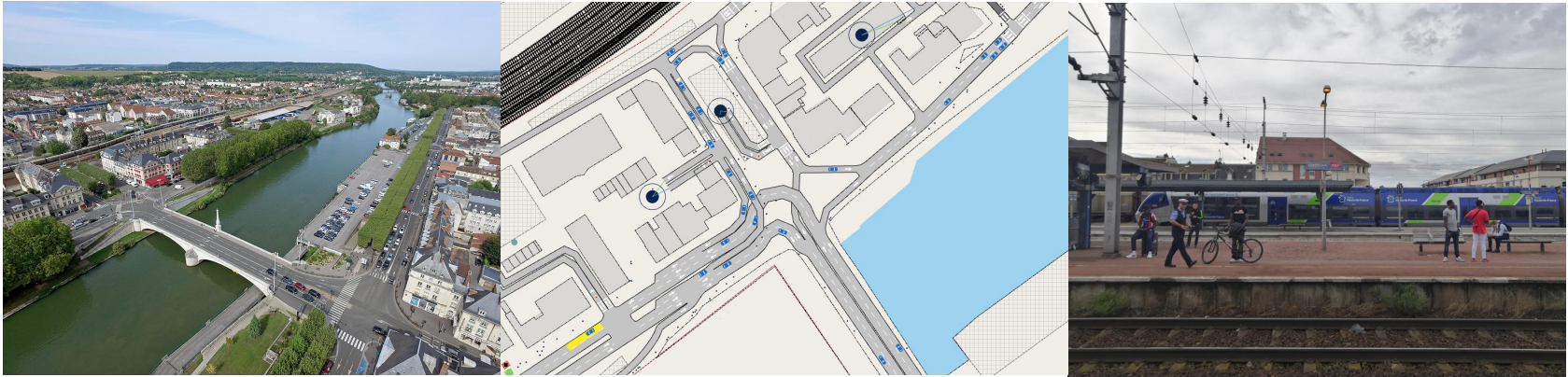


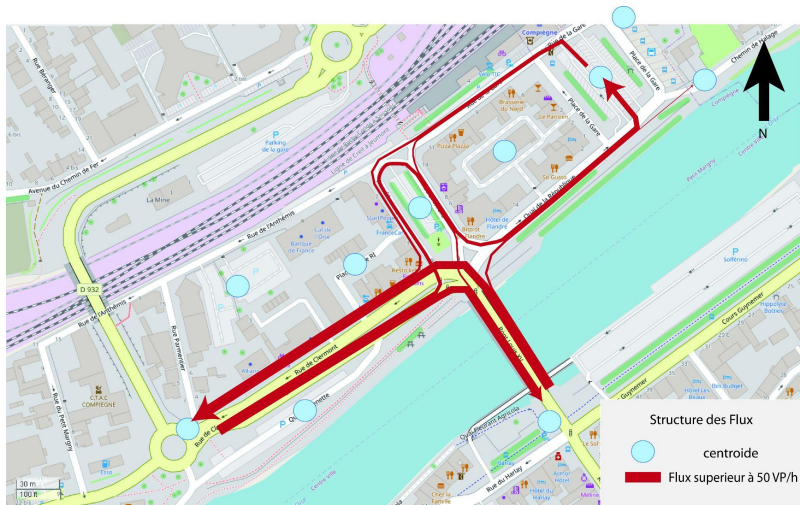
Modélisation d'un projet routier

UB03 : quartier de la gare de Compiègne



Situation initiale

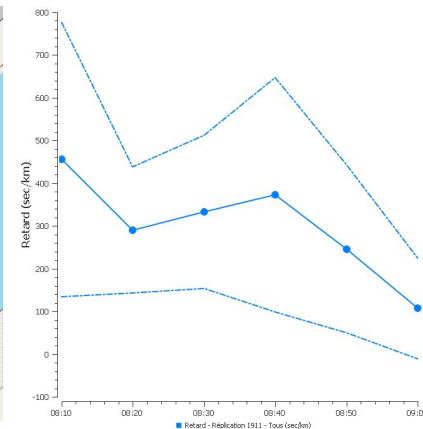
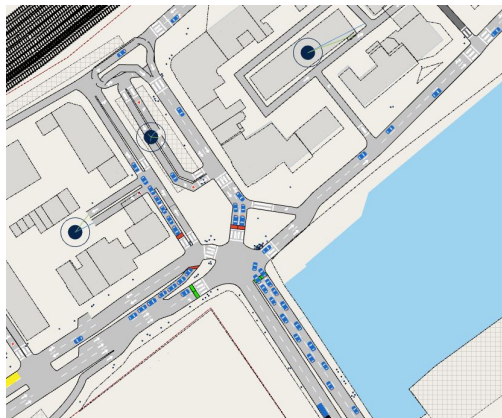
Analyse de la demande



Structure des flux supérieur à 50 VP/h source: matrice OD + openstreetmap

- Forte demande de transit entre le centre et la rue de Clermont.
- Une demande vers la gare nécessitant un croisement avec la demande de transit.

