

PIÈCE K

PROCÉDURE *COMMODO-INCOMMODO*
PORTANT SUR LA SUPPRESSION DES PASSAGES À NIVEAU
N° 9, 10, 11, 12, 13 ET 14 DE LA LIGNE BORDEAUX-SÈTE



ENQUÊTE PRÉALABLE
À LA DÉCLARATION D'UTILITÉ PUBLIQUE

ÉDITION JUIN 2014

1	PRÉAMBULE	3
1.1	Objet de la procédure et cadre réglementaire	5
1.2	Glossaire	5
2	LES MOTIFS DE LA SUPPRESSION DES PASSAGES À NIVEAU	7
3	SITUATION ACTUELLE ET PRÉCONISATIONS	11
3.1	Présentation de l'infrastructure ferroviaire	13
3.2	PN n° 9 à Cadaujac	14
3.2.1	Situation	14
3.2.2	Type d'installation	14
3.2.3	Approche du PN	14
3.2.4	Circulations	14
3.2.5	Niveau de risque du PN	14
3.2.6	Préconisation du Maître d'Ouvrage	14
3.3	PN n° 10 à Cadaujac	15
3.3.1	Situation	15
3.3.2	Type d'installation	15
3.3.3	Approche du PN	15
3.3.4	Circulations	15
3.3.5	Niveau de risque du PN	15
3.3.6	Préconisation du Maître d'Ouvrage	15
3.4	PN n° 11 à Cadaujac	16
3.4.1	Situation	16
3.4.2	Type d'installation	16
3.4.3	Approche du PN	16
3.4.4	Circulations	16
3.4.5	Niveau de risque du PN	16
3.4.6	Préconisation du Maître d'Ouvrage	16
3.5	PN n° 12 à Cadaujac	17
3.5.1	Situation	17
3.5.2	Type d'installation	17
3.5.3	Approche du PN	17
3.5.4	Circulations	17
3.5.5	Niveau de risque du PN	17
3.5.6	Préconisation du Maître d'Ouvrage	17

3.6	PN n° 13 à Saint-Médard-d'Eyrans	18
3.6.1	Situation	18
3.6.2	Type d'installation	18
3.6.3	Approche du PN	18
3.6.4	Circulations	18
3.6.5	Niveau de risque du PN	18
3.6.6	Préconisation du Maître d'Ouvrage	18
3.7	PN n° 14 à Saint-Médard-d'Eyrans	19
3.7.1	Situation	19
3.7.2	Type d'installation	19
3.7.3	Approche du PN	19
3.7.4	Circulations	19
3.7.5	Niveau de risque du PN	19
3.7.6	Préconisation du Maître d'Ouvrage	19

4	SITUATION FUTURE	21
4.1	Carte générale de l'infrastructure ferroviaire	23
4.2	Réseau de rétablissements routiers	23
4.2.1	Réaménagement des ponts existants	24
4.2.2	Création de nouveaux franchissements	25
4.2.3	Restitution de voies latérales	27
4.2.4	Synthèse des aménagements de franchissement	27
4.3	Rabattement des circulations liées aux PN	28
4.3.1	PN n° 9	28
4.3.2	PN n° 10	29
4.3.3	PN n° 11	30
4.3.4	PN n° 12	31
4.3.5	PN n° 13 et 14	32



chapitre **1**

PRÉAMBULE



1.1 Objet de la procédure et cadre réglementaire

L'opération relative aux Aménagements Ferroviaires au Sud de Bordeaux (AFSB) constitue l'une des trois composantes du programme du Grand Projet ferroviaire du Sud-Ouest (GPSO). Ce programme comprend également la réalisation de deux lignes nouvelles entre Bordeaux et Toulouse d'une part, Bordeaux et l'Espagne d'autre part, et les aménagements ferroviaires de la ligne existante Bordeaux-Sète au nord de Toulouse.

Ces opérations répondent à des objectifs et des fonctionnalités distinctes : l'opération AFSB a pour objectif d'améliorer les services ferroviaires périurbains de proximité et régionaux en permettant le développement d'un cadencement dense aux heures de pointe et de permettre l'arrivée des Trains Aptes à la Grande Vitesse (TAGV) au cœur de l'agglomération bordelaise. La configuration de ces aménagements tient compte de l'évolution de l'ensemble des services ferroviaires (TER omnibus, semi-directs et directs, TAGV, GL, fret).

Dans le cadre de l'opération AFSB, RFF envisage notamment la suppression de six passages à niveau (PN) sur la ligne existante Bordeaux-Sète, répartis sur les communes de Cadaujac et Saint-Médard-d'Eyrans :

- ▶ les passages à niveau n° 9, 10, 11 et 12 à Cadaujac ;
- ▶ les passages à niveau n° 13 et 14 à Saint-Médard-d'Eyrans.

En application de l'arrêté du 18 mars 1991 et de la circulaire n° 91-21 du 18 mars 1991, aucun passage à niveau public ne peut être supprimé sans enquête publique préalable dite « *de commodo et incommodo* ».

Une fois l'enquête publique réalisée et le rapport et les conclusions du commissaire enquêteur formulés, la suppression est prononcée par arrêté préfectoral.

Le présent dossier constitue le support de cette enquête.

Tout d'abord un descriptif succinct du GPSO et des AFSB permet de mettre en évidence la nécessité de supprimer les six passages à niveau. Ensuite, chacun des passages à niveau est passé en revue dans sa situation existante, à l'appui notamment d'un diagnostic détaillé de leur configuration actuelle (comptages routiers, environnement du PN, dangerosité...).

La dernière partie du dossier s'attache à présenter la situation future à la suite de la réalisation des AFSB au droit de chaque PN, avec en particulier la présentation des nouveaux franchissements vers lesquels se rabattront les circulations.

1.2 Glossaire

Acronymes

AFSB : Aménagements Ferroviaires au Sud de Bordeaux ;

CETE : Centre d'Étude Techniques de l'Équipement ;

GPSO : Grand Projet ferroviaire du Sud-Ouest ;

Platelage : dispositif en bois, béton, bitume ou caoutchouc permettant de combler le vide entre les rails pour permettre la circulation routière ;

PASS : Passerelle, pont réservé aux circulations modes doux (piétons et cyclistes) ;

PMR : Personne à Mobilité Réduite ;

PRA : Pont-RAil, pont qui permet à la route de passer en dessous de la voie ferrée ;

PRO : Pont-ROute, pont qui permet à la route de passer par-dessus la voie ferrée ;

RD : Route Départementale ;

RFF : Réseau Ferré de France ;

SAL 2 : Signalisation Automatique et Lumineuse avec 2 demi-barrières ;

SETRA : Service d'Études sur les Transports, les Routes et leurs Aménagements.

Définitions

Moment de circulation d'un passage à niveau : c'est le produit des circulations routières et ferroviaires par jour, pendant les horaires d'ouverture de la ligne. Le calcul du moment permet d'évaluer la dangerosité d'un passage à niveau. Selon les critères du SETRA, le PN est considéré comme potentiellement dangereux quand son moment est supérieur à 100 000 véhicules x train. Au-delà de ce seuil et en fonction du contexte local, des études techniques sont conduites pour améliorer la sécurité des usagers de la route et des circulations ferroviaires.

Lisibilité d'un passage à niveau : la lisibilité est la facilité avec laquelle la présence d'un passage à niveau est perçue par un utilisateur de la voirie. L'évaluation de la lisibilité prend en compte l'aménagement global du secteur (un carrefour routier à proximité d'un passage à niveau peut être dangereux, l'attention des conducteurs étant focalisée sur les autres véhicules et non pas sur l'anticipation des obstacles sur la route), mais surtout la signalisation du passage à niveau. La signalisation verticale et les barrières sont facilement identifiables de jour comme de nuit (pas de bruit visuel). La perception des feux, du platelage du passage à niveau, des barrières en cours de fermeture permettent de bien situer l'endroit où l'utilisateur doit s'arrêter. De nuit, la circulation des autres véhicules ne gêne pas la perception du passage à niveau (feux et barrières notamment).

Visibilité : la visibilité d'un passage à niveau correspond à la facilité avec laquelle un passage à niveau et une voie ferrée vont être remarqués par un utilisateur de la voirie routière. Il existe 2 types de visibilité : la visibilité d'approche, qui correspond à la distance nécessaire à l'arrêt à la vitesse réglementaire, et la visibilité de proximité qui correspond à la distance parcourue pendant 2 secondes à la vitesse réglementaire.

La visibilité d'approche s'apprécie selon les caractéristiques du tracé et/ou du profil en long de la route (éléments masquants tels que de la végétation ou un passage à niveau caché dans une courbe de la voirie par exemple), la présence et la bonne visibilité de signalisation de police réglementaire annonçant le passage à niveau, et la présence ainsi que la bonne visibilité des équipements du passage à niveau.

L'évaluation de la visibilité de proximité intègre les éléments tels qu'un profil en long accidenté (dos d'âne...), le dévers et les dégradations de surface éventuelles (état du platelage), qui ne sont pas perceptibles avant le franchissement du passage à niveau. Le platelage du passage à niveau et la voie ferrée doivent être bien visibles et permettre de situer le point d'arrêt et d'évaluer la possibilité de s'engager.

