



ETUDE DE TRAFIC – PROJET DE CRÉATION DES LOTISSEMENTS « LES JARDINS DE FONTENILLES » ET « LES BOIS D'AUZON »



Etude et projection de trafic

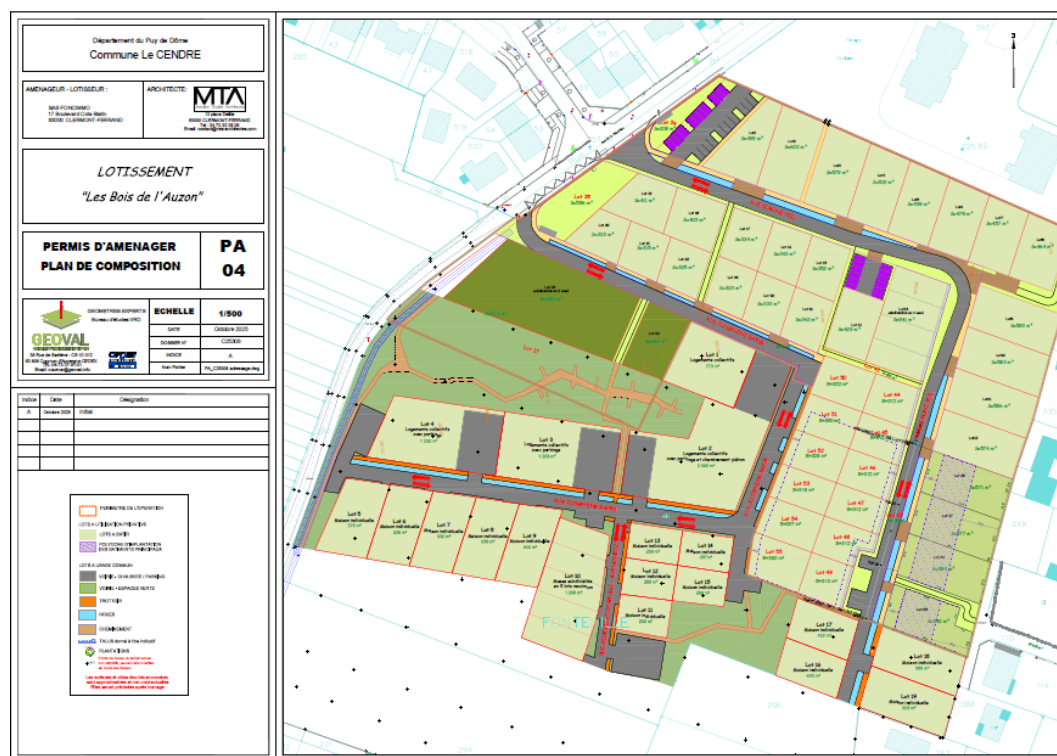


SOMMAIRE

- Contexte et objectif de la mission
- Flux induits par le projet de création de logements
 - Hypothèses d'induction de trafic
 - Hypothèses de répartition des flux journaliers
 - Hypothèses de répartition des flux aux heures de pointe
 - Hypothèses de répartition des flux selon les accès aux lotissements
- Préconisations d'aménagement
 - Carrefours concernés par les flux induits
 - Carrefour d'accès aux lotissements
- Synthèse

► Contexte de la mission

- Foncimm porte un **projet de création de deux lotissements « les Jardins de Fontenilles » et « les Bois d'Auzon »** d'une superficie totale de 52 458 m² sur la commune de **Le Cendre**. Ces deux lotissements sont composés de **65 logements individuels** et d'environ **100 logements collectifs**. Chaque lotissement disposera d'un accès via la rue du 11 novembre.
- La présente mission a pour objectif de **quantifier le nombre de véhicules induits** par le projet et **leur affectation sur le réseau existant** afin **d'évaluer les impacts du projet sur le secteur d'étude**.





FLUX INDUITS PAR LE PROJET DE CRÉATION DE LOGEMENTS

► Projet et hypothèses retenues – Induction de trafic

Le projet de construction comprend **65 logements individuels** et environ **100 logements collectifs**.