Analyse de l'offre



- Des congestions présentes mais non systématiques au niveau du carrefour central.
- Un retard moyen de 5 min/km.
- Temps de parcours moyen de 300 sec.

cheminement piéton

- Congestion au niveau des zones d'attente des passages piétons.
- Conflits d'usages sur certains passages au niveau de la gare.

Outil pour l'étude

données d'entrées :

- matrice OD
- géométrie openstreetmap

fonctionnalités :

- cartes de densité
- retard / km
- temps de parcours moyen
- test de sensibilité

aimsun.next



OpenStreetMap
France

Aménagement projet

Aménagement à l'horizon 2025 :

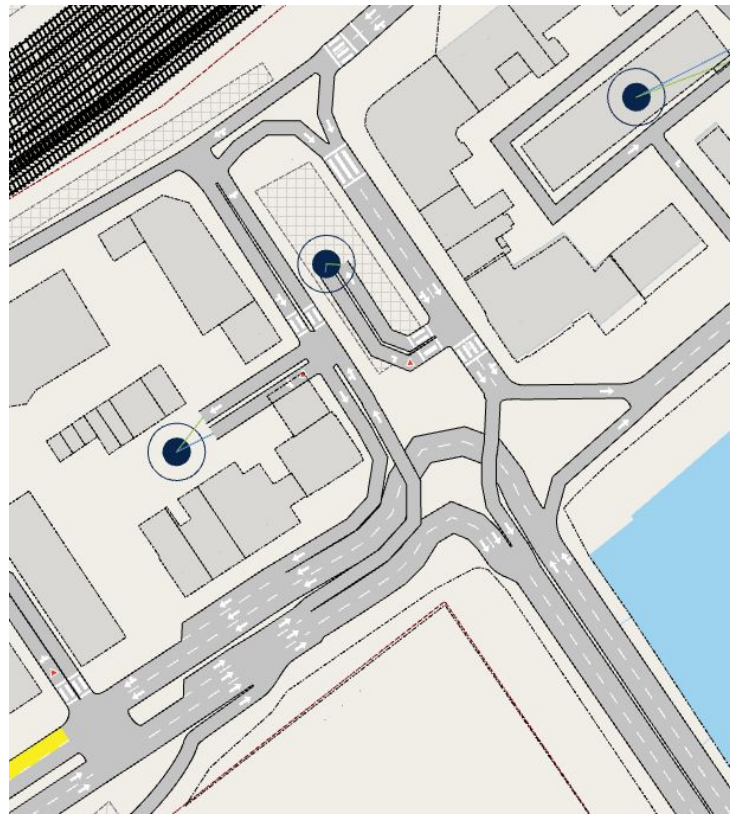
Dénivellation du virage de la rue de Clermont vers le pont Louis XV

Hypothèses :

- Faisabilité de l'aménagement
- Pas d'augmentation de la fréquence TC
- Demande similaire en structure et en quantité

Grands principes de cet aménagement

- Faciliter le trafic de transit clermont-centre
- Augmenter la surface accessible au cheminement piéton
- Eviter l'installation de feux



géométrie du nouvel aménagement

Résultats de la simulation

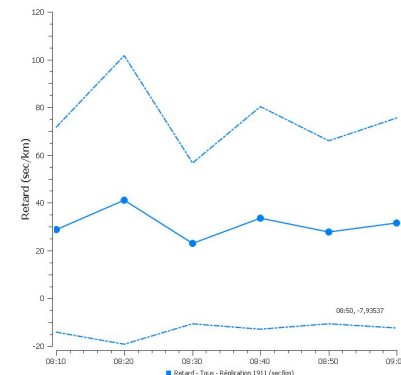
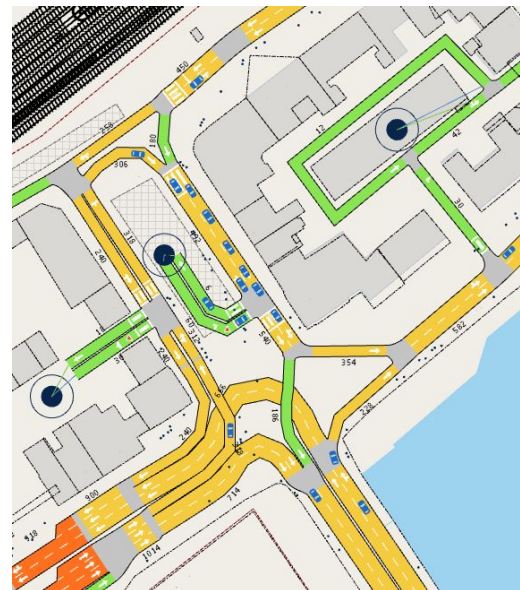
Principaux enseignements

- Pas de congestion au niveau de l'aménagement en lui-même.
- Densité qui augmente aux abords de l'aménagement (gare et rue de Clermont).
- Un retard par km divisé par six.
- Absence d'attroupement piéton suite à la suppression des feux mais les conflits d'usages au niveau de la gare sont toujours présents.

