



ÉTUDE DE CIRCULATION LA VALETTE DU VAR



Diagnostic et induction de trafic



SOMMAIRE

- Contexte de l'étude
- Campagne de comptage
- Etat des lieux des mobilités
 - Caractéristiques du secteur d'étude
 - Transports collectifs
 - Modes actifs
 - Flux de circulation
 - Vitesses de circulation
- Etude des carrefours – Etat actuel
 - Charge de trafic
 - Etude de capacité
 - Sécurité et visibilité
- Estimation des trafics générés par le projet
 - Description du projet urbain
 - Hypothèses d'induction de trafic
 - Répartition des flux
- Etat projeté
- Synthèse et préconisations

► Campagne de comptage

La campagne de comptage s'est déroulée courant avril 2024.

Pour l'état des lieux des conditions de circulation sur le secteur, ont été réalisés :

- **3 comptages directionnels** : des dispositifs sur le carrefour en accès du nouveau programme immobilier sur les heures de pointe du jeudi 04 avril 2024 (jour classique d'activité) afin de connaître les conditions de circulation actuelle :
 - Heures de pointe ciblées : 7h30-9h00 et 16h30-18h00
 - Pas ¼ d'heure
 - Typologie, VL PL, TC 2R Vélos Piétons
- **3 postes de comptages automatiques** sur les axes principaux avec des comptages réalisés du 03 au 09 avril 2024 dans le secteur afin de connaître les conditions de circulation actuelle :
 - Le volume de trafic et la vitesse des véhicules
 - La distinction entre les véhicules (VL PL 2 roues)
 - La distinction entre les sens de circulation
 - Pas ¼ d'heure

Le plan de pose ci-contre permet de visualiser l'implantation des différents postes de comptages. Ils ont été placés de manière à encadrer la zone projet.

Plan de pose pour l'étude de trafic





ÉTAT DES LIEUX DES MOBILITÉS



► Caractéristiques du secteur

Le secteur d'étude situé en milieu urbain est à caractère résidentiel, avec de nombreuses poches de commerces et services au niveau du centre-bourg de la commune de Valette du Var.

Le futur projet urbain est encadré par trois axes de circulation :

Chemin de Terre Rouge :

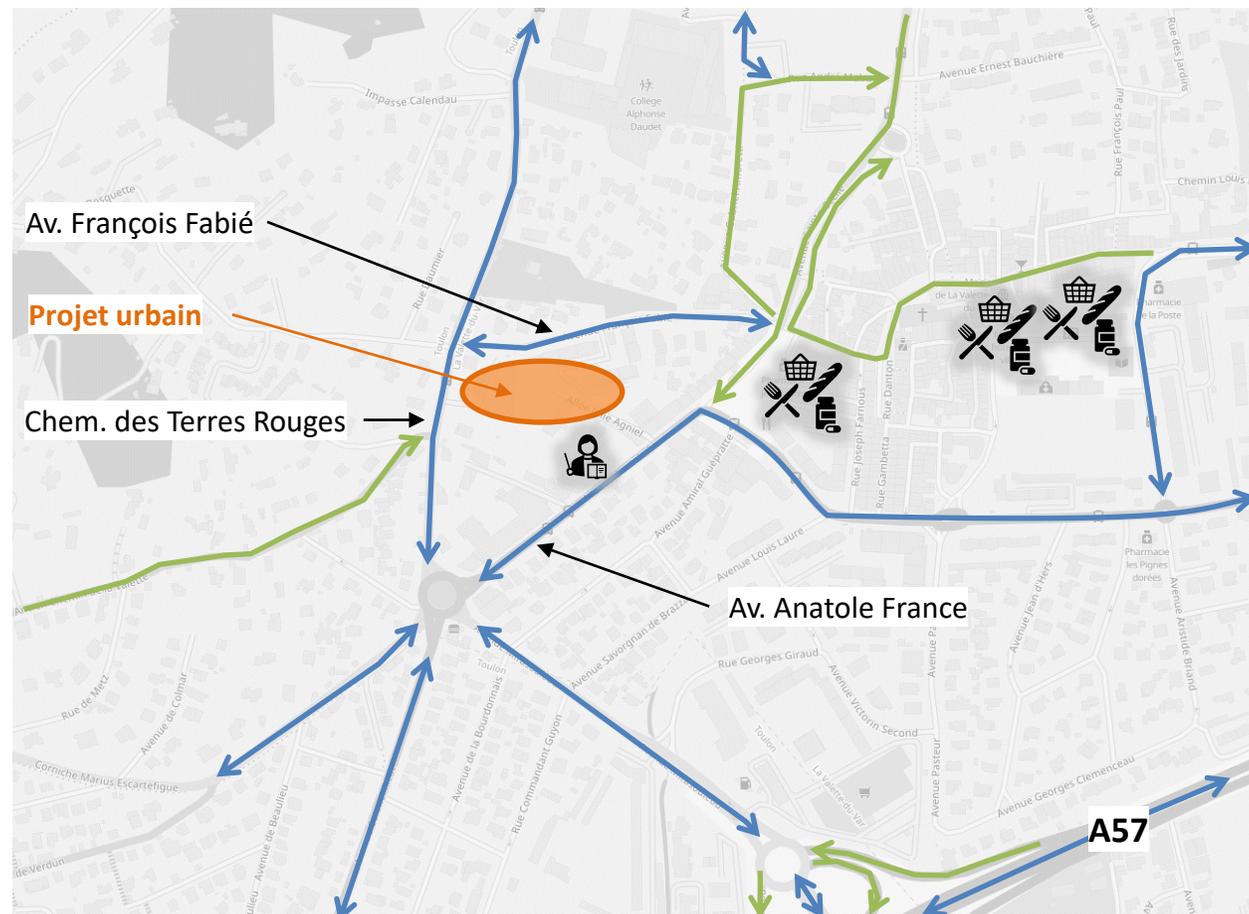
- Caractère résidentiel
- Accès à l'autoroute A57 via l'avenue Mirasouléou (au Sud) → échangeur n°3
- Accès à la route départementale D46 (au Nord)

Avenue François Fabié :

- Caractère résidentiel
- Desserte Est < > Ouest
- Accès au centre-bourg de Valette du Var

Avenue Anatole France :

- Rue commerçante (commerces et services de proximité, écoles...)
- Accès à l'autoroute A57 via l'avenue Mirasouléou (au Sud) → échangeur n°4
- Accès aux routes départementales D246, D46 et D86



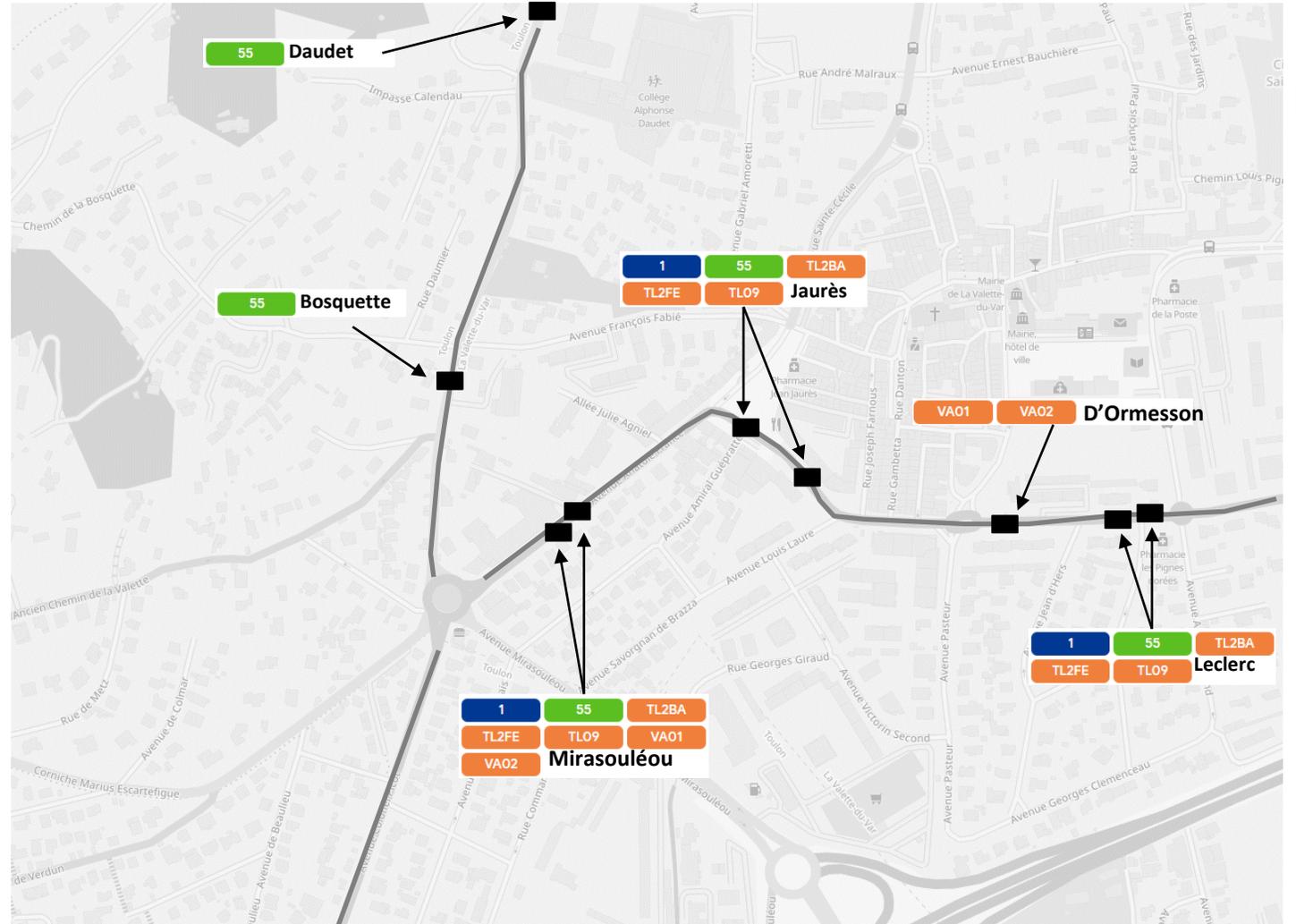
▶ Transports en commun

Plusieurs lignes de transports en commun desservent le secteur d'étude, au nombre de 7. L'axe principal accueillant le plus de lignes est l'avenue Anatole France. Le chemin des Terres Rouges est desservi par la ligne 55.

