

Plan de Circulation et de Stationnement de CARNON

Commune de Mauguio - Carnon



SOMMAIRE

<u>I.</u>	<u>CONTEXTE ET OBJECTIFS DE L'ETUDE</u>	<u>3</u>
<u>II.</u>	<u>DIAGNOSTIC DES DEPLACEMENTS</u>	<u>4</u>
I.1.	ETAT DES LIEUX CIRCULATOIRE	4
I.1.1.	Présentation du réseau viaire	4
I.1.2.	Trafics moyens journaliers : volumes et variations journalières.....	5
I.1.3.	Trafics en périodes de pointe : volumes et variations.....	7
I.1.4.	Répartition des mouvements directionnels	8
I.1.5.	Analyse qualitative des conditions de circulation en Heure de Pointe du Soir.....	9
I.1.6.	Synthèse : Atouts, contraintes et enjeux	10
I.2.	TRANSPORTS EN COMMUN.....	11
I.2.1.	Offre	11
I.2.2.	Synthèse : Atouts, contraintes et enjeux	12
I.3.	CHEMINEMENTS PIETONS	13
I.3.1.	Qualité des itinéraires.....	13
I.3.2.	Synthèse : Atouts, contraintes et enjeux	15
I.4.	DEPLACEMENTS CYCLABLES.....	16
I.4.1.	Offre et qualité des aménagements existants	16
I.4.2.	Synthèse : Atouts, contraintes et enjeux	18
I.5.	ORGANISATION DES PRATIQUES DE STATIONNEMENT	19
I.5.1.	Offre et réglementation du stationnement.....	19
I.5.2.	Demande de stationnement	21
I.5.3.	Durées moyennes de stationnement.....	29
I.5.4.	Stationnement résidentiel au sein des enclos.....	31
I.5.5.	Synthèse : Atouts, contraintes et enjeux	32
<u>III.</u>	<u>SCHEMA DIRECTEUR D'AMENAGEMENT URBAIN.....</u>	<u>33</u>
<u>IV.</u>	<u>PROPOSITIONS DE GESTION DES DEPLACEMENTS EN ACCOMPAGNEMENT DU SCHEMA DIRECTEUR DE CARNON</u>	<u>34</u>
IV.1.	ORGANISATION DES CIRCULATIONS AUTOMOBILES.....	34
IV.2.	ORGANISATION DES CIRCULATIONS MODES DOUX.....	42
IV.3.	ORGANISATION DES PRATIQUES DE STATIONNEMENT	45
IV.4.	PROPOSITIONS SUR LE SECTEUR DE CARNON OUEST	51

I. CONTEXTE ET OBJECTIFS DE L'ETUDE

La commune de Manguio Carnon a récemment piloté une étude urbaine dont l'objectif principal consistait à bâtir un schéma directeur d'aménagement de ses espaces publics.

Ce schéma est traduit sous forme de fiches Actions concernant d'une part le pôle urbain principal de Manguio, d'autre part le pôle urbain secondaire de Carnon (station littorale) ; ces deux entités étant séparées par l'étang de l'Or.

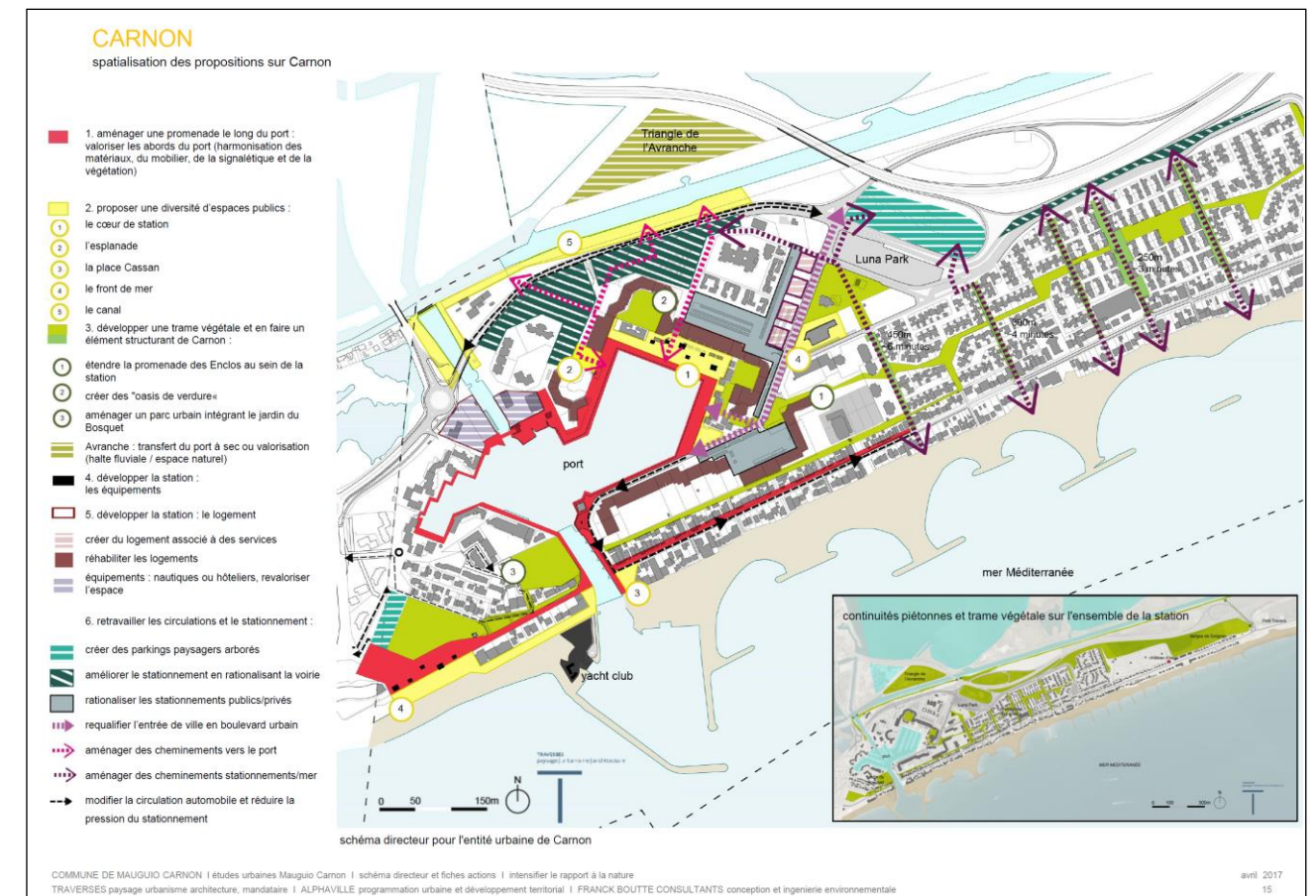
Cette démarche d'étude a permis de définir plusieurs principes directeurs dans le cadre d'une amélioration des espaces publics de Carnon, principes concernant notamment l'organisation des déplacements et la place du stationnement au sein de cette station, dont la voiture reste omniprésente en situation actuelle.

En effet, comme bon nombre de stations littorales ayant connu un fort développement dans les années 70-80 et n'ayant pas fait l'objet d'opérations d'ensemble visant à améliorer en profondeur les espaces publics, celle de Carnon se caractérise par :

- ➔ Une très forte et logique augmentation des flux en période estivale, la population passant de 3 700 résidents permanents à 35 - 40 000 habitants,
- ➔ Une circulation automobile sans grande contrainte jusqu'au cœur de la station (place Cassan), avec un double sens sur la voie principale (RD59) – avenue Grassion Cibrand et son prolongement le quai Auguste Meynier,
- ➔ Un aménagement de l'axe principal – avenue Grassion Cibrand – qui permet de maîtriser les vitesses des véhicules mais paraît notamment perfectible en termes de cheminements piétons et cyclables, peu lisible quant aux règles de priorité aux carrefours (giratoire, priorité à droite, cédez le passage sur l'axe principal...)
- ➔ De nombreux parcs de stationnement et des espaces de voirie offrant de nombreuses places mais fonctionnant sans logique d'ensemble,
- ➔ Des conflits d'usage marqués en période estivale, entre les résidents (permanents ou temporaires) et les visiteurs « d'un jour », conduisant les responsables de la commune à adopter une réglementation locale en faveur d'un usage réservé de certaines voiries publiques aux détenteurs de badges Résidents,
- ➔ Des cheminements piétons et cyclables qui apparaissent secondaires compte tenu des emprises dévolues à la circulation automobile et au stationnement.

Le Schéma Directeur de Manguio – Carnon dresse plusieurs pistes de réflexions et d'actions pour résorber les dysfonctionnements constatés, faciliter une requalification des espaces publics et donc améliorer la qualité de vie des résidents, tant en période « normale » qu'en saison estivale.

- ➔ Requalification de l'entrée de ville de l'avenue des Comtes de Melgueil,
- ➔ Mise en place de sens unique de circulation,
- ➔ Limitation du gabarit de certaines voies, notamment l'avenue de Solignac « Est »
- ➔ Requalification et extension de parcs de stationnements périphériques, paysagers et arborés
- ➔ Rationalisation des stationnements publics / privés,
- ➔ Limitation des places de stationnement au plus près du littoral et report à l'arrière de la station,
- ➔ Aménagement de cheminements modes doux liaisonnant les pôles générateurs de déplacements (dont les parkings) à la bande littorale,
- ➔



A ce titre, la commune de Manguio Carnon et la S.P.L.A l'Or Aménagement ont confié à Horizon Conseil une mission d'étude et d'expertise afin de réaliser un « plan guide » de gestion de la circulation et du stationnement, s'inscrivant dans le cadre des objectifs du plan guide d'aménagement des espaces publics et paysagers élaboré par Traverses/Alphaville et intégrant l'ensemble des modes de déplacement.

Le périmètre d'investigation de l'étude concerne prioritairement le secteur de Carnon Est, entre le port et la rocade de l'Avranche. La réflexion a été élargie jusqu'au parking du Petit Travers plus à l'Est ainsi que sur le secteur de Carnon Ouest (avec un degré d'analyse plus limité).

Le secteur d'étude présente plusieurs pôles générateurs de déplacements, dont la fréquentation est variable suivant le jour de la semaine et la période horaire.

- ➔ Parc de loisirs Luna Park : ouvert en juillet et août, en soirée, fréquenté par des estivants et des usagers locaux,
- ➔ Port de Carnon : fréquentation estivale et les week end le reste de l'année en début et fin de saison, lieu de promenade en soirée avec marché artisanal du mercredi au dimanche
- ➔ Animations place Cassan.

II. DIAGNOSTIC DES DEPLACEMENTS

I.1. Etat des lieux circulatoire

I.1.1. Présentation du réseau viaire

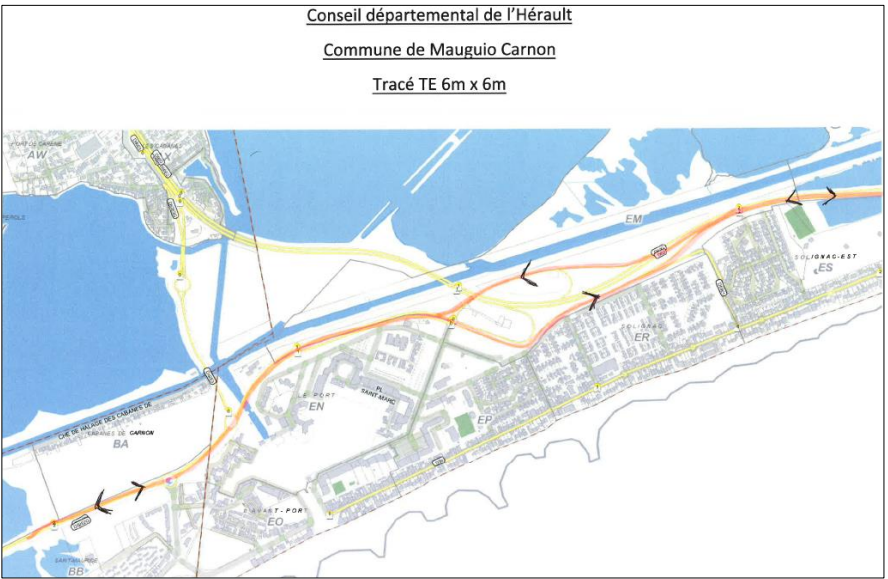
Le réseau viaire du secteur est structuré autour de l'axe majeur départemental RD62.

Située entre la bande littorale et l'étang de l'Or, la RD62 est une infrastructure à 2 x 2 voies d'une longueur de près de 26 km reliant la RD66 à l'ouest au niveau du Triangle de l'Avranche à la RD979 au nord d'Aigues Mortes plus à l'Est (30). Connectant les départements de l'Hérault et du Gard, elle assure la desserte des stations littorales de Carnon, La Grande Motte, le Grau du Roi et d'Aigues Mortes.

Elle présente des caractéristiques routières marquées : terre-plein central, bande d'arrêt d'urgence sur certaines sections, systèmes d'échanges parfois dénivelés.

Trois voiries départementales secondaires viennent se connecter sur la RD62 au droit de Carnon :

- ➔ RD62e2 : Cette voirie assure la liaison entre Palavas les Flots à l'ouest et Carnon, en longeant l'étang de Pérols. Au niveau de Carnon, la RD62e2 assure un rôle d'itinéraire de convoi exceptionnel en substitution de la RD66 pour les gabarits les plus imposants 6m x 6m.

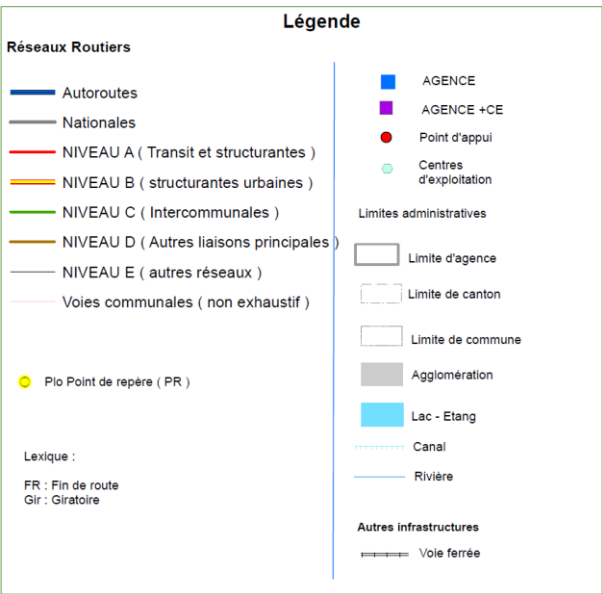
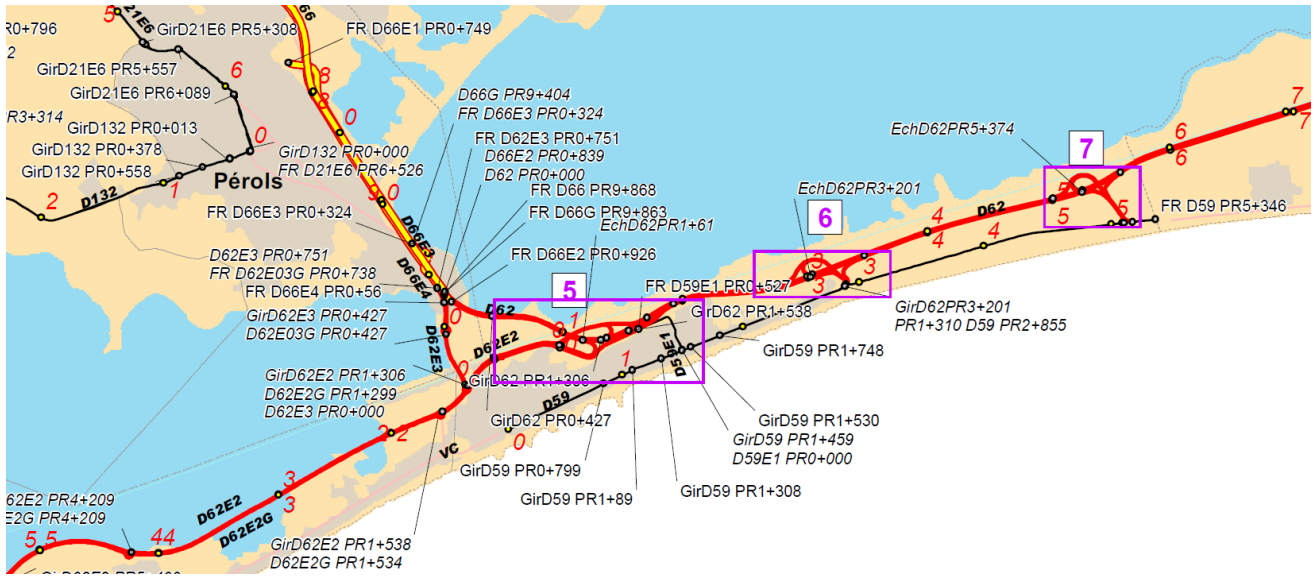


- ➔ RD62e3 : Elle relie RD66 au nord via l'échangeur des Cabanes de Perols à la RD62e2 au sud au droit du Port de Carnon (Carnon Ouest)

Ces deux RD sont classés au niveau A au schéma routier départemental de l'Hérault - Voie de transit et structurantes.

- ➔ RD59 : Cet axe traverse d'Est en Ouest Carnon en se raccordant à l'échangeur du Petit Travers (échangeur n°8). Il s'adosse à l'avenue Grassion Cibrand puis son prolongement le quai Meynier et l'avenue des Comptes de Melgueil. La RD59 est classée au niveau E « autres réseaux » au schéma routier départemental.

Carte n° 1. Schéma Routier Départemental (extrait)



Carte n°2. Structure du réseau de voirie de desserte de Carnon



- d’axes de desserte principaux :
- l’axe Est – Ouest avenue Solignac et son prolongement la rocade de l’Avranche
 - l’axe Nord – Sud constitué par l’avenue des Comtes de Melgueil.
- de voies de desserte locale Nord – Sud se raccordant sur l’avenue Grassion Cibrand en bordure des plages : rue de la Plage, rue du Labech, rue des Embruns et rue des Epis, ainsi que le quai Meynier.

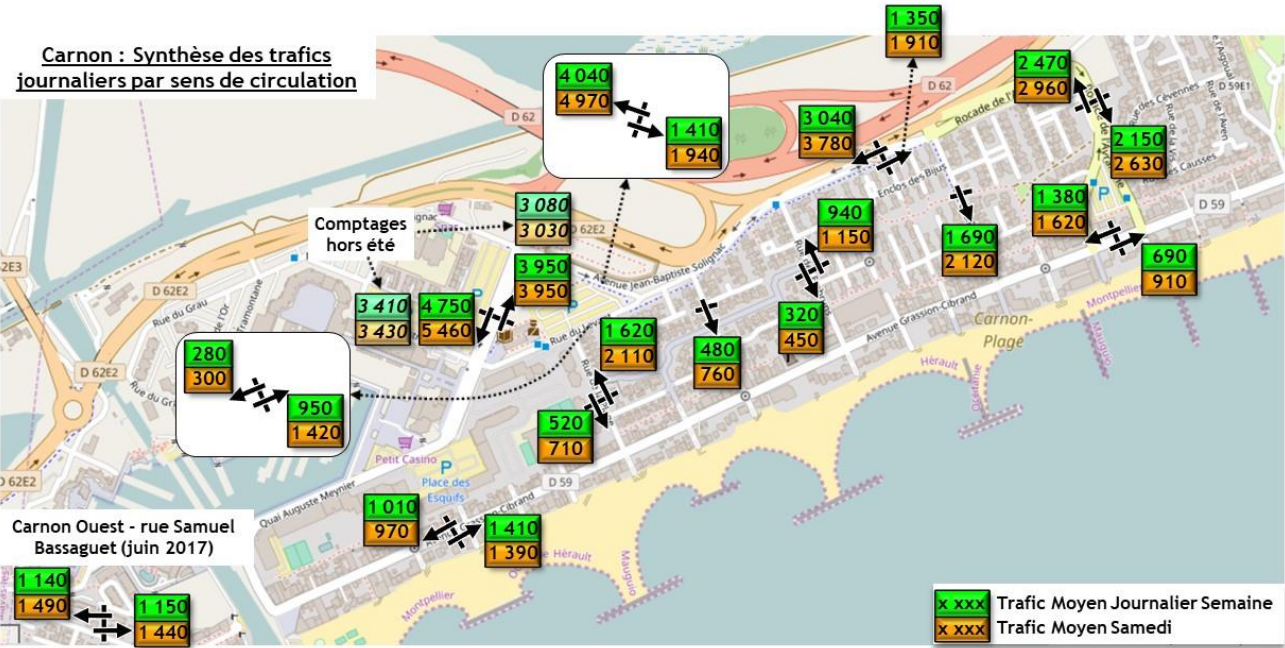
On notera que la rue du Grégaou et son prolongement la rue du Mistral permettent de liaisonner le centre-ville / Port, la rue du Levant puis l’av Solignac sans passer par le carrefour à feux RD62e2 / RD62 / Av des Comtes de Melgueil.

Cette hiérarchisation des voies a été définie au regard des volumes de trafic recensés sur le réseau viaire et décrits au chapitre suivant.

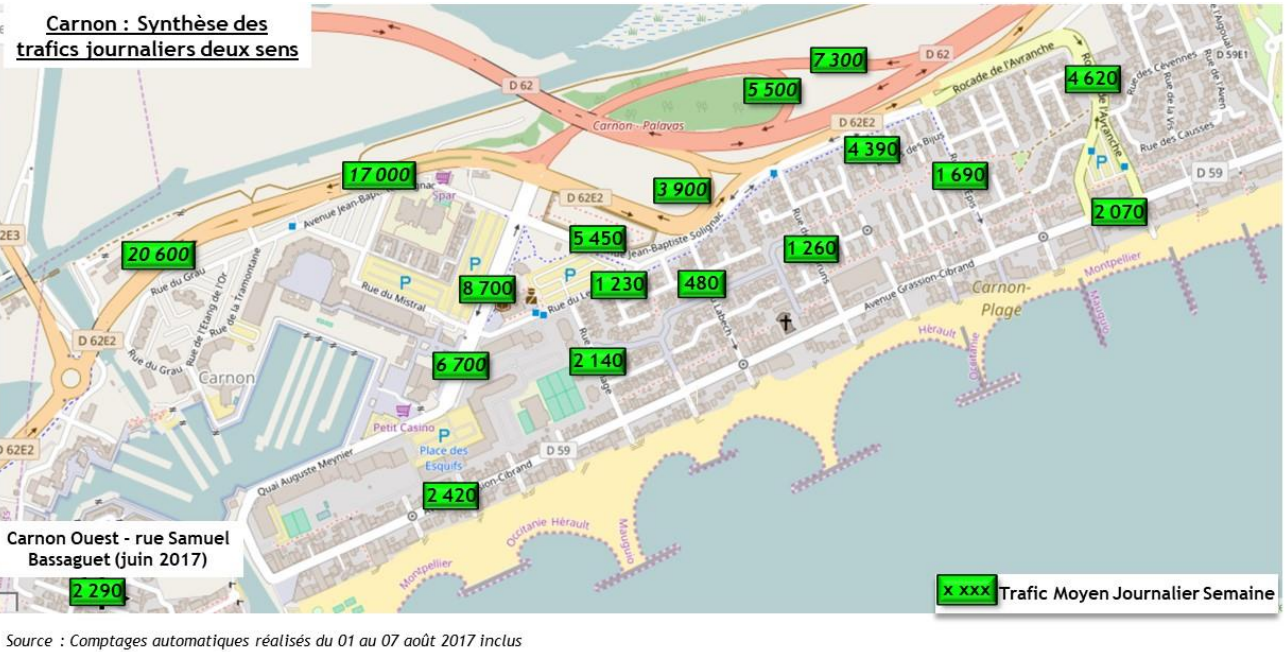
1.1.2. Trafics moyens journaliers : volumes et variations journalières

Les deux cartes suivantes présentent les trafics moyens journaliers sur les différents axes comptés, d’une part en distinguant les sens de circulation, d’autre part avec les deux sens cumulés.

Carte n°3.Synthèse des trafics moyens journaliers par sens de circulation



Carte n°4.Synthèse des trafics moyens journaliers deux sens confondus



Le réseau viaire de Carnon présente les trafics journaliers suivants :

- ➔ Trois axes principaux aux trafics compris entre 4 000 et 6 000 véh/jour :
- Rcade de l’Avranche : 4 650 véh/jour deux sens, avec un flux très légèrement supérieur dans le sens entrant vers Carnon (sens Nord → Sud)
 - Avenue de Solignac : entre 4 400 et 5 400 véh/jour deux sens. Ce trafic est très déséquilibré tant côté rocade de l’Avranche qu’en approche de l’avenue des Comtes de Melgueil. Il est largement orienté Est → Ouest en direction du centre de Carnon (70 % du flux deux sens), une prépondérance des flux qui s’explique par les principes de gestion des flux sur cet axe.
 - Avenue des Comtes de Melgueil : entre 6 700 et 8 700 véh/jour deux sens. Ce flux est très légèrement supérieur dans le sens Nord → Sud.

Ces trois voiries présentent des niveaux de trafic qui peuvent être qualifiés de modérés et en adéquation avec leurs caractéristiques géométriques.

Il convient de noter que le gabarit à 2x2 voies de l’avenue des Comtes de Melgueil est surdimensionné au regard des niveaux de trafic journalier recensés (un axe à 2x1 voie en milieu urbain présente une capacité moyenne de 16 000 – 17 000 véh/jour deux sens).

- ➔ Des voies de desserte locale aux flux variant entre 1 200 et 2 500 véh/jour :
- Rue de la Plage : un trafic de 2 140 véh/jour deux sens dont 75 % est orienté en sortie de Carnon vers l’av Solignac (sens Sud → Nord),
 - Rue des Embruns : un flux deux sens bien moindre, proche de 1 300 véh/jour toujours prépondérant dans le sens Sud → Nord.
 - Rue du Labech et rue des Epis à sens unique Nord → Sud : respectivement 480/jour et 1 690 véh/jour. Ce flux plus faible sur la rue du Labech est justifié par son accessibilité limitée aux véhicules en provenance de la rue du Levant (depuis l’ouest).
- Sur les cinq voies Nord – Sud comptées (rue de la plage, rue du Labech, rue des Embruns, rue des Epis y/c rocade de l’Avranche), le flux deux sens s’élève à environ 10 200 véh/jour deux sens, avec un équilibre des trafics Nord → Sud et Sud → Nord.
- Avenue Grassion Cibrand : Le trafic recensé compris entre 2 070 et 2 470 véh/jour deux sens est équilibré côté Port/Capitainerie, déséquilibré entre les deux branches de la rocade de l’Avranche du fait des sens uniques en vigueur.

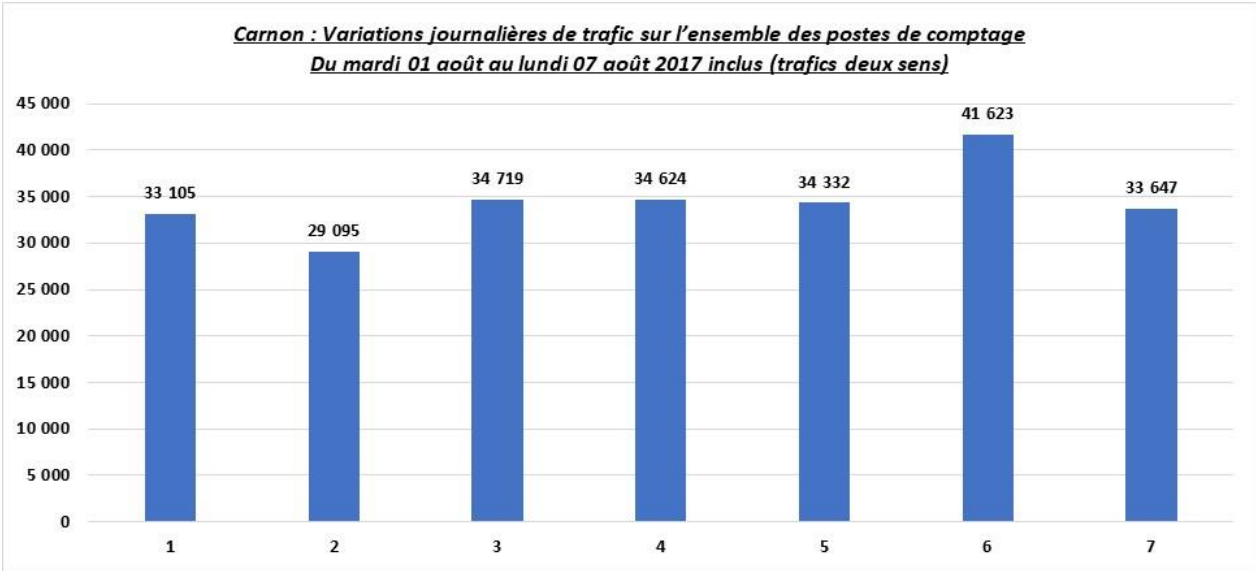
Ces voiries présentent des niveaux de trafic qui peuvent être qualifiés de (très) faibles et largement en adéquation avec leurs caractéristiques géométriques (bien que parfois contraintes en termes de largeur sur l’avenue G. Cibrand).

En limite de la zone urbanisée de Carnon, la RD62e2 présente un flux variant entre 17 600 et 20 000 véh/jour, soit un volume largement cohérent avec un gabarit à 2x2 voies entre l’ouvrage d’art du canal et le carrefour à feux d’entrée de ville (O.A. dimensionné à 2/3 voies).

La RD62e2 dans la traversée de Carnon apparait donc surdimensionnée au regard des flux recensés en période estivale, un gabarit à 2x1 voie restent cohérent avec les volumes en présence.

Variations journalières de trafic :

Le graphique ci-dessous présente les trafics journaliers sur une semaine par jour sur l’ensemble des postes de comptages automatiques (cumul des flux deux sens).

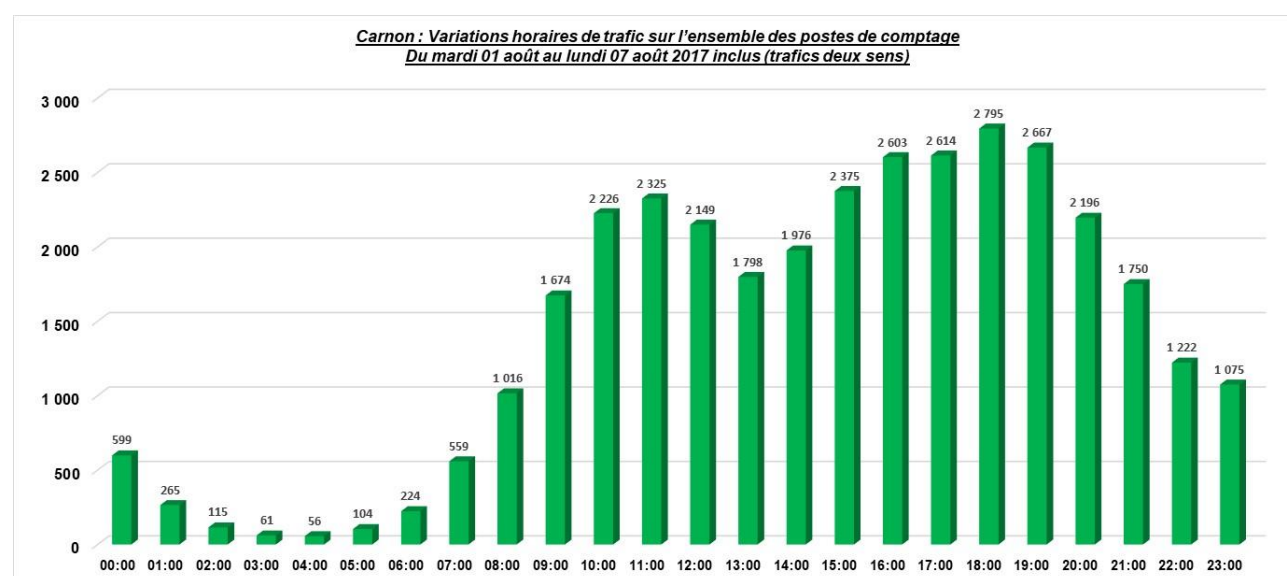


A retenir :

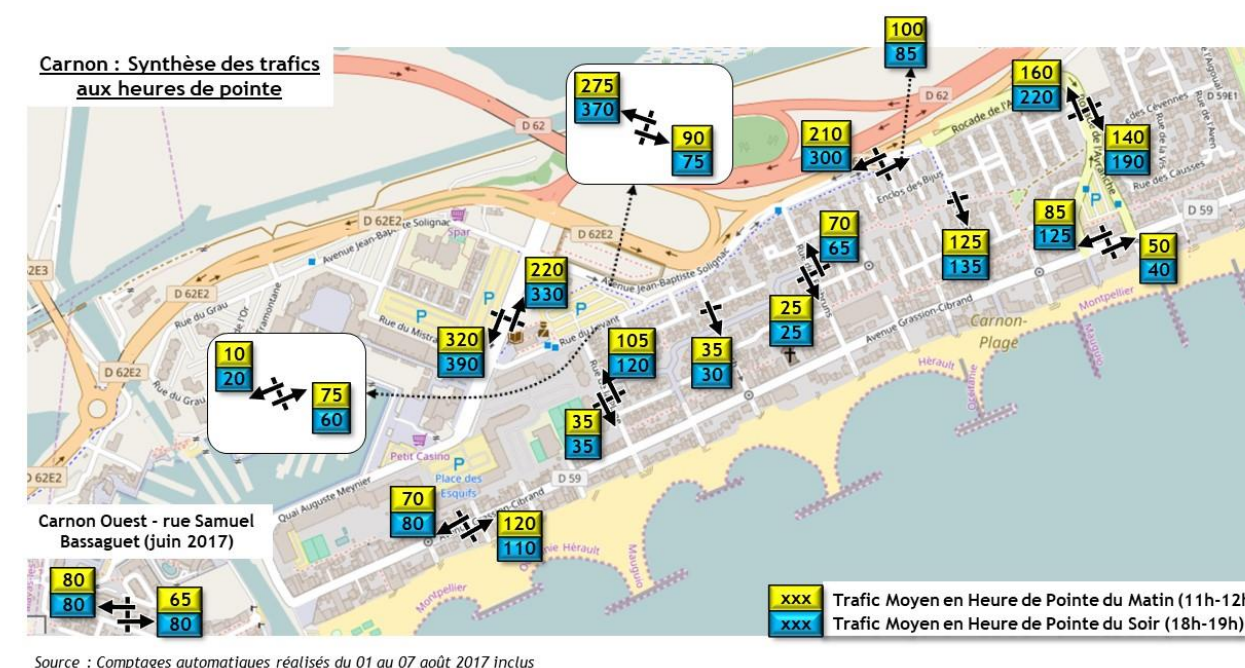
- ➔ Samedi : LA journée la plus chargée enregistrant une augmentation de la circulation automobile de l’ordre de 21 % par rapport à la moyenne journalière sur l’ensemble de la semaine (sept jours). Cette évolution en période estivale peut être justifiée par les flux de départ et d’arrivée des touristes de la station de Carnon (locations à la semaine).
- ➔ Mercredi, jeudi, vendredi et dimanche : des trafics proches, représentatifs de la moyenne journalière sur la semaine,
- ➔ Lundi : une légère baisse de trafic, en moyenne de 4 %
- ➔ Mardi : une baisse plus marquée des flux, ceux-ci étant inférieurs de 16 % à la moyenne journalière semaine. Cette réduction des trafics automobiles est peut-être justifiée par certaines restrictions de circulation liées au marché.

I.1.3. Trafics en périodes de pointe : volumes et variations

Le graphique ci-après la répartition horaire des trafics moyens journaliers sur l'ensemble des postes de comptages automatiques (cumul des flux deux sens).



