



PROGRAMME IMMOBILIER

SAILLY-SUR-LA-LYS

ETUDE DE CIRCULATION

Rapport



INDICE	DATE	NATURE DES MODIFICATIONS	REDACTEUR	VERIFIE PAR
0	26 mars 2020	Edition originale	MC	

Synthèse

✓ *Situation actuelle*

Le périmètre d'étude présente une typologie de village-rue avec des excroissances de lotissement, typique des communes polarisées par des pôles d'emplois significatifs, avec un axe structurant (RD945) à vocation départementale supportant un trafic pendulaire marqué aux heures de pointes.

La pendularité des flux est orientée vers l'est en heure de pointe matin et vers l'ouest en heure de pointe soir, avec une part de poids-lourds importantes (environ 10%) effectuant la liaison entre l'A25 et les activités industrielles situées à Estaires/Lestrem.

Les volumes de trafic sont modérés, inférieurs à 900 uvp¹/h aux heures de pointe sur l'axe principal, pour un Trafic Moyen Journalier inférieur à 9000 véhicules, conformes au gabarit et à la hiérarchie du réseau viaire. Les voiries connexes à vocation de desserte communale ou locale (RD166, rue des Chauds Fourneaux, rue Dormoire, rue de Bruges, ...) supportent des trafics faibles, essentiellement en desserte et rabattement des zones d'habitats vers la RD945. Les carrefours à feux du périmètre d'étude disposent de réserves de capacité confortables, les temps d'attente sur les voiries secondaires sont corrects et aucune difficulté de circulation automobile significative ne se forme de façon récurrente.

La desserte en transport en commun est portée par 2 lignes départementales permettant de rejoindre les principaux pôles scolaires et d'emplois (Lille, Armentières) avec des fréquences faibles (1 ou 2 bus aux heures de pointe). 2 arrêts sont situés à proximité du projet.

La circulation des modes doux à proximité du projet est qualitative sur les portions de voiries viabilisées avec toutefois l'absence d'aménagements spécifiques pour les circulations cyclables, des largeurs de trottoirs ponctuellement plus faibles que les recommandations PMR et ponctuellement absents.

✓ *Situation projetée*

L'aménagement d'un programme immobilier de 285 logements, d'un équipement public et la relocalisation du groupe scolaire en recul de la RD945 génère environ 210 véhicules (entrants et sortants cumulés) en heure de pointe matin et 180 (entrants et sortants cumulés) véhicules en heure de pointe soir. A ces flux générés s'ajoute la modification des itinéraires en lien avec le groupe scolaire actuel.

Ces augmentations de trafic et modifications d'itinéraires ne dégradent pas les conditions de circulation aux heures de pointe et les carrefours conservent des réserves de capacité confortables. Le carrefour giratoire envisagé pour la desserte du site, dont l'implantation doit être validée par le CD62, dispose de réserves de capacité théoriques confortables.

Le trafic sur la rue de Bruges supportera la plus grande augmentation de trafic, cette voirie étant le principal point d'accès au programme depuis les principaux pôles d'emplois situés à l'est. L'augmentation est estimée entre 65 et 75% aux heures de pointe, le niveau de trafic restant à un niveau acceptable compte tenu du gabarit et du faible flux actuel. Le trafic journalier augmente d'environ 10% sur la RD945 entre la rue de Bruges et l'est, et d'environ 4/5% sur les autres portions de la RD945 et la RD166. Cela se traduit par une pendularité plus marquée en direction de l'est avec un flux d'environ 600 uvp en heure de pointe matin, ce qui reste acceptable pour un fonctionnement de voirie de liaison départementale.

Malgré l'opportunité peu marquée des transports en commun pour les déplacements domicile-travail, il est recommandé d'offrir un point de desserte supplémentaire pour les publics captifs le long de la RD945.

¹ Unité de Véhicules Particuliers (1 VP = 1 uvp, 1 PL = 2 uvp, 1 vélo = 1/2 uvp)

SOMMAIRE

1	SYNTHESE	4
2	SITUATION ACTUELLE	6
2.1	LOCALISATION DU SITE ET DEFINITION DU PERIMETRE D'ETUDE	6
2.2	ACCESSIBILITE PAR LES MODES DE DEPLACEMENT	7
2.2.1	Desserte automobile	7
2.2.2	Offre en transports en commun.....	8
2.2.3	Circulation des modes actifs.....	9
2.3	TRAFIC AUTOMOBILE	11
2.3.1	Trafics Moyens Journaliers	11
2.3.2	Heure de pointe matin	12
2.3.3	Heure de pointe soir.....	13
2.3.4	Analyses capacitaires statiques	14
2.3.5	Conditions de circulation.....	15
3	SITUATION DE REFERENCE	17
4	SITUATION PROJETEE	17
4.1	PRESENTATION DU PROJET	17
4.2	FLUX GENERES ET REPARTITION SPATIALE DES FLUX	18
4.3	ACCESSIBILITE AUTOMOBILE AU PROJET	19
4.4	TRAFIC AUTOMOBILE	20
4.4.1	Trafics Moyens Journaliers	20
4.4.2	Heure de pointe matin	21
4.4.3	Heure de pointe soir.....	21
4.4.4	Analyses capacitaires statiques	22
4.4.5	Conditions de circulation automobile	23
4.5	ACCESSIBILITE PAR LES TRANSPORTS EN COMMUN	25
4.6	ACCESSIBILITE PAR LES MODES ACTIFS	26

1 SITUATION ACTUELLE

1.1 LOCALISATION DU SITE ET DEFINITION DU PERIMETRE D'ETUDE

Le site du projet soumis à l'étude se situe à Saily-sur-la-Lys, commune de 4000 habitants contiguë à l'aire urbaine lilloise, ente les pôles d'Estaires et d'Armentières.

Au sein de la commune, le site du projet se situe sur un ensemble de parcelles agricoles au centre de la commune entre le bourg ancien et l'ancien hameau de l'Alieu, devenu lotissement important de la commune.

Le périmètre d'étude de l'impact du projet sur les conditions de circulations locales est défini sur la RD945, entre le carrefour avec la RD166 et celui avec la rue de Bruges, incluant tous les carrefours intermédiaires.

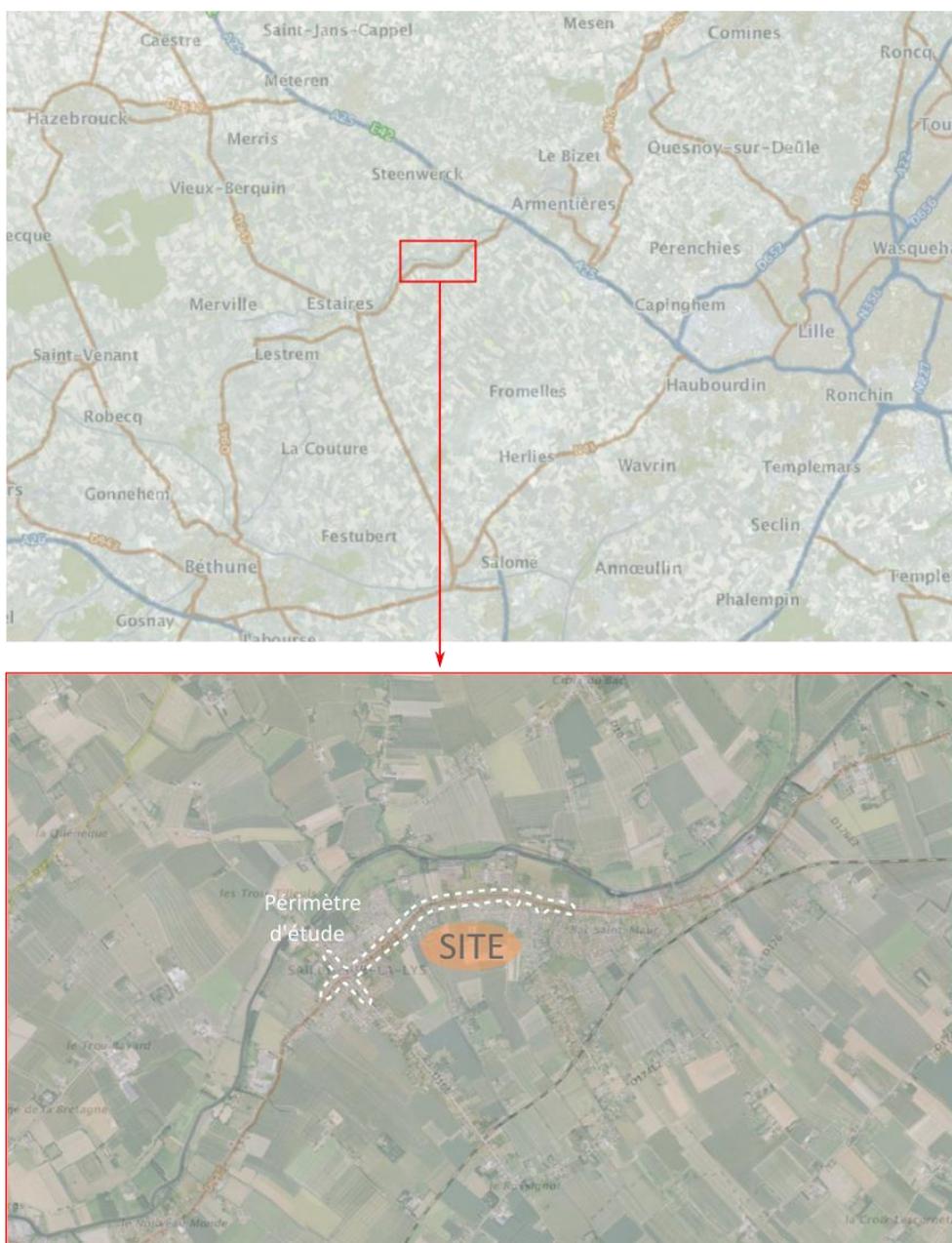


Figure 1 : Localisation et périmètre d'étude

1.2 ACCESSIBILITE PAR LES MODES DE DEPLACEMENT

1.2.1 Desserte automobile

La RD945 (rue de la Lys) est l'épine dorsale de la circulation communale. Cette voirie à vocation de desserte départementale relie Estaires au *sud-ouest* de la commune à Halluin, le long de la frontière belge, en passant par Armentières.

