

Étude de trafic Volet qualitatif

Projet immobilier, secteur République/Jaurès/Rousseau, Loos

Aménagement et Territoire

Version du 17/12/2025

118 rue Bonnat

31400 Toulouse

05 62 73 53 93

iter@iternet.org

www.iternet.org

Sommaire

1 Objet de l'étude.....	4
2 Périmètre et dispositif logistique	5
3 Système circulatoire	6
3.1 Fonctionnement.....	6
3.2 Dysfonctionnement.....	10
3.3 Piste de solution	10
4 Les passages à niveau.....	12
4.1 Fonctionnement.....	12
4.2 Problématiques et dysfonctionnements	14
4.3 Piste de solution	16
5 Le parvis de l'école Anatole France	19
5.1 Fonctionnement.....	19
5.2 Dysfonctionnement.....	20
5.3 Piste de solution	20
6 Les modes actifs	21
6.1 Fonctionnement.....	21
6.2 Dysfonctionnement.....	21
6.3 Piste de solution	22
7 Le stationnement	23
7.1 Fonctionnement.....	23
7.2 Dysfonctionnement.....	23
7.3 Piste de solution	23

8 Les accès au projet	24
8.1 Fonctionnement.....	24
8.2 Dysfonctionnements potentiels.....	24
8.3 Préconisations.....	24

1 | Objet de l'étude

Suite à l'atelier du 22 novembre 2025 et à la présentation des conclusions du diagnostic mobilités qui y ont été présenté dans le cadre du Projet de requalification du site Verlinde sur la commune de Loos, des échanges avec tous les participants et donné lieu à une liste d'interrogations et de points de vigilance qui nous ont poussés à réaliser un travail de terrain complémentaire.

Ce terrain avait pour but de recueillir des données d'entrées et de réaliser des observations qualitatives ciblées. Ce travail, après avoir été traité et analysé, devait permettre d'apporter un éclairage aux interrogations formulées.

Les points observés sont :

- L'articulation des flux de trafic sur les principaux carrefours d'accès au périmètre d'étude afin d'anticiper les impacts d'une modification du plan de circulation (proposition de sens de circulation sur certains axes)
- Les fonctionnements des deux carrefours à proximité des deux passages à niveau
 - République/Danton
 - Leclerc/Danton
- Le fonctionnement du parvis de l'école Anatole France au moment des entrées et sorties des élèves
- La place actuelle et futur des vélos
- Les pratiques stationnement sur les rues Danton, Rousseau et République
- Les accès au projet depuis et vers le maillage viaire existant

A noter que la majorité des pistes d'actions proposer nécessite la réalisation d'étude techniques plus poussées pour vraiment appréhender les impacts des solutions structurelles (aménagement) et organisationnelles (gestion des flux).

Pour information, Dans les études réglementaire, l'unité de base est l'UVP. L'uvp est une unité qui homogénéise le trafic en "équivalent VL" suivant la grille de conversion suivante : 1 VL = 1 uvp, 1 PL = 2 uvp ; 1 deux-roues motorisé ou vélo = 0.3 uvp.

2 | Périmètre et dispositif logistique

Pour répondre à ces objectifs, une logistique particulière a été mise en place.



- Le périmètre d'étude (pointillés bleus) prenait en compte les deux passages à niveau (République et Leclerc), la Place Jean Jaurès, la rue Danton et la rue Rousseau. Un technicien d'ITER a arpenté tout ce secteur en heure de pointe du matin (7h00-9h00) et en heure de pointe du soir (16h30-18h30) afin :
 - D'observer les pratiques stationnements
 - De relever les mauvaises pratiques circulation des usagers et points de dysfonctionnements
 - D'appréhender les effets et impacts de pistes d'action correctrices sur le périmètre d'étude
- La pose de 4 caméras numériques en heure de pointe du matin (7h00-9h00) et en heure de pointe du soir (16h30-18h30) nous a permis :
 - D'observer le fonctionnement du système circulaire autour de la place Jaurès
 - D'observer le fonctionnement du système circulaire au niveau des deux passages à niveau
 - De réaliser des comptages directionnels ponctuels
 - De relever les mauvaises pratiques des usagers et points de dysfonctionnements
 - D'appréhender les effets et impacts de pistes d'action correctrices sur le périmètre d'étude
- Le travail de terrain a eu lieu le mardi 9 décembre 2025
- Le traitement et l'analyse de toutes les données recueillies in situ ont permis de proposer les conclusions thématiques suivantes.

