

PROJET D'AMÉNAGEMENT DU SECTEUR DE LA POMPIGNANE

COMMUNE DE MONTPELLIER (34)

ETUDE DE DESSERTE ET D'IMPACT CIRCULATOIRE



Horizon
conseil

Imaginons les transports, déplaçons les horizons

23 rue Fauchier
13002 Marseille
Tél : 04 91 47 56 63
Fax : 04 91 62 59 80
contact@horizonconseil.com
www.horizonconseil.com

SOMMAIRE

1 - Contexte et objectifs	p 3
2 - Démarche méthodologique	p 5
3 - Diagnostic circulatoire	p 7
4 - Evaluation des trafics futurs	p 22
5 - Impacts circulatoires sur le réseau viaire de desserte	p 35
6 - Synthèse	p

Indice	Date	Etabli par	Libellé des modifications
A	24/11/2016	D.DELAHAIE	Création du document

La Foncière des Régions projette une opération d'aménagement à Montpellier sur le secteur de La Pompignane sur un site de 29 ha.

Cette opération d'aménagement vise à développer des surfaces dédiées à des activités tertiaires et à l'enseignement, avec l'objectif d'accueillir près de 7 000 emplois à terme.

Localisée à l'est du centre ville de Montpellier, cette zone d'aménagement est positionnée au nord du quartier du Millénaire - Grammont dédié aux activités tertiaires, à l'est du quartier résidentiel de la Pompignane, en limite communale avec Castelnau le Lez et en bordure ouest de la future Z.A.C. Euréka.

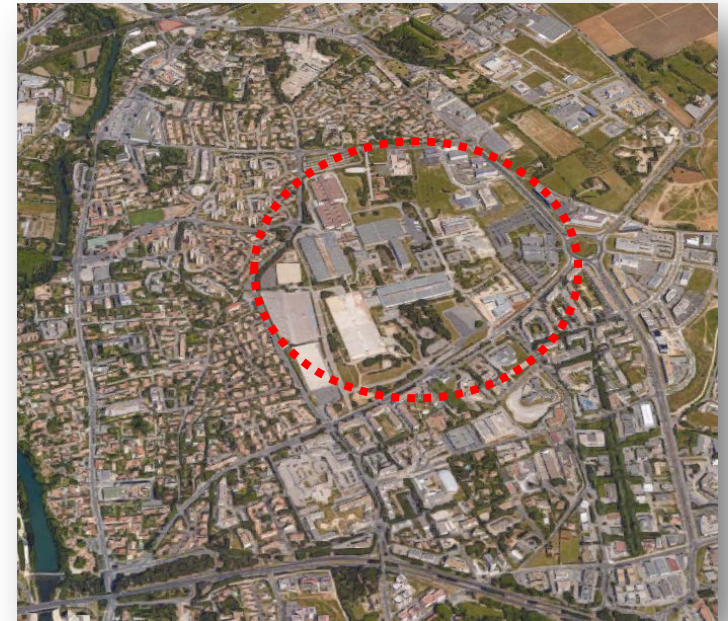
Ce secteur d'aménagement est délimité par la rue de la Vieille Poste au sud, la rue de Pommesargues à l'est, la rue de Salaison au nord et la rue de Pinville à l'ouest.

Les réflexions menées sur cette opération conduisent les aménageurs à s'interroger sur la desserte de l'opération et sur l'usage du réseau viaire au regard des conditions de circulation sur le réseau viaire principal/structurant du secteur.

Dans ce cadre et dans la perspective de l'élaboration d'une étude d'impact relative à cette opération d'aménagement, la société TECTA, en charge des études d'infrastructures, a confié à la société HORIZON Conseil la réalisation d'une étude de trafic et d'impact circulatoire



Localisation du secteur d'étude



Démarche méthodologique - Phase 1
*Objectif : Décrire le contexte Déplacements - Circulation
dans lequel s'inscrit le projet de la Pompignane*

Recueil de données existantes
auprès de l'architecte urbaniste
N. Lebunetel

Recueil de données de trafic
complémentaires autour du
site de la Pompignane

Analyses complémentaires
Observations in situ

*Données du projet
d'aménagement : Plan masse,
surfaces constructibles, effectifs,
aires de stationnement*

*Comptages automatiques
durant 7 jours sur les axes
Becquerel, Vieille Poste,
Pinville, Salaison et
Pommessargues*

*Comptages directionnels
en H.P.M. et en H.P.S. au
droit des carrefours
situés autour du site de
projet*

*Analyse des conditions de
circulation en Heures de
Pointe : fluidité,
rétentions, conflits, etc....*

*Offre en transport en commun :
lignes, fréquences,
Localisation des aménagements
cyclables, temps de parcours*

*Analyses et synthèses cartographiques :
flux journaliers et horaires*

Démarche méthodologique - Phase 2

Objectifs : Evaluer les trafics générés par l'opération d'aménagement portée par la Foncière des Régions et analyser leurs impacts circulatoires sur le réseau viaire de desserte et les carrefours de raccordement

Evaluation des trafics générés par l'aménagement du site de la Pompignane à partir des éléments de programme fournis par la FDR et des bases de données d'Horizon Conseil



Définition des hypothèses d'affectation des flux sur les voiries d'accès



Evaluation des trafics futurs au droit des carrefours de raccordement



Analyse du fonctionnement des voies de desserte et des carrefours de raccordement
Définition des paramètres de fonctionnement : réserves de capacité, temps d'attente, longueurs de stockage, niveau de fluidité, interactions avec les carrefours situés en amont

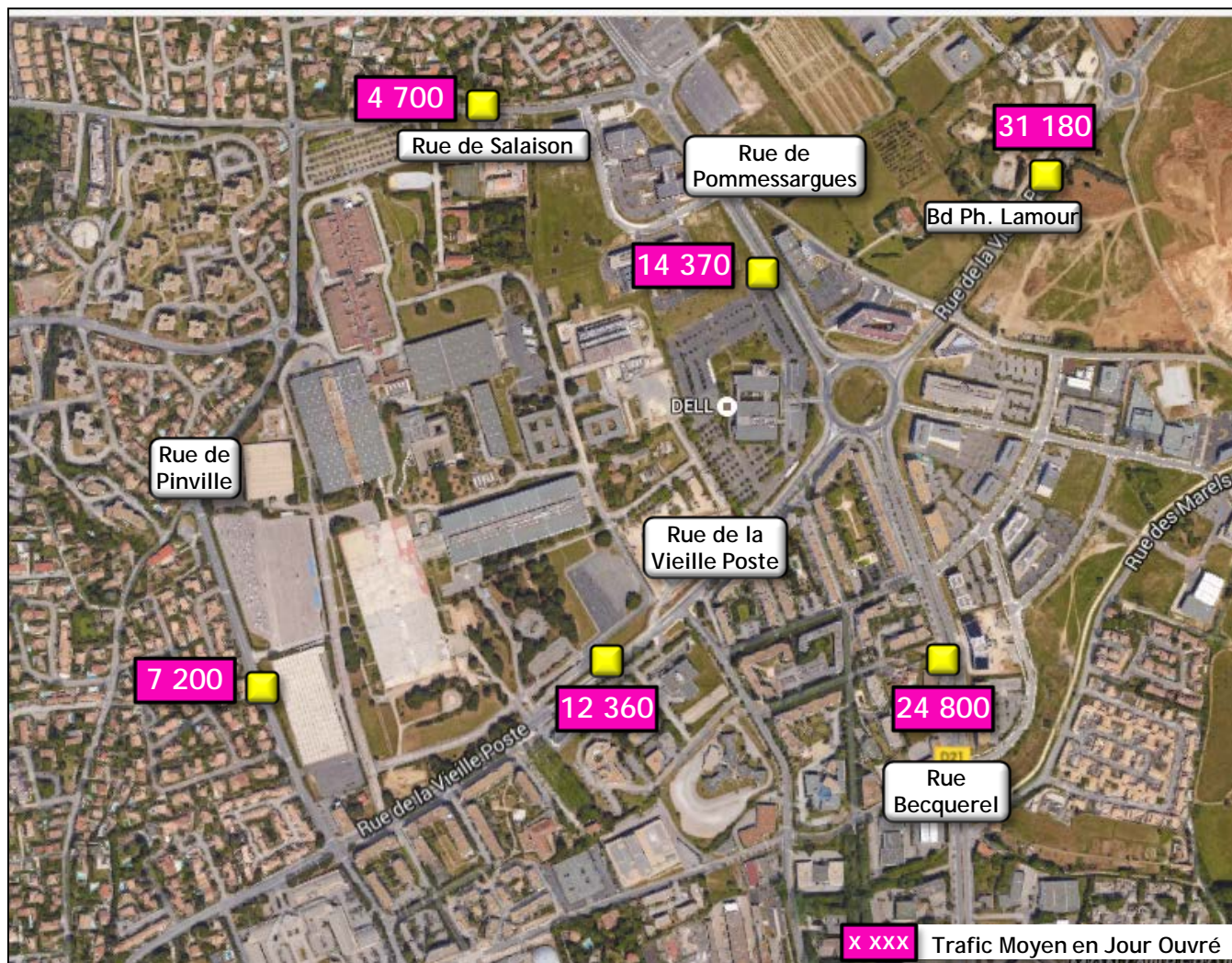
Analyses sur deux périodes horaires : Heure de Pointe du MATIN et Heure de Pointe du SOIR

Phase 1

-

Diagnostic circulatoire

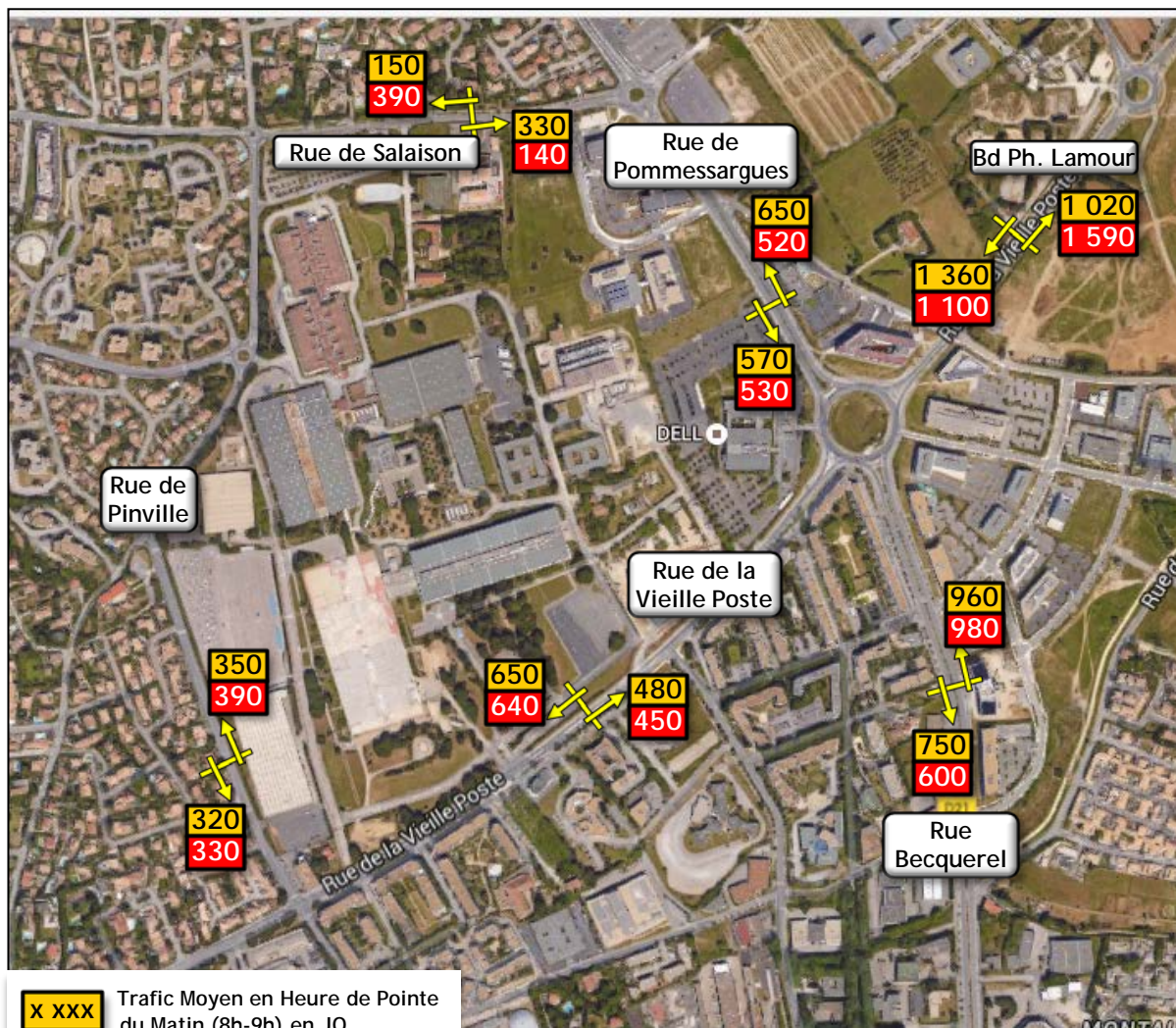
Trafics journaliers deux sens sur le réseau viaire de desserte du secteur



Trafics journaliers dans le secteur d'étude

- Un secteur d'aménagement encadré par des infrastructures aux trafics variables, compris entre 4 700 et 12 360 véh/jour
Ces flux sont globalement cohérents avec le gabarit à 2x1 ou 2x2 voies des infrastructures. Les réserves de capacité restent somme toute limitées par les caractéristiques de fonctionnement des principaux carrefours, notamment sur les axes Becquerel et Ph. Lamour.
- Des trafics limités à modérés sur les rues de Pinville, de Salaison et de Pommessargues, des flux marqués sur la rue de la Vieille Poste
- Des flux de circulation plus significatifs sur la rue Henri Becquerel plus au sud, avec près de 25 000 véh/jour mais cohérents avec 2x2 voies,
- Des trafics très élevés sur le bd Philippe Lamour à 2x1 voie, proche de 31 200 véh/jour deux sens.