De par sa possibilité d'échange avec l'A25, cet axe irrigue l'arrière-pays d'Estaires (La Gorgue, Lestrem, Merville, Neuf Berquin) en lien avec le pôle d'emploi lillois. Cette fonction en fait un axe de transit, dont le flux croit en direction de l'A25, se chargeant dans chaque commune traversée.

La RD166 est une voirie secondaire servant de rabattement depuis les hameaux situés le long des axes parallèles à la RD945 (RD77, RD171) ou de voie de liaison entre ces axes.

Les autres voiries du périmètre d'étude sont des voies de desserte locales, majoritairement en impasse, desservant des parcelles majoritairement composées d'habitats individuels.

Le projet est directement accessible depuis :

- La rue des Chauds Fourneaux ;
- La rue Dormoire, prolongée par un chemin agricole ;
- La rue de Bruges.

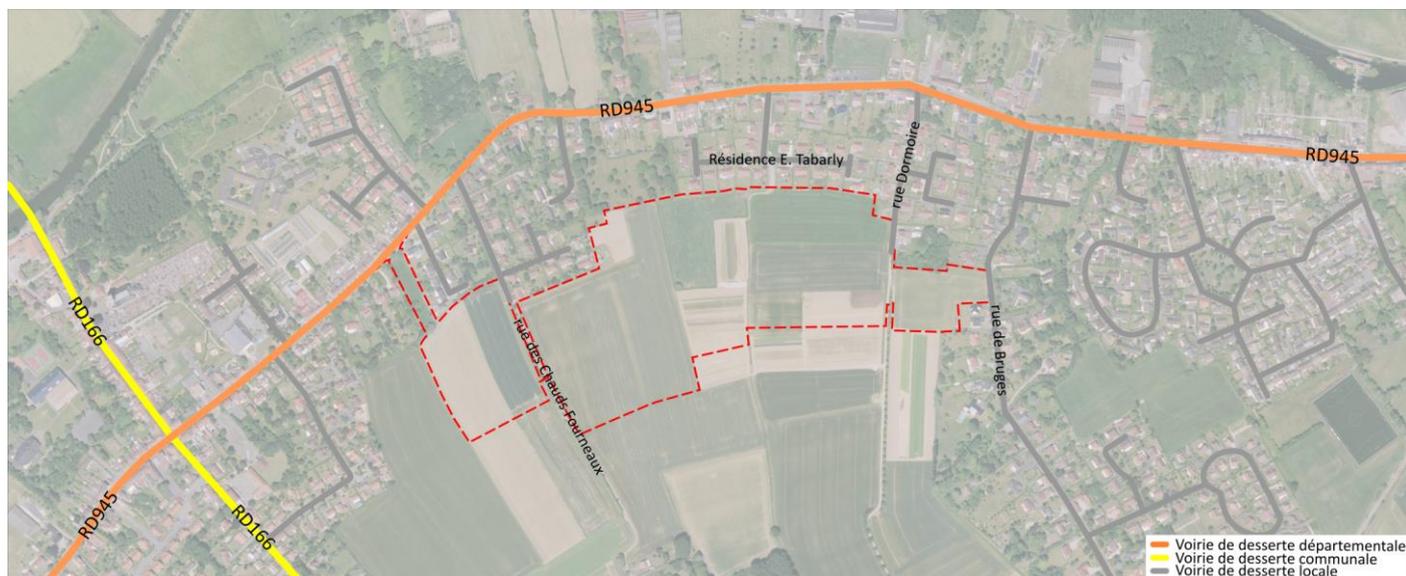


Figure 2 : Réseau viaire

1.2.2 Offre en transports en commun

L'offre en transport en commun dans le périmètre d'étude est portée par les lignes 110 et 111 du réseau Arc-en-Ciel 1 proposé par le Département du Nord.

Ces 2 lignes empruntent un tronç commun le long de la RD945 en traversant la commune de Saily-sur-la-Lys.

Les 2 arrêts les plus proches sont « Jean Monnet » et « Muguet », situés le long de la RD945 aux croisements avec les rues Jean Monnet et Muguet, à quelques centaines de mètres maximum du périmètre du projet.

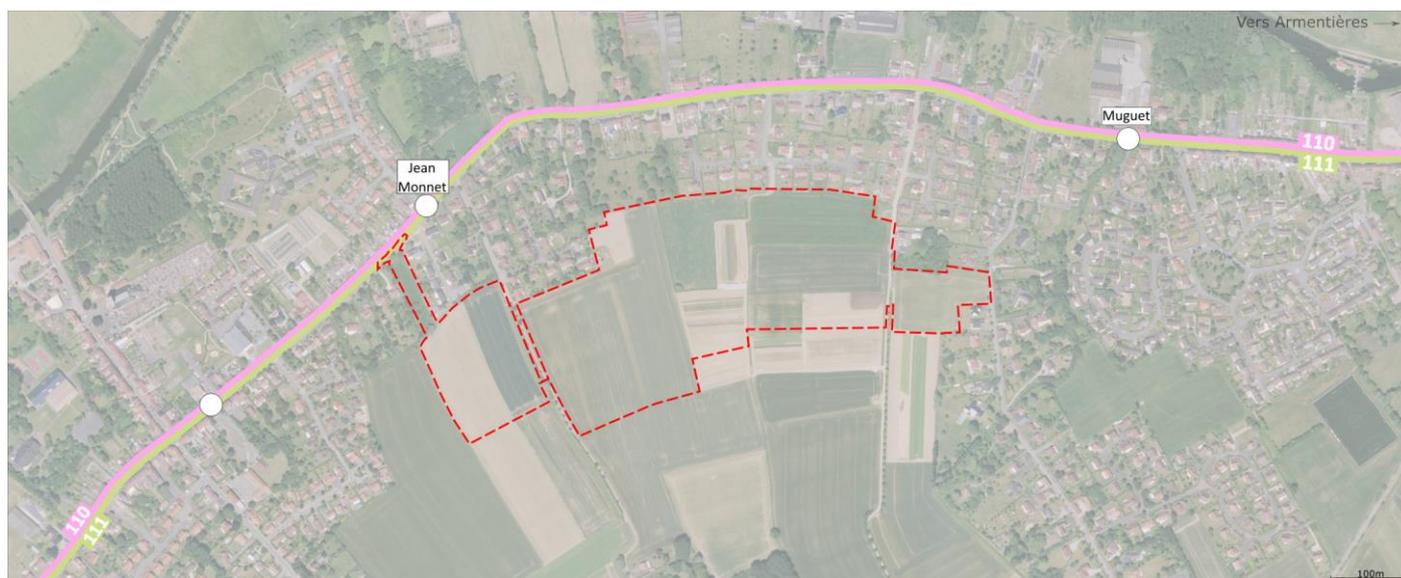


Figure 3 : Offre en transports en commun

Concernant la ligne 110, celle-ci propose 8 liaisons journalières vers Merville, dont 1 aux heures de pointe, et 9 liaisons vers Lille, dont 2 aux heures de pointe.

Concernant la ligne 111, celle-ci propose 12 liaisons journalières vers Merville, dont 2 aux heures de pointe, et 14 liaisons vers Armentières, dont 2 aux heures de pointe.

Une offre en transport en commun existe à distance satisfaisante du site mais ne peut pas être considérée comme concurrentielle par rapport à la voiture particulière pour les déplacements domicile-travail, notamment du fait des distances/temps (notamment avec le pôle d'emploi lillois) et de l'offre réduite.

Celle-ci est principalement à destination des scolaires et peut-être utilisée des publics captifs (absence de permis,...) ou exceptionnels (véhicule endommagé,..).

1.2.3 Circulation des modes actifs

1.2.3.1 Circulation piétonne

L'axe de la RD945 est correctement doté en trottoirs viabilisés permettant de relier le centre-bourg aux lotissements à l'est. Un accès dédié aux piétons sera également disponible via la résidence Eric Taberly au nord du projet.

La rue de Bruges n'est dotée que d'un trottoir viabilisé d'un côté, suffisant pour la desserte de la zone d'habitat.

Les rues des Chauds Fourneaux et Dormoire en partie, desservant peu d'habitats ne sont pas aménagées pour les circulations piétonnes.

