

# ZAC de la Crestade Demi-Lune

Comité éco-quartier N°2 Le 18 janvier 2018



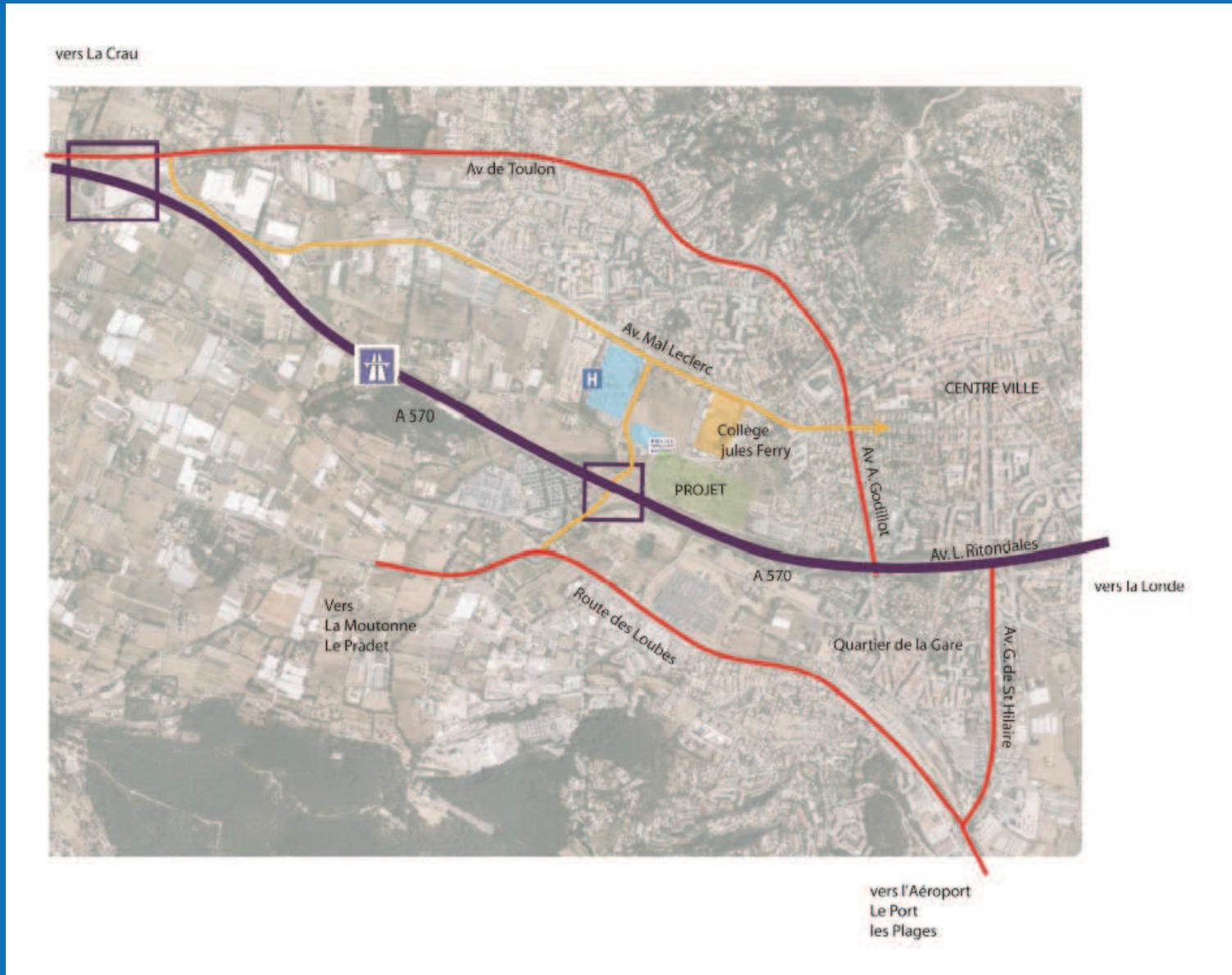
**Aménageur | SPL Méditerranée**  
**AMO Urbaniste Christian LUYTON**  
**Paysagiste conseil et AMO Ecoquartier**  
**Relations Urbaines**



