



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'autoillé environnementale
Avant de remplir cette demande, lire attentivement la notice explicative

Cadre réservé à l'autorité environnementale		
Date de réception :	Dossier complet le :	N° d'enregistrement :
06/12/2021	06/12/2021	2021-0311

1. Intitulé du projet

PROJET DE CONSTRUCTION D'UN ENTREPÔT LOGISTIQUE A DOUVRIN

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 au raison sociale

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

RCS / SIRET Forme juridique

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 <i>(Préciser les éventuelles rubriques issues d'autres nomenclatures (CPE, IOTA, etc.))</i>
39.a	Surface de plancher créée de l'ordre de 12 000 m ²

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

Les terrains accueillant le projet s'inscrivent au sein de la ZAC "Parc des Industries Artois Flandres" à Douvrin. Le site s'étend sur une surface de 5 ha au total.

Les terrains du futur projet sont actuellement utilisés en terres agricoles.

La SCI Royale Ales souhaite implanter un nouvel entrepôt logistique de 12 000 m² ainsi que des bureaux.

Le bâtiment du projet permettra le développement de l'activité du crossdock (mode d'organisation des flux logistiques) et du tl pour colissimo.

Le bâtiment comprendra 2 cellules de près de 6 000 m².

4.2 Objectifs du projet

L'objectif du projet est de créer un entrepôt logistique de 12 000 m².

Le projet permettra de proposer des surfaces de tri et de crossdock adaptés au besoin et à la nature du risque présenté par les typologies de marchandises entreposées.

Le bâtiment bénéficiera des mesures de maîtrise des risques efficaces et adaptées, permettant de :

- réduire à son niveau minimum la probabilité d'apparition d'un phénomène dangereux comme l'incendie,
- d'éviter tout risque de pollution du milieu naturel en cas d'intervention des services de secours pour l'extinction d'un incendie (un bassin de rétention des eaux d'extinction est présent).

Le bâtiment sera pré-équipé d'ouvrage permettant d'installer par la suite une installation de sprinklage.

4.3 Décrivez sommairement le projet

4.3.1 dans sa phase travaux

La phase de travaux d'une durée de 10 à 12 mois, prévoit :

- Les travaux de terrassement et le déploiement des réseaux,
- La construction des bâtiments,
- Les corps d'états secondaires et aménagements intérieurs,
- La réalisation des parkings, des voiries et des espaces verts.

4.3.2 dans sa phase d'exploitation

L'activité générique d'un entrepôt est la suivante :

1. Réception par camions,
2. Déchargement,
3. Stockage (temps de stockage variable en fonction des produits et des destinations),
4. Division des lots au niveau de la zone de préparation,
5. Expédition par camion.

Le chargement et le déchargement des semi-remorques s'effectuent par l'intermédiaire de chariots élévateurs.

Le projet intègre également un bâtiment de bureaux et locaux sociaux.

Les principales utilités associées aux bâtiments sont :

- un poste de garde à l'entrée du bâtiment,
- un local chauffeur,
- un local de charge des batteries.

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 est soumis à une demande de Permis de Construire.

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

Grandeurs caractéristiques	Valeur(s)
Surface de terrain	5 ha
Surface de plancher	12 000 m ²
Places PL : 52 places PL +2 places VUL + 1 place tracteur de cour Places voitures : 293 places Nombre de salariés : 140 en entrepôt, 20 dans les bureaux, soit un total de 160 en période courante.	

4.6 Localisation du projet

Adresse et commune(s)
d'implantation

La ZAC du Parc des Industries Artois
Flandres
62138 DOUVRIN

Coordonnées géographiques¹

Long. 02° 82' 25" 1 Lat. 50° 52' 37" 2

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 :

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) ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Le projet se situe à 3 km des ZNIEFF les plus proches. Voir annexe volontaire 3
En zone de montagne ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
Dans une zone couverte par un arrêté de protection de biotope ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
Sur le territoire d'une commune littorale ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
Dans un parc national, un parc naturel marin, une réserve naturelle (nationale ou régionale), une zone de conservation halieutique ou un parc naturel régional ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
Sur un territoire couvert par un plan de prévention du bruit, arrêté ou le cas échéant, en cours d'élaboration ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
Dans un bien inscrit au patrimoine mondial ou sa zone tampon, un monument historique ou ses abords ou un site patrimonial remarquable ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
Dans une zone humide ayant fait l'objet d'une délimitation ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Le projet se situe en dehors de toute zone humide ayant fait l'objet d'une délimitation. De plus, il se situe en dehors de toutes zones à dominante humide répertoriée par l'Agence de l'Eau Artois-Picardie. Voir annexe volontaire 4

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 ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Le Plan de Prévention du Risque Inondation par remontées de nappes naturelles - Douvrin -(66DDTM0000025) a été prescrit le 28/12/2000 Cependant, la zone d'étude n'est pas concernée par le risque inondation. Les rares zones inondables de la communes sont situés au Sud du ban communal, c'est à dire à plusieurs kilomètres de la zone de projet.
Dans un site ou sur des sols pollués ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
Dans une zone de répartition des eaux ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
Dans un périmètre de protection rapprochée d'un captage d'eau destiné à la consommation humaine ou d'eau minérale naturelle ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Le projet ne se trouve pas dans un périmètre de protection rapprochée d'un captage d'eau potable destiné à la consommation humaine. Voir annexe volontaire 5.
Dans un site inscrit ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
Le projet se situe-t-il, dans ou à proximité :	Oui	Non	Lequel et à quelle distance ?
D'un site Natura 2000 ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Le site Natura 2000 le plus proche est situé à environ 16 km à l'Ouest. Voir annexe volontaire 2.
D'un site classé ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	

4. Caractéristiques de l'impact potentiel du projet sur l'environnement et la santé humaine au vu des informations disponibles

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

Veillez 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 ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	Impliquera-t-il des drainages / ou des modifications prévisibles des masses d'eau souterraines ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	Est-il excédentaire en matériaux ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Les matériaux décaissés dans le cadre de l'aménagement seront réemployés sur le site, notamment sous forme de remblai. A ce stade, le projet apparaît excédentaire en terme de volume de matériaux.
	Est-il déficitaire en matériaux ? Si oui, utilise-t-il les ressources naturelles du sol ou du sous-sol ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Les apports en matériaux extérieurs ne visent pas à remblayer le terrain dans le cadre d'un déficit de matériaux, mais sont nécessaires pour assurer les caractéristiques mécaniques relatives aux couches de formes pour les voiries et les bâtiments.
Milieu naturel	Est-il susceptible d'entraîner des perturbations, des dégradations, des destructions de la biodiversité existante : faune, flore, habitats, continuités écologiques ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Les terrains concernés par le projet d'entrepôt logistique, sont actuellement cultivés en céréaliculture intensive (blé, orge, et un peu de maïs). Ces cultures intensives abritent une biodiversité extrêmement limitée. Voir annexe volontaire 6.
	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 ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Le projet se trouve à 17 km d'une zone Natura 2000 et n'aura dans ce cas aucun impact sur les espèces et les habitats Natura 2000. Voir annexe volontaire 2.

	Est-il susceptible d'avoir des incidences sur les autres zones à sensibilité particulière énumérées au 5.2 du présent formulaire ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	Engendre-t-il la consommation d'espaces naturels, agricoles, forestiers, maritimes ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Le projet engendrera la consommation d'environ 5 ha d'espaces agricoles gérés en céréaliculture intensive.
Risques	Est-il concerné par des risques technologiques ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	Est-il concerné par des risques naturels ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Le projet se situe à plusieurs kilomètres des premières zones inondables.
	Engendre-t-il des risques sanitaires ? Est-il concerné par des risques sanitaires ?	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/>	
Nuisances	Engendre-t-il des déplacements/des trafics	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Le site est proche de la gare de La Bassée, de pistes cyclables, et est desservi par deux lignes de Bus (37 et 56) ce qui permet d'inciter les salariés à utiliser les moyens de transport alternatifs à la voiture et limiter les nuisances. Poids lourds : 300 véhicules par jour au maximum. Véhicules légers des clients et du personnel : 300 véhicules par jour.
	Est-il source de bruit ? Est-il concerné par des nuisances sonores ?	<input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/>	Le déplacement des véhicules sur le site et le fonctionnement des utilités comme les centrales de ventilation des locaux constituent les principales sources de bruit de l'établissement. Aucun équipement "broyant" n'est recensé dans le cadre du projet.

	Engendre-t-il des odeurs ? Est-il concerné par des nuisances olfactives ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	Engendre-t-il des vibrations ? Est-il concerné par des vibrations ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	Engendre-t-il des émissions lumineuses ? Est-il concerné par des émissions lumineuses ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Un éclairage minimum de sécurité sera assuré sur le site la nuit.
Emissions	Engendre-t-il des rejets dans l'air ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Les rejets atmosphériques seront principalement liés aux rejets des véhicules à moteur, notamment : - les poids lourds qui alimenteront le magasin, - les véhicules du personnel. De manière marginale, la chaudière sera également source de rejet atmosphérique.
	Engendre-t-il des rejets liquides ? Si oui, dans quel milieu ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Le projet engendrera le rejet : - d'eaux pluviales qui seront rejetées dans les réseaux du Parc ; - les eaux usées sanitaires générées par l'établissement seront rejetées au réseau d'assainissement du Parc pour rejoindre la station d'épuration STEP de ZI de Douvrin (011044600000) Pas de rejet d'eaux usées industrielles.
	Engendre-t-il des effluents ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	Engendre-t-il la production de déchets non dangereux, inertes, dangereux ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	L'exploitation du site engendrera principalement la production de déchets d'emballages (cartons, plastiques). Ces déchets seront triés à la source et envoyés vers des filières de valorisation/recyclage/élimination.

Patrimoine / Cadre de vie / Population	Est-il susceptible de porter atteinte au patrimoine architectural, culturel, archéologique et paysager ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	Engendre-t-il des modifications sur les activités humaines (agriculture, sylviculture, urbanisme, aménagements), notamment l'usage du sol ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Les terrains sont des terres agricoles cultivés en agriculture intensive.

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 :

Le projet s'implante au sein de la zone d'activité du Parc des Industries Artois-Flandres, destinée à accueillir plusieurs établissements logistiques, industriels et artisanaux. Les effets de l'aménagement du parc d'activités sur l'environnement tiennent naturellement compte de l'achat et de l'exploitation des lots. De plus, les terrains du projet sont gérés en céréaliculture intensive et n'abrite qu'une biodiversité extrêmement limitée.

Le projet de la SCI Royale Ales s'insère dans ce cadre.

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) :

Le projet prévoit la construction et l'exploitation d'un entrepôt logistique, activité induisant peu de sources de rejet susceptibles d'induire des effets sur l'environnement ou la santé humaine. Le projet intègre par ailleurs des moyens de maîtrise des risques et des effets sur l'environnement efficaces et éprouvés :

- bassin de stockage des eaux pluviales de voirie, prétraitement avant rejet et gestion quantitative évitant la surcharge des réseaux à l'aval,
- bassin de rétention des eaux d'extinction.

Le projet de la société Royale Ales s'inscrit sur des terrains agricoles cultivés en céréaliculture intensive, et qui abrite une biodiversité très limitée.

7. Auto-évaluation (facultative)

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.

Le projet de la SCI Royale Ales à DOUVRIIN ne justifie pas d'être soumis à évaluation environnementale car :

- il s'implante sur des terrains pré-disposés à l'artificialisation, en effet, ils se situent dans le parc des Industries Artois Flandres,
- les terrains sont actuellement occupés par des espaces agricoles gérés en céréaliculture intensives,
- l'activité engendre peu d'émissions vers les différents compartiments de l'environnement (eau, air, sol).

B. Annexes

8.1 Annexes obligatoires

Objet		
1	Document CERFA n°14734 intitulé « informations nominatives relatives au maître d'ouvrage ou pétitionnaire » - non publié ;	<input checked="" type="checkbox"/>
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) ;	<input checked="" type="checkbox"/>
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 ;	<input checked="" type="checkbox"/>
4	Un plan du projet ou, 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 ;	<input checked="" type="checkbox"/>
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 ;	<input checked="" type="checkbox"/>
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.	<input type="checkbox"/>

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
1. Vue aérienne des terrains actuels avec périmètre du projet, 2. Carte des zones Natura 2000 les plus proches, 3. Carte des ZNIEFF, 4. Carte des zones à dominante humide, 5. Carte des périmètres de protection des captages d'eau potable les plus proches, 6. Carte de l'utilisation des sols agricoles (RPG 2019)

9. Engagement et signature

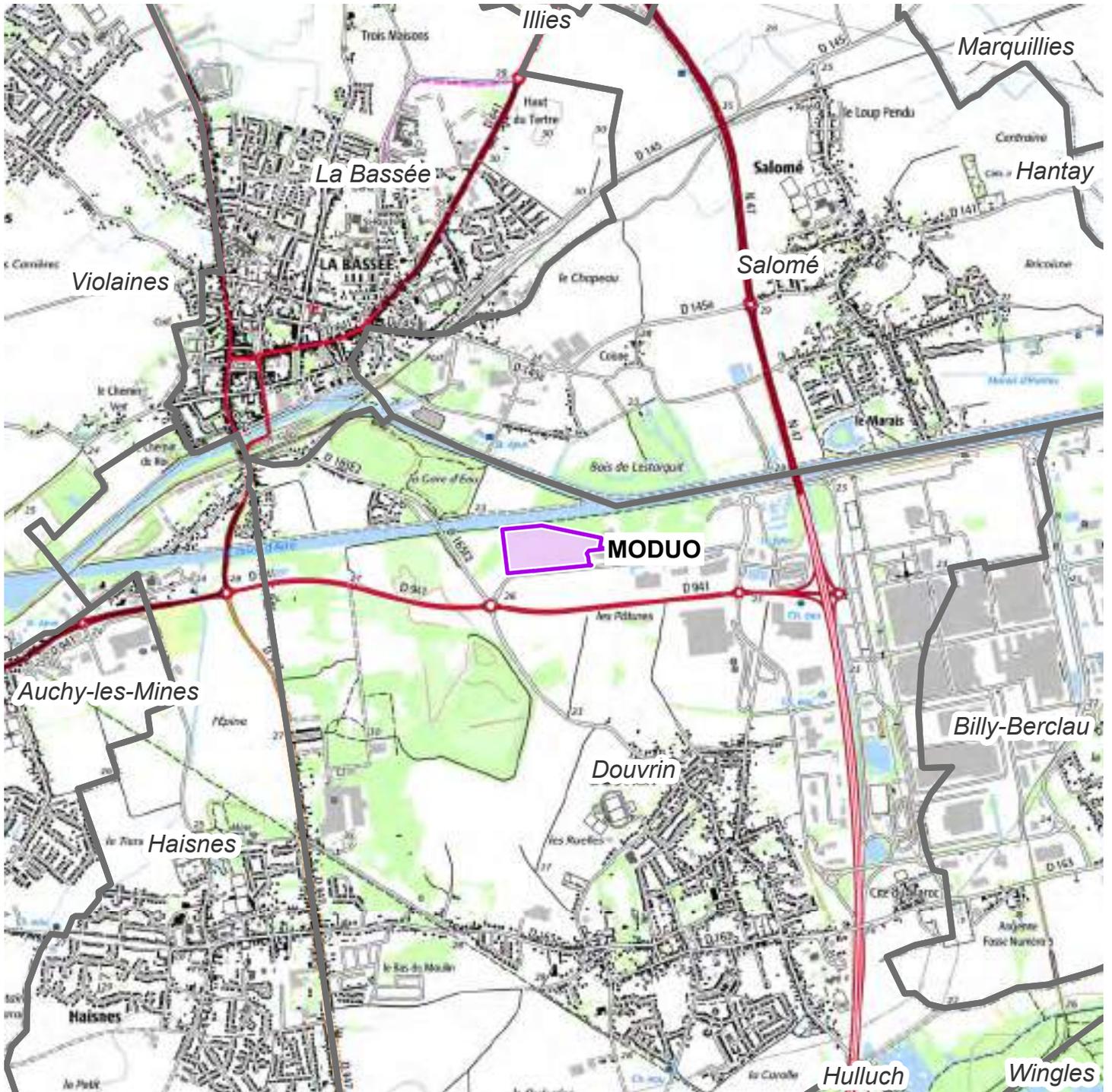
Je certifie sur l'honneur l'exactitude des renseignements ci-dessus

Fait à STRASBOURG

le 18/11/2021

Signature

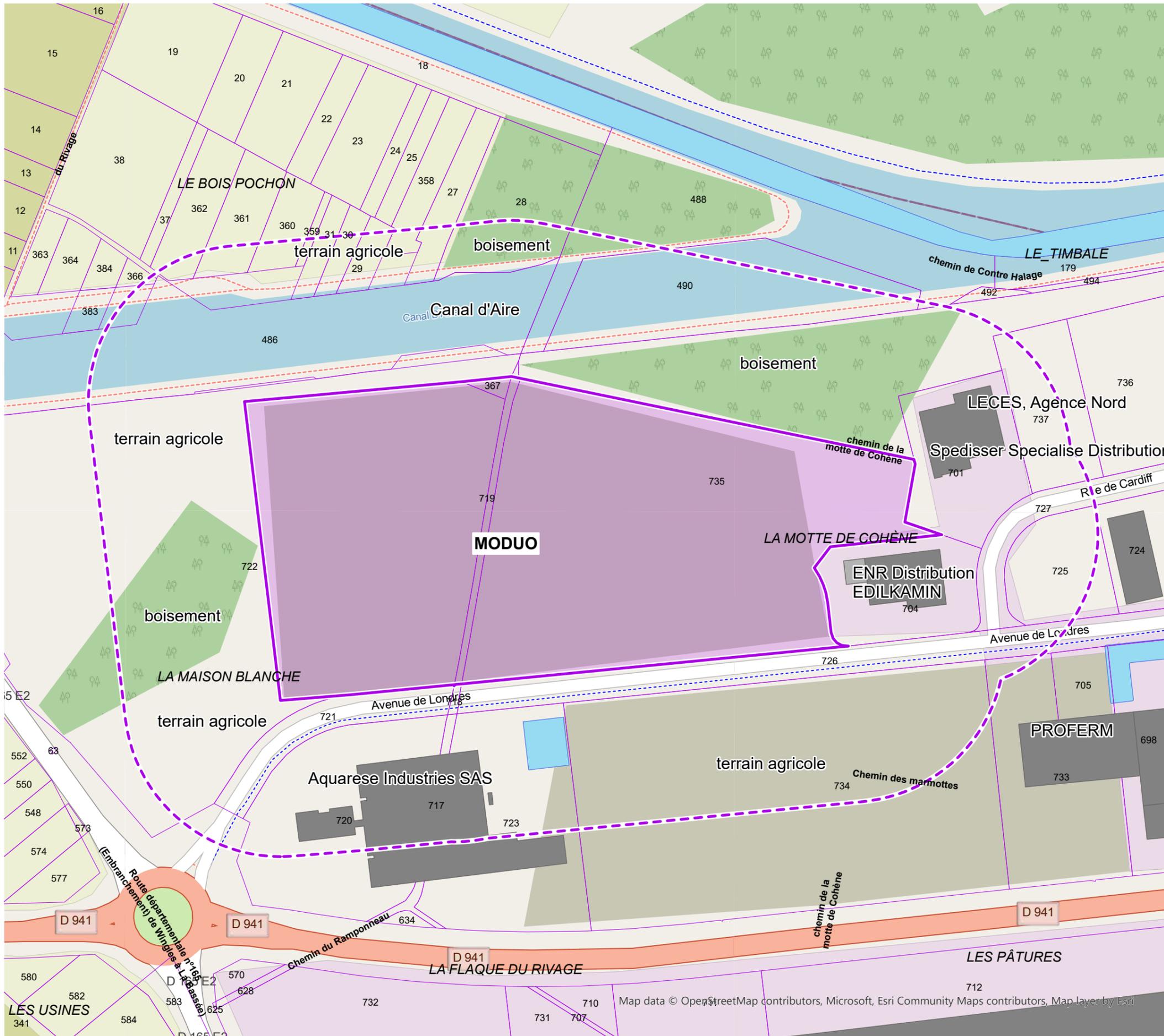
DocuSigned by:
Samir NABLI
7F80CCE438BA460...



SOURCES : SCAN 25, ADMINEXPRESS, IGN.



