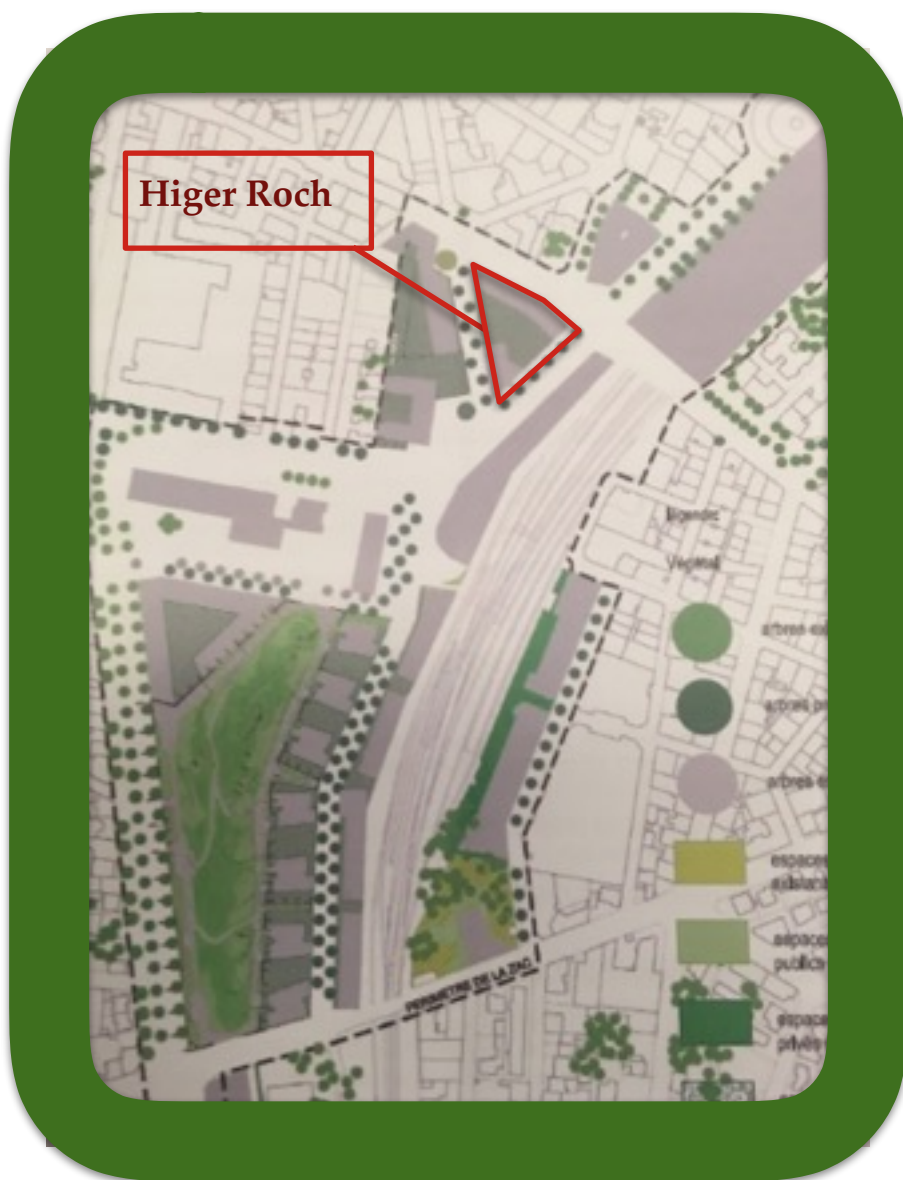




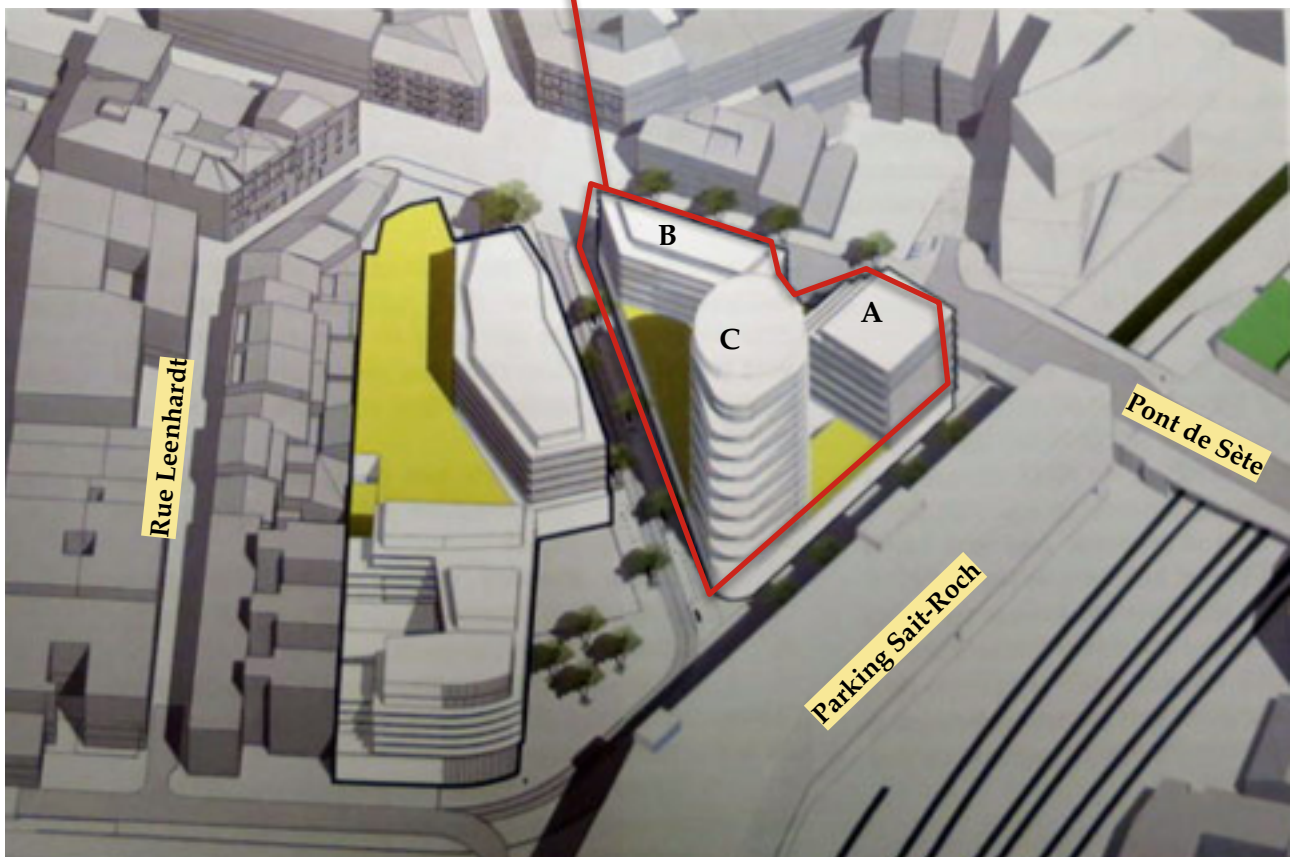
ZAC Saint-Roch Les travaux débutent

