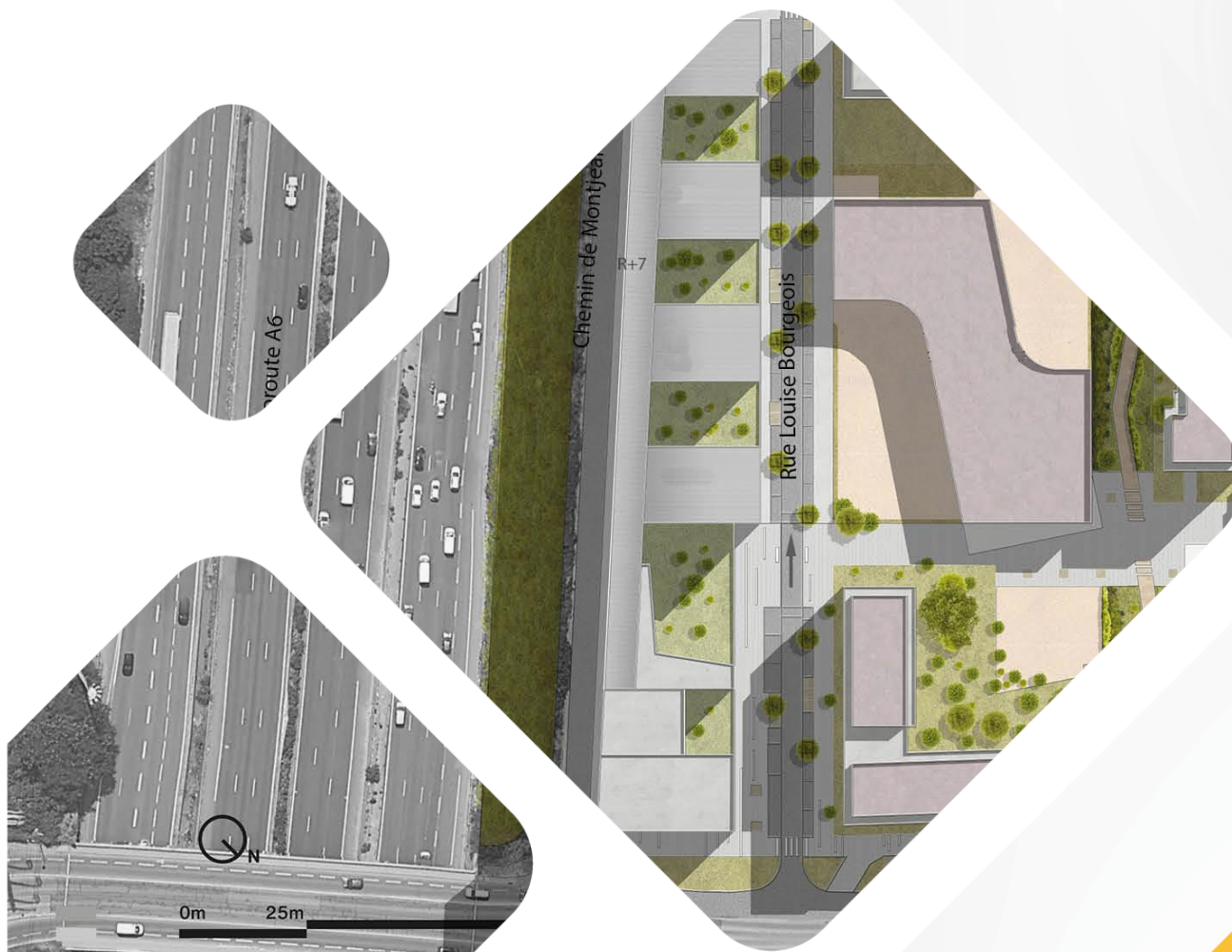
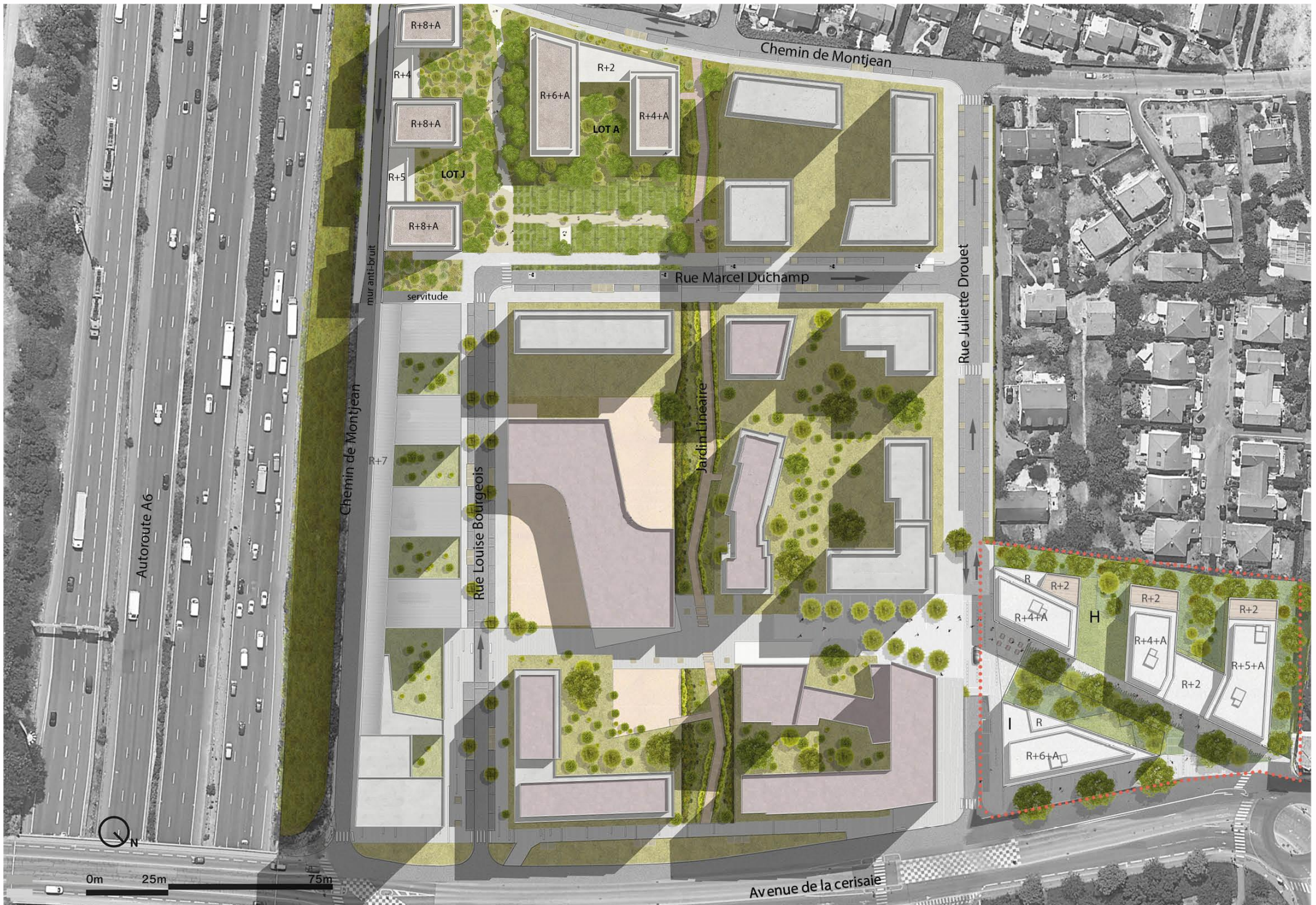


## PROJET CERISAIE à FRESNES (94)

MISE A JOUR DE L'ETUDE CIRCULATION ET STATIONNEMENT





Rédacteur	N° version	Date version	Vérfié par	Assistant/Technicien	Modifications
N. De Carvalho n.decarvalho@cdvia.fr +33(0)7.87.11.49.01	1.2	05/06/23	B. Berthelot b.berthelot@cdvia.fr	-	Rapport initial

### Certification OPQIBI

Pour la recherche ou la sélection de prestataires d'ingénierie compétents, le maître d'ouvrage ou le donneur d'ordres reste maître des procédures qu'il entend utiliser et du contenu des documents qu'il entend demander. Il peut néanmoins faire référence aux qualifications OPQIBI qui constituent un outil d'aide à la décision, un véritable instrument de confiance. Les qualifications OPQIBI informent qu'un prestataire possède les capacités de réaliser et a déjà réalisé, à la satisfaction de clients, les prestations dans les domaines de l'ingénierie où il est qualifié.

CDVIA s'est vu attribuer le certificat de qualification n° 11 08 2324.



## SOMMAIRE

<b>1. SYNTHÈSE DE L'ÉTUDE.....</b>	<b>5</b>
<b>2. PREAMBULE.....</b>	<b>6</b>
2.1. OBJET DE L'ÉTUDE .....	6
2.2. GLOSSAIRE .....	7
2.3. CALCULS DE RESERVES DE CAPACITE .....	7
<b>3. RAPPEL DES ÉTUDES PRÉCÉDENTES .....</b>	<b>8</b>
<b>4. ANALYSE PROSPECTIVE.....</b>	<b>10</b>
4.1. IMPACT SUR LA CIRCULATION .....	10
4.1.1. Plan de circulation actuel.....	10
4.1.2. Plan de circulation envisagé.....	11
4.1.3. Evolution du trafic .....	13
4.1.4. Fonctionnement des carrefours .....	17
4.1.4.1. Comptages directionnels actuels .....	18
4.1.4.2. Flux directionnels prévisionnels.....	20
4.1.4.3. Carrefour : Avenue de la Cerisaie / Chemin de Montjean .....	22
4.1.4.4. Carrefour : Rue Juliette Drouet / Rue Marcel Duchamp .	23
4.1.4.5. Carrefour : Rue Juliette Drouet / Rue de Montjean .....	24
<b>4.2. IMPACT SUR LE STATIONNEMENT SUR VOIRIE PUBLIQUE.....</b>	<b>25</b>
4.2.1. Offre de stationnement actuelle sur la voirie publique .....	25
4.2.2. Offre de stationnement envisagée sur la voirie publique.....	26

## 1. SYNTHÈSE DE L'ÉTUDE

La présente étude concerne l'analyse d'impact du nouveau plan masse sur la circulation et le stationnement dans la zone d'aménagement concerté de la Cerisaie, à Fresnes à la suite des nombreux dysfonctionnements constatés en matière de stationnement.

Le plan de circulation actuel permet l'accès à la ZAC depuis **toutes les directions**. Sur la RD126 qui borde le site au nord, nous retrouvons un carrefour à feux entre la rue Juliette Drouet et l'avenue de la Cerisaie, ainsi qu'un second carrefour à feux entre le chemin de Montjean et l'avenue de la Cerisaie. La rue Louise Bourgeois permet également les entrées depuis l'avenue de la Cerisaie. Au sud, se situe un carrefour à priorité entre la rue Juliette Drouet et la rue de Montjean. À l'intérieur de la ZAC, la plupart des rues sont à double sens, à l'exception de la rue Louise Bourgeois et du chemin de Montjean.

