

LAD-SELA

ETUDE DE FONCTIONNEMENT
POUR UN FUTUR CINEMA
A NORT SUR ERDRE

DIAGNOSTIC, ENJEUX ET PERSPECTIVES
D'AMENAGEMENT POUR LE CHOIX
D'UN SITE D'IMPLANTATION

METAVISION
Février 2019

CONTEXTE GENERAL

Contexte communal	3
Contexte circulatoire global	4
Options d'implantation pour le cinéma	5

PERSPECTIVES POUR LE CINEMA

Eléments de programme et perspectives fonctionnelles	7
--	---

SITE CAP NORT

Circulation	9
Accessibilité	10
Stationnement	11
Perspectives	12
Problématiques et perspectives	13
Enjeux	14
Besoin et perspectives d'aménagement	15

SITE DE GAULLE

Contexte urbain et viaire	17
Circulation journalière et pointe du soir	18
Sécurité routière	20
Accessibilité	21
Stationnement	23
Problématiques et perspectives	30
Enjeux	32
Besoin et perspectives d'aménagement	34

SYNTHESE COMPARATIVE

Tableau synthétique	36
---------------------	----

1 - CONTEXTE GENERAL

CONTEXTE COMMUNAL

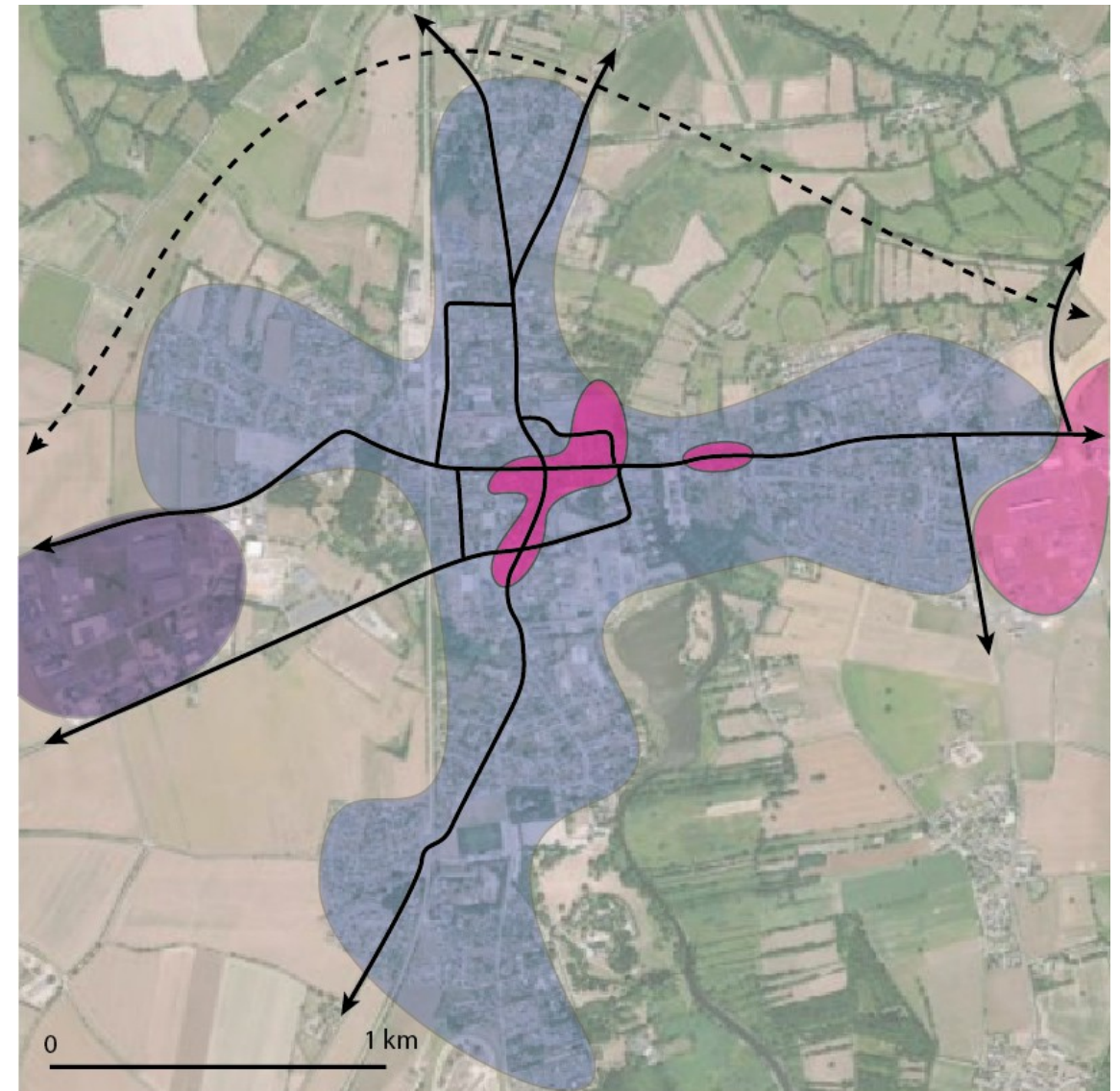
Commune en croissance, avec la perspective d'une population de 10000 habitants à moyen terme, 4500 habitants dans l'agglomération, mais moins (3000?) véritablement groupés en ville.

Polarité commerciale active, appuyée sur un supermarché attractif en centre-ville.

L'ambition d'une densification résidentielle centrale et d'un développement de l'attractivité communale, commerciale notamment, appuyée sur un projet urbain global (Forma 6 2018).

Une voirie historique en étoile encore largement présente, avec des voies départementales passant par le centre-ville, complétée par des voies de rocade interne permettant d'éviter le cœur du bourg ancien.

Le projet pour 2025 d'un contournement Nord, déviant la RD16, pour sortir du centre-ville les flux en transit Est-Ouest et une partie des flux Nord-Sud.



CONTEXTE CIRCULATOIRE GLOBAL

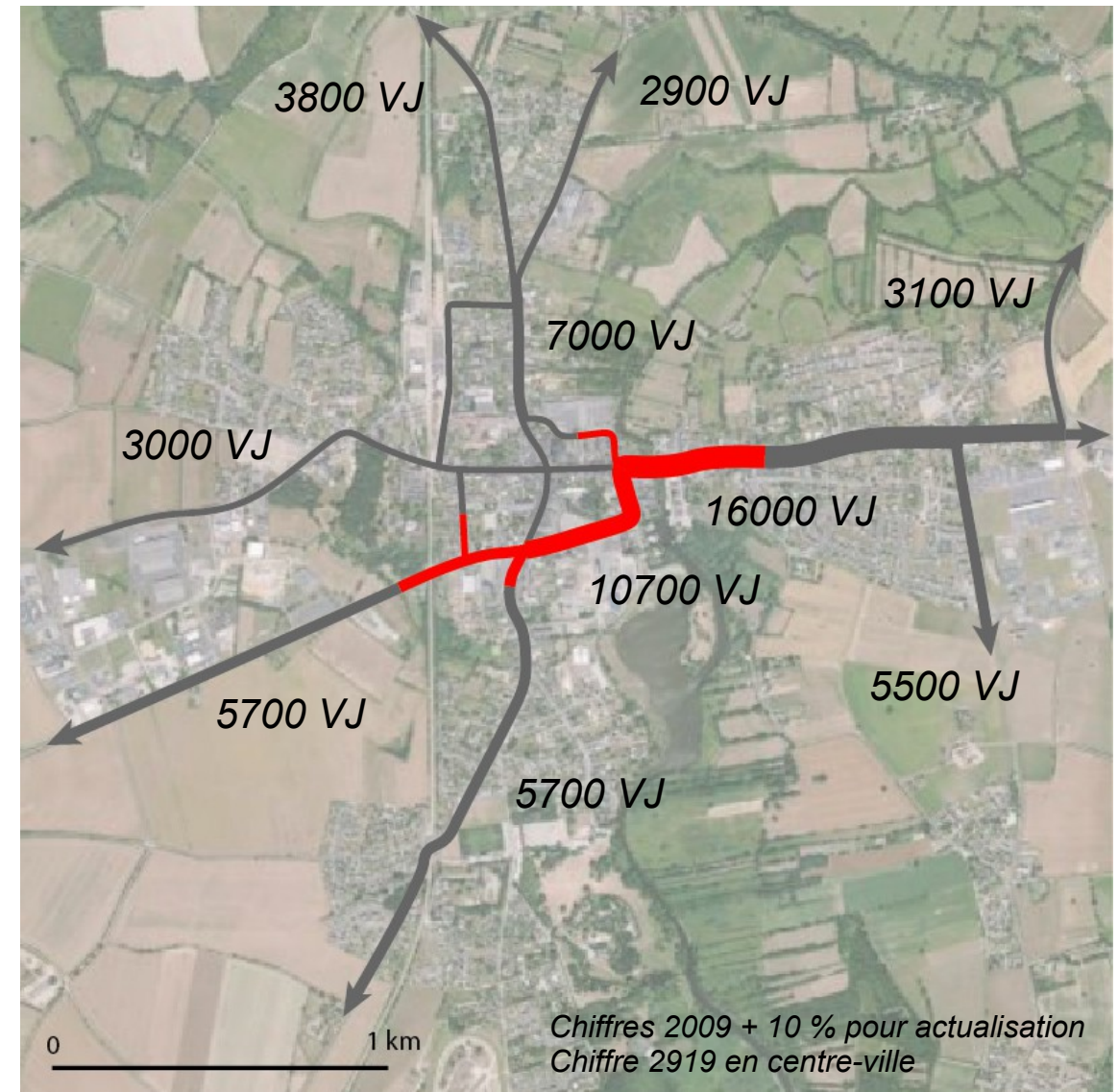
La circulation journalière est importante en centre-ville, avec des pointes marquées le matin et le soir.

Ces pointes de trafic génèrent des encombrements plus ou moins étendus dans le secteur central en périodes de pointe. Le passage inférieur sous la voie ferrée, dont l'étéroitesse ne permet pas aux PL de se croiser si les VL peuvent le faire, crée un autre point d'encombrement, aléatoire, en cours de journée.

Cette circulation intègre de nombreux flux de transit sur des itinéraires de transit Est-Ouest et Nord-Sud, dont la RD16, pesant environ 30 % de la circulation globale, dont des PL en proportion sensible sur la RD16 (environ 10 % du trafic journalier en ville).

Ce transit montre en contre-point l'importance de l'automobile dans le fonctionnement local quotidien, largement utilisée, même pour des tout petits trajets.

L'impact de La déviation de la RD16 devrait décharger le centre-ville du transit Est-Ouest, dont les PL, et Nord-Sud en partie, avec un impact a priori limité notamment en périodes de pointe (- 20 % pronostiqué) .



OPTIONS D'IMPLANTATION DU CINEMA ET ENJEUX URBAINS

CAP NORT

Un site extérieur à l'Ouest de la ville sur la RD16, intégré dans un secteur dédié aux loisirs (Cap Nort, centre aquatique, ..), doté d'une bonne accessibilité automobile, mais déconnecté de la ville et donc sans apport de vitalité et d'attractivité centrale.

DE GAULLE

Un site central sur la place De Gaulle et l'avenue Paul Doumer à proximité immédiate du centre-ville commerçant, qui permettrait de conforter l'attractivité et la vitalité du pôle central, avec une aire d'attraction piétonne englobant la quasi-totalité de l'agglomération qui favoriserait une desserte non automobile.

Sous réserve de permettre un stationnement de proximité sans contrainte réelle importante ni incertitude, pour ne pas rebuter les spectateurs motorisés.



2 – PERSPECTIVES POUR LE CINEMA

CINEMA

ELEMENTS DE PROGRAMME

Trois salles offrant 400 sièges au total (210+120+70)

L'intérêt d'un espace d'accueil multifonction (attente, petites manifestations culturelles, co-working, ...), ainsi que de la proximité immédiate d'un bar voire un restaurant dans les deux sites

Un équilibre économique demandant un fonctionnement pour au moins vingt séances par semaines, avec pour l'heure la perspective de proposer jusqu'à 22 séances par semaine :

- deux séances publiques par jour toute la semaine, le soir à 20h30 environ et en fin d'après-midi autour de 17h30 (à définir précisément),
- deux séances scolaires par jour (matin et soir), quatre jours par semaine.

Le besoin réglementaire d'environ 135 places de stationnement (1 pour 3 sièges) dans un rayon de 300m et la proximité d'un quai de desserte TC pour 6 cars, avec accessibilité directe PMR et handicap.

PERSPECTIVES FONCTIONNELLES

L'occupation maximale ordinaire (vendredi soir, samedi après-midi et soir, dimanche après-midi) devrait être à 70 % de la capacité, soit environ 300 personnes (la grande salle pleine et une assistance moyenne dans les deux autres). Une saturation restera exceptionnelle. Les après-midi de semaine seront ordinairement moins fréquentées : 25 % de la capacité, soit 100 personnes.

La proportion de Nortais pourrait être de 50 % environ à terme (80 % aujourd'hui), dont beaucoup pourraient aisément adopter des modes de déplacement piétonniers et cyclistes.

Dans ces conditions, avec une occupation moyenne d'environ 2,3 personnes par voiture, le besoin réel de stationnement devrait être d'environ 70 à 100 places pour les séances majeures du soir et d'une trentaine pour celles de l'après-midi en semaine. Qui formeront un flux à rentrer sur une demi-heure environ et à sortir rapidement en bloc en fin de séance.

