

Rivesaltes

Etude d'impact circulatoire d'un projet de maison d'arrêt

Evaluation des principes d'accès au projet

Mise à jour de l'étude avec prise en compte des flux générés par la cave à vin Arnaud de Villeneuve en période de forte activité

Décembre 2021



TRANSMOBILITES

16 Route de la Gavotte – 13015 Marseille

Tel : 04.91.03.68.59 – Fax : 04.91.60.39.01

Email : b.joquet@transmobilites.com

romain.suel@transmobilites.com



Sommaire

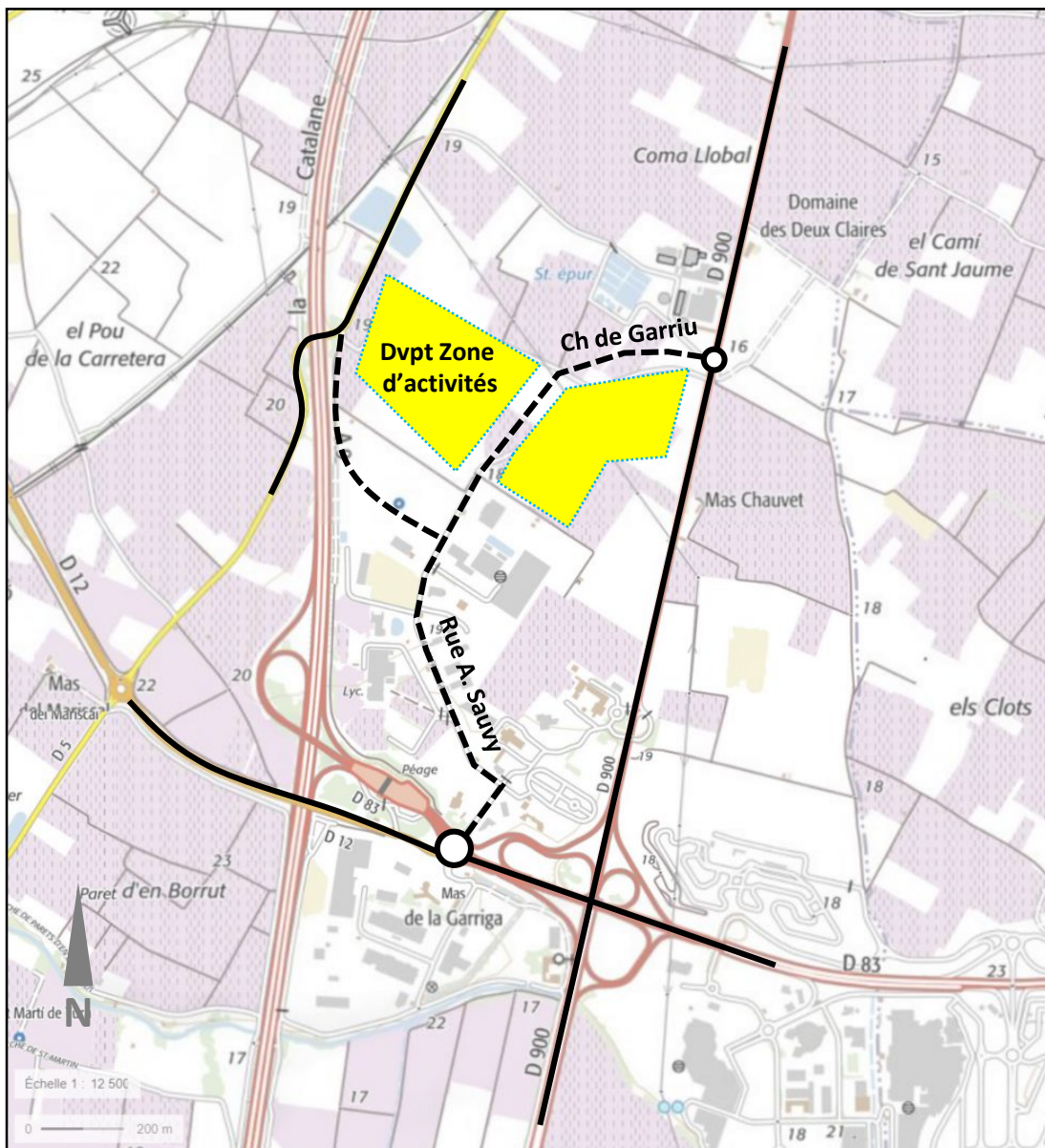
1 – Evaluation de la situation de référence à court terme avec le développement de la zone d'activités

2 – Evaluation de la situation projetée avec la maison d'arrêt selon trois principes d'accès :

- Accès Sud privilégié
- Accès Nord privilégié
- Accès Nord obligatoire

3 – Synthèse et préconisation

4 – Annexes – Mouvements tournants pour chaque situation



Prise en compte du **projet de développement de la zone d'activités sur 28 ha** (source : commune de Rivesaltes).

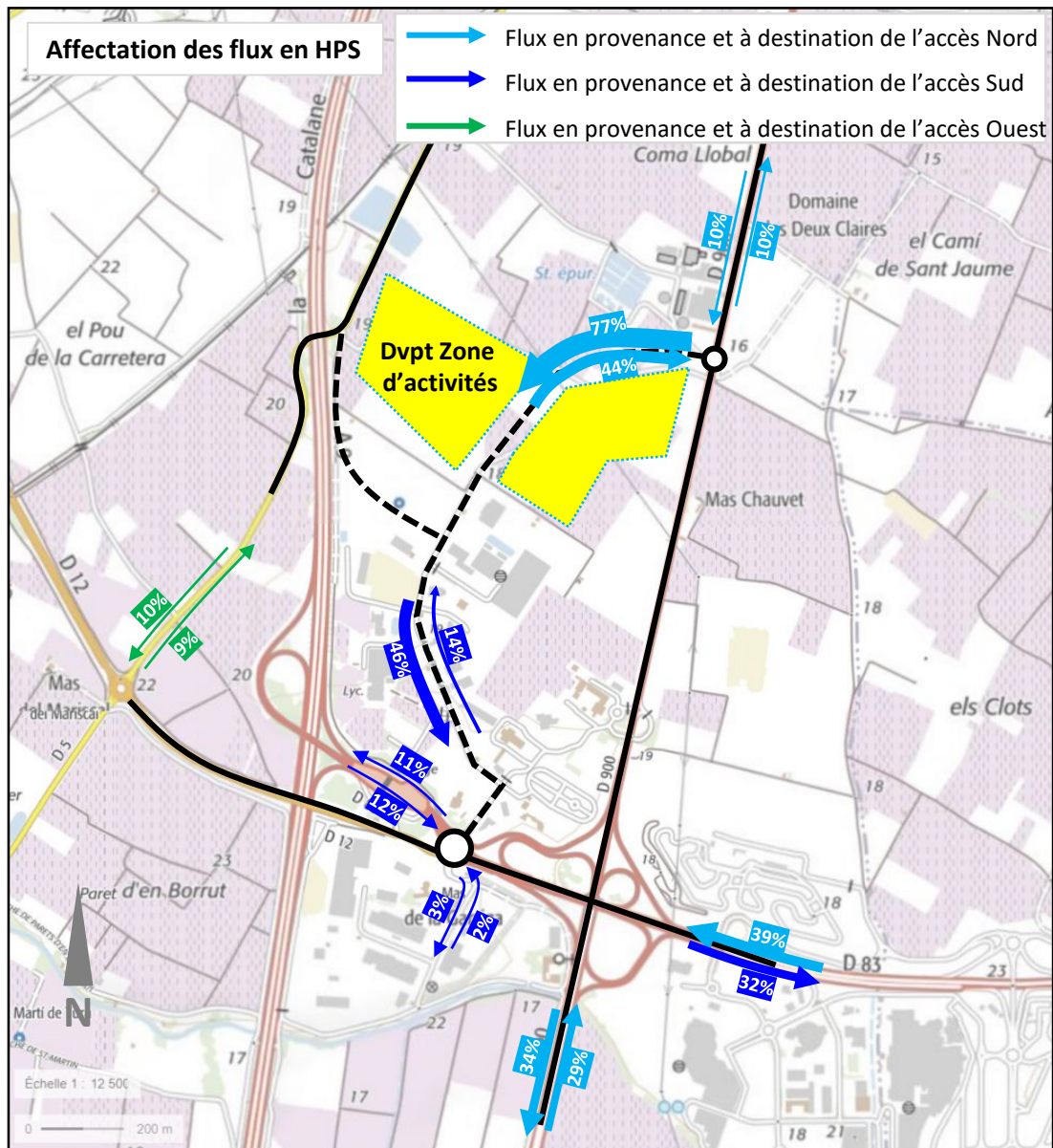
Débuts des travaux envisagés en 2021.