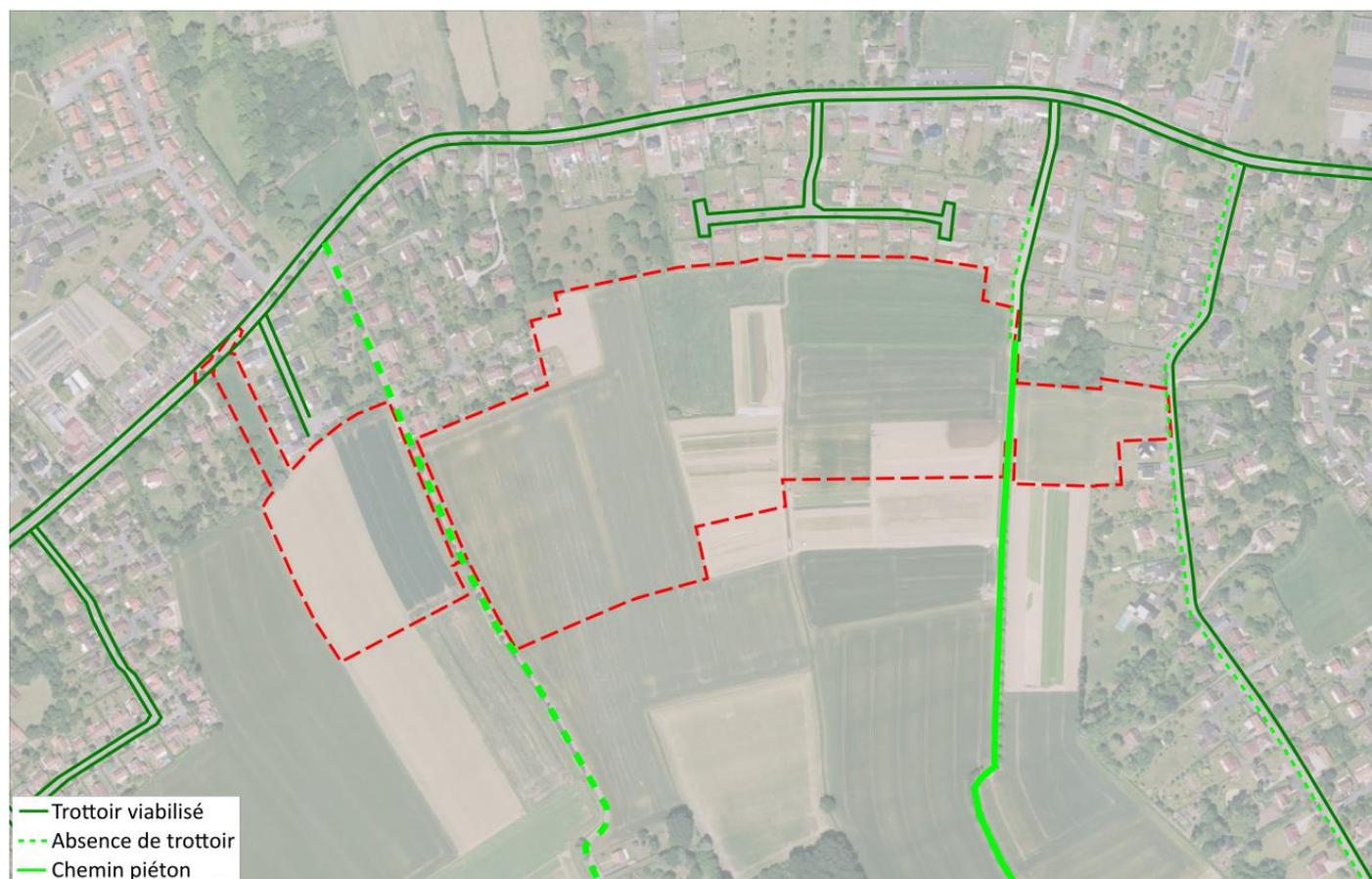


Figure 4 : Aménagements piétons

1.2.3.2 Circulation cyclable

Le périmètre d'étude n'est pas doté d'aménagements spécifiques destinés à l'usage des cyclistes.

Plusieurs itinéraires cyclables locaux, empruntant des voiries peu fréquentées (RD166, rue du Bac St-Maur, rue Bataille) et le chemin de halage de la Lys permettent une pratique récréative du vélo.

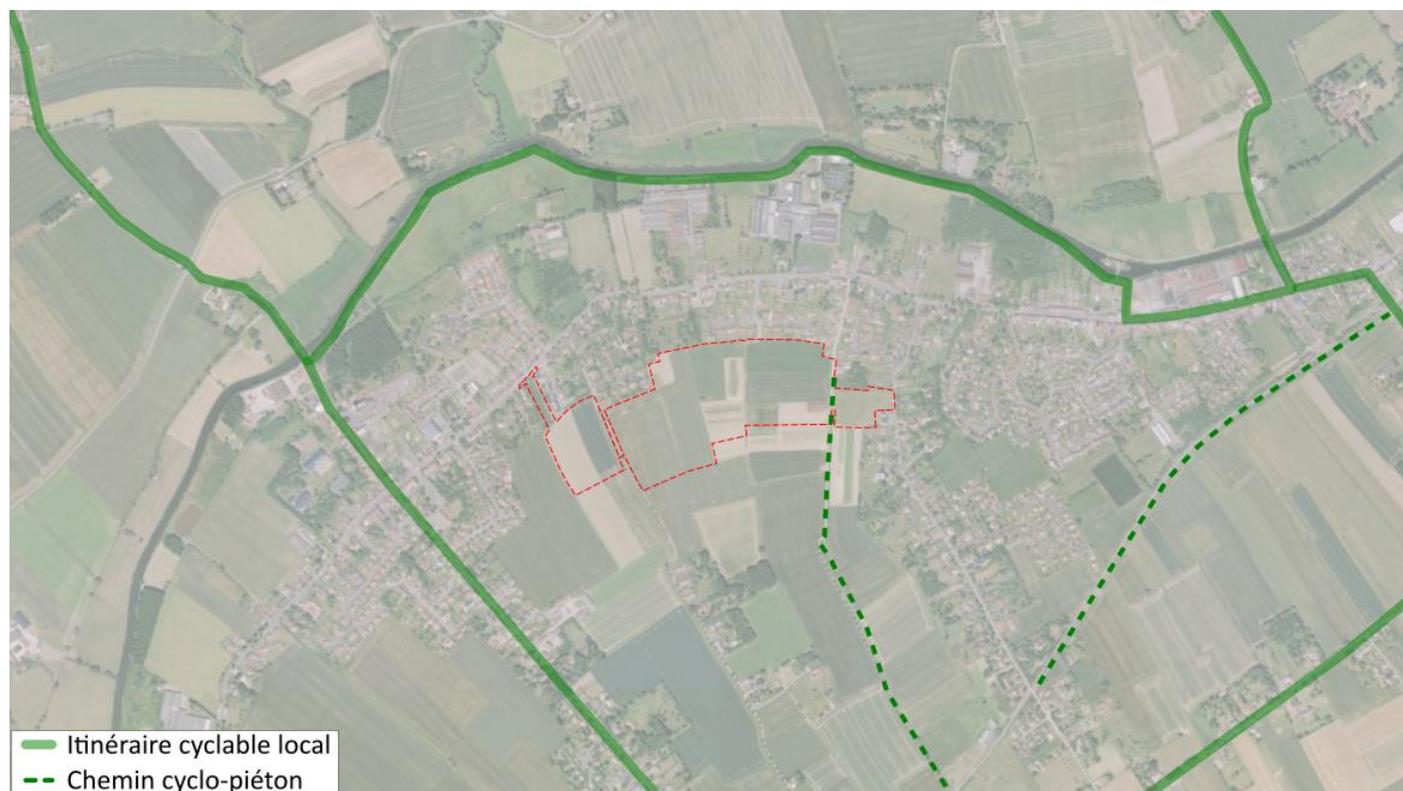


Figure 5 : Aménagements cyclables

Ce mode de déplacement ne peut être utilisé pour une part significative dans les déplacements domicile-travail hors du périmètre communal.

1.3 TRAFIC AUTOMOBILE

Le trafic automobile dans le périmètre d'étude a été relevé selon 2 méthodologies :

Des comptages automatiques sur la RD945, à proximité de la résidence Éric Tabarly, et sur la rue de Bruges entre le 30/01/2020 et le 05/02/2020 compris ;

- Des comptages directionnels aux heures de pointe (7h-9h et 17h-19h) sur les carrefours :
- RD945 x RD145 ;
- RD945 x résidence Éric Tabarly ;
- RD945 x rue des Chauds Fourneaux ;
- RD945 x rue de Bruges ;
- RD945 x rue Dormoire.

