

Résolution des difficultés engendrées par la circulation dans le centre-bourg de Selongey (21)

Elaboration d'une solution de substitution

SELONGEY – Côte-d'Or – 21



Résolution des difficultés engendrées par la circulation dans le centre-bourg de Selongey (21)

Elaboration d'une solution de substitution

SELONGEY – Côte-d'Or – 21

Avertissement

- Le PIND est un premier test qui permet à l'élève ingénieur de s'évaluer (et d'être évalué par les enseignants), de prendre conscience des connaissances acquises mais également de la marge de progression et des éléments qui lui restent à acquérir.
- Le PIND est un espace de liberté (le seul dans la formation) qui mesure la motivation de l'élève ingénieur pour l'aménagement.
- Le PIND est un exercice qui doit permettre de problématiser un sujet en s'appuyant sur des recherches bibliographiques, d'élaborer un diagnostic orienté et d'émettre des propositions.

Remerciements

Je tiens à remercier pour la réalisation de ce projet individuel :

Mlle AUDAS Nathalie, ma tutrice, pour ses conseils avisés et son aide concernant la présentation et le contenu de ce rapport

Mme BARBUSSE Michèle, ma mère et conseillère municipale de Selongey, qui m'a aidé à obtenir de nombreuses informations

M. SCHNEIDER Bruno, adjoint au maire de Selongey chargé de l'urbanisme, pour son aide précieuse et tous les documents qu'il m'a fourni

Ainsi que tous ceux qui m'ont aidé d'une manière ou d'une autre dans la réalisation de ce projet.

Sommaire

INTRODUCTION	8
I. PRESENTATION DU TERRITOIRE	9
A. SELONGEY, UN BOURG AUX PORTES DE LA BOURGOGNE	9
B. UN GRAND TERRITOIRE, ENTRE PLATEAUX ET PLAINES	11
C. SELONGEY, UN BOURG AU PASSE RICHE	14
D. UNE POPULATION FLUCTUANTE	16
E. SELONGEY, UN POLE ECONOMIQUE MAJEUR	18
II. SELONGEY, AU CŒUR D'UN CONTEXTE PARTICULIER	22
A. LA VOIRIE DANS SELONGEY, ET A SES ALENTOURS	22
B. LES TRANSPORTS CORDIER	27
C. LES INFRASTRUCTURES SCOLAIRES	29
D. LE PROJET DE DEPOT D'EXPLOSIFS	31
III. ENJEUX	32
A. LES USAGERS POTENTIELS	32
B. ENJEUX ET OBJECTIFS VISES	32
C. DES PISTES DE REPONSES	33
D. LA FAISABILITE DU PROJET	33
E. LES ACTEURS POSSIBLES POUR UN TEL PROJET	34
IV. ETUDE DES SOLUTIONS POSSIBLES	35
A. LA SOLUTION DE CONTOURNEMENT	35
B. LES TRACES EN SENS-UNIQUE	41
C. COMPARAISON DES SOLUTIONS	50
CONCLUSION	51
BIBLIOGRAPHIE	52
TABLE DES ILLUSTRATIONS	53
ANNEXES	56

Introduction

Actuellement, les déplacements sont au centre de notre façon de vivre, la mobilité est un sujet primordial pour toutes les collectivités qui veulent bénéficier d'une croissance économique assurée. Or, les communes rurales ne sont pas toujours aptes à recevoir d'importants flux routiers. De nombreuses communes rurales souffrent ainsi de nos jours de la combinaison de deux phénomènes. Il s'agit tout d'abord de l'augmentation constante de la circulation routière et des compagnies de transporteurs routiers qui font pression pour empêcher le développement du ferroutage, qui permettrait pourtant de transporter les marchandises à moindre coût aussi bien financièrement que pour l'environnement. Ceci engendre un trafic important et en perpétuelle augmentation aussi bien pour les véhicules individuels que pour les poids lourds, et ce malgré tous les efforts menés par l'Etat notamment pour pousser à l'utilisation des transports en commun afin de protéger l'environnement. A cela s'ajoutent des communes aux centres anciens, avec des rues étroites. Ces rues, le plus souvent bordées de bâtiments de part et d'autre ne peuvent donc pas être élargies pour faciliter ce trafic de plus en plus dense qui vient s'y engouffrer.

Située en Bourgogne, à une bonne trentaine de kilomètres de Dijon, capitale des ducs et carrefour routier majeur au plan international, Selongey est nichée dans la campagne bourguignonne, entre les plaines de la Saône et les reliefs Nord-Dijonnais et du plateau de Langres. La commune de Selongey, qui sera ici notre terrain d'étude, fait pourtant partie de ces nombreuses communes à souffrir d'un trafic toujours trop important. Sa rue principale est bien souvent le théâtre de ralentissements dus au grand nombre de poids lourds traversant chaque jour le bourg, que ce soit pour approvisionner SEB, l'entreprise locale aujourd'hui devenue multinationale, ou pour se rendre dans les communes environnantes par la seule voie qui leur est encore accessible.

Cette circulation dégrade sensiblement le cadre de vie du centre-bourg de Selongey, qui semble parfois s'être transformée en ville de transit où les véhicules ne font que passer en nombres sans jamais s'arrêter. Il était donc nécessaire de trouver une solution à cette situation de plus en plus embarrassante pour la commune, et rapidement pour éviter d'attendre que ce phénomène ne s'aggrave encore.

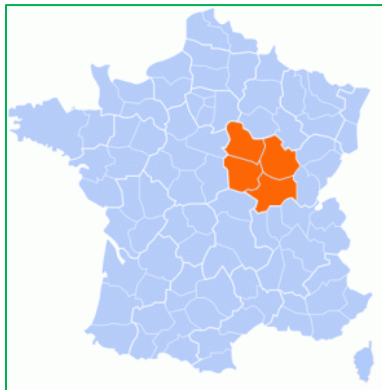
Ainsi, la suite de ce dossier sera consacrée à l'étude du territoire selongéen, allant de sa situation aux raisons expliquant pourquoi le trafic est si gênant dans le centre-bourg. Puis, des propositions seront faites pour essayer de remédier à ce mal, en essayant de satisfaire les attentes de tous. Ces propositions s'appuieront dans un premier temps sur les premières observations du conseil municipal avant d'aller plus en profondeur dans le sujet.

I. Présentation du territoire

A. Selongey, un bourg aux portes de la Bourgogne

Selongey est une petite ville bourguignonne située au Nord-Est du département de la Côte-d'Or, sur la Venelle. Elle se trouve à environ 35km au nord de Dijon.

Carte 1: Localisation de la Bourgogne



Source : Google Image

Carte 2: Selongey en Côte-d'Or

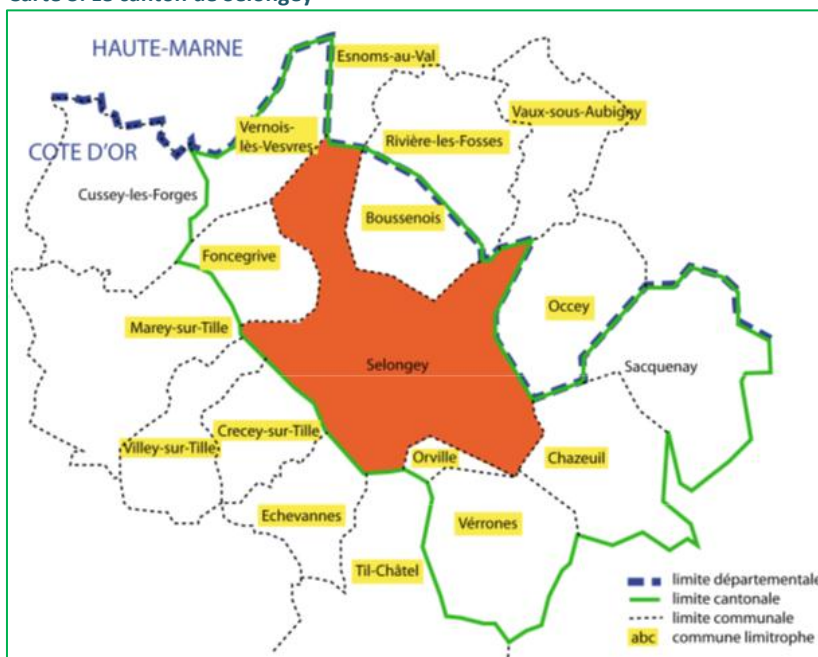


Source : Google Image

Le territoire communal est grand d'environ 46km² et est bordé par 15 autres communes.

Selongey est le chef-lieu de son canton, constitué de 8 communes. Elle fait aussi partie de la Communauté de Communes du Canton de Selongey, qui regroupe les mêmes communes que le canton.

Carte 3: Le canton de Selongey



Source : Perspectives - rapport de présentation provisoire du PLU

Elle fait enfin également partie du pays Seine & Tilles en Bourgogne, qui est constitué des 4 cantons de Grancey-le-Château, Is-sur-Tille, Saint-Seine-l' Abbaye et Selongey, avec 61 communes membres.

Carte 4: Le pays Seine & Tilles en Bourgogne



Source : COVATI

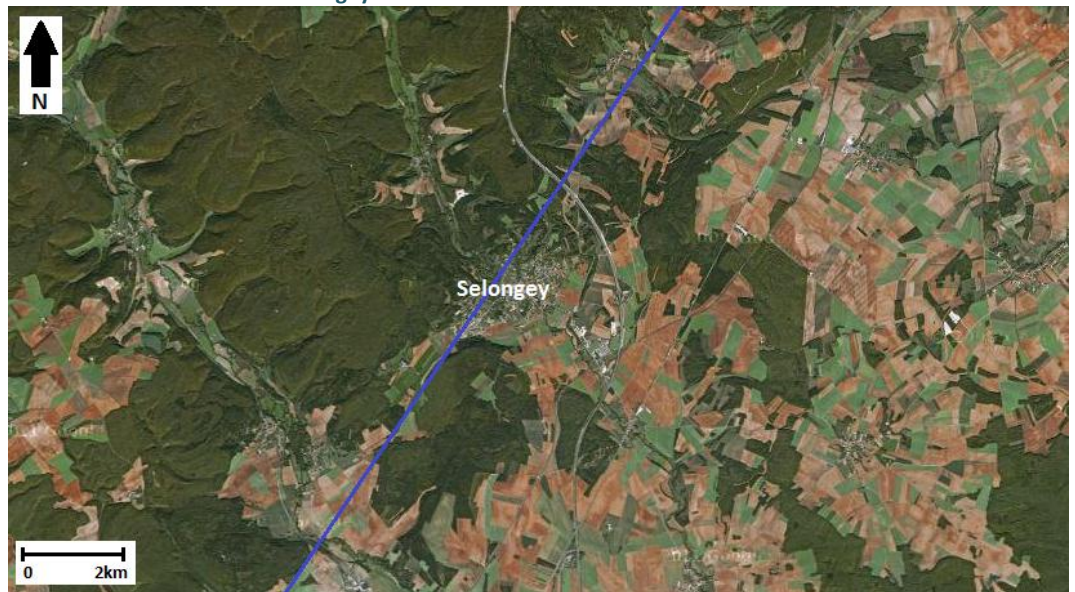
B. Un grand territoire, entre plateaux et plaines

1) Un relief particulier

Selongey se trouve à la limite entre la plaine de la Saône et les massifs nord-dijonnais et du plateau de Langres.

A l'échelle de la commune, on remarque bien cette rupture avec la partie nord-ouest du territoire qui est occupée par le massif « montagneux », avec un point culminant à 464m d'altitude, tandis que la partie sud-est de la commune est occupée par une plaine, avec une altitude minimale de 278m. On trouve principalement des sols calcaires¹, mais aussi des sols d'alluvion dans la vallée de la Venelle.

Photo 1: Vue aérienne de Selongey



Source : fond de carte Google Maps, réalisation personnelle

Sur la photo aérienne de la commune, on remarque bien la rupture franche entre les reliefs situés au Nord-Ouest de la commune, et les plaines du Sud-Est.

¹ Voir Annexe 1 : Carte géologique de Selongey

2) La Venelle, un élément essentiel de la commune

Le village est situé sur le cours de la Venelle. La rivière traverse la commune de part en part, étant maîtrisée par l'Homme dans le village, que ce soit en étant canalisée, voire même souterraine. En dehors du bourg, la rivière suit son cours naturel sans influence des constructions humaines, mais son lit en aval du bourg est classé zone inondable².

Photo 2: La vallée de la Venelle, avant l'entrée dans Selongey



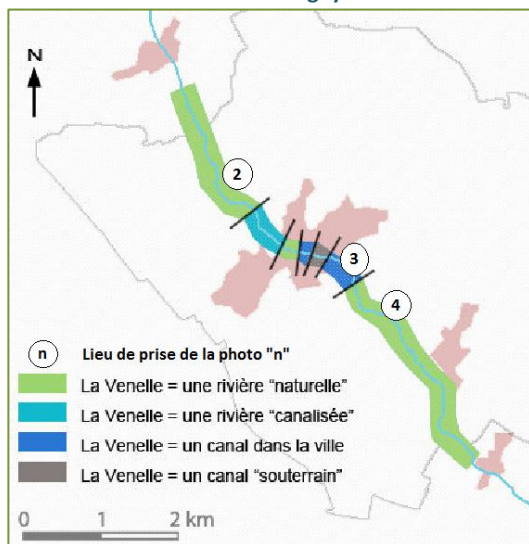
Source : BARBUSSE Florent

Photo 3: La Venelle canalisée, dans le bourg



Source : BARBUSSE Florent

Carte 5: La Venelle dans Selongey



Source : Perspectives - rapport de présentation provisoire du PLU

Photo 4: La Venelle "naturelle", en sortie du bourg



Source : BARBUSSE Florent

² Voir Annexe 2 : Extrait du POS

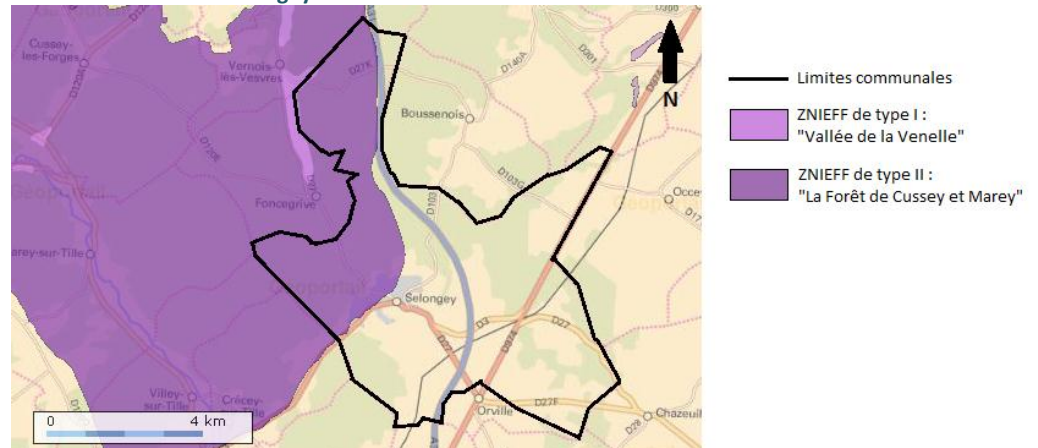
3) Végétation et patrimoine naturel

La commune de Selongey possède une importante part de forêt sur son territoire. Une partie de la forêt de Champberceau est présente sur les hauteurs de la commune, au Nord-Ouest. De plus, on trouve également des massifs forestiers sur les coteaux présents dans la plaine, en particulier au Sud-Est du bourg.