Le plan de circulation envisagé **conserve les mêmes accès, mais des changements sont prévus à l'intérieur de la zone** notamment au niveau des sens de circulation. La rue Marcel Duchamp deviendra à sens unique en direction de la rue Juliette Drouet, et la connexion entre cette rue et le chemin

de Montjean sera supprimée. Une partie de la rue Juliette Drouet sera également à sens unique en direction du sud.

**Les modifications apportées au plan de circulation entraîneront des changements dans les itinéraires d'accès.** L'accès à la rue Marcel Duchamp se fera désormais depuis la rue Louise Bourgeois, et pour se rendre à l'avenue de la Cerisaie depuis la rue Marcel Duchamp, il faudra emprunter la rue Juliette Drouet puis le chemin de Montjean.

L'étude analyse également l'évolution du trafic dans la ZAC. Elle montre que la construction de nouveaux lots entraînerait **une augmentation d'environ 700 vh/jour**, avec une légère augmentation des flux dans l'ensemble de la ZAC. Avec la modification du plan de circulation, les flux en entrées depuis l'avenue de la Cerisaie resteront sensiblement les mêmes, alors que pour les sorties, ils subiront des modifications significatives, notamment une diminution du trafic sur la rue Juliette Drouet et une augmentation importante du trafic empruntant le chemin de Montjean.

En ce qui concerne le fonctionnement des carrefours, suite aux modifications prévues dans le plan de circulation, certains carrefours connaîtront une baisse de trafic tandis que d'autres connaîtront une augmentation. Cependant, **les réserves de capacité des carrefours resteront suffisantes pour assurer un trafic fluide, notamment aux heures de pointe.**

En ce qui concerne le stationnement sur voirie publique, l'offre actuelle de 68 places est insuffisante pour répondre à la demande, qui varie de 133 à 167 véhicules simultanément. Cela s'explique par des stationnements interdits présents dans la ZAC, notamment en double file. Le nouveau plan prévoit une modification de la géométrie des voies et une augmentation de l'offre de stationnement à 118 places, **les modifications de géométries permettront de supprimer de nombreux stationnements interdits** mais ces derniers pourront toujours avoir lieu à certains endroits ponctuellement ne subissant pas de modifications. Ainsi nous estimons une demande maximale réduite à 130 véhicules simultanément, **cette demande reste supérieure à l'offre.**

## 2. PREAMBULE

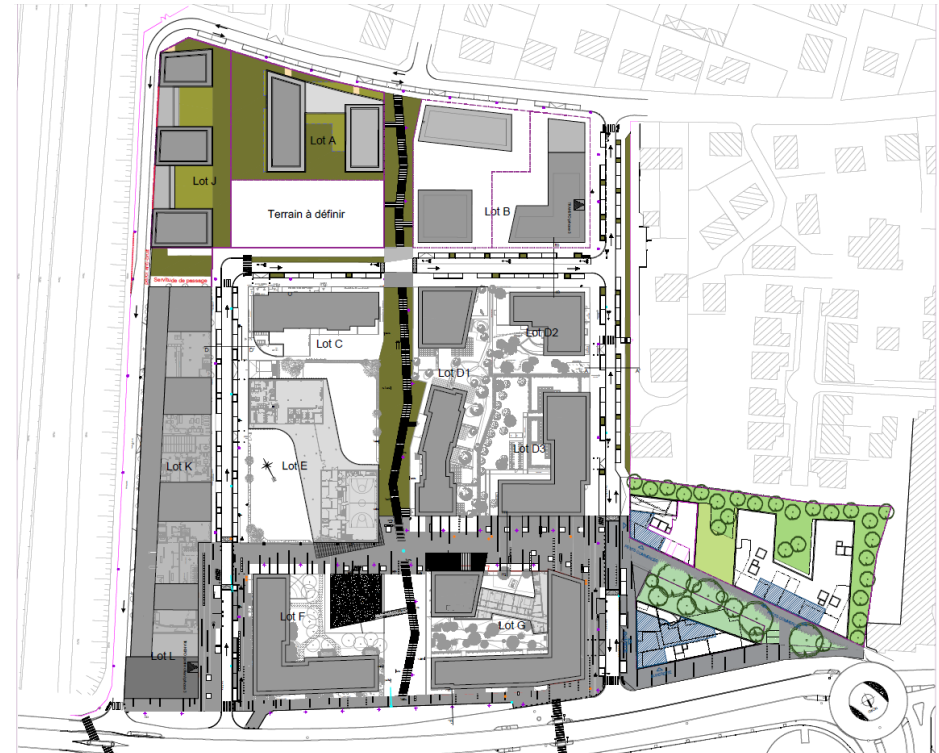
### 2.1. OBJET DE L'ETUDE

Suite à la réalisation de la première phase de la ZAC de la Cerisaie à Fresnes, des problèmes de stationnement ont été observés sur la voie publique desservant la nouvelle ZAC. Une étude a été réalisée en 2021 pour comprendre l'origine de cette problématique. Cependant, le groupe VALOPHIS a depuis révisé son plan masse et souhaite évaluer l'impact de ces modifications sur la ZAC.

Il sera ainsi étudié :

- L'impact sur la circulation ;
- L'impact sur la stationnement.

Des mesures conservatoires pourront éventuellement être recommandées à l'issue de l'étude.



Plan masse de la ZAC de la Cerisaie

## 2.2. GLOSSAIRE

Les abréviations utilisées dans le présent rapport sont définies ci-dessous :

- HPM : Heure de pointe du matin
- HPS : Heure de pointe du soir
- CA : Comptages automatiques
- CD : Comptages directionnels
- UVP : Unités de véhicules particuliers telles que :

$$"UVP" = \sum ("VL"; "PL" \times 2; "2R" \times \frac{1}{3})$$

- VL : Véhicule léger
- PL : Poids-lourd
- 2R : Deux roues
- TV : Tous véhicules
- Charge globale : Somme des véhicules entrant dans un carrefour (en UVP)
- Part modale VP : part des usagers effectuant leur déplacement en véhicule particulier
- TCSP : Transport en commun en site propre
- TAD : Tourne-à-droite
- TAG : Tourne-à-gauche
- TMJ : Trafic moyen journalier
- TMJO : Trafic moyen journalier (jours ouvrés)
- Réserve de capacité : la réserve de capacité d'une ligne de feu correspond à l'augmentation de trafic que celle-ci peut absorber avant saturation.
- CLP : Cédez le passage

## 2.3. CALCULS DE RESERVES DE CAPACITE

Les calculs de capacité des carrefours sans feu ont été réalisés à l'aide d'une méthode de calcul validée par le CEREMA (méthode allemande inspirée des travaux de Harders et Siegloch) qui consiste à déterminer les réserves de capacité des mouvements non prioritaires.

Celles-ci sont fonction du nombre de véhicules qu'ils impliquent mais aussi et surtout du niveau des trafics antagonistes. Les paramètres influençant également les réserves de capacité sont la géométrie de la route principale (2x1 ou 2x2 voies), le type de signalisation (STOP ou CEDEZ LE PASSAGE), la présence ou non d'une voie spéciale d'accélération, la vitesse limite autorisée, etc....

Les calculs de capacité des carrefours giratoires et des carrefours à feux ont été réalisés respectivement à l'aide du logiciel GIRABASE et du logiciel PLAN DE FEUX qui utilisent une méthode de calcul des réserves de capacité des branches d'entrées ou lignes de feux validée par le CEREMA.

Les tableaux ci-dessous récapitulent la légende utilisée pour les réserves de capacité des différents carrefours :

Carrefour à feux		
fonctionnement satisfaisant	100%	20% ≤ réserve
fonctionnement chargé	20%	5% ≤ réserve < 20%
fonctionnement saturé	5%	réserve < 5%

Carrefour à priorités / giratoire		
fonctionnement satisfaisant	100%	25% ≤ réserve
fonctionnement chargé	25%	5% ≤ réserve < 25%
fonctionnement saturé	5%	réserve < 5%

Carrefour à priorités / giratoire		
Pas de retard / Retards très faibles	15	Insertion aisée (temps < 15 sec )
Retards assez importants	30	Insertion assez difficile (temps entre 15 et 30 sec )
Retards très importants	60	Insertion difficile (temps entre 30 et 60 sec )
Saturation	> 60	Insertion très difficile (temps > 60 sec )

### 3. RAPPEL DES ETUDES PRECEDENTES

La ZAC de la Cerisaie connaît une pression très importante sur le stationnement sur voirie publique en raison d'un sous dimensionnement global de l'offre en stationnement. Dans ce contexte, notre BET avait été sollicité afin d'élaborer un diagnostic des conditions actuelles de stationnement et de circulation sur le site.

Des enquêtes stationnement et de circulation avaient été réalisées en janvier 2021 (couvre-feu à 18h) après avoir étudié différents indicateurs de reprise de trafic et vérifié que les conditions d'enquêtes étaient suffisamment représentatives. Ce dispositif d'enquête a permis d'arriver aux conclusions suivantes :

Le **pic de nuit de la demande en stationnement** donne lieu à une **congestion de l'intégralité des sections du secteur** en début et en fin de journée. Cela s'observe notamment sur les **rues Juliette Drouet et Louise Bourgeois** où le **stationnement s'observe sur la chaussée** en raison de la **saturation des places réglementées** ou encore sur la **moitié Sud** où le **stationnement s'observe sur la chaussée et sur le trottoir en raison de l'absence totale de places réglementées**.

Ce stationnement sauvage réduit parfois le trafic à **une voie pour deux sens de circulation**, ce qui génère des **difficultés de circulation** alors que les niveaux de trafic mesurés devraient normalement s'écouler sans aucun problème si le stationnement n'empiétait pas sur la route.

La demande en stationnement sur voirie publique diminue au cours de la journée mais **la contrainte reste importante** sur le secteur puisque la quasi-totalité des sections restent saturées. On observe toutefois une **diminution non négligeable du stationnement sauvage sur les rues Juliette Drouet et Marcel Duchamp** qui concentrent une bonne partie des places matérialisées et où on retombe à des **niveaux de congestion inférieurs à 100%**.

Au niveau des parkings souterrains, on retrouve une variabilité plus importante encore que sur la voirie publique avec toujours ce pic de demande la nuit. On remarque cependant que même la nuit lorsque la demande en stationnement est maximale, **l'occupation des parkings souterrains n'est pas pleinement optimisée**, avec pas moins de **6 des 7 parkings qui présentent un taux de remplissage inférieur à 80%**.