L'Higer Roch

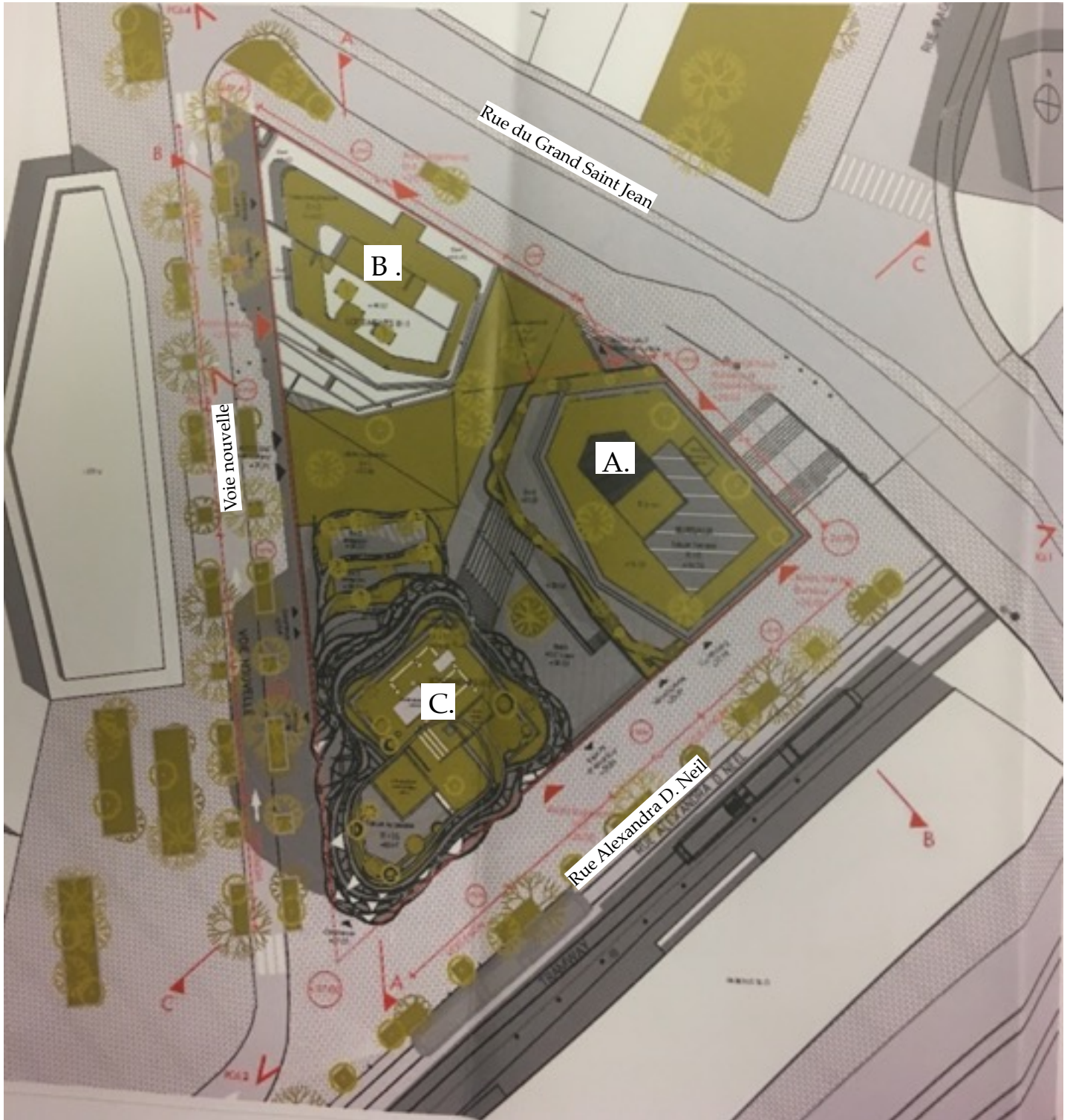
Documents issus du dossier de permis de construire
consulté le 11 avril 2018



