



Ville de Saint-Denis-de-Pile

Etude de circulation et Élaboration du Plan local des déplacements

BX 165_33_PLD_Version consolidée



Avril 2012
INDICE 00

Commune de Saint-denis-de-Pile, Place Verdun 33 910 Saint-Denis-de-Pile
Tél: 05.57.55.44.20 - Fax: 05.57.55.44.26 - E.Mail: www.mairie-saintdenisdepile.fr

IRIS Conseil REGIONS 1, Avenue Georges Clémenceau 33150 Cenon
Tél: 05.56.68.20.31 - Fax: 05.56.20.42.76 - E.Mail: [Bordeaux@irisconseil.fr](mailto:bordeaux@irisconseil.fr)

ATTESTATION DE CONTROLE



IRIS conseil REGIONS
1, rue Georges Clémenceau
33150 CENON
Tél : 05 56 68 20 31 / Fax : 05 56 20 42 76



Intitulé : Étude de circulation et Élaboration du Plan Communal des Déplacements

Type d'étude : Trafic-Déplacements

Phase d'étude: Version consolidée

N° affaire : BX165_33

Affaire suivie par: Xavier FILLIATRE

Contrôle du dossier

	NOM	FONCTION	DATE	SIGNATURE
Dressé par				
Vérifié par				
Approuvé par				

Sommaire

PHASE 1 : DIAGNOSTIC	- 2 -
A - Présentation des études	- 3 -
1 - Objet des études.....	- 3 -
2 - Déroulement des études.....	- 3 -
B - Contexte des études	- 4 -
1 - Généralités sur les déplacements en Gironde.....	- 4 -
2 - Généralités sur la ville de Saint-Denis-de-Pile	- 5 -
3 - Organisation et fonctionnement de la ville.....	- 6 -
3.1 - Organisation du territoire communal	- 6 -
3.2 - Fonctionnement du territoire communal.....	- 10 -
4 - Le développement et, les projets communaux et intercommunaux.....	- 10 -
4.1 - La SNCF.....	- 10 -
4.2 - Le Conseil Général de la Gironde	- 11 -
4.3 - Le SCOT du Pays du Libournais.....	- 12 -
4.4 - La Communauté de Communes du Nord Libournais	- 12 -
4.5 - La Commune de Saint-Denis-de-Pile.....	- 12 -
C - Diagnostic des circulations motorisées	- 15 -
1 - Méthodologie du recueil des données.....	- 15 -
2 - Charges de trafic en section courante.....	- 17 -
2.1 - Dispositif de comptages automatiques.....	- 17 -
2.2 - Résultats des comptages	- 17 -
2.3 - Hiérarchisation des axes	- 19 -
2.4 - Circulation des poids-lourds	- 21 -
3 - Analyse des vitesses	- 22 -
3.1 - Analyse générale de la réglementation de vitesse.....	- 22 -
3.2 - Analyse des données des comptages automatiques	- 22 -
4 - Enquête minéralogique.....	- 26 -
4.1 - Objectifs et méthodologie de l'enquête	- 26 -
4.2 - Définition des traitements.....	- 26 -
4.3 - Redressement aux valeurs journalières	- 26 -
4.4 - Résultats globaux de l'enquête	- 27 -
4.5 - Analyse.....	- 27 -
4.6 - Répartition transit / desserte	- 28 -
5 - Comptages directionnels	- 30 -
D - Analyse statique du réseau	- 33 -
1 - Accidentologie	- 33 -
1.1 - Conditions météorologiques.....	- 33 -
1.2 - Répartition périodique	- 33 -
1.3 - Typologie de véhicule.....	- 34 -
1.4 - Accidents contre obstacles fixes	- 34 -
1.5 - Facteurs aggravants.....	- 35 -
1.6 - Bilan	- 35 -

2 - Jalonnement.....	- 38 -
2.1 - Rappel de la réglementation	- 38 -
2.2 - Jalonnement des autoroutes	- 38 -
2.3 - Jalonnement des grandes directions.....	- 38 -
2.4 - Jalonnement du centre-ville	- 40 -
2.5 - Jalonnement des itinéraires pour les modes doux.....	- 40 -
2.6 - Bilan	- 40 -
3 - Fonctionnement du réseau.....	- 42 -
3.1 - Caractéristiques géométriques générales du réseau.....	- 42 -
3.2 - Description des principaux ouvrages de franchissement de l'A 89, de la voie ferrée et pont de l'Isle	- 46 -
3.3 - Bilan	- 49 -
E - Modes de déplacements alternatifs	- 51 -
1 - Rappel réglementaire	- 51 -
1.1 - Accessibilité de la voirie et des espaces publics.....	- 51 -
1.2 - Réglementation et recommandations pour l'aménagement de chemins cyclables.....	- 54 -
2 - Itinéraires cyclables	- 56 -
2.1 - Itinéraires cyclables existants.....	- 56 -
2.2 - Stationnements pour cycles et deux-roues	- 56 -
3 - Cheminements piétonniers.....	- 56 -
3.1 - Circuits de randonnée pédestre	- 56 -
3.2 - Aménagements piétonniers existants	- 56 -
3.3 - Le diagnostic PMR de A2CH.....	- 59 -
3.4 - Modes de déplacements alternatifs.....	- 60 -
F - Stationnement	- 63 -
1 - Déroulement de l'enquête et réglementation en place	- 63 -
1.1 - Déroulement de l'enquête	- 63 -
1.2 - Réglementation en place	- 63 -
2 - Enquête de stationnement.....	- 65 -
2.1 - Résultats de l'enquête.....	- 65 -
2.2 - Analyse	- 65 -
3 - Les problématiques particulières liées au stationnement.....	- 67 -
3.1 - Les livraisons	- 67 -
3.2 - La desserte des équipements scolaires	- 67 -
3.3 - Le stationnement dans les lieux-dits	- 67 -
G - Bilan quantitatif et qualitatif	- 69 -
1 - Bilan quantitatif	- 69 -
1.1 - Charges de trafic.....	- 69 -
1.2 - Vitesses de circulation	- 69 -
1.3 - Flux de transit.....	- 69 -
2 - Bilan qualitatif	- 69 -
2.1 - Accidentologie.....	- 69 -
2.2 - Jalonnement.....	- 69 -
2.3 - Modes de déplacements alternatifs.....	- 69 -
2.4 - Stationnement	- 69 -

PHASE 2 : SCÉNARIOS D'AMÉNAGEMENT.....- 70 -

A - Rappel du diagnostic et objectifs recherchés	- 71 -
1 - Modes de déplacements motorisés	- 71 -
2 - Modes de déplacements doux et alternatifs	- 72 -
3 - Objectifs recherchés	- 72 -
B - Définition et description des propositions d'aménagement	- 73 -
1 - Méthodologie et démarche	- 73 -
2 - Point particulier: Typologie des aménagements compatibles avec une circulation apaisée	- 73 -
2.1 - Les zones de rencontre	- 73 -
2.2 - Les zones 30	- 74 -
2.3 - Les bandes cyclables	- 74 -
2.4 - Les double-sens cyclables	- 74 -
2.5 - Les pistes cyclables	- 75 -
3 - Modification du jalonnement	- 77 -
3.1 - Jalonnement des autoroutes	- 77 -
3.2 - Jalonnement des grandes directions	- 77 -
3.3 - Jalonnement du centre-ville	- 77 -
3.4 - Bilan	- 77 -
4 - Aménagements proposés sur l'hyper-centre	- 78 -
4.1 - Renforcement de l'aspect urbain et de la lisibilité en traverse de bourg	- 78 -
4.2 - Aménagement de la RD 674 en traverse de bourg	- 83 -
4.3 - Accès au Groupe scolaire en projet pour les véhicules motorisés	- 85 -
4.4 - Itinéraires pour les modes doux sur l'hyper-centre	- 87 -
4.5 - Le stationnement	- 102 -
5 - Itinéraire cyclable de loisir	- 106 -
5.1 - Principe et variante	- 106 -
5.2 - Aménagement d'un itinéraire cyclable, hypothèse 1	- 106 -
5.3 - Aménagement d'un itinéraire cyclable, hypothèse 2	- 106 -
6 - Sécurisation des lieux-dits	- 110 -
6.1 - Traverse de Bossuet	- 110 -
6.2 - Traverse de Goizet	- 110 -
7 - Modes de transport alternatifs	- 113 -
7.1 - Transports collectifs	- 113 -
7.2 - Aire de covoiturage	- 113 -

PHASE 3 : PROPOSITIONS D'AMÉNAGEMENT POUR LA VARIANTE RETENUE.....- 116 -

A - PRÉAMBULE.....	- 117 -
1 - Objet des études et déroulement de la mission	- 117 -
1.1 - Objet des études	- 117 -
1.2 - Rappel sur le déroulement de la mission	- 117 -
2 - Contenu du Plan communal des déplacements	- 117 -
2.1 - Thématiques abordées	- 117 -
2.2 - Fiches actions et opérationnelles	- 117 -
B - Définition et description des propositions d'aménagement	- 119 -
1 - Amélioration de la lisibilité des espaces traversés	- 119 -
1.1 - Extension de la Zone agglomérée.....	- 119 -
1.2 - Création de zones 30 homogènes	- 120 -
1.3 - Création de zones de rencontre	- 121 -
1.4 - Modification du jalonnement de l'itinéraire Libourne / Savignac-de-l'Isle	- 122 -
1.5 - Accès au Groupe scolaire en projet pour les véhicules motorisés	- 122 -
2 - La sécurisation des flux de circulation	- 124 -
2.1 - Sécurisation de la traverse de Bossuet	- 124 -
2.2 - Sécurisation de la traverse de Goizet	- 124 -
2.3 - Sécurisation de l'entrée Ouest de Saint-Denis-de-Pile	- 124 -
3 - Augmenter l'attractivité des modes doux.....	- 124 -
3.1 - Création d'un maillage cyclable utilitaire	- 124 -
3.2 - Création d'un maillage piéton accessible	- 128 -
3.3 - Création d'un itinéraire cyclable de loisir	- 131 -
4 - Gérer le stationnement communal	- 132 -
4.1 - Optimisation de l'usage du stationnement	- 132 -
4.2 - Mise aux normes des places réservées aux personnes handicapées	- 132 -
5 - Favoriser les modes de transport alternatifs	- 132 -
5.1 - Création d'une aire de covoiturage	- 132 -
5.2 - Arrêts de bus à créer prioritairement.....	- 132 -
5.3 - Mise en place d'un PDE sur le SMICVAL	- 133 -
C - Estimation sommaire des dépenses	134

PHASE 1 : DIAGNOSTIC

A - PRÉSENTATION DES ÉTUDES

1 - OBJET DES ETUDES

La ville de Saint-Denis-de-Pile engage sur son territoire, une réflexion globale sur les déplacements dans le cadre de l'élaboration de son Plan Local d'Urbanisme (PLU). Cette étude a pour objet d'établir une stratégie cohérente en matière de circulation, de déplacements et de stationnement.

Ce Plan des Déplacements sera intégré au Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD) de la Commune. Il doit servir de base à la réflexion sur les améliorations nécessaires à apporter à court, moyen et long termes ; Afin de favoriser la mise en place progressive des orientations et aménagements retenus. Pour ce faire, des études affinées de la circulation et du stationnement ont été réalisées pour quantifier ces flux de déplacement.

Ainsi, la présente étude a pour objectif d'organiser les déplacements par une hiérarchisation adaptée du réseau de voirie, tenant compte de l'organisation urbaine actuelle et future, et intégrant l'ensemble des modes de déplacements. La ville connaît des problématiques particulières d'organisation des déplacements, liées à l'étalement urbain, à des coupures physiques fortes et à un important trafic de transit.

Du point de vue des transports, l'automobile est le principal mode de déplacement. La commune intègre également d'autres modes de transport, qu'il est nécessaire de comprendre afin d'obtenir une approche globale du fonctionnement du territoire.

La vocation du présent Plan Local des Déplacements est de permettre l'optimisation des déplacements sur le territoire, l'organisation du stationnement et la mise en œuvre de pratiques plus respectueuses de l'environnement en favorisant le développement de modes alternatifs.

Aussi, le Plan des Déplacements devra permettre de répondre aux objectifs suivants :

- **du point de vue de la circulation automobile :** Il faut hiérarchiser le réseau viaire et distinguer les différents flux pour éviter qu'ils n'entrent en conflit. Il faut également déterminer les principaux accès à la commune et au centre-ville, et leur attribuer une fonction.
- **du point de vue des circulations douces :** Il faut tenir compte des modes de déplacements doux afin de les favoriser et d'assurer la sécurité de leurs déplacements entre les principaux pôles d'attractivité (Zones d'habitat, commerces, etc.). Il est également nécessaire de définir un périmètre à dominante piétonne tout en intégrant la problématique des personnes à mobilité réduite (PMR).
- **du point de vue du stationnement :** Proposer des améliorations des conditions de stationnement en centre-bourg (livraisons, desserte des commerces, etc.).
- **du point de vue de la signalisation :** Proposer des améliorations du jalonnement du centre-bourg mais aussi sur l'ensemble du territoire communal afin d'optimiser son efficacité.

Ces objectifs sont à retenir pour l'aménagement de la commune au sein du périmètre d'étude correspondant au territoire communal. Il sera dénommé « périmètre fonctionnel » dans le présent

dossier. Il pourra néanmoins être adapté selon les thématiques abordées (stationnement, modes doux, etc.), on l'appellera alors « périmètre d'aménagement ».

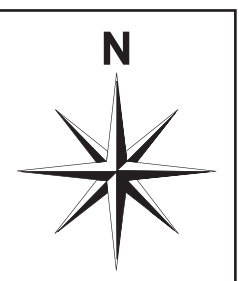


Photo 1: Véhicules stationnés sur la Rue du Pont



Photo 2: Femme avec poussette sur chaussée, Route de Guîtres

AIRE D'ÉTUDE



2 - DEROULEMENT DES ETUDES

L'étude comprend trois phases distinctes :

Phase 1_DIA : Diagnostic et analyse de la situation actuelle.

Elle consiste en la réalisation d'un diagnostic des charges et flux de circulation, et ce à plusieurs niveaux :

- charges de trafic en section courante,
- mouvements directionnels aux carrefours,
- évaluation des flux et itinéraires privilégiés,
- études des itinéraires alternatifs,
- étude géométrique et fonctionnelle du réseau viaire actuel,
- évaluation des conditions de déplacement des modes doux,
- évaluation quantitative et qualitative de l'offre de stationnement.

Le diagnostic aboutit à la compréhension et à l'analyse des flux de circulation sur la zone d'étude, du point de vue qualitatif et quantitatif. Il permet, de ce fait, la mise en évidence des caractéristiques et dysfonctionnements du système circulatoire et du stationnement actuel. Il constitue la base de l'analyse des scénarii d'aménagements proposés.

Phase 2_AME DURABLE : Solutions d'aménagement et scénarii

Cette phase consiste à proposer différentes variantes permettant de résorber les déficits et les dysfonctionnements relevés en phase DIA, et d'intégrer les problématiques propres à la commune. Cette approche multimodale sera conclue par une analyse multicritère permettant de synthétiser et de comparer les points forts et faibles des propositions.

Phase 3_PRO DURABLE : Propositions d'aménagement pour la variante retenue.

Cette phase consiste en la concrétisation du scénario retenu par le Maître d'ouvrage. Il s'agit de réaliser un plan de circulation adapté au territoire communal, et reprenant l'ensemble des enjeux et objectifs déterminés ci-avant. Ce plan de circulation reprendra les différents aménagements à envisager ainsi que leur coût respectif. Une modélisation dynamique des carrefours les plus complexes permet de s'assurer du fonctionnement des aménagements proposés et de communiquer autour.

Ces prestations seront réalisées en concertation avec la municipalité et le comité de pilotage des études.

D'autres acteurs ont également été consultés pour cette étude via des demandes de renseignement adressées par courrier et des prises de contact téléphoniques.

B - CONTEXTE DES ÉTUDES

1 - GENERALITES SUR LES DEPLACEMENTS EN GIRONDE

En 2009, le Conseil Général de la Gironde a réalisé une Enquête Grand Territoire (EGT) afin de comprendre le fonctionnement du trafic routier sur le département. En parallèle, la Communauté urbaine de Bordeaux a réalisé une Enquête Ménages Déplacements (EMD) sur son territoire. L'enquête Grand Territoire a été réalisée selon un découpage du département en 16 secteurs, dont le Libournais à l'échelle du SCOT (Cf. carte ci-dessous). **L'analyse présentée ci-dessous est extraite des résultats des EGT et EMD réalisées pour le Conseil Général de la Gironde et la Communauté urbaine de Bordeaux.**

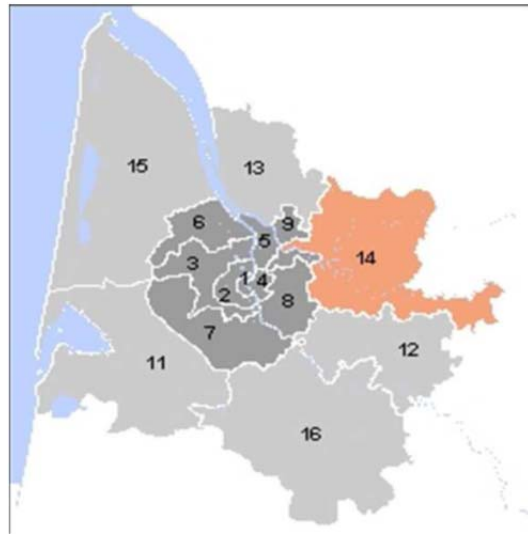


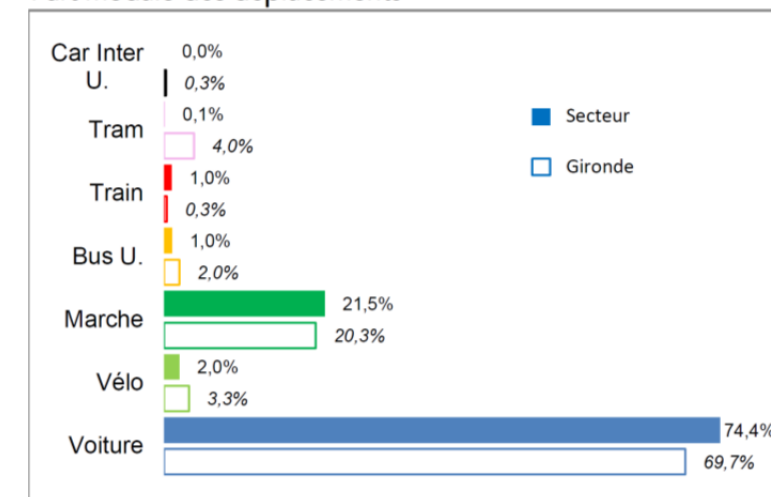
Figure 1 : Aire d'étude du Libournais dans la cadre de l'Enquête Grand Territoire réalisée en 2009

Ces enquêtes ont permis de synthétiser les enjeux sur le territoire du Libournais et de les comparer aux autres secteurs étudiés. Ainsi, les enjeux liés au secteur du Libournais sont :

- une plus faible représentation de la tranche d'âge des 15-29 ans qu'en Gironde mais dans une moindre mesure que pour les autres secteurs situés hors agglomération,
- une présence d'ouvriers et de retraités plus marquée,
- une mobilité quotidienne légèrement inférieure à la moyenne girondine (3,68 déplacements par jour et par personne) comme pour tous les secteurs hors agglomération à l'exception du Bassin d'Arcachon – Val de l'Eyre,
- une part importante de personnes qui déclarent ne pas s'être déplacées de la journée (14% de la population du secteur),
- une faible utilisation des transports en commun et une utilisation dominante de la voiture particulière qui assure 3 déplacements sur 4),

- la meilleure part modale de la marche (21,5%) des secteurs hors agglomération qui réalise 96% des déplacements inférieurs à 1 km,

Part modale des déplacements

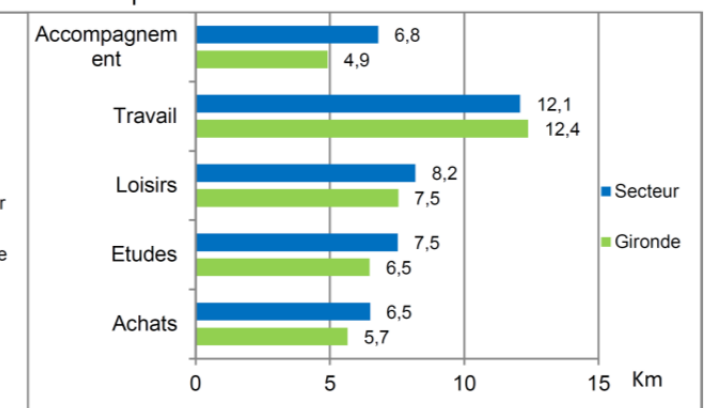


- des distances moyennes parcourues par déplacements et par habitant (respectivement 9,3 km et 34 km) inférieures à la moyenne de celles observées sur les autres secteurs hors agglomération,
- en général, des distances moyennes parcourues par mode et par motifs inférieures à la moyenne de celles observées sur les autres secteurs hors agglomération, notamment pour le motif travail (12,1 km),

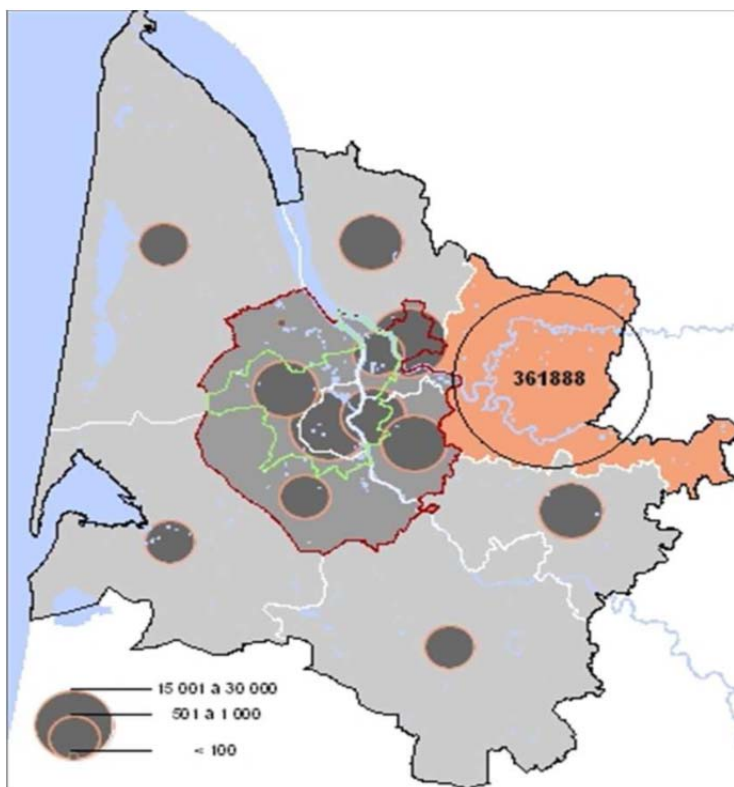
Distance par mode



Distance par motif



- une part très importante de déplacements internes au secteur (81%),
- 14% de déplacements en relation avec l'agglomération, grosso modo à part égale entre la CUB et l'agglomération de la CUB,
- de très faibles relations avec les autres secteurs hors agglomération.



(*) déplacements de l'ensemble des habitants de la Gironde

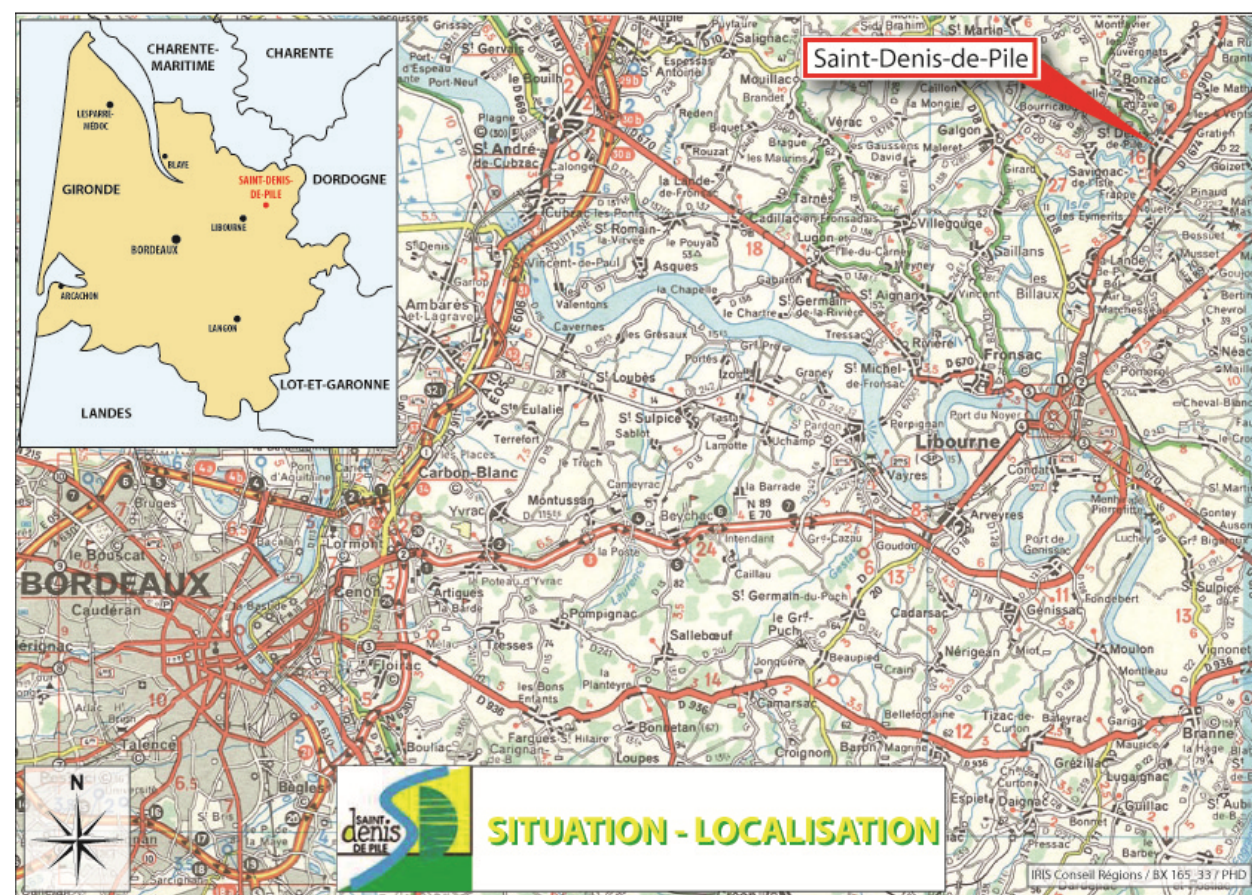
avec le secteur :		445 213
dont :		
internes :	Volume	361 888
	%	81,3%
avec la CUB :	Volume	35 309
	%	7,9%
avec l'agglomération hors CUB	Volume	26 413
	%	5,9%
avec le hors agglomération	Volume	21 602
	%	4,9%

2 - GENERALITES SUR LA VILLE DE SAINT-DENIS-DE-PILE

La Commune de **Saint-Denis-de-Pile** est située au Nord-est du département de la Gironde, dans le Pays du libournais, à 45 kilomètres de Bordeaux et à 10 kilomètres de Libourne.

Sur le plan de l'intercommunalité, **Saint-Denis-de-Pile** a été récemment intégrée à la **Communauté de communes du Nord Libournais**. Au 1^{er} Janvier 2011, la fusion des 4 Communautés de Communes du Canton de Guîtres, du Libournais, du Lussacais et du Pays de Coutras a donné naissance à une nouvelle entité : La Communauté de Communes du Nord Libournais.

Le territoire communal couvre une surface de **2827 hectares**. Ses limites sont matérialisées à l'Ouest par l'Isle et à l'Est par la route départementale 1089. Au Nord et au Sud, ces limites sont partagées avec les communes d'Abzac et de Lalande-de-Pomerol.



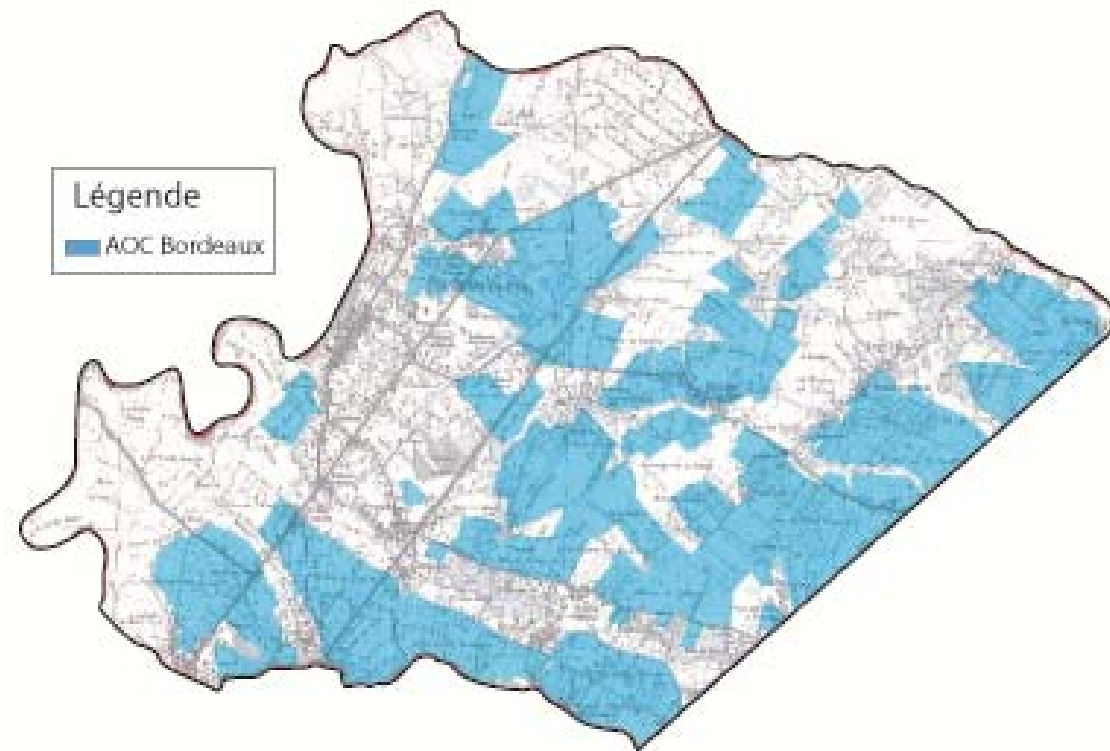
La Commune abritait près de **5 000 habitants** en 2008 (dernier Recensement Général de la Population). Depuis les années 60, la population a plus que doublé pour atteindre en 2008, une densité moyenne d'environ 175 habitants (hab/km²). **Le nombre d'habitants a connu sa plus forte croissance entre 1999 et 2008, avec une augmentation de plus de 21 % sur la période.**

3 - ORGANISATION ET FONCTIONNEMENT DE LA VILLE

3.1 - Organisation du territoire communal

3.1.1 - Un territoire à dominante viticole

Le territoire communal est couvert par une importante zone classée en Appellation d'Origine Contrôlée des vins de Bordeaux. Il s'agit d'un atout économique important pour le territoire mais cela peut également générer des contraintes. Ce classement en AOC Bordeaux vient créer une servitude importante puisque ce zonage a pour but de protéger les espaces classés. En conséquence, cette servitude peut venir contraindre les possibilités d'aménagement de voirie dans le cadre du présent Plan des Déplacements.



3.1.2 - Les pôles d'habitat

Le territoire communal est caractérisé par un étalement urbain important et peu organisé. C'est donc un territoire fragmenté et diffus. Les zones d'habitation de la commune sont dispersées le long des principaux axes de circulation selon le **modèle du village-rue**. Les frontières entre les différentes zones d'habitation sont très peu lisibles et souvent connectées entre elles. Seuls les panneaux d'entrée d'agglomération ou de lieux-dits, lorsqu'ils sont présents, permettent de délimiter ces secteurs.



Photo 3: Lieu-dit Frappe

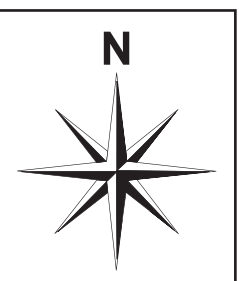
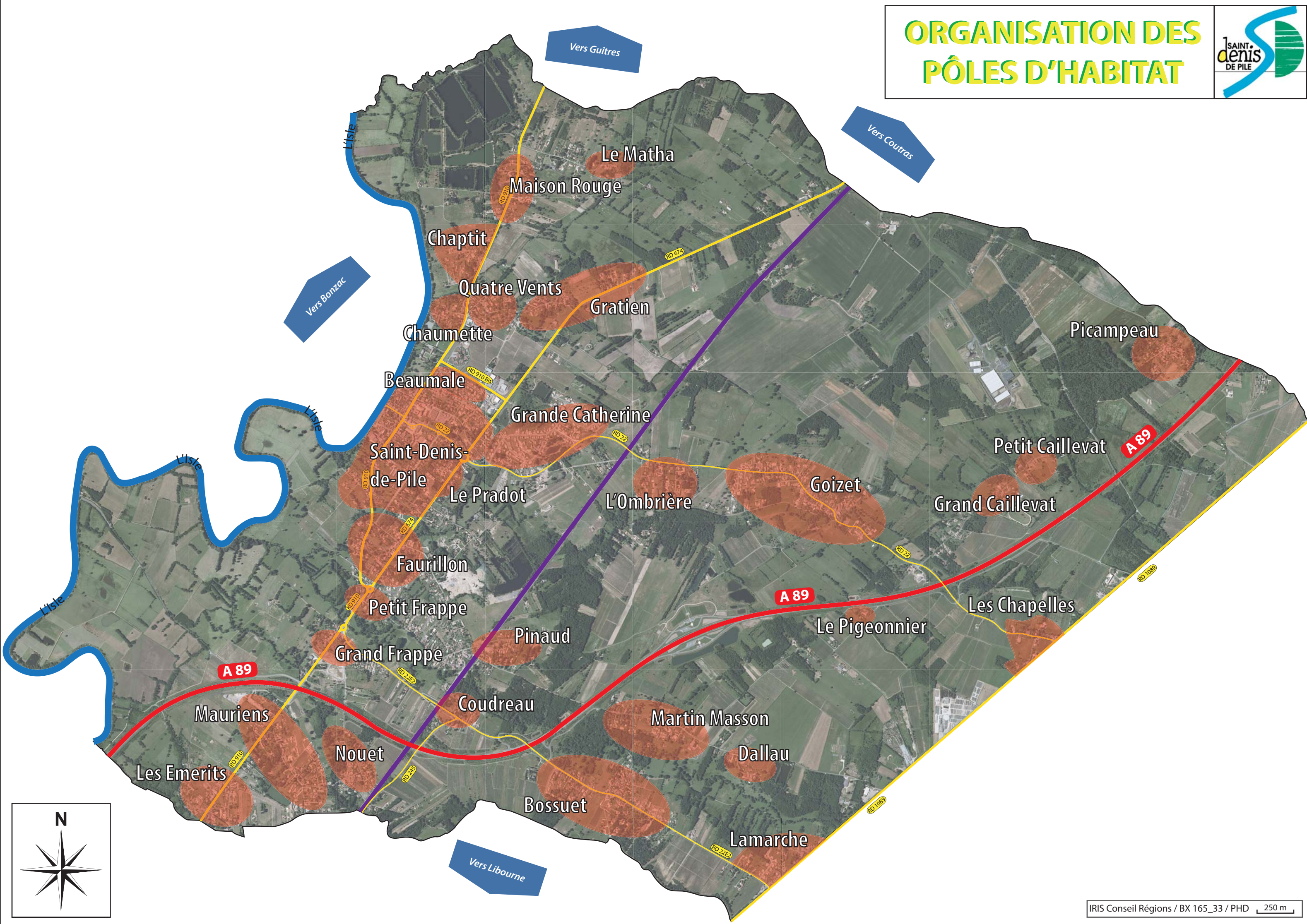


Photo 4: Lieu-dit Pinaud

Les **pôles d'habitation** sont de fait, **relativement éloignés les uns par rapport aux autres (jusqu'à 5 km)**, et ne répondent pas à un ensemble cohérent. On recense près d'une vingtaine de lieux-dits de taille variable, dont les plus importants sont Goizet, Pinaud et Frappe. Le **centre-ville ancien est plus étoffé mais reste articulé autour de trois axes de circulation (RD 910 / RD 674 / RD 22)**.

En 2008, Saint-Denis-de-Pile était constituée à 90% de logements individuels (maisons), ce qui renforce le sentiment d'étalement urbain. La ville connaît depuis 1999 un boom de la construction immobilière avec près de 400 logements construits.

ORGANISATION DES PÔLES D'HABITAT



3.1.3 - Les pôles générateurs de déplacements

Les pôles d'attractivité sont essentiellement regroupés au cœur du centre-ville historique et en périphérie. Le bourg regroupe la plupart des commerces et des équipements publics. Seules quelques activités spécifiques sont excentrées à l'Est de la Commune.

Le long de la RD 910, on recense la majorité des activités économiques avec des petits commerces de proximité (Boulangerie, boucherie, etc.) et activités de services (Poste, banques, salon de coiffure, etc.). Depuis peu, une boulangerie a été déplacée le long de la RD 674 qui est devenu le principal axe de transit depuis la mise en place de la déviation de bourg. Quelques activités économiques sont situées à proximité de la limite communale à l'Est, le long de la RD 1089 (Tonnellerie, Fabrique de parpaings, garage automobile).

_ Les équipements administratifs, scolaires et culturels sont relativement concentrés à proximité de la RD 910, dans le centre-ville historique.



Photo 5: Mairie



Photo 6: École maternelle



Photo 7: Maison de l'Isle

_ Les équipements sportifs se trouvent également à proximité immédiate du centre-ville historique avec le stade municipal au Nord du château de Beaumale et la salle omnisports à l'Ouest de l'Avenue du Général de Gaulle.



Photo 8: Stade municipal













_ La halte ferroviaire de la ligne Bordeaux-Paris est située à l'Est du lieu-dit Pinaud et excentrée par rapport au centre-ville. Celle-ci permet d'assurer une liaison relativement régulière en direction de Bordeaux ou d'Angoulême.



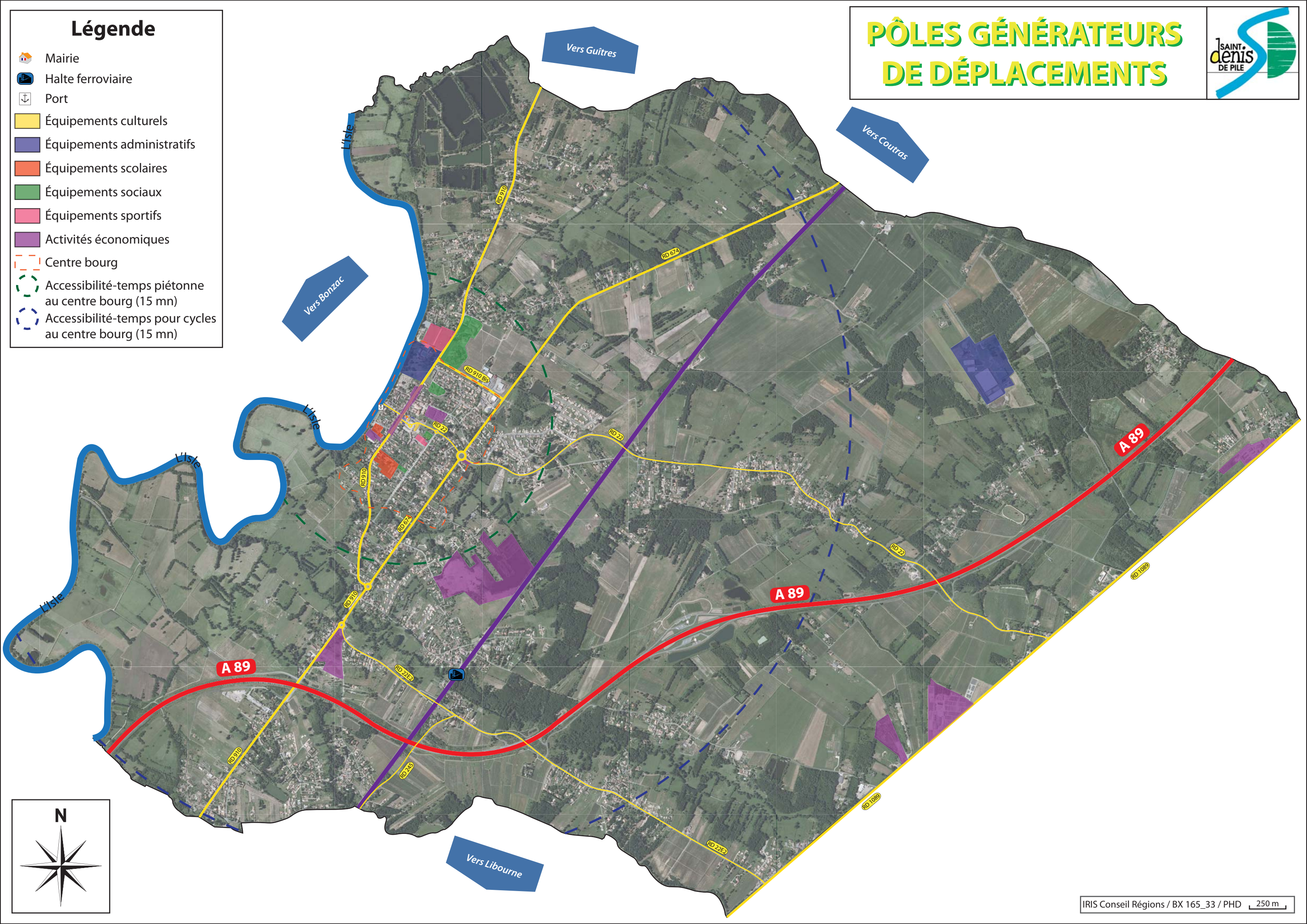
Photo 9: Halte ferroviaire de Saint-Denis-de-Pile

Une zone permettant de déterminer les temps de parcours pour les modes doux jusqu'à l'hyper-centre a été représentée sur la carte ci-après. On considère qu'au-delà de ces périmètres, les usagers préféreront utiliser leur voiture pour rejoindre le centre-ville, dans le cadre de trajets domicile / travail. En effet, des temps de trajet d'un quart d'heure jusqu'au centre-ville sont pertinents puisqu'il n'y a que très peu de contraintes pour la circulation automobile et ce mode de transport sera donc favorisé par les usagers pour des distances supérieures. Ainsi, on considère un trajet maximum de 1 km pour les piétons (vitesse de déplacement de 4 km/h) et de 3 km (vitesse de déplacement de 12 km/h) pour les cycles. Pour des distances supérieures, on considère que les modes doux pourraient être favorisés à la voiture dans le cadre des loisirs.

Légende

-  Mairie
-  Halte ferroviaire
-  Port
-  Équipements culturels
-  Équipements administratifs
-  Équipements scolaires
-  Équipements sociaux
-  Équipements sportifs
-  Activités économiques
-  Centre bourg
-  Accessibilité-temps piétonne au centre bourg (15 mn)
-  Accessibilité-temps pour cycles au centre bourg (15 mn)

PÔLES GÉNÉRATEURS DE DÉPLACEMENTS



3.2 - Fonctionnement du territoire communal

3.2.1 - Généralités

Saint-Denis-de-Pile est **traversée par deux axes structurants que sont les routes départementales 674 et 910**. La commune est également **traversée par l'autoroute 89 (Bordeaux-Lyon) et la ligne SNCF Bordeaux-Paris (ligne TER Angoulême – Bordeaux), qui sont des barrières physiques fortes** venant contraindre les déplacements sur son territoire. La rivière l'Isle forme également une barrière physique assez forte puisque le nombre de franchissements est limité.

Le réseau de transports en commun TransGironde couvre le territoire communal via la RD 674 et la RD 1089 avec les lignes 311 et 312.

3.2.2 - Analyse statistique des flux de circulation liés au trafic pendulaire

Sur le territoire communal, les principaux flux de circulation sont liés au trafic de transit supporté par la RD 674 et la RD 910. Cependant, la commune est à l'origine d'un trafic lié aux mobilités professionnelles. Ces sources de déplacement ont été évaluées par l'INSEE dans une étude de 2006.

➤ Flux entrants :

La Ville de **Saint-Denis-de-Pile est un pôle assez peu attractif en termes d'emploi puisqu'en 2006, 1141 actifs y travaillent. Parmi eux, 700 n'y résident pas**. Ces personnes viennent majoritairement de 8 communes limitrophes ou situées à proximité du territoire communal. La **zone d'influence de la ville en termes d'emploi est peu étendue**.

Libourne	Coutras	Abzac	Sablons	Guîtres	Les Églisottes -et-Chalaires	St-Médard- De-Guizières	St-Seurin- Sur-l'Isle
92	73	39	32	28	21	20	20

Tableau 1: Flux de mobilité pendulaire entrants (Source : INSEE_Étude de 2006)

Une part importante des actifs travaillant à Saint-Denis-de-Pile (en dehors des dyonisiens) viennent de Libourne et Coutras. **La provenance des actifs entrants est assez diffuse**.

➤ Flux sortants :

En 2006, la Commune comptait 1978 actifs résidents sur son territoire, dont 1537 travaillaient à l'extérieur. Cela permet de comprendre que **Saint-Denis-de-Pile n'est pas un pôle d'attractivité en termes d'emplois puisque plus des trois quarts de ces actifs travaillent à l'extérieur de la Commune**. Le **trafic pendulaire (flux domicile-travail) depuis Saint-Denis en direction de communes extérieures s'articule sur 9 pôles d'emploi**.

Libourne	Bordeaux	Saint-Émilion	Mérignac	Coutras	Montagne	Arveyres	Yvrac	Abzac
644	126	65	42	38	38	27	23	23

Tableau 2: Flux de mobilité pendulaire sortants (Source : INSEE_Étude de 2006)

À la lecture de ce tableau, on peut comprendre que **les deux principaux pôles d'attractivité en termes d'emplois, à l'extérieur de la Commune, sont Libourne et Bordeaux**. **Près d'un tiers des actifs résidant à Saint-Denis travaillent à Libourne**, qui constitue donc le principal pôle d'attractivité.

Les données statistiques présentées ci-avant datent de 2006 et elles ont certainement quelque peu évolué, surtout si l'on considère l'évolution constante du nombre d'habitants à hauteur de +2% par an. Ce que l'on peut retenir, c'est que **le territoire communal génère d'importants flux sortants et assez peu de flux entrants**. On retiendra également que **la plupart de ces flux se font en direction du Sud / Sud-ouest (Libourne – Bordeaux)**.

4 - LE DEVELOPPEMENT ET, LES PROJETS COMMUNAUX ET INTERCOMMUNAUX

4.1 - La SNCF

La SNCF a actuellement deux projets en cours ou à venir sur le territoire communal, il s'agit :

- de la mise en sécurité de la halte ferroviaire dont les quais sont aujourd'hui largement sous-dimensionnés.



Photo 10 : Vue sur les quais de la Halte ferroviaire de Saint-Denis-de-Pile

- du cadencement des horaires. Cela consiste à organiser la circulation des trains de manière répétitive tout au long de la journée. Par exemple, toutes les heures ou toutes les deux heures, les mêmes trains desservant les mêmes arrêts se succéderont dans une gare donnée, à des intervalles de temps régulier et multiples ou sous-multiples de l'heure.

Ce cadencement ne sera pas immédiatement mis en place en Aquitaine puisque des travaux de modernisation du réseau sont en cours (Mises en sécurité de gares, travaux du bouchon ferroviaire sur l'entrée Nord de Bordeaux, etc.).

4.2 - Le Conseil Général de la Gironde

4.2.1 - Projets récemment réalisés

En 2003, le Conseil Général de la Gironde a réalisé un **projet de déviation du centre-ville**, visant à **supprimer le trafic de transit poids-lourds** (et des transports exceptionnels) sur l'hyper-centre. Ainsi, le trafic en transit depuis Frappe en direction de Guîtres a été dévié en partie (Trafic poids-lourds) sur la RD 674 et la RD 910^{E3} (Route des Platanes). Cette déviation n'a été reconnue administrativement qu'entre 2006 et 2007.

Pour permettre la réalisation de ce projet et **faciliter les échanges**, le **Conseil Général a aménagé deux carrefours giratoires sur la RD 910 en 2009** au niveau du Grand Frappe (RD910 / RD 22^{E2}) et du Petit Frappe (RD 910 / RD 674). Le giratoire de la nouvelle boulangerie réalisé en 2004, permettait déjà de fluidifier le trafic et de sécuriser les échanges entre la RD 674 et la RD 22.



Photo 11: Giratoire du Petit Frappe



Photo 12: Giratoire du Grand Frappe



Photo 13: Giratoire de la boulangerie

Ce contournement a permis de délester le centre-ville historique mais a eu pour conséquence d'accroître les charges de trafic sur la RD 674 (augmentation du nombre de poids-lourds). La RD 674 a donc été classée en Route à Grande Circulation et la RD 910 déclassée en traverse de bourg.

4.2.2 - Projets en cours ou à venir

Le Conseil Général de la Gironde, en réponse aux diverses demandes de renseignement, ne fait état :

- **d'un projet en cours de réalisation.** Il s'agit de l'étude de mise en sécurité de la RD 1089 entre Libourne et Gours. Cette étude **doit aboutir dans le courant de l'année 2011 et déboucher sur des aménagements de mise en sécurité**,
- **d'un projet à l'étude.** Il s'agit de créer une vélo-route sur la vallée de l'Isle qui permettra de relier Libourne à Périgueux. Ce projet de coopération interdépartementale a été lancé en 2007 et un itinéraire a été retenu.

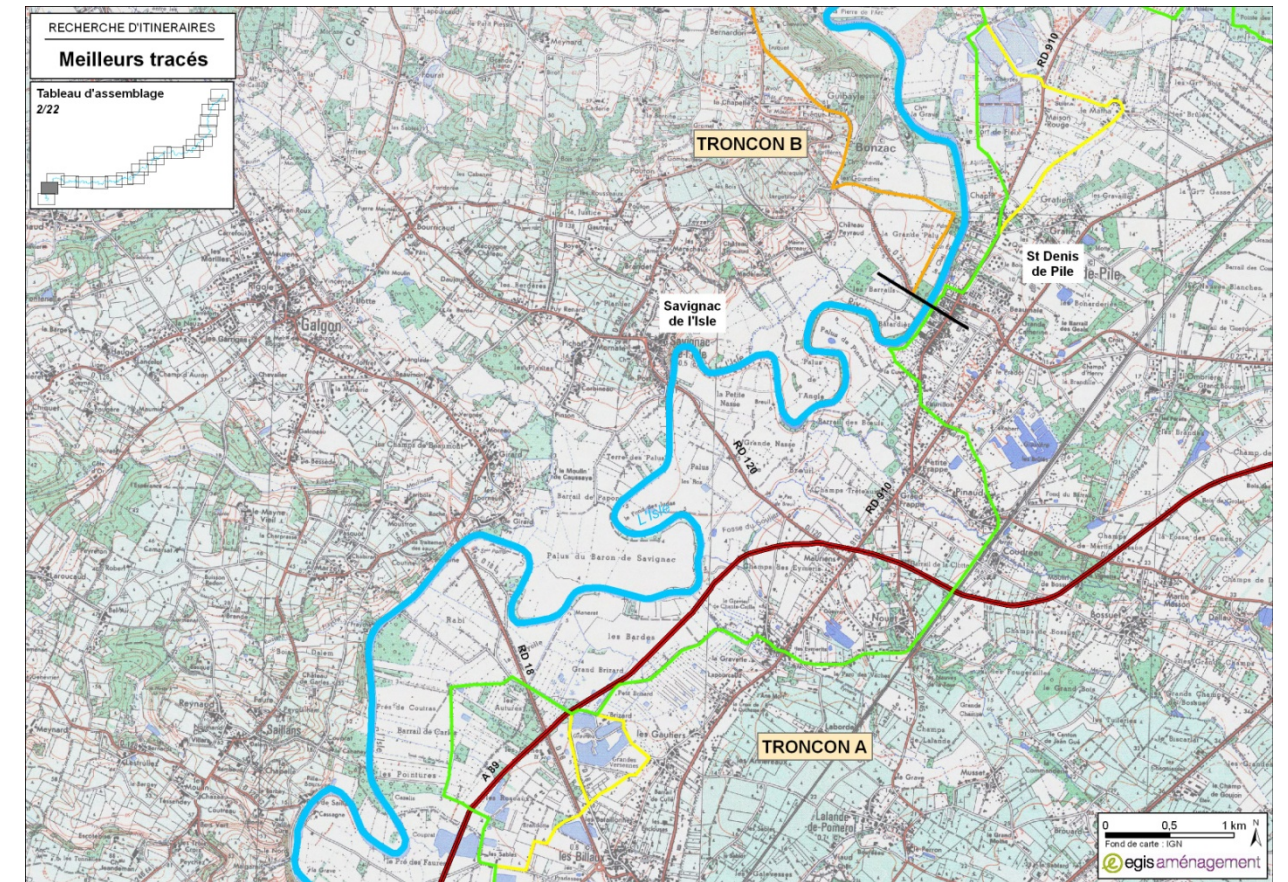


Figure 2: Itinéraire retenu et variantes à l'étude pour la création de la Vélo-route de la Vallée de l'Isle (Source CG33, Carte 2/22)

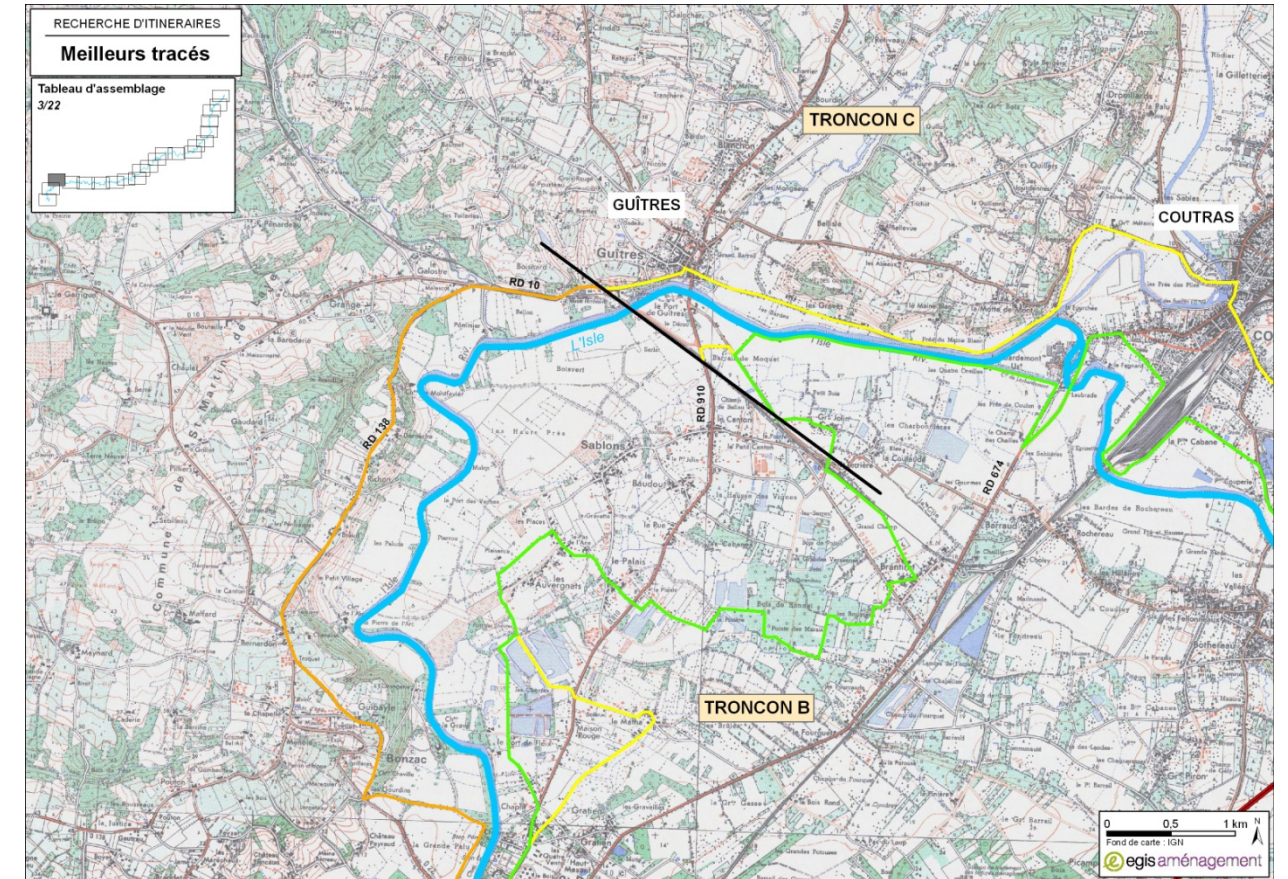


Figure 3: Itinéraires reconnus pour la création de la Vélo-route de la Vallée de l'Isle (Source CG33, Carte 3/22)

Cet itinéraire devrait passer sur le territoire communal par « Les Eymerits », « Nouet » et « Pinaud », jusqu'au centre-ville de Saint-Denis. Au niveau du centre-ville, cet itinéraire devrait soit :

- emprunter la Rue du Pont et se poursuivre à l'Ouest de l'Isle (Hypothèse la moins privilégiée à ce stade de l'étude),
- emprunter la RD 910 (Route de Paris / Route de Guîtres) en direction des étangs des Chèvres.

4.3 - Le SCOT du Pays du Libournais

Le Schéma de Cohérence Territoriale (SCOT) du Pays du Libournais n'est pas encore finalisé puisque son diagnostic a été récemment adopté (1^{er} juillet 2011). Ainsi, la **prochaine étape consiste en l'élaboration du Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD)**, qui permettra de **fixer les grandes orientations** à venir pour le Pays.

4.4 - La Communauté de Communes du Nord Libournais

Au 1^{er} janvier 2011, la Commune de Saint-Denis-de-Pile a intégré la Communauté de Communes du Nord Libournais. Auparavant, celle-ci était rattachée à la Communauté de Communes du Canton de Guîtres.

_ La Communauté de Communes porte un important projet de zone d'activité économique (ZAE), aussi appelée « Zone d'équilibre », à cheval sur Saint-Denis-de-Pile et Abzac. Cette zone d'activité d'intérêt départemental devrait **couvrir une surface d'environ 180 hectares, depuis la tonnellerie Sylvain jusqu'à Tripoteau, entre l'A 89 et la RD 1089** (à proximité de l'aérodrome des Artigues). Ce projet d'envergure serait un **important pôle générateur d'emplois et de déplacements**. D'après des chiffres communiqués par la Communauté de Communes, cette ZAE devrait générer jusqu'à 800 emplois sur le site. Cette zone d'équilibre se situe à 4,5 km de l'hyper-centre.

Actuellement, la desserte de cette future ZAE se ferait essentiellement en voiture via les Routes Départementales 22 et 1089. Le projet prévoit la création d'une connexion à l'autoroute 89 par la création d'un demi-échangeur directement connecté à cet axe. La ligne de car n°312 du réseau TransGironde permettrait également de desservir la future zone d'équilibre par la RD 1089. La fréquence des horaires en l'état actuel ne permettrait pas de rendre attractif ce mode de transport.

Cette ZAE aura donc pour effet d'accroître le trafic automobile sur les routes départementales 22 et 1089. L'augmentation du trafic sur la RD 1089 pourra être considérable en fonction des activités et du nombre d'emplois créés sur le site.

_ D'autre part, la Communauté de Communes s'est vue transférée par la Ville de Saint-Denis, la gestion de la Zone d'Activités économiques de Frappe, située au Sud de la Commune. Cette ZAE est actuellement **en cours de commercialisation**. Elle est de taille modeste (4 ha avec 14 lots). Cette ZAE se situe à environ 1,8 km de l'hyper-centre. Comme pour la zone d'équilibre, cette zone d'activités peut être desservie en voiture ou par le réseau TransGironde de par la ligne n°311.



Photo 14: Accès à la ZAE depuis la RD 22E2



Photo 15: ZAE de Frappe

Pour finir, il est important de préciser que la **Communauté de communes du Nord Libournais** s'est vue attribuer la **compétence en matière de déplacements**. Cela engendre la **possibilité de mettre en œuvre un réseau de transports en commun sur le territoire intercommunal** ce qui permettrait de favoriser ce mode de déplacement alternatif à l'automobile.

4.5 - La Commune de Saint-Denis-de-Pile

4.5.1 - Projets récemment réalisés

➤ Résidentiel :

Le premier projet concerne l'extension du centre de Saint-Denis-de-Pile à l'Est de la RD 674, avec la création du quartier résidentiel du Barail des Jais (achevé en 2005). Ce quartier à dominante pavillonnaire regroupe environ 150 logements individuels et collectifs, qui génèrent de nombreux déplacements. Ce quartier se trouve dans le prolongement de l'hyper-centre, à environ 500 mètres de la mairie. Il n'existe actuellement aucune liaison douce directement connectée au centre-ville commerçant (pas de trottoirs bordurés, ni aménagements cyclables). De plus, la RD 674 forme une barrière physique pour les modes doux de déplacement.

Plusieurs projets à caractère résidentiel ont vu le jour ces cinq dernières années sur le territoire communal. **Dans le centre bourg, deux projets de densification de l'habitat** ont été créés. Il s'agit de la **création de logements collectifs en 2007 et de la résidence des Tilleuls entre 2008 et 2009 (habitats collectifs et individuels)**. Ces aménagements ont permis une **densification de l'habitat dans le centre-ville historique**. Avec la création de ces logements, des espaces extérieurs de qualité ont été créés avec notamment des trottoirs confortables pour les piétons. Cette zone d'habitat est directement connectée aux commerces et aux administrations via la Route de Paris (RD 910) et via la Rue Georges Sand (voie nouvelle créée à l'occasion).

Une étude sociologique récente a permis de mettre en évidence que la construction de ces logements visait à accueillir des populations travaillant sur Libourne et Bordeaux. En effet, le prix

de ces logements est nettement inférieur sur le territoire communal en comparaison à ceux de ces 2 pôles d'attractivité.

Pour finir, **la Commune s'est récemment dotée d'une aire d'accueil des gens du voyage**, au Nord-est du lieu-dit « Gratien ». Ce **projet a été réalisé par la Commune, puis, sa gestion a été transférée à la Communauté de Communes du Nord Libournais**.

Entre 2007 et 2009 (après l'enquête sur les déplacements de l'INSEE), ce sont 210 logements qui ont été créés sur le territoire communal dont la plupart sont des logements individuels (157 individuels contre 53 collectifs).

➤ Aménagement qualitatif :

La Ville a réalisé en 2011 un **projet de réaménagement des quais de l'Isle**. Ce projet consistait à **aménager qualitativement la rive Est du cours d'eau**, pour mettre en valeur cet espace de vie attractif. Ces travaux sont en cours de finalisation.



Photo 16: Aménagement des quais de l'Isle



Photo 17: Aménagement de stationnements et des quais

4.5.2 - Projets en cours ou à venir

Lors des différentes réunions avec l'équipe projet, celle-ci a fait état de plusieurs projets d'aménagement en cours ou à venir.

➤ Équipements publics :

_ La Ville a engagé depuis 2010, une réflexion autour de **la réalisation d'un groupe scolaire, pour regrouper l'école élémentaire et l'école primaire sur un même site**. La Municipalité a pris le parti de répartir ce groupe scolaire sur deux sites distincts :

- un **premier site serait implanté au droit de l'actuelle école primaire,**

- un **second site serait créé à l'Est de la RD 674, soit à l'Ouest du nouveau cimetière, soit au Nord-ouest du site du Barail des Jais**. La réflexion sur l'emplacement de ce second site n'a pas encore abouti.

Ce projet a vu le jour pour **plusieurs raisons** : L'actuelle **école élémentaire de la ville se trouve dans la zone inondable de l'Isle et l'école primaire a été partiellement détruite suite à un incendie en 2008**. Le second site serait donc légèrement excentré par rapport au centre-ville historique (distance de 500 à 800 m). Comme pour le site du Barail des Jais, la RD 674 crée une barrière physique forte pour relier ce nouveau site au centre-ville commerçant.

_ D'autre part, **la ville souhaiterait accueillir une bibliothèque / médiathèque de Pays sur un espace d'environ 1100 m²**. Ce projet se trouve encore à l'état embryonnaire.



➤ Économique :

La Municipalité souhaiterait qu'une **zone regroupant commerces et immeubles d'habitation puisse voir le jour le long de l'Avenue F. Mitterrand**. Cet aménagement aurait pour vocation de **recentrer l'attractivité du bourg et d'y assurer un développement économique**. Il s'agit plus ici d'une orientation d'aménagement plutôt que d'un réel projet.

➤ Infrastructure :

Dans le cadre de la Loi du 11 février 2005 relative à l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées (dite « Loi Handicap »), **la Ville a engagé une étude visant à la mise en accessibilité des espaces publics et de la voirie. Cette réflexion a abouti sur l'élaboration d'un Plan de mise en Accessibilité de la Voirie et de l'Espace public (P.A.V.E.)**. Sur ce point, la Commune se trouve en retard pour répondre aux exigences de la Loi de 2005 puisque ce plan aurait dû être réalisé avant la fin de l'année 2009.

Légende

-  Mairie
-  Halte ferroviaire
-  Port

PROJETS:

– Conseil Général de Gironde

– Contournement du bourg

– Étude de sécurité

– CC du Nord Libournais

– Projets de ZAE

– Commune

– Résidentiel

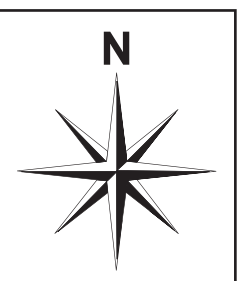
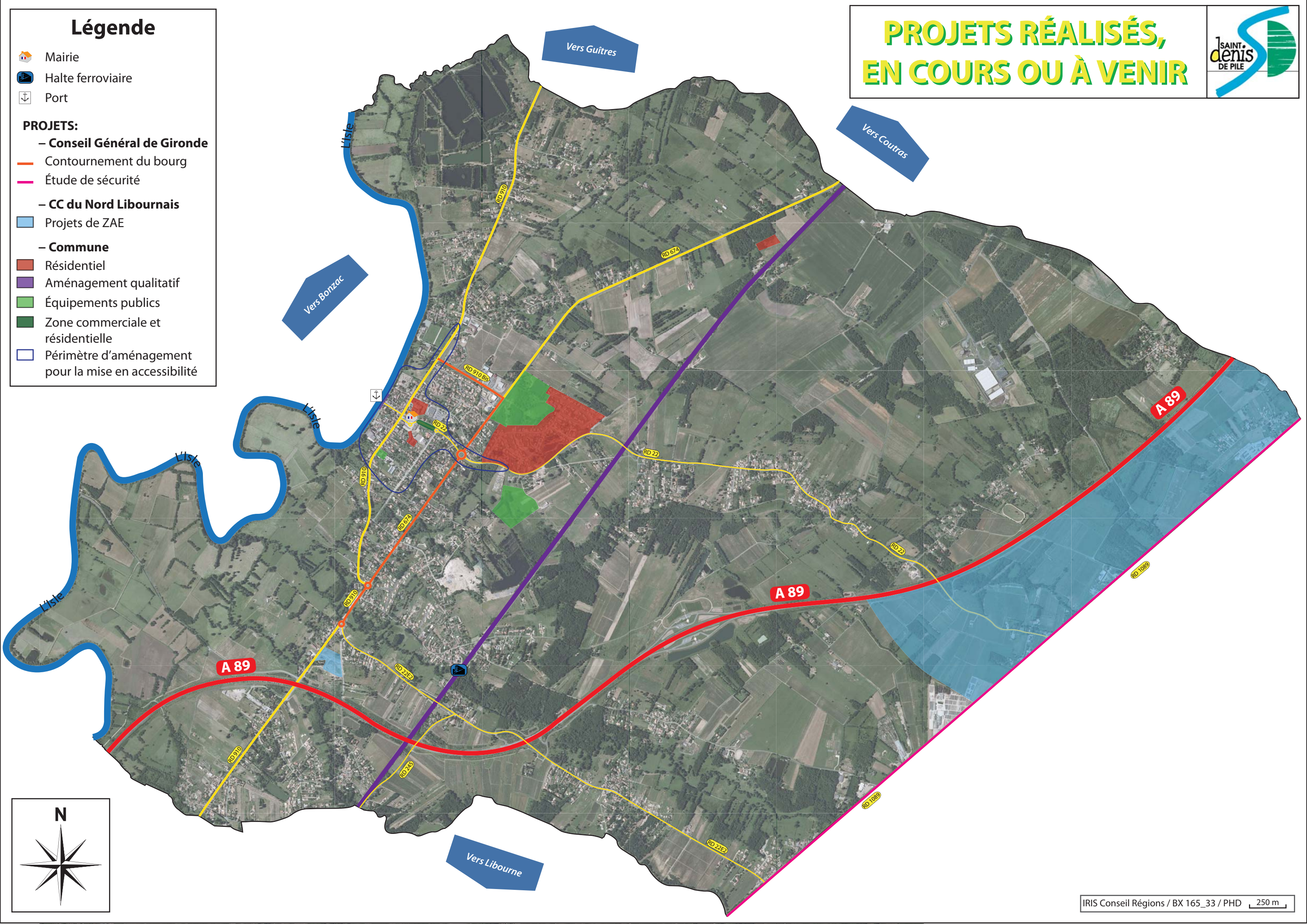
– Aménagement qualitatif

– Équipements publics

– Zone commerciale et résidentielle

– Périmètre d'aménagement pour la mise en accessibilité

PROJETS RÉALISÉS, EN COURS OU À VENIR



C - DIAGNOSTIC DES CIRCULATIONS MOTORISÉES

1 - METHODOLOGIE DU RECUEIL DES DONNEES

Le diagnostic quantitatif repose sur des recueils de données réalisés selon différentes méthodes :

✓ Les comptages automatiques :

Réalisés sur les axes névralgiques de la commune, ils sont au nombre de 10 et ont pour objectif de quantifier le nombre de véhicules par catégorie (VL ou PL). Ces comptages permettent de dénombrer de manière précise et exhaustive les véhicules empruntant l'axe considéré pendant une semaine entière, 24 heures sur 24, et de disposer des relevés de vitesses.



