



Marnaz
Haute-Savoie

Marnaz de demain

Étude de déplacement, circulation, stationnement

Phase 1 – Diagnostic





Version

Rédacteur	N° version	Date version	Vérifié par	Assistant/Technicien	Modifications
H. Taxi-Peyrière h.taxi-peyriere@cdvia.fr +33(0)7.50.55.35.21	1.0	21/11/2024	T. Pienne t.pienne@cdvia.fr 07.66.12.29.47	S-A. Maïzi s.maizi@cdvia.fr	PPT initial

Sommaire

1. Préambule
2. Circulation
3. Stationnement
4. Modes actifs
5. Conclusions
6. Suite de la mission

1. Préambule



1. Préambule

- La présente étude s'inscrit dans le projet « Marnaz de demain », qui vise notamment à une urbanisation raisonnée du cœur de ville.
- Cette étude doit permettre notamment:
 - De pacifier les circulations sur le centre-ville,
 - D'améliorer la gestion du stationnement à l'échelle locale,
 - De permettre une diversification des parts modales,
 - Étudié l'impact circulatoire des nouveaux logements en projet.
- Cette présentation permet d'exposer par thème les résultats du diagnostic des mobilités.

1. Préambule



1. Préambule

- Un territoire relativement vallonné avec une élévation moyenne de 8% du *nord* vers le *sud*,
- Une topographie plutôt favorable au développement des modes actifs, en fond de vallée,
- Des axes viaires pour partie orientés *nord-sud*, ce qui augmente l'impact des pentes.



1. Préambule

- Un quartier à la densité actuelle modérée,
- Avec des distances de déplacement internes relativement courtes, la majorité des habitants résident à moins d'1 km du centre.



1. Préambule

- La ville de Marnaz a un taux de motorisation très élevé (15 points au-dessus de la moyenne nationale),
- On note que la ville compte un nombre d'emplacements privés pour le stationnement nettement supérieur à la moyenne nationale,
- La part modale de la voiture, pour les trajets domicile-travail est majoritaire, supérieure à des villes de tailles comparables,
- La part de la marche et du vélo sont en deçà de la moyenne, la part des TC est plutôt correcte, bien qu'améliorable.

1. Préambule

Équipement automobile des ménages en 2020						
	Marnaz	Balaruc-les-Bains	Uzès	Sainte-Maxime	Céret	Moyenne nationale
Au moins une voiture	94,5%	89,7%	81,4%	85,5%	84,1%	81,1%
1 voiture	41,3%	51,0%	54,9%	56,2%	53,7%	46,6%
2 voitures ou plus	53,1%	38,7%	26,5%	29,3%	30,3%	34,4%
Au moins un emplacement réservé au stationnement	81,7%	74,1%	64,3%	72,0%	64,2%	65,8%
Nombre de ménages	2 252	3 404	4 251	7 098	4 022	-

Parts modales (domicile-travail) en 2020						
	Marnaz	Balaruc-les-Bains	Uzès	Sainte-Maxime	Céret	Moyenne nationale
Pas de déplacement	4,8%	3,9%	6,3%	4,5%	6,0%	4,1%
Marche-à-pied	4,9%	5,8%	15,1%	10,5%	12,3%	6,1%
Vélo (y compris VAE)	1,8%	2,3%	2,5%	1,6%	1,5%	2,3%
Deux-roues motorisé	0,6%	3,9%	2,2%	5,1%	1,8%	1,8%
Voiture	84,7%	81,6%	71,3%	75,2%	76,3%	70,4%
Transports en commun	3,1%	2,5%	2,7%	3,0%	2,0%	15,2%

2. Circulation



2. Circulation

- Opérations de comptages :
- Nous avons réalisé des relevés lors de la semaine du 5 au 11 novembre 2024.
- Les comptages suivants ont été effectués:
 - 9 en ligne (permettant de connaître le nombre de véhicules et la vitesse) ont été posés,
 - 4 directionnels (permettant de connaître les flux aux heures de pointe sur les principaux carrefours).

