

PROJET DE LOGEMENTS A LA ROCHE-SUR-YON (85)

ETUDE D'IMPACT SUR LES DEPLACEMENTS



Rédacteur	N° version	Date version	Vérifié par	Assistant/Technicien	Modifications
B. Berthelot b.berthelot@cdvia.fr +33(0)7.84.00.35.96	1.0	22/03/23	L. Ferron l.ferron@cdvia.fr	L. Fournié l.fournie@cdvia.fr	Rapport initial

Certification OPQIBI

Pour la recherche ou la sélection de prestataires d'ingénierie compétents, le maître d'ouvrage ou le donneur d'ordres reste maître des procédures qu'il entend utiliser et du contenu des documents qu'il entend demander. Il peut néanmoins faire référence aux qualifications OPQIBI qui constituent un outil d'aide à la décision, un véritable instrument de confiance. Les qualifications OPQIBI informent qu'un prestataire possède les capacités de réaliser et a déjà réalisé, à la satisfaction de clients, les prestations dans les domaines de l'ingénierie où il est qualifié.

CDVIA s'est vu attribuer le certificat de qualification n° 11 08 2324.



SOMMAIRE

1. SYNTHÈSE	4
2. PREAMBULE.....	7
2.1. CONTEXTE DE LA MISSION.....	7
2.2. GLOSSAIRE	8
3. DIAGNOSTIC EN SITUATION ACTUELLE	9
3.1. ENVIRONNEMENT DU SITE	9
3.2. DESSERTE EN TRANSPORTS COLLECTIFS	11
3.3. AMENAGEMENTS EN FAVEUR DES MODES ACTIFS.	13
3.4. DEPLACEMENTS EN VEHICULES PARTICULIERS.....	15
3.4.1. Hiérarchisation du réseau viaire.....	15
3.4.2. Recueil de données de trafic	17
3.4.2.1. Comptages en ligne.....	17
3.4.2.2. Comptages directionnels.....	19
3.4.3. Fonctionnement des carrefours	22
3.4.3.1. Giratoire de la Côte de Lumière	22
3.4.3.2. Giratoire Rte des Sables / rue de la Maison Neuve	22
4. ANALYSE D'IMPACT DU PROJET	23
4.1. DESCRIPTION DU PROJET	23
4.2. FLUX GENERES PAR LE PROJET.....	24
4.3. DISTRIBUTION DES FLUX GENERES	24

4.4. FLUX PREVISIONNELS.....	26
4.4.1. Scénario SANS le projet	26
4.4.2. Scénario AVEC le projet	26
4.5. EVALUATION DES EFFETS DU PROJET SANS MESURES COMPENSATOIRES.....	31
4.5.1. Effets sur les modes actifs	31
4.5.2. Effets sur les déplacements en véhicules particuliers	31
4.5.2.1. Effets du projet sur le giratoire de la Côte de Lumière ...	33
4.5.2.2. Effets du projet sur le giratoire Rte des Sables / rue de la Maison Neuve	33
4.6. MESURES D'ACCOMPAGNEMENT AU PROJET	34
4.6.1. Mesures pour les modes actifs	34
4.6.2. Mesures pour les déplacements en véhicules particuliers.....	34
5. ANNEXES	37

1. SYNTHÈSE

Le Groupe REALITES missionne le BET CDVIA afin de réaliser une étude d'impact sur les déplacements d'un projet de logements situé à La Roche-sur-Yon en Vendée (85).

Le projet qui prévoit environ 250 logements et une résidence seniors de d'environ 100 places se situe en entrée de ville Ouest et se connectera directement à la Route des Sables (RD760) et à la rue de la Maison Neuve.

Le périmètre d'étude retenu par CDVIA intègre le giratoire de la Côte de Lumière à l'ouest et le giratoire entre la Rue Salengro et Maison Neuve à l'est.

Ainsi et dans un premier temps, une analyse des déplacements tous modes a été réalisée en situation actuelle avec notamment des visites terrain mais également des comptages routiers menés début février 2023.

Les conclusions du diagnostic réalisé sont les suivantes :

→ Pour les transports en collectifs :

Une desserte assez faible qui explique une part modale actuelle de 5% pour les résidents de La Roche-sur-Yon,

→ Pour les modes actifs :

Ont été notés la présence :

- De quelques aménagements ponctuellement à l'approche du giratoire RD760 / Maison Neuve (bandes cyclables et voie verte).
- D'un maillage de venelles et de chemin piéton à travers les quartiers résidentiels ainsi que de nombreuses traversées piétonnes même sur la RD760.

→ Pour les véhicules particuliers :

Avec une part modale de 77%, l'enjeu circulatorio est fort. Ainsi aux heures de pointe de circulation, un trafic non négligeable est mesuré à l'approche des carrefours de la zone d'étude qui fonctionnent globalement correctement.

En résumé, on constate actuellement aux heures de pointe une circulation dense mais au global peu inquiétante car les giratoires de la RD760 restent fluides.

Dans un deuxième temps, une analyse de l'impact du projet étudié sur les déplacements en situation future a été réalisée sur la base des éléments recensés lors du diagnostic et de divers éléments programmatiques.

Ont notamment été retenus pour l'étude prospective :

- Pour la situation au fil de l'eau (sans projet) :
 - Aucune évolution des parts modales et des pratiques de déplacements par rapport à 2023 (hypothèse péjorative),
 - Finalisation de la livraison du projet de 113 logements situé de l'autre côté de la Rte des Sables face au projet étudié (déjà livré à environ 50% aujourd'hui),
 - Travaux rue Salengro terminés,
 - Mise en service du contournement Sud de La Roche-sur-Yon.
- Pour la situation avec projet :
 - La programmation fournie par le Groupe REALITES, à savoir 258 logements et 105 logements en résidence seniors,
 - Des accès rue de la Maison Neuve et Route des Sables.

Ainsi pour la situation au fil de l'eau :

- Les mises en service des projets de la rue Salengro et du contournement Sud de l'agglomération vont considérablement modifier la structure des déplacements sur la Rte des Sables qui restera certes la pénétrante principale ouest de l'agglomération mais sera néanmoins délester du trafic de contournement qui pourra emprunter le nouvel ouvrage par le sud.
- Le Bd du Sénateur Durand va pourvoir également retrouver un trafic plus apaisé car une partie du flux de contournement actuel transite par cette voie via un itinéraire alternatif à la rue Salengro aujourd'hui en travaux.

Après intégration du projet étudié, c'est-à-dire une centaine de véhicules générés aux heures de pointe sur le réseau, les effets du projet ont pu être mesurés permettant ainsi au BET de préconiser des mesures d'accompagnement au projet :

→ Pour les modes actifs :

Même si les flux se déplaçant en modes actifs peuvent paraître marginaux en nombre vis-à-vis des flux VP générés par le projet en raison des parts modales usuelles, le projet étudié va générer des flux piétons et vélos pour rejoindre :

- Le réseau pédestre et cyclable existant,
- Le réseau de transports collectifs,
- Les polarités socio-culturelles et autre équipements / commerces.

Afin d'accompagner les effets du projet sur les modes actifs, il conviendrait de compléter l'offre pédestre et cyclable afin de raccorder le projet au réseau existant.

- Un prolongement des bandes cyclables actuelles pourrait être envisagé rue de la Maison Neuve jusqu'à l'intersection avec l'accès au projet sur cette même rue. Cette même intersection pourrait être traitée pour sécuriser les traversées piétonnes en lien avec les lignes

de désirs pressenties par l'intermédiaire d'un plateau traversant par exemple.

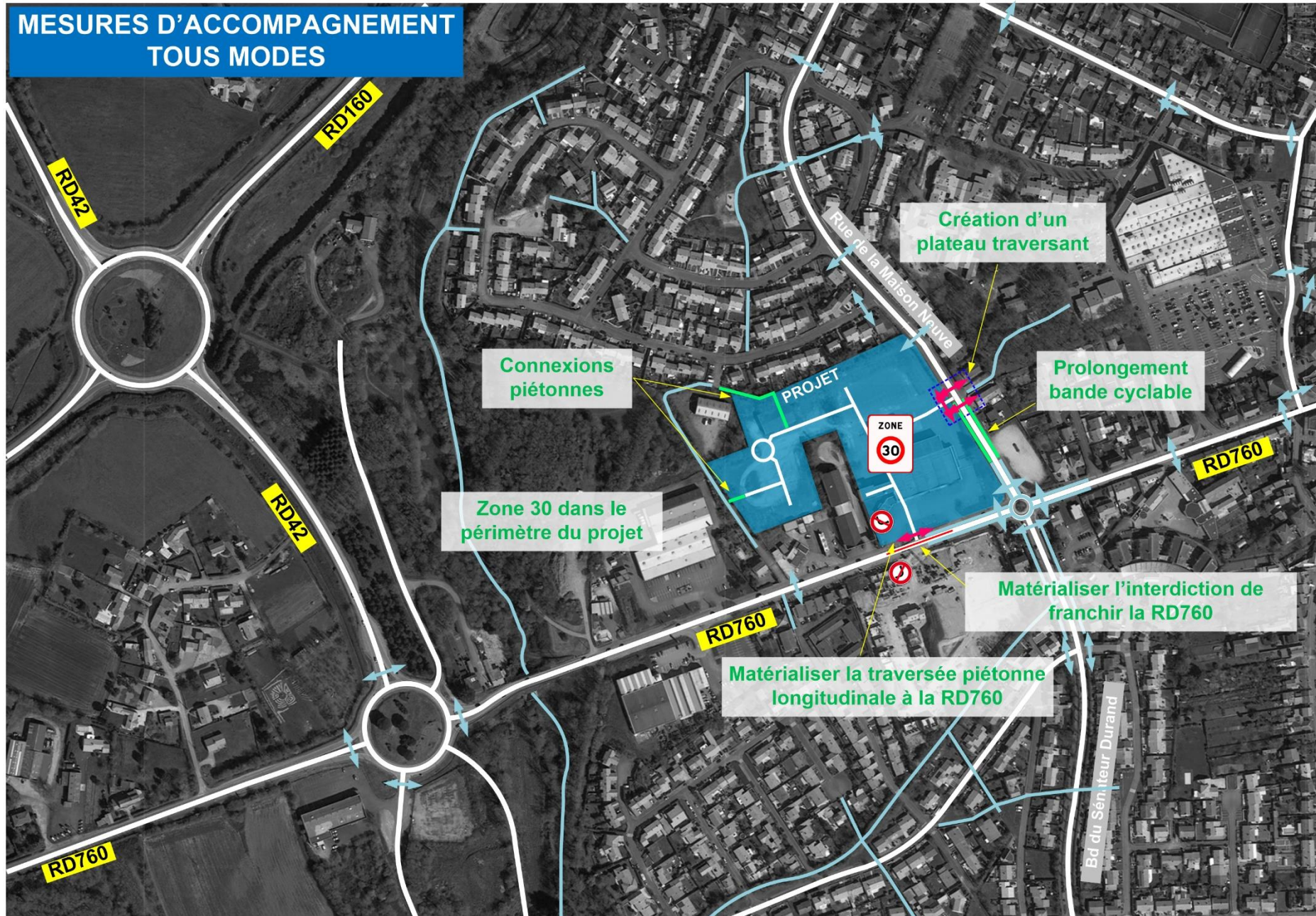
- Le nouvel accès donnant sur la Rte des Sables va générer une discontinuité piétonne longitudinal à l'axe principal, il conviendra de prévoir le marquage d'une traversée piétonne permettant aux piétons de franchir ce nouvel accès et assurer la continuité pédestre le long de la RD760.
- Sur la partie Ouest du projet, une connexion à la venelle qui relie aujourd'hui la Route des Sables et la rue Louise Michel permettrait de relier le projet au maillage pédestre actuel. Ceci permettrait aux futurs résidents de se rendre à pied à la médiathèque ou à l'école maternelle en limitant au maximum les interactions avec les flux motorisés.
- Dans le périmètre opérationnel du projet une zone 30 pourrait être envisagée afin de sécuriser l'ensemble des déplacements au sein du périmètre du projet.

→ Pour les véhicules particuliers :

Les effets induits par le projet étudié sur les déplacements en véhicules particuliers sont minimes ainsi aucune mesure compensatoire ne semble nécessaire pour les deux giratoires étudiés qui resteront fluides AVEC ou SANS le projet.

En revanche, il conviendrait de matérialiser convenablement le nouvel accès donnant sur la Rte des Sables avec une interdiction de tourne-à-gauche que ce soit pour entrer ou sortir du projet étudié.

Une simple ligne blanche comporterait le risque de voir son franchissement par les résidents du projet générant ainsi des situations accidentogènes. Seul un dispositif physique pourrait rendre ces mouvements totalement impossibles, par exemple une bordure centrale séparatrice.



2. PREAMBULE

2.1. CONTEXTE DE LA MISSION

Le Groupe REALITES missionne le BET CDVIA afin de réaliser une étude d'impact sur les déplacements d'un projet de logements situé à La Roche-sur-Yon en Vendée (85).



Projet masse du projet

Le projet est situé en entrée de ville à l'ouest de La Roche-sur-Yon et se connectera directement à la Route des Sables (RD760) et à la rue de la Maison Neuve.

Ainsi le périmètre d'étude retenu par CDVIA est le suivant. Il intègre le giratoire de la Côte de Lumière à l'ouest et le giratoire entre la Rue Salengro et Maison Neuve à l'est.



Périmètre d'étude

En termes de méthodologie, la présente étude se décompose en deux phases :

- 1) Phase 1 : diagnostic de l'existant,
- 2) Phase 2 : analyse d'impact du projet.

2.2. GLOSSAIRE

- MOA : Maîtrise d'ouvrage,
- INSEE : Institut National de la Statistique et des Etudes Economiques,
- CEREMA : Centre d'Etudes et d'Expertise sur les Risques, l'Environnement, la Mobilité et l'Aménagement,
- RD : Route Départementale,
- HP : Heure(s) de pointe,
- HPM : Heure de pointe du matin,
- HPS : Heure de pointe du soir,
- TC : Transports Collectifs,
- O/D : Origine / Destination,
- VP : Véhicule particulier,
- VL : Véhicule léger,
- PL : Poids lourd,
- 2R : Deux Roues motorisé,
- TV : unité en Tous Véhicules (chaque véhicule compte pour 1).
- UVP : Unité de Véhicule Particulier, unité utilisée pour le calcul de capacité des carrefours, où :
 - 1 Véhicule particulier = 1 UVP
 - 1 Poids-Lourd = 2 UVP
 - 1 Deux Roues motorisé = 1/3 UVP
- TMJA : trafic moyen journalier annuel,
- TMJO : trafic moyen journalier en jours ouvrés,
- TàD : mouvement de Tourne-à-Droite,
- TàG : mouvement de Tourne-à-Gauche

3. DIAGNOSTIC EN SITUATION ACTUELLE

La phase 1 de l'étude consiste à analyser les déplacements en situation actuelle aux abords du site, pour ce faire, le BET présente ci-après :

- L'environnement du site,
- La desserte en transports collectifs,
- Les aménagements en faveur des modes actifs,
- Les déplacements en véhicules particuliers.

3.1. ENVIRONNEMENT DU SITE

Le site d'étude s'inscrit en zone périurbaine avec une occupation du sol principalement composée de quartiers résidentiels. Différents chantiers sont en cours dans le secteur avec :

- En face du projet étudié de l'autre côté de la Rte des Sables un autre projet de 113 logements partiellement déjà livré,
- Le réaménagement de la rue Salengro plus à l'est après les Bd Arago et Lavoisier,
- La réalisation du contournement sud de La Roche-sur-Yon (projet du département) se connectant sur le giratoire de la Côte de Lumière à l'ouest.

Par ailleurs, l'exploitation des données INSEE sur la zone permet également de comprendre l'environnement du site.

La commune de La Roche-sur-Yon se décompose en 24 zones IRIS (découpage de l'INSEE). La zone IRIS concernée par le projet étudié est celle de Saint-André d'Ornay – Val d'Amboise qui comprend (données 2016) :

- 3.790 habitants sur 54.766 à l'échelle de la commune.
- 2.244 habitants entre 15 et 64 ans soit 60% de la population totale de l'IRIS ce qui laisse une place très importante aux autres tranches d'âges. A l'échelle de la commune, ce taux est de 63%.
- 1.607 habitants actifs soit 42% de la population totale de l'IRIS, ce qui est un taux assez faible à mettre en relation directe avec l'âge de la population. A l'échelle de la commune, ce taux est de 45%.
- 1.725 logements dont 95% de résidences principales dans l'IRIS. A l'échelle de la commune, ce taux est de 93% pour 29.975 logements au total.

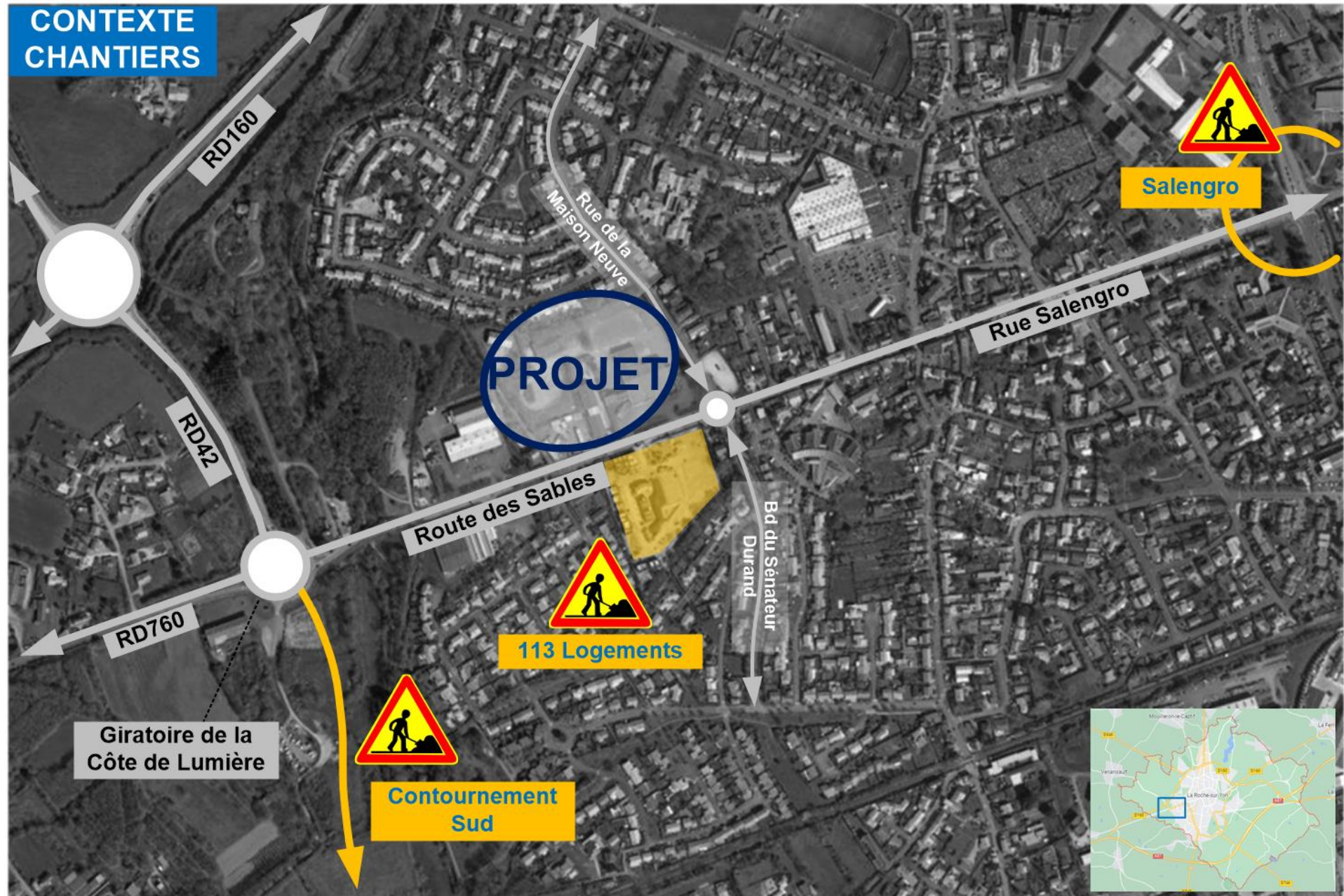
Ainsi, le nombre d'habitants par logements pour l'IRIS concerné est de 2.30 ce qui correspond aux moyennes nationales (population totale / résidence principale).

Toujours à l'échelle de l'IRIS, la zone comprend 1.649 ménages dont 89% possèdent au moins un parking et 92% au moins une voiture.

Les données publiées par l'INSEE permettent également d'identifier les parts modales lors des déplacements domicile ↔ travail depuis ou vers la commune.

Part modale des flux domicile > travail	VP+2RM	Modes actifs (vélos+marche)	TC
Depuis la commune (population)	78%	11%	5%
Vers la commune (emplois)	87%	5%	3%

Ainsi, ces parts modales sont largement orientées vers les véhicules particuliers (VP) avec une quasi-absence de déplacements en transports collectifs (TC).



3.2. DESSERTE EN TRANSPORTS COLLECTIFS

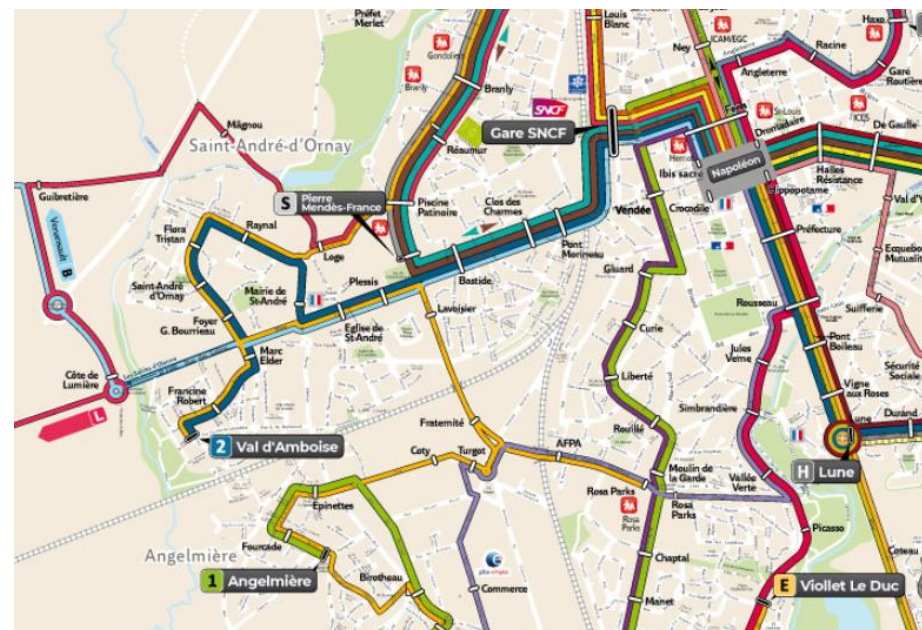
La Compagnie des transports du Yonnais (CTY) est l'exploitant du réseau de transport en commun de La Roche-sur-Yon. Impulsyon est le nom commercial du réseau d'autobus qui dessert l'agglomération yonnaise.