Trafics générés selon l'étude d'impact réalisée par CDVIA en 2015 :

Génération de trafic		HPM		HPS	
		Entrants	Sortants	Entrants	Sortants
Logistique	VL	34	6	7	22
	PL	7	6	6	6
	UVP	49	18	19	34
Tertiaire	VL	90	9	18	90
	PL	-	-	-	-
	UVP	90	9	18	90
Commerce	VL	-	-	300	300
	PL	-	-	-	-
	UVP	-	-	300	300
Total	VL	124	15	325	412
	PL	7	6	6	6
	UVP	139	27	337	424

Les projets connexes génèreraient un flux important à l'HPS avec 340 véh/h entrants et 425 véh/h sortants.

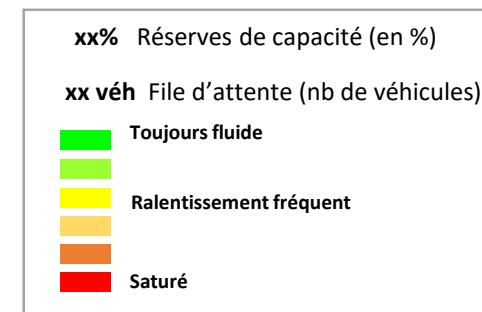
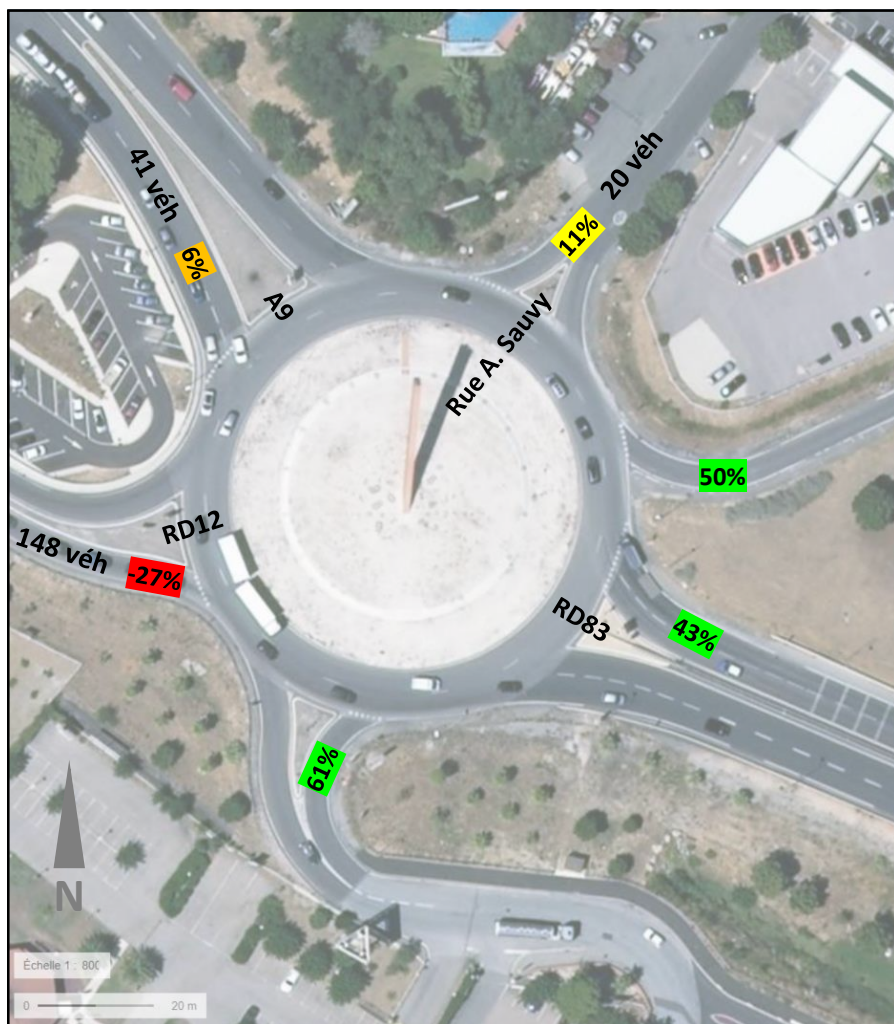
Un maillage interne serait aménagé dans la zone d'activités. La Rue A. Sauvy serait prolongée vers le Nord. Elle se connecterait au Chemin de Garriu, ce dernier serait connecté au carrefour giratoire RD900-Mas Chauvet. Enfin, un accès à la zone serait possible via la RD5 à l'Ouest.



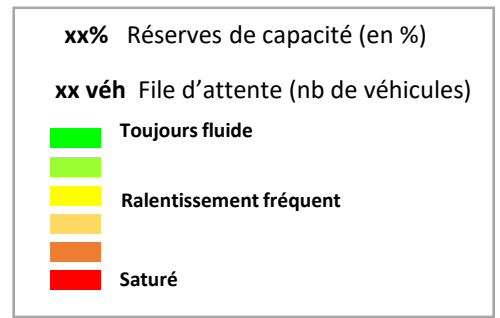
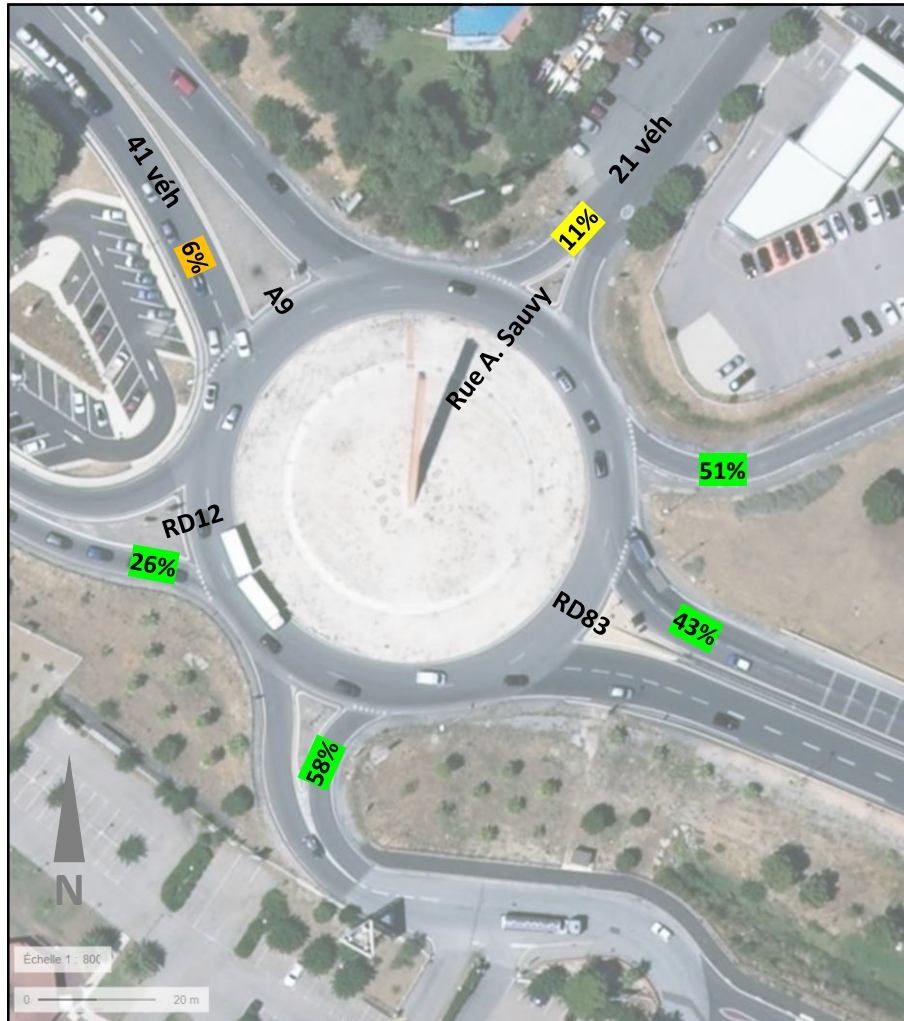
L'affectation des flux est effectuée au prorata des flux actuels relevés aux entrées/sorties du secteur d'étude.

