



Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

Ministère chargé de
l'environnement

Demande d'examen au cas par cas préalable à la réalisation éventuelle d'une évaluation environnementale

Article R. 122-3 du code de l'environnement



N° 14734*03

Ce formulaire sera publié sur le site internet de l'autorité environnementale
Avant de remplir cette demande, lire attentivement la notice explicative

Cadre réservé à l'autorité environnementale

Date de réception :

21/12/2020

Dossier complet le :

21/12/2020

N° d'enregistrement :

2020-0152

1. Intitulé du projet

Aménagement du "site Diderot" à ARRAS (62)- Création de logements

2. Identification du (ou des) maître(s) d'ouvrage ou du (ou des) pétitionnaire(s)

2.1 Personne physique

Nom

Prénom

2.2 Personne morale

Dénomination ou raison sociale

TERRITOIRES SOIXANTE DEUX

Nom, prénom et qualité de la personne
habilitée à représenter la personne morale

MICHEL DENEUX - Directeur Général

RCS / SIRET

3 2 7 9 1 0 6 3 4 0 0 0 6 9

Forme juridique

SAEM

Joignez à votre demande l'annexe obligatoire n°1

3. Catégorie(s) applicable(s) du tableau des seuils et critères annexé à l'article R. 122-2 du code de l'environnement et dimensionnement correspondant du projet

N° de catégorie et sous-catégorie	Caractéristiques du projet au regard des seuils et critères de la catégorie (Préciser les éventuelles rubriques issues d'autres nomenclatures (ICPE, IOTA, etc.))
Catégorie 39- Travaux constructions et opérations d'aménagement. Cas par Cas - b) Opérations d'aménagement dont le terrain d'assiette est compris entre 5 et 10ha	L'opération d'aménagement "Arras - Site Diderot" s'étend sur un terrain d'assiette d'environ 7,4 ha.

4. Caractéristiques générales du projet

Doivent être annexées au présent formulaire les pièces énoncées à la rubrique 8.1 du formulaire

4.1 Nature du projet, y compris les éventuels travaux de démolition

La ville d'Arras et la Communauté Urbaine d'Arras (CUA) souhaitent, dans le cadre de leur politique d'habitat, favoriser le développement de logements en complémentarité au Quartier NPNRU Baudimont, comportant une mixité à travers les logements, sur environ 7,4 ha.

Pour cela, la ville d'Arras veut développer un projet d'aménagement dans le secteur de la rue Diderot qui s'inscrit dans une logique énergétique et environnementale, mais qui prend également en compte la réalité du marché immobilier actuel et des conditions de faisabilité des opérations, ainsi que l'évolution des usages des espaces publics et privés. La ville d'Arras a désigné TERRITOIRES 62 comme concessionnaire de cette opération d'aménagement.

Plus précisément, la zone à aménager comprend les terrains de l'ancien collège Diderot sur environ 4 ha qui a fait l'objet de travaux de requalification (démolition des bâtiments de l'établissement scolaire et désamiantage), ainsi que la parcelle de la maison de retraite voisine sur environ 2 ha qui a été démolie en 2020 par l'EPF et des espaces verts situés au dessus des installations du CESI (Ecoles d'ingénieur).

4.2 Objectifs du projet

L'opération "Arras - Site Diderot" s'inscrit dans le cadre du Programme Local de l'Habitat (PLH) d'Arras. La municipalité ambitionne la construction de logements d'une offre de grandes typologies et de logements en accession sociale à coût maîtrisé. Dans cette perspective, la commune espère la création d'un quartier "apaisé, économe, où il fait bon vivre" sur l'emprise foncière du site Diderot.

L'opération accueillera un ensemble de 250 à 350 logements comportant une certaine mixité :

- logements pour familles avec enfants
- logements pour seniors;
- pour une part réduite, des logements spécifiques (logements pour apprentis/étudiants)
- avec une diversité de typologies : du T2 au T5

4.3 Décrivez sommairement le projet

4.3.1 dans sa phase travaux

L'opération nécessite plusieurs étapes de travaux:

- Travaux préparatoires (le nettoyage et débroussaillage du terrain, l'abattage d'arbustes, d'arbres et la protections des arbres conservés, la démolition de béton, la démolition des enrobés existants, l'évacuation des produits impropres en décharges, la démolition et l'évacuation des réseaux supposés en amiante-ciment de l'ancien collège).

Les travaux préparatoires comprendront également les dé-raccordements des réseaux sensibles et leurs coupures seront faites en collaboration avec les gestionnaires de réseaux (secteur de la maison de retraite). Des dévoiements de réseaux ponctuels seront également nécessaires.

- Travaux de terrassement, il s'agit de réaliser tous les travaux de terrassements et la mise à la côte des fonds de forme des voiries et des espaces verts, conformément aux préconisations du rapport géotechnique, des terrassements sont également prévus au niveau des parcelles cessibles pour en diminuer la pente.

- Travaux de voiries (voiries primaires et secondaires, parkings, trottoirs, liaisons piétonnes) et mise en place des réseaux.

4.3.2 dans sa phase d'exploitation

En phase exploitation, le site accueillera un ensemble de 250 à 350 logements.

4.4 A quelle(s) procédure(s) administrative(s) d'autorisation le projet a-t-il été ou sera-t-il soumis ?

La décision de l'autorité environnementale devra être jointe au(x) dossier(s) d'autorisation(s).

Le projet devra faire l'objet d'un dossier de déclaration au titre de la loi sur l'eau (LOTA), rubrique 2. 1. 5. 0. Rejet d'eaux pluviales dans les eaux douces superficielles ou sur le sol ou dans le sous-sol, la surface totale du projet, augmentée de la surface correspondant à la partie du bassin naturel dont les écoulements sont interceptés par le projet, étant :

2° Supérieure à 1 ha mais inférieure à 20 ha (déclaration).

et d'un dossier de dérogation, concernant l'Ophrys abeille (Diagnostic écologique Rainette Février 2020 annexe 7)

L'opération aura plusieurs permis d'aménager échelonnés sur la temporalité de la concession.

4.5 Dimensions et caractéristiques du projet et superficie globale de l'opération - préciser les unités de mesure utilisées

Grandeurs caractéristiques	Valeur(s)
Terrain d'assiette du projet	7,4 ha
Réalisation de 127 logements individuels et 90 logements collectifs, plus l'extension du foyer des jeunes travailleurs. Surface de plancher (SdP) totale :	29 300 m ²
Superficie des espaces verts :	7 740 m ² (dont 5 862 m ² d'un seul tenant)
Linéaire de voiries nouvelles :	960 ml

4.6 Localisation du projet

Adresse et commune(s)
d'implantation

Site de l'ancien collège Diderot,

rue Diderot ARRAS (62)

Coordonnées géographiques¹

Long. 0 2° 7 3' 7 0" 11 Lat. 5 0° 2 9' 5 7" 74

Pour les catégories 5° a), 6° a), b) et c), 7° a), b) 9° a), b), c), d), 10°, 11° a) b), 12°, 13°, 22°, 32°, 34°, 38° ; 43° a), b) de l'annexe à l'article R. 122-2 du code de l'environnement :

Point de départ :

Long. _ ° _ ' _ " Lat. _ ° _ ' _ "

Point d'arrivée :

Long. _ ° _ ' _ " Lat. _ ° _ ' _ "

Communes traversées :

ARRAS (62)

Joignez à votre demande les annexes n° 2 à 6

4.7 S'agit-il d'une modification/extension d'une installation ou d'un ouvrage existant ?

Oui

☐

Non

☒
4.7.1 Si oui, cette installation ou cet ouvrage a-t-il fait l'objet d'une évaluation environnementale ?

Oui

☐

Non

☐
4.7.2 Si oui, décrivez sommairement les différentes composantes de votre projet et indiquez à quelle date il a été autorisé ?

¹ Pour l'outre-mer, voir notice explicative

5. Sensibilité environnementale de la zone d'implantation envisagée

Afin de réunir les informations nécessaires pour remplir le tableau ci-dessous, vous pouvez vous rapprocher des services instructeurs, et vous référer notamment à l'outil de cartographie interactive CARMEN, disponible sur le site de chaque direction régionale.

Le site Internet du ministère en charge de l'environnement vous propose, dans la rubrique concernant la demande de cas par cas, la liste des sites internet où trouver les données environnementales par région utiles pour remplir le formulaire.

Le projet se situe-t-il :	Oui	Non	Lequel/Laquelle ?
Dans une zone naturelle d'intérêt écologique, faunistique et floristique de type I ou II (ZNIEFF) ?	☐	☒	ZNIEFF I la plus proche à 1,4 km (la haute vallée de la Scarpe entre Frévin-Capelle et Anzin-st-Aubin, le bois de maroeuil et la vallée du gy en aval de gouves)
En zone de montagne ?	☐	☒	
Dans une zone couverte par un arrêté de protection de biotope ?	☐	☒	
Sur le territoire d'une commune littorale ?	☐	☒	
Dans un parc national, un parc naturel marin, une réserve naturelle (nationale ou régionale), une zone de conservation halieutique ou un parc naturel régional ?	☐	☒	
Sur un territoire couvert par un plan de prévention du bruit, arrêté ou le cas échéant, en cours d'élaboration ?	☒	☐	Un plan de Prévention du Bruit dans l'environnement (PPBE) a été validé le 15/10/2012 dans le département du Pas-de-Calais.
Dans un bien inscrit au patrimoine mondial ou sa zone tampon, un monument historique ou ses abords ou un site patrimonial remarquable ?	☐	☒	Une aire de Valorisation de l'Architecture et du Patrimoine (AVAP) (rattachée aux sites patrimoniaux remarquables) est en cours de création sur la commune d'Arras (application prévue pour le premier trimestre 2019). La zone du projet ne fait cependant pas partie du périmètre de l'AVAP.
Dans une zone humide ayant fait l'objet d'une délimitation ?	☐	☒	

Dans une commune couverte par un plan de prévention des risques naturels prévisibles (PPRN) ou par un plan de prévention des risques technologiques (PPRT) ? Si oui, est-il prescrit ou approuvé ?	☒	☐	La commune d'Arras est couverte par un plan de prévention des risques d'effondrements de cavités souterraines. PPRMT prescrit le 03 juin 2016
Dans un site ou sur des sols pollués ?	☐	☐	Le projet se situe potentiellement au niveau bas du site Basias NPC6206254, ancien site industriel sur lequel il y avait des dépôts de liquides inflammables (localisation du site à préciser). TERRITOIRES 62 a confié à ANTEA la réalisation d'un diagnostic de qualité des sols sur le périmètre du projet. Des concentrations un peu élevées en métaux, HAP ou HCT ont été identifiées ponctuellement. ANTEA préconise de réaliser des EQRS au droit des futurs jardins privatifs ou espaces verts publics et des prélèvements de gaz de sol
Dans une zone de répartition des eaux ?	☐	☒	
Dans un périmètre de protection rapprochée d'un captage d'eau destiné à la consommation humaine ou d'eau minérale naturelle ?	☐	☒	Le projet se situe à 350m de l'aire d'alimentation du captage Arras Méaulens
Dans un site inscrit ?	☐	☒	
Le projet se situe-t-il, dans ou à proximité :	Oui	Non	Lequel et à quelle distance ?
D'un site Natura 2000 ?	☐	☒	Le site Natura 2000 le plus proche est à 22,4 km de la zone du projet. il s'agit du "Massif forestier de Lucheux" (FR2200350)
D'un site classé ?	☐	☒	Le site classé le plus proche de la zone de projet se situe à 1,8 km dans le centre historique d'Arras. Il s'agit du site 62-SC Place Jean Moulin (Place de la préfecture)

6.1 Le projet envisagé est-il susceptible d'avoir les incidences notables suivantes ?

Veuillez compléter le tableau suivant :

Incidences potentielles		Oui	Non	De quelle nature ? De quelle importance ? Appréciez sommairement l'impact potentiel
Ressources	Engendre-t-il des prélèvements d'eau ? Si oui, dans quel milieu ?	☐	☒	
	Impliquera-t-il des drainages / ou des modifications prévisibles des masses d'eau souterraines ?	☐	☒	
	Est-il excédentaire en matériaux ?	☐	☒	
	Est-il déficitaire en matériaux ? Si oui, utilise-t-il les ressources naturelles du sol ou du sous-sol ?	☐	☒	
Milieu naturel	Est-il susceptible d'entraîner des perturbations, des dégradations, des destructions de la biodiversité existante : faune, flore, habitats, continuités écologiques ?	☒	☐	Inventaires de terrain réalisés par le bureau d'étude RAINETTE (Annexe 7) qui ont permis d'identifier notamment : - Flore : le myosotis des bois (<i>Myosotis Sylvatica</i>) intégralement détruits lors de la campagne d'abattage d'arbres faisant suite à la chute d'arbres, réalisée au début de l'été 2019 et l'orchidée abeille (<i>Ophrys Apifera</i>). - Faune : enjeux avifaune de 6 espèces protégées et d'intérêt patrimonial ont été inventoriées en période de nidification : le Roitelet huppé, le Chardonneret élégant, le Verdier d'Europe, la Bergeronnette grise, le Martinet noir et l'Hirondelle de fenêtre.
	Si le projet est situé dans ou à proximité d'un site Natura 2000, est-il susceptible d'avoir un impact sur un habitat / une espèce inscrit(e) au Formulaire Standard de Données du site ?	☐	☒	

	Est-il susceptible d'avoir des incidences sur les autres zones à sensibilité particulière énumérées au 5.2 du présent formulaire ?	☐	☒	
	Engendre-t-il la consommation d'espaces naturels, agricoles, forestiers, maritimes ?	☐	☒	
	Est-il concerné par des risques technologiques ?	☐	☒	
Risques	Est-il concerné par des risques naturels ?	☒	☐	La commune d'Arras est couverte par un Plan de prévention des risques d'effondrements de cavités souterraines. il y a un risque de mouvements de terrain lié à la présence de cavités souterraines de type d'effondrements et affaissements au niveau communal mais rien n'est recensé sur el périmètre d'étude.
	Engendre-t-il des risques sanitaires ? Est-il concerné par des risques sanitaires ?	☐ ☐	☒ ☒	
	Engendre-t-il des déplacements/des trafics	☒	☐	Pendant la phase de travaux, la circulation des véhicules engendrera une augmentation temporaire du trafic dans le quartier. En phase exploitation, les déplacements domicile/travail et autres déplacements des habitants de la nouvelle zone de logement engendrera une augmentation du trafic dans le quartier mais sans impact significatif (Annexe 8 étude de trafic)
Nuisances	Est-il source de bruit ? Est-il concerné par des nuisances sonores ?	☐ ☐	☒ ☒	Pendant la phase de travaux, la circulation des véhicules engendrera une augmentation temporaire du trafic dans le quartier. En phase exploitation, les déplacements domicile/travail et autres déplacements des habitants de la nouvelle zone de logement engendrera une augmentation du trafic dans le quartier mais sans impact significatif (Annexe 8 étude de trafic)

	Engendre-t-il des odeurs ? Est-il concerné par des nuisances olfactives ?	☐ ☐	☒ ☒	
	Engendre-t-il des vibrations ? Est-il concerné par des vibrations ?	☒ ☐	☐ ☒	Pendant la phase de chantier, les activités du chantier pourront être source de vibrations. Cette nuisance sera temporaire.
	Engendre-t-il des émissions lumineuses ? Est-il concerné par des émissions lumineuses ?	☒ ☒	☐ ☐	Les cheminements extérieurs du nouveau secteur d'habitation seront éclairés. Les logements en eux-mêmes sont également source de lumière (fenêtres éclairées).
	Engendre-t-il des rejets dans l'air ?	☒	☐	La phase travaux peut-être source d'émission de poussière dans l'air. Cette nuisance est temporaire.
Emissions	Engendre-t-il des rejets liquides ? Si oui, dans quel milieu ?	☐	☒	
	Engendre-t-il des effluents ?	☐	☒	Les eaux usées issues des habitations rejoindront le réseau d'assainissement existant (réseau séparatif).
	Engendre-t-il la production de déchets non dangereux, inertes, dangereux ?	☐	☒	

Patrimoine / Cadre de vie / Population	Est-il susceptible de porter atteinte au patrimoine architectural, culturel, archéologique et paysager ?	☐	☒	
	Engendre-t-il des modifications sur les activités humaines (agriculture, sylviculture, urbanisme, aménagements), notamment l'usage du sol ?	☐	☒	Le site est inscrit au PLUI en tant que zone UBa (zone à enjeux forts en termes de densification et de reconquête urbaine). Les parcelles accueillent aujourd'hui uniquement le foyer de jeunes travailleurs et un bâtiment technique. L'opération a pour vocation l'implantation des logements

6.2 Les incidences du projet identifiées au 6.1 sont-elles susceptibles d'être cumulées avec d'autres projets existants ou approuvés ?