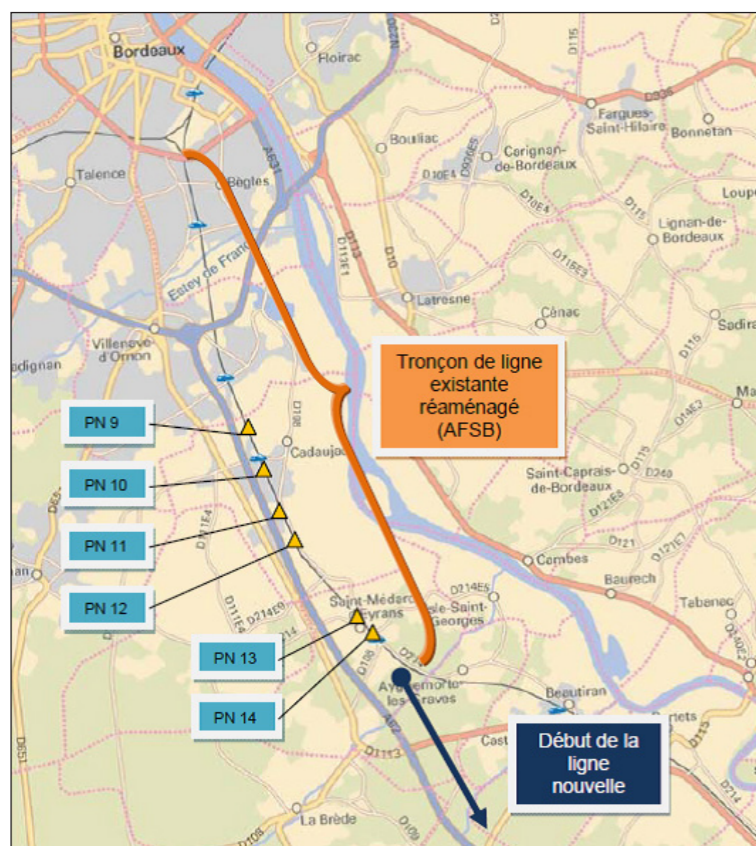


chapitre **2**

LES MOTIFS DE LA SUPPRESSION DES PASSAGES À NIVEAU



Localisation des 6 passages à niveau à supprimer (fond de carte © IGN)



La ligne ferroviaire actuelle est constituée essentiellement de deux voies de circulation (une dans chaque sens). Des études d'exploitation et de circulation ferroviaires ont montré que pour améliorer les services ferroviaires régionaux tout en accueillant au mieux le trafic supplémentaire lié à la mise en service de la ligne nouvelle Tours-Bordeaux ainsi que du GPSO, il est nécessaire d'ajouter une troisième voie à la ligne existante, et une quatrième voie au niveau des haltes, notamment à Cadaujac et à Saint-Médard-d'Eyrans. La modification de ce tronçon de ligne existante sur près de 12 kilomètres constitue le projet AFSB.

Les circulations ferroviaires actuelles sur la ligne sont déjà très diversifiées puisque transitent quotidiennement des trains de voyageurs aptes à la grande vitesse (TGV) ou lents (TER), ainsi que des convois frets liés notamment à la présence de la gare de triage d'Hourcade.

La vitesse maximale de la ligne est de 160 km/h. Cette vitesse maximale restera inchangée avec le projet AFSB. Le nombre de trains circulant sur la ligne devrait toutefois augmenter avec le développement d'un cadencement dense aux heures de pointe pour améliorer les services ferroviaires périurbains de proximité et régionaux, ainsi qu'avec la réalisation des deux lignes nouvelles du programme GPSO. Ceci aura pour effet d'élever le moment des passages à niveau, et donc leur dangerosité.

Par ailleurs, l'ajout de ces nouvelles voies implique de modifier les infrastructures ferroviaires existantes, en particulier au droit des passages à niveau. La suppression de ces passages à niveau à cette occasion sera conforme à la politique de RFF et aux principes proposés par le Secrétaire d'État aux Transports en 2008 pour sécuriser les PN¹.

Ainsi RFF a pris la décision de supprimer tous les PN situés sur le tronçon de la ligne Bordeaux-Sète objet de l'opération AFSB : cette suppression sera compensée par la mise en place d'un réseau de rétablissements adapté. Cela permettra un gain de sécurité à la fois pour les usagers de la route, qu'ils soient véhiculés, à vélo ou à pied, ainsi que pour les circulations ferroviaires. L'événement tragique le plus récent, survenu en 2007 au PN n° 10, rappelle que la dangerosité des PN et justifie les moyens mis en œuvre pour les sécuriser.

1) Ces propositions sont consultables sur internet au lien suivant : http://www.developpement-durable.gouv.fr/spip.php?page=article&id_article=23116



chapitre **3**

SITUATION ACTUELLE ET PRÉCONISATIONS



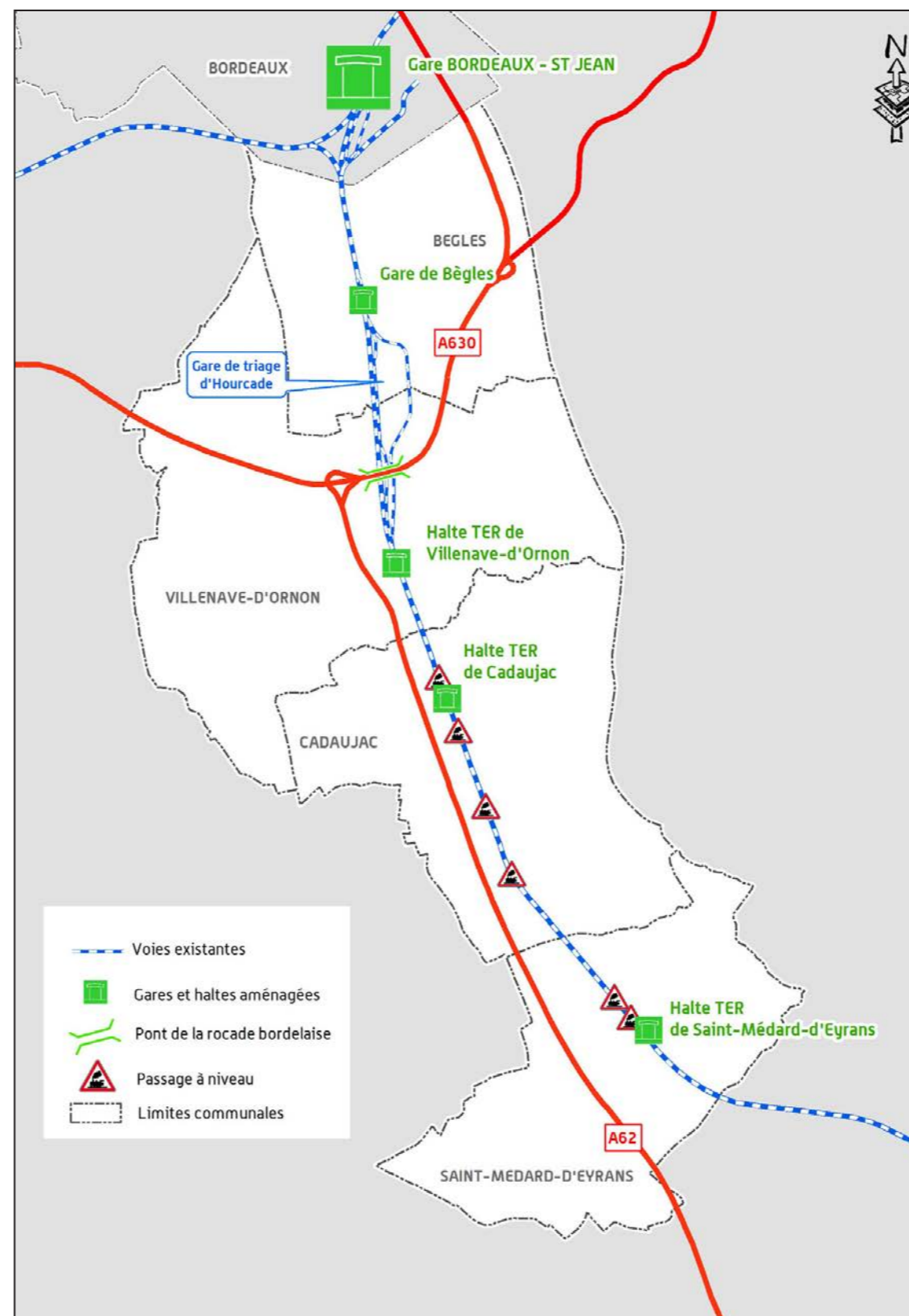


3.1 Présentation de l'infrastructure ferroviaire

Sur les communes de Cadaujac et Saint-Médard-d'Eyrans, la ligne ferroviaire actuelle comporte deux voies. Les six passages à niveau identifiés comme étant à supprimer constituent l'ensemble des passages à niveau encore en service sur les deux communes. Bègles et Villenave-d'Ornon ne comportent déjà plus de passages à niveau ouverts au public.

Outre ces passages à niveau, trois franchissements par des ponts-routes existent à l'heure actuelle : au droit de l'avenue du Général de Gaulle (D111), de la rue des Marguerites à Cadaujac (D214E9), et de l'avenue du Sable d'Expert (D214) à Saint-Médard-d'Eyrans.

Synoptique de l'infrastructure actuelle [source : Egis 2012]



3.2 PN n° 9 à Cadaujac

3.2.1 Situation

Localisation aérienne du PN n° 9 (source : Géoportail)



Le PN n° 9 est implanté au niveau du point kilométrique (PK) 8,046 de la ligne Bordeaux-Sète. Il se situe au nord de la commune de Cadaujac et fait la liaison entre deux voies communales : la rue du Moulin noir à l'Est et la rue Jean Moulin à l'Ouest. Le côté Ouest est marqué par la présence d'un quartier d'habitation tout proche de la voie ferrée, et le côté Est par l'absence d'urbanisation.

Ce PN sert essentiellement à des circulations locales inter-quartiers de Cadaujac ou en direction de Villenave-d'Ornon via le Chemin de Cadaujac lorsque ce dernier n'est pas inondé.

3.2.2 Type d'installation

Ce PN est de type SAL 2, signalé par deux demi-barrières automatiques, un signal sonore et des feux clignotants, et dispose d'un platelage en dalles béton.

3.2.3 Approche du PN

Deux carrefours sont implantés à proximité du PN (un de chaque côté) et génèrent donc un risque en cas d'accumulation de véhicules souhaitant tourner à gauche (phénomène de « remontée de file »), pouvant ainsi se trouver à l'arrêt sur les voies. Néanmoins, compte tenu du faible nombre de circulations routières, le risque est faible. Par ailleurs, la visibilité de ce PN est bonne, tout comme sa lisibilité qui profite d'une bonne signalisation routière et d'une arrivée dans des conditions géométriques correctes (en légère courbe mais à plat).

Arrivée sur le PN 9 depuis la rue Jean Moulin (source : CETE Sud-Ouest)



3.2.4 Circulations

Les vitesses des circulations sont les suivantes : 50 km/h pour la route, 160 km/h pour les trains. Le trafic routier en 2011 s'élevait à 476 véh/j (source RFF).

Le moment en 2011 atteint ainsi 36 176 véhicules.trains/jour ce qui est modéré. À l'horizon de mise en service des Aménagements Ferroviaires au Sud de Bordeaux et en tenant compte de l'accroissement des circulations routières et ferroviaires, le moment serait d'environ 100 000 véhicules.trains/jour, une valeur qui classe le PN aux normes du SETRA comme potentiellement dangereux.

