



CERRETTI

Projet Immobilier à Saint-Maximin la Sainte-Baume (83)

Etude de trafic

Version 1.3
Aout 2026

SOMMAIRE

1. PRÉAMBULE	3
2. DIAGNOSTIC DE L'EXISTANT.....	5
2.1. Présentation du site.....	5
2.2. Trafic moyen journalier (jours ouvrés)	5
2.3. Fonctionnement aux heures de pointe	8
3. HORIZONS 2030 – SITUATION DE REFERENCE.....	12
3.1. Evolution du trafic de fond	12
4. HORIZON 2030 - IMPACTS DU PROJET.....	17
4.1. Flux générés par le projet.....	17
4.2. Projet – Affectation du trafic.....	18
4.3. Gestion de l'accès au site du projet.....	18
4.4. Projet - Trafic prévisionnel journalier (jours ouvrés)	19
4.5. Projet - Fonctionnement prévisionnel du site.....	22
5. HORIZONS 2050 – SITUATION DE REFERENCE.....	25
5.1. Evolution du trafic de fond	25
6. HORIZON 2050 - IMPACTS DU PROJET.....	30
6.1. Projet - Trafic prévisionnel journalier (jours ouvrés)	30
6.2. Projet - Fonctionnement prévisionnel du site.....	33
7. CONCLUSIONS.....	36
8. ANNEXE – ANALYSE DETAILLEE DU GIRATOIRE 8 MAI 1945 / RD560A	37

1. PRÉAMBULE

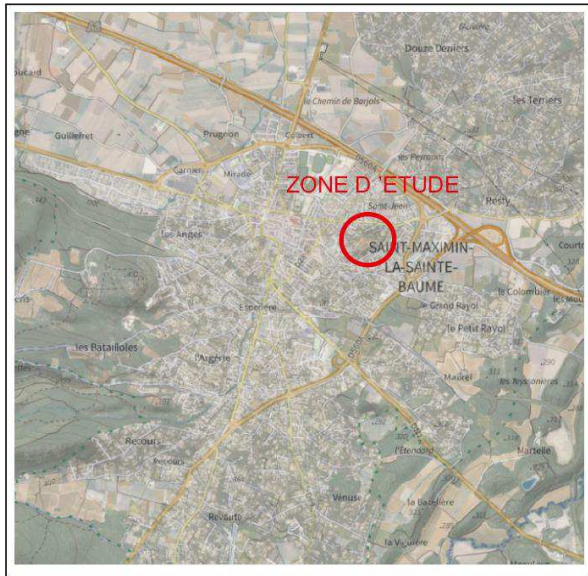
Dans le cadre d'un projet immobilier sur la commune de Saint-Maximin la Sainte-Baume, le bureau d'études Circum Urbem a été mandaté pour réaliser une étude de trafic visant à :

- **Recenser le trafic existant aux abords du site ;**
- **Analyser le fonctionnement actuel de la trame circulatoire ;**
- **Evaluer l'impact du projet en termes de flux ;**
- **Analyser le fonctionnement prévisionnel du site ;**

Afin de recenser les données de trafic, des comptages et enquêtes ont été réalisés sur site :

- Du 3 au 10 mars 2026 pour les comptages automatiques
- Le mardi 3 mars 2026, aux heures de pointe, pour les comptages directionnels.

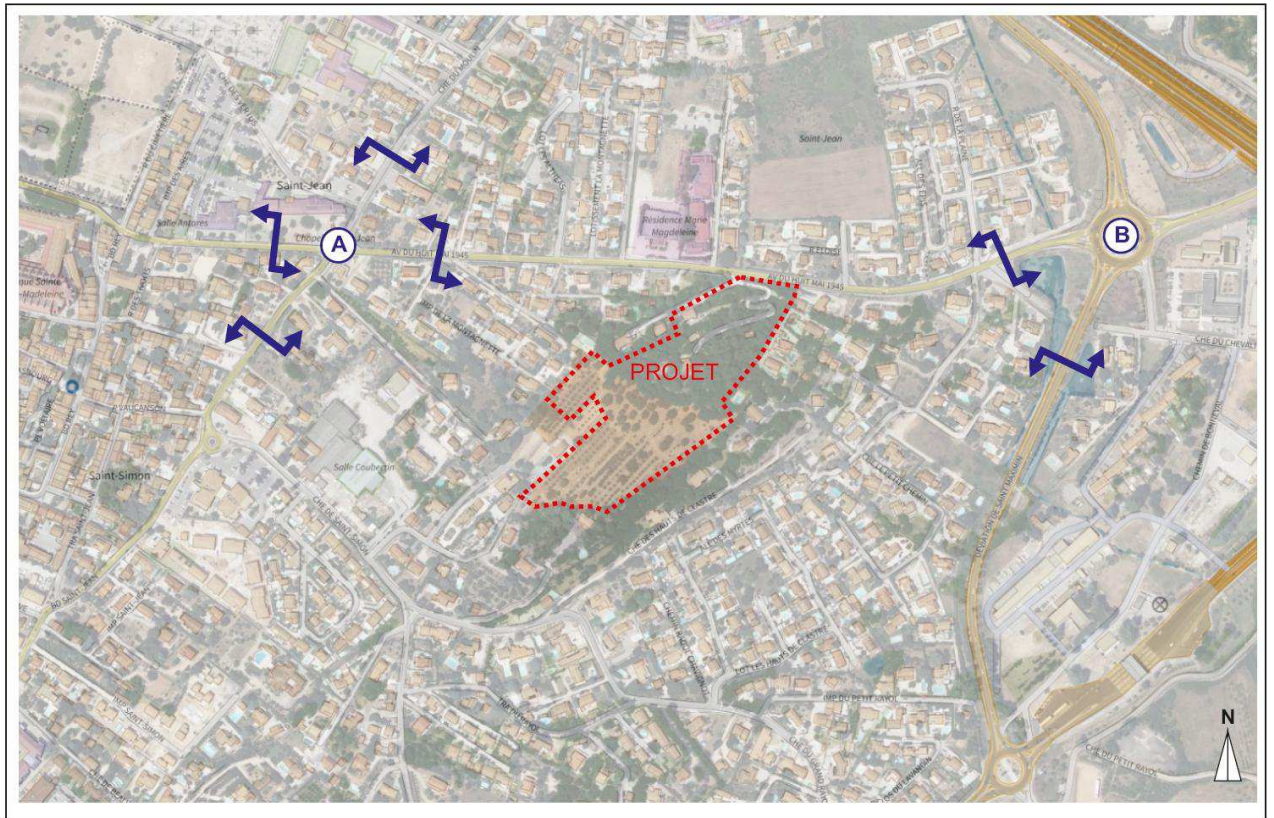
SITUATION ET EMPLACEMENT DES COMPTAGES



comptages automatiques
du 3 au 10 mars 2026



comptages directionnels aux heures de pointe
Mardi 3 mars 2026 de 8h à 9h et 17h à 18h



2.1. Présentation du site

Le site à projet est desservi par l'Av du 8 Mai 1945, qui assure la liaison avec le cœur de ville, et qui est l'entrée de ville Est de Saint-Maximin la Sainte-Baume.

Cet axe sert également de liaison avec la voie de contournement de St Maximin la Sainte Baume, et avec le péage de l'A8.

A l'Ouest du projet, on trouve l'axe Moulin / St Jean, qui sert de contournement Est au centre historique.

A noter la présence de plusieurs écoles à proximité du carrefour Moulin/8 Mai 1945, générant des flux particuliers.

2.2. Trafic moyen journalier (jours ouvrés)

L'Av du 8 Mai 1945 connaît un trafic compris entre 3200 véh/j et 3700 véh/j, selon les sections, la section la plus à l'ouest (coté Place de la Victoire) connaissant un trafic un peu plus faible que les autres sections. A noter un certain déséquilibre des trafics selon les sens de circulation, le sens est-ouest (entrée vers le centre-ville) étant prédominant.

Le Ch du Moulin connaît un trafic d'environ 4700 véh/j. Il se raccorde au Bld St Jean au nord du carrefour A.

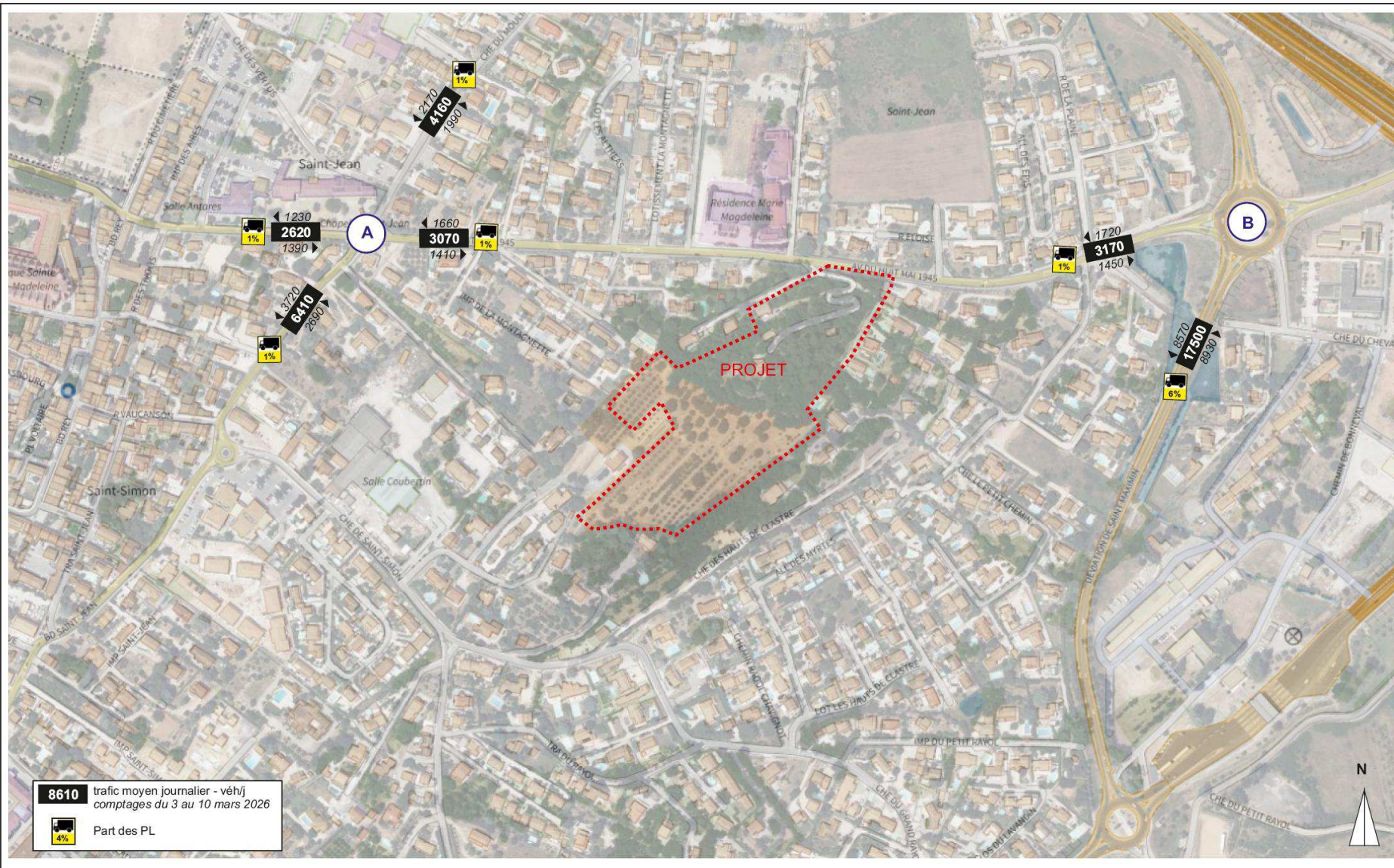
Le Bld Saint-Jean connaît sur sa section sud un trafic de plus de 7300 véh/j, avec là-aussi. un important déséquilibre des trafics selon les sens de circulation, le sens nord-sud étant prédominant.

La RD560a, axe de contournement nord et est de Saint-Maximin la Sainte-Baume, connaît sur sa section Est un important trafic de près de 19 000 véh/j. Cet itinéraire est également utilisé par les flux de transit en alternative à l'A8.

Pour rappel, une voie est considérée comme étant à faible trafic en dessous de 1500 véh/j.

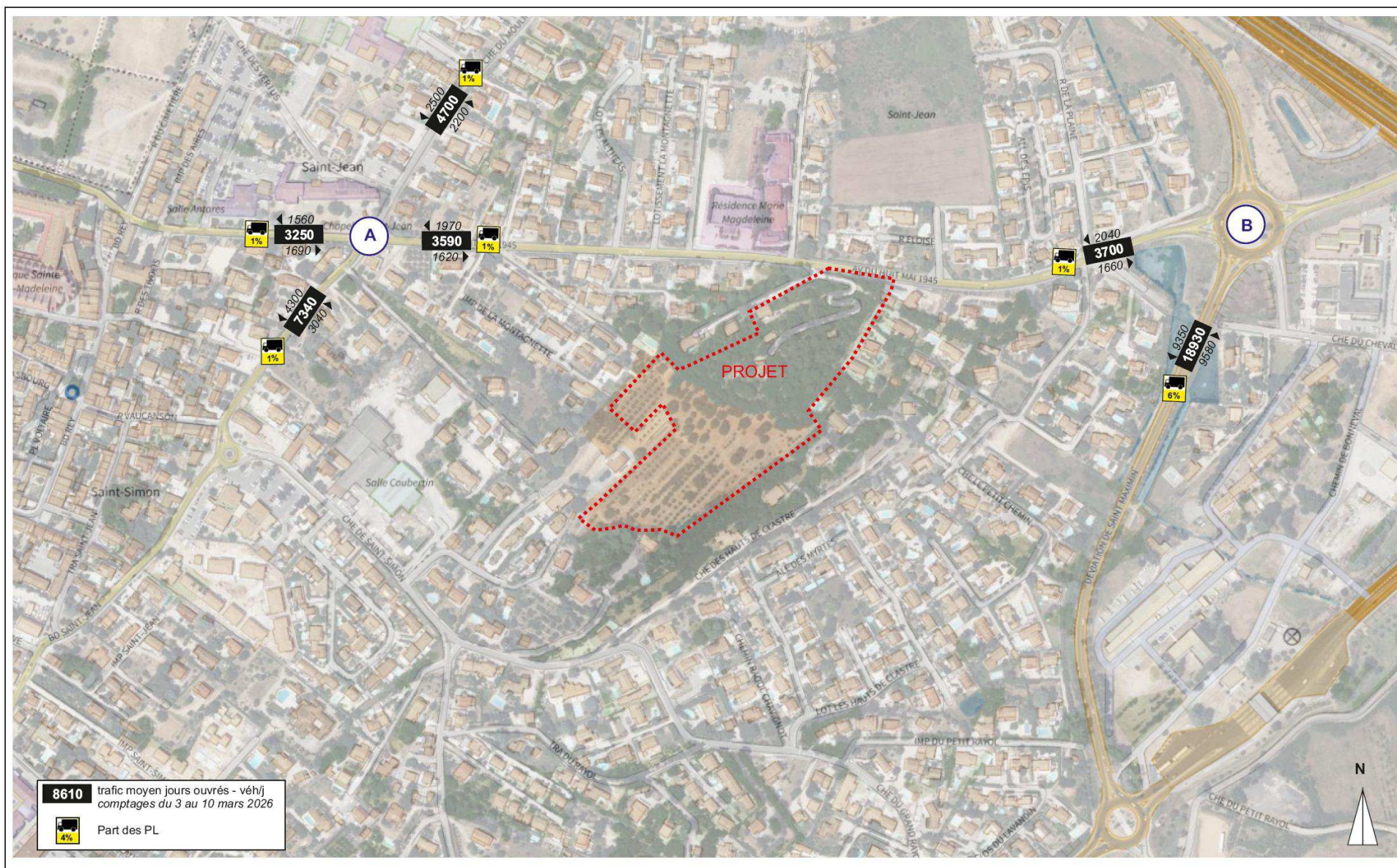
Une voie est considérée comme étant à grande circulation à partir de 15000 véh/j.