3 – SITE CAP NORT

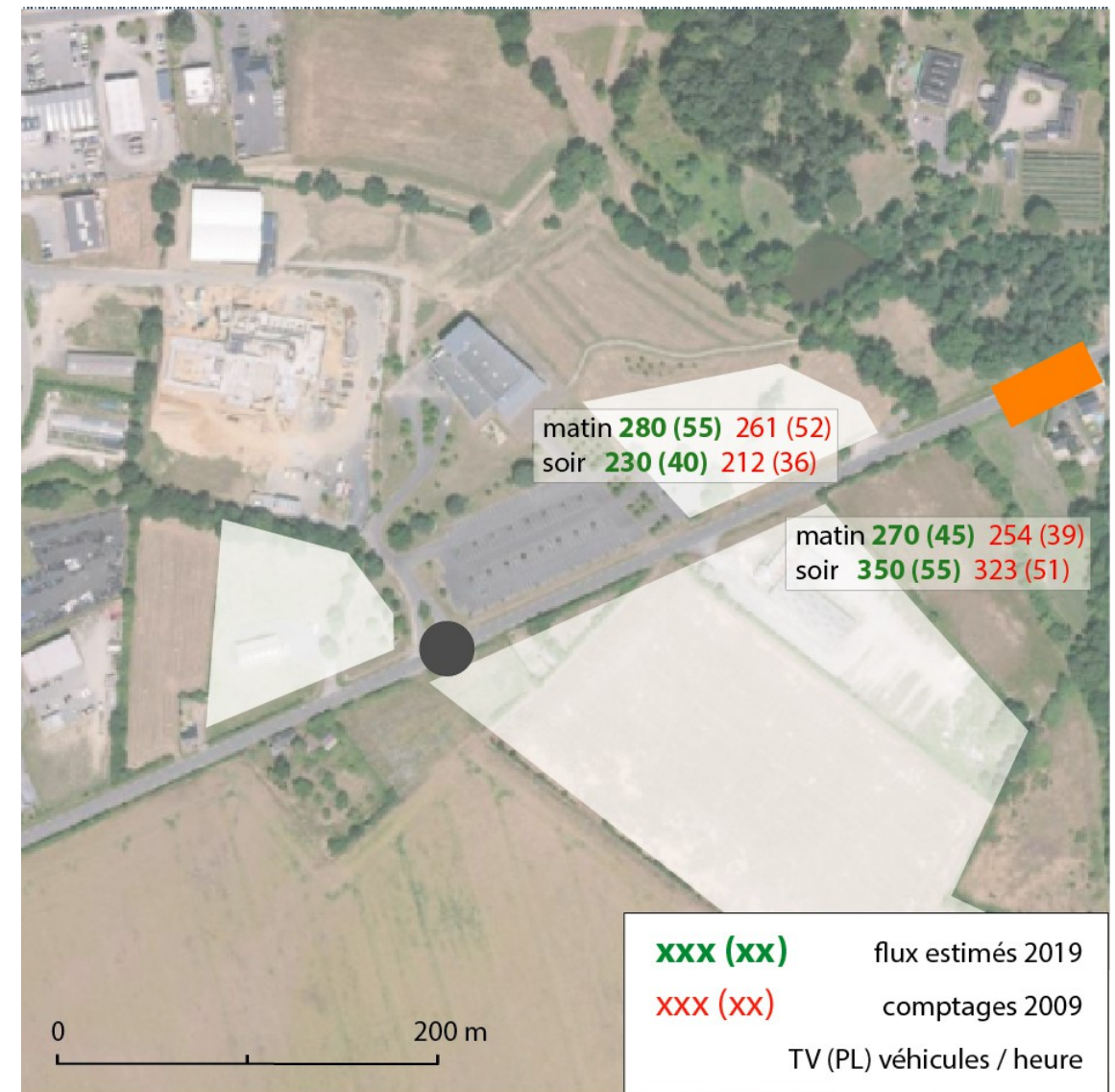
SITE CAP NORT CIRCULATION

La RD16 porte une circulation d'environ 5700 véhicules par jour (extrapolation des chiffres 2009 / étude SCE), avec un déséquilibre sensible entre le sens O-E (3100) et le sens E-O (2600)

La proportion de PL est ici d'environ 14 %.

Les flux de pointe sont équilibrés par sens le matin et déséquilibrés le soir au profit du sens O-E

Cette circulation s'effectue correctement, sauf au niveau du pont ferroviaire à l'Est du site qui ne permet pas de croisement des PL et s'encombre aisément en périodes de pointe

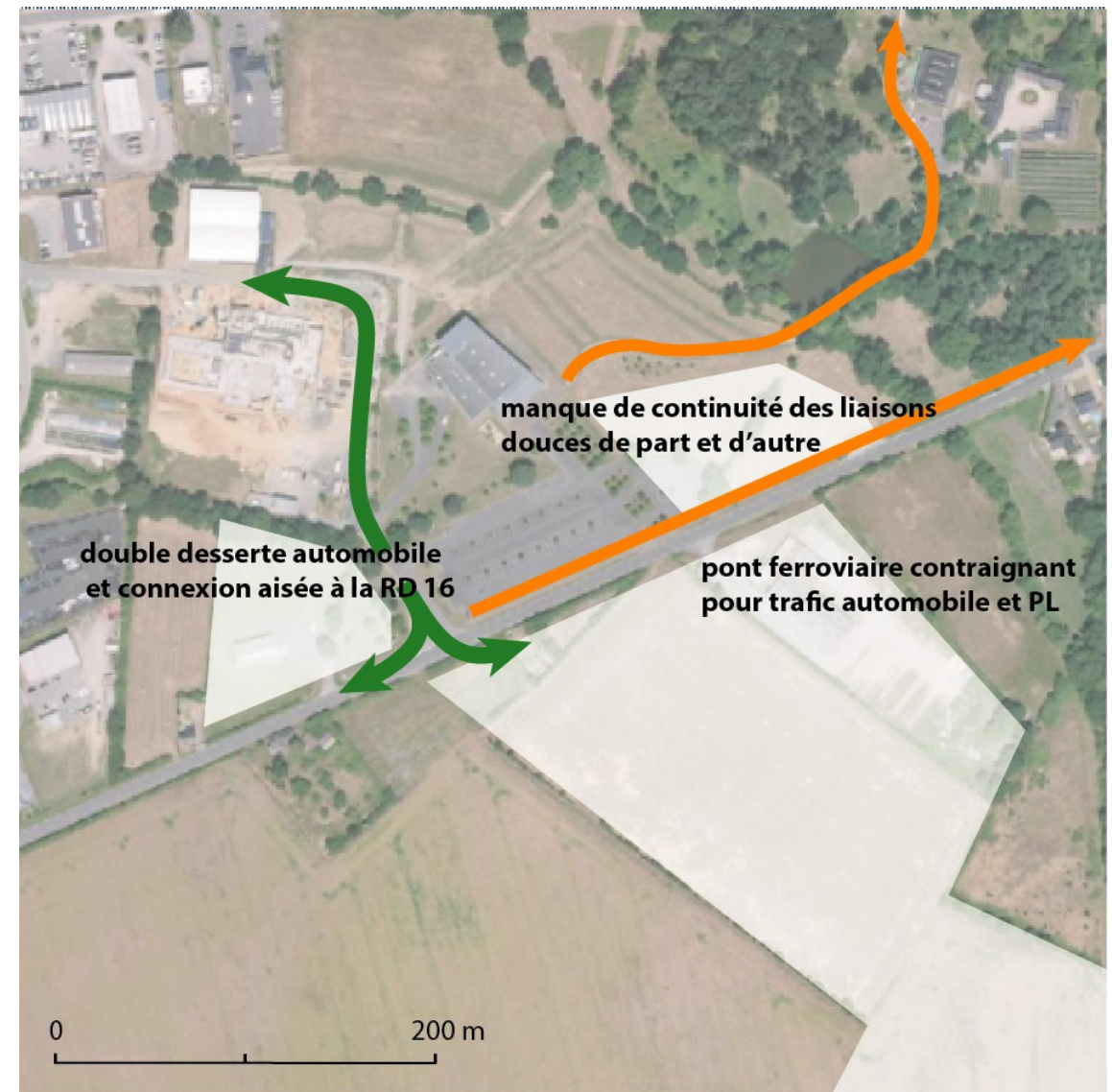


SITE CAP NORT ACCESSIBILITE

Ce secteur à vocation de loisirs, avec aujourd'hui une salle de spectacle (Cap Nort), un centre aquatique (Ardea) et une halle de tennis en rive Nord de la RD16 est plutôt bien desservi.

Le giratoire récent sur la RD16 est venu assurer une desserte automobile aisée de tous ces sites, complétée au Nord par une voie au travers de la ZA.

Deux parcours en site propre permettent des possibilités piétonnes et cyclistes avec la ville, vers la gare et le Champ de Foire, bien aménagés mais en manque de continuités côté ville comme Cap Nort.



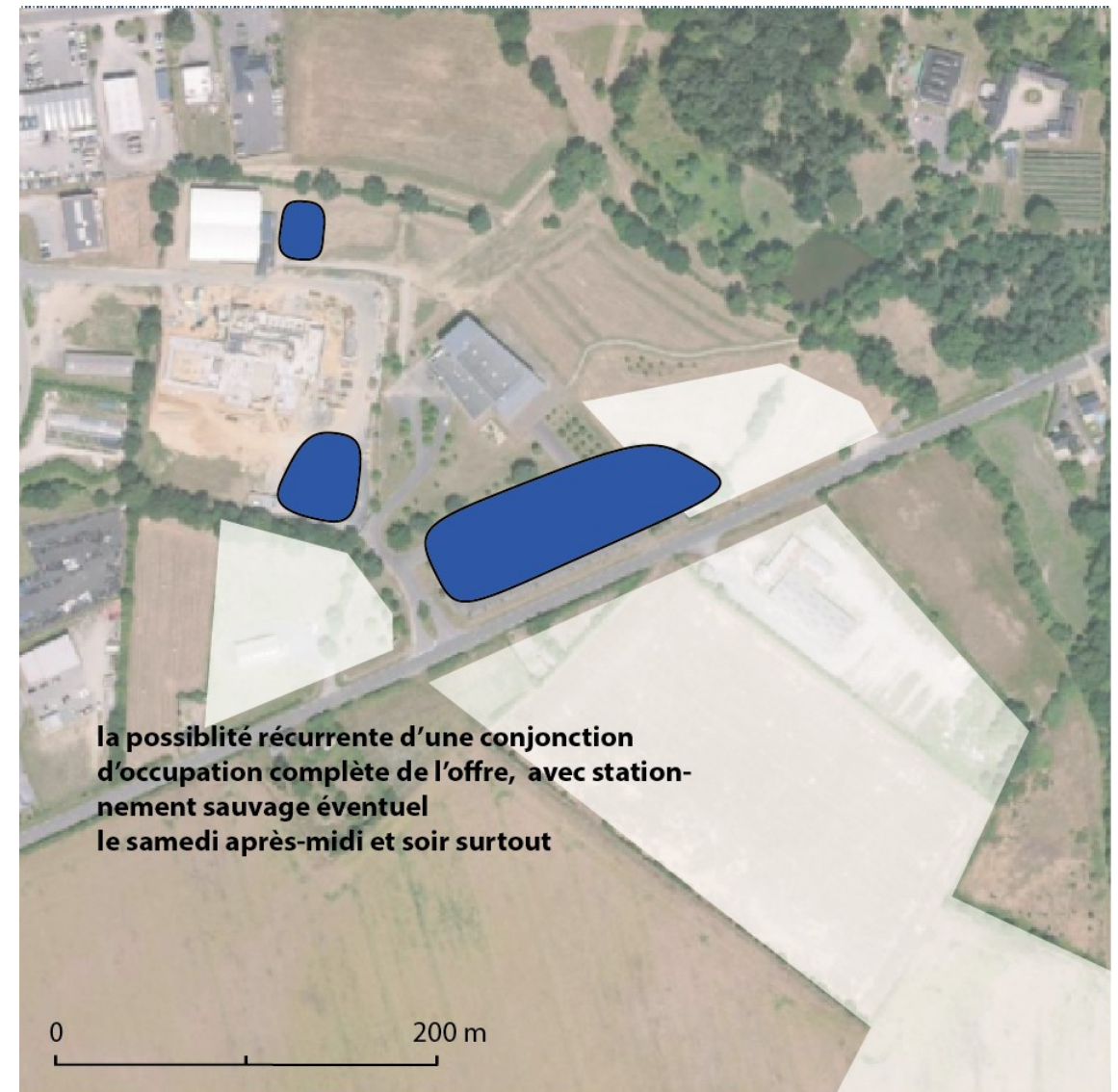
SITE CAP NORT STATIONNEMENT

L'offre de stationnement publique aujourd'hui disponible se monte à environ 330 places, dont 255 pour Cap Nort, 65 pour le centre aquatique et 10 pour la salle de tennis un peu plus à l'écart. Les employés disposent de places spécifiques.

L'occupation de ces places est fonction de l'utilisation des équipements :

- le centre aquatique est le plus communément occupé en fin d'après midi et début de soirée, avec une occupation partielle le plus souvent,
- Cap Nort est le plus souvent vide, mais en cas d'événement, le parking est rapidement saturé, notamment les samedi après-midi et soir,
- la halle de tennis a une fréquentation également régulière de fin d'après-midi et du soir, sans saturation fréquente du parking.

La situation peut éventuellement voir une conjonction d'occupation maximale de chacun des trois sites, amenant un saturation complète de l'offre de stationnement.

