

Commune de Vallauris Golfe-Juan Projet d'aménagement « Nature en ville »

Étude de circulation et de stationnement

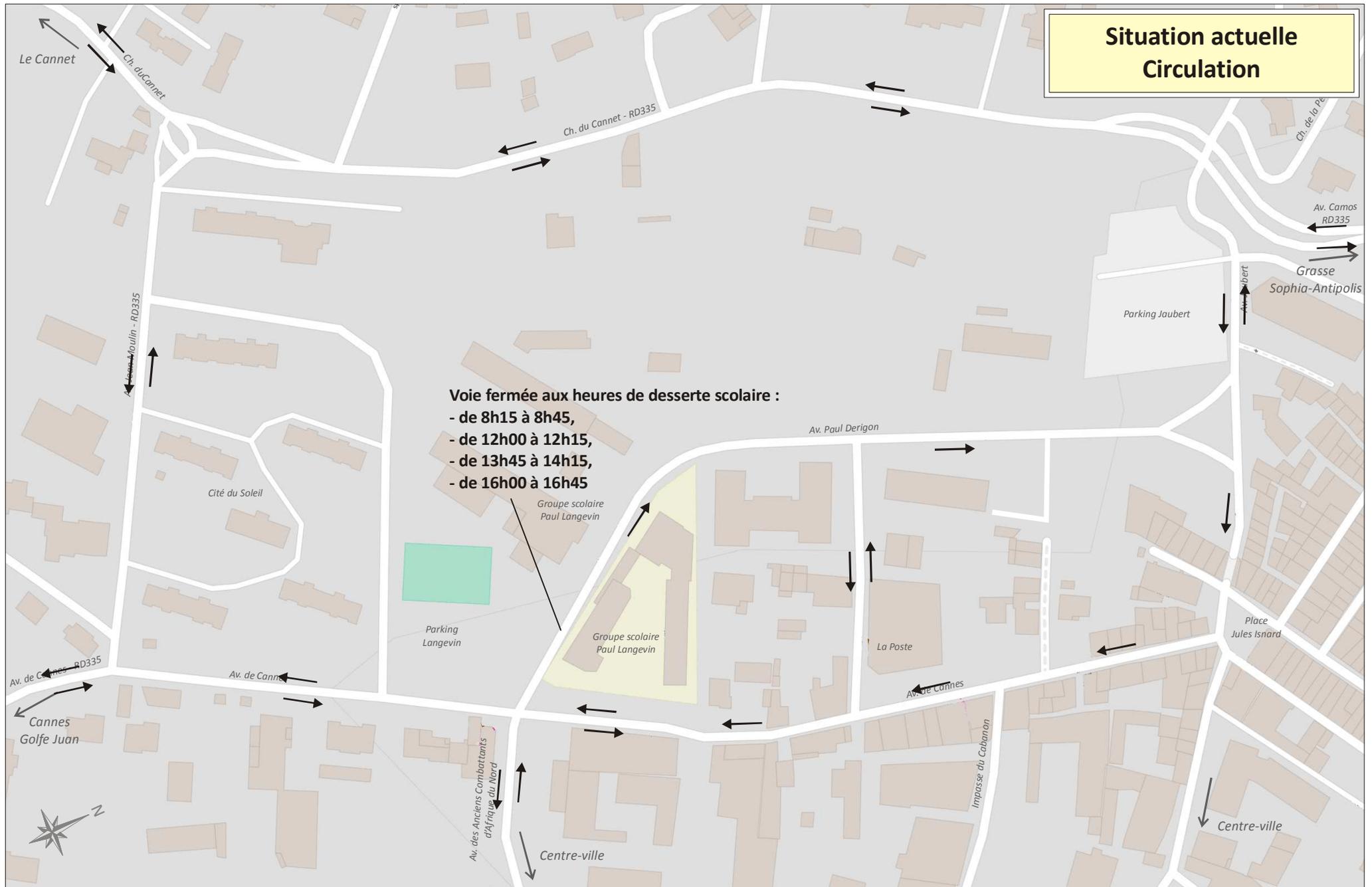
Introduction	3
I - Situation actuelle	5
I.1 - Circulation	5
I.1.1 - Réseau de voirie	5
I.1.2 - Volume de trafic et conditions de circulation	7
I.2 - Stationnement	18
I.2.1 - Offre	18
I.2.2 - Occupation	20
I.3 - Transports en commun	28
II - Situation future.....	30
II.1 - Génération de trafic aux heures de pointe	33
II.1.1 - Nombre d'emplois par ménage.....	33
II.1.2 - Répartition modale des trajets domicile-travail.....	33
II.1.3 - Volume de trafic engendré.....	33
II.1.4 - Affectation du trafic engendré	34
II.1.5 - Impact sur le fonctionnement des carrefours.....	34
II.2 - Av. Paul Derigon - Principe de fonctionnement.....	36
Principe 1.....	36
Principe 2.....	39
Principe 3.....	42
Principe 4.....	45
Principe 5.....	48
II.3 - Voie privée Cité du Soleil - Réaménagement.....	51
II.4 - Stationnement	51
En conclusion.....	53

Introduction

Les pages suivantes présentent une étude de circulation et de stationnement réalisée dans le cadre du projet « Nature en ville », pour le compte de la ville de Vallauris-Golfe-Juan.

L'étude comprend :

- une analyse de la situation actuelle, fondée sur des observations sur le terrain et sur des enquêtes de circulation et de stationnement,
- une analyse des conditions de fonctionnement prévisibles en situation future.



I - Situation actuelle

I.1 - Circulation

I.1.1 - Réseau de voirie

RD335 - Av. Jean Moulin - Ch. du Cannet

Le projet est situé à proximité de la RD335 (Av. Jean Moulin - Ch. du Cannet - Av. Honoré Camos).

Cet axe départemental longe le site du projet à l'ouest.

Vers le sud, il permet de rejoindre la RD803 (liaison vers Cannes) et la RD135 (liaison vers Golfe-Juan).

Vers le nord, il permet de rejoindre Grasse, et également la RD435 en direction de Sophia-Antipolis et de l'A8.

L'Av. Jean Moulin est en forte pente.

Av. Jaubert

L'Av. Jaubert longe le site du projet au nord.

Elle relie la RD335 au centre-ville de Vallauris.

Elle est en sens unique descendant entre l'Av. Paul Derigon et la Place Jules Isnard.

L'Av. Jaubert dessert en particulier le parking Jaubert (120 places environ).



RD335 - Av. Jean Moulin



Av. Jaubert - Accès du parking Jaubert

Av. Paul Derigon

L'Av. Paul Derigon longe le site du projet à l'est.

Elle est en sens unique depuis l'Av. de Cannes vers l'Av. Jaubert.

L'Av. Paul Derigon dessert le groupe scolaire Paul Langevin.

Elle est fermée aux heures de desserte scolaire :

- de 8h15 à 8h45,
- de 12h00 à 12h15,
- de 13h45 à 14h15,
- de 16h00 à 16h45.



Av. Paul Derigon

Av. de Cannes

L'Av de Cannes relie la vieille ville (Place Jules Isnard) à l'Av. Jean Moulin.

Elle est en sens unique depuis la Place Jules Isnard jusqu'au Garage Les Floralies, formant une boucle avec l'Av. Paul Derigon.

Elle dessert le parking Langevin (50 places environ).



Av. de Cannes

I.1.2 - Volume de trafic et conditions de circulation

Une enquête de circulation a été réalisée dans le secteur en février 2018 : comptages directionnels aux heures de pointe sur les principaux carrefours.

Les cartes des pages suivantes présentent les principaux résultats de ces comptages.

Les résultats détaillés par catégorie de véhicules sont donnés en annexe.

RD335 (Av. Jean Moulin - Ch. du Cannet)

Le volume de trafic aux heures de pointe est élevé sur la RD335.

À l'heure de pointe du matin, le volume de trafic est de l'ordre de 650 à 850 UVP¹/h suivant les sections. Le flux est plus important en direction du nord.

À l'heure de pointe du soir, le volume de trafic est légèrement plus faible, de l'ordre de 550 à 750 UVP/h. Le flux est cette fois plus important en direction du sud.

Av. de Cannes

L'Av. de Cannes supporte un volume de trafic modéré, de l'ordre de 250 à 400 UVP/h aux heures de pointe.