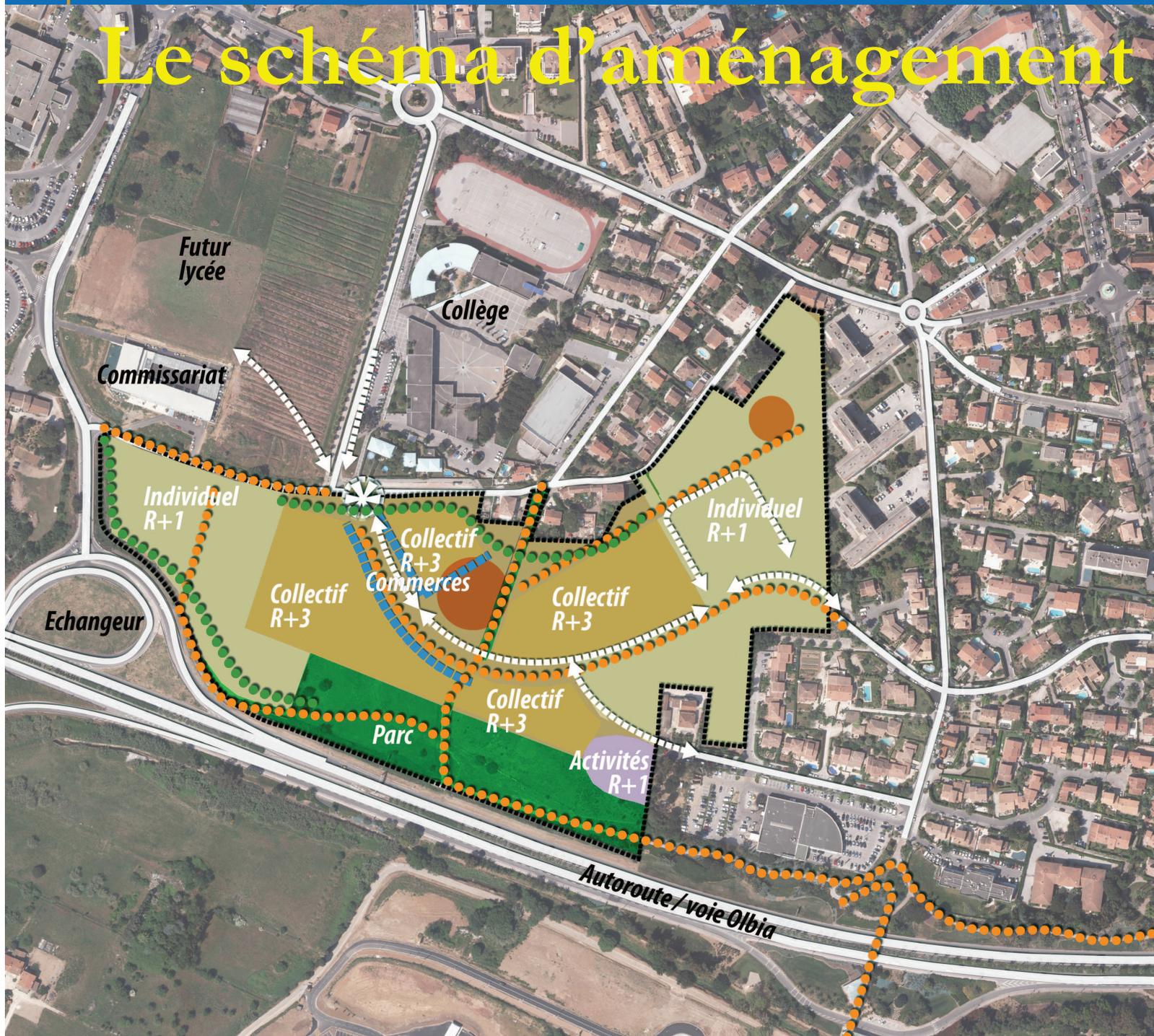
Document préparé par : Audrey Castagna & Christian Luyton

- 
- **Rappel du premier comité eco-quartier**
  - **Observations ?**
  - **Annonce de la création d'une page ecoquartier et d'une adresse mail dédiée**
  - **Nouveau participant associé au comité (ASL Montérane)**
-

# Situation



# Le schéma d'aménagement



-  Voies structurantes existantes
-  Entrée principale
-  Voies structurantes à créer
-  Voies douces projetées (modes actifs)
-  Commerces / Equipements publics
-  Élément de centralité / Place
-  Habitat individuel
-  Habitat collectif
-  Activités
-  Espaces verts