Photo 18: Compteur automatique



Photo 19: Compteur automatique (RD 674 vers Guîtres)

✓ Les enquêtes minéralogiques :

Plusieurs postes sont positionnés sur des axes importants. Ces enquêtes permettent de « suivre » l'évolution des véhicules sur le territoire communal, et de déterminer les itinéraires privilégiés par les automobilistes pour transiter sur la commune.



Photo 20: Matériel utilisé pour les enquêtes minéralogiques (Bordereau papier ou dictaphone)



Photo 21: Enquêtrices sur le poste 7 lors de l'enquête minéralogique sur la RD674

✓ Les comptages directionnels :

Ils permettent de quantifier les mouvements au sein des carrefours potentiellement problématiques et de comprendre ainsi leur fonctionnement. Les mouvements sont comptés et différenciés selon les catégories de véhicules.

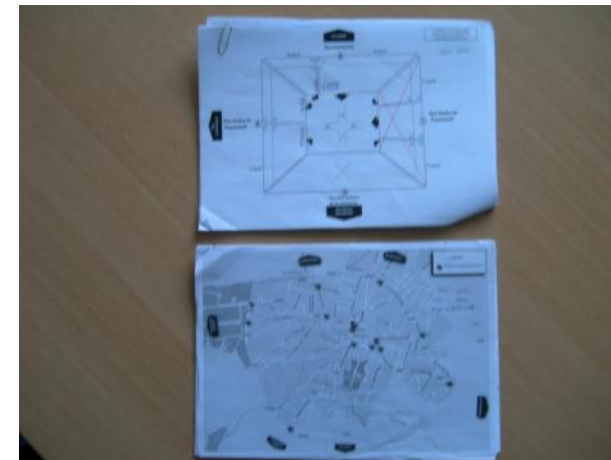


Photo 22: Exemple de bordereau papier utilisé dans le cadre d'un comptage directionnel



Photo 23: Enquêtrice sur le poste 10 lors du comptage directionnel du 07 juin 2011

✓ L'enquête de stationnement :

Elle permet d'évaluer la pression de stationnement selon les différents sites et de se rendre compte du respect de la réglementation.

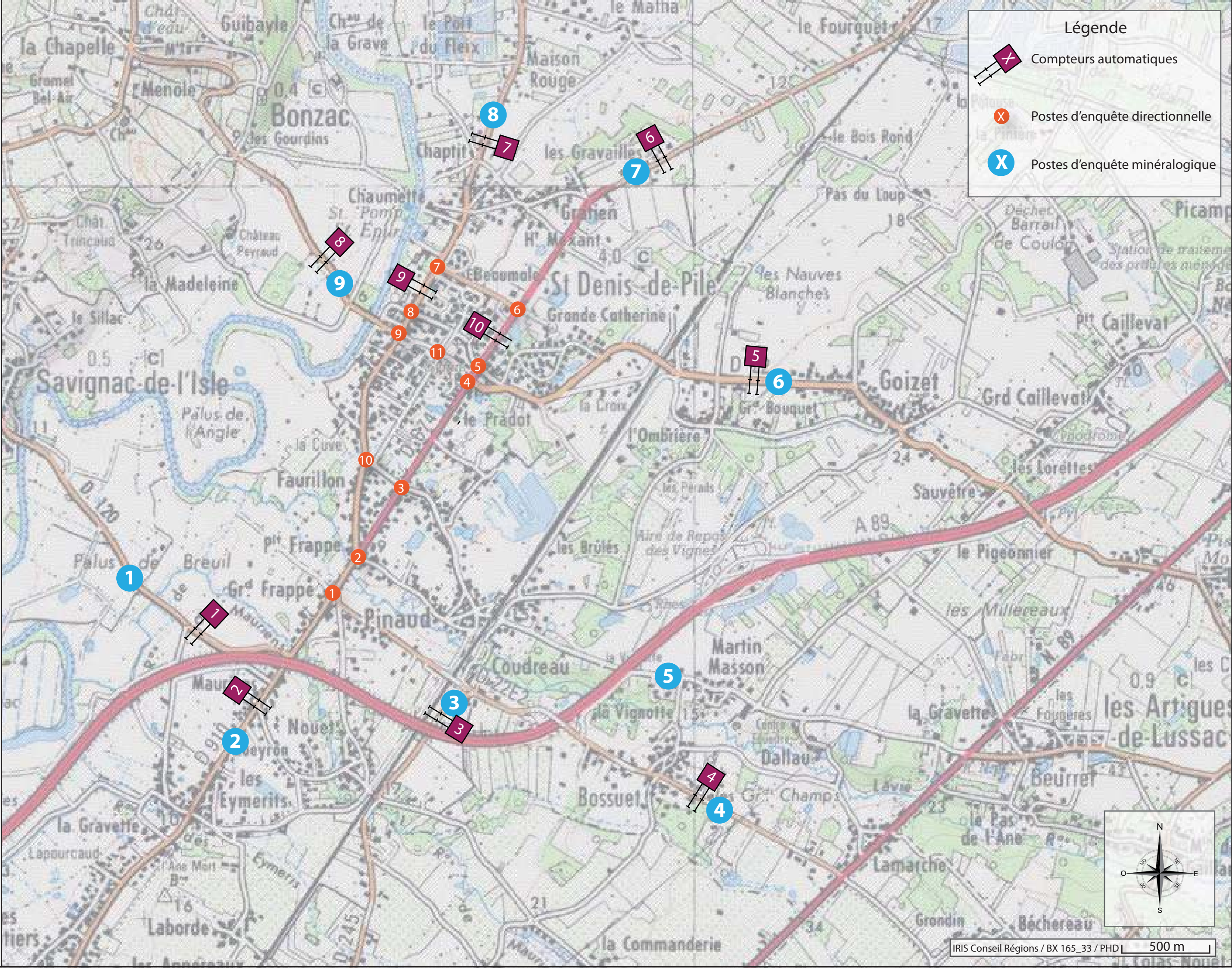


Photo 24: Exemple de bordereau papier utilisé pour l'enquête de stationnement (Parking du château)



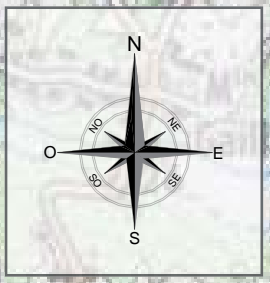
Photo 25: Parking de la Place de la République

LOCALISATION DU DISPOSITIF D'ENQUÊTE



Légende

- Compteurs automatiques
- Postes d'enquête directionnelle
- Postes d'enquête minéralogique



2 - CHARGES DE TRAFIC EN SECTION COURANTE

2.1 - Dispositif de comptages automatiques

Le dispositif de comptages automatiques a été maintenu en place pendant une semaine, du lundi 6 juin au dimanche 12 juin 2011. La programmation des compteurs permet la différenciation des VL, des PL, des sens et des vitesses de circulation. La carte de localisation des comptages, présentée ci-avant, permet de localiser leur implantation.

Dix postes de comptages ont été mis en place comme suit :

- Poste 1 : RD 120 – Route de Savignac, avant le franchissement de l'Isle,
- Poste 2 : RD 910 (Sud) – Route de Paris, entre « Les Eymerits » et « Mauriens »,
- Poste 3 : RD 245 – Route de Robin, avant l'ouvrage de franchissement de l'A 89,
- Poste 4 : RD 22^{E2} – Route de Coudreau au niveau de la sortie du lieu-dit « Bossuet »,
- Poste 5 : RD 22 – Route de l'Europe au niveau de l'entrée du lieu-dit « Goizet »,
- Poste 6 : RD 674 – Route de Coutras, après le lieu-dit « Gratien »,
- Poste 7 : RD 910 – Route de Guîtres, entre « Chaptit » et « Maison Rouge »,
- Poste 8 : RD 22 – Rue du Pont, après l'Isle,
- Poste 9 : RD 910 (Hyper-centre) – Route de Paris, entre la Route de Lussac et la RD 910^{E3},
- Poste 10 : RD 674 – Route de Coutras, entre la RD 910^{E3} et le giratoire de la nouvelle boulangerie.

Le Trafic Moyen Jours Ouvrés (du lundi au vendredi) est légèrement supérieur à la normale puisque les données ci-après intègrent le vendredi 10 juin 2011. Or, cette journée correspond aux départs du week-end de la Pentecôte.

De plus, lorsque l'on compare les résultats obtenus avec ceux fournis par le Conseil Général de la Gironde, on peut remarquer que ceux obtenus en Juin 2011 sont supérieurs. Cela peut s'expliquer puisque le CG33 a fourni des données annualisées, qui intègrent le samedi et le dimanche. Or, ces deux jours de la semaine sont toujours moins chargés (très peu de trafic pendulaire) ce qui réduit la moyenne journalière. Le seul phénomène inexplicable à ce jour, c'est le fait que la RD 22 soit plus chargée que la RD 22^{E2} alors que les comptages du CG33 montrent un phénomène inverse. Il n'y avait aucune déviation ou événement particulier ayant pu entraîner ce phénomène lors de la semaine de comptages.

2.2 - Résultats des comptages

Poste	Localisation	TMJO TV	TMJO PL	% PL
1	RD 120 - Route de Savignac			
	Vers Savignac sur L'Isle (sens 1)	1 332	106	7,96
	Vers la RD 910 (sens 2)	1 104	96	8,70
2	RD 910 - Route de Paris (Sud)			
	Vers Libourne (sens1)	6 956	607	8,73
	Vers Coutras (sens 2)	6 359	516	8,11
3	RD 245 - Route de Robin			
	Vers Saint-Denis-de-Pile (sens 1)	621	25	4,03
	Vers Saint-Émilion (sens 2)	565	20	3,54
4	RD22^{E2} - Route de Coudreau			
	Vers Saint-Denis-de-Pile (sens 1)	1 173	85	7,25
	Vers la RD 1089 (sens 2)	1 041	61	5,86
5	RD 22 - Route de l'Europe			
	Vers Saint-Denis-de-Pile (sens 1)	1 291	71	5,50
	Vers RD 1089 (sens 2)	1 226	81	6,61
6	RD 674 -Route de Coutras			
	Vers Saint-Denis-de-Pile (sens 1)	3 388	356	10,51
	Vers Coutras (sens 2)	3 311	232	7,01
7	RD 910 - Route de Guîtres			
	Vers Guîtres (sens 1)	3 017	244	8,09
	Vers Saint-Denis-de-Pile (sens 2)	3 117	254	8,15
8	RD 22 - Rue du Pont			
	Vers Bonzac (sens 1)	1 170	50	4,27
	Vers Saint-Denis-de-Pile (sens 2)	1 271	54	4,25
9	RD 910 - Route de Paris (Centre)			
	Vers Saint-Denis centre (sens 1)	2 988	108	3,61
	Vers Guîtres (sens 2)	2 035	45	2,21
10	RD 674 entre la RD 910E3 et la RD 22			
	Vers Libourne (sens1)	4 226	543	12,85
	Vers Coutras (sens 2)	3 798	448	11,8

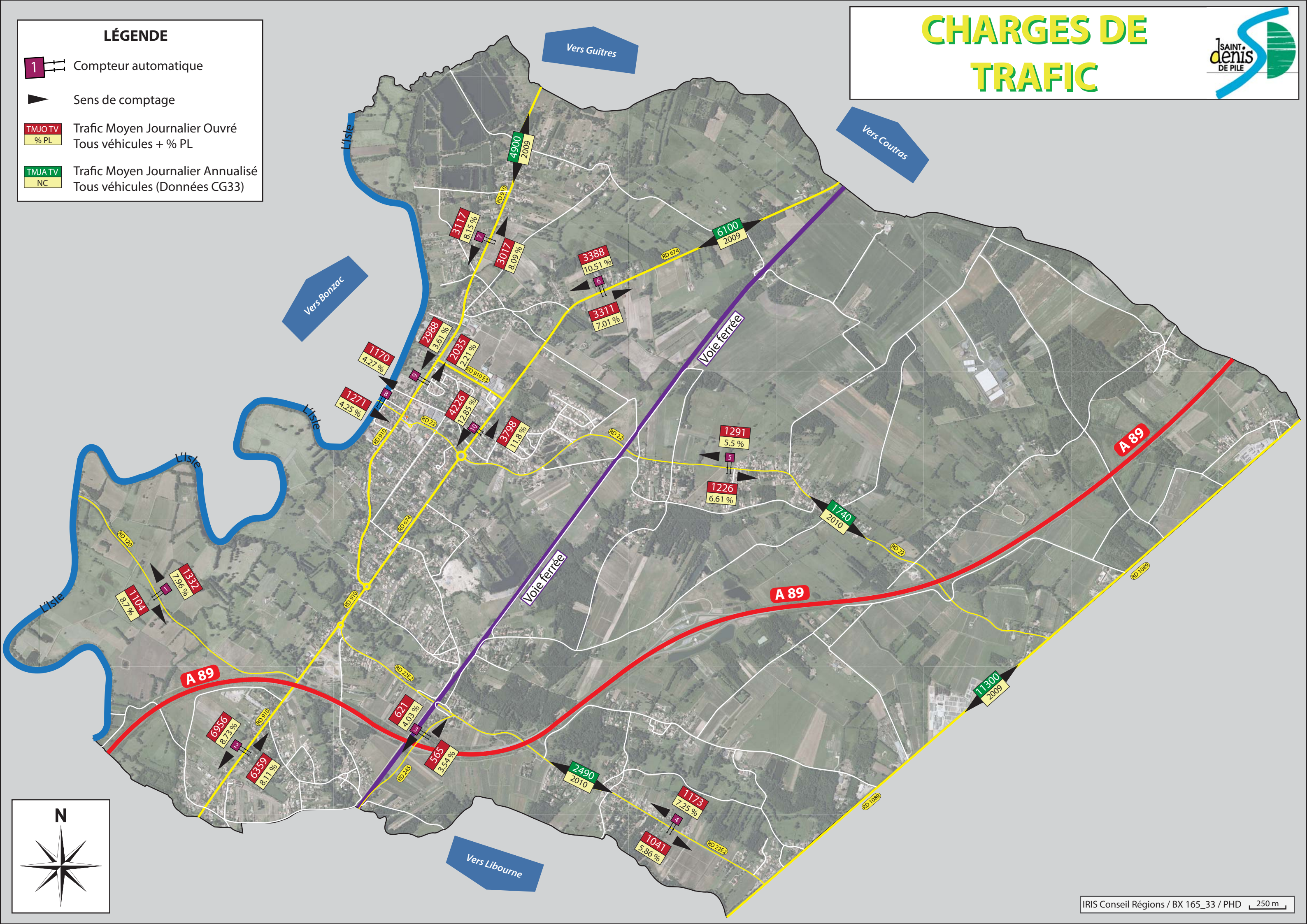
TMJO : Trafic Moyen Journalier Ouvré
TV : Tous véhicules
PL : Poids Lourds

CHARGES DE TRAFIC



LÉGENDE

- 1 Compteur automatique
- Sens de comptage
- TMJO TV**
% PL
Trafic Moyen Journalier Ouvré
Tous véhicules + % PL
- TMJA TV**
NC
Trafic Moyen Journalier Annualisé
Tous véhicules (Données CG33)



2.3 - Hiérarchisation des axes

Le tableau ci-dessous présente les résultats de la campagne de comptages de Juin 2011, les valeurs sont exprimées en Trafic Moyen sur les Jours Ouvrés (TMJO).

TMJO TV (Tous Véhicules)				
Poste	Voie	Sens 1	Sens 2	Sens confondus
2	RD 910 - Route de Paris	6 956	6 359	13 315
10	RD 674 - entre la RD 910 ^{E3} et la RD 22	4 226	3 798	8024
6	RD 674 - Route de Coutras	3 388	3 311	6 699
7	RD 910 - Route de Guîtres	3 017	3 117	6 134
9	RD 910 - Route de Paris (Centre)	2 988	2 035	5 023
5	RD 22 - Route de l'Europe	1 291	1 226	2 517
8	RD 22 - Rue du Pont	1 170	1 271	2 441
1	RD 120 - Route de Savignac	1 332	1 104	2 436
4	RD22 ^{E2} - Route de Coudreau	1 173	1 041	2 214
3	RD 245 - Route de Robin	621	565	1 186

On constate la différence d'utilisation de certains axes et la hiérarchisation du réseau :

✓ **Réseau viaire structurant de grand transit : Trafic supérieur à 13 000 véh/jour**

La RD 910 (Route de Paris), constitue un axe de transit majeur (Postes 2). Cet axe est alimenté par les axes structurants d'échange et de desserte locale décrits ci-après. Saint-Denis-de-Pile constitue donc un point névralgique où se concentre le trafic routier. Ce phénomène est lié à un important trafic pendulaire venant s'ajouter au trafic de transit. En somme, plus l'on s'approche des principaux pôles d'attractivité (Libourne et Bordeaux), plus la charge de trafic globale est importante (passage dans les bassins de vie périphériques aux principaux pôles d'attractivité).

Sur cet axe, les données du compteur montrent que la charge de trafic est d'environ 13 000 véh/jour en moyenne.

Lors de la campagne de comptages, aucun compteur n'a été posé sur la RD 1089 mais des données fournies par le Conseil Général de la Gironde permettent d'estimer une charge de trafic de 11 300 véh/jour. Cette valeur, exprimée en Moyenne Journalière Annualisée (TMJA), est issue d'une station permanente de comptage située aux Artigues-de-Lussac. Cependant, le trafic estimé en TMJA intègre les journées du samedi et du dimanche qui sont nettement moins chargées que les autres jours de la semaine. Cela peut expliquer que la moyenne journalière soit plus faible que sur la Route de Paris (RD 910).

✓ **Réseau viaire structurant d'échange et de rabattement : Trafic compris entre 5 000 et 13 000 véh/jour**

La RD 674 (Route de Coutras) et la RD 910 (Route de Guîtres) permettent de diffuser le trafic routier en direction du Nord et du Nord-est. À l'inverse, ces deux axes se rejoignant au niveau du lieu-dit « Frappe » (carrefour RD 910 et RD 674), cela engendre une importante concentration du trafic en

direction de Libourne. C'est notamment pour cela qu'une déviation du centre-bourg commerçant de Saint-Denis a été mise en place en 2007. Ces axes supportent une part importante de trafic de transit.

Ainsi, les compteurs automatiques ont permis d'enregistrer des charges de trafic de 6134 véh/jour sur la Route de Guîtres (RD 910) et de 6699 véh/jour sur la Route de Coutras (RD 674).

On constate que malgré la mise en place de la déviation de bourg, on recense une charge de trafic importante (5023 véh/jour) en traversée d'agglomération sur la RD 910 (Route de Paris). Cela montre qu'il existe tout de même une part importante de trafic de transit sur ce tronçon de la RD 910. En revanche, la part des poids-lourds est très nettement inférieure en comparaison aux autres axes puisque ceux-ci y sont interdits.

De même, on constate que la RD 674 depuis le carrefour RD 910^{E3} / RD 674 et en direction de Libourne, constitue également un point de concentration des trafics puisque la charge enregistrée sur ce tronçon est de 8 024 véh/jour.

✓ **Réseau viaire de desserte locale : Trafic inférieur à 5 000 véh/jour**

Ce réseau constitué des Routes départementales 22, 22^{E2}, 120 et 245 permet la desserte locale des pôles d'habitat depuis les axes principaux. Les charges de trafic sont comprises entre 1 186 et 2517 véh/Jour. Ces axes sont principalement empruntés par les automobilistes dans le cadre de déplacements entre le domicile et le travail (trafic pendulaire). On remarque que la RD 245 (Route de Robin) est un axe secondaire en comparaison aux autres routes départementales de desserte locale. On peut donc en déduire que les RD 22, 22^{E2} et 120 ont également une fonction de liaison entre les pôles d'attractivité plus secondaires ou des axes importants (RD 1089).

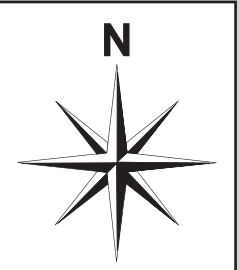
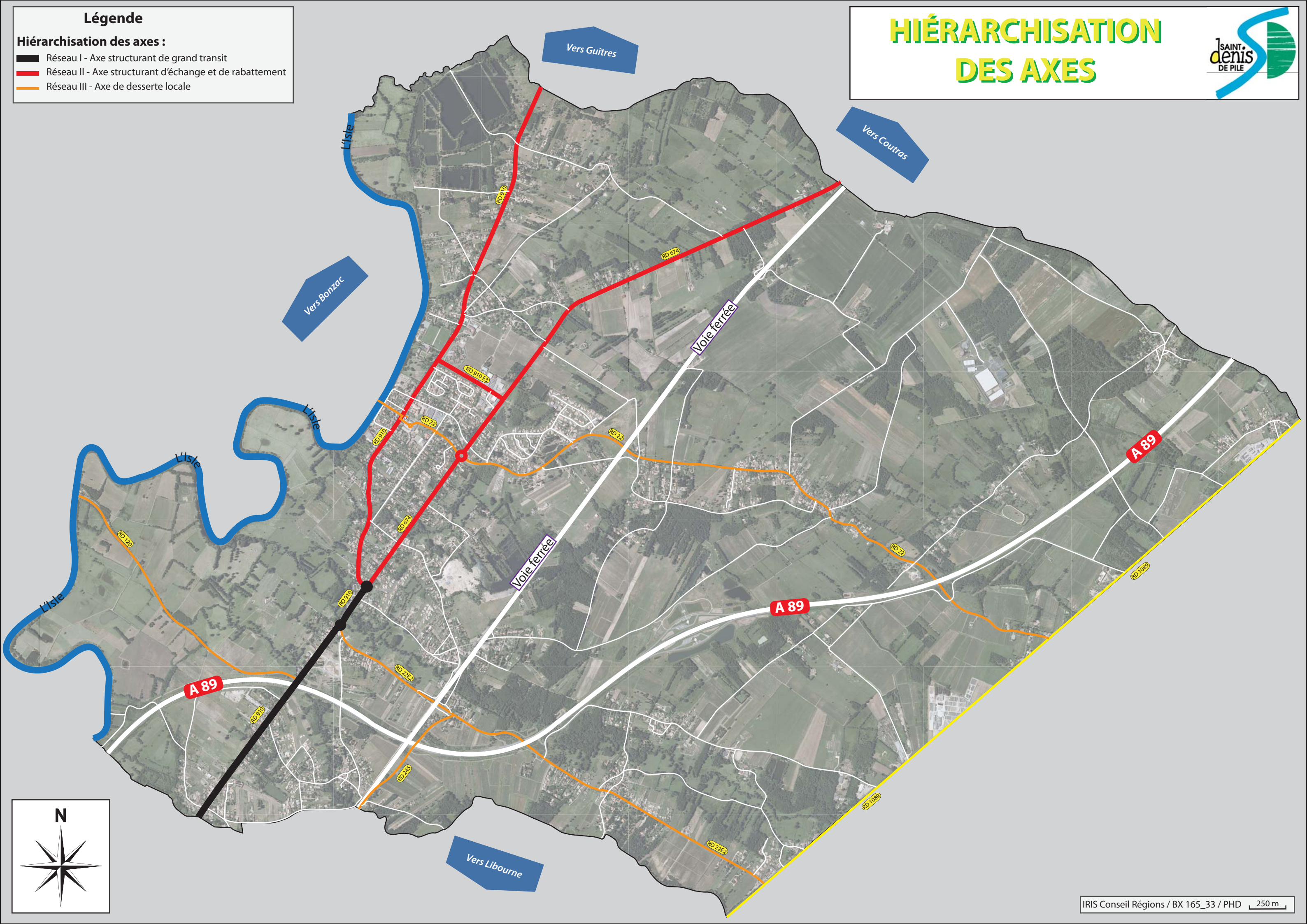
HIÉRARCHISATION DES AXES



Légende

Hiérarchisation des axes :

- Réseau I - Axe structurant de grand transit
- Réseau II - Axe structurant d'échange et de rabattement
- Réseau III - Axe de desserte locale



2.4 - Circulation des poids-lourds

La différenciation des PL se réalise grâce à la distance inter-essieux (prise en compte à partir de 3,45 m). Ainsi, sont comptabilisés dans cette catégorie les semi-remorques, les camions de livraison, bus et cars, camionnettes utilitaires avec remorques, mais également les camping-cars.

TMJO TV (Tous Véhicules)				
TMJO PL (Poids-Lourds)				
Poste	Voie	Sens 1	Sens 2	Sens confondus
2	RD 910 - Route de Paris (Sud)	607	516	1 123
10	RD 674 - entre la RD 910 ^{E3} et la RD 22	543	448	991
6	RD 674 - Route de Coutras	356	232	588
7	RD 910 - Route de Guîtres	244	254	498
1	RD 120 - Route de Savignac	106	96	202
9	RD 910 - Route de Paris (Centre)	108	45	153
5	RD 22 - Route de l'Europe	71	81	152
4	RD22 ^{E2} - Route de Coudreau	85	61	146
8	RD 22 - Rue du Pont	50	54	104
3	RD 245 - Route de Robin	25	20	45

Les Routes départementales 910 et 674 supportent l'essentiel du trafic poids-lourds puisque ces axes supportent une part importante de trafic de transit. La charge de trafic poids-lourds est plus importante en direction de Libourne que dans l'autre sens de circulation.

Comme pour le trafic automobile, on constate que le trafic poids-lourds se concentre en direction de Libourne. Sur les autres axes ou en centre-ville, le nombre de poids-lourds recensés peut être considéré comme normal ou faible.

Le tableau ci-après permet de connaître la part du trafic poids-lourds dans le trafic global supporté par les différents axes.

Poste / Voie	TMJO TV (sens confondus)	TMJO PL (Sens confondus)	Part du trafic PL (en %)
RD 674 - entre la RD 910E3 et la RD 22	8 024	991	12,35
RD 910 - Route de Paris	13315	1123	8,4
RD 674 - Route de Coutras	6699	588	8,8
RD 910 - Route de Guîtres	6134	498	8,1
RD 910 - Route de Paris (Centre)	5023	153	3,0
RD 22 - Route de l'Europe	2517	152	6,0
RD 22 - Rue du Pont	2441	104	4,3
RD 120 - Route de Savignac	2436	202	8,3
RD22E2 - Route de Coudreau	2214	146	6,6
RD 245 - Route de Robin	1186	45	3,8

En premier lieu, on observe que la RD 674, depuis le giratoire du Grand Frappe (carrefour RD 22 / RD 910) jusqu'au carrefour entre la RD 910^{E3} et la RD 674, supporte la part la plus importante du trafic poids-lourds. Cela s'explique par la mise en place de la déviation de bourg, ce qui a pour effet de

concentrer sur ce tronçon, le trafic PL en transit vers Coutras et Guîtres. Ce constat montre l'efficacité de la déviation de bourg mise en place suite à l'étude de circulation de la DDE en 2006.

En second lieu, on constate que la part du trafic poids-lourds est relativement forte sur les Routes de Paris (RD 910), de Guîtres (RD 910) et de Savignac (RD 120). Celle-ci représente en moyenne 8% de la charge de trafic global.

Les données de trafic poids-lourds laisse à penser qu'une faible part de poids-lourds emprunte toujours la RD 910 dans le centre-ville de Saint-Denis-de-Pile. Mais, lors des études de terrain, aucun poids-lourds n'a été observé sur ce secteur. Il s'agirait donc de cars, de véhicules utilitaires et de camping-cars.

3 - ANALYSE DES VITESSES

3.1 - Analyse générale de la réglementation de vitesse

Le territoire communal comprend un très grand nombre de lieux-dits (phénomène d'étalement urbain) ayant un impact direct sur la réglementation de vitesse. La réglementation change fréquemment et l'on constate donc une absence d'homogénéité sur le réseau viaire. Cela contribue à dégrader la lisibilité des routes pour les usagers puisque le milieu traversé n'est pas toujours clairement identifiable.

À titre d'exemple, on peut constater l'absence de rupture visuelle entre milieux urbain et interurbain en entrée de Frappe le long de la RD22^{E2}.



Photo 26: Entrée du lieu-dit Frappe en direction de Saint-Denis-de-Pile sur la RD 22^{E2}

3.2 - Analyse des données des comptages automatiques

Les résultats produits en termes de vitesse de circulation sont exprimés :

- **en Vmoy** : Vitesse moyenne de circulation
- **en V85** : vitesse en dessous de laquelle roulent 85% des usagers. Cette notion, primordiale en aménagement de sécurité, permet d'identifier et d'évaluer les comportements extrêmes par rapport aux conducteurs respectant la réglementation et sert au dimensionnement des aménagements routiers.


Les résultats sont repris sur la carte « Analyse des vitesses », présentée page suivante.

Poste	Localisation	Législation	VL		PL	
			Vmoy	V85	Vmoy	V85
1	RD 120 - Route de Savignac Vers Savignac sur L'Isle (sens 1) Vers la RD 910 (sens 2)	90 km/h	77	89	74	87
			81	94	77	90
2	RD 910 - Route de Paris (Sud) Vers Libourne (sens1) Vers Coutras (sens 2)	70 km/h	76	88	74	86
			74	85	73	83
3	RD 245 - Route de Robin Vers Saint-Denis-de-Pile (sens 1) Vers Lalande-de-Pomerol (sens 2)	90 km/h	65	78	59	76
			63	76	53	67
4	RD22 ^{E2} - Route de Coudreau Vers Saint-Denis-de-Pile (sens 1) Vers la RD 1089 (sens 2)	50 km/h	72	89	70	85
			71	87	67	83
5	RD 22 - Route de l'Europe Vers Saint-Denis-de-Pile (sens 1) Vers RD 1089 (sens 2)	50 km/h	65	79	64	79
			68	85	66	83
6	RD 674 -Route de Coutras Vers Saint-Denis-de-Pile (sens 1) Vers Coutras (sens 2)	90 km/h	89	103	86	95
			75	86	70	79
7	RD 910 - Route de Guîtres Vers Guîtres (sens 1) Vers Saint-Denis-de-Pile (sens 2)	70 km/h	71	84	69	82
			68	81	67	79
8	RD 22 - Rue du Pont Vers Bonzac (sens 1) Vers Saint-Denis-de-Pile (sens 2)	90 km/h	82	95	79	94
			85	98	83	93
9	RD 910 - Route de Paris (Centre) Vers Saint-Denis centre (sens 1) Vers Guîtres (sens 2)	50 km/h	40	49	40	49
			42	50	40	49
10	RD 674 entre la RD 910E3 et la RD 22 Vers Libourne (sens1) Vers Coutras (sens 2)	70 km/h	63	71	59	71
			63	76	59	69




ANALYSE DES VITESSES PRATIQUÉES

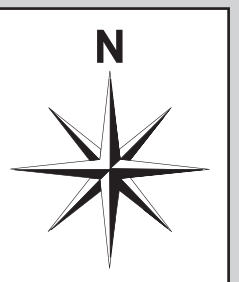
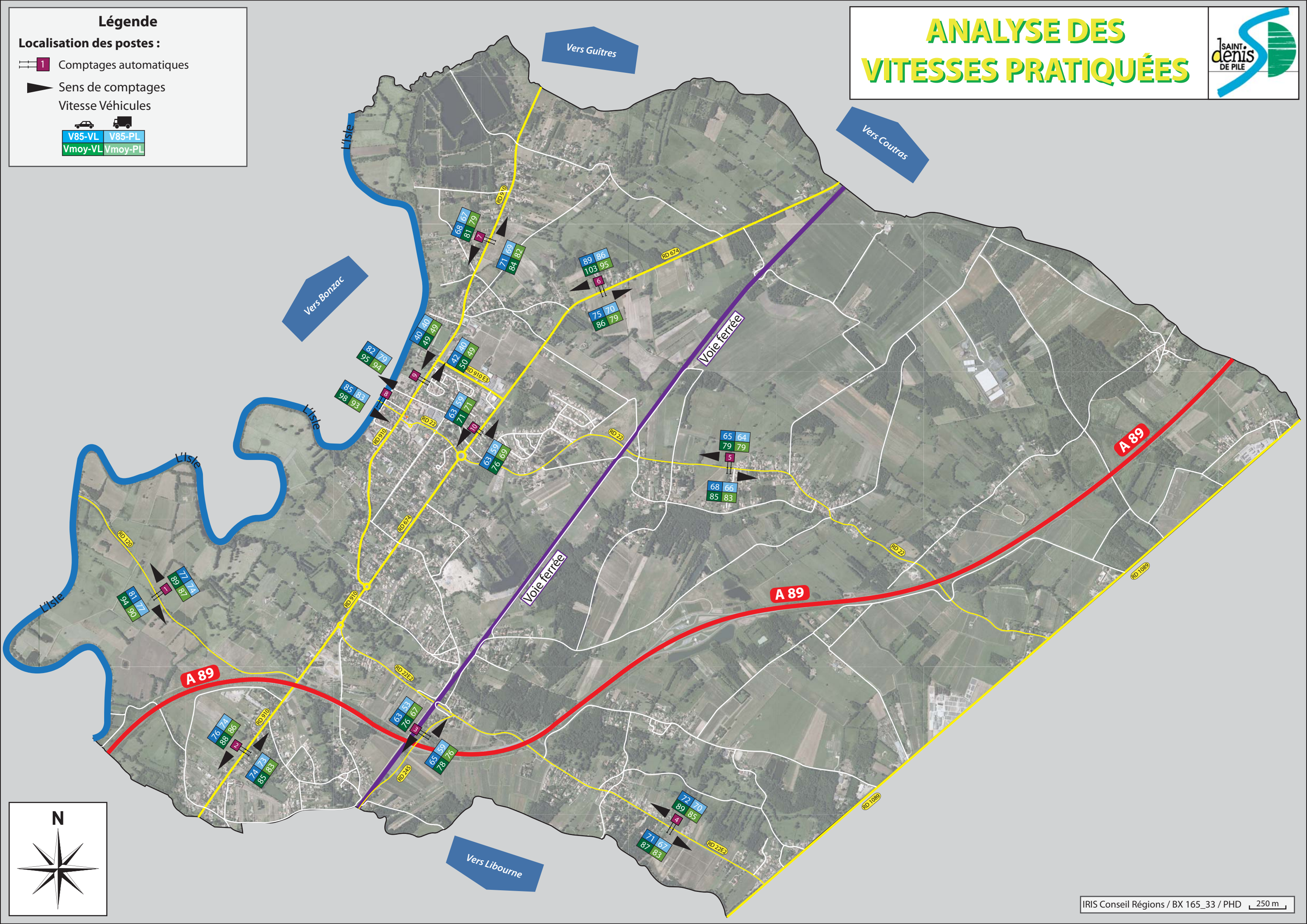
Légende

Localisation des postes :

-  Comptages automatiques
-  Sens de comptages

Vitesse Véhicules

 V85-VL	 V85-PL
 Vmoy-VL	 Vmoy-PL

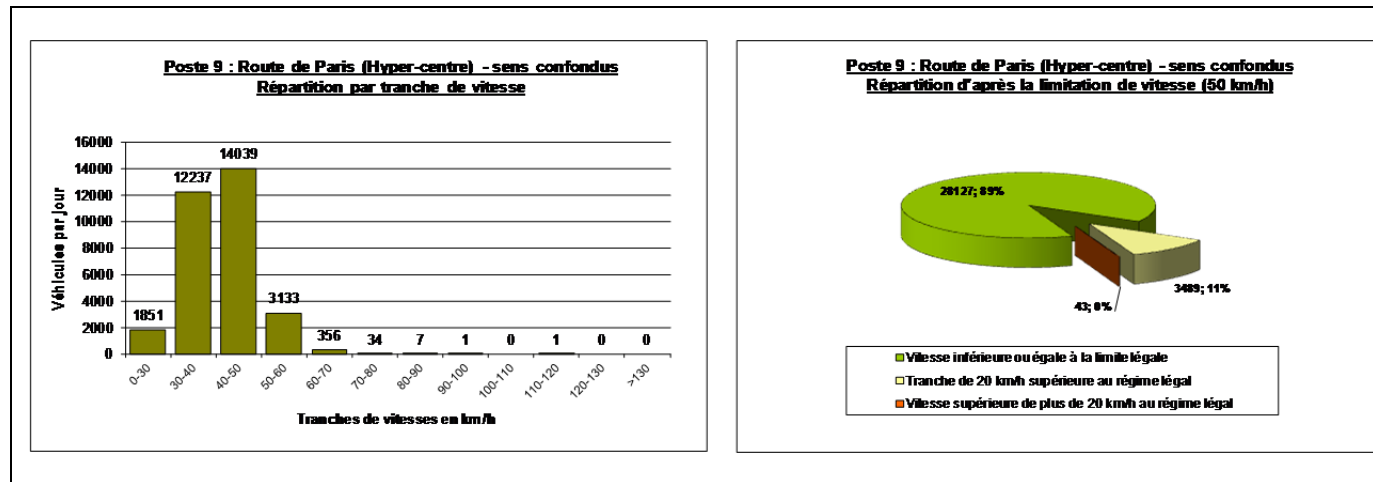


Trois secteurs sont distingués pour l'analyse des vitesses des véhicules légers :

- les axes de centre-ville, situés au cœur de l'hyper-centre commerçant de Saint-Denis-de-Pile,
- les axes interurbains en traverse de lieu-dit,
- les axes interurbains en rase campagne.

✓ **Centre-ville : exemple de la Route de Paris en traverse d'agglomération**

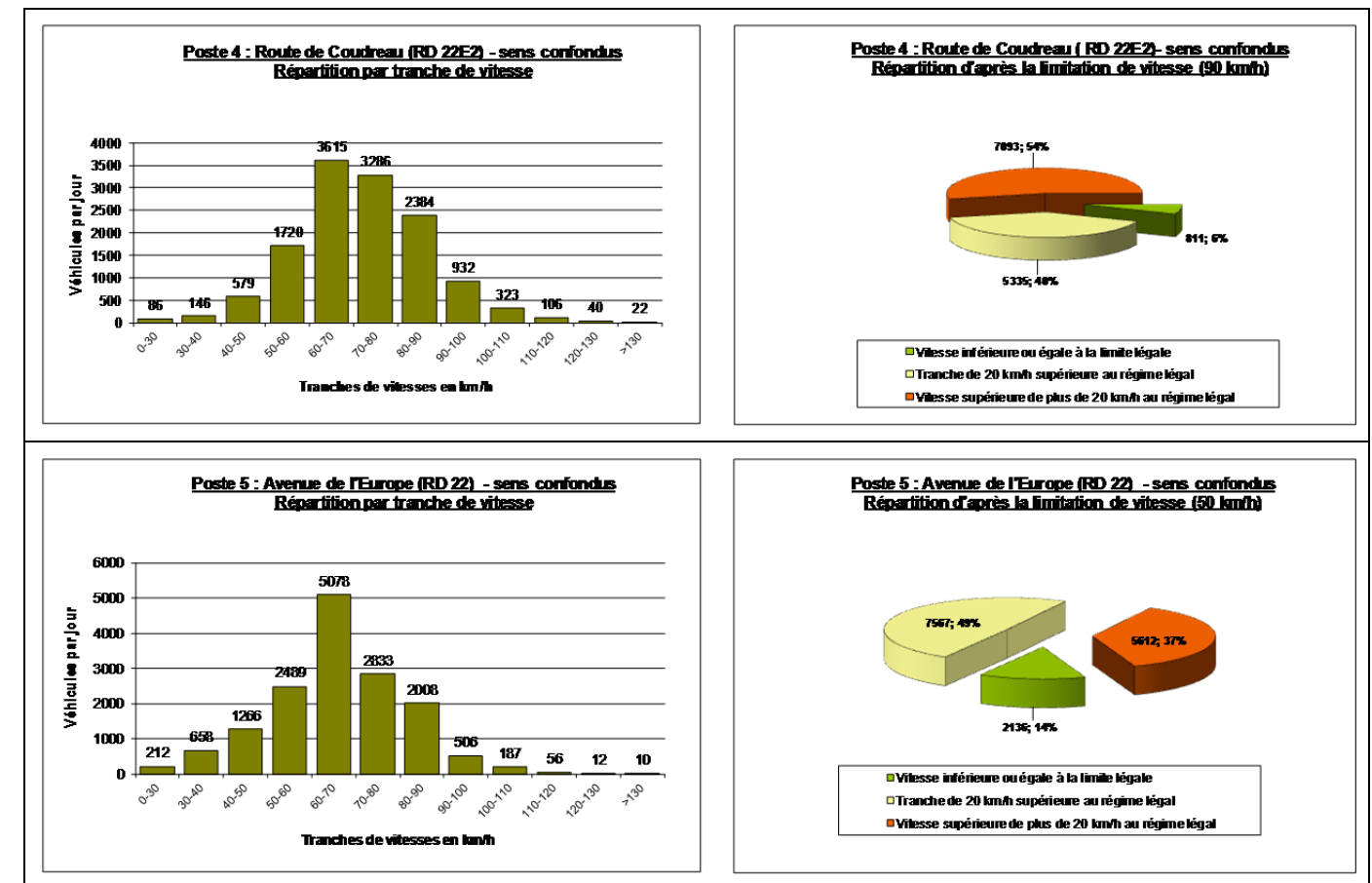
Globalement, les vitesses pratiquées au centre-ville sont modérées. La réglementation semble bien respectée même s'il est difficile de généraliser cette analyse puisqu'un seul compteur a été posé sur ce secteur. Celui-ci était situé sur la RD 910 entre la Route de Lussac et la RD 910^{E3} (Allée des Platanes). Seuls 11% des automobilistes dépassent la limitation de vitesse, sans qu'il ne s'agisse de grands excès. Ces dépassements peuvent être assimilés à un comportement marginal.



✓ **Axes interurbains en traverse de lieu-dit : exemples de la RD 22 et de la RD 22^{E2}**

Plusieurs postes de comptages automatiques étaient disposés au niveau des entrées ou sorties de lieux-dits pour savoir si les automobilistes adaptent leur vitesse au milieu traversé. Or, les comptages automatiques ont mis en évidence une pratique de vitesses nettement supérieures à la réglementation. C'est notamment le cas sur la RD 22^{E2} à Bossuet et sur la RD 22 à Goizet où l'on constate que la réglementation n'est que très faiblement respectée. Sur la Route de Coudreau (RD22^{E2}), plus de 90% des usagers ne ralentissent pas en entrée de Bossuet et 54% d'entre eux traversent ce lieu-dit à plus de 70 km/h. Il en va de même sur la RD 22 à l'entrée de Goizet avec moins de 10% des usagers respectant la réglementation de vitesse.

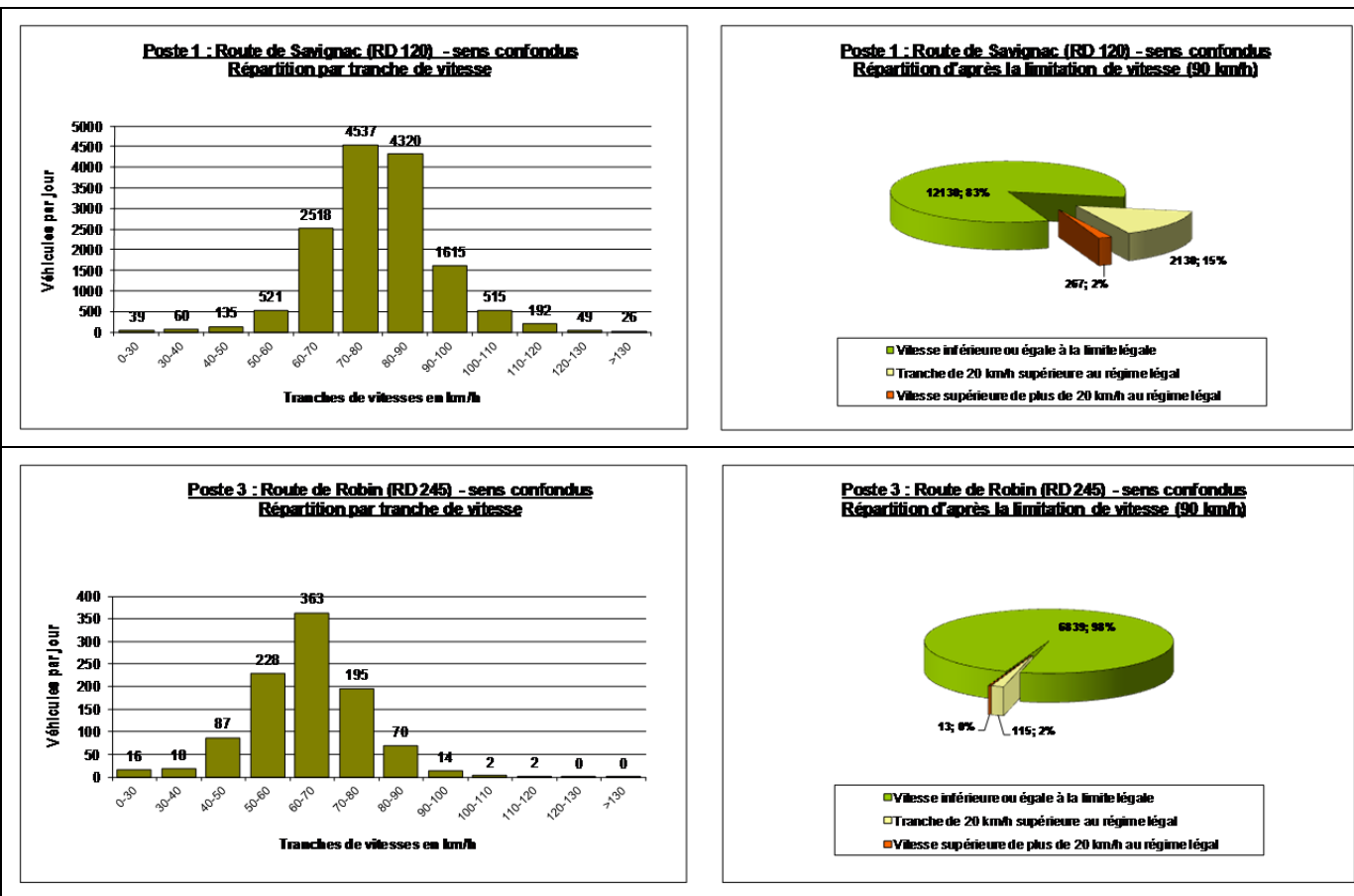
Ce constat se répète sur la RD 910 en direction de Libourne et en direction de Guîtres, avec des vitesses pratiquées par 85% des usagers comprises entre 81 et 88 km/h (réglementation à 70 km/h).



✓ **Axes interurbains en rase campagne : exemples de la RD 120 et de la RD 245**

Quatre postes de comptages automatiques étaient posés en rase campagne, il s'agissait des postes 1, 3, 6 et 8 (CF. Planche du dispositif de comptage). On constate que la réglementation de vitesse est dans l'ensemble assez bien respectée malgré quelques dépassements ponctuels.

Sur la RD 120 (Route de Savignac), 83 % des usagers respectent la réglementation de vitesse. En ce qui concerne la RD 245, on constate que 98% des usagers respectent la réglementation mais il s'agit ici d'un point particulier. Lors des relevés de terrain, aucun panneau de réglementation de vitesse ou d'entrée d'agglomération (Frappe) n'a été observé malgré la configuration de la voie (chaussée réduite, pont de l'A 89, présence d'habitations, etc.).



4 - ENQUETE MINERALOGIQUE

4.1 - Objectifs et méthodologie de l'enquête

Une enquête minéralogique a été réalisée le jeudi 9 juin 2011 durant 4 heures : de 7h à 9h et de 16h30 à 18h30.

Ces horaires permettent d'appréhender l'ensemble des mouvements au cours des périodes les plus chargées de la journée. Ainsi, le matin et l'après-midi, sont enregistrés les travailleurs, les livraisons, les déposes à l'école, etc.

Le but de l'enquête est d'identifier les mouvements préférentiels à l'intérieur de la commune. Pour cela, **10 postes d'enquête** ont été mis en place sur le territoire de Saint-Denis-de-Pile et sont **répartis sur les axes supportant les charges de trafic les plus importantes**. Ce dispositif a permis de créer un cordon « étanche » sur le territoire.

- Poste 1 : RD120 – Route de Savignac entre l'Isle et le Chemin de Souliez,
- Poste 2 : RD 910 – Route de Paris entre les lieux-dits « Les Eymerrits » et « Mauriens »,
- Poste 3 : RD 245 – Route de Robin au niveau de l'ouvrage de franchissement de l'A89,
- Poste 4 : RD 22^E2 – Route de Coudreau au niveau de la sortie du lieu-dit « Bossuet »,
- Poste 5 : Route des Artigues au niveau de l'entrée du lieu-dit « Martin Masson »,
- Poste 6 : RD 22 – Route de l'Europe au niveau de l'entrée du lieu-dit « Goizet »,
- Poste 7 : RD 674 – Route de Coutras après le lieu-dit « Gratien »,
- Poste 8 : RD 910 – Route de Guîtres entre les lieux-dits « Chaptit » et « Maison Rouge »
- Poste 9 : RD 22 – Rue du Pont, après l'Isle

Pour chaque poste, le principe consiste à placer des enquêteurs qui relèvent les numéros figurant sur les plaques d'immatriculation des véhicules. Chaque véhicule est ainsi identifié et peut être « suivi » de poste en poste. Les relevés sont effectués par tranche de 5 minutes, ce qui permet de déterminer les temps de parcours d'un poste à l'autre de chacun des véhicules.

4.2 - Définition des traitements

L'enquête minéralogique, en créant une zone « hermétiquement fermée » qui prend en compte les principaux axes pénétrants dans le centre-ville, permet de connaître les mouvements préférentiels. Chaque poste comprend une entrée et une sortie, ce qui permet de déterminer par quel point un véhicule est entré dans le centre-ville et par quel point il en ressort.

La discrimination transit / desserte pour traverser le centre-ville dans le cadre de la présente étude est de 10 à 15 minutes, en cohérence avec les relevés de temps de parcours effectués en période creuse et en période d'affluence.

Pour un parcours supérieur à ce laps de temps (2 h par exemple), on considère que l'utilisateur s'arrête vraisemblablement à mi-parcours pour une raison quelconque. L'itinéraire emprunté n'est donc pas représentatif d'un itinéraire privilégié par les automobilistes. Il correspond surtout à un **trafic de**

desserte qui ne serait certainement pas intéressé par l'utilisation d'un itinéraire de délestage du centre-ville, à l'inverse **des trafics de transit (temps de traverse inférieur à 15 minutes)**.

4.3 - Redressement aux valeurs journalières

L'enquête de circulation ayant été réalisée sur quatre heures, les résultats de l'enquête ont été redressés par rapport aux données issues des comptages automatiques qui présentent des données TMJO (valeurs calculées sur 24 heures). Les résultats des véhicules recensés pendant la durée de l'enquête ont été comparés à ceux issus des comptages automatiques. **Le coefficient de redressement qui en ressort, permet de passer du trafic enquêté sur 4 heures au Trafic Moyen du Jour Ouvré (TMJO).**

Ce redressement s'effectue par un coefficient de redressement (k) égal au rapport suivant :

$$k = \frac{\text{Trafic Moyen Jour Ouvré}}{\text{Trafic enquêté}}$$

Un coefficient de redressement a été calculé pour chaque poste et pour chaque type de véhicule (Véhicules légers et Poids-Lourds). Les valeurs des coefficients associés à chaque poste présentent des résultats similaires, alors que ceux associés aux Poids-Lourds présentent des valeurs plus hétérogènes.

Ce phénomène témoigne des différences de structure de trafic sur le réseau d'étude, il est en effet induit par une circulation supérieure des Poids-Lourds sur certains postes (2, 7 et 8) quasi inexistante sur les postes 3 et 9. Dès lors, les véhicules lourds comptabilisés (comptages automatiques) sont majoritairement des véhicules allongés (camping-cars, camionnettes avec remorque, etc.) qui ne sont pas recensés dans l'enquête minéralogique.

Le coefficient moyen résultant s'élève à 2,93 pour les véhicules légers (VL) et 14,2 pour les Poids-Lourds (PL).

4.4 - Résultats globaux de l'enquête

Les matrices, présentées ci-dessous, sont traitées avec un delta horaire de 15 minutes et permettent d'identifier le trafic de transit. Elles sont redressées par les coefficients de 2,93 pour les VL et de 14,2 pour les PL ; et présentent donc des résultats en Trafic Moyen Journalier Ouvré (TMJO) sur la période enquêtée.

Exemple de Lecture : **1570 VL ont fait le trajet du poste 7 (Route de Guîtres) au poste 2 (Route de Paris vers Libourne)**

2637 VL sont entrés par le poste 2 (Route de Paris) et sont ressortis par un autre poste

VL ENTRÉE	SORTIE									Total
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	
1	41	372	26	120	23	62	155	50	15	864
2	275	249	29	62	44	173	782	844	179	2637
3	21	18	18	0	6	12	50	161	56	342
4	147	105	15	32	6	18	91	255	82	750
5	23	53	15	516	6	3	3	12	3	633
6	73	237	18	6	6	108	91	176	147	861
7	167	1570	85	44	12	67	108	50	103	2206
8	82	1327	182	193	18	164	59	117	85	2227
9	18	319	76	67	18	123	94	76	53	844
Total	847	4252	463	1040	137	730	1432	1741	722	11364

PL ENTRÉE	SORTIE								Total
	1	2	4	5	6	7	8	9	
1	0	14	14	0	0	0	0	0	28
2	14	0	14	0	14	227	128	0	398
4	0	28	43	43	0	0	14	0	128
5	0	0	43	0	0	0	0	0	43
6	0	14	14	0	0	14	28	14	85
7	43	256	14	0	14	0	0	0	327
8	0	114	0	0	57	14	0	0	185
Total	57	426	142	43	85	256	170	14	1491

4.5 - Analyse

4.5.1 - Flux de véhicules légers (VL)

L'enquête minéralogique met en évidence une hiérarchisation des flux de transit :

- On constate d'une manière générale que le trafic de transit se concentre en direction de Libourne avec 4252 véh/jour. à l'inverse, celui-ci se diffuse en direction de Coutras et de Guîtres. Ce constat avait été déjà opéré dans l'analyse des comptages automatiques.
- On constate des liaisons nettement prépondérantes (supérieure à 2000 véh/jour) entre le Sud-ouest (Poste 2), le Nord-est (Poste 7) et le Nord (Poste 8). Les véhicules en provenance de Coutras et de Guîtres en direction de Libourne (respectivement 1570 véh/jour et 1327 véh/jour) ; et inversement (782 véh/jour et 844 véh/jour), constituent l'essentiel du trafic de transit (4523 véh/jour) sur le territoire communal. On constate que le transit est plus fort depuis le Nord (RD 674 et RD 910) en direction de Libourne, qu'en sens inverse.
- Des liaisons secondaires (comprises entre 400 et 700 véh/jour) entre :
 - o l'Ouest (Postes 1 et 9) et le Sud (Poste 2) avec un trafic de transit de 647 véh/jour et de 498 véh/jour.
 - o l'Est (Postes 6) et le Sud (Poste 2) avec respectivement un trafic de 410 véh/jour et de 522 véh/jour dont l'essentiel en provenance de l'Est.
 - o l'Est (Poste 4) et le Nord (Poste 8) avec 448 véh/jour.
 - o d'Est (Poste 5) en Est (Poste 4).
- Des relations de moindres importances entre les autres postes (inférieur à 400 véh/jour).

On constate donc, en traverse de centre-ville, une prédominance des flux de transit selon un axe Nord-Sud puisque les relations entre les postes 7 et 8 au Nord et le poste 2 au Sud représentent 4252 véh/jour soit plus du tiers (37,4 %) du trafic de transit.

Les liaisons secondaires sont largement plus modérées puisqu'elles ne dépassent pas les 700 véh/jour. Elles se font majoritairement en direction du Sud et dans une moindre mesure en direction de Guîtres.

4.5.2 - Flux poids-lourds (PL)

Les matrices PL ont été redressées à la journée (comme expliqué au § 4.3) avec un coefficient de redressement de 14,2. Ainsi, la matrice présente des résultats très différents selon les postes. La circulation des PL qui inclut les transporteurs et les cars, reste très faible sur la ville sauf sur les RD 674 et 910.

Ces axes concentrent l'essentiel du trafic poids-lourds avec, sur l'axe Libourne – Coutras, 483 véh/jour et sur l'axe Libourne Guîtres, 242 véh/jour. On peut constater, pour le trafic des poids-lourds, une prédominance de l'axe Libourne – Coutras. Cela peut s'expliquer par le fait que cet axe permet de relier Bordeaux à Angoulême.

4.6 - Répartition transit / desserte

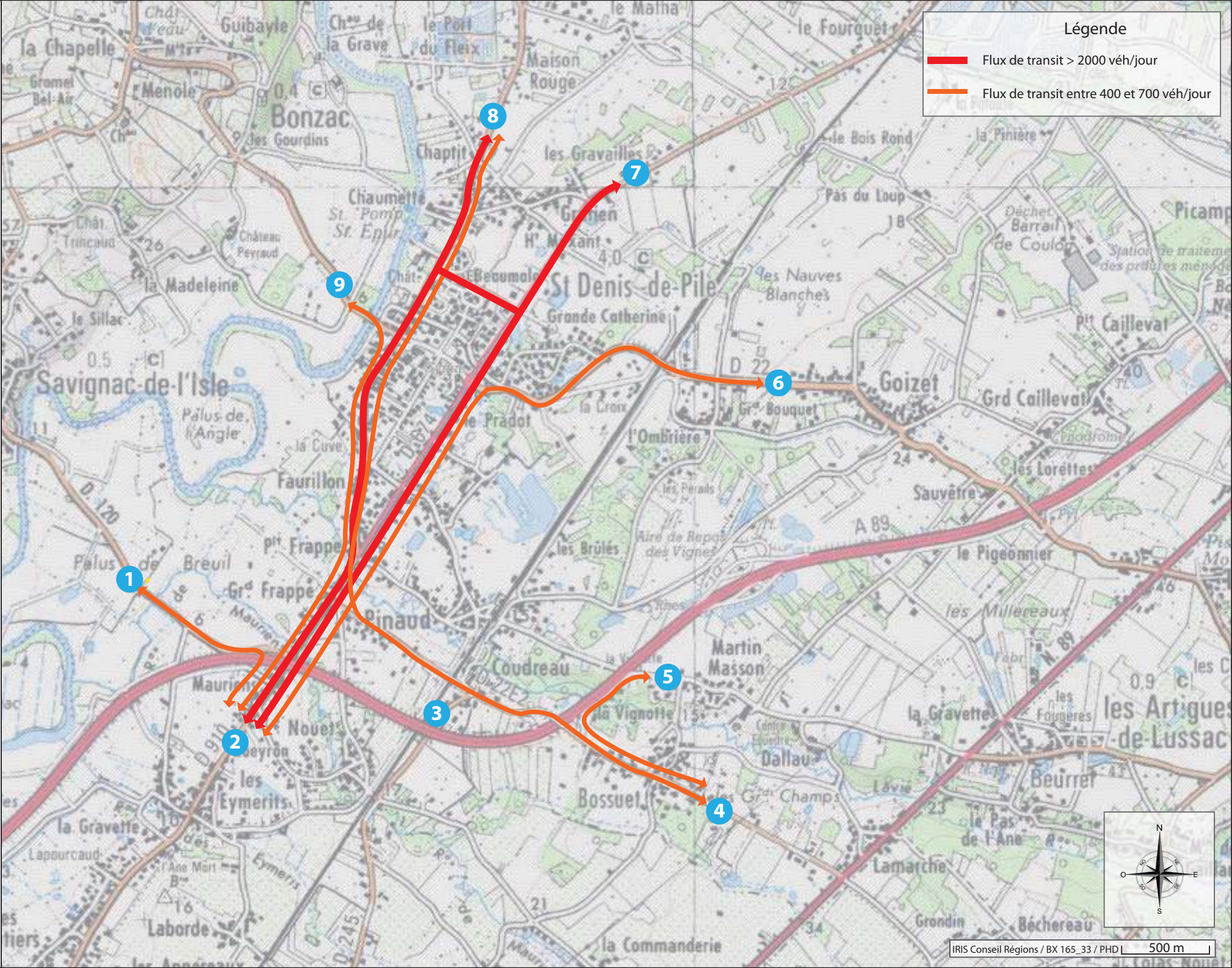
La comparaison des charges de trafic TV issues des comptages automatiques aux flux de transit permet l'identification du taux de desserte et d'échange sur le territoire communal pour chaque axe.

La RD 22^E2 – Route de Bossuet et la RD 910 – Route de Guîtres supportent les plus importants taux de trafic de transit sur le territoire communal avec respectivement, 93% et 74% du trafic total.

Les autres postes supportent des taux de trafic de transit inférieurs, compris entre 58 et 70%.

Poste		Total comptages	Total flux transit	Part de transit
Enquête	Comptages	TV	TV	TV
1	1	2 436	1 796	74
2	2	13 315	7 713	58
3	3	1 186	805	68
4	4	2 214	2 060	93
6	5	2 517	1 761	70
7	6	6 699	4 221	63
8	7	6 134	4 323	70
9	8	2 441	1 580	65

FLUX DE TRANSIT EN TRAVERSE DE CENTRE-VILLE



Légende

- Flux de transit > 2000 véh/jour
- Flux de transit entre 400 et 700 véh/jour



5 - COMPTAGES DIRECTIONNELS

Les comptages directionnels ont été réalisés le mardi 7 juin 2011 sur 4 heures. Les horaires durant lesquels se sont déroulés les comptages sont les suivants :

- le matin, de 7h à 9h,
- le soir, de 16h30 à 18h30.

Pour chacun des postes d'enquête, les résultats des comptages sont représentés sur les cartes pages suivantes. Ce type de comptage permet de compléter les résultats de l'enquête minéralogique (mouvements à l'intérieur du centre-ville) mais également d'apporter des informations sur les giratoires supportant le plus de trafic.

Les résultats sont présentés en UVP (Unités Véhicules Particuliers). Il s'agit d'une unité permettant de tenir compte de la contrainte imposée par chaque type de véhicule. Pour le calcul de cette unité, la règle est la suivante :

1 véhicule léger = 1 UVP
1 Poids-Lourd = 1PL = 2 UVP

Les comptages directionnels ont été réalisés sur les onze intersections névralgiques à l'intérieur de l'hyper-centre pour comprendre son fonctionnement global :

- Carrefour 1 – Giratoire du Grand Frappe (intersection RD 22^{E2} / RD 910),
- Carrefour 2 – Giratoire du Petit Frappe (intersection RD 674 / RD 910),
- Carrefour 3 – Intersection Route de Coutras (RD 674) / Route de la Gare,
- Carrefour 4 – Giratoire de la nouvelle boulangerie (intersection RD 22 / RD 674),
- Carrefour 5 – Intersection Route de Coutras (RD 674) / Route de Lussac,
- Carrefour 6 – Intersection Route de Coutras (RD 674) / Route des Platanes (RD 910^{E3}),
- Carrefour 7 – Intersection entre la Route de Guîtres (RD 910) et la Route des Platanes (RD 910^{E3}),
- Carrefour 8 – Intersection entre la Route de Paris (RD 910) et la Rue de l'Église,
- Carrefour 9 – Intersection entre la Rue du Pont (RD 22) et la Route de Paris (RD 910),
- Carrefour 10 – Intersection entre la Route de Paris (RD 910) et la Route de la Gare,
- Carrefour 11 – Intersection entre l'Avenue du Général de Gaulle et la Route de l'Europe (RD 22).

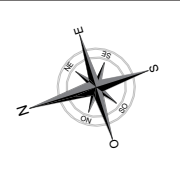
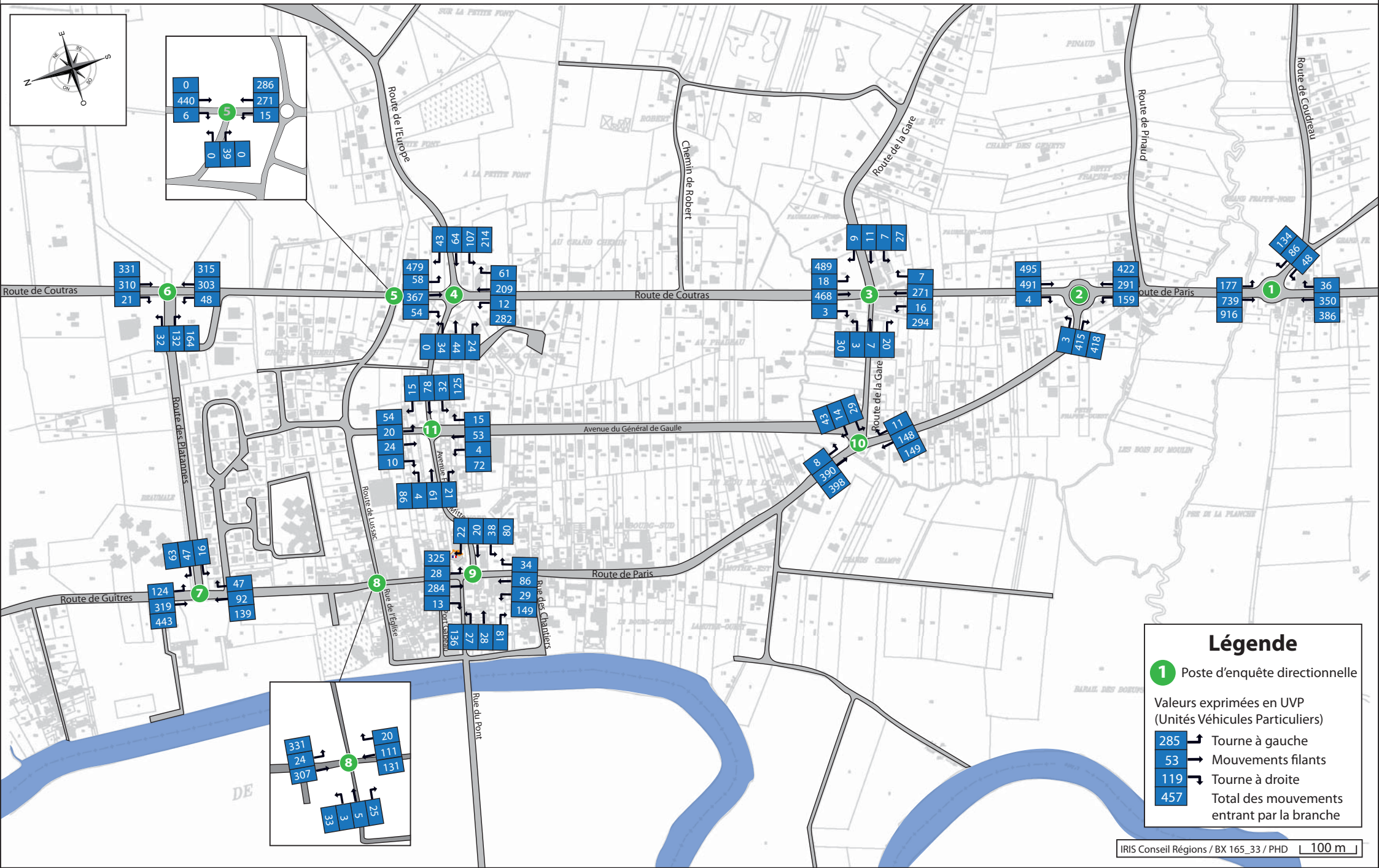
L'analyse des comptages directionnels a permis de déterminer une heure de pointe du matin (HPM) située entre 7h30 et 8h30 ; et une heure de pointe du soir (HPS) entre 17h30 et 18h30. On constate

également que l'heure de pointe du soir est nettement plus chargée que l'heure de pointe du matin. Ce phénomène est d'autant plus marqué sur la RD 674 et la RD 910.

Sur l'hyper-centre, les résultats permettent de mettre en évidence la présence d'un important trafic de transit, comme cela a été démontré par l'enquête minéralogique. Si la circulation des poids-lourds dans l'hyper-centre a effectivement été fortement réduite, les véhicules légers empruntent toujours cet axe, principalement sur la RD 910 entre Libourne et Guîtres.

Pour finir, lors de l'enquête de comptages directionnels, comme pour l'enquête minéralogique, aucun phénomène de congestion majeur n'a été observé. A l'heure de pointe du soir, des remontées de files ont été observées au droit des deux giratoires sur la RD 910 et la RD 674 au Sud de la commune. Cependant, ces remontées de file sont absorbées efficacement par les giratoires qui permettent de fluidifier le trafic automobile.

