



THUE ET MUE

Aménagement Cœur de Bourg

Projet de logements

ETUDE DE TRAFIC

06 janvier 2026



ACC-S
Aménagement de la circulation et conseils en stationnement

OPQIBi
L'INGÉNIERIE QUALIFIÉE
CERTIFICAT
N° 16 06 3302



I. CONTEXTE

La ville de THUE ET MUE développe un projet de 135 logements, une crèche et quelques commerces et activités à travers son projet d'aménagement Cœur de Bourg le long de la RN13.

La présente étude de trafic a pour objectif :

- ☞ de dresser un bilan trafic / fonctionnement de la situation actuelle
- ☞ d'évaluer l'impact du projet de logements sur le réseau de desserte

II. PERIMETRE D'ETUDE ET PERIODES ETUDIEES

L'heure de pointe matin de 8h00 à 9h00 et l'heure de pointe soir de 17h00 à 18h00 sont étudiées un jour de semaine hors vacances scolaires. Une analyse des flux horaires en section courante de tous les jours de la semaine est également prévue.

Le périmètre d'étude comprend 8 carrefours :

- ❶ Giratoire RD613 x Bretelle RN13
- ❷ Giratoire RD83 x avenue de la Stèle x Bretelle RN13
- ❸ Carrefour à feux RD613 x RD83
- ❹ Carrefour RD613 x RD913
- ❺ Giratoire RD613 x RD94
- ❻ Carrefour RD94 x rue des Erables
- ❼ Giratoire RD94 x Liaison échangeur RN13
- ❽ Bretelle RN13 + section courante RN13



Situation du site et du projet







III. ETAT ACTUEL 2025



III.1. CONSTITUTION DE L'ENQUETE

Pour définir le fonctionnement actuel une enquête de circulation a été réalisée en novembre 2025 et comprend :

Le mardi 18 novembre 2025 de 08h00 à 09h00 et de 17h00 à 18h00 :

- ☞ le comptage directionnel par caméras des 8 carrefours
- ☞ l'observation du fonctionnement général

Du lundi 17 novembre au dimanche 23 novembre 2025 :

Les comptages automatiques pendant une semaine en 7 postes pour connaître l'évolution horaire et journalière des trafics sur le réseau de desserte.

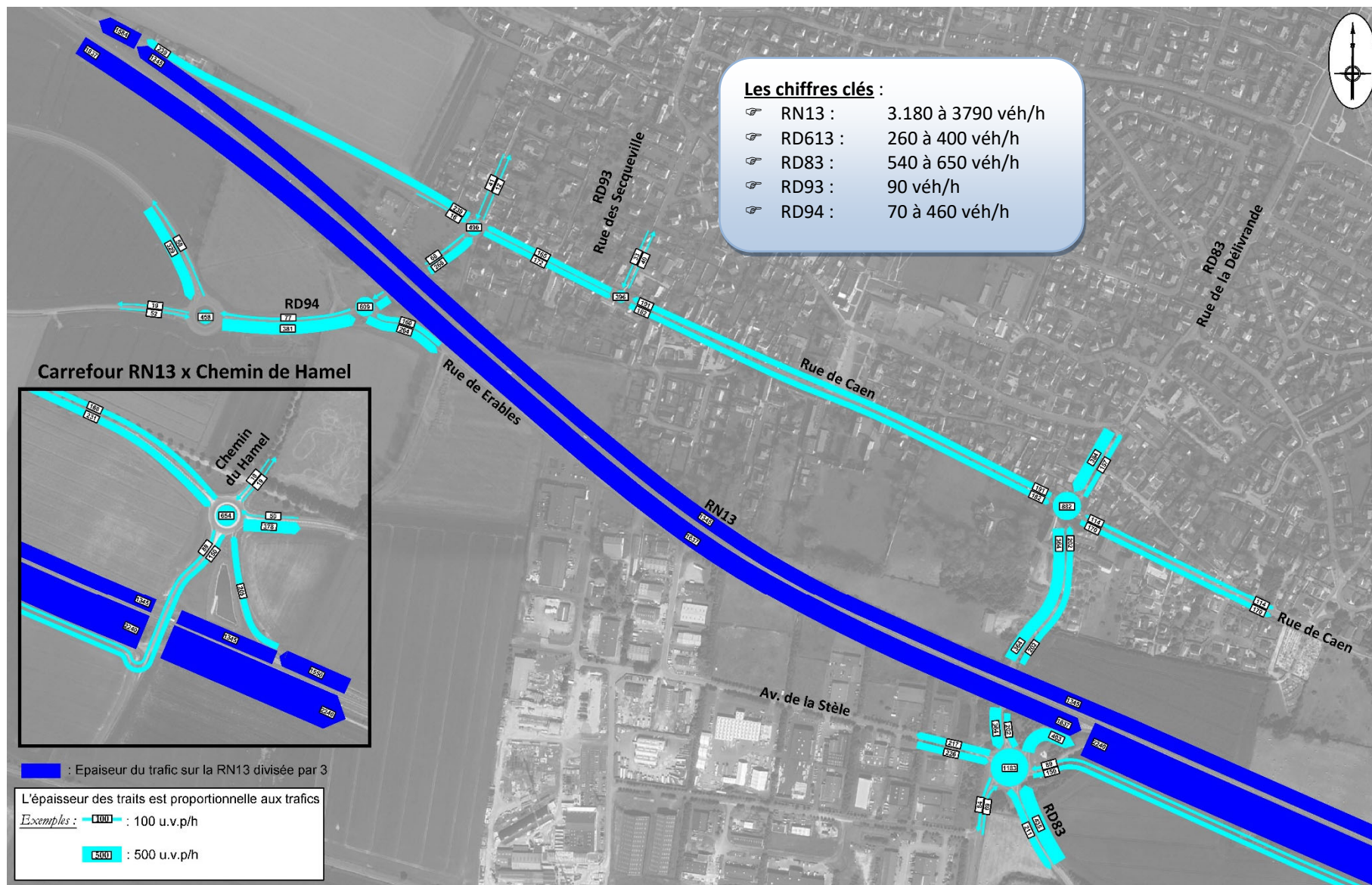
L'exploitation des résultats fournit pages suivantes :

- ☞ les trafics actuels détaillés par carrefour aux heures de pointe matin et soir du mardi
- ☞ l'évolution horaire et journalière des trafics sur le réseau de desserte
- ☞ les trafics moyens journaliers sur le réseau de desserte
- ☞ le diagnostic de fonctionnement actuel du réseau précisant les saturations observées et les réserves de capacités