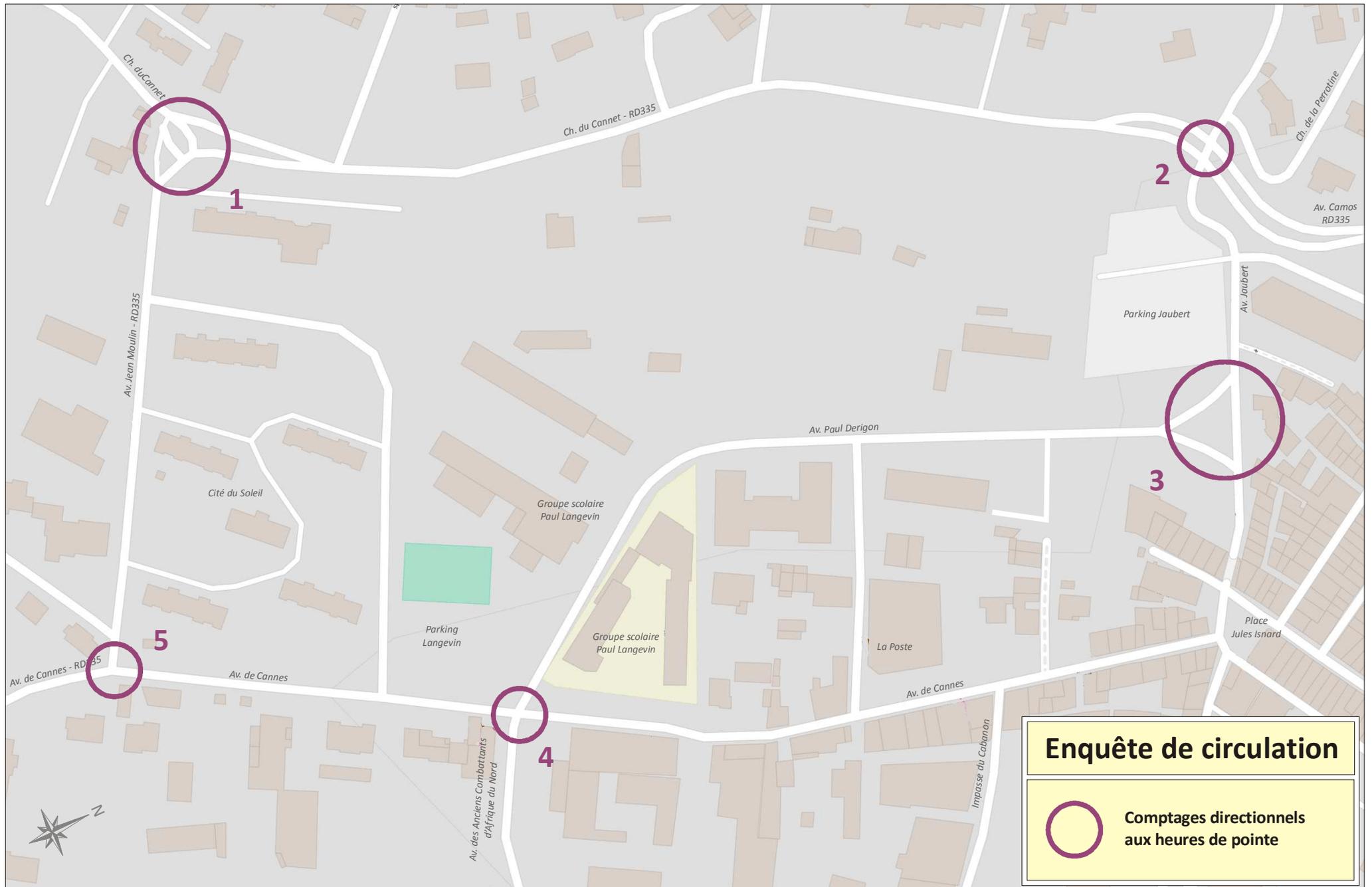
Av. Jaubert

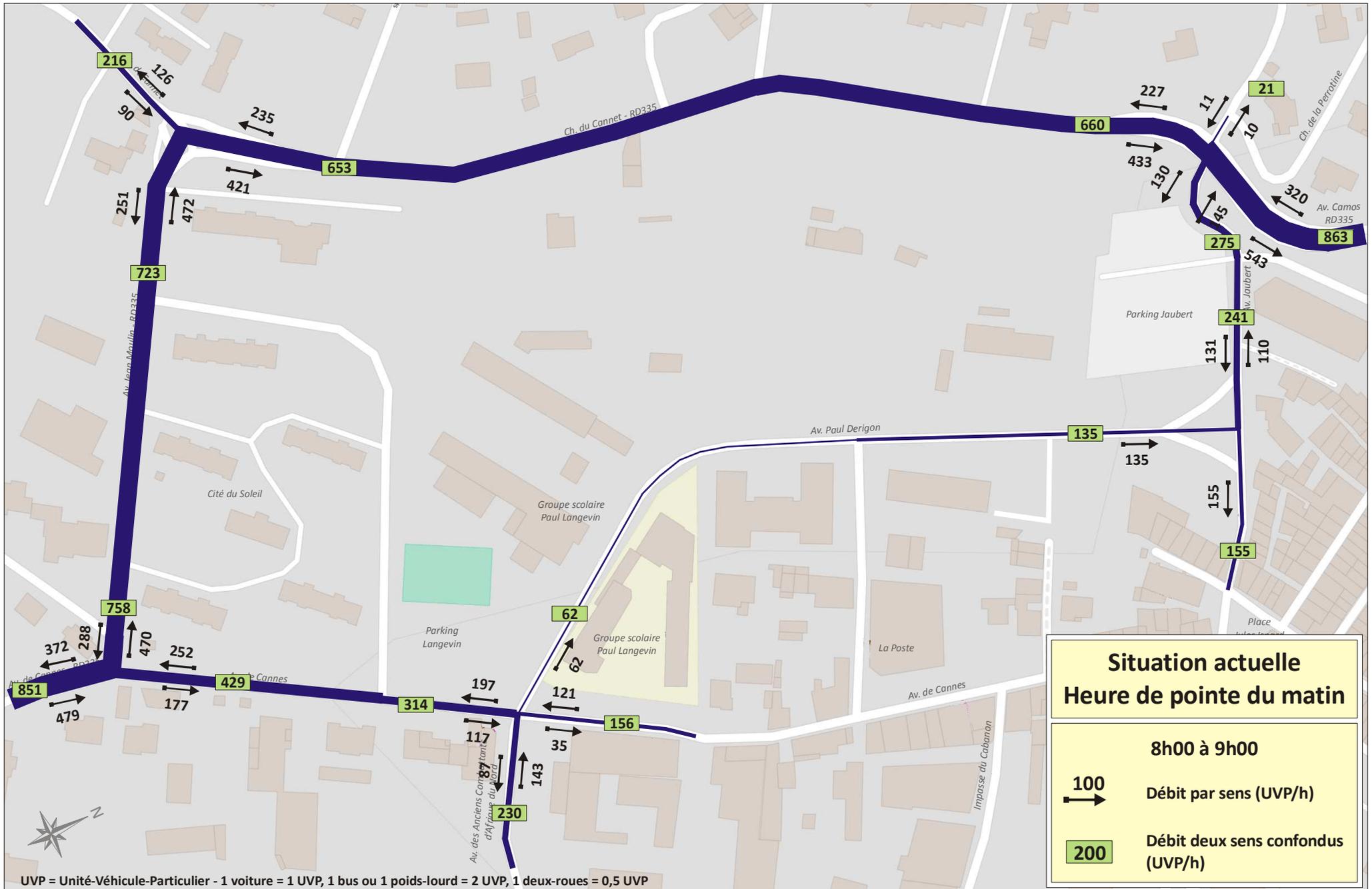
L'Av. Jaubert supporte un volume de trafic modéré, de l'ordre de 250 UVP/h aux heures de pointe dans sa partie à double sens.

Av. Paul Derigon

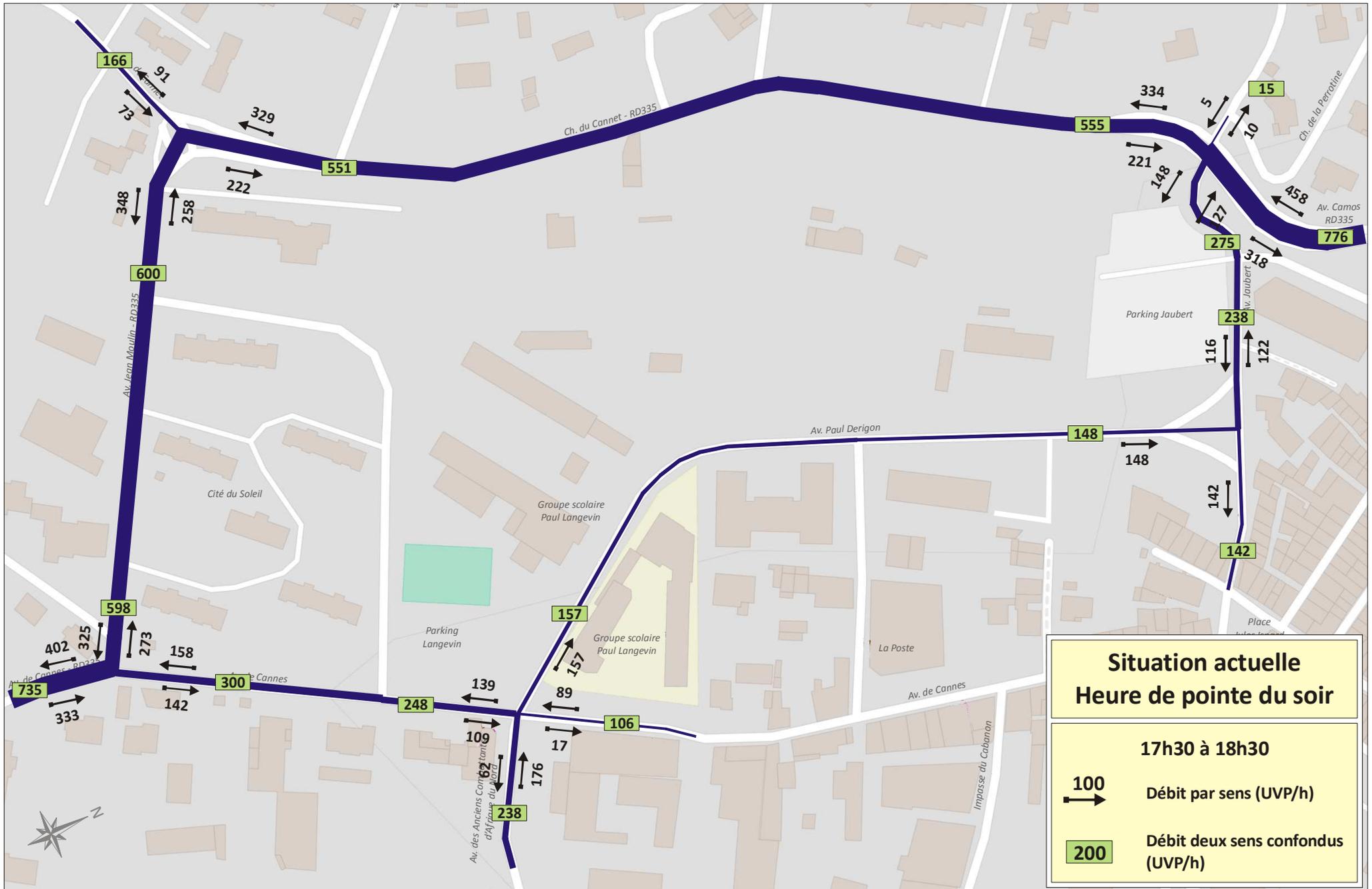
L'Av. Paul Derigon supporte un faible volume de trafic aux heures de pointe, avec moins de 200 UVP/h.

¹ Unité-Véhicule-Particulier : 1 voiture = 1 UVP, 1 bus ou 1 camion = 2 UVP, 1 deux-roues = 0,5 UVP











Carrefour 1 - Av. Jean Moulin (RD335) x Ch. du Cannet (RD335)

Ce carrefour fonctionne avec un régime de priorité : le débouché de l'Av. Jean Moulin est prioritaire, les débouchés du Ch. du Cannet sont équipés d'un « Cédez-le-passage ».

Le carrefour est en forte pente, sa géométrie est complexe, et son fonctionnement est peu lisible.

Les vitesses pratiquées sur l'Av. Jean Moulin sont élevées.

Les cheminements piétons sont peu confortables et peu sécurisés.

Le carrefour fonctionne de façon fluide aux heures de pointe du matin et du soir.

Carrefour 2 - Ch. du Cannet (RD335) x Av. Jaubert x Av. Honoré Camos (RD335) x Ch. de la Perrotine

Ce carrefour fonctionne avec un régime de priorité : la RD335 est prioritaire, l'Av. Jaubert et le Ch. de la Perrotine sont équipés d'un « Cédez-le-passage ».

Les vitesses pratiquées sur la RD335 sont élevées à l'arrivée sur le carrefour, en particulier depuis le Ch. du Cannet.

En conséquence, l'insertion depuis l'Av. Jaubert, en montée, est parfois délicate, d'autant plus que la visibilité est réduite par un virage sur le Ch. du Cannet.

Le carrefour fonctionne de façon fluide aux heures de pointe du matin et du soir.



Chemin du Cannet x Av. Jean Moulin - Carrefour peu lisible



Chemin du Cannet x Av. Jaubert - Débouché délicat depuis l'Av. Jaubert

Carrefour 3 - Av. Paul Derigon x Av. Jaubert

Ce carrefour fonctionne avec un régime de priorité : l'Av. Jaubert est prioritaire, le débouché de l'Av. Derigon est équipé d'un « Cédez-le-passage ».

Le carrefour fonctionne de façon fluide aux heures de pointe du matin et du soir.

Les cheminements piétons depuis le parking Jaubert en direction du centre-ville sont peu confortables :

- côté Av. Derigon, il faut faire un long détour pour contourner le carrefour,
- de l'autre côté, le trottoir est étroit.



Av. Paul Derigon x Av. Jaubert



Liaison avec le centre-ville - Cheminement piéton peu confortable

Carrefour 4 - Av. de Cannes x Av. Paul Derigon x Av. des Anciens Combattants d'Afrique du Nord

Ce carrefour fonctionne avec un régime de priorité : l'Av. de Cannes est prioritaire, le débouché de l'Av. des Anciens Combattants d'Afrique du Nord est équipé d'un « Cédez-le-passage ».

Le fonctionnement du carrefour est perturbé pendant les heures de desserte scolaire, quand l'Av. Paul Derigon est fermée :

- de nombreux véhicules s'arrêtent en pleine voie ou sur des emplacements illicite,
- la circulation des véhicules et les déplacements des piétons sont gênés.

En dehors des périodes de fermeture, le carrefour fonctionne de façon fluide.



Dépose des scolaires



Dépose des scolaires



Fermeture de la Rue Derigon pour la desserte des écoles

Carrefour 5 - Av. de Cannes (RD335) x Av. Jean Moulin (RD335) x Ch. des Fumades

Ce carrefour fonctionne avec un régime de priorité : la RD335 est prioritaire, le débouché de l'Av. de Cannes depuis le nord et le débouché du Ch. des Fumades sont équipés d'un « Cédez-le-passage ».

Les vitesses pratiquées sur l'Av. Jean Moulin sont élevées, avec des risques de collision par l'arrière à l'arrivée sur le carrefour quand un véhicule doit s'arrêter pour tourner à gauche.

Le Ch. des Fumades est étroit, et le croisement y est difficile. Les véhicules qui empruntent le Ch. des Fumades depuis le carrefour se retrouvent parfois obligés de reculer pour laisser passer des véhicules arrivant en face, dans de mauvaises conditions de sécurité.

À l'heure de pointe du matin, une file d'attente de 5 ou 6 véhicules se forme parfois au cédez-le-passage de l'Av. de Cannes. De même, une file d'attente de 2 ou 3 véhicules se forme parfois sur l'Av. Jean Moulin, derrière un véhicule en attente pour tourner à gauche vers l'Av. de Cannes. Ces files d'attente se résorbent rapidement.

À l'heure de pointe du soir, le fonctionnement du carrefour est parfois perturbé par les véhicules en attente sur l'Av. Jean Moulin pour tourner à gauche vers le Ch. des Fumades, qui bloquent les véhicules derrière eux.