Plusieurs arrêts de BUS se situent à proximité du futur projet urbain. L'ensemble des arrêts de BUS sont accessibles PMR.



Arrêt de BUS – chemin des Terres Rouges



► Modes actifs

Cycles

- Chemin de Terre Rouge : zone 30
- Avenue Anatole France : zone de rencontre et zone 30

Cadre réglementaire favorable à la pratique du vélo.

Les cycles peuvent se déplacer librement.

- Avenue François Fabié : pas aménagement spécifique pour les cycles.

Les comptages directionnels ont permis d'observer quelques cycles sur le secteur, majoritairement représentés sur l'avenue Anatole France.

Piétons

- Chemin de Terre Rouge :
 - Tronçon Nord (entre l'avenue François Fabié et l'impasse de la Sariette) : **cheminements continus et sécuritaires** (largeur de trottoirs réglementaire) de part et d'autre de la voirie
 - Tronçon Sud (entre l'impasse de la Sariette jusqu'au giratoire) : **absence de trottoirs**, des marquages au sol viennent matérialiser un cheminement avec une largeur insuffisante et ponctuellement la présence de potelets comme séparateurs physique.
- Avenue François Fabié : **cheminements piétons unilatéral** (largeur de trottoirs réglementaire) avec toutefois une alternance du cheminement de part et d'autre de la voirie générant des **problèmes d'accessibilité** (absence d'abaissement de bordures au niveau des traversées piétonnes, discontinuités des cheminements piétons, obstacles sur trottoirs, stationnement illicite...)
- Avenue Anatole France : zone de rencontre sur le tronçon Nord puis zone 30, avec des **aménagements piétons continus et sécuritaires**. Les abords des écoles sont sécurisés avec des barrières comme séparateur avec la voirie.



► Accessibilité des modes actifs

Carrefour n°1 : giratoire

- **Traversée en deux temps sécurisée avec ilot central pour les grands franchissements** : av. Colonel Picot, Cor. Marius Escartefigue, chemin des Terres Rouges, av. Anatole France
- **Marquage au sol de certaines traversées détérioré et non lisible** : ilot central réduit sur l'av. Mirasouléou, traversée piétonne en conflit avec la ligne STOP sur l'av. Colonel Picot



Carrefour n°2 : Terres Rouges / F. Fabié

- **Abaissements de trottoirs** à prévoir pour l'ensemble des traversées avec bandes podotactiles et potelets PMR.
- **Plateau surélevé non mis à niveau côté droit** : non accessible PMR

Carrefour n°3 : 9 D.I.C / F. Fabié / place Jean Jaurès

- **Cheminement PMR non continu avec la présence de nombreux obstacles** (tri sélectif, borne incendie...). Il faut s'assurer d'avoir 1.4m de largeur tout au long du cheminement.
- **Abaissements de trottoirs** à prévoir pour l'ensemble des traversées avec bandes podotactiles et potelets PMR.
- **Marquage au sol des traversées piétonnes à prévoir** : avenue du Char Verdun
- Place Jean Jaurès : les piétons, cycles peuvent circuler librement au sein de la zone de rencontre



► Flux de circulation

En termes de Trafic Moyen Journalier, il est constaté :

Av. Anatole France :

- **Axe de circulation le plus chargé avec près de 12 300 veh/j**
- Flux majoritaire dans le sens Nord > Sud

Chemin des Terres Rouges :

- Charge de trafic élevée avec près de **10 000 veh/j**
- Flux majoritaire dans le sens Sud > Nord

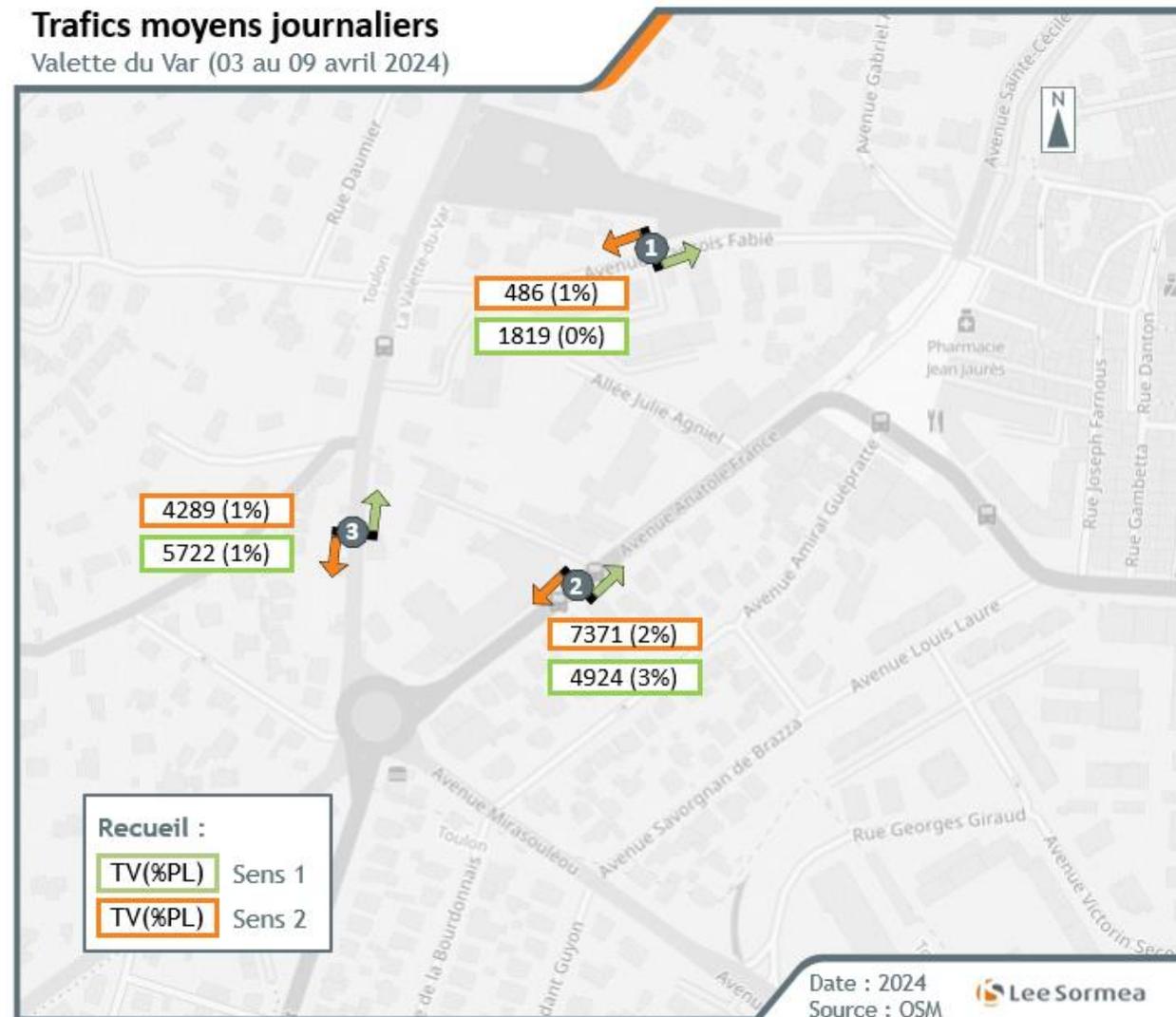
Av. François Fabié :

- Charge de trafic plus faible de l'ordre de **2 300 veh/j**
- Flux majoritaire dans le sens Ouest > Est

Ces charges de trafic sont en cohérence avec la hiérarchisation du réseau.

Traffic moyens journaliers

Valette du Var (03 au 09 avril 2024)



Flux de circulation

En HPS, les flux sont majoritaires dans le sens Sud > Nord avec près de 800 veh/h sur le chemin des Terres Rouges. Dans l'autre sens de circulation, la charge de trafic atteint les 400 veh/h. Ce constat est plus léger, mais tout de même visible sur l'avenue Anatole France, avec un effet plus marqué en HPM.

Traffic en HPM

Valette du Var (mardi 09 avril 2024)