Il est à noter que la commune est concernée par deux Zones Naturelles d'Intérêt Ecologique Floristique et Faunistique (ZNIEFF) :

- La **Vallée de la Venelle** est en partie classée en ZNIEFF de type I
- La **Forêt de Cussey et Marey** est une vaste ZNIEFF de type II

Carte 6: Les ZNIEFF à Selongey



Source : www.geoportail.fr, réalisation personnelle

Les ZNIEFF n'ont pas, en elles-mêmes, de valeur juridique directe et ne constituent pas un instrument de protection réglementaire des espaces naturels, il ne s'agit que de zones favorisant la protection par la prise de conscience de leur richesse écologique. Il s'agit cependant de les protéger lors de la construction de nouvelles infrastructures routières.

Il existe de plus des parcs et espaces verts dans la ville, en particulier le Champ de Mars et des jardins se trouvant dans de grandes propriétés.

Photo 5: Le Champ de Mars



Source : BARBUSSE Florent

C. Selongey, un bourg au passé riche

La commune de Selongey possède un fort héritage historique. La ville est notamment située au carrefour d'une ancienne voie romaine et d'une voie gauloise.

Selongey possède de plus de nombreux monuments remarquables :

- **L'église Saint-Rémy**, classée monument historique depuis 1908, a été bâtie au XIII^{ème} siècle, puis agrandie plusieurs fois depuis cette époque, notamment aux XIV^{ème} et XVI^{ème} siècles. Le clocher, construit au XIV^{ème} siècle, abrite un carillon de 48 cloches, de la même époque, qui fût rassemblé en 1979. L'église Saint-Rémy est le monument central historique du village, située face à la place du village.

Photo 6: L'église Saint-Rémy



Source : BARBUSSE Florent

Photo 7: La chapelle Sainte-Gertrude



- La **chapelle Sainte-Gertrude**, construite en 1530 et classée monument historique depuis 1970, est située à l'extérieur de la ville, plus d'un kilomètre au Nord-Est des premières habitations. Elle se trouve à proximité de l'autoroute A30, donnant son nom à l'aire d'autoroute située sur le territoire communal.

Source : www.selongey.com

- La **Villa des Tuilières**, construite au II^{ème} siècle après J.-C., est composée de 5 bâtiments et s'étend sur un hectare et demi. Il n'en reste aujourd'hui que des vestiges, classés comme monument historique depuis 1989.

Photo 8: La chapelle Sainte-Anne

- La **chapelle Sainte-Anne**, construite en 1637 et restaurée en 1724. Elle se trouve dans un vallon situé au Nord de Selongey.

Source : Perspectives - rapport de présentation provisoire du PLU

De plus, Selongey abrite plusieurs maisons datant des XV^{ème} et XVI^{ème} siècles dans le centre-bourg.

Photo 9: Maison avec une tourelle, sur la rue des champs

Source : BARBUSSE Florent

Photo 10: Maison ancienne, rue Pastourelle

Source : Perspectives - rapport de présentation provisoire du PLU

La présence de ce fort passé historique dans la commune est à prendre en compte étant donné que nous ne pouvons pas imaginer de détruire ou dégrader l'environnement proche en y ajoutant un aménagement présentant une forte pollution visuelle.

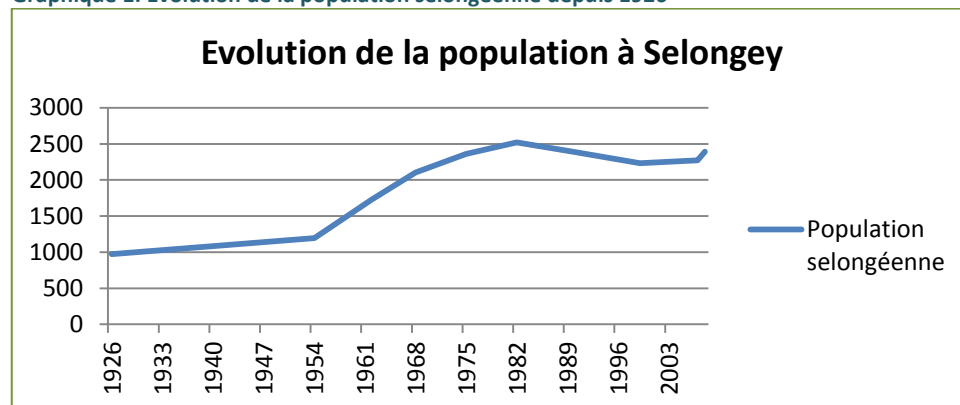
D. Une population fluctuante

Tableau 1: Population à Selongey depuis 1926

	1926	1954	1962	1968	1975	1982	1990	1999	2007	2008
Population	975	1195	1732	2102	2363	2519	2386	2233	2272	2391
Densité (hab/km²)	21,0	25,9	37,3	45,3	50,9	54,3	51,4	48,1	48,9	51,5

Source : données INSEE, réalisation personnelle

Graphique 1: Evolution de la population selongéenne depuis 1926



Source : données INSEE, réalisation personnelle

La population de Selongey a fortement augmenté durant le XX^{ème} siècle.

Les variations de la population du bourg s'expliquent en grande partie par la présence de l'usine SEB, et plus encore depuis 1953³. La croissance de l'entreprise fut en effet un atout majeur pour la ville, lui permettant de connaître une forte croissance démographique.

Cette augmentation s'explique aussi depuis la 2^{ème} moitié du XX^{ème} siècle par un solde naturel⁴ positif sur toute cette période. En revanche, le solde migratoire⁵ est négatif entre 1975 et 1999, ce qui explique la légère baisse de population.

Aujourd'hui, la population semble être plus ou moins stabilisée, voire à nouveau en légère hausse, grâce notamment à la volonté des derniers conseils municipaux d'attirer de nouveaux habitants. On peut ainsi observer qu'un nouveau lotissement a été récemment construit à l'entrée Ouest de la commune.

Photo 11: Le nouveau lotissement



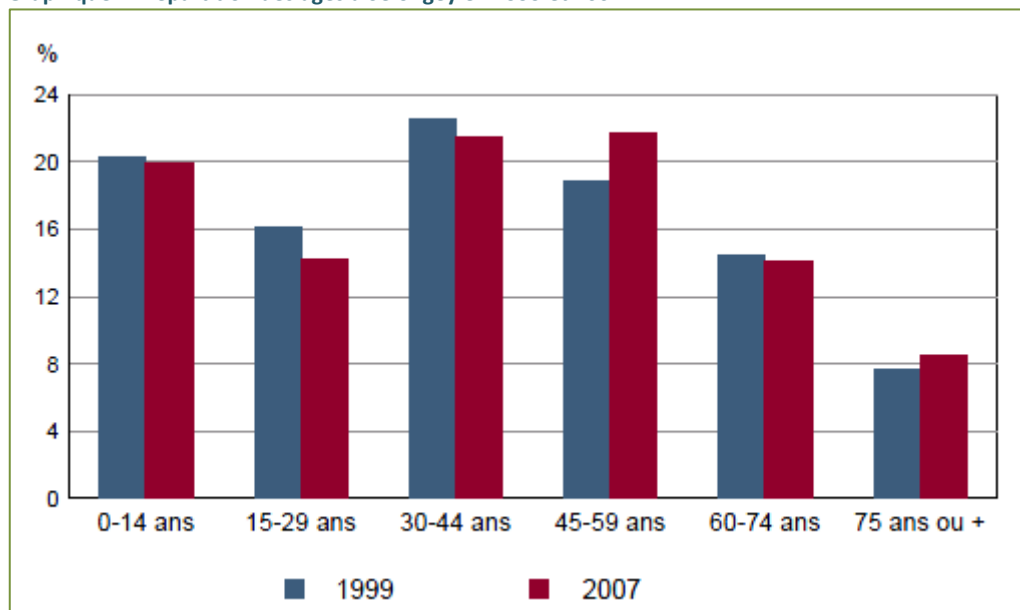
Source : BARBUSSE Florent

³ Date de lancement de la 1^{ère} cocotte-minute SEB

⁴ Calculé par le nombre de décès soustrait au nombre de naissance

⁵ Différence entre les habitants quittant la ville et les nouveaux arrivants

Graphique 2: Répartition des âges à Selongey en 1999 et 2007



Source : INSEE

La répartition par classes d'âges de Selongey est sensiblement similaire à celle de la France, avec une part importante de la population située entre 30 et 60 ans.

Cependant, on remarque aussi une importante proportion de jeunes dans la commune (moins de 15 ans). Cette importante proportion de jeunes montre que le vieillissement de la population a un impact moindre sur la commune de Selongey, qui garde une population relativement jeune.

Cette caractéristique, que l'on ne retrouve pas à l'échelle du pays, démontre une bonne dynamique démographique dans le bourg. Le bourg est donc démographiquement dynamique, sa population ayant globalement tendance à augmenter depuis près d'un siècle.

E. Selongey, un pôle économique majeur

1) La Société d'Emboutissage de Bourgogne (SEB)

L'origine de SEB se trouve en 1857, lorsqu'Antoine Lescure créa son atelier de ferblanterie à Selongey. L'entreprise s'est ensuite transmise de père en fils, prospérant de plus en plus au fil du temps et devenant la S.E.B. (Société d'Emboutissage de Bourgogne) en 1944. En 1953 est lancée la Super Cocotte SEB, qui fut le vrai grand départ de SEB au niveau international. Depuis, SEB a racheté plus d'une vingtaine de sociétés compétentes dans l'électro-ménager, ustensiles de cuisine, et autres petits équipements domestiques. Aujourd'hui, le groupe SEB représente près de 20 663 employés dans le monde et a réalisé 3,65 milliards d'euro de chiffre d'affaires pour l'année 2010.⁶ Il s'agit du leader mondial dans le petit équipement domestique.



Si depuis 1976 le siège social de l'entreprise est basé à Ecully⁷ pour des raisons pratiques liées essentiellement à la mondialisation, en revanche l'usine installée dans le centre-bourg de Selongey existe toujours et reste la seule à fabriquer les cocottes-minute SEB.

L'activité générée par l'usine SEB est bénéfique pour le village car elle représente à elle seule près de la moitié des emplois de la commune (451 salariés sur 1 064 au 31 décembre 2008)⁸. SEB est le moteur de l'économie locale. L'économie de la ville de Selongey repose en grande partie sur l'activité de l'usine SEB, d'où une nécessité absolue de garder le site de Selongey ouvert.

Photo 12: Siège de SEB dans le centre-bourg



Source : BARBUSSE Florent

⁶ Chiffres publiés sur le site officiel du groupe

⁷ Commune de la banlieue lyonnaise

⁸ D'après les données INSEE

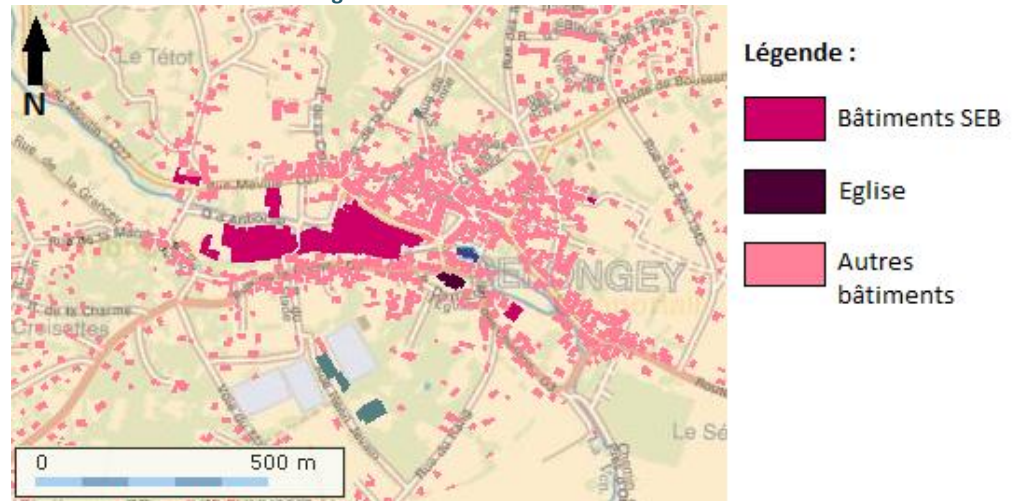
De par la présence de SEB, la commune est un pôle majeur de l'économie dans le pays Seine & Tilles en Bourgogne. En effet, il n'y existe que 2 entreprises employant plus de 200 salariés : il s'agit des sites SEB de Selongey et d'Is-sur-Tille.

Photo 13: Atelier SEB vu depuis la rue de la Patenée



Source : BARBUSSE Florent

Carte 7: SEB dans le centre-bourg



Source : www.geoportail.fr, réalisation personnelle

On remarque bien sur la carte ci-dessus l'importance de SEB dans le centre-bourg. Elle occupe une place centrale dans la ville, cette position qui est due à l'installation d'origine de l'entreprise pose aujourd'hui un problème à la commune. En effet, de nombreux camions doivent accéder à ce site, empruntant alors obligatoirement les rues du centre-bourg.

2) Les zones d'activités

Selongey dispose de 2 zones d'activités, déterminées dans le POS, et conservées lors de l'élaboration du futur PLU. Ces 2 zones sont situées aux entrées Sud-Ouest (Is-sur-Tille), et Sud-Est (Orville, RD974) de la ville.

La zone d'activités située à l'entrée Sud-Ouest est une zone à vocation plutôt commerciale. On y trouve en effet le supermarché de la ville (ATAC) qui dispose d'une station-service, un salon de coiffure, ainsi qu'une enseigne proposant des articles de bricolage et de jardinage (Weldom).

Photo 14: Le supermarché ATAC, dans la zone commerciale



Source : BARBUSSE Florent

La zone d'activités située à l'entrée Sud-Est est une zone à vocation plus artisanale. Contrairement à la zone commerciale, elle n'est pas attenante au bourg, mais située dans le lieu-dit « Selongey gare », à environ 500 mètres de l'entrée du bourg, sur la RD27 qui mène à Orville. On y trouve un fabricant de charpentes industrielles, un garage Renault, un transporteur spécialisé dans les transports frigorifiques (N7froid) et des bâtiments appartenant à la SEB, qui ne sont plus utilisés aujourd'hui, ainsi que divers artisans.

Carte 8: Localisation des zones d'activités



Source : BARBUSSE Florent

3) Autres activités économiques :

Sur la partie Sud de la commune, on trouve des exploitations agricoles. Il s'agit d'un élevage de vaches, d'une porcherie et d'une exploitation pratiquant de la polyculture. Outre ces exploitations, l'activité agricole se traduit également sur le territoire communal par la présence de nombreux champs cultivés dans la plaine située au sud-est du bourg.

Photo 15: Des champs au sud de Selongey



Source : BARBUSSE Florent

Outre la SEB et les entreprises situées dans les zones d'activités, d'autres entreprises sont installées à Selongey. D'après l'INSEE, il existe en effet 78 entreprises à Selongey⁹, dont environ une cinquantaine d'entreprises de commerces et services.