Le Département des Alpes-Maritimes envisage un réaménagement du carrefour (transformation en carrefour giratoire).

Liaison Av. Paul Derigon - Av. de Cannes

Cette voie, qui dessert la Poste, permet de relier l'Av. Derigon au centre-ville.

La voie est de statut partiellement privé.

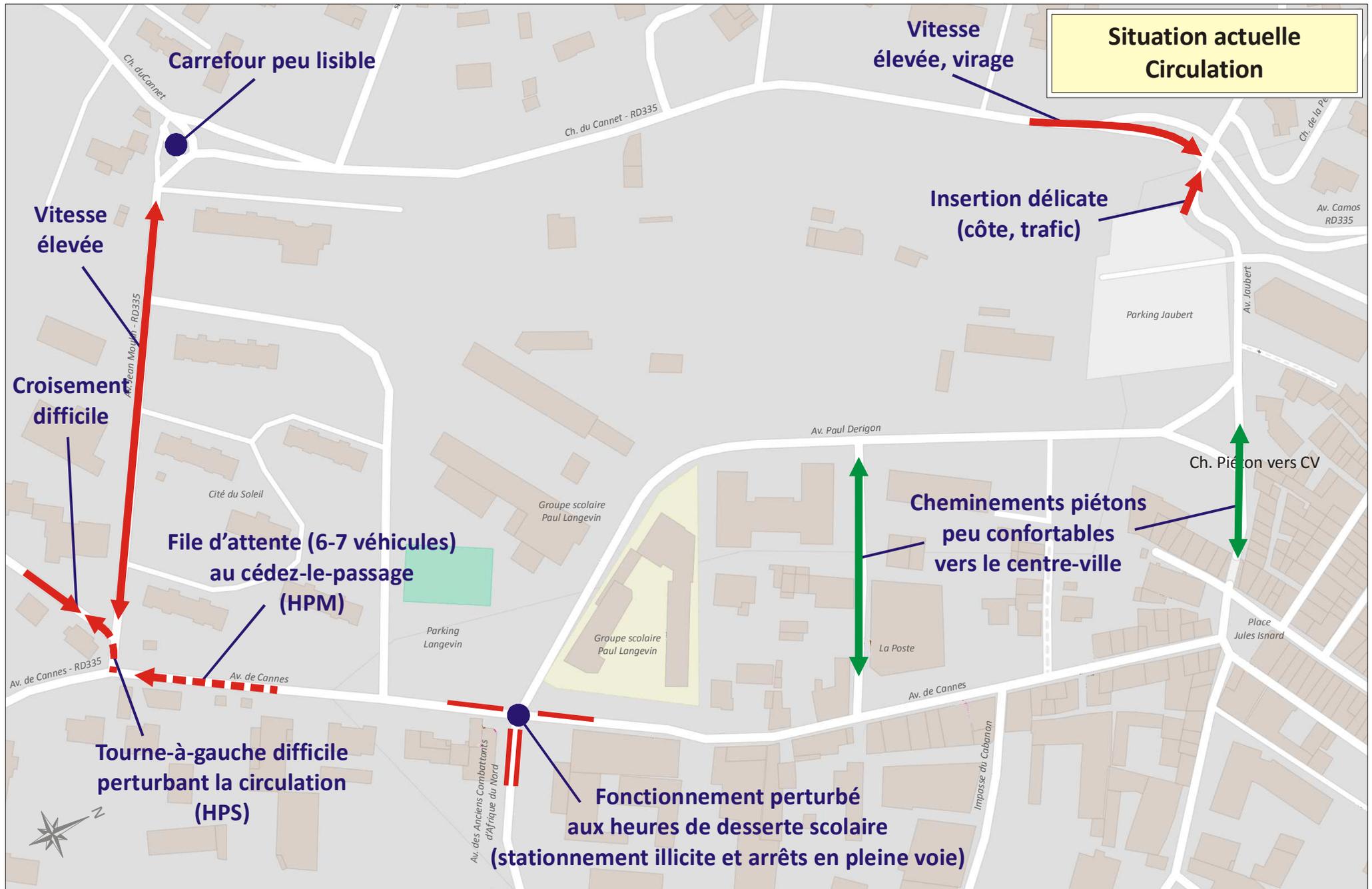
Elle ne comporte pas de trottoirs, et le cheminement des piétons doit se faire en pleine voie, dans des conditions peu confortables.



Av. Jean Moulin - Vitesse élevée



Liaison avec le centre-ville - Absence de cheminement piéton



I.2 - Stationnement

Une enquête d'occupation du stationnement a été réalisée en janvier/février 2018 dans le secteur :

- relevé de l'offre,
- relevé de l'occupation à trois périodes :
 - un jour ouvrable dans la matinée,
 - la nuit,
 - un dimanche matin pendant le marché.

Le périmètre d'enquête est délimité par la RD335, l'Av. Jaubert et l'Av. de Cannes, et comprend également le parking Sachelli ainsi que l'Av. des Anciens Combattants d'Afrique du Nord jusqu'à ce parking.

I.2.1 - Offre

L'**offre publique** de stationnement dans le périmètre d'enquête est de **375 places** publiques au total :

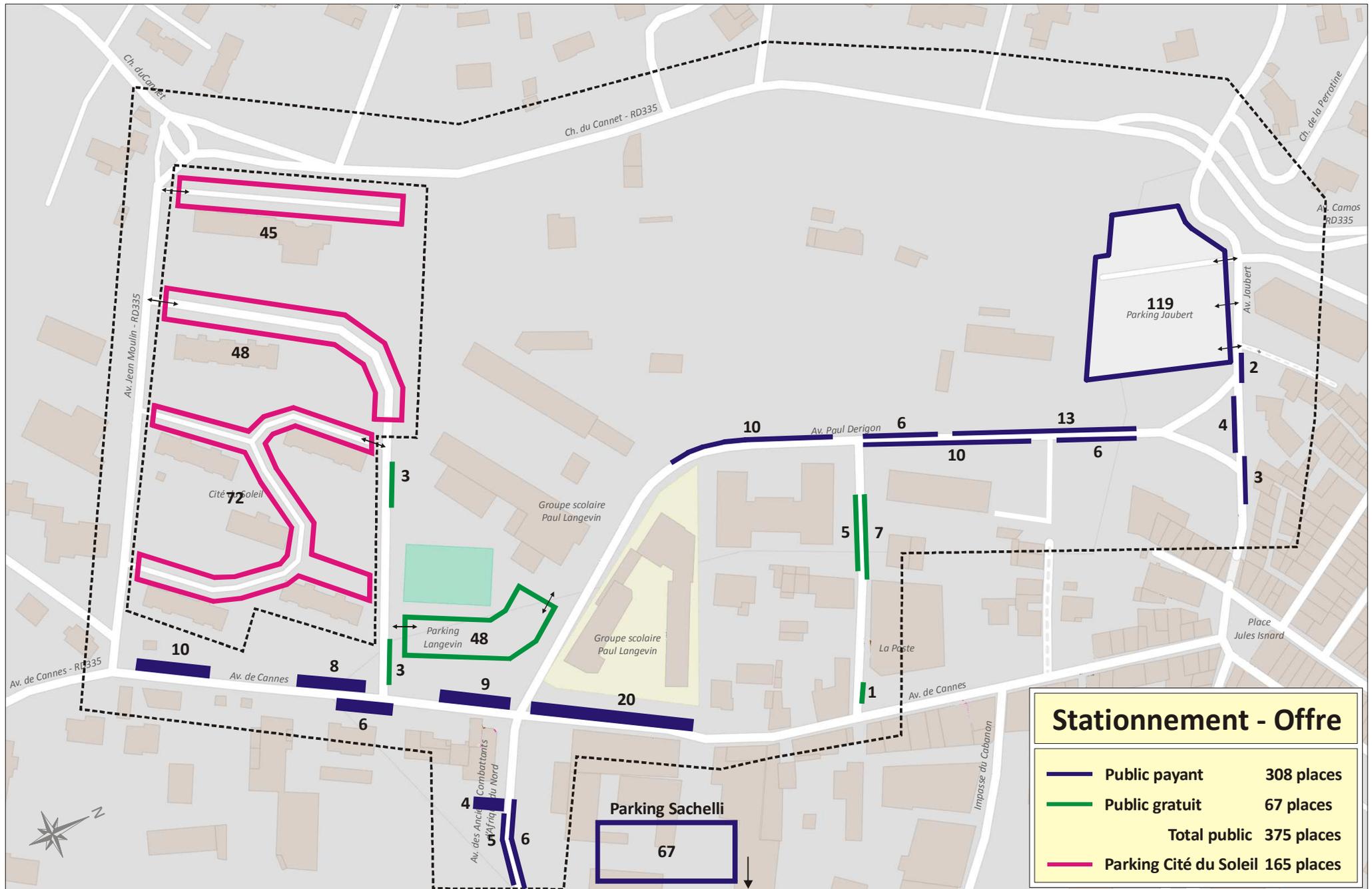
- 308 places payantes,
- 67 places gratuites (parking Langevin principalement).

Le périmètre comprend deux parkings :

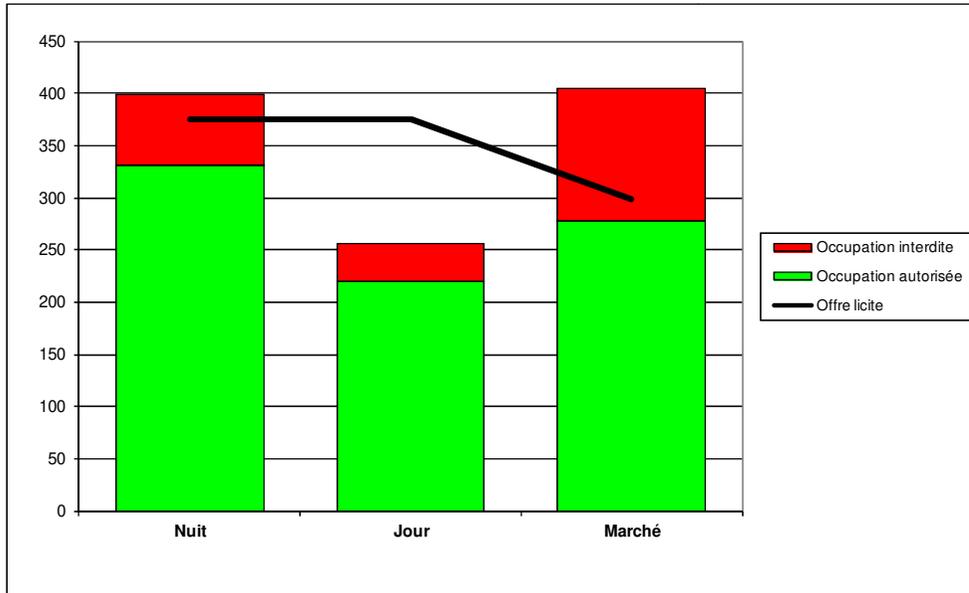
- le parking Jaubert (119 places payantes),
- le parking Langevin (48 places gratuites environ, emplacements non matérialisés).

L'**offre privée** de stationnement dans les parkings de la **Cité du Soleil** est de **165 places** au total.

La répartition de cette offre est présentée dans le plan page suivante.



I.2.2 - Occupation



Période	Nuit	Jour	Marché
Offre licite	375	375	298
Occupation autorisée	331	220	278
Occupation interdite	68	36	127
Taux d'illicite	17%	14%	31%
Occupation totale	399	256	405
Taux d'occupation licite	88%	59%	93%
Taux d'occupation total	106%	68%	136%

I.2.2.1 - La nuit

La nuit, l'occupation du stationnement public est de 399 voitures (dont 331 sur des emplacements autorisés et 68 en stationnement interdit) pour 375 places, soit un taux d'occupation total de 106 %.

Le taux d'occupation de l'offre licite est de 88 %.

La situation est difficile la nuit. Le stationnement est saturé à l'échelle du quartier. Le parking Jaubert est complet.

Il reste une dizaine de places dans le parking Langevin, et une vingtaine de places dans le parking Sachelli.

De nombreuses voitures stationnent de façon gênante sur le trottoir ou sur des cheminements piétons.