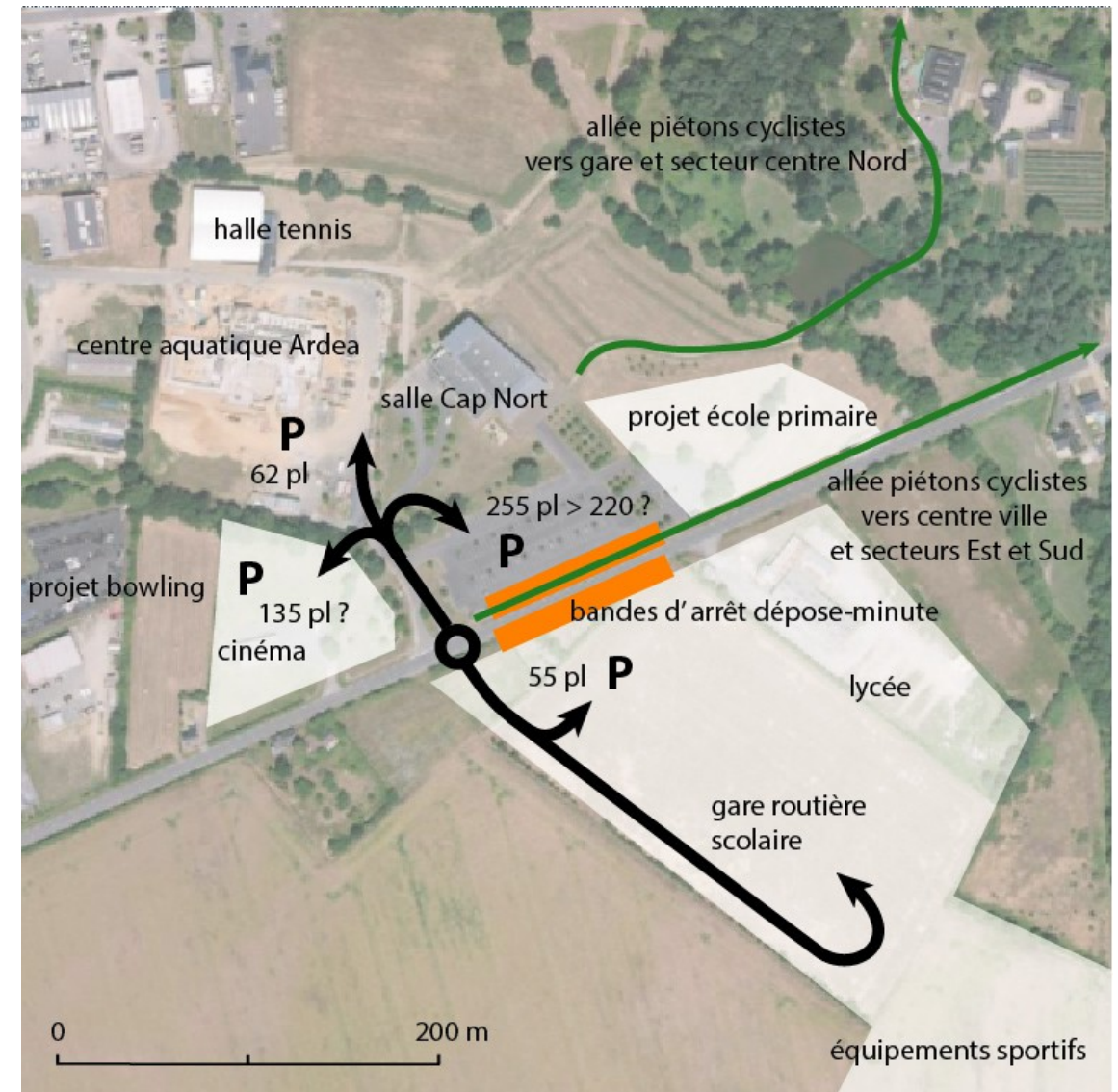


SITE CAP NORT PERSPECTIVES

Le secteur est en évolution, avec :

- la construction actuellement d'un lycée dont l'accès se fera par le giratoire en place, desservant un parking pour les professeurs et une gare routière pour les cars scolaires,
- à plus long terme, un groupe scolaire primaire devant s'implanter au bout du parking de Cap Nort (en le réduisant d'une trentaine de places)
- à terme également, un bowling devant venir à côté du cinéma si celui-ci se construit ici, ou à sa place sinon.

Un aménagement d'un espace bilatéral de dépose-minute en rives Nord et Sud de la RD16 est aussi prévu pour l'ouverture du lycée, complété par une sécurisation des traversées piétonnes. Cet aménagement devrait venir ralentir fortement la circulation de transit aux moments d'entrée et sortie de l'établissement scolaire.



SITE CAP NORT PROBLEMATIQUES ET PERSPECTIVES FONCTIONNELLES

ACCESSIBILITE

L'accessibilité automobile du cinéma ne devrait pas être problématique pour l'essentiel des séances, opérées dans des moments de circulation réduite sur la RD16 (soir, samedi et dimanche AM et soir)). Les séances d'après-midi en semaine pourraient en revanche voir leur qualité d'accès depuis la ville dégradée au niveau du pont ferroviaire, bien que la circulation des PL soit à ce moment déjà réduite, ainsi qu'au niveau du dépose minute du lycée.

L'accessibilité piétonne et cycliste, tout à fait possible au regard de la distance, apparaît cependant questionnable face aux contraintes (manques de continuité d'aménagement en ville notamment, météo, ..), sauf éventuellement en été quand les beaux jours favorisent l'usage cycliste.

STATIONNEMENT

Le potentiel de stationnement interne au site répond aisément à la demande réglementaire (135 places) du cinéma, permettant de ne pas devoir compter sur une mutualisation aléatoire avec les autres parkings en place régulièrement saturés.

La question sera surtout d'éviter l'envahissement de cette capacité par des véhicules hallogènes.

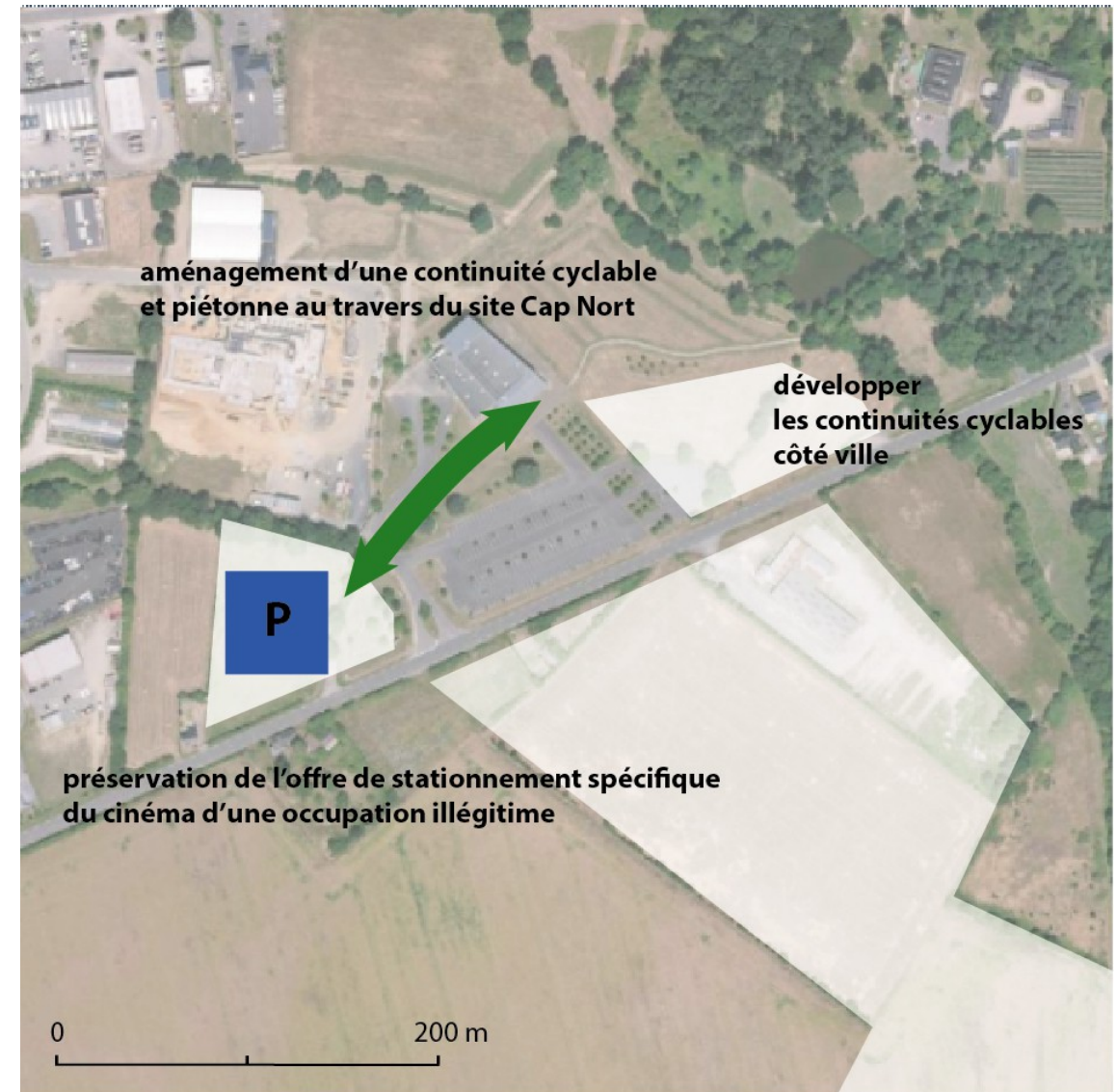
Le parking du futur lycée va apporter des possibilités complémentaires en soirée, au besoin.

SITE CAP NORT ENJEUX ACCESSIBILITE, AGREMENT ET SECURITE ROUTIERE

Une réservation du parking du cinéma est sans doute l'enjeu le plus prégnant pour ce site, tant pour éviter les usages intempestifs du parking du cinéma aux moments des séances, les récupérations parentales d'élève en fin d'après-midi comme les conjonctions régulières d'activité en soirée (Cap Nort et piscine).

La desserte automobile ne pose pas d'enjeux, le giratoire sur la RD 16 amenant un fonctionnement optimal tandis que l'ouverture de la déviation de la RD16 viendra en son temps supprimer les difficultés de franchissement du pont ferroviaire.

Si l'aménagement du dépose-minute du lycée va faciliter un usage éventuel du parking du lycée en soirée, la liaison en modes doux avec la ville pourrait être mieux valorisée, avec des aménagements en terme de continuité visuelle et de sécurité, voire d'agrément ressenti, tant côté Cap Nort que côté centre-ville, au service des usagers occasionnels, en particulier cyclistes.



SITE CAP NORT BESOINS ET PERSPECTIVES D'AMENAGEMENT

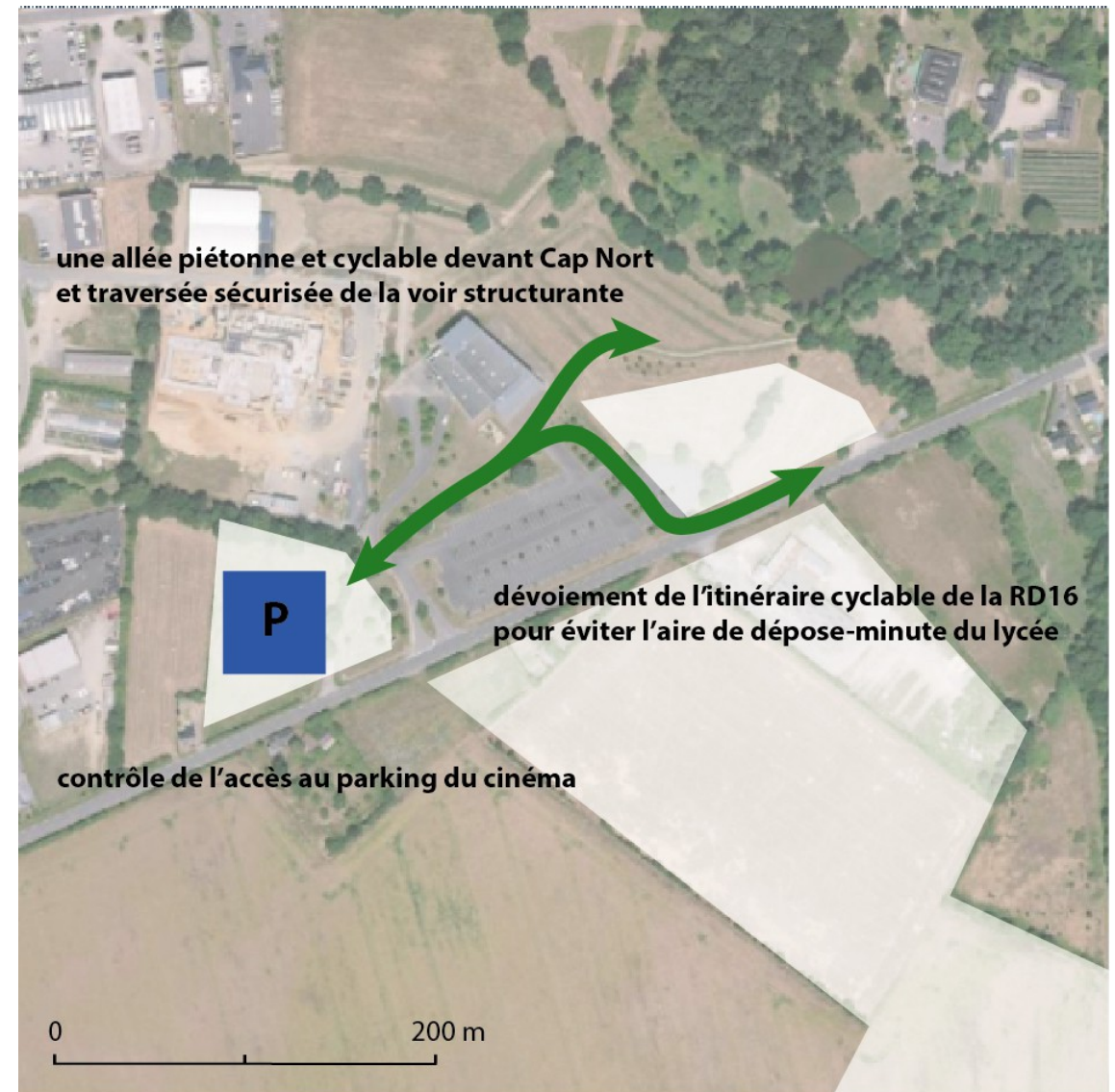
Le site permettant de répondre sans problème à la demande quantitative réglementaire (135 places), la solution pour protéger cette capacité d'une occupation illégitime devrait être un contrôle physique de l'accès.

Une borne ou une barrière apparaît intéressante, mais la fluidité des accès et surtout des sorties demande leur multiplication (x2 a minima).

La greffe sur la voirie structurante interne au secteur ne demande a priori pas d'aménagement particulier.

Une allée piétonne et cyclables devant Cap Nort est à même d'offrir un itinéraire lisible. Des continuités côté ville sont aussi à travailler sur les deux itinéraires.

La liaison piétonne vers le parking du lycée sera bien sécurisée par l'aménagement du site de dépose minute.