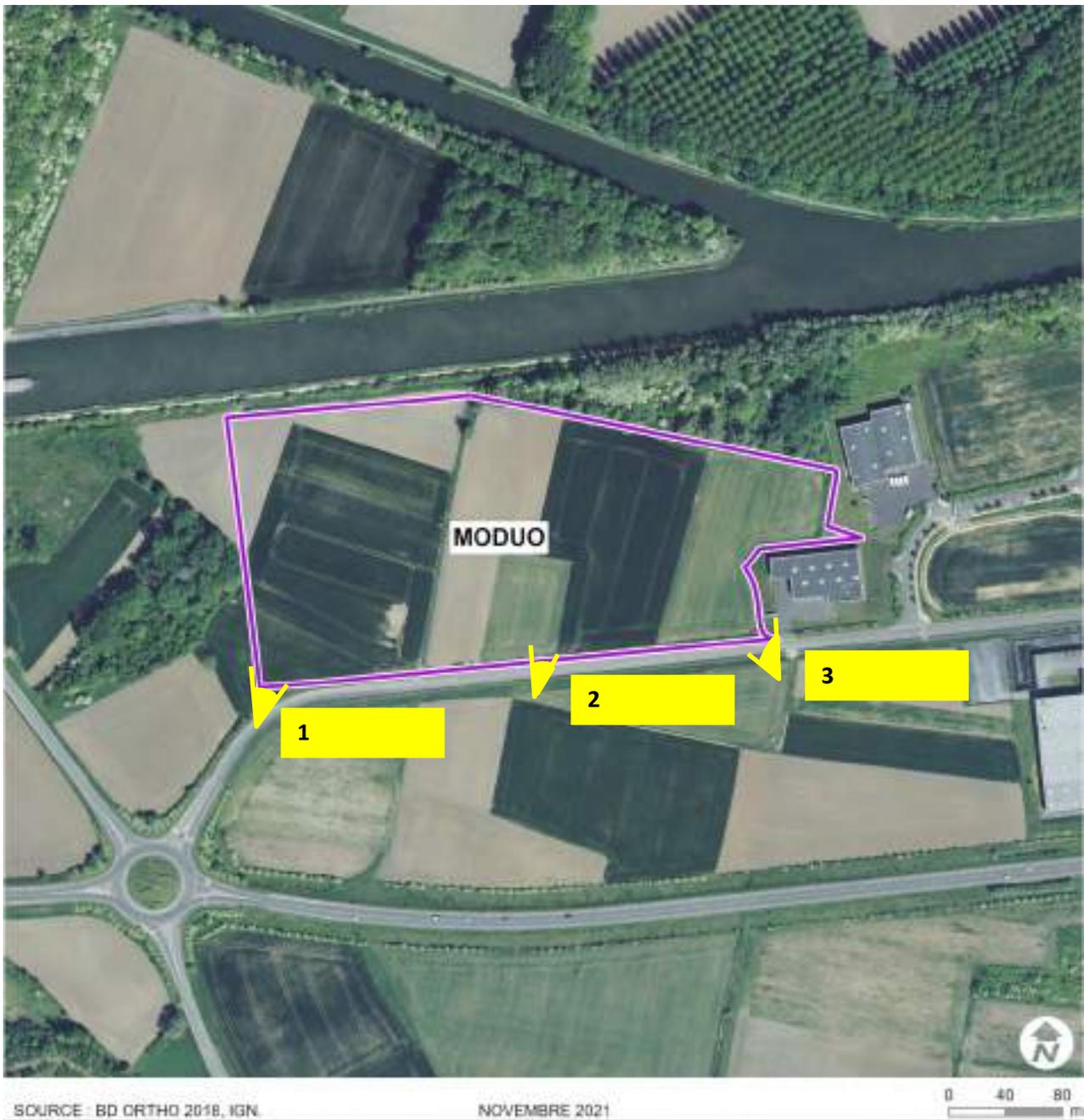
**PLAN DES ABORDS
DE L'INSTALLATION**



 périmètre de 100 mètres

Annexe obligatoire 3
Photographies du site

Prises de vue :



Photographies :



3





MODUO



0 40 80 m



MODUO

Les "Cinq Tailles"

Pelouses métallicoles de la plaine de la Scarpe

Ernst & Young

NATURA 2000

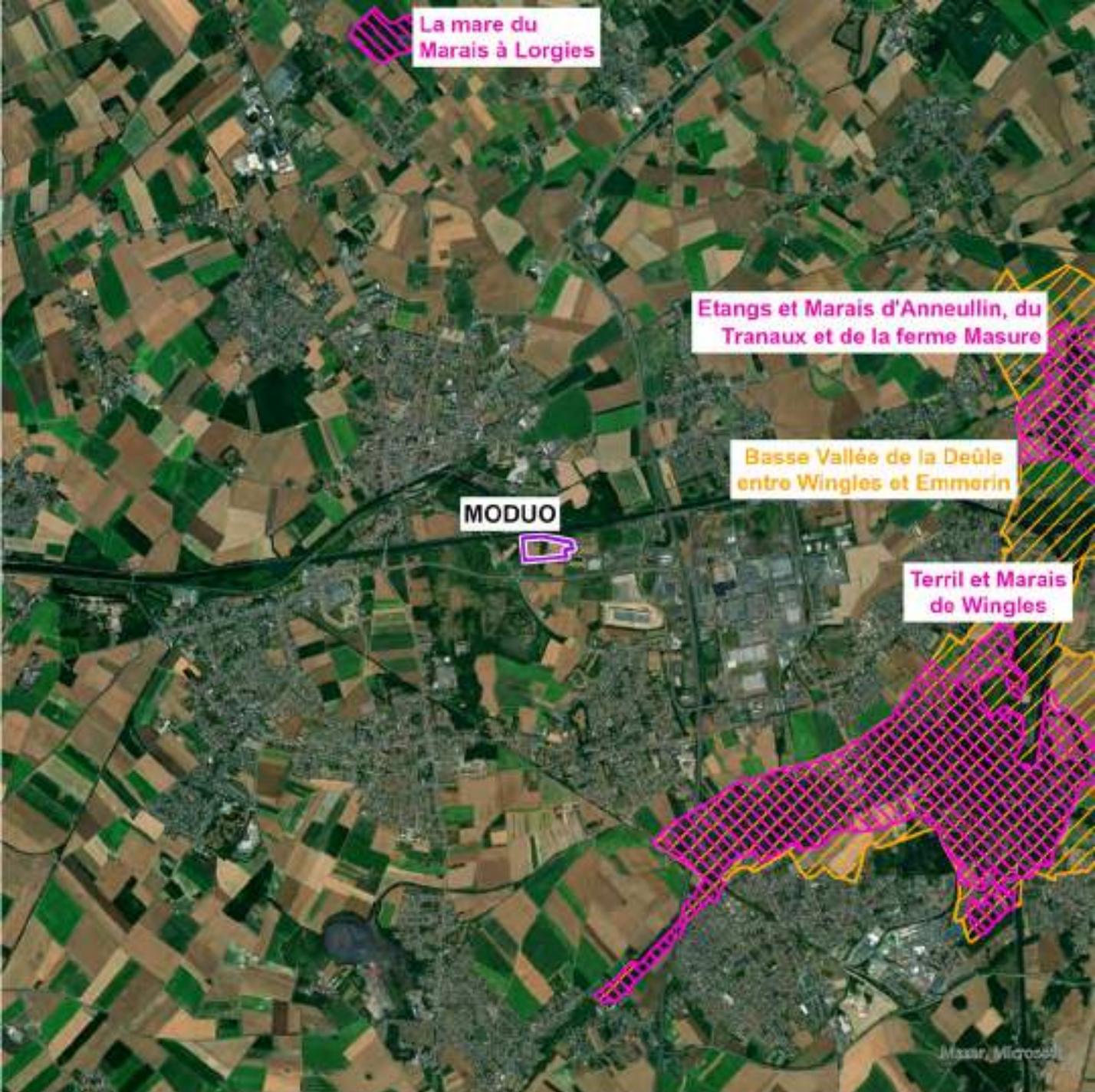


Directive Oiseaux (Zone de Protection Spéciale (ZPS))



Directive Habitat (Zone Spéciale de Conservation (ZSC))





Mapir, Microsoft

ZONES NATURELLES D'INTERET ECOLOGIQUE FAUNISTIQUE ET FLORISTIQUE

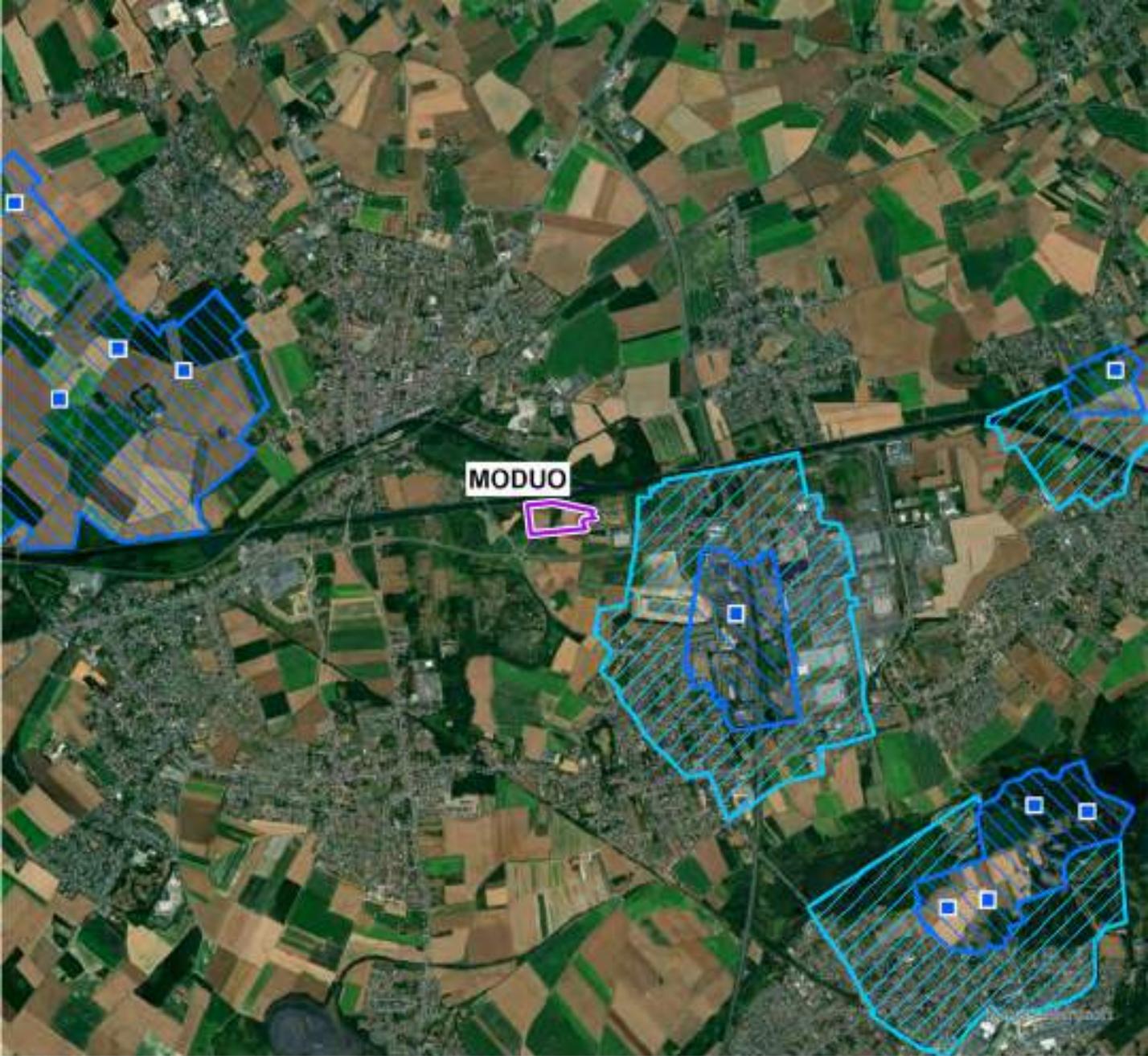
-  ZNIEFF de type I : secteurs de grand intérêt biologique ou écologique
-  ZNIEFF de type II : grands ensembles naturels riches et peu modifiés, offrant des potentialités biologiques importantes





ZONES A DOMINANTE HUMIDE

- BOISEMENTS ARTIFICIELS, PLANTATIONS
- EAUX COURANTES
- FORMATIONS FORESTIERES A FORTE NATURALITE
- PRAIRIES
- TAILLIS HYGROPHILES
- VEGETATIONS HERBACEES VIVACES



MODUO

PÉRIMÈTRES DE PROTECTION DES CAPTAGES D'EAU POTABLE

■ forage

 PÉRIMÈTRE DE PROTECTION IMMÉDIATE

 PÉRIMÈTRE DE PROTECTION RAPPROCHÉE

 PÉRIMÈTRE DE PROTECTION ÉLOIGNÉE





ÎLOTS CULTURAUX ET GROUPES DE CULTURES MAJORITAIRES DES EXPLOITATIONS





ÉTUDE PROSPECTIVE DE TRAFIC AU SEIN DU PARC INDUSTRIEL DU SIZIAF

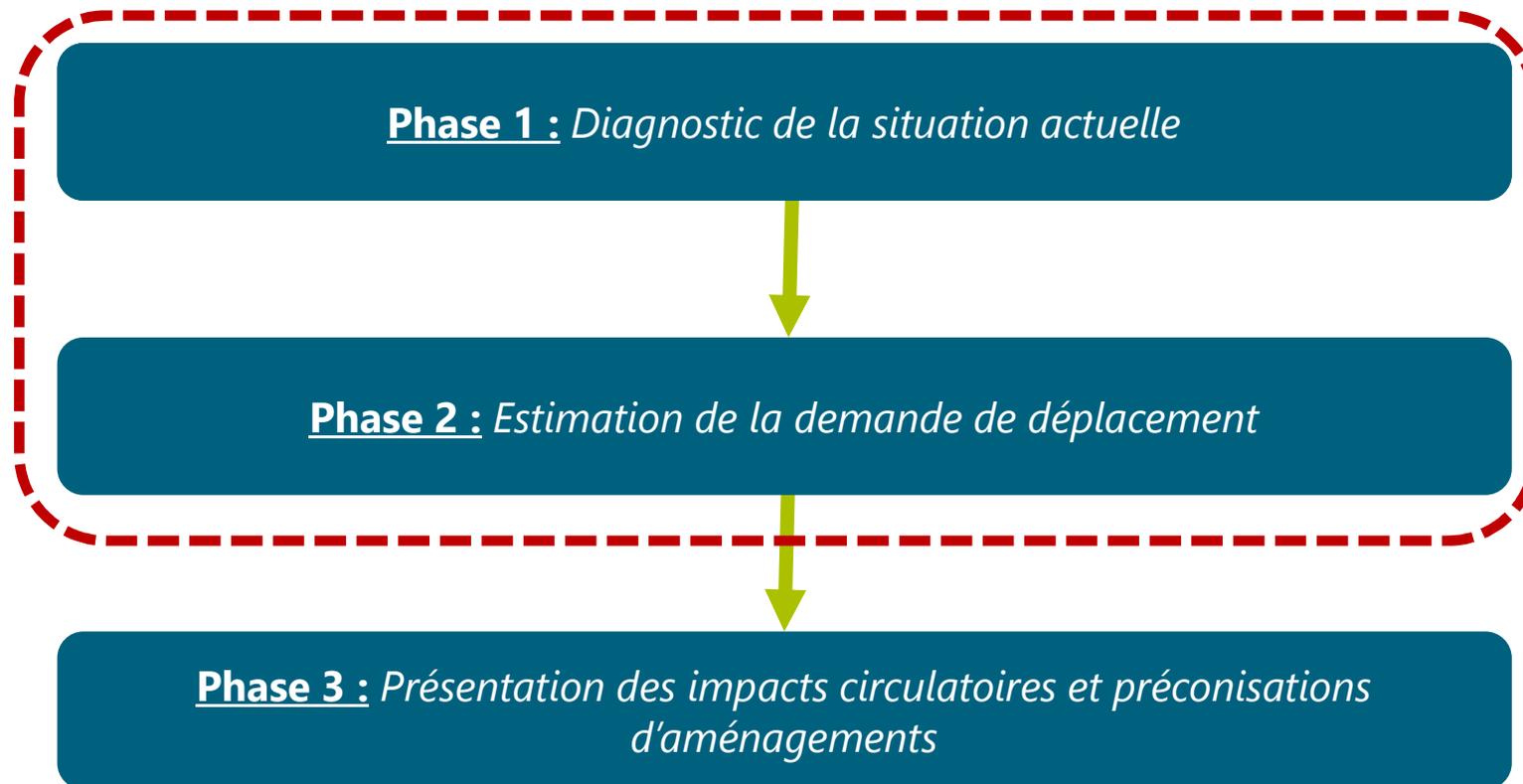
—
Présentation du mercredi 29 mai 2019

1. CONTEXTE GÉNÉRAL

- > Localisation du Parc de Industrie : Entre Douvrin et Billy-Berclau,
- > Regroupant 70 entreprises
 - > 5 000 salariés directs
 - > 460 ha
 - > 380 ha aménagés et commercialisés,
 - > 80 ha de réserve foncière disponible



2. OBJECTIFS ET MÉTHODOLOGIE



3. CONTEXTUALISATION GÉOGRAPHIQUE

- > Le Parc des Industries est connecté directement à la RN47, permettant la liaison avec le réseau autoroutier :
 - > L'A1, en 10 min,
 - > L'A26, en 10 min,
 - > L'A25, en 15 min
- > Situé à 30 min de l'Aéroport de Lesquin
- > Au cœur de l'Europe,
 - > 30 min de Lille,
 - > 2h00 de Bruxelles (35 min en train depuis Lille)
 - > 2h30 de Paris (1h00 en train depuis Lille),

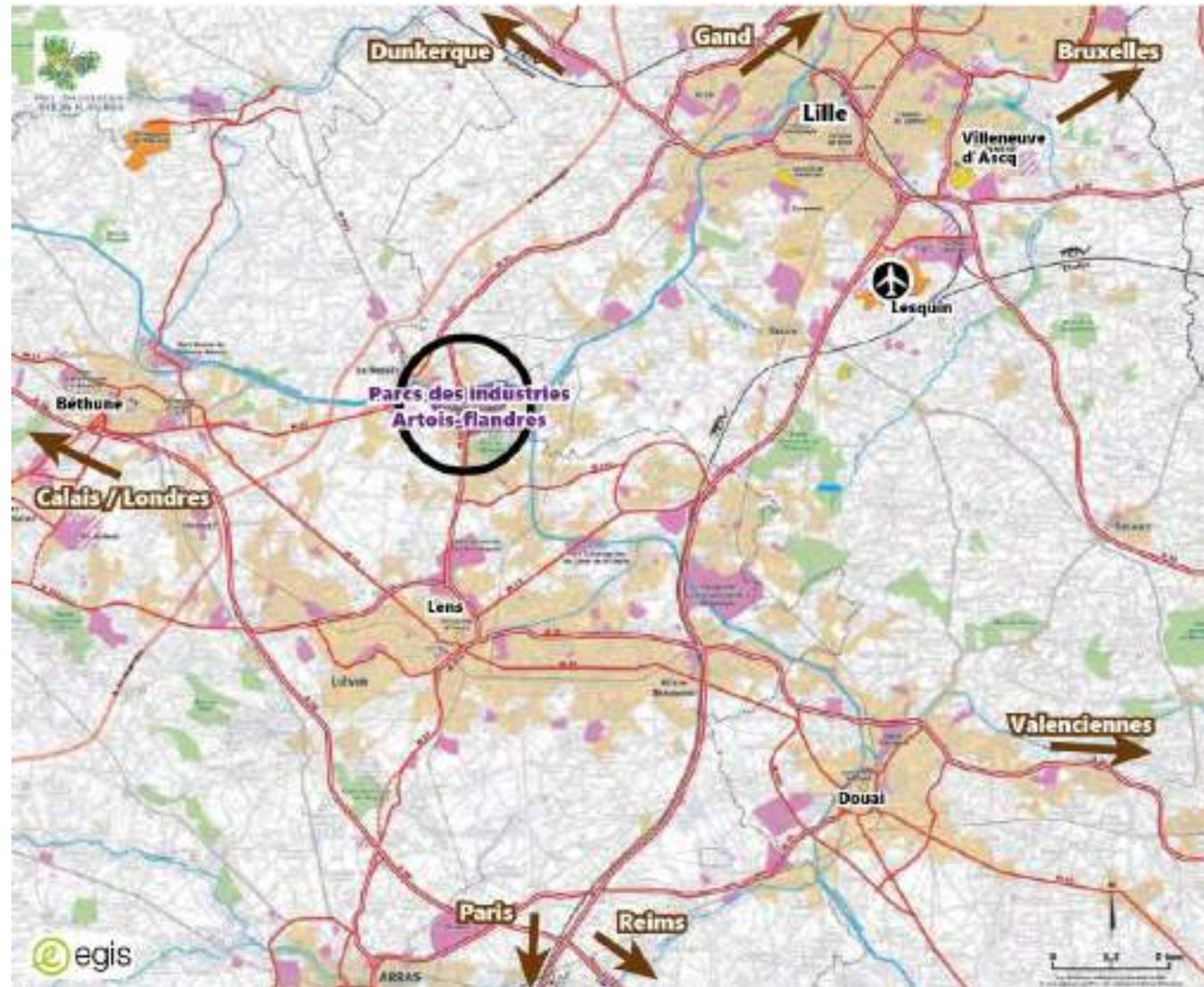
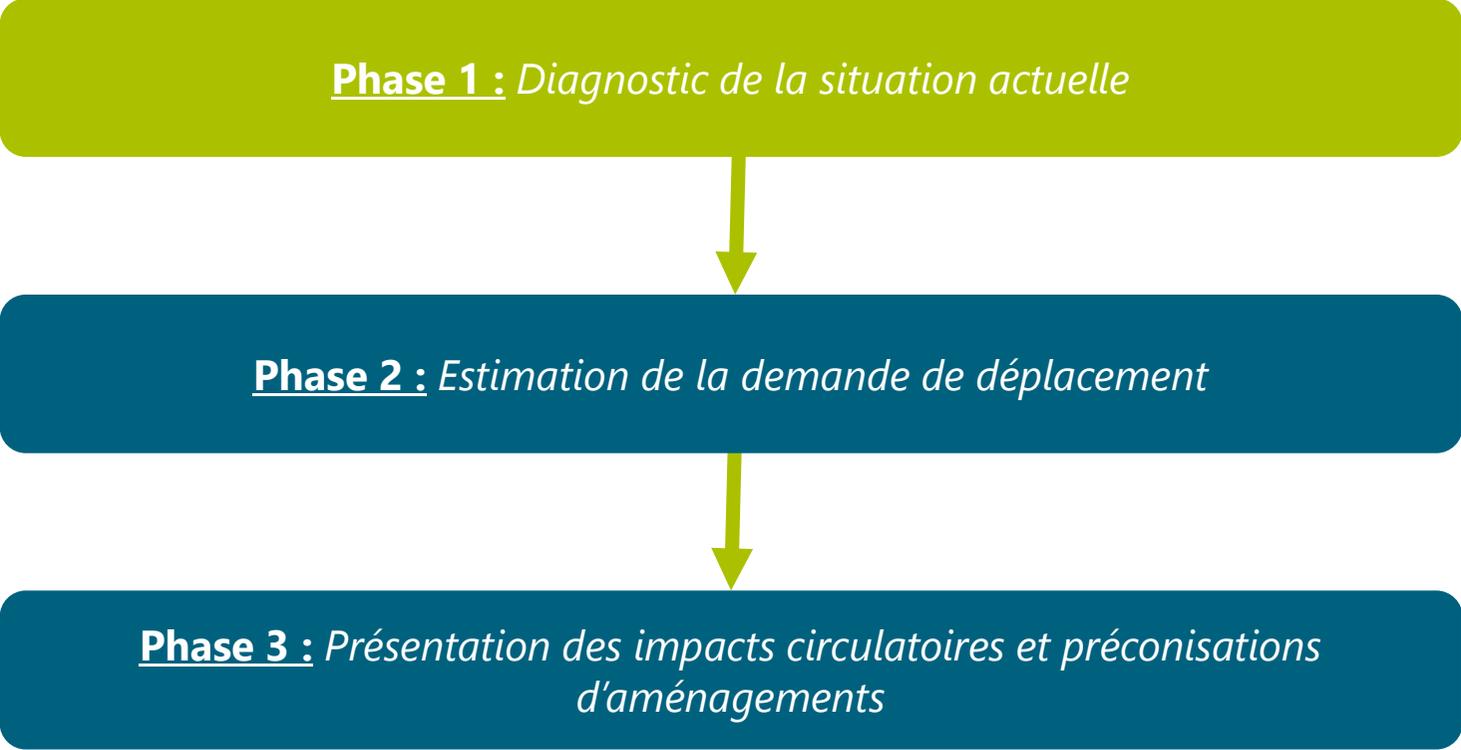