De nombreuses voitures stationnent de façon gênante au niveau des accès des parkings ou des accès pompiers de la Cité du Soleil.

En ce qui concerne le stationnement privé, il reste une trentaine de places libres dans les parkings de la Cité du Soleil.

I.2.2.2 - Le jour

En milieu de matinée un jour ouvrable, l'occupation du stationnement public est de 256 voitures (dont 220 sur des emplacements autorisés et 36 en stationnement interdit) pour 375 places, soit un taux d'occupation total de 68 %.

Le taux d'occupation de l'offre licite est de 59 %.

La situation est globalement satisfaisante dans la journée.

Il reste environ 70 places dans le parking Jaubert.

De nombreux voitures stationnent cependant de façon gênante au niveau des accès des parkings ou des accès pompiers de la Cité du Soleil.

I.2.2.3 - Pendant le marché

Le dimanche matin pendant le marché, l'offre est réduite à 298 places. Le parking Langevin et une partie de l'Av. de Cannes sont utilisés pour le marché.

L'occupation du stationnement public est de 405 voitures (dont 278 sur des emplacements autorisés et 127 en stationnement interdit) pour 298 places, soit un taux d'occupation total de 136 %.

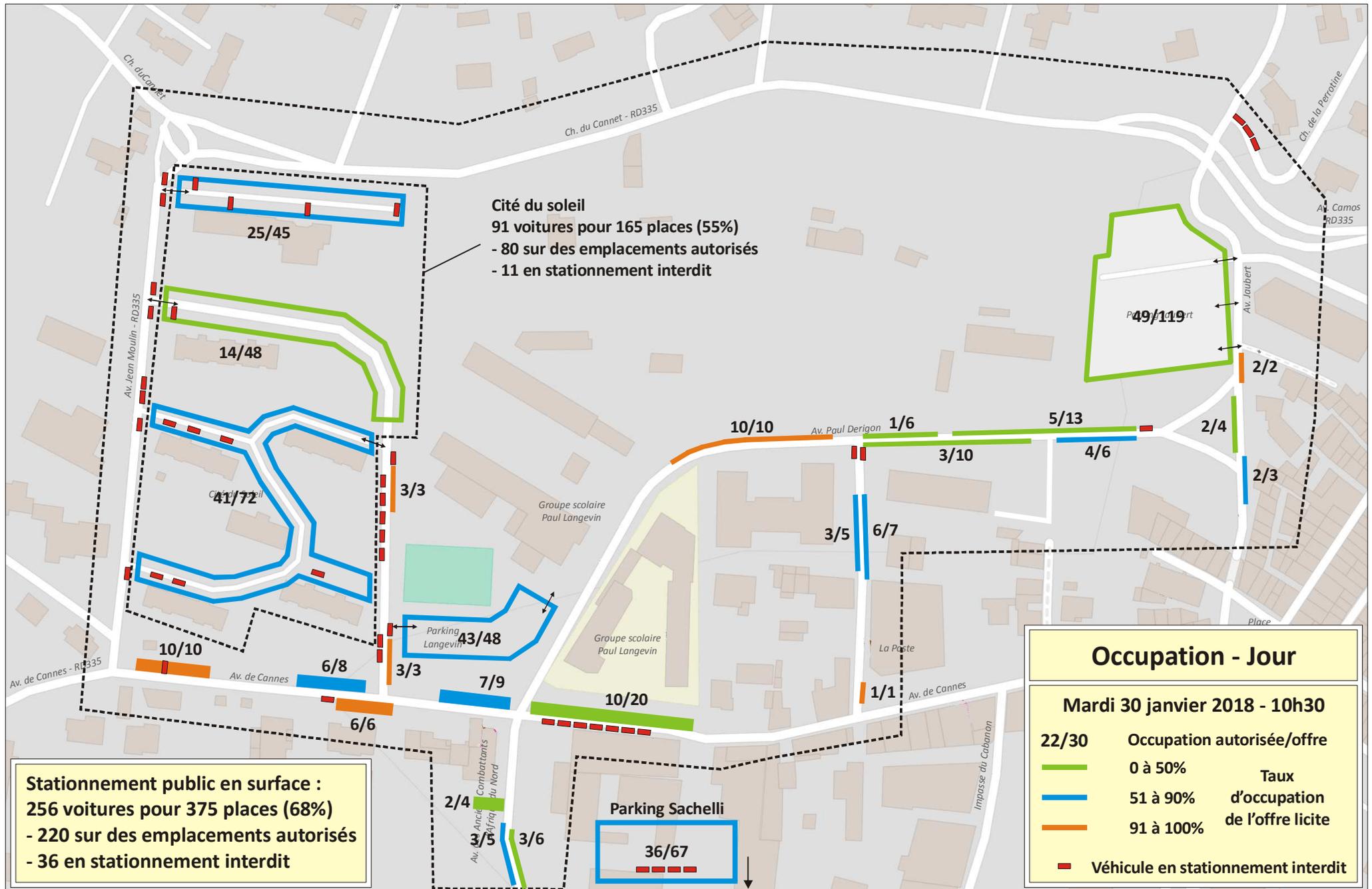
Le taux d'occupation de l'offre licite est de 93 %.

La situation est encore plus difficile que la nuit, la demande étant supérieure et l'offre inférieure.

Le parking Jaubert est complet.

De très nombreuses voitures stationnent de façon gênante sur le trottoir et sur des cheminements piétons, et au niveau des accès des parkings ou des accès pompiers de la Cité du Soleil.

En ce qui concerne le stationnement privé, il reste plus d'une quarantaine de places libres dans les parkings de la Cité du Soleil.

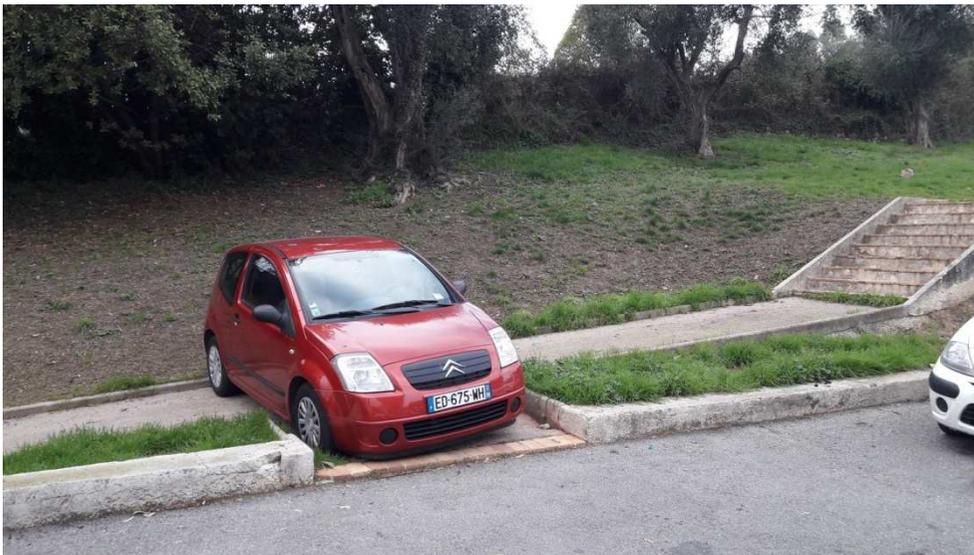




Parking Langevin - Absence de marquage



Stationnement gênant au niveau des entrées



Stationnement sur les cheminements piétons



Stationnement sur les cheminements piétons



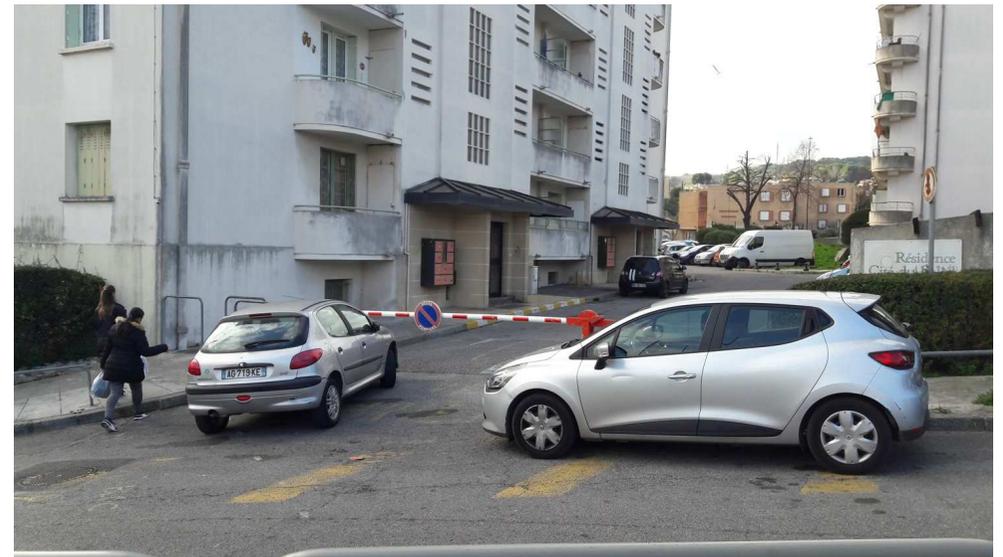
Marché - Stationnement sur trottoir



Marché - Stationnement interdit voie privée



Marché - Stationnement sur trottoir

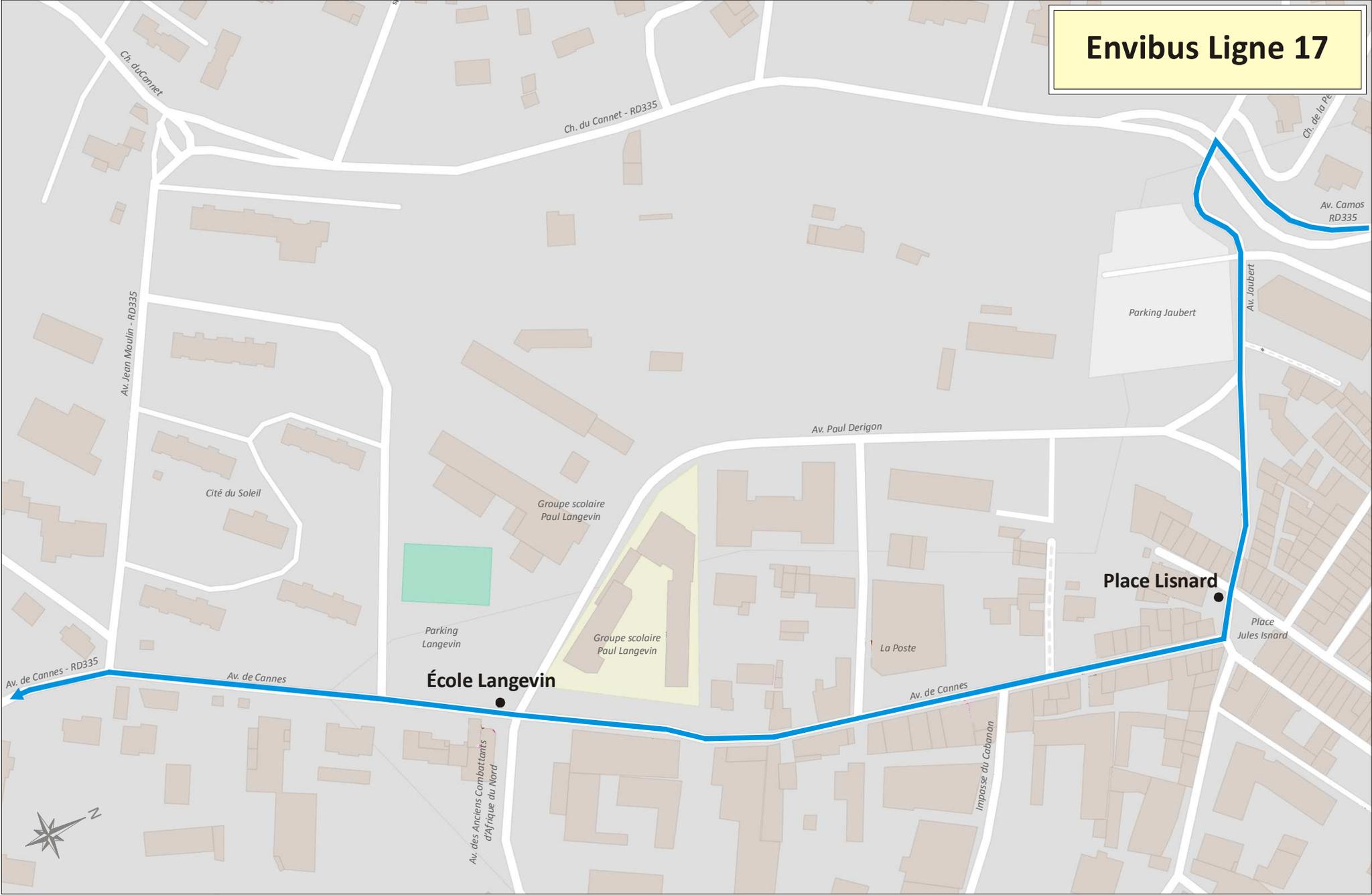


Marché - Stationnement devant les accès pompiers

I.3 - Transports en commun

Le secteur n'est desservi que par la ligne Envibus n°17 de la CASA, ligne interne à Vallauris qui emprunte l'Av. Jaubert puis l'Av. de Cannes du nord au sud, avec un arrêt Place Lisnard et un arrêt Av. de Cannes au niveau du parking Langevin.