Traffic en HPS

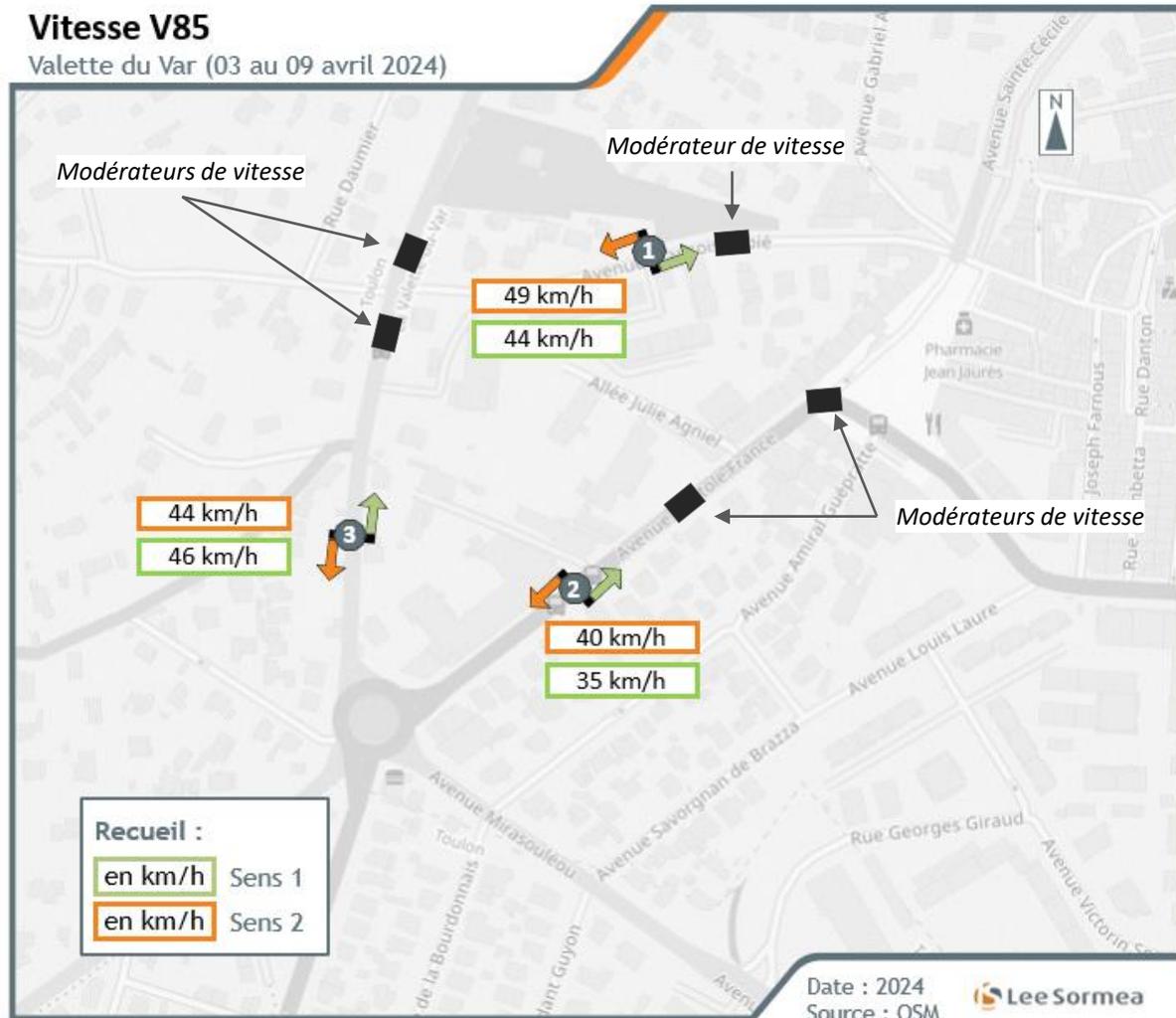
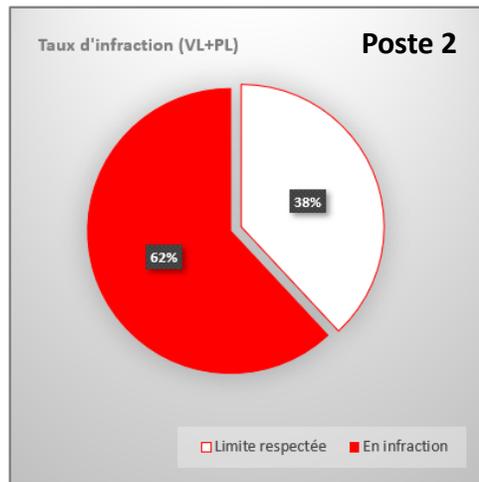
Valette du Var (mardi 09 avril 2024)



Vitesse de circulation

La **vitesse V85** est la vitesse en dessous de laquelle circulent 85% des véhicules.

- Sur le **chemin des Terres Rouges**, une **vitesse excessive supérieure à la vitesse réglementaire de 30km/h est repérée**. Cela crée de l'**insécurité** pour les usagers, d'autant plus qu'une partie de cet axe ne dispose pas de trottoirs sécuritaires pour les piétons.
- Sur l'**avenue Anatole France**, il est également constaté des excès des vitesses en particulier **dans le sens 2 avec une V85 de 40km/h**, une fois passé les modérateurs de vitesse. Le taux d'infraction est de l'ordre de 60% dans ce sens de circulation.
- Sur l'**avenue François Fabié**, la **vitesse de circulation est respectée**.





ÉTUDE DES CARREFOURS ÉTAT ACTUEL



Etude de capacité – giratoire

Contexte de l'intersection :

- Accès à l'autoroute A57 via l'av. Mirasouléou (branche n°6)
- Accès au chemin des Terres Rouges (n°2) : desserte Nord < > Sud
- Accès au centre-bourg de Valette du Var via l'av. Anatole France (n°1)

Géométrie :

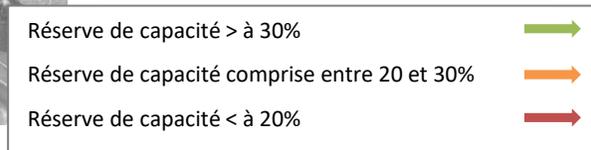
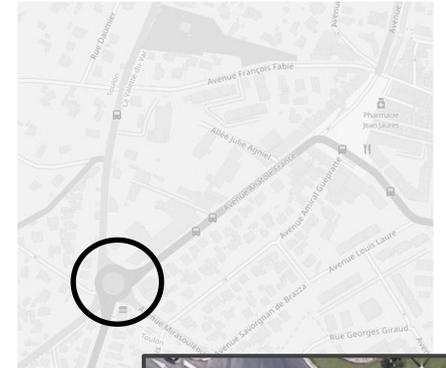
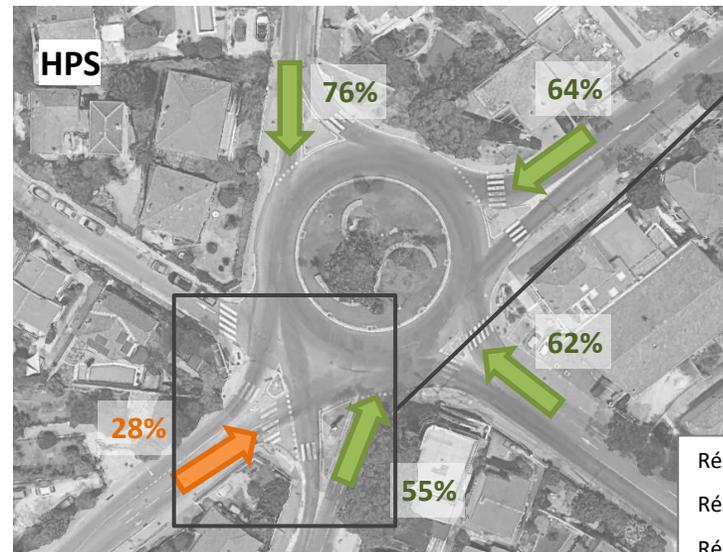
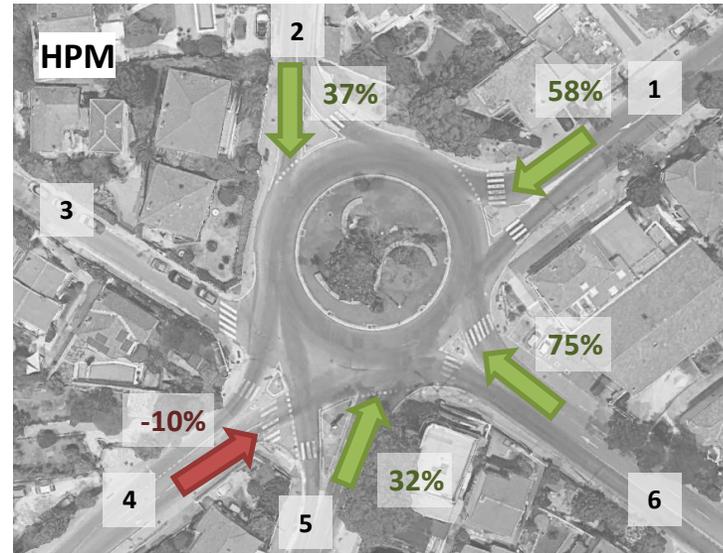
Giratoire à 6 branches dont :

- Rue Louis Carles (n°3) : sens unique sortant
- **Voie dédiée au TàD sur la branche n°4 (Cor Marius Escartefigue)**
- **Observation des conditions de circulation : les véhicules en provenance de Cor Marius Escartefigue (n°4) ont tendance à être trop avancés et gênent les véhicules sortant sur la RD246 Sud (n°5) – cf. capture ci-contre.**

Trafic et congestion :

- **Conditions de circulation plus difficiles en HPM.** Il est observé des remontées de file sur la branche n°4 (Cor Marius Escartefigue) qui atteint sa limite de capacité en HPM.
- **Pas de dysfonctionnement sur les autres branches avec des réserves de capacité satisfaisantes.**

Branche n°4 en limite de réserve de capacité, en particulier en HPM. Point de vigilance en HPM pour les branches 2 et 5 : réserve de capacité à la limite du satisfaisant avec des valeurs proches de 30%. Fonctionnement du giratoire à vérifier avec l'induction de trafic.



► Charge de trafic – giratoire

Flux en origine et destination :

La charge de trafic est supérieure en HPM avec près de 2800 veh/h contre 2400 veh/h en HPS.