3.2.5 Niveau de risque du PN

Aucun accident récent n'est à relever au niveau de ce passage à niveau.

Le niveau de risque de ce PN dans sa configuration actuelle est modéré mais reste perfectible vis-à-vis de la configuration des carrefours à proximité.

3.2.6 Préconisation du Maître d'Ouvrage

Dans le cadre des Aménagements Ferroviaires au Sud de Bordeaux, en considération des enjeux rencontrés sur le site, et dans une perspective de sécurisation aux abords de passages à niveau, RFF préconise la suppression du passage à niveau n° 9.

3.3 PN n° 10 à Cadaujac

3.3.1 Situation

Localisation aérienne du PN n° 10 [source : Géoportail]



Le PN 10 est situé en centre bourg de Cadaujac sur la rue Truchon à proximité de la halte TER, au point kilométrique (PK) 8,775 de la ligne Bordeaux-Sète. Un nombre important de circulations emprunte cette rue et ce PN, qui permet de mailler les échanges de part et d'autre de la voie ferrée dans le centre de Cadaujac, en complément de l'avenue du Général de Gaulle. À plus large échelle, la rue Truchon constitue une liaison entre les deux RD108 et 1113.

3.3.2 Type d'installation

Le PN est de type SAL 2, signalé par deux demi-barrières automatiques, un signal sonore et des feux clignotants, et dispose d'un platelage en dalles béton.

3.3.3 Approche du PN

Deux rues (de Balette et du Bois du Pont) accolées à la voie ferrée débouchent sur la rue Truchon à proximité immédiate du PN, ce qui représente deux zones à risque offrant peu de longueur de stockage de véhicules en cas d'encombrement des carrefours. De plus la rue Truchon est en légère pente au niveau du PN, ce qui est défavorable en termes de sécurité routière.

Vues à 50 m de part et d'autre du PN depuis la rue Truchon [source : CETE Sud-Ouest]



Carrefour Balette / Truchon [source : CETE Sud-Ouest]



La visibilité et la lisibilité du PN sont bonnes, que ce soit au niveau de la rue Truchon, rectiligne et en angle droit avec la voie ferrée, ou au niveau des deux voies latérales, qui ne sont pas prioritaires. Les panneaux annonçant le PN sont bien visibles.

3.3.4 Circulations

Les vitesses maximales des circulations sont les suivantes : 50 km/h pour la route, 160 km/h pour les trains. Dans les faits, les véhicules routiers passent le PN entre 40 et 45 km/h. La proximité de la halte de Cadaujac avec ce PN fait qu'un certain nombre de trains roulent à vitesse réduite, en préparation d'un arrêt en halte ou en cours d'accélération après un arrêt. Cette proximité engendre également de longues fermetures de barrières, lorsqu'un train fait son arrêt en halte puis repart (temps d'attente au PN autour de 2 min 40 s).

Le trafic routier évalué par comptage en 2011 s'élevait à 1 869 véh/j, principalement dans le sens Ouest->Est en direction du centre de Cadaujac. C'est un trafic très important pour un PN. Le pourcentage de poids lourds composant ce trafic s'élève à 3 %.

Avec 76 trains/j le moment en année 2011 atteint ainsi 142 044 véhicules.trains/jour, une valeur importante qui classe le PN aux normes du SETRA comme potentiellement dangereux. Ce PN est en outre emprunté quotidiennement par des piétons et cyclistes, notamment des écoliers.

3.3.5 Niveau de risque du PN

Un accident mortel impliquant un véhicule léger et un train est survenu en décembre 2007, faisant 3 victimes.

De par ce fait et la configuration actuelle des carrefours à l'approche de ce PN, celui-ci est considéré comme préoccupant et présente un risque important. La suppression de ce PN en soi, indépendamment du projet AFSB, est à considérer à cause de sa dangerosité intrinsèque.

3.3.6 Préconisation du Maître d'Ouvrage

Dans le cadre des Aménagements Ferroviaires au Sud de Bordeaux, en considération des enjeux rencontrés sur le site, et dans une perspective de sécurisation aux abords de passages à niveau, RFF préconise la suppression du passage à niveau n° 10.

3.4 PN n° 11 à Cadaujac

3.4.1 Situation

Localisation aérienne du PN n° 11 (source : Géoportail)



Le PN 11 est localisé en sortie du bourg de Cadaujac, entre l'avenue de Saint Médard (D108) et la rue de Millefleurs, à proximité du château du même nom. Cela correspond au point kilométrique (PK) 9,812 de la ligne Bordeaux-Sète. Deux voiries transversales débouchent sur le PN, sans pour autant être dans le prolongement direct de celui-ci : le chemin du Port d'Hourtin à l'Est et un chemin privé du château à l'Ouest.

L'essentiel du flux de circulation va s'orienter parallèlement à la voie ferrée au niveau de ce PN, la D108 et la rue de Millefleurs permettant toutes deux de relier Cadaujac au Nord et Saint-Médard-d'Eyrans au sud. Dans cette zone de passage, l'environnement du PN est peu urbanisé.

3.4.2 Type d'installation

Ce PN est de type SAL 2, signalé par deux demi-barrières automatiques, un signal sonore et des feux clignotants, et dispose d'un platelage en dalles béton.

3.4.3 Approche du PN

Le barreau de liaison que constitue le PN est très court, et se termine par une priorité à droite avant de s'engager sur la rue de Millefleurs et un stop pour la D108. En particulier, l'espace disponible côté rue de Millefleurs est tout juste suffisant pour l'arrêt d'un véhicule léger sans empiéter sur le platelage. Côté D108, la mauvaise visibilité pour le stop sur les véhicules allant vers Cadaujac peut entraîner des arrêts prolongés et engendrer des remontées de file.

Débouché côté rue de Millefleurs (source : CETE Sud-Ouest)



Arrivée sur le PN depuis Cadaujac, rue de Millefleurs (source : CETE Sud-Ouest)



Arrivée sur le PN depuis St-Médard-d'Eyrans, D108 (source : CETE Sud-Ouest)



Des obstacles verticaux associés à la géométrie routière limitent la visibilité et la lisibilité du PN depuis Cadaujac sur la Rue de Millefleurs (clôture du château et virage), et depuis Saint-Médard-d'Eyrans sur la D108 (bâti de l'ancien poste barrière et virage). Ces problèmes de visibilité du PN ne contribuent pas à sa bonne prise en compte par les usagers passant à proximité ou l'empruntant.

3.4.4 Circulations

La vitesse des véhicules sur le tronçon de voie du PN est en théorie limitée à 90 km/h, mais la configuration des lieux ne permet absolument pas d'atteindre cette limite. Les véhicules roulent entre 30 et 50 km/h. Les trains, comme sur le reste de la ligne, peuvent rouler quant à eux jusqu'à 160 km/h.

Le trafic routier en 2011 s'élevait à 582 véh/j.

Avec 76 trains/j, le moment en 2011 atteignait ainsi 44 232 véhicules.trains/jour, une valeur modérée. À l'horizon de mise en service des Aménagements Ferroviaires au Sud de Bordeaux, et en tenant compte de l'accroissement des circulations routières et ferroviaires, le moment passerait la barre des 100 000 véhicules.trains/jour, une valeur qui classe le PN aux normes du SETRA comme potentiellement dangereux.

3.4.5 Niveau de risque du PN

Un accident non mortel est survenu au droit du PN 11 en février 2011, alors que les barrières étaient abaissées, un problème de visibilité du PN ayant été avancé dans les causes données à l'accident.

De par sa configuration routière et cet événement récent, le risque vis-à-vis de la sécurité de ce PN est important.

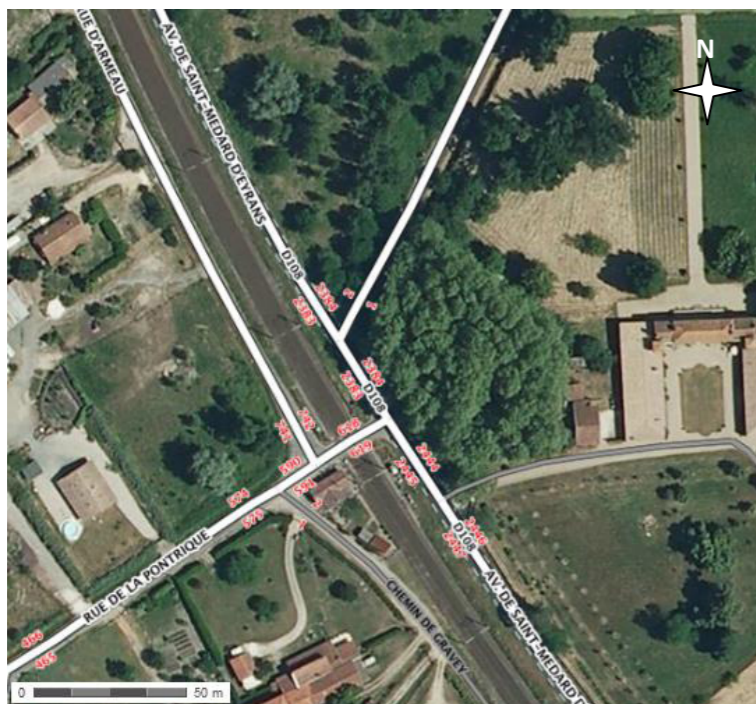
3.4.6 Préconisation du Maître d'Ouvrage

Dans le cadre des Aménagements Ferroviaires au Sud de Bordeaux, en considération des enjeux rencontrés sur le site, et dans une perspective de sécurisation aux abords de passages à niveau, RFF préconise la suppression du passage à niveau n° 11.

3.5 PN n° 12 à Cadaujac

3.5.1 Situation

Localisation aérienne du PN n° 12 (source : Géoportail)



Le passage à niveau n° 12 se situe dans la partie Sud de la commune de Cadaujac, au PK 10,750 de la voie ferrée, dans le prolongement de la rue de la Pontrique qui s'étend à l'Ouest. Il permet en outre de relier les deux voies latérales rue d'Armeau (prolongement de la rue de Millefleurs) et de l'avenue de Saint-Médard (D108). Dans une vision plus globale, la rue de la Pontrique et son PN constituent une liaison entre la D1113 à l'Ouest, parallèle à l'A62, et la D108 à l'Est, parallèle à la voie ferrée. L'environnement du PN est constitué par un habitat clairsemé, il n'y a donc pas d'enjeu de desserte locale fort.

