

# ÉTUDE DES DÉPLACEMENTS – BOURG-ACHARD

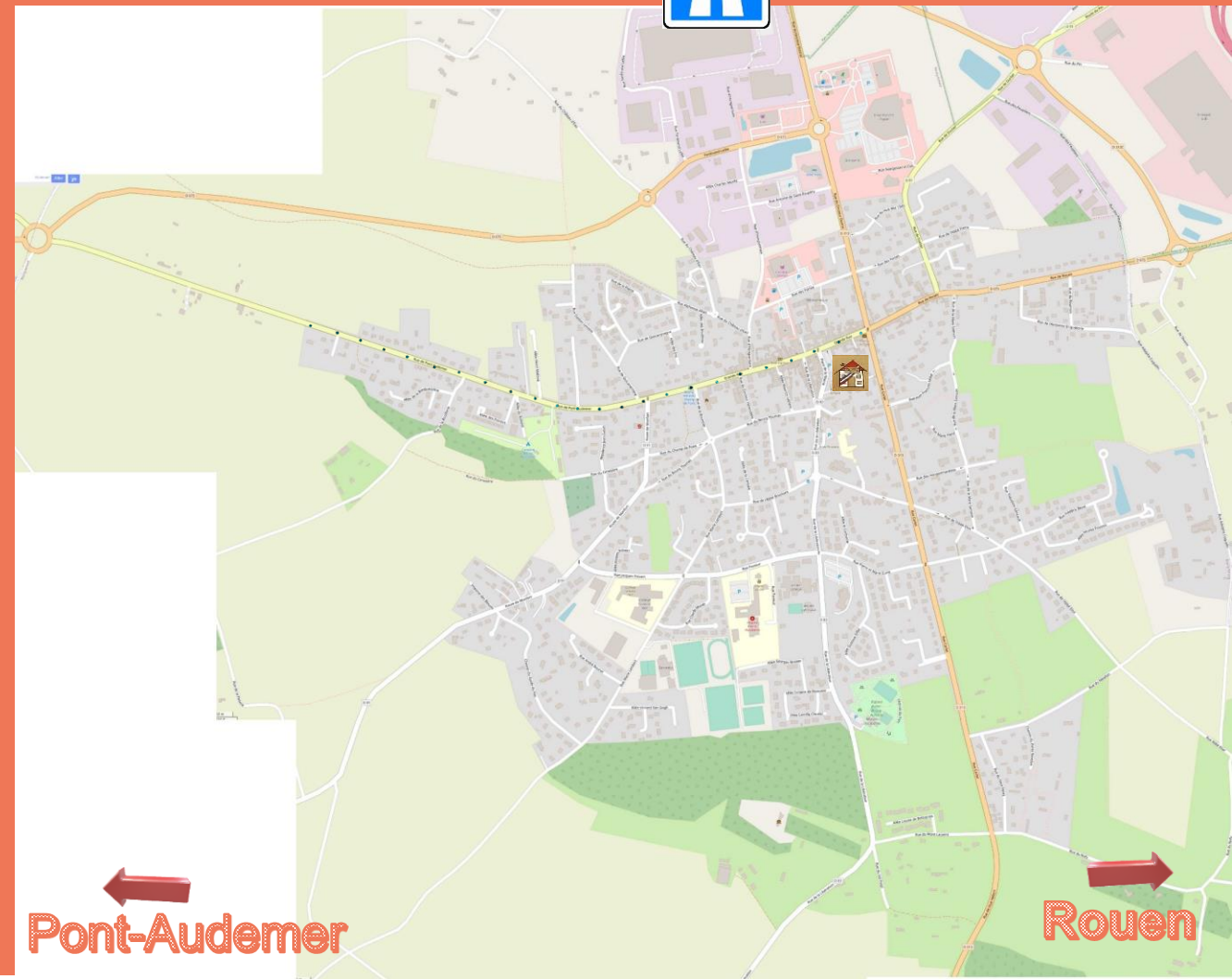
Présentation de la démarche

Club sécurité routière 22 novembre 2022

# CONTEXTE

Réalisation d'une déviation au nord de la commune

- Suppression des PL dans la traversée est-ouest
- Diminution du trafic dans la traversée de la commune



# OBJECTIFS DE LA COLLECTIVITÉ

- Valorisation des espaces
- Amélioration de l'attractivité de la commune
- Amélioration du cadre de vie dans la commune
- Développement et sécurisation des déplacements sur la commune avec prise en compte des modes actifs
- Végétalisation des espaces
- Valorisation des commerces et activités

Projet majeur de requalification de la partie ouest de la Grande Rue



attractivité <sup>végétalisation</sup>  
vie <sup>cadre</sup>  
commune <sup>commerces</sup>  
valorisation <sup>activités</sup>  
espaces <sup>sécurisation</sup>  
déplacements

## Lauréate Petite Ville de Demain

# RÉALISATION D'ÉTUDES

- Revitalisation du centre-bourg - CAUE
- Conseil plantation en entrée de ville – Parc Naturel Régional des Boucles de la Seine Normande
- Aménagement paysager de la place de la mairie et du square – Bureau d'études Folius
- Étude de déplacements - Cerema