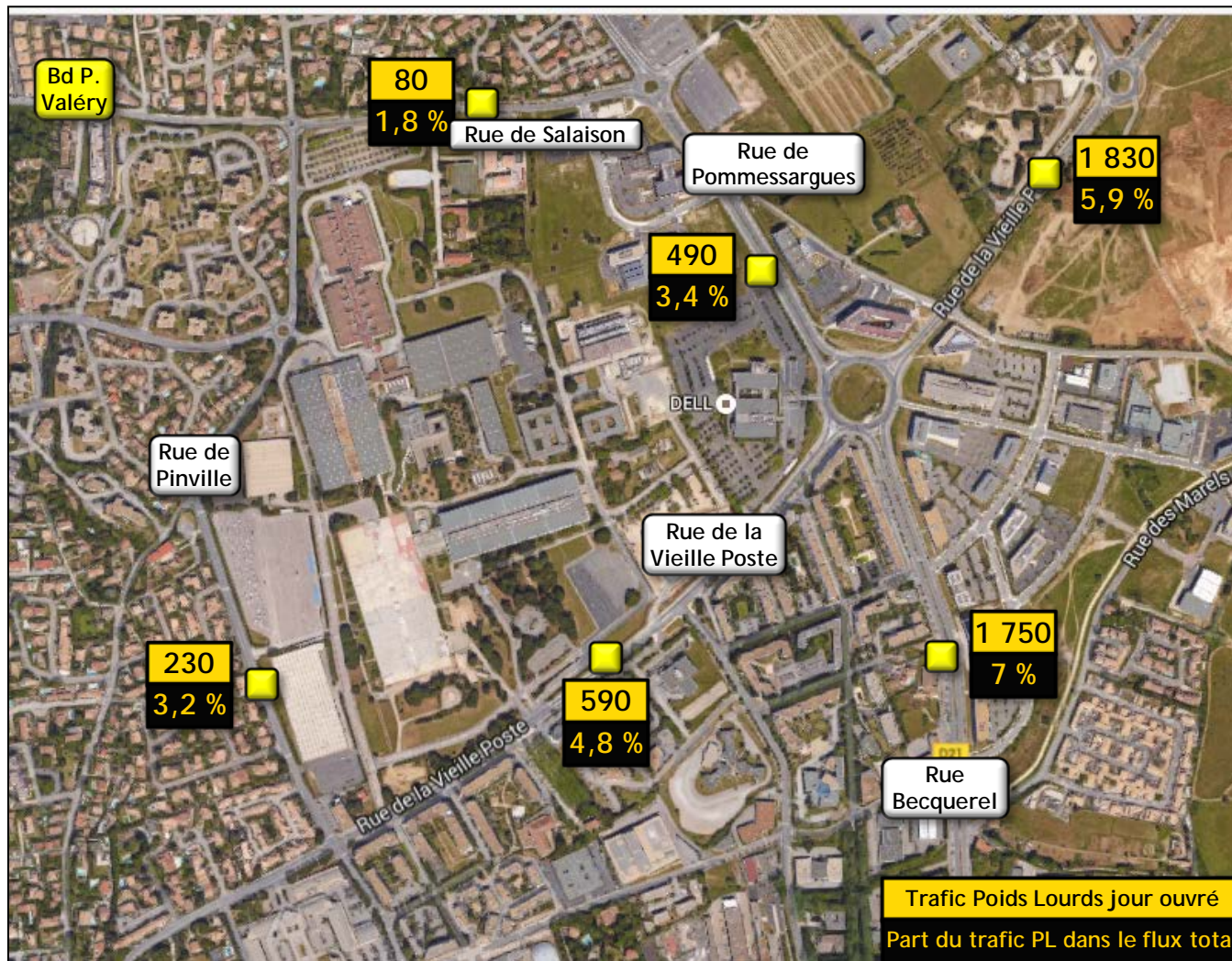
Trafics aux heures de pointe par sens de circulation sur le réseau viaire de desserte du secteur



Flux horaires en période de pointe dans le secteur d'étude

- Rue Becquerel : un flux horaire deux sens compris entre 1 600 et 1 700 véh/h deux sens, des trafics plus élevés en direction du giratoire B. Franklin, des trafics cohérents avec un dimensionnement à 2x2 voies mais des réserves de capacité limitées par les dysfonctionnements circulatoires plus au sud (depuis/vers l'av Einstein)
- Bd Ph. Lamour : des volumes compris, dans le sens le plus chargé, entre 1 360 et 1 590 véh/h, soit des trafics très élevés sur cette infrastructure à 2x1 voie dont les trafics sont orientés vers Montpellier le matin et en retour le soir vers Castelnau - Le Crès. Cet axe ne dispose que d'infimes réserves de capacité.
- Rue de la Vieille Poste : des trafics horaires compris entre 450 et 650 véh/h par sens et davantage orientés vers Montpellier centre, des niveaux de trafic compatibles avec le gabarit à 2x1 voie mais des réserves de capacité limitées compte tenu de la multiplicité des carrefours sur l'itinéraire et du fonctionnement des carrefours d'extrémité (cf. giratoire B. Franklin)
- Rue de Pommessargues : des flux horaires modérés (500 à 600 véh/h/sens), en adéquation avec le gabarit à 2x2 voies de l'axe et un relatif équilibre des flux par sens, des réserves de capacité qui semblent plus confortables.
- Rue du Salaison : des trafics horaires plus faibles par rapport aux axes précédents, variant entre 140 et 390 véh/h par sens, largement cohérents par rapport au dimensionnement de l'axe (une voie par sens), des flux orientés vers l'ouest et le centre ville de Montpellier le matin et en retour le soir vers Castelnau
- Rue de Pinville : Des volumes horaires proches par sens et suivant les heures, autour de 350 véh/h/sens, d'où de convenables réserves de capacité.

Trafics journaliers Poids Lourds (volumes deux sens) sur le réseau viaire de desserte du secteur

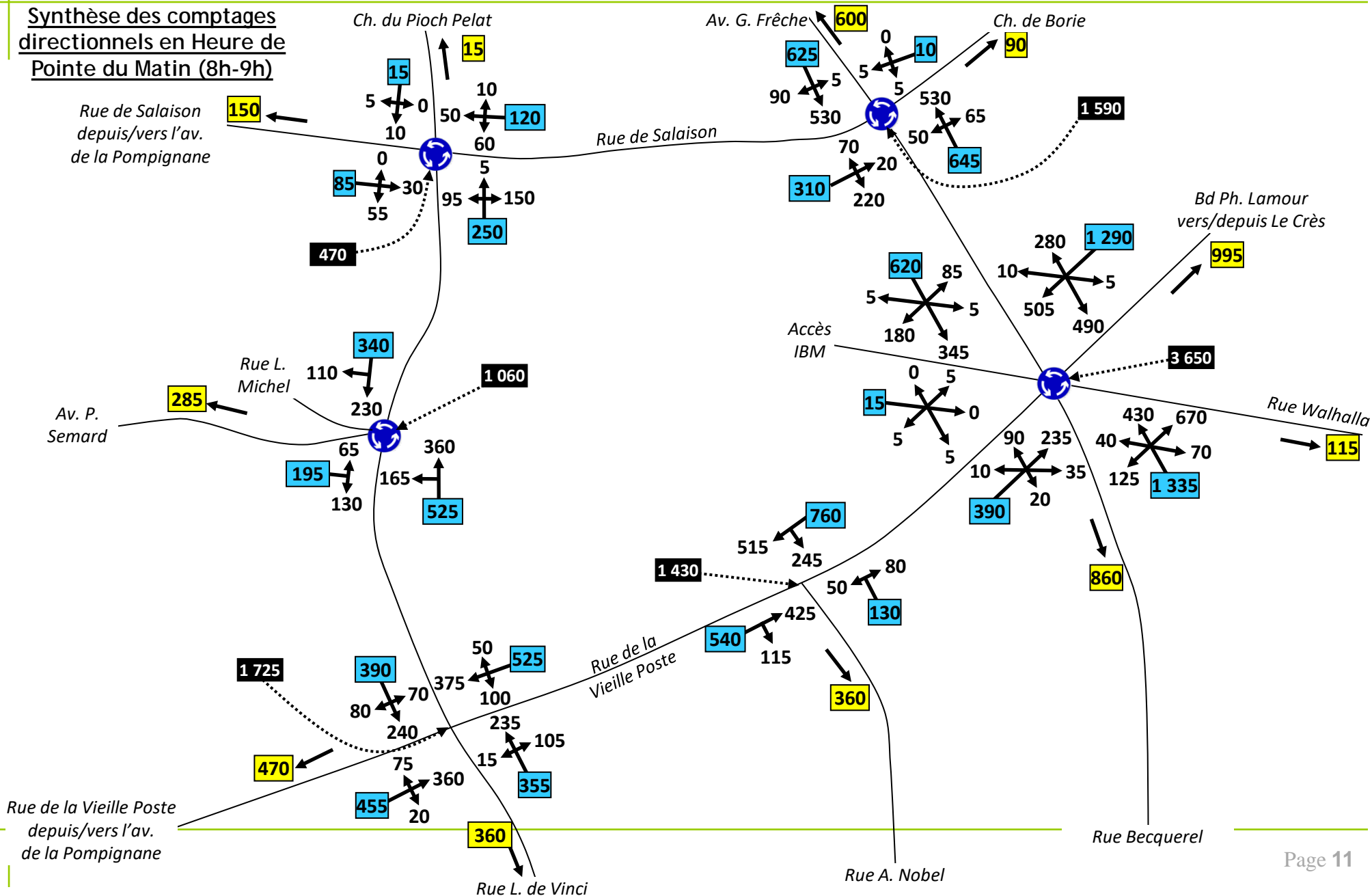


Trafics Poids Lourds

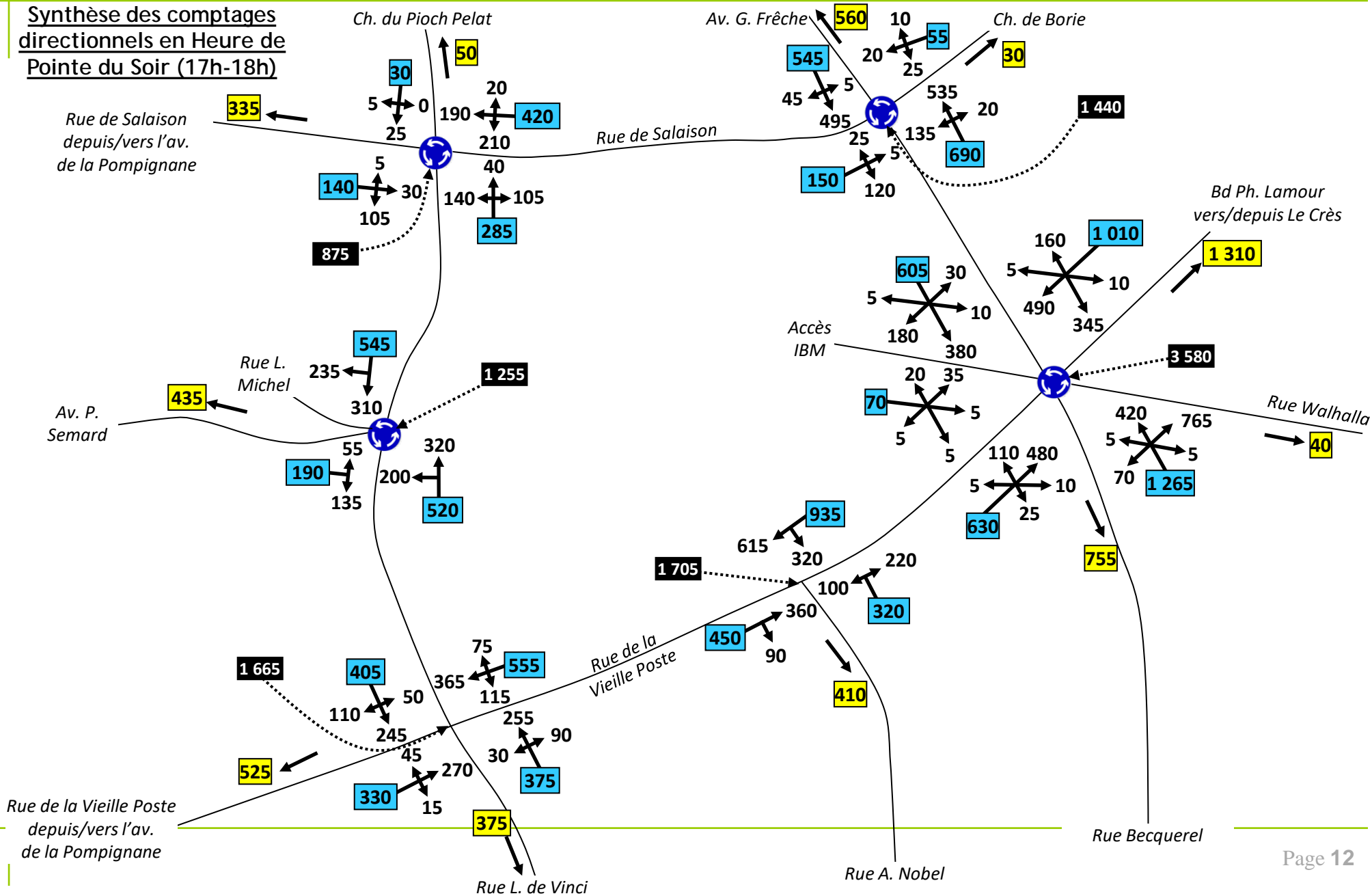
- Des flux quotidiens concentrés sur les principaux axes Becquerel et Ph. Lamour, chacun d'eux enregistrant 1 800 PL/jour, soit un taux de PL marqué, de 6 à 7 %
- Rue de Pommessargues et rue de la Vieille Poste : des taux de PL plus limités en valeurs brute et relative, entre 490 et 590 PL/jour
- Rue de Pinville et rue du Salaison : des circulations PL faibles.

Globalement, les circulations PL ne génèrent pas de dysfonctionnement particulier sur le réseau viaire du secteur d'étude.

