

ETUDE CIRCULATION SAINT-PIERRE-DES-CORPS QUARTIER DU VIEUX SAINT-PIERRE

Réunion publique

13 / 12 / 2023

▶ SOMMAIRE

1. Contexte et objectifs
2. Synthèse du diagnostic
3. 3 scénarios de plan de circulation
4. Stratégie d'évolution du stationnement

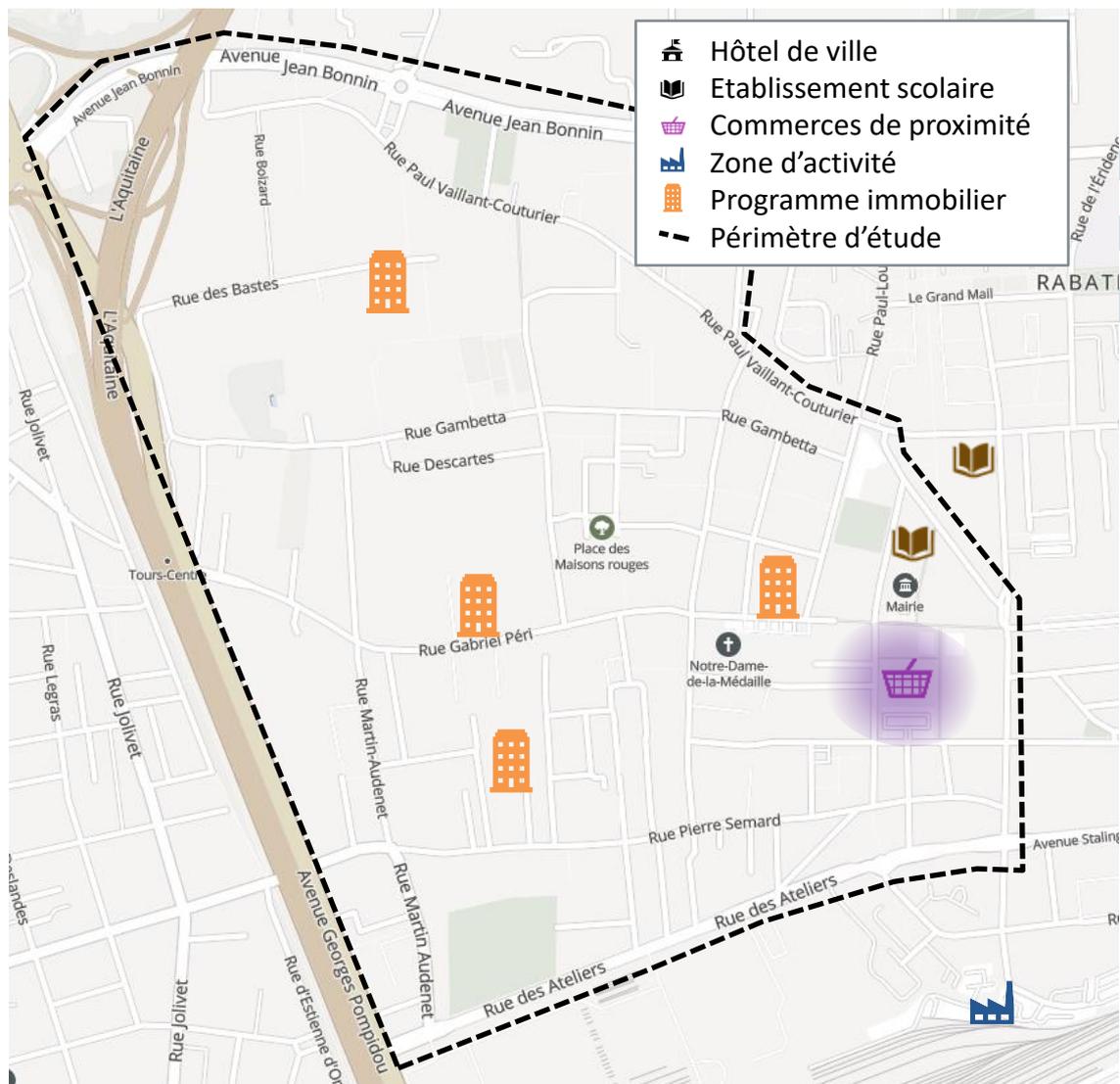


CONTEXTE ET OBJECTIFS



Contexte et objectifs

- Au regard de la densification urbaine des 15-20 dernières années et de l'augmentation des déplacements associés, une réflexion conjointe est portée sur les déplacements et le stationnement dans le quartier du vieux Saint-Pierre pour améliorer les déplacements voiture, les modes actifs, le stationnement et le cadre de vie par la même occasion.
- L'objectif de l'étude est de réfléchir à un plan de circulation dans le quartier du vieux Saint-Pierre dans le but d'apaiser la circulation motorisée :
 - Étudier et proposer des solutions pour l'apaisement des axes ciblés pour essayer d'y limiter la circulation de transit ;
 - Proposer des solutions de régulation de vitesse sur les axes concernés par cette problématique ;
 - Réfléchir aux sens de circulation dans des rues résidentielles contraintes ;
 - Redonner de l'espace aux modes actifs ;
 - Proposer des solutions de structuration du stationnement.