La site est desservi par 2 lignes de transports collectifs comme le montre la planche ci-après avec via l'arrêt « Foyer G. Bourrieau » :

- La ligne 2 qui possède une fréquence de 20 minutes aux heures de pointe et qui relie Val d'Amboise à Mairie du Bourg de Marronnière.
- La ligne E, à vocation scolaire, avec 5 passages dans la journée et qui relie Mermoz à Viollet-le-Duc.

Par ailleurs, 2 autres lignes de transports collectifs circulent à proximité plus ou moins directe du projet sans le desservir :

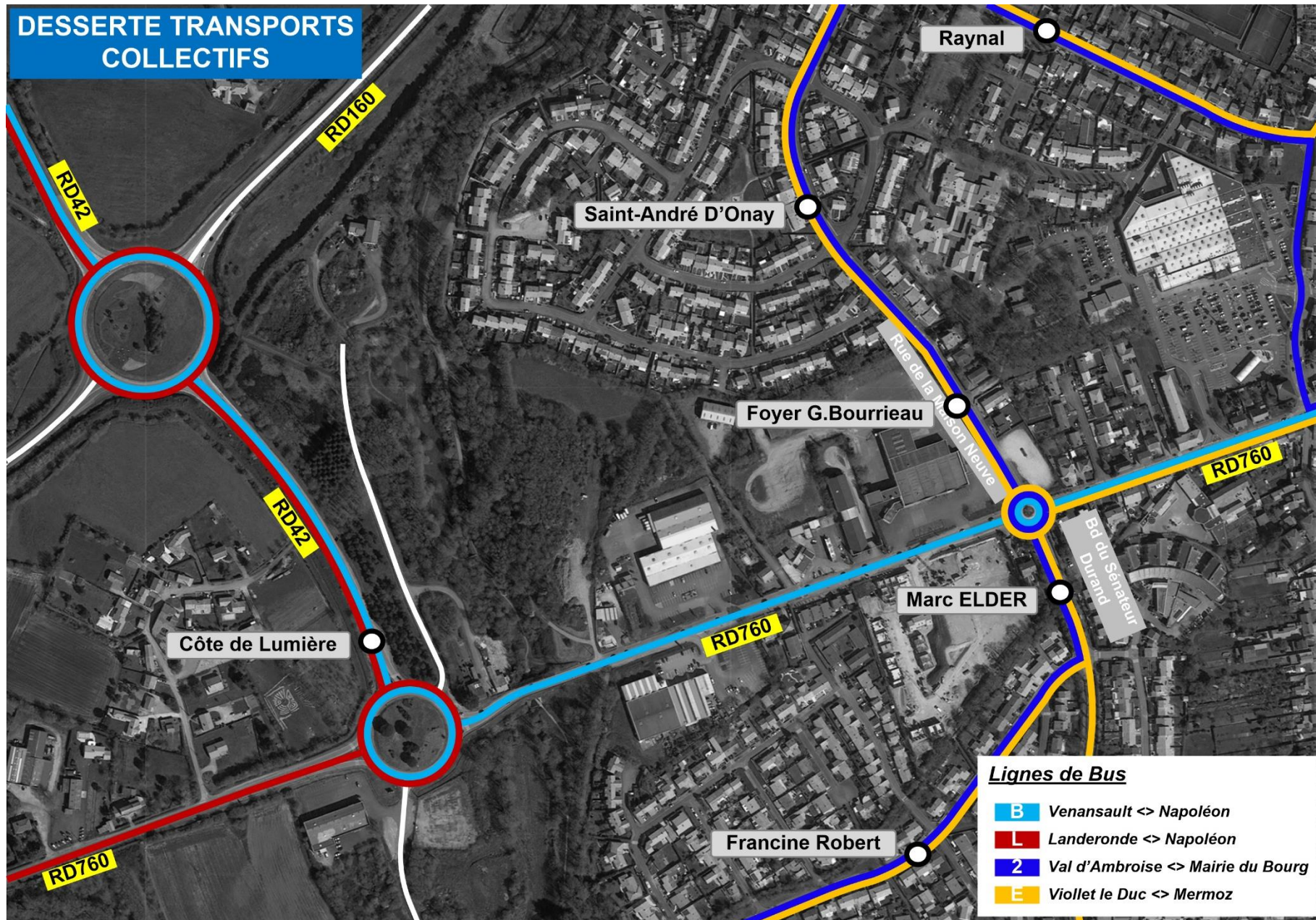
- La ligne B qui circule sur la Rte des Sables avec 9 passages dans la journée dont 2 pour chaque heure de pointe du matin et du soir et qui relie Venansault à la Place Napoléon.
- La ligne L qui passe par le giratoire de la Côte de Lumière avec 8 passages dans la journée dont 1 seul pour chaque heure de pointe du matin et du soir et qui relie Landeronde à la Place Napoléon.



Carte du réseau Impulsyon



Arrêt bus « Foyer G. Bourrieau » à proximité du projet



3.3. AMENAGEMENTS EN FAVEUR DES MODES ACTIFS

La planche page suivante présente les aménagements en faveur des modes actifs (piétons et vélos) sur l'ensemble de la zone.

On constate que le giratoire au droit du projet est déjà équipé sommairement d'aménagements cyclables en l'occurrence des bandes sur chaussée et des pictogramme dans l'anneau du rond-point.

Une voie verte est également présente de chaque côté du Bd du Sénateur Durand à proximité du giratoire en question.

Hormis cela, aucun autre aménagement cyclable n'est recensé dans le secteur.

En ce qui concerne les déplacements pédestres, on note un nombre non négligeable de chemins / venelles à travers les quartiers résidentiels et dont certains ne débouchent pas toujours sur des traversées piétonnes.

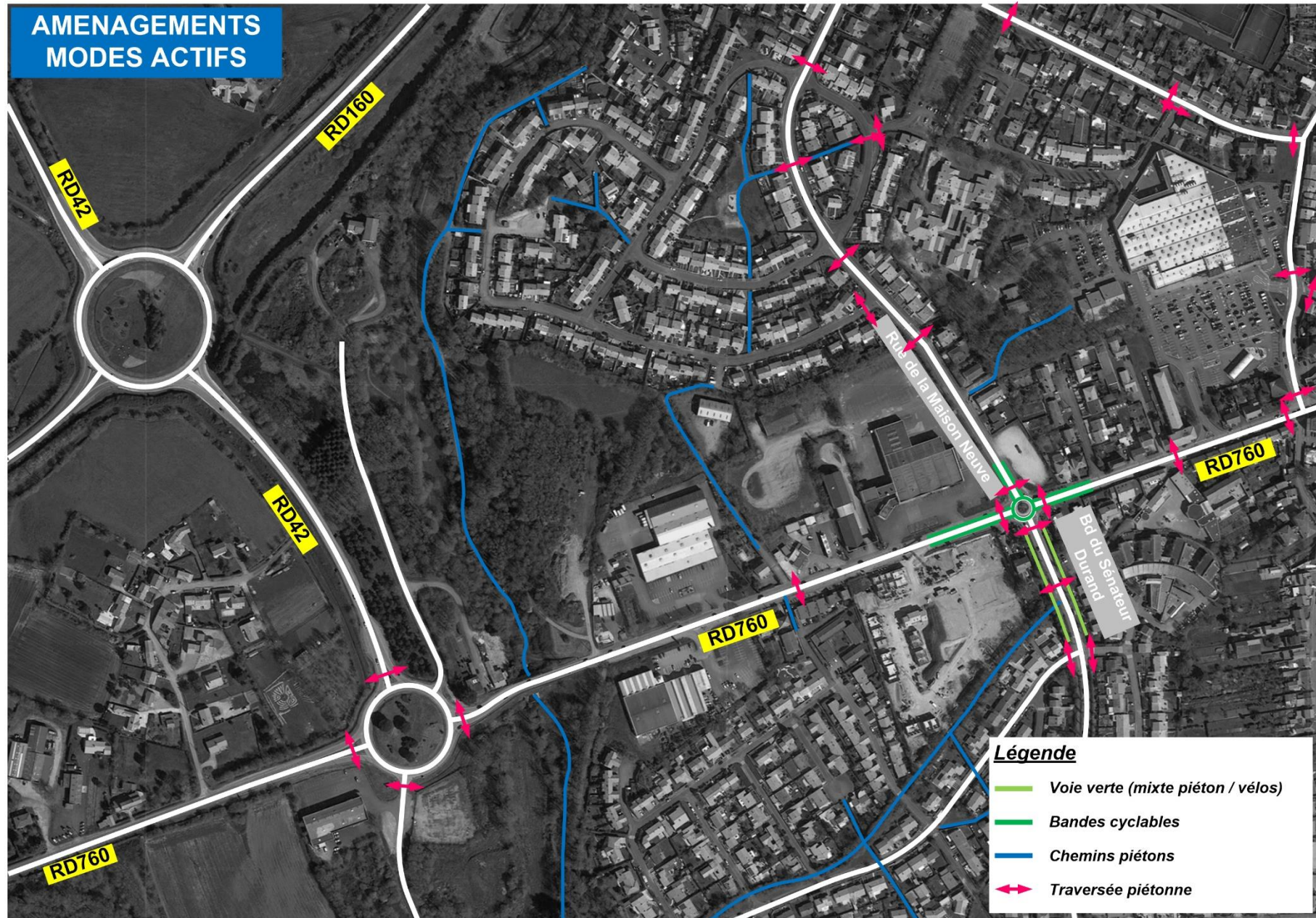
Le giratoire à proximité direct du projet dispose de traversées piétonnes sur chacune de ses branches et par ailleurs la Rte des Sables ainsi que la rue de la Maison Neuve offre chacune une traversée piétonne au droit du projet étudié.



Venelle piétonne



Aménagement cyclable sur le giratoire à proximité du projet



3.4. DEPLACEMENTS EN VEHICULES PARTICULIERS

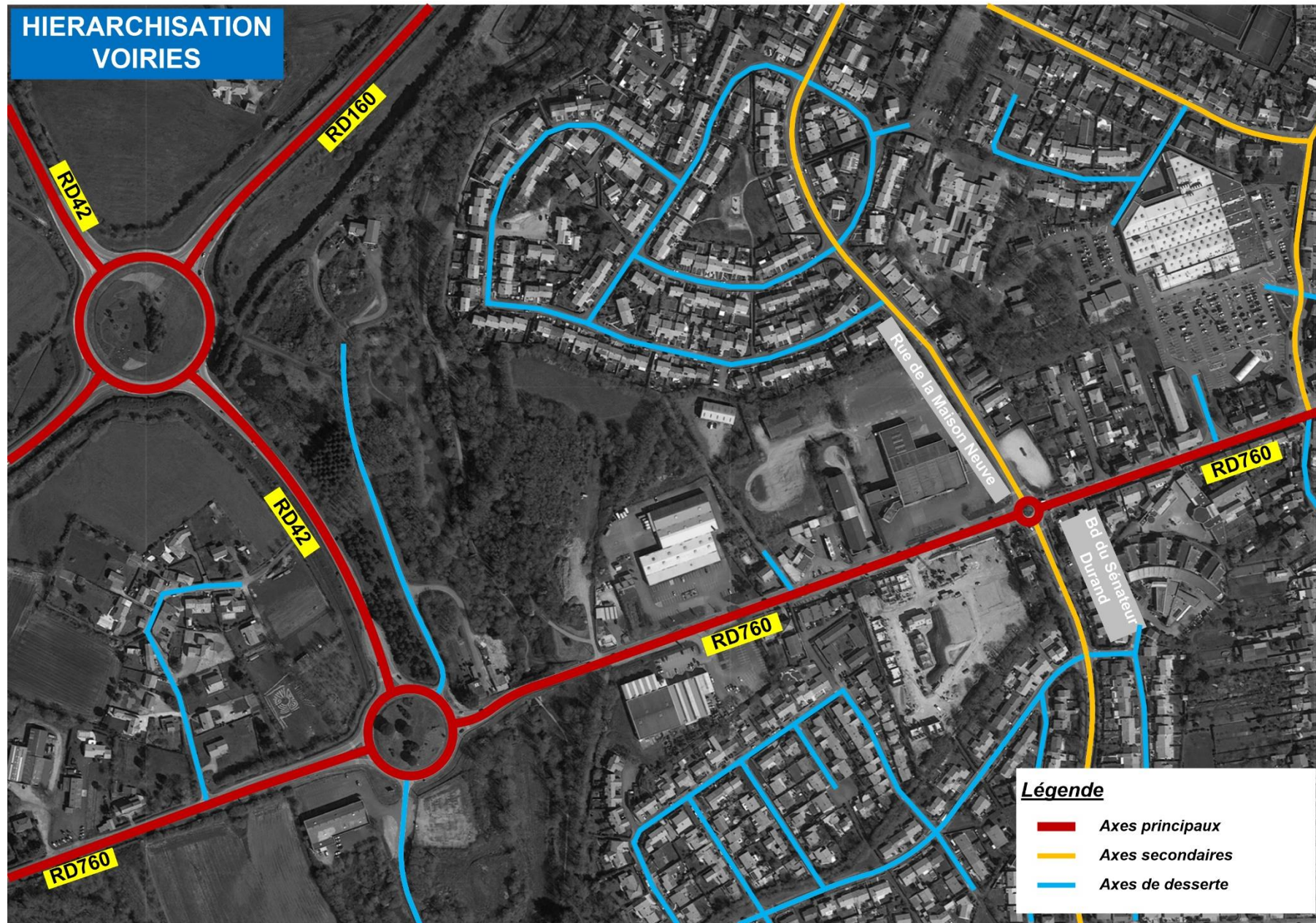
3.4.1. Hiérarchisation du réseau viaire

La planche présente page suivante la hiérarchisation du réseau de voirie dans le secteur d'étude avec :

- Des axes principaux : la RD760 (Rte des Sables), la RD160 (rocade nord) et la RD42 qui permet leur connexion plus à l'ouest via le giratoire de la Côte de Lumière,
- Des axes secondaires : la rue de la Maison Neuve et le Bd du Sénateur Durand,
- Des voies de desserte au sein des quartiers résidentiels.

L'ensemble des voies de circulation sont circulables en double sens et certaines voies de desserte sont en impasse.

A noter également que l'intégralité des intersections est gérée sans feux tricolores, soit par des aménagements du type giratoire soit par des règles de priorité du type Stop ou Cédez-le-Passage.



3.4.2. Recueil de données de trafic

Le présent diagnostic est complété par des mesures du trafic réalisées in situ début février 2023.

Ont ainsi été mis en œuvre des comptages directionnels au droit des deux carrefours giratoires de la Rte des Sables et des comptages en ligne sur cette même route ainsi que sur la rue de la Maison Neuve.

Ces comptages routiers ont été réalisés par des dispositifs munis de caméra basse résolution ne permettant pas la distinction des biens ni des personnes.

Ces dispositifs de comptages ont été fixés à du mobilier urbain comme le montre les photos suivantes.



Dispositifs de comptages déployés sur site

3.4.2.1. Comptages en ligne

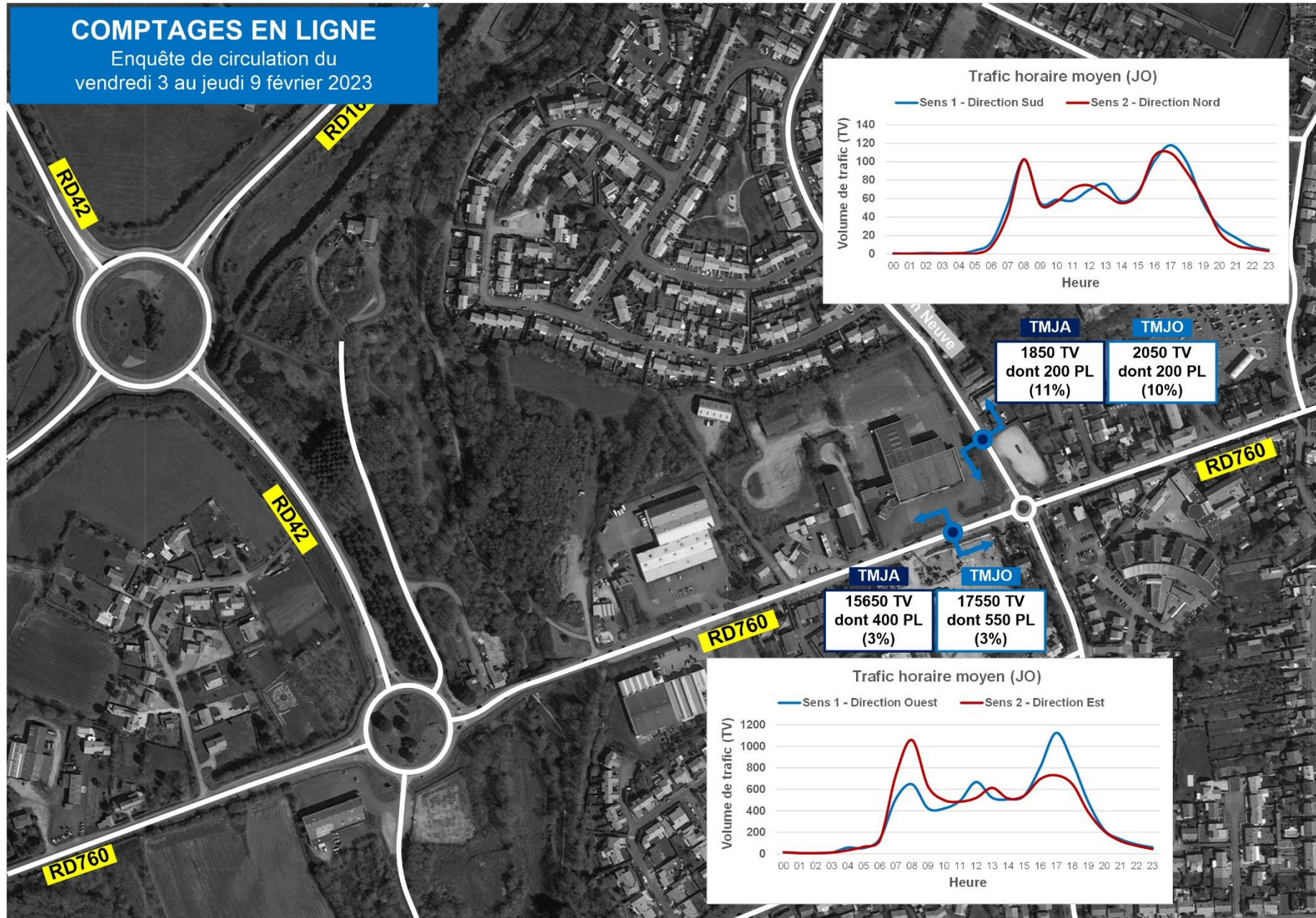
Les comptages en section ont été réalisés sur la période du vendredi 3 au jeudi 9 février 2023. Les principaux résultats de la campagne de mesure du trafic en section sont présentés page suivante. Les données exhaustives sont quant à elles détaillées en annexe.

Les résultats de la campagne de comptages routiers mettent en avant :

- L'intensité du trafic sur la RD760 (Rte des Sables) avec presque 18.000 véhicules par jour deux sens confondus sur cette axe en semaine avec des pointes marquées le matin et le soir de manière pendulaire (environ 1100 UVP/h par sens en pointe aux HP) ainsi que des taux de PL journaliers de l'ordre de 3%.
- Un trafic bien plus modéré sur la rue de la Maison Neuve avec seulement 2.000 véhicules par jour deux sens confondus sur cette axe en semaine avec des pointes identifiées le matin et le soir mais n'atteignant qu'une centaine de véhicules par sens et des taux de PL journaliers de l'ordre de 10% (taux incluant les bus et taux relativement élevé en raison d'une circulation générale modérée).

COMPTAGES EN LIGNE

Enquête de circulation du
vendredi 3 au jeudi 9 février 2023



3.4.2.2. Comptages directionnels

Les comptages directionnels ont été réalisés le jeudi 9 février 2023 entre 7h et 9h puis entre 17h et 19h.

Les résultats des comptages directionnels sont présentés pages suivantes en UVP/h pour chaque heure de pointe.

L'heure de pointe du matin a été détectée entre 7h45 et 8h45 ; et l'heure de pointe du soir entre 17h et 18h.

A l'heure de pointe du matin, le sens de la pointe est clairement identifié avec environ 1.100 UVP/h sur la RD760 en direction du centre-ville de la Roche-sur-Yon. La contre-pointe est quasi moitié moindre avec environ 700 UVP/h dans l'autre sens de circulation sur la RD760.

Le matin, le giratoire de la Côte de Lumière à l'ouest supporte ainsi une charge globale de 1.900 UVP/h alors que le giratoire à proximité du projet étudié supporte quant à lui une charge globale supérieure d'environ 2.100 UVP/h.