FIGURE 1 : CARTE D'ACCESSIBILITÉ RÉGIONALE ET EUROPÉENNE DU PARC DES INDUSTRIES ARTOIS-FLANDRES (SOURCE : SIZIAF, TRAITEMENT : EGIS)

Phase 1 : *Diagnostic de la situation actuelle*



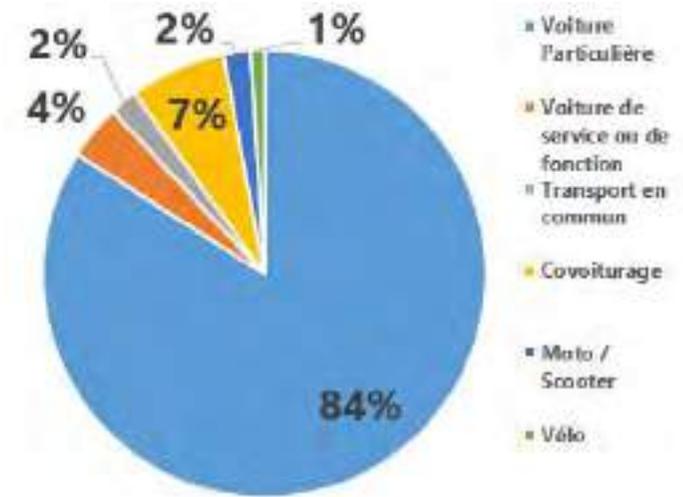
```
graph TD; A[Phase 1 : Diagnostic de la situation actuelle] --> B[Phase 2 : Estimation de la demande de déplacement]; B --> C[Phase 3 : Présentation des impacts circulatoires et préconisations d'aménagements];
```

Phase 2 : *Estimation de la demande de déplacement*

Phase 3 : *Présentation des impacts circulatoires et préconisations d'aménagements*

4.1 PROFIL DE MOBILITÉ

- > Analyse du PDZ réalisé en 2015
- > Des salariés vivant en majorité proche de leur lieu de travail :
 - > 62% à moins de 25 km
- > Des salariés de plus en plus jeunes
- > Des horaires de travail variables,
- > Un taux de motorisation important : 95% des employés ont un véhicule personnel
- > Les personnes sans permis utilisent
 - > 42% covoiturage
 - > 21% TC
- > Majorité des déplacent D-T en voiture



4.2 DESSERTE TC

- > 3 lignes de bus desservent le parc des industries :
 - > Ligne 56
 - > Ligne 37
 - > Navette
- > Une fréquence assez faible
 - > la ligne 37 environ 1 bus par heure,
 - > la ligne 56 environ 0.6 bus par heure,



FIGURE 5 : RÉSEAU DE TRANSPORTS COLLECTIFS DU PARC DES INDUSTRIES ARTOIS-FLANDRES
(SOURCE : TADEO, RÉALISATION : EGIS)

4.2 MODES DOUX

- > Part modale vélo de 1%,
- > Un réseau qualitatif dans le parc des industries
- > Des discontinuités marquées en entrées de ville
 - > Billy-Berclau
 - > Douvrin
 - > Salomé

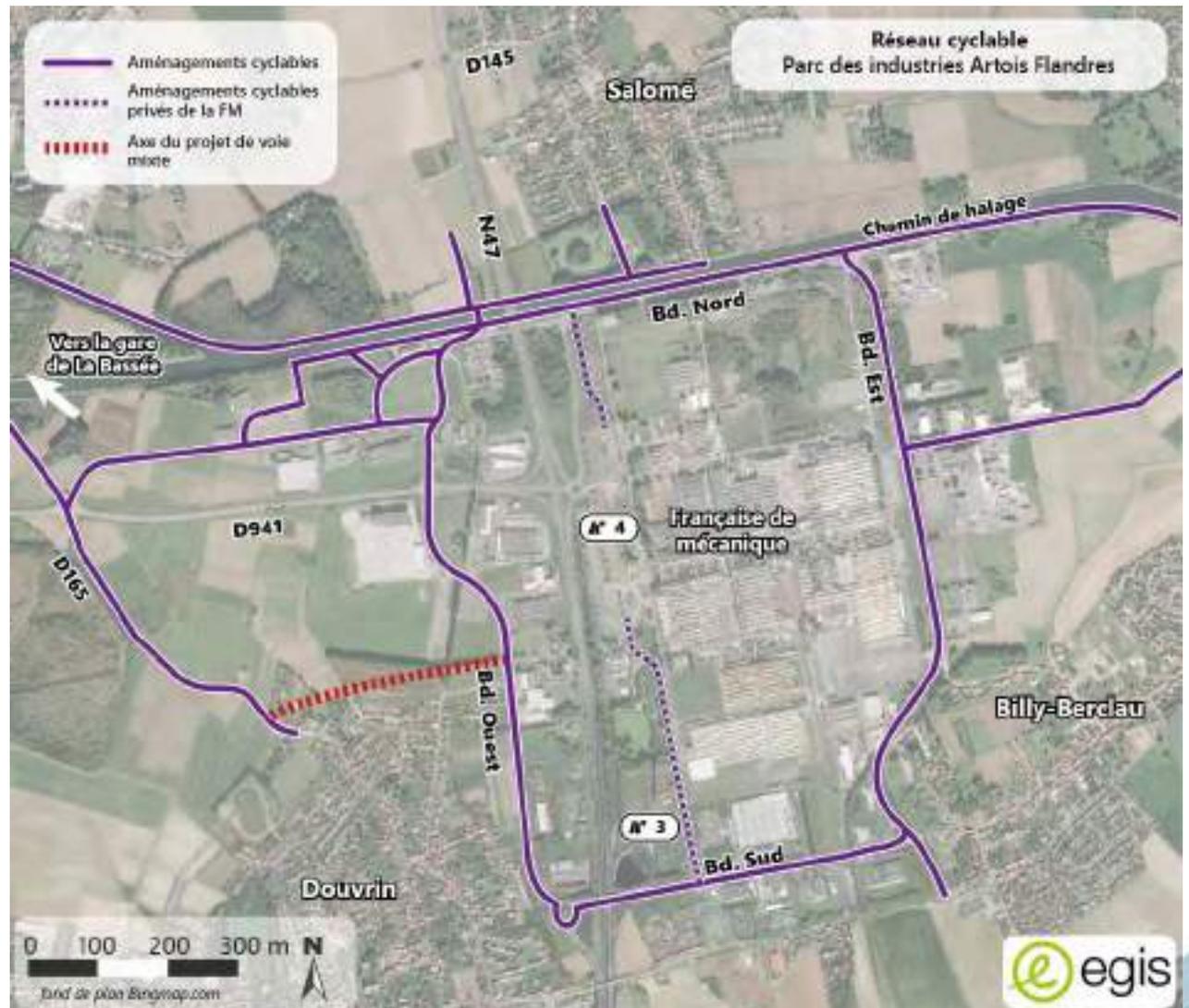


FIGURE 6 : RÉSEAU CYCLABLE DU PARC DE INDUSTRIES ARTOIS FLANDRES (SOURCE : SIZIAF, TRAITEMENT : EGIS)

4.3 COVOITURAGE

- > 3 aires de covoiturage
 - > Vers Béthune
 - > Vers Lille et Lens
 - > Vers Lens
- > Augmentation de l'utilisation du covoiturage dans les déplacements D-T
 - > 3% en 2006
 - > 7% en 2015



FIGURE 7 : LOCALISATION DES AIRES DE COVOITURAGE (SOURCE : SIZIAF, GOOGLE STREET VIEW, TRAITEMENT : EGIS)

4.4 CONTEXTE ROUTIER

- > Traversé par la RN47
 - > 30 min de Lille vers le Nord,
 - > 15 min de Lens vers le Sud
- > La Bassée située à 15 min et Béthune à moins de 30 min,
- > Organisation des déplacements structurée par :
 - > Les 2 échangeurs
 - > Les 4 boulevards



FIGURE 8 : ORGANISATION DU RÉSEAU VIAIRE DANS LE PÉRIMÈTRE (SOURCE : GOOGLE, TRAITEMENT : EGIS)

4.4 CONTEXTE ROUTIER

L'échangeur n°4 dispose de 4 bretelles d'insertion :

1. Depuis Lille vers le Parc
2. Vers Lille depuis le Parc
3. Vers Lens depuis le Parc
4. Depuis Lens vers le Parc



FIGURE 9 : DESCRIPTION DE L'ÉCHANGEUR 4 (SOURCE : GOOGLE, TRAITEMENT : EGIS)

4.4 CONTEXTE ROUTIER

Le demi-échangeur n°3 est composé de deux bretelles :

1. vers Lens depuis le Parc
2. depuis Lens vers le Parc

Ces deux bretelles sont configurées avec une voie de circulation. La bretelle (2) se divise en deux une première fois :

3. une branche vers le Bd. Sud,
4. une autre vers le Nord,

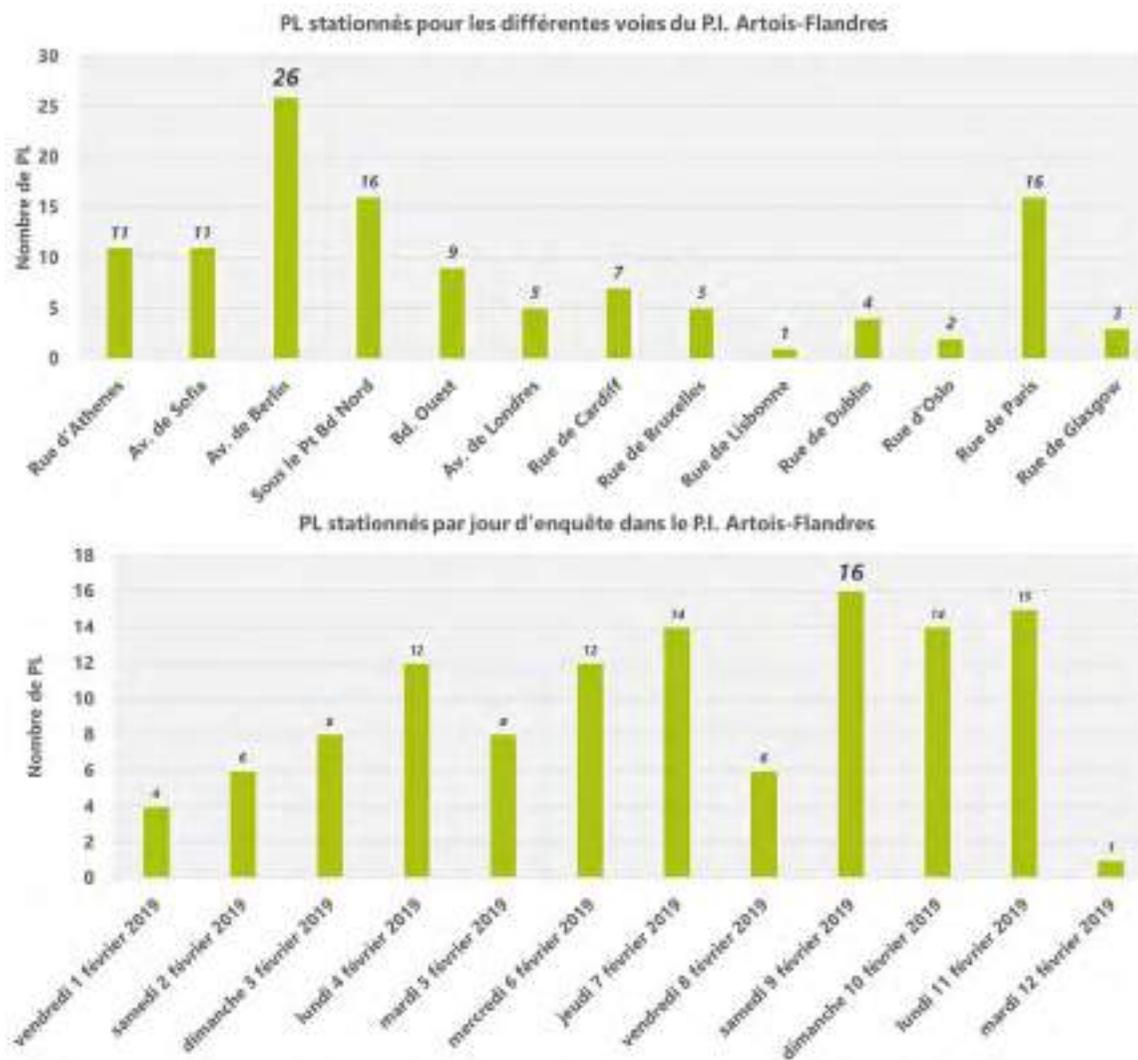
Puis une seconde fois :

5. une branche vers le Bd. Ouest
6. une autre vers le site de la Française Mécanique.



FIGURE 10 : DESCRIPTION DE L'ÉCHANGEUR 4 (SOURCE : GOOGLE, TRAITEMENT : EGIS)

4.4 STATIONNEMENT SAUVAGE



4.5 ANALYSE DES TRAFICS

Campagne de comptages

le SIZIAF a mené une campagne de comptages durant le mois d'avril 2018 composée de :

- > 8 postes de comptage automatique en section
 - o Du mardi 3 avril au lundi 9 avril 2018
- > 10 comptages directionnels
 - o Jeudi 5 avril 2018



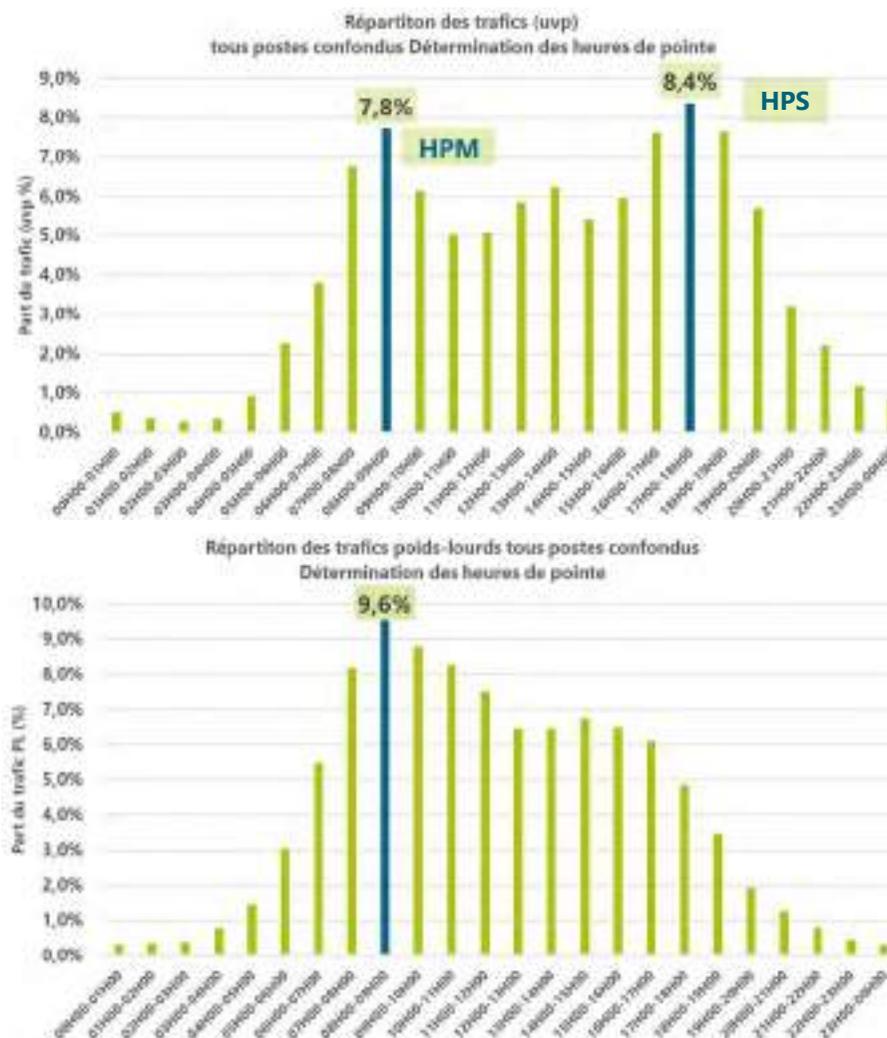
FIGURE 11 : LOCALISATION DES POSTES DE COMPTAGES (SOURCE : ALYCE, TRAITEMENT : EGIS)

4.5 ANALYSE DES TRAFICS

Trafics aux heures de pointe

- > HPM : 08h00 – 9h00
 - 7.8% du trafic journalier

- > HPS : 17h00 – 18h00
 - 8.4% du trafic journalier



4.5 ANALYSE DES TRAFICS

Heure de pointe du matin (HPM)

Plusieurs mouvements pendulaires sont observables :

La D941 : Sens Ouest->Est > sens Est-Ouest, pouvant s'expliquer par des usagers se rendant au travail le matin.

Le Bd. Ouest : Sens Nord-> Sud > sens Sud-> Nord, pouvant s'expliquer par des usagers voulant rejoindre la RN47 via la bretelle d'insertion du demi-échangeur 3.

La RN47 : Sens Nord -> Sud > Sud->Nord, le sens vers Lens est plus important. S'observe également au niveau des bretelles des échangeurs

- > Echg 4 – Bretelle depuis Lille vers le parc : 530 uvp/h
- > Echg 3 – Bretelle vers Lens depuis le parc : 460 uvp/h



FIGURE 13 : VOLUMES DE TRAFIC – HPM (SOURCE : ALYCE, TRAITEMENT : EGIS)

4.5 ANALYSE DES TRAFICS

Heure de pointe du soir (HPS)

Dissymétrie au niveau la **RN47** est moins marquée :

- > 2 260 uvp/h vers le Sud (Lens)
- > 2 180 uvp/h vers le Nord (RN41)

La dissymétrie au niveau de la **D941** est inversée durant l'HPS :

- > Pouvant s'expliquer par les usagers quittant le parc le soir et ceux sortant de la N47 depuis l'échangeur 4.

Le Bd. Ouest observe le même phénomène :

- > Le sens vers le Nord est plus important, pouvant s'expliquer par les usagers arrivant du Sud du territoire.

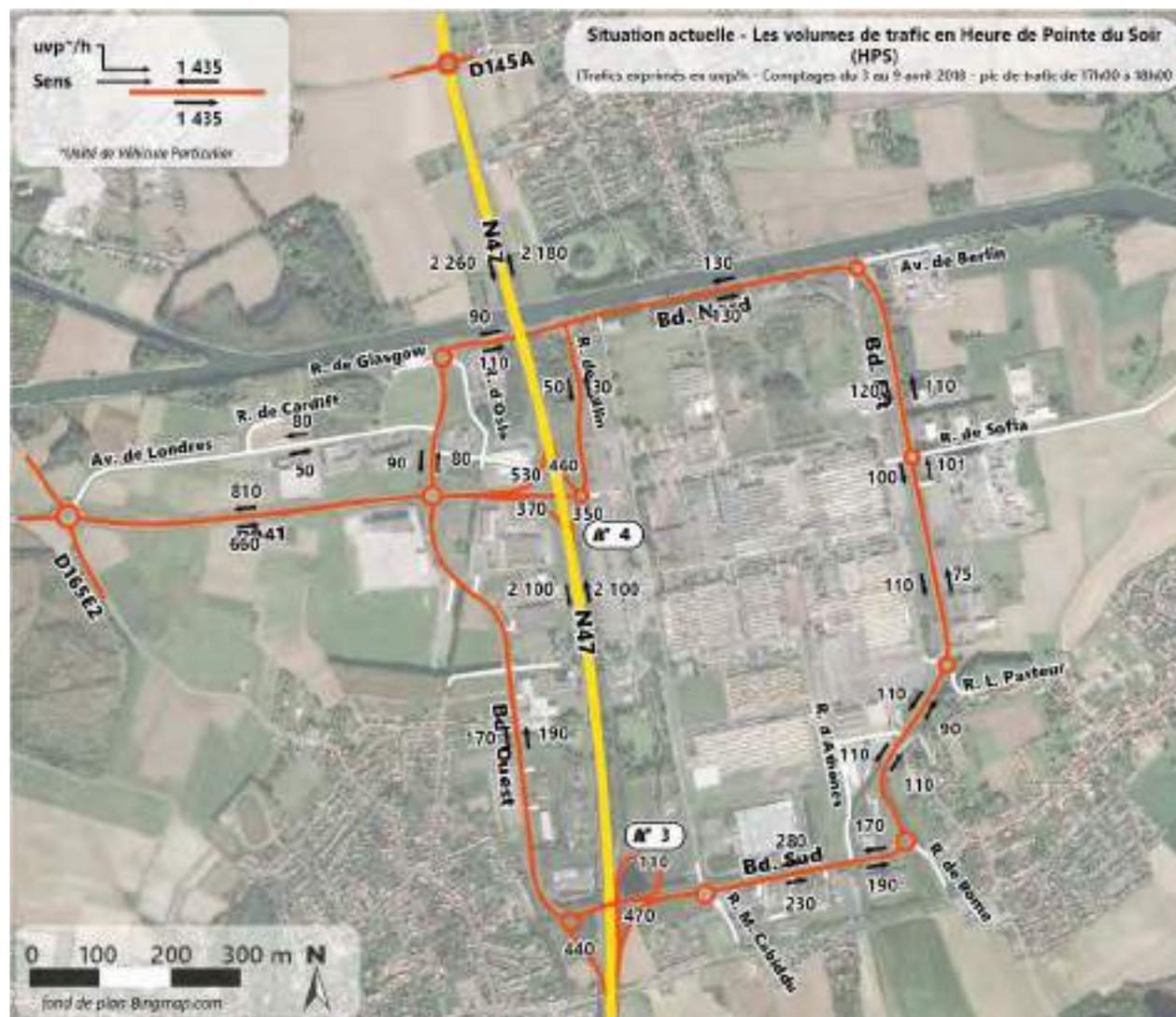


FIGURE 13 : VOLUMES DE TRAFIC – HPS (SOURCE : ALYCE, TRAITEMENT : EGIS)

