



**MG Conseil Environnement**



# **Projet de réaménagement de l'ancienne friche industrielle Aventis Agriculture et de ses abords à Peynier (av. Gaston Imbert) *Etude d'impact circulaire***

**AP230064 – 13 juillet 2023**

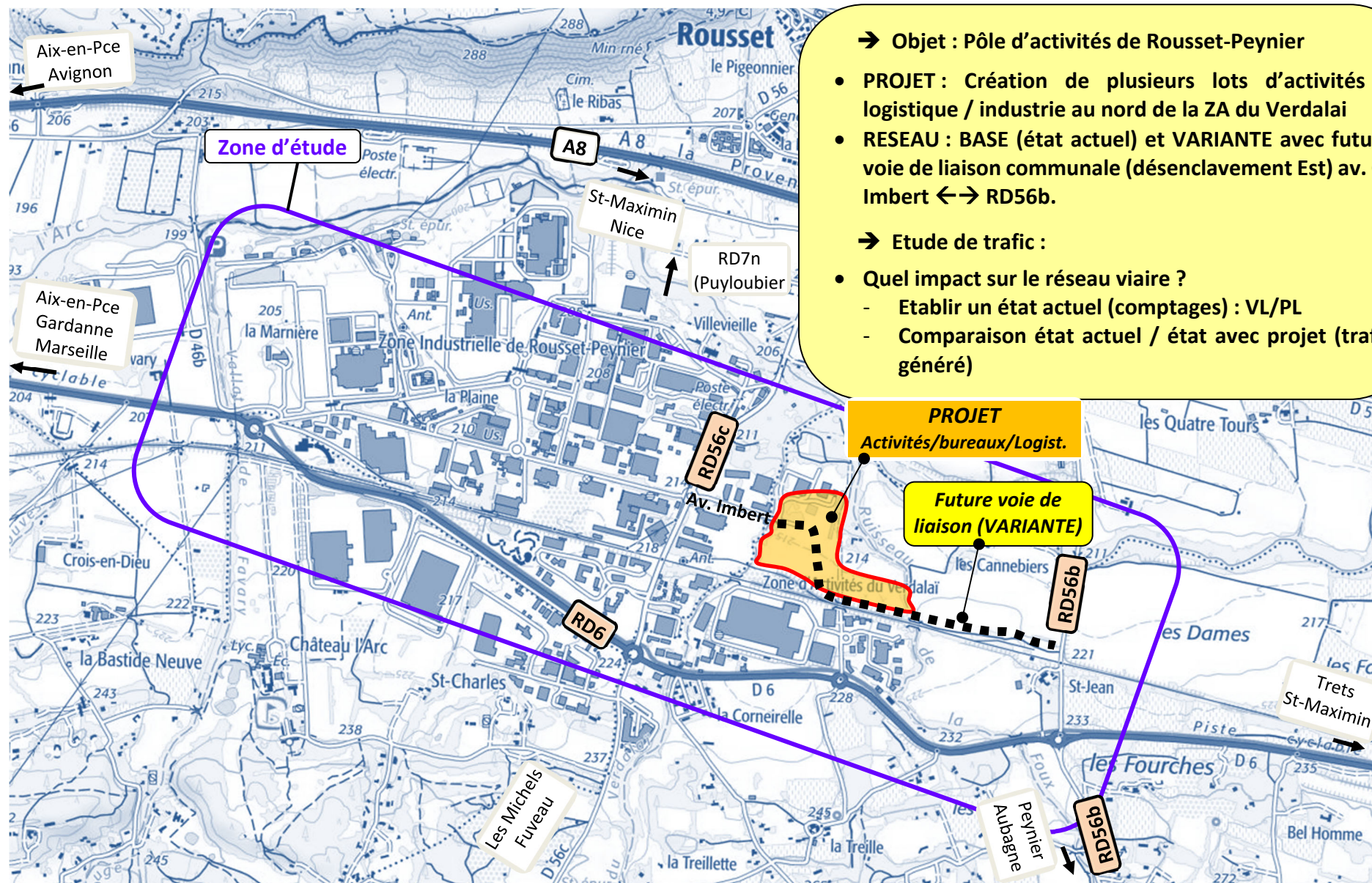
**Rapport d'étude v2**



401 av Xavier de Fourvière - 84440 Robion.

Tél : 09 50 04 97 18 - 06 99 83 13 13- [contact@comptageroutier.com](mailto:contact@comptageroutier.com)