Carte n°5. Synthèse des trafics en heures de pointe par sens de circulation



L'analyse des trafics sur les deux tranches horaires 11h - 12h et 18h - 19h met en évidence les caractéristiques suivantes :

A retenir :

- ➔ Deux « pics » de trafic : en fin de matinée entre 11h et 12h et en fin d'après-midi entre 18h et 19h, le volume de trafic de cette dernière pointe étant supérieur de 20 % à celui recensé le matin,
- ➔ Des trafics globalement supérieurs l'après-midi par rapport à ceux enregistrés en matinée,
- ➔ Des volumes horaires proches entre 10h et 13h puis augmentant progressivement à partir de 14h
- ➔ Une baisse progressive des flux automobiles à partir de 20h mais des volumes en soirée marqués, proches de ceux relevés en début de matinée (entre 8h et 9h)

➔ Axes principaux :

- Rocade de l'Avranche : entre 300 véh/h en H.P.M. et 410 véh/h en H.P.S. dans les deux sens de circulation. Le trafic plus élevé en fin d'après-midi peut s'expliquer par la fréquentation des plages majoritairement en 2^{de} partie de journée.
- Avenue de Solignac : des volumes de trafic variant entre 310 et 445 véh/h deux sens suivant la période horaire et le site de comptage. 67 à 83 % du flux est orienté dans le sens Est → Ouest. La faiblesse des trafics Ouest → Est est probablement justifiée par une partie de ces flux circulant sur la RD62e2 sur la section avec collectrice (sachant que le flux est équilibré par sens sur l'autre axe parallèle avenue Grassion Cibrand).
- Avenue des Comtes de Melgueil : des trafics horaires de pointe oscillant entre 540 véh/h le matin et 720 véh/h deux sens le soir, une croissance des flux qui peut être justifiée par la fréquentation plus marquée du secteur du Port et de ses commerces en fin d'après-midi.

Ces trois axes présentent des niveaux de trafic horaire de 390 véh/h PAR SENS au maximum, soit un volume modéré et largement compatible avec le gabarit des axes, notamment sur l'avenue des Comtes de Melgueil, largement surdimensionnée au regard des niveaux de trafic horaire recensés. A noter que l'offre de capacité sur ce type d'axe en milieu urbain peut être estimé autour de 1 500 / 1 600 véh/h par sens, soit 750 à 800 véh/h par voie.

➔ Voies de desserte locale :

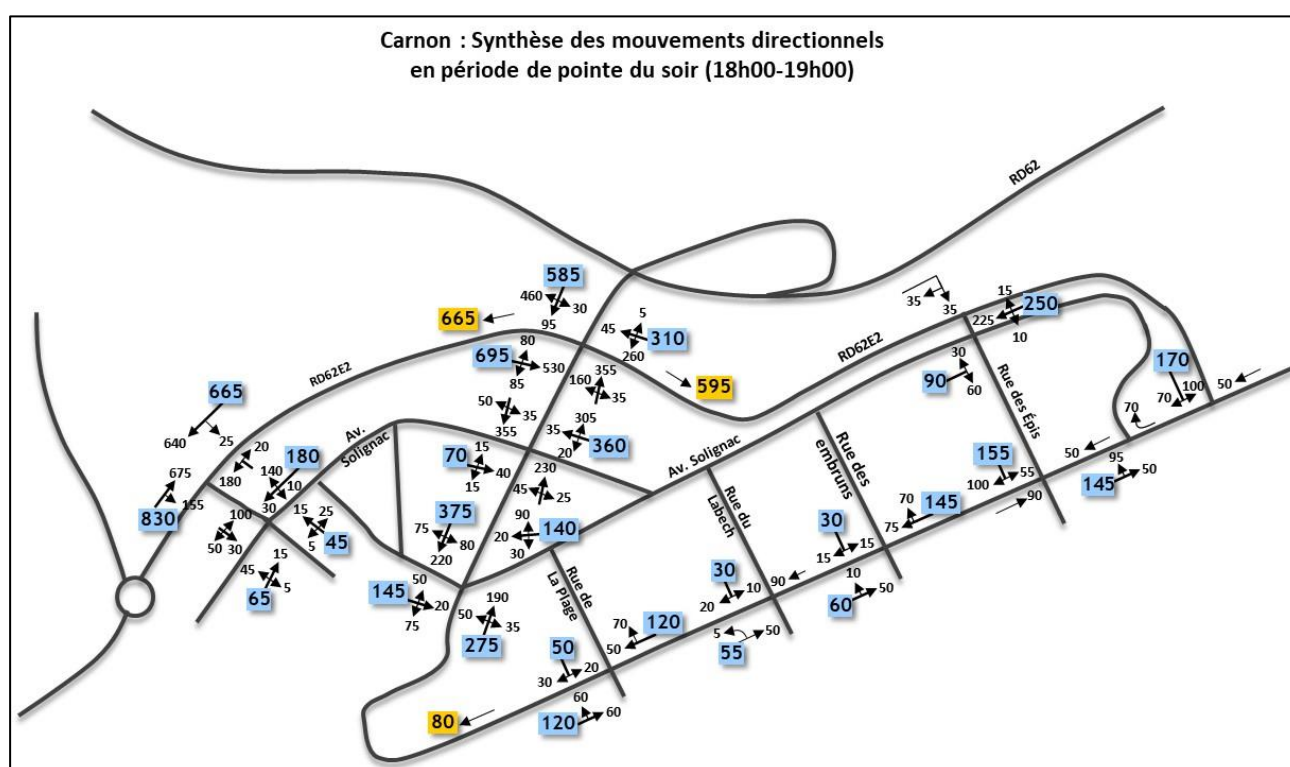
- Rue de la Plage : entre 140 et 155 véh/h deux sens
- Rue des Embruns : 90 à 95 véh/h deux sens
- Rue du Labech : un trafic résiduel, de 30 – 35 véh/h
- Rue des Epis : environ 130 véh/h deux sens
- Avenue Grassion Cibrand : entre 135 et 190 véh/h deux sens suivant la section et la période horaire.

Ces voiries présentent des niveaux de trafic qui peuvent être qualifiés de (très) faibles et largement en adéquation avec leurs caractéristiques géométriques (bien que parfois contraintes).

I.1.4. Répartition des mouvements directionnels

La carte suivante présente la répartition des trafics horaires au droit des principaux carrefours du secteur d'étude en heure de pointe du soir 18h - 19h.

Carte n°6. Répartition des mouvements directionnels au droit des principaux carrefours



De ces données, on convient de retenir les caractéristiques suivantes :

- ➔ Carrefours sur l'avenue G. Cibrand : des trafics directs et tournants faibles à limités, y compris en Tourne à Gauche (maxi de 80 véh/h)
- ➔ Avenue des Comtes de Melguiel : des mouvements tournants là encore limités au droit du carrefour de la rue du Levant et de l'avenue de Solignac (trafics de Tourne à Gauche inférieurs à 50 véh/h)
- ➔ Deux carrefours majeurs en termes de trafic : le carrefour à feux RD62e2 – av des Comtes de Melguiel et celui plus à l'ouest raccordant l'av de Solignac à la RD62e2. Leur charge de trafic s'élève respectivement à 2 140 véh/h et à 1 695 véh/h en H.P.S.

I.1.5. Analyse qualitative des conditions de circulation en Heure de Pointe du Soir

La carte ci-dessous présente les conditions d'écoulement du trafic sur la période de pointe 18h - 19h.

Carte n°7. Conditions d'écoulement des flux en H.P.S.



La voirie du secteur d'étude présente les caractéristiques suivantes :

- ➔ Globalement, des conditions de circulation fluides sur l'ensemble du réseau, tant sur les axes de desserte principale que sur les voiries de desserte locale/riveraine, un constat justifié par des niveaux de trafic (largement) compatibles avec le gabarit des voiries.
- ➔ Quelques secteurs présentant des points de conflits et générant une circulation dense à ponctuellement perturbée :

- Carrefour à feux RD62e2 – av des Comtes de Melgueil - Bretelle RD62 : un cycle de fonctionnement complexe à quatre phases, donc long et générant des rétentions pouvant induire un franchissement en un voire deux cycles.

Toutefois, la multiplication des voies de stockage permet de limiter les perturbations et d'éviter toute rétention sur l'axe principal RD62 : deux voies en entrée sur les branches Nord et Sud, trois voies en entrée sur les deux branches RD62e2 Est et Ouest.

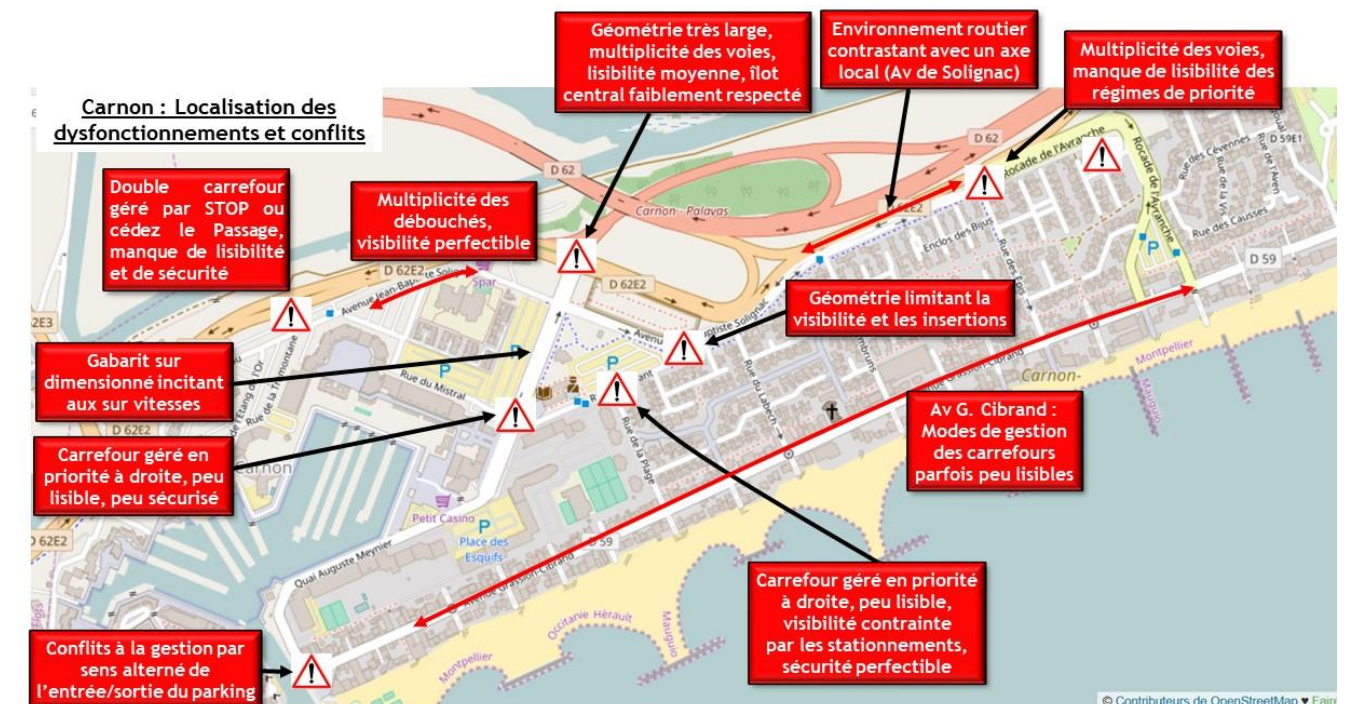
- Carrefour à feux av des Comtes de Melgueil – av Solignac : un cycle de fonctionnement à deux phases + une phase piétonne sur appel. Les rétentions restent plus ponctuelles. Le

fonctionnement peut être contraint par le carrefour à feux de la RD62e2 situé à proximité immédiate. En outre, la gestion des flux Tourne à Gauche apparaît peu lisible depuis les deux branches de l'avenue de Solignac.

La grande proximité de ces deux carrefours à feux rend leur fonctionnement parfois perfectible.

Au-delà des conditions d'écoulement des flux, plusieurs dysfonctionnements ponctuels sont à souligner sur le réseau viaire de Carnon, présentés sur la carte suivante.

Carte n°8. Analyse qualitative du réseau de voirie



Trois paramètres ou facteurs peuvent justifier ces dysfonctionnements :

- ➔ Les caractéristiques générales des axes : la RD62e2 du fait de ses caractéristiques routières a tendance à favoriser des prises de vitesse, dégradant les conditions de franchissement du carrefour avec l'av Solignac et ce, malgré les possibilités de stockage entre les deux demi-chaussées.
- ➔ Le mode de gestion des carrefours parfois peu lisible et/ou peu adapté à la configuration des lieux et/ou aux trafics en présence : carrefour rocade de l'Avranche – rue des Epis – av Solignac, carrefour rue du Levant – av Solignac, carrefour av des Comtes de Melgueil – rue du Levant – rue du Mistral, carrefour de la Place Cassan
- ➔ La présence de véhicules en stationnement : carrefour rue du Levant – rue de la Plage

I.1.6. Synthèse : Atouts, contraintes et enjeux

Atouts :

- ➔ Un réseau de desserte locale relativement maillé, aux trafics faibles à limités,
- ➔ Des volumes de trafic compatibles avec les caractéristiques géométriques des voies,
- ➔ Des caractéristiques de voirie favorisant globalement une maîtrise des vitesses : av G. Cibrand, voiries Nord – Sud de liaison entre les axes G. Cibrand et Solignac
- ➔ Un plan de circulation relativement lisible, favorisant une relative hiérarchie et organisation des usages automobiles

Contraintes :

- ➔ Des voiries sur dimensionnées au regard des flux en jeu : avenue des Comtes de Melgueil, RD62e2 entre le canal et le carrefour à feux d'entrée de ville (RD62), lesquelles représentent des coupures importantes, urbaines notamment sur l'avenue des Comtes de Melgueil
- ➔ Des carrefours de distribution des flux présentant des aménagements souvent peu lisibles et peu fonctionnels ou sur dimensionnés au regard des flux en jeu sur les axes principaux Solignac au nord et G. Cibrand au sud

Enjeux :

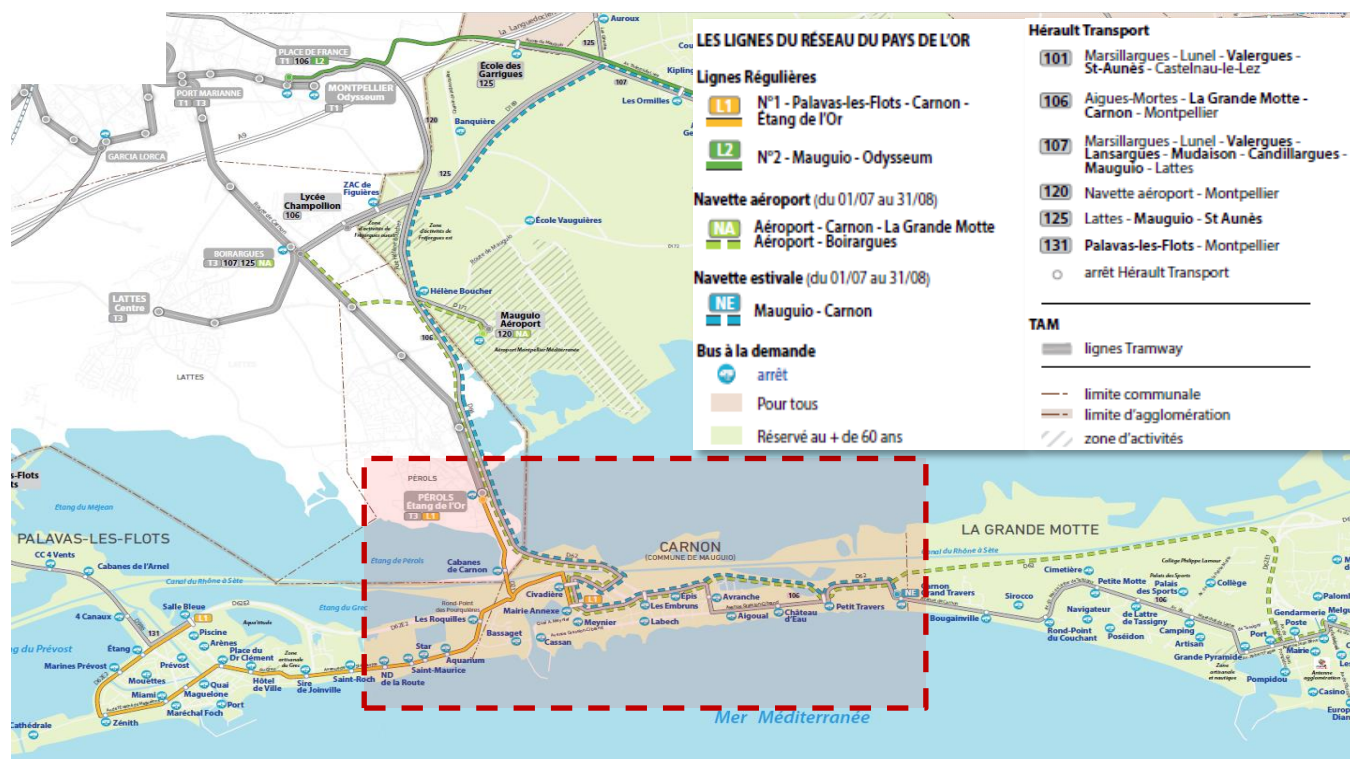
- ➔ Maintenir des volumes de trafic limités à Carnon : station « aux trafics apaisés »
- ➔ Adapter l'aménagement des voiries en section courante aux trafics en présence et à leur environnement : RD62e2 et avenue des Comtes de Melgueil
- ➔ Rationaliser l'usage des voies « doublon » : RD62e2 et la parallèle Avenue Solignac
- ➔ Améliorer la sécurité et la lisibilité des carrefours sur les axes de desserte principaux

I.2. Transports en commun

I.2.1. Offre

Le secteur d'étude est desservi par quatre lignes de transport en commun présentées ci-après.

Carte n°9. Plans des lignes desservant le secteur d'étude



Carte n° 10. Zoom sur Carnon-Plage



Lignes du réseau du Pays de l'Or

- **Ligne 1 Palavas-les-Flots ⇒ Pérols (Ligne régulière - L1) :** L1

Fréquence : Un service assuré toutes les 30 minutes.

Plage horaire : De 7h15 à 19h45 en direction de Palavas-les-Flots / De 6h30 à 20h30 en direction de Pérols.

Le terminus "Étang de l'Or" à Pérols permet une correspondance avec la ligne 3 du tram de Montpellier.

Itinéraires empruntés : avenue des Comtes de Melgueil et RD62e2

Arrêts à Carnon : « Mairie annexe » et « Civadière »

- **Navette Aéroport ⇒ La Grande Motte (Navette Aéroport - NA) :** NA

Fréquence : Départs toutes les 1h30.

Plage horaire : De 7h30 à 19h30 en direction de la Grande Motte / de 6h45 à 18h45 en direction de l'aéroport.

Itinéraires empruntés : RD62 - avenue des Comtes de Melgueil – rue du Levant – av Solignac – RD62

Arrêts à Carnon : « Mairie annexe », « Civadière », « les Embruns »

- **Ligne Mauguio ⇒ Carnon (Navette Estivale - NE) :** NE

Fréquence du 1er juillet au 31 août : 9 trajets quotidiens deux sens entre Mauguio et le Grand Travers via le Petit Travers et Carnon centre.

Plage horaire : De 8h30 à 16h en direction de Carnon / De 10h à 18h30 en direction de Mauguio.

Itinéraires empruntés : RD62 - avenue des Comtes de Melgueil – rue du Levant – av Solignac – RD62

Arrêts à Carnon : « Mairie annexe », « Civadière », « les Embruns »

Ligne du réseau du Conseil Départemental de l'Hérault - Hérault Transport

- **Ligne 106 : Montpellier ⇒ Aigues-Mortes :** 106

Fréquence : Varie selon l'arrêt, un bus toutes les 15 minutes à 1 heure

Plage horaire : (Variable) Pour l'arrêt Carnon "Mairie annexe" de 6h10 à 20h15 en direction d'Aigues-Mortes / de 7h15 à 22h25 en direction de Montpellier

Itinéraires empruntés : RD62 - avenue des Comtes de Melgueil – rue du Levant – av Solignac – rocade de l'Avranche – RD59/Av Grassion Cibrand

Arrêts à Carnon : « Mairie annexe », « Civadière », « les Embruns », « Avranche »

I.2.2. Synthèse : Atouts, contraintes et enjeux

Atouts :

- ➔ Une desserte TC directe de la station, par l'avenue G. Cibrand (RD59) ou la rocade de l'Avranche (au niveau du parking)
- ➔ Une liaison estivale avec le réseau de tramway de la métropole montpelliéraine

Contraintes :

- ➔ Des circulations TC à intégrer dans le cadre d'une évolution / adaptation du schéma de circulation actuel

Enjeux :

- ➔ Maintenir la desserte TC à la demande sur l'avenue G. Cibrand et le long du quai Meynier
- ➔ Améliorer la sécurité et l'accessibilité des points d'arrêt : arrêt Civadière

I.3. Cheminements piétons

I.3.1. Qualité des itinéraires

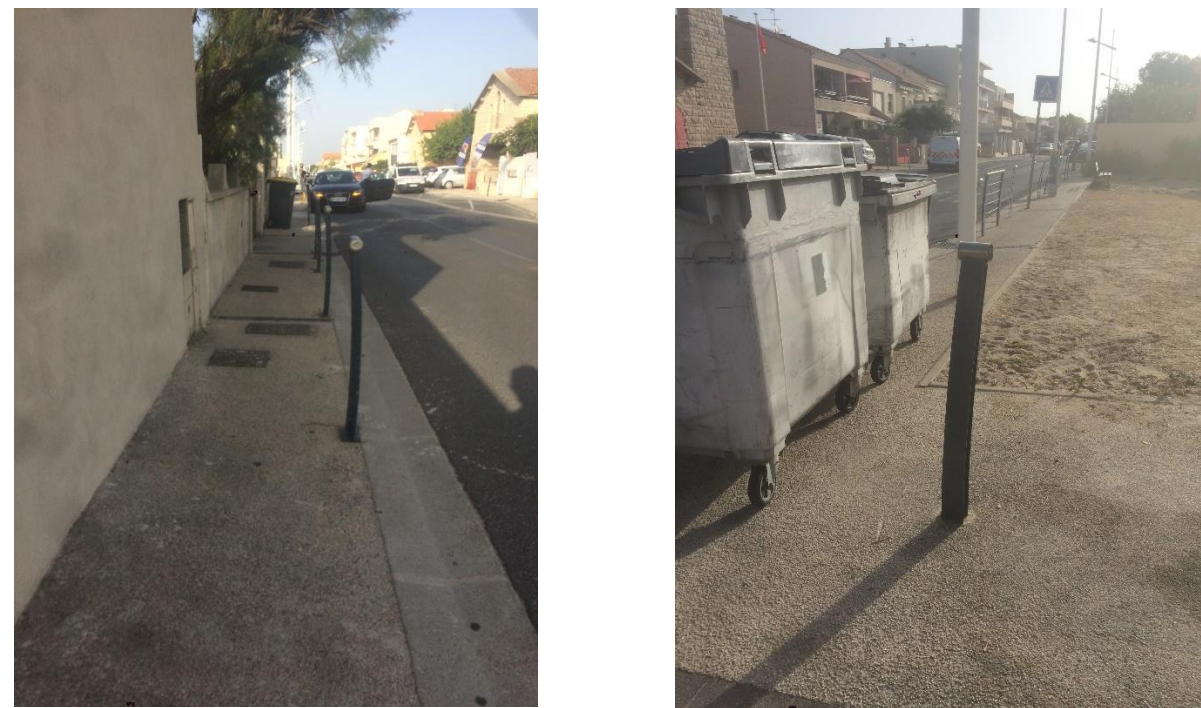
- **Réseau viaire général**

Globalement, la majorité des voiries est aménagée avec des trottoirs qui permettent aux piétons de cheminer vers ou depuis la bande littorale.

A noter que les revêtements des trottoirs sont parfois de qualité moyenne et que le stationnement, bien qu'il soit autorisé, peut gêner le cheminement des piétons (stationnement à cheval), notamment sur la rue Labech. A ce titre, cette rue devrait faire l'objet d'une opération de réaménagement consistant à maintenir une voie de circulation (sens Nord→Sud) une bande de stationnement unilatérale et un cheminement mixte (piéton/cycle) de 3m.

Plusieurs sections de trottoirs ne respectent pas la règle des 1,40m de largeur, empêchant ainsi P.M.R. famille avec poussette... de cheminer en toute sécurité sur les trottoirs.

Photo 1. Différents obstacles nuisant à la sécurité des piétons et à la fluidité du cheminement des P.M.R.



- **Perméabilité des ilots et enclos pour les piétons**

Les habitants et usagers de Carnon profitent d'une multitude d'itinéraires piétons Nord – Sud (ex : passer de l'avenue Jean-Baptiste Solignac à l'avenue G. Cibrand) et Est – Ouest leur offrant des parcours relativement directs entre les enclos, à l'écart des principales voies circulées par les automobiles.

Le territoire apparaît donc perméable en termes d'itinéraires piétons. Toutefois, il n'existe pas d'axes piétons bien identifiées, clairement visibles, les itinéraires existant restant quelque peu « confidentiels ».

Dans la continuité de l'aménagement du Petit Travers plus à l'Est et parallèlement à l'avenue Grassion Cibrand, le chemin du Lido offre un itinéraire « Modes Actifs » à l'écart des flux automobiles circulant sur la RD59.

- **Qualité des itinéraires en cœur d'ilot / enclos**

La qualité des itinéraires à l'intérieur des enclos est en revanche globalement moyenne, avec une majorité d'enclos ne disposant pas de trottoirs ou de trottoirs de qualité très moyenne.

Cette contrainte reste toutefois à relativiser au regard du caractère confidentiel et résidentiel de ces espaces.

Photo 2. Deux types de revêtement offrant deux types de confort aux piétons



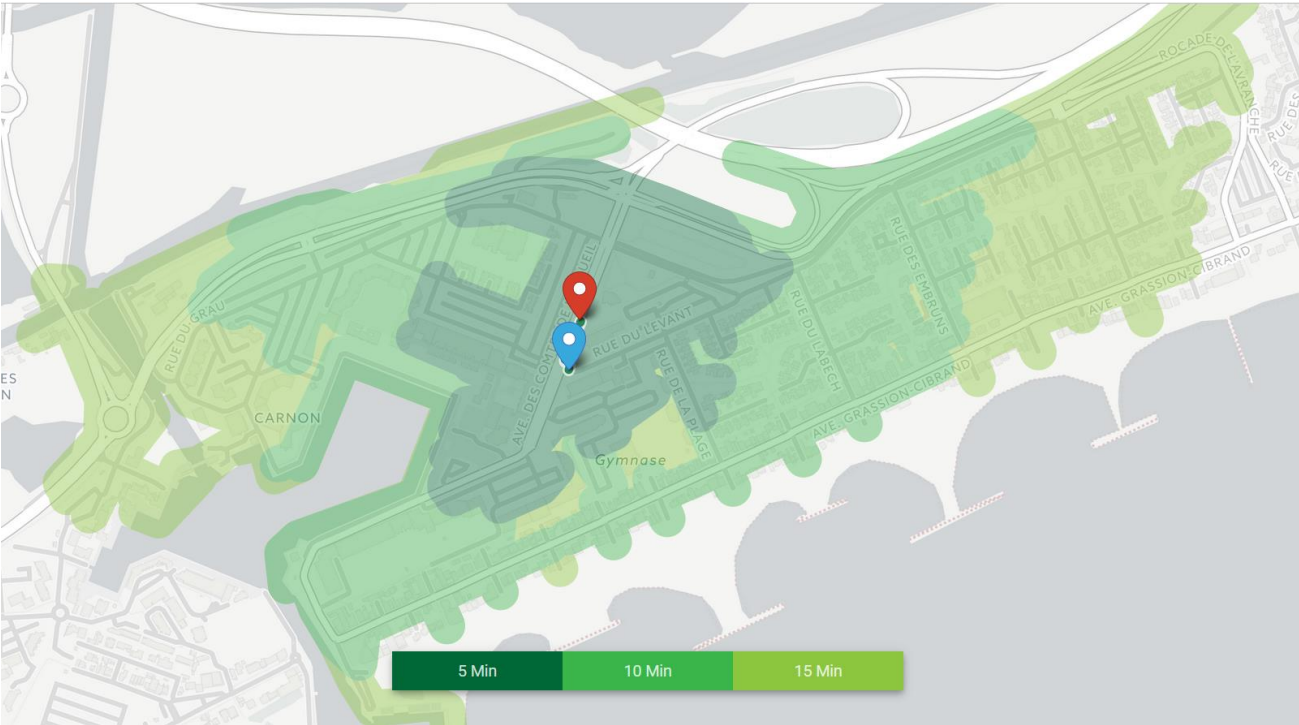
Revêtement lisse



Revêtement en stabilisé

• Périmètres piétons

La carte suivante présente les périmètres piétons à 5, 10 et 15 mn du cœur de la station de Carnon.



• Jalonnement

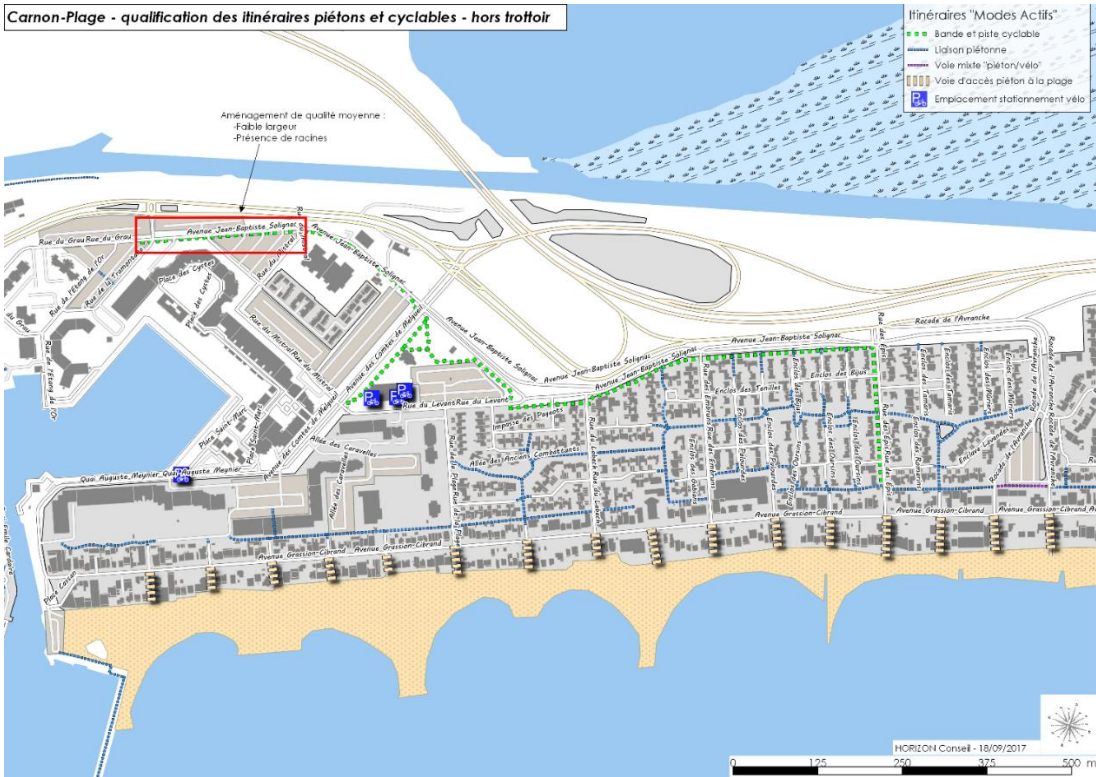
Photo 3. Différents types de jalonnement (vertical et horizontal) sur Carnon



Lors de visites de terrain, il a été recensé deux types de jalonnement piéton à savoir un marquage vertical, indiquant des destinations sur fond vert, sans temps de parcours, un marquage horizontal, concentré entre le centre administratif, le port et la plage ; globalement à destination des P.M.R. Ainsi, si les ilots sont perméables en termes de cheminement piétons, ces itinéraires restent confidentiels puisqu'aucun jalonnement n'est proposé depuis les parkings vers la plage ou le centre-ville.

- ➔ Globalement, une perméabilité maximale des lotissements, des itinéraires piétons de qualité moyenne à l'écart du flux de véhicules.
- ➔ Si la perméabilité entre les ilots est maximale, elle est « dédiée » aux habitants ou aux habitués. Le manque de jalonnement, hormis à proximité immédiate du centre administratif est important et n'intègre pas d'indication des temps de parcours.

Carte n° 11. Qualification des itinéraires piétons et cyclables – hors trottoir



I.3.2. Synthèse : Atouts, contraintes et enjeux

Atouts :

- ➔ Une zone agglomérée à l'échelle des déplacements piétons : des équipements et sites générateurs de déplacements accessibles en moins de 5 / 10 mn à partir du Port, de l'office de tourisme et des principaux parkings
- ➔ Des voiries équipées dans leur très grande majorité de trottoirs
- ➔ Des cheminements piétons dédiés, à l'écart des voiries et des flux de circulation automobiles
- ➔ Des carrefours équipés de traverses piétonnes, des liaisons nombreuses vers les plages

Contraintes :

- ➔ Des voiries (sur) dimensionnées pouvant créer des effets de coupure : RD62e2, avenue des Comtes de Melgueil, carrefour d'entrée de ville,
- ➔ Des cheminements piétons insuffisamment mis en valeur en termes de jalonnement : quai Meynier, avenue G. Cibrand, chemin du Lido

Enjeux :

- ➔ Des axes à recalibrer / à améliorer pour les mettre en cohérence avec leur environnement et leur usage piéton actuel ou potentiel : avenue G. Cibrand, rue des Embruns, quai Meynier....
- ➔ Un jalonnement des itinéraires piétons à conforter par des temps de parcours depuis les principaux parkings d'accueil des visiteurs vers les principaux équipements et sites recevant du public,
- ➔ Des déplacements piétons à développer au regard d'une station accueillant près de 35 000 / 40 000 résidents en période estivale.

I.4. Déplacements cyclables

I.4.1. Offre et qualité des aménagements existants

• Itinéraires (Ouest → Est)

- 1. Fin de la Rue du Grau : bande cyclable - qualité moyenne -
- 2. Avenue Jean-Baptiste Solignac – section comprise entre la rue de la Tramontane et le dernier parking avant l'école : bande cyclable - qualité moyenne -
- 3. Avenue Jean-Baptiste Solignac – section Ecole - Avenue des Comtes de Melgueil : piste cyclable bi directionnelle. A noter dans le sens Est → Ouest, la piste cyclable se termine sur un STOP, n'offrant aucun itinéraire de rabattement vers une autre voie. Cette piste cyclable est parfois occupée par du stationnement illicite.
- 4. Avenue des Comtes de Melgueil – section avenue Solignac – rue du Mistral : piste cyclable bi directionnelle réalisée sur un large trottoir. Cet aménagement facilite la circulation des cyclistes mais réduit l'espace pour les cheminements piétons.

A travers le parc, au nord de l'Office de Tourisme : piste cyclable bi directionnelle – bonne qualité, à l'exception d'une section, de qualité moyenne.

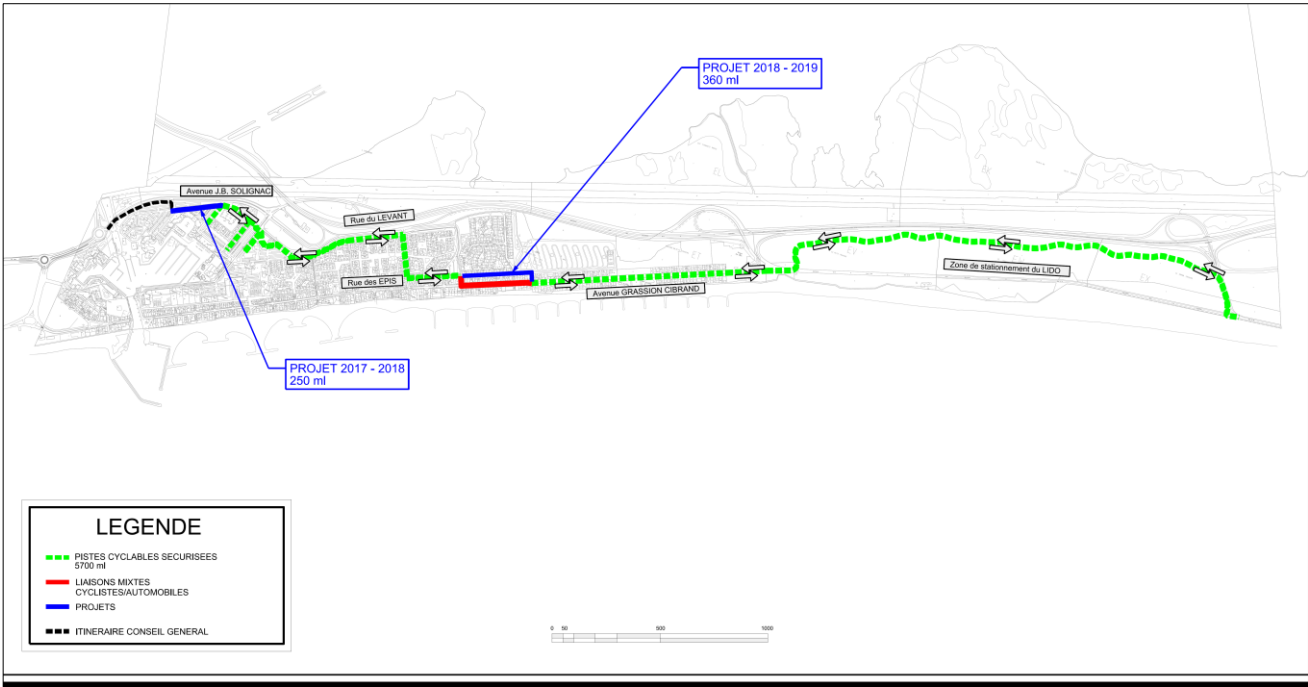
- 5. Avenue Jean-Baptiste Solignac – section comprise rue du Levant - rocade de l'Avranche : piste cyclable bi directionnelle.
- 6. Rue des Epis – section rocade de l'Avranche - chemin du Lido : piste cyclable bi directionnelle.
- 7. Entre la rue des Epis et le parking de la rocade de l'Avranche : piste cyclable bi directionnelle.
- 8. Le long de l'avenue Grassion Cibrand entre le n°266 et le parking du Petit Travers : piste cyclable bi directionnelle.