Afin de déterminer le trafic induit par ces logements, nous nous basons sur l'**Enquête Ménage Déplacement du territoire «Clermont Auvergne Métropole»** réalisée en 2022 et sur **les données de l'INSEE de la commune de Le Cendre**.

Méthode du nombre de véhicules par logements

Les hypothèses « moyennes » sont les suivantes :

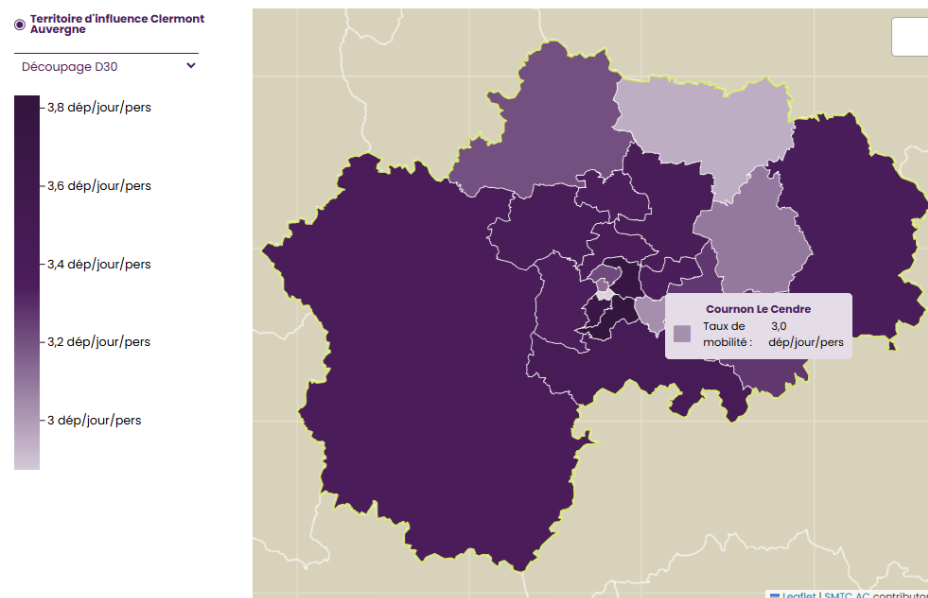
- Nombre de logements : 165
- Nombre de véhicules moyen par logement : 1,3
- Déplacements moyens par personne et par jour : 3
- Part de la voiture pour réaliser un déplacement : 66%

Nombre de mouvements par jour : $165 * 1,3 * 3 * 66\% = 425$

On considèrera autant d'entrants que de sortants sur la journée.

Ainsi, pour la suite de l'étude nous considèrerons **425 mouvements par jour**.

Territoire d'influence Clermont Auvergne : Cartographie du taux de mobilité selon les secteurs de résidence (en dép/jour/pers)



Sur Territoire d'influence Clermont Auvergne, le taux de mobilité est de 3,3 dép/jour/pers. Sur le Découpage D30, ce taux varie de 2,9 dép/jour/pers (Clermont sud) à 3,8 dép/jour/pers (Aubière / Romagnat / Pérignat S)

Enquête EMC² 2022 – Clermont Auvergne Métropole

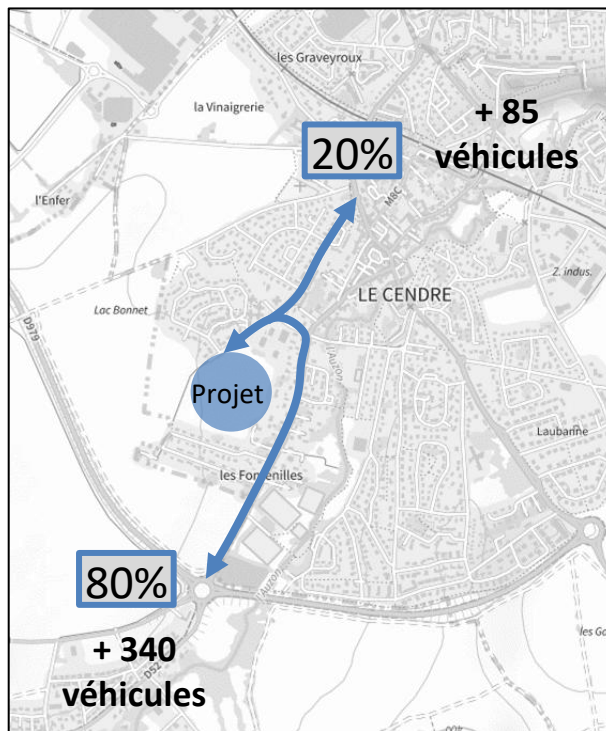
► Hypothèses de répartition des flux journaliers

