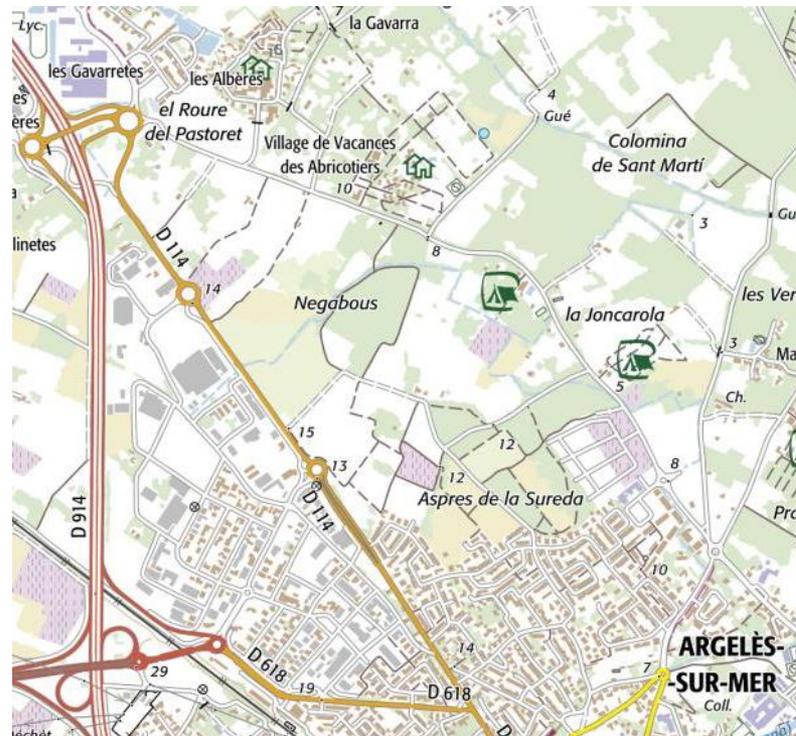




ÉTUDE DE CIRCULATION

PROJET DE LOTISSEMENT « LES CHÊNES VERTS » À ARGELÈS-SUR-MER (66)

Diagnostic
Etude prévisionnelle



Date	Rédaction	Approbation
30/07/2021	C.MERLI C. JACQUET	P. REVEILLERE





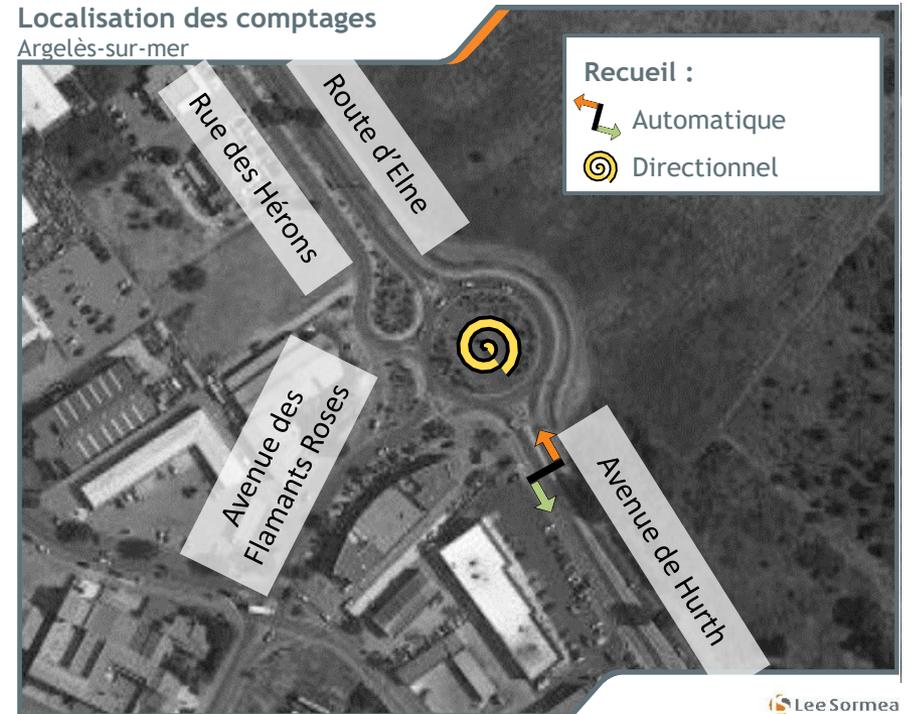
SOMMAIRE

- Contexte
- Recueil de données sur le terrain
 - Hors saison
 - Saison estivale
- Comptages trafic et vitesse
- Comptages directionnel
- Hypothèses d'évolution du trafic
- Calculs de réserve de capacité
- Conclusions



► Recueil de données sur le terrain

- **Comptage de débit routier 7 jours**
 - RD114 – Avenue du Hurth
 - Du 17 au 25/03/2021
 - Du 12 au 18/07/2021
- **Comptage directionnel des mouvements tournants**
 - Giratoire av des RD114 / Flamants Roses
 - Jeudi 18/03/2021
 - Lundi 12/07/2021
 - Aux périodes les plus chargées de la journée
- **Éléments de contexte**
 - Relevés de mars réalisés en présence d'un couvre-feu 18h-6h en place depuis la mi-janvier 2021.
 - Couvre-feu 19h-6h en place à partir du samedi 20/03.
 - Télétravail incité massivement.
 - Aucune restriction en période estivale.



Date : 2021
Source : Géoportail

► Trafic moyen journalier



- **En mars**, l'Avenue de Hurth présente un trafic moyen journalier (TMJ) en double sens d'environ 6156 véhicules/jour avec une part de poids-lourds de 0,8%. Un écart de 64% est observé sur le flux TMJ TV entre le sens 1 et le sens 2. Les usagers proviennent majoritairement du Nord.
- Soit un trafic double sens de 6150 véhicules/jour et une part de poids-lourds de 1%.
- **En juillet**, le sens vers Argelès-sur-Mer (sens 1) comporte 5777 véhicules dont 0,6% de PL et le sens vers Ene (sens 2) comporte 3553 véhicules dont 1,1% de PL.

▶ Vitesses observées

Vitesse relevée sur les comptages
Sur la période du 17/03/2021 au 25/03/2021



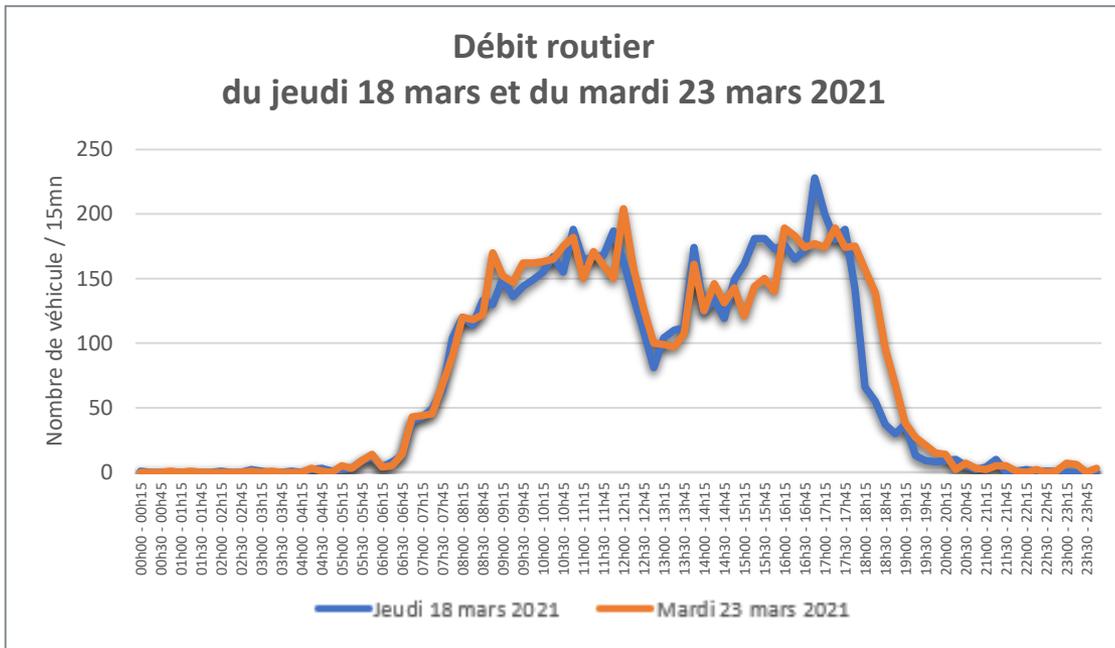
Définitions des indicateurs :

- **V85** : Vitesse en dessous de laquelle roulent 85% des usagers
- **Vmoy** : Vitesse moyenne

- **En mars**, les comptages sont situés à l'approche d'un giratoire.
- La vitesse maximale autorisée au niveau des comptages est de 50km/h.
- Sur le terrain, les vitesses observées sont proches de 40 km/h (vitesse moyenne). Cela est expliqué par la proximité du giratoire.
- L'indice V85 montre que 15% des usagers roulent au dessus de 45 à 60 km/h selon le sens de circulation.
- **En juillet**, le sens vers Argelès-sur-Mer (sens 1) possède une vitesse moyenne de 35 km/h et une V85 de 40 km/h. Le sens vers Elne (sens 2) possède une vitesse moyenne de 47 km/h et une V85 de 57 km/h.

► Comparaison des débits routiers le mardi et jeudi de la semaine de comptage (mars 2021)

- Nous comparons les flux du jeudi 18 mars au mardi 23 mars 2021 pour juger de la représentativité des données. Le jeudi comprend un couvre-feu à 18h alors que la mardi comprend un couvre-feu à 19h.
- L'évolution du trafic durant ces deux jours est analogue, avec des différences d'évolution faibles par quart d'heure.



- Heures de pointe identifiées :
 - 8h00 à 9h00 le matin
 - 16h45 à 17h45 le soir

- La période 7h-9h n'est pas la plus circulée du matin mais correspond à la période de pointe potentielle du matin du projet de lotissement.
- La période de pointe du soir est identifiée entre 16h et 18h avec une heure de pointe variable selon le jour considéré. Le comptage directionnel représente l'heure la plus circulée du jeudi 18 mars 2021 (16h45-17h45).

- Le passage au couvre-feu à 19h (à partir du samedi 20/03) a pour effet de prolonger les circulations en soirée. La période de pointe du soir reste centrée sur 16h-18h.
- La charge de trafic retenue pour le comptage directionnel réalisé le jeudi aux heures de pointes est donc validée.