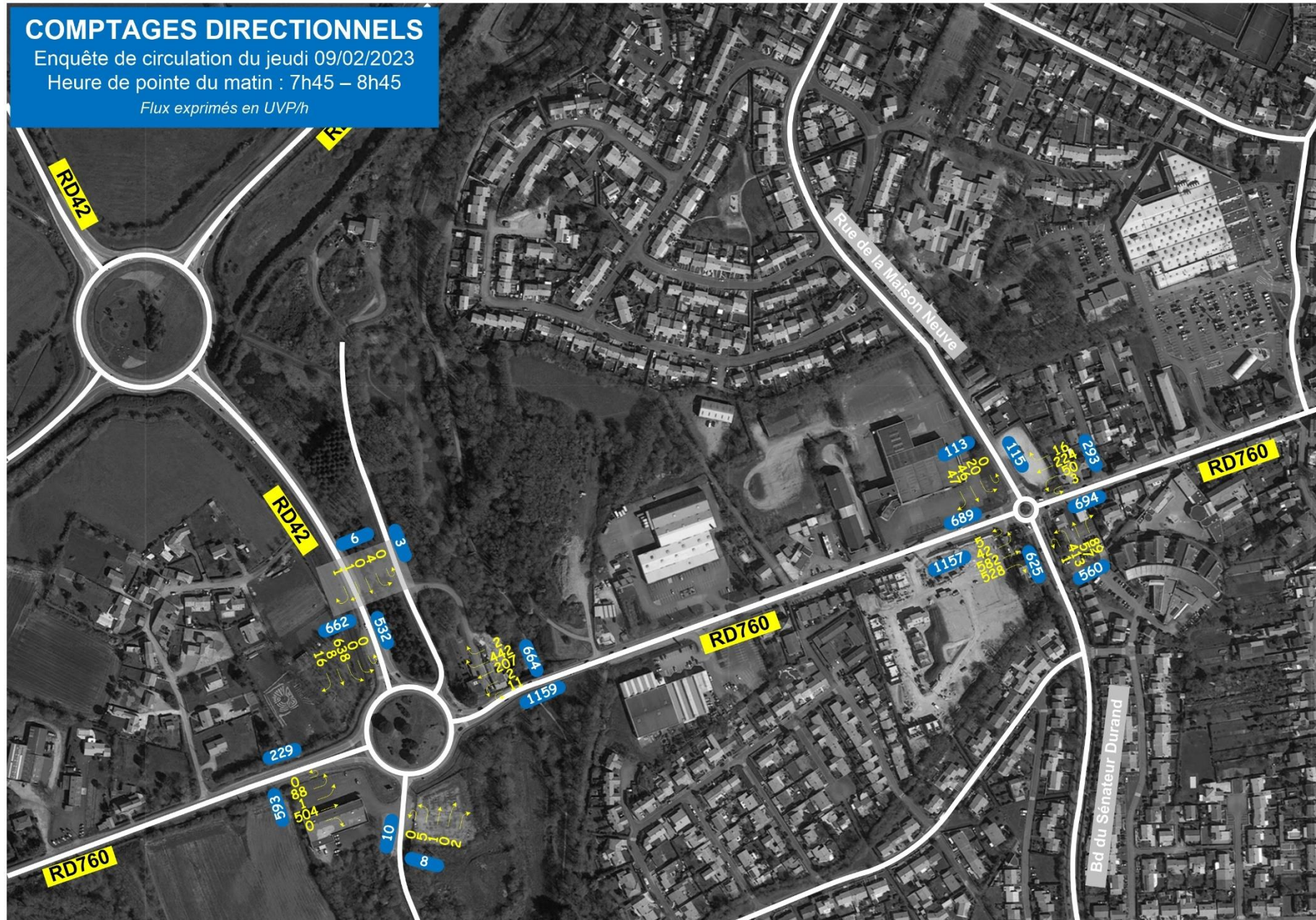
On constate également que les niveaux de trafic sont importants sur le Bd du Sénateur Durand notamment en raison des travaux en cours sur la rue Salengro.

A l'heure de pointe du soir, le sens de la pointe est clairement identifié avec environ 1.100 UVP/h sur la RD760 en provenance du centre-ville de la Roche-sur-Yon. La contre-pointe est quasi moitié moindre avec environ 700 UVP/h dans l'autre sens de circulation sur la RD760.

Ces données de comptage mettent en exergue une quasi parfaite pendularité du trafic entre le matin et le soir.

Le soir, les charges globales au droit des deux giratoires sont du même ordre de grandeur que celles déjà évoquée pour l'heure de pointe du matin.

La pendularité évoqué sur la RD760 est également constaté au regard des niveaux de trafic mesurés le soir sur la rue Salengro et le Bd du Sénateur Durand.

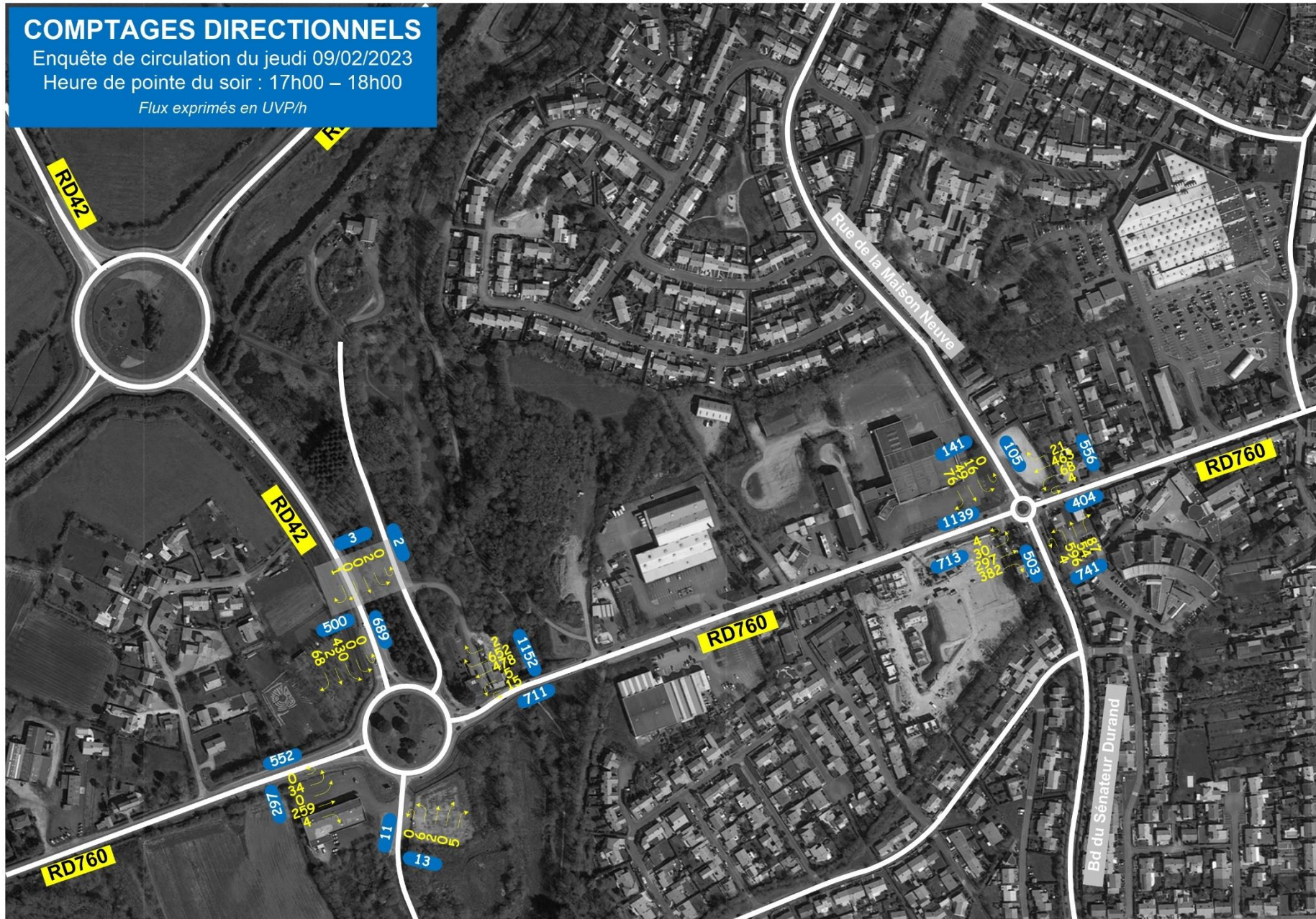


COMPTAGES DIRECTIONNELS

Enquête de circulation du jeudi 09/02/2023

Heure de pointe du soir : 17h00 – 18h00

Flux exprimés en UVP/h



3.4.3. Fonctionnement des carrefours

Le fonctionnement des 2 carrefours giratoires étudiés ici a été caractérisé de manière théorique en calculant les réserves de capacité moyennes en heures de pointe de chacune de leurs entrées et conformément aux règles de calculs recommandées par le CEREMA.

Par définition, une réserve de capacité correspond au pourcentage de trafic supplémentaire que chaque entrée caractérisée peut supporter avant d'arriver à saturation (0%).

Par convention, il ressort de ces calculs une échelle de niveau de service telle que définie ci-dessous :

- Réserve de capacité > 20% : entrée fluide,
- Réserve de capacité comprise entre 10% et 20% : entrée chargée,
- Réserve de capacité < 10% : entrée saturée.

Ce type de calcul permet ainsi de lisser les phénomènes d'hyperpointe et donne un résultat moyen sur l'ensemble de l'heure de pointe considérée pour chacun des carrefours et de manière indépendante.

Ainsi les tableaux suivants présentent les résultats obtenus en situation actuelle sur la base des flux relevés en février 2023.

Les détails des calculs sont présentés en annexe.

3.4.3.1. Giratoire de la Côte de Lumière

Le giratoire de la Côte de Lumière est globalement fluide aux heures de pointe du matin et du soir ce qui vient corroborer les observations faites sur site.

C1 - Giratoire de la Côte de Lumière			Situation actuelle (2023) % Réserves	
			HPM	HPS
Aménagement	D760 Est	1 file	62%	38%
rayon extérieur du giratoire : 43 m	Chem. de la Patience	1 file	99%	100%
rayon ilot : 34 m	D42	1 file	57%	58%
bande franchissable: 0 m	D760 Ouest	1 file	52%	79%
largeur d'anneau : 9 m	La Clerissière	1 file	99%	99%
Charge globale (UVP)			1933	1965

3.4.3.2. Giratoire Rte des Sables / rue de la Maison Neuve

Le giratoire à proximité du projet est lui aussi globalement fluide aux heures de pointe du matin et du soir ce qui vient corroborer les observations faites sur site.

C2 - Giratoire RD760 / rue de la Maison Neuve			Situation actuelle (2023) % Réserves	
			HPM	HPS
Aménagement	D760 Est	1 file	70%	34%
rayon extérieur du giratoire : 15 m	Rue de la Maison Neuve	1 file	87%	75%
rayon ilot : 5 m	D760 Ouest	1 file	24%	52%
bande franchissable: 3 m	Bd du Sénateur Durand	1 file	41%	43%
largeur d'anneau : 7 m	Charge globale (UVP)		2123	2156

4. ANALYSE D'IMPACT DU PROJET

La phase 2 de l'étude consiste à analyser l'impact prospectif du projet sur les déplacements à terme.

Pour ce faire et plus particulièrement concernant les déplacements en véhicules particuliers le BET suit la méthodologie définie ci-après :

- Description du projet,
- Estimation des flux générés par le projet aux heures de pointe,
- Etablissement des cartes de flux prévisionnels aux heures de pointe, AVEC et SANS le projet.
- Evaluation des effets du projet sans mesures compensatoires,
- Préconisation d'aménagements et/ou simples mesures,
- Extrapolation des trafics moyens journaliers prévisionnels.

4.1. DESCRIPTION DU PROJET

Le projet étudié ici porté par le Groupe REALITES regroupe 258 logements dont 25% de logements sociaux ainsi qu'une résidence seniors de 105 logements tels que présentés sur le plan masse ci-contre.



Plan masse du projet étudié

Le nombre de places de stationnement requis par le PLU en l'occurrence 291,2 est respecté avec au total 293 places proposés.

Les accès envisagés sont doublés avec :

- Un accès double sens et tous mouvements possibles sur la rue de la Maison Neuve,
- Un accès double sens mais en TàD exclusif sur la Rte des Sables.

4.2. FLUX GENERES PAR LE PROJET

L'évaluation des flux générés par l'ensemble du projet d'ici la livraison complète de ce dernier dépend d'un certain nombre d'hypothèses détaillées ci-dessous :

- Nombre d'habitant moyen par logement :
 - ➔ 2,3 hab/lgt (source INSEE, cf. §.3.1) soit 594 nouveaux habitants,
 - ➔ soit 2,2 hab/lgt pour l'accession et 2,6 pour les logements sociaux.
- Part d'actifs occupés :
 - ➔ 42% (source INSEE, cf. §.3.1) soit 250 actifs se déplaçant aux heures de pointe.
- Part modale VP « depuis » la commune (source INSEE, cf. §.3.1) :
 - ➔ 77% pour les logements accession,
 - ➔ 70% pour les logements sociaux,
 - ➔ 90% pour la résidence seniors,
- Ratios d'ajustements pour les déplacements en VP (hypothèses standard CDVIA) :
 - ➔ 85 à 90% de taux de présence des actifs sur leur lieu de travail,
 - ➔ 1,10 personne par voiture pour les actifs,
 - ➔ 1,00 personne par voiture pour les seniors,
 - ➔ Coefficient d'étalement de la pointe horaire le matin :
 - ⇒ 55% des flux en émission,
 - ⇒ 10% des flux réception.
 - ➔ Coefficient d'étalement de la pointe horaire le soir :
 - ⇒ 15% des flux en émission,
 - ⇒ 50% des flux réception.

Ainsi les flux générés par l'ensemble du projet **aux heures de pointe** sont évalués à :

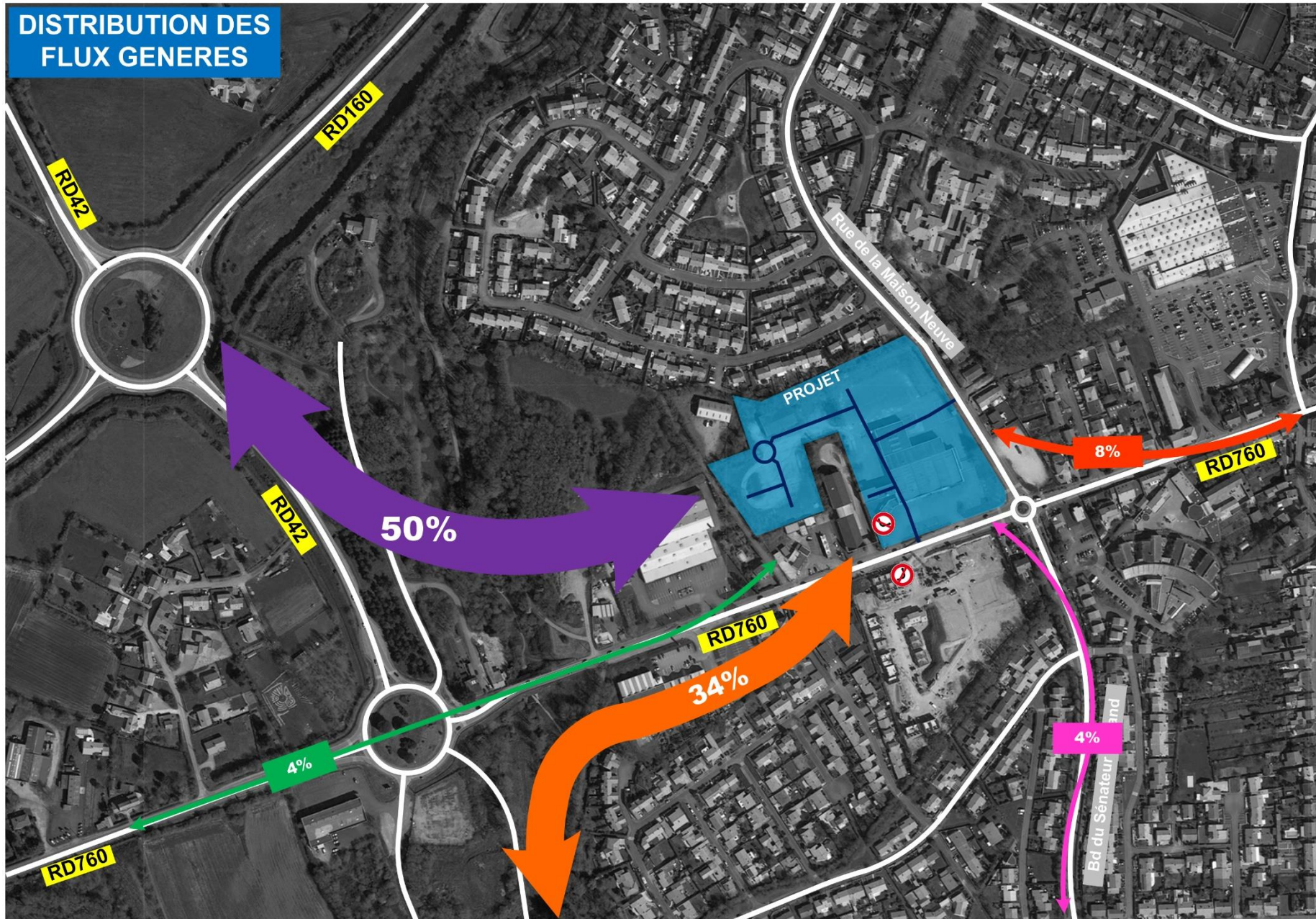
- 86 véhicules en émission le matin,
- 24 véhicules en réception le matin,
- 51 véhicules en émission le soir,
- 99 véhicules en réception le soir.

4.3. DISTRIBUTION DES FLUX GENERES

Les flux générés par le projet sont affectés sur le réseau viaire d'après la distribution présentée sur la planche ci-après.

Cette distribution a été évaluée en première approche à partir des données INSEE de mobilité qui définissent les déplacements depuis la commune de La Roche-sur-Yon suivant les modes.

On notera que la distribution des flux générés tient compte en finalité de l'ouverture du nouveau contournement sud, aujourd'hui en travaux.



4.4. FLUX PREVISIONNELS

Les flux prévisionnels sont évalués suivant 2 scénarios :

- 1) Scénario « au fil de l'eau » SANS le projet REALITES,
- 2) Scénario AVEC le projet REALITES.

4.4.1. Scénario SANS le projet

L'évolution des flux entre la situation actuelle en 2023 et la situation future au fil de l'eau est appréhendée avec les hypothèses suivantes :

- Pas d'évolution des parts modales et des pratiques de déplacements par rapport à 2023 (hypothèse péjorante),
- Finalisation de la livraison du projet de 113 logements situé de l'autre côté de la Rte des Sables face au projet REALITES (déjà livré à 50% environ aujourd'hui),
- Travaux rue Salengro terminés,
- Mise en service du contournement Sud de La Roche-sur-Yon.

Ces deux projets routiers vont considérablement modifier la structure des déplacements sur la Rte des Sables qui restera certes la pénétrante principale ouest de l'agglomération mais sera néanmoins délester du trafic de contournement qui pourra emprunter le nouvel ouvrage par le sud.

Le Bd du Sénateur Durand va pouvoir également retrouver un trafic plus apaisé car une partie du flux de contournement actuel transite par cette voie via un itinéraire alternatif à la rue Salengro aujourd'hui en travaux.

4.4.2. Scénario AVEC le projet

Les flux prévisionnels AVEC le projet REALITES sont la résultante :

- Des flux prévisionnels sans le projet évoqués ci-avant,
- Des flux générés par le projet (cf. §.4.2).

