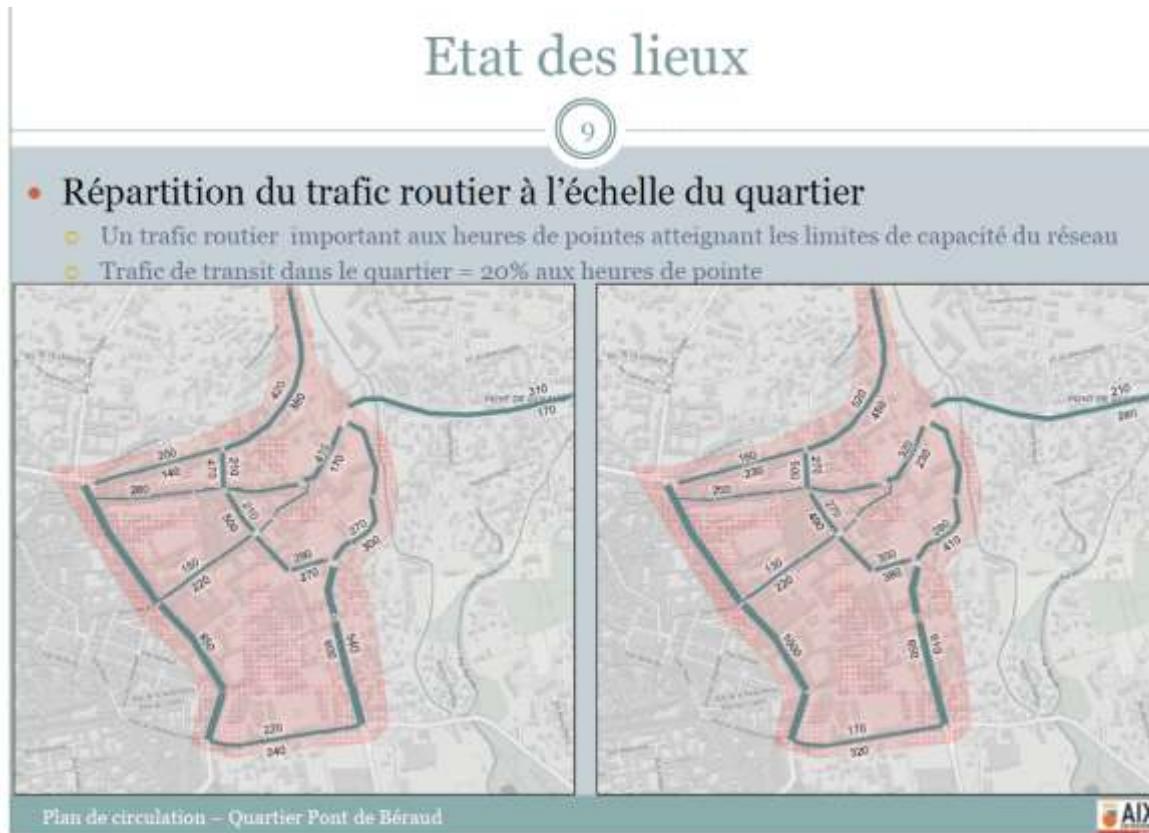


Plan de circulation dans les quartiers est

Fin octobre le premier adjoint a tenu une réunion sur le plan de circulation dans les quartiers est avec les services de la ville concernés ainsi que Thierry Renard (président du CIQ Pont de Béraud), C Gueydan et M Kapferer au cours de laquelle a été présenté le diaporama ci joint . Celui-ci ne nous a été transmis que tout récemment . Ce diaporama est fondé notamment sur l'opération de comptage des flux routiers effectués en novembre 2022 par la société SETEC .

Les commentaires que l'on peut faire sont les suivants :

1 Flux de circulation



La diapositive n°4 fournit des indications intéressantes sur la largeur des voies concernés . Pour chaque voie sont donnés 2 chiffres . Exemple pour la partie sud du RICM (proche du bar du Champ de Mars), le premier chiffre est de 8 mètres et correspond à la largeur de la voie de façade à façade (correspondant à la limite de propriété bâtie ou non) le second chiffre est de 5 mètres et correspond à la largeur de la voie actuelle . Il est fait observer que dans la partie nord du RICM (près de l'ENSA), ces données montrent un élargissement de la voie avec respectivement 11,5M et 6,3 m . Par ailleurs , la quasi totalité des autres voies mesurées sont d'un calibre supérieur à celui du RICM dans sa partie sud ,

3 Trafic de transit

L'autre information utile résultant de ces comptages est que le trafic de transit empruntant ces voies est de l'ordre de 20% du trafic total (diapositive n° 9) C'est significatif mais on aurait pu penser que le trafic de transit soit plus important. Le trafic induit par la population des quartiers Pont de Béraud et Cézanne Torse (plus de 15 000 habitants) est de loin le plus important.

4 Propositions

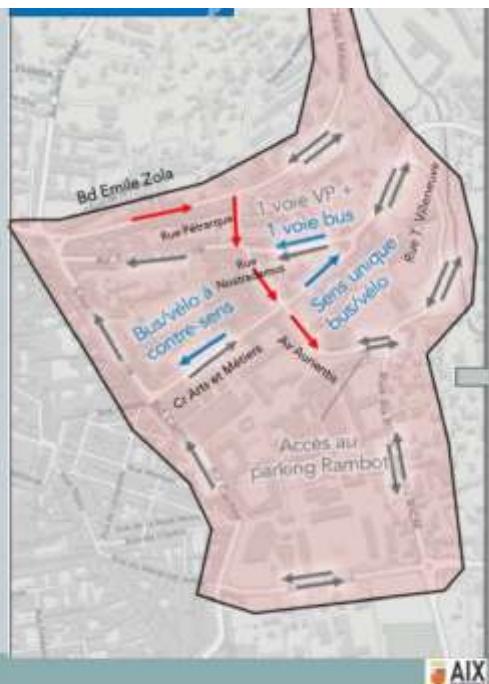
A partir de ces données les services de la ville ont établi plusieurs scénarii présentés en fin du diaporama dont l'un (B5) est fondé sur le maintien d'un aller -retour dans le RICM et les deux autres sur la mise en place d'un sens unique dans le RICM (Cet D) Chacun des scénarii est accompagné de diapositives figurant dans le document joint précisant les conséquences en matière de flux de circulation et d'impact en matière d'augmentation de la durée du trajet.

