

PROJET D'ACTIVITÉ « LES PORTES DE PICARDIE » SUR LA RD54 A ROYE (80)

ÉTUDE D'IMPACT SUR LE TRAFIC ET LES DÉPLACEMENTS





Rédacteur	N° version	Date version	Vérifié par	Assistant/Technicien	Modifications
K. Kechiche k.kechiche@cdvia.fr +33(0)7.50.55.03.18	1.0	08/07/24	M. Philippot m.philippot@cdvia.fr		Rapport initial

Certification OPQIBI

Pour la recherche ou la sélection de prestataires d'ingénierie compétents, le maître d'ouvrage ou le donneur d'ordres reste maître des procédures qu'il entend utiliser et du contenu des documents qu'il entend demander. Il peut néanmoins faire référence aux qualifications OPQIBI qui constituent un outil d'aide à la décision, un véritable instrument de confiance. Les qualifications OPQIBI informent qu'un prestataire possède les capacités de réaliser et a déjà réalisé, à la satisfaction de clients, les prestations dans les domaines de l'ingénierie où il est qualifié.

CDVIA s'est vu attribuer le certificat de qualification n° 11 08 2324.



SOMMAIRE

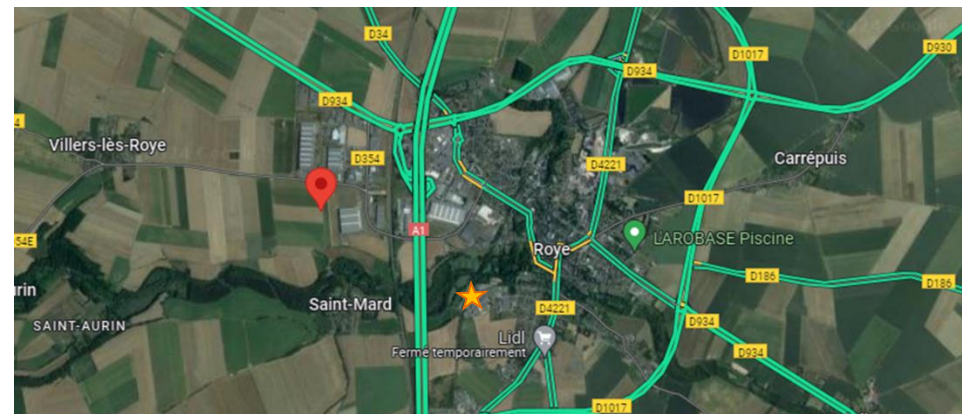
1. PREAMBULE.....	5
2. GLOSSAIRE	6
3. ÉTAT INITIAL	7
3.1. LOCALISATION DU PROJET.....	7
3.2. RESEAU DE TRANSPORT EN COMMUN.....	8
3.3. MODES ACTIFS.....	9
3.4. PRESENTATION DU DISPOSITIF D'ENQUETES	10
3.5. TRAFICS A LA JOURNEE.....	11
3.5.1. RD354 nord	12
3.5.2. RD934	14
3.5.3. RD54 (Rue du Vieux Catil).....	16
3.5.4. Rue du Champ Macret	18
3.5.5. Synthèse des résultats des trafics à la journée.....	20
3.6. TRAFICS AUX HEURES DE POINTE.....	21
3.7. CONDITIONS DE CIRCULATION GENERALES	26
3.8. ANALYSE DE FONCTIONNEMENT ACTUEL DES CARREFOURS	28
4. ANALYSES PROPSECTIVES AVEC LE PROJET ...	29
4.1. FLUX GENERE PAR LE PROJET D'ACTIVITES	29
4.1.1. Programmation	29
4.1.2. Évaluation du flux généré	30
4.1.3. Distribution des flux.....	31
4.2. TRAFIC PREVISIONNELS AUX HEURES DE POINTE .	32
4.3. TABLEAU DE SYNTHESE DES TMJ PREVISIONNELS	37
4.4. NOUVEAU CARREFOUR D'ACCES AU PROJET SUR LA RD54.....	38
4.5. NOUVEAU GIRATOIRE « RD934 X RD354 »	43
4.6. ANALYSE DE FONCTIONNEMENT PREVISIONNEL DES CARREFOURS.....	46
5. SYNTHESE	47

1. PREAMBULE

Dans le cadre d'un projet industriel à Roye (80), le groupe B27 SDE fait appel au bureau d'études CDVIA pour la réalisation de l'étude de trafic liée à l'impact de cet aménagement.

Le projet consiste en l'implantation d'une plateforme logistique appelée « les portes de Picardie » sur une surface de terrain d'environ 220 528 m² et constituée de 18 cellules de stockage.

L'objectif de la présente étude est de réaliser dans un premier temps un diagnostic de l'état initial et des trafics existants autour du projet en menant une campagne de comptages et puis dans un deuxième temps de mener des analyses prospectives permettant de déterminer l'augmentation du trafic, d'évaluer l'impact du projet sur le réseau viaire aux alentours du projet et de déterminer les mesures compensatoires à envisager.



Localisation du projet étudié à Roye (80)

1. Etat initial :

- Recueil de données de trafic.
- Diagnostic des pratiques de mobilités
- Cartes du trafic journalier et horaire actuel (heures de pointe)
- Synthèses des dysfonctionnements et des retenues observés en actuel

2. Etat prévisionnel

- Évaluation du flux généré par le projet
- Affectation des trafics prévisionnels avec le projet
- Proposition d'une solution d'aménagement pour le nouveau carrefour d'accès au projet
- Analyse de fonctionnement prévisionnel du réseau viaire et des carrefours.
- Cartes du trafic journalier et horaire prévisionnel

2. GLOSSAIRE

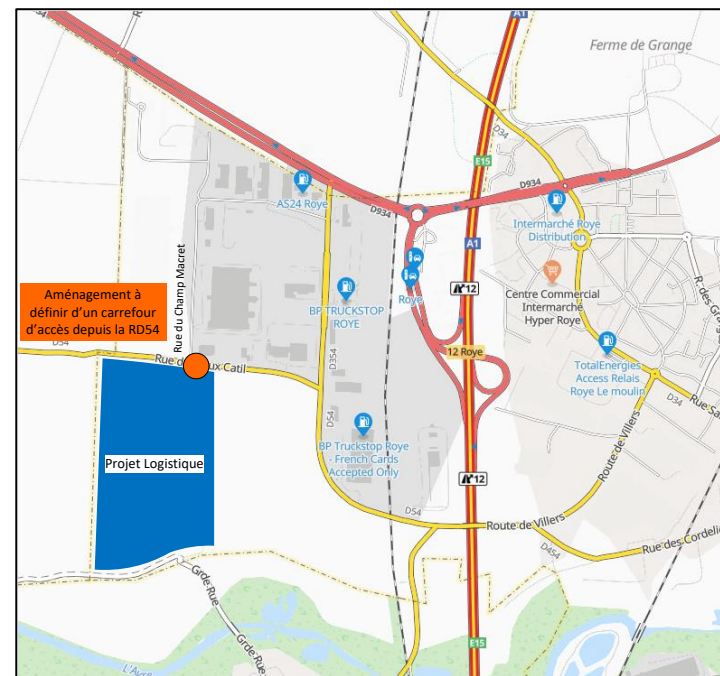
- CLP : Cédez-le-passage
- D-T : Domicile-Travail
- HPM : Heure de pointe du matin
- HPS : Heure de pointe du soir
- HPMidi : Heure de pointe du midi où s'effectue le roulement des employés
- O/D : Origine/Destination
- PL : Poids Lourds (Véhicule >3,5T)
- TàD : Tourne-à-droite
- TàG : Tourne-à-gauche
- TC : Transports en Commun
- VLA : Vitesse Limite Autorisée
- TMJ : Trafic Moyen Journalier (tous les jours de la semaine)
- TMJA : Trafic Moyen Journalier Annualisé
- TMJO : Trafic Moyen des Jours Ouvrés de la semaine
- TV : Tout Véhicule
- UVP : Unité de Véhicule Particulier, unité utilisée pour le calcul de capacité des carrefours, où 1 Véhicule particulier = 1 UVP, 1 Poids-Lourd = 2 UVP, 1 Deux Roues motorisé = 1/3 UVP, 1 vélo = 1/3 UVP
- Véh. : Véhicule
- VL : Véhicule léger
- VP : Véhicule particulier
- PL : Poids lourds
- 2R : Deux Roues motorisé

3. ÉTAT INITIAL

3.1. LOCALISATION DU PROJET

Ce projet de plateforme logistique est situé sur le territoire de la commune de Roye, dans le département de la Somme (80).

Le site bénéficie de la proximité immédiate du réseau routier magistral (diffuseur n°12 de l'autoroute A1) et du réseau routier secondaire (RD934, RD354 et RD54), qui assurent une bonne desserte. A titre d'exemple, l'aéroport Roissy Charles et la ville d'Amiens sont tous les deux situés à seulement 45 min du site.



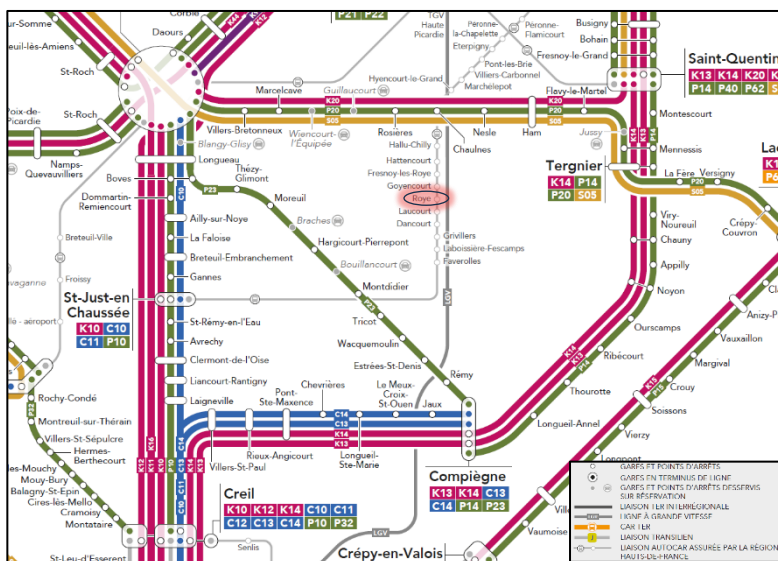
Localisation et accessibilité du site du projet

3.2. RESEAU DE TRANSPORT EN COMMUN

Roye ne dispose pas de gare SNCF, les plus proches étant celles de :

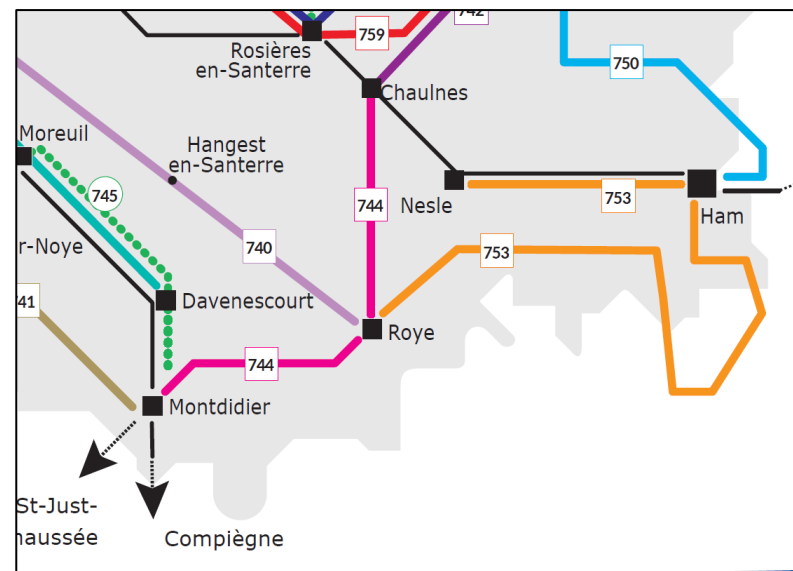
- Chaulnes au nord située à 14 km, soit 29 min en ligne d'autocar 744
- Montdidier à l'ouest situé à 19 km, soit 36 min en ligne d'autocar 744

En l'absence de TER sur Roye, des cars express assurent les connexions entre Roye et le réseau ferroviaire TER proche.



Extrait du plan du réseau TER Hauts de France

Roye voit 4 arrêts de bus (Collège, Salengro, Ancienne Gare et Ancienne Station de service) de la ligne régulière 744 qui fait la liaison Chaulnes / Roye / Montdidier. La ligne a une fréquence d'environ 9 allers-retours par jour.



Extrait du plan du réseau de cars Keolis « Trans'80 »

Aussi, « Flixbus », un autocar de longue distance, assure une liaison directe une fois par jour depuis Paris (Bercy Seine) jusqu'à Roye Péage en 1h55.

3.3. MODES ACTIFS

L'accès à la zone d'activités de la Rue du Champ Macret n'est pas aménagé pour les modes actifs, à l'image de la RD934, la RD354 et la RD54, départementales assez fréquentées par les Poids-Lourds et plutôt linéaires, invitant à la vitesse, et donc non sécurisante pour les modes actifs.



RD354 (Rue du Puits A Mare) vue en direction de la RD54



RD54 au droit de la future zone d'activité



RD934 au droit du carrefour avec la RD354



Rue du Champs Macret

3.4. PRESENTATION DU DISPOSITIF D'ENQUETES

Une campagne de comptages par mâts a été réalisée dans le cadre de cette mission avec :

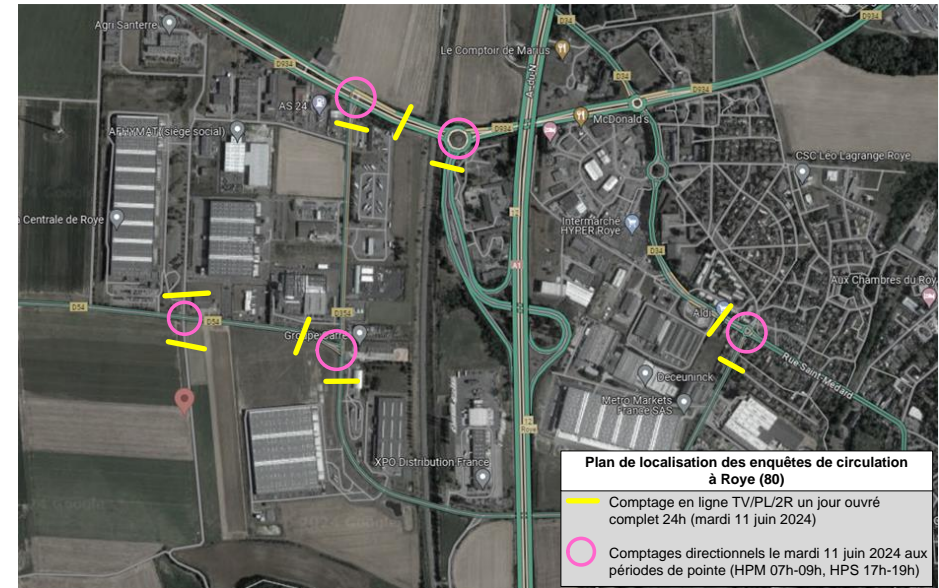
- Des comptages en ligne pendant une journée complète le mardi 11 juin 2024 (24h) avec la distinction des flux : VL, PL et 2RM.
- Des comptages directionnels (le même jour) aux périodes de pointe du matin et du soir dimensionnantes pour le fonctionnement des carrefours

On présente ci-contre un plan de localisation des enquêtes de circulation.



Mât de comptage avec caméra et boîtier d'enregistrement

Les enregistrements vidéo ont également pu être exploités par l'ingénieur de charge de l'étude pour conforter d'éventuels dysfonctionnements modélisés et observés sur site.