4 – SITE DE GAULLE

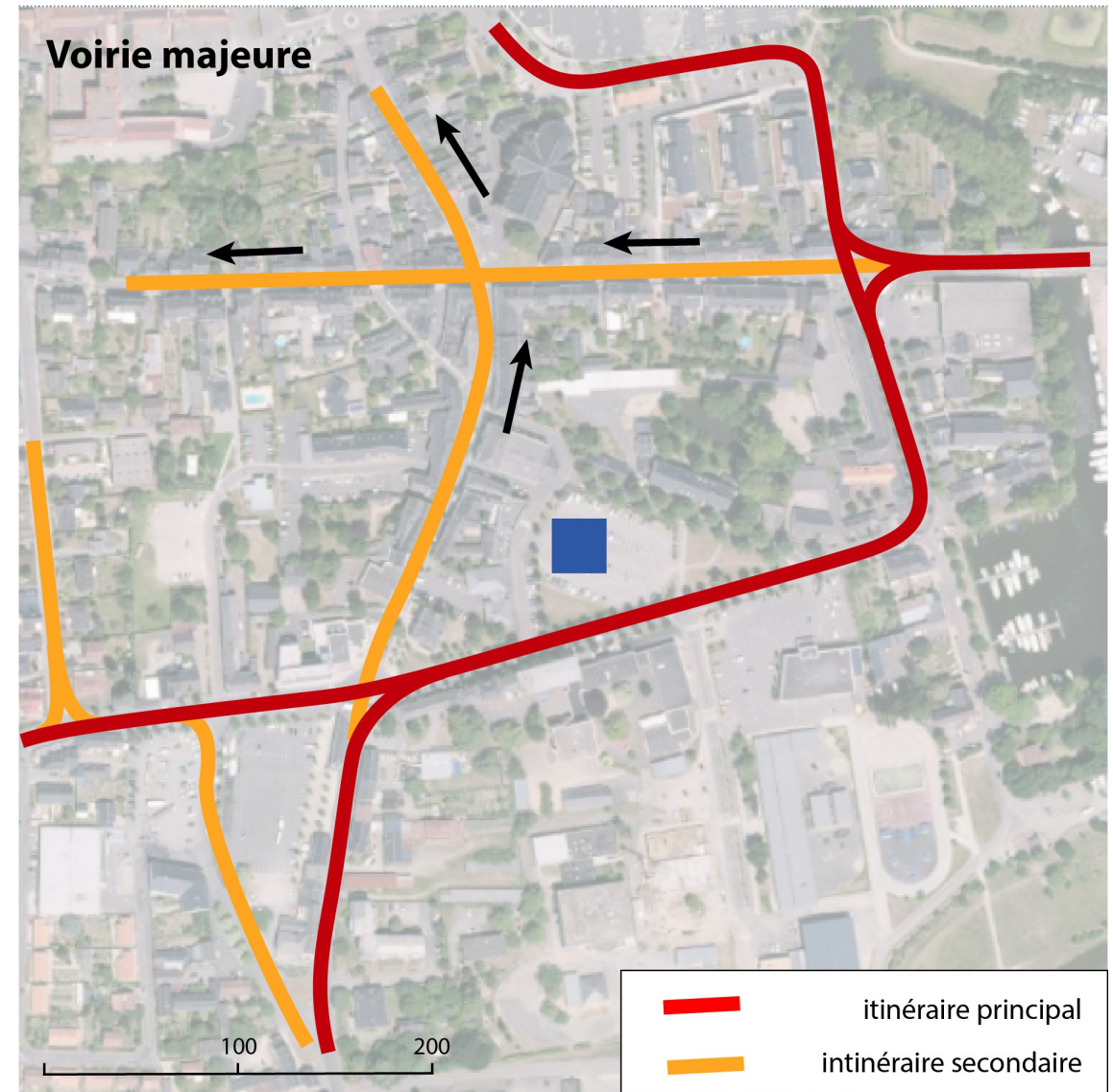
SITE DE GAULLE CONTEXTE URBAIN ET VIAIRE

Une situation en centre-ville à proximité immédiate du secteur commerçant et de sa zone bleue de stationnement. Ce site est soumis au PLU à une OAP programmant un équipement comme un cinéma et la possibilité de logements en complément.

Un site desservi par un axe majeur : le boulevard Paul Doumer (RD16). Cette voie au trafic important, encombrée en périodes de pointe, porte une bonne part des déplacements de la vie locale quotidienne, ainsi que des transit régionaux et locaux, dont de nombreux PL – situation devant perdurer jusqu'à jusqu'à la mise en service de la déviation de la RD16 en 2025.

Les quelques aménagements cyclables dans ce secteur sont sans continuité et la voirie laisse peu de place pour les développer idéalement.

Le boulevard Paul Doumer est encore aujourd'hui une route dans son aspect et son fonctionnement, où les franchissements piétonniers et les échanges sont peu aisés sinon dangereux.



SITE DE GAULLE
CIRCULATION JOURNALIERE

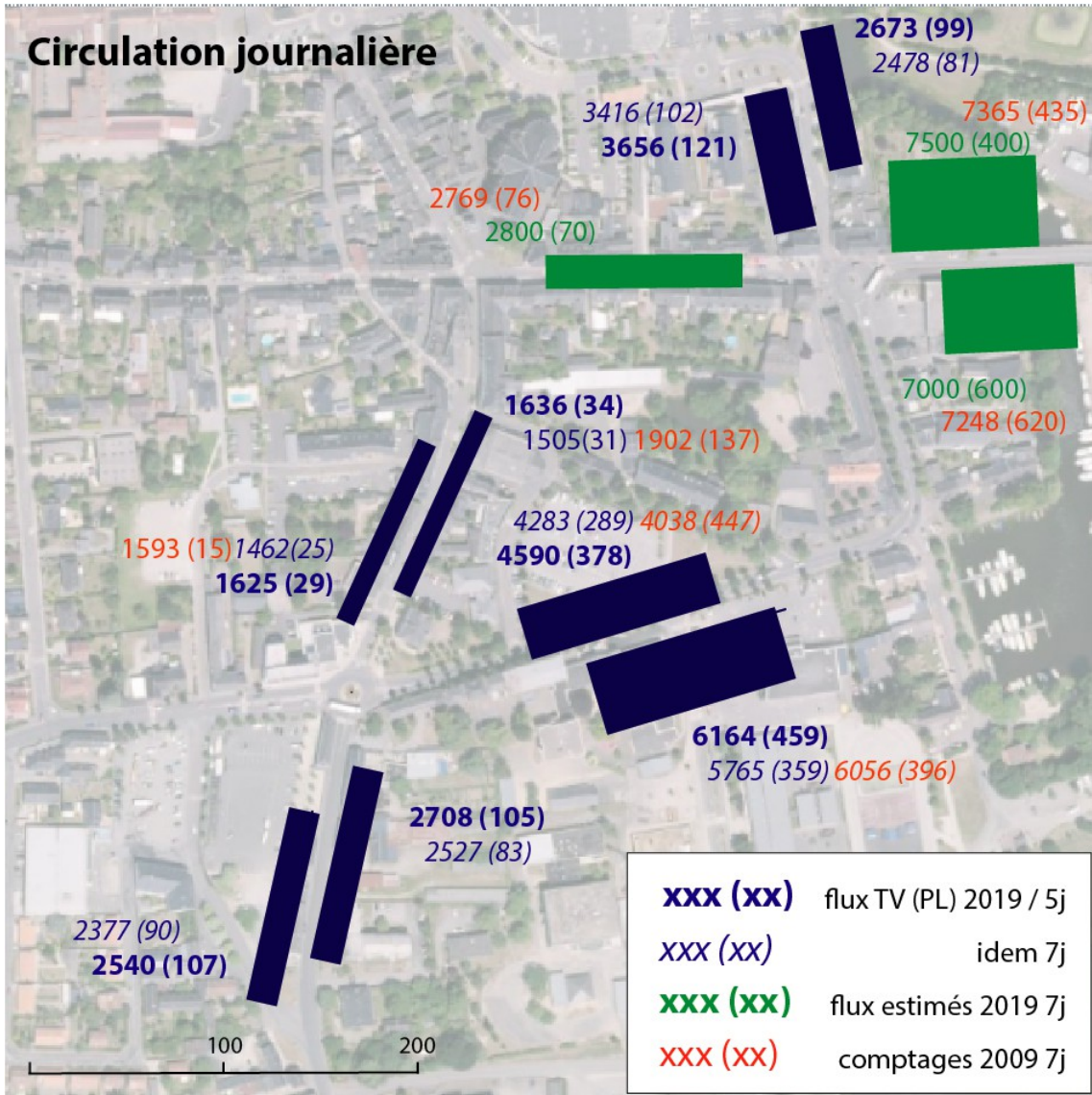
Les chiffres 2019 ne montrent pas de croissance importante globale du trafic journalier sur le boulevard Paul Doumer, ne confortant pas ainsi l'intuition générale.

Les chiffres pour les seuls jours de semaine, supérieurs à la moyenne, correspondent mieux à la réalité quotidienne à prendre en compte, avec :

- un fond diurne de circulation d'environ 4 à 500 véhicules / heure, entre 6h et 22h, se réduisant à peu de chose la nuit, avec une forte baisse dès 19h30.
- des pointes de près de 1000 véhicules par heure le soir et un peu plus de 900 le matin,
- un sens O-E toujours dominant, de manière plus importante le soir que le matin.

Les samedi et dimanche montrent des flux plus réduits à tous moments

Les PL sont surtout présents jusqu'à 17-18 h pour devenir rares ensuite. Ils sont quasiment absents samedi et dimanche.

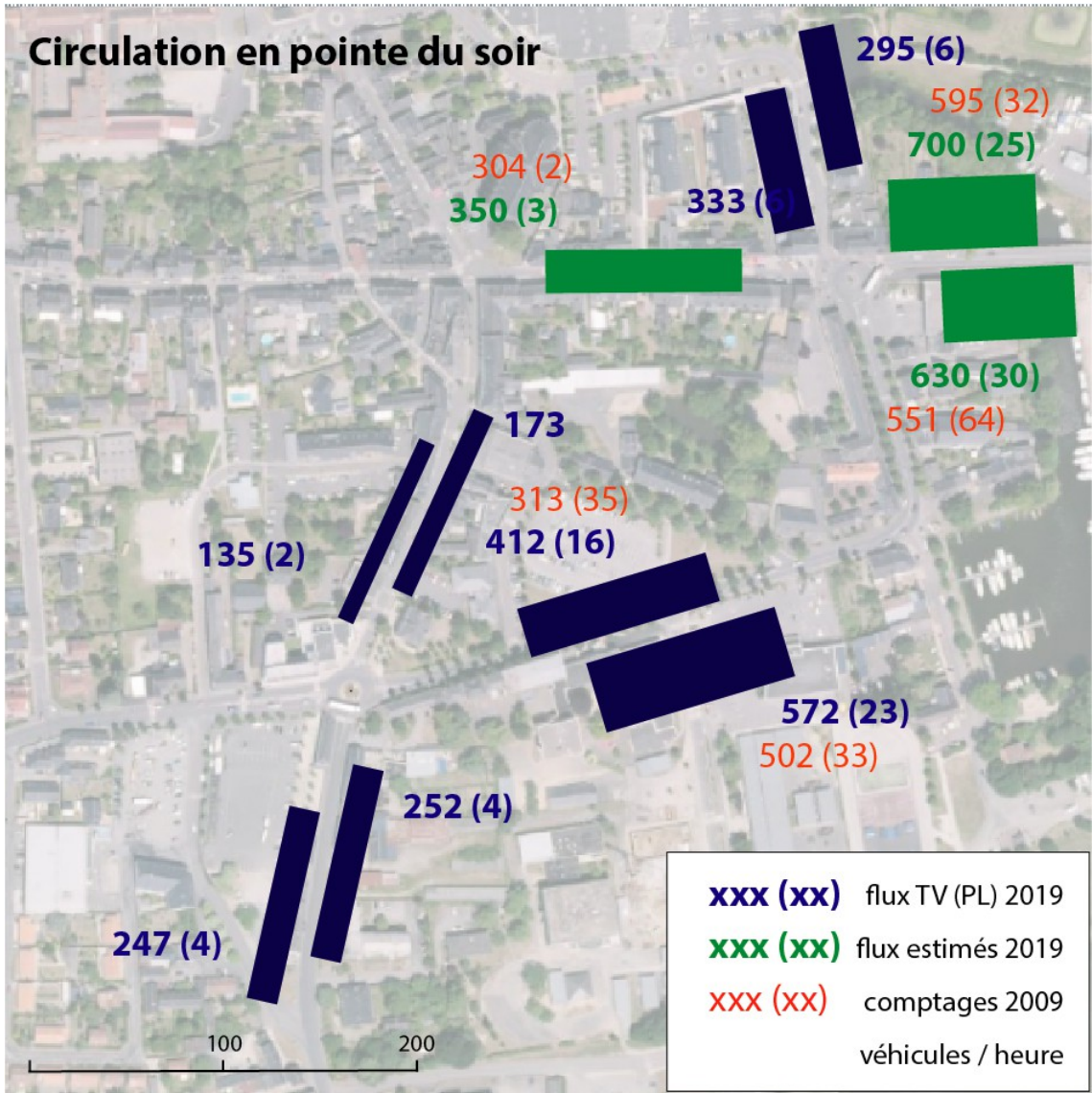


SITE DE GAULLE
FONCTIONNEMENT EN POINTE DU SOIR

La circulation sur le boulevard Paul Doumer atteint près de 1000 V/H, avec un forte disparité entre les deux sens (580 O-E pour 420 E-O), avec des flux de PL encore consistant à ce moment.

Cette circulation est relativement fluide, impactée néanmoins par les divers tourne-à-gauche aux trois carrefours Pasteur - salle du Marais, Ecoles et Fraternité, mais surtout le feu piétonnier rue des Ecoles.

La desserte des écoles intervenant dans une circulation déjà accrue, les entrées sorties du parking du Marais sont peu aisés, de même que l'accès à la rue des Ecoles en tourne-à-gauche.