Oui ☒ Non ☐ Si oui, décrivez lesquelles :

L'opération d'extension du Parc des Bonnettes à Duisans est localisée à 1 Km du projet Arras Site Diderot. Une dizaine d'hectares de terrains agricoles accueilleront le prolongement de la zone commerciale des Bonnettes.

Les impacts cumulés les plus importants seront essentiellement des impacts temporaires liés à la phase de travaux (si les périodes de travaux des deux projets se chevauchent). Ces nuisances seront principalement liées à l'augmentation temporaire du trafic dans le secteur.

A plus long terme, ces deux projets participeront à la revitalisation de l'ouest d'Arras. La proximité de la zone commerciale (sans pour autant qu'elle engendre une nuisance visuelle directe) pourra être une source d'attractivité pour les nouveaux habitants souhaitant s'installer dans les logements du Site Diderot.

Deux autres projets sont prévus dans la commune d'Arras. Ils sont cependant bien plus éloignés du projet Site Diderot :

- le projet d'aménagement de la rocade Sud d'Arras (RD60) qui contourne Arras (environ 1,5 km au sud du Site Diderot);
- le projet d'extension de l'usine de fabrication de batteries du groupe ENERSYS, située dans la zone industrielle Est de la commune d'Arras à plus de 4 km du projet Site Diderot (localisé à l'ouest de la ville).

6.3 Les incidences du projet identifiées au 6.1 sont-elles susceptibles d'avoir des effets de nature transfrontière ?

Oui ☐ Non ☒ Si oui, décrivez lesquels :

6.4 Description, le cas échéant, des mesures et des caractéristiques du projet destinées à éviter ou réduire les effets négatifs notables du projet sur l'environnement ou la santé humaine (pour plus de précision, il vous est possible de joindre une annexe traitant de ces éléments) :

La majorité des impacts du projet est liée à la phase travaux. Afin d'atténuer les nuisances en phase travaux, des mesures seront mises en place, sur l'ensemble des thématiques concernées, via un Plan d'Assurance Environnement (PAE). Son application sera assurée par un responsable environnement sur le chantier.

L'étude écologique permettra de définir les impacts et au mieux les mesures ERC pour ce projet. La réalisation d'un dossier de dérogation, concernant l'Ophrys abeille, sera établie.

Conformément aux préconisations d'ANTEA des EQRS seront réalisées au droit des futures jardins privatifs ou espaces verts publics ainsi que des prélèvements de gaz de sols.

Conformément au PDU d'Arras qui propose notamment de développer les réflexions pour tous projets atteignant un minimum de plus 200 logements, le site est desservi par les lignes de bus L6 et L1 une directe (desserte gare en 25 minutes).

Une étude de déplacement va être menée sur le projet afin d'intégrer l'ensemble des modes de déplacements aux projets susceptibles d'impacter la structuration urbaine de l'agglomération.

7. Auto-évaluation (facultatif)

Au regard du formulaire rempli, estimez-vous qu'il est nécessaire que votre projet fasse l'objet d'une évaluation environnementale ou qu'il devrait en être dispensé ? Expliquez pourquoi.

8. Annexes

8.1 Annexes obligatoires

Objet		
1	Document CERFA n°14734 intitulé « informations nominatives relatives au maître d'ouvrage ou pétitionnaire » - non publié ;	☒
2	Un plan de situation au 1/25 000 ou, à défaut, à une échelle comprise entre 1/16 000 et 1/64 000 (il peut s'agir d'extraits cartographiques du document d'urbanisme s'il existe) ;	☒
3	Au minimum, 2 photographies datées de la zone d'implantation, avec une localisation cartographique des prises de vue, l'une devant permettre de situer le projet dans l'environnement proche et l'autre de le situer dans le paysage lointain ;	☒
4	Un plan du projet <u>ou</u> , pour les travaux, ouvrages ou aménagements visés aux catégories 5° a), 6°a), b) et c), 7°a), b), 9°a), b), c), d), 10°, 11°a), b), 12°, 13°, 22°, 32, 38° ; 43° a) et b) de l'annexe à l'article R. 122-2 du code de l'environnement un projet de tracé ou une enveloppe de tracé ;	☒
5	Sauf pour les travaux, ouvrages ou aménagements visés aux 5° a), 6°a), b) et c), 7° a), b), 9°a), b), c), d), 10°, 11°a), b), 12°, 13°, 22°, 32, 38° ; 43° a) et b) de l'annexe à l'article R. 122-2 du code de l'environnement : plan des abords du projet (100 mètres au minimum) pouvant prendre la forme de photos aériennes datées et complétées si nécessaire selon les évolutions récentes, à une échelle comprise entre 1/2 000 et 1/5 000. Ce plan devra préciser l'affectation des constructions et terrains avoisinants ainsi que les canaux, plans d'eau et cours d'eau ;	☒
6	Si le projet est situé dans un site Natura 2000, un plan de situation détaillé du projet par rapport à ce site. Dans les autres cas, une carte permettant de localiser le projet par rapport aux sites Natura 2000 sur lesquels le projet est susceptible d'avoir des effets.	☒

8.2 Autres annexes volontairement transmises par le maître d'ouvrage ou pétitionnaire

Veillez compléter le tableau ci-joint en indiquant les annexes jointes au présent formulaire d'évaluation, ainsi que les parties auxquelles elles se rattachent

Objet
Annexe 7 : Diagnostic écologique - Rainette - Février 2020 Annexe 8 : Etudes de trafic - Verdi - Septembre 2019 Annexe 1.1 à 1.7 : Rapport pollution - ANTEA - Février 2020 Annexe 2 : Rapport REMSOL -parcelle CD41 EPF - Juin 2020

9. Engagement et signature

Je certifie sur l'honneur l'exactitude des renseignements ci-dessus



Fait à LIEVIN

le,

18 DEC. 2020

Signature

Valentine BOUDRY
Directrice de l'Aménagement



TERRITOIRES
SOIXANTE-DEUX

Monsieur MEUNIER Gustave-Emmanuel
Hauts-de-France
DREAL
Service – Division Aménagement du Territoire
44 rue de Tournai
CS 40259
59019 LILLE Cedex

Liévin,
Le **18 DEC. 2020**

Nos réf. : CDeI/SG 20-12-215

Dossier suivi par Monsieur DELEURY Cédric (☎06.88.32.82.04)

Opération n° : 1197.00 – Quartier Diderot à ARRAS

(à rappeler dans toute correspondance)

Objet : Réponse aux observations de la demande d'examen au cas par cas
préalable à la réalisation d'une évaluation environnementale

Monsieur,

En réponse à vos demandes de complément au dossier d'examen au cas par cas, nous vous prions de trouver les éléments suivants, à savoir :

- ***La rubrique 4.4 ne précise pas s'il y aura un permis de construire et/ou d'aménager (le contraire serait étonnant).***
 - L'opération aura plusieurs permis d'aménager échelonnés sur la temporalité de la concession. Ce formulaire est complété.
- ***La rubrique 4.5 ne précise pas les grandeurs caractéristiques du projet (emprise au sol, surface de plancher), ni le nombre des places de stationnement privées et publiques.***
 - La surface d'emprise au sol est précisée. Concernant les surfaces de plancher, des moyennes ont été appliquées.
- ***Pour autant et au-delà de ces aspects de forme, dans le but de mieux éclairer le projet, quelques précisions pourraient être apportées sur un certain nombre de points :***

1. **Les cavités souterraines :**

Avez-vous réalisé une étude de sol permettant de s'assurer de l'absence de cavités en dessous des futures constructions ?

- L'étude G2 AVP de Fondasol réalisée ne démontre pas d'observation particulière.

2. La pollution des sols :

Le CERFA évoque en rubrique 5 un diagnostic de qualité des sols réalisé par Antéa, lequel a préconisé un EQRS. Pouvez-vous joindre cette étude ?

- Les études réalisées ne présentent pas d'incidence significative, les préconisations EQRS sont faites de manière générique et ne sont pas réalisées dans le cadre des premières investigations. Nous vous joignons l'étude réalisée.

3. Carte des impacts :

Pour mieux comprendre le projet, pouvez-vous joindre une carte avant/après, comprenant a minima l'occupation des sols actuelle, les enjeux identifiés et les occupations futures ?

- La situation existante "avant" est décrite en terme d'aménagements (photo aérienne + photos du site à l'annexe 3) et enjeux environnementaux (annexe 7).
- Les occupations futures sont précisées à l'annexe 4 (plan masse). Un dossier complémentaire de la maîtrise d'œuvre est remis.

Nous vous joignons des cartes supplémentaires, à savoir :

- Cartes des démolitions,
- Plan masse programmation logements,
- Plan masse projets en cours
- Plan masse liaisons douces
- Plan masse places de stationnements publics.

Nous vous souhaitons une bonne réception de ces informations et restons à votre disposition pour tous compléments.

Nous vous prions d'agréer, Monsieur, l'expression de nos salutations distinguées.

Valentine BOUDRY,

Directrice de l'Aménagement

Pièce jointe :

Dossier des pièces complémentaires

Aménagement du « Site Diderot »

Arras (62)

Cerfa cas par cas

Annexe 2

Plan de situation

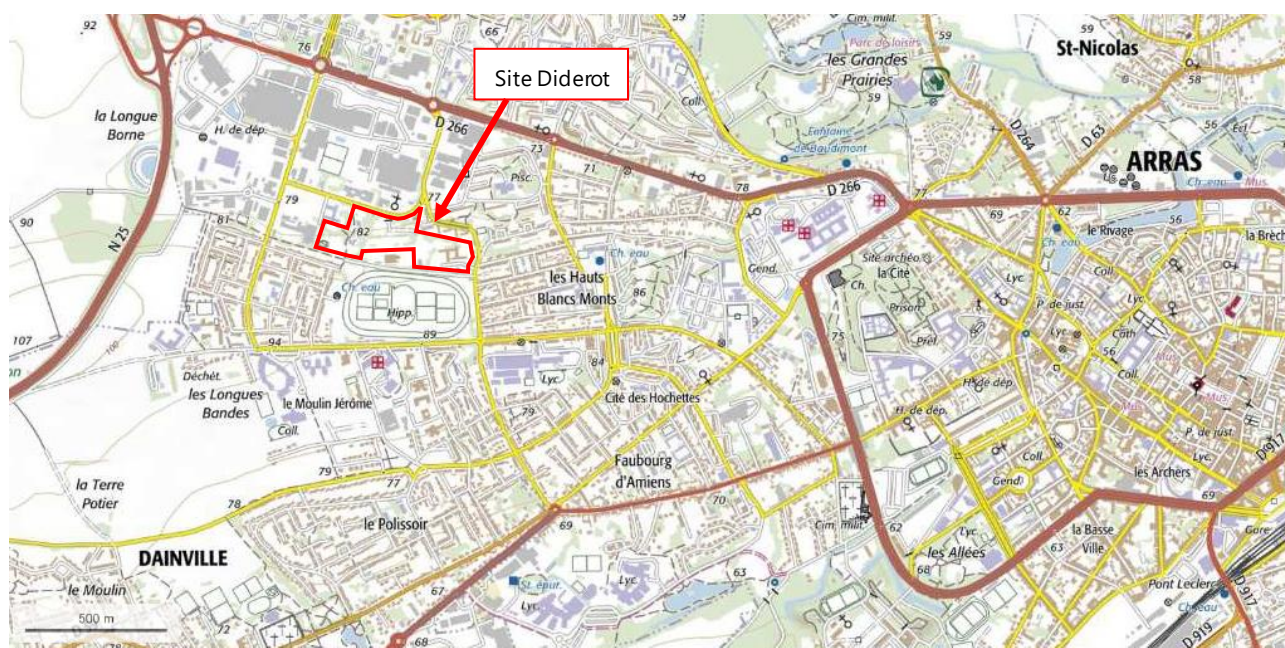


FIGURE 1 : PLAN DE SITUATION. SOURCE : GÉOPORTAIL

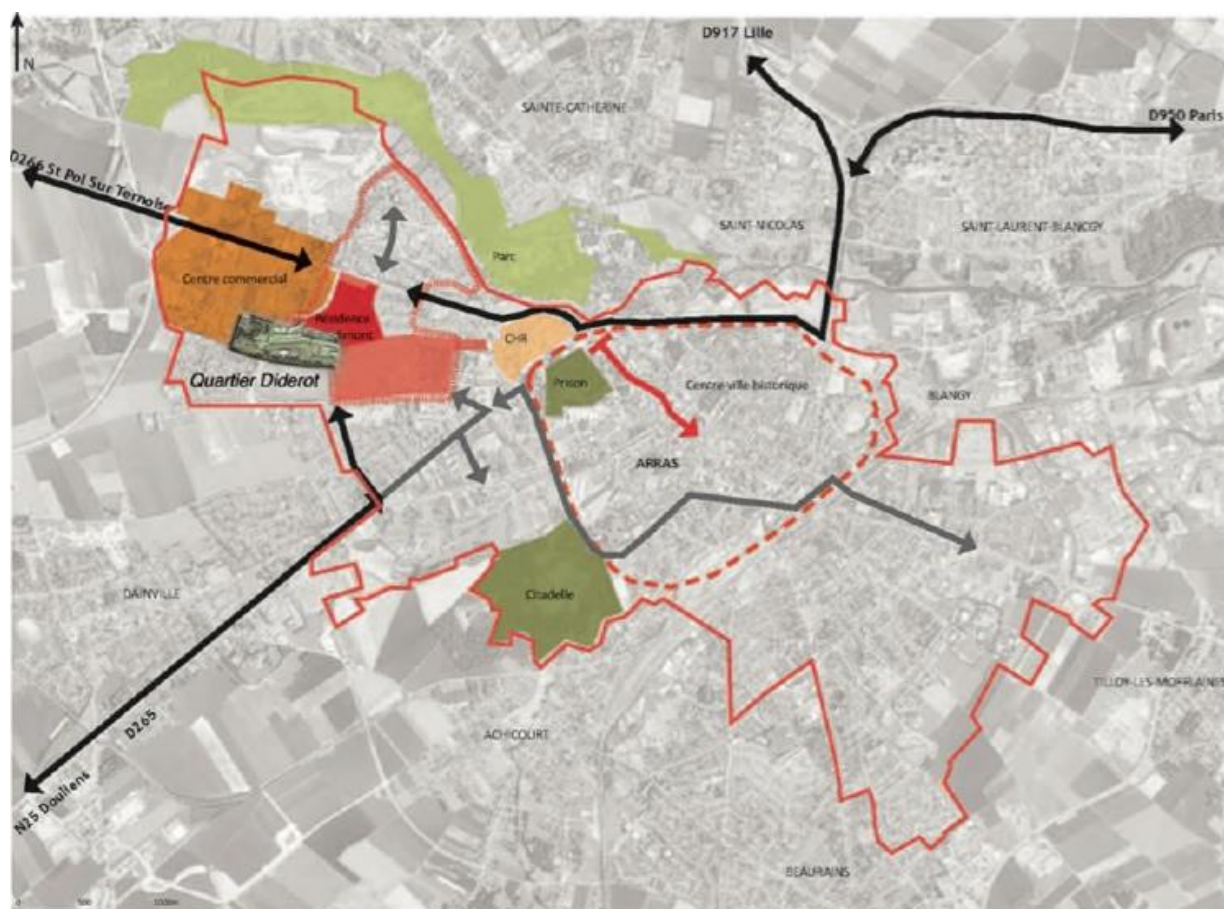


FIGURE 2 : LOCALISATION À L'ECHELLE DE LA VILLE D'ARRAS. SOURCE : EGIS

Aménagement du « Site Diderot »

Arras (62)



Cerfa cas par cas

Annexe 3

Photographies du site

Existant 03/2020



Chemin d'Agnès les Duisans à Arras



2 - Rue Diderot



3 - Rue Diderot



4 - Rue Van Gogh



5 - Rue Van Gogh



6 - Rue Van Gogh



7 - Rue Van Gogh



8 - Rue Van Gogh vers rue Diderot



9 - Chemin d'Agnès les Duisans à Arras

Existant 03/2020



1 - Maison de jeunes travailleurs / R&S Nobel



2 - CESI



3 - rue Diderot



4 - rue Diderot



5 - rue Diderot



6 - Impasse / rue Van Gogh



7 - Salle d'exposition



8 - Salle d'exposition



9 - Friche ancien collège



10 - rue Van Gogh

Aménagement du « Site Diderot » Arras (62)