TRAFFIC MOYEN JOURNALIER (TMJA)



SITUATION ACTUELLE

TRAFIC MOYEN JOURS OUVRES (TMJO)



2.3. Fonctionnement aux heures de pointe

Le détail de l'analyse du fonctionnement des carrefours est présenté en annexe.

A noter que nous n'avons pas constaté de remontées de files significatives sur le périmètre d'étude. A l'Heure de Pointe du Soir, quelques remontées de files ponctuelles sont constatées sur le Bld St Jean.

➤ Préambule

Pour l'analyse du fonctionnement des carrefours aux heures de pointe, il convient de tenir compte de la catégorie de véhicules (VL/PL). Les données de trafic sont converties en unité de véhicules particuliers, selon le modèle suivant :

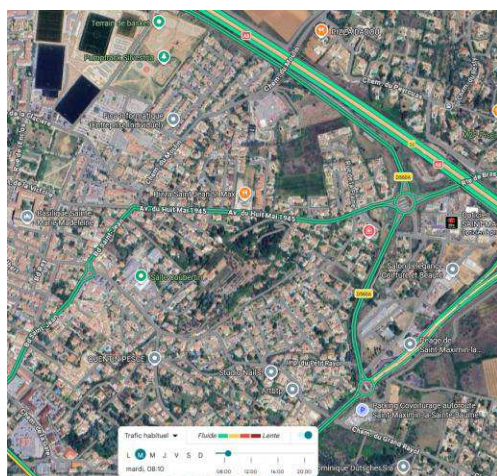
- 1 Véhicule léger (VL) = 1 uvp
- 1 Poids-lourd (PL) = 2 uvp
- 1 2 roues-motorisées (2RM) = 0.5 uvp

ANALYSE STATIQUE DU FONCTIONNEMENT THEORIQUE D'UN CARREFOUR

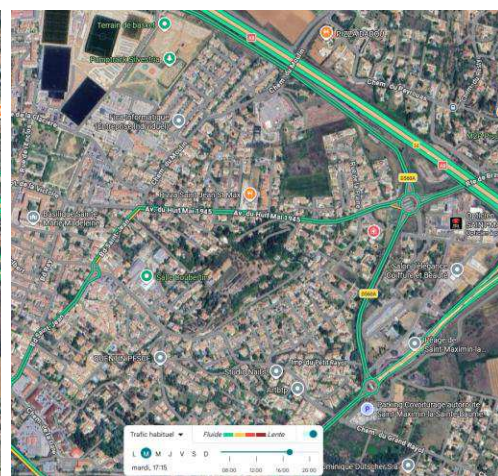
L'analyse statique d'un carrefour vise à étudier le fonctionnement théorique de chaque branche, en fonction de la géométrie et du trafic. Le carrefour est considéré comme isolé, il ne subit pas les interactions de son environnement (remontées de files générées par d'autres carrefours, traversées piétonnes, arrêts TC, stationnement, comportement des usagers...).

Les réserves de capacité théoriques peuvent être décomposées en 4 catégories :

- >25% : fonctionnement théoriquement fluide de la branche.
- 10 - 25% : remontées de files limitées pouvant se former aux heures de pointe.
- 0 - 10% : remontées de files pouvant être importantes, branche proche de la saturation.
- <0% : saturation de la branche.



Remontées de files à l'HPM



Remontées de files à l'HPS

➤ **A l'Heure de Pointe du Matin (8h-9h) :**

- Trafic sur l'Av du 8 Mai 1945 compris entre 400 uvp/h sur sa section Est et 425 uvp/h au droit du Bld St Jean. Le sens est-ouest est prédominant, caractéristique des flux pendulaires du matin liés aux déplacements domicile/travail.
- Concernant le Bld St Jean :
 - Trafic sur la section nord du Bld St Jean : un peu plus de 600 uvp/h.
 - Trafic sur la section sud du Bld St Jean : environ 750 uvp/h.
 - Le sens nord-sud est prédominant, caractéristique des flux pendulaires du matin liés aux déplacements domicile/travail.
- La RD28 (Rte de Bras) connaît un trafic de près de 800 uvp/h, avec là-aussi un fort déséquilibre selon les sens de circulation (le sens est-ouest étant largement prédominant), caractéristiques des flux pendulaires du matin liés aux déplacements domicile/travail.
- La section nord de la RD560a connaît un important trafic de l'ordre de 1500 uvp/h, alors que le trafic sur la section sud est d'environ 1800 uvp/h.
- Fonctionnement des carrefours : bonnes réserves de capacité sur la totalité des carrefours (>30%). Elles sont les plus faibles sur la section nord du Bld St Jean et sur la section nord de la RD560a.
Fonctionnement fluide, confirmé par nos observations sur site.

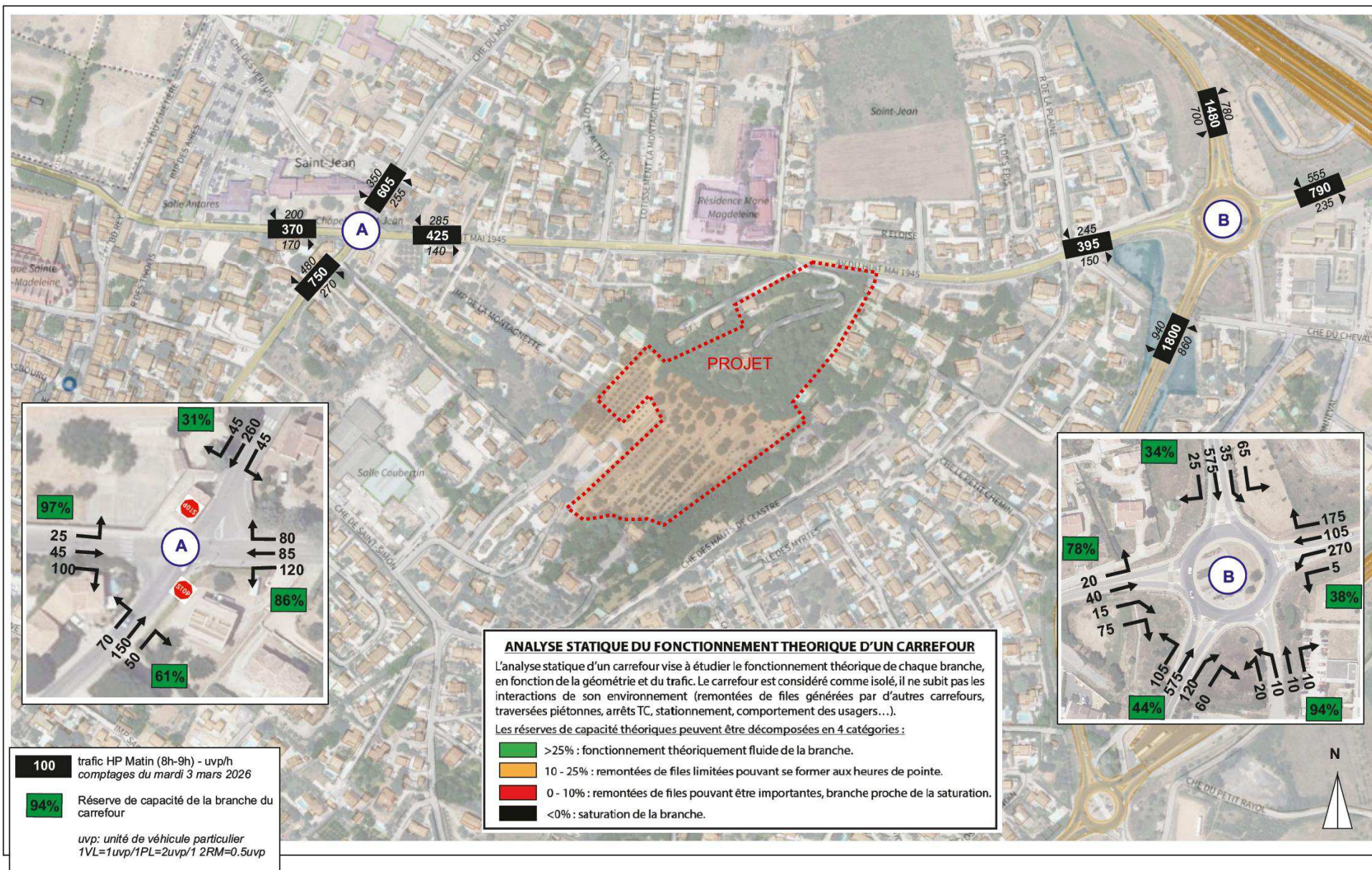
➤ **A l'Heure de Pointe du Soir (17h-18h) :**

- Trafic sur l'Av du 8 Mai 1945 compris entre 385 uvp/h au droit du Bld St Jean et 400 uvp/h sur sa section Est. Le trafic est relativement équilibré selon les sens de circulation.
- Concernant le Bld St Jean :
 - Trafic sur la section nord du Bld St Jean : un peu plus de 700 uvp/h.
 - Trafic sur la section sud du Bld St Jean : près de 850 uvp/h.
 - Le sens nord-sud reste prédominant, même si le trafic est plus équilibré qu'à l'HPM.
- La RD28 (Rte de Bras) connaît un trafic de près de 800 uvp/h, avec là-aussi un fort déséquilibre selon les sens de circulation (le sens ouest-est étant largement prédominant), caractéristiques des flux pendulaires du soir liés aux déplacements domicile/travail.
- La section nord de la RD560a connaît un important trafic de plus de 1500 uvp/h, alors que le trafic sur la section sud est d'environ 1800 uvp/h.
- Fonctionnement des carrefours :
 - réserve de capacité limitée (24%) sur la branche sud de la RD560a, sans générer de dysfonctionnements (pas de remontées de files significatives constatées).
 - bonnes réserves de capacité sur la totalité des autres branches des carrefours (>30%). Elles sont les plus faibles sur la section nord du Bld St Jean et sur la section nord de la RD560a.

Fonctionnement fluide, confirmé par nos observations sur site.

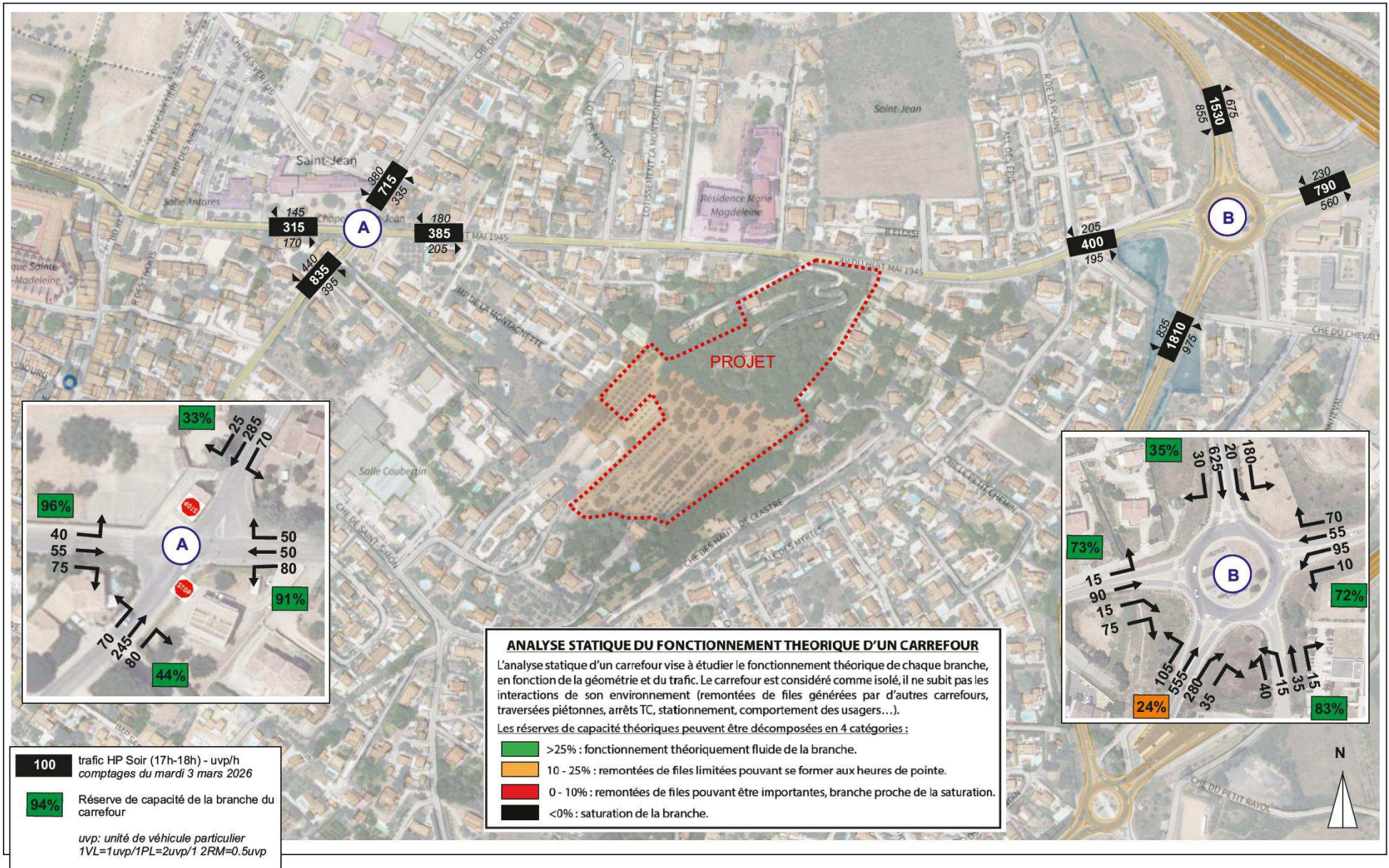
SITUATION ACTUELLE

TRAFIC A L'HEURE DE POINTE DU MATIN (8H-9H)