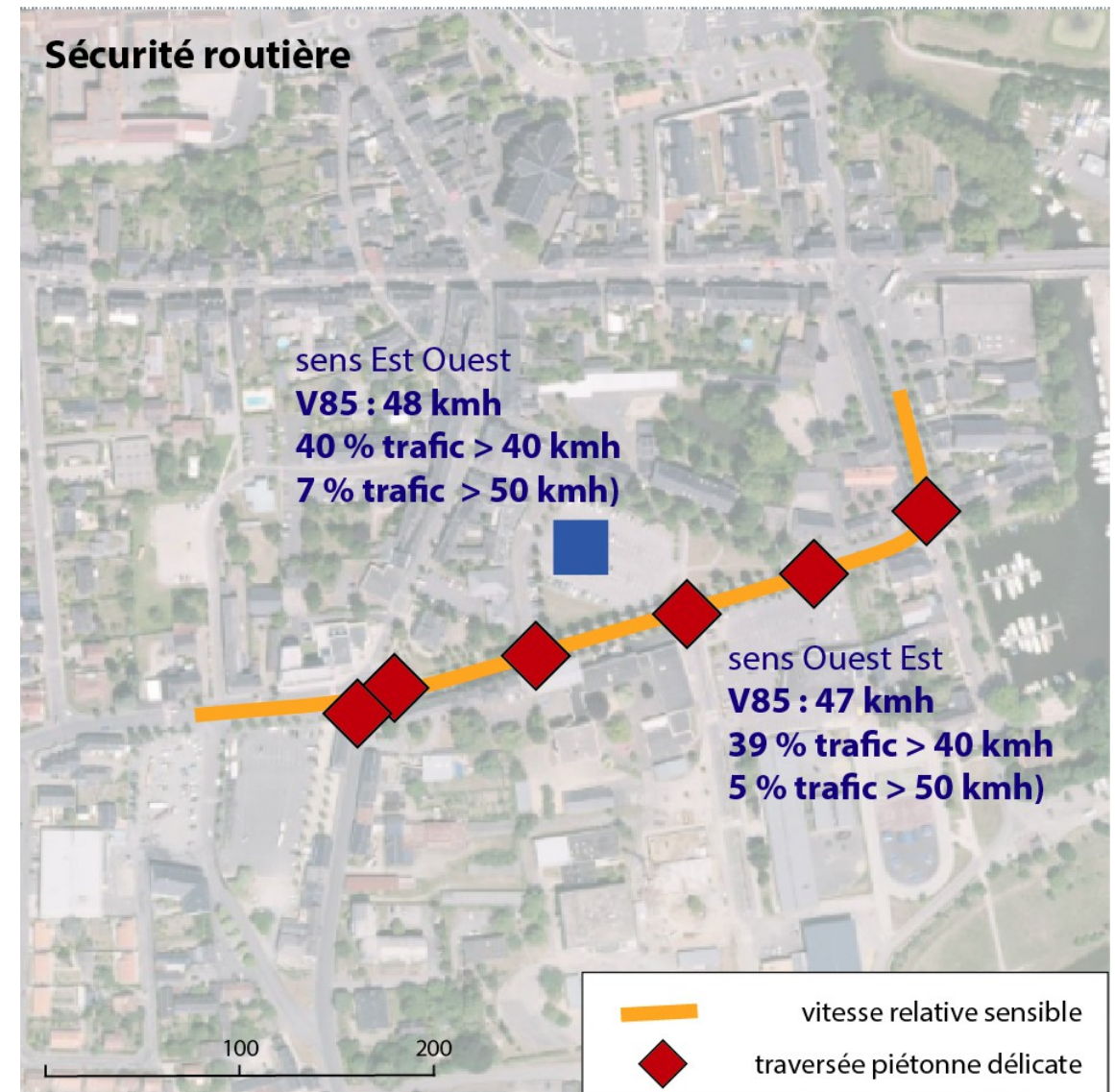


SITE DE GAULLE SECURITE ROUTIERE

Les vitesses sur l'axe sont globalement bien contenues ($V_{85} < 50$ kmh), mais des prises de vitesse nerveuses sont à noter cependant en sortie du giratoire de la médiathèque, au passage au vert du feu piétonnier rue des Ecoles et en sortie du virage du Port.

En termes de perception, cette vitesse automobile est bien présente tout au long du boulevard et les traversées piétonnes sont peu agréables sinon dangereuses.

La densité du trafic en périodes de pointes donne une priorité de fait aux automobilistes, les feux au carrefour des Ecoles sont là, heureusement, essentiels à la sécurité des piétons, mais sans réduire vraiment le danger et son ressenti face aux vitesses de circulation constatées sur l'avenue.

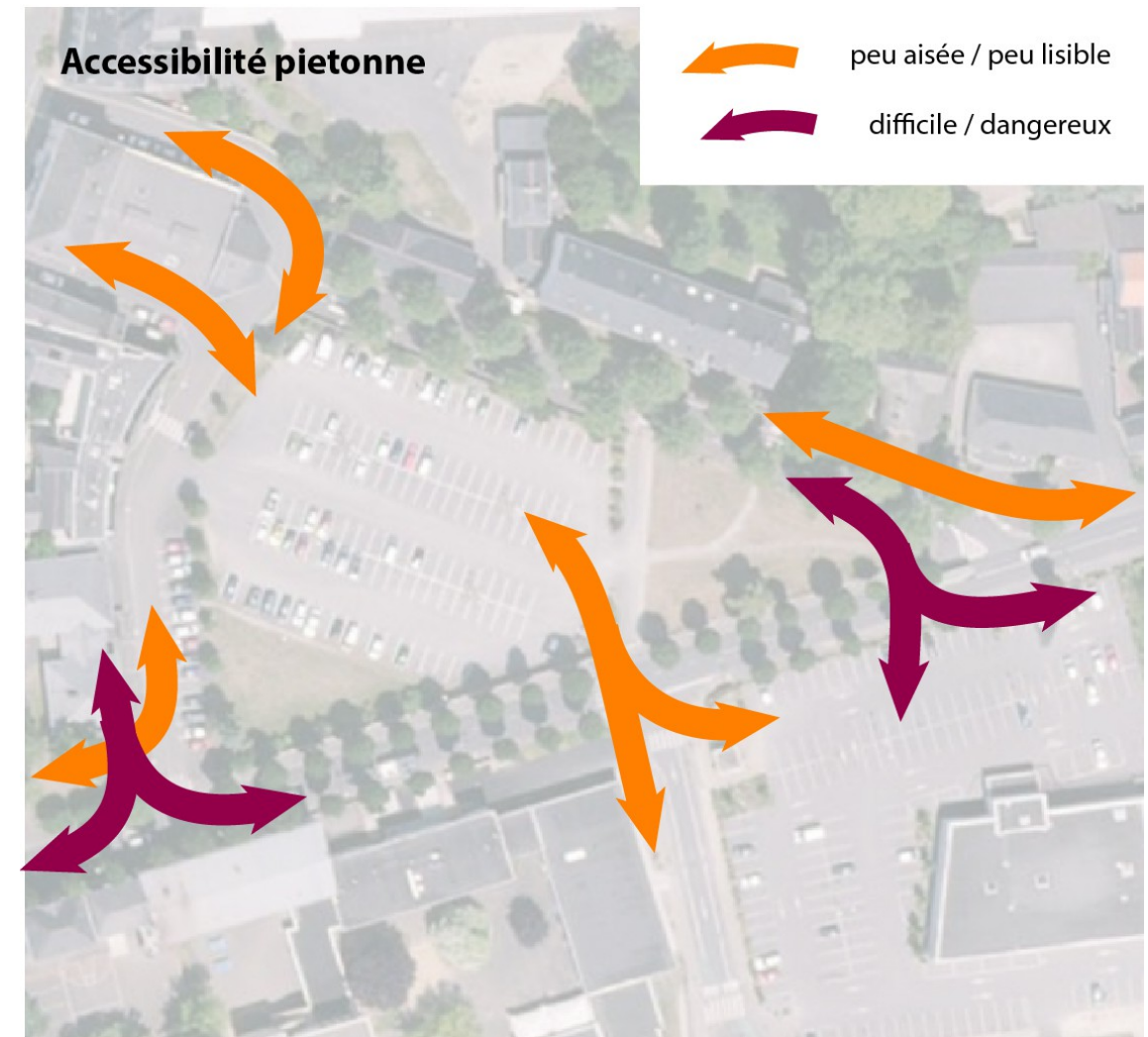


SITE DE GAULLE ACCESSIBILITE PIETONNE ET CYCLABLE

Bien qu'en marge aujourd'hui, la place De Gaulle est bien insérée dans la ville, de par sa proximité avec la polarité commerçante, de par sa situation entre Erdre et centre-ville.

Des liens piétonniers sont possibles tous azimuts, mais sont pour la plupart peu agréables, souvent étroits et peu aménagés. La proximité et les habitudes rendent ces manques en fait peu sensibles pour les automobilistes venant se stationner là, mais néanmoins.

Les cyclistes sont eux là sans aménagement, hors du boulevard Pasteur avant tout à l'usage des lycéens, alors que le boulevard Doumer est une voie dangereuse et impressionnante.

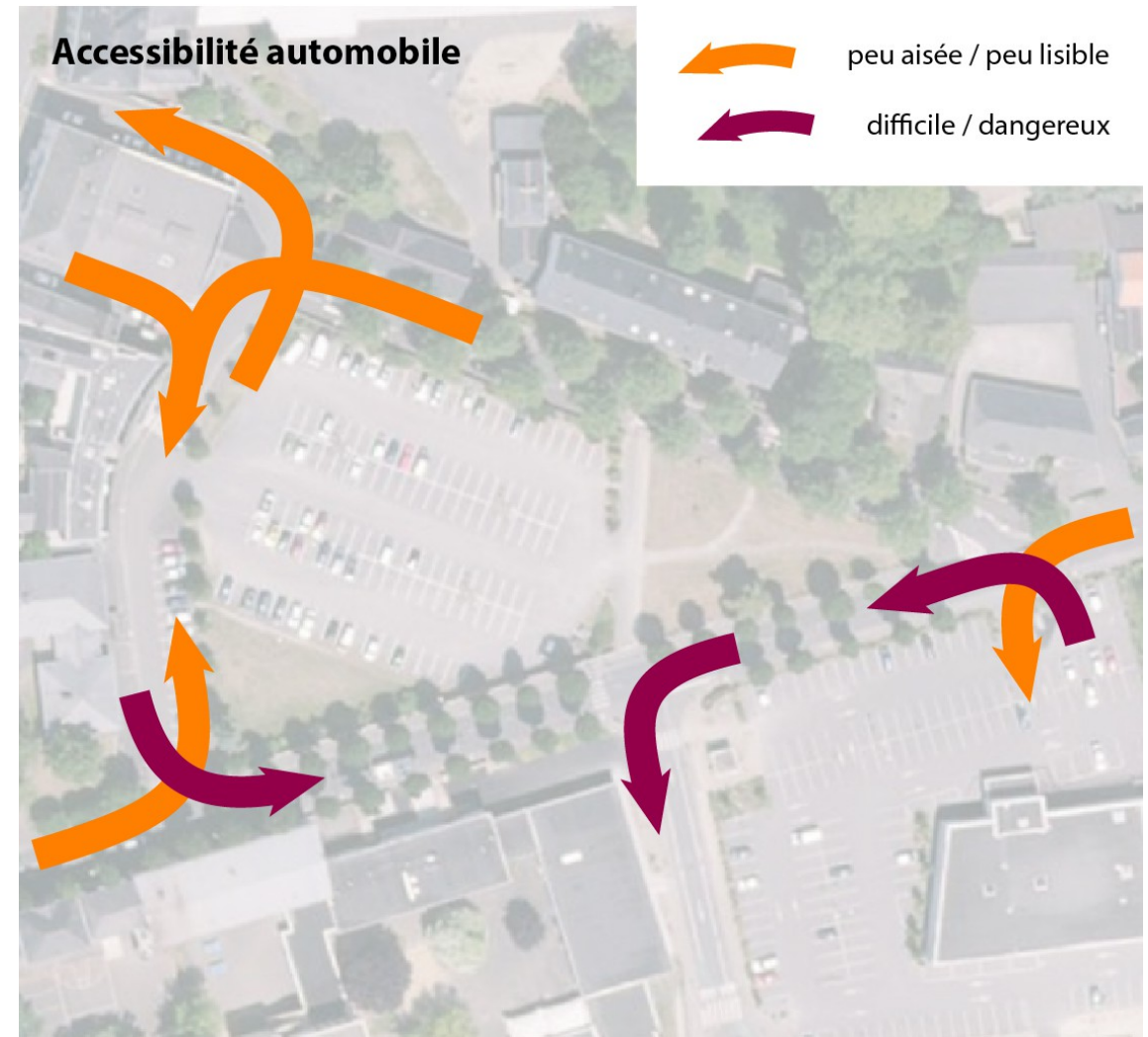


SITE DE GAULLE ACCESSIBILITE AUTOMOBILE

Les accès automobiles à la place De Gaulle sont peu évidents, si plusieurs accès à la place existent :

- principalement par le boulevard Paul Doumer, avec un carrefour en haut de la place ni aisé ni sécurisant, notamment en sortie eu égard à la circulation importante et rapide sur l'axe,
- secondairement par la rue Général Leclerc en centre-ville, peu lisible et malaisé, tant en entrée qu'en sortie,
- par le boulevard Pasteur enfin, de manière anecdotique, en accès seul à sens unique depuis le bas de la place.

Le parking de la salle du Marais est tout aussi contraint et peu pratique, uniquement par le boulevard Doumer.