3 | Système circulatoire

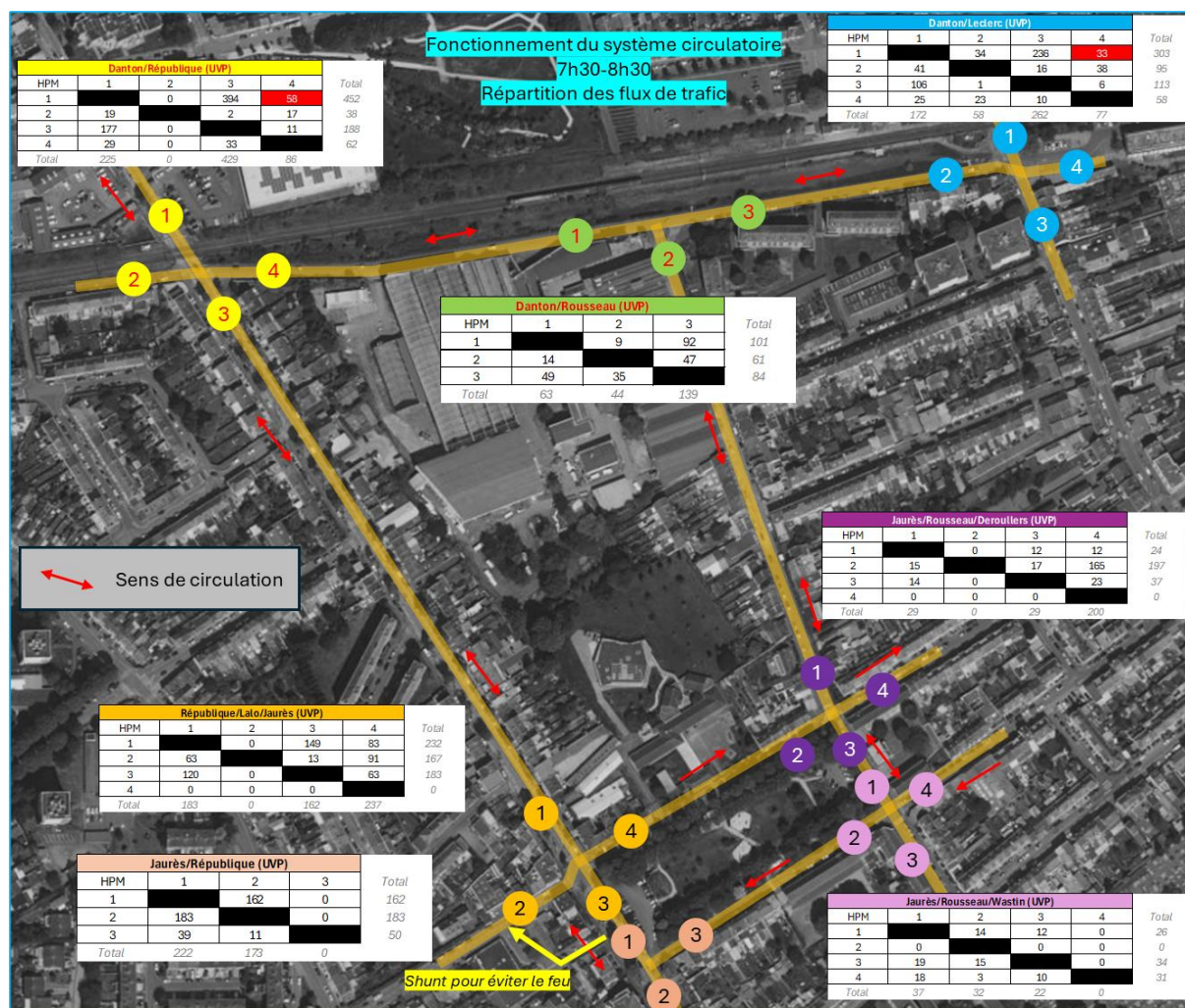
3.1 | Fonctionnement

Nous avons observé le fonctionnement du système circulatoire, matin et soir, carrefour par carrefour mais également de manière globale. Les conclusions complètent celles mise en avant dans le rapport technique « étude d'impact – volet trafic » transmis en parallèle de cette note.

Les flux ont été reconstitués. Les possibles écarts s'explique par plusieurs facteurs :

- Les relevés des caméras en léger décalages
- Quelques rues à l'intérieur du système étudié qui drainent ou irrigue le système entre chaque carrefour audité
- Un phénomène de shunt au Sud-Ouest du système
- La présence du parking sur la place Jean Jaurès (multiples accès)
- Des riverains quittant leur domicile ou des personnes venant se garer au sein du système (origines/destinations incomplètes)

