



Quartier Rosati à Saint-Laurent-Blangy

Etude de flux

73 rue de Caumartin
75009 PARIS

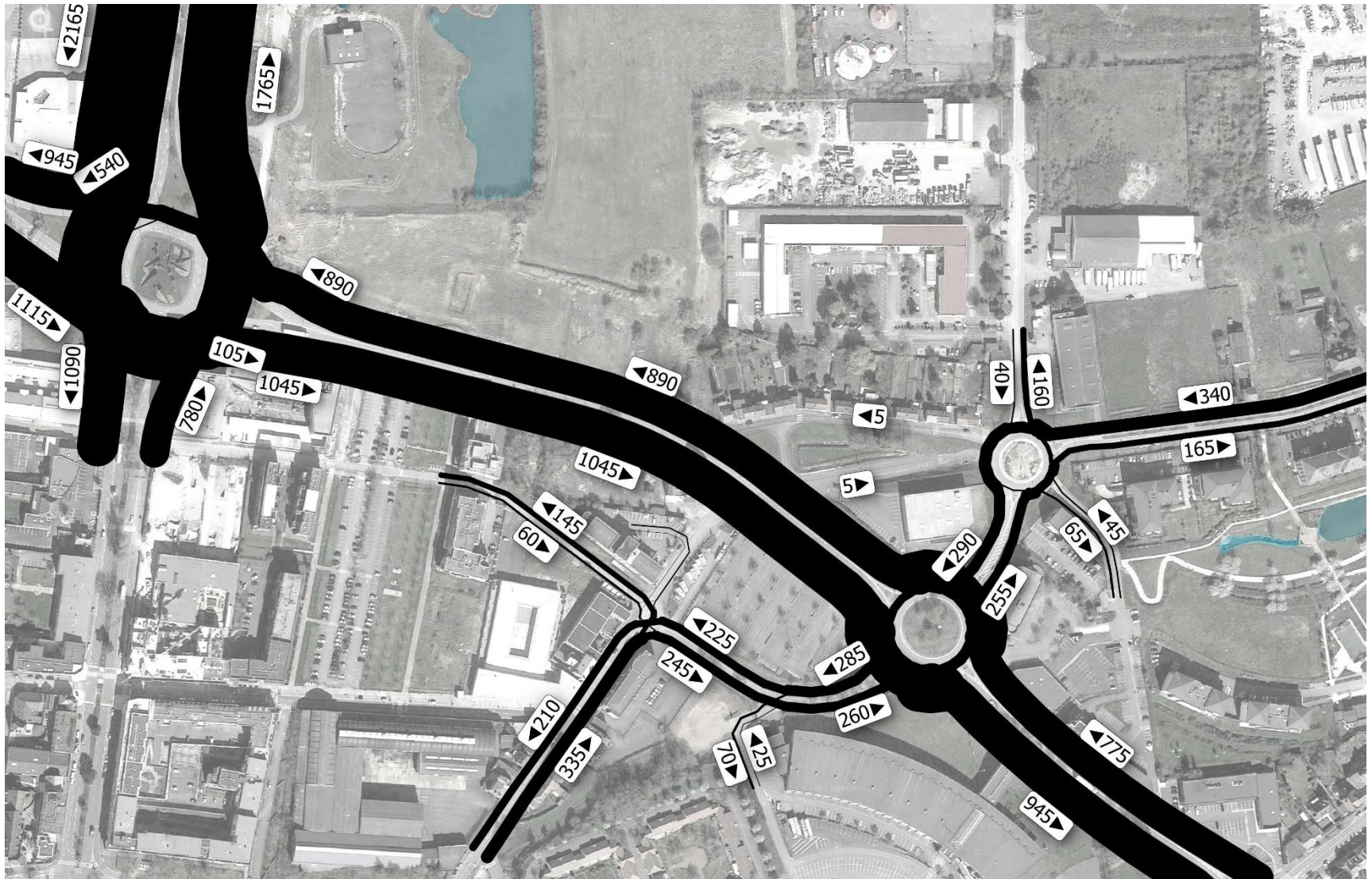
01 40 34 31 13
etudes@dynalogic.fr

02/11/2022

Situation actuelle

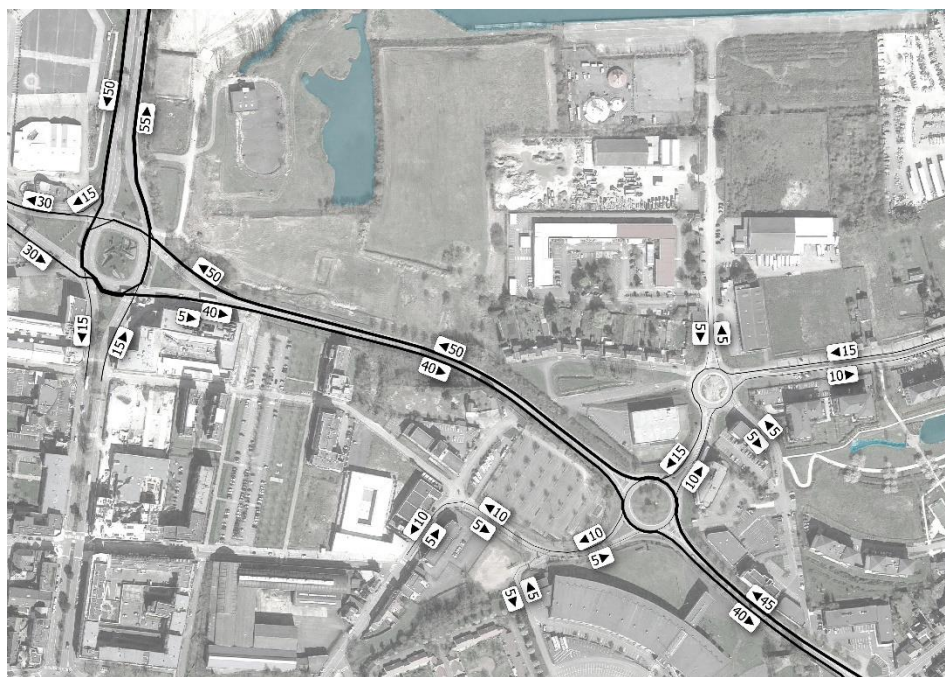
Situation actuelle : flux HPM

Les flux sont marqué par une forte pendularité dans le sens nord-sud sur la D917 et la D3E1 le matin. Le sens important sur la D960 est le sens ouest-est.