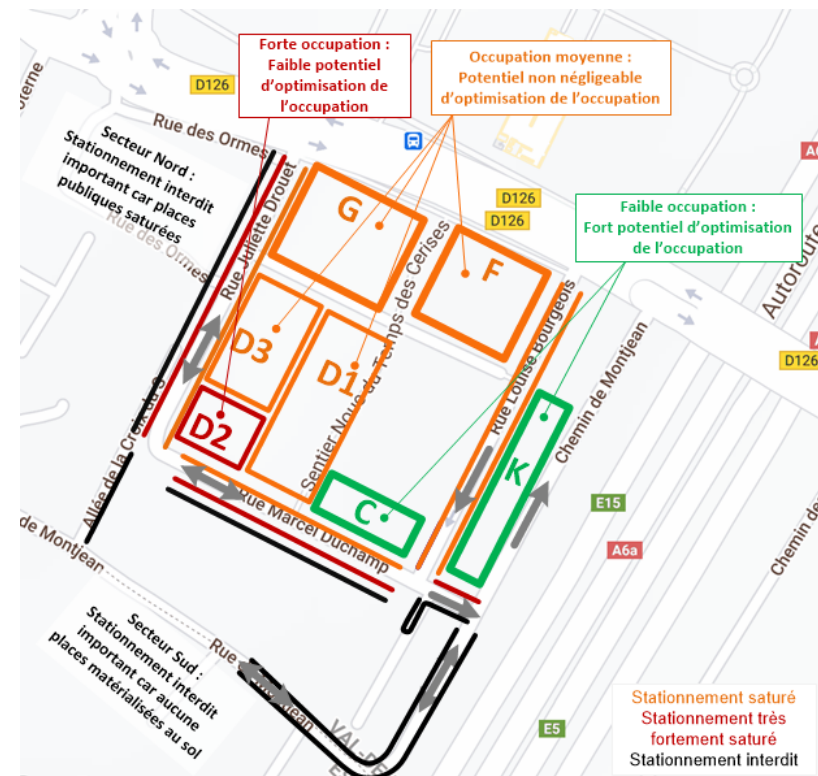


Schéma de synthèse du diagnostic de stationnement et de circulation



Il avait ensuite été proposé l'étude de divers scénarios visant à **limiter à court terme les dysfonctionnements actuels de stationnement et de circulation**, et ainsi **préparer au mieux l'arrivée des derniers bâtiments de la ZAC** à moyen terme :

- Scénario 1 – Optimisation du stationnement souterrain
- Scénario 2 – Augmentation de l'offre en stationnement sur voirie sans modification du plan de circulation
- Scénario 3 – Règlementation par disque
- Scénario 4 – Plan de circulation

Ces scénarios ont été étudiés et classifiés dans la seconde phase d'étude, afin de connaître leur niveau d'impact sur :

- La circulation du secteur
- Les conditions de stationnement des différents usagers
- Le cadre de vie des différents usagers

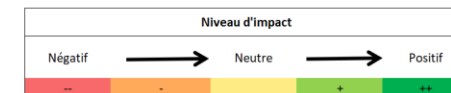
A partir de cette analyse multicritère, synthétisée sur le tableau ci-contre, **les scénarios 1, 3 et 4 ont été regroupés au sein d'un scénario 5 (préconisations)** afin de cumuler l'impact bénéfique de chacune des mesures et limiter au mieux les dysfonctionnements actuels et prévisionnels de la zone.

Les mesures du scénario 2 n'ont pas été conservées puisqu'elles ne sont pas complémentaires avec celles du plan de circulation du scénario 4 (lequel semble offrir un meilleur impact multicritère).

Il avait ainsi été préconisé à court terme :

- Une **optimisation du remplissage des parkings souterrains** par le biais d'un processus de mise en location des places vacantes ;
- La mise en place d'une **règlementation de stationnement** (stationnement résidents et zone visiteurs), accompagnée d'un dispositif de contrôle du respect des mesures ;
- La **reprise du plan de circulation** (mise à sens unique des rues Juliette Drouet et Marcel Duchamp afin d'augmenter l'offre de stationnement sur voirie publique), et l'adaptation en conséquence du fonctionnement du carrefour Montjean-RD126 à feux par le CD94.

		Impact sur la circulation			Impact sur le stationnement			Impact sur le cadre de vie		
		Conditions de croisement	Accessibilité des logements	Niveaux de trafic globaux (entrées+sorties)	Conditions d'accès au stationnement sur voirie	Conditions d'accès au stationnement souterrain	Ampleur du dispositif à déployer	Collecte des déchets et véhicules d'urgence	Circulation des modes doux	Accessibilité aux commerces
Scénario 1	Optimisation du parking souterrain	+		-	+	-	-	++		+
Scénario 2	Augmentation de l'offre en stationnement sur voirie (plan de circulation conservé)			--	+		--	+		
Scénario 3	Règlementation par disque et macaron	+					-	++	-	++
Scénario 4	Plan de circulation	++	--		+		-	++		
Scénario 5 (1+3+4)	Préconisations	++	--	-	++		-	++		++



**Tableau de comparaison multicritères des 5 scénarios étudiés**

Les différents **indicateurs quantitatifs** utilisés dans l'étude sont basés sur les données recueillies lors des **enquêtes de janvier 2021, avant la mise en service des bâtiments A et J et de leurs emplacements de stationnement**.

Dans la mesure où le projet prévoit le minimum réglementaire de 1 place souterraine par logement sur ces bâtiments A et J, on s'attend à un prolongement des difficultés actuelles sur cette extension de la ZAC. Nous préconisons donc à ce stade de l'étude un **élargissement à plus long terme des mesures** des scénarios 1, 3 et 4 **aux abords des bâtiments A et J** (extrémité Sud-Est de la ZAC).

## 4. ANALYSE PROSPECTIVE

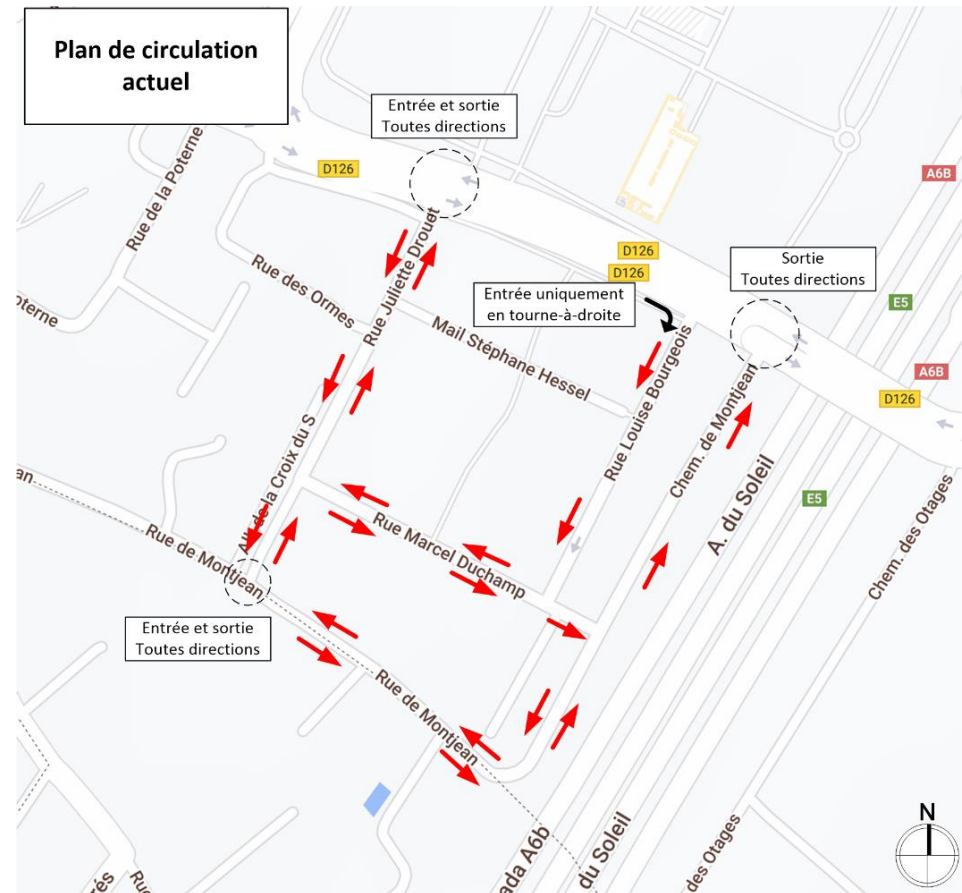
### 4.1. IMPACT SUR LA CIRCULATION

#### 4.1.1. Plan de circulation actuel

Le plan de circulation actuel (janvier 2021), présenté ci-contre, dispose d'accès à la ZAC depuis toutes les directions. Nous retrouvons au Nord de la ZAC, un carrefour à feux entre la rue Juliette Drouet et l'avenue de la Cerisaie qui permet une entrée et une sortie toutes directions avec un franchissement de la voie TVM, une entrée uniquement en tourne à droite depuis l'avenue de la Cerisaie vers la rue Louise Bourgeois et un second carrefour à feux à l'intersection du chemin de Montjean et l'avenue de la Cerisaie qui permet également permet une sortie toutes directions avec un franchissement de la voie TCSP.

Au Sud, nous retrouvons un carrefour à priorités entre la rue Juliette Drouet la rue de Montjean.

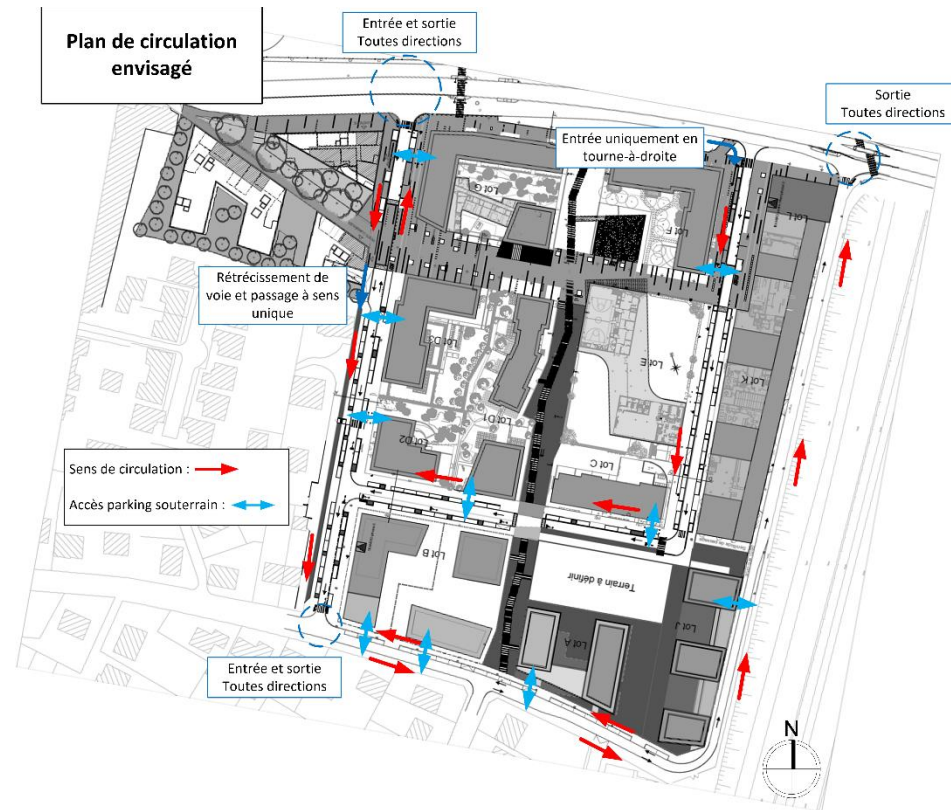
A l'intérieur de la ZAC, l'ensemble des rues sont à double sens, à l'exception de la rue Louise Bourgeois (en entrée) et du Chemin de Montjean (en sortie).



