le jalonnement notamment) :

> Deloison > Doumer

> Sizaire > Mopin/Doumer

> Foch > Dumon D'Urville

- **Les voies non contraintes** par le foncier sont à **double sens** (hors Doumer et Carnot)

CONTEXTE

DIAGNOSTIC

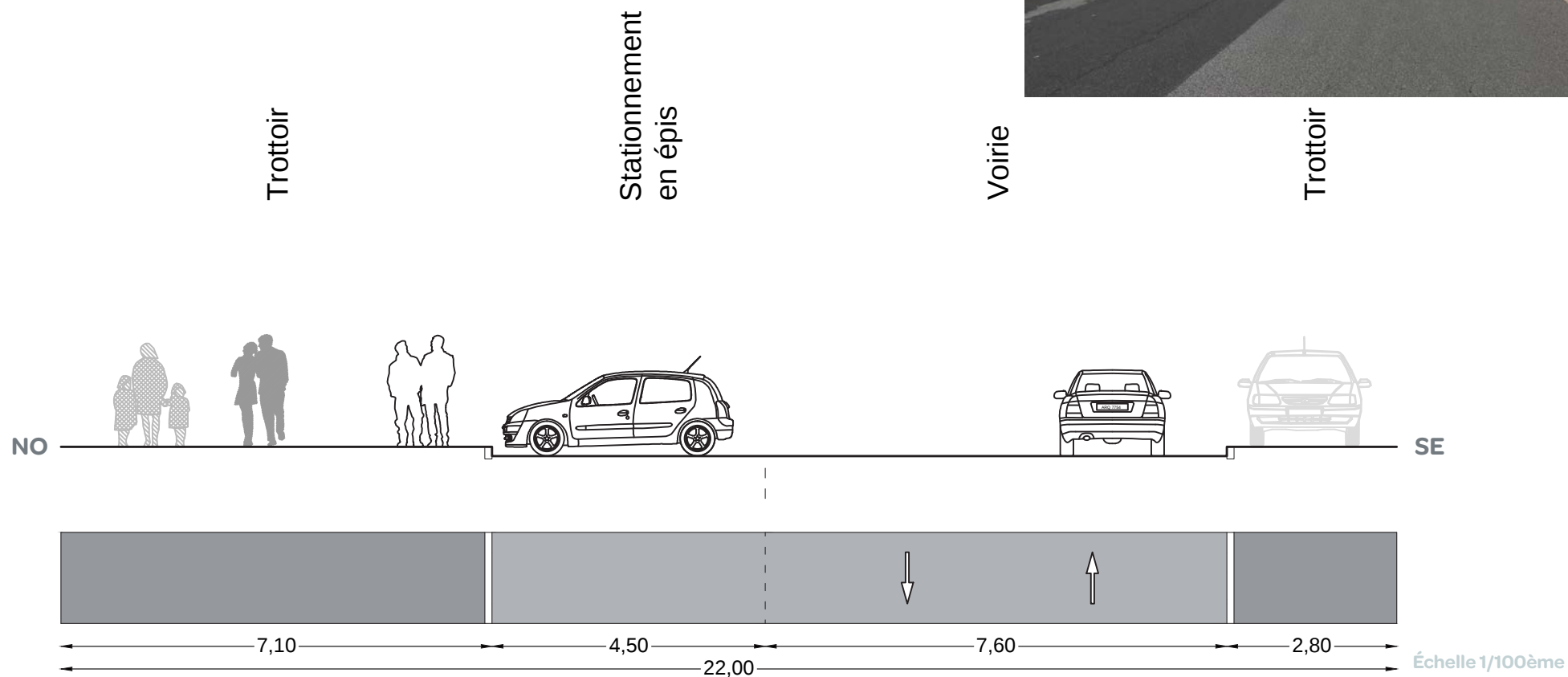
SCÉNARIOS

MOBILITÉS

STATIONNEMENT

Front de mer et axe Leclerc <> Joffre & Triquet

P1 - Bvd du Général Sizaire



CONTEXTE

DIAGNOSTIC

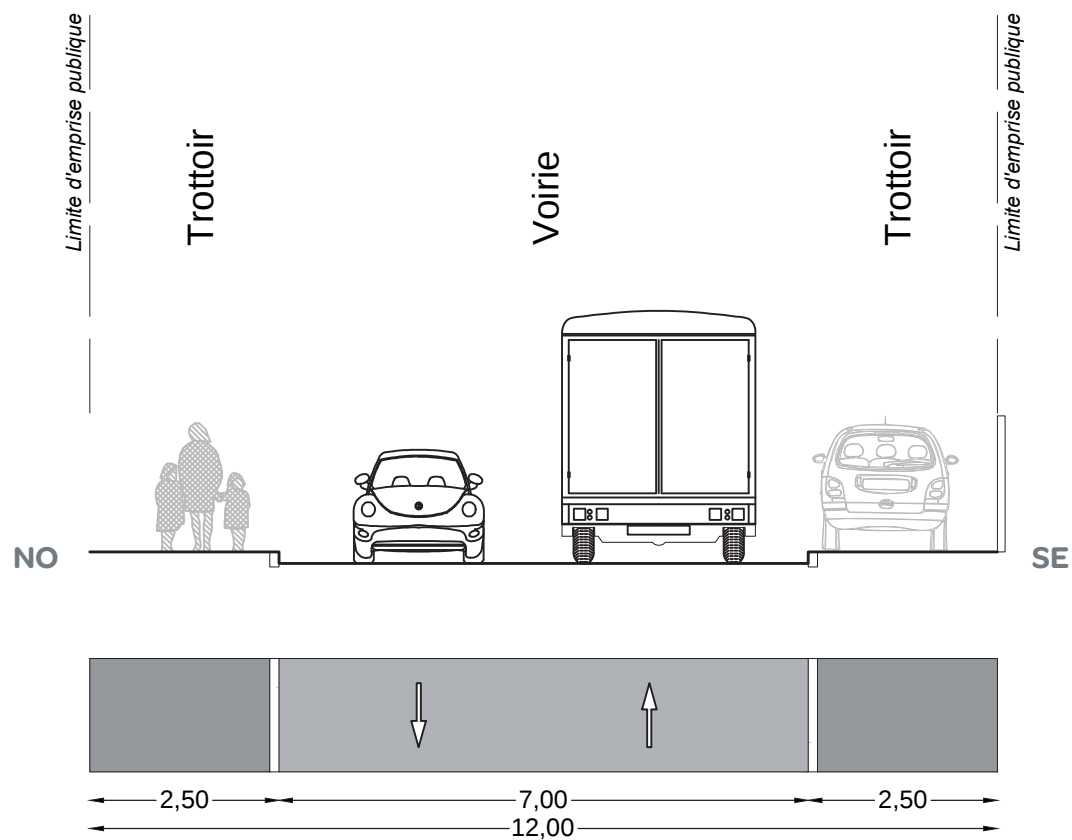
SCÉNARIOS

MOBILITÉS

STATIONNEMENT

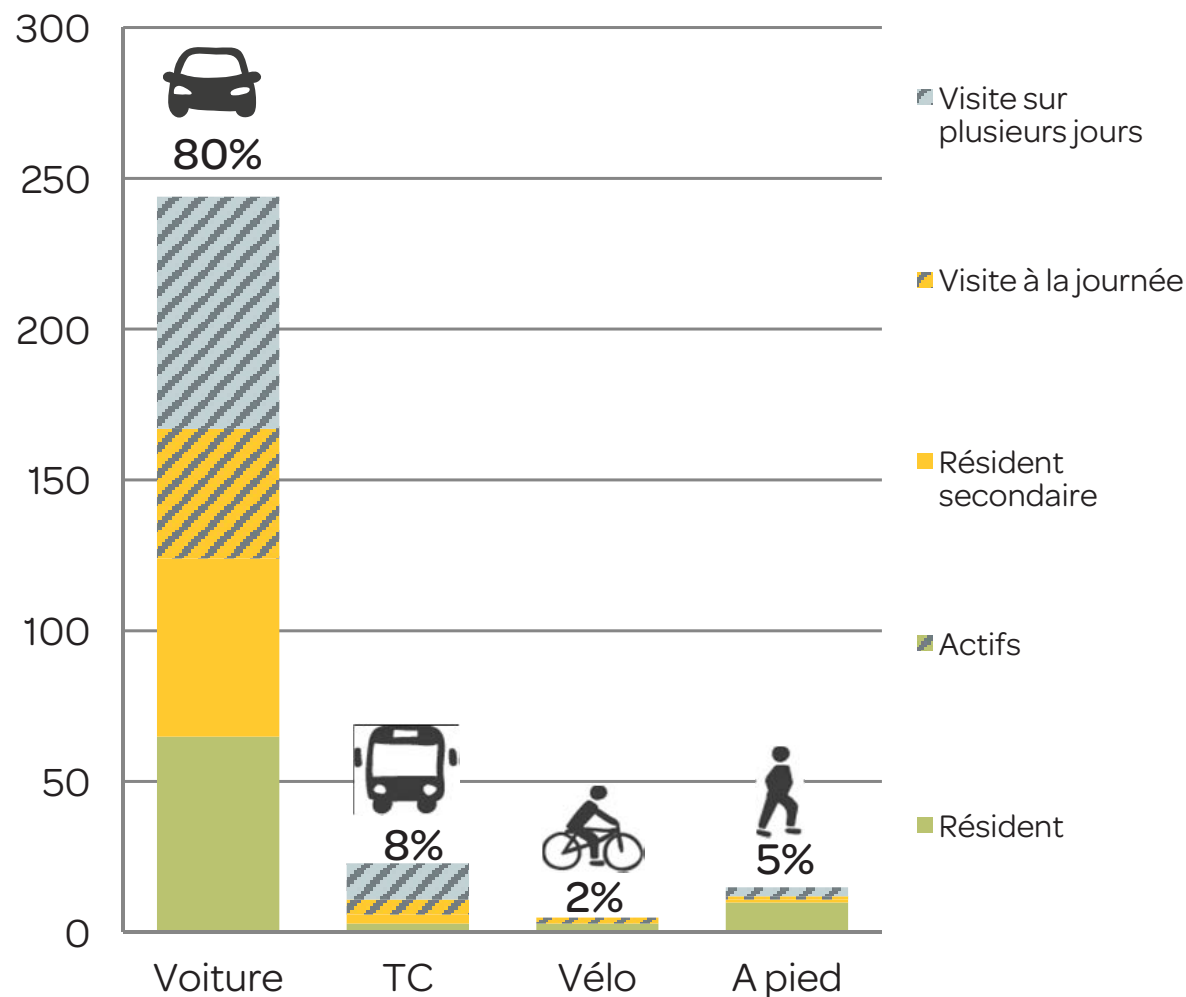
Front de mer et axe Leclerc <> Joffre & Triquet