Les hypothèses de répartition des 425 flux induits par le projet sont les suivantes :

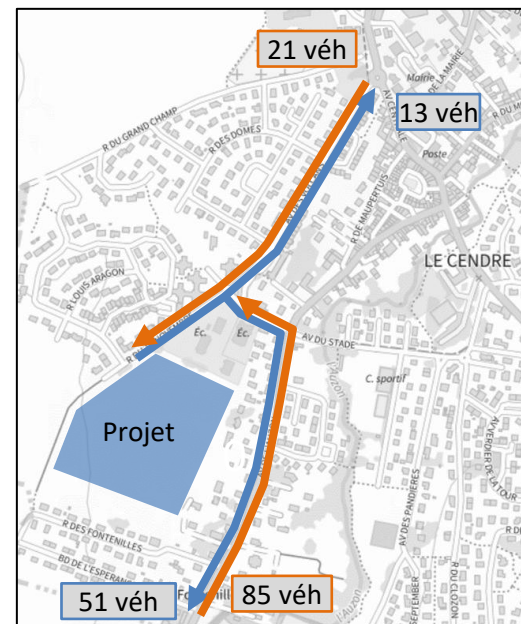
- **80% empruntent l'Avenue de l'Auzon** afin de récupérer l'A75 pour se rendre à Clermont Ferrand et ses alentours
- **20% empruntent l'Avenue des Volcans** en direction de Cournon-d'Auvergne

La rue du 11 Novembre est en impasse au Sud. Par conséquent aucun véhicule ne pourra accéder à la rue des Fontenilles ou au Bd de l'Espérance par cette rue.

Ainsi, en termes de TMJ, l'Avenue de l'Auzon verra son trafic augmenté de 340 véhicules/jour et l'Avenue des Volcans de 85 véhicules/jour.