Le fréquence de desserte est de 15 rotation dans la journée (environ 1 passage par heure).



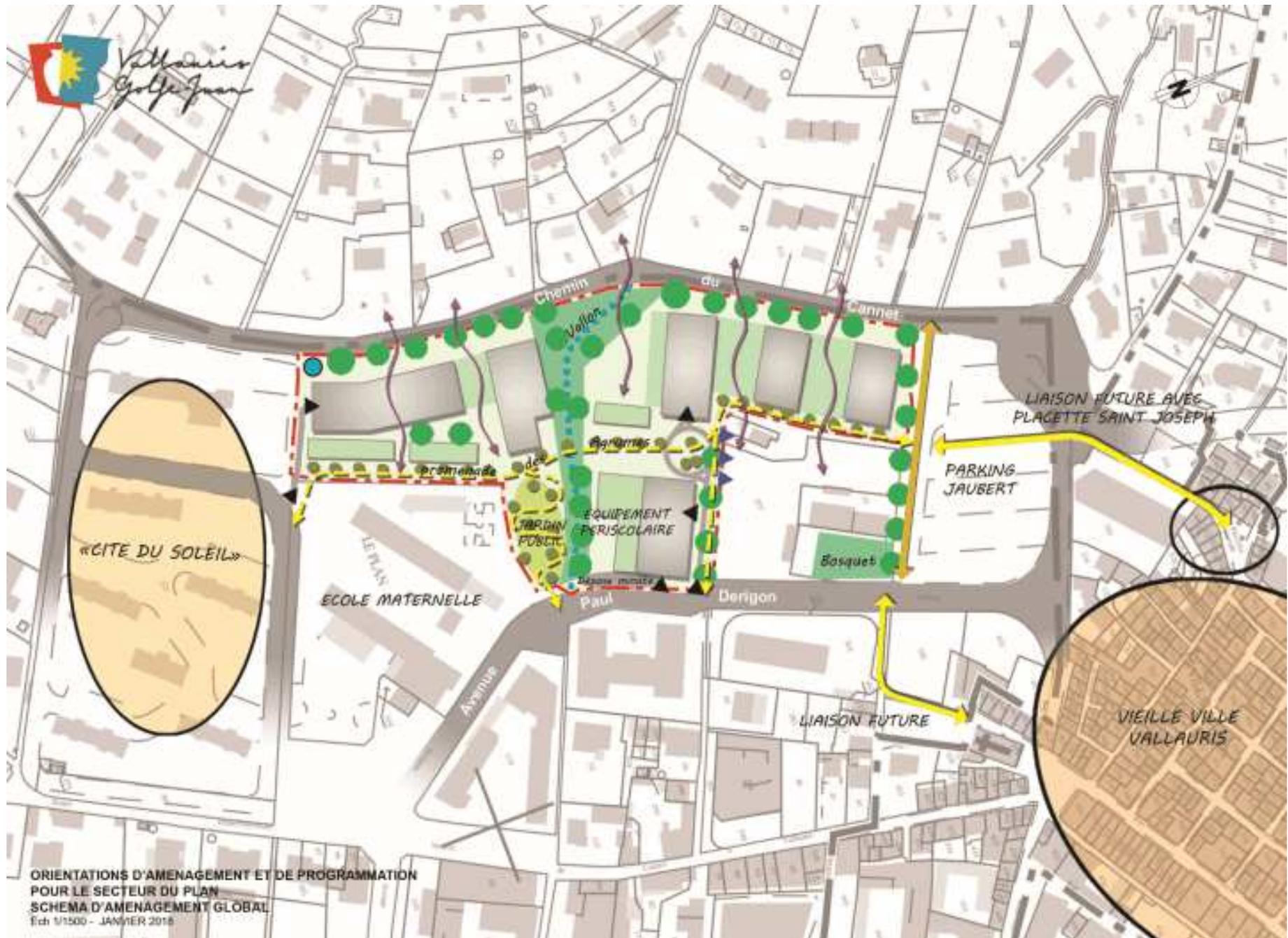
Envibus Ligne 17

II - Situation future

Le projet « Nature en ville » prévoit la réalisation d'environ 250 logements et d'un équipement périscolaire (crèche), avec deux accès distincts :

- une entrée/sortie Av. Derigon, desservant le parking de la crèche et les parkings d'une partie des logements, avec également une zone de dépose minute pour la crèche,
- une entrée/sortie donnant dans la voie privée de la Cité du Soleil, desservant le reste des logements.





II.1 - Génération de trafic aux heures de pointe

La génération de trafic aux heures de pointe sera principalement constituée des déplacements domicile-travail des futurs habitants du programme.

Cette génération peut être estimée sur la base du nombre d'emplois par ménage et de la répartition modale des trajets domicile-travail.

II.1.1 - Nombre d'emplois par ménage

Le nombre d'emplois par ménage à Vallauris Golfe-Juan est de 0,78 (source INSEE RP 2014).

La population qui occupera les nouveaux programmes de logements devrait être plus active que la moyenne de la commune. Pour la génération de trafic, on peut estimer que le nombre moyen d'emplois par ménage sera supérieur d'environ 20% à celui de la commune, et donc prendre en compte un taux de **1 emploi/ménage**.

II.1.2 - Répartition modale des trajets domicile-travail

Le tableau ci-dessous présente la répartition modale des trajets domicile-travail pour les habitants de Vallauris Golfe-Juan (source Insee RP 2014).

Mode de transport utilisé	Volume	%
Voiture - camion - fourgonnette	7 160	76%
Transports en commun	689	7%
Marche à pied	689	7%
Deux-roues	604	6%
Pas de transport	336	4%
Total	9 478	100%

*Répartition modale des trajets domicile-travail
des habitants de Vallauris Golfe-Juan*

Pour les habitants de Vallauris Golfe-Juan, le taux d'utilisation du véhicule particulier comme mode de transport pour les déplacements domicile-travail est de 76% pour les voitures et 6% pour les deux-roues, soit 79% exprimé en UVP.

Pour la génération de trafic, un taux de **80% d'utilisation du véhicule particulier (en UVP)** peut être pris en compte.

II.1.3 - Volume de trafic engendré

Le volume de trafic engendré aux heures de pointe par les 250 logements peut alors être estimé sur la base des éléments suivants :

- 1 emploi par ménage,
- 10% des employés en congé, RTT ou arrêt-maladie,
- 5% de covoiturage,
- 80% d'usage du véhicule particulier (en UVP) pour les déplacements domicile-travail,
- 70% des déplacements du matin réalisés pendant l'heure la plus chargée du matin,
- 60% des déplacements du soir réalisés pendant l'heure la plus chargée du soir.

Au total, le trafic engendré par les logements serait donc le suivant :

- émission de 120 UVP/h à l'heure de pointe du matin,
- attraction de 103 UVP/h à l'heure de pointe du soir.

II.1.4 - Affectation du trafic engendré

La répartition géographique du lieu de travail des habitants de Vallauris Golfe-Juan utilisant un véhicule particulier comme mode de transport pour le trajet domicile-travail a été étudiée sur la base des données INSEE (RP), à l'échelle de la commune.

Pour chacune des destinations, le trajet le plus court a été calculé, afin d'établir l'itinéraire emprunté.

Le trafic engendré par les déplacements domicile-travail des habitants des programmes de logements a été affecté sur la voirie du secteur en fonction de cette répartition (cf. tableau ci-dessous).

Directions	%	Émissions	Attractions
RD335 nord - Av. Honoré Campos	55%	66	57
RD335 sud - Av. de Cannes	40%	48	41
Chemin du Cannet	5%	6	5
Total	100%	120	103

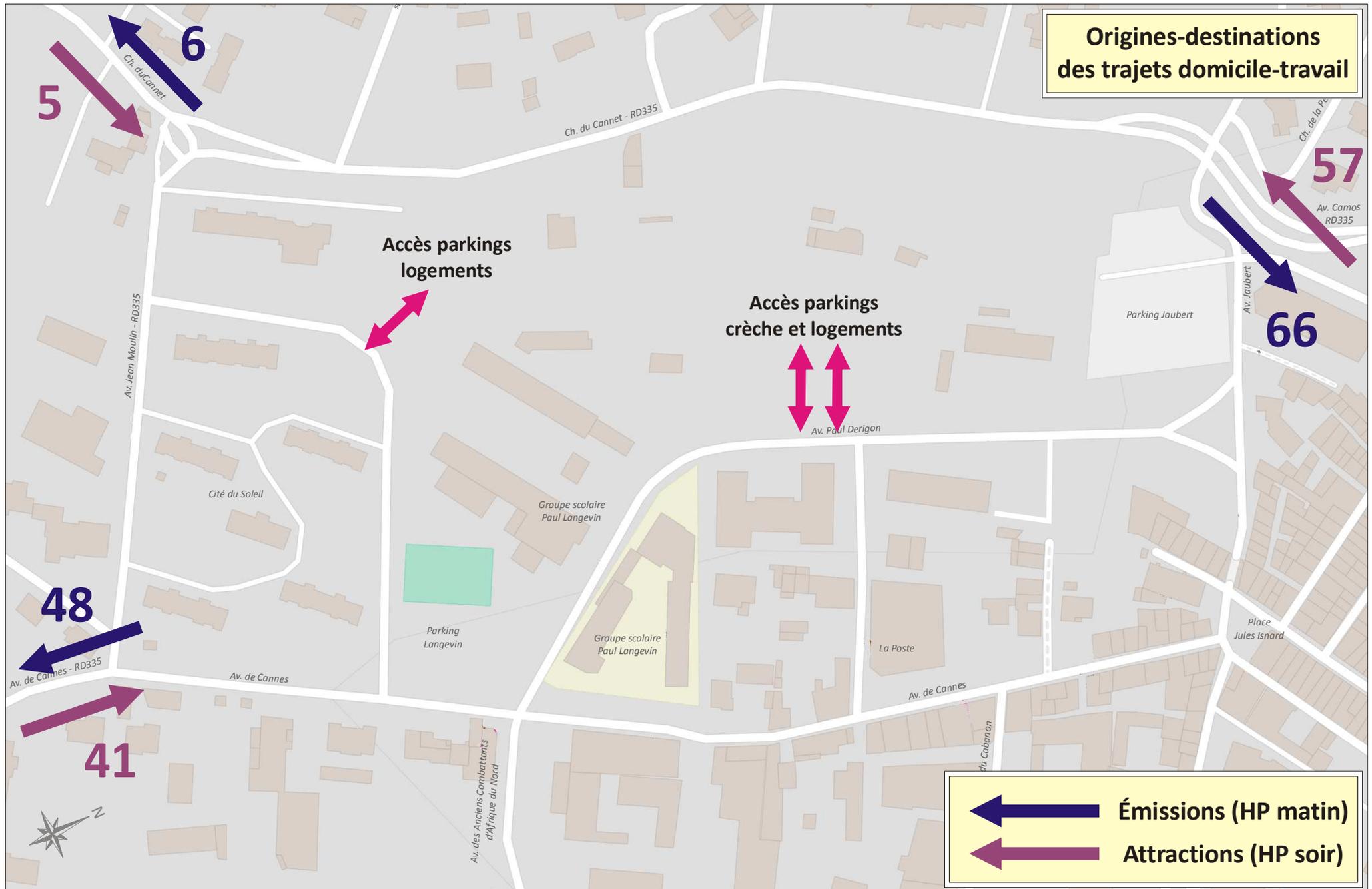
Affectation des déplacements domicile-travail

II.1.5 - Impact sur le fonctionnement des carrefours

Le volume de trafic engendré aux heures de pointe par les déplacements domicile-travail des résidents du projet devrait être modéré.