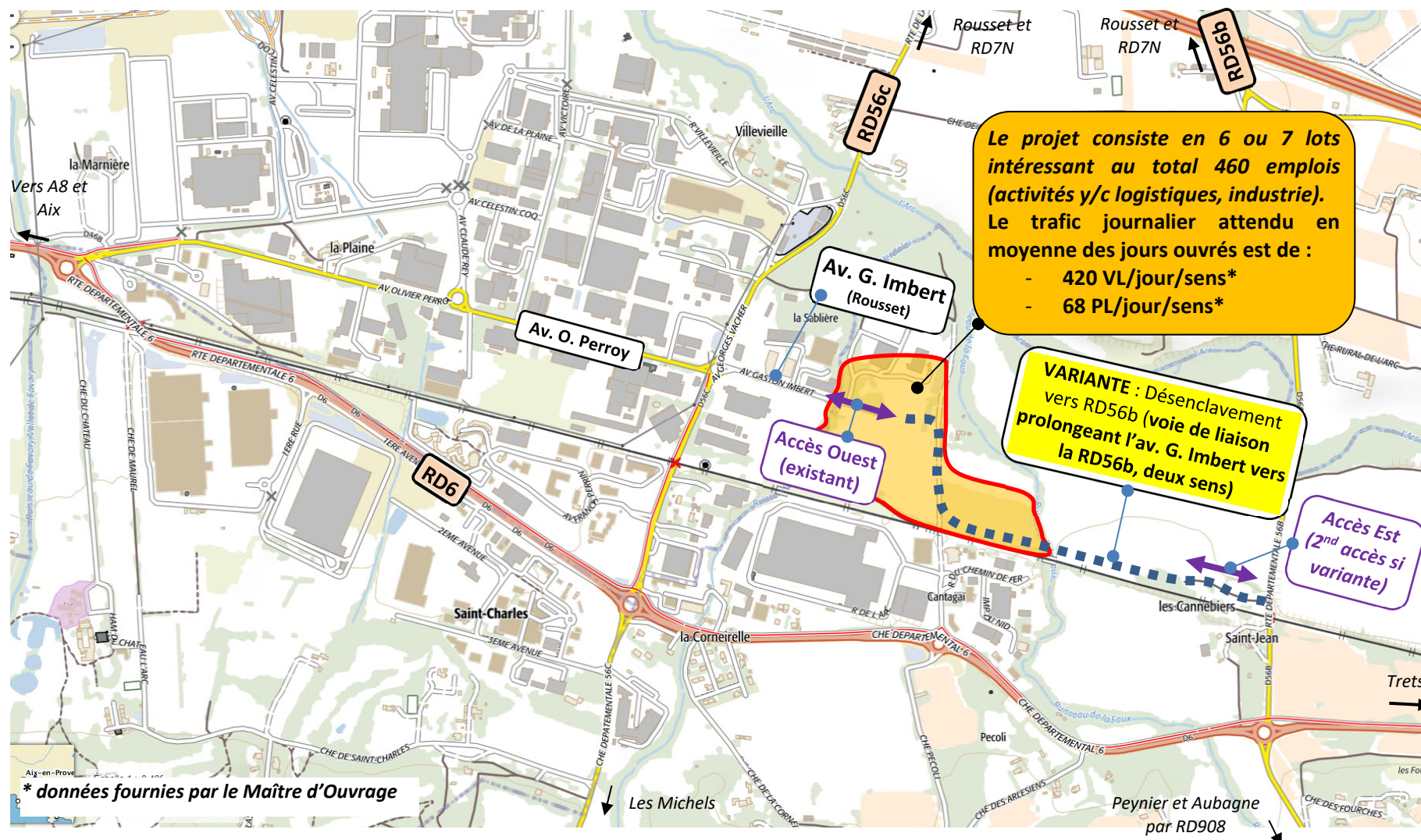
## OBJET DE L'ETUDE



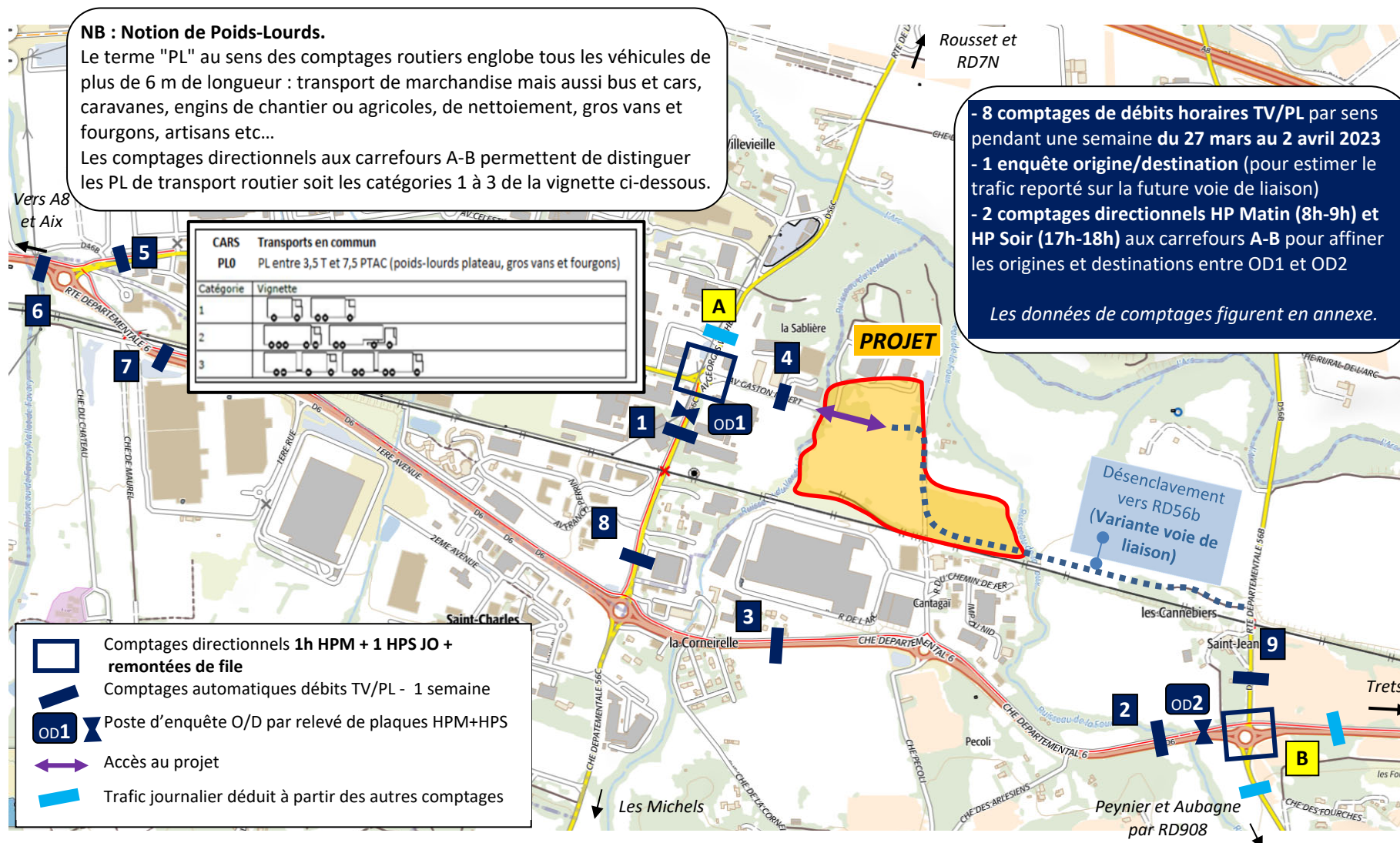
## **1- ETAT ACTUEL**



## PROJET et future voie communale de liaison (Variante)

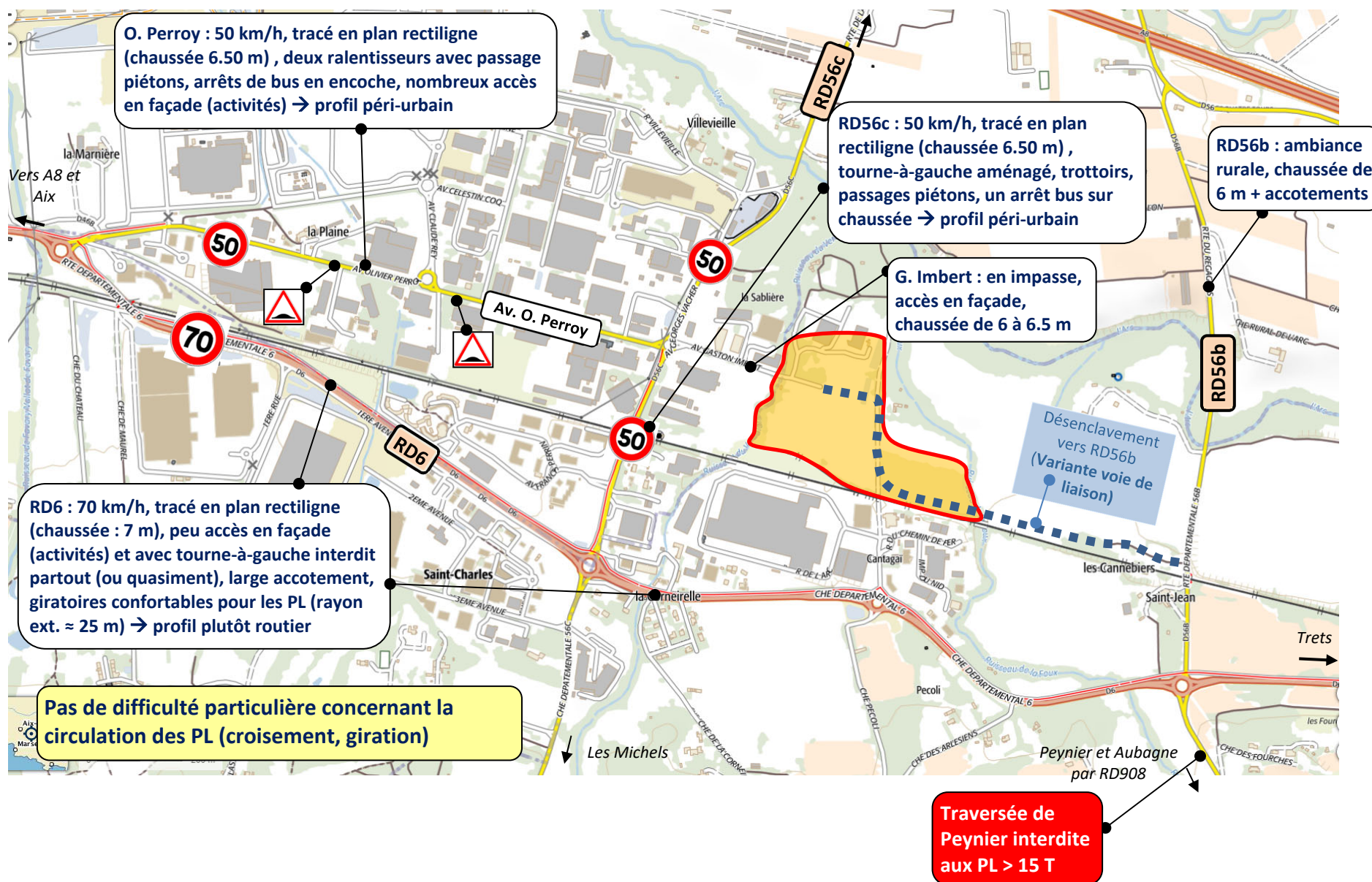


## Plan de comptages des trafics routiers (TV/PL)

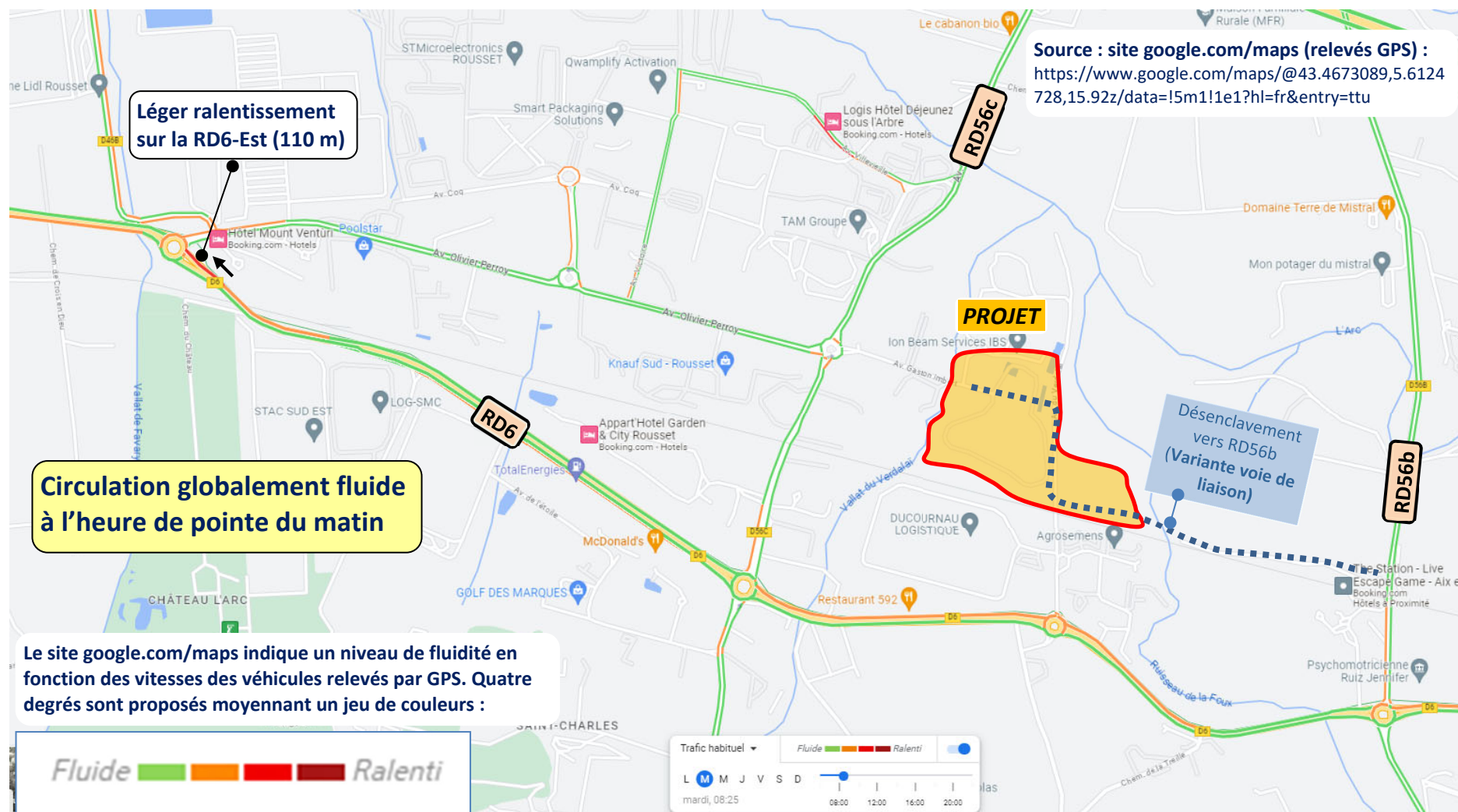




## Caractéristiques du réseau routier et restrictions PL éventuelles

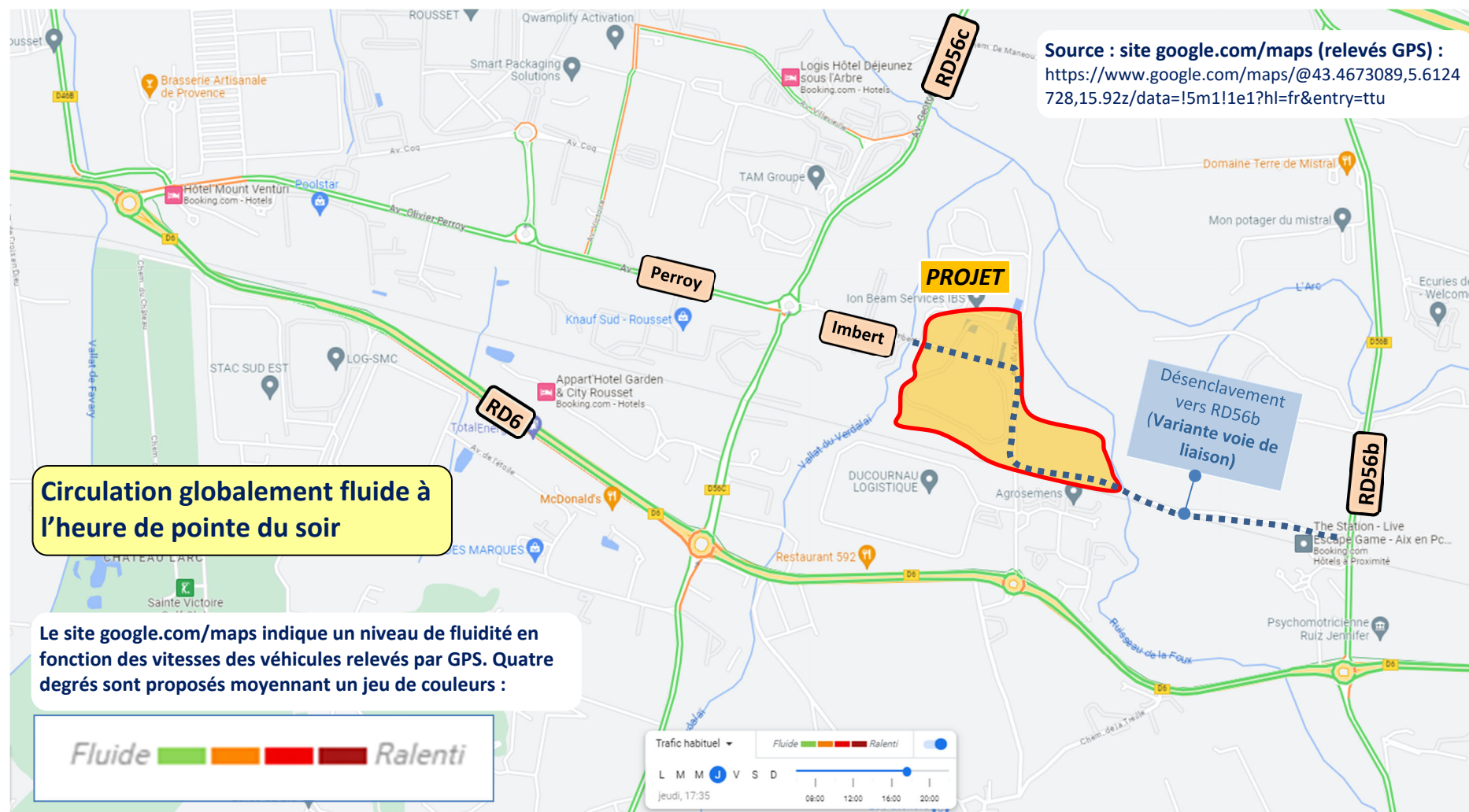


## Conditions de circulation à l'heure de pointe du Matin (HPM, ≈ 8h30)





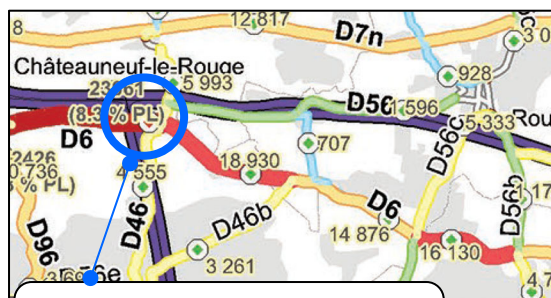
## Conditions de circulation à l'heure de pointe du Soir (HPS, ≈ 17h30)





## STATION RD6-Châteauneuf-le-Rouge (CD13) : Taux de Croissance annuel moyen TV/PL (TCAM\*)

(trafics moyens journaliers en moyenne annuelle, TMJA)



STATION de comptages RD6  
exploitée par le Département 13

Les données de la station permanente de comptage du Département sur la RD6 permettent d'évaluer l'évolution récente des trafics journaliers en pourcentage d'accroissement annuel moyen.