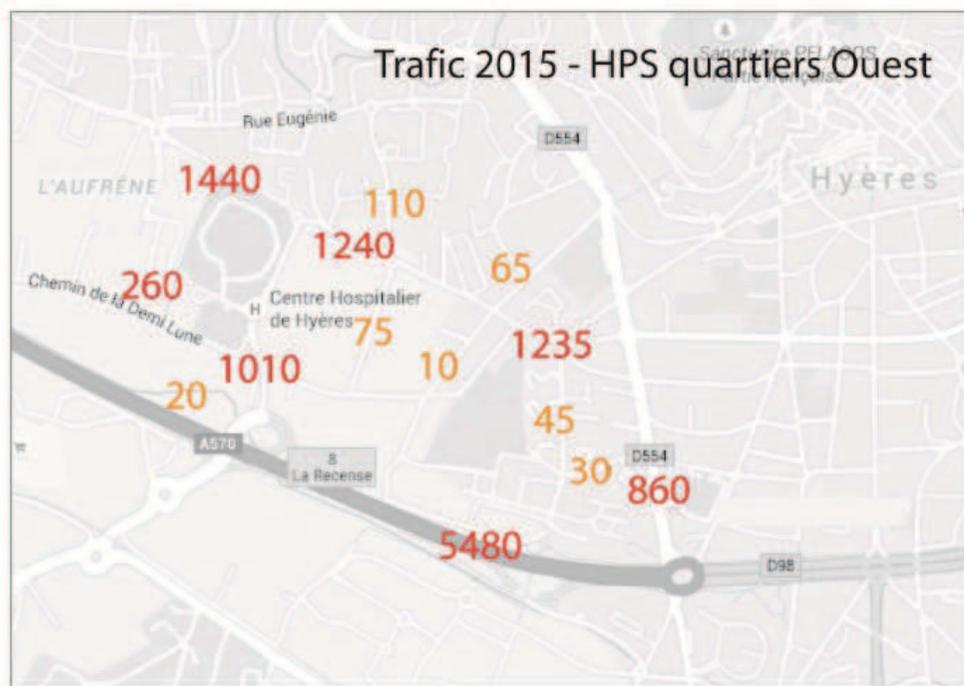
LA CRESTADE  
Projet d'aménagement  
Schéma d'organisation  
C. LUYTON / SPLM  
04/12/2017

# Les Déplacements

## 3.2 Les comptages manuels

### 3.2.1 Généralités

Nous avons réalisé des comptages manuels par types d'usagers sur le maillage viaire qui aujourd'hui entoure le Projet. Ces relevés ont été effectués entre 16h et 18 heures le mardi 17 septembre 2015. Les données sont exploitables toutes les 15 minutes.



CG Conseil

octobre 2015

(octobre 2015 étude menée par Mme GOURIOU CG CONSEIL)

### 3.2.3 Commentaires

Les trafics à l'Heure de Pointe du Soir (HPS) sont importants avec un flux majeur Ouest/Est et inverse.

L'Heure de Pointe du Soir est située entre 16h30 et 17h30 car fortement impactée par la présence du collège.

Si les trafics sont denses il n'y a aucun problème d'exploitation aujourd'hui. Les temps d'attente sur les points d'échange sont négligeables.

Seul le branchement de l'Avenue Maréchal Juin sur la bretelle d'A570 présente des micro-saturations mais les remontées de file n'excèdent jamais 5 véhicules en attente.

Une analyse comparative des études menées à divers titre sur ce secteur de la ville depuis 1997 montrent que les trafics ont baissés ces dernières années. Nous sommes aujourd'hui sur le Carrefour de la Recense à des niveaux bien inférieurs aux données observées en 2005 (pour mémoire 1115 Véh. à l'HPS sur Maréchal Juin en 2005).

# Impact du projet de l'opération

Nous repartirons les accès comme suit :

70% de l'Ouest et du Sud.

30% de l'Est et du Centre Ville.

Cela donne en affectation un impact de :