Principes – Scénario B5

Identifier l'itinéraire Nord-Sud par Pétrarque, Nostradamus, Aurientis

Dévier des aménagements TC sur le Cours des Arts et Métiers et l'avenue de la Ste-Victoire, dans la continuité de l'avenue Fontenaille

Réorganiser la voirie pour intégrer les itinéraires cyclables sur ces voies



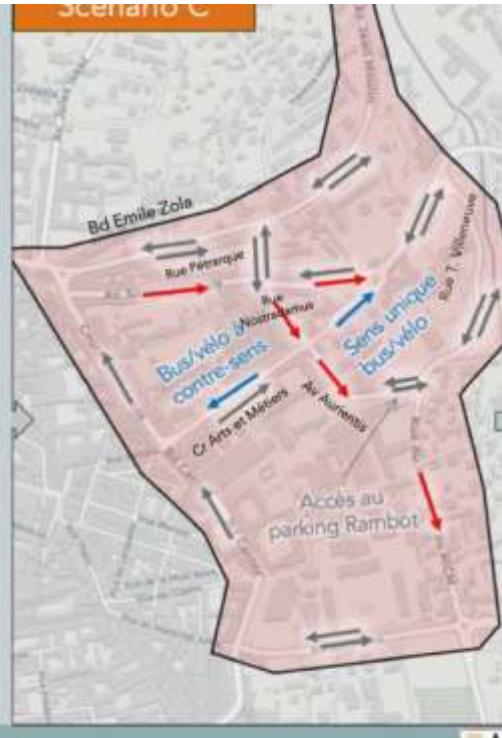
La circulation – Quartier Pont de Béraud

 Demander à l'Assistant IA

AIX

Principes – Scénario C

- Identifier l'itinéraire Nord-Sud par Nostradamus, Aurientis, RICM
- Conforter les itinéraires Ouest > Est par Ste-Victoire
- Dédier des aménagements TC sur le Cours des Arts et Métiers
- Réorganiser la voirie pour intégrer les itinéraires cyclables sur ces voies



• Principes – Scénario D

- Identifier l'axe Nord-Sud par Nostradamus et RICM
- Conforter l'itinéraire Ouest > Est par Ste-Victoire
- Dédier des aménagements modes actifs sur le Cours des Arts et Métiers, liaison modes actifs principale entre le centre-ville et les établissements scolaires



Plan de circulation – Quartier Pout de Bézard



A cet égard, il apparaît que :

-le scénario B5 ne présente pas de modification substantielle de la longueur des trajets et a peu de conséquences sur la durée des trajets

-le scénario C conduit à un accroissement substantiel du trajet sud-est (piscine Y Blanc vers Fontenaille) avec des temps de trajets relativement peu modifiés

- le scénario D induit, quant à lui, un accroissement substantiel du trajet sud-est et d'un rallongement conséquent du temps de parcours sur ce trajet

La dernière diapositive fait une synthèse des simulations faites dans ces 3 scénarios au regard des objectifs retenus et conclut -provisoirement- au fait que c'est le scénario B5 (qui a fait au demeurant consensus parmi les personnes présentes à la réunion d'octobre) qui prend le mieux en compte les divers objectifs malgré un risque de blocage sur l'axe Aurientis-RICM. Les deux autres scénarios sont certes plus favorables aux modes actifs mais induisent un allongement substantiel des distances ainsi qu'un risque de congestion important sur le tour de ville : + 230 à 300 véhicules/h dans le scénario C et + 450 à 700 véhicules /h dans le scénario D en sus de la circulation habituelle.

Synthèse

	Scénario B5	Scénario C	Scénario D			
Sécuriser les cheminements piétons	++	++	++			
Aménager des liaisons cyclables – Continuités	++	+++	++			
Maintenir et améliorer la desserte en TC	+++	++	+			
Simplifier les échanges routiers dans le quartier	+++	++	+			
Réduire la congestion routière	--	--	--			
	<p>Scénario présentant des modifications structurantes du plan de circulation, qui entraîne un léger allongement des distances parcourues pour les véhicules, mais des avantages intéressants pour les modes actifs et les TC. Ce scénario est celui qui impacte le moins les itinéraires automobiles, malgré un risque de blocage sur l'axe Aurientis / RICM le matin</p>					
	<p>Scénario présentant des modifications substantielles du plan de circulation en faveur des modes actifs. Cela entraîne un allongement des distances parcourues pour les véhicules et un risque de congestion importante sur le Tour de Ville, en particulier le soir, et sur l'axe Aurientis / RICM le matin</p>					
	<p>Scénario présentant des modifications substantielles du plan de circulation en faveur des modes actifs. Cela entraîne un allongement des distances parcourues pour les véhicules et un risque de congestion importante du Tour de Ville</p>					
Plan de circulation – Quartier Pont de Béraud						
						

Ces projections devraient nous conduire à privilégier le maintien du dispositif de circulation actuel en recherchant les solutions visant à faciliter la circulation des piétons dans le RICM avec, autant que possible, des trottoirs aux normes et en apaisant la circulation avec la mise en place de sévères dos d'âne.