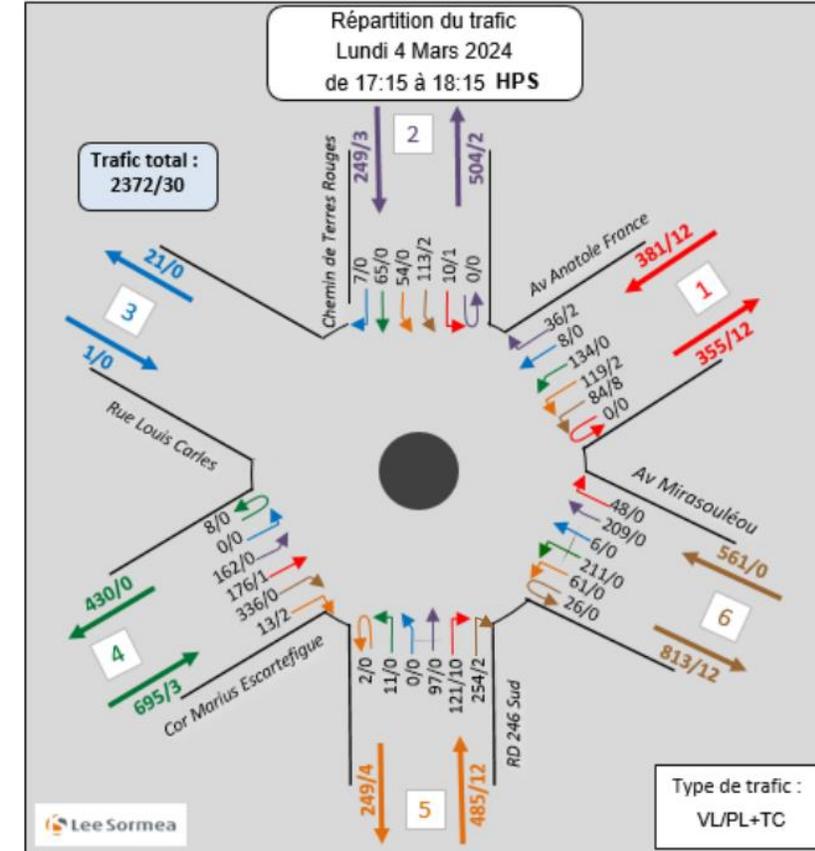
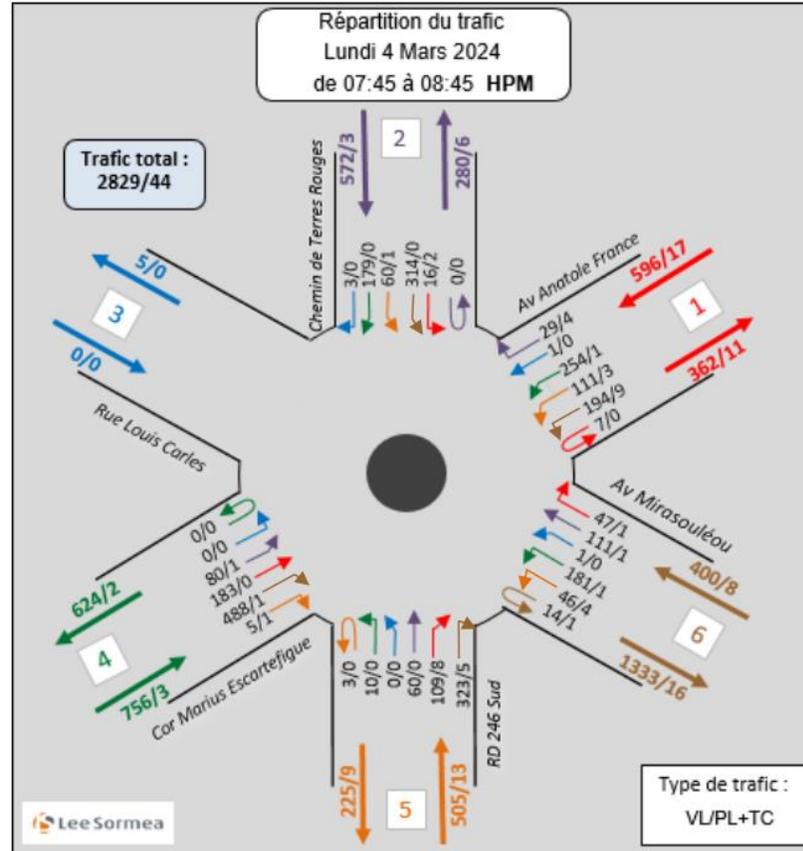
Les flux en sortie sont majoritairement tournés vers l'av. Mirasouléou (branche n°6) avec plus de 1300 veh/h en HPM.

En entrée du giratoire, les flux proviennent majoritairement de la branche n°4 (Cor Marius Escartefigue) avec près de 700 veh/j.

Il y a des mouvements pendulaires sur le chemin des Terres Rouges, avec des flux majoritaires dans le sens Nord > Sud en HPM et dans le sens Sud > Nord en HPS avec les mêmes volumes.

Les flux à destination du chemin des Terres Rouges proviennent majoritairement du Sud du secteur (branches 4, 5 et 6). Quant aux flux en provenance du chemin des Terres Rouges, près de 50% proviennent de l'av. de Mirasouléou (branche n°6).

Près de 85% des flux en direction de l'av. Anatole France ont pour origine les branches n°4 et 5.



► Etude de capacité – av. François Fabié / chem. des Terres Rouges

Contexte de l'intersection :

- Accès au centre-bourg de Valette-du-Var via l'av. François Fabié (branche n°1)
- Desserte Nord < > Sud via le chemin des Terres Rouges pour rejoindre la D46
- Desserte résidentielle via le chemin de la Bosquette

Géométrie :

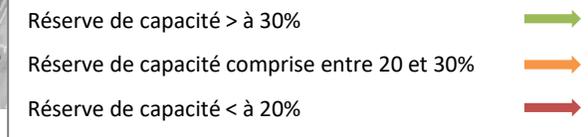
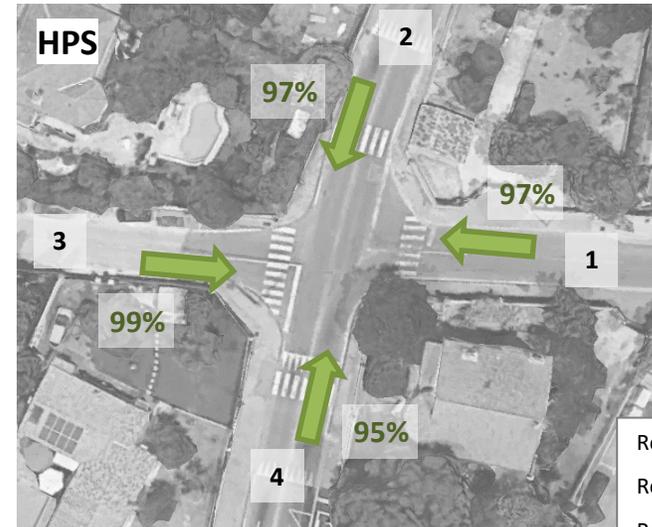
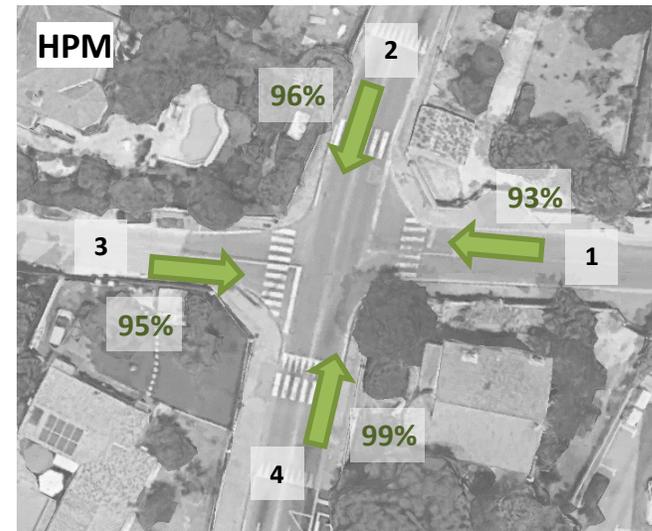
Carrefour à 4 branches

- Gestion par STOP sur les voies secondaires (chemin de la Bosquette et av. François Fabié)
- Flux majoritaires sur la voie principale chemin des Terres Rouges en Nord < > Sud

Trafic et congestion :

- **Aucun dysfonctionnement constaté ni en HPM ni en HPS.**

**Le carrefour ne présente aucun dysfonctionnement.
Il est en capacité d'absorber des reports de trafic.**



► Charge de trafic – av. François Fabié / chem. des Terres Rouges

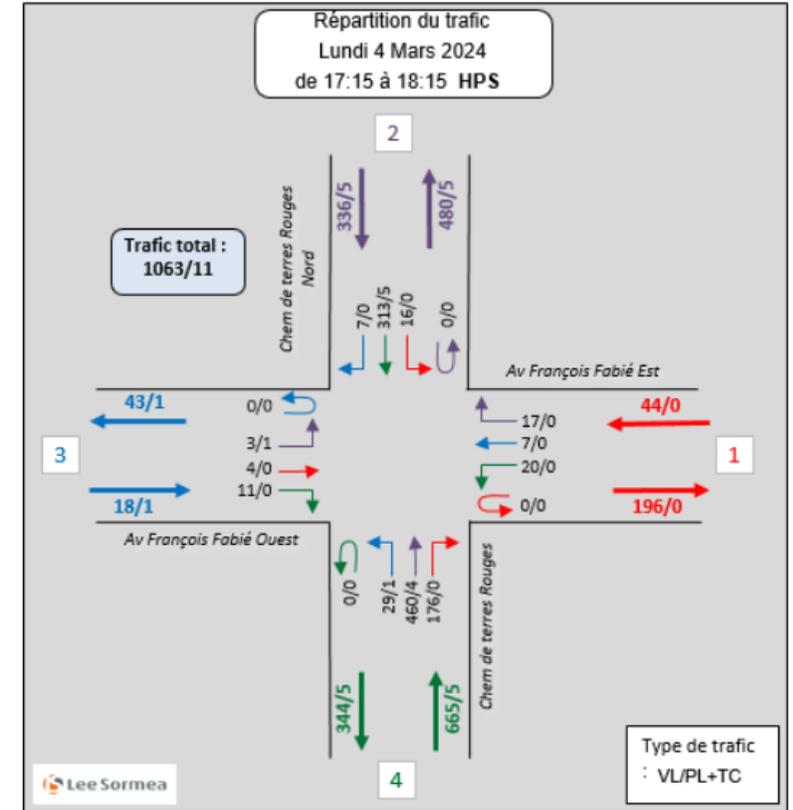
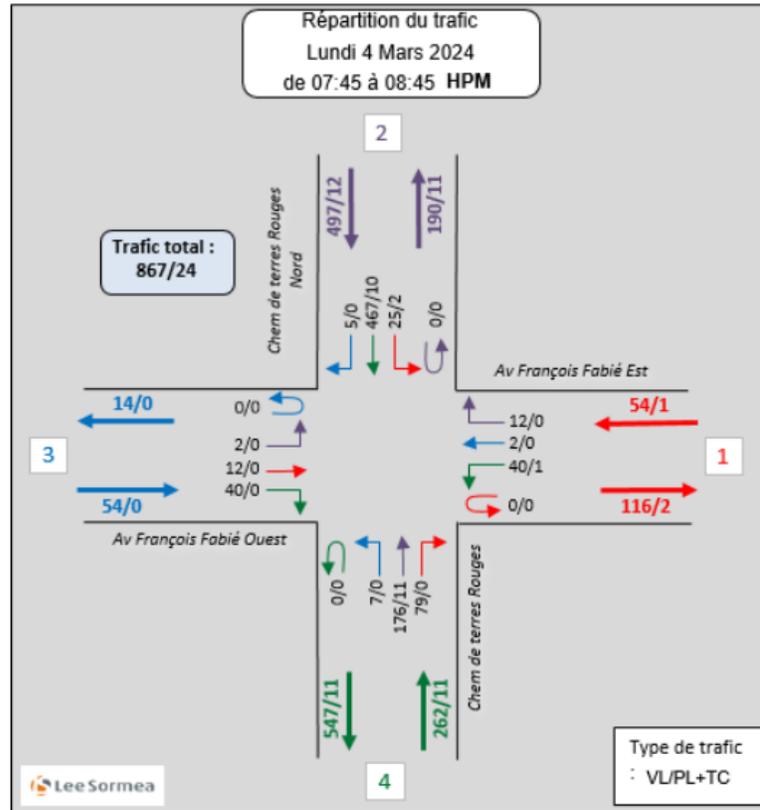
Flux en origine et destination :

La charge de trafic est supérieure en HPS avec près de 1060 veh/h contre 870 veh/h en HPM.