MOUVEMENTS DIRECTIONNELS À L'HPM de 7h30 à 8h30



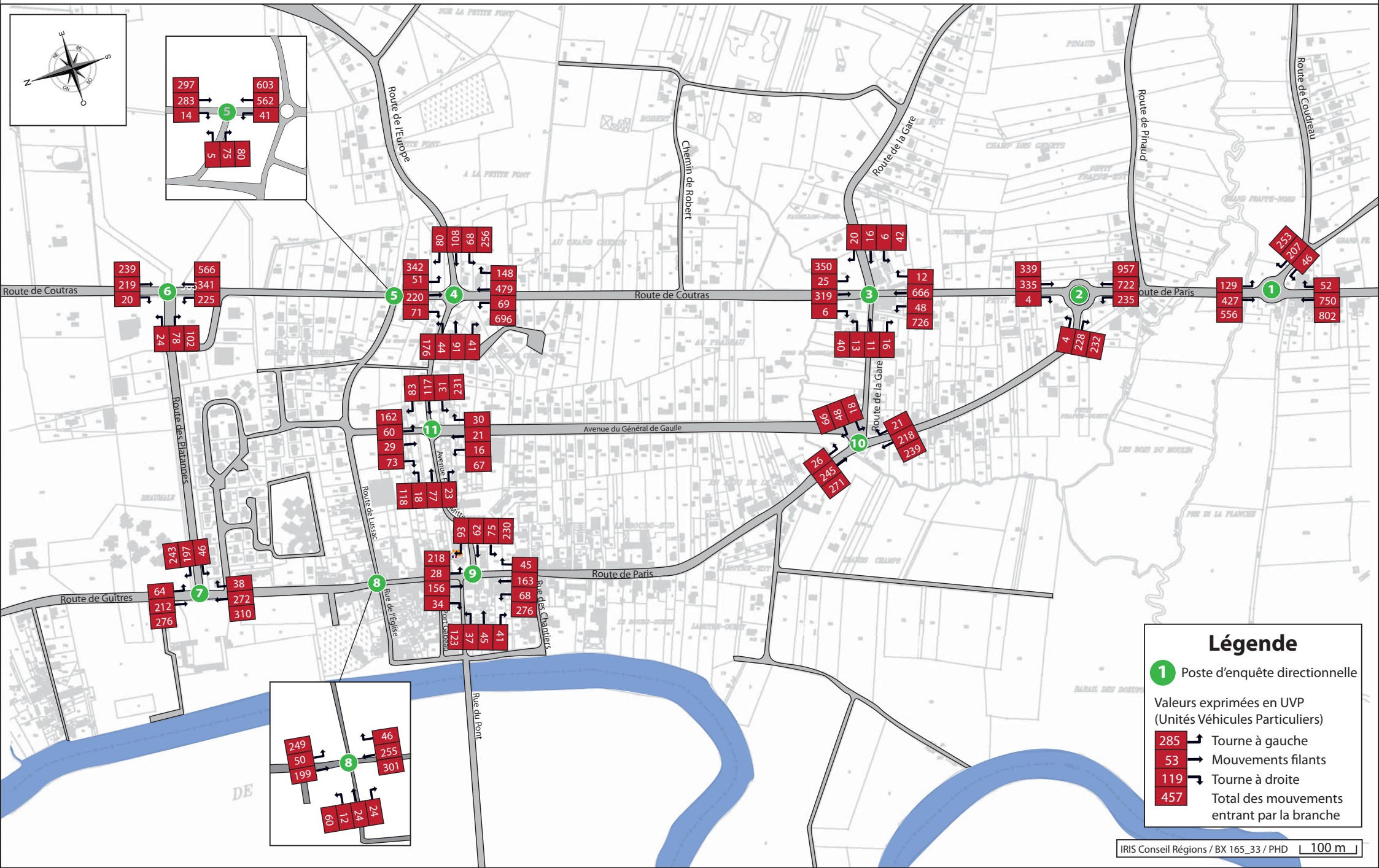
Légende

1 Poste d'enquête directionnelle

Valeurs exprimées en UVP
(Unités Véhicules Particuliers)

285	↶	Tourne à gauche
53	→	Mouvements filants
119	↷	Tourne à droite
457		Total des mouvements entrant par la branche

MOUVEMENTS DIRECTIONNELS À L'HPS de 17h30 à 18h30



Légende

1 Poste d'enquête directionnelle

Valeurs exprimées en UVP
(Unités Véhicules Particuliers)

285	↙	Tourne à gauche
53	→	Mouvements filants
119	↘	Tourne à droite
457		Total des mouvements entrant par la branche

D - ANALYSE STATIQUE DU RÉSEAU

1 - ACCIDENTOLOGIE

Un recensement de l'accidentologie sur l'aire d'étude a été effectué auprès de l'Observatoire Départemental de Sécurité Routière (ODSR) de la Direction Départementale des Territoires et de la Mer (DDTM 33). Ce service communique les accidents corporels survenus sur le réseau routier départemental et autoroutier du territoire de Saint-Denis-de-Pile entre le 1^{er} janvier 2006 et le 31 décembre 2010.

Sur cette période, 22 accidents corporels ont été recensés sur le territoire communal, occasionnant 6 blessés non hospitalisés (BNH), 17 blessés hospitalisés (BH) et 8 tués (T). On peut constater une gravité très élevée de l'accidentologie étudiée sur la période.

Le détail des fichiers Concerto (programme de traitement des données d'accidentologie) d'accidentologie est disponible en annexe. La synthèse de ces accidents est présentée page 38 sur la carte « Accidentologie 2006-2010 ». On constate une concentration des accidents (14 sur 22) sur les Routes Départementales 910 (Route de Paris) et 1089 (Route de Lyon).

Les Zones d'Accumulation d'Accidents Corporels (ZAAC) sont déterminées comme suit (critères CDES, accidentologie sur 5 ans) :

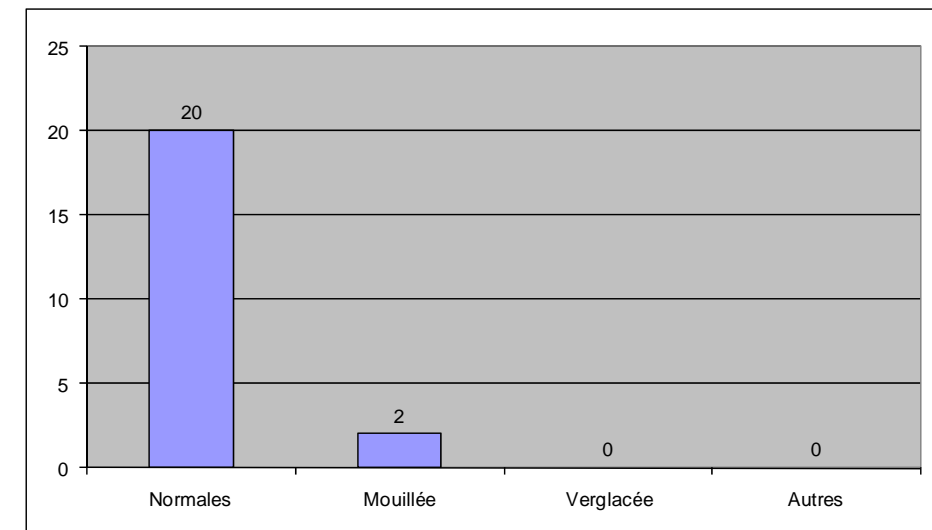
- Zone de niveau 1 : 4 accidents / 4 blessés hospitalisés (BH) ou tués / 850 m,
- Zone de niveau 2 : 7 accidents / 7 blessés hospitalisés ou tués / 850 m,
- Zone de niveau 3 : 10 accidents / 10 blessés hospitalisés ou tués / 850 m.

Une Zone d'Accumulation d'Accidents Corporels de niveau 1 a été relevée sur la RD 910 (Route de Paris) sur la section entre la sortie du bourg et en direction de Libourne. Les 4 accidents survenus sont liés à l'alcool et 3 d'entre eux à la présence d'obstacles en bord de chaussée. Sur cette zone, les 4 accidents ont occasionnés 3 blessés hospitalisés et un tué.



Photo 27: Accotement réduit et présence d'obstacles saillants (arbres, fossés, etc) en bordure de chaussée sur la RD 910 en sortie de bourg

1.1 - Conditions météorologiques

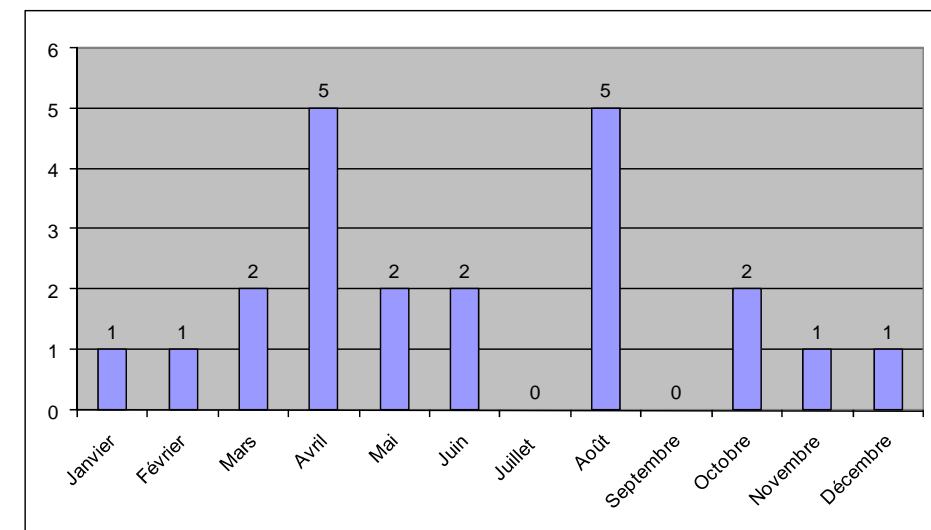


Autres (flaques, route inondée, boue, corps gras/huile, autre...)

91% des accidents sont survenus alors que les conditions météorologiques ont été qualifiées de « normales ». En conséquence, aucun lien ne peut être établi entre la survenance des accidents et les conditions météorologiques.

1.2 - Répartition périodique

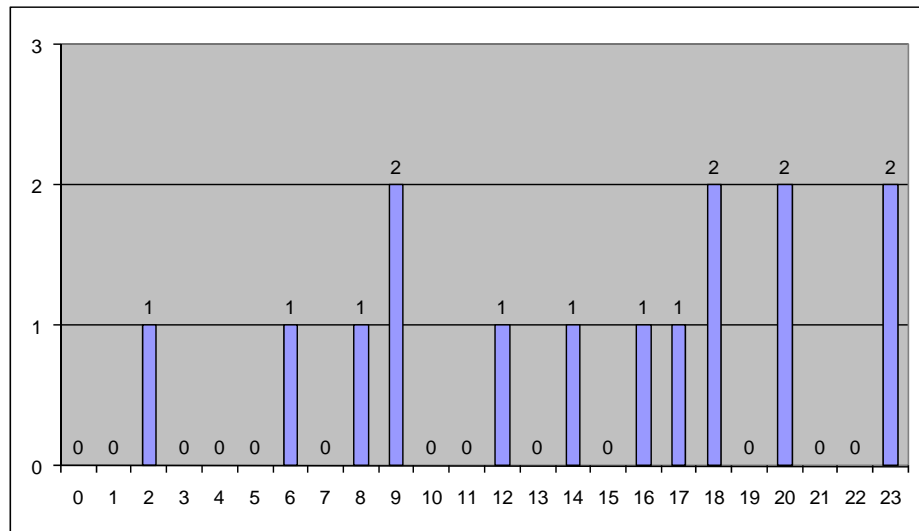
✓ Répartition mensuelle :



La répartition mensuelle du nombre d'accidents ne permet pas de déterminer de période particulièrement accidentogène. On constate une légère augmentation, assez significative, aux mois d'avril et d'août (10 accidents sur les 22 survenus sur ces 2 mois).

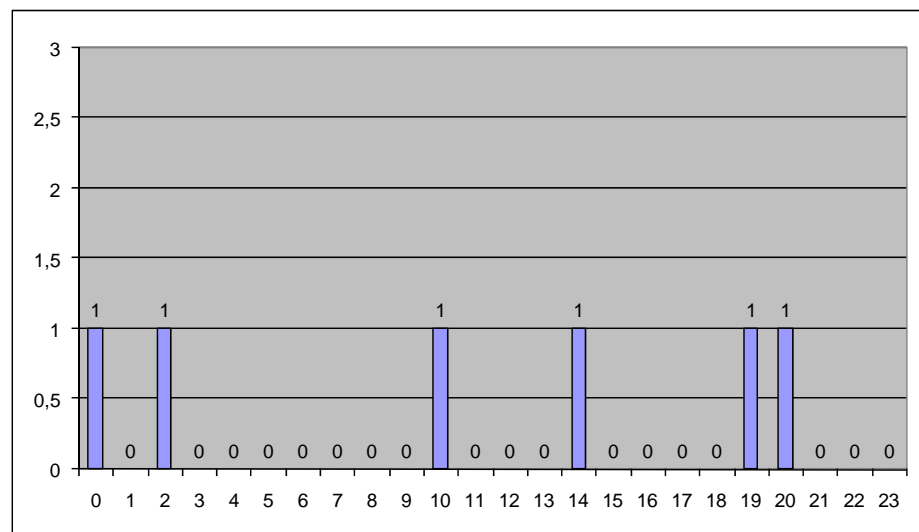
✓ Répartition horaire :

- Jours ouvrés :



Concernant l'analyse de l'accidentologie sur les jours ouvrés, on remarque une légère concentration aux heures de pointes du matin et du soir sans que cela soit pour autant significatif. Les charges de trafic étant plus importantes sur ces périodes, cela peut expliquer pour partie ce phénomène.

- Samedi, Dimanche, fêtes et veilles de fête :

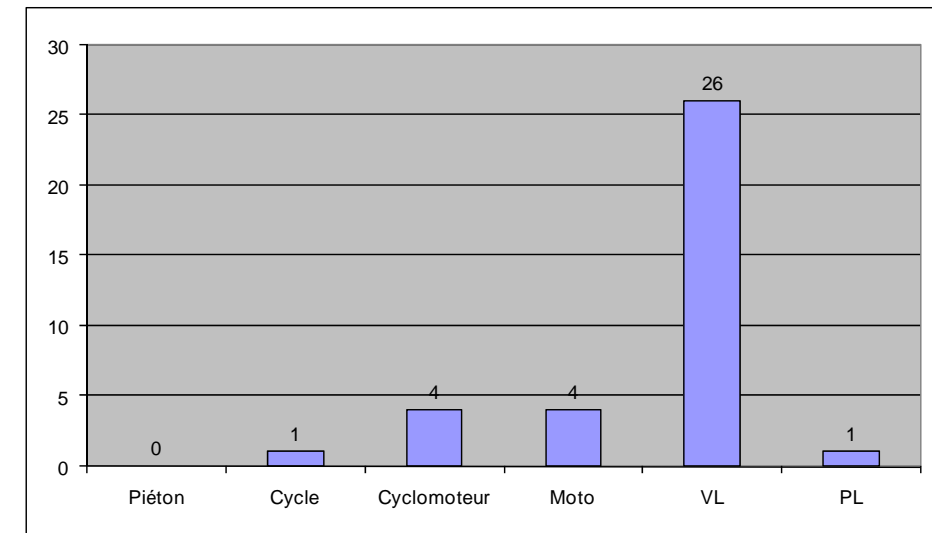


De manière générale, on constate que les accidents le week-end et les jours fériés surviennent de nuit mais ce n'est pas le cas sur la période observée (2006-2010). Seuls un tiers de ces accidents sont survenus sur la période nocturne.

1.3 - Typologie de véhicule

Les accidents présentent dans **près de 30% des cas (8 sur 22), l'implication de deux-roues motorisés**. Cela peut s'expliquer par l'incompatibilité qui existe entre les différents types d'usages. Les deux-roues sont d'une manière générale, moins bien perçus par les autres usagers ce qui explique une accidentologie plus élevée. Néanmoins, la proportion des modes doux impliqués est faible puisque seul 1 cycle (et aucun piéton) est concerné sur la période étudiée 2006-2010.

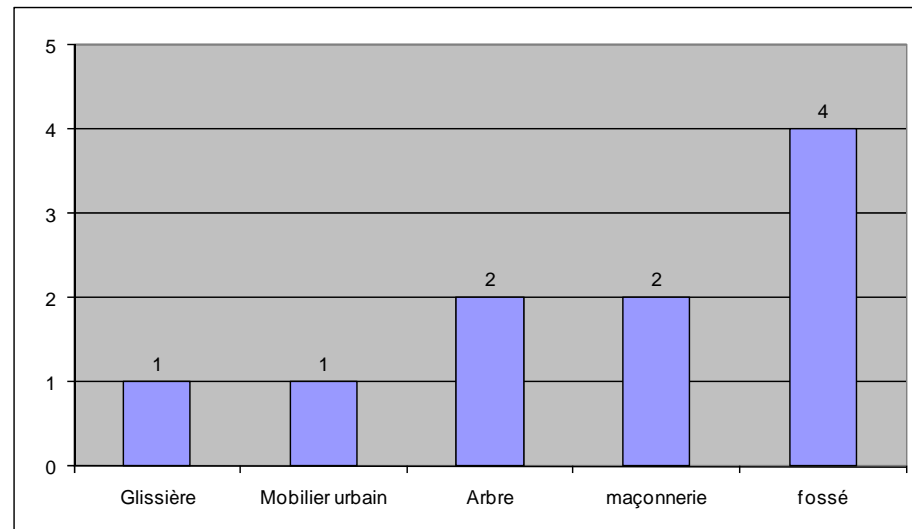
On peut également noter une faible implication des poids-lourds dans l'accidentologie sur le réseau routier départemental.



1.4 - Accidents contre obstacles fixes

La part des accidents contre obstacles fixes représente une part anormalement élevée des accidents survenus entre 2006 et 2010 sur le territoire communal. Ces accidents concernent 10 cas sur les 22 recensés soit 45,5% des cas. Or, au niveau national, la part des accidents contre obstacles fixes s'élève à environ 20% des cas.

Ces accidents sont tous survenus sur les principaux axes de la commune, à savoir, la RD 1089, la RD 910 et la RD 674.



1.5 - Facteurs aggravants

- ✓ On constate que plus du tiers des accidents (8 accidents sur 22) sont survenus en période nocturne (crépuscule et aube compris).
- ✓ Près du tiers des accidents sont liés à l'alcool (7 accidents sur 22).

1.6 - Bilan

Il apparaît, à la lecture des fichiers d'accidentologie de 2006 à 2010, que la part des 2 roues motorisés est importante dans l'accidentologie de la commune, puisque 8 d'entre eux concernent des motos (4) et des cyclomoteurs (4) sur les 22 accidents recensés.

Les accidents surviennent principalement au Sud de la commune à l'endroit où se concentre le trafic routier (jonction RD 910 / RD 674 / RD 22^{E2}).

Les accidents contre obstacles fixes représentent plus de 45% des cas ce qui est très anormalement élevé. Cela peut s'expliquer par la présence importante d'obstacles le long des routes (de fossés profonds, têtes de buses et arbres d'alignements)

L'analyse des accidents ayant été réalisée sur la base des fichiers BAAC (Bulletins d'Analyse des Accidents Corporels), le descriptif des conditions dans lesquelles sont survenus ces accidents est assez faible. Il est dès lors difficile de mettre en relation cette analyse avec les travaux ayant été réalisés entre temps (giratoires sur la RD 910). Cependant, sur la période des 5 années analysées, seul un accident est survenu sur l'un de ces carrefours.

Identification				Caractéristiques						Obstacles fixes percutés		Facteurs aggravants			
N° de PV	Date	Jour	Heure	Carrefour	Points de repères	Limitation de vitesse	Véhicules impliqués	Âge	Bilan	Oui/Non	Type		Axe	Type de collision	ZAAC
02045	12/11/2010	Vendredi	20:15	Non	PR36+500	130	3 VL	57 41 22	3 BH 1 BNH	Oui	Glissière	nuit, sans éclairage	A89	Collision en chaîne	
01025	28/08/2006	Lundi	14:15	X	PR 16 + 644	90	2 VL	45 44	1 T 2 BNH	Non	-	-	RN89 / RD22	TAG - collision par le côté	
01036	31/08/2006	Jeudi	6:45	Non	PR16+800	90	2 VL	30 37	1 BH 2 BNH	Non	-	nuit, sans éclairage	RN89	collision frontale	
00788	27/05/2010	Jeudi	23:30	X	PR2+0	90	2 VL	47 25	1 BH	Non	-	nuit, sans éclairage Alcoolémie	RD22/RD1089	Collision par le côté	
00525	16/04/2007	Lundi	9:15	Y	PR5+454	70	1 VL 1 Cycle	19 19	1 T	Non	-	chaussée mouillée	RD22/VC0000	Collision frontale	
00509	24/04/2006	Lundi	20:00	Non	PR42+500	70	1 VL utilitaire 1 2R >125	49 23	1T	Non	-	crépuscule ou aube	RD22	Collision par l'arrière	
00739	07/06/2009	Dimanche	19:15	X	PR44+300	90	1 Quad >50 1 VL	24 37	1BH	Non	-	bas de côte	RD22/VC0000	collision par le côté	
01496	26/12/2006	Mardi	23:30	Non	PR20+646	90	1 VL	27	1 BNH	Oui	Mur	nuit, sans éclairage en courbe à gauche Alcoolémie	RD674	-	
01090	20/08/2010	Vendredi	9:30	Non	PR21+400	90	1 Cyclo	81	1 T	Oui	fossé, talus ou paroi rocheuse	-	RD674	sans collision	
00500	22/04/2006	Samedi	20:15	Non	PR22+500	70	1 2R > 125	35	1 BH	Oui	fossé, talus ou paroi rocheuse	Alcoolémie	RD674	sans collision	
00375	13/03/2008	Jeudi	12:00	Non	PR23+38	70	1 PL 1 Cyclo	52 21	1 T	Non	-	-	RD674	Collision par l'arrière	
01088	22/08/2010	Dimanche	0:15	Non	PR11+800	30	1 VL	19	1 T 1 BH	Oui	Véhicule en stationnement	nuit avec éclairage	RD910	-	
00764	25/04/2010	Dimanche	18:30	Non	PR12+651	70	2 VL	65 52	1 BH	Non	-	Alcoolémie	RD910	collision frontale	ZAAC de niveau 1
00368	25/03/2006	Samedi	14:30	Non	PR12+850	70	1 VL	40	1 T	Oui	Arbre	Alcoolémie	RD910	-	
00992	03/08/2007	Vendredi	8:30	Non	PR12+854	70	2 VL	30 60	1 BH	Oui	Mobilier Urbain	en courbe à gauche Alcoolémie	RD910	Collision par le côté	
01223	01/10/2007	Lundi	2:00	Non	PR13+340	70	1 VL	21	1 BH	Oui	Mur	Pluie ; chaussée mouillée Alcoolémie	RD910	-	
00625	23/04/2008	Mercredi	17:00	Non	PR13+605	70	1 VL 1 Cyclo	50 57	1 BH	Non	-	-	RD910	TAG - collision par le côté	
00683	06/05/2010	Jeudi	18:30	Non	PR14+389	70	1 VL 1 2R > 125	50 57	1 BH	Non	-	-	RD910	collision par le côté	
00126	26/01/2006	Jeudi	20:00	X	PR15+151	70	2 VL	42 71	1 BH	Non	-	nuit avec éclairage	RD910/VC0000	TAG - collision par le côté	
00812	22/06/2009	Lundi	16:30	Non	PR15+0	90	1 Cyclo	47	1 BH	Non	-	Alcoolémie	RD1089	sans collision	
00181	11/02/2007	Dimanche	10:45	Non	PR15+700	90	1 VL	19	2 BH	Oui	fossé, talus ou paroi rocheuse	crépuscule ou aube	RD1089	-	
01547	18/10/2008	Samedi	2:15	Non	PR17+939	90	1 VL	21	1 T	Oui	Arbre	nuit, sans éclairage	RD1089	-	

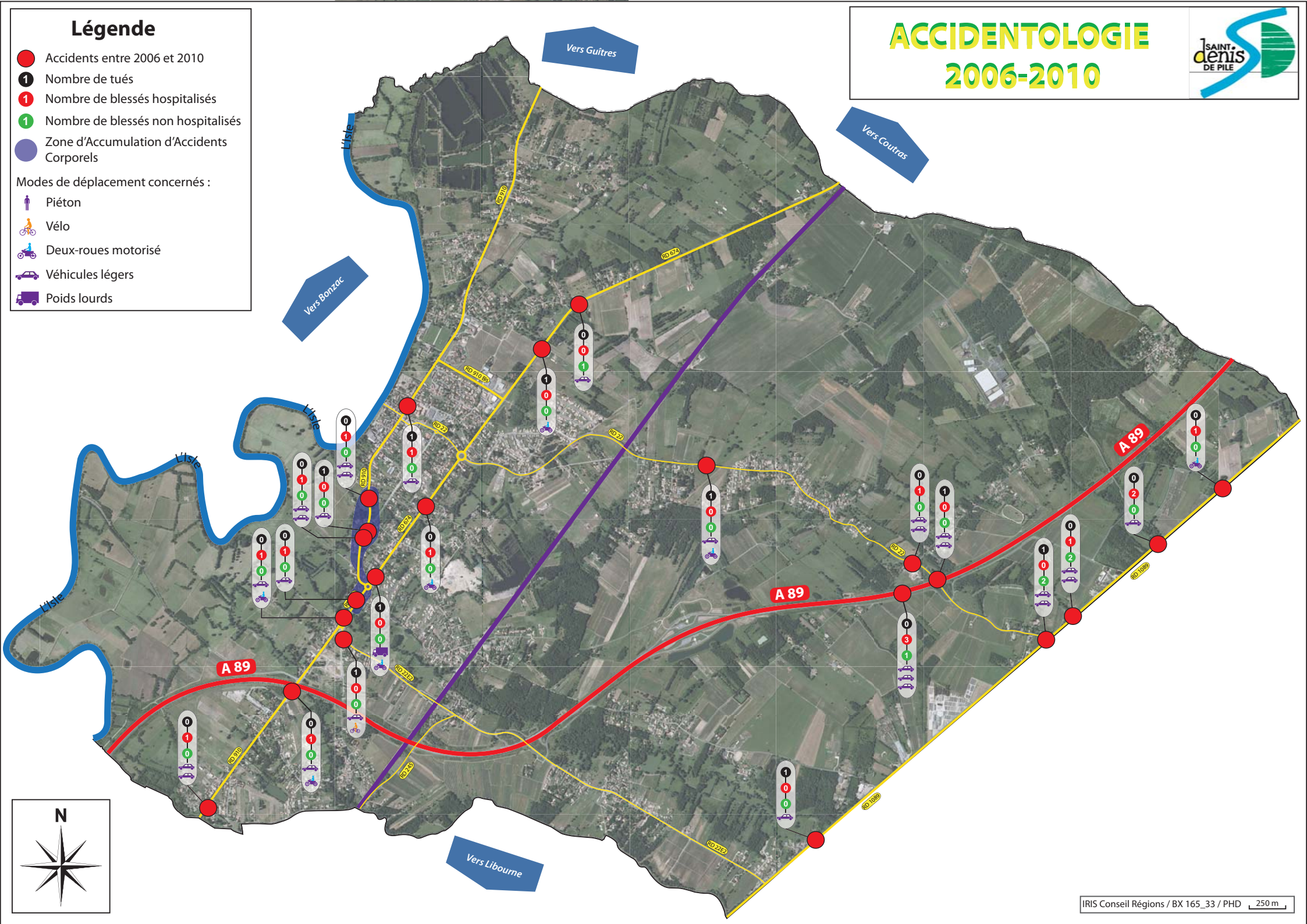
Légende

- Accidents entre 2006 et 2010
- ① Nombre de tués
- ① Nombre de blessés hospitalisés
- ① Nombre de blessés non hospitalisés
- Zone d'Accumulation d'Accidents Corporels

Modes de déplacement concernés :

- 🚶 Piéton
- 🚲 Vélo
- 🛵 Deux-roues motorisés
- 🚗 Véhicules légers
- 🚛 Poids lourds

ACCIDENTOLOGIE 2006-2010

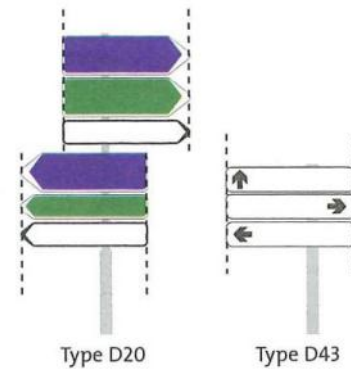


2 - JALONNEMENT

2.1 - Rappel de la réglementation

Plusieurs critères doivent impérativement être respectés pour une implantation réglementaire de la signalisation de direction. Ces règles « logiques » permettent d'assurer une lisibilité optimale des informations, elles sont donc fortement recommandées.

- ✓ 6 mentions maximales de direction sur un même mât,
- ✓ 4 mentions maximales d'une même couleur par direction signalée,
- ✓ alignement vertical des talons et des pointes de flèches.



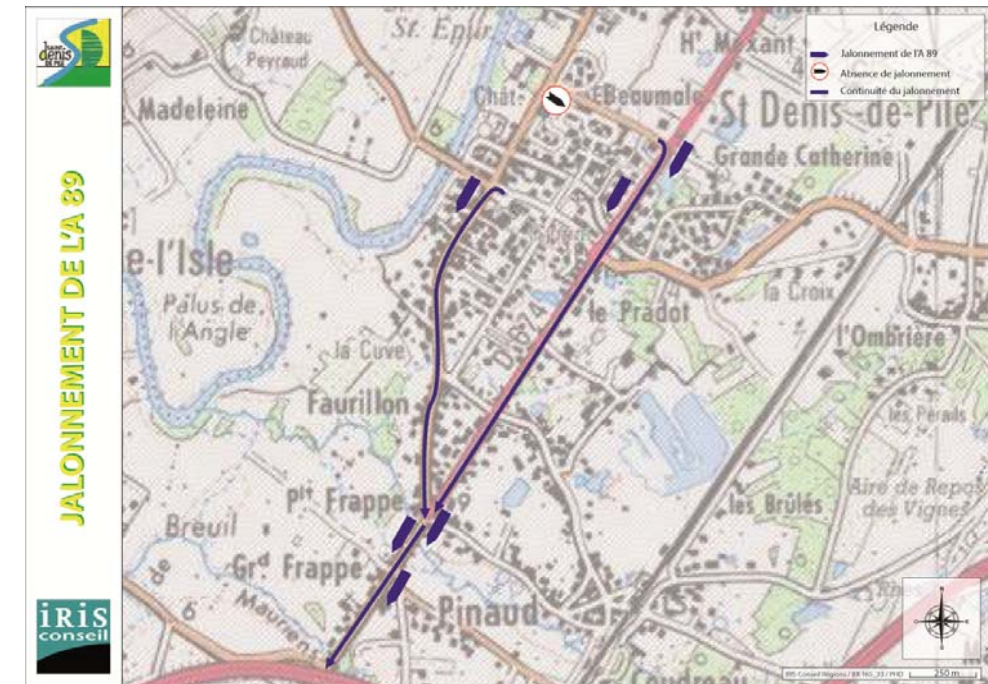
Les principaux itinéraires de jalonnement ont été suivis dans la ville afin d'évaluer la cohérence de la signalisation, et les itinéraires conseillés :

- pour autoroutes (panneaux à fond bleu),
- pour les grandes directions (panneaux à fond vert),
- pour le centre-ville,

2.2 - Jalonnement des autoroutes

Il s'agit du jalonnement de l'Autoroute 89 (A 89) qui permet de relier Bordeaux à Lyon. Pour rejoindre cette autoroute, les usagers doivent emprunter la RD 674 puis la RD 910 en direction de Libourne. Le jalonnement de l'A 89 est proposé depuis l'hyper-centre de Saint-Denis pour les automobilistes et depuis le carrefour RD 910^{E3} / RD 674 pour les poids-lourds. Ce jalonnement ne permet pas d'éviter efficacement le transit des poids-lourds sur l'hyper-centre puisqu'aucun jalonnement de l'A 89 depuis la Route de Guîtres n'est proposé. Certes l'interdiction aux poids-lourds > 3,5 t de transiter en centre-ville rend logique l'itinéraire par la Route des platanes (RD 910^{E3}) mais ne favorise pas la lisibilité de l'itinéraire.

Aucun jalonnement de l'A 89 au niveau de la RD 1089 n'est proposé.



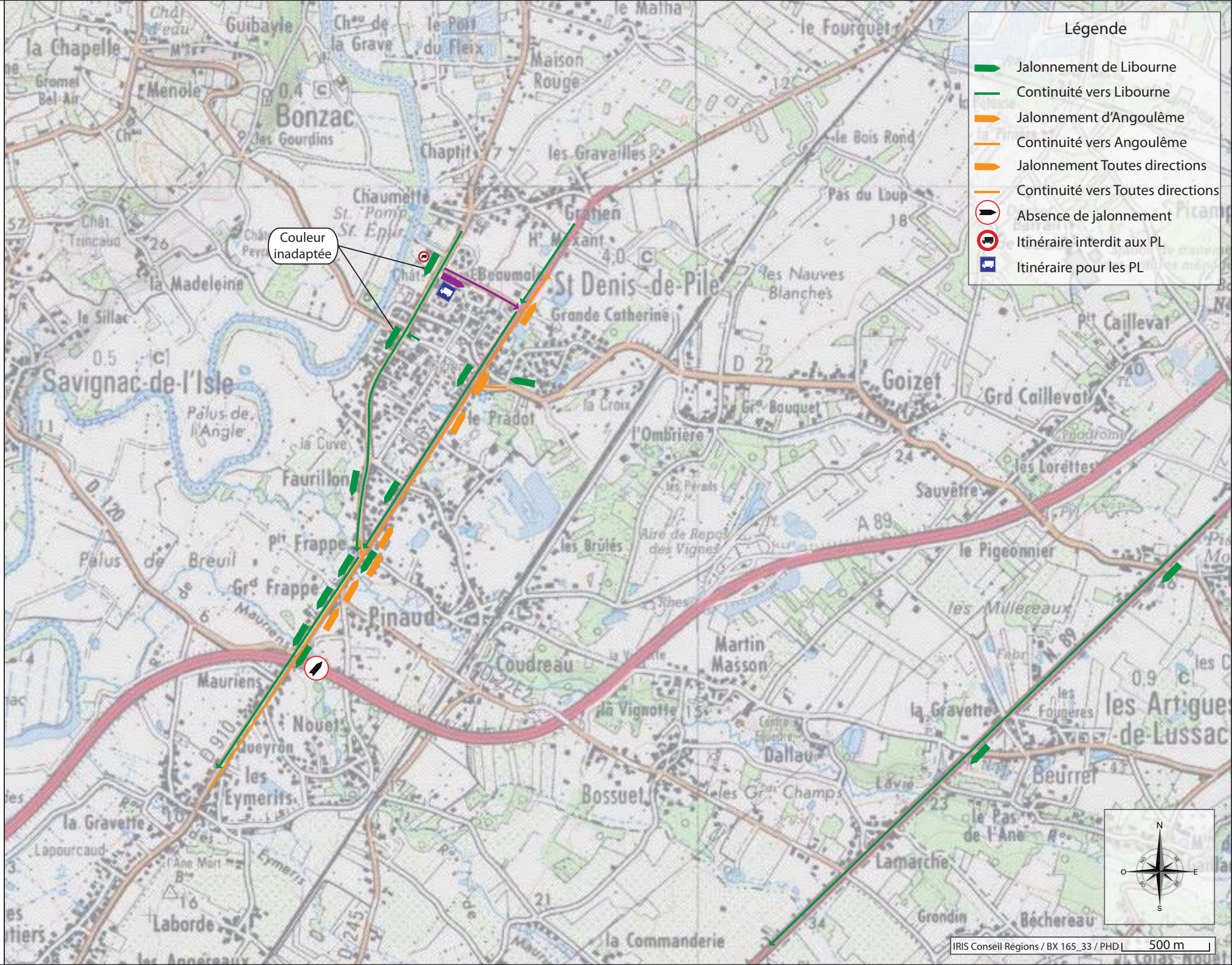
2.3 - Jalonnement des grandes directions

Deux grands axes sont privilégiés pour orienter (Jalonnement) les automobilistes vers les grandes directions sur le territoire communal

- Libourne via la RD 1089 ou la RD 674
- Angoulême via la RD 674

Le jalonnement des grandes directions est globalement adéquat puisqu'il oriente les usagers sur les axes principaux de transit (RD 674 et RD 910 - Route de Paris Sud). Il est à noter que pour les automobilistes en provenance de Guîtres, la direction « Libourne » est maintenue en traversée de l'hyper-centre de Saint-Denis. Cela peut expliquer la part importante du trafic de transit sur la RD 910 – Route de Paris (Hyper-centre). De plus, les panneaux de directionnelle « Libourne » et « Toutes directions » sur le carrefour RD 910 (Route de Coutras) et RD 910^{E3} (Route des Platanes) sont présentés sur fond blanc ce qui dégrade la lisibilité de l'itinéraire sur ce carrefour.

On peut remarquer qu'aucun jalonnement des grandes directions n'est offert aux usagers en provenance de Bonzac. De plus, pour les usagers en provenance de Savignac-sur-L'Isle, il n'y a pas de signalisation pour la direction « Angoulême ».



Légende

- Jalonnement de Libourne
- Continuité vers Libourne
- Jalonnement d'Angoulême
- Continuité vers Angoulême
- Jalonnement Toutes directions
- Continuité vers Toutes directions
- Absence de jalonnement
- Itinéraire interdit aux PL
- Itinéraire pour les PL

Couleur inadaptée



2.4 - Jalonnement du centre-ville

Le jalonnement du centre-ville de Saint-Denis-de-Pile est très complet. De plus, il est adapté au contexte puisque chaque jalonnement présent interdit la circulation des poids-lourds de plus de 3,5 tonnes, excepté sur le giratoire de la nouvelle boulangerie où aucune prescription particulière n'est affichée. Cela permet notamment la desserte locale et aux poids-lourds de moins de 15t de transiter en direction de Bonzac.

Le seul défaut majeur observé se trouve en dehors du territoire communal, à Libourne. En effet, lorsque les usagers empruntent l'autoroute A 89 et souhaitent se rendre à Saint-Denis-de-Pile (via Libourne), le jalonnement est défaillant. Après la sortie « Saint-Denis-de-Pile » n'est plus indiquée à Les Billaux, à la jonction entre la RD 18 et la RD 910. Les usagers auront tendance à aller dans la direction de Libourne qui se trouve être dans la continuité de la route.

2.5 - Jalonnement des itinéraires pour les modes doux

Aucun itinéraire n'est jalonné à destination des modes doux de déplacements ce qui permettrait pourtant de les favoriser sur le territoire communal. Les jalonnement existant sont à destination des véhicules motorisés et ne sont pas adaptés (temps de trajet pour les cycles ou les piétons d'un point à un autre, recensement des points d'intérêt, etc.).

2.6 - Bilan

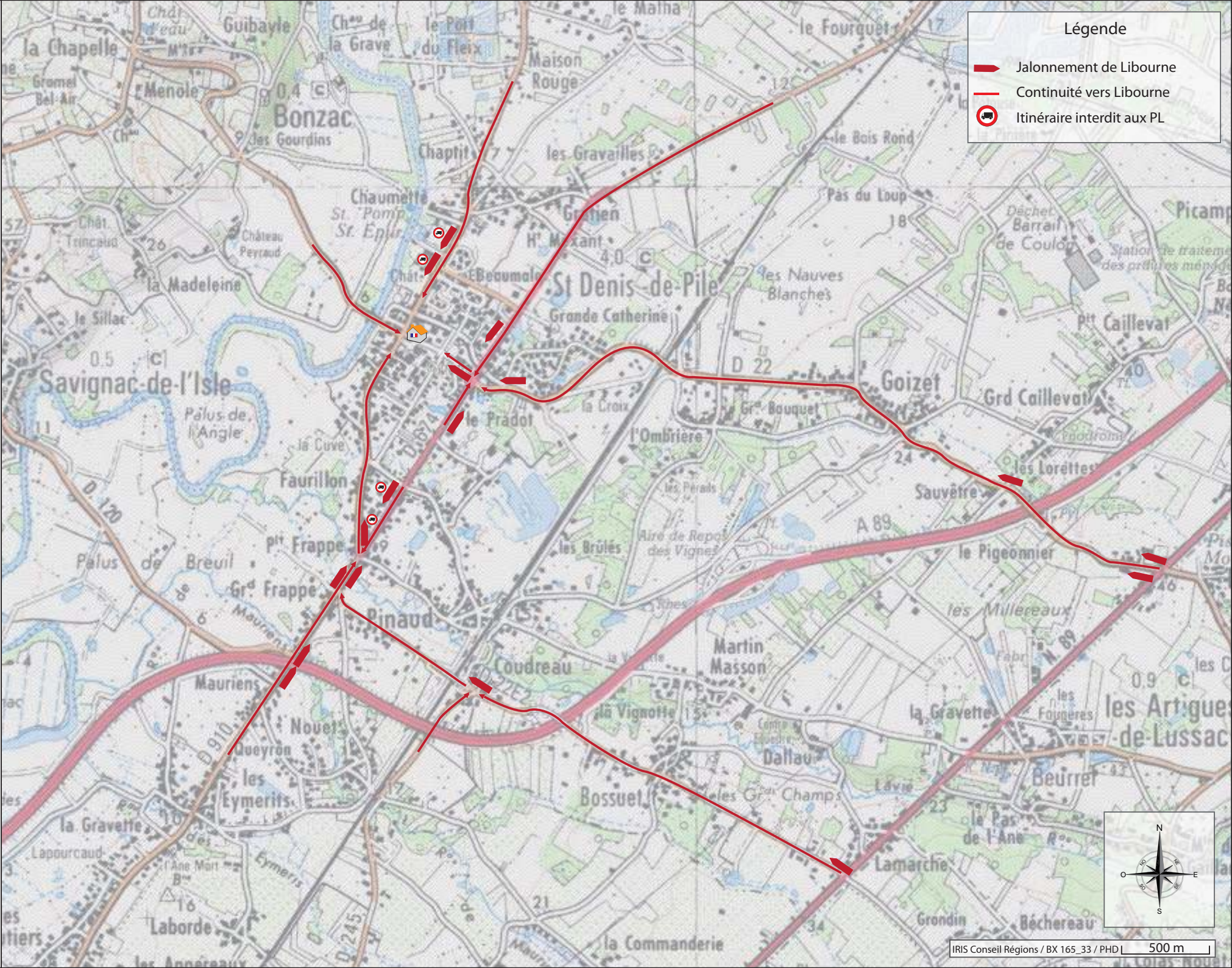
Dans l'ensemble, le jalonnement sur le territoire communal est cohérent puisqu'il permet de distinguer globalement le trafic de transit de la desserte locale.

Le jalonnement des autoroutes et des grandes directions permet de distinguer efficacement le trafic de transit des poids-lourds sur l'hyper-centre. En revanche, les automobilistes en transit souhaitant rejoindre Libourne et en provenance de Guîtres, sont quant à eux orientés vers l'hyper-centre. Cela a pour conséquence de maintenir une part de trafic de transit sur l'hyper-centre. Cette part de transit n'est pas forcément gênante et permet de soutenir l'activité économique du centre bourg, concurrencée par l'attractivité de la RD 674.

Le jalonnement du centre-ville permet de supprimer efficacement le transit des poids-lourds de par l'interdiction pour ceux-ci d'y circuler. La présence de la RD 22 nécessite de maintenir une part de trafic de transit sur cet axe et en direction de Bonzac.

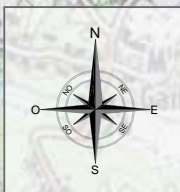
En revanche, sur le giratoire de la nouvelle boulangerie, le jalonnement du centre-ville devrait spécifier une limitation à 15t pour être en cohérence avec les prescriptions relatives au franchissement de l'Isle.

JALONNEMENT DU CENTRE-VILLE



Légende

- Jalonnement de Libourne
- Continuité vers Libourne
- Itinéraire interdit aux PL



3 - FONCTIONNEMENT DU RESEAU

3.1 - Caractéristiques géométriques générales du réseau

Les paragraphes ci-après s'attachent à dresser une carte d'identité des axes remarquables de la Ville.

Pour chaque axe, les principales caractéristiques seront reprises sous forme d'un tableau, et en termes de géométrie, de niveaux de trafic, d'usage, de gestion des modes doux, d'offre de stationnement, etc.

Un bilan des points forts et faibles, ainsi que des contraintes et potentialités d'aménagement est proposé à l'issue de cette analyse.

La carte présente page 51 synthétise les contraintes à la circulation relevées sur le réseau.

3.1.1 - RD 910 - Route de Paris (Sud)

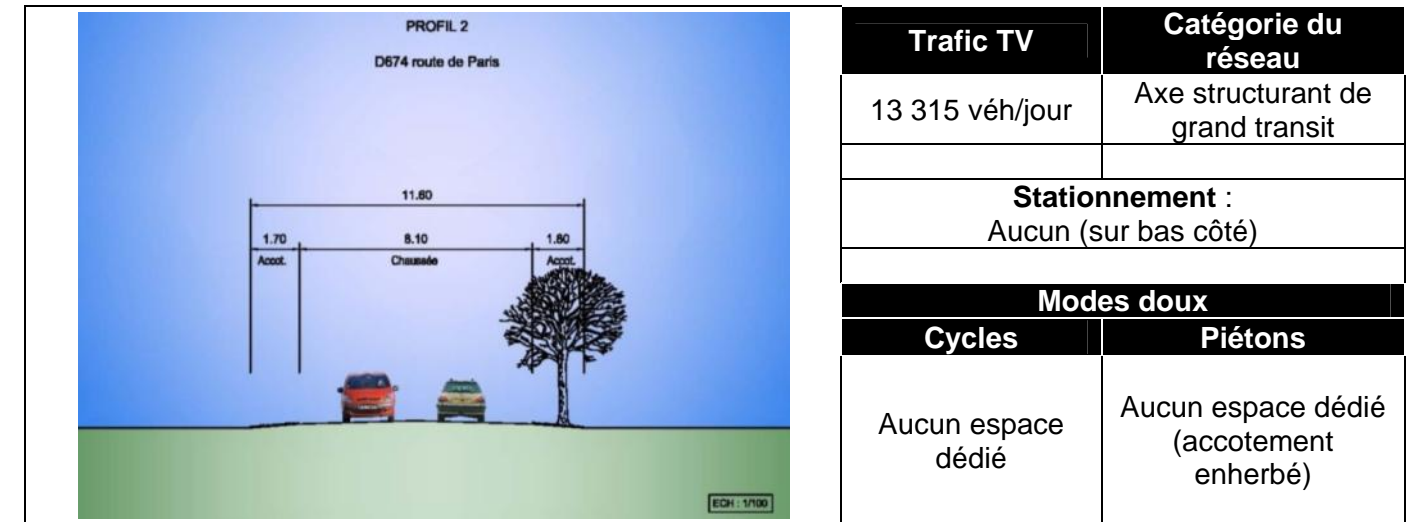


Photo 28: RD 910 - Route de Paris (Sud)

Photo 29: Route de Paris vers Saint-Denis Centre


<i>Caractéristiques</i>	Axe supportant des charges de trafic très importantes liées à la présence de véhicules en transit et d'un important trafic pendulaire
<i>Emprises circulables</i>	7 à 9 mètres en moyenne
<i>Éléments connexes majeurs</i>	Lieu de concentration des trafics Présence de transports exceptionnels

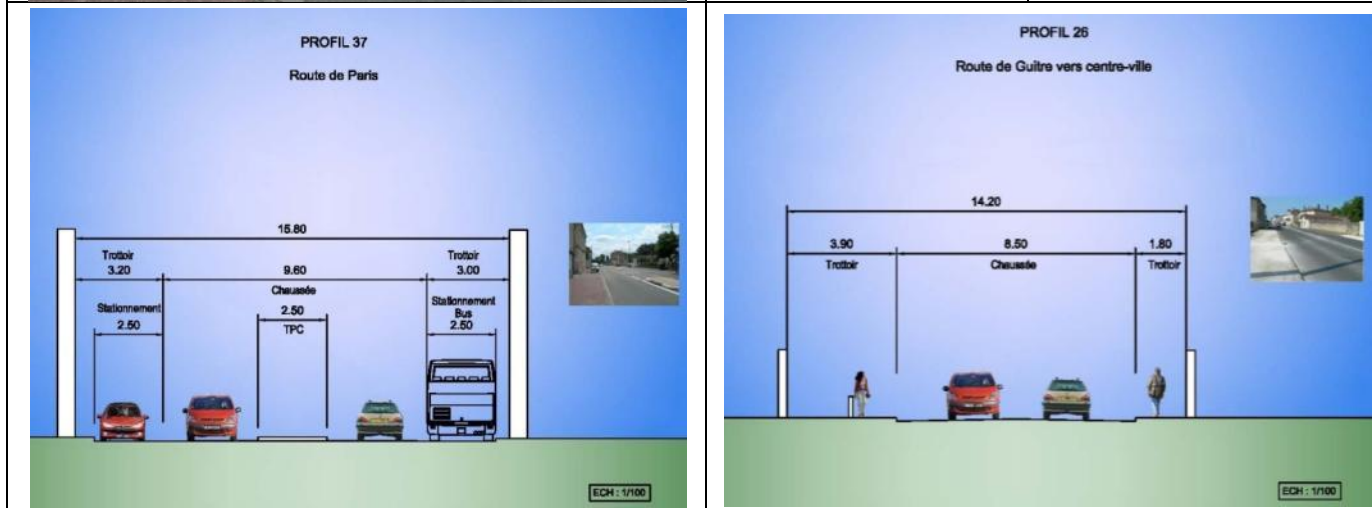
Aspect paysager intéressant avec présence d'alignement d'arbres	Présence de nombreux obstacles (arbres, fossés, ouvrages maçonnés, etc.) jusqu'en entrée de bourg Pratique de vitesses élevées sur ce tronçon au faciès interurbain (V85 = 85 km/h environ malgré limitation à 70 km/h) Traverses de lieux-dits très peu lisibles 7 accidents entre 2006 et 2010
--	---

Profil de chaussée / Illustration photo	Trafic TV	Catégorie du réseau
	Stationnement : Type	
	Modes doux	
	Cycles	Piétons
	Présence d'aménagements spécifiques ou de contraintes importantes	Présence d'aménagements spécifiques ou de contraintes importantes
Illustration photo	Illustration photo	
<i>Caractéristiques</i>	Configuration de la voie et aménagements spécifiques	
<i>Emprises circulables</i>	Largeur de chaussée	
<i>Éléments connexes majeurs</i>	Éléments extérieurs importants	

Points forts et potentialités	Points faibles et contraintes
--------------------------------------	--------------------------------------

3.1.2 - RD 910 - Route de Paris (Hyper-centre)

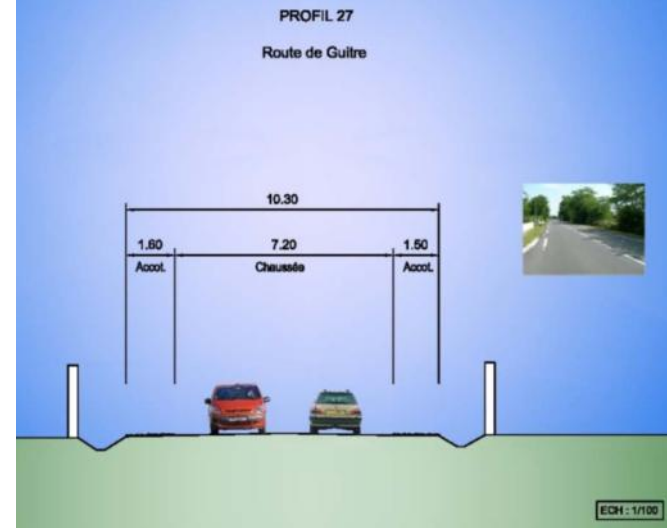
	Trafic TV	Catégorie du réseau
	5 023 véh/jour	Axe structurant d'échange et de rabattement
	Stationnement : longitudinal et en épis	
Modes doux		
Cycles	Piétons	
Aucun espace dédié	Présence de trottoirs non revêtus	

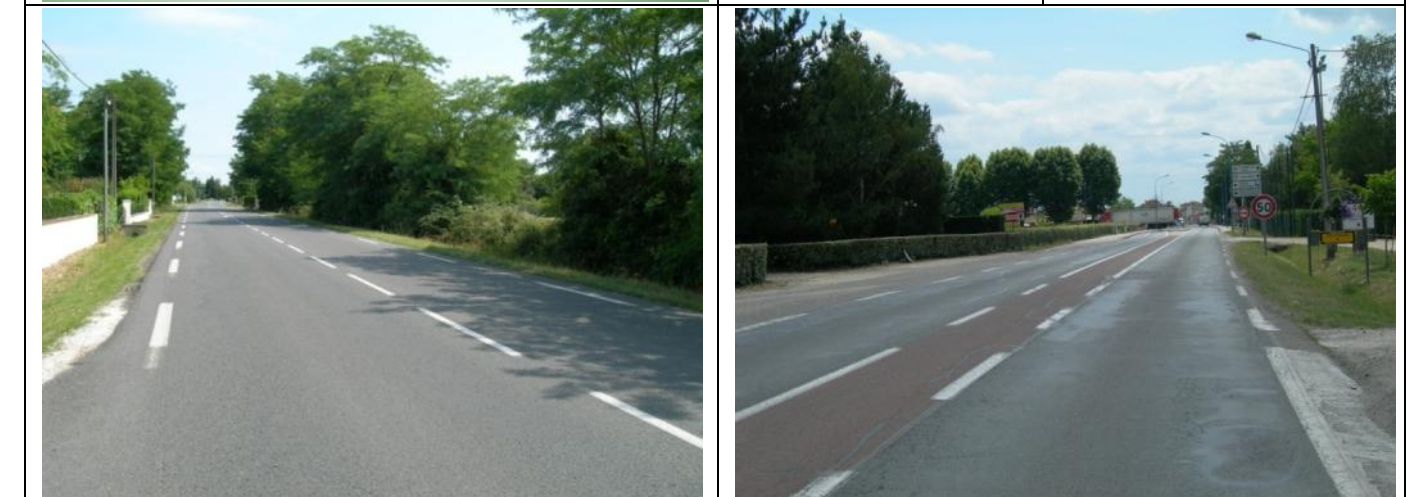


<i>Caractéristiques</i>	Tronçon de desserte du centre-ville et d'échange pour les VL entre Libourne et Guîtres.
<i>Emprises circulables</i>	Largeur de chaussée de 7 à 9,5 mètres avec terre-plein central ponctuel
<i>Éléments connexes majeurs</i>	Cœur de l'activité commerciale générant d'importants flux piétonniers

<p>Emprise assez importante (potentiel de réaménagement)</p> <p>Secteur commerçant attractif</p> <p>Trafic PL en transit dévié de la traverse de bourg</p>	<p>Potentiel de vitesses élevées lié à l'alignement droit et à l'emprise circulable trop importante</p> <p>Incivilités en matière de stationnement devant les commerces</p> <p>Dissymétrie des cheminements piétons : emprise réduite ponctuellement et présence d'obstacles</p> <p>Carrefour RD 910 / Route de Lussac dangereux</p>
---	--

3.1.3 - RD 910 - Route de Guîtres

	Trafic TV	Catégorie du réseau
	6134 véh/jour	Axe structurant d'échange et de rabattement
	Stationnement : Aucun (sur bas côté)	
Modes doux		
Cycles	Piétons	
Aucun espace dédié	Aucun espace dédié	



<i>Caractéristiques</i>	Axe d'échange entre Libourne et Guîtres.
<i>Emprises circulables</i>	Emprise circulable comprise entre 7 et 9 mètres avec terre-plein central ponctuel
<i>Éléments connexes majeurs</i>	Axe supportant une part importante de poids-lourds jusqu'à Saint-Denis-de-Pile puis détourner sur la RD 674.

<p>Emprise assez importante (potentiel de réaménagement)</p>	<p>Problème de visibilité important en approche de Saint-Denis-de-Pile (Jalonnement / Configuration du carrefour RD 674/RD 910)</p> <p>Problème des vitesses pratiquées élevées (V85 > 83 km/h environ malgré limitation à 70 km/h)</p> <p>Présence de nombreux carrefours potentiellement dangereux</p>
---	--

3.1.4 - RD 674 - Route de Coutras

	Trafic TV	6 699 véh/jour à 8 024 véh/jour	Catégorie du réseau	Axe structurant d'échange et de rabattement
	Stationnement : Aucun (sur bas côté)			
	Modes doux			
	Cycles	Absence d'aménagements dédiés		
	Piétons	Absence d'aménagements dédiés		
Caractéristiques	Axe d'échange important entre Coutras et Libourne supportant un important trafic poids-lourds en traverse de bourg			
Emprises circulables	Emprise circulaire comprise entre 7 et 8,5 mètres			
Éléments connexes majeurs	Traverse de centre-ville puis secteur interurbain en direction de Coutras.			


Giratoires présents le long de cet axe permettent de faciliter les échanges et de fluidifier le trafic	<p>Axe destiné à supporter le trafic PL de transit en traverse d'agglomération (étude de circulation de la DDE de 2006) = barrière physique entre les pôles d'habitat situés de part et d'autre de la voie au niveau du bourg</p> <p>Axe au faciès interurbain en traverse de bourg</p> <p>Pratique de vitesses élevées en traverse de bourg (V85 = 73 km/h environ au lieu de 50 km/h)</p> <p>Présence de nombreux carrefours potentiellement dangereux (mode de gestion)</p>
--	--

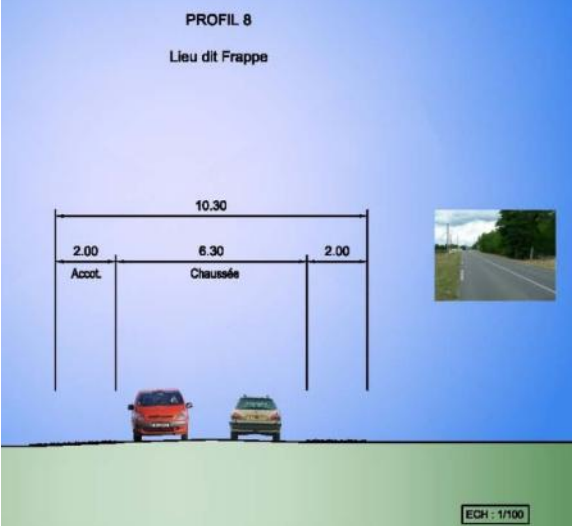
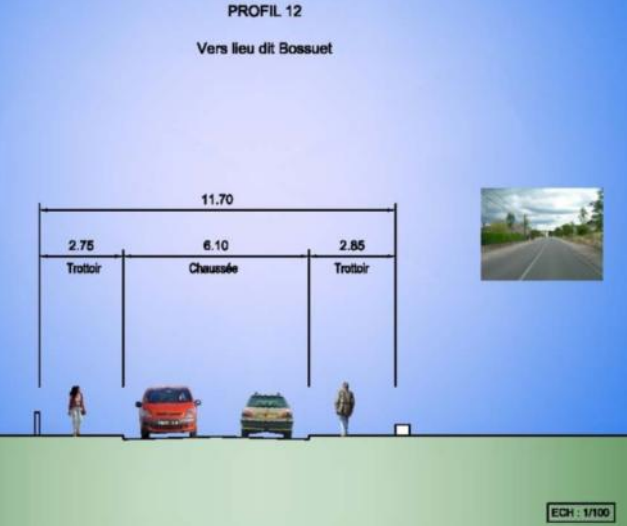
3.1.5 - RD 22 - Route de l'Europe et Rue du Pont

	Trafic TV	2 441 à 2 517 véh/jour	Catégorie du réseau	Axe de desserte locale
	Stationnement : Aucun (sur bas côté)			
	Modes doux			
	Cycles	Absence d'aménagements dédiés		
	Piétons	Absence d'aménagements dédiés		
Caractéristiques	Tronçon de desserte de centre-ville supportant un léger trafic de transit en direction de Savignac/l'Isle (270 véh/jour)			
Emprises circulables	Emprise circulaire entre 6 et 7,5 mètres			
Éléments connexes majeurs	Plusieurs traverses de lieux-dits et présence de nombreux ouvrages de franchissement (A 89, voie ferrée et pont de l'Isle). Traverse de centre-ville par les PL < 15t			

Trafic de faible importance	<p>Pratique de vitesses très élevées sur certains secteur (V85 en traverse de Goizet = 82 km/h environ au lieu de 50 km/h)</p> <p>Nombreux changements de la réglementation de vitesse dégrade la lisibilité</p> <p>Traverse de nombreuses zones d'habitat</p> <p>Ouvrages de franchissement contraignent les possibilités d'aménagement</p> <p>4 accidents survenus sur cet axe entre 2006 et 2010</p>
-----------------------------	---

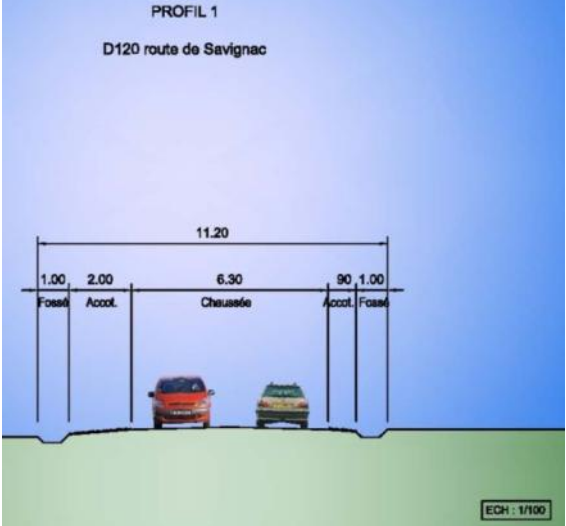
3.1.6 - RD 22E2 - Route de Coudreau



	Trafic TV	Catégorie du réseau
	2 214 véh/jour	Axe de desserte locale
	Stationnement : Aucun (sur bas côté)	
	Modes doux	
Cycles	Piétons	
Absence d'aménagements dédiés	Absence d'aménagements dédiés	

	
<i>Caractéristiques</i>	Tronçon de desserte du centre-ville
<i>Emprises circulables</i>	Emprise circulable de 6 à 7 mètres
<i>Éléments connexes majeurs</i>	Plusieurs traverses de lieux-dits et présence de nombreux ouvrages de franchissement (A 89 et voie ferrée).

Sans objet	Traverse de nombreuses zones d'habitats avec changements fréquents de la réglementation de vitesse Pratique de vitesses élevées (V85 en sortie de Bossuet = 86km/h au lieu de 50 km/h)
-------------------	---

3.1.7 - RD 120 - Route de Savignac

	Trafic TV	Catégorie du réseau
	2 436 véh/jour	Axe de desserte locale
	Stationnement : Aucun	
	Modes doux	
Cycles	Piétons	
Absence d'aménagements dédiés	Absence d'aménagements dédiés	

	
<i>Caractéristiques</i>	Milieu interurbain affirmé
<i>Emprises circulables</i>	Tronçon de desserte locale supportant une part importante de poids-lourds
<i>Éléments connexes majeurs</i>	Ouvrage de franchissement de l'Isle en sortie du territoire communal

Axe interurbain lisible pour les usagers	Sans Objet
Pratique de vitesses raisonnables	Sans Objet

3.2 - Description des principaux ouvrages de franchissement de l'A 89, de la voie ferrée et pont de l'Isle

3.2.1 - Ouvrages de franchissement de l'Isle

Sur le territoire communal, on recense deux ouvrages de franchissement de l'Isle. Ces possibilités de franchissement contraignent les échanges d'Est en Ouest.

_ Le premier franchissement se trouve dans le bourg de Saint-Denis-de-Pile face à la Mairie sur la Route départementale 22 (Rue de Pont). Il s'agit d'un ouvrage métallique qui supporte des poids-lourds de moins de 16t. L'ouvrage étant d'une largeur insuffisante pour permettre à deux véhicules de se croiser, les usagers en provenance de Bonzac sont prioritaires sur ceux venant du bourg de Saint-Denis-de-Pile (phénomène d'écluse). Cette contrainte est aggravée par la présence de véhicules en stationnement sur la Rue du Pont.

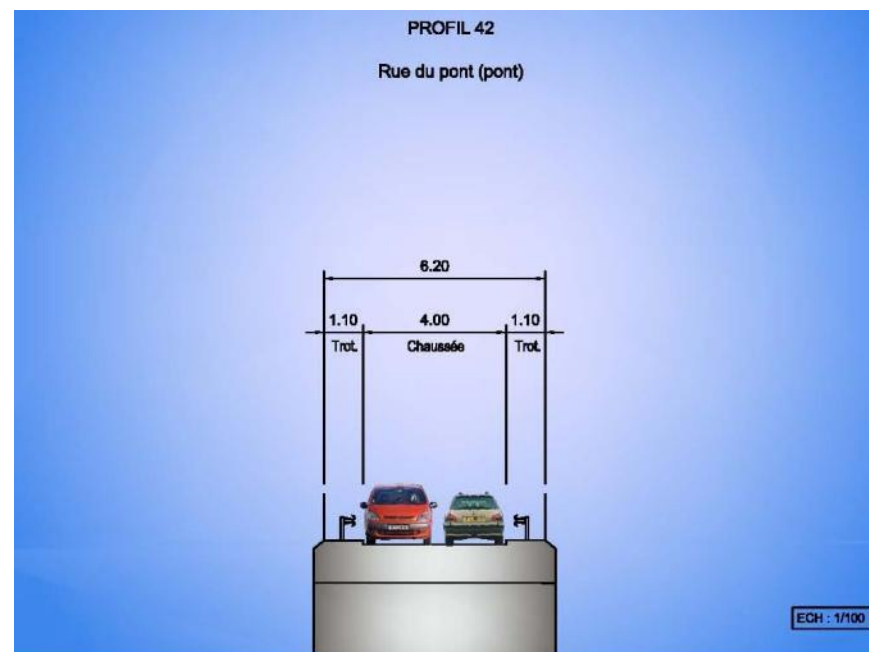
_ Le second franchissement de l'Isle se trouve sur la RD 120 – Route de Savignac. Il s'agit d'un pont routier en béton dont l'emprise est plus satisfaisante que celui dans le bourg de Saint-Denis-de-Pile. Sur cet ouvrage, on ne recense aucune limitation de tonnage. L'emprise circulaire est comprise entre 6 et 6,5 mètres et l'emprise globale est en moyenne de 9,5 mètres. Cela explique l'importance du trafic PL puisque l'ouvrage peut supporter le passage de tous les PL ce qui n'est pas le cas de l'ouvrage situé sur la Rue du Pont.



Photo 30: Franchissement de l'Isle (Rue du Pont - RD 22)



Photo 31: Rue du pont avec écluse (sens prioritaire de traversée)

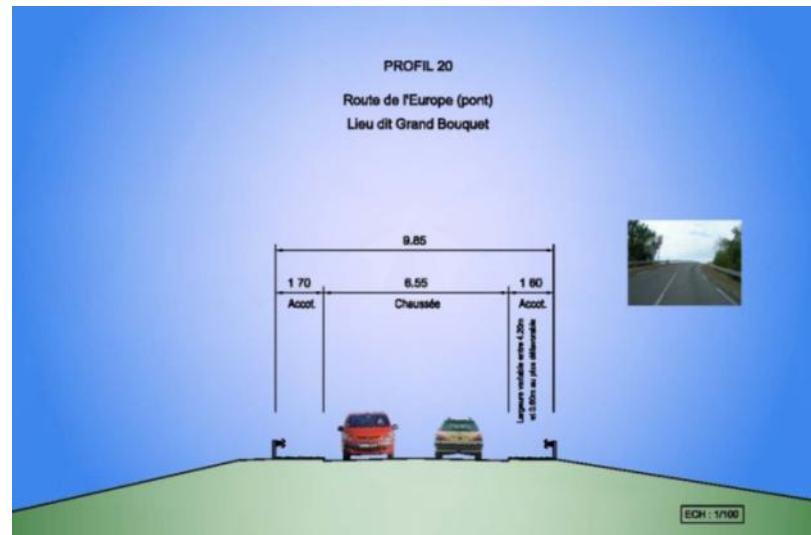


3.2.2 - Ouvrages de franchissement de la voie ferrée

On recense 4 ouvrages de franchissement de la voie ferrée ce qui permet de limiter les contraintes provoquées par cette rupture. On recense deux ouvrages aériens, un passage inférieur (sous voie) pour véhicules et un passage inférieur pour piétons au niveau de la halte routière.

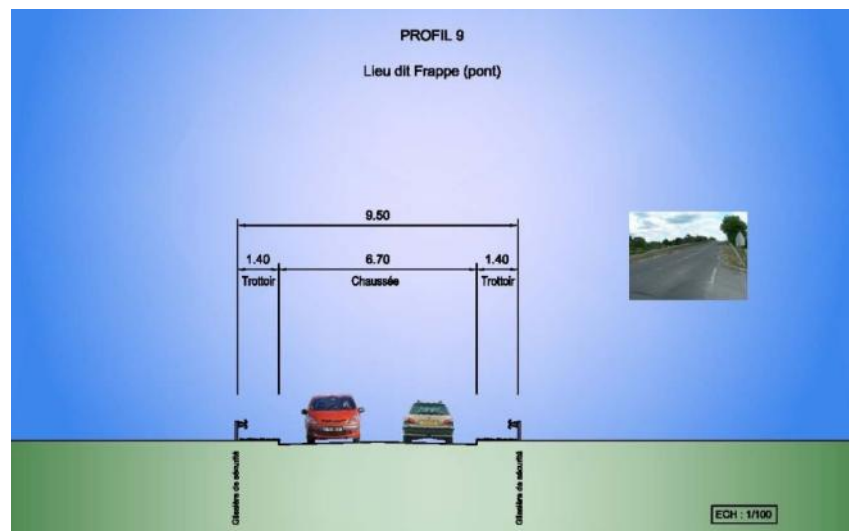
_ Les passages aériens permettent d'assurer les continuités pour la RD 22 (Route de l'Europe) et pour la RD22^E2 (Route de Coudreau) entre le centre-ville et la RD 1089 :

- l'ouvrage aérien de la RD 22 (Route de l'Europe)



Cet ouvrage routier permet de relier le lieu-dit « Goizet » au centre-ville. L'emprise circulaire est d'environ 6,5 mètres en moyenne et l'emprise globale varie entre 9 et 10,4 mètres. Cet ouvrage ne permet pas d'assurer la sécurité des déplacements doux puisque l'emprise globale est ponctuellement réduite.

- l'ouvrage aérien de la RD 22^E2 (Route de Coudreau)



Cet ouvrage aérien permet de relier les lieux-dits « Bossuet » et « Martin-Masson » au centre-ville. L'emprise circulaire est comprise entre 6 et 7 mètres en moyenne et l'emprise globale est dans l'ensemble homogène (9,50 mètres). La largeur de l'ouvrage permet de maintenir des cheminements piétons de largeur suffisante pour maintenir un bon niveau de sécurité.

_ Le passage piétonnier sous voie au niveau de la halte routière :



Photo 32: Halte ferroviaire de Saint-Denis-de-Pile



Photo 33: Passage sous voie pour piétons de part et d'autre de la voie ferrée

Cet ouvrage ancien permet de relier les deux quais en permettant aux piétons de ne pas traverser la voie ferrée. Cet ouvrage est assez étroit et sa hauteur est limitée ce qui réduit les possibilités d'utilisation (par les cycles notamment).

_ On recense un dernier passage sous voie au Nord du territoire communal, au niveau du Chemin du Bois Rond. Ce passage est également faiblement dimensionné mais permet tout de même aux véhicules motorisés de l'emprunter.

3.2.3 - Ouvrages de franchissement de l'A 89

On recense six ouvrages de franchissement de l'A 89 sur le territoire communal dont trois passages sous ouvrage et trois ouvrages aériens.

_ Les passages sous ouvrage sont situés au Sud de la Commune sur la RD 910, sur la RD 120 et sur la Route de Saint-Émilion :

- le passage sous ouvrage de la RD 910 (Route de Paris) se trouve à proximité du croisement avec la RD 120 – Route de Savignac. Celui-ci dispose d'une voie de contournement pour les transports exceptionnels. La hauteur limite est de 4,80 mètres (indiquée par courrier par le CG 33 en réponse à une demande de renseignement).



Photo 34: Panneau indiquant la hauteur limite pour le passage de transports exceptionnels



Photo 35: Passage sous voie pour les transports exceptionnels sous l'ouvrage d'art de l'A 89

- le passage sous voie de la Route de Saint-Émilion est assez restreint puisque la largeur de l'ouvrage est de 6,2 mètres avec une emprise circulaire de 4,6 mètres.