III.2. TRAFICS ACTUELS DU MARDI 18 NOVEMBRE 2025 de 08h00 à 09h00

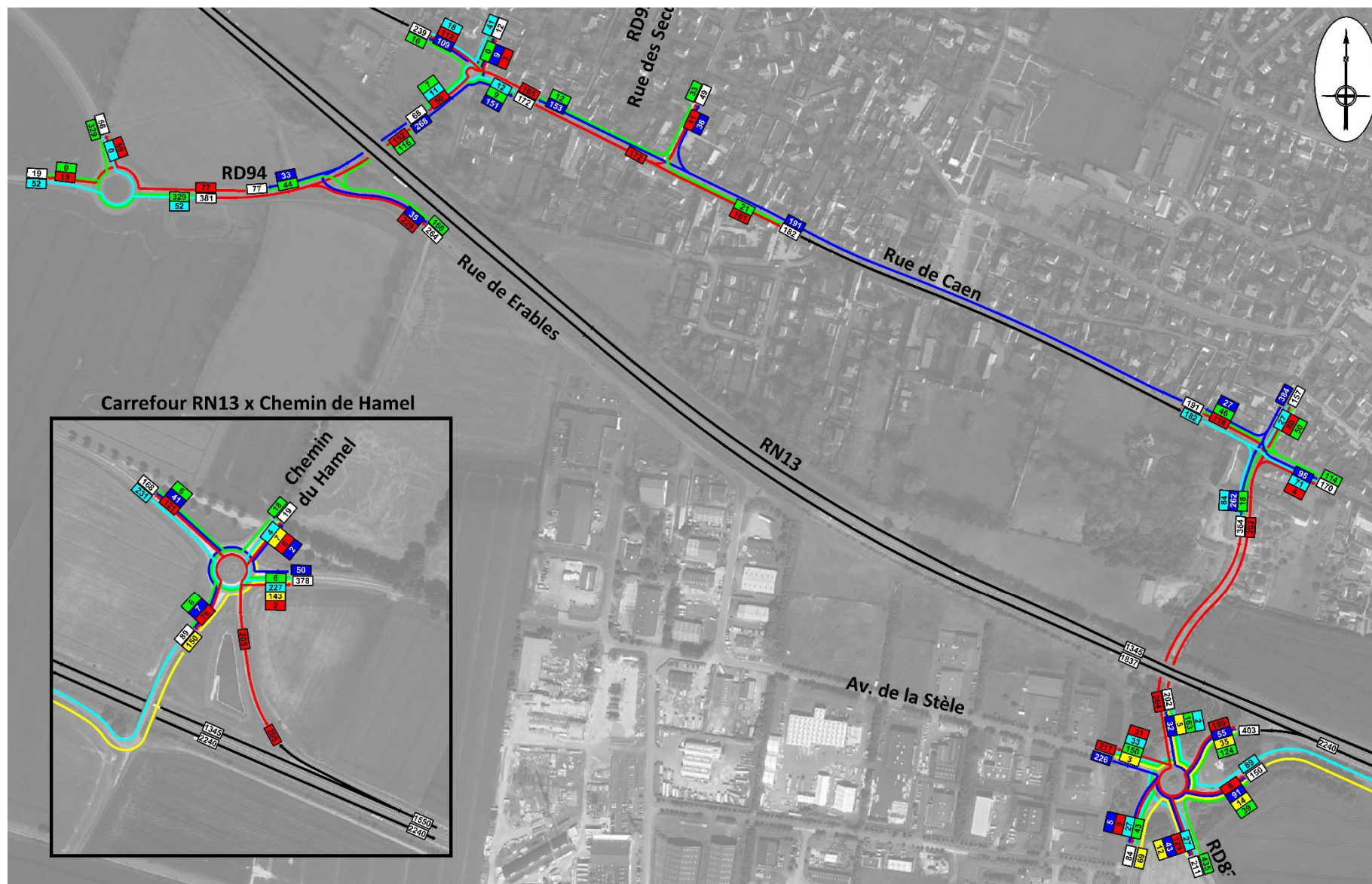
1. Trafics par barreaux





III.2. TRAFICS ACTUELS DU MARDI 18 NOVEMBRE 2025 de 08h00 à 09h00

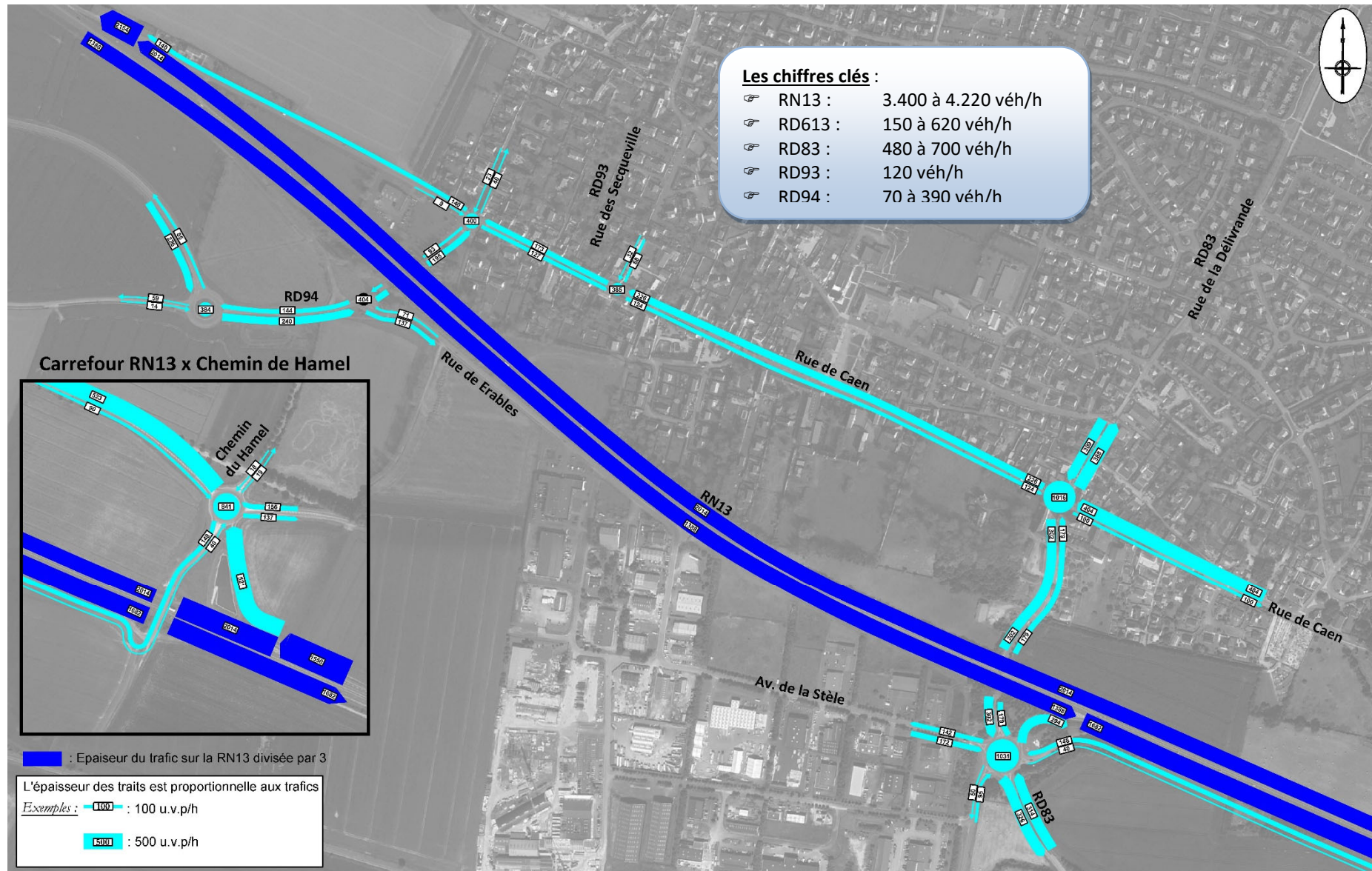
2. Trafics détaillés





III.3. TRAFICS ACTUELS DU MARDI 18 NOVEMBRE 2025 de 17h00 à 18h00

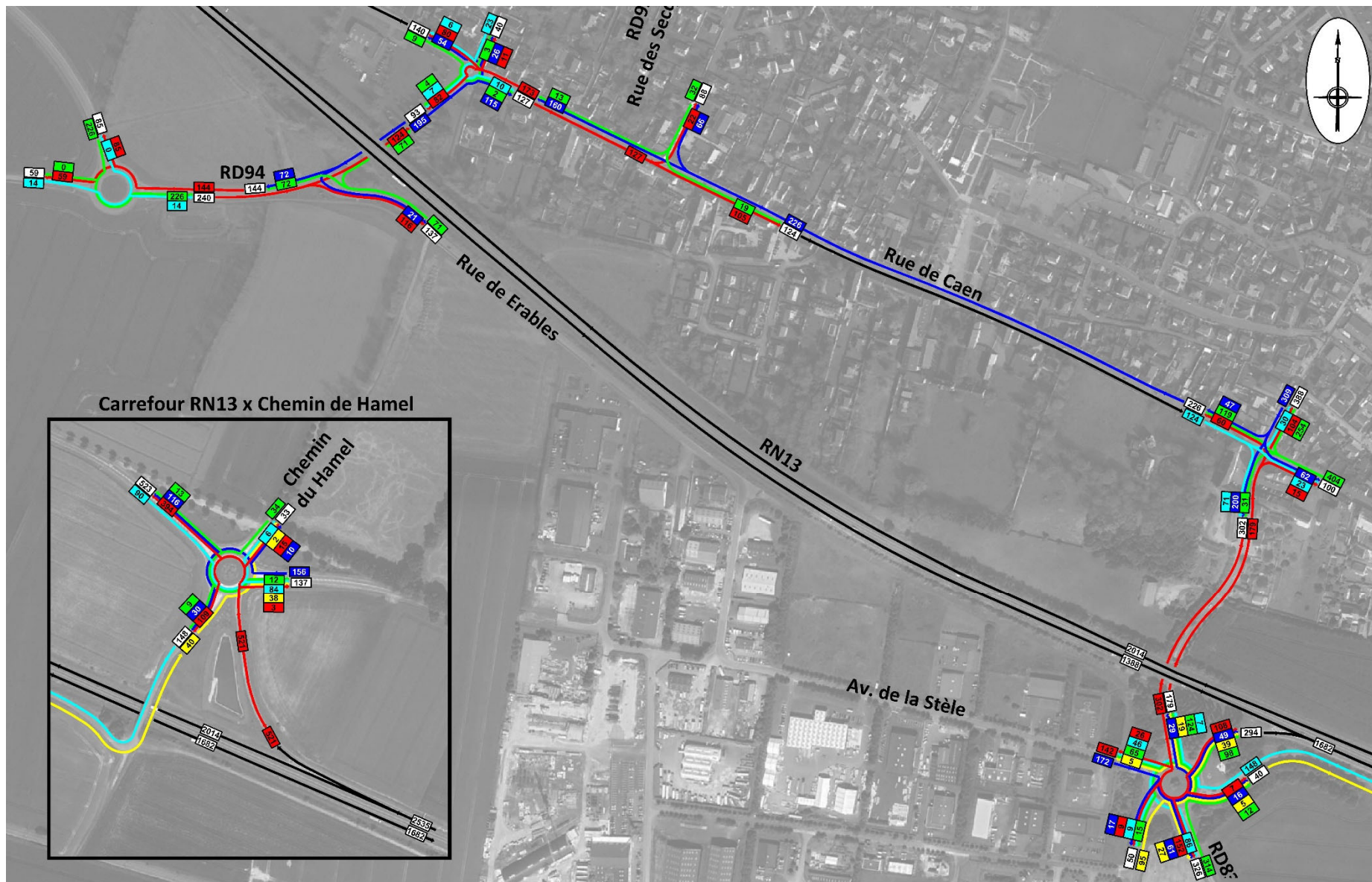
1. Trafics par barreaux





III.3. TRAFICS ACTUELS DU MARDI 18 NOVEMBRE 2025 de 17h00 à 18h00

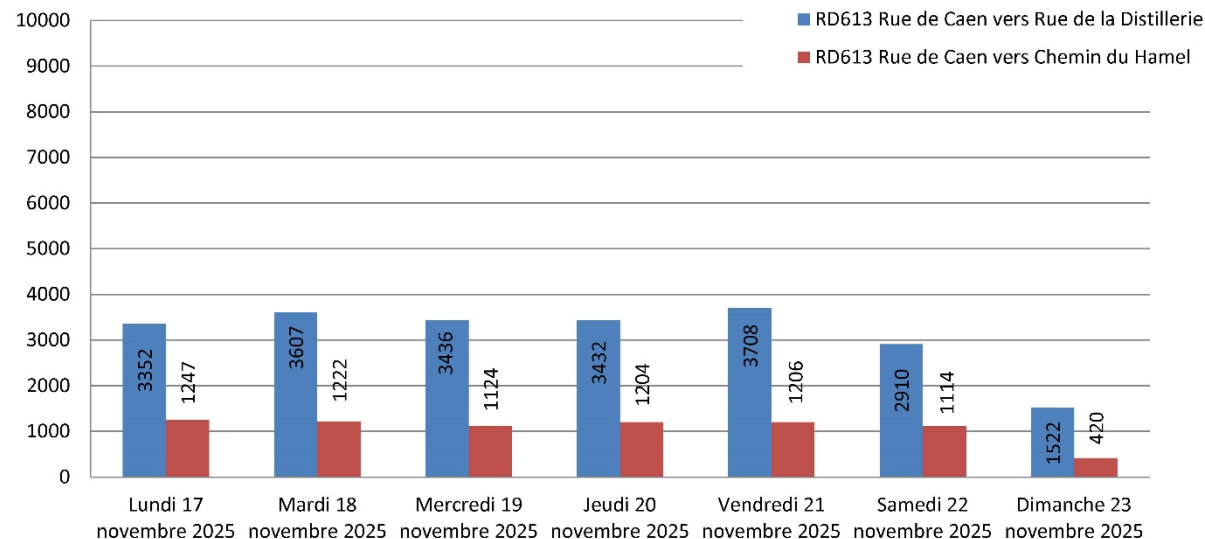
2. Trafics détaillés





III.4. EVOLUTION JOURNALIERE

Evolution journalière - RD613 Rue de Caen

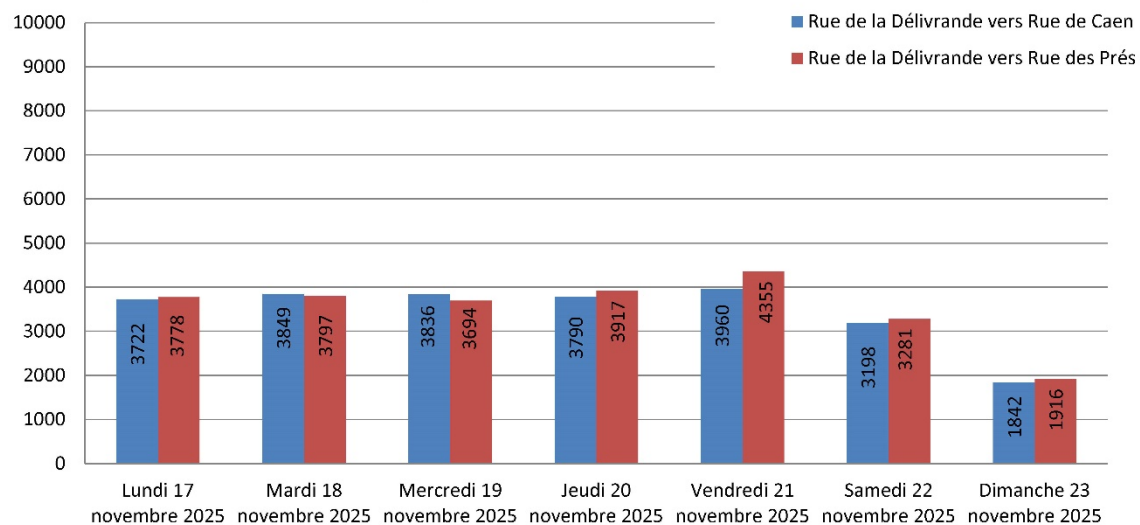


Poste 1 – RD613 rue de Caen

Vendredi jour de pointe avec 4.914 TV/jour

Le Mardi d'enquête présente 4.829 TV/jour

Evolution journalière - Rue de la Délivrande



Poste 2 – RD83 rue de la Délivrande

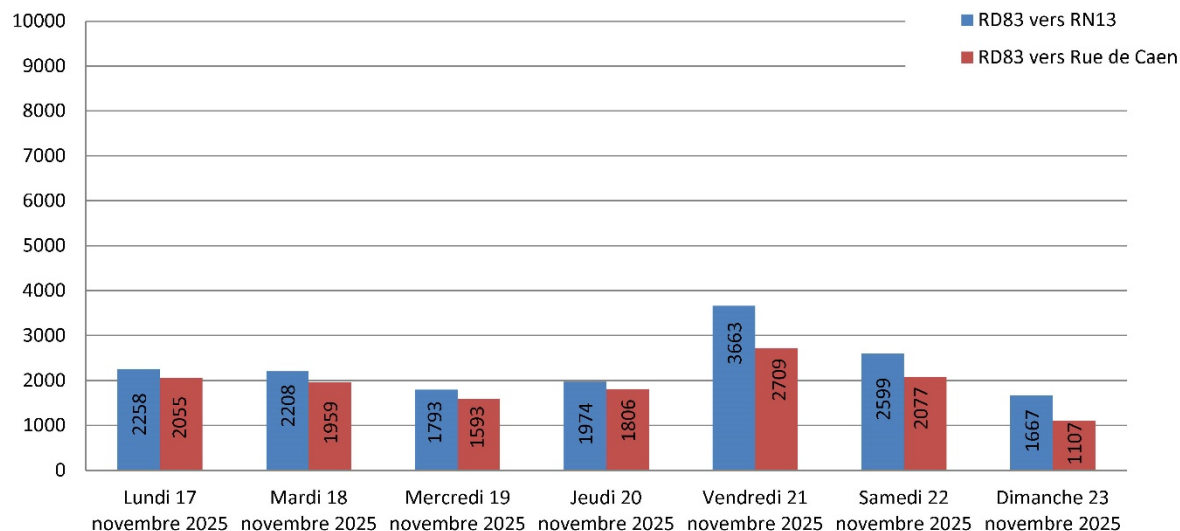
Vendredi jour de pointe avec 8.315 TV/jour

