



Fief de Beauvais – étude circulatoire

Périgny

Juin 2024

Sommaire

- 01.** Préambule et pré-requis vocabulaire de trafic
- 02.** Diagnostic trafic
- 02.** Impacts du projet sur le trafic
- 03.** Préconisations

01.

Préambule et pré-requis de vocabulaire de trafic

Préambule

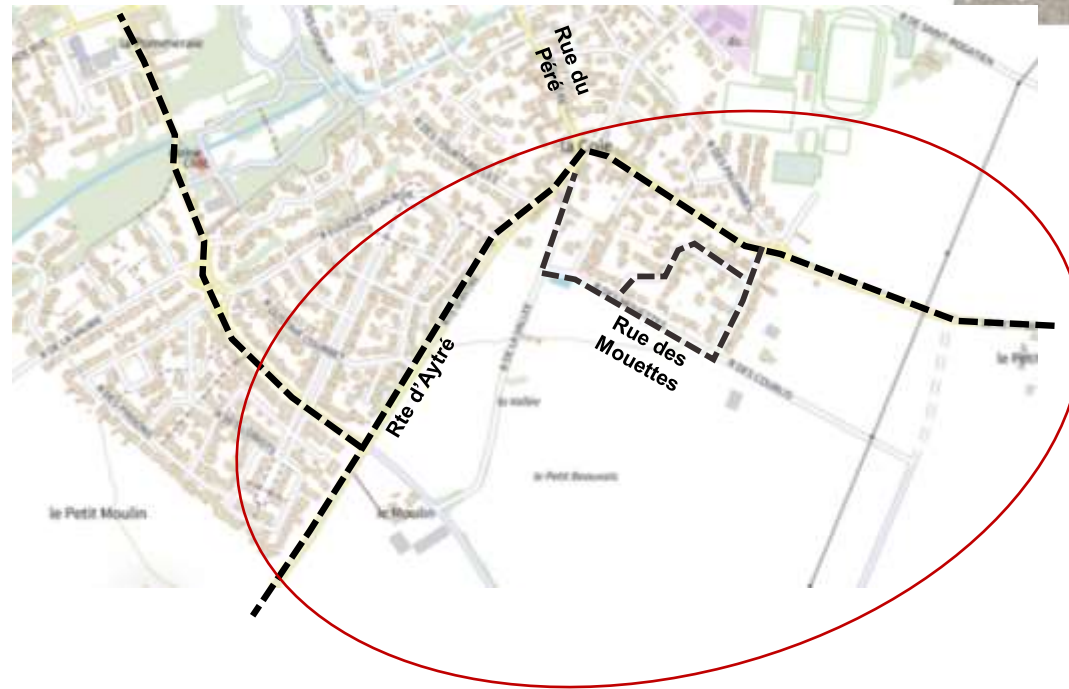
Cette étude repose sur les éléments présentés dans l'étude précédente (2021) et sur l'étude d'impact de Vizea (2023) ainsi que sur les nouveaux comptages réalisés par la commune en 2024.

Périmètre du projet
du Fief de Beauvais :



Source : Présentation de l'atelier de concertation n°1 du 08/11/2023

Périmètre de l'étude :



- **Projet sur 9 ha**
- 450 logements

Pré-requis : Vocabulaire de trafic

- **HPM = Heure de pointe du matin**

Période de la matinée pendant laquelle le trafic est le plus important

- **HPS = Heure de pointe du soir**

Période de l'après-midi pendant laquelle un trafic est le plus important

- **TMJO = Trafic moyen journalier ouvré**

Moyenne sur une semaine du lundi au vendredi du nombre de véhicules circulant sur cette section, tous sens confondus, au cours d'une journée.

- **VL = Véhicule léger**

Catégorie de véhicules étant inférieur ou égal à 3,5 tonnes.

- **PL = Poids lourd**

Catégorie de véhicules incluant les camions et autres véhicules de grande taille destinés au transport de marchandises.

- **UVP = Unité de véhicule particulier**

Une mesure standardisée utilisée pour représenter différents types de véhicules en termes de leur équivalent en "véhicules particuliers" (voitures). Cette unité permet de comparer et d'analyser plus facilement les impacts des différents types de véhicules sur la circulation.

Avec : Voiture particulière = 1 UVP ; Moto ou 2RM = 0.3 UVP ; Poids lourd = 2 UVP ; Bus = 2 UVP ; Vélo = 0.2 UVP

02.