Plan de localisation des comptages réalisés

3.5. TRAFICS A LA JOURNEE

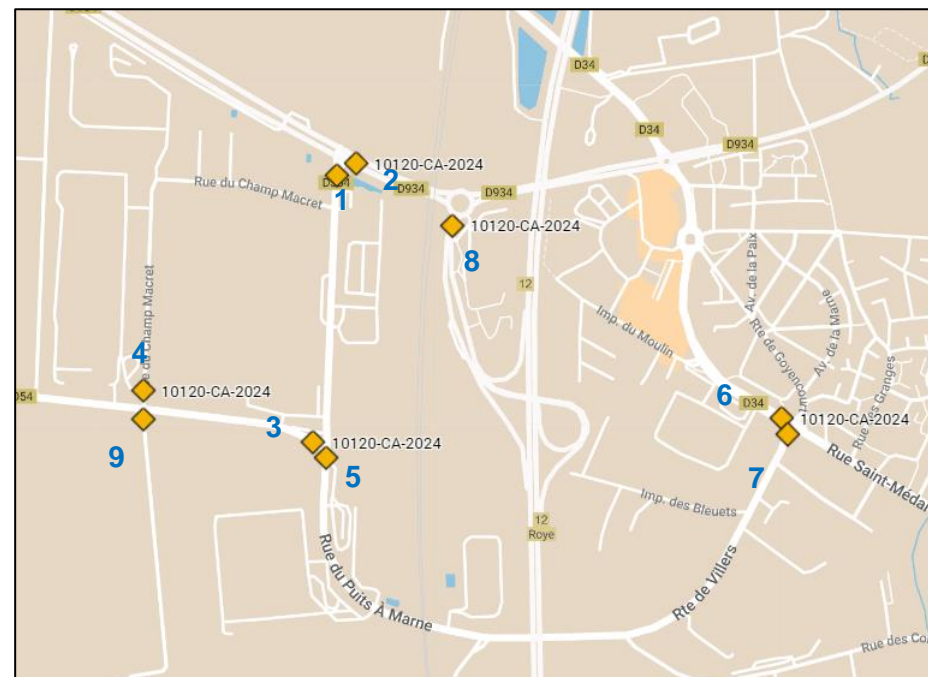
On présente pages suivantes une analyse fine des données de comptages journaliers recueillies des routes suivantes :

1. La RD354 Nord
2. La RD934 Est
3. La RD54 (Rue du Vieux Catil)
4. La Rue du Champ Macret

D'autres résultats détaillés des comptages journaliers sont présentés en annexes pour les points suivants :

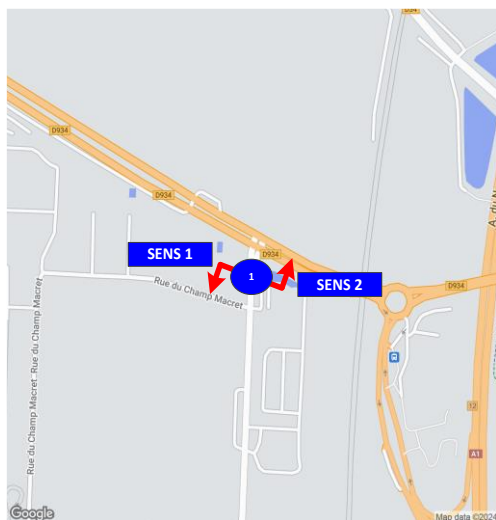
5. La Rue du Puit A Marne (RD54 sud)
6. La RD34 (Rue Saint-Médard)
7. Route de Villers (RD54)
8. Accès Autoroute A1
9. Chemin rural (pas de trafic)

On présente aussi une planche de synthèse des trafics journalier en situation actuelle de référence.



Plan de localisation des comptages à la journée (9 points de comptages mardi 11 juin 2024)

3.5.1. RD354 nord

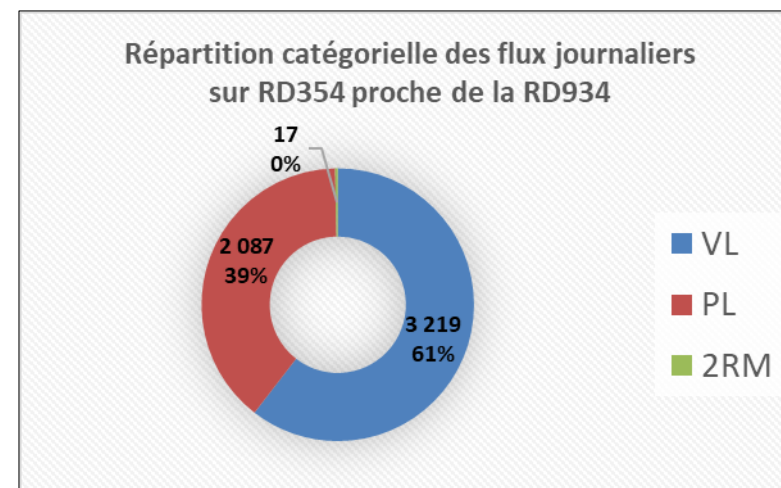


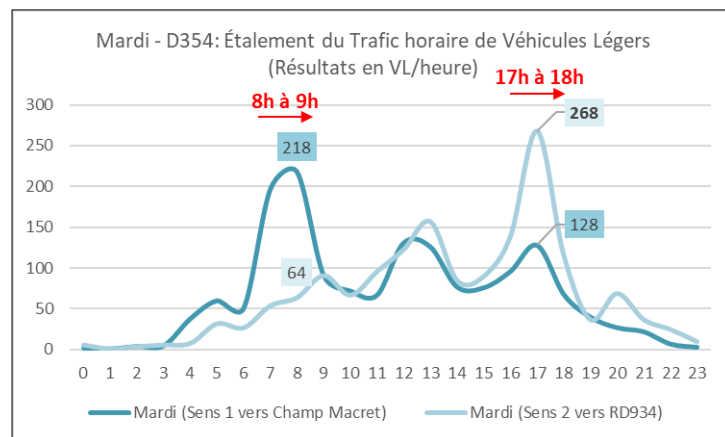
RD354 – 2X1 voie (VLA=50 Km/heure)

Comptages une journée complète (mardi 11/06/2024)

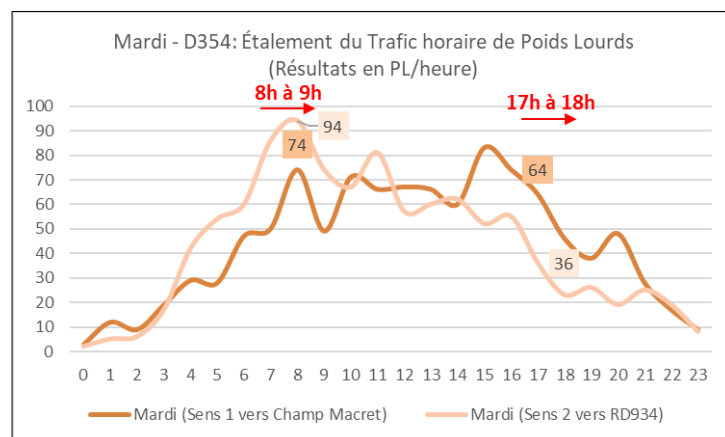
La section de la RD354 comprise entre la Rue du Champ Macret et la RD934, supporte un trafic à la journée de l'ordre 5 323 véh./jour dont une part de trafic Poids Lourds équivalente à 2 087 PL/jour soit 39%.

RD354	Sens 1 (vers la Rue du Ch. Macret)		Sens 2 (vers la RD934)		Sens 1 + 2	
VL	1 607	60%	1 612	61%	3 219	60%
PL	1 057	40%	1 030	39%	2 087	39%
2RM	5	0%	12	0%	17	0%
TV	2 669	100%	2 654	100%	5 323	100%

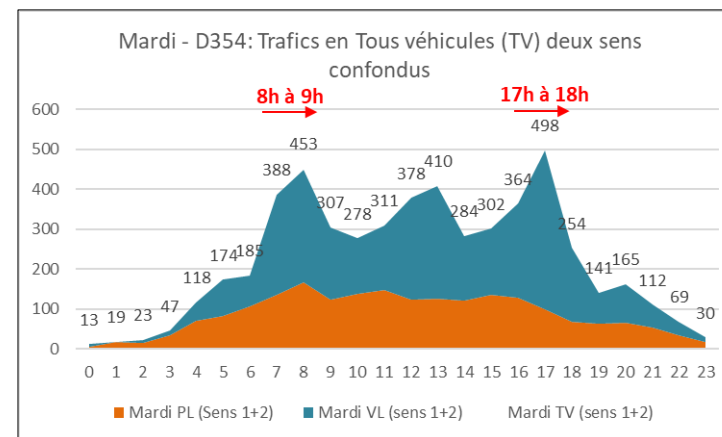




On constate un trafic de VL pendulaire (Domicile – Travail) avec une pointe le matin de 218 VL/heure [08:00,09:00] vers la zone d'activité (sens 1) et 268 VL/heure [18:00,19:00] en sens inverse (sens 2).



On constate un trafic de PL légèrement plus intense en période de pointe du matin. Mais les flux PL sont lissés sur toute la journée de 06h à 20h. Aussi, la zone d'activité sur la RD354 émet plus de PL le matin qu'elle en reçoit (sens 2 > sens 1). Le soir la tendance s'inverse avec plus de PL qui rentrent dans la zone d'Activité

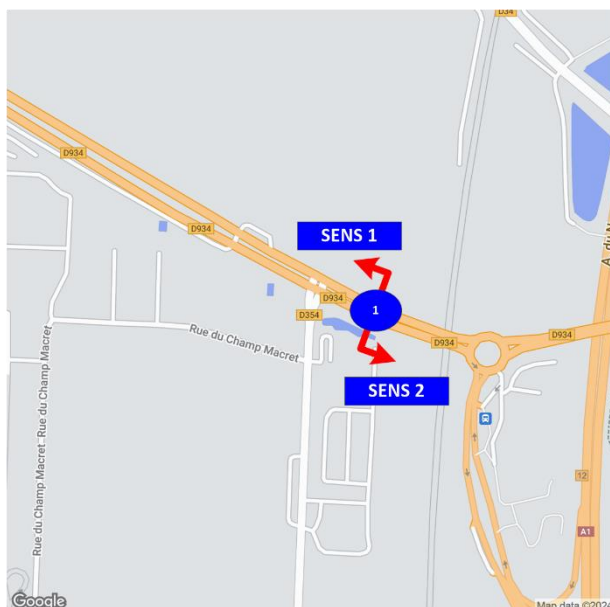


Les trafics pendant la journée sur la RD354 (section la plus proche du carrefour avec la RD934) oscillent entre 300 et 400 véhicules par heure (deux sens confondus).

On distingue des pics de trafics aux heures de pointe du matin et du soir de l'ordre 500 uvp/heure. Le midi de 13h à 14h, il y a un pic de trafic aussi mais moins marquée que le matin et le soir

La part de trafic de PL reste importante avec 40% toute la journée.

3.5.2. RD934

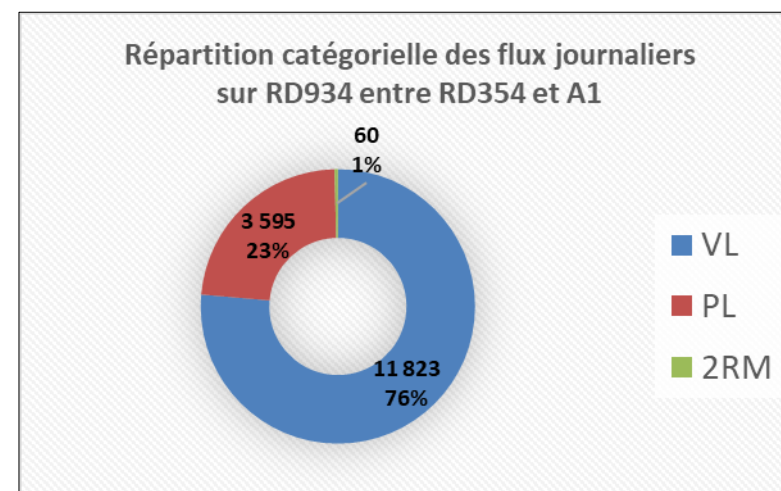


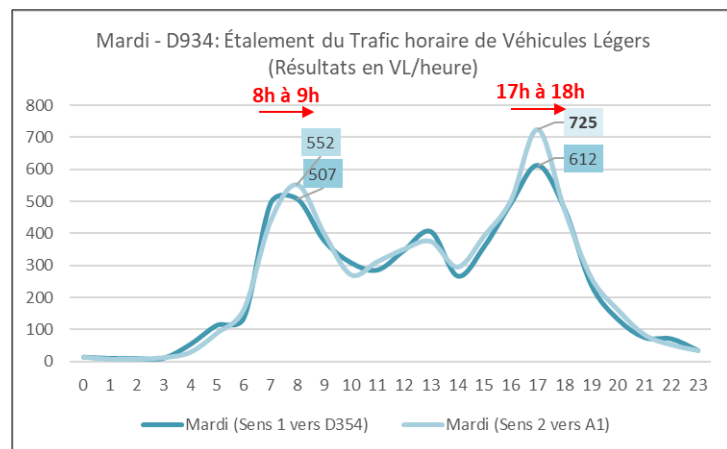
RD934 – 2+1 voies (VLA=50 Km/heure)

Comptages une journée complète (mardi 11/06/2024)

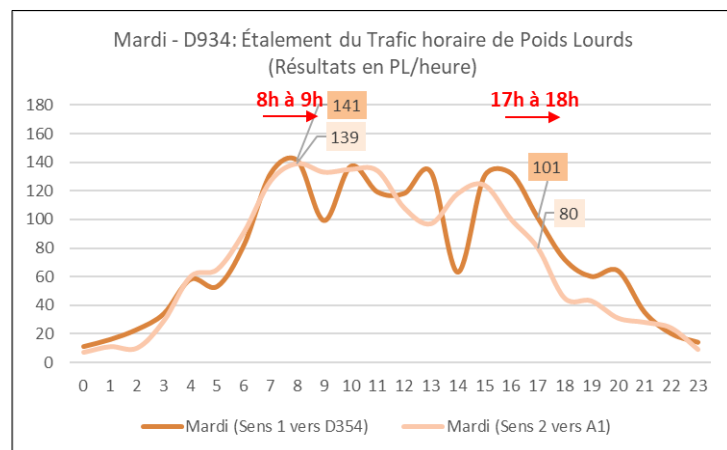
La section de la RD934 comprise entre le grand Giratoire de l'A1 et RD354, supporte un trafic à la journée de l'ordre 15 500 véh./jour dont une part de trafic Poids Lourds équivalente à 3 600 PL/jour soit 23%.

RD934	Sens 1 (vers la RD354)		Sens 2 (vers A1)		Sens 1 + 2	
VL	5 820	76%	6 003	77%	11 823	76%
PL	1 847	24%	1 748	22%	3 595	23%
2RM	30	0%	30	0%	60	0%
TV	7 697	100%	7 781	100%	15 478	100%

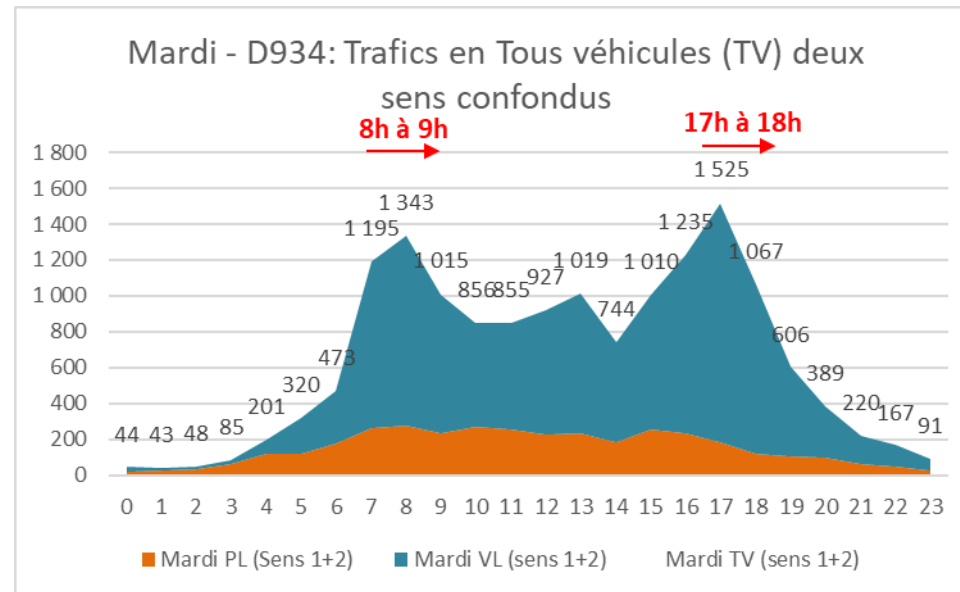




On constate un trafic de VL plutôt équilibré dans les deux sens de circulation avec une pointe plus forte en période de pointe du soir par rapport au matin

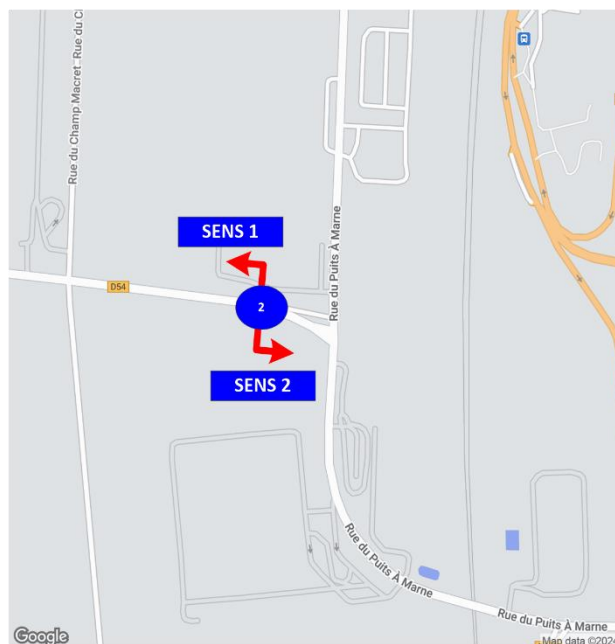


On constate un trafic de PL soutenue et supérieur à 100 PL/heure/sens de 7h à 18h.