Les flux sont majoritaires dans le sens Nord > Sud en HPM, et dans le sens Sud > Nord en HPS avec entre 500 et 600 veh/h.

Les flux en provenance de l'av. François Fabié (branche n°1) vont prendre majoritairement la direction Sud à hauteur de 75% en HPM. La répartition est plus équilibrée en HPS avec près de 45% en direction Sud et 40% en direction Nord.

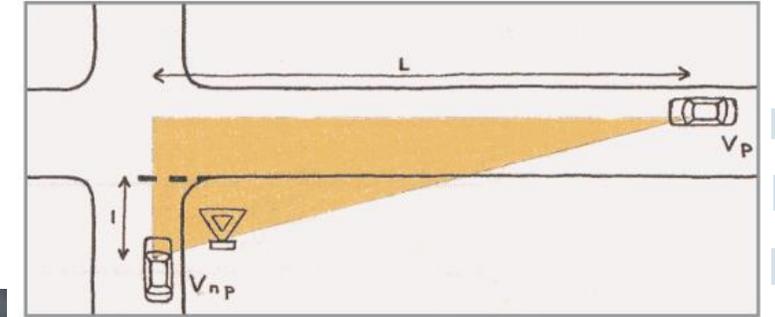
Les flux à destination de l'av. François Fabié proviennent majoritairement du chemin des Terres Rouges au Sud (branche n°4) : en HPS cela représente 90% des origines et près de 65% en HPM.



► Sécurité et visibilité – av. François Fabié / chem. des Terres Rouges

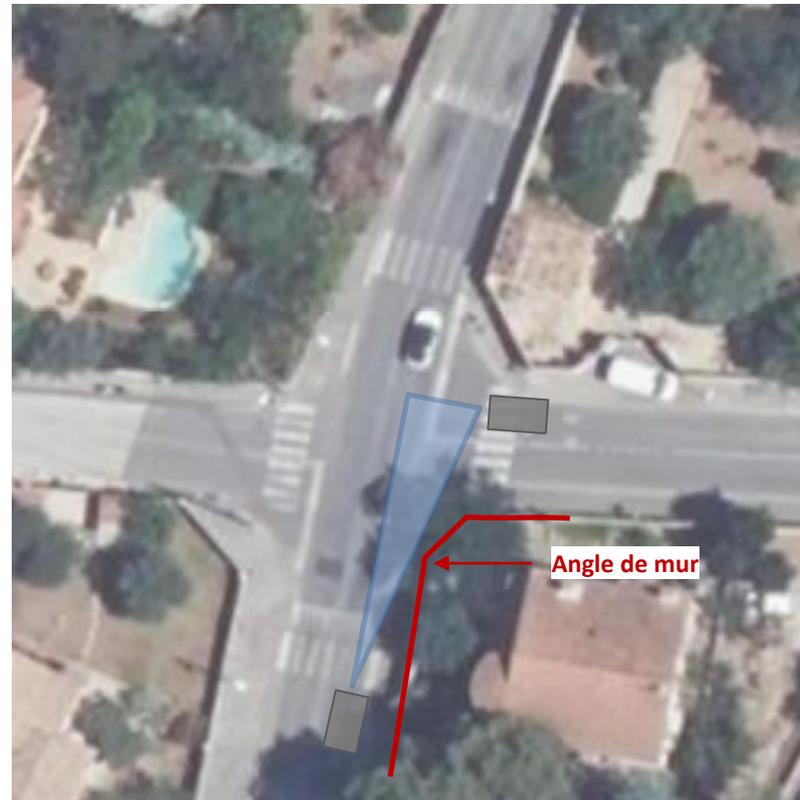
Nous analysons la visibilité au carrefour à l'aide de la méthode du triangle de visibilité, issue du guide du Certu. Il s'avère que **la visibilité depuis l'avenue François Fabié est correcte** pour le mouvement tourne à droite et à gauche, pour un STOP avec une limitation de vitesse à 30km/h sur la voie principale. A noter que les murs de limite de propriété des habitations ne gênent pas la visibilité des véhicules. Les limites de propriétés n'étant pas en angle droit, cela offre plus de visibilité aux usagers de la route.

L'exercice a également été effectué sur le chemin de la Bosquette, et ne présente pas de problème de visibilité.



Pour un cédez-le-passage			Pour un stop		
Vitesse réglementaire	I	L	Vitesse réglementaire	I	L
30 km/h	7 m	20 m	30 km/h	3 m	20 m
50 km/h	7 ou 10 m	45 m	50 km/h	3 m	45 m
70 km/h	10 m	70 m	70 km/h	3 m	70 m

Source: Certu - fiche 13 - Visibilité



Vue depuis l'avenue François Fabié – orientation droite

► Etude de capacité – av. de la 9e DIC, av. Fabié et place Jean Jaurès

Contexte de l'intersection :

- Accès au centre-bourg de Valette-du-Var via la zone de rencontre de l'av. Anatole France
- Desserte Nord < > Sud l'av. de la 9 DIC pour rejoindre la D46

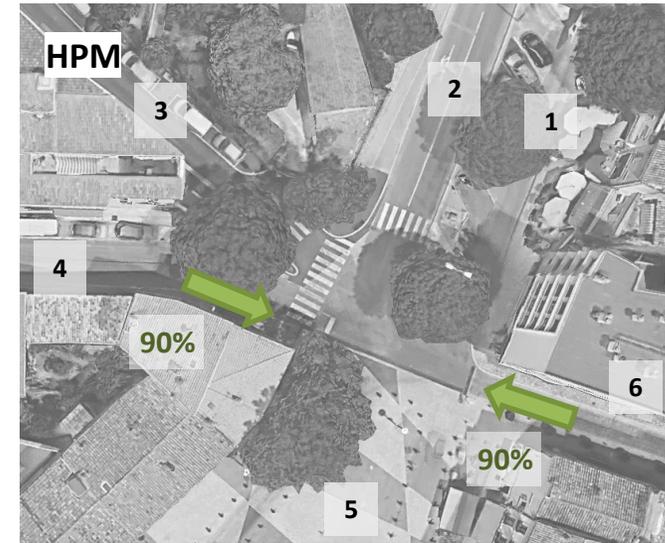
Géométrie :

Carrefour à 6 branches

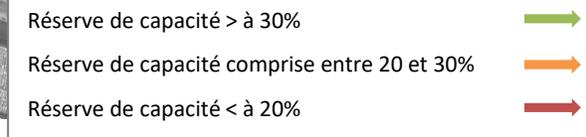
- Voie principale : av. de la 9 DIC (double sens)
- Gestion par STOP sur la voie secondaire (av. François Fabié) en double sens de circulation
- 3 rues en sens unique sortant : av. Gabriel Amoretti, av. Anatole France et l'accès au parking
- 1 rue en sens unique entrant : av. du Char Verdun

Trafic et congestion :

- **Aucun dysfonctionnement constaté ni en HPM ni en HPS.**



**Le carrefour ne présente aucun dysfonctionnement.
Il est en capacité d'absorber des reports de trafic.**



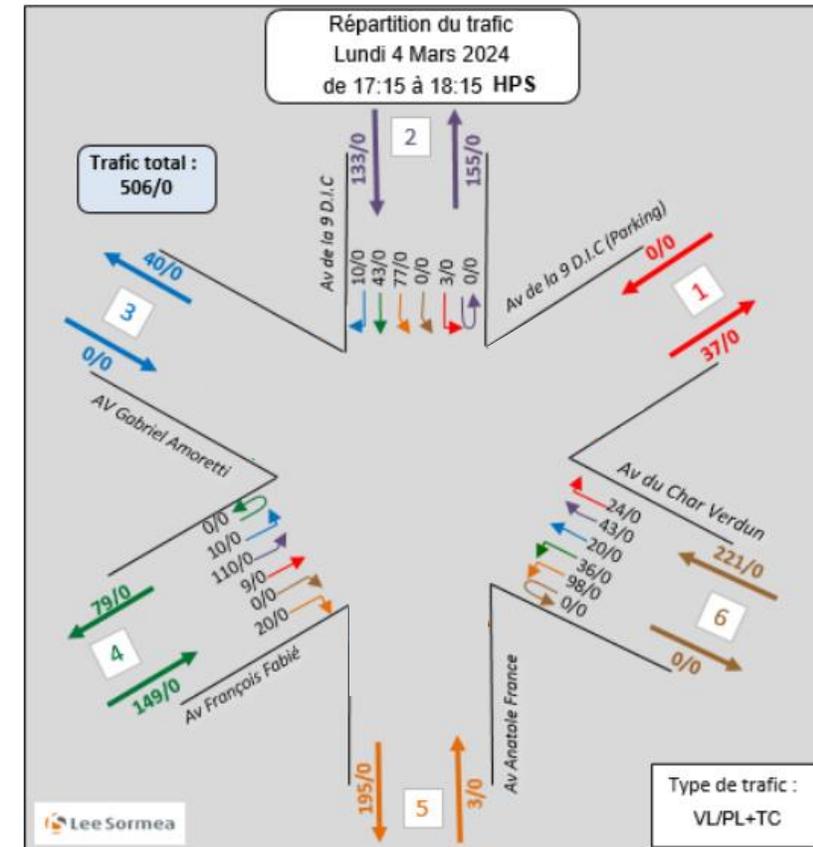
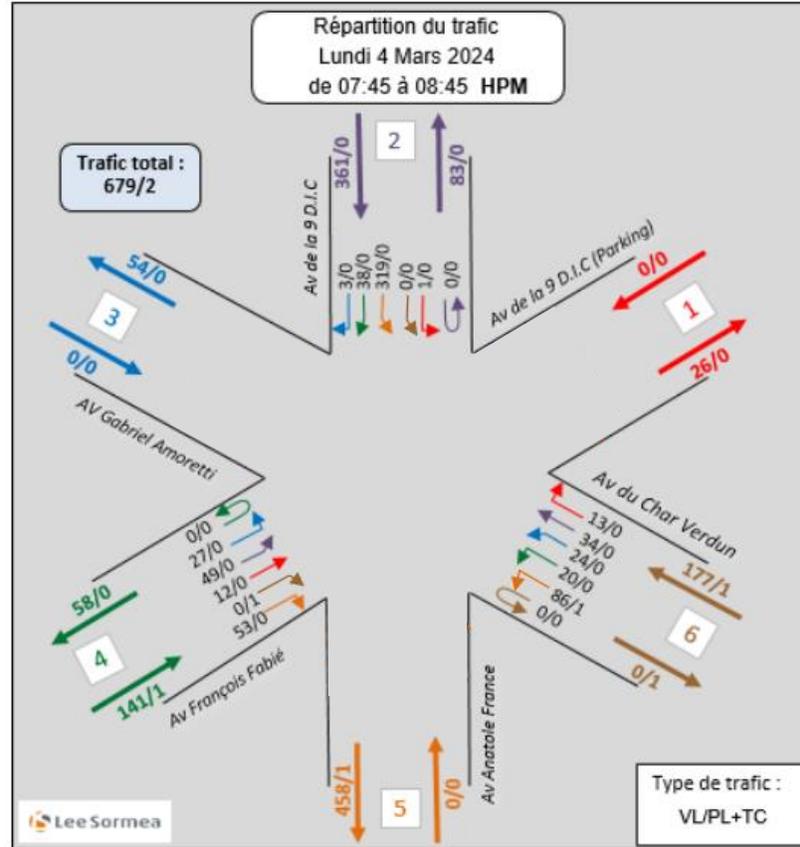
► Charge de trafic – av. de la 9e DIC, av. Fabié et place Jean Jaurès