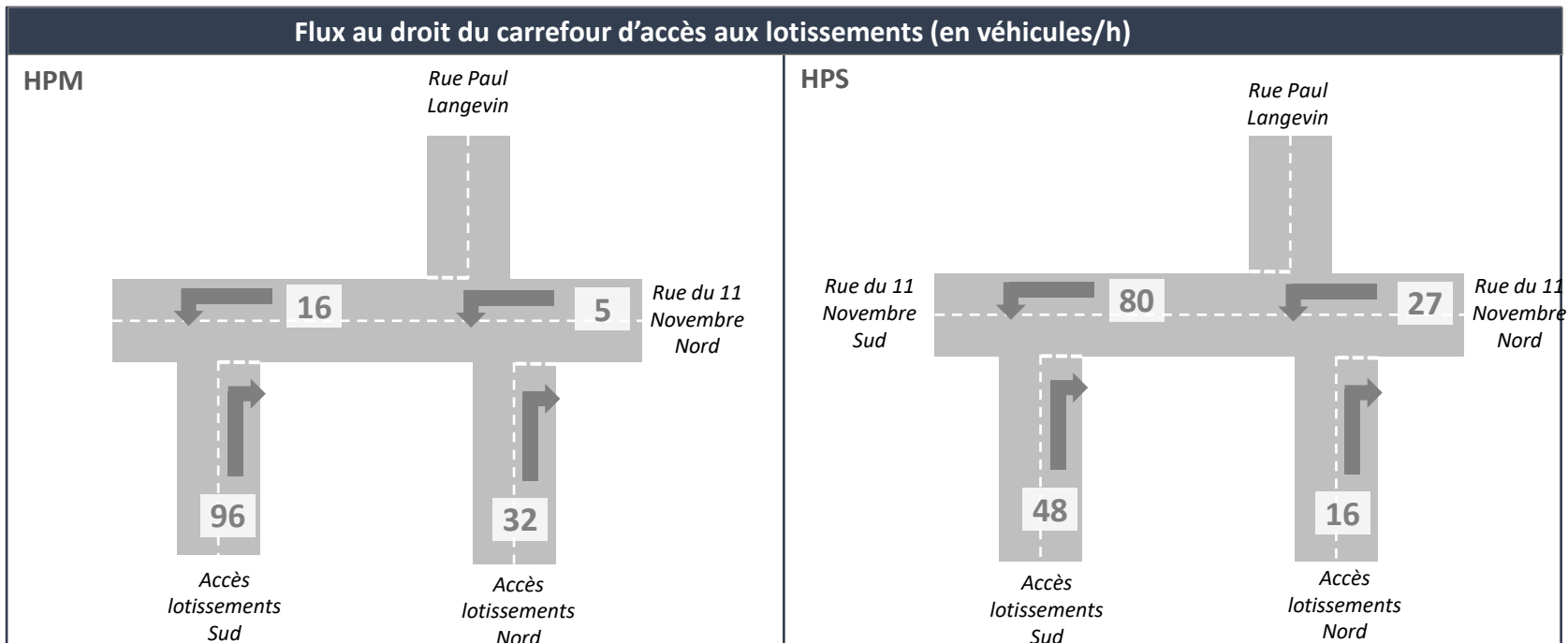
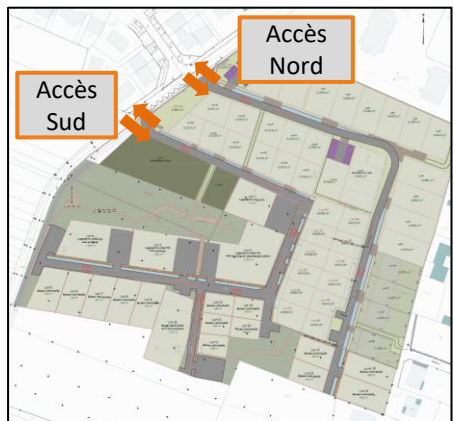
HPS



Hypothèses de répartition des flux selon les accès aux lotissements

Les lotissements disposent de deux accès sur la rue du 11 novembre. Chaque accès est en impasse. Par conséquent au vu de la disposition des logements **on peut considérer que 25% des véhicules accèderont par le Nord et 75% par le Sud** (environ 40 logements par le Nord et 125 logements par le Sud).

	HPM		HPS	
	Sortant du projet	Entrant dans le projet	Sortant du projet	Entrant dans le projet
En %	60%	10%	30%	50%
En véhicules	128	21	64	106
Répartition des accès aux lotissement				
Accès Nord	32	5	16	27
Accès Sud	96	16	48	80