MATIN





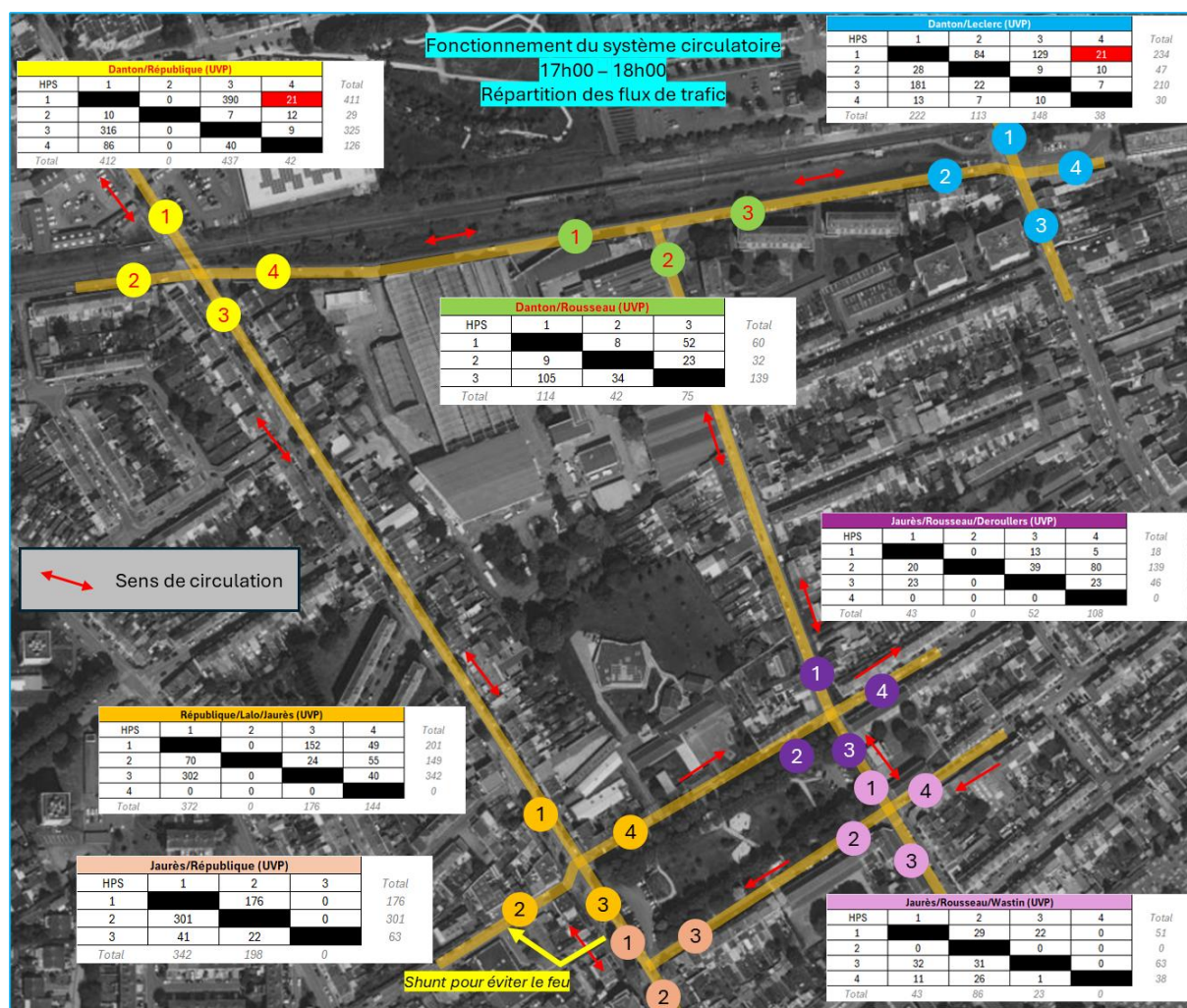
Le matin, les deux axes structurant que sont le Bd de la République et la rue du Général Leclerc supportent la majorité des flux de trafic avec une orientation des flux principaux allant du Nord vers le Sud.

Le carrefours Danton-République est le plus emprunté avec 740 UVP le matin et 891 UVP le soir. Suivent ensuite les carrefours République/Lalo/Jaurès (582 et 692 UVP) puis Danton/Leclerc (569 et 521 UVP).

Pour ce qui est de la rue Danton, le flux principal sur l'heure de pointe va d'Ouest en Est.

Concernant la place Jean Jaurès, c'est la section passant devant l'école maternelle Anatole France qui supporte le plus gros du trafic (237 UVP - cumul des origines destinations vers cette section). Elle joue son rôle d'axe structurant Ouest – Est, ce qui se confirme par la présence de la L2 du réseau de transport en commun et qui traduit l'interdiction de tourner à gauche au niveau du carrefour Danton/République plus au Nord (même si cette interdiction n'est pas respectée, nous le verrons plus loin).

Sur chacun des carrefours on compte entre 30 et 50 vélos/trottinettes ce qui montre une pratique modale modes actifs non négligeable.