A noter que les sections n°6 et n°7 sont connectées par des liaisons "modes actifs" "de fait" car rien n'indique le partage entre piétons et cyclistes.

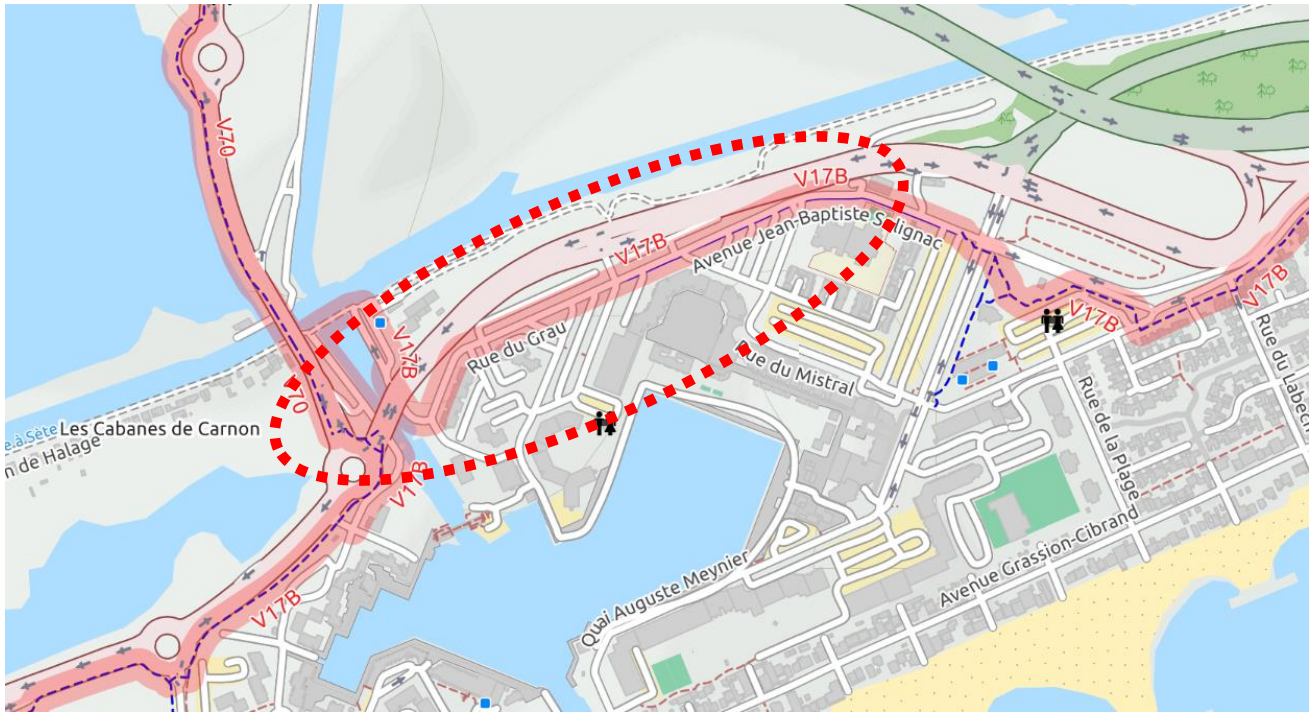
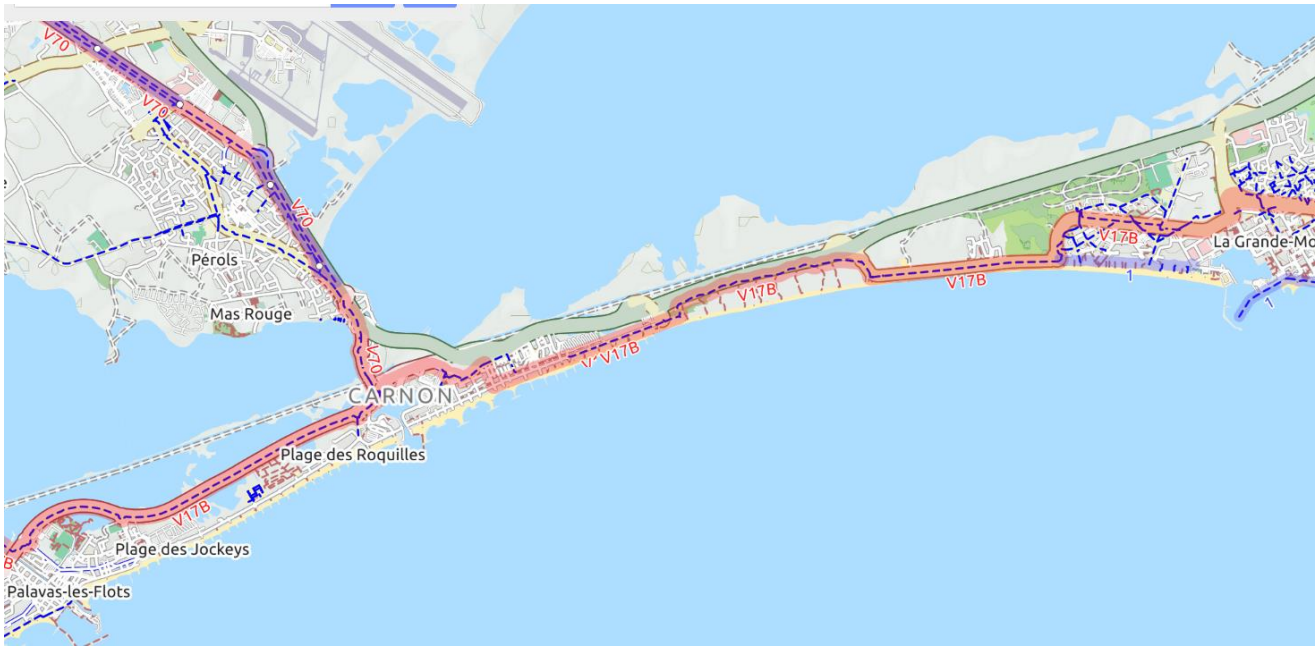
Les liaisons cyclables avec les territoires limitrophes sont de qualité variable :

- ➔ Convenables vers l'Est et la Grande Motte via l'itinéraire cyclable du Petit Travers / Lido
- ➔ Discontinues d'une part en direction de Palavas les Flots (vers l'Ouest), d'autre part vers Perols / Montpellier du fait d'une discontinuité entre l'aménagement cyclable de l'avenue Solignac et les itinéraires aménagés sur les RD62e2 et RD62e3.

Carte n° 12. Carte des aménagements cyclables sur le secteur de Carnon

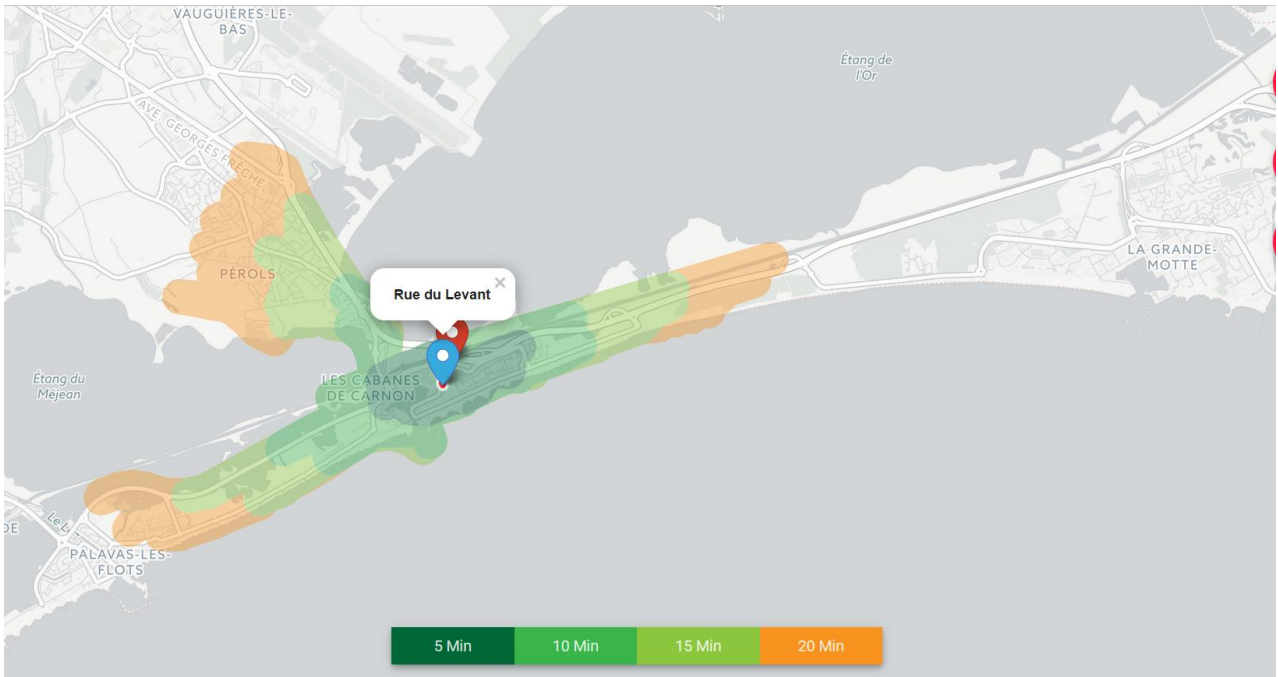


Carte n° 13. Axe littoral V17 et axe V70



• **Périmètres cyclables**

La carte suivante présente les périmètres cyclables à 5, 10, 15 et 20 mn du cœur de la station de Carnon.



• **Jalonnement**

Le jalonnement de l'itinéraire cyclable se limite à des pictogrammes "vélo" sur les pistes cyclables bidirectionnelles (peintes en jaune) et sur les bandes cyclables.

Trois contraintes sont à signaler :

- ➔ Absence de jalonnement des itinéraires cyclables intercommunaux vers Pérois (piste cyclable le long de la RD21) d'une part, vers Palavas les Flots en parallèle de la RD62e2 d'autre part.
- ➔ Absence de jalonnement des équipements et pôles générateurs de déplacements,
- ➔ Absence d'un point d'information à destination des touristes.

• **Stationnement cyclable**

Concernant le stationnement des vélos, à l'exception des trois arceaux (1*12 appuis + 2*6 appuis) situés autour de l'Office de Tourisme et l'arceau situé au Sud de la Place Sainte-Marie, les cyclistes n'ont pas d'autre possibilité que d'accrocher leur vélo au mobilier urbain, comme c'est le cas à proximité immédiate des plages.

Le manque de stationnement vélo à proximité immédiate des pôles/équipements générateurs de déplacements peut être un frein important à la pratique du vélo. En effet, sans garantie de sécurité lors du stationnement, le cycliste "ponctuel" choisira la marche ou la voiture en fonction de la distance à parcourir.

Globalement, les itinéraires cyclables sont de bonne qualité et aménagés à l'écart des principaux flux automobiles.

Néanmoins, le manque de continuité des itinéraires peut être considéré comme un frein à l'utilisation du vélo au quotidien ou même de loisirs. Cette continuité trouverait d'autant plus son intérêt qu'elle offrirait aux cyclistes un itinéraire continu ente la Grande Motte à l'Est et Palavas les Flots à l'ouest via la Voie Verte (Voie Verte du Lido de Carnon à La Grande-Motte).

1.4.2. Synthèse : Atouts, contraintes et enjeux

Atouts :

- ➔ Une zone agglomérée à l'échelle des déplacements cyclables : des équipements et sites accessibles en moins de 5 mn à partir du Port, de l'office de tourisme et des principaux parkings
- ➔ Des aménagements cyclables relativement continus
- ➔ Des pratiques cyclables existantes

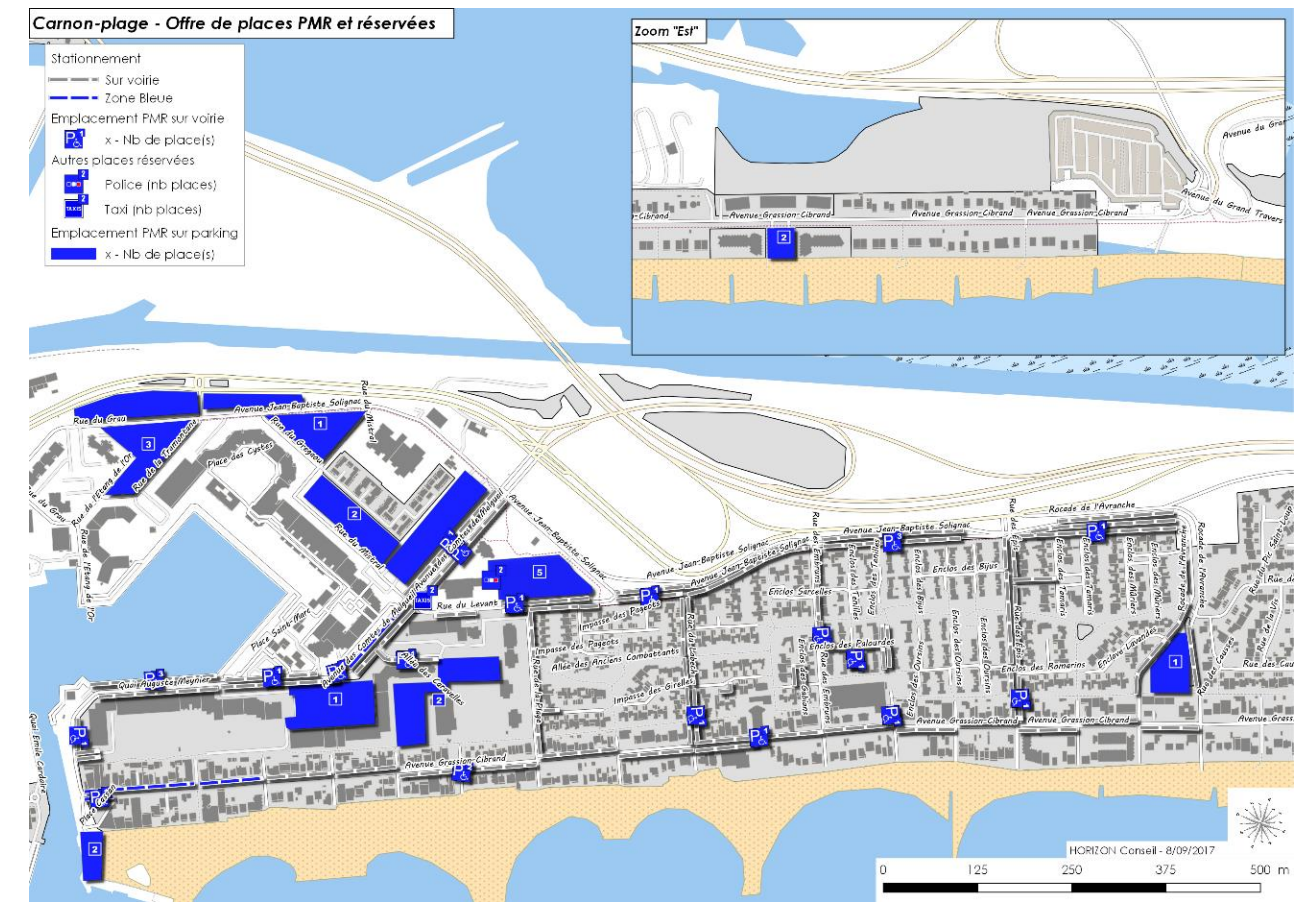
Contraintes :

- ➔ Des aménagements cyclables présentant un niveau de sécurité variable
- ➔ Des voiries (sur) dimensionnées pouvant créer des effets de coupure : RD62e2, avenue des Comtes de Melgueil, carrefour d'entrée de ville,

Enjeux :

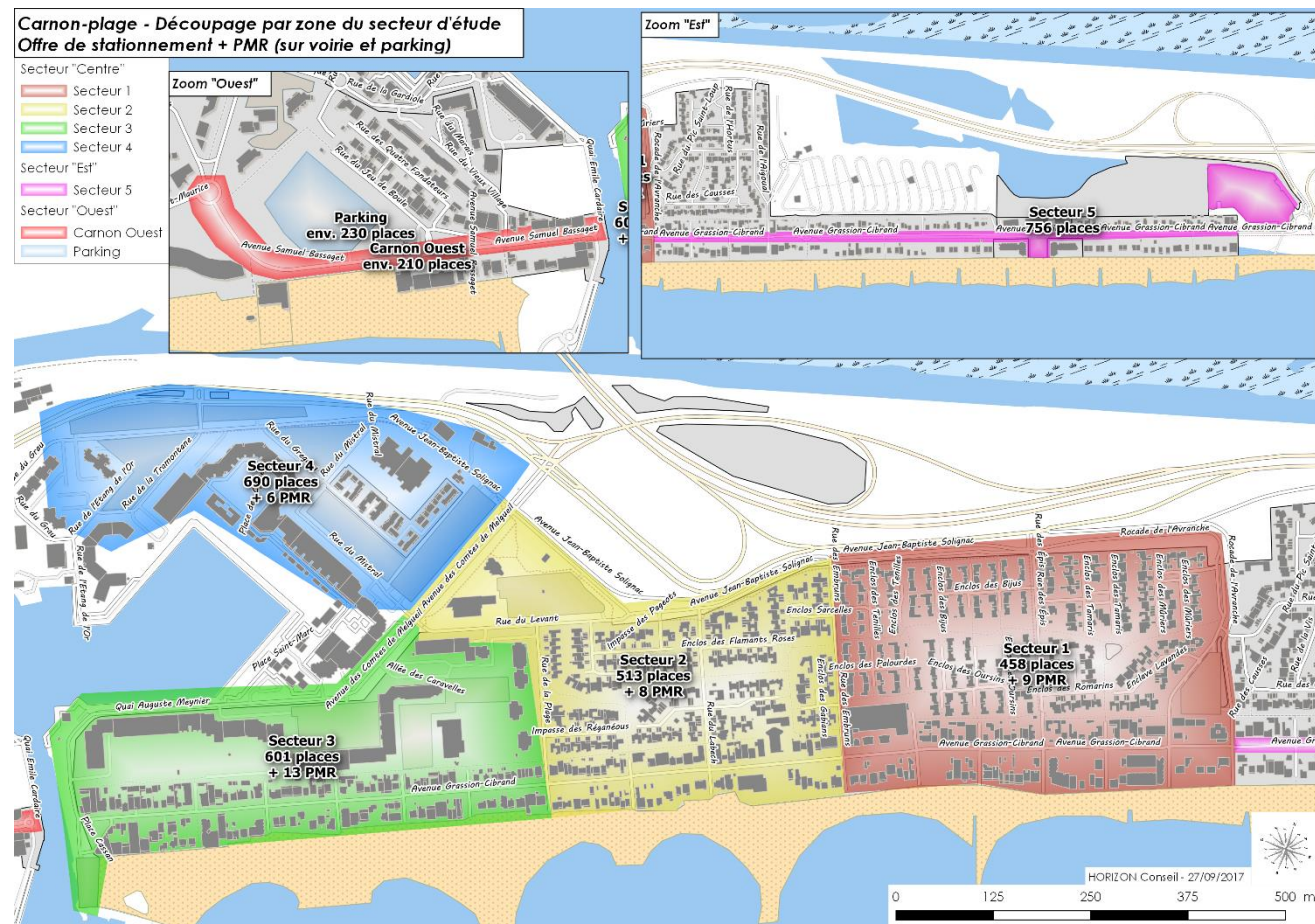
- ➔ Des itinéraires cyclables à jalonner depuis les principaux parkings d'accueil des visiteurs
- ➔ Des déplacements cyclables à développer au regard d'une station accueillant près de 35 000 / 40 000 résidents en période estivale (des cyclistes « trop peu nombreux »)

1.5.1. Offre et réglementation du stationnement



- ➔ Parkings de surface, au nombre de 12, d'une capacité unitaire variant entre 40 et 200 places. L'offre totale s'élève à 1 445 places + 19 places PMR, très majoritairement localisées autour du Port et de la Mairie Annexe (excepté parking de l'Avranche)
- ➔ Stationnements sur voirie : 857 places + 24 places PMR (hors places à l'intérieur des enclos). Cette offre est localisée le long des cinq axes Nord – Sud (rue de la Plage, rue du Labech, rue des Embruns, rue des Epis et rocade de l'Avranche) et des voies Est – Ouest (Av Solignac et av G. Cibrand).

Page(s) **19/51**
 Etude du Plan de Circulation et de Stationnement de Carnon
 Rapport Diagnostic – ind C
 Volume créé le : 04/10/2017 – Modifié le : 08/12/2017



La répartition de l'offre publique matérialisée par secteur est la suivante :

- ➔ Secteur 1 : 458 places + 8 places PMR
- ➔ Secteur 2 : 513 places + 12 places PMR (hors stationnement privé avec ou sans arceaux)
- ➔ Secteur 3 : 601 places + 15 places PMR (hors stationnement privé avec ou sans arceaux)
- ➔ Secteur 4 : 690 places + 6 places PMR (hors stationnement privé avec ou sans arceaux)

Au-delà des quatre secteurs d'étude, il est recensé sur le secteur 5 :

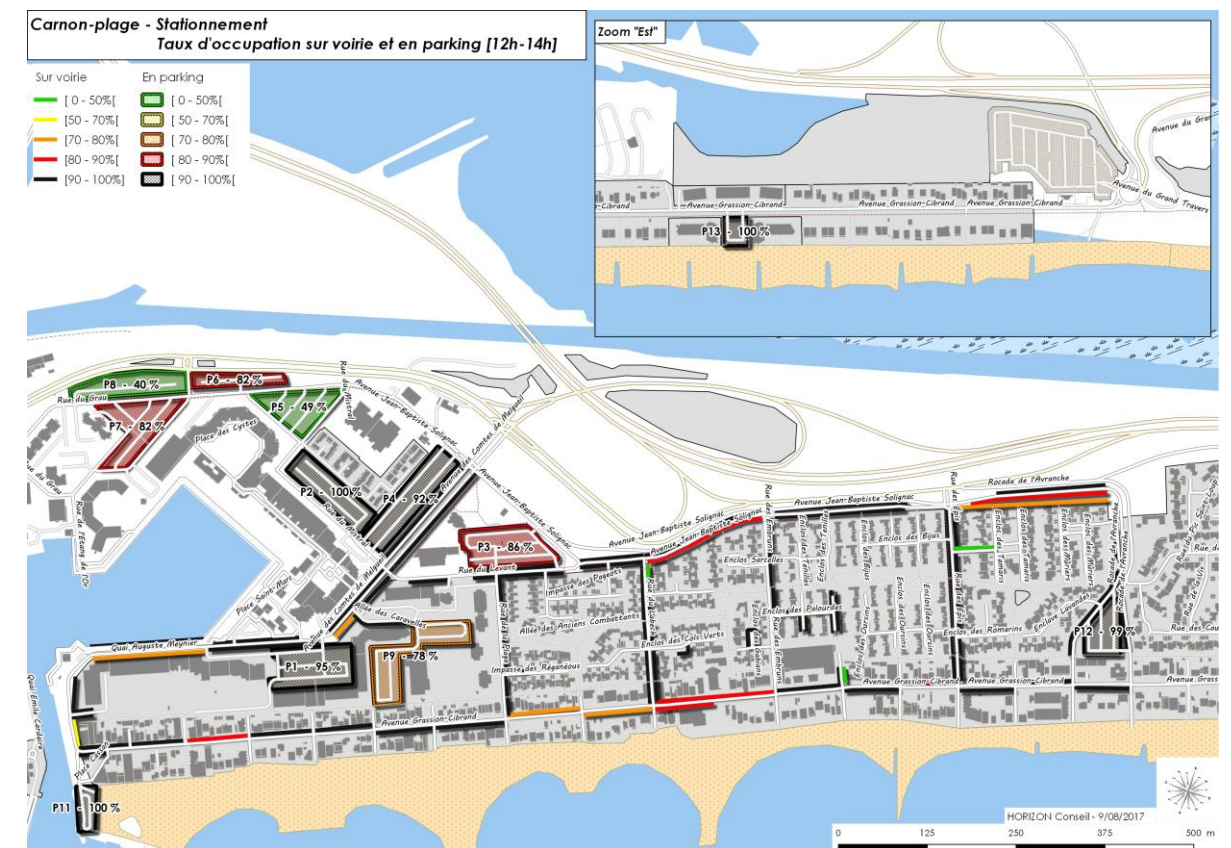
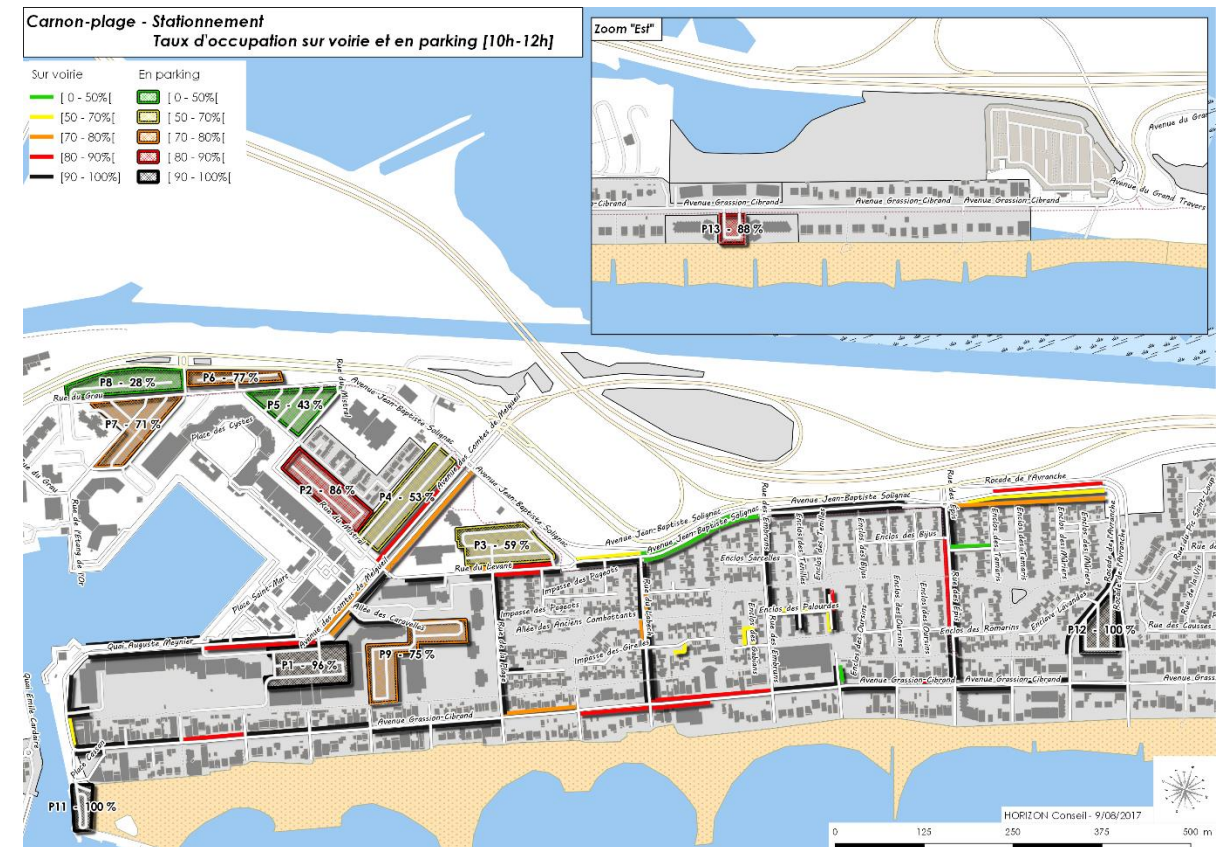
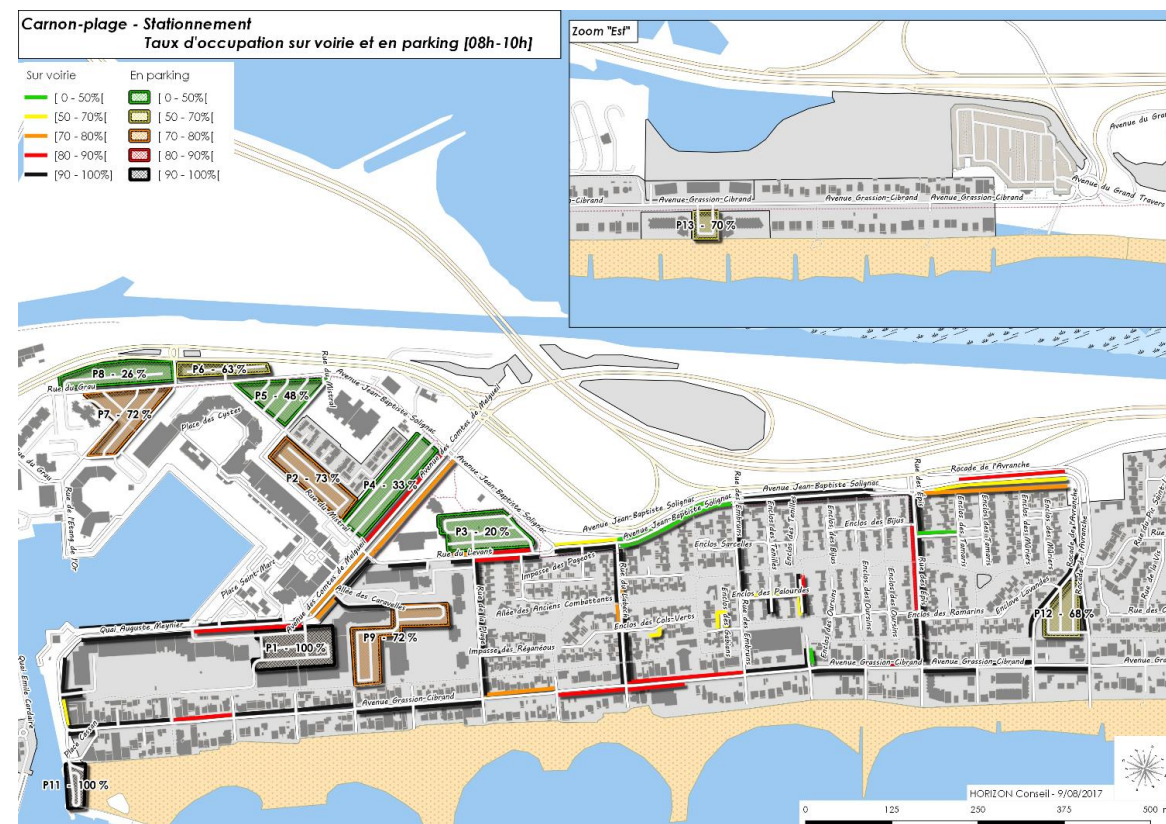
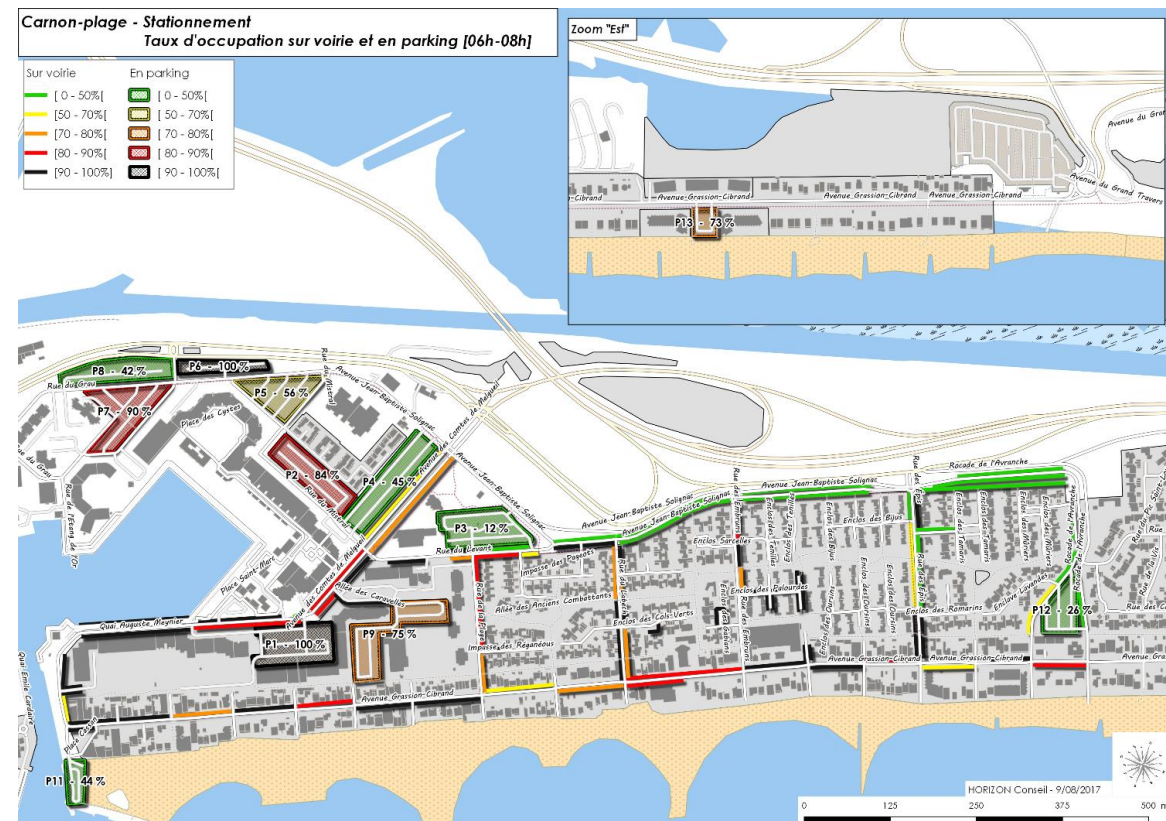
- ➔ 201 places sur voirie + 40 places + 2 places PMR, compris entre la rocade de l'Avranche et le parking du Petit Travers
- ➔ Parking du Petit Travers = 517 places. Ce parking est payant en période estivale de 8h à 20h, soit 0.25 € le ¼ d'heure. Une carte réservée aux melgoriens et aux caronnais permet de bénéficier d'une réduction de 50 %, soit un tarif de 0.12 € le quart d'heure.