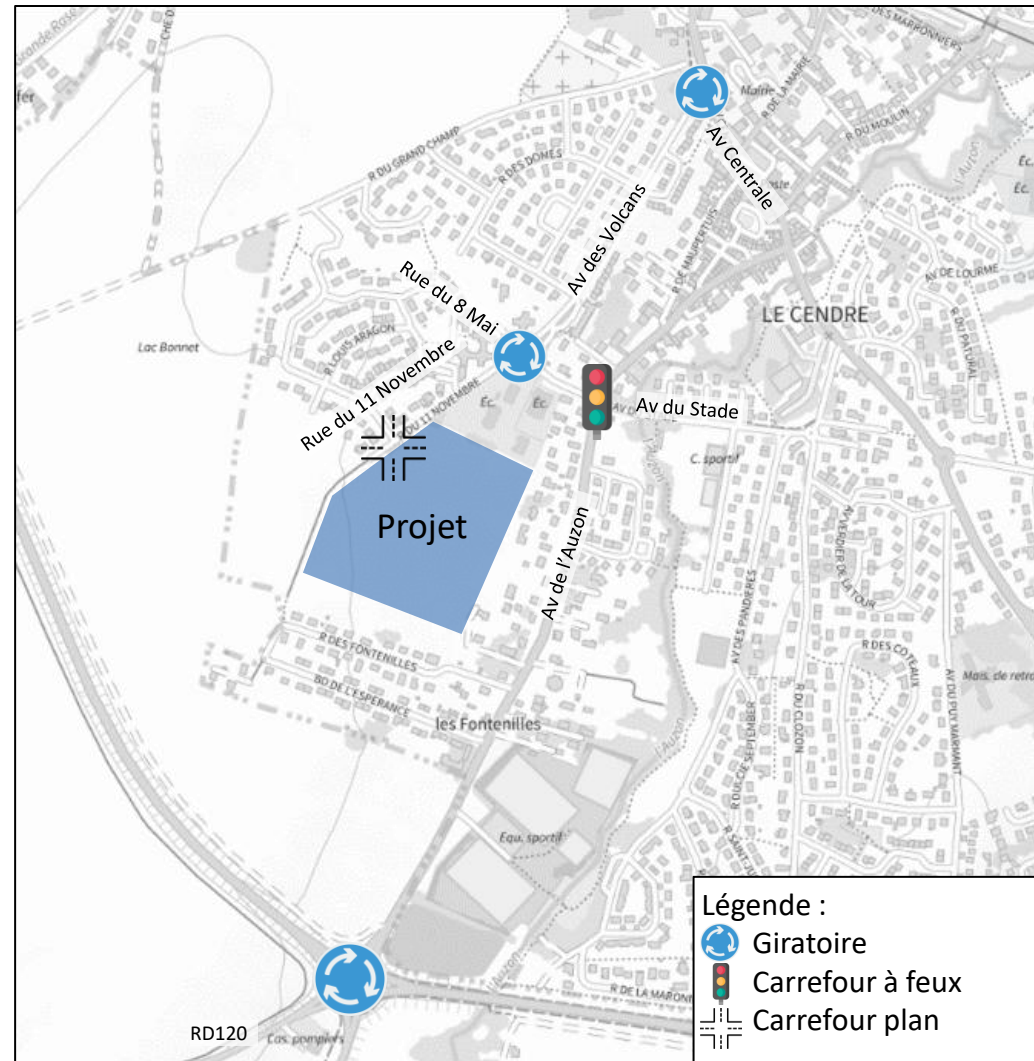




PRÉCONISATIONS D'AMÉNAGEMENT

► Carrefours concernés par les flux induits

- **Giratoire Av Centrale/Av des Volcans** : Peu de véhicules induits par le projet en heure de pointe (26 véhicules max) -> **impact négligeable**
- **Giratoire rue du 11 Novembre/rue du 8 mai** : Le giratoire dispose de 4 branches dont une impasse générant peu de flux. Les mouvements induits entrants et sortants du giratoire cisailent faiblement les autres branches -> **impact négligeable**
- **Giratoire Av de l'Auzon/ RD120** : Dimension du giratoire largement capacitaire pour accueillir les flux induits (102 véh supplémentaire max) -> **impact négligeable**
- **Carrefour à feux Av de l'Auzon/Av du Stade** : Carrefour équipé de voies de tourne à gauche permettant de supporter le trafic supplémentaire -> **impact négligeable**
- **Carrefour plan accès lotissements/rue Paul Langevin** : Voir page suivante



► Carrefour d'accès aux lotissements

La rue Paul Langevin permet de desservir le lotissement situé en face du projet. Ainsi seuls les flux résidentiels s'y rendent, générant peu de trafic sur la rue du 11 novembre.

Guide des aménagements des carrefours urbains – CEREMA

v = 50 km/h

Tourne-à-gauche Mvt principal	< 200 uvp/h	200 à 300 uvp/h	300 à 500 uvp/h
< 500 uvp/h	(3)	(3)	(2)
500 à 700 uvp/h	(3)	(2)	(1)
700 à 1 000 uvp/h	(2)	(1)	
1 000 à 1 200 uvp/h	(1)		

■ Pas d'aménagement spécifique (3)

Les tourne-à-gauche ne sont pas pris en compte à l'intérieur du carrefour. Ils doivent attendre au milieu du carrefour pour trouver des créneaux dans le flux de la circulation qui leur est opposé.