SYNTHÈSE DU DIAGNOSTIC ET ENJEUX

► Fonctionnement circulatoire actuel

□ Vitesse réglementaires de circulation

■ 90 km/h

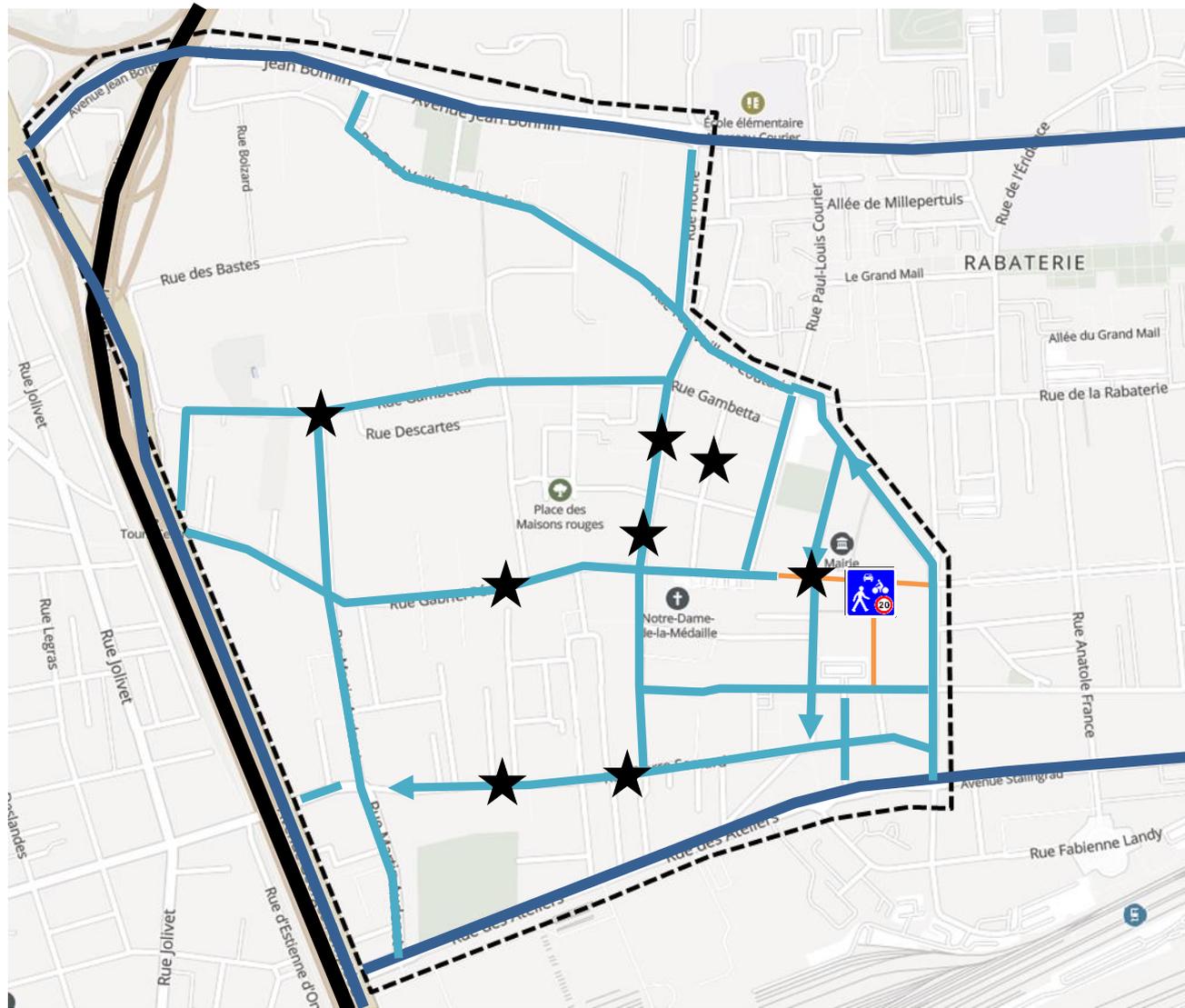
■ 50 km/h

■ 30 km/h

■ 20 km/h

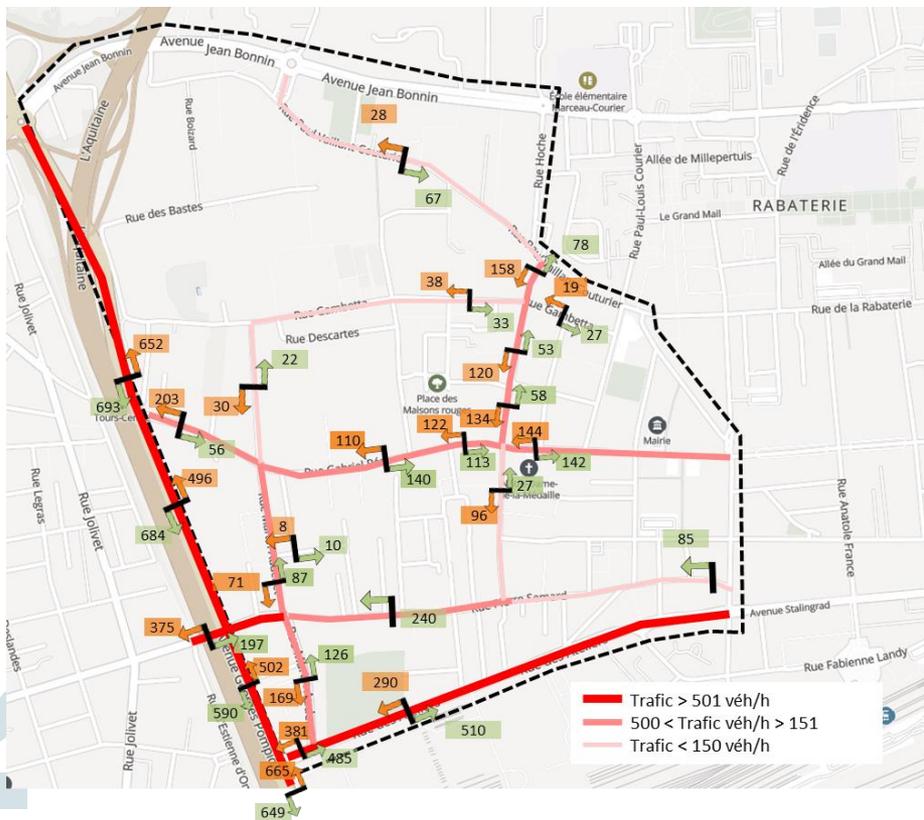
★ Dispositifs de réduction de vitesse

➔ Sens de circulation

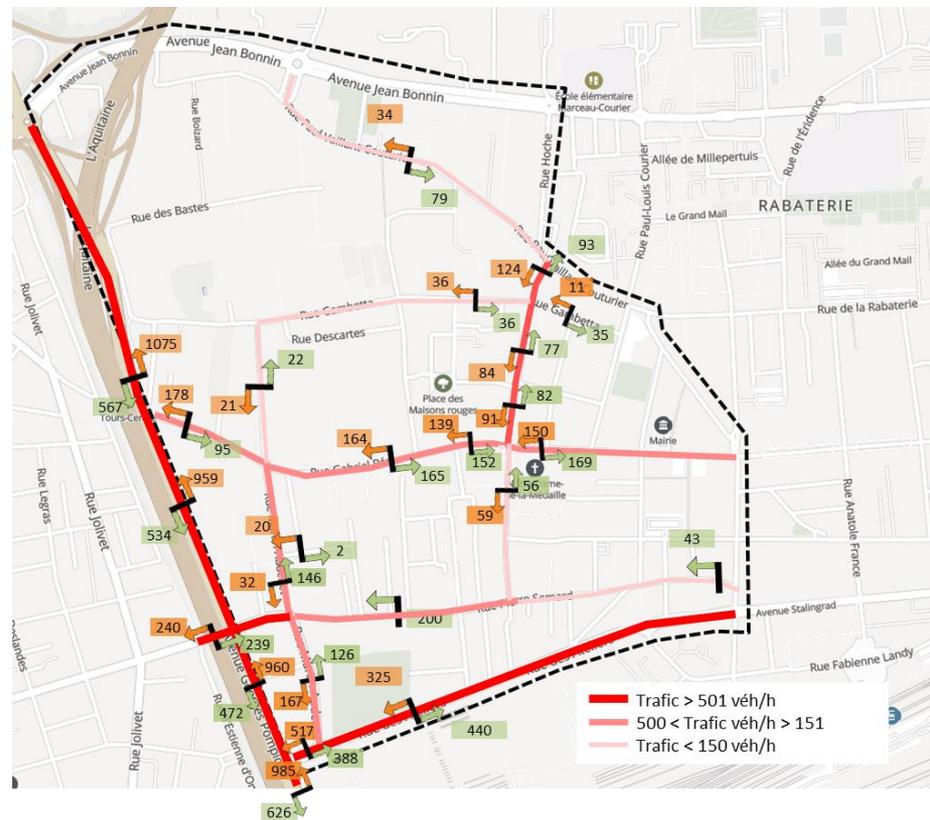


Volumes de trafic

Heure de pointe matin - 8h-9h



Heure de pointe soir - 17h-18h



- Un trafic soutenu sur des voies résidentielles, notamment sur les transversales Est/Ouest.
- Un itinéraire sur la rue Pierre Semard façonné par le Pont du Milieu et son accès au cœur de Tours.
- La rue Martin Audenet sollicité depuis Gabriel Péri et Ateliers par les flux du pont du Milieu.