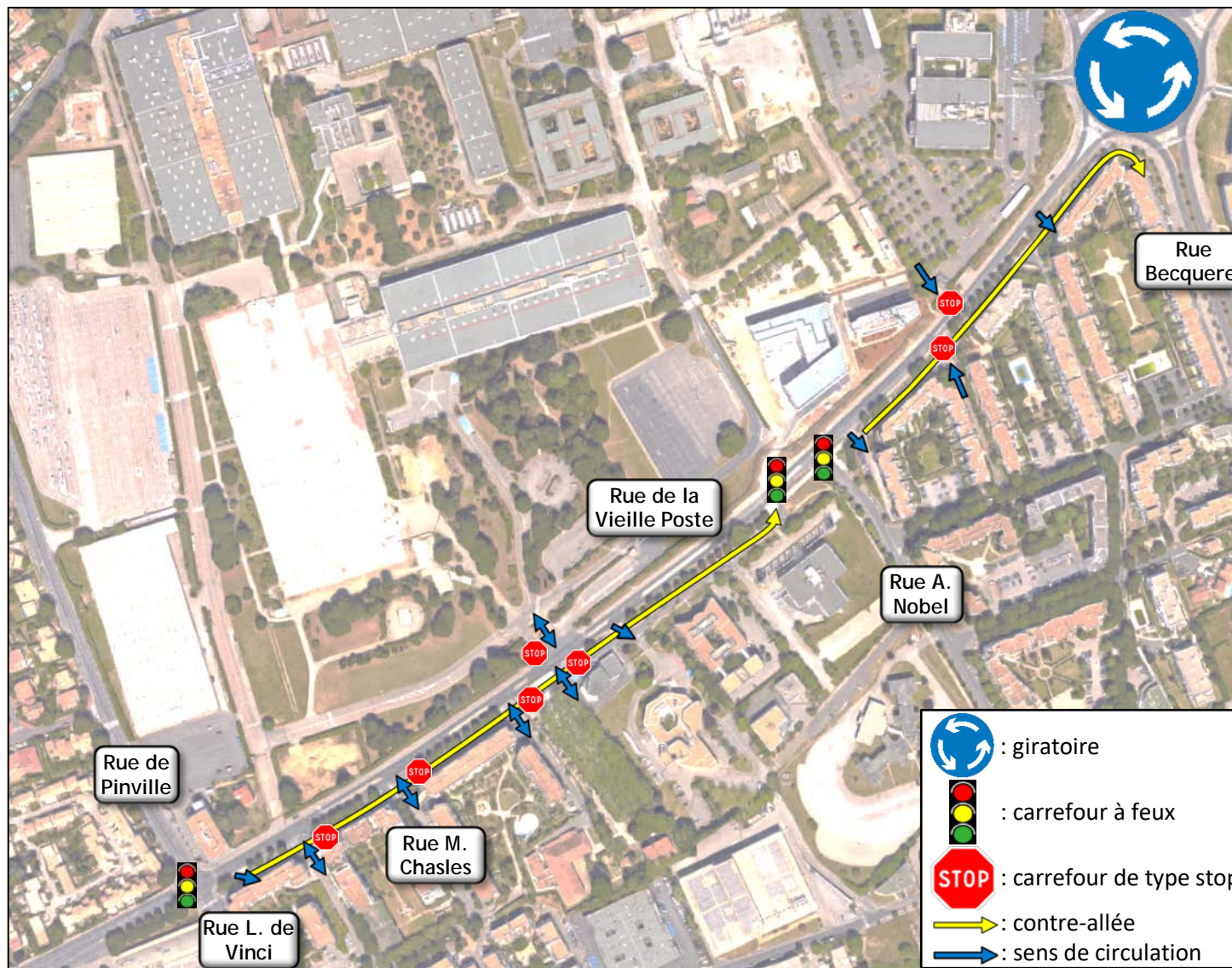
Synthèse des comptages directionnels en Heure de Pointe du Matin (8h-9h)



Synthèse des comptages directionnels en Heure de Pointe du Soir (17h-18h)



Gestion circulaire de la rue de la Vieille Poste



Caractéristiques fonctionnelles :

- De multiples entrées et sorties sur la rue de la Vieille Poste, gérées majoritairement par panneau STOP
- Deux carrefours à feux très proches, pour gérer les flux en relation avec la rue Nobel et les trafics sortant du site tertiaire et hôtelier → cycle à 2 ½ phases sur Vieille Poste / Nobel
- Un carrefour à feux pour gérer les flux à l'intersection des rues de Pinville et de la Vieille Poste
- Une contre allée moyennement lisible pour y accéder, croiser les axes secondaires et en sortir.

Conditions d'écoulement des flux en Heure de Pointe du Matin 8h - 9h



Analyse des conditions d'écoulement des flux en Heure de Pointe du MATIN dans le secteur d'étude

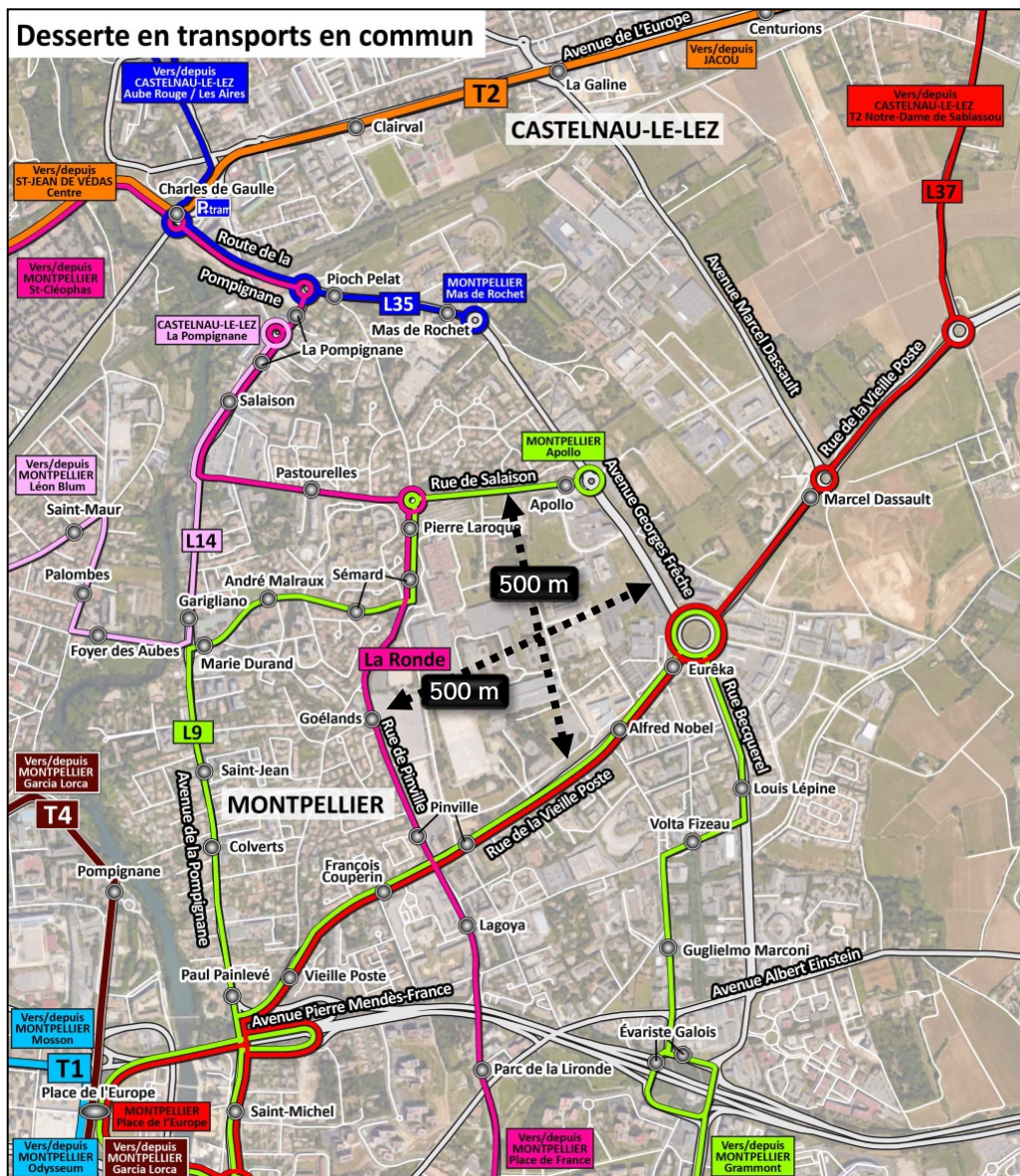
- Rue Becquerel : un écoulement dense à ponctuellement perturbé en approche des carrefours à feux, gérés en 2 à 3 phases avec voie de Tourne à Gauche gérant des trafics tournants significatifs
- Bd Ph. Lamour : un écoulement perturbé à saturé en direction du giratoire B. Franklin qui contraste avec une circulation s'écoulant convenablement dans le sens Montpellier → Le Crès
- Rue de la Vieille Poste : une circulation dense dans les deux sens sur la section Ouest, un écoulement plus perturbé en direction du giratoire B. Franklin à partir de la rue Nobel
- Rue de Pommessargues : une circulation fluide en direction de Castelnaud et un trafic perturbé en approche du giratoire
- Rue du Salaison et rue de Pinville : un écoulement fluide, une absence de dysfonctionnement

Conditions d'écoulement des flux en Heure de Pointe du Soir 17h - 18h



Analyse des conditions d'écoulement des flux en Heure de Pointe du SOIR dans le secteur d'étude

- Rue Becquerel : un écoulement dense à perturbé en approche des carrefours à feux, gérés en 2 à 3 phases avec des trafics tournants significatifs
- Bd Ph. Lamour : un écoulement perturbé en sortie du giratoire B. Franklin en direction du Crès, une circulation dense mais s'écoulant convenablement vers Montpellier centre
- Rue de la Vieille Poste : une circulation dense dans les deux sens sur la section Ouest, un écoulement bien plus perturbé en direction du giratoire « Dell » à partir de la sortie du site de la Pompignane (en amont de la rue Nobel)
- Rue de Pommessargues : une circulation fluide en direction de Castelnaud et un trafic qui se densifie en approche du giratoire B. Franklin, sans générer de rétention ou de temps d'attente significatif
- Rue du Salaison et rue de Pinville : un écoulement fluide, une absence de dysfonctionnement



Desserte en Transports en Commun du secteur de la Pompignane

Ce secteur bénéficie d'une desserte directe par le réseau de bus de la T.A.M. et d'une desserte bien plus « indirecte » avec le réseau de tramway par correspondance.

La desserte par bus est assurée par les lignes suivantes :

- L9 Appolo - Grammont : Cette ligne assure la desserte des secteurs à dominante d'activités de l'est de Montpellier, de la Pompignane, de la Lironde, du Millénaire et d'Odysseum.

Cette ligne a son terminus au droit du giratoire rue de Salaison - Rue de Pomesargues et emprunte la rue du Salaison depuis/vers l'avenue de la Pompiègnane et la rue de la Vieille Poste.

Six arrêts permettent de desservir le site par les franges Nord et Sud.

La fréquence de desserte reste faible, avec un à deux services par heure et par sens en pointe.

- La Ronde circulant en bordure Ouest du site d'aménagement sur la rue de Pinville. Sa fréquence de desserte reste limitée, avec un service tous les ¼ d'heure sur les quatre arrêts existants.

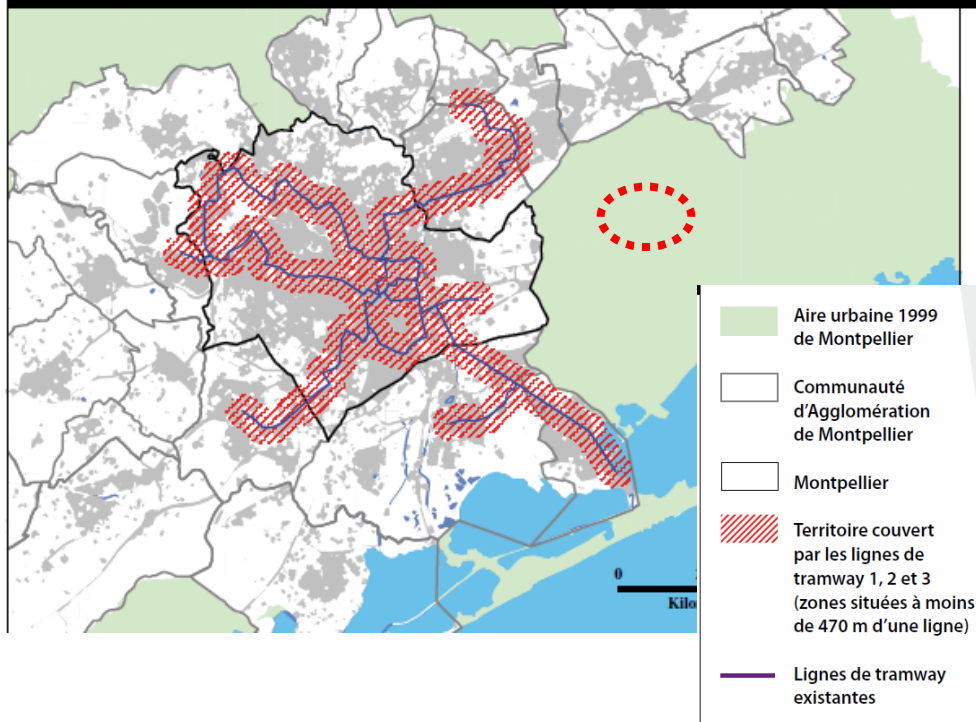
- L37 Castelnaud Notre Dame de Sablassou - Montpellier Place de l'Europe : Cette ligne assure une liaison entre les lignes 1 et 2 du réseau de tram et s'adosse à l'axe structurant rue de la Vieille Poste.

Trois arrêts permettent de desservir le site par la frange Sud.

La fréquence de desserte aux heures de pointe reste faible, avec un service par heure et par sens.

Au regard des dimensions du secteur d'aménagement (500 m x 800 m), les huit points d'arrêt sont globalement assez accessibles (moins de 300 m à pied).