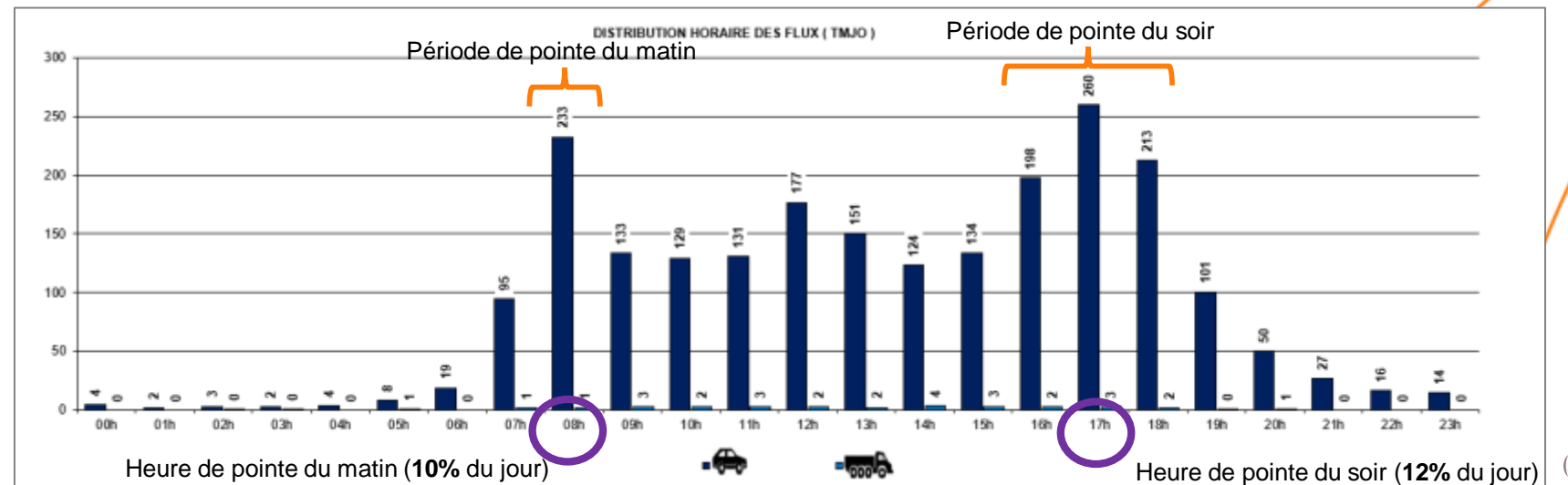
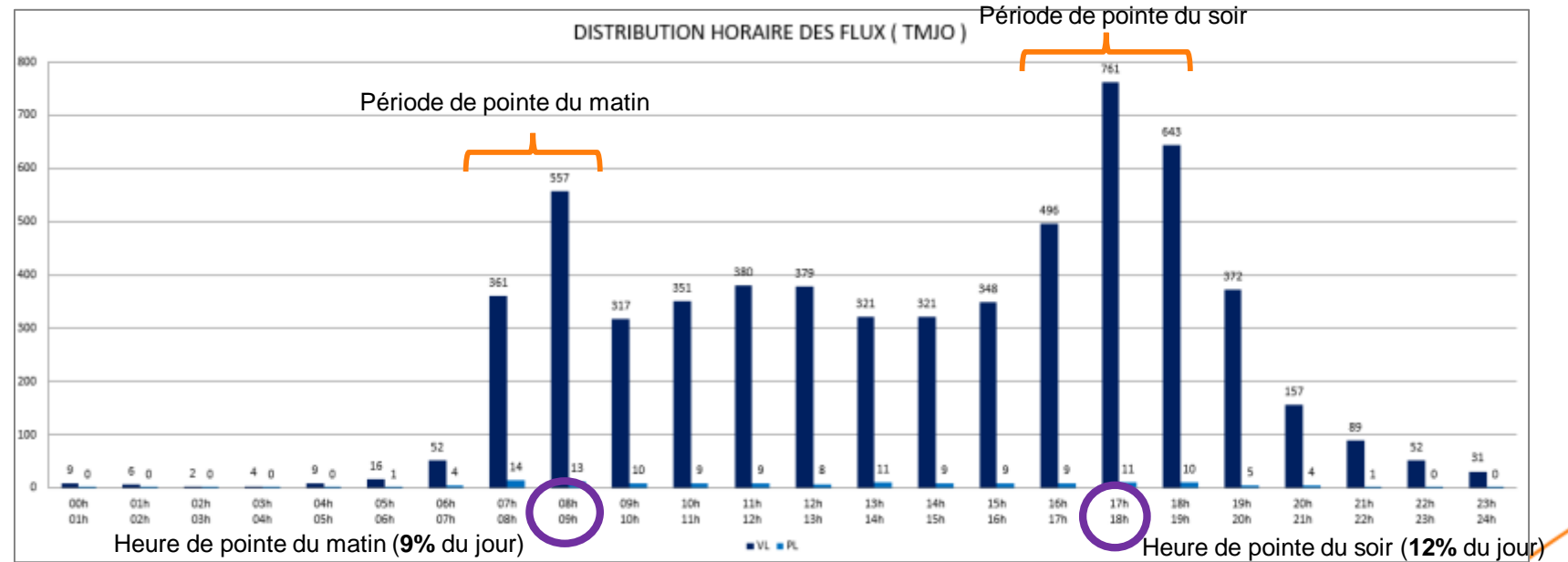
Diagnostic

Distribution horaire des flux

→ Rue du Péré

Un jour type se décompose de la façon suivante :

- Période nocturne (0h-7h) avec des trafics très faibles
- Période de pointe du matin (7h-9h) avec une **heure de pointe du matin qui représente 9-10% du journalier**
- Période « creuse » (9h-16h) avec une légère pointe le midi où le trafic horaire représente 5% du journalier
- Période de pointe du soir (16h-19h) plus étalée que le matin et plus forte en termes de trafic. **L'heure de pointe du soir représente 12% du journalier**
- Période nocturne (19h-0h) où le trafic diminue fortement : après 21h le trafic horaire représente moins de 2% du journalier