Le Mardi d'enquête présente 7.646 TV/jour



III.4. EVOLUTION JOURNALIERE

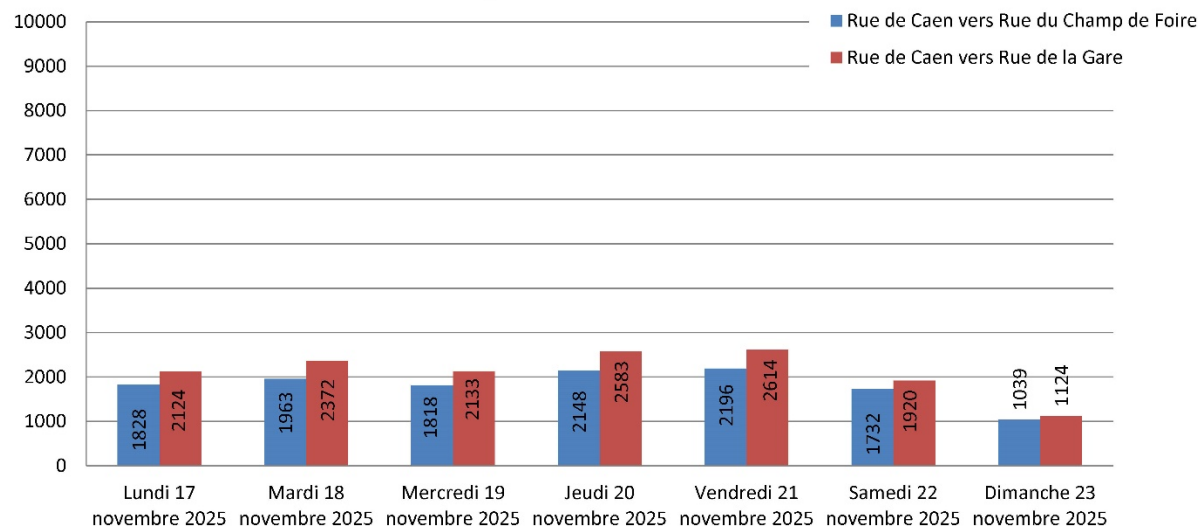
Evolution journalière - RD83



Poste 3 – RD83

Vendredi jour de pointe avec 6.372 TV/jour
Le Mardi d'enquête présente 4.167 TV/jour

Evolution journalière - Rue de Caen



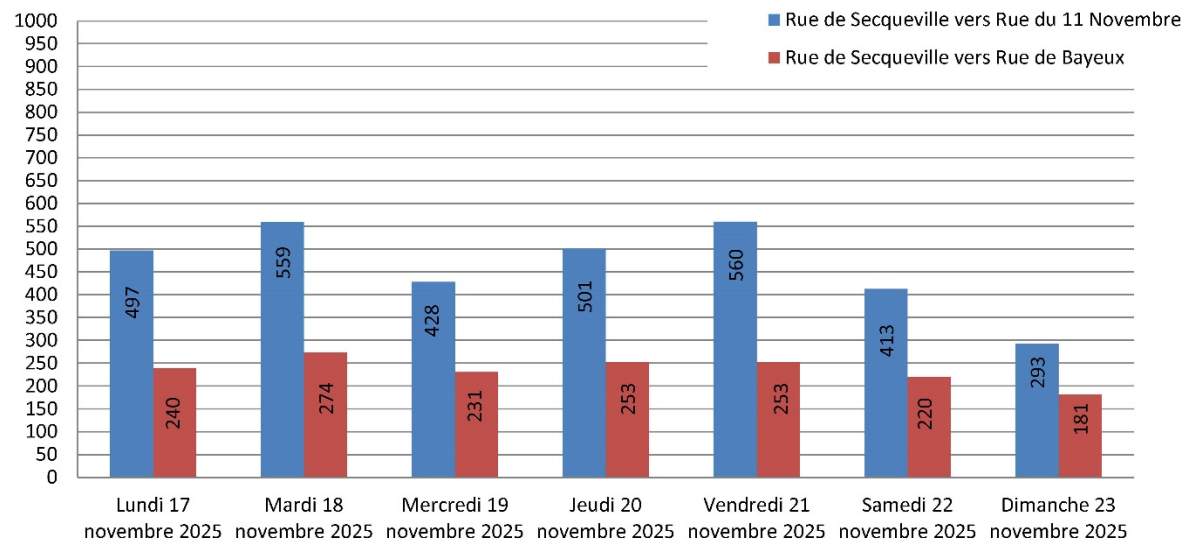
Poste 4 – Rue de Caen

Vendredi jour de pointe avec 4.810 TV/jour
Le Mardi d'enquête présente 4.335 TV/jour



III.4. EVOLUTION JOURNALIERE

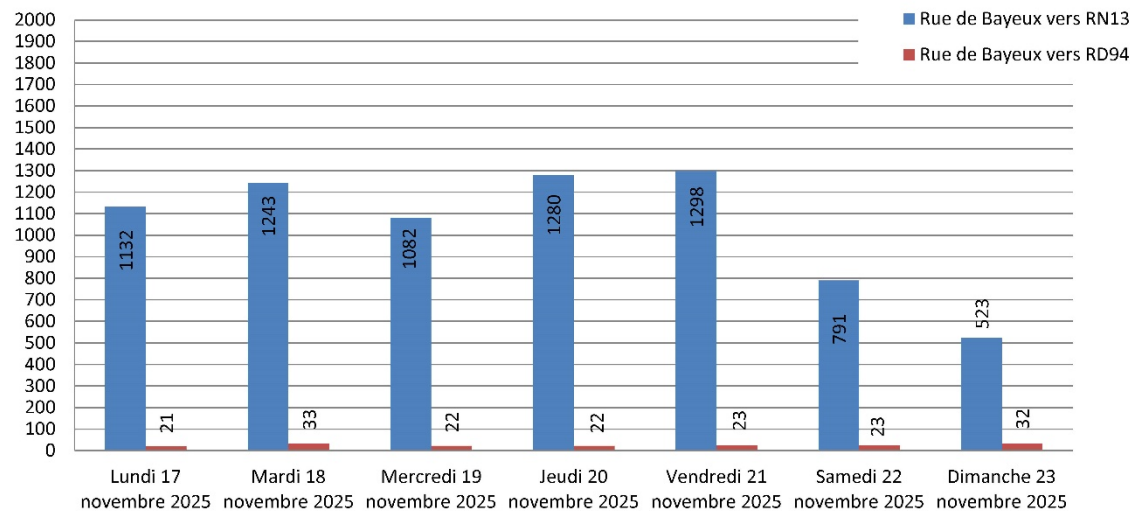
Evolution journalière - Rue de Secqueville



Poste 5 – RD93 rue des Secqueville

Mardi jour de pointe avec 833 TV/jour

Evolution journalière - Rue de Bayeux



Poste 6 – Rue de Bayeux

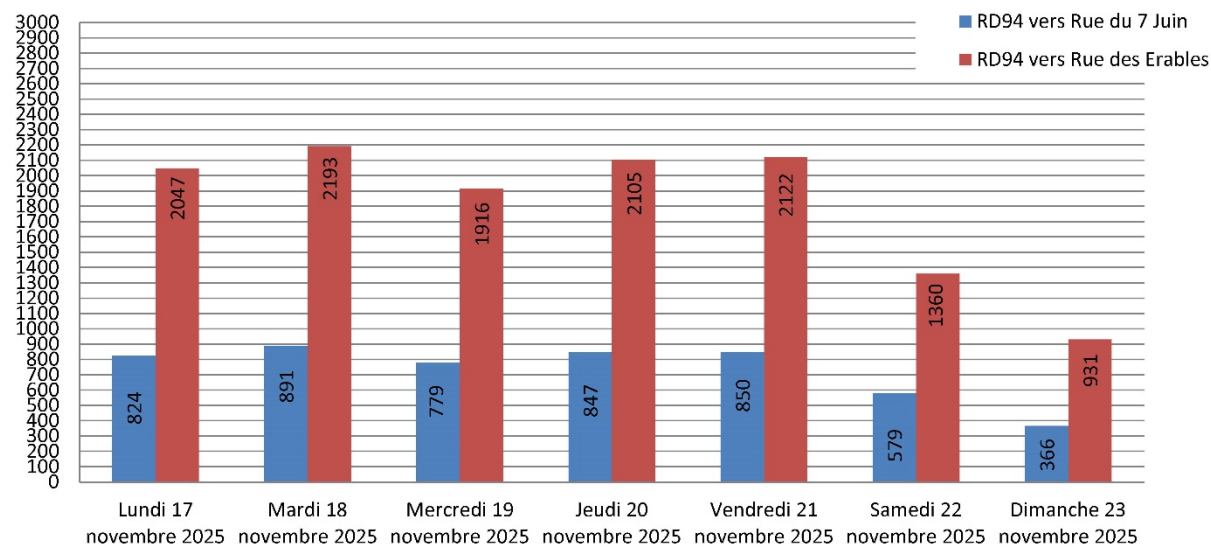
Vendredi jour de pointe avec 1.321 TV/jour

Le Mardi d'enquête présente 1.276 TV/jour



III.4. EVOLUTION JOURNALIERE

Evolution journalière - RD94

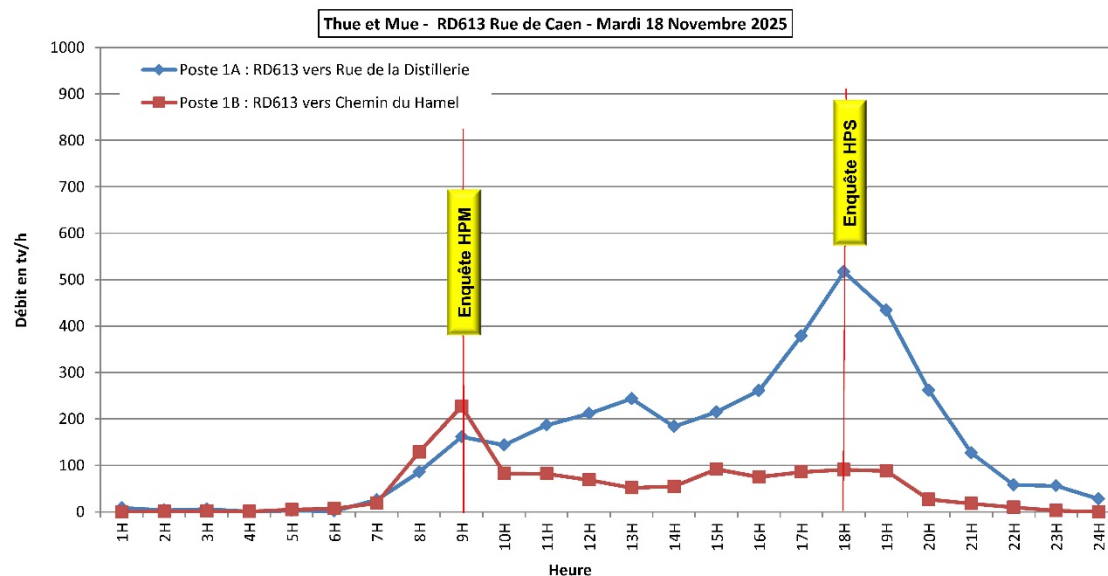


Poste 7 – RD94

Mardi jour de pointe avec 3.084 TV/jour

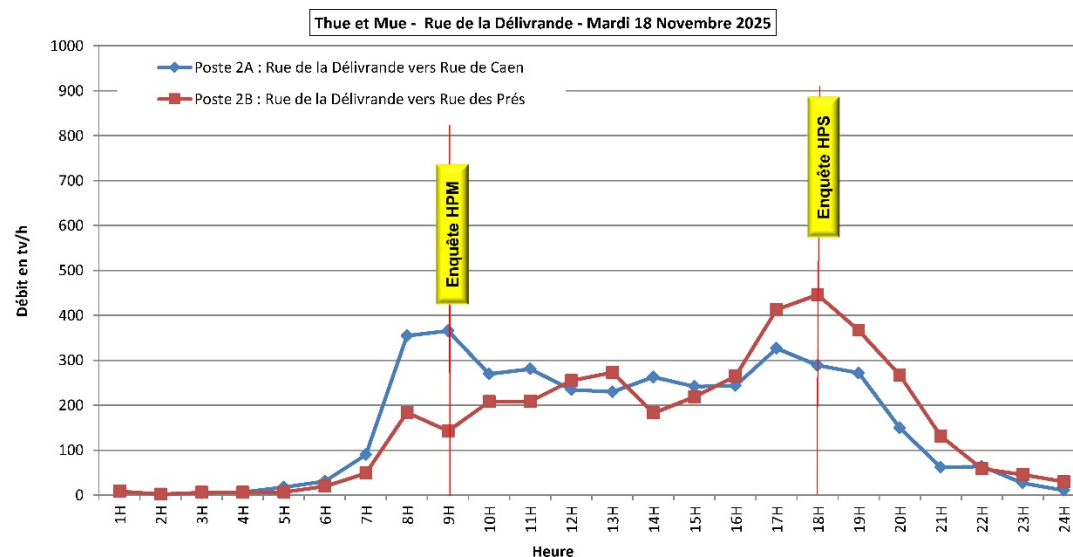


III.5. EVOLUTION HORAIRE DU TRAFIC SUR LE MARDI



Poste 1 – RD613 rue de Caen

Heure de pointe matin de 8h à 9h avec 389 véhicules / heure double sens
 Heure de pointe soir de 17h à 18h avec 608 véhicules / heure double sens