Couverture du cœur d'agglomération par le réseau de tramway



Desserte en Transports en Commun du secteur de la Pompignane

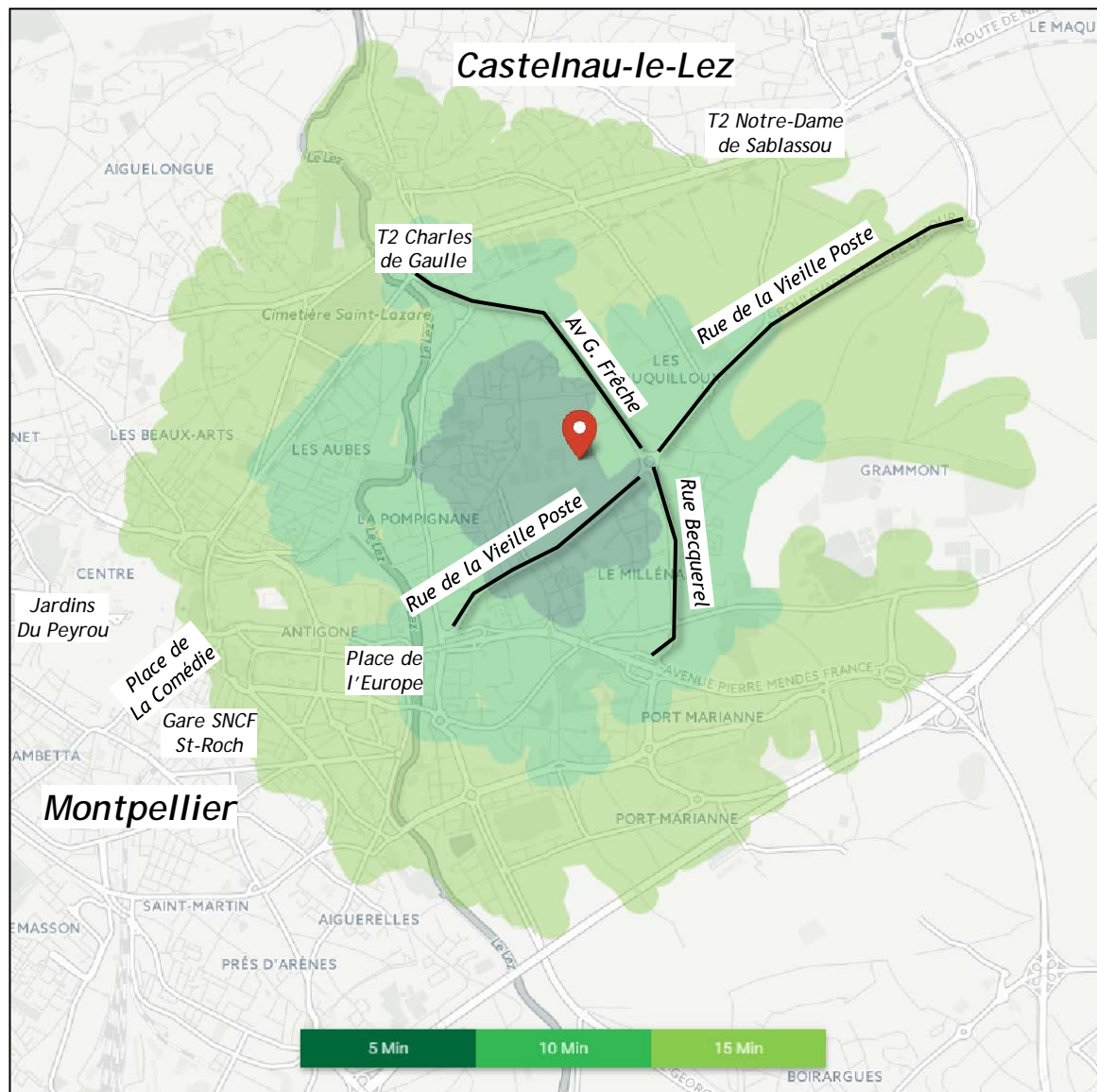
Le réseau de tramway de la T.A.M. n'est accessible qu'en correspondance au nord au niveau des stations Charles de Gaulle ou Notre Dame de Sablassou sur la ligne T2, et au sud au niveau de la place de l'Europe avec les lignes T1 et T4.

Ce secteur au fort potentiel de développement économique ne bénéficie pour le moment pas d'une desserte par le réseau de transport en commun lourd de l'agglomération (tram).

En résumé, une desserte TC du secteur d'étude caractérisée par :

- un niveau de desserte faible, voire modeste,
- une absence de connexion directe avec le tramway,
- une régularité perfectible aux heures de pointe due à l'absence d'aménagement TC prioritaire,
- des fréquences de desserte peu ou moyennement attractives.

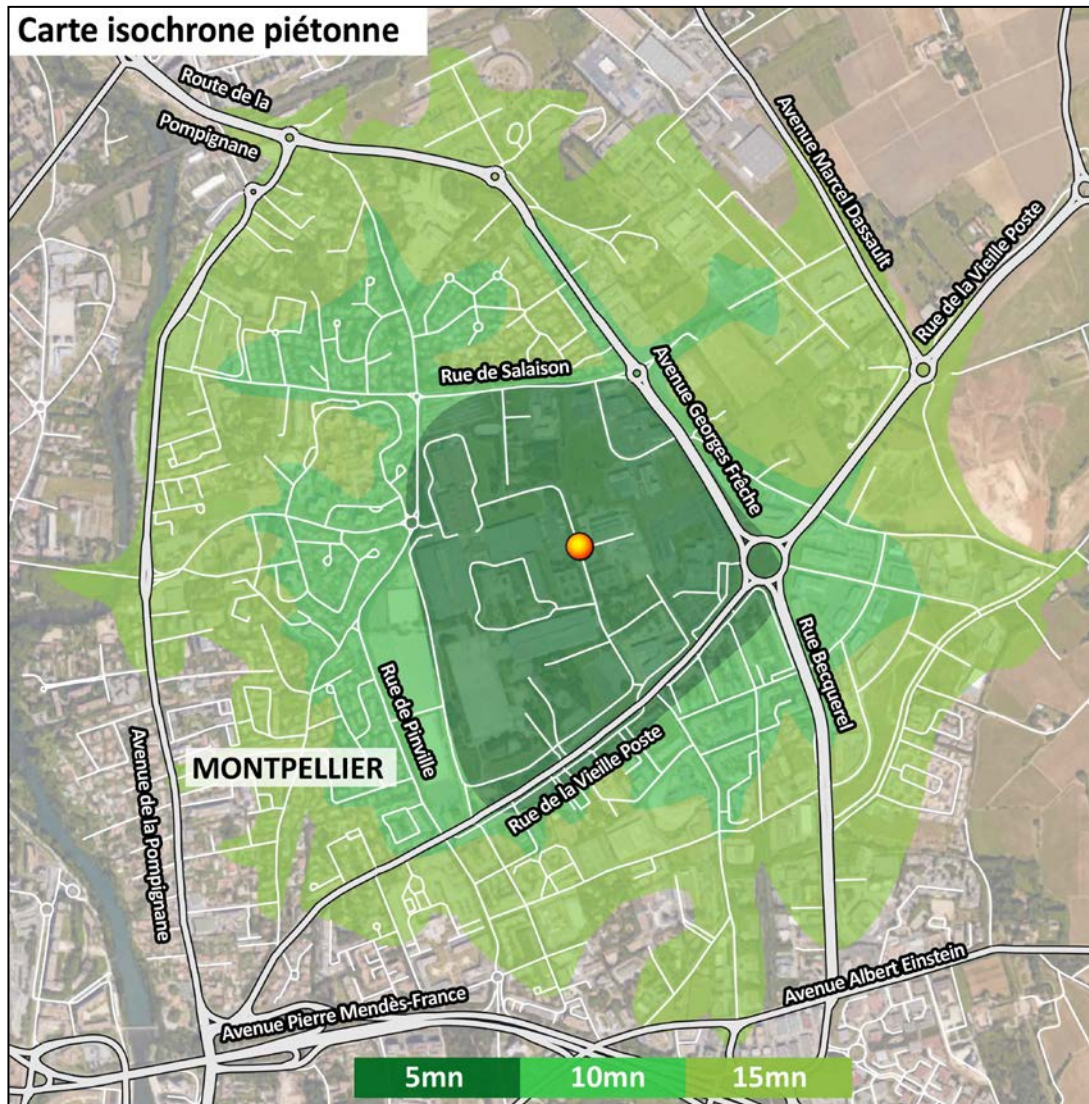
La desserte TC actuelle ne constitue par une offre alternative compétitive et crédible par rapport à la voiture particulière, contrairement à bon nombre de quartiers et secteurs de Montpellier.



Déplacements cyclables

La future zone d'aménagement est accessible moyennant des distances et des temps de parcours largement acceptables depuis :

- La place de l'Europe en moins de 10 mn, la gare St Roch et la place de la Comédie en 15 mn environ,
- Le quartier des Aubes et de St Lazare en moins de 10 mn,
- Le quartier d'Antigone, entre 10 et 15 mn,
- La station de tram Charles de Gaulle au nord et l'axe RD613 en traversée de Castelnau en 10 à 15 mn,
- Le secteur en cours d'aménagement de Port Marianne en 10 mn maxi
- L'avenue de la Mer (axe du tramway T3) en 15 mn.



Déplacements piétons

Le secteur d'étude bénéficie de cheminements piétons de qualité convenable à satisfaisante sur l'ensemble des voiries encadrant la future zone d'aménagement : rue de Pommessargues, rue Becquerel, Bd Ph. Lamour, rue de la Vieille Poste, rues de Pinville et du Salaison.

Ces voiries sont accessibles en moins de 5 mn du site d'aménagement.

Synthèse : Atouts et contraintes, enjeux de desserte du secteur de la PompignanePoints forts

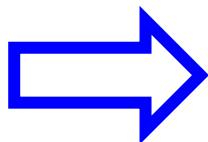
- ✓ Un réseau de voirie relativement hiérarchisé : des axes structurants au sud (Vieille Poste et Becquerel) et à l'est (bd Ph. Lamour), des voiries plus « locales » au nord et à l'ouest (rues du Salaison et de Pinville)
- ✓ Des trafics journaliers et en heures de pointe faibles/limités sur les axes Pinville et Salaison
- ✓ Des carrefours situés au nord du secteur au fonctionnement convenable
- ✓ Des points d'arrêts de Transports en Commun accessibles en moins de 10 mn à pied depuis le secteur en projet
- ✓ Quelques aménagements cyclables existants autour du secteur de projet, une topographie assez favorable

Points faibles / contraintes

- ✗ Des trafics journaliers et en pointe élevés sur les Becquerel et Lamour, marqués sur la rue de la Vieille Poste
- ✗ Rue de la Vieille Poste : de multiples accès diversement gérés, un fonctionnement perfectible, une circulation ralentie
- ✗ Giratoire Lamour - Vieille Poste - Becquerel : point de convergence de trafics marqués, un fonctionnement contraint par une circulation perturbée sur les axes Lamour et Becquerel
- ✗ Une offre TC peu attractive : trois lignes urbaines aux fréquences modestes, une régularité médiocre à l'absence d'itinéraires protégés, un réseau de tramway accessible par correspondance
- ✗ Des voiries Est et Sud : des coupures pour les cheminements Modes doux

Objectifs / enjeux :

- *Desserte routière : limiter les impacts circulatoires sur les axes Ph. Lamour et Becquerel aux réserves de capacité très limitées ainsi que sur la rue de la Vieille Poste à la gestion circulatoire perfectible (nombreux carrefours), mieux utiliser les axes secondaires Pinville et Salaison, faiblement / modérément circulés dans le cadre du raccordement de l'opération d'aménagement*
- *La question du positionnement et de l'aménagement des points de raccordement sur le réseau viaire principal et secondaire : préserver l'axe Vieille Poste, valoriser les voiries secondaires*
- *Desserte en Transports en Commun : LA priorité en accompagnement voire en anticipation du projet d'aménagement porté par la Foncière des Régions (pour répondre aux besoins existants), envisager un niveau d'offre en adéquation avec les besoins actuels et la mobilité associée au projet d'aménagement de la Pompignane*
- *Desserte par les modes actifs : Développer les itinéraires cyclables et les connexions piétonnes, notamment depuis/vers les points d'arrêts TC, sécuriser les traversées modes doux, développer de nouveaux services pour encourager l'usage du vélo (vélo en libre service, vélos électriques,.....*
- *Comment répondre à la mobilité générée à terme par les 7 000 emplois projetés au sein du secteur de la Pompignane ?*

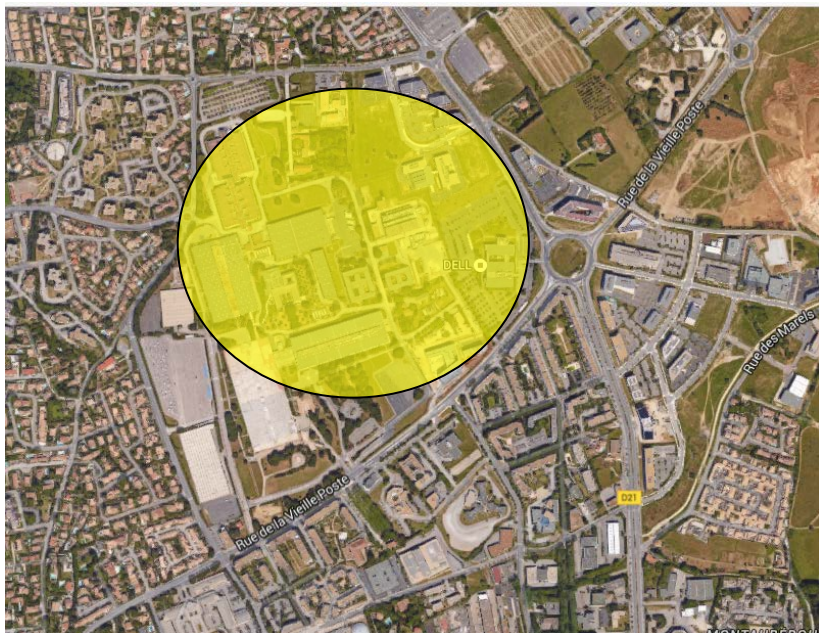


Phase 2

-

Evaluation des trafics futurs

PROJETS D'AMENAGEMENT DANS LE SECTEUR D'ETUDE



- Secteur : Pompignane
- Maitrise d'ouvrage : Foncière des Régions
- Potentiel : 7 000 emplois
- Accès envisagés sur les rues du Salaison, de Pinville et de la Vieille Postole



- ➔ Quels trafics automobiles générés par ce projet d'activités économiques ?
- ➔ Quels raccordements sur le réseau viaire structurant ?
- ➔ Quels impacts circulatoires sur le réseau viaire de desserte ?