Les vitesses

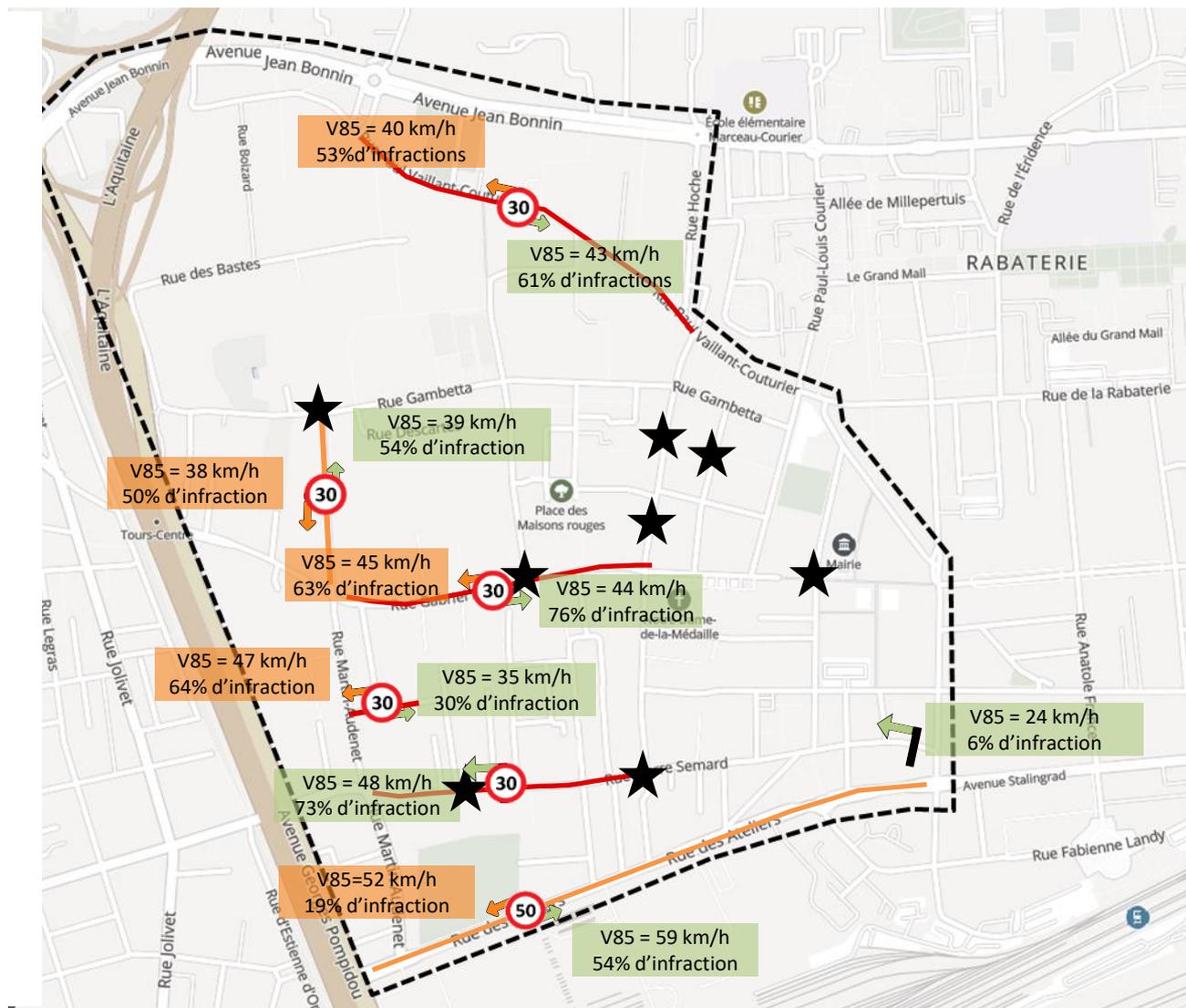
- Ecart des vitesses relevées par rapport à la vitesse réglementaire :

- Respect
- Ecart entre 0 et 5 km/h
- Ecart entre 6 et 10 km/h
- Ecart supérieur à 10 km/h

- Pourcentage d'infraction

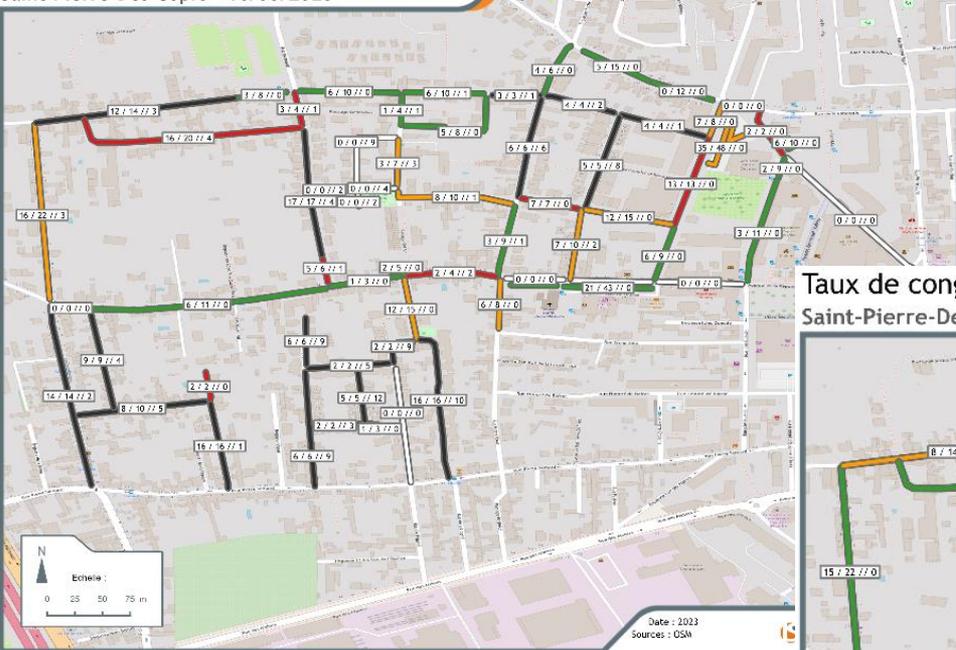
★ Modérateur de vitesse

- Des zones 30 où la vitesse est très majoritairement non respectée : 58 % d'infraction constatée en moyenne.