Higer Roch



- L'ensemble Higer Roch se compose de :**
- deux immeubles : (A) bureaux, (B) logements
 - d'une tour (C)

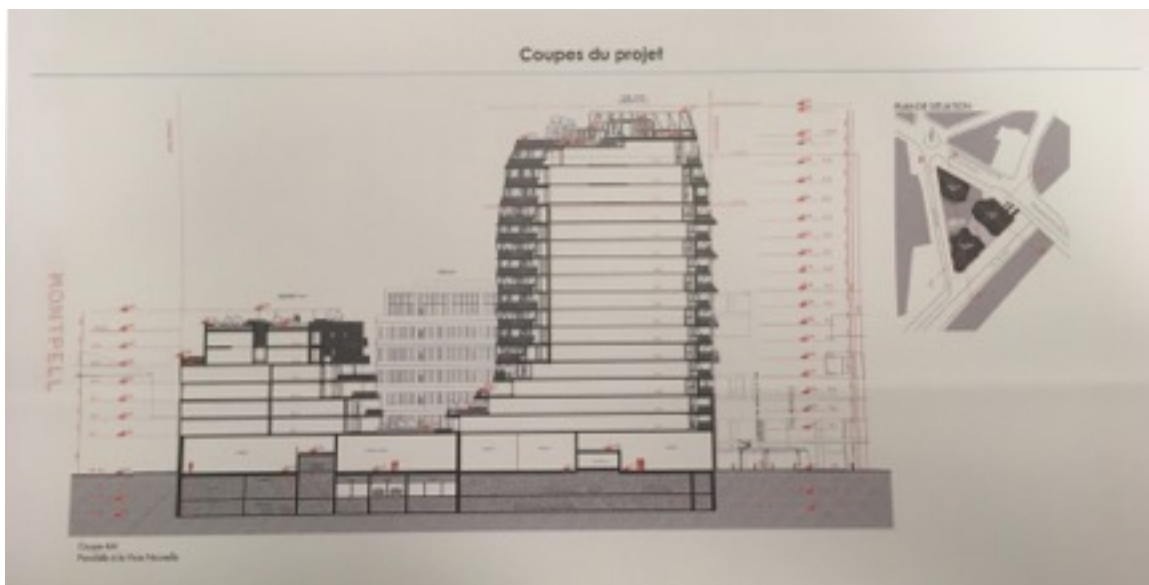


Plan de masse

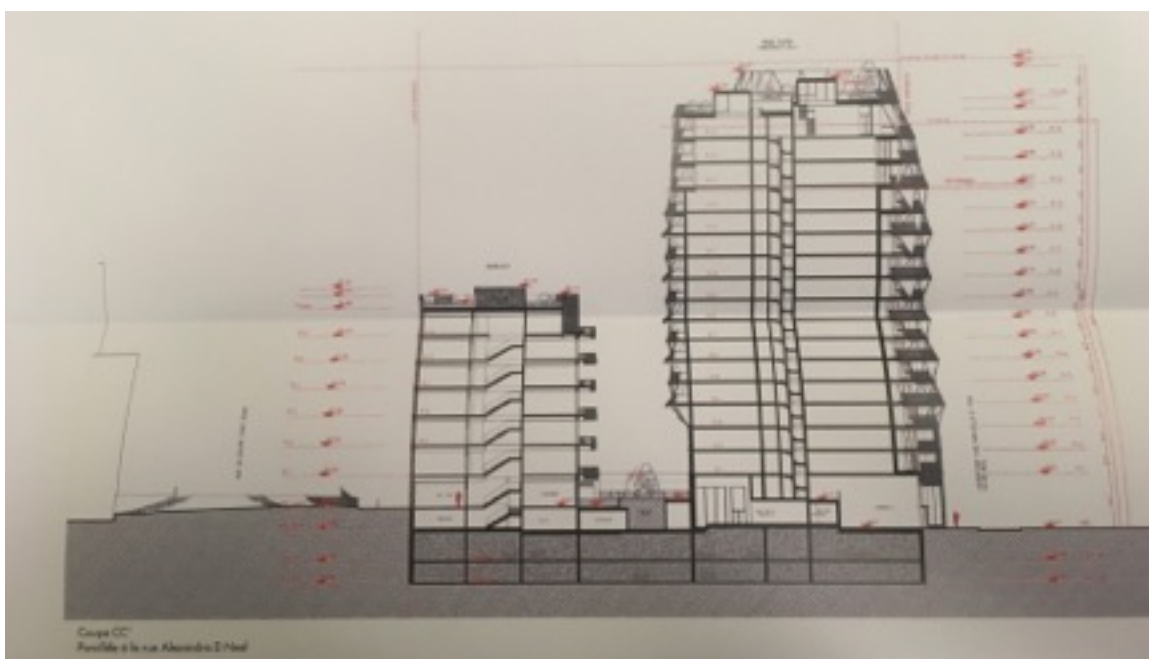


Desserte routière

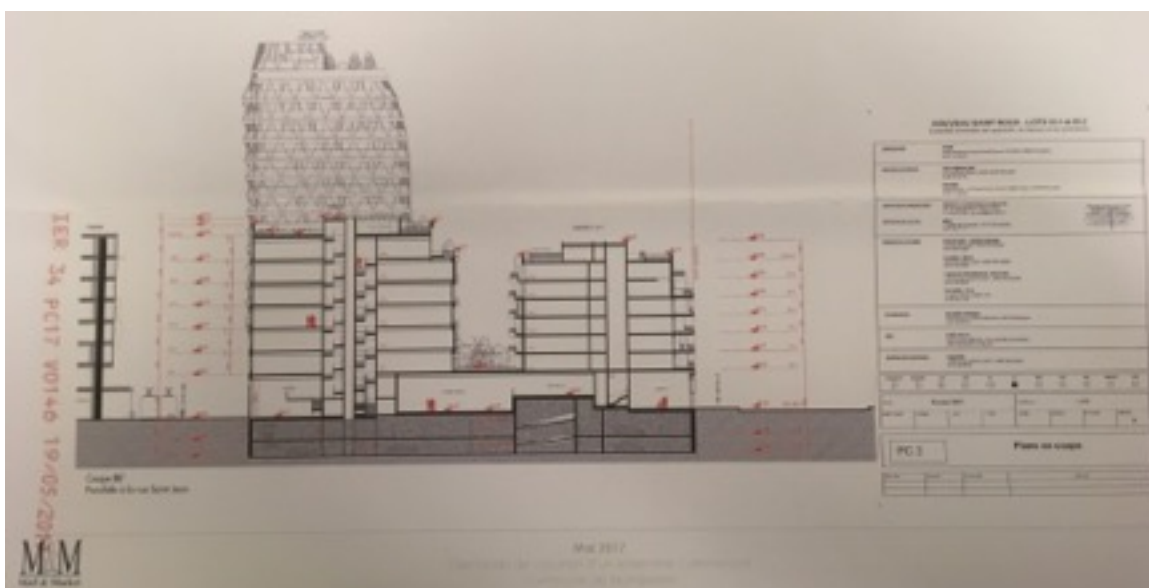
Coupe parallèle
à la voie nouvelle

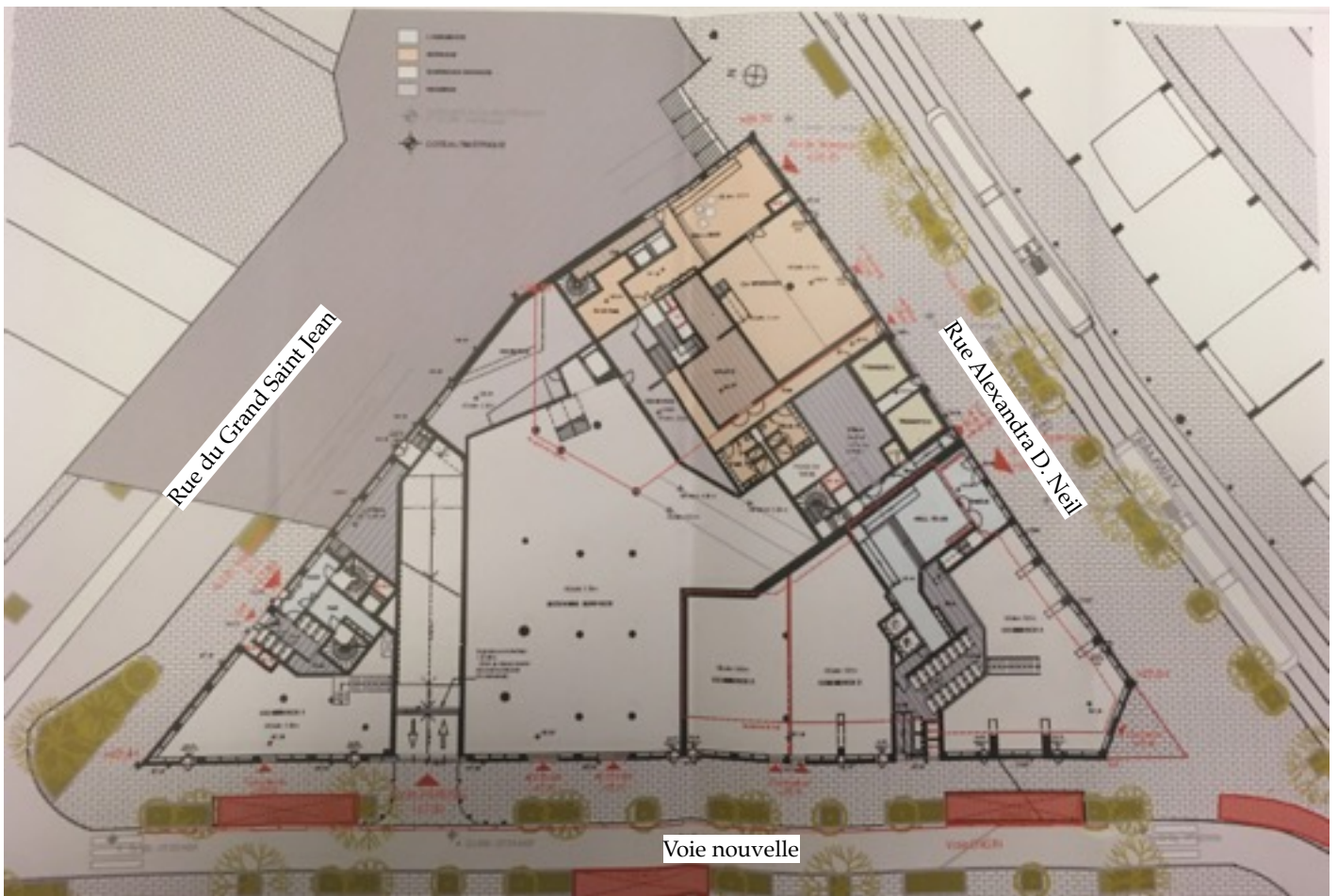


Coupe parallèle
à la rue A.D. Neil



Coupe parallèle