Offre de stationnement projetée :

Parkings accessibles depuis les rues de Pinville et de la Vieille Poste côté Ouest :

- Parking S2 : 315 places
 - Parking S7 : 340 places
 - Parkings Ilots C, A et PS2 : 590 places
- soit une capacité de stationnement côté Ouest de 1 245 places

Parkings accessibles depuis les rues du Salaison et de la Vieille Poste côté Est :

- Parking S1 : 620 places
 - Parking S3 : 380 places
 - Parking S4 : 450 places
 - Parking S4 : 150 places
 - Parking 6 : 103 places
 - Parking 7 : 60 places
 - Parking 8 : 10 places
- soit une capacité de stationnement côté Ouest de 1 773 places

Offre total projetée = 3 018 places.

Méthode d'évaluation des trafics générés par le projet porté par la Foncière des Régions :

En préambule, il convient de noter que l'offre de stationnement projetée atteint 3 020 places, pour un effectif total envisagé de 7 000 emplois.

Le ratio est donc de 0,43 place / emploi, soit un niveau très limité au regard de l'effectif attendu. Cette capacité globale de stationnement « minimaliste » peut être un facteur favorisant le report modal de la voiture vers les transports en commun et les modes actifs mais sous conditions.

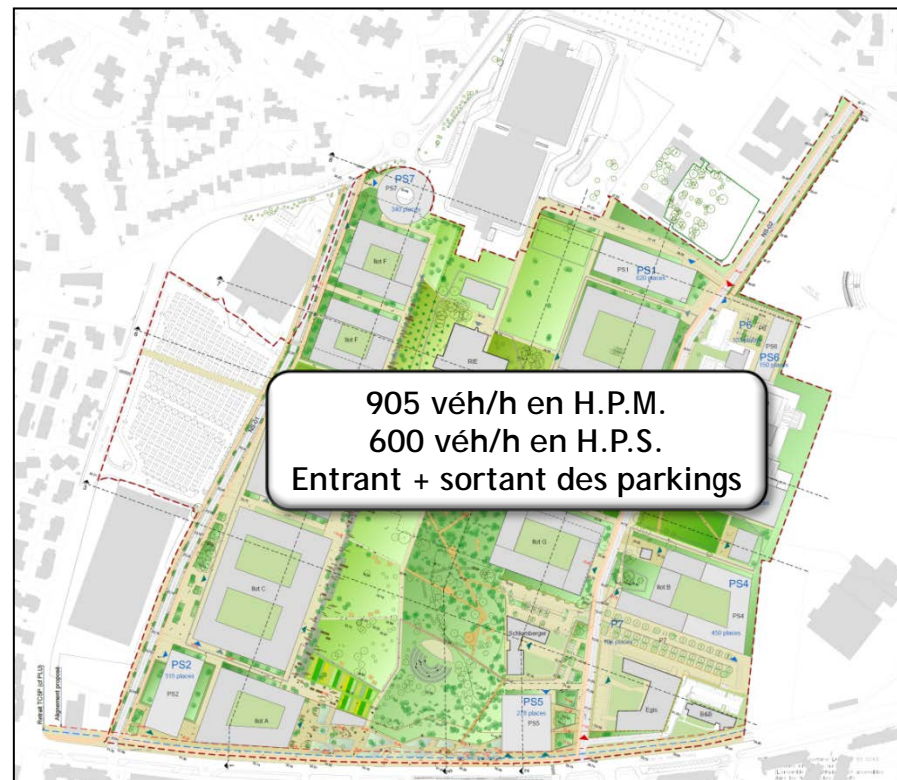
Dans cette hypothèse, la part modale de la VP serait de l'ordre de 45 à 50 %, soit un usage de la VP nettement inférieur à celui en vigueur sur les zones d'emploi environnantes telles que la Lironde, Millénaire, Euréka (hypothèse de travail).

Dans ce cadre, le trafic généré en entrée/sortie des parkings et sur les carrefours de raccordement sur le réseau viaire a donc été estimé à partir des indicateurs suivants :

- Part du trafic en Heure de Pointe du Matin 8h - 9h : 30 %
- Part du trafic en Heure de Pointe du Soir 17h - 18h : 20 %
- Répartition du trafic entrant / sortant en Heure de Pointe du Matin : 90 % / 10 %
- Répartition du trafic entrant / sortant en Heure de Pointe du Soir : 25 % / 75 %

En résumé A TERME :

- Un trafic entrant/sortant des parkings du site de la Pompignane compris entre 600 et 905 véh/h dans les deux sens de circulation en heures de pointe du matin et du soir,
- Un volume conséquent à analyser en termes d'impact circulatoire au droit des carrefours de raccordement sur les axes Salaison, Pinville et Vieille Poste.



Enjeux de desserte liés au projet d'aménagement de la Pompignane (Foncière de Régions) :

- Offrir des conditions d'accès et de sortie attractives, lisibles et les plus directes depuis/vers le réseau viaire structurant
- Limiter la dégradation des conditions de circulation sur le réseau principal

Méthode d'évaluation des trafics générés par le projet porté par la Foncière des Régions :

Au-delà l'offre de stationnement projetée au sein du site (3 020 places), il convient de noter que le trafic global généré par l'aménagement du site tel qu'envisagé et compte tenu d'un effectif de 7 000 emplois pourrait se révéler supérieur à celui évalué à partir des capacités de stationnement interne.

Ce flux VP global peut être estimé à partir des indicateurs suivants :

- Nombre de déplacements tous modes par emploi et par jour = 2,6
- Part modale VP = 25 à 85 % suivant le type de déplacement en OD (65 % au global)
- Part modale TC + Modes doux = 15 à 75 % suivant le type de déplacement en OD
- Taux d'occupation par véhicule = 1,3
- Part du trafic en Heure de Pointe du Matin : 25 %
- Part du trafic en Heure de Pointe du Soir : 20 %
- Répartition du trafic entrant / sortant en Heure de Pointe du Matin : 90 % / 10 %
- Répartition du trafic entrant / sortant en Heure de Pointe du Soir : 25 % / 75 %

Ces ratios ont été définis à partir de

- ✓ des indicateurs de mobilité sur des zones d'activités
- ✓ d'une analyse de la localisation du site par rapport aux infrastructures de transport (cf. transports collectifs et modes doux).

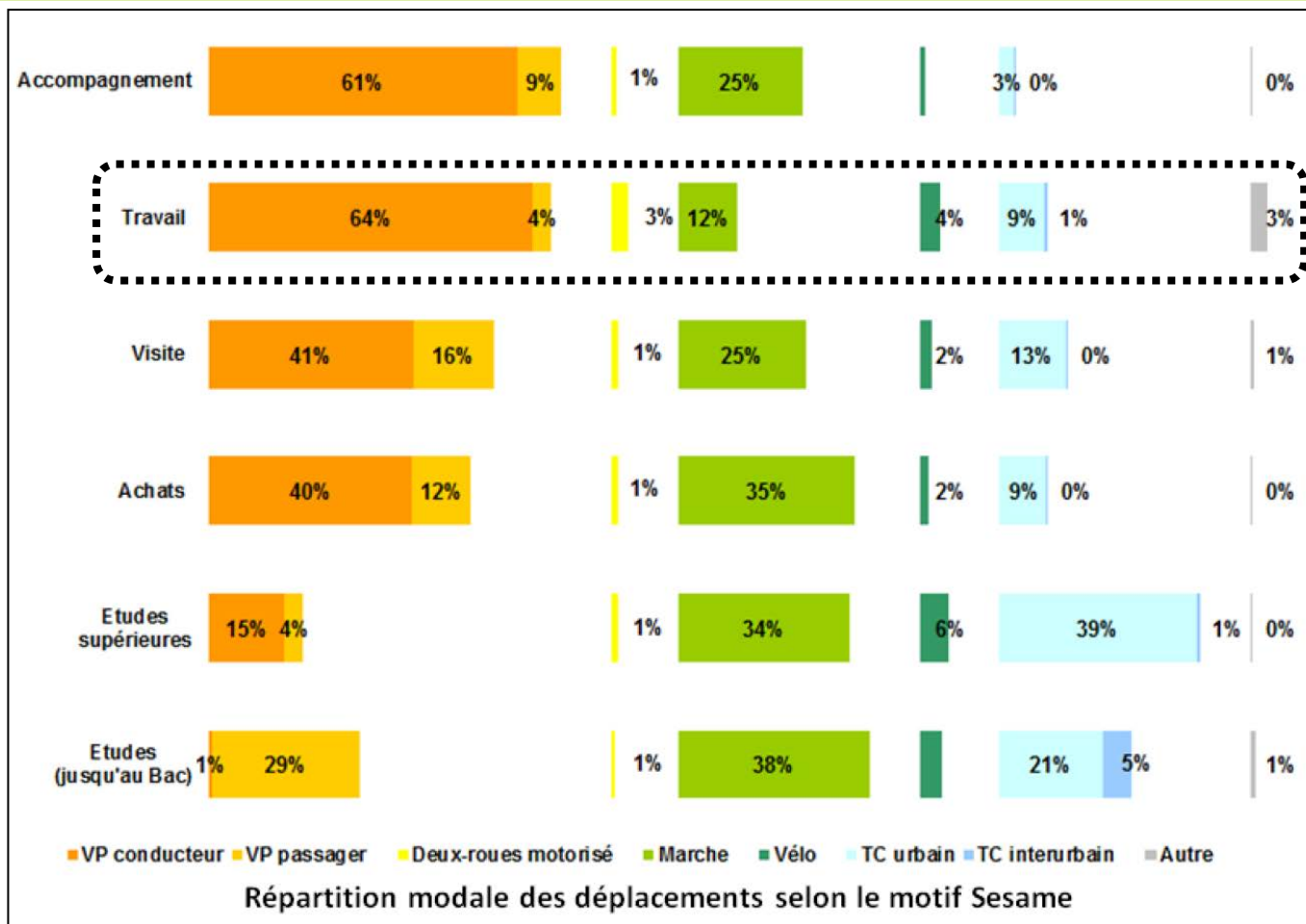
Répartition des flux entrant / sortant de l'opération Foncière des Régions

	Entrée	Sortie	Total
Heure de Pointe du Matin 8h - 9h	2 032	226	2 258
Heure de Pointe du Soir 17h - 18h	452	1 355	1 806



En résumé A TERME :

L'opération d'aménagement de la Pompignane portée par la Foncière des Régions pourrait générer un trafic total variant entre 1 800 et 2 260 véh/h dans les deux sens de circulation en heures de pointe du matin et du soir.



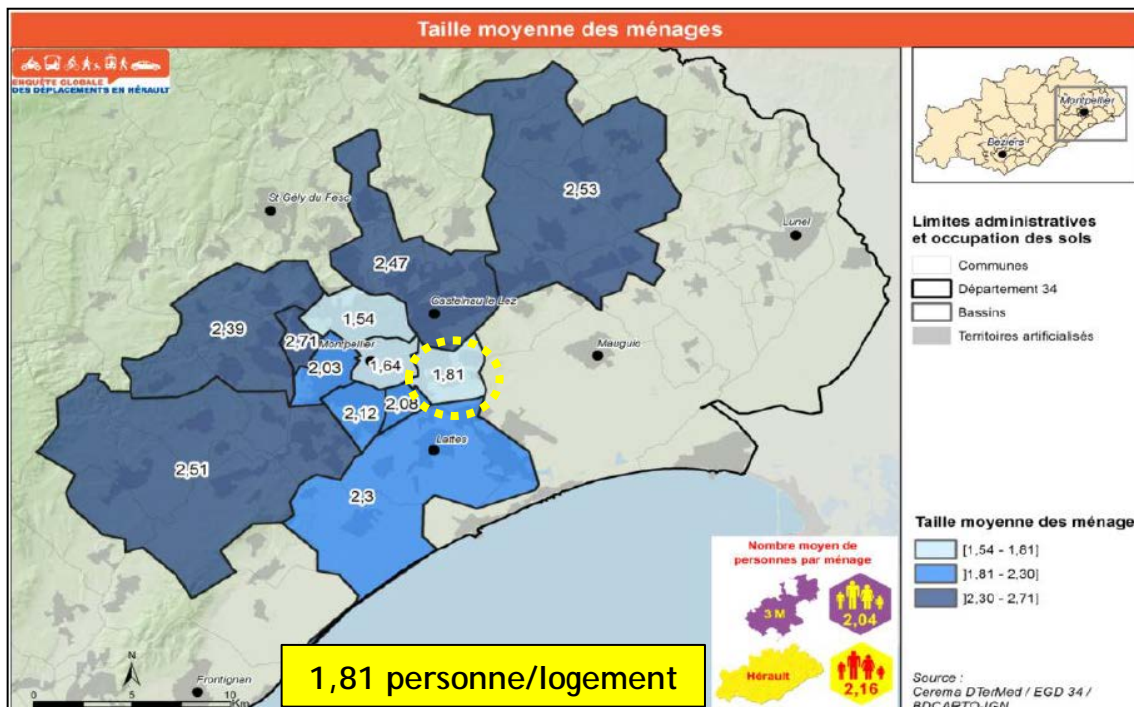
Voiture Particulière : le principal mode de déplacements pour des trajets liés au travail, dans 68 % des cas
 Un usage marginal des transports en commun.