Il est supposé un jalonnement de la futures zone d'activités qui oriente les flux en provenance et à destination de la RD900 Sud et en provenance de la RD83 via l'accès Nord sans quoi les conditions de circulation au droit du carrefour giratoire RD83-A9 seraient très perturbées.

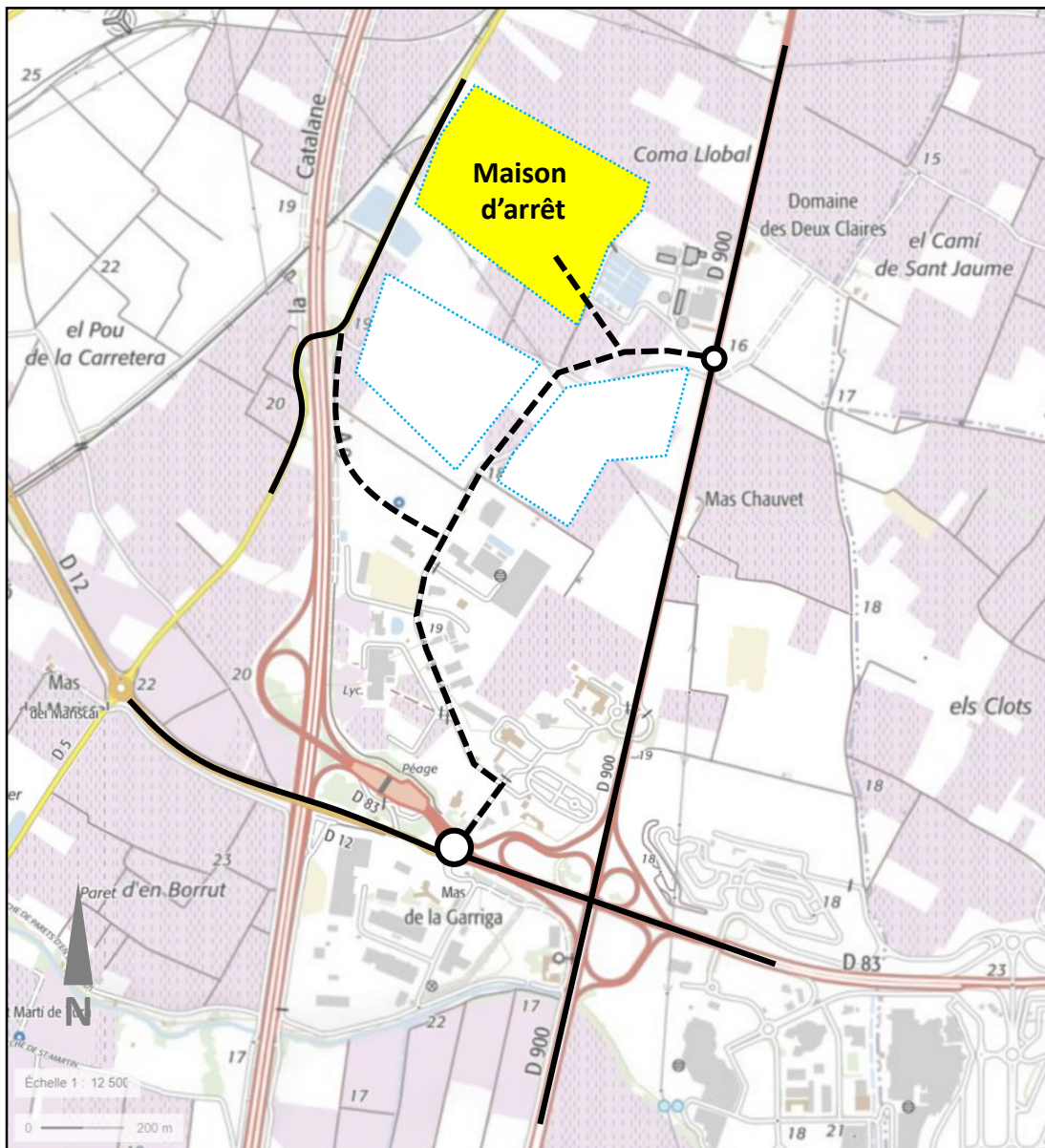
Il a été pris en compte un foisonnement de 20% entre le futur pôle commercial et la zone commerciale de Perpignan Nord.



⇒ Avec la géométrie actuelle du carrefour giratoire A9-RD83, le fonctionnement circulatoire à l'HPS serait perturbé. Le seuil de capacité serait dépassé pour la branche RD12. Les réserves de capacité des branches A9 et Rue A. Sauvy seraient faibles.



⇒ **L'élargissement à deux voies de la branche RD12 permettrait d'améliorer le fonctionnement du carrefour. Toutefois, la réserve de capacité des branches A9 et Rue A. Sauvy seraient faibles. Une file d'attente de 40 véhicules pourrait se former à l'HPS depuis l'A9.**



Prise en compte de la maison d'arrêt en plus des projets connexes.

La maison d'arrêt génèrerait les flux suivants aux heures de pointe :

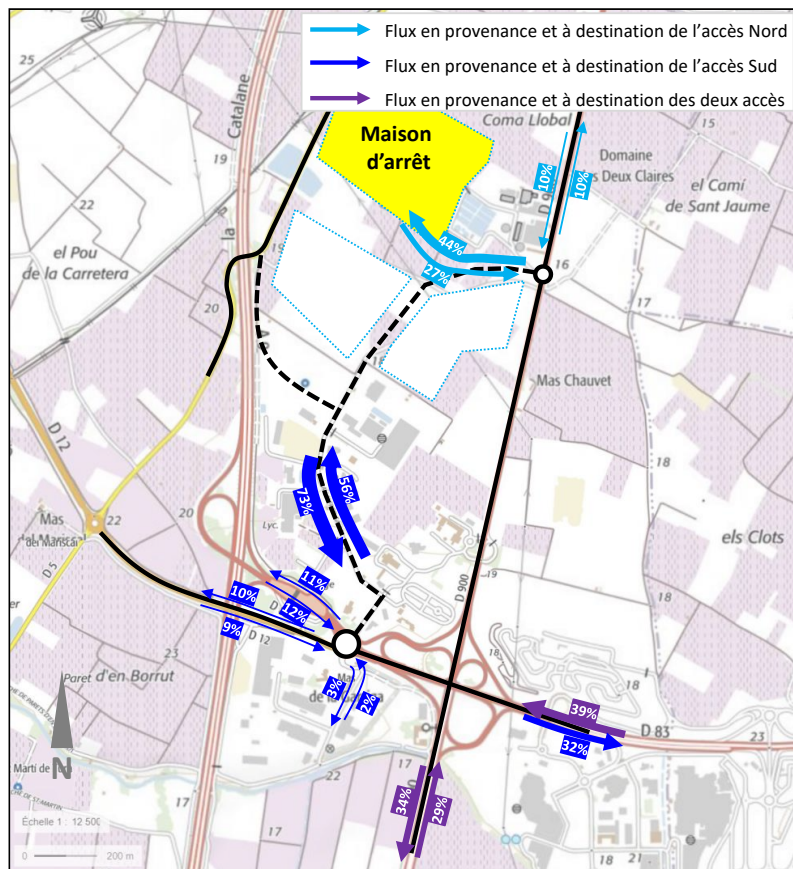
Données fournies			Hypothèses	Traffics générés aux heures de pointe			
				Matin		Soir	
				07h45-08h45	16h30-17h30	Entrée	Sortie
Place de parking dédiées au personnel	197	places					
Nombre de véhicules par rotation (7h-13h-19h)	63	véh	Une rotation sur l'heure de pointe du matin, une autre sur celle du soir	63	63	63	63
Parking visiteurs	225	places					
Nb visiteurs présents en moyenne	81	visiteurs	81 visiteurs arrivant le matin tous pour 9h et repartant le soir tous à 18h	81			81
Nb visiteurs par jour (entre 9h et 18h)	325	visiteurs					
Exploitation établissement	8.4	véh/j	Représente une moyenne de 2 véhicules par heure entre 7h et 19h. Ce qui peut être considéré comme négligeable sur les heures de pointe du matin et du soir				
Ateliers	3.3	véh/j					
Transferts hôpitaux	4.8	véh/j					
Arrivées détenus	1.9	véh/j					
Extraction détenus	6.6	véh/j					
Totaux				144	63	63	144

La maison d'arrêt génèrerait à l'HPS 65 véh/h entrants et 145 véh/h sortants.