FLUX PREVISIONNELS SANS PROJET

Après mise en service contournement sud
Heure de pointe du matin

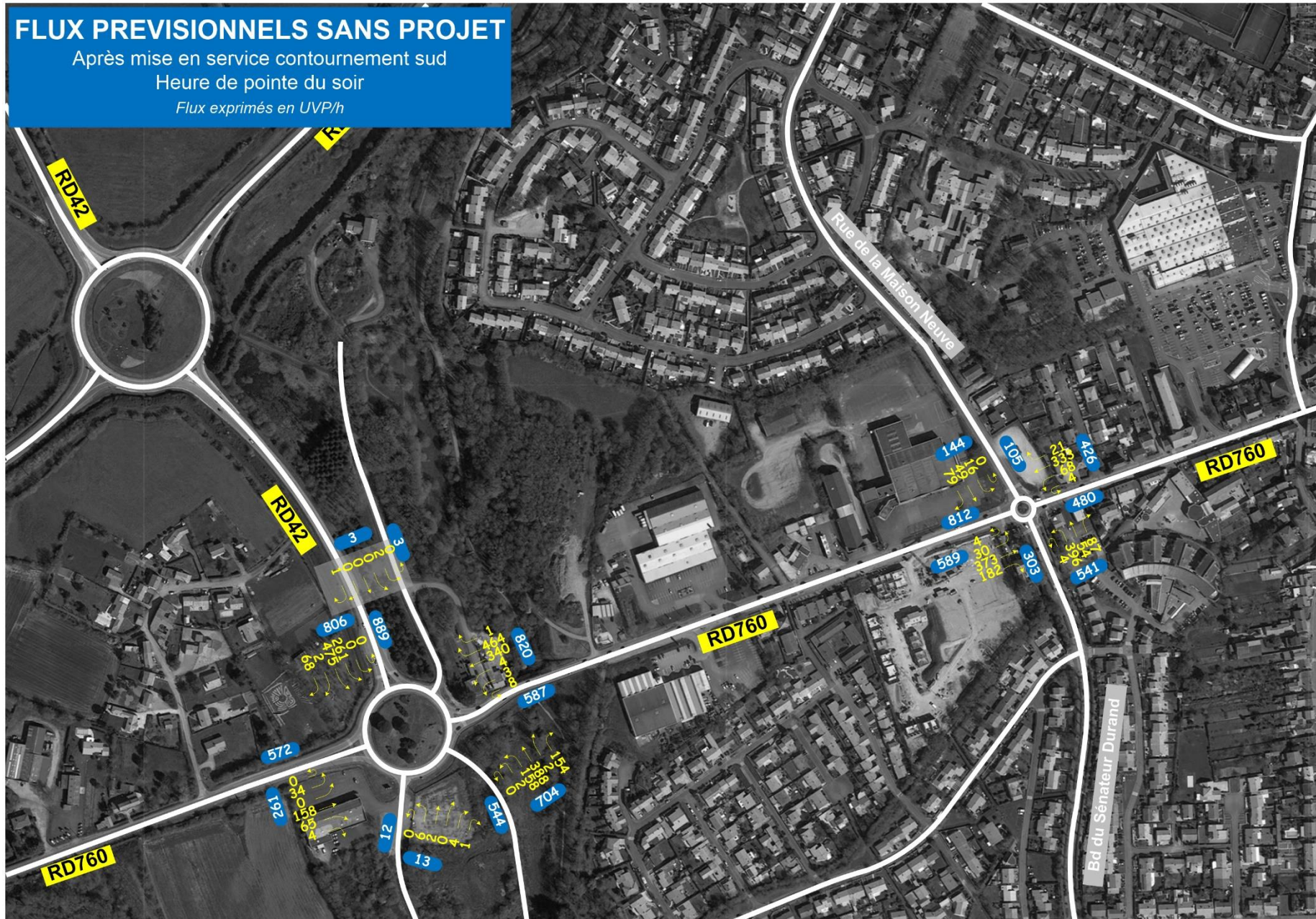
Flux exprimés en UVP/h



FLUX PREVISIONNELS SANS PROJET

Après mise en service contournement sud
Heure de pointe du soir

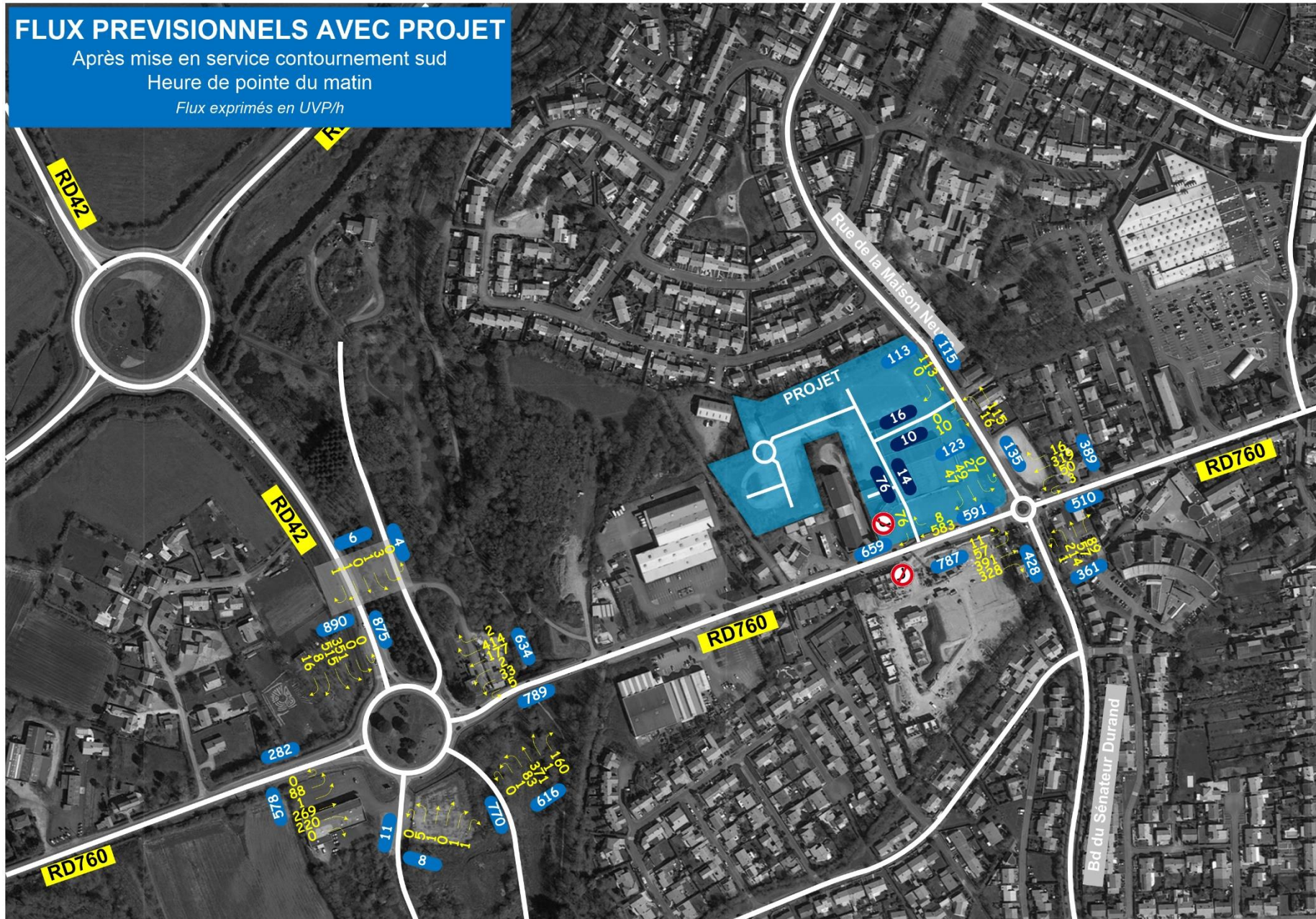
Flux exprimés en UVP/h



FLUX PREVISIONNELS AVEC PROJET

Après mise en service contournement sud
Heure de pointe du matin

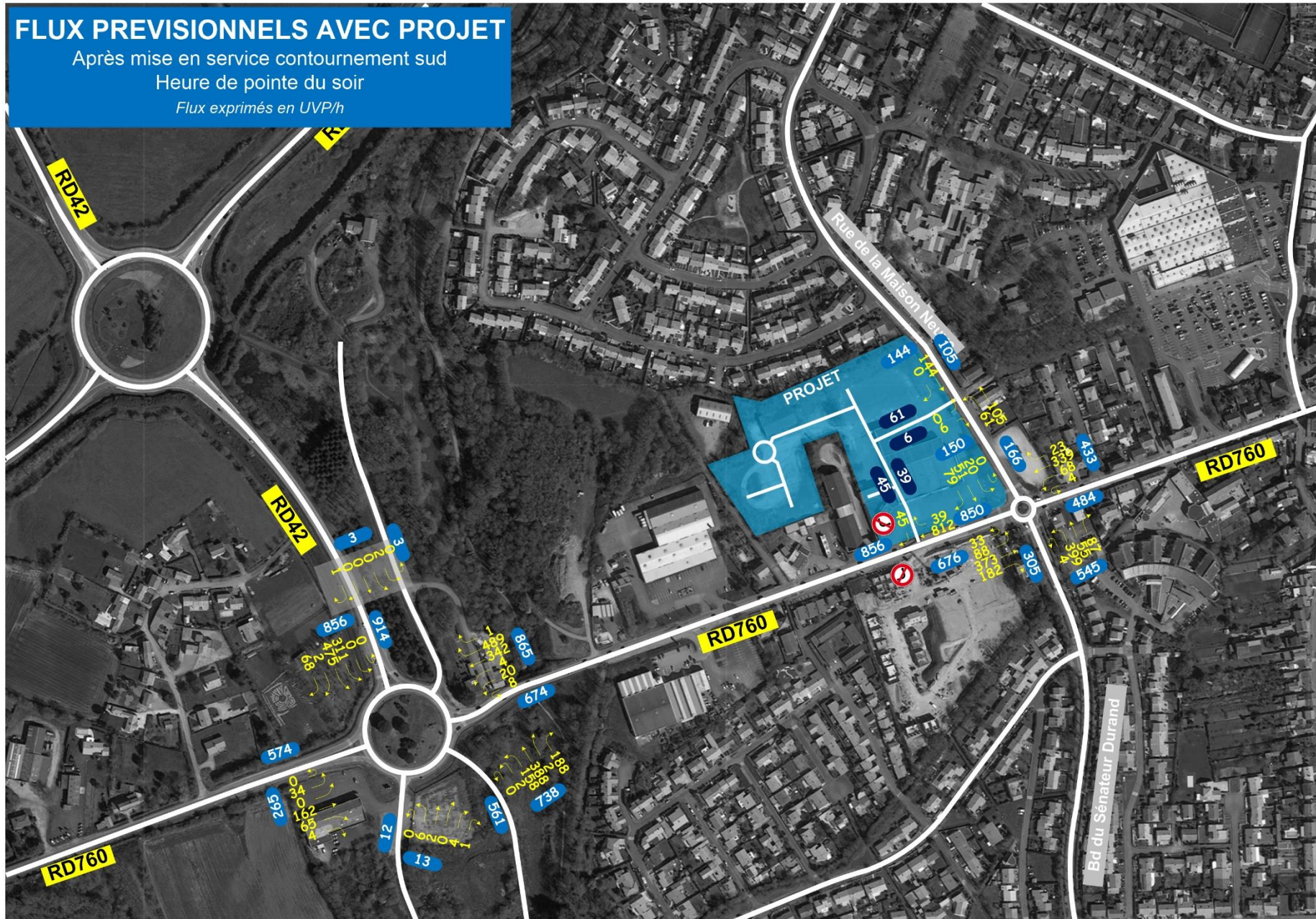
Flux exprimés en UVP/h



FLUX PREVISIONNELS AVEC PROJET

Après mise en service contournement sud
Heure de pointe du soir

Flux exprimés en UVP/h



4.5. EVALUATION DES EFFETS DU PROJET SANS MESURES COMPENSATOIRES

4.5.1. Effets sur les modes actifs

Même si les flux se déplaçant en modes actifs peuvent paraître marginaux en nombre vis-à-vis des flux VP générés par le projet en raison des parts modales usuelles, le projet étudié va générer des flux piétons et vélos pour rejoindre :

- le réseau pédestre et cyclable existant,
- le réseau de transports collectifs,
- les polarités socio-culturelles et autre équipements / commerces.

Les lignes de désirs présentées ci-contre résument cette nouvelle demande de déplacement pour laquelle le réseau pédestre ou cyclable n'est que partiellement aménagé aujourd'hui (cf. §.3.3).

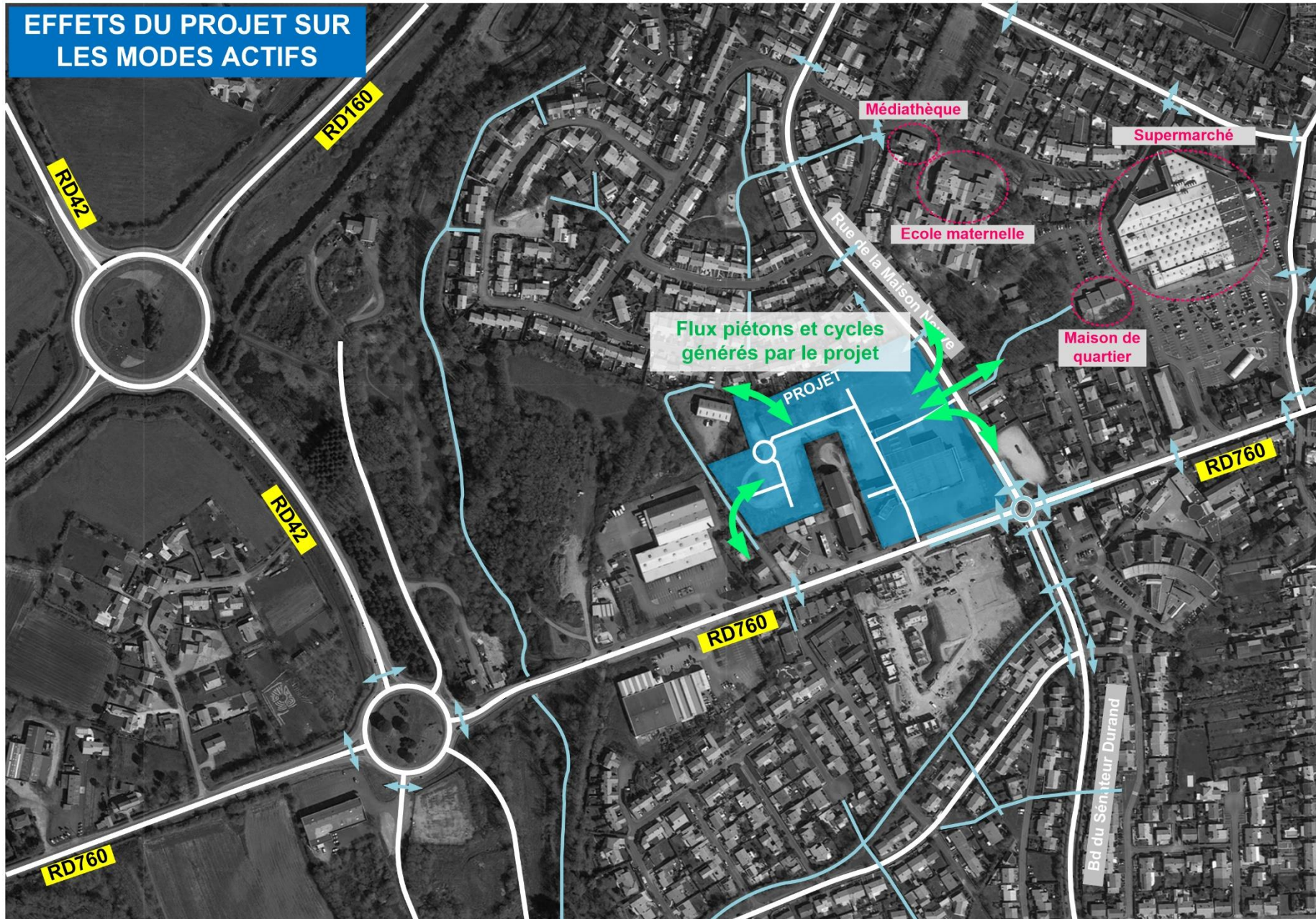
4.5.2. Effets sur les déplacements en véhicules particuliers

Le fonctionnement des 2 carrefours étudiés dans le diagnostic en situation actuelle a été vérifié de la même manière que précédemment (cf. §.3.4.3) pour la situation prévisionnelle avec et sans projet.

On rappelle ci-dessous et pour mémoire l'échelle de niveau de service correspondant aux réserves de capacité obtenues :

- Réserve de capacité > 20% : entrée fluide,
- Réserve de capacité comprise entre 10% et 20% : entrée chargée,
- Réserve de capacité < 10% : entrée saturée.

Les détails des calculs sont présentés en annexe.



4.5.2.1. Effets du projet sur le giratoire de la Côte de Lumière

Le giratoire de la Côte de Lumière est globalement fluide aux heures de pointe du matin et du soir en situation actuelle. En situation future que ce soit **AVEC ou SANS projet, la fluidité du giratoire n'est pas remise en question**. Néanmoins on notera que c'est dans la situation future SANS projet que les réserves de capacité se détériorent le plus par rapport à la situation actuelle notamment en raison de l'arrivée du contournement sud qui va avoir pour effet de recharger le giratoire de la Côte de Lumière.

C1 - Giratoire de la Côte de Lumière			Situation actuelle (2023) % Réserves		Situation au fil de l'eau SANS le projet % Réserves		Situation future AVEC le projet % Réserves	
			HPM	HPS	HPM	HPS	HPM	HPS
Aménagement	D760 Est	1 file	62%	38%	52%	28%	45%	24%
rayon extérieur du giratoire : 43 m	Chem. de la Patience	1 file	99%	100%	99%	99%	99%	99%
rayon ilot : 34 m	D42	1 file	57%	58%	40%	30%	37%	25%
bande franchissable: 0 m	D760 Ouest	1 file	52%	79%	47%	77%	45%	76%
largeur d'anneau : 9 m	La Clerissière	1 file	99%	99%	98%	98%	98%	95%
	contournement Sud	1 file			34%	40%	32%	33%
	Charge globale (UVP)		1933	1965	2635	2607	2732	2739

4.5.2.2. Effets du projet sur le giratoire Rte des Sables / rue de la Maison Neuve

Le giratoire à proximité du projet est lui aussi globalement fluide aux heures de pointe du matin et du soir en situation actuelle. En situation future que ce soit **AVEC ou SANS projet, la fluidité du giratoire n'est pas remise en question** car le carrefour se voit délester d'une partie de son trafic de transit dès la situation future SANS projet avec l'arrivée du contournement sud, les réserves de capacité sont en conséquence améliorées.

C2 - Giratoire RD760 / rue de la Maison Neuve			Situation actuelle (2023) % Réserves		Situation au fil de l'eau SANS le projet % Réserves		Situation future AVEC le projet % Réserves	
			HPM	HPS	HPM	HPS	HPM	HPS
Aménagement	D760 Est	1 file	70%	34%	68%	58%	67%	53%
rayon extérieur du giratoire : 15 m	Rue de la Maison Neuve	1 file	87%	75%	88%	82%	87%	80%
rayon ilot : 5 m	D760 Ouest	1 file	24%	52%	50%	60%	48%	54%
bande franchissable: 3 m	Bd du Sénateur Durand	1 file	41%	43%	69%	56%	68%	51%
largeur d'anneau : 7 m	Charge globale (UVP)		2123	2156	1626	1699	1660	1805

4.6. MESURES D'ACCOMPAGNEMENT AU PROJET

4.6.1. Mesures pour les modes actifs

Afin d'accompagner les effets du projet sur les modes actifs, il conviendrait de compléter l'offre pédestre et cyclable afin de raccorder le projet au réseau existant.

Rue de la Maison Neuve

Un prolongement des bandes cyclables actuelles pourrait être envisagé rue de la Maison Neuve jusqu'à l'intersection avec l'accès au projet sur cette même rue. Cette même intersection pourrait être traitée pour sécuriser les traversées piétonnes en lien avec les lignes de désirs pressenties au §.4.5.1 par l'intermédiaire d'un plateau traversant par exemple.

Route des Sables

Le nouvel accès donnant sur la Rte des Sables va générer une discontinuité piétonne longitudinal à l'axe principal, il conviendra de prévoir le marquage d'une traversée piétonne permettant aux piétons de franchir ce nouvel accès et assurer la continuité pédestre le long de la RD760.

Venelle entre la Route des Sables et la rue Louise Michel

Sur la partie Ouest du projet, une connexion à la venelle qui relie aujourd'hui la Route des Sables et la rue Louise Michel permettrait de relier le projet au maillage pédestre actuel. Ceci permettrait aux futurs résidents de se rendre à pied à la médiathèque ou à l'école maternelle en limitant au maximum les interactions avec les flux motorisés.

Dans le périmètre opérationnel du projet

Une zone 30 pourrait être envisagée afin de sécuriser l'ensemble des déplacements au sein du périmètre du projet. Cette disposition réglementaire convient de respecter certaines règles de conception rappelées en annexe, souvent confondus à tort avec une simple limitation de vitesse.

4.6.2. Mesures pour les déplacements en véhicules particuliers

Au regard des effets induits par le projet étudié sur les déplacements en véhicules particuliers et étant donné que ces derniers sont minimales (cf. §.4.5.0), **aucune mesure compensatoire ne semble nécessaire pour les deux giratoires étudiés** qui resteront fluides AVEC ou SANS le projet..

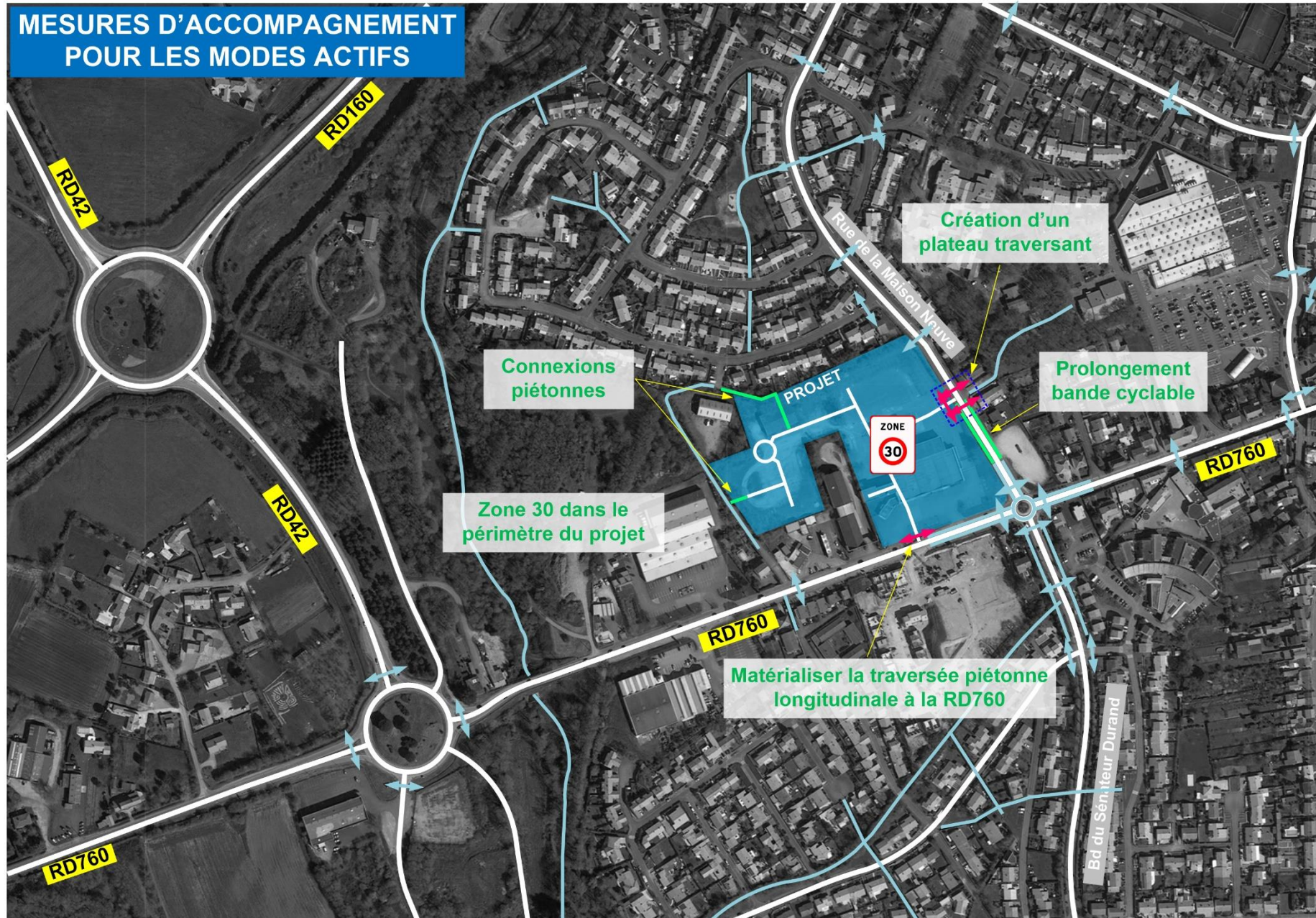
En revanche, et hormis l'éventualité de prévoir un plateau traversant rue de la Maison Neuve et une zone 30 au sein du périmètre du projet, il conviendrait de matérialiser convenablement le nouvel accès donnant sur la Rte des Sables avec une interdiction de TàG que ce soit pour entrer ou sortir du projet étudié.