1.3.1 Trafics Moyens Journaliers

Les trafics moyens journaliers (TMJ) sur l'ensemble des voiries du périmètre d'étude ont été extrapolés sur les comptages directionnels par des ratios issus des comptages automatiques hebdomadaire. Ces TMJ permettent de rendre compte des volumes journaliers double-sens tous véhicules (TV) que supportent les voiries afin d'analyser l'adéquation du flux, flux automobile et flux PL, avec la hiérarchie de la voie. Sur la base des données recueillies pour la présente étude, les TMJ dans le périmètre d'étude sont les suivants :

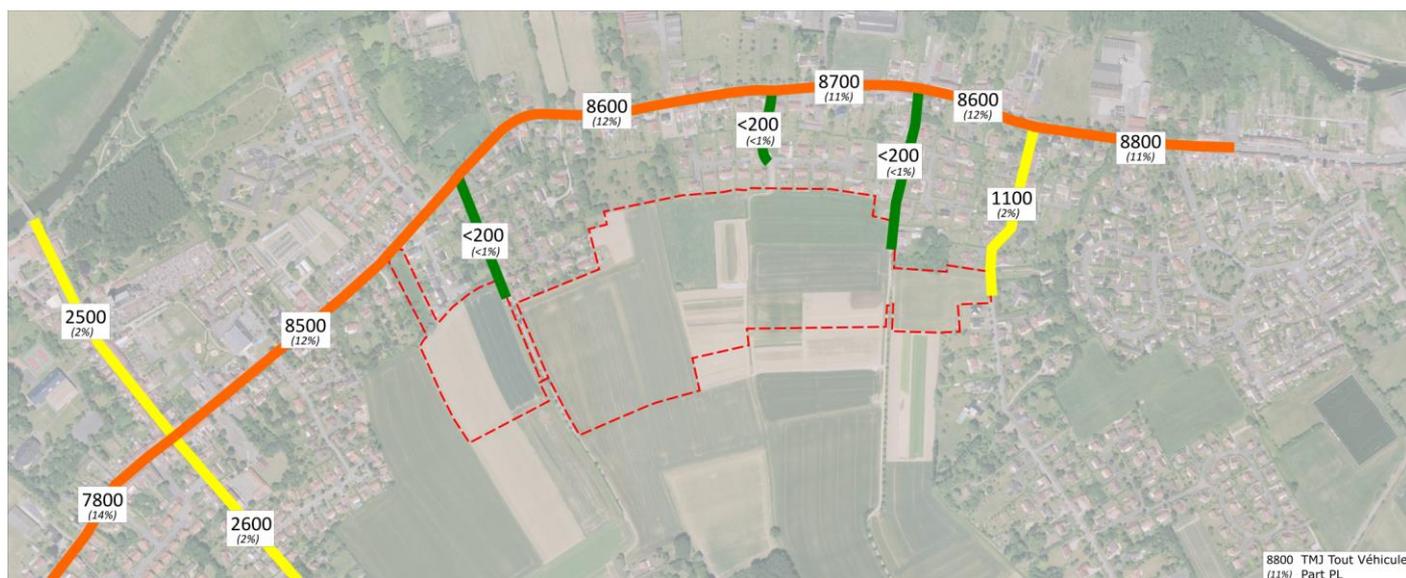


Figure 6 : Trafic Moyen Journalier actuel

Les volumes de trafic sont conformes à la hiérarchie du réseau viaire avec une dorsale supportant le trafic principal, conforme à son gabarit, un axe de rabattement supportant un trafic modéré et des voiries de dessertes locales supportant un trafic faible. Malgré un trafic modéré sur la RD945, la part de PL est relativement importante, en lien avec l'A25 et la desserte du périmètre d'activité d'Estaires.

1.3.2 Heure de pointe matin

La RD945 présente une pendularité marquée vers les pôles d'emplois d'Armentières et Lille, avec un contresens vers Estaires non-négligeable. Le volume de trafic d'environ 750 uvp² double-sens, composé d'environ 60 PL est conforme au gabarit et à la hiérarchie de la voie mais le trafic PL est important dans le contexte de traversée urbaine.

Il est notable que la RD945 se charge après le carrefour avec la RD166, celle-ci fonctionnant en rabattement, depuis le *nord*, et en échange, depuis le *sud*.

La rue de Bruges supporte un trafic faible inférieur à 100 uvp, principalement orienté vers la RD945, marquant sa fonction de desserte de la zone d'habitat individuel connexe.

Les autres voiries locales, rue des Chauds Fourneaux, résidence Éric Tabarly et rue Dormoire supportent un trafic très faible inférieur à 50 uvp double sens.

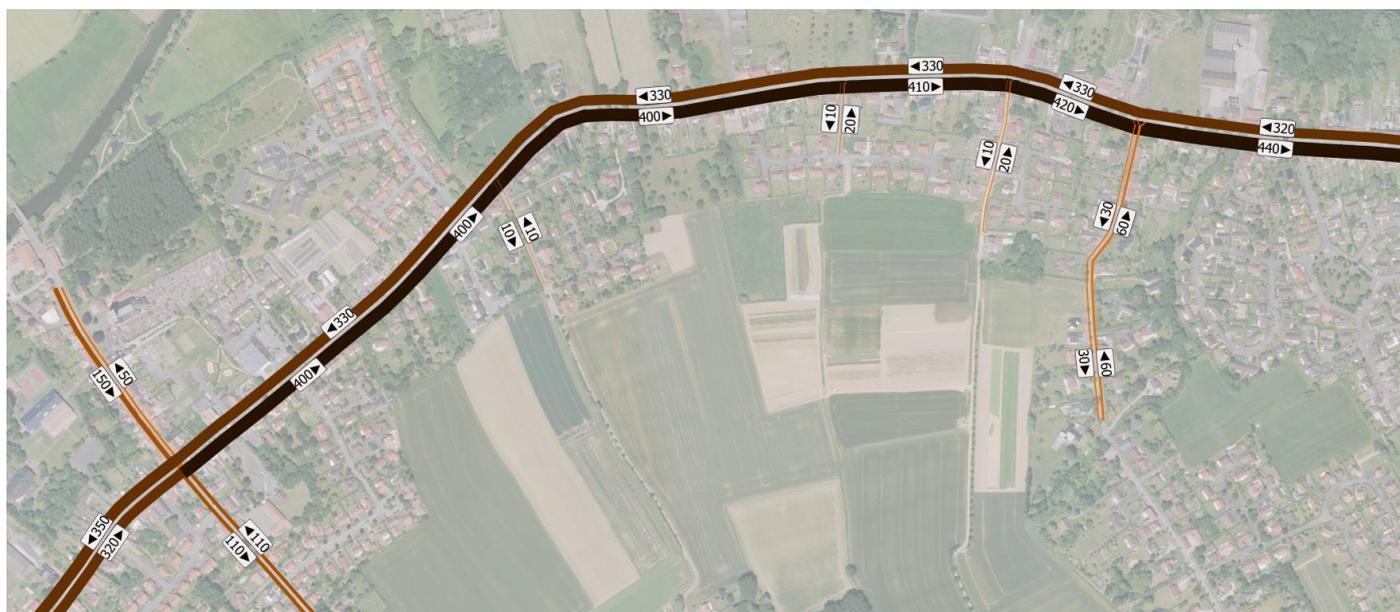


Figure 7 : Trafic actuel en HPM (uvp/h)

² Unité de Véhicules Particuliers (1 VP = 1 uvp, 1 PL = 2 uvp, 1 vélo = 1/2 uvp)

1.3.3 Heure de pointe soir

L'heure de pointe du soir est marquée par la pendularité depuis les pôles d'emploi de Lille et Armentières, avec un trafic d'environ 900 uvp double-sens sur l'axe de la RD945.

Ce volume de trafic modéré pour le gabarit de la voirie supporte, de façon moindre (entre 7% et 8%), un trafic PL important en lien avec l'A25.

La RD166 supporte un trafic faible à modéré d'environ 250 uvp avec une part PL négligeable, similaire à l'HPM, sans pendularité marquée renforçant sa fonction d'échange.

La rue de Bruges est marquée par le flux de retour du travail, avec toutefois un volume de trafic faible d'environ 100 uvp sans circulation de PL.

Come en HPM, les autres voiries de desserte locale supportent un trafic faible d'une dizaine de véhicules.

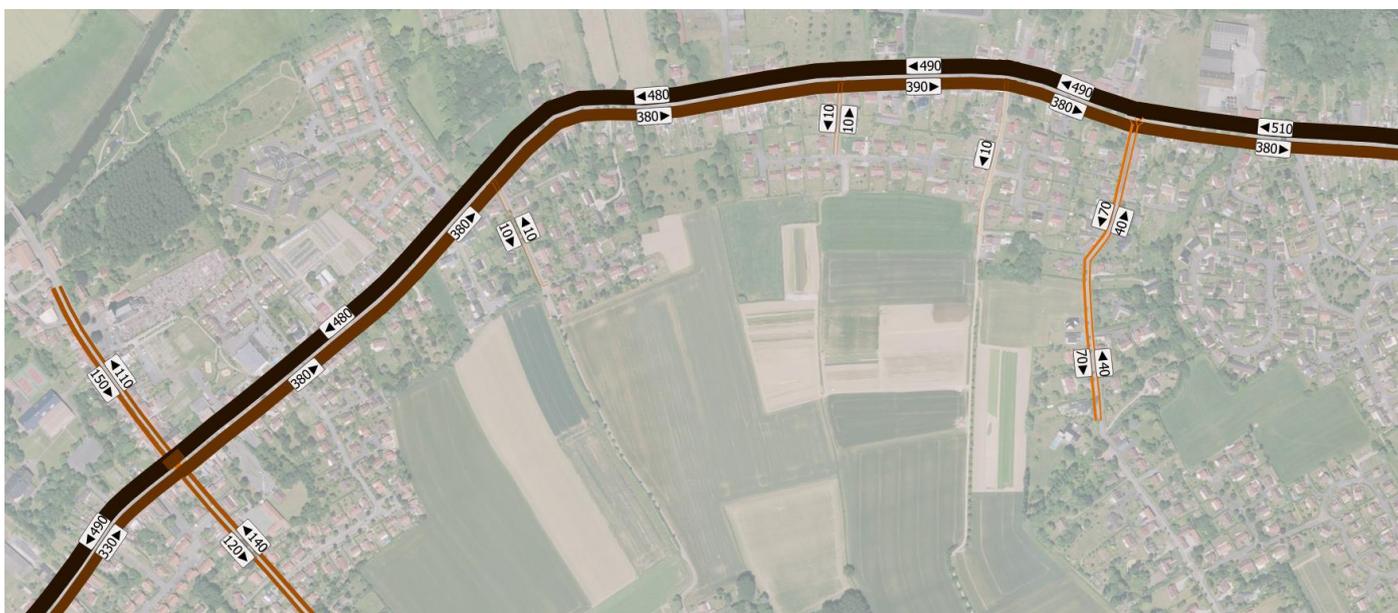


Figure 8 : Trafic actuel en HPS (vp/h)

1.3.4 Analyses capacitaires statiques

Les analyses capacitaires statiques des carrefours à feux RD945 x RD166 et RD945 x rue Dormoire ont été réalisées selon la méthodologie CERTU pour ce type d'aménagement.

