



DOSSIER
DE SYNTHÈSE

ÉTUDE MOBILITÉ CIRCULATION STATIONNEMENT

Quels enjeux sur la circulation et le stationnement pour les projets de demain ?

Origine de l'étude

- Des projets conditionnés par une évolution de l'organisation de la circulation et/ou du stationnement (aménagement d'un espace de promenade support à la Flow Vélo sur les quais Rive Gauche, développement des aménagements cyclables).
- Des évolutions urbaines en cœur de Ville à venir (Opah-RU, ST Louis, Olympia, Ferrocampus...) avec comme enjeux :
 - ✓ d'assurer une cohérence inter-projets
 - ✓ d'anticiper les potentiels impacts sur les mobilités et le stationnement
- Des attentes fortes des habitants pour des aménagements piétons et cyclables plus sécurisés et continus. Cela correspond aussi à des obligations réglementaires.

L'étude a donc dû répondre à la question suivante : **comment réadapter l'organisation de la circulation et le stationnement en centre-ville pour répondre à ces enjeux de mobilité et d'évolutions urbaines ?**

Objectifs majeurs

- Encourager l'habitat au centre-ville
- Consolider l'attractivité commerciale de cœur de Ville
- Valoriser et sécuriser le cadre de vie et le patrimoine
- Améliorer l'accessibilité du centre-ville pour tous
- Développer les mobilités complémentaires à la voiture en tant que réponses durables et écologiques aux risques, à terme, de congestion de la circulation et du stationnement (marche, vélo, bus, covoiturage...) et des problématiques associées (bruit, pollution, sentiment d'insécurité pour se déplacer à pied ou à vélo...).

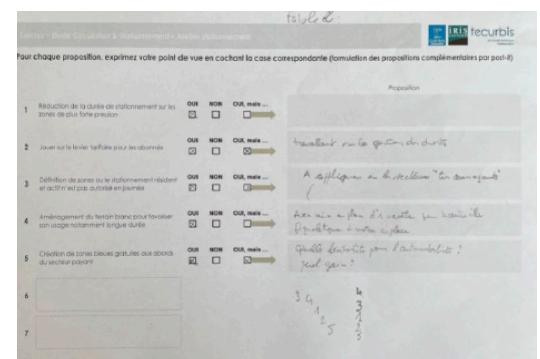
Une méthode d'étude basée sur deux socles

→ Une démarche concertée

Au cours de l'étude, plusieurs temps de consultation-concertation avec les usagers ont eu lieu pour être au plus près des besoins



Enquête en ligne



Ateliers concertation



Restitution publique avec registres de remarques et observations



→ Une analyse terrain et une modélisation des flux et du fonctionnement du stationnement

Analyse qui a permis de modéliser le réseau et vérifier la faisabilité des différents scénarios au regard des infrastructures existantes et des projets de demain. Une expertise primordiale afin de se prémunir notamment d'éventuels reports de flux sur des axes ou carrefours inadaptés avec les risques associés (sécurité, saturation, nuisances)

Illustration d'analyse cartographique de circulation



- 📍 Comptages automatiques et Enquête Origine-Destination
- 🟡 Comptages automatiques
- 🟢 Comptages directionnels