→ Rue du château

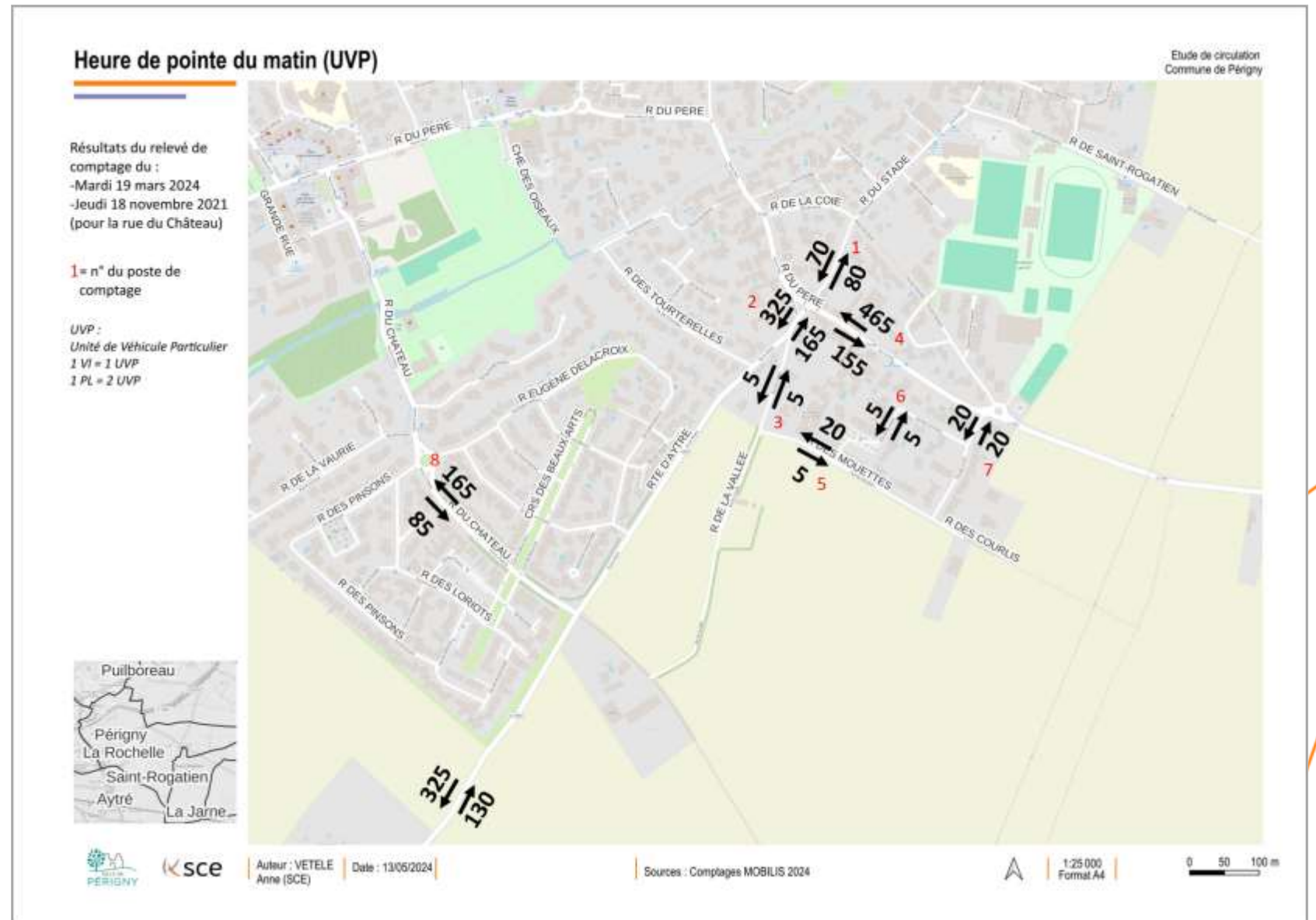
Flux automobiles en présence

ACTUEL

Heure de Pointe du Matin

Le matin, le trafic est capté par 2 axes structurants (**Route d'Aytré & Rue du Péré**) dans le sens entrant à l'agglomération (465 véh./h dans le sens entrant pour la rue du Péré et 325 véh./h dans le sens sortant sur la rue d'Aytré)

Le trafic est **très faible** sur les autres voies (<165 véh./h/sens) notamment dans le quartier **Mouettes / Courlis** (<20 véh./h/sens).



Flux automobiles en présence

ACTUEL

Heure de Pointe du Soir

Le soir le trafic est similaire au matin sur les 2 axes structurants (**Route d'Aytré & Rue du Péré**) dans les sens opposés soit (515 véh./h dans le sens sortant pour la rue du Péré et 330 véh./h dans le sens entrant sur la route d'Aytré)

Le trafic est **très faible** sur les autres voies (< 135 véh./h/sens) notamment dans le quartier **Mouettes / Courlis** (< 15 véh/h./sens).



03.

Impacts du projet sur le trafic

Flux automobiles générés par le projet

Deux hypothèses utilisées pour donner une fourchette de génération de trafic

- Flux estimé SCE (équipements non pris en compte):
 - 1820 déplacements VL /jour
 - De 180 à 220 VL/h en hypothèse basse
 - De 360 à 400 VL/h en hypothèse haute

	Heure de pointe du matin			Heure de pointe du soir			Total jour		
	Emis	Attiré	Total	Emis HPS	Attiré HPS	Total HPS	Emis Jour	Attiré Jour	Total jour
Hypothèse basse	205	11	216	34	148	182	910	910	1820
Hypothèse haute	327	36	363	109	291	400			

→ Un trafic journalier estimé inférieur à 2 000 véhicules/jour et entre 180 & 400 véh/h = pas d'impact fort sur les voiries alentour

Hypothèses générales

- 450 logements
- 2,1 personnes par ménage (source : INSEE)
- 4,06 déplacements/personne/jour (source : EDVM 2011)
- 20% des déplacements non liés au domicile
- 60% de part modale VP (source : EDVM 2011)

Hypothèse basse

- 11,2% des flux émis en HPM
- 0,6 % des flux attirés en HPM
- 1,8% des flux émis en HPS
- 8,1 % des flux attirés en HPS

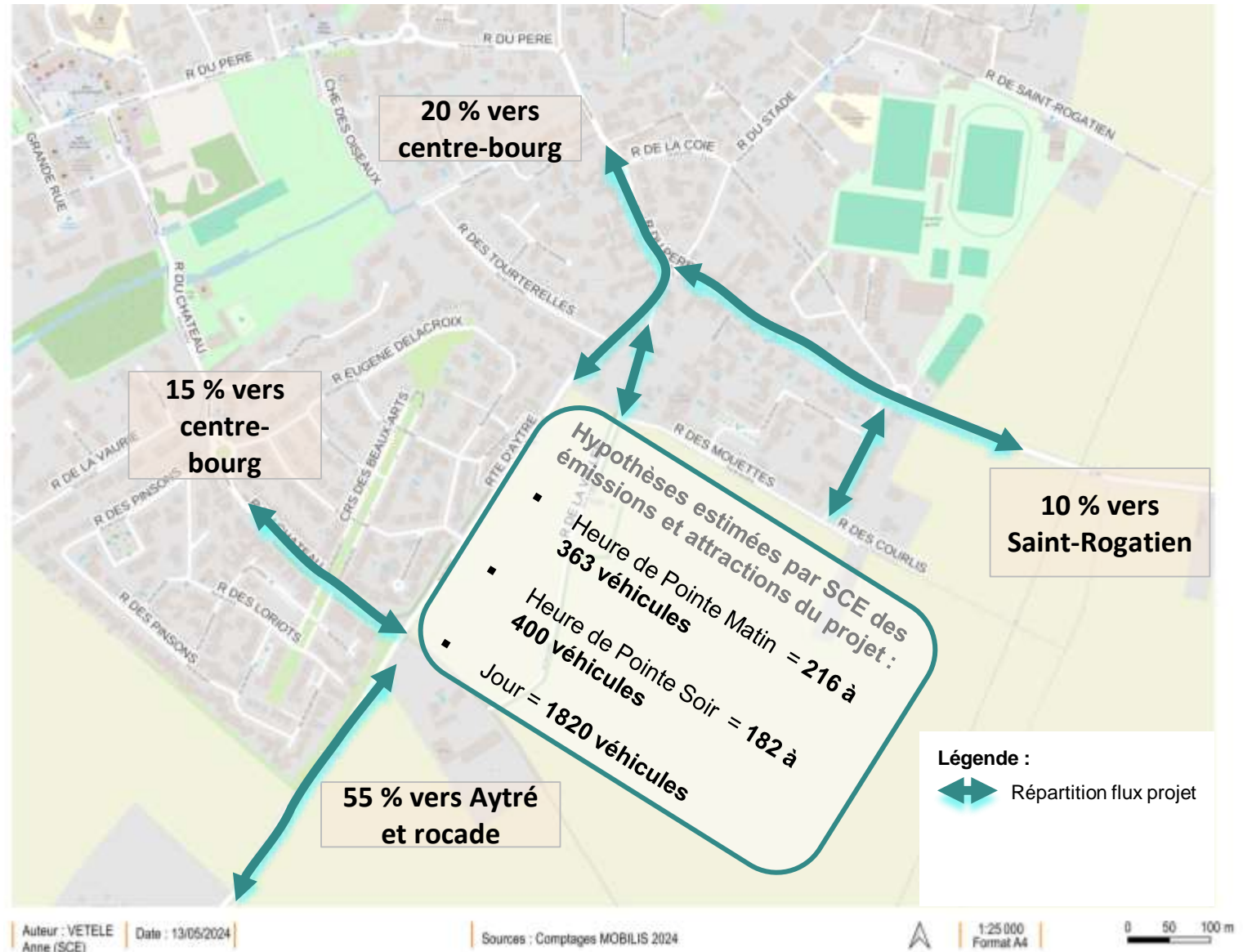
Hypothèse haute

- 18% des flux émis en HPM
- 2 % des flux attirés en HPM
- 6% des flux émis en HPS
- 16 % des flux attirés en HPS