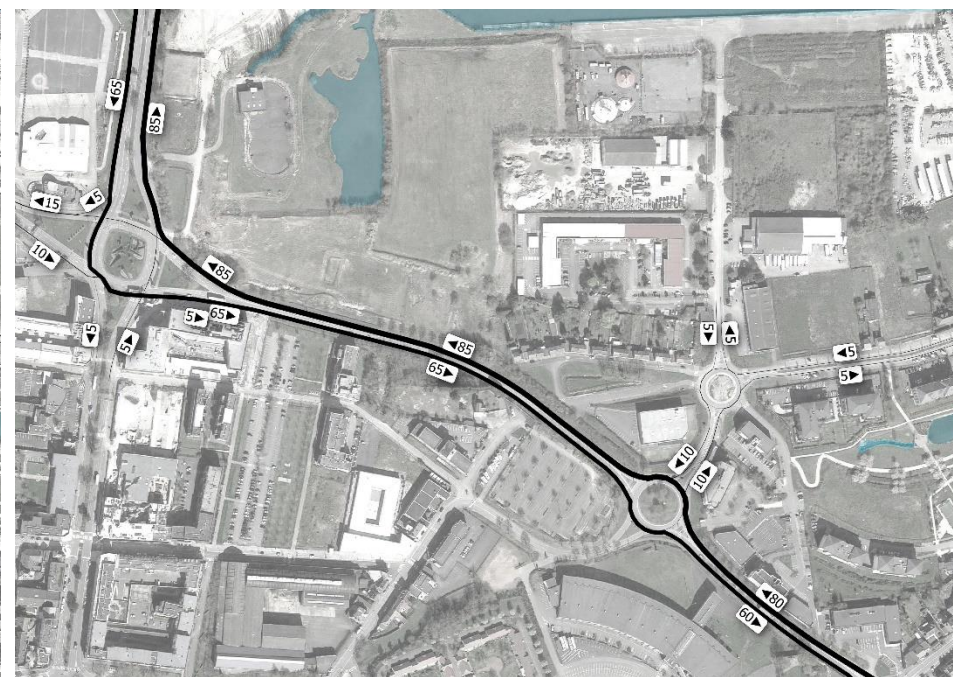


Situation actuelle : flux camions et semi-remorques HPM

Les flux de poids-lourds se retrouvent majoritairement sur l'itinéraire D917-D260 *est*, dans les deux sens : c'est environ 150 semi-remorques double-sens.