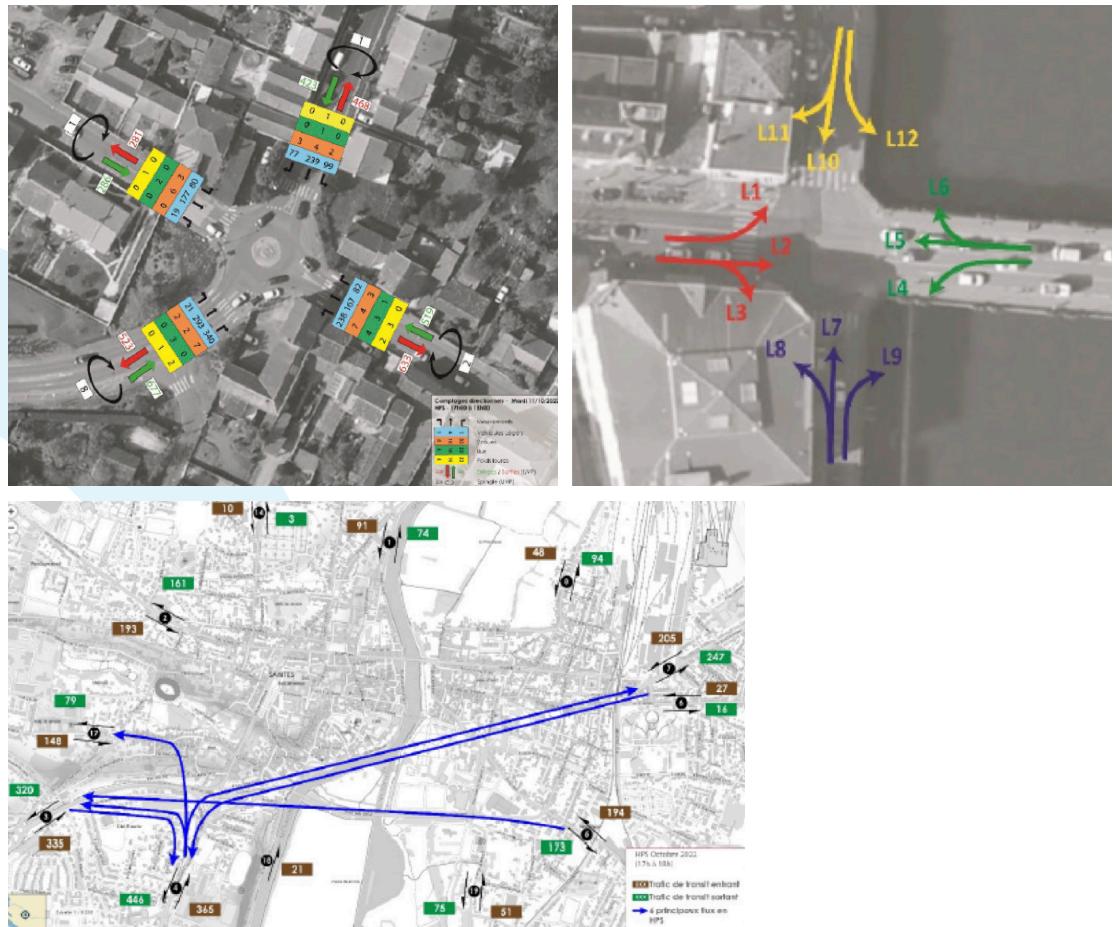
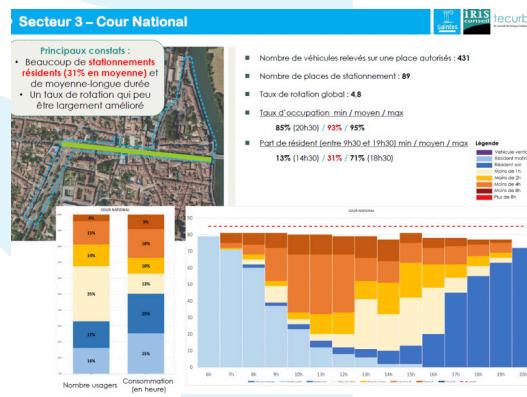
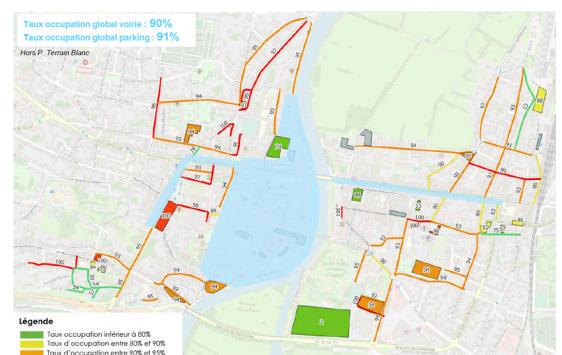
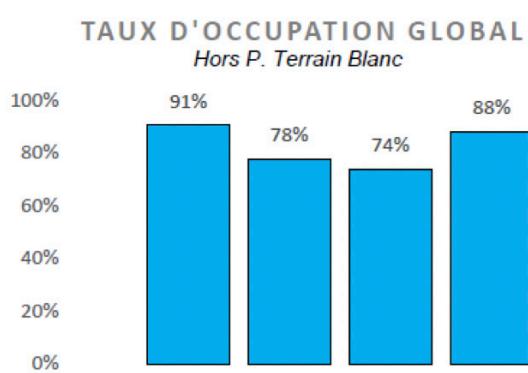
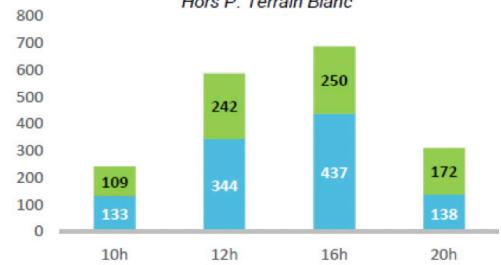