Sur les carrefours Ch. du Cannet x Av. Jaubert et Av. de Cannes x Av. Jean Moulin, ce volume de trafic devrait représenter aux heures de pointe un peu moins d'un véhicule par minute.

Ce volume de trafic supplémentaire ne devrait donc pas perturber le fonctionnement de ces carrefours.



II.2 - Av. Paul Derigon - Principe de fonctionnement

Un des accès des parkings du projet « Nature en ville » sera situé Av. Derigon, légèrement au sud de la voie desservant la Poste.

En situation actuelle, cette section de l'Av. Derigon est fermée pendant les heures de desserte scolaire.

Cette fermeture ne pose pas de problème en situation actuelle, aucun accès de logements ou autres ne donnant dans la partie fermée.

Il sera par contre nécessaire de pouvoir accéder aux parkings du projet « Nature en ville » ainsi qu'à la crèche (parking et dépose minute) pendant les périodes de fermeture.

Pour cela, 5 principes de fonctionnement ont été envisagés.

Ces 5 principes sont présentés dans les plans des pages suivantes, avec les flux correspondants estimés aux heures de pointe.

Note : dans les pages suivantes, pour plus de simplicité, la voie desservant la Poste et reliant l'Av. Derigon à l'Av. de Cannes est appelée « Rue de la Poste ».

Principe 1

- Fermeture de l'Av. Derigon aux heures de desserte scolaire.
- Mise à double sens d'une courte section de l'Av. Derigon, entre l'accès à la crèche et la voie desservant la Poste.

Aux heures de fermeture de l'Av. Derigon, l'accès à la crèche et au projet se ferait par la Rue de la Poste puis par une courte section à double sens de l'Av. Derigon.

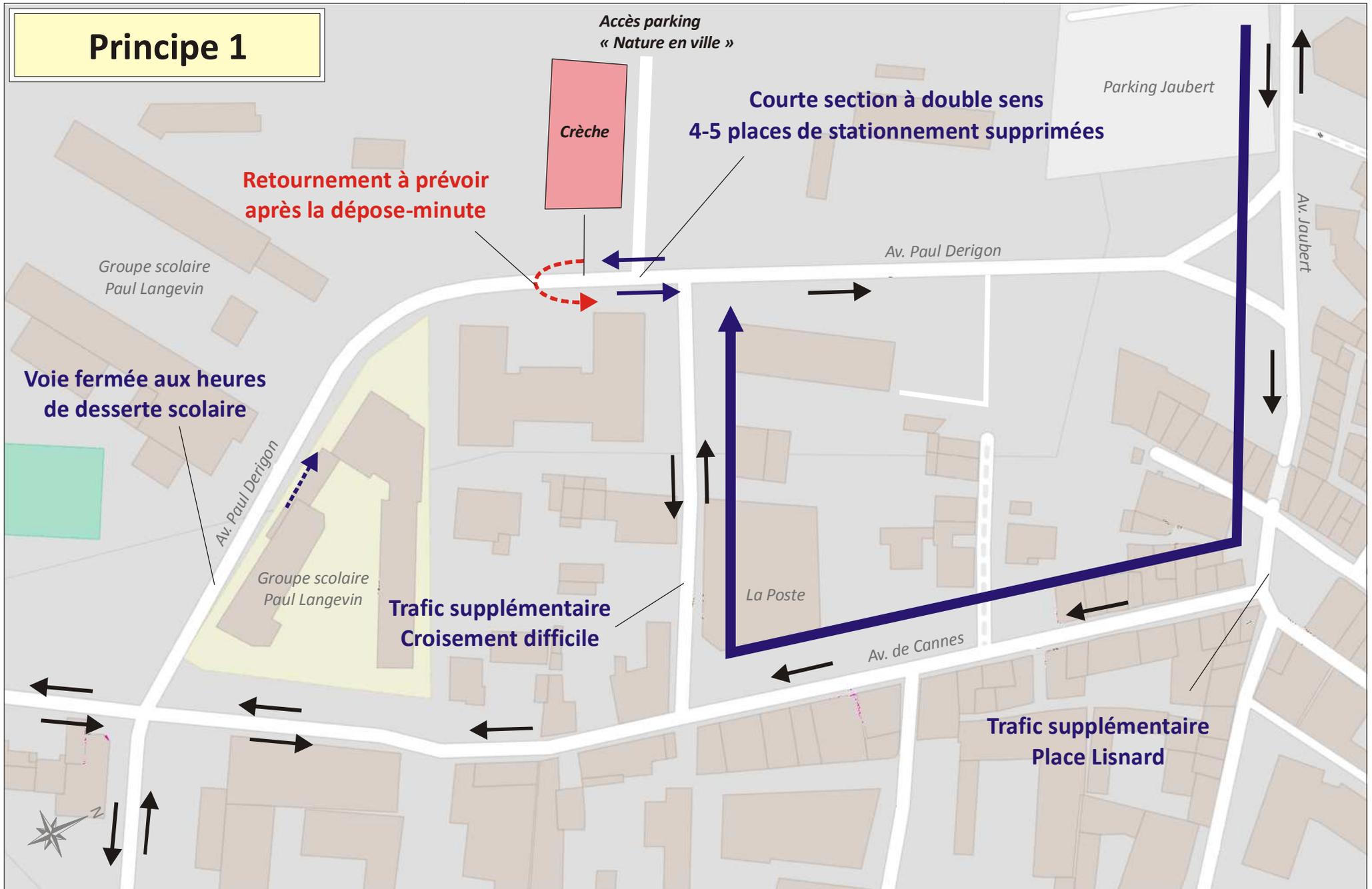
La mise en double sens de l'Av. Derigon sur cette courte section demanderait la suppression de 4 ou 5 places de stationnement.

La mise en place de ce principe aurait les conséquences suivantes :

- une augmentation des flux de circulation Place Lisnard,
- une augmentation des flux de circulation Rue de la Poste, où le croisement des véhicules est difficile.

Pour mettre en place ce principe, il serait nécessaire de prévoir un aménagement au niveau de la crèche pour permettre le retournement des véhicules après un arrêt sur l'emplacement de dépose-minute.

Compte-tenu des contraintes géométriques et des contraintes d'emprise du projet, la mise en place d'un tel aménagement apparaît difficilement réalisable.





Principe 2

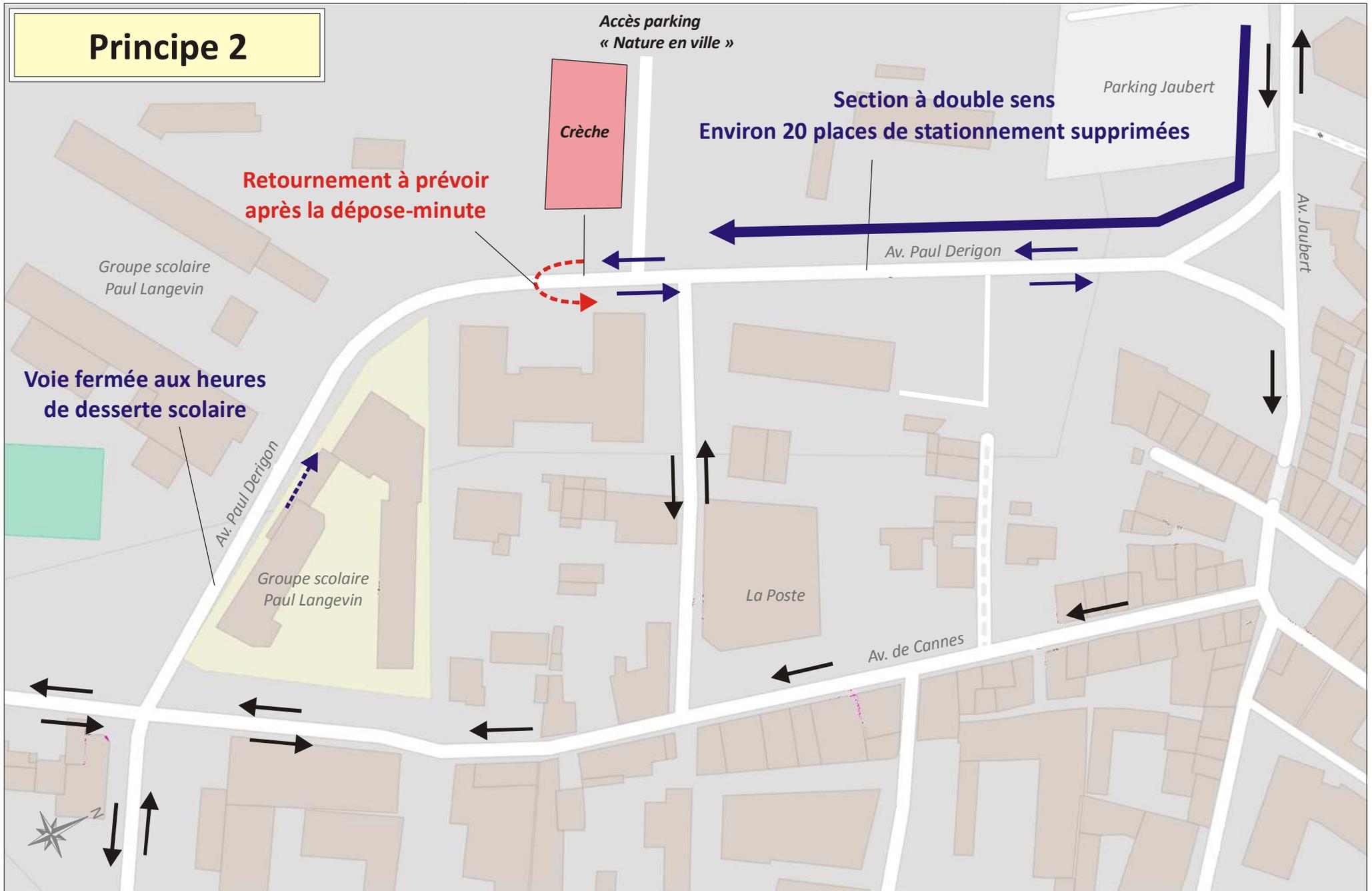
- Fermeture de l'Av. Derigon aux heures de desserte scolaire.
- Mise à double sens de l'Av. Derigon, entre l'accès à la crèche et la l'Av. Jaubert.

