

Etude de circulation – Quartier du Bourg Chalette-sur-Loing

Réunion Publique du 15 Mars 2017



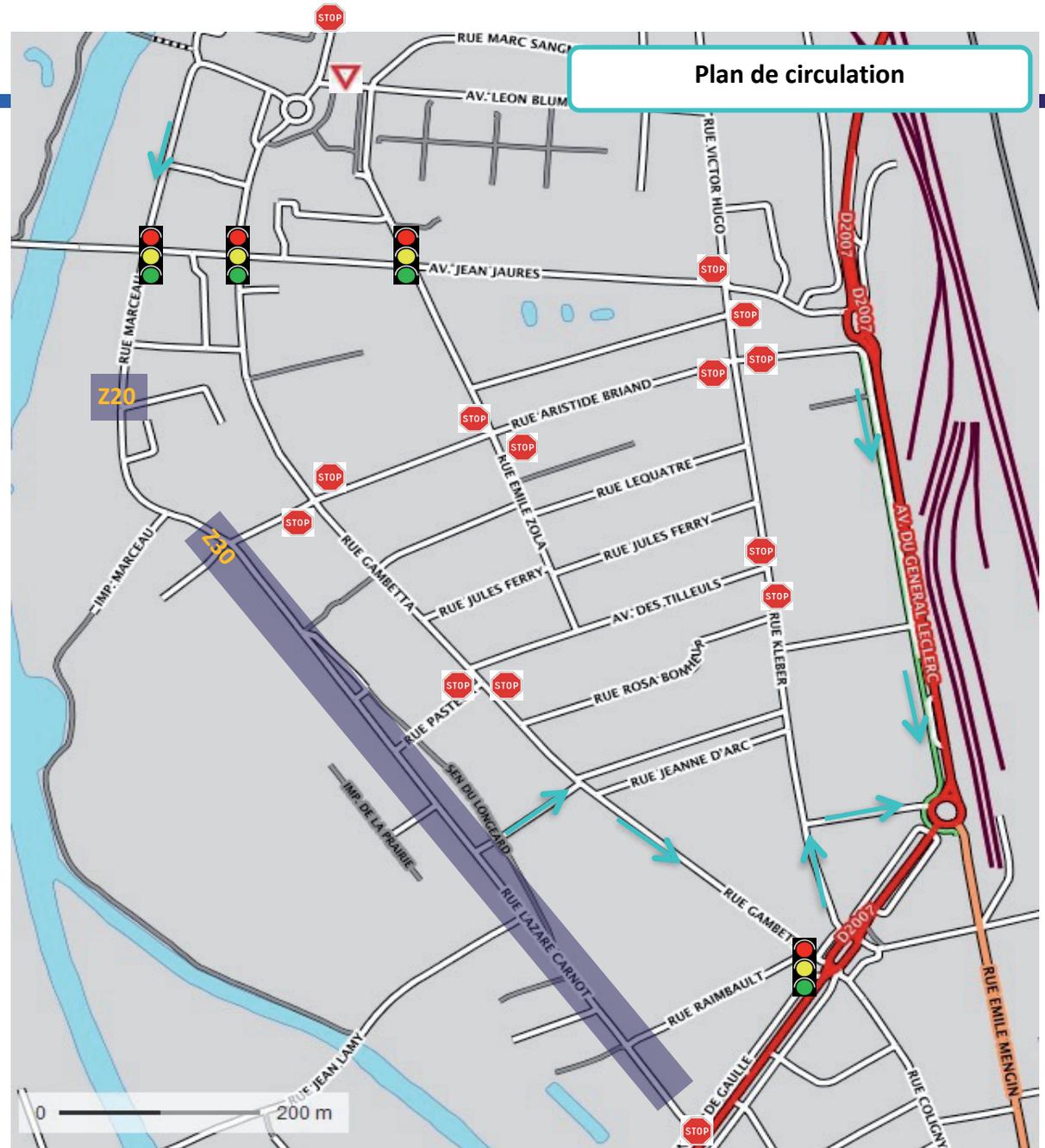
09-03-17

I. DIAGNOSTIC

Plan de circulation

Dans le centre bourg , la circulation est organisée principalement autour :

- De l'axe Jaurès – Boutet – Mandela
- de la rue Lazare Carnot
- de la rue Gambetta en sens unique dans sa partie sud
- de la rue Kleber et en sens unique au sud
- de la rue Aristide Briand



Variation journalière du trafic (VP)

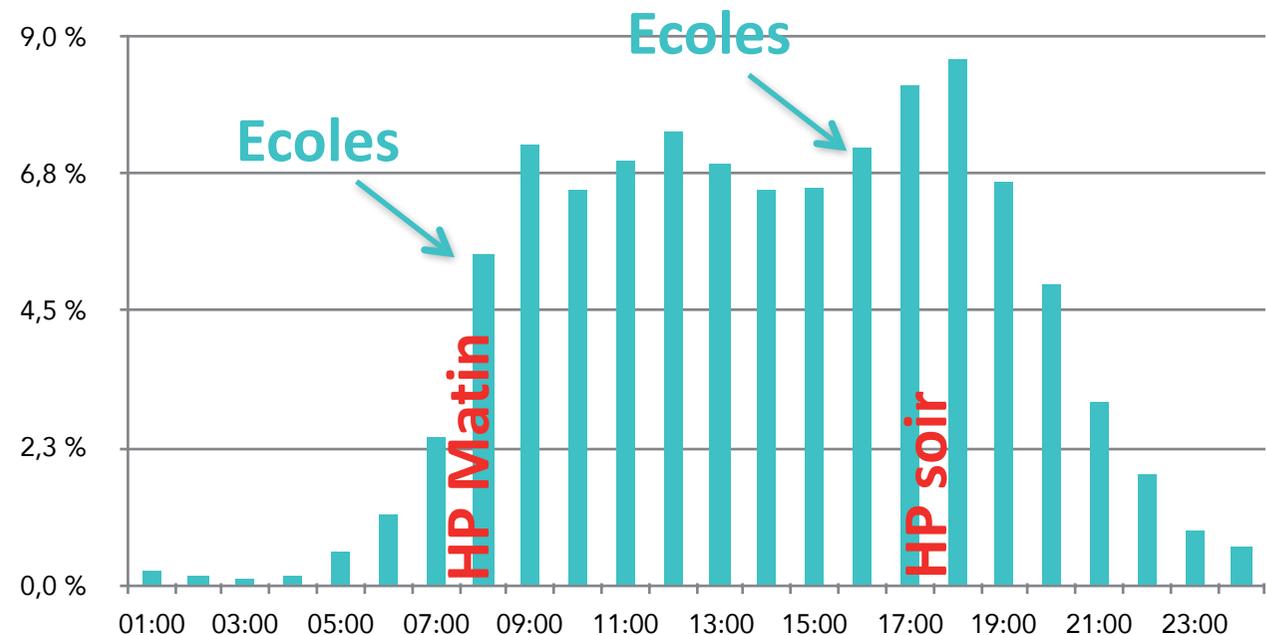
Les trafics des VP du matin et du soir sont très dissymétriques.

L'heure de pointe du matin 7h45 et 8h45 entre est relativement tardive avec un trafic modéré.

L'heure de pointe du soir est située entre 17h15 et 18h15 avec un trafic soutenu qui commence dès la sortie des écoles vers 16h00.

Les conditions de trafic le soir sont déterminantes pour le dimensionnement des voies .

Répartition du trafic sur la journée



Trafic heure de pointe du soir

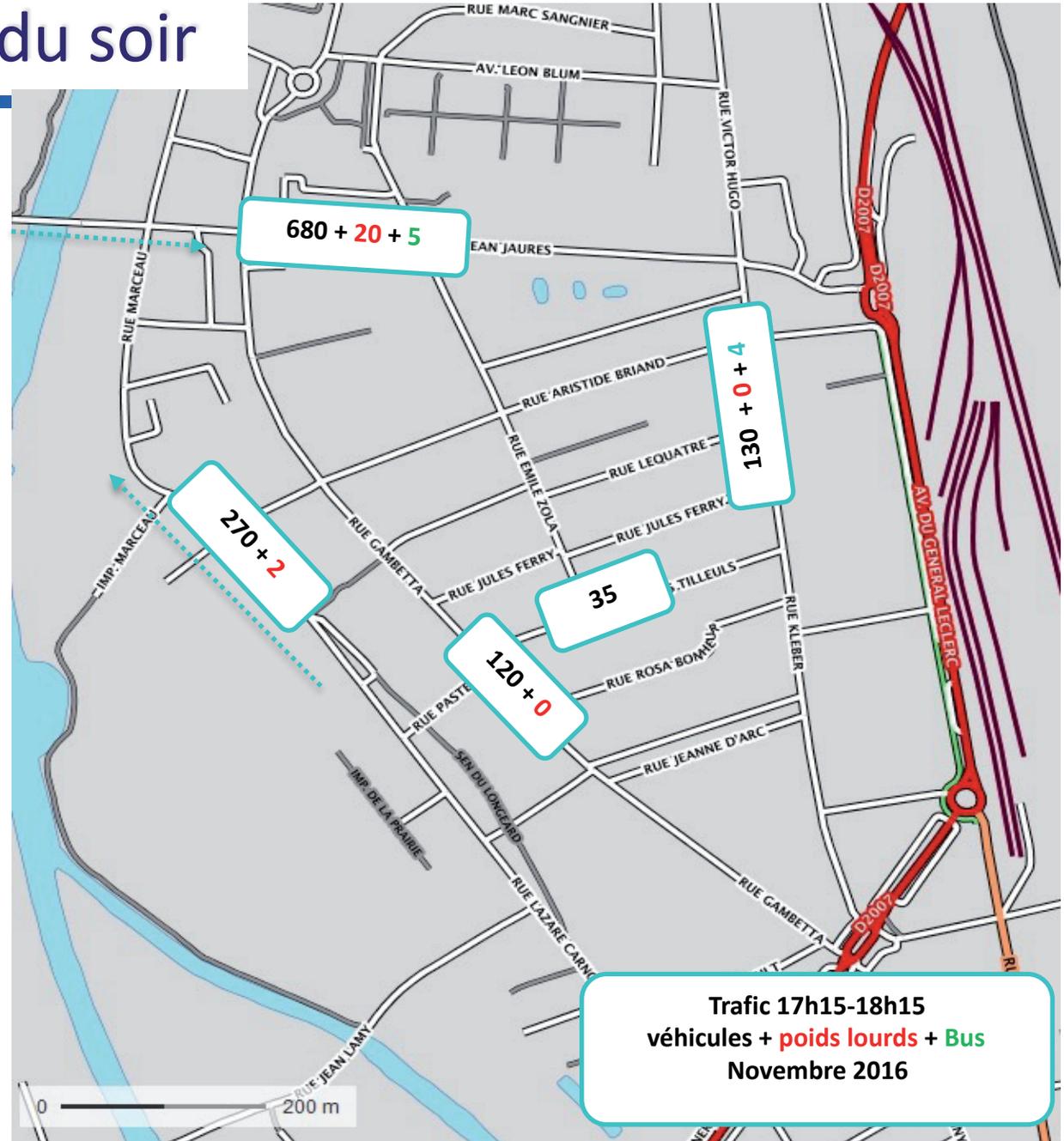
L'heure de pointe du soir est la plus importante en termes de trafic.

L'axe Jean Jaurès supporte le plus fort trafic à l'heure de pointe du soir dans les 2 sens.

Les mouvements sont majoritaires dans le sens ouest-est.

Le trafic est équilibré par sens dans la rue Kléber.