### EVOLUTION DES TRAFICS JOURNALIERS - TMJA - TCAM

| Voie                                | 2014   | 2015   | 2016 | 2017   | 2018   | 2019   | TCAM % Période |
|-------------------------------------|--------|--------|------|--------|--------|--------|----------------|
| 1-(P) RD6 Châteauneuf-le-Rouge (TV) | 21 623 | 21 972 | ND   | 22 610 | 25 648 | 23 061 | 1,3% 2014-2019 |
| 1-(P) RD6 Châteauneuf-le-Rouge (PL) | 1 405  | 1 296  | ND   | 1 537  | 1 616  | 1 914  | 3,5% 2014-2018 |
| Part PL %                           | 6,5%   | 5,9%   |      | 6,8%   | 6,3%   | 8,3%   |                |

(P) indique un compteur permanent

indique un écart inhabituel avec l'année précédente

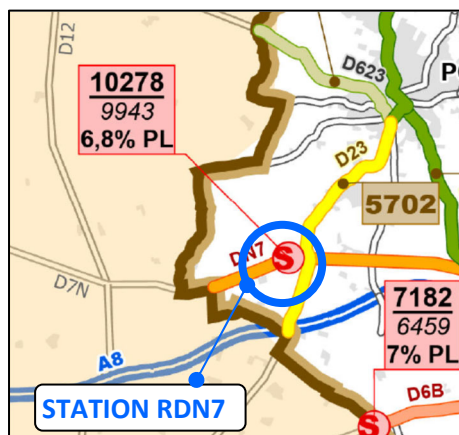
\* TCAM = Taux de croissance annuel moyen des trafics journaliers

Sur la période pré-COVID 19 (données disponibles) et sur 5 ans

- **Trafic TMJA-TV ≈ +1.3% par an** entre 2014-2019
- **Trafic TMJA-PL ≈ +3.5% par an** entre 2014-2018
  - Evolution en dents de scie
  - A interpréter avec précaution

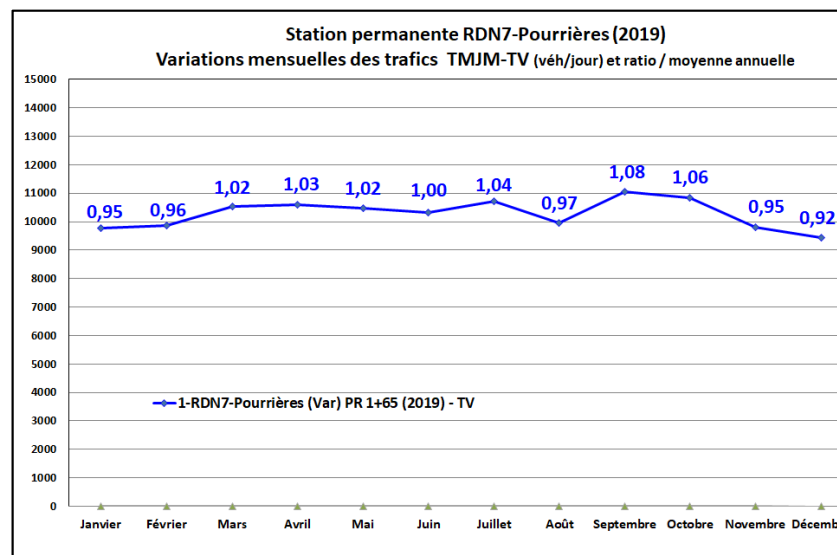
## STATION RDN7 à Pourrières (CD83) : Variations saisonnières TV/PL

(trafics moyens journaliers mensuels en moy. jours ouvrés, année 2019)



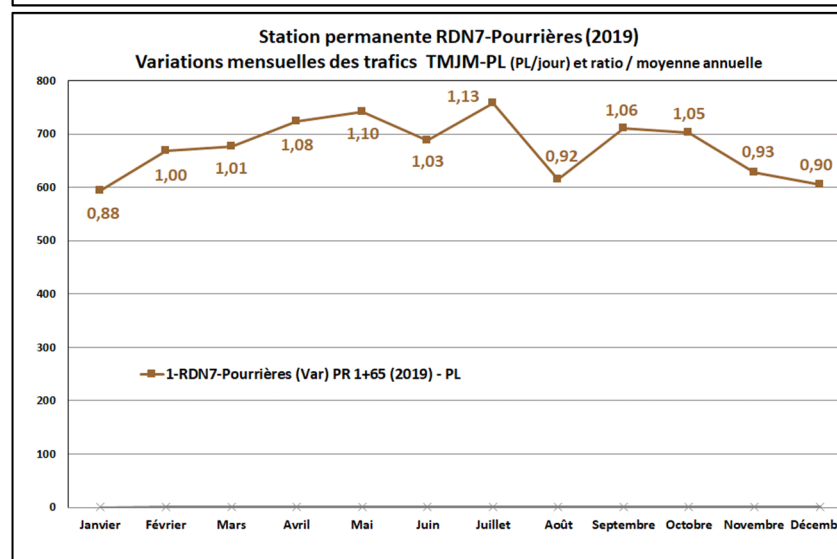
Les données exploitées sont celles de la station RD7N du CD83 qui se trouve à 8 km au nord-est à vol d'oiseau du site.

La RD7N est un axe structurant (ex-RN7) qui est censé supporter des fluctuations mensuelles plus accentuées que la RD6 à vocation plus locale.



### → Trafic VL (2019)

- **Fluctuations minimales** dans une fourchette de  $\pm 8\%$  autour de la moyenne annuelle
- Baisse en août, rebond à la rentrée
- *Fin Mars (comptages ad hoc) : légèrement supérieur au TMJA*



### → Trafic PL (2019)

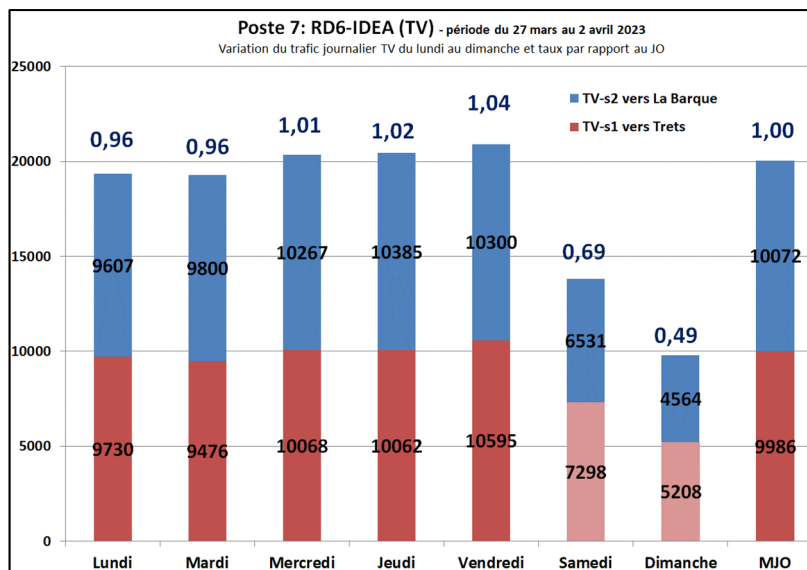
- Profil en dents de scie mais amplitude modérée
- Période creuse en août (congés) et décembre
- *Fin Mars (comptages ad hoc) : niveau voisin du TMJA*

→ Les comptages ad hoc (avril 2023) sont représentatifs de la moyenne annuelle dans un contexte de faibles fluctuations saisonnières.

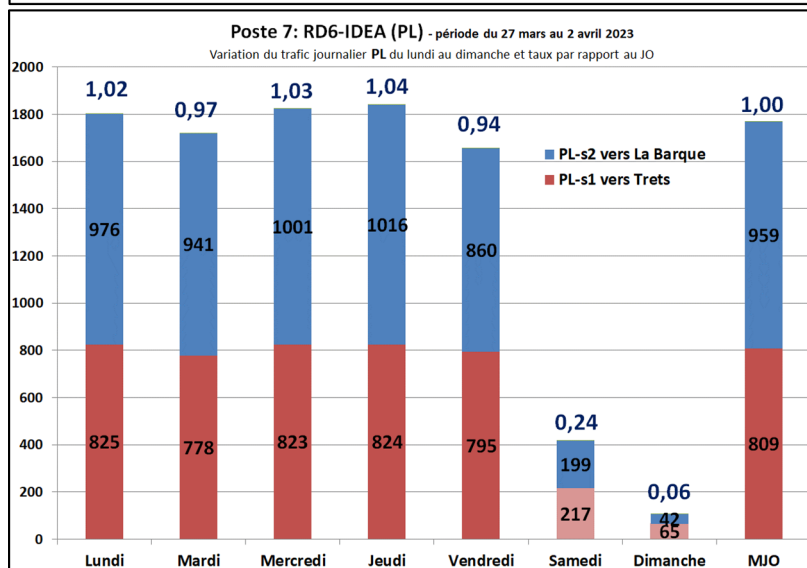


## Comptages débits (caractéristiques) : RD6 (axe primaire) : variations journalières TV/PL

Comptages effectués du lundi 27 mars au dimanche 2 avril 2023



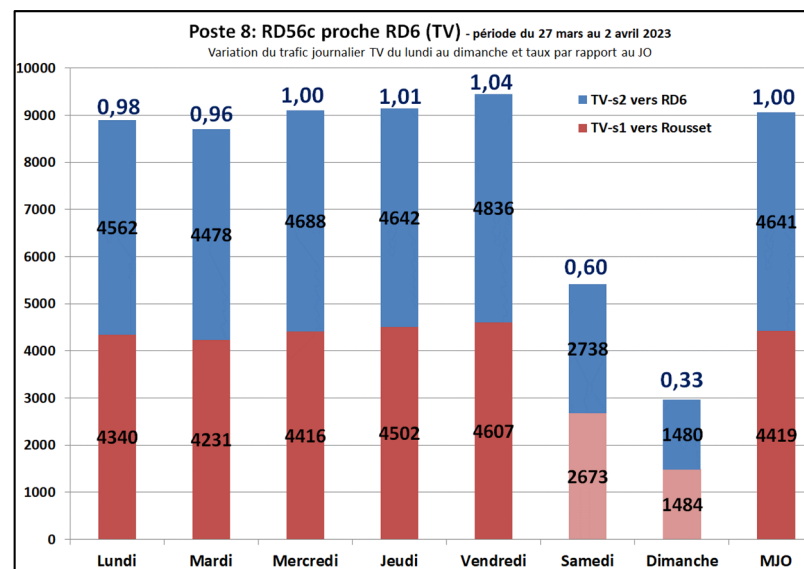
- **TV : profil usuel :** lundi en creux, mercredi et jeudi voisins de la moyenne des jours ouvrés, pointe relative du vendredi (RTT, achats, sorties)



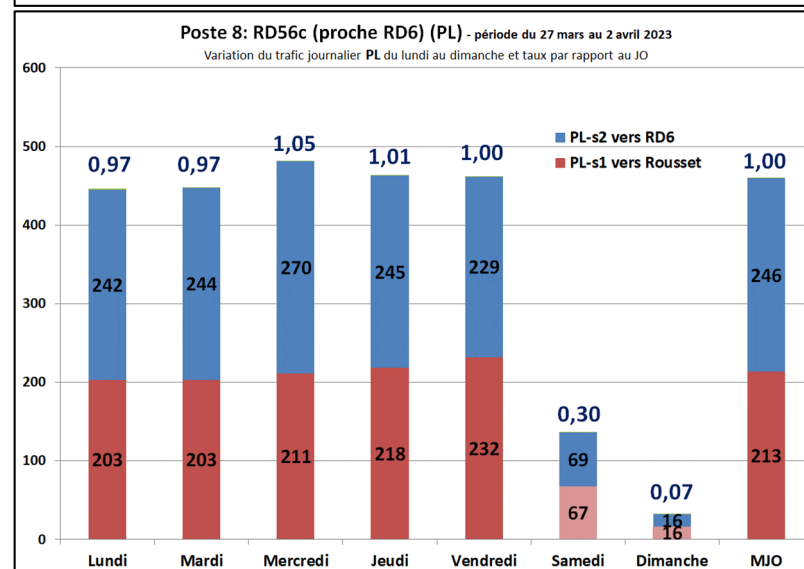
- **PL : profil assez stable :** Mercredi et Jeudi journées les plus chargées. Léger décrochage attendu le vendredi.