Flux en origine et destination :

La charge de trafic est supérieure en HPM avec près de 700 veh/h contre 500 veh/h en HPS.

Les flux en provenance du Nord via l'av. de la 9 DIC (branche n°2) ont pour principale destination la branche n°5 au Sud du carrefour à hauteur de 90% en HPM et 60% en HPS. On compte 30% des flux qui vont emprunter l'av. François Fabié en HPS depuis la branche n°2. Près de 90% des flux à destination de l'av. François Fabié proviennent de la branche Nord (n°2) autant en HPM qu'en HPS.

Les flux en provenance de l'av. François Fabié (branche n°4) vont se répartir dans les mêmes proportions entre le Nord et le Sud en HPM à hauteur de 35% pour les deux branches; En HPS, les flux vont majoritairement se tourner vers le Nord à hauteur de 75%.



► Sécurité et visibilité – av. François Fabié / chem. des Terres Rouges

Les mouvements les plus contraints au niveau de ce carrefour ont été analysés :

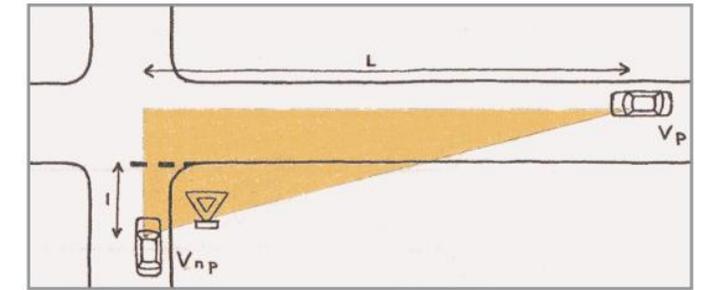
- Tourne à Droite et Tourne à Gauche depuis la rue François Fabié

La visibilité est suffisamment bonne depuis l'avenue François Fabié pour effectuer les mouvements tournants.

- Tourne à Gauche et Tout Droit depuis l'avenue du Char Verdun

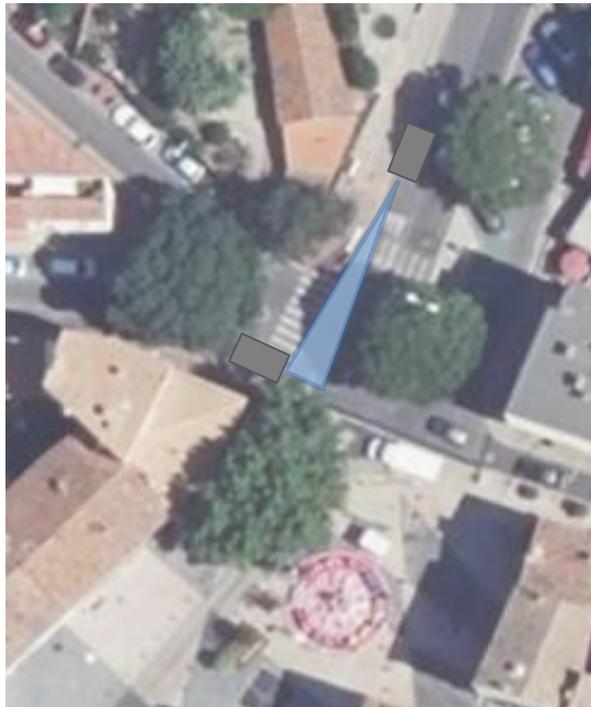
Par contre, la visibilité est très réduite depuis l'avenue du Char Verdun pour céder le passage aux véhicules provenant de l'avenue de la 9 D.I.C ayant la priorité à droite : masquage à cause des arbres, mobilier, container de tri sélectif... Il faut venir s'avancer au plus proche de l'intersection pour gagner en visibilité.

→ Il faudrait envisager de retirer le mobilier qui obstrue la visibilité ou encore de revoir le système de priorité (ligne de STOP à prévoir)



Pour un cédez-le-passage			Pour un stop		
Vitesse réglementaire	I	L	Vitesse réglementaire	I	L
30 km/h	7 m	20 m	30 km/h	3 m	20 m
50 km/h	7 ou 10 m	45 m	50 km/h	3 m	45 m
70 km/h	10 m	70 m	70 km/h	3 m	70 m

Source: Certu - fiche 13 - Visibilité



Vue depuis l'avenue François Fabié – orientation gauche



Vue depuis l'avenue du Char Verdun orientation droite



ESTIMATION DES TRAFICS GÉNÉRÉS PAR LE PROJET

► Description du projet urbain

Projet :

- **Création d'un complexe résidentiel** : plusieurs logements divisés en différents lots. Au total, il est prévu la création de 7 bâtiments (cages A à G) et la rénovation d'un bâtiment existant (cage H).
- **Réaménagement de la résidence pour seniors (déjà présente)**

Accès :

- **via l'avenue Anatole France** : résidence pour seniors, cages A, B et H
- **via le chemin des Terres Rouges** : cages C, D, E, F et G

Lot	Typologie	Surface habitable	Surface totale
Logements			
Cage A	Création	1 835 m ²	11 810 m ²
Cage B	Création	2 000 m ²	
Cage C	Création	1 680 m ²	
Cage D	Création	1 400 m ²	
Cage E	Création	1 140 m ²	
Cage F	Création	1 655 m ²	
Cage G	Création	1 890 m ²	
Cage H	Rénovation	210 m ²	
Résidence sénior			
Résidence	Création	1 975 m ²	1 975 m ²



► Hypothèses d'induction de trafic - logements

L'induction de flux se base sur des données issues de l'INSEE ainsi que des hypothèses émises.

Voici ci-contre notre raisonnement :

Logements

Les hypothèses pour l'induction des flux se basent sur la création de près de 200 logements et la rénovation d'un lot (soit 210 m² environ). Le type de logements varie entre T2 et T4, avec quelques T5.

En prenant en compte la part d'actifs, la part d'inactifs et les hypothèses de déplacement, le nombre total de véhicules est réparti aux entrées / sorties aux heures de pointe.

Pour les flux liés aux logements, sont émises les hypothèses d'entrée/sortie suivantes :

- **En HPM, 20% des flux sortent de la zone projet et 10% y rentrent.**
- **A l'inverse en HPS, 10% des flux sortent de la zone projet et 20% y rentrent.**

Les origines et destinations aux carrefours qui seront appliquées aux flux VL induits seront conformes aux relevés qui ont été réalisés. La répartition des flux appliquée aux HP sur le reste du réseau, se base quant à elle sur celle relevée par les comptages automatiques.

Partant des données INSEE suivantes : **la surface moyenne en m² par personne en logement collectif est d'environ 30m². Ainsi, il est estimé que le projet immobilier générera l'arrivée d'environ 390 habitants au total.**

Cela représente :

- 56 véhicules induits en HPM
- 56 véhicules induits en HPS

DONNEES SOCIO-ECO	
Part d'actifs ayant un emploi (INSEE)	68,5%
Part d'inactifs y compris chômeurs (INSEE)	31,5%
Part de présence au travail des actifs (hypothèse)	100%

PART MODALE	
Part des moyens de transport utilisés pour se rendre au travail (INSEE)	78%
Report modal y compris covoiturage (hypothèse)	10%

Période d'analyses	Nombre de véhicules sortants	Nombre de véhicules entrants	Total
Logements			
HPM	37 uvp	19 uvp	56 uvp
HPS	19 uvp	37 uvp	56 uvp

► Hypothèses d'induction de trafic – résidence seniors

Il est à noter que la résidence pour seniors existe déjà. La proportion de personnes motorisées risque d'évoluer à la hausse, car la nouvelle résidence devrait rajeunir cette population, mais le nombre de résidents devrait rester stable.

L'induction de flux se base sur des données issues de l'INSEE ainsi que des hypothèses émises. Voici ci-contre notre raisonnement :

Résidence seniors

La résidence pour seniors est composée de **57 logements**.

Sont émises les hypothèses suivantes :

- Nombre moyen d'occupants : 1 personne par logement pour au moins 70% des locations
- % de résidents motorisés : 10 voitures maximum pour l'ensemble des logements

Pour la résidence seniors, il est émis l'hypothèse suivante : 10 déplacements des résidents en voiture et de visites seront induits aux heures de pointe.

Les origines et destinations aux carrefours qui seront appliquées aux flux VL induits seront conformes aux relevés qui ont été réalisés. La répartition des flux appliquée aux HP sur le reste du réseau, se base quant à elle sur celle relevée par les comptages automatiques .