Les commerces sont principalement situés dans le centre-bourg, essentiellement autour de la place des Halles.

Photo 16: La place des Halles



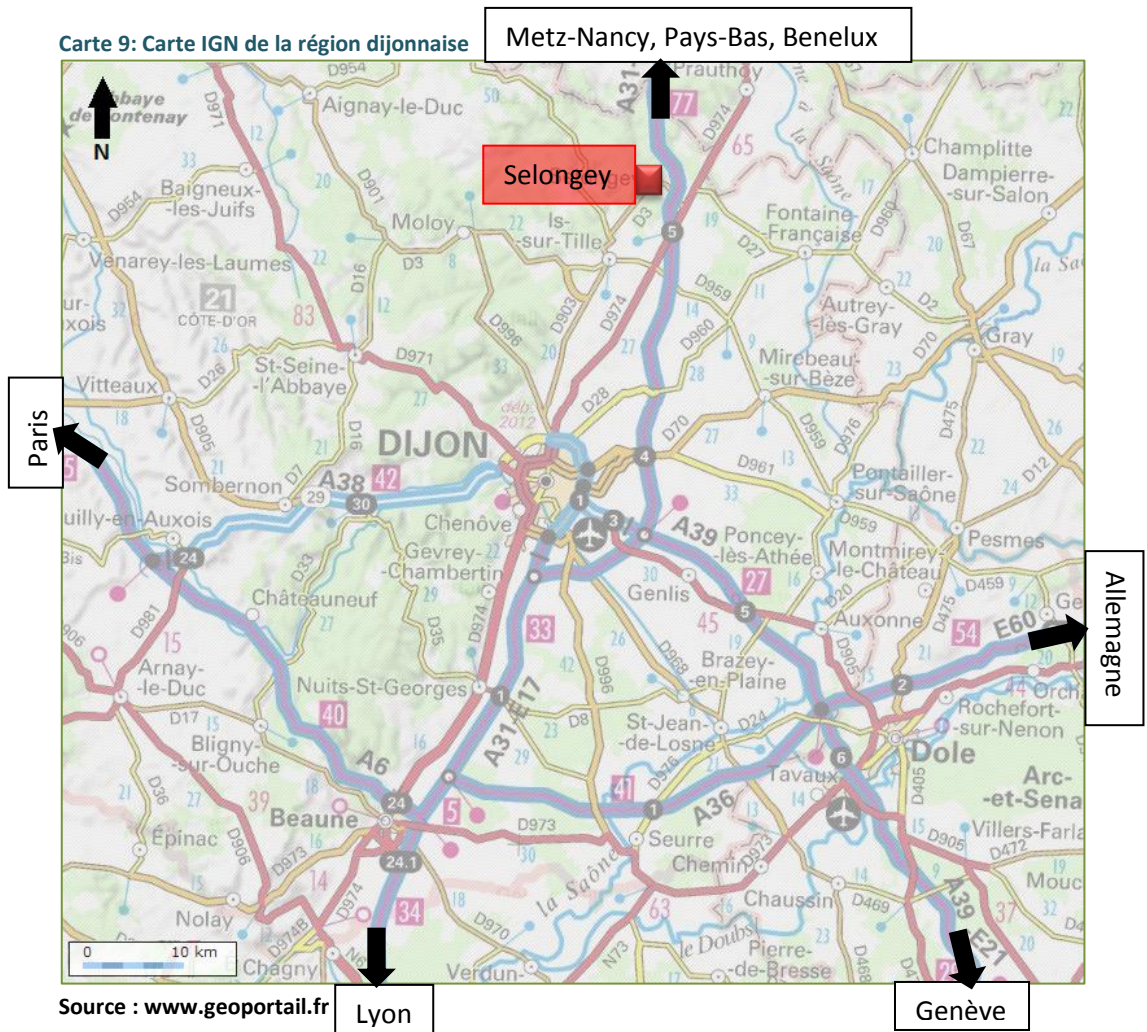
Source : BARBUSSE Florent

⁹ Au 1^{er} janvier 2009

II. Selongey, au cœur d'un contexte particulier

A. La voirie dans Selongey, et à ses alentours

1) Les axes routiers dans la région dijonnaise

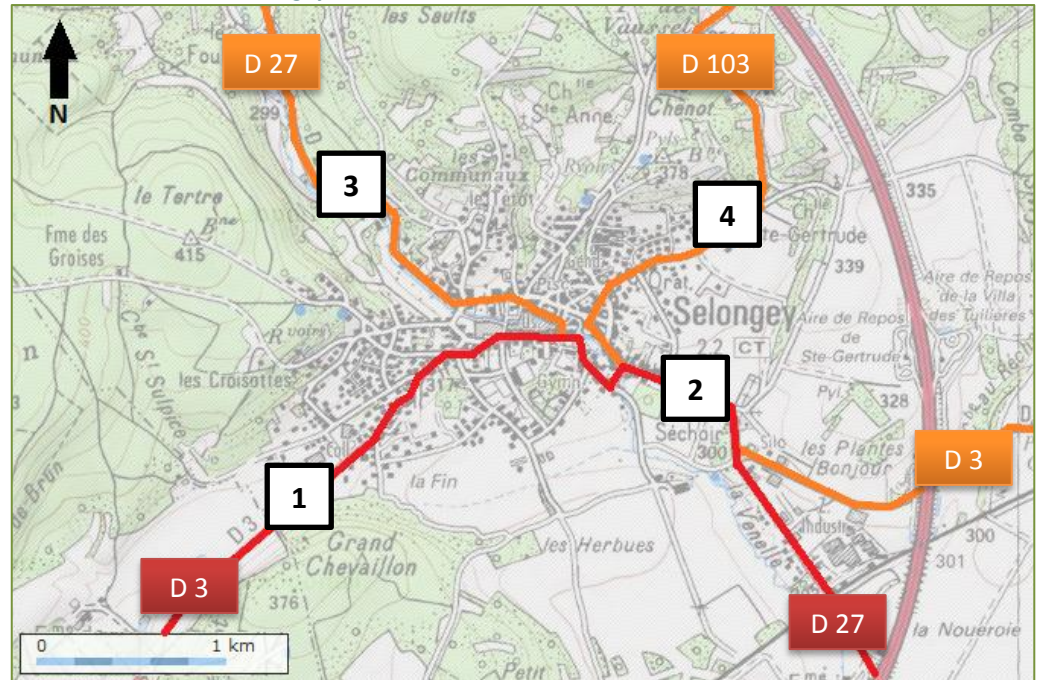


La région dijonnaise est un nœud autoroutier majeur en France. C'est là que convergent tous les véhicules en transit entre le Nord de l'Europe (Allemagne, Grande-Bretagne, Benelux,...) et le Sud (Espagne, Italie). On y observe donc un trafic autoroutier important.

Selongey se trouve à 5min environ de l'échangeur autoroutier de Til-Châtel sur l'A31, qui relie Dijon à Langres, puis au Benelux notamment. Cette même autoroute A31 est présente sur le territoire communal, contournant le bourg par l'Est.

2) Les entrées de ville

Carte 10: Carte IGN de Selongey et localisation des entrées



Source : www.geoportail.fr

Selongey est traversée par 2 routes départementales, la RD3 et RD27. On note la présence de 4 entrées dans la ville :

1) Au Sud-Ouest, la RD3 vient de Crécey-sur-Tille, mais il s'agit surtout de la route menant à Is-sur-Tille et Marcilly-sur-Tille. Elle permet également d'aller à Dijon en empruntant la RD903 après Is-sur-Tille.

2) Au Sud-Est, les RD3 et RD27 mènent à Orville. Cette sortie permet d'accéder à la RD974, ex-RN74, qui relie directement Dijon à Langres. Il s'agit également de la route à emprunter pour se diriger vers l'échangeur autoroutier de Til-Châtel, situé à 5min de Selongey, sur cette même RD974.

3) Au Nord-Ouest, la RD27 vient de Foncegrive et Vernois-les-Vevres, en suivant la vallée de la Venelle.

4) Au Nord-Est, la RD103, qui vient de Boussenois.

Photo 17: Entrée "3" de Selongey



Source : BARBUSSE Florent

Il existe donc 2 routes principales pour accéder à Dijon depuis Selongey :

- Par Is-sur-Tille, le trajet est long de 34km et dure 43min
- Par la RD974, on parcourt les 34km en 35min¹⁰.

Bien que l'itinéraire passant par Is-sur-Tille soit plus long, Il est à peu près autant utilisé que l'autre par les habitants de Selongey. En effet, il permet d'éviter les nombreux poids lourds empruntant la RD974¹¹, et les bouchons présents aux heures de pointes à l'entrée de Dijon sur cette même RD974.

Photo 18: Entrée "1" de Selongey



Source : BARBUSSE Florent

La RD3, dans sa partie menant à la RD974, est emprunté par 2 355 véhicules par jour, dont 153 poids lourds. La route d'Is-sur-Tille est légèrement moins utilisée (1 964 véhicules/jour), en revanche, la proportion de PL l'empruntant est plus importante (171 poids lourds). Pour comparaison, la RD974, qui est un axe majeur au plan national, est empruntée par plus de 4 000 véhicules par jour¹².

La plupart des poids lourds ne font que transiter par Selongey. On remarque que, en moyenne, plus d'une dizaine de PL passent par le centre-bourg chaque heure, en semaine.

Photo 19: Entrée "2" de Selongey



Source : BARBUSSE Florent

¹⁰ Distances et durées en voiture, données par Google Maps

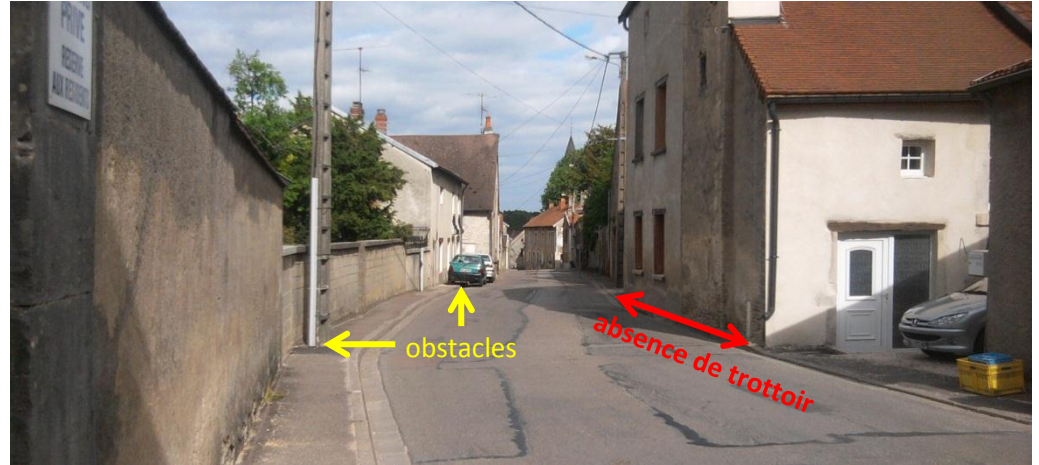
¹¹ Environ 19% des véhicules sur la RD974 sont des PL, soit plus de 750 PL/jour.

¹² Flux d'après le diagnostic provisoire du PLU

3) Les rues dans Selongey

Le centre-bourg de Selongey est traversé par la RD3 et par la RD27. La rue de la Roche¹³ est très largement empruntée par les véhicules, entre-autres les nombreux poids lourds qui transitent par le village. Cependant, cette rue est sinueuse et très étroite.

Photo 20: La rue de la Roche



Source : BARBUSSE Florent

Comme on peut l'observer sur la photo précédente, la chaussée à double sens occupe l'essentiel de l'espace disponible. Les trottoirs sont donc très étroits, ce qui est dangereux, d'autant plus que cette route est empruntée par des poids lourds. Il est de plus nécessaire de changer de trottoir par endroits, ce qui accroît le danger. De plus, cette route étant dans le centre-bourg, de nombreuses maisons se trouvent directement sur la rue ou à ses alentours, il y a donc de nombreux piétons susceptibles de l'emprunter. Où que l'on se trouve dans la rue, les trottoirs sont trop étroits pour faire passer une poussette ou un fauteuil roulant.

Outre la rue de la Roche, on observe d'autres difficultés dans la traversée du village par la route principale. L'angle formé par la RD3 au croisement situé à l'intersection de la rue des Champs et de la rue des Buttes est par exemple trop fermé pour permettre à un véhicule d'y croiser une semi-remorque. Sur la rue des Buttes se trouve également un pont étroit sur lequel les véhicules larges ne peuvent se croiser.

De nombreuses autres rues dans le bourg sont étroites et ne comportent que des trottoirs réduits, voire pas de trottoir du tout. Cependant ces rues ne sont que d'importance mineure, ainsi le trafic sur ces axes est bien moins dense que sur la RD3. Le problème concernant les trottoirs et la largeur de la route est donc actuellement essentiellement sur la rue principale.

Les rues de Selongey seront plus étudiées dans le détail par la suite, lors de l'élaboration d'une solution à ce problème de largeur de la voirie.

¹³ Nom de la RD3, dans la partie Est du centre-bourg

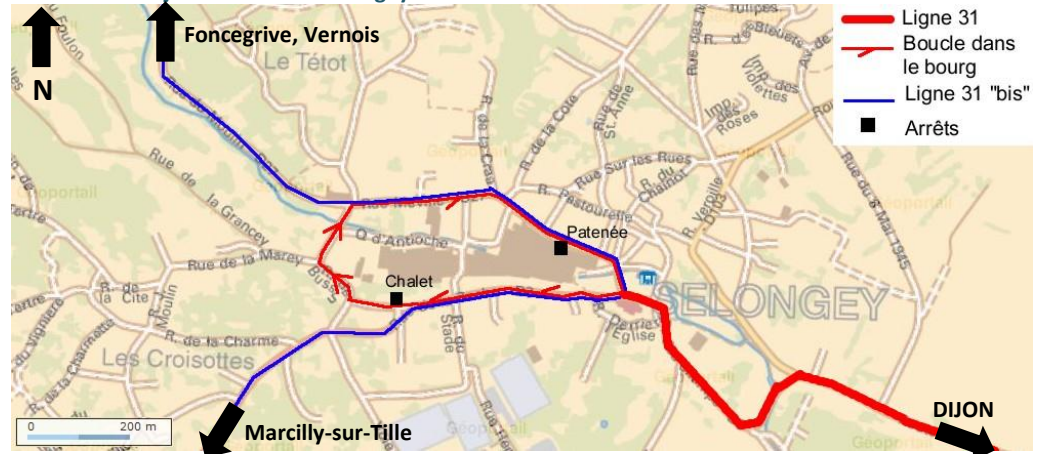
4) La ligne de bus TRANSCO

TRANSCO est le réseau de bus du département de la Côte-d'Or.

Selongey est desservi par la ligne de bus TRANSCO n°31. Cette ligne est presque directe vers la ville de Dijon, ne desservant que 3 autres bourgs (Gemeaux, Til-Châtel et Orville) et des communes voisines par l'intermédiaire de correspondances. La ligne dispose de 3 arrêts différents à Selongey : une à Selongey-gare et 2 dans le bourg.