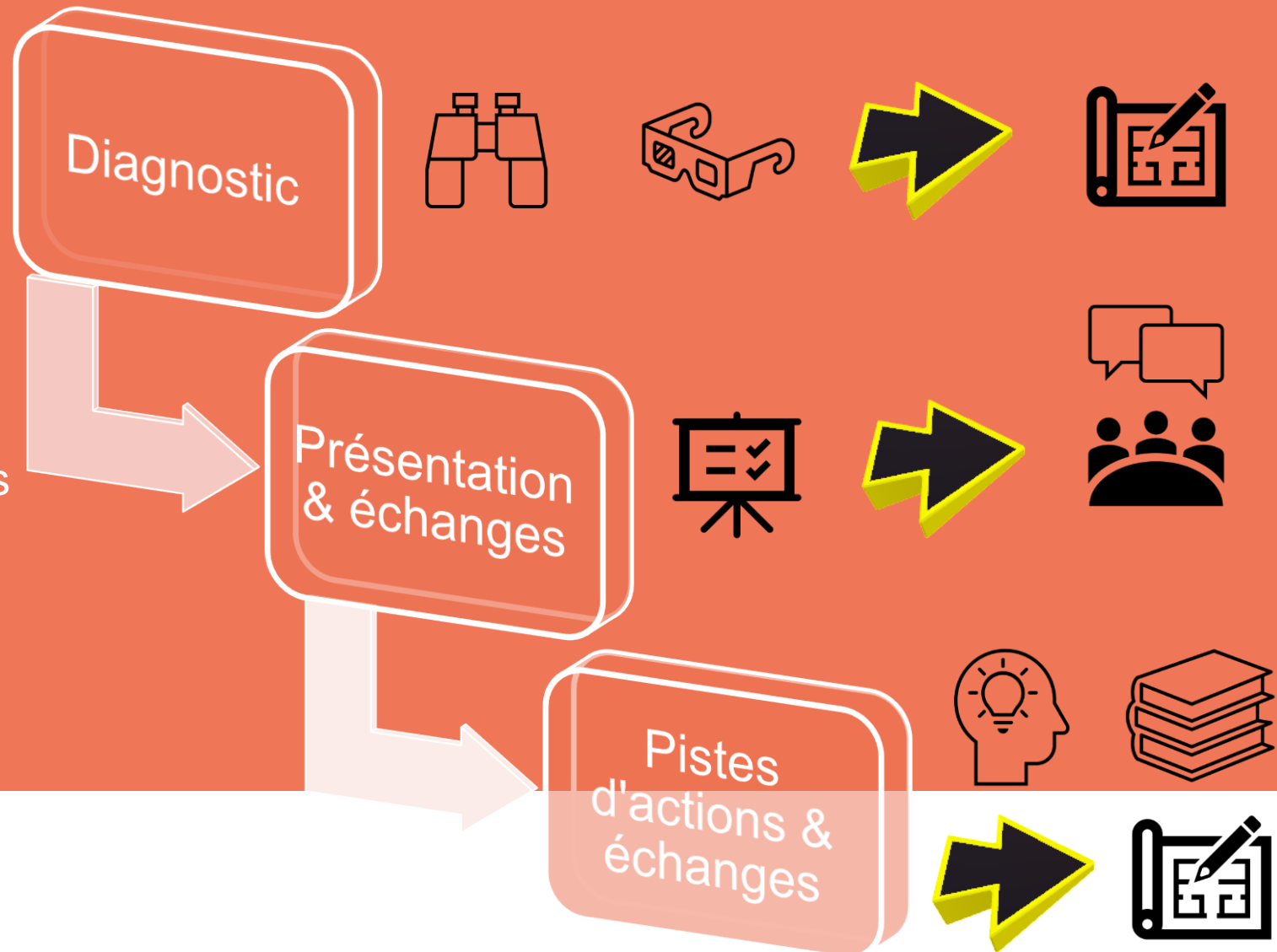


# Démarche de l'étude du Cerema

# DÉMARCHE GLOBALE

Étude sur la globalité du territoire aggloméré => vision d'ensemble et focus sur les points à enjeux

- Échanges sur le diagnostic
- Questionnement sur les orientations
- Propositions de pistes d'actions





# La Grande Rue

# PRÉSENTATION



Axe majeur de la commune

Des 2 côté de la rue : bâti avec commerces ou services + habitat

Présence de nombreux passages piétons avec une visibilité pas toujours optimale en raison du stationnement

Présence de 4 carrefours à priorité à droite.

Utilisation de l'emprise publique par les commerces



*perméabilité piétonne qui pourrait être mise en valeur*



# TRAFICS

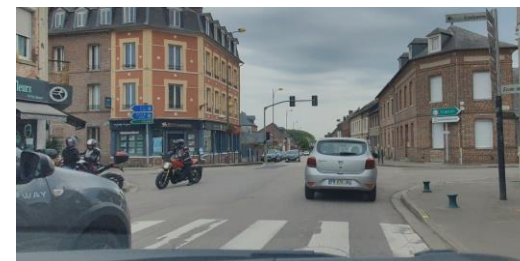
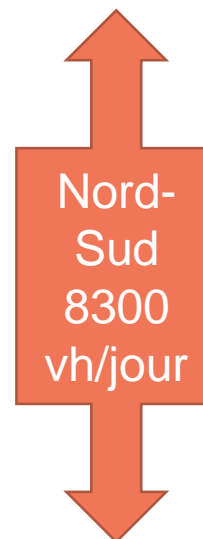


- 2 axes importants traversent la commune

La déviation permet de diminuer fortement le nombre de PL (20% => 3%), mais certains PL circulent toujours.

- Le carrefour central présente un flux majoritaire de VL en provenance ou à destination de la Grande Rue.  
Le tourne-à-gauche vers le Nord est important => nécessité de d'avoir une phase de feu spécifique.

RD 313





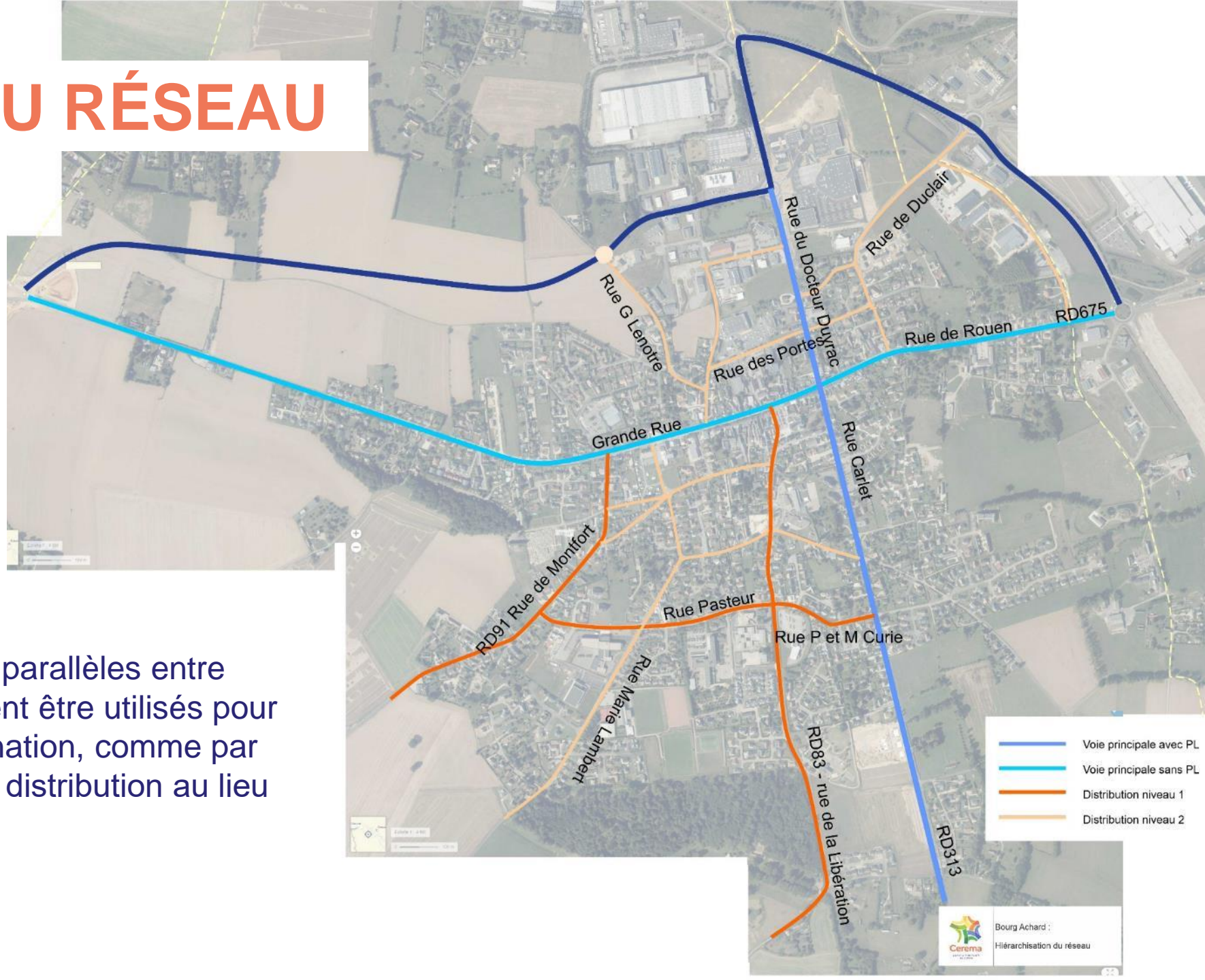
# Diagnostic – quelques exemples d'analyses globales et par axes

# HIÉRARCHIE DU RÉSEAU

Le réseau viaire de Bourg-Achard peut être classifié en 3 grandes catégories :

- voies principales
  - avec PL (RD313)
  - sans PL (RD675)
- voies de distribution
  - de niveau 1 (flux extérieurs)
  - de niveau 2
- voies de desserte (reste du réseau)

Le maillage proposant des rues parallèles entre elles, plusieurs itinéraires peuvent être utilisés pour un trajet de même origine-destination, comme par exemple l'utilisation de voies de distribution au lieu de la RD313.