3.5.2 Type d'installation

Ce PN est de type SAL 2, signalé par deux demi-barrières automatiques, un signal sonore et des feux clignotants, et dispose d'un platelage en dalles béton.

3.5.3 Approche du PN

En termes de géométrie routière, à l'instar des précédents PN, la configuration actuelle est défavorable. On retrouve le problème de longueur de sas disponible de chaque côté du PN, où des carrefours sont implantés trop proches de l'installation. De plus, un régime de priorité à droite de chaque côté augmente le risque d'arrêt prolongé de véhicules sur le PN.

Il y a peu de masques visuels à l'approche du PN depuis chacune des voiries d'accès. La signalisation routière nécessaire est bien présente, ce qui confère une bonne visibilité dans l'ensemble au PN n° 12. La visibilité serait quant à elle perfectible depuis la rue d'Armeau mais est globalement suffisante.

3.5.4 Circulations

La vitesse des véhicules sur les voiries attenantes et sur le PN est en théorie limitée à 90 km/h, mais la configuration des lieux ne permet pas une telle vitesse sur le PN. Les véhicules roulent entre 30 et 50 km/h. Les trains, comme sur le reste de la ligne, peuvent rouler jusqu'à 160 km/h.

Le trafic routier retenu par RFF pour 2011 s'élevait à 370 véh/j, soit un trafic modéré.

Le moment en année 2011 a été évalué à 28 120 véhicules.trains/jour, une valeur modérée. À l'horizon de mise en service des Aménagements Ferroviaires au Sud de Bordeaux et en tenant compte de l'accroissement des circulations routières et ferroviaires, le moment ne dépasserait pas le seuil des 100 000 véhicules.trains/jour.

Débouché côté D108 : longueur de sas faible (source : CETE Sud-Ouest)



Arrivée sur le PN depuis rue d'Armeau : visibilité perfectible (source : CETE Sud-Ouest)



Configuration du carrefour avec la D108 défavorable vis-à-vis du régime de priorités (source : CETE Sud-Ouest)



3.5.5 Niveau de risque du PN

Aucun accident récent n'est à relever au niveau de ce passage à niveau.

La configuration des lieux et les niveaux de trafics actuels mettent le PN 12 à un niveau de risque modéré, tout en ayant une marge de progression quant à la sécurisation des accès.

3.5.6 Préconisation du Maître d'Ouvrage

Dans le cadre des Aménagements Ferroviaires au Sud de Bordeaux, en considération des enjeux rencontrés sur le site, et dans une perspective de sécurisation aux abords de passages à niveau, RFF préconise la suppression du passage à niveau n° 12.

3.6 PN n° 13 à Saint-Médard-d'Eyrans

3.6.1 Situation

Localisation aérienne du PN n° 13 [source : Géoportail]



Le passage à niveau n° 13 est localisé proche du centre de la commune de Saint-Médard-d'Eyrans, sur l'avenue du Huit Mai (D108) au PK 12,824 de la voie ferrée. Une piste de servitude SNCF longe la voie ferrée côté Est pour venir déboucher à proximité du PN. Côté Ouest, il n'y a pas d'embranchement immédiat mais uniquement la sortie des services techniques de la commune, à environ 30 m du PN.

Le PN n° 13 s'insère dans un environnement urbanisé et constitue une traversée structurante de la commune. L'avenue du Huit Mai et son prolongement l'avenue de Canterane desservent des équipements publics à proximité du PN, comme la Mairie, l'EPHAD, l'Église, le cimetière ou encore le stade.

3.6.2 Type d'installation

Ce PN est de type SAL 2, signalé par deux demi-barrières automatiques, un signal sonore et des feux clignotants, et dispose d'un platelage en dalles béton.

3.6.3 Approche du PN

L'avenue du Huit Mai est rectiligne et franchit les voies ferrées, quasiment à angle droit. Ceci confère au PN une bonne visibilité d'ensemble. L'accès au PN se fait en montée de part et d'autre, ce qui renforce la visibilité sur le PN lui-même, mais limite celle sur les obstacles potentiels au-delà. Il n'y a pas de carrefour gênant à proximité du PN : la piste SNCF est rarement utilisée et n'est pas prioritaire.

La signalisation routière réglementaire est bien présente et, en association avec la configuration des lieux, donne également une bonne visibilité au PN.

Vue depuis le côté Ouest [source : CETE Sud-Ouest]



Vue depuis le côté Est [source : CETE Sud-Ouest]



3.6.4 Circulations

La vitesse des véhicules routiers est limitée à 50 km/h, la vitesse effective de franchissement se situant entre 40 et 45 km/h en moyenne. Pour les trains, le maximum est 160 km/h, mais certains trains devant marquer un arrêt à la halte de Saint-Médard-d'Eyrans roulent moins vite.

Le trafic routier évalué par comptage en 2011 s'élevait à 1 333 véh/j, relativement bien répartis entre les deux sens de circulation. Le pourcentage de poids lourds qui compose pour partie ce trafic s'élève à 4 %.

Avec 76 trains/j le moment en année 2011 atteint ainsi 101 308 véhicules.trains/jour, une valeur importante qui classe le PN aux normes du SETRA comme potentiellement dangereux.

3.6.5 Niveau de risque du PN

Aucun accident récent n'est à relever au niveau de ce passage à niveau.

Malgré un moment de circulation supérieur à 100 000 véhicules.trains/jour, la bonne configuration du PN 13 lui permet de rester à un niveau de risque modéré dans sa configuration actuelle. En revanche, dans le cadre de la réalisation des Aménagements Ferroviaires au Sud de Bordeaux, l'augmentation du nombre de circulations ferroviaires engendrerait un accroissement du nombre de fermetures du PN quotidiennes. Compte tenu du volume du trafic routier qui lui aussi augmentera, cela ferait apparaître de nouveaux risques de sécurité (franchissements non réglementaires du PN liés à des attentes trop longues ou répétées). À horizon mise en service des Aménagements Ferroviaires au Sud de Bordeaux, le niveau de risque du PN est évalué comme très important.

3.6.6 Préconisation du Maître d'Ouvrage

Dans le cadre des Aménagements Ferroviaires au Sud de Bordeaux, en considération des enjeux rencontrés sur le site, et dans une perspective de sécurisation aux abords de passages à niveau, RFF préconise la suppression du passage à niveau n° 13.

3.7 PN n° 14 à Saint-Médard-d'Eyrans

3.7.1 Situation

Localisation aérienne du PN n° 14 (source : Géoportail)



Le PN n° 14 est implanté dans le centre de Saint-Médard-d'Eyrans, non loin du PN 13 à 330 m au Nord-Ouest, et proche de la halte TER de la commune, dont les quais débutent à une trentaine de mètres. L'emplacement du PN sur la ligne est au PK 13,163.

Le PN n° 14 s'inscrit dans le prolongement de l'avenue de l'Esteyrolle (D214E5), qui vient se brancher avec un carrefour à sens giratoire à la D108 côté Ouest. On pourra noter la présence également de la rue des Fauvettes à l'Est qui longe la voie ferrée et démarre sur l'avenue de l'Esteyrolle à proximité immédiate du PN. L'environnement du PN est densément urbanisé.

3.7.2 Type d'installation

Ce PN est de type SAL 2, signalé par deux demi-barrières automatiques, un signal sonore et des feux clignotants, et dispose d'un platelage en caoutchouc haute résistance.

3.7.3 Approche du PN

Les carrefours dégagés d'obstacles hauts et l'orientation du franchissement à 90° par rapport aux voies donnent une bonne visibilité au PN.

En revanche, en raison de la proximité du petit giratoire côté Ouest, l'attention des conducteurs est détournée et limite la lisibilité du PN. La signalisation routière spécifique au PN se confond avec le reste de la signalisation et le mobilier urbain, ce qui n'améliore pas cette lisibilité. La lisibilité du PN n° 14 est par conséquent médiocre.

Par ailleurs, on retrouve le défaut de beaucoup de PN de ce dossier avec deux carrefours implantés trop proche de chaque côté du PN. Néanmoins, deux points en faveur de la configuration des lieux sont à noter : d'une part la rue des Fauvettes est en sens unique au départ du PN ; d'autre part l'embranchement de l'avenue de la Gare au Sud du giratoire se fait avec un stop, ce qui limite le risque de remontée de file et laisse la priorité aux usagers devant se dégager du PN.

Giratoire à proximité du PN : stop pour l'av. de la Gare (source : CETE Sud-Ouest)



Panneaux d'annonce du PN peu mis en avant (source : CETE Sud-Ouest)



Mélange des informations dans la signalisation (source : CETE Sud-Ouest)



3.7.4 Circulations

La vitesse des véhicules routiers est limitée à 50 km/h, mais la vitesse maximale effectivement constatée est de 35 km/h compte tenu de la configuration. Concernant les trains, ceux sans arrêt à la halte peuvent rouler à 160 km/h, tandis que ceux qui doivent marquer l'arrêt roulent au pas vu la proximité de la halte. Ceci engendre de longues fermetures de barrières lorsqu'un train fait son arrêt en halte puis repart (temps d'attente au PN autour de 3 min).

Le trafic routier évalué par comptage en 2011 s'élevait à 1 063 véh./j, équilibrés entre les deux sens de circulation. Ce trafic est relativement important pour un PN. Le pourcentage de poids lourds qui compose pour partie ce trafic s'élève à hauteur de 3 %.

Le moment en 2011 atteint ainsi 80 788 véhicules.trains/jour, une valeur notable. À l'horizon de mise en service du GPSO et en tenant compte de l'accroissement des circulations routières et ferroviaires, le moment passerait largement la barre des 100 000 véhicules.trains/jour, une valeur qui classe le PN aux normes du SETRA comme potentiellement dangereux.

Un nombre significatif de piétons et cyclistes emprunte également quotidiennement ce PN, notamment en raison de la présence d'une école rue de Fauvettes, mais aussi pour passer d'un côté à l'autre de la halte.

3.7.5 Niveau de risque du PN

Aucun accident récent n'est à relever au niveau de ce passage à niveau.

En revanche, l'environnement urbanisé, la configuration des lieux (giratoire à la sortie du PN, halte ferroviaire toute proche), le manque de lisibilité du PN et sa fréquentation le rendent non sécurisant. Dans sa configuration actuelle, le PN présente déjà un risque élevé. Les évolutions de fréquentations routière et ferroviaire devraient, même sans le projet des Aménagements Ferroviaires au Sud de Bordeaux, élever son risque à un niveau préoccupant dans les prochaines années. Ainsi l'étude d'une suppression du PN 14 est nécessaire en soi, indépendamment du projet AFSB à cause de sa dangerosité intrinsèque.