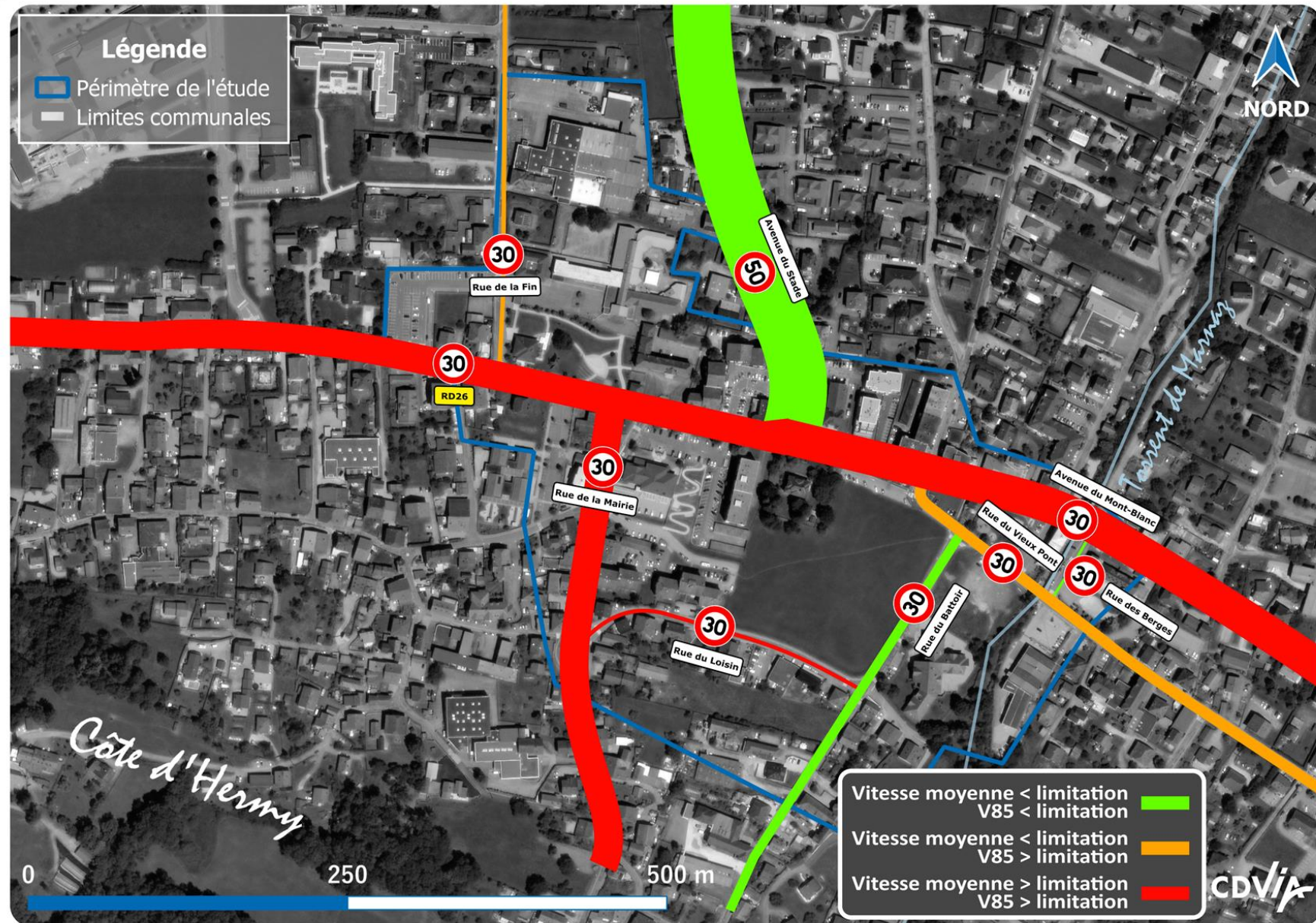
2. Circulation

- Trafic :
 - 6 500 TV
– Av. du stade,
 - 4 000 TV
– Av. du Mont-Blanc,
 - 3 200 TV
– Rue de la Mairie,
 - 3 200 TV
– RD26,
- Sur les autres voiries, trafic faibles (<1 500 TMJO),
- Trafic Poids Lourds en-dessous de la moyenne sauf avenue du Mont-Blanc.



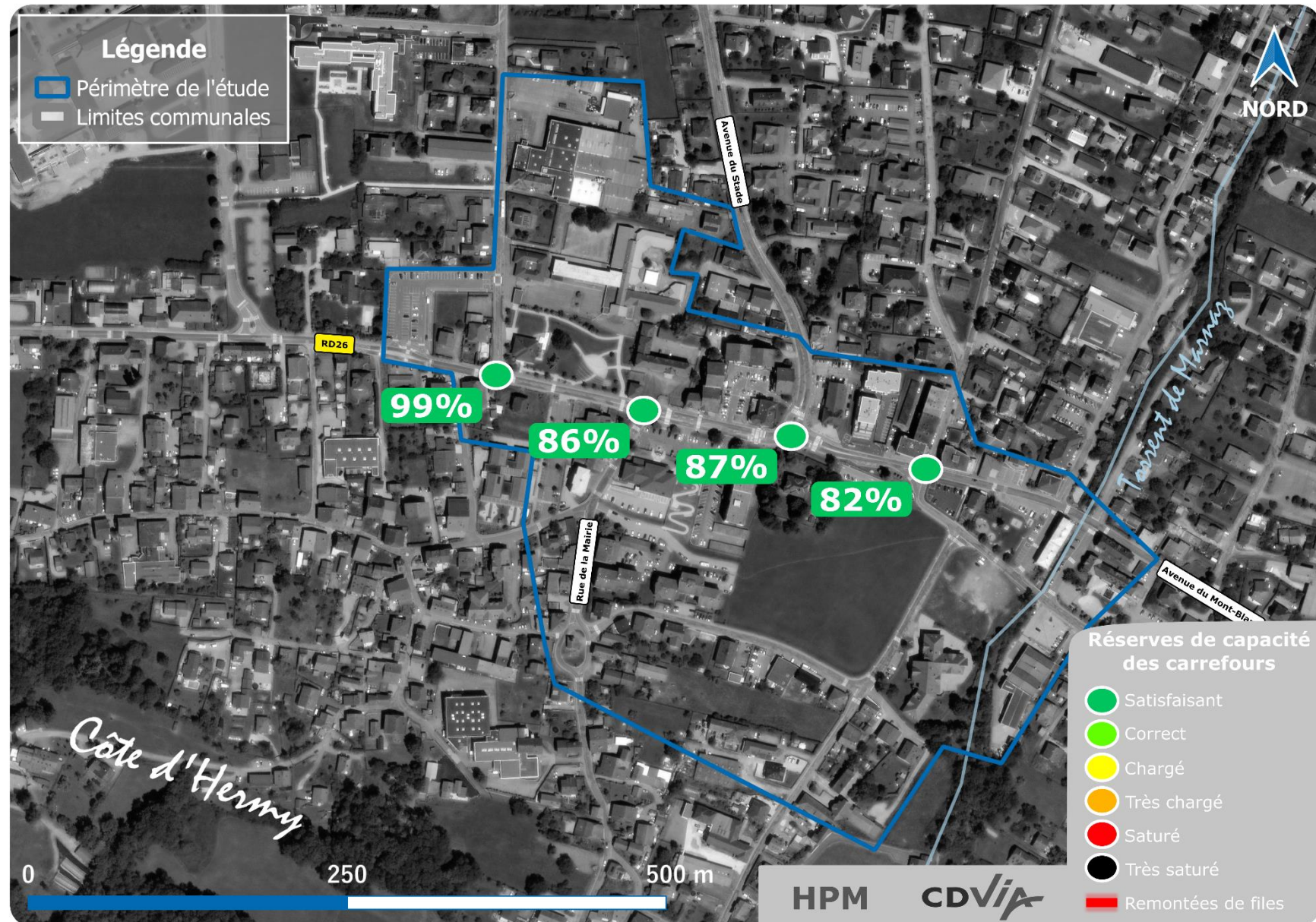
2. Circulation

- Pour ce qui est des vitesses relevées, on peut conclure que la zone 30 est peu respectée.