à la rue du G. Saint Jean

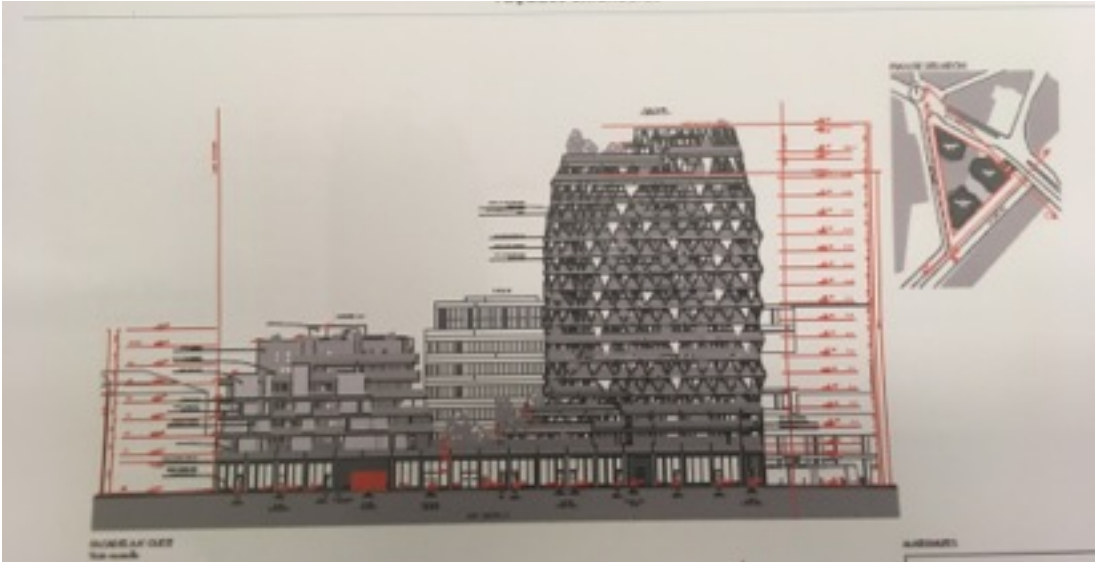




Plan de livraison

Façades extérieures

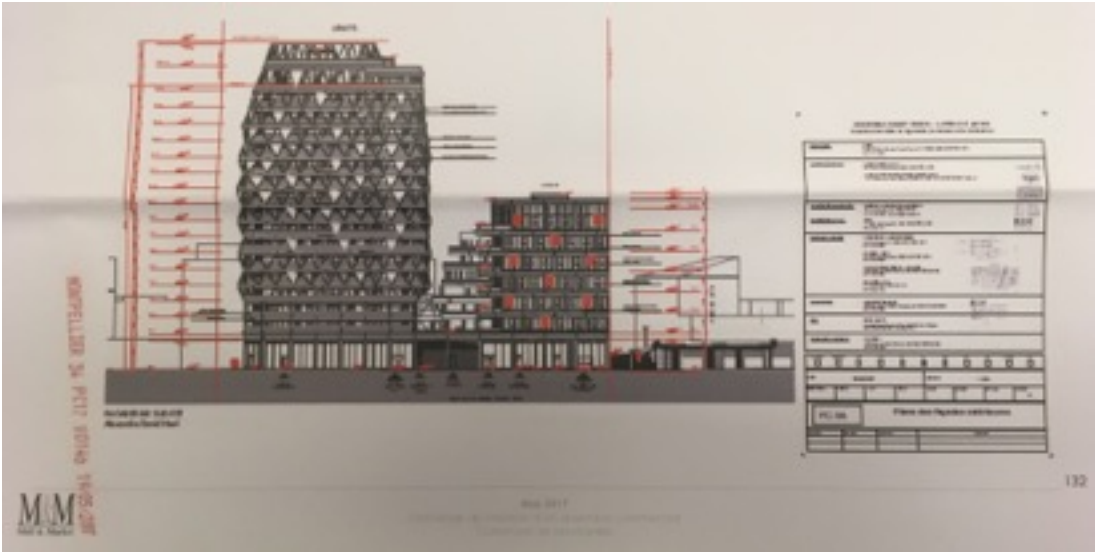
Voie nouvelle



Grand Saint Jean



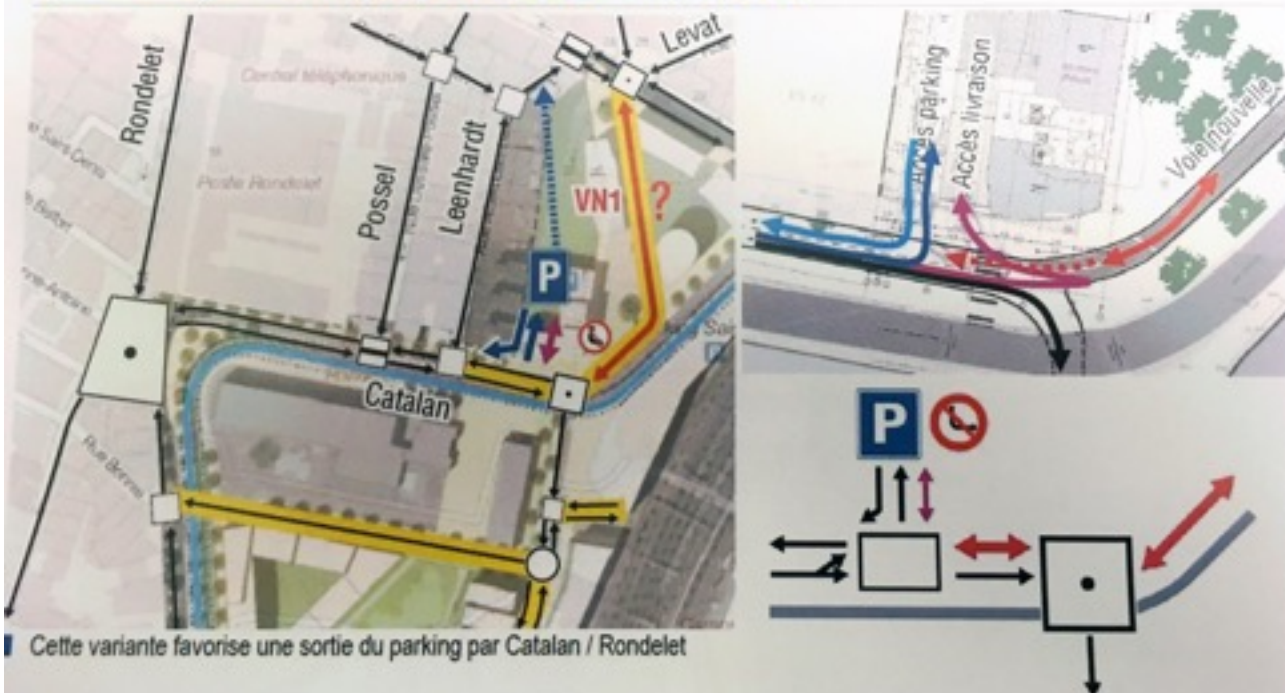
A; D. Neil



Calibrage – état projeté 2020



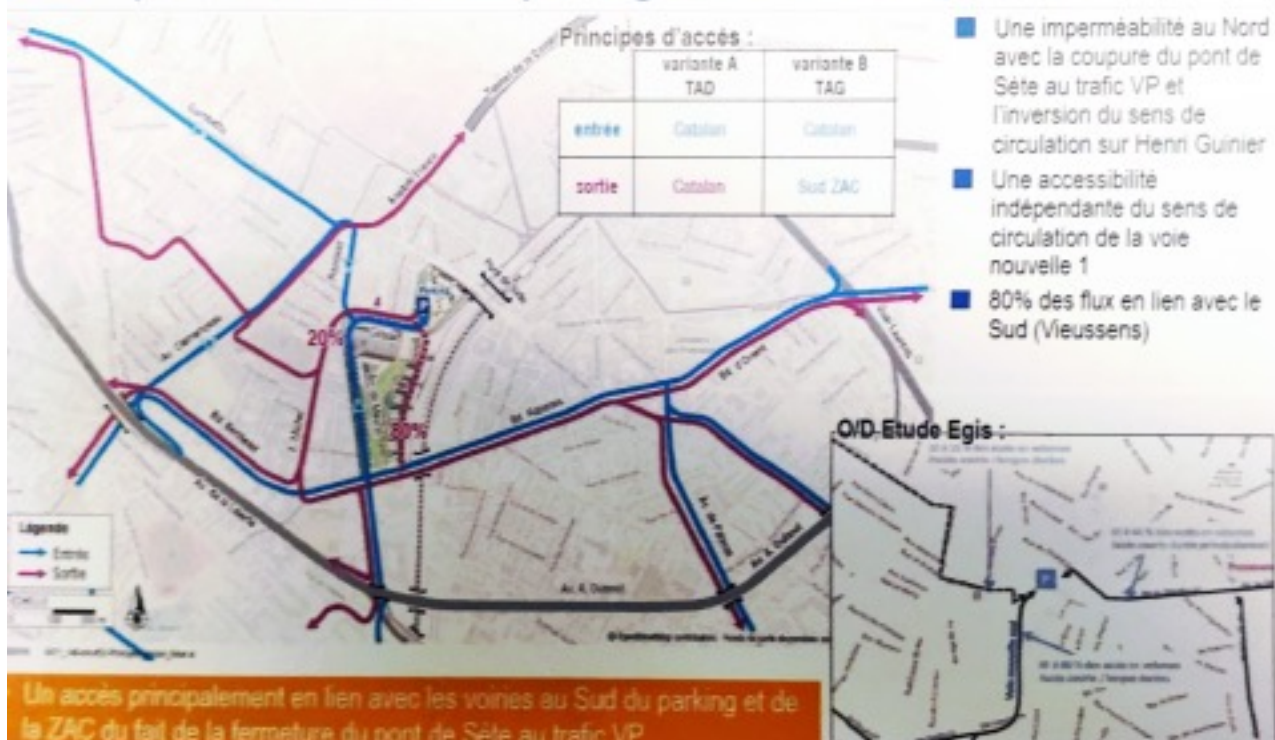
Calibrage – état projeté 2020 – variante A



Calibrage - état projeté 2020 - variante B



Principes d'accès futurs au parking - échelle inter-quartiers



■ Estimation des trafics futurs du parking (HPS 17h-18h)

Variante A



Variante B



- ➔ À l'HPS, un flux d'environ 300 véhicules en entrée/sortie du parking, en majeure partie lié au supermarché et aux commerces
- ➔ En l'absence d'une estimation globale de trafic sur le périmètre de la ZAC, l'analyse doit être faite à dire d'expert

➔ Variante A : une hausse de trafic sur le carrefour Rondelet, qui fonctionne en limite de saturation

Source Ville de Montpellier : un temps de 15" sur un cycle de 100" alloué à la phase Catalan

- Un maximum de 220 véh/h pouvant sortir de la rue Catalan dans le carrefour Rondelet sans modifier les temps
- Une onde verte nécessaire en sortie de Catalan vers le Sud pouvant modifier profondément le fonctionnement