On distingue surtout un trafic des trafics plus importants aux heures de pointe du matin et du soir par rapport au reste de la journée. De plus le trafic de poids lourds présente 1/4 du trafic sur toute la journée.

3.5.3. RD54 (Rue du Vieux Catil)

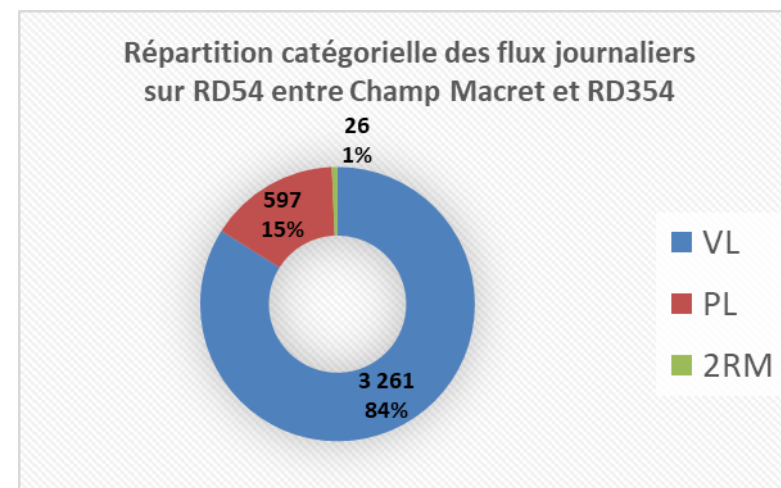


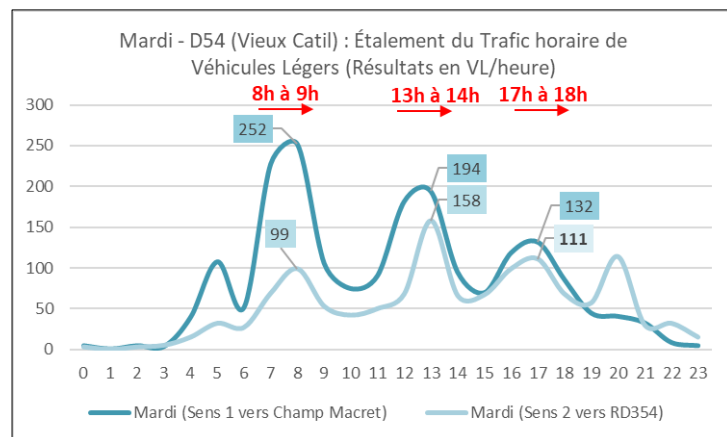
RD54 (Rue du Vieux Catil)– 2x1 voie (VLA=50 Km/heure)

Comptages une journée complète (mardi 11/06/2024)

La section de la RD54 comprise entre RD354 et la Rue du Champ Macret, supporte un trafic à la journée de l'ordre 3 900 véh./jour dont une part de trafic Poids Lourds équivalente à 600 PL/jour soit 15%.

RD54 (Rue du Vieux catil)	Sens 1 (vers la Rue du Champ Macret)		Sens 2 (vers la RD354)		Sens 1 + 2	
VL	1 978	82%	1 283	88%	3 261	84%
PL	426	18%	171	12%	597	15%
2RM	15	1%	11	1%	26	1%
TV	2 419	100%	1 465	100%	3 884	100%

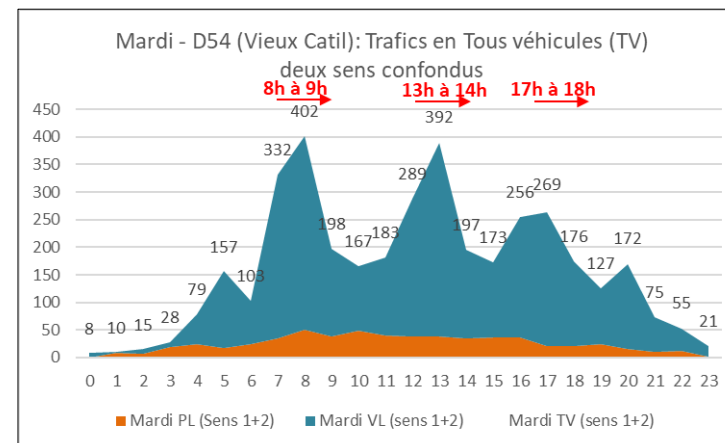




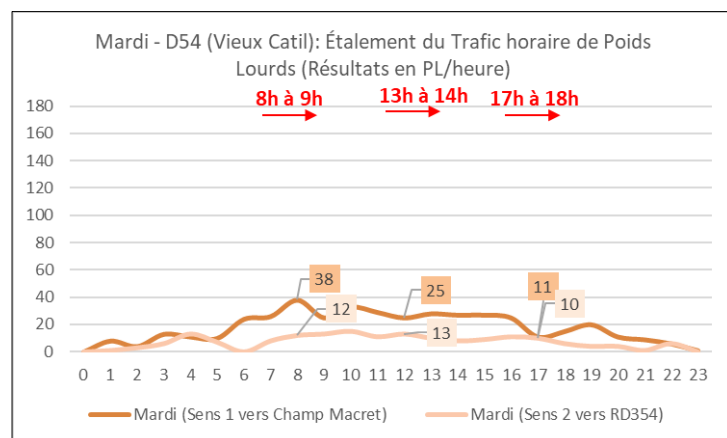
On constate l'existence des activités en 3x8 avec des changements d'équipe à 6h, 13h et 21h. Le trafic de VL (2 sens confondus) sur la Rue du Vieux Catil (RD54) est équivalent entre le matin [08:00,09:00] et le midi [13:00,14:00] avec 350 VL/heure.

Le matin les flux circulent très majoritairement dans le sens Est → Ouest (2 fois et demi supérieur) par contre le midi l'écart est moins patent (1/3 supérieur)

Le trafic de PL est supérieur dans le sens vers Champ Macret



La RD54 (Rue du Vieux Catil) supporte des trafics marqués surtout par des activités en 2 ou 3 équipes. Le matin de 8h à 9h comme le midi de 13h à 14h, les flux atteignent 400 véh./heure (2 sens confondus).



3.5.4. Rue du Champ Macret

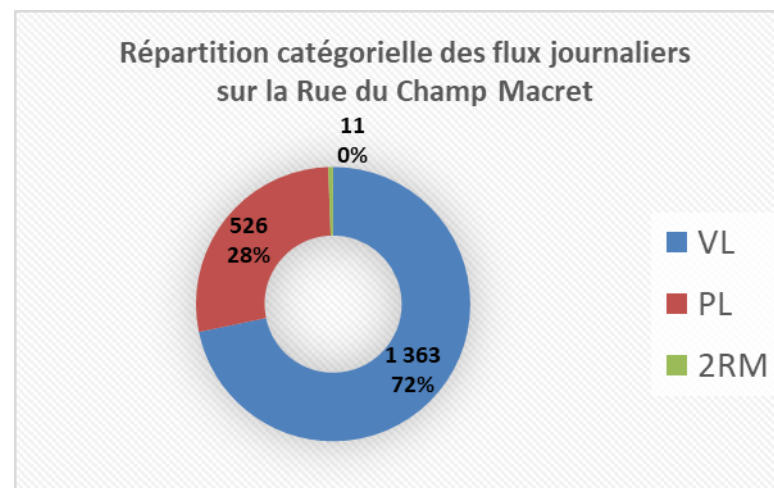


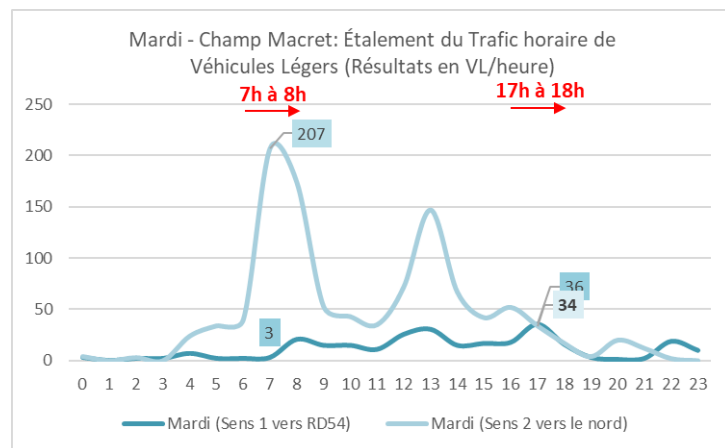
Rue du Champ Macret - 2x1 voie (VLA=50 Km/heure)

Comptages une journée complète (mardi 11/06/2024)

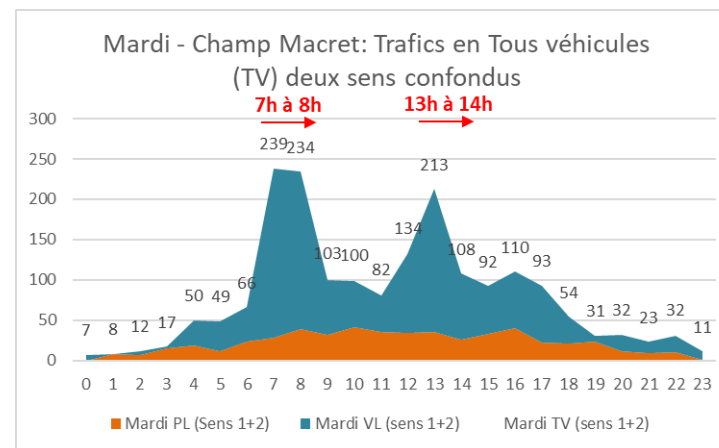
La Rue du Champ Macret, supporte un trafic à la journée de l'ordre 3 900 véh./jour dont une part de trafic Poids Lourds équivalente à 526 PL/jour soit 28%.

Rue du Champ Macret	Sens 1 (vers la RD54)		Sens 2 (sens vers le nord)		Sens 1 + 2	
VL	277	67%	1 086	73%	1 363	72%
PL	134	32%	392	26%	526	28%
2RM	5	1%	6	0%	11	1%
TV	416	100%	1 484	100%	1 900	100%

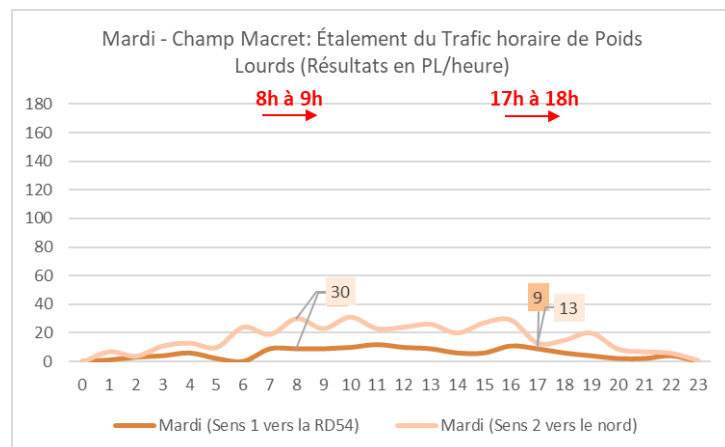




Le Flux est nettement majoritaire pour l'unique entrée de la zone d'activité car au nord c'est un sens unique sortant vers la RD354. La pointe de trafic des VL le matin de 7h à 9h est relativement plus importante par rapport aux autres périodes de changement d'équipes.



Sur l'ensemble de la journée, les trafics sont faibles sauf le matin de 7h à 9h et le midi de 13h à 14h. dans tous les cas les trafics sont nettement supérieurs dans le sens de la réception (vers le nord)



De même, le flux de PL est supérieur dans le sens de réception de la zone d'activité. L'accès au nord de la Rue du Champ Macret au droit de la RD354 est privilégié pour la sortie des camions

3.5.5. Synthèse des résultats des trafics à la journée

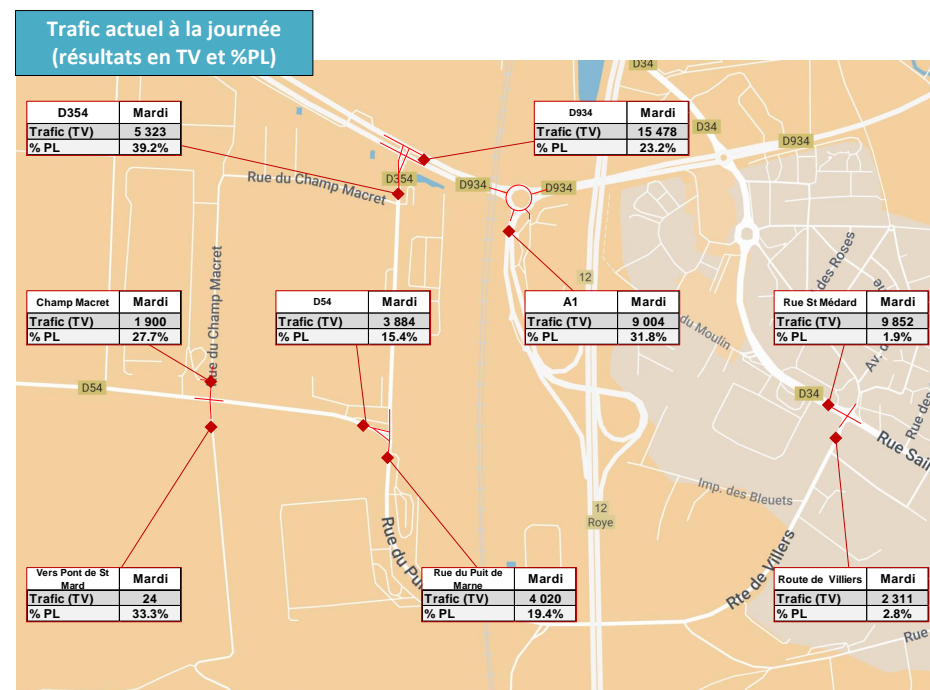
La planche ci-contre récapitule les données de trafics journaliers recueillies pour l'état actuel de référence.

On rappelle que le trafic à la journée en semaine sur la RD934 (2x1 voies) est égal à 15 478 véh./jour (deux sens confondus) avec un taux de poids de lourds de l'ordre de 23%.

La section de la RD354 proche de la RD934 supporte un trafic à la journée égal à 5 323 véh./jour dont 39% de PL soit près la moitié du trafic.

La RD54 au droit du projet supporte un trafic égal à 3 884 véh./jour dont 15% de PL.

A l'intérieur de la zone d'activité, la Rue du Champ Macret supporte des trafics modérés de l'ordre de 1 900 véh./jour dont 28% de Poids Lourds.



3.6. TRAFICS AUX HEURES DE POINTE

On présente pages suivantes les résultats des comptages directionnels suivants :

- Heure de pointe du matin [07:30,08:30] – Résultats en uvp/heure
- Heure de pointe du soir [17:00,18:00] – Résultats en uvp/heure
- Heure de pointe du matin [07:30,08:30] – Résultats en PL/heure
- Heure de pointe du soir [17:00,18:00] – Résultats en PL/heure

Les résultats plus détaillés en nombre de VL, PL, Bus, 2RM, vélos est présenté en annexes

HEURE DE POINTE DU MATIN EN SEMAINE [07:30,08:30] :

La section de la RD54 (Rue du Vieux Catil) supporte une pointe de trafic égale à 399 uvp/heure dont les $\frac{3}{4}$ soit 292 uvp/heure en mouvement de tourne-à-droite vers la Rue du Champ Macret. En sens inverse, le trafic est plus modéré avec 125 uvp/heure depuis Villers-lès-Roye.

Au nord, la Rue du Champ Macret est mise à sens unique sortant de la ZA vers la RD354. C'est ce qui explique les flux relativement faibles depuis Champ Macret vers la Rue du Vieux Catil (RD54).

La Rue du Puits à Marne (RD354) supporte un flux majoritaire égal à 367 uvp/heure depuis la RD934 contre 158 uvp/heure en sens inverse.

Les trafics sont plus intenses autour du grand Giratoire de l'A1.

La pointe de trafic sur la RD934 atteint 910 uvp/heure dont 245 uvp/heure en mouvement de tourne-à-gauche. De même en sens inverse, on recense 839 uvp/heure dont 242 uvp/heure venant de la RD354 en mouvement de tourne-à-droite.

Les trafics de Poids lourds atteignent 125 PL par heure et par sens sur la RD934. L'accès A1 et la RD354 supportent un peu moins de 100 PL/heure dans un sens comme dans l'autre.