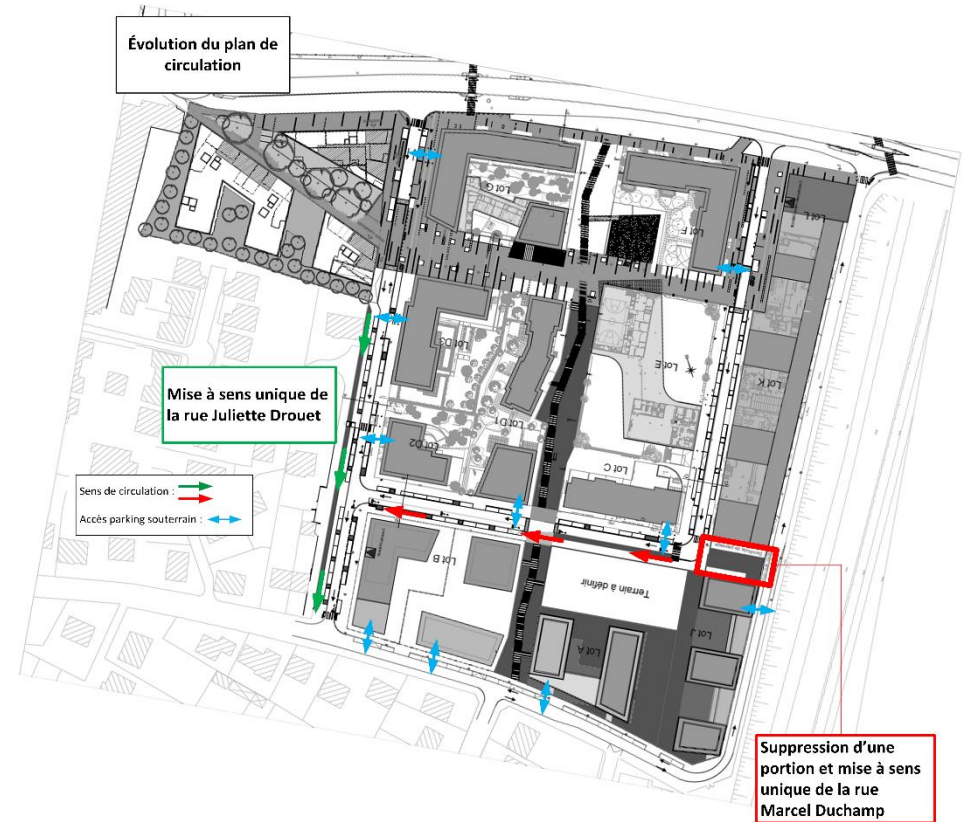
Plan de circulation actuel (janvier 2021)

#### 4.1.2. Plan de circulation envisagé

La plan de circulation envisagé conserve les mêmes accès à la ZAC de la Cerisaie. Nous retrouvons au Nord, les deux carrefours à feux permettant d'accéder à toutes les directions et assurant la traverser du TCSP et le T-à-D vers la rue Louise Bourgeois.



Plan de circulation envisagé

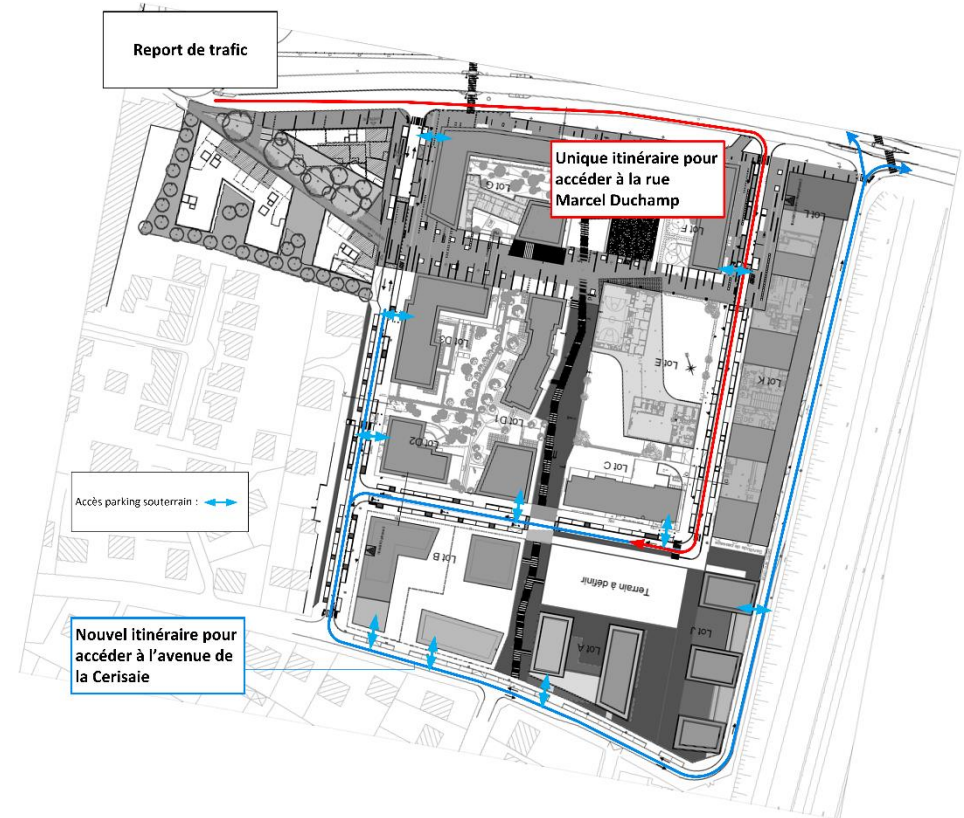


Modification du plan de circulation

Les changements vont notamment avoir lieu à l'intérieur de la ZAC, avec la mise à sens unique de Marcel Duchamp en direction de la rue Juliette Drouet, ainsi que la suppression de la connexion entre cette rue et le chemin de Montjean.

La rue Juliette Drouet va être, également, mise en partie à double sens en direction du sud.

Les modifications apportées au plan de circulation entraîneront des changements dans les itinéraires d'accès. Par exemple, pour la rue Marcel Duchamp, l'accès unique se fera désormais depuis la rue Louise Bourgeois, qui n'est accessible qu'en effectuant un virage à droite depuis l'avenue de la Cerisaie. Pour se rendre à l'avenue de la Cerisaie depuis la rue Marcel Duchamp, les usagers devront emprunter la rue Juliette Drouet, puis le Chemin de Montjean.



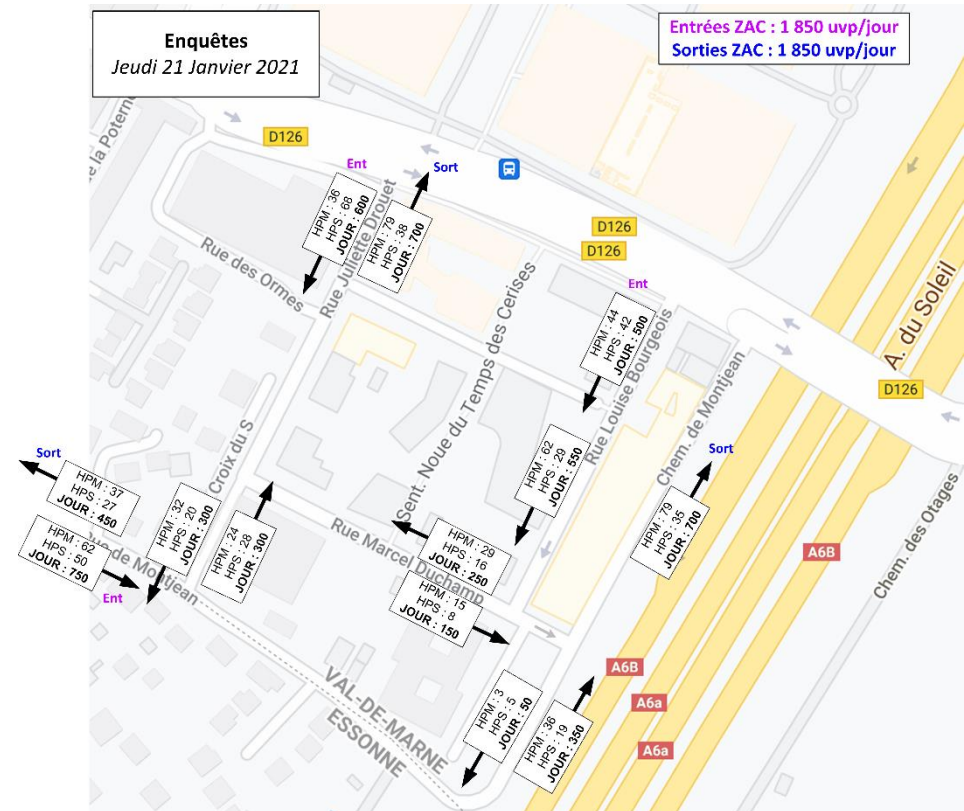
Report de trafic généré par le nouveau plan de circulation

### 4.1.3. Evolution du trafic

Nous présentons ci-contre, les mesures réalisées le 21 janvier 2021 (période avec un couvre-feu à 18h).

Le trafic est principalement concentré au Nord du site, avec un volume deux fois plus élevé au Nord de la rue Juliette Drouet par rapport au Sud. Ce constat est également valable pour le chemin de Montjean.

Le trafic sur la rue Marcel Duchamp est, quant à lui, faible.