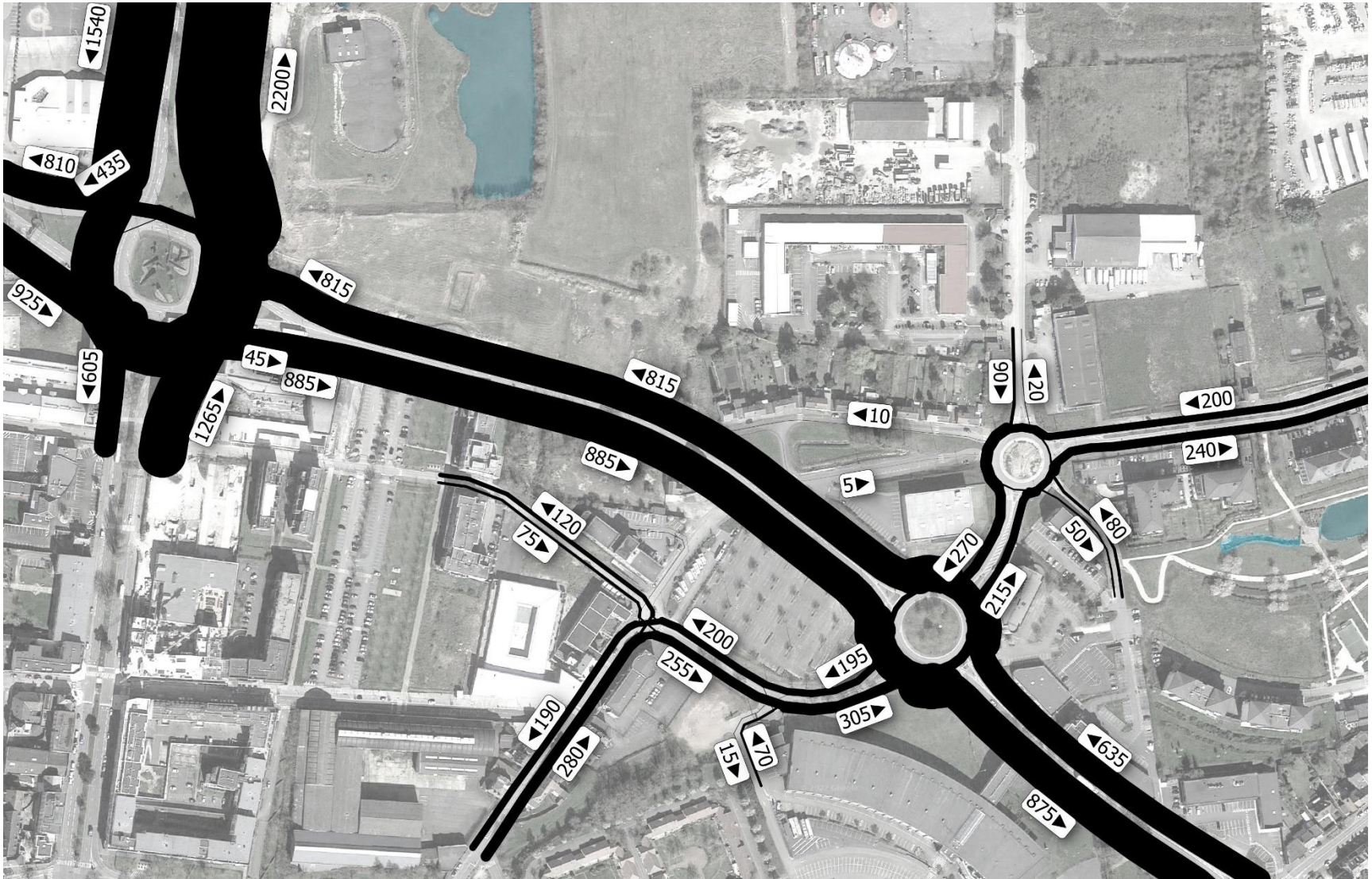
Flux camions HPM



Flux semi-remorques HPM

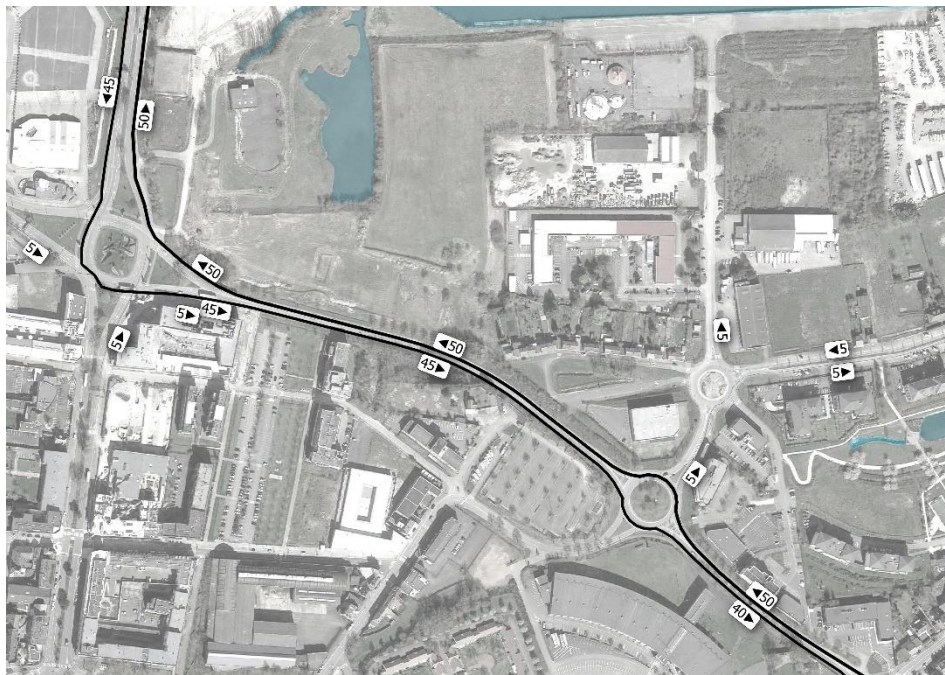
Situation actuelle : flux HPS

Les flux sont marqué par une forte pendularité dans le sens sud-nord sur la D917 et la D3E1 le soir. Le sens important sur la D960 reste le sens ouest-est.

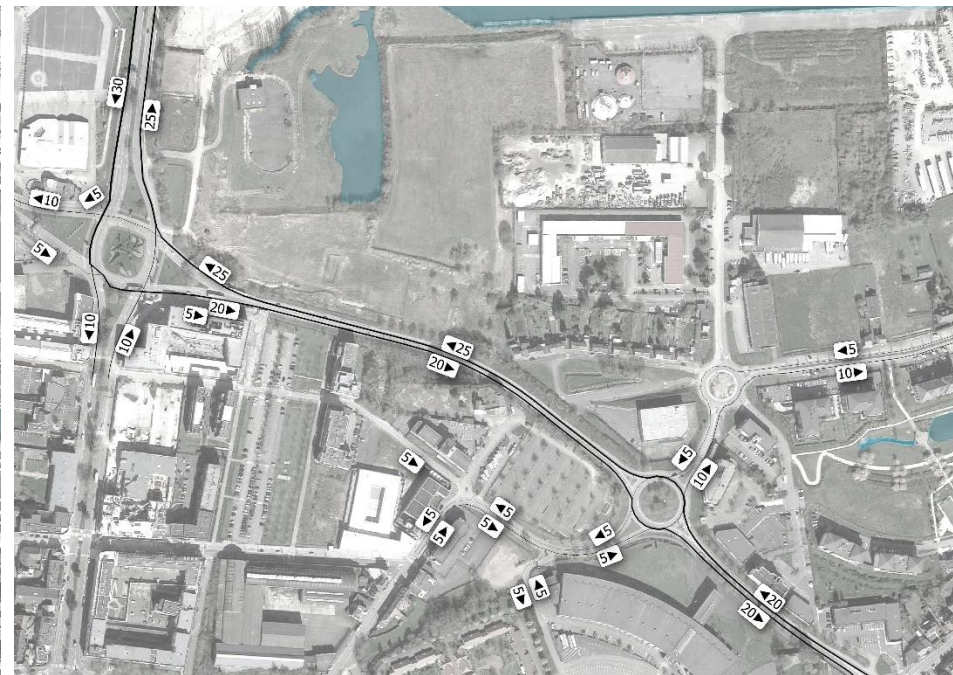


Situation actuelle : flux camions et semi-remorques HPS

Les flux de poids-lourds se retrouvent majoritairement sur l'itinéraire D917 nord -D260 est, dans les deux sens : c'est environ 90 semi-remorques double-sens.