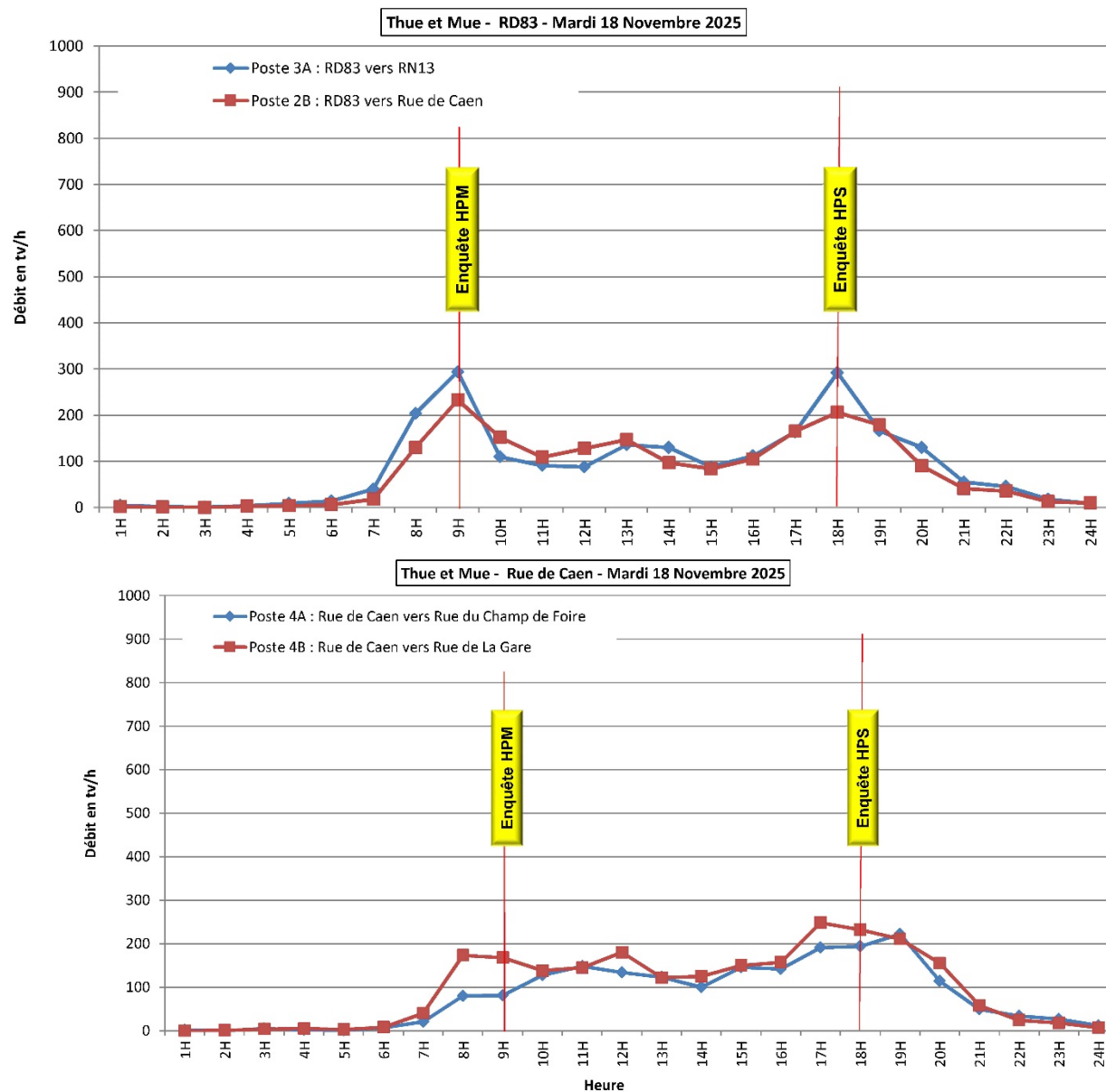


Poste 2 – RD83 rue de la Délivrande

Heure de pointe matin de 7h à 8h avec 539 véhicules / heure double sens
 Heure de pointe soir de 16h à 17h avec 740 véhicules / heure double sens



III.5. EVOLUTION HORAIRE DU TRAFIC SUR LE MARDI



Poste 3 – RD83

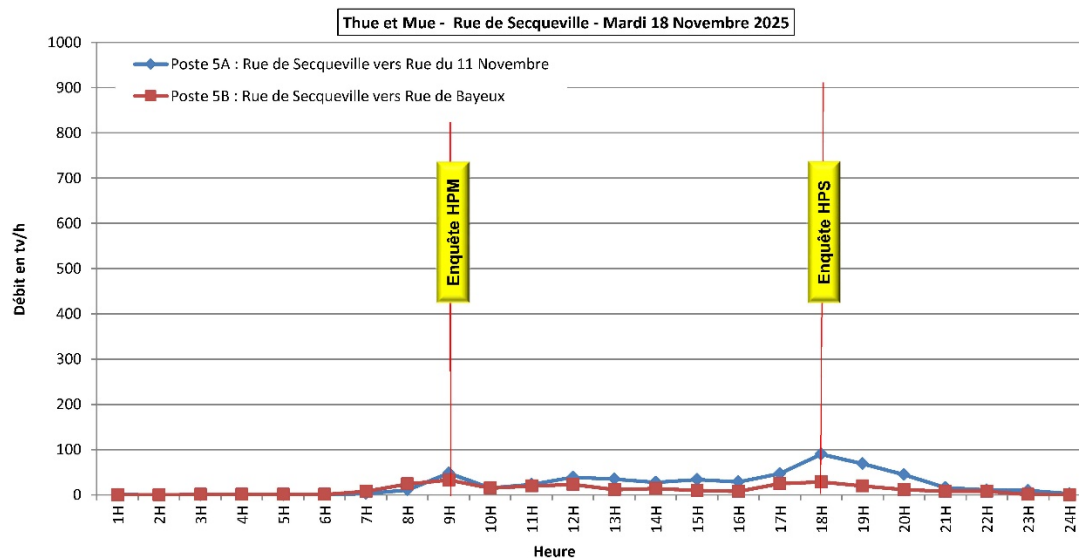
Heure de pointe matin de 8h à 9h avec 527 véhicules / heure double sens
Heure de pointe soir de 17h à 18h avec 498 véhicules / heure double sens

Poste 4 – Rue de Caen

Heure de pointe matin de 11h à 12h avec 314 véhicules / heure double sens
Heure de pointe soir de 16h à 17h avec 439 véhicules / heure double sens

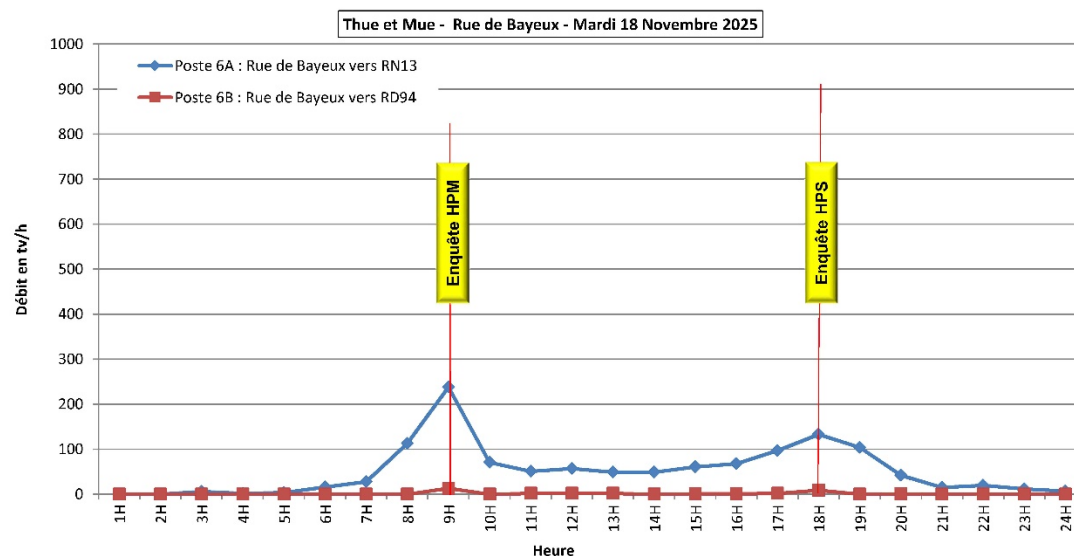


III.5. EVOLUTION HORAIRE DU TRAFIC SUR LE MARDI



Poste 5 – RD93 rue des Secqueville

Heure de pointe matin de 8h à 9h avec 81 véhicules / heure double sens
 Heure de pointe soir de 17h à 18h avec 119 véhicules / heure double sens

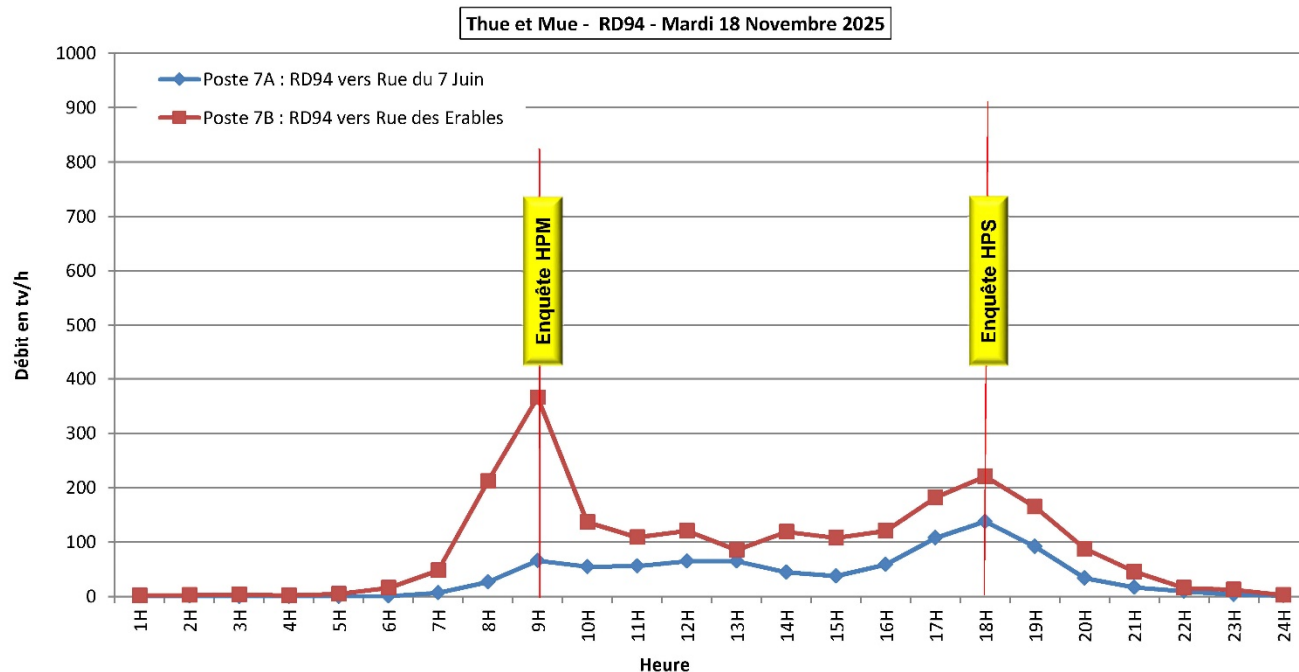


Poste 6 – Rue de Caen

Heure de pointe matin de 8h à 9h avec 251 véhicules / heure double sens
 Heure de pointe soir de 17h à 18h avec 142 véhicules / heure double sens



III.5. EVOLUTION HORAIRE DU TRAFIC SUR LE MARDI



Poste 7 – RD94

Heure de pointe matin de 8h à 9h avec 432 véhicules / heure double sens
Heure de pointe soir de 17h à 18h avec 359 véhicules / heure double sens