Cerfa cas par cas

Annexe 4

Plan masse

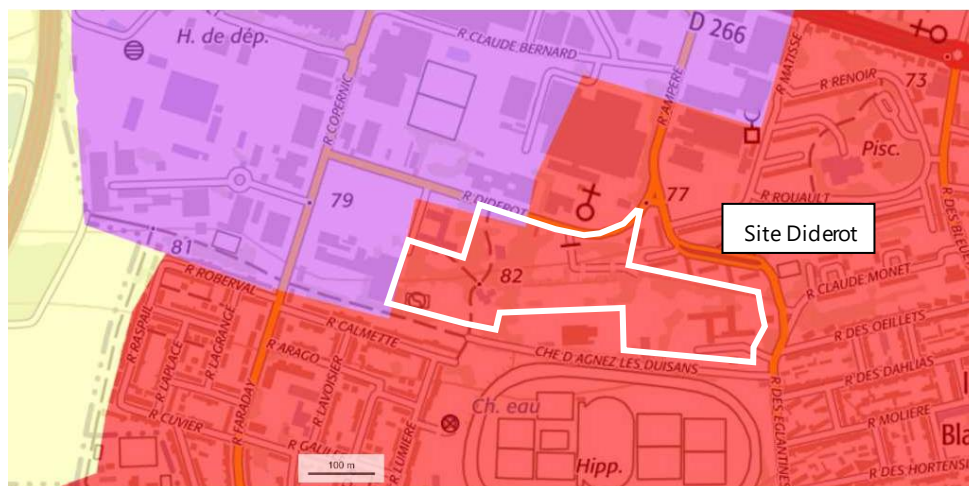
Aménagement du « Site Diderot »

Arras (62)

Cerfa cas par cas

Annexe 5

Plan des abords



Légende :

- Tissu urbain discontinu
- Zones industrielles ou commerciales et installations publiques
- Terres arables hors périmètres d'irrigation

FIGURE 1 : CARTE DU MODE D'OCCUPATION DES SOLS. SOURCE : GEOPORTAIL – CORINE LAND COVER (2018)

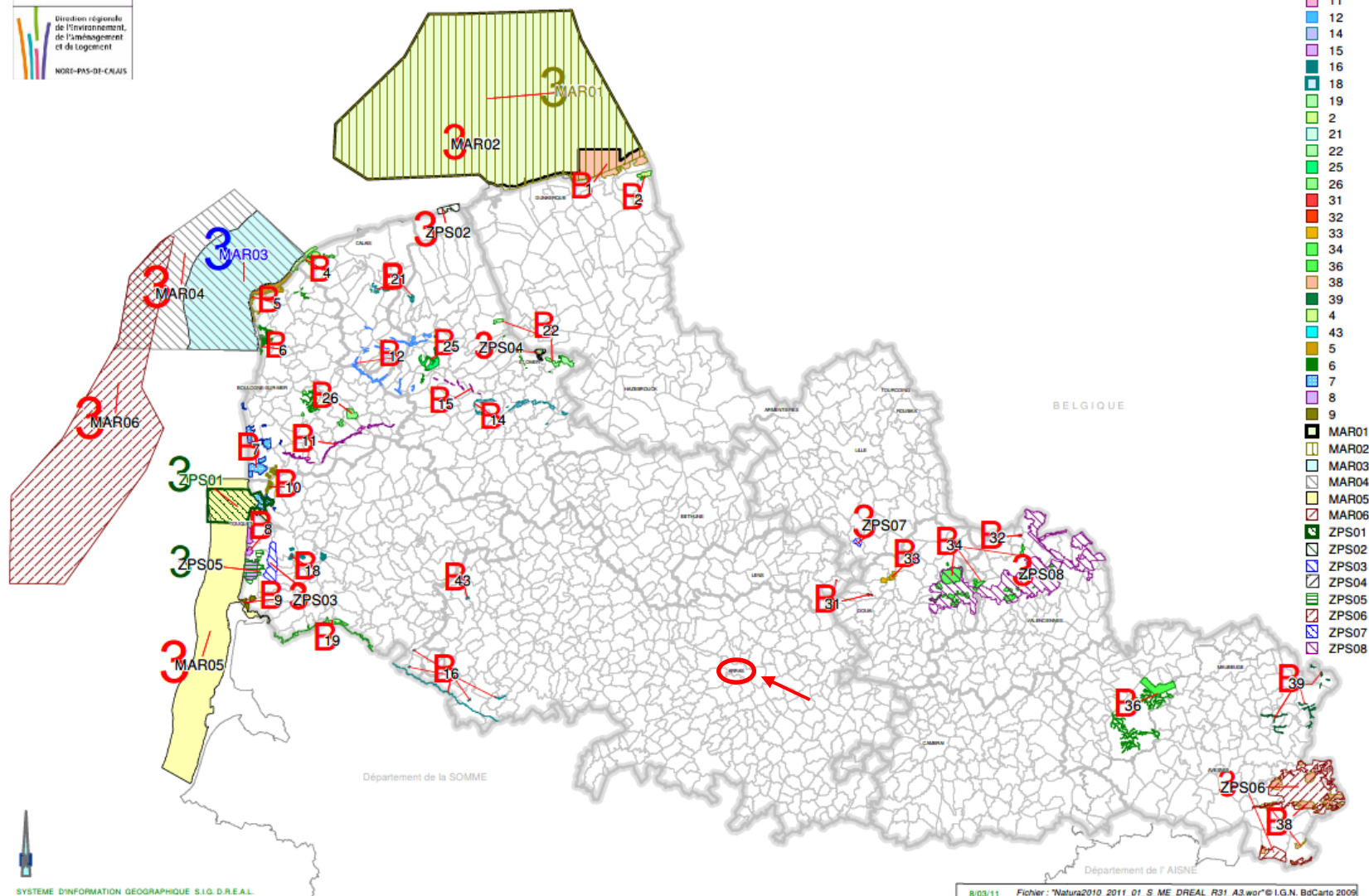
Aménagement du « Site Diderot » Arras (62)

Cerfa cas par cas

Annexe 6

Natura 2000

Sites du réseau Natura 2000 Nord Pas-de-Calais situation à mars 2011



PROGRAMMATION

PERIMETRE : 73 965 m2
Espace vert 10 % (> 7 397 m2)
7 740 m2
dont 1/4 d'un seul tenant (> 1 849 m2 min):
6 862 m2

Enrobé
Enrobé coloré type pépète
Béton désactivé Marquise
PAV

Bois du CESI
Arbre existant conservé
Arbre projet
Haie (y compris support de haie)
Haie privée (y compris support de haie)
Massif arbustif libre
Massif bas (couvre-sol arbustif, vivaces)
Noue végétalisée (arbustes, graminées)
Herbe
Potelets métalliques (traversées piéton)
Potelet bois (noues)
Bancs
Corbeille

0 10 m 50 m

Entre 250 et 350 logements

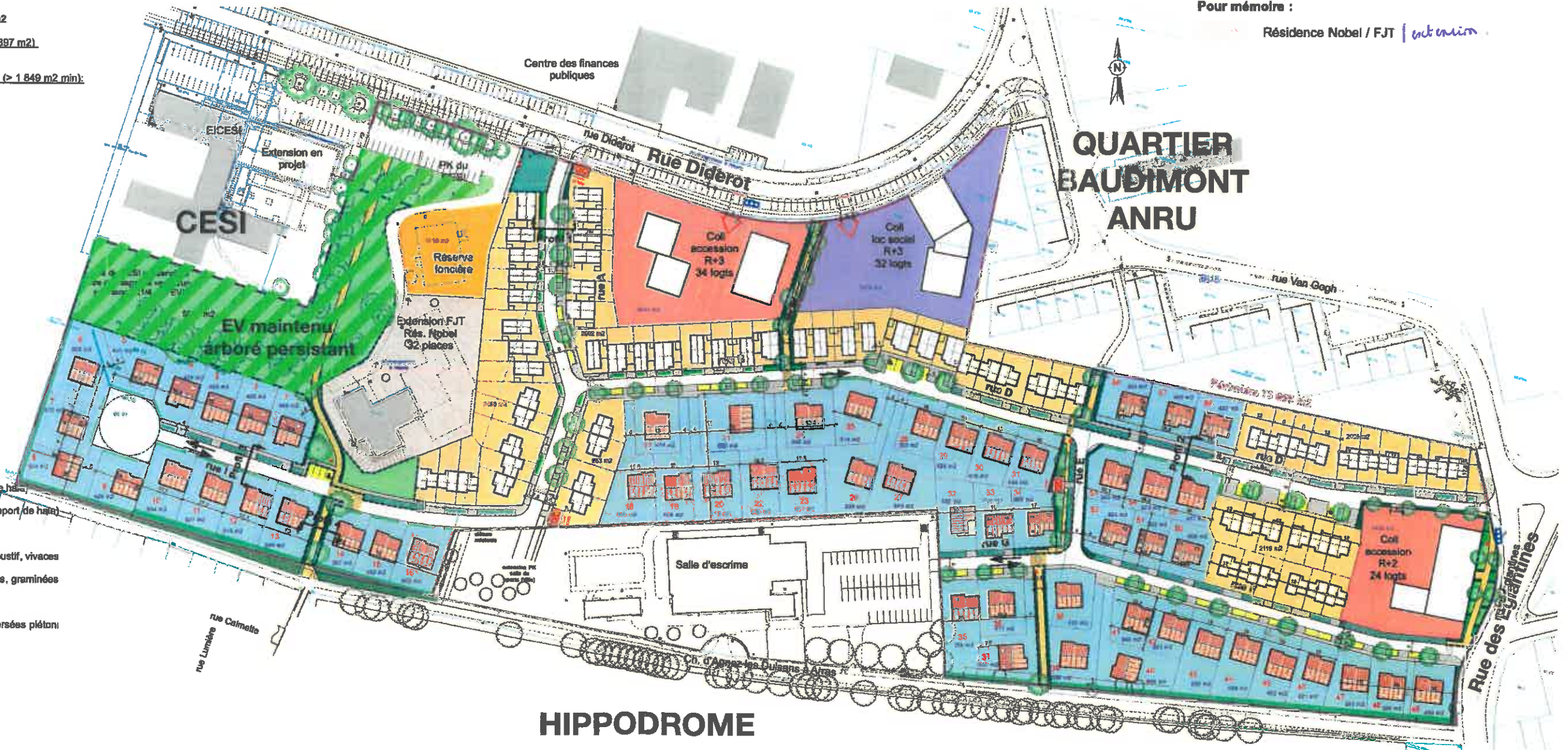
- 58 Lots libres
- 69 Logements Individuels groupés accession aidée
- 58 Logements collectifs en accession
- 34 Logements collectifs locatifs
- Réserve foncière *logements services*

Stationnement visiteurs :

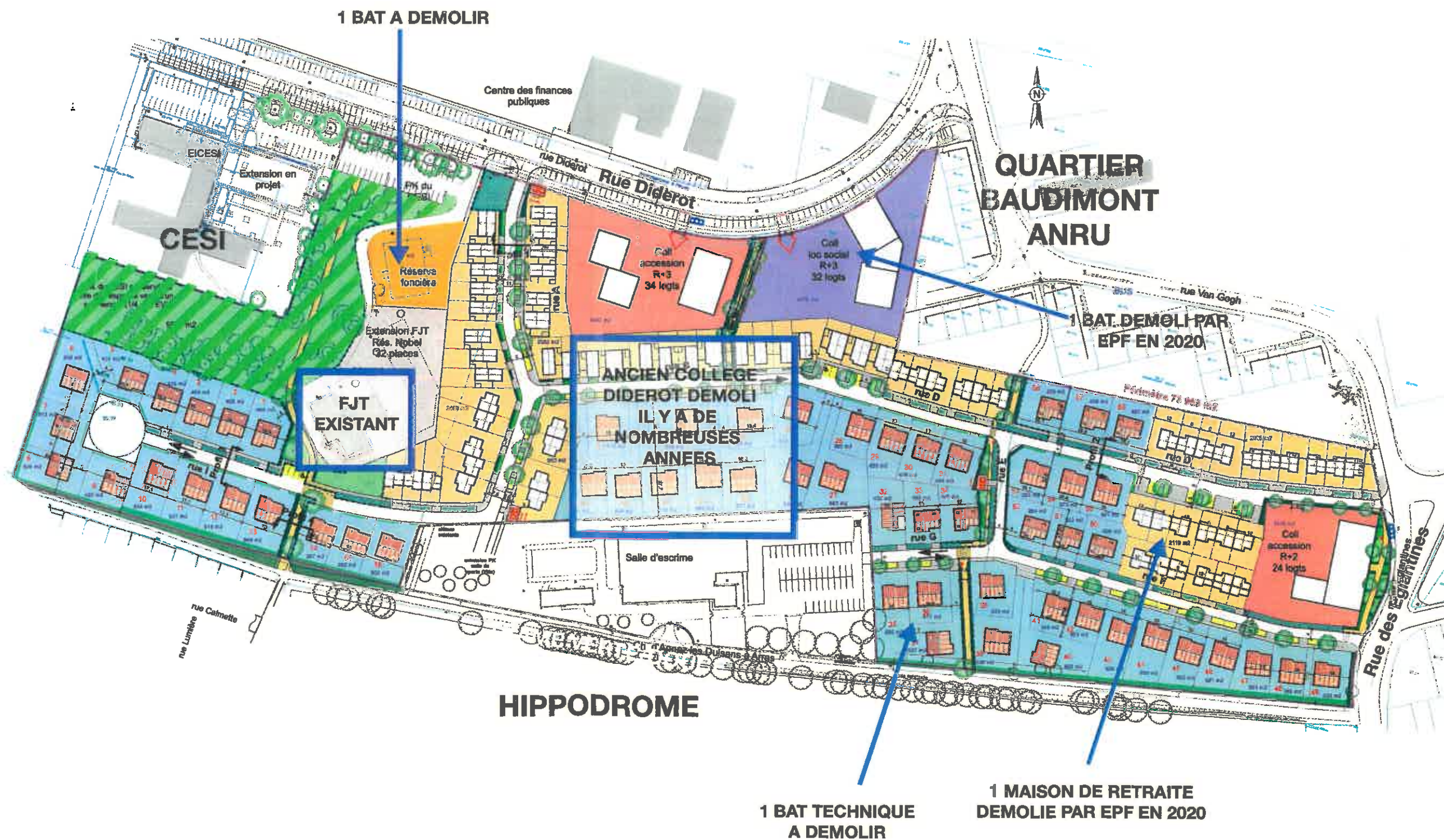
- 45 Places sur sur l'espace public dont 2 pmr

Pour mémoire :