Les analyses capacitaires des carrefours en stop RD945 x rue des Chauds Fourneaux, D945 x résidence Eric Tabarly et RD945 rue de Bruges ont été réalisées selon la méthode des créneaux critiques.



Figure 9 : Analyses capacitaires actuelle en HPM



Figure 10 Analyses capacitaires actuelle en HPS

Tous les carrefours du périmètre d'étude disposent de réserves de capacité confortables.

1.3.5 Conditions de circulation

1.3.5.1 Heure de pointe matin

Les conditions de circulation dans le périmètre d'étude sont fluides.

Aucune remontée de file significative ne se forme aux carrefours à feux entre la RD945, la demande est écoulee sur chaque phase de feux.

Carrefour RD945 x rue des Moulins	Demande	Offre	Déficit	Retard (en secondes)		Remontée (en mètres)	
	Moy	Moy	Moy	Moy	Max	Moy	Max
MoulinsNord	144	145	-	27	55	9	44
RD945ouest	279	281	-	9	27	10	60
MoulinsSud	108	106	-	26	55	5	36
RD945est	294	300	-	10	29	12	82

Carrefour RD945 x rue des Chauds Fourneaux	Demande	Offre	Déficit	Retard (en secondes)		Remontée (en mètres)	
	Moy	Moy	Moy	Moy	Max	Moy	Max
rue des chauds Fourneaux	12	13	-	1	3	0	0

Carrefour RD945 x résidence Eric Tabarly	Demande	Offre	Déficit	Retard (en secondes)		Remontée (en mètres)	
	Moy	Moy	Moy	Moy	Max	Moy	Max
residence Eric Tabarly	18	18	-	0	2	0	0

Carrefour RD945 x rue Dormoire	Demande	Offre	Déficit	Retard (en secondes)		Remontée (en mètres)	
	Moy	Moy	Moy	Moy	Max	Moy	Max
RD945 ouest	374	369	-	5	17	3	62
RD945 est	287	293	-	5	16	3	54
Dormoire	23	23	-	28	56	0	8

Carrefour RD945 x rue de Bruges	Demande	Offre	Déficit	Retard (en secondes)		Remontée (en mètres)	
	Moy	Moy	Moy	Moy	Max	Moy	Max
rue de Bruges	54	56	-	0	1	0	0

1.3.5.2 Heure de pointe soir

Comme en HPM, les conditions de circulation dans le périmètre d'étude sont fluides.

Aucune remontée de file significative ne se forme aux carrefours à feux entre la RD945, la demande est écoulee sur chaque phase de feux.

Carrefour RD945 x rue des Moulins	Demande	Offre	Déficit	Retard (en secondes)		Remontée (en mètres)	
	Moy	Moy	Moy	Moy	Max	Moy	Max
MoulinsNord	153	146	-	28	55	8	45
RD945ouest	309	307	-	10	28	10	56
MoulinsSud	140	140	-	27	55	8	49
RD945est	453	452	-	12	30	20	92

Carrefour RD945 x rue des Chauds Fourneaux	Demande	Offre	Déficit	Retard (en secondes)		Remontée (en mètres)	
	Moy	Moy	Moy	Moy	Max	Moy	Max
rue des chauds Fourneaux	8	8	-	1	3	0	0

Carrefour RD945 x résidence Eric Tabarly	Demande	Offre	Déficit	Retard (en secondes)		Remontée (en mètres)	
	Moy	Moy	Moy	Moy	Max	Moy	Max
residence Eric Tabarly	12	12	-	1	2	0	0

Carrefour RD945 x rue Dormoire	Demande	Offre	Déficit	Retard (en secondes)		Remontée (en mètres)	
	Moy	Moy	Moy	Moy	Max	Moy	Max
RD945 ouest	363	362	-	6	18	3	55
RD945 est	461	460	-	5	17	5	66
Dormoire	4	4	-	8	17	0	0

Carrefour RD945 x rue de Bruges	Demande	Offre	Déficit	Retard (en secondes)		Remontée (en mètres)	
	Moy	Moy	Moy	Moy	Max	Moy	Max
rue de Bruges	43	43	-	0	1	0	0

2 SITUATION DE RÉFÉRENCE

Aucun projet porté à connaissance n'est susceptible d'avoir un impact significatif sur les conditions de circulation dans le périmètre d'étude.

Afin de prendre en compte l'urbanisation progressive du programme, nous avons pris l'hypothèse d'une réalisation et d'un fonctionnement complet à l'horizon 2025. Sur la base d'une augmentation annuelle de 0,8% du trafic automobile, l'augmentation de trafic sur le réseau principal sera d'environ 4% par rapport à la situation actuelle, ce qui constitue la situation de référence.

3 SITUATION PROJETEE

3.1 PRESENTATION DU PROJET

Le projet consiste en l'aménagement d'un programme immobilier mixte habitat/service/scolaire sur environ 16 hectares en recul de la RD945.



Figure 11 : Plan masse du projet

En complément d'un habitat multiforme, ce programme comporte un projet de équipement public, de maison de santé et de groupe scolaire d'environ 150 élèves, en relocalisation du groupe scolaire public actuelle située dans le centre-bourg.

Le programme d'habitat projeté est constitué de 285 logements, dont 131 en locatif ou en accession sociale.

3.2 FLUX GENERES ET REPARTITION SPATIALE DES FLUX

Concernant les logements, les flux générés aux heures de pointe par le projet ont été déterminés sur la base des données statistiques de l'INSEE pour la commune de Saily-sur-la-Lys, ainsi que de la répartition horaire généralement constatée pour les déplacements domicile-travail. Les données statistiques sont les suivantes :

- Une part modale VP de 87% pour les déplacements domicile-travail ;
- Un nombre moyen d'habitant par logement de 2,6 ;
- Une part des actifs par habitant de 60% ;
- Une part des actifs ayant un emploi de 66% ;
- Une valorisation du programme de primo-accédant et d'apports de jeunes ménages de 10% ;

La répartition horaire des flux automobiles généralement constatée pour les déplacements domicile travail est la suivante :

- Heure de pointe matin : 62% en génération et 7 % en attraction ;
- Heure de pointe soir : 14 % en génération et 42 % en attraction ;

Afin de tenir compte de la relocalisation du groupe scolaire, 30 véhicules liés à ces sites ont été ajoutés aux heures de pointe.

Sur la base d'un programme maximaliste de 285 logements, les flux en lien avec celui-ci aux heures de pointes sont estimés à :

- Heure de pointe matin : 160 véhicules en génération et 50 en attraction ;
- Heure de pointe soir : 70 véhicules en génération et 110 en attraction ;

Les itinéraires des flux automobiles aux heures de pointe ont été définis sur la base des données MOBPRO 2014 (déplacements domicile-travail) en lien avec la commune de Saily-sur-la-Lys.



Figure 12 : Répartition OD des flux domicile-travail

3.3 ACCESSIBILITE AUTOMOBILE AU PROJET

Afin de ne pas concentrer les flux sur des points de connexion au réseau viaire actuel, le projet sera accessible par 4 voiries distinctes :

- La rue de Bruges, avec l'aménagement d'un carrefour en « T » géré par stop ;
- La rue Dormoire prolongée ;
- La rue des Chauds Fourneaux prolongée ;
- Une nouvelle voirie créée à l'ouest de la cité du Maréchal Leclerc, dont la connexion avec la RD945 est envisagée avec un carrefour giratoire dont le dimensionnement et l'implantation seront validés par les services du Conseil Départemental du Pas-de-Calais.