Flux automobiles générés par le projet – hypothèses de répartition

Proposition d'hypothèses de répartition des flux :

- **55%** vers la Aytré et rocade
- **20%** vers la rue du Péré (vers Z. I. et RD108)
- **15%** vers la rue du château
- **10%** vers Saint Rogatien et le Sud de l'agglomération

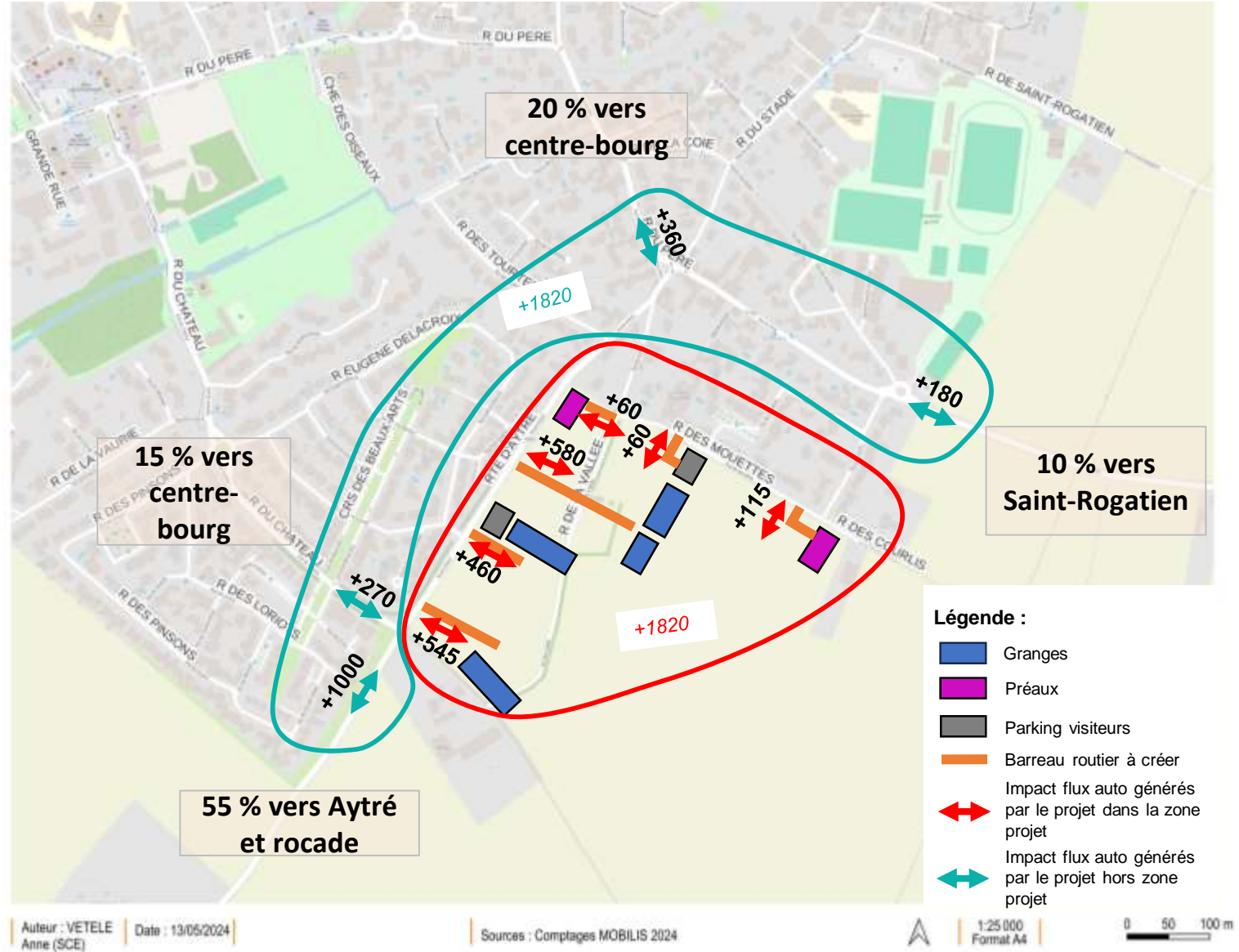


Flux automobiles générés par le projet

IMPACT DU PROJET Jour

Hypothèses estimées par SCE des émissions et attractions du projet :