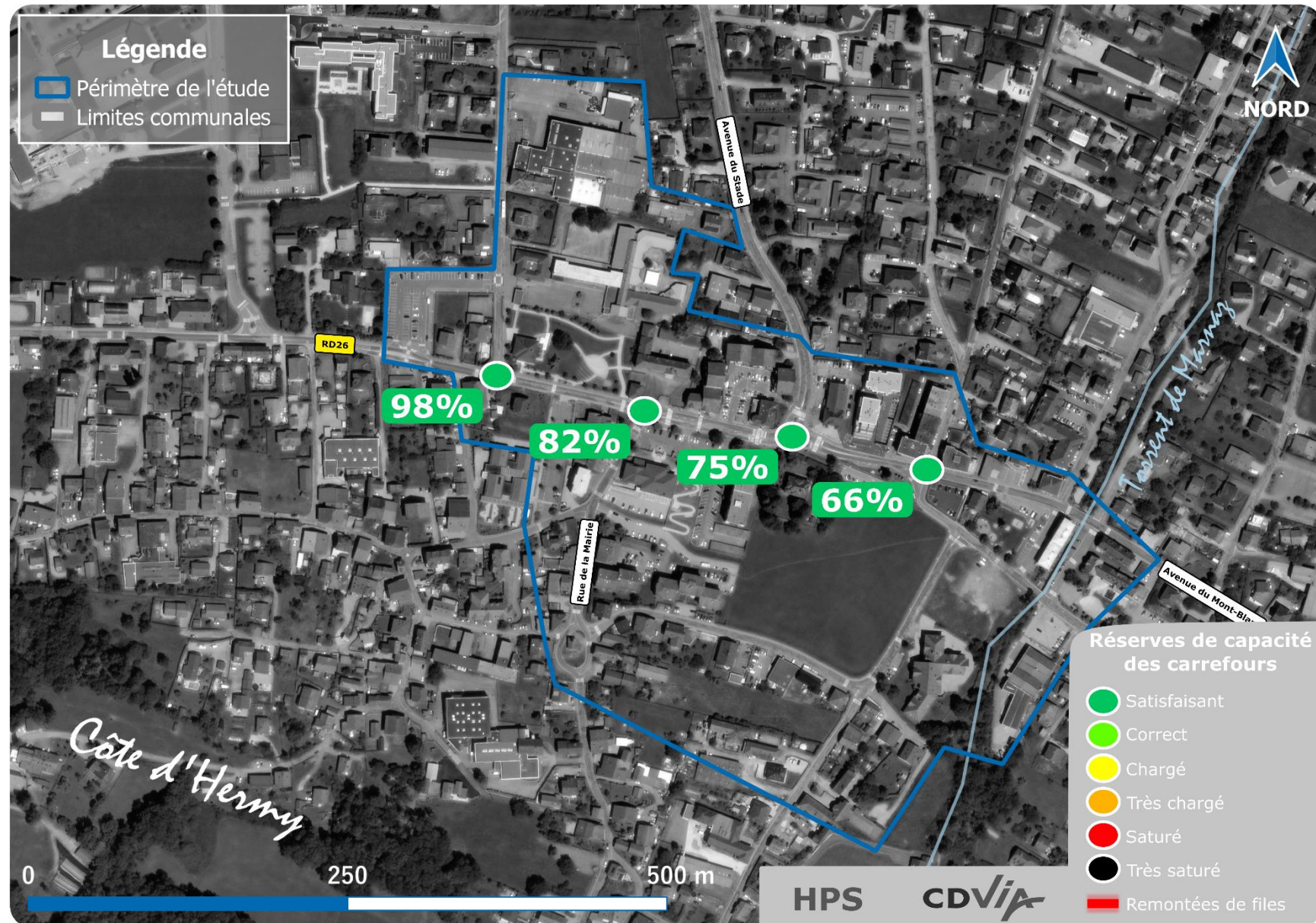
2. Circulation

- Les réserves de capacité en HPM sont très satisfaisantes sur l'ensemble des carrefours étudiés.