Carte 11: Le trajet du bus dans Selongey



Source : www.geoportail.fr, réalisation personnelle

La ligne 31 est majoritairement utilisée pour les transports scolaires. Il y a 5 bus par jour dans le sens Selongey → Dijon¹⁴ et 5 dans le sens Dijon → Selongey¹⁵. Les horaires sont aussi pensés pour permettre aux employés de SEB habitant à Dijon de se rendre sur leur lieu de travail en bus.

La ligne 31bis ne passe qu'une fois par jour dans chaque sens¹⁶. Elle sert de correspondance pour les villages de Foncègrive et Vervois-les-Vesvres avec la ligne 31. Elle permet également de rejoindre la gare SNCF de Marcilly-sur-Tille, à environ 10km de Selongey.

On observe sur la carte précédente que le bus passe par la route principale, contribuant ainsi à l'augmentation du trafic de véhicules larges dans le centre.

Photo 21: Un bus TRANSCO



Source : www.lineoz.net

¹⁴ A 6h35, 8h05, 13h15, 17h10 et 18h10.

¹⁵ A 7h50, 13h15, 17h, 18h35 et 19h15.

¹⁶ Le matin dans le sens Vervois-les-Vesvres → Marcilly, le soir dans l'autre sens.

B. Les transports CORDIER

A environ 10km de Selongey, dans la commune d'Is-sur-Tille, est situé la S.A. Transports CORDIER. Il s'agit d'un transporteur routier, créé en 1970. Sa flotte est composée d'approximativement 300 véhicules de type «grand-volume» (camions-remorques, semi-remorques). Il s'agit d'une entreprise d'importance internationale, qui prend en charge des livraisons dans toute la France mais également dans plusieurs pays européens (Allemagne, Italie, Espagne, Grande-Bretagne,...). Une grande partie de son activité repose sur ces marchés et la plupart des véhicules sont ainsi amenés à emprunter l'autoroute.



**Transport
CORDIER**

Photo 22: La flotte des transports CORDIER à Is-sur-Tille



Source : www.hypervolume.fr

Sur la carte en page suivante sont tracés deux itinéraires possibles pour aller du dépôt des transports Cordier à l'échangeur autoroutier de Til-Châtel.

L'itinéraire 1 est long de 11km et se parcourt en 16min, tandis que l'on parcourt les 16,5km de l'itinéraire 2 en 17min¹⁷.

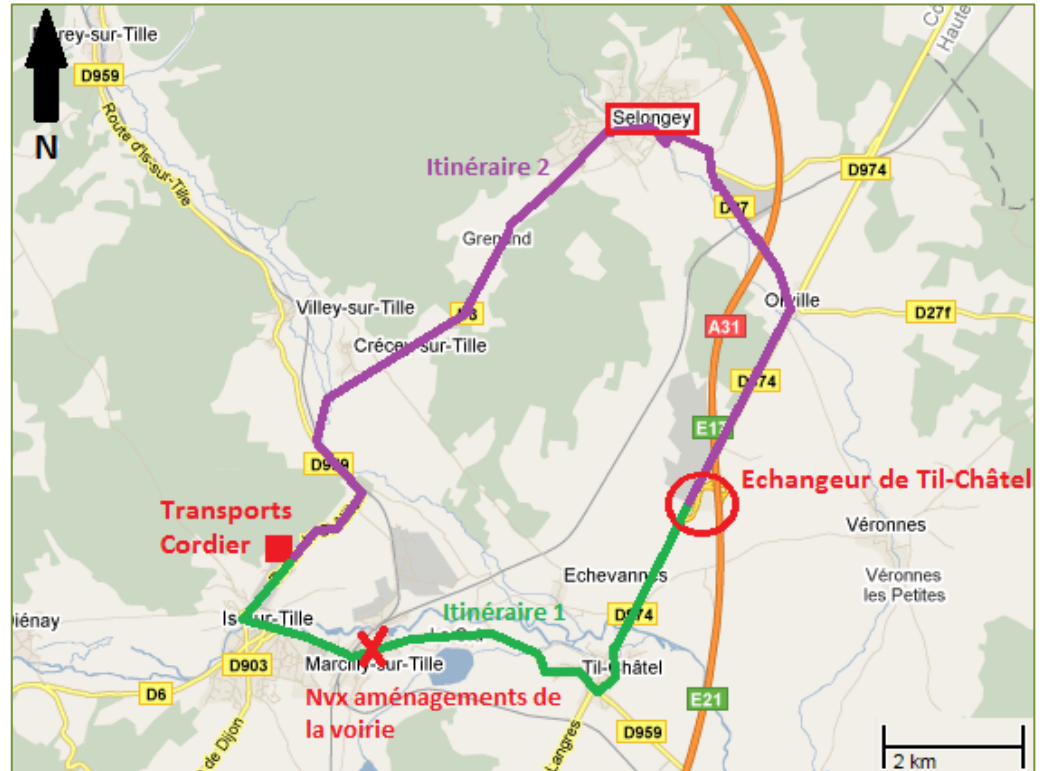
Le trajet 1 est nettement plus court en terme de distance, cependant la traversée de 3 bourgs (Is-sur-Tille, Marcilly-sur-Tille et Til-Châtel) ne le rend que légèrement plus court en terme de temps de parcours. Il s'agit tout de même du trajet le plus court disponible pour se rendre à l'échangeur autoroutier.

Cependant, les aménagements de la voirie réalisés dans la commune de Marcilly-sur-Tille il y environ une dizaine d'années ont été fait de sorte à gêner les véhicules du gabarit de type « grand-volume » lorsqu'ils empruntent cet itinéraire.

Pour rallier l'autoroute A31, les transports Cordier sont donc amenés à utiliser régulièrement l'itinéraire 2, qui les oblige à traverser le centre de Selongey, causant donc depuis quelques années une augmentation d'un flux déjà important de poids lourds traversant le centre-bourg de Selongey.

¹⁷ Distances et durées en voiture, données par Google Maps

Carte 12: Les itinéraires possibles pour les transports CORDIER



Source : Google Maps, réalisation personnelle

Photo 23: Vue aérienne sur les transports Cordier



Source : Google Maps

Photo 25: L'échangeur autoroutier de Til-Châtel

Photo 24: Les aménagements routiers à Marcilly



Source : BARBUSSE Florent

Photo 25: L'échangeur autoroutier de Til-Châtel



Source : BARBUSSE Florent

C. Les infrastructures scolaires

1) Les écoles maternelles et primaires

Actuellement, l'école primaire de Selongey est séparée en deux parties, et l'école maternelle est encore située à un autre endroit. Elles accueillent les élèves de Selongey et Boussenois.

Photo 26: L'école maternelle de Selongey



Source : BARBUSSE Florent

Photo 27: L'école primaire, rue de la Patenée



Source : BARBUSSE Florent

Photo 28: L'école primaire, place de la mairie



Source : BARBUSSE Florent

2) Le nouveau complexe scolaire

La commune de Selongey a validé un projet de complexe scolaire regroupant les écoles maternelle et primaire. Le terrain retenu pour ce projet est définitif. Les nouveaux bâtiments doivent être construits en théorie courant 2011-2012. Ce projet était essentiel pour la commune. En effet, non seulement l'école est répartie sur 3 bâtiments, dont un partagé avec la mairie, en raison des augmentations importantes d'effectifs¹⁸ ; mais de plus l'école pourrait accueillir prochainement les élèves de Foncegrive et Vernois-les Vesvres.

¹⁸ Entre les années scolaires 2009/2010 et 2010/2011, les effectifs ont augmenté de plus de 50 élèves.

3) Le collège

Le collège Champ-Lumière de Selongey est situé à l'entrée Sud-Est de la ville, après la zone commerciale. Il accueille les élèves de Selongey, mais également des villages de Boussenois, Foncegrive, Orville, Vernois-les-Vesvres, Véronnes, Lux, mais aussi Grancey-le-Château, Fraignot-et-Vesvrotte, Crécey, Marey et Villey-sur-Tille qui sont situés jusqu'à plus de 30km de Selongey ; nécessitant des lignes de bus scolaires. Cependant, seules les lignes venant de Boussenois, Orville et Véronnes traversent pour le bourg, les autres venant de la route d'Is-sur-Tille.

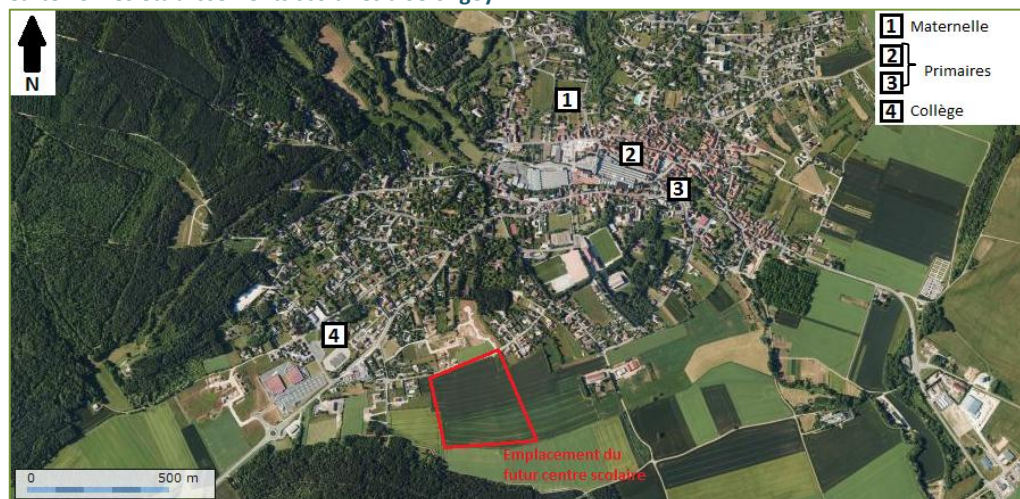
Photo 29: Le collège de Selongey



Source : BARBUSSE Florent

4) Conclusion sur les établissements scolaires

Carte 13: Les établissements scolaires à Selongey



Source : www.geoportail.fr, réalisation personnelle

Non seulement le collège, mais aussi les écoles primaires de Selongey accueillent des élèves provenant de nombreux villages alentour, ce qui cause des déplacements scolaires dans le bourg, que ce soit pour des ramassages scolaires ou des véhicules individuels des parents. Ces déplacements contribuent à l'augmentation du nombre de véhicules effectuant des trajets via le centre-bourg de Selongey.

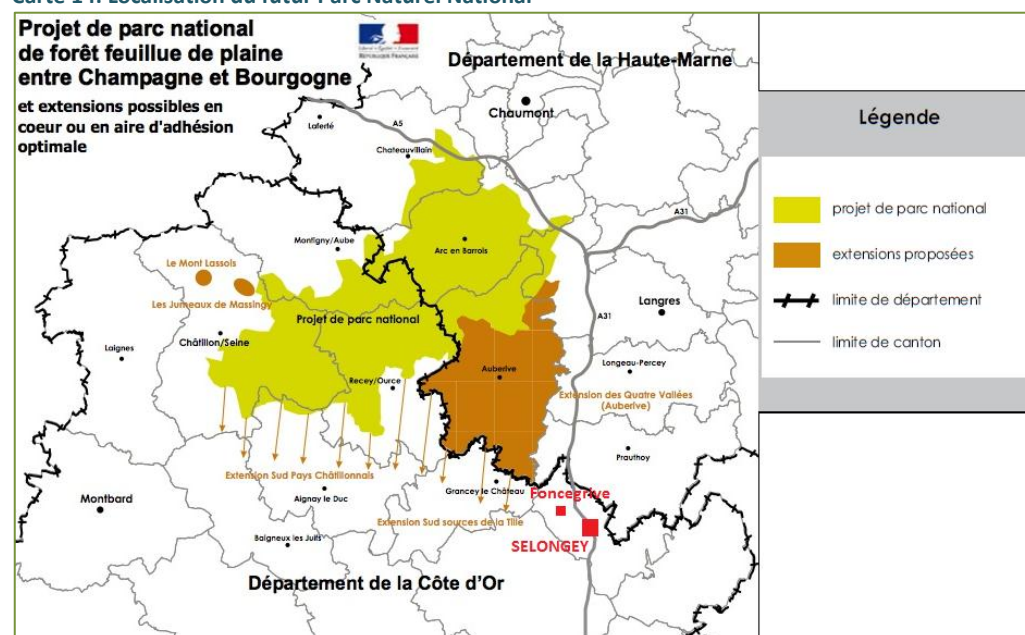
D. Le projet de dépôt d'explosifs

ECE, une entreprise de Ruffey-les-Echirey (Côte-d'Or), projette d'installer un site de stockage d'explosifs sur le territoire de Foncegrive. Le maire de Foncegrive a donné un avis favorable pour ce projet, en accord avec des spécialistes qui ont étudié la proposition. Cependant, les municipalités de toutes les communes limitrophes de Foncegrive, se sont toutes prononcées contre cette implantation. Il reste encore au projet à être validé par le préfet de Côte-d'Or, ce qui laisse une incertitude sur sa réalisation, d'autant plus que les habitants des communes voisines manifestent vivement contre ce projet. Il existe de plus d'autres contraintes qui pourraient bloquer la mise en œuvre de ce projet :

- localisation dans une ZNIEFF¹⁹ avec obligation de créer des infrastructures routières dégradant l'environnement,
- classement de l'installation en SEVESO 2 seuil haut (ce qui correspond au seuil des usines chimiques comme AZF à Toulouse par exemple, d'où des risques importants à étudier),
- proximité du futur Parc Naturel National de Côte-d'Or et Haute-Marne.

Cependant, il est nécessaire de prendre en compte ce futur facteur potentiel, même si il se peut qu'il ne soit pas réalisé effectivement. En effet, la création de ce dépôt d'explosifs impliquerait des transports de matières dangereuses dans le centre de Selongey, ce qui présente des risques pour l'ensemble de la population.

Carte 14: Localisation du futur Parc Naturel National



Source : draaf.champagne-ardenne.agriculture.gouv.fr

¹⁹ Voir I.B.3) Végétation et patrimoine culturel

III. Enjeux

A. Les usagers potentiels

Le problème de la circulation dans le centre-bourg de Selongey concerne essentiellement les usagers ne faisant que traverser le bourg. En effet, la voirie existante est suffisante pour un usage local, mais ce sont ces usagers extérieurs qui causent une « surcharge » de celle-ci. Il est donc nécessaire de trouver une solution permettant de résorber le problème engendré par l'importance du trafic dans les rues du centre-bourg (notamment la rue de la Roche). Bien que le problème soit presque exclusivement dû aux véhicules en transit par le village, il est à noter que la mise en place d'une solution visant à résorber cet encombrement touchera également la population locale. En effet, le flux et la gêne créés par ces véhicules sont entrés dans la vie des habitants, et les supprimer contribuerait à améliorer sensiblement la qualité de vie de la population du centre-bourg.

Il ne faut pas négliger cet aspect, pour observer les différents effets que ce changement pourrait causer. Car même si les gênes comme la pollution ou la dangerosité engendrée par la traversée des poids lourds seraient potentiellement supprimées avec ce projet, il ne faut pas négliger d'éventuels aspects négatifs causés par la perte de « visiteurs » dans le bourg.

B. Enjeux et objectifs visés

Le but de ce projet est de trouver une solution aux problèmes de circulation dans le centre-bourg de Selongey.