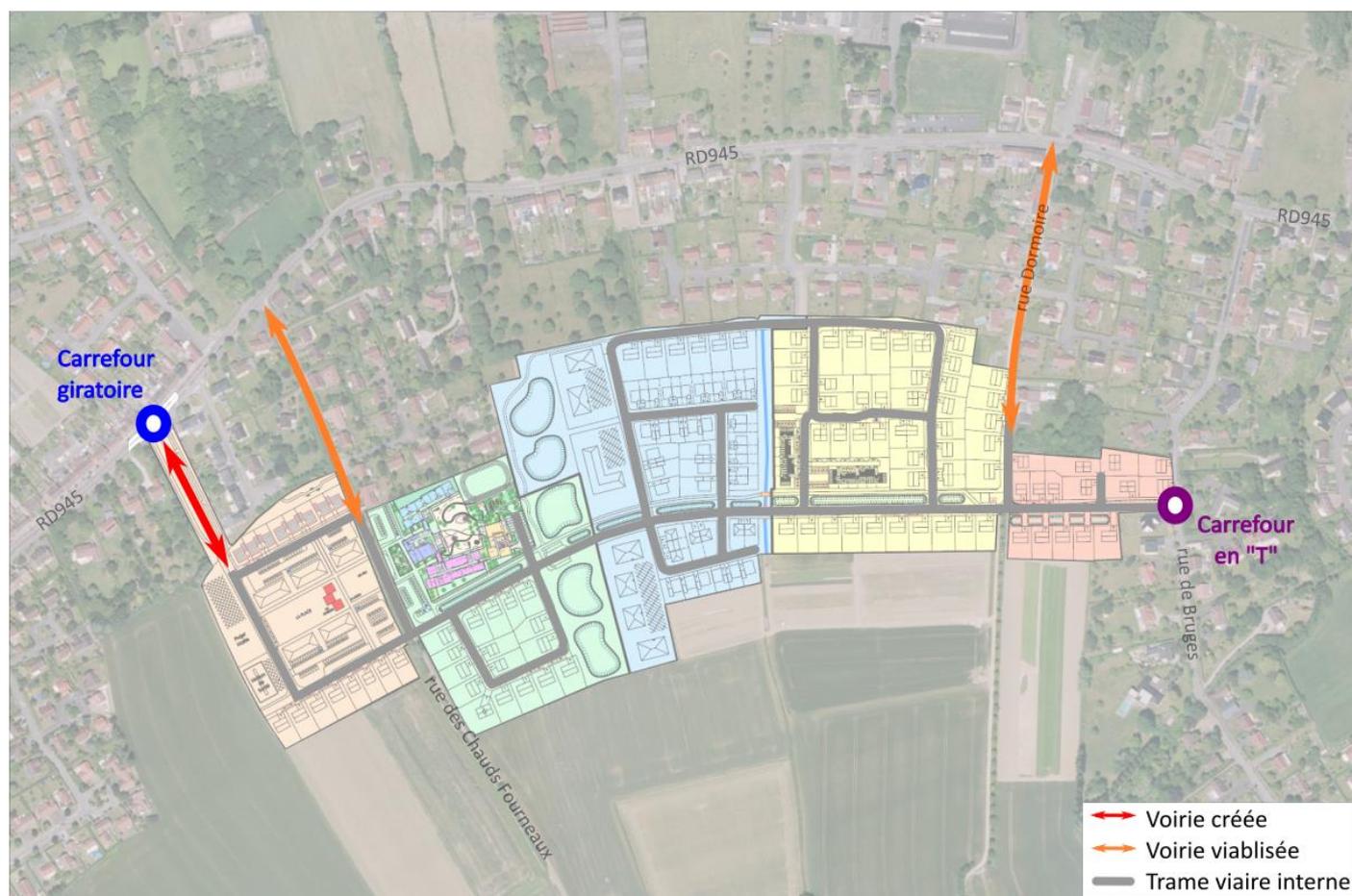


Figure 13 : Accessibilité automobile au projet

La desserte inter-lots sera réalisée par une voirie à double-sens de circulation aménagée entre la RD945 et la rue de Bruges, sur laquelle se connecteront les voiries de dessertes internes de chaque lot.

Du fait du caractère rectiligne de la voirie, ainsi que de sa potentielle utilisation pour un trafic de transit entre la RD945 et la rue de Bruges, dont le volume évalué est toutefois relativement faible, cette voirie devra être aménagée selon des caractéristiques de « zone 30 » afin de créer des conditions de circulations apaisées mais permettant sa fonction de desserte. En complément les voiries de desserte internes pourront être aménagées en zone de rencontre afin de réduire l'emprise du mode automobile.

3.4 TRAFIC AUTOMOBILE

3.4.1 Trafics Moyens Journaliers

L'augmentation de trafic liée à l'aménagement du programme ne modifie pas la hiérarchie du réseau viaire.

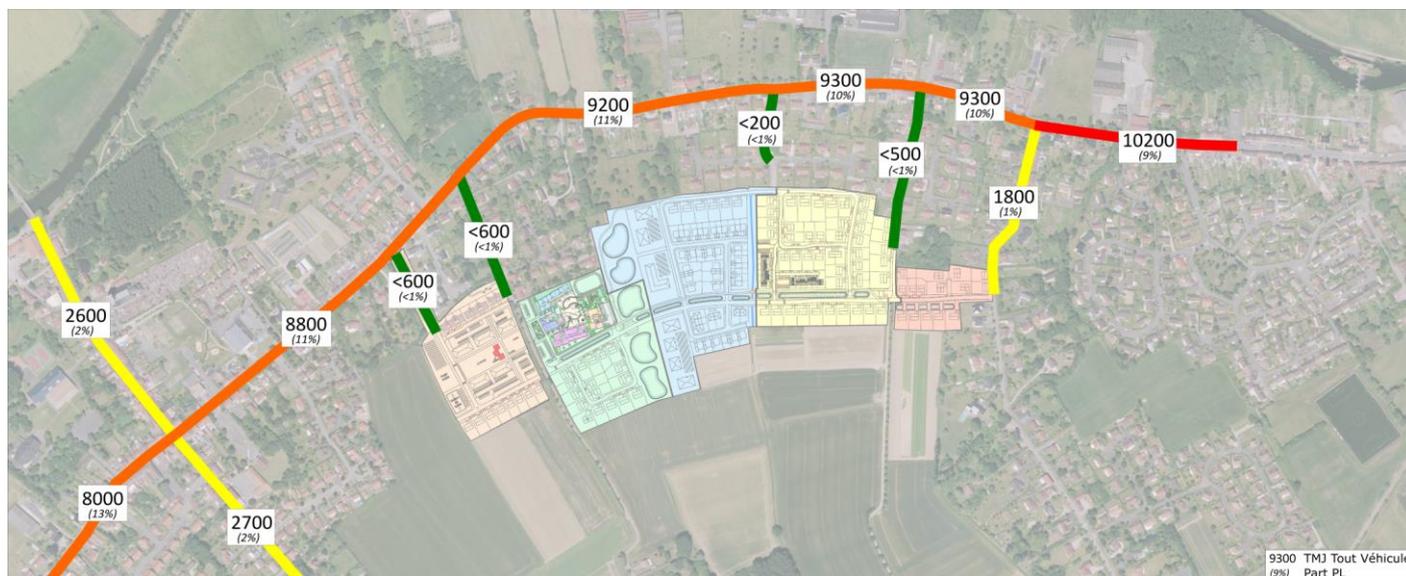


Figure 14 : Trafic Moyen Journalier projeté

L'augmentation de trafic sur la RD945 est modérée (environ 10% au maximum en direction d'Armentières en tenant compte de l'augmentation annuelle du trafic par rapport à la situation actuelle), confortant sa fonction de collectrice des déplacements domicile-travail entre Estaires et Armentières. L'augmentation du trafic VL fait mécaniquement baisser la part des PL, qui reste toutefois élevée pour un transit en milieu urbain. La relocalisation du groupe scolaire compense légèrement l'augmentation du trafic sur le tronçon ouest de la RD945.

La rue de Bruges supporte une augmentation significative (63%) de son trafic journalier, celui-ci étant actuellement faible en lien avec les zones pavillonnaires proches. Cette voirie étant le point d'entrée/sortie du programme depuis/vers les principaux pôles d'emploi de la commune (Lille et Armentières), elle capte une part importante des flux du programme sans toutefois que le niveau de trafic journalier n'en fasse un axe à grande circulation.

La nouvelle voirie d'accès à la phase 1A, ainsi que la rue des Chauds Fourneaux, supportent un trafic modéré, comprenant les flux en lien avec des déplacements domicile-travail, les flux en lien avec l'équipement public et le groupe scolaire et une part des flux entre la rue de Bruges et la RD945 qui pourra utiliser le réseau viaire du programme pour shunter le carrefour rue de Bruges x RD945. Au vu des volumes de trafic considérés, **il n'apparaît pas utile de mettre en œuvre des mesures lourdes de contraintes de trafic (chicanes, plateaux, ralentisseurs,) spécifiques à la dissuasion du transit.**

3.4.4 Analyses capacitaires statiques

L'évolution des trafics dans le périmètre d'étude ne modifie pas de façon significative les réserves de capacité des carrefours existants dans le périmètre d'étude, ceux-ci conservant des réserves de capacité confortables.