Le trafic est majoritairement nord-Sud dans la rue Carnot.



Variation hebdomadaire du trafic

Le vendredi est le jour de la semaine où le trafic est le plus important.

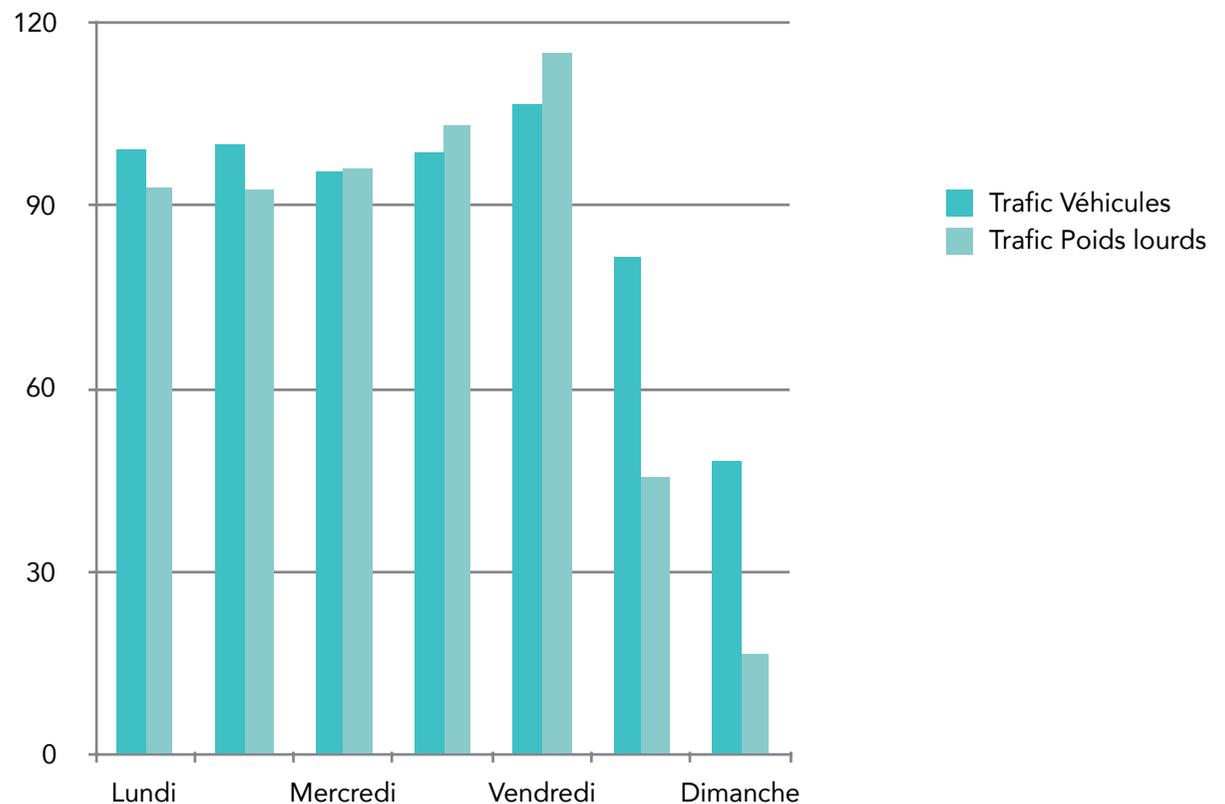
Le trafic du samedi est environ 80% du trafic de semaine.

Le trafic du dimanche est environ 50% du trafic de semaine.

Le trafic poids lourds chute fortement les samedi et dimanche.

Le trafic est important le Jeudi et maximal le Vendredi.

**Variation du trafic suivant les jours de semaine
(Base 100 – moyenne de la semaine)**

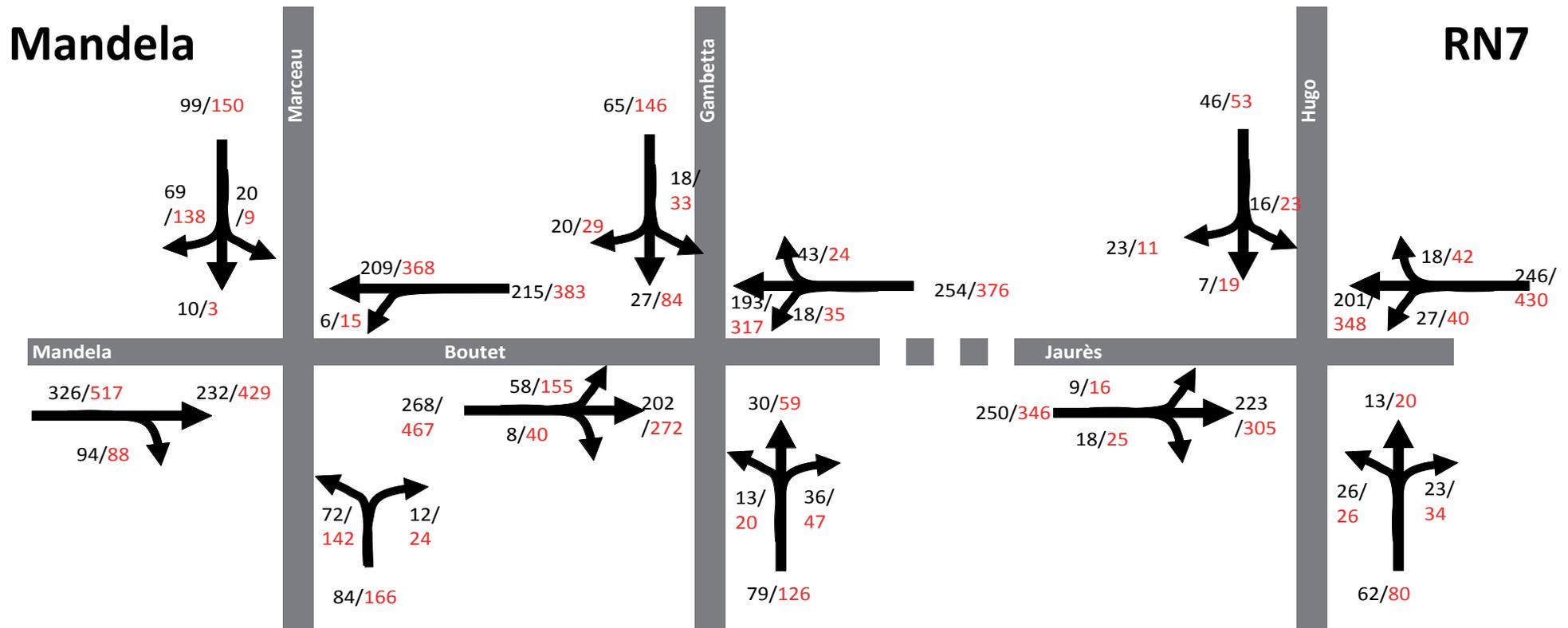


Trafic : axe Jaurès - Boutet - Mandela

La circulation de transit est particulièrement élevée avec 65% du trafic.

Le matin : 75% des flux est-ouest sont en transit et 55% des flux ouest-est sont en transit
 Le soir : 85% des flux est-ouest sont en transit et 48% des flux ouest-est sont en transit

Période de pointe du matin 07h45-8h45 et du soir 17h15-18h15

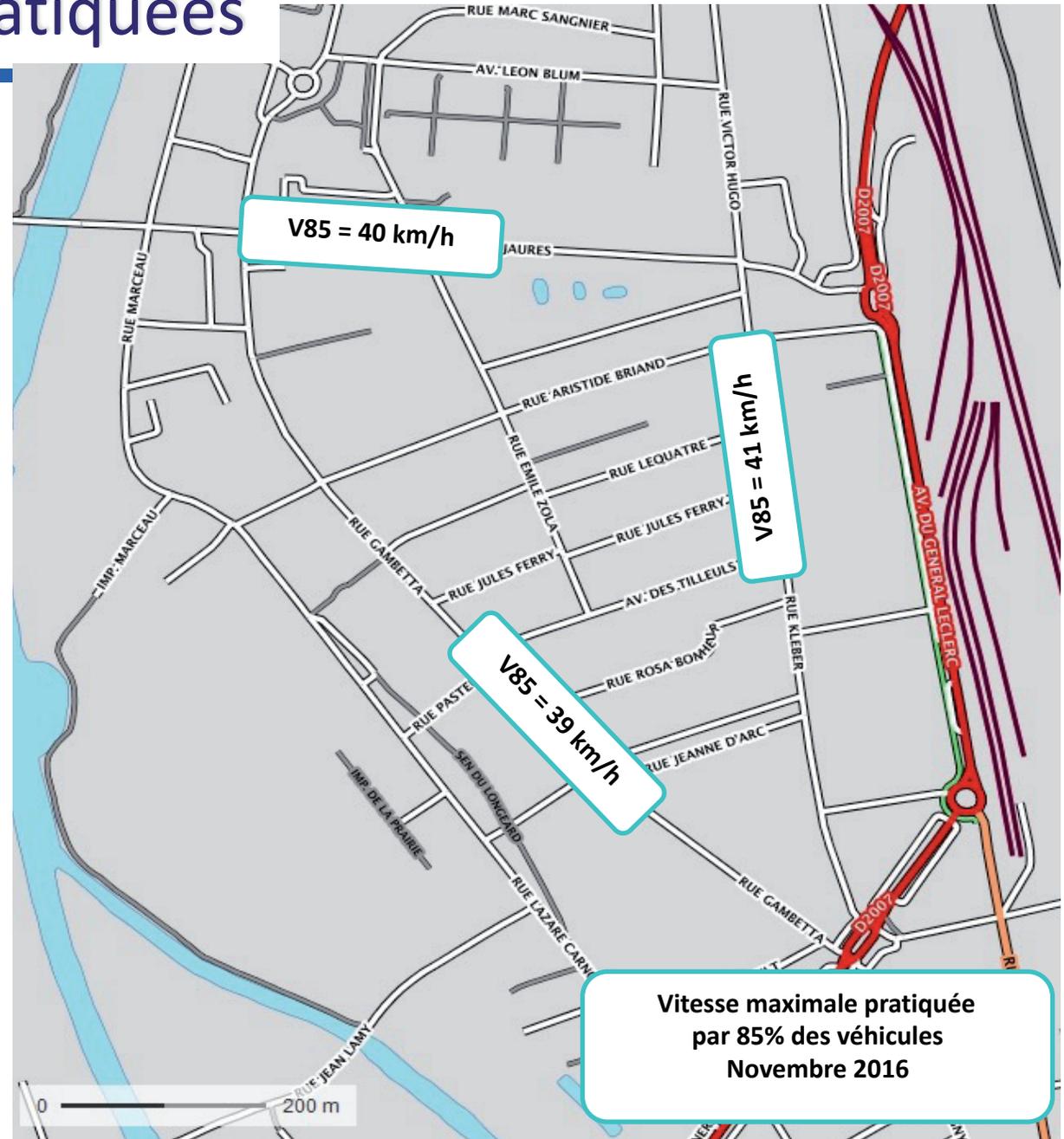


Vitesses journalières pratiquées

Axe Jaurès-Boutet-Mandela (50 km/h)
2.5% des véhicules (216) ne respectent la limite de vitesse
85% des véhicules et poids lourds sont en dessous de 40 km/h
Vitesse maximale 80 km/h pour 1 véhicule à 22h

Rue Kleber (50 km/h)
1.5% des véhicules (17) ne respectent la limite de vitesse
85% des véhicules sont en dessous de 41 km/h et de 36 km/h pour les poids lourds
Vitesse maximale 60 km/h pour 1 véhicule à 19h

Rue Gambetta (50 km/h)
0.5% des véhicules (4) ne respectent la limite de vitesse
85% des véhicules sont en dessous de 39 km/h et de 37 km/h pour les poids lourds
Vitesse maximale 60 km/h pour 1 véhicule à 22h



Réseau Amelys

La ville de Chalette est desservie par le réseau Amelys avec la ligne régulière 2, la ligne 5 de transport à la demande ainsi que les lignes scolaires 11 et 13.