HEURE DE POINTE DU SOIR EN SEMAINE [17:00,18:00] :

Le soir, les niveaux de trafic sur la RD54 au droit du projet sont plus modérés et plus équilibrés par rapport au matin avec environ 150 uvp/heure/sens.

Sur la RD354 (Rue du Puits à Marne), on distingue un trafic pendulaire avec un basculement de la pointe par rapport au matin : 341 uvp/heure vers la RD354 contre 266 uvp/heure en sens inverse.

Les trafics sur la RD934 sont aussi intenses que le matin avec 838 uvp/heure depuis le Grand giratoire dont 173 uvp/heure en tourne-à-gauche vers la zone d'activité. En sens inverse, les flux sont de l'ordre de 865 uvp/heure dont 341 uvp/heure en tourne-à-droite depuis la RD354.

Globalement, les trafics de Poids lourds sont inférieurs par rapport à l'heure de pointe du matin avec un flux de PL compris entre 60 et 100 PL par heure et par sens sur la RD934 à l'approche du grand giratoire de l'A1.

COMPTAGES ROUTIERS DIRECTIONNELS

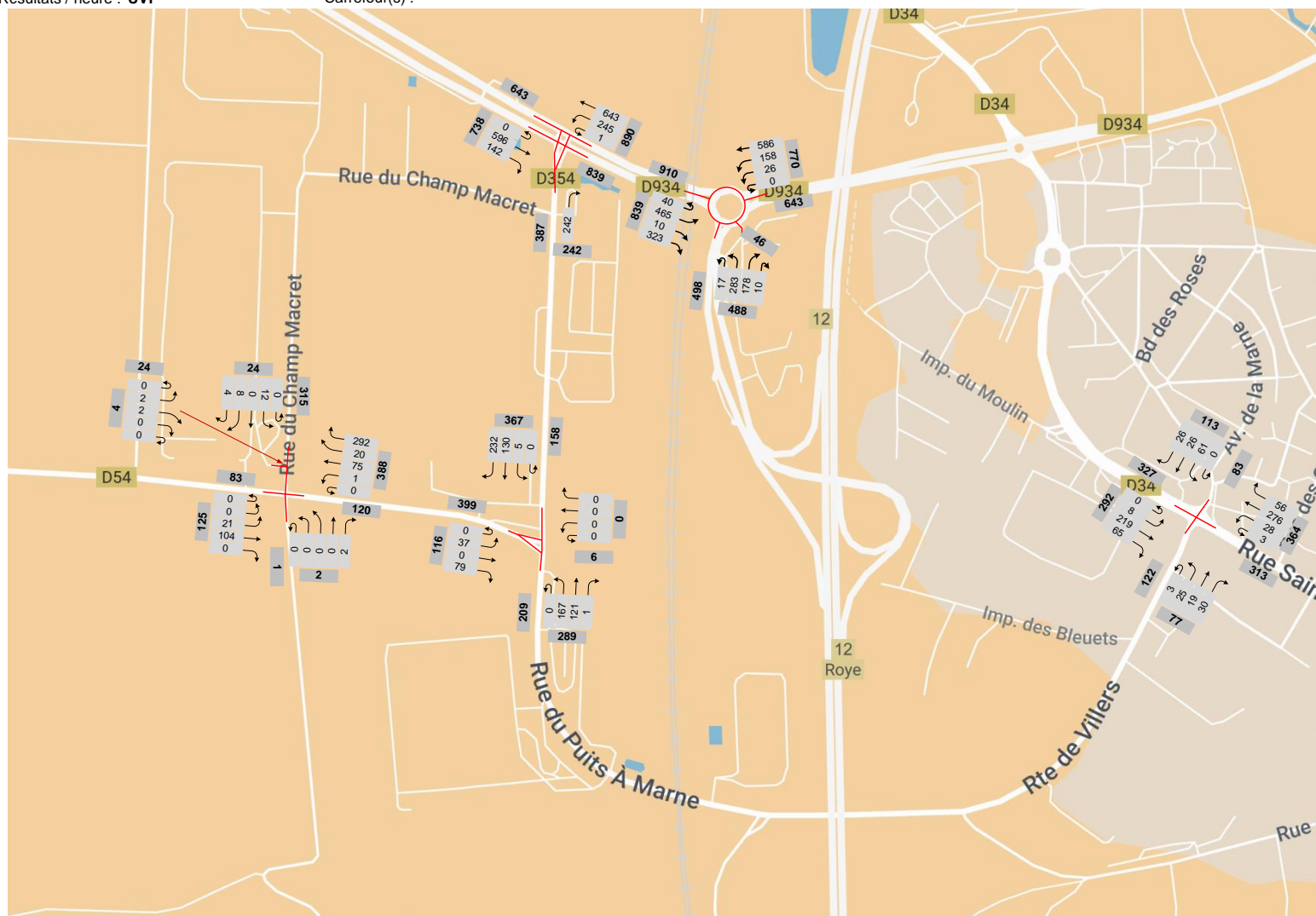
mardi 11 juin 2024

Heure de pointe du matin : 7h30-8h30

Résultats / heure : UVP

Commune(s) : Roye

Carrefour(s) : -



CDVIA

COMPTAGES ROUTIERS DIRECTIONNELS

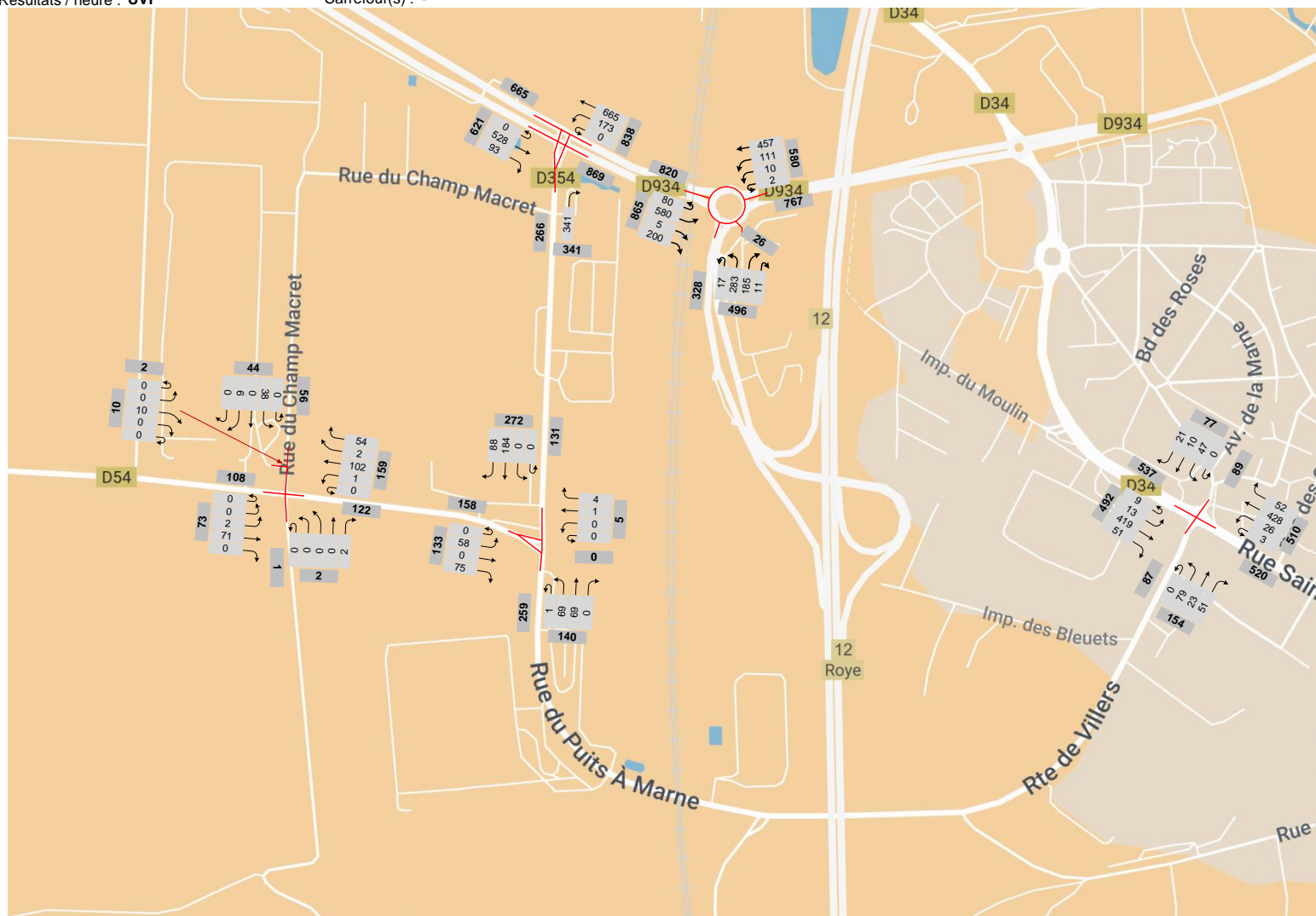
mardi 11 juin 2024

Heure de pointe du soir : 17h00-18h00

Commune(s) : Roye

Résultats / heure : UVP

Carrefour(s) : -



CDVIA

COMPTAGES ROUTIERS DIRECTIONNELS

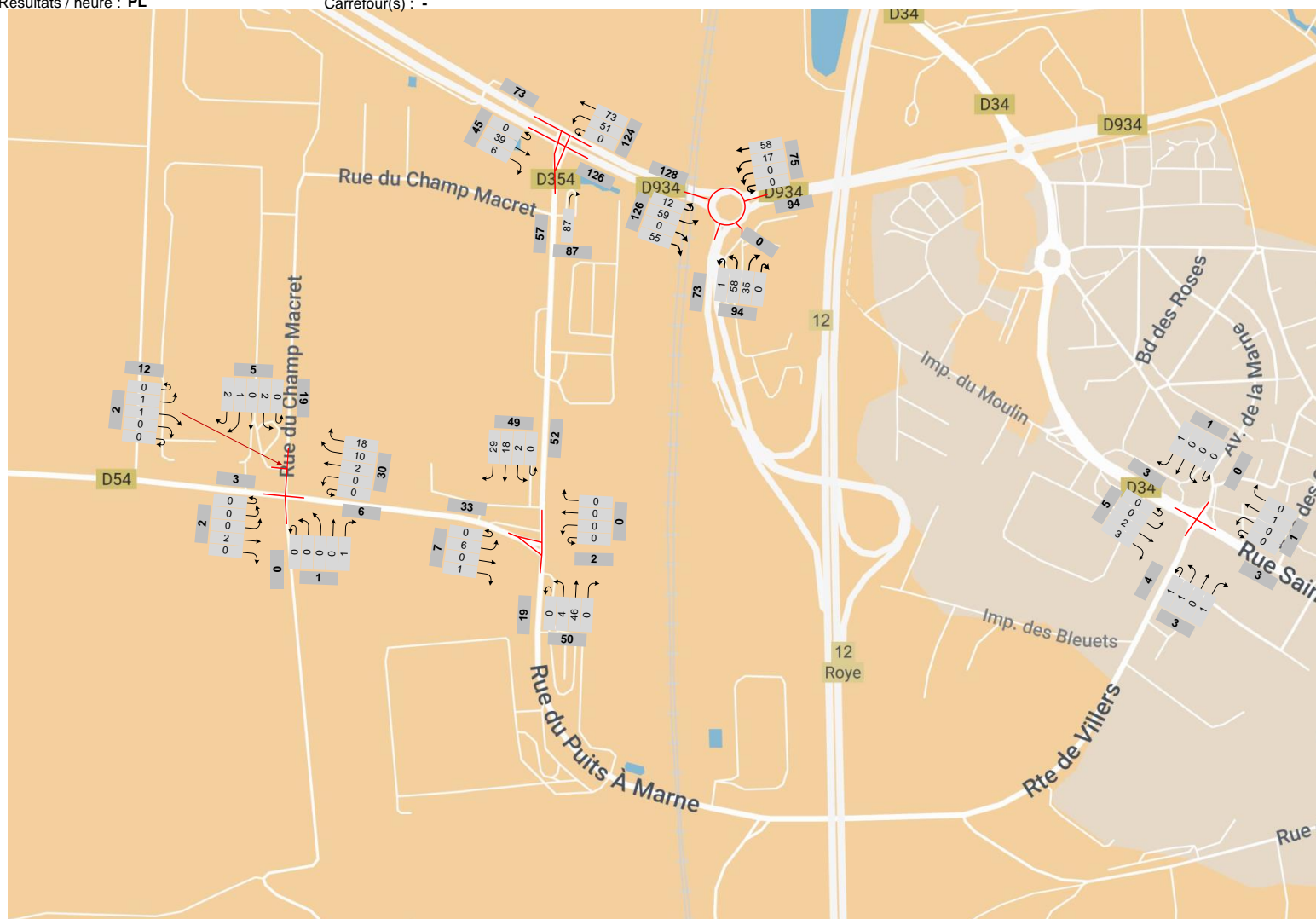
mardi 11 juin 2024

Heure de pointe du matin : 7h30-8h30

Résultats / heure : PL

Commune(s) : Roye

Carrefour(s) : -



CDVIA

3.7. CONDITIONS DE CIRCULATION GENERALES

SUR UN PERIMETRE LARGE :

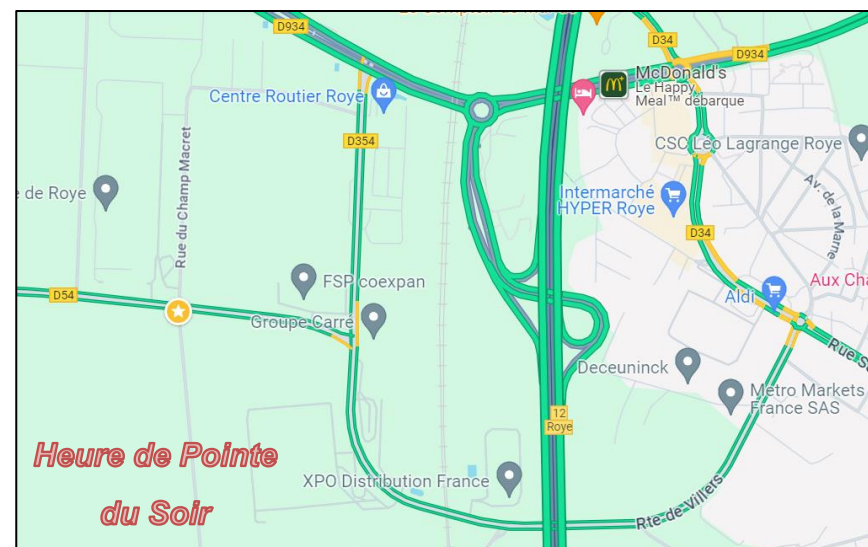
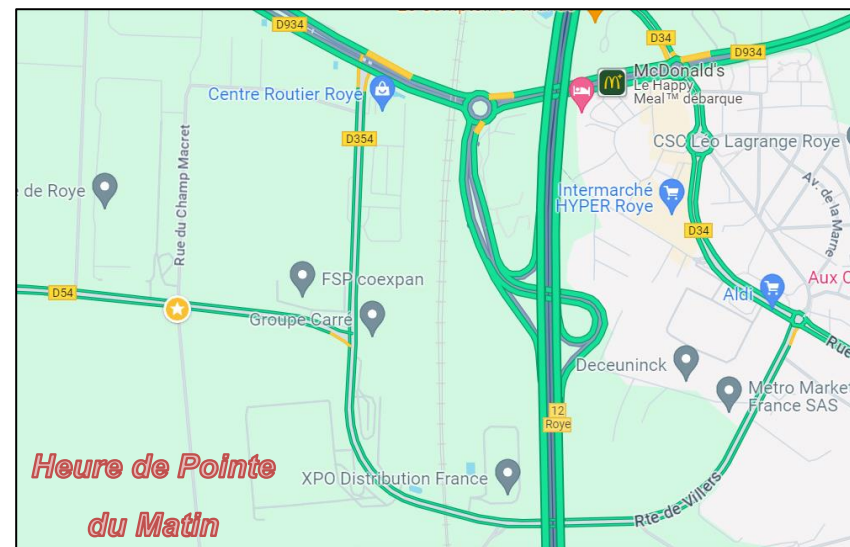
Globalement, le secteur apparaît comme présentant des conditions de circulation fluides, que ce soit en HPM ou HPS.

On propose toutefois de mener une analyse plus fine d'éventuels dysfonctionnements basée sur les enregistrements vidéo des mâts et la visite du terrain.

Les schémas présentés ci-contre représentent les conditions de circulation aux heures de pointe d'une journée ouvrée de base. Il s'agit de cartes Google Maps où les couleurs représentent les vitesses moyennes enregistrées pour chaque section, seules les sections en rouge correspondent à des difficultés de circulation.