Illustration d'analyse cartographique de stationnement



PLACES NON OCCUPÉES
Hors P. Terrain Blanc



109 Sur voirie
133 Dans les parkings

Etude missionnée auprès de deux bureaux d'études spécialisés :



30 ans d'expérience
dans le domaine



Le conseil technique indépendant

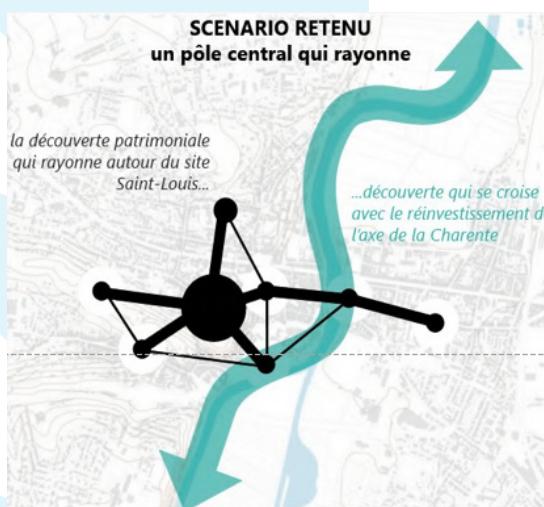
Nombreuses références sur des collectivités de taille similaire (Ex. : Libourne, Bergerac, Fontenay Le Comte) ainsi que sur des références de villes balnéaires où l'enjeu circulation-stationnement de centre-ville peut être très sensible notamment en période estivale (Hendaye, St-Jean de Luz, Biarritz, Les Sables d'Olonne, La Teste de Buch)

Grands projets et enjeux au cœur de l'étude

- Saint Louis et ses connexions urbaines (St-Pierre - St-Eutrope - Amphithéâtre - Thermes romains)
- Flow Vélo
- Schema directeur cyclable
- Urbanisme et densification

Saint Louis et ses connexions urbaines :

- Un nouvel îlot de quartier à desservir à pied, en vélo, en voiture, en bus
- Une évolution du besoin en stationnement à anticiper
- Un enjeu fort de continuité douce Est-Ouest actuellement non aménagée (traversée du parking du 11 Novembre sans trottoirs ni aménagements cyclables)



La Flow Vélo : l'aménagement d'une promenade du bord de quai pour tous

Etat des lieux / contexte

Flow Vélo en chiffres : Véloroute nationale / 350 km / Ile d'Aix à Sarlat / 3 départements / 10 500 passages en 2024 / 260 000 € de retombées économiques (70€ moyen / jour)

Sur Saintes : 3,2 km prioritaires sur les 12 km de traversée communale (35 km au total sur l'agglomération)

Quais vétustes, très routiers (anciennes routes départementales) peu accessibles et peu sécurisants pour les piétons et les vélos, peu ou mal reliés au fleuve et au centre ancien → une configuration d'espace public à revoir entièrement dont le coût ne peut être porté par la Ville seule :

~ 7 M € HT de travaux

(hors réseaux et confortement berges)

→ Opportunité pour la commune de requalifier des quais de centre ville au bénéfice de ses habitants, salariés et visiteurs grâce aux partenaires Flow Vélo et Action Cœur de Ville



Intentions du projet

- Aménager une véritable promenade de bord de quai, accessible et séparée de la circulation automobile
- Rénover et mettre en valeur le cadre de vie pour les habitants, visiteurs, clientèle des commerces et salariés
- Recréer du lien avec le patrimoine urbain et naturel environnant (lien centre ancien et fleuve notamment)

En photos d'illustration ci-dessous, les travaux réalisés en 2023-2024 sur la section Quai Palissy – Square Goulebenèze – Quai de Verdun :



Interfaces avec l'étude

Pour insérer cet espace de promenade, la majeure partie de l'itinéraire présente un gabarit qui ne le permet pas. Cela nécessite de repenser l'organisation de la circulation et/ou du stationnement. Il s'agit du quai des Roches, du quai de la République et du quai de l'Yser.

En exemple, ci-contre, le Quai de l'Yser avec, ci-dessous, les coupes de l'état actuel et de l'état projeté où l'on voit que l'intégration de l'espace de promenade nécessite de repenser l'organisation de la circulation et/ou du stationnement.