4.5 ANALYSE DES TRAFICS

Fonctionnement des carrefours



FIGURE 15 : LOCALISATION DES CARREFOURS D'ÉTUDE (SOURCE : ALYCE, TRAITEMENT : EGIS)

4.5 ANALYSE DES TRAFICS

C1 – N47 # D145a



Mouvements de transit Nord <-> Sud importants :

- > Durant l'HPM
 - o 2 175 uvp/h du Nord vers le Sud
 - o 2 030 uvp/h du Sud vers le Nord
- > Durant l'HPS
 - o 2 070 uvp/h du Nord vers le Sud
 - o 2 175 uvp/h du Sud vers le Nord

Une branche nord contrainte en heure de pointe :

- > 11% de réserve de capacité en HPM
- > 13% de réserve de capacité en HPS

4.5 ANALYSE DES TRAFICS

Fonctionnement des carrefours

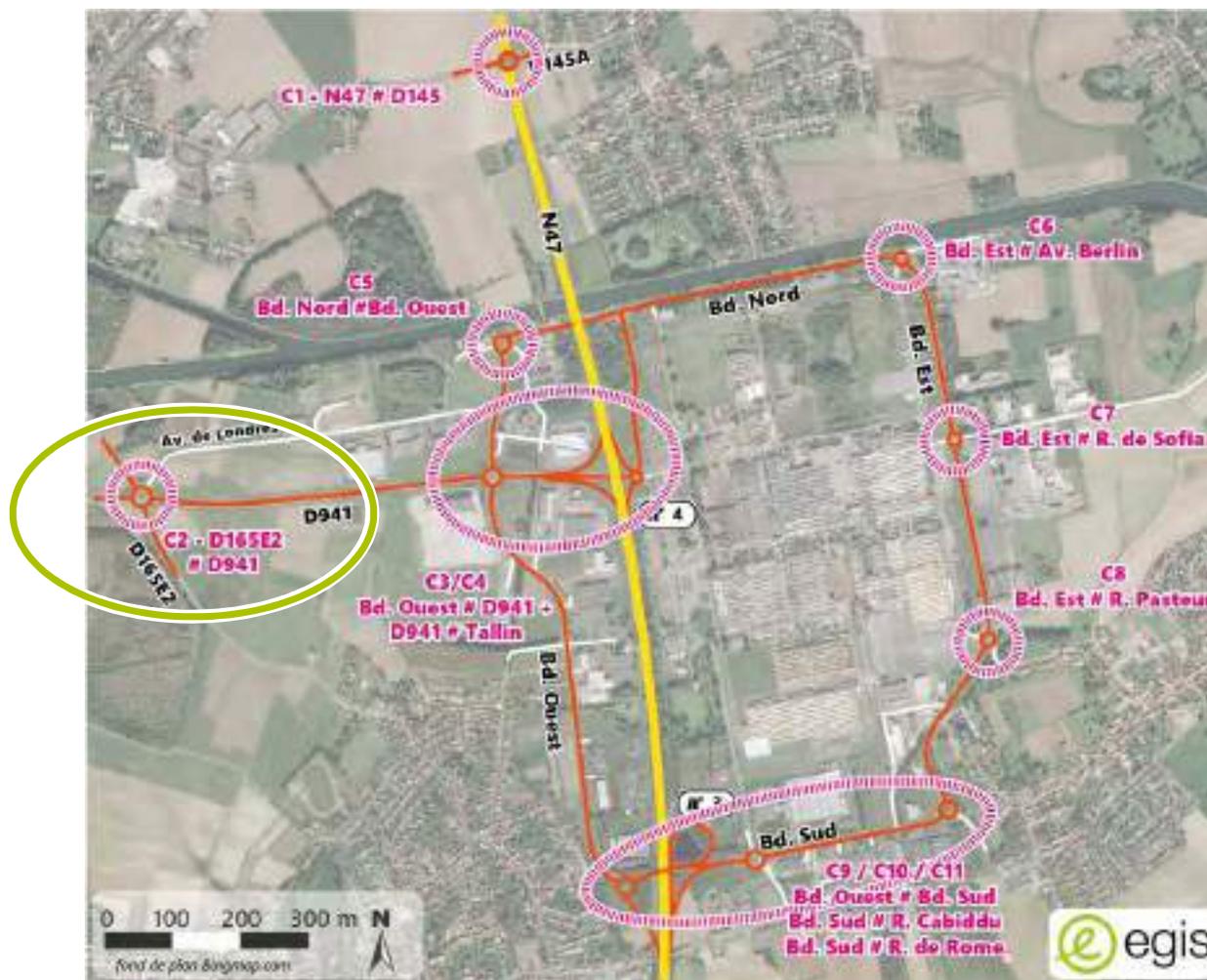


FIGURE 15 : LOCALISATION DES CARREFOURS D'ÉTUDE (SOURCE : ALYCE, TRAITEMENT : EGIS)

4.5 ANALYSE DES TRAFICS

C2 – D165E2 # D941

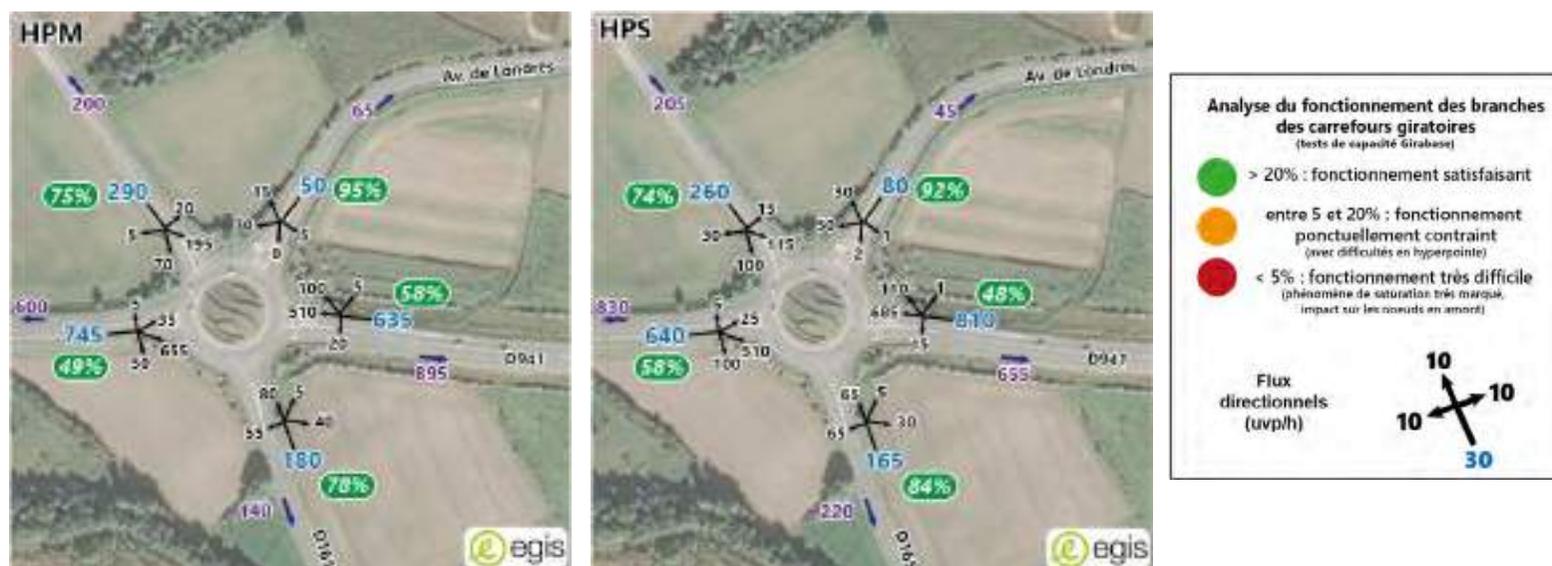


FIGURE 15 : LOCALISATION DES CARREFOURS D'ÉTUDE (SOURCE : ALYCE, TRAITEMENT : EGIS)

4.5 ANALYSE DES TRAFICS

Fonctionnement des carrefours



FIGURE 15 : LOCALISATION DES CARREFOURS D'ÉTUDE (SOURCE : ALYCE, TRAITEMENT : EGIS)

4.5 ANALYSE DES TRAFICS

C3 + C4 – Bd. Ouest # D941 + D941 # Tallin



Des résultats satisfaisants pour l'ensemble des branches des deux giratoires :

- > Réserves de capacité supérieures à 39% pendant l'HPM,
- > Et supérieures à 56% durant l'HPS,

À noter :

- > Une dissymétrie dans les trafics assez marquée entre les deux sens de circulation sur la RN47 pendant l'HPM
- > Contrairement à l'HPS pour laquelle cette dissymétrie s'atténue.
- > Des flux plus importants le matin depuis la D941 Ouest vers le parc et la RN47 le que le soir
 - o 895 vpv/h pendant l'HPM
 - o 655 vpv/h pendant l'HPS

4.5 ANALYSE DES TRAFICS

Fonctionnement des carrefours



FIGURE 15 : LOCALISATION DES CARREFOURS D'ÉTUDE (SOURCE : ALYCE, TRAITEMENT : EGIS)

4.5 ANALYSE DES TRAFICS

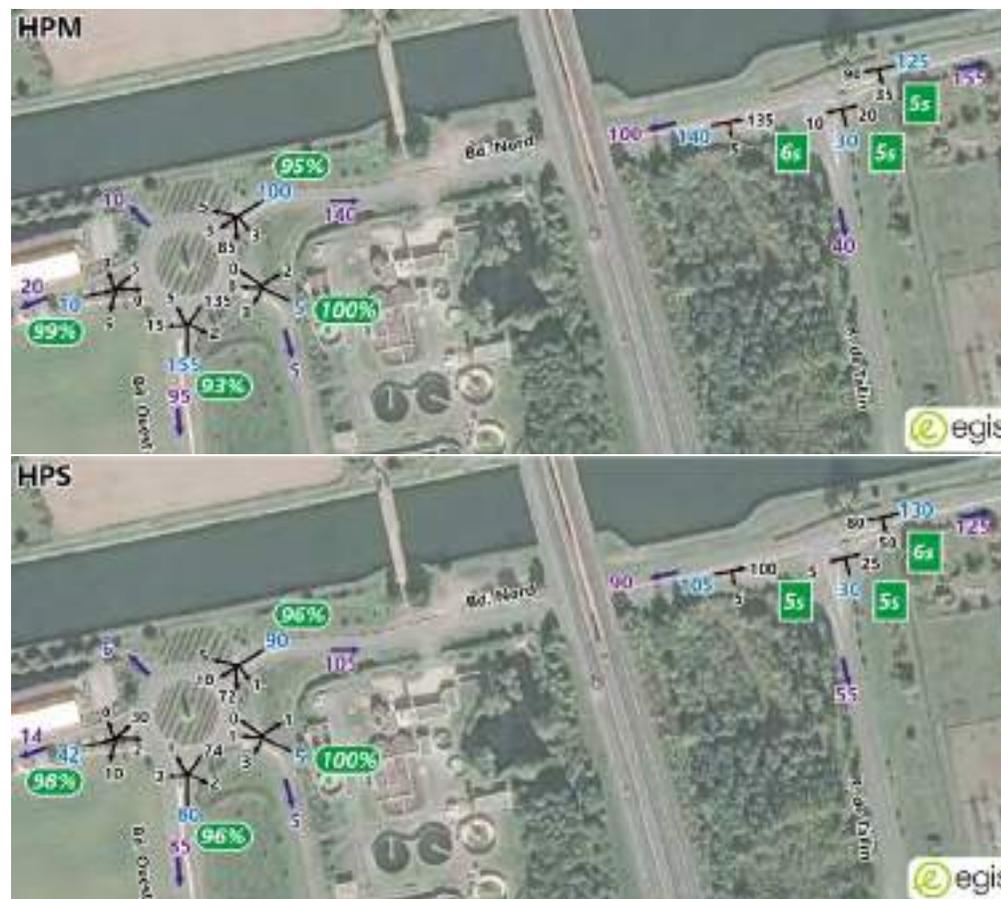
C5 – Bd. Nord # Bd. Ouest

Les réserves de capacités sont bonnes :

- > Supérieures à 93% pendant l'HPM,
- > Supérieures à 96% pendant l'HPS,

Le carrefour entre la rue de Tallin et le Boulevard Nord ne présente lui aussi pas de difficultés. Les temps d'attentes sont limités :

- > Les temps d'attentes pour les mouvements non prioritaires sont inférieurs à 6 secondes (temps très satisfaisant) pendant l'HPM et l'HPS



4.5 ANALYSE DES TRAFICS

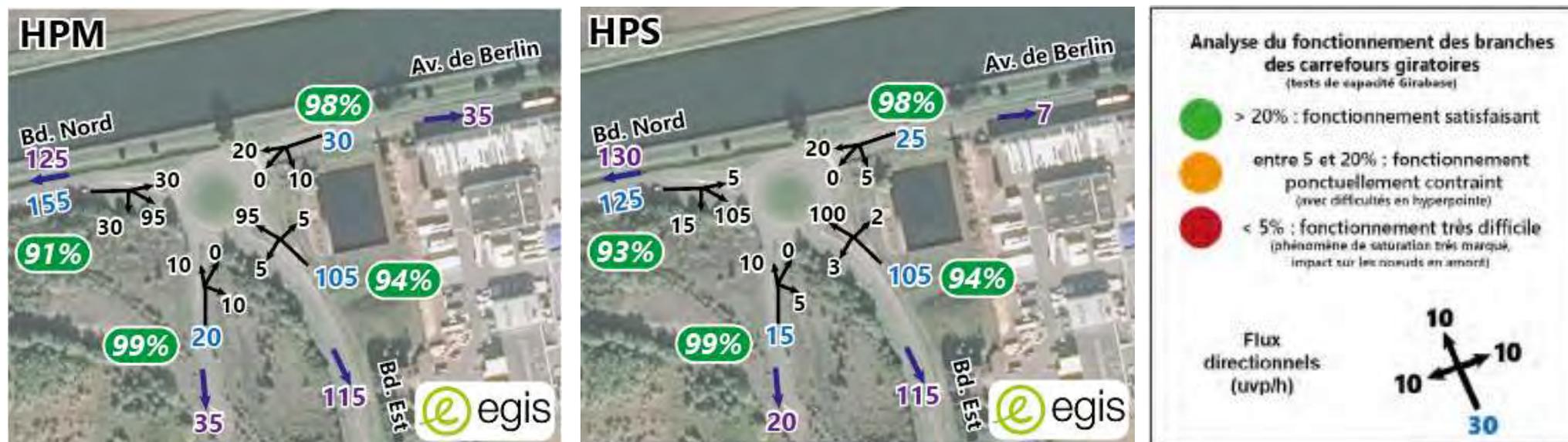
Fonctionnement des carrefours



FIGURE 15 : LOCALISATION DES CARREFOURS D'ÉTUDE (SOURCE : ALYCE, TRAITEMENT : EGIS)

4.5 ANALYSE DES TRAFICS

C6 – Bd. Est # Av. de Berlin



4.5 ANALYSE DES TRAFICS

Fonctionnement des carrefours



FIGURE 15 : LOCALISATION DES CARREFOURS D'ÉTUDE (SOURCE : ALYCE, TRAITEMENT : EGIS)

4.5 ANALYSE DES TRAFICS

C7 – Bd. Est # Rue de Sofia // C8 – Bd. Est # Rue Louis Pasteur

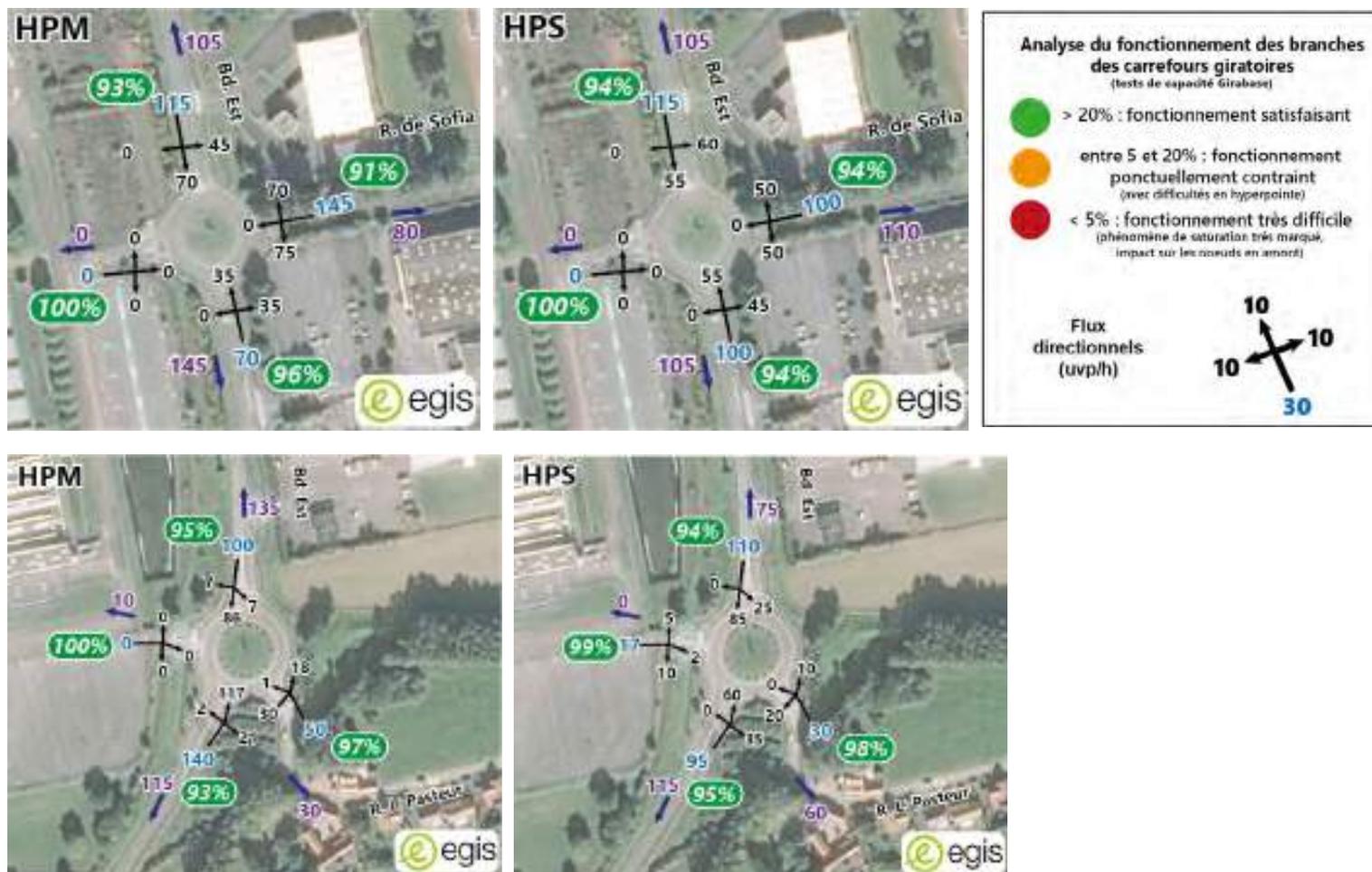


FIGURE 15 : LOCALISATION DES CARREFOURS D'ÉTUDE (SOURCE : ALYCE, TRAITEMENT : EGIS)

4.5 ANALYSE DES TRAFICS

Fonctionnement des carrefours



FIGURE 15 : LOCALISATION DES CARREFOURS D'ÉTUDE (SOURCE : ALYCE, TRAITEMENT : EGIS)

4.5 ANALYSE DES TRAFICS

C9 / C10 / C11 – Boulevard Sud

Le boulevard Sud est composé de :

- > 3 giratoires
 - C9 - Bd. Ouest # Bd. Sud
 - C10 - Bd. Sud # R. M. Cabiddu
 - C11 - Bd. Sud # Bd. Est
- > Un carrefour en T avec la rue d'Athènes
- > 6 accès aux entreprises le long du boulevard,
- > Trois bretelles de la RN47

Sous-utilisation de la bretelle arrivant du sud de la RN47 et se dirigeant vers le giratoire Bd. Ouest # Bd. Sud :

- > 60 uvp/h à l'HPM
- > 105 uvp/h à l'HPS



FIGURE 22 : FONCTIONNEMENT DES GIRATOIRES DU BD. SUD (SOURCE : ALYCE, TRAITEMENT : EGIS)

4.5 ANALYSE DES TRAFICS

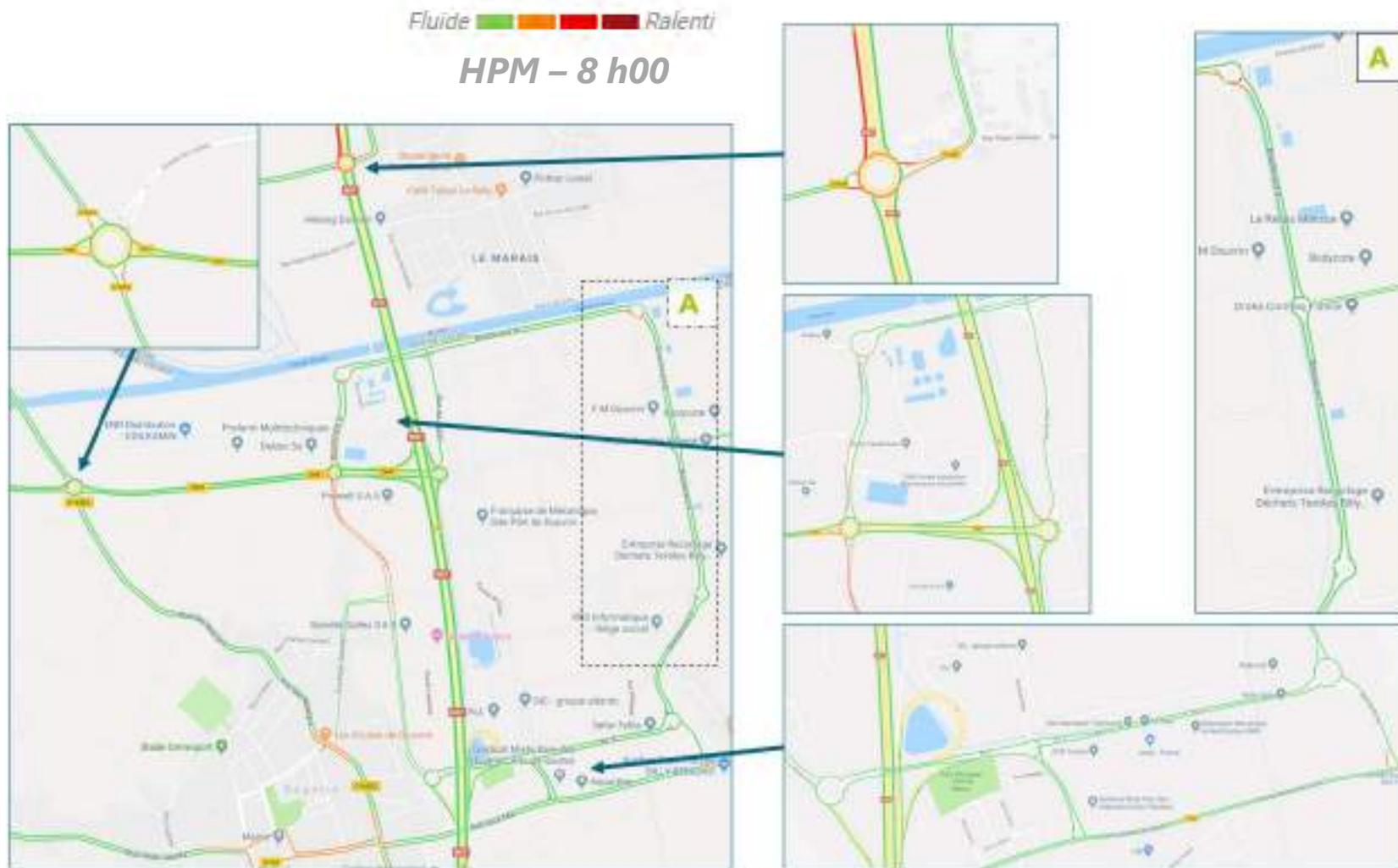
Synthèse des résultats

- > Le giratoire de la RN47 # D145A au nord présente des difficultés à écouler les flux de transit Nord <-> Sud
 - o Ces perturbations entraînent des remontés de files sur les branches Nord et Sud du giratoire
- > La configuration du boulevard Sud permet un bon écoulement des flux, les 3 giratoires présentent de bonnes réserves de capacité, le matin comme le soir,
- > L'ensemble des giratoires du Parc des Industries fonctionnent correctement, permettant d'être optimiste pour le développement futur de la zone,
- > Une bretelle sous-utilisée au niveau de l'échangeur 3 (1).