3.7.6 Préconisation du Maître d'Ouvrage

Dans le cadre des Aménagements Ferroviaires au Sud de Bordeaux, en considération des enjeux rencontrés sur le site, et dans une perspective de sécurisation aux abords de passages à niveau, RFF préconise la suppression du passage à niveau n° 14.



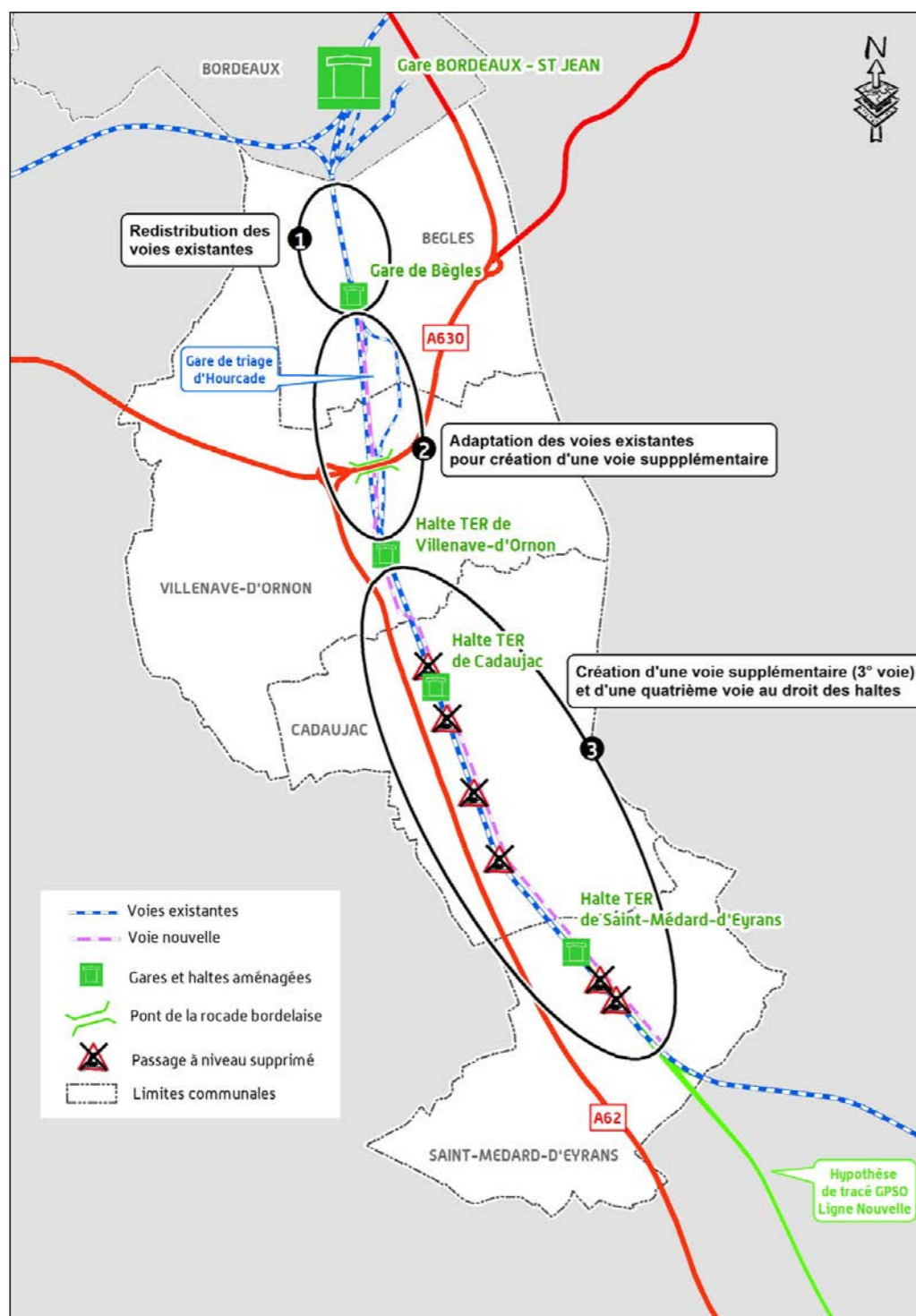
chapitre **4**

SITUATION FUTURE



4.1 Carte générale de l'infrastructure ferroviaire

Synoptique de l'infrastructure future (source : Egis 2012)



4.2 Réseau de rétablissements routiers

Dans le cadre du projet des Aménagements Ferroviaires au Sud de Bordeaux, d'importantes réflexions et concertations ont été menées pour restituer aux riverains de l'infrastructure un réseau routier efficace et suffisant.

Le diagnostic de la sécurité des six passages à niveau n° 9 à 14 et les aménagements proposés ont été exposés dans le cadre d'une concertation L300-2 menée du 10 octobre au 5 novembre 2011.

Une conception globale du réseau de rétablissement a été menée pour restituer au mieux les fonctionnalités existantes, et afin de prendre en compte le contexte du secteur. En effet, un des enjeux majeurs de la conception des rétablissements a été de limiter les effets sur les bâtis, nombreux dans cette zone urbanisée, mais aussi les milieux naturels et zonages réglementaires : habitats d'espèces protégées, zones d'expansion de crues des cours d'eau (zonages PPRI¹)... Les possibilités d'insertion de rétablissements compatibles avec toutes ces contraintes ont été exploitées au mieux pour recréer des franchissements de la voie ferrée. L'exposé qui va suivre constitue une synthèse de ces études et de la concertation menée étroitement avec les communes concernées ainsi que le conseil général en tant que gestionnaire du réseau départemental.



1) PPRI : Plan de Prévention du Risque Inondation, document d'urbanisme définissant des zones inconstructibles ou sujettes à études hydrauliques pour préserver les volumes naturels d'expansion de crues.



4.2.1 Réaménagement des ponts existants

Pour commencer, les trois ponts-routes déjà existants sont prévus à être réaménagés pour que leur franchissement soit conservé.

Avenue du Général de Gaulle – D111 – PK 8,421

À Cadaujac, le pont de l'avenue du Général de Gaulle sera démolé puis reconstruit en place. Ce remplacement est nécessaire pour allonger le pont et permettre l'aménagement de la future halte de Cadaujac.

Le profil en travers prévu est constitué d'une chaussée de 7 m de large (deux voies de 3,50 m), une piste cyclable à double sens de 3 m de large ainsi que deux trottoirs de 1,50 m aux extérieurs. Les modes doux auront donc un espace de circulation privilégié sur ce rétablissement. Il faut savoir qu'une passerelle piétonne spécifique à la halte de Cadaujac est également prévue pour passer d'un quai à un autre. Cette passerelle sera dissociée du pont-route.

Rue des Marguerites – D214E9 – PK 11,425

Le pont de la rue des Marguerites de Cadaujac sera déplacé de 100 m environ vers le nord, afin de construire un ouvrage suffisamment long pour la nouvelle infrastructure ferroviaire et constituer des rampes dont la pente sera conforme aux caractéristiques retenues par le Conseil Général 33. Un carrefour giratoire sera de plus implanté côté Est au niveau de l'intersection avec l'avenue de Saint-Médard (D108) pour sécuriser les circulations.

La reconstruction au nord a été privilégiée notamment pour éviter les effets sur les constructions du hameau de Paté qui s'étendent jusqu'au Sud de l'ouvrage actuel.

Le profil en travers prévu est identique à l'ouvrage de l'avenue du Général de Gaulle : chaussée de 7 m de large, une piste cyclable à double sens de 3 m de large ainsi que deux trottoirs de 1,50 m aux extérieurs.

Avenue du Sable d'Expert – D214 – PK13,495

À Saint-Médard-d'Eyrans le pont de l'avenue du Sable d'Expert sera reconstruit une vingtaine de mètres au Sud-Est de sa position actuelle, afin d'éviter une trop longue fermeture de cette voirie pendant les travaux. La reconstruction coté Sud-Est a été choisie notamment pour éviter un impact sur le bâti.

Le profil en travers prévu est le suivant : chaussée de 6 m de large, une piste cyclable à double sens de 3 m de large ainsi que deux trottoirs de 1,50 m aux extérieurs. Encore une fois, tous les modes de circulations pourront utiliser ce pont grâce à des espaces dédiés.

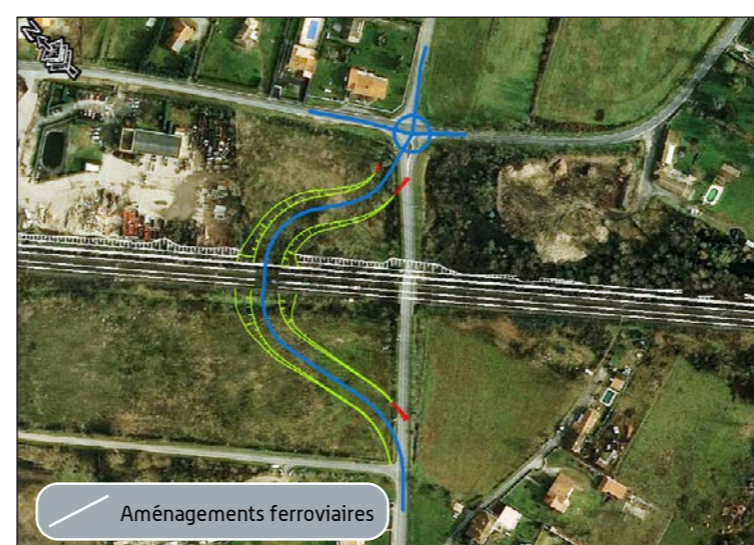
Principe de rétablissement de l'avenue du Général de Gaulle à Cadaujac

[source : Egis 2012]



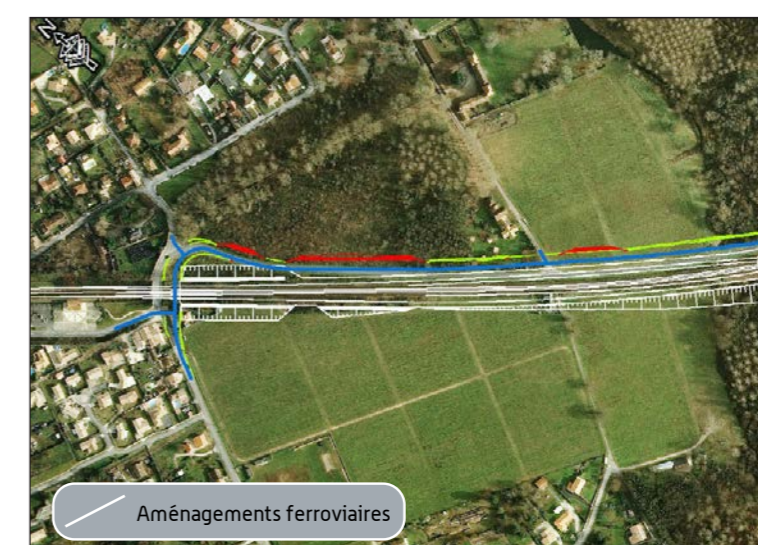
Principe de rétablissement de la rue des Marguerites à Cadaujac

[source : Egis 2012]



Principe de rétablissement de l'avenue du Sable d'Expert à Saint-Médard-d'Eyrans

[source : Egis 2012]



4.2.2 Création de nouveaux franchissements

Un nouveau franchissement sera prévu à usage des véhicules routiers et trois supplémentaires ouverts aux modes doux (piétons et cyclistes) uniquement.