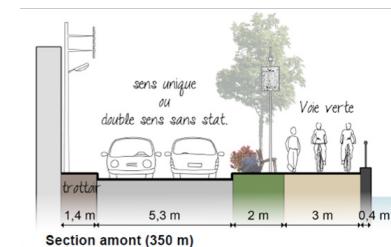
L'étude devait donc réfléchir aux différentes possibilités pour déterminer celle qui réponde le mieux aux objectifs majeurs fixés :

- Soit de mettre le quai en sens unique avec stationnement
- Soit de maintenir le quai en double sens sans stationnement
- Soit de faire une combinaison des deux possibilités en décomposant le quai en deux sections grâce à la connexion avec la rue du Bois d'Amour

En chiffre : il aurait fallu que le quai mesure entre 1m et 2m60 de largeur supplémentaire pour intégrer un espace de promenade tout en conservant les usages actuels. Le gabarit disponible oblige donc à une redistribution des usages avec comme seule marge de manœuvre le gabarit de chaussée dans la mesure où les espaces piéton ou vélo sont déjà contraints ou inexistant. Question FAQ : Et pourquoi ne pas avoir construit en surplomb du fleuve ? Retrouver la réponse dans la Foire aux Questions jointe.



État actuel



État projeté

Exemple similaire au Quai de la République

Grenoble (bord de l'Isère)

Avant



Après



Aménagement permis grâce à la réorganisation de la circulation et du stationnement.

Plus-values constatées :

- Des espaces publics embellis, plus accessibles, plus sécurisés, apaisés et vivants grâce notamment aux espaces de promenade, de contemplation et de terrasses
- Attractivité améliorée

Schéma directeur cyclable

Contexte

L'objectif : la création d'un véritable réseau cyclable permettant de relier la ville centre aux communes de la première couronne et de desservir les pôles générateurs de déplacements les plus importants pour des déplacements quotidiens : travail, écoles, loisirs, courses... ;

2/3 des répondants de l'Enquête mobilité sont globalement d'accord sur le fait qu'il n'y ait pas assez d'itinéraires cyclables en centre-ville de Saintes rendant par conséquent la pratique du vélo difficile

Voté en avril 2022, et réactualisé en octobre 2023

8 Millions d'€ de budget entre 2024 et 2030



Interfaces avec l'étude :

Les aménagements cyclables sont dépendants de 2 principaux volets :

→ La circulation en matière de trafic et de vitesses selon la logique suivante : plus le trafic et la vitesse des véhicules s'apaisent, plus l'aménagement peut être partagé / inversement, plus le trafic et les vitesses sont importants, plus les flux doivent être séparés.

Exemples d'aménagement classés du plus séparés au plus partagés :

Piste cyclable



Voie mixte piéton vélo



Bande cyclable



Chaucidou



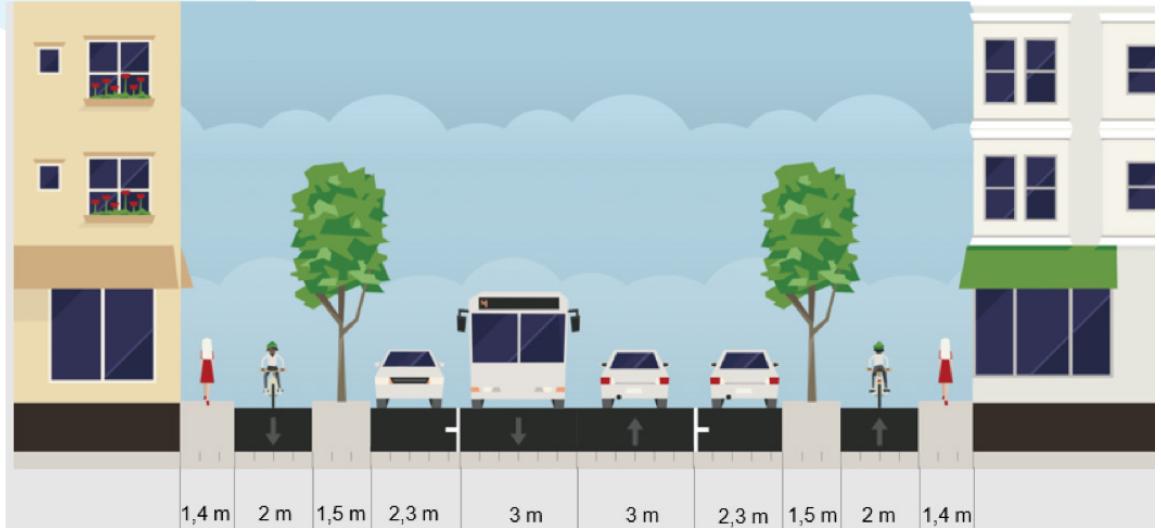
Zone 30/20



Abaque de référence des aménagements suivant conditions de circulation :