- Total = 1820 véhicules



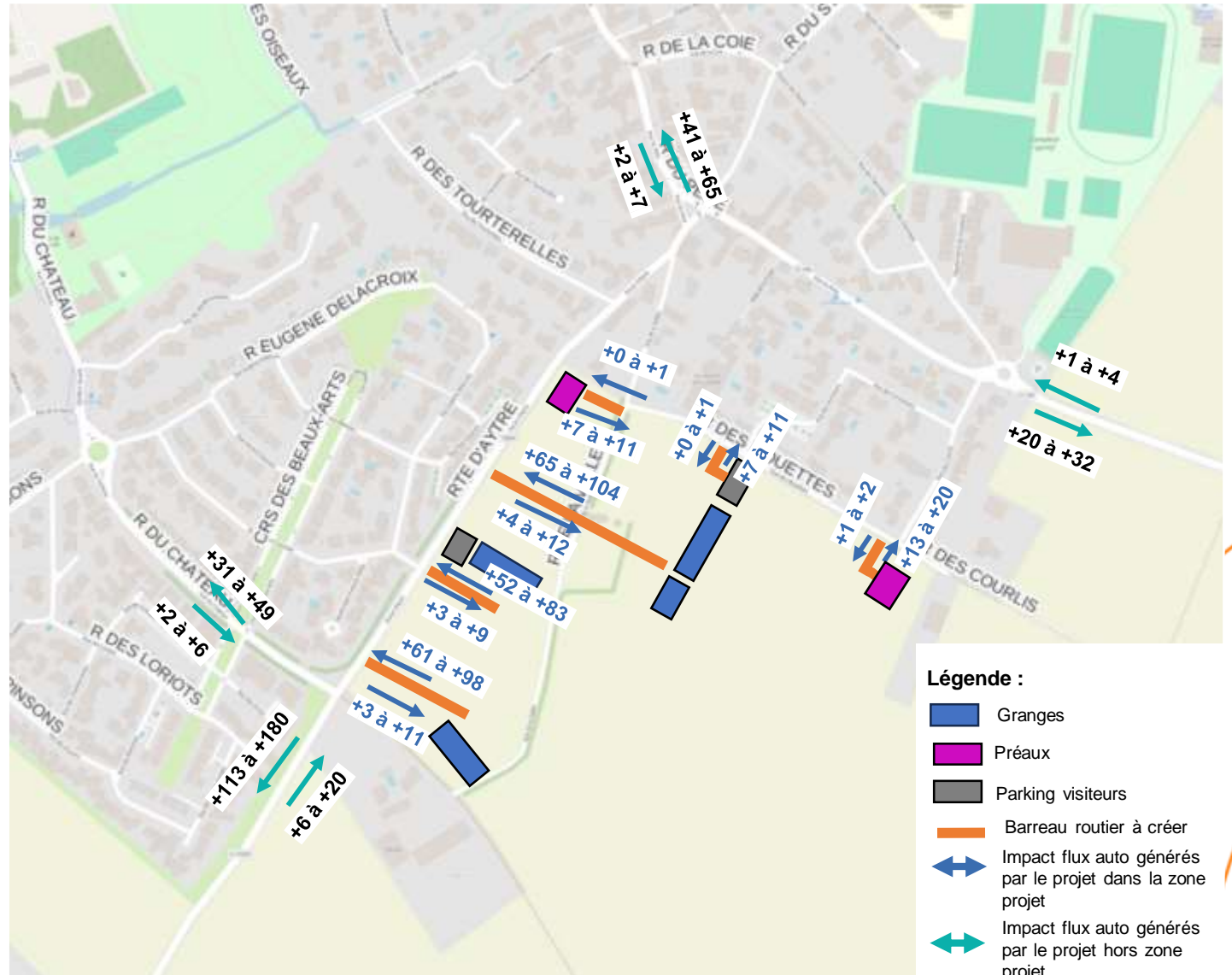
Flux automobiles générés par le projet

IMPACT DU PROJET

Heure de pointe matin

Hypothèses estimées par SCE des émissions et attractions du projet :

- Emis = **205 à 327 véhicules**
- Attiré = **11 à 36 véhicules**



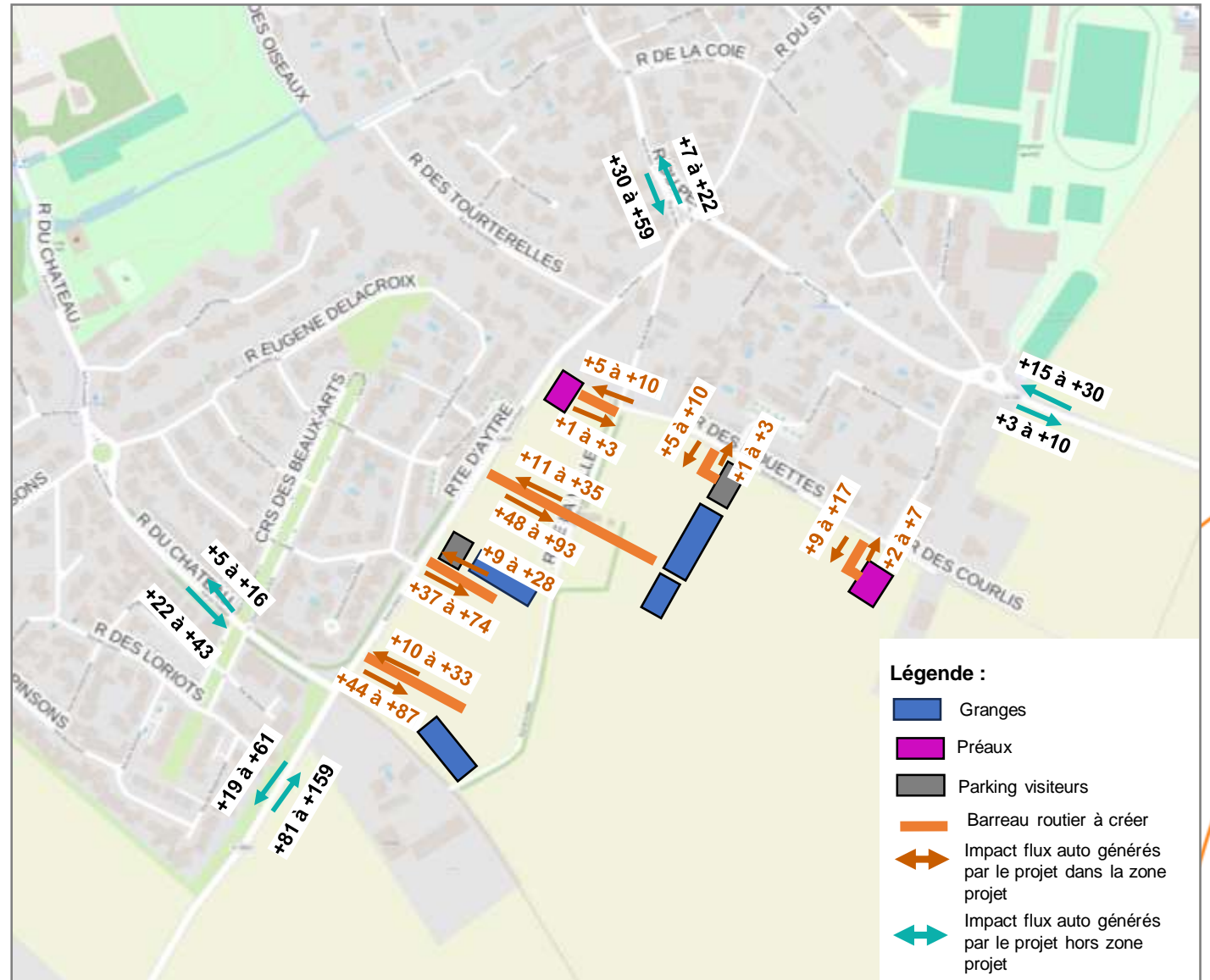
Flux automobiles générés par le projet

IMPACT DU PROJET

Heure de pointe après-midi

Hypothèses estimées par SCE des émissions et attractions du projet :