Le conseil municipal souhaite aussi pouvoir créer des pistes cyclables dans la commune, lesquelles sont pour l'instant inexistantes, alors que la morphologie du territoire permettrait un usage régulier du vélo, si des infrastructures permettant de sécuriser l'emploi de ce mode de transport étaient mise en place. L'espace disponible en bordure des voiries est donc un élément important de réflexion puisque son absence ne permettrait pas la création de pistes cyclables.

Il est également primordial que l'entreprise SEB, bien qu'étant située en plein centre-bourg, puisse toujours bénéficier d'un accès facile pour les camions de livraison. En effet, l'usine SEB est le cœur de Selongey, générant l'activité, les emplois et le dynamisme nécessaire à la croissance de la ville. Le fait de perturber l'activité de SEB serait donc une grave erreur pour la commune.

De plus, il est nécessaire de faire en sorte que la résolution des problèmes générés par le trafic dense du centre-bourg ne cause pas d'autres effets néfastes, notamment une désertification du bourg comprenant une fréquentation en baisse des commerces, menant à une perte d'attractivité du centre-bourg.

C. Des pistes de réponses

Au regard de tous les éléments contribuant à perturber le trafic dans le centre-bourg de Selongey, il semble nécessaire de trouver une solution permettant de remédier à ce fort trafic de véhicules et notamment de poids lourds. On peut imaginer 2 grandes solutions générales différentes pour régler le problème de la circulation dans Selongey.

Tout d'abord, on peut imaginer une solution qui consisterait en le contournement de la commune, pour diriger les véhicules en transit hors du centre-bourg. Cette solution permettrait donc de dévier tous les véhicules en transit sans pour autant modifier quoi que ce soit dans le centre-bourg, laissant ainsi la voirie libre pour la population locale.

Sinon, une autre solution est de mettre en place un sens unique dans le centre du village. On peut imaginer plusieurs tracés différents, que l'on comparera dans la partie suivante. Cette solution règle le problème d'une manière plus douce, puisqu'il ne s'agit alors que de réaliser quelques aménagements au centre-bourg, sans avoir à construire de nouvelles infrastructures routières.

D. La faisabilité du projet

Actuellement, la commune dispose d'un POS. Il sera prochainement remplacé par un PLU, qui est en cours d'élaboration. Il est d'ailleurs intéressant de noter que le conseil municipal souhaite prendre en compte ces problèmes de circulation dans la rédaction du PLU. En effet, la possibilité de créer une voie de contournement de la commune y sera évoquée. Même si aucune étude supplémentaire de la situation et des possibilités n'a été menée jusqu'à aujourd'hui, ce projet semble donc être tout de même une des échéances possibles de la commune dans un futur relativement proche. Sa réalisation reste en revanche soumise aux disponibilités financières de la commune, qui est lancée dans la construction du groupe scolaire, et ne dispose ainsi plus pour l'instant des fonds nécessaires pour réaliser un projet d'une telle ampleur à court-terme.

La résolution du problème des transports étant un des enjeux de la commune pour les prochaines années, j'ai donc décidé de me pencher sur cette solution en premier pour étudier les possibilités, les conséquences, et les limites d'un projet tel que celui-ci.

E. Les acteurs possibles pour un tel projet

Pour financer un de ces projets, et particulièrement pour le projet de contournement, qui implique un réaménagement important de la voirie, voire même la création de nouvelles infrastructures, il est nécessaire de faire appel à divers acteurs.



La commune de Selongey est la première concernée par le projet. Cependant, elle ne dispose pas actuellement des fonds nécessaires pour réaliser le projet.

La communauté de communes exerce obligatoirement les compétences liées au développement de l'activité économique et à l'aménagement du territoire²⁰. Elle peut aussi se charger de la création, l'aménagement et l'entretien de la voirie. Elle aurait donc un rôle dans le projet, que ce soit le contournement ou le sens unique.



Le pays Seine & Tilles en Bourgogne n'a pas de réel impact sur ce type de projet. Ces compétences sont limitées aux politiques de développement du territoire, et il n'a qu'un rôle de conseil.



Le département de la Côte-d'Or est directement concerné par le projet. En effet, les deux routes principales du centre-bourg sont classées comme routes départementales. Le département a donc un rôle important à jouer ici, que ce soit dans l'élaboration ou dans le financement du projet.



La région Bourgogne et le ministère de l'écologie, du développement durable, des transports et du logement ne s'impliqueront en revanche pas vraiment dans un tel projet, qui n'a qu'un impact local.

²⁰ D'après l'article L. 5214-16 du Code général des collectivités territoriales

IV. Etude des solutions possibles

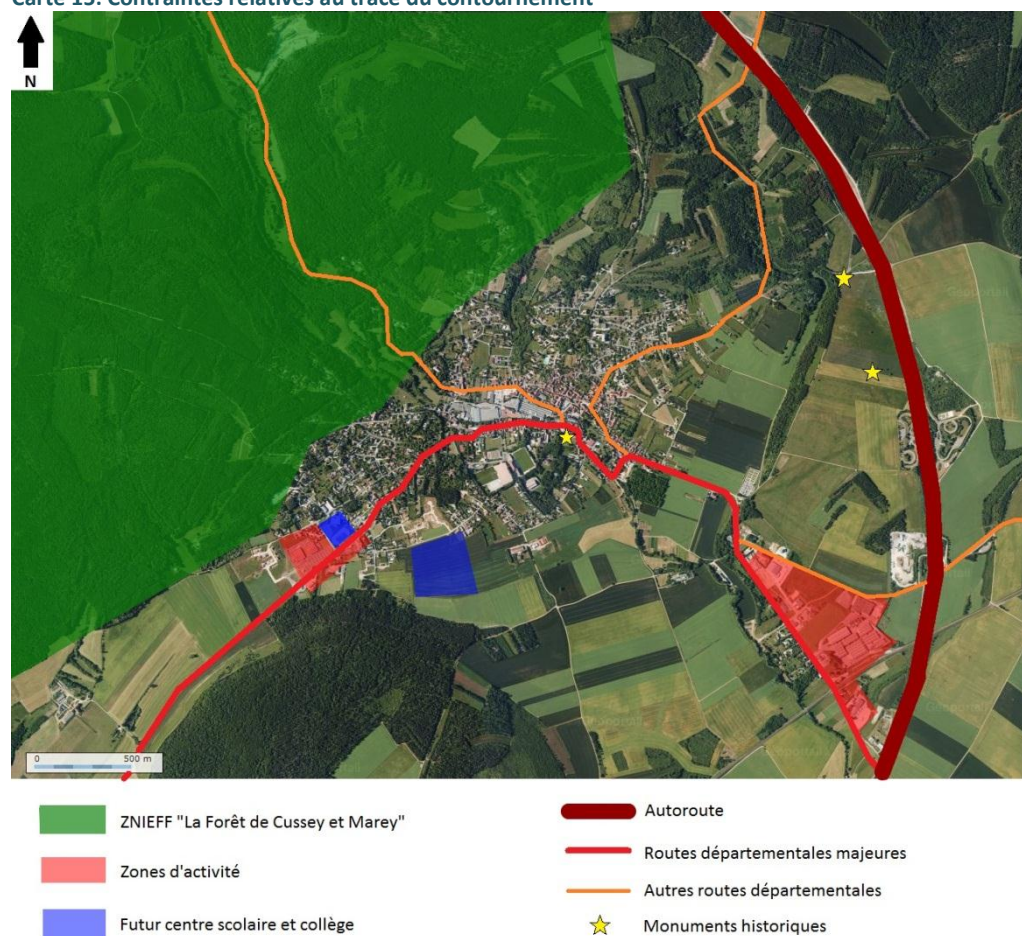
A. La solution de contournement

1) Présentation générale de la solution de contournement

Le conseil municipal a déjà envisagé la possibilité de réaliser une voie de contournement du centre. En effet, lors de la révision du POS en PLU, qui est actuellement en cours, ce projet sera évoqué comme étant une éventualité future.

Pour réaliser un contournement qui soit le plus efficace possible, il est nécessaire de résumer les contraintes du territoire. Ces différentes contraintes présentes à Selongey sont résumées sur la carte ci-dessous.

Carte 15: Contraintes relatives au tracé du contournement



Source : www.geoportail.fr, réalisation personnelle

L'étude de ces contraintes permet de tirer diverses conclusions quant au tracé d'un futur contournement.

Tout d'abord, la plupart des véhicules en transit par Selongey font le trajet entre les entrées Sud-Ouest et Sud-Est. Dans le cas où un contournement de la commune est envisagé, il est donc nécessaire de relier ces 2 entrées par une voie extérieure. Ces entrées étant toutes les deux orientées vers le Sud du bourg, il semblerait donc

logique de penser que le tracé idéal pour le contournement relierait directement ces deux entrées en évitant la ville par le Sud. De plus, ce côté du bourg est exclusivement composé de champs cultivés, comme on peut le voir sur la carte précédente, et des voies communales servant aux véhicules agricoles y sont déjà présentes. L'emplacement des deux zones d'activités de la ville, situées sur les entrées principales, et des établissements scolaires suggère également un choix de contournement par le Sud, afin de les desservir le mieux possible.

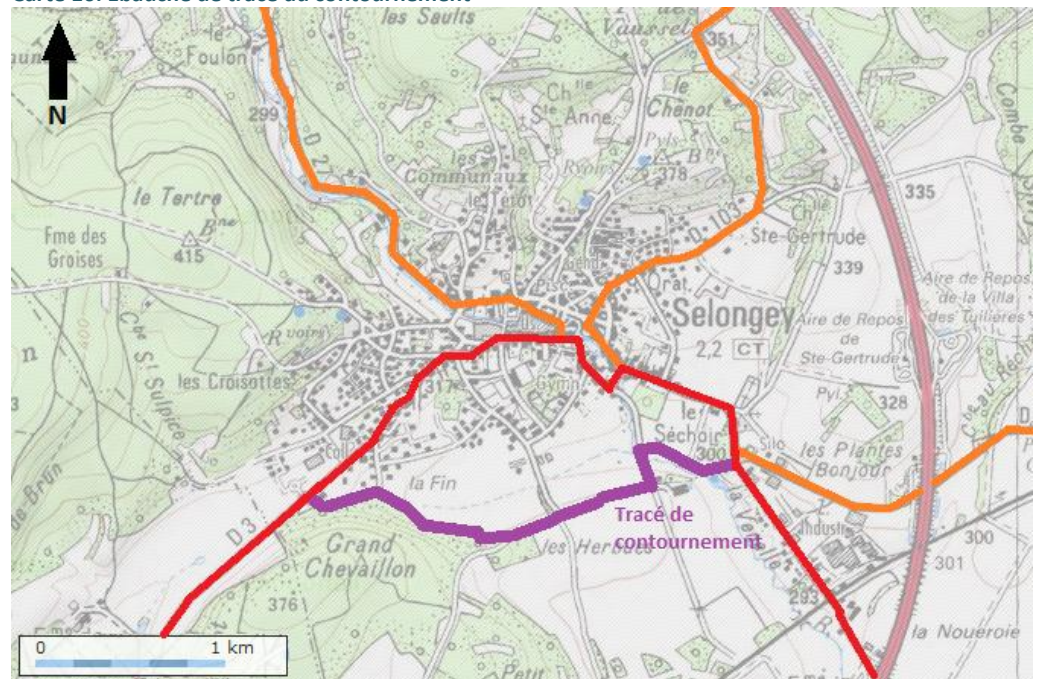
En outre, le choix d'un autre côté pour réaliser le contournement semble être totalement inapproprié. La raison la plus évidente est celle des routes principales situées au Sud, mais il ne s'agit pas de la seule raison, puisque le Nord de la commune est principalement occupé par la Forêt de Cussey et Marey (classée ZNIEFF de type II) et que le relief y est beaucoup plus marqué qu'au Sud de la commune. A ces raisons naturelles et environnementales s'ajoutent des raisons humaines, telles que les monuments historiques (chapelle Ste-Gertrude et Villa des Tuilières) situés au Nord-Est, et l'autoroute A31 qui contourne le bourg par l'Est.

La partie Sud de la commune est donc celle qui est la plus à même de recevoir une voirie d'une ampleur aussi importante.

2) Le tracé du contournement

Le conseil municipal a donc déjà évoqué le souhait de réaliser un trajet de contournement de la commune²¹, et une ébauche en a été tracée.

Carte 16: Ebauche de tracé du contournement



Source : www.geoportail.fr, réalisation personnelle

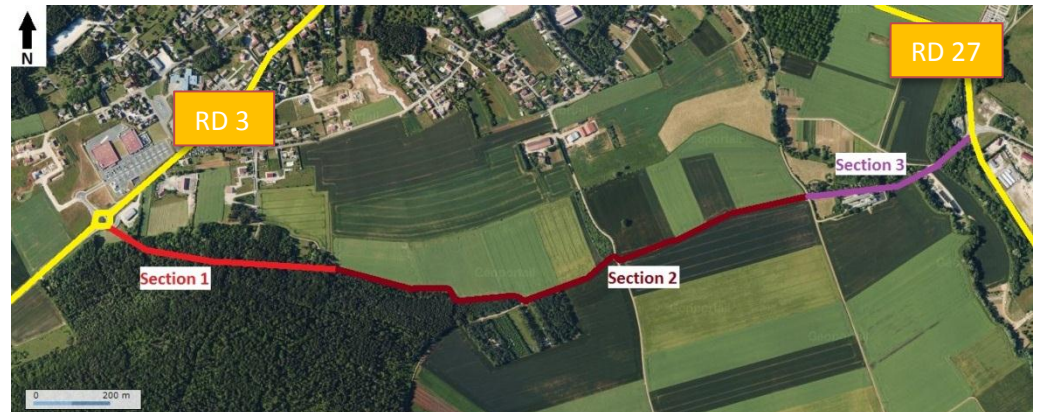
²¹ Lors de la rédaction (encore inachevée) du PLU.

Ce tracé n'est qu'une ébauche permettant de se faire une idée globale du tracé souhaité par le conseil municipal, étant donné qu'aucune étude complémentaire n'a jusqu'à maintenant été réalisée sur ce projet. Il suit une voie utilisée par les véhicules agricoles, sauf à l'Ouest où une courte portion serait créée pour se raccorder à l'entrée du bourg.

Par la suite, nous allons voir les différents aménagements nécessaires pour la réalisation de cette voie de contournement.

Nous allons pour cela suivre le tracé de l'Ouest vers l'Est, en notant pour chaque section les points à régler.