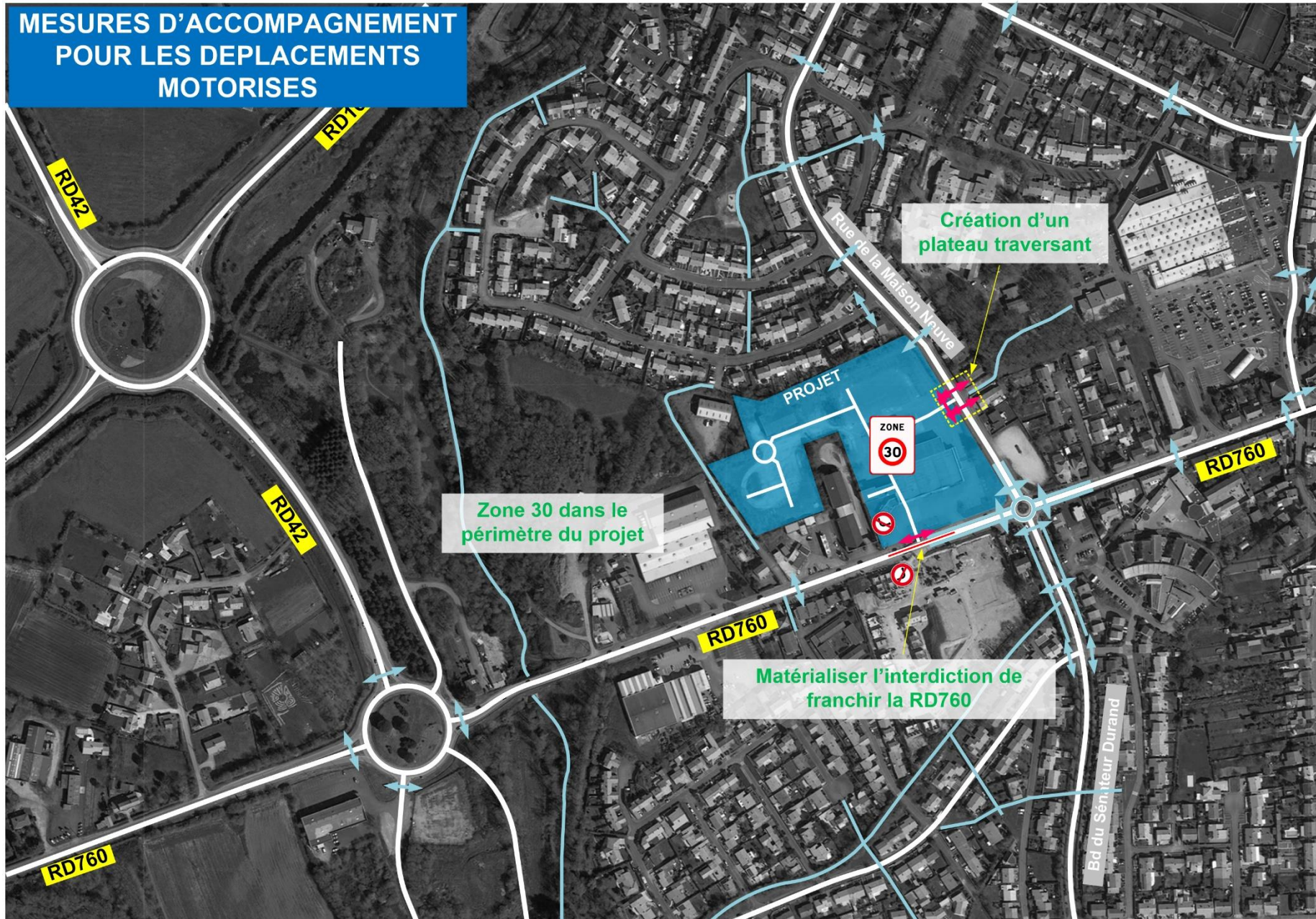
Une simple ligne blanche comporterait le risque de voir son franchissement par les résidents du projet générant ainsi des situations accidentogènes. Seul un dispositif physique pourrait rendre ces mouvements totalement impossibles, par exemple une bordure centrale séparatrice.



Exemple de bordure centrale séparatrice

MESURES D'ACCOMPAGNEMENT POUR LES MODES ACTIFS





5. ANNEXES

Nom du Carrefour :
Localisation :
Environnement :
Variante :
Date :

Giratoire de la Côte de Lumière
La Roche-sur-Yon
Péri Urbain

14/03/2023

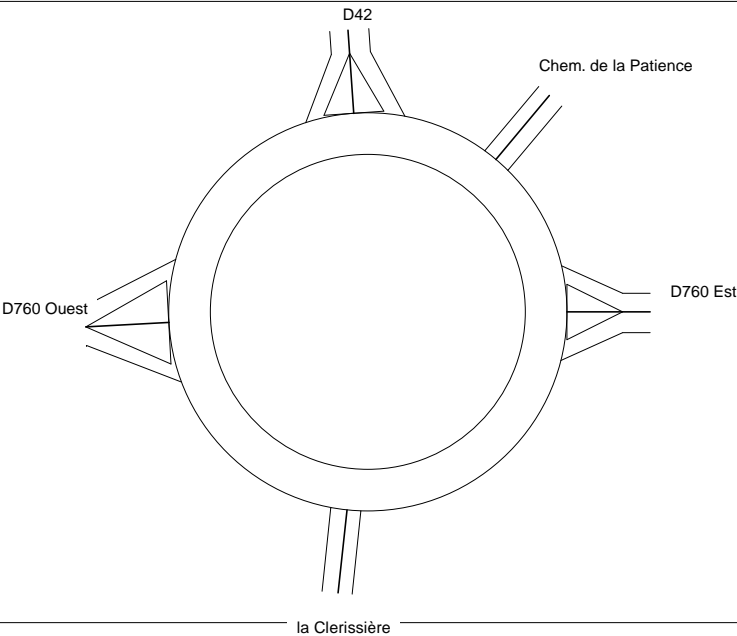
Anneau

Rayon de l'îlot infranchissable :
Largeur de l'anneau :ranchissable :
Rayon extérieur du giratoire :

34.00 m
9.00 m
43.00 m

Branches

Nom	Angle (degrés)	Rampe > 3%	Tourne à droite	Largeurs (en m)			
				Entrée		Îlot	Sortie
				à 4 m	à 15 m		
D760 Est	0			4.00		12.00	4.50
Chem. de la Patience	50			3.00		0.00	3.50
D42	94			4.00		13.00	4.50
D760 Ouest	183			4.00		18.00	4.50
la Clerissière	264			3.00		0.00	3.50



Remarques de conception

Un rayon d'îlot infranchissable supérieur à 25 m est très rarement justifié. Il peut être réduit au bénéfice de la sécurité.

Branche Chem. de la Patience
Un îlot plus large serait préférable pour les piétons.

Branche la Clerissière
Un îlot plus large serait préférable pour les piétons.

Période Situation actuelle 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	11	2	442	207	2	664
2	4	0	1	1	0	6
3	638	0	0	16	8	662
4	504	1	88	0	0	593
5	2	0	1	5	0	8
Total Sortant	1159	3	532	229	10	1933

Remarques sur la période

Néant

Résultats

	Réserve de Capacité		Longueur de Stockage		Temps d'Attente	
	en uvp/h	en %	moyenne	maximale	moyen	total
D760 Est	1085	62%	0vh	2vh	1s	0.1h
Chem. de la Patience	820	99%	0vh	2vh	2s	0.0h
D42	878	57%	0vh	3vh	1s	0.2h
D760 Ouest	655	52%	0vh	3vh	2s	0.4h
la Clerissière	605	99%	0vh	2vh	4s	0.0h

Conseils

Branche D760 Est
Une sortie à deux voies peut être envisagée. Attention aux traversées piétonnes.

Branche Chem. de la Patience

Branche D42

Branche D760 Ouest

Branche la Clerissière

Période Situation actuelle 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	15	2	652	478	5	1152
2	2	0	1	0	0	3
3	430	0	0	68	2	500
4	259	0	34	0	4	297
5	5	0	2	6	0	13
Total Sortant	711	2	689	552	11	1965

Remarques sur la période

Néant

Résultats

	Réserve de Capacité		Longueur de Stockage		Temps d'Attente	
	en uvp/h	en %	moyenne	maximale	moyen	total
D760 Est	698	38%	0vh	3vh	1s	0.4h
Chem. de la Patience	599	100%	0vh	2vh	4s	0.0h
D42	690	58%	0vh	3vh	2s	0.3h
D760 Ouest	1108	79%	0vh	2vh	1s	0.1h
la Clerissière	874	99%	0vh	2vh	2s	0.0h

Conseils

Branche D760 Est

Branche Chem. de la Patience

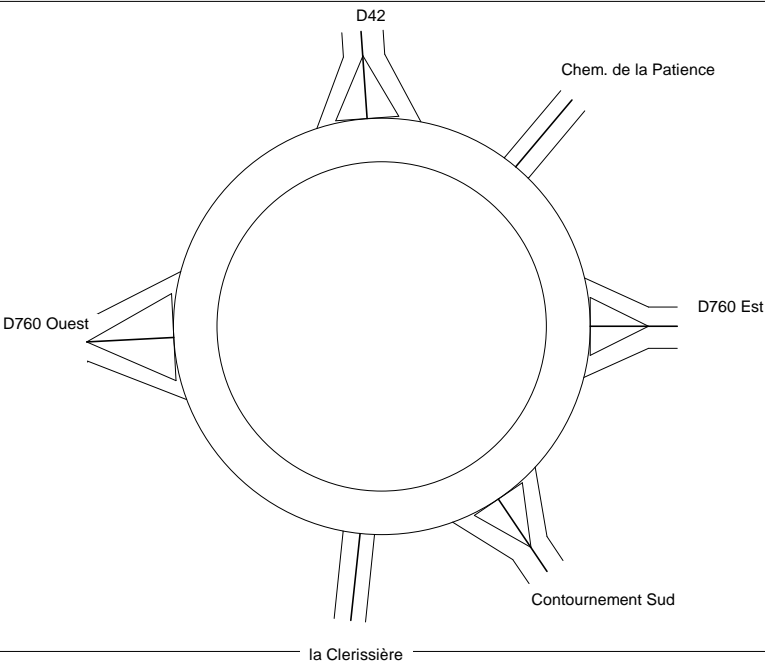
Branche D42

Branche D760 Ouest

Branche la Clerissière

Nom du Carrefour :	Giratoire de la Côte de Lumière
Localisation :	La Roche-sur-Yon
Environnement :	Péri Urbain
Variante :	
Date :	20/03/2023
Anneau	
Rayon de l'îlot infranchissable :	34.00 m
Largeur de l'anneau : franchissable :	9.00 m
Rayon extérieur du giratoire :	43.00 m

Branches								
Nom	Angle (degrés)	Rampe > 3%	Tourne à droite	Largeurs (en m)				
				Entrée		Ilôt	Sortie	
				à 4 m	à 15 m			
D760 Est	0			4.00		12.00	4.50	
Chem. de la Patience	50			3.00		0.00	3.50	
D42	94			4.00		13.00	4.50	
D760 Ouest	183			4.00		18.00	4.50	
la Clerissière	264			3.00		0.00	3.50	
Contournement Sud	304			4.00		12.00	4.50	



Remarques de conception

Un rayon d'îlot infranchissable supérieur à 25 m est très rarement justifié. Il peut être réduit au bénéfice de la sécurité.

Branches Chem. de la Patience
Un îlot plus large serait préférable pour les piétons.

Branches la Clerissière
Un îlot plus large serait préférable pour les piétons.

Période Fil de l'eau SANS projet HPM

Trafic Piétons

1	2	3	4	5	6
10	10	10	10	10	10

Trafic Véhicules en UVP

	1	2	3	4	5	6	Total Entrant
1	5	2	371	174	2	4	558
2	3	0	1	1	0	1	6
3	339	0	0	16	8	515	878
4	268	1	88	0	0	220	577
5	1	0	1	5	0	1	8
6	152	1	371	83	1	0	608
Total Sortant	768	4	832	279	11	741	2635

Remarques sur la période

Néant

Résultats

	Réserve de Capacité		Longueur de Stockage		Temps d'Attente	
	en uvp/h	en %	moyenne	maximale	moyen	total
D760 Est	596	52%	0vh	3vh	3s	0.4h
Chem. de la Patience	605	99%	0vh	2vh	4s	0.0h
D42	581	40%	1vh	4vh	2s	0.5h
D760 Ouest	509	47%	1vh	4vh	3s	0.5h
la Clerissière	460	98%	0vh	2vh	6s	0.0h
Contournement Sud	310	34%	1vh	5vh	6s	1.1h

Conseils

Branche D760 Est

Branche Chem. de la Patience

Branche D42

Branche D760 Ouest

Branche la Clerissière

Branche Contournement Sud

Période Fil de l'eau SANS projet HPS

Trafic Piétons

1	2	3	4	5	6
10	10	10	10	10	10

Trafic Véhicules en UVP

	1	2	3	4	5	6	Total Entrant
1	8	1	464	340	4	3	820
2	2	0	1	0	0	0	3
3	261	0	0	68	2	475	806
4	158	0	34	0	4	65	261
5	4	0	2	6	0	1	13
6	154	2	388	158	2	0	704
Total Sortant	587	3	889	572	12	544	2607

Remarques sur la période

Néant

Résultats

	Réserve de Capacité		Longueur de Stockage		Temps d'Attente	
	en uvp/h	en %	moyenne	maximale	moyen	total
D760 Est	320	28%	1vh	6vh	5s	1.2h
Chem. de la Patience	494	99%	0vh	2vh	5s	0.0h
D42	353	30%	1vh	5vh	5s	1.1h
D760 Ouest	889	77%	0vh	2vh	2s	0.1h
la Clerissière	652	98%	0vh	2vh	3s	0.0h
Contournement Sud	461	40%	1vh	4vh	4s	0.7h

Conseils

Branche D760 Est

Branche Chem. de la Patience

Branche D42

Branche D760 Ouest

Branche la Clerissière

Branche Contournement Sud

Période Situation future AVEC projet HPM

Trafic Piétons

1	2	3	4	5	6
10	10	10	10	10	0

Trafic Véhicules en UVP

	1	2	3	4	5	6	Total Entrant
1	5	2	414	177	2	33	633
2	3	0	1	1	0	1	6
3	351	0	0	16	8	515	890
4	269	1	88	0	0	220	578
5	1	0	1	5	0	1	8
6	160	1	371	83	1	0	616
Total Sortant	789	4	875	282	11	770	2731

Remarques sur la période

Néant

Résultats

	Réserve de Capacité		Longueur de Stockage		Temps d'Attente	
	en uvp/h	en %	moyenne	maximale	moyen	total
D760 Est	519	45%	1vh	4vh	3s	0.6h
Chem. de la Patience	569	99%	0vh	2vh	4s	0.0h
D42	530	37%	1vh	4vh	2s	0.6h
D760 Ouest	479	45%	1vh	4vh	4s	0.6h
la Clerissière	444	98%	0vh	2vh	6s	0.0h
Contournement Sud	293	32%	1vh	6vh	7s	1.2h

Conseils

Branche D760 Est

Branche Chem. de la Patience

Branche D42

Branche D760 Ouest

Branche la Clerissière

Branche Contournement Sud

Période Situation future AVEC projet HPS

Trafic Piétons

1	2	3	4	5	6
10	10	10	10	10	0

Trafic Véhicules en UVP

	1	2	3	4	5	6	Total Entrant
1	8	1	489	342	4	20	864
2	2	0	1	0	0	0	3
3	311	0	0	68	2	475	856
4	162	0	34	0	4	65	265
5	4	0	2	6	0	1	13
6	188	2	388	158	2	0	738
Total Sortant	675	3	914	574	12	561	2739

Remarques sur la période

Néant

Résultats

	Réserve de Capacité		Longueur de Stockage		Temps d'Attente	
	en uvp/h	en %	moyenne	maximale	moyen	total
D760 Est	268	24%	2vh	7vh	7s	1.6h
Chem. de la Patience	477	99%	0vh	2vh	5s	0.0h
D42	286	25%	1vh	6vh	6s	1.5h
D760 Ouest	837	76%	0vh	2vh	2s	0.1h
la Clerissière	616	98%	0vh	2vh	4s	0.0h
Contournement Sud	369	33%	1vh	5vh	5s	1.0h

Conseils

Branche D760 Est

Branche Chem. de la Patience

Branche D42

Branche D760 Ouest

Branche la Clerissière

Branche Contournement Sud

Nom du Carrefour :
Localisation :
Environnement :
Variante :
Date :

RD760 / rue de la Maison Neuve
La Roche-sur-Yon
Péri Urbain

20/03/2023

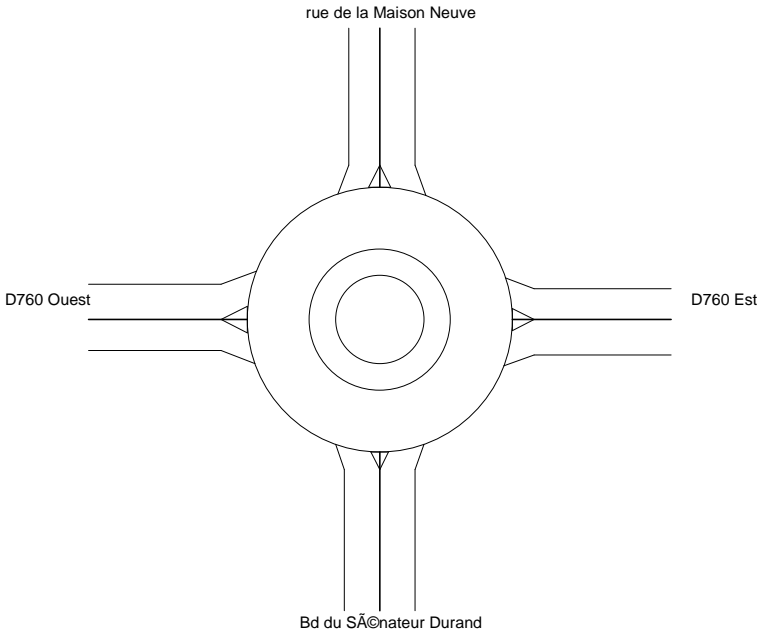
Anneau

Rayon de l'îlot infranchissable :
Largeur de la bande franchissable :
Largeur de l'anneau :
Rayon extérieur du giratoire :

5.00 m
3.00 m
7.00 m
15.00 m

Branches

Nom	Angle (degrés)	Rampe > 3%	Tourne à droite	Largeurs (en m)			
				Entrée		Îlot	Sortie
				à 4 m	à 15 m		
D760 Est	0			3.50		2.50	4.00
rue de la Maison Neuve	90			3.50		2.50	4.00
D760 Ouest	180			3.50		3.00	4.00
Bd du SÃ©nateur Durand	270			4.00		2.00	4.00



Remarques de conception

Néant

Période Situation actuelle HPM

Trafic Piétons

1	2	3	4
10	10	10	10

Trafic Véhicules en UVP

	1	2	3	4	Total Entrant
1	3	16	224	50	293
2	20	0	47	46	113
3	582	42	5	528	1157
4	89	57	413	1	560
Total Sortant	694	115	689	625	2123

Remarques sur la période

Néant

Résultats

	Réserve de Capacité		Longueur de Stockage		Temps d'Attente	
	en uvp/h	en %	moyenne	maximale	moyen	total
D760 Est	687	70%	0vh	3vh	3s	0.2h
rue de la Maison Neuve	756	87%	0vh	2vh	2s	0.1h
D760 Ouest	359	24%	1vh	6vh	4s	1.2h
Bd du SÃ©nateur Durand	383	41%	1vh	4vh	5s	0.8h

Conseils

Branche D760 Est

Branche rue de la Maison Neuve

Branche D760 Ouest

Branche Bd du SÃ©nateur Durand

Période Situation actuelle HPS

Trafic Piétons

1	2	3	4
10	10	10	10

Trafic Véhicules en UVP

	1	2	3	4	Total Entrant
1	4	21	463	68	556
2	16	0	76	49	141
3	297	30	4	382	713
4	87	54	596	4	741
Total Sortant	404	105	1139	503	2151

Remarques sur la période

Néant

Résultats

	Réserve de Capacité		Longueur de Stockage		Temps d'Attente	
	en uvp/h	en %	moyenne	maximale	moyen	total
D760 Est	285	34%	1vh	5vh	7s	1.2h
rue de la Maison Neuve	426	75%	0vh	3vh	6s	0.2h
D760 Ouest	767	52%	0vh	3vh	1s	0.3h
Bd du SÃ©nateur Durand	560	43%	1vh	4vh	3s	0.5h

Conseils

Branche D760 Est

Branche rue de la Maison Neuve

Branche D760 Ouest
Une sortie à deux voies peut être envisagée. Attention aux traversées piétonnes.

Branche Bd du SÃ©nateur Durand

Période Fil de l'eau SANS projet HPM

Trafic Piétons

1	2	3	4
10	10	10	10

Trafic Véhicules en UVP

	1	2	3	4	Total Entrant
1	3	16	318	50	387
2	20	0	47	46	113
3	391	42	5	328	766
4	89	57	213	1	360
Total Sortant	503	115	583	425	1626

Remarques sur la période

Néant

Résultats

	Réserve de Capacité		Longueur de Stockage		Temps d'Attente	
	en uvp/h	en %	moyenne	maximale	moyen	total
D760 Est	833	68%	0vh	3vh	2s	0.2h
rue de la Maison Neuve	850	88%	0vh	2vh	2s	0.1h
D760 Ouest	751	50%	0vh	3vh	1s	0.3h
Bd du SÃ©nateur Durand	806	69%	0vh	3vh	2s	0.2h

Conseils

Branche D760 Est

Branche rue de la Maison Neuve

Branche D760 Ouest

Branche Bd du SÃ©nateur Durand

Période Fil de l'eau SANS projet HPS

Trafic Piétons

1	2	3	4
10	10	10	10

Trafic Véhicules en UVP

	1	2	3	4	Total Entrant
1	4	21	333	68	426
2	16	0	79	49	144
3	373	30	4	182	589
4	87	54	396	4	541
Total Sortant	480	105	812	303	1700

Remarques sur la période

Néant

Résultats

	Réserve de Capacité		Longueur de Stockage		Temps d'Attente	
	en uvp/h	en %	moyenne	maximale	moyen	total
D760 Est	597	58%	0vh	3vh	3s	0.4h
rue de la Maison Neuve	636	82%	0vh	2vh	3s	0.1h
D760 Ouest	892	60%	0vh	3vh	1s	0.2h
Bd du SÃ©nateur Durand	679	56%	0vh	3vh	2s	0.3h

Conseils

Branche D760 Est

Branche rue de la Maison Neuve

Branche D760 Ouest

Branche Bd du SÃ©nateur Durand

Période Situation future AVEC projet HPM

Trafic Piétons

1	2	3	4
10	10	10	10

Trafic Véhicules en UVP

	1	2	3	4	Total Entrant
1	3	16	319	50	388
2	27	0	47	49	123
3	391	57	11	328	787
4	89	57	214	1	361
Total Sortant	510	130	591	428	1659

Remarques sur la période

Néant

Résultats

	Réserve de Capacité		Longueur de Stockage		Temps d'Attente	
	en uvp/h	en %	moyenne	maximale	moyen	total
D760 Est	804	67%	0vh	3vh	2s	0.2h
rue de la Maison Neuve	831	87%	0vh	2vh	2s	0.1h
D760 Ouest	713	48%	0vh	3vh	2s	0.4h
Bd du SÃ©nateur Durand	771	68%	0vh	3vh	2s	0.2h

Conseils

Branche D760 Est

Branche rue de la Maison Neuve

Branche D760 Ouest

Branche Bd du SÃ©nateur Durand

Période Situation future AVEC projet HPS

Trafic Piétons

1	2	3	4
10	10	10	10

Trafic Véhicules en UVP

	1	2	3	4	Total Entrant
1	4	23	339	68	434
2	20	0	79	51	150
3	373	88	33	182	676
4	87	55	399	4	545
Total Sortant	484	166	850	305	1805

Remarques sur la période

Néant

Résultats

	Réserve de Capacité		Longueur de Stockage		Temps d'Attente	
	en uvp/h	en %	moyenne	maximale	moyen	total
D760 Est	498	53%	0vh	3vh	4s	0.5h
rue de la Maison Neuve	593	80%	0vh	2vh	4s	0.2h
D760 Ouest	795	54%	0vh	3vh	1s	0.3h
Bd du SÃ©nateur Durand	568	51%	0vh	3vh	3s	0.4h

Conseils

Branche D760 Est

Branche rue de la Maison Neuve

Branche D760 Ouest

Branche Bd du SÃ©nateur Durand

Lieu de pose

Ville La Roche-sur-Yon

Route ou Rue Rte des Sables (RD760)

Sens 1 Direction Ouest

Sens 2 Direction Est

Entre ...

et ...