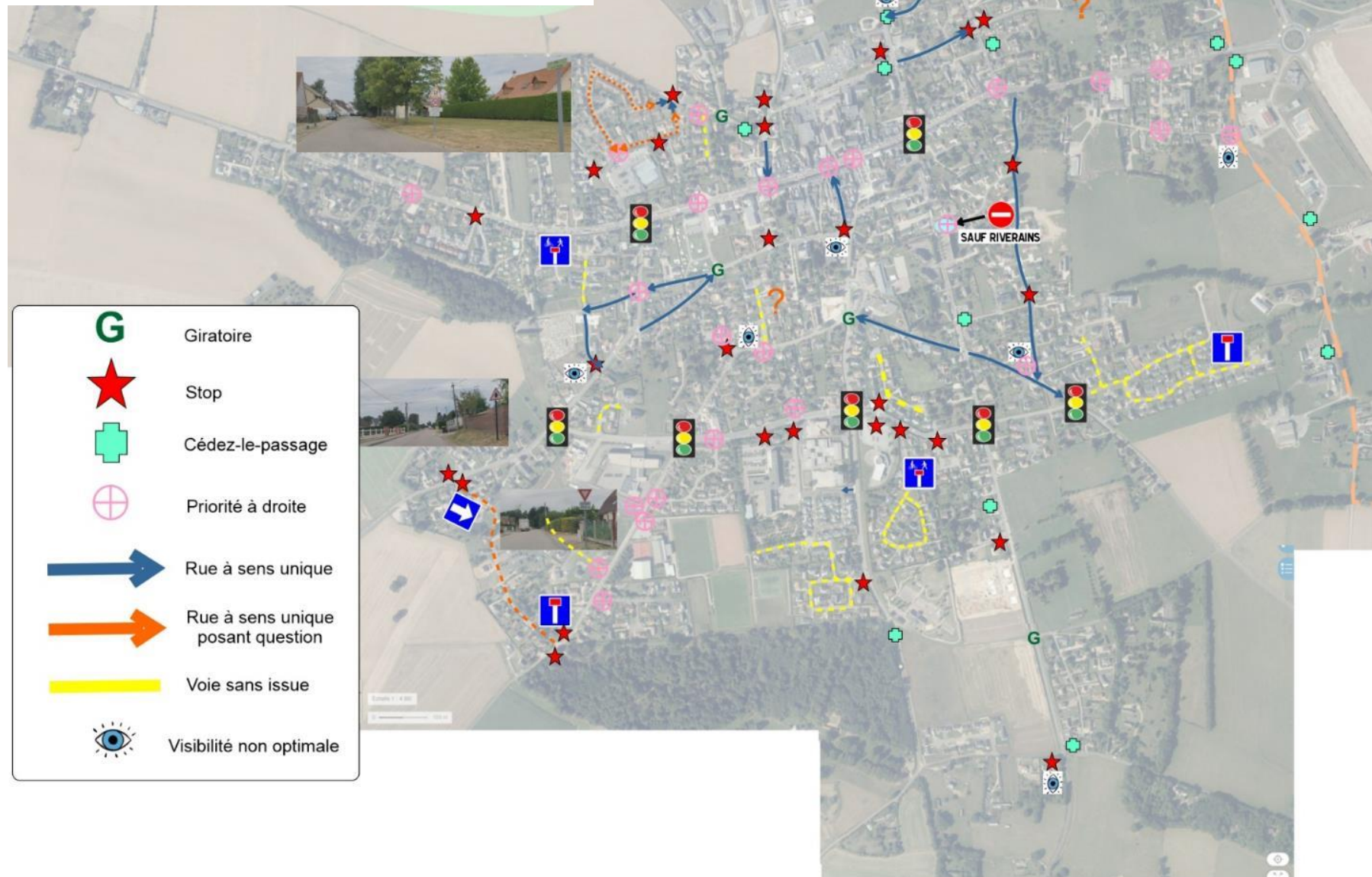
# CARREFOURS-SENS UNIQUES

Tous les types de carrefours sont présents.

- La RD675 est globalement gérée en priorité à droite, sauf 2 carrefours à feux.
- Les stops semblent surreprésentés : pas forcément liés à des problèmes de visibilité.
- Rues Pasteur/Curie gérées par feux avec Priorité à droite et Cédez-le-P

Présence de rues à sens unique avec maillage parallèle.