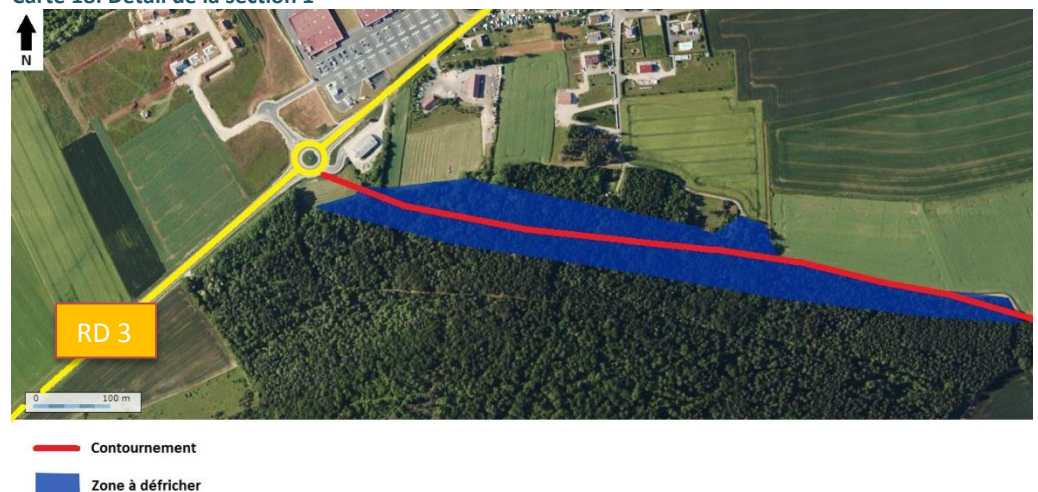
Carte 17: Détail des sections du contournement



Source : www.geoportail.fr, réalisation personnelle

La première section du tracé nécessiterait un déboisement partiel de la forêt située au Sud-Ouest de la commune. En effet, il serait préférable que les véhicules qui empruntent le contournement, et qui n'ont donc pas l'utilité d'aller dans le bourg, soient dirigés vers la voie de contournement dès l'entrée de la ville. C'est pourquoi la voie de contournement sera directement accessible depuis le rond-point situé à l'entrée de la ville sur la route d'Is-sur-Tille.

Carte 18: Détail de la section 1



Source : www.geoportail.fr, réalisation personnelle

Comme on peut le remarquer, les conséquences de l'implantation de cette infrastructure seraient mineures pour l'environnement étant donné que la zone à défricher est relativement peu étendue, et qu'elle est située en lisière de forêt, ne créant ainsi pas une coupure dans le bois qui perturberait les déplacements des différentes espèces animales présentes dans cette zone.

La **seconde section** est la section la plus simple à mettre en place. En effet, aucun réel problème n'y apparaît puisqu'il existe déjà une route (utilisée par les véhicules agricoles), qu'il suffit de remettre en état et d'élargir pour permettre d'y accueillir un flux important de véhicules.

Carte 19: Détail de la section 2



Source : www.geoportail.fr, réalisation personnelle

Le seul problème est que cet élargissement de la voirie obligera à empiéter sur les champs des exploitations agricoles, causant donc une perte de terrain pour les agriculteurs.

Photo 30: La voie de délestage agricole déjà existante



Source : BARBUSSE Florent

A l'inverse, la **section 3** est celle qui pose le plus de problèmes dans sa réalisation.

Carte 20: Détail de la section 3



Source : www.geoportail.fr, réalisation personnelle

Tout d'abord, en raison de la topographie du terrain à cet endroit et à cause du passage de la Venelle, cette partie du territoire communal est presque entièrement classée zone inondable, et est effectivement inondée chaque année. Cette situation est également un problème puisque si la route de contournement se trouve inondée une fois créée, elle serait alors totalement inutile et les véhicules devraient à nouveau passer par le centre-bourg. Il est donc nécessaire de créer une voie surélevée pour éviter ce genre de désagréments, ce qui augmente le coup de la construction et dégrade davantage l'environnement.

Photo 31: La zone inondable



Source : BARBUSSE Florent

De plus, les routes qui sont actuellement présentes ne sont pas directes à ce niveau. Il s'agit évidemment d'un autre point gênant étant donné que, si l'on veut que les véhicules lourds empruntent cette voie plutôt que les rues étroites du centre-bourg, on a tout intérêt à ce que cette route soit la plus pratique possible, c'est-à-dire sans virages serrés ou ponts étroits à emprunter. Il faut donc entièrement créer la route à cet endroit.

Enfin, on trouve au niveau de cette section une porcherie, la station d'épuration et la déchetterie de la ville, qui se situent sur le tracé le plus direct et posent donc également un problème, puisqu'il sera nécessaire de les contourner.

Photo 32: La station d'épuration



Source : BARBUSSE Florent

3) Conclusion sur le contournement

La voie de contournement est certainement la solution la plus efficace pour diminuer le trafic dans le centre-bourg. En effet, tous les véhicules qui ne font que transiter par le bourg seront alors déviés sur cette voie, ce qui permettrait de rendre le centre aux habitants de la commune. Cela peut permettre d'améliorer le cadre de vie du bourg, en favorisant les contacts dans ces rues entre les locaux.

Cependant cette solution engendre aussi des aspects négatifs. Par exemple, l'utilisation de la voie de délestage agricole nécessite la création d'une nouvelle voie pour les véhicules agricoles. La zone inondable est également un problème majeur pour la création de cette infrastructure. En effet, le franchissement de cette zone va entraîner des travaux conséquents détériorant l'environnement. En outre, cette solution n'est envisageable qu'à long-terme (temps d'étude du terrain, d'élaboration du projet, de construction,...) et ne règle donc pas le problème de la circulation pour les prochaines années.

En réponse à ces critiques du projet de contournement, la possibilité de créer un sens unique dans le bourg sera envisagée dans la suite de ce projet.

B. Les tracés en sens-unique

1) Présentation de la possibilité de réaliser un sens-unique

Il existe 2 rues principales dans le centre de Selongey, qui se rejoignent devant l'église. Pour résoudre le problème de l'étroitesse des rues dans lesquelles les véhicules lourds ont parfois du mal à se croiser et où les trottoirs sont étroits et impraticables, voire inexistant, on peut envisager la mise en place d'un sens unique dans le centre-bourg. Ce sens unique permettrait de ne plus avoir qu'une seule voie dans les rues étroites, et donc de libérer de la place pour les trottoirs notamment, mais également pour une éventuelle piste cyclable, ou pour des places de parkings dans les zones les moins étroites.

Cette solution est une solution réalisable à court terme, contrairement à la voie de contournement, qui nécessite la création de toute pièce d'éléments de voirie, et qui demanderait donc des années d'attentes pour être réalisée. De plus, étant donné que les infrastructures n'ont pas à être créées mais seulement réaménagées, les coûts seront bien moins élevés, ce qui semble plus raisonnable pour une commune de la taille de Selongey.

Il existe de nombreuses rues dans le centre-bourg, et plusieurs d'entre-elles pourraient servir pour la réalisation du sens unique. L'étude de ces différentes possibilités sera le sujet de cette partie pour en arriver à trouver une solution la plus adéquate possible, en vue de l'usage dont il en sera fait.

2) Le tracé Ouest → Est

Dans tous les cas, la RD3, qui est actuellement la rue la plus fréquentée pour traverser le bourg, servira à accueillir la voie allant dans le sens Ouest → Est. En effet, il n'existe pas d'autres solutions viables au Sud de cette rue, et cette rue étant la rue principale de la ville, il paraît logique qu'elle soit utilisée pour réaliser le contournement. Cette route comprend plusieurs points sensibles qui seront décrits par la suite, pour essayer de comprendre le mieux possible comment choisir la route pour effectuer le sens Est → Ouest.

Carte 21: Carte IGN du centre-bourg



Source : www.geoportail.fr

La route principale est la route tracée en rouge sur la carte précédente. La zone qui regroupe les difficultés à franchir lors de la traversée du bourg est située entre les deux traits rouges. En dehors de cette portion, la route est effectivement relativement large et dispose de bas-côtés importants. Il n'y a donc pas de raison de concentrer des efforts particuliers sur cette route sur ces sections. On note par exemple aisément sur la photographie ci-dessous que les poids lourds n'ont pas de difficultés pour circuler, et que malgré l'absence de trottoirs, les piétons ont tout de même suffisamment d'espace pour se déplacer sans le danger des véhicules qui les frôleraient.

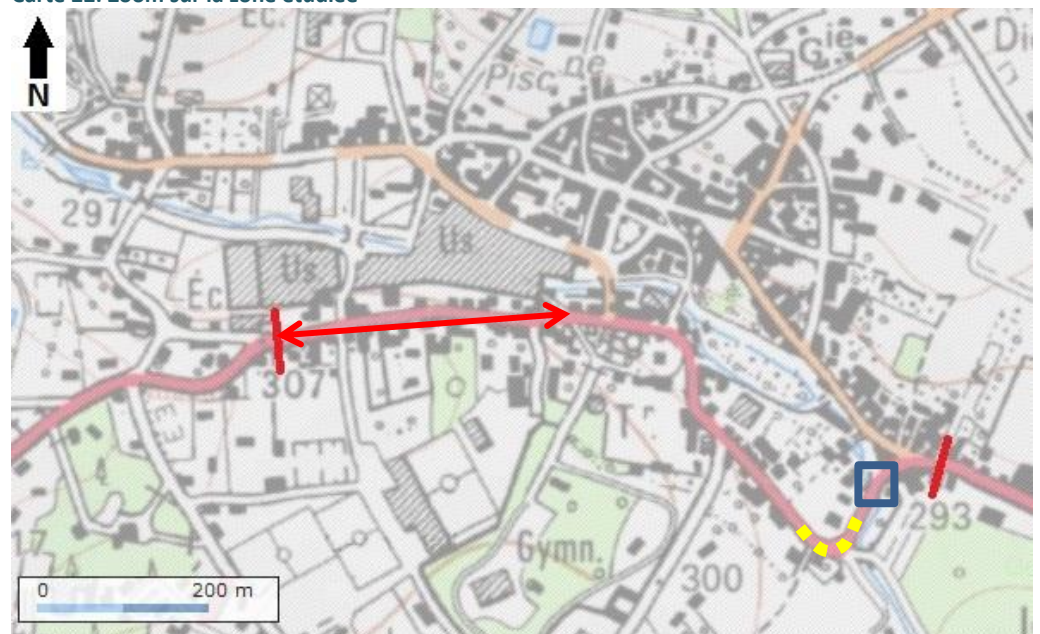
Photo 33: La route d'Is-sur-Tille



Source : BARBUSSE Florent

La zone regroupant les points problématiques est donc relativement courte, cependant elle regorge d'éléments la rendant à la fois difficilement praticable pour les PL et dangereuse pour les piétons.

Carte 22: Zoom sur la zone étudiée



Source : www.geoportail.fr

Tout d'abord, la zone délimitée par la flèche rouge est la rue de la Roche, décrite déjà précédemment²². Cette rue est certainement la rue la moins agréable et la plus dangereuse de Selongey avec ces trottoirs trop étroits et la forte densité de poids lourds y circulant. De plus, étant donné que les trottoirs sont très étroits on y trouve de nombreux obstacles (poubelles, voitures garées,...) qui gênent les piétons et aggravent encore davantage la dangerosité. La photographie suivante, prise dans la partie basse de la rue de la Roche (juste avant l'église), illustre bien ces phénomènes avec les trottoirs étroits et la voiture pouvant gêner les piétons. C'est sur cette route que sont les plus gros problèmes causés par la traversée de nombreux véhicules dans Selongey.

Photo 34: La rue de la Roche



Source : BARBUSSE Florent

Ensuite, le virage marqué par les pointillés jaunes est un virage très serré, où la visibilité est très faible à cause de la haie située à l'intérieur du virage, et dans lequel les véhicules les plus imposants (poids lourds, bus) ne peuvent pas se croiser.

Enfin, le pont situé au niveau du carré bleu marque un léger rétrécissement de la chaussée, où les véhicules ont également du mal à se croiser, mais surtout où il n'y a plus de trottoir assez large pour se croiser à pied.

Les difficultés présentes sur ce tracé nous permettent donc d'essayer de trouver la solution la plus adaptée pour réaliser un sens unique dans le bourg.

²² Voir II.A.3) Les rues dans Selongey

3) Le tracé Est → Ouest

Pour le sens Est → Ouest, il existe en effet plusieurs possibilités envisageables. On cherchera à comparer et à départager dans cette partie ces différentes possibilités pour ne garder que la meilleure pour répondre aux attentes de tous.

a) Les tracés du côté Est

Dans un premier temps, le tracé que l'on peut envisager permet d'éviter toutes les difficultés, présentées précédemment, dans le sens Est → Ouest. Ainsi, tous ces points sensibles seraient franchis en sens unique, réduisant ainsi considérablement voire même supprimant totalement leur potentielle dangerosité. Pour ce faire, il s'agit d'emprunter dans un premier temps une des routes départementales d'importance secondaire présentes dans le centre-bourg, puis de suivre la rue Pastourelle.

Carte 23: Proposition de tracé à l'Est de la commune



Source : www.geoportail.fr, réalisation personnelle

- | | | | |
|---------------------------------------|------------------|---------------------------------------|----------------------|
| — | Route principale | ↔ | Sens de circulation |
| — | Sens Est → Ouest | ★ | Entrée SEB (camions) |

Ce tracé permet bien d'éviter toutes les difficultés en mettant presque l'ensemble de la traversée de la commune en sens unique. Passant par la place du Commerce, qui est une ancienne place commerçante qui connaît actuellement une forte perte d'activité, ce tracé pourrait servir à redynamiser cette place en augmentant le nombre de clients potentiels. Cependant certains nouveaux problèmes sont soulevés par ce sens unique.

Effectivement, les routes servant à ce sens Est → Ouest sont assez étroites et sinueuses sur le début du tracé (rue Pastourelle). Cette caractéristique n'est actuellement pas un problème en raison du faible trafic circulant pour l'instant dans ces rues, mais on peut craindre que l'arrivée d'un flux important de véhicules y cause les mêmes problèmes que rencontrés actuellement sur la rue de la Roche. En

quelque sorte, ce tracé ne ferait peut-être que déplacer le problème pour le mettre ailleurs dans la commune, ce qui n'est absolument pas l'objectif recherché pour ce projet. De plus, ces rues ne permettraient donc pas la création de voies cyclables séparées de la chaussée automobile, alors qu'il s'agit des volontés du conseil municipal.

Photo 35: La rue Pastourelle



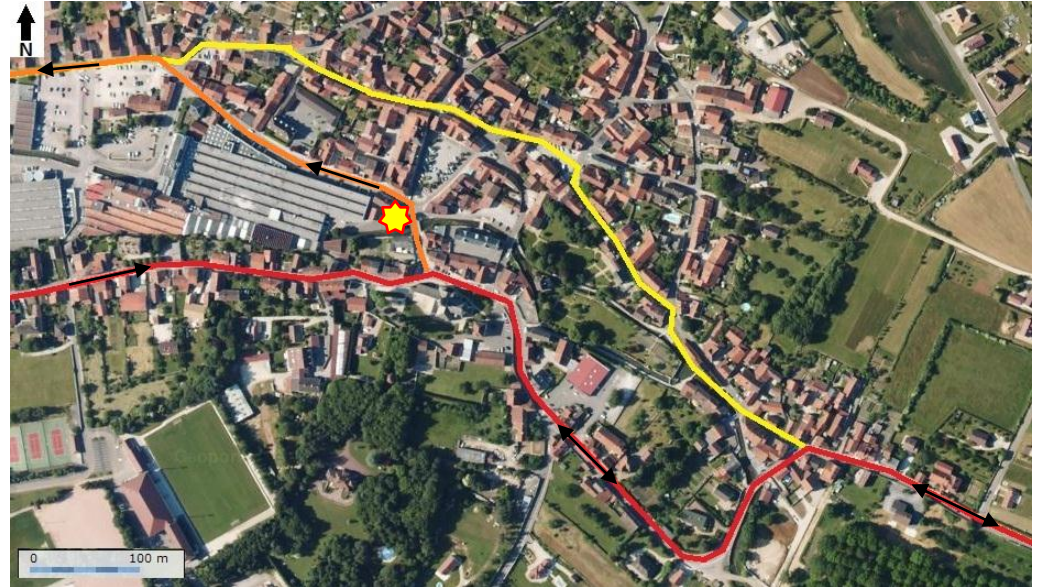
Source : BARBUSSE Florent

En outre, ce tracé ne permet pas de laisser une entrée facile aux véhicules de livraisons et d'expédition de SEB, alors que la commune se doit de tout mettre en œuvre pour faciliter autant que possible le fonctionnement de cette usine, qui « fait vivre » le bourg.