Globalement, le trafic en heure de pointe du soir est légèrement supérieur ce mardi 9 décembre 2025 (sauf les carrefours Danton/Leclerc – quasi équilibré – et Jaurès/Rousseau/Derouillers – quasi également à l'équilibre).

Mais ce sont, sur les principaux axes (Danton, République et Leclerc) que les volumes de flux s'inverse par rapport au matin.

Concernant la rue Danton, les flux entrant côté Ouest (République) sont 2 fois supérieur le matin par rapport au soir (86 vs 42). C'est l'inverse pour les flux entrant côté Est (Leclerc) où les flux du soir sont 2 fois supérieur à ceux du matin. Cela se fait ressentir au niveau du carrefour Danton/Rousseau où la tendance est la même.

Pour ce qui est de la rue Rousseau, les flux Nord-Sud, faibles, sont équilibrés entre le matin et le soir (44 vs 42). Pour les flux dans le sens contraire, c'est-à-dire Sud-Nord, le matin, ils représentent le double par rapport au soir (61 vs 32).

Sur chacun des carrefours on compte entre 25 et 40 vélos/trottinettes ce qui montre une pratique modale modes actifs non négligeable.

3.2 | Dysfonctionnement

■ MATIN

- Les véhicules prenant l'interdiction du tourne à gauche au niveau du carrefour Danton/République représentent 85% des véhicules entrant sur la rue Danton depuis le carrefour Danton/République. Sans ces non-respect seuls 28 véhicules entrerait sur la rue Danton.
- Non-respect également de l'interdiction du tourne à gauche au niveau du carrefour Danton/Leclerc en arrivant du Nord (33 véhicules)

Même si ces non-respects n'engendrent pas de blocage de situation, cela reste une interdiction permettant d'éviter que des véhicules restent à l'arrêt sur la voie ferrée au niveau des passages à niveau (aspect sécurité routière).

Le non respect de ces tournes à gauche concernent également les vélos/trottinettes, surtout sur le carrefour Danton/République.

- Observation d'un shunt entre les carrefours Jaurès/République et République/Jaurès/Lalo pour éviter le feu de ce dernier, en venant du Sud. Ce shunt permet de rejoindre la rue Lalo.

■ SOIR

- Les véhicules prenant l'interdiction du tourne à gauche au niveau du carrefour Danton/République représentent 50% des véhicules arrivant entrant sur la rue Danton depuis le carrefour Danton/République. Sans ces non-respect seuls 21 véhicules entrerait sur la rue Danton.
- Non-respect également de l'interdiction du tourne à gauche au niveau du carrefour Danton/Leclerc en arrivant du Nord (21 véhicules)

Même si ces non-respects n'engendrent pas de blocage de la situation, cela reste une interdiction permettant d'éviter que des véhicules restent à l'arrêt sur la voie ferrée au niveau des passages à niveau.

- Observation d'un shunt entre les carrefours Jaurès/République et République/Jaurès/Lalo pour éviter le feu de ce dernier, en venant du Sud. Ce shunt permet de rejoindre la rue Lalo.

3.3 | Piste de solution

Comme nous le verrons plus tard lors du traitement de la thématique « passage à niveau », de nombreux problèmes constatés peuvent se résoudre avec la réalisation d'une étude circulation plus fine (enquête origines/destinations) et surtout un périmètre plus large. En effet, modifier un plan de circulation sur un périmètre donné peut avoir des conséquences sur un périmètre plus large.

Cependant, concernant la rue Danton, et d'après les données et observations collectés, une mise en sens unique dans le sens Est-Ouest serait souhaitable pour :

- Régler le non-respect du tourne à gauche au niveau du carrefour Danton/République
- Apaiser les circulation (volumes) sur la rue Danton

- Faciliter l'insertion d'un véritable aménagement cyclable rue Danton

Par rapport à la rue Rousseau, la mise en sens unique peut se faire dans les deux sens. En effet, les volumes étant très faibles en heure de pointe du matin et du soir (43 UVP maximum), les impacts sur le trafic global du périmètre d'étude seraient également faibles. Cependant, pour optimiser le fonctionnement du système circulaire de notre périmètre d'étude, une mise en sens unique descendant serait préférable comme nous le verrons plus loin.

4 | Les passages à niveau

4.1 | Fonctionnement

Le périmètre d'étude est donc accessible au Nord via 2 passages à niveau permettant de traverser la voie ferrée reliant Lille à Lens et Béthune :

- A l'Ouest au niveau du carrefour rue Danton et boulevard de la République



- A l'Est au niveau du carrefour rue Danton et rue du Général Leclerc



La fréquence des trains au niveau de la gare de Loos est très élevée. On compte en effet environ 50 trains quotidiens (2 sens confondus) s'arrêtant en gare de Loos Lez Lille auxquels s'ajoute ceux de transit.