Traffic horaires et journaliers mesurés en janvier 2021

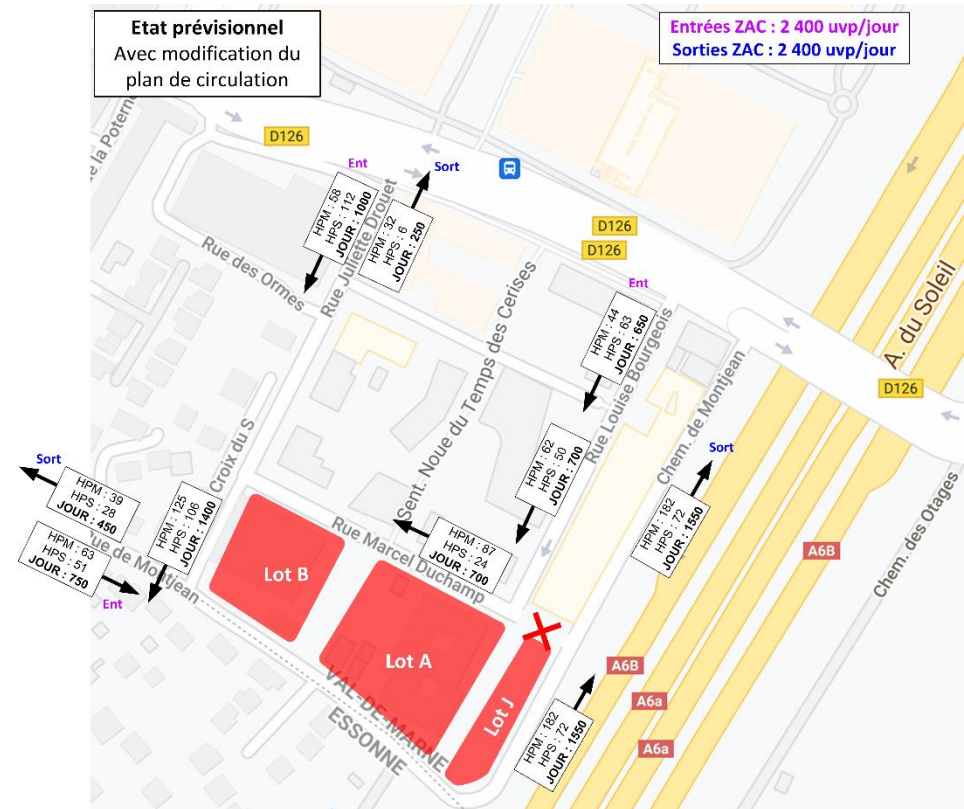
Avec la construction des lots A, B et J et en maintenant le même plan de circulation, la ZAC de la Cerisaie connaîtrait une augmentation d'environ 700 unités de véhicules par jour (uvp). Cela entraînerait également une légère augmentation des flux quotidiens dans l'ensemble de la ZAC.



Trafics horaires et journaliers estimés sans modification du plan de circulation

Les entrées depuis l'avenue de la Cerisaie au Nord de la ZAC resteront inchangées, tandis que les sorties subiront des modifications significatives. La sortie vers la rue Juliette Drouet verra son trafic divisé par 4, tandis que celui empruntant le chemin de Montjean doublera.

Au Sud de la ZAC, on prévoit une augmentation considérable du volume de trafic, avec une moyenne qui triple. Cette augmentation s'explique par la modification du plan de circulation, qui oblige une grande partie des utilisateurs à sortir par le Sud de la rue Juliette Drouet, puis à emprunter le chemin de Montjean pour ensuite rejoindre l'avenue de la Cerisaie.

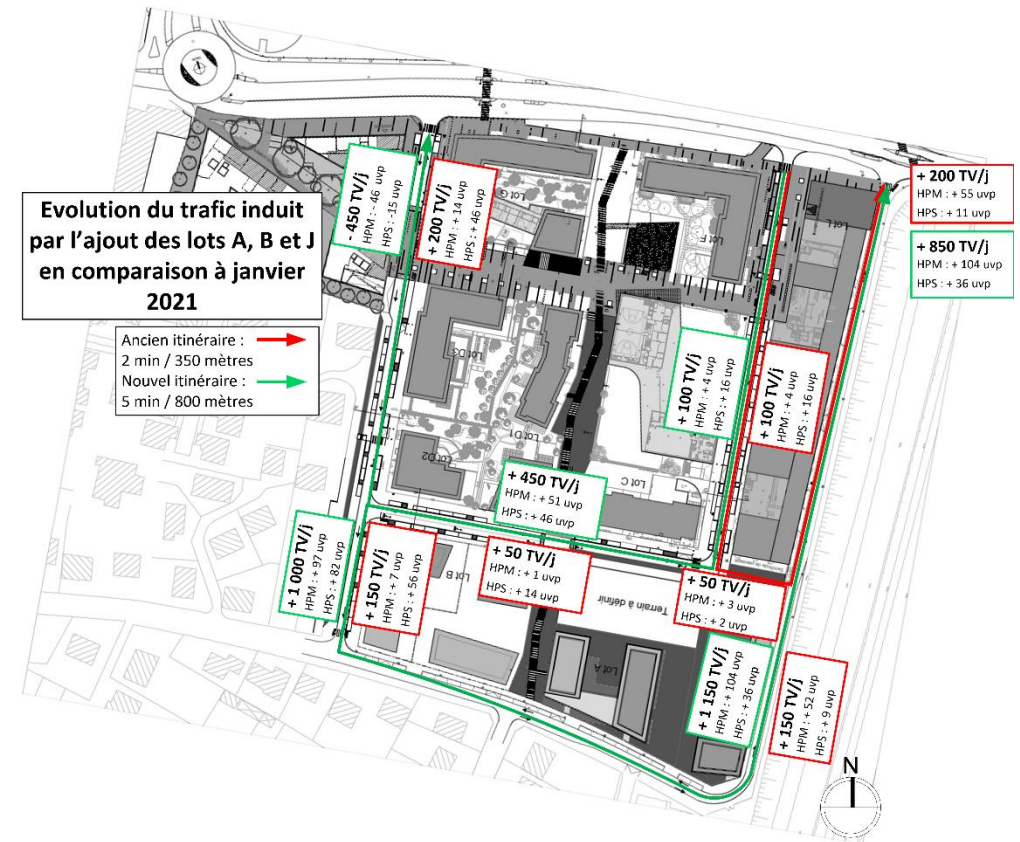


Trafics horaires et journaliers estimés avec modification du plan de circulation

Nous présentons les évolutions du trafic sur l'illustration ci-contre. Avec l'apparition du projet et en conservant le plan de circulation, l'ensemble de la ZAC va connaître une hausse moyenne de 150 TV/j.

Avec la modification du plan de circulation l'augmentation est bien plus importante notamment sur la rue de Montjean qui devient l'unique accès à l'avenue de la Cerisaie et subit une forte augmentation de son trafic journalier avec environ + 1 000 TV/j. A l'inverse la rue Juliette Drouet subit, quant à elle, une baisse du trafic sur sa portion Nord du fait que celle-ci est mise à sens unique.

En dehors des flux générés par les lots A, B et J, la ZAC ne subit pas d'augmentation de trafic.



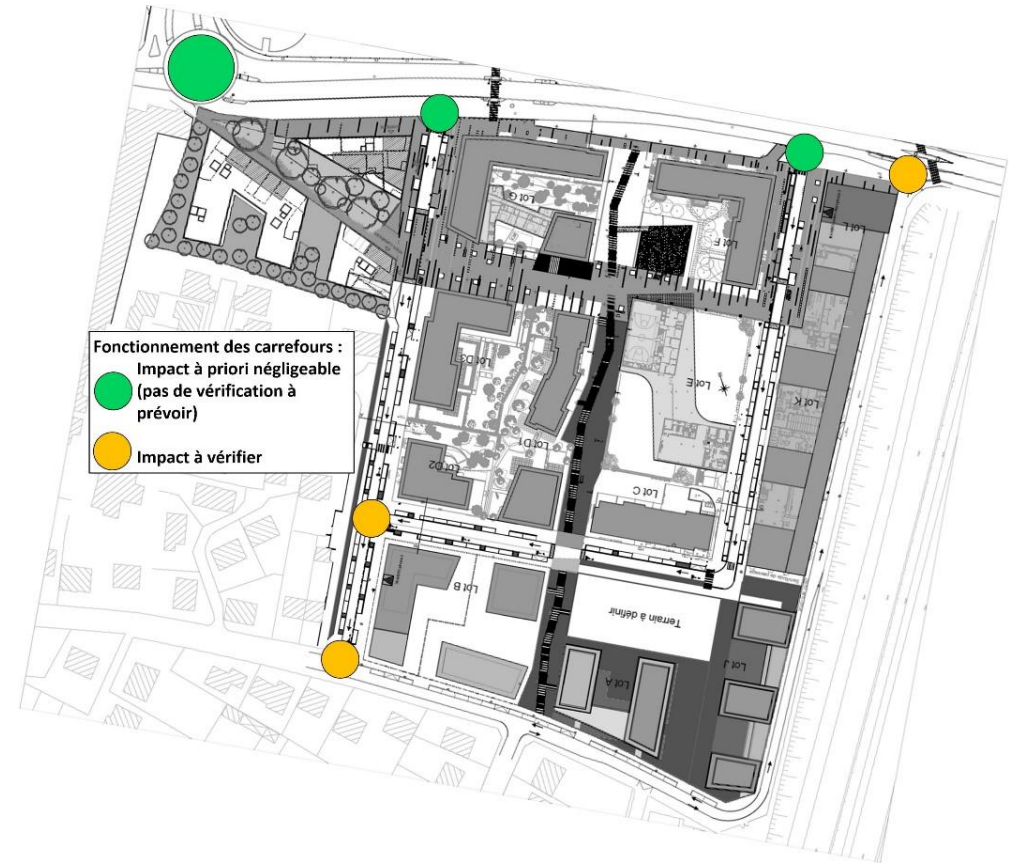
Trafics horaires et journaliers estimés avec modification du plan de circulation



#### 4.1.4. Fonctionnement des carrefours

Avec le changement du plan de circulation, les flux de véhicules se verront modifiés de manière significative, entraînant une redistribution des déplacements. Cette réorganisation aura un impact direct sur les carrefours de la ZAC, où les flux ne s'écouleront plus de la même façon. Certains carrefours connaîtront un allègement notable, permettant ainsi une fluidité accrue de la circulation. En revanche, d'autres carrefours qui étaient auparavant moins sollicités se verront davantage chargés, pouvant nécessiter une adaptation des carrefours.

A la suite de ces modifications, nous avons identifié trois carrefours qui pourraient connaître une augmentation significative du trafic. Ces derniers seront étudiés dans les parties ci-dessous afin de s'assurer de leur bon fonctionnement.