- Emis = 34 à 109 véhicules
- Attiré = 148 à 291 véhicules



Flux automobiles générés par le projet – hypothèses de répartition

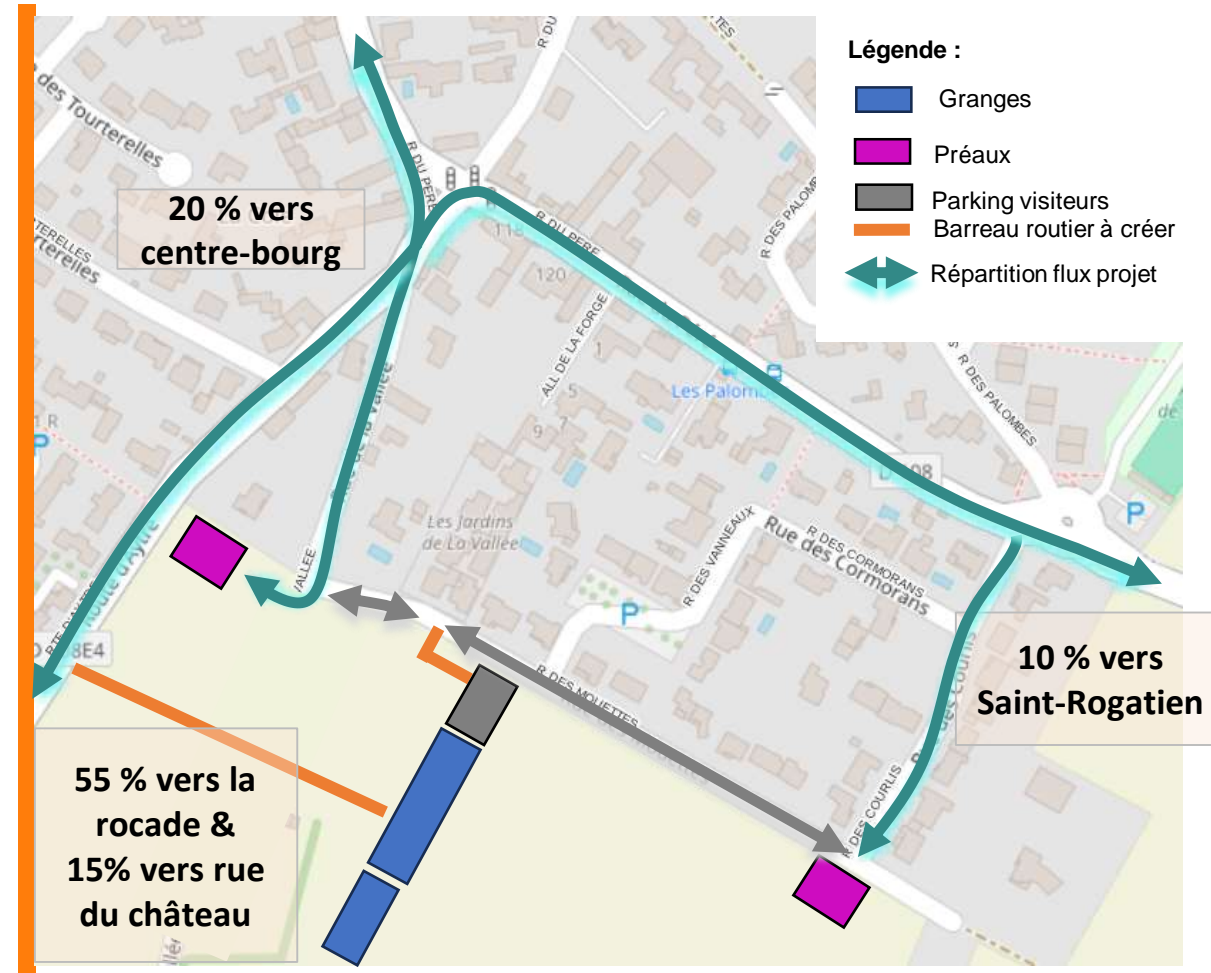
QUARTIER DES MOUETTES

Hypothèses proposées

- Préau rue de la vallée : utilisation de la rue de la Vallée
- Préau rue des mouettes : utilisation de la rue des courlis

Biais éventuel :

sous-estimation des flux générés sur la rue des mouettes et rue des vanneaux / rue des cormorans (quelques véhicules par heure)