Les lignes scolaires proposent un aller retour par jour scolaire tandis que la ligne circule du lundi au samedi avec une fréquence par sens de 2 à 3 véhicules par heure.

8 arrêts sont desservis dans le centre bourg :

- rue du Château : Blum
- rue Jaurès : Eglise, Jaurès, Hugo
- rue Kléber : Lequatre, Tilleuls, Kléber, Nevers

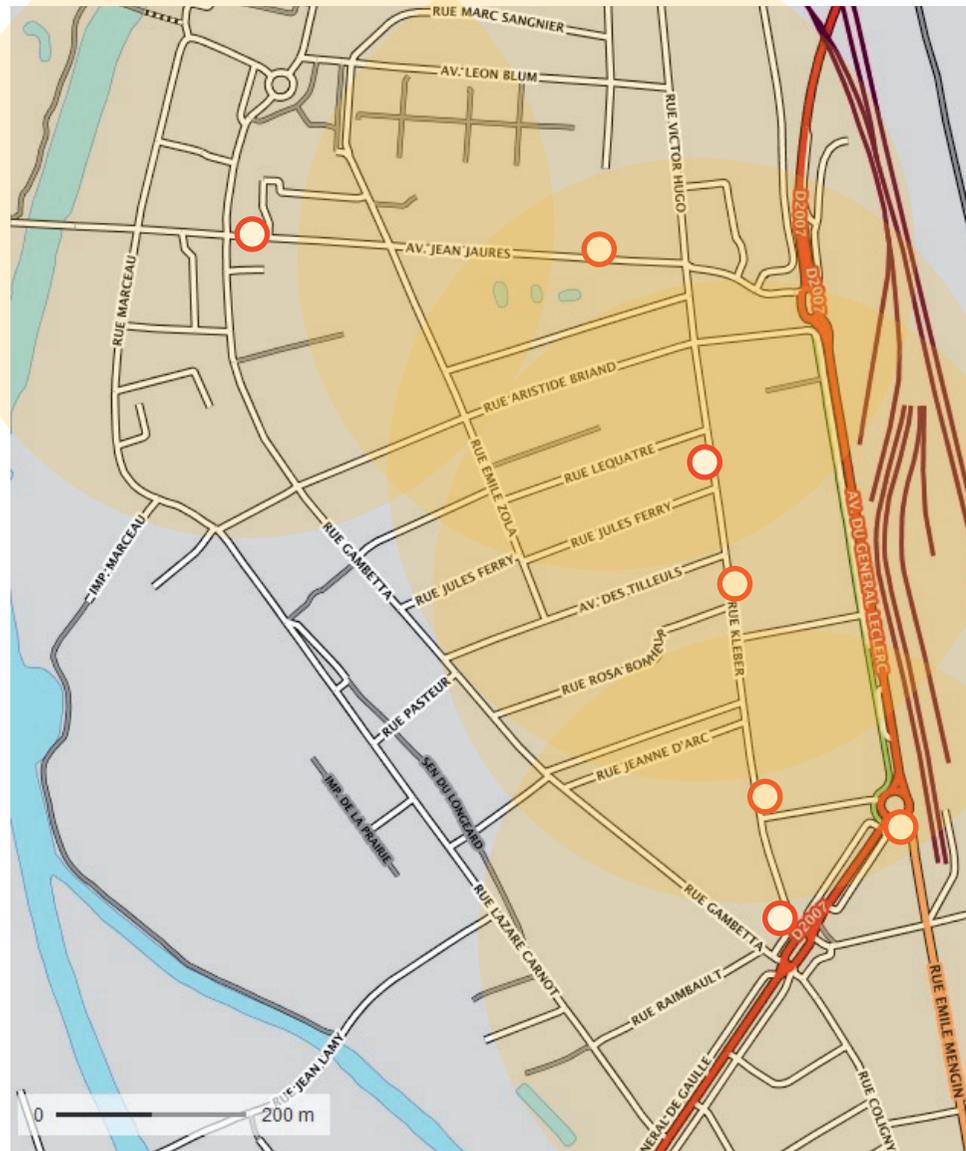
4 arrêts ne sont pas accessibles aux personnes handicapées: Eglise, Lequatre, Tilleuls et Nevers.



Zone de chalandise ligne 2 – réseau Amelys

Pour les personnes âgées ou ayant des difficultés à se déplacer la zone d'influence d'un arrêt est ramenée à 200 m.

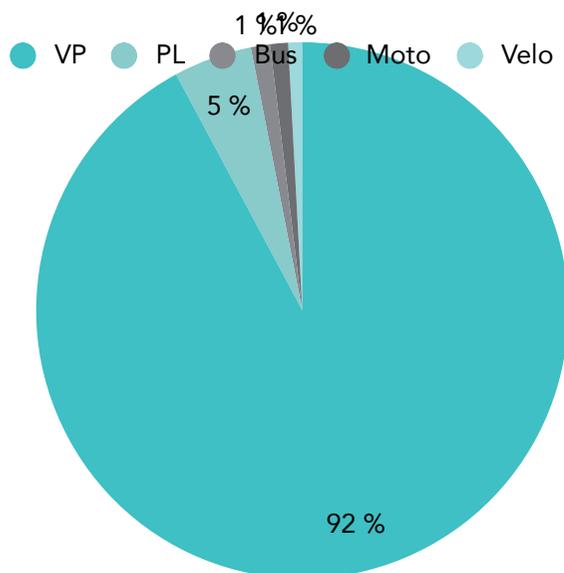
La zone d'attraction de la ligne 2 couvre alors beaucoup moins bien le périmètre entre les rues Zola et Carnot.



Itinéraires cyclables

Une piste cyclable bi-directionnelle est aménagée dans la contre allée de l'avenue du Général Leclerc et un projet de véloroute le long du Loing doit voir le jour.

Part des modes de transport



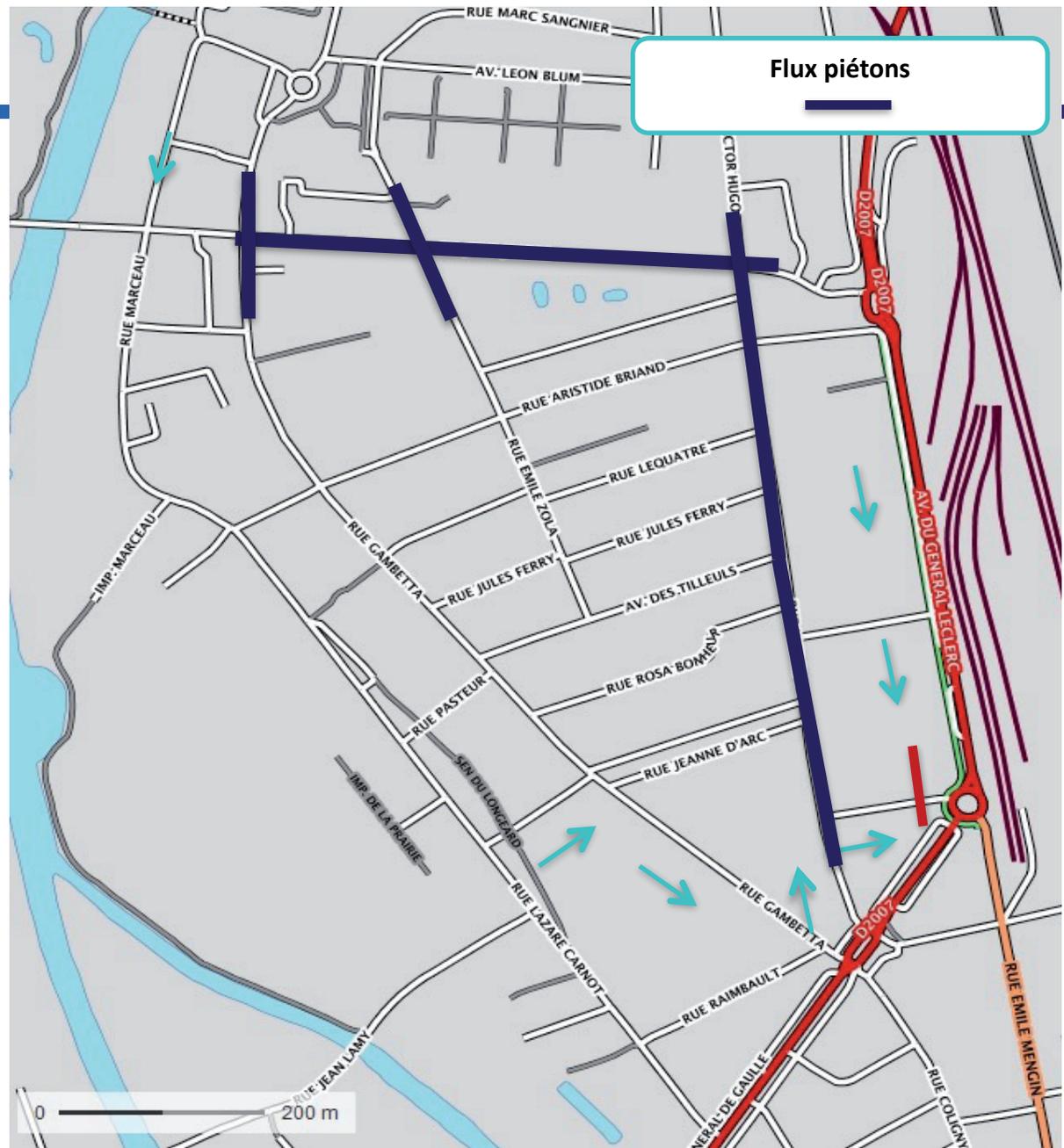
Les flux piétons

Les flux piétons les plus marquants sont générés par les équipements tels que la Médiathèque et la Mairie et les commerces.

Sur Jaurès, le groupe scolaire génère des flux importants sur des périodes très courtes avec des traversées de chaussée.

Sur Kléber, les flux sont générés par les usagers des bus et les clients des supermarchés.

Sur Gambetta, beaucoup de traversées piétonnes sont issues du parking central Jaurès.



Usagers de la gare de Montargis

Environ 1600 personnes fréquentent de manière journalière la gare de Montargis. Une enquête de rotation du stationnement a été réalisée dans les rues Gambetta (partie à sens unique), Kleber (sud) et Jeanne d'Arc .

Il ressort clairement que :

- la rue Gambetta est utilisée par les résidents et que les véhicules y stationnement pour des longues durées
- la rue Kleber pourrait être soumise à une influence plus forte de la gare : 10 véhicules sur 20 pourraient être des usagers de la gare
- la rue Jeanne d'Arc est peu utilisée et surtout résidentielle.