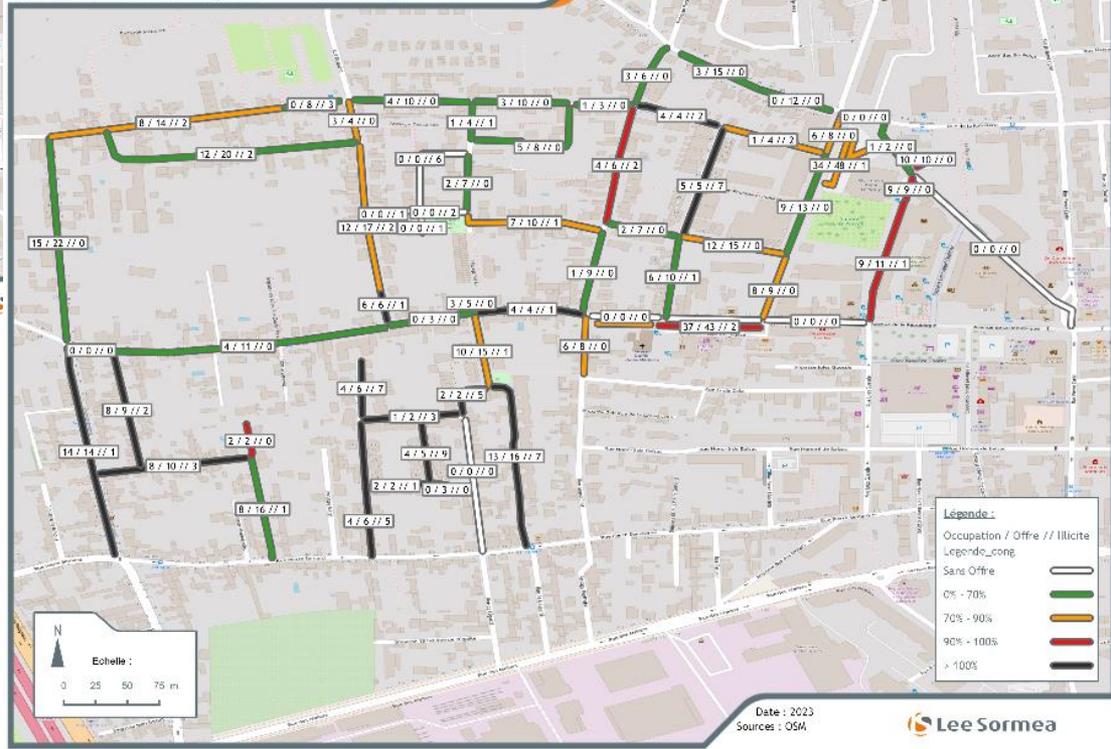
Stationnement : secteurs en tension

Taux de congestion - 06H00
Saint-Pierre-Des-Coprs - 16/05/2023



- Le matin et le soir le taux de congestion du stationnement est identique.
- A 15h, le taux de congestion est légèrement accentué par rapport à 10h.

Taux de congestion - 15H00
Saint-Pierre-Des-Coprs - 16/05/2023



La congestion correspond à l'occupation totale de la zone : occupation des places de stationnement + stationnement illicite.

En synthèse

Atouts

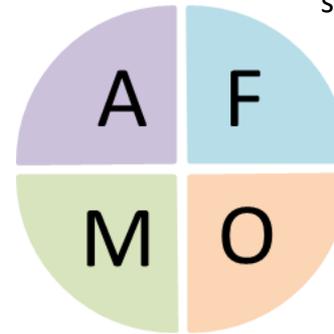
- Un réseau de rues parallèles proches ce qui est favorable à la mise en place de sens uniques sans trop de contraintes pour les habitants.
- Peu de distance à parcourir pour les habitants lors de la navette domicile-travail.
- Des lignes de TC qui relient la gare et le centre de Tours.
- Des aménagements cyclables existants sur les 3 axes structurants.
- Peu/pas de PL dans les rues résidentielles.

Menaces

- **Des stationnements saturés et nécessaires aux résidents du quartier.**
- **Des flux importants à destination de Saint-Pierre-des-Corps depuis l'Est et l'Ouest.**
- **Des flux importants dans des rues étroites qui peuvent difficilement accueillir un tel trafic.**
- **Des limites de vitesse peu respectées sur l'ensemble du quartier.**

Faiblesses

- Des rues étroites avec des manques de visibilité pour les différents utilisateurs.
- Une gare à proximité qui entraîne des flux non évitables et du report de stationnement dans les rues résidentielles.



Opportunités

- Un potentiel de développement de la pratique du vélo avec une population jeune parcourant de faibles distances (centre de Tours à moins de 15 minutes).
- Projet de passerelle pour les modes actifs au-dessus de l'Autoroute A10.



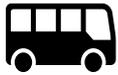
QUEL PLAN DE CIRCULATION POUR LE VIEUX SAINT-PIERRE ?

► Critères d'évaluation des scénarios

□ Critères :



Facilité des déplacements en véhicule motorisé



Transports en commun



Modes actifs
(piétons, vélos)



Cadre de vie
(nuisances, sécurité routière...)

□ Echelle de notation :



Scénario 1 – Apaisement relatif du quartier

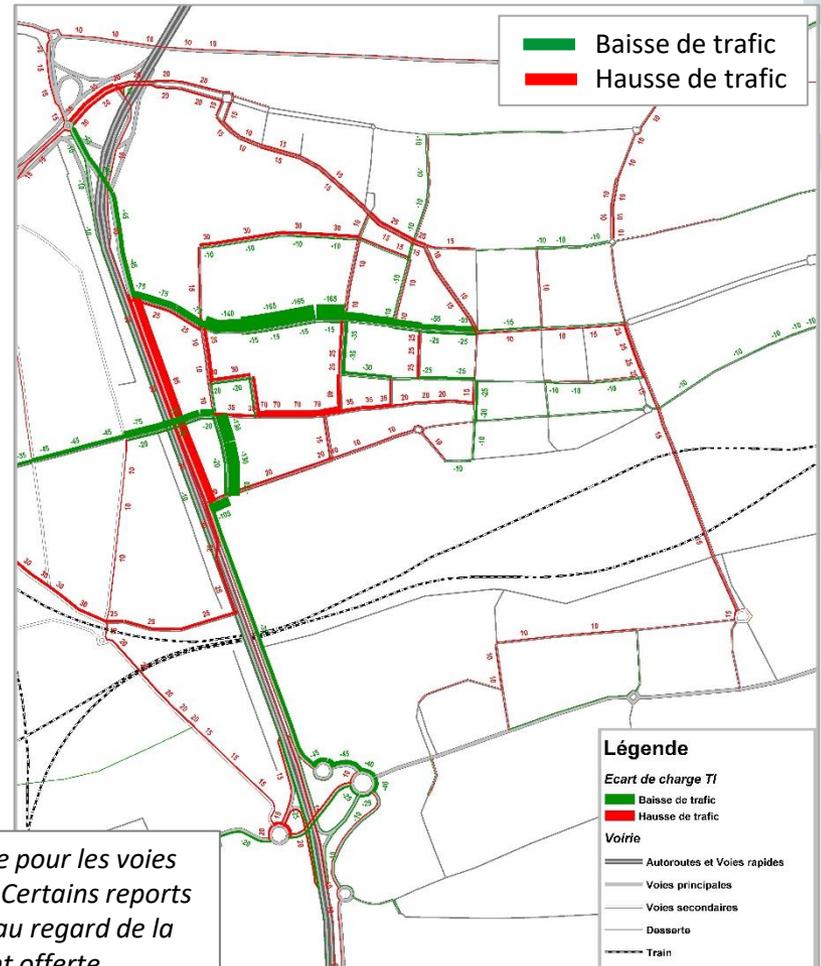
Soir



- Apaisements des trafics prévus rue Gabriel Péri, rue Martin Audenet et au pont du Milieu.
- Reports de trafic vers la rue Pierre Sémard au sud et la rue Gambetta au nord.