Les deux passages à niveau fonctionnent avec la présence de feux tricolores passant au rouge lors de l'arrivée d'un train. Ce système permet aux usagers arrivant de la rue Danton, Desrousseaux et Schuman de pouvoir partir vers le Sud ou aller sur la rue Danton sans être gênés par les véhicules attendant le passage des trains.



*Mouvements facilités par la présence des feux tricolores en amont des passages à niveau
(République à gauche – Leclerc à droite)*

De plus, au niveau du passage à niveau République, en venant du Nord, une interdiction de tourner à gauche après la traversée de la voie ferrée permet d'éviter une remontée de file qui obligerait certains véhicules à stationner sur le passage à niveau.



TAG interdit (Carrefour République)

C'est également le cas au niveau du passage à niveau Leclerc/Danton en arrivant par le Nord. L'objectif (sécuritaire) est le même que pour le passage à niveau République/Danton.



TAG interdit (Carrefour Leclerc)

La durée de la fermeture dépend de plusieurs éléments :

- Est-ce que le train s'arrête en gare de Loos ?
- Est-ce qu'il y a un train dans les deux sens en même temps (en léger décalage) ?

Ainsi, la durée de fermeture des barrières oscille entre 65 secondes (passage d'un train / passage à niveau République) à 4 minutes 30 secondes (train dans les deux sens avec arrêts en gare de Loos les Lille / passage à niveau Leclerc).

La durée la plus longue vient du fait que la barrière au niveau du passage à niveau Leclerc se ferme alors que le train arrive seulement en gare au niveau du CHR de Lille (en amont depuis Lille). Ainsi, le train doit attendre que les passagers montent/descendent, il doit repartir à basse vitesse pour ralentir en entrant en gare de Loos lez Lille. Un autre train arrivant en sens inverse et s'arrêtant en gare de Loos lez Lille, la barrière reste fermée tant que le train est à quai. Cela explique la longue durée de fermeture des barrières. De manière générale, la barrière au niveau du passage à niveau Leclerc reste plus longtemps fermée que celle du passage à niveau République.

Lors de la fermeture des barrières, il a été observé une remontée de file de 25 véhicules maximum sur la rue du Général Leclerc, au Sud du passage à niveau et en heure de pointe du matin et du soir. A chaque fermeture, et quel que soit le passage à niveau, une moyenne de 10 véhicules en remontés de file a été constatée.

4.2 | Problématiques et dysfonctionnements

L'interdiction de tourner à gauche au niveau du passage à niveau République n'est pas respectée. Malgré la présence de 2 panneaux B2a (dont un est apparemment régulièrement tourné, ce qui peut limiter la visibilité de l'interdiction), de nombreuses infractions sont constatées :



Signalisation routière interdisant le tour à gauche au niveau du passage à niveau République

- le mardi 4 novembre 2025
 - ✓ de 7h45 à 8h45, 48 véhicules ont tourné à gauche soit 12,2% des véhicules arrivant du Nord
 - ✓ de 17h00 à 18h00, 17 véhicules ont tourné à gauche soit 5,5% des véhicules arrivant du Nord
- le mardi 09 décembre 2025
 - ✓ de 7h45 à 8h45, 58 véhicules ont tourné à gauche soit 13% des véhicules arrivant du Nord
 - ✓ de 17h00 à 18h00, 21 véhicules ont tourné à gauche soit 5% des véhicules arrivant du Nord

Il est plus facile d'enfreindre cette interdiction le matin car il y a moins de véhicules en sens contraire (du Sud vers le Nord) et les opportunités de tourner à gauche sont plus fréquentes. Nous avons constaté des infractions venant même de PL.



Une interdiction de tourner à gauche est également présente sur le carrefour du passage à niveau Leclerc/Danton en arrivant par le Nord. Il n'est également pas respecté.

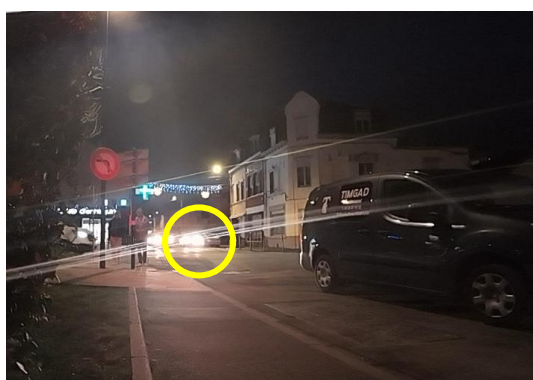
Le mardi 09 décembre 2025, ce sont :

- ✓ de 7h45 à 8h45, 33 véhicules ont tourné à gauche soit 11% des véhicules arrivant du Nord
- ✓ de 17h00 à 18h00, 21 véhicules ont tourné à gauche soit 9% des véhicules arrivant du Nord



Un autre dysfonctionnement majeur a été constaté au niveau ce passage à niveau.