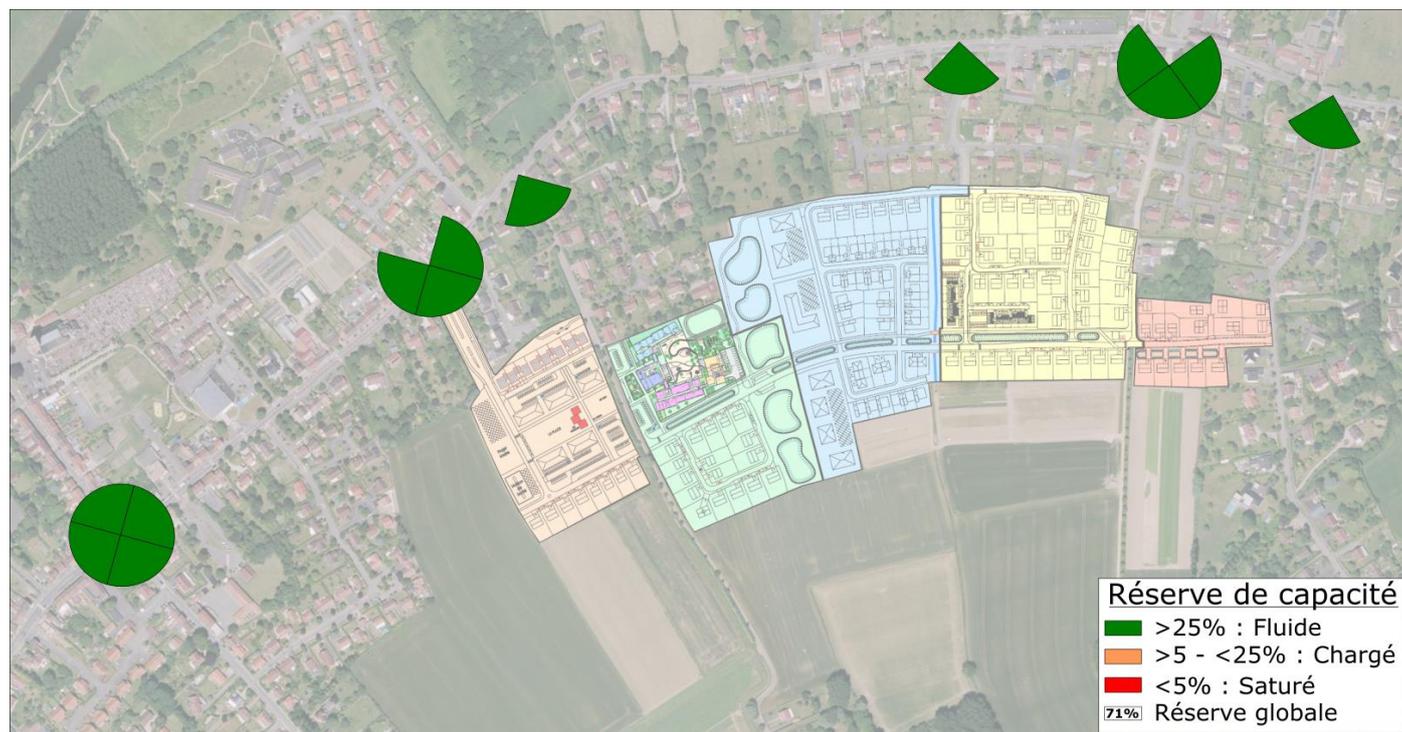


Figure 17 : Analyse capacitaire projetée en HPM

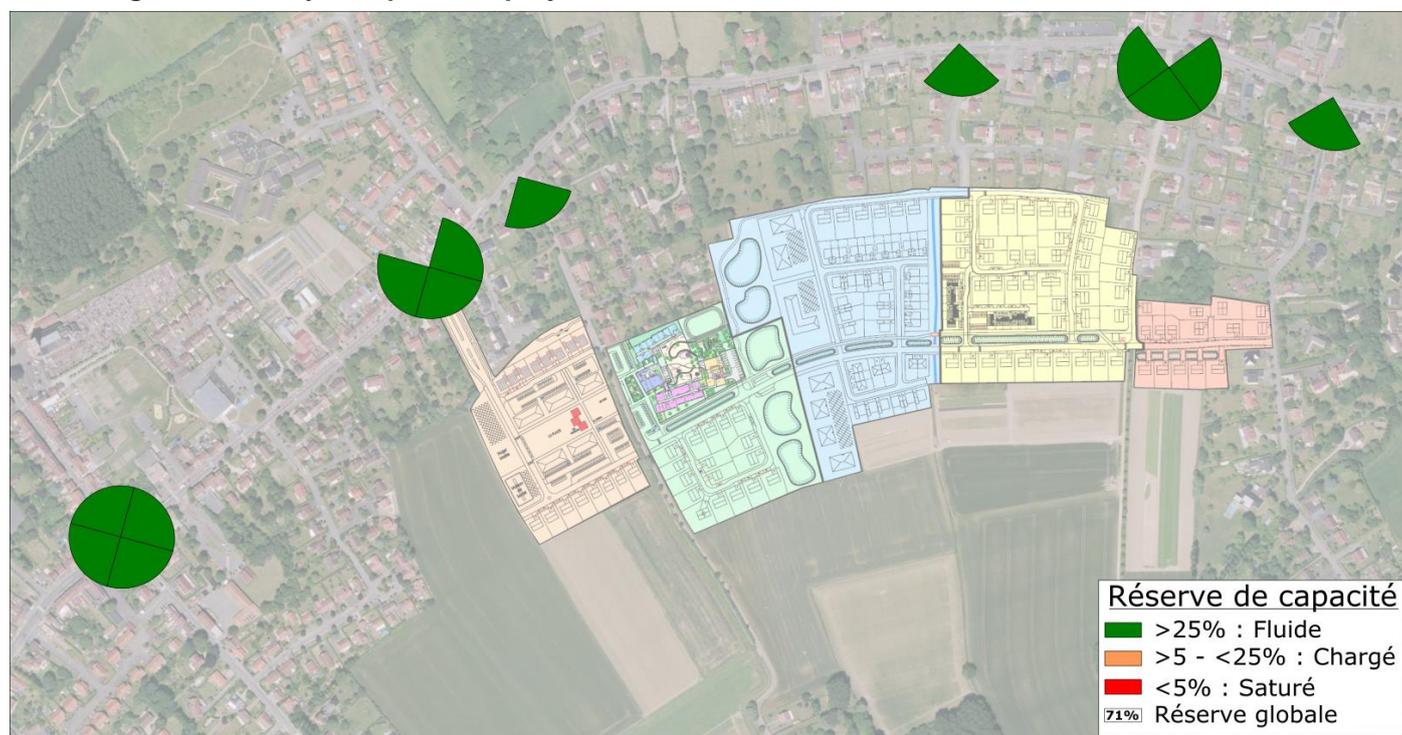


Figure 18 : Analyse capacitaire projetée en HPS

Concernant l'aménagement du carrefour giratoire sur la RD945 au débouché de la nouvelle voirie venant de la phase 1A, dont l'implantation doit être validée par les services du CD62, l'analyse capacitaire statique basée sur une géométrie théorique standard contraignante en milieu urbain réalisée avec le logiciel GIRABASE.

3.4.5 Conditions de circulation automobile

3.4.5.1 Heure de pointe matin

L'aménagement du projet ne modifie pas les conditions de circulation dans le périmètre d'étude qui demeurent fluides en HPM.

Aucun carrefour ne présente de déficit de capacité ou de remontée de file significative.

Carrefour RD945 x rue des Moulins	Demande	Offre	Déficit	Retard (en secondes)		Remontée (en mètres)	
	Moy	Moy	Moy	Moy	Max	Moy	Max
MoulinsNord	149	152	-	28	55	9	52
RD945ouest	286	283	-	9	27	9	63
MoulinsSud	122	124	-	26	53	7	42
RD945est	326	328	-	10	28	12	69

Carrefour RD945 x rue des Chauds Fourneaux	Demande	Offre	Déficit	Retard (en secondes)		Remontée (en mètres)	
	Moy	Moy	Moy	Moy	Max	Moy	Max
rue des chauds Fourneaux	153	155	-	1	3	0	16

Carrefour RD945 x résidence Eric Tabarly	Demande	Offre	Déficit	Retard (en secondes)		Remontée (en mètres)	
	Moy	Moy	Moy	Moy	Max	Moy	Max
residence Eric Tabarly	18	18	-	1	2	0	0

Carrefour RD945 x rue Dormoire	Demande	Offre	Déficit	Retard (en secondes)		Remontée (en mètres)	
	Moy	Moy	Moy	Moy	Max	Moy	Max
RD945 ouest	482	484	-	6	18	5	81
RD945 est	311	309	-	4	16	3	57
Dormoire	23	23	-	29	57	0	7

Carrefour RD945 x rue de Bruges	Demande	Offre	Déficit	Retard (en secondes)		Remontée (en mètres)	
	Moy	Moy	Moy	Moy	Max	Moy	Max
rue de Bruges	115	121	-	1	2	0	0

3.4.5.2 Heure de pointe soir

Comme en HPM, l'aménagement du projet ne modifie pas les conditions de circulation dans le périmètre d'étude qui demeurent fluides en HPS.

Aucun carrefour ne présente de déficit de capacité ou de remontée de file significative

Carrefour RD945 x rue des Moulins	Demande	Offre	Déficit	Retard (en secondes)		Remontée (en mètres)	
	Moy	Moy	Moy	Moy	Max	Moy	Max
MoulinsNord	164	166	-	28	54	10	48
RD945ouest	326	324	-	10	28	11	70
MoulinsSud	151	149	-	27	55	9	44
RD945est	476	488	-	11	31	22	94

Carrefour RD945 x rue des Chauds Fourneaux	Demande	Offre	Déficit	Retard (en secondes)		Remontée (en mètres)	
	Moy	Moy	Moy	Moy	Max	Moy	Max
rue des chauds Fourneaux	25	25	-	1	3	0	2

Carrefour RD945 x résidence Eric Tabarly	Demande	Offre	Déficit	Retard (en secondes)		Remontée (en mètres)	
	Moy	Moy	Moy	Moy	Max	Moy	Max
residence Eric Tabarly	12	12	-	1	2	0	0

Carrefour RD945 x rue Dormoire	Demande	Offre	Déficit	Retard (en secondes)		Remontée (en mètres)	
	Moy	Moy	Moy	Moy	Max	Moy	Max
RD945 ouest	392	389	-	5	18	3	65
RD945 est	483	494	-	5	17	6	74
Dormoire	4	4	-	14	62	0	3

Carrefour RD945 x rue de Bruges	Demande	Offre	Déficit	Retard (en secondes)		Remontée (en mètres)	
	Moy	Moy	Moy	Moy	Max	Moy	Max
rue de Bruges	60	59	-	0	1	0	0

3.5 ACCESSIBILITÉ PAR LES TRANSPORTS EN COMMUN

Malgré l'attrait relativement faible de ce mode de déplacement dans le cadre du projet, son accessibilité doit toutefois être relativement aisée pour les publics captifs et exceptionnels.

Les arrêts « Muguet » et « Jean Monnet » sont situés à des distances/temps acceptables, environ 10 minutes de marche à pied, pour les phases 1A, 1B, 3 et une partie de la phase 2B.