Nouvel ouvrage cyclo piéton – PK 9,4

En vue de la suppression des passages à niveau de la rue Truchon (PN n° 10) et celui de la rue des Millefleurs (PN n° 11), les études ont d'abord porté sur la réalisation d'un rétablissement routier. Ce type d'ouvrage, avec ses rampes d'accès, induisait de forts effets soit sur le bâti, soit sur le milieu naturel. Aussi en étape 3, les études se sont orientées vers un ouvrage de rétablissement piétons et cycles, d'une empreinte moindre. Ainsi cinq solutions ont été envisagées :

- ▶ à proximité du PN existant n° 10 de la rue Truchon : le rétablissement envisagé est de type passerelle et franchit la plateforme ferroviaire ;
- ▶ à proximité de l'allée des Pins : le rétablissement envisagé est de type passerelle et franchit la plateforme ferroviaire et la rue de Balette ;
- ▶ à proximité de la rue Plombart : le rétablissement envisagé est de type passerelle et franchit la plateforme ferroviaire et la rue de Balette ;
- ▶ entre l'allée des Genets et la rue Plombart : le rétablissement envisagé est un ouvrage souterrain de type cadre en béton armé de dimensions 2,5 x 5 m (hauteur x largeur) et franchit la plateforme ferroviaire ;
- ▶ à proximité de l'allée des Genêts et la rue du Pont Duffour : le rétablissement envisagé est un ouvrage souterrain de type cadre en béton armé de dimensions 2,5 x 5 m (hauteur x largeur) et franchit la plateforme ferroviaire.

Une analyse comparative de ces 5 solutions basées sur des critères environnementaux, fonctionnels et technico-économiques, la solution en souterrain entre allée des Genêts et rue du Pont Duffour a été retenue et présentée en concertation avec la commune de Cadaujac.

En effet la solution en souterrain entre l'allée des genêts et la rue du Pont Duffour permet une meilleure insertion du rétablissement dans les emprises offertes par la voirie actuelle sans impact majeur sur les enjeux écologiques et hydrauliques du ruisseau de la Péguillère, ni sur les bâtis ou leurs dépendances.

L'ouvrage est situé au niveau du PK 9,4 et intègre des rampes à 5 % à chaque extrémité, moyennant des dispositions confortatives (soutènement des trémies).

Le futur passage fera de l'ordre de 4 à 5 m de large.

Configuration du projet au droit du passage cyclo piéton, Cadaujac

(source : Egis 2014)

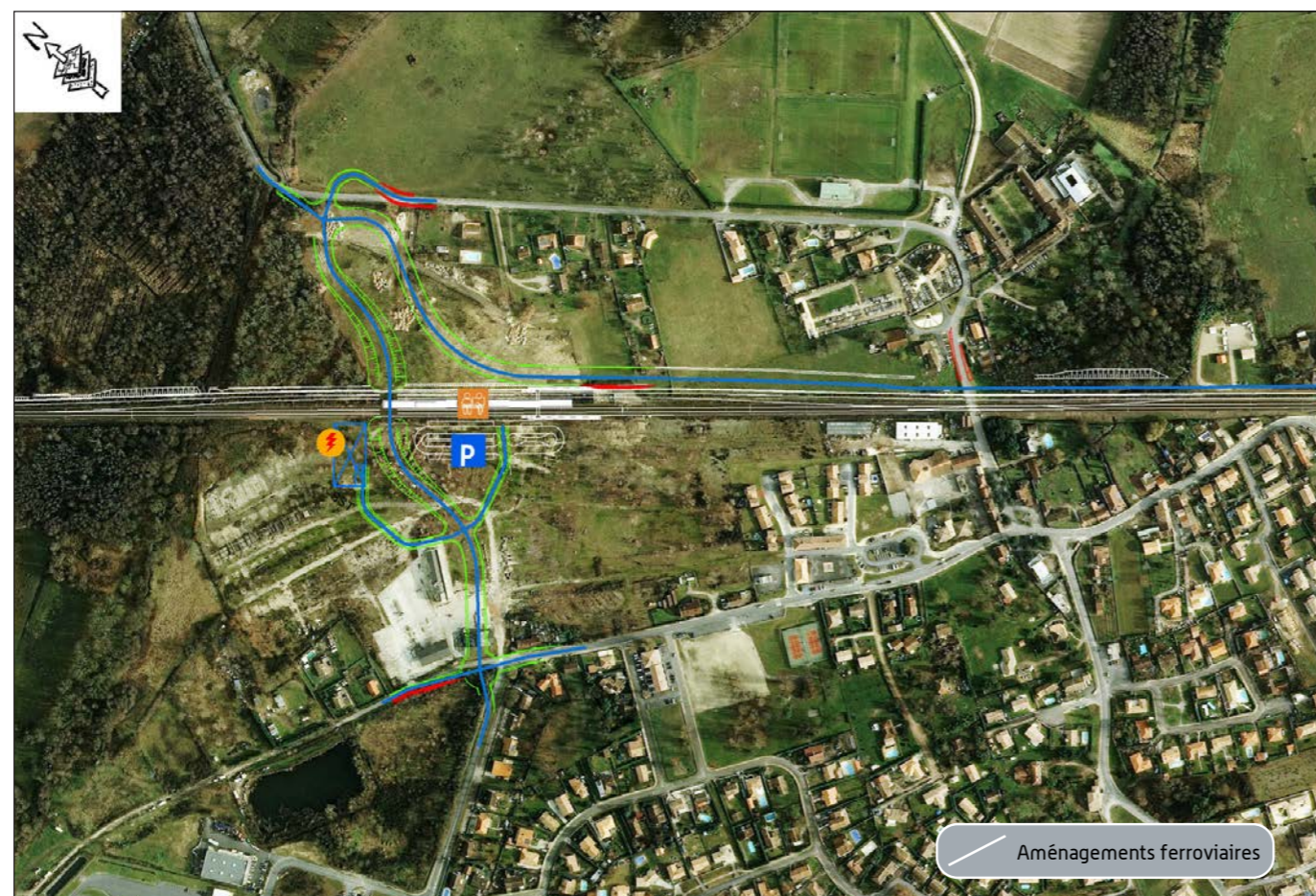


Nouvel ouvrage de l'avenue du Cordon d'Or – PK 12,280

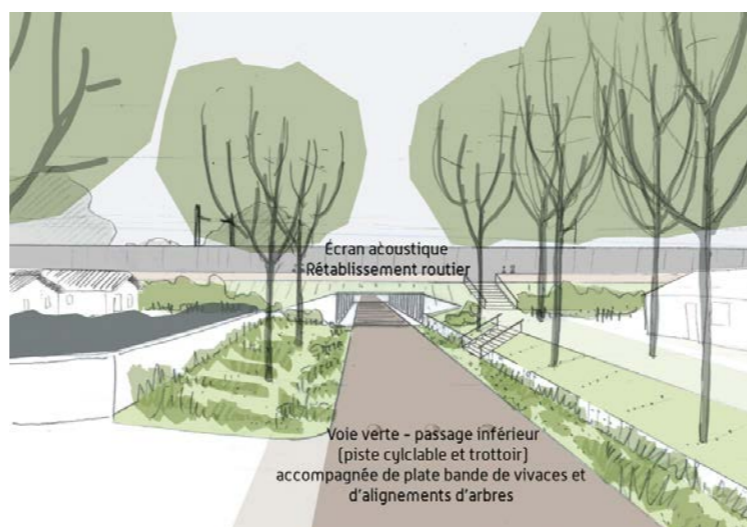
Au niveau de Saint-Médard-d'Eyrans, il est prévu conformément aux enjeux de desserte et à la concertation locale de déplacer la halte ferroviaire plus au nord de sa position actuelle. Le nouvel emplacement de la halte ne bénéficiant pas d'une accessibilité naturelle, il a été prévu de créer un nouveau franchissement au PK 12,280, qui reliera les actuelles avenue de Canterane et avenue du Cordon d'Or. Son emplacement offrira une alternative de franchissement de la voie ferrée en symétrie du pont du Sable d'Expert par rapport au centre bourg, et compensera en partie la suppression des PN n° 13 et 14.

Le profil en travers prévu est le suivant : chaussée de 6 m de large, une piste cyclable à double sens de 3 m de large ainsi que deux trottoirs de 1,50 m aux extérieurs.