Photo 36: Passage sous l'ouvrage de l'A 89 sur la Route de Saint Émilion

- le passage sous voie sur la RD 245 – Route de Robin est plus important que celui sur la Route de Saint-Émilion. L'emprise circulaire sous cet ouvrage est de 5,6 mètres et l'emprise globale est de 6,7 mètres en moyenne.



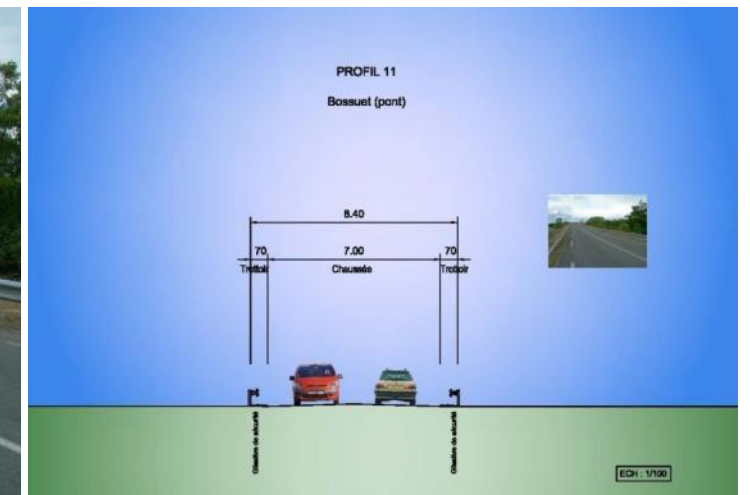
Photo 37: Passage sous ouvrage sur la RD 245 - Route de Robin

_ Les ouvrages aériens de l'A 89 sont ceux de la RD 22^{E2} (Route de Coudreau), de la RD 22 (Route de l'Europe) et du Chemin des Moines :

- le passage sur ouvrage de la RD 22^{E2} (Route de Coudreau) permet le franchissement de l'A 89 et permet de relier le lieu-dit « Bossuet » au centre-ville de Saint-Denis-de-Pile. L'emprise globale de cet ouvrage est globalement faible puisqu'elle n'excède pas 8,5 mètres. L'emprise circulaire y est de 7 mètres en moyenne.



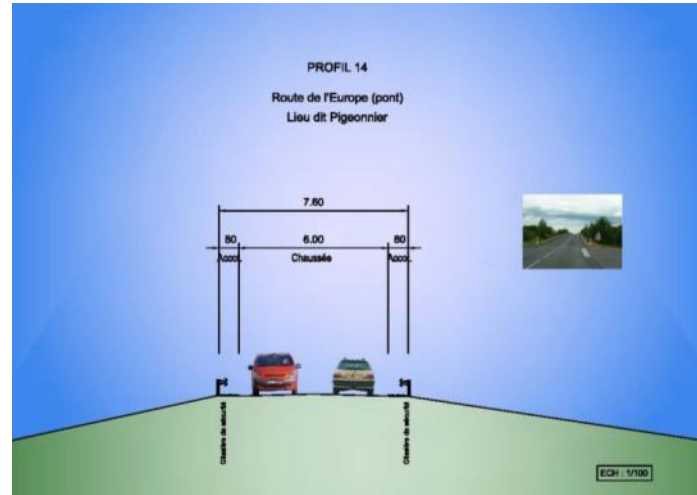
Photo 38: Ouvrage de franchissement de l'A 89 par la Route de Coudreau



- le passage sur ouvrage de la RD 22 (Route de l'Europe) permet, le franchissement de l'A 89 et la liaison depuis le lieu-dit « Goizet » au centre-ville de Saint-Denis-de-Pile. L'emprise globale de l'ouvrage est très réduite (7,6 mètres) et l'emprise circulaire est de 6 mètres en moyenne.



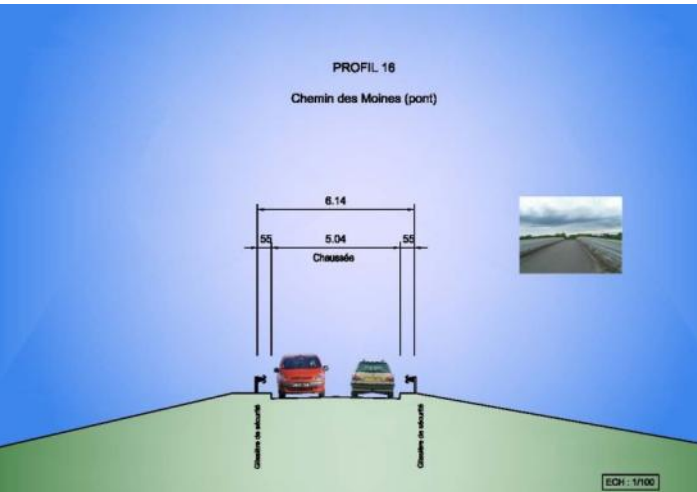
Photo 39: Ouvrage de franchissement de l'A 89 par la RD 22 (Route de l'Europe)



- le passage sur ouvrage du Chemin des Moines est le plus étroits des ouvrages aériens de franchissement de l'A 89. L'emprise est en moyenne de 6 à 6,2 mètres avec une chaussée de 5 mètres en moyenne.



Photo 40: Ouvrage de franchissement de l'A 89 par le Chemin des Moines



3.3 - Bilan

On constate tout d'abord l'absence d'aménagements dédiés à la circulation des modes doux de déplacements (piétons, cycles) ce qui rend potentiellement dangereux leur circulation sur ces axes. Cependant, l'analyse de l'accidentologie a permis de constater que le risque pour ces modes de déplacements reste limité (un seul accident sur la période analysée implique un piéton).

La largeur de l'emprise circulaire et l'absence de lisibilité des espaces traversés est source de pratique de vitesses élevées (RD 910, RD 674, RD 22 et RD 22^{E2}). La présence de nombreux obstacles accroît la gravité des sorties de routes et les accotements enherbés ne permettent pas aux véhicules de réaliser des manœuvres d'évitement ou de récupération.

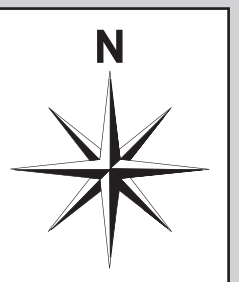
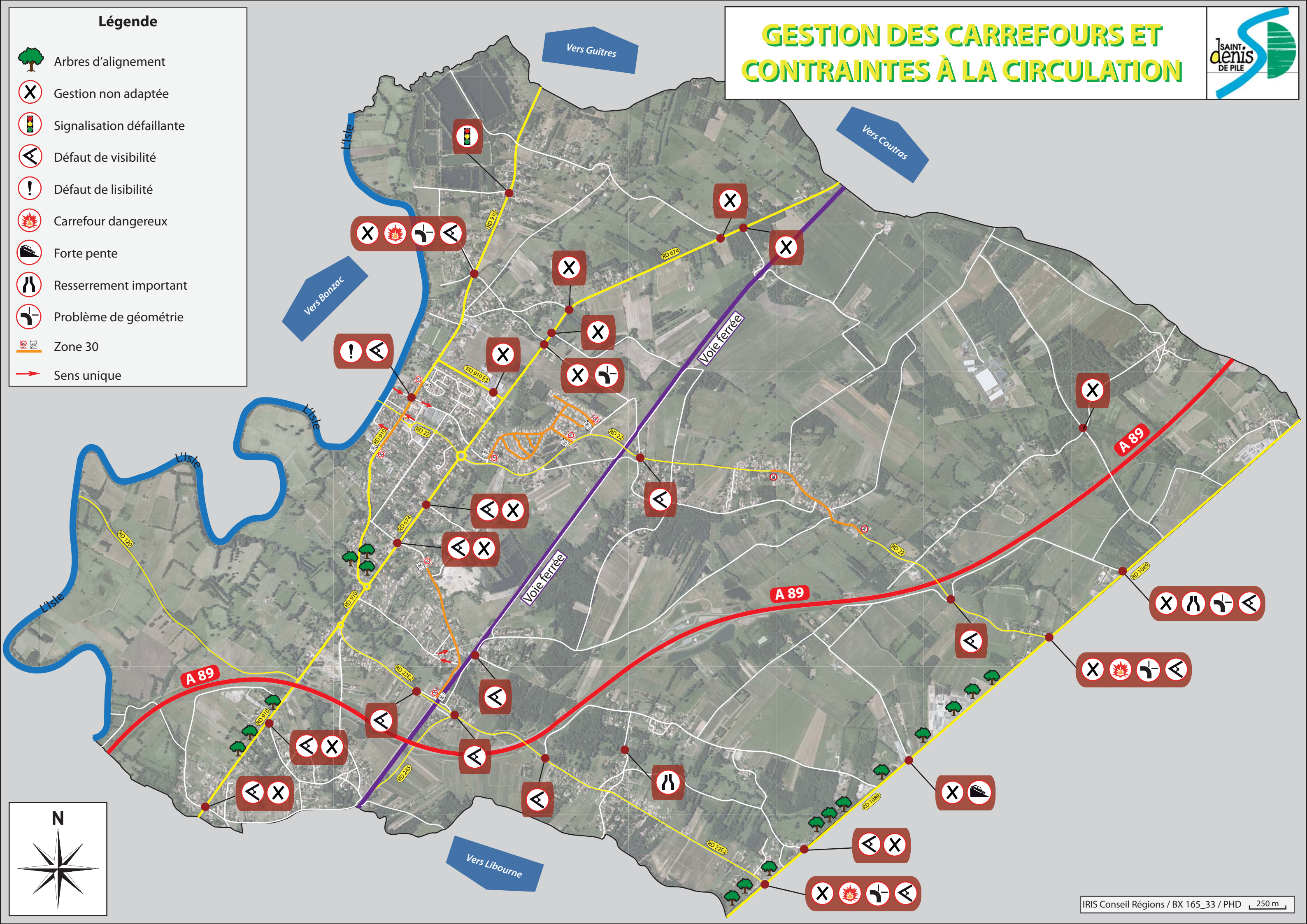
La présence de barrières physiques fortes contraint les déplacements sur le territoire communal avec la nécessité récurrente d'emprunter des ouvrages de franchissement pour relier les différents pôles d'habitat.

Les emprises disponibles sur les ouvrages de franchissement (ou sous ces ouvrages) limitent les possibilités d'aménagement en faveur des modes doux.

GESTION DES CARREFOURS ET CONTRAINTES À LA CIRCULATION

Légende

- Arbres d'alignement
- Gestion non adaptée
- Signalisation défailante
- Défaut de visibilité
- Défaut de lisibilité
- Carrefour dangereux
- Forte pente
- Resserrement important
- Problème de géométrie
- Zone 30
- Sens unique



E - MODES DE DÉPLACEMENTS ALTERNATIFS

1 - RAPPEL REGLEMENTAIRE

1.1 - Accessibilité de la voirie et des espaces publics

La législation évolue vers une meilleure prise en compte des personnes à mobilité réduite (PMR) dans l'aménagement des voiries publiques.

L'article 1 du Décret 2006-1657 du 21 décembre 2006 précise les éléments suivants :

« A compter du 1er juillet 2007, l'aménagement, en agglomération, des espaces publics et de l'ensemble de la voirie ouverte à la circulation publique (...) est réalisé de manière à permettre l'accessibilité de ces voiries et espaces publics aux personnes handicapées ou à mobilité réduite avec la plus grande autonomie possible. »

Ces dispositions sont applicables à l'occasion de la réalisation de voies nouvelles, d'aménagements ou de travaux ayant pour effet de modifier la structure des voies ou d'en changer l'assiette ou de travaux de réaménagement, de réhabilitation ou de réfection des voies, des cheminements existants ou des espaces publics, que ceux-ci soient ou non réalisés dans le cadre d'un projet de mise en accessibilité de la voirie et des espaces publics. »

Les caractéristiques techniques d'accessibilité de la voirie sont reprises dans plusieurs textes réglementaires et normatifs, notamment :

- ✓ **Le Décret 2006-1658 du 21 décembre 2006**, qui précise les prescriptions techniques pour l'accessibilité de la voirie et des espaces publics ;
- ✓ **L'Arrêté du 15 janvier 2007** portant sur les caractéristiques techniques de l'accessibilité à la voirie et aux espaces publics.

Ce dernier texte réglementaire indique cependant une possibilité de recours, lorsque les aménagements en faveur de l'accessibilité des voiries publiques sont impossibles :

« En cas d'impossibilité technique de satisfaire aux prescriptions imposées par le décret n° 2006-1658 du 21 décembre 2006 susvisé ou par le présent arrêté, l'autorité gestionnaire de la voie ou de l'espace public objet du projet de construction, d'aménagement ou de travaux tels que définis à l'article 1er du décret n°2006-1657 du 21 décembre 2006 susvisé sollicite l'avis de la commission consultative départementale de sécurité et d'accessibilité pour dérogation à une ou plusieurs règles d'accessibilité (...) ».

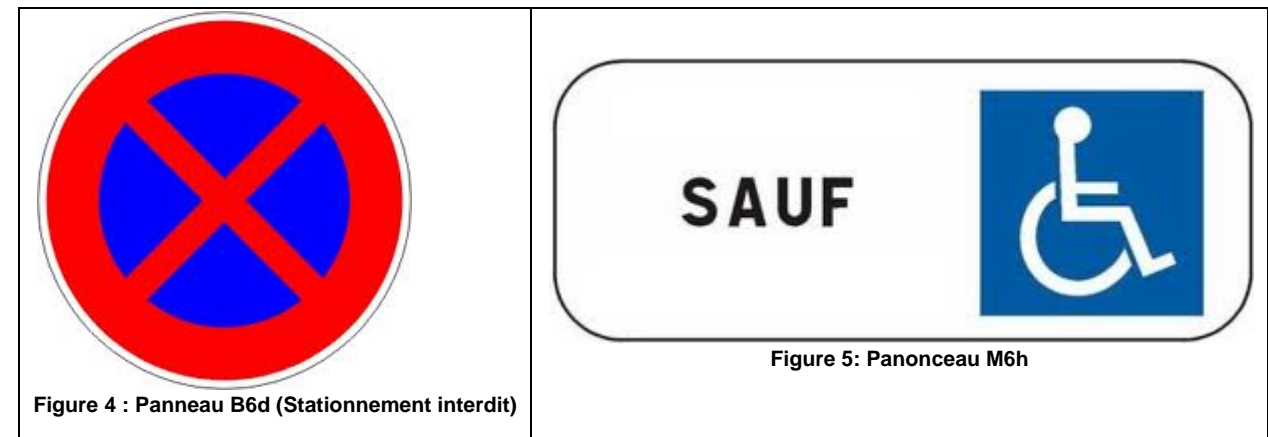
Les prescriptions techniques destinées à faciliter l'accessibilité des voiries publiques sont de multiples ordres. Parmi ces prescriptions, peuvent être cités les aménagements suivants :

1.1.1 - Cheminement des piétons

- ✓ Largeur minimale du cheminement égale à 1,40 m (recommandation de 1,80 m) libre de mobilier ou de tout autre obstacle éventuel. Cette largeur peut toutefois être réduite à 1,20 m en l'absence de mur ou d'obstacle de part et d'autre du cheminement.
- ✓ Lorsqu'une pente est nécessaire pour franchir une dénivellation, elle est inférieure à 5 %. Lorsqu'elle dépasse 4 %, un pallier de repos doit être aménagé en haut et en bas de chaque plan incliné.
- ✓ Au droit de chaque traversée pour piétons des abaissés de trottoirs ou « bateaux » sont réalisés. Une bande d'éveil de vigilance est implantée pour avertir les personnes aveugles ou mal voyantes.

1.1.2 - Stationnement

- ✓ Lorsque des places de stationnement sont matérialisées sur le domaine public, au moins 2 % de l'ensemble des emplacements de chaque zone de stationnement, arrondis à l'unité supérieure, sont accessibles et adaptés aux personnes circulant en fauteuil roulant.
- ✓ Des prescriptions techniques concernant la largeur des places, leur implantation, leur accès sont également énoncées. Depuis l'arrêté du 4 août 2011 publié au Journal Officiel de la République Française (JORF), la signalisation des places pour les personnes handicapées a été modifiée avec la mise en place de la carte européenne pour le stationnement des personnes handicapées (remplaçant la carte GIG-GIC). Ainsi, les places doivent désormais comporter un panneau B6d et un panonceau M6h :



1.1.3 - Feux de signalisation

Les feux de signalisation lumineuse équipant les passages pour piétons comportent un dispositif (vocal ou par vibration) permettant aux personnes aveugles ou malvoyantes de connaître les périodes durant lesquelles il est possible de traverser les voies de circulation.

Il est à noter qu'aucun carrefour à feu n'a été recensé sur le territoire communal.

1.1.4 - Emplacements d'arrêts de transports collectifs

Toute création ou tout aménagement d'un emplacement d'arrêt de véhicules de transports collectifs est conçu, de manière à faciliter l'accès des personnes handicapées à ces véhicules ainsi que leur embarquement.

OBJECTIFS

CONTINUITÉ DES ITINÉRAIRES - MAILLAGE	SECURITE DES DEPLACEMENTS	CONFORT
Bonne lisibilité du réseau (balisage)	Cheminement sûr le long des axes de circulation	Largeurs d'infrastructures suffisantes (1.40 cf Arrêté du 31.08.1999)
	Offre de traversées conséquentes et sûres	Revêtements adaptés
Rapidité des cheminements	Aménagements adaptés (voirie, régulation...)	Environnement sécurisant (vecteur d'amélioration du cadre de vie)
		Equipements à vocation "lien social (bancs ...)

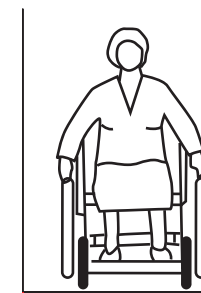
PRINCIPES GENERAUX ET DOMAINE D'APPLICATION DES AMENAGEMENTS PIETONS

SCHEMAS	PRECONISATIONS
Aménagement des trottoirs	Abaiss er les trottoirs au droit des passages piétons
	Elargir les trottoirs devant les écoles et autres bâtiments fréquentés par les piétons (commerces, services, activités, cheminements cyclables ...)
	Aménager des trottoirs réhaussés au droit des arrêts bus
	Mettre en place des traversées piétonnes avec bandes podotactiles (malvoyants)
	Libérer les trottoirs des obstacles gênants (mobilier urbain, stationnement illicite,,)
Traversées de chaussée	Compléter les passages piétons manquants et les entretenir régulièrement (peinture, lumière...)
	Adapter les temps de traversée aux carrefours à feux à la vitesse réelle des piétons
	Protéger les piétons par des îlots centraux (refuge) et un éclairage renforcé
	Adapter la détection des traversées régulées par des boutons poussoirs et un traitement adéquat dans la programmation des feux
Information au piéton	Privilégier des traversées libres de la chaussée sur les voiries à faible trafic et à vitesse limitées
	Jalonner les itinéraires touristiques et les grands équipements de l'agglomération

LEGISLATION

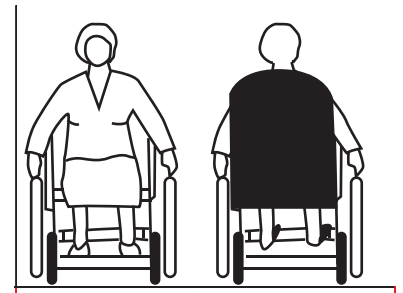
Arrêté du 15 janvier 2007

Cheminement



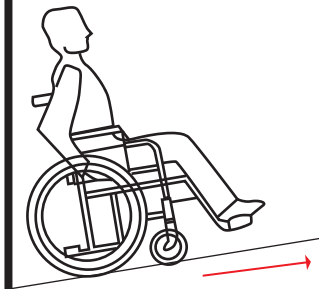
1.40 m

1.40 m minimum libre de tout obstacle
1.20 m si aucun mur ou obstacle de part et d'autre du cheminement



Optimal: 1.80 m au minimum en cas d'impossibilité 1.40 m
Recommandation du fascicule P 98-350 de l'AFNOR

Profil en long et Pente



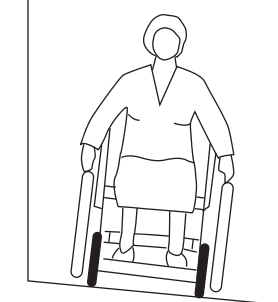
5 % maximum

Lorsque la pente dépasse 4%, un pallier de repos doit être aménagé en haut et en bas de chaque plan incliné



1.20 m x 1.40 m

Devers



1% de devers de préférence

1.2 - Réglementation et recommandations pour l'aménagement de chemins cyclables

1.2.1 - *La Loi sur l'Air et l'Utilisation Rationnelle de l'Énergie*

La Loi sur l'Air et l'Utilisation Rationnelle de l'Énergie (LAURE) de décembre 1996 fixe un objectif de « diminution du trafic automobile et de développement des modes économes et moins polluants, notamment la bicyclette, et marche à pied ».

Elle précise notamment dans son article 20 qu'« à compter du 1^{er} janvier 1998, à l'occasion des réalisations ou des rénovations des voies urbaines, à l'exception des autoroutes et voies rapides, doivent être mis au point des itinéraires cyclables pourvus d'aménagements sous forme de pistes, marquages au sol ou couloirs indépendants, en fonction des contraintes et des besoins de la circulation ».

Aussi, en cohérence avec la LAURE, les réaménagements de voirie proposés dans le cadre de la présente étude intégreront tous des aménagements cyclables, où constitueront des zones à circulation apaisée, compatibles avec les déplacements cyclables.

1.2.2 - *Le décret n°2008-754 du 30 juillet 2008*

Le décret du 30 juillet 2008 constitue une évolution du Code de la Route, issue de la démarche « Code de la Rue », engagée en avril 2006 avec des associations nationales représentatives d'élus, de professionnels, d'usagers et d'institutions concernées.

Ce décret a introduit le principe de prudence des conducteurs envers les usagers plus vulnérables ainsi que de nouvelles règles d'aménagement de voiries :

- **introduction du concept de zone de rencontre,**
- **redéfinition réglementaire de l'aire piétonne et de la Zone 30,**
- **généralisation du double-sens cyclable dans les Zones 30 ainsi que dans les zones de rencontre.** A noter que les collectivités avaient jusqu'à juillet 2010 pour mettre en cohérence l'ensemble des Zones 30 existantes avec le décret de juillet 2008 (mise en place de la signalisation de Police des double-sens cyclables aux entrées et sorties, marquage au sol si nécessaire).

Ainsi, la réglementation en matière de Zone 30 améliore le niveau de service offert aux cyclistes en permettant un maillage plus important et des trajets plus directs.

1.2.3 - *Les recommandations du Certu*

Le CERTU (Centre d'études sur les Réseaux, les Transports, l'Urbanisme et les constructions publiques) propose, au travers de différents guides techniques, ses recommandations en matière d'aménagement d'itinéraires cyclables, en milieu urbain ou interurbain.

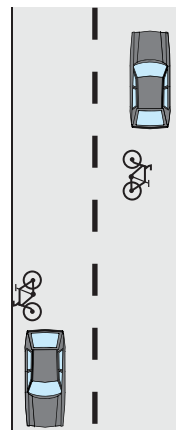
Ces recommandations portent notamment sur :

- le choix de l'aménagement cyclable : pistes, bandes ou double-sens cyclables, cyclables, en fonction du trafic et des vitesses pratiqués sur l'axe à aménager,
- les largeurs de voirie recommandées et minimales à appliquer sur les différents types d'aménagements,
- la signalisation horizontale et verticale,
- l'aménagement des intersections.

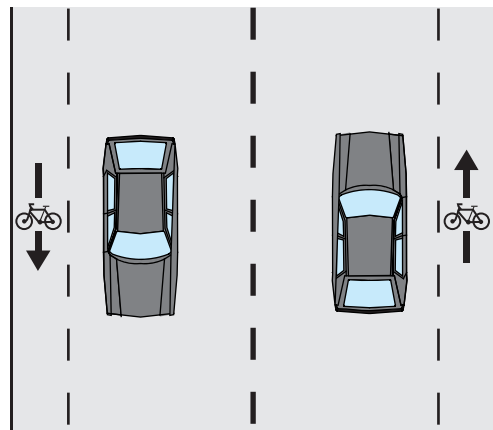
Ces préconisations sont présentées sur la fiche technique située en page suivante.

DOMAINE D'APPLICATION

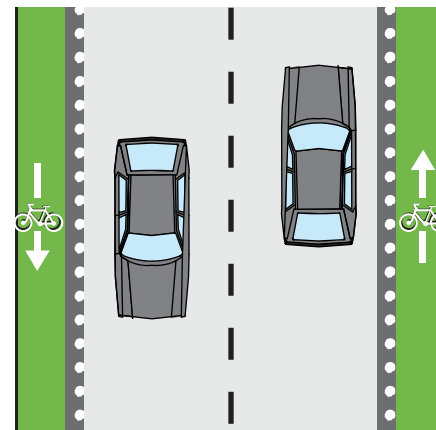
30 km / h
Mixité



50 km / h
Séparation



70 km / h
Exclusion



Trafic en véh / j

0

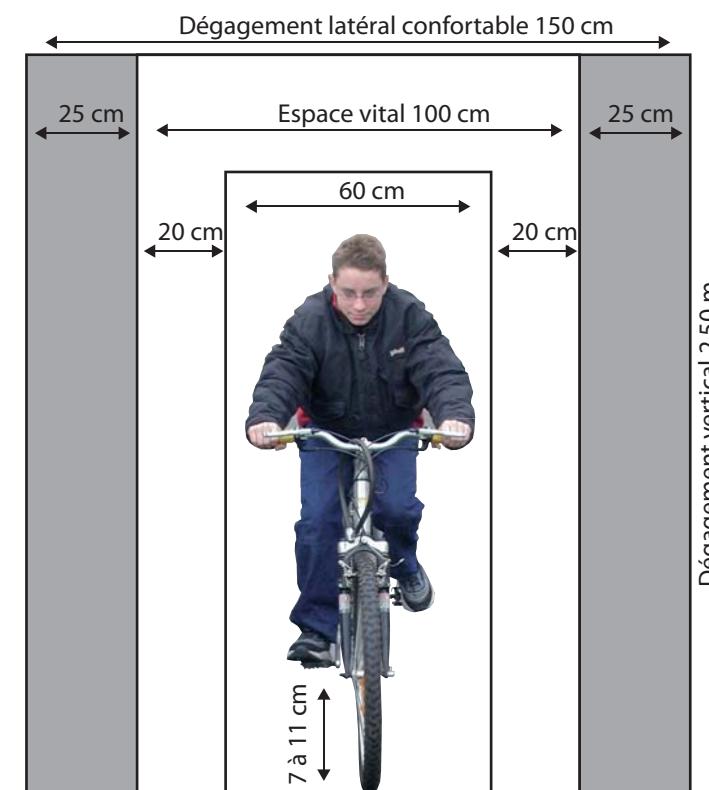
1000

5000

8000

>8000

EMPRISE



TYPLOGIE ET MISE EN OEUVRE

SCHEMAS	TYPOLOGIE	Dimensionnement		Législation	Signalisation
		Recommandations	Seuil minimal recommandé		
	Bande unidirectionnelle	1.50 m	1.20 m	R 110-2	
	Bande unidirectionnelle longeant stationnement latéral	2.00 m	1.50 m	R 110-2	
	Piste unidirectionnelle	1.70 m	1.50 m	R 110-2	
	Piste cyclable bidirectionnelle	2.50 m à 3.00 m	2.50 m	R 110-2	
	Double-sens cyclable	1.50 m	1.50 m	Décret du 30.07.2008 Généralisation des doubles sens cyclables pour les zones de rencontre et zone 30	 SAUF
	Voie verte	5.00 m	3.00 m	R 110-2	

2 - ITINERAIRES CYCLABLES

2.1 - Itinéraires cyclables existants

Sur le territoire communal de Saint-Denis-de-Pile, on ne recense aucun itinéraire cyclable, ni aménagement (Voies vertes, bandes ou pistes cyclables). Pourtant, lors des visites de terrain, la présence de cycles a été observée à de nombreuses reprises. Il est à noter la difficulté pour la commune de réaliser de tels aménagements à cause des nombreuses contraintes du territoire (franchissements de l'Isle, de l'A 89 et de la voie ferrée) et de l'étalement urbain (5 km séparent le lieu-dit le plus éloigné, du centre-ville ; soit environ 25 mn en vélo).

Dans les Zones 30, notamment à Pinaud et au Barail des Jais, les cycles ne sont pas intégrés à la circulation de manière sécurisée (marquage et panneaux) malgré que la circulation de ceux-ci ne nécessite pas d'aménagements lourds dans ces zones où la circulation est apaisée.

2.2 - Stationnements pour cycles et deux-roues

Aucun point d'attache ou parking fermé, dédié aux cycles, n'a été observé sur le domaine public lors des sorties de terrain.

3 - CHEMINEMENTS PIETONNIERS

3.1 - Circuits de randonnée pédestre

Suite à une demande de renseignement, le Conseil Général de la Gironde fait état de quatre itinéraires dédiés à la randonnée pédestre :

- le **circuit de l'Isle**,
- la **Boucle des Chèvres**,
- la **Boucle du bocage**,
- le **circuit du Pays du Lussacais (liaison)**

Ce sont près de 20 km d'itinéraires de randonnée pédestre qui traversent le territoire communal. L'itinéraire le plus important est le circuit de l'Isle puisqu'il couvre une partie importante du territoire (au Sud notamment). Ces itinéraires sont jalonnés pour faciliter les déplacements des randonneurs. La cartographie des itinéraires est également disponible en ligne sur le site du CG 33 et celui de la commune (Voir carte ci-après).

Les zones d'accessibilité-temps à l'hyper-centre pour les modes doux, est représentée sur la carte recensant les pôles générateurs de déplacements (Page 9). Ces zones d'accessibilité – temps depuis la halte ferroviaire sont représentées sur la carte page 64.

3.2 - Aménagements piétonniers existants

Sur l'hyper-centre de Saint-Denis-de-Pile, les cheminements piétonniers sont constitués de trottoirs classiques, d'une largeur plus ou moins confortable selon les secteurs. Par exemple, sur la RD 910 (Route de Paris hyper-centre), les cheminements piétons sont d'une manière générale, confortables. Cependant, d'importants resserrements ponctuels rendent difficiles les déplacements des piétons.

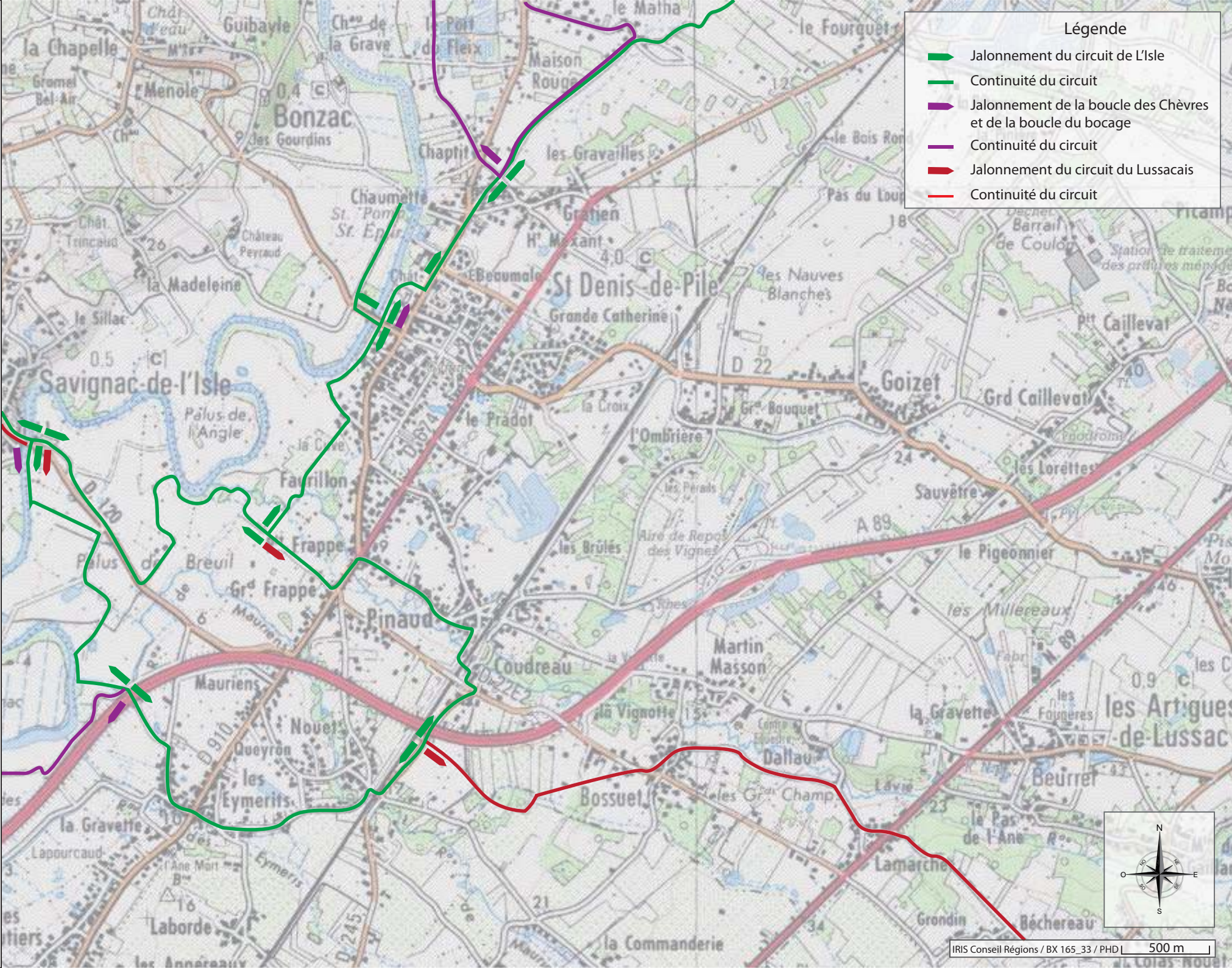
Sur les parties nouvelles comme la Place de la République, les cheminements piétons sont très confortables mais il y a une absence de continuité sur l'ensemble de la ville.

Sur le reste de l'hyper-centre, les cheminements piétonniers sont dans l'ensemble inconfortables puisque trop étroits, inexistantes ou non revêtus, ce qui incite les usagers à se déplacer sur la chaussée et être source des conflits avec les automobilistes.

La faible qualité des espaces piétonniers sur l'hyper-centre ne permet pas d'inciter les Dionysiens à la pratique de la marche à pied.

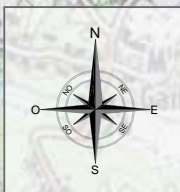


JALONNEMENT DES ITINÉRAIRES DE RANDONNÉE PÉDESTRE

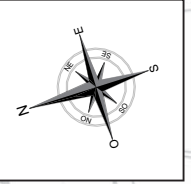
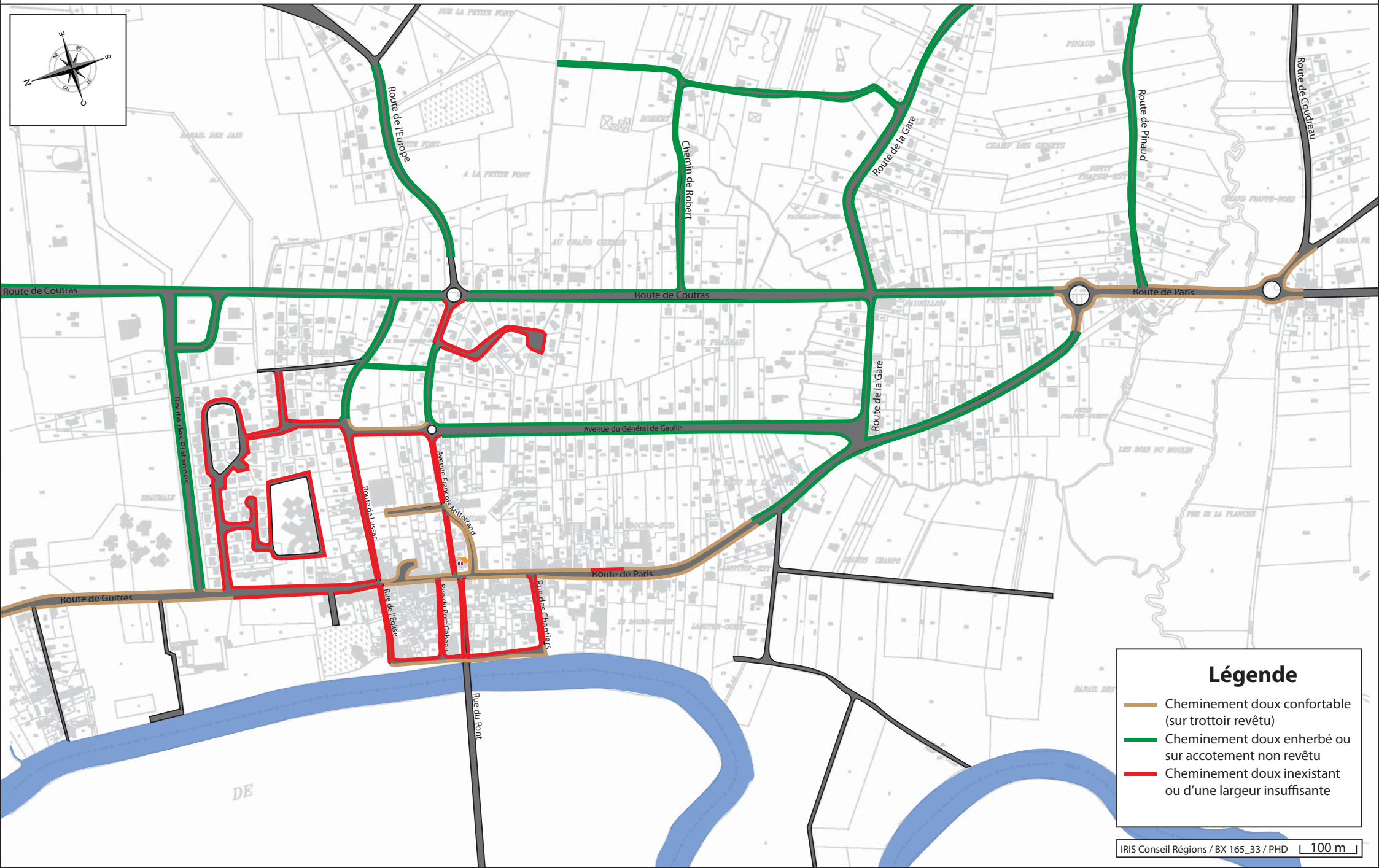


Légende

- Jalonnement du circuit de l'Isle
- Continuité du circuit
- Jalonnement de la boucle des Chèvres et de la boucle du bocage
- Continuité du circuit
- Jalonnement du circuit du Lussacais
- Continuité du circuit



RECENSEMENT DES ZONES D'INCONFORT POUR LES PIÉTONS SUR L'HYPER-CENTRE



Légende

- Cheminement doux confortable (sur trottoir revêtu)
- Cheminement doux enherbé ou sur accotement non revêtu
- Cheminement doux inexistant ou d'une largeur insuffisante

3.3 - Le diagnostic PMR de A2CH

En concertation avec la Municipalité, le bureau d'études AC2H a identifié les pôles générateurs de déplacements (Espaces recevant du public) ainsi que des chaînes de déplacements permettant de relier ces différents pôles entre eux.

La description des non-conformités ci-après n'est pas exhaustive mais permet de mettre en évidence les principaux défauts constatés par le bureau d'études dans le cadre du diagnostic pour la mise en accessibilité des espaces publics.

3.3.1 - Accessibilité des espaces publics

Trois principaux pôles générateurs de déplacements et plusieurs pôles secondaires ont été identifiés et diagnostiqués, il s'agit :

- de la Mairie,
- de la Maison de l'Isle,
- de la salle Omnisports.

_ La Mairie n'est actuellement pas accessible aux personnes à mobilité réduite puisqu'un escalier permet d'accéder au bâtiment. Cette entrée se trouvant à l'arrière de la Mairie, celle-ci est de plus difficilement repérable pour les usagers. Il n'y a pas de SAS à l'entrée pour faciliter l'accès des visiteurs (porte battante de faible largeur et difficile à ouvrir). L'éclairage de l'accès est réputé insuffisant. Le point d'accueil n'est pas non plus accessible aux PMR.

_ Les cheminements extérieurs pour accéder au bâtiment ont été identifiés comme non conformes. Du point de vue de l'accès au site et aux bâtiments, de nombreuses non conformités ont été mises en évidence (repérage de l'entrée, largeur des portes, etc.). La circulation à l'intérieur du bâtiment est également non conforme de par la présence de marches et d'un éclairage inadéquat par exemple. La signalisation et l'information aux usagers est défaillante sur cet ERP. Le revêtement ne facilite pas les déplacements des personnes à mobilité réduite. Le dispositif d'accueil n'est pas conforme pour recevoir le public (gravillons). L'entrée avec la présence de portes battantes n'est pas non plus conforme. Des défaillances quant à l'accessibilité des sanitaires ont également été constatées.

_ La salle Omnisports, dont l'accès se fait par l'Avenue F. Mitterrand présente des défauts d'accessibilité au site (entrée, seuil et largeur de l'entrée). La circulation intérieure horizontale est rendue difficile par des cheminements réduits, des pentes trop importantes, la présence de seuils et un niveau d'éclairage insuffisant. Le revêtement des sols et les dispositifs d'accueil ne sont pas conformes. Les douches et les sanitaires ne sont pas conformes.

3.3.2 - Accessibilité de la voirie

En conséquence, la Municipalité a défini une zone où la voirie devra être prioritairement mise en accessibilité. Il s'agit des rues (Voir carte ci-après) :

- de la RD 910 (Route de Paris – Route de Coutras de puis Chaumette jusqu'en sortie d'agglomération,
- de la Rue des Chantiers,
- des Quais de l'Isle,
- de la Rue de l'église,
- de la Route de Lussac,
- de la Rue G. Sand,
- de la Rue du Champ de Foire,
- de l'Avenue F. Mitterrand,
- de l'Avenue du Général de Gaulle (pour partie),
- de la Rue A. Felloneau,
- de la Rue partant de la Place de la République vers la Salle Omnisports.

Le diagnostic de la voirie recense d'importantes non conformités en ce qui concerne les places de stationnement (largeur et éclairage insuffisants), les trottoirs (largeur, seuils, revêtement, etc.), les traversées piétonnes (ressauts, absence de bandes podotactiles, etc.), le mobilier urbain (présence d'obstacles), la signalétique (lisibilité des itinéraires) et les sanitaires (WC adaptés).



Figure 6: Carte extraite du rapport de AC2H

3.4 - Modes de déplacements alternatifs

3.4.1 - Le réseau de cars TransGironde

La Commune de Saint-Denis-de-Pile est desservie par les lignes 311 et 312 du réseau de transport en commun mis en place par le Conseil Général de la Gironde.

- ligne 311 (Libourne – Montguyon via Guîtres),
- ligne 312 (Libourne – Montpon-Ménéstrol)

La ligne 311 passe 10 fois par jour dans les 2 sens confondus (le matin, le midi et le soir) et dessert 11 points d'arrêt sur le territoire communal via la RD 910 (Route de Paris puis Route de Guîtres).

La ligne 312 passe 7 fois par jour (2 sens confondus) et dessert 3 points d'arrêt le long de la RD 1089.

La fréquence de ce service est faible ce qui rend les horaires très peu flexibles.

Les arrêts de car sont rarement aux normes sur l'accessibilité mis à part quelques points d'arrêt sur l'hyper-centre (école maternelle, Route de Lussac, Stade de foot)

En 2012, un nouveau Plan Départemental des Transports de la Gironde sera mis en œuvre et cela jusqu'en 2019. Ce nouveau plan permet de déterminer des objectifs prioritaires à mettre en œuvre pour améliorer le service de transports en commun :

_ **Poursuivre l'organisation du droit de transport** prescrit par la Loi d'Orientation des Transports Intérieurs :

- un service public attractif et de qualité,
- satisfaisant dans des conditions techniques, économiques, sociales et financières acceptables les besoins de déplacement de la population,
- dans le respect de l'équité territoriale,
- par l'affirmation de sa souveraineté quant à l'organisation du réseau TransGironde.

_ Progresser encore dans la **coopération entre les différentes Autorités Organisatrices de Transport** :

- par le développement de sa coopération avec les Autorités Organisatrices des Transports Urbains et le Conseil Régional, à travers notamment la Conférence des Autorités Organisatrices de Transport,
- par la poursuite du développement de services multimodaux,

_ Intégrer les **problématiques du développement durable** et de l'Agenda 21 :

- en gérant l'offre de transport dans une logique prospective d'alternative à la voiture,

- en réduisant les émissions de CO2 par le développement du transport collectif et des prises de part de marché à la voiture,
- en finalisant la mise en œuvre de la Loi Handicap du 11 février 2005 et du Schéma Directeur d'Accessibilité.

Ainsi, pour répondre à ces objectifs, le Conseil Général de la Gironde souhaite :

- **mettre en œuvre une tarification unique des titres de transport** pour en renforcer l'attractivité. Cela devrait avoir pour incidence d'accroître la fréquentation commerciale du réseau de + 75 %,
- le **renforcement de l'offre de transport avec une augmentation de l'offre d'environ 10%**. Cette augmentation de l'offre en transports départementaux ne concerne pas les lignes qui traversent le territoire communal. **Les lignes 311 et 312 devraient être maintenues en l'état actuel dans le futur Plan Départemental des Transports.**
- la **généralisation du Plan de Transport de Proximité** permet de proposer un système de transport adapté aux populations fragiles. Ce système devrait être généralisé à l'ensemble du territoire départemental et standardisé (fonctionnement identique sur tout le territoire).
- la **mise en œuvre du Schéma Départemental d'Accessibilité des Transports sera poursuivie** par la mise en accessibilité des arrêts, des véhicules, de services de substitution et les mesures en faveur des handicaps sensoriels et cognitifs.
- **multiplier les actions en faveur de l'intermodalité et de la multimodalité.** Cela consiste principalement à améliorer les pôles d'échange existant comme Libourne.

3.4.2 - Le service de ramassage scolaire

Le service de ramassage scolaire dispose d'un bon maillage du territoire communal malgré l'étalement urbain. Au total, ce sont 40 points d'arrêt qui sont desservis afin d'acheminer les écoliers aux écoles, primaire et maternelle.

Ce service fonctionne deux fois par jour, le matin et le soir. Pour chaque itinéraire, les cars mettent en moyenne 50 minutes pour effectuer leur trajet.

Les cars parcourent entre 20 et 25 km afin d'assurer le service de ramassage scolaire.

3.4.3 - La halte ferroviaire

Saint-Denis-de-Pile dispose d'une halte ferroviaire sur la ligne Bordeaux – Périgueux. Dans le sens Saint-Denis-de-Pile vers Bordeaux, on constate que la SNCF propose environ 14 trajets directs (dans les deux sens de circulation et par jour). Ces trajets ont une durée de 30 à 45 minutes ce qui permet de concurrencer de manière assez efficace l'utilisation de l'automobile.

Dans le sens Saint-Denis-de-Pile vers Angoulême, on recense 6 trajets par jour en moyenne pour une durée oscillant entre 50 mn et 1h10.

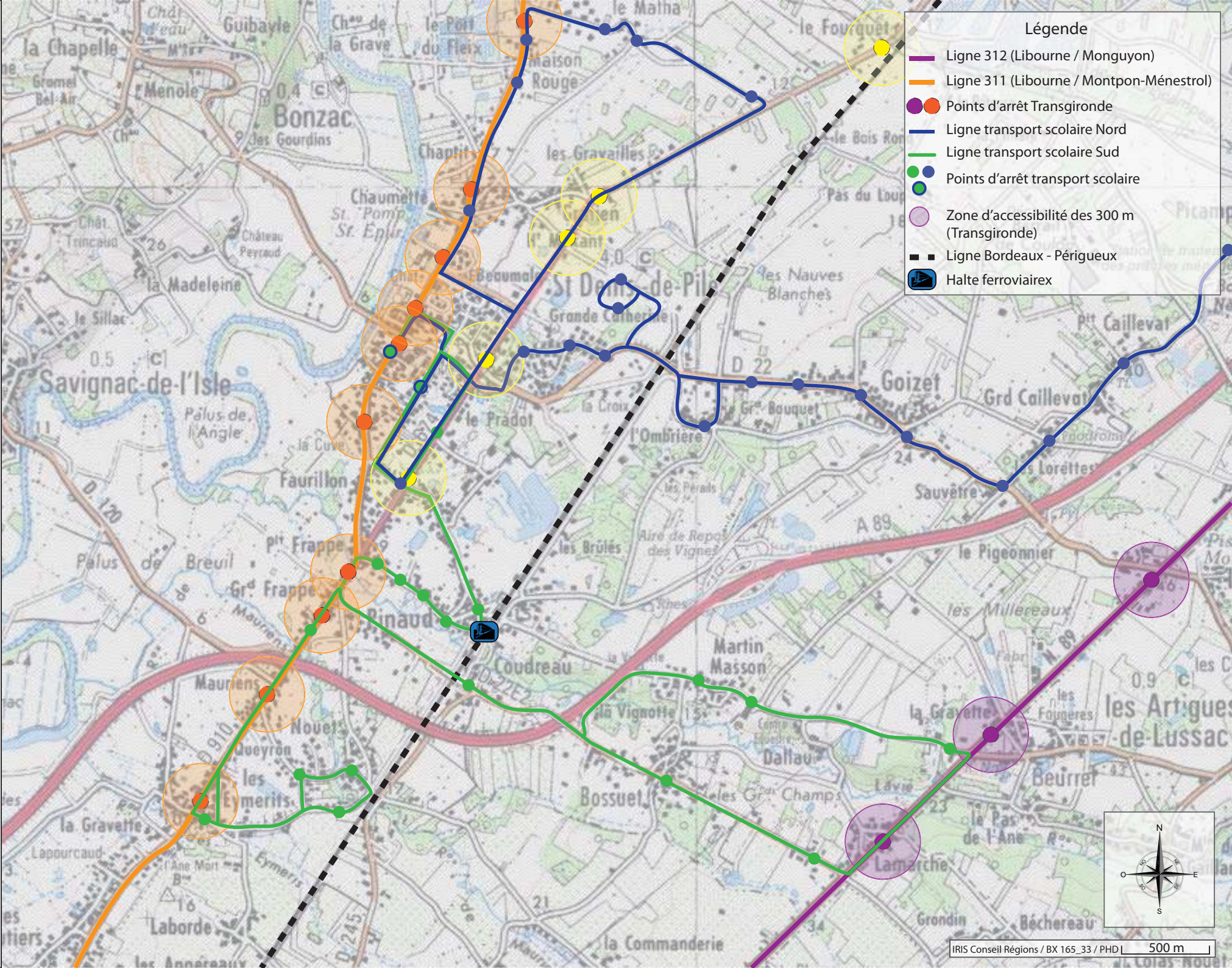
Lorsque l'on analyse les horaires proposés en 2012 par TER Aquitaine, on remarque que l'offre en trains est forte le matin en direction de bordeaux (5 trains sur 7) ; à l'inverse, l'offre en trains en direction de Saint-Denis-de-Pile est plus forte le soir (5 trains sur 7). Cela peut s'expliquer puisque Bordeaux et Libourne sont les principaux pôles d'attractivité du secteur et disposent de bassins d'emploi conséquents. Ainsi, la SNCF souhaite favoriser les déplacements pendulaires en optimisant les horaires de train. Cela a pour conséquence de réduire l'utilisation de ce mode de transport en sens inverse puisque l'offre est très faible.

La halte ferroviaire ne dispose que de très peu d'équipements puisque celle-ci est excentrée du centre-ville (2,25 km la sépare de la Mairie). Aucun commerce ne se trouve à proximité. On ne recense pas d'aire de stationnement que ce soit pour les voitures ou les piétons (parking). Les horaires sont affichés à proximité et cette halte dispose d'un distributeur automatique de titres de transports.

La halte ferroviaire est peu indiquée puisque celle-ci n'est jalonnée que depuis la RD 674 au croisement entre la Route de la Gare et la RD 674. Cette absence de jalonnement depuis le centre-ville contribue à renforcer ce sentiment d'éloignement.

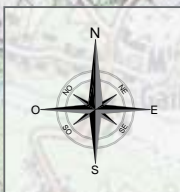
3.4.4 - Les autres modes de transport alternatifs

Aucune aire de covoiturage, ni parking relais ou transport à la demande (TAD) n'a été recensé sur le territoire communal.



Légende

- Ligne 312 (Libourne / Monguyon)
- Ligne 311 (Libourne / Montpon-Ménestrol)
- ● Points d'arrêt Transgironde
- Ligne transport scolaire Nord
- Ligne transport scolaire Sud
- ● Points d'arrêt transport scolaire
- Zone d'accessibilité des 300 m (Transgironde)
- Ligne Bordeaux - Périgueux
- Halte ferroviaire



F - STATIONNEMENT

1 - DEROULEMENT DE L'ENQUETE ET REGLEMENTATION EN PLACE

1.1 - Déroulement de l'enquête

L'enquête de stationnement s'est déroulée le mardi 5 juillet 2011 sur l'hyper-centre de Saint-Denis-de-Pile, de 7h à 19h (Cf. Zone enquêtée figurant sur la carte ci-après). Celle-ci consistait à auditer les places de stationnement sur :

- la RD 910 (hyper-centre avec 76 places auditées),
- la Rue des chantiers (16 places, parking de l'école compris),
- les quais de l'Isle (36 places auditées),
- la Rue de l'Église (10 places auditées),
- la Route de Lussac (8 places auditées),
- le parking du port (8 places auditées),
- la Rue Alfred de Musset (27 places auditées),
- la Rue Georges Sand (62 places auditées)
- la Place de la République (147 places auditées environ),

Un enquêteur a été nécessaire pour réaliser cette mission. Sur l'hyper-centre (proximité des commerces et des pôles d'attractivité), l'offre de stationnement a été évaluée à 390 places environ. Pour réaliser l'enquête dans une logique de découpage cohérent, 4 secteurs ont été identifiés (Voir carte Page 66) :

- le secteur 1 correspondant à la Route de Paris (RD 910)
- le secteur 2 correspondant au quartier d'habitat collectif des Tilleuls,
- le secteur 3 correspondant à la Place de la République,
- le secteur 4 correspondant au quartier des quais.



Photo 41: Exemple de bordereau papier utilisé pour l'enquête de stationnement

Dans un premier temps, l'enquêteur doit reporter sur une vue aérienne les places à auditer afin de préparer l'enquête du lendemain. Pour celle-ci, l'enquêteur dispose de bordereaux papiers où il relève

une partie de la plaque d'immatriculation. Ainsi, il est possible de connaître les taux d'occupation, de rotation horaire et de congestion des places de stationnement en général.

1.2 - Réglementation en place

Aucune réglementation particulière de stationnement (Zone Bleue ou payante) n'est présente sur la zone d'étude et il n'y avait donc pas lieu de vérifier la présence de tickets ou de disques.

Sur les 390 places auditées, l'offre de places destinées aux personnes à mobilité réduite s'élève à 17. Au global, on constate que l'offre de places destinées aux PMR, est supérieure à 4%. Cependant, la réglementation fait état d'un minimum de **2% de places destinées aux personnes à mobilité réduite, par zone de stationnement.**

Désignation (Rues et Parkings)	Nombre d'emplacements	Nombres de places PMR	% de places PMR
Secteur 1	76	5	6,6
Secteur 2	89	7	7,9
Secteur 3	147	3	2,0
Secteur 4	78	2	2,6

On peut constater aux vues des résultats présentés ci-dessus que l'offre de places pour les PMR se fait dans le respect de la réglementation.

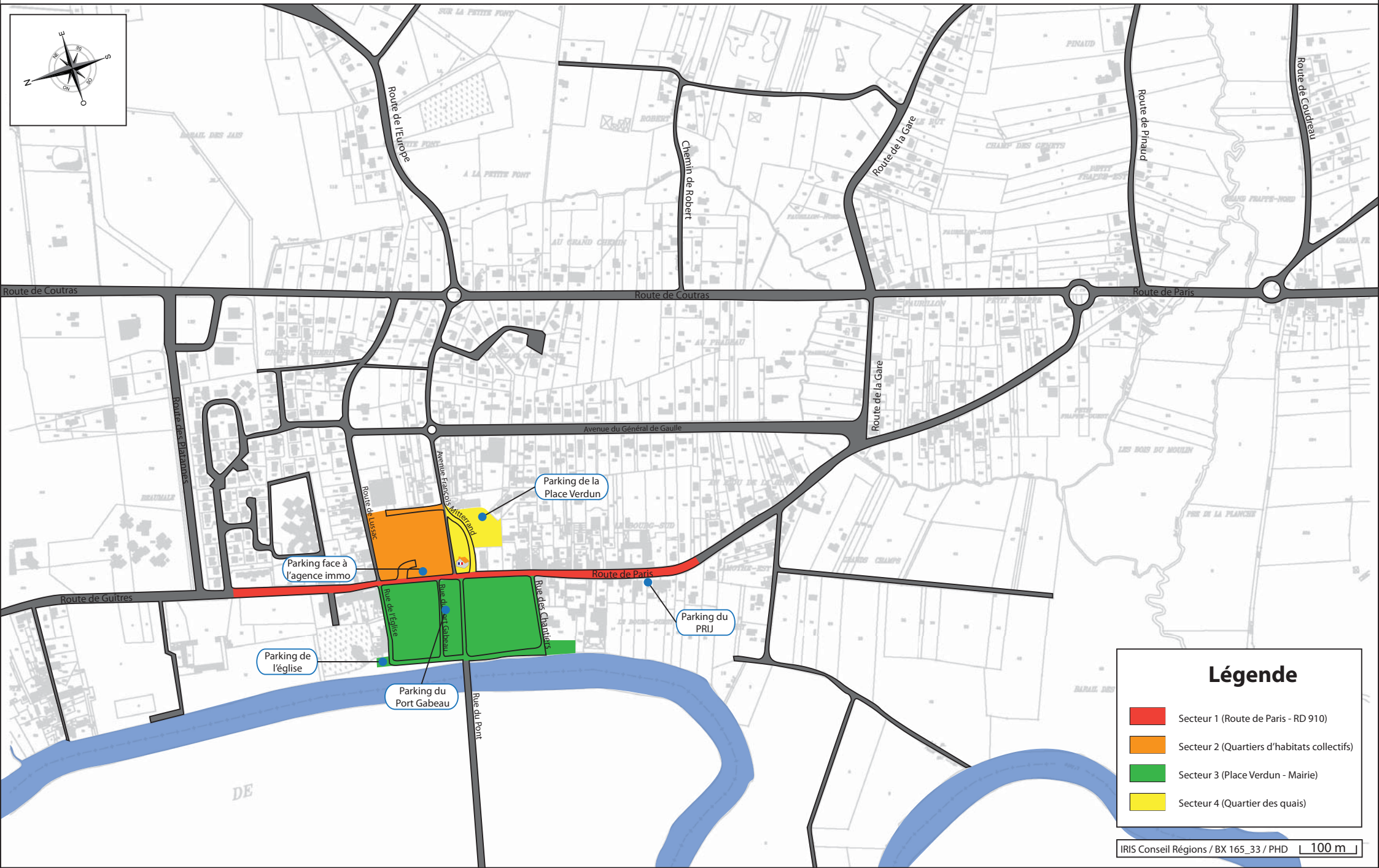
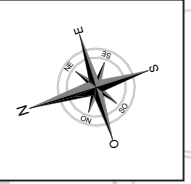
Cependant, du point de vue qualitatif, les places réservées PMR ne sont pas toujours aux normes (largeur insuffisante, signalisations verticales ou horizontales défectueuses). Cela est principalement dû à une évolution fréquente de la réglementation (dernière modification en août 2011).



Photo 42: Place pour handicapés avec défaut de signalisation, de marquage et de géométrie (Route de Paris)



Photo 43: Places aux normes géométriques et signalisation horizontale mais anormale pour le panneau (Rue G. Sand)



Légende

- Secteur 1 (Route de Paris - RD 910)
- Secteur 2 (Quartiers d'habitats collectifs)
- Secteur 3 (Place Verdun - Mairie)
- Secteur 4 (Quartier des quais)

2 - ENQUETE DE STATIONNEMENT

2.1 - Résultats de l'enquête

2.1.1 - Résultats globaux

L'analyse du stationnement de 7h à 19h fait état des résultats suivants :

- un **taux d'occupation** moyen pondéré **très faible de 36% en moyenne**,
- une forte **rotation des places** avec une moyenne de **4,6**,
- un **taux de congestion** moyen pondéré **très faible de 38%**,
- un **taux d'interdit** faible de **5% au global**.

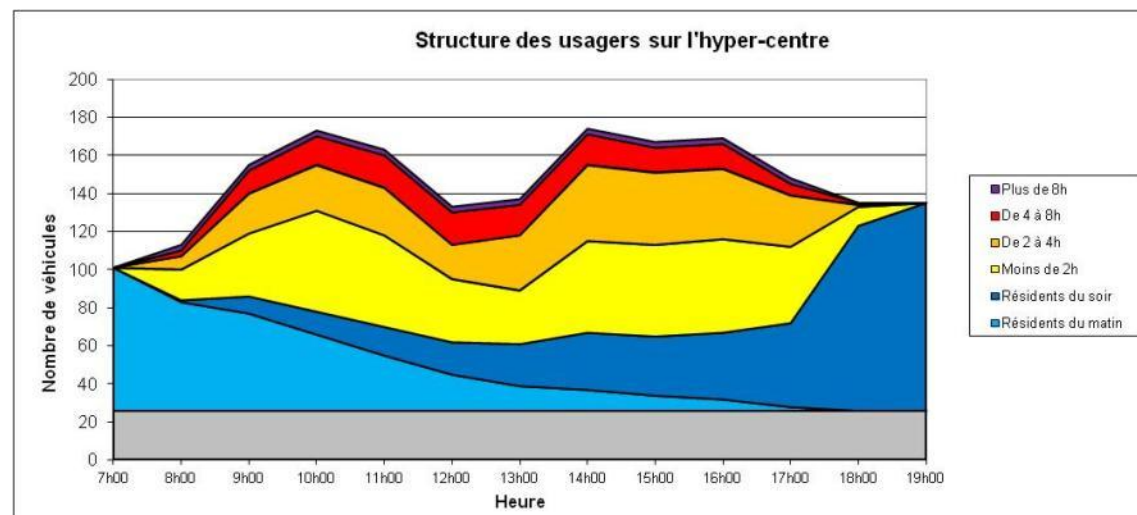
On considère que :

- **en dessous de 70%**, l'occupation du stationnement est faible,
- **au dessus de 3**, la rotation élevée,
- **en-dessous de 10%**, le taux d'interdit est normal (incivilités).

La structure des usagers (tableau et graphique ci-dessous) montre que les stationnements de courte durée sont prépondérants sur le secteur puisqu'ils représentent plus de la moitié des occupants des places de stationnement. Cela est dû à la présence des commerces et des pôles d'attractivité d'une manière plus générale.

Les résidents du matin et du soir représentent également une part importante des occupants des places de stationnement, soit environ le tiers des usagers sur la journée.

	Véhicules ventouses	Résidents du matin	Moins de 2h	De 2 à 4h	De 4 à 8h	Plus de 8h	Résidents du soir	Total
Global	26	75	304	66	17	3	109	600
	4,3%	12,5%	50,7%	11,0%	2,8%	0,5%	18,2%	100,0%



2.1.2 - Résultats détaillés

Dans le détail, on constate que la Route de Paris présente un taux d'occupation moyen de 50% (environ 75% devant les commerces) alors que la Place de la République présente un taux nettement plus faible, égal 20%.



Photo 44: Occupation très faible de la Place de la République malgré une forte occupation des stationnements devant les commerces

De la même manière, on observe un taux de congestion nettement supérieur à la moyenne sur la Route de Paris puisque celui-ci atteint 58% sur cet axe contre 20% sur la Place de la République.

Pour finir, on observe un taux d'interdit assez élevé sur la Route de Paris avec une moyenne journalière établie à 12%. Ce phénomène est d'autant plus fort entre 9h et 16h (compris entre 12 et 22% sur cette tranche horaire).

2.2 - Analyse

On observe que le stationnement n'est que très peu organisé sur le territoire communal. Les emplacements y sont rarement marqués à l'exception de quelques rues (RD 910, Rue A. de Musset et Rue Georges Sand). Sur les parkings (Place de la République, parking du port), les emplacements ne sont pas matérialisés non plus.

L'occupation du stationnement étant globalement faible, il n'y a pas de gêne occasionnée sur les parkings du fait de l'absence de marquage au sol. En revanche, cela peut générer d'importantes contraintes à la circulation des piétons et des automobiles sur plusieurs rues de l'aire d'étude. On peut remarquer sur le graphique de la structure des usagers des pics d'occupation de 9h à 12h et de 14h à 16h. À l'heure du déjeuner, l'occupation du stationnement diminue de manière importante. Cela est dû au fait qu'il n'y a que très peu d'endroit pour se restaurer.



Photo 45: Véhicule stationné sur passage piétons devant la Mairie



Photo 46: Véhicules stationnés Rue du Pont avant le franchissement de l'Isle

Malgré la proximité de la Route de Paris et de la Place de la République, on constate des différences d'occupation considérables. Cela est principalement dû à une absence de jalonnement du parking de la Place de la République et aux habitudes prises par les usagers. À plusieurs reprises, l'enquêteur a constaté sur la Route de Paris devant les commerces, des comportements pouvant être dangereux pour la sécurité des piétons et pour la fluidité du trafic (Cf. Photos ci-dessus).

Des dysfonctionnements ponctuels ont également été observés comme ce fût le cas devant l'entrée de l'école maternelle (Route de Paris). Un arrêt pour les cars et bus scolaires se trouve devant le portail et la réglementation autorise le stationnement de véhicules en dehors de certaines heures. Or, cette réglementation particulière n'est pas toujours respectée et les cars ne peuvent se garer sur l'encoche qui leur est en principe réservée.



Photo 47: Véhicule en stationnement sur l'arrêt de car en encoche...



Photo 48: ...qui empêche le car de stationner en dehors de la chaussée

Suite à un entretien avec la directrice du Centre de loisir, il s'est avéré qu'en période scolaire, il y avait une forte fréquentation du parking à proximité de l'école maternelle. Aucune saturation n'a été pour autant constatée et ce phénomène est observé de 8h30 à 9h00 et de 16h30 à 17h00.

Du point de vue du jalonnement des parkings, de nombreux dysfonctionnements ont été observés. Seul le parking du Port Gabeau est jalonné pour en indiquer l'emplacement aux usagers mais ce parking ne contient que 8 emplacements.



Photo 49: Jalonnement du parking du Port

Plusieurs parkings ne sont pas jalonnés (devant le PRIJ, face à l'agence immobilière ou parking devant l'église) et cela a pour conséquence de concentrer le stationnement sur l'axe le plus passant (RD 910 – Route de Paris). Ces parkings sont a priori publics puisqu'aucune signalisation particulière ne figure à l'entrée (interdiction de stationner ou propriété privée).



Photo 50: Parking devant le PRIJ non jalonné



Photo 51: Parking face à l'agence immobilière

L'absence de jalonnement empêche une bonne répartition de l'occupation du stationnement sur l'hyper-centre. Cela entraîne la création de points de congestions particuliers. De plus, de nombreuses incivilités en matière de stationnement ont pu être observées lors des différentes sorties de terrain (Stationnements sur trottoir, en double file, sur passage piéton, etc.).

3 - LES PROBLEMATIQUES PARTICULIERES LIEES AU STATIONNEMENT

3.1 - Les livraisons

Aucune aire de livraison n'a été recensée à proximité de la zone commerçante dans l'hyper-centre. Suite à une « enquête flash » auprès de la plupart des commerçants, il s'avère que les horaires et jours de livraison sont très disparates. Les livraisons se font généralement le matin mais se poursuivent parfois jusqu'en milieu d'après-midi.

Les commerçants estiment que des espaces dédiés aux livraisons ne constituent pas une priorité même si ceux-ci pourraient s'avérer utiles dans certains cas. Des « arrêts-minute » permettraient de répondre à cet usage puisqu'ils éviteraient la présence de « stationnements ventouses » liés aux usages riverains.

3.2 - La desserte des équipements scolaires

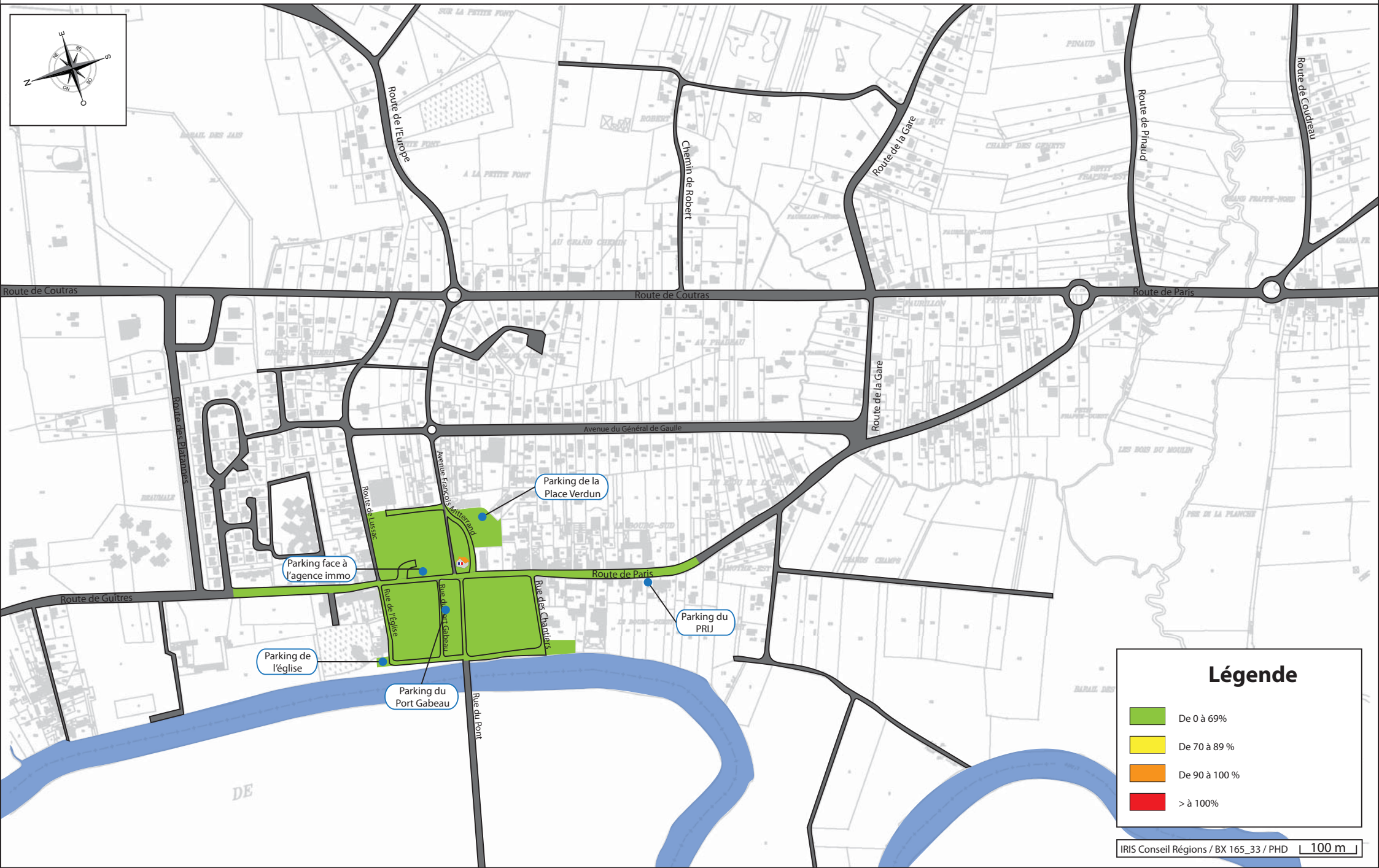
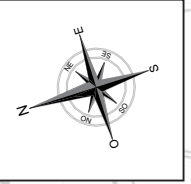
Actuellement, le stationnement aux abords des équipements scolaires peut se révéler problématique aux heures de dépose / reprise des élèves. Ces problèmes de stationnement sont donc observés de 8h30 à 9h et de 16h30 à 17h00 au niveau du parking sur le Quai de l'Isle (école maternelle) et au niveau de l'Avenue du Général de Gaulle (école primaire).