III.6. DIAGNOSTIC DE CAPACITE ETAT ACTUEL MARDI 18 NOVEMBRE 2025 de 8h00 à 9h00

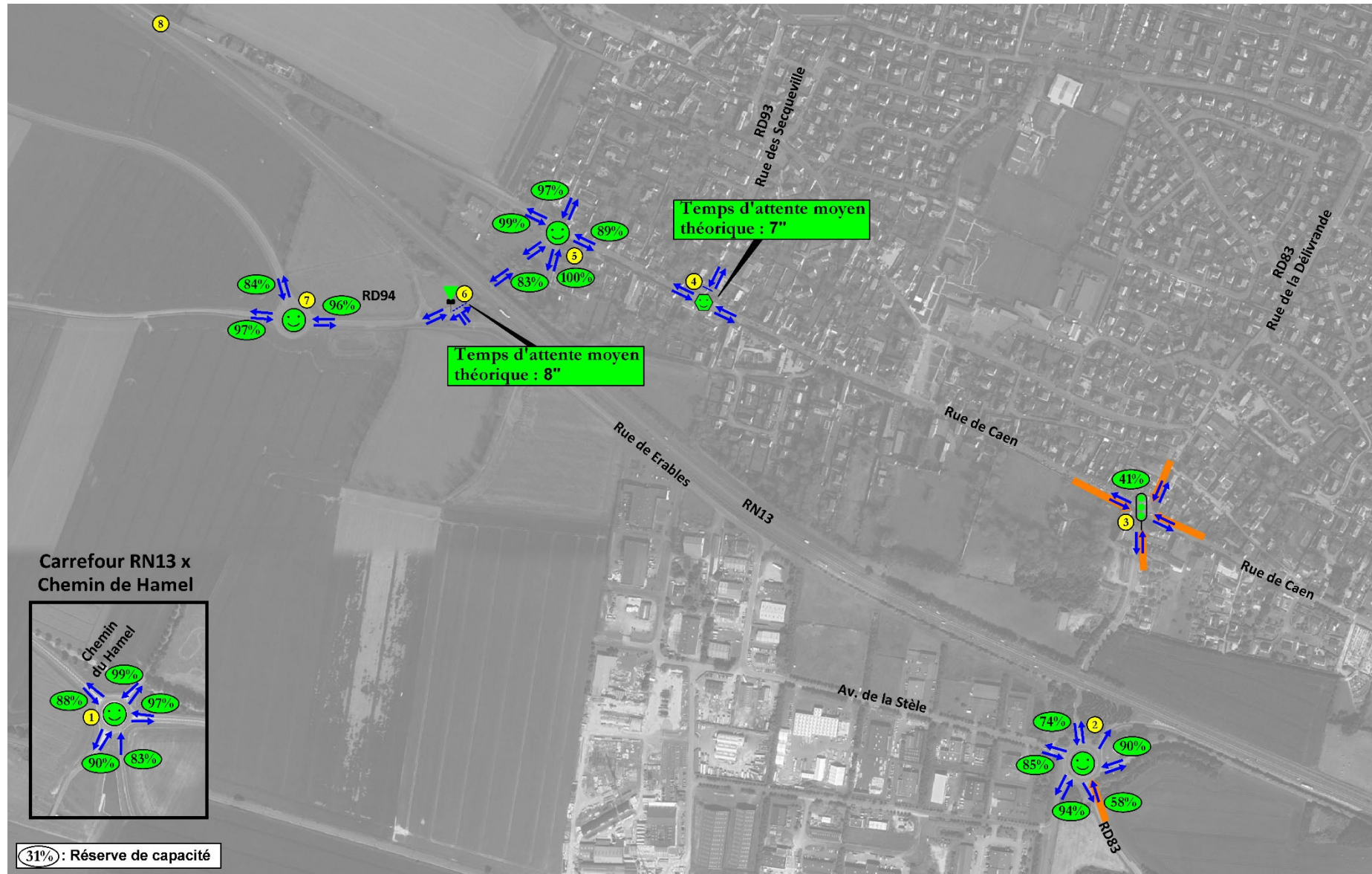
La réserve de capacité d'un carrefour à feux ou giratoire est considérée satisfaisante au-dessus de 20 % assurant un fonctionnement fluide du carrefour. Entre 10 et 20 % des retenues ponctuelles peuvent apparaître, en dessous de 10 % le carrefour est saturé. Le fonctionnement d'un carrefour à stop ou d'un cédez le passage est considéré : Fluide avec un temps d'attente moyen compris entre 0 et 30 secondes, Acceptable entre 30 et 60 secondes à condition de vérifier les stockages et saturé au-dessus de 60 secondes

❶ Giratoire RD613 x Bretelle RN13	Fluide avec 83 % de réserve de capacité minimale
❷ Giratoire RD83 x avenue de la Stèle x Bretelle RN13	Fluide avec 58 % de réserve de capacité minimale Quelques retenues ponctuelles sur la RD83 Sud
❸ Carrefour à feux RD613 x RD83	Fluide avec 41% de réserve de capacité Quelques retenues ponctuelles sur les 4 branches
❹ Carrefour RD613 x RD913	Fluide avec 7" d'attente moyenne
❺ Giratoire RD613 x RD94	Fluide avec 83% de réserve de capacité minimale
❻ Carrefour RD94 x rue des Erables	Fluide avec 8" d'attente moyenne
❼ Giratoire RD94 x Liaison échangeur RN13	Fluide avec 84 % de réserve de capacité
❽ Bretelle RN13 + section courante RN13	RN13 et bretelle d'insertion fluides

Un réseau fluide à l'heure de pointe matin avec des réserves de capacités confortables malgré quelques retenues ponctuelles aux carrefours ❸ (RD613 x RD83) et ❷ (RD83 x Av de la Stèle)



Diagnostic de capacité état actuel du mardi 18 novembre 2025 de 8h00 à 9h00





III.7. DIAGNOSTIC DE CAPACITE ETAT ACTUEL MARDI 18 NOVEMBRE 2025 de 17h00 à 18h00

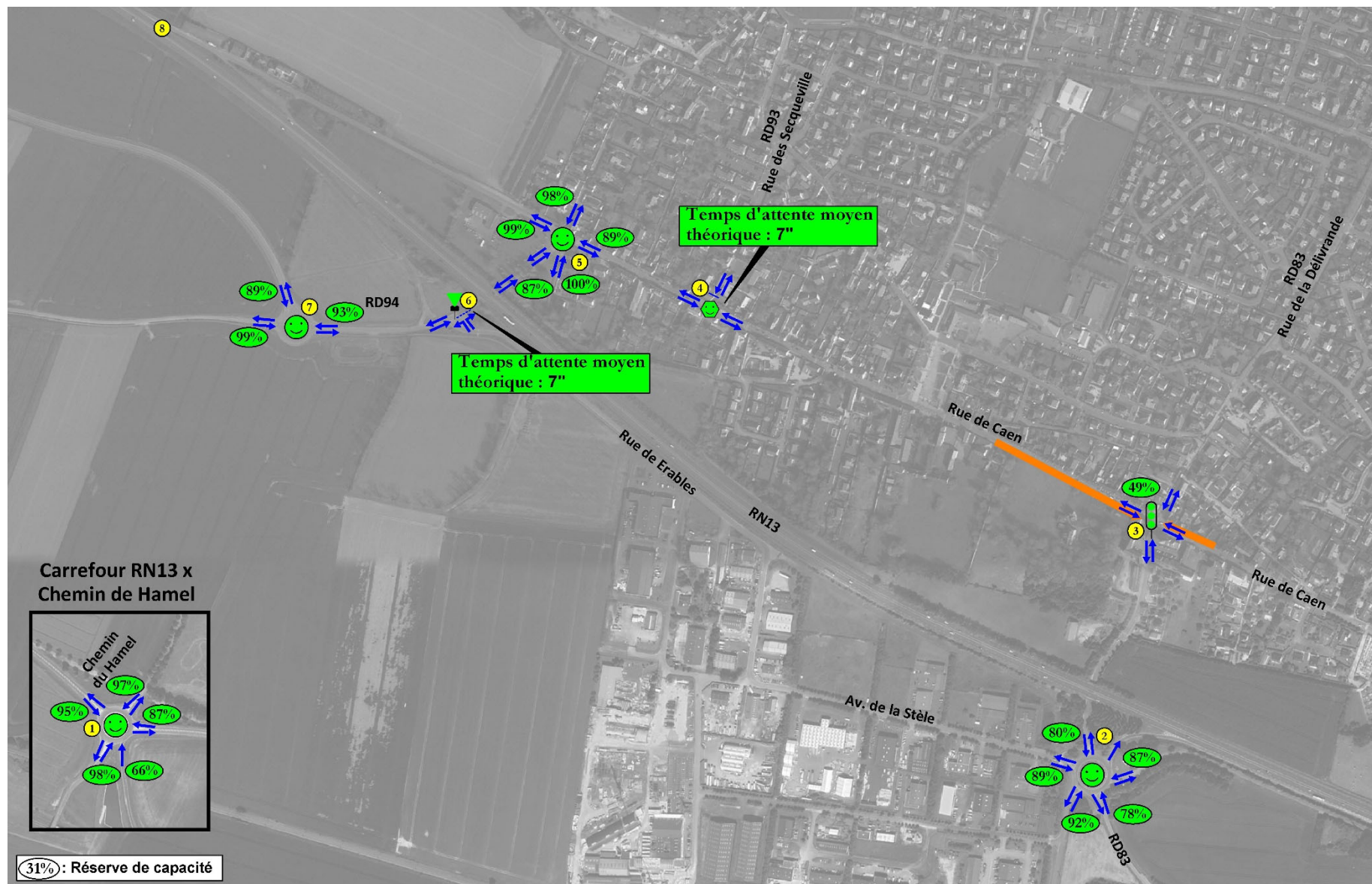
La réserve de capacité d'un carrefour à feux ou giratoire est considérée satisfaisante au-dessus de 20 % assurant un fonctionnement fluide du carrefour. Entre 10 et 20 % des retenues ponctuelles peuvent apparaître, en dessous de 10 % le carrefour est saturé. Le fonctionnement d'un carrefour à stop ou d'un cédez le passage est considéré : Fluide avec un temps d'attente moyen compris entre 0 et 30 secondes, Acceptable entre 30 et 60 secondes à condition de vérifier les stockages et saturé au-dessus de 60 secondes

❶ Giratoire RD613 x Bretelle RN13	Fluide avec 66 % de réserve de capacité minimale
❷ Giratoire RD83 x avenue de la Stèle x Bretelle RN13	Fluide avec 78 % de réserve de capacité minimale
❸ Carrefour à feux RD613 x RD83	Fluide avec 49% de réserve de capacité Quelques retenues ponctuelles importantes pendant 15mn sur la branche RD613 Ouest
❹ Carrefour RD613 x RD913	Fluide avec 7" d'attente moyenne
❺ Giratoire RD613 x RD94	Fluide avec 87% de réserve de capacité minimale
❻ Carrefour RD94 x rue des Erables	Fluide avec 7" d'attente moyenne
❼ Giratoire RD94 x Liaison échangeur RN13	Fluide avec 89 % de réserve de capacité
❽ Bretelle RN13 + section courante RN13	RN13 et bretelle d'insertion fluides

Un réseau fluide à l'heure de pointe soir avec des réserves de capacités confortables malgré quelques retenues ponctuelles importantes au carrefour à feux ❸ (RD613 x RD83) sur la RD613 pendant 15mn seulement (17h30/17h45)



Diagnostic de capacité état actuel du mardi 18 novembre 2025 de 17h00 à 18h00





III.8. TRAFICS MOYENS JOURNALIERS SUR LE RESEAU DE DESSERTE





IV. ETAT FUTUR

Horizon 2031



IV.1. TRAFIC PRODUIT PAR LE PROJET

1. Programme à l'horizon 2031 :

- ☞ projet de 135 logements dont 24 présentent un accès en cul-de-sac sur la RD83
- ☞ une crèche de 40 enfants max
- ☞ des locaux d'activités et de commerces avec 1.155 m² SDP