► Comparaison des débits routiers sur la semaine de comptage (juillet 2021)

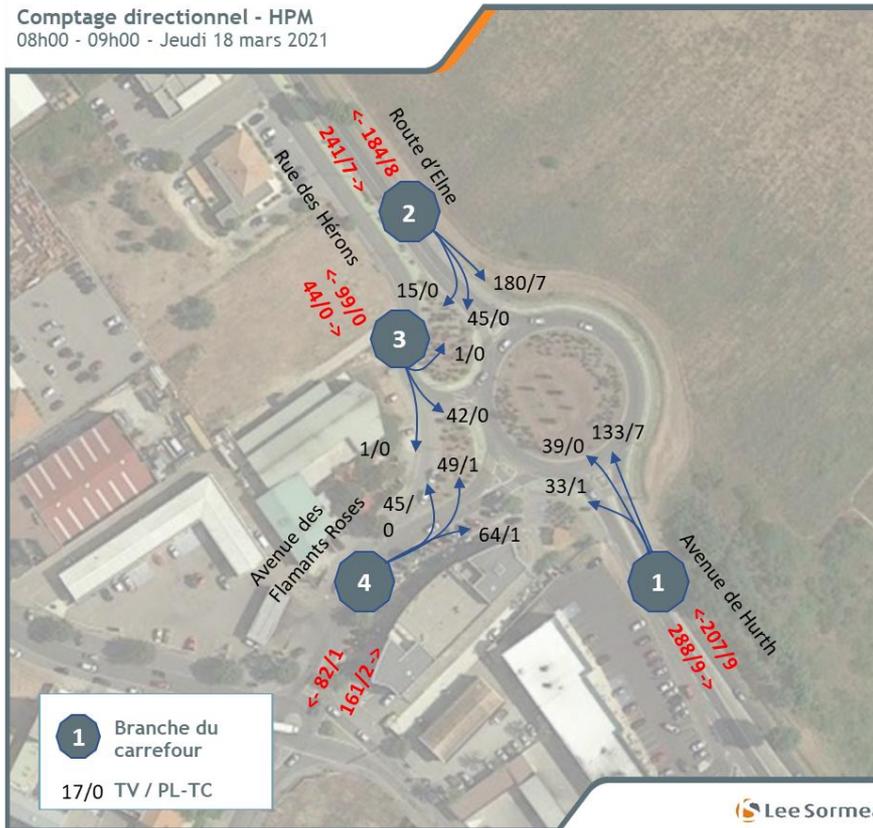
- Flux tous véhicules en double sens
- Le comptages directionnel a relevé les flux du lundi 12/07 pour les périodes 12h-13h et 18h-19h.
- Le lundi est représentatif, en revanche les créneaux choisis conduisent à des redressements des données :

Heure	lundi	mardi	mercredi	jeudi	vendredi	samedi	dimanche	moyenne
00:00	63	33	46	75	53	59	79	58
01:00	26	9	23	37	22	34	53	29
02:00	11	10	17	20	11	25	26	17
03:00	7	13	17	18	13	13	14	14
04:00	18	15	22	17	19	27	38	22
05:00	33	28	25	33	41	32	29	32
06:00	97	77	66	98	99	86	48	82
07:00	254	231	132	243	261	244	125	213
08:00	484	487	279	484	510	480	267	427
09:00	761	735	531	817	757	787	507	699
10:00	1043	952	754	938	919	874	643	875
11:00	1040	1059	725	1004	1008	855	801	927
12:00	839	940	622	866	813	749	548	768
13:00	616	627	399	618	594	556	415	546
14:00	753	760	418	646	605	555	345	583
15:00	894	888	458	750	743	627	396	679
16:00	954	916	495	796	730	721	367	711
17:00	946	872	497	834	804	756	446	736
18:00	918	933	533	743	779	719	391	717
19:00	531	606	421	604	572	627	371	533
20:00	223	282	286	269	306	353	241	280
21:00	156	179	187	185	202	231	163	186
22:00	87	99	140	124	144	143	103	120
23:00	46	66	91	47	98	108	59	74
Total	10800	10817	7184	10266	10103	9661	6475	9328

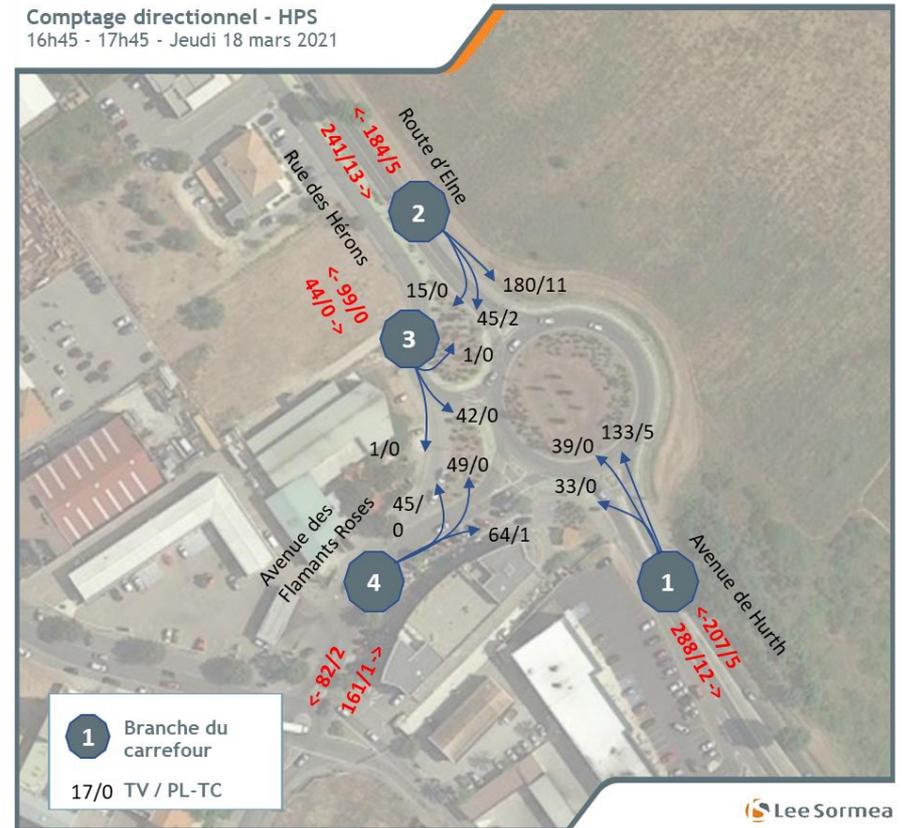
- +24% pour la période 12h-13h pour correspondre aux flux de la période 10h-11h
- +4% pour la période 18h-19h pour correspondre aux flux de la période 16h-17h

► Comptage directionnel – Mars 2021

Comptage directionnel - HPM
08h00 - 09h00 - Jeudi 18 mars 2021



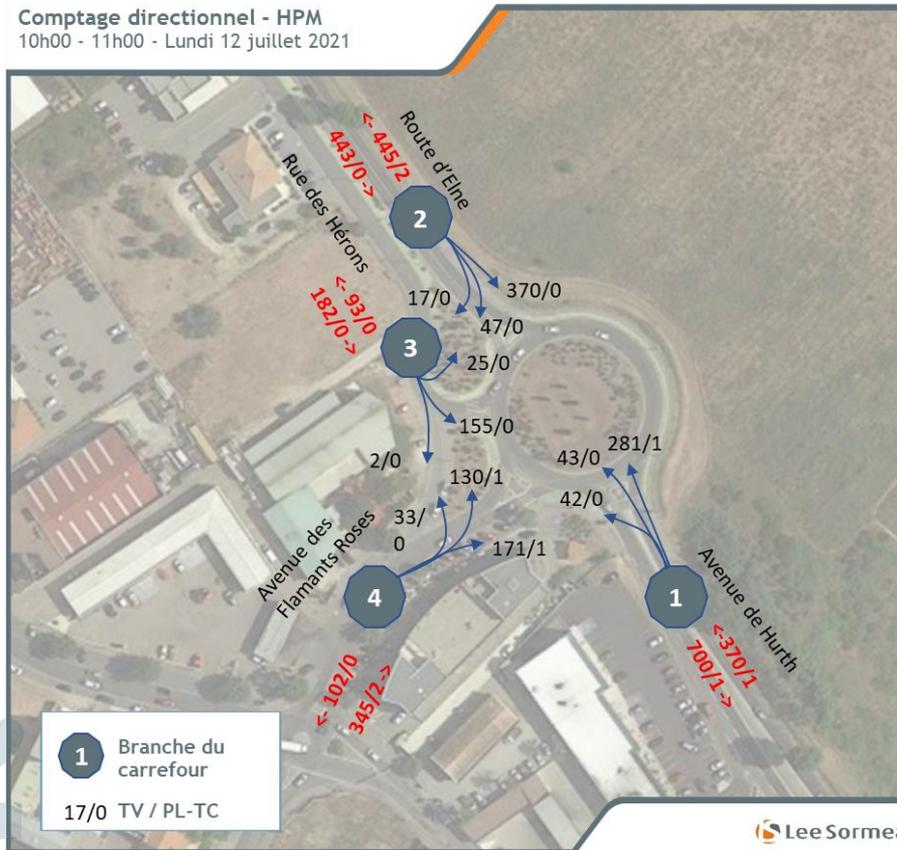
Comptage directionnel - HPS
16h45 - 17h45 - Jeudi 18 mars 2021



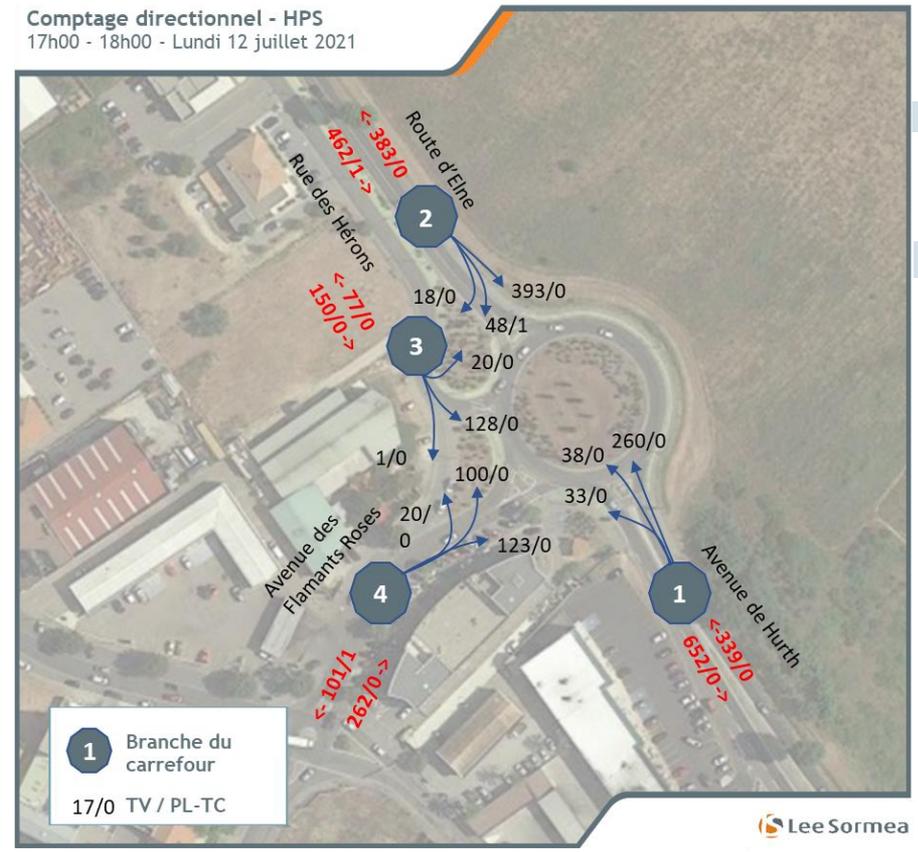
- Le flux principal se trouve sur l'avenue de Hurth et la route d'Elne avec une majorité de mouvements « tout droit » au carrefour.
- Le flux venant provenant de l'avenue des Flamants Roses se répartit équitablement entre le Nord et le Sud, avec une préférence pour le Sud.
- La somme des trafics entrants dans le carrefour est de 660 UVP/h le matin et 980 UVP/h le soir.