PROJETS D'AMENAGEMENT DANS LE SECTEUR D'ETUDE

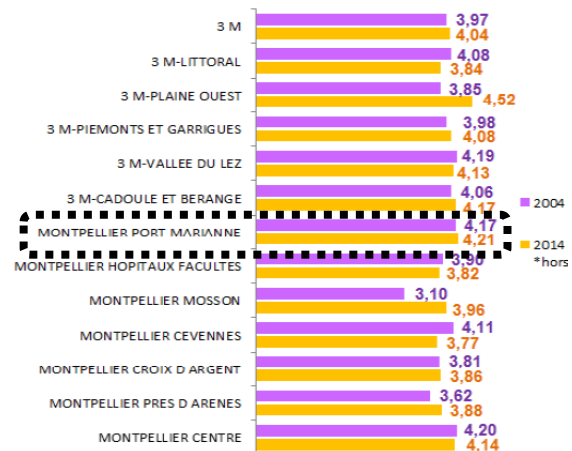
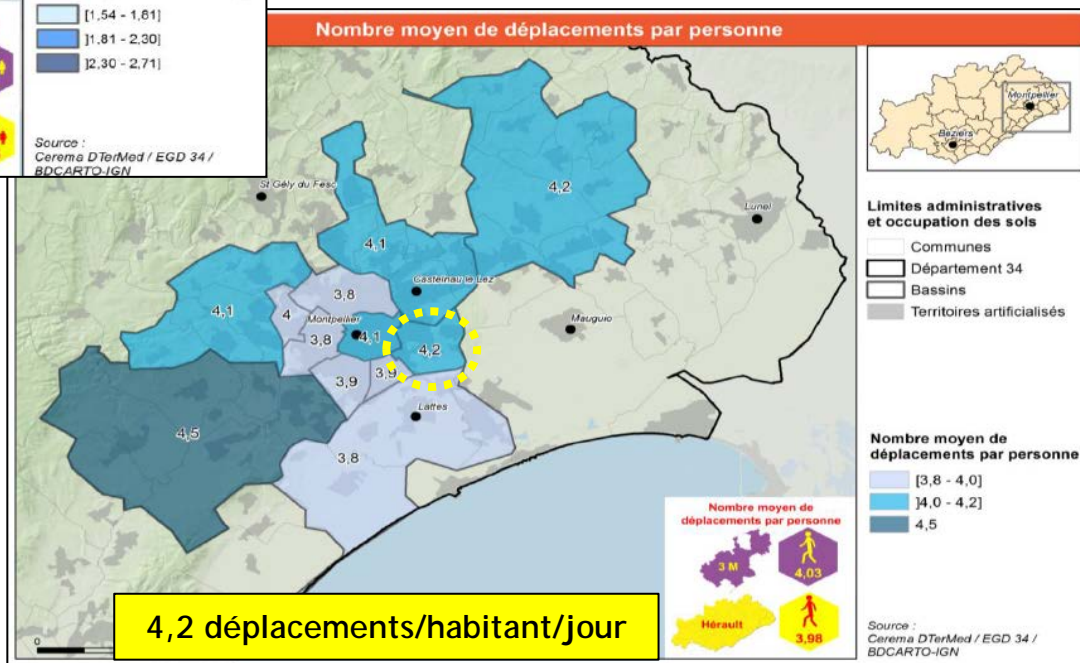


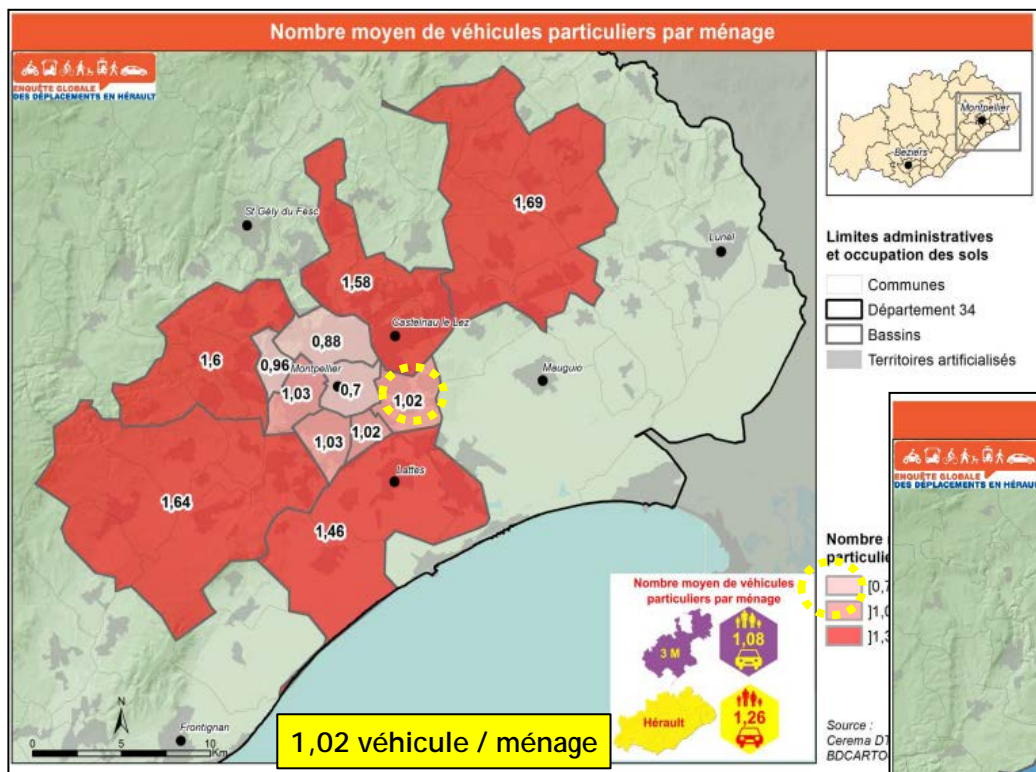
- Secteur : Les Hauts de Pinville
- Maitrise d'ouvrage : Ville de Montpellier - S.A.A.M
- Potentiel de constructibilité : 700 à 900 logements
- Accès envisagés sur les rues du Salaison, de Pinville et de la Vieille Poste



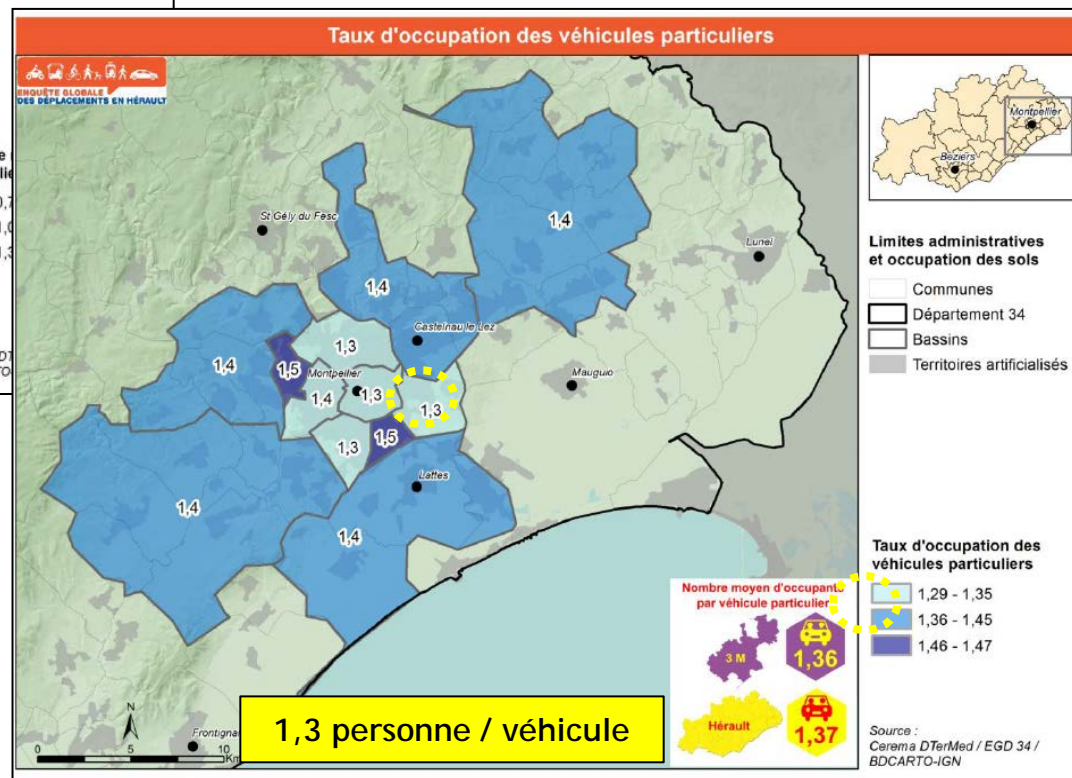


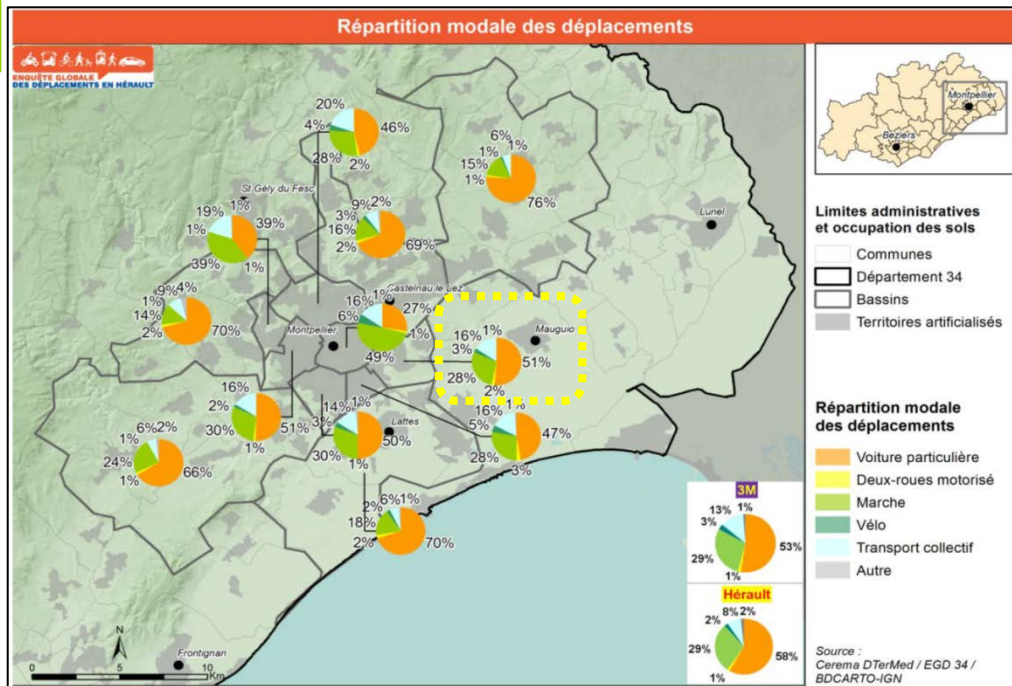
Indicateurs de la mobilité sur le secteur d'étude





Indicateurs de la mobilité sur le secteur d'étude



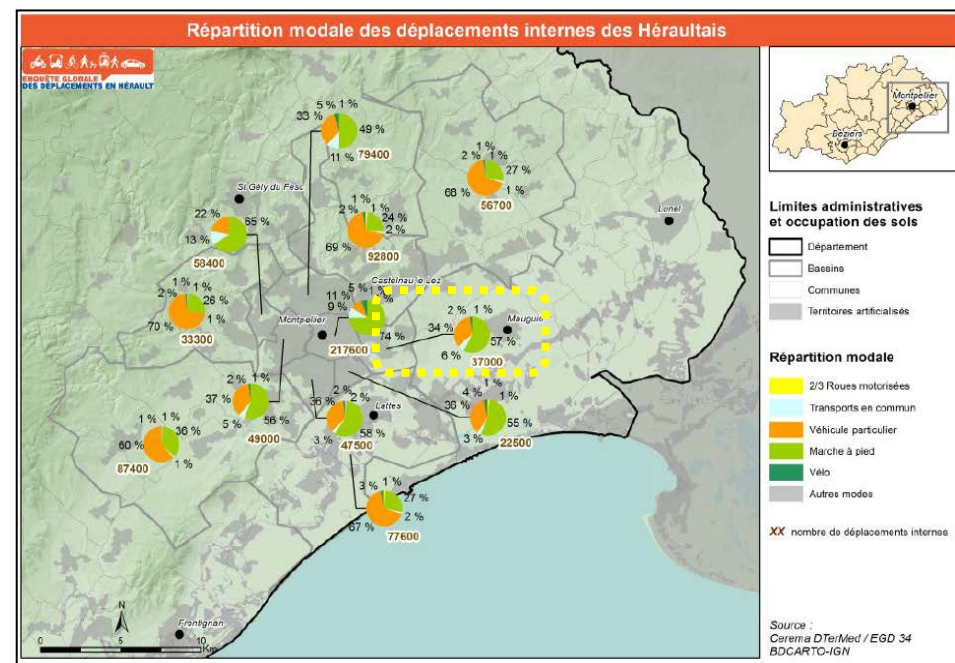


Part modale sur le secteur :

- 51 % en Voiture Particulière
- 33 % Marche à Pied + Vélo
- 16 % en Transport en Commun

Part modale sur le secteur pour les déplacements internes :

- 34 % en Voiture Particulière, un mode mieux maîtrisé pour les déplacements internes
- 60 % Marche à Pied + Vélo
- 6 % en Transport en Commun



Les trafics générés par le projet d'habitat porté par la ville de Montpellier ont donc été évalués à partir des ratios et indicateurs suivants :

- Nombre de personnes par logement = 1,81
- Nombre de déplacements tous modes par personne et par jour = 4,2
- Part modale VP = 30 à 85 % suivant le type de déplacement (58 % au global)
- Part modale TC = 15 à 70 % suivant le type de déplacement
- Part modale Modes Actifs = 33 à 60 % suivant la nature du déplacement
- Taux d'occupation par véhicule = 1,30
- Part du trafic en Heure de Pointe du Matin : 9,5 %
- Part du trafic en Heure de Pointe du Soir : 10,5 %
- Répartition du trafic entrant / sortant en Heure de Pointe du Matin : 10 % / 90 %
- Répartition du trafic entrant / sortant en Heure de Pointe du Soir : 80 % / 20 %

Ces ratios ont été définis à partir de

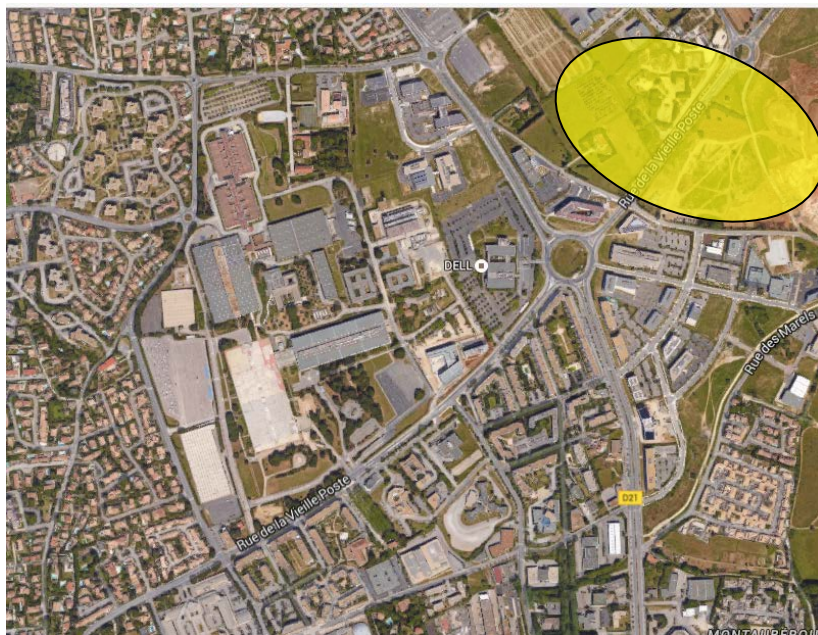
- ✓ des indicateurs de mobilité extraits de l'Enquête Globale Déplacements de 2014 réalisée sur le territoire de l'Hérault,
- ✓ d'une analyse de la localisation du site par rapport aux infrastructures de transport (cf. transports collectifs et modes doux).