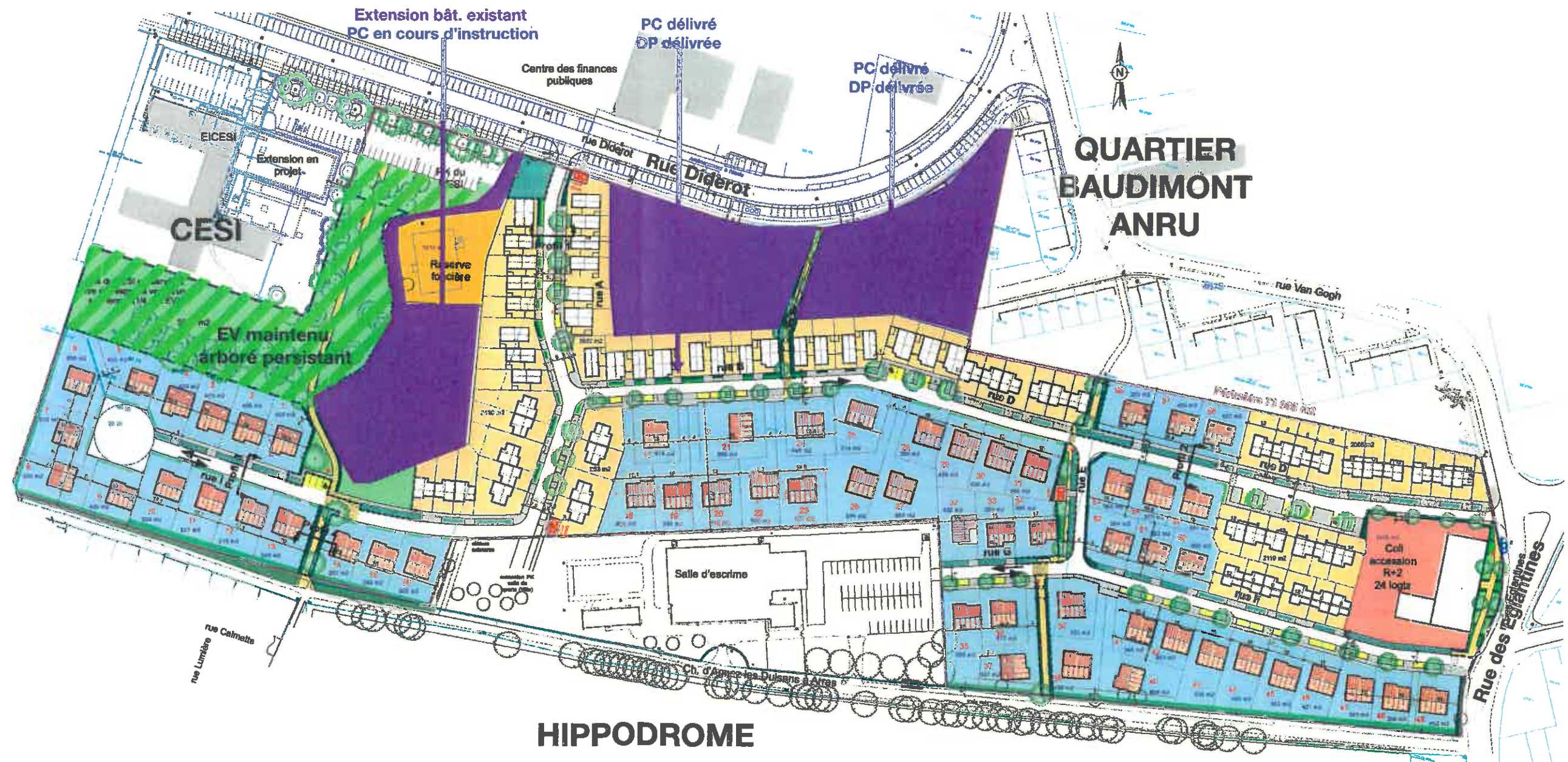
- Résidence Nobel / FJT *extension*



BATI EXISTANT DEMOLI OU A DEMOLIR



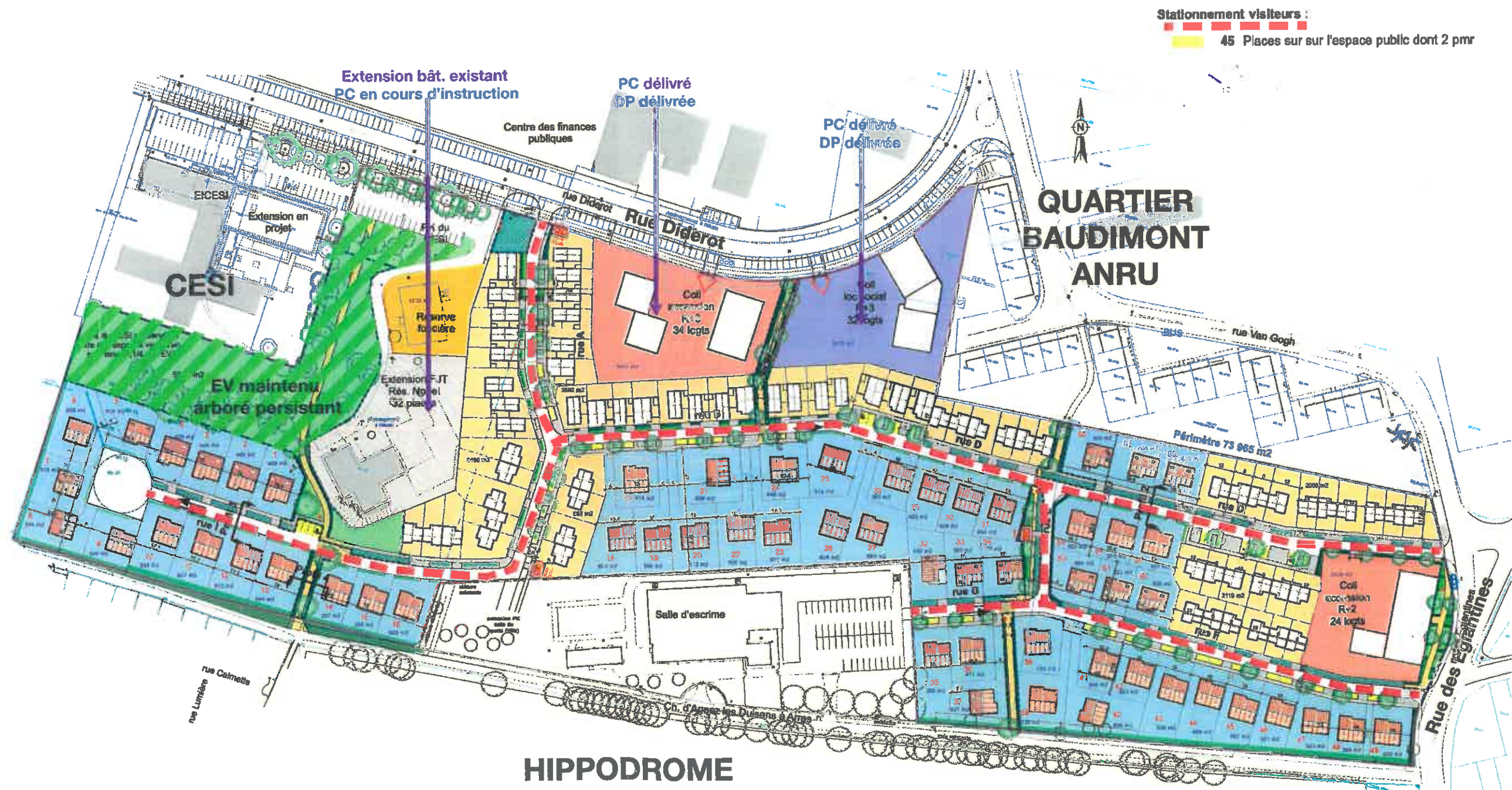
PROJETS EN COURS PHASAGE



LIAISONS DOUCES



STATIONNEMENT PUBLIC



Aménagement du « Site Diderot »

Arras (62)

Cerfa cas par cas

Annexe 8

Etude de trafic

ÉTUDE DE TRAFIC CONCESSION D'AMÉNAGEMENT DIDEROT - COMMUNE D'ARRAS

SOMMAIRE

- ☐ L'état initial des déplacements dans le secteur
- ☐ La description du projet d'aménagement
- ☐ Trafics futurs prévus à l'ouverture et impacts
- ☐ Conclusion et préconisations éventuelles

Glossaire

- **uvp** : unité **v**éhicule **p**articulier. C'est une unité de trafic permettant de comparer des flux entre eux moyennant une équivalence d'occupation de la voirie en fonction de la longueur du véhicule considéré (1 camion = 2 uvp en moyenne, 1 vélo = 0,3 uvp, ...).
- **HP** : **H**eur de **P**ointe. Il s'agit de la période de 60 minutes pendant laquelle l'ensemble des trafics mesurés (hors vacances scolaires et jours fériés) sont les plus forts sur le secteur étudié. Cette période ne commence pas forcément à l'heure « pile » officielle mais peut débuter au quart, à la demie ou au trois quart (par exemple : entre 7h15 et 8h15, 16h45 et 17h45, ...). Elle se décline selon 3 moments :
 - **HPM** : **H**eur de **P**ointe du **M**atin, heure la plus chargée d'un mardi ou un jeudi entre 6h00 et 11h00 ;
 - **HPS** : **H**eur de **P**ointe du **S**oir, heure la plus chargée d'un mardi ou un jeudi entre 16h00 et 21h00 ;
 - **HPS vendredi** : **H**eur de **P**ointe du **S**oir d'un **vendredi** , heure la plus chargée d'un vendredi entre 16h00 et 21h00 ;
 - **HPW** : **H**eur de **P**ointe du **W**eek-end, heure la plus chargée d'un samedi entre 14h00 et 20h00.
- **PPM** : **P**ériode de **P**ointe du **M**atin. C'est un intervalle de temps de plus d'une heure incluant l'HPM.
- **PPS** : **P**ériode de **P**ointe du **S**oir. C'est un intervalle de temps de plus d'une heure incluant l'HPS.
- **TàD** : **T**ourne à **D**roite. Cela qualifie une voie (par extension le flux) accueillant des véhicules souhaitant tourner à droite dans un carrefour. Dans un giratoire, le **TàD direct** est une voie permettant le shunt de l'anneau du giratoire entre 2 branches successives.
- **TàG** : **T**ourne à **G**auche. Le terme qualifie une voie de stockage (par extension le flux) accueillant dans un carrefour les véhicules souhaitant tourner à gauche. Les giratoires ne permettent pas d'aménager de TàG directs.
- **TMJA** : **T**rafic **M**oyen **J**ournalier **A**nnuel. Initialement, c'est la somme des quantités de trafic relevées durant une année complète en section courante d'un axe (sens séparés ou non) divisé par 365 jours (366 si l'année est bissextile). Cet indicateur s'exprime en véhicules par jour (1 voiture = 1 camion = 1 véhicule) complété généralement par le pourcentage de poids-lourds : XXX véh./j (nn %PL).
- **TMJO** : **T**rafic **M**oyen **J**our **O**uvrable. Le concept est le même que pour le TMJA mais limité aux jours de semaine hors dimanches (et jours fériés) et samedis (et veilles de jours fériés). Généralement, hors lieux touristiques, le TMJO est plus fort que le TMJA.

OBJET DE L'ÉTUDE:

PLAN DE SITUATION

Cette étude consiste à réaliser étude de trafic dans le cadre de la création d'une concession d'aménagement sur le territoire de la commune d'Arras.

Le projet, sera d'une superficie de 8 Ha et viendra prendre place la friche de l'ancien collège Diderot.

Objet de
l'étude



Source : IGN

Site du projet

Source : IGN

Le présente étude a pour objet de fournir des informations sur le trafic routier au droit du site d'implantation, ainsi que la réalisation d'une étude de trafic suite à l'implantation de la concession d'aménagement.

Cette étude devra donc permettre d'éclairer le maître d'ouvrage sur le fonctionnement actuel et futur des déplacements.

Elle se déroulera de la manière suivante:

Phase 1 : étude et analyse de l'existant.

Phase 2 : impact du programme sur l'infrastructure actuelle et étude de faisabilité des accès.

En termes de mobilité et de déplacement, le projet ne doit pas venir surcharger et aggraver la situation en termes de circulation.

Objet de
l'étude

Etat initial
et analyse

Trafics
futurs

Conclusion

Objet de
l'étude

La commune d'Arras est située au sud de Lille, à proximité de Lens, Douai et Cambrai. Arras est à proximité du croisement entre l'A1 (Paris-Lille) et l'A26 (Calais, Cambrai, Reims).

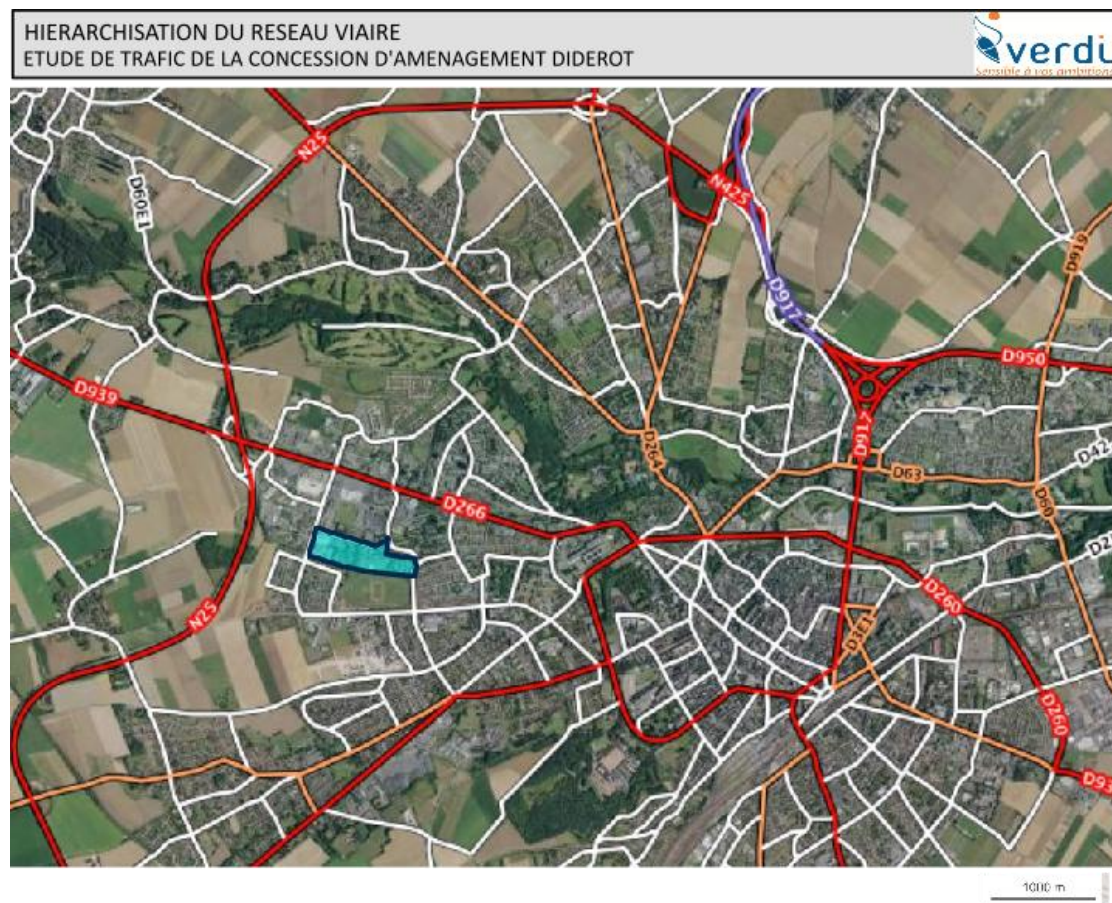
Etat initial
et analyse

La concession d'aménagement est située à l'Ouest d'Arras, à proximité de la D239 qui relie St Pol sur Ternoise à Cambrai en traversant Arras, et de la N25 qui contourne l'Ouest d'Arras..

Trafics
futurs

Au sud la concession d'aménagement est bordée par l'hippodrome. La concession d'aménagement est notamment bordée par la rue Ampère (Carrefour G3) et la rue Copernic (Carrefour C2) qui permettent de rejoindre au Nord la D266, reliant le cœur d'Arras à la D239. Au sud, la rue des églantines (G1) relie la concession d'aménagement à la D265 qui permet elle aussi de rejoindre le centre-ville mais aussi la N25 vers le Sud Ouest et Abbeville, Amiens etc.

Conclusion



Source : IGN

ÉTAT INITIAL ET ANALYSE:

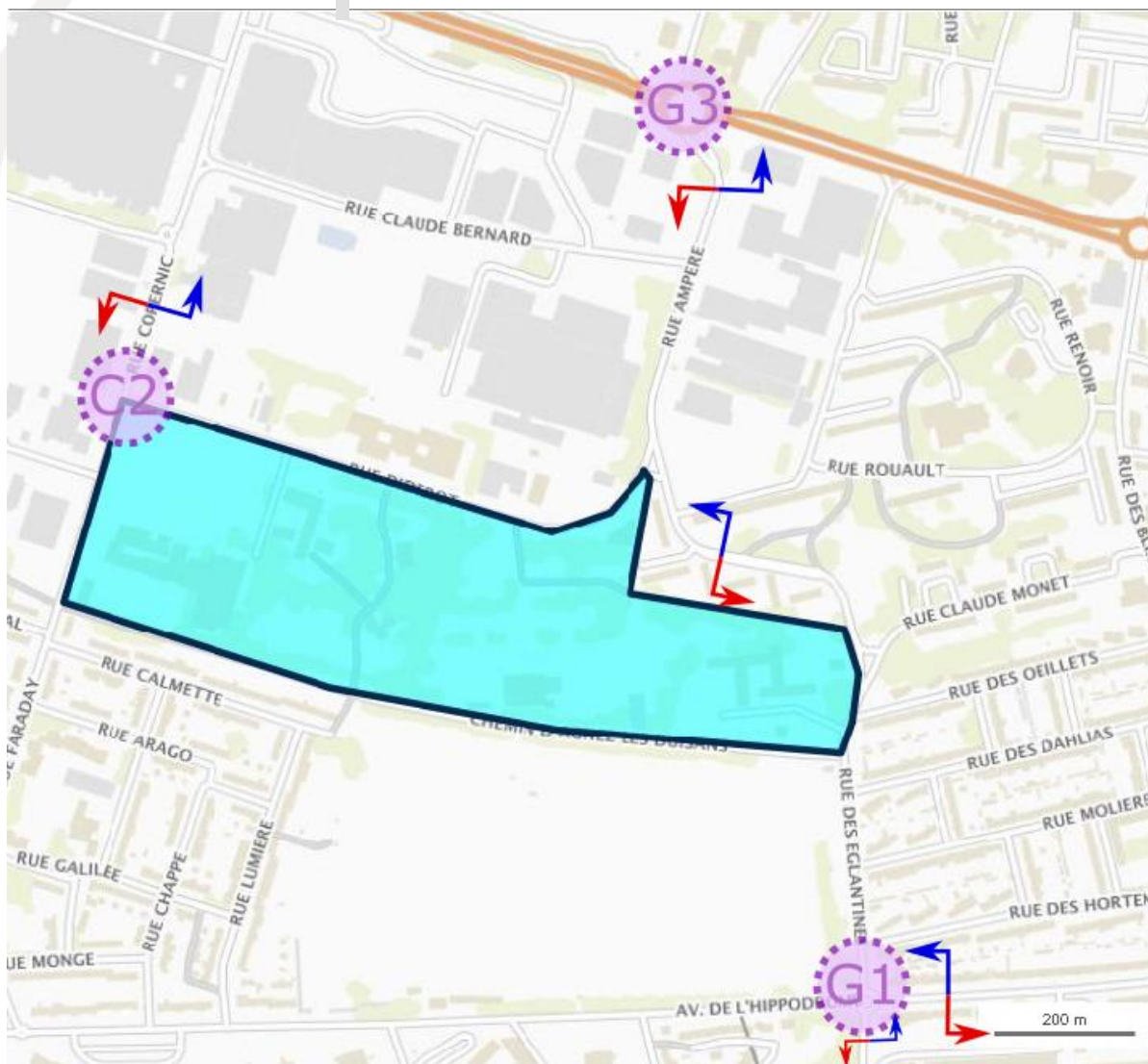
ENQUÊTE DE COMPTAGES RÉALISÉS

Objet de
l'étude

Etat initial
et analyse

Trafics
futurs

Conclusion



Source : IGN

■ Une enquête circulation a été réalisée du 01/07/2019 au 07/07/2019.