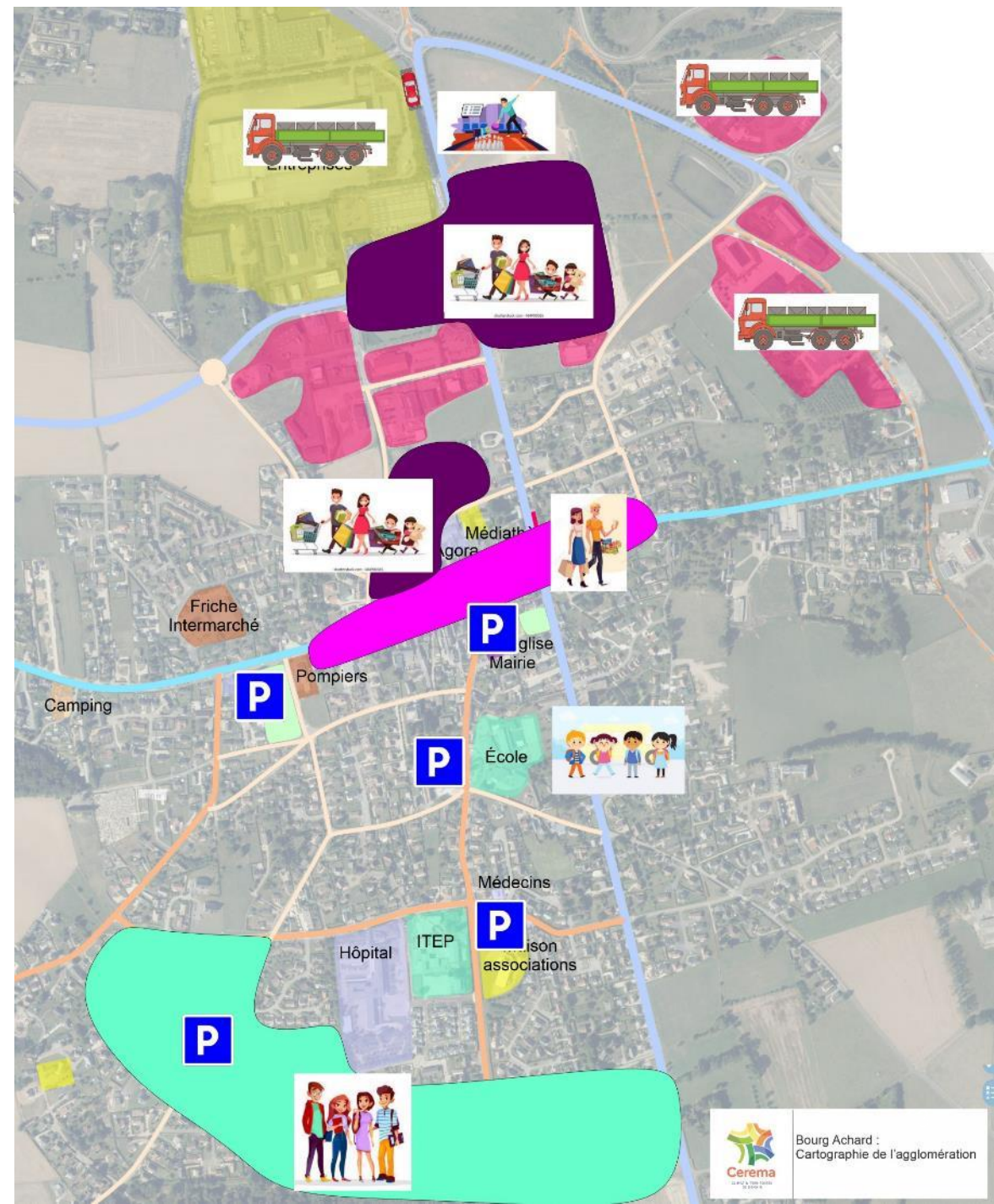
Présence importante de poches d'habitat avec voies sans issue pas forcément signalées.



# PÔLES GÉNÉRATEURS DÉPLACEMENTS

Les pôles générateurs de déplacements sont répartis sur le territoire de la commune :

- au nord, autour des grands axes routiers se situent des pôles générant du trafic routier
  - PL pour les entreprises, voitures pour l'aire de covoiturage
  - centres commerciaux de grande taille, magasins, activités sportives et de loisir qui génèrent plutôt des déplacements en voiture
- au centre, autour de la Grande Rue et du début de la Route de Rouen
  - des commerces de proximité et services qui génèrent des déplacements en voiture mais également des déplacements de proximité à pied
  - l'école qui est un peu éloignée de la partie centrale
- au sud,
  - lieux fréquentés par les jeunes (collège, lycées, activités sportives et de loisir) avec des mobilités variées (TC, VL, piétons)
  - pôles médicaux



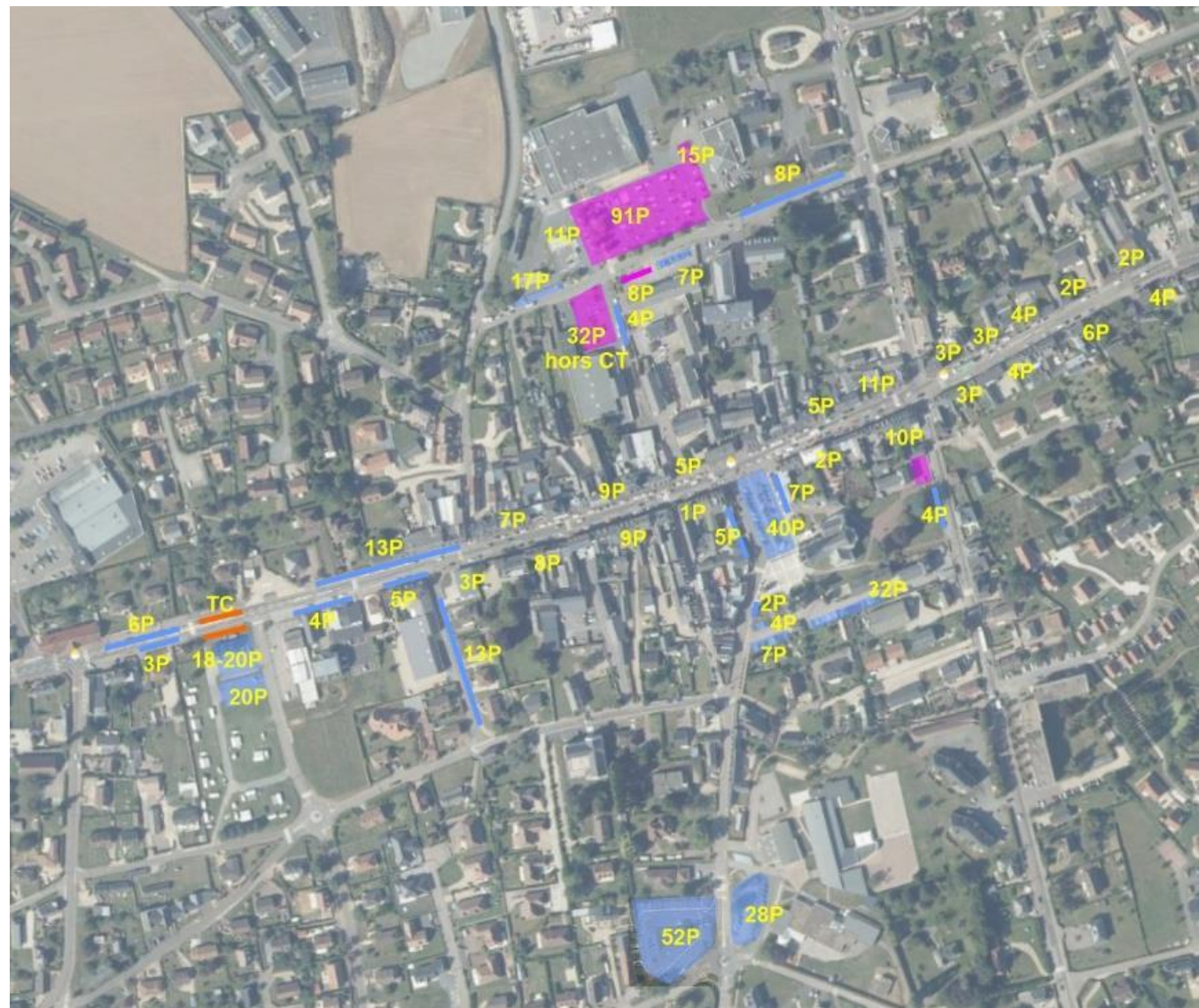
# STATIONNEMENT

La Grande Rue dispose d'environ 100 places de stationnement longitudinal :

- nécessite la réalisation de manœuvres
- mauvaise perception des piétons en traversée
- pas de stationnement vélos.