Lors du fonctionnement des barrières, des véhicules arrivant depuis la rue Leclerc profite du feu tricolore au rouge (personne n'arrivant en face) pour doubler et s'engager vers la rue Danton ou la rue Schuman. Ces véhicules grille donc le feu rouge. Le soir, cette situation a été constatée une dizaine de fois en heure de pointe.

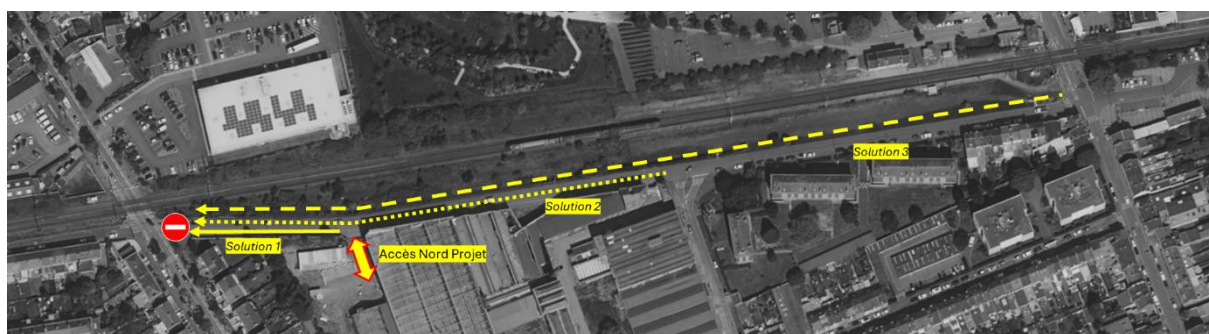


4.3 | Piste de solution

La seule solution envisageable est de faire passer la rue Danton en sens unique sortant au niveau du carrefour Danton/République. Un aménagement construit dissuasif ne semble pas possible techniquement.

Les questions qui se posent sont :

- A partir d'où commencer ce sens unique ?
- Quels seront les impacts de trafic devant l'école Anatole France (secteur impacté par rapport à l'origine/destination des flux concernés)?



La solution retenue aura un impact sur général sur les volumes de flux s'engageant sur la rue Danton depuis l'Ouest vers l'Est. Cet impact dépendra de la longueur de ce sens unique.

Enfin, le report de trafic lié à cette action devrait avoir un impact sur le trafic au niveau de la place Jean Jaurès, devant l'école Anatole France.

Appréhender exactement les impacts d'un changement de plan de circulation nécessite une étude trafic plus fine avec comme base de travail, une enquête caractérisant les origines/destinations.

En termes d'impact de la mise en sens unique Est-Ouest de la rue Danton, actuellement et en heure de pointe du matin, ce sont donc 86 UVP qui, potentiellement, emprunteraient la rue de la Place Jaurès passant devant l'école primaire Anatole France. Ces flux viendraient s'ajouter aux 237 UVP actuels soit, 323 UVP au total pour une augmentation de trafic de 36%.

Pour le soir, ce sont 42 UVP du carrefour Danton/République qui viendraient s'ajouter au 144 UVP de la rue de la Place Jaurès passant devant l'école primaire Anatole France soit 186 UVP au total pour une augmentation de trafic de 29%.

Il faut pondérer ces taux d'augmentation par le fait que les volumes brut sont relativement faibles devant l'école Anatole France.

Le matin, les principaux flux de trafic issus du projet et allant vers le carrefour Danton/République n'impacteraient pas la situation globale car le sens unique serait dans le bon sens.

Le soir, les pendulaires rentrant vers le projet représenteraient 74 UVP. Ces flux, avec la mise en sens unique de la rue Danton dans le sens Est-Ouest, passeraient devant l'école Anatole France (en prenant l'hypothèse que ces usagers ne passent pas ailleurs via un chemin plus avantageux hors périmètre d'étude). Dans le cas le plus pessimiste, nous aurions donc les 186 UVP actuels + les 74 UVP issus du projet soit 260 UVP soit une augmentation de trafic sur la section de voirie concernée (devant l'école) de 80%. Le chiffre est élevé mais le volume brut est acceptable. Cependant, l'augmentation de ce trafic devant une école peut engendrer des mécontentements.

Enfin, concernant la première question, à savoir, « A partir d'où commencer ce sens unique ? » la solution 1 sur la carte suffirait pour empêcher les tournes à gauche au niveau du carrefour Danton/République, mais dans un souci d'homogénéisation de l'aménagement cyclable rue Danton, la solution 3 serait à préconiser.

