

Analyser les flux de circulation

Avec 30.000 véhicules par jour, le carrefour de la Vaugine est un nœud routier. Une étude des flux a eu lieu vendredi.

Un nœud routier, ce carrefour de la Vaugine. Avec ses 30.000 véhicules par jour, il représente le secteur où le trafic est le plus important en Haute-Saône. Ce qui engendre insécurité routière et engorgement aux heures de pointe.

Pour y étudier les flux de circulation, le conseil départemental et son président, Yves Krattinger, a missionné ses services. Vendredi, aux heures de pointe, 25 agents des services techniques et des transports ont posé des étiquettes sur les véhicules venant de la RD 322 en provenance de Pusey, de la RD 457 (la rocade ouest), ceux provenant de l'hypermarché Leclerc ou sortant de l'Intermarché de la Vaugine...

« Il s'agit d'étudier des solutions pour fluidifier la circulation », explique Régis Grenier, responsable de l'unité



■ Repérées par des vignettes de couleur, l'origine et la destination des véhicules vont être étudiées.

Photo Sam COULON

technique de Vesoul. « Pour bien comprendre comment se répartit le trafic sur ce nœud routier, nous réalisons une étude "origine destination". D'où viennent les voitures et où elles vont. À cha-

que sortie du rond-point, des agents comptabilisent les vignettes de couleur posées sur les trois sites ».

Sur le temps de midi, ce sont 300 autos à l'heure qui quittent le parking du Leclerc

pour arriver à ce carrefour ; 250 sortant de celui d'Intermarché et 200 provenant d'ailleurs.

Proposer des solutions

Parallèlement, des « comp-

tages pneumatiques » en continu, au moyen de deux câbles sur la chaussée, ont été mis en place depuis jeudi.

« On va extrapoler ces données à partir des comptages en continu pour avoir une vision plus globale de la circulation sur ce carrefour », anticipe Régis Grenier. D'ici la fin de l'année, les données auront été dépouillées et les solutions envisageables pourront être proposées aux différents partenaires (CAV, État, élus...) tout en sachant que le secteur est contraint dans l'espace avec les infrastructures routières, le bâti existant, et les contraintes environnementales.

Régis Grenier ajoute que les élus départementaux « poussent pour que la déviation Est avance. Les études ont été réinscrites dans le contrat de plan Etat-Région qui a été résigné tout dernièrement ». Une autre solution de désengorgement de ce nœud routier.

Catherine HENRY

📍 À l'époque de la création de ce giratoire, dans les années 87-89, il n'y avait pas de zone d'activité dans le secteur, ni de 2x2 voies sur la RN 19 et sur la RD 457. Il n'y avait pas tout ce trafic à absorber.