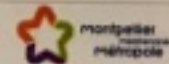
➔ Variante B : une hausse du trafic impliquant une contrainte en franchissement d'un axe à forte fréquence tram

Source Ville de Montpellier : 80 trans/h avec un temps de franchissement de 25" en moyenne

- Un maximum de 800 véh/h pouvant croiser la plate-forme
- Des temps d'attente VP fluctuants liés à la priorité absolue du tram, pouvant entraîner ponctuellement des files plus importantes

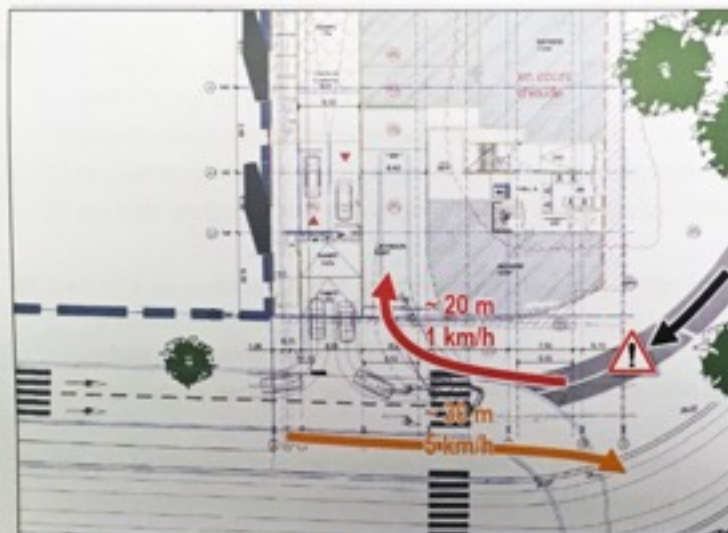
■ TRANSITEC ZAC St Roch - accès parking lot IV - Synthèse

7.3.2016 0471_140_gros-3-4m-access_catalan.pptm



14 / 24

■ Analyse de la giration PL de l'accès livraison



Gabarit de PL 13 tonnes considérés :

- Longueur : 11,65 m
- Largeur : 2,55 m
- Espacement des essieux : 5,5 m

Une manœuvre de livraison en 2 temps :

- Marche avant sur une trentaine de mètres à 5 km/h
- Marche arrière sur une vingtaine de mètres à 1 km/h

- Temps maximal estimé de la manœuvre : 1'40"
- Nombre de livraison moyen d'un supermarché : 4 à 5 par jour
- Impact de la manœuvre compte tenu du trafic projeté sur la rue Catalan :
 - File de 10 véhicules en attente le temps de la manœuvre + 10 véhicules arrivant le temps que la file s'écoule
 - Au total une longueur de file de 120 mètres maximum sur la rue durant les heures de pointe
- Un sens N→S de la VN1 est peu cohérent avec l'emplacement de l'accès livraison compte tenu de l'ampleur de la manœuvre à effectuer par les PL. ⚠

➔ Compte tenu du nombre de livraisons quotidienne assez faible, un impact moindre sur la circulation de la rue Catalan

Source : SERFM - plan du 26/02/2016

Conclusion de la réunion du 2 mars 2016

Le sens retenu pour la VN1 est le sens Sud > Nord

- qui évite la création d'une branche supplémentaire en entrée sur le carrefour de franchissement du tramway, dont l'impact sur la capacité serait très impactant
- qui est cohérent avec le mouvement de manœuvre des PL de livraisons de la surface alimentaire
- qui permet de garantir la circulation des bus dans le sens évoqué dans les études précédentes
- qui évite les flux de transit du quartier Pagézy vers le boulevard Vieussens

La sortie du parking Catalan est possible en tourne-à-droite et tourne-à-gauche

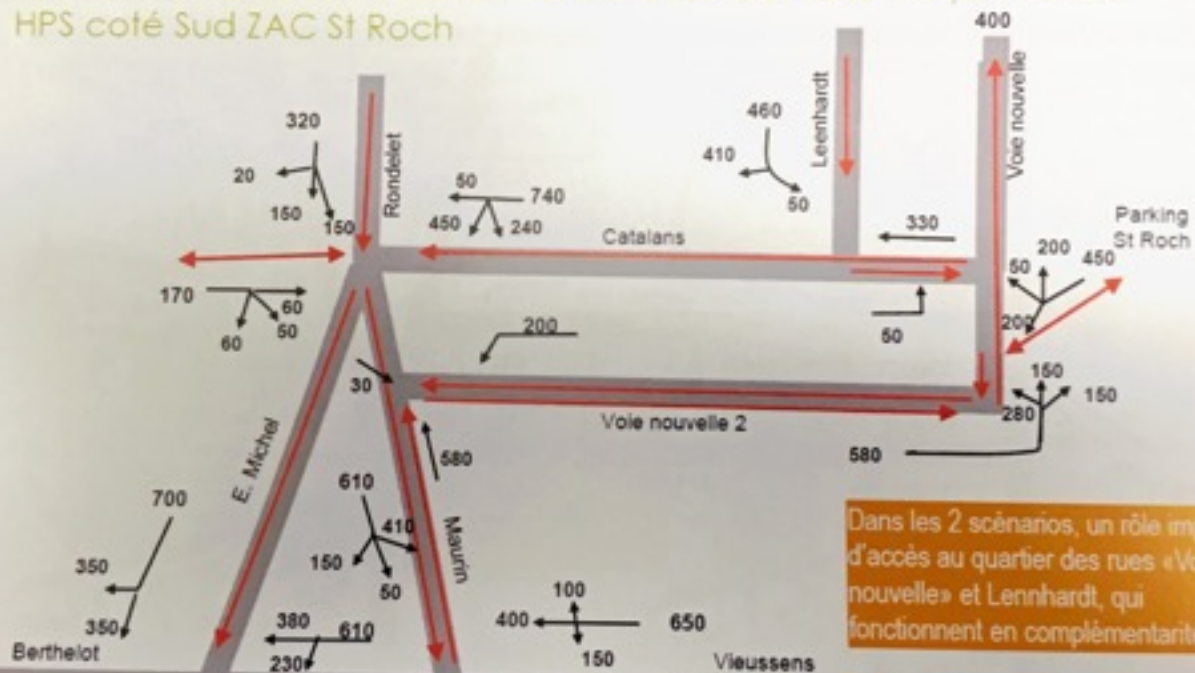
- La sortie privilégiée est le TAD vers Rondelet, pour limiter les flux franchissant la plate-forme tram d'une part et débouchant au carrefour VN3 / Vieussens d'autre part
- Une certaine souplesse est offerte pour permettre la dispersion des flux dans un système contraint