La mise en sens unique complète de la rue Danton aura un impact sur la rue Rousseau. Les flux issus du projet voulant partir vers l'Est utiliserait la rue Rousseau puis les rues Deroullers ou Platel pour rejoindre la rue Leclerc. Le matin, pour éviter une possible congestion de la rue Danton et du carrefour Danton/République, le sens unique de la rue Rousseau doit s'envisager dans le sens descendant. Le soir, le projet serait facilement desservi avec la rue Danton dans le bon sens.

La mise en sens unique de la rue Rousseau permettrait également de créer un aménagement cyclable de qualité.

Attention cependant aux reports de trafic rues Platel et Condorcet ainsi qu'à la capacité de réserve et de fonctionnement surtout du carrefour Jaurès/Rousseau/Deroullers.

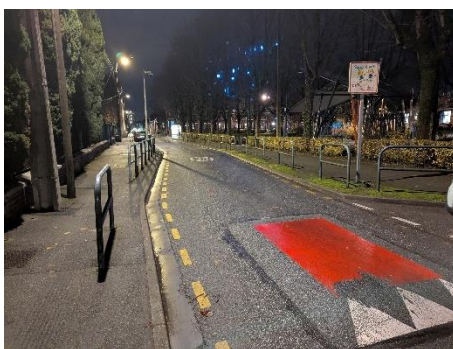


5 | Le parvis de l'école Anatole France

5.1 | Fonctionnement

La place Jean Jaurès est configurée comme une sorte de giratoire avec un sens Ouest-Est devant l'école maternelle Anatole France et un sens Est-Ouest devant l'école élémentaire Michelet. Les parties Rousseau et République étant à double sens.

On note la présence de deux coussins berlinois devant l'école Anatole France dont l'objectif, atteint, est de faire ralentir les véhicules.



On note également la présence d'un arrêt de transport en commun – République (L2) – qui accueille des bus articulés et dont le retour se fait rue Brossolette plus au Sud.



Enfin, au début et en bout de la section de rue (en amont et aval de l'école Anatole France, il y a l'accès au parking au centre de la place.



Les volumes de trafic constatés dans le sens Ouest-Est en heure de pointe est très correct alors que dans l'autre sens, au Sud de la place, les volumes sont très faibles.

Notons qu'aucun véhicule ne s'arrête en pleine voie pour déposer les enfants.

5.2 | Dysfonctionnement

D'après les observations faite le mardi matin et après-midi 9 décembre 2025, aux entrées et sorties de l'école, il n'y a rien de particulier à signaler en termes de dysfonctionnement.

Les voitures et bus roulent lentement et aucune situation dangereuse n'a été constatées.

J'ai pu interviewer l'agent du CLAE qui gère l'entrée de l'école au niveau du portail et aucun dysfonctionnement, que ce soit d'un point de vue de l'école ou des parents n'est remonté.

5.3 | Piste de solution

De par les sens de circulation, et les accès au projet, l'impact du projet devant l'école devrait être acceptable.

Une modification du sens de circulation de la rue Danton entrainerait cependant (comme vu plus haut) une augmentation des volumes de flux devant l'école mais cela resterait très acceptable (en termes de volume).

Modifier les sens de circulation globale de la place Jean Jaurès (inversion des sens de circulation) pour limiter le passage de véhicules devant l'école ne serait pas une garantie, risquerait de déplacer les flux de trafic devant l'école élémentaire Michelet et pourrait engendrer des problèmes d'écoulement des flux de trafic au niveau des carrefours d'accès à la place Jean Jaurès. De plus, la ligne de bus en serait pénalisée. Les girations des bus articulés resteraient problématiques voire impossibles. Enfin, quid de l'accès au parking de la Place Jean Jaurès.

6 | Les modes actifs

6.1 | Fonctionnement

La présence de vélo/trottinettes sur le périmètre d'étude est non négligeable. Comme dit précédemment, on constate une pratique importante en heure de pointe du matin et du soir (entre 25 et 50 vélos/trottinettes en fonction des carrefours)

Seule une partie de la rue Danton et le Bd de la République proposent des bandes cyclables (sous dimensionnées et de mauvaise qualité). En ce qui concerne la rue Rousseau, il n'y a pas d'aménagement cyclable.



6.2 | Dysfonctionnement

On constate donc plusieurs éléments pouvant être classés en points faibles :

- Une carence en continuité d'aménagement cyclable
- Un sentiment d'insécurité pour les cyclistes par rapport à la typologie et ergonomie des voiries (Danton, République) où les flux de trafic sont non négligeables et les vitesses élevées par rapport à la réglementation routière (30km/h) et le niveau d'accidentologie importante
 - 59km/h pour l'indicateur V85 sur la rue Danton et 1 accident grave non mortel (2014-2023)
 - 47km/h pour l'indicateur V85 sur le Bd de la République, 2 accidents mortels, 2 accidents graves non mortels et un accident de moindre gravité

Même si certains de ces accidents impliquent des piétons, dans tous les cas ils concernent des usagers vulnérables.