2. Hypothèses :

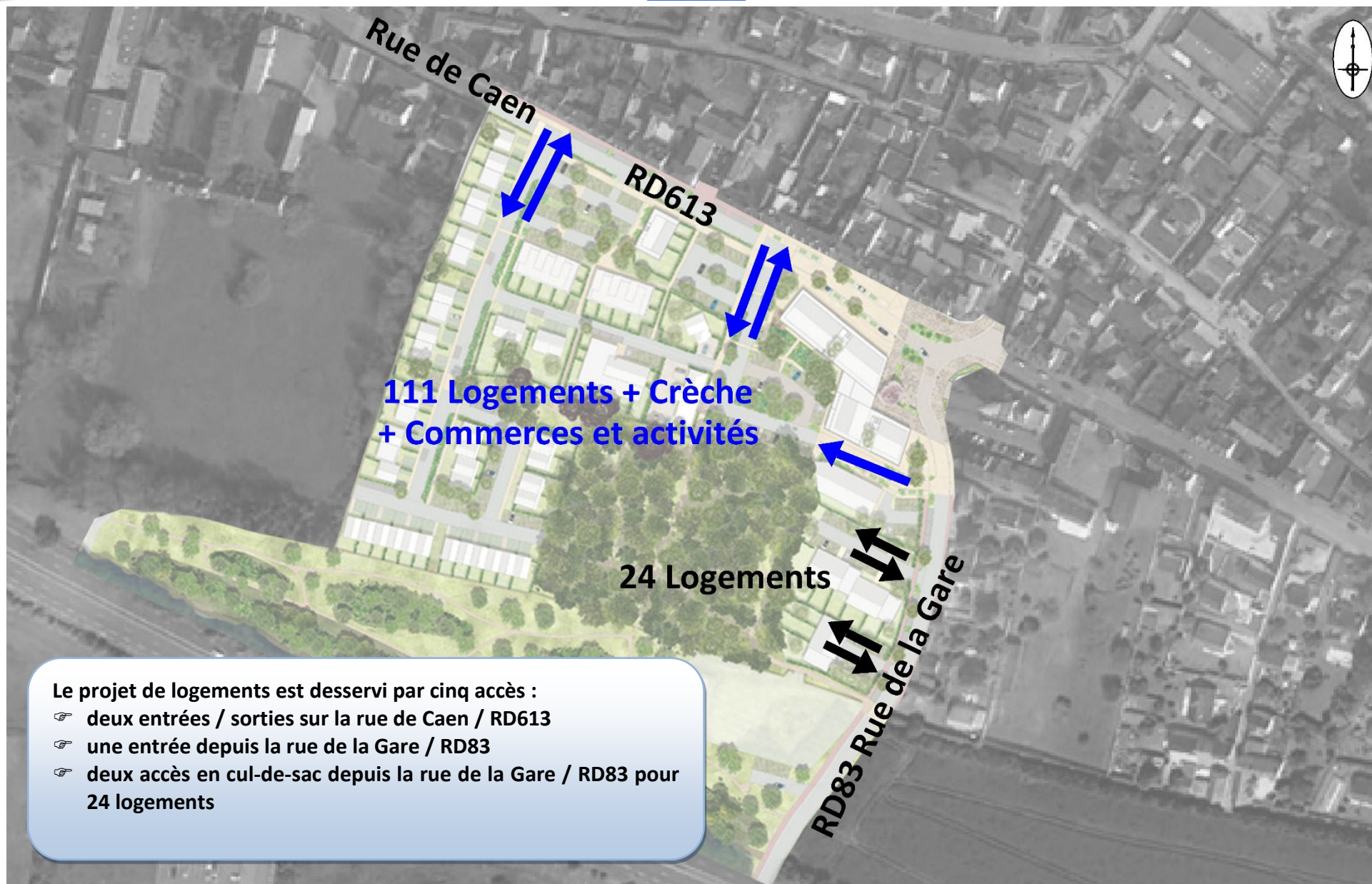
2,37 habitants / logement (source INSEE)
 48 % de population active (source INSEE)
 91 % des déplacements en VL (source INSEE)
 20 % des entrées à l'heure de pointe matin
 65 % des sorties à l'heure de pointe matin
 45 % des entrées à l'heure de pointe soir
 20 % des sorties à l'heure de pointe soir

3. Trafic produit par le projet de logements :

Cœur de Bourg	typologie	effectif	pers./log.	taux de mobilité	part modale VP	mouvements				trafic (uvph)			
						HPM		HPS		HPM		HPS	
						entrée	sortie	entrée	sortie	entrée	sortie	entrée	sortie
	logts. centraux	111	2,37	48%	91%	20%	65%	45%	20%	23	75	52	23
	logts. Sud-Est	24	2,37	48%	91%	20%	65%	45%	20%	5	16	11	5
Cœur de Bourg	typologie	Effectif par classe	part modale VP	taux de présence		mouvements				trafic (uvph)			
						HPM		HPS		HPM		HPS	
						entrée	sortie	entrée	sortie	entrée	sortie	entrée	sortie
	personnel crèche	7	91%	100%		10%	10%	10%	10%	1	1	1	1
	enfants	40	91%	100%		50%	50%	20%	20%	18	18	7	7
Cœur de Bourg	typologie	SDP	Ratio v/100m ² HPM	Ratio v/100m ² HPS		trafic (uvph)				trafic (uvph)			
						HPM		HPS		HPM		HPS	
						entrée	sortie	entrée	sortie	entrée	sortie	entrée	sortie
	Commerces / Activités	1155	0,4	1,6						5	5	18	18
	total brut îlot									51	114	89	54
	arrondi à									60	120	90	60



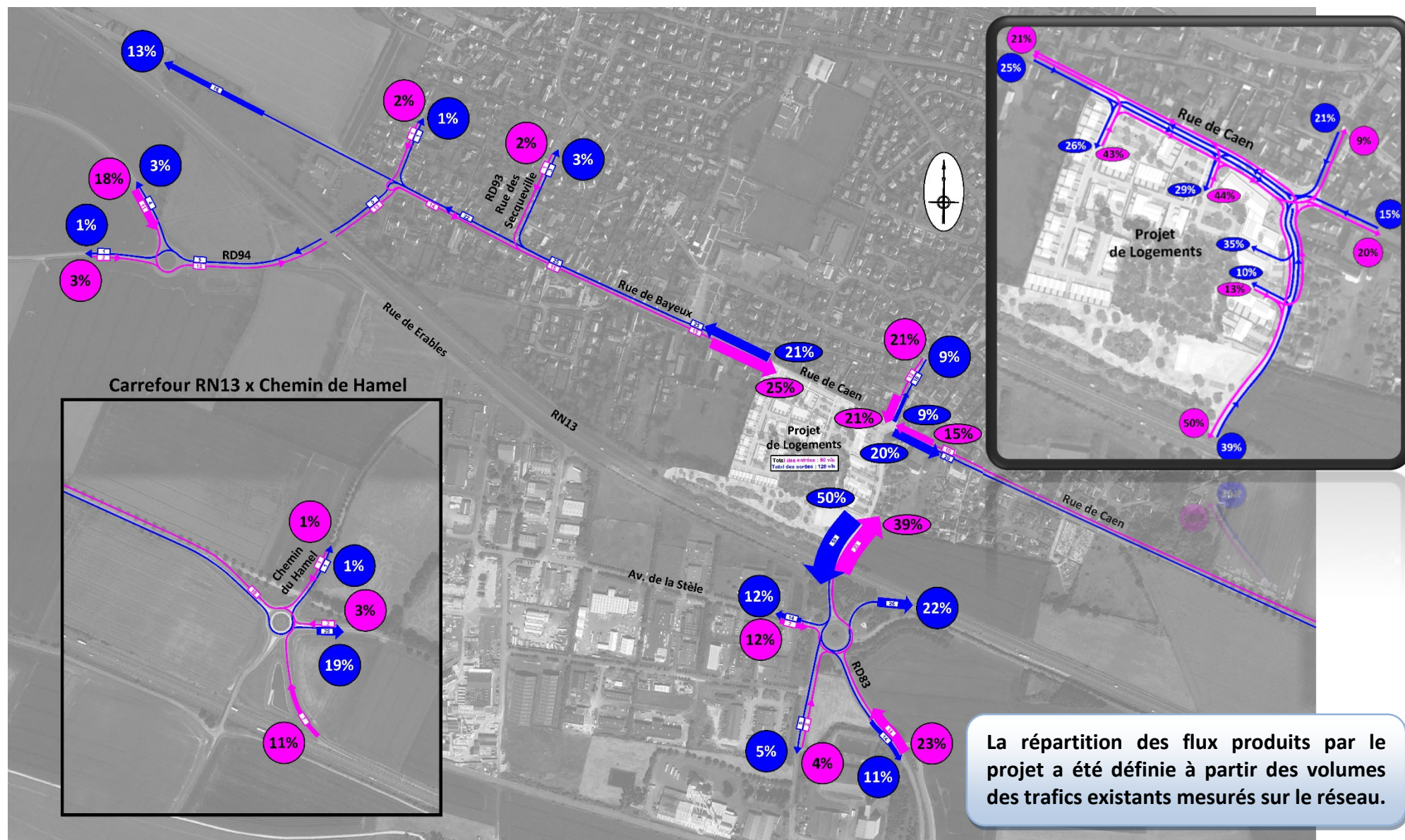
Le projet





IV.2. REPARTITION DES FLUX VL DU PROJET

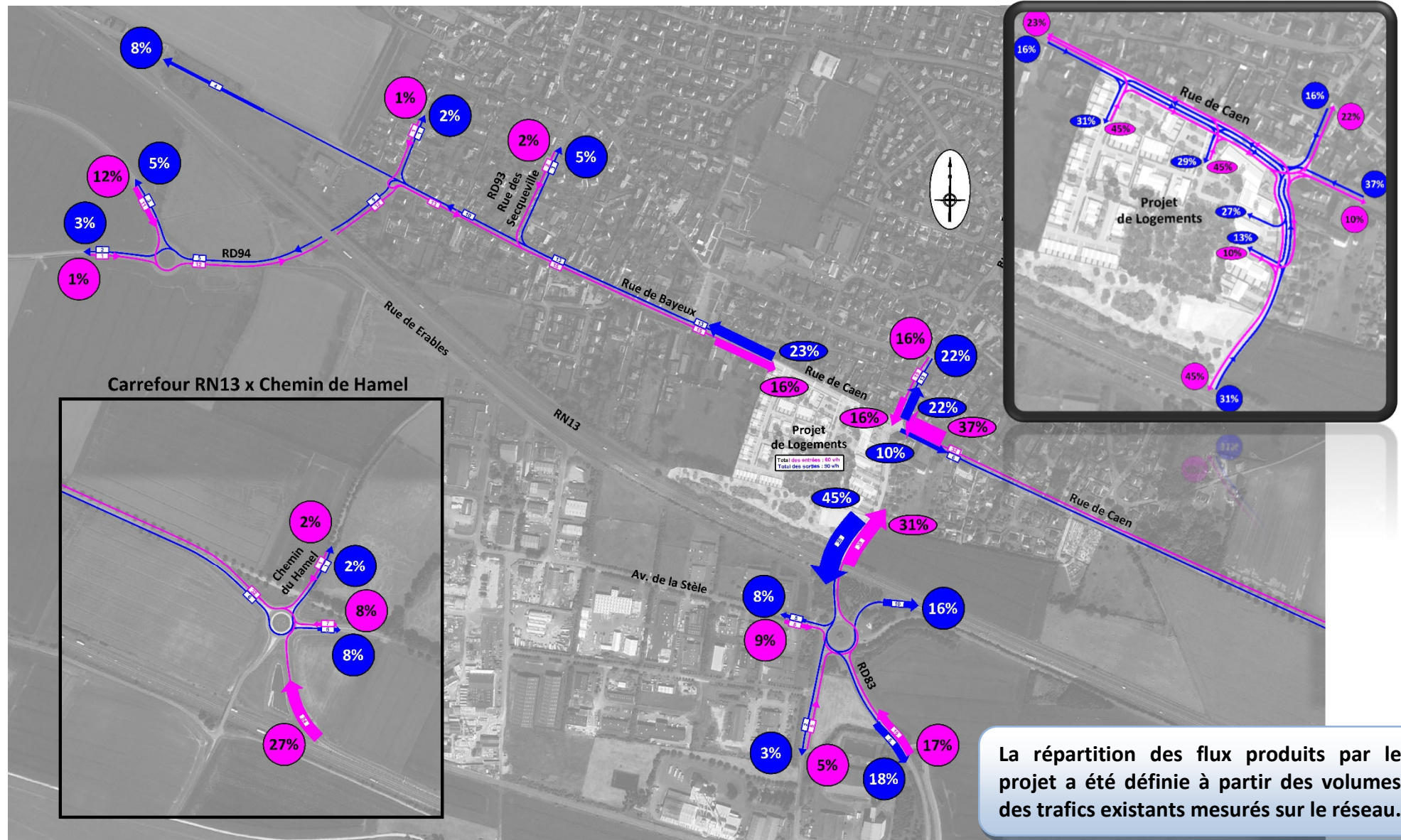
1. HEURE DE POINTE MATIN 8h00/9h00





IV.2. REPARTITION DES FLUX VL DU PROJET

2. HEURE DE POINTE SOIR 17h00/18h00







IV.3. EVOLUTION DU TRAFIC EXISTANT A L'HORIZON 2031

Les données démographiques sur la commune de THUE ET MUE et sur le département du Calvados montrent une évolution moyenne de +1% / an.