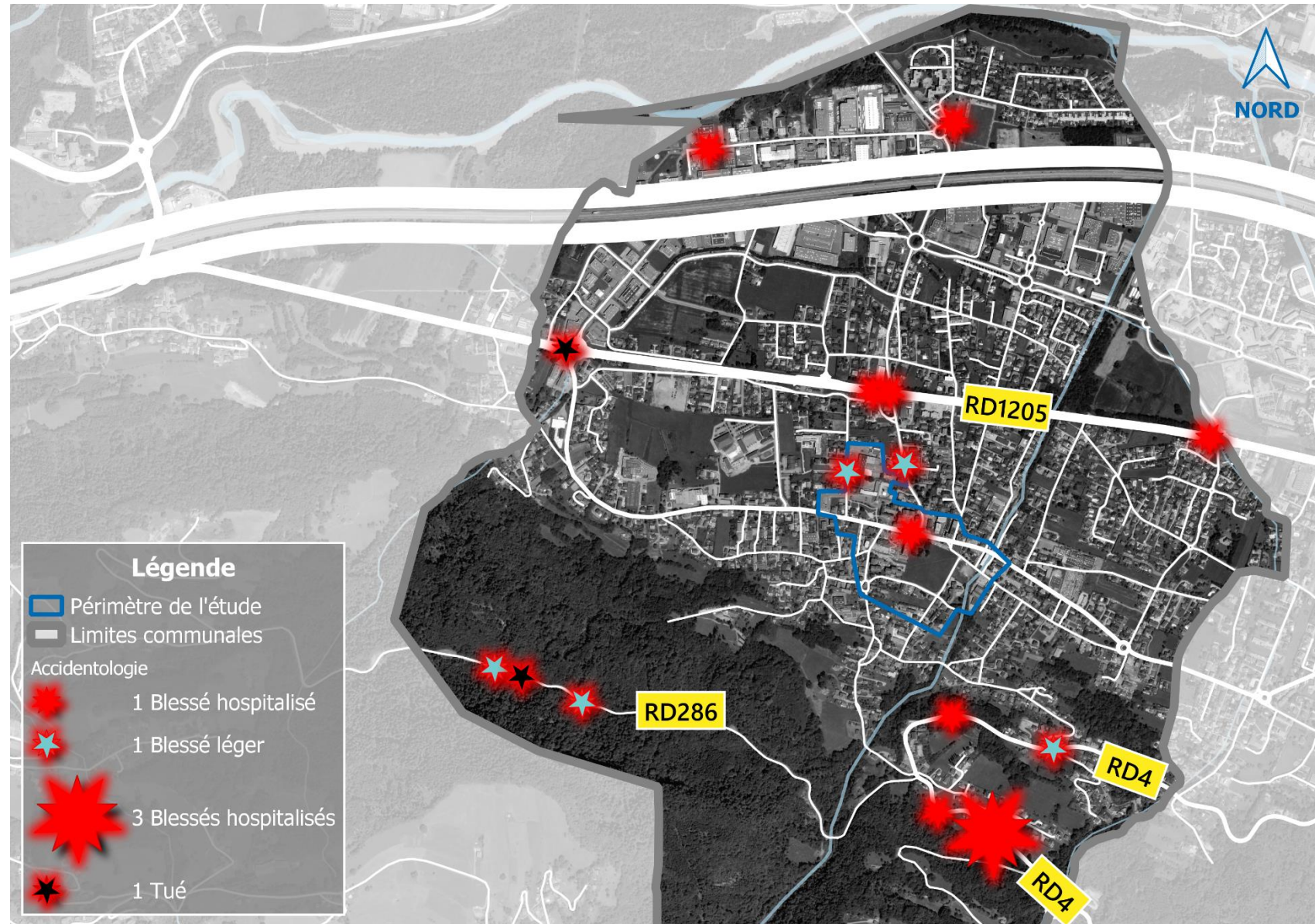
2. Circulation

- Les réserves de capacité en HPS sont satisfaisantes sur l'ensemble des carrefours étudiés.



2. Circulation

- Les accidents à Marnaz ont principalement lieux sur la RD4, RD1205 ou encore la RD286.
- On relève un nombre assez important d'accidents impliquant des piétons.
- On relève 16 accidents entre 2017 et 2023.

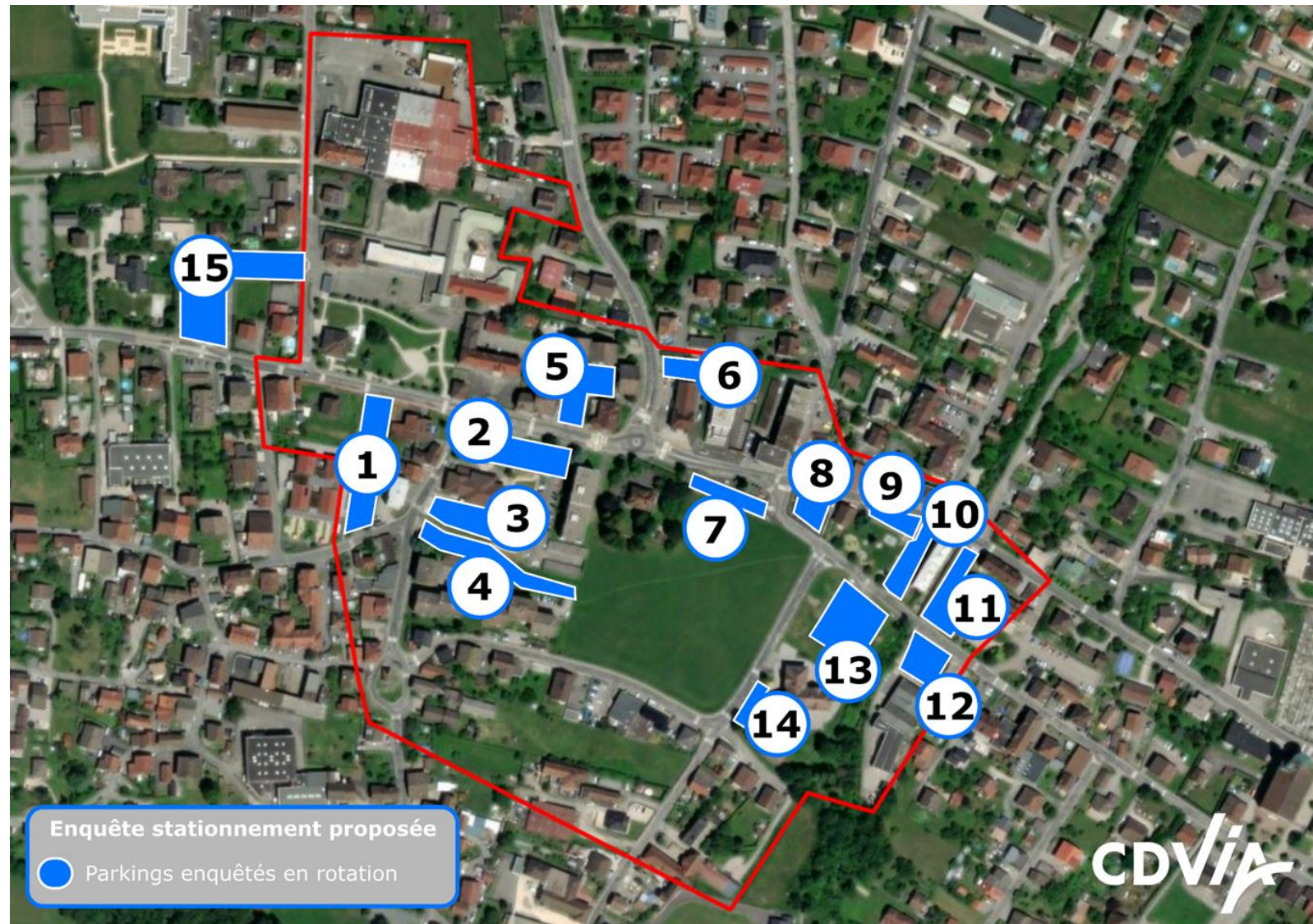


3. Stationnement



3. Stationnement

- Une enquête de stationnement a été réalisée le mardi 5 novembre,
- L'enquête a été réalisée en rotation,
- De 7 heures à 20 heures.