Ces problématiques de stationnement sont récurrentes en aménagement et il n'est possible de répondre à la demande que par un surdimensionnement de l'offre ou par l'aménagement d'une aire de retournement favorisant la « dépose-minute ».

3.3 - Le stationnement dans les lieux-dits

En traversée de lieux-dits (notamment Goizet et Bossuet), des véhicules sont stationnés aux abords des voies de circulation ce qui engendre des difficultés supplémentaires de déplacements pour les piétons et un risque de collision avec les autres véhicules. Les stationnements ne sont pas organisés avec des emplacements en dehors de la chaussée. De plus, le stationnement n'est pas interdit à proximité des endroits les plus dangereux (en courbe, à proximité des carrefours, etc.).

OCCUPATION DES EMPLACEMENTS DE STATIONNEMENT DE 7h à 19h



Légende

	De 0 à 69%
	De 70 à 89%
	De 90 à 100%
	> à 100%

G - BILAN QUANTITATIF ET QUALITATIF

1 - BILAN QUANTITATIF

1.1 - Charges de trafic

On peut remarquer que le trafic routier se concentre depuis les axes de rabattement et de desserte en direction de Libourne via la RD 910 – Route de Paris. On peut noter l'importance du trafic VL en traverse de bourg. Le trafic PL est quant à lui concentré sur la RD 674 en traverse de centre-ville.

1.2 - Vitesses de circulation

Des vitesses élevées (V85 souvent supérieure à 20 km/h par rapport à la réglementation) sont pratiquées en traverse de lieux-dits (Bossuet, Goizet, Les Eymerits, Chaptit). Les données fournies par les compteurs automatiques permettent d'établir un lien direct entre la pratique de vitesses élevées et l'absence de lisibilité des espaces traversés. Les nombreux changements dans la réglementation de vitesses accroissent cette absence de lisibilité.

1.3 - Flux de transit

Avec l'analyse des flux de transit, on constate que ceux-ci sont prépondérants sur la RD 910 et la RD 674 (VI et PL). On relève un important flux de transit des VL dans le bourg).

2 - BILAN QUALITATIF

2.1 - Accidentologie

On relève une accidentologie avec une gravité très élevée puisque sur les 22 accidents analysés, dix d'entre eux ont entraîné la mort d'une personne. Cela est notamment dû à la présence de nombreux obstacles fixes puisque plus de 45% des accidents sont concernés. Les accidents sont concentrés au Sud de la Commune à l'endroit où se concentre le trafic (RD 910 / RD 674). On relève également une accidentologie élevée sur la RD 1089.

2.2 - Jalonnement

Le jalonnement est dans l'ensemble jugé efficace puisqu'il permet de dévier le trafic des poids-lourds en transit en dehors du bourg. En revanche, le transit des VL en traverse de Bourg sur l'axe Libourne / Coutras est maintenu en traverse de bourg pour les VL. Ce la peut être lié à une volonté politique de soutenir l'activité commerciale dans l'hyper-centre. On peut noter quelques défauts ponctuels du jalonnement (Absence de limitation de tonnage sur le giratoire de la nouvelle boulangerie et en direction de la Rue du Pont = RD 22).

2.3 - Modes de déplacements alternatifs

Les modes de déplacements alternatifs sont jugés peu efficaces et assez faiblement développés, excepté pour le service de ramassage scolaire qui pallie aux contraintes d'organisation du territoire. La halte ferroviaire n'offre pas assez de possibilités (nombre de passages par jour) pour regagner Bordeaux, Libourne ou Périgueux. On peut également relever un nombre de passages insuffisant des cars du « Transgironde ».

Pour finir, Aucune aire de covoiturage ou pôle d'échange n'a été recensé sur le territoire communal.

2.4 - Stationnement

L'occupation des places de stationnement peut être qualifiée de faible. On pourra noter une occupation accrue au droit des commerces dans l'hyper-centre alors que la Place Verdun (située à proximité immédiate) est quasiment inoccupée. Cela peut être imputé à l'absence de jalonnement d'autres parkings, pourtant présents le long de la RD 910. Plusieurs incivilités ont été recensées lors des différentes visites de terrain, sur cet axe ainsi que sur la Rue du Pont.

PHASE 2 : SCENARIOS D'AMENAGEMENT

A - RAPPEL DU DIAGNOSTIC ET OBJECTIFS RECHERCHES

1 - MODES DE DEPLACEMENTS MOTORISES

Le diagnostic des déplacements et circulations motorisées a mis en évidence plusieurs enjeux relatifs à la circulation et aux déplacements sur le territoire de Saint-Denis-de-Pile :

- **l'organisation du territoire, actuelle et à venir** : Saint-Denis-de-Pile dispose d'un **territoire vaste** (28,27 km² contre 17,25 km² au niveau national), **dominé par un étalement urbain conséquent et par une activité viticole très développée** (AOC Bordeaux).

Les **pôles générateurs de déplacements sont actuellement concentrés à proximité du centre-ville historique**. Mais, les **évolutions récentes et futures tendent à un déplacement de ces pôles en direction de l'Est, au-delà de la Route de Coutras (RD 674)**. On peut tout de même relever une **densification de l'habitat sur le centre-ville historique** avec la construction de logements collectifs.

- **le trafic sur le territoire communal et la hiérarchisation des axes** : La pose de compteurs automatiques a permis de hiérarchiser le réseau viaire en fonction des charges de trafics. Trois types d'axes ont été identifiés :
 - Un axe structurant de grand transit correspondant à la RD 910 (Route de Paris), depuis la jonction RD 674 / RD 910 et en direction de Libourne. Cet axe est un lieu de concentration des trafics pendulaires et de transit en direction des principaux pôles d'attractivité départementaux. On y recense un TMJO (trafic moyen journalier ouvré) de plus de 13 000 v/j.
 - Trois axes structurants d'échange et de rabattement avec les Routes Départementales 910, 674 et 910^{E3} (Route de Guîtres, Route de Coutras et Route des platanes) qui permettent de diffuser le trafic routier en direction du Nord (concentration en direction de Libourne et Bordeaux). On recense sur ces axes un trafic oscillant entre 5 000 et 13 000 v/j.
 - Des axes de desserte locale où le trafic ne dépasse pas les 3 000 v/j. Ces axes créent un maillage de voies connectées à des axes plus importants et supportant essentiellement un trafic lié aux déplacements pendulaires (domicile – travail). Il s'agit notamment des Routes départementales 120, 22^{E2} et 245 (Route de Savignac, Route de Coudreau et Route de Robin).

Les poids-lourds sont très présents sur les axes structurants traversant le territoire communal **puisqu'ils représentent environ 8 % du TMJO**. Il est à noter **une part conséquente de poids-lourds sur la Route de Coutras (RD 674 en traverse de bourg), puisqu'ils représentent plus de 12% du TMJO**. Cela est lié à la déviation de bourg mise en place en 2001. En conséquence, **la RD 674 forme une barrière physique forte pour les modes de déplacements doux**, autant pour les déplacements que pour les traversées. **Le trafic poids-lourds enregistré sur la RD 910 en traverse de bourg est très faible, en lien avec la mise en place de la déviation de centre-ville.**

Le trafic de Transit se concentre en direction des principaux pôles d'attractivité via la RD 910 – Route de Paris au Sud (Bordeaux et Libourne) ; et se diffuse en direction de Coutras (Angoulême) et de Guîtres. Cela montre l'importance du trafic pendulaire (domicile – travail) sur

les axes structurants de la commune. La présence de poids-lourds est principalement liée à un trafic de transit entre Coutras, Guîtres et Libourne.

- **l'analyse des vitesses** :

La **réglementation de vitesse est assez peu respectée sur le territoire communal**. Cela est principalement **lié à un manque global de lisibilité des espaces traversés** (zone d'habitat, accotement enherbé, resserrement de voie, etc.). Les usagers ont des difficultés à saisir les motifs de changement de réglementation. Cette **problématique est mise en exergue au niveau des entrées d'agglomération (Saint-Denis-de-Pile, Coudreau, Bossuet, etc.)**.

- **l'analyse de l'accidentologie** :

L'analyse de l'accidentologie locale a permis de montrer que la **part des 2 roues motorisés impliqués dans des accidents représente 36% des cas (contre 14,6% au niveau départemental)**.

Les accidents contre obstacles fixes représentent une part très importante des accidents avec plus de 45% des cas (contre 20,7% des cas en Gironde en 2008).

On remarque une **concentration particulièrement forte des accidents au Sud du territoire communal à l'endroit où se concentre le trafic routier (jonction RD 674, RD 910 et RD 22^{E2})**. Une **ZAAC (Zone d'Accumulation d'Accidents Corporels)** a d'ailleurs été recensée sur la RD 910 à proximité de la jonction avec la RD 674.

- **le jalonnement** :

Le jalonnement sur le territoire communal a été jugé cohérent puisqu'il permet d'opérer une bonne hiérarchisation du réseau de voirie actuel. Avec l'analyse des compteurs, on a pu constater que le trafic poids-lourds (transports exceptionnels compris) a effectivement été dévié du centre-bourg et que le trafic automobile en transit a été maintenu. Seuls quelques défauts ponctuels ont été observés.

- **le fonctionnement du réseau** :

On observe sur le territoire communal, une **absence d'aménagements dédiés à la circulation des modes doux (piétons, cycles)**, ce qui rend potentiellement dangereuse leur circulation sur les principaux axes.

Du point de vue de la circulation automobile, **la largeur des emprises circulables et l'absence de lisibilité des espaces traversés contribuent à favoriser une pratique de vitesses élevées**. Les **accotements enherbés et la présence de nombreux obstacles en bord de chaussée s'avèrent dangereux pour la circulation automobile**.

La présence de barrières physiques fortes sur le territoire communal contraint les déplacements sur le territoire communal avec la nécessité récurrente d'emprunter des ouvrages de franchissements pour relier les différents pôles d'habitat. **Ces barrières sont formées par l'A89, la voie ferrée et l'Isle. La RD 674 forme une barrière physique pour les modes doux de déplacement.**

➤ **le stationnement :**

L'occupation des places de stationnement peut être qualifiée de faible. Aucun phénomène de congestion majeure n'a été observé sur le territoire communal. On pourra noter une **occupation accrue au droit des commerces dans l'hyper-centre** alors que la Place Verdun (située à proximité immédiate) est quasiment inoccupée. Cela peut être mis en lien avec le fait que **les parkings ne sont pas indiqués aux usagers. Des stationnements anarchiques et quelques incivilités ont été répertoriés en phase de diagnostic.**

2 - MODES DE DEPLACEMENTS DOUX ET ALTERNATIFS

Le diagnostic a permis d'identifier actuellement **trois types de circulations douces ou alternatives** ; La marche à pied, le vélo et les transports en commun.

➤ **les aménagements cyclables :**

Aucuns aménagements ou équipements cyclables n'ont été répertoriés à Saint-Denis-de-Pile. Les cycles sont de fait intégrés à la circulation automobile dans des zones parfois très circulées et où les vitesses pratiquées inappropriées.

➤ **les cheminements piétonniers :**

Les cheminements à destination des piétons sont dans l'ensemble très peu confortables. Seuls la RD 910 en traverse de bourg et les quartiers d'habitation récents disposent de cheminements attractifs. Sur le reste de la commune, lorsqu'ils existent, **ces cheminements sont de largeur insuffisante et / ou inconfortables (accotements enherbés).** Ces cheminements ne permettent pas actuellement de créer des liaisons accessibles aux personnes à mobilité réduite (PMR) entre les différents pôles d'attractivité.

➤ **l'offre de transports en commun :**

La Ville ne dispose pas d'un système de transports en commun qui lui est propre. C'est donc le Conseil Général de la Gironde qui assure ce service. **La couverture du territoire est satisfaisante mais la fréquence de passage des cars est très insuffisante.**

Le service de ramassage scolaire à quant à lui été jugé très efficace avec un bon maillage du territoire. En revanche, **la durée des tournées est assez longue avec environ 50 minutes de trajet.**

La halte ferroviaire est jugée peu attractive pour les usagers puisque celle-ci apparait comme dangereuse et trop excentrée de l'hyper-centre. L'utilisation du train est attractive dans le cadre de trajets domicile – travail en direction de Bordeaux mais pas en sens inverse (Bordeaux / Saint-Denis-de-Pile).

3 - OBJECTIFS RECHERCHES

La Ville de Saint-Denis-de-Pile souhaite organiser le développement de son territoire en fixant des règles d'urbanisme (zones constructibles, prescriptions architecturales, etc.) au travers de son Plan local d'urbanisme (PLU). L'organisation de ce territoire passe également par une réorganisation concomitante des déplacements, afin de répondre aux évolutions à venir et d'intégrer des notions telles que l'intermodalité des transports ou la sécurité des déplacements.

L'objectif général est donc d'encourager et de faciliter la marche à pied, le vélo, le covoiturage et les transports en commun. Cette démarche incitative vise à limiter les déplacements motorisés individuels en cœur de ville, et à privilégier l'utilisation des modes doux de déplacements.

Cet objectif nécessite de proposer une offre performante en matière de modes doux, ce qui passe non seulement par la recherche de solutions aux dysfonctionnements, mais aussi par un renforcement de l'offre existante.

Il implique également un meilleur partage de la voirie en faveur des modes doux. Pour cela, il est indispensable d'amener les conducteurs à modérer leurs vitesses et apaiser leurs comportements. Il convient également de les guider et de les inciter à choisir les itinéraires les plus adaptés à leurs besoins, en corrélation avec les objectifs précédemment évoqués.

Ainsi, les objectifs recherchés sont les suivants :

- **améliorer la lisibilité des espaces traversés sur l'ensemble du territoire communal,**
- **envisager la création de cheminements doux accessibles sur l'hyper-centre,** tout en reliant les différents pôles d'attractivité,
- **résorber les conflits d'usage dans les secteurs de forte affluence** (RD 674 en traverse de bourg par exemple),
- **apaiser et conserver l'attractivité du centre-ville commerçant en favorisant le report modal au profit des modes doux et en organisant le stationnement,**
- **assurer une continuité des itinéraires en sécurisant les déplacements et les traversées des modes doux,**
- **intégrer les problématiques de déplacement aux projets de développement communaux et supra-communaux.**

B - DEFINITION ET DESCRIPTION DES PROPOSITIONS D'AMENAGEMENT

1 - METHODOLOGIE ET DEMARCHE

L'objectif de la phase 2 des études consiste à proposer différents schémas de principes d'aménagement à l'échelle communale. Le diagnostic de la situation actuelle a permis d'identifier certaines carences et dysfonctionnements en matière de déplacements.

Aussi, les réflexions porteront en matière d'aménagement sur l'ensemble du territoire communal, par secteurs présentant des problématiques d'accessibilité similaires, et selon une approche multimodale, intégrant les thématiques telles que la sécurité des déplacements, la hiérarchisation et la gestion des flux, la lisibilité des itinéraires, l'accessibilité aux parkings et l'intégration des modes de déplacements doux.

Pour chaque secteur, les propositions d'aménagement seront abordées sous les angles suivants :

- la réorganisation des flux motorisés,
- la sécurisation des échanges,
- la sécurisation et le renforcement de l'offre modes doux et alternatifs,
- le développement et la gestion du stationnement,
- le jalonnement des circulations.

Signalons néanmoins que ces axes sont issus d'une réflexion d'aménagement globale et qu'ils présentent donc des interactions entre eux. Par exemple, les propositions relatives au réaménagement de carrefours intègrent la dimension modes doux et la sécurisation de leurs échanges.

2 - POINT PARTICULIER: TYPOLOGIE DES AMENAGEMENTS COMPATIBLES AVEC UNE CIRCULATION APAISEE

Trois types de concepts d'aménagement peuvent être appliqués dans le cadre des propositions d'aménagement destinées au renforcement et à la sécurisation du réseau modes doux :

- **La mixité**, pour le partage de la chaussée par l'ensemble des usagers (Zone 30, zone de rencontre),
- **La séparation**, permettant la séparation, par le biais d'un marquage au sol sur la chaussée, des déplacements cycles (bandes et doubles sens cyclables,
- **L'exclusion**, permettant d'isoler physiquement les déplacements cycles des autres modes (pistes cyclables).

Les différents types d'aménagements suivants peuvent être proposés pour renforcer l'offre d'itinéraires permettant l'accueil sécurisé des modes de déplacements doux cycles :

2.1 - Les zones de rencontre

Instaurée par le décret 2008-754 du 30 juillet 2008, la zone de rencontre est un **espace partagé**, où la **priorité est donnée aux piétons et aux cycles**.

La **vitesse y est limitée à 20 km/h**, ce qui permet aux usagers des modes doux de se déplacer avec aisance et en toute sécurité au sein de la zone de rencontre.

Ce type d'aménagement, intermédiaire entre la zone exclusivement piétonne et la zone 30, convient particulièrement aux **secteurs commerçants**, puisqu'il permet un accès facilité aux piétons et cycles en maintenant les possibilités d'accès aux véhicules motorisés.

Les zones de rencontre autorisent en outre les déplacements piétons sur la chaussée, ce qui permet l'attribution des trottoirs aux activités commerciales.

Ce type de proposition nécessite la mise en œuvre d'aménagements qui permettront d'identifier la zone de rencontre et, d'accompagner son usage (respect de la limitation, priorisation des piétons, etc.).

À noter par ailleurs que le décret de juillet 2008 autorise la circulation des cycles à contre-sens de la circulation motorisée dans les zones de rencontre à sens unique.

2.2 - Les zones 30

Il s'agit de zones de **partage de la rue** entre les différentes catégories d'usagers (piétons, cycles et véhicules motorisés, circulant à vitesse réduite. L'espace public y est plus sûr et plus confortable, notamment pour les piétons et les cycles.

L'aménagement de Zone 30 ne consiste pas uniquement en l'implantation d'un panneau. Il est nécessaire d'y mettre en adéquation les conditions de circulation proposées, les objectifs recherchés, avec cette limitation.

Cet aménagement passe par la création de véritables « portes » imposant des contraintes au niveau des entrées de ces secteurs concernés (réduction de vitesse, passage à un véhicule). Ils imposent une image forte pour l'usager sur le réseau principal qui comprend immédiatement qu'il va perdre du temps à transiter par cette zone.

Il est également nécessaire pour renforcer l'impact en section courante d'implanter un aménagement modérateur de vitesse au milieu de la section.

Ces zones permettent des circulations apaisées et donc un partage de la voirie par les différents modes. Ces axes deviennent dès lors des itinéraires privilégiés pour la circulation des cycles sans nécessiter d'aménagements complémentaires spécifiques (bande ou piste cyclable).

À l'instar de la zone de rencontre, le déplacement des cycles est autorisé dans les deux sens de circulation pour toute la Zone 30 en sens unique créée après juillet 2008. Le décret de juillet 2008 prévoit également la généralisation des double-sens cyclables pour toutes les zones 30 en sens unique existantes d'ici juillet 2010.

2.3 - Les bandes cyclables

Elles permettent de **séparer les déplacements non motorisés et motorisés sur une même chaussée**, en matérialisant la bande destinée aux cycles par un **marquage au sol** spécifique (marquage de rive T3 5u + pictogramme représentant un cycliste).



Bande cyclable: Marquage T3 5u + pictogramme

Les bandes cyclables permettent, par la présence forte du cycliste sur chaussée, **d'introduire une certaine forme de modération des vitesses du trafic**, mais également de montrer aux utilisateurs de l'espace public que le vélo « existe » et qu'il constitue une alternative valable à l'automobile.

Par ailleurs, ce type d'aménagement **peut s'avérer plus sûr que la piste, notamment au niveau des intersections** (meilleure perception par les véhicules, meilleure attention et perception du danger par les cycles). Enfin, les bandes cyclables présentent une **facilité de mise en œuvre et un coût modéré** (simple marquage au sol et signalisation de police)=.

Ce type d'aménagement sera proposé potentiellement dans les secteurs où le trafic est modéré à moyen, et pour des limitations de vitesse à 50 km/h.

2.4 - Les double-sens cyclables

Il s'agit d'une **voie de circulation à double sens dont un sens réservé à la circulation des cycles**. Ce type d'aménagement convient aux voies « de quartier » si la limitation de vitesse est respectée, et peut fonctionner dans les **rues étroites** où les vitesses et le trafic restent faibles.

On préconisera une largeur minimale d'1,50 m (hors marquage) sur la bande cyclable.

Le double-sens cyclable peut être matérialisé par le **marquage d'une bande de rive**, accompagné du pictogramme spécifique cycles et d'une flèche indiquant le sens de circulation. La **signalisation réglementaire verticale** doit également être implantée à l'entrée et à la sortie de la voie, ainsi qu'aux intersections.

Les double-sens cyclables présentent un intérêt certain, à la fois pour les cyclistes, en **réduisant les temps de parcours** et en **améliorant la sécurité** (meilleure visibilité réciproque des usagers cycles et véhicules motorisés), mais aussi pour la collectivité, du fait de leur **facilité de mise en œuvre**, et du **maillage du réseau cyclable** qu'ils permettent.



Contre-sens cyclable sur piste



Contre-sens cyclable sur chaussée + pictogramme

Le décret du 30 juillet 2008 prévoit la généralisation des doubles-sens cyclables en zone 30 et en zone de rencontre.

2.5 - Les pistes cyclables

Elles désignent une **chaussée exclusivement réservée aux cycles**. Cet aménagement convient particulièrement aux tronçons longs et homogènes, et peut être motivé par des raisons de sécurité. Elle s'applique particulièrement dans les cas où le trafic nécessite la séparation des usagers cycles et motorisés.

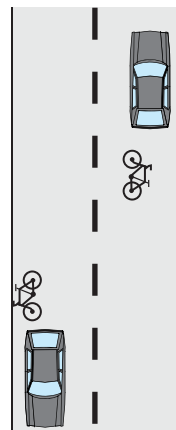
La piste est séparée de la route soit par un **séparateur infranchissable**, soit par une **bande enherbée**.

La **signalisation de police** indiquant le début et la fin de la bande est à mettre en place. Par ailleurs, afin d'assurer une meilleure identification de l'aménagement réservé aux cycles, le pictogramme vélo, ainsi qu'une flèche indiquant le sens de circulation seront proposés.

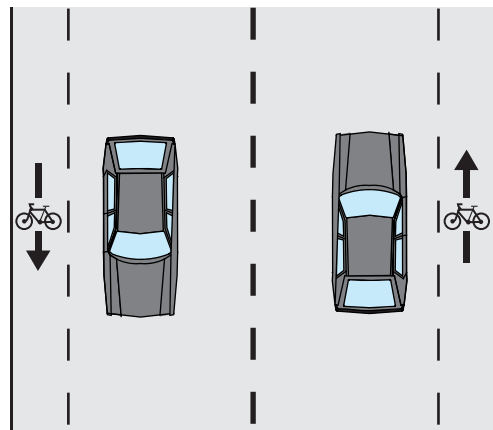
Les caractéristiques de ces trois types d'aménagements cyclables (largeurs minimales et recommandées, signalisation) sont synthétisées sur la fiche technique « aménagements cyclables » ci-après.

DOMAINE D'APPLICATION

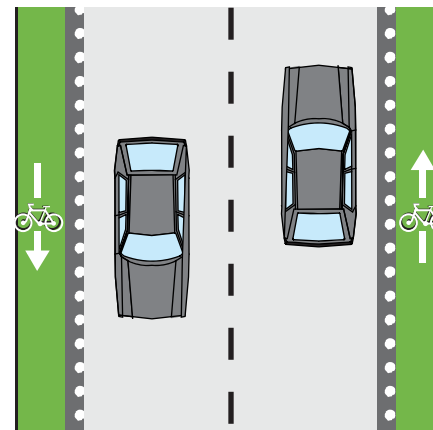
30 km / h
Mixité



50 km / h
Séparation



70 km / h
Exclusion



Trafic en véh / j

0

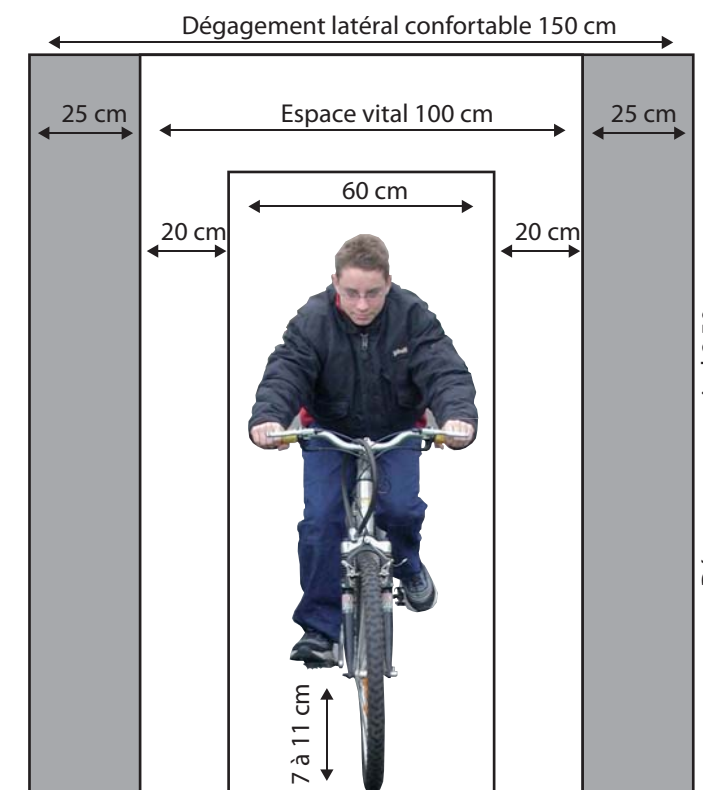
1000

5000

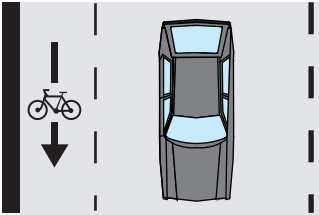


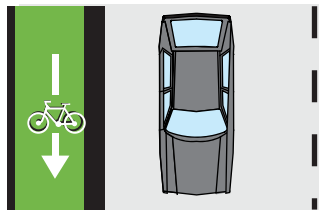


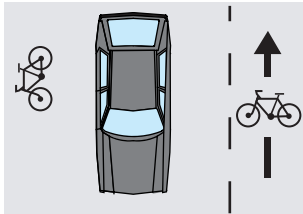

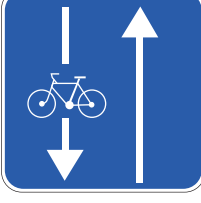
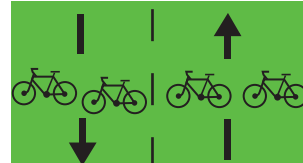

8000

>8000

EMPRISE



TYPLOGIE ET MISE EN OEUVRE

SCHEMAS	TYPOLOGIE	Dimensionnement		Législation	Signalisation
		Recommandations	Seuil minimal recommandé		
	Bande unidirectionnelle	1.50 m	1.20 m	R 110-2	 
	Bande unidirectionnelle longeant stationnement latéral	2.00 m	1.50 m	R 110-2	
	Piste unidirectionnelle	1.70 m	1.50 m	R 110-2	 
	Piste cyclable bidirectionnelle	2.50 m à 3.00 m	2.50 m	R 110-2	
	Double-sens cyclable	1.50 m	1.50 m	Décret du 30.07.2008 Généralisation des doubles sens cyclables pour les zones de rencontre et zone 30	 
	Voie verte	5.00 m	3.00 m	R 110-2	

3 - MODIFICATION DU JALONNEMENT

3.1 - Jalonnement des autoroutes

Pour améliorer la lisibilité de l'itinéraire pour rejoindre l'A89, il est proposé de modifier le jalonnement existant. Au carrefour entre la Route de Guîtres (RD 910) et la Route des platanes (RD 910^{E3}). Le panneau blanc « Toutes directions » devra être remplacé par un panneau à Fond vert signalant la direction pour rejoindre l'autoroute la plus proche.



Photo 52: Exemple de jalonnement à mettre en place

3.2 - Jalonnement des grandes directions

Pour améliorer la lisibilité de l'itinéraire Bonzac / Libourne pour les poids-lourds, il serait intéressant de compléter le jalonnement au niveau du carrefour de la Mairie, pour éviter que des poids-lourds n'empruntent la Route de Paris en traverse de bourg.

Le jalonnement pourrait également être complété au carrefour entre la RD 120 et la RD 910 par l'ajout d'un jalonnement pour la direction « Angoulême ». Cela permettra de mieux orienter les usagers en provenance de Savignac/L'Isle.

3.3 - Jalonnement du centre-ville

Aucune modification nécessaire.

3.4 - Bilan

Objectif	Thématique	Sous-thématique	Localisation	Description	Sécurité	Impacts sur les déplacements motorisés
Amélioration de la lisibilité des itinéraires pour les véhicules motorisés	Jalonnement des autoroutes	-	Carrefour Route de Guîtres / Route des Platanes	Pose d'un jalon pour rejoindre l'A89 depuis la Route de Guîtres	Amélioration de la lisibilité de l'itinéraire	Meilleure orientation des usagers
	Jalonnement des grandes directions	Itinéraire PL Bonzac / Libourne	Carrefour de la Mairie	Pose d'un jalon pour rejoindre Libourne et compléter l'itinéraire PL en provenance de Bonzac sur la RD 22	- Amélioration de la lisibilité de l'itinéraire pour les PL. - Évite la circulation des PL sur l'hyper-centre	Meilleure orientation des poids-lourds
		Itinéraire Savignac / Libourne	Carrefour RD 910 / RD 120	Pose d'un jalon pour rejoindre Angoulême depuis Savignac/L'Isle	Amélioration de la lisibilité de l'itinéraire	Meilleure orientation des usagers
	Jalonnement du centre-ville		Sans objet			

4 - AMENAGEMENTS PROPOSES SUR L'HYPER-CENTRE

Les aménagements proposés ci-après consistent à améliorer la cohérence du réseau de voirie par une hiérarchisation et un apaisement des quartiers.

4.1 - Renforcement de l'aspect urbain et de la lisibilité en traverse de bourg

Comme cela a été décrit dans le diagnostic, la Commune a pour projet d'étendre le centre-ville à l'Est de la RD 674, entre le quartier du Barail des Jais et le lieu-dit Pinaud. Cette extension du centre-ville nécessite une réorganisation de l'espace sur l'ensemble de l'hyper-centre, pour faciliter son extension. Des adaptations ponctuelles doivent être mises en œuvre pour que les propositions d'aménagement puissent être compatibles avec la mise en accessibilité des voies et la création de liaisons cyclables.

4.1.1 - Extension de la Zone agglomérée

Le diagnostic fait apparaître un **manque de lisibilité des espaces traversés**. Cette problématique provient d'une **absence de rupture entre espace bâti et milieu interurbain, mais aussi de nombreux changements dans la réglementation de vitesse**. Il serait donc intéressant de **créer une zone homogène limitée à 50 km/h et identifiable par les usagers**.

Cela nécessite de créer une **zone continue depuis le lieu-dit Frappe jusqu'en sortie Nord du bourg**. Cette modification ne peut se faire à court-terme puisque étroitement liée aux projets en cours ou à venir (Groupe scolaire, liaison douce par la Rue Marie Curie, etc.).

Sur la RD 674, l'extension de la zone agglomérée depuis Frappe jusqu'au giratoire de la nouvelle boulangerie devra se faire parallèlement aux projets d'urbanisation et de création de liaisons Est / Ouest. Cette modification de la réglementation ne peut se faire sans un renforcement de l'aspect urbain sur cet axe même si les contraintes techniques sont importantes.

Sur la Route de Coutras, l'extension de la zone agglomérée devra se faire en parallèle du projet de groupe scolaire afin de sécuriser les abords de l'établissement qui devrait générer d'importants flux piétons.

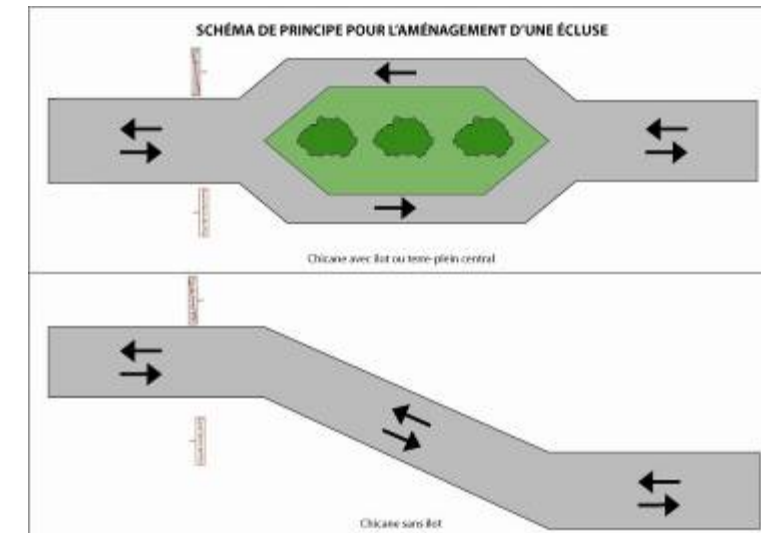
Enfin, **sur la RD 910 entre Frappe et Saint-Denis, ce tronçon pourrait être à terme intégré au bourg ce qui permettrait d'obtenir une zone agglomérée parfaitement lisible pour les usagers puisque sans discontinuité**. Cet axe nécessite d'importants travaux par une couverture des fossés, la création de trottoirs bordurés et la suppression des alignements de platanes pour libérer de l'emprise.

L'Avenue du Général de Gaulle pourra être maintenue à 50 km/h puisque l'emprise disponible permet d'envisager une séparation des différents flux (voitures, piétons, cycles). Une **réduction ponctuelle à 30 km/h devant le Centre de loisirs et l'école (existante) pourra être maintenue en l'état**. La sortie de l'établissement scolaire ne nécessitera pas de sécurisation particulière puisqu'un parking sera créé à l'intérieur du parcellaire dédié.

➤ Effet de porte :

Pour que la création de la zone limitée à 50 km/h apparaisse comme crédible pour les usagers, des aménagements devront être réalisés au niveau des entrées de ville pour créer un effet de porte. Cette rupture visuelle peut se traduire selon plusieurs hypothèses d'aménagement :

- Création de chicanes au niveau des entrées d'agglomération.



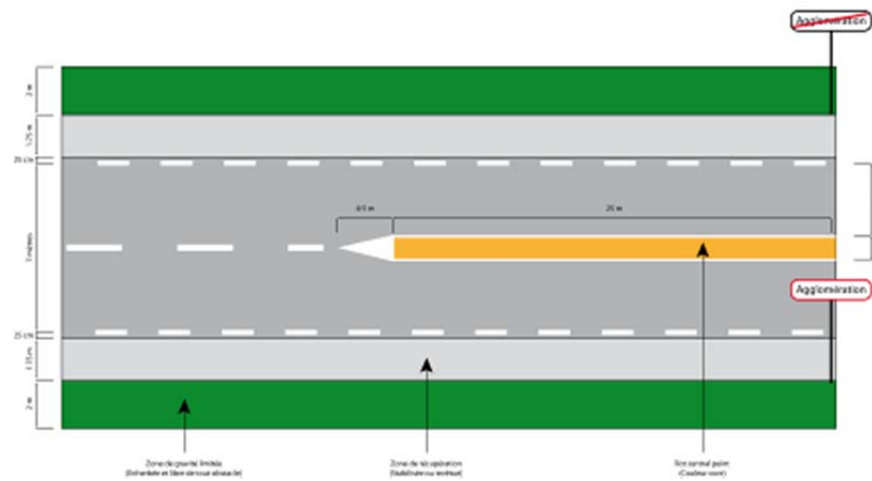
L'aménagement de chicanes permet de créer une rupture visuelle en entrée d'agglomération ce qui incitera les usagers à adopter une « conduite urbaine ». Cet aménagement devra être mis en œuvre sur **la Route de Coutras (RD 674, entrée Nord-est), sur la RD 22 (Route de l'Europe) et sur la RD 22^E2 (Route de Coudreau)**. Ces entrées se trouvent dans le prolongement de longs alignements droits favorables à la pratique de vitesses élevées. Le bâti est développé (ou se développera) à proximité de ces entrées.

- Création d'une rupture visuelle.

L'entrée Sud par la Route de Paris ne peut recevoir ce type d'aménagement. Cela est lié à la présence de l'arrêt de car et de la Zone d'activités économiques de Frappe qui limitent les emprises disponibles. Il est donc préconisé de créer un effet de porte par l'implantation de végétaux de faible hauteur, de part et d'autre de la voie.

Cette entrée pourra être complétée par la création d'un terre-plein central peint de couleur ocre pour créer une rupture visuelle mais franchissable (Cf. Principe d'aménagement ci-après). Cette rupture visuelle pourra être généralisée sur les autres entrées d'agglomération du secteur (en plus de la mise en place d'une chicane).

Schéma de principe pour l'aménagement de transition entre milieu rural et agglomération



- **Implantation des panneaux d'entrée en agglomération.**

L'implantation des panneaux d'entrée d'agglomération doit être cohérente avec l'espace bâti pour améliorer la lisibilité entre milieux urbain et interurbain. Il est donc préconisé d'implanter des panneaux d'entrée / sortie d'agglomération sur la Route de Saint-Émilien. Cela permettra d'inciter les usagers à ralentir en amont du carrefour avec la Route de Coudreau.

Pour ce qui est de l'entrée Nord-ouest (RD 910 – Route de Guîtres), il est conseillé de déplacer l'entrée d'agglomération en direction du bourg, après le carrefour avec la Route des Platanes. La présence de trottoirs bordurés et de maçonneries permet de rendre plus lisible cette entrée.

Les entrées d'agglomération pourront être rendues plus lisibles par la création d'un terre-plein central de couleur ocre en amont (Cf. Schéma de principe ci-avant).

Ces aménagements permettant de créer un effet de porte sur les accès à l'hyper-centre (actuel et futur) ne peut se faire sans renforcer la lisibilité de la traverse d'agglomération.

➤ **Renforcement de la lisibilité en traverse de bourg :**

Pour améliorer la lisibilité de la traverse de bourg, il faut renforcer le faciès urbain par l'aménagement de trottoirs bordurés et revêtus. Cette création de trottoirs ne peut être immédiate étant donnée la charge financière qu'elle génère. Mais, **elle doit devenir systématique dans le cadre de projets d'aménagement de voirie** (mise en accessibilité, mise en sécurité, requalification, etc.). Outre le fait de renforcer l'aspect urbain des rues, cela permet de rendre les cheminements piétons plus confortables et sécurisés.

4.1.2 - Création de Zones 30 homogènes

En plus du secteur du Barail des jais, deux secteurs devront être intégrés en Zone 30 afin de souligner l'aspect résidentiel de certains quartiers et d'apaiser la circulation, favorable aux déplacements des modes doux. Du point de vue de la sécurité et en cas d'accident avec piétons, la probabilité de tuer un piéton passe de 100% à 70 km/h, à 80 % à 50 km/h et à environ 10% à 30 km/h.

La création d'une Zone 30 ne peut se traduire par la simple pose de panneaux, il est nécessaire d'aménager des contraintes à la circulation pour en améliorer la lisibilité et inciter les usagers à ralentir. Ces aménagements peuvent se traduire par la création de coussins, de plateaux ou d'écluses (réservées aux voies peu circulées) :



Photo 53: Exemple d'implantation d'un coussin berlinois (Source CERTU)

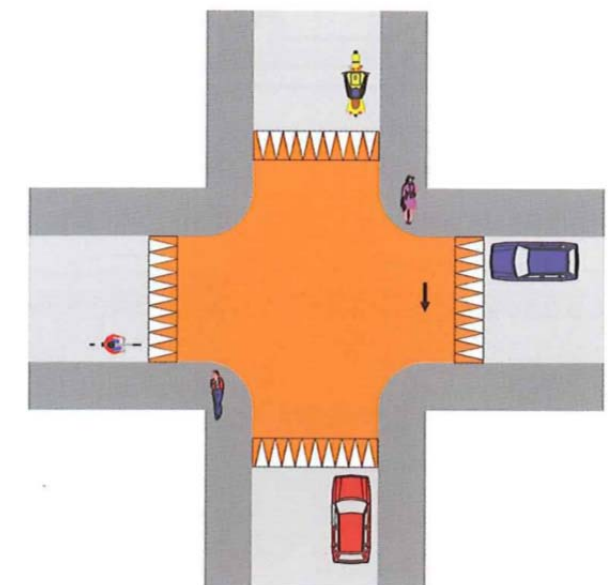


Figure 7: Exemple d'implantation d'un plateau traversant (Source CERTU)

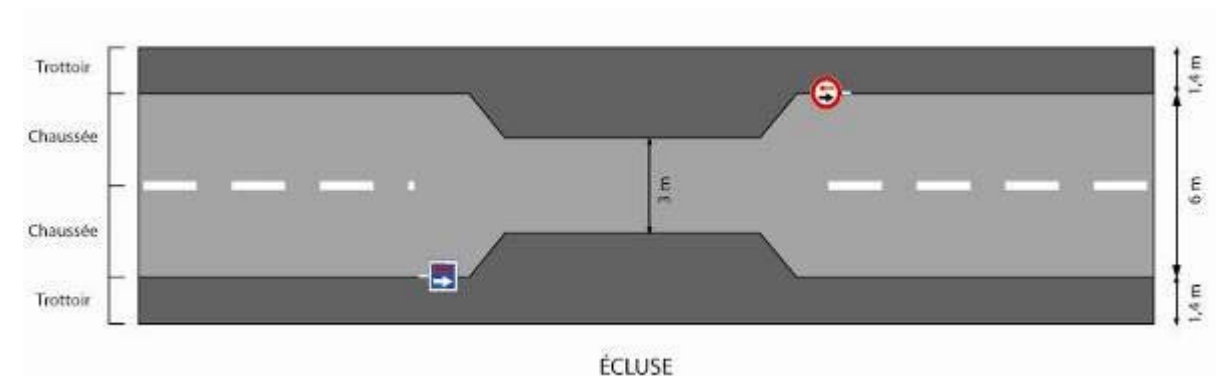


Figure 8: Exemple d'aménagement d'une écluse

➤ **Création d'une Zone 30 sur l'hyper-centre :**

La création de cette Zone 30 permet de répondre à :

- la nécessité d'apaiser l'espace commerçant et l'accès à l'école primaire par le service de ramassage sur la Route de Paris,
- la nécessité d'apaiser les secteurs exclusivement résidentiels qui sont implantés entre la Route des Platanes et l'Avenue François Mitterrand,
- faire face aux problèmes d'emprise qui empêchent la création de liaisons douces accessibles aux personnes à mobilité réduite et d'aménagements cyclables, notamment entre le centre-ville historique et la zone future de développement de l'habitat à l'Est de la RD 674 (liaison Est-Ouest).

➤ **Extension de la Zone 30 à Pinaud :**

_ La création de cette zone permet de :

- renforcer le caractère résidentiel du lieu-dit Pinaud,
- favoriser la création d'une liaison cyclable depuis la Halte ferroviaire en direction du centre-ville qui ne nécessite pas d'aménagements spécifiques.

_ **Variante** : Il est possible de **créer une Zone de rencontre sur le Chemin de Robert et le Chemin des Gravières** ce qui permettrait d'éviter une mise à sens unique de ces voies. Cet aménagement ne paraît pas pertinent puisque la limitation de vitesse à 20 km/h ne sera pas crédible et donc, non respectée. Cela aura pour effet de **dégrader fortement la sécurité des piétons** (notamment en courbe). Les Zones de rencontre sont créées pour favoriser la vie locale (commerces, habitat dense, etc.) qui est absente de ces axes.

4.1.3 - *Création de Zones de rencontre*

Ainsi, il est proposé de :

- **créer une Zone de rencontre sur le secteur des quais de l'Isle**. Cette zone à **priorité piétonne (en vert sur la carte) intégrera la Rue du Port Gabeau, la Rue des Chantiers, le Quai de l'Isle et la Rue de l'église**. La création d'une telle zone ne peut se faire par la simple pose de panneaux. Les travaux à réaliser sont lourds puisqu'ils consistent à supprimer les trottoirs et mettre l'ensemble des rues à un même niveau. Il est possible de renforcer la lisibilité de cet espace en intégrant un caniveau au centre de la chaussée. La **circulation des véhicules motorisés reste admise (vitesse limitée à 20 km/h) et le stationnement ne peut se faire qu'au droit des emplacements dédiés** à cet effet. Ainsi, **les piétons pourront circuler sur la chaussée et seront prioritaires sur les autres modes de déplacement**. Le secteur des quais deviendra un secteur apaisé et un lieu de promenade privilégié pour les Dionysiens.



Photo 54 : Exemple de zone de rencontre (Source: voiriepourtout@developpement-durable.gouv.fr)

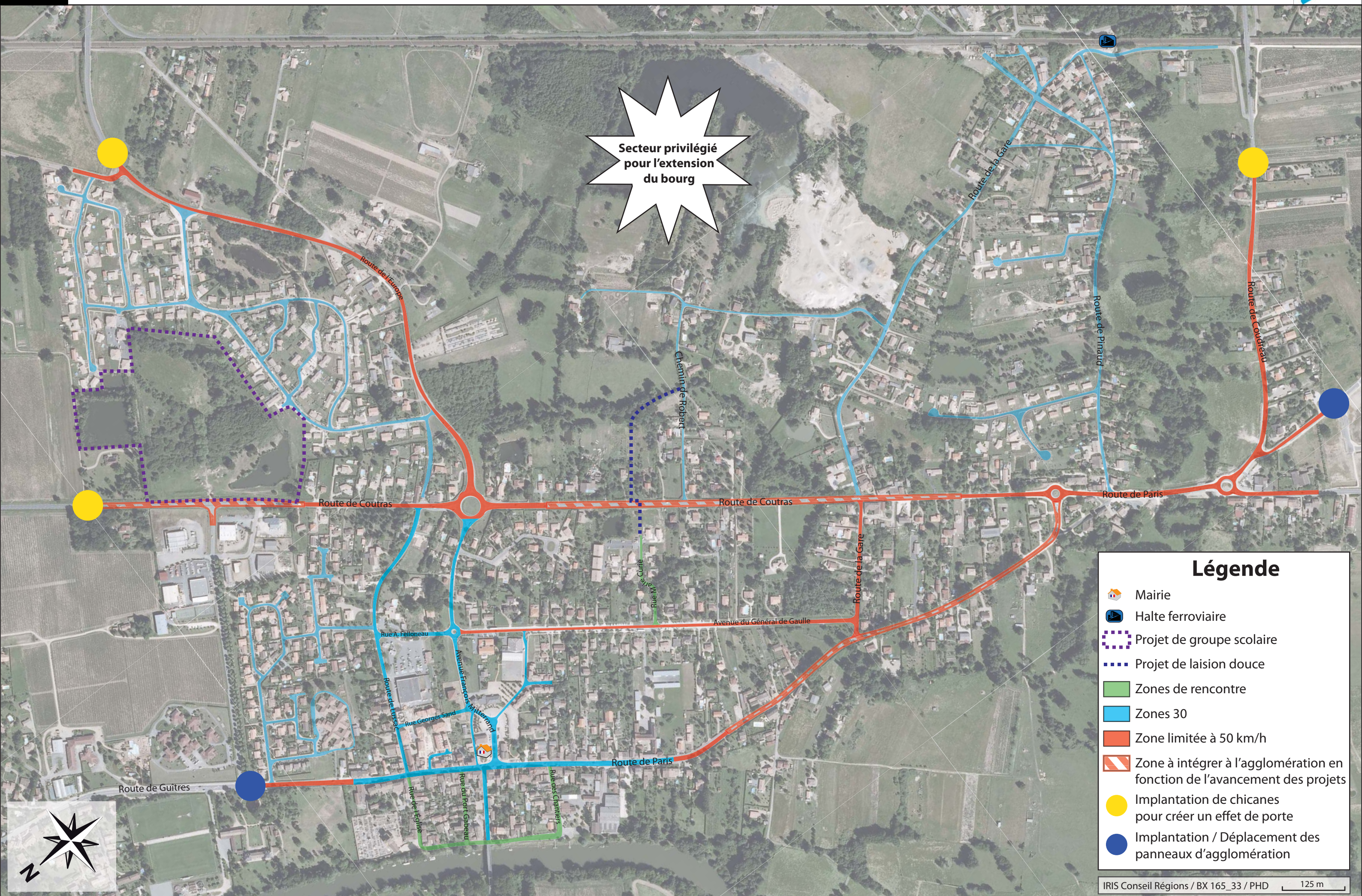
- **créer une Zone de rencontre sur la Rue Marie Curie (en vert sur le plan)**. Cette zone doit **accueillir une liaison douce permettant de connecter l'Avenue du Général de Gaulle à la Route de Coutras (RD 674)**. Ainsi, cela permettra de pallier au problème d'emprise empêchant aujourd'hui de rendre cette rue accessible aux personnes à mobilité réduite. Les aménagements nécessaires sur cet espace sont beaucoup moins importants que sur le secteur des quais puisqu'il s'agit d'une voie sans issue. En conséquence, les seuls véhicules motorisés présents sur cette rue sont des riverains. La mise en place de panneaux d'entrée en Zone de rencontre est suffisante.

Objectif	Variante / Localisation	Aménagements préconisés	Fonctionnalité principale	Circulation automobile	Piétons	Cycles	Riverains / Commerces		Stationnement	Ampleur du réaménagement
							Déplacements	Qualité de vie		
Renforcement de l'aspect urbain et de la lisibilité en traverse de bourg	Extension de la zone agglomérée pour obtenir un espace cohérent et lisible pour les usagers, réalisée en fonction des évolutions de l'urbanisation	Aménagement de Chicanes en entrée d'agglomération sur la Route de Coutras ou de zone de transition (RD 910, accès Sud)	Créer un effet de porte (rupture visuelle)	- Apaisement de la circulation automobile - Amélioration de la lisibilité de l'espace traversé	Aménagements en faveur de la réduction des vitesses favorable aux déplacements des piétons	Sans objet	Sans objet	Réduction des vitesses pratiquées favorise la qualité de vie	Sans objet	
		Création de trottoirs bordurés	Renforcer l'aspect urbain pour marquer la transition avec le milieu interurbain	Amélioration de la lisibilité de l'espace traversé et incitation à la réduction des vitesses	- Sécurisation des déplacements - Augmentation du confort des déplacements	Sans objet	Sans objet		Sans objet	
		Implantation de panneaux en entrée de bourg, à proximité immédiate du front bâti	Renforcement de la lisibilité de la zone agglomérée	Mesure incitative pour la réduction des vitesses	Sans objet	Sans objet	Sans objet	Sans objet		Sans objet
Création de zones 30 homogènes	Création d'une Zone 30 sur le quartier résidentiel de Bômale	- Pose de panneaux pour délimiter les zones - Aménagement de ralentisseurs pour contraindre les vitesses - Réduction de la largeur des chaussées	- Inciter les usagers à ralentir sur les quartiers résidentiels et sur l'hyper-centre - Pacifier les déplacements pour permettre aux cycles et véhicules motorisés de cohabiter - Favoriser la mise en accessibilité de la voirie	Réduction des vitesses pratiquées	- Aménagements en faveur de la sécurité des piétons (Risque de mortalité réduit en cas de collision avec un véhicule) - Favorise les traversées des piétons	- Aménagement permettant d'intégrer les cycles à la circulation sans espace dédié - Sécurisation des déplacements par la réduction de la vitesse	Sans objet	Réduction des vitesses pratiquées favorise la qualité de vie	Sans objet	
	Création d'une Zone 30 sur l'hyper-centre commerçant						Accès aux commerces par les piétons favorisé par la mise en accessibilité de la voirie		Sans objet	
	Extension de la zone 30 existante sur Pinaud						Sans objet		Sans objet	
Création de Zones de rencontre	Création d'une Zone de rencontre sur la Rue Marie Curie	Pose de panneaux pour délimiter la zone et possibilité de requalification de la voie.	Permettre d'intégrer tous les modes de déplacements sur une même chaussée en favorisant les modes doux de déplacement (gain d'emprise)	- Réduction des vitesses pratiquées - Véhicules motorisés doivent laisser la priorité aux piétons	Les piétons deviennent prioritaires sur les autres modes de déplacement et peuvent circuler sur l'ensemble de la chaussée	Les cycles ont la possibilité de circuler dans les 2 sens de circulation sans aménagement spécifique (double-sens cyclable).	Pas de gêne majeure à la circulation des riverains (réduction de la vitesse)	Sans objet	Sans objet	
	Création d'une Zone de rencontre sur le secteur des Quais	Pose de panneaux pour délimiter la Zone et requalification complète de la voirie (Rue des Chantiers, Quai de l'Isle, Rue du Port Gabeau et Rue de l'Église)	Permettre d'intégrer tous les modes de déplacements sur une même chaussée en favorisant les modes doux de déplacement (gain d'emprise)	- Réduction des vitesses pratiquées - Véhicules motorisés doivent laisser la priorité aux piétons	Les piétons deviennent prioritaires sur les autres modes de déplacement et peuvent circuler sur l'ensemble de la chaussée	Les cycles ont la possibilité de circuler dans les 2 sens de circulation sans aménagement spécifique (double-sens cyclable)	Pas de gêne majeure à la circulation des riverains (réduction de la vitesse)	Espace favorable pour créer un espace de vie dédié aux activités de loisir	Les emplacements pour le stationnement devront être clairement délimités pour éviter que des stationnements anarchiques ne viennent contraindre les déplacements des modes doux	

Légende:

Impact	Très favorable	Favorable	Limité	Défavorable	Très défavorable
Réaménagement	Léger	Modéré	Lourd		

Secteur privilégié pour l'extension du bourg



Légende

- Mairie
- Halte ferroviaire
- Projet de groupe scolaire
- Projet de liaison douce
- Zones de rencontre
- Zones 30
- Zone limitée à 50 km/h
- Zone à intégrer à l'agglomération en fonction de l'avancement des projets
- Implantation de chicanes pour créer un effet de porte
- Implantation / Déplacement des panneaux d'agglomération



4.2 - Aménagement de la RD 674 en traverse de bourg

Ce cas spécifique peut recevoir plusieurs hypothèses d'aménagement qui devront faire l'objet d'un bilan coût / avantage, en intégrant les contraintes techniques recensées dans le diagnostic. Sur cet axe, il n'est pas possible d'intégrer les préconisations de l'étude paysagère de 2000 pour des raisons de sécurité et d'impossibilité technique.

L'étude prévoyait l'implantation d'alignements d'arbres (érables champêtres) dont le tronc deviendrait rapidement un obstacle dangereux pour les automobilistes. De plus, la plate-forme de la RD 674 se trouve en remblai par rapport au terrain naturel (entre 0,5 et 1,5 mètre) ; l'insertion de cheminements doux n'est envisageable qu'à condition d'abaisser la plate-forme routière sur une section importante puisque la pente en travers est trop importante. Une seconde possibilité consisterait à redresser les accès riverains par l'apport de remblais ce qui permettrait la création de cheminement doux. Cette seconde possibilité nécessiterait de mener des expropriations pour élargir la plate-forme.

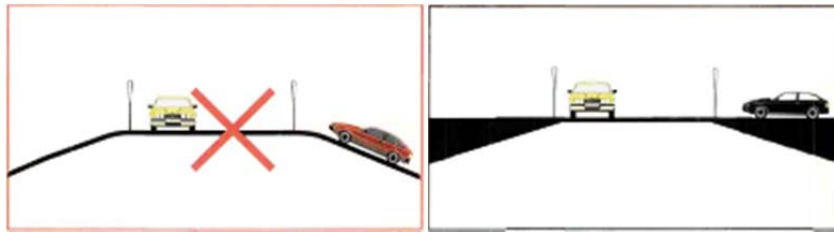


Figure 9: Technique de redressement d'accès à une plate-forme (Source Setra)

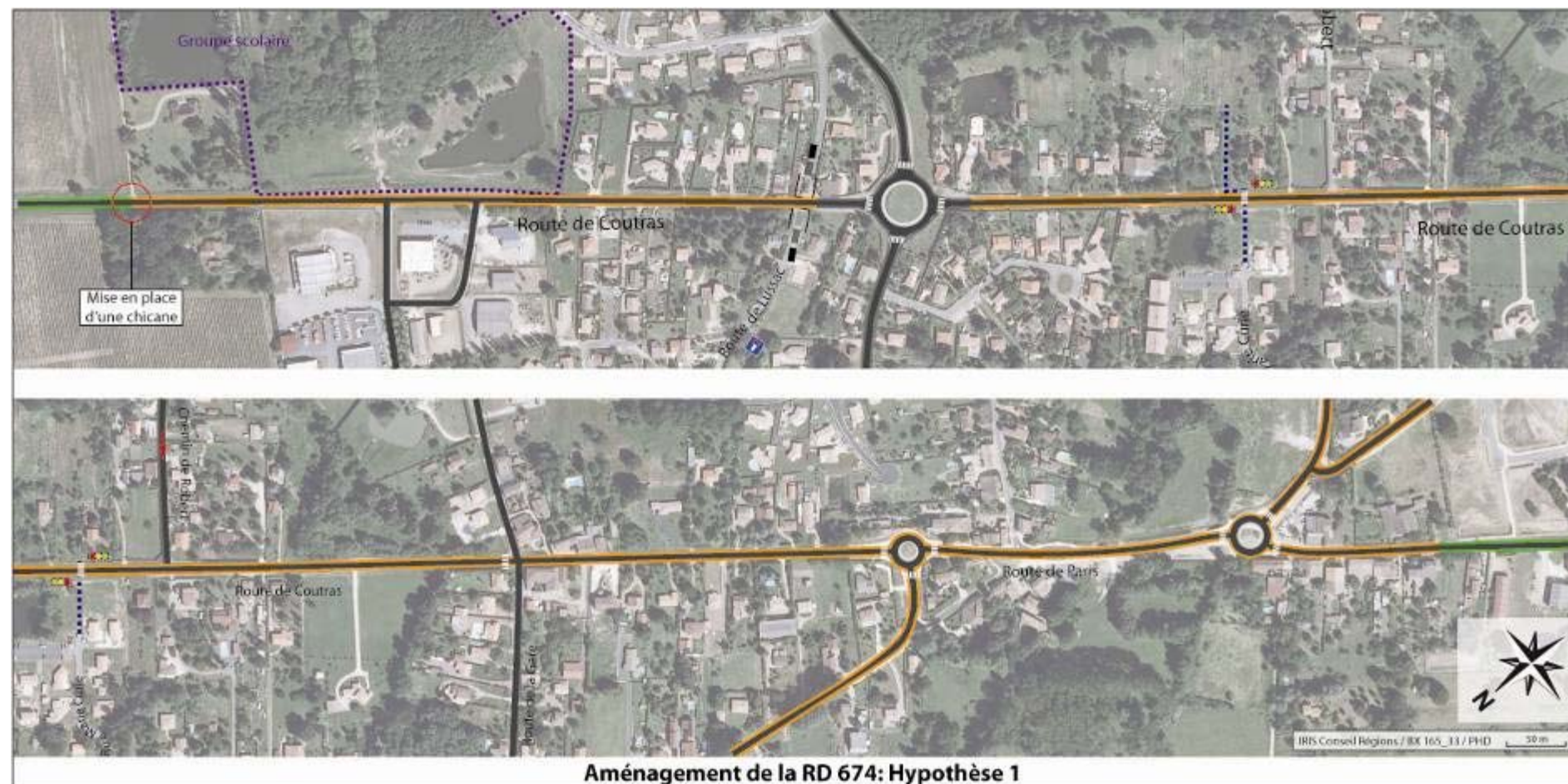
4.2.1 - Aménagement de la RD 674, hypothèse 1 :

Cette première hypothèse consiste à **renforcer la lisibilité de la RD 674 en limitant le coût induit par l'aménagement**. Pour ce faire, il faut **créer une rupture visuelle au Nord par l'aménagement d'une chicane**. Les accotements devront être stabilisés (stabilisé ocre) ou revêtus à l'aide d'un revêtement coloré sur l'ensemble de la zone agglomérée (création de bandes multifonctionnelles). Ces accotements ainsi retravaillés ne permettent pas pour autant de créer de véritables cheminements piétons puisque la pente en travers n'aura pas été reprise. Cet axe pourra recevoir des **aménagements paysagés (plantations basses) pour en renforcer le caractère urbain**.

Un passage sous voie pourra être créé pour accueillir les flux cycles et piétons au niveau de la Route de Lussac. L'accès au collège devra se faire exclusivement par le quartier du Barail des Jais pour éviter d'avoir des flux piétons sur la RD 674. La Route de Lussac devra être placée en voie sans issue depuis la Rue A. Felloneau (Fermeture de l'accès à la RD 674) pour éviter les conflits entre les modes doux et les véhicules motorisés.

Un carrefour à feux à déclenchement manuel par les piétons et usagers cycles pourra être placé dans la continuité de la liaison douce à créer sur la Rue Marie Curie. Cela permettra de favoriser ces flux Est / Ouest, en vue de l'extension du bourg.

En dehors de ces espaces, les traversées de la RD 674 pour les modes doux se feront au niveau des giratoires existants.



4.2.2 - Aménagement de la RD 674, hypothèse 2 :

Cette seconde hypothèse permet de renforcer très efficacement la lisibilité de l'itinéraire par la **création de trottoirs bordurés sur l'ensemble de la partie agglomérée. Cette sécurisation des déplacements piétonniers sur la RD 674 permet d'envisager la création d'un accès piéton au groupe scolaire.**

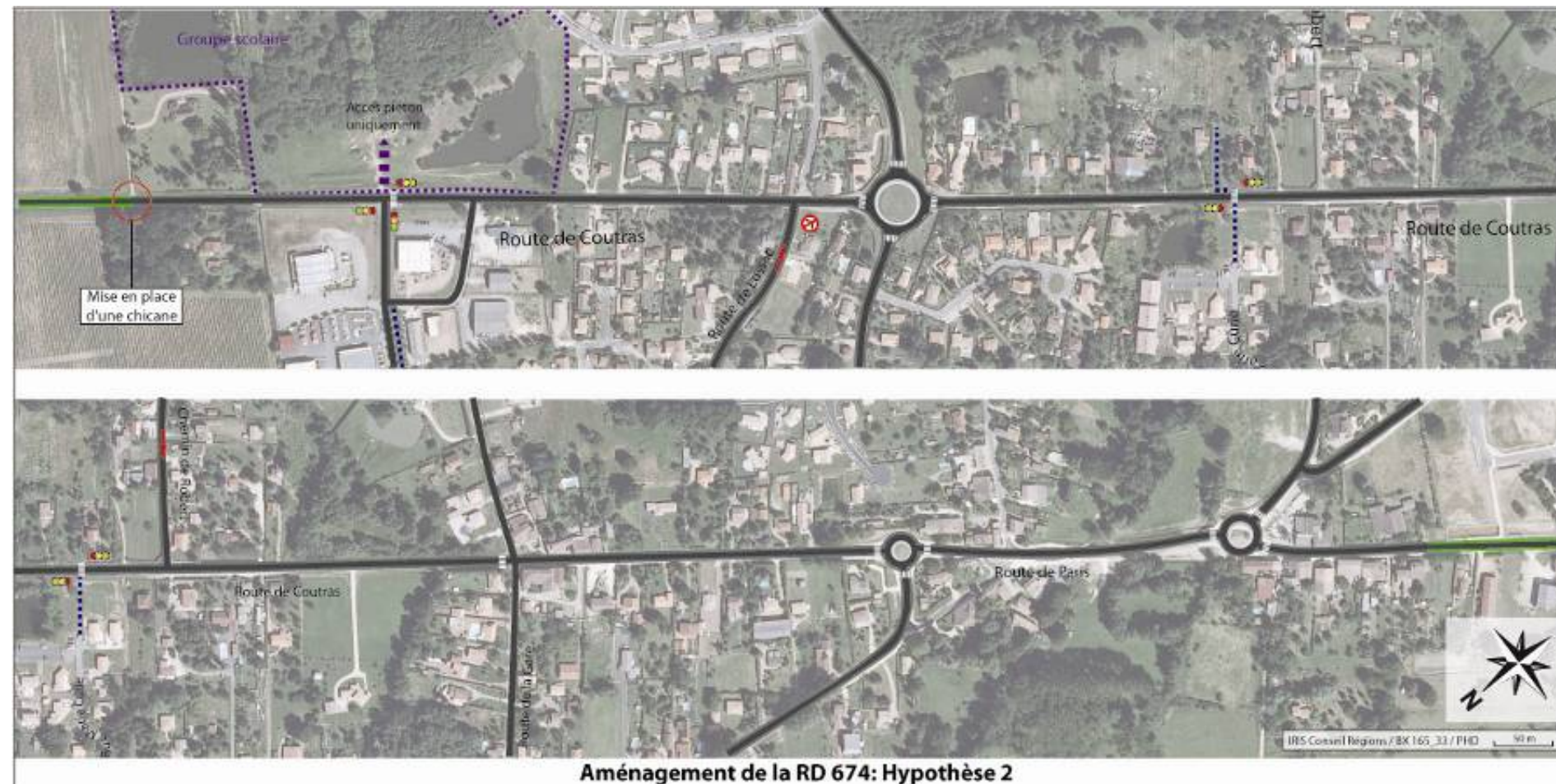
Cette traversée sera sécurisée par la mise en place d'un carrefour à feux entre la Route de Coutras et la Route des Platanes. La création d'un giratoire limiterait le niveau de sécurité des traversées piétonnes et renforcerait le caractère routier de cet axe, ce qui n'est pas souhaitable. Une liaison douce pourra ainsi être créée en direction du stade et du Château de Bômale via la Route des Platanes.

La Route de Lussac sera également mise à sens unique en direction de la RD 674, avec interdiction de tourner à gauche, pour limiter le risque de collision (problème de concentration des carrefours). Pour partir en direction de Coutras, les usagers devront emprunter le giratoire de la nouvelle boulangerie.

Une seconde traversée piétonne équipée d'un feu à déclenchement manuel sera implantée face au cheminement doux créé sur la Rue Marie Curie. Cet équipement n'est pas obligatoire du fait de la création de trottoirs mais permet d'accroître le niveau de sécurité sur cette route fortement circulée.

Une traversée piétonne pourra également être créée sur le carrefour de la Route de la Gare.

La création de trottoirs bordurés sur l'ensemble de l'espace aggloméré permet de garantir la lisibilité de l'itinéraire. Cela incitera les usagers à adapter leur vitesse sur cette section et garantira un bon niveau de sécurité pour les piétons.



4.3 - Accès au Groupe scolaire en projet pour les véhicules motorisés

L'accès au groupe scolaire pour les véhicules par la Route de Coutras (RD 674) reste fortement déconseillé puisque cela pourrait générer des remontées de files sur cet axe (configuration accidentogène). La desserte du groupe scolaire pourra donc se faire selon deux hypothèses distinctes :

- par le quartier du Barail des Jais,
- par une voirie nouvelle à créer au Nord du projet (deux variantes).

4.3.1 - Desserte par le Barail des Jais

Il est possible de desservir le futur groupe scolaire par le Barail des Jais, Avenue Georges Brassens.

Deux accès sont envisageables sur ce secteur, avec la possibilité de créer une continuité entre ces accès pour favoriser une « dépose-minute » (variante 1).

Sinon, un seul accès peut être créé avec une aire de retournement à l'intérieur du site (variante 2).



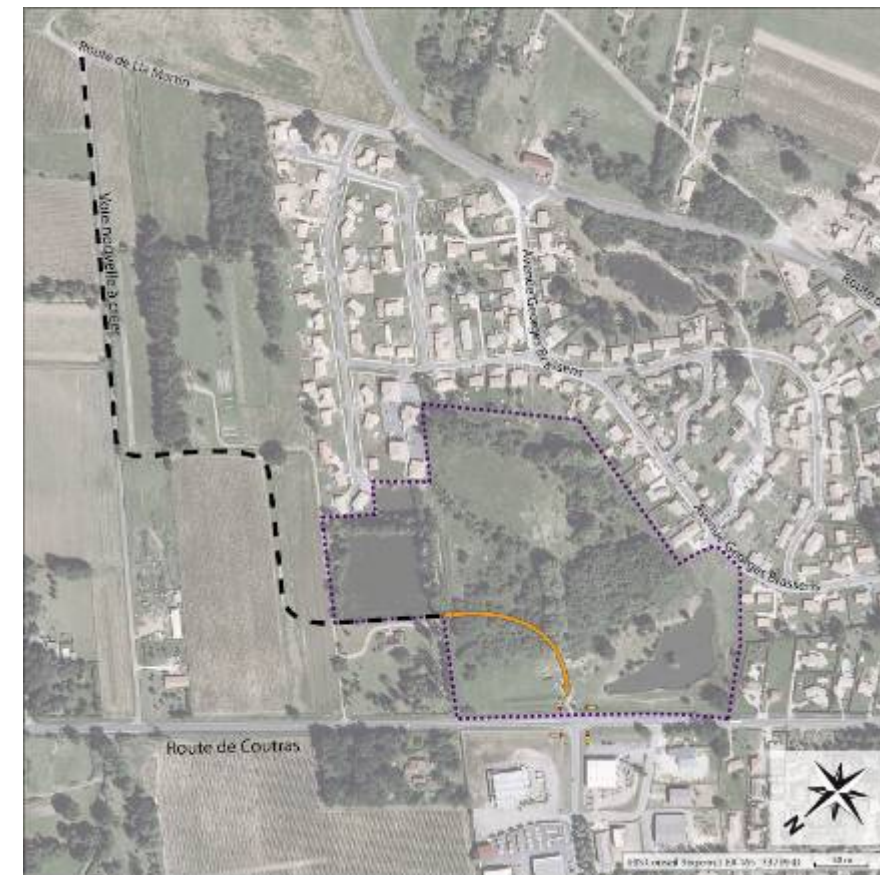
4.3.2 - Desserte par une voie nouvelle

Il est également envisageable de desservir ce groupe scolaire par une contre-allée à créer et qui serait connectée à la Route de Lia Martin.