■ Pose de compteurs automatiques sur la rue Ampère, rue Copernic, rue des Hirondelles, Avenue de l'Hippodrome, rue Van Gogh pendant une semaine (1 compteur par sens avec distinction VL/PL) du lundi 01 Juillet au dimanche 07 Juillet.

■ Comptages directionnels réalisés sur les carrefours giratoires (G1 et G3), et sur le carrefour (C2), le mardi 02 Juillet 2019 de 07h à 9h et de 16h30 à 18h30h. Ils permettent de définir l'origine et la destination du trafic sur les carrefours reliant la zone d'étude au réseau viaire structurant.

Analyse globale:

- Le trafic est supérieur depuis le carrefour G3 (entre 300 et 600 uvp journaliers supplémentaires).
- Le taux de poids lourd est de 1,2%, ce qui est très faible.
- Sur la semaine le trafic est relativement stable. On observe une baisse le samedi et dimanche depuis la Zone d'étude et une forte baisse le dimanche vers celle-ci.

Objet de l'étude

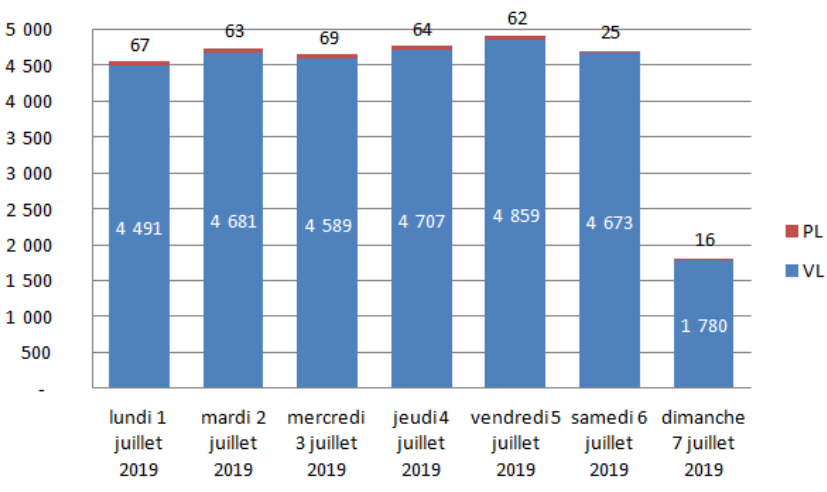
analyse

Etat initial et analyse

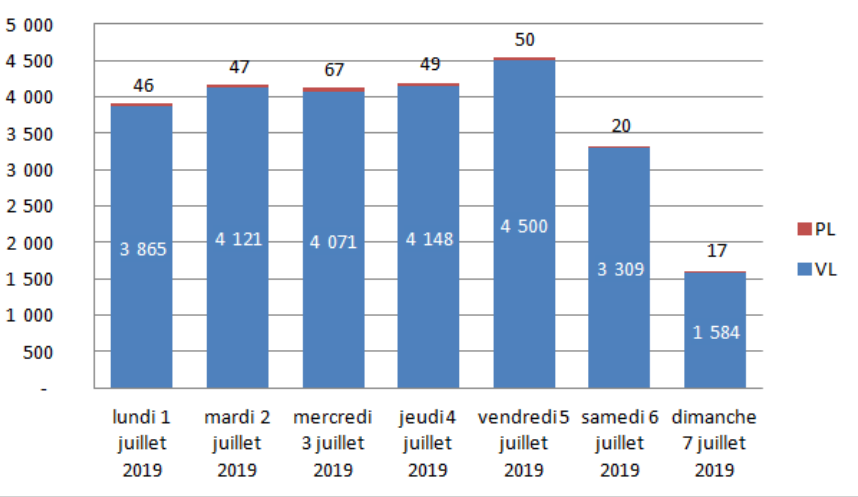
Trafics futurs

Conclusion

Trafic hebdomadaire - Depuis G3 vers zone d'étude



Trafic hebdomadaire - Depuis zone d'étude vers G3



Source : IGN

Objet de l'étude

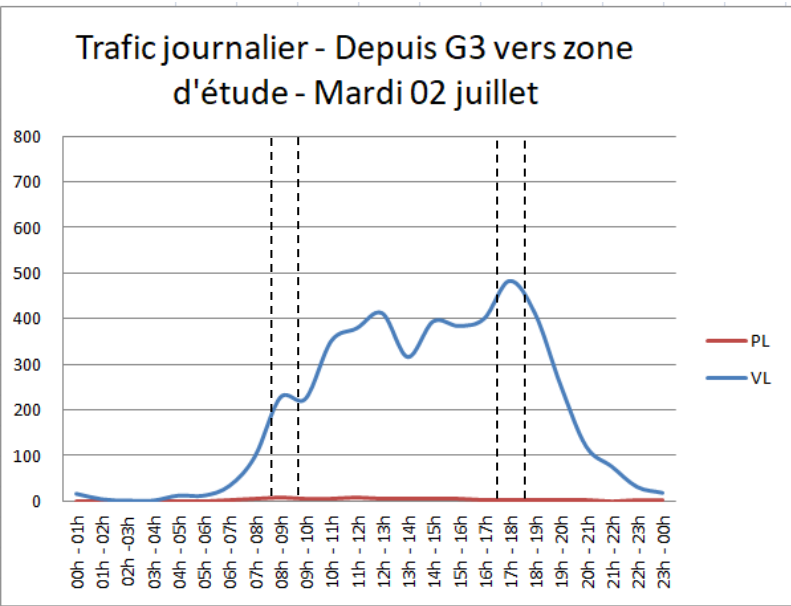
Etat initial et analyse

Traffics futurs

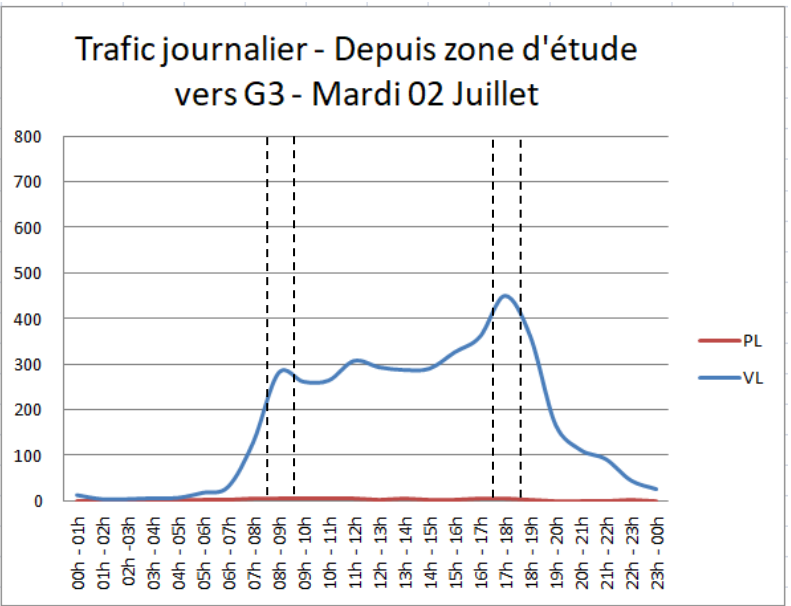
Conclusion

Analyse globale:

- Pour la journée du mardi, l'heure de pointe du matin (HPM) est située entre 8h et 9h dans les deux sens de circulation. L'heure de pointe du soir (HPS) est elle de 16h à 17h30 dans les deux sens. Celle-ci est bien plus importante que l'HPM (environ 250 véhicules supplémentaires).
- On remarque que le trafic est plus important vers le giratoire 3 le matin, et vers la zone d'étude le soir. Cela s'explique par les mouvements domicile-travail, les résident de l'Ouest d'Arras se rendant vers la D266 pour rejoindre le centre-ville d'Arras ou les plus grands axes routiers.



Source : IGN



Source : IGN

ÉTAT INITIAL ET ANALYSE:

TRAFIC ACTUEL EN UVP AU CARREFOUR G1 – HPM & HPS

Objet de l'étude

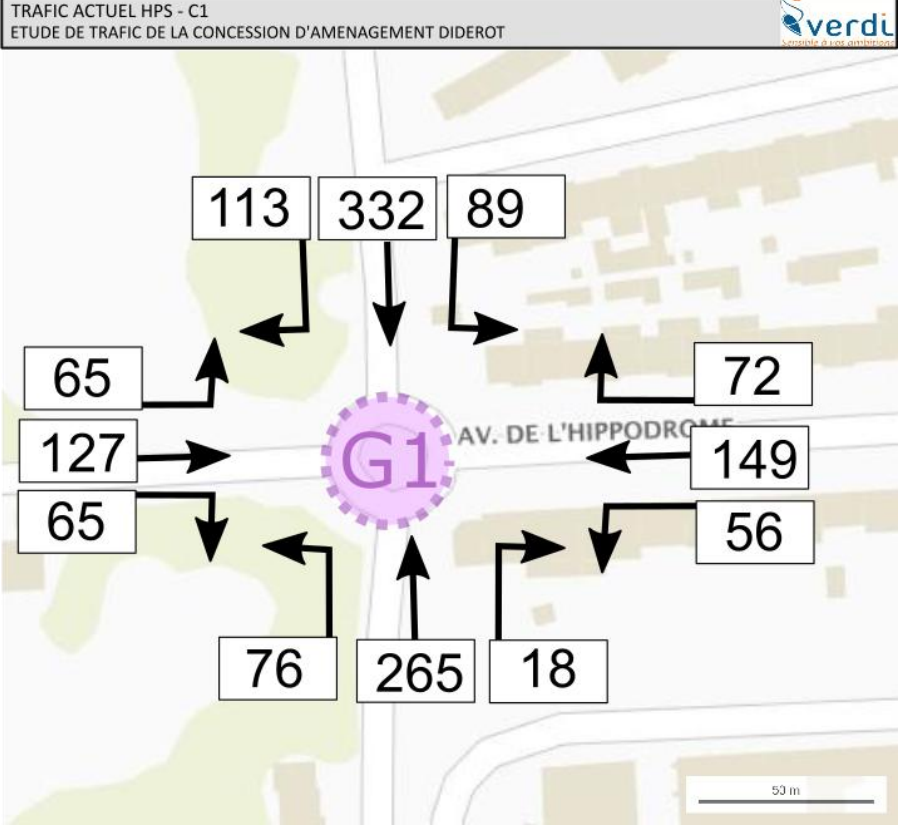
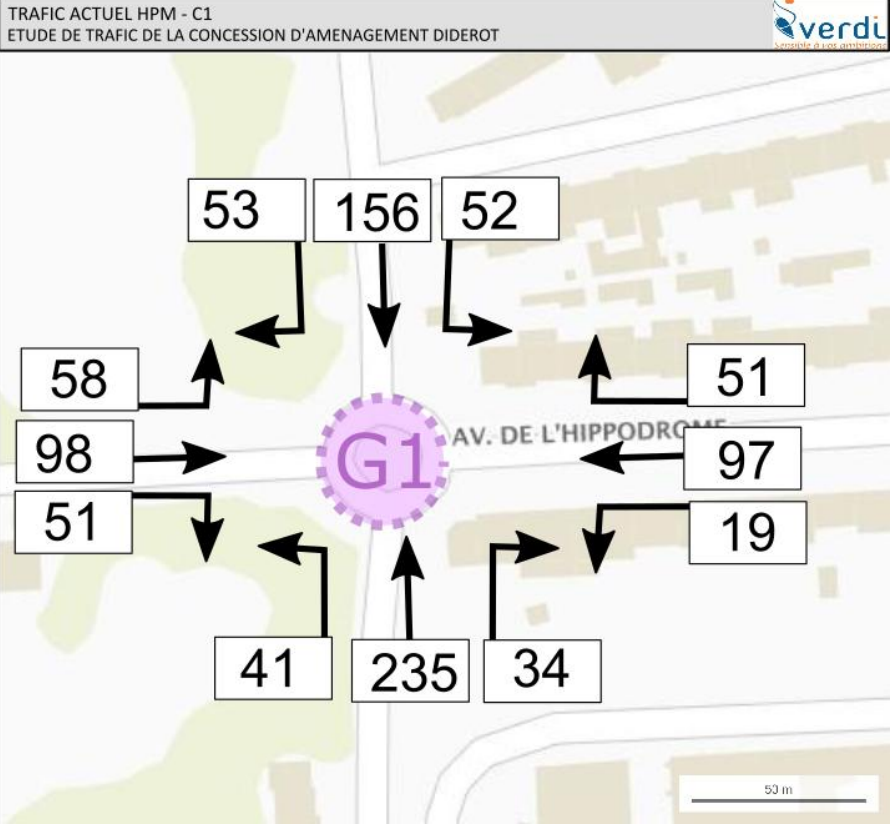
Etat initial et analyse

Trafics futurs

Conclusion

Analyse globale:

- Heure de pointe du matin (HPM) : de 8h à 9h (Mardi) ; et Heure de pointe du soir (HPS) : de 17h30 à 18h30 (Mardi).
- Les flux sont majoritairement Sud-Nord le matin et Nord-Sud le soir. En effet la rue des Hirondelles et la rue des Eglantines sont utilisées pour rejoindre les départementales, nationales et autoroutes au Nord (par le carrefour G3).



ÉTAT INITIAL ET ANALYSE:

CALCUL DE LA CAPACITÉ ACTUELLE DU CARREFOUR G1 – HPM & HPS

Objet de l'étude

	Réserve de Capacité		Longueur de Stockage		Temps d'Attente	
	en uvp/h	en %	moyenne	maximale	moyen	total
1-Rue des Hirondelles Sud	1075	77%	0vh	2vh	1s	0,1h
2-Avenue de l'Hippodrome Est	1445	89%	0vh	2vh	1s	0,0h
3-Rue des Églantines Nord	1154	81%	0vh	2vh	1s	0,1h
4-Avenue de l'Hippodrome Ouest	1193	85%	0vh	2vh	1s	0,1h



Source : IGN

Etat initial et analyse

	Réserve de Capacité		Longueur de Stockage		Temps d'Attente	
	en uvp/h	en %	moyenne	maximale	moyen	total
1-Rue des Hirondelles Sud	893	71%	0vh	3vh	2s	0,2h
2-Avenue de l'Hippodrome Est	1204	81%	0vh	2vh	1s	0,1h
3-Rue des Églantines Nord	689	56%	0vh	3vh	2s	0,4h
4-Avenue de l'Hippodrome Ouest	797	76%	0vh	2vh	2s	0,2h

Traffics futurs

Conclusion

- Bonnes réserves de capacité pour les deux horaires étudiés. Le trafic s'écoule de manière fluide.
- Attention toutefois, ce carrefour giratoire ne comporte pas d'îlots en dur permettant aux piétons de traverser convenablement, mais ayant aussi un rôle dans le bon fonctionnement du carrefour. Si ceux-ci ne sont pas nécessaires à l'écoulement du trafic, ils sont **très fortement conseillés**.