Un accès Nord au parking Catalan présente un intérêt limité

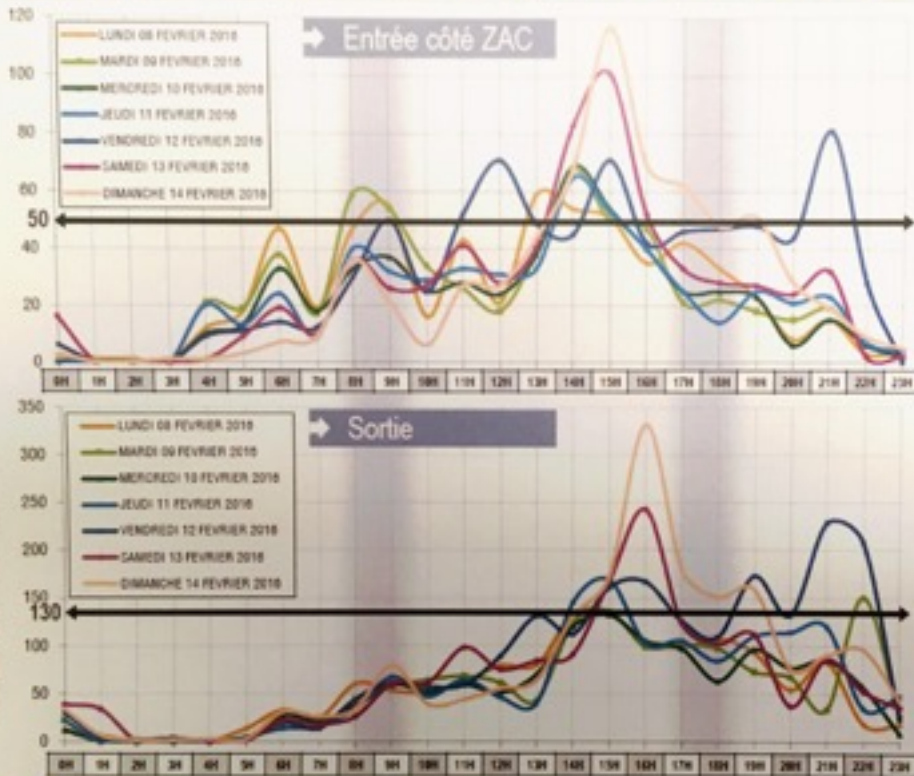
- Une entrée n'apporte aucune valeur ajoutée, l'entrée dans le quartier se faisant par la rue Catalan
- Une sortie est envisageable pour repartir sur la rue Grand Saint Jean mais apporte peu de valeur ajoutée, les véhicules devant ensuite repartir vers la rue Rondelet

Rappels scénarios étude Egis

Scénario 2 variante « Maurin »: affectation du trafic moyen terme HPS coté Sud ZAC St Roch



Fréquentation du parking St Roch - accès Sud (heure par heure)



- Des pics de fréquentation durant les WE et en fin de soirée en semaine
- Les jours de semaine, autour des heures de pointe (8h-9h et 17h-18h), des flux modérés, au maximum :
 - Environ 50 veh./h en entrée
 - Environ 130 veh./h en sortie

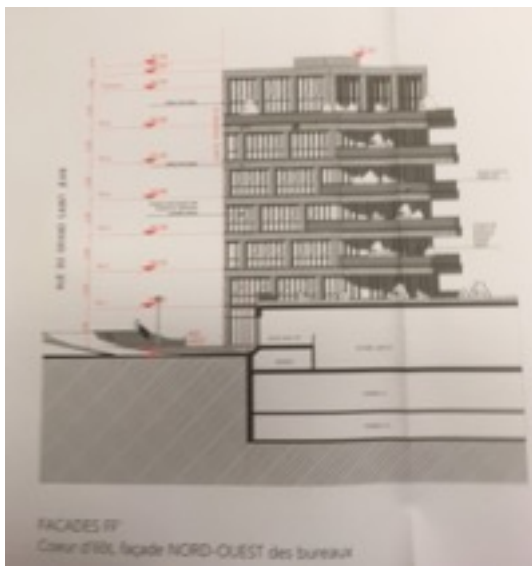
Des flux modérés à l'échelle de la ZAC aux heures de pointe des jours de semaine



Vue du tram



Vue du Grand Saint Jean



Façade N.O. des bureaux



Vue de la voie nouvelle



Vue du pont de Sète



Vue de la rue d'Alger



Vue de la rue Catalan



Vue de la voie nouvelle



Vue du Pont de Lattes



Vue du Peyrou



Vue du boulevard Vieussens

PROGRAMME des TRAVAUX