SITUATION ACTUELLE

TRAFIC A L'HEURE DE POINTE DU SOIR (17H-18H)



3. HORIZONS 2030 – SITUATION DE REFERENCE

3.1. Evolution du trafic de fond

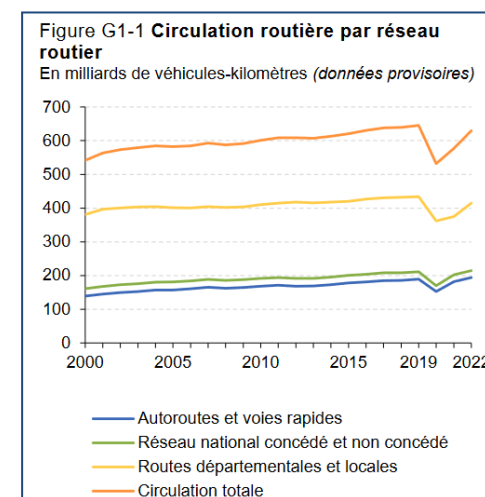
Afin de tenir compte de l'évolution annuelle du trafic liée à l'urbanisation, au développement du territoire et à l'évolution de la mobilité, nous avons considéré l'horizon 2030.

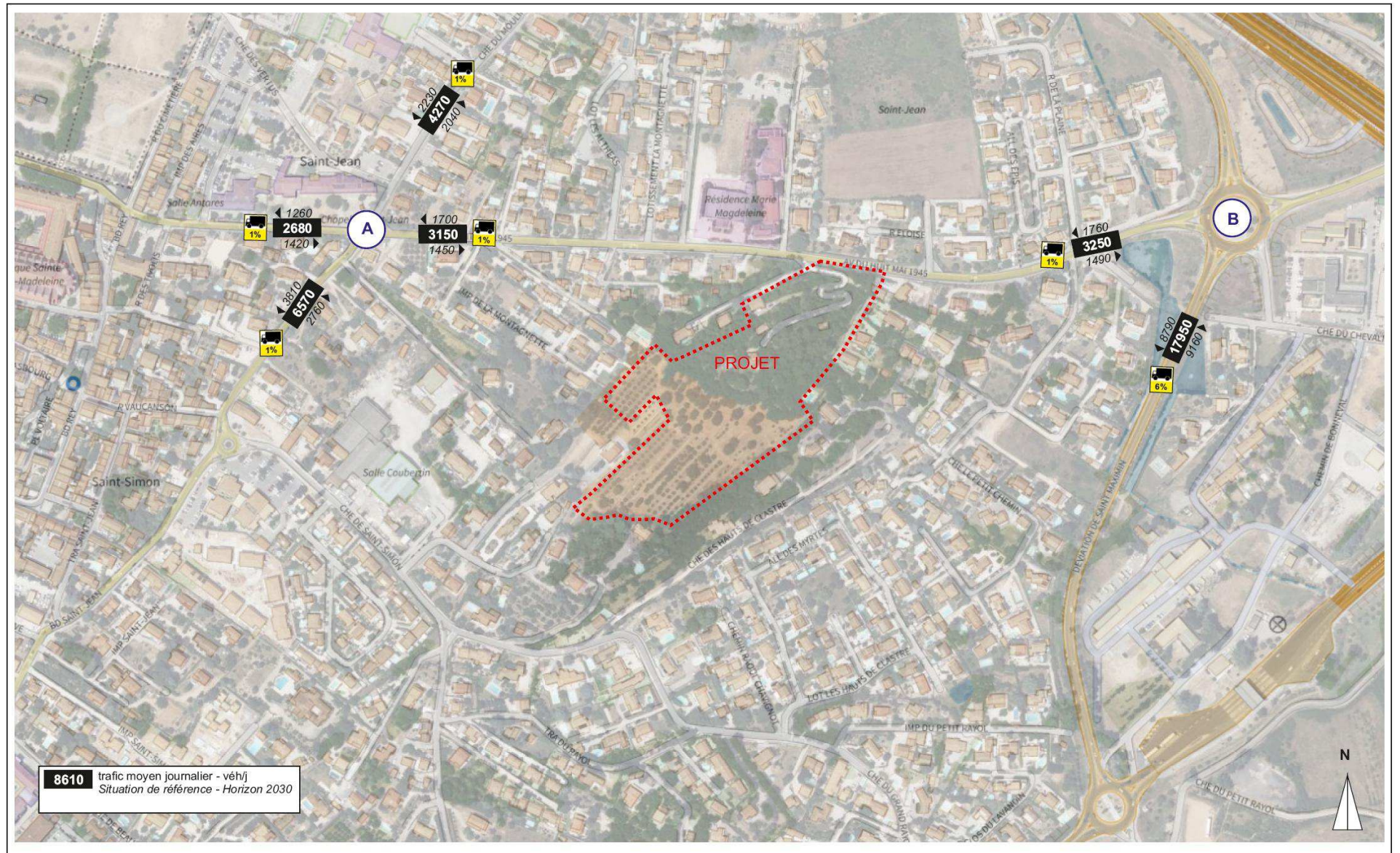
Afin de déterminer l'évolution annuelle du trafic routier (dit trafic de fond), faute de données de comptages antérieures à proximité du secteur d'étude, nous nous sommes basés sur les données suivantes :

- **Evolution des modes de déplacements** liée à la loi d'Orientation des mobilités de 2019 et traduite au PADD du PLUi, qui vise à réduire les émissions polluantes liées au transport et à l'usage de la voiture particulière, notamment par le développement des modes alternatifs à la voiture et des transports en commun.
- **Evolution du trafic liée à l'urbanisation** sur Lançon-Provence : le PLUi de la Ville intègre plusieurs orientations d'aménagement, dont les OAP Mirades (logements + école) et Services Techniques (150 logements).
- **Contexte énergétique** : la hausse du prix des carburants (yc de l'électricité) représente un frein de plus en plus important à l'usage de la voiture, qui devrait se maintenir voir se renforcer dans les années à venir. Cela devrait impacter de plus en plus les usages de déplacements, avec là-aussi le développement des modes alternatifs à la voiture.
- **Développement du télétravail** : les mesures favorisant le télétravail, prises lors de la crise sanitaire, ont été souvent pérennisées (tout du moins en partie) et contribuent à la réduction des déplacements domicile-travail.

En synthèse de ces éléments contextuels, et faute de données plus précises sur le secteur d'étude, nous avons considéré une **évolution du trafic de +0.5%/an** sur le secteur d'étude à **l'horizon 2030 (soit +2.5% au total)**.

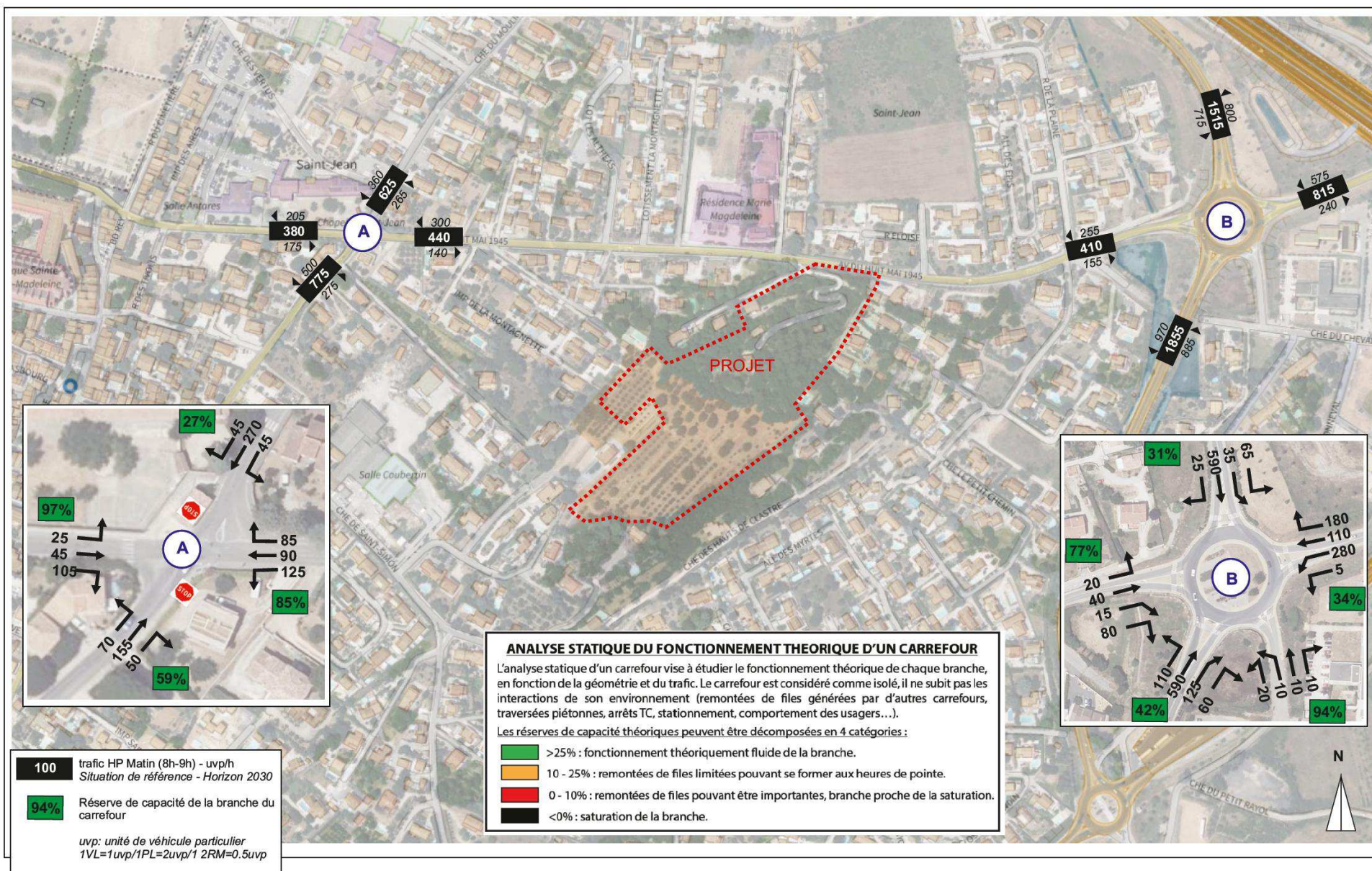
A noter que cette hypothèse se retrouve sur les données de transports à l'échelle nationale (Ministère de la transition écologique et de la cohésion des territoires – Données et Etudes statistiques – Bilan de la circulation en 2022), avec pour les réseaux routiers départementaux et locaux une **tendance à la stagnation du trafic routier** (hors période de crise sanitaire de 2020/2021).





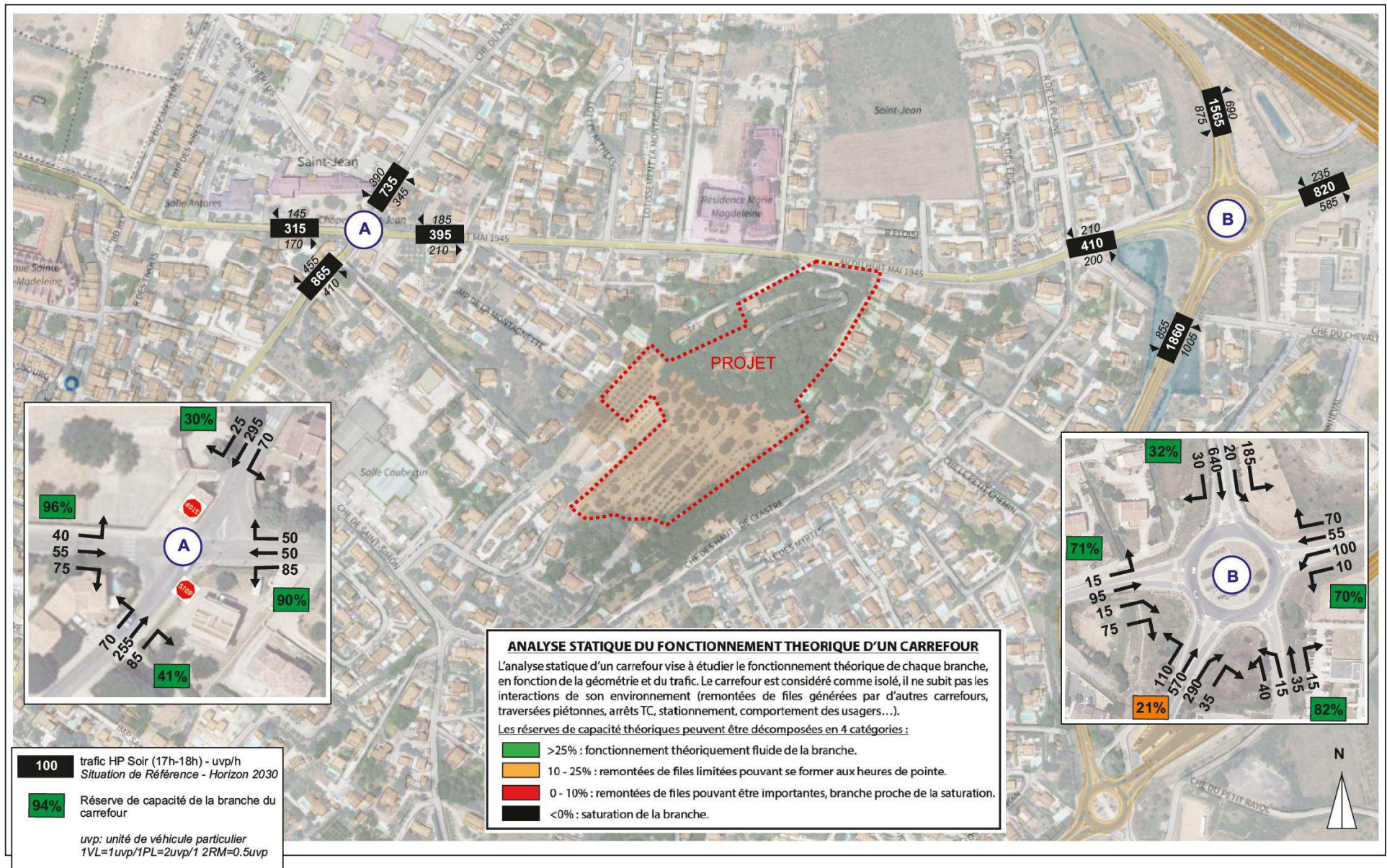
8610 trafic jours ouvrés - véh/j
Situation de référence - Horizon 2030