Note: Des problèmes de circulation sont observés lorsque % de réserve de capacité <20%

ÉTAT INITIAL ET ANALYSE:

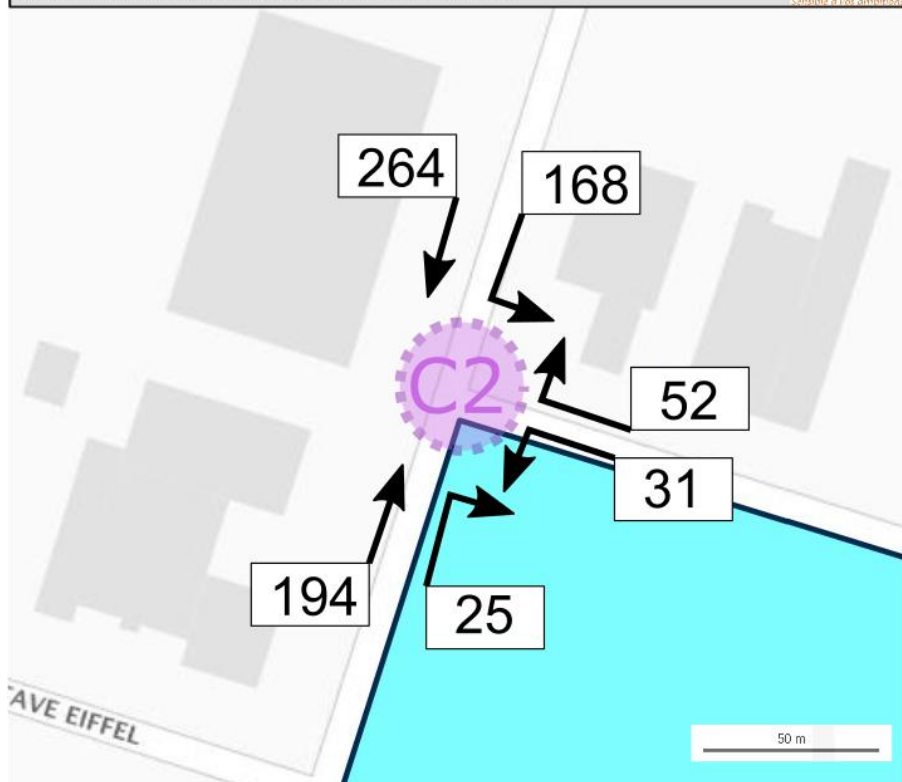
TRAFIC ACTUEL EN UVP AU CARREFOUR C2 – HPM & HPS

Analyse globale:

- Heure de pointe du matin (HPM) : de 8h à 9h (Mardi) ; et Heure de pointe du soir (HPS) : de 17h30 à 18h30 (Mardi).
- La trafic majoritaire est sur la rue Copernic, dans l'axe Nord-Sud le matin et Sud-Nord le soir.
- Le carrefour est actuellement une priorité à droite.

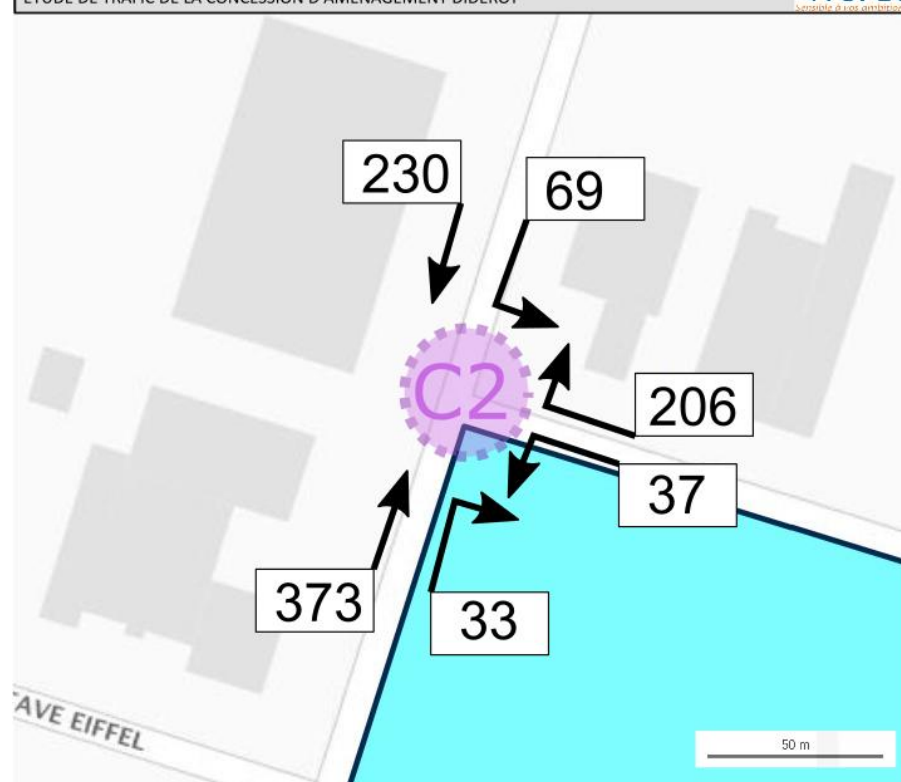


TRAFIC ACTUEL HPM - C2
ETUDE DE TRAFIC DE LA CONCESSION D'AMENAGEMENT DIDEROT



Source : IGN

TRAFIC ACTUEL HPS - C2
ETUDE DE TRAFIC DE LA CONCESSION D'AMENAGEMENT DIDEROT



Source : IGN

Objet de
l'étude

Etat initial
et analyse

Trafics
futurs

Conclusion

ÉTAT INITIAL ET ANALYSE:

CALCUL DE LA CAPACITÉ ACTUELLE DU CARREFOUR C2



Source : IGN

Objet de l'étude

Etat initial et analyse

Traffics futurs

Conclusion

HPM

	A	B	C	Total
A		264	168	432
B	194		25	219
C	52	31		83
Total	246	295	193	734

$$Q_{td}^A = 264$$

Q_{td}^A	est gêné par 219 uvp/h		
trafic	max. théorique	réserve	
168 uvp/h	997 uvp/h	83%	

$$Q_{td}^B = 194$$

$$Q_{td}^C = 25$$

Q_{td}^C	est gêné par 432 uvp/h		
trafic	max. théorique	réserve	
31 uvp/h	526 uvp/h	94%	

Q_{td}^B	est gêné par 31 uvp/h		
trafic	max. théorique	réserve	
52 uvp/h	1 209 uvp/h	96%	

HPS

	A	B	C	Total
A		230	69	299
B	373		33	406
C	206	37		243
Total	579	267	102	948

$$Q_{td}^A = 230$$

Q_{td}^A	est gêné par 406 uvp/h		
trafic	max. théorique	réserve	
69 uvp/h	811 uvp/h	91%	

$$Q_{td}^B = 373$$

$$Q_{td}^C = 33$$

Q_{td}^C	est gêné par 299 uvp/h		
trafic	max. théorique	réserve	
37 uvp/h	623 uvp/h	94%	

Q_{td}^B	est gêné par 37 uvp/h		
trafic	max. théorique	réserve	
373 uvp/h	1 202 uvp/h	69%	

-Bonnes réserves de capacité pour les deux horaires étudiés. Le trafic s'écoule de manière fluide sur ce carrefour.

Note: Des problèmes de circulation sont observés lorsque % de réserve de capacité < 20%

ÉTAT INITIAL ET ANALYSE:

TRAFIC ACTUEL EN UVP AU CARREFOUR G3 – HPM & HPS

Objet de l'étude

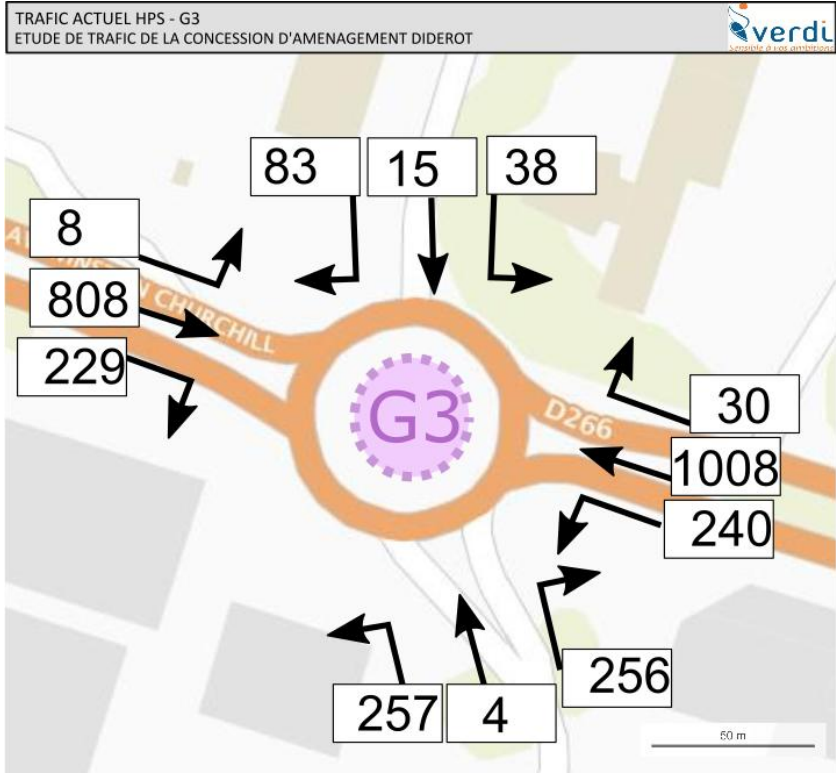
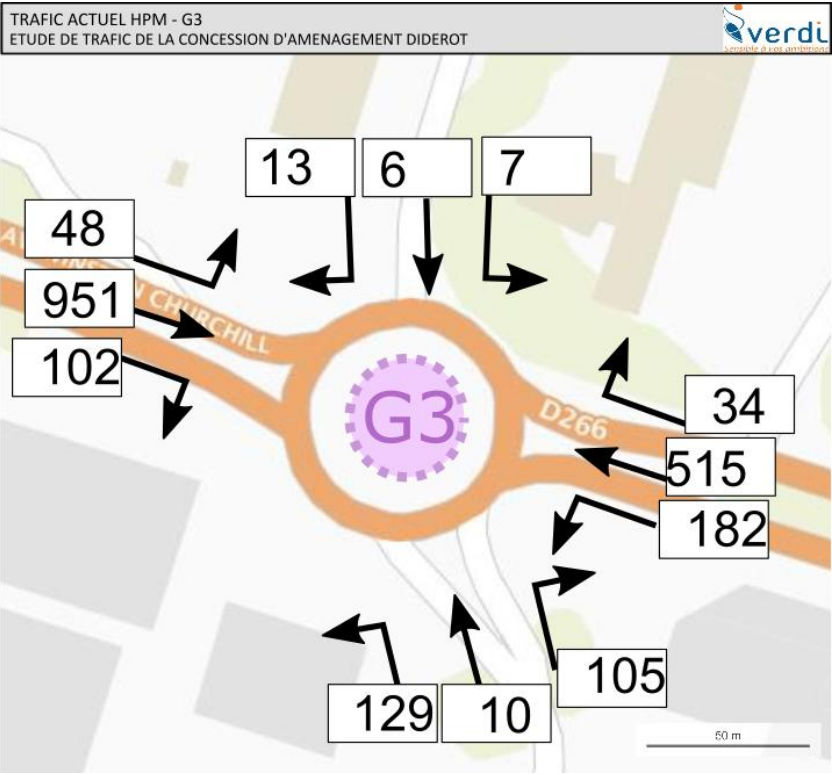
Etat initial et analyse

Trafics futurs

Conclusion

Analyse globale:

- Heure de pointe du matin (HPM) : de 8h à 9h (Mardi) ; et Heure de pointe du soir (HPS) : de 17h30 à 18h30 (Mardi).
- Le trafic principal s'écoule sur l'avenue Churchill, de l'Ouest à l'Est le matin et de l'Est vers l'Ouest le soir. En effet le centre-ville d'Arras se situe à l'Est, les mouvements domicile-travail se dirigent donc vers celui-ci.



ÉTAT INITIAL ET ANALYSE:

CALCUL DE LA CAPACITÉ ACTUELLE DU CARREFOUR G3



Source : IGN

Objet de l'étude

	Réserve de Capacité		Longueur de Stockage		Temps d'Attente	
	en uvp/h	en %	moyenne	maximale	moyen	total
1-Rue Ampère Sud	875	78%	0vh	2vh	2s	0,1h
2-Avenue W.Churchill Est	1824	71%	0vh	2vh	0s	0,0h
3-Branche 3 Nord	875	97%	0vh	2vh	2s	0,0h
4-Avenue Winsotn Churchill Ouest	1414	56%	0vh	2vh	0s	0,0h

Etat initial et analyse

	Réserve de Capacité		Longueur de Stockage		Temps d'Attente	
	en uvp/h	en %	moyenne	maximale	moyen	total
1-Rue Ampère Sud	696	57%	0vh	3vh	2s	0,4h
2-Avenue W.Churchill Est	960	42%	0vh	3vh	1s	0,2h
3-Branche 3 Nord	322	70%	0vh	3vh	9s	0,3h
4-Avenue Winsotn Churchill Ouest	1142	51%	0vh	2vh	0s	0,1h

Traffics futurs

Conclusion

-Bonnes réserves de capacité pour les deux horaires étudiés. Le trafic s'écoule de manière fluide sur ce carrefour.

Note: Des problèmes de circulation sont observés lorsque % de réserve de capacité <20%

TRAFFICS FUTURS:

RÉPARTITION EN FONCTION DES COMMUNES DES FLUX NAVETTEURS

Communes de travail des navetteurs automobilistes résidant à Arras – 9525 actifs

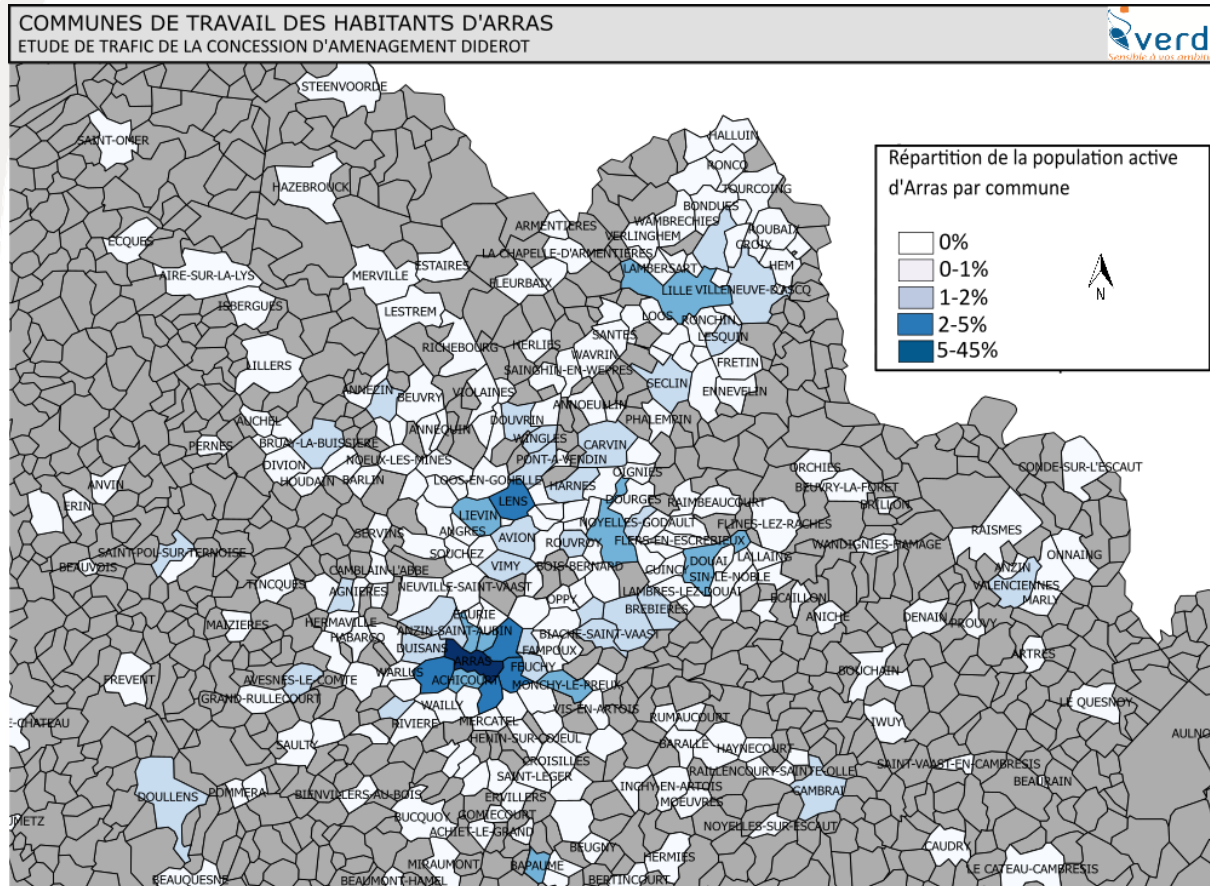
Répartition réalisée à partir des données navetteurs - INSEE 2014

Objet de l'étude

Etat initial et analyse

Traffics futurs

Conclusion



- La majorité des navetteurs résidant à Arras travaillent à Arras et dans les communes limitrophes ou dans un moindre cas à Lens, Lille, Noyelles et Douai.