VBS VITESSE LIMITÉE RÉELLEMENT PRATIQUÉE	TRAFFIC MOTORISÉ EN UNITÉS DE VÉHICULE PARTICULIER PAR JOUR (DANS LES DEUX SENS)	DÉBIT CYCLISTE SOUHAITÉ (EN NOMBRE DE VÉLOS PAR JOUR)		
		RÉSEAU CYCLABLE SECONDARIE (TRAFFIC INFÉRIEUR À 750 CYCLISTES/JOUR)	RÉSEAU CYCLABLE PRINCIPAL (TRAFFIC COMPRIS ENTRE 500 ET 3000 CYCLISTES/JOUR)	RÉSEAU CYCLABLE À HAUT NIVEAU DE SERVICE (TRAFFIC > 2000 CYCLISTES/JOUR)
30 KM/H OU MOINS	< 2000	Trafic mixte	Vélorue ou trafic mixte	Vélorue ou piste cyclable
	2000 À 4000		Bandé cyclable ou trafic mixte	
	> 4000	Piste ou bande cyclable		Piste cyclable
50 KM/H	< 1500	Trafic mixte		
	1500 À 6000	Piste ou bande cyclable		
	> 6000			
70/80 KM/H	< 1000	Trafic mixte	Piste cyclable/voie verte/bande cyclable/ bande dérasée de droite	
	1000 À 4000	Piste cyclable/voie verte/bande cyclable/ bande dérasée de droite	Piste cyclable ou voie verte	Piste cyclable

→ **Le gabarit disponible** qui devient contraint en milieu urbain avec peu ou pas de marges de manœuvre au niveau des trottoirs ou des espaces cyclables : à titre d'illustration, ci-dessous, la gabarit de rue qui permettrait de dédier un espace à chaque usage (hors voies bus séparées et espace de terrasses commerciales). Il faudrait 20,5m de largeur de rue. Sur Saintes, seul le Cours Maréchal Leclerc atteint cette largeur. En comparaison, voici quelques largeurs de rues de Saintes : Ave Jourdan (17m), Axe Gambetta-National (19m), Cours Reverseaux (17,5 à 30 m), Quai de la République (10 à 16m), Rue Arc de Triomphe (6,5m)



→ Les créations d'aménagements cyclables sont donc en interface directe avec l'organisation de la circulation et du stationnement

Illustration d'un aménagement cyclable structurant et des intérêts associés en matière de mobilité et de stationnement :



AVENUE DE SAINTONGE EN 2015



AVENUE DE SAINTONGE AUJOURD'HUI

Plus-values constatées :

→ **Forte évolutions d'usage** sur un axe où très peu de piétons et cyclistes s'aventuraient. Il est aujourd'hui très régulièrement fréquentés par des piétons, des cyclistes individuels ou en famille, des joggeurs

→ **Un report modal* bénéfique pour la circulation et le stationnement** : ce sont autant de véhicules en moins sur la route et de places de stationnement libérées en centre ville

* Report modal = report d'une partie des flux d'un mode de transport vers un autre (ici report du mode automobile vers les modes piéton-vélo)

Urbanisme / densification

Etat des lieux et contexte :

Effort de sobriété foncière entrepris au regard de la consommation d'espace, avec comme enjeu de répondre à un besoin avéré de logement, de surface économique ou d'équipements. Cela se traduit par :

- Un renforcement de la maîtrise de l'étalement urbain et une décélération de la consommation foncière
- Un encouragement à la densification de l'enveloppe urbaine existante qui se traduit notamment par :

La rénovation et l'optimisation du patrimoine bâti existant

La reconstruction de la ville sur la ville à travers des opérations de renouvellement urbain, de recyclage du foncier, une ambition de réhabilitation d'îlots délaissés qui sont des espaces déjà artificialisés mobilisables (Site Saint Louis, Olympia, Anciens locaux Orange, Site ferroviaire, Hôtel gare, etc)

Intentions :

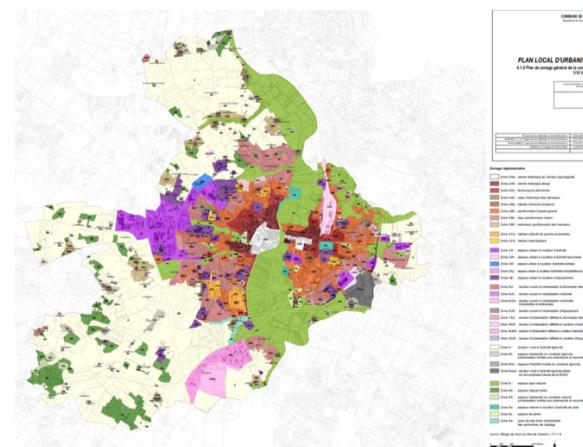
- Conforter le périmètre du centre-ville comme espace de vie de qualité pour les habitants (propriétaires bailleurs et occupants, locataires, investisseurs)
- Consolider l'attractivité du centre-ville, locomotive du développement urbain : lieu d'échanges, aux fonctions multiples, lieu d'initiatives, il fait l'objet de stratégies de revitalisation (action cœur de ville notamment) pour encourager le maintien des commerces de proximité