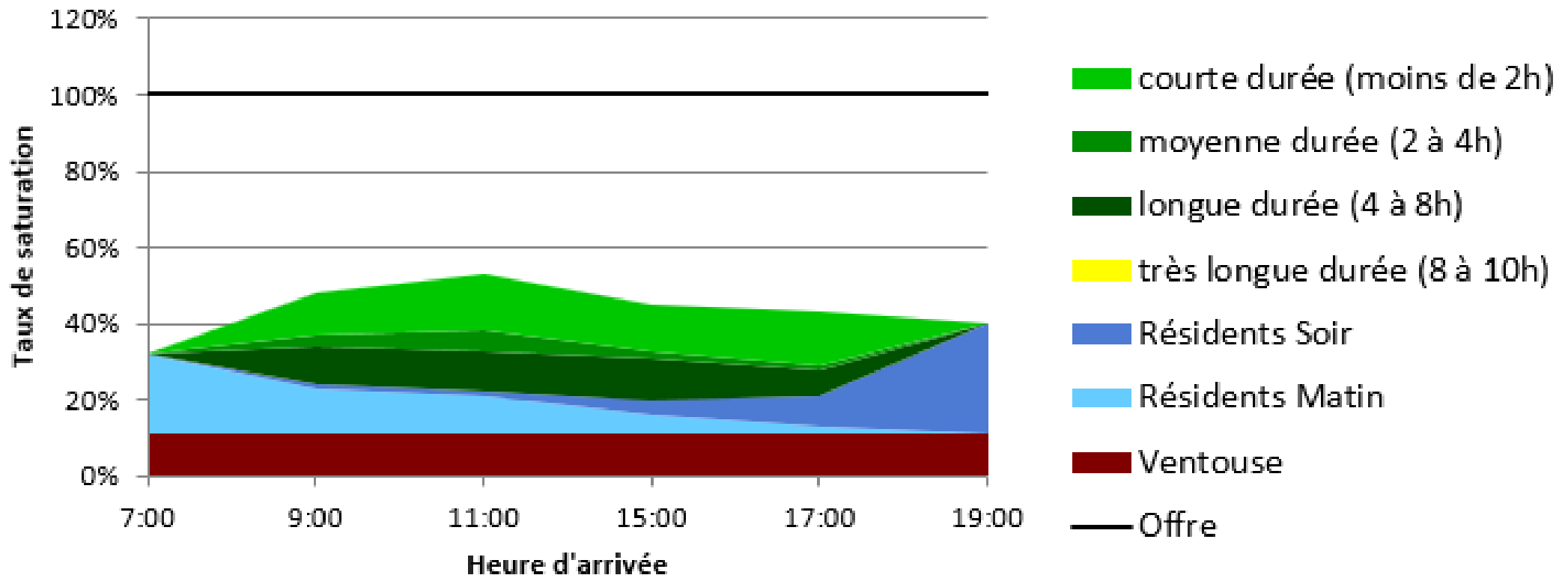


3. Stationnement

- Terminologie :
 - **Résident matin** : véhicule relevé uniquement lors de la ou des première(s) rotation(s),
 - **Résident soir** : véhicule relevé uniquement lors de la ou des dernière(s) rotation(s)
 - **Visiteur** : véhicule relevé lors d'une rotation ou plusieurs successives (première et dernière rotations exclues).
 - **Ventouse** : véhicule relevé sur toutes les rotations de la journée.
 - **Taux d'occupation** : [nombre de véhicules en stationnement autorisé] / [offre]
 - **Taux de congestion** : [nombre de véhicules en stationnement autorisé + interdits ou hyper-gênants + places neutralisées] / [offre]