Il sera de plus difficile d'aménager convenablement le carrefour situé à l'intersection des deux sens de circulation. En effet, il est nécessaire de créer une voie permettant aux automobilistes de réaliser un « demi-tour » et ne pas être obligés de sortir du village s'il ne s'agit pas de leur destination. Or il n'y a pas suffisamment d'espace disponible au niveau de ce croisement pour réaliser un tel carrefour.

Cette solution ne semble donc pas convenir puisqu'elle ne répond pas aux attentes de la commune et qu'il apparaît de plus qu'elle ne ferait que déplacer le problème de la rue de la Roche vers la rue Pastourelle.

Pour éviter d'ajouter de nouvelles difficultés, on cherche donc un nouveau tracé qui puisse concilier tous les objectifs recherchés sans avoir d'effets néfastes sur la commune. La carte suivante détaille ce nouveau tracé, qui ne permettra pas de gommer les problèmes liés au virage serré et au pont étroit, mais qui permet cependant de mettre en sens unique la rue de la Roche, ce qui est ici l'objectif prioritaire.

Carte 24: Nouvelle proposition de tracé à l'Est de la communeSource : www.geoportail.fr, réalisation personnelle

— Route principale
— Nouveau tracé

↔ Sens de circulation
★ Entrée SEB (camions)

Comme on peut le remarquer sur la carte ci-dessus, l'entrée de SEB est maintenant à nouveau correctement desservie par la voirie communale. De plus, la rue de la Patenée, qui est maintenant utilisée en sens unique (route en orange sur la carte) est une route départementale d'importance secondaire dans la commune, cependant elle est très large à cet endroit puisqu'elle permet d'accéder à l'école primaire et à l'usine SEB depuis la route principale.

Photo 36: La rue de la Patenée

Source : BARBUSSE Florent

Il est donc possible de réaliser sur cette route une voie cyclable séparée de la chaussée, voire même des places de parking supplémentaires pour les employés de l'usine SEB par exemple, ou pour les personnes désirant se rendre dans un des commerces présent à la place des Halles.

Dans ce cas, le carrefour servant de lieu de raccordement entre les deux sens de circulation est également beaucoup plus large que précédemment, permettant ainsi de créer une voie de bouclage pour les usagers souhaitant revenir vers l'Ouest.

Photo 37: Le croisement rue de la Roche - rue de la Patenée

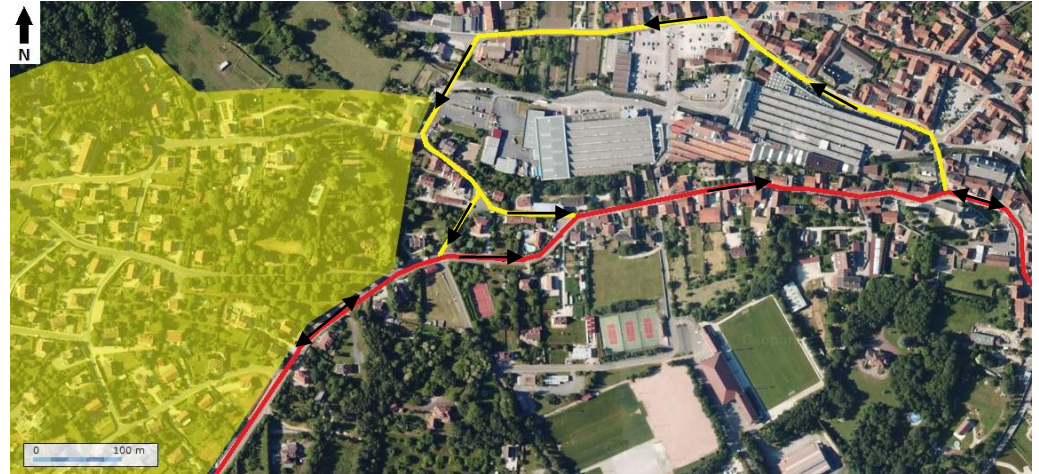


Source : Rapport de présentation RD27

Cette seconde solution semble donc être bien mieux appropriée puisqu'elle répond aux diverses attentes de ce projet.

b) Le tracé du côté Ouest

A l'Ouest, le sens unique semble beaucoup plus simple à mettre en place. Il existe en effet déjà une rue arrivant « en fourche » sur la rue principale, ce qui permet de n'avoir même pas à réaliser de voie supplémentaire pour créer une boucle. De plus les routes présentes de ce côté sont relativement larges ce qui permet de créer facilement un passage piéton voire même une piste cyclable.

Carte 25: Le tracé du sens uniqueSource : www.geoportail.fr, réalisation personnelle

- Route principale
 ↔ Sens de circulation
— Proposition de sens unique

La zone en jaune est une zone exclusivement résidentielle, qui comporte de nombreuses routes qui auraient potentiellement pu servir à accueillir le sens unique. Cependant, étant donné la nature de cette zone, la déviation de nombreux véhicules et de tout le flux de poids lourds circulants dans le bourg par cette zone entraînerait une levée de boucliers de la part des habitants.

Le seul souci sur ce secteur est la pente assez raide de la rue des Roches (au niveau de la fourche avec la route principale). Pour la circulation des poids lourds, cette pente peut être gênante, même si elle ne constitue qu'une gêne et non un blocage, étant donné que certains poids lourds y circulent déjà (bus TRANSCO, semi-remorques pour l'usine SEB,...).

Photo 38: La rue des Roches, au niveau de la fourche

Source : BARBUSSE Florent

4) Conclusion sur le sens unique

La solution de sens unique permet de conserver de l'activité dans le centre-bourg, grâce à la conservation du trafic. D'autant plus que le sens unique libérerait des voies sur les routes principales, laissant ainsi de la place pour divers aménagements, aussi bien pratiques (trottoirs, pistes cyclables, places de parking), qu'esthétiques comme des décors végétaux par exemple. Ceci permettrait donc de rendre le centre-bourg plus accueillant pour tous, aussi bien automobilistes que piétons, incitant ceux-ci à s'y arrêter, et redynamisant de la même façon les commerces grâce à cette augmentation de la clientèle potentielle. Ainsi, le centre-bourg bénéficierait d'un regain d'attractivité économique.

De plus, cette solution est beaucoup moins coûteuse que la création d'un contournement routier, et beaucoup plus rapide à mettre en place. Le conseil municipal pourrait donc de cette manière régler plus rapidement le problème de la circulation dans le bourg.

En revanche, cette solution ne supprime pas les poids lourds du centre-bourg, mais ne fait que séparer le flux sur deux rues distinctes. Ainsi, la gêne causée par les véhicules circulant devant les fenêtres et obstruant la luminosité, et par le bruit des poids lourds, ne serait pas supprimée mais seulement répartie sur plus de logements.

En outre, les rues qui constituent l'essentiel du sens unique sont classées comme routes départementales. Le conseil municipal n'est donc pas libre d'y réaliser les aménagements qu'il désire, puisqu'il doit demander auparavant l'accord du conseil général. Or, le département ne souhaite pas subvenir à ce genre de projet par manque de moyens essentiellement. Ceci ajoute donc un obstacle à la réalisation de ce projet, d'autant plus que les routes départementales posent des problèmes administratifs, notamment lorsqu'il s'agit de les faire passer en route à sens unique.

C. Comparaison des solutions

Les deux solutions envisagées présentent des avantages pour la commune. Il est particulièrement difficile de choisir une de ces deux propositions plutôt que l'autre tant elles présentent chacune leurs points forts et leurs points faibles.

Tandis que le contournement sera plus efficace du point de vue du résultat escompté, le sens unique sera plus rapide à mettre en place et moins coûteux. Du point de vue de la population et des usagers, le contournement semble être la solution la plus appropriée, car il s'agit de la plus efficace. En revanche, son coût semble être pour l'instant inabordable pour la commune, qui finance déjà le projet de groupe scolaire et qui ne pourra donc pas se résoudre à financer un projet d'une telle envergure dans les années à venir.

Les difficultés présentées pour la réalisation de ces deux projets ne sont pas insurmontables, mais elles expliquent en grande partie pourquoi aucune mesure visant à contenir le problème de la circulation à Selongey n'a encore été prise à ce jour.

On peut également envisager que les deux propositions soient complémentaires, le sens unique visant plus le trafic local et étant réalisable sur le court-terme, pendant que la voie de contournement concerne plutôt les véhicules en transit par Selongey et n'est réalisable que sur le long-terme.

Le coût, qui n'a pas été étudié dans ce PIND, aura une importance majeure dans le choix d'une solution étant donné que se sont d'abord les collectivités locales (principalement la commune mais aussi le département, etc...) qui vont choisir la proposition à mettre en œuvre, puis qui vont également financer la réalisation de cette proposition.

Conclusion

L'étude détaillée du territoire communal et plus particulièrement du centre-bourg mène bien à la conclusion que la situation actuelle ne peut pas rester en l'état. En effet, la gêne est réelle, non seulement pour les habitants du bourg qui subissent ce trafic incessant, mais également pour les usagers de la route qui se dérangent entre eux, notamment les poids lourds. Cependant, et bien que la gêne occasionnée actuellement par la circulation dans le centre de Selongey soit vraiment importante, il apparaît après l'étude de la situation qu'il existe plusieurs solutions viables pour résoudre ce problème.

Cette étude n'est en revanche pas complète étant donné qu'il serait nécessaire de réaliser des recherches approfondies dans d'autres domaines, notamment les impacts sur la faune et la flore pour la réalisation du contournement, ou encore des comptages détaillés des flux de la circulation pour chaque entrée de la ville. Le temps disponible pour la réalisation de ce projet étant malheureusement trop court, ces études manquent pour pouvoir réaliser un diagnostic complet de la situation actuelle et pour permettre d'arrêter un choix définitif de la meilleure solution.

En outre, les coûts de réalisation de chacune des deux propositions envisagées n'ont pas été calculés dans ce projet. Or, le coût du projet est un élément déterminant pour la commune et les collectivités locales, qui ne disposent bien souvent que d'un budget relativement modeste, et ne peuvent donc se permettre de dépenser leurs crédits pour des projets trop coûteux.

Pour conclure, on peut envisager de mettre en place les deux solutions. Tout d'abord, le sens unique serait une solution provisoire durant l'attente de la création d'un contournement. Et par la suite, les deux propositions peuvent être gardées en parallèles, le contournement pour dévier le trafic en transit, tandis que le sens unique permettrait de réguler le trafic local qui doit nécessairement passer par le centre-bourg (bus scolaires, TRANSCO, camions d'approvisionnement SEB, véhicules particuliers,...). De cette manière, les problèmes de trafic de Selongey seraient réglés en profondeur et durablement.

Bibliographie

- BICKMORE Catherine, *Code de pratiques sur la prise en compte de la diversité biologique et paysagère dans les infrastructures de transports*, Ed. du Conseil de l'Europe, Mars 2003
- DUJARDIN Caroline, *Schéma directeur d'assainissement de Selongey (21)*, 96p. *Mémoire présenté pour l'obtention du diplôme d'Ingénieur des Travaux Ruraux de l'ENGEES*, 2007
- MERENNE Emile, *Géographie des transports*, Ed. Les Pors - Presses Universitaires Rennes, Août 2003
- Bruit des infrastructures routières*, Ed. Lavoisier, Janvier 1997
- Chiffres clés de la commune de Selongey*, INSEE, juin 2010
- Rapport de présentation provisoire du diagnostic du PLU*, Perspectives, Septembre 2010
- Zone naturelle d'intérêt écologique, faunistique et floristique (ZNIEFF)*, Direction Régionale de l'Environnement du Languedoc-Roussillon

Webographie (sites consultés entre janvier et mai 2011) :

www.bienpublic.com
www.commissiontourisme52.wordexpress.com
www.cotedor.fr
www.cotedor-tourisme.com
www.covati.fr
www.culture.gouv.fr
www.developpement-durable.gouv.fr
www.draaf.champagne-ardenne.agriculture.gouv.fr
www.geoportail.fr
www.groupeseb.com
www.hyper-volume.fr
www.insee.fr
www.lineoz.net
maps.google.fr
www.pays-seine-et-tilles.fr
www.region-bourgogne.fr
www.seb.fr
www.selongey.fr
www.setra.equipement.gouv.fr
www.transdevpaysdor.fr

Table des illustrations

Cartes :

Carte 1: Localisation de la Bourgogne	9
Carte 2: Selongey en Côte-d'Or	9
Carte 3: Le canton de Selongey	9
Carte 4: Le pays Seine & Tilles en Bourgogne	10
Carte 5: La Venelle dans Selongey.....	12
Carte 6: Les ZNIEFF à Selongey.....	13
Carte 7: SEB dans le centre-bourg.....	19
Carte 8: Localisation des zones d'activités	20
Carte 9: Carte IGN de la région dijonnaise	22
Carte 10: Carte IGN de Selongey et localisation des entrées.....	23
Carte 11: Le trajet du bus dans Selongey	26
Carte 12: Les itinéraires possibles pour les transports CORDIER	28
Carte 13: Les établissements scolaires à Selongey	30
Carte 14: Localisation du futur Parc Naturel National	31
Carte 15: Contraintes relatives au tracé du contournement	35
Carte 16: Ebauche de tracé du contournement.....	36
Carte 17: Détail des sections du contournement.....	37
Carte 18: Détail de la section 1.....	37
Carte 19: Détail de la section 2.....	38
Carte 20: Détail de la section 3.....	39
Carte 21: Carte IGN du centre-bourg	41
Carte 22: Zoom sur la zone étudiée	42
Carte 23: Proposition de tracé à l'Est de la commune	44
Carte 24: Nouvelle proposition de tracé à l'Est de la commune.....	46
Carte 25: Le tracé du sens unique	48

Graphiques :

Graphique 1: Evolution de la population selongéenne depuis 1926	16
Graphique 2: Répartition des âges à Selongey en 1999 et 2007	17

Tableaux :

Tableau 1: Population à Selongey depuis 1926.....	16
---	----

Photos :