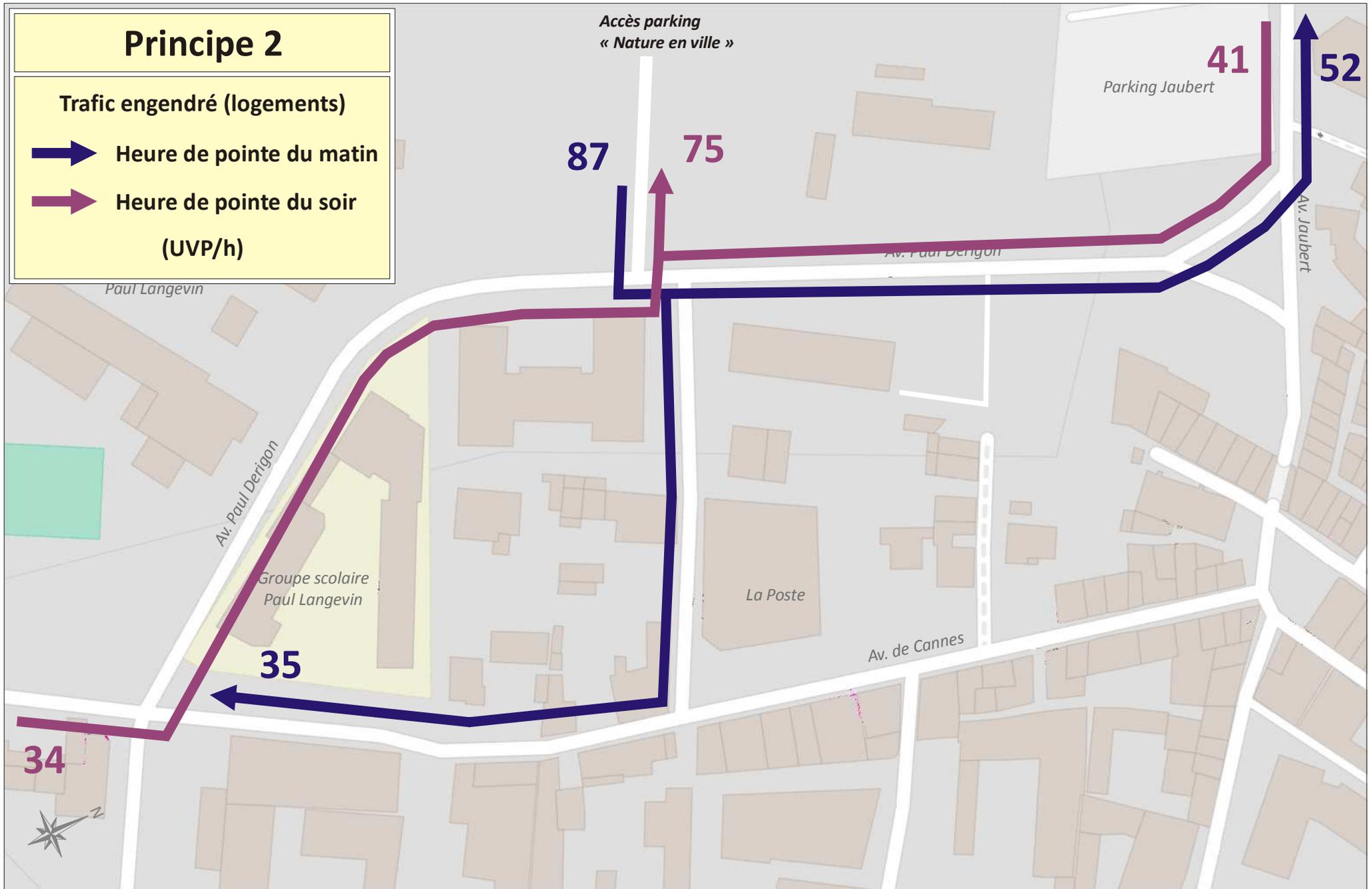
Aux heures de fermeture de l'Av. Derigon, l'accès à la crèche et au projet se ferait par la section à double sens de l'Av. Derigon.

La mise en double sens de l'Av. Derigon sur cette section demanderait la suppression d'une vingtaine de places de stationnement.

Pour mettre en place ce principe, comme pour le principe 1, il serait nécessaire de prévoir un aménagement au niveau de la crèche pour permettre le retournement des véhicules après un arrêt sur l'emplacement de dépose-minute.

Compte-tenu des contraintes géométriques et des contraintes d'emprise du projet, la mise en place d'un tel aménagement apparaît difficilement réalisable.





Principe 3

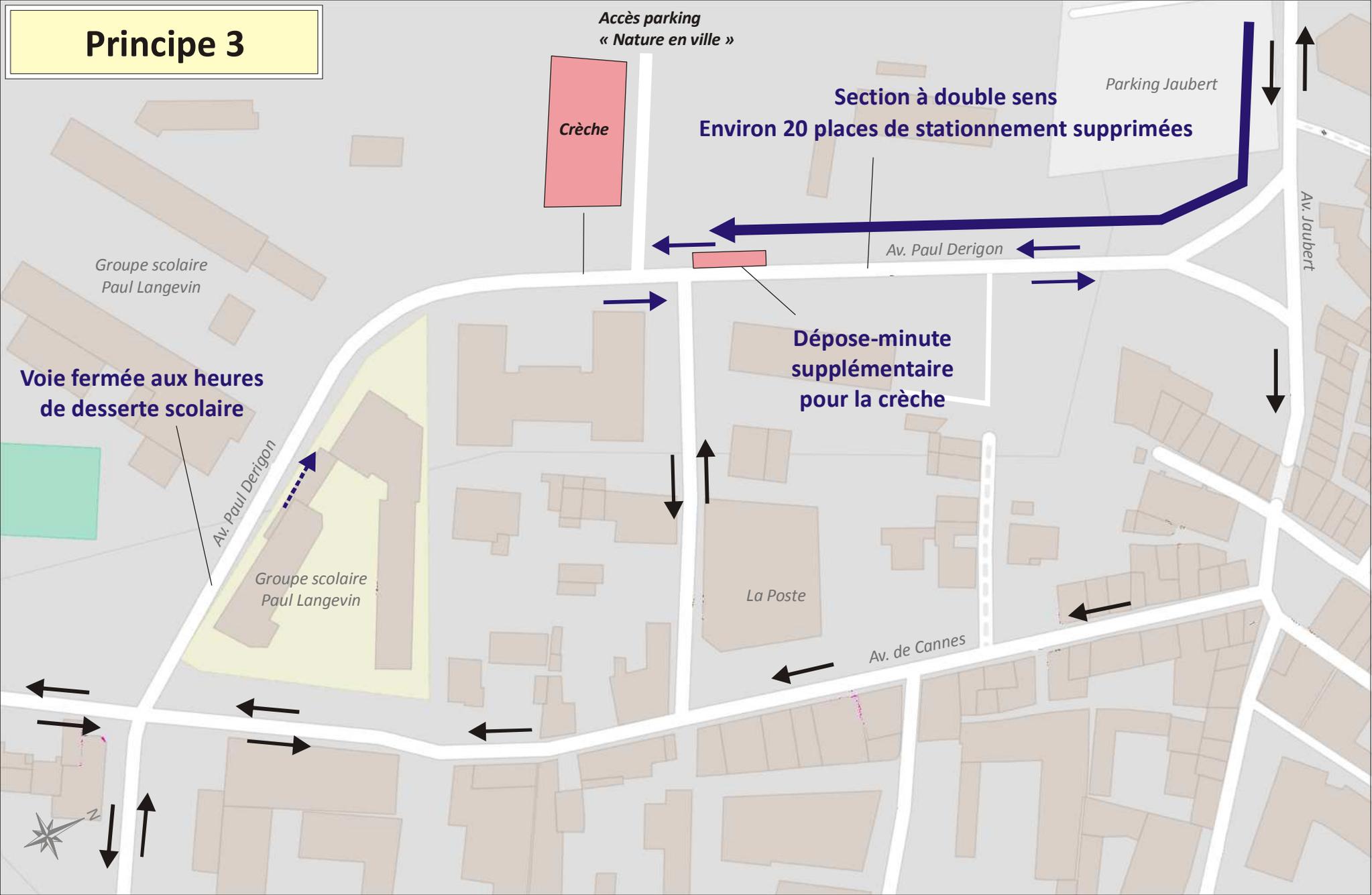
- Fermeture de l'Av. Derigon aux heures de desserte scolaire.
- Mise à double sens de l'Av. Derigon, entre l'accès à la crèche et la l'Av. Jaubert.
- Création d'une zone de dépose-minute supplémentaire pour la crèche au nord de la Rue de la Poste.

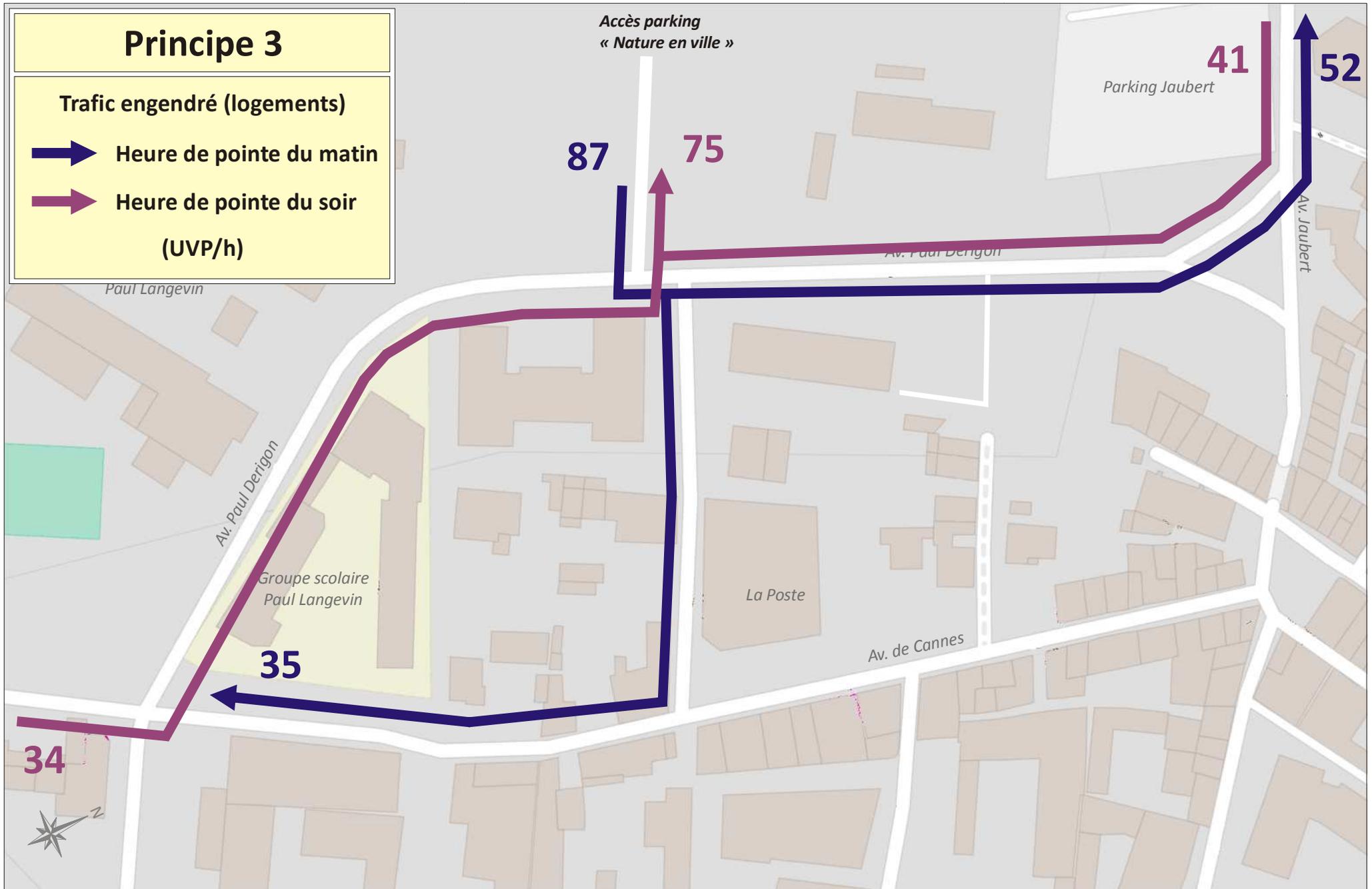
Aux heures de fermeture de l'Av. Derigon, l'accès à la crèche et au projet se ferait par la section à double sens de l'Av. Derigon.

La mise en double sens de l'Av. Derigon sur cette section demanderait la suppression d'une vingtaine de places de stationnement.

Le positionnement des emplacements supplémentaires de dépose-minute permettrait aux véhicules de quitter facilement le secteur par la Rue de la Poste, après avoir déposé les enfants.

Dans l'hypothèse où l'Av. Derigon reste fermée pendant les heures de desserte scolaire, ce principe apparaît être le meilleur compromis.





Principe 4

- Réouverture de l'Av. Derigon pendant les heures de desserte scolaire.

La mise en place de ce principe aurait pour conséquence une augmentation des flux de circulation Place Lisnard.

Ce principe de fonctionnement demanderait la mise en place d'un dispositif permettant d'organiser la dépose des enfants à l'école, dans le respect des recommandations du plan Vigipirate, qui demande d'éviter le stationnement aux abords immédiats d'un établissement scolaire.