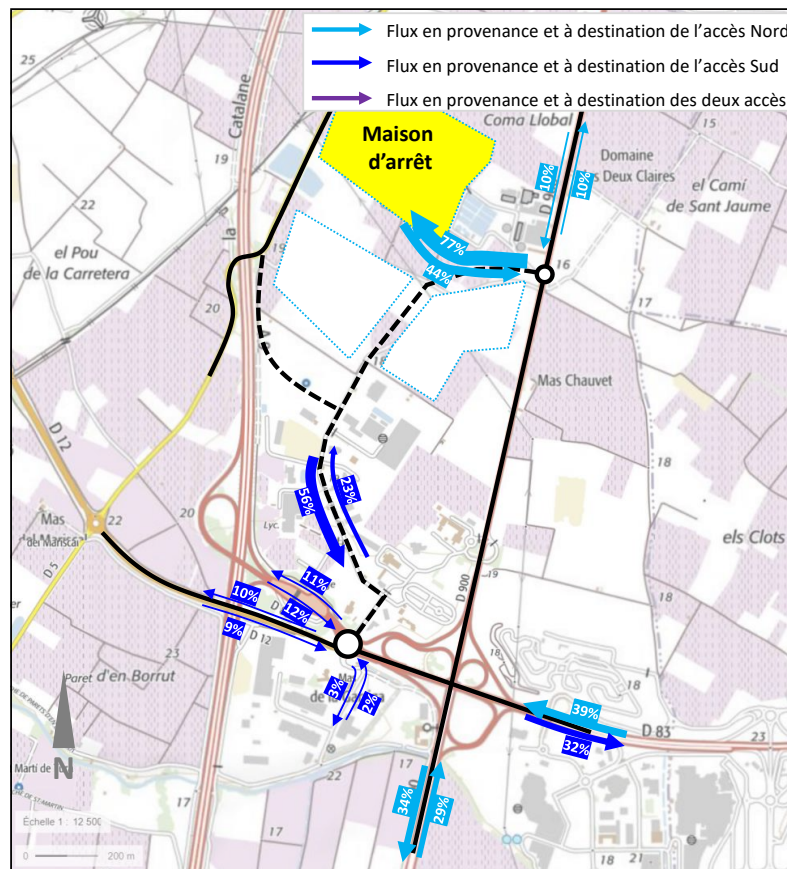
Elle serait connectée au barreau de desserte de la zone d'activités A. Sauvy-Garriu.

Trois principes d'accès sont analysés :