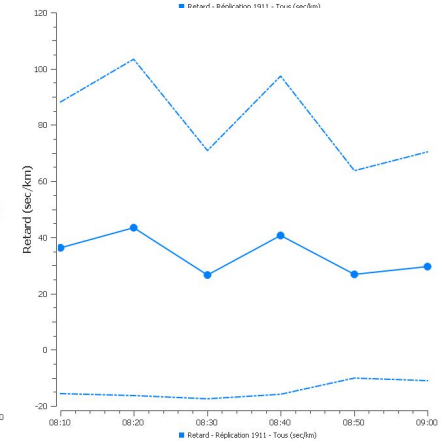
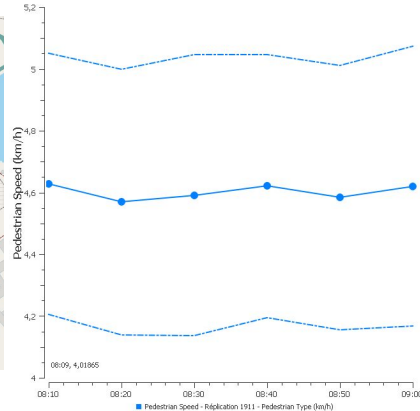
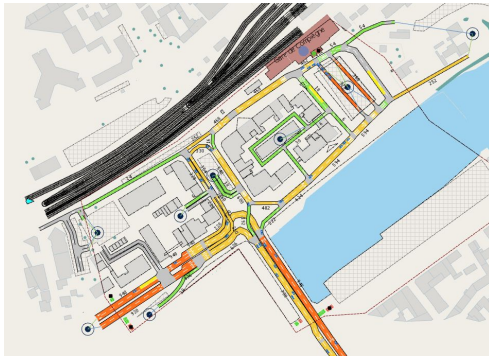
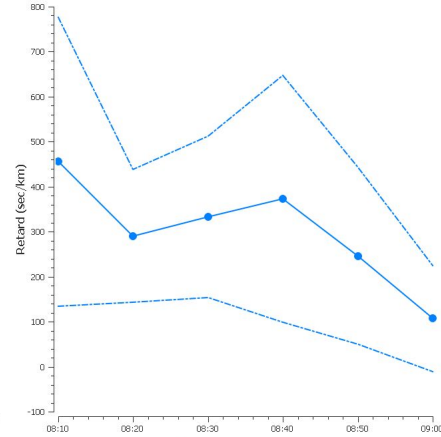
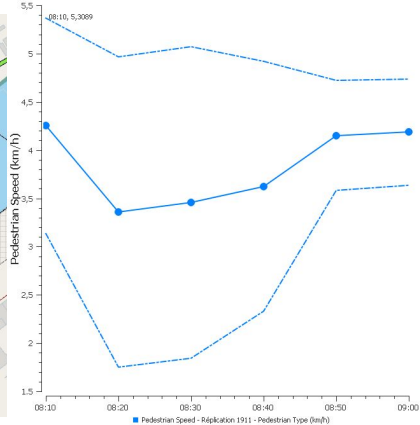
Test de sensibilité de la simulation:

% demande initial VP	100	105	110	120	130
retard moyen (sec/km)	30	40	45	60	/
temps de parcours (sec)	100	110	125	130	/

L'aménagement peut accueillir 10 % de VP en plus sans problème et jusqu'à 20 % sans d'autres aménagements , au-delà les conflits piéton / VP sont trop importants.



Analyses des scénarios



	situation de référence	situation projetée
condition de circulation	--	++
retard	--	++
temps de parcours	--	++
cheminement piéton	-	+
conflit piéton/VP	-	--
sensibilité	-	+
faisabilité	++	--

Conclusion

- L'aménagement permet d'améliorer la situation et peut absorber une augmentation de la demande.
- Problématique de faisabilité.
- L'aménagement ne répond pas à la problématique des conflits d'usage entre piétons et VP notamment au niveau de la gare.

Piste d'amélioration de l'aménagement

- Aménagement piéton au niveau de la gare et du passage souterrain vers Margny pour limiter les conflits d'usages.

Pistes d'amélioration de la simulation

- Effet “ arrivé de train ” à modéliser, arrivée par vague des piétons au niveau du connecteur de la gare.
- Ajout du rond-point de la rue de Clermont dans le périmètre d'étude

Question

Notation de formation proposée par Aimsun à l'UTC (UB03)

Le temps alloué au cours (2heures) était :	Insuffisant	Suffisant	Important
Le cours de modélisation (20 mai 2022) était:	Pas très utiles	Assez utiles	Très utiles
Le temps alloué au projet (2*2heures) était:	Insuffisant	Suffisant	Important
Le temps nécessaire pour réalisé le projet était :	Faible (4h)	Moyen (6h)	Important (8h)
Prise en main du logiciel	Facile	Moyen	Difficile
Planification d'un aménagement projet	Facile	Moyen	Difficile
Analyse des résultats	Facile	Moyen	Difficile
Modélisation des piétons	Pas très intéressant	Assez intéressant	Très intéressant