► Comptage directionnel redressé – Juillet 2021

Comptage directionnel - HPM
10h00 - 11h00 - Lundi 12 juillet 2021



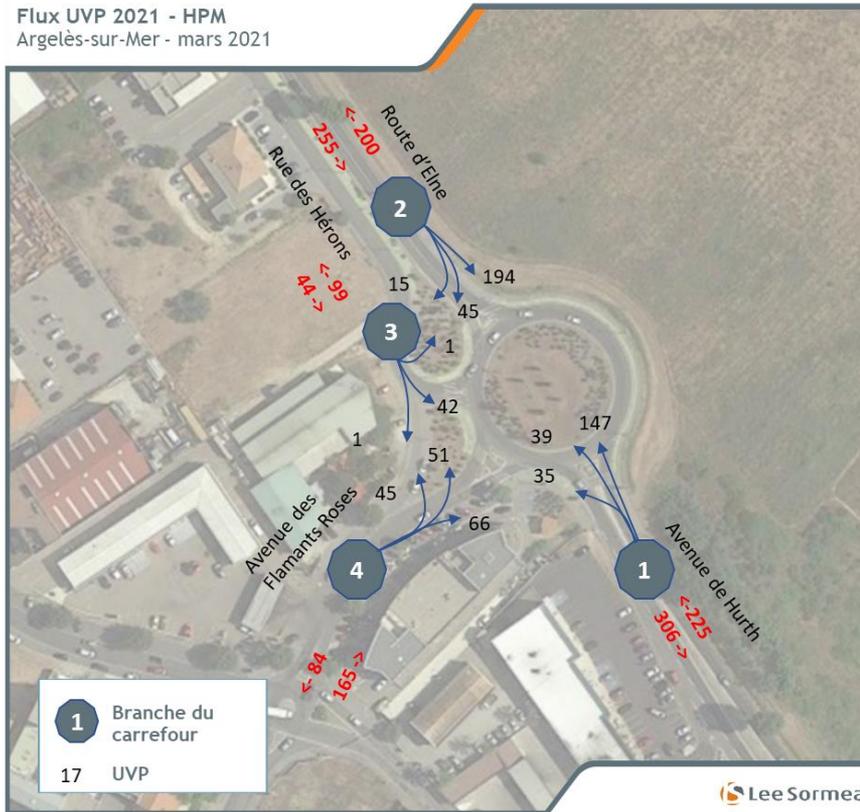
Comptage directionnel - HPS
17h00 - 18h00 - Lundi 12 juillet 2021



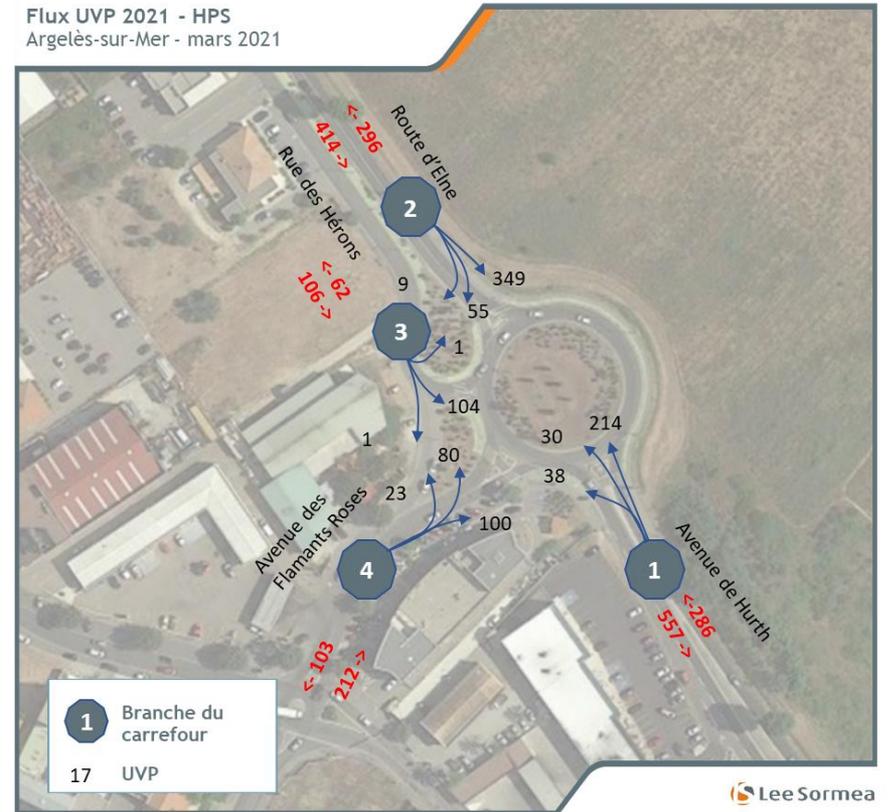
- En été, le trafic est plus fort qu'en mars : La somme des trafics entrants dans le carrefour est de 1340 UVP/h le matin et 1210 UVP/h le soir.
- La répartition des flux est équivalente à celle de mars.