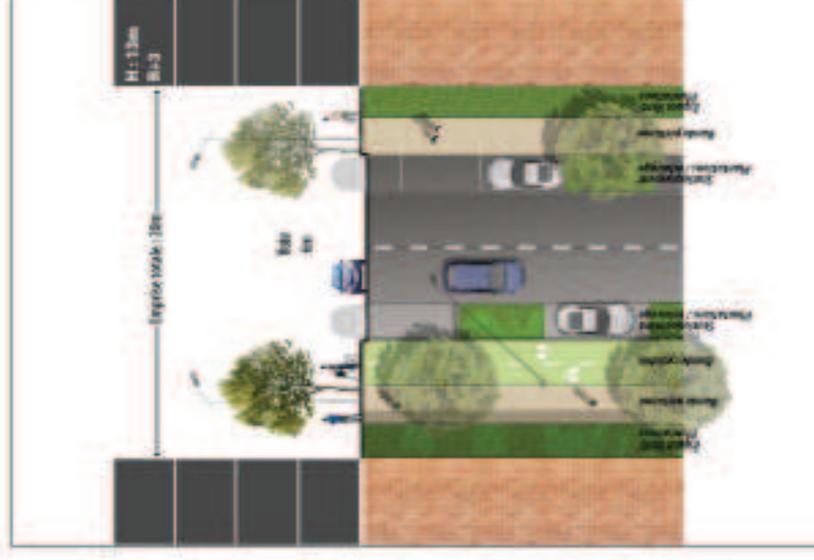
- +180 véhicules sur Marechal Juin.
- + 45 véhicules sur Maréchal Leclerc Ouest.
- + 225 véhicules sur Maréchal Leclerc Centre.
- + 275 véhicules sur la Rue André Malraux.
- + 55 véhicules sur la Rue l'Orangerie.
- + 70 véhicules répartis sur les Rues Saint Joseph et Jean Natte.

## Ce qui fonctionne dans ce schéma de desserte

Le projet est desservi en plusieurs points ; il fonctionne au sein de son quartier sans contrainte particulière. Cela permet de répartir les impacts en fonction des origines des futurs résidents et de leurs lieux de travail.

Les profils de voirie sont fonctionnels, adaptés aux besoins du Quartier : répartition des usages, cheminements doux, espaces verts, stationnement ...

Les voiries internes ne constituent en aucun cas un "raccourci" pour regagner le Centre ville mais bel et bien un maillage interne facilitant l'accessibilité et le désenclavement de voiries aujourd'hui en impasse : l'axe majeur d'accès au Centre Ville reste toujours l'Avenue Marchal Leclerc.



Profil de voirie - Cabinet Luyton

# Ce que l'étude préconise pour améliorer l'existant

Un raccordement direct de la ZAC sur Maréchal Juin permettrait de résoudre pour partie ces points négatifs et positionnerait le projet avec un accès plus direct aux grandes infrastructures de desserte.

Outre cet aspect fonctionnel cette solution permettrait de résoudre la problématique et la dangerosité de l'accès à l'hôpital en restructurant complètement ce Point d'échange. Un carrefour de type giratoire, correctement positionné permettrait à la fois de sécuriser les accès mais également de désenclaver le terrain pressenti pour recevoir à terme le projet de la Région.



# Le stationnement

## 3.3 Le stationnement dans le secteur d'étude élargi

Le stationnement est un stationnement le long des voiries excepté pour l'Hôpital qui possède un parking public.

L'offre en stationnement est importante.

Le Long de Général Leclerc : 70 places.

A proximité du collège : 46 places.

A proximité du Gymnase (Rue Jean Natte) : 15 places.

Secteur Saint Joseph/Orangerie : environ 40 places matérialisées

Hôpital : parc public 180 places en interne 250.

Soit un potentiel de places accessibles aux usagers de 350 places.

## Commentaires :

Aujourd'hui ce secteur ne pose pas de problème de gestion du stationnement.  
On note toutefois 2 zones sensibles :

1 - Le secteur de l'Hôpital est saturé. Le parking public est nettement insuffisant et ce tout au long de la journée. Une brève enquête montre à 17h00 un taux d'occupation voisin de 87%. Les conséquences de cette saturation s'observent sur l'Avenue Maréchal Juin avec un stationnement longitudinal durant cette heure de + 35 véhicules, plus ou moins bien stationnés en bord de voie. Ce stationnement est dangereux et le cheminement des piétons est difficile le long de cet axe fortement circulé. L'offre disponible au Nord de l'Hôpital, le long de Maréchal Leclerc est peu utilisée peut-être parce que moins lisible.



*Avenue Maréchal Leclerc 50 places matérialisées*



*Avenue Maréchal Juin - Stationnement sauvage*

## 2- le secteur de L'Orangerie.

Ce secteur est fortement impacté par du stationnement "ventouse" généré, entre autre, par la Clinique de l'Espérance en fort déficit de parkings. Les usagers, les visiteurs ne trouvant pas de places à proximité de l'établissement se "rabattent" sur les rues voisines et en particulier sur la Rue de l'Orangerie et au-delà tout autour du Garage Peugeot. Cela n'est pas sans poser, avec les riverains, des problèmes de cohabitation.