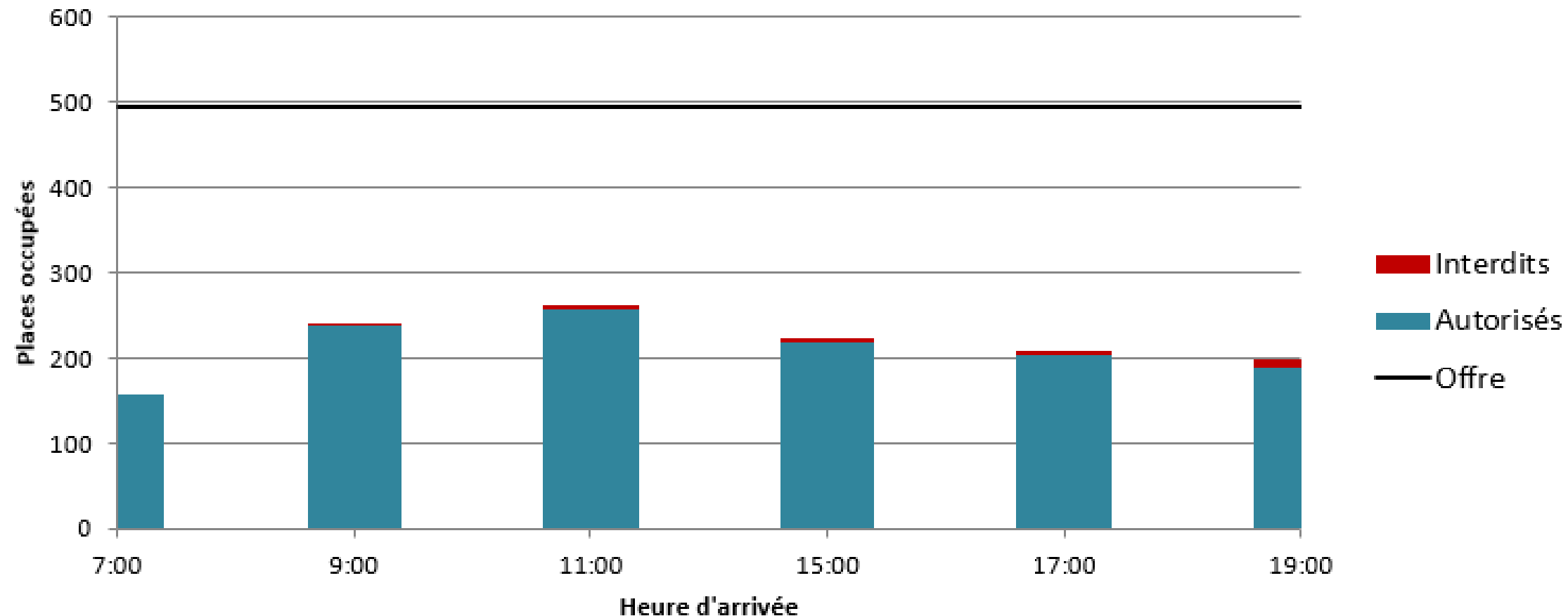
3. Stationnement

- Le taux de congestion est faible (maximum de 53% à midi),
- La proportion de stationnement en courte durée est correcte (28% de la demande à 11 heures),



3. Stationnement

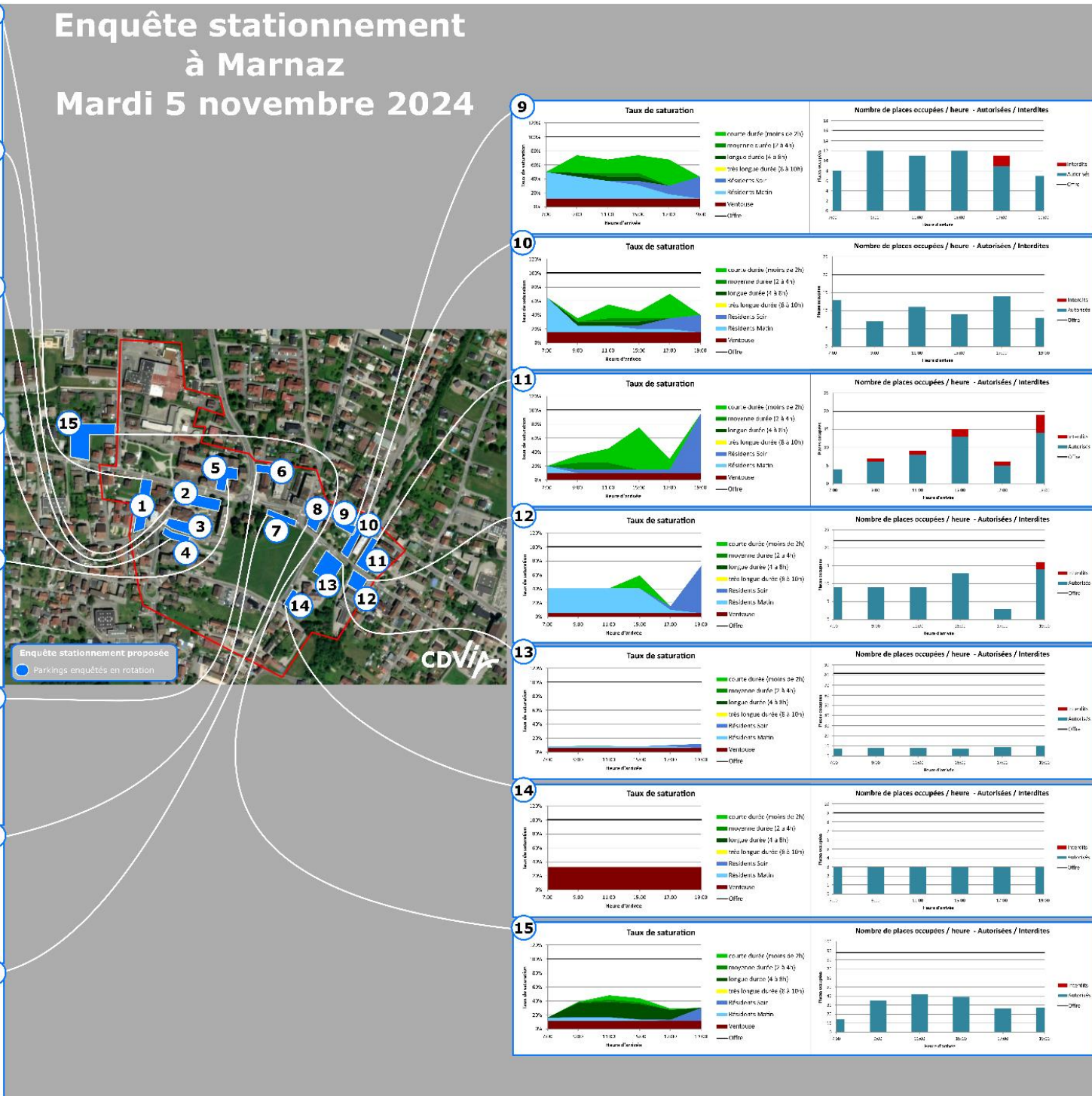
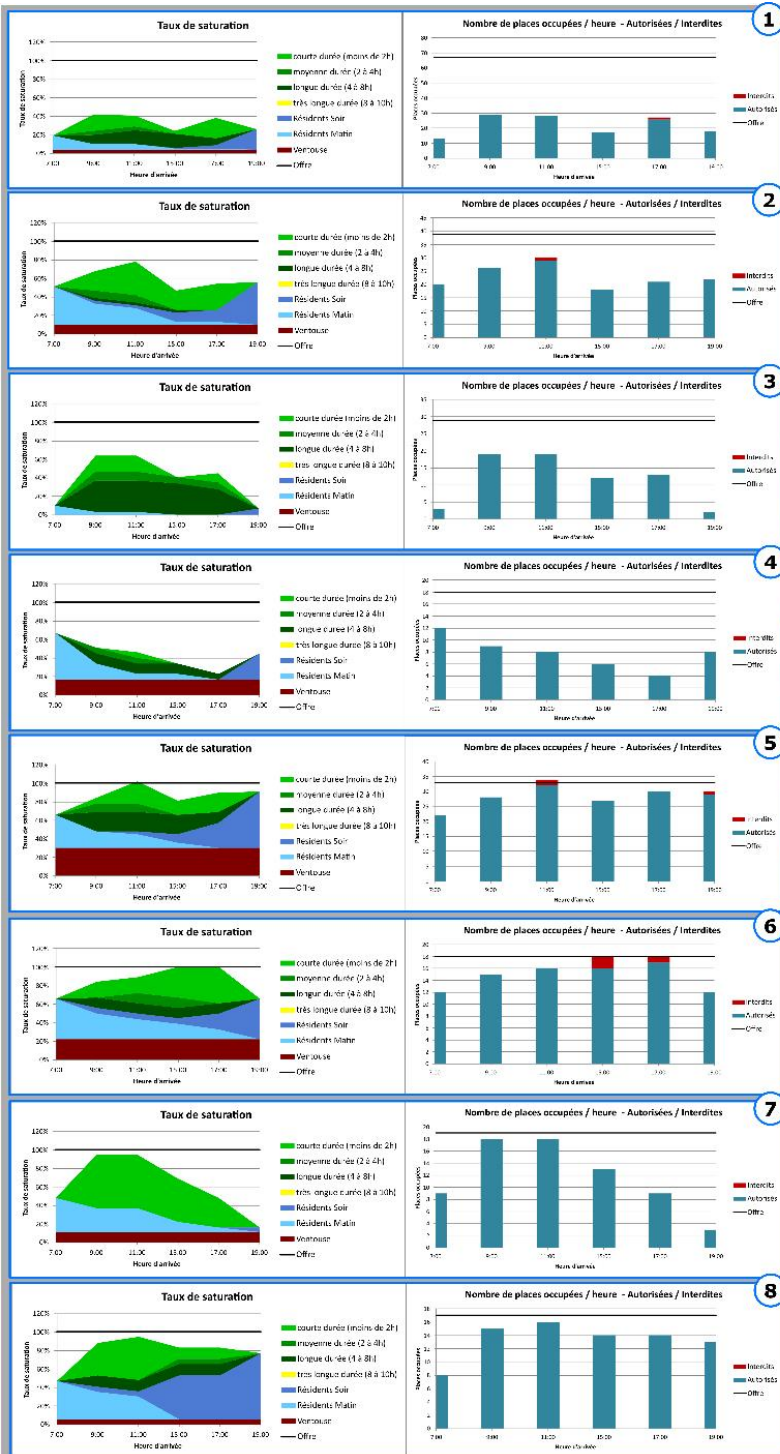
- Le taux de véhicules en interdit est de 4% environ, ce qui est relativement faible.
- Cela témoigne de la faible pression sur le stationnement.