	Kleber	Jeanne d'Arc	Gambetta
Places matérialisées	8	0	26
Places non matérialisées	11	10	0
Total places estimées	19	10	26
Place occupées à 17h30	20	7	23
dont courte durée	10	2	3
dont la nuit 12h	3	2	7
dont plus de 24h	7	3	13

Balade participative

Vitesse excessive dans la rue
du Château / Rue Farruggia



Poids lourds sur Jean Jaurès



Balade participative

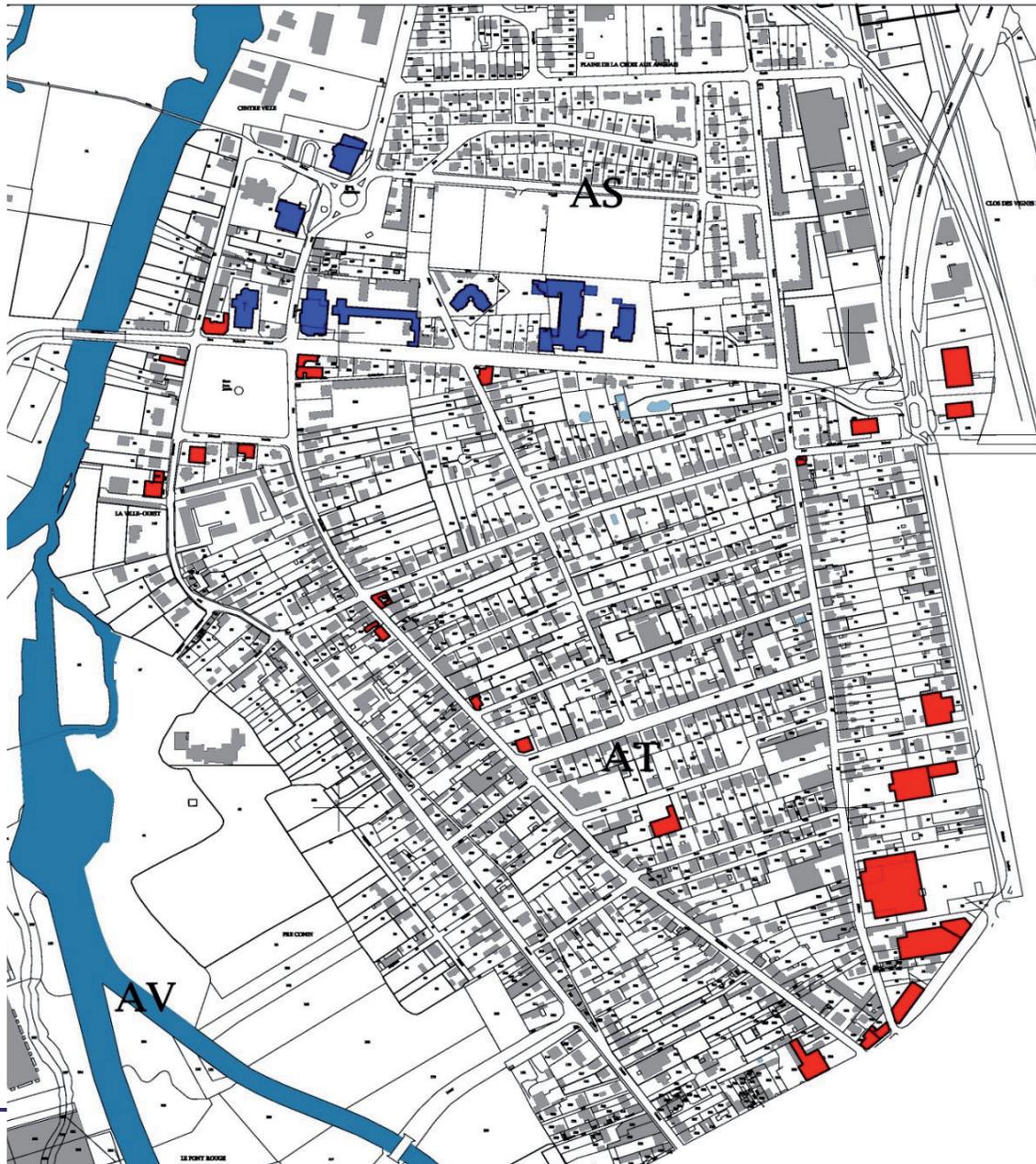
Rue Jean Jaurès : Problème
Passage piéton placé à l'avant
du bus



Sens unique entre les rues
Kléber et Leclerc.



Les centralités existantes



Equipements



**Commerces et
Services**

Projet Urbain



Le projet urbain :
Confirmation de la centralité autour de l'axe Jean Jaurès avec une densification du bâti et la volonté de regrouper le noyau commercial

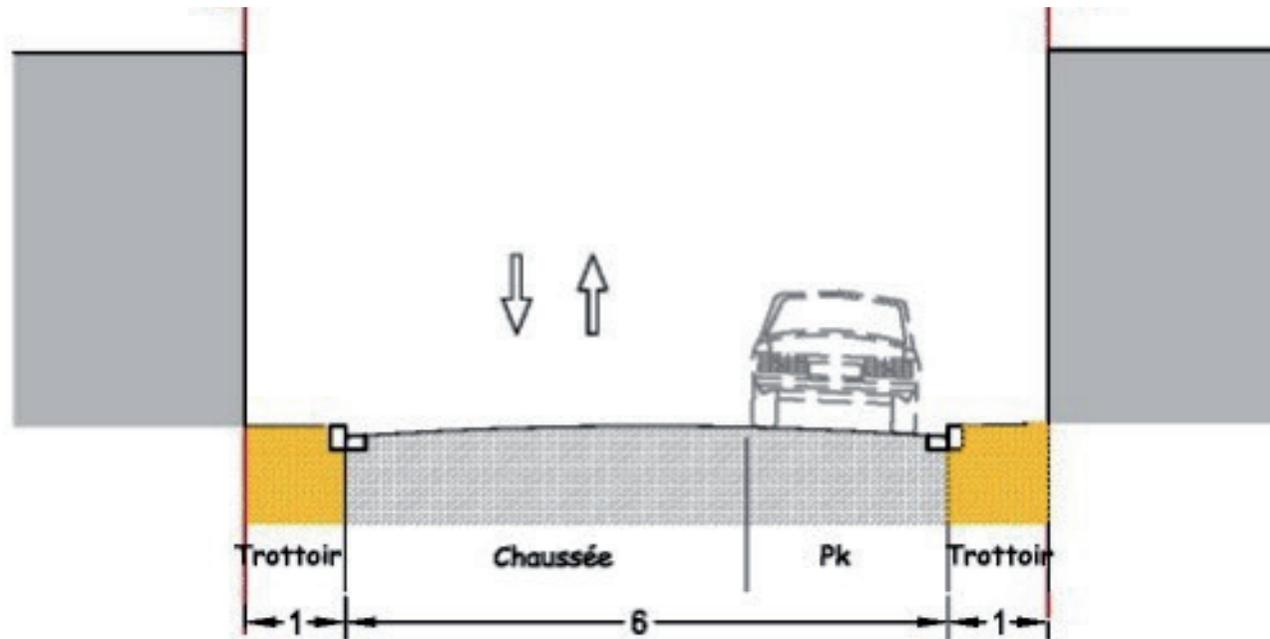


II-PROPOSITIONS

Synthèse du diagnostic

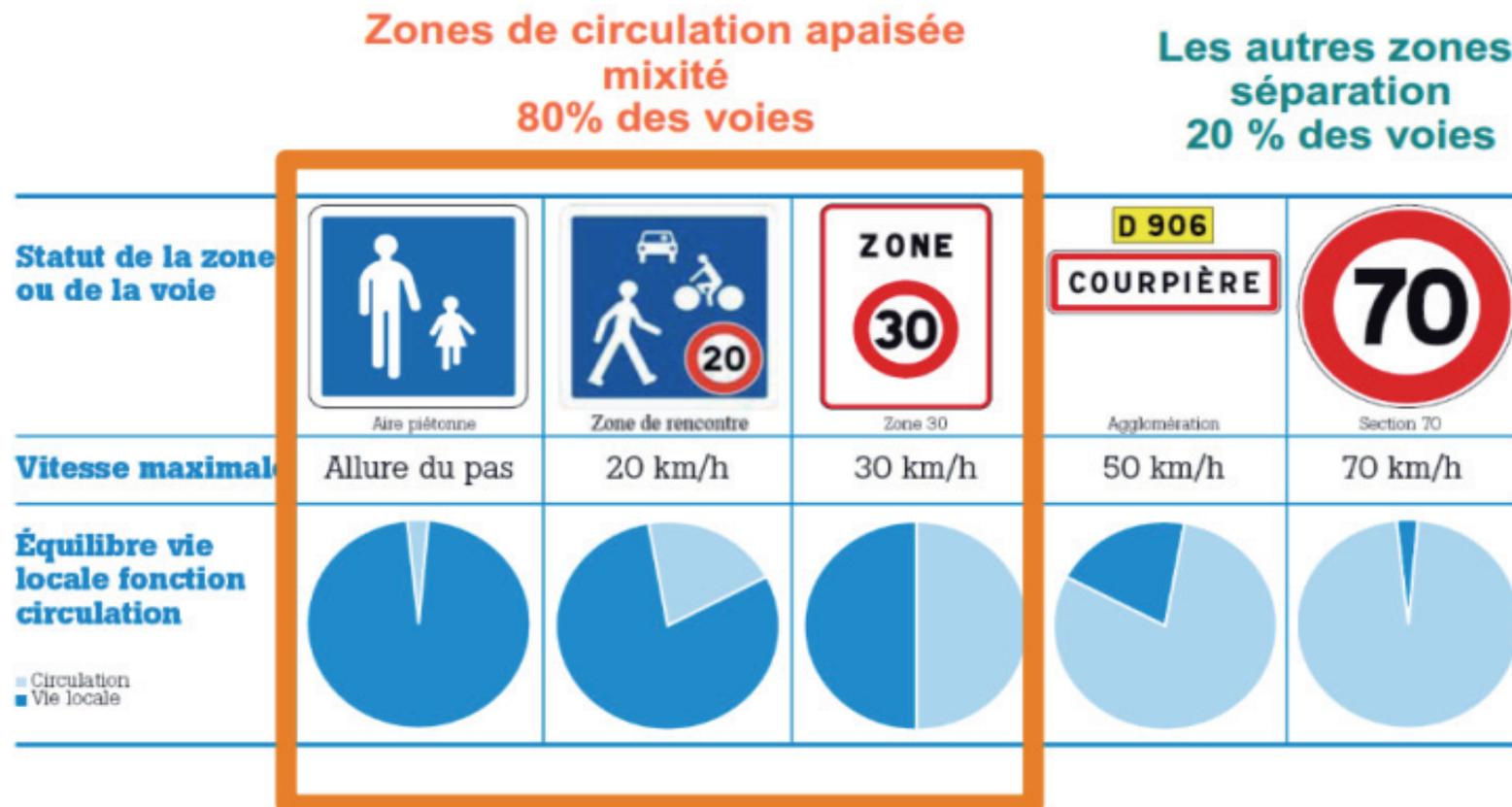
Le Diagnostic fait apparaître les points suivants :

- L'axe Jean Jaurés est emprunté par un trafic de transit très important
- La rue Kléber regroupe les problématiques liées au bus, au stationnement et au piétons .
- Le traitement des autres rues (Gambetta, Carnot, Briand) dépend pour beaucoup des choix fait pour la rue Kléber et notamment l'itinéraire des Bus



Les outils à disposition

Classification des vitesses suivant l'équilibre de la vie locale



Trafic de transit : axe Mandela Boutet Jaurès

Objectif : Maitriser le trafic de transit à la fois des véhicules particuliers mais aussi des poids lourds

Les itinéraires alternatifs existent pour éviter l'axe Jean Jaurès à partir des tronçons autoroutiers de l'A19 et de l'A77.