On peut estimer aujourd'hui le déficit de stationnement dans ce secteur à environ 20 places.



# Le stationnement au sein du projet

## Le stationnement

Le stationnement au sein de l'opération est réparti sous différentes formes afin de répondre à l'ensemble des besoins du quartier à créer.

En surface le long des voies de circulation, le site accueillera 208 places de stationnement public. Ce chiffre correspond à un ratio de 0,5 places par logement.

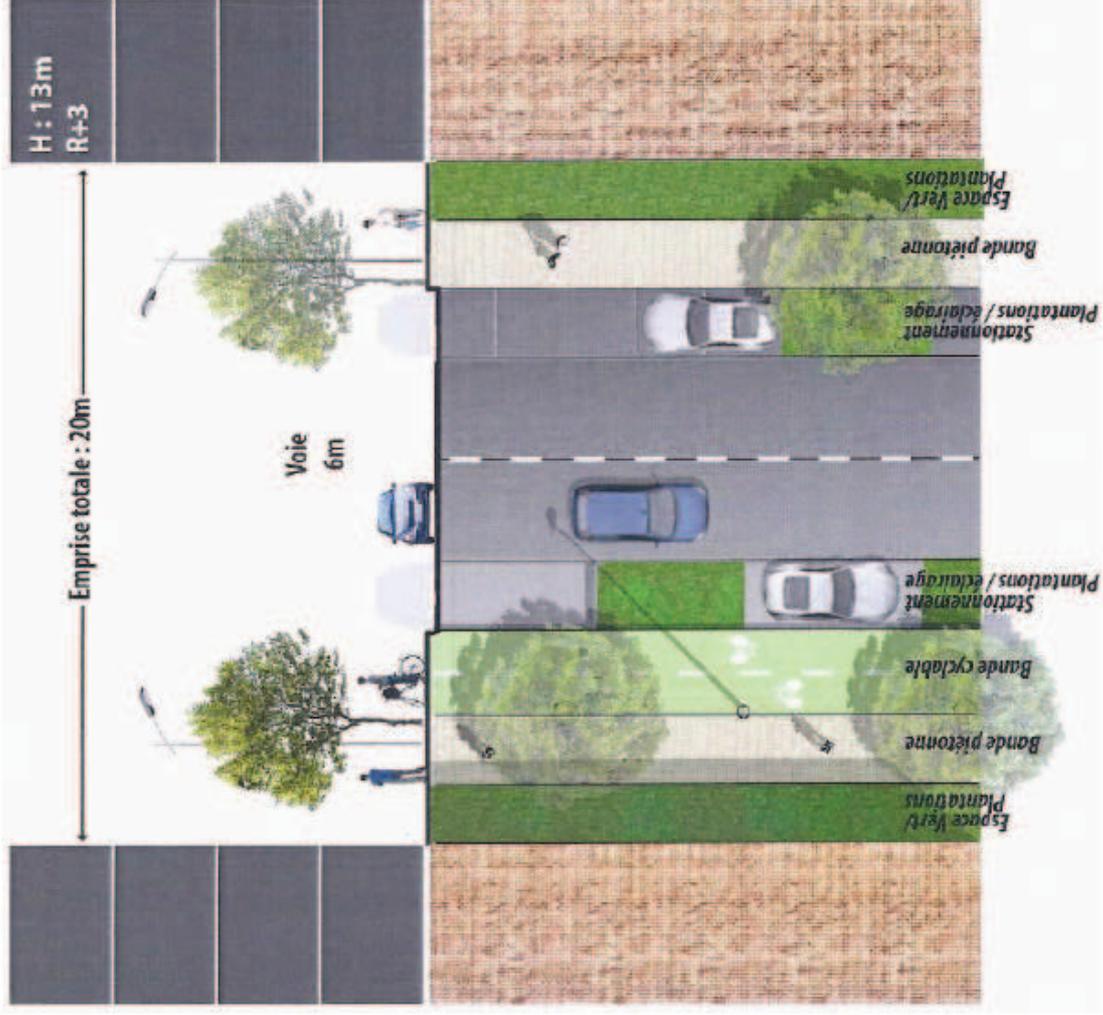
Les bâtiments collectifs comporteront du stationnement privatif, pour la plupart en sous-sol. Pour les 330 logements collectifs, près de 450 places sont prévues.