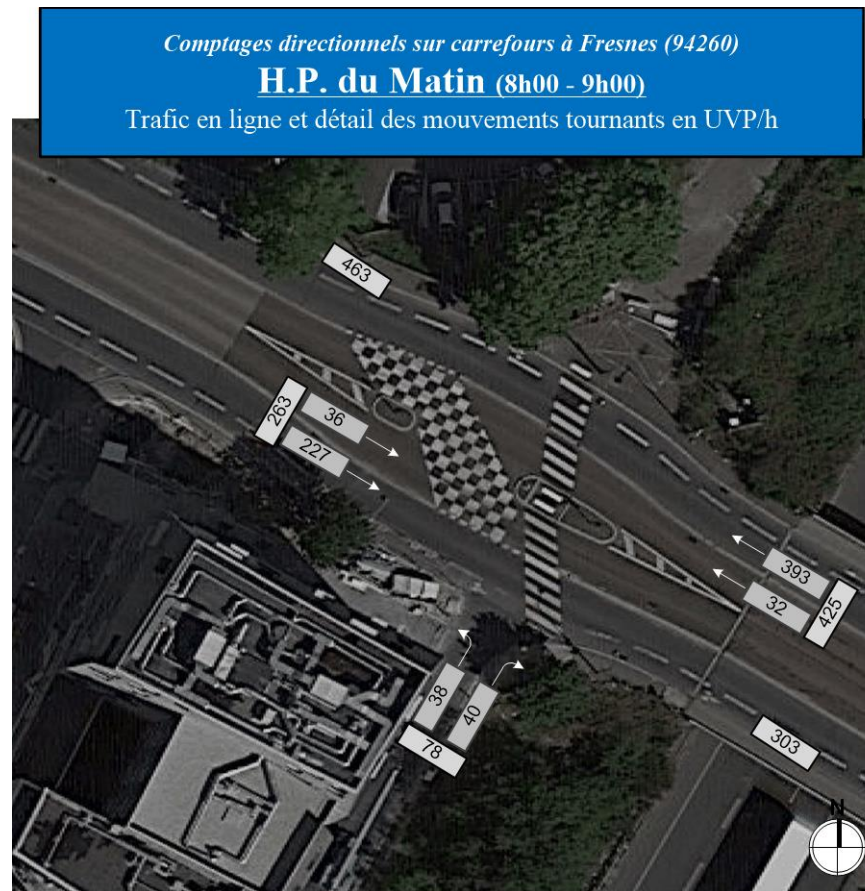


Impacts sur les carrefours de la ZAC de la Cerisaie

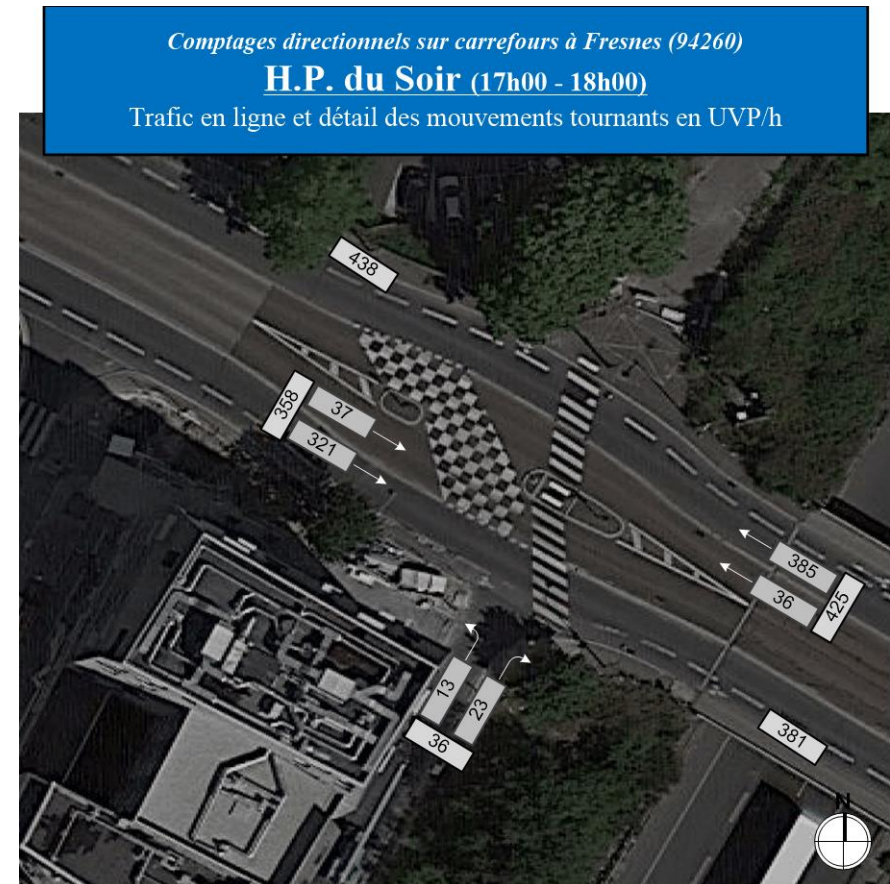
#### 4.1.4.1. Comptages directionnels actuels

Afin d'étudier le fonctionnement des carrefours, nous avons complété les mesures effectuées en janvier 2021. Ainsi, sur la journée du mardi 23 mai 2023, nous avons réalisé un comptage directionnel aux heures de pointe du matin (8h00 – 9h00) et du soir (17h00 – 18h00) aux intersections suivantes :

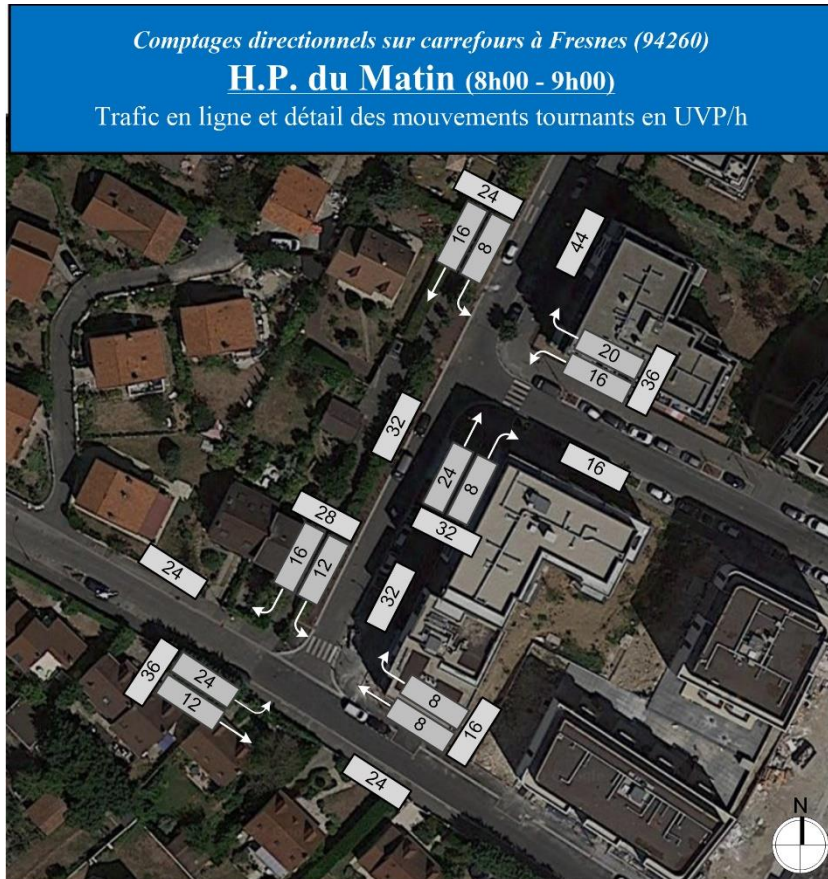
- Rue Juliette Drouet / Rue Marcel Duchamp
- Rue Juliette Drouet / Rue de Montjean



\*Comptage janvier 2021 (HPM)



\*Comptage janvier 2021 (HPS)



\*Comptage mai 2023 (HPM)



\*Comptage mai 2023 (HPS)

#### 4.1.4.2. Flux directionnels prévisionnels

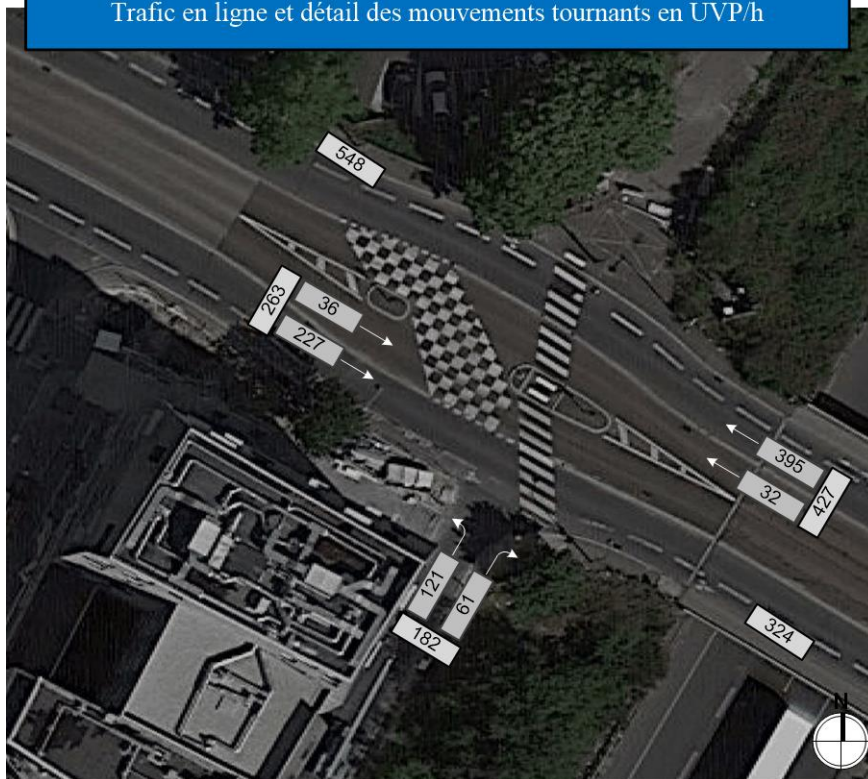
Sont présentés ci-dessous les flux prévisionnels intégrant :

- La livraison des lots A, B et J,
- Les modifications du plan de circulation.

*Flux directionnels estimatifs sur carrefours à Fresnes (94260)*

**H.P. du Matin (8h00 - 9h00)**

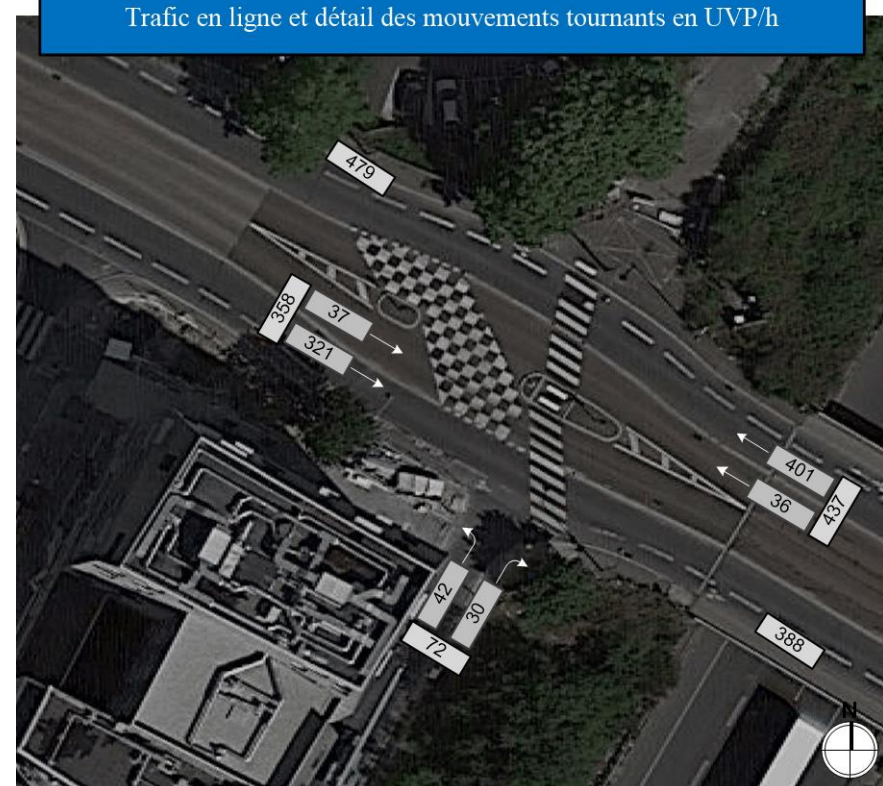
Trafic en ligne et détail des mouvements tournants en UVP/h