Flux camions HPS



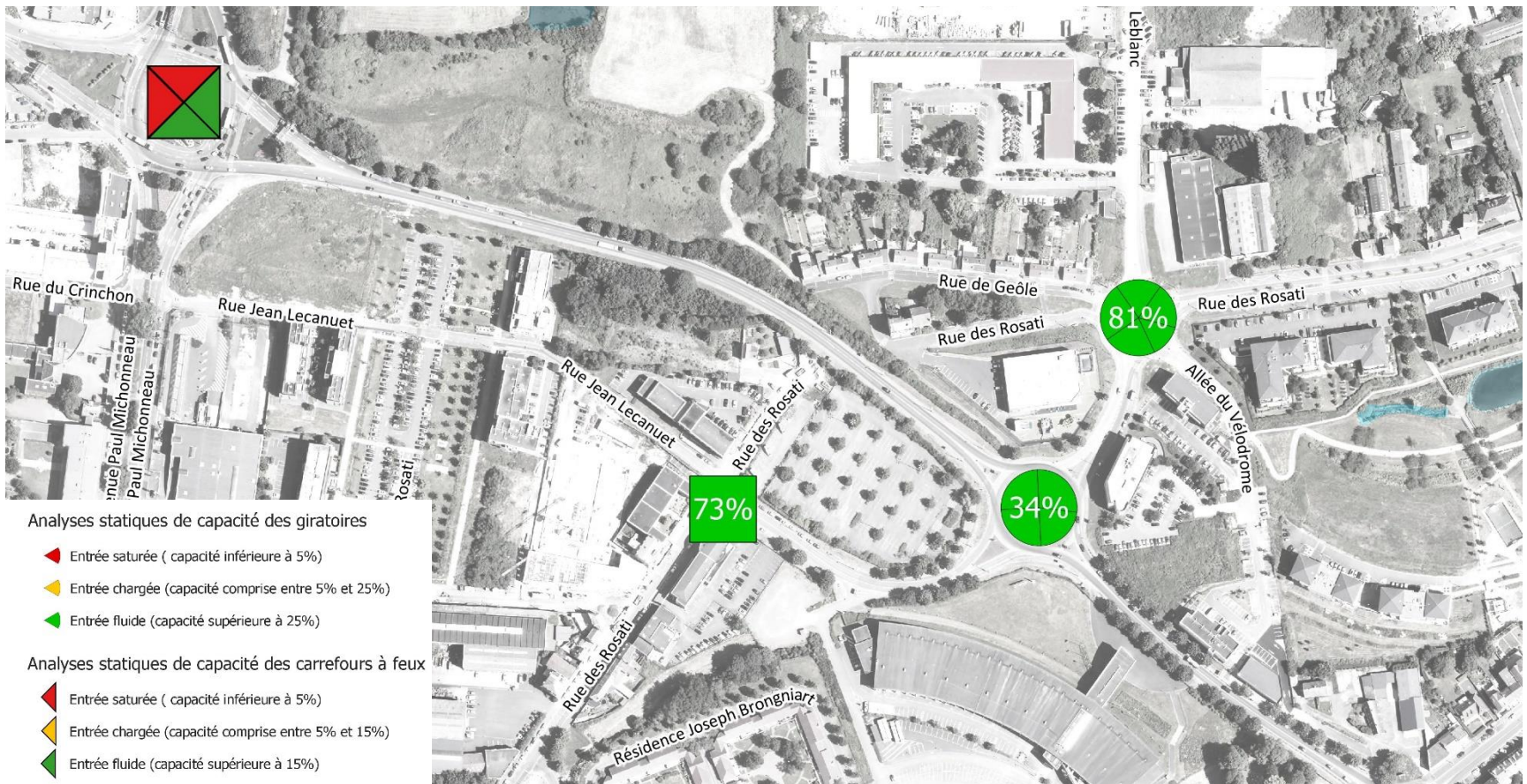
Flux semi-remorques HPS

Situation actuelle : Réserves de capacité HPM

Les réserves de capacité montrent la congestion du carrefour à feux RD917 x RD260 avec la saturation des branches de la RD917 Nord et de la RD260 ouest.

Cependant, la situation de la branche RD917 Est ne reflète pas les remontées de files qui s'expliquent par la charge importante du mouvement de tourne-à-droite se faisant sur une seule file depuis la RD260 alors que le mouvement tout-droit dispose de réserves.

Les remontées de files en heure de pointe matin se manifestent sur tout l'axe entre le carrefour D917 x D260 (carrefour Jean Monnet et le giratoire D42 x D260) dans le sens est-ouest, et des remontées apparaissent aussi moindrement dans l'autre sens.



Situation actuelle : Réserves de capacité HPM

Les réserves de capacité montrent la congestion du carrefour à feux RD917 x RD260 depuis le Sud avec la sortie du centre-ville d'Arras et une branche RD917 qui reste sous le seuil de confort.

Cependant, le calcul des réserves de capacités de la RD917 Est ne reflète pas les remontées de files qui s'expliquent par la charge importante du mouvement de tourne-à-droite depuis la RD260 comme en heure de pointe du matin.

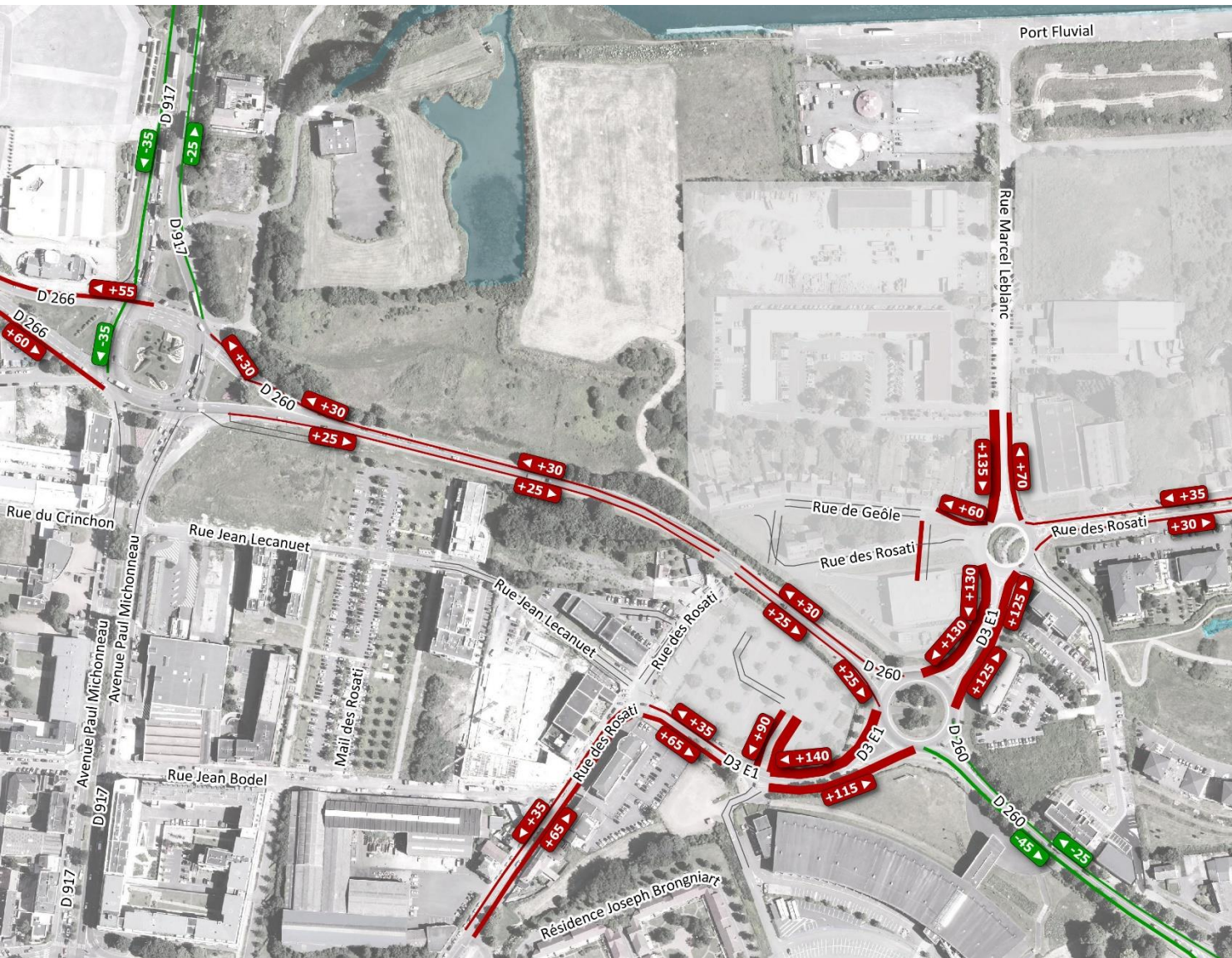
Là encore, c'est le dimensionnement à une seule file du tourne-à-droite qui explique sur la RD260 des remontées de files plus fortes dans le sens Est-Ouest que dans le sens Ouest-Est.