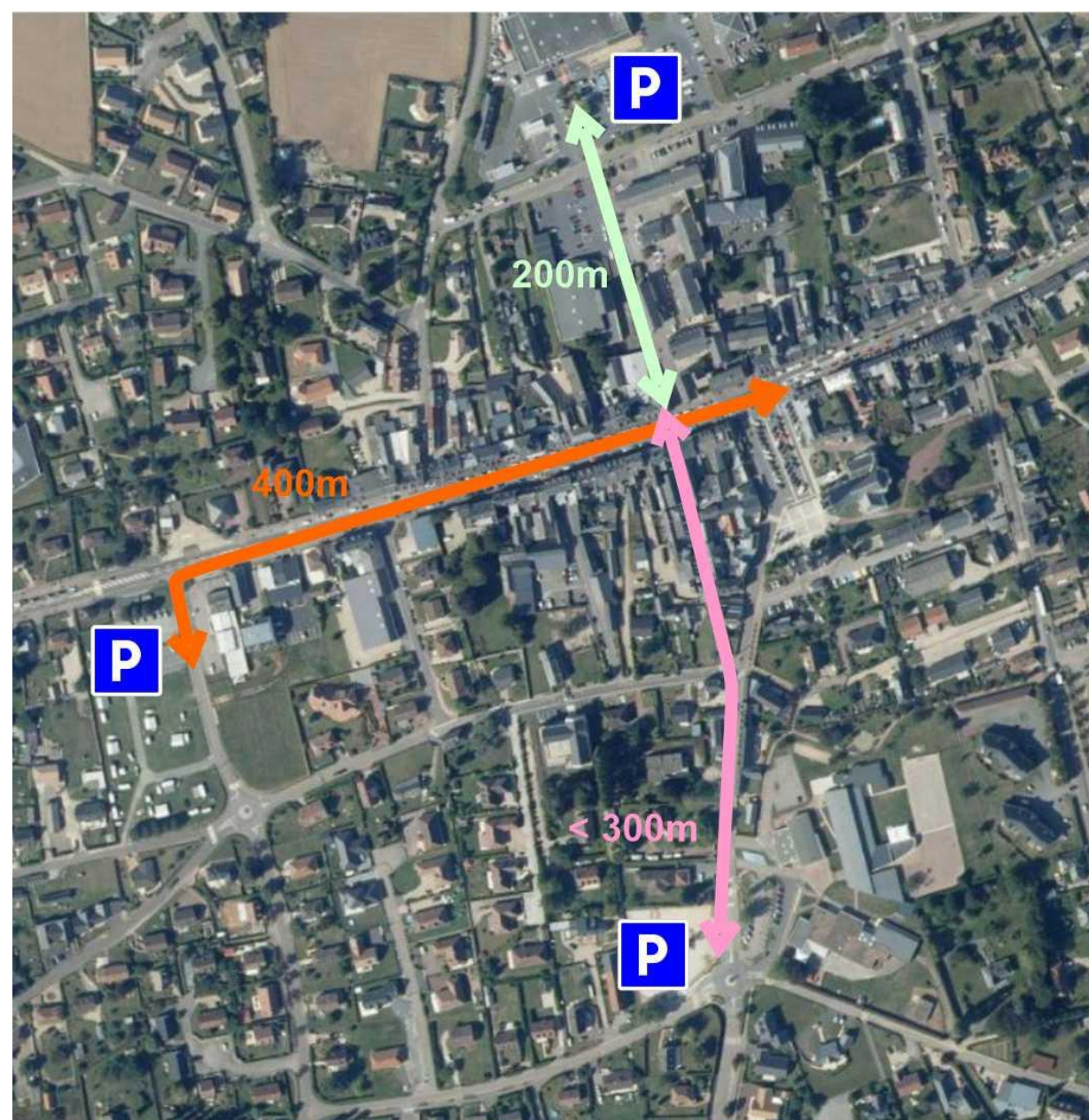


Potentiel de stationnement autour de la Grande Rue : place de la mairie, champ de foire, école, rue des Portes.



# STATIONNEMENT

Si le parking de la Mairie accède directement à la Grande Rue, les 3 autres grands parcs de stationnement sont situés à des distances qui peuvent être pratiquées à pied.



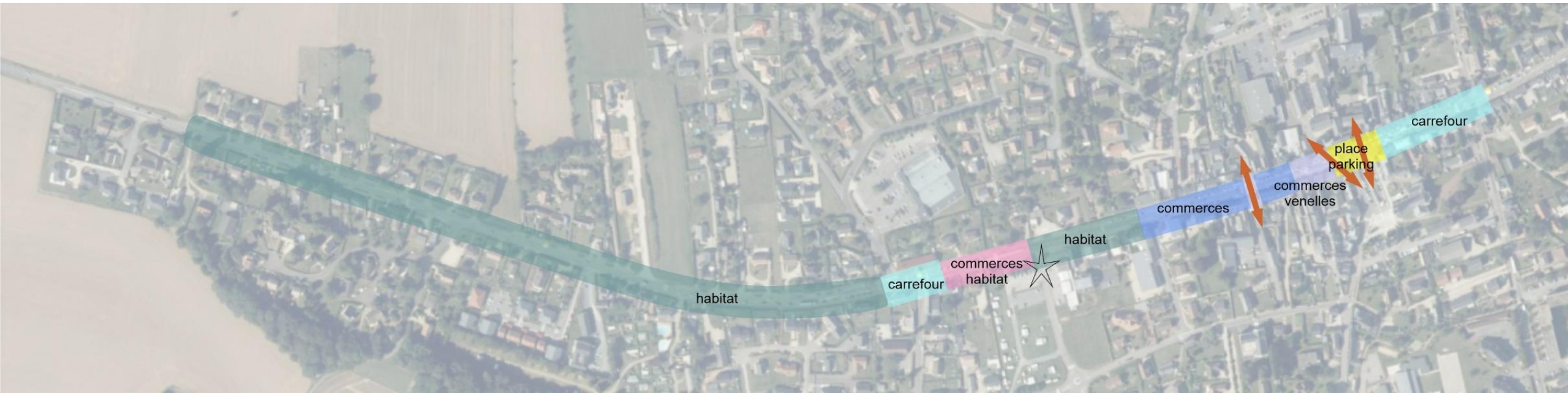
# GRANDE RUE



Lorsque l'on se déplace dans la Grande Rue, on rencontre différentes séquences visuelles associées à des usages de la voirie et des espaces publics variés.

Les zones de commerces et la place de la mairie génèrent des usages liés à la vie locale qui doivent favoriser les déplacements à pied et à vélo.

- La mise en place d'une zone de circulation apaisée (zone 30 associée à une zone de rencontre) contribuera à gommer l'image « routière » de la rue.
- Le choix du profil en travers (répartition des espaces) contribue également à la mise en valeur de la rue.