Un plan de jalonnement est en cours d'étude.

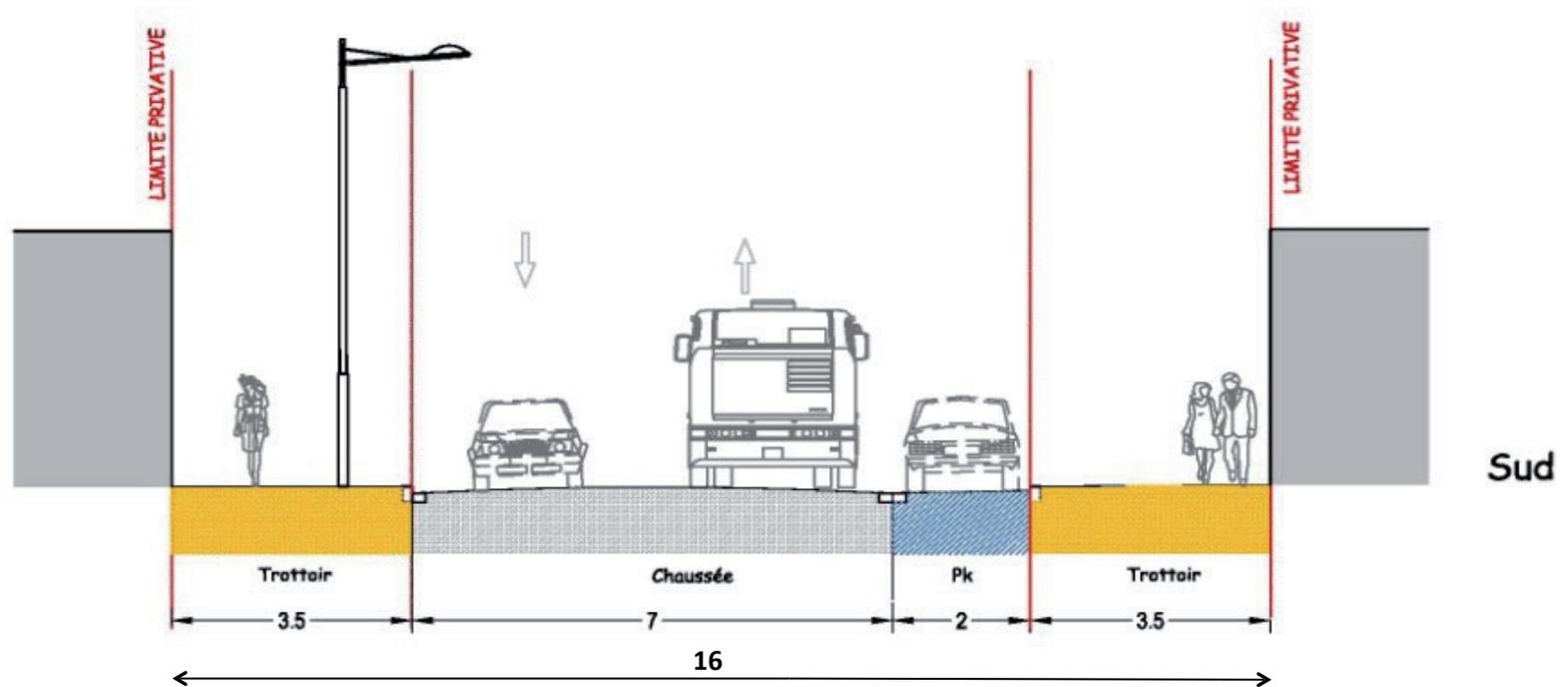


Réaménagement de l'axe Boutet - Jaurès



ETAT ACTUEL

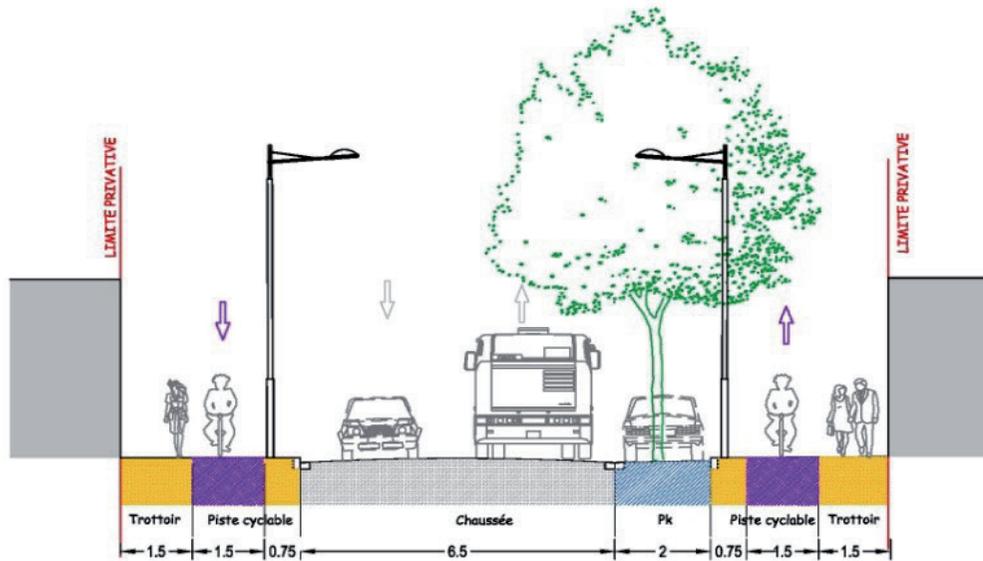
Nord
Equipements



Réaménagement de l'axe Boutet - Jaurès

ETAT PROJETE
VARIANTE

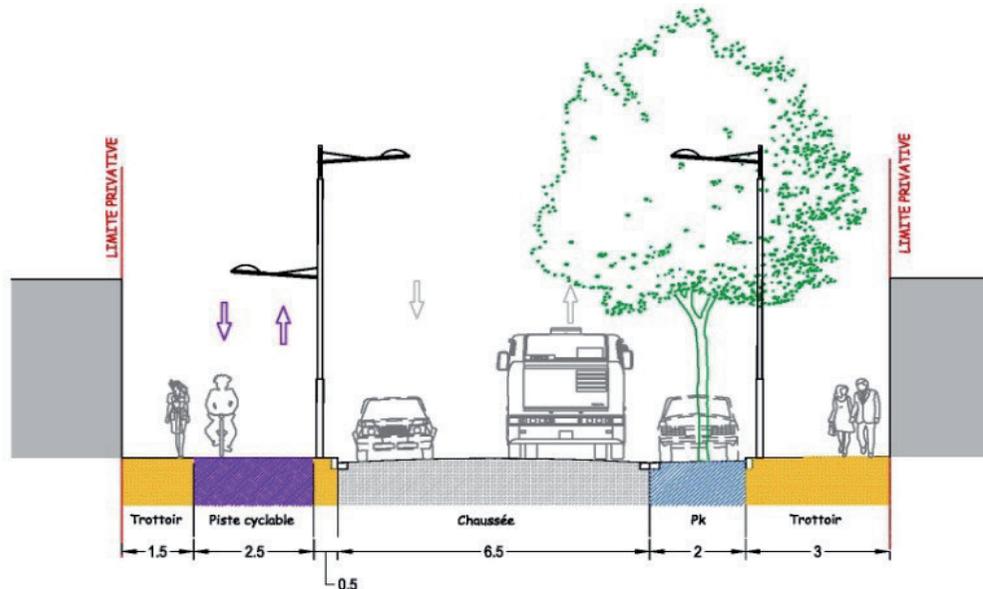
Nord
Equipements



Profil en travers avec :
- piste cyclable double sens
côté Nord
- piste cyclable uni
directionnelle côté Nord et
Sud

ETAT PROJETE

Nord
Equipements

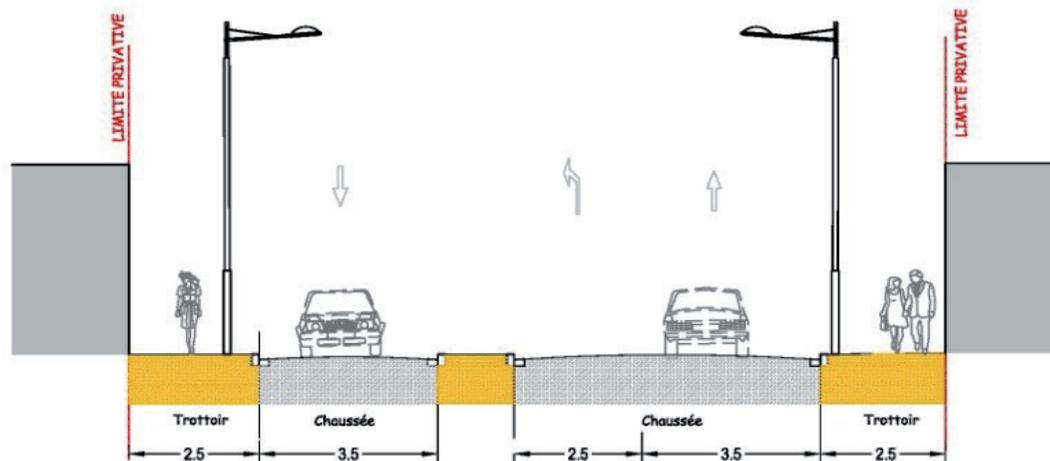


Sud

Réaménagement de l'axe Boutet - Jaurès

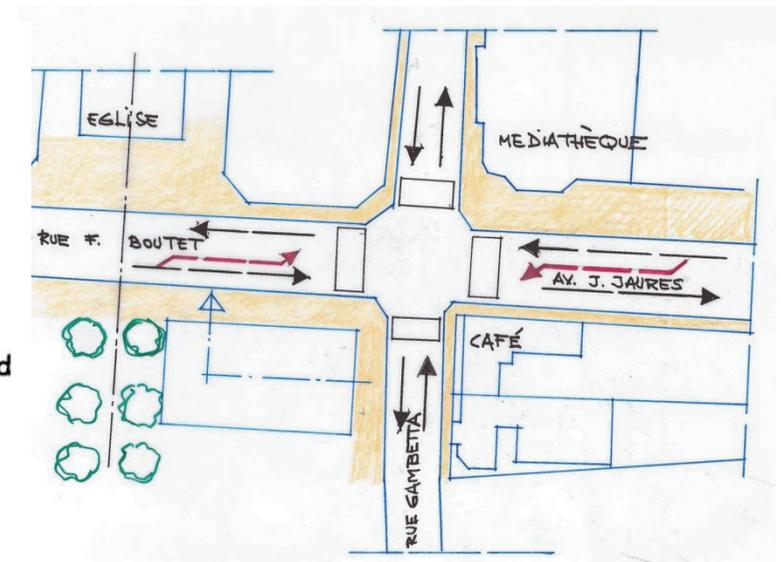


Sud



Sud

- Profil en travers avec :
- Voie de tourne à gauche sans refuge piéton
 - Voie de tourne à gauche avec refuge piéton