Dans l'ensemble, **le soir aussi les remontées de files se produisent sur tout l'axe entre le carrefour D917 x D260 (carrefour Jean Monnet et le giratoire D42 x D260) dans le sens est-ouest**, et des remontées plus ponctuelles sont observables dans l'autre-sens.



Situation de référence

Variations avec la situation actuelle en HPM



Variation de flux intégrant :

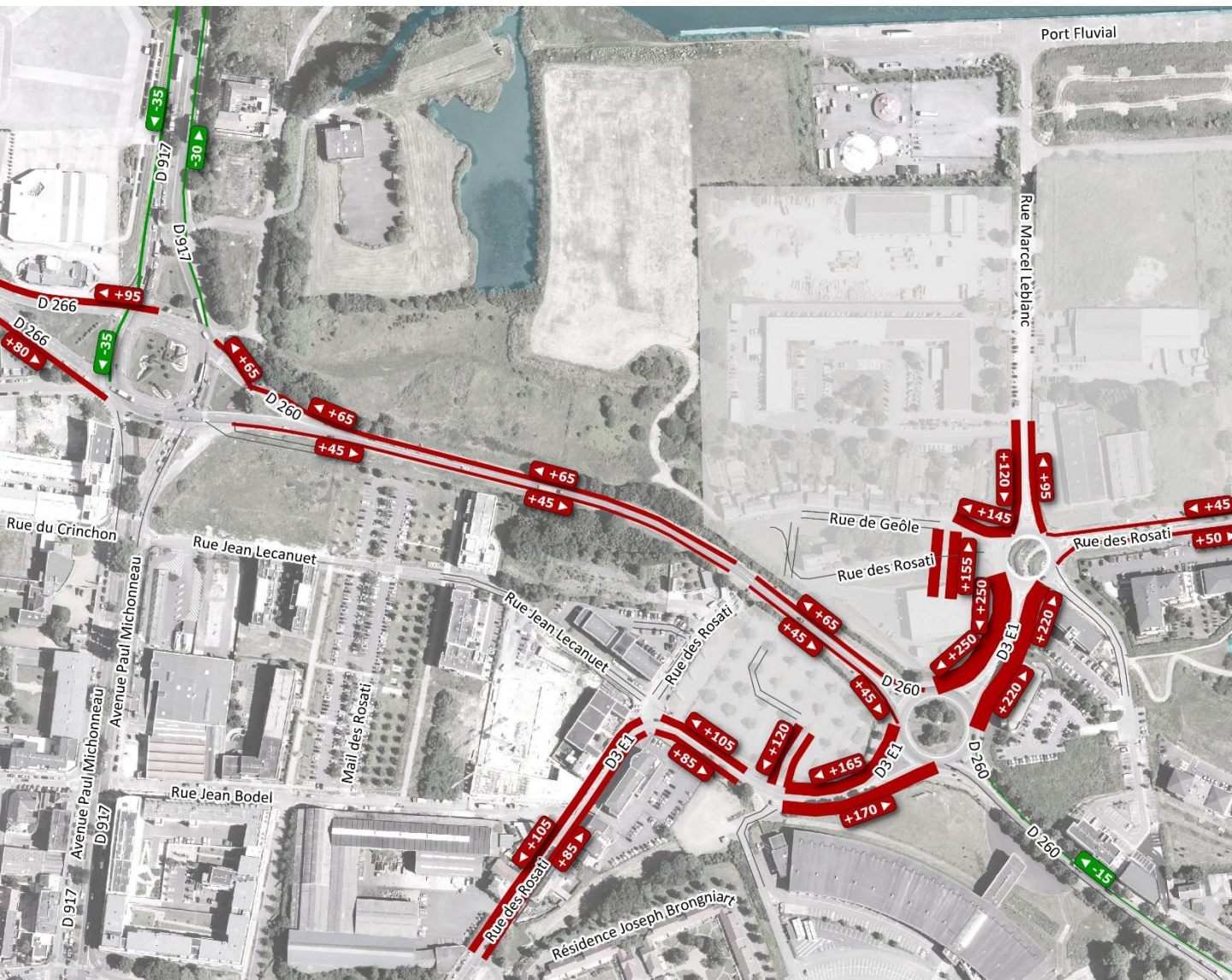
- Développement de l'Hôtel de Police,
- Développement du projet Lidl
- Et aménagement du secteur Nord à vocation logement (environ 400 logements).

Les flux générés sur le réseau viaire étudié sont atténués sur la RD260, avec la trentaine de poids-lourds par sens en moins.

Les trente poids-lourds équivalent à 90 u.v.p., le différentiel avec les flux générés par les projets produit une réduction du flux en UVP (Unité de Véhicule Particulier) sur la D917 nord et la D260 est.

Le solde en UVP est toutefois d'une cinquantaine de véhicules supplémentaire sur la D260 à l'ouest du giratoire D260 x D3E1.

Situation de référence : flux HPS



Variation de flux intégrant :

- Développement de l'Hôtel de Police,
- Développement du projet Lidl
- Et aménagement du secteur Nord à vocation logement (environ 400 logements).

Au-delà d'une augmentation globale du trafic sur la RD260, l'évolution la plus significative se situe sur le tronçon compris entre le giratoire d'Artois Expo et le giratoire RD3E1/ Rue des Rosati / rue de la Geôle / rue Marcel Leblanc.

Ce sont les flux du commerce qui expliquent le volume plus important calculé le soir (150 véhicules attirés et 150 produits par le Lidl), ne s'exprimant que faiblement le matin.