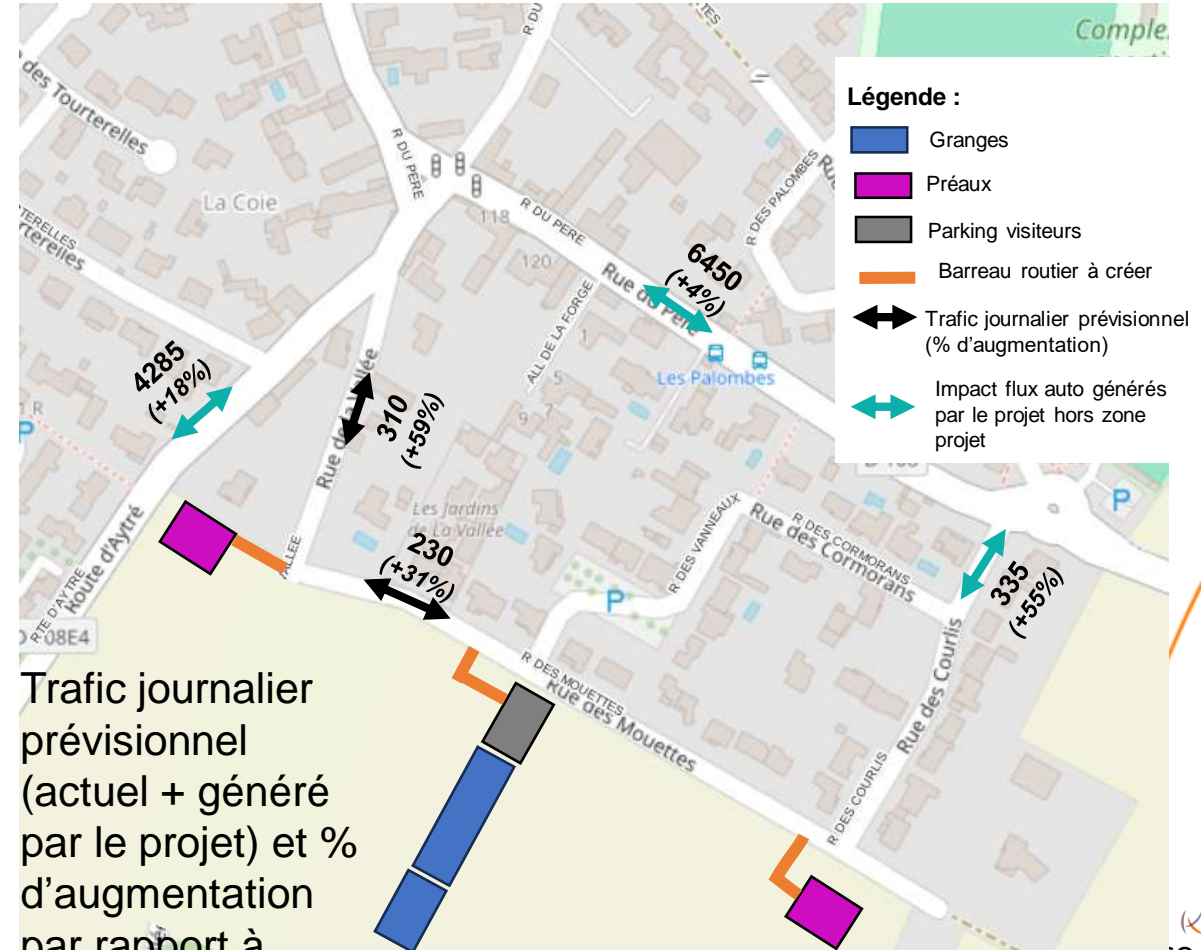
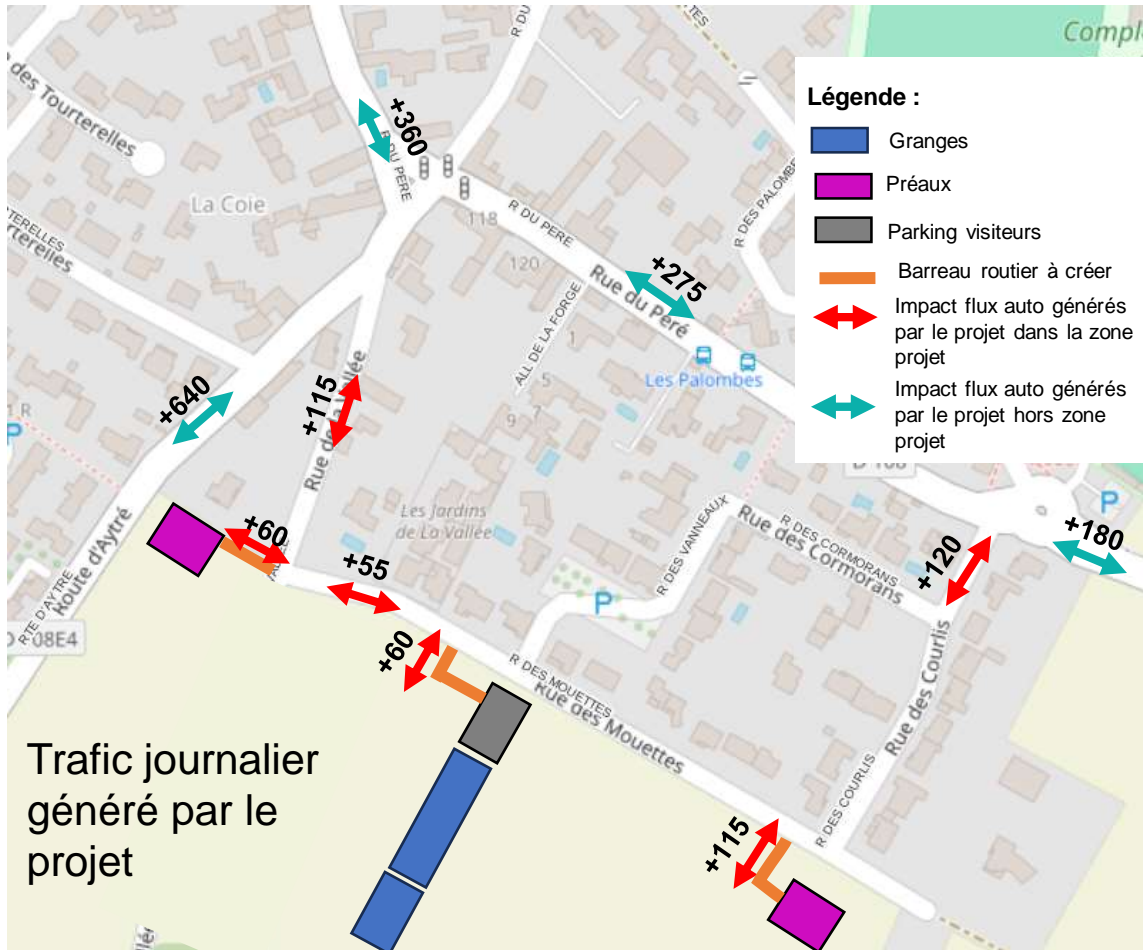