L'habitat individuel comportera 2 places par logement. Pour les 64 logements, près de 128 places sont prévues au sein des lots individuels.

Ainsi, l'opération prévoit la réalisation d'un total de 786 places de stationnement. Sur l'ensemble de l'opération, il est donc prévu 2 places de stationnement par nouveau logement créé.

- Stationnement public : 208
- Stationnement privatif des logements collectifs : 450
- Stationnement privatif des logements individuels : 128

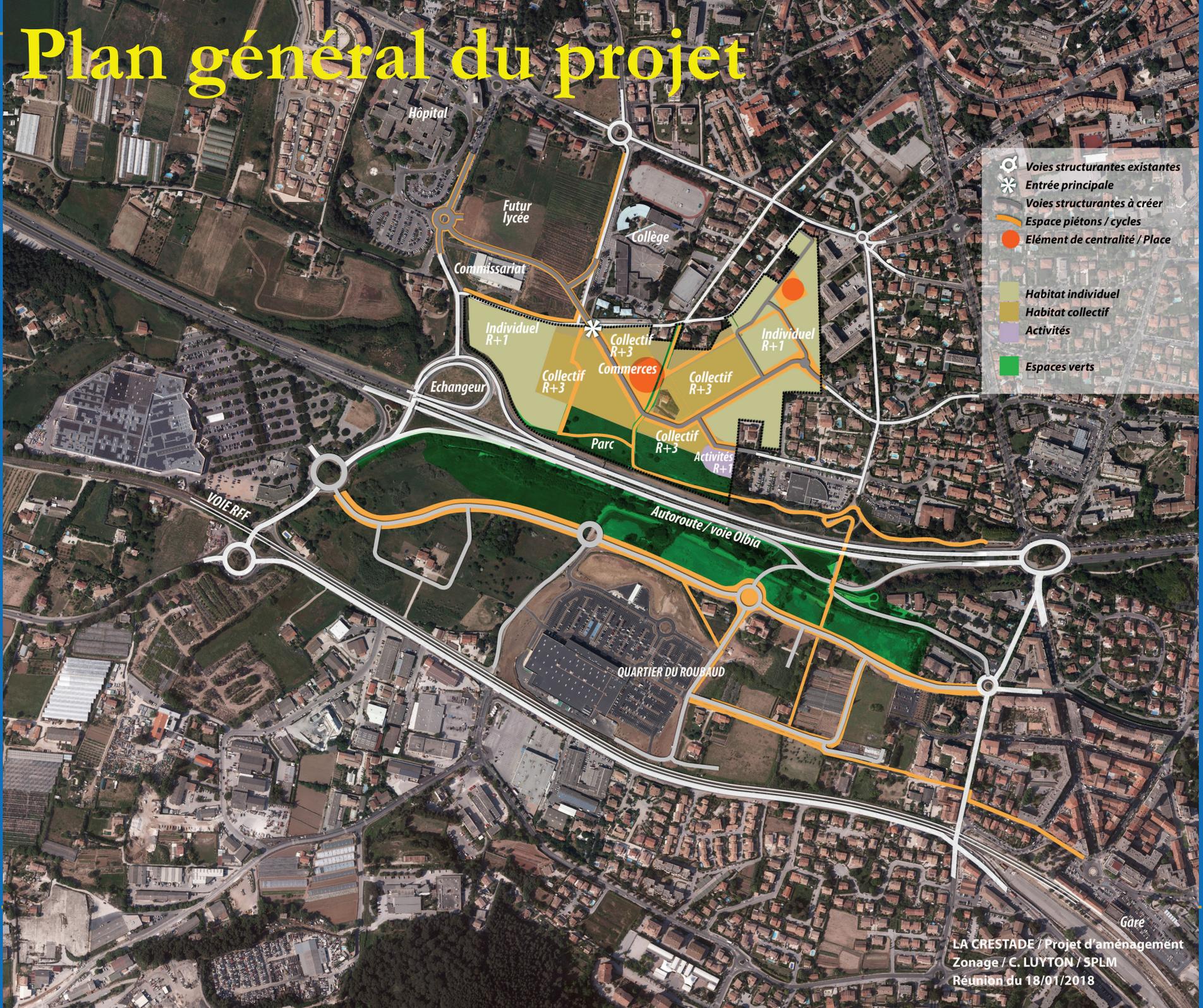
## Coupe de principe des réseaux de déplacement



# Les modes doux



# Plan général du projet



---

**Je vous remercie de votre attention**

---