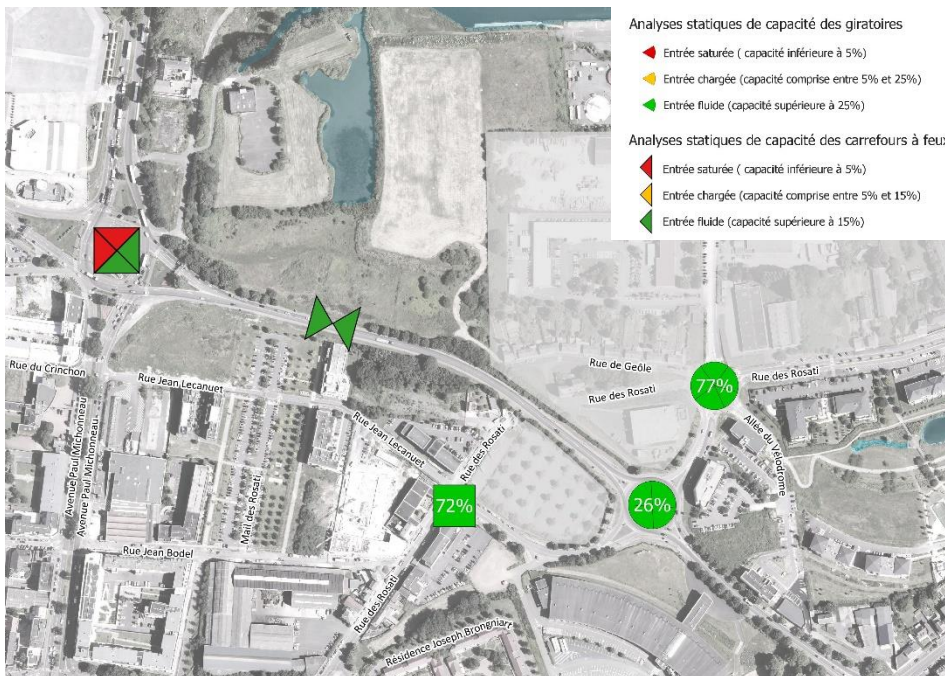
Les flux générés sur le réseau viarie étudié sont atténués sur la RD260, avec la trentaine de poids-lourds par sens en moins. Les trente poids-lourds équivalent à 90 u.v.p., le différentiel avec les flux générés par les projets produit une réduction du flux en UVP (Unité de Véhicule Particulier) sur la D917 nord et la D260 est.

Le solde en UVP est toutefois d'environ une centaine de véhicules supplémentaires le soir sur la D260 à l'ouest du giratoire D260 x D3E1.

Situation de référence : Réserves de capacité

En situation de référence en heure de pointe matin, le giratoire D260 x D3E1 perd en réserves de capacité mais se maintient au dessus du seuil de confort de 25%. Il en est de même le soir.

Cependant, du fait du flux supplémentaire, et du mouvement difficile depuis la D260 est vers la D917 nord, les remontées de files existantes sont accentuées sur la RD260, matin et soir.

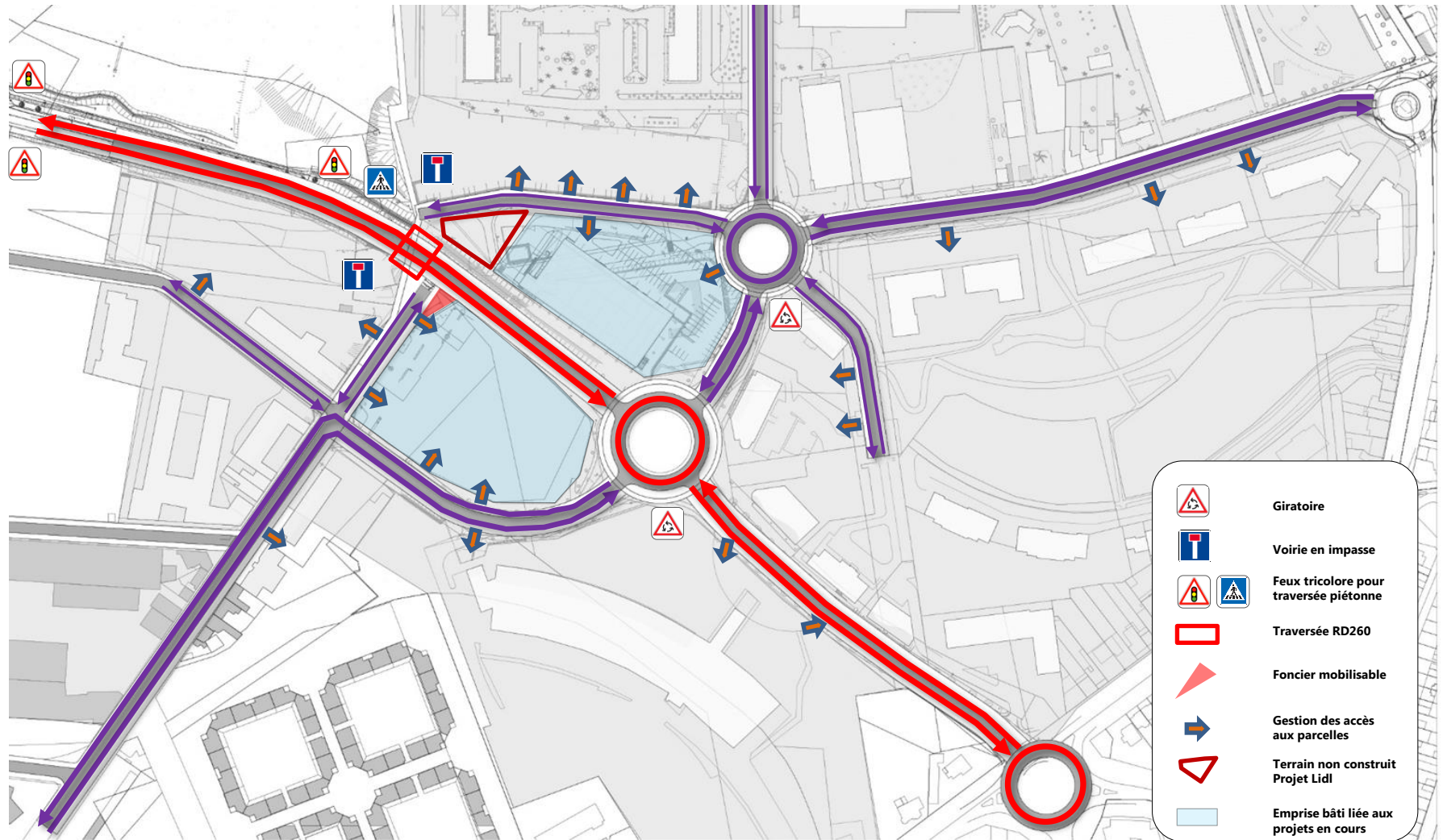


Scénario 1

Schéma viaire

Ce scénario vise un aménagement à minima et une préfiguration du prolongement de la rue des Rosati via la réalisation d'une continuité de voie douce. Il implique la création d'un passage piéton sécurisé par un feu.