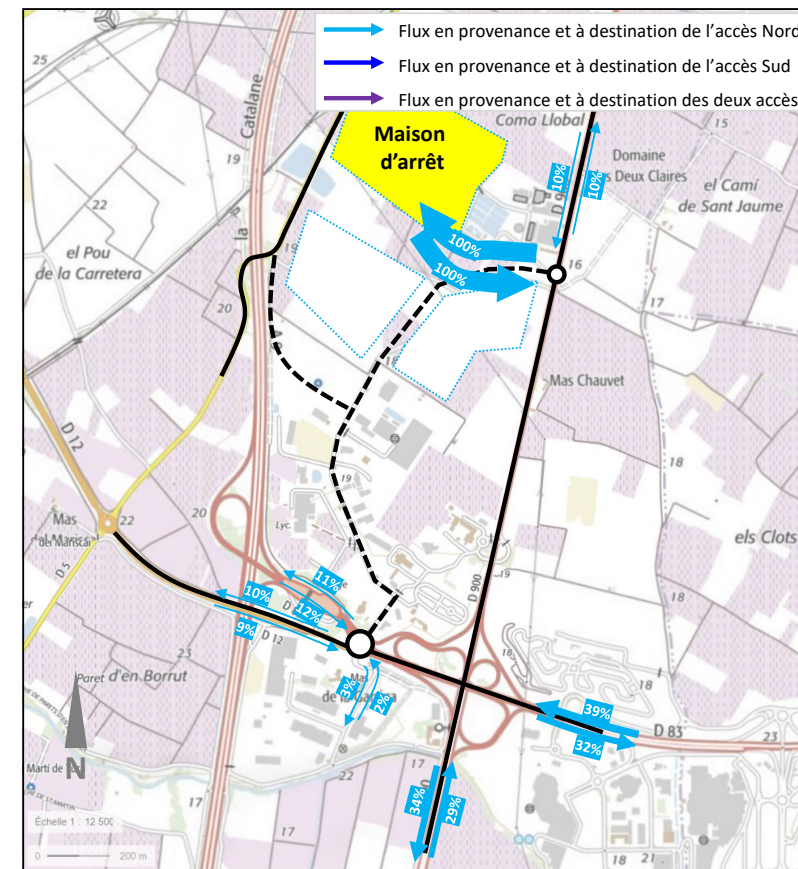
Scénario 1 : Accès Sud principal

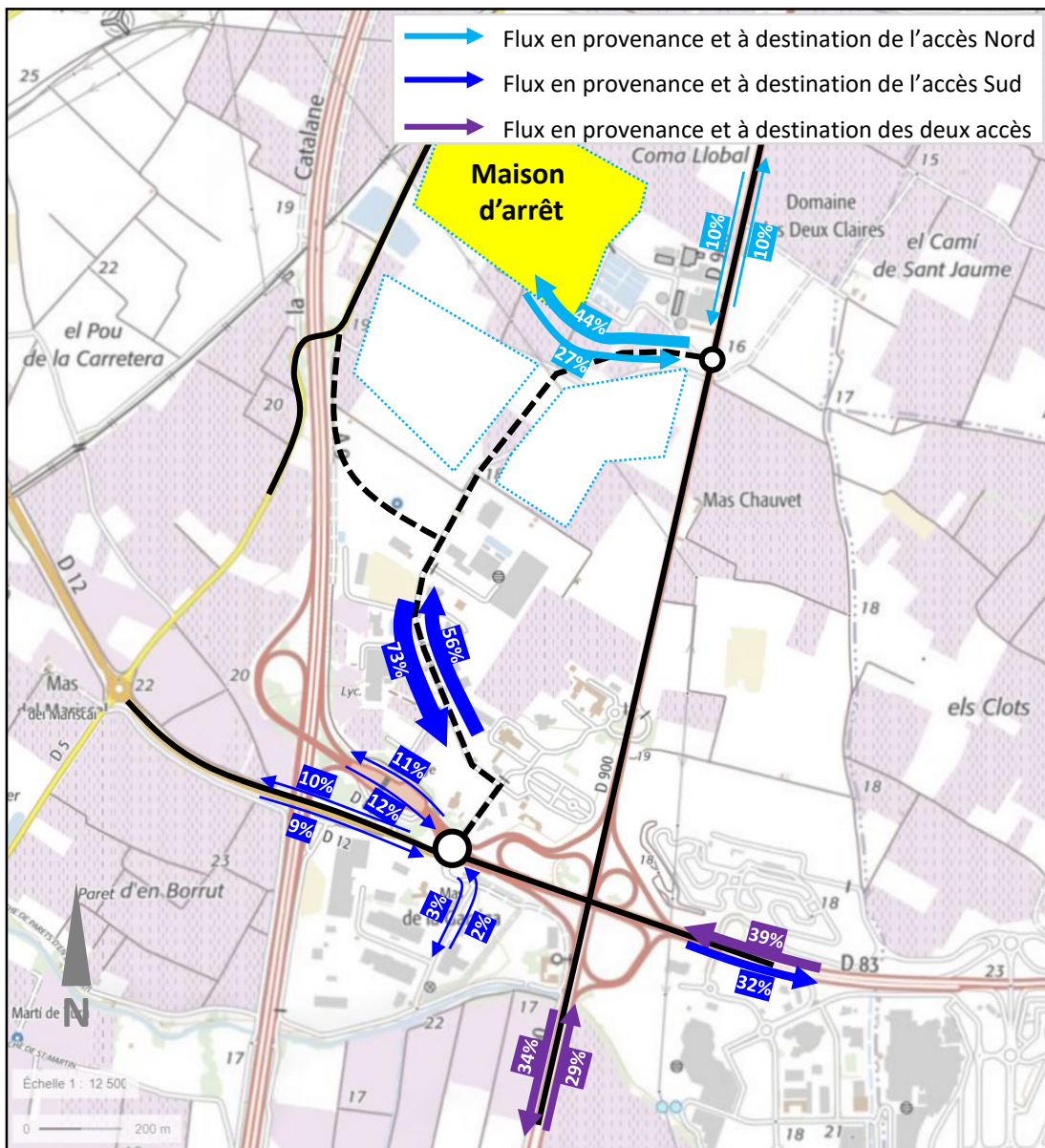


Scénario 2 : Accès Nord principal



Scénario 3 : Accès Nord unique

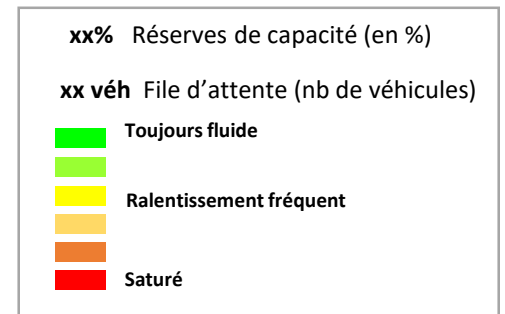
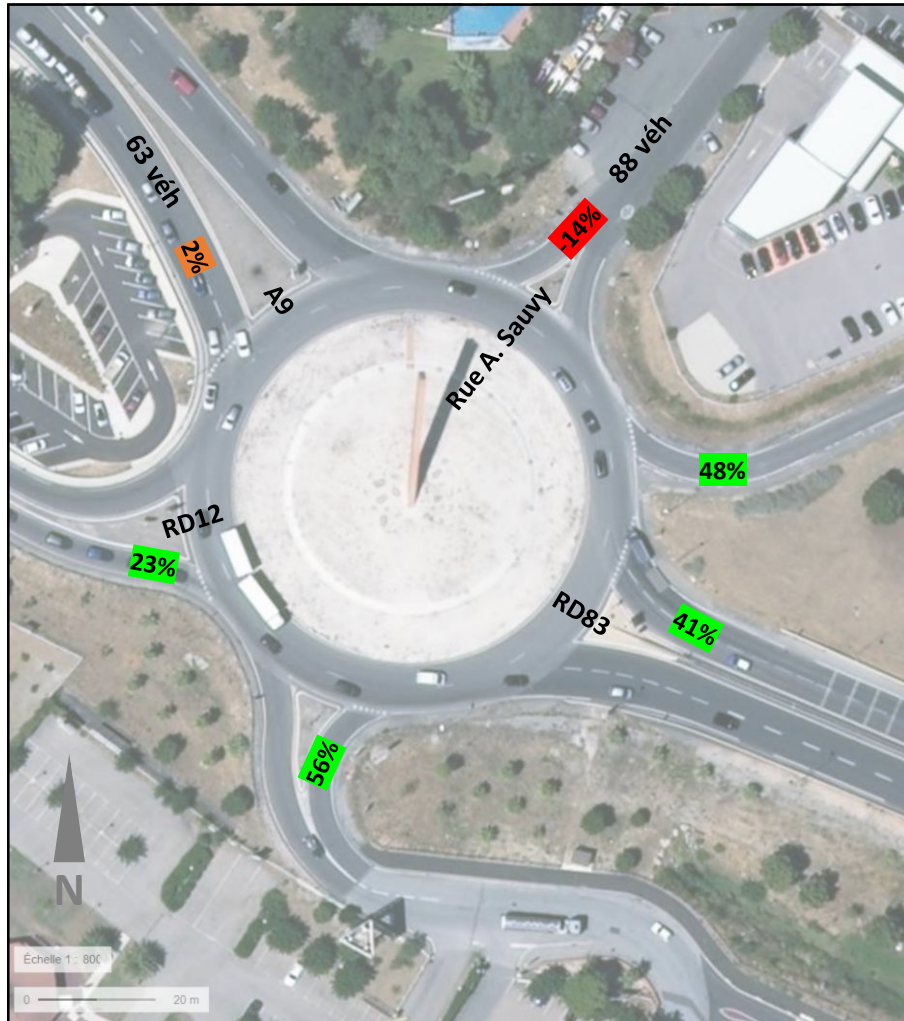




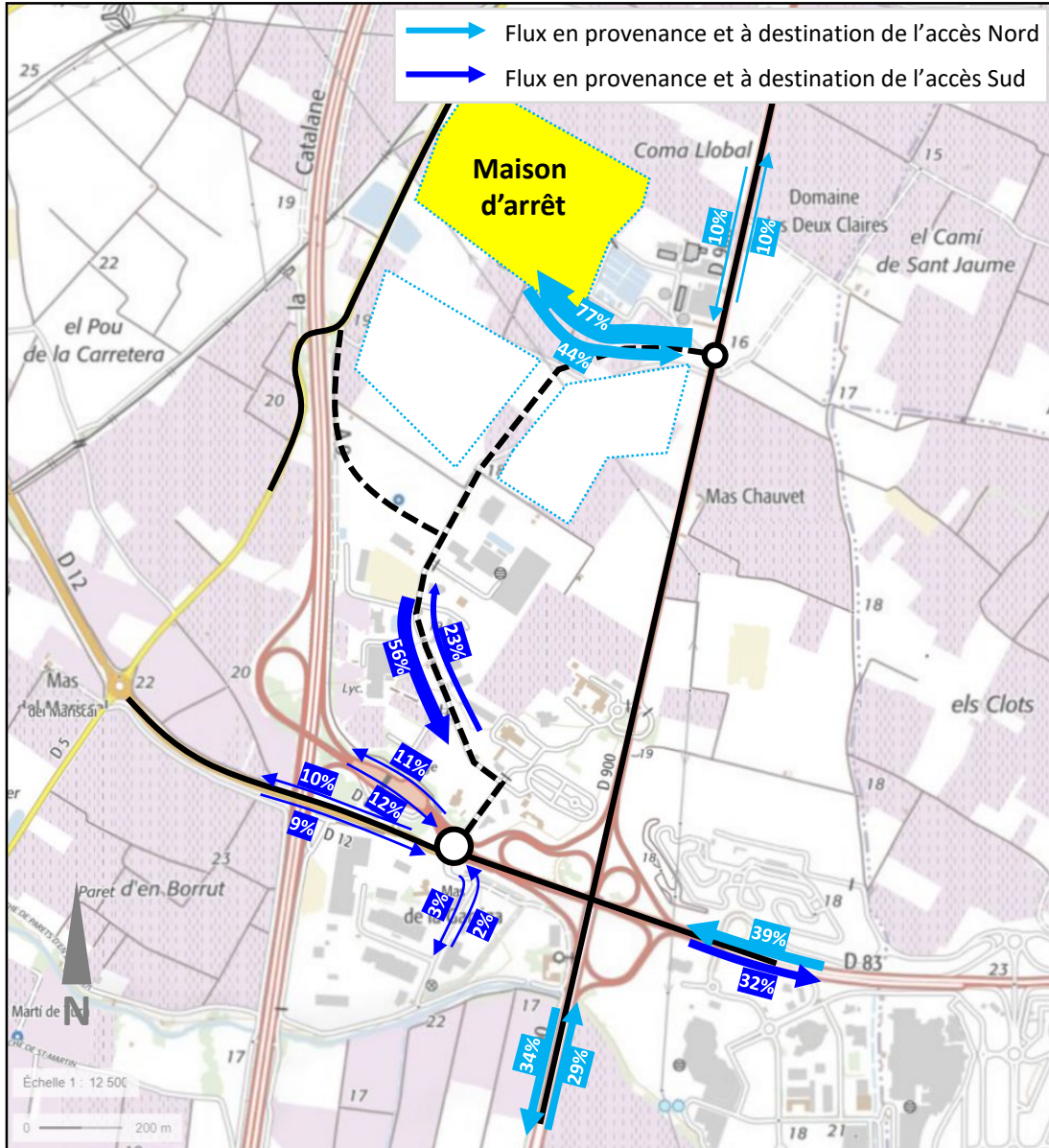
Scénario 1 : Accès Sud principal

Hypothèse d'affectation au prorata des flux relevés en 2020.