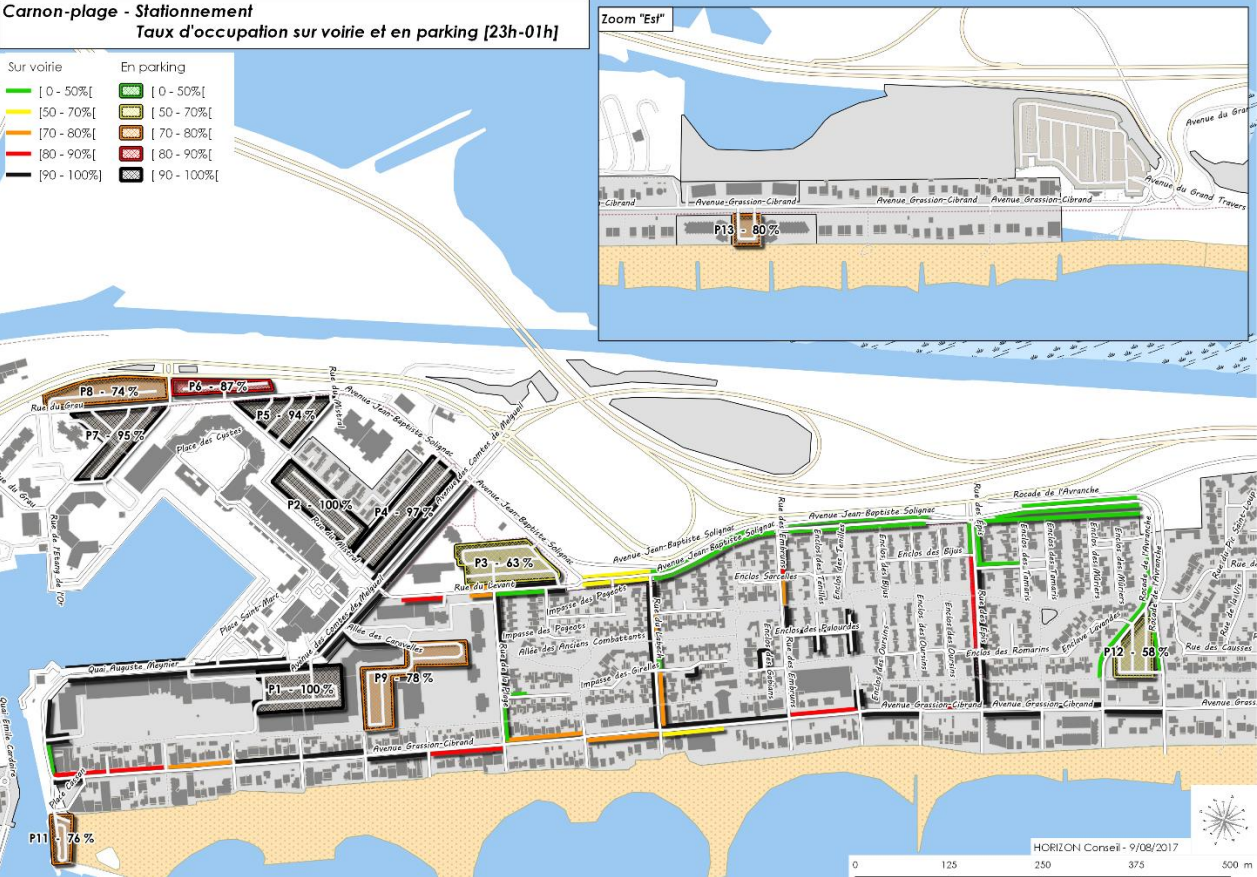
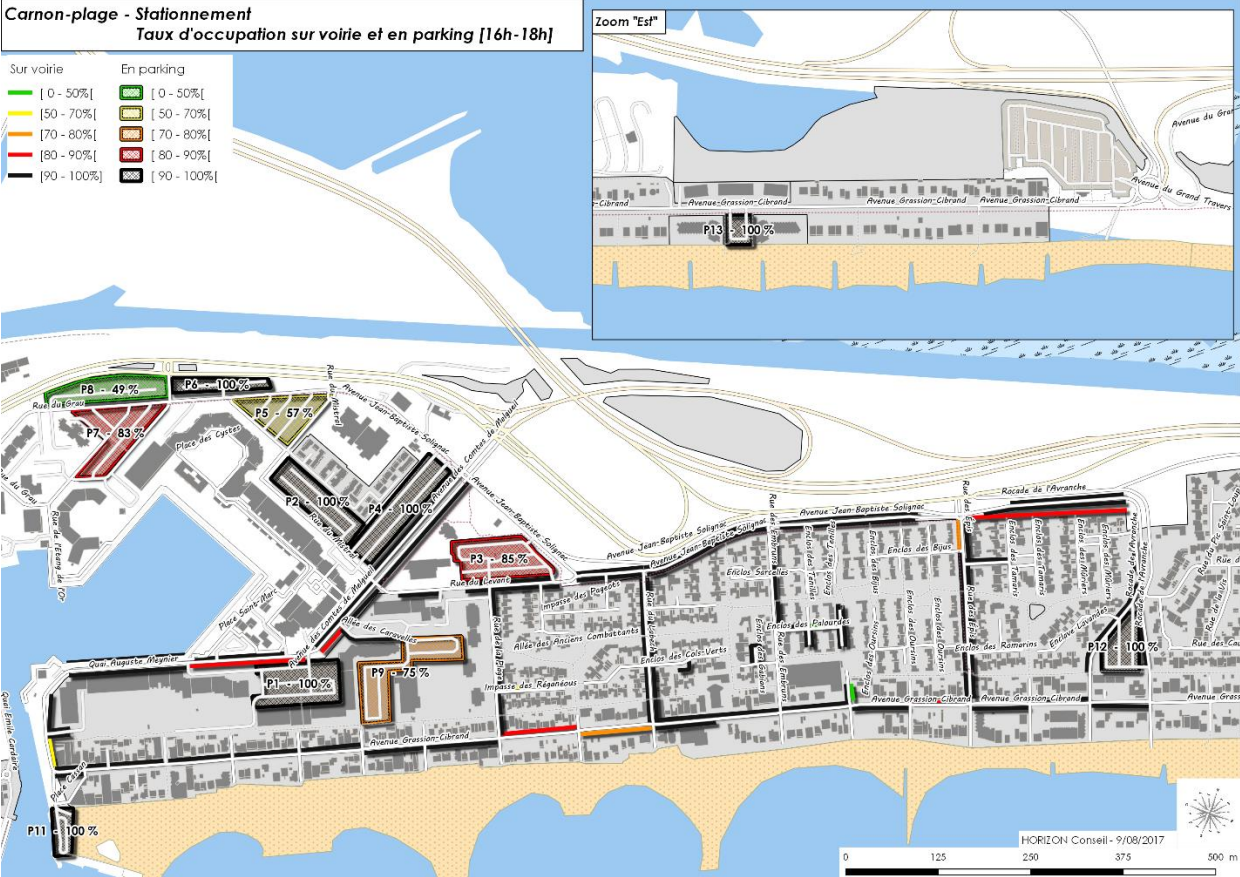
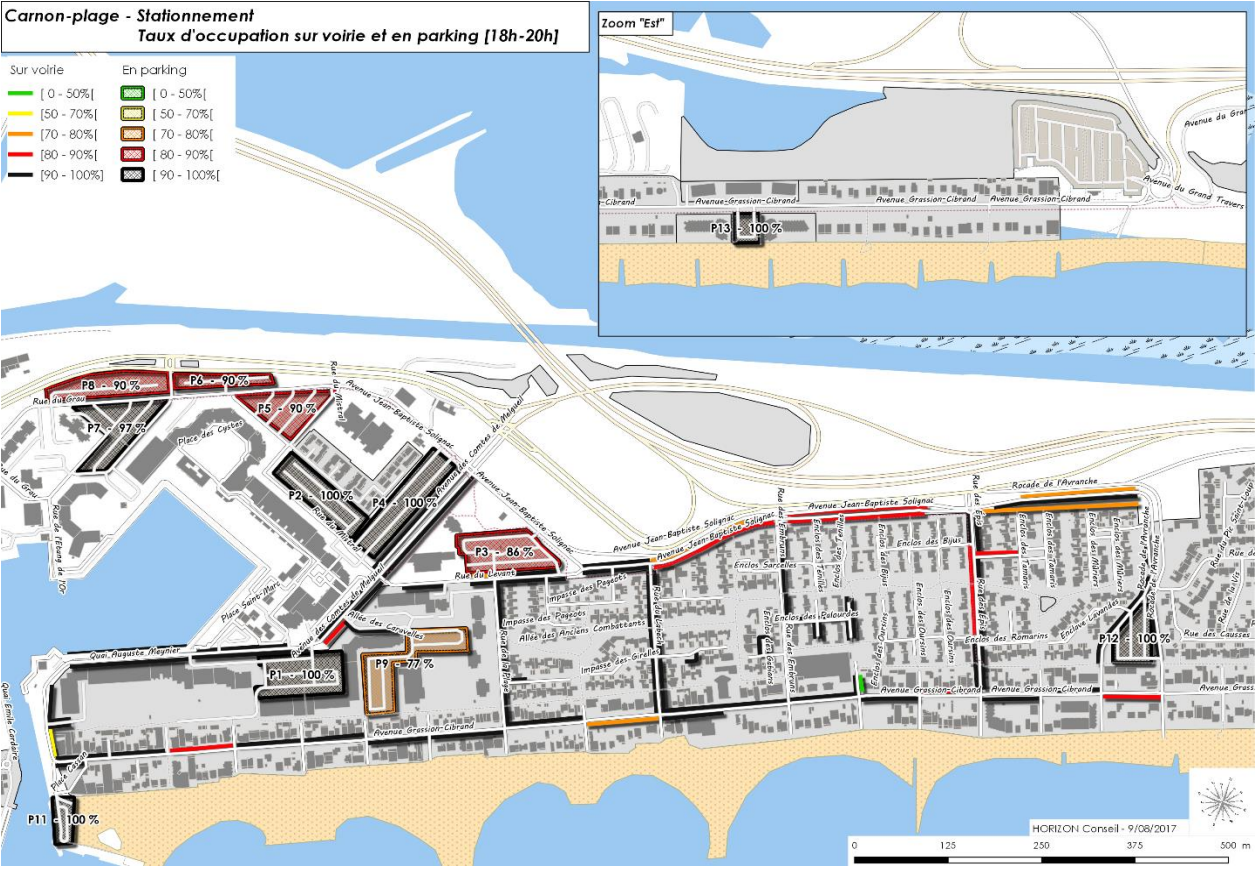
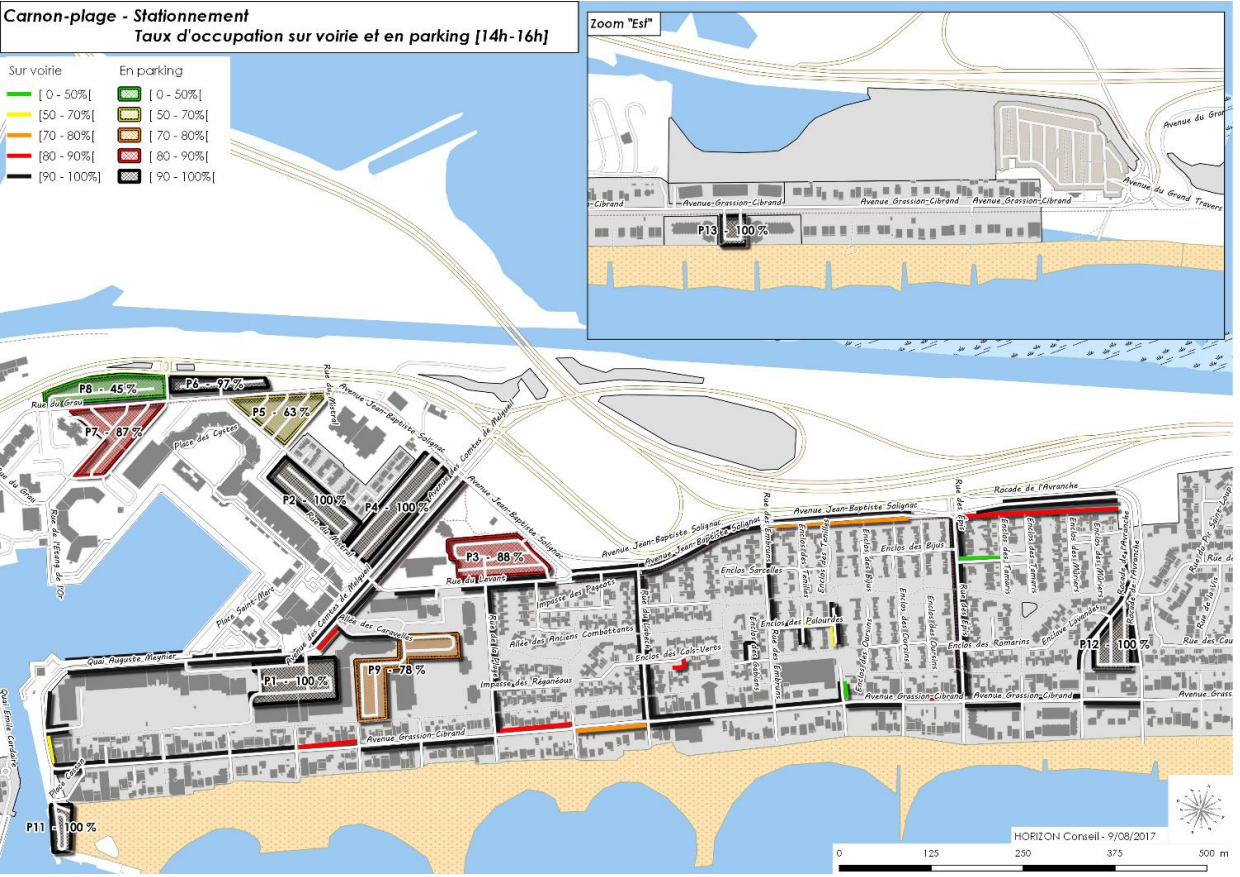
En intégrant le secteur 5, l'offre de stationnement s'élève à 3 105 places sur le secteur de Carnon Est.

Sur le secteur de Carnon Ouest, on relève environ 210 places sur voirie le long de l'axe principal Avenue S. Bassaget ainsi qu'un parking d'environ 350 places, payant en période estivale suivant une tarification identique à celle du parking du Petit Travers.

I.5.2. Demande de stationnement

Les cartes suivantes présentent les taux d'occupation par tranche horaire en périodes diurne et nocturne.





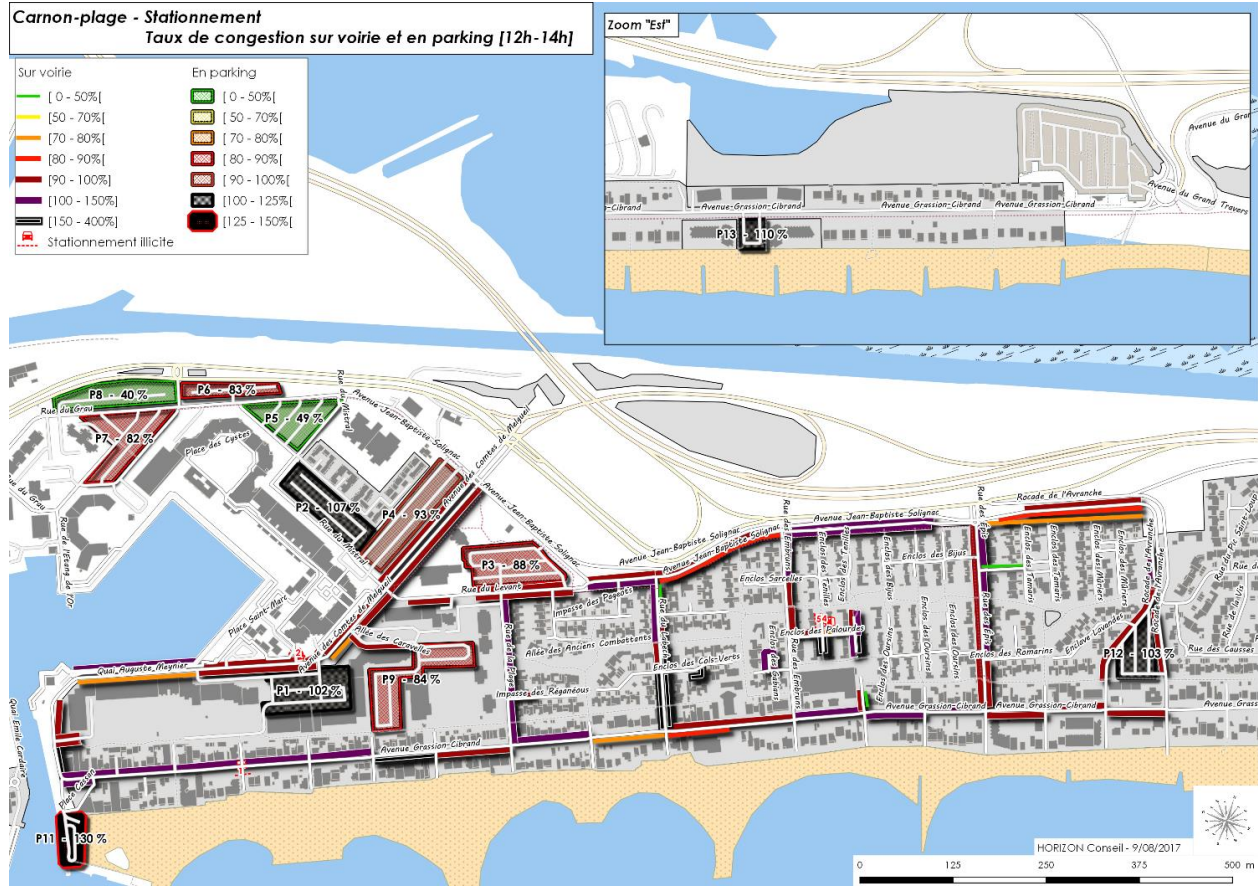
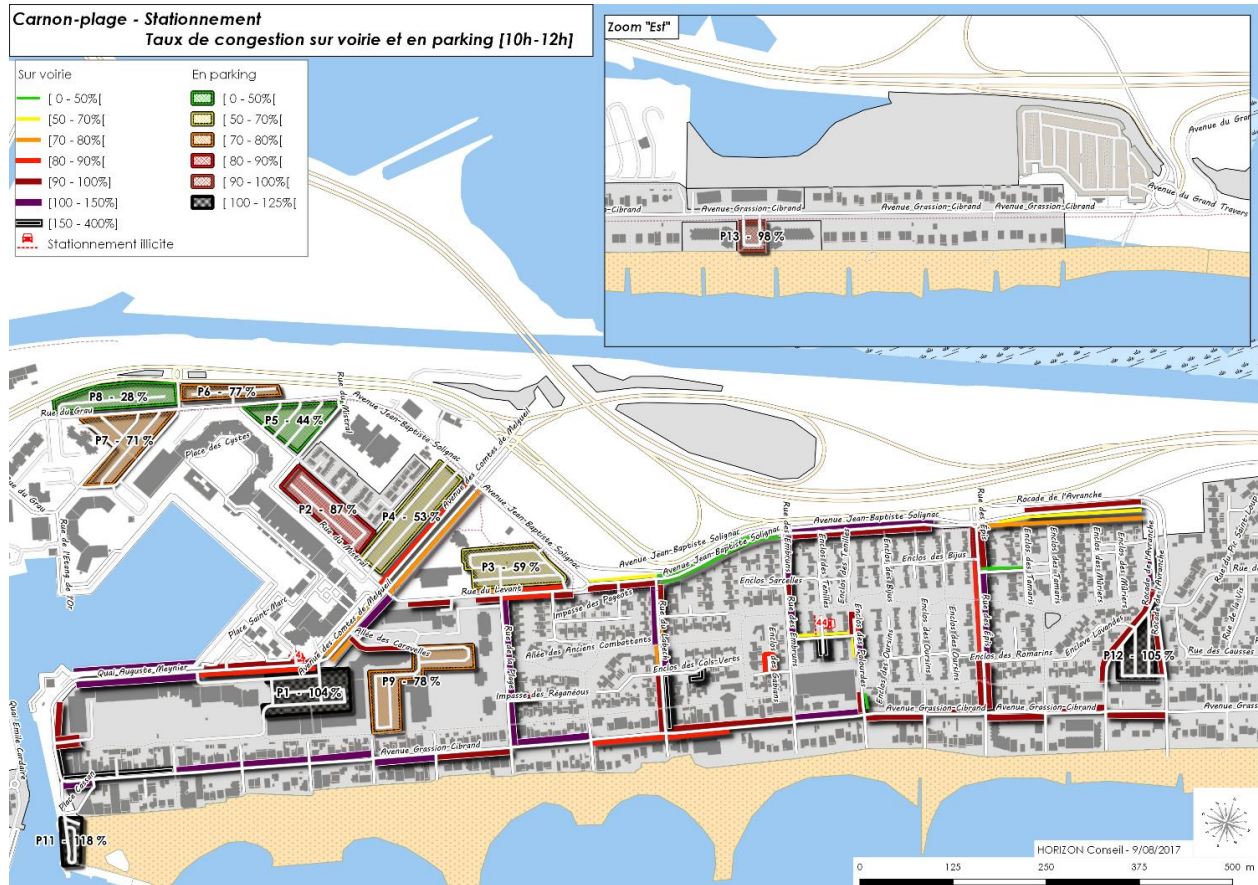
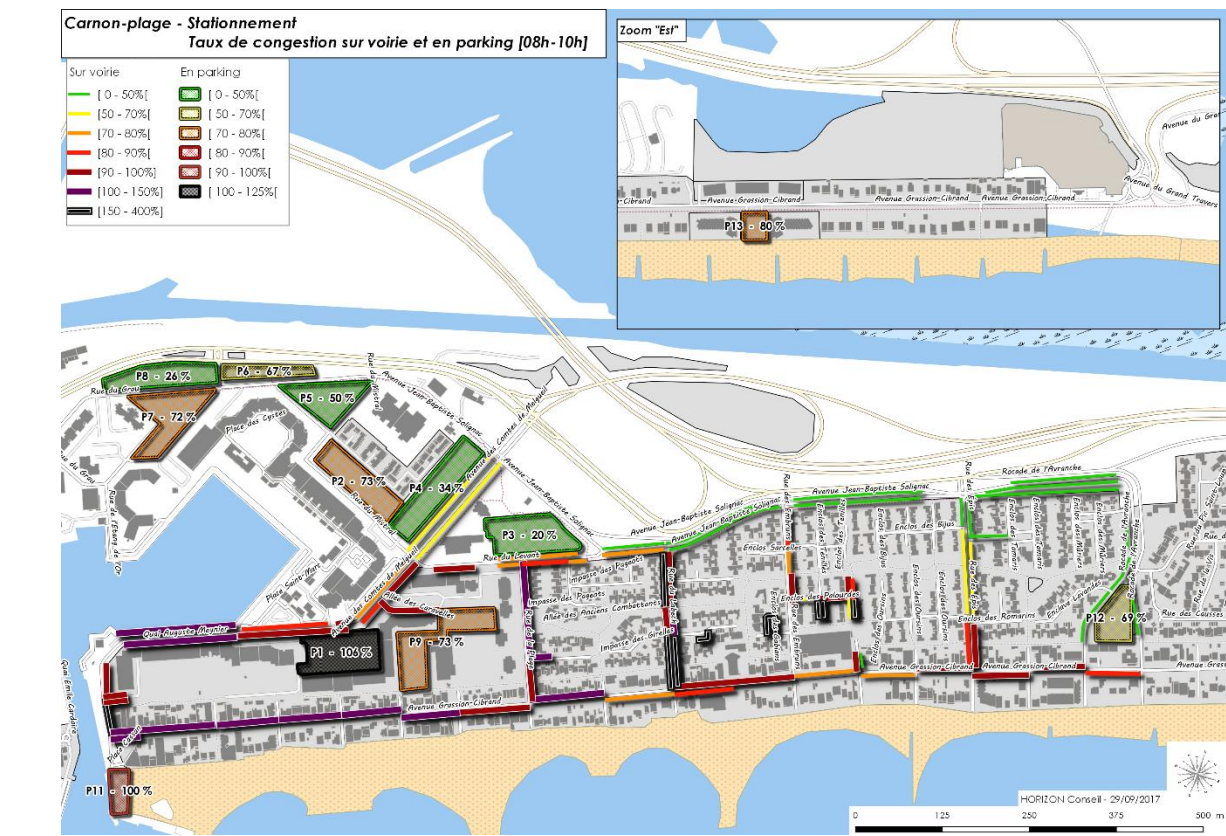
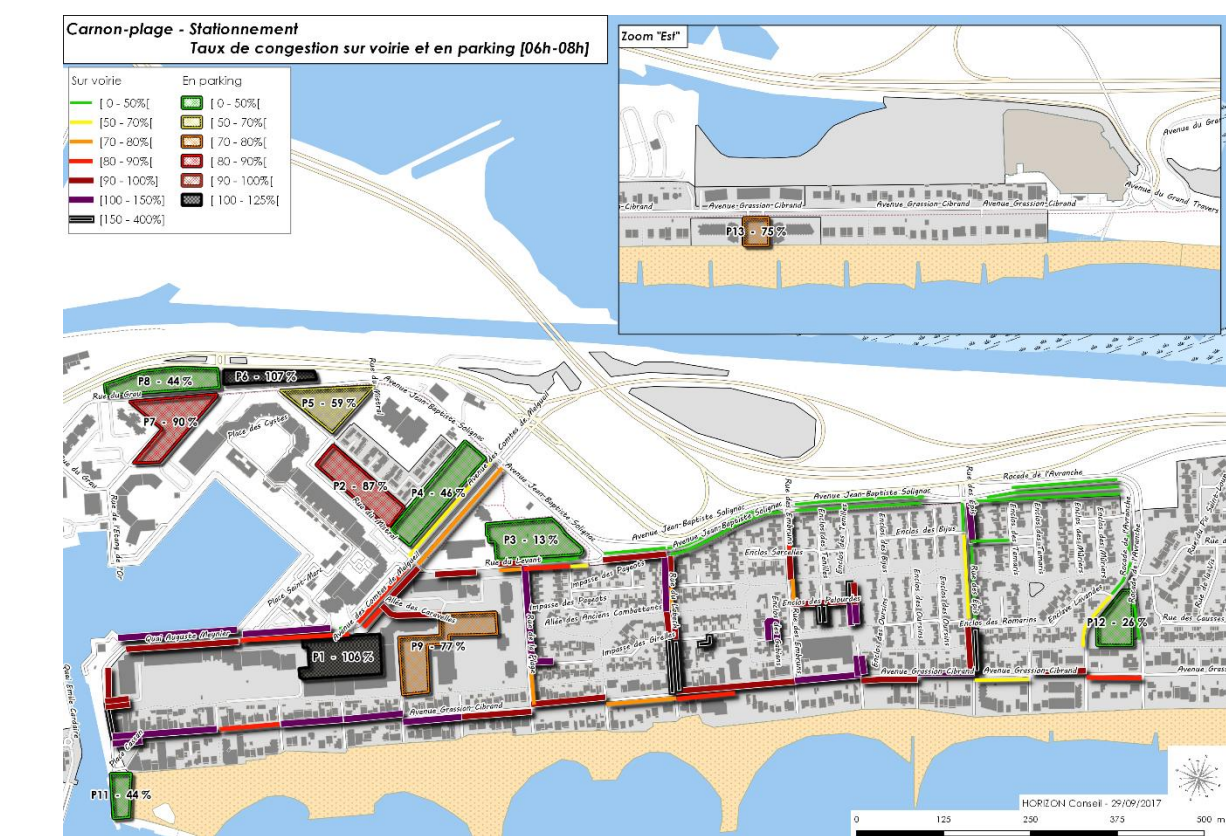
Synthèse des taux d'occupation par secteur et par période :

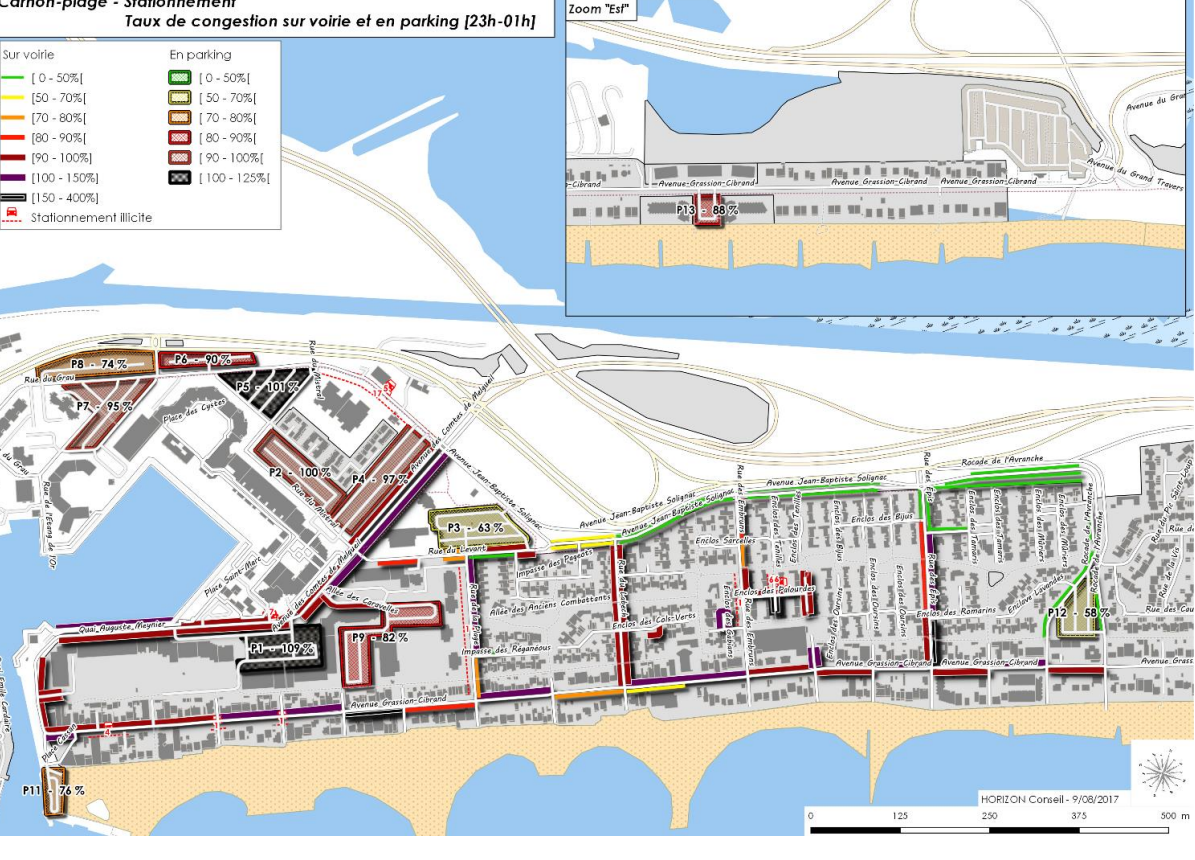
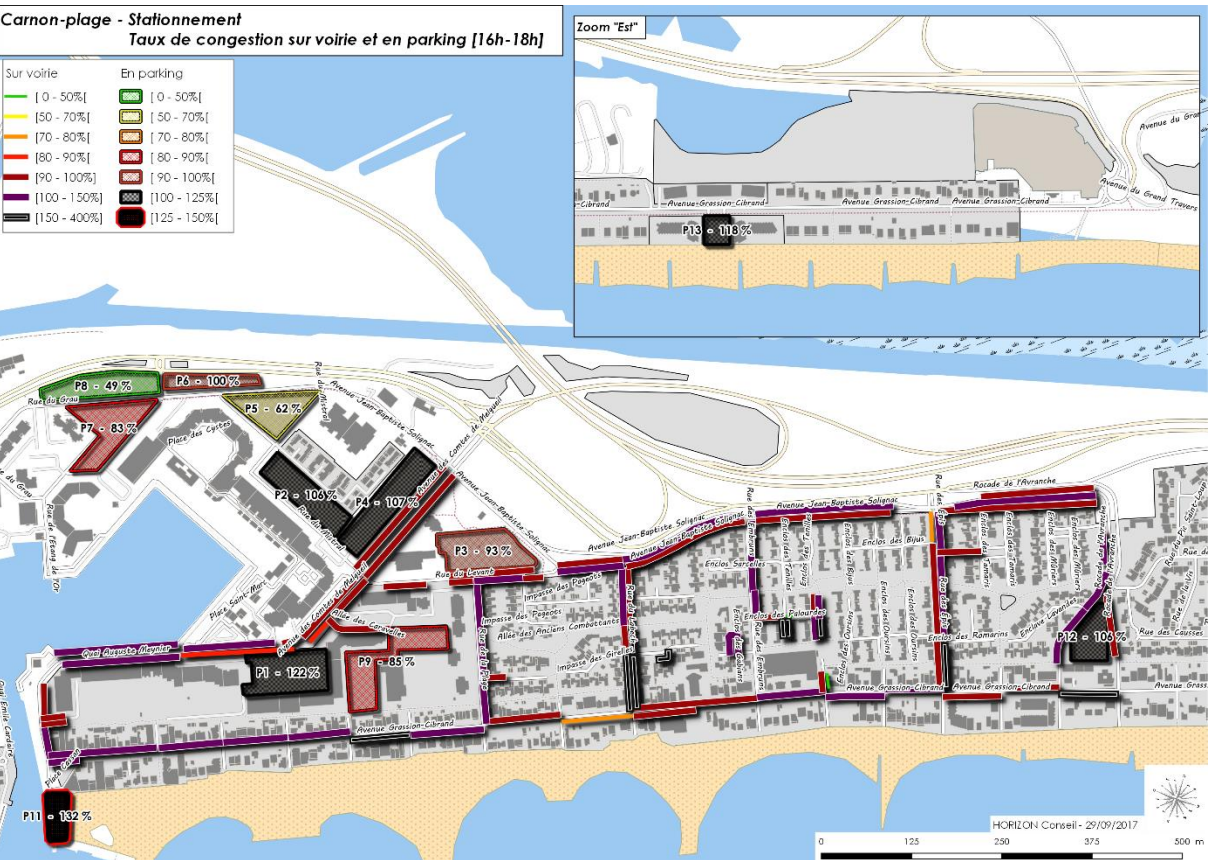
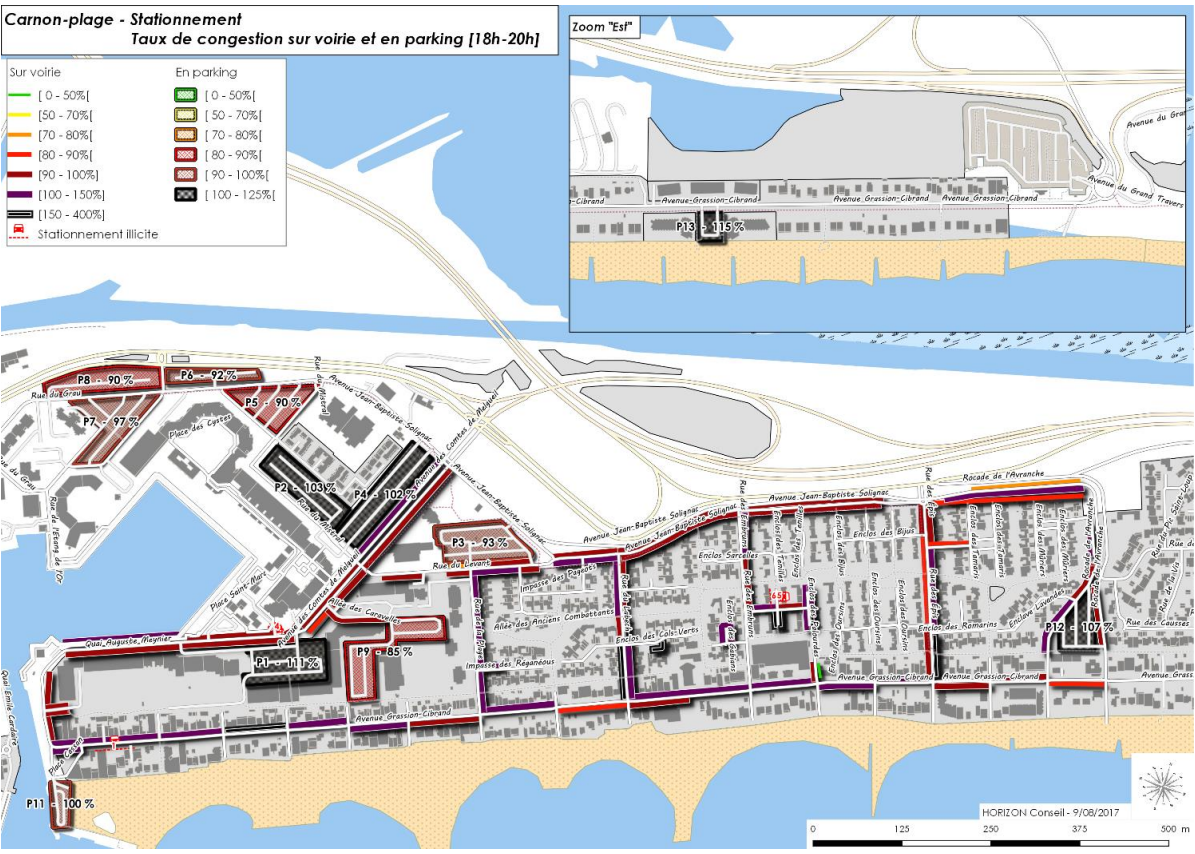
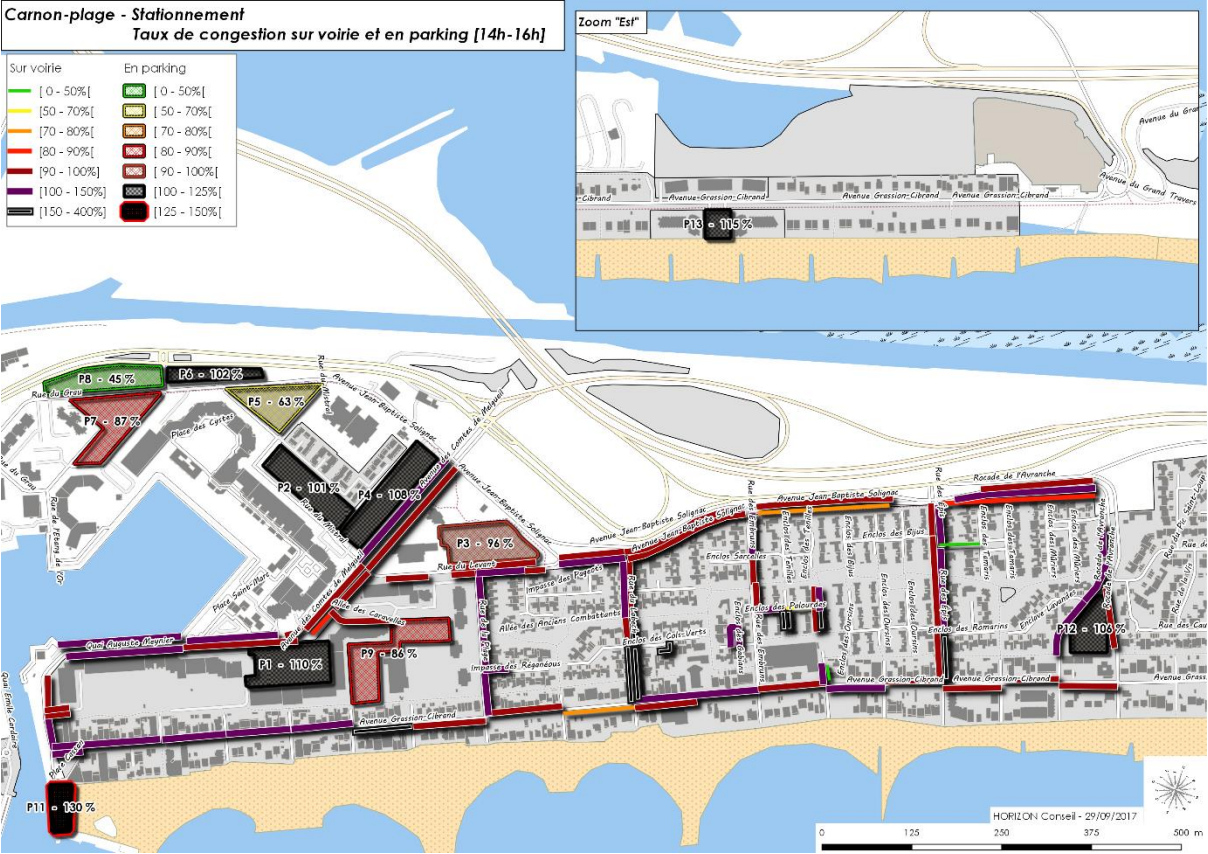
Période Secteur	6h-8h	8h-10h	10h-12h	12h-14h	14h-16h	16h-18h	18h-20h	23h-1h
1	61 %	50 %	84 %	90 %	89 %	92 %	91 %	64 %
2	77 %	78 %	84 %	95 %	98 %	97 %	97 %	75 %
3	88 %	87 %	94 %	94 %	96 %	96 %	96 %	91 %
4	70 %	39 %	60 %	74 %	82 %	82 %	95 %	91 %
Moy	73 %	65 %	85 %	92 %	93 %	94 %	94 %	75 %