P5 - Rue du Général Leclerc

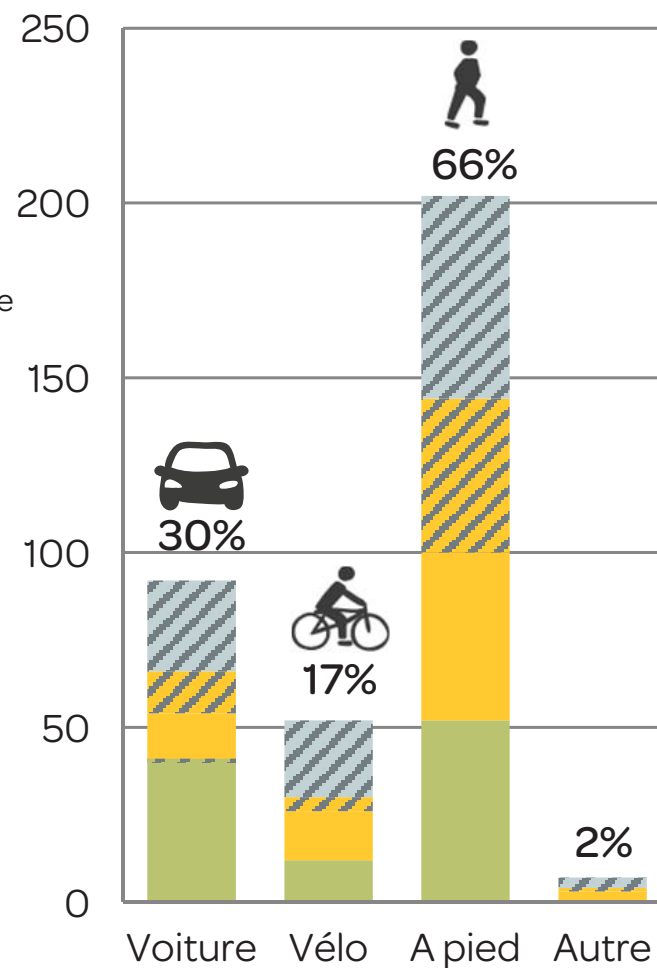


Échelle 1/100ème

De manière générale, quels modes de transport utilisez-vous pour accéder au centre-ville ?



Quels modes de transport utilisez-vous pour vous déplacer dans le centre ?



Rappel illustré des principaux points de diagnostic

**UN TERRITOIRE SOUMIS A DE FORT ALÉAS
NÉCESSITANT UN ENTRETIEN PERMANENT**



**LE CHEMIN DE PLANCHES, LES CABINES DE PLAGES
ET LES PAYSAGES NATURELS SONT PARMI LES
ÉLÉMENTS IDENTITAIRES DU TERRITOIRE**



**LE BOULEVARD SIZAIRE, PARKING GÉANT, SÉPARE
LA VILLE DU FRONT DE MER**



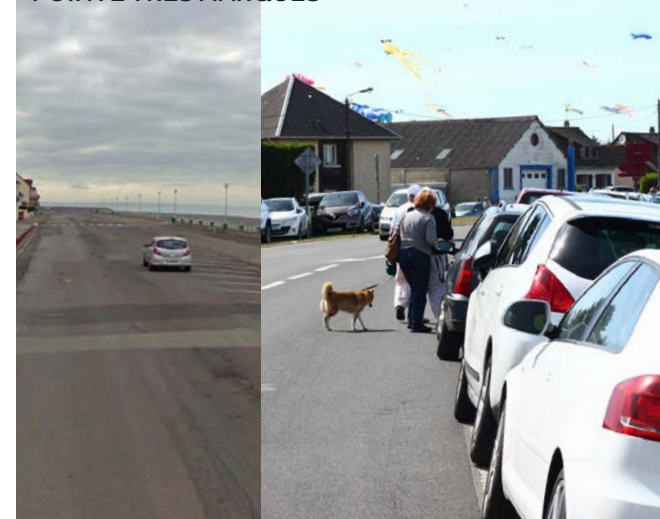
**LA PRISE EN COMPTE DES PIÉTONS (Y.C. PMR)
ET DES CYCLISTES FAIT SOUVENT DÉFAUT DANS
L'AMÉNAGEMENT DES ESPACES PUBLICS**



**UNE OFFRE DE STATIONNEMENT PEU LISIBLE,
SOUVENT NON AMÉNAGÉE**



**UN TERRITOIRE MARQUÉ PAR LA SAISONNALITÉ DE
SA FRÉQUENTATION ET PAR DES PHÉNOMÈNES DE
POINTE TRÈS MARQUÉS**



CONTEXTE

DIAGNOSTIC

SCÉNARIOS

MOBILITÉS

STATIONNEMENT

Prise en compte de la saisonnalité - Trois jauges de stationnement

Définition des périodes types de fréquentation								
Période d'enquête				Occupation de 7h00 à 20h00 / 1600 pl. actuelles				Type de période
				Minimale	Moyenne	Maximale		
Jour	Date	Particularité	Météo			En %	En Val. Abs.	
Dimanche	4-juin-17	Pont (3 jours juin)	Beau	45%	63%	75%	1200	Haute
Lundi	5-juin-17	Pentecote	Beau	35%	50%	61%	1000	Haute
Mardi	6-juin-17	Semaine juin	Mauvais	21%	24%	26%	420	Basse
Dimanche	13-août-17	Fête de la mer	Beau	57%	83%	99%	1600	Pointe
Mardi	15-août-17	Fête des fleurs	Beau	57%	82%	118%	1890	Pointe
Jeudi	17-août-17	Semaine août	Mauvais	45%	48%	51%	810	Haute
Dimanche	1-oct.-17	Hors saison	Beau	18%	24%	28%	360	Basse
Mardi	3-oct.-17	Semaine octobre	Beau	14%	18%	21%	270	Basse

Périmètre d'enquête réduit (cf. méthode - rapport diagnostic)

RELEVÉ HORS PÉRIMÈTRE
D'ENQUÊTE DU DIMANCHE 4 JUIN
> ACCÈS NORD



RELEVÉ HORS PÉRIMÈTRE
D'ENQUÊTE DU MARDI 15 AOUT
> ACCÈS NORD



RELEVÉ HORS PÉRIMÈTRE
D'ENQUÊTE DU MARDI 15 AOUT
> ACCÈS SUD



Charge de dimensionnement							
Besoins de stationnement				Plus forte amplitude de présence (non simultanée)			
Jauge	Occupation maximale du périmètre d'enquête	Relevé ponctuel externe au périmètre	Somme	Courte durée	Moyenne durée	Longue D quotidienne	Résidents et logés
Période de pointe	1890	210	2100	260	680	400	1000
Haute fréquentation	1200	100	1300	430	300	170	720
Basse fréquentation	420	0	420	105	75	80	370

- 8 jours d'enquêtes de stationnement en 2017.
- 3 semaines de comptages en basse, haute et très haute saison.
- Trois jauges de fréquentation du territoire
- Basse fréquentation : 420 véhicules maximum
- Haute fréquentation : 1300 véhicules maximum
- Pointe de fréquentation : 2100 véhicules maximum
- Adapter le projet à aux fortes variations de la demande de stationnement, de mobilité et "d'espaces publics".
- Nécessité de tenir compte de l'accroissement potentiel de la fréquentation (urbanisation, développement de l'attractivité touristique) : +10% de marge.

////////////////////////////////////

SCÉNARIOS

////////////////////////////////////

Analyse comparative des scénarios testés



Mise en valeur du patrimoine & des espaces publics

- Valorisation paysagère ambitieuse du Front De Mer (FDM).
- Capacité du boulevard à accueillir des éléments de programmation divers (loisirs, commerces, événements).
- Centre-ville conservant sa fonction "routière" actuelle.

Modes actifs

- Affectation du boulevard aux piétons et cyclistes.
- Nécessité de mise en place d'un système de TC.
- Trottoirs sur toutes les voies principales.
- Création de zones à circulation apaisée.

Circulation motorisée

- Gestion en boucles peu intuitives depuis chaque accès.
- Risque de "transit" via certaines voies de desserte.

Stationnement automobile

- Mise à distance des principales poches (axe Leclerc) et mise en pression (reports du FDM) des secteurs résidentiels.
- Nécessité d'aménagement de parkings complémentaires.