## Comptages débits (caractéristiques) : RD56c (axe secondaire) : variations journalières TV/PL

Comptages effectués du lundi 27 mars au dimanche 2 avril 2023



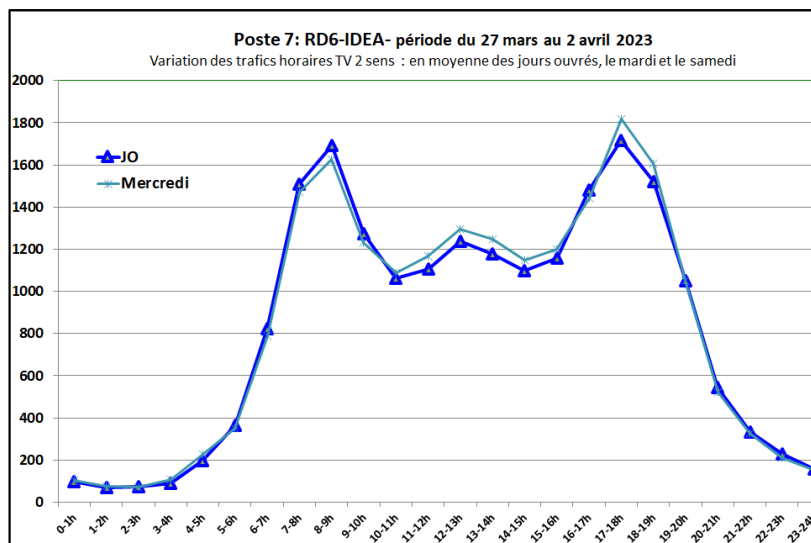
- TV : profil similaire à celui de la RD6



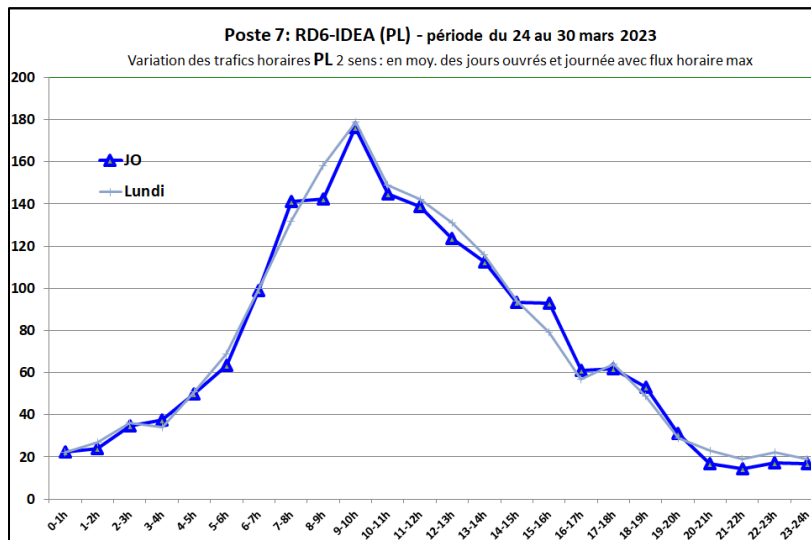
- PL : stabilité avec une pointe hebdomadaire le mercredi.

## Comptages débits (caractéristiques) : RD6 (axe primaire) : variations horaires et pointes TV/PL

Comptages effectués du lundi 27 mars au dimanche 2 avril 2023



- **TV : profil usuel :**  
Les heures de pointe pendulaires du matin/soir (8h-9h et 17h-18h) ressortent nettement.

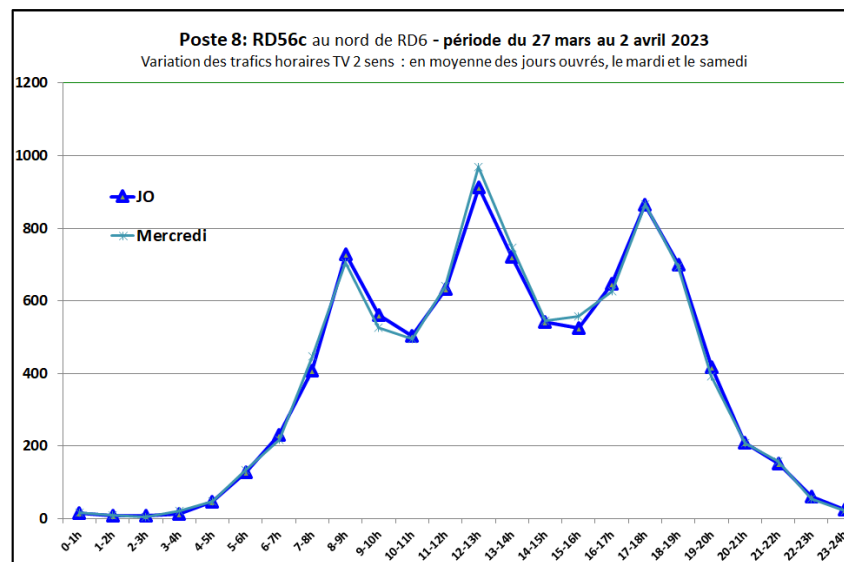


- **PL :** Fréquentation maximale en matinée (pointe 9h-10h). Baisse régulière ensuite.

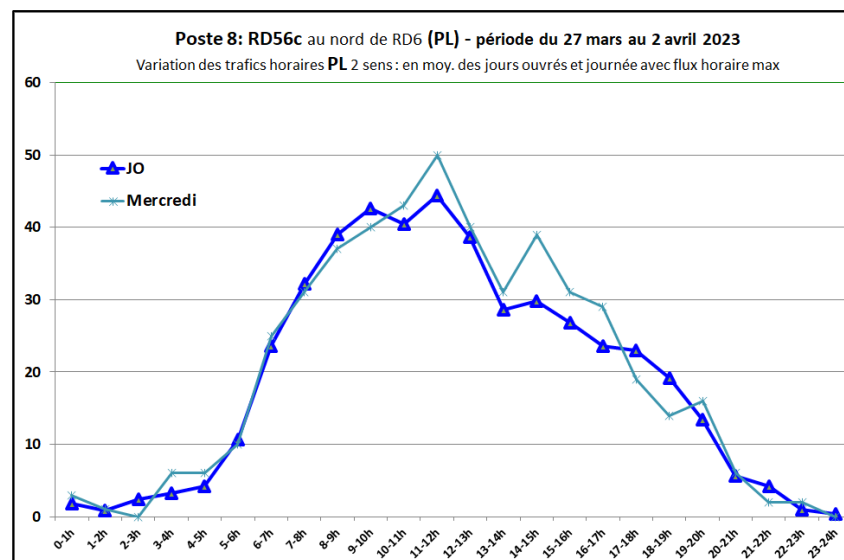


## Comptages débits (caractéristiques) : RD56c (axe secondaire) : variations horaires et pointes TV/PL

Comptages effectués du lundi 27 mars au dimanche 2 avril 2023

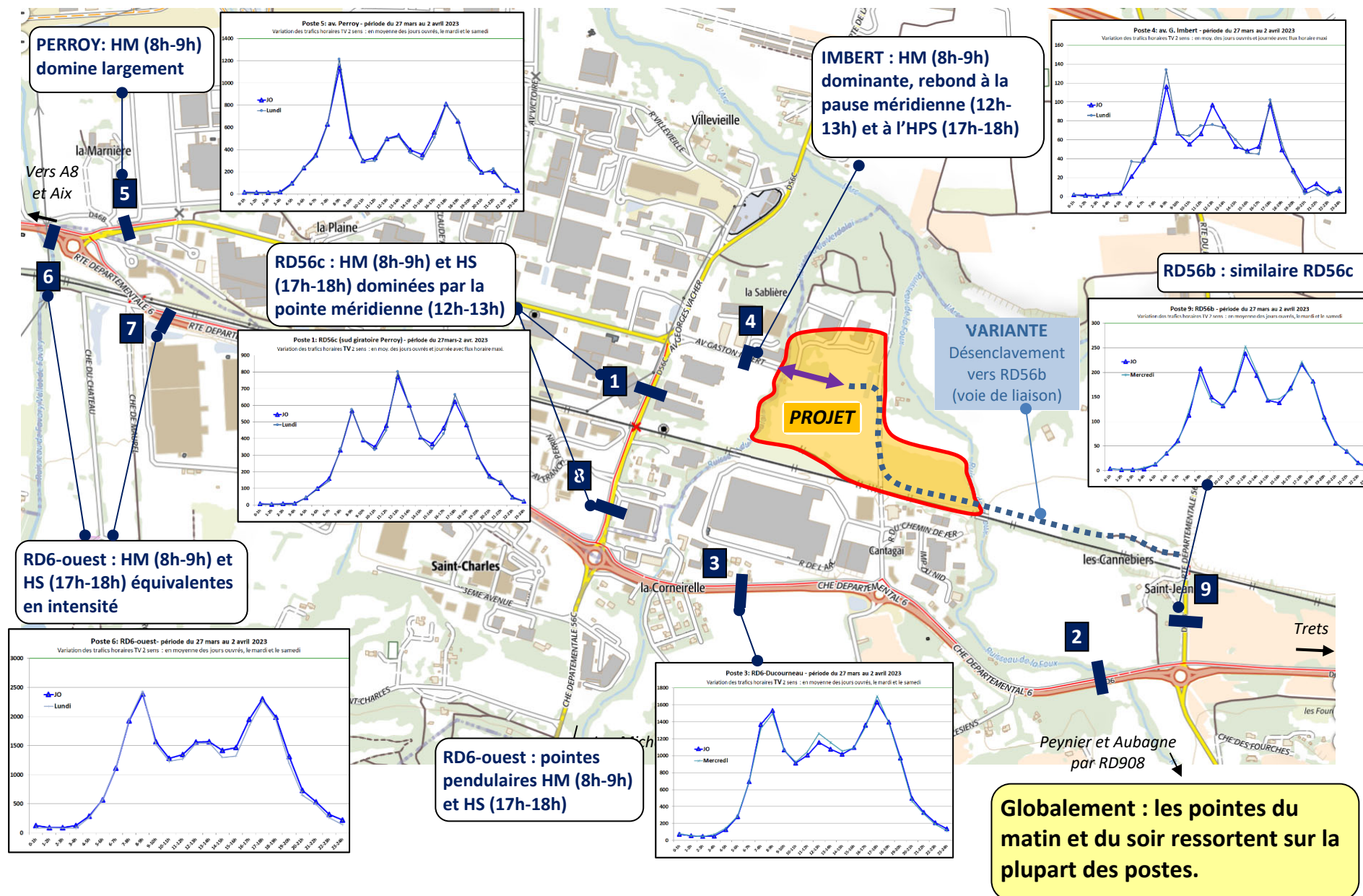


- **TV :** Pointes pendulaires du matin/soir (8h-9h et 17h-18h) dépassées par la pointe méridienne (12h-13h).