Interfaces avec l'étude :

- Prendre en compte ces évolutions de demain en matière d'évolution des flux de circulation et de besoins en stationnement
- Anticiper et coordonner ces évolutions avec la desserte aux autres modes de déplacement

Effets vertueux de la densification urbaine :

- Mobilités alternatives facilitées par l'effet de proximité générant moins de flux routier et de besoins en stationnement
- Habitat de centre ville = apport direct et durable de clientèle pour les commerces de centre ville mais aussi pour les services de proximité sources d'attractivité (écoles, médiathèques, culture, associations...)
- Contribue à la rénovation des centres villes et réduit ainsi les friches et autres bâtis délaissés qui dévalorisent le cadre de vie



Exemples de densification en hypercentre contribuant à l'apport de nouveaux habitants et au renouvellement urbain

Anciens locaux Orange :
création 33 logements



Ancien hôtel de la Gare :
création 10 logements



Ancien cinéma Olympia :
création 16 logements



Anciens locaux Crédit Mutuel : création 3 logements



Saint Louis : création 114 logements



6 zones bâties délaissées → 176 logements

Schéma de synthèse des projets et enjeux au cœur de l'étude

Cours National / Av. Gambetta : Cumul des enjeux de mobilités (piétons, vélos, PMR, voitures, bus)

Rue de la Boule :

Cumul enjeux accès quartiers nord, densification urbaine, bus, vélos, stationnement riverains et priorité PMR

Flow Vélo

Quai de l'Yser

Carrefour Palissy

Quai de la République

Place Blair

Quai des Roches

Cours Reverseaux :

Réaménagement des espaces publics entre Cours National , St Eutrope, St Louis, Pl du 11 Novembre, Amphithéâtre

Intégration et sécurisation des modes actifs

Enjeu global de densification urbaine

Éléments clés du diagnostic concerté

Saintes, une ville à taille humaine favorable aux déplacements à pied ou à vélo mais des freins importants liés au manque d'aménagements dédiés.

Retours questionnaire :



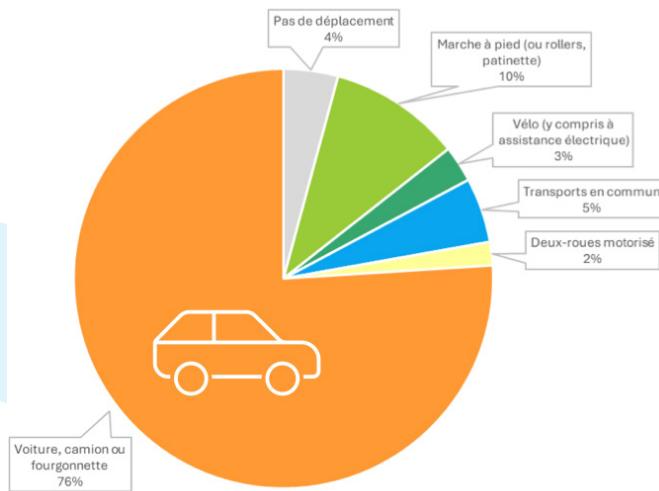
78% des répondants affirment être **prêts à marcher moins de 10 minutes** entre leur destination et un parking.



Une appétence pour la **pratique cyclable en centre-ville**, qui néanmoins fait apparaître un besoin d'aménagement et de sécurisation des itinéraires cyclables.

Points incitatifs à l'utilisation du Terrain Blanc

- L'amélioration de l'aménagement des places : 59%
- L'amélioration de l'organisation du parking : 49%
- Sécuriser l'itinéraire piéton (éclairage) : 45%
- Améliorer la signalétique piétonne : 43%



76%

Des saintais utilisent leur voiture pour se rendre au travail

10%

Des saintais utilisent la marche pour se rendre au travail

5%

Des saintais utilisent le bus pour se rendre au travail

3%

Des saintais utilisent le vélo pour se rendre au travail

Alors que **70%**

Des actifs saintais travaillent à Saintes
(6 086 / 8 700 personnes)

→ Un atout réel en matière de potentiel de report modal

Stationnement

Beaucoup de places de stationnement dans le périmètre du centre-ville :

Au total 6350 places de stationnement dont :
1 600 places payantes / 4 750 places gratuites



Retours questionnaire :



Le stationnement **courte durée** (moins d'1h) et moyenne durée (1h et 3h) en semaine et le week-end concernent **2/3 des répondants**.