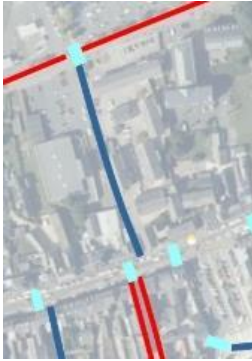


# PIÉTONS

à mettre en valeur :

allée de Schonwald

- liaison piétonne bien située sur la Grande rue
- présence d'espaces de repos
- présence de végétaux
  - sauf vers la Grande rue
  - attention à leur développement et à l'accessibilité



# GRANDE RUE

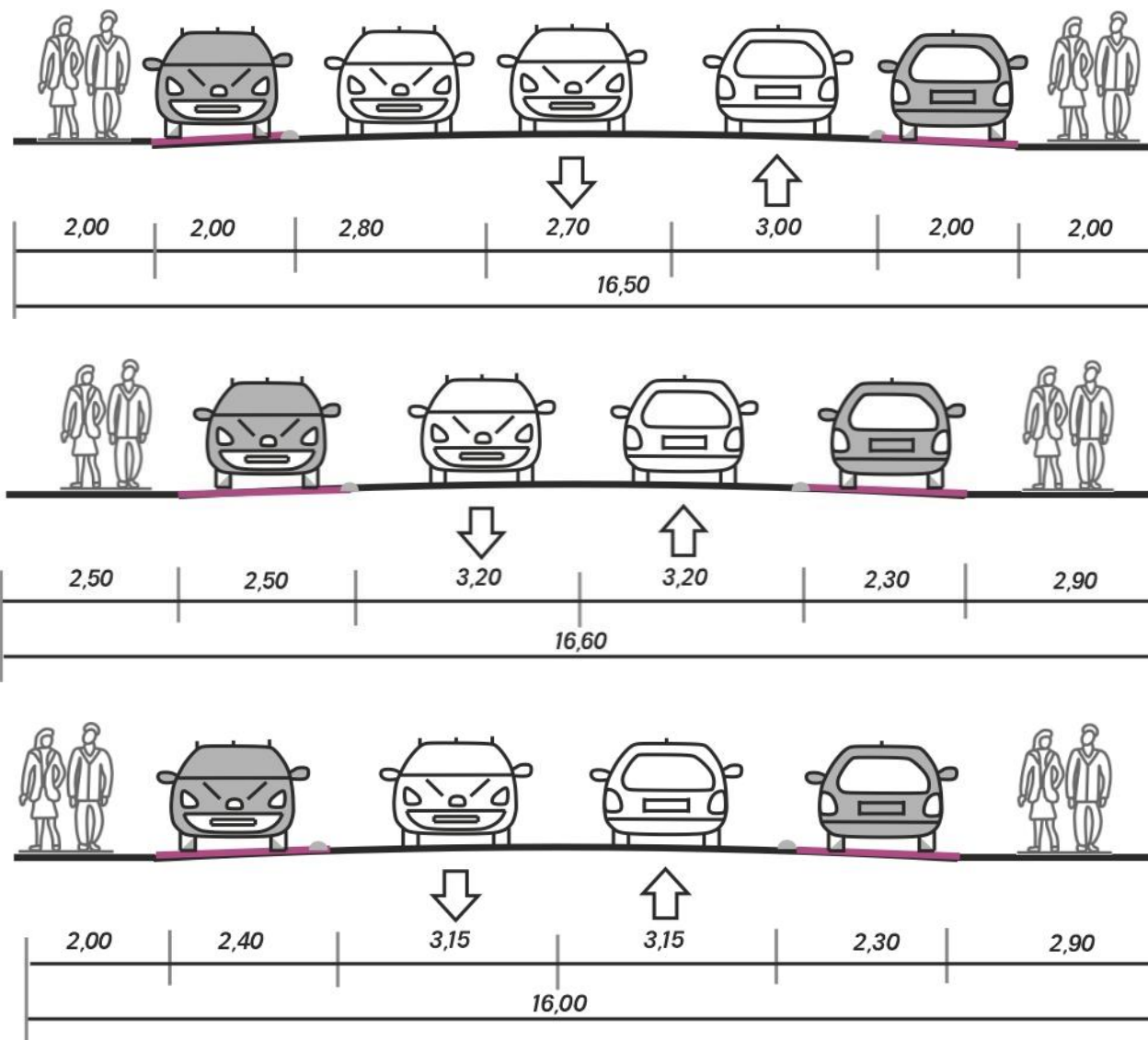


Actuellement, la rue propose plusieurs profils en travers avec des variations :

- dans le nombre de voies de circulation générale => voie de tourne-à-gauche aux 2 carrefours à feux
- dans la largeur des trottoirs, avec un minimum de 2m, ce qui permet d'avoir un cheminement accessible aux PMR.

Aucun aménagement cyclable n'est présent.

La prise en compte obligatoire des cyclistes lors d'un réaménagement nécessitera une réaffectation des espaces, sans dégrader le service offert aux piétons.

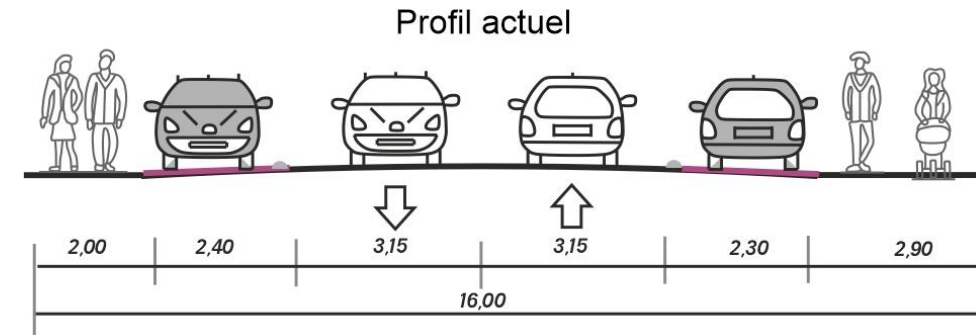


# GRANDE RUE



## Réflexions sur le profils en travers :

- Réalisation d'aménagement cyclable impérative (LOM, LAURE)
  - quel type d'aménagement ? piste, bande
- Faut-il garder du stationnement ?
  - non, oui sur 1 côté, oui sur les 2 côtés => stationnement obligatoire du côté de circulation (code de la route)
  - obligation de neutralisation du stationnement en amont des passages piétons
- La largeur des trottoirs est-elle suffisante pour les tous usages ?
  - minimum 1,50m
  - pas de possibilité d'usage annexe (activités commerciales)
- Est-il envisageable de créer une grande zone de rencontre ?
  - pas d'aménagement cyclable spécifique
  - vitesse maxi 20 km/h avec priorité aux piétons en tous points
  - possibilité d'une utilisation de l'espace public pour des activités (terrasses, repos...) et pour des végétaux