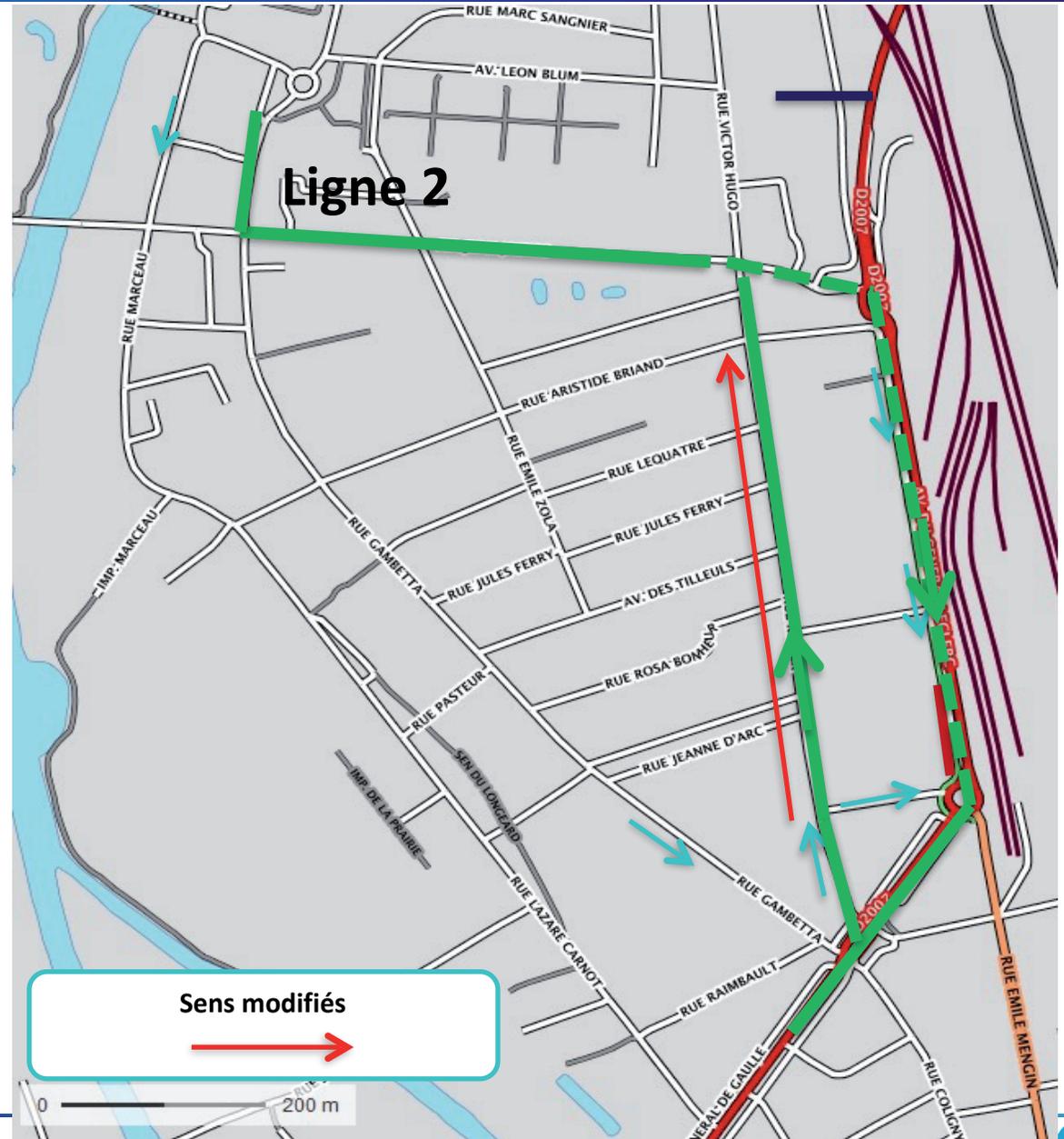
Rue Kleber : sens unique sud-nord

Avantages :

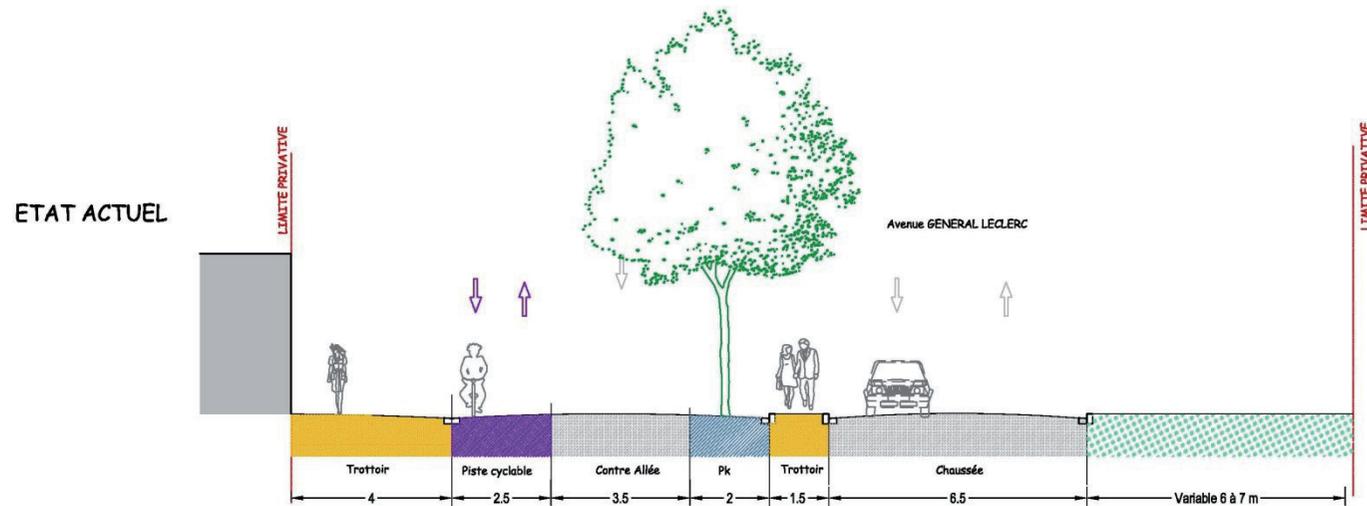
- Création d'un trottoir de 1.50 m aux normes Personnes à Mobilité Réduite (PMR)

Inconvénients

- Circulation des bus de la ligne 2 à rétablir par un itinéraire nord-sud sur la contre allée du Général Leclerc
- Livraison de Carrefour Market à revoir



Rue Kléber : sens unique sud-nord

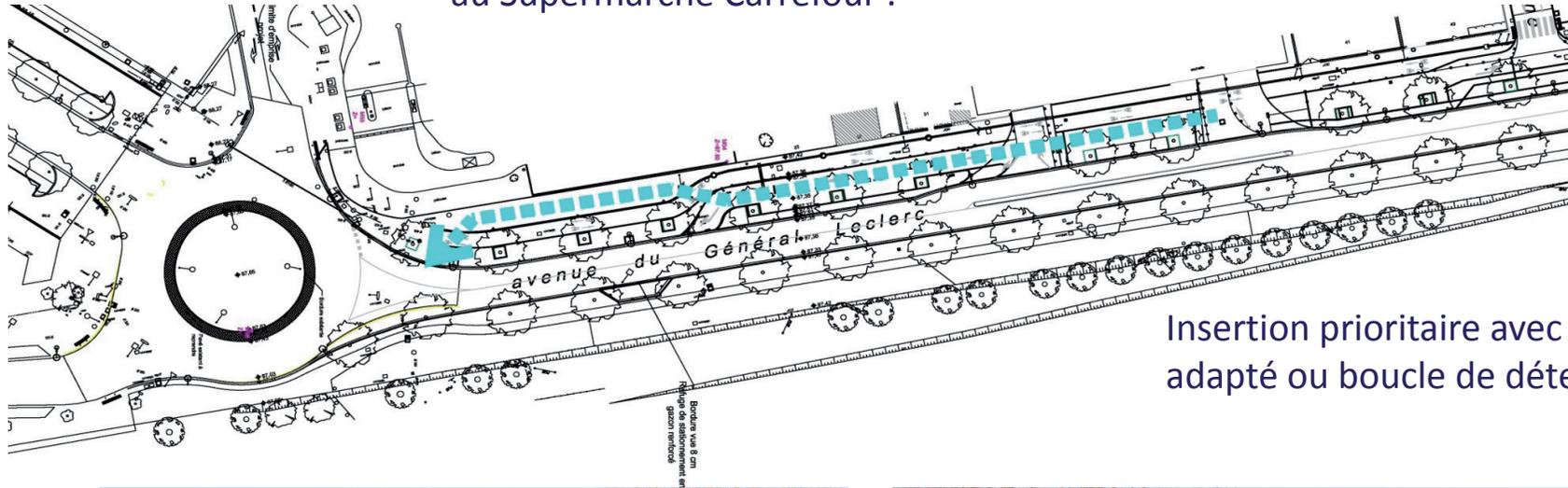


Coupe sur Contre allée de l'Avenue du Général Leclerc



Rue Kléber : sens unique sud-nord

Détail insertion des bus dans rond Point Avenue du Général Leclerc face au Supermarché Carrefour .



Insertion prioritaire avec signalétique adapté ou boucle de détection



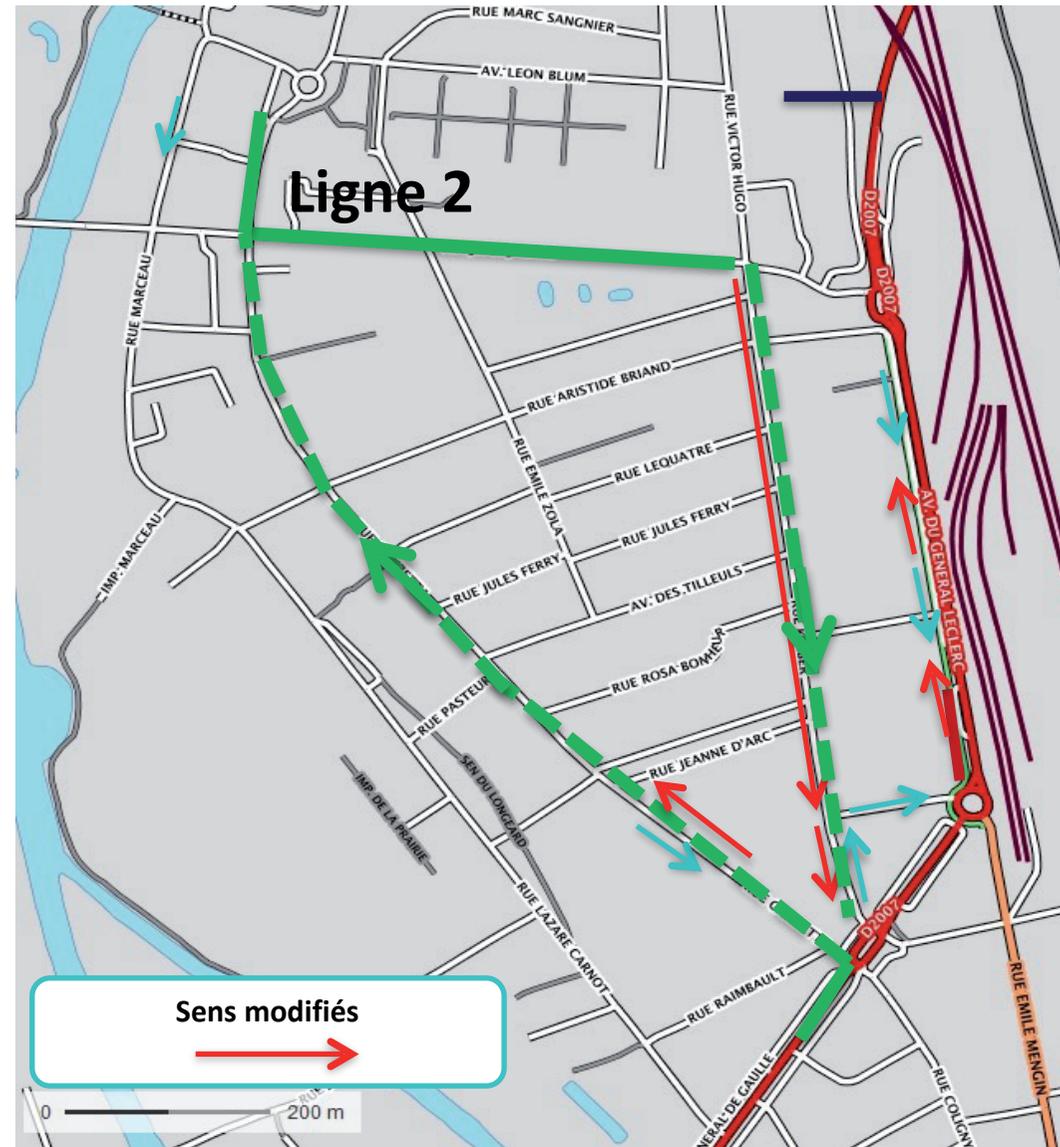
Rue Kleber : sens unique nord-sud

Avantages :