► Flux UVP directionnels – Mars 2021

Flux UVP 2021 - HPM
Argelès-sur-Mer - mars 2021

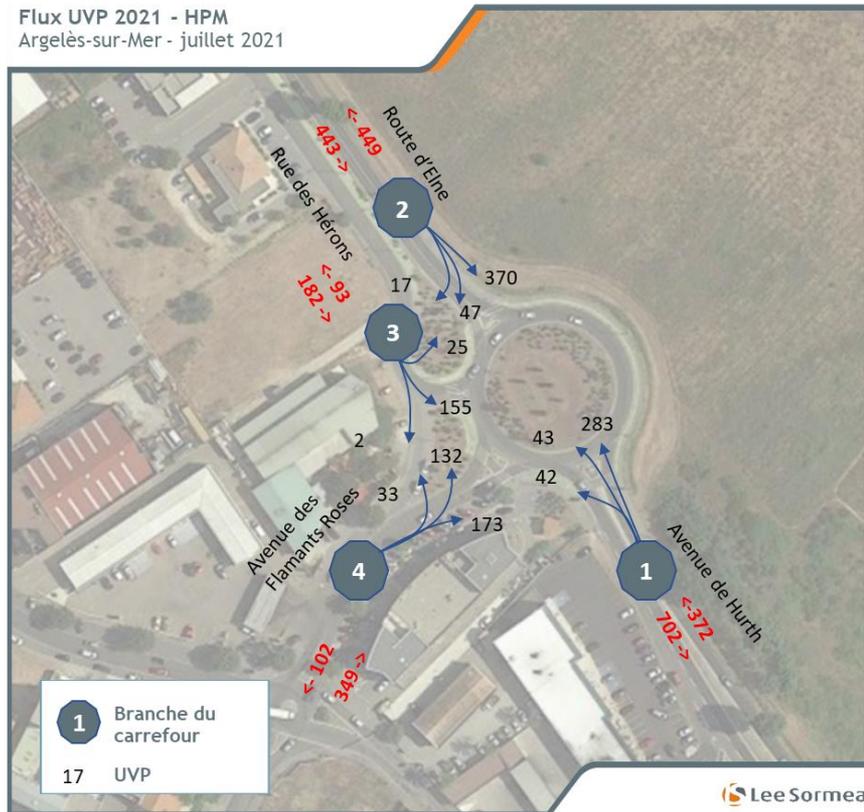


Flux UVP 2021 - HPS
Argelès-sur-Mer - mars 2021

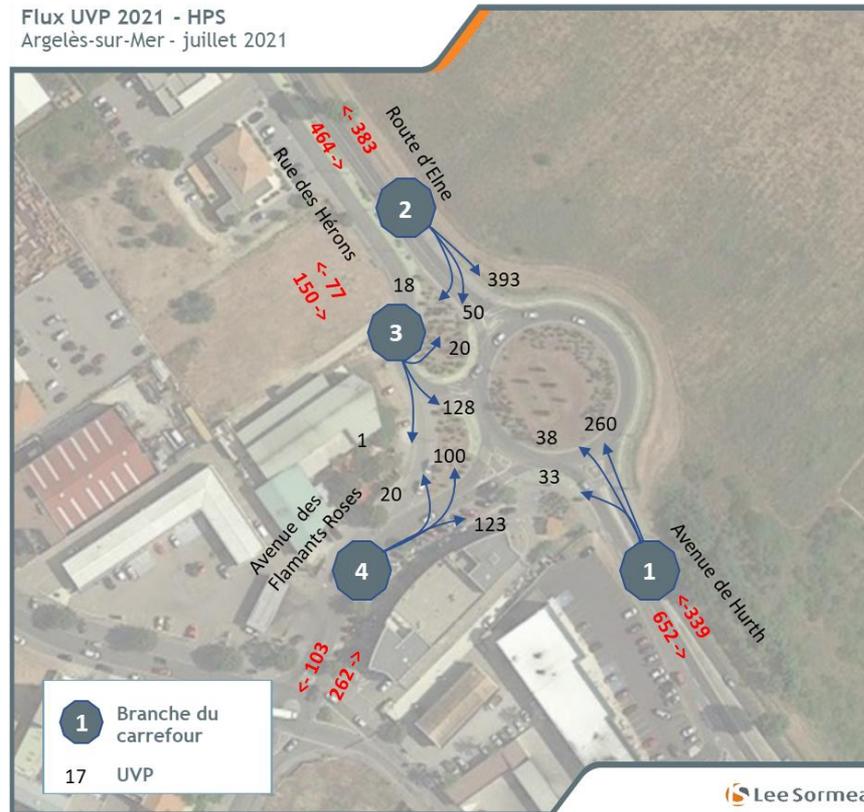


► Flux UVP directionnels redressés – Juillet 2021

Flux UVP 2021 - HPM
Argelès-sur-Mer - juillet 2021



Flux UVP 2021 - HPS
Argelès-sur-Mer - juillet 2021



Lee Sormea

Lee Sormea

► Projet et hypothèses retenues – Evolution des trafics

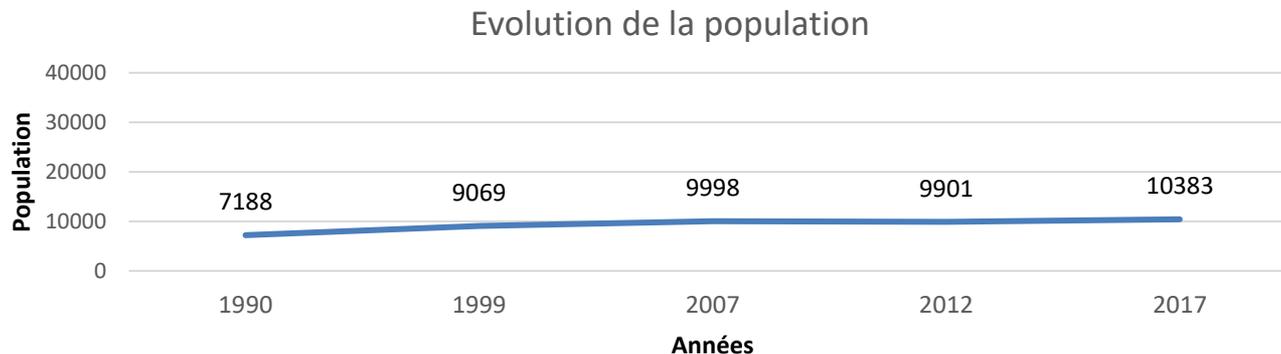
Situation sanitaire

- La situation sanitaire entraîne une baisse du trafic routier (télétravail, chômage partiel, etc.). Une augmentation de 10% est appliquée aux trafic observés en mars 2021 aux heures de pointe dans le diagnostic pour revenir à une situation pré-Covid.
- Pour la période de juillet 2021, aucune augmentation n'est appliquée hormis les redressements des données de comptage directionnels pour correspondre aux heures de pointe.

Flux induits par l'évolution générale de la population

- Evolution de la population entre 1990-2017 sur la commune d'Argelès-sur-Mer :

Année	1990	1999	2007	2012	2017
Population	7188	9069	9998	9901	10383
% Evolution	25,6%	26,2%	10,2%	-1,0%	5%
% Evolution annuelle	2,89%	2,62%	1,23%	-0,19%	0,96%
Evolution annuelle entre 2007 et 2017	0,4%				



- Entre 2017 et 2007, l'évolution de la population est de 0,4% par an. Nous prenons donc comme hypothèse une augmentation des flux générale de 0,4% soit 0,8% pour 2023 et 3,7% pour 2030.

► Projet et hypothèses retenues – Evolution des trafics

Flux induits par le projet

- Le projet accueillera 483 logements sur une surface de 15,5 Hectares.
- En 2017 la part de résidences principales à Argelès-sur-Mer était de 34%. Cette part est faible car la commune est une commune touristique de bord de mer. L'analyse des données INSEE des communes aux alentours (Alénya, la Tour-Bas-Elne, Saint-André) permet de se rendre compte que la part de résidences principales est compris entre 78% (la Tour-Bas-Elne et Saint-André) et 84% (autres communes) en 2017 pour ces villages à quelques kilomètres de la mer.
- En accord avec le service urbanisme d'Argelès, la part de résidences principales souhaitée pour le projet d'urbanisation en question est fixée à 80%.
- En prenant en compte la part d'actifs, la part d'inactifs et les hypothèses de déplacement, le nombre total de véhicules est réparti aux entrées/sorties du projet aux heures de pointe de la manière suivante (observé sur des projets similaires). Cette logique de déplacement est également appliquée en période estivale pour des motifs de déplacements en partie différents :

Répartition des entrées / sorties	Heure de pointe matin	Heure de pointe matin
Sortant du projet	60%	35%
Entrant dans le projet	15%	50%

- Les flux induits sur le réseau routier départemental seront donc les suivants :

	HPM		HPS		TMJ	
	Sortant du projet	Entrant du projet	Sortant du projet	Entrant du projet	Sortant du projet	Entrant du projet
Lotissements						
Chênes verts	156	39	91	130	490	490

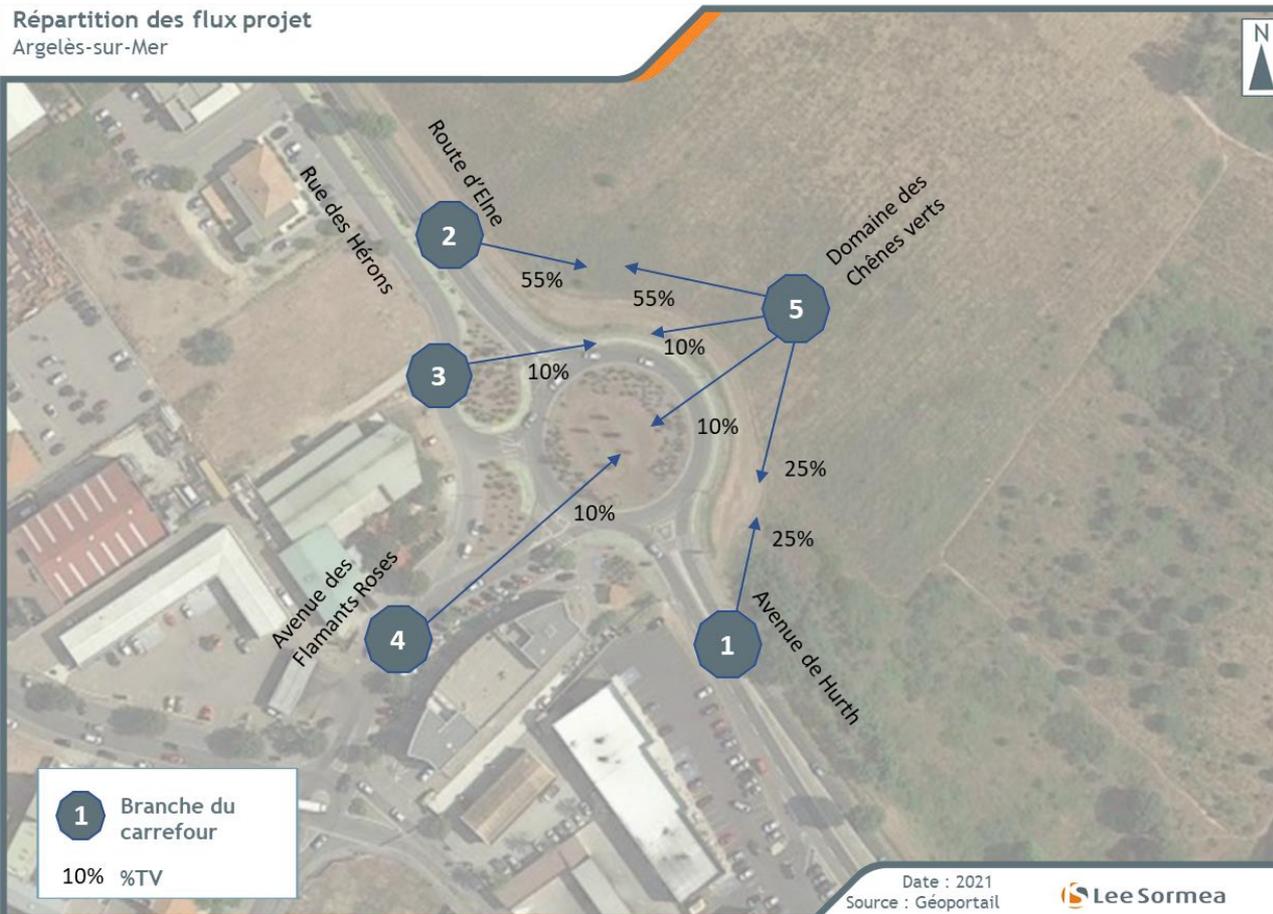
- Les données sont exprimées en nombre de véhicules/h. Elles tiennent compte d'une part modale pour la voiture de 75% sur la commune (INSEE).

Evolution de l'urbanisation environnante

- PLU défini jusqu'en 2028.
 - Urbanisation des dents creuses
 - Pas d'urbanisation des terrains au Nord du projet des Chênes Verts. Ils sont agricoles jusqu'en 2030 au moins.

► Répartitions des flux

- Ces flux additionnels seront répartis selon le réseau routier existant et la part de résidents travaillant dans la commune et à l'extérieur de la commune.
- En période estivale, cette logique de répartition se mêle au trafic routier lié au tourisme. Compte tenu de la part de résidences principales, la répartition des flux est conservée à l'identique en période estivale.