En résumé A TERME :

Un trafic généré compris entre 260 et 290 véh/h dans les deux sens de circulation en heures de pointe du matin et du soir



PROJETS D'AMENAGEMENT DANS LE SECTEUR D'ETUDE



➤ Secteur : Z.A.C. Euréka

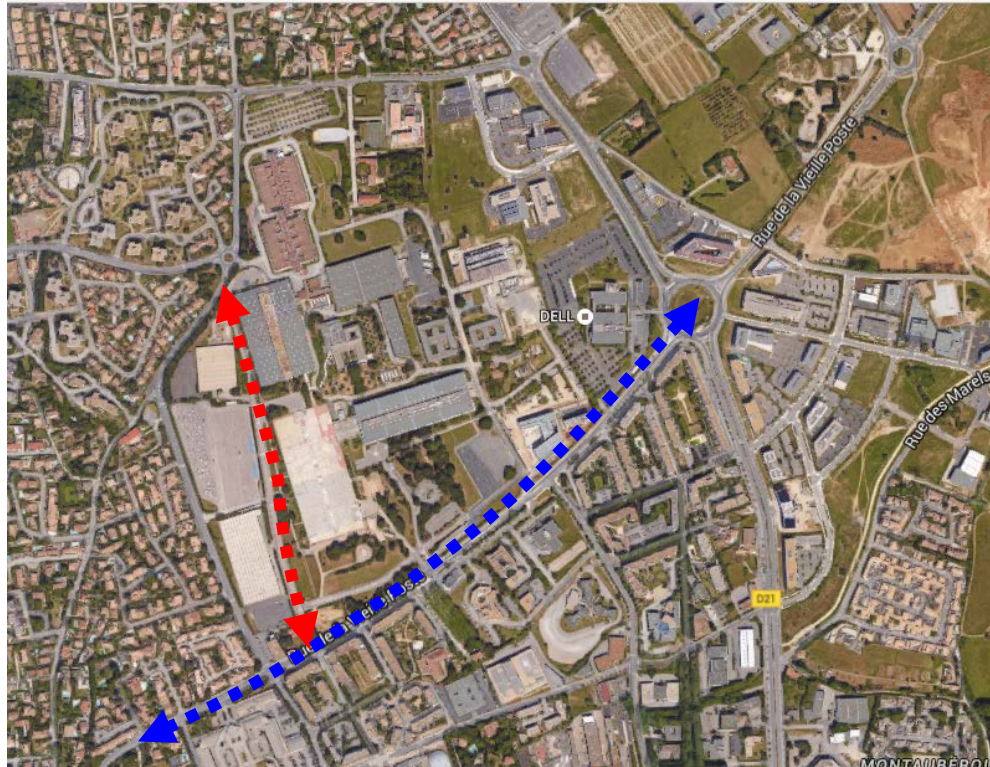
➤ Maitrise d'ouvrage : Ville de Montpellier - S.A.A.M

➤ Eléments de programmation : Programme global de construction de 245 000 m² SDP (surface de plancher) intégrant :

- 1 800 logements
- 100 000 m² de bureaux de SDP
- 40 000 m² de terrains dédiés à l'activité
- 5 000 m² de commerces de SDP
- Un parking d'une centaine de places dédié aux commerces
- 11 ha d'espaces naturels dont 4 ha dédiés à l'agriculture urbaine et 7 ha de bassins hydrauliques végétalisés
- 1 EHPAD
- 1 pôle tertiaire dédié à la Silver Economy



PROJETS D'INFRASTRUCTURES DANS LE SECTEUR D'ETUDE



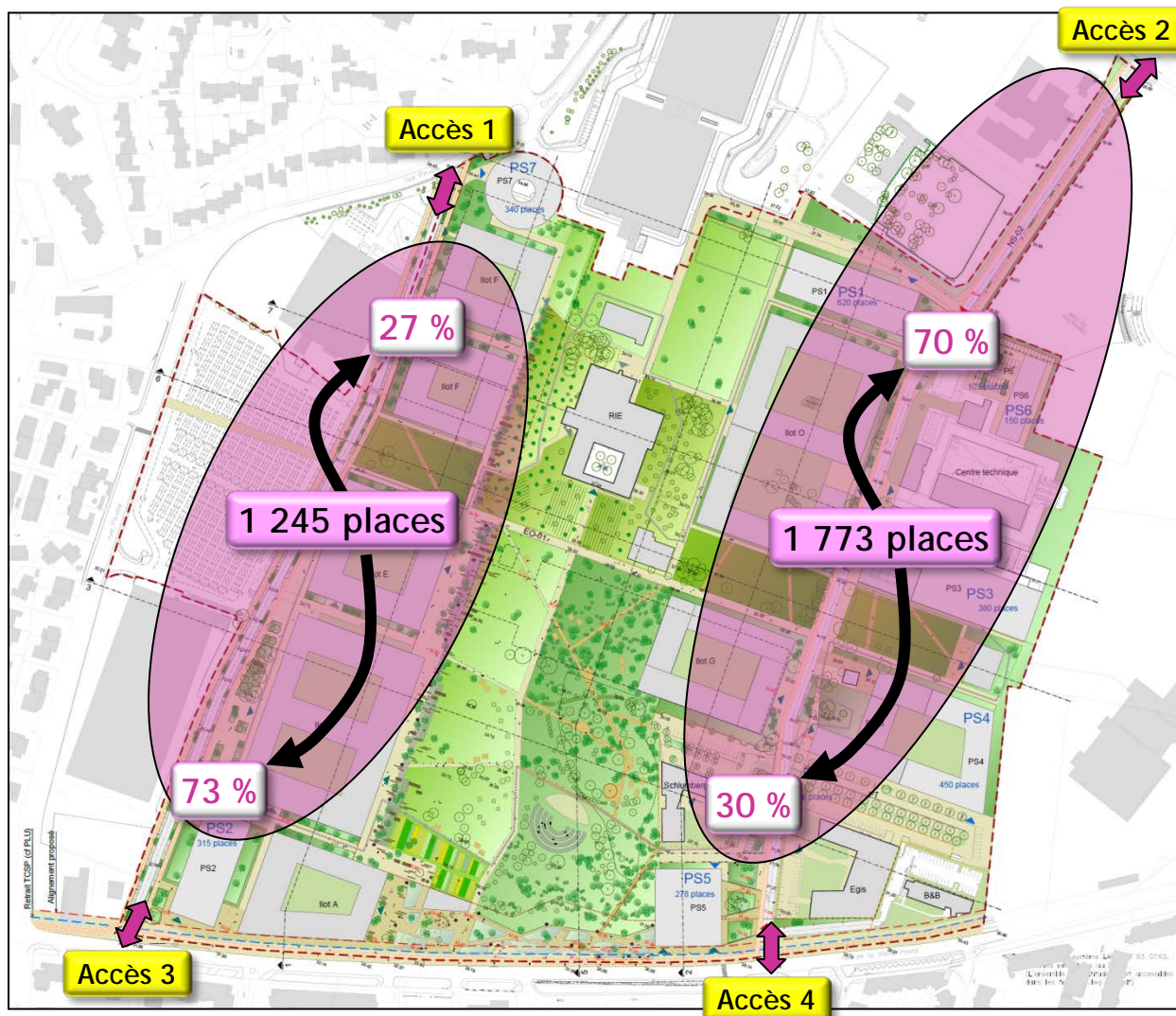
- Liaison viaire rue du Salaison - rue de la Vieille Poste (projet 3M)
- Axe Vieille Poste : Support d'un axe de transport en commune en site propre

Phase 3

-

Impacts circulatoires sur le réseau viaire de desserte

Principes de base de répartition des flux automobiles générés en entrée/sortie de l'opération



Principes de desserte :

Quatre accès projetés, deux au nord, deux au sud :

- Accès Nord n° 1 : rue de Pinville
- Accès Nord n° 2 : rue du Salaison

Ces deux points donnent accès à une offre de 1 245 places.

- Accès Sud n° 3 : rue de la Vieille Poste,
- Accès Sud n° 4 : rue de la Vieille Poste

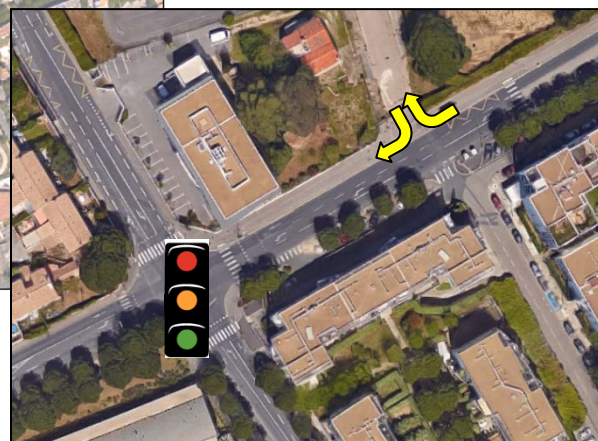
Ces deux points donnent accès à une offre de 1 773 places.

Les trafics générés par ces deux « zones » de stationnement peuvent être dans un 1^{er} temps répartis suivant les hypothèses décrites sur la carte ci-contre, en fonction des capacités de stationnement proches de chacun des points de raccordement.

Néanmoins, cette distribution des trafics automobiles doit intégrer :

- d'une part les origines - destinations des automobilistes,
- d'autre part les conditions et contraintes éventuelles de circulation actuelles et futures sur le réseau viaire encadrant l'opération, tout particulièrement sur la rue de la Vieille Poste.

Principes de raccordement sur la rue de la Vieille Poste



Principes de gestion de l'accès n°3

L'accès envisagé présente plusieurs contraintes :

- Une attractivité supérieure à celle projeté au nord au regard des capacités de stationnement internes « proches » et du raccordement sur le réseau viaire en lien avec les voiries principales Becquerel et Ph. Lamour et donc des trafics marqués, évalués entre 160 véh/h en H.P.S. et 290 véh/h en H.P.M.
- Une proximité avec le carrefour à feux Pinville - Vieille Poste, inter distant de 45 m
- Une voie de Tourne à Gauche pour entrer sur le site en conflit avec la voie de stockage de Tourne à Gauche Rue de la Vieille Poste → Rue de Vinci, de 50 ml
- La présence d'un carrefour de raccordement avec la rue Denis Papin, côté Sud de la rue de la Vieille Poste, face à l'accès envisagé,
- Une gestion acceptable du carrefour à feux mais des réserves de capacité limitées,
- La perspective d'aménagement d'un transport en commun en site propre.

Au regard de ces éléments, sont préconisés les principes fonctionnels suivants :

- En sortie du site de la Pompignane : flux limité au Tourne à Droite vers le carrefour Pinville - de Vinci - Vieille Poste. Les mouvements de TàG seraient reportés sur la sortie au nord, rue de Pinville, dont le trafic est nettement plus limité et les contraintes moindres.
- En entrée sur le site de la Pompignane : flux limité au Tourne à Droite depuis le giratoire Becquerel - Lamour. Les mouvements de TàG seraient reportés sur l'entrée au nord, rue de Pinville, dont le trafic est nettement plus limité et les contraintes minimales.

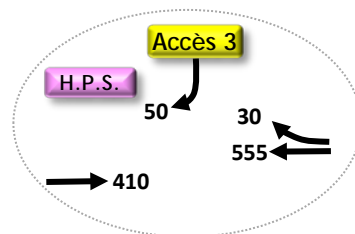
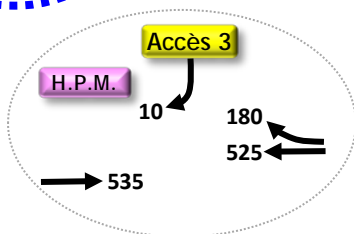


Principes de raccordement sur la rue de la Vieille Poste Gestion de l'accès n° 3

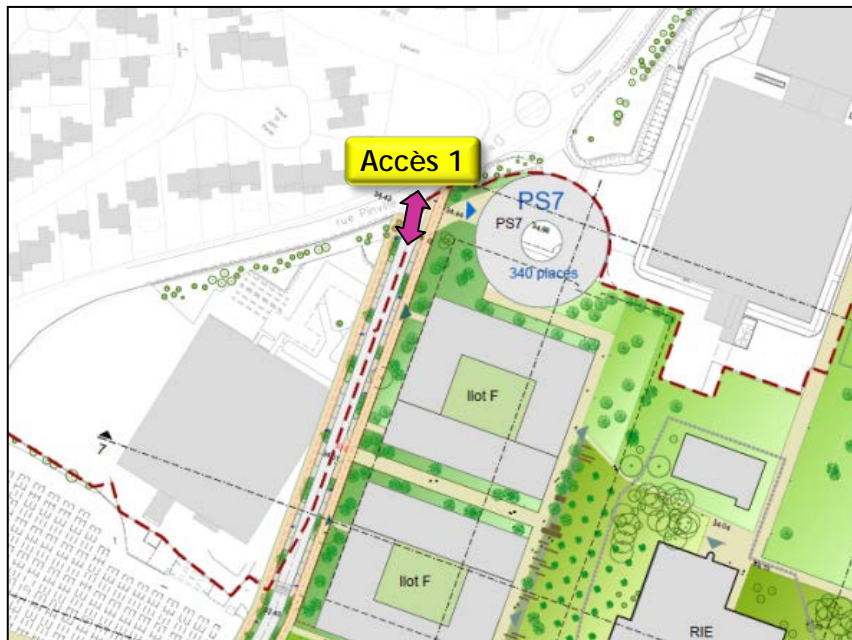
Compte tenu de la proximité avec le carrefour à feux Vieille Poste - Pinville - Vinci à l'ouest, il est préconisé de gérer les flux sortants des parkings sans recourir à des feux tricolores mais en privilégiant une gestion par perte de priorité de type STOP.

La sécurité de la traversée cyclable devra être maintenue.