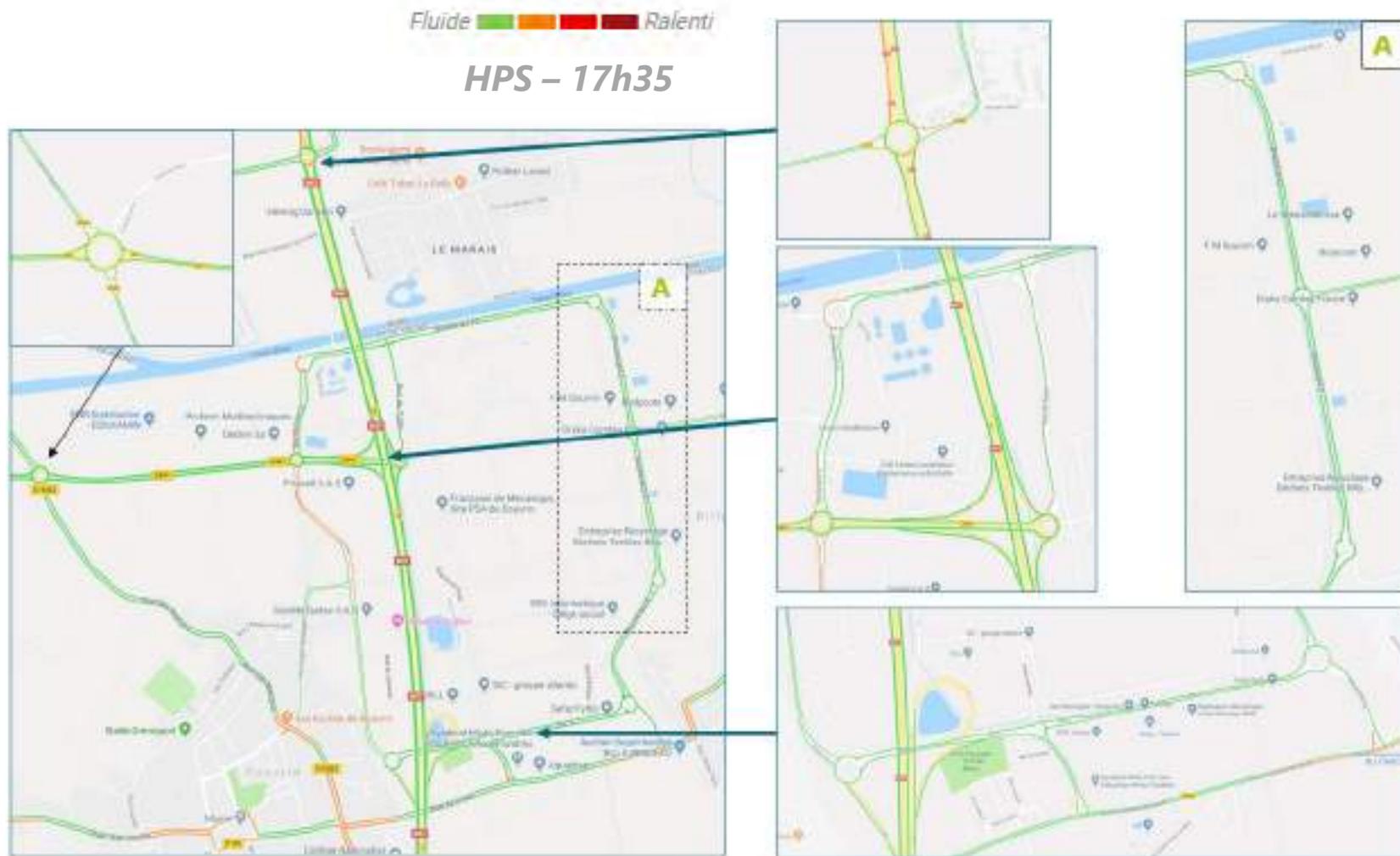
4.5 CONDITIONS DE CIRCULATION

HPM (Données Google Trafic)



4.5 CONDITIONS DE CIRCULATION

HPS (Données Google Trafic)



Phase 1 : Diagnostic de la situation actuelle



Phase 2 : Estimation de la demande de déplacement

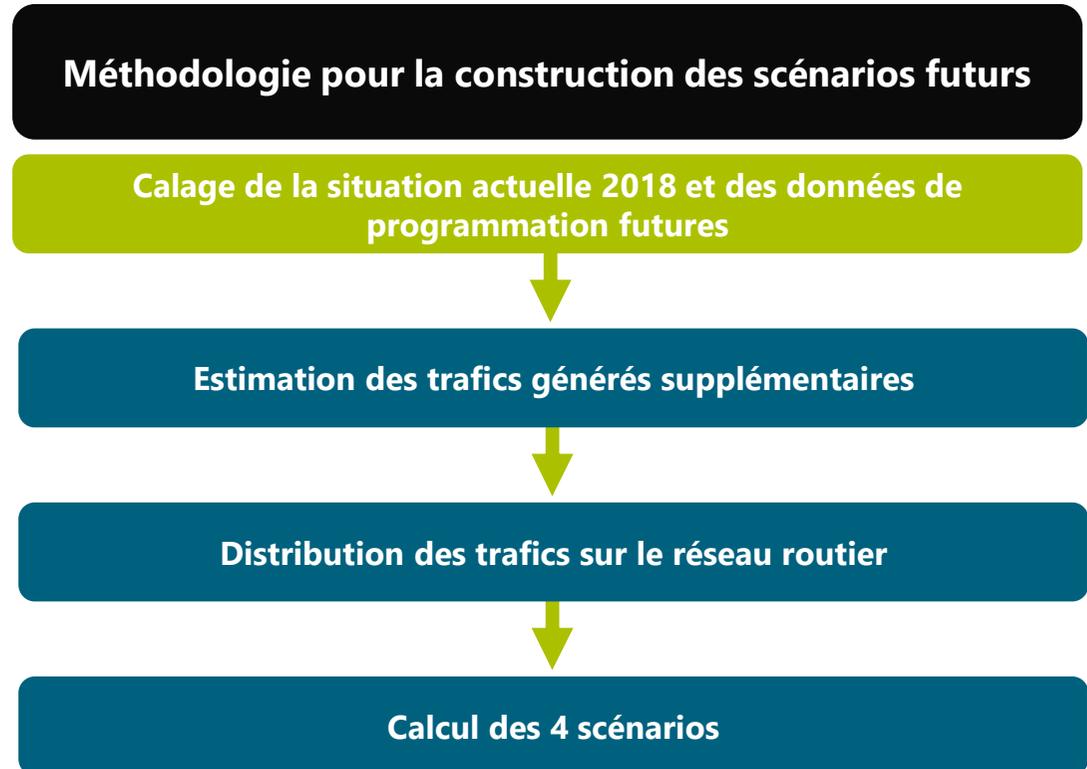


Phase 3 : Présentation des impacts circulatoires et préconisations d'aménagements

5. ESTIMATIONS DE LA DEMANDE DE DÉPLACEMENT

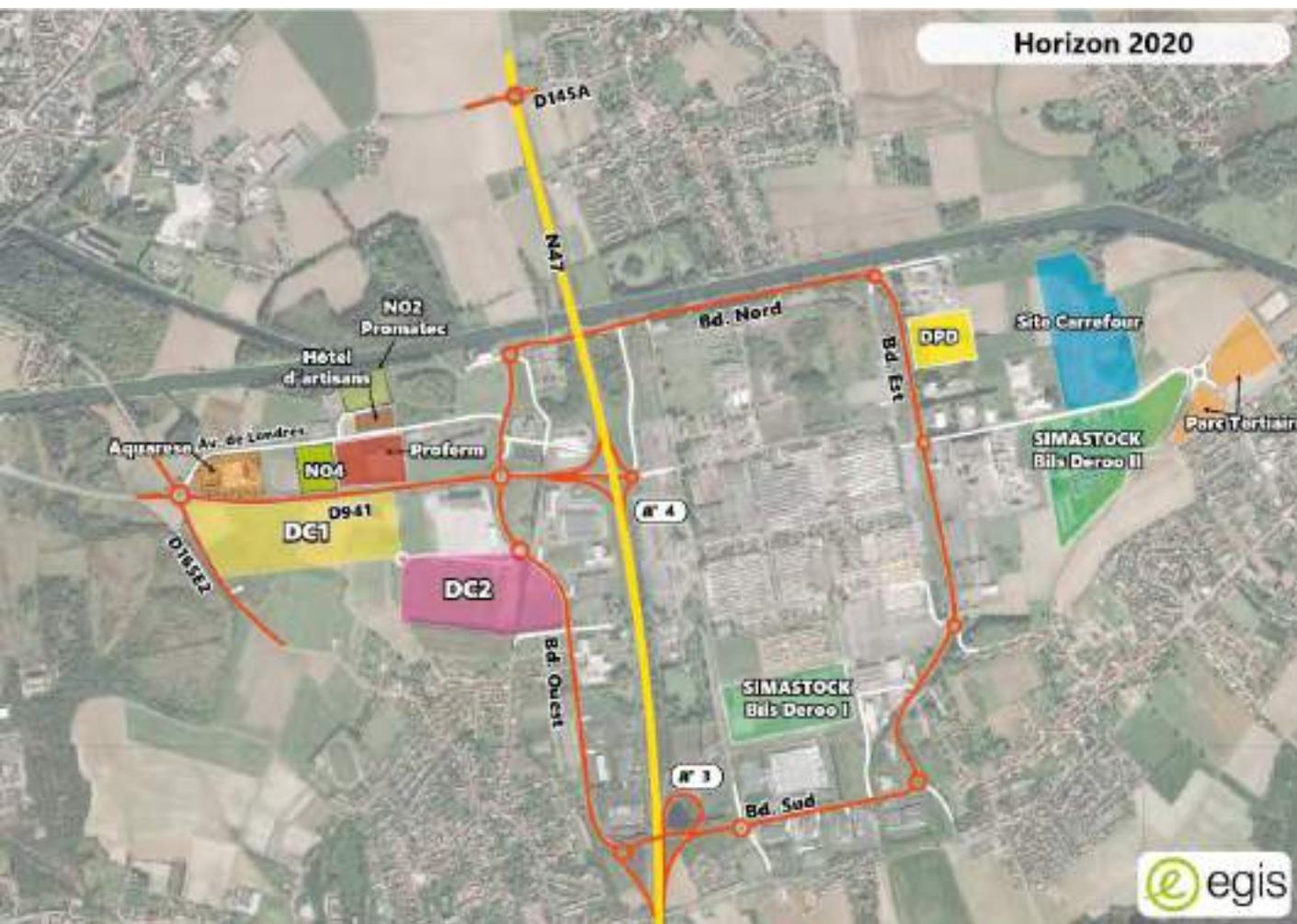
Rappel

- > 3 horizons, 4 scénarios futurs
 - > 2020
 - > 2025
 - > 2030
 - > Option 1 – Avec maintien du boulevard Nord
 - > Option 2 – Suppression du boulevard Nord



5. ESTIMATIONS DE LA DEMANDE DE DÉPLACEMENT

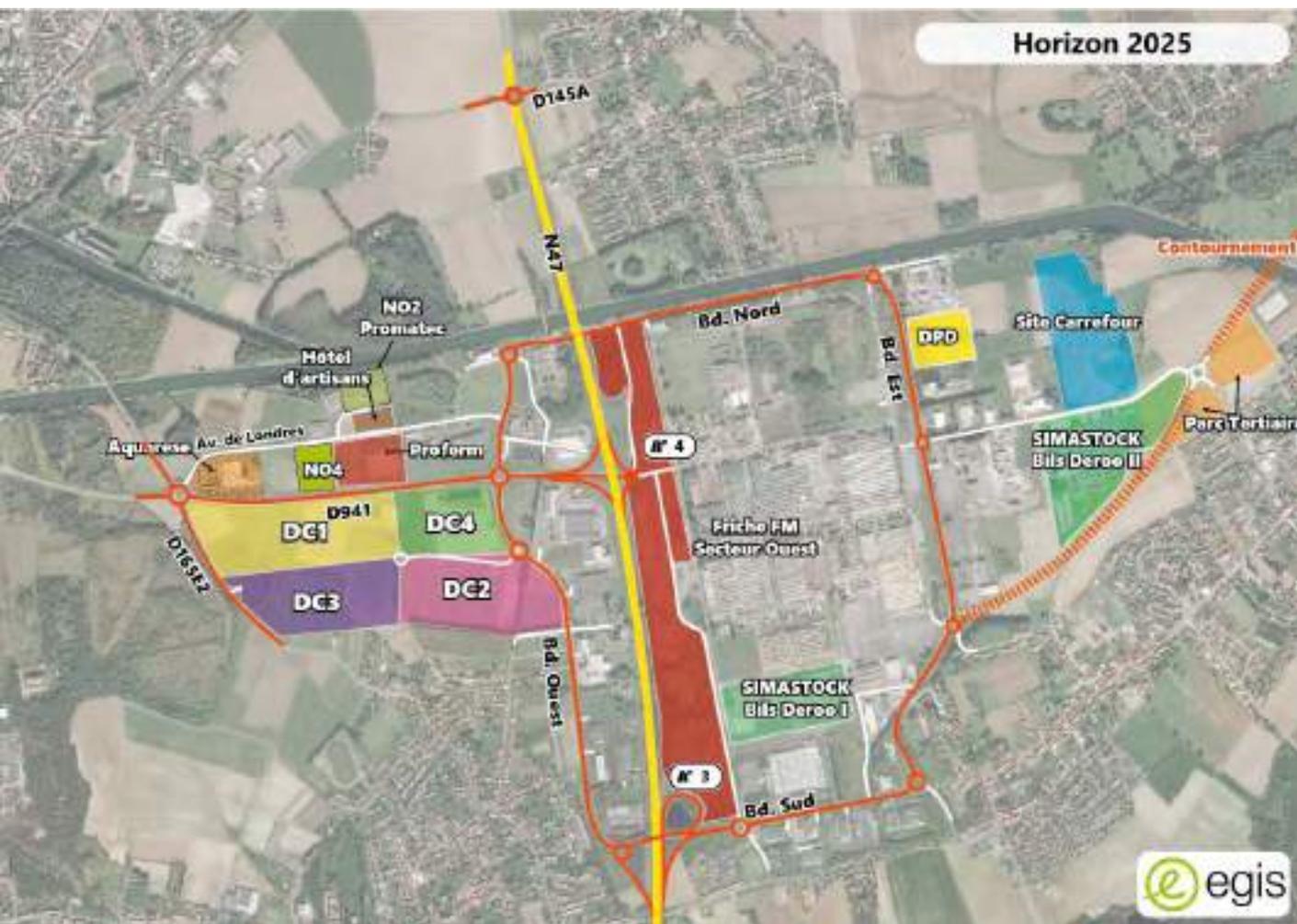
Scénario 2020



Pt injection	Secteur	Nom du projet	Code projet	2020
C2	Secteur Ouest	Prologis - DC1	SO-1	100%
C1	Secteur Ouest	Prologis - DC2	SO-2	100%
C1	Secteur Ouest	Prologis - DC3	SO-3	0%
C1	Secteur Ouest	Prologis - DC4	SO-4	0%
A	Secteur Ouest	Aquarese	SO-5	100%
A	Secteur Ouest	Hôtel d'Artisans	SO-6	100%
A	Secteur Ouest	Proferm	SO-7	100%
A	Secteur Ouest	NO1	SO-8	0%
A	Secteur Ouest	NO2 Promatec	SO-9	100%
B	Secteur Ouest	NO3	SO-10	0%
A	Secteur Ouest	NO4	SO-11	100%
A	Secteur Ouest	NO5 Beaucourt	SO-12	0%
D	Secteur Ouest	O1	SO-13	0%
H	Secteur Est	Exapaq - DPD	SE-14	100%
I	Secteur Est	Site Carrefour	SE-15	100%
I	Secteur Est	SIMASTOCK Bils Deroo II	SE-16	100%
I	Secteur Est	Parc Tertiaire	SE-17	20%
H	Secteur Est	NE1	SE-18	0%
I	Secteur Est	NE2	SE-19	0%
F	Friche FM	Secteur Nord Option 1	FM-20	0%
F	Friche FM	Secteur Nord Option 2	FM-21	0%
G	Friche FM	Secteur Sud	FM-22	0%
E	Friche FM	Secteur Ouest	FM-23	0%
G	Friche FM	SIMASTOCK Bils Deroo I	FM-24	100%

5. ESTIMATIONS DE LA DEMANDE DE DÉPLACEMENT

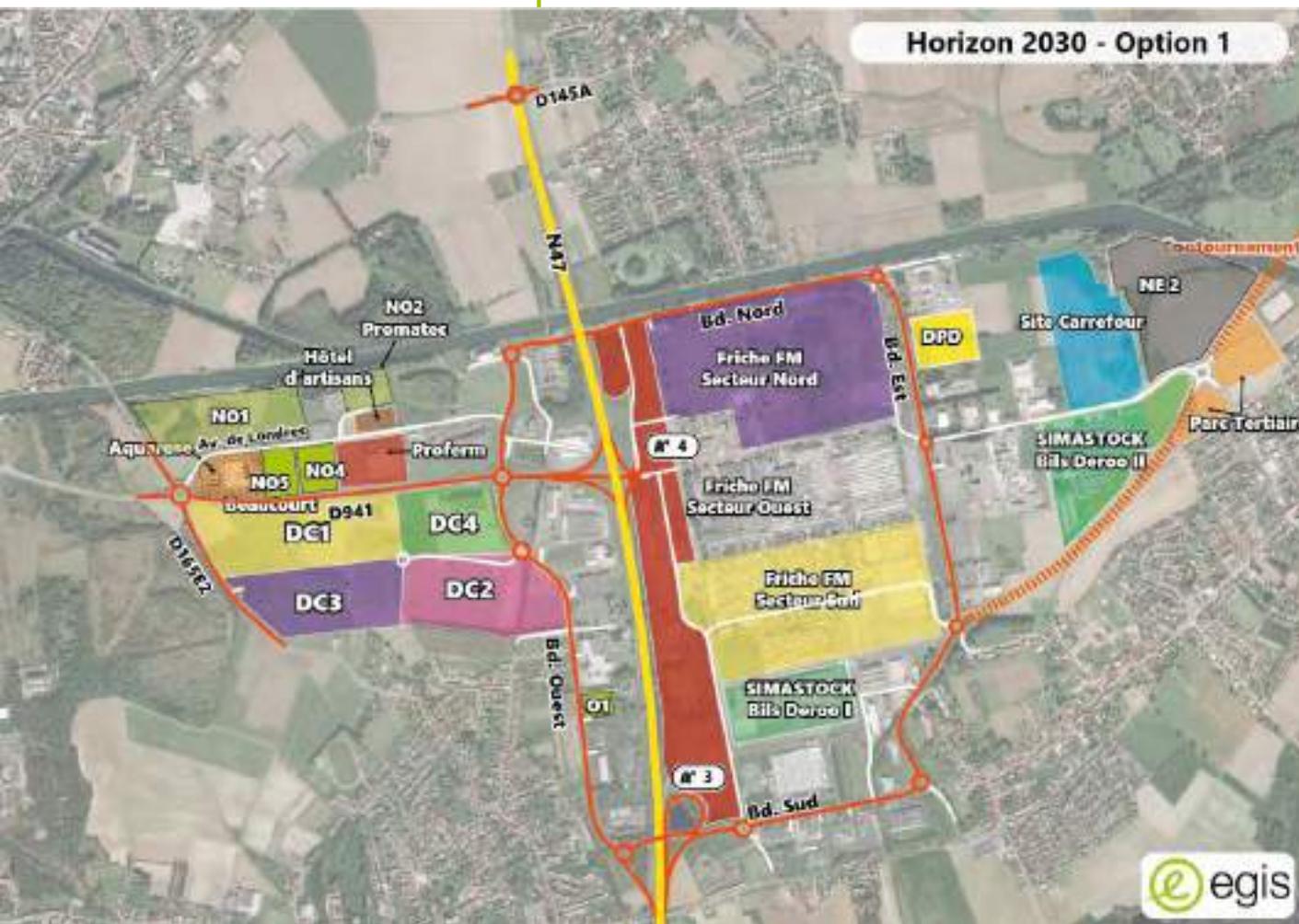
Scénario 2025



Pt injection	Secteur	Nom du projet	Code projet	2025
C2	Secteur Ouest	Prologis - DC1	SO-1	100%
C1	Secteur Ouest	Prologis - DC2	SO-2	100%
C1	Secteur Ouest	Prologis - DC3	SO-3	100%
C1	Secteur Ouest	Prologis - DC4	SO-4	100%
A	Secteur Ouest	Aquarese	SO-5	100%
A	Secteur Ouest	Hôtel d'Artisans	SO-6	100%
A	Secteur Ouest	Proform	SO-7	100%
A	Secteur Ouest	NO1	SO-8	0%
A	Secteur Ouest	NO2 Promatec	SO-9	100%
B	Secteur Ouest	NO3	SO-10	0%
A	Secteur Ouest	NO4	SO-11	100%
A	Secteur Ouest	NO5 Beaucourt	SO-12	0%
D	Secteur Ouest	O1	SO-13	0%
H	Secteur Est	Exapaq - DPD	SE-14	100%
I	Secteur Est	Site Carrefour	SE-15	100%
I	Secteur Est	SIMASTOCK Bils Deroo II	SE-16	100%
I	Secteur Est	Parc Tertiaire	SE-17	30%
H	Secteur Est	NE1	SE-18	0%
I	Secteur Est	NE2	SE-19	0%
F	Friche FM	Secteur Nord Option 1	FM-20	0%
F	Friche FM	Secteur Nord Option 2	FM-21	0%
G	Friche FM	Secteur Sud	FM-22	0%
E	Friche FM	Secteur Ouest	FM-23	50%
G	Friche FM	SIMASTOCK Bils Deroo I	FM-24	100%