SITUATION DE REFERENCE - HORIZON 2030
TRAFFIC A L'HEURE DE POINTE DU MATIN (8H-9H)



SITUATION DE REFERENCE - HORIZON 2030

TRAFIC A L 'HEURE DE POINTE DU SOIR (17H-18H)



4. HORIZON 2030 - IMPACTS DU PROJET

4.1. Flux générés par le projet

Le détail du programme du projet est le suivant :

- **195 logements**



Plan masse du projet

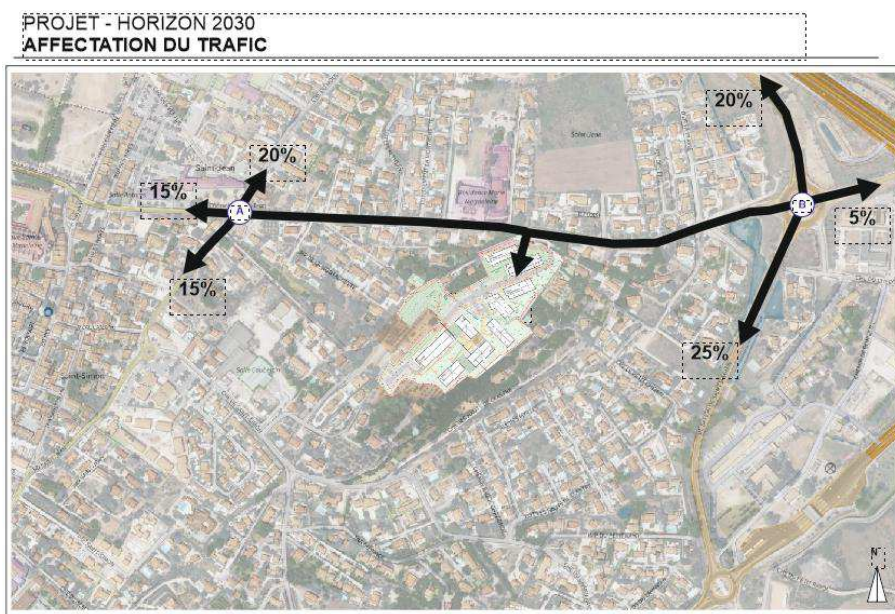
Pour la génération de trafic liée aux logements, nous avons considéré les hypothèses suivantes :

- 2.3 personnes/ménage (source : INSEE 2022)
- Nbr de déplacements par jour et par personne : 3 (hypothèse)
- Part modale totale de la voiture : 70% (hypothèse)
- Déplacements domiciles travail :
 - o Taux d'activité : 56% (source : INSEE 2022)
 - o part modale de la voiture de 85% (source : INSEE 2022)
 - o 50% des déplacements aux heures de pointe
- Soit :
 - o **Trafic Moyen Journalier (Jours Ouvrés) : 940 véh/j (470 entrants/470 sortants)**
 - o **A l'HPM : 90 veh/h sortants (85%), 15 veh/h entrants (15%)**
 - o **A l'HPS : 30 veh/h sortants (30%), 75 veh/h entrants (70%)**

Affectation des flux : 40% en lien avec le nord, 60% en lien avec le sud (centre-ville) – voir partie 3 – Situation de référence.

4.2. Projet – Affectation du trafic

Faute de données plus précises, et en fonction du territoire et des comptages réalisés, nous proposons pour l'affectation du trafic les hypothèses suivantes :



4.3. Gestion de l'accès au site du projet

Pour cette étape de l'étude, nous avons considéré que les 2 carrefours d'accès au projet seraient des carrefours plans avec stop. Ce choix a été fait selon les recommandations du CEREMA (Guide des Carrefours Urbain).

Ce choix est lié :

- Aux conditions limitées de co-visibilité aux accès (présence de bâtis, murs de clôtures et végétation). Le choix d'un stop permettra de réduire les distances de visibilité nécessaires au franchissement des carrefours. Cela permet d'améliorer la sécurité routière.
- au faible trafic relatif entrant et sortant du site à projet, et plus généralement au déséquilibre des trafics entre la voie principale (Avenue du 8 mai 1945) et la voie adjacente (accès au projet) : ces niveaux de trafic sont adaptés à la création d'un carrefour plan sans feux. A contrario, ils ne sont pas adaptés à la création d'un giratoire.

Tableau 1 : Temps de franchissement³ selon la largeur de la route franchie et le régime de priorité (à prendre en compte pour le calcul de la distance de visibilité).

Profil en travers de la route principale		2 voies	2 voies + voie de T.A.G.	2 x 2 voies : insertion à droite dans les demi-carrefours
STOP	temps conseillé	8 s	9 s	8 s
	minimum absolu	6 s	7 s	6 s
CEDEZ LE PASSAGE	temps conseillé	10 s	11 s	9 s
	minimum absolu	8 s	9 s	7 s
Tourne-à-gauche vers la voie secondaire	temps conseillé	8 s		
	minimum absolu	6 s		

Temps de franchissement d'un carrefour (CEREMA)

Type de carrefour	Circulation générale (somme des trafics entrant limites)	Piétons	Cyclistes	Transports collectifs
Priorité à droite	Limité à 900 uvp/h	Traversée difficile avec un trafic de plus de 800 uvp/h sur une chaussée	Favorable pour les axes à faible trafic	À éviter en présence de ligne TC
CLP et stop	Limité à 1 200 uvp/h			Donner dans la mesure du possible la priorité à la rue empruntée par le TC
Giratoire compact et mini-giratoire	Limité à 1 500 uvp/h		À privilégier	Sous réserve de la giration des bus
Grand giratoire	Limité à 5 000 uvp/h		Non favorable aux cyclistes	Étude spécifique pour les sites propres de TC
Carrefour à feux	Fonction du nombre de voies	Favorable pour les axes à fort trafic	Favorable pour les axes à fort trafic	À privilégier pour les tramways ou lignes fortes de bus
PSGR	En théorie pour chaque voie : 1 800 uvp/h	Interdit aux piétons	Interdit aux cyclistes	Accès interdit selon le gabarit de l'ouvrage

Principaux aspects fonctionnels qui participent au choix du type de carrefour

Choix du type de carrefour (CEREMA)

Par ailleurs, ce sont au maximum (à l'HPS) environ 40 véh/h qui tourneront à gauche depuis l'Av du 8 mai 1945 vers le projet. Toujours selon les recommandations du CEREMA, **les niveaux de trafic attendus ne nécessitent pas la création d'une voie tourne-à-gauche** sur l'Av du 8 mai 1945, d'autant plus que cet axe est limité à 30km/h.

v = 50 km/h

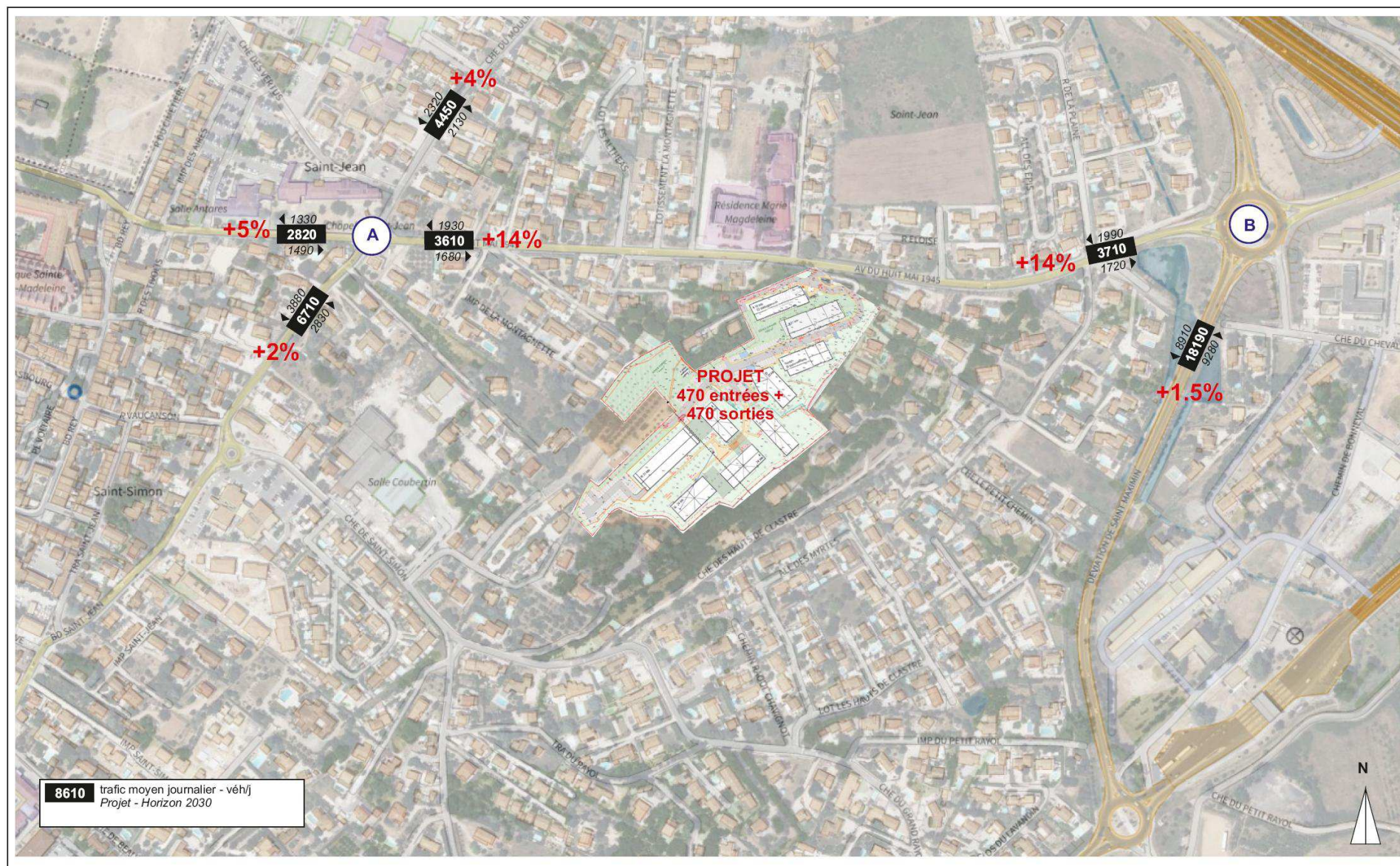
Tourne-à-gauche Mvt principal	< 200 uvp/h	200 à 300 uvp/h	300 à 500 uvp/h
< 500 uvp/h	Pas de mesures spécifiques	Pas de mesures spécifiques	Elargissement localisé
500 à 700 uvp/h	Pas de mesures spécifiques	Elargissement localisé	Voie tourne-à-gauche
700 à 1 000 uvp/h	Elargissement localisé	Voie tourne-à-gauche	
1 000 à 1 200 uvp/h	Voie tourne-à-gauche		

Extrait du guide d'aménagement des carrefours urbains (CEREMA)

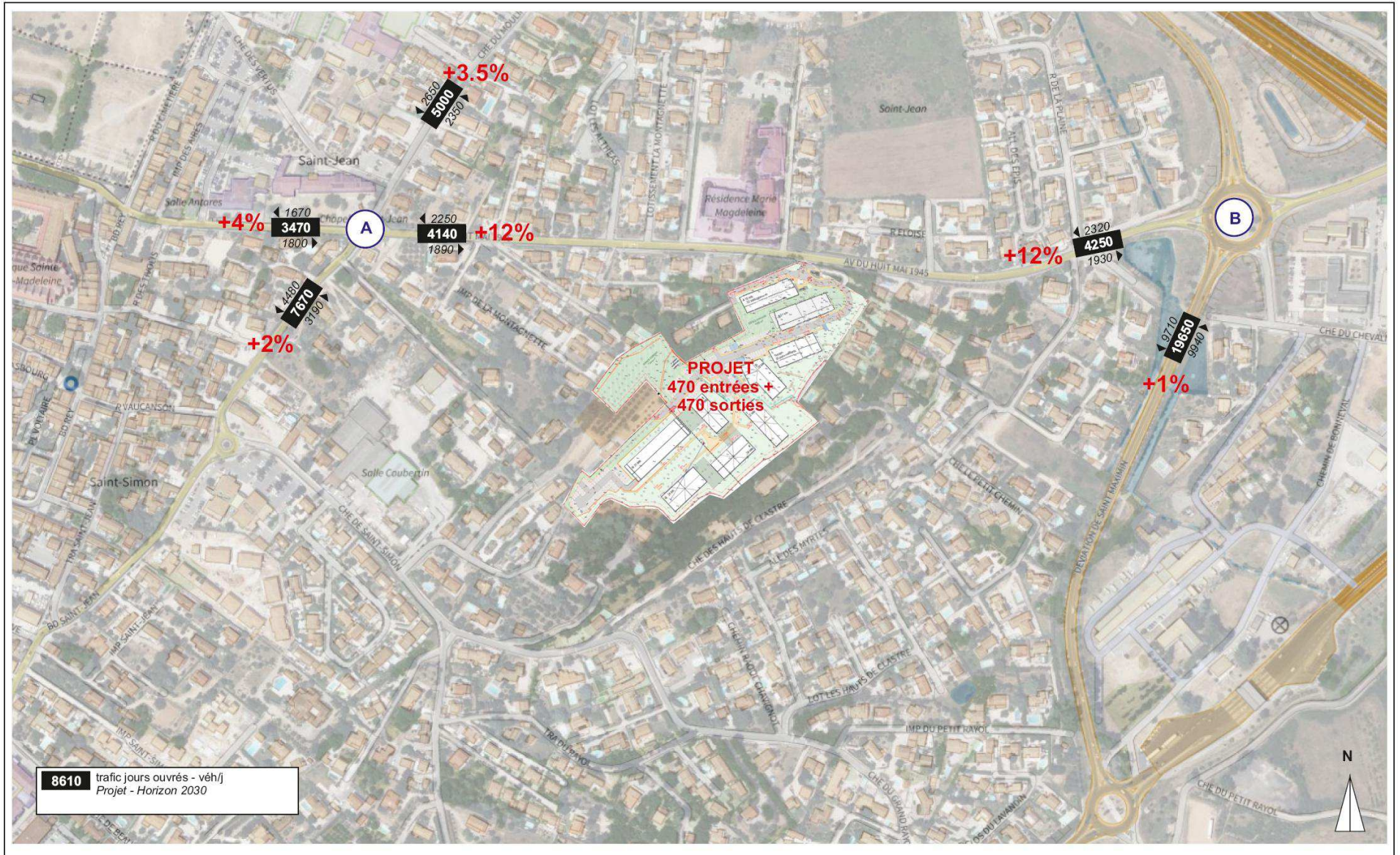
4.4. Projet - Trafic prévisionnel journalier (jours ouvrés)