La limite de précision du modèle est atteinte pour les voies peu circulées (rue Zola, passage Berthelot). Certains reports de trafic dans ces rues sont à réinterpréter au regard de la possibilité d'écoulement du trafic réellement offerte.

Ecart de trafic entre scénario 1 et plan de circulation actuel en 2030



Scénario 1 – Adapter les sens de circulation et contraindre le trafic

Impacts

Voiture :

- Augmentation de la vitesse à contraindre avec des modérateurs de vitesse (ils doivent permettre le passage d'un bus et ne doivent pas contraindre la circulation des vélos).

Piéton :

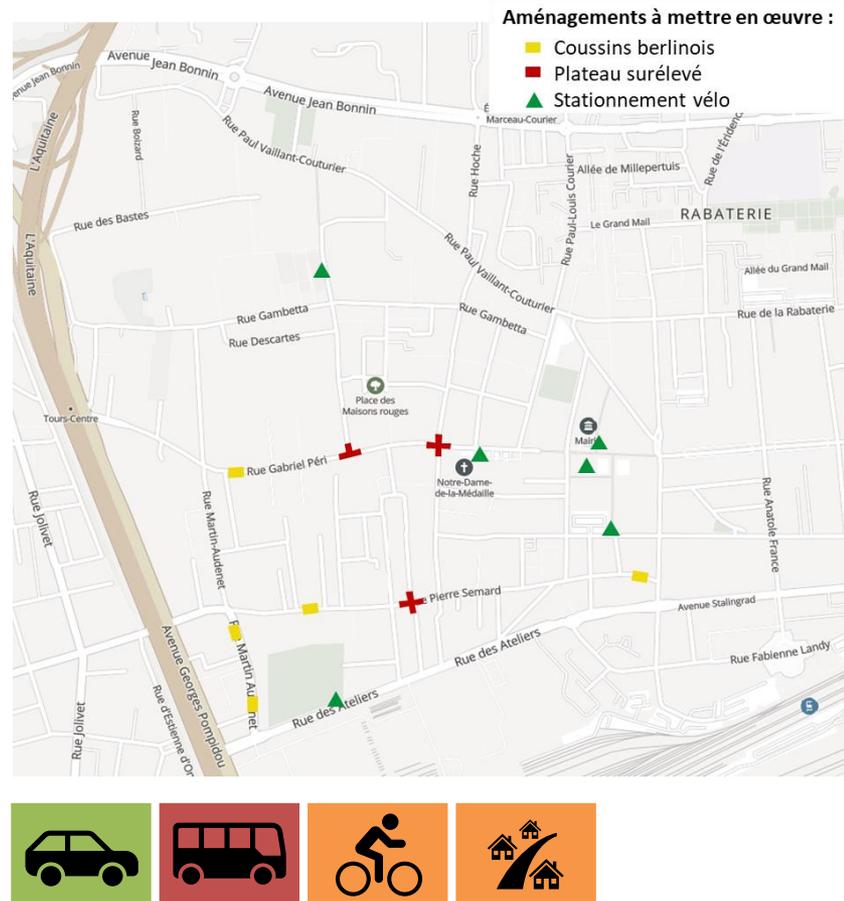
- Sentiment de sécurité accentué avec un seul sens de circulation sur la rue Gabriel Péri.
- Simplification des traversées piétonnes.
- Insécurité sur la rue de la Grand Cour avec l'augmentation du trafic.

Vélo :

- Réduction du nombre de mouvements dans les carrefours ce qui est plus favorable aux cyclistes.
- Risque de collision frontale réduit.
- Partage de la voirie facilité. Le trafic prévu sur l'axe permet un trafic mixte vélo + voiture.

Transport en commun :

- Amélioration de la circulation des bus.
- Itinéraire de déviation des bus allongé en raison de la mise en sens unique de la rue Martin Audenet Sud.



Scénario 2 – Apaisement partiel en faveur des modes actifs

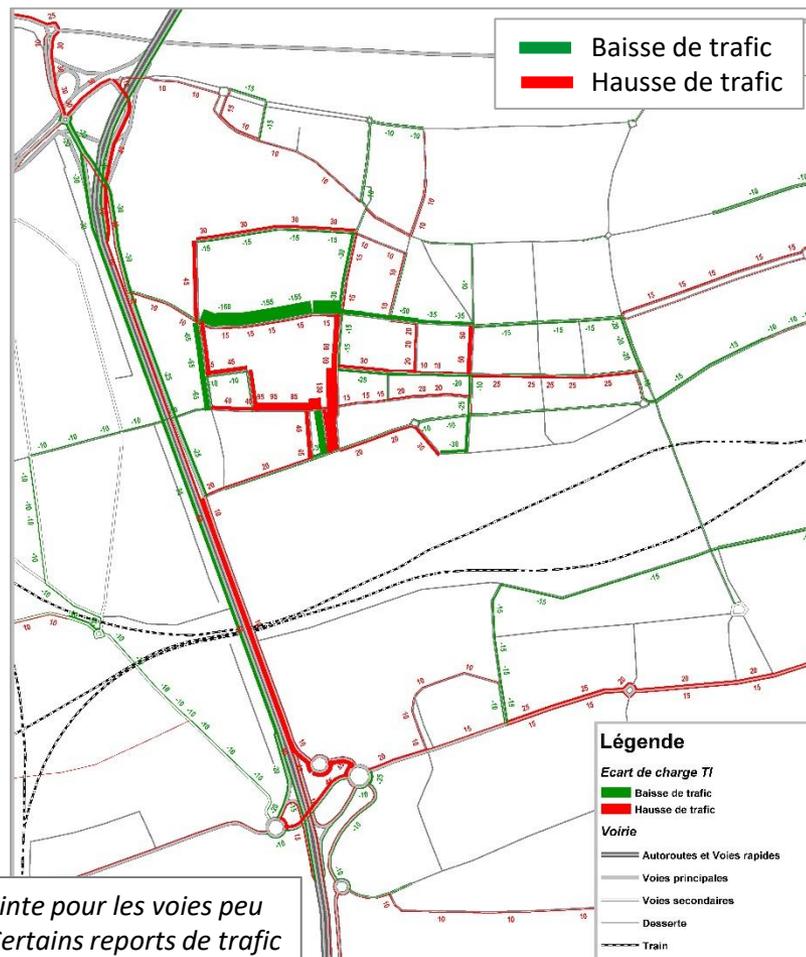
Matin



- Apaisements des trafics prévus rue Gabriel Péri, rue Martin Audenet et rue de la Liberté.
- Reports de trafic vers la rue Pierre Sémard au sud et la rue Gambetta au nord.

La limite de précision du modèle est atteinte pour les voies peu circulées (rue Zola, passage Berthelot). Certains reports de trafic dans ces rues sont à réinterpréter au regard de la possibilité d'écoulement du trafic réellement offerte.