Ce scénario permet la constitution d'une axe structurant pour les modes doux permettant de relier la gare aux bords de Scarpe, la base nautique et le futur parc.



Scénario 1 - HPM



Flux HPM



Réserves de capacités – HPM

L'aménagement d'un carrefour à feu pour les modes actifs avec un temps maximisé pour les VL permet de conserver des réserves de capacité.

Les remontées de files indiquées en situation de référence persistent et ne sont que peu accentuées.



Flux HPS



Réserves de capacités – HPS

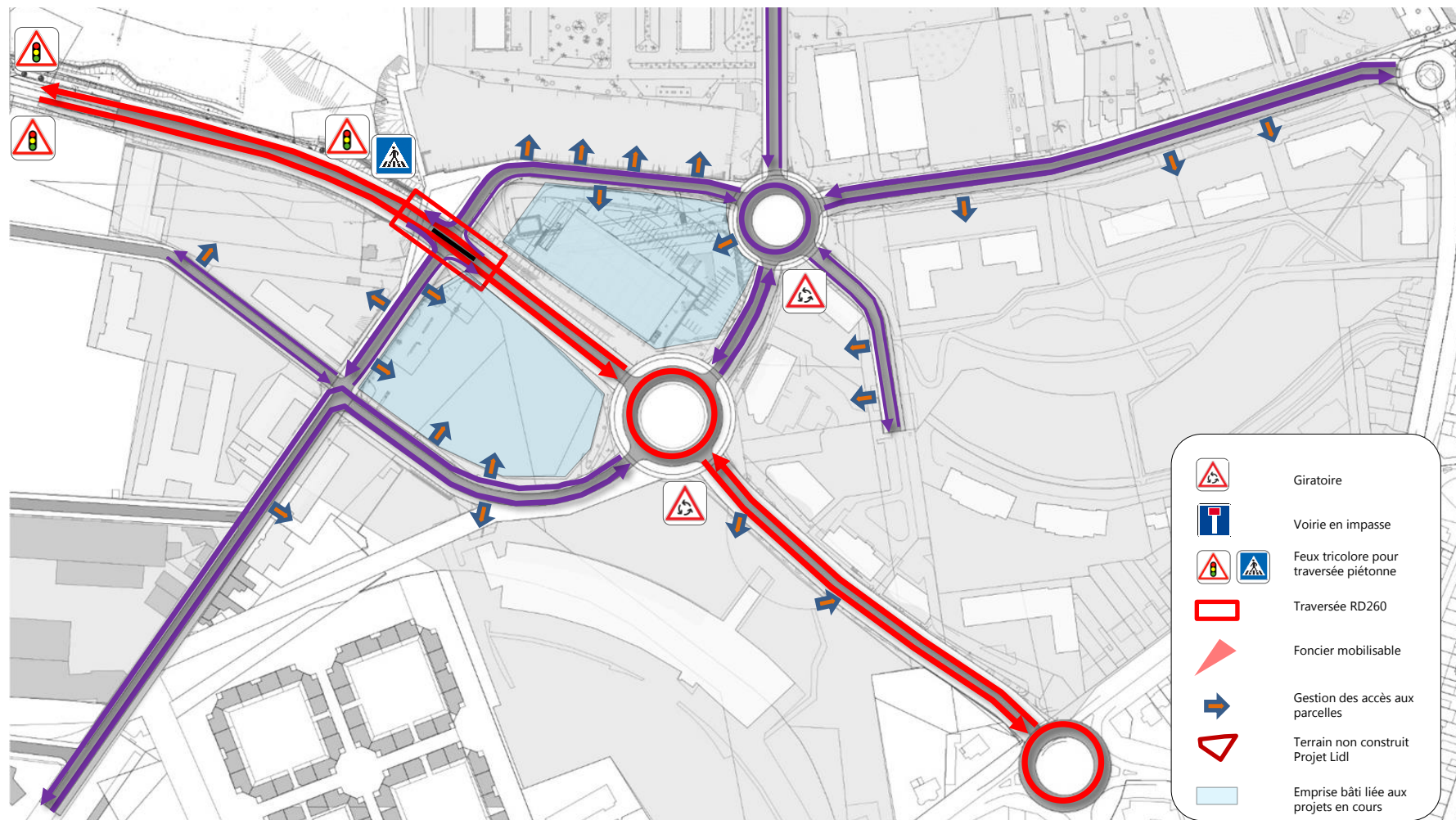
Le soir des remontées persistant comme en situation de référence vers le carrefour D917 xD260, mais ce feu pour modes actifs a un impact limité sur les circulations de véhicules motorisés.

Scénario 2

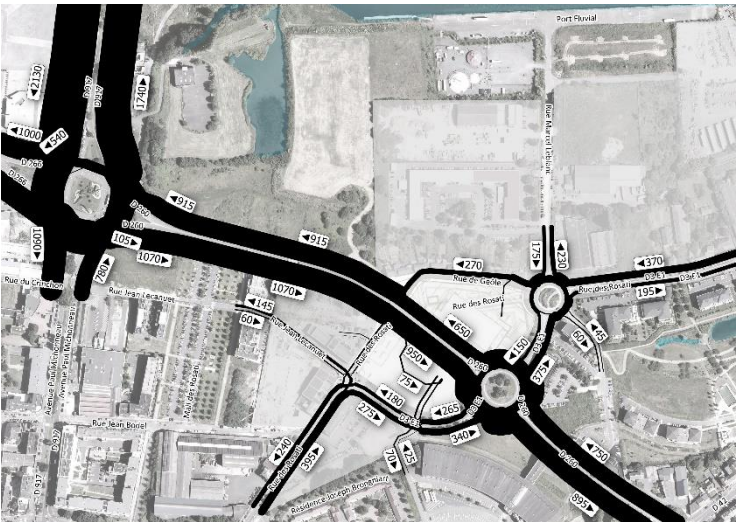
Schéma viaire

Ce scénario repose sur la prolongation de la rue des Rosati uniquement en modes doux et l'aménagement de tourne-droite depuis la rue des Rosati et la rue de la Geôle sur la RD260. Il implique la création d'un passage piéton sécurisé par un feu ainsi que la création d'un terre plein central empêchant les mouvements en tourne-à-gauche.