Mise en valeur du patrimoine et des espaces publics

- Utilisation du FDM nord et Sud comme parkings principaux.
- Capacité de la section centrale du boulevard à accueillir des éléments de programmation divers (loisirs, commerces, événements).
- Renforcement du lien terre <> mer par l'aménagement.

Modes actifs

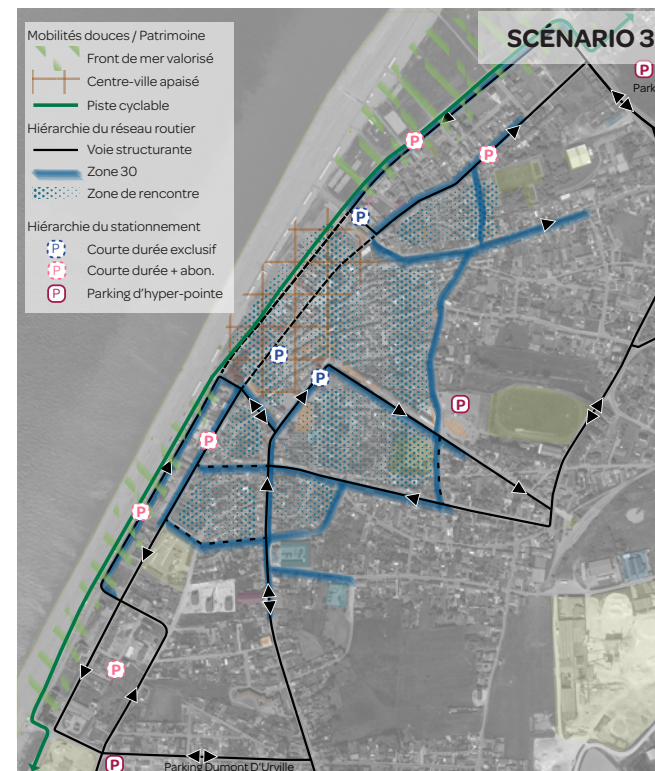
- Insertion d'une piste cyclable continue sur le boulevard.
- Rues piétonnes en centre-ville, y compris au centre du FDM.
- Trottoirs sur toutes les voies principales et zones apaisées.

Circulation motorisée

- Gestion en boucles intuitives depuis chaque accès.
- Fonction principale de la rue des Corderies.

Stationnement automobile

- Proximité entre l'offre et le front de mer.
- Accès aux commerces à pied sur les derniers 200m.



Mise en valeur du patrimoine et espaces publics

- Valorisation paysagère du FDM.
- Facilité à accueillir des éléments de programmation divers (loisirs, commerces, événements) sur le boulevard.
- Valorisation des espaces clés du centre-ville.

Modes actifs

- Redistribution des espaces du boulevard au profit des piétons et cyclistes.
- Conflits VP/MA sur les espaces publics centraux.
- Trottoirs sur toutes les voies principales et zones apaisées.
- Potentielle piétonisation du haut de la rue Foch.

Circulation motorisée

- Gestion en boucles intuitives depuis chaque accès.
- Échanges inter-quartier facilités.

Stationnement automobile

- Proximité entre l'offre et le front de mer, mais réduction.
- Maintien des facilités d'accès automobile à l'hypercentre.

CONTEXTE

DIAGNOSTIC

SCÉNARIOS

MOBILITÉS

STATIONNEMENT

Ambition du scénario de synthèse



- En saison : priorité aux piétons et aux activités événementielle dans le centre-ville. Piétonnisation de la partie centrale du front de mer
- Modération du trafic automobile en centre-ville (zone 30 et zone de rencontre) et adaptation du plan de circulation
- Boucles à sens unique, pour économiser l'espace public au Nord et au Sud pour l'accès au front de mer et au centre-ville
- Au Nord et au Sud du front de mer l'espace économisé par les sens unique est réaffecté au stationnement, aux modes actifs et aux espaces publics
- Stationnement de courte durée en périphérie de l'espace piéton et commerçant
- 2 parkings de pointe en entrée de ville

CONTEXTE

DIAGNOSTIC

SCÉNARIOS

MOBILITÉS

STATIONNEMENT

////////////////////////////////////

MOBILITÉS

////////////////////////////////////

Hiérarchie du réseau routier et principes d'accessibilité



- En haute saison, le boulevard Sizaire (y.c. rue Dupré) est piétonnisé entre la rue de la Halle au Nord et la rue Pasteur au Sud (exclues).
- Boucle d'accès Nord à la mer : entrée via le boulevard Sizaire et sortie via la rue Leclerc.
- Boucle d'accès Sud à la mer : entrée via Dumont d'Urville, Triquet et Sizaire puis sortie via Joffre.
- Boucle d'accès Nord au centre-ville via Deloison, Carnot et Doumer.
- Boucle d'accès Sud au centre-ville via Foch puis Joffre
- Des voies de liaisons pour faciliter les échanges inter-quartier :
 - > tronçon central de la rue Joffre,
 - > rue Mopin,
 - > tronçon central de la rue des Corderies,
 - > tronçon Nord rue Foch,
 - > rue Roux,
 - > Rue d'Angles,
 - > rue Bureau.

CONTEXTE

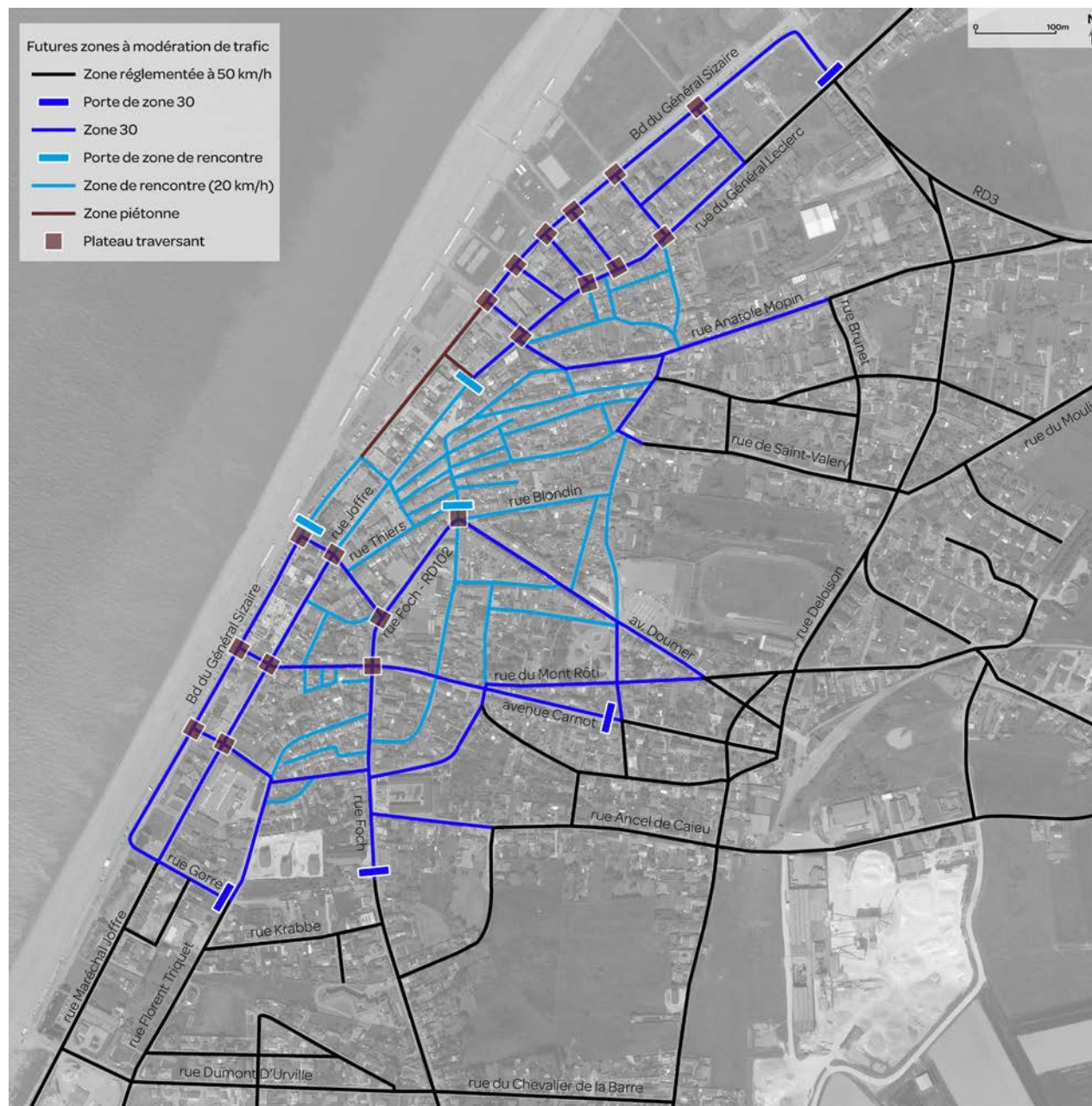
DIAGNOSTIC

SCÉNARIOS

MOBILITÉS

STATIONNEMENT

Création des zones à modération du trafic automobile



- En saison, le boulevard Sizaire (y.c. rue Dupré) est réglementé en aire piétonne entre la rue de la Halle au Nord et la rue Pasteur au Sud (exclues).
- Réglementation en zone 30 des boucles d'accès Nord, Est et Sud des que l'urbanisation devient dense.
- Réglementation en zone de rencontre des secteurs urbains les plus sensibles et fréquentés par des flux importants de piétons :
 - > les sections "commerçantes" du FDM,
 - > la section commerçante de la rue Foch,
 - > les rues étroites et résidentielles du "centre-ancien."
- Accompagné la réglementation d'aménagements incitant au respect de celle-ci :
 - > réduction des largeurs de voirie,
 - > plateaux traversants,
 - > chicanes, ralentisseurs...