Vitesse autorisée Sens 1

Vitesse autorisée Sens 2

Coordonnées GPS 46.66380 -1.45510

Coordonnées Lambert 93

Remarques

Résultats

	Sens 1				Sens 2			
	TV	VL	PL	2R	TV	VL	PL	2R
Total campagne (7 jours)	54 550	52 700	1 400	470	55 000	53 200	1 450	360
Trafic Moyen/ Jour ouvrés (TMJO)	8 800	8 450	250	70	8 750	8 450	300	50
Trafic Moyen / Jour (TMJ)	7 800	7 550	200	70	7 850	7 600	200	50
Vitesse Médiane (V50)	-	-	-	-	-	-	-	-
Vitesse 85% (V85)	-	-	-	-	-	-	-	-
Vitesse Moyenne (Vmoy)	-	-	-	-	-	-	-	-

Références

Numéro d'affaire 8847

Client REALITES

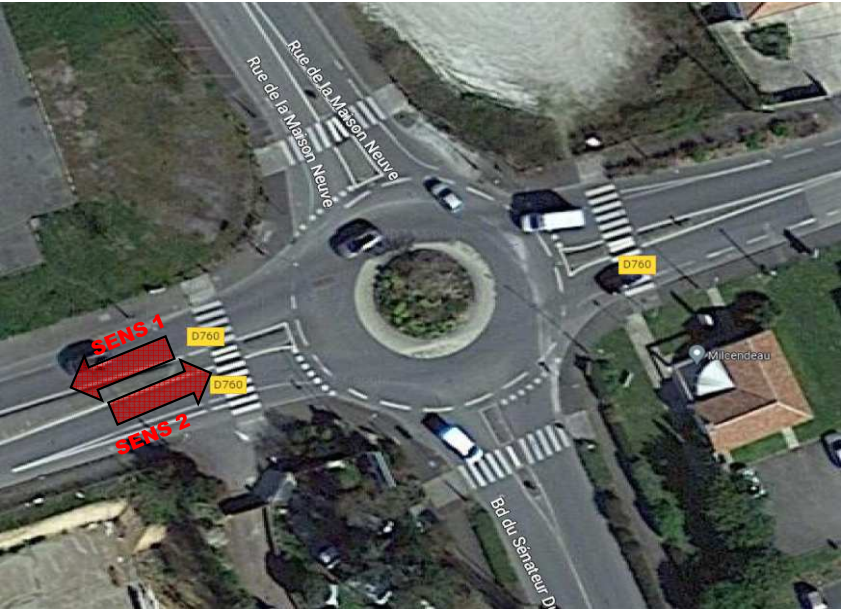
Enquêtes réalisées par CDVIA

Pose du matériel 02/03/23

Début d'analyse 03/02/23

Fin d'analyse 09/02/23

Plan de localisation



Photo(s) du matériel posé



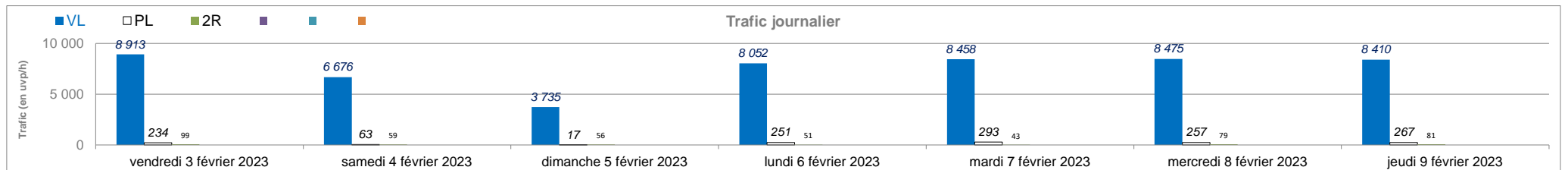
SYNTHESE DES DONNEES

HPM 8 h 9 h HPS 17 h 18 h diurne 6 h 22 h nocturne 22 h 6 h

	TRAFIC MOYEN															
	TV				VL				PL				2R			
	J	%TMJ	JO	%TMJO	J	%TMJ	JO	%TMJO	J	%TMJ	JO	%TMJO	J	%TMJ	JO	%TMJO
diurne	7 500	96%	8 500	97%	7 225	96%	8 175	97%	189	96%	250	97%	65	97%	68	97%
nocturne	300	4%	250	3%	284	4%	265	3%	7	4%	8	3%	2	3%	2	3%
HPM	506	6%	647	7%	486	6%	620	7%	19	10%	25	10%	1	2%	2	3%
HPS	930	12%	1125	13%	906	12%	1095	13%	13	7%	18	7%	11	16%	12	17%

RECAPITULATIF DES FLUX ET VITESSES

TV		Trafic journalier																							Diurne	Nocturne	Journée
Jour/Heure	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23			
vendredi 3 février 2023	23	14	9	10	62	46	139	516	648	451	432	520	738	577	584	563	885	1 047	849	548	241	145	109	90	8 883	385	9 246
samedi 4 février 2023	63	36	30	9	22	26	55	82	220	351	477	589	581	493	496	556	546	567	562	449	174	146	150	118	6 344	477	6 798
dimanche 5 février 2023	79	62	29	11	15	13	25	38	86	169	271	408	385	233	305	280	273	317	337	211	131	69	34	27	3 538	201	3 808
lundi 6 février 2023	7	5	3	14	53	58	151	530	658	406	393	460	604	488	466	508	743	1 151	853	408	195	123	52	25	8 137	216	8 354
mardi 7 février 2023	9	3	9	12	50	56	144	503	660	402	437	462	621	520	481	527	854	1 172	868	496	226	140	83	59	8 513	287	8 794
mercredi 8 février 2023	10	5	7	10	59	54	136	484	612	436	427	544	751	506	523	569	766	1 113	863	461	226	114	88	47	8 531	301	8 811
jeudi 9 février 2023	15	9	10	13	64	55	135	527	656	419	417	483	626	517	476	534	783	1 142	830	487	219	156	107	78	8 407	185	8 758
Trafic moyen TLJ	29	19	14	11	46	44	112	383	506	376	408	495	615	476	476	505	693	930	737	437	202	128	89	63	7 479	293	7 796
Trafic moyen JO	13	7	8	12	58	54	141	512	647	423	421	494	668	522	506	540	806	1 125	853	480	221	136	88	60	8 494	275	8 793



VL	Jour/Heure	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	Diurne	Nocturne	Journée
	vendredi 3 février 2023	23	14	8	10	54	44	123	485	622	420	410	502	716	562	562	543	862	1 013	830	540	233	144	107	86	8 567	372	8 913
	samedi 4 février 2023	61	34	28	9	21	26	50	77	212	348	463	577	571	486	486	548	541	558	555	445	171	145	148	116	6 233	470	6 676
	dimanche 5 février 2023	78	62	28	11	14	13	25	37	86	169	263	394	376	228	297	277	269	309	333	209	130	66	34	27	3 468	193	3 735
	lundi 6 février 2023	7	5	3	12	50	55	135	510	632	379	369	442	588	470	446	489	715	1 119	842	400	190	119	50	25	7 845	207	8 052
	mardi 7 février 2023	8	2	9	12	49	52	129	487	635	371	389	427	608	497	460	500	828	1 148	859	492	222	135	81	58	8 187	272	8 458
	mercredi 8 février 2023	10	5	6	9	55	48	124	469	589	409	386	516	725	485	498	550	748	1 083	841	452	225	108	87	47	8 208	289	8 475
	jeudi 9 février 2023	15	8	9	11	62	50	121	504	624	391	389	464	602	495	449	516	756	1 111	807	474	217	150	107	78	8 070	185	8 410
	Trafic moyen TLJ	29	19	13	11	44	41	101	367	486	355	381	475	598	460	457	489	674	906	724	430	198	124	88	62	7 225	284	7 531
	Trafic moyen JO	13	7	7	11	54	50	126	491	620	394	389	470	648	502	483	520	782	1 095	836	472	217	131	86	59	8 175	265	8 462

PL	Jour/Heure	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	Diurne	Nocturne	Journée
	vendredi 3 février 2023	0	0	1	0	6	2	15	23	21	27	21	18	15	9	17	12	14	16	10	2	3	0	1	1	223	7	234
	samedi 4 février 2023	0	2	2	0	1	0	4	5	8	3	3	6	6	4	4	4	1	2	4	1	1	0	1	1	56	4	63
	dimanche 5 février 2023	1	0	0	0	1	0	0	0	0	0	3	2	0	1	1	1	2	1	1	1	1	1	0	0	15	7	17
	lundi 6 février 2023	0	0	0	2	2	3	15	15	23	27	23	17	14	16	18	19	23	20	8	3	2	0	1	0	243	8	251
	mardi 7 février 2023	1	1	0	0	1	4	15	13	25	31	48	33	11	19	15	26	20	18	5	3	2	0	2	0	284	12	293
	mercredi 8 février 2023	0	0	1	0	3	6	12	10	22	26	36	23	18	20	18	15	13	18	11	2	1	1	1	0	246	12	257
	jeudi 9 février 2023	0	1	1	2	2	5	13	20	32	26	25	17	15	20	21	8	21	19	11	6	1	1	0	0	256	0	267
	Trafic moyen TLJ	0	1	1	1	2	3	11	12	19	20	23	17	11	13	13	12	13	13	7	3	2	0	1	0	189	7	197
	Trafic moyen JO	0	0	1	1	3	4	14	16	25	27	31	22	15	17	18	16	18	18	9	3	2	0	1	0	250	8	260

2R	Jour/Heure	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	Diurne	Nocturne	Journée
	vendredi 3 février 2023	0	0	0	0	2	0	1	8	5	4	1	0	7	6	5	8	9	18	9	6	5	1	1	3	93	6	99
	samedi 4 février 2023	2	0	0	0	0	0	1	0	0	0	11	6	4	3	6	4	4	7	3	3	2	1	1	1	55	3	59
	dimanche 5 février 2023	0	0	1	0	0	0	0	1	0	0	5	12	9	4	7	2	2	7	3	1	0	2	0	0	55	1	56
	lundi 6 février 2023	0	0	0	0	1	0	1	5	3	0	1	1	2	2	2	0	5	12	3	5	3	4	1	0	49	1	51
	mardi 7 février 2023	0	0	0	0	0	0	0	3	0	0	0	2	2	4	6	1	6	6	4	1	2	5	0	1	42	3	43
	mercredi 8 février 2023	0	0	0	1	1	0	0	5	1	1	5	5	8	1	7	4	5	12	11	7	0	5	0	0	77	0	79
	jeudi 9 février 2023	0	0	0	0	0	0	1	3	0	2	3	2	9	2	6	10	6	12	12	7	1	5	0	0	81	0	81
	Trafic moyen TLJ	0	0	0	0	1	0	1	4	1	1	4	4	6	3	6	4	5	11	6	4	2	3	0	1	65	2	67
	Trafic moyen JO	0	0	0	0	1	0	1	5	2	1	2	2	6	3	5	5	6	12	8	5	2	4	0	1	68	2	71

SYNTHESE DES DONNEES

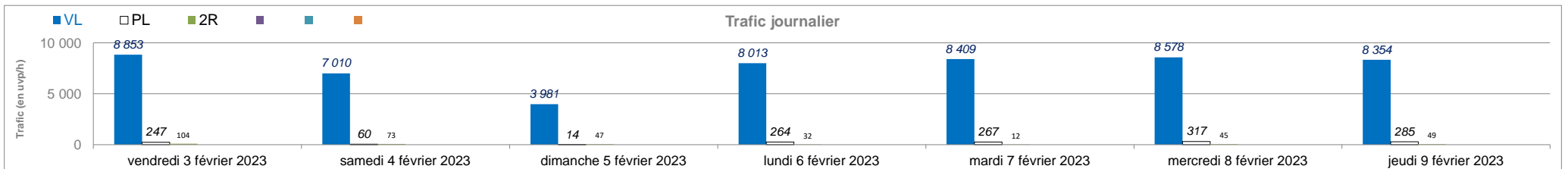
HPM	8 h	9 h	HPS	17 h	18 h	diurne	6 h	22 h	nocturne	22 h	6 h
-----	-----	-----	-----	------	------	--------	-----	------	----------	------	-----

	TRAFFIC MOYEN															
	TV				VL				PL				2R			
	J	%TMJ	JO	%TMJO	J	%TMJ	JO	%TMJO	J	%TMJ	JO	%TMJO	J	%TMJ	JO	%TMJO
diurne	7 550	97%	8 500	97%	7 325	97%	8 195	97%	200	97%	267	97%	50	97%	47	97%
nocturne	250	3%	250	3%	253	3%	229	3%	6	3%	7	3%	1	3%	1	3%
HPM	813	10%	1058	12%	789	10%	1026	12%	22	10%	28	10%	3	5%	4	8%
HPS	668	9%	730	8%	652	9%	712	8%	9	4%	11	4%	7	14%	6	13%

RECAPITULATIF DES FLUX ET VITESSES

TV

Jour/Heure	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	Diurne	Nocturne	Journée
vendredi 3 février 2023	18	14	10	14	40	70	128	767	993	673	479	502	592	614	521	562	830	706	640	432	253	145	117	84	8 837	388	9 204
samedi 4 février 2023	56	28	24	15	34	30	59	107	317	499	591	559	534	478	531	563	615	665	537	405	196	109	80	111	6 765	443	7 143
dimanche 5 février 2023	101	68	37	14	14	18	35	58	84	197	297	371	373	208	220	280	304	361	392	288	175	73	51	23	3 716	192	4 042
lundi 6 février 2023	13	5	4	9	31	56	134	716	1 069	629	477	430	513	582	468	479	654	714	631	348	174	100	47	26	8 118	191	8 309
mardi 7 février 2023	7	3	6	13	27	62	119	742	1 129	623	475	492	480	707	512	512	623	705	674	393	184	108	64	28	8 478	230	8 688
mercredi 8 février 2023	17	7	6	13	32	63	130	694	1 011	573	531	562	531	601	581	614	673	808	675	396	203	117	61	41	8 700	246	8 940
jeudi 9 février 2023	19	3	4	9	31	78	126	749	1 089	637	535	438	482	564	490	536	696	717	623	364	235	128	88	47	8 409	135	8 688
Trafic moyen TLJ	33	18	13	12	30	54	104	548	813	547	484	479	501	536	475	507	628	668	596	375	203	111	73	51	7 575	261	7 859
Trafic moyen JO	15	6	6	12	32	66	127	734	1 058	627	499	485	520	614	514	541	695	730	649	387	210	120	75	45	8 508	238	8 766

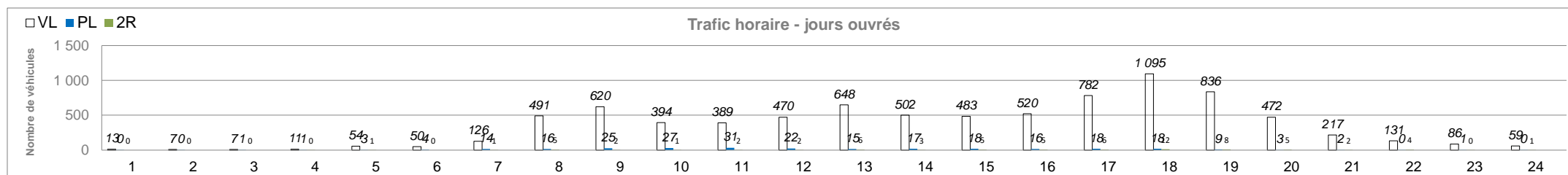


VL	Jour/Heure	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	Diurne	Nocturne	Journée
	vendredi 3 février 2023	18	13	10	12	35	66	122	727	952	635	452	476	570	597	506	545	798	687	628	424	246	138	116	80	8 503	375	8 853
	samedi 4 février 2023	53	28	24	14	31	29	55	104	308	490	580	552	526	470	521	556	598	651	530	400	193	107	79	111	6 641	442	7 010
	dimanche 5 février 2023	101	68	37	14	14	18	34	58	84	197	289	360	372	207	218	269	297	352	388	286	173	72	51	22	3 656	182	3 981
	lundi 6 février 2023	13	5	4	8	28	51	128	682	1 044	609	465	405	494	558	447	435	634	701	619	343	172	96	46	26	7 832	182	8 013
	mardi 7 février 2023	6	3	6	10	26	59	111	714	1 096	600	455	479	463	690	494	482	595	690	668	387	180	105	63	27	8 209	219	8 409
	mercredi 8 février 2023	17	7	5	10	29	61	127	664	985	546	506	524	504	565	559	594	620	789	663	390	201	112	60	40	8 349	236	8 578
	jeudi 9 février 2023	19	3	4	7	28	75	118	717	1 053	599	504	408	463	551	464	519	668	695	610	358	232	124	88	47	8 083	135	8 354
Trafic moyen TLJ		32	18	13	11	27	51	99	524	789	525	464	458	485	520	458	486	601	652	587	370	200	108	72	50	7 325	253	7 600
Trafic moyen JO		15	6	6	9	29	62	121	701	1 026	598	476	458	499	592	494	515	663	712	638	380	206	115	75	44	8 195	229	8 441

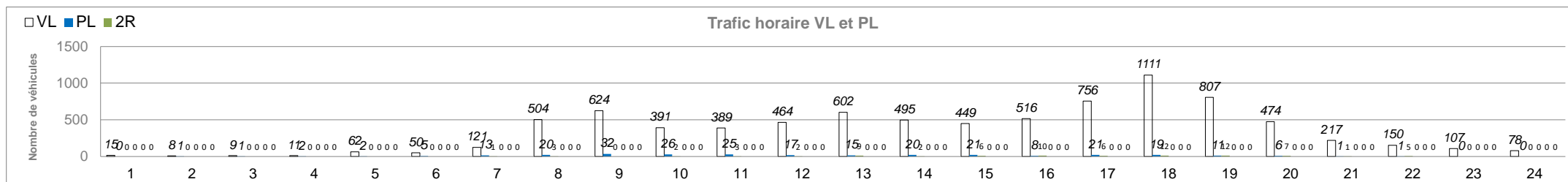
PL	Jour/Heure	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	Diurne	Nocturne	Journée
	vendredi 3 février 2023	0	1	0	2	3	4	6	28	30	34	23	24	15	14	13	12	13	8	7	4	1	3	1	1	235	8	247
	samedi 4 février 2023	1	0	0	1	3	1	3	3	9	6	7	2	4	1	3	3	2	4	3	2	2	0	0	0	54	0	60
	dimanche 5 février 2023	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0	1	1	3	1	1	2	2	0	0	1	13	8	14
	lundi 6 février 2023	0	0	0	1	3	3	5	31	23	20	12	24	17	24	20	37	20	11	7	4	1	1	0	0	257	8	264
	mardi 7 février 2023	1	0	0	3	1	3	7	28	31	22	20	13	16	17	17	29	27	15	6	5	3	1	1	1	257	10	267
	mercredi 8 février 2023	0	0	1	3	3	1	3	25	26	25	25	35	22	36	18	17	52	12	4	5	0	2	1	1	307	10	317
	jeudi 9 février 2023	0	0	0	2	3	3	8	27	32	38	26	27	17	13	21	15	22	11	10	5	3	2	0	0	277	0	285
	Trafic moyen TLJ	0	0	0	2	2	2	5	20	22	21	16	18	13	15	13	16	20	9	5	4	2	1	0	1	200	6	208
Trafic moyen JO	0	0	0	2	3	3	6	28	28	28	21	25	17	21	18	22	27	11	7	5	2	2	1	1	267	7	276	

2R	Jour/Heure	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	Diurne	Nocturne	Journée	
	vendredi 3 février 2023	0	0	0	0	2	0	0	12	11	4	4	2	7	3	2	5	19	11	5	4	6	4	0	3	99	5	104	
	samedi 4 février 2023	2	0	0	0	0	0	0	1	0	0	3	4	5	4	7	7	4	15	10	4	3	1	2	1	0	70	1	73
	dimanche 5 février 2023	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	6	11	1	1	1	10	4	8	3	0	0	1	0	0	47	2	47	
	lundi 6 février 2023	0	0	0	0	0	2	1	3	2	0	0	1	2	0	1	7	0	2	5	1	1	3	1	0	29	1	32	
	mardi 7 février 2023	0	0	0	0	0	0	1	0	2	1	0	0	1	0	1	1	1	0	0	1	1	2	0	0	12	1	12	
	mercredi 8 février 2023	0	0	0	0	0	1	0	5	0	2	0	3	5	0	4	3	1	7	8	1	2	3	0	0	44	0	45	
	jeudi 9 février 2023	0	0	0	0	0	0	0	5	4	0	5	3	2	0	5	2	6	11	3	1	0	2	0	0	49	0	49	
	Trafic moyen TLJ	0	0	0	0	0	0	1	4	3	1	3	4	3	2	3	5	7	7	4	2	2	2	0	0	50	1	52	
Trafic moyen JO	0	0	0	0	0	1	0	5	4	1	2	2	3	1	3	4	5	6	4	2	2	3	0	1	47	1	48		

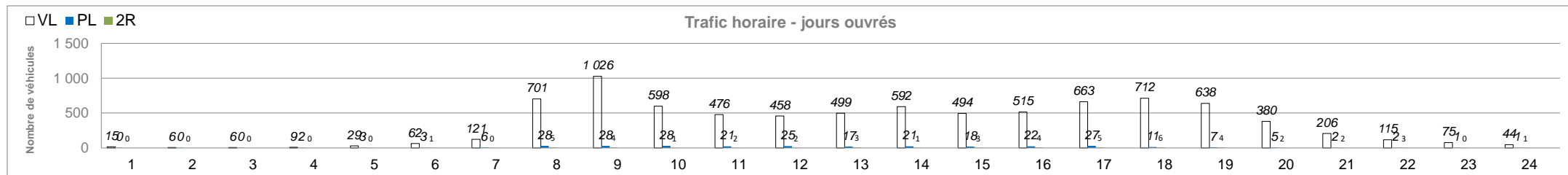
TRAFFIC Horaire - Jours Ouvrés



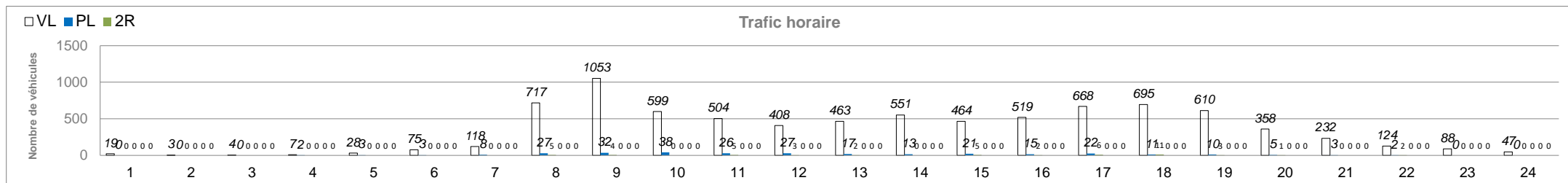
TRAFFIC Horaire VL PL 09/02/2023



TRAFFIC Horaire - JOURS OUVRES



TRAFFIC Horaire VL PL 09/02/2023



Lieu de pose

Ville La Roche-sur-Yon

Route ou Rue Rue de la Maison Neuve

Sens 1 Direction Sud

Sens 2 Direction Nord

Entre ...

et ...