Le stationnement longue durée (1 journée) est davantage pratiqué en semaine que le week-end par les actifs travaillant dans le secteur.

Résultats études :



- **240 places** sur voirie disponibles à tout moment de la journée
- **280 places** dans les parkings Q-Park
- **1700 places** potentielles sur le Terrain Blanc

→ **Réserves de stationnement positives à l'échelle du centre-ville**

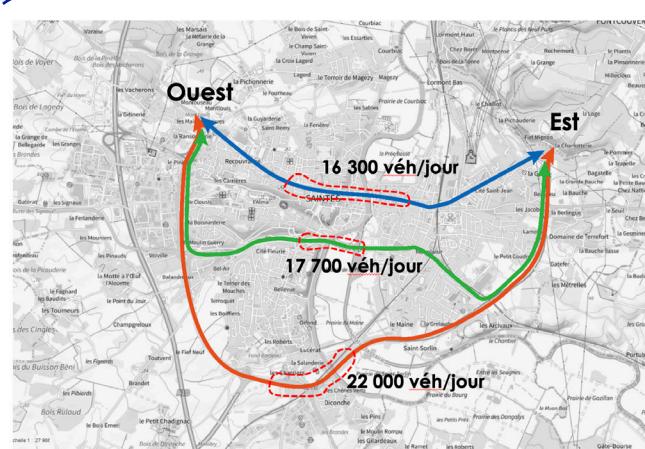
Un stationnement pouvant être amélioré au profit de l'accès aux commerces et services :

- **Sur National et Reverseaux : 95% d'occupation moyenne**
- **1 place sur 5 est occupée plus de 4 heures** sur les secteurs payants
- Parkings **Q-Park** peu ou mal utilisés
- Un nombre d'abonnements très important au regard du nombre de places (**750 abonnements pour 1 000 places** sur voirie)

→ **Peu de place pour les stationnements à usage des commerces**

Circulation

- **Un trafic important en cœur de ville**
- **Un enjeu de report des flux de transit vers l'Avenue de Saintonge et la rocade laquelle reste à tout moment l'itinéraire le plus rapide**



Ralentissements observés en heure de pointe (pendant 15 à 30 minutes)



A chacune des heures de pointe :

Il est **4 à 8 minutes** plus rapide de traverser Saintes par la rocade que par l'Avenue de Saintonge et le pont Palissy



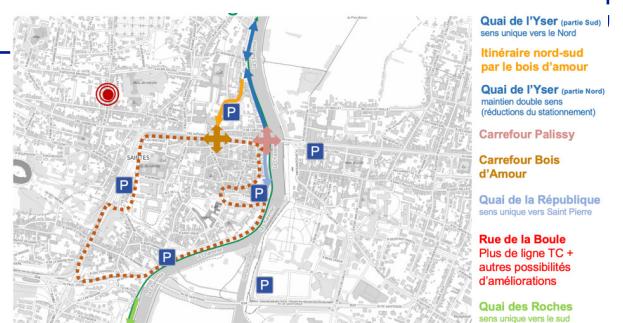
Intentions globales

- Un apaisement de la circulation en cœur de Ville
- Une amélioration en parallèle de l'accessibilité pour tous au centre ville via les projets d'aménagement et de mobilité
- Un développement coordonné de l'offre en transport en commun (action lancée à l'occasion du renouvellement du contrat de transport urbain de l'agglomération travaillé en parallèle de cette étude)
- Une signalétique et un jalonnement à réadapter pour une meilleure lisibilité des itinéraires à suivre et des différentes offres de stationnement

Principales conclusions de l'étude

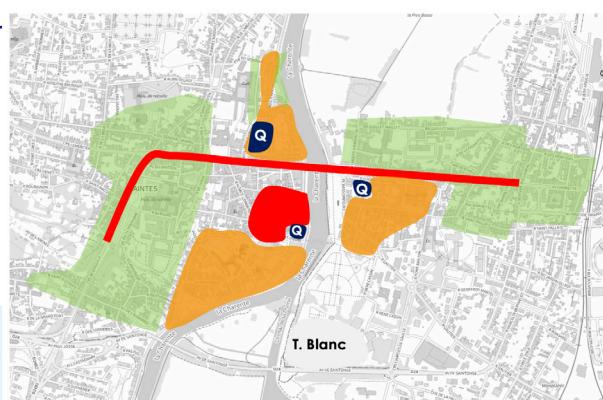
En matière de circulation :