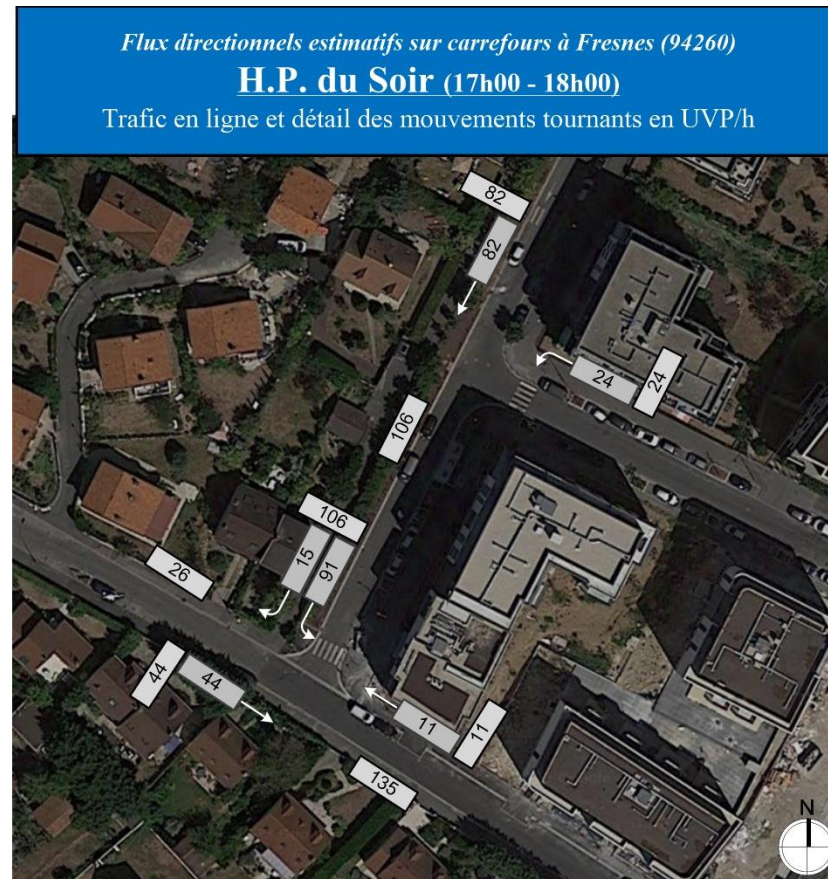
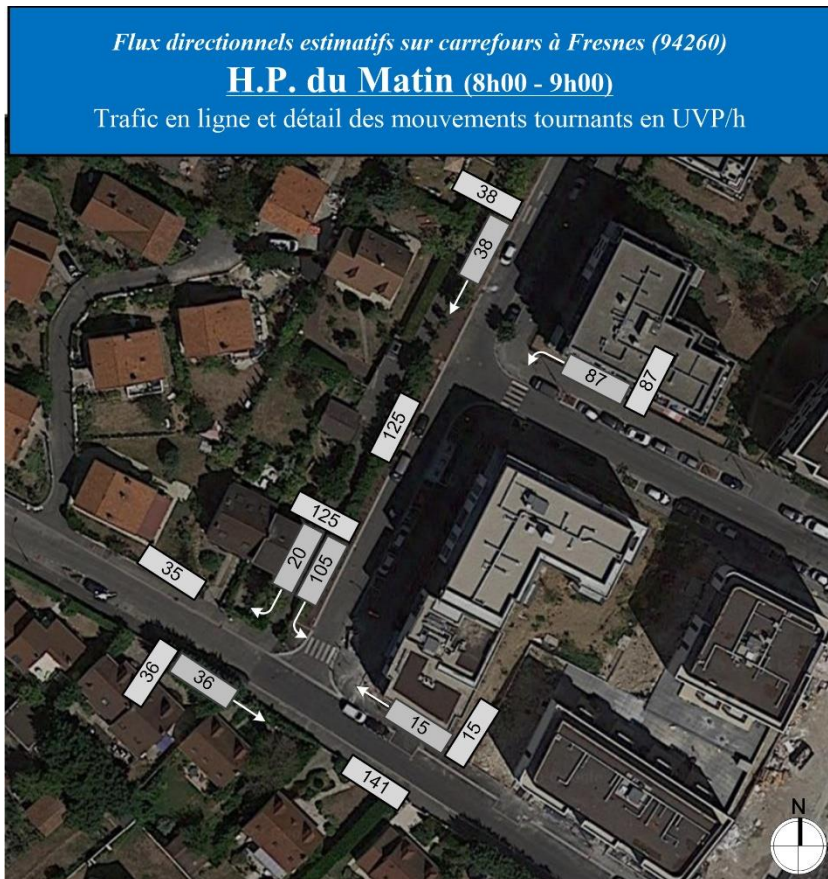


*Flux directionnels estimatifs sur carrefours à Fresnes (94260)*

**H.P. du Soir (17h00 - 18h00)**

Trafic en ligne et détail des mouvements tournants en UVP/h

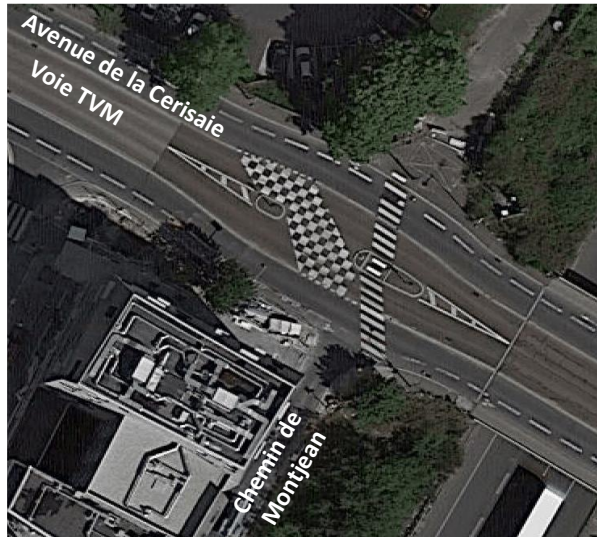




#### 4.1.4.3. Carrefour : Avenue de la Cerisaie / Chemin de Montjean

Cette intersection est un carrefour à feux entre l'avenue de la Cerisaie et le chemin de Montjean. L'avenue de la Cerisaie est en 2x2 voies avec une voie par sens qui est dédié à la circulation d'un TCSP.

Le chemin de Montjean est, quant à lui, à sens unique sur une voie.



Configuration actuelle du carrefour à feux avenue de la Cerisaie / chemin de Montjean

Avec la modification du plan de circulation, le chemin de Montjean devient la principale sortie de la ZAC sur l'avenue de la Cerisaie. Il voit ainsi son trafic journalier fortement augmenter.

Nous présentons ci-dessous les résultats des calculs des réserves de capacité de ce carrefour.

Aujourd'hui, ce carrefour dispose de bonnes réserves de capacité sur l'ensemble des branches.

Avec la modification du plan de circulation, le carrefour dispose encore de bonnes réserves de capacité. Cependant des difficultés pourront se faire ressentir sur le chemin de Montjean à l'HPM (réserve de capacité de 17%).

Zac de la Cerisaie Fresnes (94260)			Fonctionnement actuel (2021)				Fonctionnement prévisionnel avec projet											
			Heure de pointe du matin		Heure de pointe du soir		Heure de pointe du matin		Heure de pointe du soir									
Carrefour	Ligne de feu	Nb de files	Charge globale (u.v.p)	Réserve de capacité	Demande moyenne par file (u.v.p.)	Longueur de file d'attente moyenne par file (m)	Charge globale (u.v.p)	Réserve de capacité	Demande moyenne par file (u.v.p.)	Longueur de file d'attente moyenne par file (m)	Charge globale (u.v.p)	Réserve de capacité	Demande moyenne par file (u.v.p.)	Longueur de file d'attente moyenne par file (m)				
Avenue de la Cerisaie / Chemin de Montjean	Avenue de la Cerisaie Est	1	486	65%	3	20	428	65%	3	20	613	64%	3	20				
	Voie TVM Est	1		97%	0	0		96%	0	0		97%	0	0	96%	0	0	
	Avenue de la Cerisaie Ouest	1		79%	1	5		71%	3	20		79%	2	15	487	71%	3	20
	Voie TVM Ouest	1		96%	0	0		96%	0	0		96%	0	0	67%	0	0	
	Chemin de Montjean	1		64%	1	5		83%	0	0		17%	3	20	67%	1	5	

#### 4.1.4.4. Carrefour : Rue Juliette Drouet / Rue Marcel Duchamp

Aujourd'hui, ce carrefour à priorité est régulé par une priorité à droite. Les rues Juliette Drouet et Marcel Duchamp sont toutes les deux à 2x1 voies.

Dans le nouveau plan de circulation, ces rues sont mises à sens unique comme présenté dans les parties précédentes.



Nous présentons ci-dessous les résultats des calculs des réserves de capacité de ce carrefour dans le cas où ce dernier est régulé par un « STOP » sur la rue Marcel Duchamp.

En l'état actuel, les réserves de capacités sont très bonnes ce qui permet d'écouler les flux dans de bonnes conditions.

Ces réserves vont très légèrement diminuer avec la modification du plan de circulation et l'apparition des lots A, B et J. Les réserves resteront très bonnes et permettront un trafic fluide aux heures de pointe.

#### Configuration actuelle du carrefour Rue Juliette Drouet / Rue Marcel Duchamp

Carrefour à priorités <b>Rue Juliette Drouet / Rue Marcel Duchamp</b> <i>Temps moyen avant insertion et capacités</i>	Etat actuel (2021)					Avec projet et modification du plan de circulation				
	Type de priorité	HPM		HPS		Type de priorité	HPM		HPS	
		Temps avant insertion (s)	Réserve de capacité	Temps avant insertion (s)	Réserve de capacité		Temps avant insertion (s)	Réserve de capacité	Temps avant insertion (s)	Réserve de capacité
T-à-D depuis la Rue Marcel Duchamp	Cédez	3	98%	3	99%					
T-à-G depuis la Rue Juliette Drouet Nord	Cédez	3	99%	3	99%					
T-à-G depuis la Rue Marcel Duchamp	Cédez	3	99%	3	99%	Cédez	3	93%	3	98%

#### 4.1.4.5. Carrefour : Rue Juliette Drouet / Rue de Montjean

Aujourd'hui, ce carrefour à priorité est régulé avec une priorité à droite. Les rues Juliette Drouet et de Montjean sont toutes les deux à 2x1 voies.

Avec le nouveau plan de circulation, La rue Juliette Drouet est mise à sens unique avec comme sortie la rue de Montjean.



Nous présentons ci-dessous les résultats des calculs des réserves de capacité de ce carrefour dans le cas où ce dernier est régulé par un « STOP » sur la rue Juliette Drouet.