Affectation des flux depuis/vers la RD900 Sud et depuis la RD83 répartis de façon égale au droit des 2 accès.



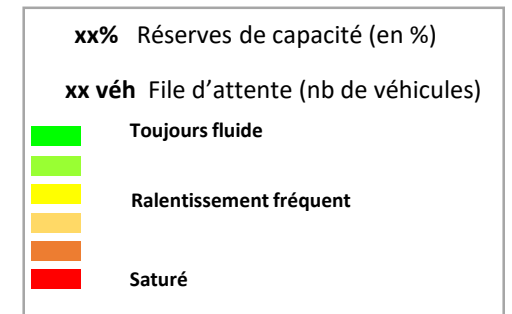
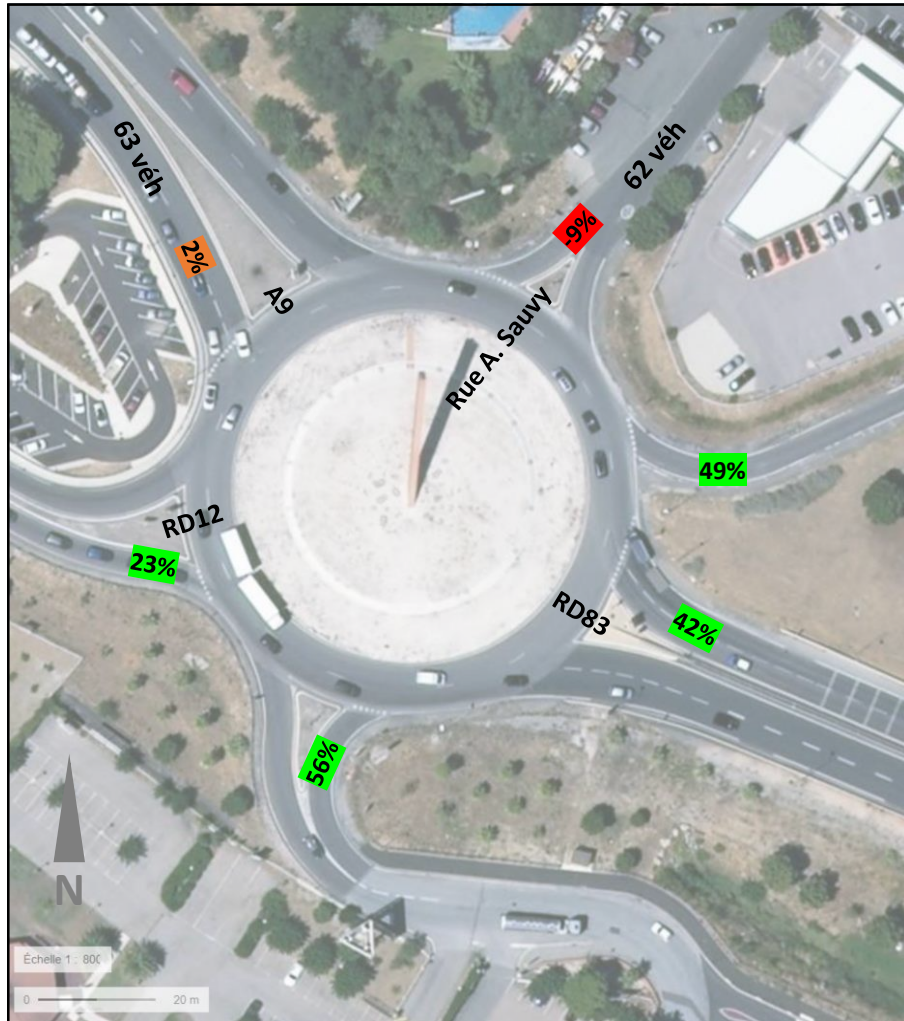
=> L'élargissement de la branche RD12 permet de d'améliorer l'insertion depuis l'Ouest. Les branches A9 et Rue A. Sauvy seraient toujours en déficit de capacité. Le scénario 1 n'est donc pas recommandable, le trafic en sortie depuis la Rue A. Sauvy doit être réduit.



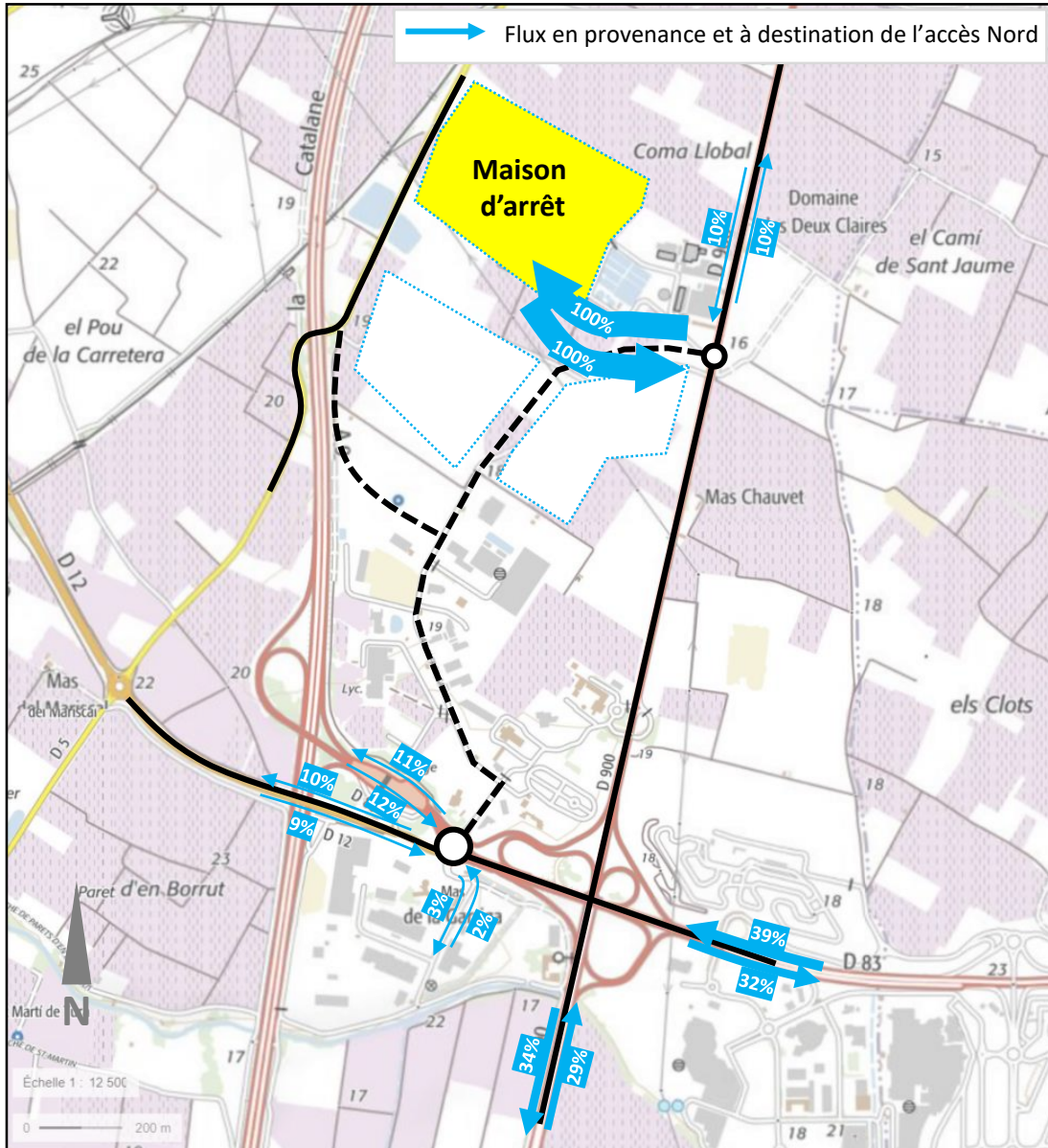
Scénario 2 : Accès Nord principal

Hypothèse d'affectation au prorata des flux relevés en 2020

Affectation des flux depuis/vers la RD900 Sud et depuis la RD83 en totalité au droit de l'accès Nord.