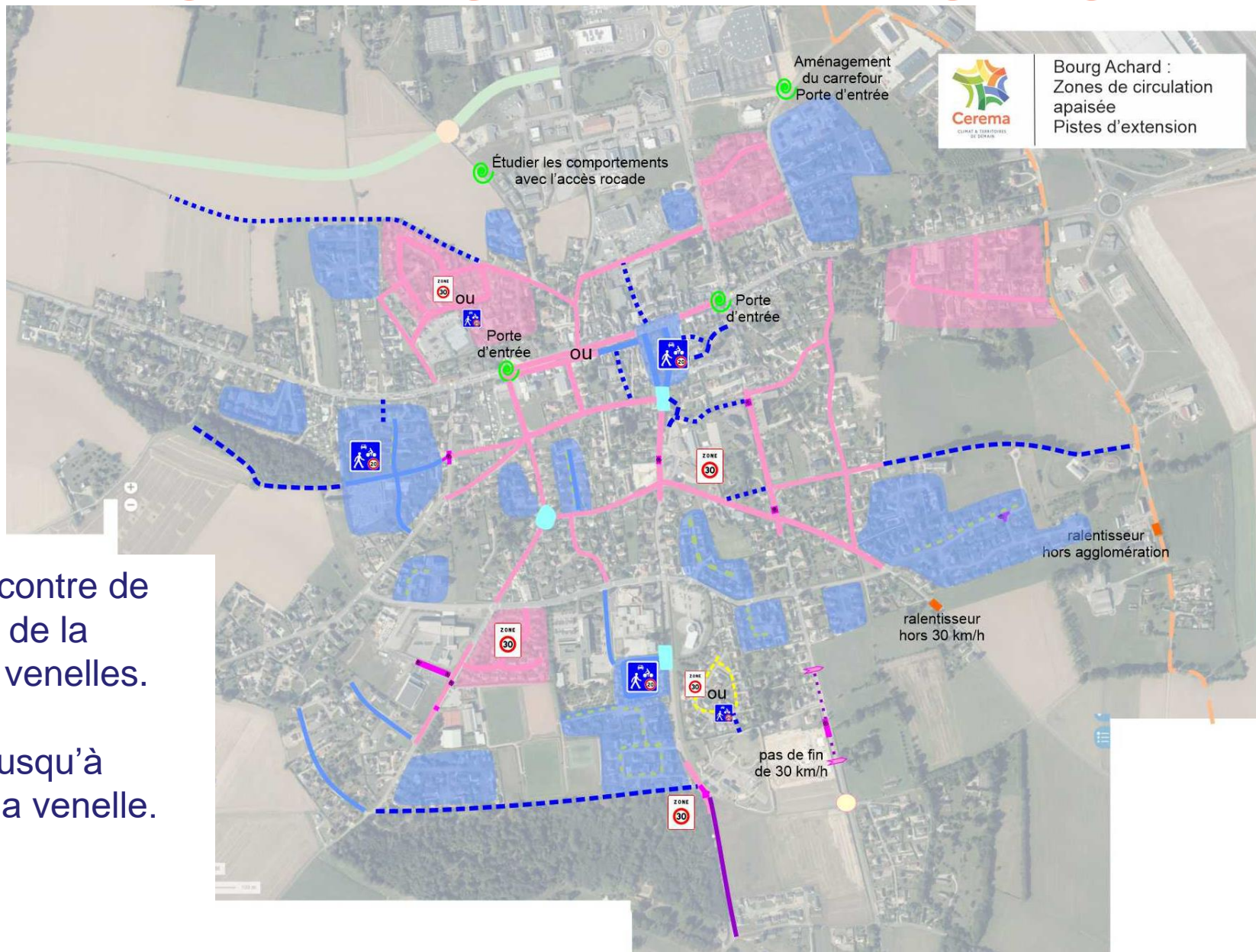


# Pistes d'aménagements

# ZONES DE CIRCULATION APAISÉE – 1ÈRES PISTES



- Mettre les lotissements fermés en zone de rencontre : affranchissement des trottoirs et aménagements cyclables.
- Développer les zones 30 : voies de desserte et voies de distribution niveau 2.
- Grande Rue : Créer une zone de rencontre de qualité sur la place de la Mairie – rue de la Libération – Grande Rue incluant les venelles.
  - ou
  - Prolonger à l'ouest en zone 30.
  - Continuer la zone de rencontre jusqu'à l'Allée M Leblanc pour valoriser la venelle.



# PARKING DEVANT LA MAIRIE

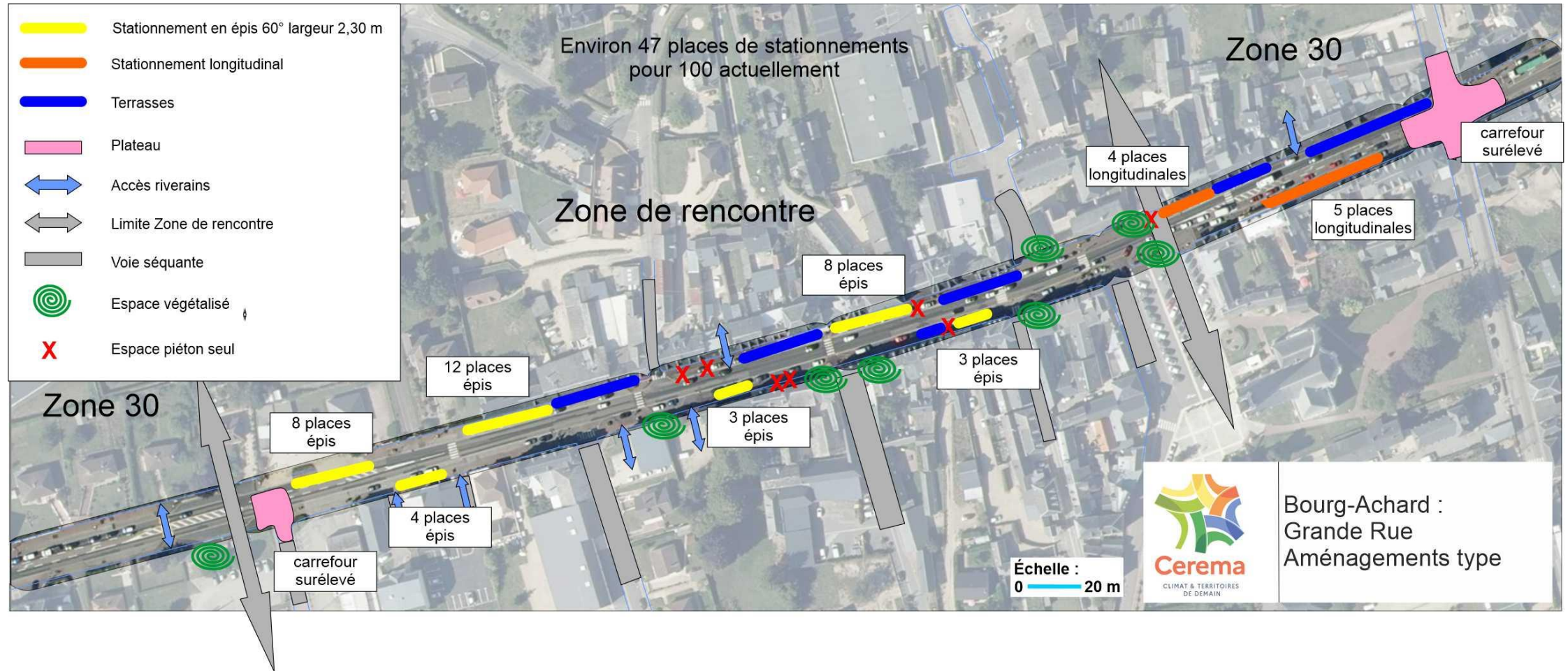
- environ 45 places,
- pas de stationnement vélos ni motos,
- image très routière : la parking crée une coupure de mobilité piétonne entre le parvis et la Grande Rue,