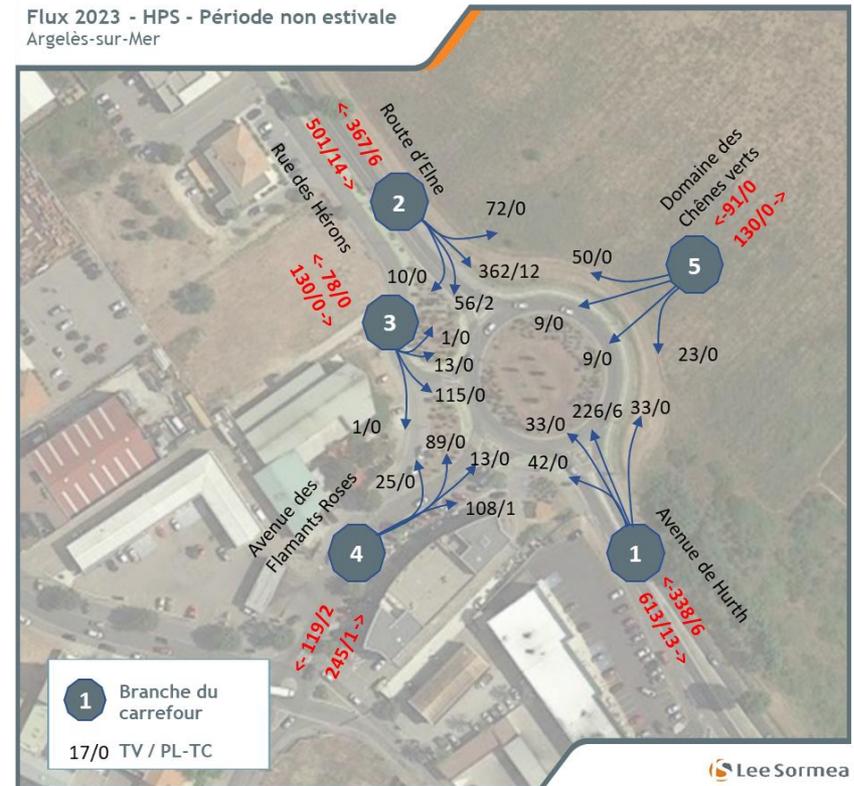


► Flux directionnels 2023 – Période non estivale

Flux 2023 - HPM - Période non estivale
Argelès-sur-Mer



Flux 2023 - HPS - Période non estivale
Argelès-sur-Mer



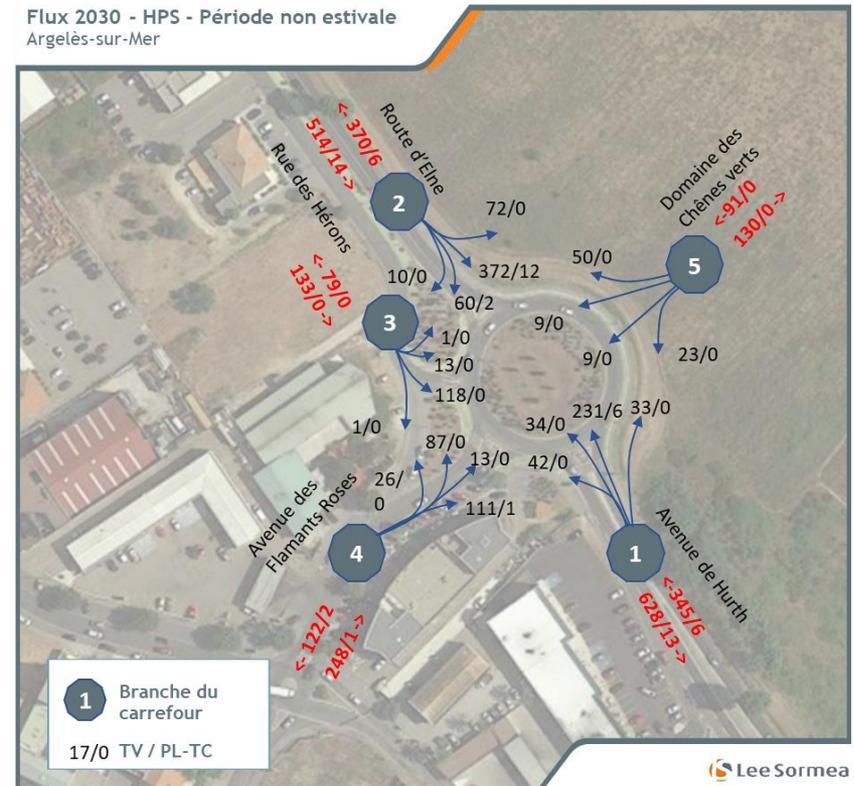
- ❑ La mise en place du projet ne modifie pas le fonctionnement du giratoire, l'avenue de Hurth et la route d'Elne restent les axes principaux.
- ❑ Le projet génère un trafic supplémentaire plus de 150 véhicules en heures de pointe sur l'axe principal et une cinquantaine de véhicules sur les axes secondaires.
- ❑ La somme des trafics entrants dans le carrefour est de 960 UVP/h le matin et 1350 UVP/h le soir.

► Flux directionnels 2030 – Période non estivale

Flux 2030 - HPM - Période non estivale
Argelès-sur-Mer



Flux 2030 - HPS - Période non estivale
Argelès-sur-Mer

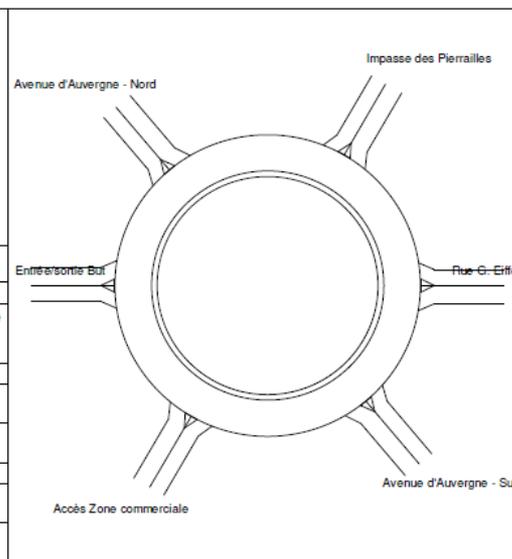


- ❑ La situation en 2030 est similaire à la situation en 2023.
- ❑ La somme des trafics entrants dans le carrefour est de 980 UVP/h le matin et 1380 UVP/h le soir.
- ❑ Le trafic induit par le projet entraine une augmentation des flux entrant dans le giratoire de 20% le matin et de 16% le soir.

► Principe des réserves de capacité du giratoire

- La réserve de capacité du carrefour giratoire est calculée selon un outil de simulation, qui vérifie la possibilité d'insertion des véhicules par calcul théorique basé sur des résultats de l'heure de pointe. Cette heure de pointe coïncide avec les plages de fréquentation haute du magasin et des axes principaux. Les calculs de capacité des carrefours sont réalisés avec GIRABASE Version 4 édité par le CEREMA (anciennement CERTU – CETE de l'Ouest – SETRA) et l'appui du Guide CERTU, Carrefours urbains, 2002.
- Géométrie des giratoires :

Nom du Carrefour :		C1					
Localisation :		Brioude					
Environnement :		Péri Urbain					
Variante :							
Date :		08/03/2021					
Anneau							
Rayon de l'îlot infranchissable :		24,00 m					
Largeur de la bande franchissable :		1,20 m					
Largeur de l'anneau :		8,00 m					
Rayon extérieur du giratoire :		33,20 m					
Branches							
				Largeurs (en m)			
Nom	Angle (degrés)	Rampe > 3%	Tourne à droite	Entrée à 4 m	Îlot à 15 m	Sortie	
Rue G. Eiffel	0			3,50		3,00	4,00
Impasse des Pierrailles	60			3,50		3,00	4,00
Avenue d'Auvergne - Nord	130			3,50		3,00	4,00
Entrée/sortie But	180			3,50		3,00	4,00
Accès Zone commerciale	240			3,50		3,00	4,00
Avenue d'Auvergne - Sud	310			3,50		3,00	4,00

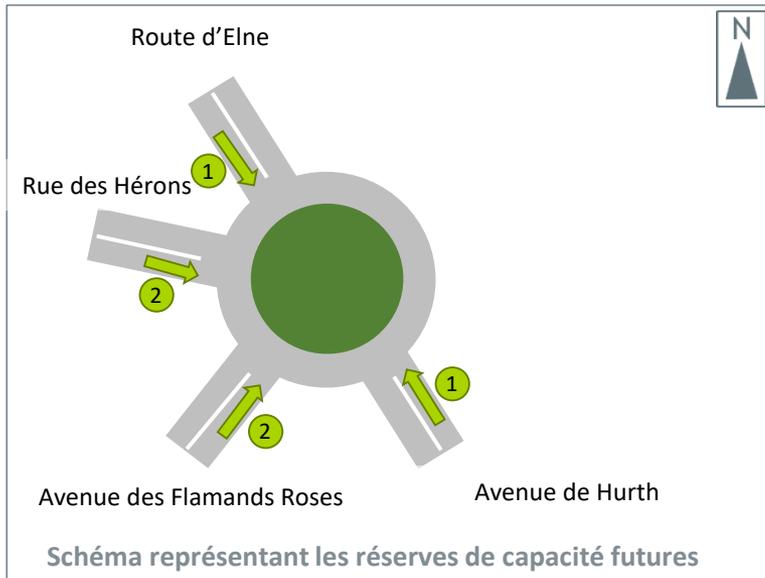


Définitions :

- La **réserve de capacité** d'un carrefour est la différence entre la capacité et la demande de trafic sur le carrefour. On considère que la plage de bon fonctionnement d'un carrefour giratoire en heure de pointe est entre 25 et 80% de réserve de capacité sur toutes les entrées.
- La **capacité** « débit de saturation » est la quantité maximale de trafic que peut supporter l'itinéraire sans dégradation excessive des conditions de circulation
- La **demande** est la quantité de trafic que doit supporter le carrefour

► Réserve de capacité théorique – 2023 – Période non estivale

Sans le projet



Temps d'attente moyens d'insertion :

- Satisfaisant
- Acceptable
- Dégradé

Réserve de capacité :

- ➔ Satisfaisante (>25%)
- ➔ Acceptable (5 et 25%)
- ➔ Limitée/Critique (<5%)

Résultat des réserves de capacité sur le Giratoire HPM – période estivale

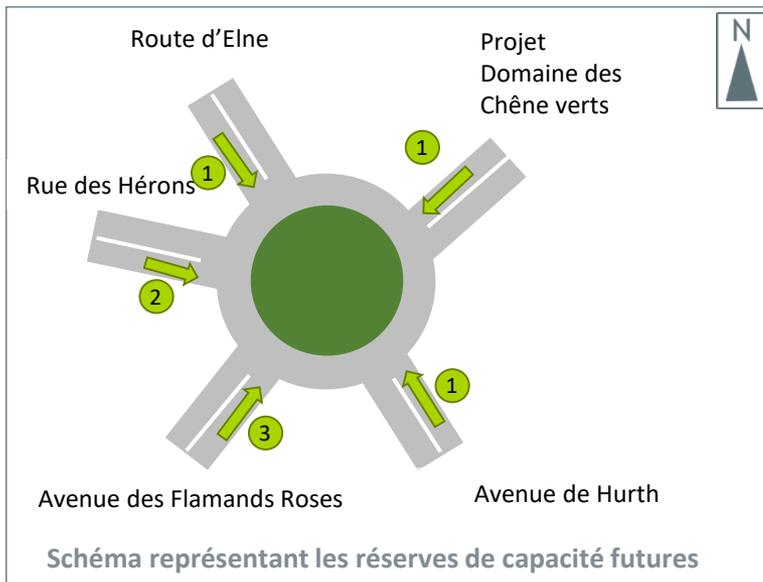
	Réserve de Capacité		Longueur de Stockage		Temps d'Attente	
	en uvp/h	en %	moyenne	maximale	moyen	total
Route d'Elne	1164	80%	0vh	2vh	1s	0,1h
Rue des Hérons	1172	96%	0vh	2vh	1s	0,0h
Avenue des Flammands Roses	1115	86%	0vh	2vh	1s	0,1h
Avenue de Hurth	1255	83%	0vh	2vh	1s	0,0h

Résultat des réserves de capacité sur le Giratoire HPS – période estivale

	Réserve de Capacité		Longueur de Stockage		Temps d'Attente	
	en uvp/h	en %	moyenne	maximale	moyen	total
Route d'Elne	1024	69%	0vh	2vh	1s	0,1h
Rue des Hérons	910	89%	0vh	2vh	2s	0,1h
Avenue des Flammands Roses	780	77%	0vh	2vh	2s	0,1h
Avenue de Hurth	1152	78%	0vh	2vh	1s	0,1h

- L'écoulement du trafic futur sur le giratoire est satisfaisant. Le trafic n'est pas saturé en heures de pointe. Le temps d'attente moyen est compris entre 1 et 3 secondes par véhicule, avec un maximum de 3 véhicules en attente.
- **Les réserves de capacité sont toutes supérieures à 75%, ce qui est satisfaisant.**

► Réserve de capacité théorique – 2023 – Période non estivale



Temps d'attente moyens d'insertion :

- Satisfaisant
- Acceptable
- Dégradé

Réserve de capacité :

- ➔ Satisfaisante (>25%)
- ➔ Acceptable (5 et 25%)
- ➔ Limitée/Critique (<5%)