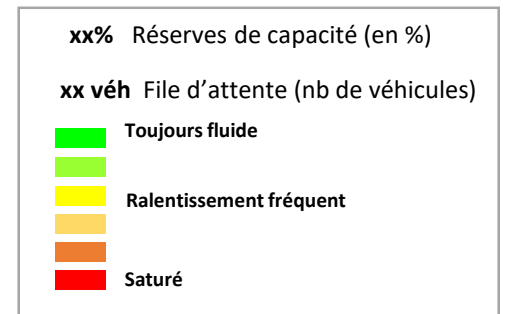
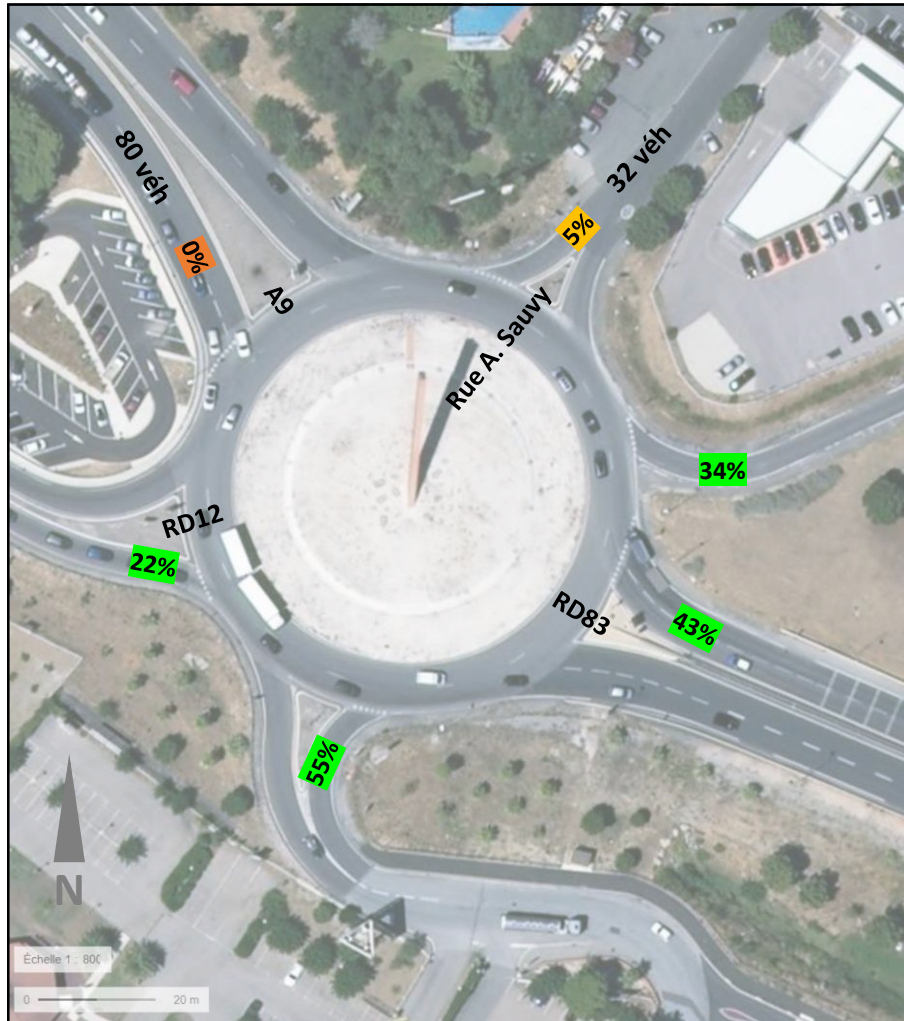
=> La branche Rue A. Sauvy seraient toujours en déficit de capacité. Le scénario 2 n'est donc pas recommandable, le trafic en sortie depuis la Rue A. Sauvy doit être réduit davantage.



Scénario 3 : Accès Nord obligatoire

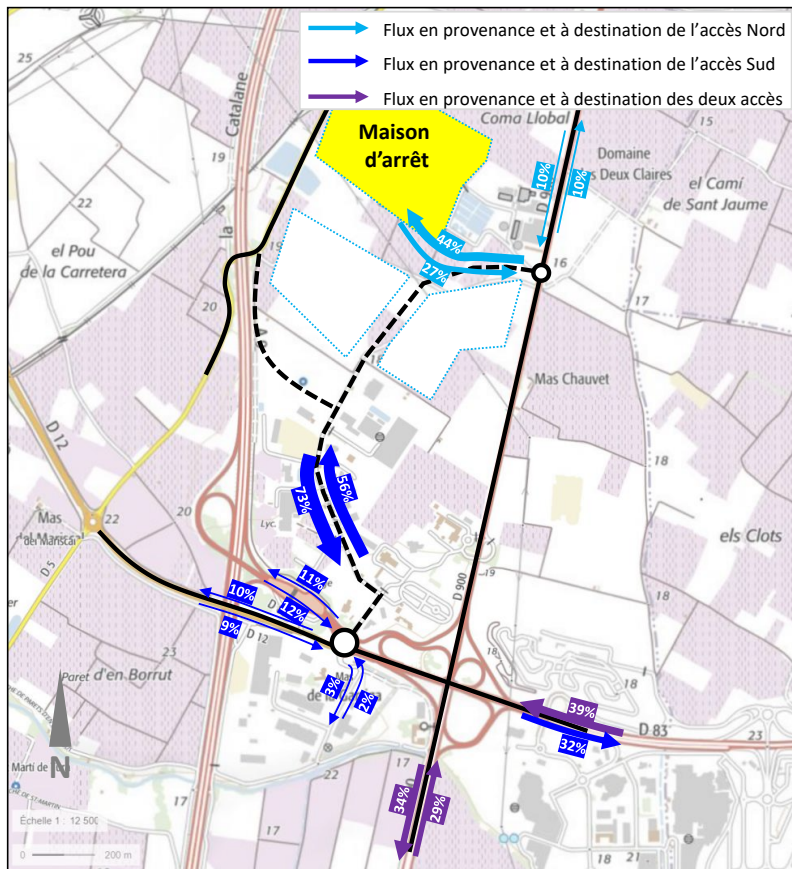
Hypothèse d'affectation au prorata des flux relevés en 2020

Entrée et sortie uniquement via l'accès Nord pour toutes les Origines et destinations.

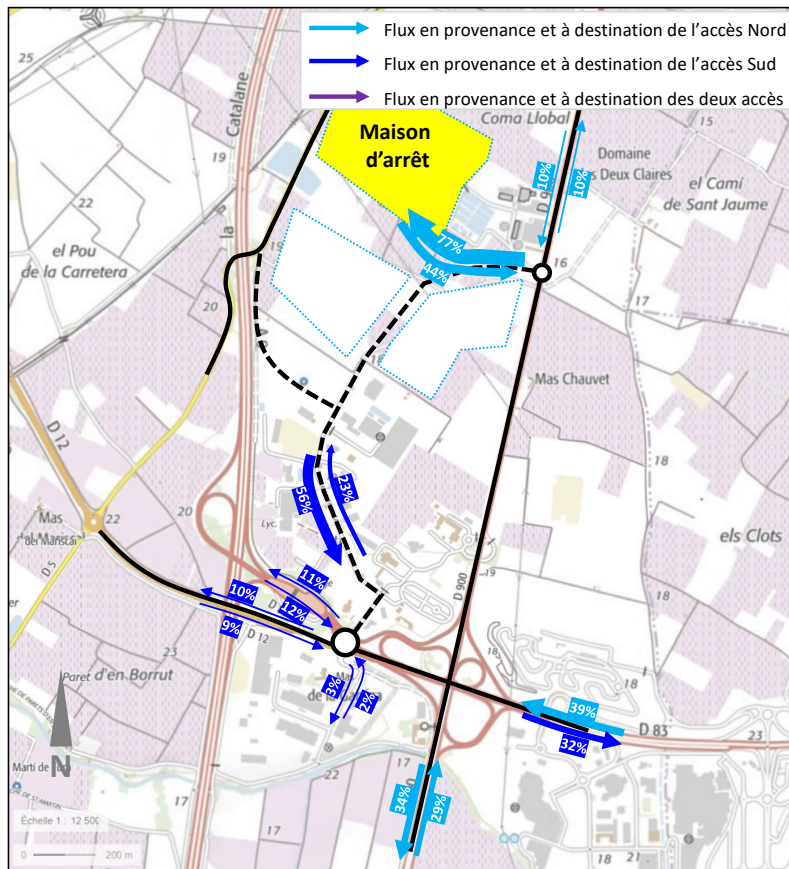


⇒ **La réserve de capacité de la branche Rue A. Sauvy atteindrait +6%, soit 30 véhicules en attente pour s'insérer au maximum à l'HPS. Le scénario 3 serait le moins pénalisant pour le fonctionnement du carrefour giratoire A9-RD83.**