Principe de rétablissement par création de nouvelles voies à Saint-Médard-d'Eyrans (source : Egis 2012)



Vue paysagère du futur passage souterrain avenue du 8 mai (source : Egis 2012)



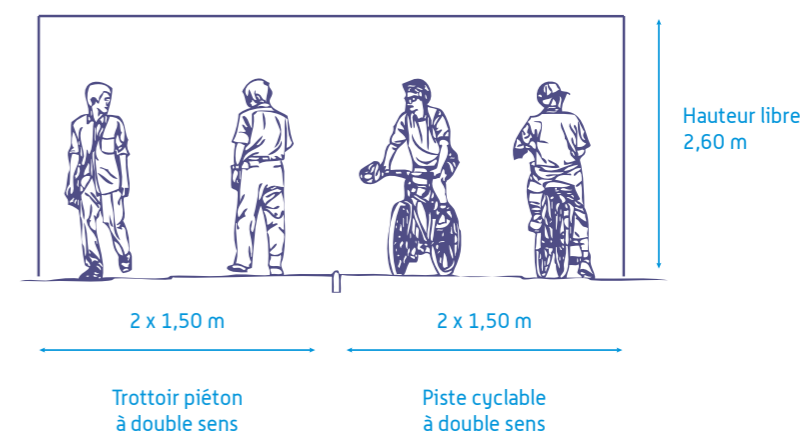
Nouvel ouvrage de l'avenue du Huit Mai – PK 12,824

Un rétablissement du cheminement des piétons et cyclistes est prévu au niveau du PN n° 13, grâce à un passage souterrain en lieu et place du PN. La configuration d'un rétablissement de ces cheminements, moins contraignants que pour des véhicules, permet son insertion dans les emprises offertes par la route actuelle sans impact majeur sur les bâtis environnants, moyennant des dispositions confortatives (soutènement des trémies). Le futur passage est prévu, à ce stade des études, de l'ordre de 5 à 6 m de large.

Configuration du projet au droit du passage souterrain avenue du 8 mai (source : Egis 2012)



Profil en travers type du passage souterrain avenue du 8 mai (source : groupement Inexia, SNC Lavalin, Arcadis, 2011)



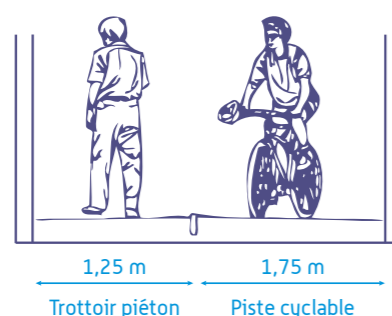
Nouvelle passerelle – PK 13,250

Un rétablissement du cheminement des piétons et cyclistes est également prévu en remplacement du PN n° 14 avec la création d'une passerelle au niveau de la halte actuelle de Saint-Médard-d'Eyrans (halte qui sera recréée plus au Nord). Cette passerelle offrira une largeur de 3 m de passage avec des rampes d'accès de part et d'autre, conformes à la réglementation PMR.

Configuration du projet au droit du passage souterrain avenue du 8 mai
[source : Egis 2012]



Profil en travers type de la passerelle de Saint-Médard-d'Eyrans
[source : groupement Inexia, SNC Lavalin, Arcadis, 2011]



4.2.3 Restitution de voies latérales

Pour relier les différents franchissements qui viennent d'être passés en revue et pour compléter le maillage du réseau routier futur, des voies latérales ont été ajoutées au projet. Dans certains cas, elles préexistaient (par exemple l'avenue de Saint-Médard) mais le projet empiétant sur la chaussée existante, un décalage de ces voies était nécessaire. Dans d'autres cas, elles ont été rajoutées, comme celle liée au nouveau franchissement avenue du Cordon d'Or à Saint-Médard-d'Eyrans.

Les rétablissements sont prioritaires pour mener à bien le projet AFSB et limiter ses effets sur les riverains, aussi la suppression des PN sera postérieure à la construction des futures voiries correspondantes.

4.2.4 Synthèse des aménagements de franchissement

Le tableau ci-contre recense les franchissements prévus au projet, et les évolutions de celui-ci avec les installations actuelles.

La passerelle piétonne de la future halte de Saint-Médard-d'Eyrans qui se situera aux environs du PK 12,400 n'est pas mentionnée dans ce tableau car elle n'intervient pas dans le schéma des rétablissements. Néanmoins, traversant complètement la ligne ferroviaire, elle pourra contribuer aux déplacements d'utilisateurs localement.

Tableau des franchissements existants et futurs

Commune	Franchissement	Avant AFSB	Après AFSB
Cadaujac	Rue Jean Moulin	PK 8,046 – PN n° 9	Supprimé
	Av. Général de Gaulle	PK 8,421 – PRO	PK 8,421 – PRO réaménagé tous modes
	Rue Truchon	PK 8,775 – PN n° 10	Supprimé
	Allée des Genêts / rue du Pont Duffour	aucun	PK 9,400 – PRA neuf modes doux
	Chemin du Port d'Hourtin	PK 9,812 – PN n° 11	Supprimé
	Rue de la Pontrique	PK 10,750 – PN n° 12	Supprimé
	Rue des Marguerites	PK 11,425 – PRO	PK 11,425 – PRO réaménagé tous modes
Saint-Médard-d'Eyrans	Av. du Cordon d'Or	aucun	PK 12,280 – PRO neuf tous modes
	Av. du huit Mai	PK 12,824 – PN n° 13	PK 12,824 – PRA neuf modes doux
	Av. de l'Esteyrolle	PK 13,163 – PN n° 14	PK 13,250 – PASS neuve modes doux
	Av. du Sable d'Expert	PK 13,475 – PRO	PK 13,495 – PRO réaménagé tous modes

4.3 Rabattement des circulations liées aux PN

L'objet des paragraphes suivants est essentiellement d'exposer la situation future des circulations routières, une fois les passages à niveau supprimés. Les principes qui ont guidé les choix et la conception des rétablissements sont rappelés en substance mais non détaillés.

4.3.1 PN n° 9

Le rétablissement d'un franchissement de la voie ferrée que ce soit en passage souterrain ou passage supérieur, au même endroit que le passage à niveau, n'est pas envisageable pour des raisons d'insertion. En effet, un rétablissement dénivelé aurait eu des impacts fonciers notables sur plusieurs habitation côté Ouest, et sur une parcelle agricole en appellation AOC Graves côté Est (bien que non exploitée à ce jour). De plus, l'insertion paysagère d'un passage supérieur aurait été médiocre en raison du contexte urbanisé de la zone.

En outre, le chemin de Cadaujac qui longe la voie ferrée et permet de relier aujourd'hui Cadaujac à Villenave-d'Ornon sera requalifié en itinéraires cyclo-piéton. Il ne drainera donc plus de circulations vers et depuis le PN n° 9 dans la situation future.

Les circulations du PN n° 9 seront donc rabattues sur d'autres itinéraires.

Le franchissement de la voie ferrée le plus proche se trouvera au niveau du pont de l'avenue du Général de Gaulle. Cela représente un détour de moins d'un kilomètre au maximum pour les riverains de la rue Jean Moulin côté Ouest qui souhaiteraient récupérer la rue du Moulin Noir.

Côté Est, il n'y a quasiment aucune habitation ou local d'activité à desservir sur la rue du Moulin Noir jusqu'au croisement avec la rue de Brion. Cette dernière permet d'atteindre l'avenue du Général de Gaulle et constituera donc le futur itinéraire pour franchir la voie ferrée depuis le côté Est. Ce nouvel itinéraire (Rue du Moulin noir → Av. du Général de Gaulle) est de longueur équivalente à celui passant par le PN n° 9.

Principe de rabattement des circulations suite à la suppression du PN n° 9
[source : Egis 2012]



4.3.2 PN n° 10

Pour le PN n°10, l'environnement très urbanisé rend inenvisageable un rétablissement du PN en place pour des circulations véhiculées, que ce soit par passage souterrain ou par passage supérieur. Le rabattement du PN a donc été privilégié.

Il existe déjà un franchissement sécurisé au niveau de l'avenue du Général de Gaulle, qui ne se situe qu'à 400 m plus au Nord. Des voiries existent d'ores et déjà pour réorienter les flux vers ce pont : Allée des Acacias à l'Ouest, la rue Truchon elle-même à l'Est.

Un remaillage des flux a donc été prévu au niveau du PN n°10. Compte tenu de la proximité, les circulations se rabattront naturellement vers l'avenue du Général de Gaulle. Le nouvel itinéraire rallongera le cheminement d'environ 1 km dans ce secteur.

Les circulations à plus large rayonnement ne devraient pas subir de désagrément majeur.

Dans le prolongement de l'allée des Genêts, la fonctionnalité de franchissement sera restituée pour les modes doux grâce à un passage souterrain. Ainsi les flux piétons et cyclistes actuels ne seront pas perturbés.

Principe de rabattement des circulations suite à la suppression du PN n° 10

(source : Egis 2012)



4.3.3 PN n° 11

Le rétablissement du PN n°11 en place pour des circulations véhiculées, que ce soit par passage souterrain ou par passage supérieur, n'était pas envisageable compte tenu des enjeux du secteur (notamment la présence du château de Millefleurs). Le rabattement du PN a donc été privilégié.

Le rabattement des circulations du PN n°11 s'appuiera d'un côté sur le pont de l'avenue du Général de Gaulle situé à 1,4 km plus au Nord et de l'autre côté, sur le nouveau PRO de la rue des Marguerites situé à 1,7 km plus au Sud. Les détours engendrés seront dans le cas le plus défavorable de l'ordre de 3,5 km. Le seul rallongement d'itinéraire notable concerne les usagers venant de la rue de Millefleurs.

Dans le prolongement de l'allée des Genêts, la fonctionnalité de franchissement sera restituée pour les modes doux grâce à un passage souterrain. Ainsi les flux piétons et cyclistes actuels ne seront pas perturbés.

Principe de rabattement des circulations suite à la suppression du PN n° 11

[source : Egis 2012]



4.3.4 PN n° 12

Le PN n° 12 est celui qui présente la plus faible fréquentation en circulations routières parmi les six PN concernés par ce dossier et présente peu d'enjeux de desserte locale. Sa fonctionnalité principale est de permettre le transfert de circulations entre la rue d'Armeau et l'avenue de Saint-Médard, toutes deux longeant la voie ferrée.