Résultat des réserves de capacité sur le Giratoire HPM

	Réserve de Capacité		Longueur de Stockage		Temps d'Attente	
	en uvp/h	en %	moyenne	maximale	moyen	total
Projet	1048	87%	0vh	2vh	1s	0,1h
Route d'Elne	1014	77%	0vh	2vh	1s	0,1h
Rue des Hérons	1070	95%	0vh	2vh	1s	0,0h
Avenue des Flammands Roses	1024	85%	0vh	2vh	1s	0,1h
Avenue de Hurth	1189	82%	0vh	2vh	1s	0,1h

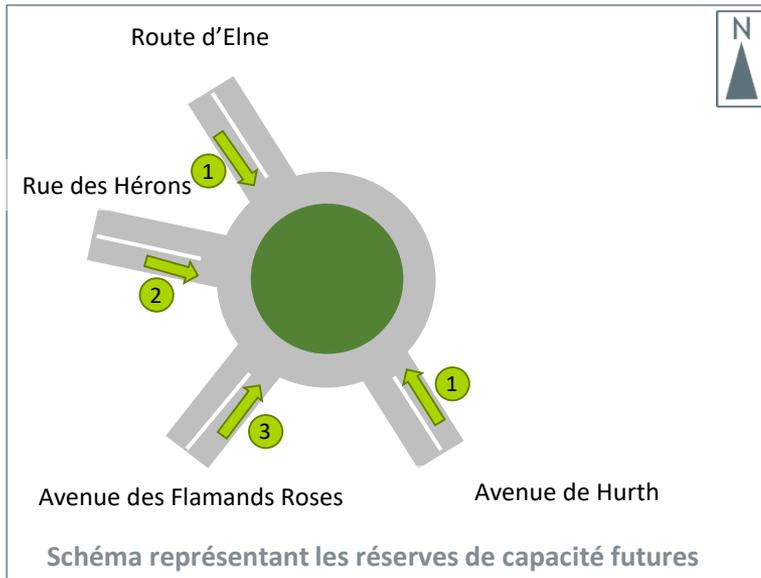
Résultat des réserves de capacité sur le Giratoire HPS

	Réserve de Capacité		Longueur de Stockage		Temps d'Attente	
	en uvp/h	en %	moyenne	maximale	moyen	total
Projet	985	92%	0vh	2vh	1s	0,0h
Route d'Elne	874	62%	0vh	3vh	1s	0,2h
Rue des Hérons	793	86%	0vh	2vh	2s	0,1h
Avenue des Flammands Roses	661	73%	0vh	3vh	3s	0,2h
Avenue de Hurth	948	73%	0vh	2vh	1s	0,1h

- L'écoulement du trafic futur sur le giratoire est satisfaisant. Le trafic n'est pas saturé en heures de pointe. Le temps d'attente moyen est compris entre 2 et 3 secondes par véhicule, avec un maximum de 4 véhicules en attente.
- **Les réserves de capacité sont toutes supérieures à 70%, ce qui est satisfaisant.**

► Réserve de capacité théorique – 2030 – Période non estivale

Sans le projet



Temps d'attente moyens d'insertion :

- Satisfaisant
- Acceptable
- Dégradé

Réserve de capacité :

- ➔ Satisfaisante (>25%)
- ➔ Acceptable (5 et 25%)
- ➔ Limitée/Critique (<5%)

Résultat des réserves de capacité sur le Giratoire HPM – période estivale

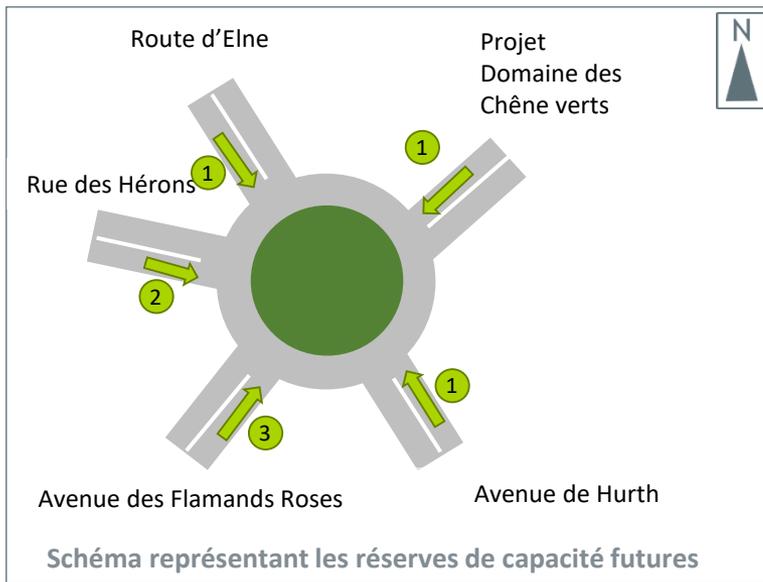
	Réserve de Capacité		Longueur de Stockage		Temps d'Attente	
	en uv/h	en %	moyenne	maximale	moyen	total
Route d'Elne	1150	80%	0vh	2vh	1s	0,1h
Rue des Hérons	1162	96%	0vh	2vh	1s	0,0h
Avenue des Flammands Roses	1102	85%	0vh	2vh	1s	0,1h
Avenue de Hurth	1243	83%	0vh	2vh	1s	0,1h

Résultat des réserves de capacité sur le Giratoire HPS – période estivale

	Réserve de Capacité		Longueur de Stockage		Temps d'Attente	
	en uv/h	en %	moyenne	maximale	moyen	total
Route d'Elne	1008	68%	0vh	2vh	1s	0,1h
Rue des Hérons	894	88%	0vh	2vh	2s	0,1h
Avenue des Flammands Roses	763	76%	0vh	2vh	2s	0,2h
Avenue de Hurth	1141	78%	0vh	2vh	1s	0,1h

- L'écoulement du trafic futur sur le giratoire est satisfaisant. Le trafic n'est pas saturé en heures de pointe. Le temps d'attente moyen est compris entre 1 et 3 secondes par véhicule, avec un maximum de 3 véhicules en attente.
- **Les réserves de capacité sont toutes supérieures à 75%, ce qui est satisfaisant.**

► Réserve de capacité théorique – 2030 – Période non estivale



Temps d'attente moyens d'insertion :

- Satisfaisant
- Acceptable
- Dégradé

Réserve de capacité :

- ➔ Satisfaisante (>25%)
- ➔ Acceptable (5 et 25%)
- ➔ Limitée/Critique (<5%)

Résultat des réserves de capacité sur le Giratoire HPM

	Réserve de Capacité		Longueur de Stockage		Temps d'Attente	
	en uvp/h	en %	moyenne	maximale	moyen	total
Projet	1037	87%	0vh	2vh	1s	0,1h
Route d'Elne	1001	76%	0vh	2vh	1s	0,1h
Rue des Hérons	1061	95%	0vh	2vh	1s	0,0h
Avenue des Flammands Roses	1012	84%	0vh	2vh	1s	0,1h
Avenue de Hurth	1178	82%	0vh	2vh	1s	0,1h

Résultat des réserves de capacité sur le Giratoire HPS

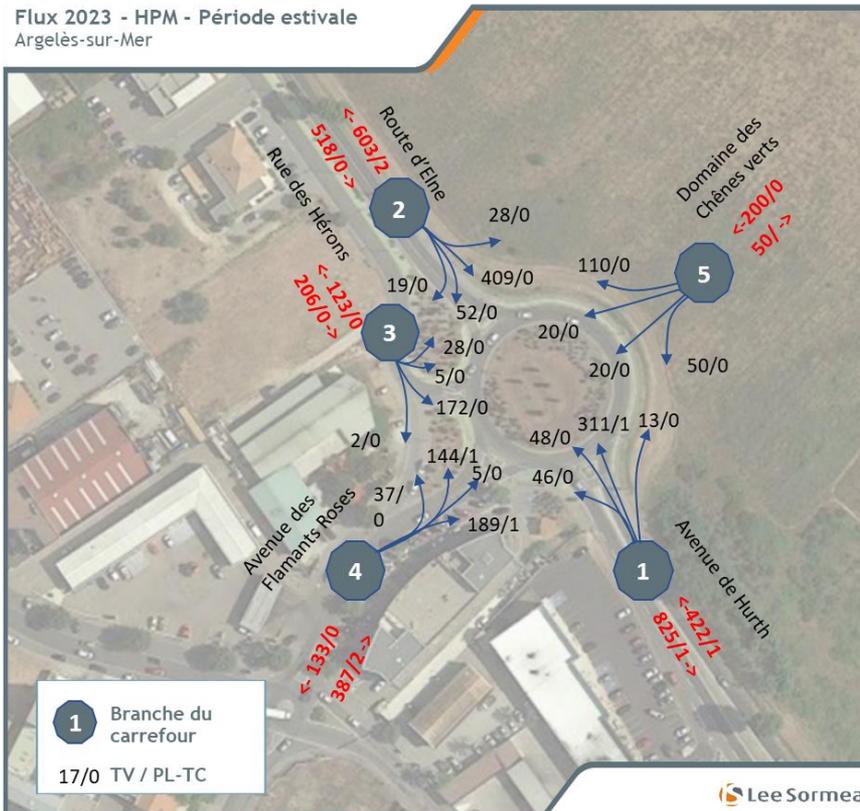
	Réserve de Capacité		Longueur de Stockage		Temps d'Attente	
	en uvp/h	en %	moyenne	maximale	moyen	total
Projet	975	91%	0vh	2vh	2s	0,0h
Route d'Elne	857	61%	0vh	3vh	1s	0,2h
Rue des Hérons	779	85%	0vh	2vh	2s	0,1h
Avenue des Flammands Roses	646	72%	0vh	3vh	3s	0,2h
Avenue de Hurth	937	72%	0vh	2vh	1s	0,1h

- Comme pour la situation en 2023, l'écoulement du trafic futur sur le giratoire est satisfaisant.
- Les réserves de capacité sont toutes supérieures à 70%, ce qui est satisfaisant.**