CONTEXTE

DIAGNOSTIC

SCÉNARIOS

MOBILITÉS

STATIONNEMENT

Modération progressive des vitesses sur les principales voies d'accès : zones 30



La zone 30 (extraits du code de la route)

Dispositif réglementaire apparu en 1990 dans le code de route français, qui a évolué. A terme, plus de 70% de la voirie en agglomération devrait devenir de la zone 30.

«La zone 30 est un espace public où l'on cherche à instaurer un équilibre entre les pratiques de la vie locale et la fonction circulatorie en abaissant la vitesse maximale autorisée pour les véhicules.»

«Ceci doit aider au développement de l'usage de la marche en **facilitant les traversées pour les piétons** et l'usage du vélo en favorisant la **cohabitation des vélos avec les véhicules motorisés sur la chaussée**»

«Plusieurs types d'espaces publics peuvent être rencontrés parmi lesquels par exemple : des **rues résidentielles** ou de lotissement, des **rues de commerce de proximité**, rue de distribution du quartier, un tronçon d'un **axe de transit avec présence forte de traversée piétonne...**»



Quiberon - Esplanade (56)



Dunkerque - rue Ronarc'h (59)



Colmar - Grande rue (68)



Saint-Valéry sur Somme - rue d'Argoules (80)



Grenoble - ZAC de Bonne (38)



CONTEXTE

DIAGNOSTIC

SCÉNARIOS

MOBILITÉS

STATIONNEMENT

Exemple de voies proposées en zone 30



CONTEXTE

DIAGNOSTIC

SCÉNARIOS

MOBILITÉS

STATIONNEMENT

Zone de rencontre dans le centre-ville et les secteurs "anciens denses"



La zone de rencontre ou zone 20 (extraits du code de la route)

Dispositif réglementaire apparu en 2008 dans le code de route français.

«Il est intermédiaire entre l'aire piétonne et la zone 30».

«L'objectif est la création d'un espace public où la vie locale est développée et prépondérante. Le piéton est présent et les autres usagers partagent la chaussée avec lui. Les piétons sont prioritaires sur tous les véhicules. Le stationnement et la circulation des cars sont compatibles et organisés.»

«S'applique sur les lieux où l'on souhaite privilégier la vie locale en donnant la priorité aux piétons sur la circulation des véhicules motorisés».

«Cela concerne fréquemment les secteurs commerciaux, de concentration de services publics, **les quartiers historiques aux rues étroites**».



Daix - Rue de Dijon (21)



Savennières (49)



Grenoble - Quartier Saint Laurent (38)



Saint-Julien en Genevois - Hameau de Cervonnex (74)



CONTEXTE

DIAGNOSTIC

SCÉNARIOS

MOBILITÉS

STATIONNEMENT

Exemple de voies proposées en zone de rencontre



CONTEXTE

DIAGNOSTIC

SCÉNARIOS

MOBILITÉS

STATIONNEMENT

Piétonisation du tronçon central du front de mer en saison : aire piétonne



L'aire piétonne (extraits du code de la route)

"Section ou ensemble de sections de voies en agglomération, hors route à grande circulation, constituant une zone affectée à la circulation des piétons **de façon temporaire ou permanente**."

"Dans cette zone (...) **seuls les véhicules nécessaires à la desserte interne de la zone sont autorisés** à circuler à l'allure du pas et les piétons sont prioritaires sur ceux-ci. Les cas suivants pourraient être envisagés :

- les riverains possédants un garage,
- les véhicules effectuant des livraisons,
- les véhicules de transports de fonds,
- ..."

"L'aire piétonne peut couvrir **une rue de façade à façade**, une place ou un ensemble de voiries mais doit être créé en englobant l'intégralité de l'espace public."

"Le maire à toute latitude pour déterminer quel transport public accède à l'aire piétonne et suivant quelles prescriptions»."



Landerneau - Les jardins de la Palud (29)



Varsovie - Vistula boulevards (POL)



CONTEXTE

DIAGNOSTIC

SCÉNARIOS

MOBILITÉS

STATIONNEMENT

Exemple d'usages impulsant la piétonisation du front de mer "central" en saison

DENSITÉ DES FLUX PIÉTONS ET TRAVERSÉES DU BOULEVARD EN SAISON



PLÉBISCITE ET INSUFFISANCE QUANTITATIVE DES ESPACES PUBLICS



INTENSITÉ ET DIVERSITÉ DES BESOINS A SATISFAIRE SUR CET ESPACE



FACILITER L'ORGANISATION DES ÉVÉNEMENTS FESTIFS EN CŒUR DE VILLE



CONTEXTE

DIAGNOSTIC

SCÉNARIOS

MOBILITÉS

STATIONNEMENT

Développement du réseau cyclable



- Il est proposé de créer une piste cyclable bidirectionnelle sur le boulevard Sizaire, côté mer.
- Sur le front de mer (et en hyper-centre), il est proposé d'aménager des lieux de stationnement cycles à intervalle régulier.
- En zone de rencontre et en zone 30, le code de la route et les guides de recommandations techniques (CEREMA) indiquent de ne pas organiser d'aménagements spécifiques pour les cycles. La vitesse modérée des véhicules permet d'assurer la sécurité des cyclistes sur ces voies.
- Les double-sens cyclable sur les voies à sens uniques.

CONTEXTE

DIAGNOSTIC

SCÉNARIOS

MOBILITÉS

STATIONNEMENT

Références relatives aux aménagements cyclables proposés

PISTES CYCLABLE BIDIRECTIONNELLE : SUR LE FRONT DE MER



DOUBLE SENS CYCLABLE AVEC PICTOGRAMMES : AXE LECLERC<>JOFFRE



DOUBLE SENS CYCLABLE : NON-MARQUE EN ZONE 30 ET DE RENCONTRE



DOUBLE SENS CYCLABLE MARQUÉ : AVENUE DOUMER



CONTEXTE

DIAGNOSTIC

SCÉNARIOS

MOBILITÉS

STATIONNEMENT

Esquisse d'aménagement du carrefour d'entrée Nord



CONTEXTE
DIAGNOSTIC
SCÉNARIOS
MOBILITÉS
STATIONNEMENT

Perspective d'ambiance de l'entrée Nord du Front de mer



CONTEXTE

DIAGNOSTIC

SCÉNARIOS

MOBILITÉS

STATIONNEMENT

Perspective d'ambiance de la liaison piétonne parking Nord <> front de mer



CONTEXTE

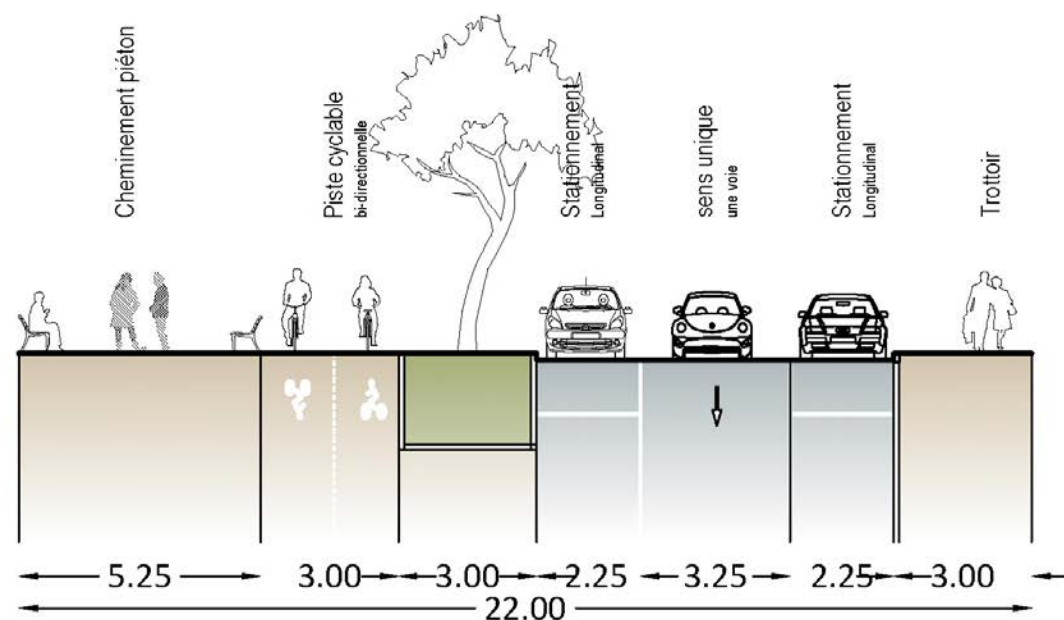
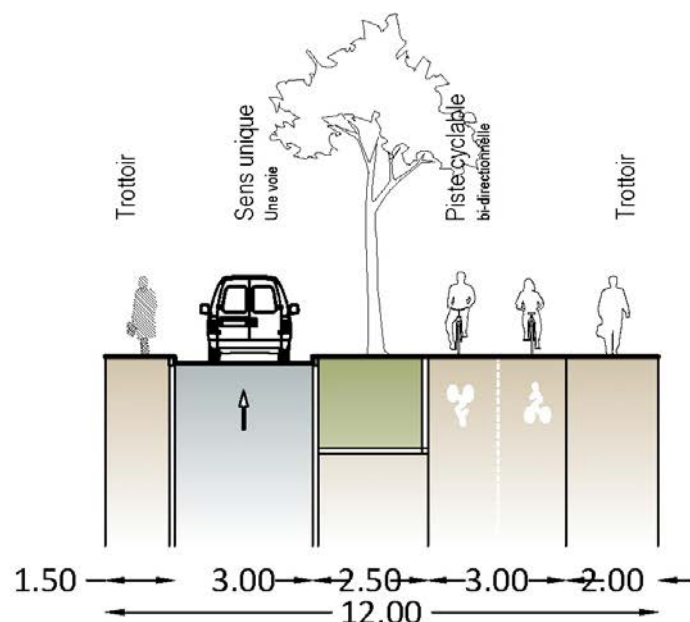
DIAGNOSTIC