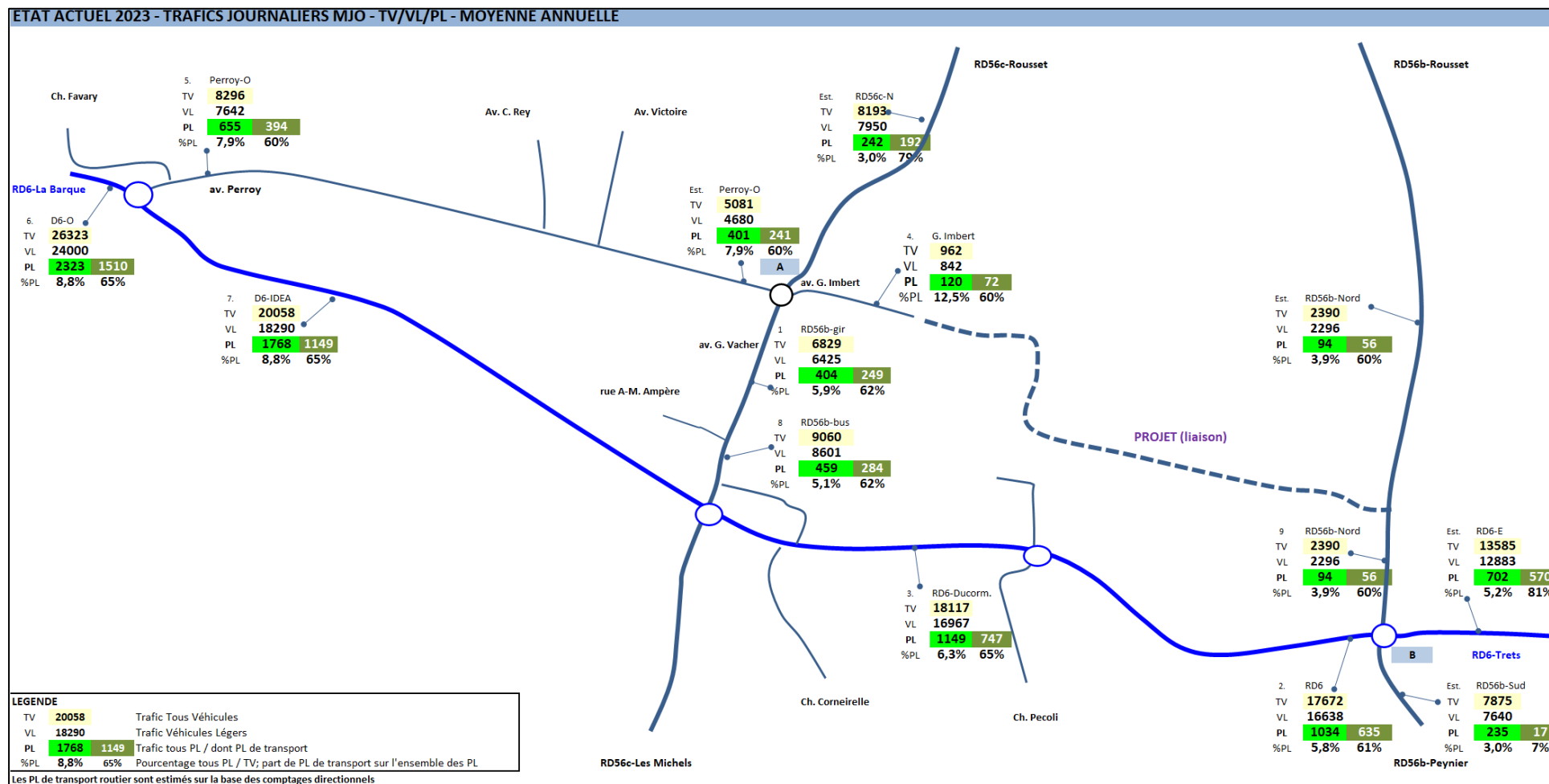


- **PL :** Fréquentation maximale en fin de matinée (pointe 11h-12h). Baisse régulière ensuite.

## Caractéristiques des trafics : Synthèse de l'occurrence des points



## Etat actuel (2023)- Trafics journaliers MJO (moyenne annuelle): TV/VL/PL et PL-transport (2 sens)



- TV : RD6-ouest ≈ 20 000 véh/j et 26 000 véh/jour à l'ouest de la rue Perroy
- RD6-Est ≈ 18 000 véh/j, 13 000 v/j vers Trets - RD56c ≈ 7 000 à 9 000 véh/j
- RD56b ≈ 2 500 véh/j - Perroy ≈ 5 000 à 8 000 véh/j - Av. G. Imbert (impasse) ≈ 900 véh/j
- PL (tous) : RD6 : 700 (Est) à 2 300 (Ouest) PL/j, 400 à 450 PL/jour sur RD56c, Perroy-ouest jusqu'à 650 PL/jour
- PL (tous) : RD56b-sud : 250 PL/jour et RD56b-nord : 100 PL/jour et G. Imbert : 120 PL/jour

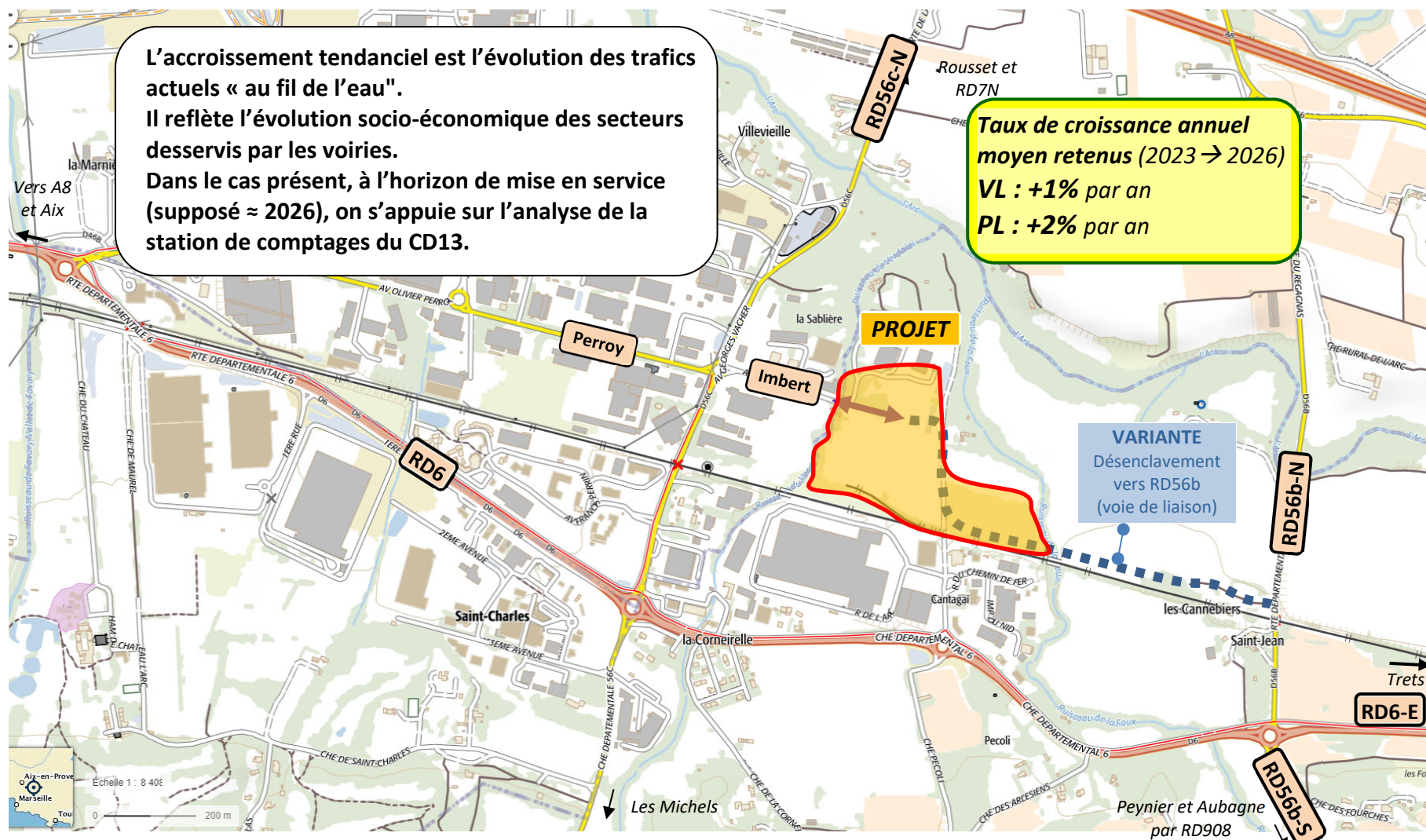


## **2- ETAT PROJETE et COMPARAISON avec l'ETAT ACTUEL**

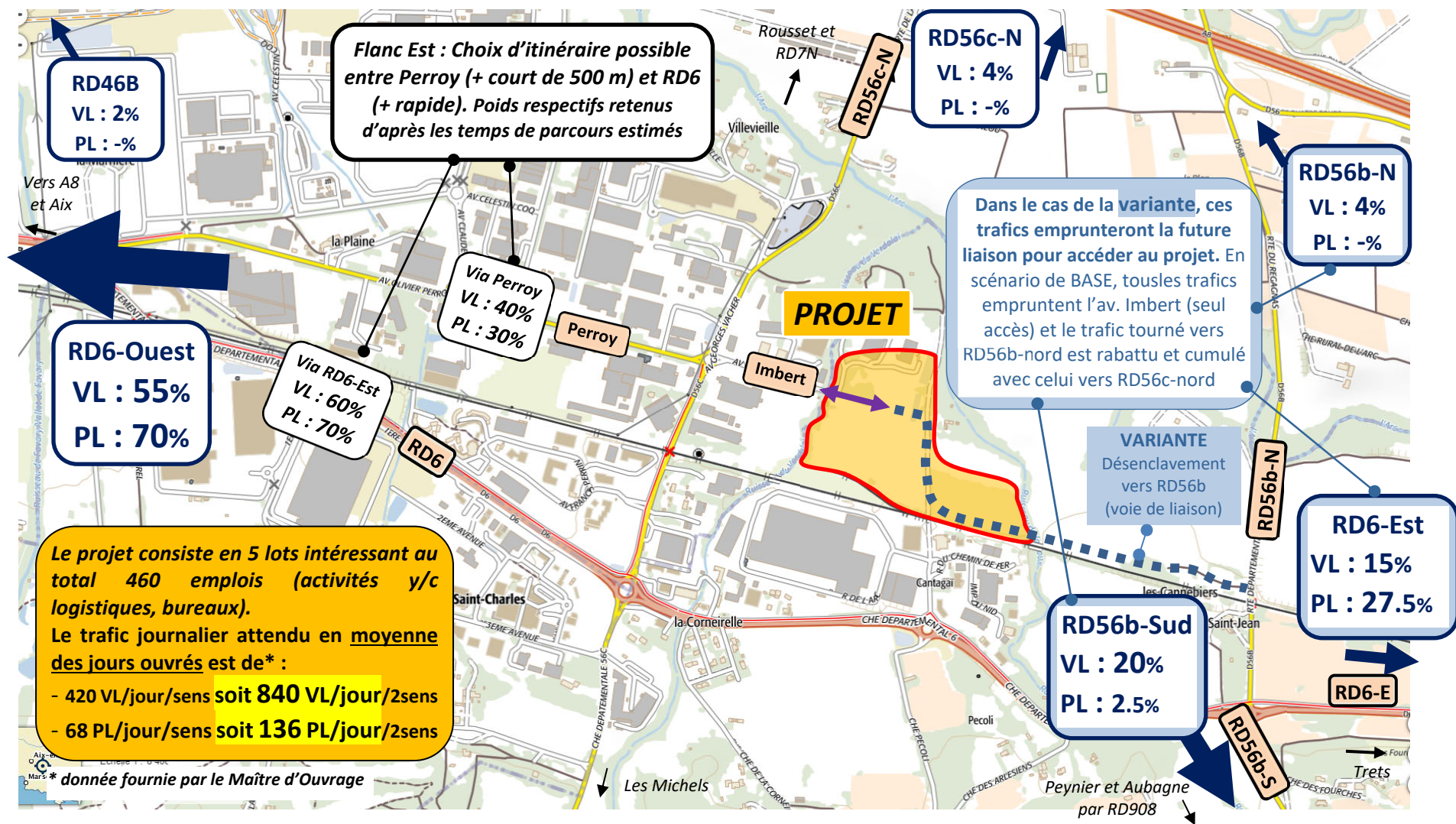
- **Hypothèses**
- **Trafics journaliers TMJO attendus**
  - **Scénario de BASE (réseau actuel)**
  - **Variante avec voie de liaison av. G. Imbert ↔ RD56b**
  - **Comparaison "Avec Projet / Sans Projet"**

## **CONCLUSIONS**

## Etat projeté (mise en service ≈ 2026) – Hypothèse 1: Accroissement tendanciel



## Etat projeté (mise en service ≈ 2026) – Hypothèse 2: Trafic généré par le PROJET et hypothèses de répartition en origine/destination ("lignes de désir")