Ecart de trafic entre scénario 2 et plan de circulation existant (trafics 2030)



Scénario 2 – Apaisement partiel en faveur des modes actifs

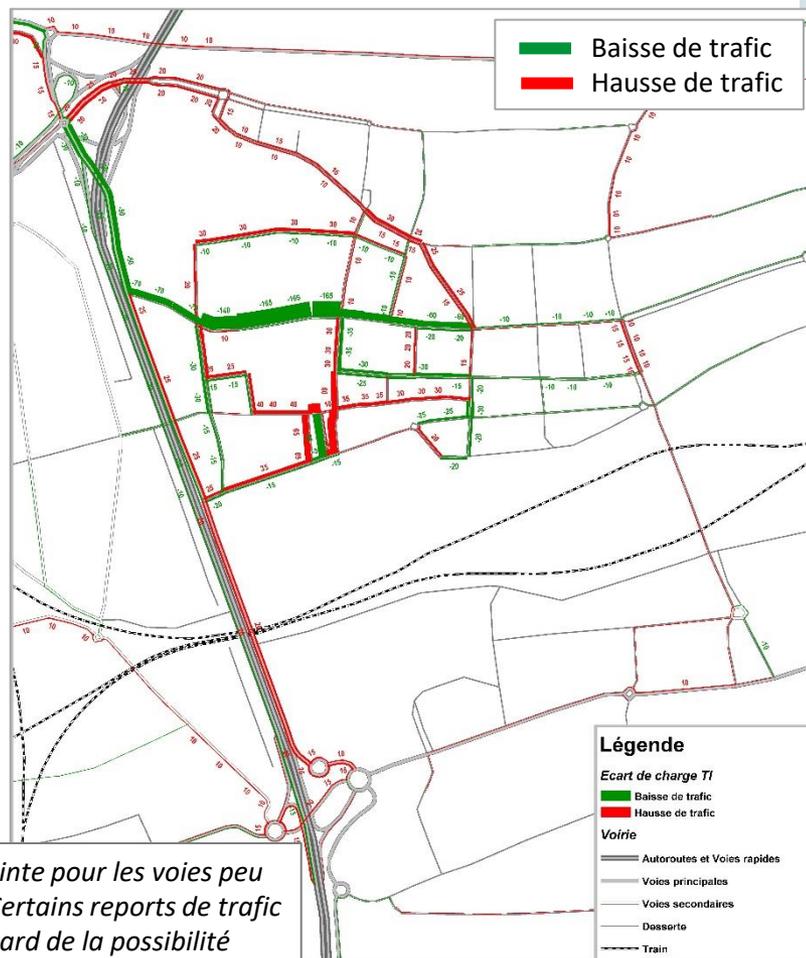
Soir



- Apaisements des trafics prévus rue Gabriel Péri et rue de la Liberté.
- Reports de trafic vers la rue Pierre Sémard au sud et la rue Gambetta au nord.

La limite de précision du modèle est atteinte pour les voies peu circulées (rue Zola, passage Berthelot). Certains reports de trafic dans ces rues sont à réinterpréter au regard de la possibilité d'écoulement du trafic réellement offerte.

Ecart de trafic entre scénario 2 et plan de circulation actuel en 2030



Scénario 2 – Apaisement partiel en faveur des modes actifs

Impacts

Voiture :

- Augmentation de la vitesse à contraindre avec des modérateurs de vitesse (ils doivent permettre le passage d'un bus et ne doivent pas contraindre la circulation des vélos).
- Détour plus important pour les riverains qui peut engendrer des shunts par des voies résidentielles.
- Augmentation importante du trafic sur certains axes peu adaptés.

Piéton :

- Simplification des traversées piétonnes et sentiment de sécurité accentué
- Apaisement global de la vie locale avec mise en place de végétation possible

Vélo :

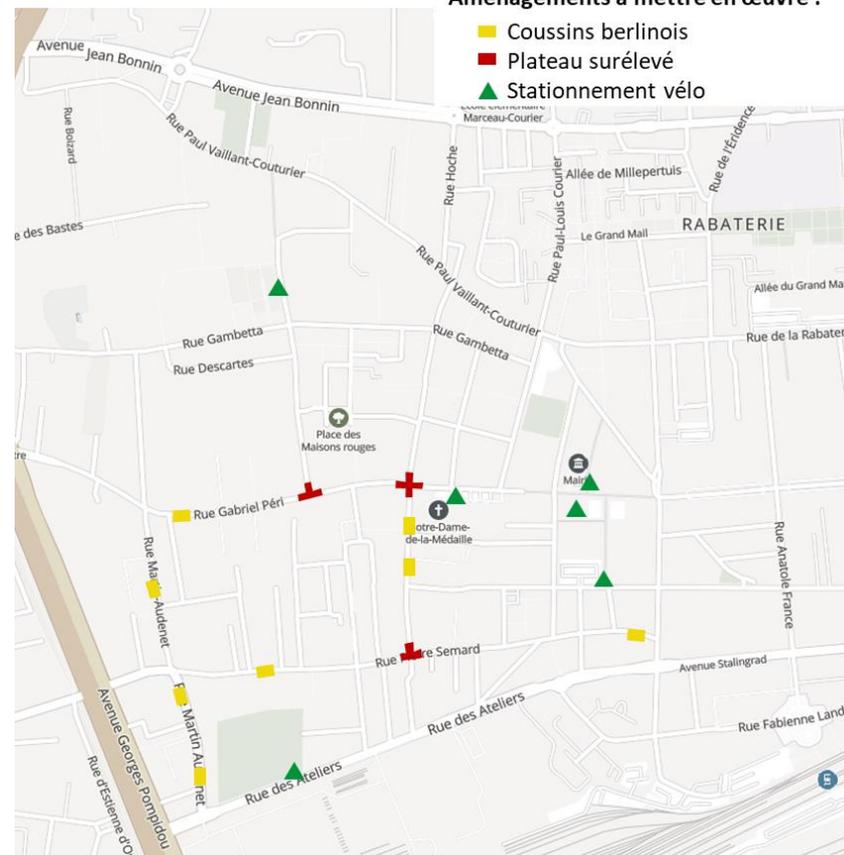
- Simplification des carrefours, ce qui est favorable aux cyclistes.
- Risque de collision frontale réduit.
- Partage de la voirie facilitée sur la plupart des axes.