3. Stationnement

- On trouve toujours facilement une place pour stationner à Marnaz,
- Le taux de véhicules ventouse est légèrement élevé (20%),
- Le taux d'interdit est faible,
- Certains parkings sont très peu utilisés, alors que d'autres sont plus remplis,

Enquête stationnement à Marnaz Mardi 5 novembre 2024



3. Stationnement

- Comparatif avec d'autres communes :

		Remoulins	Marnaz	Balaruc-les-Bains	Rochefort-du-Gard	Uzès	Saint-Quentin-la-Poterie	Montaren-et-Saint-Médiers	Maussane-les-Alpilles	Ganges	Céret
		juin	novembre	avril	avril	mars	mars (marché)	mars	avril	juin	septembre
	06h	-	-	-	56%	-	-	-	-	-	-
	07h	-	32%	70%	-	26%	51%	60%	27%	60%	63%
	08h	-	-	-	82%	-	-	-	-	-	-
	09h	-	48%	84%	-	53%	77%	68%	48%	82%	80%
	10h	35%	-	-	71%	-	-	-	-	-	-
	11h	-	53%	89%	-	58%	78%	66%	55%	84%	85%
	12h	35%	-	-	68%	-	-	-	-	-	-
	15h	37%	45%	83%	79%	57%	66%	60%	57%	77%	80%
	17h	40%	42%	81%	59%	51%	58%	71%	50%	66%	70%
	19h	-	40%	74%	-	31%	46%	75%	36%	53%	65%
Taux de véhicules ventouses		30%	20%	34%	30%	18%	25%	35%	11%	19%	22%
Taux d'interdit		9%	4%	4%	10%	4%	6%	10%	5%	6%	13%
Prix du stationnement par heure		Gratuit	Gratuit	Gratuit	Gratuit	Mixte Gratuit / Payant	Gratuit	Gratuit	Gratuit	Gratuit	Mixte Gratuit / Payant
Prix abonnement annuel		Gratuit	Gratuit	Gratuit	Gratuit	Mixte Gratuit / Payant	Gratuit	Gratuit	Gratuit	Gratuit	Mixte Gratuit / Payant

3. Stationnement

- La fréquentation illustrée



- Ici, la zone 8 est bien occupée !

3. Stationnement

- Ici, la zone 7 est bien occupée !



3. Stationnement



- La place commerçante est saturée vers 11 heures.

3. Stationnement



- La zone 1 dispose toujours de places disponibles.

3. Stationnement



- Attention, devant le tabac, une place trop étroite.

3. Stationnement



- Parking utilisé pour du stationnement principalement longue durée.

3. Stationnement



- Parking 9, peu utilisé le matin, mais plus forte fréquentation le soir (pharmacie), emprises très (trop) larges.