5. ESTIMATIONS DE LA DEMANDE DE DÉPLACEMENT

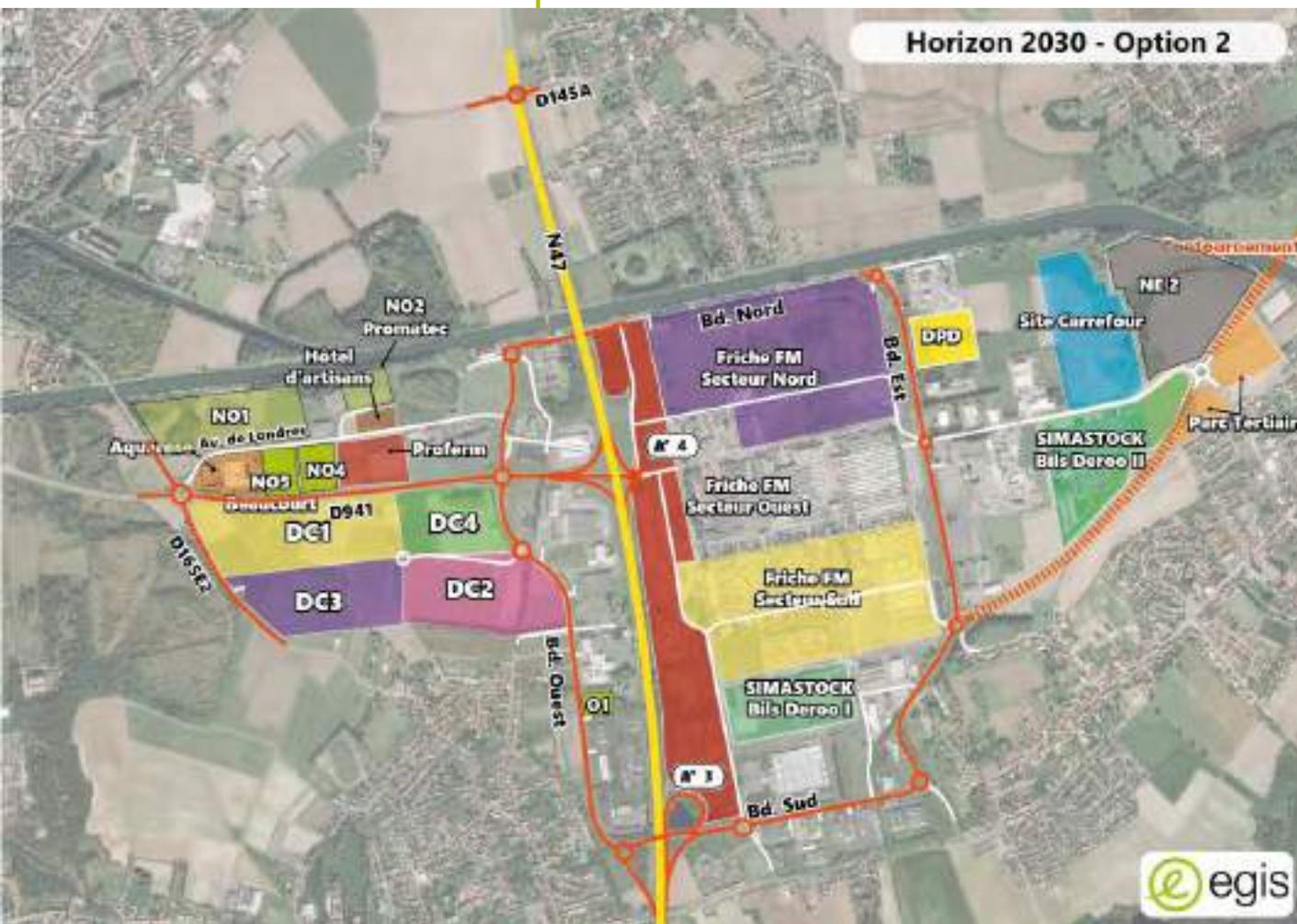
Scénario 2030 – Option 1



Pt injection	Secteur	Nom du projet	Code projet	2030-Opt1
C2	Secteur Ouest	Prologis - DC1	SO-1	100%
C1	Secteur Ouest	Prologis - DC2	SO-2	100%
C1	Secteur Ouest	Prologis - DC3	SO-3	100%
C1	Secteur Ouest	Prologis - DC4	SO-4	100%
A	Secteur Ouest	Aquarese	SO-5	100%
A	Secteur Ouest	Hôtel d'Artisans	SO-6	100%
A	Secteur Ouest	Proferm	SO-7	100%
A	Secteur Ouest	NO1	SO-8	100%
A	Secteur Ouest	NO2 Promatec	SO-9	100%
B	Secteur Ouest	NO3	SO-10	0%
A	Secteur Ouest	NO4	SO-11	100%
A	Secteur Ouest	NO5 Beaucourt	SO-12	100%
D	Secteur Ouest	O1	SO-13	100%
H	Secteur Est	Exapaq - DPD	SE-14	100%
I	Secteur Est	Site Carrefour	SE-15	100%
I	Secteur Est	SIMASTOCK Bils Deroo II	SE-16	100%
I	Secteur Est	Parc Tertiaire	SE-17	50%
H	Secteur Est	NE1	SE-18	0%
I	Secteur Est	NE2	SE-19	100%
F	Friche FM	Secteur Nord Option 1	FM-20	100%
F	Friche FM	Secteur Nord Option 2	FM-21	0%
G	Friche FM	Secteur Sud	FM-22	100%
E	Friche FM	Secteur Ouest	FM-23	100%
G	Friche FM	SIMASTOCK Bils Deroo I	FM-24	100%

5. ESTIMATIONS DE LA DEMANDE DE DÉPLACEMENT

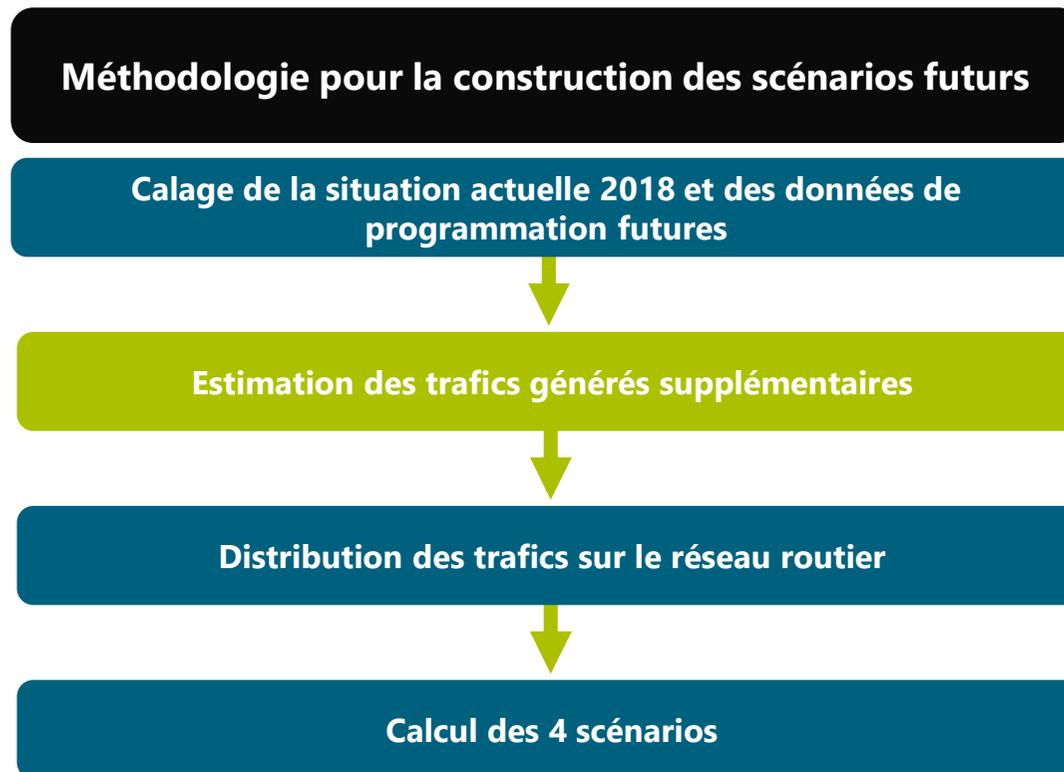
Scénario 2030 – Option 2



Pt injection	Secteur	Nom du projet	Code projet	2030-Opt2
C2	Secteur Ouest	Prologis - DC1	SO-1	100%
C1	Secteur Ouest	Prologis - DC2	SO-2	100%
C1	Secteur Ouest	Prologis - DC3	SO-3	100%
C1	Secteur Ouest	Prologis - DC4	SO-4	100%
A	Secteur Ouest	Aquarese	SO-5	100%
A	Secteur Ouest	Hôtel d'Artisans	SO-6	100%
A	Secteur Ouest	Proferm	SO-7	100%
A	Secteur Ouest	NO1	SO-8	100%
A	Secteur Ouest	NO2 Promattec	SO-9	100%
B	Secteur Ouest	NO3	SO-10	0%
A	Secteur Ouest	NO4	SO-11	100%
A	Secteur Ouest	NO5 Beaucourt	SO-12	100%
D	Secteur Ouest	O1	SO-13	100%
H	Secteur Est	Exapaq - DPD	SE-14	100%
I	Secteur Est	Site Carrefour	SE-15	100%
I	Secteur Est	SIMASTOCK Bilis Deroo II	SE-16	100%
I	Secteur Est	Parc Tertiaire	SE-17	50%
H	Secteur Est	NE1	SE-18	0%
I	Secteur Est	NE2	SE-19	100%
F	Friche FM	Secteur Nord Option 1	FM-20	0%
F	Friche FM	Secteur Nord Option 2	FM-21	100%
G	Friche FM	Secteur Sud	FM-22	100%
E	Friche FM	Secteur Ouest	FM-23	100%
G	Friche FM	SIMASTOCK Bilis Deroo I	FM-24	100%

5. ESTIMATIONS DE LA DEMANDE DE DÉPLACEMENT

Rappel



5. ESTIMATIONS DE LA DEMANDE DE DÉPLACEMENT

Hypothèses de génération

Hypothèse EGIS	Trafic moyen journalier PL (pour 10 000m ² de bâtiments)			Trafic moyen journalier VL (pour 10 000m ² de bâtiments)
	Entrée (approvisionnement)	Sortie (Expédition)	Moyenne PL/jour	Moyenne VL/jour
Messagerie	70	64	65	80
Distribution	40	43	40	50
Logistique	44	46	45	55
Industrie	20	23	20	25
Transport	50	53	50	65
Tertiaire	/	/	10	288

Hypothèse Prologis	
Nb de VL/jour/10 000 m ²	44
Nb de PL/jour/10 000 m ²	35

- > Les hypothèses utilisées dans les différentes études d'impacts ne nous semblent pas assez fines. De ce fait, les hypothèses **EGIS** ci-contre ont été utilisées, issues de la documentation technique en vigueur.

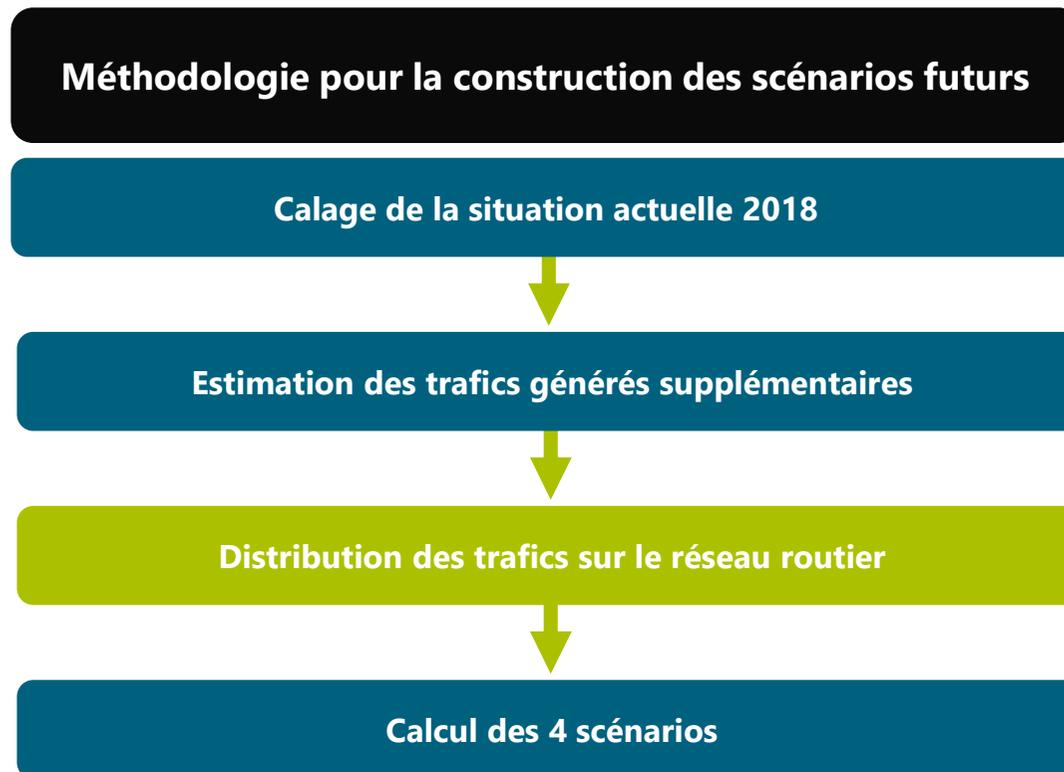
Résultats

Horizon	HPM		HPS	
	Trafic UVP/H - Emission	Trafic UVP/H - Attraction	Trafic UVP/H - Emission	Trafic UVP/H - Attraction
2020	350	550	420	250
2025	460	940	740	330
2030 - Opt1	830	1 650	1 300	600
2030 - Opt2	870	1 730	1 360	630

- > Le tableau ci-contre présente les résultats de la génération pour les deux heures de pointe en émission et en attraction (uvp/h).

5. ESTIMATIONS DE LA DEMANDE DE DÉPLACEMENT

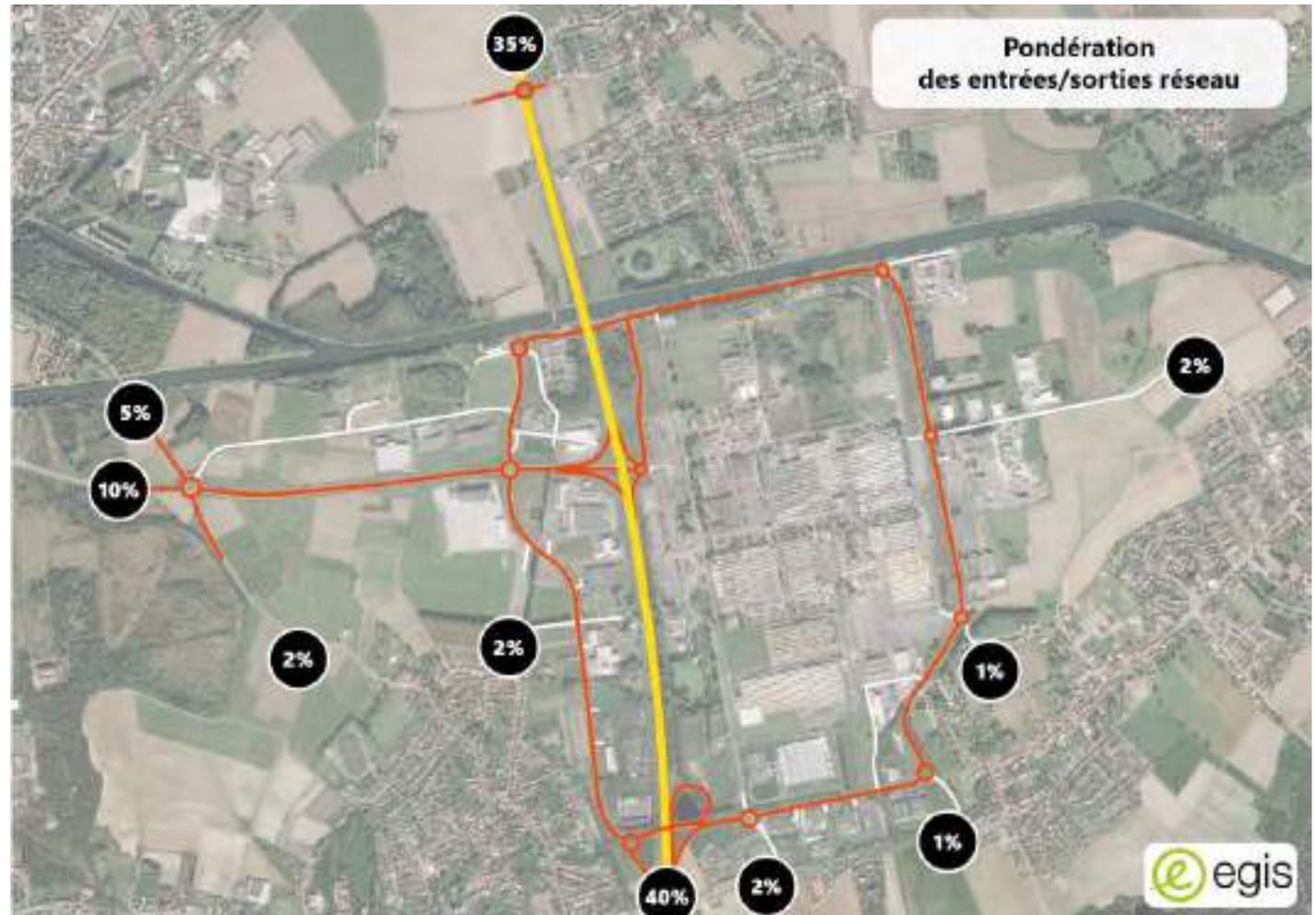
Rappel



5. ESTIMATIONS DE LA DEMANDE DE DÉPLACEMENT

Pondérations des entrées/sorties

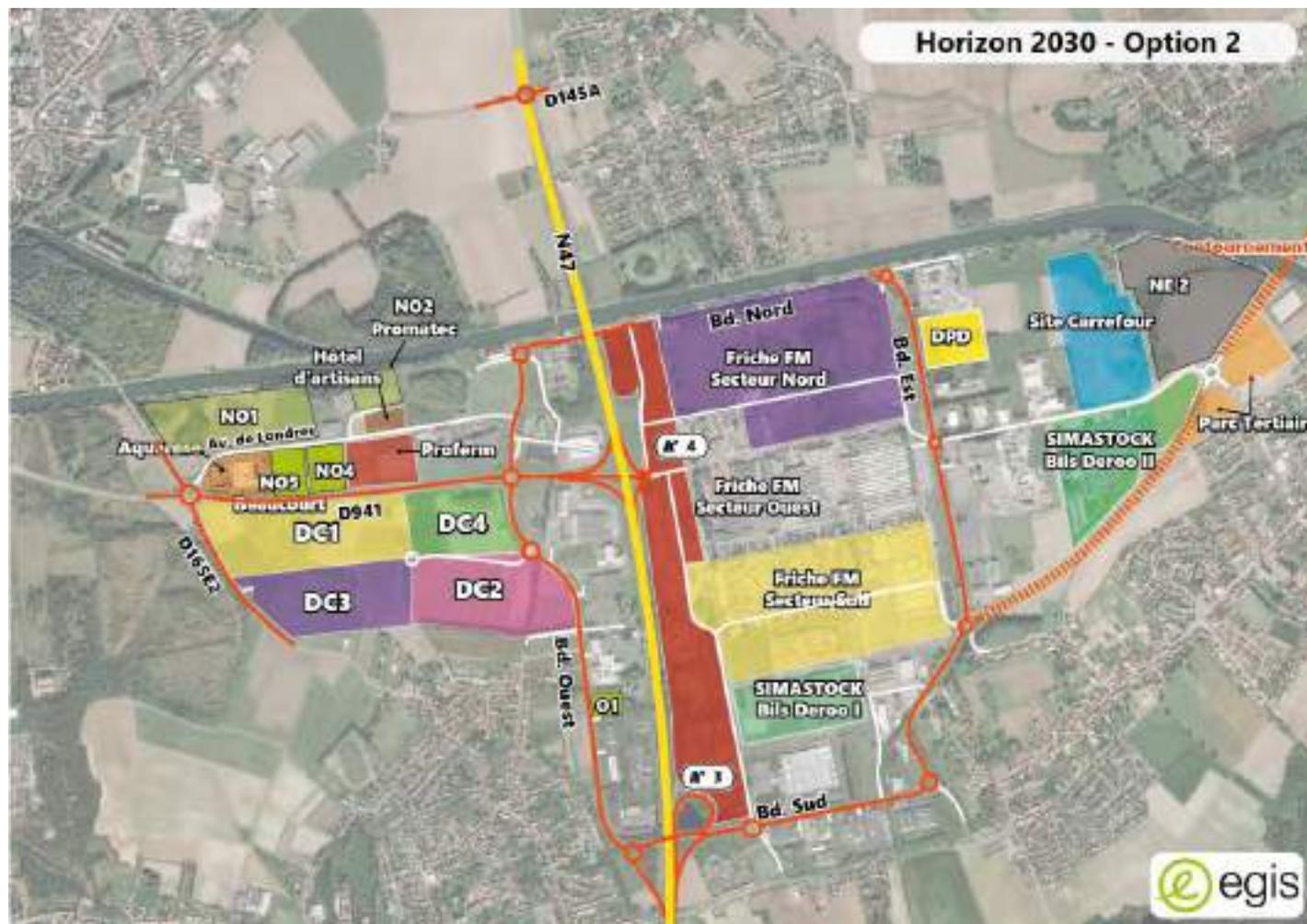
- > La pondération des entrées/sorties a été réalisée au regard des niveaux de trafic relevés lors de la campagne de comptages.