Transport en commun :

- Amélioration de la circulation des bus

Aménagements à mettre en œuvre :

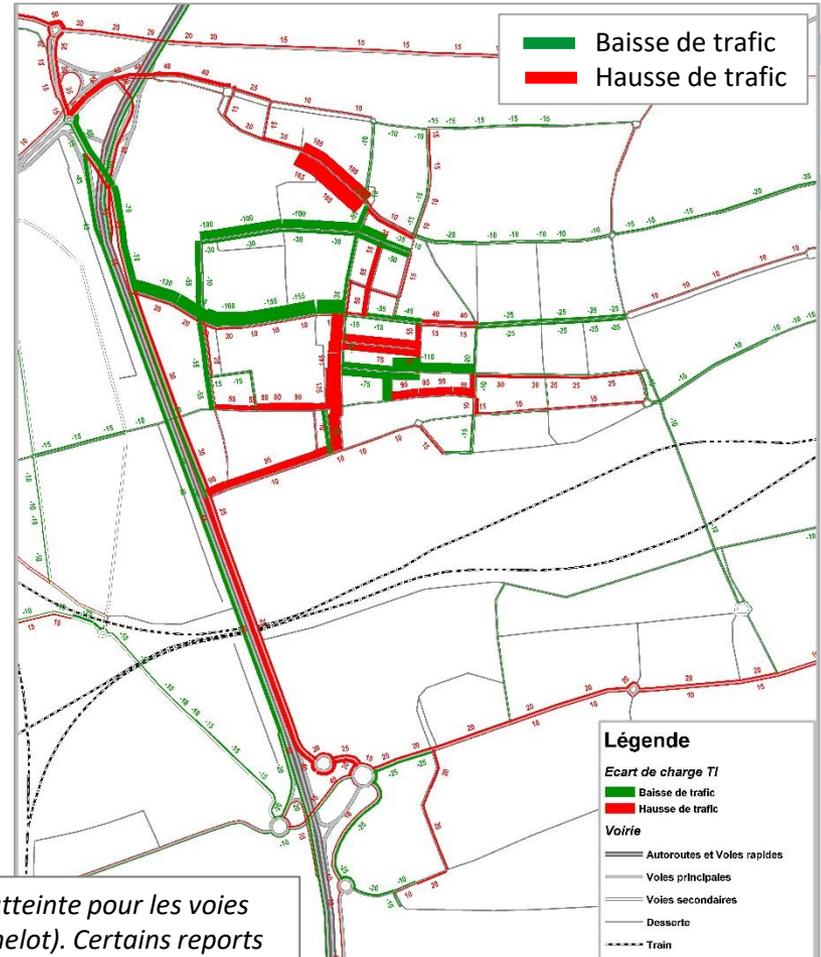
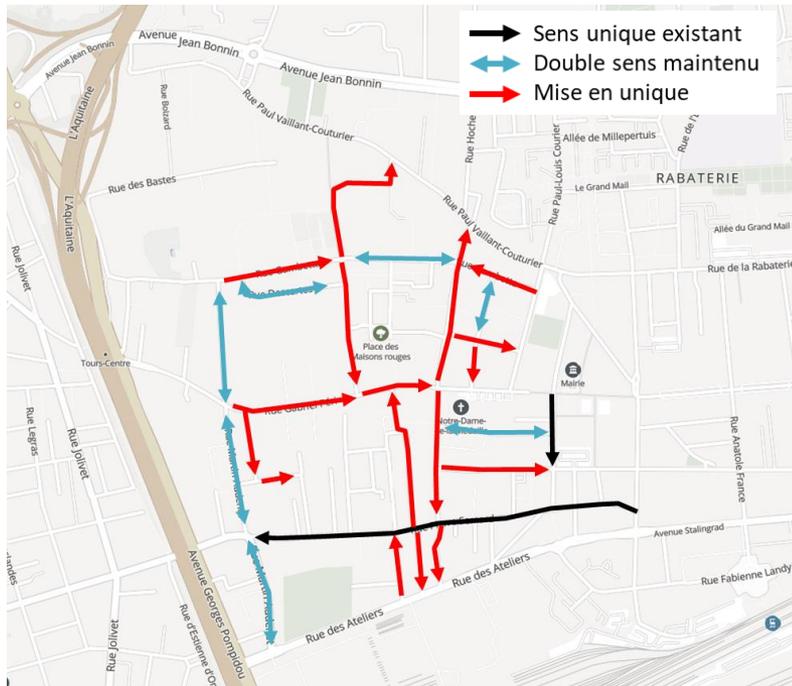
- Coussins berlinois
- Plateau surélevé
- ▲ Stationnement vélo



► Scénario 3 – Apaisement généralisé des circulations motorisées

Ecart de trafic entre scénario 3 et plan de circulation existant (trafics 2030)

Matin

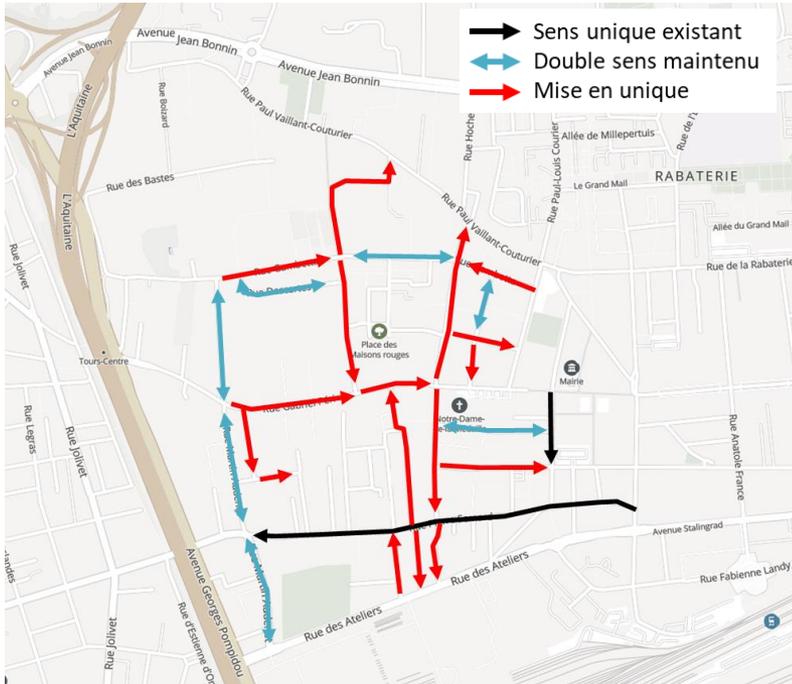


- Apaisements des trafics prévus rue Gabriel Péri, rue Gambetta, rue Audenet Damas et rue H. de Balzac.
- Reports de trafic vers la rue de la Grand Cour, rue Sémard rue des Ateliers et rue Vaillant Couturier.

La limite de précision du modèle est atteinte pour les voies peu circulées (rue Zola, passage Berthelot). Certains reports de trafic dans ces rues sont à réinterpréter au regard de la possibilité d'écoulement du trafic réellement offerte.