- Création d'un trottoir de 1.50 m aux normes Personnes à Mobilité Réduite (PMR)
- Stationnement organisé
- Pas de croisement des bus

Inconvénients :

- Circulation des bus de la ligne 2 avec un itinéraire sud-nord par Gambetta très inadapté pour AMELYS
- Baisse du passage pour les commerces
- Report possible de RN7 vers Kléber



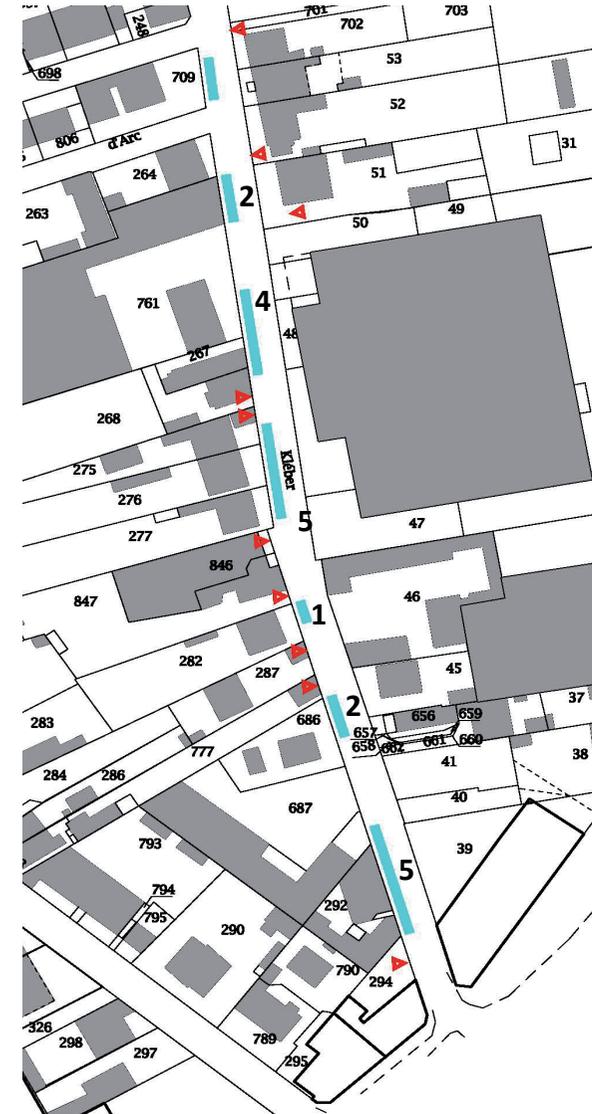
Rue Kleber : stationnement existant



Tronçon 1 : 11 Places



Tronçon 2 : 18 Places



Tronçon 3 : 19 Places

Total 48Places

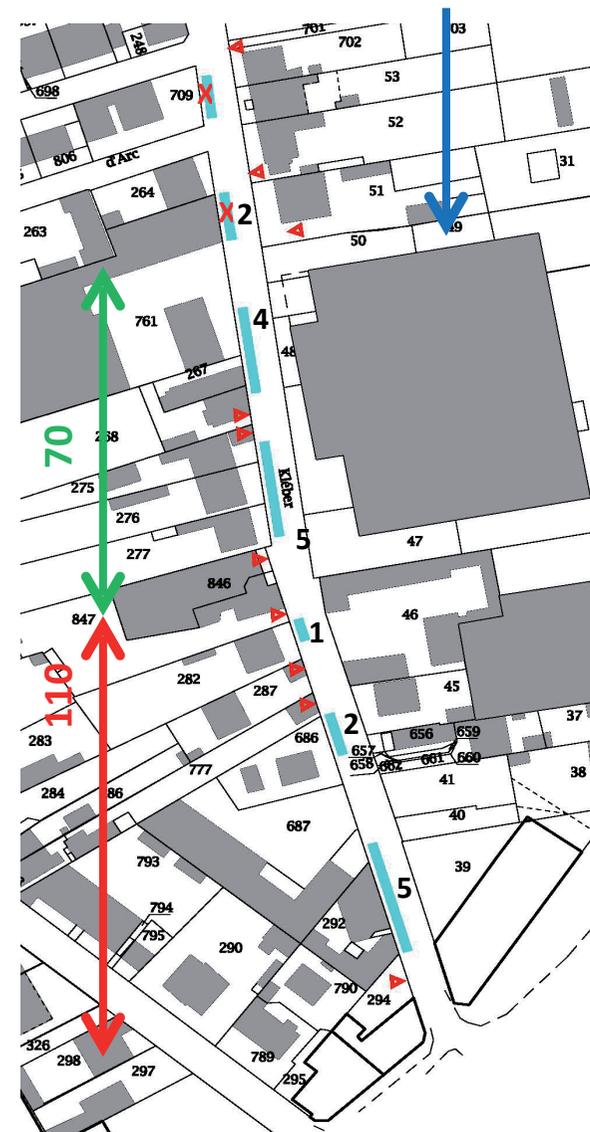
Rue Kleber : suppression possible du stationnement



Tronçon 1 : 9 Places



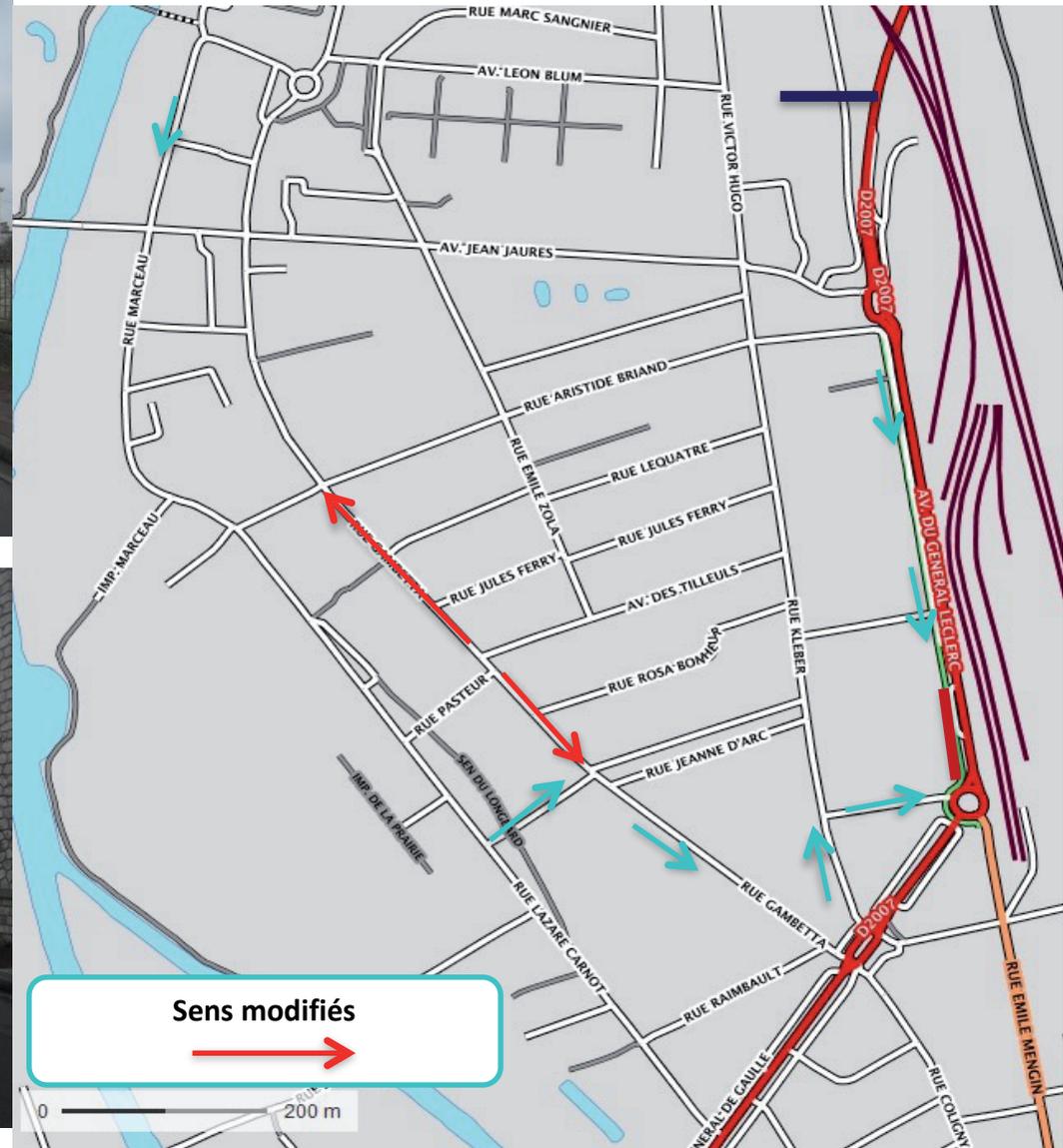
Tronçon 2 : 9 Places



Tronçon 3 : 17 Places

Total 35 Places

Rue Gambetta





III-AUTRES THEMES

Plan de circulation : zone 30 et sens uniques

Zone 30

Elle pourrait être étendue de Lazare Carnot à la Place Jaurès

Boucles de sens unique

Elles permettent de mieux gérer le stationnement et de dégager de l'emprise pour des contre sens cyclables