Vitesse autorisée Sens 1

Vitesse autorisée Sens 2

Coordonnées GPS46.66418-1.45501

Coordonnées Lambert 93

Remarques

Résultats

	Sens 1				Sens 2			
	TV	VL	PL	2R	TV	VL	PL	2R
Total campagne (7 jours)	6 600	5 950	550	100	6 250	5 650	550	70
Trafic Moyen/ Jour ouvrés (TMJO)	1 050	950	100	10	1 000	900	100	10
Trafic Moyen / Jour (TMJ)	950	850	100	10	900	800	100	10
Vitesse Médiane (V50)	-	-	-	-	-	-	-	-
Vitesse 85% (V85)	-	-	-	-	-	-	-	-
Vitesse Moyenne (Vmoy)	-	-	-	-	-	-	-	-

Références

Numéro d'affaire 8847

Client REALITES

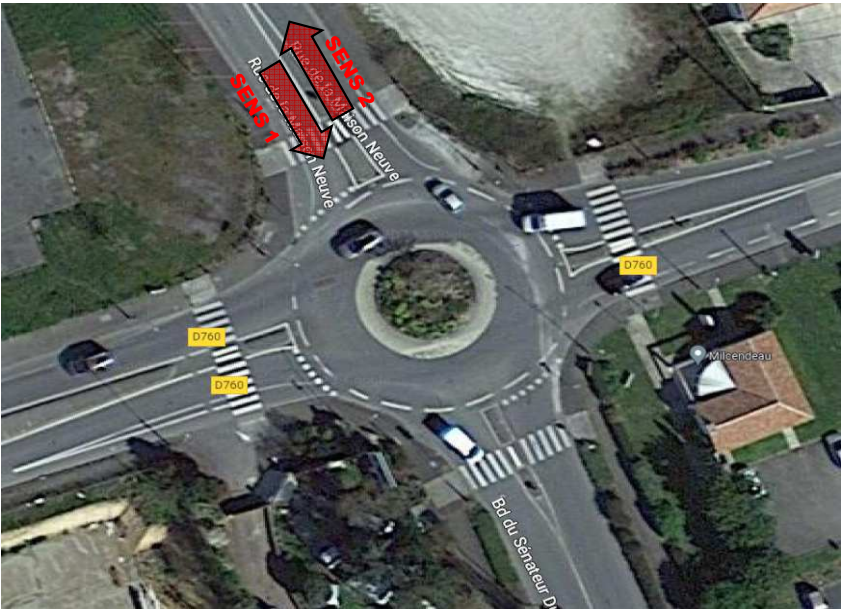
Enquêtes réalisées par CDVIA

Pose du matériel02/03/23

Début d'analyse03/02/23

Fin d'analyse09/02/23

Plan de localisation



Photo(s) du matériel posé



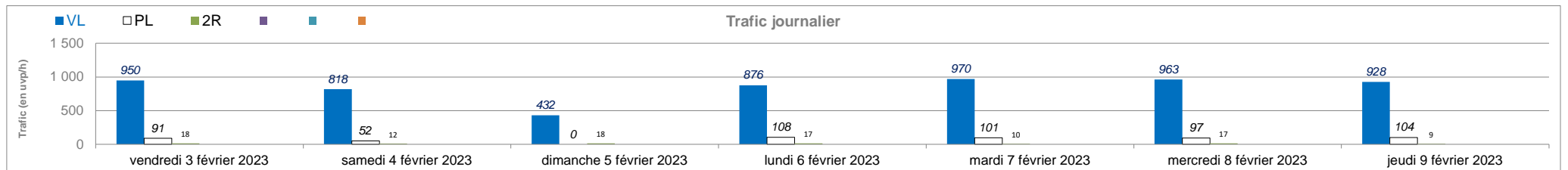
SYNTHESE DES DONNEES

HPM 8 h 9 h HPS 17 h 18 h diurne 6 h 22 h nocturne 22 h 6 h

	TRAFIC MOYEN															
	TV				VL				PL				2R			
	J	%TMJ	JO	%TMJO	J	%TMJ	JO	%TMJO	J	%TMJ	JO	%TMJO	J	%TMJ	JO	%TMJO
diurne	900	100%	1 050	100%	825	97%	918	98%	79	100%	100	100%	14	97%	14	97%
nocturne	0	0%	0	0%	21	3%	20	2%	0	0%	0	0%	0	3%	0	3%
HPM	82	9%	103	10%	75	9%	93	10%	8	10%	10	10%	0	1%	0	1%
HPS	96	11%	118	11%	88	10%	109	12%	7	9%	8	8%	1	9%	1	7%

RECAPITULATIF DES FLUX ET VITESSES

TV																												
Jour/Heure	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	Diurne	Nocturne	Journée	
vendredi 3 février 2023	1		3	1	1	3	14	56	114	54	57	48	63	65	67	66	105	107	93	70	30	19	15	7	1 028	39	1 059	
samedi 4 février 2023	8	2		3	2	2	6	11	41	59	54	92	74	63	66	65	66	55	69	54	17	45	17	11	837	41	882	
dimanche 5 février 2023	8	3				2	3	4	23	14	34	42	49	23	50	31	40	28	45	17	24	6	2	2	433	11	450	
lundi 6 février 2023		1		1	2	3	13	58	114	52	51	44	54	73	56	60	111	112	95	49	24	17	10	1	983	18	1 001	
mardi 7 février 2023			2	1		4	11	56	105	61	66	62	78	93	42	67	107	120	109	52	26	10	3	6	1 065	17	1 081	
mercredi 8 février 2023	1	1		1		4	15	46	75	49	60	77	96	75	68	93	81	118	101	58	25	21	8	3	1 058	17	1 077	
jeudi 9 février 2023	1					5	12	51	105	62	61	59	57	73	52	52	99	133	98	47	43	21	5	5	1 025	10	1 041	
Trafic moyen TLJ	4	2	2	1	2	3	11	40	82	50	55	61	67	66	57	62	87	96	87	50	27	20	9	5	918	22	942	
Trafic moyen JO	1	0	1	1	1	4	13	53	103	56	59	58	70	76	57	68	101	118	99	55	30	18	8	4	1 032	20	1 052	



VL	Jour/Heure	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	Diurne	Nocturne	Journée
	vendredi 3 février 2023	1	0	3	1	1	3	11	49	106	47	51	40	55	59	60	60	95	96	84	64	24	18	15	7	919	39	950
	samedi 4 février 2023	8	2	0	3	2	2	5	10	37	55	50	86	71	58	62	61	62	46	65	47	14	44	17	11	773	41	818
	dimanche 5 février 2023	8	3	0	0	0	2	3	4	23	14	33	40	48	23	46	31	34	27	43	17	23	6	2	2	415	10	432
	lundi 6 février 2023	0	1	0	1	2	2	8	53	101	43	42	37	45	64	47	53	98	103	84	43	22	16	10	1	859	17	876
	mardi 7 février 2023	0	0	2	1	0	3	6	50	93	55	60	56	70	87	37	58	93	111	98	48	23	10	3	6	955	17	970
	mercredi 8 février 2023	1	1	1	1	0	4	10	41	67	43	55	69	83	66	59	87	71	111	89	51	21	21	8	3	944	16	963
	jeudi 9 février 2023	1	0	0	0	0	4	7	44	96	52	53	53	49	68	45	45	86	122	91	43	39	20	5	5	913	10	928
	Trafic moyen TLJ	3	1	1	1	1	3	7	36	75	44	49	54	60	61	51	56	77	88	79	45	24	19	9	5	825	21	848
Trafic moyen JO	1	0	1	1	1	3	8	47	93	48	52	51	60	69	50	61	89	109	89	50	26	17	8	4	918	20	937	

PL	Jour/Heure	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	Diurne	Nocturne	Journée
	vendredi 3 février 2023	0	0	0	0	0	0	3	5	8	5	6	6	7	6	7	6	10	8	7	5	2	0	0	0	91	0	91
	samedi 4 février 2023	0	0	0	0	0	0	1	1	4	4	3	6	3	4	4	4	2	6	4	4	2	0	0	0	52	0	52
	dimanche 5 février 2023	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
	lundi 6 février 2023	0	0	0	0	0	0	4	4	12	8	9	6	9	6	8	6	12	9	7	6	2	0	0	0	108	0	108
	mardi 7 février 2023	0	0	0	0	0	0	4	5	12	6	6	6	7	6	5	9	12	8	8	4	3	0	0	0	101	0	101
	mercredi 8 février 2023	0	0	0	0	0	0	4	4	8	5	5	8	13	8	8	6	8	6	6	6	2	0	0	0	97	0	97
	jeudi 9 février 2023	0	0	0	0	0	0	4	7	9	10	8	6	7	5	7	6	11	11	6	4	2	1	0	0	104	0	104
	Trafic moyen TLJ	0	0	0	0	0	0	3	4	8	5	5	5	7	5	6	5	8	7	5	4	2	0	0	0	79	0	79
Trafic moyen JO	0	0	0	0	0	0	4	5	10	7	7	6	9	6	7	7	11	8	7	5	2	0	0	0	100	0	100	

2R	Jour/Heure	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	Diurne	Nocturne	Journée
	vendredi 3 février 2023	0	0	0	0	0	0	0	2	0	2	0	2	1	0	0	0	0	3	2	1	4	1	0	0	18	0	18
	samedi 4 février 2023	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	2	3	0	3	1	1	0	0	12	0	12
	dimanche 5 février 2023	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	2	1	0	4	0	6	1	2	0	1	0	0	0	18	1	18
	lundi 6 février 2023	0	0	0	0	0	1	1	1	1	1	0	1	0	3	1	1	1	0	4	0	0	1	0	0	16	1	17
	mardi 7 février 2023	0	0	0	0	0	1	1	1	0	0	0	0	1	0	0	0	2	1	3	0	0	0	0	0	9	0	10
	mercredi 8 février 2023	0	0	0	0	0	0	0	1	1	0	1	0	0	0	1	1	0	2	1	6	1	2	0	0	17	1	17
	jeudi 9 février 2023	0	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	1	0	0	1	2	0	1	0	2	0	0	0	8	0	9
	Trafic moyen TLJ	0	0	0	0	0	0	1	1	1	0	1	0	1	1	1	1	0	2	1	3	1	1	0	0	14	0	14
Trafic moyen JO	0	0	0	0	0	0	1	1	1	0	1	0	1	1	1	0	0	1	1	3	0	2	0	0	0	14	0	14

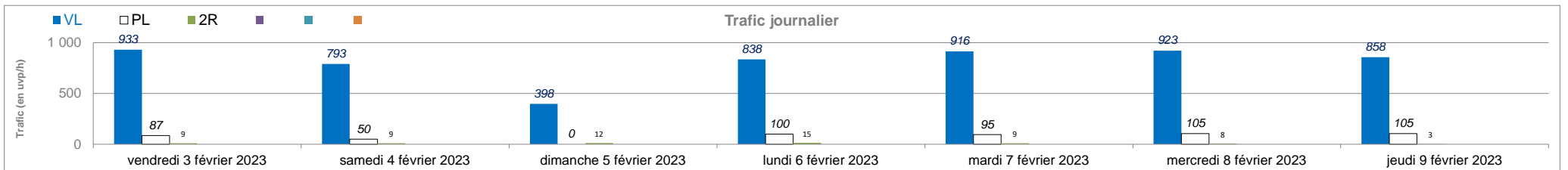
SYNTHESE DES DONNEES

HPM 8 h 9 h HPS 17 h 18 h diurne 6 h 22 h nocturne 22 h 6 h

	TRAFIC MOYEN															
	TV				VL				PL				2R			
	J	%TMJ	JO	%TMJO	J	%TMJ	JO	%TMJO	J	%TMJ	JO	%TMJO	J	%TMJ	JO	%TMJO
diurne	900	100%	1 000	100%	794	98%	883	99%	77	100%	98	100%	9	97%	9	96%
nocturne	0	0%	0	0%	14	2%	12	1%	0	0%	0	0%	0	3%	0	4%
HPM	80	9%	103	10%	73	9%	92	10%	7	10%	10	10%	0	3%	0	4%
HPS	93	10%	109	11%	87	11%	101	11%	5	7%	7	7%	1	12%	2	18%

RECAPITULATIF DES FLUX ET VITESSES

TV		Jour/Heure																							Diurne	Nocturne	Journée	
		0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23			
	vendredi 3 février 2023			1	1	1		8	39	102	56	53	63	66	63	51	74	132	109	73	66	41	12	11	7	1 008	27	1 029
	samedi 4 février 2023	4	2		1		2	2	5	27	66	68	89	80	65	66	59	69	75	79	49	16	7	9	12	822	33	852
	dimanche 5 février 2023	4	4	3			1		2	22	29	20	37	44	18	25	17	37	31	60	32	14	6	4		394	6	410
	lundi 6 février 2023					1	1	10	44	110	48	48	70	78	61	49	50	115	98	91	49	17	11	2		949	5	953
	mardi 7 février 2023	1	1			1		7	45	107	58	76	73	71	90	55	66	83	99	93	67	12	8	4	3	1 010	8	1 020
	mercredi 8 février 2023					1		8	43	88	52	56	88	84	61	71	76	83	138	84	65	22	6	8	2	1 025	12	1 036
	jeudi 9 février 2023					1	1	8	40	106	54	51	62	73	47	49	60	118	103	101	50	24	10	4	4	956	8	966
Trafic moyen TLJ		3	2	2	1	1	1	7	31	80	52	53	69	71	58	52	57	91	93	83	54	21	9	6	6	881	14	895
Trafic moyen JO		0	0	0	0	1	0	8	42	103	54	57	71	74	64	55	65	106	109	88	59	23	9	6	3	990	12	1 001

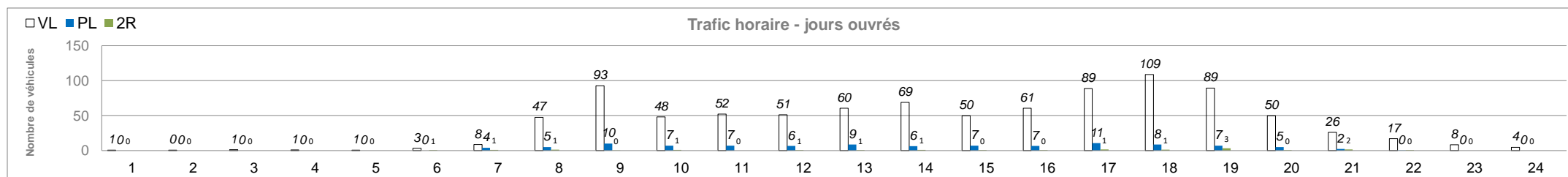


VL	Jour/Heure	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	Diurne	Nocturne	Journée
	vendredi 3 février 2023	0	0	1	1	1	0	5	34	93	49	49	57	59	57	43	66	123	102	64	61	39	12	11	6	913	25	933
	samedi 4 février 2023	3	2	0	1	0	2	2	3	24	62	65	84	77	58	63	55	63	70	75	44	13	6	9	12	764	33	793
	dimanche 5 février 2023	4	4	3	0	0	1	0	2	22	29	18	35	43	18	24	16	34	31	60	30	14	6	4	0	382	6	398
	lundi 6 février 2023	0	0	0	0	1	1	7	38	101	40	43	61	68	53	39	42	104	89	81	43	15	10	2	0	834	5	838
	mardi 7 février 2023	1	1	0	0	1	0	4	37	98	50	68	68	63	77	48	61	75	93	84	62	10	8	4	3	906	8	916
	mercredi 8 février 2023	0	0	0	0	1	0	5	38	75	46	51	78	74	53	64	70	72	127	75	58	20	6	8	2	912	12	923
	jeudi 9 février 2023	0	0	0	0	1	1	5	33	95	44	45	53	67	41	41	49	108	95	94	46	22	10	4	4	848	8	858
	Trafic moyen TLJ	1	1	1	0	1	1	4	26	73	46	48	62	64	51	46	51	83	87	76	49	19	8	6	4	794	14	808
Trafic moyen JO	0	0	0	0	1	0	5	36	92	46	51	63	66	56	47	58	96	101	80	54	21	9	6	3	883	12	894	

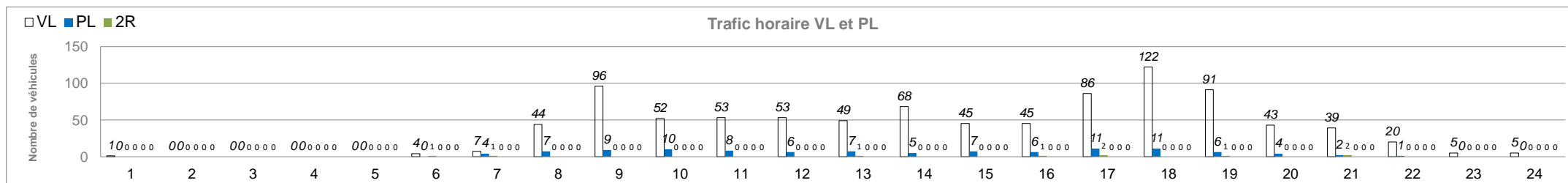
PL	Jour/Heure	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	Diurne	Nocturne	Journée
	vendredi 3 février 2023	0	0	0	0	0	0	3	5	8	6	4	6	7	6	7	6	9	5	8	5	2	0	0	0	87	0	87
	samedi 4 février 2023	0	0	0	0	0	0	0	2	3	4	3	4	3	6	3	4	3	5	4	3	3	0	0	0	50	0	50
	dimanche 5 février 2023	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	lundi 6 février 2023	0	0	0	0	0	0	3	6	9	7	5	6	8	8	8	8	10	7	8	5	2	0	0	0	100	0	100
	mardi 7 février 2023	0	0	0	0	0	0	3	8	8	8	8	5	7	8	7	5	8	6	8	4	2	0	0	0	95	0	95
	mercredi 8 février 2023	0	0	0	0	0	0	3	5	13	6	5	10	9	7	7	6	9	8	8	7	2	0	0	0	105	0	105
	jeudi 9 février 2023	0	0	0	0	0	0	3	7	11	10	6	9	6	6	8	10	9	7	7	4	2	0	0	0	105	0	105
	Trafic moyen TLJ	0	0	0	0	0	0	2	5	7	6	4	6	6	6	6	6	7	5	6	4	2	0	0	0	77	0	77
Trafic moyen JO	0	0	0	0	0	0	3	6	10	7	6	7	7	7	7	7	7	9	7	8	5	2	0	0	0	98	0	98

2R	Jour/Heure	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	Diurne	Nocturne	Journée
	vendredi 3 février 2023	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0	1	2	0	2	1	0	0	0	0	1	8	2	9
	samedi 4 février 2023	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1	0	0	3	0	0	2	0	1	0	0	8	0	9
	dimanche 5 février 2023	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	2	1	0	1	1	3	0	0	2	0	0	0	0	12	0	12
	lundi 6 février 2023	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	3	2	0	2	0	1	2	2	1	0	1	0	0	15	0	15
	mardi 7 février 2023	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	1	5	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0	9	0	9
	mercredi 8 février 2023	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	0	0	2	3	1	0	0	0	0	0	8	0	8
	jeudi 9 février 2023	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	1	1	0	0	0	0	0	3	0	3
	Trafic moyen TLJ	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	0	0	0	9	0	9
Trafic moyen JO	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	1	1	1	1	2	1	0	0	0	0	0	9	0	9	

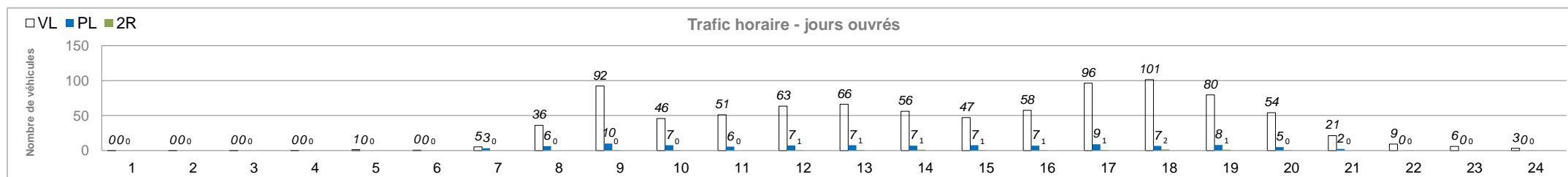
TRAFFIC Horaire - Jours Ouvrés



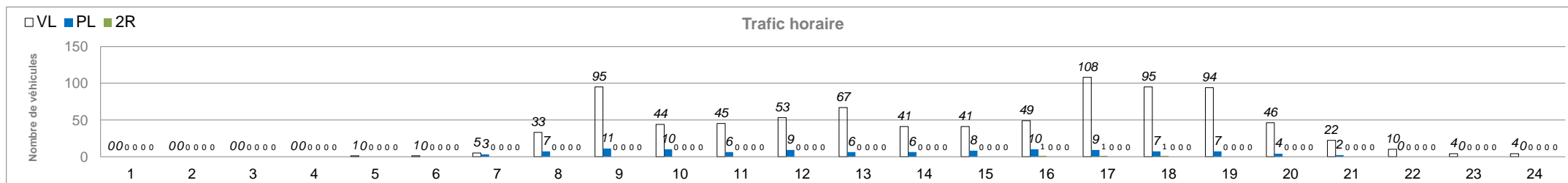
TRAFFIC Horaire VL PL 09/02/2023



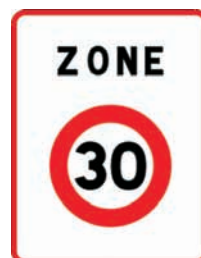
TRAFFIC Horaire - JOURS OUVRES



TRAFFIC Horaire VL PL 09/02/2023



LA ZONE 30



DÉFINITION

Article R. 110-2¹

« zone 30 » section ou ensemble de sections de voies constituant une zone affectée à la circulation de tous les usagers. Dans cette zone, la vitesse des véhicules est limitée à 30 km/h. Toutes les chaussées sont à double sens pour les cyclistes, sauf dispositions différentes prises par l'autorité investie du pouvoir de police. Les entrées et sorties de cette zone sont annoncées par une signalisation et l'ensemble de la zone est aménagé de façon cohérente avec la limitation de vitesse applicable. »

La zone 30 est un espace public où l'on cherche à instaurer un équilibre entre les pratiques de la vie locale et la fonction circulaire en abaissant la vitesse maximale autorisée pour les véhicules. Ceci doit aider au développement de l'usage de la marche en facilitant les traversées pour les piétons et l'usage du vélo en favorisant la cohabitation des vélos avec les véhicules motorisés sur la chaussée.