Photo 1: Vue aérienne de Selongey	11
Photo 2: La vallée de la Venelle, avant l'entrée dans Selongey	12
Photo 3: La Venelle canalisée, dans le bourg	12
Photo 4: La Venelle "naturelle", en sortie du bourg	12
Photo 5: Le Champ de Mars	13
Photo 6: L'église Saint-Rémy	14
Photo 7: La chapelle Sainte-Gertrude	14
Photo 8: La chapelle Sainte-Anne.....	15
Photo 9: Maison avec une tourelle, sur la rue des champs	15
Photo 10: Maison ancienne, rue Pastourelle	15
Photo 11: Le nouveau lotissement.....	16
Photo 12: Siège de SEB dans le centre-bourg	18
Photo 13: Atelier SEB vu depuis la rue de la Patenée	19
Photo 14: Le supermarché ATAC, dans la zone commerciale	20
Photo 15: Des champs au sud de Selongey	21
Photo 16: La place des Halles	21
Photo 17: Entrée "3" de Selongey	23
Photo 18: Entrée "1" de Selongey	24
Photo 19: Entrée "2" de Selongey	24
Photo 20: La rue de la Roche.....	25
Photo 21: Un bus TRANSCO	26
Photo 22: La flotte des transports CORDIER à Is-sur-Tille	27
Photo 23: Vue aérienne sur les transports Cordier	28
Photo 24: Les aménagements routiers à Marcilly	28
Photo 25: L'échangeur autoroutier de Til-Châtel.....	28
Photo 26: L'école maternelle de Selongey	29
Photo 27: L'école primaire, rue de la Patenée	29
Photo 28: L'école primaire, place de la mairie	29
Photo 29: Le collège de Selongey	30
Photo 30: La voie de délestage agricole déjà existante	38
Photo 31: La zone inondable	39
Photo 32: La station d'épuration.....	40
Photo 33: La route d'Is-sur-Tille	42
Photo 34: La rue de la Roche.....	43
Photo 35: La rue Pastourelle	45
Photo 36: La rue de la Patenée	46
Photo 37: Le croisement rue de la Roche - rue de la Patenée	47
Photo 38: La rue des Roches, au niveau de la fourche.....	48

Index des sigles

AZF : Azote Fertilisants de Toulouse

COVATI : Communauté de communes des Vallées de la Tille et de l'Ignon

DRAAF : Direction Régionale de l'Alimentation, de l'Agriculture et de la Forêt

ECE : Société d'Explosifs du Centre Est

EPU : Ecole Polytechnique Universitaire

IGN : Institut Géographique National

INSEE : Institut National de la Statistique et des Etudes Economiques

PIND : Projet Individuel

PL : Poids Lourds

PLU : Plan Local d'Urbanisme

POS : Plan d'Occupation des Sols

RD : Route Départementale

RN : Route Nationale

SA : Société Anonyme

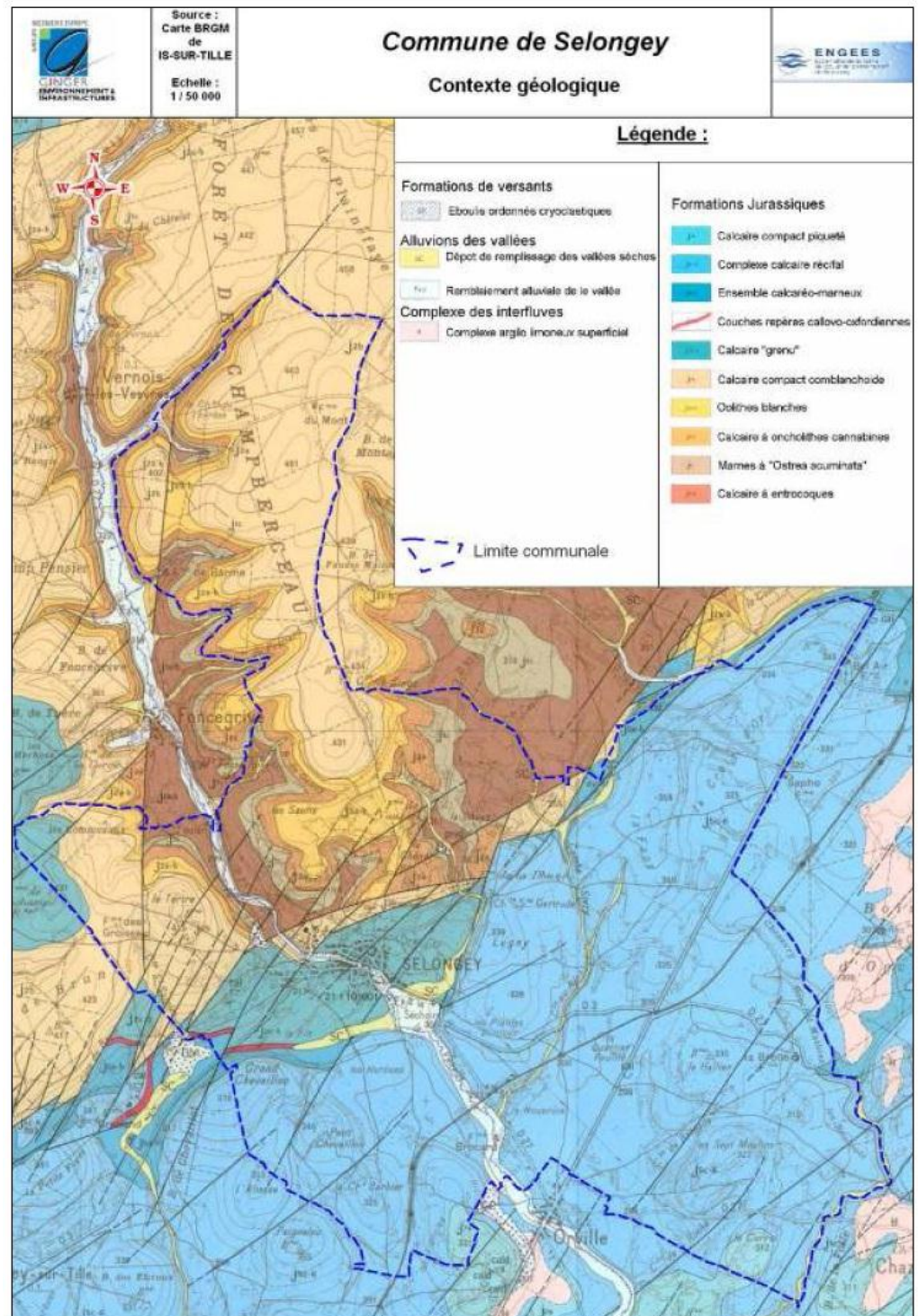
SEB : Société d'Emboutissage de Bourgogne

SNCF : Société Nationale des Chemins de fer Français

ZNIEFF : Zone Naturelle d'Intérêt Ecologique Faunistique et Floristique

Annexes

Annexe 1 : Carte géologique de Selongey

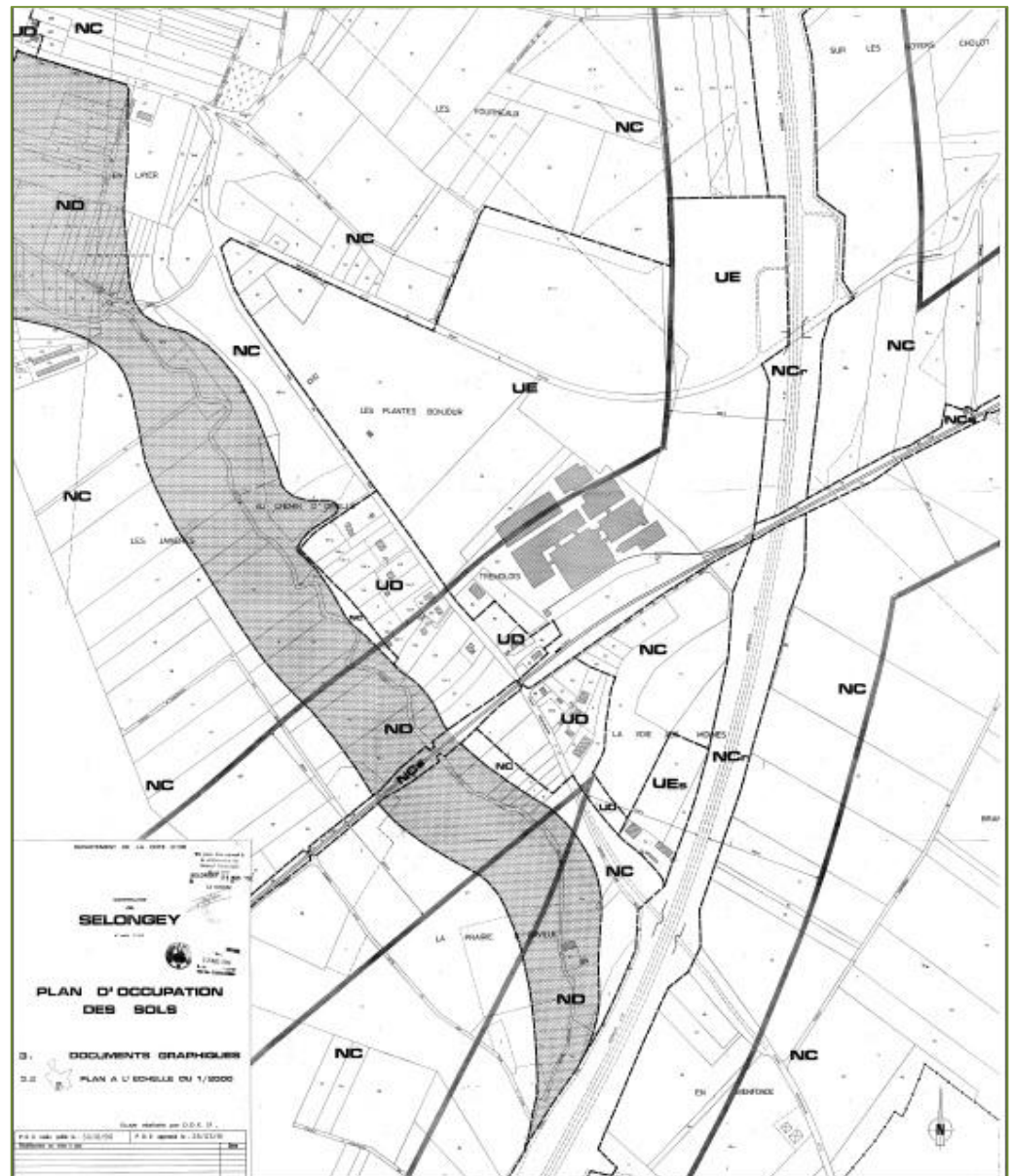


Source : Schéma directeur d'assainissement de Selongey

Annexe 2 : Extrait du POS de Selongey



Source : POS de Selongey



Source : POS de Selongey

La zone inondable correspond à la zone grisée (en bas à droite pour la première carte).

Table des matières

REMERCIEMENTS	6
SOMMAIRE	7
INTRODUCTION	8
I. PRESENTATION DU TERRITOIRE	9
A. SELONGEY, UN BOURG AUX PORTES DE LA BOURGOGNE	9
B. UN GRAND TERRITOIRE, ENTRE PLATEAUX ET PLAINES	11
1) UN RELIEF PARTICULIER	11
2) LA VENELLE, UN ELEMENT ESSENTIEL DE LA COMMUNE	12
3) VEGETATION ET PATRIMOINE NATUREL	13
C. SELONGEY, UN BOURG AU PASSE RICHE	14
D. UNE POPULATION FLUCTUANTE	16
E. SELONGEY, UN POLE ECONOMIQUE MAJEUR	18
1) LA SOCIETE D'EMBOUTISSAGE DE BOURGOGNE (SEB)	18
2) LES ZONES D'ACTIVITES	20
3) AUTRES ACTIVITES ECONOMIQUES :	21
II. SELONGEY, AU CŒUR D'UN CONTEXTE PARTICULIER	22
A. LA VOIRIE DANS SELONGEY, ET A SES ALENTOURS	22
1) LES AXES ROUTIERS DANS LA REGION DIJONNAISE	22
2) LES ENTREES DE VILLE	23
3) LES RUES DANS SELONGEY	25
4) LA LIGNE DE BUS TRANSCO	26
B. LES TRANSPORTS CORDIER	27
C. LES INFRASTRUCTURES SCOLAIRES	29
1) LES ECOLES MATERNELLES ET PRIMAIRES	29
2) LE NOUVEAU COMPLEXE SCOLAIRE	29
3) LE COLLEGE	30
4) CONCLUSION SUR LES ETABLISSEMENTS SCOLAIRES	30
D. LE PROJET DE DEPOT D'EXPLOSIFS	31

III. ENJEUX	32
A. LES USAGERS POTENTIELS	32
B. ENJEUX ET OBJECTIFS VISES	32
C. DES PISTES DE REPONSES	33
D. LA FAISABILITE DU PROJET	33
E. LES ACTEURS POSSIBLES POUR UN TEL PROJET	34
IV. ETUDE DES SOLUTIONS POSSIBLES	35
A. LA SOLUTION DE CONTOURNEMENT	35
1) PRESENTATION GENERALE DE LA SOLUTION DE CONTOURNEMENT	35
2) LE TRACE DU CONTOURNEMENT	36
3) CONCLUSION SUR LE CONTOURNEMENT	40
B. LES TRACES EN SENS-UNIQUE	41
1) PRESENTATION DE LA POSSIBILITE DE REALISER UN SENS-UNIQUE	41
2) LE TRACE OUEST → EST	41
3) LE TRACE EST → OUEST	44
a) Les tracés du côté Est	44
b) Le tracé du côté Ouest	47
4) CONCLUSION SUR LE SENS UNIQUE	49
C. COMPARAISON DES SOLUTIONS	50
CONCLUSION	51
BIBLIOGRAPHIE	52
TABLE DES ILLUSTRATIONS	53
CARTES :	53
GRAPHIQUES :	53
TABLEAUX :	53
PHOTOS :	54
INDEX DES SIGLES	55
ANNEXES	56
ANNEXE 1 : CARTE GEOLOGIQUE DE SELONGEY	56
ANNEXE 2 : EXTRAIT DU POS DE SELONGEY	57
TABLE DES MATIERES	59



POLYTECH[®]
TOURS

Département Aménagement

35 allée Ferdinand de Lesseps
37200 TOURS

BARBUSSE Florent
Stage de découverte
DA3 – 2011

Titre : « Résolution des difficultés engendrées par la circulation dans le centre-bourg de Selongey (21) »

Sous-titre : « Elaboration d'une solution de substitution »

Résumé :

Selongey, petite ville bourguignonne et capitale mondiale de la cocotte-minute, dispose d'un environnement écologique et économique bien particulier. S'étant imposée comme un point fort de l'économie à une grande échelle, elle a connu une croissance démographique fulgurante lors du XX^{ème} siècle.

Cependant, Selongey connaît aujourd'hui bien des désagréments en raison de la circulation dense de véhicules lourds dans les rues étroites de son centre, causant autant de gêne pour les habitants et pour les usagers de la route, que pour les piétons qui sont sans cesse menacés du danger permanent de se faire accrocher par les véhicules qui les frôlent sur les trottoirs souvent trop étroits.

Pour parvenir à rendre à Selongey tout son calme et sa sérénité passés, ce projet propose diverses solutions à ces problèmes. Du plus radical au plus réalisable, voyons comment le conseil municipal pourrait s'y prendre pour arriver à un résultat qui contente tous les usagers actuels de ces voiries sans pour autant causer une ruine financière de la commune avec un projet aux allures mirobolantes.

Mots-clés : circulation dense, poids lourds, contournement, sens unique, bourg, rural, Selongey, Côte-d'Or, Bourgogne, 21