Flux automobiles générés par le projet

Des augmentations de trafic limitées en valeur absolue sur le quartier

IMPACT DU PROJET SUR QUARTIER DES MOUETTES

Trafic Jour



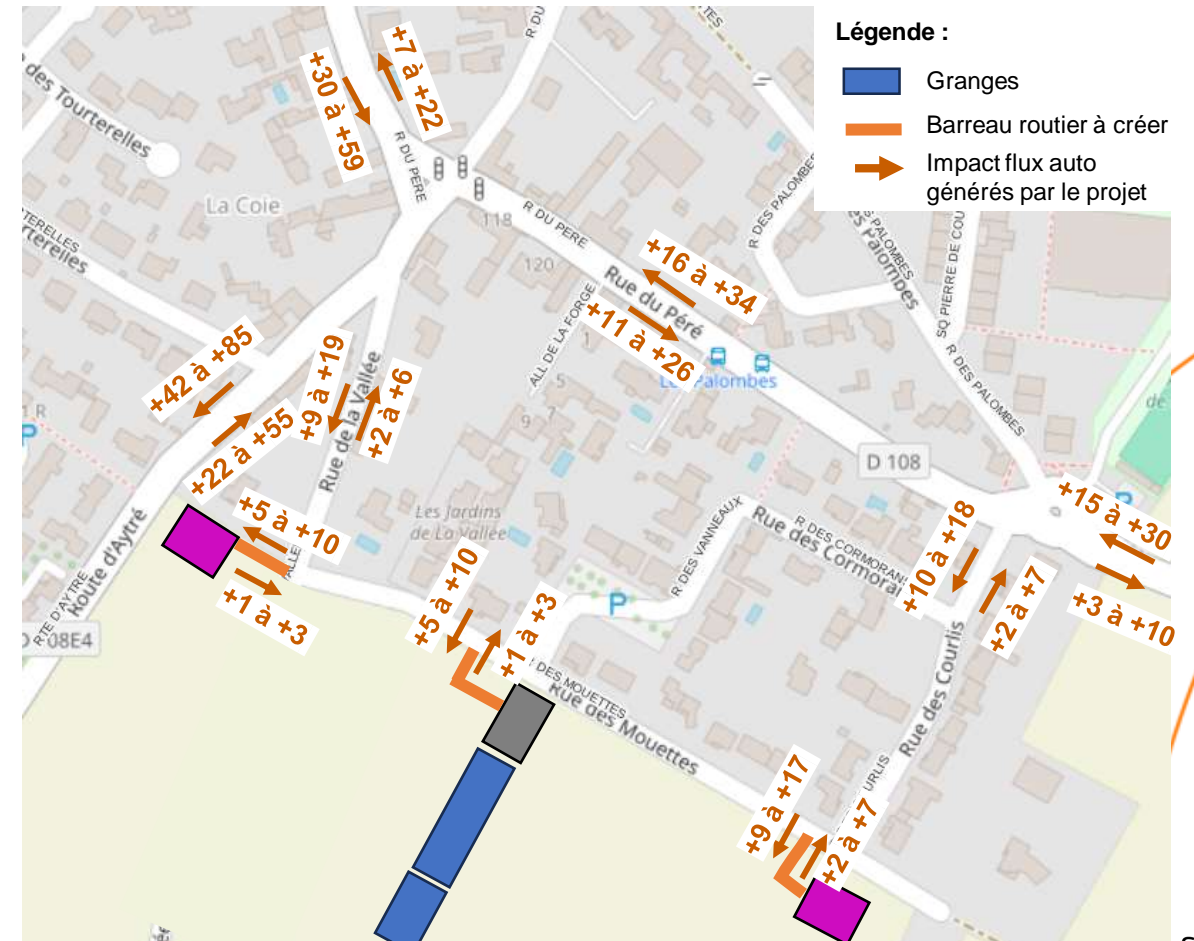
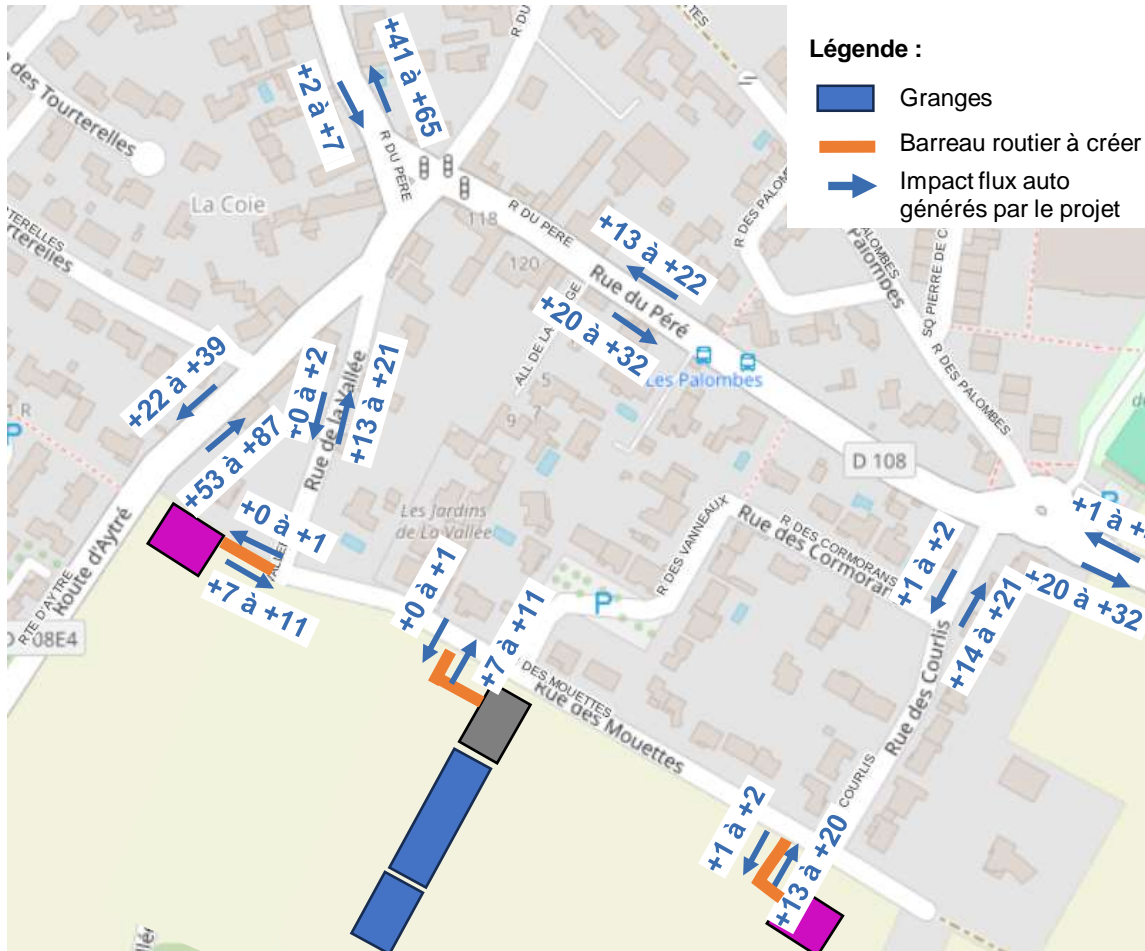
Flux automobiles générés par le projet

Pas d'impact majeur sur le fonctionnement des carrefours

IMPACT DU PROJET SUR QUARTIER DES MOUETTES

Heure de pointe matin

Heure de pointe soir



04.

Préconisations

Carrefour Rue du Château / Route d'Aytré

Propositions à consolider avec le CD17 & CDA

Exemple de marquage au sol : le damier vert



Exemple marquage en damier vert : pour indiquer une zone à risque où se croisent cyclistes et véhicules motorisés et inciter les véhicules à ralentir

Carrefour Rue du Château / Route d'Aytré

Exemple de marquage au sol : le design actif

« 65% des parents ont réduit leur vitesse
Un questionnaire adressé à tous les parents d'élèves des groupes scolaires concernés permet cependant d'avoir une idée plus précise de l'efficacité des marquages. « Celui du groupe scolaire Yvonne-Mardelle – Olympe-de-Gouges se détache un peu du lot en termes de résultats : 65% des parents déclarent avoir réduit leur vitesse et 76% estiment que la sécurité des enfants, des cyclistes, des piétons se trouve renforcée. »



à Grenoble.



à Blois

Propositions à consolider avec le CD17 & CDA

Exemple marquage en design actif : objectif de sécuriser les traversées cyclistes et piétonnes

Carrefour Rue du Château / Route d'Aytré

Propositions carrefour 4 STOP :

Propositions à consolider avec le CD17 & CDA

Aujourd'hui



- Coussins berlinois
- Zone 30
- Vitesses élevées
- Entrée de ville peu lisible

Demain



- Zone 30
- Priorité à droite ou 4 STOP pour marquer l'arrêt
- Marquage au sol en damier vert ou design actif
- Reprendre le revêtement des trottoirs pour les rendre roulant



Exemple carrefour à 4 STOP : Vezins (49)



Exemple carrefour à 4 STOP : Parigné l'évêque (72)



sce

Aménagement
& environnement

sce.fr

GROUPE KERAN