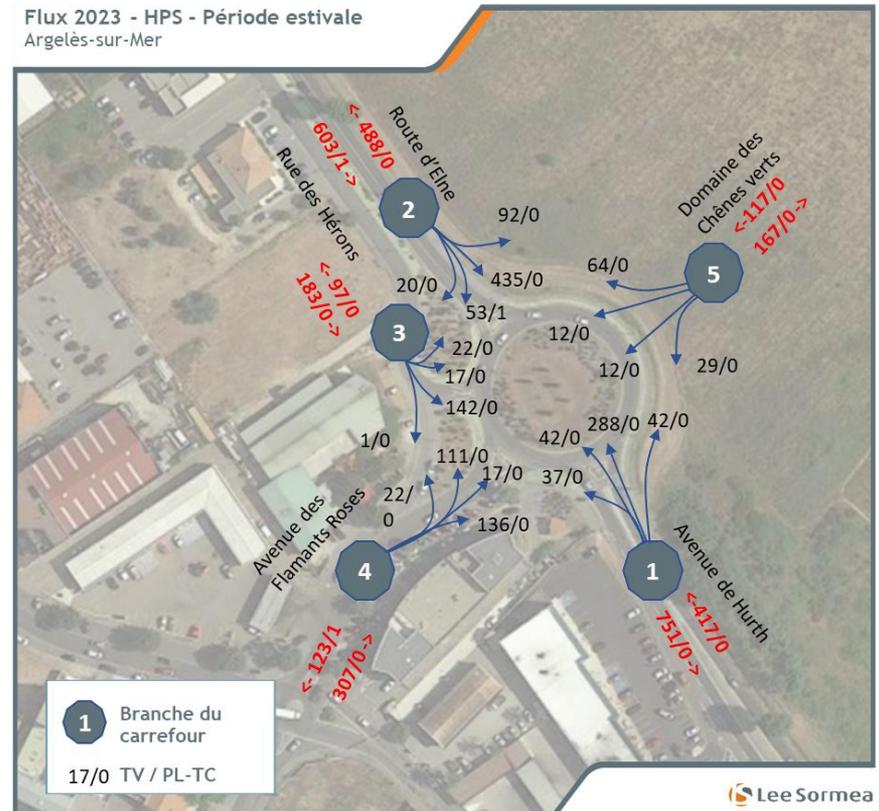
► Flux directionnels 2023 – Période estivale

- En l'absence d'historique de comptage sur la RD114, nous nous appuyons sur un comptage effectué le lundi 12 juillet sur le giratoire.
- L'induction de trafic est similaire à celle de la période non estivale.
- Dans ce test de sensibilité, l'occupation des résidences secondaires est considérée à 100% pour le projet des Chênes Verts (contre 80% hors saison).
- La somme des trafics entrants dans le carrefour est de 1740 UVP/h le matin et 1630 UVP/h le soir.

Flux 2023 - HPM - Période estivale
Argelès-sur-Mer

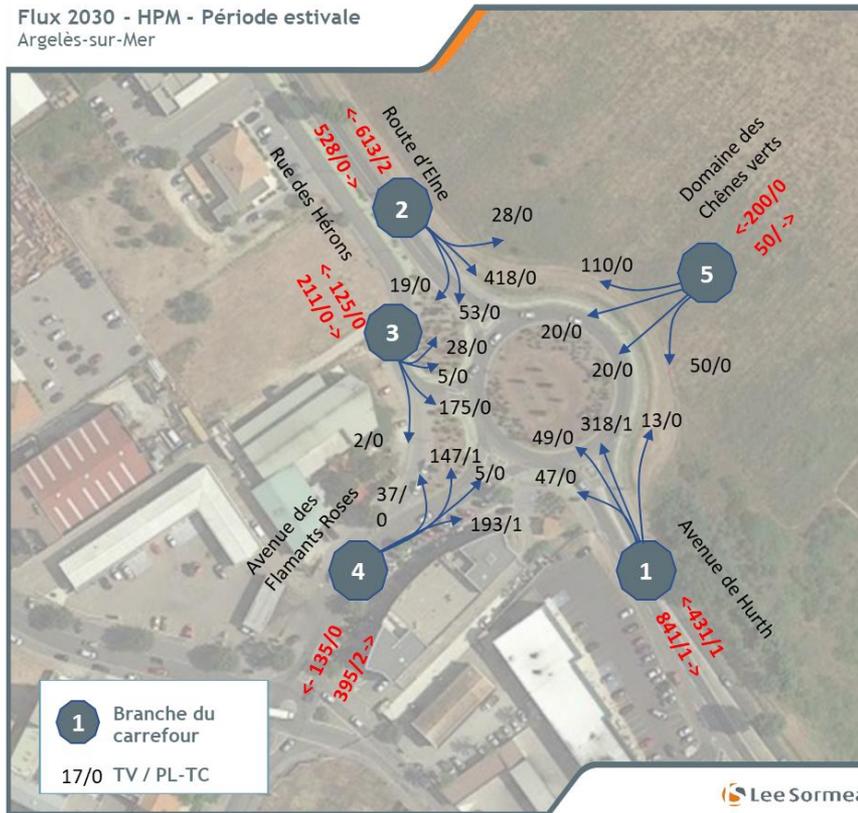


Flux 2023 - HPS - Période estivale
Argelès-sur-Mer

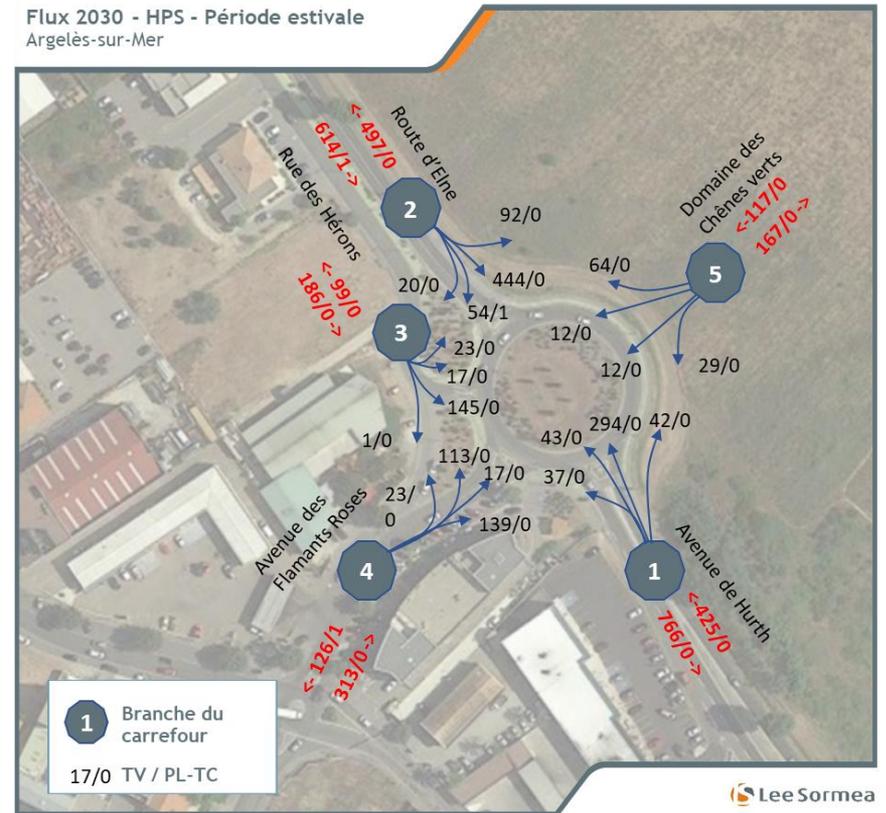


► Flux directionnels 2030 – Période estivale

Flux 2030 - HPM - Période estivale
Argelès-sur-Mer



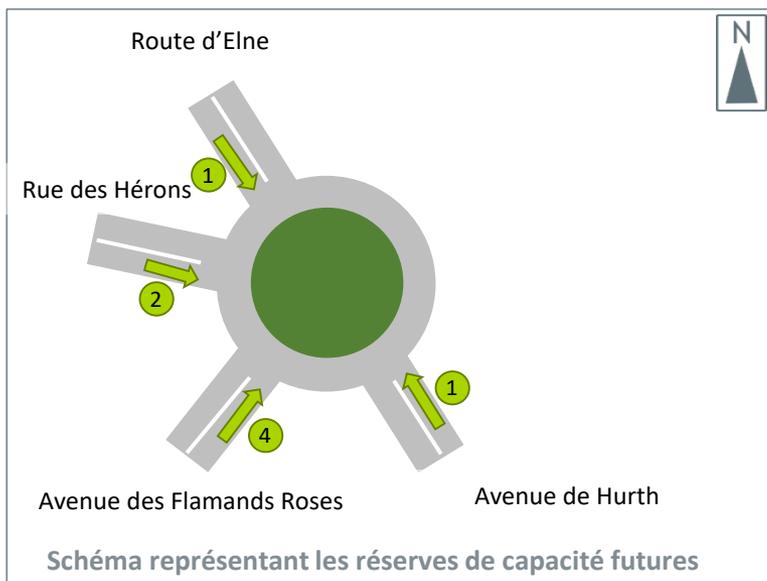
Flux 2030 - HPS - Période estivale
Argelès-sur-Mer



- ❑ La somme des trafics entrants dans le carrefour est de 1770 UVP/h le matin et 1660 UVP/h le soir.
- ❑ Le trafic induit par le projet entraîne une augmentation des flux entrant dans le giratoire de 14% le matin et de 17% le soir.

► Réserve de capacité théorique – 2023 – Période estivale

Sans le projet



Temps d'attente moyens d'insertion :

- Satisfaisant
- Acceptable
- Dégradé

Réserve de capacité :

- ➔ Satisfaisante (>25%)
- ➔ Acceptable (5 et 25%)
- ➔ Limitée/Critique (<5%)

Résultat des réserves de capacité sur le Giratoire HPM – période estivale

	Réserve de Capacité		Longueur de Stockage		Temps d'Attente	
	en uvp/h	en %	moyenne	maximale	moyen	total
Route d'Elne	922	65%	0vh	2vh	1s	0,2h
Rue des Hérons	779	79%	0vh	2vh	2s	0,1h
Avenue des Flammands Roses	520	57%	0vh	3vh	4s	0,4h
Avenue de Hurth	868	68%	0vh	2vh	1s	0,2h

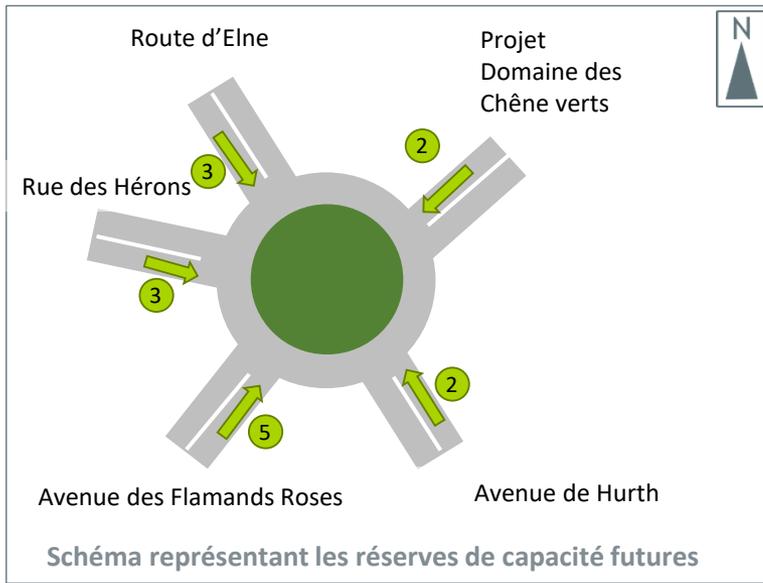
Résultat des réserves de capacité sur le Giratoire HPS – période estivale