La configuration la plus courante de la voirie – une chaussée pour l'ensemble des véhicules et des espaces latéraux (trottoirs) pour les piétons – est donc adaptée aux zones 30.

Bien évidemment toute la réglementation s'applique, que ce soit par exemple la législation pour les personnes à mobilité réduite, la signalisation, etc.

LES LIEUX CONCERNÉS

Art. R. 411-4

« Le périmètre des zones 30 et leur aménagement sont fixés par arrêté pris par l'autorité détentrice du pouvoir de police de la circulation après consultation des autorités gestionnaires de la voirie concernée et, s'il s'agit d'une section de route à grande circulation, après avis conforme du préfet. Les règles de circulation définies à l'article R. 110-2 sont rendues applicables par arrêté de l'autorité détentrice du pouvoir de police constatant l'aménagement cohérent des zones et la mise en place de la signalisation correspondante. »

La « zone 30 » est un ensemble de voiries à vitesse inférieure à 30 km/h. Elle peut être plus ou moins étendue.

Lors de leur introduction en 1990, il était recommandé qu'elles soient d'une longueur minimale de 200 m et de 2 km au maximum. Cette longueur maximale a rapidement été supprimée et ne correspond plus à la réalité du terrain aujourd'hui. Conformément aux recommandations en vigueur, il est important de franchir un pas avec l'extension du concept des zones 30 à toutes les voiries de desserte et à des tronçons situés sur des axes de circulation. La notion de 200 m minimum reste d'actualité mais devrait relever de l'exception car d'une taille trop modeste. À l'échelle de l'agglomération, il importe donc de réaliser une hiérarchisation de la voirie distinguant les zones 30 des axes qui resteront limités à 50 km/h. À terme, plus de 70 % de la voirie en agglomération devrait devenir de la zone 30. La création réglementaire des zones de rencontre devrait faciliter cette hiérarchisation en offrant la possibilité de créer des sous-ensembles plus fortement aménagés à priorité piéton à l'intérieur des zones 30.

Dans les zones de conflit important avec une vie locale et des traversées piétonnes, des axes de transit et des axes inter-quartiers peuvent être aménagés en zone 30 sur de courtes distances.

Hiérarchisation de la voirie Généralisation de la zone 30



Plan théorique d'un réseau de voirie hiérarchisé

¹ Du code de la route, les articles mentionnés par la suite s'y réfèrent

À l'intérieur d'une même zone 30, plusieurs types d'espaces publics peuvent être rencontrés parmi lesquels par exemple :

- des rues résidentielles, ou de lotissement ;
- des rues de commerce de proximité ;
- rue de distribution du quartier ;
- un tronçon d'un axe de transit avec présence forte de traversée piétonne.

La description de ces quatre situations n'est pas exhaustive.



Rue résidentielle - Photo CETE Normandie Centre



Rue commerce de proximité
Photo Ville de Bourg-en-Bresse - S. Buathier



Rue de distribution du quartier - Photo CERTU



Section d'axe de transit - Photo CETE Normandie Centre

LE CHOIX DE LA VITESSE LIMITE

Article R. 110-2

« Dans cette zone, la vitesse des véhicules est limitée à 30 km/h »

La vitesse est limitée à 30 km/h pour tout type de véhicules, c'est-à-dire, les vélos, les cyclomoteurs, les motos, les automobiles, les véhicules de livraisons, les bus. Le parti pris d'avoir fait figurer cette prescription de limitation de vitesse sur le panneau rappelle cette exigence.

Un véhicule qui roule à 30 km/h nécessite une distance de 13 m environ pour s'arrêter en cas d'urgence (1 seconde de réaction + décélération du véhicule) au lieu de 28 m à 50 km/h. Cette vitesse réduite permet à l'automobiliste

d'avoir un champ visuel fonctionnel plus large, d'établir un contact visuel avec les autres usagers et d'augmenter ainsi les chances d'éviter un piéton. En cas d'accident avec piéton, la probabilité de tuer un piéton passe de 100 % à 70 km/h, à 80 % à 50 km/h et à environ 10 % à 30 km/h.

C'est en raison de cette faible vitesse des véhicules qu'une cohabitation dans de bonnes conditions de sécurité est possible entre les véhicules motorisés et les vélos sur la même chaussée. Elle permet également aux piétons de traverser la voie en tout point, dès lors qu'ils se situent à plus de 50 mètres du passage piéton le plus proche.

LES USAGERS

Article R.110-2

« [...] «zone 30» section ou ensemble de sections de voies constituant une zone affectée à la circulation de tous les usagers [...] »

Comme pour les voiries à 50 km/h, aucun mode de transport n'est exclu, sauf dispositions contraires.

La signalisation montre clairement l'importance du message de modération de la vitesse pour tous les véhicules.

LES PIÉTONS

Les piétons dans le code de la route forment une catégorie qui comprend les personnes qui se déplacent à pied ainsi que les rollers et trottinettes et les utilisateurs de fauteuils roulants.

Contrairement aux aires piétonnes et aux zones de rencontre, la réglementation relative aux piétons est la même que pour la voirie à 50 km/h. Les piétons n'ont pas de priorité particulière et ils ne sont pas autorisés à circuler sur toute la largeur de la chaussée. La règle est donc la priorité au piéton régulièrement engagé.

Toutefois, la vitesse réduite des véhicules rend compatible la traversée des piétons dans de bonnes conditions de sécurité tout le long de la rue. Les aménagements doivent donc tendre à faciliter la traversée des piétons en tout point de la chaussée, en limitant le recours aux passages piétons et en évitant les bordures hautes lorsque c'est possible.

LES PERSONNES À MOBILITÉ RÉDUITE

Les personnes à mobilité réduite regroupent non seulement les personnes en fauteuil roulant, celles ayant des handicaps sensoriels (aveugle, malvoyant, sourd, malentendant, ...) ou intellectuels (problème cognitif, etc.), mais aussi les personnes transportant des bagages lourds, les personnes âgées, les femmes enceintes, les adultes avec une poussette ou un caddie, etc.

Loi n° 2005-102 du 11 février 2005, décrets n° 2006-1657 et n° 2006-1658 du 21 décembre 2006,

Arrêté du 15 janvier 2007, alinéa n° 3 – profil en travers :
« [...] La largeur minimale du cheminement est de 1,40 mètre libre de mobilier ou de tout autre obstacle éventuel [...] »

La loi, ses décrets et son arrêté concernent en milieu urbain les voies de circulation ouvertes à la circulation et tous les espaces publics, y compris les voies de la zone 30.

LES CYCLISTES

Les cyclistes et les modes motorisés se partagent la chaussée sans nécessité de ségrégation avec des voies dédiées. Ceci suppose une homogénéisation des vitesses pratiquées : c'est à dire moins de 30 km/h pour tous les usagers.

Pour cette raison, en zone 30, il y a peu d'aménagements cyclables puisque la mixité répond aux besoins des cyclistes. Toutefois, la présence d'un double sens cyclable dans une rue à sens unique, d'une chicane ou d'une écluse dotée d'un bypass constituent intrinsèquement des aménagements cyclables. En aucun cas, ces aménagements cyclables ne doivent être réalisés sur le trottoir ou dans l'espace continu dédié aux piétons. Cela irait à l'encontre de l'esprit de la loi n° 2005-102 du 11/02/2005 relative au handicap.

Il ne faut pas toutefois tomber dans l'excès qui consisterait à déclarer en zone 30 des sections de voiries afin d'éviter de réaliser des aménagements cyclables prévus par l'application de la loi n° 96-1236 du 30 décembre 1996 sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie (article 20 codifié à l'article L. 228-2 du code de l'environnement)

Article R.110-2

« [...] Toutes les chaussées sont à double sens pour les cyclistes, sauf dispositions différentes prises par l'autorité investie du pouvoir de police [...] »

La généralisation du double sens cyclable vise à accompagner le développement de l'usage des vélos. Les cyclistes font rarement les détours engendrés par la présence de voirie à sens unique, soit parce que l'itinéraire imposé est plus long, soit parce qu'il est ressenti comme plus dangereux. Ils préfèrent alors souvent circuler illégalement sur les trottoirs. Il s'agit donc de prévenir ces comportements non par la répression mais par une signalisation et, là où c'est nécessaire par un aménagement adapté. Les organismes gestionnaires de la voirie devront donc étudier l'ensemble des voiries en zone 30 pour, soit dans le cas général créer des doubles sens cyclables, soit pour justifier dans un arrêté à prendre obligatoirement l'impossibilité de réaliser ce double sens cyclable.

Dans le cas où cette possibilité de double sens n'est pas offerte, l'autorité investie du pouvoir de police devra justifier son choix par des contraintes propres à la voirie et à son usage (nature du trafic dont une forte présence de poids lourds, etc.). Rappelons à cet effet, que la présence de stationnement sur voirie est le résultat d'un choix et non une contrainte ex nihilo, le choix d'offrir ou de maintenir du stationnement ne saurait dans le cas général justifier l'absence de mise à double sens cyclables des rues à sens unique.

Il importe d'examiner au cas par cas les carrefours qui constituent les points délicats de l'aménagement de la voie réservée aux cyclistes.

La signalisation à mettre en place reste identique à la situation actuelle (voir réglementation en vigueur).

On veillera à la continuité de ces doubles sens cyclables aux limites des zones 30.

LES VÉHICULES MOTORISÉS

HORS TRANSPORT PUBLIC

Les véhicules motorisés hors transport public comprennent donc les cyclomoteurs, les motos, les automobiles, les véhicules motorisés de livraison, etc.

En dehors de la restriction de vitesse et des double sens cyclables généralisés, il n'y a aucune autre règle relative au mode de fonctionnement qui soit spécifique à la zone 30. Les règles sont les mêmes que pour les axes à 50 km/h.

LES TRANSPORTS PUBLICS

Les transports publics ont toute leur place dans les zones 30.

Les transports publics à guidage permanent ne peuvent pas faire de manœuvre d'évitement. C'est pourquoi, ils ne sont pas soumis au code de la route hors prescription absolue. Leur vitesse de circulation est définie dans le « Règlement d'Exploitation et de Sécurité » approuvé par le préfet. Ils doivent pratiquer une vitesse adaptée au contexte. Leur conduite est assurée par des professionnels qui ont connaissance des conditions d'exploitation et des contraintes au niveau de la sécurité.

LES VÉHICULES D'URGENCE

Il n'y a pas de règle spécifique aux zones 30. Elles sont traitées comme toutes les autres voiries, les règles régissant les véhicules d'urgence primant sur les autres règles.

LA SIGNALISATION ET LES AMÉNAGEMENTS

Les zones 30 visant un équilibre entre les pratiques de la vie locale et la circulation, les aménagements doivent être pensés en ce sens, en favorisant les traversées piétonnes par un aménagement adapté et judicieusement positionné, en réduisant la vitesse à moins de 30 km/h y compris par de la contrainte physique lorsque cela est nécessaire (se référer aux guides techniques en vigueur).

Afin de ne pas exclure de ces lieux les usagers malvoyants ou non voyants, il est nécessaire d'avancer et d'expérimenter des solutions techniques, pour répondre à la loi n° 2005-102 du 11/02/2005 pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées, et même pour aller au-delà. Il peut être fait appel aux nouvelles technologies de communication ou à la sonorisation pour faciliter le repérage de ces personnes. L'aménagement doit aussi concourir à la lisibilité de la zone.

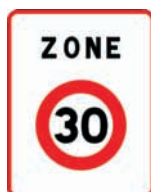
EN ENTRÉE ET SORTIE

La signalisation en entrée et sortie

Article R. 110-2

« [...] Les entrées et sorties de cette zone sont annoncées par une signalisation [...] »

En entrée



Panneau B30
Entrée d'une zone 30

La figuration d'une limitation de vitesse pour tous les véhicules est l'élément essentiel du panneau.

Ce panneau fait partie de la famille des « panneaux de prescription » et de la sous-famille « panneaux de prescription zonale ». Le chiffre de la vitesse plafond

autorisée est entouré d'un cercle rouge qui symbolise les panneaux d'interdiction ou d'obligation.

C'est un panneau zonal, c'est-à-dire que ses prescriptions s'appliquent à l'ensemble de la zone signalée (axe sur lequel il est implanté et ensemble des voies sécantes) jusqu'à ce que l'utilisateur franchisse un panneau modifiant cette prescription (B54, B52, EB20), même si l'utilisateur change de plusieurs fois de direction.

En comparaison, le panneau de limitation de vitesse de type B14 ne s'applique que sur l'axe sur lequel il est implanté jusqu'à un panneau modifiant cette prescription (B31, B33, B14, B52, EB20). La limitation de vitesse ne s'applique donc pas aux rues sécantes. De plus, il est nécessaire de le répéter à chaque intersection pour les usagers venant des voies sécantes.



B14



B31



B33

En sortie

La fin de la zone 30 peut être annoncée par un des panneaux suivants :



Panneau B51
Sortie d'une zone 30



B54
Entrée d'une aire piétonne



B52
Entrée d'une zone de rencontre



EB20
Sortie d'agglomération

Les aménagements en entrée et sortie

Article R. 110-2

«[...]l'ensemble de la zone est aménagé de façon cohérente avec la limitation de vitesse applicable.»

La signalisation ne suffit souvent pas pour la lisibilité et la crédibilité d'une zone réglementée. C'est pourquoi il est prévu que des aménagements complètent la signalisation : ceci est inclus dans la notion d'aménagement cohérent.



Photo CETE Nord-Picardie

Les entrées doivent être marquées par des aménagements appropriés cohérents qui incitent à ralentir et qui soient repérables en complément de la signalisation réglementaire. Toutefois, dans certains quartiers historiques ou autres, la configuration et l'ambiance des lieux peuvent permettre d'éviter la réalisation d'aménagements.

On gagnera dans une même commune à conserver une homogénéité d'aménagement aux entrées des zones 30 afin de faciliter le repérage pour les usagers.

À l'intérieur de la zone 30

Article R. 110-2

«[...]l'ensemble de la zone est aménagé de façon cohérente avec la limitation de vitesse applicable.»

La signalisation à l'intérieur de la zone 30

L'objectif est de mettre le moins de signalisation possible, en se limitant aux plaques de rues et quelques indications succinctes. Le marquage axial tout comme le marquage de rive par des lignes continues ou discontinues de peinture blanche est à éviter.

Il faudra toutefois signaler les rues avec double sens cyclable.

Pour ce qui concerne les passages piétons, il faudra trouver un compromis entre leur présence qui est nécessaire pour permettre aux personnes malvoyantes ou aux personnes aveugles accompagnées de chien de traverser, et la règle des 50 m limitant les traversées piétonnes de part et d'autre d'un passage piéton, ce qui est contraire à l'esprit des zones 30.

Pour les piétons moins sûrs d'eux (enfants, personnes à mobilité réduite), on pourra aménager des traversées suggérées par des contrastes de matériaux sur la chaussée, en ayant recours à des abaissés de trottoir et des bandes d'éveil et de vigilance normalisées.

L'aménagement à l'intérieur de la zone 30

La cohérence des aménagements souligne que la vitesse de 30 km/h doit être crédible pour être mieux respectée. Ceci signifie deux choses :

- soit naturellement, la voirie existante (ambiance, largeur, courbe, carrefours rapprochés traités pour modérer la vitesse,...) conduit à ce respect de 30 km/h, auquel cas il n'est pas forcément nécessaire de réaliser des aménagements complémentaires ;
- soit la voie encourage la pratique de vitesse supérieure à 30 km/h (voie large, rectiligne, avec une perspective profonde,...), il est alors recommandé d'utiliser les outils d'aménagement modérateurs de vitesse type coussins, plateaux, ralentisseurs, rétrécissement de chaussée, etc. ainsi que la priorité à droite et les mini giratoires (se référer aux recommandations en vigueur, cf. bibliographie).

La priorité à droite, règle de base de gestion des priorités entre véhicules, est préconisée. Dans certains cas, la priorité à l'anneau du mini-giratoire ou du giratoire compact est intéressante car elle participe à la modération de la vitesse et traite à égalité les véhicules. Toutefois pour éviter des reprises de vitesse, on aura intérêt à souligner l'entrée et la sortie des lieux de conflits que sont les carrefours par le recours à des outils de modération de la vitesse (coussins, rampants,...).

Cette modération de la vitesse doit aussi concourir à ce que la zone 30 ne soit pas utilisée comme un itinéraire permettant d'éviter les difficultés éventuelles présentes sur les axes principaux à 50 km/h.

LE STATIONNEMENT

Les règles de stationnement sont les mêmes que dans les zones limitées à 50 km/h, c'est-à-dire interdiction de stationner pour les véhicules sur les trottoirs en l'absence de places de stationnement aménagées. Le quota de places de stationnement réservé aux personnes à mobilité réduite est appliqué conformément à la réglementation en vigueur comme pour toute voirie, c'est à dire 2 %. En cas de création d'une seule place dans la zone 30, elle devra être réservée aux personnes à mobilité réduite, du fait de la loi n° 2005-102 du 11/02/2005 relative au handicap.

Deux options s'ouvrent à l'aménageur du point de vue de la sécurité :

- supprimer l'ensemble du stationnement sur la voirie, lorsqu'il y a de nombreuses traversées piétonnes. Les travaux sur l'accidentologie montrent que ceci permet d'éviter l'effet masque à la visibilité lorsque le piéton surgit entre deux véhicules pour traverser. Dans le scénario d'accident le plus courant, c'est un enfant qui est la victime ;
- laisser du stationnement sur la voirie pour contraindre les trajectoires des voitures (création de chicanes) et créer de l'inconfort afin de ralentir les véhicules.

Il est clair que la première option est préférable du point de vue de la sécurité routière ; toutefois elle se heurte à la pression locale en faveur du stationnement sur voirie. Il faudra donc trouver des compromis, le minimum étant d'empêcher le stationnement de véhicules motorisés à l'abord des carrefours pour dégager la visibilité, ainsi qu'en amont des lieux de traversée privilégiés par les piétons.

Du point de vue de l'aménagement, on prévoira du stationnement adapté pour les vélos. Il est également important de prendre en compte la problématique stationnement des cyclomoteurs et des motos si la demande existe, pour éviter le stationnement anarchique qui se fait souvent au détriment de l'espace des piétons.

Mise en conformité pour la zone 30

■ Décret 2008-754 du 30 juillet 2008

« Les dispositions du 16° alinéa de l'article R. 110-2 du code de la route, relatives à la circulation des cyclistes sur les chaussées à double sens des zones 30, sont rendues applicables, en ce qui concerne les zones 30 existantes, par arrêté de l'autorité investie du pouvoir de police de la circulation qui devra intervenir au plus tard le 1^{er} juillet 2010. »

La mise en conformité des zones 30 existantes pour ce qui concerne les double sens cyclables est prévue d'ici le 10 juillet 2010. Cette mise en conformité ne devra pas se limiter au double sens cyclable. En effet, après avoir réalisé les éventuelles modifications nécessaires en terme d'aménagement et de signalisation, il faudra prendre deux arrêtés pour chaque zone, constatant la conformité de la zone avec la nouvelle réglementation quel que soit le statut retenu.

■ Article R. 411-4 pour la zone 30 (R. 411-3 pour la zone de rencontre)

« Le périmètre des zones 30 et leur aménagement sont fixés par arrêté pris par l'autorité détentrice du pouvoir de police de la circulation après consultation des autorités gestionnaires de la voirie concernée et, s'il s'agit d'une section de route à grande circulation, après avis conforme du préfet.

Les règles de circulation définies à l'article R. 110-2 sont rendues applicables par arrêté de l'autorité détentrice du pouvoir de police constatant l'aménagement cohérent des zones et la mise en place de la signalisation correspondante. »

Évolution

Il est souhaitable d'observer comment évolue la zone 30 au fil du temps, de vérifier s'il y a toujours cohérence entre les aménagements et les usages. Il faut éventuellement se tenir prêt par exemple à reconsidérer le statut de zone 30 s'il se révèle inadapté, ou encore à renforcer les aménagements de modération de la vitesse.

Remarque :

Suite à l'évolution réglementaire, on ne devrait plus trouver de panneau indiquant des « zones 30 à priorité piétonne » ou « zone 30 priorité piéton », ce qui est contraire à la réglementation.

En savoir plus

- Les doubles sens cyclables, fiche technique téléchargeable sur www.certu.fr
- Généralisation des doubles sens cyclables pour les voiries de type zone 30, le cas de Illkirch-Graffenstaden, rapport d'études téléchargeable sur www.certu.fr
- Zone 30 - des exemples à partager, www.certu.fr, (antérieur à l'évolution réglementaire)