- Trafic généré par le projet : 940 véh/j (entrées + sorties).
- Impact du projet sur le trafic :
 - +12% d'augmentation de trafic sur l'Av du 8 mai 1945, avec un trafic prévisionnel d'environ 4 200 véh/j. **L'impact du projet sur le trafic de l'Av du 8 mai 1945 est à relativiser du fait du faible trafic actuel.**
 - +1% d'augmentation de trafic sur la branche sud de la RD560a, avec un trafic prévisionnel d'environ 19 600 véh/j. **Le projet n'a pas d'impact significatif sur cette voie.**
 - +2% d'augmentation de trafic sur la branche sud du Bld Saint-Jean, avec un trafic prévisionnel d'environ 7 700 véh/j. **Le projet n'a pas d'impact significatif sur cette voie.**
 - +4% d'augmentation de trafic sur la section ouest de l'Av du 8 mai 1945, avec un trafic prévisionnel d'environ 3 500 véh/j. **L'impact du projet reste faible sur cette voie.**
 - +3.5% d'augmentation de trafic sur le Ch du Moulin, avec un trafic prévisionnel d'environ 5 000 véh/j. **L'impact du projet reste faible sur cette voie.**

PROJET - HORIZON 2030 TRAFIC MOYEN JOURNALIER (TMJA)



TRAFFIC MOYEN JOURS OUVRES (TMJO)



4.5. Projet - Fonctionnement prévisionnel du site

➤ à l'Heure de Pointe du Matin (8h-9h)

- **Trafic généré par le projet : 15 uvp/h en entrée, 90 uvp/h en sortie.**
- **Fonctionnement prévisionnel des carrefours :** bonnes réserves de capacité, restant égales ou légèrement inférieures (-4% max) aux réserves de capacité en situation de référence. **Pas d'impacts significatifs sur le fonctionnement des carrefours, qui restera théoriquement fluide.** Quelques remontées de files ponctuelles et limitées pourront survenir sur la branche nord du Bld St Jean (réserve de capacité de 23%).
- **Les réserves de capacité du carrefour d'accès sont bonnes (86%). Le fonctionnement prévisionnel sera théoriquement fluide.**

ANALYSE STATIQUE DU FONCTIONNEMENT THEORIQUE D'UN CARREFOUR

L'analyse statique d'un carrefour vise à étudier le fonctionnement théorique de chaque branche, en fonction de la géométrie et du trafic. Le carrefour est considéré comme isolé, il ne subit pas les interactions de son environnement (remontées de files générées par d'autres carrefours, traversées piétonnes, arrêts TC, stationnement, comportement des usagers...).

Les réserves de capacité théoriques peuvent être décomposées en 4 catégories :

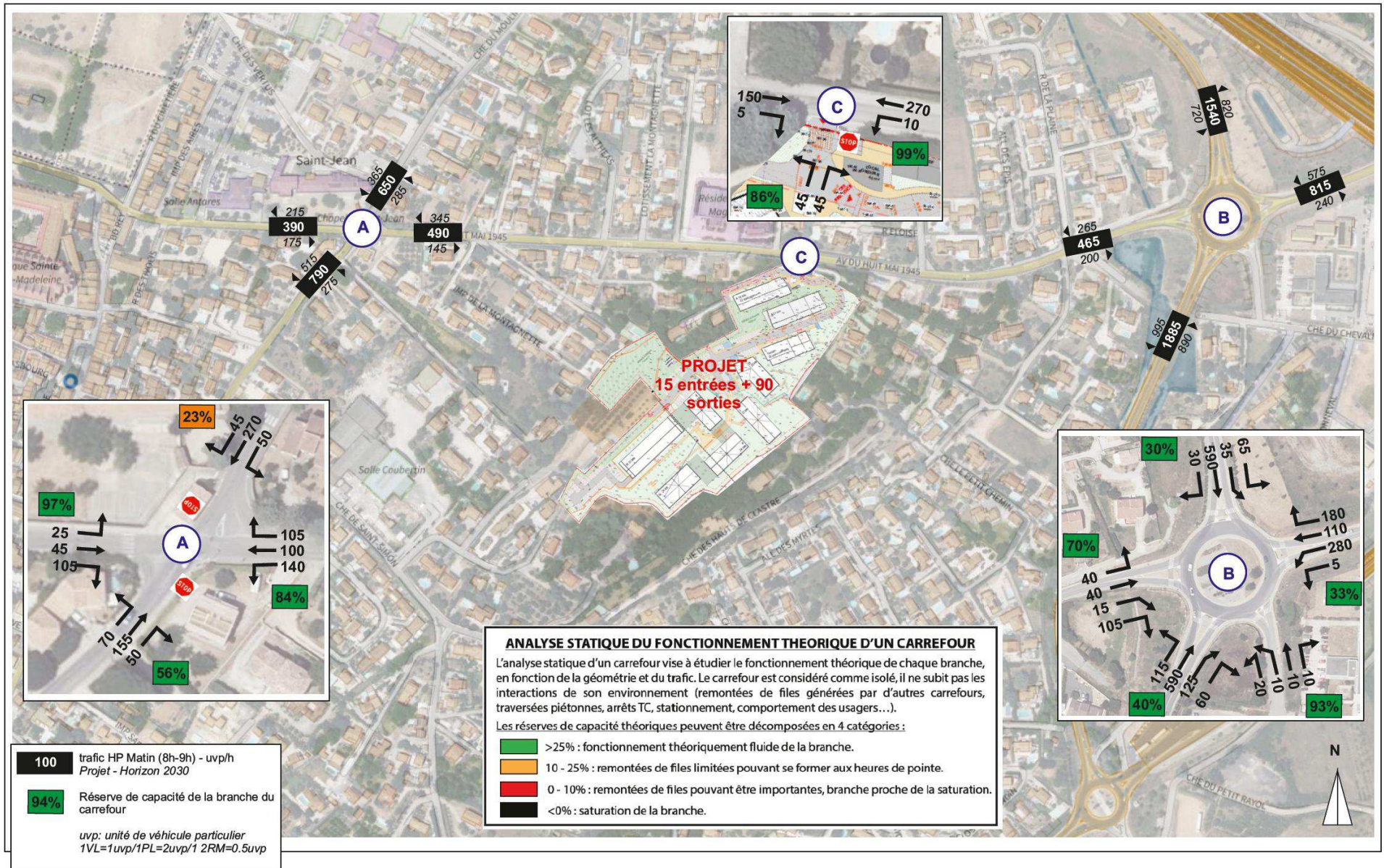
-  >25% : fonctionnement théoriquement fluide de la branche.
-  10 - 25% : remontées de files limitées pouvant se former aux heures de pointe.
-  0 - 10% : remontées de files pouvant être importantes, branche proche de la saturation.
-  <0% : saturation de la branche.

➤ à l'Heure de Pointe du Soir (17h-18h)

- **Trafic généré par le projet : 75 uvp/h en entrée, 30 uvp/h en sortie.**
- **Fonctionnement prévisionnel des carrefours :**
 - Giratoire 8 mai 1945 / RD560a : faible impact du projet sur les réserves de capacité (-2% max par rapport à la situation de référence). **Pas d'impacts significatifs sur le fonctionnement du giratoire, qui restera similaire au fonctionnement en situation de référence.** Quelques remontées de files ponctuelles et limitées pourront survenir sur la branche sud de la RD560a (réserve de capacité de 19%).
 - Carrefour 8 mai 1945 / Saint_Jean : faible impact du projet sur les réserves de capacité (-2% max par rapport à la situation de référence). **Pas d'impacts significatifs sur le fonctionnement du carrefour, qui restera fluide.**
- **Les réserves de capacité du carrefour d'accès sont bonnes (95%). Le fonctionnement prévisionnel sera théoriquement fluide.**

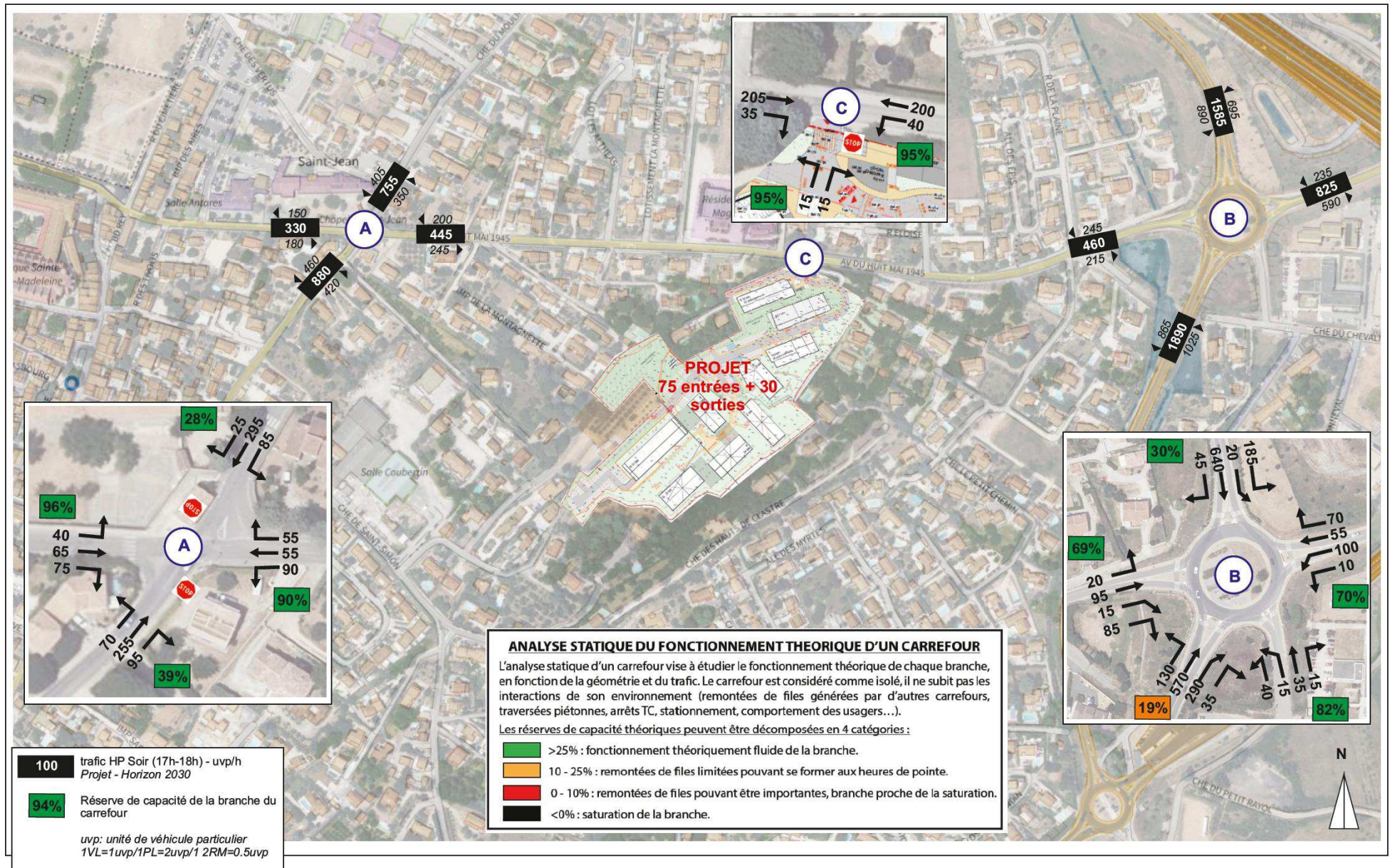
PROJET - HORIZON 2030

TRAFIC A L'HEURE DE POINTE DU MATIN (8H-9H)



PROJET - HORIZON 2030

TRAFIC A L'HEURE DE POINTE DU SOIR (17H-18H)