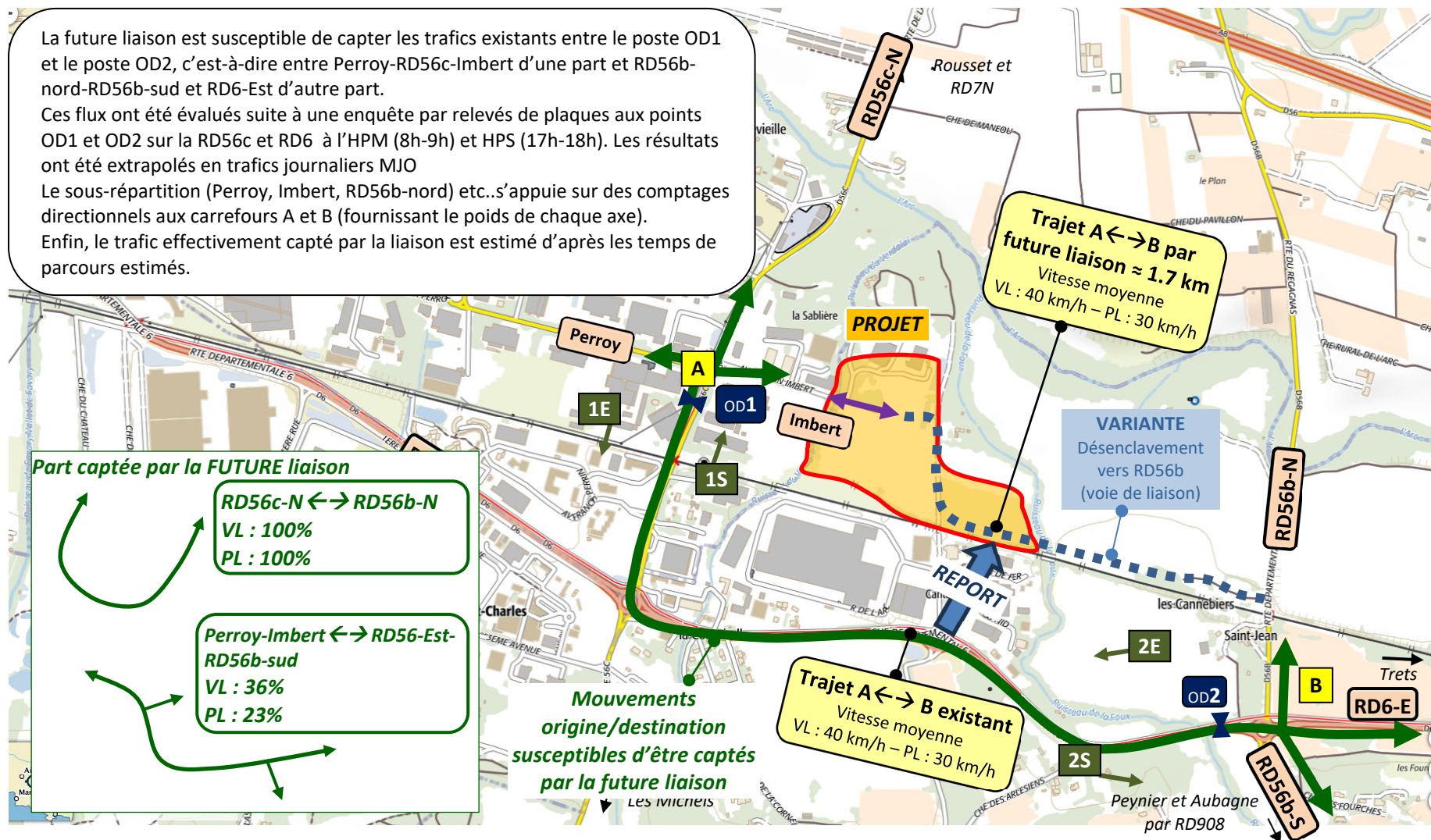
**Etat projeté (VARIANTE) : Hypothèses de report de trafic vers la future liaison** (enquête origine/destination) – 1/2

La future liaison est susceptible de capter les trafics existants entre le poste OD1 et le poste OD2, c'est-à-dire entre Perroy-RD56c-Imbert d'une part et RD56b-nord-RD56b-sud et RD6-Est d'autre part.

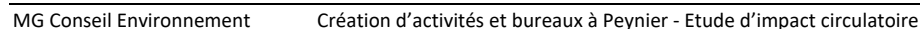
Ces flux ont été évalués suite à une enquête par relevés de plaques aux points OD1 et OD2 sur la RD56c et RD6 à l'HPM (8h-9h) et HPS (17h-18h). Les résultats ont été extrapolés en trafics journaliers MJO

Le sous-répartition (Perroy, Imbert, RD56b-nord) etc..s'appuie sur des comptages directionnels aux carrefours A et B (fournissant le poids de chaque axe).

Enfin, le trafic effectivement capté par la liaison est estimé d'après les temps de parcours estimés.

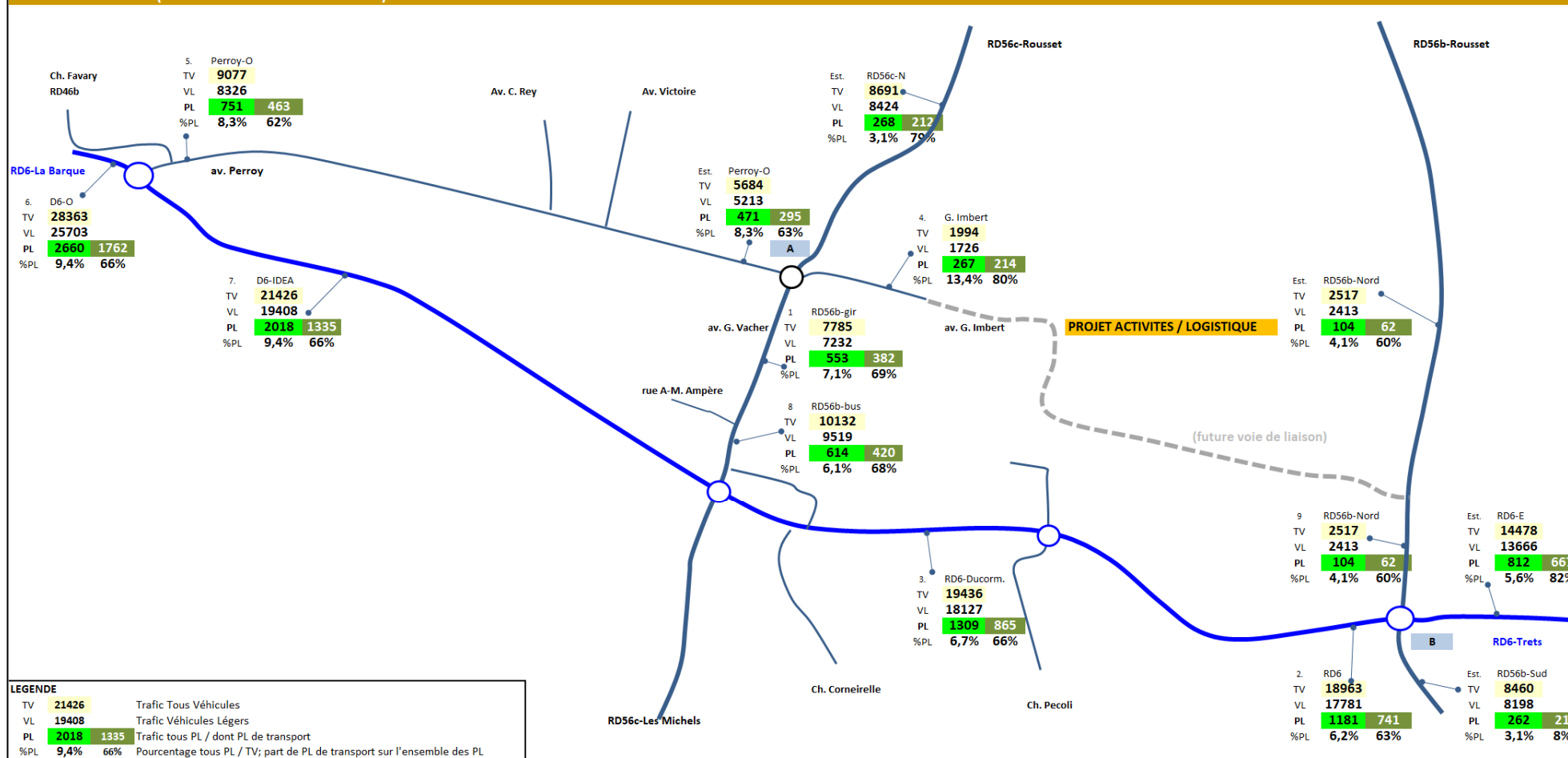


### Report de trafic de traverse (sans lien avec le projet)



# Scénario de BASE : Etat projeté (mise en serv. ≈ 2026) : Trafics journaliers attendus TMJO : TV/VL/PL et PL-transport

## SCENARIO de BASE (SANS LIAISON IMBERT-RD56B) - AVEC PROJET - - TMJO attendus TV-VL-PL

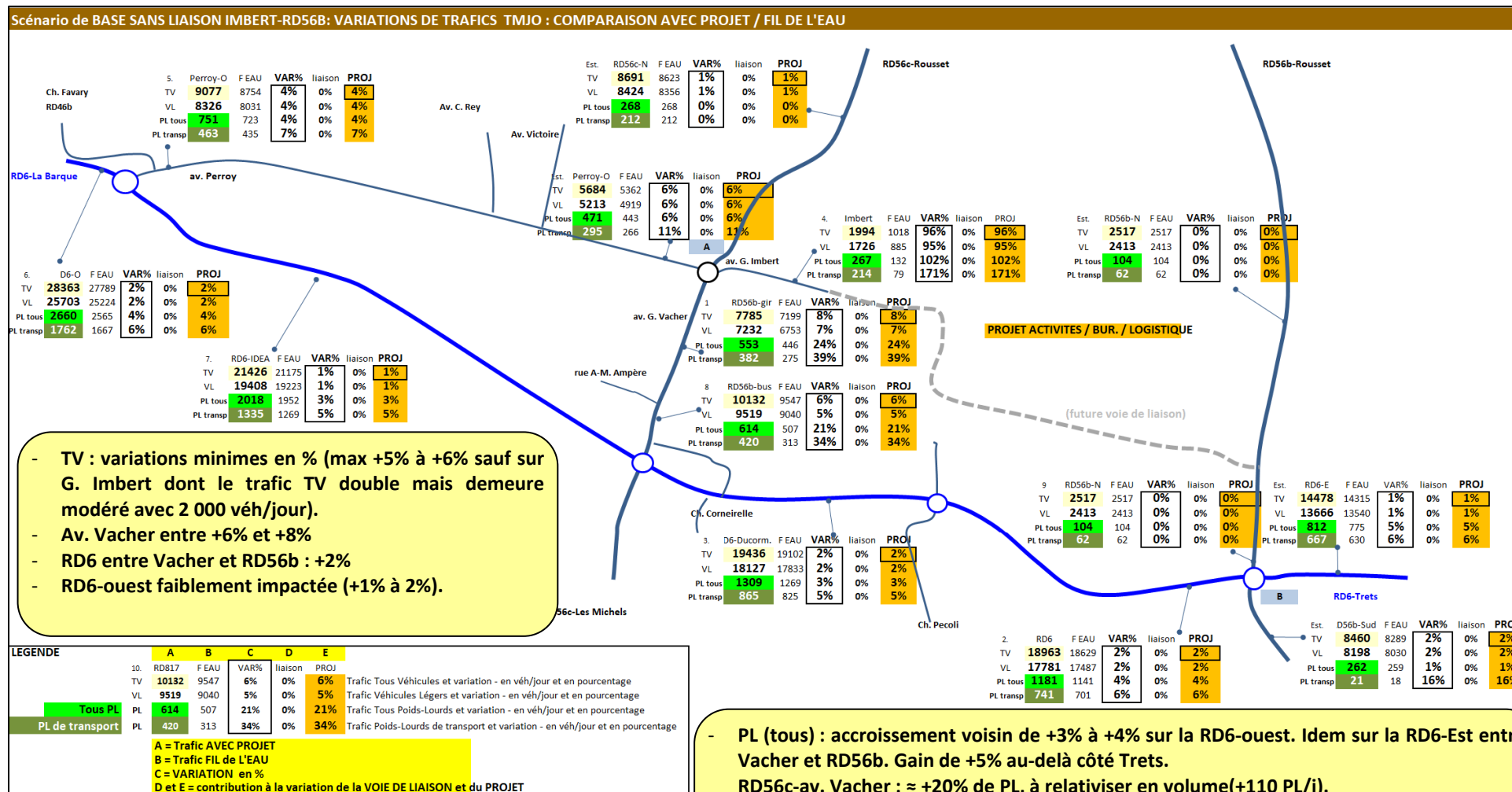


- RD6-ouest ≈ 21 500 véh/j et 28 000 véh/jour à l'ouest de la rue Perroy
- RD6-Est ≈ 19 000-19 500 véh/j, 14 500 v/j à l'Est de B - RD56c-av. Vacher ≈ 8 000 à 10 000 véh/j
- RD56b-sud ≈ 8 500 véh/j - Perroy ≈ 5 500 à l'est à 9 000 véh/j à l'est
- RD56b-nord ≈ 2 500 véh/j - Av. G. Imbert ≈ 2 000 véh/j
- PL (tous gabarits) : RD6 : 1200 à 1300 PL/j (Est), 2 000 (Ouest) PL/j et 2 650 côté la Barque. 550 à 600 PL/jour sur Vacher, Perroy-ouest jusqu'à 750 PL/jour