Les enquêtes d'occupation font ressortir les caractéristiques suivantes :

- ➔ Des taux d'occupation marqués à très élevés, variant entre 65 % et 94 % suivant la période de la journée :
 - Des taux plus « limités » en début de matinée (2/3 des places occupées), justifiés par le départ de certains résidents, avant l'arrivée des visiteurs et touristes sur la station,
 - A partir de 10h, une occupation qui augmente progressivement pour atteindre un « pic » sur une large plage horaire comprise entre 12h et 20h, avec une occupation quasi maximale des places de stationnement. Des taux supérieurs à 90 % signifient que l'offre répond (très) difficilement à la demande et que les disponibilités de places restent très faibles à quasi nulles, du fait de l'attractivité de la station et du littoral.
- ➔ En soirée et en période nocturne, les taux d'occupation s'établissent autour de 75 % (3/4 des places matérialisées occupées).
- ➔ Une demande de stationnement qui fluctue suivant les secteurs : 78 % sur le secteur 1, 88 % et 93 % respectivement pour les secteurs 2 et 3 et 74 % pour le secteur 4. L'accès moins lisible et/ou plus confidentiel à l'offre de stationnement du secteur 4 pourrait expliquer une occupation plus limitée, bien que marquée (3/4 des places occupées).
- ➔ Secteurs 2 et 3 : Des taux d'occupation les plus élevés, proches de 100 % entre 12h et 20h.
- ➔ Des disponibilités sur le secteur 4 tout au long de la journée, excepté en soirée (18h – 20h) du fait de la fréquentation du port.
- ➔ Disponibilités Tous secteurs : environ 160 places en milieu de journée et l'après-midi, 590 places en soirée et en période nocturne et 800 places en début de matinée.
- ➔ Disponibilités par secteur au cours de l'après-midi (« pic » de fréquentation) : 50 places sur le secteur 1, 15 places sur le secteur 2, 30 places sur le secteur 3 et 155 places environ sur le secteur 4.

Les cartes suivantes présentent les taux de congestion par tranche horaire en périodes diurne et nocturne (taux de congestion = nombre de véhicules stationnés sur des emplacements matérialisés ou en dehors / offre de stationnement).





Synthèse des taux de congection par secteur et par période :

Période Secteur	6h-8h	8h-10h	10h-12h	12h-14h	14h-16h	16h-18h	18h-20h	23h-1h
1	82 %	63 %	94 %	107 %	111 %	119 %	116 %	79 %
2	97 %	99 %	99 %	118 %	128 %	132 %	127 %	86 %
3	100 %	98 %	109 %	110 %	112 %	114 %	107 %	105 %
4	72 %	40 %	60 %	76 %	84 %	85 %	96 %	93 %
Moyenne	90 %	80 %	97 %	109 %	115 %	119 %	116 %	88 %

Il ressort :

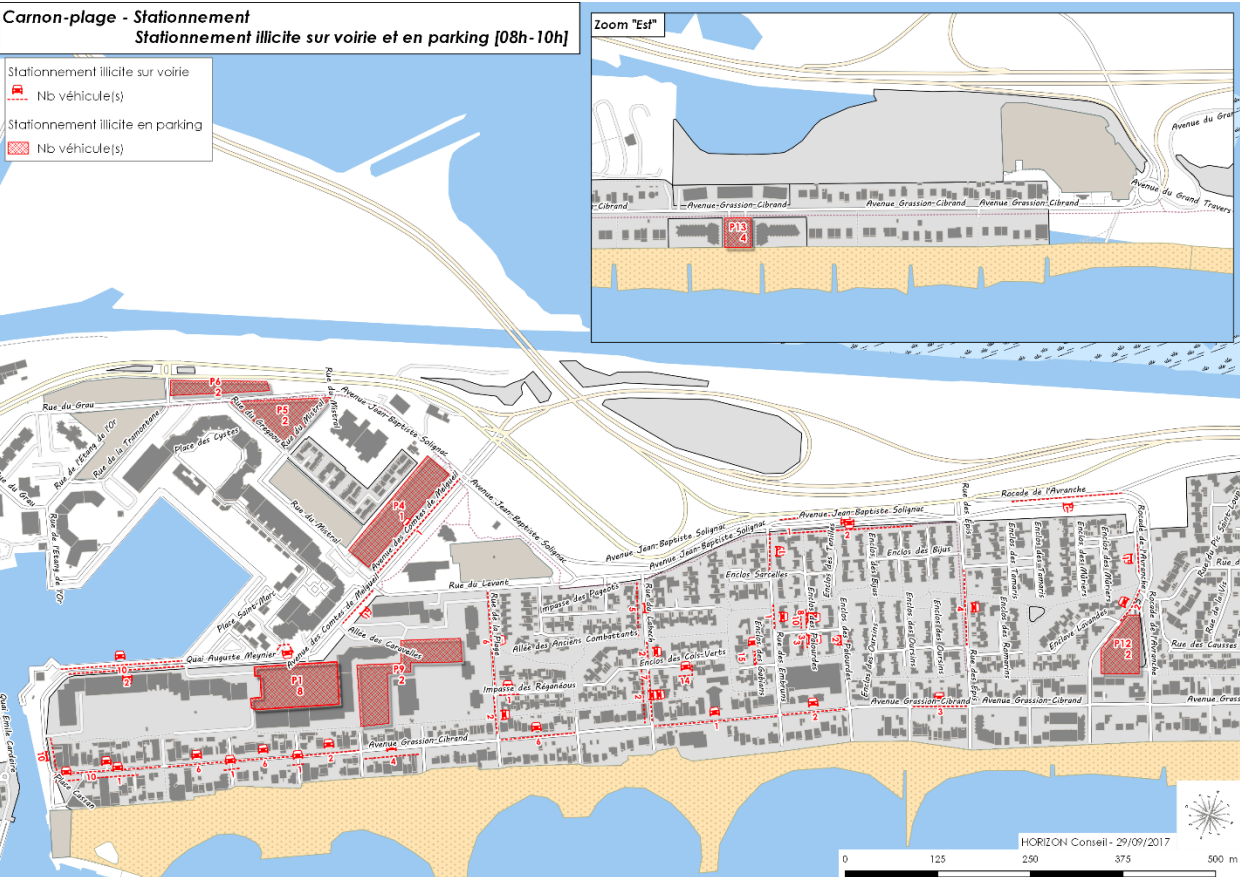
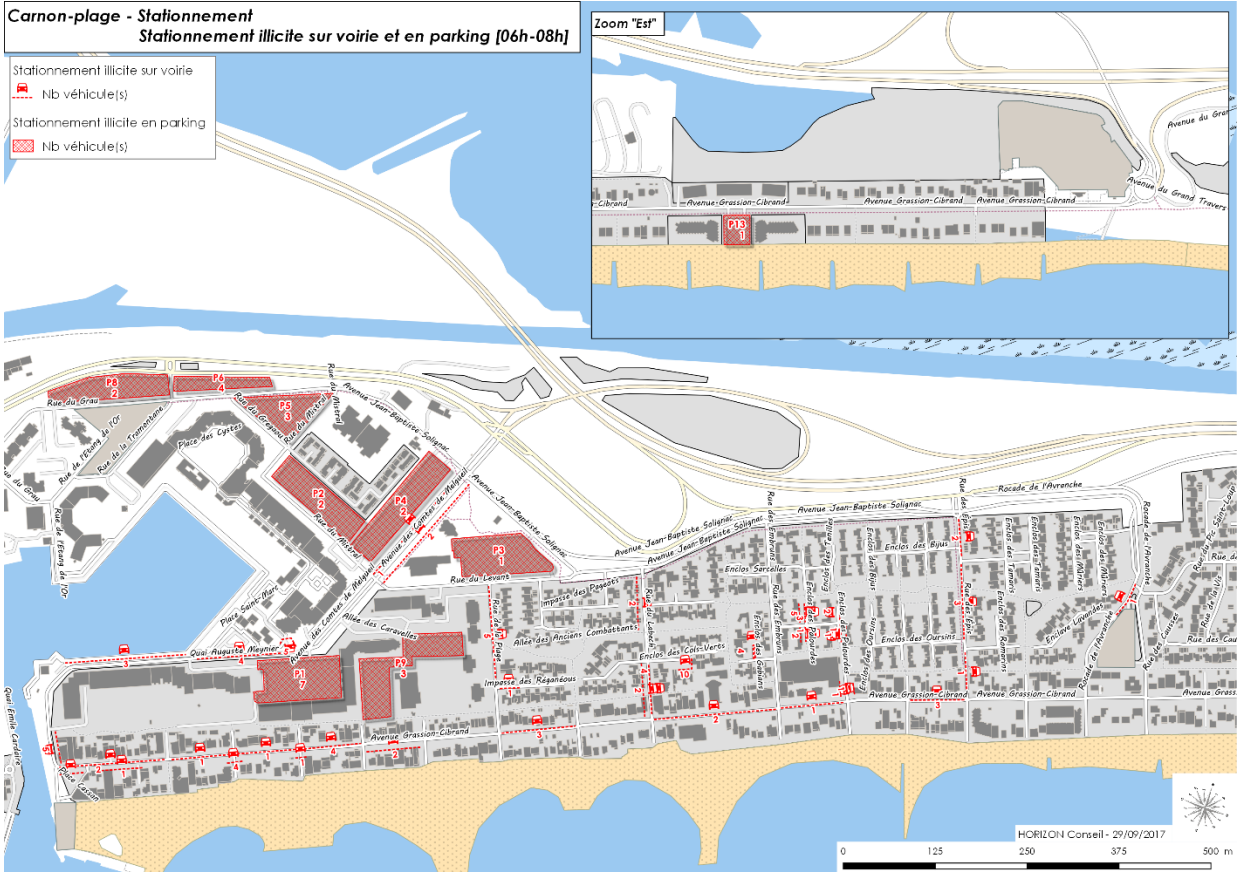
- ➔ Des taux de congection très élevés, variant entre 80 % et 119 % suivant la période de la journée :
 - Des taux de 80 % en moyenne en début de matinée, justifiés par le départ de certains résidents, avant l’arrivée des visiteurs et touristes sur la station,
 - A partir de 10h, une congection qui avoisine 100 % puis varie entre 109 et 119 % sur une large plage horaire comprise entre 12h et 20h.
- ➔ En soirée et en période nocturne, les taux de congection sont voisins de 90 %.

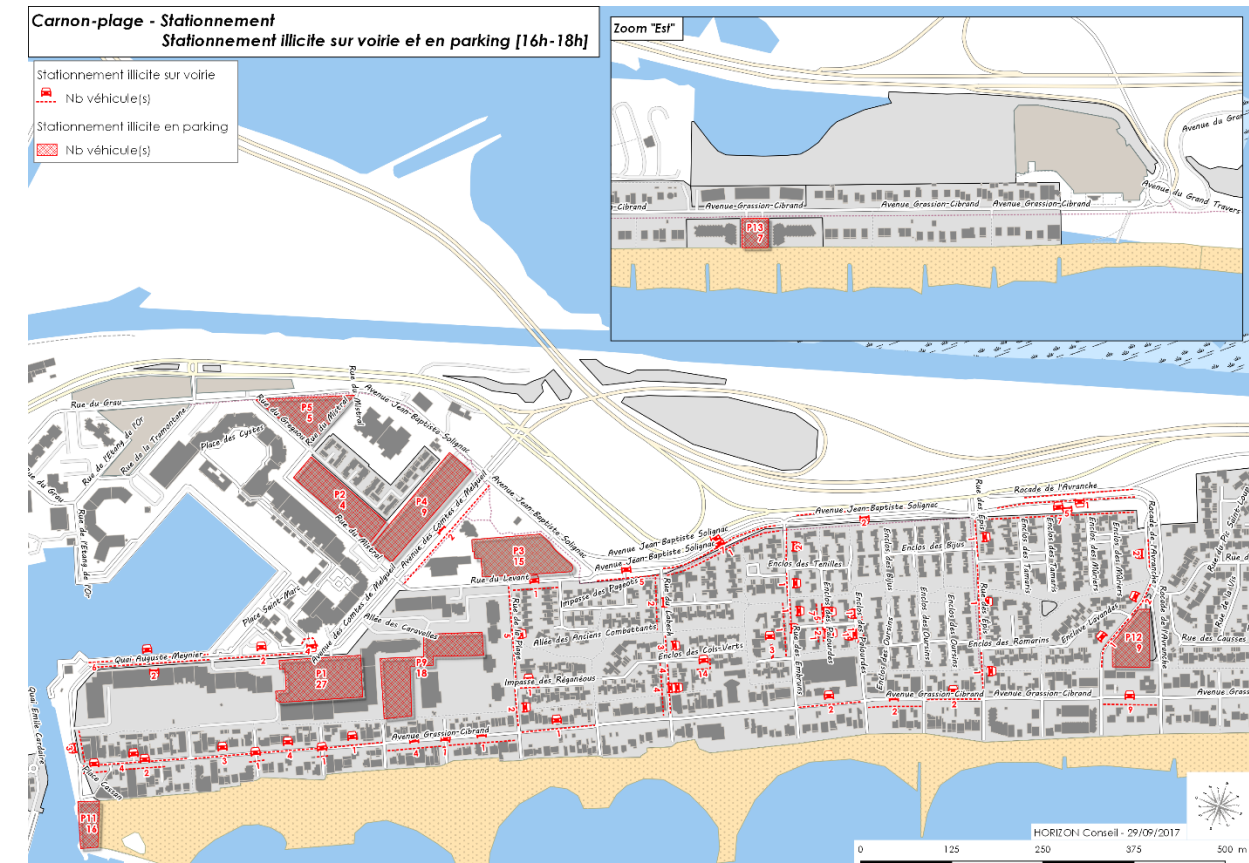
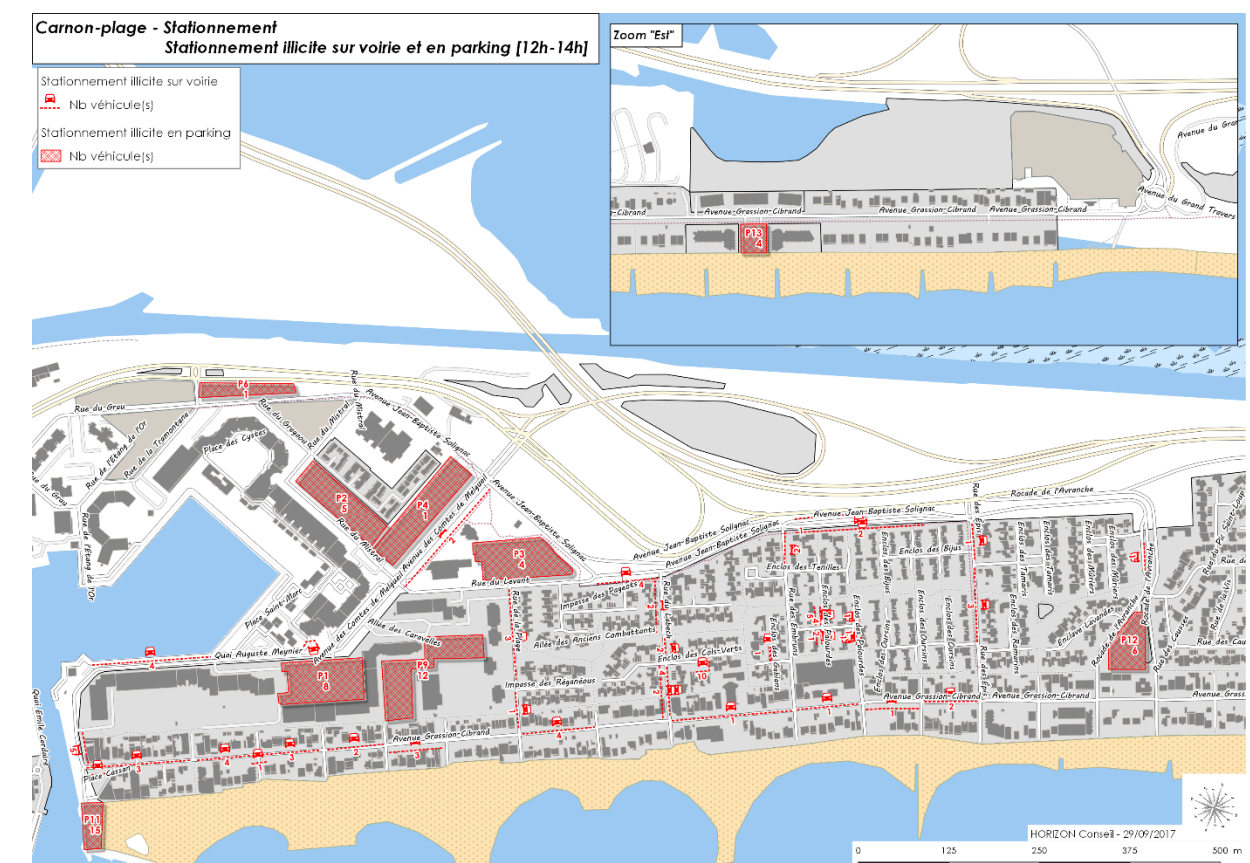
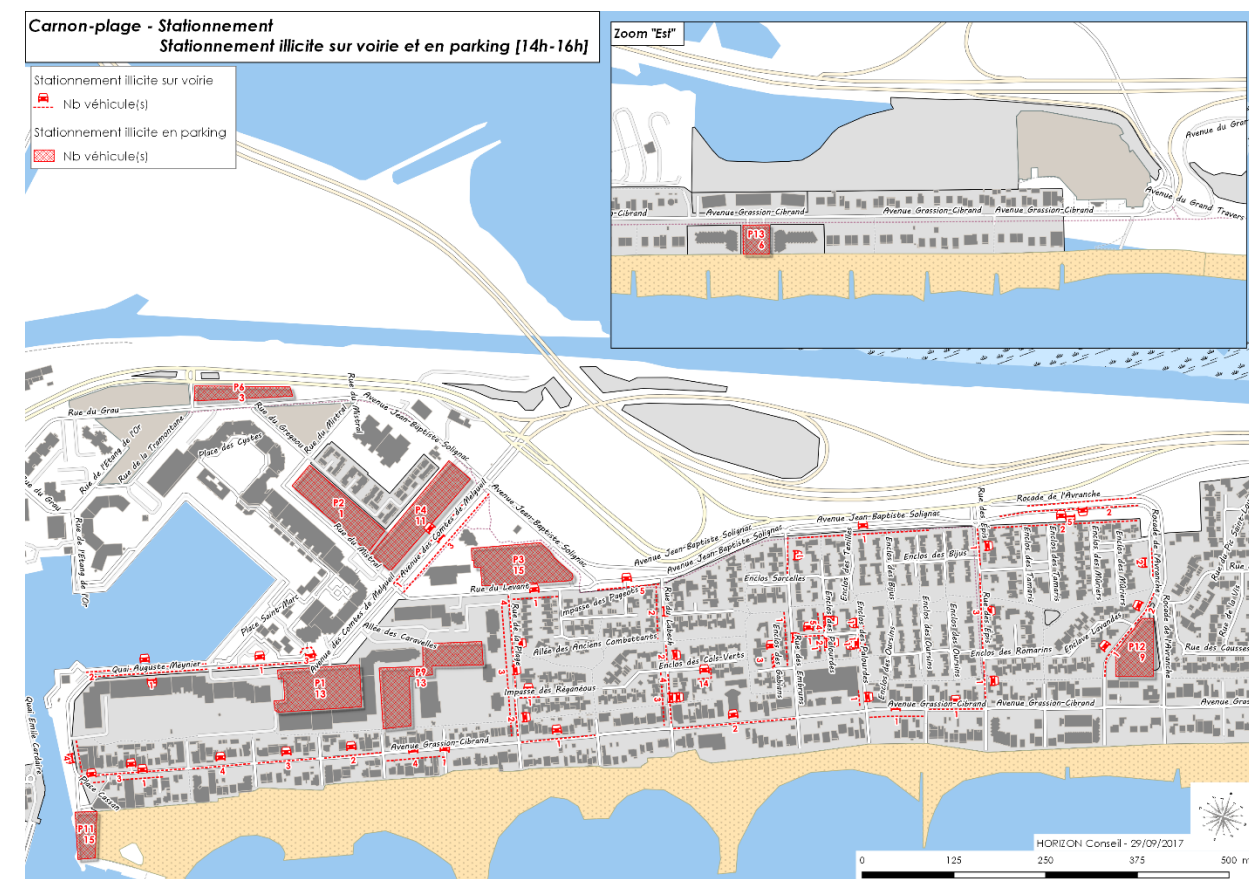
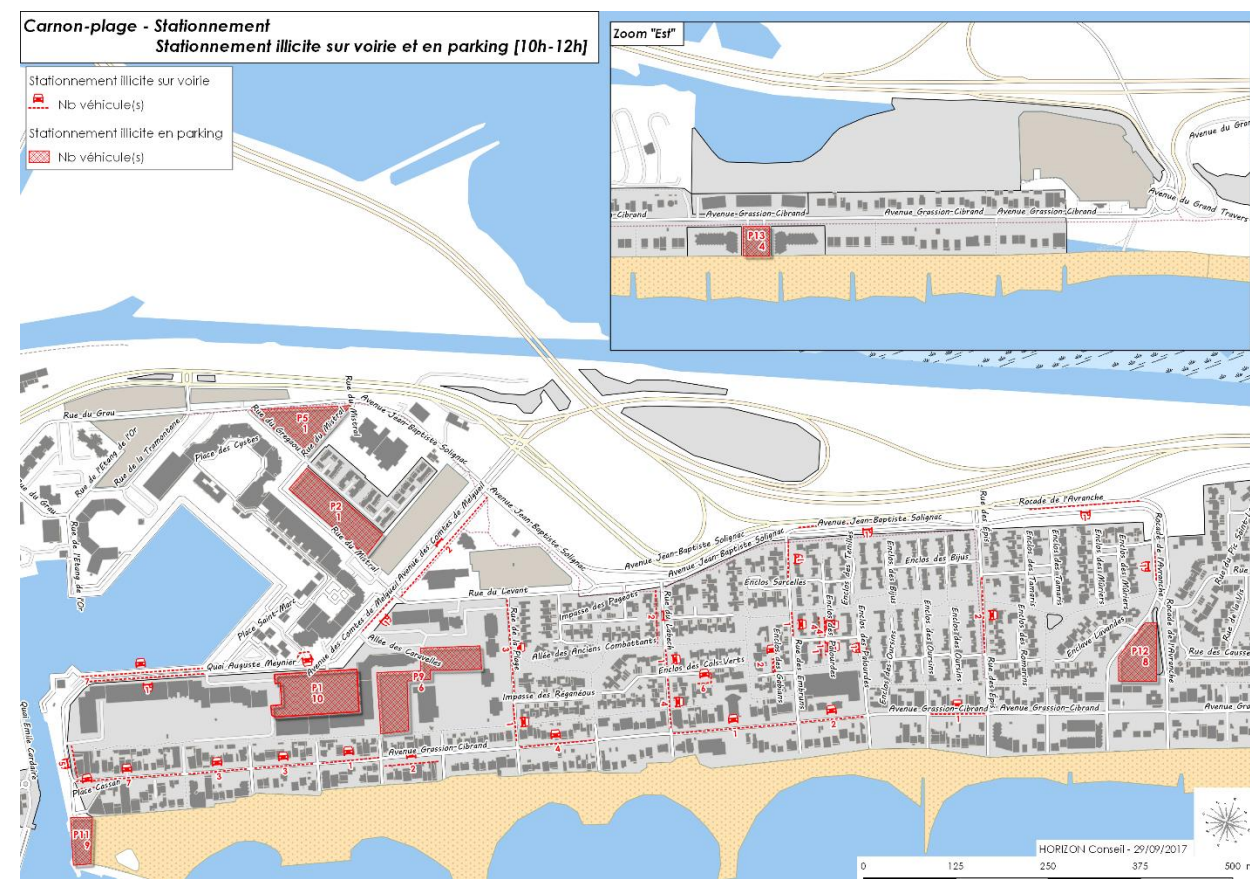
Sur la base de l’ensemble des relevés effectués, le tableau suivant présente le nombre de véhicules stationnés en dehors d’emplacements matérialisés suivant chaque secteur et chaque période horaire.

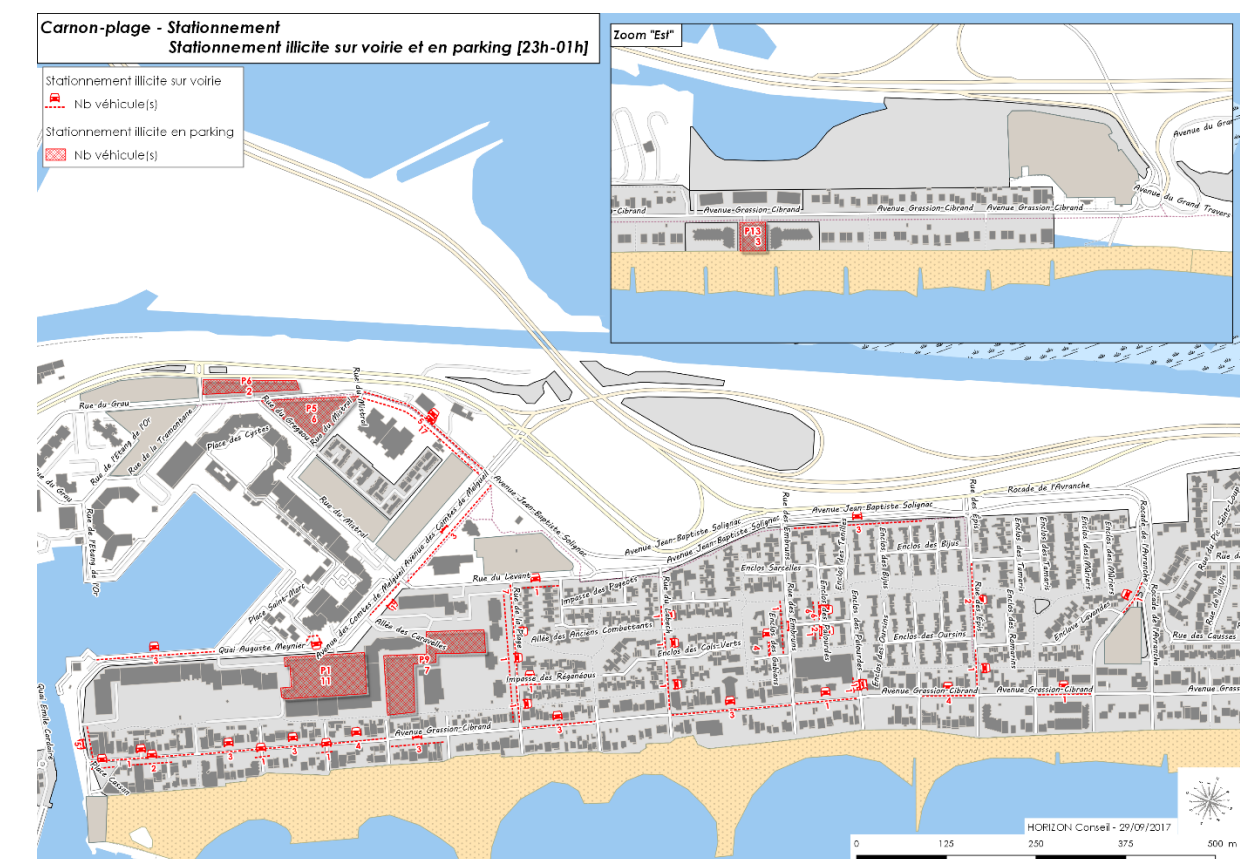
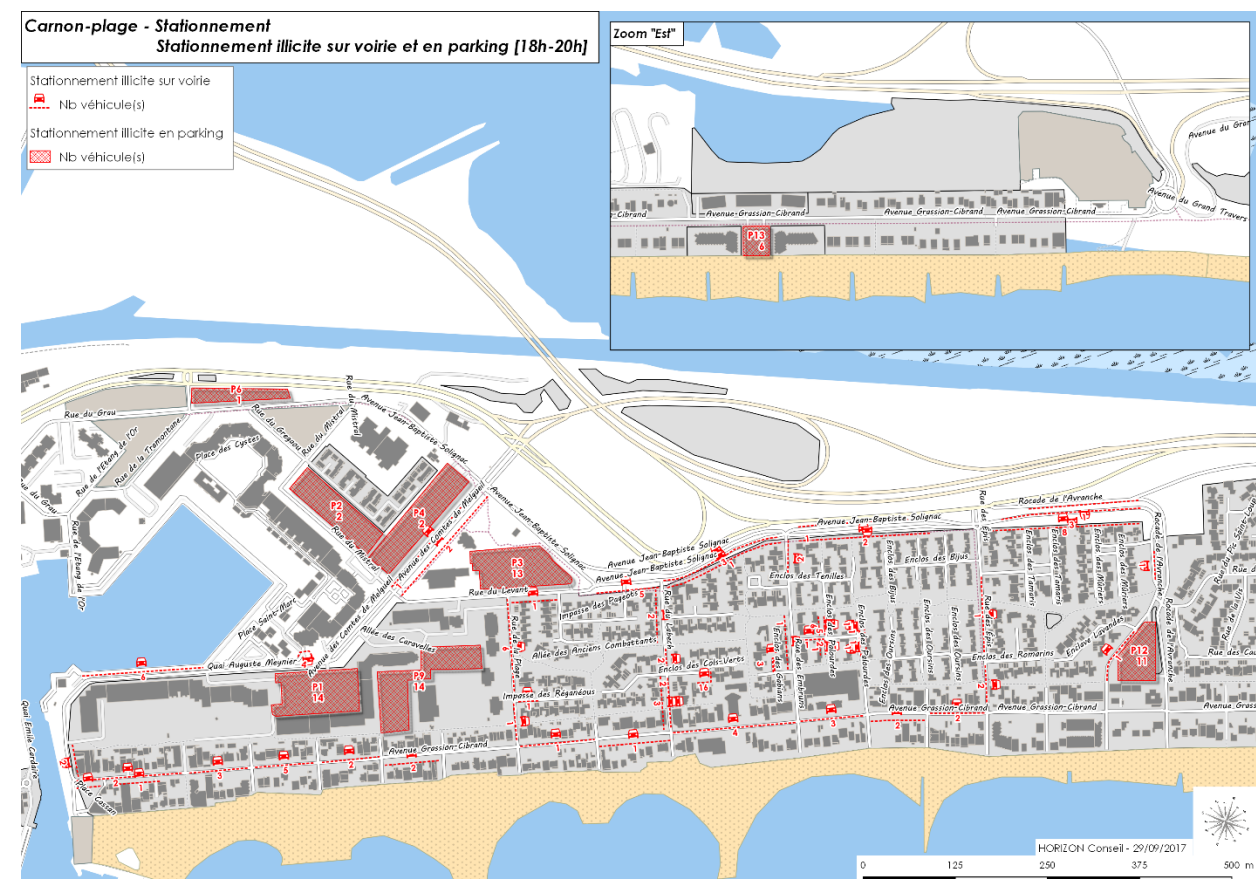
Période Secteur	6h-8h	8h-10h	10h-12h	12h-14h	14h-16h	16h-18h	18h-20h	23h-1h
1	29	50	33	39	56	85	70	34
2	37	62	26	40	66	62	64	27
3	44	75	61	63	72	103	57	53
4	13	5	2	7	15	18	5	30
Total	123	192	122	149	209	268	196	144

En résumé :

- ➔ Un nombre de véhicules concernés variant fortement suivant la période horaire tous secteurs confondus : 120 en milieu de matinée, 150 à la mi-journée et en fin de soirée, 210 en milieu d’après-midi et près de 270 véhicules entre 16h et 18h,
- ➔ 27 à 28 % des véhicules sont stationnés sur les secteurs 1 et 2.
- ➔ Le secteur 3 enregistre le plus grand nombre de véhicules hors stationnement matérialisé (38 % des véhicules). Le secteur 4 n’est que très peu impacté par ces pratiques.