Il est possible de créer une sortie sur la RD 674 (variante 1), à condition que celle-ci soit gérée par un carrefour à feux (avec boucles de détection). Un carrefour giratoire n'est pas souhaitable car cela aurait pour effet d'empêcher une bonne fluidité du trafic sur la RD 674 (mouvements filants contraints par la présence de ce giratoire).

Sinon, cet accès peut servir d'entrée et de sortie, à condition d'être connecté à une aire de retournement (variante 2).

Il est à noter que la contre-allée à créer sera difficile à connecter au site retenu pour le projet, de par la présence d'un étang et de propriétés riveraines.



Objectif	Variante / Localisation	Aménagements préconisés	Fonctionnalité principale	Circulation automobile	Piétons	Cycles	Riverains / Commerces		Stationnement	Ampleur du réaménagement
							Déplacements	Qualité de vie		
Requalification de la RD 674	Hypothèse 1: Renforcement de la lisibilité de l'espace avec un coût modéré	<ul style="list-style-type: none"> - Création de bandes multifonctionnelles d'une couleur différenciée de la chaussée - Création d'un passage sous voie avec fermeture de la circulation sur une partie de la Route de Lussac - Création d'une traversée piétonne face à la Rue Marie Curie avec feu à déclenchement manuel 	<ul style="list-style-type: none"> - Renforcer la lisibilité de l'itinéraire pour les véhicules motorisés (traverse de bourg) pour un coût modéré - Assurer des échanges Est / Ouest sécurisés pour les modes doux de déplacement 	<ul style="list-style-type: none"> - Réduction des vitesses pratiquées - Sécurisation (par fermeture) du carrefour Route de Lussac / Route de Coutras - Possibilité de congestion ponctuelle en heure de pointe, liée au carrefour à feux à déclenchement manuel 	<ul style="list-style-type: none"> - Échanges piétons Est / Ouest limités en deux endroits sécurisés et sur les giratoires existants - Impossibilité de garantir la sécurité des déplacements des piétons sur la RD 674 	<ul style="list-style-type: none"> - Échanges cycles Est / Ouest limités en deux endroits sécurisés et sur les giratoires existants - RD 674 reste un axe trop circulé sur lequel il n'est pas possible de créer un aménagement qui lui est dédié (piste cyclable) 	Sans objet	Qualité de vie améliorée par la réduction des vitesses pratiquées par les véhicules motorisés	Sans objet	
	Hypothèse 2: Requalification complète de la RD 674 pour créer un boulevard urbain, support d'urbanisation	<ul style="list-style-type: none"> - Création de trottoirs - Création d'un carrefour à feux (RD 674 / Route des Platanes) avec traversées piétonnes - Mise à sens unique complète de la Route de Lussac - Création d'une traversée piétonne face à la Rue Marie Curie avec feu à déclenchement manuel - Création d'une traversée piétonne sur la Route de la Gare 	<ul style="list-style-type: none"> - Renforcer la lisibilité de l'itinéraire pour les véhicules motorisés (traverse de bourg) - Assurer la sécurité des déplacements pour les modes doux le long de l'axe - Assurer la multiplicité et la sécurité des échanges Est / Ouest pour les modes doux - Favoriser la marche à pied 	<ul style="list-style-type: none"> - Réduction et contrainte à la vitesse des véhicules motorisés - Sécurisation partielle du carrefour de la Route de Lussac - Possibilité de congestion ponctuelle en heure de pointe, liée au carrefour à feux à déclenchement manuel et au carrefour à feux devant le groupe scolaire 	<ul style="list-style-type: none"> - Sécurisation des déplacements des piétons sur la RD 674 permettant d'envisager la création d'un accès au groupe scolaire, réservé pour les piétons - Sécurisation des traversées piétonnes au droit des feux et possibilité de multiplier les traversées (Route de la Gare) - Possibilité de créer des liaisons supplémentaires en direction du centre-ville historique 	<ul style="list-style-type: none"> - La requalification en boulevard urbain avec création d'un carrefour à feux (Route des Platanes / RD674) permet de créer une nouvelle liaison en direction du stade le long des alignements de platanes - Sécurisation des traversées des cycles au droit des carrefours et possibilité de multiplier les traversées 	Sans objet	Réduction des vitesses pratiquées favorise la qualité de vie	Sans objet	
Desserte du futur groupe scolaire sur le quartier du Barail des Jais	<u>Hypothèse 1</u> : Accès au groupe scolaire par le quartier résidentiel <u>Variante 1</u> : Double accès favorisant la dépose-minute	Création de deux accès au groupe scolaire sur le quartier du Barail des Jais avec création d'une voie à l'intérieur du site servant à connecter les deux accès	Favoriser la dépose-minute à l'intérieur du site	Sécurisation de la desserte du groupe scolaire par un accès en dehors de la RD 674	Sans objet	Sans objet	Déplacements des riverains contraints aux heures d'entrée / sortie des classes	Qualité de vie dégradée des riverains liée à une augmentation des flux de véhicules sur ce quartier	Sans objet	
	<u>Hypothèse 1</u> : Accès au groupe scolaire par le quartier résidentiel <u>Variante 2</u> : Accès unique avec aire de retournement	Création d'un accès unique par le quartier du Barail des Jais avec création d'une aire de retournement	Favoriser la dépose-minute à l'intérieur du site	Sécurisation de la desserte du groupe scolaire par un accès en dehors de la RD 674	Sans objet	Sans objet	Déplacements des riverains contraints aux heures d'entrée / sortie des classes	Qualité de vie dégradée des riverains liée à une augmentation des flux de véhicules sur ce quartier	Sans objet	
	<u>Hypothèse 2</u> : Desserte du groupe scolaire par la création d'une contre-allée dédiée <u>Variante 1</u> : Double accès favorisant la dépose-minute	<ul style="list-style-type: none"> - Création d'une contre-allée dédiée à la desserte du groupe scolaire par le Nord (entrée) - Création d'une sortie sur la RD 674, gérée à l'aide d'un carrefour à feux 	Favoriser la dépose-minute à l'intérieur du site	<ul style="list-style-type: none"> - Sécurisation de la desserte du groupe scolaire par un accès en contre-allée - Sortie sur la RD 674 sécurisée par un carrefour à feux mais pouvant réduire la fluidité du trafic automobile sur cet axe 	Sans objet	Sans objet	Sans objet	Sans objet	Sans objet	
	<u>Hypothèse 2</u> : Desserte du groupe scolaire par la création d'une voirie dédiée <u>Variante 2</u> : Accès unique avec aire de retournement	<ul style="list-style-type: none"> - Création d'une contre-allée dédiée à la desserte du groupe scolaire par le Nord (entrée / sortie) - Création d'une aire de retournement 	Favoriser la dépose-minute à l'intérieur du site	<ul style="list-style-type: none"> - Sécurisation de la desserte du groupe scolaire par un accès en contre-allée - Sortie sur cette même contre-allée permettant une bonne distinction des flux 	Sans objet	Sans objet	Sans objet	Sans objet	Sans objet	

Légende:

Impact	Très favorable	Favorable	Limité	Défavorable	Très défavorable
Réaménagement	Léger	Modéré	Lourd		

4.4 - Itinéraires pour les modes doux sur l'hyper-centre

Pour favoriser les déplacements piétons et cycles, il est important de créer des continuités sur l'ensemble de l'hyper-centre et en direction des extensions urbaines futures.

4.4.1 - Création de liaisons piétonnes sur l'hyper-centre

La création de liaisons piétonnes peut se faire selon deux hypothèses, en relation avec le parti d'aménagement sur la RD 674 :

➤ Création de liaisons piétonnes sur l'hyper-centre, hypothèse 1 :

Dans cette hypothèse, la **création de cheminements piétons accessibles PMR permet de relier entre eux l'ensemble des pôles d'attractivité recensés** en phase de diagnostic. Ces liaisons reprennent notamment le Plan de mise en Accessibilité de la Voirie et des Espaces publics (P.A.V.E.). **Plusieurs liaisons diagnostiquées dans le P.A.V.E. sont étendues, soit dans un objectif de cohérence globale, soit pour intégrer les évolutions à venir (Projets, PLU, etc.).**

_ Il est proposé de **créer une liaison piétonne depuis les lieux-dits « Chaumette » et « Quatre Vents » en direction de l'hyper-centre**. Cela permettra de **désenclaver ces lieux-dits** en les reliant au centre-ville historique et, de **renforcer l'aspect urbain du secteur** ce qui incitera les usagers à ralentir avant l'entrée dans Saint-Denis.

_ Il serait également intéressant de **créer une liaison piétonne accessible sur l'ensemble de l'Avenue du Général de Gaulle pour désenclaver le lieu-dit « Faurillon » et obtenir une cohérence d'aménagement (lisibilité de l'espace).**

_ **La création d'une liaison accessible depuis l'hyper-centre en direction du « Petit Frappe » sur la RD 910 (tracé en option) contribue à rendre cohérente l'ensemble de la zone agglomérée et à désenclaver ce lieu-dit en l'intégrant à Saint-Denis.** Pour créer cette liaison, il sera nécessaire de supprimer les obstacles, notamment par l'abattage d'arbres et le busage des fossés à l'Est.

_ **En vue des extensions urbaines à venir à l'Est de la RD 674, il est préconisé de créer plusieurs liaisons Est / Ouest avec des traversées piétonnes sécurisées.** Cela permettra **d'unifier partiellement le centre-ville**. En effet, ces **propositions de liaisons tiennent compte du parti d'aménagement de la RD 674 en traverse de bourg**. Ainsi, les liaisons à créer sont :

- **liaison entre le Barail des Jais et l'hyper-centre.** Ce cheminement permettra de **relier le quartier d'habitation et le futur groupe scolaire au centre-ville historique par la Route de Lussac**. Pour ce faire, **un passage sous voie pour les modes doux devra être créé sous la RD 674 et la Route de Lussac verra son accès à la RD 674 supprimé**. Cela permettra de sécuriser le cheminement piéton et d'accroître le niveau de sécurité sur la Route de Coutras en limitant le nombre de carrefours.

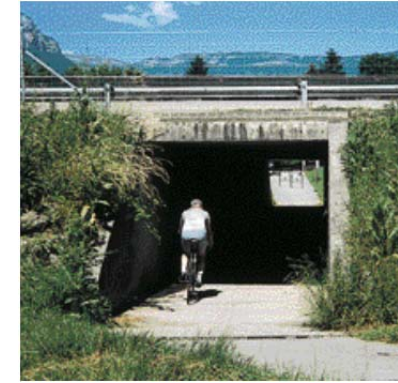


Photo 55: Exemple de passage sous voie pour les modes doux

- **liaison sur la RD 22 (Avenue F. Mitterrand / Route de l'Europe).** La Municipalité souhaite développer le long de l'Avenue F. Mitterrand un ensemble regroupant commerces et logements pour renforcer le caractère urbain du secteur et **relier le centre-ville historique aux extensions futures à l'Est de la RD 674**. Il est à noter que l'emprise se resserre sur cette Avenue, à proximité de la RD 674. Il ne sera donc pas forcément possible de réaliser deux trottoirs accessibles aux PMR. Le **prolongement de cette liaison sur la Route de l'Europe permettra d'améliorer la lisibilité de cet axe (zone agglomérée) mais également de créer des connexions avec les secteurs à urbaniser.**
- **Envisager le prolongement de la liaison piétonne en projet (Rue Marie Curie) en direction de la RD 910 par le groupe scolaire 1, en cours de réorganisation.** Ce tronçon supplémentaire permettrait de favoriser les déplacements Est / Ouest en multipliant les liaisons.
- **liaison entre la halte ferroviaire et le centre-ville, variante 1.** Cette liaison emprunte la Route de la Gare, le Chemin de Robert et la Rue Marie Curie, avant de rejoindre l'Avenue du Général de Gaulle. L'utilisation de cette liaison entre la gare et le centre-ville sera limitée puisque la distance est supérieure à 2 km (> 30 mn). En revanche, cette liaison sera utile avec le développement de nouveaux quartiers d'habitation à l'Est de la RD 674 pour inciter à l'utilisation du train. **La création de cette liaison nécessite la mise à sens unique de la Route de la Gare, du Chemin de Robert et du Chemin des Gravières.** Cette mise à sens unique **permettra de libérer de l'emprise pour la création d'au moins un cheminement piéton accessible**. La mise à sens unique de la Route de la Gare doit se faire en direction de la halte ferroviaire pour en favoriser l'accès depuis le centre-ville. Ainsi, la mise à sens unique du Chemin de Robert devra se faire en sens contraire pour assurer une circulation en boucle. **Un carrefour à feux à déclenchement manuel (pour les piétons) et éventuellement, un système de radar qui déclenche le feu en cas de survitesse permettra de sécuriser les traversées sur la RD 674.**



Photo 56: Exemple de feu équipé d'un radar à déclenchement de survitesses (Source : Trafic Lacroix)

- **Liaison entre la halte ferroviaire et le centre-ville, variante 2.** Cette variante tient compte de la **création d'une Zone de rencontre sur les Chemins de Robert et des Gravières**. Cette variante permet d'éviter la mise à sens unique des Chemins de Robert et des Gravières. D'autre part, il est possible d'envisager la **création d'une liaison douce en direction de la gare, parallèle à la Route de la Gare**. Cette variante permettrait d'empêcher la mise à sens unique de cet axe.

La création de cheminements piétons sur l'hyper-centre permettra de répondre aux objectifs fixés par le PAVE. Des extensions de ces liaisons sont à prévoir pour répondre aux évolutions attendues sur le territoire communal. Pour ce qui est des échanges Est / Ouest sur la RD 674, le nombre de traversées est limité. Les traversées ne peuvent se faire qu'au droit des giratoires existants, du passage sous voie et du feu à déclenchement manuel. Il n'est pas souhaitable de créer de traversées classiques (marquage au sol) étant donnés les charges de trafic et le niveau d'aménagement de la RD 674 préconisé. Dans cette hypothèse, la RD 674 demeure une barrière physique entre l'Est et l'Ouest du bourg, ce qui ne permet pas d'unifier le centre-ville historique avec ses extensions projetées.

➤ **Création de liaisons piétonnes sur l'hyper-centre, hypothèse 2 :**

Cette seconde hypothèse permet, en plus des liaisons à créer en hypothèse 1, de créer d'avantages de connexions (Est / Ouest et Nord / Sud).

_ La **création de trottoirs bordurés sur l'ensemble de la RD 674** permet, de renforcer l'aspect urbain de cet axe (amélioration de la lisibilité) et **d'y intégrer des cheminements piétonniers** (pouvant être rendus accessibles). Ainsi, les traversées piétonnes peuvent être multipliées pour unifier le centre-ville historique avec les quartiers d'habitats futurs, à l'Est de la RD 674.

_ Une **liaison supplémentaire pourrait être créée entre le futur groupe scolaire (Barail des Jais) et le Stade notamment** (Route des Platanes). En effet, un **accès piéton au groupe scolaire peut être créé au niveau de la RD 674 par l'aménagement d'un carrefour à feux** (Route des Platanes / RD 674). Cela est rendu possible par une sécurisation de la RD 674 (chicane en entrée d'agglomération, présence de cheminements piétonniers sécurisés, etc.). Ce cheminement devra par la suite être intégré entre les alignements de platanes. Cette liaison permettra notamment aux scolaires d'accéder de manière sécurisée au stade. Deux passages piétonniers existants permettent de rejoindre les quartiers d'habitation au Sud de la Route des Platanes.

_ **Une dernière liaison pourra être créée (en option) sur la Route de la Gare**, depuis la halte ferroviaire jusqu'à la RD 910. Cette liaison permet de compléter le maillage du centre-ville et **d'améliorer la perméabilité de la RD 674**. Elle nécessite une **mise à sens unique complète de cette route** pour permettre la création d'au moins un cheminement accessible.

Cette seconde hypothèse permet d'obtenir un maillage solide qui unifie le centre-ville historique aux extensions urbaines futures. La RD 674 devient donc un support d'urbanisation favorable aux déplacements des modes doux.

Objectif	Variante / Localisation	Aménagements préconisés	Fonctionnalité principale	Circulation automobile	Piétons	Cycles	Riverains / Commerces		Stationnement	Ampleur du réaménagement
							Déplacements	Qualité de vie		
Création de liaisons piétonnes accessibles sur l'hyper-centre	Mise en accessibilité d'une liaison piétonne "Chaumette" / Centre-Ville	- Élargir et revêtir les trottoirs - Mise en accessibilité	- Mise en accessibilité d'une liaison entre des pôles d'intérêt (C.A.T., Stade municipal, zone d'habitat, hyper-centre) - Favoriser la marche à pied	Contrainte à la circulation automobile (réduction des vitesses) liée à la réduction des voies	Création d'une liaison attractive, accessible et confortable pour les piétons entre "Chaumette" et l'hyper-centre	Sans objet	- Déplacements des piétons favorisés devant les commerces - Désenclavement de "Chaumette" par rapport à l'hyper-centre	Amélioration de la qualité de vie sur l'hyper-centre	Suppression d'emplacements de stationnement sur la RD 910 en travers de bourg	
	Mise en accessibilité d'une liaison piétonne "Faurillon" / Hyper-centre par l'Avenue du Général de Gaulle	- Création de cheminements piétons revêtus - Mise en accessibilité	- Mise en accessibilité d'une liaison entre des pôles d'intérêt (école, crèche, hyper-centre) - Améliorer la lisibilité de la zone agglomérée pour l'ensemble des usagers	Contrainte à la circulation automobile (réduction des vitesses) liée à la réduction des voies	Création d'une liaison attractive, accessible et confortable pour les piétons entre "Faurillon" et l'hyper-centre	Sans objet	Désenclavement de "Faurillon" par rapport à l'hyper-centre	Amélioration de la qualité de vie sur l'Avenue du Général de Gaulle	Sans objet	
	Mise en accessibilité d'une liaison piétonne Petit Frappe / Centre-ville par la RD 910 et/ou par l'Avenue du Général de Gaulle	- Création de cheminements piétons sur trottoirs revêtus lorsqu'ils n'existent pas, pouvant nécessiter l'abattage d'arbres et le busage des fossés - Élargissement des cheminements piétons existants avec suppression d'obstacles - Mise en accessibilité	- Mise en accessibilité d'une liaison entre des pôles d'intérêt (école, zone d'habitat) - Améliorer la lisibilité de la zone agglomérée pour l'ensemble des usagers - Favoriser la marche à pied	- Contrainte à la circulation automobile (réduction des vitesses) liée à la réduction des voies - Sécurisation par la suppression des obstacles (alignements d'arbres, fossés, etc.)	Création d'une liaison attractive, accessible et confortable pour les piétons entre le "Petit Frappe" et l'hyper-centre	Sans objet	Désenclavement du "Petit Frappe" par rapport à l'hyper-centre	Sans objet	Sans objet	
	Mise en accessibilité d'une liaison piétonne Barail des Jais / Hyper-centre	- Création d'un passage sous voie sur la RD 674 (hypothèse 1) ou carrefour à feux (hypothèse 2) - Création de cheminements piétons sur trottoirs revêtus lorsqu'ils n'existent pas - Élargissement des cheminements piétons existants sur trottoirs - Mise en accessibilité	- Mise en accessibilité d'une liaison entre le quartier récent du Barail des Jais (et du groupe scolaire) et l'hyper-centre - Assurer la multiplicité et la sécurité des échanges Est / Ouest pour les modes doux - Favoriser la marche à pied	- Contrainte à la circulation automobile dans le cas de la création d'un carrefour à feux (hypothèse 2) - Contrainte à la circulation automobile sur la Route de Lussac (Fermeture en hypothèse 1 ou mise à sens unique en hypothèse 2)	Création d'une liaison attractive, accessible et confortable pour les piétons entre le Barail des Jais (et les quartiers d'habitat à créer) et l'hyper-centre - Sécurisation des traversées piétonnes sur la RD 674	Sans objet	Désenclavement des quartiers à l'Est de la RD 674 par la création de liaisons douces	Sans objet	Sans objet	
	Mise en accessibilité d'une liaison piétonne depuis le giratoire de la nouvelle boulangerie à l'hyper-centre	- Création de cheminements piétons sur trottoirs revêtus lorsqu'ils n'existent pas - Élargissement des cheminements piétons existants sur trottoirs - Mise en accessibilité	- Mise en accessibilité d'une liaison entre les quartiers à l'Est de la RD 674 et l'hyper-centre - Assurer la multiplicité et la sécurité des échanges Est / Ouest pour les modes doux - Favoriser la marche à pied	Sans objet	Création d'une liaison attractive, accessible et confortable pour les piétons entre le Barail des Jais (et les quartiers d'habitat à créer) et l'hyper-centre - Sécurisation des traversées sur la RD 674	Sans objet	Désenclavement des quartiers à l'Est de la RD 674 par la création de liaisons douces	La mise en accessibilité peut nécessiter de réaliser un plan d'alignement sur l'Avenue F. Mitterrand, en approche de la RD 674 pour libérer de l'emprise	Sans objet	
	Mise en accessibilité d'une liaison piétonne Halte ferroviaire / Hyper-centre	- Création de cheminements piétons sur trottoirs revêtus lorsqu'ils n'existent pas - Élargissement des cheminements piétons existants sur trottoirs - Mise en accessibilité	- Mise en accessibilité d'une liaison entre la Halte ferroviaire (et les quartiers à l'Est de la RD 674) et l'hyper-centre - Assurer la multiplicité et la sécurité des échanges Est / Ouest pour les modes doux - Favoriser la marche à pied	Mises à sens unique viennent contraindre la circulation automobile	Création d'une liaison attractive, accessible et confortable pour les piétons entre la Halte ferroviaire (et les quartiers d'habitat à créer) et l'hyper-centre - Sécurisation des traversées sur la RD 674 par la mise en place d'un carrefour à feux à déclenchement manuel	Sans objet	- Contrainte à la circulation automobile pour les riverains - Désenclavement des quartiers à l'Est de la RD 674 par la création de liaisons douces	Sans objet	Sans objet	

Légende:

Impact	Très favorable	Favorable	Limité	Défavorable	Très défavorable
Réaménagement	Léger	Modéré	Lourd		



Secteur privilégié pour l'extension du bourg

Accès Groupe scolaire (en projet)

Carrefour à feux pour piétons

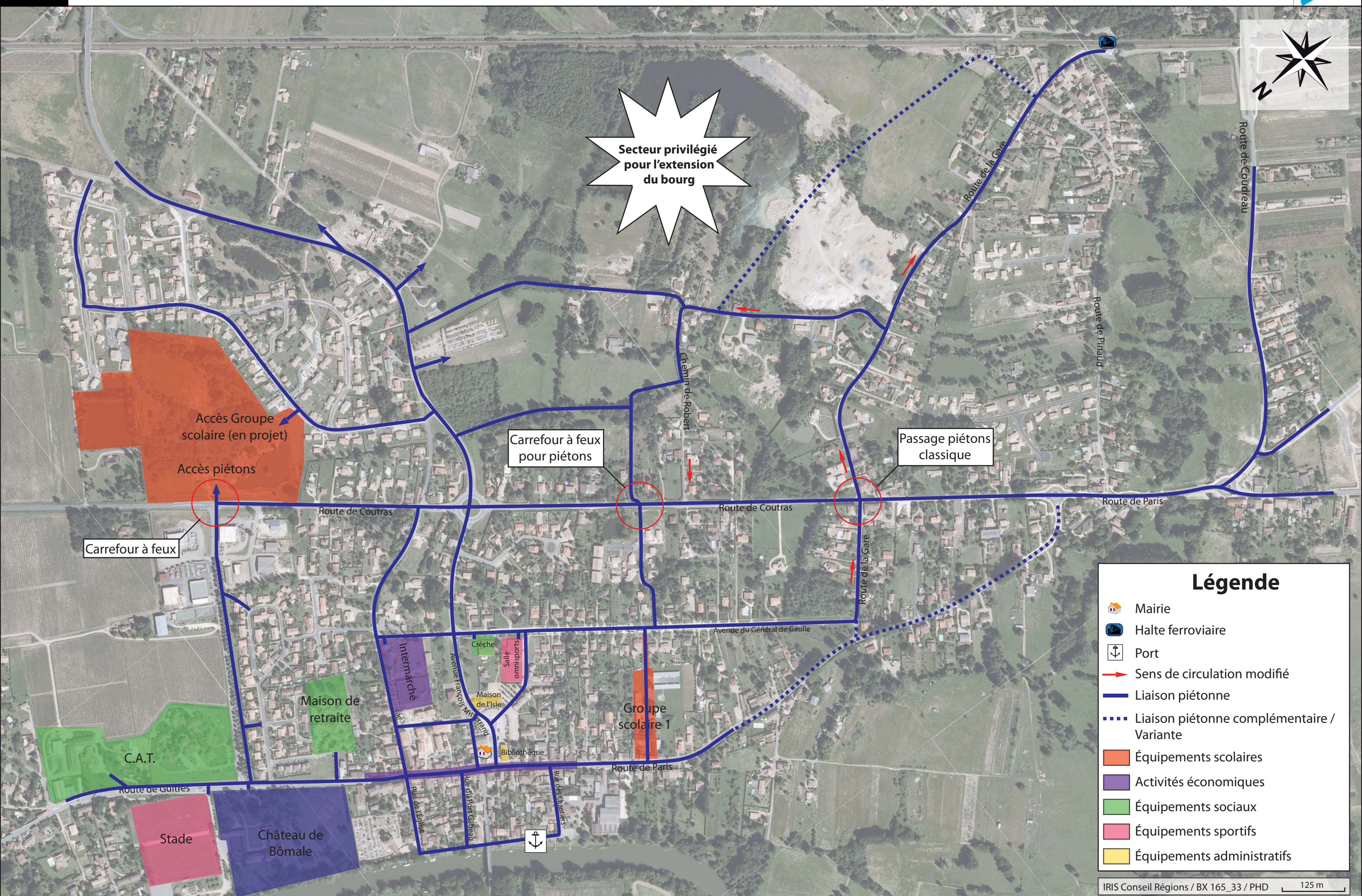
Passage sous voie

Légende

- Mairie
- Halte ferroviaire
- Port
- Sens de circulation modifié
- Voie sans issue
- Liaison piétonne
- Liaison piétonne complémentaire / Variante
- Équipements scolaires
- Activités économiques
- Équipements sociaux
- Équipements sportifs
- Équipements administratifs



Secteur privilégié pour l'extension du bourg



Légende

- Mairie
- Halte ferroviaire
- Port
- Sens de circulation modifié
- Liaison piétonne
- Liaison piétonne complémentaire / Variante
- Équipements scolaires
- Activités économiques
- Équipements sociaux
- Équipements sportifs
- Équipements administratifs

OBJECTIFS

CONTINUITÉ DES ITINÉRAIRES - MAILLAGE	SECURITE DES DEPLACEMENTS	CONFORT
Bonne lisibilité du réseau (balisage)	Cheminement sûr le long des axes de circulation	Largeurs d'infrastructures suffisantes (1.40 cf Arrêté du 31.08.1999)
	Offre de traversées conséquentes et sûres	Revêtements adaptés
Rapidité des cheminements	Aménagements adaptés (voirie, régulation...)	Environnement sécurisant (vecteur d'amélioration du cadre de vie)
		Equipements à vocation "lien social (bancs ...)

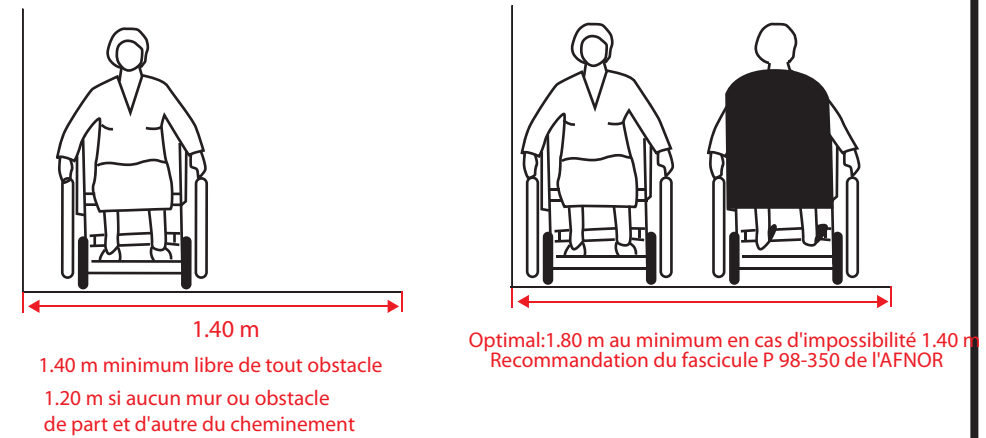
PRINCIPES GENERAUX ET DOMAINE D'APPLICATION DES AMENAGEMENTS PIETONS

SCHEMAS	PRECONISATIONS
Aménagement des trottoirs	Abaissier les trottoirs au droit des passages piétons
	Elargir les trottoirs devant les écoles et autres bâtiments fréquentés par les piétons (commerces, services, activités, cheminements cyclables ...)
	Aménager des trottoirs réhaussés au droit des arrêts bus
	Mettre en place des traversées piétonnes avec bandes podotactiles (malvoyants)
	Libérer les trottoirs des obstacles gênants (mobilier urbain, stationnement illicite,,)
Traversées de chaussée	Compléter les passages piétons manquants et les entretenir régulièrement (peinture, lumière...)
	Adapter les temps de traversée aux carrefours à feux à la vitesse réelle des piétons
	Protéger les piétons par des îlots centraux (refuge) et un éclairage renforcé
	Adapter la détection des traversées régulées par des boutons poussoirs et un traitement adéquat dans la programmation des feux
Information au piéton	Privilégier des traversées libres de la chaussée sur les voiries à faible trafic et à vitesse limitées
	Jalonner les itinéraires touristiques et les grands équipements de l'agglomération

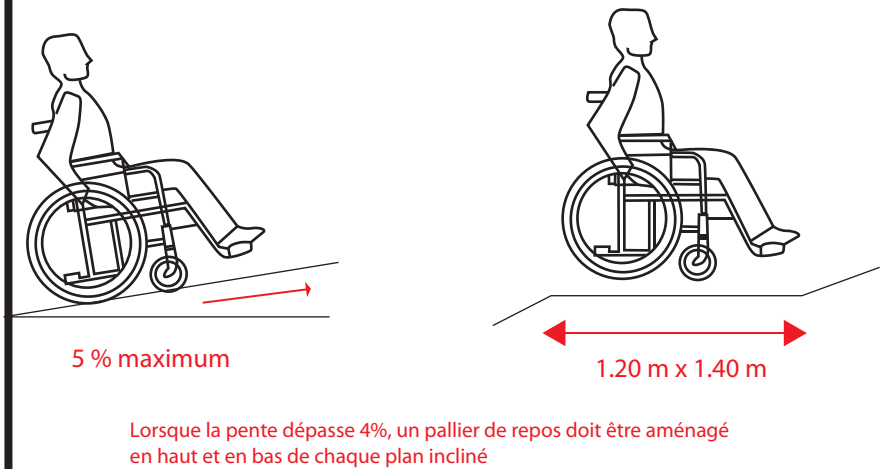
LEGISLATION

Arrêté du 15 janvier 2007

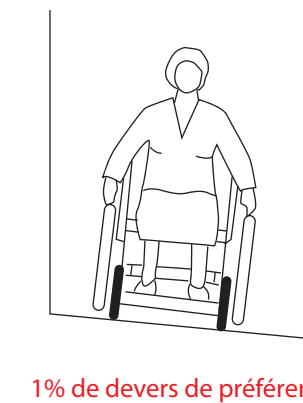
Cheminement



Profil en long et Pente



Devers



4.4.2 - Création de liaisons cyclables et de stationnements vélos

La municipalité souhaite la création de plusieurs liaisons cyclables sur le territoire communal. Certaines seront destinées aux loisirs et d'autres dans le cadre de parcours de proximité. Ces liaisons, pour être attractives, nécessitent d'être jalonnées pour informer les usagers sur les distances et durées de parcours.

➤ Circulation dans les Zones 30 et les Zones de rencontre :

Avec la création de Zones 30 et de Zones de rencontre sur les secteurs du centre-ville-historique, de Pinaud et du Barail des Jais, les cycles pourront être intégrés à la circulation automobile sans aménagement dédié (piste ou bande cyclable). En Zone 30, seule la signalisation doit être mise en conformité, dans le cas de doubles-sens cyclables (panneaux et marquage au sol) ou lorsque le trafic automobile est important (entre 1000 et 5000 véh/jour). Les aménagements à réaliser peuvent être appliqués à toutes les Zones 30 sur la commune.



Figure 10 : Panonceau à ajouter sous les sens interdit



Figure 11: Panneau à insérer en début de rue ou sur le réseau sécant



Figure 12: Pictogramme à réaliser sur chaussée

➤ Liaison Halte ferroviaire / hyper-centre, hypothèses 1 et 2 :

_ Variante 1 :

Cette liaison est envisageable quelque soit le parti d'aménagement pris sur la RD 674 en traverse de bourg. Elle sera facilement réalisable et son coût de revient assez faible, puisque les vélos seront intégrés à la circulation automobile sur la majeure partie de l'itinéraire (Zones 30 ou de Rencontre).

Ainsi, sur la Route de la Gare, sur le Chemin des Gravières et le Chemin de Robert, les cycles seront intégrés à la circulation automobile. Les cycles pourront circuler dans les deux sens de circulation (dont un contre-sens cyclable sur bande cyclable si possible) contrairement aux automobilistes.



Photo 57: Exemple de contre-sens cyclable à Bordeaux

Ensuite, les cyclistes emprunteront le cheminement doux en projet permettant la traversée de la RD 674. Ces traversées seront favorisées par le feu à déclenchement manuel.

Les cyclistes emprunteront la Rue Marie Curie (en Zone de rencontre) avant de rejoindre l'Avenue du Général de Gaulle.

Sur l'Avenue du Général de Gaulle, les emprises disponibles étant très confortables, il est envisageable de créer soit des cheminements mixtes (piétons / Cycles), soit des aménagements cyclables dédiés (Piste ou bande cyclable).

Ensuite, les cycles seront à nouveau intégrés à la circulation automobile jusqu'au centre-ville (Zone 30).

Cette liaison nécessite également d'être jalonnée pour les usagers avec des indications de distance et de temps de parcours. La distance étant de 2,2 km par cet itinéraire, le temps de parcours sera de 10 à 12 minutes.

_ Variante 2 :

Il est possible d'éviter d'emprunter la Route de la Gare par la création d'une liaison douce entre le Chemin des Gravières et la Halte ferroviaire. Ce cheminement permettra d'éviter la mise à sens unique de la Route de la Gare et donc, de limiter les contraintes à la circulation automobile.

Sur les Chemins des Gravières et de Robert, il est possible d'éviter la mise en sens unique par la création d'une zone de rencontre. Cette configuration est difficilement envisageable puisque ces axes ne sont pas favorables à la réalisation de ce type d'aménagement.

De plus, il est possible d'étendre cette liaison depuis la Rue Marie Curie en direction de la RD 910 (Route de Paris) au travers du groupe scolaire.

➤ Liaison Barail des Jais / Centre-ville :

_ Hypothèse 1 :

Cette liaison ne nécessite pas d'aménagement spécifique puisque les cycles seront intégrés à la circulation automobile (en Zone 30) tout au long de l'itinéraire. Le franchissement de la RD 674 se fera à l'aide du passage sous voie (Voir § 3.3.1)

Cet itinéraire empruntera :

- la Rue Édith Piaf,
- la Rue Michel Berger,
- l'Avenue Georges Brassens,
- la Route de Lussac,
- la Rue A. Felloneau,

- l'Avenue F. Mitterrand.

Cette liaison empruntera des rues à double-sens pour les automobilistes et ne nécessite donc pas d'aménagement spécifique. Si certains axes sont trop fréquentés par les automobilistes, il est possible d'ajouter des pictogrammes sur chaussée pour leur indiquer la présence éventuelle de cyclistes.

_ Hypothèse 2 :

Dans cette seconde hypothèse, l'itinéraire de cette liaison est légèrement modifié puisqu'il n'est pas prévu d'aménager de passage sous la RD 674.

Ainsi, cette modification d'itinéraire nécessite d'aménager des espaces mixtes piétons/cycles sur la Route de l'Europe et autour du giratoire de la nouvelle boulangerie. Cela permet d'éviter que les cycles ne circulent sur la chaussée (notamment sur le giratoire de la RD 674). Les traversées des cycles se feront au droit des passages piétons existants sur ce giratoire, permettant de rejoindre l'Avenue F. Mitterrand en direction du centre-ville.

➤ Liaison Groupe scolaire / Stade, hypothèse 2 :

Dans le cadre de la seconde hypothèse d'aménagement proposée sur la RD 674, une liaison cyclable supplémentaire peut être réalisée entre le Groupe scolaire et le stade municipal sur la Route des Platanes. Le franchissement de la RD 674 se fera au niveau du carrefour à feux.

Sur la Route des Platanes, la connexion avec les alignements nécessite une reconfiguration importante du carrefour pour pouvoir intégrer un espace mixte sur trottoir intégrant un espace piétons et un double-sens cyclable.

Entre les alignements de platanes, il est possible de créer un site propre de type Voie verte, dédié à l'ensemble des modes doux. Cet itinéraire sera connecté à la RD 910 pour permettre aux cyclistes de rejoindre l'hyper-centre ou le stade.

Étant données les charges de trafic sur la RD 674, il n'est pas envisageable de créer de bandes cyclables sur cet axe, quelque soit le parti d'aménagement retenu. D'autre part, l'emprise est insuffisante pour créer des cheminements mixtes piétons / cycles.

➤ Création de liaisons Nord / Sud, à l'Est de la RD 674 :

Avec le développement de l'habitat à l'Est de la RD 674 et la création de voies nouvelles, il sera possible de multiplier les liaisons entre la Route de l'Europe (Barail des Jais) et la Route de la Gare (Pinaud).

Ces liaisons pourront prendre la forme d'espaces dédiés (piste cyclable) ou pourront consister à intégrer les cycles à la circulation automobile.

➤ Création d'espaces de stationnement pour les cycles

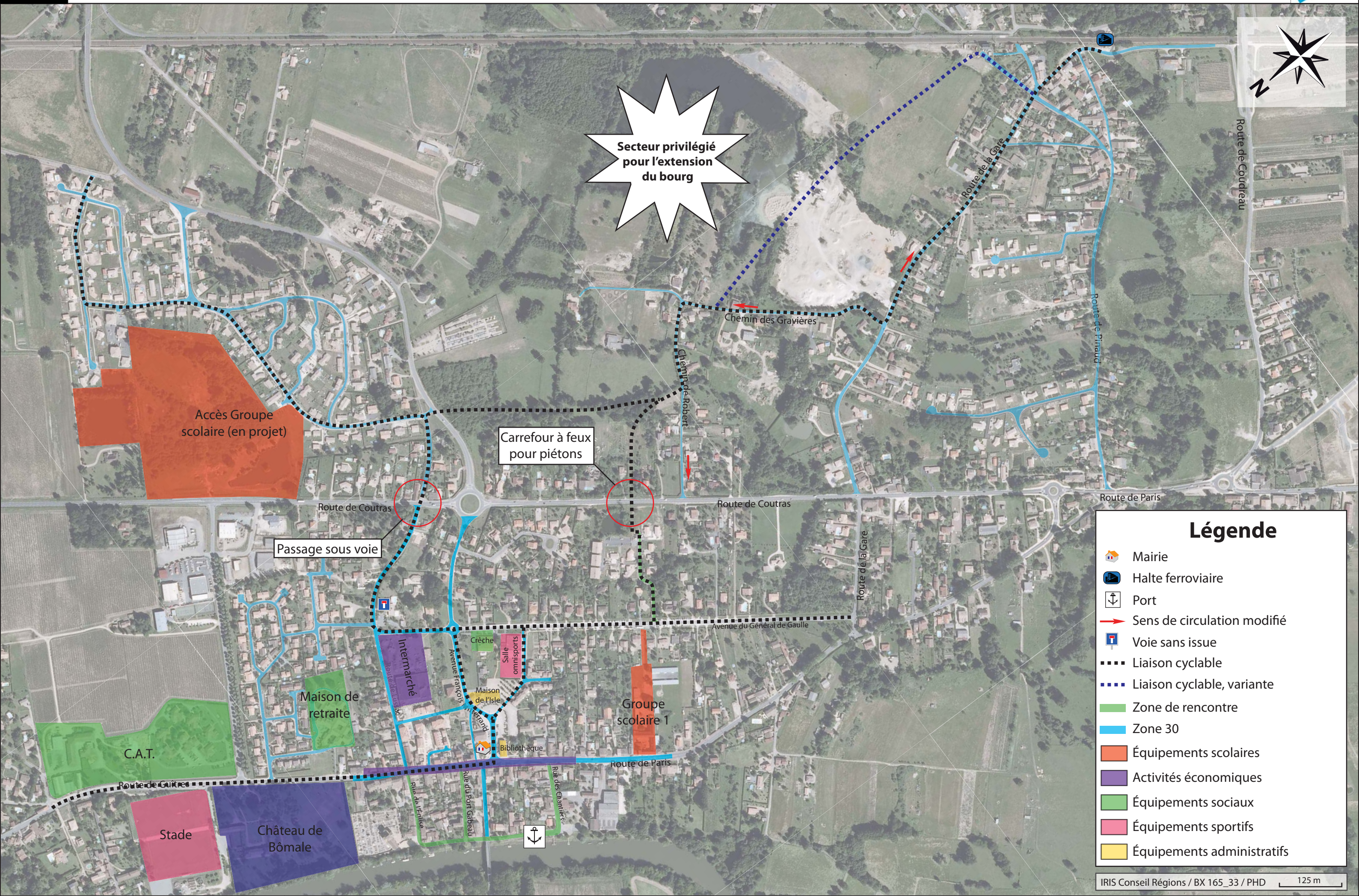
La mise en place de liaisons cyclables doit être accompagnée de la création de zones de stationnement. Ces stationnements doivent être prévus à proximité immédiate des grands équipements, à savoir :

- au niveau du secteur commerçant (neutralisation d'une place de stationnement pour la mise en place d'arceaux,
- à la Halte ferroviaire,
- sur le quai de l'Isle,
- au niveau de la salle omnisports,
- au niveau des écoles,
- devant le Stade municipal.

Objectif	Variante / Localisation	Aménagements préconisés	Fonctionnalité principale	Circulation automobile	Piétons	Cycles	Riverains / Commerces		Stationnement	Ampleur du réaménagement
							Déplacements	Qualité de vie		
Création de liaisons cyclables sur l'hyper-centre	Création d'une liaison cyclable Halte ferroviaire / Hyper-centre	- Pose de panneaux signalant la présence de vélos dans les deux sens de circulation - Création d'une bande cyclable pour matérialiser le double-sens dans le cas où l'emprise le permet - Création d'un cheminement doux entre la Rue Marie Curie et le Chemin de Robert avec traversée de la RD 674 au niveau d'un carrefour à feux à déclenchement manuel	- Relier la Halte ferroviaire à l'hyper-centre (avec desserte de l'école, de la crèche, etc.) - Création d'un maillage cyclable sur l'hyper-centre pour favoriser l'utilisation de ce mode de déplacement	Contrainte à la circulation automobile de par la présence de cycles dans les deux sens de circulation et intégrés sur la chaussée (Route de la Gare, Chemins de Robert et des Gravières)	Sans objet	Création d'une liaison relativement attractive pour les cycles entre la Halte ferroviaire et l'hyper-centre	Désenclavement de la gare et des quartiers d'habitat à l'Est de la RD 674 par rapport à l'hyper-centre	Sans objet	Sans objet	
	Création d'une liaison cyclable entre le Barail des Jais et l'hyper-centre	- Pose de panneaux signalant la présence de vélos dans les deux sens de circulation - Intégration des cycles à la circulation automobile au sein d'une Zone 30 - Création d'un passage sous voie sur la RD 674 (hypothèse 1) ou (d'espaces mixtes sur la Route de l'Europe pour permettre la liaison (Hypothèse 2)	- Relier les quartiers à l'Est de la RD 674 à l'hyper-centre (Groupe scolaire, quartier du Barail des Jais, etc.) - Création d'un maillage cyclable sur l'hyper-centre pour favoriser l'utilisation de ce mode de déplacement	Contrainte à la circulation automobile par la présence de cycles sur la chaussée (difficultés de dépassement)	Partage de l'espace entre piétons et cycles (espace mixte) sur la Route de Lussac (Hypothèse 1) ou sur la Route de l'Europe (hypothèse 2)	Création d'une liaison attractive pour les cycles entre le quartier du Barail des Jais et l'hyper-centre permettant la desserte du Groupe scolaire	Désenclavement du quartier du Barail des Jais et des quartiers d'habitation futurs par rapport à l'hyper-centre	Sans objet	Sans objet	
	Création d'une liaison cyclable entre le projet de groupe scolaire et le stade municipal, hypothèse 2	- Création d'un carrefour à feux sur la RD 674 - Création d'un espace mixte sur trottoir entre le carrefour et l'Allée des Platanes - Création d'une voie verte entre les platanes dédiée à l'ensemble des modes doux	- Relier le Groupe scolaire au Stade (et connexions possibles avec le Quartier de Bômale) - Favoriser la traversée des modes doux sur la RD 674 - Assurer la sécurité des déplacements des modes doux (sites dédiés)	Contrainte à la circulation automobile liée à la présence d'un carrefour à feux (risque de remontées de files)	- Déplacements des piétons sur un espace dédié, confortable et attractif - Possibilité d'utiliser cette liaison pour les élèves pour la pratique du sport	Création d'une liaison attractive pour les cycles entre le Groupe scolaire et le stade municipal et le quartier de Bômale situé en Zone 30 (Connexion avec le centre-ville)	Sans objet	Sans objet	Sans objet	
	Création d'espaces de stationnement pour les cycles (Espace commerçant, Halte ferroviaire, Quai de l'Isle, Salle omnisports, écoles et Stade)	Pose d'arceaux pour permettre aux usagers d'attacher leur vélo	- Faciliter le stationnement des cycles en dehors des espaces piétons - Sécuriser les stationnements contre les vols	Sans objet	Sans objet	Création d'emplacements dédiés au stationnement des cycles favorisant l'utilisation de ce mode de déplacement	Sans objet	Sans objet	Suppression d'une place de stationnement automobile sur la RD 910, devant l'espace commerçant, pour permettre la création de stationnements pour les cycles	

Légende:

Impact	Très favorable	Favorable	Limité	Défavorable	Très défavorable
Réaménagement	Léger	Modéré	Lourd		



Secteur privilégié pour l'extension du bourg

Carrefour à feux pour piétons

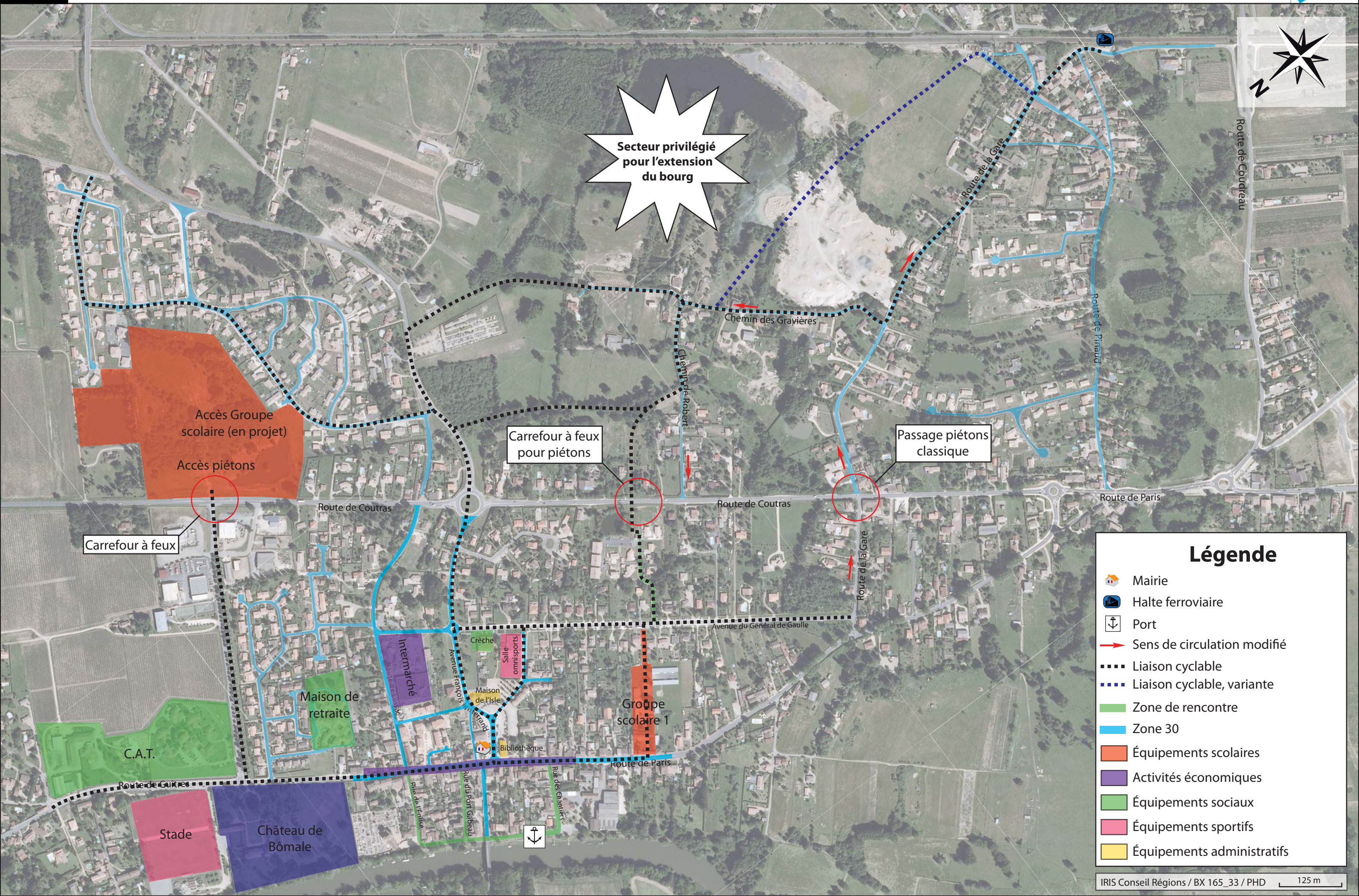
Passage sous voite

Légende

- Mairie
- Halte ferroviaire
- Port
- Sens de circulation modifié
- Voie sans issue
- Liaison cyclable
- Liaison cyclable, variante
- Zone de rencontre
- Zone 30
- Équipements scolaires
- Activités économiques
- Équipements sociaux
- Équipements sportifs
- Équipements administratifs



Secteur privilégié pour l'extension du bourg



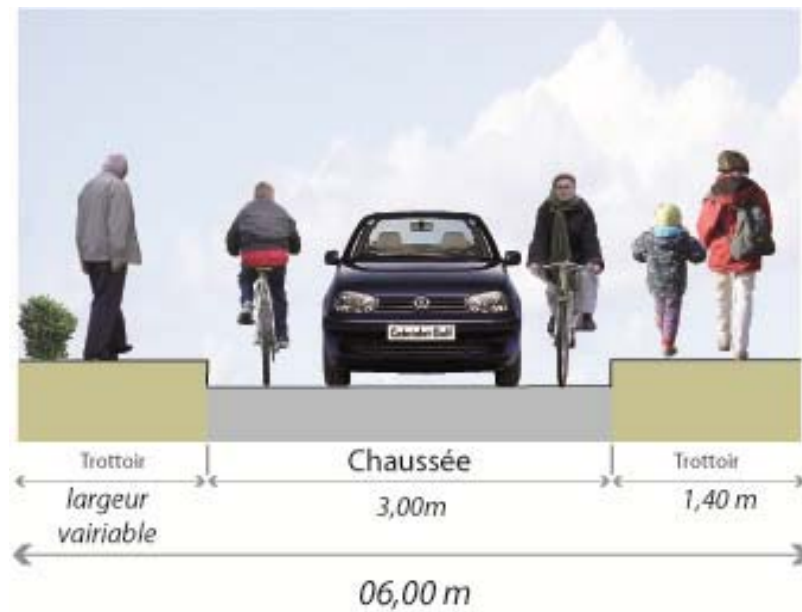
Légende

- Mairie
- Halte ferroviaire
- Port
- Sens de circulation modifié
- Liaison cyclable
- Liaison cyclable, variante
- Zone de rencontre
- Zone 30
- Équipements scolaires
- Activités économiques
- Équipements sociaux
- Équipements sportifs
- Équipements administratifs

4.4.3 - Incidences de la création de liaisons douces sur les voies actuelles

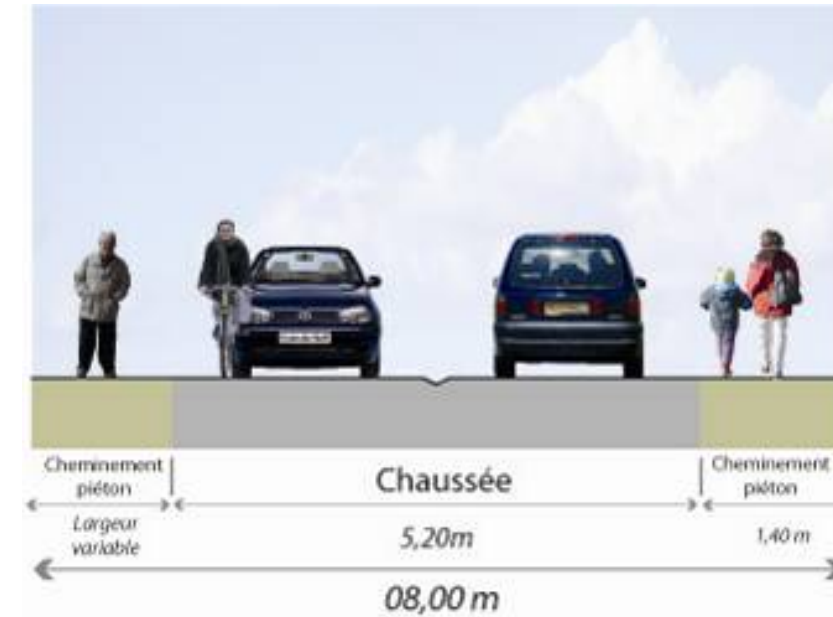
➤ Route de la Gare, Chemin des Gravières et Chemin de Robert :

Sur ces 3 axes, l'emprise moyenne disponible est de 6 mètres. Avec la mise à sens unique de ces voies, il est possible de réduire l'emprise circulaire à 3 mètres et de créer deux cheminements pour piétons. Sur ces deux cheminements piétons, au moins l'un d'entre eux sera rendu accessible pour assurer une continuité sur l'itinéraire. Ces cheminements peuvent être matérialisés par des trottoirs bordurés ou des accotements revêtus. Les cycles seront intégrés à la circulation automobile puisque ces axes sont intégrés en Zone 30. Ils pourront dès lors circuler dans les 2 sens (dont l'un en contre-sens).



➤ Rue Marie Curie :

Sur cette rue, une Zone de rencontre sera créée ce qui permettra d'intégrer l'ensemble des modes de déplacement sur une même voie. Cela permet d'intégrer l'ensemble des modes de circulation sur une même voie puisque l'emprise y est assez réduite (entre 8 et 9 mètres). D'une manière générale, il est préférable de différencier les cheminements piétons de la voirie par un revêtement coloré, pour permettre aux personnes malvoyantes de mieux les repérer. L'ensemble de la voie peut être mise à niveau et la mise en place d'un caniveau central permet de renforcer la lisibilité de cette voie. Ces travaux ne sont pas prioritaires puisque la Rue Marie Curie est une voie sans issue et la circulation y est très faible. La simple pose de panneaux permettrait de rendre cohérente cette zone.



➤ **Avenue du Général de Gaulle :**

L'emprise sur cette avenue est très confortable, voire démesurée et sans aucune lisibilité (comprise entre 17 et 20 mètres). Actuellement, cet axe structurant pour la desserte des quartiers apparaît comme un axe interurbain dont le long alignement droit est favorable à la pratique de vitesses élevées (Et cela malgré la présence d'une école et d'une crèche). Cet axe étant emprunté par les transports scolaires, la voirie ne devra pas être réduite en deçà de 5,6 mètres. Pour favoriser les modes doux de déplacements, il est possible d'envisager plusieurs configurations :

- Aménagement de cheminements piétons et de bandes cyclables :



- Aménagements de cheminements mixtes :



➤ **Avenue François Mitterrand :**

Cette Avenue, placée en Zone 30, permet d'intégrer les cycles à la circulation automobile. Étant donné que les poids-lourds (< 15t) sont autorisés à circuler sur cet axe, il est préférable de conserver une chaussée à 6 mètres (5,60 mètres ponctuellement lorsque l'emprise est réduite). Il est nécessaire de rendre accessible au moins un cheminement piéton pour assurer la continuité en direction des nouveaux quartiers d'habitation à l'Est de la RD 674.



Sur cette Avenue et en approche de la RD 674, l'emprise disponible se resserre et il sera difficile d'aménager des cheminements piétons accessibles. Il pourrait être opportun de réaliser un plan d'alignement des propriétés pour libérer un peu d'emprise. L'aménagement de cette voie pourra ainsi se faire en cohérence avec le projet prévu (création de logements collectifs et de commerces le long de l'axe).

➤ **Route de Paris :**

Sur cet axe, il faut distinguer les parties intégrées en Zone 30 des sections limitées à 50 km/h :

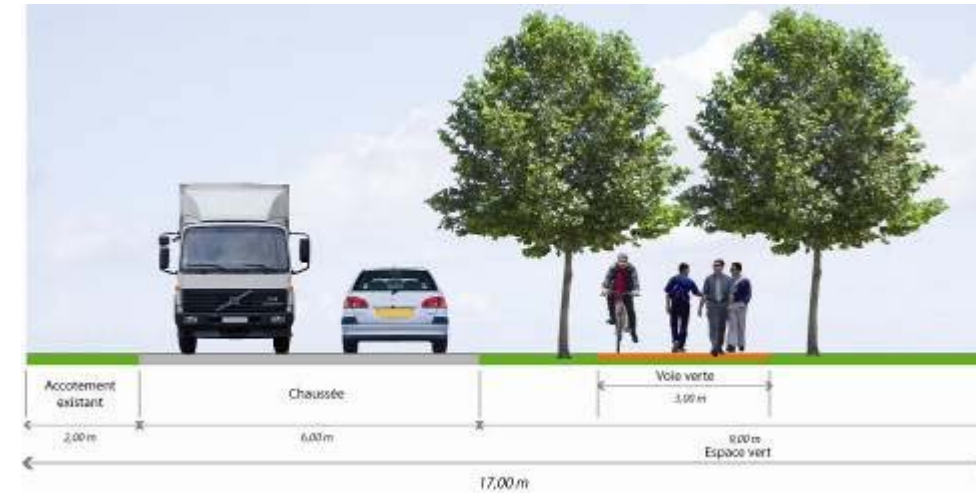
_ Sur la zone en agglomération et limitée à 50 km/h, au Nord de l'hyper-centre, il est nécessaire de créer des aménagements dédiés aux cycles. Les emprises disponibles sur ces portions de voies sont comprises entre 11,5 et 17 mètres. En présence d'emprises restreintes, il sera nécessaire de réduire la largeur de chaussée à 5,6 mètres et éventuellement les bandes cyclables à 1,20 mètre.

Lorsque les emprises sont plus confortables, il est possible de créer des places de stationnement, des arrêts de car en encoche ou des cheminements piétonniers plus confortables. Au Sud de la commune, l'aménagement de cheminements piétons et de bandes cyclables peuvent nécessiter l'abattage d'arbres d'alignement



➤ **Route des Platanes, hypothèse 2 :**

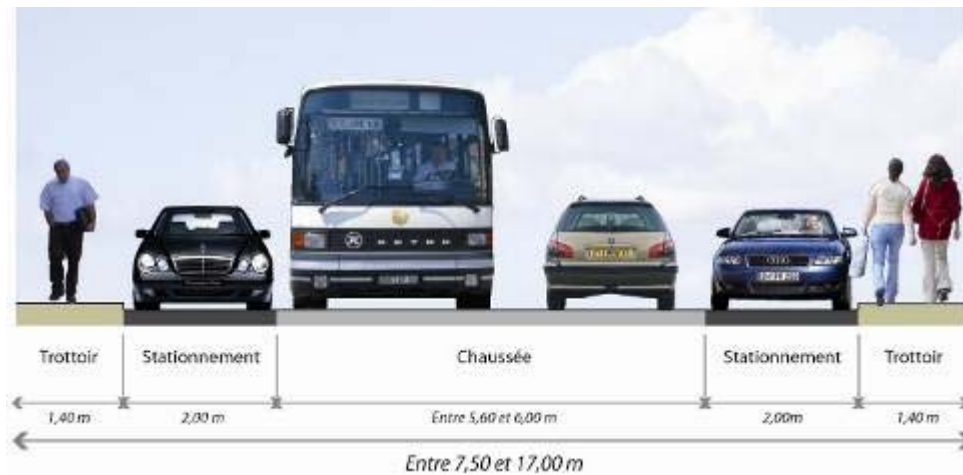
_ Sur la Route des Platanes, dans l'hypothèse où la RD 674 (Route de Coutras) est requalifiée en boulevard urbain, une liaison douce de type voie verte, de 3 mètres de largeur, pourra être créée entre les alignements de platanes. Ainsi, l'ensemble des modes doux pourront se partager un espace en site propre (qui leur est dédié).



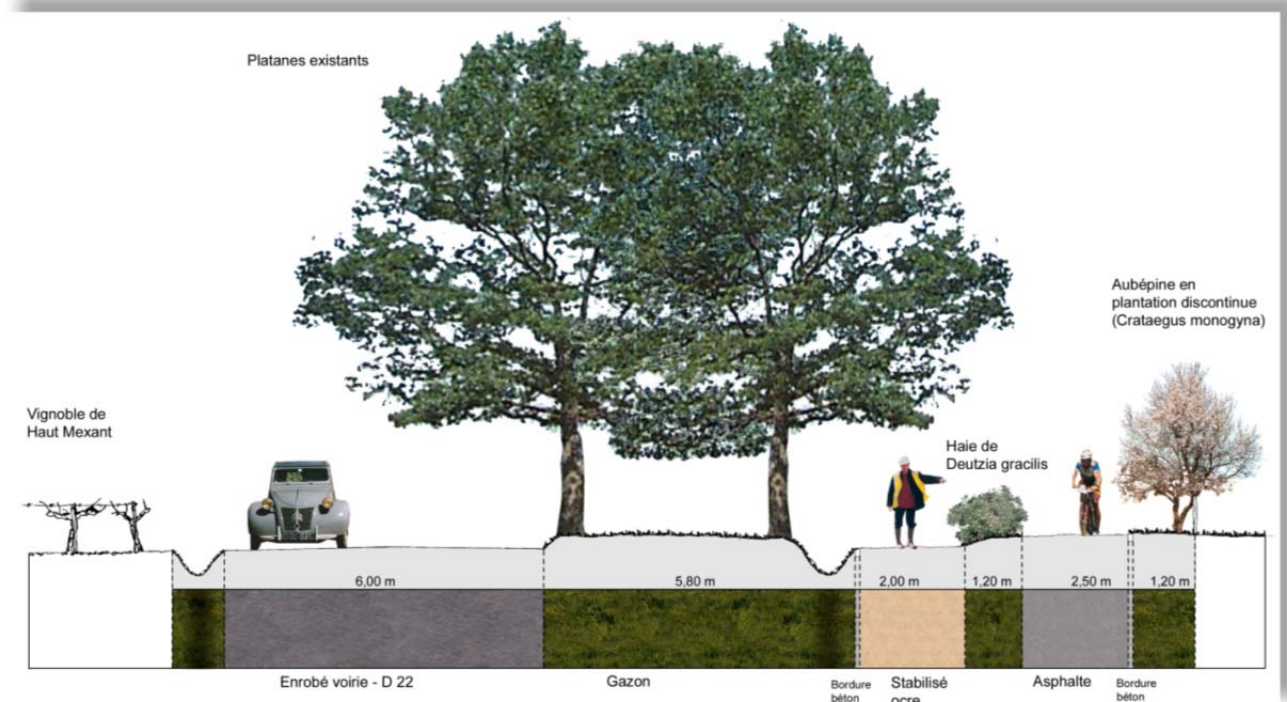
Cet aménagement permettra de valoriser cet espace dont le cheminement existant n'est que très peu utilisé aujourd'hui. Cette voie devra être revêtue pour assurer le confort des usagers.

_ Ce cheminement pourrait également être créé au Sud des alignements de platanes pour respecter les propositions faites dans l'étude paysagère de 2000.

_ Sur la Route de Paris placée en Zone 30 (au niveau de l'espace commerçant), les emprises disponibles sont parfois très réduites, comprises entre 7,5 et 17 mètres. D'une manière générale, il sera intéressant de réduire la largeur de chaussée à 6 mètres (5,6 mètres ponctuellement) et de créer deux cheminements piétons accessibles. Les stationnements devront être maintenus autant que possible pour soutenir l'activité commerciale. La Zone 30 permet d'intégrer les cycles à la circulation ce qui permet de limiter l'emprise nécessaire pour aménager cette voie.

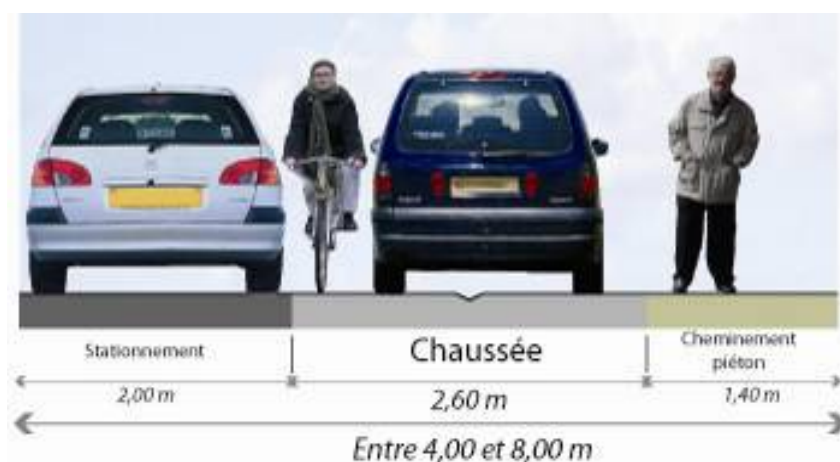


La présence d'une emprise très réduite au niveau du carrefour avec la Route de Lussac peut se révéler problématique pour la mise en accessibilité de la voirie. Ainsi, seul un cheminement piéton accessible pourra être créé à cet endroit et plusieurs places de stationnements devront être supprimées. La suppression de places de stationnement sur cette zone n'est pas souhaitable puisque cela pourrait nuire à l'activité commerciale. Elle sera tout de même nécessaire à cet endroit (3 emplacements à supprimer). Le jalonnement des parkings à proximité permettra de compenser la suppression de ces emplacements.



➤ **Rue des Chantiers, Quai de l'Isle, Rue de l'église et Rue du Port Gabeau :**

Sur ces 4 rues, l'emprise disponible est faible (entre 4 et 8 mètres) ce qui limite les possibilités d'aménagements. Or, une Zone de rencontre couvrant cet espace de vie, permettrait d'intégrer l'ensemble des modes de déplacement sur une même chaussée. Un caniveau central pourra être créé ce qui permettra, en plus de collecter les eaux pluviales, d'améliorer la lisibilité de cet espace. Les cycles et piétons seront intégrés à la circulation automobile (priorité des piétons sur les autres modes de déplacement). Les vélos peuvent circuler dans les deux sens de circulation (contrairement aux voitures) sauf si un arrêté municipal interdit cette pratique.



Il serait intéressant de matérialiser un cheminement piéton (d'une couleur différenciée par rapport à la chaussée) dans le cadre de la mise en accessibilité du centre-ville. Lorsque l'emprise est suffisante, des emplacements pour le stationnement des véhicules pourront être matérialisés.

4.5 - Le stationnement

Le diagnostic a permis de mettre en évidence une absence de hiérarchisation de l'usage des stationnements disponibles avec :

- des stationnements anarchiques,
- un usage riverain des emplacements sur la RD 910 au niveau de l'espace commerçant,
- des stationnements sur ouvrage inutilisés.

4.5.1 - Jalonement des parkings

L'organisation du stationnement au travers du jalonement, est une étape essentielle pour en améliorer l'usage. Le jalonement des ouvrages de stationnement (parkings) devrait permettre d'inciter les usagers de longue durée à préférer leur utilisation. C'est le cas pour l'ensemble des parkings recensés le long de la RD 910 en traverse de centre-bourg.

Ainsi, il faudra jalonner les parkings du PRIJ et celui face à l'agence immobilière (peu avant la Route de Lussac) depuis la Route de Paris.

Le parking de la Place de la République devra être jalonné depuis la RD 910 et depuis la RD 674.

Les parkings sur les quais (école maternelle et église) pourront être indiqués depuis la Rue des Chantiers.

Il serait intéressant que le nombre de places soit indiqué sur les panneaux, surtout pour le parking de la Place de la République qui dispose d'une forte capacité. De la même manière, sur les ouvrages plus modestes, la matérialisation des places permettrait d'en optimiser la capacité.