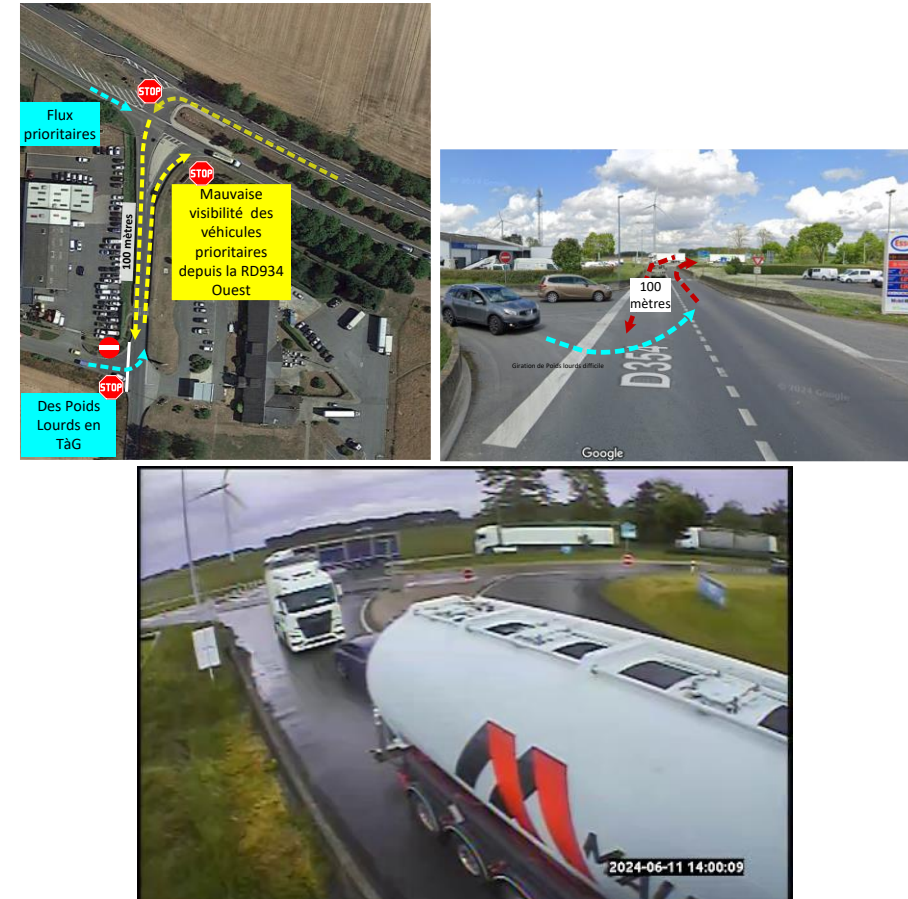
SUR UN PERIMETRE PLUS RAPPROCHE :

- L'aménagement actuel du carrefour C1 « RD934 x RD354 » géré avec un STOP n'est pas adapté à un trafic intense de gros Poids lourds
 - Les flux de Poids lourds soutenus entraînent souvent 3 semis sur la surlargeur de tourne-à-gauche
 - Les manœuvres de giration des grands camions en sortie de la zone d'activité située à seulement 100 mètres (carrefour géré avec STOP de la Rue du Champ Macret) vers la RD354 entraîne des blocages ponctuels en sortie du carrefour.
 - Aussi, d'un point de vue sécuritaire, l'aménagement actuel en carrefour géré avec une signalisation verticale de type STOP ne garantit une meilleure visibilité et ce même en interdisant les tourne-à-gauche depuis le RD354.
- ⇒ On présente page suivante quelques photos qui illustrent les dysfonctionnements observés au niveau du carrefour géré avec STOP sur la RD934
- Pour les autres carrefours, on peut remarquer de légers ralentissements du côté Est de l'A1 sans correspondre pour autant à une circulation chargée.





C1 : Carrefour « RD934 x RD354 » un flux de camions en continu et un fonctionnement difficile pour un carrefour géré avec STOP



C1 : on observe des blocages ponctuels dues à la proximité des deux carrefours (100 mètres) et au grand gabarit des Poids Lourds

3.8. ANALYSE DE FONCTIONNEMENT ACTUEL DES CARREFOURS

Les calculs de capacité sont réalisés aux périodes de pointe dimensionnantes pour le fonctionnement des carrefours : Heures de pointe du matin et du soir.

Cela représente le volume supplémentaire de trafic que peut supporter le carrefour. Si la réserve est supérieure à 20% l'écoulement est fluide, entre 0 et 20% l'écoulement est chargé et en dessous de 0%, le carrefour est saturé. Ces calculs sont réalisés en HPM et HPS à partir des données de comptage.

Les calculs de capacité des carrefours sans feu ont été réalisés à l'aide d'une méthode de calcul validée par le CERTU (méthode allemande inspirée des travaux de Harders et Siegloch) qui consiste à déterminer les réserves de capacité des mouvements non-prioritaires.

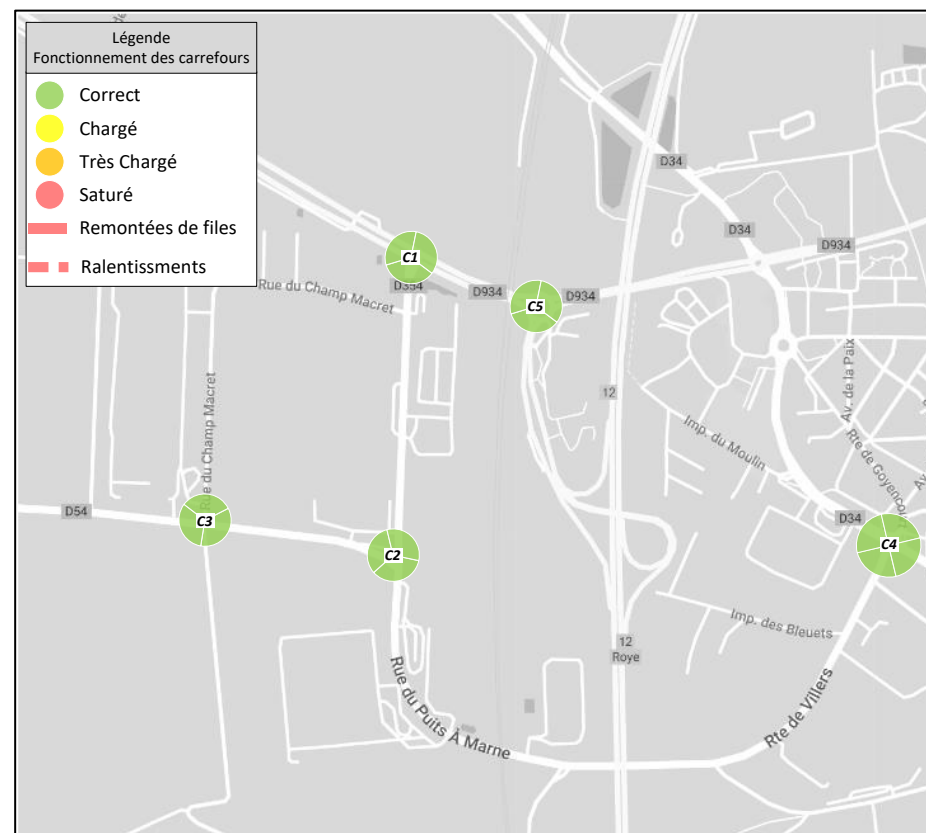
Celles-ci sont fonction du nombre de véhicules qu'ils impliquent mais aussi et surtout du niveau des trafics antagonistes. Les paramètres influençant également les réserves de capacité sont la géométrie de la route principale (2x1 ou 2x2 voies), le type de signalisation (STOP ou CEDEZ LE PASSAGE), la présence ou non d'une voie spéciale d'accélération, la vitesse limite autorisée, etc....

Globalement, compte tenu des niveaux de trafic, les résultats des tests de capacité théoriques des carrefours montrent un fonctionnement satisfaisant aux heures de pointe du matin et du soir.

En pratique, le carrefour C1 « RD934 x RD354 » est en limite de capacité. En effet, les gros Poids Lourds (type semi) représentent ¼ du trafic entrant sortant. Ceci entraîne des temps de d'attente allongés et des remontées de files qui impactent ponctuellement la sortie des camions au niveau du carrefour en amont (Rue du Champ Macret) situé à seulement 100 mètres.

De plus, pendant le blocage ponctuel, ce carrefour C1 ne garantit pas un niveau de sécurité optimal compte tenu de la priorité accordée au flux direct sur la RD934 et du manque de visibilité pour les usagers.

Enfin, un aménagement de type Giratoire pour le carrefour C1 serait aujourd'hui mieux adapté à la charge de trafic sur ce carrefour et à la typologie des flux, ainsi qu'au niveau de sécurité à y attendre. En effet, lorsque lorsqu'un Poids Lourd est à l'arrêt sur le giratoire, le flux à l'entrée du giratoire depuis la RD934 doit lui céder le passage.



Synthèse de fonctionnement actuel des carrefours aux HPM et HPS

Le détail des résultats des calculs de capacité des carrefour enquêtés est présenté en annexe

4. ANALYSES PROSPECTIVES AVEC LE PROJET

4.1. FLUX GENERE PAR LE PROJET D'ACTIVITES

4.1.1. Programmation

Il s'agit d'un projet de plateforme logistique situé le long de la Rue du Vieux Catil (RD54) face à la Rue du Champ Macret à Roye (80).



Photo du site actuel à gauche sur la photo

Données sur le programme fournies :

- Horizon de réalisation : court terme
- La surface totale de terrain est égale à 220 528 m²
- Le Lot A = {A1+A2} présente la grande partie du projet qui est dédiée à la logistique et qui s'étend sur une surface 112 308 m² composés de :
 - 109 500 m² de 18 cellules au total
 - 2 300 m² de bureaux
- ⇒ Le lot A dispose de 273 places de parkings VL, 104 quais de PL et environ 13 places d'entrecroisement de PL (zones tampons).

- Le Lot C est un pôle service de type s'étend une surface de Plancher égale à 1 344 m² et dispose d'environ 60 places de parkings
- Le Lot D est dédié aux PME-PMI avec une Surface de Plancher égale à 6 651 m² et environ 80 places VL.



Plan du projet

Le projet prévoit un seul accès en entrée - sortie à prédéfinir sur la Rue du Vieux Catil (RD54).

4.1.2. Évaluation du flux généré

Données d'entrée des hypothèses pour les déplacements :

- 2 PL (>19T) par jour et par quai (104 quais) soit 208 rotations PL/jour
- Nous considérons une répartition uniforme de ce flux de poids-lourds sur la période [06:00,20:00] afin de conserver une estimation maximaliste du projet. On obtient donc 15 rotations PL par heure émis et reçus.
- 100 employés de bureaux
- 420 employés d'activités répartis sur 3 shifts (7j/7):
 - 160 employés au 1^{er} shift de [06:00,14:00]
 - 160 employés au 2^{ème} shift de [14:00, 21:00]
 - 100 employés (effectif réduit le soir) au 3^{ème} shift de [22:00,06:00]
- 50 VL de visiteurs par jour
- Le pôle de service « C » qui s'étend sur 1 344 m² de SdP est dédié à des activités de services et de loisirs (Exemple : restauration, crèche, salle de sport, Etc.). On suppose que la moitié des flux générés par le pôle C existent déjà sur le site. On estime que ce type d'activités entraîne des turn-over ce qui induit un flux à la journée de l'ordre de 180 VL/jour (3 rotations x 60 places de parking)
- Le Pôle « D » dédié aux PME-PMI s'étend sur une 6 651 m² de SdP. Sur la base d'un emploi par 100 m², ce lot génère 66 emplois plus 10 VL visiteurs par jour, plus 6 rotations de PL par jour.

Enfin, sur la base des hypothèses fournies de 166 emplois de bureaux et de PME-PMI, 180 rotations de VL par jour liées au pôle de service, 60 VL visiteurs, il convient d'appliquer les ratios suivants pour évaluer le flux généré aux heures de pointe du matin et du soir (périodes dimensionnantes pour le fonctionnement des carrefours)

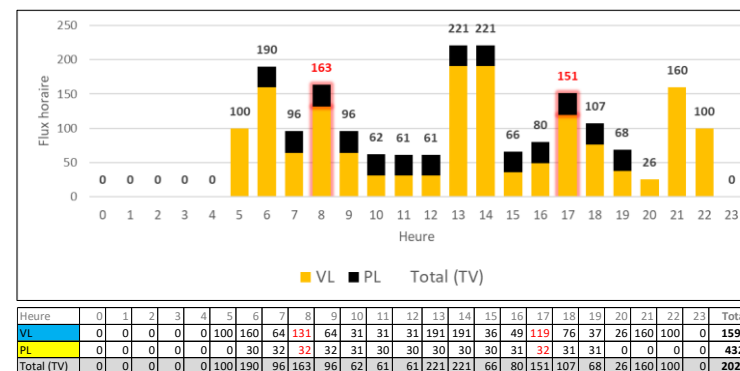
NB. Les 420 employés de l'activité logistiques génèrent 420 VL/jour et sont répartis sur 3 shifts avec des horaires décalées (5h-6h,13h-14h et 21h-22h)

	HPM		HPS	
	Emis	Reçu	Emis	Reçu
Part modale VP	90%	90%	90%	90%
Taux de présence	90%	90%	90%	90%
Taux occupation de véhicules	1.1	1.1	1.1	1.1
Etalement de la pointe	10%	60%	55%	5%
Flux générés par emploi en VP	0.074	0.442	0.405	0.037
Flux générés (166 emplois de bureaux et PME-PMI) en VP	12	73	67	6
Flux générés Pole Service (180 rotation VL par jour)	13	13	13	13
Flux de visiteurs (60 VL par jour)		20	20	
Flux générés PL en uvp/h (1 PL = 2 uvp)	32	32	32	32
Flux générés en uvp/h	57	138	132	51

En flux journalier, on s'attend ainsi à près de 2 028 Véh./Jour (en tous Véhicules deux sens confondus) :

- 1 596 VL par jour (798 émissions / 798 réceptions)
- 432 PL par jour (216 émissions / 216 réceptions)

Avec l'activité journalière qui se déroule en 3 équipes, les trafics sont aussi intenses pendant la période de midi avec des déplacements supplémentaires en période nocturne



Distribution horaire du trafic généré par le projet tout au long de la journée

4.1.3. Distribution des flux

A l'aide des données INSEE de mobilité domicile-travail et par expertise des résultats des comptages recueillis du secteur, on peut estimer l'origine et la destination des flux VL « Domicile-Travail » générés, en vue de leur affectation au plus court chemin sur le réseau.

Compte tenu de la typologie du projet, on affecte le trafic de PL majoritairement au droit de l'autoroute.