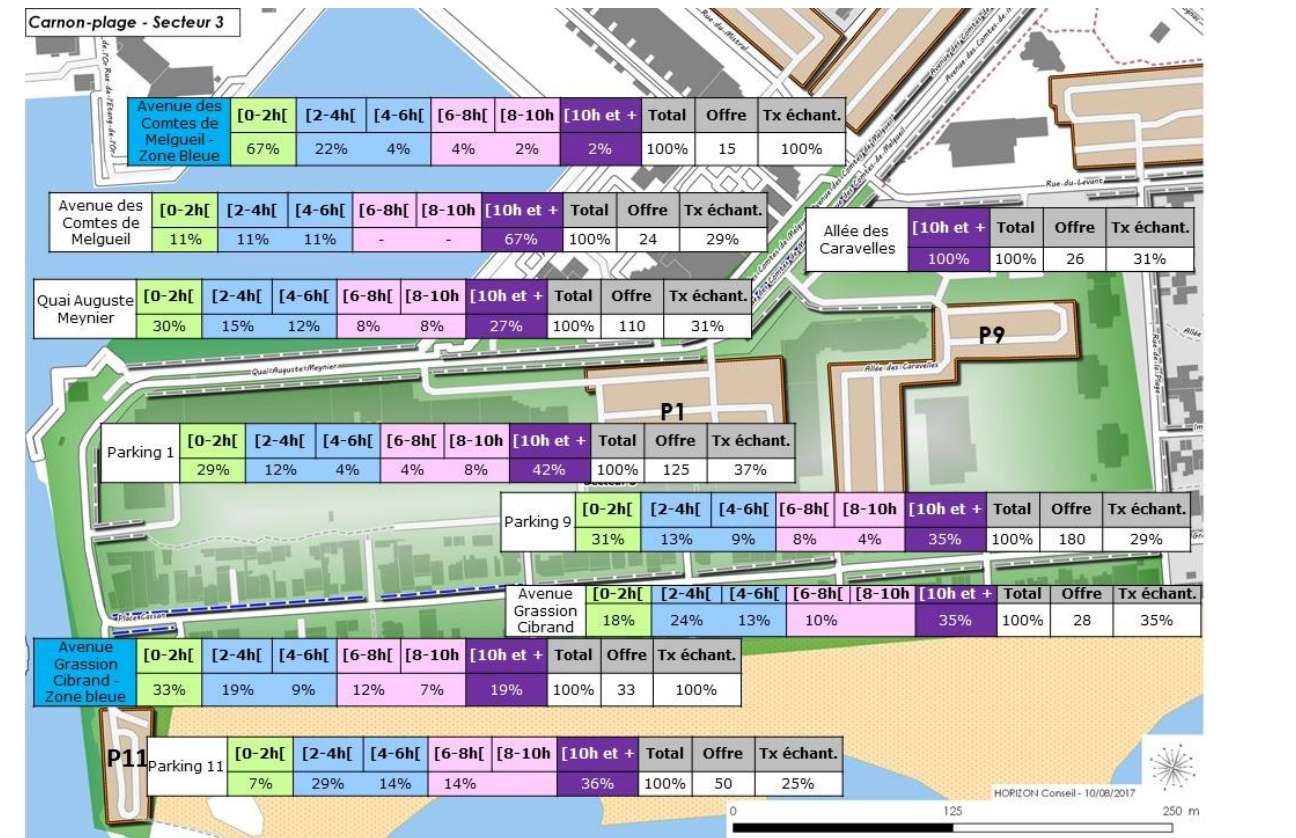
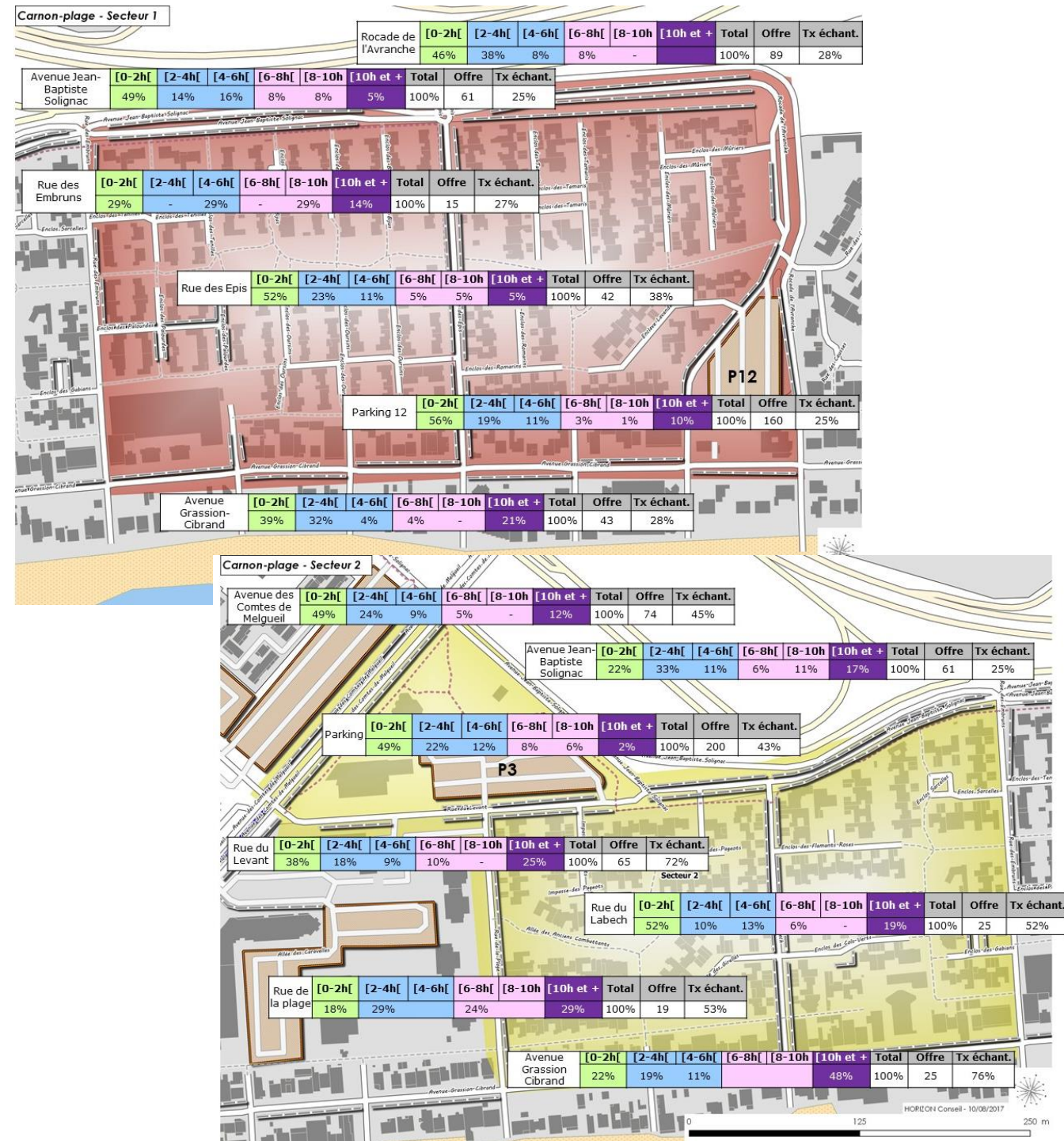


I.5.3. Durées moyennes de stationnement

Les cartes suivantes présentent les durées moyennes de stationnement par secteur.

Pour chaque secteur et chaque axe, sont présentés :

- ➔ La répartition des durées de stationnement suivant quatre catégories : courte durée (2 h maxi), moyenne durée (2 à 6h), longue durée (6h à 10h) et à la journée ou plus (< 10h),
- ➔ L'offre de stationnement (rappel)
- ➔ Le taux d'échantillonnage.



Les durées moyenne de stationnement présentent les caractéristiques suivantes par secteur :

Secteur 1 :

- ➔ Av Solignac, rocade de l'Avranche et rue des Epis : Les véhicules stationnent pour 50 % d'entre eux pour des durées de moins de 2 h. Le stationnement de longue durée (supérieur à 6h) reste minoritaire, inférieur à 21 %. Sur ces axes, le stationnement est plutôt le fait d'estivants allant à la plage, pour des durées n'excédant généralement pas la 1/2 journée.
- ➔ Parking de l'Avranche (P12) : Plus d'un usager sur deux stationne moins de 2h et près de 3/4 des automobilistes stationnent moins de 4h. L'usage de ce parking est lui aussi probablement lié à la fréquentation des plages, voire à la desserte des enclos.
- ➔ Avenue Grassion Cibrand : Les usages de stationnement sont plus variés, avec une prédominance du stationnement de moins de 4h. A noter un stationnement de longue durée supérieur à 10h plus marqué, en lien avec les besoins des résidents de cet axe.

Secteur 2 :

- ➔ Au niveau du parking P3 : des stationnements de courte durée là encore quasi majoritaires (près d'un usager sur deux) justifiés par l'attractivité des commerces, services et loisirs du centre-ville, des stationnements de moyenne durée concernant 1/3 des véhicules. Les pratiques de longue durée (> 6h) restent très limitées, concernant 16 % des véhicules en stationnement.
- ➔ Sur la voirie : des durées assez équilibrées et variables rue du Levant et av Solignac , des stationnements principalement de courte durée rue du Labech et av des Comtes de Melgueil, moins prépondérants sur les axes rue de la Plage et av G. Cibrand sur lesquelles le stationnement de plus longue durée (supérieur à 6h) est important car concernant 50 % des véhicules en stationnement.

Secteur 3 :

- ➔ Au niveau des parkings : des stationnements majoritairement de longue durée, 50 % d'usagers stationnant plus de 6h, 1/3 moins de 2h. Ces parkings sont donc majoritairement utilisés par des usagers résidents du secteur (au vu la part des stationnements supérieurs à 10h).
- ➔ Av des Comtes de Melgueil (hors zone bleue) : 2/3 des usagers stationnent plus de 10h, pratiques traduisant également des usages résidents.
- ➔ Av G. Cibrand (hors zone bleue) et quai Meynier : 43 à 45 % stationnent plus de 6h, avec une part de stationnement de courte durée toutefois marquée sur le quai (30 %) du fait de la fréquentation des commerces et services à proximité (à la différence de l'av G. Cibrand).
- ➔ Av des Comtes de Melgueil en zone bleue : 2/3 des automobilistes stationnent moins de 2h. La réglementation en vigueur n'est donc que moyennement respectée.

- ➔ Av G. Cibrand en zone bleue : seul 1/3 des automobilistes respecte la réglementation en vigueur. 38 % stationnent plus de 6h.

Secteur 4 :

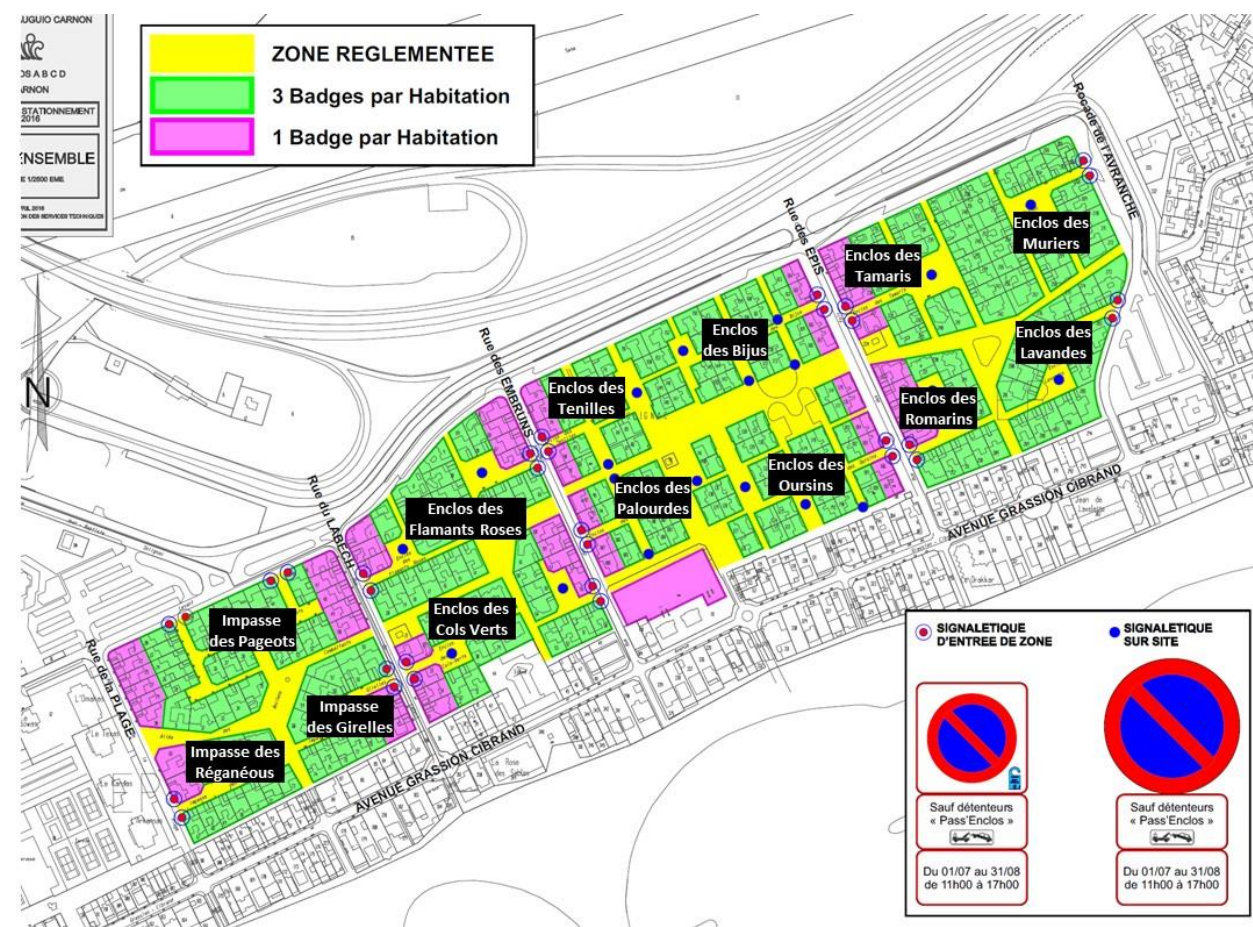
- ➔ Parking P6 au nord Est de l'av Solignac : Un stationnement de longue durée majoritaire (plus de 6h)
- ➔ P8 et P5 : des stationnements majoritairement de courte durée (inf à 2h),
- ➔ P2, P4 et P7 : autour du port, des durées de stationnement assez variables, avec une légère prédominance des stationnements de moyenne durée, de 2 à 6h pour les P2 et P4.

En résumé :

- ➔ Des stationnements de durée limitée (inférieurs à 4h) sur le secteur 1, à l'est de Carnon et autour du parking de l'Avranche,
- ➔ Des stationnements de longue durée sur les parkings situés au sud du port,
- ➔ Des usages relativement variables sur les autres parkings.

I.5.4. Stationnement résidentiel au sein des enclos

La carte suivante présente la localisation des enclos et leur réglementation associée.



Ont été relevés en moyenne et en stationnement :

- ➔ 260 véhicules en journée, entre 10h et 18h,
- ➔ Entre 310 et 330 véhicules en soirée et en période nocturne.

Il convient de noter que la quasi-totalité des véhicules en stationnement au sein des enclos dispose du macaron Résident exigé. Seuls quelques véhicules garés au niveau des entrées des enclos n'en disposent pas, s'agissant de véhicules en stationnement illicite. La réglementation du stationnement est globalement donc respectée en période estivale.

Hors saison estivale et durant les week end d'avant et d'après saison, sont relevés des stationnements d'usagers locaux (allant vers les plages) à l'intérieur des enclos, périodes au cours desquelles ce type de pratique n'est pas réglementé.

Il a été recensé la demande de stationnement au sein des enclos à différentes périodes de la journée.

Nom de l'Enclos	Numéro	6h	8h	10h	12h	14h	16h	18h	20h	22h
Muriers	1	23	13	15	18	19	21	22	23	24
Tamaris	2	27	15	21	19	21	23	28	26	24
Romarins	3	20	17	11	14	13	15	20	21	20
Lavandes	4	20	18	16	15	16	17	23	22	18
Bijus	5	17	16	13	16	15	17	16	17	20
Tenilles	6	17	17	14	17	18	19	19	17	17
Palourdes	7	41	37	27	35	33	32	38	42	47
Oursins	8	51	45	40	44	48	46	47	50	55
Sarcelles	9	12	12	14	8	10	6	6	8	11
Flamants Roses	10	16	17	15	17	14	19	19	19	17
Cols Verts	11	16	16	14	13	13	17	18	17	15
Gabians	12	15	14	11	14	14	11	13	13	16
Pageots	13	17	16	15	9	10	12	16	17	17
Girelles	14	14	11	11	15	14	13	14	15	17
Régénéous	15	9	9	7	9	8	9	9	9	10
Total		315	273	244	263	266	277	308	316	328

I.5.5. Synthèse : Atouts, contraintes et enjeux

Atouts :

- Une offre de stationnement généreuse de 3 100 places
- Une offre majoritairement gratuite excepté sur le parking du Petit Travers en période estivale (517 places)
- Des capacités de stationnement situées à moins de 5 / 10 mn à pied des pôles générateurs de déplacements : commerces, plages, office de tourisme, port
- Des disponibilités de places de stationnement en début de matinée, en soirée et en période nocturne
- Une réglementation au sein des enclos répondant aux besoins des résidents

Contraintes :

- Une offre de stationnement certes abondante mais peu organisée et peu spatialisée suivant les usages (excepté au sein des enclos)
- Des taux d'occupation maximaux sur une grande plage horaire en période diurne, de 12h à 20h,
- Des stationnements de longue durée sur des secteurs bien ciblés,
- Un manque de respect de la réglementation « zone bleue » sur l'avenue des Comtes de Melgueil et l'avenue Grassion Cibrand,
- Une lisibilité perfectible entre espaces de stationnement privé et public sur des secteurs : rue du Mistral, rue du Grégaou, avenue des Comtes de Melgueil, allée des Caravelles
- Un jalonnement peu lisible, incomplet.

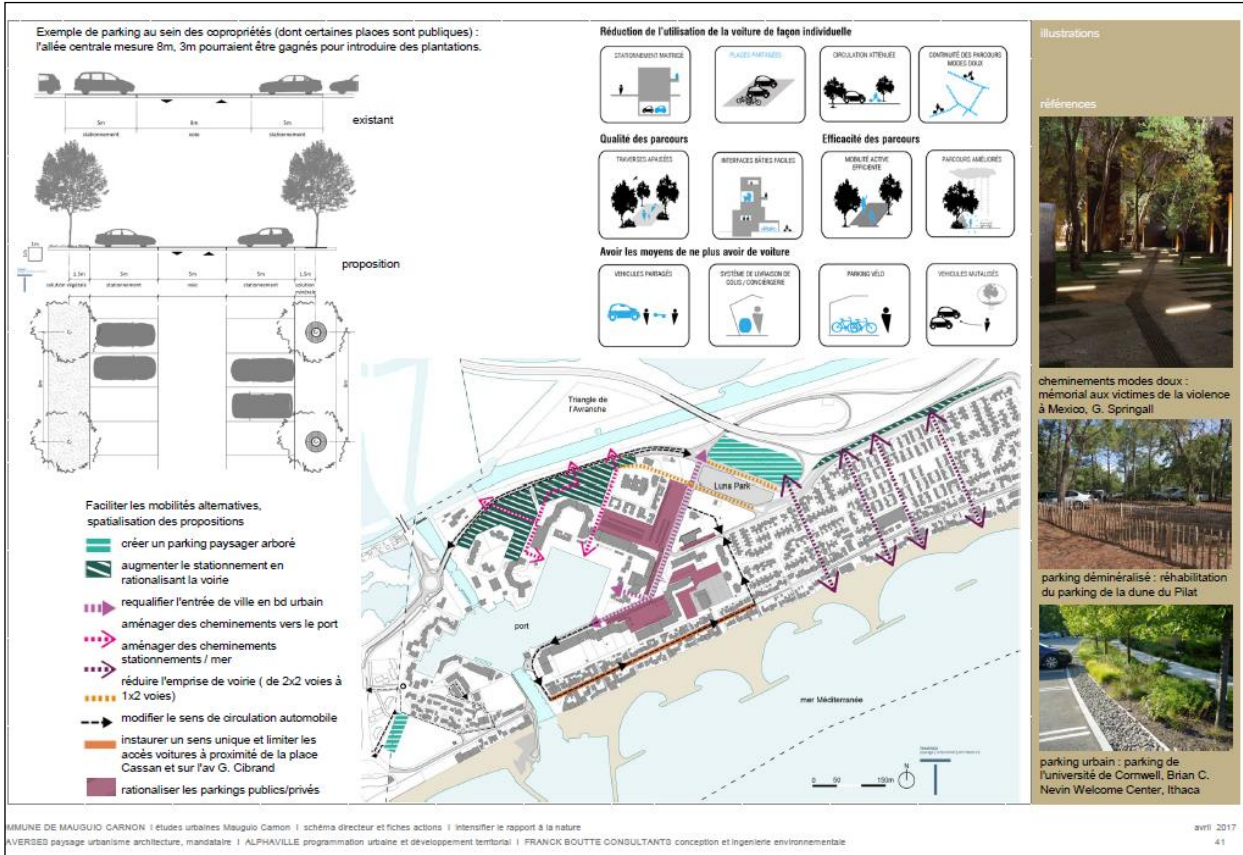
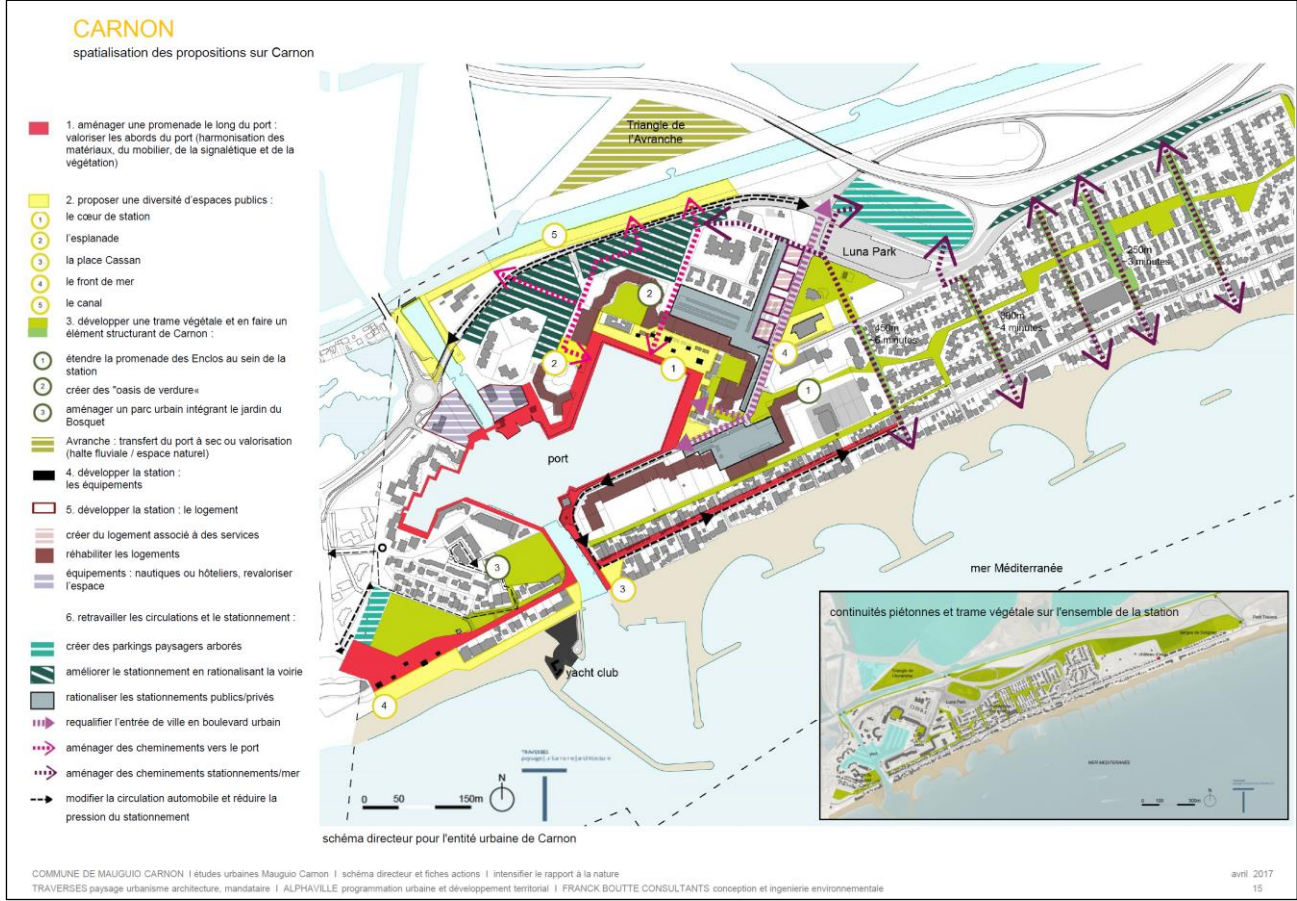
Enjeux :

- Organiser l'offre de stationnement en fonction des usages
- Orienter les stationnements de longue durée, supérieurs à 6h, vers un ou deux parkings périphériques
- Limiter le stationnement sur voirie sur des axes où la priorité aux cheminements modes doux et à la promenade est privilégiée : quai Meynier, avenue G. Cibrand, avenue des Comtes de Melgueil, rue du Labech, rue de la Plage

III. SCHEMA DIRECTEUR D'AMENAGEMENT URBAIN

Le Schéma Directeur de Mauguio – Carnon dresse plusieurs pistes de réflexions et d’actions pour résorber les dysfonctionnements constatés, faciliter une requalification des espaces publics et donc améliorer la qualité de vie des résidents, tant en période « normale » qu’en saison estivale.

- ➔ Requalification de l’entrée de ville de l’avenue des Comtes de Melgueil,
- ➔ Mise en place de sens unique de circulation,
- ➔ Limitation du gabarit de certaines voies, notamment l’avenue de Solignac « Est »
- ➔ Requalification et extension de parcs de stationnements périphériques, paysagers et arborés
- ➔ Rationalisation des stationnements publics / privés,
- ➔ Limitation des places de stationnement au plus près du littoral et report à l’arrière de la station,
- ➔ Aménagement de cheminements modes doux liaisonnant les pôles générateurs de déplacements (dont les parkings) à la bande littorale,
- ➔



IV. PROPOSITIONS DE GESTION DES DEPLACEMENTS EN ACCOMPAGNEMENT DU SCHEMA DIRECTEUR DE CARNON

Les propositions présentées ci-après sur le secteur de Carnon Est s'inscrivent dans le cadre des objectifs définis et validés dans le Schéma Directeur d'aménagement de Carnon. Elles sont déclinées sous forme d'un programme d'actions cohérentes entre elles et pouvant être phasées / mises en œuvre de façon progressive.

L'organisation améliorée des déplacements tous modes et du stationnement proposée ci-après est au service d'une qualité de vie renforcée des résidents (notamment ceux habitant à l'année Carnon) et des visiteurs (d'un jour quel que soit la saison).

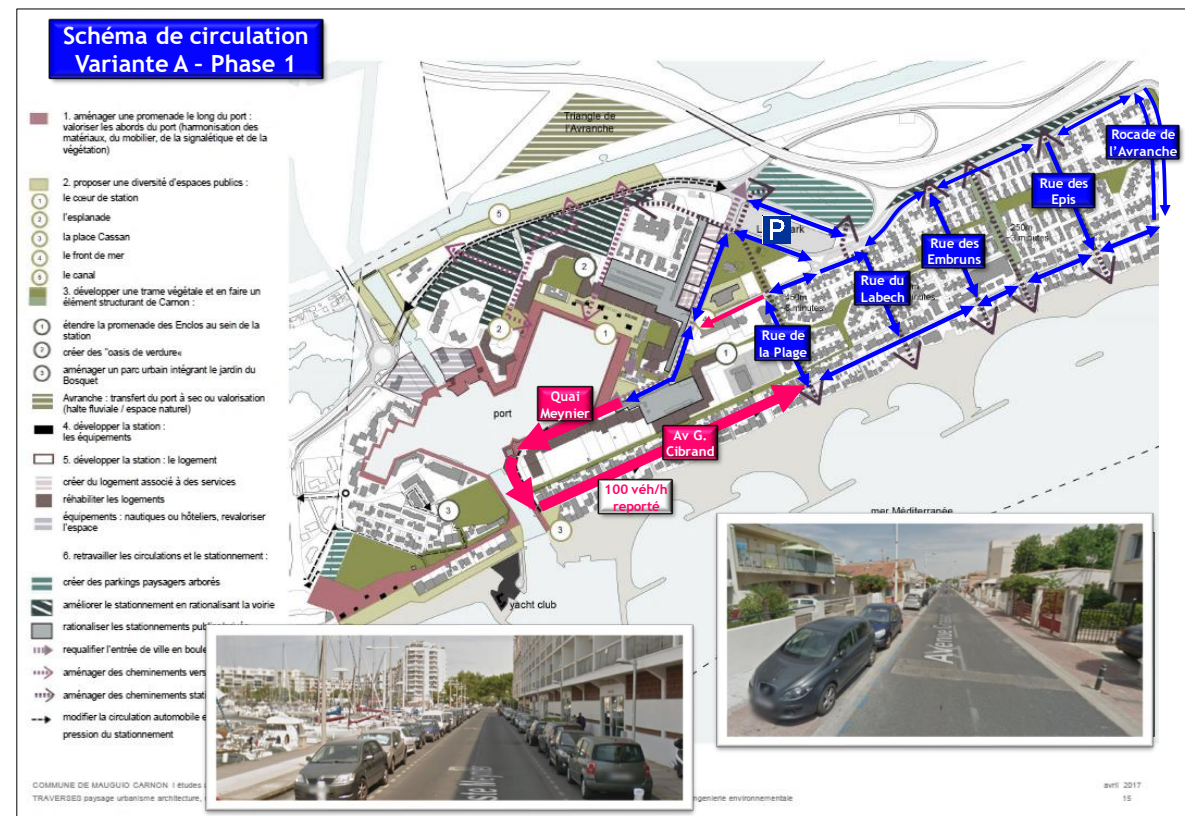
IV.1. Organisation des circulations automobiles

Le diagnostic a mis en évidence un réseau viaire faiblement à modérément circulé en période estivale, un constat qui est aussi une opportunité à saisir pour accompagner l'évolution des usages de la voirie, en adaptant le schéma de circulation et en sécurisant ses déplacements.

Sont présentées ci-après plusieurs propositions d'adaptation du schéma de circulation. Ces dernières doivent être appréhendées comme des évolutions qui peuvent être mises en œuvre par phase successive.

La variante A est celle retenue par les élus de la commune de Mauguio Carnon. Le présent rapport intègre une 2nde variante (notée B) pour mémoire mais non retenue.

Schéma de circulation – Variante A – Phase 1



Impacts circulatoires :

- ➔ Un report de trafic faible sur la rue de la Plage, soit 100 véh/h (circulant actuellement sur l'avenue G. Cibrand dans le sens Est → Ouest), cohérent avec le gabarit de voie et un retraitement plus urbain de cette artère
- ➔ Des flux reportés sur un itinéraire fluide, ne présentant pas de dysfonctionnement circulaire

Actions d'accompagnement :

- ➔ Réaménagement de la place des Esquifs (intégrant un éventuel point de retournement),
- ➔ Adaptation de l'aménagement des carrefours :
 - Carrefour Plage / Levant : priorité donnée aux trafics débouchant de la rue de la Plage et perte de priorité pour les flux venant de la rue du Levant « Est », suppression du stationnement aux abords du carrefour
 - Levant / Comtes de Melgueil : suppression de la gestion par priorité à droite et mise en place d'une perte de priorité pour les flux venant de la rue du Levant, élargissement des trottoirs au droit des traversées piétonnes
- ➔ Réorganisation du stationnement sur la rue du Levant entre la rue de la Plage et l'avenue des Comtes de Melgueil

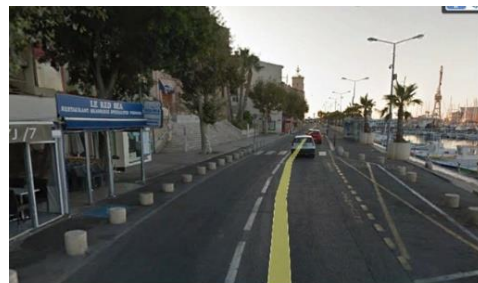
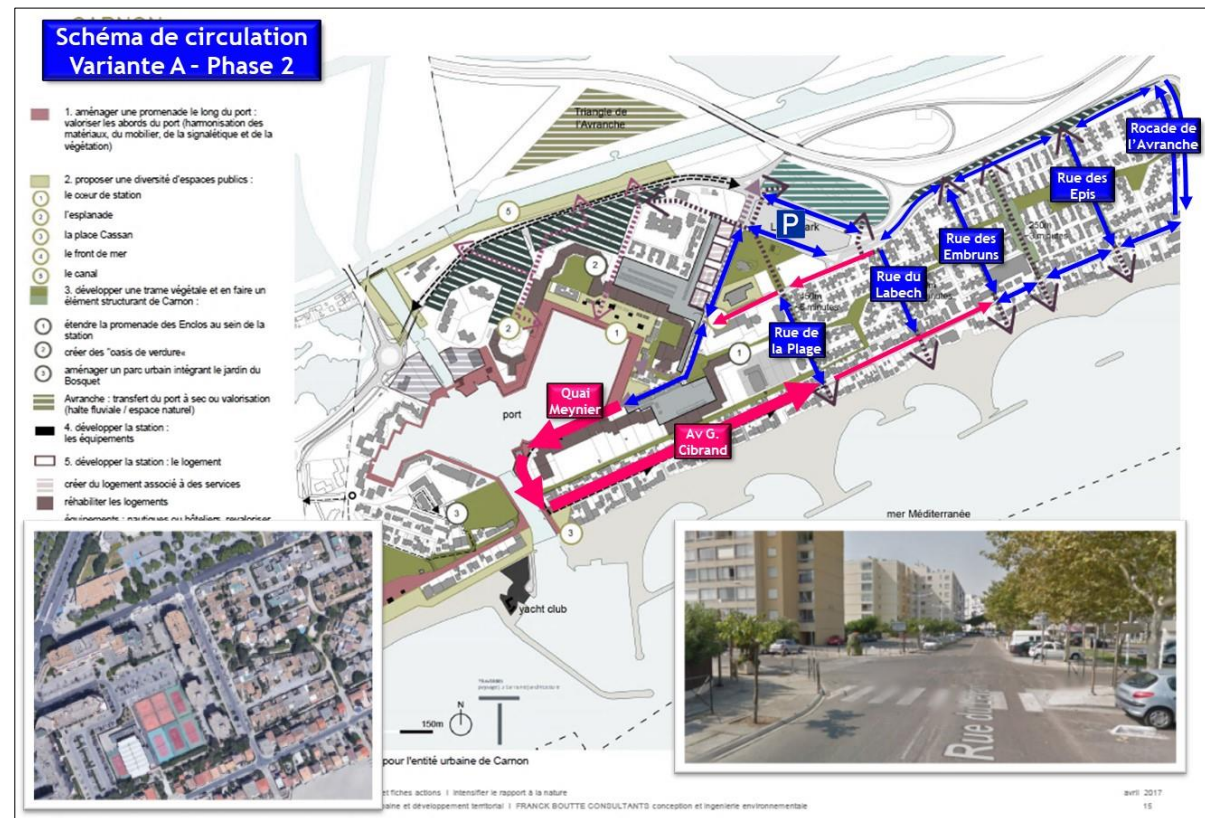
Principes de gestion :

- ➔ Mise à sens unique du quai Meynier depuis la place des Esquifs jusqu'à la place Cassan,
- ➔ Mise à sens unique de l'avenue G. Cibrand de la place Cassan jusqu'à la rue de la Plage,
- ➔ Mise à sens unique de la rue du Levant de la rue de la Plage à l'avenue des Comtes de Melgueil dans le sens Est → Ouest.

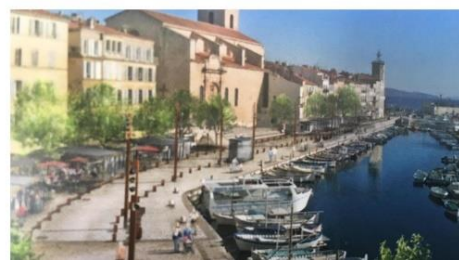
Quelles améliorations ?

- ➔ Une requalification du quai Meynier et l'av G. Cibrand Ouest, dans la continuité de la future capitainerie du Port : élargissement des trottoirs, création d'un aménagement cyclable,
- ➔ La création d'une promenade piétonne / Modes doux de la place des Esquifs à la rue de la Plage par le port, à nouveau visible (les véhicules en circulation et en stationnement seront moins visibles)
- ➔ Un trafic plus apaisé Av G. Cibrand (moins de véhicules) et des conflits automobiles moindres place Cassan lié aux mouvements tournants, sous réserve d'un aménagement modérant les vitesses (sens unique)
- ➔ Moins de circulation automobile rue du Levant et au carrefour de raccordement avec l'av des Comtes de Melgueil = des traversées piétonnes plus confortables, plus sécurisées pour rejoindre le secteur du Port

Schéma de circulation – Variante A – Phase 2



Exemple de projet de requalification d'un quai



Impacts circulatoires :

- Un report de trafic faible sur la rue des Embruns, cohérent avec le gabarit de voie et un retraitement plus urbain de cette voie
- Des flux reportés sur un itinéraire fluide, ne présentant pas de dysfonctionnement circulaire

Quelles améliorations ?