- la possibilité de requalifier le quai de la République en espace apaisé, de promenade et de détente tout en préservant un accès circulation routière au centre ancien depuis le Pont Palissy
- la possibilité de combiner l'organisation de la circulation et du stationnement sur le quai de l'Yser pour préserver sa desserte en matière de circulation tout en limitant la réduction de l'offre de stationnement
- les possibilités de mise en valeur et d'amélioration de la sécurité du carrefour à feux du Pont Palissy et de celui du Cours National - Rue du Bois d'Amour
- l'intérêt d'inverser le sens de circulation du quai des Roches au profit à la fois de la desserte locale et de la circulation de centre-ville
- la possibilité d'améliorer le partage des différents modes de déplacement sur l'axe National-Gambetta en confortant dans un premier temps une circulation apaisée à 30km/h
- la possibilité d'adapter le réseau de transport en commun urbain rue de la Boule permettant de résorber les problèmes de conflit d'usages recensés en partie Sud (action déjà mise en place fin 2024 à l'occasion du renouvellement du contrat de transport urbain de l'agglomération)



En matière de stationnement :

- l'offre actuelle du stationnement est suffisante pour répondre aux enjeux de demain
- les leviers existent pour à la fois améliorer les dysfonctionnements actuels et accompagner les évolutions de demain. Ils reposent principalement sur :
 - une meilleure rotation à proximité des commerces
 - une utilisation plus incitative des parkings Q-Park pour les besoins de stationnement de moyenne et longue durée
 - une ouverture tout public du parking Q-Park Saint Pierre jusqu'alors réservé seulement aux abonnés (117 places) (action réalisée en septembre 2024 à l'occasion de la réouverture du marché St-Pierre réhabilité)
 - une offre plus favorable aux résidents à proximité de la zone payante (souvent saturé)
 - une utilisation plus attractive du parking du terrain blanc comme stationnement longue durée
 - le déplacement de la gare routière Reverseaux au profit d'une offre complémentaire de stationnement
 - une meilleure mutualisation des stationnements livraisons et 10 min



Stationnement courte durée à vocation commerciale non accessible aux abonnés - **400 places**
→ Chalands // accès facile aux commerces

Places payantes, accessibles aux abonnés résidents et actifs - **600 places**
→ Habitants // Actifs // Visiteurs courte durée

Parkings Q-Park : Stationnement de longue durée (+ de 2 heures) - **590 places**
→ Visiteurs longue durée

Zone verte, stationnement gratuit, courte-moyenne durée, accessible abonnés et résidents - **920 places**.
→ Habitants // Actifs

Places gratuites / Terrain blanc (1 700 place) :
Tous usages notamment stationnement longue durée
→ Actifs // visiteurs longue durée

La suite...

Il s'agit d'une étude qui permet aux collectivités d'avancer sur leurs différents projets en tenant compte des actions d'accompagnement à prévoir en matière de circulation et de stationnement.

Pour la circulation

Évolutions progressives au fil de l'aménagement des bords de Charente qui prendra plusieurs années d'études, d'autorisation, d'interventions préalables sur les berges et les réseaux avec le souhait de programmation ci-dessous :

2025-2026 : Quai des Roches

2027-2028 : Quai de la République

Après 2028 : Quai de l'Yser

Cela va s'affiner au fil des études qui ne pouvaient pas démarrer du moment où les possibilités d'évolution d'usage n'étaient pas étudiées

Pour le stationnement

Objectif : mettre en place les alternatives avant de réguler le stationnement de moyenne et longue durée en cœur de Ville.

1^{ère} étape : aménager une partie du terrain blanc en parking avec une amélioration du cheminement qui le relie à la passerelle piétonne / ouvrir le parking Q-Park St-Pierre pour tous (action réalisée en septembre 2024 à l'occasion de la réouverture du marché St-Pierre réhabilité)

2^{ème} étape : activer les autres leviers de façon coordonnée avec les premiers projets à impacts sur le stationnement.

Coût et financement de l'étude

Coût : 93 575 € HT

Plan de financement :



**34.3% VILLE
(32 127 € HT)**



**32.3% CDA
(30 256 € HT)**



**33.3% BANQUE DES
TERRITOIRES LIEN ACV
(31 192 € HT)**

FAQ de l'étude : Retrouvez les réponses aux questions fréquemment posées au cours de l'étude



Ville de Saintes
Service Communication
Square André-Maudet - 17100 Saintes
05 46 92 34 45
www.ville-saintes.fr / info@ville-saintes.fr