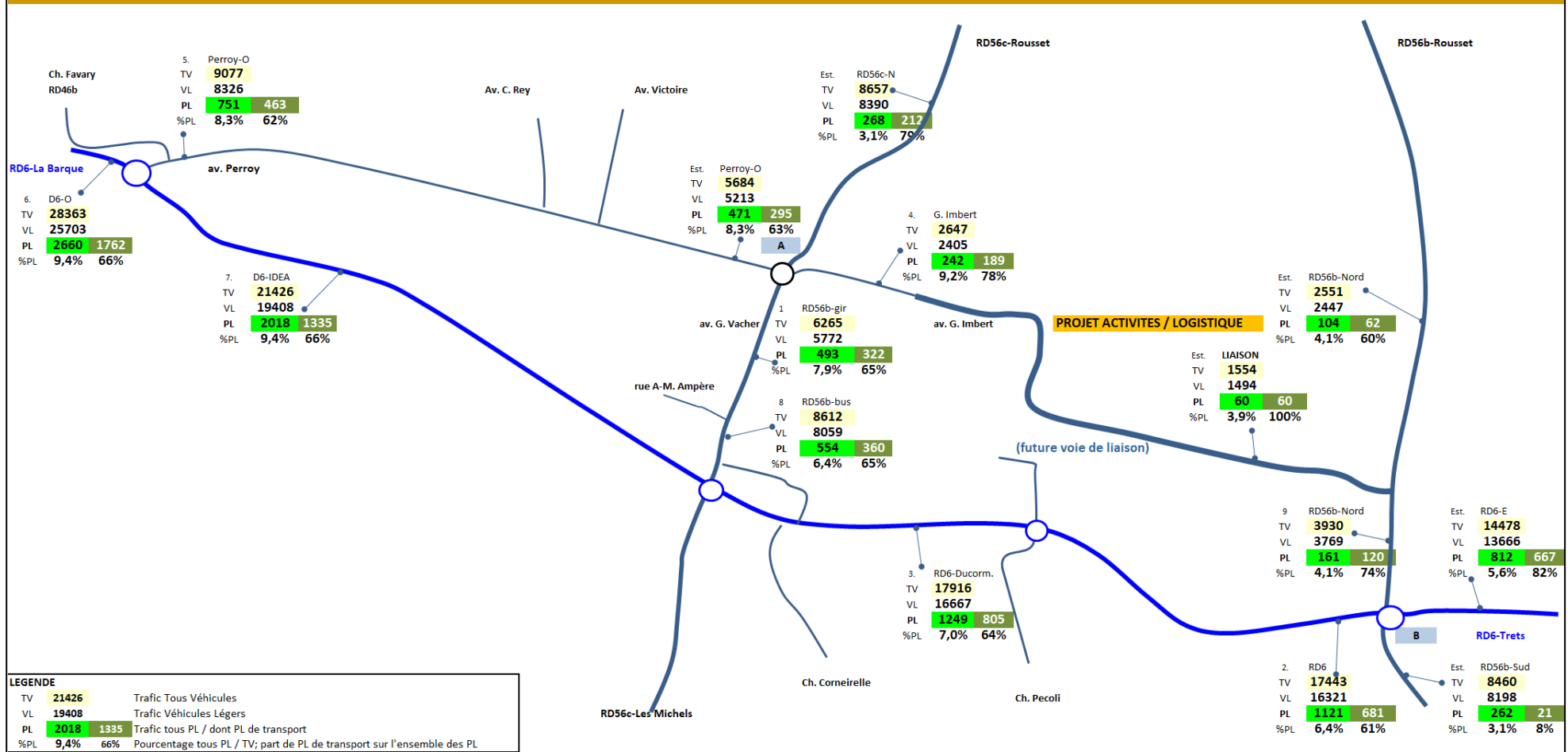
# Scénario de BASE :Etat projeté (mise en service ≈ 2026) : Variations de trafics TMJO avec projet / fil de l'eau

## Décomposition de la variation : contribution de la future voie de liaison et du PROJET



# VARIANTE : Etat projeté (mise en service ≈ 2026) : Trafics journaliers attendus TMJO : TV/VL/PL et PL-transport

VARIANTE avec FUTURE LIAISON IMBERT-RD56B - AVEC PROJET - TMJO attendus TV-VL-PL

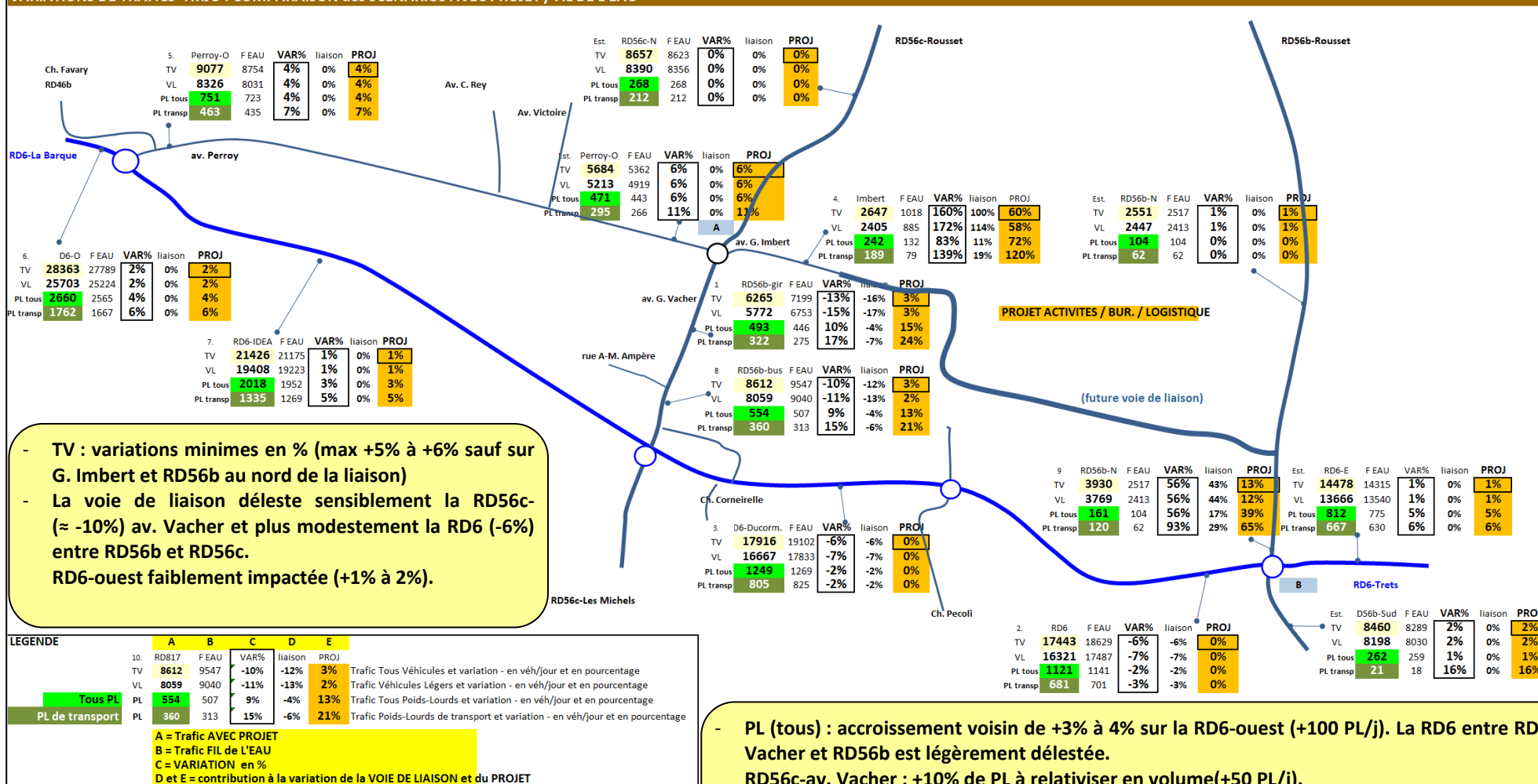


- RD6-ouest ≈ 21 500 véh/j et 28 000 véh/jour à l'ouest de la rue Perroy
- RD6-Est ≈ 17 500 à 18 000 véh/j et 15 000 véh/jour côté Trets- RD56c-av. Vacher ≈ 6 000 à 8 500 véh/j
- RD56b-sud ≈ 8 500 véh/j - Perroy ≈ 5 500 à 9 000 véh/j
- RD56b-nord ≈ 2 500 véh/j (4 000 v/j au sud de la liaison) - Av. G. Imbert ≈ 2 650 véh/j – Liaison (tronçon créé) ≈ 1 500 véh/j dont 60 PL/j.
- PL (tous gabarits) : RD6 : 1100 à 1250 PL/j (Est), 2 000 (Ouest) PL/j et 2 650 côté la Barque. ≈ 350 PL/jour sur Vacher, Perroy-ouest jusqu'à 750 PL/jour