- Pour s'y rendre ils utilisent principalement la N25 contournant l'Ouest d'Arras puis l'A26, ou l'A1.

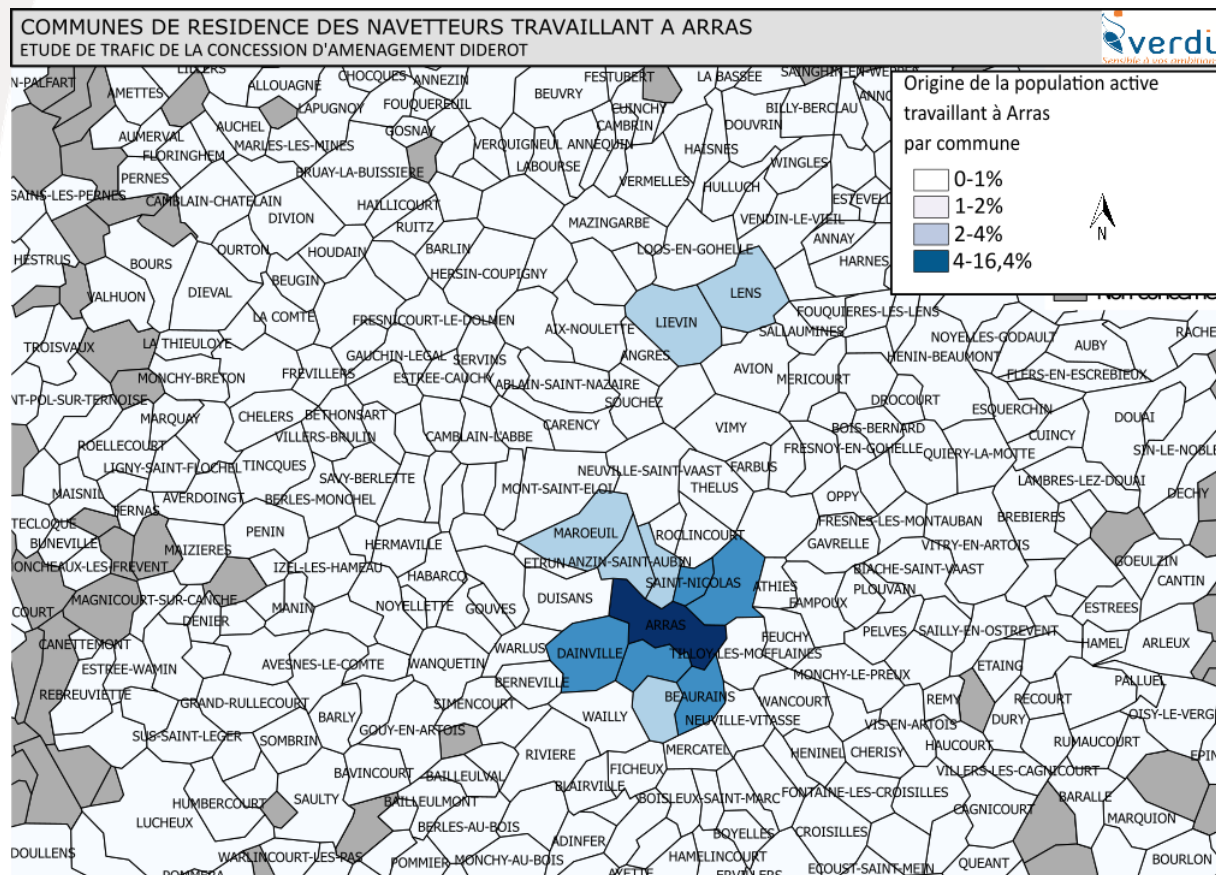
- Cependant les navetteurs travaillant dans le centre d'Arras prennent plutôt la D266 ou D265.

TRAFFICS FUTURS:

RÉPARTITION EN FONCTION DES COMMUNES DES FLUX NAVETTEURS

Communes de résidence des navetteurs automobilistes travaillant à Arras – 26 244 actifs

Répartition réalisée à partir des données navetteurs - INSEE 2014



- Les principales communes concernées par cet effet de navette sont les communes limitrophes ainsi que Lievin et Lens.

- Ces navetteurs utilisent donc les axes contournant Arras tel que la N25, la D917 ou la D60 ; ainsi que les axes traversant Arras tel que la D266 ou la D265.

Objet de l'étude

Etat initial et analyse

Traffics futurs

Conclusion

RÉPARTITION MODALE DES DÉPLACEMENTS

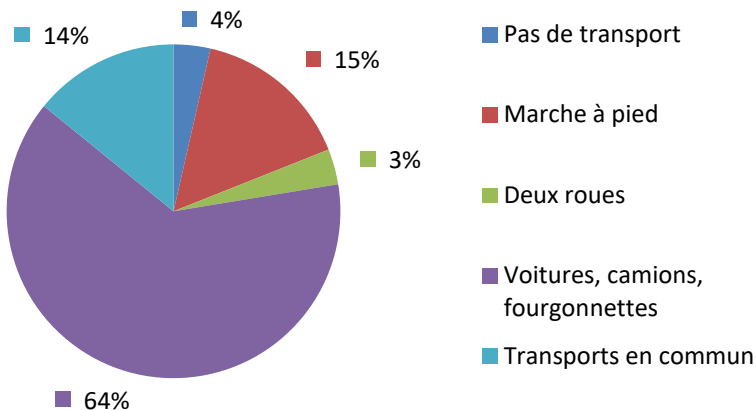
Objet de l'étude

Etat initial et analyse

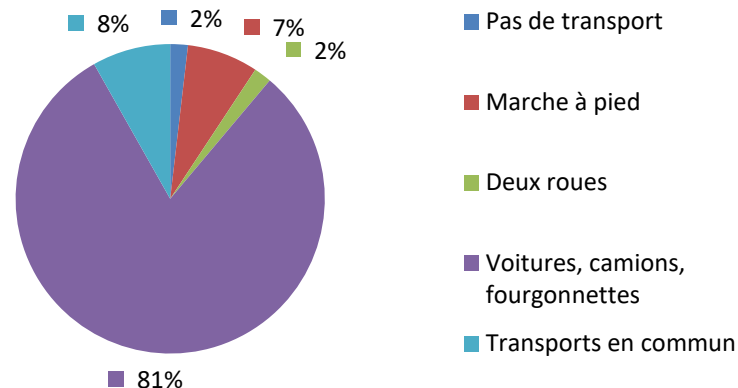
Trafics futurs

Conclusion

Modes de déplacements des actifs résidents à Arras



Modes de déplacements des navetteurs travaillant à Arras



- Le mode de transport majoritaire est la voiture. On observe une utilisation importante des transports en communs pour les résidents Arrageois.
- Concernant les navetteurs extérieurs à Arras, 4 sur 5 d'entre eux viennent en voiture.
- Cependant la part modale de la voiture des habitants de la concession d'aménagement Diderot est de 64%.

MODES DE TRANSPORTS DOUX

- A proximité de directe de la concession d'aménagement, sur l'avenue Winston Churchill, circule la ligne 1 du BHNS, reliant le centre commercial au centre ville et au nord d'Arras.
- Sur la rue de Copernic, mais aussi sur la rue des Eglantines et au sein du quartier de Baudimont se trouve la ligne 6 qui relie l'Ouest d'Arras au centre-ville et à l'Est d'Arras. Un pôle d'échange intermodal sera situé au niveau de la rue des Bleuets, ainsi qu'un autre au niveau des centres commerciaux. Ces des pôles desserviront la concession d'aménagement Diderot.
- Les seuls ouvrages cyclables environnants la concession d'aménagement sont une bande cyclable sur la rue des Eglantines et l'Avenue de l'Hippodrome; ainsi qu'un itinéraire cyclables longeant le sud de la concession d'aménagement, sur le chemin rural de Duisans. (comme on peut le voir ci-dessous)



Source : OpenStreet Map

TRAFICS FUTURS:

PRÉSENTATION DU PROJET D'IMPLANTATION

Fourni par le client

Objet de
l'étude

Etat initial
et analyse

Trafics
futurs

Conclusion



Objet de
l'étude

Etat initial
et analyse

Traffics
futurs

Conclusion

- ❑ Le projet est donc une concession d'aménagement, comportant 252 logements. La salle d'escrime est déjà existante, et les 34 logements de la résidence viennent s'ajouter aux 24 existants
 - ❑ Unité 01 : 59 logements (individuel)
 - ❑ Unité 02 : 69 logements (individuel groupé)
 - ❑ Unité 03 : 32 logements (collectif)
 - ❑ Unité 04 : 58 logements (collectif)
 - ❑ Unité 05 : 34 logements (résidence étudiante)

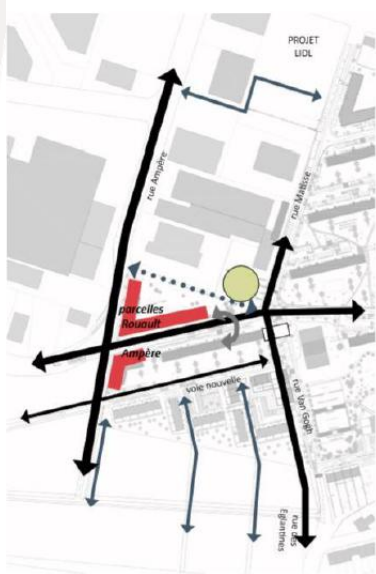
- ❑ Les flux seront réparti sur les trois carrefours au ratio de leur utilisation actuelle, les trois carrefours permettant chacun de rejoindre un axe structurant différent.

NPNRU Baudimont

Objet de
l'étude

Etat initial
et analyse

Trafics
futurs



Hypothèse d'un prolongement
de la rue Ampère

- ❑ La concession d'aménagement est à proximité du projet NPNRU Baudimont. Celui-ci viendra transformer le quartier au Nord-Est de la concession d'aménagement. Cependant celui-ci ne créera aucun logement, le nombre d'habitant sur cette zone sera équivalent. Des accès au quartier Diderot seront faits depuis Baudimont, mais ceux-ci concerneront les modes doux, à travers des cheminements actifs et jardins thématiques.
- ❑ Toutefois il est évoqué une hypothèse de prolongement de la rue Ampère jusqu'au cœur du futur quartier Diderot. Cette hypothèse, non reprise dans le plan d'aménagement de la concession d'aménagement, pourrait venir perturber à la marge la circulation du quartier.
- ❑ Le CESI (école d'ingénieur) situé à l'Ouest de la concession d'aménagement ne prévoit pas de changement de son offre de stationnement dans son PC. Ce projet n'aura donc pas d'impact sur le projet.

Conclusion

Logements

❑ Nombre d'habitants : en moyenne 2,2 habitants par logement

❑ Les déplacements « domicile ⇔ travail »

✓ Nombre d'actifs se rendant au travail : taux de 85%

✓ Part modale de la voiture pour ce motif : 64 % (voir graphiques précédents)

✓ Taux d'occupation des voitures : 1.17 personnes/VL

✓ Pour la répartition du trafic on utilisera l'hypothèse suivante :

➤ **80% de sortie de site à HPM**

➤ **50 % d'entrée au site à HPS**

➤ En effet puisqu'aucune activité n'est présente sur la concession d'aménagement, les entrées sur site à HPM et sorties de site à HPS sont minoritaires.

Objet de
l'étude

Etat initial
et analyse

Trafics
futurs

Conclusion

Extrait de la génération

Objet de l'étude

Etat initial et analyse

Traffics futurs

Conclusion

	Effectifs	Ratio	Personnes supplémentaires	Part Modale	Taux d'occupation	Véhicules supplémentaires	Actifs se rendant au travail (90%)	% entrant en HPM		% sortant en HPM		% entrant en HPS		% sortant en HPS	
Unité 1															
Logements	59	2,2	130	64%	1,17	97	87	0%	0	100%	87	55%	48	0%	0
Unité 2															
Logements	69	2,2	152	64%	1,17	114	102	0%	0	100%	102	55%	56	0%	0
Unité 3															
Logements	32	2,2	70	64%	1,17	53	47	0%	0	100%	47	55%	26	0%	0
Unité 4															
Logements	58	2,2	128	64%	1,17	96	86	0%	0	100%	86	55%	47	0%	0
Unité 5															
Résidence	34	2,2	75	64%	1,17	56	50	0%	0	100%	50	55%	28	0%	0
Total	252		554			415					374		205		

En raison des multiples entrées et sorties de la concession d'aménagement, mais surtout de la disparité du trafic actuel, la direction des flux générés par la concession d'aménagement seront appliqués aux différents carrefours en fonction de leur trafic actuel. En effet les trois carrefours étudiés sont tous accessibles aussi facilement et mènent vers des axes et destinations différentes (Carrefour G3 vers le centre d'Arras, communes périphériques Ouest, grandes communes au nord d'Arras ; carrefour C2 vers le sud-ouest d'Arras, mais aussi la D266 et la périphérie d'Arras ; carrefour G1 vers le centre-ville d'Arras, le sud d'Arras ou les communes périphériques Sud, et les grandes villes au sud-ouest d'Arras tel qu'Avesnes-le-Comte ou Doullens). La répartition des flux leur est donc appliqué à l'aide d'un ratio.

Objet de l'étude

Etat initial et analyse

Traffics futurs

Conclusion

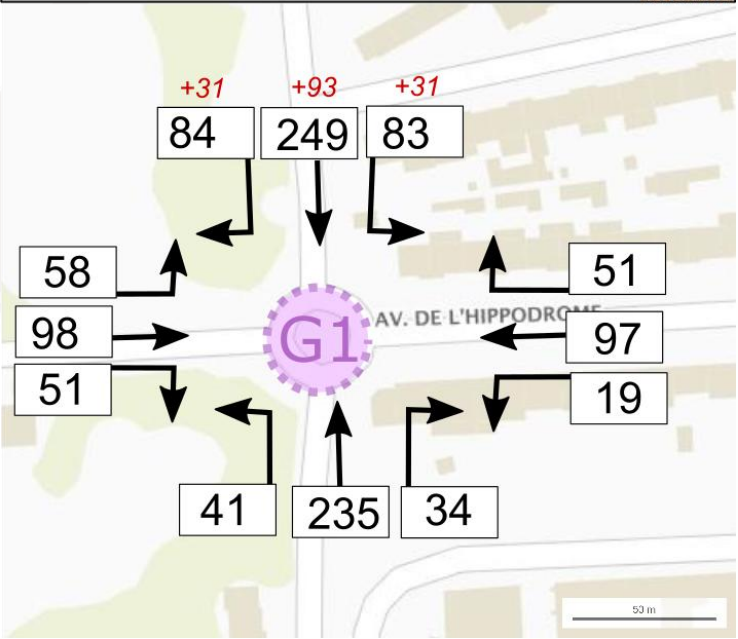
Destinations sortants HPM			374
Rue Ampère - Nord	35,0%		131
Av. W.Churchill Est	43,0%		56
Branche 3 Nord	4,0%		5
Av. W.Churchill Ouest	53,0%		69
Rue des Églantines - Sud	41,7%		156
Av. Hippodrome Ouest	20,2%		31
Rue des Hirondelles Sud	59,5%		93
Av. Hippodrome Est	19,8%		31
Rue Diderot - Ouest	23,3%		87
Rue Copernic Nord	62,7%		55
Rue Copernic Sud	37,3%		32

Origine entrants HPS			205
Rue Ampère - Nord	39,8%		82
Av. W.Churchill Est	49,6%		41
Branche 3 Nord	3,0%		2
Av. W.Churchill Ouest	47,3%		39
Rue des Églantines - Sud	41,5%		85
Av. Hippodrome Ouest	16,0%		14
Rue des Hirondelles Sud	65,3%		56
Av. Hippodrome Est	17,7%		15
Rue Diderot - Ouest	18,7%		38
Rue Copernic Nord	67,6%		26
Rue Copernic Sud	32,4%		12