Flux de mobilité - Domicile - Lieu de Travail

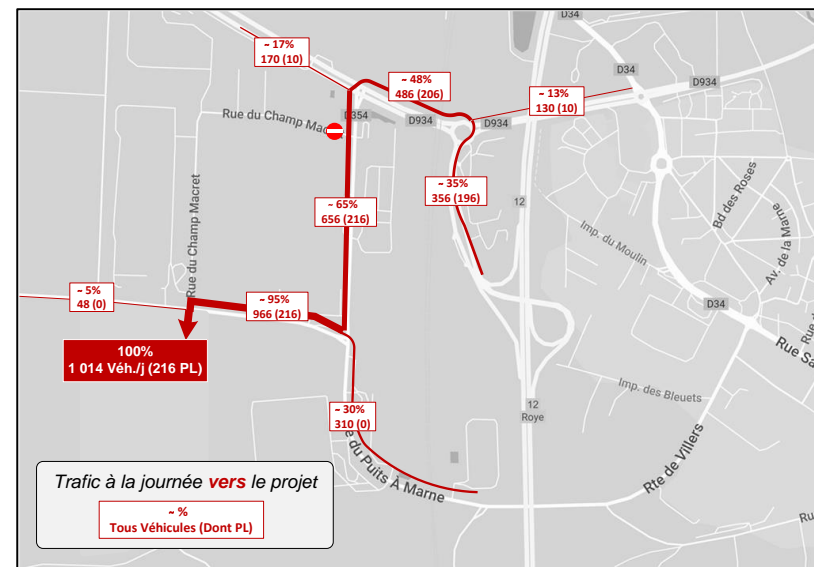
Flux de mobilité - déplacement Domicile - Travail (Seuil > 30)

Mise en ligne le 18/06/2024 - Géographie au 01/01/2024

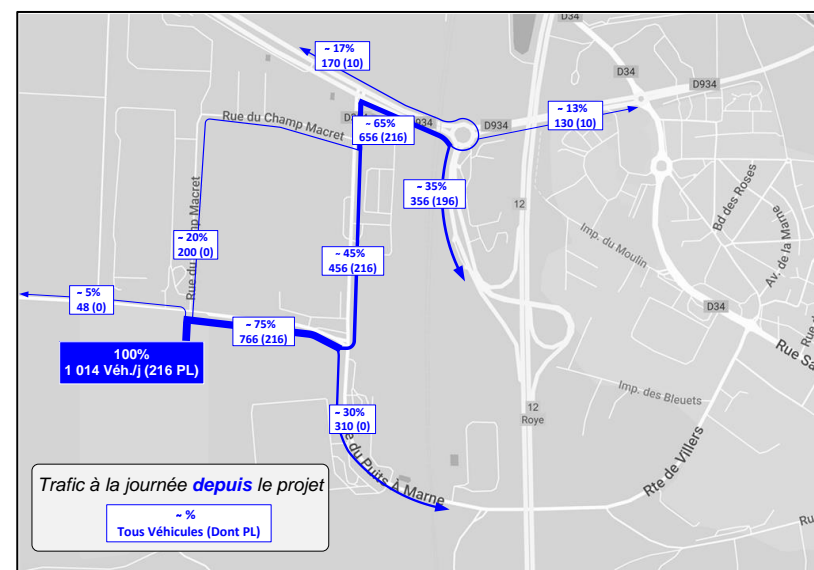
Source (s) : Insee, recensement de la population 2019 - exploitation complémentaires

DETAIL PAR ILOT

DEPUIS	VERS	FLUX_DT
Roye	Roye	1145
Amiens	Roye	124
Montdidier	Roye	121
Trois-Rivières	Roye	92
Rosières-en-Santerre	Roye	85
Nesle	Roye	85
Beuvraignes	Roye	70
Hangest-en-Santerre	Roye	65
Carrépuis	Roye	64
Hattencourt	Roye	55
Gruny	Roye	55
Hombleux	Roye	55
Noyon	Roye	52
Villers-lès-Roye	Roye	51
Chaulnes	Roye	46
Ercheu	Roye	44
Fresnoy-lès-Roye	Roye	44
Eppeville	Roye	44
Parvillers-le-Quesnoy	Roye	40
Rethonvillers	Roye	36
Champien	Roye	35
Roiglise	Roye	35
Liancourt-Fosse	Roye	35
Moreuil	Roye	35
Voyennes	Roye	34
Amy	Roye	30
Hypercourt	Roye	30
Ham	Roye	30



Trafic journalier généré par le projet - sens des arrivées = 1014 Véh./jour (dont 216 PL)



Trafic journalier généré par le projet - sens des départs = 1014 Véh./jour (dont 216 PL)

4.2. TRAFIC PREVISIONNELS AUX HEURES DE POINTE

On présente pages suivantes :

- Les trafics prévisionnels supplémentaires générés par le projet à l'HPM
- Les trafics prévisionnels supplémentaires générés par le projet à l'HPS
- Les trafics prévisionnels avec le projet à l'HPM
- Les trafics prévisionnels avec le projet à l'HPS

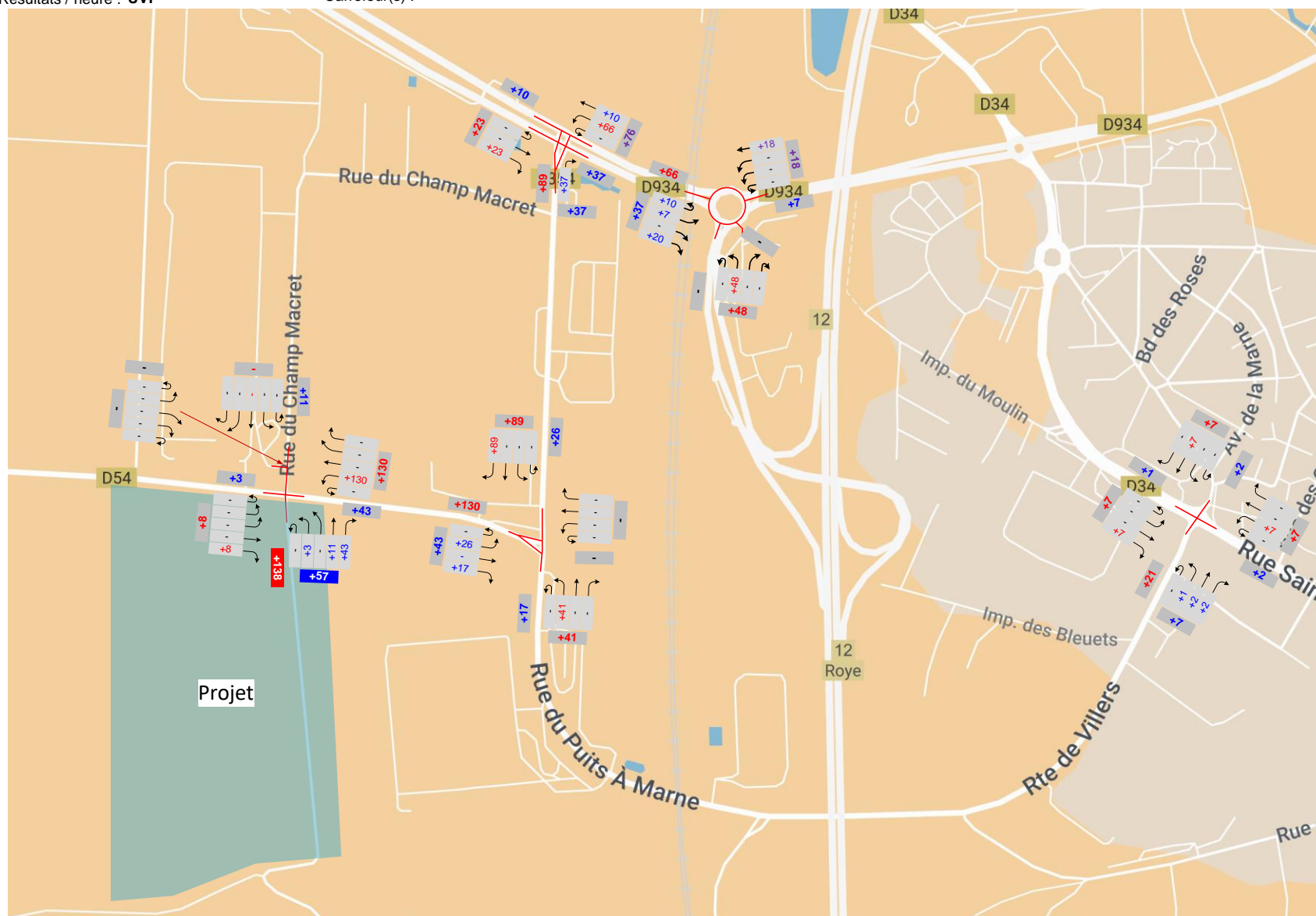
Trafic prévisionnel aux heures de pointe = Trafic actuel + trafic supplémentaire généré par le projet

COMPTAGES ROUTIERS DIRECTIONNELS

Trafic supplémentaire généré par le projet

Heure de pointe du matin : **7h30-8h30**Résultats / heure : **UVP**Commune(s) : **Roye**

Carrefour(s) : -



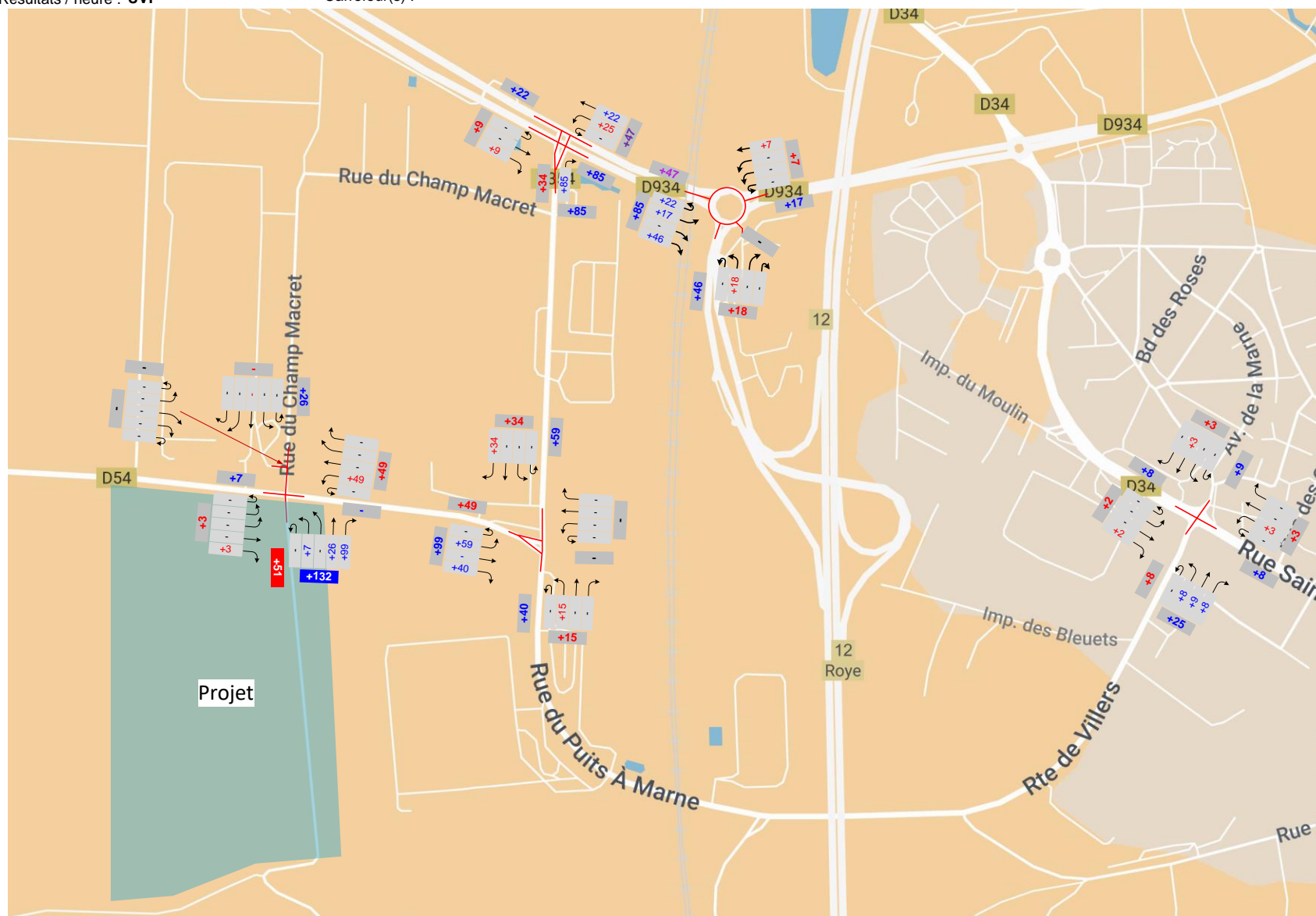
CDVIA

COMPTAGES ROUTIERS DIRECTIONNELS

Trafic supplémentaire généré par le projet

Heure de pointe du soir : **17h00-18h00**Commune(s) : **Roye**Résultats / heure : **UVP**

Carrefour(s) : -



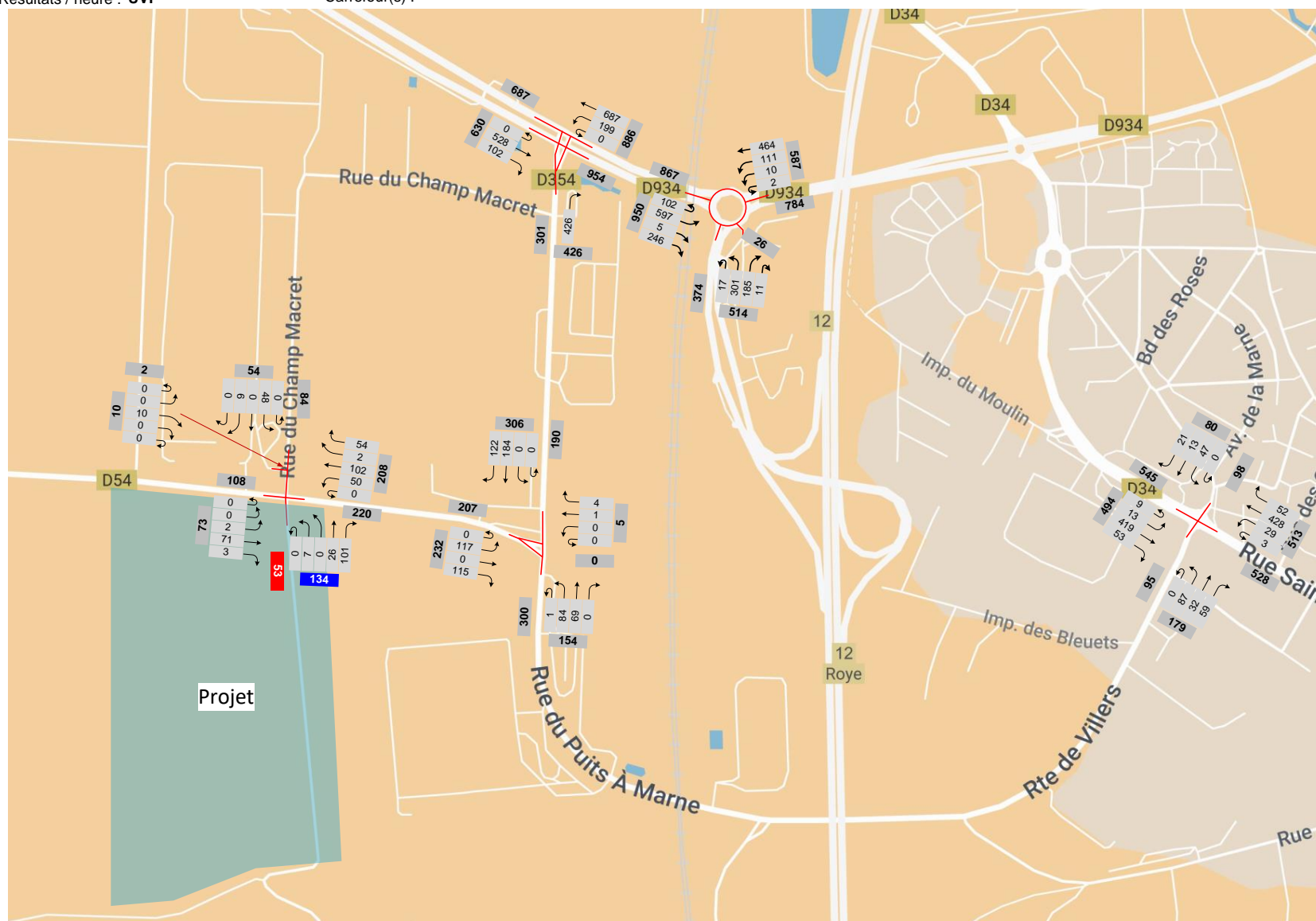
CDVIA

COMPTAGES ROUTIERS DIRECTIONNELS

Trafic prévisionnel avec le projet

Heure de pointe du soir : **17h00-18h00**Commune(s) : **Roye**Résultats / heure : **UVP**

Carrefour(s) : -

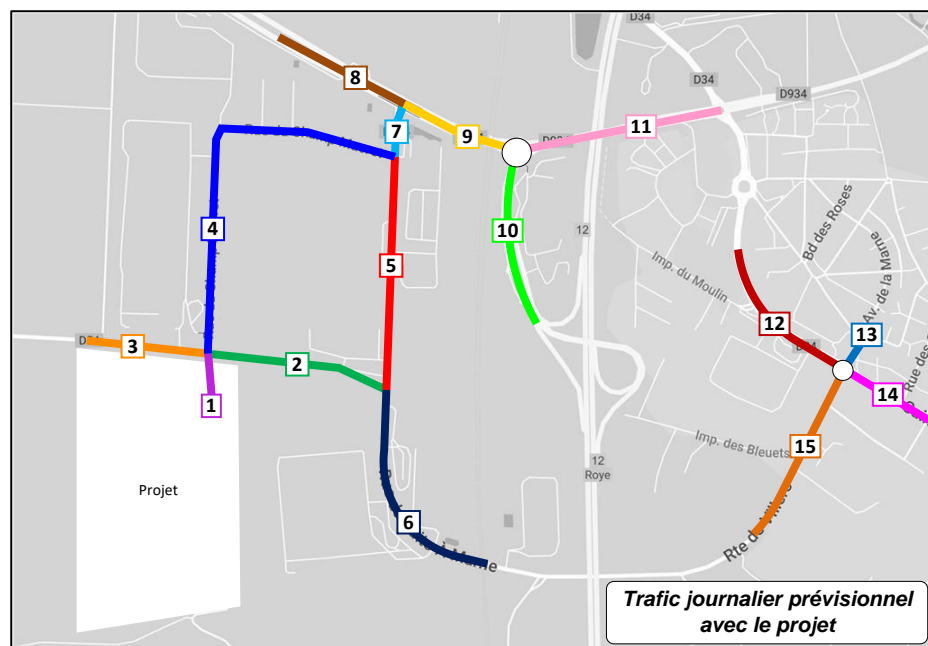


CDVIA

4.3. TABLEAU DE SYNTHESE DES TMJ PREVISIONNELS

Les flux prévisionnels sur les différentes voiries autour du projet sont présentés ci-dessous.