Radar pédagogique Bd de la République

6.3 | Piste de solution

Pour la rue Danton, le passage en sens unique de la rue pourrait permettre de créer une véritable piste cyclable.

Pour le Bd de la République, le foncier disponible et l'ergonomie de la rue (alignement d'arbre) rend compliqué la création d'un aménagement plus lourds (piste cyclable). Cependant la visibilité des bandes cyclables pourrait être améliorée (peinture de couleur, signalisation verticale et horizontale adaptées et plus visibles, aménagements cassant la vitesse des véhicules, ...

La rue Rousseau est propice à la création d'aménagement (bande cyclable, chaudiou), surtout si la rue à vocation à passer en sens unique.

7 | Le stationnement

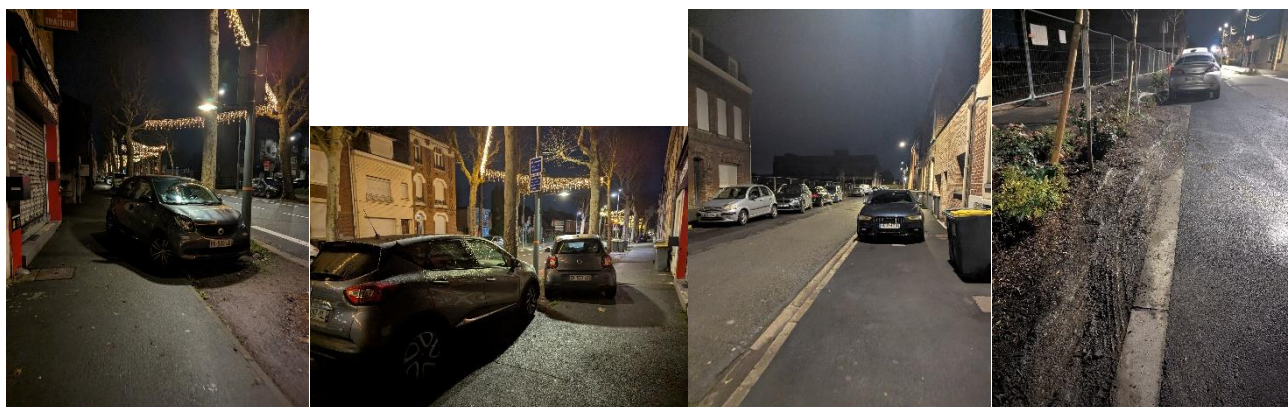
7.1 | Fonctionnement

On note la présence de stationnement sur la section Est de la rue Danton, le long (Ouest) de la rue Rousseau et de part et d'autre du Bd de la République.

Tout au long de la journée la pression en stationnement sur ces 3 rues est élevée avec très peu de places disponibles.

7.2 | Dysfonctionnement

Le matin, il a été constaté du stationnement sauvage et illicite notamment sur le Bd de la République, et sur la rue Rousseau où des véhicules stationnent sur les trottoirs et les aménagements végétalisés (marques de pneu confirmant la pratique)



7.3 | Piste de solution

Pour la protection des espaces végétalisés, la pose de bordures pourrait protéger les parterres de fleurs.

Concernant les volumes d'offre, il est difficile de l'augmenter sur l'espace public.

8 | Les accès au projet

8.1 | Fonctionnement

Le projet proposera 2 accès pour les véhicules (rue Danton et rue Rousseau) et 6 accès modes actifs (rue Danton, Bd de la République et rue Rousseau)

8.2 | Dysfonctionnements potentiels

Assurer une intégration optimale d'un projet urbain passe la sécurisation de ses accès quel que soit la typologie des usagers.

Le diagnostic montre une vitesse moyenne relativement élevée. Le projet va engendrer de nouveaux flux et notamment des piétons et des vélos. Il est donc essentiel, pour apaiser et sécuriser leurs déplacements de trouver des solutions structurelles (aménagements) et organisationnelles (gestion des flux) et ce, quel que soit le plan de circulation final adopté

8.3 | Préconisations

Pour la rue Danton et la rue Rousseau, sous réserve de possibilité technique, nous préconisons la construction de plateau piétons qui casseraient les vitesses et assureraient une visibilité et une lisibilité optimales des accès et une lisibilité du projet accrue.

Pour le Bd de la République, il en est de même mais l'aménagement doit se faire en décalé par rapport à l'accès au projet, au niveau d'un carrefour proposant des traversées piétonnes.