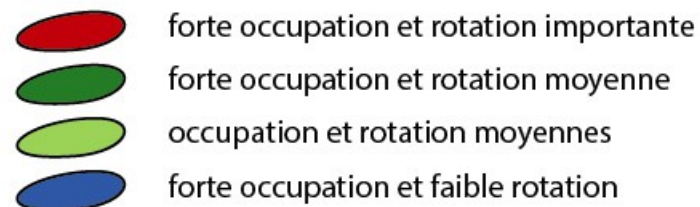


SITE DE GAULLE SYNTHESE STATIONNEMENT

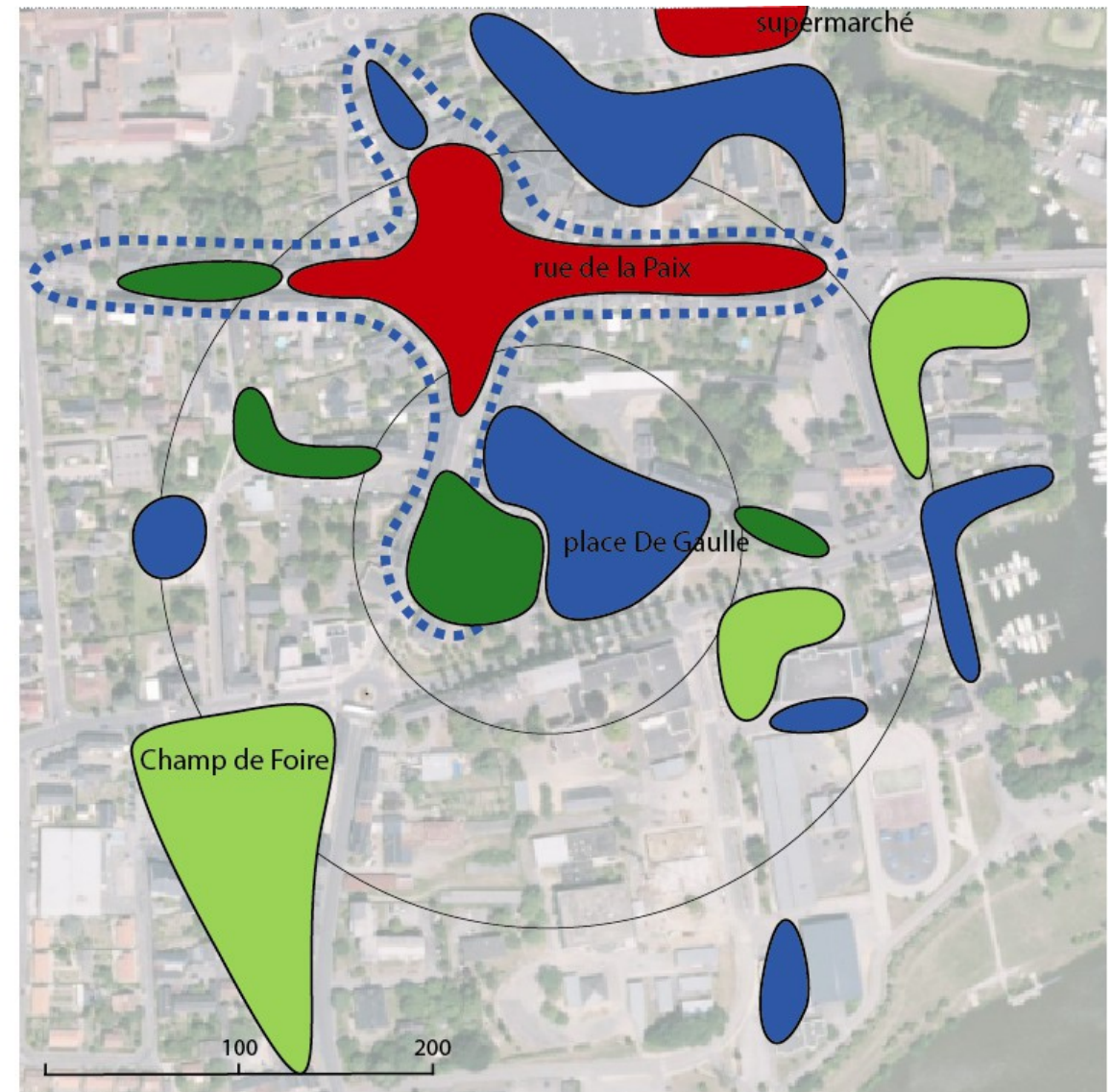
Le centre-ville de Nort sur Erdre offre de nombreux espaces de stationnement, près de 1700 dans l'ensemble du secteur central et 1000 pour la zone considérée, où le parking du supermarché est relativement peu utilisé pour des usages locaux.

Cette offre de stationnement est quotidiennement largement occupée dans et autour du centre commerçant, mais des réserves de capacité restent ordinairement disponibles tout au long de la journée en périphérie Sud notamment

La rotation est correcte dans la zone bleue centrale, plus limitée en périphérie, avec une part de véhicules ventouses. La zone non contrôlée fonctionne à la demi-journée, avec une rotation très faible



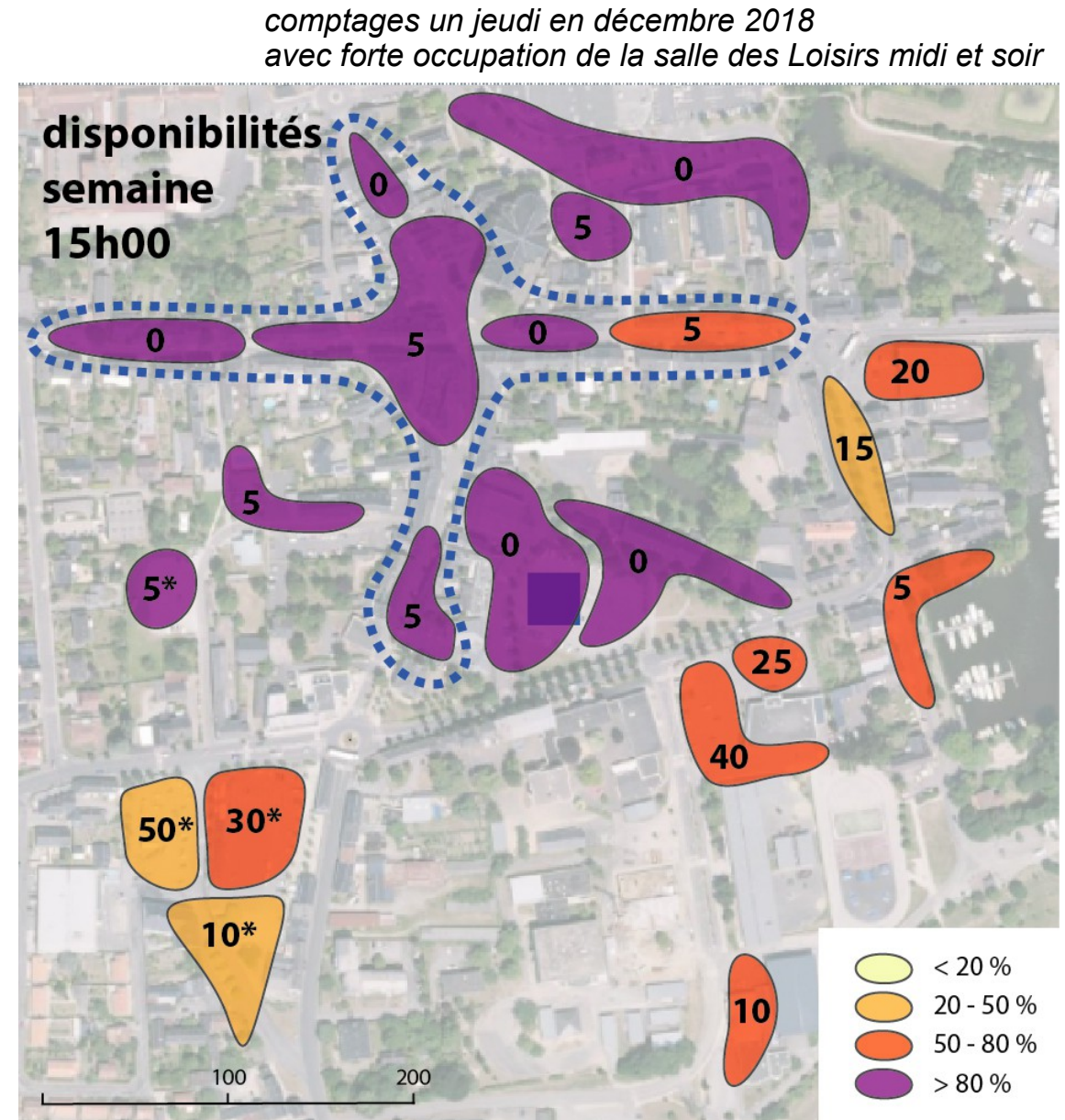
*comptages un jeudi en décembre 2018
avec forte occupation de la salle des Loisirs midi et soir*



SITE DE GAULLE DISPONIBILITES DE STATIONNEMENT A 15 HEURE

En début d'après-midi, le stationnement en centre-ville est entièrement saturé, mais d'importantes disponibilités restent offertes à proximité, en particulier sur le Champ de Foire (90 places) et le parking du Marais (65 places).

Cette situation perdure tout le début d'après-midi jusqu'à 17h00.

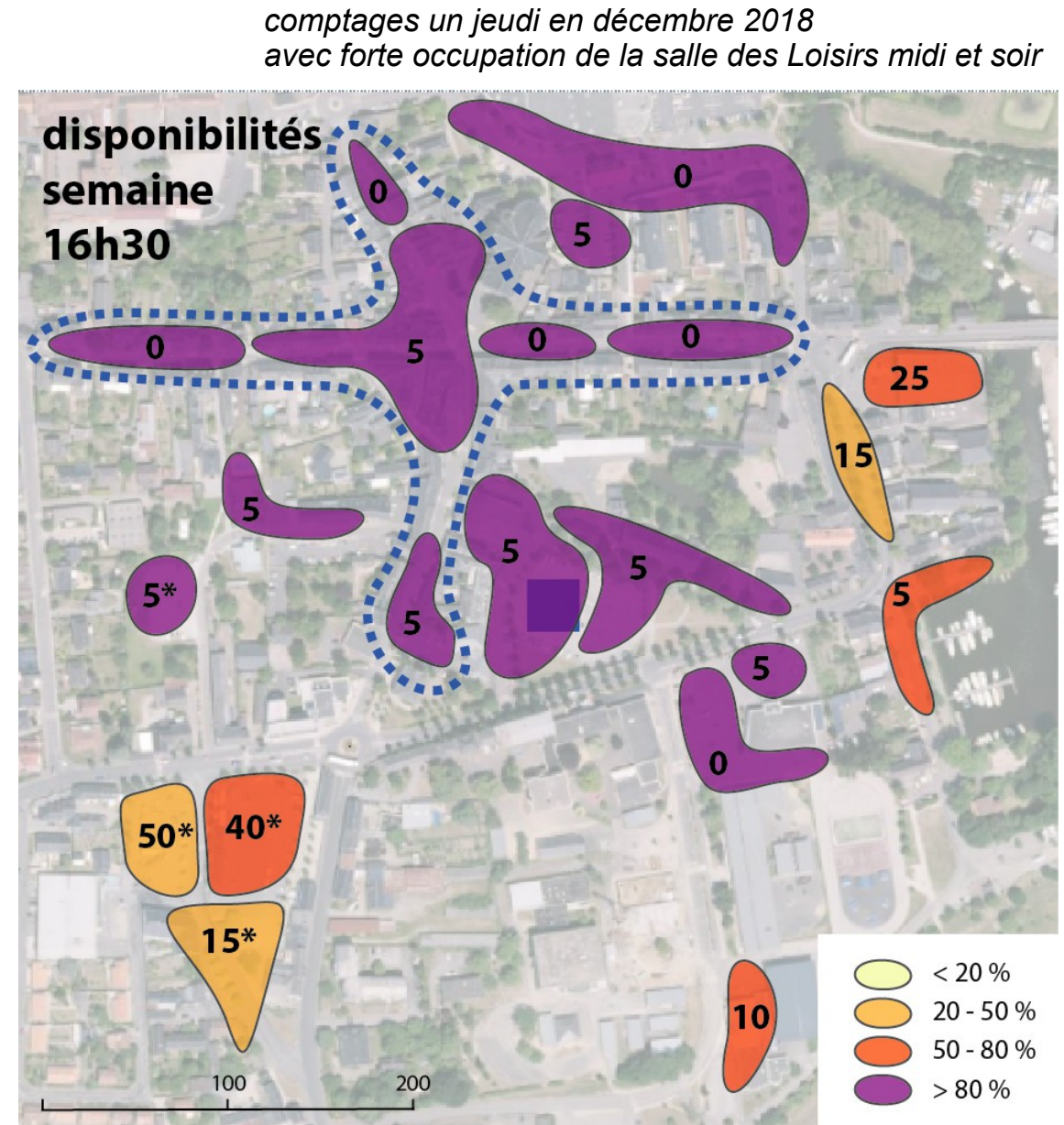


SITE DE GAULLE STATIONNEMENT DISPONIBLE EN SEMAINE A 16H30

La tranche horaire 16h30 17h00 voit un usage complémentaire de stationnement venir s'ajouter : la desserte des sorties d'école, qui amène un remplissage complet de la place De Gaulle et du parking du Marais.

Ne reste là que le Champ de Foire comme espace où le stationnement reste possible aisément.

La durée de ce moment intense est brève du phénomène entre 16h00 et 17h00, suite à quoi l'offre de stationnement se libère rapidement.