SCÉNARIOS

MOBILITÉS

STATIONNEMENT

Boulevard Sizaire - section Nord circulée



CONTEXTE

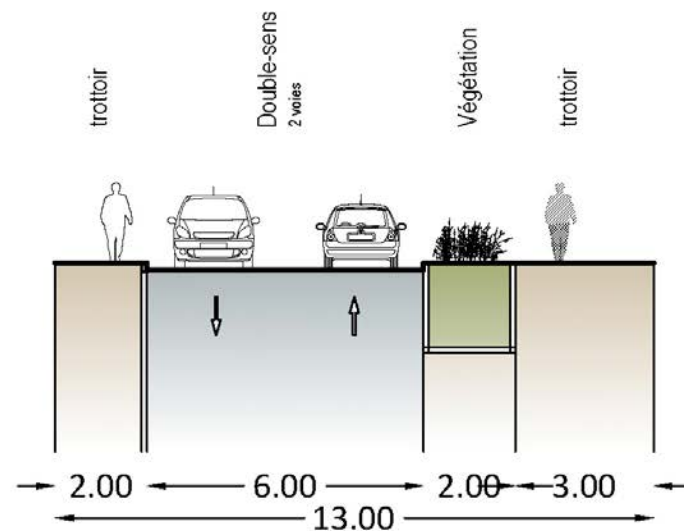
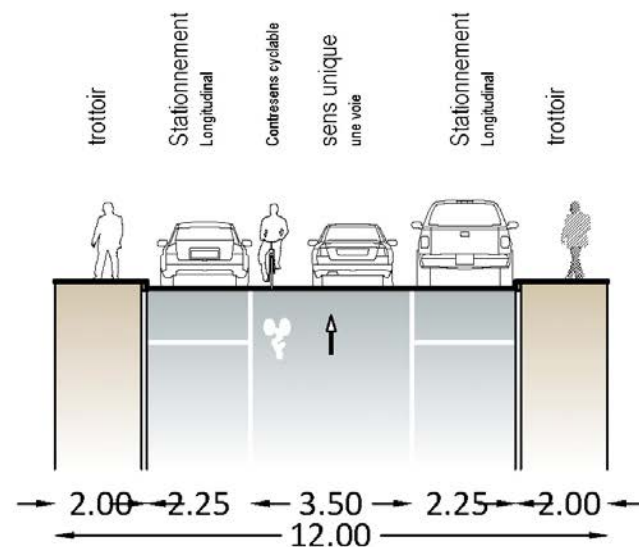
DIAGNOSTIC

SCÉNARIOS

MOBILITÉS

STATIONNEMENT

Entrée Nord - Rue Leclerc Nord et potentielle liaison piétonne parking nord



CONTEXTE

DIAGNOSTIC

SCÉNARIOS

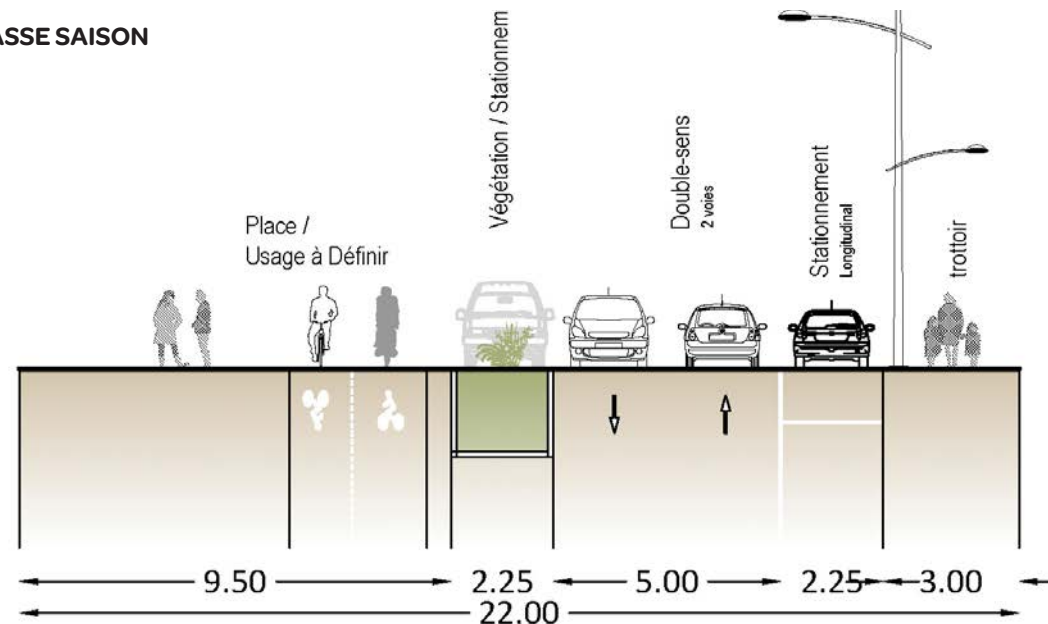
MOBILITÉS

STATIONNEMENT

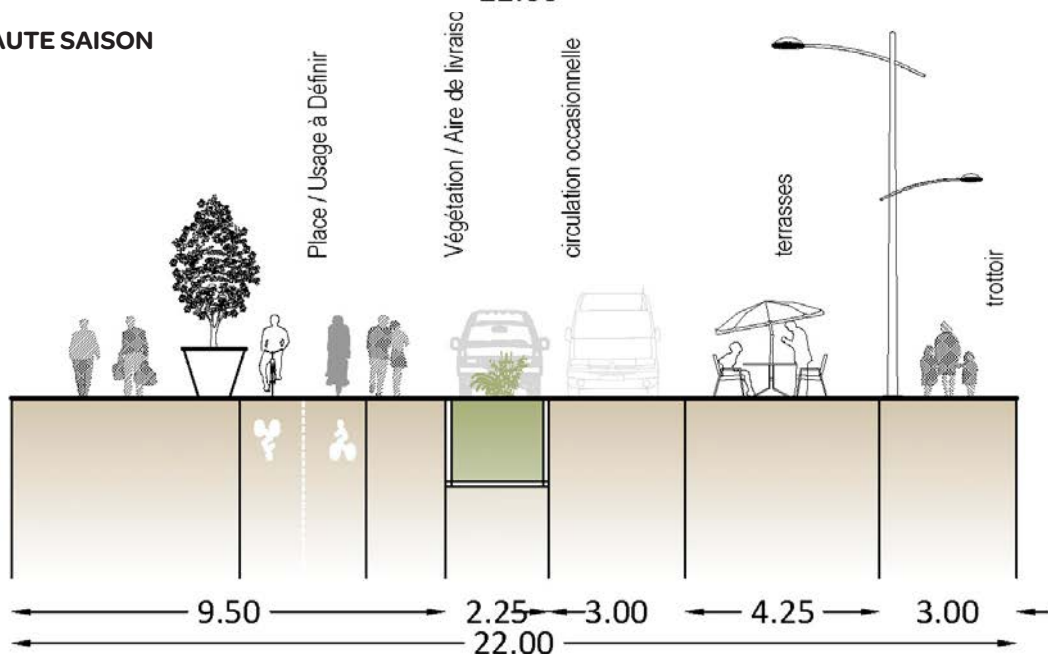
Boulevard Sizaire - section piétonne basse et haute saison