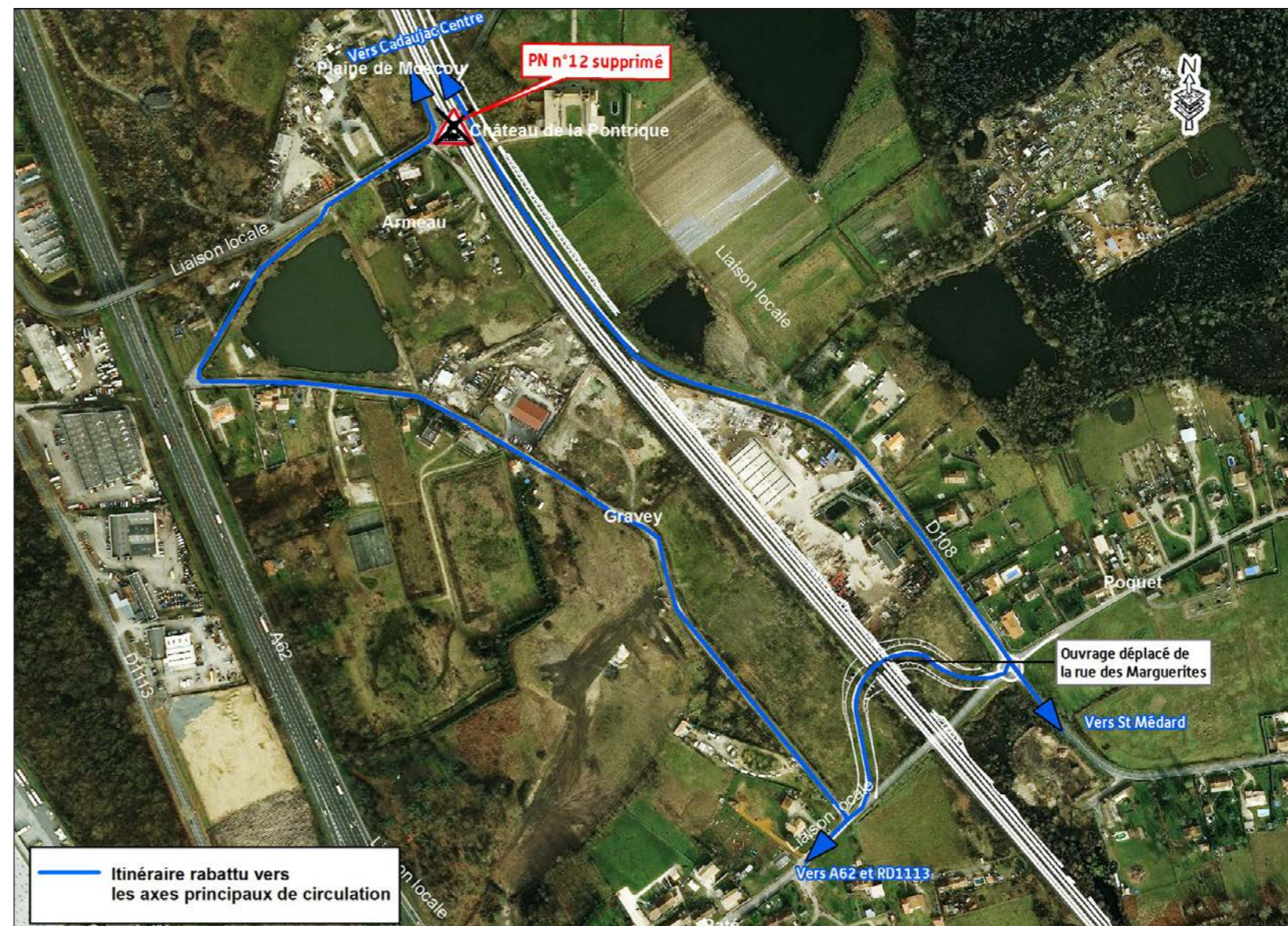
La restitution du franchissement qu'il présentait directement sur place se justifie peu d'un point de vue fonctionnel, raison pour laquelle aucun franchissement n'a été proposé.

Les circulations de ce PN se rabattront principalement sur le nouveau franchissement de la rue des Marguerites à 700 m au Sud, où se situe d'ailleurs l'échangeur de l'A62 le plus proche.

Le seul rallongement d'itinéraire notable concerne les usagers venant de la rue d'Armeau souhaitant se rendre à Saint-Médard et qui devront passer par la rue des Marguerites : rallongement de 700 m par rapport à l'usage de la D108 initialement permis par le PN.

Principe de rabattement des circulations suite à la suppression du PN n° 12

(source : Egis 2012)



4.3.5 PN n° 13 et 14

Les PN n° 13 et 14 constituent les franchissements de la voie ferrée les plus proches du centre de Saint-Médard-d'Eyrans. Le pont du Sable d'Expert, seul autre franchissement dans la zone, se situe déjà en périphérie. Malgré tout, la plus grande partie de la commune se trouve entre la voie ferrée et l'A62, et le quartier d'Eyrans qui se situe à l'Est de la voie dispose déjà d'un franchissement avec le pont du Sable d'Expert. Avec le nouveau franchissement prévu au niveau de la future halte, qui se raccorde à l'avenue du Cordon d'Or à l'Ouest et à l'avenue de l'Esteyrolle à l'Est, un schéma de circulation structurant est rétabli pour les flux traversant la commune.

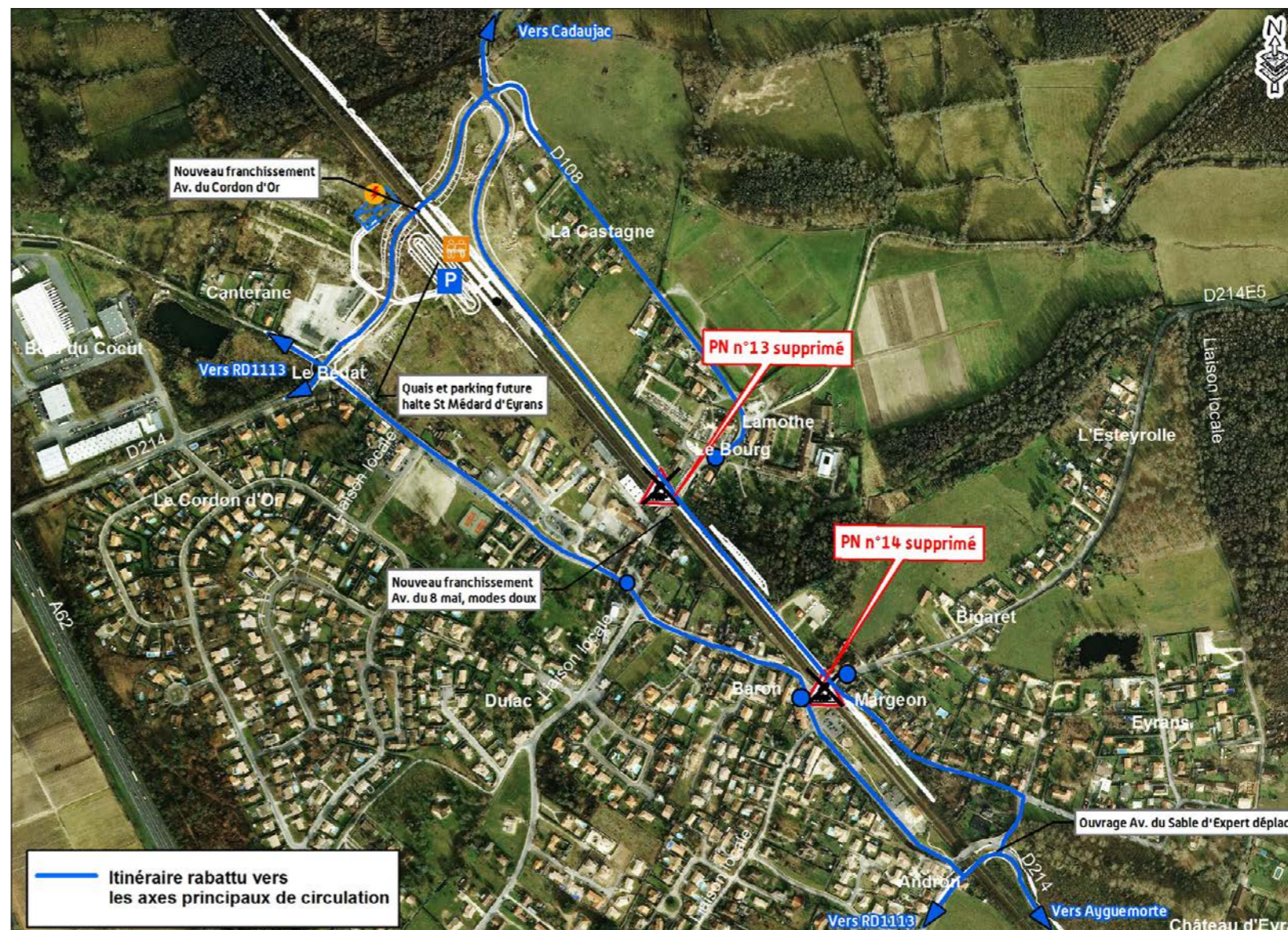
Au droit des PN, la fonctionnalité de franchissement sera restituée uniquement aux modes doux grâce à un passage souterrain avenue du Huit Mai, et une passerelle au niveau de la halte actuelle. Ainsi les flux piétons et cyclistes actuels ne seront pas perturbés, la situation s'améliorant même puisqu'ils ne seront plus mêlés aux véhicules.

Le schéma proposé a l'avantage de restituer les fonctionnalités de franchissements réguliers de la voie ferrée tout en réalisant une séparation des flux véhicules/modes doux.

Pour le PN n° 14, les modifications d'itinéraires les plus significatives concernent les usagers véhiculés venant de l'avenue de l'Esteyrolle souhaitant se rendre dans le centre bourg, le détour représentant au maximum 800 m. Leur accès à la D108 au nord sera en revanche facilité et le détour pour rejoindre la RD1113 en passant par le pont du Sable d'Expert est non significatif.

Du côté du PN n° 13, la redirection des usagers en voiture par le nouveau franchissement du Cordon d'Or ne rallonge pratiquement pas le parcours dans le cas d'une traversée de la commune. Le rallongement d'itinéraire concerne ceux souhaitant rejoindre le lieu-dit Le Bourg (Église et stade) en voiture et qui doivent faire un détour de 1,5 km par le nord dans le cas le plus défavorable.

Principe de rabattement des circulations suite à la suppression des PN n° 13 et 14 (source : Egis 2012)



Les partenaires financeurs des études



Crédits photos : RFF / D'ANGELO Jean-Jacques - Conception et réalisation : AVF Ingénierie RCS 423 624 188 Bordeaux

www.gpso.fr

Réseau Ferré de France

Direction Régionale Aquitaine Poitou-Charentes
89, quai des Chartrons – CS 80004
33070 Bordeaux Cedex - Tél. 05 56 93 54 00



**Aménagements ferroviaires
au sud de Bordeaux**
GRAND PROJET FERROVIAIRE DU SUD-OUEST