Pour éviter toute perturbation dans l'écoulement des trafics directs sur la rue de la Vieille Poste, le contrôle d'accès devra être situé environ 20 à 30 m de la voie principale.



Principes de raccordement sur la rue de Pinville



Principes de gestion de l'accès n° 1

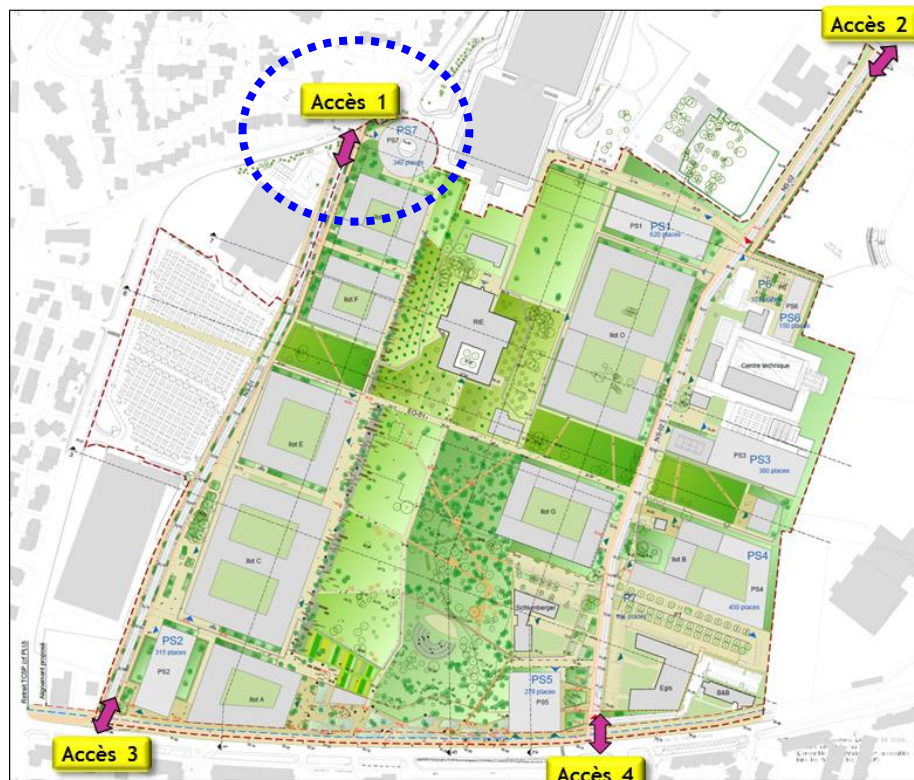
Cet accès s'opèrerait sur une voie modérément circulée, les flux ne dépassant pas 520 véh/h deux sens en Heure de Pointe du Soir (270 véh/h deux sens en H.P.M.).

Néanmoins, cet accès serait situé à une faible distance du giratoire de raccordement avec l'avenue Pierre Séward et la rue Louise Michel, soit 30 ml.

Dans ce cadre, sont préconisés les principes fonctionnels suivants :

- En entrée sur le site de la Pompignane : depuis le giratoire Pinville - Séward et en Tourne à Droite depuis la rue de la Vieille Poste
- En sortie du site de projet : uniquement en Tourne à Droite puis ½ tour au giratoire Pinville - Séward vers la rue de la Vieille Poste (TàG interdit).



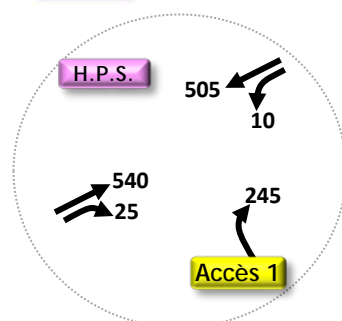
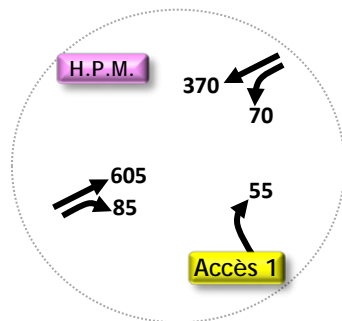


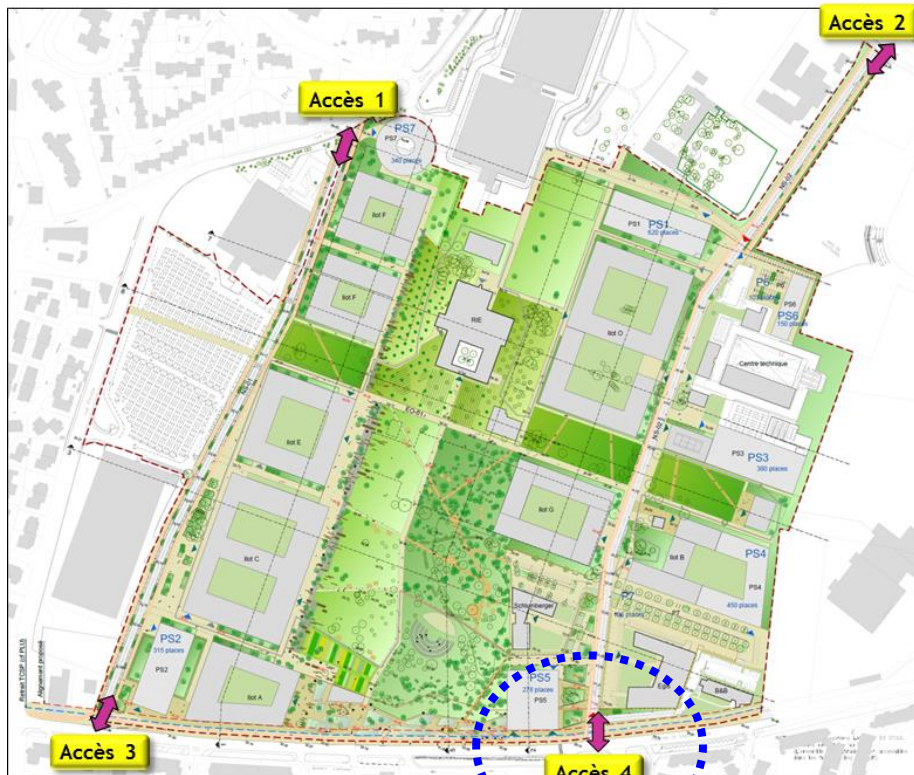
Principes de raccordement sur la rue du Salaison Gestion de l'accès n° 1

Ce carrefour sera géré avec un régime de perte de priorité de type STOP en sortie du site de la Pompignane.

Le volume des ½ tour au droit du giratoire Pinville - Sémard, soit 105 véh/h en H.P.S., n'est pas de nature à perturber le fonctionnement de ce giratoire dont la charge de trafic reste modeste en situation actuelle, soit 1 255 véh/h.

Les mouvements de Tourne à Gauche (70 véh/h en H.P.M.) peuvent être gérés sans aménagement particulier (voie de stockage de Tourne à Gauche non obligatoire) compte tenu de trafics circulant sur la rue de Pinville dans le sens Ouest → Est (605 véh/h)



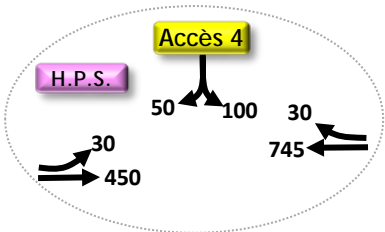
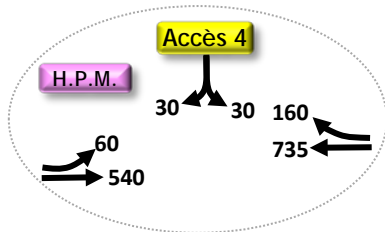


Principes de raccordement sur la rue du Salaison Gestion de l'accès n° 4

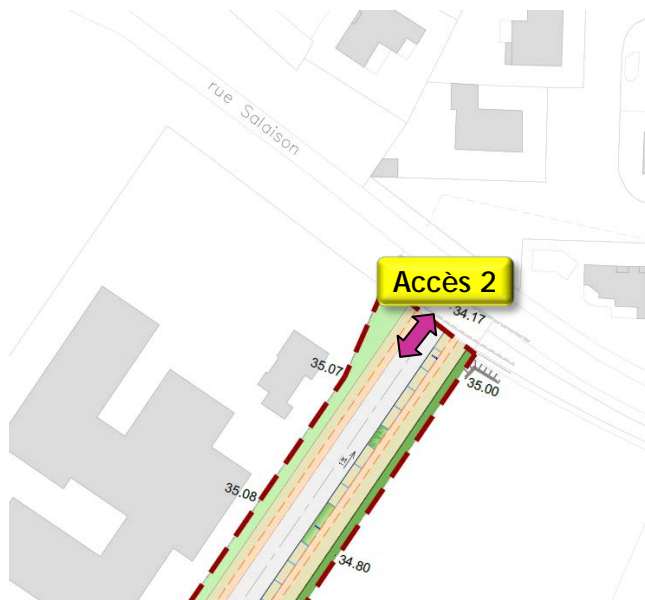
Le carrefour à feux actuel serait maintenu pour gérer et sécuriser les trafics en sortie du site de la Pompignane.

La voie de Tourne à Gauche existante depuis l'ouest sera maintenue et de longueur suffisante.

La programmation des feux tricolores pourra être légèrement adaptée afin de tenir compte d'une demande de trafic plus élevée en sortie du site de la Pompignane.



Principes de raccordement sur la rue du Salaison



Principes de gestion de l'accès n° 2

Cet accès s'opèrerait sur une voie modérément circulée, les flux variant entre 350 et 450 véh/h deux sens en Heures de Pointe du Matin et du Soir.

Dans ce cadre, deux configurations de carrefour peuvent être envisagées :

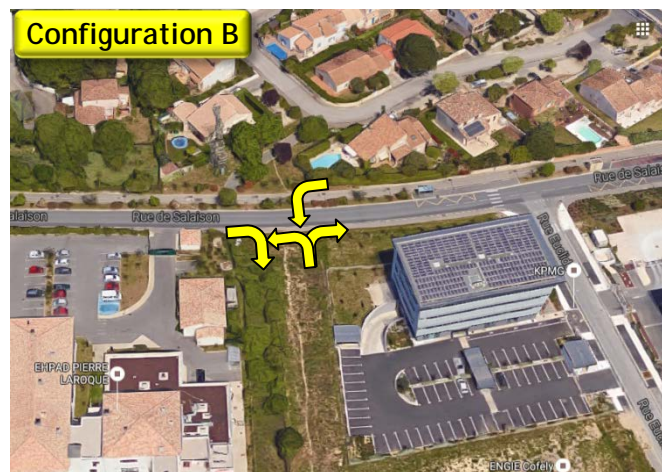
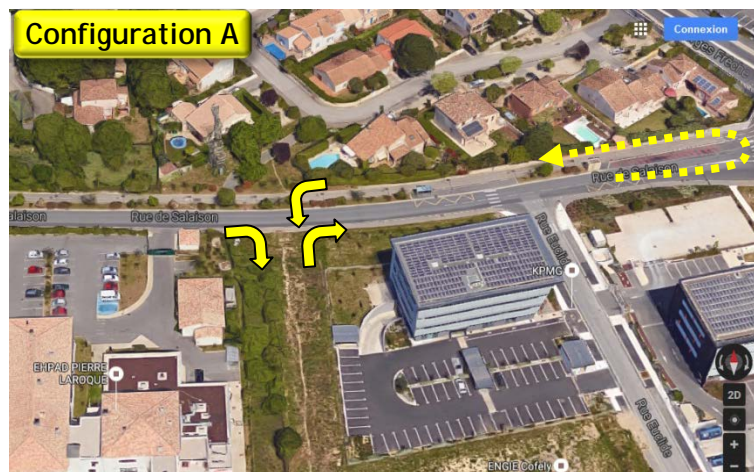
Configuration A :

- En entrée sur le site de la Pompignane : depuis le giratoire Salaison - Frêche, avec une voie de stockage de Tourne à Gauche et en Tourne à Droite depuis la rue de Pinville
- En sortie du site de projet : uniquement en Tourne à Droite puis ½ tour vers la rue de Pinville (TàG interdit).

Cette 1^{ère} configuration permettrait de limiter les mouvements tournants sur cette section de la rue du Salaison, proche du carrefour avec la rue Euclide situé quelques mètres après.

Configuration B :

- En entrée sur le site de la Pompignane : depuis le giratoire Salaison - Frêche, avec une voie de stockage de Tourne à Gauche et en Tourne à Droite depuis la rue de Pinville
- En sortie du site de projet : en Tourne à Droite vers le giratoire Salaison - Frêche et en Tourne à Gauche vers la rue de Pinville.





Principes de raccordement sur la rue du Salaison Gestion de l'accès n°2

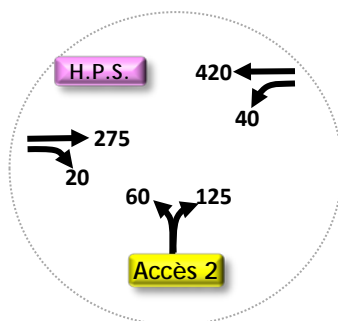
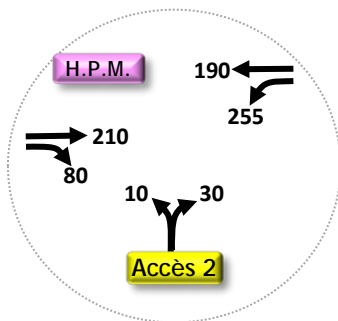
Les trafics seront générés par un carrefour en T géré par perte de priorité de type STOP en sortie du site de la Pomignane.

La géométrie de ce carrefour devra intégrer une voie de stockage de Tourne à Gauche depuis le giratoire Frêche - Salaison afin d'intégrer un volume conséquent en H.P.M. soit 255 véh/h.

Le recours à un carrefour à feux n'est pas nécessaire pour gérer l'ensemble des mouvements tournants.

Pour optimiser les conditions de circulation sur la rue du Salaison, il est suggéré un autre mode de gestion des flux :

- Aménagement d'un mini giratoire au droit du carrefour de raccordement
- Mise en place d'un terre plein central au droit de la rue Euclide et donc neutralisation des flux de Tourne à Gauche, recyclés sur les giratoires d'extrémité, celui projeté et celui existant à l'intersection de l'avenue Georges Frêche.



Synthèse