5.1. Evolution du trafic de fond

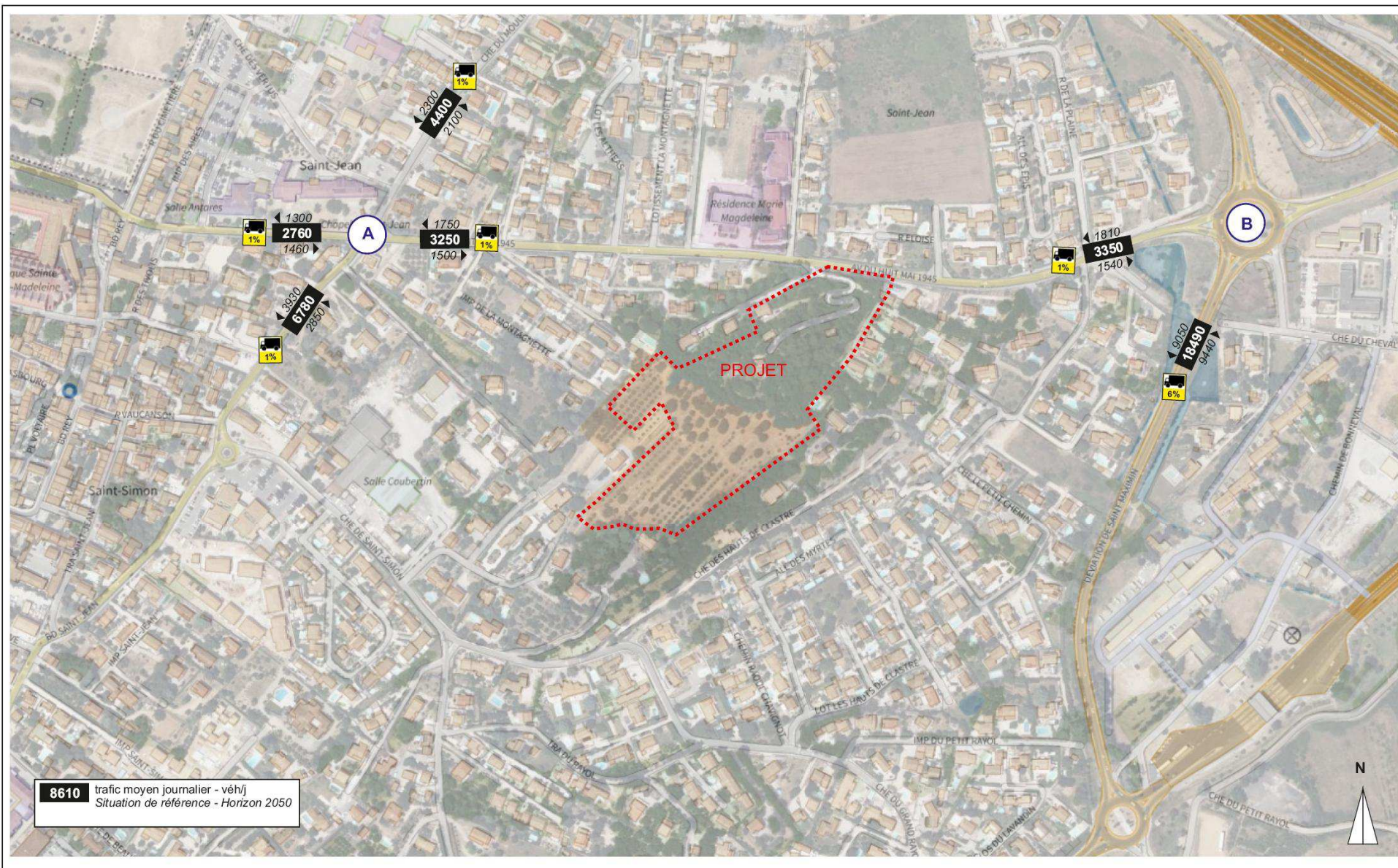
Afin de déterminer l'évolution annuelle du trafic routier (dit trafic de fond), faute de données de comptages antérieures à proximité du secteur d'étude, nous nous sommes basés sur les hypothèses suivantes :

- **Réalisation des OAP du PLUi complétées en 2035.**
- **Poursuite des modifications des usages de déplacements, avec un report modal de la voiture vers les modes alternatifs de déplacement).**
- **Poursuite de l'augmentation du coût énergétique du déplacement en voiture.**

En synthèse de ces éléments contextuels, et faute de données plus précises sur le secteur d'étude, nous avons considéré une **évolution du trafic de +0.5%/an** sur le secteur d'étude **entre 2030 et 2035 (+3% au total)**, puis une **évolution nulle entre 2036 et 2050**.

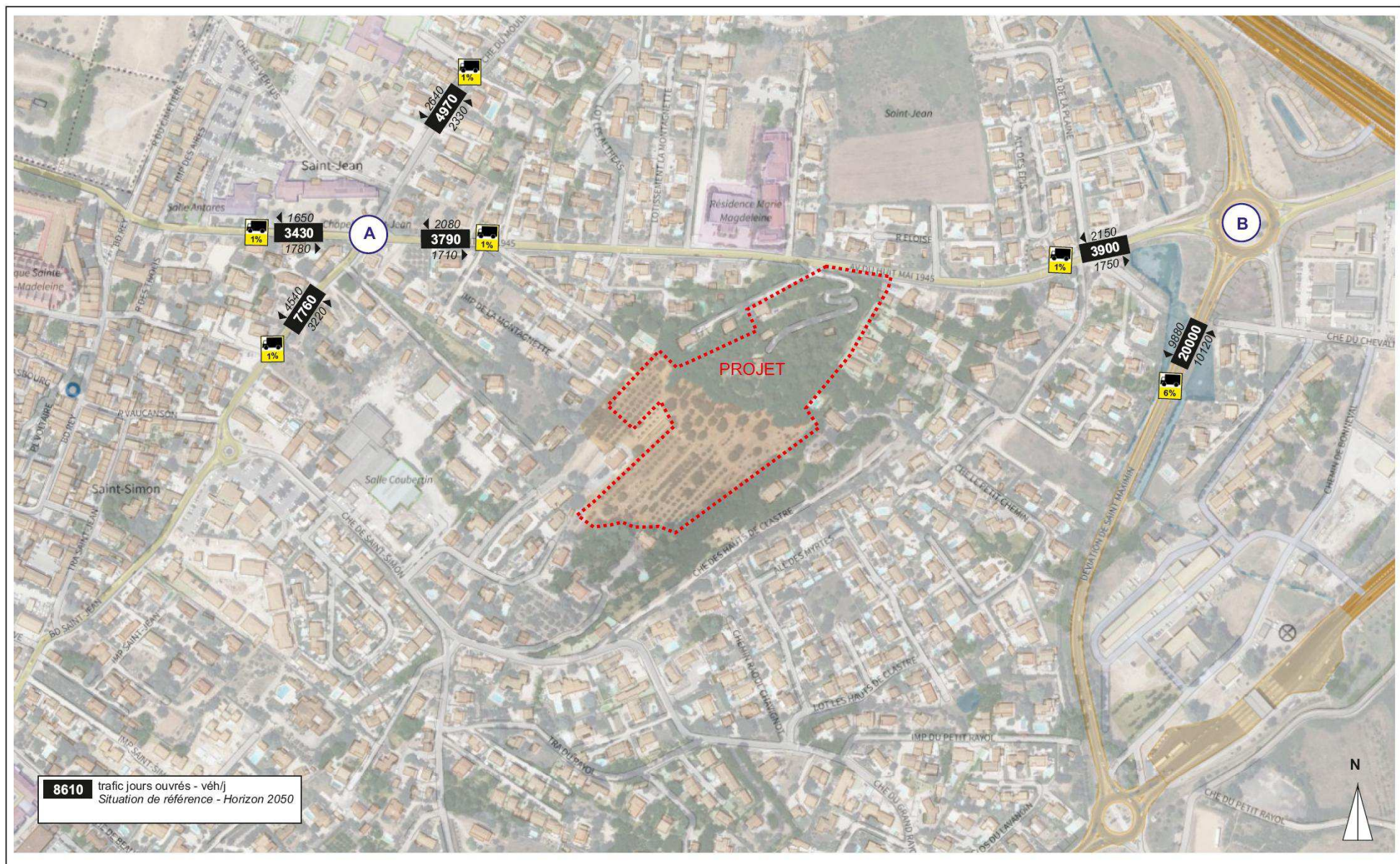
SITUATION DE REFERENCE - HORIZON 2050

TRAFIC MOYEN JOURNALIER (TMJA)



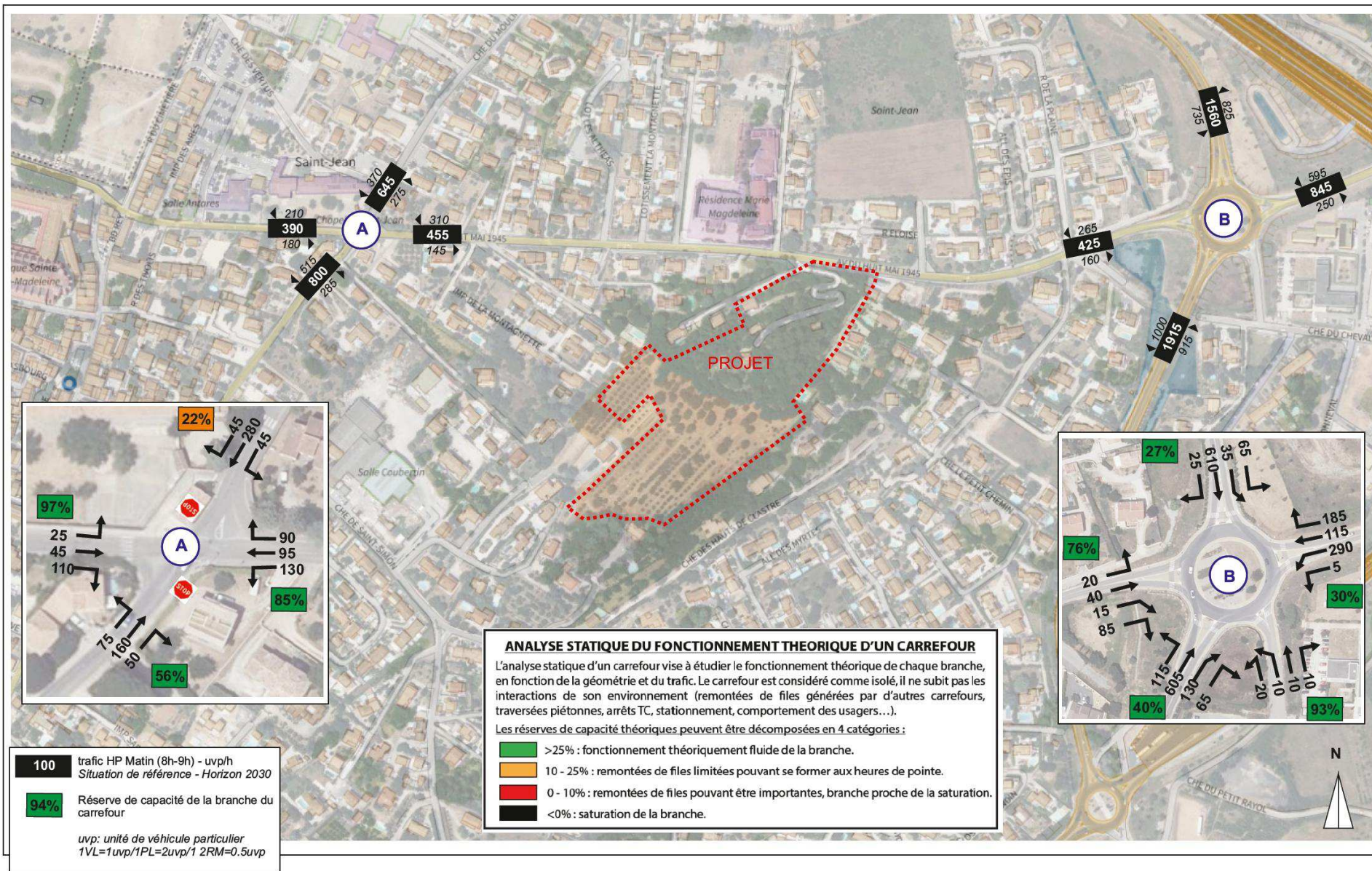
SITUATION DE REFERENCE - HORIZON 2050

TRAFIC MOYEN JOURS OUVRES (TMJO)



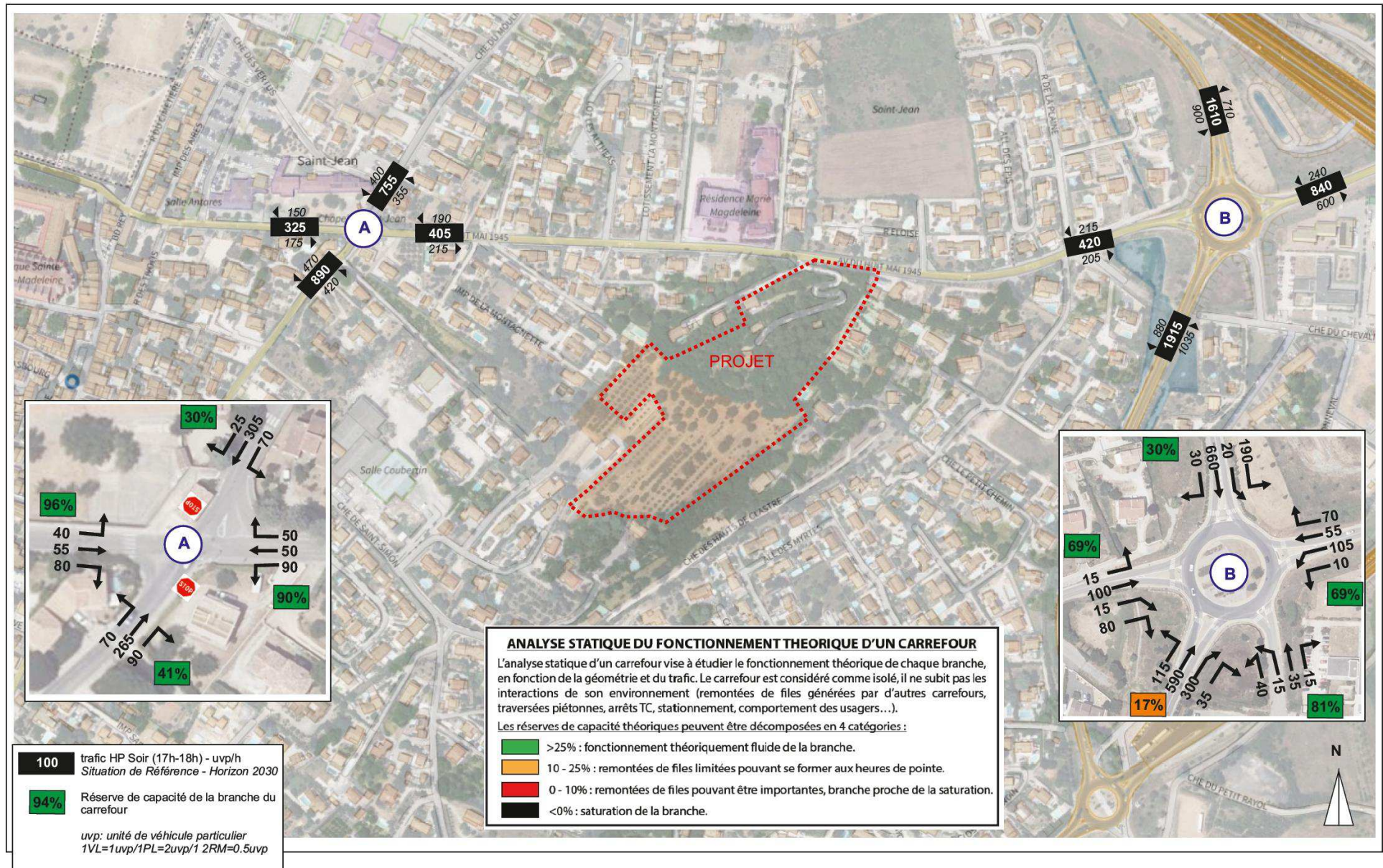
SITUATION DE REFERENCE - HORIZON 2050

TRAFIC A L'HEURE DE POINTE DU MATIN (8H-9H)