4.5.2 - Création d'arrêts-minute ou d'une Zone Bleue

➤ Création d'« arrêt-minute », hypothèse 1

Le diagnostic ayant mis en évidence un usage riverain des stationnements devant l'espace commerçant, il serait intéressant de délimiter une zone comprenant 4 à 6 « arrêts-minute » (devant la boulangerie, les boucheries et le bureau de tabac (emplacements à déterminer en fonction des emprises disponibles).

Cela permettra d'améliorer la rotation des places et évitera les stationnements de longue durée qui se reporteront sur les parkings situés à proximité. Ainsi, les stationnements sur une portion de la RD 910 seront dédiés à l'espace commerçant (soutient de l'activité économique).

Cette mesure est d'autant plus importante que quelques places devront être supprimées pour permettre la mise en accessibilité de la voirie.

Cependant, il faut préciser qu'en droit français, les « arrêts-minute » n'ont aucun cadre juridique. Il est donc difficile de contrôler ces espaces dont la bonne utilisation dépend des usagers.

➤ Création d'une Zone Bleue, hypothèse 2

Dans une seconde hypothèse, une Zone bleue pourrait être créée sur l'ensemble de l'espace commerçant (RD 910, Route de Paris). Depuis 2007, le disque européen de stationnement a été généralisé en France et remplace progressivement le disque actuel. L'ensemble des usagers et des collectivités doivent être aux normes européennes au 31/12/2011.

Ce nouveau disque est à usage plus souple que l'actuel puisque les tranches horaires prédéfinies de 1h30 sont remplacées par une graduation en dizaines de minutes, ce qui permet aux collectivités d'adapter plus finement le temps maximal de stationnement.

La création d'une Zone bleue devant l'ensemble de l'espace commerçant permettra d'obtenir une bonne rotation des places sur tout ce tronçon et ainsi, de favoriser l'activité commerciale sur le centre-ville..

Il est nécessaire de rappeler que comme tout dispositif de régulation du stationnement sur voirie, un contrôle effectif est nécessaire pour s'assurer du respect de la réglementation par les usagers et donc une bonne rotation. Faute de surveillance c'est la règle du « premier arrivé, premier servi » qui s'appliquera, et l'on en connaît les effets pervers. La Police municipale sera donc en charge du contrôle de ces emplacements.

4.5.3 - Contraintes au stationnement

➤ Interdiction de stationner sur la Rue du Pont

La Rue du Pont est une entrée de ville étroite et les stationnements anarchiques le long de la voie forment une contrainte à la fluidité du trafic. Ces stationnements anarchiques sont également contraignants pour les piétons qui sont obligés de circuler sur la chaussée. L'absence de visibilité liée au pont accroît cette contrainte.

Il est donc nécessaire d'interdire le stationnement sur cette rue. Cette action peut se traduire par la pose de panneaux et la mise en place d'un marquage au sol.

➤ Sécurisation des abords des traversées piétonnes

Les stationnements anarchiques le long de la RD 910 sont problématiques au niveau des traversées piétonnes. Les véhicules stationnés aux abords immédiats des traversées masquent la présence des piétons, ce qui dégrade le niveau de sécurité pour eux.

Pour les sécuriser, il faut empêcher physiquement les véhicules de stationner aux abords des passages piétons. Ce problème récurrent devant la mairie (sur la RD 910) peut trouver sa solution par la mise en place de potelets ou avec une avancée du trottoir.

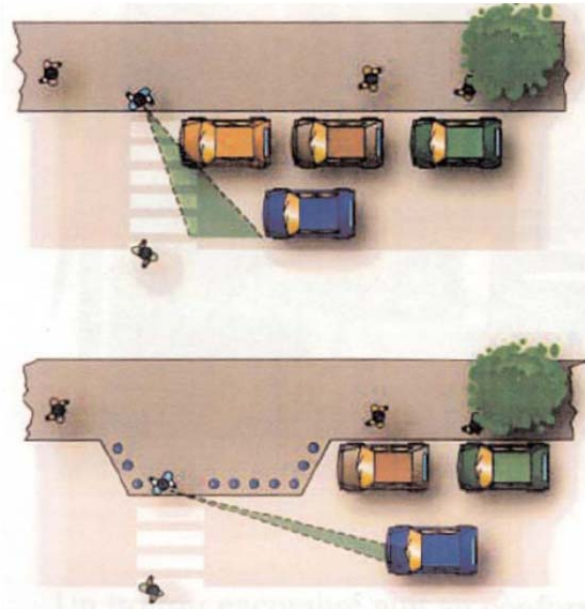


Figure 13: Aménagement pour la sécurisation d'une traversée piétonne (Source CERTU)

Cette mesure améliore la covisibilité entre piétons et automobilistes

4.5.4 - Mise en conformité des places destinées aux personnes handicapées

Le diagnostic des stationnements destinés aux personnes handicapées fait état d'une offre qualitative défailante avec des emplacements qui ne sont pas aux normes.

Il est donc nécessaire de mettre aux normes européennes les emplacements existants, et cela avant 2015. Cette mise en conformité se traduit par :

- un respect des dimensions des emplacements,
- une signalisation (verticale et horizontale) cohérente.

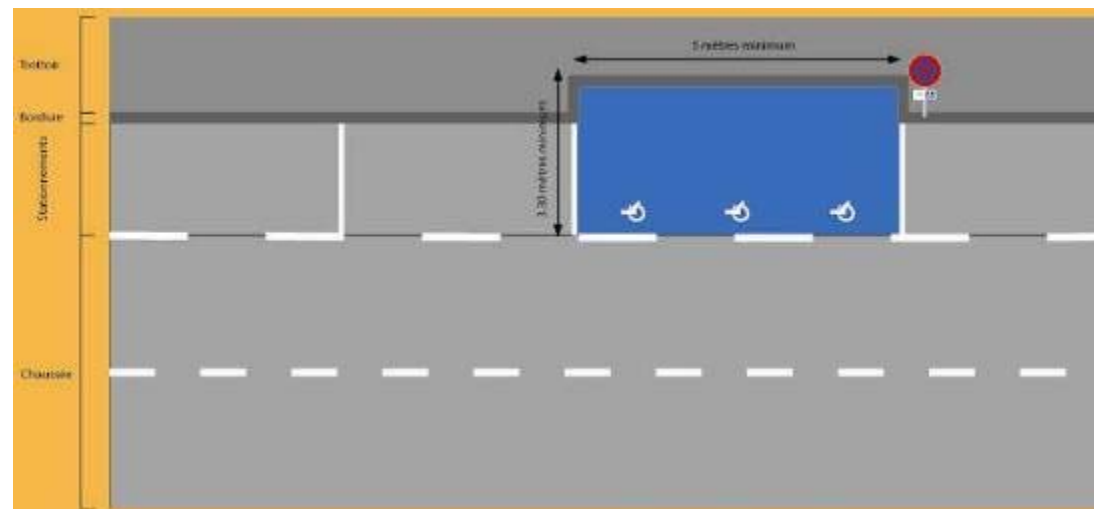
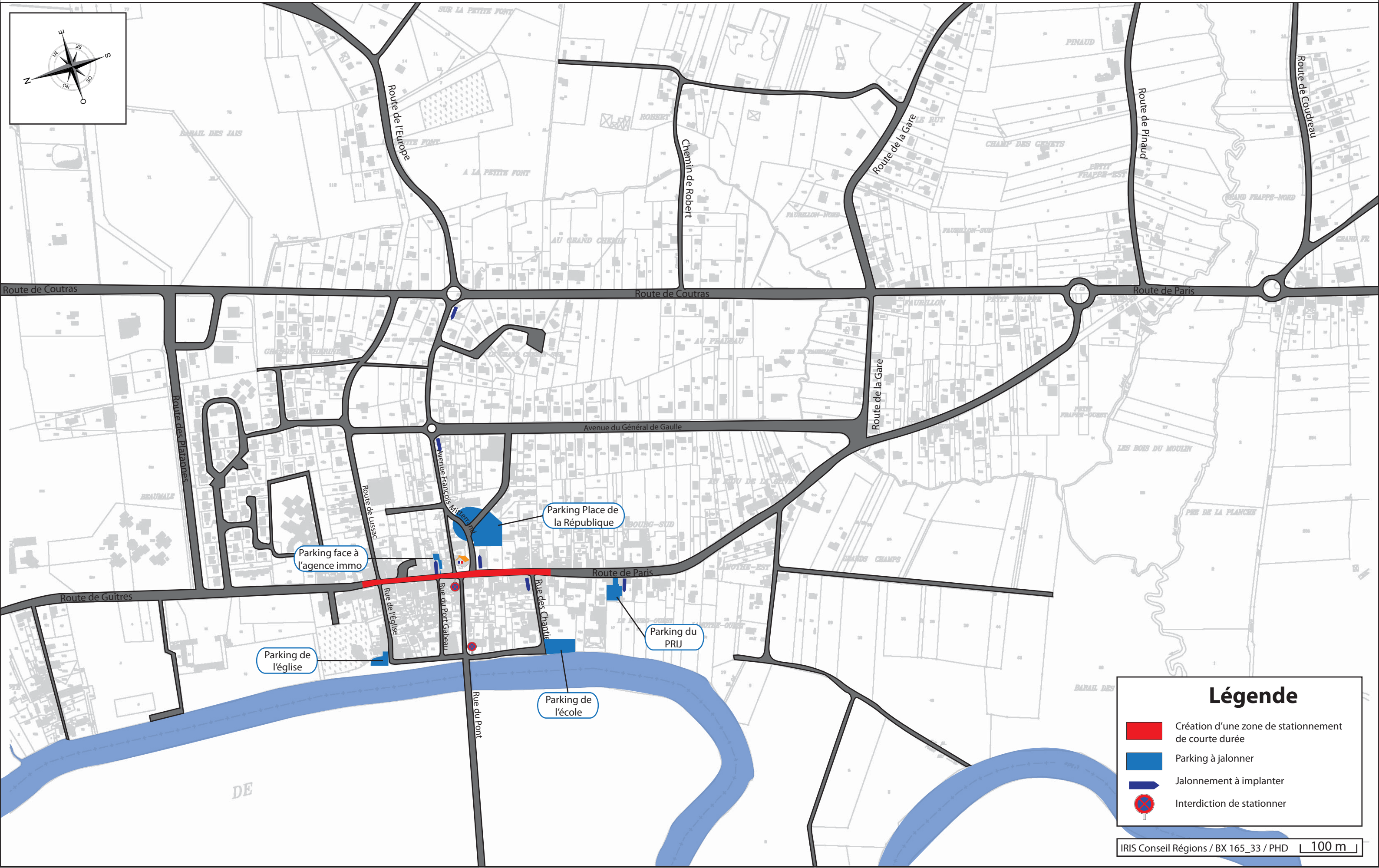


Figure 14: Exemple de place destinée aux personnes handicapées

Objectif	Variante / Localisation	Aménagements préconisés	Fonctionnalité principale	Circulation automobile	Piétons	Cycles	Riverains / Commerces		Stationnement	Ampleur du réaménagement
							Déplacements	Qualité de vie		
Optimiser le stationnement	Le jalonnement des parkings	Pose de Jalons indiquant la présence de parkings (possibilité d'en indiquer le nombre de places)	- Améliorer la lisibilité des ouvrages de stationnement - Améliorer la rotation sur la RD 910 pour soutenir l'activité économique	Favoriser les stationnements de courte durée sur la RD 910	Sans objet	Sans objet	- Stationnement des riverains sur ouvrage de stationnement et non sur la RD 910 - Stationnement devant les commerces facilité	Amélioration de la fréquentation des commerces	- Amélioration de l'occupation des parkings - Amélioration de la rotation du stationnement sur la RD 910	
	Création d'"arrêts-minute" (hypothèse 1) ou d'une Zone Bleue (hypothèse 2)	- Création de 5 "arrêts-minute" sur la RD 910 devant les commerces (hypothèse 1) - Création d'une zone bleue devant les commerces (hypothèse 2)	Améliorer la rotation des stationnements devant l'espace commerçant	Favoriser les stationnements de courte durée sur la RD 910	Sans objet	Sans objet	Stationnements de courte durée favorisés sur la RD 910 devant l'espace commerçant	Amélioration de la fréquentation des commerces	- Amélioration de la rotation du stationnement sur la RD 910 - Amélioration de l'occupation des parkings	
	Contrainte au stationnement	Interdiction de stationner sur la Rue du Pont	- Assurer la fluidité du trafic - Sécuriser les déplacements pour les modes doux	Favoriser la fluidité du trafic automobile	Sans objet	Sans objet	Stationnement des riverains contraint avec report sur les parkings (Place de la République)	Sans objet	Stationnements contraints et reportés sur les parkings (Place de la République)	
		Sécurisation des abords des traversées piétonnes	- Assurer la covisibilité entre automobilistes et piétons - Sécurisation des traversées piétonnes	Améliorer la covisibilité entre piétons et automobilistes pour limiter le risque de collision	Sans objet	Sans objet	Sans objet	Sans objet	Stationnements contraints aux emplacements matérialisés	
	Mise en conformité des places à destination des personnes en situation de handicap (PSH)	- Mise aux normes des signalisations verticales et horizontales - Mise aux normes géométriques des emplacements existants	Assurer l'accessibilité de la voirie pour les PSH (personnes en situation de handicap)	Sans objet	Sans objet	Sans objet	Stationnement des PSH favorisés	Sans objet	Mise en conformité des stationnements à destination des PSH sur l'hyper-centre	

Légende:

Impacts	Très favorable	Favorable	Limité	Défavorable	Très défavorable
Réaménagement	Léger	Modéré	Lourd		



Légende

- Création d'une zone de stationnement de courte durée
- Parking à jalonner
- Jalonnement à implanter
- X
 Interdiction de stationner

5 - ITINERAIRE CYCLABLE DE LOISIR

La Municipalité souhaiterait créer un aménagement cyclable pour inciter à la pratique de ce loisir sur la Commune. L'équipe projet souhaiterait que cet itinéraire relie Picampeau au site des étangs des Chèvres. Il passe par :

- Picampeau,
- le Petit Caillevat,
- le Grand Caillevat,
- Goizet,
- L'Ombrière,
- Saint-Denis bourg,
- Chaumette,
- Chaptit,
- Le Port du Fleix.

Sur cet itinéraire d'environ 10 km, des problèmes d'emprise et de franchissement (voie ferrée) forment des contraintes à cet aménagement. Ainsi, il est proposé d'aménager cet itinéraire selon deux hypothèses et une variante.

5.1 - Principe et variante

5.1.1 - Rues empruntées par l'itinéraire

La liaison douce empruntera depuis Picampeau le Chemin du Pin-Franc, le Chemin des Treilles, le Chemin des Lorettes, la Route des Terriers et la Route de la Pinière pour rejoindre Goizet.

Ils traverseront la RD 22 (Route de l'Europe) pour emprunter le Chemin du Grand Bouquet, le Chemin latéral, la Route du Pré de Coudreau pour emprunter le passage sous voie au niveau de la Halte ferroviaire. Ce passage est actuellement sous-dimensionné, il est nécessaire d'en abaisser le seuil pour avoir une hauteur de 2,50 mètres (contre 2 m actuellement).

Après la voie ferrée, les modes doux rejoignent la Route de la Gare, le Chemin des Gravières et le Chemin de Robert pour rejoindre le cheminement doux en projet.

Sur l'hyper-centre, les usagers empruntent la Rue Marie Curie, l'Avenue du Général de Gaulle et l'Avenue F. Mitterrand pour rejoindre la Route de Paris. Ils rejoindront les étangs des Chèvres par la Route de Guîtres, la Route de Reuille, la Rue du Haut Mexant et le Chemin du Haras.

5.2 - Aménagement d'un itinéraire cyclable, hypothèse 1

Dans une première hypothèse, la réalisation de cette liaison devra répondre aux normes en matière d'aménagement cyclable.

Sur les Zones limitées à 70 km/h et 90 km/h, les seuls aménagements cyclables permettant de sécuriser les déplacements des cycles sont les pistes cyclables et les voies vertes. Ces deux aménagements sont à réaliser en dehors de la chaussée (site propre), ou séparés physiquement de celle-ci.

L'aménagement de cette itinéraire nécessitera d'élargir la plate-forme actuelle en menant des expropriations. Dans les secteurs urbanisés, si l'emprise est trop restreinte comme à Goizet ou Pinaud, des Zones 30 devront être créées pour que les cycles soient intégrés à la circulation automobile.

Le Chemin latéral pourrait quant à lui être fermé à la circulation automobile (saufs ayants-droit) pour favoriser la circulation des modes doux. La circulation automobile sera reportée sur le Chemin des Péraills.

Les cycles seront à nouveau intégrés à la circulation automobile (dans une Zone 30) jusqu'à la Halte ferroviaire.

Ils emprunteront le passage sous voie qui nécessite d'être agrandi pour rejoindre la Route de la Gare en direction du centre-ville. Les usagers reprendront ensuite le Chemin des Carrières, le Chemin de Robert, la Rue Marie Curie et l'Avenue du Général de Gaulle jusqu'à la Mairie (liaison Halte ferroviaire / hyper-centre, Voir § 3.3.2.).

Ensuite, les cycles emprunteront la Route de Paris (Zone 30), puis la Route de Guîtres (aménagement cyclable en projet). Pour pallier à des problèmes d'emprise, les cyclistes devront emprunter la Route de Reuille, le Chemin du Haut-Mexant et le Chemin du Haras, pour rejoindre les étangs des Chèvres. Ces axes devront être placés en Zone 30 pour que les cycles puissent être intégrés à la circulation automobile.

La création de cet aménagement cyclable nécessite un jalonnement adapté avec des indications de distance et de temps de parcours.

5.3 - Aménagement d'un itinéraire cyclable, hypothèse 2

Dans une seconde hypothèse, l'objectif est de créer un itinéraire sans aménagement particulier pour en limiter le coût. Cet aménagement ne sera donc pas aux normes. L'itinéraire ne doit pas emprunter les axes principaux de circulation (RD 22, RD 910, etc.) pour limiter les risques d'accident avec les véhicules motorisés.

Dans cette hypothèse, les cycles seront intégrés à la circulation automobile sur la majeure partie de l'itinéraire. Un jalonnement adapté avec des indications de distance et de temps de parcours permettra d'orienter les usagers.

Ainsi, les cycles emprunteront le Chemin du Pin Franc pour rejoindre le Chemin des Treilles où ils seront intégrés à la circulation automobile (Zone 90). Ils emprunteront le Chemin des Lorettes, la Route des Terriers et la Route de la Pinière, en partageant l'espace avec les véhicules motorisés (Zones 90).

Les cycles traverseront la RD 22 dans une Zone 30 pour rejoindre le Chemin du Grand Bouquet (Zone 90). Sur ce chemin, les cycles seront à nouveau intégrés à la circulation jusqu'au Chemin Latéral. Si celui-ci est fermé à la circulation automobile, les cycles pourront y circuler de manière sécurisée.

Dans cette seconde hypothèse, le cheminement depuis la Halte ferroviaire jusqu'à la Mairie sera identique à celui décrit en hypothèse 1 et au paragraphe 3.3.2.

Les cycles emprunteront l'aménagement cyclable en projet sur la Route de Guîtres pour rejoindre la Route de Reuille.

Sur la Route de Reuille, la Rue du Haut Mexant et le Chemin du Haras, les cycles seront intégrés à la circulation automobile (Zones 90).

5.3.1 - Variante 1

Dans une variante, il est possible d'envisager de modifier le tracé par la Route de l'Europe, depuis le Chemin du Grand Bouquet jusqu'à l'Avenue F. Mitterrand. Cette variante emprunte un itinéraire très circulé et les cycles devront être exclus de la chaussée. Un élargissement de l'ouvrage de franchissement devra être envisagé par encorbellement (Cf. Schéma de principe ci-dessous).

Cette variante permettrait tout de même de désenclaver le lieu-dit Goizet par rapport au centre-ville pour les modes doux de déplacement. Son coût devrait être élevé (élargissement de l'ouvrage et reprise de la plate-forme).

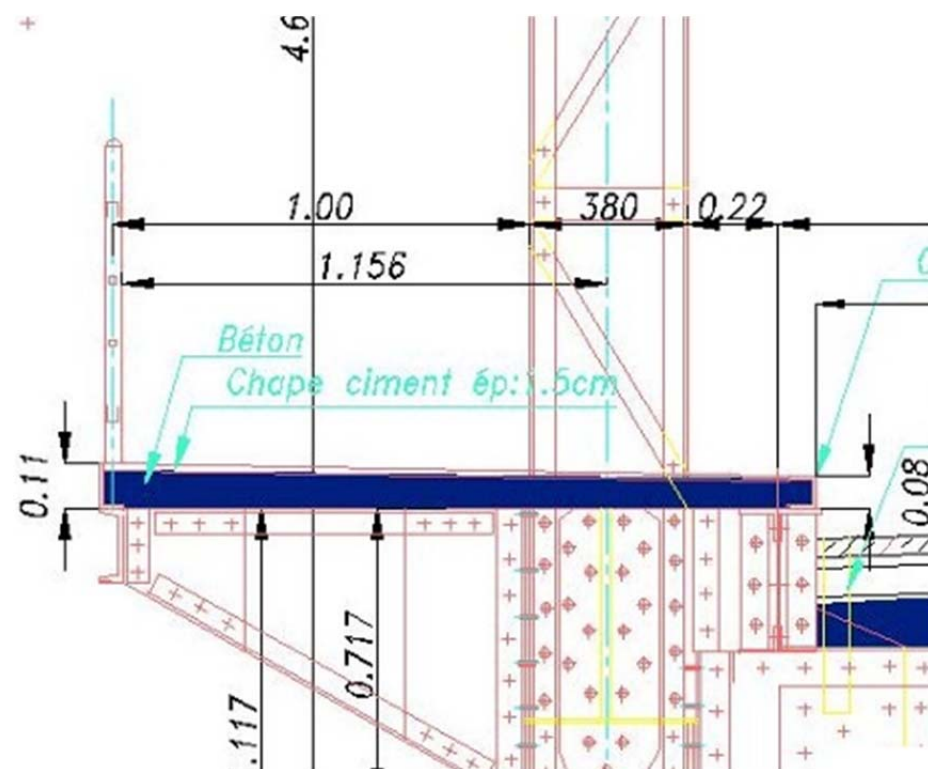


Figure 15: Schéma de principe (Les côtes sont indiquées à titre purement informatif)



5.3.2 - Variante 2

Dans une seconde variante, on peut dévier le tracé initial en passant par la Route de la Gare, la RD 910 (Route de Paris) et la Rue du Général Cluzeau. Cette variante, pour permettre de sécuriser efficacement les déplacements des cycles, nécessite la mise à sens unique intégrale de la Route de la Gare pour permettre la création de bandes cyclables.

Des bandes cyclables devront être créées sur la RD 910 (Route de Paris pour pouvoir rejoindre la Rue du Général Cluzeau. Cette rue étant une voie sans issue, il est possible d'y créer une Zone de rencontre pour y favoriser les déplacements des modes doux.

Ensuite, un aménagement dédié aux modes doux pourra être réalisé jusqu'aux quais (placés en Zone de rencontre). Ce cheminement pourra reprendre depuis les quais jusqu'au Château de Bômale.

5.3.3 - Variante 3

Cette troisième variante consiste à prolonger la variante 2 le long des berges de l'Isle par l'aménagement d'un espace dédié aux modes doux (de type voie verte). Cette variante nécessite l'acquisition de terrains sur les berges de l'Isle afin d'obtenir une emprise suffisante.

Objectif	Variante / Localisation	Aménagements préconisés	Fonctionnalité principale	Circulation automobile	Piétons	Cycles	Riverains / Commerces		Stationnement	Ampleur du réaménagement
							Déplacements	Qualité de vie		
Création d'un itinéraire cyclable de loisir	Aménagement d'un itinéraire cyclable entre Picampeau et les étangs des Chèvres, hypothèse 1	- Création d'un itinéraire cyclable sur piste ou sur voie verte en Zones 50, 70 et 90 - Intégration à la circulation automobile en Zone 30 (Goizet, Pinaud et hyper-centre) - Pose de jalons (indications de distance et de temps)	Favoriser les loisirs (vélo) sur le territoire communal par la création d'une liaison cyclable attractive et sécurisée, reliant plusieurs pôles d'attractivité (Hyper-centre, étangs des Chèvres, etc.)	Sans objet	- Circulation des piétons sécurisée dans le cas de la réalisation d'une voie verte - Partage de l'espace avec les cycles	- Circulation des cycles sécurisée sur un espace en site propre - Partage de l'espace avec les piétons	Activités de loisir (promenade) favorisées par la création de cet aménagement	Cet aménagement nécessitera de réaliser des expropriations le long de l'itinéraire pour favoriser la réalisation de cet aménagement	Sans objet	
	Aménagement d'un itinéraire cyclable entre Picampeau et les étangs des Chèvres, hypothèse 2	- Création d'un itinéraire cyclable sans mise aux normes particulière sur les Zones 50, 70 et 90. - Intégration à la circulation automobile en Zone 30 (Goizet, Pinaud et hyper-centre) - Pose de jalons de jalons (indications de distance et de temps)	- Favoriser les loisirs (vélo) sur le territoire communal par la création d'une liaison cyclable jalonnée - Limiter le coût de l'aménagement en réduisant l'ampleur du réaménagement	- Contrainte à la circulation automobile du fait de la circulation des cycles sur la chaussée - Risque d'accidents entre véhicules motorisés et cycles	Sans objet	Création d'un itinéraire cyclable non sécurisé avec risque de conflits entre cycles et véhicules motorisés	Activités de loisir (promenade) favorisées par la création de cet itinéraire	Sans objet	Sans objet	
	Aménagement d'un itinéraire cyclable, variante 1	- Itinéraire dévié sur la RD 22 (Route de l'Europe) entre Goizet et le Barail des Jais - Élargissement de l'ouvrage de franchissement de la voie ferrée pour intégrer un aménagement cyclable - Création d'un espace mixte sur trottoir ou d'une voie verte	- Créer une liaison plus directe entre Goizet et l'hyper-centre permettant de désenclaver le lieu-dit (liaison avec l'hyper-centre et le Groupe scolaire) - Créer une liaison cyclable favorisant les déplacements pendulaires	Sans objet	- Création d'une liaison sécurisée pour les piétons - Partage de l'espace avec les cycles	- Création d'une liaison sécurisée pour les cycles sur un itinéraire plus direct entre Goizet et l'hyper-centre - Partage de l'espace avec les piétons	Activités de loisir (promenade) et trafic pendulaire pour les modes doux favorisés par la création de cet aménagement	Cet aménagement nécessitera de réaliser des expropriations le long de l'itinéraire pour favoriser la réalisation de cet aménagement	Sans objet	
	Aménagement d'un itinéraire cyclable, variante 2	- Itinéraire dévié par la Route de la Gare, la Route de Paris, la Rue du Général Cluzeau, le Quai de l'Isle et le parc du Château de Bômale - Création de bandes cyclables sur la Route de la Gare et sur la Route de Paris - Création d'une Zone de rencontre sur la Rue du Général Cluzeau - Création d'une liaison douce de type voie verte jusqu'au Quai de l'Isle - Cycles intégrés à la circulation automobile sur le quai de l'Isle - Création d'une liaison douce de type voie verte jusqu'à la RD 910	- Créer une liaison attractive pour la promenade - Valoriser les berges de l'Isle en y créant des cheminements dédiés aux modes doux	Sans objet	- Création d'une liaison sécurisée pour les piétons - Partage de l'espace avec les cycles	- Création d'une liaison sécurisée et attractive pour les cycles à condition que des bandes cyclables soient réalisées sur la Route de la Gare et sur la Route de Paris (RD 910) - Partage de l'espace avec les piétons sur la portion en voie verte et sur la Zone de rencontre	Activités de loisir (promenade) et trafic pendulaire pour les modes doux favorisés par la création de cet aménagement	Sans objet	Sans objet	
	Aménagement d'un itinéraire cyclable, variante 3	- Itinéraire dévié depuis le parc du Château de Bômale sur les berges de l'Isle jusqu'aux étangs des Chèvres	- Créer une liaison attractive pour la promenade - Valoriser les berges de l'Isle en y créant des cheminements dédiés aux modes doux	Sans objet	- Création d'une liaison sécurisée pour les piétons - Partage de l'espace avec les cycles	- Création d'un itinéraire sécurisé en site propre permettant de créer une continuité jusqu'aux étangs des Chèvres sans emprunter la RD 910 - Partage de l'espace avec les piétons	Activités de loisir (promenade) et trafic pendulaire pour les modes doux favorisés par la création de cet aménagement	Sans objet	Sans objet	

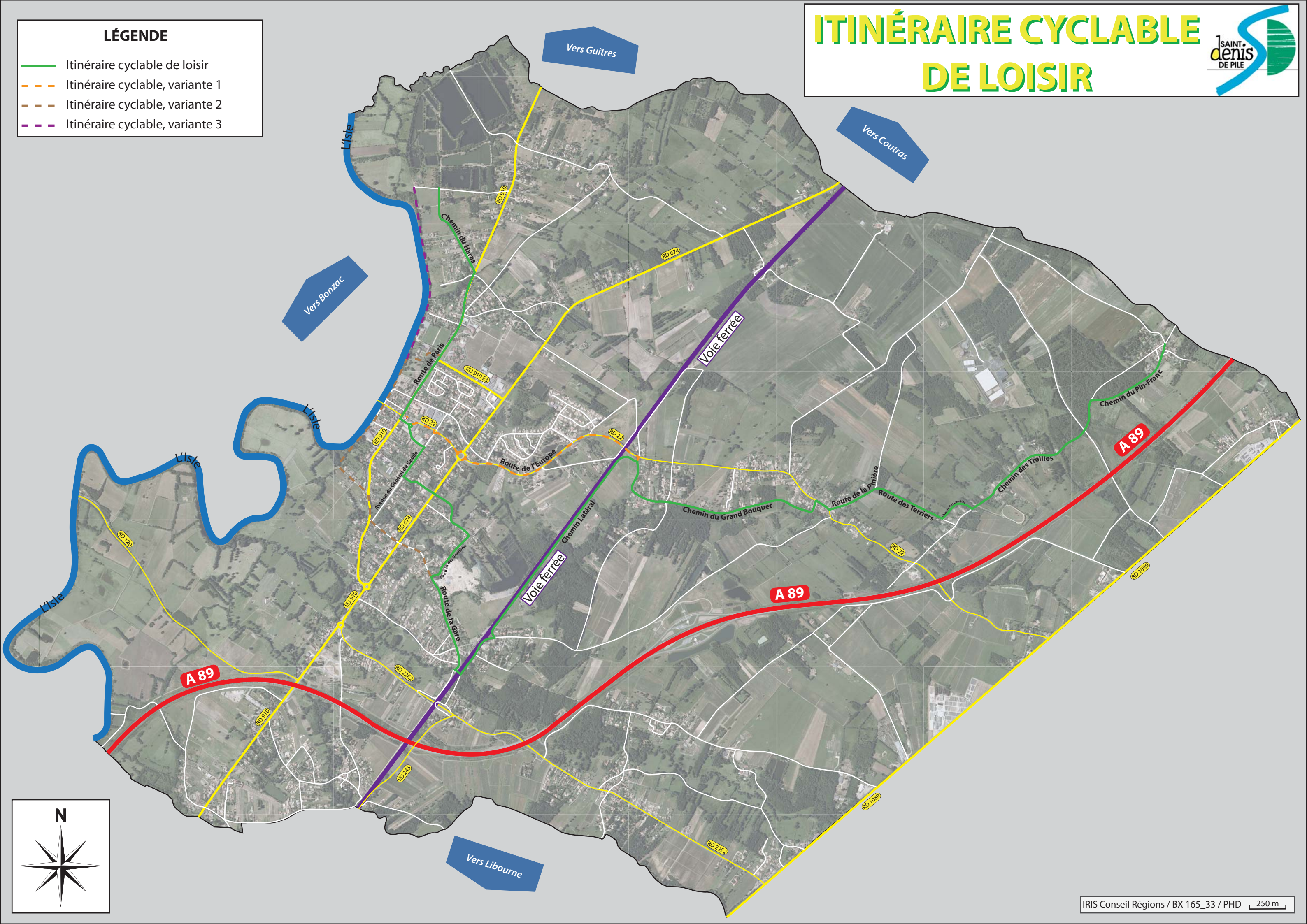
Légende:

Impact	Très favorable	Favorable	Limité	Défavorable	Très défavorable
Réaménagement	Léger	Modéré	Lourd		

LÉGENDE

- Itinéraire cyclable de loisir
- - - Itinéraire cyclable, variante 1
- - - Itinéraire cyclable, variante 2
- - - Itinéraire cyclable, variante 3

ITINÉRAIRE CYCLABLE DE LOISIR



6 - SECURISATION DES LIEUX-DITS

Le diagnostic a permis de mettre en évidence une absence de lisibilité des espaces traversés. Ce constat est mis en exergue au niveau des traverses d'agglomération sur le centre-ville historique (RD 674), à Frappe, à Goizet et à Bossuet.

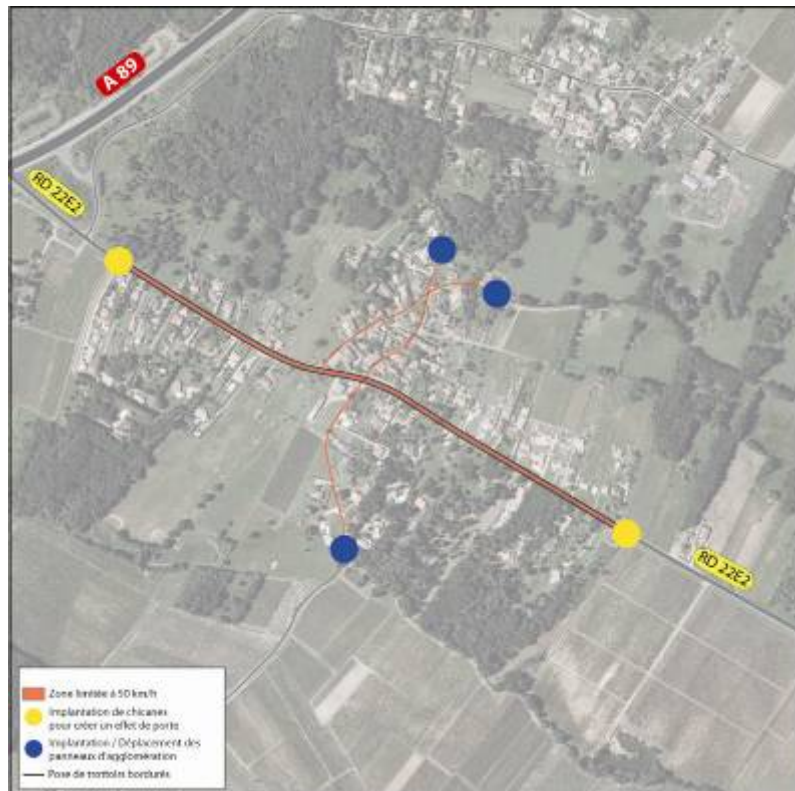
Il faut donc sécuriser prioritairement ces espaces agglomérés en contraignant les vitesses par l'aménagement et en renforçant l'aspect urbain. Les entrées de Frappe et la traverse du centre-ville historique ont été traitées précédemment (Voir §3.1. et 3.2.).

6.1 - Traverse de Bossuet

La traverse de Bossuet doit être aménagée pour inciter les usagers à ralentir sur cet axe qui forme aujourd'hui un long alignement droit.

Le principe d'aménagement de cette agglomération est identique à celui de la traverse du centre-ville historique. Ainsi, il est préconisé de :

- Créer un effet de porte en entrée et sortie sur la RD 22^{E2} par l'aménagement d'une chicane
- Améliorer la lisibilité de cette traverse par le renforcement du caractère urbain (création de trottoirs bordurés, ajout de panneaux d'entrée d'agglomération sur le réseau sécant au niveau du front bâti, etc.).
- Interdire le stationnement dans l'immédiat et le matérialiser à terme, lors de l'aménagement de la traversée d'agglomération (création d'emplacements sécurisés lorsque l'emprise le permet).

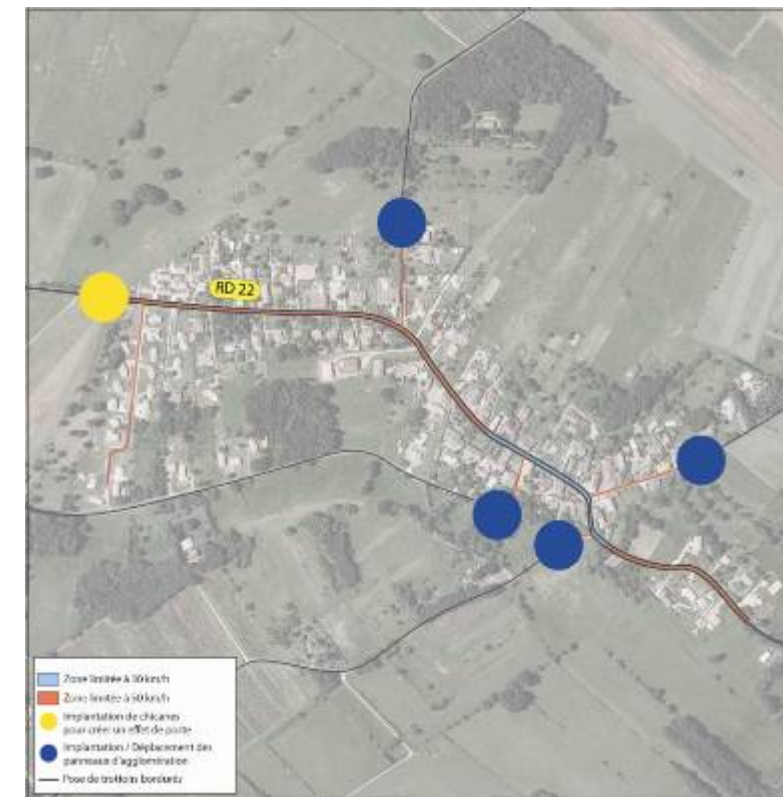


6.2 - Traverse de Goizet

6.2.1 - Hypothèse 1

La traverse de l'agglomération de Goizet devra être traitée de la même manière que celle de Bossuet avec l'aménagement de chicanes pour créer un effet de porte ; l'implantation de panneaux d'entrée/sortie d'agglomération sur le réseau sécant ; la pose de trottoirs bordurés pour améliorer la lisibilité de l'itinéraire ; Interdire le stationnement dans l'immédiat et l'organiser à terme (création d'emplacements réservés à cet effet lorsque l'emprise disponible le permet).

La création de trottoirs bordurés et revêtus nécessite d'envisager le busage des fossés pour gagner de l'emprise sur l'accotement existant.



Concernant l'entrée Est de Goizet sur la RD 22, il n'est pas nécessaire d'aménager de chicane en entrée d'agglomération puisque le tracé sinueux n'est pas propice à la pratique de vitesses élevées.

Il est à noter que les panneaux d'entrée d'agglomération doivent être implantés à proximité du front bâti. Ainsi, ces panneaux nécessitent d'être déplacés dans le cas où des extensions des bourgs seraient réalisées.

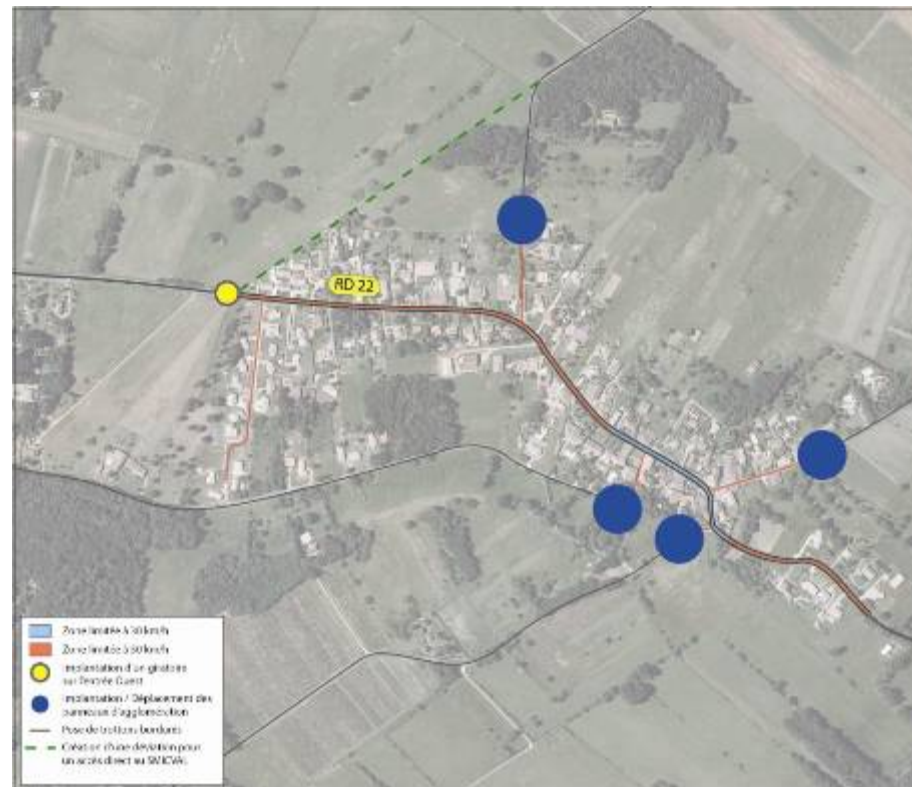
6.2.2 - Hypothèse 2

Dans une seconde hypothèse, il serait intéressant d'envisager l'aménagement de l'entrée Ouest par la création d'un giratoire.

Le POS (encore en vigueur à ce jour) prévoit la création d'une déviation de bourg pour permettre aux poids-lourds d'accéder au SMICVAL sans traverser Goizet. Cette déviation serait connectée à la Route du Passage du Loup depuis ce giratoire.

Un traitement paysagé de ce giratoire permettrait de créer l'effet de porte nécessaire pour inciter les usagers à ralentir.

Les autres principes d'aménagement sont les mêmes que sur la première hypothèse.



Objectif	Variante / Localisation	Aménagements préconisés	Fonctionnalité principale	Circulation automobile	Piétons	Cycles	Riverains / Commerces		Stationnement	Ampleur du réaménagement
							Déplacements	Qualité de vie		
Sécurisation des lieux-dits	Sécurisation du lieu-dit "Bossuet"	<ul style="list-style-type: none"> - Aménagement de chicanes en entrée et sortie du lieu-dit - Pose de panneaux en entrée / sortie d'agglomération lorsqu'ils n'existent pas - Création de trottoirs bordurés et revêtus - Interdiction de stationner à court-terme et organisation du stationnement une fois la création de trottoirs achevée 	<ul style="list-style-type: none"> - Effet de porte en entrée / sortie de lieu-dit pour inciter les usagers à ralentir - Améliorer la lisibilité de la traverse de lieu-dit - Sécuriser les abords de la voie 	Réduction des vitesses pratiquées	Sécurisation des déplacements des piétons par la création de cheminements sécurisés et par l'interdiction de stationner (puis organisation du stationnement à terme)	Sans objet	Sécurisation des accès riverains par une réduction des vitesses pratiquées	Qualité de vie améliorée par une réduction des vitesses pratiquées	<ul style="list-style-type: none"> - Sécurisation des abords de la voie par une interdiction du stationnement à court terme (pose de panneaux) - Organisation du stationnement à terme permettant de sécuriser les abords de la voie 	
	Sécurisation du lieu-dit "Goizet", Hypothèse 1	<ul style="list-style-type: none"> - Aménagement d'une chicane au niveau de l'entrée Ouest du lieu-dit - Pose de panneaux en entrée / sortie d'agglomération lorsqu'ils n'existent pas - Création de trottoirs bordurés et revêtus - Interdiction de stationner à court-terme et organisation du stationnement à long-terme 	<ul style="list-style-type: none"> - Effet de porte sur l'entrée Ouest du lieu-dit pour inciter les usagers à ralentir - Améliorer la lisibilité de la traverse de lieu-dit - Sécuriser les abords de la voie - Maintenir la zone 30 (avec réduction) au niveau de la succession de virages 	Réduction des vitesses pratiquées	Sécurisation des déplacements des piétons par la création de cheminements sécurisés et par l'interdiction de stationner (puis organisation du stationnement à terme)	Cycles intégrés à la circulation sur la Zone 30 permettant d'assurer une continuité pour l'itinéraire cyclable de loisir (Picampeau / Les Chèvres) sur cet espace très circulé	- Sécurisation des accès riverains par une réduction des vitesses pratiquées - Stationnement contraint en dehors des abords de la RD 22	Qualité de vie améliorée par une réduction des vitesses pratiquées	<ul style="list-style-type: none"> - Sécurisation des abords de la voie par une interdiction du stationnement à court terme (pose de panneaux) - Organisation du stationnement à terme permettant de sécuriser les abords de la voie 	
	Sécurisation du lieu-dit "Goizet", hypothèse 2	<ul style="list-style-type: none"> - Aménagement d'un giratoire au niveau de l'entrée Ouest du lieu-dit - Création d'une déviation de bourg pour une liaison avec le SMICVAL - Pose de panneaux en entrée / sortie d'agglomération lorsqu'ils n'existent pas - Création de trottoirs bordurés et revêtus - interdiction de stationnement à court-terme et organisation à long-terme 	<ul style="list-style-type: none"> - Effet de porte sur l'entrée Ouest du lieu-dit pour inciter les usagers à ralentir - Réduire le trafic poids-lourds en traverse de bourg - Améliorer la lisibilité de la traverse de lieu-dit - Sécuriser les abords de la voie - Maintenir la zone 30 (avec réduction) au niveau de la succession de virages 	<ul style="list-style-type: none"> - Réduction des vitesses pratiquées - Réduction du trafic poids-lourds en traverse de bourg 	Sécurisation des déplacements des piétons par la création de cheminements sécurisés et par l'interdiction de stationner (puis organisation du stationnement à terme)	Cycles intégrés à la circulation sur la Zone 30 permettant d'assurer une continuité pour l'itinéraire cyclable de loisir (Picampeau / Les Chèvres) sur cet espace très circulé	- Sécurisation des accès riverains par une réduction des vitesses pratiquées - Stationnement contraint en dehors des abords de la RD 22	Qualité de vie améliorée par une réduction des vitesses pratiquées	<ul style="list-style-type: none"> - Sécurisation des abords de la voie par une interdiction du stationnement à court terme (pose de panneaux) - Organisation du stationnement à terme permettant de sécuriser les abords de la voie 	

Légende:

Impact	Très favorable	Favorable	Limité	Défavorable	Très défavorable
Réaménagement	Léger	Modéré	Lourd		

7 - MODES DE TRANSPORT ALTERNATIFS

7.1 - Transports collectifs

7.1.1 - Transport scolaire

Avec la convention d'aménagement d'école en cours et le scindement en deux pôles scolaires, il sera nécessaire de réorganiser les itinéraires existants. Avec la suppression de la carte scolaire, il sera difficile d'organiser géographiquement le système de ramassage.

Il sera donc difficile d'optimiser le ramassage (avec un secteur géographique attribué à chaque pôle par exemple). En conséquence, il faudra que les deux sites soient desservis par ce réseau de transport en commun.

Il est à noter que le service de ramassage scolaire sera à terme assuré par la Communauté de communes du Nord Libournais qui a récemment obtenu la compétence en matière de déplacements.

7.1.2 - Réseau de transport en commun intercommunal

Depuis 2011, la Communauté de communes du Nord Libournais dispose de la compétence « Transports ». Cela offre de nouvelles perspectives notamment avec la possibilité de mettre en place un réseau de bus desservant l'ensemble des communes membres de la CCL.

La mise en place d'un tel réseau permettrait de désenclaver le territoire communal, que ce soit au niveau du bourg ou sur la future zone d'équilibre.

7.1.3 - Transport à la demande

La Commune ne disposant pas de système de transport en commun qui lui est propre, elle peut se doter d'un système de transport à la demande (TAD). Ce mode de transport permet de pallier à l'absence de réseau intercommunal pour un coût modéré par rapport à un service de transport en commun régulier (chauffeur + navette). Outre le transport des captifs¹, un système de TAD permettrait la desserte de la Zone d'équilibre.

Au préalable de la création d'une ligne de TAD, il faut étudier les besoins en concertation avec la population pour dimensionner l'offre de transport. Cette ligne peut être mise en place au niveau communal ou intercommunal. À l'échelle de la Commune, il serait intéressant que la ligne de TAD desserve la Halte ferroviaire, l'hyper-centre et la zone d'équilibre.

Cet équipement nécessite de mettre en place un système de réservation via un opérateur téléphonique ou un site internet.

¹ Captifs: Les captifs des transports collectifs sont les populations qui ne peuvent pas satisfaire leurs besoins de déplacements en l'absence d'offre publique de transport (Source Certu).

7.2 - Aire de covoiturage

En concertation avec le Conseil Général de la Gironde, la Commune peut créer une aire de covoiturage sur son territoire étant donnée sa situation géographique. La Commune est traversée par plusieurs grands axes de communication ce qui permettrait de garantir l'efficacité d'un tel aménagement. De plus, il existe d'importants flux de trafic pendulaire en direction de Libourne et de Bordeaux.

Cette aménagement léger et peu coûteux pourrait être réalisé sur la Place de la République puisque ce parking est largement sous-utilisé. Pour accompagner la réalisation de cet aménagement, il est nécessaire qu'un site dédié au covoiturage soit mis en place pour mettre en relation les usagers.

À titre d'exemple, les Conseils généraux de la Vendée et du Finistère disposent de sites permettant la mise en relation des usagers et recensant l'ensemble des aires de covoiturage sur leurs territoires.

Objectif général	Mode de transport ou aménagement	Localisation	Objectif de l'aménagement	Aménagements connexes	Préconisation IRIS
Réduire la circulation automobile en favorisant l'intermodalité	Adaptation des circuits de ramassage scolaire au projet de création d'un nouveau site (à l'Est de la RD 674)	Desserte du nouveau site scolaire du Barail des Jais	Permettre la desserte de l'ensemble des établissements sur le territoire communal	Création d'un ou plusieurs nouveaux points d'arrêts pour desservir le site du Barail des Jais	Concertation avec le CG33 pour la création de nouveaux itinéraires et points d'arrêts desservis par le service de ramassage scolaire
	Réseau de transport en commun intercommunal	Territoire intercommunal	Créer un maillage de transports en commun permettant de désenclaver les communes par rapport à la ville centre (Libourne)	Création de points d'arrêts propres à ce réseau de transport en commun (Zone d'équilibre, hyper-centre, etc.)	Concertation entre la Communauté de communes et la Commune pour déterminer avec précision les besoins
	Transport à la demande (TAD)	Territoire communal ou intercommunal	- Desserte de la Halte ferroviaire, de l'hyper-centre et de la Zone d'équilibre - Système de transport en substitution à un réseau de transport à l'échelle intercommunale	- Création de points d'arrêts pour ce service de transport - Création d'une centrale de réservation pour optimiser l'efficacité de ce mode de transport	- Concertation avec la population pour évaluer les besoins et le potentiel de ce mode de transport - Concertation avec la Communauté de communes et la Commune pour déterminer avec précision les besoins
	Création d'une aire de covoiturage	Portion du parking sur la Place de la République (derrière la bibliothèque)	Mutualiser l'utilisation des véhicules particuliers entre usagers	- Jalonnement de l'aire de covoiturage - Création d'un site internet pour mettre en relation les différents usagers	Concertation avec le CG33 pour évaluer l'opportunité de cet aménagement

PHASE 3 : PROPOSITIONS D'AMENAGEMENT POUR LA VARIANTE RETENUE

A - PRÉAMBULE

1 - OBJET DES ETUDES ET DEROULEMENT DE LA MISSION

1.1 - Objet des études

Parallèlement à l'élaboration de son Plan Local d'Urbanisme (PLU), la Municipalité de Saint-Denis-de-Pile a souhaité engager une réflexion globale afin de dégager une stratégie cohérente en matière de circulation, de déplacements et de stationnement.

L'objectif du Plan communal de déplacements est d'optimiser les conditions de déplacements pour tous les usagers, l'organisation du stationnement et la mise en œuvre de pratiques plus respectueuses de l'environnement en favorisant les modes de déplacements alternatifs.

Il permet de mieux connaître les infrastructures communales, les pratiques de déplacements (véhicules motorisés, modes de déplacements doux, etc.). Il permet de réfléchir aux circuits des transports en commun, de prendre en compte l'intermodalité (c'est à dire la combinaison de plusieurs modes de déplacement) et de traiter les difficultés de circulation et de stationnement des automobilistes.

Les besoins à satisfaire sont traités dans un cadre général, qui fixe des priorités et des objectifs, qui propose des aménagements et qui programme les dépenses.

L'élaboration du Plan communal des déplacements de la ville de Saint-Denis-de-Pile se déroule selon trois étapes distinctes :

1.2 - Rappel sur le déroulement de la mission

➤ Le diagnostic (Phase 1) :

Cette phase de diagnostic a été réalisée sur la base d'une importante étude de circulation et d'une enquête de stationnement, réalisées au cours de l'année 2011. Au cours de cette phase, des études de terrain et des rencontres avec les différents acteurs de l'aménagement (CG33, CALI, etc.) ont permis de dresser un état des lieux de la situation actuelle sur le territoire communal.

➤ Les scénarios d'aménagement (Phase 2) :

Sur la base du diagnostic, des propositions d'aménagements ont été présentées à l'ensemble de l'équipe projet, en tenant compte de ses attentes et des enjeux recensés sur le territoire.

À la fin de cette phase, une importante réunion s'est tenue avec des élus et l'équipe projet pour étudier chacune des propositions d'aménagement. Et, sur la base d'un bilan coût/avantage et de discussions autour des possibilités d'aménagement, l'ensemble des acteurs présents ont opérés un choix parmi les propositions faites. Les décisions quant aux aménagements à retenir, à écarter ou à approfondir ont été annexées au présent rapport dans le compte-rendu de la réunion.

Il est important de noter que l'étude a fait l'objet d'une présentation au public lors de la réunion de présentation du PADD (Projet d'Aménagement et de Développement Durable) dans le cadre de

l'élaboration du Plan Local d'Urbanisme. Cette réunion a été l'occasion de présenter les grands enjeux du diagnostic et les orientations d'aménagement retenues.

➤ Proposition d'aménagement pour la variante retenue (Phase 3) :

Cette dernière phase de l'étude permet de traduire les orientations d'aménagement retenues qui seront mises en œuvre sur le territoire communal. Ce Plan local des déplacements permettra d'organiser les déplacements pour faire face aux enjeux actuels et d'anticiper les évolutions futures du territoire.

L'ensemble des orientations seront phasées dans le temps et chiffrées, pour permettre à la collectivité de budgéter les opérations d'aménagement.

2 - CONTENU DU PLAN COMMUNAL DES DEPLACEMENTS

2.1 - Thématiques abordées

Le Plan communal de déplacements s'articule autour de plusieurs thématiques :

- l'amélioration de la lisibilité des espaces traversés,
- la sécurisation des flux de circulation,
- l'augmentation de l'attractivité pour les modes doux,
- la gestion du stationnement communal,
- la mise en œuvre de mesures incitatives pour l'utilisation des modes de transport alternatifs.

2.2 - Fiches actions et opérationnelles

La troisième phase du présent Plan communal des déplacements permet de traduire opérationnellement ces thématiques abordées et d'aboutir sur des actions concrètes à mener à court, moyen et long terme.

Ainsi, cette troisième phase se traduit par la mise en place de « fiches actions » qui rappellent les grands principes d'aménagement et les effets attendus. Des indicateurs d'évaluation de ces aménagements sont également communiqués pour en estimer les effets.

Les fiches actions sont par la suite déclinées en fiches opérationnelles qui traduisent les actions à mener sur le territoire communal. Ces fiches opérationnelles indiquent également les acteurs concernés et une estimation sommaire des dépenses. Enfin, un phasage des travaux est donné pour prioriser les aménagements et budgéter les dépenses.

➤ Fiche action type :

IRIS conseil **Thématique**

Fiche action - Action générale

Fiches opérationnelles :
Sommaire des fiches opérationnelles liées

Effets attendus :
Description des effets à attendre des opérations

Aménagements-type :

Représentations schématiques et exemples photographiques des aménagements-type de l'action

Indicateurs d'évaluation :
Techniques et indicateurs permettant d'évaluer les effets de l'aménagement a posteriori

➤ **Fiche opérationnelle type :**

IRIS conseil **Thématique**

Fiche action - Action générale traduisant les objectifs recherchés

Fiche opérationnelle - Numérotation et dénomination

Action :
Descriptif des actions à mener

Acteurs concernés :
Liste des acteurs concernés

Aménagement opérationnel :

Traduction graphique et/ou listing des actions à mener

Phasage :
Phasage dans le temps de l'opération à mener

Estimation sommaire des dépenses :

B - DEFINITION ET DESCRIPTION DES PROPOSITIONS D'AMENAGEMENT

1 - AMELIORATION DE LA LISIBILITE DES ESPACES TRAVERSES

Le renforcement de la lisibilité de la traverse de bourg passe par une extension de la zone agglomérée, l'homogénéisation de zones 30 et la création de zones de rencontre.

1.1 - Extension de la Zone agglomérée

L'extension de la zone agglomérée limitée à 50km/h (Fiche action n°1) a été validée sur le principe mais avec des adaptations. **L'homogénéisation de la zone agglomérée devra s'accompagner d'aménagements venant marquer la transition entre milieux rural et urbain, en créant un « effet de porte ».** Cette transition pourra être marquée par les **panneaux d'entrée en agglomération, l'implantation de végétaux, de chicanes ou de giratoires au niveau des entrées d'agglomérations.**

1.1.1 - Extension de la zone agglomérée sur la Route de Guîtres

La zone en agglomération limitée à 50km/h sera étendue en direction du Nord sur la Route de Guîtres (fiche opérationnelle n°1.1.) jusqu'au panneau d'entrée d'agglomération. Ainsi, **le panneau fixant la limitation de vitesse à 70km/h sera supprimé.** Les lieux-dits « Quatre Vents », « Chaumette » et « Chaptit » feront partie intégrante du centre bourg dans l'avenir. Une requalification de la RD 910 (Route de Guîtres) est actuellement en projet ce qui permettra de désenclaver ces zones d'habitat par rapport au centre bourg. Les modes de déplacement doux bénéficieront d'aménagements dédiés.

Avec le prolongement de la zone agglomérée en direction du Nord sur la Route de Guîtres (Voir compte-rendu de la réunion du 10 janvier 2012), **il serait intéressant d'implanter une chicane double pour marquer l'entrée d'agglomération.** Cette mesure est d'autant plus importante que la RD 910 forme un long alignement droit sur ce secteur, en direction de Guîtres.

1.1.2 - Extension de la zone agglomérée sur la Route de Coutras

La zone limitée à 50km/h en direction du Nord, sur la Route de Coutras, sera prolongée quasiment jusqu'à la Route de Lia Martin (Fiche opérationnelle n°1.2.) pour être mise en cohérence avec les zones d'urbanisation futures, inscrites au PLU.

Ainsi, **pour permettre la desserte de ces nouveaux quartiers et marquer l'entrée d'agglomération sur la RD 674, l'aménagement d'un carrefour giratoire a été retenu par l'équipe projet.** Initialement, en fin de phase 2, l'aménagement d'une chicane créant un « effet de porte » avait été retenu sur cet axe. Cette solution a, par la suite, été écartée de par l'orientation d'aménagement et de programmation (OAP).

L'Avenue de la Liberté sera intégrée à l'agglomération de Saint-Denis-de-Pile et donc limitée à 50km/h. Il est à noter que le secteur au Nord de cette avenue est destiné à devenir constructible dans le futur PLU. Ainsi, des voies transversales seront créées et déboucheront sur cet axe.

1.1.3 - Extension de la zone agglomérée sur la RD 674 en traverse de bourg

La seconde hypothèse d'aménagement de la RD 674 en traverse de bourg a été retenue sur le principe (fiche opérationnelle n°1.4.). Il s'agit ici de **renforcer le caractère urbain** de cet axe pour permettre de relier physiquement le centre-ville historique de Saint-Denis-de-Pile à ses extensions à l'Est.

En revanche, il était initialement prévu d'**implanter un nouveau site scolaire le long de la RD 674** à proximité du quartier du Barail des Jais. Cette **hypothèse a été abandonnée puisque le site retenu est couvert par d'importantes zones humides.** Cet évènement a un impact sur la requalification de la RD 674 puisque les flux de piétons (écoliers) seront nécessairement moins importants. Ainsi, **pour optimiser les dépenses, un seul cheminement piéton sera créé sur la RD674, côté Est.** La création d'un giratoire au carrefour RD674 / Avenue de la Liberté est une hypothèse maintenue, permettant de sécuriser ce carrefour et de fluidifier le trafic automobile.



Photomontage 1: Requalification de la RD 674 (section Nord)



Photomontage 2: Requalification de la RD 910 (Section Sud)

Il est important de rappeler que l'homogénéisation de la zone agglomérée ne devra se faire qu'au fur et à mesure de la réalisation des projets.

1.1.4 - Extension de la zone agglomérée sur la RD22, Route de l'Europe

L'extension de la zone agglomérée sur la RD 22 a été validée lors de la phase 2 (fiche opérationnelle n°1.4.).

Le secteur situé au Sud du quartier du Barail des Jais a été retenu comme étant une zone d'urbanisation future. Ce quartier devant être desservi, un réseau viaire sera créé dont une pénétrante importante face à l'Avenue Georges Brassens sur la RD 22. **Ainsi, pour gérer ce nouveau carrefour en croix et marquer l'effet de porte en entrée d'agglomération, un giratoire pourra être créé sur cet axe. Cet aménagement n'a pas été validé à l'issue de la phase 2 (chicane initialement prévu) mais les secteurs d'urbanisation futurs font naître la nécessité de gérer et de sécuriser les flux transversaux à la RD 22.**

1.1.5 - Extension de la zone agglomérée sur la RD22^{E2}, Route de Bossuet

L'extension de la zone agglomérée sur la RD22^{E2} a également été retenue par l'équipe projet à l'issue de la phase 2 (fiche opérationnelle n°1.5.). En revanche, l'équipe projet souhaite un traitement plus léger de l'entrée d'agglomération. L'effet de porte sera marqué par un aménagement paysagé permettant d'indiquer la transition entre le milieu interurbain et la traverse d'agglomération.

1.1.6 - Extension de la zone agglomérée sur la RD 910, Route de Paris

L'extension de la zone agglomérée sur la RD 910 depuis l'entrée actuelle de Saint-Denis-de-Pile jusqu'au giratoire du Petit Frappe est un aménagement retenu à l'issue de la phase 2 (fiche opérationnelle n°1.6.).

1.2 - Création de zones 30 homogènes

La généralisation des zones 30 en traverse de bourg (fiche action n°2) et sur les secteurs résidentiels est un principe d'aménagement retenu.

1.2.1 - Généralisation de la zone 30 sur le secteur de Pinaud

La généralisation de la zone 30 sur le secteur de Pinaud a été retenue dans son ensemble (fiche opérationnelle n°2.1.).

1.2.2 - Création d'une zone 30 sur l'hyper-centre

La création d'une importante zone 30 sur l'hyper-centre a été retenue dans son ensemble, mais étendue (fiche opérationnelle n°2.2.).

La zone 30 proposée en phase 2 sera étendue :

- au Nord, sur la Route de Paris jusqu'au carrefour avec l'Avenue de la Liberté.
- au Sud, en intégrant l'Avenue du Général de Gaulle et la section de la Route de la Gare entre les départementales 910 et 674.



Photomontage 3: Requalification de la RD 910 au carrefour Rue de l'église / Route de Paris (plateau surélevé)

Ces extensions permettront d'intégrer les cycles à la circulation automobile sur l'ensemble de l'hyper-centre (partage de la voie entre les usagers). Le fait d'intégrer l'Avenue du Général de Gaulle à la zone 30 permettra également de sécuriser la sortie d'école. Pour finir, le fait de placer la Route de la Gare en Zone 30 permet d'homogénéiser la zone, mais également d'assurer les continuités cyclables.

1.3 - Création de zones de rencontre

La création de zones de rencontre est décrite au travers de la fiche action n°3.

1.3.1 - Création d'une zone de rencontre sur le secteur des quais

La création d'une zone de rencontre sur le secteur des quais a été validée et englobe la Rue des chantiers, le Quai de l'Isle et la Rue de l'église (fiche opérationnelle n°3.1.). Cela permettra de favoriser les déplacements doux sur ce lieu de vie, récemment requalifié. Des plateaux traversant seront créés Rue des Chantiers et Rue de l'église, aux carrefours avec la Route de Paris. Ces aménagements permettront de créer un signal fort en entrée de zone de rencontre et permettront de contraindre les vitesses sur la zone 30 devant l'espace commerçant.

1.3.2 - Création d'une zone de rencontre sur la Rue Marie Curie

La création d'une zone 30 sur la Rue Marie Curie est un aménagement retenu (fiche opérationnelle n°3.2.). Cela permettra de favoriser la liaison douce en projet, en donnant la priorité aux piétons. La création de cette zone ne nécessite pas d'aménagements lourds étant donnée la configuration en impasse de cette rue. Seule la pose de panneaux s'avère nécessaire.

1.3.3 - Création d'une zone de rencontre sur un section de la Route de la Gare

Cet aménagement n'a pas été validé par l'équipe projet lors de la réunion en fin de phase 2. Mais, sa création permet d'éviter la mise à sens unique de la Route de la Gare en amont (fiche opérationnelle n°3.3). Une visite sur le terrain a permis d'envisager cette configuration adaptée à ce tronçon de voie. Un plateau traversant existant en entrée de zone au Nord permet de marquer la transition. Celui-ci pourrait éventuellement repris pour être plus contraignant.

1.3.4 - Création d'une zone de rencontre sur la Rue du Général Cluzeau

Cet aménagement n'a pas été proposé en phase 2 puisqu'il s'agit d'une adaptation permettant d'éviter l'aménagement de cheminements à destination des cycles ou des piétons (fiche opérationnelle n°3.4.). La zone de rencontre permettra donc d'insérer les modes doux sur la chaussée.

1.3.5 - Création d'une zone de rencontre sur le Chemin des Gravières

Comme pour la Rue du Général Cluzeau, la création d'une zone de rencontre sur la partie du Chemin des Gravières en voie sans issue n'avait pas été validée à l'issue de la phase 2. La création d'une zone de rencontre est une adaptation, permettant de favoriser les déplacements doux, en leur donnant la priorité sur l'automobile.

1.4 - Modification du jalonnement de l'itinéraire Libourne / Savignac-de-l'Isle

Le jalonnement de la direction « Angoulême », pour les usagers en provenance de Savignac-de-l'Isle sur la RD 120, est un aménagement qui a été retenu (Fiche action n°4 et fiche opérationnelle n°4.1.). Cet aménagement devra être demandé au Conseil Général de la Gironde puisqu'il s'agit d'une route départementale, hors agglomération.

1.5 - Accès au Groupe scolaire en projet pour les véhicules motorisés


Suite à la découverte de zones humides sur le site initialement retenu, la Municipalité prévoit finalement l'implantation du nouveau site scolaire le long de la RD22, à l'Est du cimetière. Aucune décision n'a été prise à ce jour concernant la desserte de cet équipement ou même la conception interne du site. Ce manque de données ne permet pas d'envisager l'organisation des déplacements autour de ce site. Cependant, le nouveau site permet d'envisager une desserte sécurisée, sur un axe moins fréquenté que la RD 674.



Secteur privilégié pour l'extension du bourg

Secteur privilégié pour l'extension du bourg

Légende

-  Mairie
-  Halte ferroviaire
-  Projet de site scolaire
-  Projet de liaison douce
-  Zones de rencontre
-  Zones 30
-  Zone limitée à 50 km/h
-  Implantation de chicanes pour créer un effet de porte
-  Implantation d'un giratoire
-  Implantation / Déplacement des panneaux d'agglomération
-  Coussins berlinois à créer ou à maintenir
-  Plateaux traversant à créer

2 - LA SECURISATION DES FLUX DE CIRCULATION

La sécurisation des traverses de bourg est une nécessité mise en exergue lors du diagnostic (pratiques de vitesses élevées et stationnement dangereux). La sécurisation de ces traverses est décrite dans la fiche action n°5.

2.1 - Sécurisation de la traverse de Bossuet

Sur cette traverse de bourg, **l'aménagement de chicanes en entrée d'agglomération pour créer un « effet de porte » et la pose de panneaux délimitant la zone agglomérée sont des aménagements retenus (fiche opérationnelle n°5.1.).**

La création de trottoirs revêtus et accessibles est une hypothèse écartée étant donné les coûts que cet aménagement entraînerait par rapport aux effets escomptés.

Les formes urbaines et aménagements paysagers seront étudiés en conséquence pour contribuer à cette rupture visuelle d'entrée du village.

2.2 - Sécurisation de la traverse de Goizet

De la même manière que sur la traverse de Bossuet, **l'aménagement d'une chicane en entrée d'agglomération est une hypothèse retenue (fiche opérationnelle n°5.2.).**

Un emplacement réservé (ER) sera inscrit au PLU pour permettre la création d'un giratoire, offrant la possibilité de créer une déviation de bourg pour les poids-lourds qui accèdent au SMICVAL.

La création de trottoirs revêtus et accessibles est une hypothèse écartée pour les mêmes raisons qu'en traverse de Goizet (Bilan coût / avantage insuffisant).

Les formes urbaines et aménagements paysagers seront étudiés en conséquence pour contribuer à cette rupture visuelle d'entrée du village.

Le stationnement le long de la RD 22 en traverse de bourg sera interdit par la pose de panneaux. Cela permettra de limiter le risque d'accident (obstacles).

2.3 - Sécurisation de l'entrée Ouest de Saint-Denis-de-Pile

L'interdiction de stationner sur la Rue du Pont au niveau de l'entrée Ouest du bourg est un aménagement retenu (fiche opérationnelles n°5.3.). Les usagers pourront stationner sur le parking du Port Gabeau qui fait l'objet d'un projet d'extension. Cela permettra de compenser la perte d'emplacements de stationnement pour les riverains en limitant la gêne occasionnée.

3 - AUGMENTER L'ATTRACTIVITE DES MODES DOUX

3.1 - Création d'un maillage cyclable utilitaire

La fiche action n°6 permet de décrire les différents outils permettant la création d'un maillage cyclable utilitaire à l'échelle de la commune.

3.1.1 - Liaison halte ferroviaire / centre-ville par les quais

Cette liaison cyclable a été réalisée suite à la demande des élus en fin de phase 2 (fiche opérationnelle n°6.1.). Elle empruntera :

- la Route de la Gare (cycles intégrés à la circulation en zone 30 et en zone de rencontre),
- la Route de Paris (cycles sur bande cyclable),
- la Rue du général Cluzeau (zone de rencontre),
- une voie verte jusqu'au quai,
- la zone de rencontre sur la Rue des Chantiers,
- la RD 910 (cycles intégrés à la circulation en zone 30).