Actuellement, les réserves de capacités sont importantes, ce qui signifie que le carrefour fonctionne correctement.

A l'état prévisionnel, les réserves de capacité vont légèrement diminuer mais elles resteront importantes assurant toujours un bon écoulement des flux.

#### Configuration actuelle du carrefour Rue Juliette Drouet / Rue de Montjean

Carrefour à priorités <u>Rue de Montjean / Rue Juliette Drouet</u> <i>Temps moyen avant insertion et capacités</i>	Etat actuel (2021)					Avec projet et modification du plan de circulation				
	Type de priorité	HPM		HPS		Type de priorité	HPM		HPS	
		Temps avant insertion (s)	Réserve de capacité	Temps avant insertion (s)	Réserve de capacité		Temps avant insertion (s)	Réserve de capacité	Temps avant insertion (s)	Réserve de capacité
T-à-D depuis la Rue Juliette Drouet	Cédez	3	99%	3	99%	Cédez	3	98%	3	99%
T-à-G depuis la Rue de Montjean Ouest	Cédez	3	98%	3	98%					
T-à-G depuis la Rue Juliette Drouet	Cédez	3	99%	3	99%	Cédez	3	91%	3	92%



## 4.2. IMPACT SUR LE STATIONNEMENT SUR VOIRIE PUBLIQUE

### 4.2.1. Offre de stationnement actuelle sur la voirie publique

L'offre de stationnement actuelle (janvier 2021) est de 68 places. Ces places de stationnement sont situées sur la rue Juliette Drouet, rue Louise Bourgeois et la Marcel Duchamp, les rues restantes ne disposent pas de stationnement sur la voie publique autorisés.

Selon l'enquête réalisée en janvier 2021, la demande de stationnement dans la zone varie suivant les heures de la journée de 133 à 167 véhicules simultanément, ce qui dépasse largement la capacité offerte. Des stationnements interdits sont présents sur l'ensemble des rues de la ZAC en double file, sur la voirie ou encore sur le trottoir.

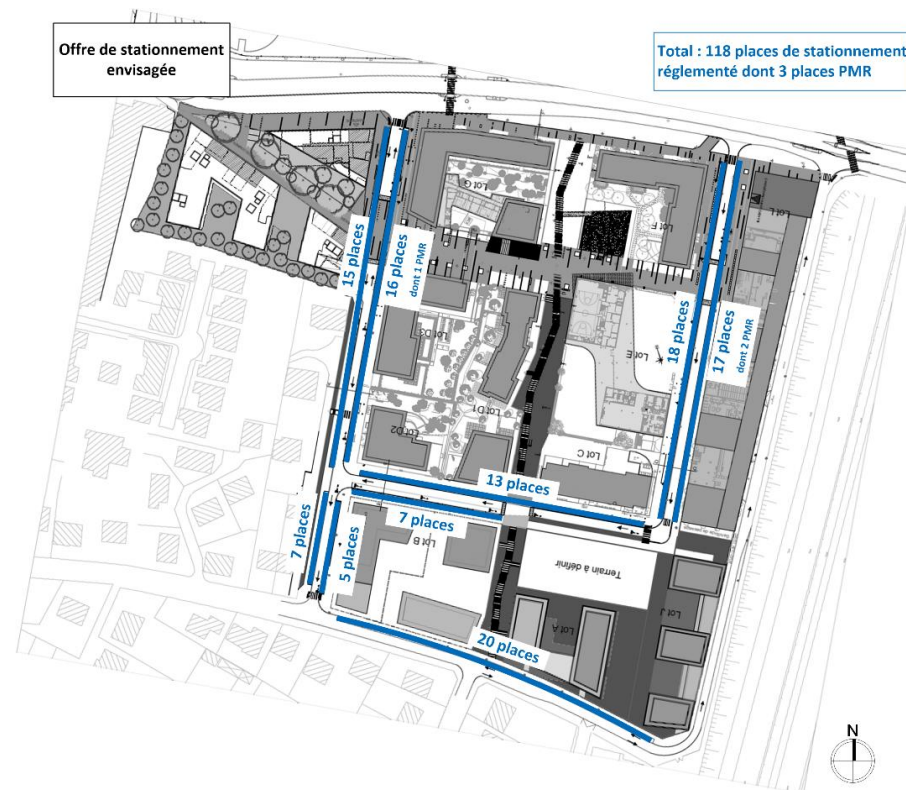
On retrouve alors un taux de congestion sur l'ensemble de la ZAC de la Cerisaie compris entre 195 et 246%.



Offre de stationnement actuelle (janvier 2021)

#### 4.2.2. Offre de stationnement envisagée sur la voirie publique

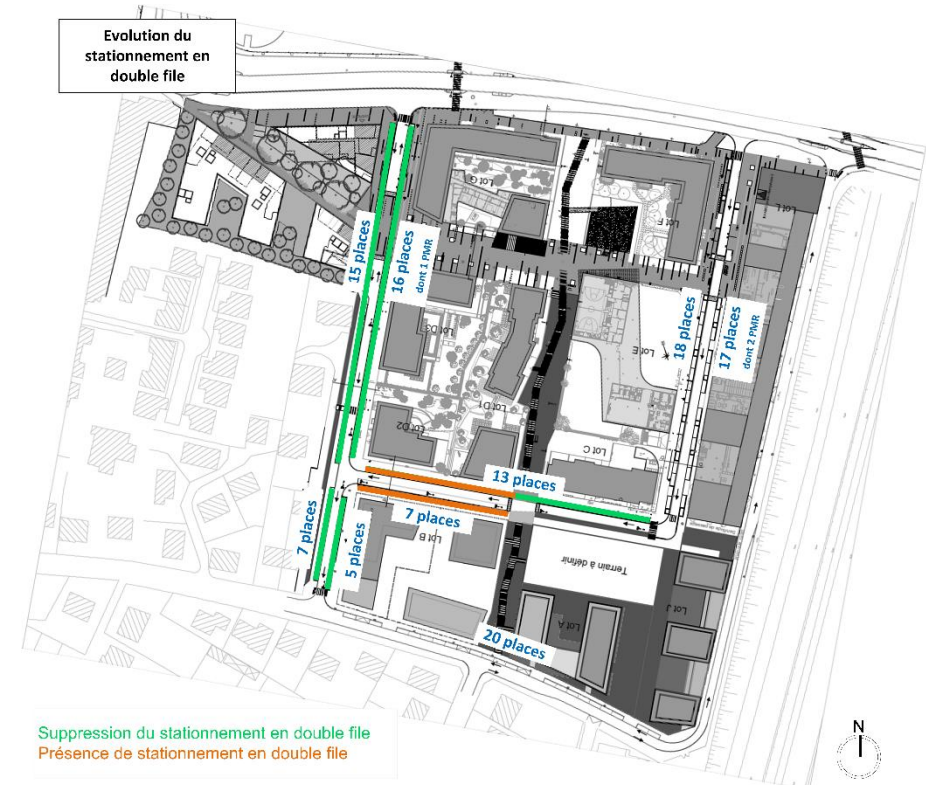
Le nouveau plan masse prévoit une augmentation de l'offre de stationnement, passant de 68 à 118 places. Cette augmentation est réalisée en augmentant la capacité des rues Louise Bourgeois et Juliette Drouet, ainsi qu'en créant de nouvelles places au Sud de la rue Juliette Drouet et sur la rue de Montjean. On note tout de même une baisse du nombre de places de stationnement sur la rue Marcel Duchamp, en raison de la suppression de la connexion avec le chemin de Montjean.



Offre de stationnement envisagée

Ces nouvelles places de stationnement sont réalisables grâce à la suppression d'un sens de circulation sur ces rues. Ces nouvelles places vont alors venir réduire la largeur de la voie et vont par la même occasion supprimer les stationnements en double file sur ces mêmes voies.

Cependant, la rue Marcel Duchamp conservera sa largeur d'origine sur la partie Ouest de la rue. Nous pouvons alors supposer que du stationnement en double file peut avoir lieu sur cette portion.

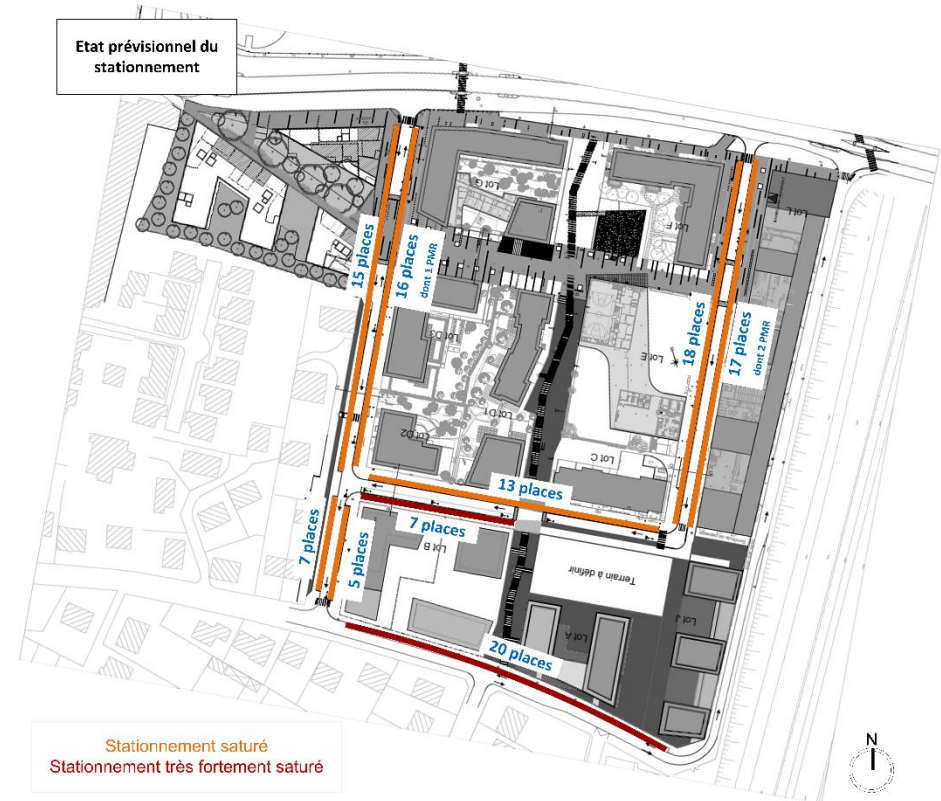


Suppression du stationnement en double file  
Présence de stationnement en double file

Evolution du stationnement en double file

Avec ces modifications, on peut s'attendre à une baisse de la demande. Nous estimons la nouvelle demande à environ 130 véhicules simultanément. Cette demande reste supérieure à l'offre de stationnement mais le taux de congestion diminuerait à 110%.

En effet, nous pouvons nous attendre à retrouver des stationnements saturés, voir fortement saturés notamment sur la rue Marcel Duchamp et la rue de Montjean où des stationnements en double file ou non autorisés peuvent avoir lieu.



Etat prévisionnel de l'offre de stationnement envisagée