- La poursuite d'un traitement privilégiant les modes doux sur l'av G. Cibrand jusqu'à la liaison piétonne à renforcer entre le parking du marché et la plage (via la rue du même nom)
- La création d'une boucle circulaire avec la rue du Levant et la rue de la Plage
- Moins de circulation Est - Ouest rue du Levant : une plus grande place pour les cheminements Modes actifs entre les futurs parkings d'entrée de ville et le bord de mer, un axe de circulation qui doit devenir secondaire dans l'organisation du réseau viaire et de ses usages,
- Plus de sécurité au carrefour avec l'av des Comtes de Melgueil = un itinéraire Modes doux plus confortable pour rejoindre le Port
- Plus de lisibilité au carrefour Levant - Solignac : réduction de nombre de mouvements automobiles.

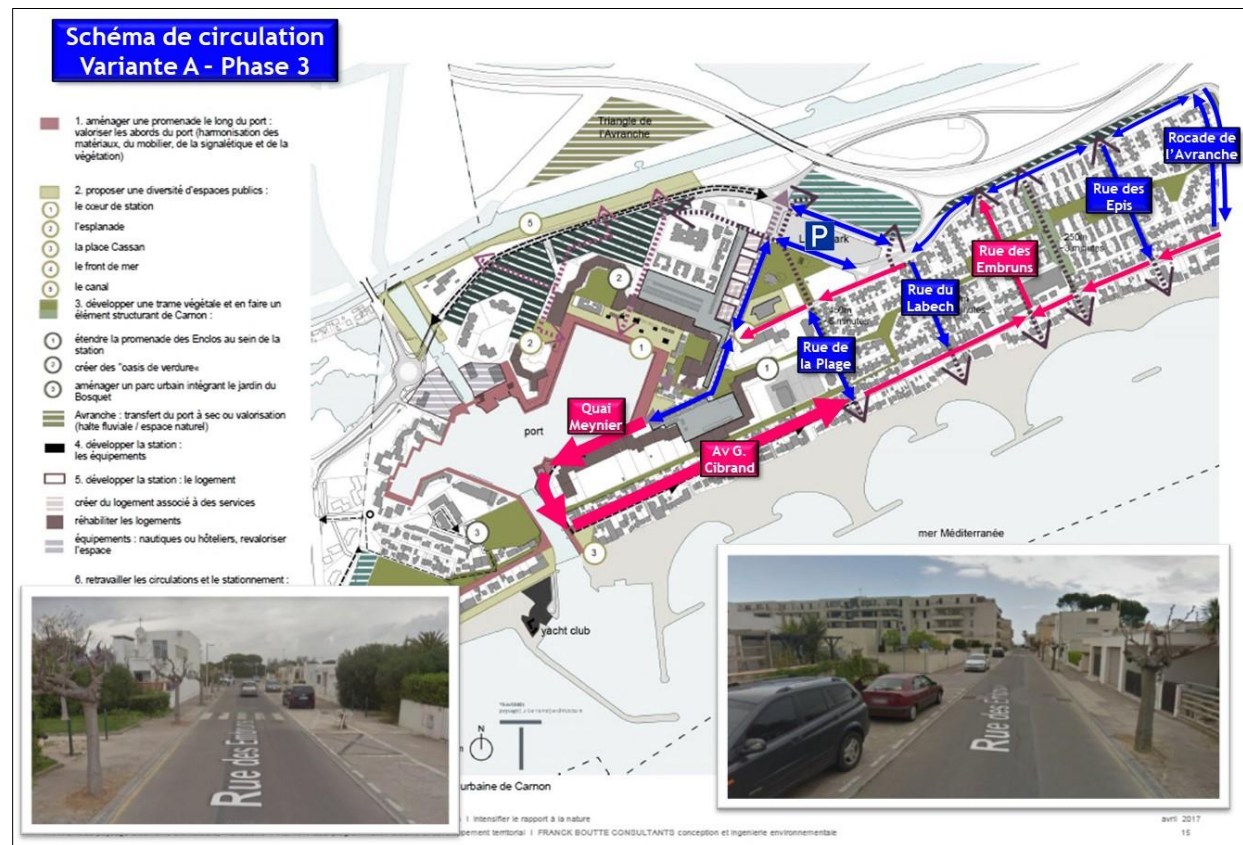
Actions d'accompagnement :

- Adaptation de l'aménagement et de la gestion du carrefour Plage / Levant, Levant / Solignac, G. Cibrand / Labech et G. Cibrand / Embruns
- Réorganisation du stationnement sur la rue du Levant (entre la rue de la Plage et l'avenue Solignac)

Principes de gestion (en complément de la phase 1) :

- Poursuite de la mise à sens unique de l'avenue G. Cibrand de la rue de la Plage jusqu'à la rue des Embruns (sens Ouest → Est),
- Prolongement de la mise à sens unique de la rue du Levant entre la rue de la plage et la rue du Labech, dans le sens Est → Ouest
- Limitation du profil de l'avenue des Comptes de Melgueil de 2x2 voies à 2x1 voies, un gabarit largement en cohérence avec un trafic journalier de près de 9 000 véh/jour deux sens (débit maxi proche de 17 000 / 18 000 véh/jour).

Schéma de circulation – Variante A – Phase 3



Action d'accompagnement :

Adaptation de l'aménagement et de la gestion des carrefours G. Cibrand / Embruns, G. Cibrand / Epis, G. Cibrand / Rocade de l'Avranche et Solignac / Embruns

Principes de gestion (en complément de la phase 2) :

- Mise à sens unique de la rue des Embruns dans le sens Plage → Av Solignac
- Poursuite de la mise à sens unique de l'avenue G. Cibrand entre la rocade de l'Avranche et la rue des Embruns (sens Est → Ouest)

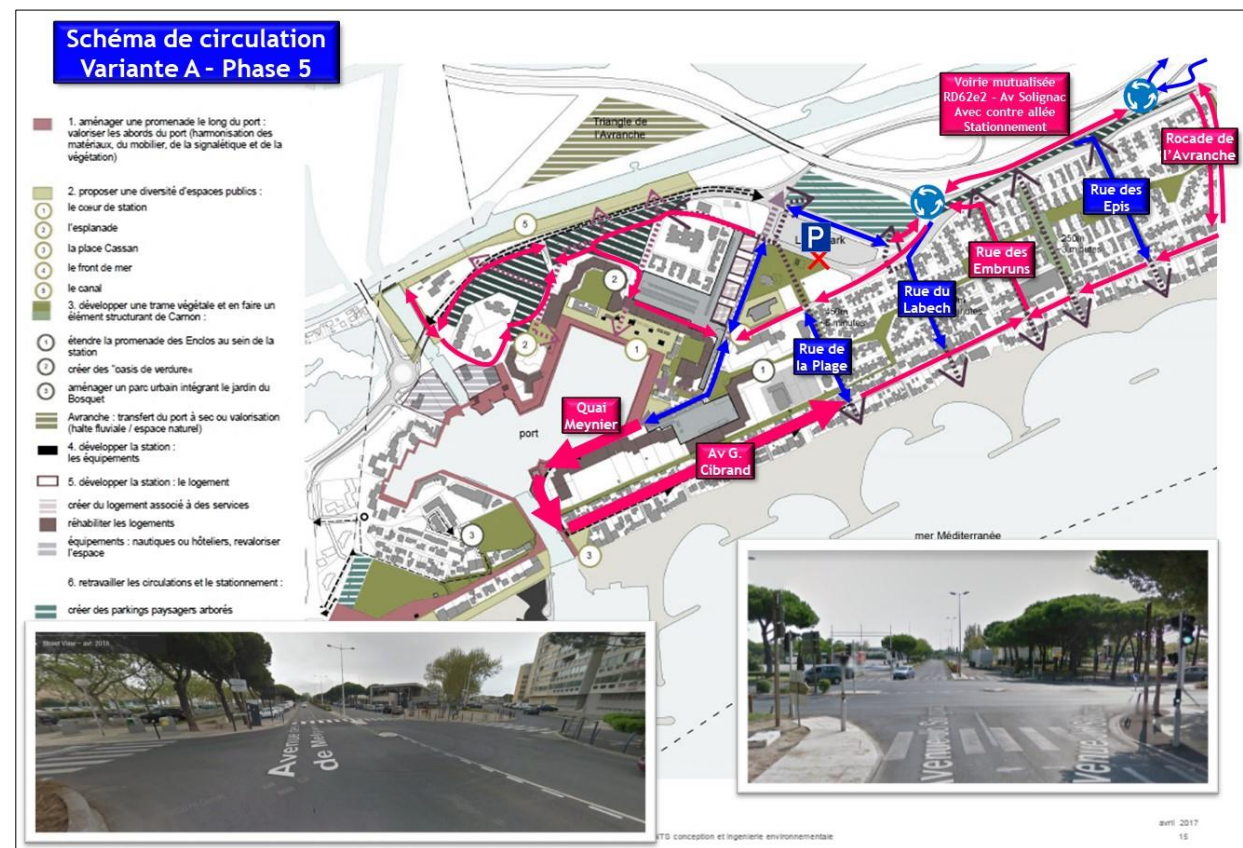
Impacts circulatoires :

- Un report de trafic sur la rue du Labech à l'ouest et la rue des Epis à l'est, des voiries dont le gabarit reste compatible avec les flux en jeu,
- Des flux reportés sur deux itinéraires fluides, ne présentant pas de dysfonctionnement circulaire

Quelles améliorations ?

- Rue des Embruns : une mise à sens unique permettant un retraitement de la voie en faveur d'un meilleur partage des usages et intégrant un élargissement/confortement des trottoirs, des places de stationnement unilatérales et un aménagement cyclable)
- Une boucle circulaire pour maintenir la desserte locale via la rue de la Plage, la rue du Labech et la rue des Epis,
- La poursuite d'un traitement privilégiant les modes doux sur l'av G. Cibrand avec un système circulaire apaisant fortement la circulation auto (sans l'interdire) et privilégiant un report des circulations automobiles en limite Nord de la station

Schéma de circulation – Variante A – Phase 5



- ➔ Carrefour Mistral, Levant et Comtes de Melgueil : des flux d'échanges plus limités permettant d'améliorer le traitement urbain du carrefour, favorable à une meilleure sécurité des piétons,

Actions d'accompagnement :

- ➔ Réaménagement de l'avenue Solignac en partie Ouest
- ➔ Adaptation de l'aménagement et de la gestion des carrefours, notamment au débouché de l'av des Comtes de Melgueil : suppression des feux tricolores au croisement des axes Comtes de Melgueil et Solignac mais maintien des feux pour sécuriser les traversées piétons
- ➔ Adaptation des itinéraires de transport en commun (notamment la ligne 1) compte tenu des mises à sens unique (cf. rue Mistral) : les TC emprunteraient désormais l'avenue des Comtes de Melgueil

Principes de gestion (en complément de la phase 4) :

- ➔ Mise à sens unique de l'av Solignac entre l'av des Comtes de Melgueil et la rue du Grégaou (sens Est → Ouest)
- ➔ Mise à sens unique de la rue du Mistral entre l'av des Comtes de Melgueil et la rue du Grégaou (sens Ouest → Est)
- ➔ Mise à sens unique de la rue du Grau entre l'avenue Solignac et le port de Carnon (section parallèle à la RD62e2)

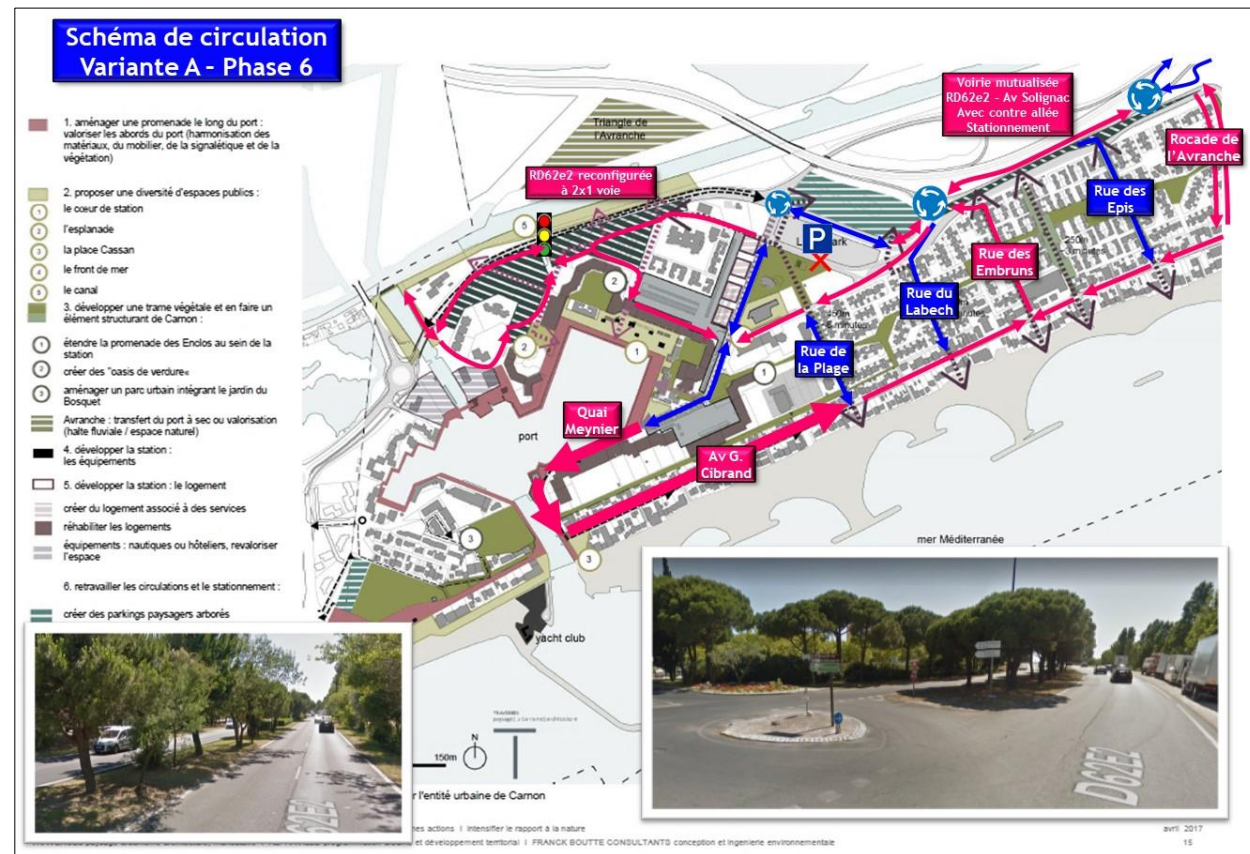
Impacts circulatoires :

- ➔ Report de trafic compatible avec le gabarit des voiries Rue du Grau et rue du Mistral,
- ➔ Report de flux sur des itinéraires fluides, ne présentant pas de dysfonctionnement circulaire aux heures de pointe

Quelles améliorations ?

- ➔ Des flux d'accès au centre-ville ne passant plus par les rue du Grégaou et du Mistral, entre les aires de stationnement = moins de conflits, plus de sécurité pour les résidents, qualité de vie apaisée
- ➔ Un usage hiérarchisé du réseau viaire, privilégiant la RD62e2 et l'av des Comtes de Melgueil pour accéder au centre-ville de Carnon,
- ➔ Suppression du carrefour à feux Comtes de Melgueil – Solignac pour les feux automobiles, limitation des feux tricolores pour sécuriser les traversées piétonnes
- ➔ Av Solignac « apaisée » devant l'école, « dédié à la desserte locale / riveraine,

Schéma de circulation – Variante A – Phase 6



Principes de gestion (en complément de la phase 5) :

- ➔ Neutralisation de la chaussée Sud de la RD62e2 (côté Port) entre le giratoire de la route de Pérols et le carrefour à feux d'entrée de ville : mise à double sens de circulation de la chaussée nord,
- ➔ Aménagement d'un carrefour à feux à l'intersection des rues du Grau et Mistral et de la RD62e2,
- ➔ Réaménagement en giratoire de l'actuel carrefour à feux d'entrée de ville (caractéristiques géométriques à mettre en cohérence avec le passage de convois exceptionnels sur la RD62e2)

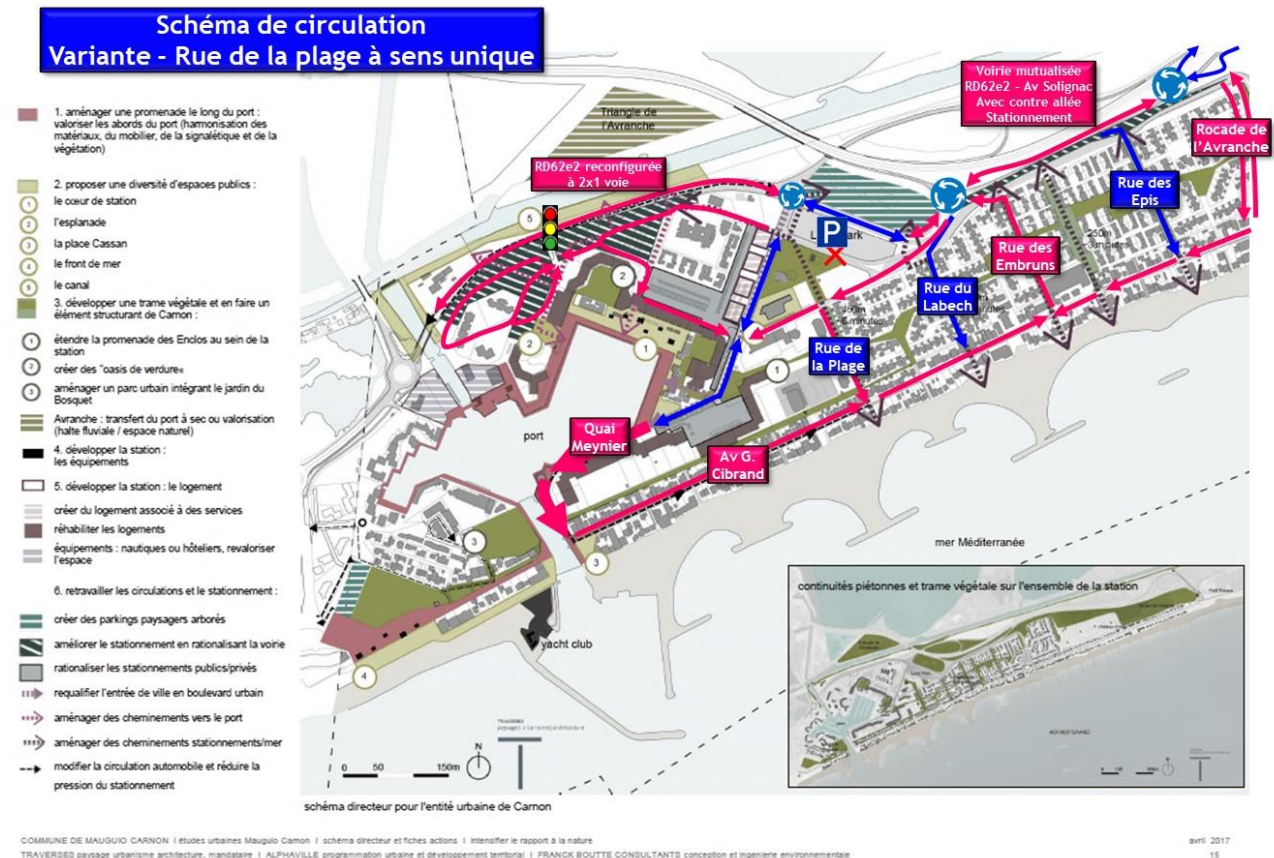
Impacts circulatoires :

- ➔ RD62e2 à l'ouest du carrefour à feux d'entrée de ville : une section présentant des réserves de capacité permettant d'absorber le trafic supplémentaire reporté de l'avenue Solignac,
- ➔ RD62e2 à l'ouest du carrefour à feux d'entrée de ville : une section présentant une capacité supérieure à 2 000 véh/h deux sens, soit un débit nettement plus élevé que celui estimé à terme (autour de 1 600 véh/h)
- ➔ Carrefour giratoire en entrée de ville : sur la base d'un rayon extérieur de 20 m environ et de branches d'entrée à une voie (voire deux voies en évasement) : une capacité d'absorption de près de 3 000 véh/h en pointe, soit un débit largement supérieur à celui évalué compte tenu des principes circulatoires énoncés (autour de 2 300 véh/h)

Quelles améliorations ?

- ➔ Une RD62e2 à 2x1 voie, moins « routière », plus urbaine, limitant l'effet de coupure entre le Port et le canal (port) mais cohérente avec les flux en jeu en période estivale,
- ➔ Un carrefour à feux au débouché de la rue du Grau pour sécuriser les liaisons Modes Doux vers le port fluvial et le canal ainsi que la desserte riveraine côté Port
- ➔ Un carrefour à feux d'entrée de ville réaménagé en giratoire pour optimiser l'écoulement du trafic tout en réduisant le nombre de files de circulation, pour faciliter la gestion des entrées/sorties d'un futur parking d'entrée de ville,

Schéma de circulation – Variante A – Phase 7 – Rue des Plages



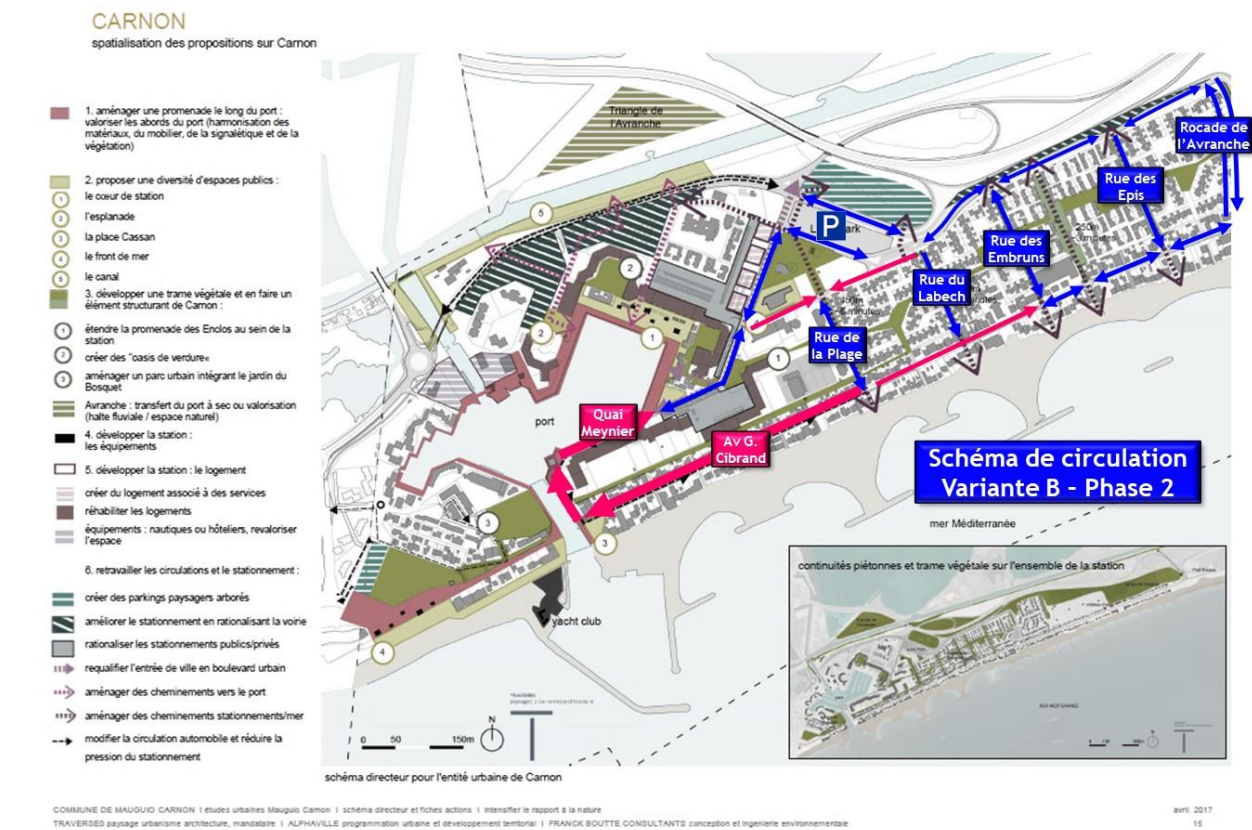
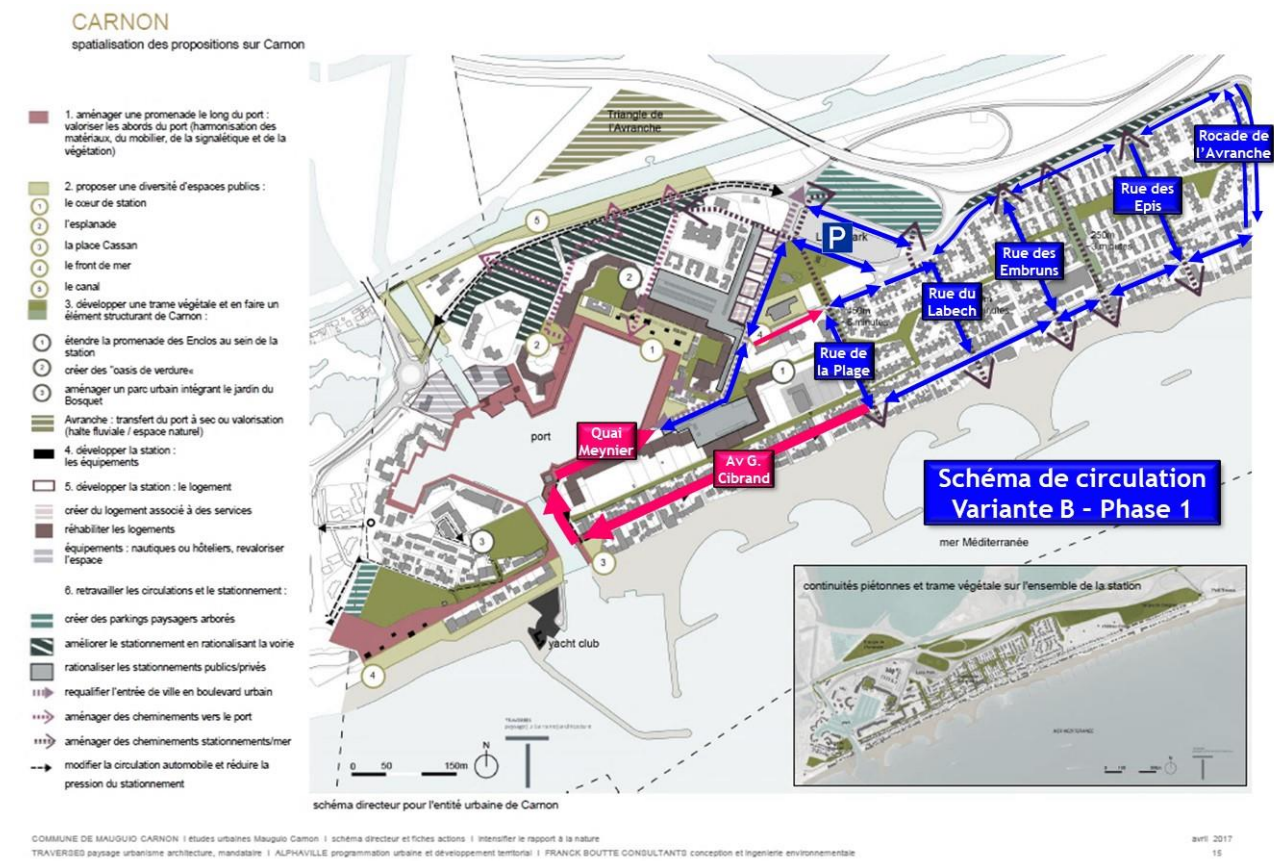
Principe de gestion (en complément de la phase 6) :

Mise à sens unique de la rue de la Plage en direction de l'avenue G. Cibrand

Quelles améliorations ?

- ➔ Un usage plus limité de la rue de la Plage,
- ➔ Une liaison piétonne renforcée entre les parkings et le bord de mer

Schéma de circulation – Variante B – Phases 1 et 2



Principes de gestion :

- ➔ Phase 1 : Mise à sens unique de l'avenue G. Cibrand de la rue de la Plage jusqu'à la place Cassan puis du quai Meynier entre la place Cassan et la place des Esquifs
- ➔ Phase 2 : Prolongement du sens unique de l'av G. Cibrand entre la rue de la Plage et la rue des Embruns
- ➔ Mise à sens unique de la rue du Levant avec un dispositif de type « tête bêche » de part et d'autre de la rue de la Plage

Quelles améliorations ?

- ➔ Une requalification du quai Meynier et l'av G. Cibrand Ouest, dans la continuité de la future capitainerie du Port : élargissement des trottoirs, création d'un aménagement cyclable,
- ➔ La création d'une promenade piétonne / Modes doux de la place des Esquifs à la rue de la Plage par le port, à nouveau visible (les véhicules en circulation et en stationnement seront moins visibles)
- ➔ Un trafic plus apaisé Av G. Cibrand (moins de véhicules) et des conflits automobiles moindres place Cassan lié aux mouvements tournants, sous réserve d'un aménagement modérant les vitesses (sens unique)
- ➔ Moins de circulation automobile rue du Levant et au carrefour de raccordement avec l'av des Comtes de Melgueil = des traversées piétonnes plus confortables, plus sécurisées pour rejoindre le secteur du Port
- ➔ La poursuite d'un traitement privilégiant les modes doux sur l'av G. Cibrand jusqu'à la liaison piétonne à renforcer entre le parking du marché et la plage (via la rue du même nom)
- ➔ La création d'une boucle circulatoire avec la rue du Levant et la rue de la Plage
- ➔ Moins de circulation rue du Levant : une plus grande place pour les cheminements Modes actifs entre les futurs parkings d'entrée de ville et le bord de mer, un axe de circulation qui doit devenir secondaire dans l'organisation du réseau viaire et de ses usages,
- ➔ Plus de sécurité au carrefour avec l'av des Comtes de Melgueil = un itinéraire Modes doux plus confortable pour rejoindre le Port
- ➔ Plus de lisibilité au carrefour Levant – Solignac : réduction de nombre de mouvements automobiles.

IV.2. Organisation des circulations Modes doux

Le diagnostic a permis de mettre en évidence plusieurs enjeux en termes d’amélioration des cheminements Modes Doux (marche à pied et vélo). Ces enjeux doivent s’inscrire dans le cadre d’un schéma Modes doux à l’échelle de Carnon, répondant aux objectifs du Schéma Directeur d’aménagement.

Ces actions ont été définies en cohérence avec l’ensemble des scénarii circulatoires proposés au chapitre IV.1.

Enjeu : Conforter les aménagements existants en rééquilibrant les usages sur les voiries, profiter des atouts du territoire, intégrer les différents usages

Action n°1 : Proposer des itinéraires cyclables internes à Carnon, pour des usages au quotidien

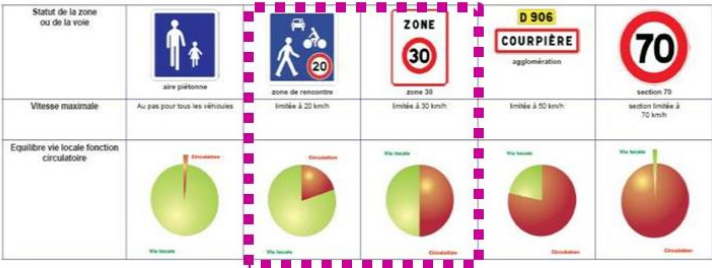


Objectifs :

- ➔ Favoriser les usages cyclables quotidiens sur un territoire sans déclivité, aux trafics faibles / limités et aux distances et temps de parcours réduits, en particulier en période estivale
- ➔ En période estivale pour les touristes en séjour : un changement de rythme de vie qui intègre de nouveaux modes de déplacements, en cohérence avec le site.

Mesures – Types d’aménagement :

- ➔ Voie partagée Vélos / VP en zone 30
- ➔ Bande cyclable
- ➔ Piste cyclable bi directionnelle



Sites d’aménagement :

- ➔ Av G. Cibrand + quai Meynier : zone 30 avec contre sens cyclable ou autre
- ➔ Av des Comtes de Melgueil entre la rue du Levant et la place des Esquifs : piste cyclable bidirectionnelle
- ➔ Av Solignac : piste cyclable bidirectionnelle prolongée
- ➔ Rue de la Plage, rue du Labech, rue des Embruns et rue des Epis, rue F. Mistral : contre sens cyclable
- ➔ Rocade de l’Avranche : piste cyclable bidirectionnelle en lieu et place de la voie de circulation Sud → Nord, aménagement au plus près des enclos

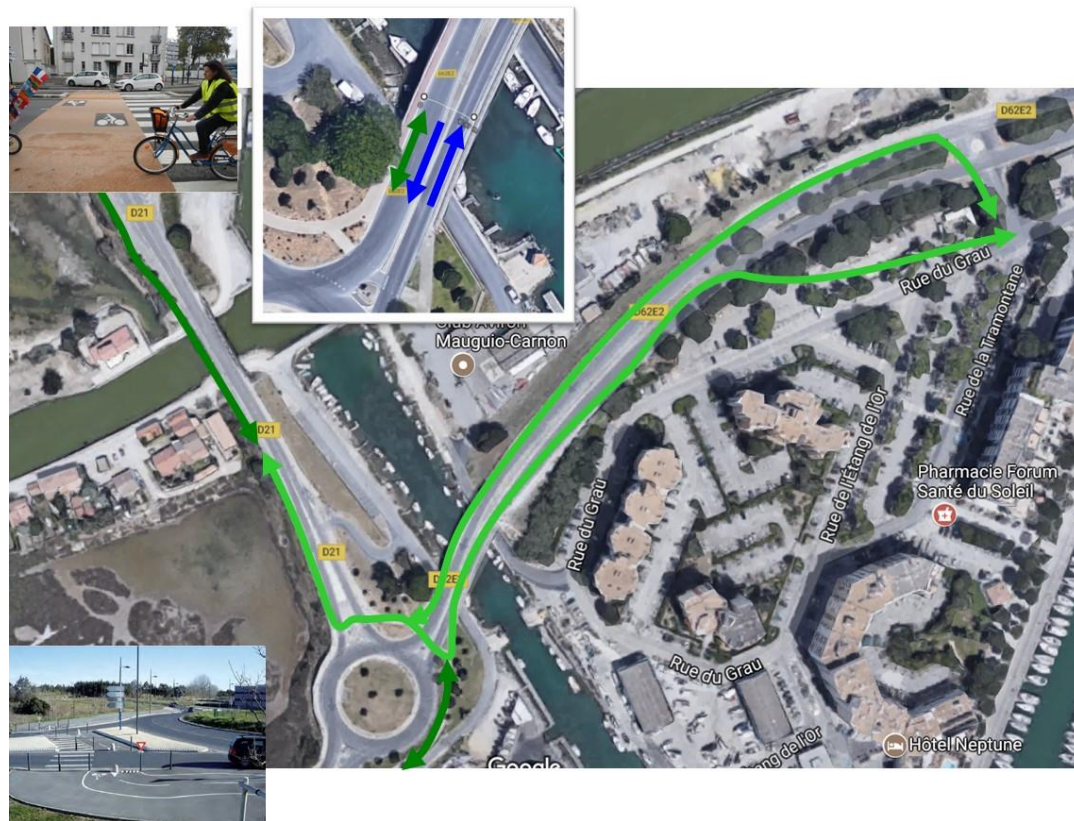
Action n°2 : Assurer les continuités cyclables pour les liaisons intercommunales

Objectifs :

- ➔ Liaisonner l'itinéraire Vélo depuis/vers Pérois (le long de la RD21) et celui de Palavas les Flots au réseau cyclable interne à Carnon
- ➔ Liaisonner l'itinéraire Vélo depuis/vers Pérois et celui de Palavas les Flots à l'aménagement du Lido pour des usages principalement touristiques (Grand Travers et au-delà vers La Grande Motte)

Actions :

- ➔ Retraitement de la RD62e2 entre le giratoire RD21/RD62e2 et la connexion avec la rue du Grau : piste cyclable bi directionnelle
- ➔ Aménagement des traversées cyclables du giratoire RD62e2 / RD21 et du carrefour à réaménager à l'intersection avec la rue du Grau et l'avenue Solignac (carrefour à feux)
- ➔ Envisager l'usage du chemin bordant le canal de Rhône à Sète en intégrant les contraintes d'exploitation (exemple d'aménagement : voie verte dans le secteur de Gallician, St Laurent d'Aigouze) ; un itinéraire direct, limitant les conflits d'usage potentiels en traversée de Carnon, notamment le long de l'avenue G. Cibrand.