SITUATION DE REFERENCE - HORIZON 2050

TRAFIC A L'HEURE DE POINTE DU SOIR (17H-18H)

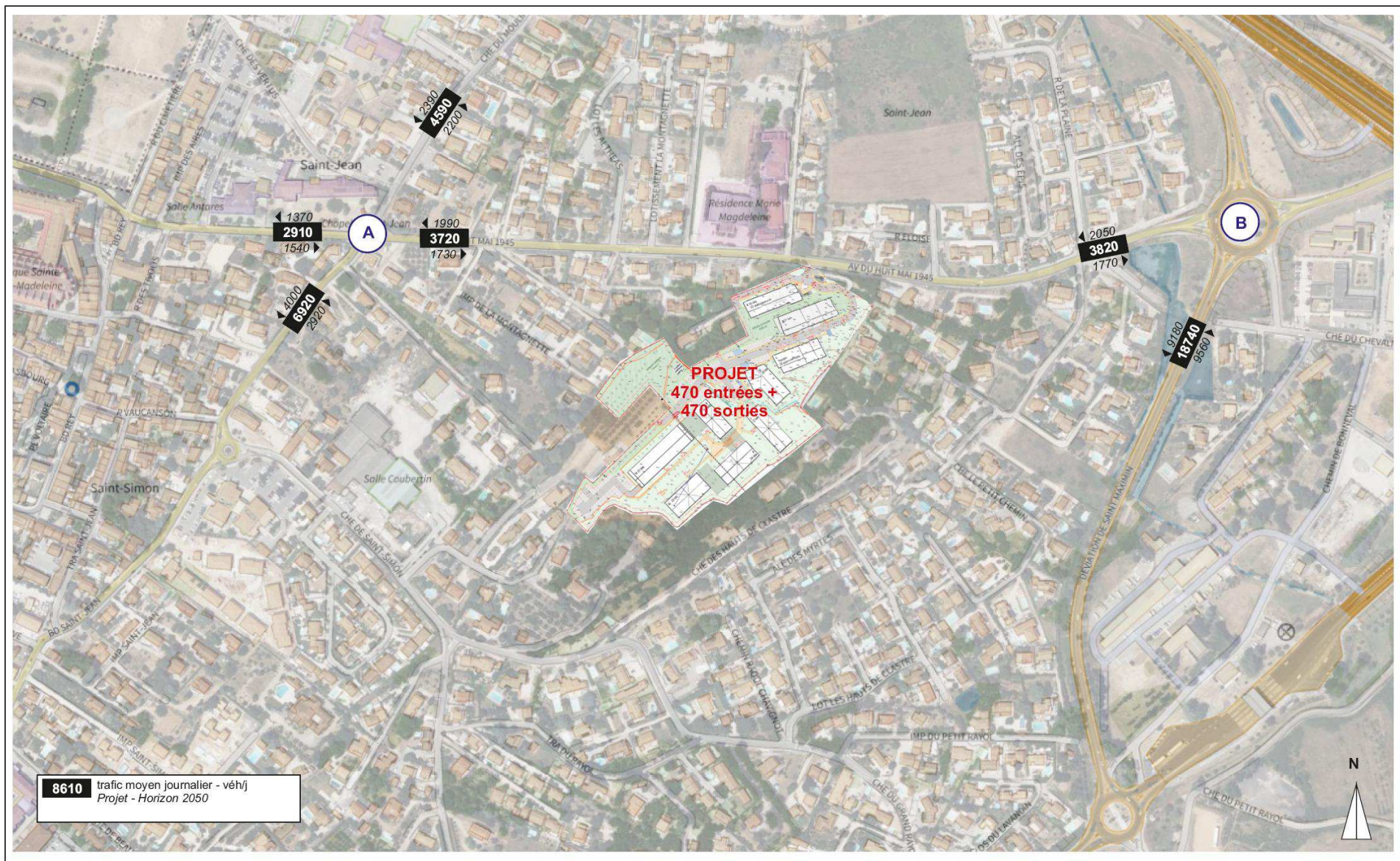


6.1. Projet - Trafic prévisionnel journalier (jours ouvrés)

- Sur la base des hypothèses prises pour la situation de référence, **augmentation de 3%** du trafic moyen jours ouvrés entre 2030 et 2050.
- Trafic prévisionnel d'environ :
 - 4 300 véh/j sur l'Av du 8 mai 1945
 - 5 100 véh/j sur la section nord du Bld St Jean
 - 7 900 véh/j sur la section sud du Bld St Jean
 - 20 200 véh/j sur la section sud de la RD560a

PROJET - HORIZON 2050

TRAFIC MOYEN JOURNALIER (TMJA)



PROJET
470 entrées +
470 sorties

8610 trafic jours ouvrés - véh/j
Projet - Horizon 2050

N

6.2. Projet - Fonctionnement prévisionnel du site

➤ à l'Heure de Pointe du Matin (8h-9h)

- **Fonctionnement prévisionnel des carrefours** : bonnes réserves de capacité, restant égales ou légèrement inférieures (-3% max) aux réserves de capacité en situation de référence. **Pas d'impacts significatifs sur le fonctionnement des carrefours, qui restera théoriquement fluide.** Quelques remontées de files ponctuelles et limitées pourront survenir sur la branche nord du Bld St Jean (réserve de capacité de 19%).
- **Les réserves de capacité du carrefour d'accès sont bonnes (86%). Le fonctionnement prévisionnel sera théoriquement fluide.**

ANALYSE STATIQUE DU FONCTIONNEMENT THEORIQUE D'UN CARREFOUR

L'analyse statique d'un carrefour vise à étudier le fonctionnement théorique de chaque branche, en fonction de la géométrie et du trafic. Le carrefour est considéré comme isolé, il ne subit pas les interactions de son environnement (remontées de files générées par d'autres carrefours, traversées piétonnes, arrêts TC, stationnement, comportement des usagers...).

Les réserves de capacité théoriques peuvent être décomposées en 4 catégories :

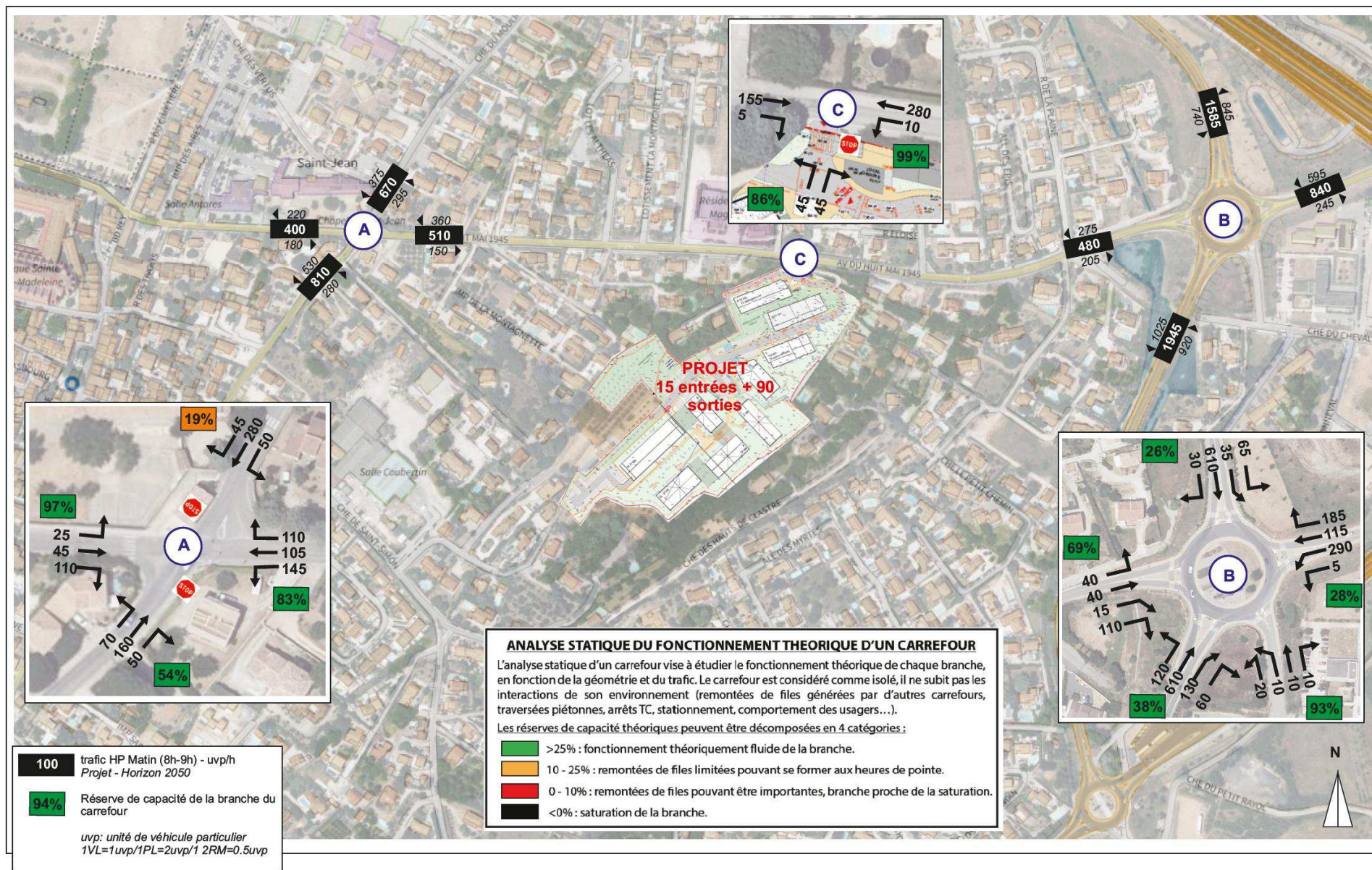
-  >25% : fonctionnement théoriquement fluide de la branche.
-  10 - 25% : remontées de files limitées pouvant se former aux heures de pointe.
-  0 - 10% : remontées de files pouvant être importantes, branche proche de la saturation.
-  <0% : saturation de la branche.

➤ à l'Heure de Pointe du Soir (17h-18h)

- **Fonctionnement prévisionnel des carrefours** :
 - Giratoire 8 mai 1945 / RD560a : faible impact du projet sur les réserves de capacité (-2% max par rapport à la situation de référence). **Pas d'impacts significatifs sur le fonctionnement du giratoire, qui restera similaire au fonctionnement en situation de référence.** Quelques remontées de files ponctuelles et limitées pourront survenir sur la branche sud de la RD560a (réserve de capacité de 15%).
 - Carrefour 8 mai 1945 / Saint_Jean : faible impact du projet sur les réserves de capacité (-2% max par rapport à la situation de référence). **Pas d'impacts significatifs sur le fonctionnement du carrefour, qui restera fluide.**
- **Les réserves de capacité du carrefour d'accès sont bonnes (95%). Le fonctionnement prévisionnel sera théoriquement fluide.**

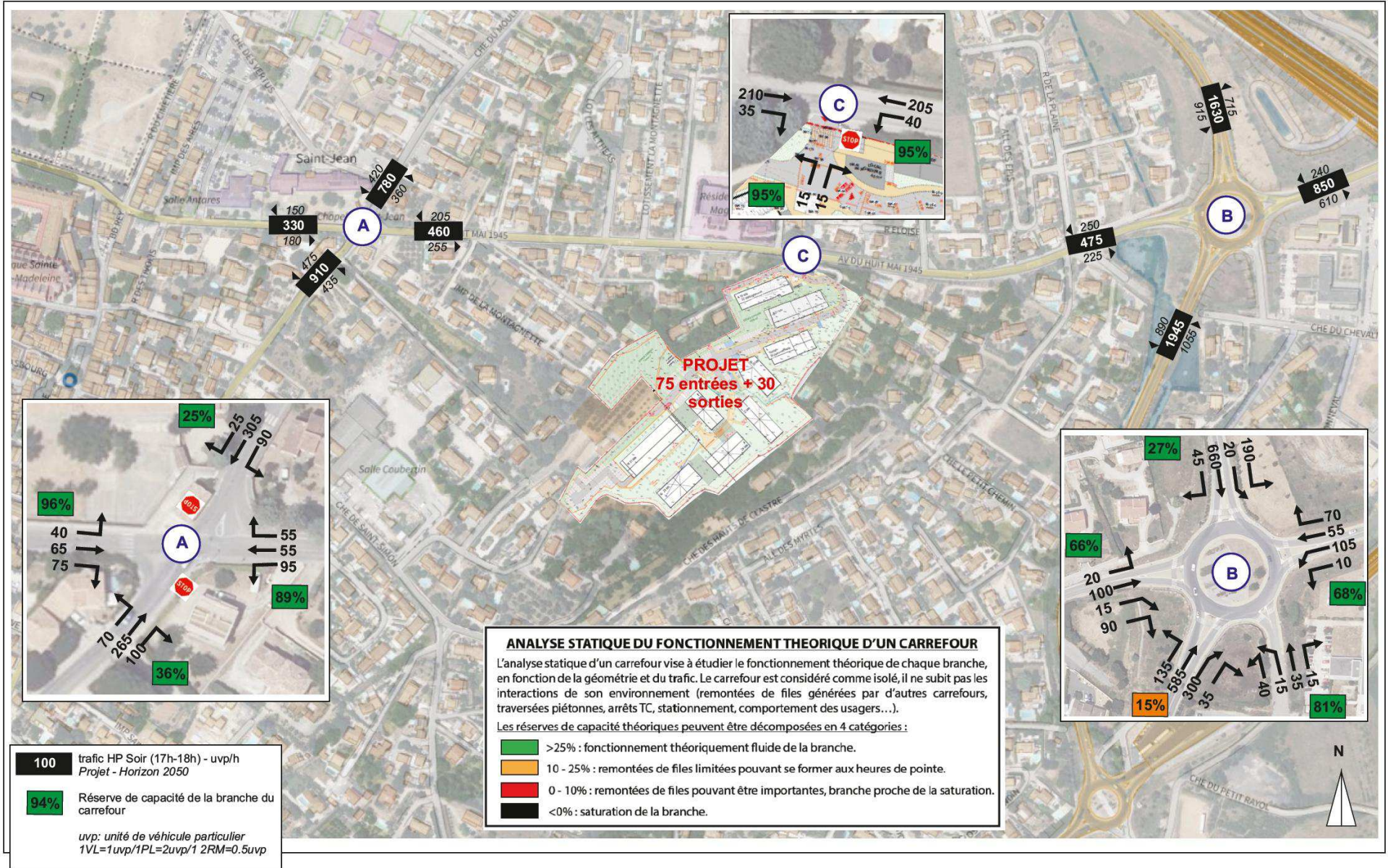
PROJET - HORIZON 2050

TRAFIC A L'HEURE DE POINTE DU MATIN (8H-9H)



PROJET - HORIZON 2050

TRAFIC A L'HEURE DE POINTE DU SOIR (17H-18H)



7. CONCLUSIONS

IMPACTS SUR LE TRAFIC

- **Trafic généré par le projet**, sur la base du programme et des hypothèses prises: **environ 940 véh/j** (entrées + sorties).
- **Le projet aura au faible impact sur le trafic journalier des axes structurants** (1% d'augmentation du trafic journalier sur la RD960a ; entre +2% et +3.5% d'augmentation de trafic sur le Bld St Jean).
L'augmentation du trafic de +12% sur l'Avenue du 8 mai 1945 est à relativiser du fait du faible trafic actuel sur cette voie.