Il est important de noter que des problèmes d'emprise peuvent empêcher la création de bandes cyclables sur la RD 910. Si tel est le cas, il est possible de prolonger la zone 30 sur la RD 910 jusqu'à la Route de la Gare pour intégrer les cycles à la circulation.

La création de cette liaison se superpose au projet de véloroute voie verte de la vallée de l'Isle (Libourne / Périgueux). Ce chevauchement entre les deux liaisons permet d'envisager un subventionnement pour l'aménagement de cette liaison.

3.1.2 - Liaison halte ferroviaire / centre-ville par les quartiers

Cette liaison cyclable a été validée à l'issue de la phase 2 (fiche opérationnelle n°6.2.). Elle empruntera :

- la Route de la Gare (cycles intégrés à la circulation en zone 30 et en zone de rencontre),
- les chemins des Gravières et de Robert (cycles intégrés à la circulation dans un sens et bande cyclable matérialisant le double sens cyclable dans l'autre sens),
- la liaison douce en projet qui prendra la forme d'une voie verte depuis le Chemin de Robert jusqu'à la Rue Marie Curie (traversées de la RD 674 sécurisées par un feu à déclenchement manuel et équipé d'un radar qui se déclenche lorsque les usagers ne respectent pas la limitation de vitesse),

- la Rue Marie Curie (cycles intégrés à la circulation dans une zone de rencontre),
- l'Avenue du Général de Gaulle qui fera l'objet d'une importante requalification (création d'espaces mixtes piétons / cycles),
- l'Avenue François Mitterrand (cycles intégrés à la circulation en zone 30).



Photomontage 4: Requalification de l'Avenue du Général de Gaulle avec espaces mixtes

3.1.3 - Liaison centre-ville / quartiers nouveaux

Cette liaison a été validée en fin de phase 2 (fiche opérationnelle n°6.3.). Elle empruntera :

- l'Avenue Georges Brassens (cycles intégrés à la circulation automobile en zone 30),
- l'Avenue de l'Europe (cycles circuleront sur bande cyclable),
- l'Avenue François Mitterrand (cycles intégrés à la circulation en zone 30).

3.1.4 - Liaison Barail des Jais / Château de Bômale

Cette liaison a été validée en fin de phase 2 mais il est important de noter qu'elle tenait compte de l'implantation du site scolaire à l'Est de la RD 674 (fiche opérationnelle n°6.4.).

Cette liaison a tout de même été transcrite dans le présent Plan communal de déplacement puisqu'elle permet d'améliorer la transversalité Est/Ouest du centre-ville. Cette liaison empruntera :

- la Rue Edith Piaf (intégration des cycles à la circulation en zone 30),
- l'Avenue Georges Brassens (intégration des cycles en zone 30),
- la zone naturelle au Nord du Barail des Jais (création d'une voie verte),
- l'Avenue de la Liberté (Espace mixte piétons/cycles jusqu'à l'allée des platanes puis voie verte entre les alignements),



Photomontage 5: Requalification de l'Avenue de la Liberté

3.1.5 - Liaison Route de l'Europe / Chemin de Robert

Pour compléter le maillage cyclable et assurer une meilleure irrigation des quartiers d'habitation à l'Est de la RD 674, il est prévu d'aménager deux cheminements doux Nord / Sud, reliant la Route de l'Europe au Chemin de Robert. Ces cheminements permettront également de connecter les quartiers d'habitation à la halte ferroviaire.

Ainsi, des cheminements doux de type voies vertes seront créés, permettant d'intégrer les cycles et les piétons sur un cheminement dédié. Ces éléments sont repris dans la fiche opérationnelle n°6.5.

3.1.6 - Plan de jalonnement associé aux liaisons cyclables utilitaires

Pour rendre les itinéraires cyclables utilitaires attractifs et en améliorer la lisibilité pour les usagers, il faut envisager leur jalonnement. Un plan de jalonnement a été réalisé sur la fiche opérationnelle n°6.5.

Cet aménagement n'a pas été explicitement validé en fin de phase 2 mais constitue une mesure d'accompagnement importante pour la création de liaisons cyclables.

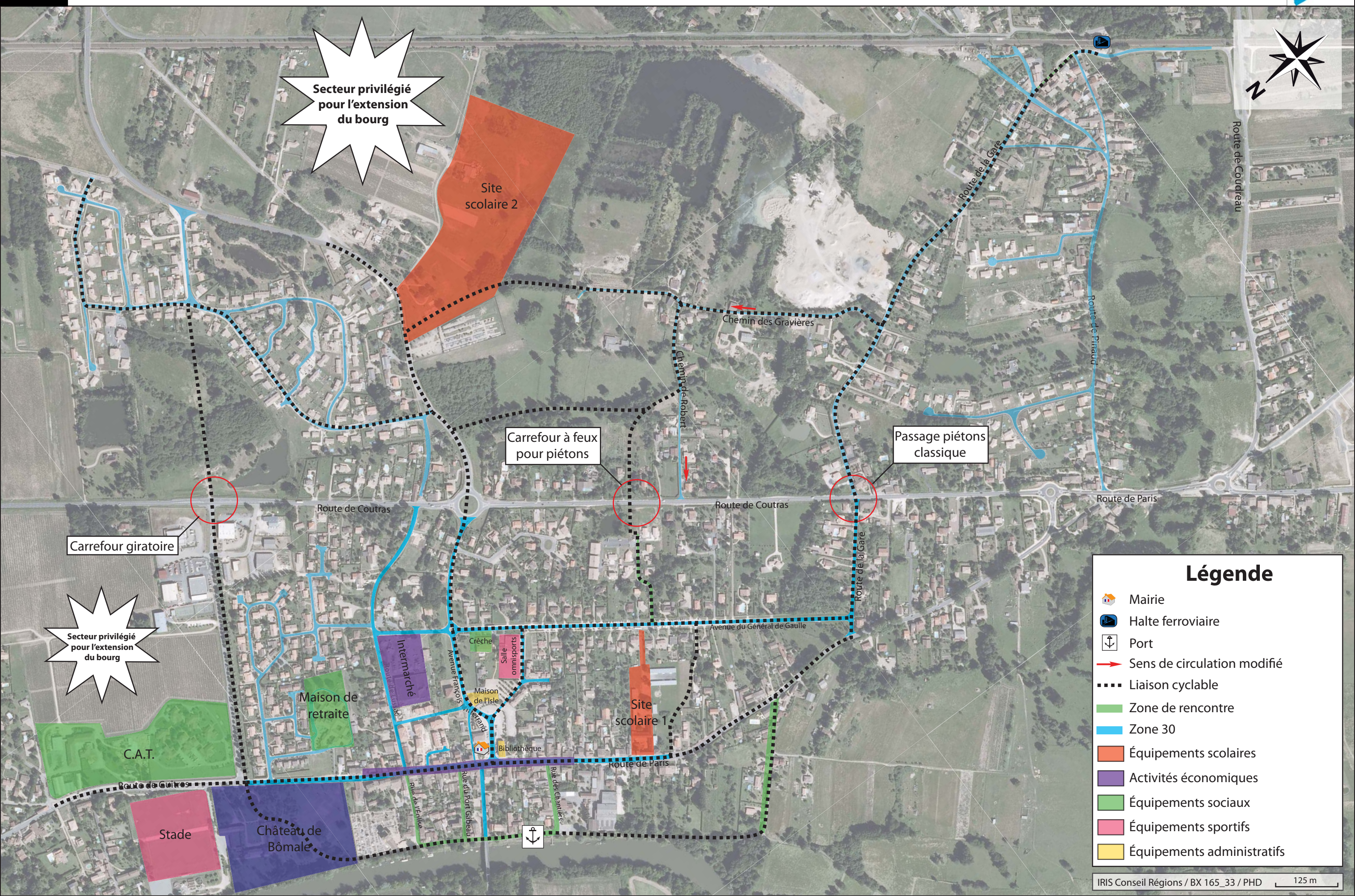
Il est ainsi proposé de jalonner les « grandes directions », à savoir :

- le centre-ville,
- le centre-ville par les quais,
- la halte ferroviaire
- le Château de Bômale / Stade.

3.1.7 - Stationnement des cycles

De la même manière que pour le jalonnement des itinéraires cyclables, la création de stationnements permet de favoriser l'utilisation du vélo.

Ainsi, la localisation de stationnements cycles est proposée sur la fiche opérationnelle n°6.6.



Secteur privilégié pour l'extension du bourg

Secteur privilégié pour l'extension du bourg

Site scolaire 2

Chemin des Gravières

Carrefour à feux pour piétons

Passage piétons classique

Carrefour giratoire

Route de Coutras

Route de Coutras

Route de Paris

Maison de retraite

Site scolaire 1

Intermarché

Crèche

Salle omnisports

Maison de l'Isle

Bibliothèque

C.A.T.

Stade

Château de Bômale

Légende

- Mairie
- Halte ferroviaire
- Port
- Sens de circulation modifié
- Liaison cyclable
- Zone de rencontre
- Zone 30
- Équipements scolaires
- Activités économiques
- Équipements sociaux
- Équipements sportifs
- Équipements administratifs

3.2 - Création d'un maillage piéton accessible

La mise en accessibilité de la voirie est une obligation pour l'ensemble des collectivités (Fiche action n°7). Un PAVE (Plan de mise en accessibilité de la voirie et des espaces publics) a d'ailleurs été réalisé sur le territoire communal. L'ensemble du maillage piétonnier accessible a été étendu pour être cohérent avec les évolutions de l'urbanisation sur le territoire communal.

3.2.1 - Liaison Grand Frappe / centre-ville

Une liaison accessible depuis le Grand Frappe jusqu'au centre-ville pourra être créée ce qui permettra de désenclaver ce lieu-dit par rapport à l'hyper-centre.

La création d'une liaison accessible depuis le giratoire du Petit Frappe jusqu'au centre-ville par la RD 910 a été validée en fin de phase 2 (fiche opérationnelle n°7.1.). Celle-ci peut aisément être étendue sur la RD 22^{E2} jusqu'en entrée du Petit Frappe pour un coût très limité puisque le cheminement existe déjà et ne demande qu'à être complété.

Cette liaison empruntera :

- la Route de Bossuet (RD22^{E2}) avec un cheminement unique préexistant du côté Sud,
- la Route de Paris entre le Grand Frappe et le Petit Frappe (cheminement existant),
- la Route de Paris depuis le giratoire du Petit Frappe jusqu'à l'entrée actuelle d'agglomération (cheminement unique côté Est),
- la Route de Paris en traverse de bourg nécessitant une mise en accessibilité des deux trottoirs (accès aux commerces et aux équipements).

3.2.2 - Liaison halte ferroviaire / centre-ville par les quais

Cette liaison piétonne accessible a été réalisée suite à la demande des élus en fin de phase 2 (fiche opérationnelle n°7.2.). Elle empruntera :

- la Route de la Gare (un cheminement piéton rendu accessible côté Nord et des cycles sur chaussée en zone de rencontre),
- la Route de Paris (un cheminement piéton rendu accessible côté Est),
- la Rue du général Cluzeau (zone de rencontre),
- une voie verte jusqu'au quai,
- la zone de rencontre sur la Rue des Chantiers,
- la RD 910 (deux trottoirs accessibles pour permettre l'accès aux commerces et aux équipements).

3.2.3 - Liaison halte ferroviaire / centre-ville par les quartiers

Cette liaison piétonne accessible a été validée à l'issue de la phase 2 (fiche opérationnelle n°7.3.). Elle empruntera :

- la Route de la Gare (un cheminement piéton rendu accessible côté Nord et des cycles sur chaussée en zone de rencontre),
- les chemins des Gravières et de Robert (un cheminement rendu accessible (côté gravières pour éviter les traversées),
- la liaison douce en projet qui prendra la forme d'une voie verte depuis le Chemin de Robert jusqu'à la Rue Marie Curie (traversées de la RD 674 sécurisées par un feu à déclenchement manuel),
- la Rue Marie Curie (piétons sur chaussée dans une zone de rencontre),
- l'Avenue du Général de Gaulle qui fera l'objet d'une importante requalification (création d'espaces mixtes piétons / cycles),
- l'Avenue François Mitterrand (un cheminement accessible a minima, deux si possibilité de réaliser un plan d'alignement sur la partie la plus à l'Est).

3.2.4 - Liaison centre-ville / Quartiers nouveaux

Cette liaison a été validée sur le principe en fin de phase 2 (fiche opérationnelle n°7.4.). Elle empruntera :

- l'Avenue Georges Brassens (mise en accessibilité du trottoir situé côté Ouest ne nécessitant que peu de travaux de mise en conformité),
- l'Avenue de l'Europe (création d'un cheminement piéton accessible côté Sud),
- l'Avenue François Mitterrand (un cheminement accessible a minima, deux si possibilité de réaliser un plan d'alignement sur la partie la plus à l'Est).

3.2.5 - Liaison Barail des Jais / Château de Bômale

Cette liaison a été validée en fin de phase 2 mais il est important de noter qu'elle tenait compte de l'implantation du site scolaire à l'Est de la RD 674 (fiche opérationnelle n°7.5.).

Cette liaison a tout de même été transcrite dans le présent Plan communal de déplacement puisqu'elle permet, d'améliorer la transversalité Est/Ouest du centre-ville et de créer des connexions inter-quartiers. Cette liaison empruntera :

- la Rue Edith Piaf (Mise en accessibilité du trottoir côté Nord ne nécessitant que quelques travaux de mise en conformité),
- l'Avenue Georges Brassens (mise en accessibilité du trottoir situé côté Ouest ne nécessitant que peu de travaux de mise en conformité),
- la zone naturelle au Nord du Barail des Jais (création d'une voie verte avec partage de l'espace entre les modes doux),
- l'Avenue de la Liberté (Espace mixte piétons/cycles jusqu'à l'allée des platanes puis voie verte entre les alignements),

3.2.6 - Liaison Route de l'Europe / Chemin de Robert

Pour compléter le maillage piéton accessible et assurer une meilleure irrigation des quartiers d'habitation à l'Est de la RD 674, il est prévu d'aménager deux cheminements doux Nord / Sud, reliant la Route de l'Europe au Chemin de Robert. Ces cheminements permettront également de connecter les quartiers d'habitation à la halte ferroviaire.

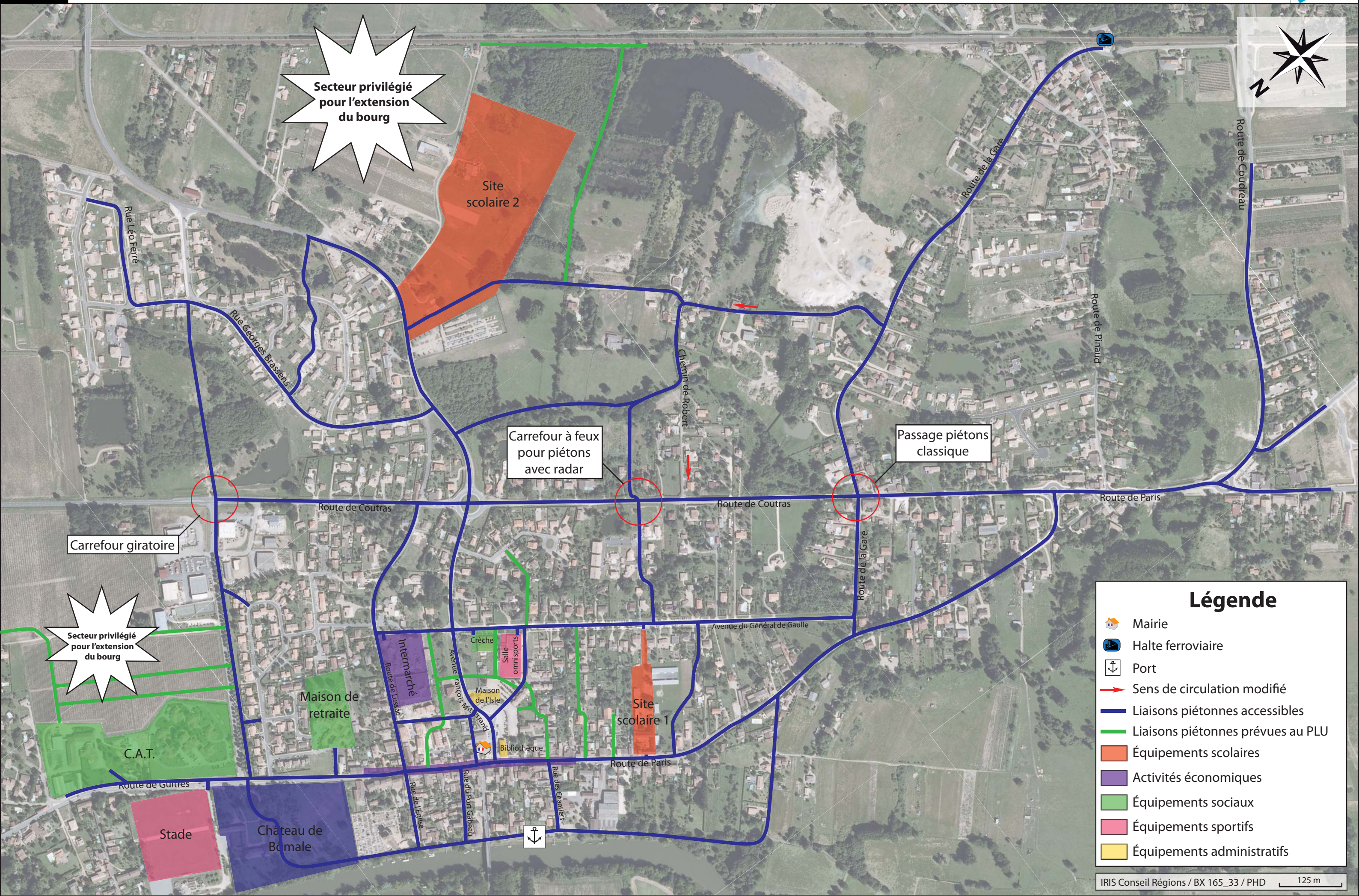
Ainsi, des cheminements doux de type voies vertes seront créés, permettant d'intégrer les cycles et les piétons sur un cheminement dédié. Ces éléments sont repris dans la fiche opérationnelle n°7.6.

L'ensemble des liaisons piétonnes et cyclables Est / Ouest contribuent à relier le cœur de ville historique à ses extensions récentes et futures à l'Est de la RD 674.

Il est important de noter que deux liaisons Nord/Sud, implantées à l'Est de la RD 674, ont été validées sur le principe. Celles-ci n'ont pas été explicitées dans le présent Plan communal de déplacement puisque leur réalisation dépendra des projets urbains à venir. Si aucun projet n'est réalisé sur ce site, ces liaisons pourront prendre la forme de voies vertes (sites propres partagés entre piétons et cycles). En revanche, si le réseau viaire y est étendu, les cycles pourront être intégrés à la circulation au sein d'une zone 30 et au moins un cheminement piéton accessible pourra être créé.

Il faut également rappeler qu'une liaison douce (piétons et cycles) est actuellement en projet sur la Route de Guîtres, ce qui permettra de compléter le maillage présenté ci-avant.

La création de liaisons douces (liaisons cyclables et cheminements piétons accessibles) ont été chiffrées par rue pour être en cohérence avec la réalisation des travaux.



Légende

-  Mairie
-  Halte ferroviaire
-  Port
-  Sens de circulation modifié
-  Liaisons piétonnes accessibles
-  Liaisons piétonnes prévues au PLU
-  Équipements scolaires
-  Activités économiques
-  Équipements sociaux
-  Équipements sportifs
-  Équipements administratifs

3.3 - Création d'un itinéraire cyclable de loisir

La fiche opérationnelle n°8 traduit la volonté de créer un itinéraire cyclable de loisir à l'échelle de la commune.

3.3.1 - *Itinéraires retenus*

La création d'un itinéraire cyclable de loisir a été retenue à l'issue de la phase 2 et prolongé pour permettre la création d'une boucle de 18km de long environ (Fiche opérationnelle n°8.1.). La création d'un site propre dédié est une hypothèse écartée puisque le bilan coût/avantage de cette proposition s'est avéré insuffisant. **Les variantes 2 et 3 ont également été retenues.**

Cet itinéraire empruntera :

- la Route de Paris (ou les quais),
- la Route de Reuille,
- la Rue du Haut-Mexant,
- le Chemin du Haras,
- le secteur des étangs des Chèvres,
- la Route du Matha,
- la Route de Coutras (RD674),
- le Chemin du Bois Rond,
- la Route du Pas du Loup,
- la Route de la Pinière,
- la Route du Barry,
- le Chemin du Pin-Franc,
- le Chemin des Treilles,
- le Chemin des Lorettes,
- la Route des Terriers,
- la Route de la Pinière,
- le Chemin du Grand Bouquet,
- le Chemin Latéral,
- la Route de Gare,
- le Chemin des Gravières,
- le Chemin de Robert,
- la Rue Marie Curie,
- l'Avenue du Général de Gaulle,

- l'Avenue F. Mitterrand.

La variante 2, également retenue, pourra être réalisée dans le cadre de la création d'une liaison halte ferroviaire / centre-ville par les quais. Cette variante empruntera la Route de la Gare, la RD910 (Route de Paris), la Rue du Général Cluzeau et le secteur des quais en direction de Bômale (relié à l'aide de voies vertes).

La variante 3 est une hypothèse maintenue malgré l'impossibilité de la réaliser immédiatement (pas de maîtrise foncière). Un emplacement réservé sera créé au PLU afin de maintenir cette hypothèse et de la rendre réalisable à long terme. Ainsi, cette hypothèse permettra d'éviter la section de la RD 910 pouvant se révéler dangereuse notamment au niveau du carrefour avec le Chemin du Haras.

3.3.2 - *Plan de jalonnement*

La création d'un itinéraire cyclable de loisir doit s'accompagner de la mise en place d'un jalonnement permettant d'orienter les usagers (fiche opérationnelle n°8.2.). Cette mesure est d'autant plus importante qu'aucun aménagement dédié n'est prévu ce qui rend cet itinéraire peu lisible.

4 - GERER LE STATIONNEMENT COMMUNAL

4.1 - Optimisation de l'usage du stationnement

L'optimisation du stationnement permettra de mieux répartir la pression du stationnement sur le centre-ville (Fiche action n°9).

4.1.1 - *Création d'arrêts-minute en centre-ville*

La création d'arrêts-minute en centre-ville a été retenue pour améliorer la rotation du stationnement devant l'espace commerçant (fiche opérationnelle n°9.1.).

Des arrêts-minute pourront également être créés sur l'Avenue François Mitterrand lorsque le projet urbain le long de cet axe aura abouti (Création d'espaces commerciaux et de logements)

4.1.2 - *Jalonnement des parcs existants*

Le jalonnement des parkings publics est une hypothèse retenue à l'issue de la phase 2 (fiche opérationnelle n°9.2.). Cette mesure permettra une meilleure répartition du stationnement et permettra notamment de réduire la pression du stationnement devant l'espace commerçant sur la RD 910.

4.1.3 - *Création d'un parking sur le secteur de Bômale*

La Municipalité a affirmé à l'issue de la phase 2, la nécessité de créer un ouvrage de stationnement à proximité du Château de Bômale et du stade (fiche opérationnelle n°9.3.). Etant donnée l'absence d'informations sur la fréquentation actuelle de ces équipements et les évolutions futures pouvant survenir, cet aménagement n'a pu être dimensionné, ni chiffré. Le parc du château de Bômale offre cependant un bon potentiel et cette hypothèse sera à étudier lors de la requalification de ce site.

4.1.4 - *Création d'un parking au Nord de l'entrée de bourg*

De la même manière que pour la création d'un parking sur le secteur de Bômale, l'équipe projet a affirmé la nécessité de créer un nouveau parc de stationnement au Nord de l'entrée de bourg, au niveau de l'ancien cimetière. **Ce parking n'avait pas été intégré à l'issue de la phase 2. Les orientations d'aménagement et de programmation proposées dans le cadre de l'élaboration du PLU ont fait naître la nécessité de créer cet ouvrage.**

Ce parking n'a pu être dimensionné dans le cadre de la présente étude étant données les incertitudes qui persistent quant au devenir de ce secteur. En revanche, deux endroits d'implantation sont envisageables à ce jour, à l'Est de la RD 910, ou à l'Ouest. Cet aménagement est traduit dans la fiche opérationnelle n°9.4.)

4.2 - Mise aux normes des places réservées aux personnes handicapées

Avec les évolutions récentes de la réglementation concernant les places à destination des personnes handicapées, **il est nécessaire pour la commune de mettre en conformité les places existantes (fiche action n°10 et fiche opérationnelle n°10.1).** Ces mises en conformité ont été classifiées en fonction de la nature des travaux à réaliser (reprises légère, moyenne ou lourdes).

5 - FAVORISER LES MODES DE TRANSPORT ALTERNATIFS

Les mesures en faveur des modes de déplacement alternatifs ne concernent pas les piétons, ni les cycles, puisque ces thématiques ont été abordées précédemment. Il s'agit ici de mesures incitatives qui permettront d'éviter l'utilisation de la voiture en tant que mode de déplacement individuel (Fiche action n°11).

5.1 - Création d'une aire de covoiturage

La création d'une aire de covoiturage sur le parking de la Place de la République est un aménagement retenu à l'issue de la phase de propositions d'aménagement (fiche opérationnelle n°11.1.). Cependant, le lieu d'implantation de cet aménagement a dû être déplacé suite à la présentation des orientations d'aménagement qui destine le site initialement prévu, à de l'urbanisation. Ainsi, il est possible de créer cette aire de covoiturage derrière la maison de l'Isle.

Si ce secteur devait être écarté dans le cadre de l'élaboration du PLU, il pourrait être intéressant d'envisager l'implantation de cet équipement sur la Zone d'Activités de Frappe, qui se trouve à proximité immédiate d'un important point d'échange (jonction entre la RD 674, RD 910 et RD22^{E2}).

Cette mesure est d'autant plus importante qu'elle est actuellement portée par le Conseil Général de la Gironde et la CALI (Communauté d'agglomération du Nord Libournais) qui ont pour projet de créer des sites internet dédiés à la mise en relation des covoitureurs.

5.2 - Arrêts de bus à créer prioritairement

Depuis 2011, la CALI (Communauté d'agglomération du Nord Libournais) a obtenu la compétence en matière de transports. Dès lors, des études vont être menées pour permettre la mise en place d'un réseau de transport en commun intercommunal.

La proposition de créer un système de transport à la demande sur le territoire communal a donc été écartée puisque la demande pourra être satisfaite par le réseau de transport en commun intercommunal.

La Municipalité a donc demandé à ce que la desserte des principaux pôles générateurs de déplacements soit anticipée (fiche opérationnelle 11.2.).

5.3 - Mise en place d'un PDE sur le SMICVAL

L'équipe projet, à l'issue de la phase 2, a souligné l'importance d'organiser les déplacements au sein du SMICVAL (fiche opérationnelle n°11.3.). Ainsi, pour permettre cette organisation interne au SMICVAL, un Plan de Déplacements Entreprise (PDE) devra être réalisé. Il permettra non seulement de gérer les déplacements des salariés, mais également d'optimiser le fonctionnement du site.

C - ESTIMATION SOMMAIRE DES DÉPENSES

Thématique	Fiche action	Fiche opérationnelle	Aménagement	Sous détail	Unité	Quantité	Prix unitaire (en € HT)	Total HT
Améliorer la lisibilité des espaces traversés	FA1_Extension de la zone agglomérée	FO1.1	Chicane double		Ft	1	25000	25 000
			Dépose de 3 panneaux		U	3	50	150
		FO1.2	Création d'un giratoire urbain		Ft	1	800 000	800 000
			Dépose de 4 panneaux		U	4	50	200
			Pose de 2 panneaux		U	2	100	200
		FO1.3	Création d'un giratoire urbain		Ft	1	700 000	700 000
			Création d'un cheminement doux	busage fossé	ml	2000	300	600 000
				cheminement stabilisé	m²	3000	40	120 000
			Traitement paysager de la voie	haie basse	ml	400	30	12 000
			Dépose 6 panneaux		U	6	50	300
		FO1.4	2 feux+radar		U	2	6 000	12 000
			Création d'un giratoire urbain		Ft	1	400 000	400 000
			Suppression d'un panneau		U	1	50	50
		FO1.5	Pose de 2 panneaux		U	2	100	200
			Traitement paysager des abords de la voie	Haie basse	ml	50	30	1 500
	Dépose de 2 panneaux			U	2	50	100	
	FO1.6	Pose de 4 panneaux		U	4	100	400	
		Dépose de 4 panneaux		U	4	50	200	
		Pose de 2 panneaux		U	2	100	200	
	FA2_Création de zones 30	FO2.1	Traitement paysager des abords de la voie	Haie basse	ml	50	30	1 500
			Suppression de 2 panneaux		U	2	50	100
			Pose de 6 panneaux		U	6	100	600
		FO2.2	Plateau surélevé		Ft	1	40 000	40 000
			Pose de 14 panneaux		U	14	100	1 400
			Implantation de 6 coussins berlinois		U	6	400	2 400
	FA3_Création de zones de rencontre	FO3.1	Implantation de 2 plateaux surélevés		Ft	2	60 000	120 000
			Implantation de 3 panneaux		U	3	100	300
FO3.2		Voies à requalifier		ml	260	700	182 000	
		Implantation de 2 panneaux		U	2	100	200	
FO3.3		Implantation de 4 panneaux		U	4	100	400	
		Reprise plateau traversant		Ft	1	10 000	10 000	
FO3.4	Implantation de 2 panneaux		U	2	100	200		
FO3.5	Implantation de 2 panneaux		U	2	100	200		
FA4_Jalonnement du réseau viaire	FO4.1	Implantation d'un panneau directionnel "Angoulême"		U	1	100	100	
	FO5.1	Implantation de chicanes avec îlot		Ft	2	15 000	30 000	
		Implantation de 6 panneaux		U	6	100	600	
		Suppression de 2 panneaux		U	2	50	100	
	FO5.2	Pose de 14 panneaux		U	14	100	1 400	
Implantation d'une chicane avec îlot			Ft	1	15 000	15 000		
FO5.3	Pose de 2 panneaux		U	2	100	200		
Sécuriser les flux de circulation	FA5_Sécuriser les traverses de bourg							

Thématique	Fiche action	Fiche opérationnelle	Aménagement	Sous détail	Unité	Quantité	Prix unitaire (en € HT)	Total HT
Augmenter l'attractivité des modes doux	FA6_Créer un maillage cyclable utilitaire FA7_Créer un maillage piéton accessible	Mise en accessibilité de la voirie et création de liaisons cyclables (FO6.1 à FO7.5)	Requalification Route de la gare	Busage fossé	ml	1130	300	339 000
				Création d'un trottoir	m²	1665	50	83 250
			Requalification Route de Coudreau	Création d'un trottoir	m²	360	50	18 000
			Requalification RD 910, section depuis le giratoire du Petit Frappe à l'entrée actuelle d'agglomération	Abattage d'arbres	U	17	500	8 500
				Busage fossés	ml	630	300	189 000
				Création d'un trottoir	m²	945	50	47 250
			Requalification RD910, section en traverse d'agglomération	Bandes cyclables	ml	400	15	6 000
				Requalification complète	ml	800	1200	960 000
			Requalification de l'Avenue du Général de Gaulle	Création d'espaces mixtes de 3,70m de large chacun, à niveau	m²	5550	50	277 500
				Espaces verts	m²	2000	40	80 000
			Requalification du Chemin des Gravières et du Chemin de Robert	Création d'un trottoir accessible	m²	825	50	41 250
				Busage	ml	50	300	15 000
			Requalification de l'Avenue Mitterrand	Création d'un trottoir accessible	m²	480	50	24 000
			Requalification de l'Avenue de l'Europe	Création d'un trottoir accessible	m²	825	50	41 250
				Création de deux bandes cyclables	ml	1100	15	16 500
			Création d'un cheminement doux sur le site des gravières	Voie verte, 3 m	ml	340	120	40 800
			Création d'un cheminement doux depuis Rue du Général Cluzeau jusqu'aux quais	Voie verte, 3m	ml	340	120	40 800
			Création d'un cheminement doux entre les quais et le château de Bômale	Voie verte, 3m	ml	430	120	51 600
			Création d'un cheminement doux Avenue de la Liberté jusqu'au Barail des Jais	espace mixte de 3,60 mètres	m²	360	50	18 000
				Voie verte de 3 mètres	ml	775	120	93 000
Requalification de la Route de Lussac	Création d'un trottoir accessible	m²	780	50	39 000			
Création de deux cheminements doux entre le Barail des Jais et le Chemin de Robert	Voie verte de 3 mètres	ml	700	120	84 000			
FO6.6	Jalonnement des itinéraires cyclables			U	53	100	5 300	
FO6.7	Pose d'arceaux pour le stationnement des cycles			U	25	200	5 000	
FA8_Créer un itinéraire cyclable de loisir	FO8.2	Jalonnement de l'itinéraire cyclable de loisir		U	31	100	3 100	
Gérer le stationnement communal	FA9_Optimiser les usages du stationnement	FO9.1	Création de 7 places en arrêt-minute		Ft	7	20	140
		FO9.2	Pose de panneaux pour jalonner les parcs existants		U	6	100	600
	FA10_Mettre aux normes les places réservées aux personnes handicapées	FO10.1	Mise aux normes qualitative de l'offre de stationnement	Léger	U	5	200	1 000
			moyen	U	7	500	3 500	
			lourd	U	7	1500	10 500	
Favoriser les modes de déplacement alternatifs	FA11_Mettre en œuvre des mesures incitatives	FO11.1	Création d'une aire de covoiturage	Jalonnement	U	3	100	300
				Pose d'un panneau "Aire de covoiturage"	U	1	200	200
				Création d'un abris voyageurs	Ft	1	10 000	10 000
		FO11.2	arrêts de bus				non chiffrés	
FO11.3	Mise en place d'un PDE sur le SMICVAL		Etude BET	Ft	1	15 000	15 000	
Sous total HT								5 647 540
Divers et imprévus (15%)								847 131
Total HT								6 494 671
Total TTC								7 767 627

ANNEXES

Annexe 1 : Fichiers d'accidentologie du 1^{er} janvier 2006 au 31 décembre 2010) extraits du logiciel Concerto

Organisme Unité / N° PV Date Heure	Routes ou voies	Circonstances
Gendarmerie Nationale 0013457 / 02045 Ven 12/11/2010 20 h 15	DEP 33 Commune 393 (SAINT-DENIS-DE-PILE) A 0089 PR calculé 36+500 partie rectiligne plat	Accident hors agglomération, hors intersection, la nuit sans éclairage public. La chaussée est normale. Collision en chaîne impliquant 3 véhicules et pas de piéton. Véh. A (pas de victime) : un véhicule léger, conduit par un homme de 57 ans, circulant dans le sens des PR décroissants de la A 0089 , circule même sens même file. Véh. B (1 blessé hospitalisé, 1 blessé non hospitalisé) : un véhicule léger, conduit par un homme de 41 ans, circulant dans le sens des PR décroissants de la A 0089 , circule même sens même file, heurte une glissière métallique et un autre véhicule. Véh. C (2 blessés hospitalisés) : un véhicule léger, conduit par un homme de 22 ans, circulant dans le sens des PR décroissants de la A 0089 changeant de file à gauche, heurte un autre véhicule. Bilan : 3 blessés hospitalisés, 1 blessé non hospitalisé.
Gendarmerie Nationale 0001470 / 01025 Lun 28/08/2006 14 h 15	DEP 33 Commune 393 (SAINT-DENIS-DE-PILE) RN 0089 PR calculé 16+644 partie rectiligne plat RD 0022	Accident hors agglomération, en intersection en X, en plein jour. La chaussée est normale. Collision par le côté impliquant 2 véhicules et pas de piéton. Véh. B (2 blessés non hospitalisés) : un véhicule léger, conduit par un homme de 45 ans, circulant dans le sens des PR croissants de la RD 0022 traversant la chaussée, heurte un autre véhicule. Véh. A (1 tué) : un véhicule léger, conduit par une femme de 44 ans, circulant dans le sens des PR croissants de la RN 0089 , circule sans changement de direction, heurte un autre véhicule. Bilan : 1 tué, 2 blessés non hospitalisés.
Gendarmerie Nationale 0001470 / 01036 Jeu 31/08/2006 6 h 45	DEP 33 Commune 393 (SAINT-DENIS-DE-PILE) RN 0089 PR calculé 16+800 partie rectiligne plat	Accident hors agglomération, hors intersection, la nuit sans éclairage public. La chaussée est normale. Collision frontale impliquant 2 véhicules et pas de piéton. Véh. A (1 blessé hospitalisé) : un véhicule léger, conduit par un homme de 30 ans, circulant dans le sens des PR décroissants de la RN 0089 déporté à gauche, heurte un autre véhicule. Véh. B (2 blessés non hospitalisés) : un véhicule léger, conduit par une femme de 37 ans, circulant sur la RN 0089 en manoeuvre d'évitement, heurte un autre véhicule. Bilan : 1 blessé hospitalisé, 2 blessés non hospitalisés.
Gendarmerie Nationale 0001470 / 00788 Jeu 27/05/2010 23 h 30	DEP 33 Commune 393 (SAINT-DENIS-DE-PILE) RD 0022 2E PR calculé 2+0 partie rectiligne plat RD 1089	Accident hors agglomération, en intersection en X, la nuit sans éclairage public. La chaussée est normale. Collision par le côté impliquant 2 véhicules et pas de piéton. Véh. B (1 blessé hospitalisé) : un véhicule léger, conduit par un homme de 47 ans, circulant dans le sens des PR croissants de la RD 1089 , circule même sens même file, heurte un autre véhicule. Véh. A (pas de victime) : un véhicule léger, conduit par une femme de 25 ans (dont l'alcoolémie dépasse le seuil du délit), circulant dans le sens des PR croissants de la RD 0022 2 E traversant la chaussée, heurte un autre véhicule. Bilan : 1 blessé hospitalisé.
Gendarmerie Nationale 0001470 / 00525 Lun 16/04/2007 9 h 15	DEP 33 Commune 393 (SAINT-DENIS-DE-PILE) RD 0022 2e PR calculé 5+484 partie rectiligne bas de côte VC 0000	Accident hors agglomération, en intersection en Y, en plein jour. La chaussée est mouillée. Collision frontale impliquant 2 véhicules et pas de piéton. Véh. A (pas de victime) : un véhicule léger, conduit par une femme de 19 ans, circulant dans le sens des PR croissants de la RD 0022 2 e, circule sans changement de direction, heurte un autre véhicule. Véh. B (1 tué) : une bicyclette, conduite par un homme de 19 ans, circulant sur la VC 0000 traversant la chaussée, heurte un autre véhicule. Bilan : 1 tué.

Organisme Unité / N° PV Date Heure	Routes ou voies	Circonstances
Gendarmerie Nationale 0001470 / 00509 Lun 24/04/2006 20 h 00	DEP 33 Commune 393 (SAINT-DENIS-DE-PILE) RD 0022 PR calculé 42+500 partie rectiligne plat	Accident hors agglomération, hors intersection, au crépuscule ou à l'aube. La chaussée est normale. Collision par l'arrière impliquant 2 véhicules et pas de piéton. Véh. B (pas de victime) : un véhicule utilitaire, conduit par une femme de 49 ans, circulant dans le sens des PR croissants de la RD 0022 déporté à gauche. Véh. A (1 tué) : une motocyclette (anc.codif), conduite par un homme de 23 ans, circulant dans le sens des PR croissants de la RD 0022 dépassant à gauche, heurte un autre véhicule. Bilan : 1 tué.
Gendarmerie Nationale 0001470 / 00739 Dim 07/06/2009 19 h 15	DEP 33 Commune 393 (SAINT-DENIS-DE-PILE) RD 0022 PR calculé 44+300 partie rectiligne bas de côte VC 0000	Accident hors agglomération, en intersection en X, en plein jour. La chaussée est normale. Collision par le côté impliquant 2 véhicules et pas de piéton. Véh. A (1 blessé hospitalisé) : un quad lourd (> 50 cm3), conduit par un homme de 24 ans, circulant sur la VC 0000 traversant la chaussée, heurte un autre véhicule. Véh. B (pas de victime) : un véhicule léger, conduit par un homme de 37 ans, circulant dans le sens des PR décroissants de la RD 0022, circule sans changement de direction, heurte un autre véhicule. Bilan : 1 blessé hospitalisé.
Gendarmerie Nationale 0001468 / 01496 Mar 26/12/2006 23 h 30	DEP 33 Commune 393 (SAINT-DENIS-DE-PILE) RD 0674 PR calculé 20+646 en courbe à gauche plat	Accident hors agglomération, hors intersection, la nuit sans éclairage public. Collision impliquant 1 véhicule et pas de piéton. Véh. A (1 blessé non hospitalisé) : un véhicule léger, conduit par un homme de 27 ans (dont l'alcoolémie dépasse le seuil du délit), circulant dans le sens des PR décroissants de la RD 0674, heurte un mur. Bilan : 1 blessé non hospitalisé.
Gendarmerie Nationale 0001470 / 01090 Ven 20/08/2010 9 h 30	DEP 33 Commune 393 (SAINT-DENIS-DE-PILE) RD 0674 PR calculé 21+400 partie rectiligne plat	Accident hors agglomération, hors intersection, en plein jour. La chaussée est normale. Sans collision impliquant 1 véhicule et pas de piéton. Véh. A (1 tué) : un cyclomoteur, conduit par un homme de 81 ans, circulant dans le sens des PR décroissants de la RD 0674, circule sans changement de direction, heurte un fossé, un talus ou une paroi rocheuse. Bilan : 1 tué.
Gendarmerie Nationale 0001470 / 00500 Sam 22/04/2006 20 h 15	DEP 33 Commune 393 (SAINT-DENIS-DE-PILE) RD 0674 PR calculé 22+500 partie rectiligne plat	Accident hors agglomération, hors intersection, en plein jour. La chaussée est normale. Sans collision impliquant 1 véhicule et pas de piéton. Véh. A (1 blessé hospitalisé) : une motocyclette (anc.codif), conduite par un homme de 35 ans (dont l'alcoolémie dépasse le seuil du délit), circulant dans le sens des PR décroissants de la RD 0674, circule sans changement de direction, heurte un fossé, un talus ou une paroi rocheuse. Bilan : 1 blessé hospitalisé.
Gendarmerie Nationale 0001470 / 00375 Jeu 13/03/2008 12 h 00	DEP 33 Commune 393 (SAINT-DENIS-DE-PILE) RD 0674 PR calculé 23+38 partie rectiligne non renseigné	Accident en agglomération (de 2 001 à 5 000 h.), hors intersection, en plein jour. La chaussée est normale. Collision par l'arrière impliquant 2 véhicules et pas de piéton. Véh. B (pas de victime) : un poids lourd avec remorque(s), conduit par un homme de 52 ans, circulant dans le sens des PR décroissants de la RD 0674 à l'arrêt. Véh. A (1 tué) : un cyclomoteur, conduit par un homme de 21 ans, circulant dans le sens des PR décroissants de la RD 0674, circule sans changement de direction, heurte un autre véhicule. Bilan : 1 tué.

Organisme Unité / N° PV Date Heure	Routes ou voies	Circonstances
Gendarmerie Nationale 0001470 / 01088 Dim 22/08/2010 0 h 15	DEP 33 Commune 393 (SAINT-DENIS-DE-PILE) RD 0910 PR calculé 11+800 partie rectiligne plat	Accident en agglomération (de 2 001 à 5 000 h.), hors intersection, la nuit éclairage public allumé. La chaussée est normale. Collision impliquant 1 véhicule et pas de piéton. Véh. A (1 tué, 1 blessé hospitalisé) : un véhicule léger, conduit par un homme de 19 ans, circulant dans le sens des PR croissants de la RD 0910 , circule sans changement de direction, heurte un véhicule en stationnement. Bilan : 1 tué, 1 blessé hospitalisé.
Gendarmerie Nationale 0001468 / 00764 Dim 25/04/2010 18 h 30	DEP 33 Commune 393 (SAINT-DENIS-DE-PILE) RD 0910 PR calculé 12+651 partie rectiligne non renseigné	Accident en agglomération (de 5 001 à 20 000 h.), hors intersection, en plein jour. La chaussée est normale. Collision frontale impliquant 2 véhicules et pas de piéton. Véh. B (pas de victime) : un véhicule léger, conduit par une femme de 65 ans, circulant dans le sens des PR décroissants de la RD 0910 . Véh. A (1 blessé hospitalisé) : un véhicule léger, conduit par un homme de 52 ans (dont l'alcoolémie dépasse le seuil du délit), circulant dans le sens des PR décroissants de la RD 0910 , circule sans changement de direction, heurte un autre véhicule. Bilan : 1 blessé hospitalisé.
Gendarmerie Nationale 0001470 / 00368 Sam 25/03/2006 14 h 30	DEP 33 Commune 393 (SAINT-DENIS-DE-PILE) RD 0910 PR calculé 12+850 en courbe à gauche plat	Accident en agglomération (de 0 à 500 h.), hors intersection, en plein jour. La chaussée est normale. Collision impliquant 1 véhicule et pas de piéton. Véh. A (1 tué) : un véhicule léger, conduit par un homme de 40 ans (dont l'alcoolémie dépasse le seuil du délit), circulant dans le sens des PR décroissants de la RD 0910 , circule sans changement de direction, heurte un arbre. Bilan : 1 tué.
Gendarmerie Nationale 0001470 / 00992 Ven 03/08/2007 8 h 30	DEP 33 Commune 393 (SAINT-DENIS-DE-PILE) RD 0910 PR calculé 12+854 en courbe à gauche plat	Accident hors agglomération, hors intersection, en plein jour. La chaussée est normale. Collision par le côté impliquant 2 véhicules et pas de piéton. Véh. A (1 blessé hospitalisé) : un véhicule léger, conduit par un homme de 30 ans (dont l'alcoolémie dépasse le seuil du délit), circulant sur la RD 0910 , circule en franchissant le terre-plein central, heurte un mobilier urbain et un autre véhicule. Véh. B (pas de victime) : un véhicule léger, conduit par un homme de 60 ans, circulant sur la RD 0910 tournant à gauche, heurte un autre véhicule. Bilan : 1 blessé hospitalisé.
Gendarmerie Nationale 0001470 / 01223 Lun 01/10/2007 2 h 00	DEP 33 Commune 393 (SAINT-DENIS-DE-PILE) RD 0910 PR calculé 13+430 partie rectiligne plat	Accident en agglomération (de 2 001 à 5 000 h.), hors intersection, la nuit sans éclairage public. Il pleut légèrement et la chaussée est mouillée. Collision impliquant 1 véhicule et pas de piéton. Véh. A (1 blessé hospitalisé) : un véhicule léger, conduit par une femme de 21 ans (dont l'alcoolémie dépasse le seuil du délit), circulant sur la RD 0910 , circule sans changement de direction, heurte un mur. Bilan : 1 blessé hospitalisé.
Gendarmerie Nationale 0001470 / 00625 Mer 23/04/2008 17 h 00	DEP 33 Commune 393 (SAINT-DENIS-DE-PILE) RD 0910 PR calculé 13+605 partie rectiligne plat	Accident en agglomération (de 2 001 à 5 000 h.), hors intersection, en plein jour. La chaussée est normale. Collision par le côté impliquant 2 véhicules et pas de piéton. Véh. A (pas de victime) : un véhicule léger, conduit par un homme de 39 ans, circulant dans le sens des PR décroissants de la RD 0910 tournant à gauche. Véh. B (1 blessé hospitalisé) : un cyclomoteur, conduit par un homme de 27 ans, circulant dans le sens des PR croissants de la RD 0910 , circule sans changement de direction, heurte un autre véhicule. Bilan : 1 blessé hospitalisé.

Organisme Unité / N° PV Date Heure	Routes ou voies	Circonstances
Gendarmerie Nationale 0001470 / 00683 Jeu 06/05/2010 18 h 30	DEP 33 Commune 393 (SAINT-DENIS-DE-PILE) RD 0910 PR calculé 14+389 partie rectiligne plat	Accident hors agglomération, hors intersection, en plein jour. La chaussée est normale. Collision par le côté impliquant 2 véhicules et pas de piéton. Véh. B (pas de victime) : un véhicule léger, conduit par un homme de 50 ans, circulant dans le sens des PR croissants de la RD 0910 , circule sans changement de direction, heurte un autre véhicule. Véh. A (1 blessé hospitalisé) : une motocyclette (> 125 cm3), conduite par un homme de 57 ans, circulant dans le sens des PR décroissants de la RD 0910 dépassant à gauche, heurte un autre véhicule. Bilan : 1 blessé hospitalisé.
Gendarmerie Nationale 0001468 / 00126 Jeu 26/01/2006 20 h 00	DEP 33 Commune 393 (SAINT-DENIS-DE-PILE) RD 0910 PR calculé 15+151 partie rectiligne plat VC 0000	Accident hors agglomération, en intersection en X, la nuit éclairage public allumé. La chaussée est normale. Collision par le côté impliquant 2 véhicules et pas de piéton. Véh. A (pas de victime) : un véhicule léger, conduit par un homme de 42 ans, circulant dans le sens des PR croissants de la RD 0910 , circule sans changement de direction, heurte un autre véhicule. Véh. B (1 blessé hospitalisé) : un véhicule léger, conduit par un homme de 71 ans, circulant sur la VC 0000 tournant à gauche, heurte un autre véhicule. Bilan : 1 blessé hospitalisé.
Gendarmerie Nationale 0001470 / 00812 Lun 22/06/2009 16 h 30	DEP 33 Commune 393 (SAINT-DENIS-DE-PILE) RD 1089 PR calculé 15+0 non renseigné plat	Accident hors agglomération, hors intersection, en plein jour. Sans collision impliquant 1 véhicule et pas de piéton. Véh. A (1 blessé hospitalisé) : un scooter (<= 50 cm3), conduit par un homme de 47 ans (dont l'alcoolémie dépasse le seuil du délit), circulant sur la RD 1089 , circule sans changement de direction. Bilan : 1 blessé hospitalisé.
Gendarmerie Nationale 0001470 / 00181 Dim 11/02/2007 10 h 45	DEP 33 Commune 393 (SAINT-DENIS-DE-PILE) RD 1089 PR calculé 15+700 partie rectiligne plat	Accident hors agglomération, hors intersection, au crépuscule ou à l'aube. La chaussée est normale. Collision impliquant 1 véhicule et pas de piéton. Véh. A (2 blessés hospitalisés) : un véhicule léger, conduit par une femme de 19 ans, circulant dans le sens des PR décroissants de la RD 1089 , circule sans changement de direction, heurte un fossé, un talus ou une paroi rocheuse. Bilan : 2 blessés hospitalisés.
Gendarmerie Nationale 0001470 / 01547 Sam 18/10/2008 2 h 15	DEP 33 Commune 393 (SAINT-DENIS-DE-PILE) RD 1089 PR calculé 17+939 partie rectiligne plat	Accident hors agglomération, hors intersection, la nuit sans éclairage public. La chaussée est normale. Collision impliquant 1 véhicule et pas de piéton. Véh. A (1 tué) : un véhicule léger, conduit par un homme de 21 ans (dont l'alcoolémie dépasse le seuil du délit), circulant dans le sens des PR croissants de la RD 1089 , circule même sens même file, heurte un arbre. Bilan : 1 tué.

Annexe 2 : compte-rendu de la fin de phase 2 (validation des aménagements à retenir)

Intitulé de l'affaire : Étude de circulation et élaboration du Plan communal des Déplacements
N° de l'affaire : BX165_33

COMPTE-RENDU DE LA REUNION N°4

Date de la réunion: 10 janvier 2012
Objet : Réunion de validation des aménagements à retenir pour l'élaboration du Plan local des Déplacements (Phase2)
Lieu : Saint-Denis-de-Pile

RAPPELS CONTRACTUELS

Maître d'ouvrage : Ville de Saint-Denis-de-Pile
Maître d'œuvre : IRIS Conseil
Mission : Élaboration du Plan communal des Déplacements
Phase en cours : Propositions d'aménagement (AME)
Délai : 4 mois

ORDRE DU JOUR

- 1) Réunion de validation des aménagements à retenir, à compléter et à écarter
- 2) Coordination avec le projet de PLU
- 3) Coordination avec la convention d'aménagement d'école (CAE)

PROCHAINE REUNION

Prochaine réunion le 26 janvier 2012 à la Maison de l'Isle pour la réunion publique de présentation du PADD

VALIDATION

IRIS conseil	Client
Rédacteur : PHD	Nom :
Date : 10 janvier 2012	Date :
Visa : MPU/XFI	Visa :

En cas d'oubli de réponse, ces éléments seront considérés comme validés 15 jours après la date d'envoi

PARTICIPANTS

Nom	Coordonnées (société, tél, email)	Présents	Absents excusés	Absents non excusés	Convoqués prochaine réunion	Diffusion
M. MAROIS, Maire	Ville de Saint-Denis-de-Pile, Place Verdun 33910 Saint-Denis-de-Pile	X			X	X
Mme FONTENEAU, Adjointe		X			X	X
M. CHAUX, Adjoint		X			X	X
M. GODINEAU, Conseiller municipal		X			X	X
M. FONTAINE, Conseiller municipal		X			X	X
M. SPODATTO, Conseiller municipal		X			X	X
M. VERRIER, Conseiller municipal		X			X	X
Mme PETIT, DGS		X			X	X
M. ROUSSEL, DST		X			X	X
M. DALLA SANTA, Service urbanisme		X			X	X
M. BRUNET M. CANNET	CAUE 33 140, Avenue de la Marne		X			X

	33 700 Mérignac				
Mme LACAN, Ingénieur Mobilité et Urbanisme e.lacan@cg33.fr	CG33, Service d'Appui aux Politiques d'Urbanisme et de Logement Social	X		X	X
Mme MASFRAND s.masfrand@cg33.fr	CG33, Service d'Appui aux Politiques d'Urbanisme et de Logement Social	X		X	X
M. DUHARD	CG33, Centre Routier Départemental du Libournais	X		X	X
M. LHERM, Urbaniste	G2C Environnement, 316, Rue Henri Becquerel, 11400 CASTELNAUDARY	X		X	X
M. SOULÉ, Architecte urbaniste	206, Avenue Salvador Allende 33130 BÈGLES		X	X	X
M. DECKER, Chargé d'études PALLU Marie, Chargée d'études	IRIS Conseil, 1, Avenue Georges Clémenceau 33150 Cenon	X		X	X

CONTENU DE LA REUNION

Le rapport a été parcouru dans son intégralité afin de valider, d'écarter ou d'apporter des compléments aux différentes propositions d'aménagement.

1) JALONNEMENT

_ Mise en place d'un panneau vert « Toutes directions » au droit du carrefour Route de Guîtres / Avenue de la Liberté permettant de délester le centre-ville => **Aménagement non retenu à court-terme**. Cet aménagement pourra être réétudié lorsque la dynamique d'extension commerciale vers l'Est aura abouti. Pour le moment, l'objectif est de maintenir la traverse de bourg pour les véhicules légers afin de soutenir l'activité commerciale.

_ Amélioration de la lisibilité de l'itinéraire PL depuis Bonzac pour éviter la circulation des PL sur la RD 910 en traverse de bourg => **Aménagement non retenu** pour éviter de charger le futur espace commerçant sur la Rue F. Mitterrand

_ Amélioration de la lisibilité du carrefour Route de Savignac (RD120) / Route de Paris (RD 910) par la pose d'un jalonnement indiquant la direction d'Angoulême => **Aménagement retenu**.

2) RENFORCEMENT DE LA LISIBILITE ET DE LA COHERENCE DE LA TRAVERSE DE BOURG

_ Généralisation de la zone 30 sur le secteur de Pinaud => **Aménagement retenu**.

_ Généralisation de la zone 30 sur l'hyper-centre => **Aménagement retenu** mais, **étendu au Nord sur la Route de Paris jusqu'au carrefour avec l'Avenue de la Liberté et incluant l'Avenue du Général de Gaulle (sécurisation des abords de l'école) et la section de la Route de la Gare entre les RD 910 et 674 (création d'une liaison douce)**. La Municipalité souligne l'importance de la création d'un trottoir accessible confortable au détriment du stationnement permettant de sécuriser notamment les abords de la nouvelle salle de spectacle le long de la Route de Lussac, entre la RD 910 et le parking d'Intermarché.

_ Création d'une zone de rencontre sur la Rue des Chantiers, le Quai de l'Isle et la Rue de l'église => **Aménagement validé avec volonté de créer un signal fort en entrée / sortie de la zone** (création de plateaux surélevés aux carrefours avec la Route de Paris)

_ Création d'une zone de rencontre sur la Rue Marie Curie dans le cadre de la création d'une liaison douce Est / Ouest => **Aménagement retenu**.

_ Extension de la zone agglomérée limitée à 50km/h **validée avec des adaptations** :

- la zone limitée à 50 km/h en direction du Nord, sur la Route de Coutras, sera prolongée pour être mise en cohérence avec les futurs secteurs d'urbanisation (jusqu'à la Route de Lia Martin) ;
- la zone en agglomération limitée à 50 km/h sera étendue en direction du Nord sur la Route de Guîtres jusqu'au panneau d'entrée d'agglomération (suppression du panneau limitant la vitesse à 70 km/h) ;
- L'Avenue de la Liberté sera intégrée à l'agglomération de Saint-Denis-de-Pile et donc limitée à 50 km/h ;
- La section de la RD 674 entre les giratoires du Petit Frappe et de la nouvelle boulangerie sera intégrée à la zone en agglomération limitée à 50 km/h ;
- La section de la RD 910 entre le giratoire du Petit Frappe et l'entrée de bourg actuelle sera intégrée dans la zone agglomérée limitée à 50 km/h avec création d'un cheminement pour piétons à l'Est (La Commune devra alors engager une concertation interne sur la question de la suppression des platanes d'un seul côté de la voie et le busage des fossés) ;
- L'ensemble des aménagements pour le traitement des entrées d'agglomération ont été retenus (création de chicanes ou implantation de panneaux = effet de porte). L'aménagement de l'entrée du Grand Frappe sur la Route de Coudreau apparaît cependant moins prioritaire et pourra être traité de manière moins lourde (traitement paysager).

Les extensions de la zone agglomérée seront phasées pour être cohérentes avec les extensions urbaines lorsqu'elles seront réalisées.

3) AMENAGEMENT DE LA RD 674 EN TRAVERSE DE BOURG :

La seconde hypothèse est retenue sur le principe mais adaptée pour limiter le coût de l'aménagement lié aux problèmes de topographie.

- L'aménagement de trottoirs bordurés accessibles sera généralisé sur la section depuis le site scolaire du Barail des Jais jusqu'au giratoire de la nouvelle boulangerie des deux côtés de la voie ;
- L'aménagement de trottoirs bordurés accessibles sera réalisé à l'Est de la RD 674 entre les giratoires du Petit Frappe et de la nouvelle boulangerie à moyen-terme. Le côté Ouest de la voie bénéficiera d'un aménagement paysager compatible avec le passage de transports exceptionnels (hauteur limitée à environ 30 cm maximum) ;
- Un tronçon de voie nouvelle sera créé entre le giratoire du Petit Frappe et la Rue du Petit Frappe (emplacement déjà prévu au POS sous la forme d'un schéma de secteur, pour desservir, depuis le giratoire, l'ensemble des opérations de lotissement réalisées dans la zone NA de Pinaud).

Un carrefour à feux à déclenchement manuel et équipé d'un radar sera créé au droit de la traversée de la nouvelle liaison piétonne Est / Ouest prévue dans la continuité de la Rue Marie Curie.

4) ACCES AU GROUPE SCOLAIRE DU BARAIL DES JAIS

La Municipalité souhaite qu'un carrefour giratoire urbain soit créé sur la RD 674 au niveau du carrefour avec l'Avenue de la Liberté pour permettre la création d'une entrée / sortie permettant la desserte du futur groupe scolaire. **Deux entrées / sorties devront être créées au niveau du quartier du Barail des Jais** au droit de réserves foncières existantes. **Ces différents accès seront connectés entre eux pour permettre la création d'une continuité Est/Ouest**.

IRIS Conseil souligne :

- **d'une part le risque de congestion sur la RD 674** du fait de la création d'un accès au futur groupe scolaire, pouvant accroître le risque d'accident.

- **D'autre part qu'un carrefour à feux, comme il était initialement proposé, sécurisait beaucoup plus les piétons et cycles qu'un giratoire (ce qui doit être particulièrement regardé sur un axe aussi fréquenté que la RD 674 et compte tenu du danger qu'il peut représenter pour des écoliers et/ou collégiens le cas échéant). Le giratoire relève davantage d'un traitement routier alors que la Commune souhaitait plutôt ici une requalification urbaine.**

5) CREATION DE LIAISONS PIETONNES SUR L'HYPER-CENTRE

- **La création d'une liaison halte ferroviaire / Centre-ville passant par la Route de la Gare, est validée**. Des connexions Nord / Sud avec la Route de Pinaud pourront être envisagées au PLU (emplacements réservés), mais cela ne s'impose pas dès lors que la Rte de la Gare reste à double sens. Les emprises ont été mesurées vendredi 13 janvier 2012 pour vérifier très précisément la faisabilité d'une mise en accessibilité de la Rte de la Gare. Le respect des interdictions de stationner s'imposera sur cette voie qui devra être réservée, sur l'ensemble de son emprise, à la circulation. Une attention particulière devra être apportée au traitement du carrefour entre la Route de la Gare et le Chemin des Gravières (débouché de la liaison douce). **La création d'une liaison douce au travers du site de concassage est écartée tant que le site est exploité**. Mais un tel maillage est souhaité à terme par la Commune, pour assurer la liaison à travers le nouveau quartier.
- **L'aménagement d'une liaison douce sur la Route de l'Europe (RD 22) est retenu jusqu'au Chemin du Champ d'Henri** avec la création d'un trottoir accessible côté Sud et de bandes cyclables de part et d'autre de la voie.
- **L'aménagement d'une liaison piétonne accessible au travers du quartier du Barail des Jais est retenu mais modifié**. La Rue Boris Vian et la Rue Léo Ferré (liaison existante) seront rendues accessibles pour permettre l'accès au groupe scolaire. L'Avenue Georges Brassens, entre ces deux axes, sera également rendue accessible. L'Avenue Georges Brassens ne sera pas mise en accessibilité sur la section depuis la Rue Léo Ferré jusqu'au carrefour avec la Route de l'Europe. La Municipalité souhaite favoriser la création d'une liaison douce sur un chemin de terre existant parallèle à cette voie (côté Ouest).
- **La création d'une liaison douce entre les alignements de platanes, de type voie verte, est validée**. Cette liaison devra être adaptée à l'Ouest par la création d'un espace mixte vélos / cycles du côté Sud de l'Avenue de la Liberté. La faisabilité pour la création de cette liaison devra être étudiée ultérieurement pour vérifier que l'aménagement ne porte pas atteinte aux racines des platanes. Celle-ci sera prolongée au travers du groupe scolaire. La continuité entre cette voie verte et la RD 674, au cœur de la zone d'activité de Beaumale, devra faire l'objet d'un traitement nécessitant peut-être des acquisitions foncières.
- **La création d'une liaison piétonne sur la Route de Paris entre le giratoire du Petit Frappe et l'entrée d'agglomération est validée**. Cette liaison devra être créée en deux temps avec une priorité pour la section depuis la Route de la Gare jusqu'à l'entrée d'agglomération de Saint-Denis.
- **Une liaison douce devra être prévue au Plan Communal de Déplacements depuis la Rue du Général Cluzeau jusqu'au Quai de l'Isle**. La Commune y a réalisé des acquisitions foncières ces dernières années. Cette maîtrise foncière devra être complétée.
- **Les deux liaisons Nord / Sud, à l'Est de la RD 674, sont validées**. Celles-ci seront créées parallèlement aux projets d'extension urbaine.

6) CREATION DE LIAISON CYCLABLES SUR L'HYPER-CENTRE

La création de liaisons cyclables est validée sur le principe. Des adaptations sont tout de même apportées suite à la réunion :

- La liaison cyclable sur la Route de l'Europe sera prolongée jusqu'au Chemin du Champ d'Henri avec la création de bandes cyclables jusqu'au giratoire de la boulangerie. Sur ce giratoire, l'ensemble des modes doux circuleront sur des espaces mixtes pour éviter notamment que les cycles ne circulent sur la chaussée. Les cycles et les piétons traverseront au niveau des actuelles traversées piétonnes.
- La liaison cyclable sur l'Avenue de la Liberté sera prolongée en direction de l'Est au travers du groupe scolaire pour compléter le maillage initialement prévu (nouvel axe Est-Ouest).
- La liaison cyclable sur la Route de la Gare sera prolongée en direction du centre-ville par la RD 910 avec intégration des cycles à la circulation automobile en zone 30 sur la Route de la Gare et création de bandes cyclables sur la RD 910 jusqu'à la Rue du Général Cluzeau, voire jusqu'à l'entrée de bourg (zone 30) si l'emprise disponible le permet. Une liaison avec les quais de l'Isle est à ajouter depuis la Rue du Général Cluzeau.

7) AMENAGEMENT D'UNE LIAISON CYCLABLE DE LOISIR

Cet itinéraire cyclable de loisir ne bénéficiera pas de l'aménagement d'un site propre dédié, mais sera matérialisé par un jalonnement complet => **Aménagement retenu**

Un bouclage de cet itinéraire devra être prévu par la Route du Matha, le Chemin du Bois Rond, la Route du Pas du Loup, la Route de la Pinière et la Route du Barry (permettant de rejoindre Picampeau) => **Aménagement retenu**

La variante 2 de l'itinéraire cyclable de loisir est également retenue (cheminement par la Rue du Général Cluzeau, le Quai de l'Isle et le Parc de Bômale).

La variante 3 reste une hypothèse à maintenir par la création d'un emplacement réservé au PLU. Cette solution a été proposée pour répondre à la volonté de la Commune de reconquérir les bords de l'Isle dans le cadre de ce PLU. Le contexte est toutefois complexe. Des acquisitions foncières seraient nécessaires, y compris à travers des propriétés bâties.

Une adaptation est à prévoir sur la Route de Guîtres avec une déviation de l'itinéraire par la Route de la Reuille et la Rue du Haut-Mexant puisque la Municipalité ne prévoit pas d'aménager cette section. Les cycles traverseront ensuite la RD 910 en direction du Chemin du Haras.

8) AMENAGEMENT DE LA TRAVERSE DE BOSSUET

L'aménagement de chicanes en entrée d'agglomération pour créer une rupture visuelle **et la pose de panneaux** délimitant les limites d'agglomération **est validé**.

La création de trottoirs revêtus et accessibles est une hypothèse écartée.

Les formes urbaines et aménagements paysagers devraient être étudiés en conséquence pour contribuer à cette rupture visuelle d'entrée de village.

9) AMENAGEMENT DE LA TRAVERSE DE GOIZET

La création d'une chicane en entrée d'agglomération est validée. Un emplacement réservé sera inscrit au PLU pour permettre la création d'un giratoire et d'une liaison directe avec la Route du Pas du Loup (long terme) => **Aménagement validé.**

La création de trottoirs revêtus et accessibles est une **hypothèse écartée.**

Le stationnement des véhicules sera interdit le long de la RD22 en traverse de bourg (pose de panneaux) pour limiter le risque d'accident => **Aménagement retenu, même si la Municipalité est consciente des désagréments pour les riverains et du manque d'espaces de stationnement aménagés en traverse de village.**

Les formes urbaines et aménagements paysagers devraient être étudiés en conséquence pour contribuer à cette rupture visuelle d'entrée de village.

10) STATIONNEMENT

- Le jalonnement des parkings publics est une hypothèse retenue. Le jalonnement du parking en face de l'agence immobilière est écarté puisque ce parking est privé. Le parking de la Résidence du Tilleul devra être jalonné.
- Le Plan Local des Déplacements devra intégrer le souhait de la Municipalité de créer un parking sur le secteur de Bômale, permettant aux usagers en lien avec le château et avec le stade de stationner sur le secteur.
- La création d'arrêts-minute sur la RD 910 devant l'espace commerçant est validée. Des arrêts-minute pourront également être créés sur l'Avenue François Mitterrand, devant le futur espace commercial pour favoriser la rotation des véhicules.
- L'interdiction de stationner sur la Rue du Pont par la pose de panneaux est validée. Les usagers seront ainsi incités à stationner sur le parking du Port Gabeau dont l'extension est en projet et sur le Quai de l'Isle.

11) MODES DE DEPLACEMENTS ALTERNATIFS

Le Plan communal des Déplacements devra faire mention du transfert de la compétence transport à la CALI.

La mise en place d'un Transport à la demande n'est pas retenue puisque le réseau de transport en commun intercommunal permettra d'assurer la desserte de la halte ferroviaire et de la zone d'activités de Vignon en projet.

Les points d'arrêts de transports collectifs indispensables à la Commune devront être mentionnés dans le Plan communal des Déplacements. Cinq points d'arrêt sont pressentis : halte ferroviaire, centre ville – secteurs des commerces, centre ville – 2^{ème} point à voir, centre ville - groupe scolaire du Barail des Jais, Zone d'Equilibre.

Un PDE (Plan de Déplacements Entreprise) devra être envisagé au sein du SMICVAL pour favoriser le co-voiturage et les modes de déplacements alternatifs.

Relevé de décision des actions à mener

Action	Responsable	Date prévue	Date réelle
IRIS Conseil se rapprochera de M. Lherm pour connaître les nouvelles limites de l'urbanisation sur la Route de Coutras afin de placer la limite de zone limitée à 50km/h et de la chicane d'entrée de bourg (effet de porte)	IRIS Conseil	Dès que possible	
IRIS Conseil devra se rapprocher du Cabinet Soulé pour savoir si la création des accès au groupe scolaire est compatible avec l'aménagement de l'école et d'un éventuel collège + salle de sport	IRIS Conseil	Dès que possible	
Une nouvelle intervention est fixée au vendredi 13 janvier Route de la Gare, pour l'étude d'une solution alternative au sens unique entre la halte SNCF et l'entrée du site de concassage	IRIS Conseil + Service Urbanisme	13/01/2012	13/01/12 – Emprise suffisante pour un maintien de la circulation à double sens
Prises de vue photographiques pour la réalisation de photomontages, si possible pour la réunion du 26/01/12 (en partie ou en totalité selon les possibilités du Bureau d'études sur ces échéances rapprochées)	IRIS Conseil + Service Urbanisme	13/01/2012	13/01/2012