On note globalement une augmentation significative du trafic à la journée sur la section Est de la RD54 (+44% sur la Rue du Vieux Catil) par rapport à la situation actuelle sans projet, cette tendance sera aussi visible au droit de la RD354 (+26%) et la section de la RD934 au droit de l'autoroute A1 (+6%).



	TMJ actuels			TMJ Supplémentaire Généré par le projet			TMJ Prévisionnel (Avec le projet)			Evolution du trafic en %
	TMJA	VL	PL	TMJA	VL	PL	TMJA	VL	PL	
1 Accès Projet sur la RD54				2 028	1 596	432	2 028	1 596	432	100.0%
2 RD54 Est	3 884	3 287	597	1 732	1 300	432	5 616	4 587	1 029	44.6%
3 RD54 Ouest	1 875	1 733	141	96	96	0	1 971	1 829	141	5.1%
4 Rue du Champ Macret	1 900	1 374	526	200	200	0	2 100	1 574	526	10.5%
5 RD354 SUD	4 159	2 878	1 281	1 112	680	432	5 271	3 558	1 713	26.7%
6 RD54 SUD	4 020	3 239	781	620	620	0	4 640	3 859	781	15.4%
7 RD354 NORD	5 323	3 236	2 087	1 312	880	432	6 635	4 116	2 519	24.6%
8 D934 OUEST	12 014	9 904	2 110	340	320	20	12 354	10 224	2 130	2.8%
9 D934 Intermediaire	15 478	11 883	3 595	972	560	412	16 450	12 443	4 007	6.3%
10 Accès A1	9 004	6 142	2 862	712	320	392	9 716	6 462	3 254	7.9%
11 D934 EST	12 433	9 533	2 899	260	240	20	12 693	9 773	2 919	2.1%
12 D34	9 852	9 660	192	124	124	0	9 976	9 784	192	1.3%
13 Rte de Goyencourt	2 164	2 092	73	62	62	0	2 226	2 154	73	2.9%
14 Rue St Médard Sud	10 205	10 097	108	124	124	0	10 329	10 221	108	1.2%
15 Rte de Villers	2 311	2 246	65	310	310	0	2 621	2 556	65	13.4%

Tronçons considérés Tableau des TMJA

4.4. NOUVEAU CARREFOUR D'ACCES AU PROJET SUR LA RD54

Deux solutions d'aménagements peuvent-être mises en avant pour ce futur carrefour d'accès aux parkings du projet étudié :

- 1^{ère} solution de carrefour simple décalé ou pas
- 2^{ème} solution de carrefour Giratoire à 4 branches

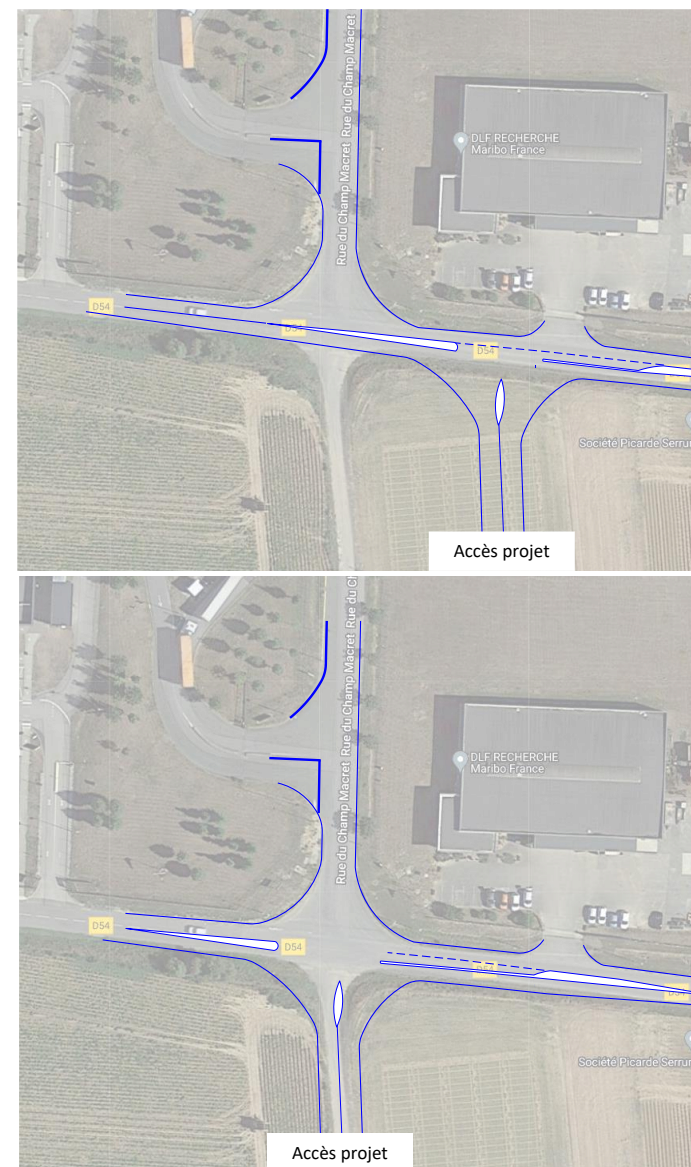
▪ **SOLUTION 1 : SOLUTION D'UN CARREFOUR SIMPLE:**

Dans les deux cas de figures présentés ci-contre, l'accès en tourne-à-gauche depuis et vers le parking de la société « DLF Recherche Maribo » est condamné.

De plus, la giration des poids lourds entre la RD54 et la Rue du Champ Macret sera difficile.



La photo ci-dessus montre l'emprise occupée déjà actuellement par un camion en tourne-à-gauche depuis la Rue du champ Macret vers la Rue du Vieux Catil (RD54 Est)



Les 2 solutions d'aménagement d'un carrefour simple décalée ou en face de la Rue du Champ Macret sont très difficilement envisageables.

■ SOLUTION 2 : SOLUTION D'UN CARREFOUR GIRATOIRE:

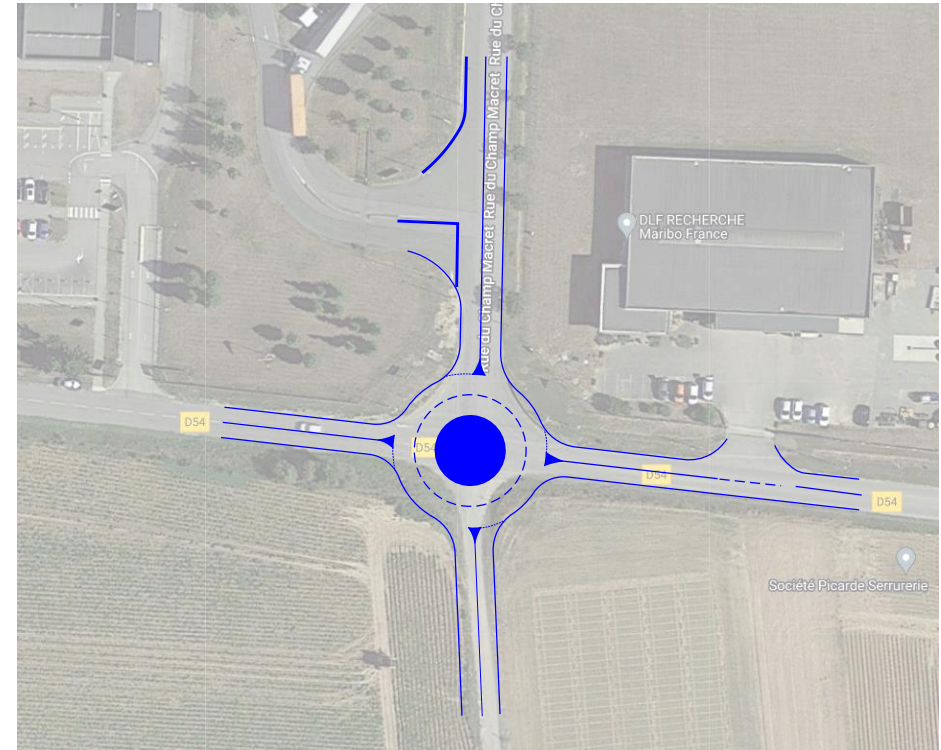
La solution qui consiste à aménager le giratoire en décalage face à la société DLF pose des problèmes de faisabilités. En effet, Ceci entraîne une réduction de la géométrie du giratoire et ce n'est pas adapté aux mouvements tournants des Poids Lourds.

On propose ci-contre l'aménagement d'un nouveau carrefour giratoire « Accès au projet x RD54 x Rue du Champ Macret » avec un rayon extérieur égal à 15 mètres et des entrées sorties sur une file.

Cette solution n'impacte pas l'accès à la société DLF sur la RD54 qui est suffisamment éloignée.

Pour l'accessibilité à la société La centrale Roye sur la Rue du Champ Macret, on préconise soit une ligne en continue avec un accès uniquement en tourne-à-droite soit un décalage de cet accès suffisamment loin pour garantir la giration des PL vers « La centre Roye »

NB : Le dispositif au niveau du contrôle d'accès aux parkings doit assurer la fluidité des voies d'accès depuis la RD54



Pré-définition des aménagements proposés pour un nouveau giratoire « Accès Projet x RD54 x Rue du Champ Macret »

On présente pages suivantes les résultats des calculs de capacité du giratoire aux périodes suivantes :

- Heure de pointe du matin avec le projet
- Heure de pointe du soir avec le projet
- Heure de pointe du Midi [13:00,14:00] => un test de sensibilité maximaliste avec un flux lié aux changements des équipes à la même heure : 221 uvp/heure entrants et 221 uvp/heure sortants.

Girabase Version 4 CERTU - CETE de l'Ouest - SETRA
05/07/2024 - D54 / Rue du Champ Macret / Accès projet

Page 1

Nom du Carrefour :	D54 / Rue du Champ Macret / Accès projet																																												
Localisation :	Roye																																												
Environnement :	Péri Urbain																																												
Variante :	Prev																																												
Date :	05/07/2024																																												
Anneau Rayon de l'îlot infranchissable : 7,00 m Largeur de l'anneau franchissable : 8,00 m Rayon extérieur du giratoire : 15,00 m																																													
Branches <table border="1"> <thead> <tr> <th rowspan="2">Nom</th> <th rowspan="2">Angle (degrés)</th> <th rowspan="2">Rampe > 3%</th> <th rowspan="2">Tourne à droite</th> <th colspan="3">Largeurs (en m)</th> <th rowspan="2">Sortie</th> </tr> <tr> <th>Entrée à 4 m</th> <th>à 15 m</th> <th>Ilôt</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>D54 Est</td> <td>0</td> <td></td> <td></td> <td>3.50</td> <td></td> <td>3.00</td> <td>4.00</td> </tr> <tr> <td>Rue du Champ Macret</td> <td>90</td> <td></td> <td></td> <td>3.50</td> <td></td> <td>3.00</td> <td>4.00</td> </tr> <tr> <td>D54 Ouest</td> <td>180</td> <td></td> <td></td> <td>3.50</td> <td></td> <td>3.00</td> <td>4.00</td> </tr> <tr> <td>Accès Projet</td> <td>270</td> <td></td> <td></td> <td>3.50</td> <td></td> <td>3.00</td> <td>4.00</td> </tr> </tbody> </table>			Nom	Angle (degrés)	Rampe > 3%	Tourne à droite	Largeurs (en m)			Sortie	Entrée à 4 m	à 15 m	Ilôt	D54 Est	0			3.50		3.00	4.00	Rue du Champ Macret	90			3.50		3.00	4.00	D54 Ouest	180			3.50		3.00	4.00	Accès Projet	270			3.50		3.00	4.00
Nom	Angle (degrés)	Rampe > 3%					Tourne à droite	Largeurs (en m)			Sortie																																		
			Entrée à 4 m	à 15 m	Ilôt																																								
D54 Est	0			3.50		3.00	4.00																																						
Rue du Champ Macret	90			3.50		3.00	4.00																																						
D54 Ouest	180			3.50		3.00	4.00																																						
Accès Projet	270			3.50		3.00	4.00																																						
Remarques de conception Néant																																													

Girabase Version 4 CERTU - CETE de l'Ouest - SETRA
05/07/2024 - D54 / Rue du Champ Macret / Accès projet

Page 2

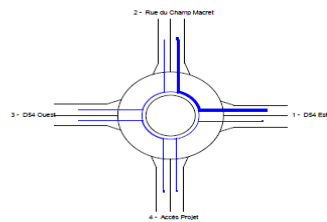
Période HPM prev

Trafic Piétons

1	2	3	4
10	10	10	10

Trafic Véhicules Mode UVP

	1	2	3	4	Total Entrant
1	0	332	75	130	537
2	14	0	8	0	22
3	104	21	0	8	133
4	45	11	3	0	59
Total	163	364	86	138	751



Girabase Version 4 CERTU - CETE de l'Ouest - SETRA
05/07/2024 - D54 / Rue du Champ Macret / Accès projet

Page 3

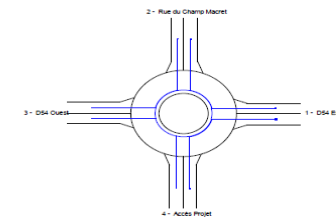
Période HPS prev

Trafic Piétons

1	2	3	4
10	10	10	10

Trafic Véhicules Mode UVP

	1	2	3	4	Total Entrant
1	0	56	102	50	208
2	88	0	0	0	88
3	71	2	0	3	76
4	101	26	7	0	134
Total	230	84	115	53	482



Girabase Version 4 CERTU - CETE de l'Ouest - SETRA
05/07/2024 - D54 / Rue du Champ Macret / Accès projet

Page 4

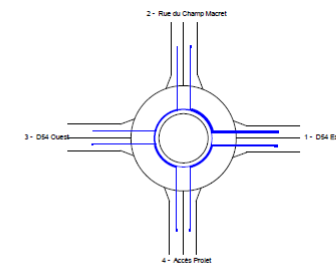
Période HP_Midi_Prev

Trafic Piétons

1	2	3	4
10	10	10	10

Trafic Véhicules Mode UVP

	1	2	3	4	Total Entrant
1	71	180	0	211	462
2	40	0	9	0	49
3	68	19	0	10	97
4	193	48	10	0	221
Total	342	247	19	221	829



Période HPM prev

Trafic Piétons

1	2	3	4
10	10	10	10

Trafic Véhicules en UVP

	1	2	3	4	Total Entrant
1	0	332	75	130	537
2	14	0	8	0	22
3	104	21	0	8	133
4	45	11	3	0	59
Total Sortant	163	364	86	138	751

Remarques sur la période

Néant

Résultats

	Réserve de Capacité en uspi/h	en %	Longueur de Stockage moyenne	maximale	Temps d'Attente moyen	total
D54 Est	1134	88%	0vh	2vh	1s	0.1h
Rue du Champ Macret	1353	98%	0vh	2vh	1s	0.0h
D54 Ouest	1361	91%	0vh	2vh	0s	0.0h
Accès Projet	1435	96%	0vh	2vh	0s	0.0h

Conseils

Branche D54 Est

Branche Rue du Champ Macret

Branche D54 Ouest

Branche Accès Projet

Période HPS prev

Trafic Piétons

1	2	3	4
10	10	10	10

Trafic Véhicules en UVP

	1	2	3	4	Total Entrant
1	0	58	102	50	208
2	58	0	6	0	64
3	71	2	0	3	76
4	101	26	7	0	134
Total Sortant	230	84	115	53	482

Remarques sur la période

Néant

Résultats

	Réserve de Capacité en uspi/h	en %	Longueur de Stockage moyenne	maximale	Temps d'Attente moyen	total
D54 Est	1463	88%	0vh	2vh	0s	0.0h
Rue du Champ Macret	1407	99%	0vh	2vh	0s	0.0h
D54 Ouest	1470	95%	0vh	2vh	0s	0.0h
Accès Projet	1385	91%	0vh	2vh	0s	0.0h

Conseils

Branche D54 Est

Branche Rue du Champ Macret

Branche D54 Ouest

Branche Accès Projet

Période HP_Midi_Prev

Trafic Piétons

1	2	3	4
10	10	10	10

Trafic Véhicules en UVP

	1	2	3	4	Total Entrant
1	71	180	0	211	462
2	40	0	9	0	49
3	68	10	0	10	88
4	163	48	10	0	221
Total Sortant	342	247	19	221	829