5. ESTIMATIONS DE LA DEMANDE DE DÉPLACEMENT

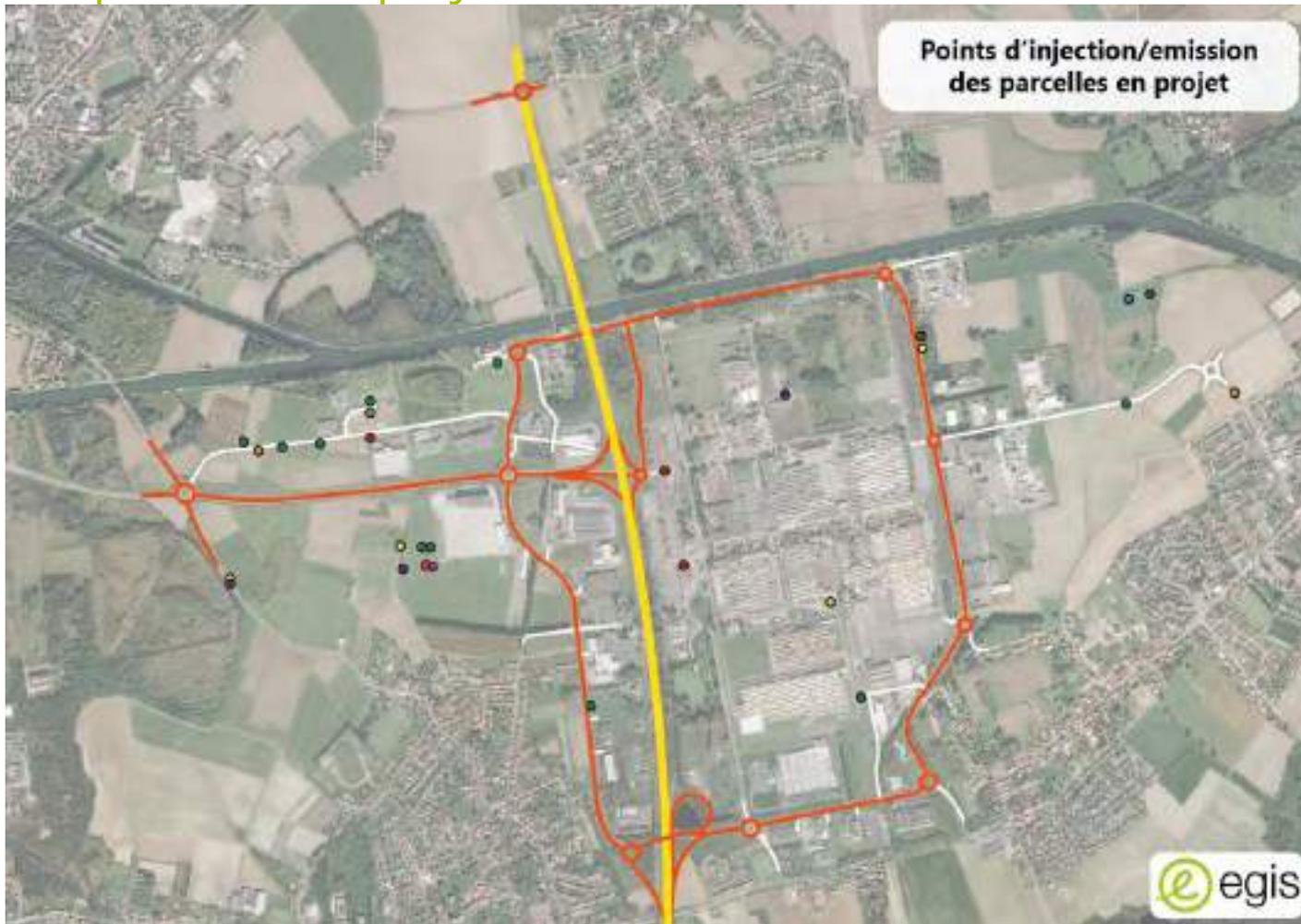
Les parcelles en projet

- > La carte ci-contre présente l'ensemble des parcelles en projet d'ici 2030



5. ESTIMATIONS DE LA DEMANDE DE DÉPLACEMENT

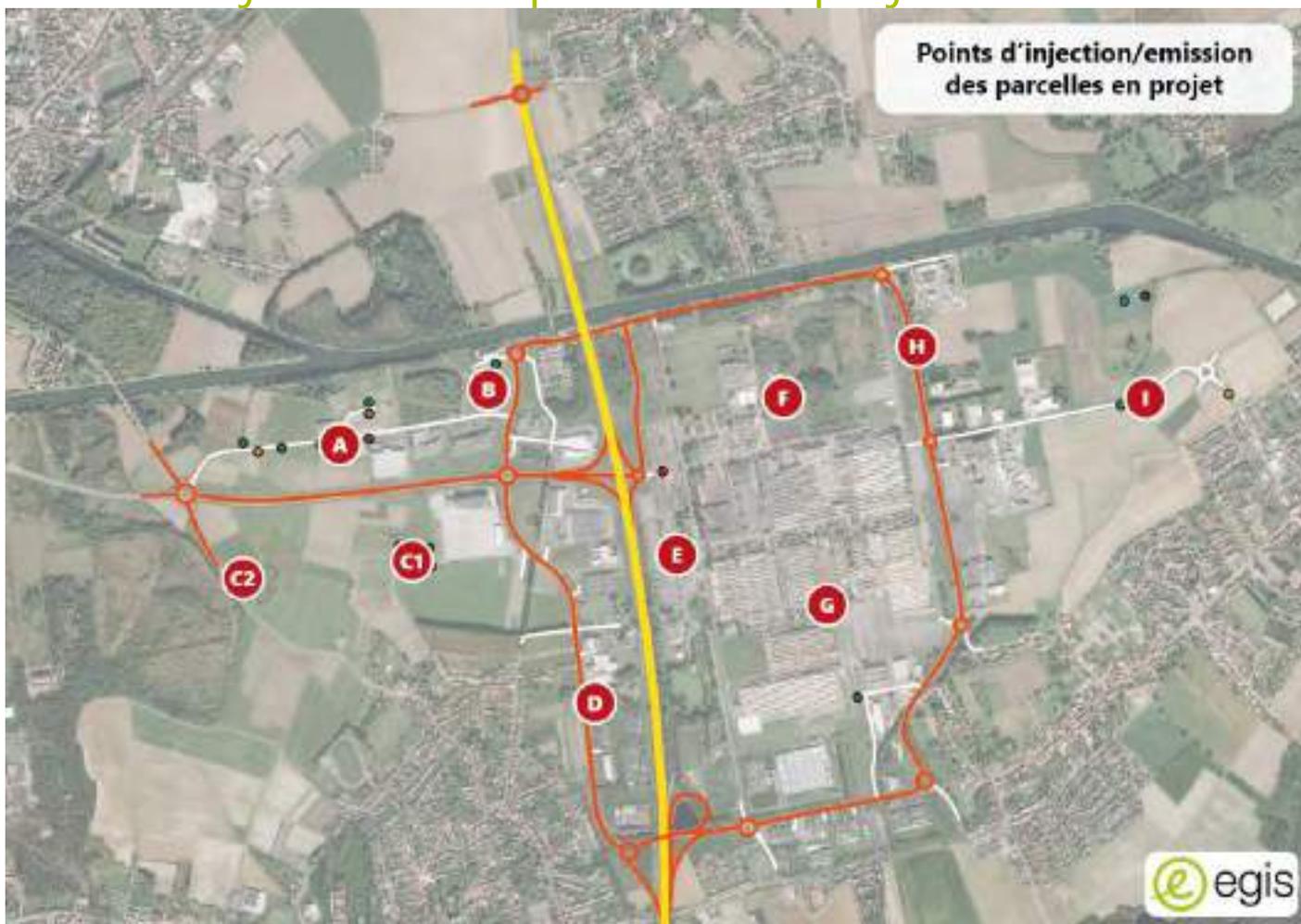
Les parcelles en projet



- > 24 parcelles en projet identifiées
- > 26 points d'injections de trafic

5. ESTIMATIONS DE LA DEMANDE DE DÉPLACEMENT

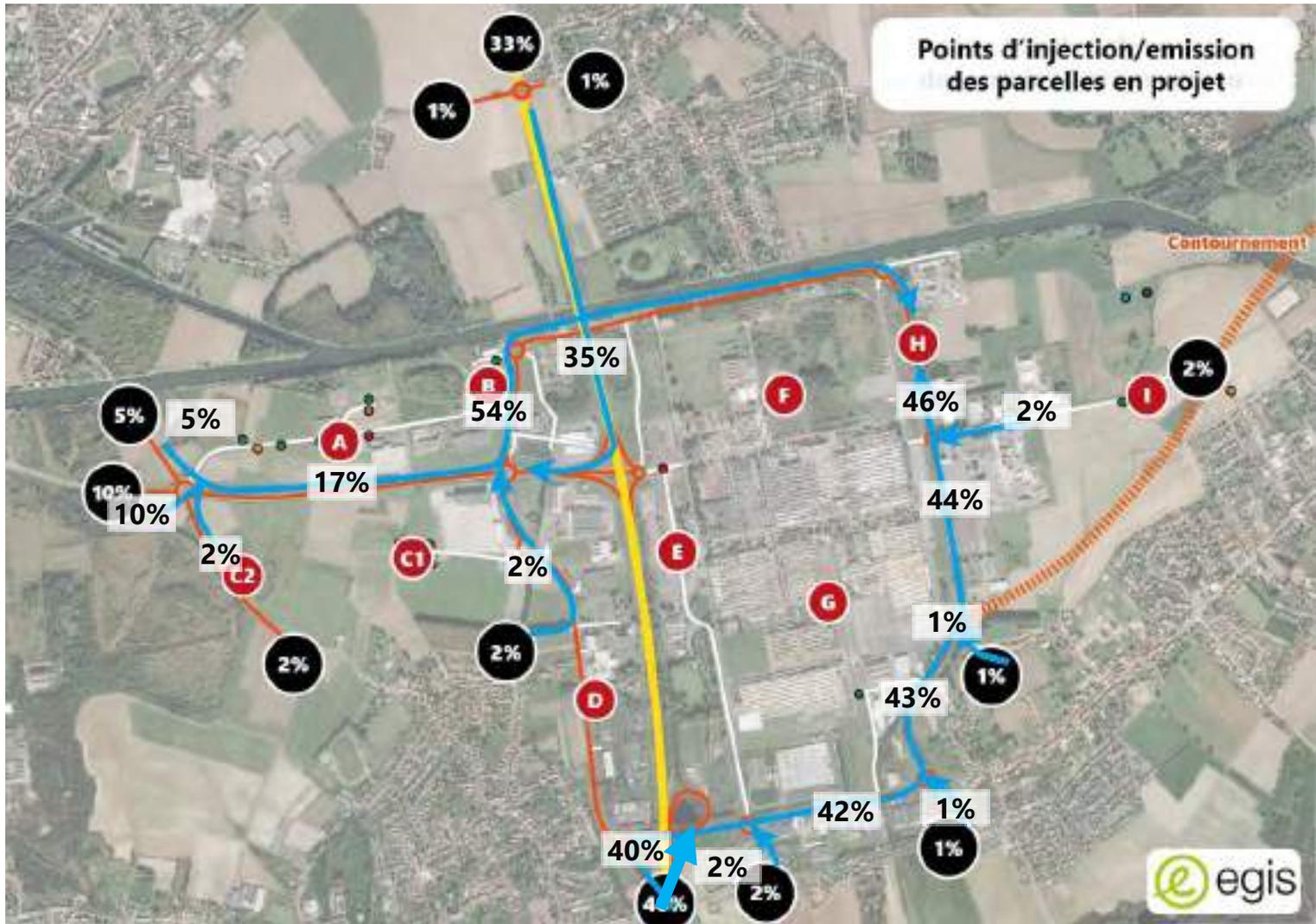
Points d'injections des parcelles en projet



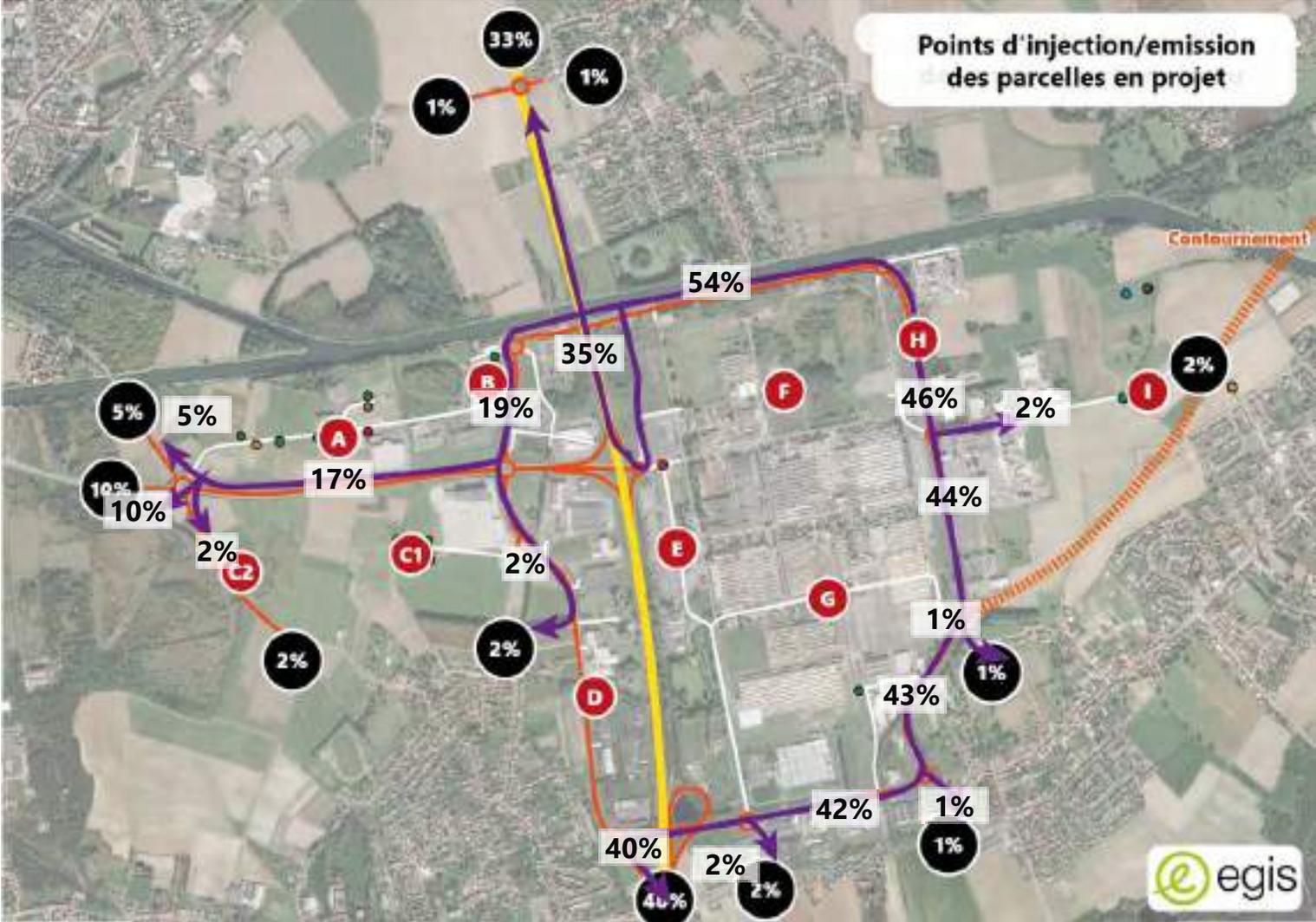
2020	HPM		HPS	
	Trafic UVP/H - Emission	Trafic UVP/H - Attraction	Trafic UVP/H - Emission	Trafic UVP/H - Attraction
A	23	143	121	19
B	0	0	0	0
C1	35	35	25	25
C2	91	91	64	64
D	0	0	0	0
E	0	0	0	0
F	0	0	0	0
G	67	67	47	47
H	14	14	10	10
I	120	203	156	86
Total	350	553	423	251

> **26 points d'injections** de trafic regroupés en **10 grands injecteurs** de trafics.

ATTRACTION POINT H – 2025



ÉMISSION POINT H – 2030 – OPTION 1



Phase 1 : Diagnostic de la situation actuelle



Phase 2 : Estimation de la demande de déplacement



Phase 3 : Présentation des impacts circulatoires et préconisations d'aménagements

6. IMPACTS CIRCULATOIRES ET PRÉCONISATIONS

Horizon 2020 - HPM



Nom section	Trafic Actu HPM	Trafic 2020 HPM	Différence Situation Actu // Horizon 2020
N47 Nord	4 500	4 810	310
D941 Est	1 540	1 860	320
Bd. Ouest (Sud)	400	570	170
Bd. Sud	550	710	160
Contournement	0	0	0

*Trafics exprimés en vvp/h deux sens confondus

6. IMPACTS CIRCULATOIRES ET PRÉCONISATIONS

Horizon 2020 - HPS



Nom section	Trafic Actu HPS	Trafic 2020 HPS	Différence Situation Actu // Horizon 2020
N47 Nord	4 440	4 670	230
D941 Est	1 470	1 700	230
Bd. Ouest (Sud)	360	480	120
Bd. Sud	510	640	130
Contournement	0	0	0

*Trafics exprimés en uvp/h deux sens confondus

6. IMPACTS CIRCULATOIRES ET PRÉCONISATIONS

Horizon 2025 - HPM



Nom section	Trafic Actu HPM	Trafic 2025 HPM	Différence Situation Actu // Horizon 2025
N47 Nord	4 500	4 990	490
D941 Est	1 540	1 940	400
Bd. Ouest (Sud)	400	530	130
Bd. Sud	550	750	200
Contournement	0	270	270

*Trafics exprimés en uvp/h deux sens confondus

6. IMPACTS CIRCULATOIRES ET PRÉCONISATIONS

Horizon 2025 - HPS



Nom section	Trafic Actu HPS	Trafic 2025 HPS	Différence Situation Actu // Horizon 2025
N47 Nord	4 440	4 810	370
D941 Est	1 470	1 780	310
Bd. Ouest (Sud)	360	420	60
Bd. Sud	510	680	170
Contournement	0	250	250

*Trafics exprimés en uvp/h deux sens confondus

6. IMPACTS CIRCULATOIRES ET PRÉCONISATIONS

Horizon 2030 – Option 1 - HPM

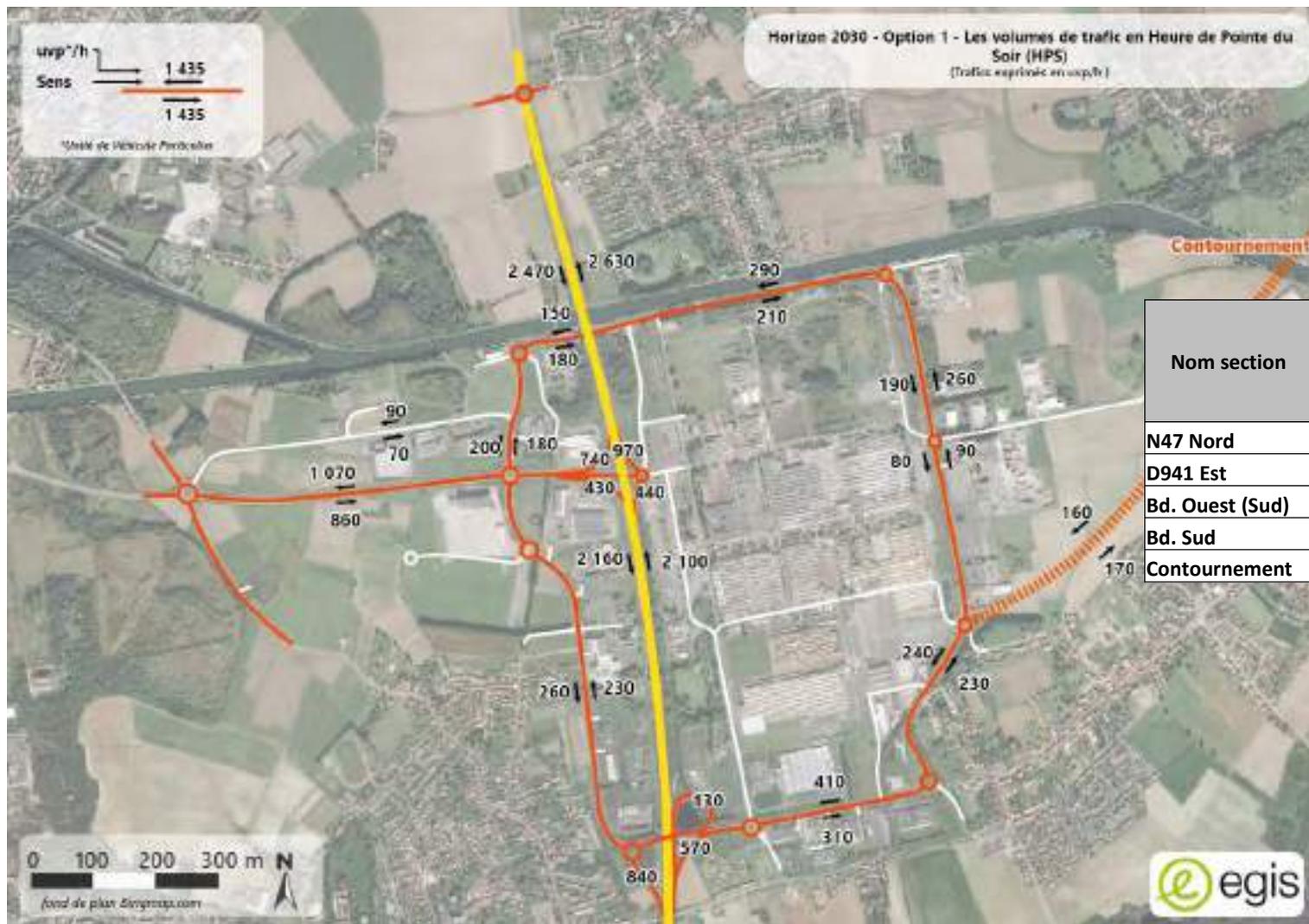


Nom section	Trafic Actu HPM	Trafic 2030 Opt1 HPM	Différence Situation Actu // Horizon 2030 Opt1
N47 Nord	4 500	5 370	870
D941 Est	1 540	2 140	600
Bd. Ouest (Sud)	400	600	200
Bd. Sud	550	820	270
Contournement	120	360	240