Cela représente :

- 10 véhicules induits en HPM
- 10 véhicules induits en HPS

Période d'analyses	Nombre de véhicules sortants	Nombre de véhicules entrants	Total
Résidence seniors			
HPM	5 uvp	5 uvp	10 uvp
HPS	5 uvp	5 uvp	10 uvp

Hypothèse d'induction de trafic au plus contraint.

► Répartition des flux

Les flux vont être répartis en entrée / sortie proportionnellement aux surfaces habitables des différentes cages de logement.

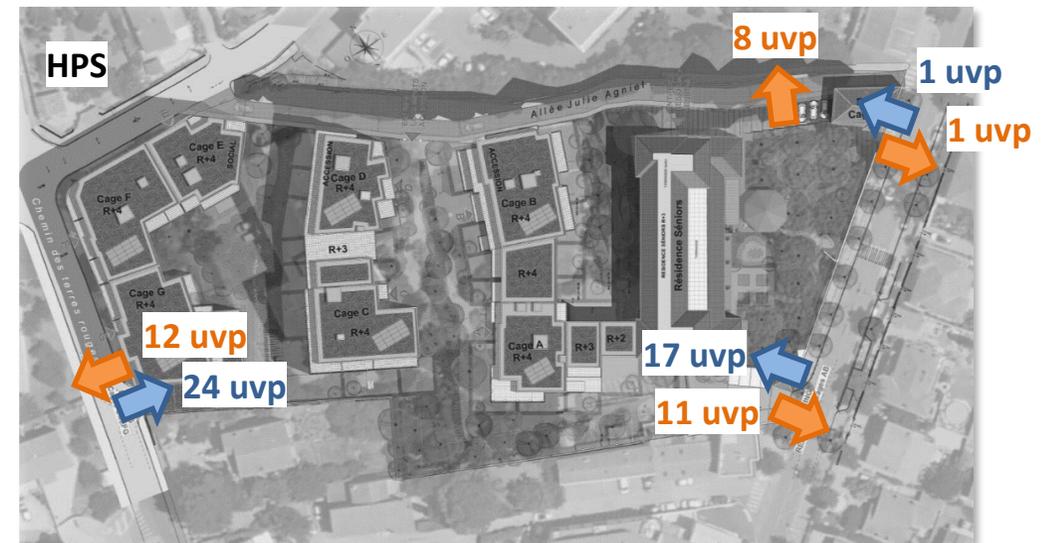
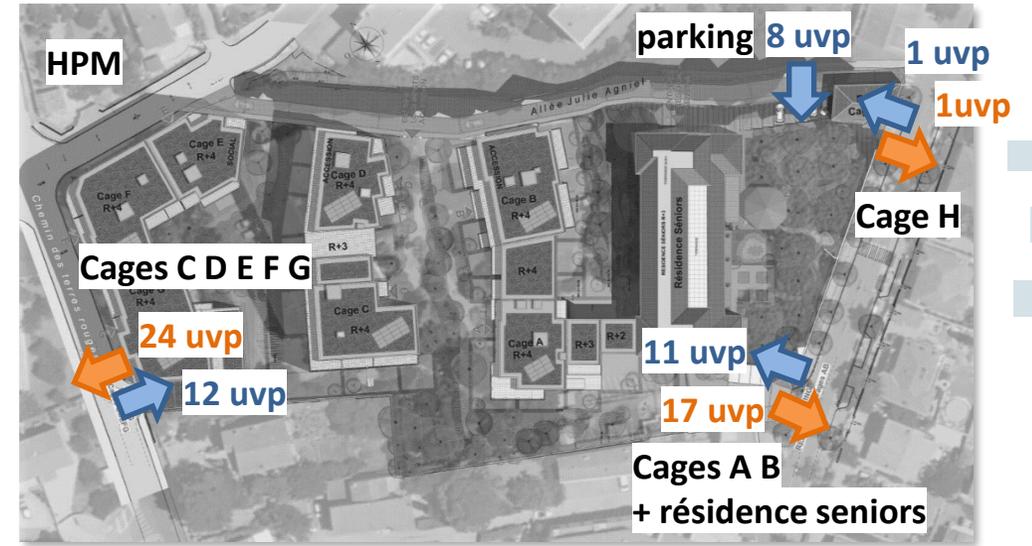
Les cartes suivantes indiquent la répartition des flux aux différentes entrées / sorties du projet urbain :

- Cages A B : 33% des flux totaux liés aux logements
- Cages C D E F G : 65% des flux totaux liés aux logements
- Cage H : 2% des flux totaux liés aux logements

Viennent s'ajouter au niveau de l'entrée / sortie des cages A et B, les flux de la résidence pour séniors.

A nos hypothèses, il est ajouté un remplissage du parking allée Julie Agniel à son maximum en heure de pointe, soit 8 VL supplémentaires.

Pour chaque entrées / sorties , les flux seront répartis en part équivalente sur le réseau (50%/50%)



Période d'analyses	Nombre de véhicules sortants	Nombre de véhicules entrants	Total
Logements			
HPM	37 uvp	19 uvp	56 uvp
HPS	19 uvp	37 uvp	56 uvp
Résidence seniors			
HPM	5 uvp	5 uvp	10 uvp
HPS	5 uvp	5 uvp	10 uvp
Allée Julie Agniel			
HPM	0 uvp	8 uvp	0 uvp
HPS	8 uvp	0 uvp	8 uvp

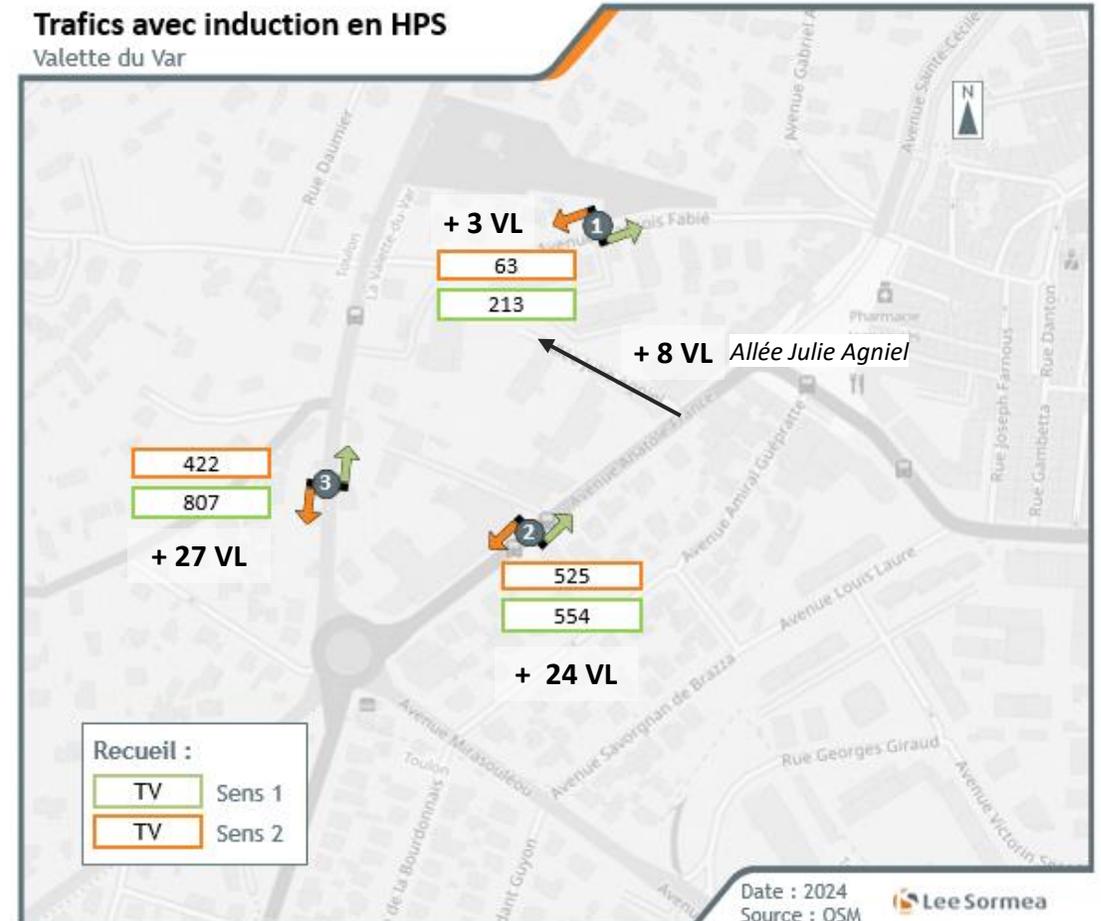
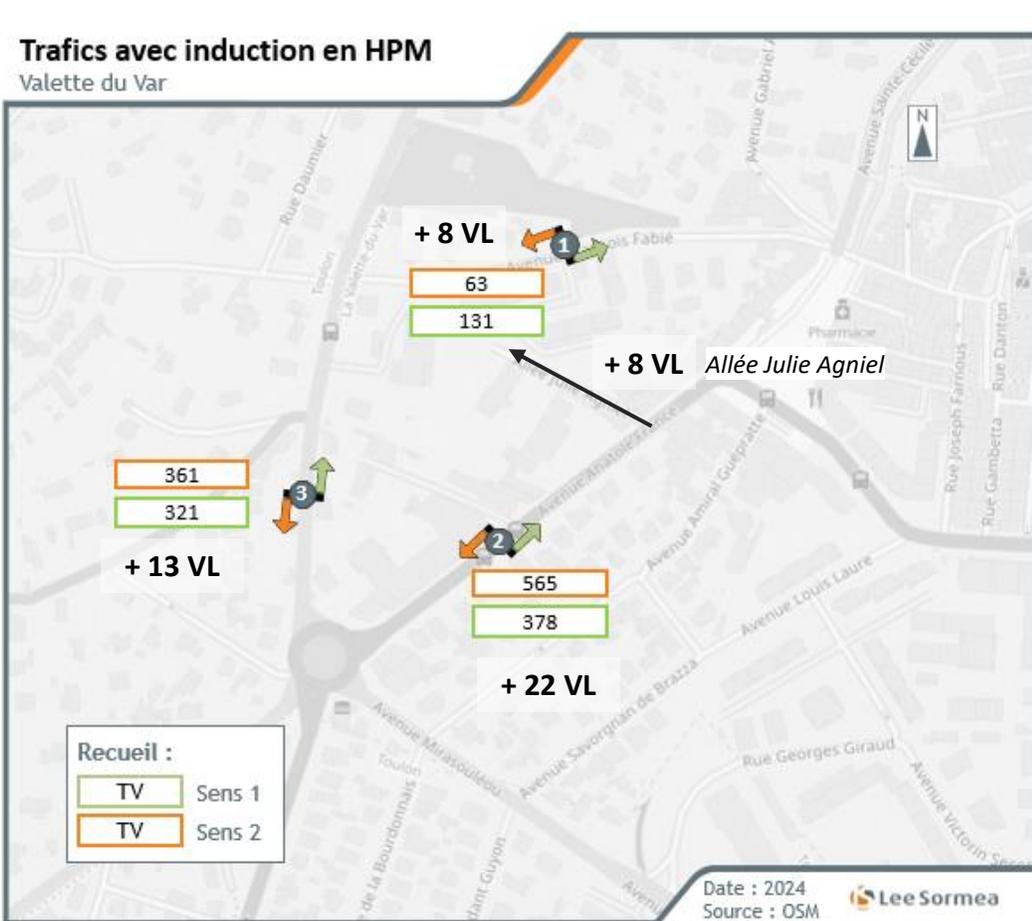