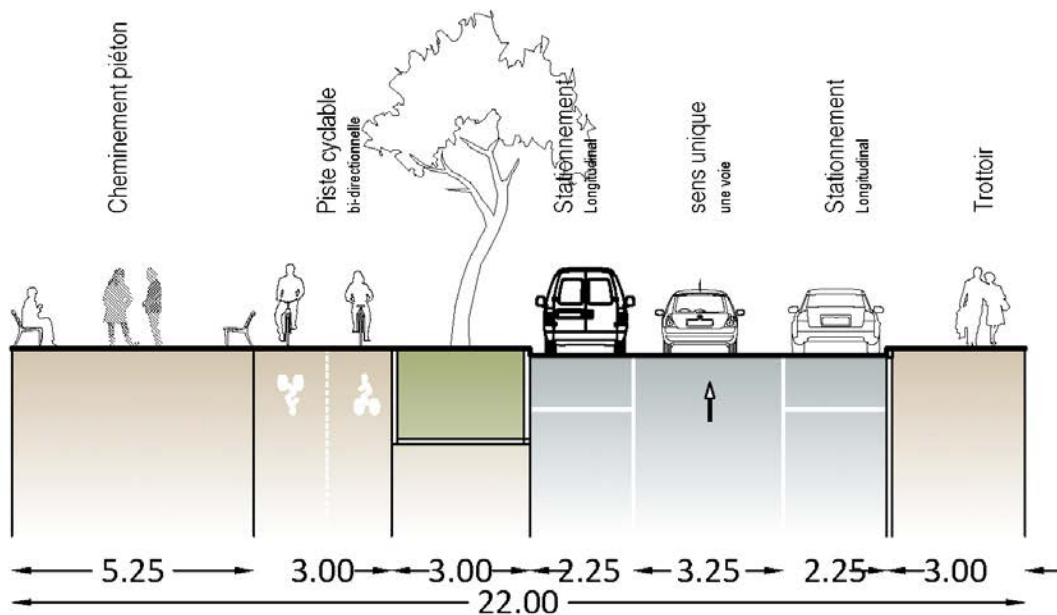
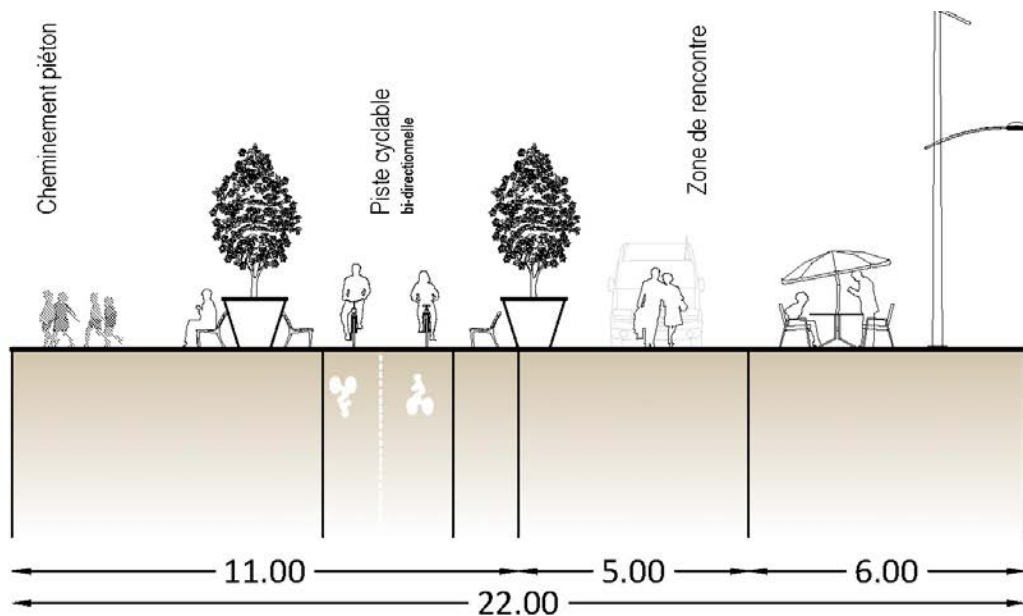
BASSE SAISON



HAUTE SAISON



Boulevard Sizaire - section Sud circulée



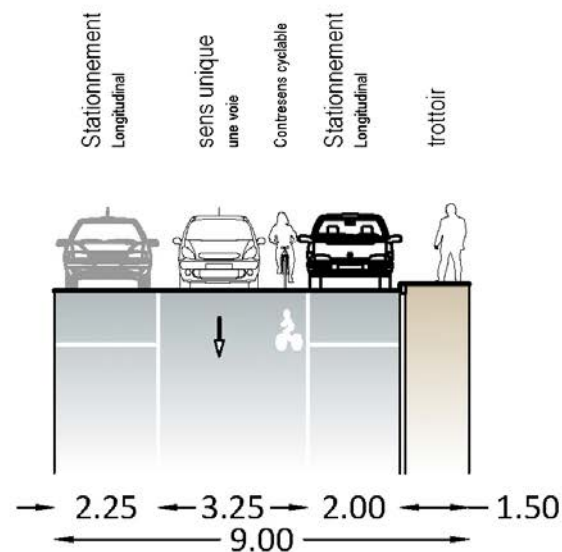
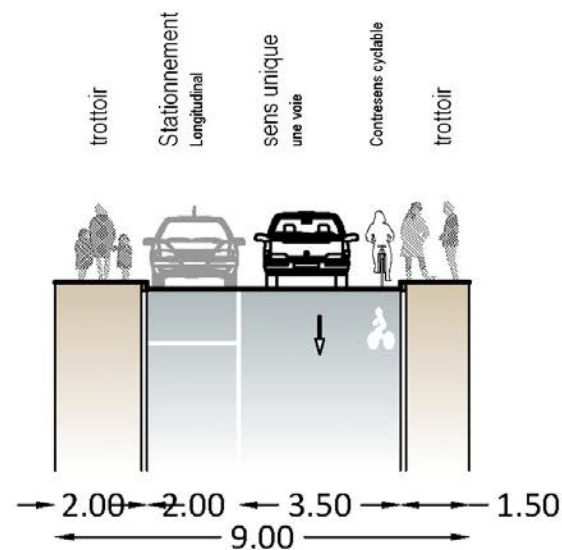
CONTEXTE

DIAGNOSTIC

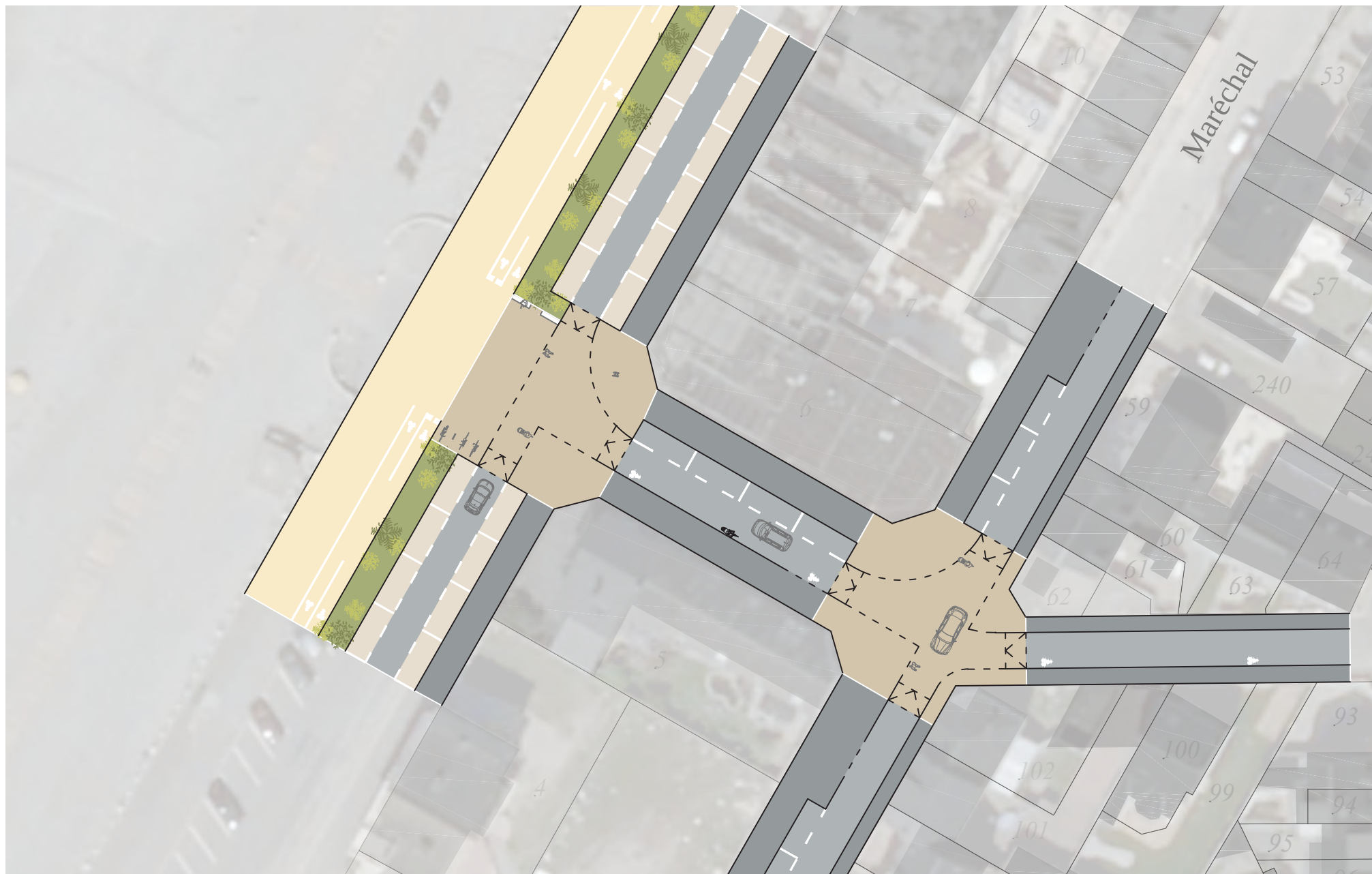
SCÉNARIOS

MOBILITÉS

STATIONNEMENT



Esquisse d'aménagement des plateaux Roux/Sizaire et Roux/Joffre



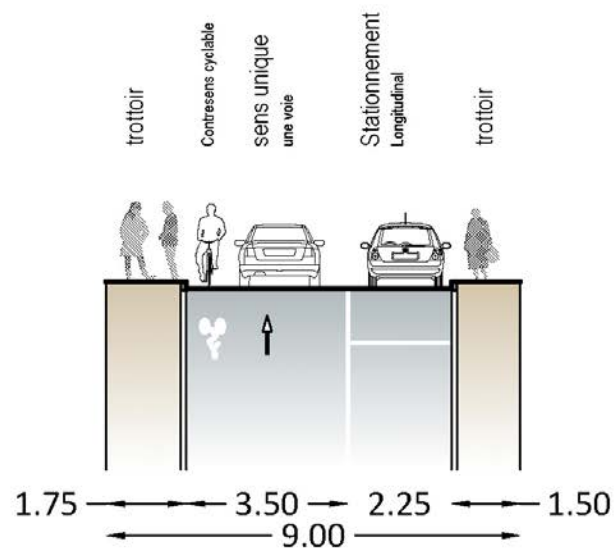
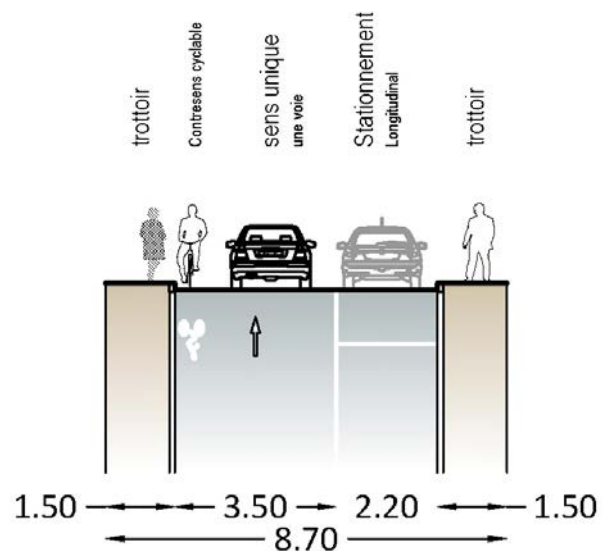
CONTEXTE