GESTION DE L'ACCES AU PROJET

Selon les recommandations du CEREMA, **l'accès au projet pourra être géré par Stop**. Les trafics attendus ne nécessitent pas de création d'une voie spécifique de tourne-à-gauche sur l'Av du 8 mai 1945.
Du fait des conditions de visibilité limitées, la création d'un cédez le passage n'est pas recommandée.

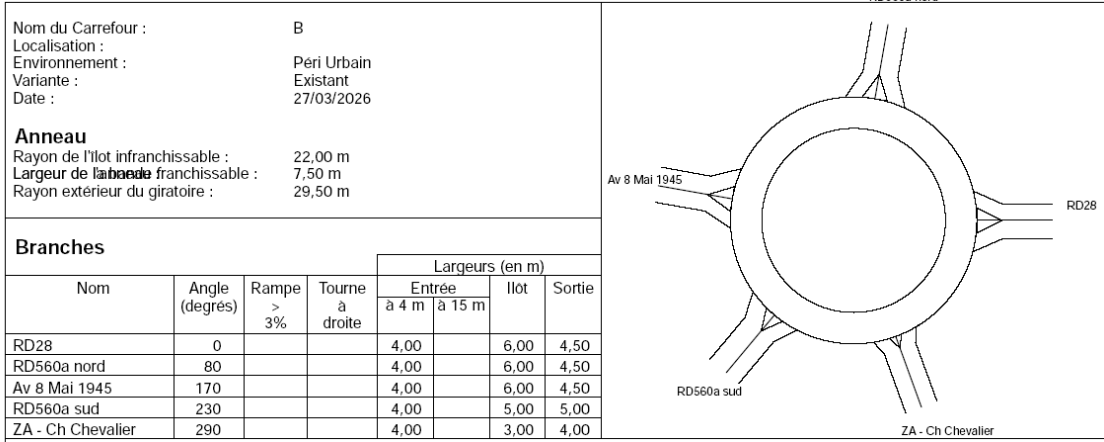
IMPACTS SUR LE FONCTIONNEMENT DES CARREFOURS

- **Aux heures de pointe du matin et du soir, le projet a peu d'impact** sur les réserves de capacité des branches des différents carrefours (-4% max par rapport à la situation de référence). En 2030, les réserves de capacité restent correctes sur la plupart des branches. Seules la branche nord du Bld St Jean et la branche sud de la RD560a ont des réserves de capacité limitées (autour de 20%), mais c'est déjà le cas pour la situation de référence.
- **Le fonctionnement prévisionnel sera fluide à l'horizon d'étude**. En particulier, le fonctionnement du carrefour d'accès au projet sera bon (réserve de capacité >80%).

Trafic en véh/j	Trafic actuel		Situation de référence 2030		Projet 2030		Impact Projet	Situation de référence 2050		Projet 2050		Impact Projet
	TMJO	TMJA	TMJO	TMJA	TMJO	TMJA		TMJO	TMJA	TMJO	TMJA	
Av du 8 mai 1945 est	3590	3070	3680	3150	4140	3610	14,6%	3790	3250	4270	3720	14,5%
Ch du Moulin	4700	4160	4820	4270	5000	4450	4,2%	4970	4400	5150	4590	4,3%
Bld St Jean	7340	6410	7530	6570	7670	6710	2,1%	7760	6780	7910	6920	2,1%
RD560a sud	18930	17500	19410	17950	19650	18190	1,3%	20000	18490	20240	18740	1,4%

8.ANNEXE – ANALYSE DETAILLEE DU GIRATOIRE 8 MAI 1945 / RD560A

Giratoire A – Fonctionnement actuel



Période HPM

Trafic Piétons

1	2	3	4	5
10	10	10	10	10

Trafic Véhicules en UVP

	1	2	3	4	5	Total Entrant
1	0	175	105	270	5	555
2	65	0	25	575	35	700
3	40	20	0	75	15	150
4	120	575	105	0	60	860
5	10	10	10	20	0	50
Total Sortant	235	780	245	940	115	2315

Remarques sur la période

Véant

Résultats

	Réserve de Capacité		Longueur de Stockage		Temps d'Attente	
	en uvp/h	en %	moyenne	maximale	moyen	total
RD28	337	38%	1vh	5vh	6s	0,9h
RD560a nord	356	34%	1vh	5vh	5s	1,0h
Av 8 Mai 1945	545	78%	0vh	3vh	4s	0,2h
RD560a sud	665	44%	0vh	3vh	2s	0,4h
ZA - Ch Chevalier	748	94%	0vh	2vh	3s	0,0h

Période HPS

Trafic Piétons

1	2	3	4	5
10	10	10	10	10

Trafic Véhicules en UVP

	1	2	3	4	5	Total Entrant
1	0	70	55	95	10	230
2	180	0	30	625	20	855
3	90	15	0	75	15	195
4	280	555	105	0	35	975
5	15	35	15	40	0	105
Total Sortant	565	675	205	835	80	2360

Remarques sur la période

Véant

Résultats

	Réserve de Capacité		Longueur de Stockage		Temps d'Attente	
	en uvp/h	en %	moyenne	maximale	moyen	total
RD28	584	72%	0vh	3vh	3s	0,2h
RD560a nord	456	35%	1vh	4vh	3s	0,8h
Av 8 Mai 1945	516	73%	0vh	3vh	4s	0,2h
RD560a sud	307	24%	1vh	6vh	5s	1,4h
ZA - Ch Chevalier	499	83%	0vh	2vh	5s	0,1h

Giratoire A – Situation de Référence – Horizon 2030

Période HPM

Trafic Piétons

1	2	3	4	5
10	10	10	10	10

Trafic Véhicules en UVP

	1	2	3	4	5	Total Entrant
1	0	180	110	280	5	575
2	65	0	25	590	35	715
3	40	20	0	80	15	155
4	125	590	110	0	60	885
5	10	10	10	20	0	50
Total Sortant	240	800	255	970	115	2380

Remarques sur la période

Véant

Résultats

	Réserve de Capacité		Longueur de Stockage		Temps d'Attente	
	en uvp/h	en %	moyenne	maximale	moyen	total
RD28	298	34%	1vh	5vh	7s	1,1h
RD560a nord	318	31%	1vh	5vh	6s	1,2h
Av 8 Mai 1945	520	77%	0vh	3vh	4s	0,2h
RD560a sud	640	42%	0vh	3vh	2s	0,4h
ZA - Ch Chevalier	730	94%	0vh	2vh	3s	0,0h

Période HPS

Trafic Piétons

1	2	3	4	5
10	10	10	10	10

Trafic Véhicules en UVP

	1	2	3	4	5	Total Entrant
1	0	70	55	100	10	235
2	185	0	30	640	20	875
3	95	15	0	75	15	200
4	290	570	110	0	35	1005
5	15	35	15	40	0	105
Total Sortant	585	690	210	855	80	2420

Remarques sur la période

Véant

Résultats

	Réserve de Capacité		Longueur de Stockage		Temps d'Attente	
	en uvp/h	en %	moyenne	maximale	moyen	total
RD28	560	70%	0vh	3vh	4s	0,3h
RD560a nord	421	32%	1vh	5vh	4s	0,9h
Av 8 Mai 1945	493	71%	0vh	3vh	5s	0,3h
RD560a sud	261	21%	2vh	7vh	6s	1,7h
ZA - Ch Chevalier	477	82%	0vh	2vh	5s	0,2h

Giratoire A – Projet – Fonctionnement prévisionnel – Horizon 2030

Période HPM

Trafic Piétons

1	2	3	4	5
10	10	10	10	10

Trafic Véhicules en UVP

	1	2	3	4	5	Total Entrant
1	0	180	110	280	5	575
2	65	0	30	590	35	720
3	40	40	0	105	15	200
4	125	590	115	0	60	890
5	10	10	10	20	0	50
Total Sortant	240	820	265	995	115	2435

Remarques sur la période

Véant

Résultats

	Réserve de Capacité		Longueur de Stockage		Temps d'Attente	
	en uvp/h	en %	moyenne	maximale	moyen	total
RD28	278	33%	1vh	6vh	8s	1,2h
RD560a nord	306	30%	1vh	6vh	6s	1,2h
Av 8 Mai 1945	473	70%	0vh	3vh	5s	0,3h
RD560a sud	597	40%	1vh	4vh	2s	0,5h
ZA - Ch Chevalier	714	93%	0vh	2vh	3s	0,0h

Période HPS

Trafic Piétons

1	2	3	4	5
10	10	10	10	10

Trafic Véhicules en UVP

	1	2	3	4	5	Total Entrant
1	0	70	55	100	10	235
2	185	0	45	640	20	890
3	95	20	0	85	15	215
4	290	570	130	0	35	1025
5	15	35	15	40	0	105
Total Sortant	585	695	245	865	80	2470

Remarques sur la période

Véant

Résultats

	Réserve de Capacité		Longueur de Stockage		Temps d'Attente	
	en uvp/h	en %	moyenne	maximale	moyen	total
RD28	541	70%	0vh	3vh	4s	0,3h
RD560a nord	376	30%	1vh	5vh	4s	1,0h
Av 8 Mai 1945	470	69%	0vh	3vh	5s	0,3h
RD560a sud	234	19%	2vh	8vh	7s	2,0h
ZA - Ch Chevalier	464	82%	0vh	2vh	5s	0,2h

Giratoire A – Situation de Référence – Horizon 2050

Période HPM

Trafic Piétons

1	2	3	4	5
10	10	10	10	10

Trafic Véhicules en UVP

	1	2	3	4	5	Total Entrant
1	0	185	115	290	5	595
2	65	0	25	610	35	735
3	40	20	0	85	15	160
4	130	605	115	0	60	910
5	10	10	10	20	0	50
Total Sortant	245	820	265	1005	115	2450

Remarques sur la période

Véant

Résultats

	Réserve de Capacité		Longueur de Stockage		Temps d'Attente	
	en uvp/h	en %	moyenne	maximale	moyen	total
RD28	260	30%	1vh	6vh	8s	1,4h
RD560a nord	274	27%	1vh	6vh	7s	1,4h
Av 8 Mai 1945	494	76%	0vh	3vh	5s	0,2h
RD560a sud	613	40%	0vh	3vh	2s	0,5h
ZA - Ch Chevalier	713	93%	0vh	2vh	3s	0,0h

Période HPS

Trafic Piétons

1	2	3	4	5
10	10	10	10	10

Trafic Véhicules en UVP

	1	2	3	4	5	Total Entrant
1	0	70	55	105	10	240
2	190	0	30	660	20	900
3	100	15	0	80	15	210
4	300	590	115	0	35	1040
5	15	35	15	40	0	105
Total Sortant	605	710	215	885	80	2495

Remarques sur la période

Véant

Résultats

	Réserve de Capacité		Longueur de Stockage		Temps d'Attente	
	en uvp/h	en %	moyenne	maximale	moyen	total
RD28	533	69%	0vh	3vh	4s	0,3h
RD560a nord	380	30%	1vh	5vh	4s	1,0h
Av 8 Mai 1945	462	69%	0vh	3vh	5s	0,3h
RD560a sud	210	17%	2vh	9vh	8s	2,3h
ZA - Ch Chevalier	453	81%	0vh	2vh	5s	0,2h

Giratoire A – Projet – Fonctionnement prévisionnel – Horizon 2050

Période HPM

Trafic Piétons

1	2	3	4	5
10	10	10	10	10

Trafic Véhicules en UVP

	1	2	3	4	5	Total Entrant
1	0	185	115	290	5	595
2	65	0	30	610	35	740
3	40	40	0	110	15	205
4	130	610	120	0	60	920
5	10	10	10	20	0	50
Total Sortant	245	845	275	1030	115	2510

Remarques sur la période

Néant

Résultats

	Réserve de Capacité		Longueur de Stockage		Temps d'Attente	
	en uvp/h	en %	moyenne	maximale	moyen	total
RD28	236	28%	2vh	7vh	9s	1,5h
RD560a nord	261	26%	2vh	7vh	7s	1,5h
Av 8 Mai 1945	447	69%	0vh	3vh	5s	0,3h
RD560a sud	565	38%	1vh	4vh	2s	0,6h
ZA - Ch Chevalier	692	93%	0vh	2vh	3s	0,1h

Période HPS

Trafic Piétons

1	2	3	4	5
10	10	10	10	10

Trafic Véhicules en UVP

	1	2	3	4	5	Total Entrant
1	0	70	55	105	10	240
2	190	0	45	660	20	915
3	100	20	0	90	15	225
4	300	585	135	0	35	1055
5	15	35	15	40	0	105
Total Sortant	605	710	250	895	80	2540

Remarques sur la période

Néant

Résultats

	Réserve de Capacité		Longueur de Stockage		Temps d'Attente	
	en uvp/h	en %	moyenne	maximale	moyen	total
RD28	518	68%	0vh	3vh	4s	0,3h
RD560a nord	336	27%	1vh	6vh	5s	1,2h
Av 8 Mai 1945	439	66%	0vh	3vh	5s	0,3h
RD560a sud	188	15%	3vh	10vh	9s	2,6h
ZA - Ch Chevalier	443	81%	0vh	2vh	6s	0,2h