	Réserve de Capacité		Longueur de Stockage		Temps d'Attente	
	en uvp/h	en %	moyenne	maximale	moyen	total
Route d'Elne	930	64%	0vh	2vh	1s	0,2h
Rue des Hérons	797	83%	0vh	2vh	2s	0,1h
Avenue des Flammands Roses	625	68%	0vh	3vh	3s	0,2h
Avenue de Hurth	993	73%	0vh	2vh	1s	0,1h

- L'écoulement du trafic futur sur le giratoire est satisfaisant. Le trafic n'est pas saturé en heures de pointe. Le temps d'attente moyen est compris entre 1 et 3 secondes par véhicule, avec un maximum de 3 véhicules en attente.
- **Les réserves de capacité sont toutes supérieures à 60%, ce qui est satisfaisant.**

► Réserve de capacité théorique – 2023 – Période estivale

Avec le projet



Temps d'attente moyens d'insertion :

- Satisfaisant
- Acceptable
- Dégradé

Réserve de capacité :

- ➔ Satisfaisante (>25%)
- ➔ Acceptable (5 et 25%)
- ➔ Limitée/Critique (<5%)

Résultat des réserves de capacité sur le Giratoire HPM – période estivale

	Réserve de Capacité		Longueur de Stockage		Temps d'Attente	
	en uvp/h	en %	moyenne	maximale	moyen	total
Projet	708	78%	0vh	2vh	3s	0,2h
Route d'Elne	732	59%	0vh	3vh	2s	0,3h
Rue des Hérons	675	77%	0vh	2vh	3s	0,2h
Avenue des Flammands Roses	437	53%	1vh	4vh	5s	0,5h
Avenue de Hurth	794	65%	0vh	3vh	2s	0,2h

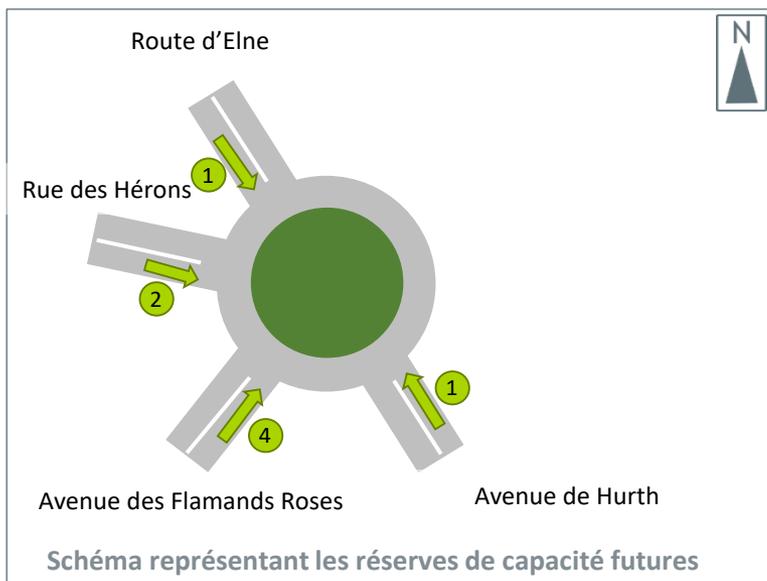
Résultat des réserves de capacité sur le Giratoire HPS – période estivale

	Réserve de Capacité		Longueur de Stockage		Temps d'Attente	
	en uvp/h	en %	moyenne	maximale	moyen	total
Projet	833	88%	0vh	2vh	2s	0,1h
Route d'Elne	739	55%	0vh	3vh	2s	0,3h
Rue des Hérons	657	78%	0vh	2vh	3s	0,2h
Avenue des Flammands Roses	488	61%	0vh	3vh	4s	0,4h
Avenue de Hurth	752	64%	0vh	3vh	2s	0,2h

- L'écoulement du trafic futur sur le giratoire est similaire à la situation hors période estivale. Les temps d'attente ne dépassent pas les 5 secondes.
- **Les réserves de capacité sont toutes supérieures à 50%, ce qui est satisfaisant.**

► Réserve de capacité théorique – 2030 – Période estivale

Sans le projet



Temps d'attente moyens d'insertion :

- Satisfaisant
- Acceptable
- Dégradé

Réserve de capacité :

- ➔ Satisfaisante (>25%)
- ➔ Acceptable (5 et 25%)
- ➔ Limitée/Critique (<5%)

Résultat des réserves de capacité sur le Giratoire HPM – période estivale

	Réserve de Capacité		Longueur de Stockage		Temps d'Attente	
	en uvp/h	en %	moyenne	maximale	moyen	total
Route d'Elne	905	64%	0vh	3vh	1s	0,2h
Rue des Hérons	764	79%	0vh	2vh	2s	0,1h
Avenue des Flammands Roses	499	56%	0vh	3vh	4s	0,4h
Avenue de Hurth	853	67%	0vh	3vh	1s	0,2h

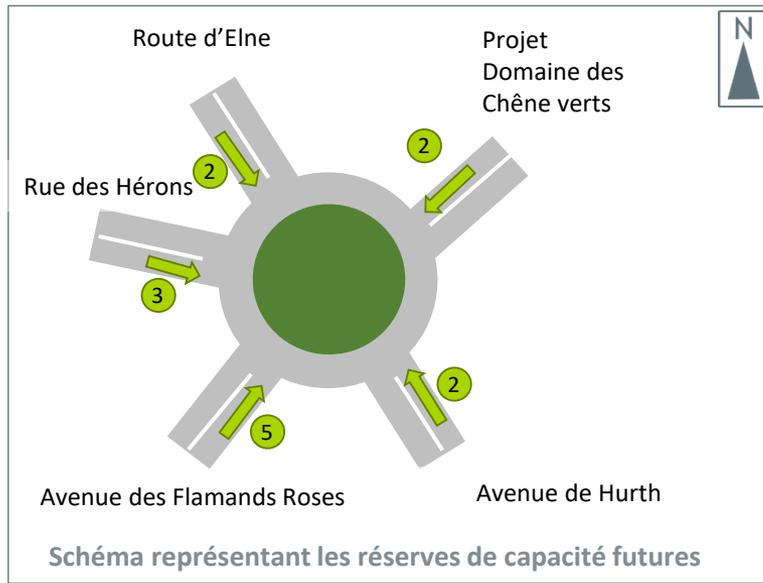
Résultat des réserves de capacité sur le Giratoire HPS – période estivale

	Réserve de Capacité		Longueur de Stockage		Temps d'Attente	
	en uvp/h	en %	moyenne	maximale	moyen	total
Route d'Elne	914	64%	0vh	3vh	1s	0,2h
Rue des Hérons	782	82%	0vh	2vh	2s	0,1h
Avenue des Flammands Roses	606	67%	0vh	3vh	3s	0,3h
Avenue de Hurth	978	72%	0vh	2vh	1s	0,1h

- L'écoulement du trafic futur sur le giratoire est satisfaisant. Le trafic n'est pas saturé en heures de pointe. Le temps d'attente moyen est compris entre 1 et 3 secondes par véhicule, avec un maximum de 3 véhicules en attente.
- **Les réserves de capacité sont toutes supérieures à 60%, ce qui est satisfaisant.**

► Réserve de capacité théorique – 2030 – Période estivale

Avec le projet



Résultat des réserves de capacité sur le Giratoire HPM – période estivale

	Réserve de Capacité		Longueur de Stockage		Temps d'Attente	
	en uv/p/h	en %	moyenne	maximale	moyen	total
Projet	697	78%	0vh	2vh	3s	0,2h
Route d'Elne	716	58%	0vh	3vh	2s	0,3h
Rue des Hérons	661	76%	0vh	3vh	3s	0,2h
Avenue des Flammands Roses	418	51%	1vh	4vh	5s	0,6h
Avenue de Hurth	779	64%	0vh	3vh	2s	0,2h

Résultat des réserves de capacité sur le Giratoire HPS – période estivale

	Réserve de Capacité		Longueur de Stockage		Temps d'Attente	
	en uv/p/h	en %	moyenne	maximale	moyen	total
Projet	823	88%	0vh	2vh	2s	0,1h
Route d'Elne	724	54%	0vh	3vh	2s	0,3h
Rue des Hérons	643	77%	0vh	2vh	3s	0,2h
Avenue des Flammands Roses	471	60%	0vh	3vh	5s	0,4h
Avenue de Hurth	738	63%	0vh	3vh	2s	0,2h

- La situation estivale 2030 est comparable à la situation estivale de 2023, l'écoulement du trafic futur sur le giratoire est satisfaisant.
- Les réserves de capacité sont toutes supérieures à 50%, ce qui est satisfaisant.

► Conclusions générales

- À l'état actuel :
 - Sur l'heure de pointe du matin et du soir, le trafic principal est sur la RD114 (route d'Elne et avenue Hurth). L'écoulement du flux principal et secondaire se déroule sans perturbation quelle que soit l'heure. Les réserves de capacité des voies principales et secondaires sont au-dessus de 75% (60% en période estivale) avec des temps d'attente en dessous de 5 secondes. **On n'observe pas de dysfonctionnement sur le giratoire.**
- La prise en compte d'une baisse de fréquentation mineure des axes routiers en raison du contexte sanitaire ne remet pas en cause les trafics relevés et les conditions de circulation observées.
- Les effets de ralentissement qui peuvent être observés sont liés à la fréquentation de la RD114 en lien avec les commerces.
- Effets du projet en période non-estivale :
 - Génère un trafic de 980 véhicules/jour dont 200 véhicules en heure de pointe matin et 220 véhicules en heure de pointe soir. Le trafic induit par le projet entraîne une augmentation des flux entrant dans le giratoire de 20% le matin et de 16% le soir.
 - Le giratoire peut accueillir ce trafic sans dysfonctionnement. Les réserves de capacités sont supérieures à 60% et des temps d'attente en dessous de 5 secondes. Le guide CERTU des carrefours urbains (2002) indique que les grands giratoires sont limités à des volumes de trafics entrants inférieurs à 5000 UVP/h, ce qui est largement le cas pour le giratoire étudié.
 - Le projet entraîne une baisse d'environ 5% des réserves de capacité.
- Effets du projet en période estivale :
 - Génère un trafic de 1240 véhicules/jour dont 250 véhicules/heure en heure de pointe matin et 280 véhicules/heure en heure de pointe soir. Le trafic induit par le projet entraîne une augmentation des flux entrant dans le giratoire de 14% le matin et de 17% le soir.
 - En période estivale, le giratoire peut accueillir ce trafic sans dysfonctionnement. Les réserves de capacités sont supérieures à 50% et des temps d'attente en dessous de 5 secondes. Le projet entraîne une baisse d'environ 5% à 10% des réserves de capacité.
- **En conclusion, le projet de lotissement « Les Chênes Verts » ne génère pas de dysfonctionnement en termes de trafic, de sécurité et d'accessibilité.**
- **En période non-estivale comme en période estivale, le trafic induit par le projet a peu d'impact sur l'écoulement du trafic routier sur la RD114.**