DIAGNOSTIC

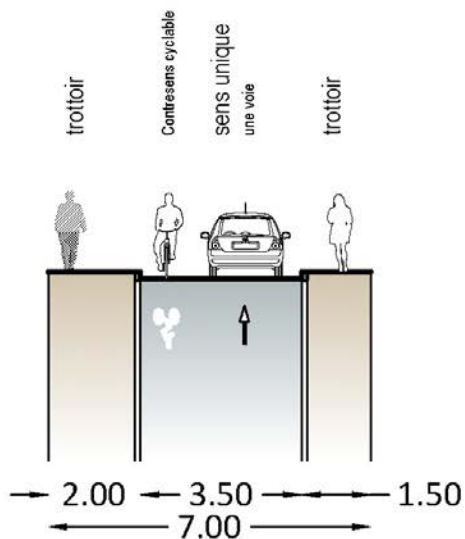
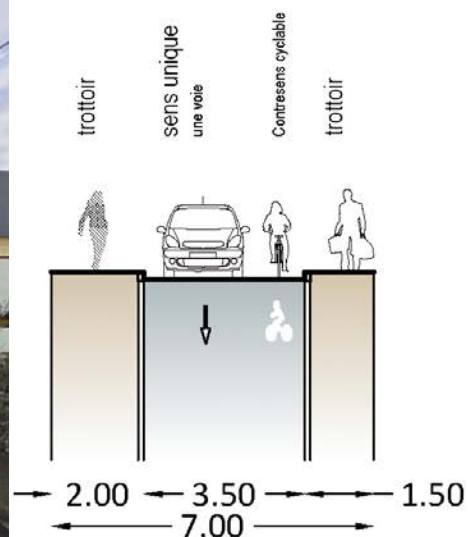
SCÉNARIOS

MOBILITÉS

STATIONNEMENT



Voies de liaison Bureau et Roux



CONTEXTE

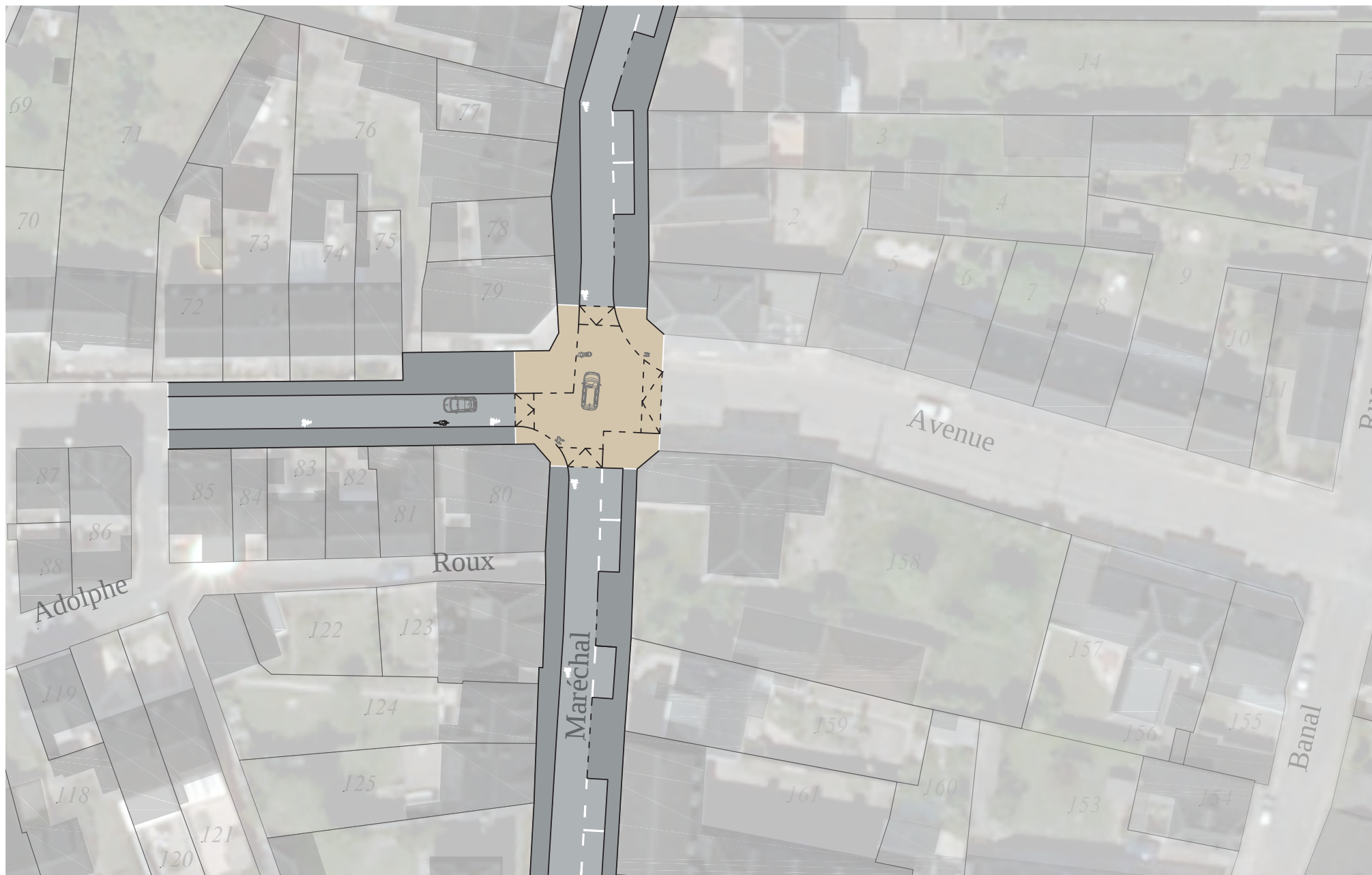
DIAGNOSTIC

SCÉNARIOS

MOBILITÉS

STATIONNEMENT

Esquisse d'aménagement de la rue Foch et de l'axe Carnot/Roux



CONTEXTE

DIAGNOSTIC

SCÉNARIOS

MOBILITÉS

STATIONNEMENT

////////////////////

STATIONNEMENT

////////////////////////////////////

Impact brut du projet de plan de circulation multimodale - haute saison



- En synthèse, le projet brut entraine la suppression de 170 places sur le front de mer soit 40% de l'offre actuelle sur le front de mer.
- Cette offre est compensée partiellement par la création de 45 places sur l'axe parallèle.
- Les 1475 places restantes permettent de répondre à la demande exprimée lors des pointes estivales (1300 véhicules) avec un excédant de 13%.
- Toutefois cette offre est insuffisante (manque de 625 places) pour répondre aux phénomènes d'hyper-pointe (fête de la mer, fête des fleurs,...).
- Il est donc nécessaire de compléter le projet par la création de parkings temporaires "d'hyper-pointe".