Tout comme le scénario précédent, il permet la constitution d'une axe structurant pour les modes doux permettant de relier la gare aux bords de Scarpe, la base nautique et le futur parc.



Scénario 2



Flux HPM



Réserves de capacités – HPM

L'embranchement de la rue des Rosati à la D960 avec quatre tourne-à-droite est une autre solution qui impacte faiblement la circulation et permet les traversées modes actifs, du côté est préférentiellement.

Les remontées de files existent toujours dans le sens est-ouest depuis le carrefour D917 x D260 et la situation est un peu dégradée dans le sens ouest-est aussi.

RD449 x Libération							Charge du carrefour: 1379 u.v.p.d/h - Capacité globale:					16%	
Ligne de feux	Temps	phase	Tps Vert	Capacité	Caractéristiques		Comptages (u.v.p./h)			Charge/Voie	Réserve		Stockage
aux entrées du carrefour	V+O		effectif	(uvpd/h/v)	Nb de files	Surlargeur*	T.A.G	Direct	T.A.D.	(u.v.p.d./h/v)	Nb/voie	(%)	maxi (u.v.p.)
1 - D260 est	110	1	107	1328	1	0	0	646	0	646	682	51%	35
2 - Rosati nord	31	2	28	348	1	0	0	0	268	295	53	15%	18
3 - D260 ouest	110	1	107	1328	1	0	0	915	153	1084	244	18%	55
4 - Rosati sud	31	2	28	348	1	0	0	0	33	37	311	89%	4

Deux programmation sont possibles pour le carrefour à feux selon la géométrie :

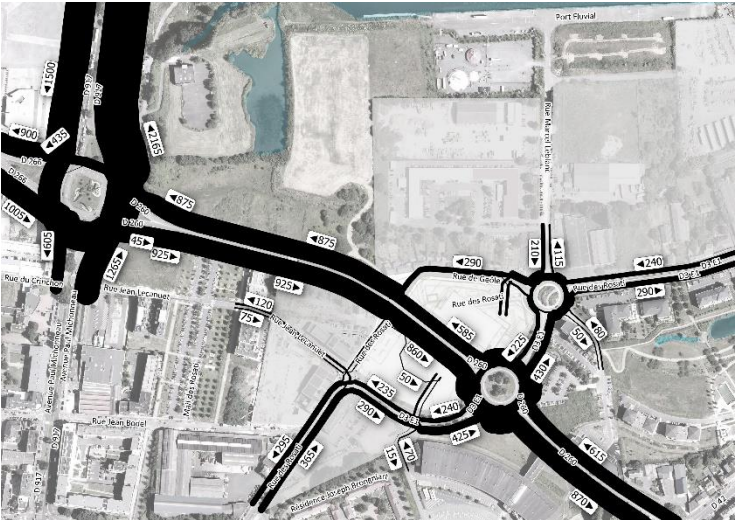
- Avec séparateur sans îlot refuge
- Avec séparateur et îlot refuge piéton-vélo

L'îlot refuge permet d'optimiser la programmation des feux.

RD449 x Libération						Charge du carrefour: 941 u.v.p.d/h - Capacité globale:						42%	
Ligne de feux	Temps	phase	Tps Vert	Capacité	Caractéristiques		Comptages (u.v.p./h)			Charge/Voie	Réserve		Stockage
aux entrées du carrefour	V+O		effectif	(uvpd/h/v)	Nb de files	Surlargeur*	T.A.G	Direct	T.A.D.	(u.v.p.d./h/v)	Nb/voie	(%)	maxi (u.v.p.)
1 - D260 est	73	1	70	1050	1	0	0	646	0	646	404	38%	30
2 - Rosati nord	43	2	40	600	1	0	0	0	268	295	305	51%	16
3 - D260 ouest	93		90	1350	1	0	0	915	153	1084	266	20%	47
4 - Rosati sud	23		20	300	1	0	0	0	33	37	263	88%	4

Dans les deux cas, les réserves de capacité sont supérieures au seuil de confort des carrefours à feux (de 15%).

Scénario 2



Flux HPS



Réserves de capacités – HPS

Les remontées de files depuis le carrefour D917 x D260 sont toujours présentes le soir, et sont aussi accentuées dans le sens ouest-est.

RD449 x Libération							Charge du carrefour: 1253 u.v.p.d/h - Capacité globale:					24%	
Ligne de feux	Temps	phase	Tps Vert	Capacité	Caractéristiques		Comptages (u.v.p./h)			Charge/Voie	Réserve		Stockage
aux entrées du carrefour	V+O		effectif	(uvpd/h/v)	Nb de files	Surlargeur*	T.A.G	Direct	T.A.D.	(u.v.p.d./h/v)	Nb/voie	(%)	maxi (u.v.p.)
1 - D260 est	104	1	101	1254	1	0	0	581	0	581	673	54%	32
2 - Rosati nord	37	2	34	422	1	0	0	0	289	318	104	25%	19
3 - D260 ouest	104	1	101	1254	1	0	0	808	115	935	319	25%	49
4 - Rosati sud	37	2	34	422	1	0	0	0	49	54	368	87%	5

Le soir aussi, dans les deux cas, les réserves de capacité sont supérieures au seuil de confort des carrefours à feux (de 15%).

Le soir les réserves de capacité sont meilleures que le matin compte tenu de flux moindres sur la D260.

RD449 x Libération						Charge du carrefour: 899 u.v.p.d/h - Capacité globale:					45%		
Ligne de feux	Temps	phase	Tps Vert	Capacité	Caractéristiques		Comptages (u.v.p./h)			Charge/Voie	Réserve		Stockage
aux entrées du carrefour	V+O		effectif	(uvpd/h/v)	Nb de files	Surlargeur*	T.A.G	Direct	T.A.D.	(u.v.p.d./h/v)	Nb/voie	(%)	maxi (u.v.p.)
1 - D260 est	73	1	70	1050	1	0	0	581	0	581	469	45%	27
2 - Rosati nord	43	2	40	600	1	0	0	0	289	318	282	47%	17
3 - D260 ouest	93		90	1350	1	0	0	808	115	935	415	31%	41
4 - Rosati sud	23		20	300	1	0	0	0	49	54	246	82%	5