IV.4. MODELISATION DES TRAFICS FUTURS HORIZON 2031

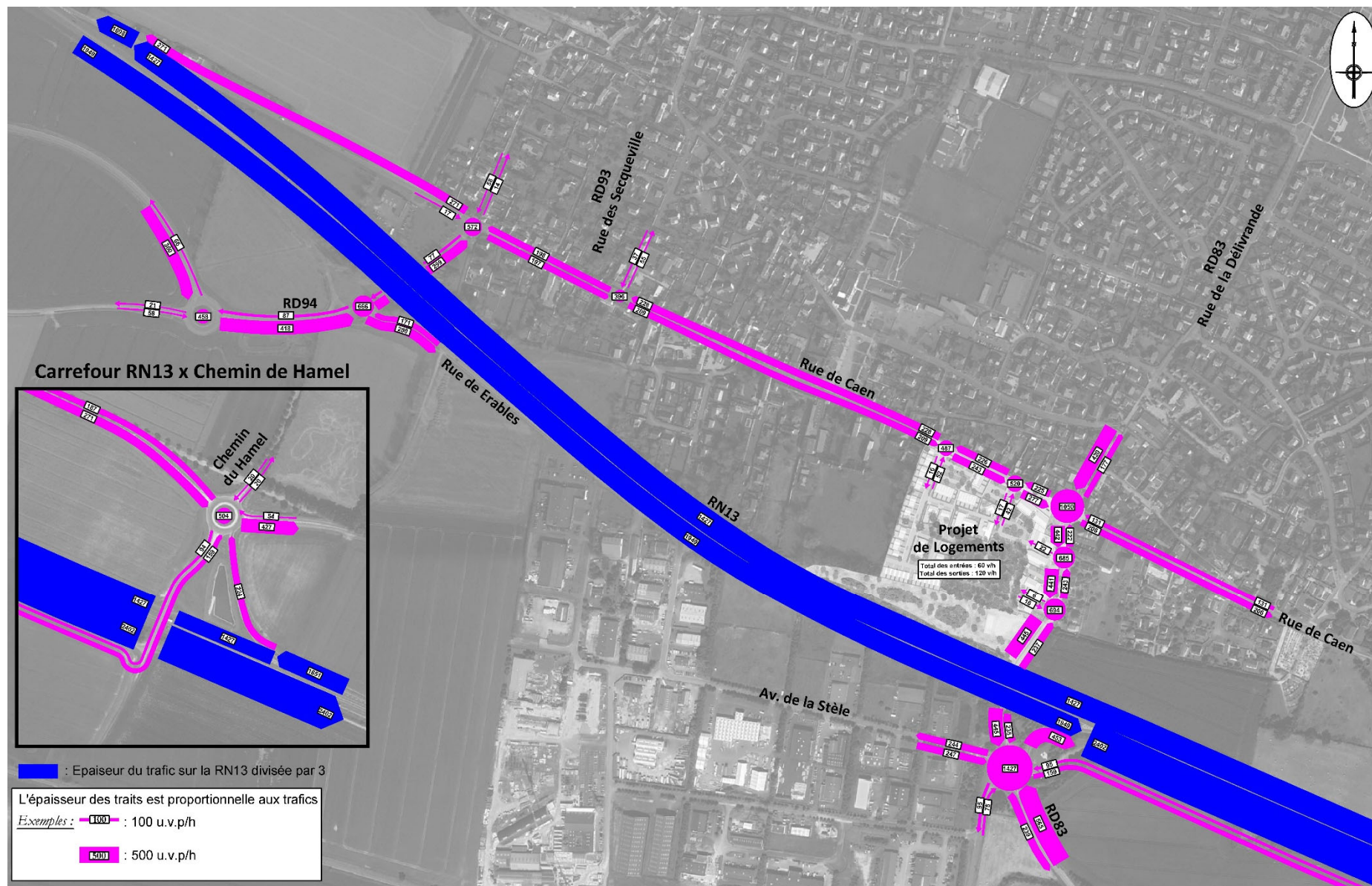
Les simulations de trafic à l'heure de pointe matin et à l'heure de pointe soir sont réalisées à partir :

- ☞ des trafics existants mesurés en novembre 2025
- ☞ d'une évolution fil d'eau de +1 % par an selon données INSEE
- ☞ du projet composé des 135 logements dont 111 accessibles depuis les RD613 et RD83 et 24 uniquement depuis la RD83, d'une crèche de 40 enfants maxi et de commerces/activités