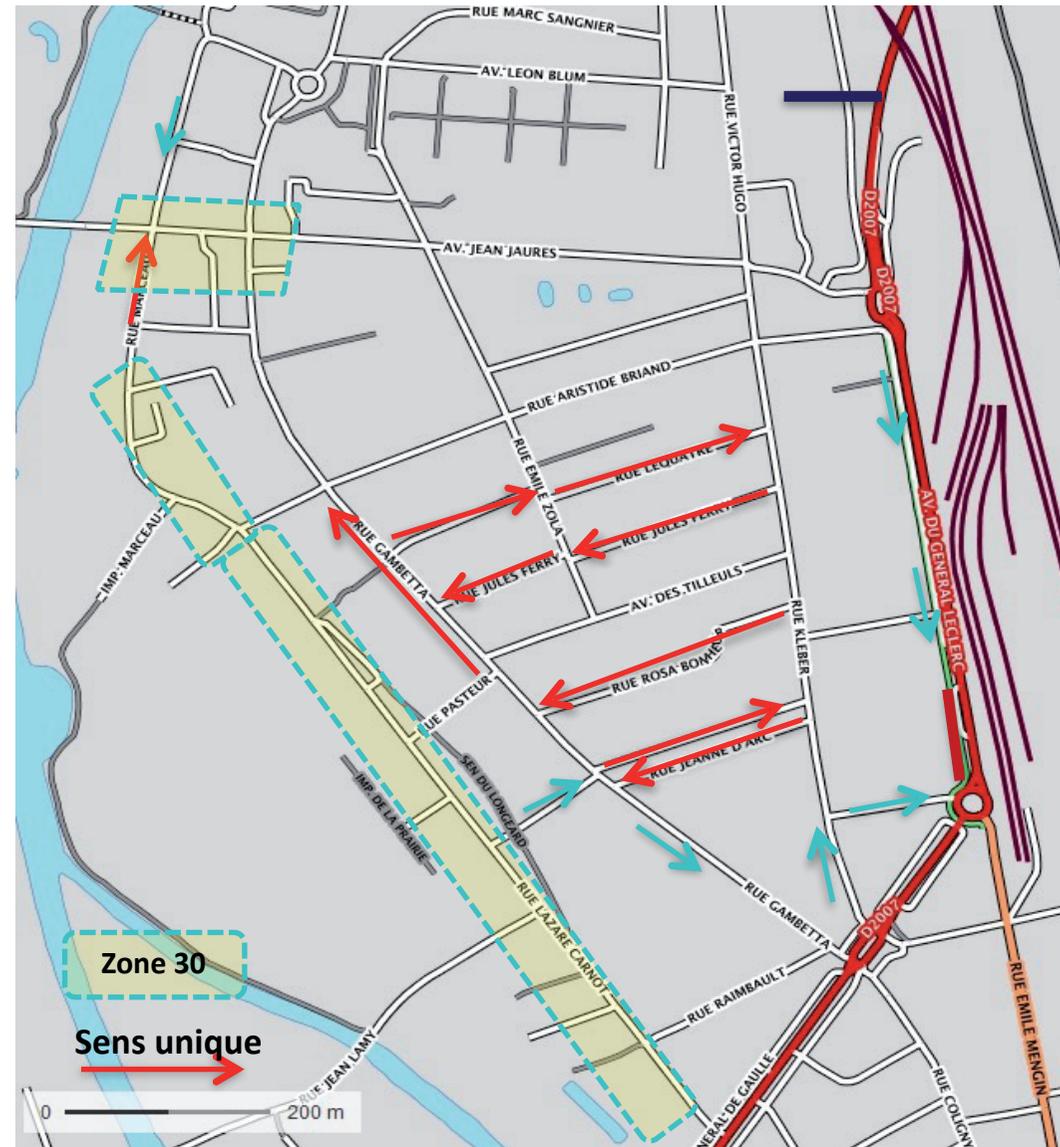
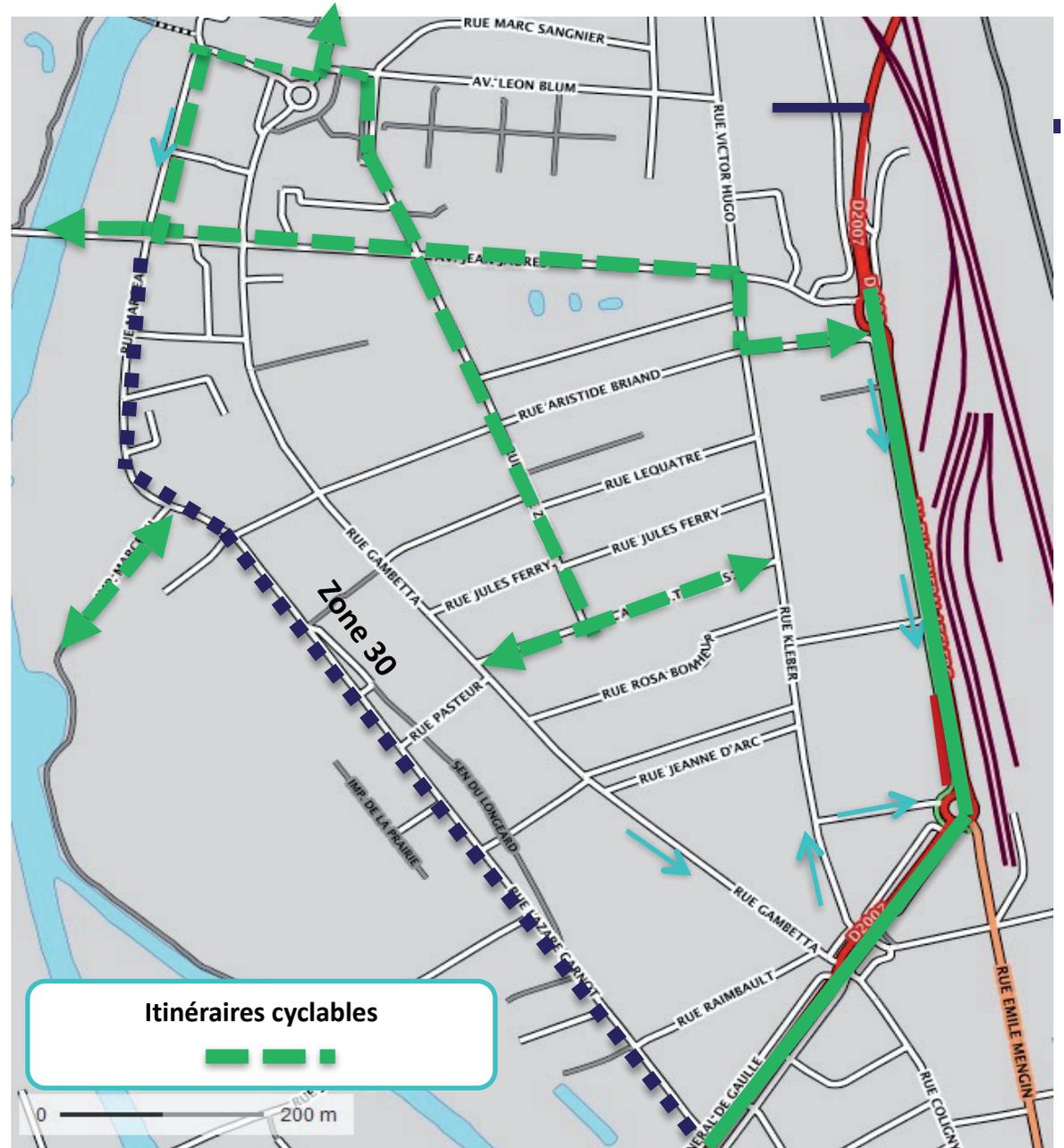


Schéma des itinéraires cyclables

La proposition consiste à :

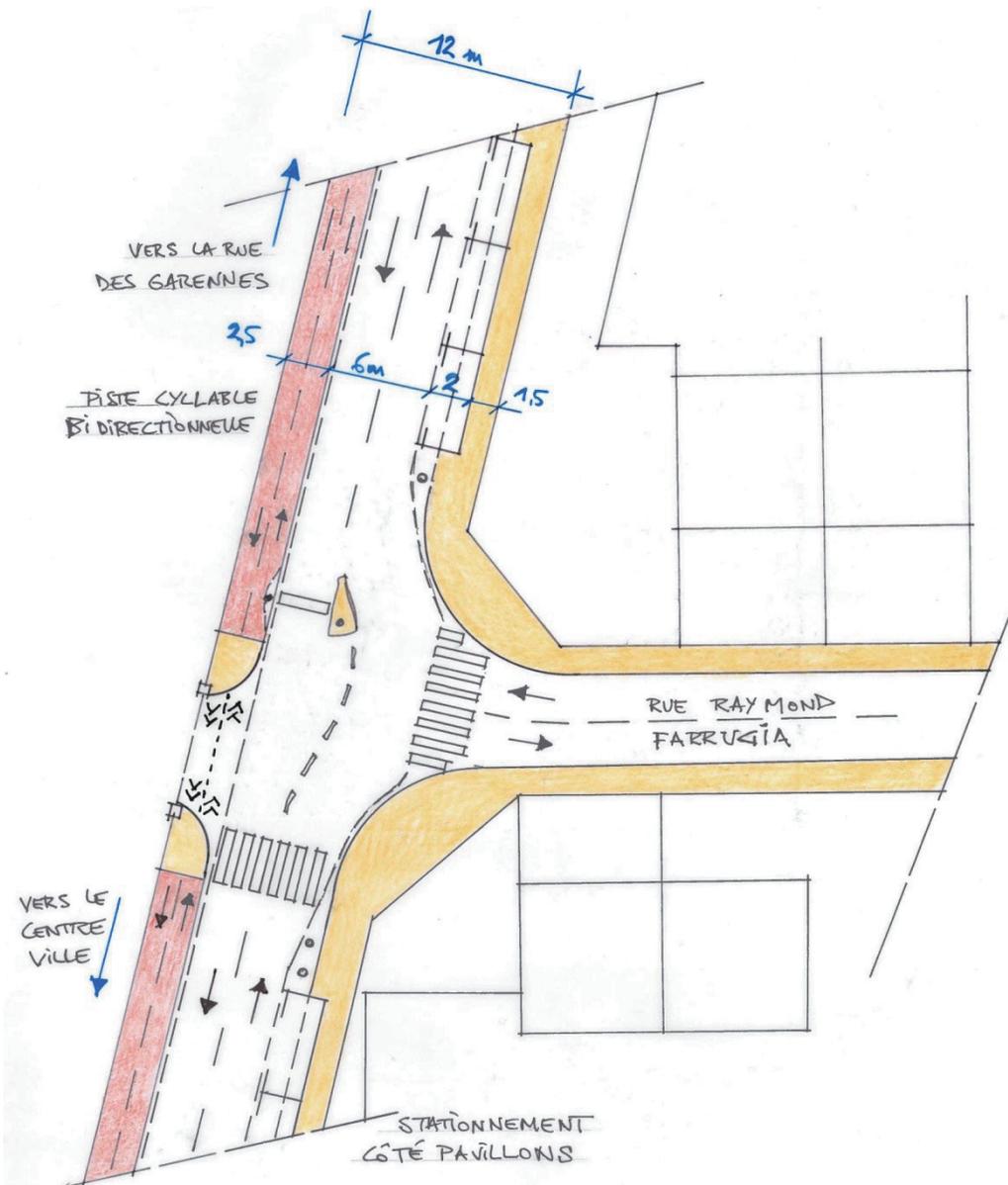
- relier la piste cyclable existante sur la contre-allée de l'avenue du général Leclerc à celles à créer sur l'axe Jaurès / Boutet / Mandela (détail de la liaison à étudier)
- Compléter ces premiers axes par une maille au nord de Jaurès reliant la mairie et empruntant au sud la rue Emile Zola, jusqu'à la rue des Tilleuls.



Rue du Château



Rue du Château



Préconisations :

- Changement de côté du stationnement, côté pavillons
- Prolongement des pistes cyclables de la Rue de La Garenne
- La traversée des piétons et des cycles au droit du carrefour.

Autre solution :

- Création d'un plateau surélevé .

Autres Actions

- Zones bleues à créer pour les secteur de forte demande en stationnement : place Jaurès et Sud de la rue Kleber
- Stationnement unilatéral dans les rues empruntées par les bus (Kleber, Jaurès ...) et autres rues comme : Gambetta, A.Briand et Tilleuls
- Co-Voiturage : une convention peut être envisagée avec Lidl ou Carrefour Market pour équiper une dizaine de places de signalétique covoiturage.
- Bornes électriques : 1 borne double est à prévoir sur la place Jaurès