► Scénario 3 – Apaisement généralisé des circulations motorisées

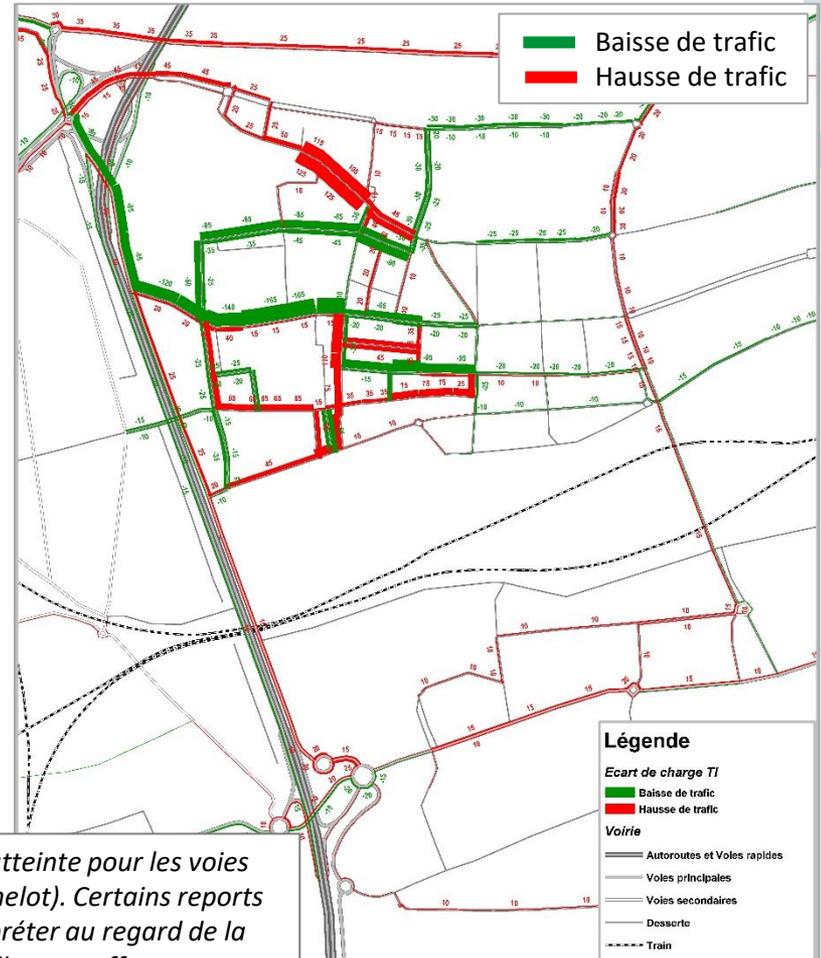
Soir



- Apaisements des trafics prévus rue Gabriel Péri, rue Gambetta, rue Audenet Damas et rue H. de Balzac.
- Reports de trafic vers la rue Vaillant Couturier, rue de la Grand Cour, rue Sémard et rue des Ateliers.

La limite de précision du modèle est atteinte pour les voies peu circulées (rue Zola, passage Berthelot). Certains reports de trafic dans ces rues sont à réinterpréter au regard de la possibilité d'écoulement du trafic réellement offerte.

Ecart de trafic entre scénario 3 et plan de circulation actuel en 2030



Scénario 3 – Apaisement généralisé des circulations motorisées

Impacts

Voiture :

- Augmentation de la vitesse à contraindre avec des modérateurs de vitesse.
- Détour plus important pour les riverains qui peut engendrer des shunts par des voies résidentielles.
- Augmentation importante du trafic sur certains axes peu adaptés, notamment la rue Pierre Semard et la rue de la Grand Cour.

Piéton :

- Simplification des traversées et sentiment de sécurité accentué.
- Apaisement global de la vie locale avec végétalisation possible.

Vélo :

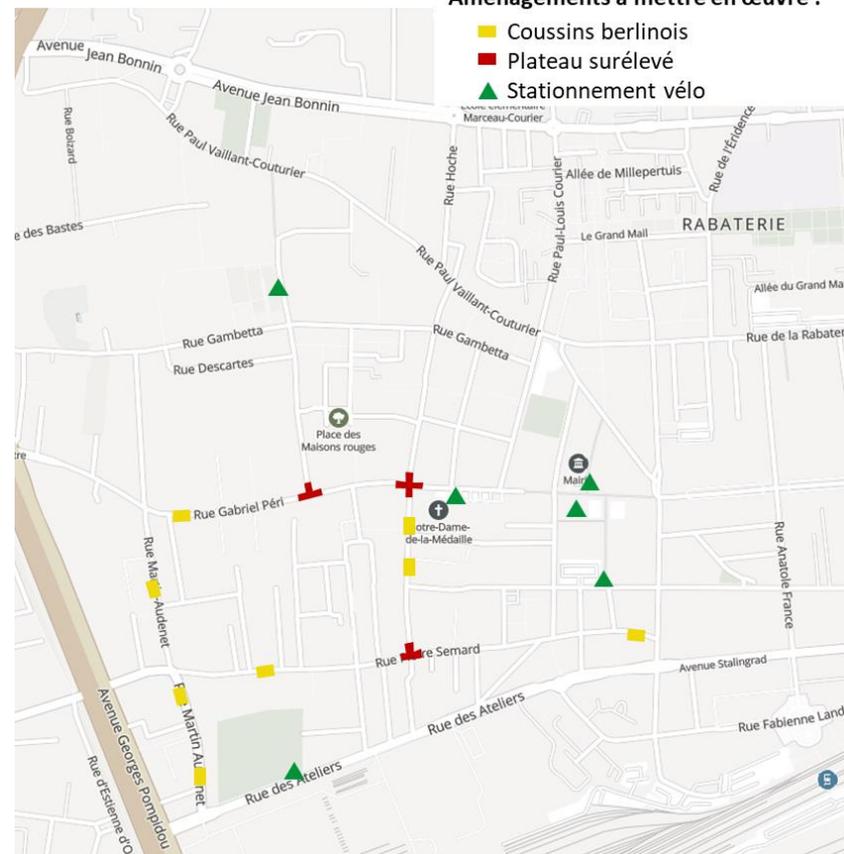
- Simplification des carrefours, favorable aux cyclistes.
- Risque de collision frontale réduit.
- Circulation peu sécurisées aux carrefours et sur la rue Martin Audenet (discontinuité de l'itinéraire).
- Prévoir une liaison sécurisée à la future passerelle A10.

Transport en commun :

- Amélioration de la circulation des bus.

Aménagements à mettre en œuvre :

- Coussins berlinois
- Plateau surélevé
- ▲ Stationnement vélo





QUELLE STRATÉGIE DE STATIONNEMENT POUR LE VIEUX SAINT-PIERRE ?

Quelle stratégie de stationnement ?

➔ Limiter le stationnement des pendulaires.

- ❑ Passer en zone bleue limitée à 2h sur l'ensemble du stationnement en voirie de Saint-Pierre-des-Corps pour limiter celui des pendulaires et favoriser l'utilisation des transport en commun (2/3 des actifs qui viennent travailler sur le territoire habitent l'ouest métropolitain).
- ❑ Créer des poches de stationnement en zone bleue limitée à 4h.
- ➔ Mise en place d'une carte résident pour stationner plus longtemps que le temps réglementaire avec deux tarifs différents pour mixer les usages de la zone bleue :
 - ➔ Un tarif préférentiel annuel pour les riverains
 - ➔ Un tarif mensuel pour les actifs, professionnels et association plus élevé
- ❑ Faire un audit du parc de stationnement privé et limiter le tarif préférentiel pour les habitants étant équipés.
- ❑ Créer des zones bleues limitées à 1 heure avec capteurs d'infraction à proximité de la Mairie et des commerces : Avenue de la République, rue Jules Guesde, rue Ethel et Julius Rosenberg.
- ❑ Créer des stationnements vélos.

✔ Permet la mixité des usages du stationnement au cours de la journée.

Limite en partie le stationnement des pendulaires.

❌ Pas de gain en espace public à prévoir.

Investissement lourd à prévoir pour l'aménagement des parkings et la mise en place de capteurs d'infraction.





MERCI