Les accès sont assez complexes :

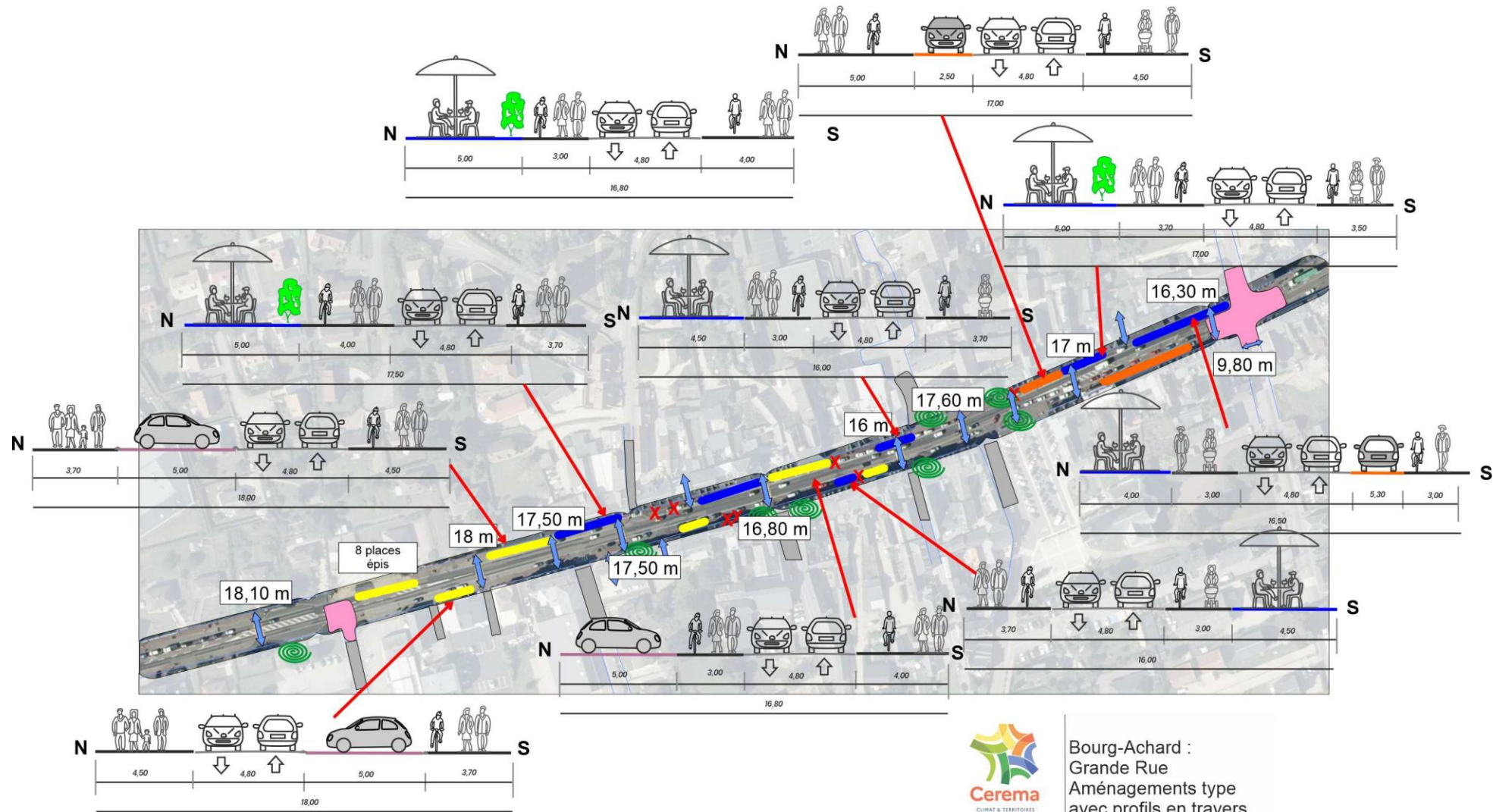
- l'entrée est peu lisible, les usagers entrant sur le parking peuvent refuser la priorité aux usagers de la RD83
- la sortie proche de l'intersection avec la Grande Rue peut générer de l'attente et des conflits avec les usagers de la RD83.



# GRANDE RUE – PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT



# GRANDE RUE – PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT



Bourg-Achard :  
Grande Rue  
Aménagements type  
avec profils en travers



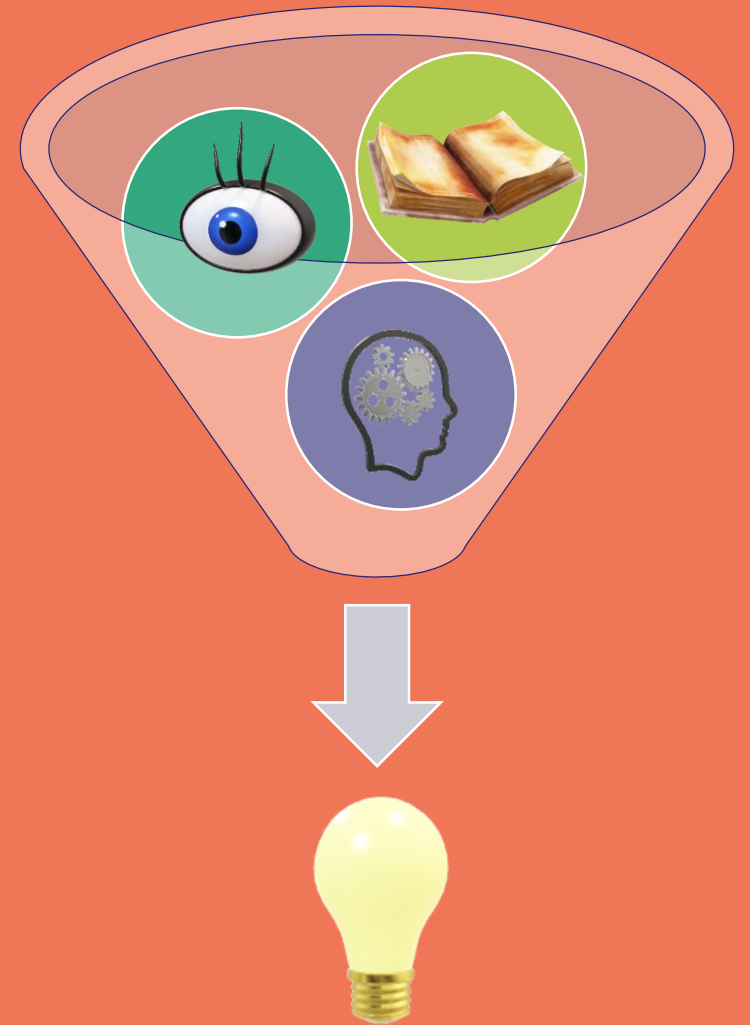


# Synthèse

# APPORTS DE L'ÉTUDE

- Regard extérieur « œil neuf »
- Regard de spécialistes
- Explication des concepts d'aménagement de voirie avec prise en compte des modes actifs
- Questionnements sur les souhaits et objectifs des aménagements

=> Processus de cheminement des idées pour la réalisation d'un projet partagé





Merci pour votre attention