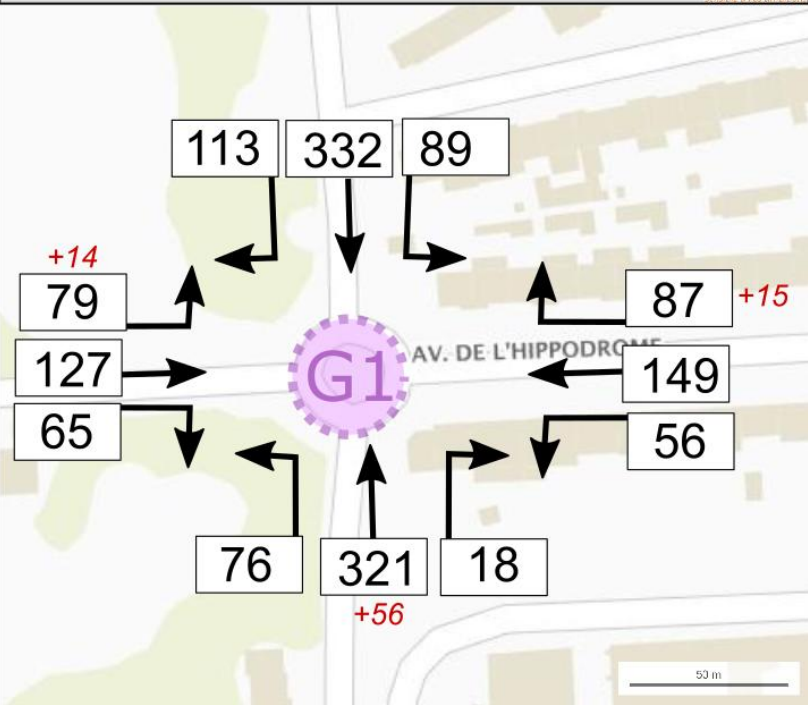
TRAFFICS FUTURS:

RÉPARTITION DU TRAFIC FUTUR SUR LE CARREFOUR G1

TRAFFIC FUTUR HPM - C1
ETUDE DE TRAFIC DE LA CONCESSION D'AMENAGEMENT DIDEROT



TRAFFIC FUTUR HPS - C1
ETUDE DE TRAFIC DE LA CONCESSION D'AMENAGEMENT DIDEROT



Le nombre de véhicules (en uvp) en rouge correspond au nombre de véhicules ajoutés.



Objet de l'étude

Etat initial et analyse

Traffics futurs

Conclusion

TRAFFICS FUTURS:

CALCUL DE LA CAPACITÉ FUTURE DU CARREFOUR G1



Objet de l'étude

	Réserve de Capacité		Longueur de Stockage		Temps d'Attente	
	en uvp/h	en %	moyenne	maximale	moyen	total
1-Rue des Hirondelles Sud	1017	76%	0vh	2vh	1s	0,1h
2-Avenue de l'Hippodrome Est	1437	89%	0vh	2vh	1s	0,0h
3-Rue des Églantines Nord	999	71%	0vh	2vh	1s	0,2h
4-Avenue de l'Hippodrome Ouest	1018	83%	0vh	2vh	1s	0,1h

Etat initial et analyse

	Réserve de Capacité		Longueur de Stockage		Temps d'Attente	
	en uvp/h	en %	moyenne	maximale	moyen	total
1-Rue des Hirondelles Sud	818	66%	0vh	3vh	2s	0,2h
2-Avenue de l'Hippodrome Est	1088	78%	0vh	2vh	1s	0,1h
3-Rue des Églantines Nord	682	56%	0vh	3vh	2s	0,4h
4-Avenue de l'Hippodrome Ouest	783	74%	0vh	3vh	2s	0,2h

Traffics futurs

- Bonnes réserves de capacité pour les deux horaires étudiés. Le trafic s'écoulera de manière fluide pour le carrefour après la réalisation du projet.

Conclusion

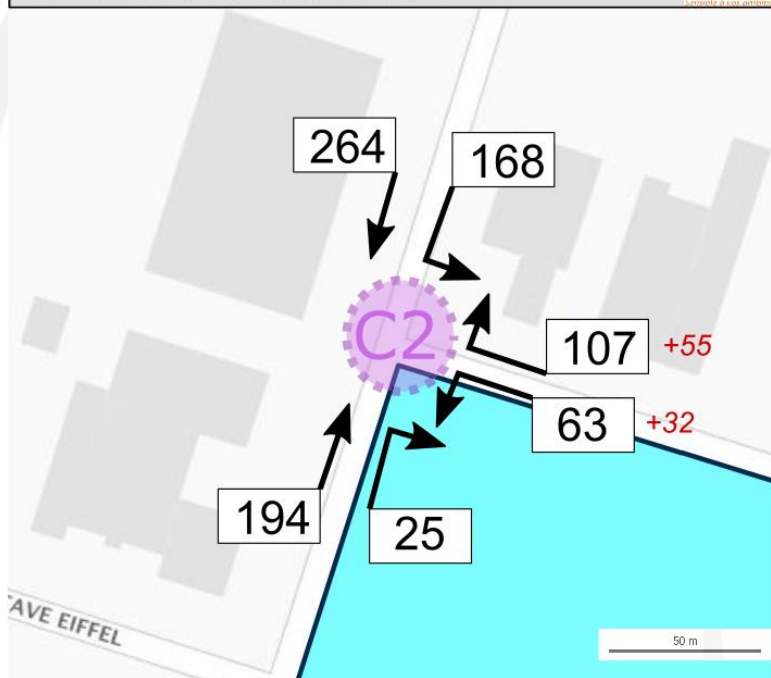
- Attention toutefois, ce carrefour giratoire ne comporte pas d'îlots en dur permettant aux piétons de traverser convenablement, mais ayant aussi un rôle dans le bon fonctionnement du carrefour. Si ceux-ci ne sont pas nécessaires à l'écoulement du trafic, ils sont **très fortement conseillés**.

Note: Des problèmes de circulation sont observés lorsque % de réserve de capacité <20%

TRAFFICS FUTURS:

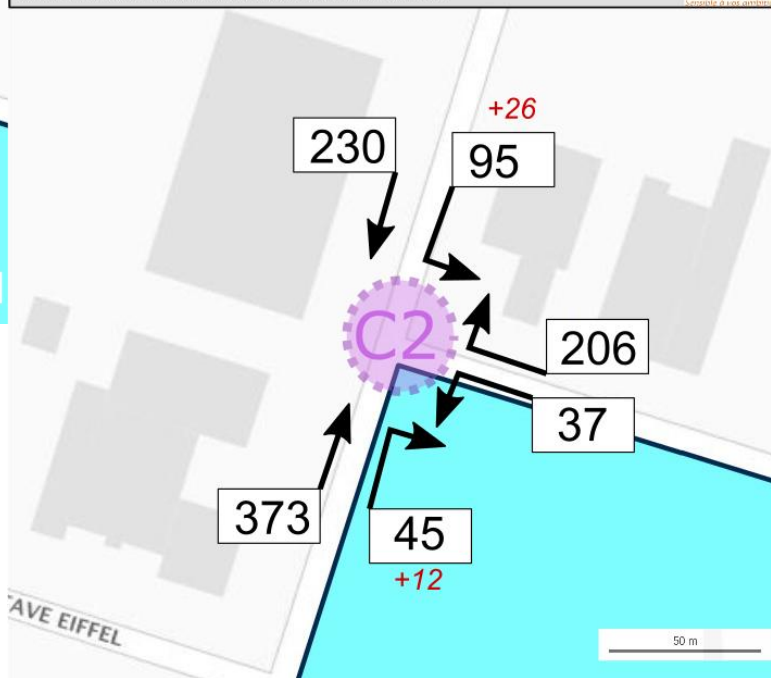
RÉPARTITION DU TRAFIC FUTUR SUR LE CARREFOUR C2

TRAFFIC FUTUR HPM - C2
ETUDE DE TRAFIC DE LA CONCESSION D'AMENAGEMENT DIDEROT



Source : IGN

TRAFFIC FUTUR HPS - C2
ETUDE DE TRAFIC DE LA CONCESSION D'AMENAGEMENT DIDEROT



Source : IGN

Le nombre de véhicules (en uvp) en rouge correspond au nombre de véhicules ajoutés.



Objet de l'étude

Etat initial et analyse

Traffics futurs

Conclusion

TRAFFICS FUTURS:

CALCUL DE LA CAPACITÉ FUTURE DU CARREFOUR C2



Source : IGN

Objet de l'étude

Etat initial et analyse

Traffics futurs

Conclusion

HPM

	A	B	C	Total
A		264	168	432
B	194		25	219
C	107	63		170
Total	301	327	193	821

$$Q_{td}^A = 264$$

Q_g^A	est gêné par 219 uvp/h		
trafic	max. théorique	réserve	
168 uvp/h	997 uvp/h	83%	

$$Q_{td}^B = 194$$

$$Q_d^B = 25$$

Q_g^C	est gêné par 432 uvp/h		
trafic	max. théorique	réserve	
63 uvp/h	526 uvp/h	88%	

QB_{td}	est gêné par 63 uvp/h		
trafic	max. théorique	réserve	
107 uvp/h	1 171 uvp/h	91%	

HPS

	A	B	C	Total
A		230	95	325
B	373		45	418
C	206	37		243
Total	579	267	140	986

$$Q_{td}^A = 230$$

Q_g^A	est gêné par 418 uvp/h		
trafic	max. théorique	réserve	
95 uvp/h	800 uvp/h	88%	

$$Q_{td}^B = 373$$

$$Q_d^B = 45$$

Q_g^C	est gêné par 325 uvp/h		
trafic	max. théorique	réserve	
37 uvp/h	603 uvp/h	94%	

QB_{td}	est gêné par 37 uvp/h		
trafic	max. théorique	réserve	
373 uvp/h	1 202 uvp/h	69%	

- Bonnes réserves de capacité pour les deux horaires étudiés. Le trafic s'écoulera de manière fluide pour le carrefour après la réalisation du projet.

Note: Des problèmes de circulation sont observés lorsque % de réserve de capacité < 20%

TRAFFICS FUTURS:

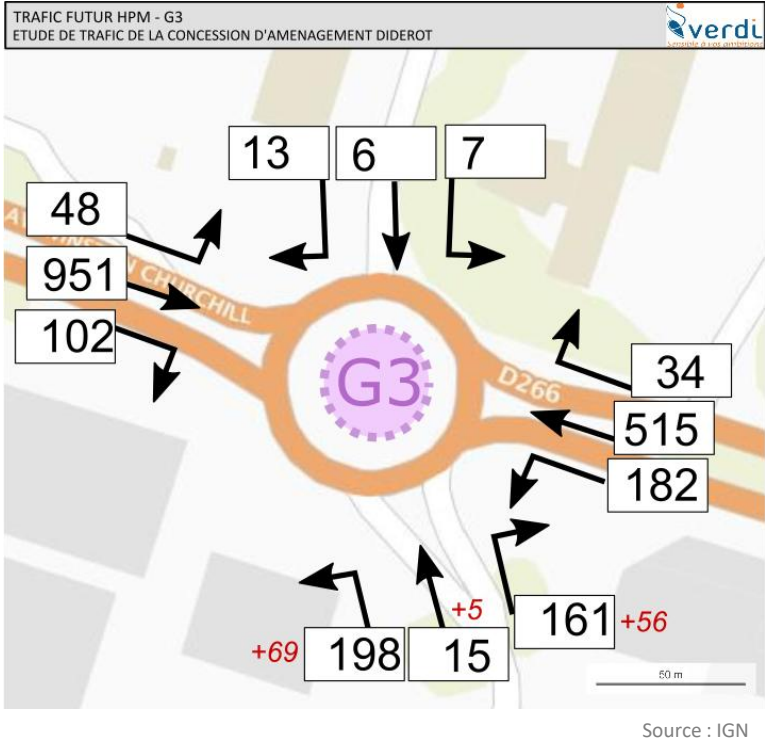
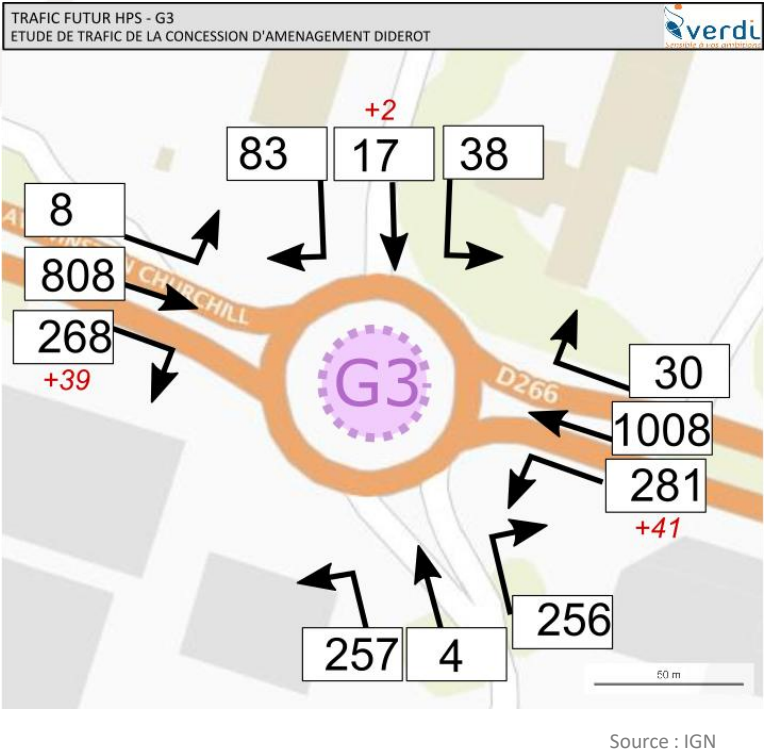
RÉPARTITION DU TRAFIC FUTUR SUR LE CARREFOUR G3

Objet de l'étude

Etat initial et analyse

Traffics futurs

Conclusion



Le nombre de véhicules (en uvp) en rouge correspond au nombre de véhicules ajoutés.

TRAFFICS FUTURS:

CALCUL DE LA CAPACITÉ FUTURE DU CARREFOUR G3



Source : IGN

Objet de l'étude

	Réserve de Capacité		Longueur de Stockage		Temps d'Attente	
	en uvp/h	en %	moyenne	maximale	moyen	total
1-Rue Ampère Sud	745	67%	0vh	3vh	2s	0,3h
2-Avenue W.Churchill Est	1623	68%	0vh	2vh	0s	0,0h
3-Branche 3 Nord	817	97%	0vh	2vh	3s	0,0h
4-Avenue W.Churchill Ouest	1411	56%	0vh	2vh	0s	0,0h

Etat initial et analyse

	Réserve de Capacité		Longueur de Stockage		Temps d'Attente	
	en uvp/h	en %	moyenne	maximale	moyen	total
1-Rue Ampère Sud	685	57%	0vh	3vh	2s	0,4h
2-Avenue W.Churchill Est	919	40%	0vh	3vh	1s	0,3h
3-Branche 3 Nord	304	69%	0vh	3vh	9s	0,4h
4-Avenue W.Churchill Ouest	1002	47%	0vh	3vh	1s	0,2h

Traffics futurs

Conclusion

- Bonnes réserves de capacité pour les deux horaires étudiés. Le trafic s'écoulera de manière fluide sur ce carrefour après la réalisation du projet.

Note: Des problèmes de circulation sont observés lorsque % de réserve de capacité <20%

✚ Situation actuelle:

- ✚ **Le site d'implantation présente un bon accès au réseau viaire structurant.**
- ✚ **La circulation aux carrefours aux abords du site d'implantation est fluide. Ils possèdent une bonne réserve capacité.**

✚ Situation future :

- ✚ **Le nouveau projet entraînera une augmentation du trafic.**
- ✚ **Cependant les carrefours ont une capacité suffisante pour accueillir cette augmentation du trafic.**
- ✚ Il est néanmoins recommandé d'aménager des îlots en dur sur la carrefour giratoire G1.
- ✚ Il est recommandé de maintenir les quelques aménagements cyclables existants, ainsi que de les poursuivre jusqu'à la concession d'aménagement.
- ✚ Il est aussi recommandé de suivre les prescriptions inscrites dans le document fourni par le maître d'ouvrage concernant les liaisons douces entre le quartier NPNRU Baudimont et la concession d'aménagement Diderot, notamment afin de garantir un accès satisfaisant aux arrêts de bus.

Objet de
l'étude

Etat initial
et analyse

Trafics
futurs

Conclusion