IV.5.1. SIMULATION DE TRAFIC HORIZON 2031 – MARDI DE 8h00 A 9h00

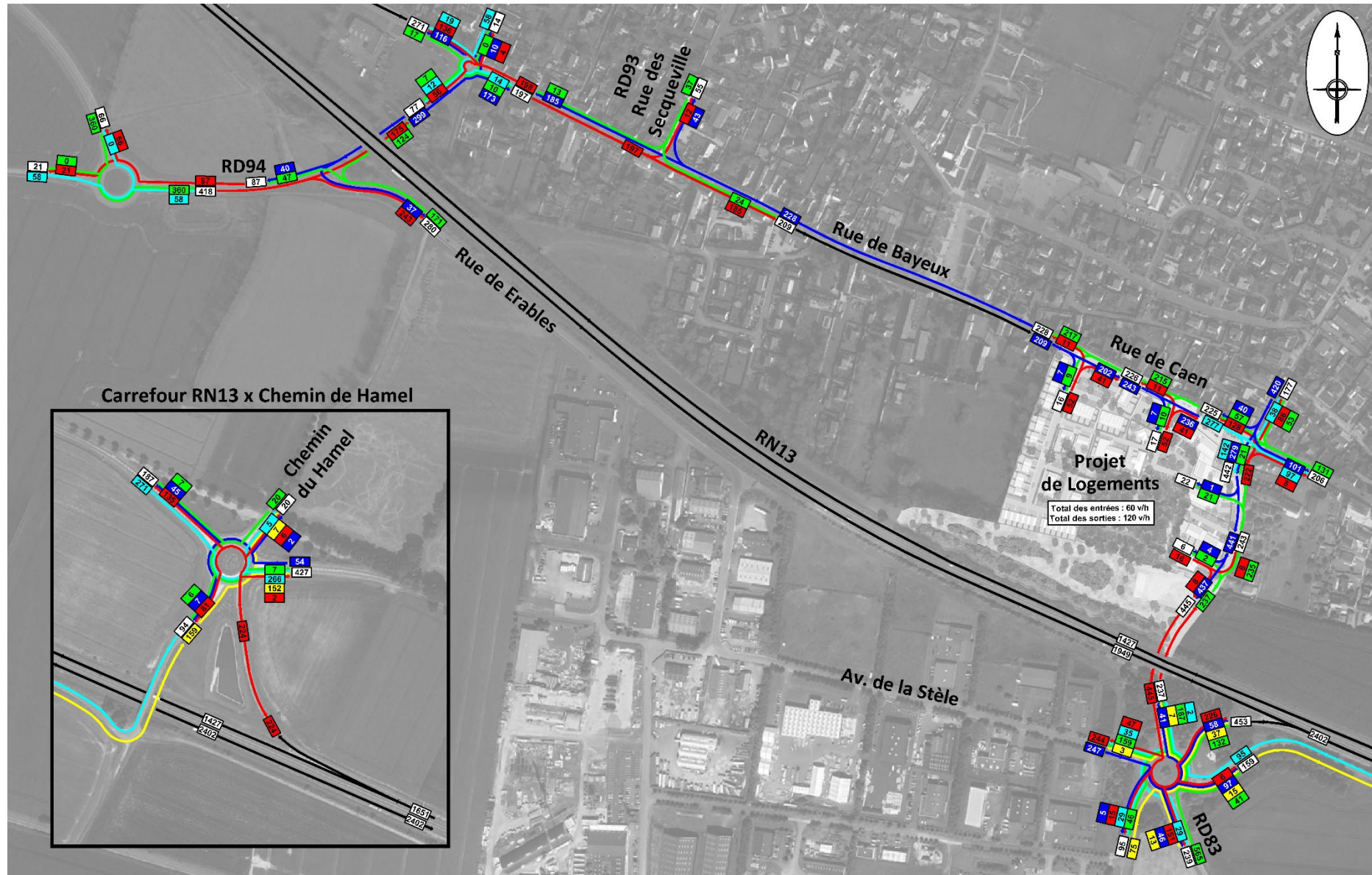
1. TRAFICS PAR BARREAUX





IV.5.1. SIMULATION DE TRAFIC HORIZON 2031 – MARDI DE 8h00 A 9h00

2. TRAFICS DETAILLES



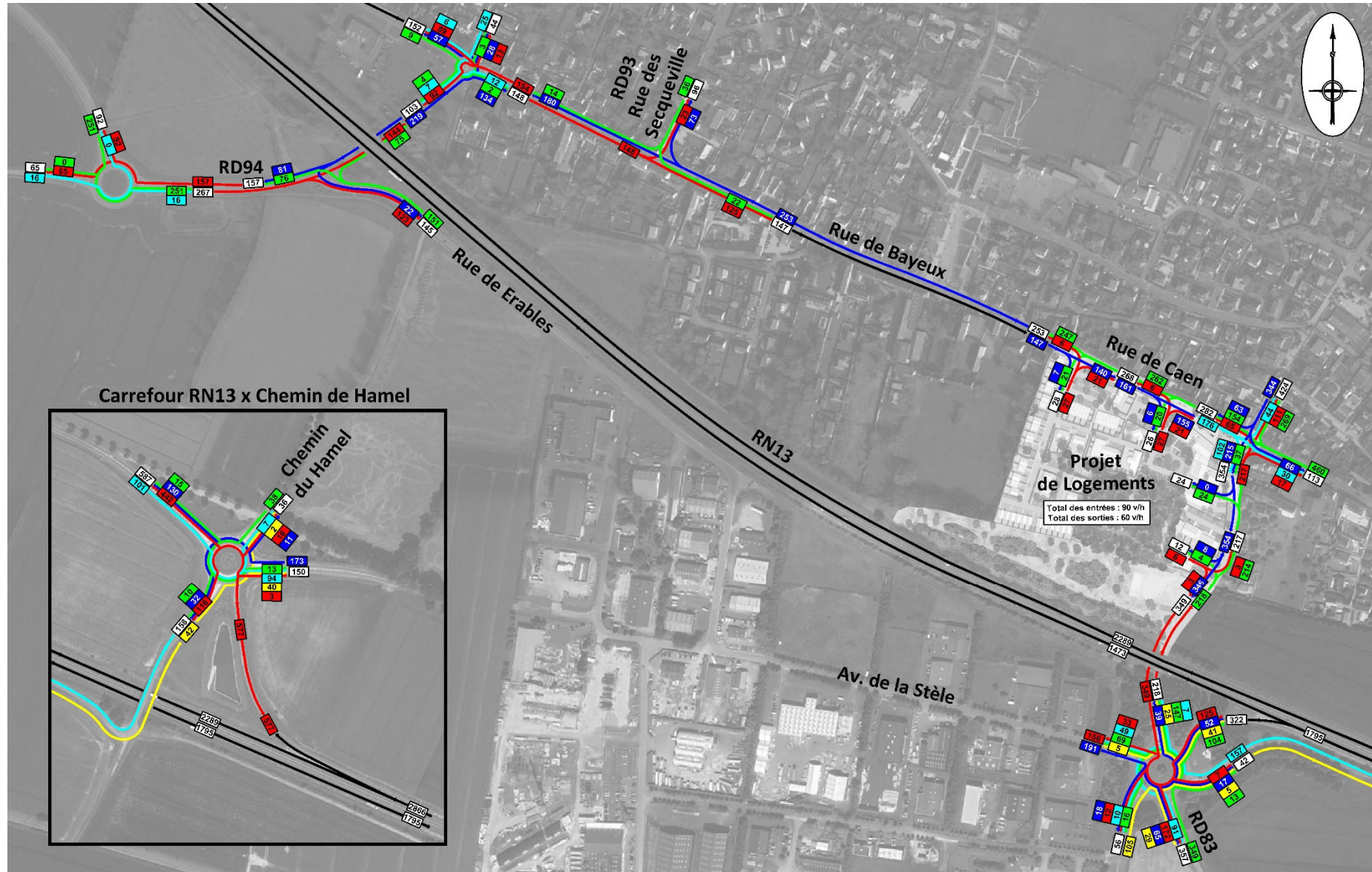
1. TRAFICS PAR BARREAUX





IV.5.2. SIMULATION DE TRAFIC HORIZON 2031 – MARDI DE 17h00 A 18h00

2. TRAFICS DETAILLES





IV.6. DIAGNOSTIC DE FONCTIONNEMENT A L'HORIZON 2031 – MARDI DE 8h00 A 9h00

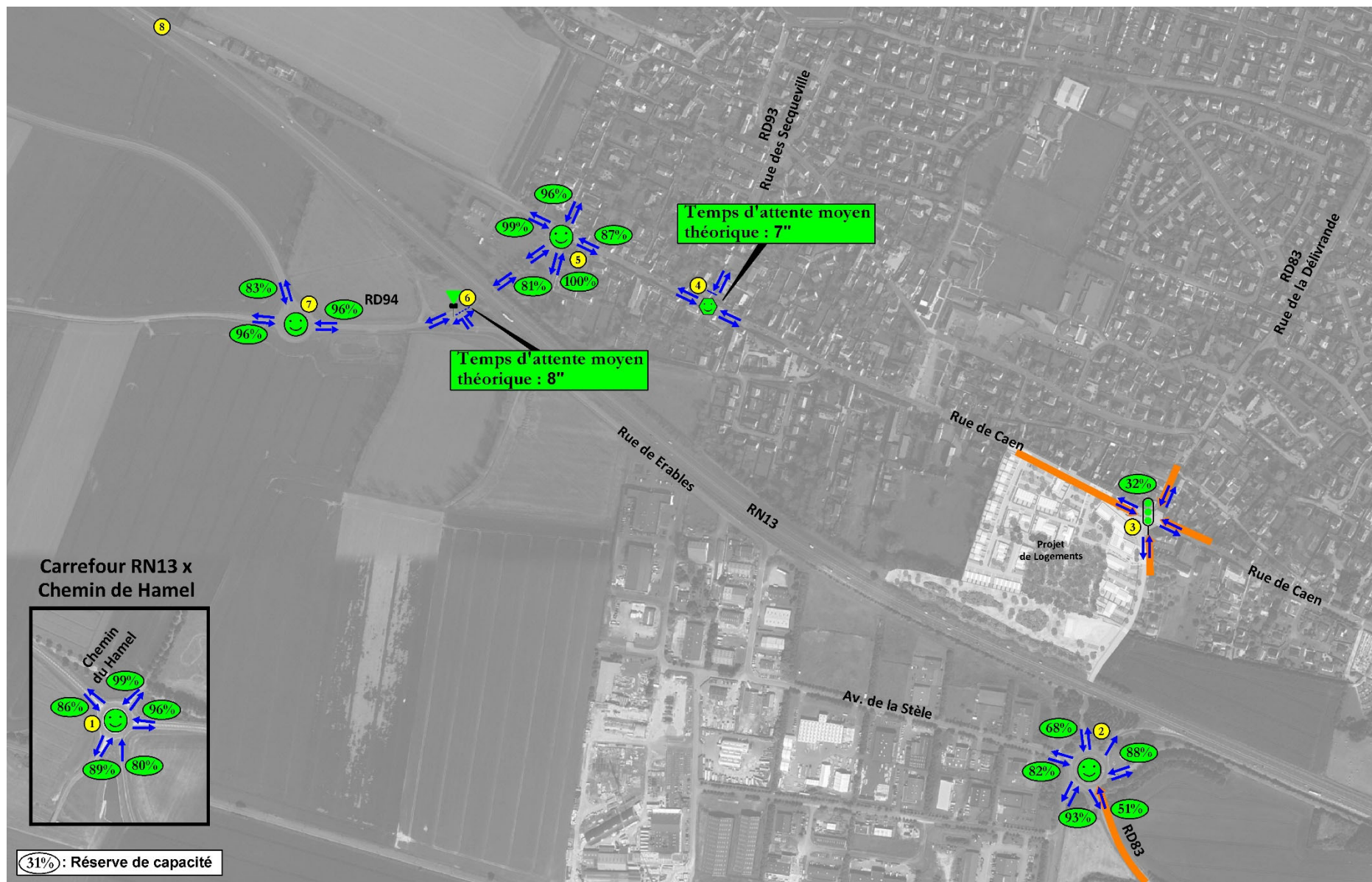
La réserve de capacité d'un carrefour à feux ou giratoire est considérée satisfaisante au-dessus de 20 % assurant un fonctionnement fluide du carrefour. Entre 10 et 20 % des retenues ponctuelles peuvent apparaître, en dessous de 10 % le carrefour est saturé. Le fonctionnement d'un carrefour à stop ou d'un cédez le passage est considéré : Fluide avec un temps d'attente moyen compris entre 0 et 30 secondes, Acceptable entre 30 et 60 secondes à condition de vérifier les stockages et saturé au-dessus de 60 secondes.

❶ Giratoire RD613 x Bretelle RN13	Fluide avec 80 % de réserve de capacité minimale
❷ Giratoire RD83 x avenue de la Stèle x Bretelle RN13	Fluide avec 51 % de réserve de capacité minimale Quelques retenues ponctuelles sur la RD83 Sud
❸ Carrefour à feux RD613 x RD83	Fluide avec 32% de réserve de capacité Les retenues ponctuelles sur les 4 branches sont légèrement accentuées
❹ Carrefour RD613 x RD913	Fluide avec 7" d'attente moyenne
❺ Giratoire RD613 x RD94	Fluide avec 81% de réserve de capacité minimale
❻ Carrefour RD94 x rue des Erables	Fluide avec 8" d'attente moyenne
❼ Giratoire RD94 x Liaison échangeur RN13	Fluide avec 83 % de réserve de capacité
❽ Bretelle RN13 + section courante RN13	RN13 et bretelle d'insertion fluides

A terme, un réseau fluide à l'heure de pointe matin avec des réserves de capacités toujours confortables malgré la légère baisse de capacité. Les quelques retenues ponctuelles aux carrefours ❸ (RD613 x RD83) et ❷ (RD83 x Ave de la Stèle) sont légèrement accentuées sans être problématique et elles ne concernent que le quart d'heure de l'hyper pointe.



Diagnostic de capacité état futur un mardi à l'Horizon 2031 de 8h00 à 9h00





IV.7. DIAGNOSTIC DE FONCTIONNEMENT A L'HORIZON 2031 – MARDI DE 17h00 A 18h00

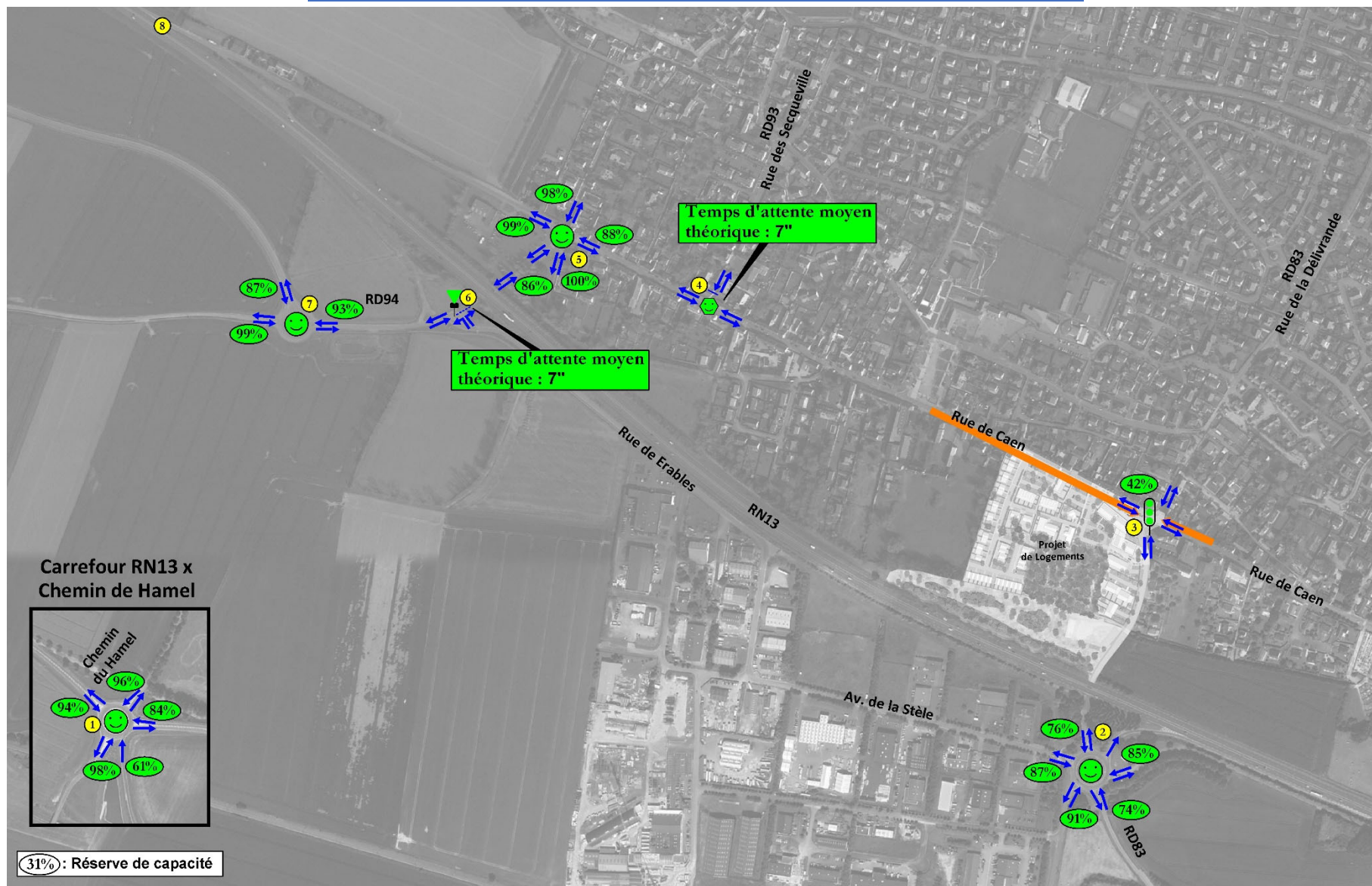
La réserve de capacité d'un carrefour à feux ou giratoire est considérée satisfaisante au-dessus de 20 % assurant un fonctionnement fluide du carrefour. Entre 10 et 20 % des retenues ponctuelles peuvent apparaître, en dessous de 10 % le carrefour est saturé. Le fonctionnement d'un carrefour à stop ou d'un cédez le passage est considéré : Fluide avec un temps d'attente moyen compris entre 0 et 30 secondes, Acceptable entre 30 et 60 secondes à condition de vérifier les stockages et saturé au-dessus de 60 secondes.

❶ Giratoire RD613 x Bretelle RN13	Fluide avec 61 % de réserve de capacité minimale
❷ Giratoire RD83 x avenue de la Stèle x Bretelle RN13	Fluide avec 74 % de réserve de capacité minimale
❸ Carrefour à feux RD613 x RD83	Fluide avec 42% de réserve de capacité Quelques retenues ponctuelles importantes et accentuées pendant 20 mn sur la branche RD613 Ouest
❹ Carrefour RD613 x RD913	Fluide avec 7" d'attente moyenne
❺ Giratoire RD613 x RD94	Fluide avec 86% de réserve de capacité minimale
❻ Carrefour RD94 x rue des Erables	Fluide avec 7" d'attente moyenne
❼ Giratoire RD94 x Liaison échangeur RN13	Fluide avec 87 % de réserve de capacité
❽ Bretelle RN13 + section courante RN13	RN13 et bretelle d'insertion fluides

A terme, un réseau fluide à l'heure de pointe soir avec des réserves de capacités toujours confortables malgré la légère baisse de capacité. Les quelques retenues ponctuelles importantes au carrefour à feux ❸ (RD613 x RD83) sur la RD613 s'accroissent pendant 20mn seulement.



Diagnostic de capacité état futur un mardi à l'Horizon 2031 de 17h00 à 18h00





IV.8. TRAFICS MOYENS JOURNALIERS SUR LE RESEAU DE DESSERTE H2031





V. CONCLUSION



CONCLUSION

1. Situation actuelle 2025

Le réseau actuel présente des trafics soutenus et des réserves de capacité confortables variant de 41% à 99%.

2. Situation future H2031 avec le projet

Le projet génère un trafic de 60 à 120 véhicules / heure par sens selon l'heure de pointe matin ou soir répartis sur les trois accès.

Les réserves de capacité H2031 sont toujours confortables variant de 32% à 99%

L'impact du projet est donc faible sur le réseau de desserte en termes de volume de trafic.

Les conditions de circulation à terme H2031 sont fluides malgré les stockages ponctuels qui peuvent être importants en hyperpointe le soir en semaine pendant 15 à 20 minutes au carrefour RD613 x RD83.



10-12 Allée de la Connaissance – Immeuble Carré Haussmann II
77127 LIEUSAIN
Tél. 01 64 88 88 88 - email : acc-s@acc-s.fr