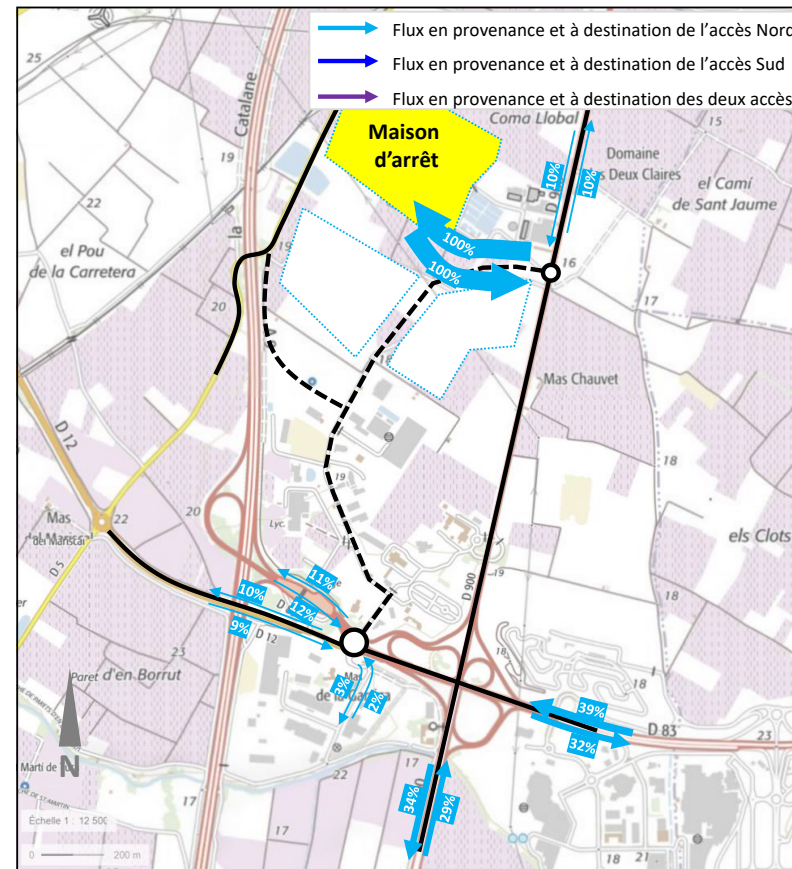
Scénario 1 : Accès Sud principal



Scénario 2 : Accès Nord principal

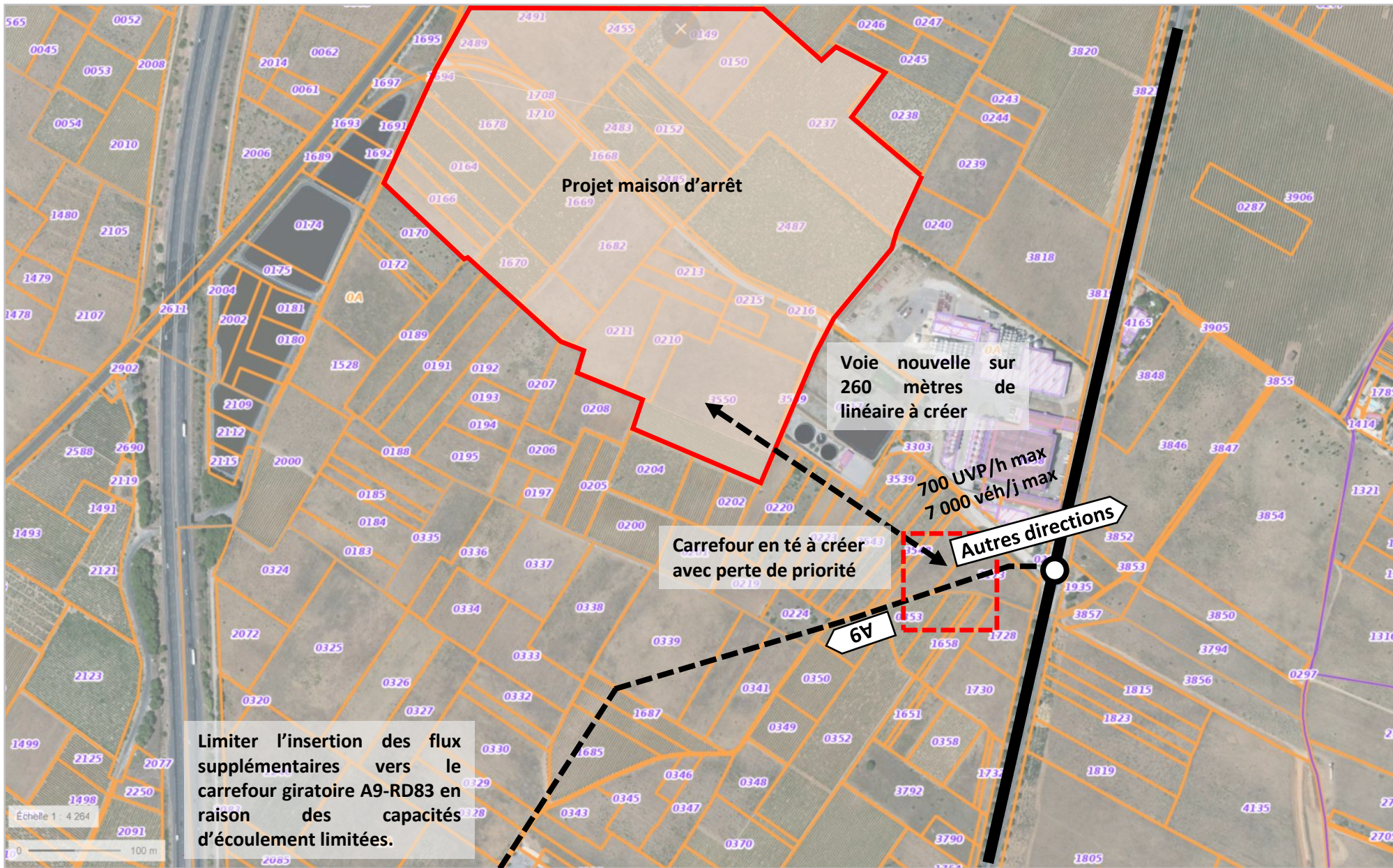


Scénario 3 : Accès Nord unique



Synthèse du fonctionnement à l'HPS	Situation actuelle	Référence	Scénario 1	Scénario 2	Scénario 3
Capacité de l'A9	18%	6%	2%	2%	0%
Capacité de la Rue A. Sauvy	54%	11%	-14%	-9%	5%
Capacité de la RD900	55%	40%	38%	36%	35%

- **Le carrefour giratoire A9-RD83 présente de faibles capacités dès la situation de référence** avec le développement de la zone d'activités (28 ha de commerces-logistiques, bureaux). **Le trafic en insertion depuis la branche A. Sauvy doit être réduit au minimum pour limiter la saturation de la branche et pour limiter l'impact sur les flux en provenance de l'A9. La branche RD12 doit être élargie à deux voies** avec les trafics supplémentaires en situation de référence et à fortiori en situation projetée.
- **Le carrefour giratoire RD900-Mas Chauvet dispose de réserves de capacité satisfaisantes.**
- **L'accès à la maison d'arrêt serait préférable via le carrefour giratoire RD900-Mas Chauvet**, notamment pour les flux en sortie pour éviter de surcharger l'Avenue A. Sauvy et le carrefour giratoire A9-RD83.
- **Indépendamment au jalonnement et au principe d'accès externe, une voie nouvelle devrait être créée pour accéder à la maison d'arrêt depuis la future voie de desserte interne de la zone d'activités** (liaison A. Sauvy-Garriu).
- **Un carrefour en té avec perte de priorité serait suffisant** pour écouler les trafics, la charge globale du carrefour serait inférieure à 1 200 UVP/h.



Rivesaltes - Etude d'impact circulaire d'un projet de maison d'arrêt