Remarques sur la période

Néant

Résultats

	Réserve de Capacité en uspi/h	en %	Longueur de Stockage moyenne	maximale	Temps d'Attente moyen	total
D54 Est	1128	71%	0vh	2vh	1s	0.1h
Rue du Champ Macret	1217	98%	0vh	2vh	1s	0.0h
D54 Ouest	1171	92%	0vh	2vh	1s	0.0h
Accès Projet	1177	84%	0vh	2vh	1s	0.1h

Conseils

Branche D54 Est

Branche Rue du Champ Macret

Branche D54 Ouest

Branche Accès Projet

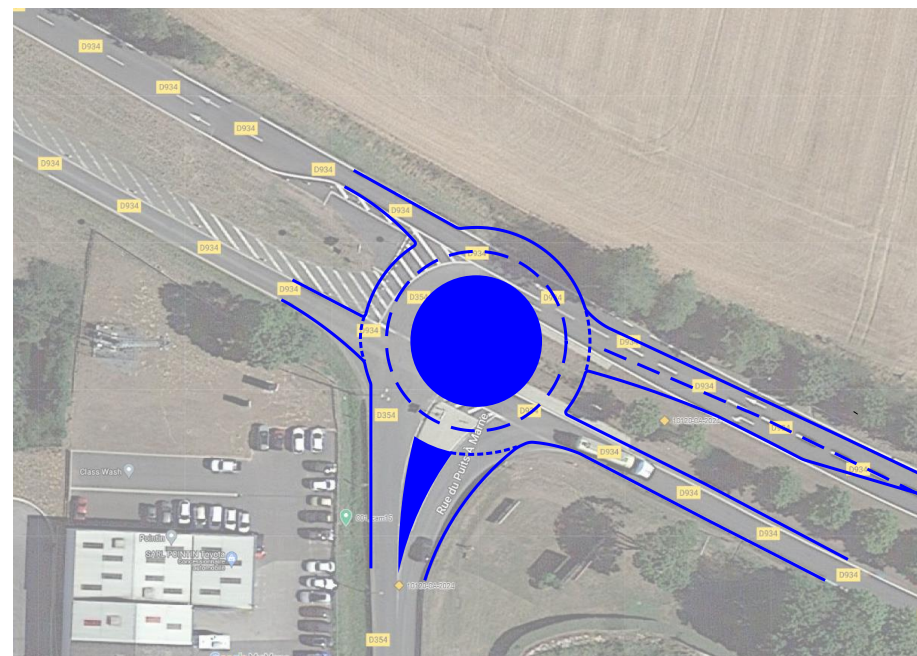
4.5. NOUVEAU GIRATOIRE « RD934 X RD354 »

Au-delà de l'étude d'impact, ce carrefour actuellement géré avec une signalisation verticale de type STOP présente un fonctionnement fragile :

- L'arrivée simultanée de 3 gros Poids lourds sur la branche sud (TàD) et/ou la surlargeur de TàG entraîne des blocages ponctuels
- La visibilité des véhicules en tourne-à-droite est souvent mauvaise vis-à-vis du flux direct depuis Amiens.

On propose l'aménagement d'un nouveau carrefour giratoire « Accès au projet x RD54 x Rue du Champ Macret » avec un rayon extérieur égal à 19 mètres et des entrées sorties sur une file.

La géométrie proposée pour cet aménagement est équivalente au giratoire situé à l'Est de l'A1 : intersection « RD934 x RD34 » à Roye.



Pré-définition des aménagements proposés pour un nouveau giratoire «RD354 x RD934 »

On présente pages suivantes les résultats des calculs de capacité du giratoire proposée aux périodes suivantes :

- Heure de pointe du matin avec le projet
- Heure de pointe du soir avec le projet

Nom du Carrefour : Nouveau Giratoire "RD354 x RD934"																																
Localisation : Roye																																
Environnement : Péri Urbain																																
Variante : Prev																																
Date : 05/07/2024																																
Anneau																																
Rayon de l'îlot infranchissable : 11.00 m																																
Largeur de l'anneau franchissable : 8.00 m																																
Rayon extérieur du giratoire : 19.00 m																																
Branches																																
<table><tr><th rowspan="2">Nom</th><th rowspan="2">Angle (degrés)</th><th rowspan="2">Rampe > 3%</th><th rowspan="2">Tourne à droite</th><th colspan="3">Largeurs (en m)</th></tr><tr><th>Entrée à 4 m</th><th>Ilôt à 15 m</th><th>Sortie</th></tr><tr><td>D934 Est</td><td>0</td><td></td><td></td><td>4.00</td><td>8.00</td><td>5.00</td></tr><tr><td>D934 Ouest</td><td>180</td><td></td><td></td><td>4.00</td><td>8.00</td><td>5.00</td></tr><tr><td>D354</td><td>270</td><td></td><td></td><td>4.00</td><td>5.00</td><td>5.00</td></tr></table>		Nom	Angle (degrés)	Rampe > 3%	Tourne à droite	Largeurs (en m)			Entrée à 4 m	Ilôt à 15 m	Sortie	D934 Est	0			4.00	8.00	5.00	D934 Ouest	180			4.00	8.00	5.00	D354	270			4.00	5.00	5.00
Nom	Angle (degrés)					Rampe > 3%	Tourne à droite	Largeurs (en m)																								
		Entrée à 4 m	Ilôt à 15 m	Sortie																												
D934 Est	0			4.00	8.00	5.00																										
D934 Ouest	180			4.00	8.00	5.00																										
D354	270			4.00	5.00	5.00																										
Remarques de conception																																
Néant																																

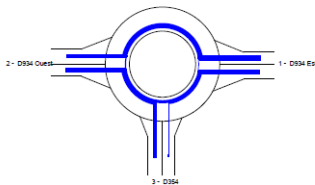
Période HMP prev

Trafic Piétons

1	2	3
10	10	10

Trafic Véhicules Mode UVP

	1	2	3	Total Entrant
1	1	603	311	915
2	566	0	165	731
3	229	50	0	279
Total Sortant	826	653	476	1955



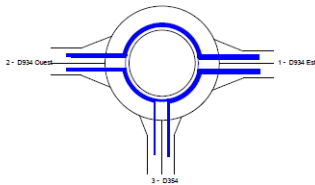
Période HPS prev

Trafic Piétons

1	2	3
10	10	10

Trafic Véhicules Mode UVP

	1	2	3	Total Entrant
1	0	665	199	864
2	528	0	102	630
3	404	22	0	426
Total Sortant	932	687	301	1920



Période HMP prev

Trafic Piétons

1	2	3
10	10	10

Trafic Véhicules en UVP

	1	2	3	Total Entrant
1	1	603	311	915
2	566	0	165	731
3	229	50	0	279
Total Sortant	826	653	476	1955

Remarques sur la période

Néant

Résultats

	Réserve de Capacité en usph	en %	Longueur de Stockage moyenne	maximale	Temps d'Attente moyen	total
D934 Est	919	50%	0vh	3vh	1s	0.2h
D934 Ouest	633	45%	0vh	3vh	2s	0.4h
D354	725	72%	0vh	3vh	2s	0.2h

Conseils

Branche D934 Est

Branche D934 Ouest

Branche D354

Période HPS prev

Trafic Piétons

1	2	3
10	10	10

Trafic Véhicules en UVP

	1	2	3	Total Entrant
1	0	665	199	864
2	528	0	102	630
3	404	22	0	426
Total Sortant	932	687	301	1920

Remarques sur la période

Néant

Résultats

	Réserve de Capacité en usph	en %	Longueur de Stockage moyenne	maximale	Temps d'Attente moyen	total
D934 Est	1028	54%	0vh	2vh	1s	0.1h
D934 Ouest	937	60%	0vh	3vh	1s	0.2h
D354	670	61%	0vh	3vh	2s	0.3h

Conseils

Branche D934 Est

Branche D934 Ouest

Branche D354

4.6. ANALYSE DE FONCTIONNEMENT PREVISIONNEL DES CARREFOURS

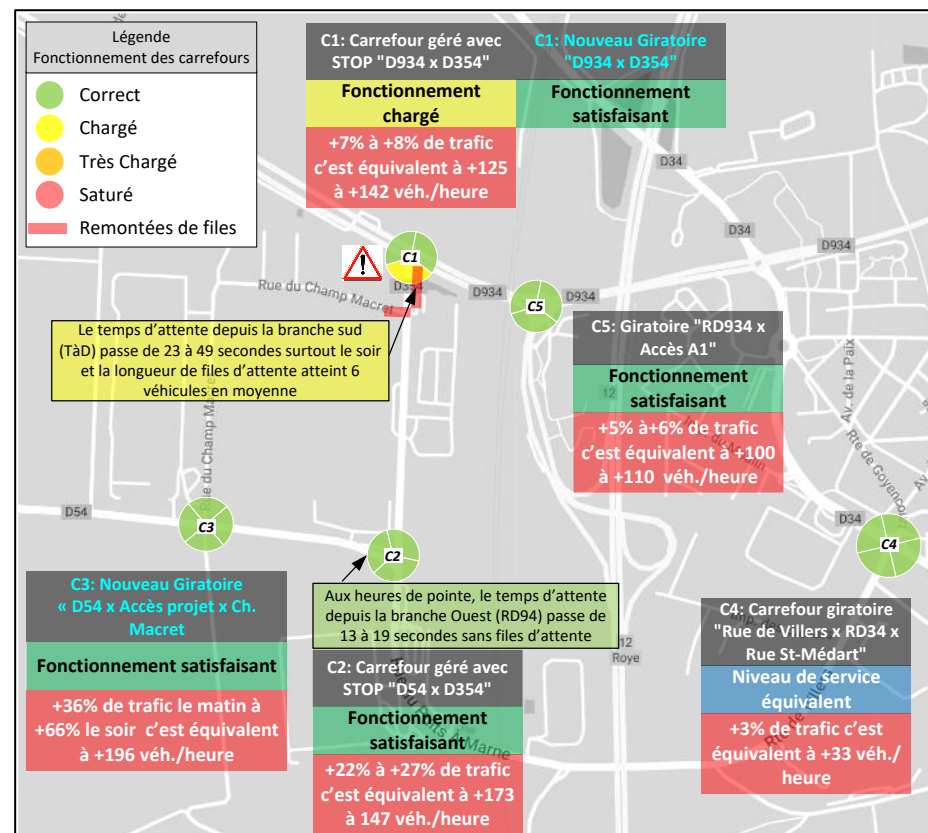
Dans le périmètre opérationnel, le fonctionnement prévisionnel des carrefours impactés par le flux supplémentaire généré par le projet d'activités sera correct.

Le tableau ci-dessous présente l'évolution de la charge de trafic (la somme des trafics entrants aux carrefours en actuel et en prévisionnel).

Charge de trafic des carrefours avec le projet (la somme des flux entrant)		Charge de trafic (la somme des trafics entrants aux carrefours)									Charge de HPS < HPM
		Actuel		Trafic prévisionnel avec le projet							
		HPM (uvp/h)	HPS (uvp/h)	HPM (uvp/h)	Evol.		HPS (uvp/h)	Evol.			
				HPM (uvp/h)	Nbr.	%	HPS (uvp/h)	Nbr.	%		
C1	Carrefour géré avec STOP "RD934 x RD354"	1870	1800	1995	125	7%	1942	142	8%	-53	
C2	Carrefour géré avec STOP "Rue du Puits à Marne x RD54"	772	545	945	173	22%	692	147	27%	-253	
C3	Carrefour géré avec STOP "RD54 x Rue du Champ Macret"	542	288	738	196	36%	479	191	66%	-259	
C4	Giratoire " Rue de Villers x RD34 x Rue St-Médart x Rte de Goyencourt"	846	1233	872	26	3%	1266	33	3%	+394	
C5	Giratoire "RD934 x Accès A1"	2097	1941	2199	102	5%	2051	110	6%	-148	

Pendant la période de changement d'équipe de midi [13:00,14:00], Les niveaux de trafic actuels recensés sur la RD934 et la RD354 sont inférieurs par rapport au heures de pointe du matin et du soir.

On présente dans un document annexes le détail des résultats des calculs de capacité des carrefours aux heures de pointe.



Synthèse de fonctionnement des carrefours impactés par le projet

Fonctionnement prévisionnel avec des solutions d'aménagement de giratoires au niveau des carrefours C3 « Accès au projet x RD54 x Ch. Macret » et C1 « RD934 x RD354 »

5. SYNTHÈSE

Actuellement, la Rue du Vieux Catil (RD54 = 2x1 voies) supporte un trafic à la journée modéré de l'ordre de 3 900 véh./jour dont 600 PL/jour soit 15%.

On note surtout un flux majoritaire dans le sens vers la Rue Champs Macret (62%) en raison de la mise à sens unique des flux sortants au nord de la zone d'activité existante.

On a recensé des pics de trafics sur la Rue du Vieux Catil: le matin avec 300 uvp/heure vers Macret, le midi avec 250 uvp/heure mais plus équilibrés pour les deux sens de circulation, le soir les trafics sont relativement plus modérés (150 uvp/heure/sens).

Plus aux nord vers l'A1, à l'approche du carrefour géré avec une signalisation verticale de type STOP, les trafics sont plus intenses sur la RD934 et la RD354 avec respectivement 15 500 véh./jour dont 23% de PL et 5 300 véh./jour dont 40% de PL.

Compte tenu des niveaux de trafic actuels, les résultats des tests de capacité théoriques des carrefours montrent un fonctionnement satisfaisant aux heures de pointe du matin et du soir.

En pratique, le carrefour C1 « RD934 x RD354 » géré avec un STOP connaît toutefois des difficultés liées à la sécurité et à la forte proportion de Poids Lourds (type semi) qui représente ¼ du trafic entrant et sortant de ce carrefour.

On observe ponctuellement, des temps d'attente allongés et des remontées de files qui impactent la sortie des camions au niveau du carrefour en amont (Rue du Champ Macret) situé à seulement 100 mètres de la RD934.

De plus, pendant le blocage ponctuel, ce carrefour C1 ne garantit pas un niveau de sécurité optimal compte tenu de la priorité accordée au flux direct sur la RD934 venant d'Amiens, de la vitesse et du manque de visibilité pour les usagers.

On préconise l'aménagement d'un giratoire « RD354 x RD934 » avec un rayon extérieur égal à 19 mètres, c'est la même géométrie que le giratoire existant du côté Est de l'A1 à Roye (giratoire RD34 x RD934)

Un aménagement de type Giratoire serait aujourd'hui mieux adapté à la charge de trafic sur ce carrefour C1 (RD934 x RD354), à la typologie des flux, ainsi qu'au niveau de sécurité à y attendre. En effet, lorsqu'un Poids Lourd est à l'arrêt sur le giratoire, le flux à l'entrée du giratoire depuis la RD934 Amiens doit lui céder le passage.

En situation prévisionnelle, les activités du projet étudié se déroulent en 3x8 shifts d'employés (5h/6h, 13h/14h et 21h/22h). Les trafics générés par le projet sont évalués à :

- 57 uvp/heure émis et 138 uvp/heure reçus à l'HPM en semaine
- 132 uvp/heure émis et 51 uvp/heure reçus à l'HPS en semaine
- 160 uvp/heure émis [13:30,14:00] et 160 uvp/heure reçus [14:00,14:30]
- 2 028 véhicules en rotation sur la journée composée de : 1 596 VL par jour (798 émissions / 798 réceptions) et 432 PL par jour (216 émissions / 216 réceptions).

Avec le projet, le trafic journalier sur la Rue du Vieux Catil (RD54 Est) augmente de +44% en tous véhicules confondus. Le trafic de PL sur la RD354 augmente de +24% (2 519 PL/jour sur la RD354 à l'approche de la RD934).

Solution d'aménagement d'un giratoire d'accès au projet :

Les solutions d'aménagement d'un carrefour simple en décalée ou face à la Rue du Champ Macret sont très difficilement envisageables parce qu'elles condamnent l'accès en tourne-à-gauche pour la société « DLF Recherche Maribo » située en face du projet.

On préconise l'aménagement d'un nouveau carrefour giratoire « Accès au projet x RD54 x Rue du Champ Macret » avec un rayon extérieur égal à 15 mètres, largeur de l'anneau égale à 8 mètres et des entrées sorties sur une file.

L'impact du flux supplémentaire généré par le projet sur les conditions de circulation de la RD54 et RD354 est acceptable et les niveaux de services des carrefours impactés sera correct aux heures de pointe (Réserves de Capacités des carrefours > 20%)

On note toutefois que le fonctionnement du carrefour avec STOP « RD354 x RD934 » sera plus chargé depuis la branche sud (TàD depuis la RD354) où le temps d'attente moyen au STOP passe de 23 secondes à 49 secondes avec le projet et les remontées de files atteignent 6 véhicules en moyenne à l'heure de pointe du soir. Enfin, l'aménagement d'un giratoire RD934 x RD354 proposé pour pallier dès aujourd'hui les problèmes de sécurité qu'on y observe prend encore plus de sens.