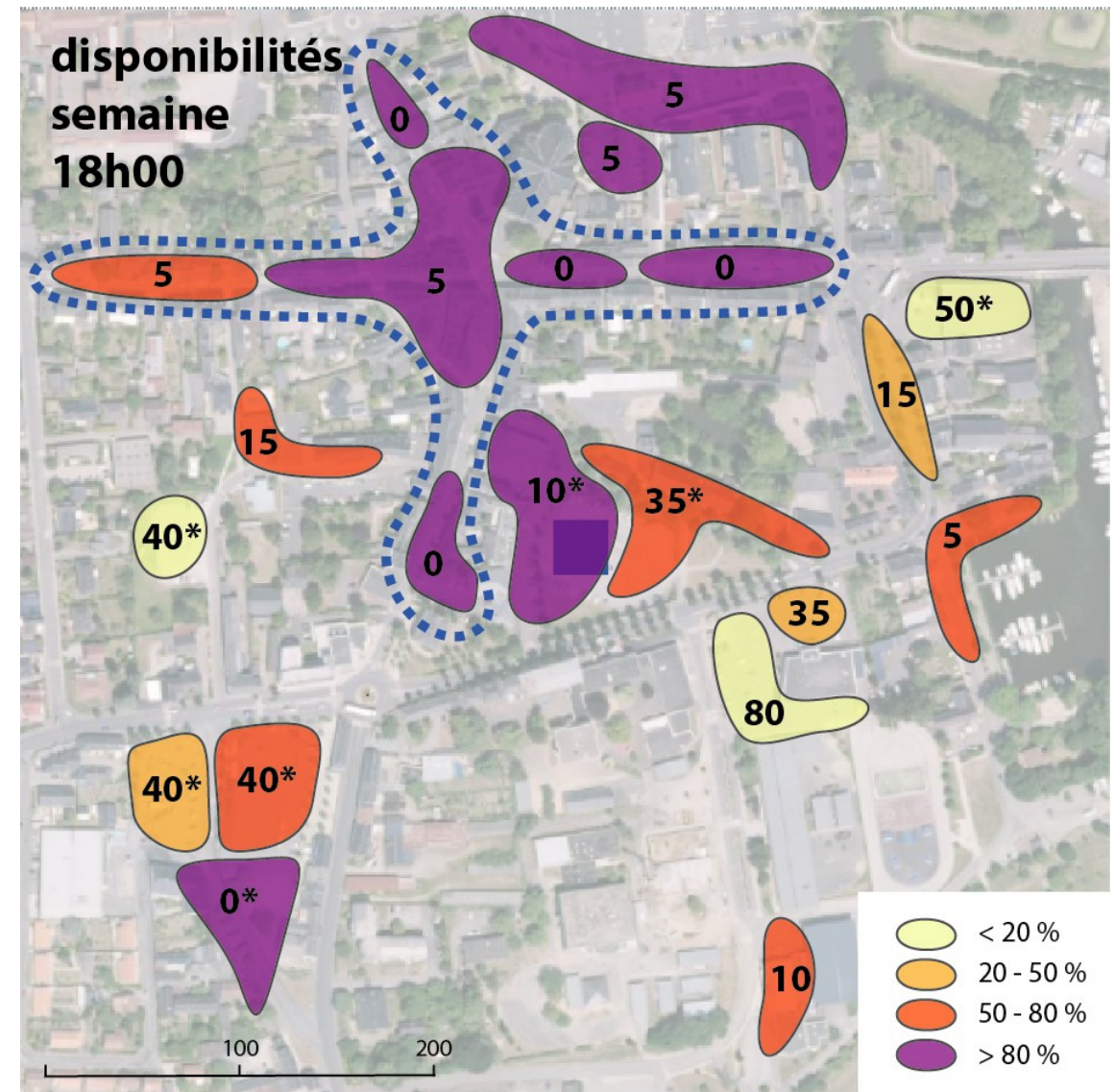


SITE DE GAULLE STATIONNEMENT DISPONIBLE EN SEMAINE A 18H00

A ce moment, le centre-ville est toujours très occupé, mais la période des sorties d'école est terminée et le stationnement de travail s'est déjà réduit sensiblement.

L'ensemble De Gaulle Marais offre là une capacité d'environ 160 places.

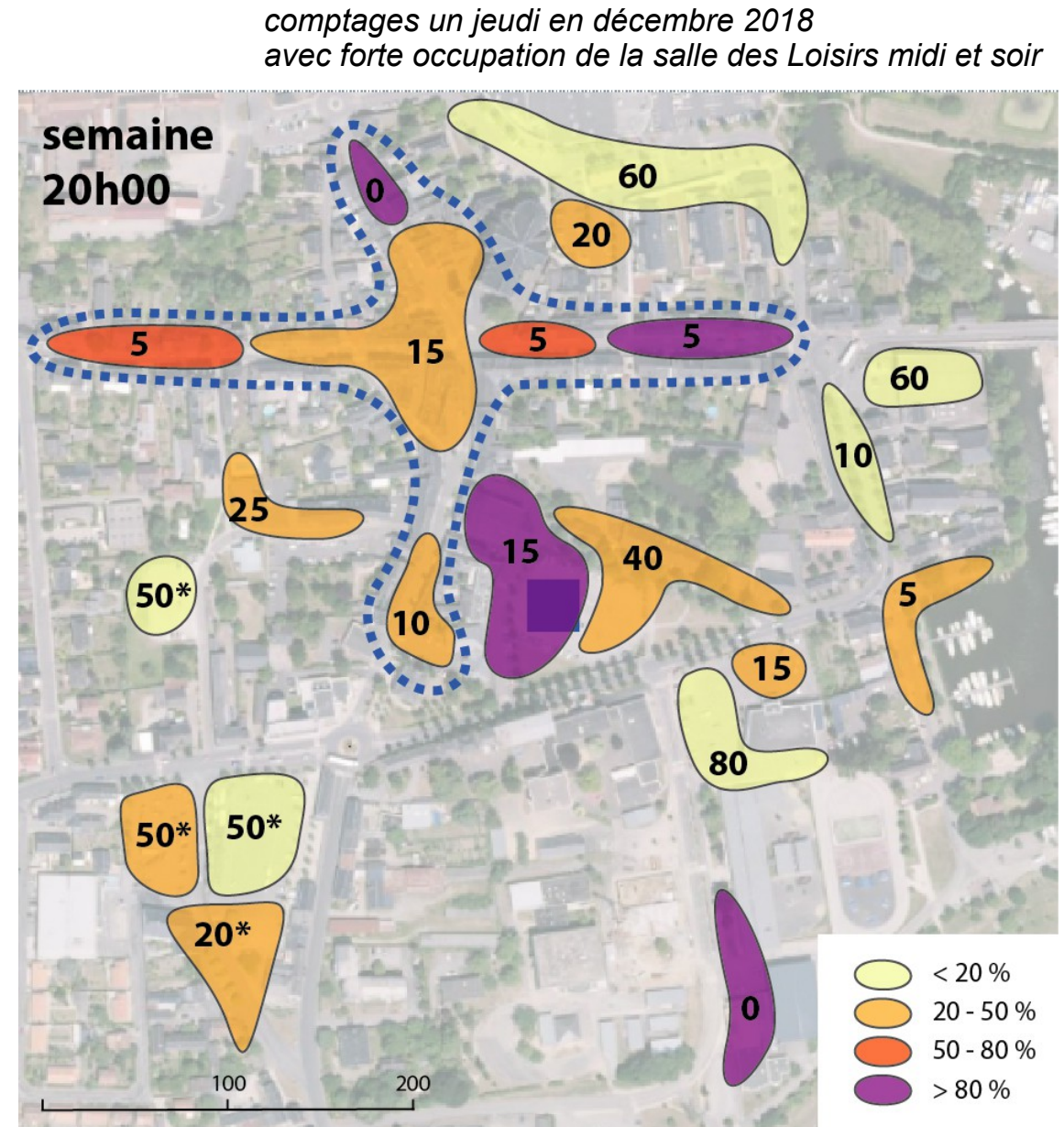
*comptages un jeudi en décembre 2018
avec forte occupation de la salle des Loisirs midi et soir*



SITE DE GAULLE STATIONNEMENT DISPONIBLE EN SEMAINE A 20H00

Le début de soirée voit le centre-ville se vider assez largement, si l'événement majeur en salle des loisirs laisse ici de nombreuses voitures non habituelles.

L'ensemble De Gaulle Marais offre ici environ 150 places

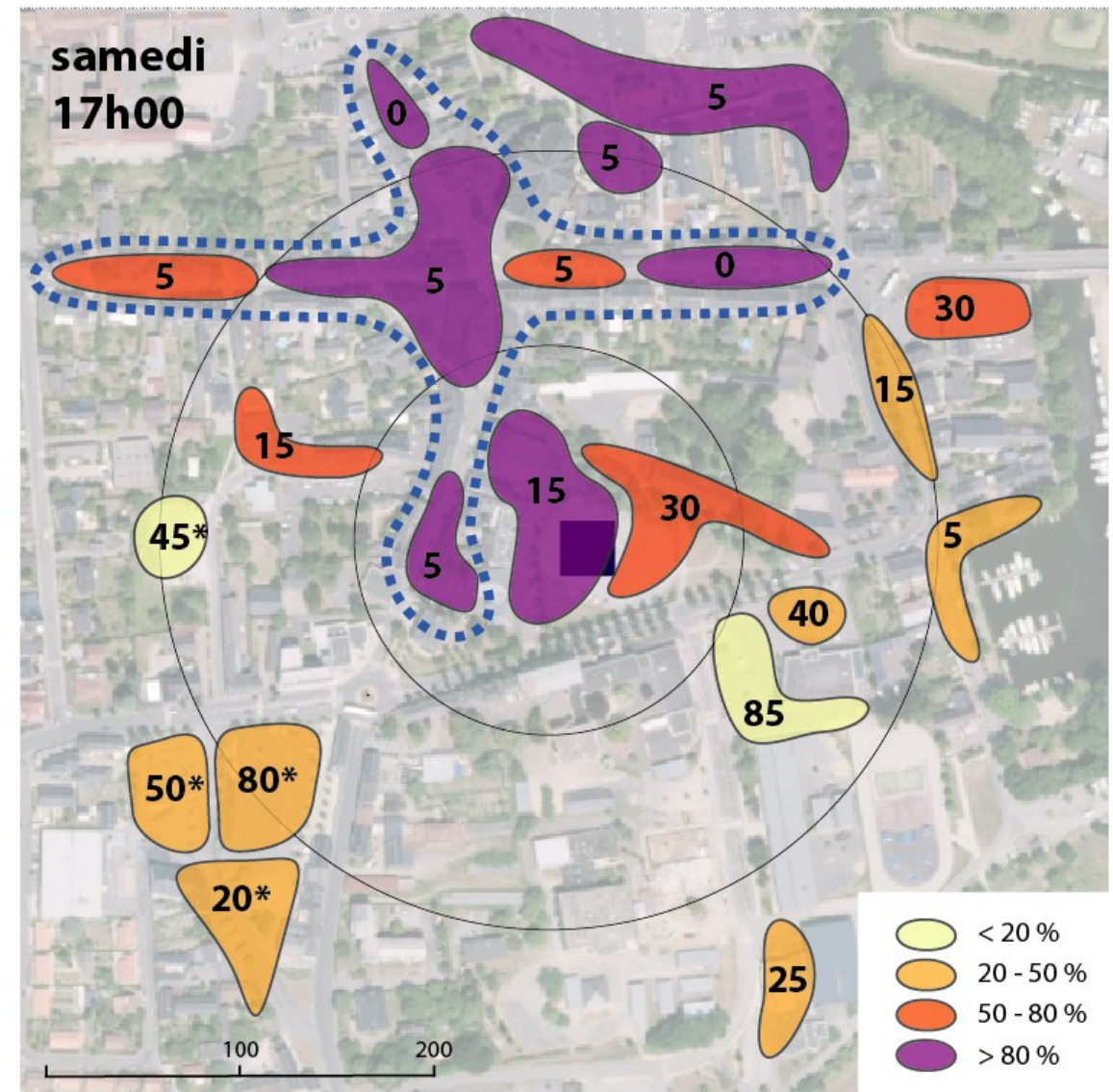


SITE DE GAULLE STATIONNEMENT DISPONIBLE SAMEDI 17H00

Il est à noter que le samedi après-midi est ici à Nort un moment d'activité commerciale faiblissant rapidement après 17 heure, laissant de larges disponibilités sur la place De Gaulle et alentours.

La place De Gaulle et le parking du Marais offrent là environ 180 places.

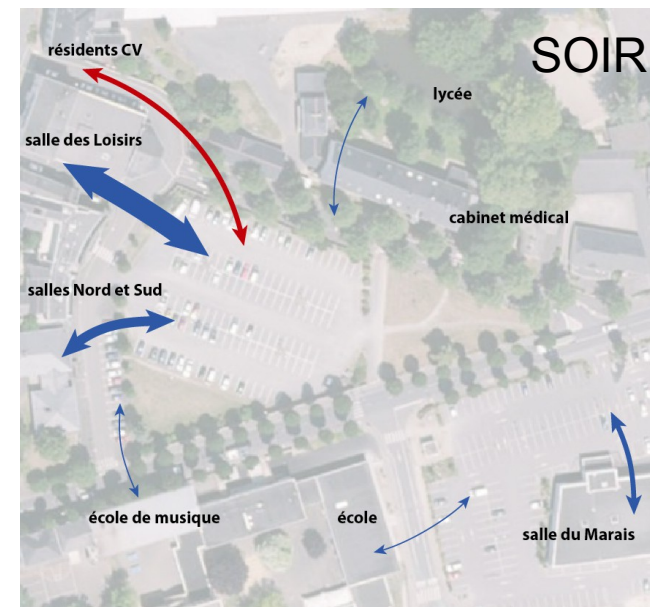
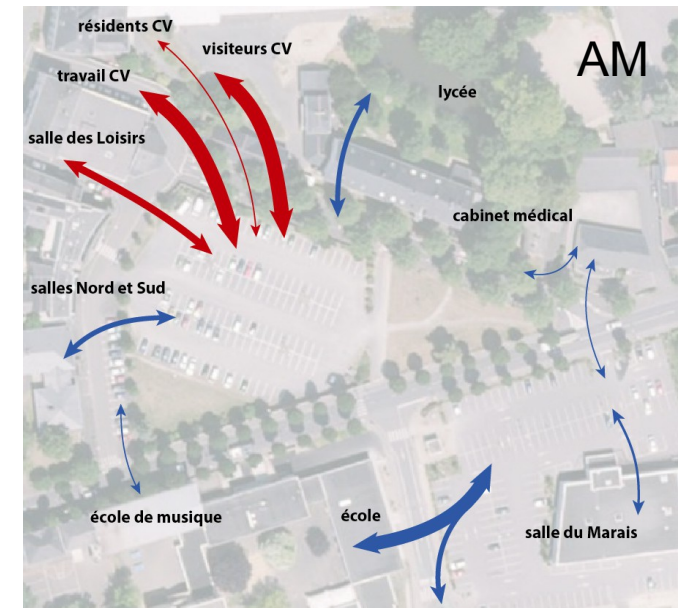
comptages en janvier 2019
Avec fréquentation moyenne de la salle des Loisirs



SITE DE GAULLE MOTIFS DE STATIONNEMENT

Les motifs de stationnement varient entre journée et soir, qui voit les actifs et clients disparaître alors que les usagers de loisirs sont encore bien présents.