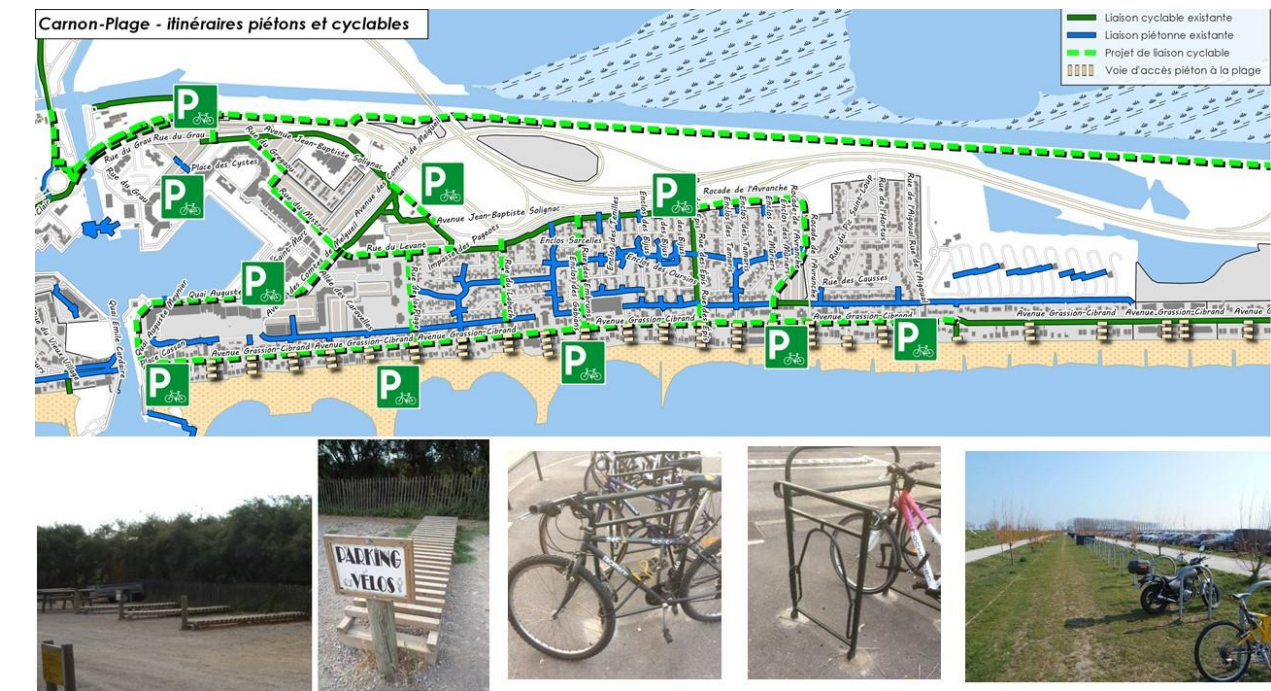
Action n°3 : Proposer des stationnements dédiés

Objectifs :

- ➔ En accompagnement des itinéraires cyclables à aménager/à sécuriser : Installer des dispositifs de stationnement pour vélos,
- ➔ Limiter les stationnements « sauvages » sur du mobilier urbain non dédié à cet usage ou le long de clôtures

Quels sites ?

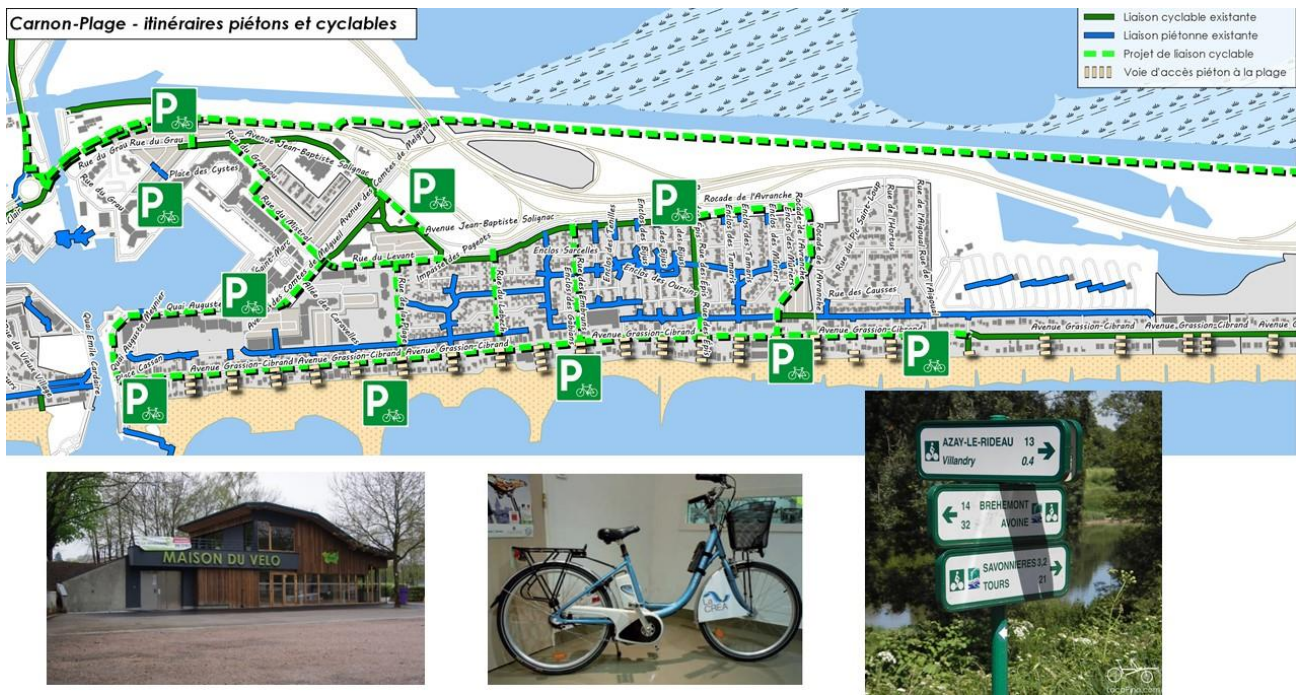
Office de tourisme, accès piétons plage le long de l’av G. Cibrand, parkings d’entrée de ville, parking du Petit Travers, place des Esquifs, Port, place Cassan.....au droit des pôles d’attraction



Action n°4 : Information et services liés à l’usage du vélo

Mesures :

- ➔ Maison du Vélo intégrant un atelier (réparation, remise en état), des services : Information sur les itinéraires internes à Carnon et de liaison vers les secteurs limitrophes, test et location de vélo et VAE, consignes de vélos, station de gonflage, organisation de balades et de sorties à vélo
- ➔ Jalonnement Vélo avec indication des distances à parcourir



IV.3. Organisation des pratiques de stationnement

Le diagnostic a permis de mettre en exergue plusieurs enjeux en matière de stationnement, constituant les « fils conducteurs » d'une organisation des pratiques de stationnement au service des objectifs du Schéma Directeur d'aménagement, laquelle organisation n'existe pour le moment que très partiellement à l'échelle de Carnon, notamment dans sa partie Est.

Ces actions ont été définies en cohérence avec les principes d'organisation des circulations automobiles proposés au chapitre IV.1 ainsi qu'avec les actions en faveur des cheminements Modes doux préconisées au chapitre IV.2.

Enjeu : Une offre de stationnement maintenue et organisée suivant les usages, une redistribution des places participant à l'amélioration du cadre de vie (en faisant évoluer les habitudes)

Nota bene : Il a été retenu dans le cadre de cette étude l'hypothèse d'un maintien de la réglementation actuelle de stationnement à l'intérieur des enclos car répondant aux besoins des résidents de ces espaces.

Action n°1 : Relocaliser les stationnements de longue durée en entrée de ville

Objectif :

Reporter les stationnements de longue durée sur des parkings d'entrée de ville situés à 5 mn à pied du secteur Port / Office de Tourisme / Plages, principe d'organisation déjà en vigueur sur d'autres stations littorales, notamment sur le territoire héraultais (Palavas les Flots, La Grande Motte)

Quelle capacité ? (Premières estimations)

- ➔ Hypothèse 1 : Report des stationnements de + 10 h des secteurs 1 à 4 de Carnon Est : 410 places
- ➔ Hypothèse 2 : Report des stationnements de + 6 h des secteurs 1 à 4 de Carnon Est : 660 places

Trois sites potentiels à minima :

- ➔ A : « Luna Park » avec un parking paysager sur une surface de 10 200 m² + 3 100 m² sur emprise de l'av Solignac ➔ 400 à 450 places. L'accès automobile à ce parking s'effectuerait par la RD62e2 en entrée/sortie (via les deux giratoires d'extrémité pour éviter les mouvements cisailant) ou par l'avenue des Comtes de Melgueil.
- ➔ B : entre la RD62e2 (réduite à 2x1 voie) et la rue du Grau avec un parking en surface sur chaussée Sud ➔ 130 à 150 places. Ce parking serait aménagé sous forme d'une contre allée de stationnement (places en épi).

- ➔ C : entre la RD62e2 reconfigurée et l'av Solignac transformée en contre allée de stationnement ➔ 50 à 100 places

Auquel il convient d'ajouter un 4^{ème} site (D) : Parking Bassaget de 350 places à Carnon Ouest (sous utilisé, réserve de 150 à 200 places ?)

Réglementation associée :

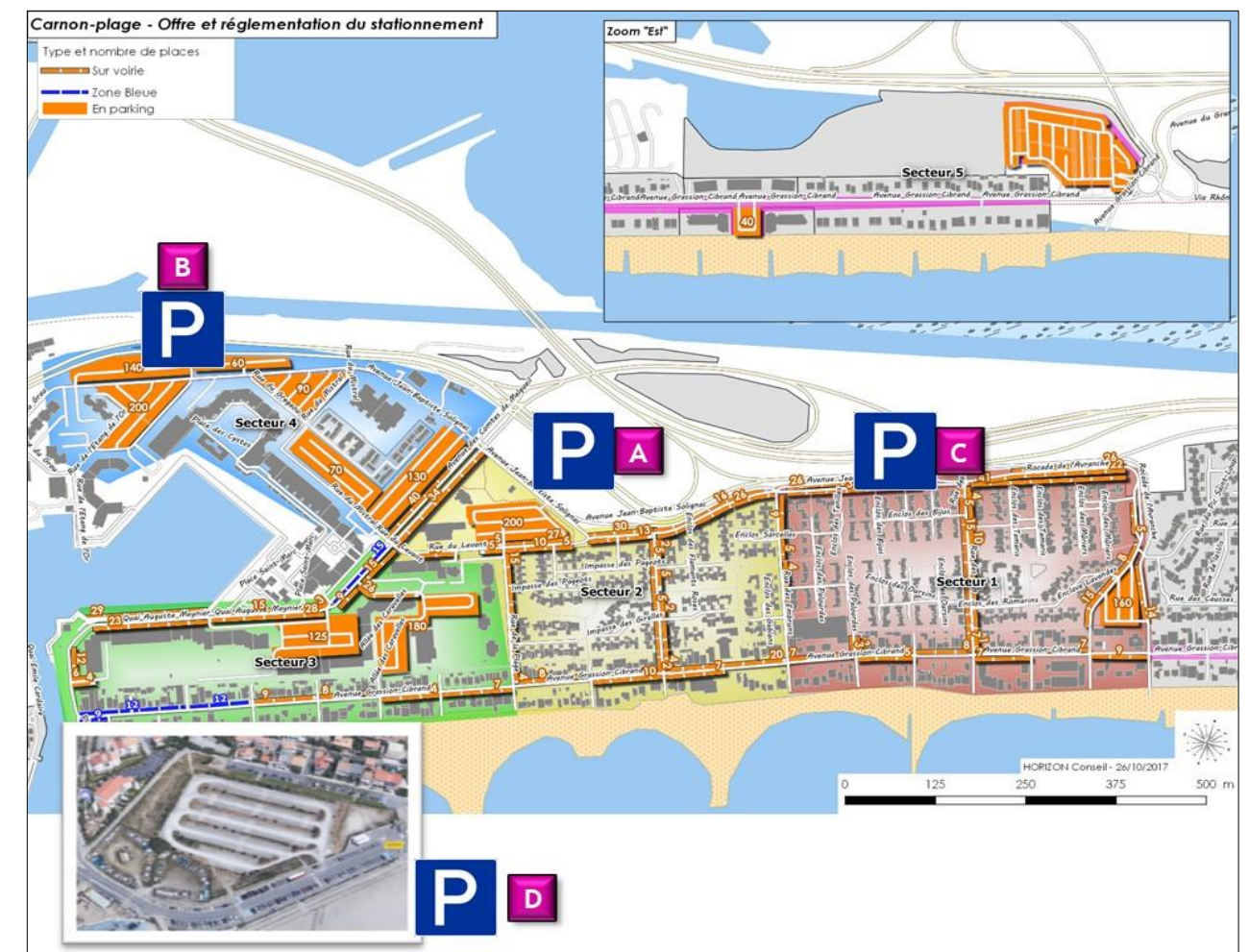
La gratuité des parkings d'entrée de ville sera privilégiée.

Toutefois, en fonction des contraintes financières (liées à l'aménagement des parkings d'entrée de ville), pourraient être envisagées en période estivale, sur une de ces aires de stationnement, des formules d'abonnement de stationnement à la semaine/quinzaine/mois sous forme de forfait.

Mesures d'accompagnement :

- ➔ Requalification des espaces publics sur les places neutralisées
- ➔ Réglementation de l'offre restante sur les secteurs 1 à 4 + entre la rocade de l'Avranche et le parking du Petit Travers

Cette première action nécessite de clarifier le devenir / la pérennité de l'espace du Luna Park.





Place des Esquifs : propositions de gestion du stationnement



Objectifs :

- ➔ Rendre plus lisible l'offre de stationnement de ce parking
- ➔ Valoriser cet espace situé à proximité immédiate du Port et de la place Cassan, à proximité des principaux commerces et services de Carnon

Propositions de gestion :

- ➔ Offre réglementée privilégiant le stationnement de courte durée (voire le dédié), gérée avec un sous contrôle d'accès : moins de 2 heures par exemple
- ou
- ➔ Offre réservée à des catégories d'utilisateurs, sous contrôle d'accès : commerçants, riverains, plaisanciers,

Action n°2 : Réglementer l'offre de stationnement en période estivale entre la RD62e2 et l'avenue Grassion Cibrand

Objectifs :

- ➔ Dissuader les stationnements de longue durée (report sur les trois parkings d'entrée de ville côté Carnon Est + parking Bassaget à Carnon Ouest)
- ➔ Favoriser les stationnements de court et moyenne durée au plus près des pôles d'attraction : commerces, services, port.....

Mesures :

- ➔ Mise en place du stationnement payant HORS ENCLOSE, en cohérence avec les tarifications en vigueur sur le parking du Petit Travers (0,25 euros/15 mn), et dans la continuité des gestions en vigueur sur les communes limitrophes
- ➔ Possibilité d'extension sur l'avenue Grassion Cibrand entre la rocade de l'Avranche et le Petit Travers

Action n°3 : Maîtriser les usages automobiles sur des espaces publics cibles

Objectif :

Faciliter la réalisation d’opérations de requalification urbaine et d’embellissement en réduisant les espaces dédiés au stationnement des véhicules

Mesure :

Report des places sur les parkings existants devenus réglementés et les trois aires de stationnement en entrée de ville

Quels sites ?

- ➔ Place Cassan = environ 50 places
- ➔ Quai Meynier = entre 50 et 120 places suivant le maintien ou non de places de stationnement unilatérales
- ➔ Parking Port de Plaisance au nord de la place des Esquifs = 25 à 30 places (sous contrôle d’accès)
- ➔ Parking Ouest Av des Comtes de Melgueil : 130 places, laissant les emprises disponibles pour réaliser des programmes de logement, conformément aux orientations du schéma directeur d’aménagement.

Soit jusqu’à 330 places.

Action n°4 : Maitriser les usages automobiles sur des axes/voiries cibles

Objectif :

Retraiter des axes de circulation intégrant un nouveau partage modal plus favorable aux circulations piétonnes et cyclables et plus sécuritaire

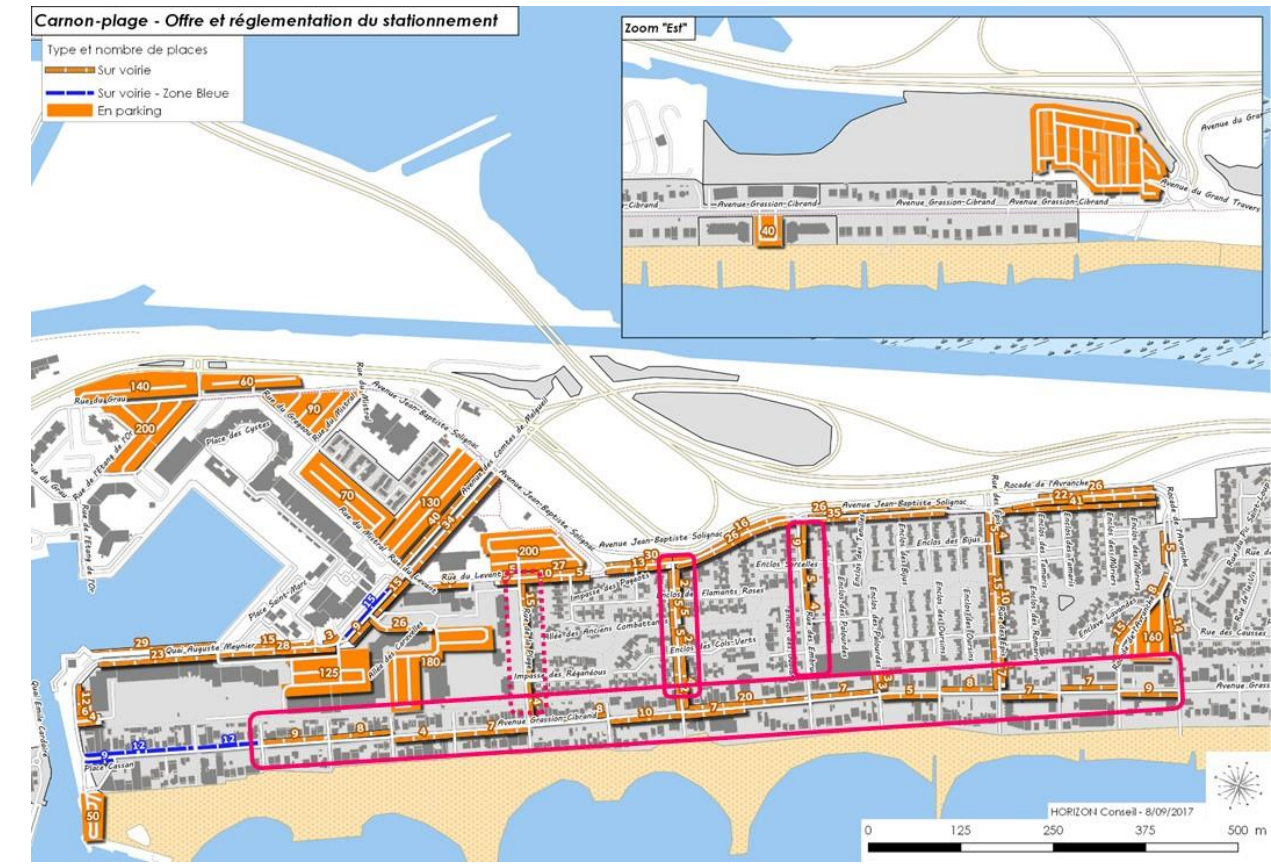
Mesure :

Report des places sur les parkings existants devenus réglementés et les trois aires de stationnement en entrée de ville

Quels sites ?

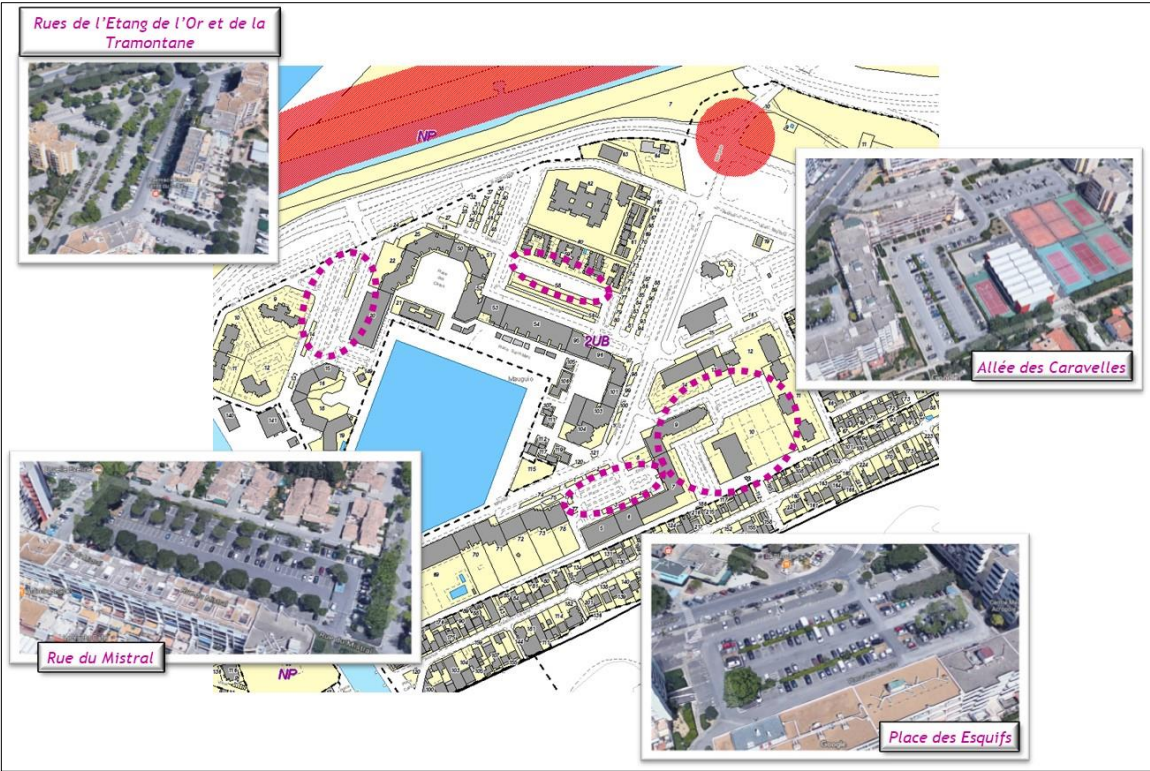
- ➔ Avenue Grassion Cibrand = entre 50 et 70 places
- ➔ Rue de la Plage = 19 places
- ➔ Rue des Embruns = 9 places

Soit près de 100 places maxi



Un premier bilan de stationnement a été réalisé, permettant de valider les orientations générales décrites précédemment en matière de stationnement (actions 1 à 4).

Bilan Offre de stationnement (hors Parking du Petit Travers)			
			Nbre de places
Offre actuelle 2017			2302
Demande reportée sur les parkings d'entrée de ville (= stationnements de longue durée de plus de 6h)			652
Besoins complémentaires à intégrer			
Offre supprimée liée aux réaménagements d'espaces publics Quai Meynier, Place Cassan et Av des Comtes de Melgueil Ouest (durée < à 6h)			199
Offre supprimée liée aux réaménagements d'axes de circulation : rue des Embruns, rue de la Plage et Av G. Cibrand (un seul côté) (durée < à 6h)			63
Stationnements relevés en dehors des emplacements matérialisés			260
Total			522
Disponibilités restantes			130
Disponibilité Parking Bassaget A CONFIRMER			180
Places disponibles complémentaires			310



Ce tableau met en évidence une offre disponible de près de 300 places, offre qui peut être organisée, optimisée afin de répondre aux besoins spécifiques de certains usagers.

Action n°5 : Redistribuer l’offre de stationnement à usage privé

Objectifs / Actions :

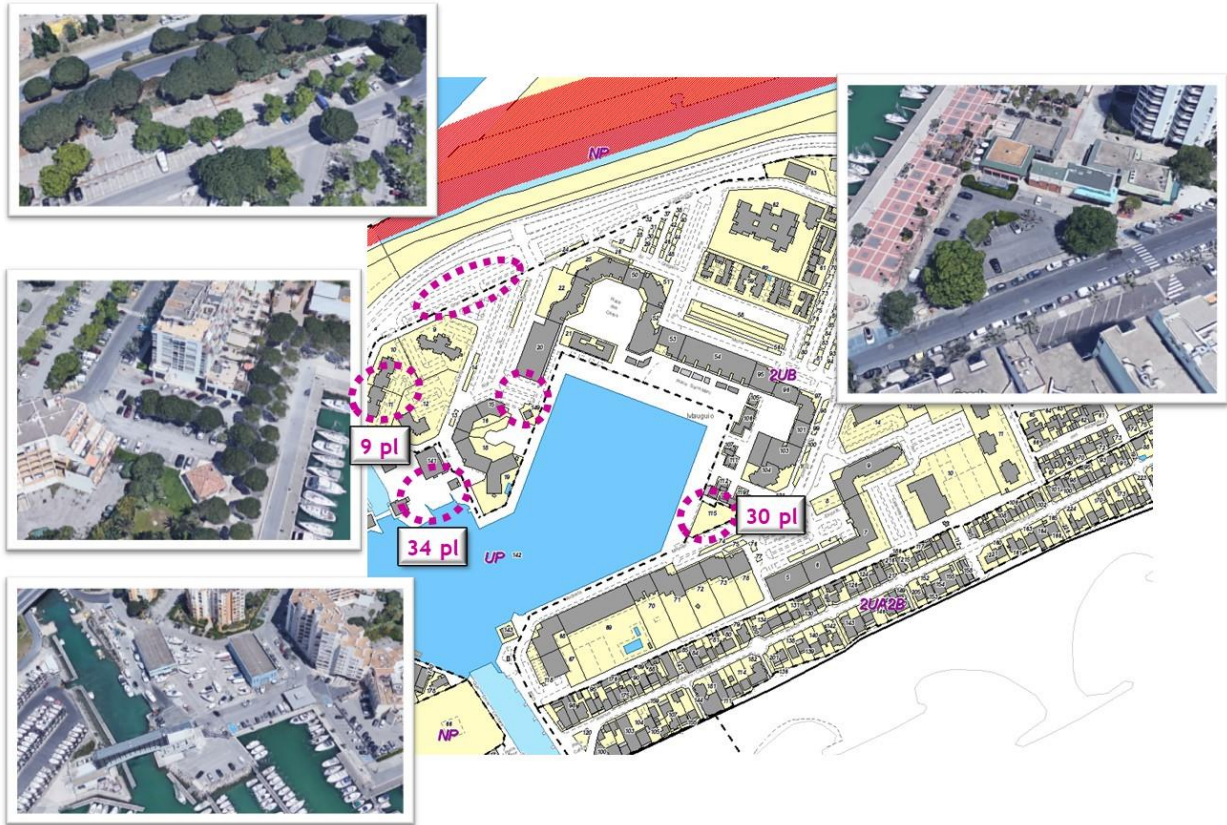
- ➔ Rationaliser l’offre privée, à regrouper sur une ou deux aires de stationnement spécifiques à identifier
- ➔ Améliorer la lisibilité de l’offre et sa distinction privé / publique
- ➔ Regrouper le stationnement des plaisanciers au sein d’une aire spécifique.

Cette action nécessite un travail de recensement fin des emplacements privés à l’échelle de la station pour chacune des nombreuses copropriétés. Sa mise en œuvre s’inscrit à ce titre à un horizon Moyen- Long terme.

Parkings cibles :

- ➔ Rue de la Tramontane
- ➔ Rue de l’Etang de l’Or
- ➔ Rue du Mistral
- ➔ Place des Esquifs
- ➔ Allée des Caravelles

Parkings Plaisanciers en situation actuelle :



Action n°6 : Renforcer le contrôle des pratiques de stationnement

Objectifs :

- ➔ Supprimer les stationnements en dehors des emplacements matérialisés (jusqu'à 270 véhicules mal stationnés en période estivale) et limiter ainsi les conflits d'usage
- ➔ Favoriser la rotation des véhicules et donc développer les possibilités/opportunités de stationnement (une place occupée davantage en journée par plusieurs véhicules)

Quels sites ?

Ensemble des axes sur lesquels le stationnement est réglementé (hors enclos)

Mesure complémentaire :

Accentuer les contrôles sur les zones bleues existantes (si maintenues)

Action n°7 : Mettre en place un jalonnement incitatif

Objectifs :

- ➔ Guider efficacement les automobilistes, notamment en période estivale, sur les parkings d'entrée de ville
- ➔ Favoriser une meilleure organisation des pratiques suivant les durées de stationnement
- ➔ Limiter les circuits de véhicules particuliers liés à la recherche de places de stationnement

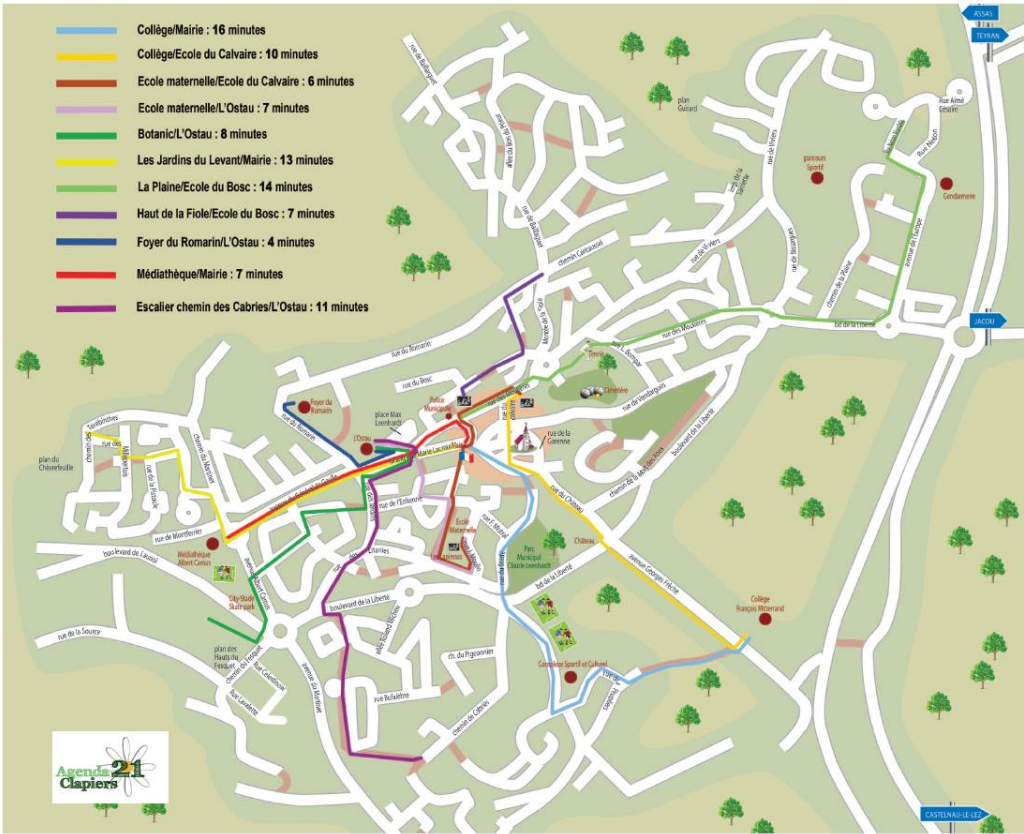
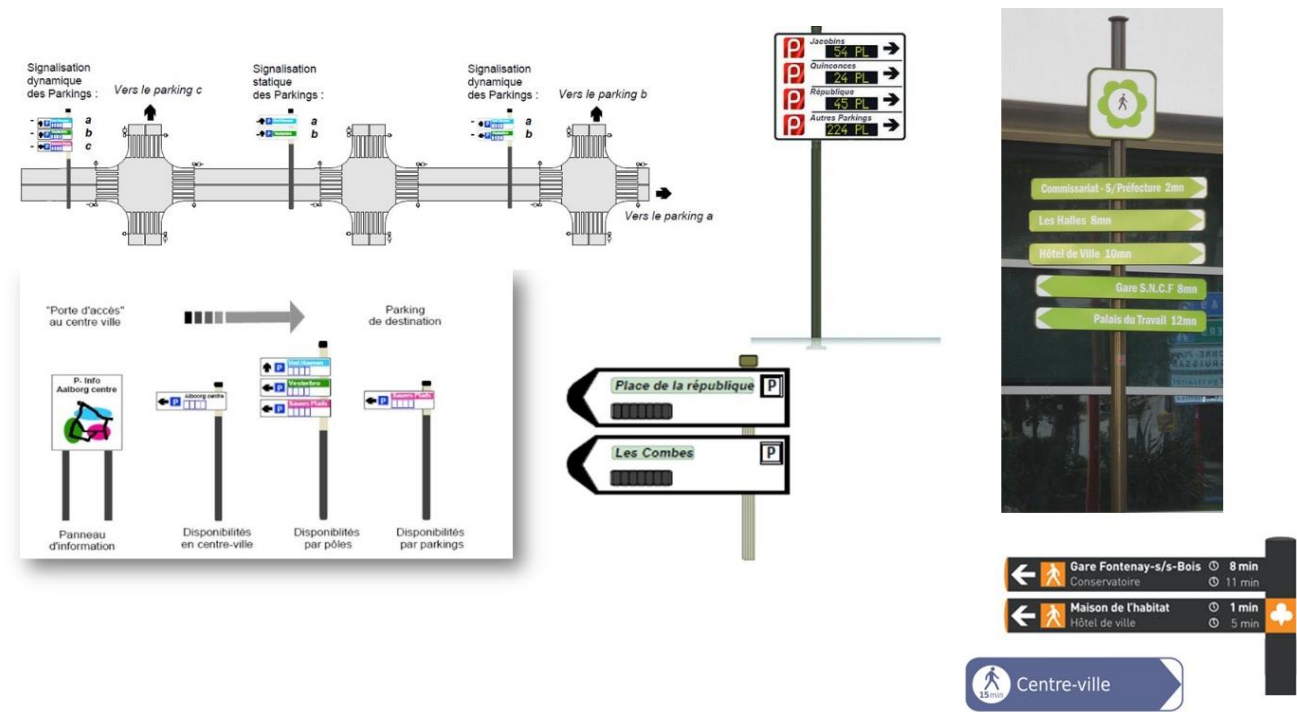
Mesure : Définition d'un Plan de Jalonnement dynamique avec panneaux indicateurs de direction et du nombre de places de stationnement disponibles

Quels sites ?

Depuis les CINQ portes d'entrée de ville : RD62e2 Palavas, RD62e1 depuis Perols, RD62 depuis Montpellier et La Grande Motte et depuis la RD59 (entrée Est)



Exemples de panneaux de jalonnement :



Exemples de plans de jalonnement, de cartes d'itinéraires piétons :



IV.4. Propositions sur le secteur de Carnon Ouest

Pour terminer ce programme d'actions, il est opportun, à la lumière des éléments de diagnostic et des observations in situ en période estivale, d'intégrer des propositions de principes d'actions visant à améliorer la qualité de vie sur le secteur de Carnon Ouest, notamment sous l'angle de la mobilité.

Circulation automobile :

- ➔ Neutralisation de la circulation sur la rue Samuel Bassaget entre la rue du Vieux Village et le quai (section actuellement en impasse)
- ➔ Mise à sens unique de la rue Samuel Bassaget dans le sens entrant depuis le giratoire rue des Ganivelles - avenue St Maurice Ganivelles : un sens sortant pouvant être envisagé en prolongeant la rue du Jeu de Boules jusqu'au giratoire,
ou
- ➔ Mise à sens unique de la rue Samuel Bassaget sur le tronçon Ouest de la rue du Jeu de Boules avec boucle circulatoire associée

Modes actifs :

- ➔ Elargissement des cheminements piétons
- ➔ Intégration des cheminements cyclables
- ➔ Aménagement d'une passerelle piétonne de liaison avec Carnon Est ?

Pratiques de stationnement :

- ➔ Neutralisation de l'offre de stationnement le long de la rue Samuel Bassaget côté Plage afin d'améliorer l'occupation du parking situé en face,
- ➔ Mise en place d'un stationnement payant sur voirie