*Trafics exprimés en uvp/h deux sens confondus

6. IMPACTS CIRCULATOIRES ET PRÉCONISATIONS

Horizon 2030 – Option 1 - HPS



Nom section	Trafic Actu HPS	Trafic 2030 Opt 1 HPS	Différence Situation Actu // Horizon 2030 Opt 1
N47 Nord	4 440	5 100	660
D941 Est	1 470	1 930	460
Bd. Ouest (Sud)	360	480	120
Bd. Sud	510	720	210
Contournement	0	330	330

*Trafics exprimés en uvp/h deux sens confondus

6. IMPACTS CIRCULATOIRES ET PRÉCONISATIONS

Horizon 2030 – Option 2 - HPM



Nom section	Trafic Actu HPM	Trafic 2030 Opt 2 HPM	Différence Situation Actu // Horizon 2030 Opt 2
N47 Nord	4 500	5 420	920
D941 Est	1 540	2 160	620
Bd. Ouest (Sud)	400	600	200
Bd. Sud	550	840	290
Contournement	250	380	130

*Trafics exprimés en uvp/h deux sens confondus

6. IMPACTS CIRCULATOIRES ET PRÉCONISATIONS

Horizon 2030 – Option 2 - HPS



Nom section	Trafic Actu HPS	Trafic 2030 Opt 2 HPS	Différence Situation Actu // Horizon 2030 Opt 2
N47 Nord	4 440	5 130	690
D941 Est	1 470	1 950	480
Bd. Ouest (Sud)	360	480	120
Bd. Sud	510	750	240
Contournement	0	350	350

*Trafics exprimés en uvp/h deux sens confondus

6. IMPACTS CIRCULATOIRES ET PRÉCONISATIONS

Synthèse des évolutions de trafics en section

N° Point d'analyse	Nom section	Différence HPM ACTU // 2030 (Valeur absolue)	Différence HPS ACTU // 2030 (Valeur absolue)
1	N47 Nord	870	660
2.1	Bretelle N47 (N->S) vers D941	580	210
2.2	Bretelle D941 vers N47 (N->S)	50	60
2.3	Bretelle N47 (S->N) vers FM	150	90
2.4	Bretelle FM vers N47 (S->N)	370	510
3.1	Bretelle Bd. Ouest ver RN47 (N->S)	220	400
3.2	Bretelle RN47 (S->N) vers Bd. Sud	430	100
3.3	Bretelle RN47 (S->N) vers Bd. Ouest	70	20
4	D941 Est	600	460
5	Av. de Londres	180	20
6	Bd. Ouest (Nord)	320	200
7	Bd. Ouest (Sud)	200	120
8	Bd. Sud	270	210
9	Bd. Est (Sud)	270	250
10	Contournement	360	330
11	Bd. Est (entre contournement et rue de Sofia)	-70	-30
12	Bd. Est (entre rue de Sofia et Av. de Berlin)	290	220
13	Bd. Nord	240	120

- > Le tableau ci-contre présente les évolutions de trafic entre la situation actuelle (2018) et l'horizon 2030 (option1).
- > La N47 au nord subit une augmentation de trafic de l'ordre de :
 - > +19% en HPM
 - > +15% en HPS
- > Les bretelles des deux échangeurs voient elles aussi leurs trafics augmentés, principales portes d'entrée et de sortie du parc
- > La D941 connaît également une augmentation de l'ordre de :
 - > +40% en HPM
 - > +31% en HPS
- > Afin d'analyser si ces augmentations ont un impact sur l'accessibilité du parc, il est nécessaire d'étudier le fonctionnement de l'ensemble des giratoires

6. IMPACTS CIRCULATOIRES ET PRÉCONISATIONS

Synthèse des évolutions de trafics entrants/sortants des giratoires

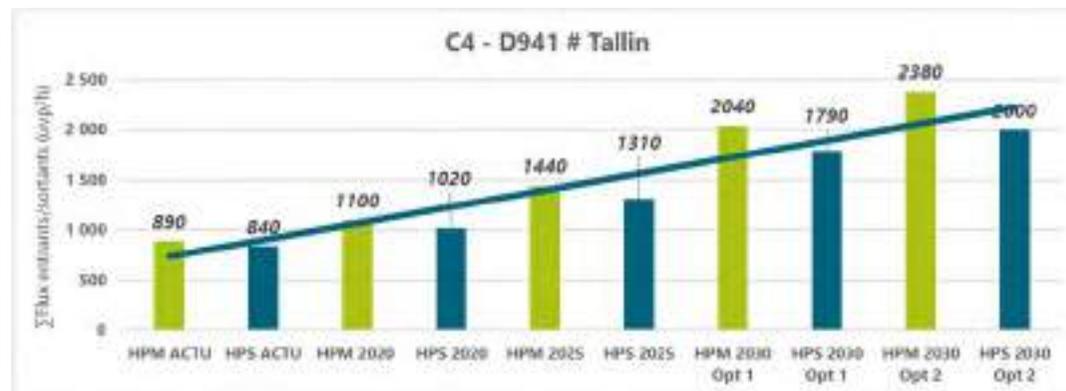


- > Au regard des réserves de capacités disponibles en situation actuelle, trois giratoires du parc peuvent présenter des difficultés de circulation d'ici 2030

ΣFlux entrants/sortants (uvs/h)	Diff Moy HP Actu // 2030 (Valeur absolue)
C1 - D145 # N47	765
C2 - D165 # D941	595
C3 - D941 # Bd. Ouest	1 055
C4 - D941 # Tallin	1 050
C5 - Bd. Nord # Bd. Ouest	185
C6 - Bd. Est # Av. de Berlin	270
C7 - Bd. Est # Sofia	205
C8 - Bd. Est # Pasteur	340
C9 - Bd. Ouest # Bd. Sud	300
C10 - Bd. Sud # Cabiddu	620
C11 - Bd. Sud # Rome	255

6. IMPACTS CIRCULATOIRES ET PRÉCONISATIONS

Synthèse des évolutions de trafics en section



- > Les périodes les plus dimensionnante pour l'analyse du fonctionnements des giratoires et l'HPM
- > Les 3 giratoires connaîtront dans le futur des augmentations de leurs volumes de trafics entrants et sortants entre aujourd'hui et 2030 :
 - > C1 – D145 # N47 : +20%
 - > C3 – D941 # Bd. Ouest : +70%
 - > C4 – D941 # Tallin : +130%

6. IMPACTS CIRCULATOIRES ET PRÉCONISATIONS

Giratoire C1 – D145 # N47

Résultats des tests girabase pour l'HPM – géométrie Actuelle

Giratoire C1 - D145 # N47	Actu	2020	2025	2030
D145 Est	48%	42%	39%	30%
N47 Nord	11%	4%	-1%	-6%
D145 Ouest	44%	34%	26%	16%
N47 Sud	35%	31%	30%	26%

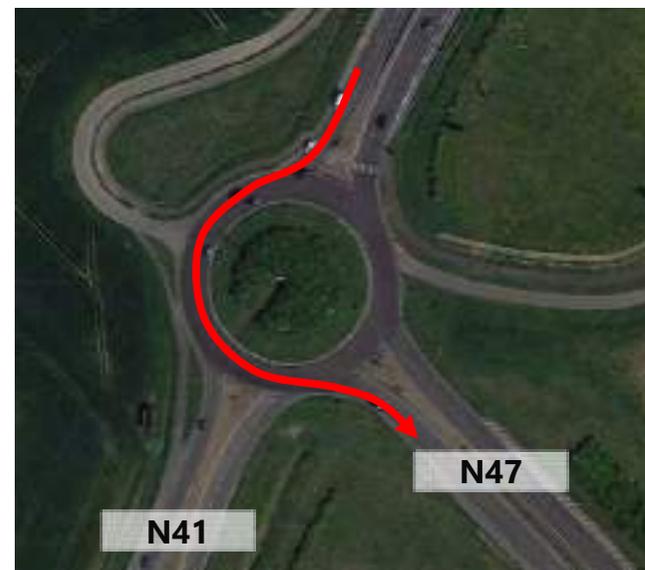
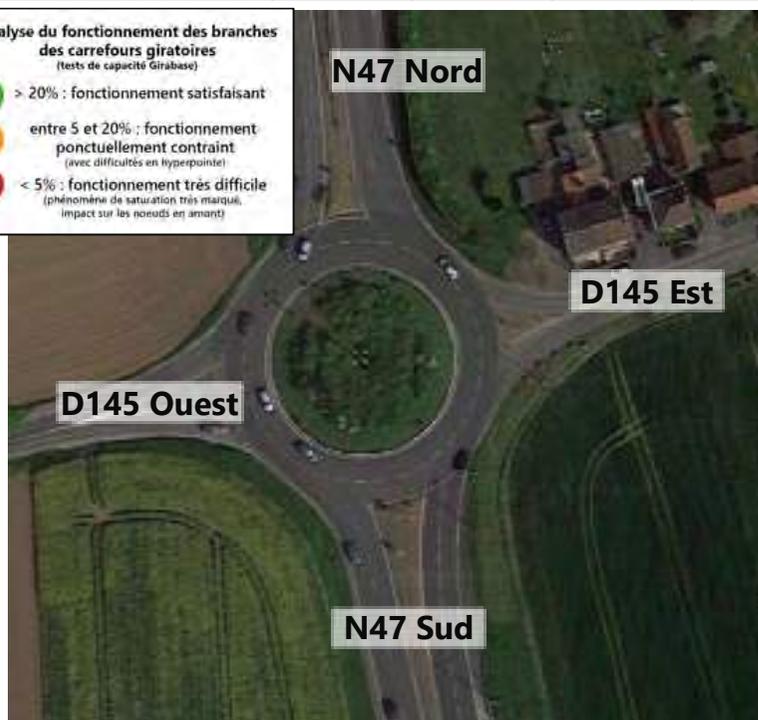
- > Les test girabase menés pour le giratoire Nord du parc mettent en évidence des difficultés marquées à partir de 2025
 - > -1% pour la branche Nord en 2025
 - > -6% pour la branche Nord en 2030

- > En effet, la charge globale du giratoire est très importante, plus de 5 500 uvp/h en 2030

- > Cependant, le giratoire au nord, au croisement de la N41 et de la N47 permettra de limiter les impacts en assurant un rôle de rétention pour les véhicules se dirigeant vers le Parc des Industries. Cet effet n'est pas pris en compte dans les résultats présentés.

Analyse du fonctionnement des branches des carrefours giratoires (tests de capacité Girabase)

- > 20% : fonctionnement satisfaisant
- entre 5 et 20% : fonctionnement ponctuellement contraint (avec difficultés en hyperpointe)
- < 5% : fonctionnement très difficile (phénomène de saturation très marqué, impact sur les accès en amont)

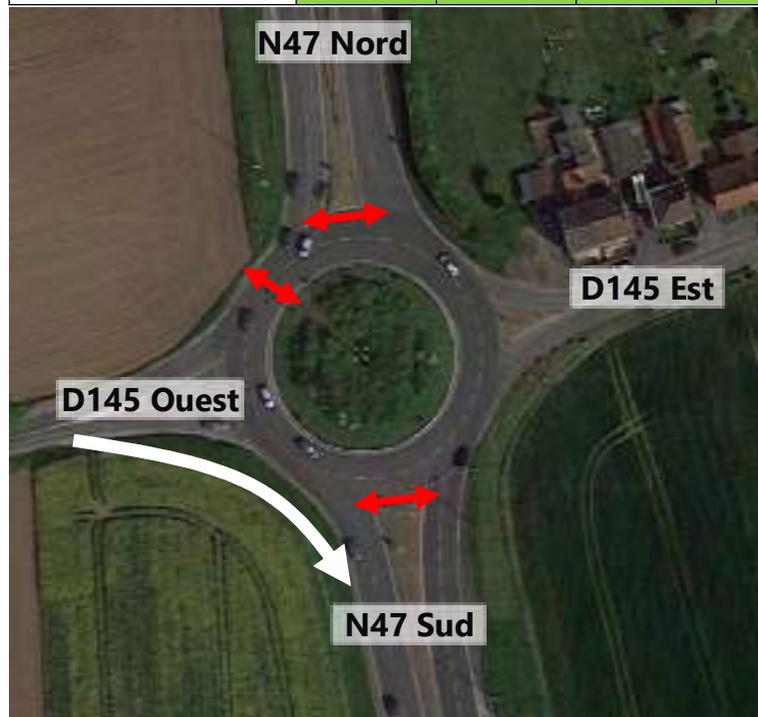


5. HORIZONS FUTURS

Giratoire C1 – D145 # N47 - Préconisations

Résultats des tests girabase pour l'HPM – By pass +
Agrandissement des îlots et de l'anneau

Giratoire C1 - D145 # N47	Actu	2020	2025	2030
D145 Est	54%	49%	46%	39%
N47 Nord	19%	12%	8%	4%
D145 Ouest	93%	92%	91%	90%
N47 Sud	37%	33%	32%	28%



- > Pour limiter les difficultés d'accessibilité au Parc des Industries, une réflexion sur la géométrie du giratoire est préconisée.
- > Le tableau présente les résultats Girabase prenant en compte une modification de la géométrie du giratoire
 - > By-pass entre la D145 Ouest et la N47 Sud,
 - > Augmentation des îlots centraux de la branche Nord et Sud
 - > Augmentation de la largeur de l'anneau
- > Ces modifications permettent de limiter les difficultés de circulation en augmentant les réserves de capacités de l'ensemble des branches du giratoire.

6. IMPACTS CIRCULATOIRES ET PRÉCONISATIONS

Giratoire C3 – D941 # Bd. Ouest

Analyse du fonctionnement des branches des carrefours giratoires
(tests de capacité Girabase)

- > 20% : fonctionnement satisfaisant
- entre 5 et 20% : fonctionnement ponctuellement contraint (avec difficultés en hyperpointe)
- < 5% : fonctionnement très difficile (phénomène de saturation très marqué, impact sur les nœuds en amont)



- > Les tests girabase menés pour le giratoire D914 du parc mettent en évidence des difficultés marquées entre 2025 et 2030
 - > 10% pour la branche Ouest en 2025
 - > 0% pour la branche Ouest en 2030
- > Le développement de la partie Est du parc ainsi que l'ouverture de nouvelle voie de circulation occasionnent une augmentation des mouvements de demi-tour notamment durant l'HPM (période la plus dimensionnante)
 - > Mouvement très contraignant pour l'insertion des véhicules arrivant par la branche Ouest du giratoire.

Résultats des tests girabase pour l'HPM – géométrie Actuelle

Giratoire C3 - Bd. Ouest # D941	Actu	2020	2025	2030
D145 Est	75%	67%	61%	57%
N47 Nord	94%	90%	89%	85%
D145 Ouest	39%	25%	10%	0%
N47 Sud	94%	88%	89%	87%

6. IMPACTS CIRCULATOIRES ET PRÉCONISATIONS

Giratoire C3 – D941 # Bd. Ouest

Analyse du fonctionnement des branches des carrefours giratoires
(tests de capacité Girabase)

- > 20% : fonctionnement satisfaisant
- entre 5 et 20% : fonctionnement ponctuellement contraint (avec difficultés en hyperpointe)
- < 5% : fonctionnement très difficile (phénomène de saturation très marqué, impact sur les nœuds en amont)



- > Afin d'améliorer les conditions de circulation du giratoire D941 # Bb. Ouest, il est envisageable d'ajouter une voie de circulation au niveau de l'entrée de la branche Ouest
- > Cette modification permet d'obtenir des réserves de capacité beaucoup plus satisfaisantes et garantie des conditions de circulation fluides même en 2030.

Résultats des tests girabase pour l'HPM – Augmentation du nombre de voie d'entrée de la branche Ouest

Giratoire C3 - Bd. Ouest # D941	Actu	2020	2025	2030
D145 Est	75%	67%	61%	57%
N47 Nord	94%	90%	89%	85%
D145 Ouest	59%	50%	40%	33%
N47 Sud	94%	88%	89%	87%

6. IMPACTS CIRCULATOIRES ET PRÉCONISATIONS

Giratoire C4 – D941 # Rue de Tallin

Analyse du fonctionnement des branches des carrefours giratoires (tests de capacité Girabase)

- > 20% : fonctionnement satisfaisant
- entre 5 et 20% : fonctionnement ponctuellement contraint (avec difficultés en hyperpointe)
- < 5% : fonctionnement très difficile (phénomène de saturation très marqué, impact sur les nœuds en amont)

- > Les tests girabase à l'horizon 2030 ont été menés pour le scénario dans lequel le boulevard Nord est supprimé. En effet, cette fermeture occasionne un report de trafic ayant pour conséquence d'augmenter la charge globale du giratoire (scénario dimensionnant)
- > Cependant, les résultats sont très satisfaisants. La géométrie actuelle du giratoire permet d'obtenir des conditions de circulation fluides.
- > Aucun dysfonctionnement n'est à prévoir pour le futur au regard du développement du parc.

Résultats des tests girabase pour l'HPM – Scénarios 2030 Option 2

Giratoire C4 - D941 # Tallin	Actu	2020	2025	2030
FM	100%	100%	90%	74%
R. de Tallin	96%	91%	90%	61%
D941	74%	70%	60%	31%
Rn47 depuis le Sud	77%	69%	62%	36%



6. IMPACTS CIRCULATOIRES ET PRÉCONISATIONS

Gestion des accès aux entreprises – Secteur Ouest



- > Les accès aux entreprises qui s'implanteront dans le secteur Ouest du Parc ne posent pas de difficultés :
 - > Des flux en heures de pointe en entrée/sortie non-contraignants,
 - > Des accès correctement dimensionnés et se connectant sur des voiries empruntées en situation actuelle par un nombre limité de véhicules (avenue de Londres)
 - > Des accès VL et PL segmentés pour les parcelles DC1 et DC3 permettant de mieux répartir les trafics et limitant les dysfonctionnement
- > L'analyse du fonctionnement du giratoire « Chronopost » a été menée, les résultats sont présentés ci-dessous et ne présentent pas de difficulté.

Giratoire C12 - Bd. Ouest Chronopost	2020	2025	2030
Bd. Ouest (Sud)	88%	91%	90%
Bd. Ouest (Nord)	85%	85%	82%
Chronopost	98%	92%	92%

6. IMPACTS CIRCULATOIRES ET PRÉCONISATIONS

Gestion des accès aux entreprises – Secteur Ouest



- > Les accès aux entreprises qui s'implanteront dans le secteur Ouest du Parc ne poseront pas de problème :
 - > La « Friche FM Secteur Ouest », générateur principale de flux durant les heures de pointes accueillera à terme plusieurs entreprises de type PME/PMI dispersées sur l'ensemble de l'aire repérée en rouge.
 - > Cette dispersion limite les dysfonctionnements. En effet, si un seul parking unique serait prévu, alors une attention particulière devrait être accordée pour y accéder, mais ce n'est pas le cas
 - > Les accès sont correctement dimensionnés et viennent se brancher sur des voiries présentant des niveaux de trafics modérés.

6. IMPACTS CIRCULATOIRES ET PRÉCONISATIONS

Gestion des accès aux entreprises – Secteur Ouest



- > Le giratoire au niveau du parc tertiaire permet de distribuer sans difficultés les flux générés
- > Le giratoire prévue pour le site carrefour, connecté également au niveau de la parcelle NE2, et situé suffisamment loin de la rue de Sofia pour ne pas occasionner de gênes durant les périodes de pointe.
- > La génération de trafics du site Bill Deroo II ne posent également aucune difficulté au regard des trafics modérés de la rue de Sofia

6. IMPACTS CIRCULATOIRES ET PRÉCONISATIONS

Préconisations

- > Au regard des tests de fonctionnement réalisées pour les giratoires pouvant présenter des difficultés, il est intéressant pour le futur de réfléchir à une optimisation des giratoires suivants :
 - > N47#D165
 - > D941#Bd. Ouest
- > Les optimisations géométriques ne sont pas les seuls leviers pour limiter les impacts en matière de trafic. Il est possible d'imaginer pour le futur, une augmentation de la part modale TC/Covoiturage permettant de réduire les trafics au sein du parc des Industries. Cependant, ce report modal aura un impact limité.
- > Pour le reste des nœuds routiers de la zone, aucun problème n'est à prévoir. L'analyse de la situation actuelle a permis de mettre en évidence un réseau routier correctement dimensionné et des giratoires présentant de très bonnes réserves de capacité. Mise à part les deux giratoires cités précédemment, les autres nœuds routiers ne présenteront pas de difficultés et permettront d'écouler les trafics futurs générés par les nouvelles entreprises qui s'implanteront dans le parc industriel.
- > Afin de limiter le stationnement sauvage au sein de la zone, il est conseillé de réfléchir à la mise en place d'une aire de stationnement d'attente pour les poids-lourds arrivants en dehors des horaires d'ouverture des différentes entreprises.