La légitimité d'être stationné place De Gaulle est forte pour les usagers des salles associatives et les riverains, tandis que les actifs et les clients des commerces centraux le sont beaucoup moins, ayant des alternatives à disposition (champ de foire, ..)



SITE DE GAULLE PROBLEMATIQUES FONCTIONNELLES

ACCESSIBILITE

L'accès à la place est aujourd'hui nettement insuffisant en termes de sécurité routière et d'agrément, quels que soient les modes de déplacement et quels que soient les itinéraires d'accès. Il en est de même pour le parking du Marais.

La circulation automobile sur le boulevard P Doumer pose aujourd'hui des problèmes d'accessibilité (entrée et sortie) riveraine tant en pointe (difficultés d'accès et surtout de sortie) que en dehors (sécurité routière), et apparaît comme une frontière urbaine.

Les modes doux sont les parents pauvres de ce secteur (et au delà). Tant en terme de lisibilité des itinéraires que de sécurité routière et d'agrément.

STATIONNEMENT

Au regard d'une enquête qui s'est déroulée un jour de forte fréquentation, la situation du stationnement apparaît aujourd'hui contrastée :

- relativement confortable autour de 20h-20h30, avec des réserves proches importantes dans tout le secteur,
- délicate durant l'après-midi, avec une saturation quasi permanente de la place De Gaulle, si pour autant le Champ de Foire et le parking du Marais gardent des disponibilités importantes, sauf au moment de la sortie des écoles et collège pour ce dernier (16h30 – 17h00, période de totale saturation et encombrement).

SITE DE GAULLE PERSPECTIVES FONCTIONNELLES

ACCESSIBILITE AUTOMOBILE

Le cinéma n'apportant que peu de trafic, l'impact sur la circulation boulevard Paul Doumer sera imperceptible.

La desserte du cinema ne pourra cependant s'effectuer dans la configuration actuelle, tant par le peu de facilité du carrefour Fraternité que par la plus que probable position aval du parking, demandant un accès au niveau du carrefour de la rue des Ecoles.

ACCESSIBILITE PIETONNE ET CYCLISTE

L'accessibilité piétonne restera intéressante pour tout le centre-ville, en dépit du manque d'agrément des liaisons, mais le lien avec le parking du Marais sera lui contrarié par le manque de sécurité routière de la traversée du boulevard.

L'accessibilité cyclable en restera à ce qu'elle est.

STATIONNEMENT

Seules les séances de l'après-midi apparaissent susceptibles d'être impactées véritablement par la demande générale liée au centre-ville s'exprimant sur la place De Gaulle.

Cela dit, la question de la capacité de stationnement pour les spectateurs doit intégrer la demande réelle et les possibilité d'usages non automobiles de la part des spectateurs résidant à proximité, susceptible de la minorer sensiblement.

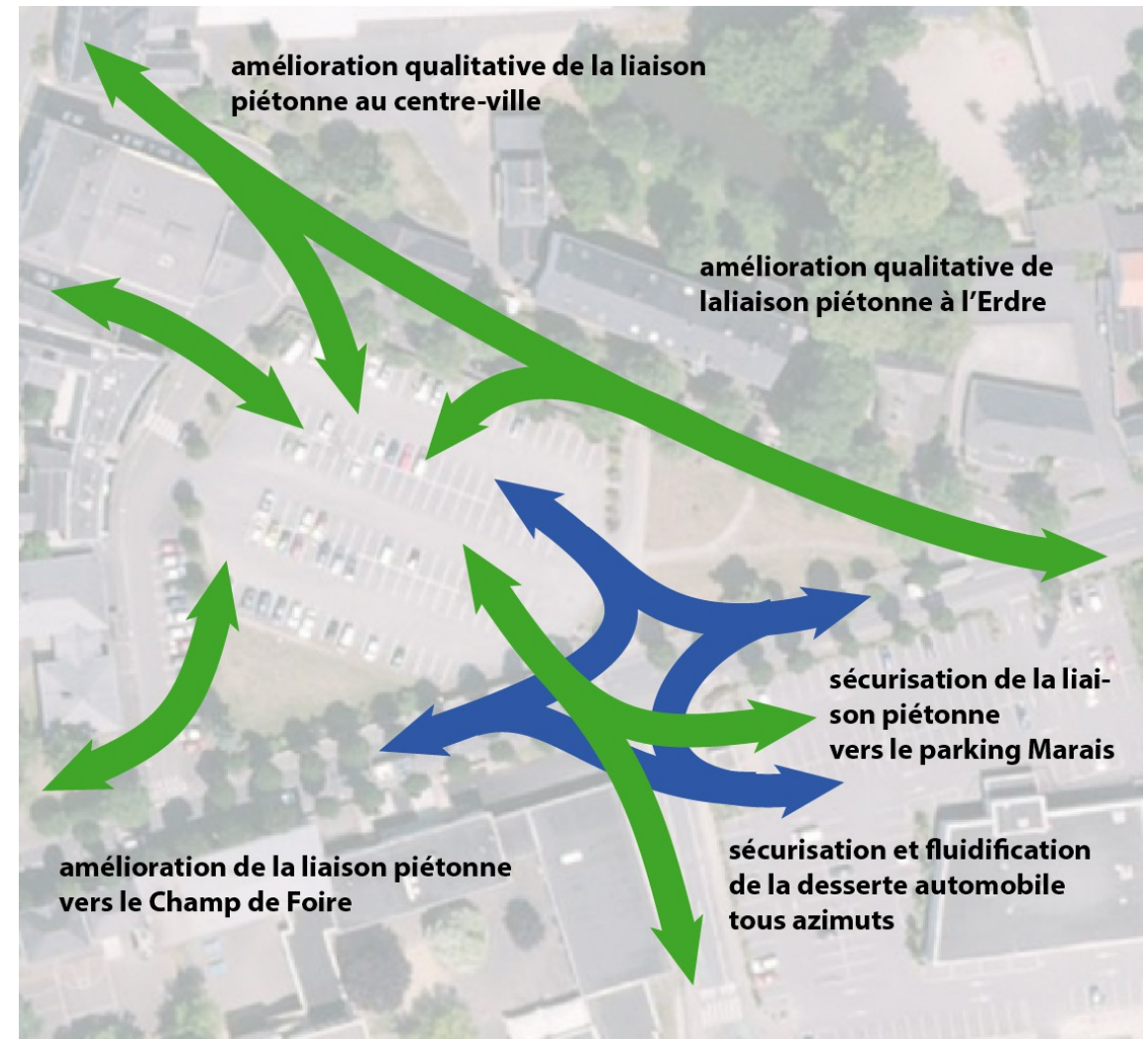
Un cinéma devrait aussi entrainer un dynamisme nouveau pour le centre-ville, et donc une demande accrue de stationnement.

SITE DE GAULLE ENJEUX ACCESSIBILITE, AGREMENT ET SECURITE ROUTIERE

Deux enjeux fonctionnels à intégrer pour la desserte de la place et globalement du secteur :

- un accès automobile préférentiel au parking sur la place et au cinéma, sur le boulevard P Doumer, bien aménagé pour en faciliter les entrées et sorties sans contraindre le fonctionnement en pointes du boulevard Doumer, facilitant également celui du parking du Marais,
- assurer d'une bonne desserte piétonne et cyclables tous azimuts dans l'ensemble du secteur pour lier le site avec les extérieurs,

Rechercher par ailleurs une qualité globale des espaces publics, pour faire de tout ce secteur un lieu urbain agréable, partie intégrante du centre-ville, soutenant efficacement l'affirmation d'un lien piétonnier attractif vers l'Erdre.

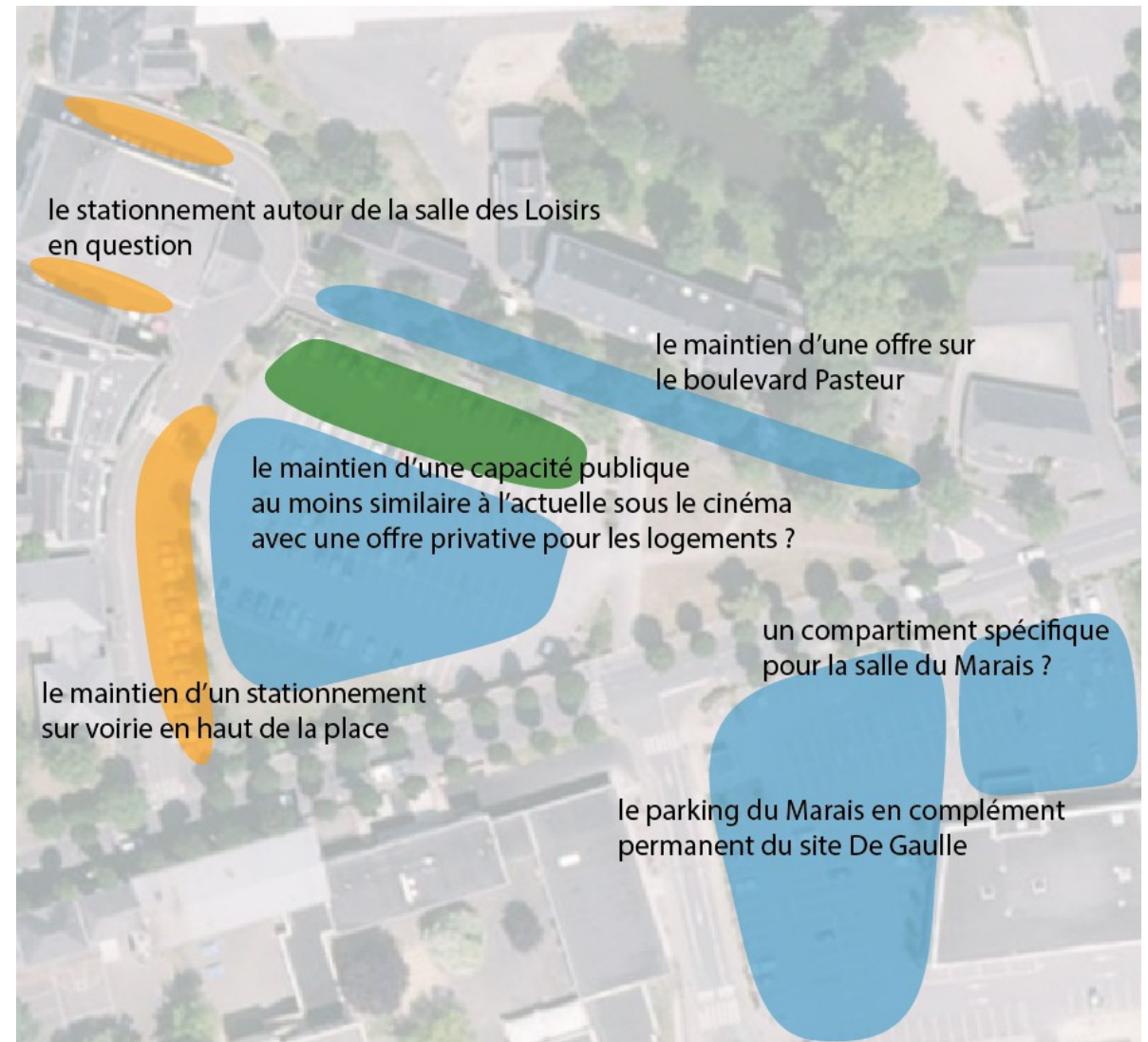


SITE DE GAULLE ENJEUX DE STATIONNEMENT

Trois enjeux d'aménagement globalement :

- un maintien du niveau de l'offre de stationnement sectorielle (De Gaulle – Marais), voire accru pour intégrer au besoin le stationnement résident des logements prévus ici,
- une gestion contrôlée sur une partie de l'offre, qui repousse les véhicules ventouses plus à l'écart du cinéma (extension zone bleue centre-ville, ..),
- une bonne liaison piétonne avec les extérieurs, le parking du Marais en particulier, mais aussi le champ de foire, qui est la réserve ultime de tout le centre-ville.

De plus, concernant l'éventualité d'une séance en fin d'après-midi, la saturation du stationnement durant le court moment des sorties d'école pose un enjeu de positionnement de la séance afin d'éviter cette période limitée dans le temps pour pouvoir utiliser le parking du Marais face à l'absence d'offre place De Gaulle au même moment.



SITE DE GAULLE BESOINS ET PERSPECTIVES D'AMENAGEMENT

Un stationnement sous le cinéma apparaît évident pour préserver la capacité globale du secteur, avec un accès à positionner au droit du carrefour des Ecoles, via un giratoire. La capacité de stationnement public en haut de la place est à conserver pour l'usage local.

Une extension de la zone bleue est à envisager pour tout ou partie de l'offre à terme, afin d'y éviter le stationnement de longue durée.

L'ensemble de l'espace public est à réaménager sous la forme d'un espace globalisé fortement valorisant en termes d'images et d'usages, intégrant l'avenue Paul Doumer pour y ralentir la circulation et faciliter les traversées piétonnes.

Les cyclistes seront également bénéficiaires de cette transformation, si pour autant l'étroitesse de l'emprise viaire ne permet pas d'envisager des espaces réservés.



5 – SYNTHESE COMPARATIVE

SYNTHESE COMPARATIVE
DES DEUX SITES

Les deux sltes présentent des avantages et des inconvénients fondamentalement opposés.

Le site de Cap Nort est confronté à peu de contraintes fonctionnelles, notamment en matière de stationnement (à condition de disposer d'un parking contrôlé), et génère de ce fait peu d'enjeux d'aménagement hors site. Il n'apporte par contre rien en terme de dynamisation de la vie du centre-ville.

Le site central De Gaulle est plus problématique en termes de stationnement en fin d'après-midi, demandant des aménagements de préservation d'une offre à proximité du site ainsi que d'intégration urbaine. Il est par contre éminemment favorable à une dynamique centrale accrue.

	CAP NORT	DE GAULLE
URBANISME		
urbanité		
symbiose centrale		
image ville		
aménagement ville		
DESSERTE AUTOMOBILE		
ST semaine 17h00		
ST semaine 17h30		
ST semaine 20h00		
ST samedi AM		
accès semaine 17h00		
accès semaine 17h30		
accès semaine 20h00		
accès samedi AM		
DESSERTE PIETONNE ET CYCLABLE		
accessibilité		