La répartition des flux induits par le projet génère jusqu'à 106 véh/h (soit environ 2 véh/min aux heures de pointe) effectuant un mouvement de tourne à gauche pour accéder aux lotissements. De plus, la rue du 11 novembre, desservant le lotissement de la rue Paul Langevin et le parking de l'école Henri Barbusse, accueille un trafic inférieur à 700 véh/h.

Par conséquent, le guide des aménagements des carrefours urbains du CEREMA ne préconise pas la création de voie dédiée aux mouvements de tourne à gauche pour accéder aux lotissements.



SYNTHÈSE

► Conclusion

L'étude de trafic « à dire d'expert », vise à **quantifier le nombre de véhicules induits** par le projet et **leur affectation sur le réseau** existant afin **d'évaluer les impacts du projet sur le secteur d'étude**.

L'étude se base sur :

- Le plan d'aménagement des lotissements « Les Jardins de Fontenilles » et « Les bois d'Auzon ». Ces lotissements sont composés de **65 logements individuels** et d'environ **100 logements collectifs**. Chaque lotissement disposera d'un accès via la rue du 11 novembre.
- L'Enquête Ménage Déplacement du territoire « Clermont Auvergne Métropole » réalisée en 2022
- Les données de l'INSEE de la commune de Le Cendre.

Impacts du projet de création de logement :

- Le projet **génère un trafic supplémentaire de l'ordre de 425 véhicules par jour** (en prenant comme hypothèse contraignante de 20 logements collectifs pour les lots 1,2,3,4 et 23).
- Les flux induits sont répartis à hauteur **de 80% via l'Avenue de l'Auzon et 20% via l'Avenue des Volcans** (au vu des pôles d'attractivité du secteur), soit à l'échelle d'une journée 340 véhicules supplémentaire sur l'Avenue de l'Auzon et 85 véhicules sur l'Avenue des Volcans.
- Les habitants des lotissements pourront **accéder par la rue du 11 Novembre**. La configuration des parcelles permet d'estimer que **25% des habitants accéderont par le Nord et 75% par le Sud**.
- Au vu de la configuration des carrefours du secteur, les flux supplémentaires générés par le projet **n'engendreront pas de dysfonctionnements d'un point de vue trafic**.
- Concernant le carrefour d'accès aux lotissements, le guide d'aménagement des carrefours urbains du CEREMA **ne préconise pas de créer des voies dédiées aux mouvements de tourne à gauche**.

Ainsi à dire d'expert, le projet de création des lotissements sur la commune de Le Cendre génère un impact faible sur le secteur et ne nécessite pas d'aménager des voies de tourne à gauche au droit de l'accès aux lotissements par la rue du 11 Novembre.

► Lexique

- PL Poids Lourds (comprenant tous les véhicules > 6m de long)
- VL Véhicule léger
- TV Tous véhicules, correspondant à la somme des VL+PL+2RM
- TC Transport en commun
- UVP Unité de Véhicule Particulière où tous les flux sont rapportés à des véhicules légers par la formule
 $1PL = 2 VL, 1 2RM = 1/3 UVP$
- Capacité Débit horaire moyen en limite de saturation d'une branche d'un carrefour
- HPM Heure de Pointe du Matin (s'exprime en véhicules/heure)
- HPS Heure de Pointe du Soir (s'exprime en véhicules/heure)
- TMJA Trafic Moyen Journalier Annuel (moyenne des 365 jours de comptages à partir d'une station de comptage permanente, ou moyenne sur 7 jours d'une semaine standard pour un comptage ponctuel)
- TMJO Trafic Moyen annuel des Jours Ouvrés
- INSEE Institut National de la statistique et des études économiques
- Trafic induit Trafic supplémentaire généré par un projet (équipement ou infrastructure)