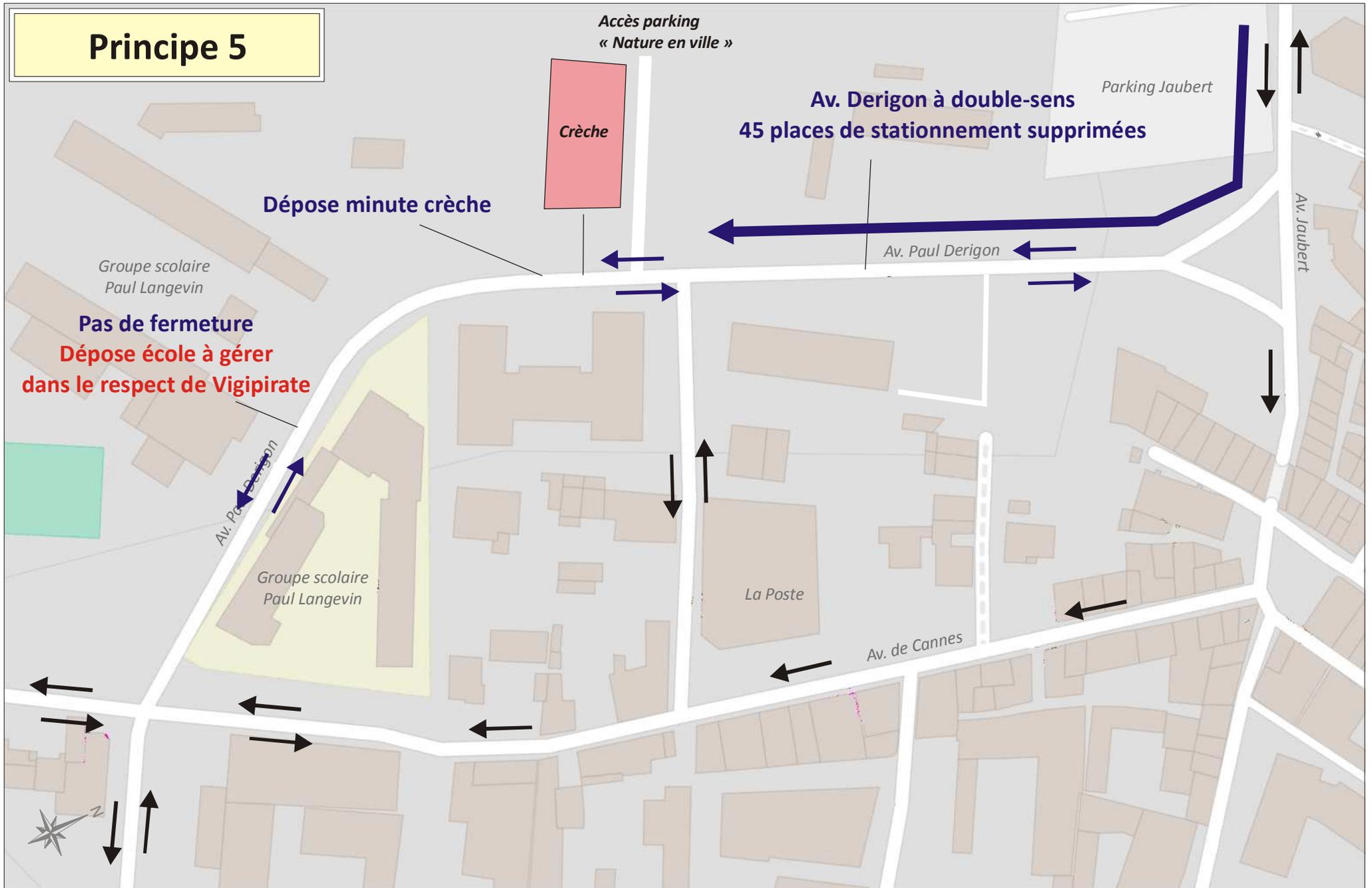


Principe 5

- Réouverture de l'Av. Derigon pendant les heures de desserte scolaire.
- Mise à double sens de l'Av. Derigon sur toute sa longueur.

La mise en double sens de l'Av. Derigon demanderait la suppression de 45 places de stationnement environ.

Comme pour le principe 4, ce principe de fonctionnement demanderait la mise en place d'un dispositif permettant d'organiser la dépose des enfants à l'école, dans le respect des recommandations du plan Vigipirate, qui demande d'éviter le stationnement aux abords immédiats d'un établissement scolaire.





II.3 - Voie privée Cité du Soleil - Réaménagement

Le deuxième accès parking du projet « Nature en ville » donnerait dans la voie privée desservant les parkings de la résidence « Cité du Soleil ».

Cette voie serait rendue publique depuis l'Av. de Cannes jusqu'à l'accès du parking du projet « Nature en ville ».

Cette disposition serait accompagnée d'un réaménagement de la voie, avec en particulier une reprise de son profil en travers (cf. plan page suivante).

Le projet d'aménagement est présenté page suivante.

Le profil prévu est le suivant :

- une file de circulation par sens, d'une largeur de 2,75 m, avec une séparation par un îlot central,
- une piste cyclable bidirectionnelle d'une largeur de 2,5 m, côté parking Langevin,
- un trottoir d'une largeur de 1,5 m de chaque côté de la voie.

Cet aménagement devrait permettre un fonctionnement de la voie dans de bonnes conditions :

- en apaisant les conditions de circulation,
- en limitant le stationnement illicite en pleine voie observé en situation actuelle.

Le volume de trafic engendré sur cette voie par les déplacements des résidents du projet sera faible, et apparaît compatible avec l'aménagement de la voie et le fonctionnement de son débouché sur l'Av. de Cannes.

II.4 - Stationnement

L'enquête de stationnement a mis en évidence une saturation du secteur la nuit et le samedi pendant le marché.

Le projet « Nature en ville » devrait engendrer une demande supplémentaire sur la voie publique :

- visiteurs (en l'absence d'offre spécifique dans le projet),
- résidents ne disposant pas d'une place de parking pour un de leurs véhicules.

Cette demande supplémentaire peut être estimée à une trentaine de véhicules.

La voirie ne dispose en situation actuelle d'aucune réserve de capacité pour accueillir cette demande la nuit et le week-end.

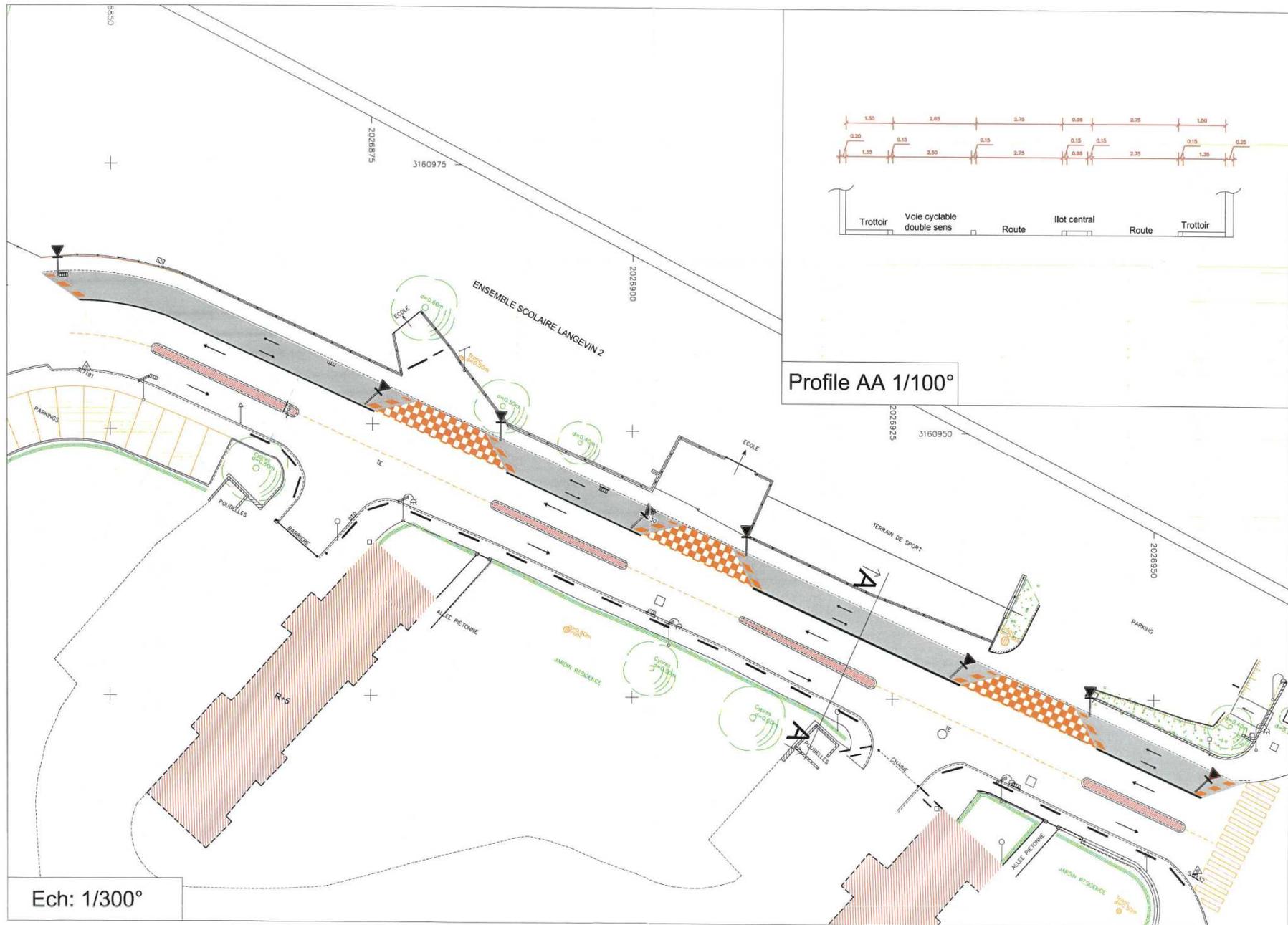
De plus, l'offre de stationnement disponible sur voirie devrait être réduite :

- par le réaménagement d'une partie de l'Av. Derigon, en fonction du principe de fonctionnement choisi, qui implique la suppression de places de stationnement,
- par le réaménagement de la voie privée desservant la Cité du Soleil, qui supprimera le stationnement « toléré » en pleine voie.

En conséquence, il apparaît nécessaire d'envisager une augmentation de l'offre disponible dans le secteur, pour éviter une saturation critique du stationnement la nuit et le week-end.

La ville de Vallauris envisage aujourd'hui deux opérations permettant d'augmenter la capacité des parkings Jaubert et Langevin.

La réalisation de ces opérations apparaît nécessaire pour un fonctionnement satisfaisant du secteur en matière de stationnement.



En conclusion

Circulation

La circulation fonctionne de façon globalement fluide dans le secteur d'étude en situation actuelle.

Les vitesses pratiquées sur la RD335 posent des problèmes de sécurité au niveau de certains carrefours.

La fermeture de l'Av. Derigon aux heures de desserte scolaire perturbe localement la circulation en raison du stationnement illicite lié à la dépose/reprise des scolaires.

Le projet « Nature en Ville » prévoit la réalisation d'environ 250 logements et d'une crèche, avec deux accès de parkings :

- Av. Derigon,
- dans la voie privée de la Cité du Soleil.

Le volume de trafic engendré par les déplacements domicile/travail des résidents du projet ne devrait pas perturber le fonctionnement des carrefours du secteur.

La desserte de l'accès du parking Av. Derigon et de la crèche pendant la fermeture de l'Av. Derigon rend nécessaire un aménagement de l'Av. Derigon.

La solution optimale apparaît être une mise en double sens de l'Av. Derigon entre l'accès de la crèche et l'Av. Jaubert, accompagnée de la mise en place d'une zone de dépose minute supplémentaire pour la crèche, au nord de la voie desservant la Poste.

Cette solution impliquerait la suppression d'une vingtaine de places de stationnement sur l'Av. Derigon.

Stationnement

Le stationnement est saturé la nuit et le samedi pendant le marché à l'échelle du quartier.

Le projet « Nature en Ville » devrait engendrer une demande supplémentaire sur la voie publique, pouvant être estimée à une trentaine de voitures (visiteurs, résidents).

La voirie ne dispose d'aucune réserve de capacité pour accueillir cette demande la nuit et le week-end.

De plus, l'offre sur voirie devrait être réduite suite au réaménagement de l'Av. Derigon et de la voie privée de la Cité du Soleil.

La ville de Vallauris envisage aujourd'hui deux opérations permettant d'augmenter la capacité des parkings Jaubert et Langevin.

La réalisation de ces opérations apparaît nécessaire pour un fonctionnement satisfaisant du secteur en matière de stationnement.