CONTEXTE

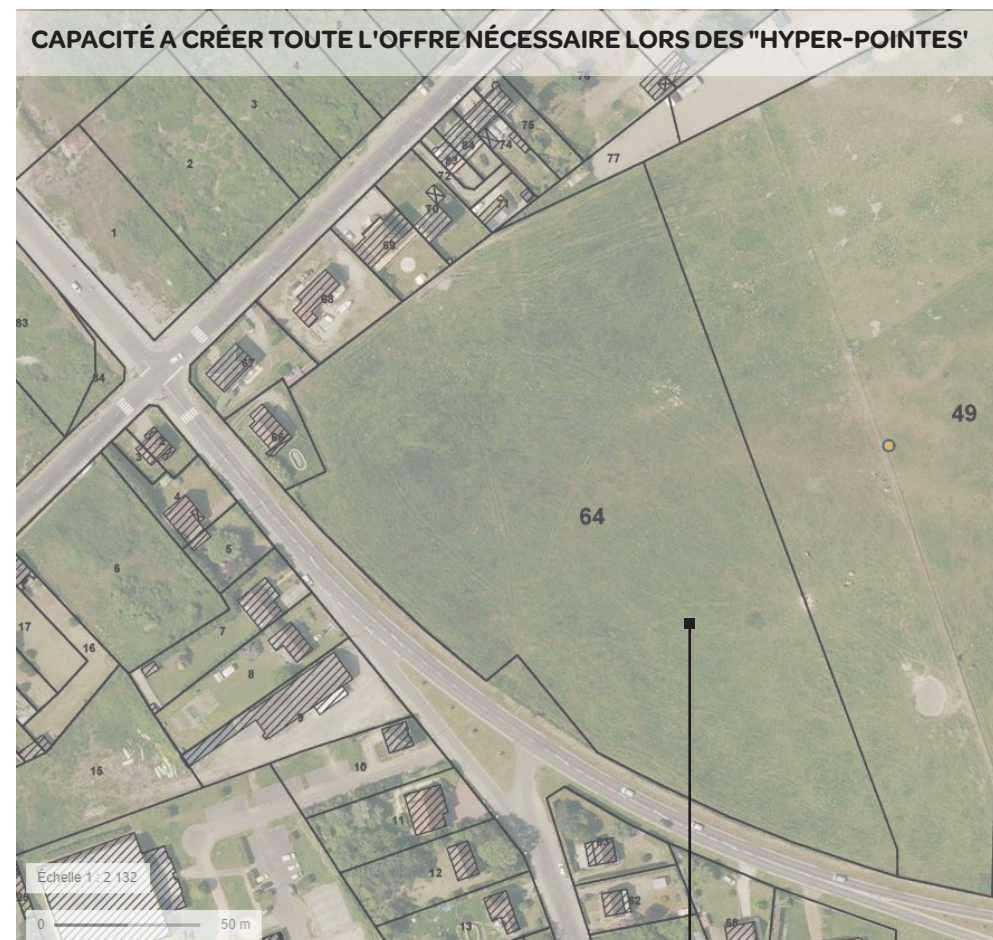
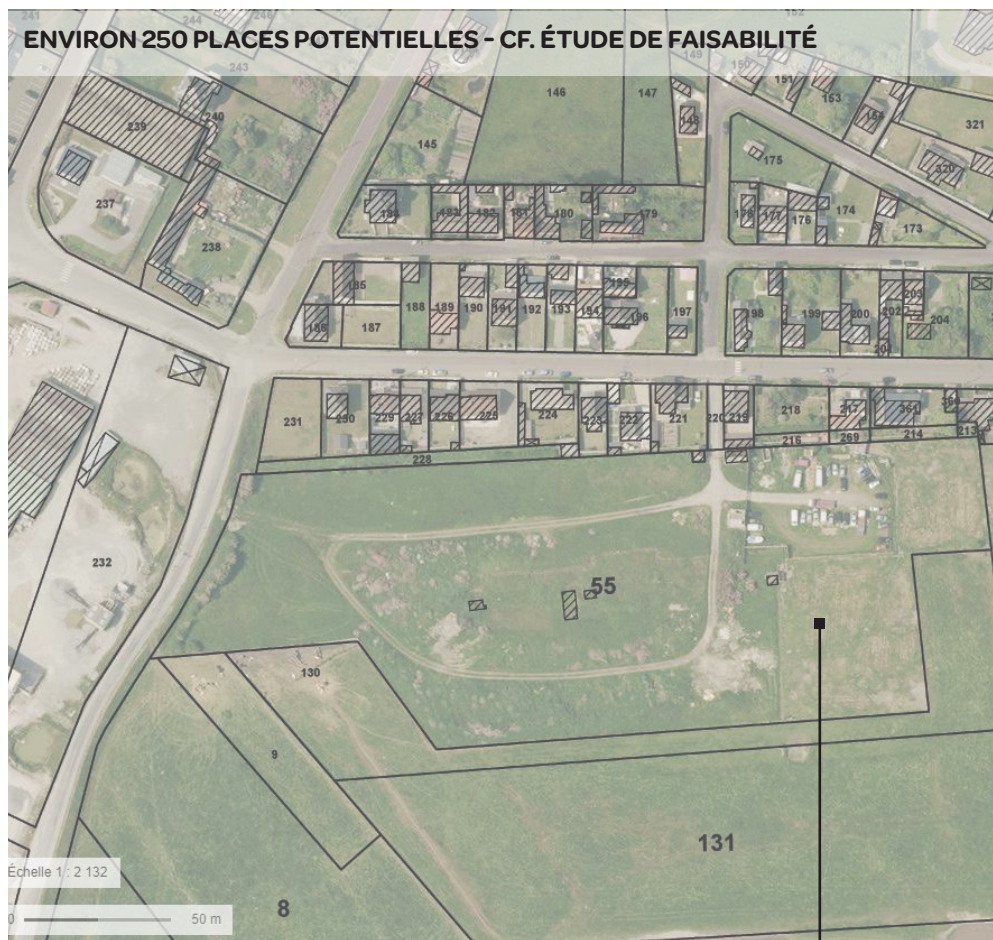
DIAGNOSTIC

SCÉNARIOS

MOBILITÉS

STATIONNEMENT

Les potentiels parkings temporaire d'entrées de ville Nord et Sud



CONTEXTE

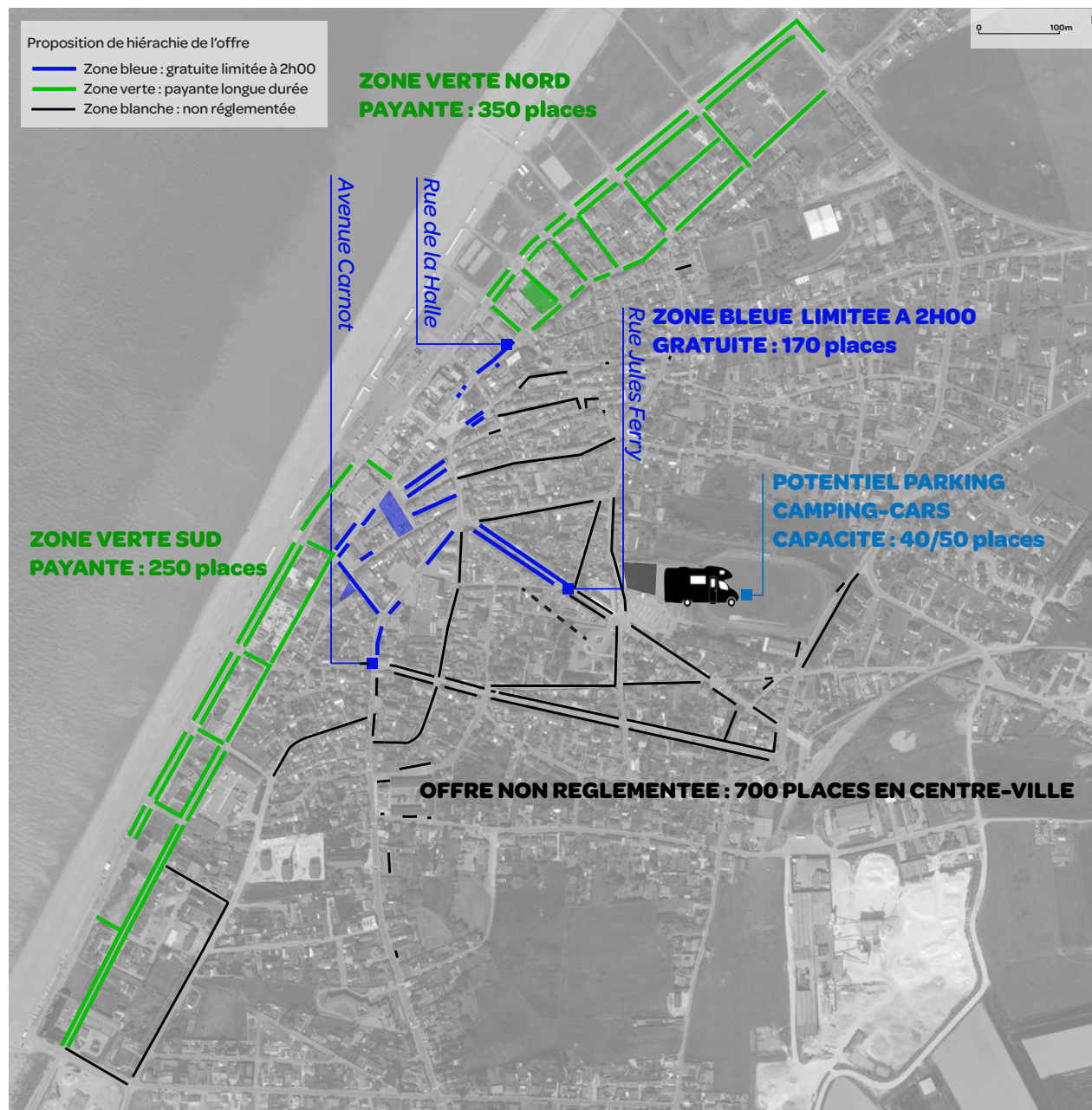
DIAGNOSTIC

SCÉNARIOS

MOBILITÉS

STATIONNEMENT

Hiérarchie de l'offre de stationnement



- Il est proposé de maintenir le principe d'une réglementation de l'offre uniquement en haute saison.
- Pour lutter contre les "phénomènes de bords" et garantir un accès facile à toutes heures aux commerces et services du centre-ville, il est proposé de créer une zone bleue.
- Il est proposé que la zone bleue (170 pl.) ait les caractéristiques suivantes : gratuite et gérée par disque / limitée à 2h00 / sans possibilité d'abonnement. L'objectif est de viser un taux de rotation de 8 dans l'hyper-centre (taux actuel : environ 4).
- En zone blanche, le stationnement est non-réglementé : faible pression et peu d'atout. Cette offre sera utilisée par les résidents limitrophes et lors des phénomènes de pointe.



MERCI DE VOTRE ATTENTION