Afin de garantir une accessibilité satisfaisante pour le reste du projet, et en accompagnement d'une densification arrièrre de la « cité Éric Tabarly », l'implantation d'un arrêt supplémentaire le long de la RD945 pourrait permettre de mailler cette nouvelle centralité de la commune.

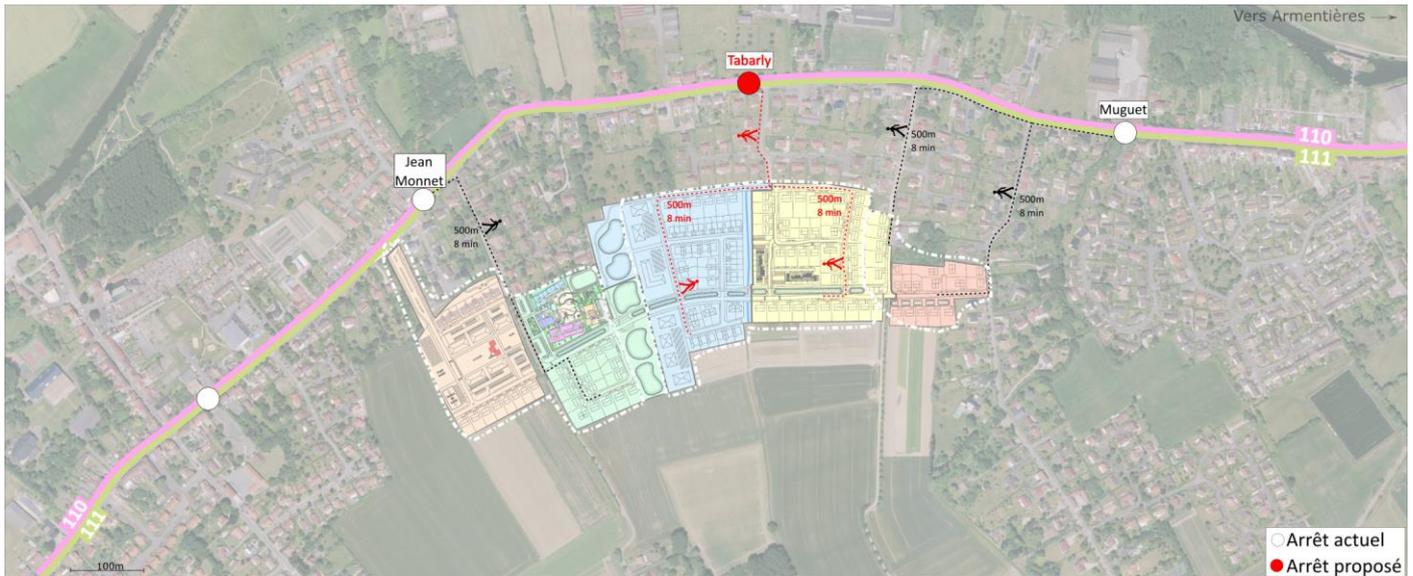


Figure 19 : Accessibilité par les transports en commun

Les cheminements vers les arrêts de transport en commun devront être sécurisés, notamment vis-à-vis des publics les plus faibles, dans l'offre et le dimensionnement des trottoirs proposés.

3.6 ACCESSIBILITÉ PAR LES MODES ACTIFS

Le programme prévoit l'aménagement de trottoirs confortables dimensionnés au minimum selon les normes PMR le long de toutes les voiries internes du projet.

En complément, une trame mode doux spécifique est prévue afin de relier les différents lots au groupe scolaire et à la place.

Les liaisons avec le réseau local se feront par les trottoirs au niveau des accès de la rue de Bruges, de la rue Dormoire, de la rue des Chauds Fourneaux et de la nouvelle voirie. Une liaison exclusivement modes doux avec la cité Éric Tabarly permettra de créer une liaison courte avec la RD945, en lien potentiel avec le nouvel arrêt de bus.

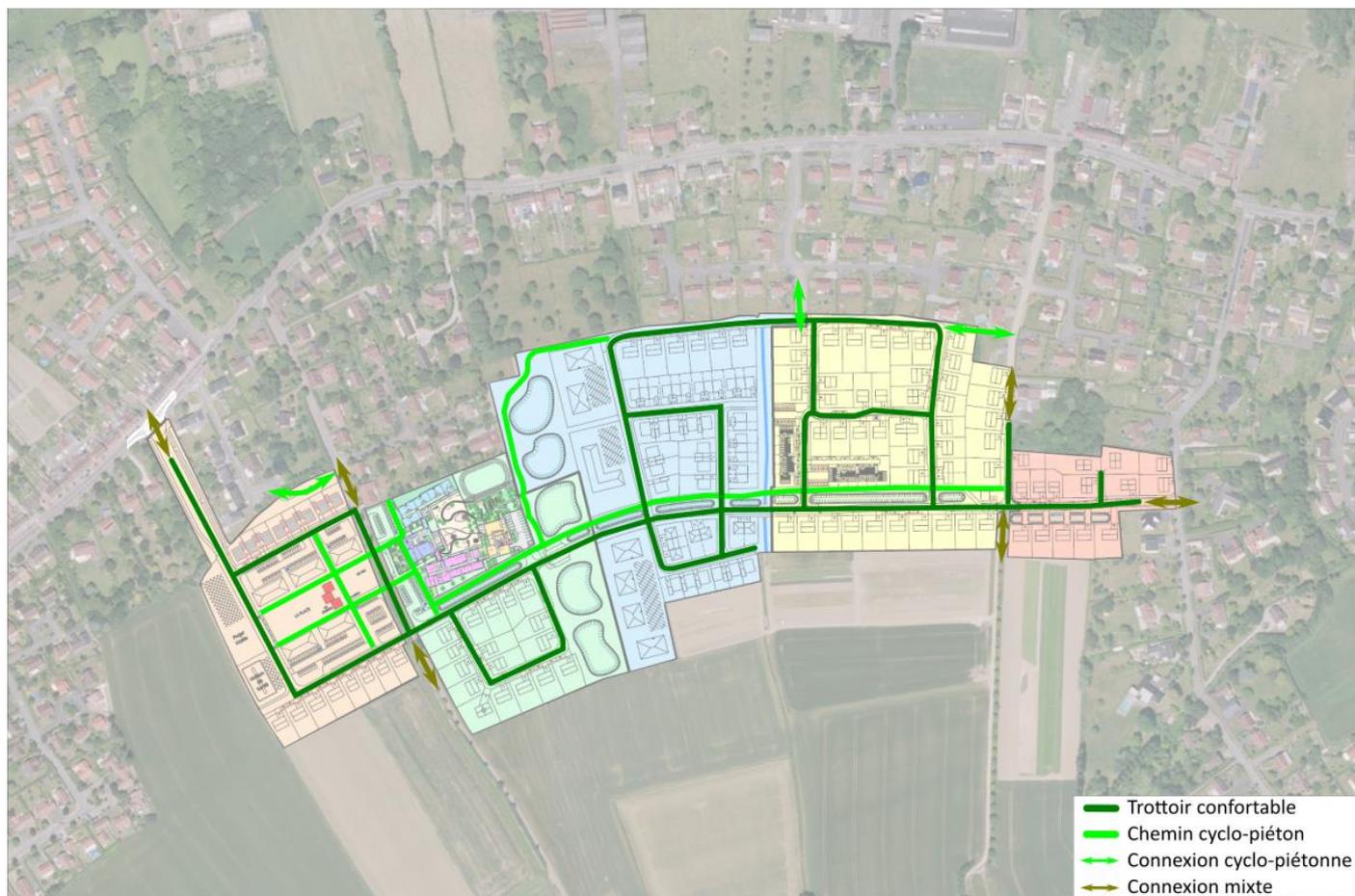


Figure 20 : Aménagements modes doux projetés

Aucun aménagement spécifique à destination des cyclistes n'est envisagé au sein du projet ou en complément de celui-ci.

Toutefois, l'aménagement d'une trame spécifique pour les modes doux, ainsi que la volonté de créer des espaces de circulations apaisées, permettront une pratique sécurisée au sein du projet. Les liaisons avec les chemins ruraux depuis les rues Dormoire et des Chauds Fourneaux permettront une pratique récréative directe sans circulation sur un axe de circulation fréquenté.

4 CONCLUSION

Le projet d'aménagement de la ville de Saily sur la Lys « Cœur de village » est situé à proximité immédiate de l'axe structurant (RD945) qui traverse la ville. Cet axe d'une certaine importance à raison de 9000 véhicules journaliers est à vocation pendulaire, impacté principalement aux heures de pointes.

L'aménagement projeté n'aura pas une grande influence sur le trafic actuel. L'augmentation principalement due à la relocation du groupe scolaire ne sera qu'un transfère pendulaire d'environ 210 véhicules aux heures de pointes. Les capacités actuelles de la voirie étant suffisamment calibrés pour supporter ces augmentations.

Une augmentation plus significative sera visible sur la Rue de Bruges à l'Est du projet en direction d'Armentières, mais cela sera restera acceptable contenu de la faible utilisation de cette voie actuellement.

De manière générale, le futur réseau viaire à l'intérieur du projet permettra de bien desservir les différentes phases, mais aussi de diviser les flux rejoignant la RD945 par différents points d'accroches. Un nouveau carrefour à l'Ouest et via la rue de Bruges. Ce futur réseau sera accompagné de voies permettant les modes doux, piétons et cyclos, par différents cheminements qui viendront quadriller le site et améliorer le manque de voies dédiées dans le schéma actuel communal.