ÉTAT PROJETÉ



► Flux de circulation à l'état projeté : HPM et HPS

L'induction génère une légère augmentation de la charge de trafic sur le secteur. **L'avenue Anatole France va supporter le plus de flux induits**, en raison des entrées / sorties majoritairement tournées sur l'avenue A. France (axe structurant du secteur) avec près de 60 veh/h supplémentaires. **L'allée Julie Agniel va supporter un faible flux**, principalement lié à l'accès au parking visiteurs de la résidence pour seniors. Cet axe n'a pas été défini comme axe de shunt potentiel.



► Flux de circulation à l'état projeté : TMJ

La charge de trafic en heure de pointe représente 10% du trafic journalier. Il y aura donc une induction de trafic de l'ordre de 140 veh/j lié au projet urbain.

La carte ci-contre illustre le trafic moyen journalier, à l'état projeté :



► Etude de capacité – état projeté

Giratoire

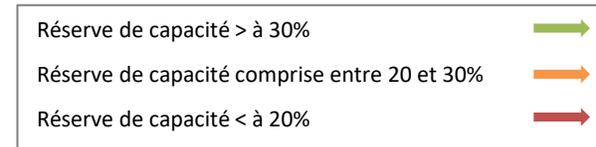
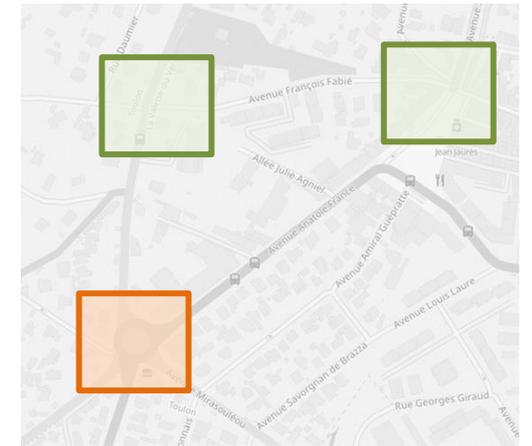
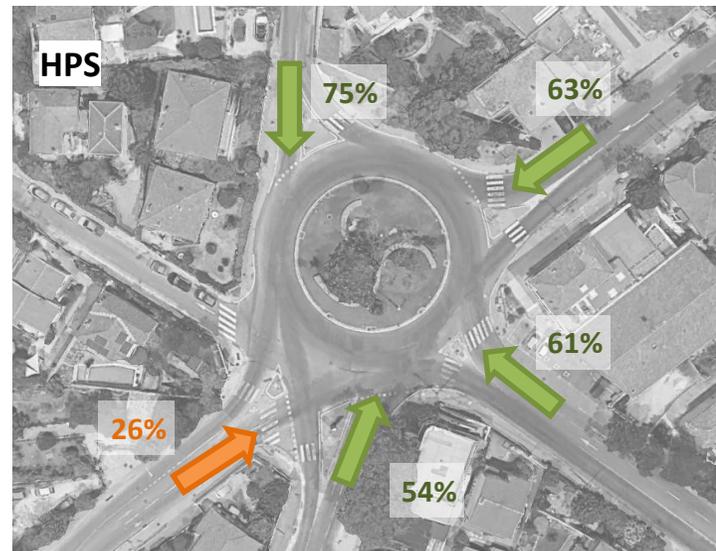
- Les réserves de capacité vont diminuer légèrement sur l'ensemble des branches du giratoire. Les conditions de circulation sont plus difficiles en HPM en raison d'une charge de trafic plus important (3050 veh/h en HPM contre 2570 veh/h en HPS).
- En état projeté avec l'induction de trafic, il est constaté une diminution des réserves de capacité, en particulier sur la branche n°4, actuellement la plus critique : passant de -10% à -12% en HPM. En HPS, la réserve de capacité est sous la barre des 30%, passant de 28% à 26%.

Carrefour F. Fabié / chemin des Terres Rouges

- Aucun changement en HPM et HPS, les réserves de capacité sont les mêmes que dans l'état actuel.

Carrefour av. de la 9e DIC, av. Fabié et place Jean Jaurès

- Aucun changement en HPM et HPS, les réserves de capacité sont les mêmes que dans l'état actuel.





SYNTHÈSE ET PRÉCONISATIONS



Synthèse

Cette étude de trafic vise à examiner les impacts de l'implantation du projet urbain, avec la création de logements.

A l'état actuel, il est observé :

- La charge de trafic est de l'ordre de 1000 à 1200 veh/h selon l'heure de pointe, sur le chemin des Terres Rouges et l'avenue Anatole France. **Les conditions de circulation à l'état actuel sont satisfaisantes.** Les carrefours étudiés n'ont pas de difficultés de fonctionnement, à l'exception de la **branche Sud du giratoire (Cor Marius Escartefigue) avec une réserve de capacité critique.** Ce constat peut notamment s'expliquer par la géométrie du giratoire non habituelle pouvant perturber les usagers et leur insertion sur le giratoire, ainsi qu'une charge de trafic importante à écouler (près de 800 veh/h en HPM).

A l'état projeté, il est observé :

- L'induction de trafic génère une légère augmentation de la charge de trafic : pour rappel **66 uvp en HPM et HPS sur l'ensemble du secteur.**
- L'augmentation de la charge de trafic est plus marquée sur l'avenue Anatole France** avec une augmentation de près de **60 veh/h dans les deux sens cumulés.**
- L'induction de trafic ne génère **pas de changement sur les carrefours n°2 (Terres Rouges / F. Fabié) et n°3 (av. de la 9e DIC, av. Fabié et place Jean Jaurès)**
- L'induction de trafic génère une diminution de la réserve de capacité de manière générale sur l'ensemble des branches du giratoire, avec un **fonctionnement plus critique sur les branches Sud, dont la branche n°5 (D246) et plus particulièrement la branche n°4 (Cor Marius Escartefigue).** Les conditions de circulation étaient déjà difficiles sur cet axe, **l'induction de trafic ne génère donc pas de changement alarmant par rapport à l'état actuel au niveau du giratoire.**
- Pour rappel, l'induction de trafic a été estimée selon une fourchette haute.** Il pourrait ainsi y avoir un peu moins de flux induits par le projet aux heures de pointe.

Période d'analyses	Nombre de véhicules sortants	Nombre de véhicules entrants	Total
Logements			
HPM	37 uvp	19 uvp	56 uvp
HPS	19 uvp	37 uvp	56 uvp

Période d'analyses	Nombre de véhicules sortants	Nombre de véhicules entrants	Total
Résidence seniors			
HPM	5 uvp	5 uvp	10 uvp
HPS	5 uvp	5 uvp	10 uvp

Période d'analyses	Nombre de véhicules sortants	Nombre de véhicules entrants	Total
Allée Julie Agniel			
HPM	0 uvp	8 uvp	0 uvp
HPS	8 uvp	0 uvp	8 uvp

► Préconisations

Accessibilité entrée / sortie des parkings

S'assurer d'avoir suffisamment de dégagement et de visibilité au niveau des accès aux parkings :

- Éviter les masquages : végétation
- Éviter les masquages : stationnement à moins de 5m de l'accès au parking (loi LOM)
- Maintenir des girations suffisantes pour les VL

Au vu de la charge de trafic sur les axes principaux (chemin des Terres Rouges et av. Anatole France) et du nombre de véhicules en mouvement pour les entrées / sorties de parkings
→ pas de dysfonctionnement à signaler vis-à-vis des créneaux critiques (temps d'attente conforme).

Allée Julie Agniel

L'ouverture de l'allée Julie Agniel sur l'avenue François Fabié (aujourd'hui une impasse) permettra la **circulation des véhicules dans le sens Est > Ouest**. Il est prévu d'aménager cette rue en sens unique. Cette allée permettra d'accéder au parking attenant à la résidence pour seniors (8 places de stationnement). L'usage de cette allée sera principalement à destination de la résidence pour seniors et à la zone résidentielle (cages C, D, E, F et G). En effet, les usagers en provenance de l'av. A France Nord, auront tendance à emprunter cette allée pour rejoindre le chemin des Terres Rouges.

Point de vigilance à avoir vis-à-vis de l'usage de l'allée Julie Agniel, qui pourrait également être utilisée comme axe de shunt pour les résidents des lotissements chemin de la Bosquette, chemin de la Valette par exemple. Il faudrait prévoir de mettre en place des **modérateurs de vitesse** pour limiter le trafic de transit, **interdire le Tourne à Gauche** sur le chemin des Terres Rouges depuis l'allée Julie Agniel, **ou mettre en place un système de limitation d'accès** de type barrière ou borne escamotable.

Giratoire

Dans l'état actuel, la branche n°4 du giratoire sature pour différentes raisons :

- Une charge de trafic importante par rapport aux autres branches (de l'ordre de 700 veh/h)
- Une géométrie non lisible pouvant contraindre la priorité donnée à la branche n°4

Il faudrait prévoir de revoir la géométrie du giratoire pour une meilleure lisibilité, et cela indépendamment du projet immobilier.