3. Stationnement



- Nombreuses places disponibles derrière la mairie.

3. Stationnement



- Zone 15, inutilisée la nuit.

3. Stationnement



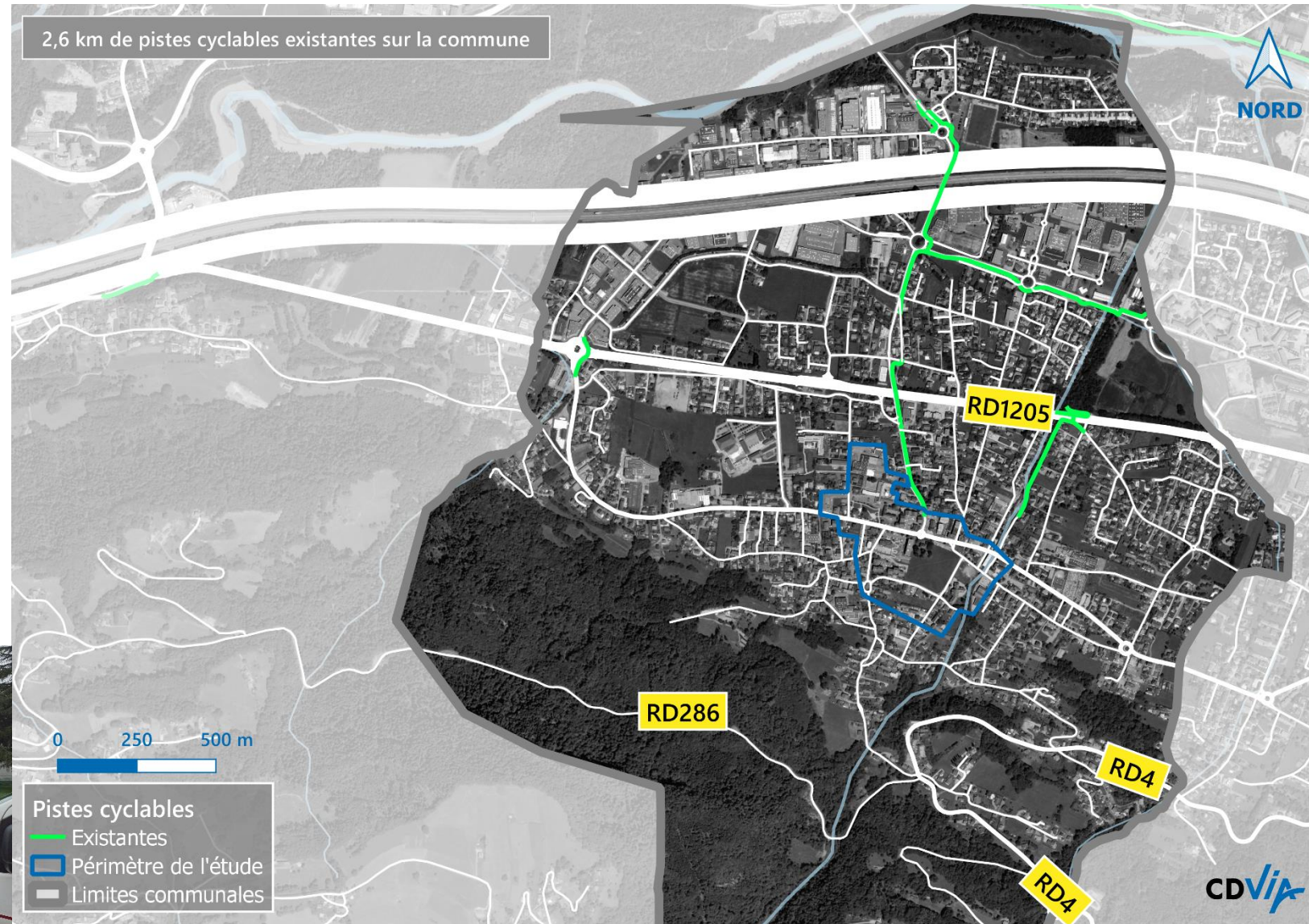
- Fonctionnement à améliorer

4. Modes actifs



5. Modes actifs

- Les aménagements pour les vélos s'arrêtent aujourd'hui aux portes du secteur d'études.
- Le stationnement proposé est utilisé de manière ponctuelle



5. Modes actifs



- Ici, ce cycliste semble se rendre au travail à vélo

5. Conclusions



7. Conclusions

Pour conclure, nous pouvons dresser la synthèse suivante du diagnostic des mobilités à Marnaz:

- **Circulations routières :**
 - Trafic important principalement sur la rue du Stade (6 500 TMJO),
 - Itinéraires accidentogènes (RD4, RD1205, RD286),
 - Pas de saturations aux carrefours et bonnes réserves de capacité,
 - Manque de respect de la zone 30.
- **Stationnement :**
 - Offre > Demande,
 - Quelques saturations ponctuelles,
 - Taux de ventouse relativement élevé et taux d'interdit plutôt faible.
- **Modes actifs :**
 - Manque d'aménagements cyclables sur le secteur d'études,
 - Stationnement peu utilisé.

6. Suite de la mission



8. Suite de la mission

- Phase 2 : Préconisation (de mi-novembre à début décembre)
 - Évaluation des flux prévisionnels et préconisations d'aménagements
 - Évaluation du stationnement et préconisations d'aménagements,
 - Évaluation modes actifs,
 - Focus jalonnement et trafic de shunt,
 - Focus sécurité et nuisances routières,
 - Modélisations dynamiques sur Aimsun pour 3 scénarios de l'axe principal:
 - Référence,
 - Fil de l'eau,
 - Projet.
 - Un scénario final multimodal.
- Phase 3 : début décembre
 - 5 fiches-actions à produire
 - Description,
 - Phasage,
 - Chiffrage,
 - Etc.



INGENIERIE & MESURE DES DEPLACEMENTS

WWW.CDVIA.FR