# VARIANTE :Etat projeté (mise en service ≈ 2026) : Variations de trafics TMJO avec projet / fil de l'eau

## Décomposition de la variation : contribution de la future voie de liaison et du PROJET

### VARIATIONS DE TRAFICS TMJO : COMPARAISON des SCENARIOS AVEC PROJET / FIL DE L'EAU





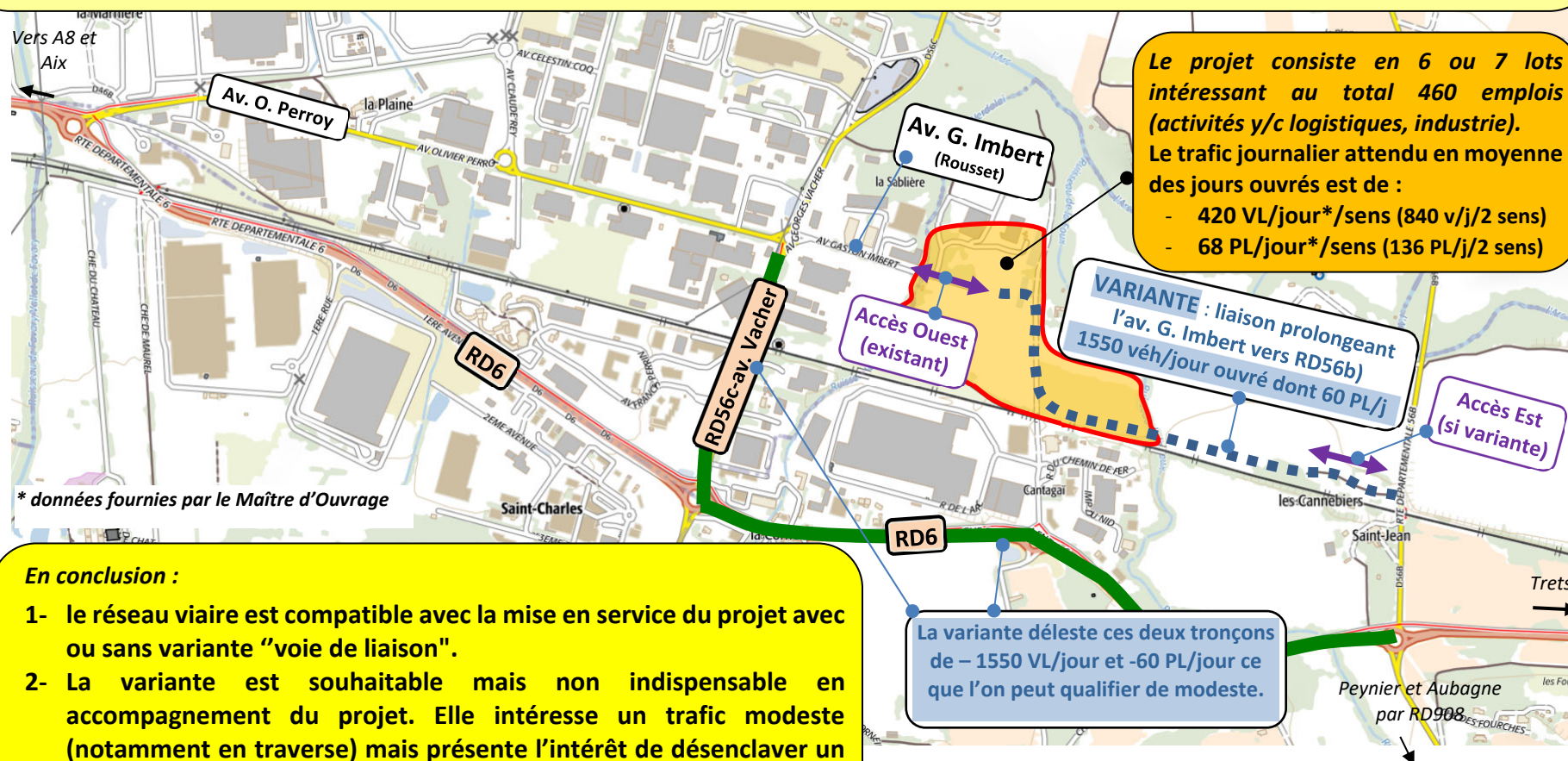
## CONCLUSIONS

Le réseau viaire est compatible avec la mise en service du projet qui intéresse un flux TV modéré à l'échelle de la zone, et en particulier en termes de poids-lourds générés. La liaison (variante) captera 1 550 véh/jour dont 60 PL/j, permettant d'atténuer l'impact net du projet sur la RD6c-Vacher ( $\approx -10\%$  à  $-13\%$ ). Elle déleste également la RD6 entre la RD56b et la RD56c ( $-6\%$ ), ce que l'on peut qualifier de modeste (notamment pour les PL).

Avec la variante, la RD56b sera rechargée mais sur un court tronçon et avec un trafic compatible avec son gabarit.

Toutefois, en scénario de base, ces deux axes (RD56c-Vacher et RD6-Est) seront en mesure d'écouler le flux TV supplémentaire qui augmentera pour l'av. Vacher de  $+6\%$  à  $+8\%$  par rapport à un état "sans projet" et pour la RD6-Est de  $+2\%$  seulement.

Ailleurs, variante ou non, les variations en TV sont peu élevées ( $+5\%$  au plus pour la plupart et les voies davantage impactées en pourcentage conservent un trafic modéré). Le trafic PL augmentera par l'effet du projet de quelques dizaines à une centaine de PL/jour, soit un accroissement relatif de l'ordre de  $+5\%$  sur les axes forts (RD6-ouest, Perroy) et jusqu'à  $+20\%$  sur la RD56c-Vacher (sans variante).



# ANNEXES

Les sens de circulation sont repérés par sens 1 / sens 2.  
Le sens 1 est repéré par la flèche ci-après.

**PROJET**

Désenclavement vers RD56b (projet communal de voie de liaison)

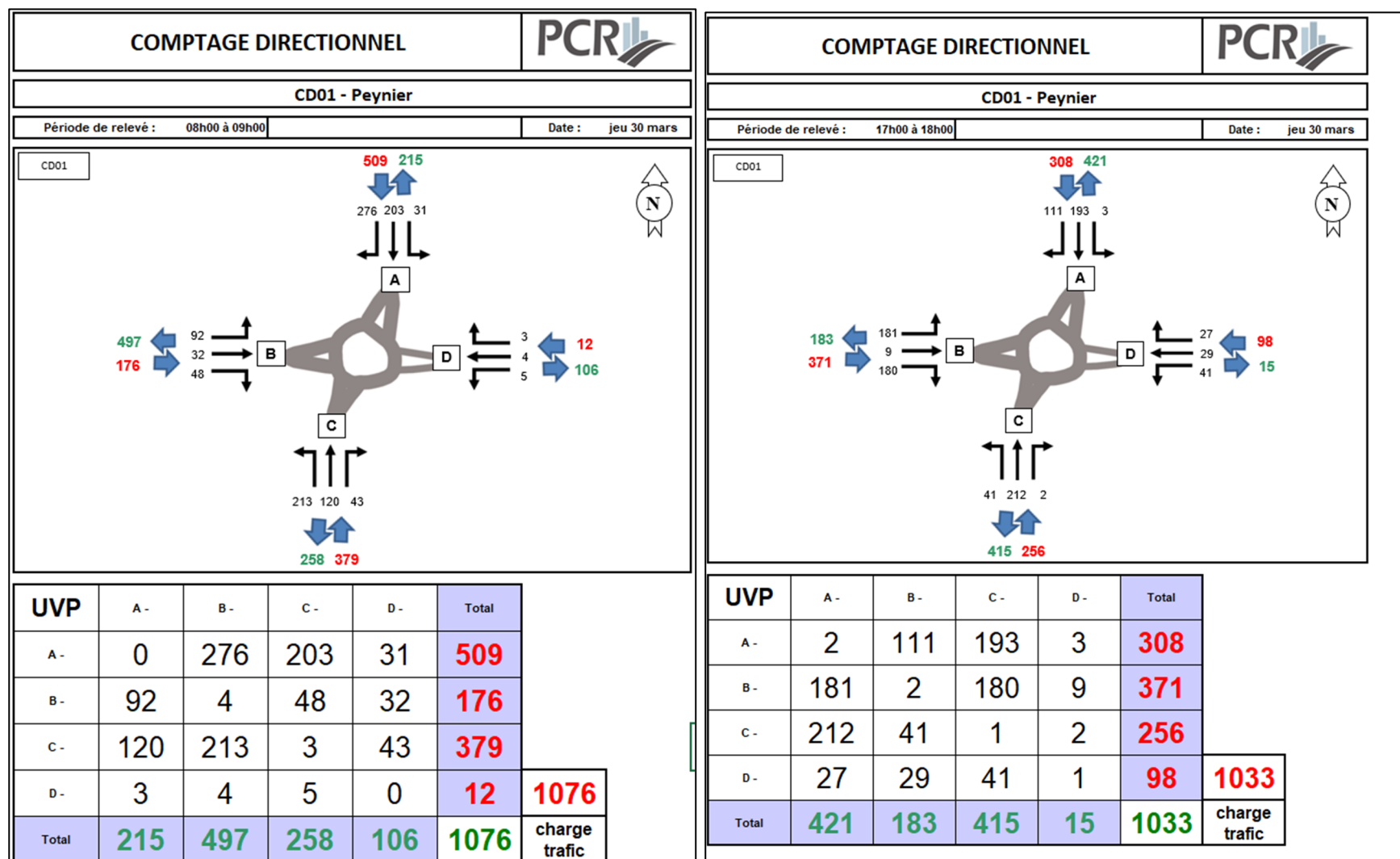
**Legend:**

- Comptages directionnels 1h HPM + 1 HPS JO + remonteries de file
- Comptages automatiques débits TV/PL - 1 semaine
- Poste d'enquête O/D par relevé de plaques HPM+HPS
- Accès au projet
- Trafic journalier déduit à partir des autres comptages



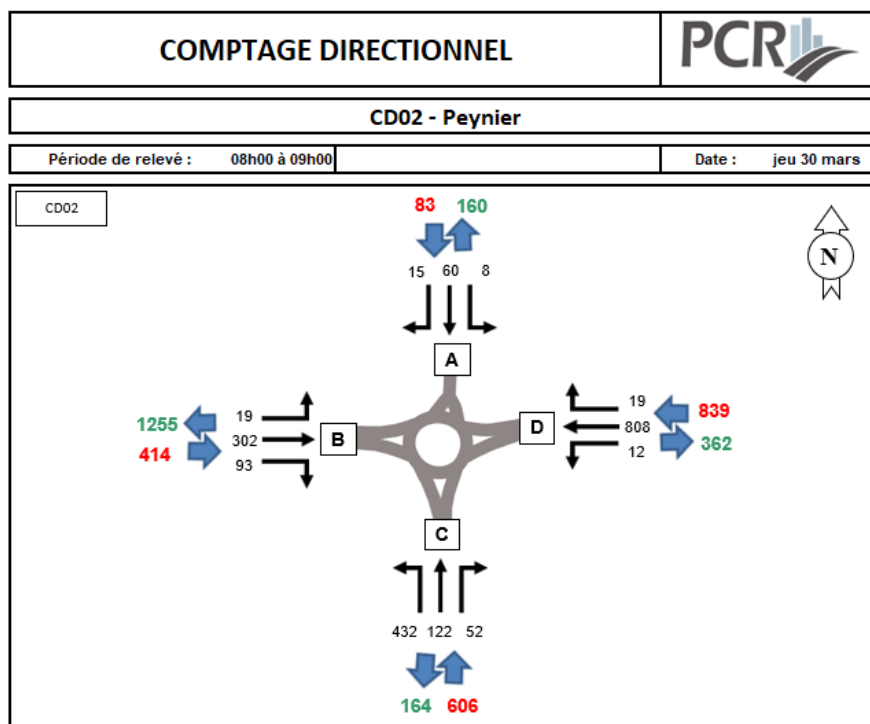
## ANNEXE 2 : Comptages directionnels – Carrefour A (RD56c/Imbert/Perroy) – HPM (8h-9h) et HPS (17h-18h)

### Résultats fournis en uvp/h

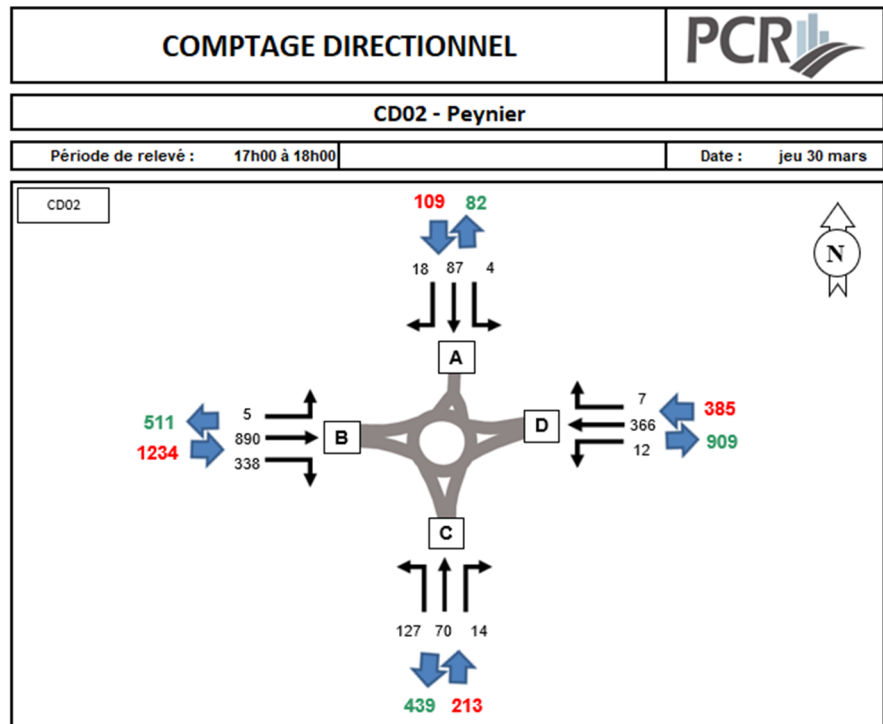


## ANNEXE 2 : Comptages directionnels – Carrefour B (RD6/RD56b)– HPM (8h-9h) et HPS (17h-18h)

### Résultats fournis en uvp/h



| UVP            | A - RD56b Nord | B - RD6 Ouest | C - RD56b Sud | D - RD6 Est | Total |               |
|----------------|----------------|---------------|---------------|-------------|-------|---------------|
| A - RD56b Nord | 0              | 15            | 60            | 8           | 83    |               |
| B - RD6 Ouest  | 19             | 0             | 93            | 302         | 414   |               |
| C - RD56b Sud  | 122            | 432           | 0             | 52          | 606   |               |
| D - RD6 Est    | 19             | 808           | 12            | 0           | 839   | 1940          |
| Total          | 160            | 1255          | 164           | 362         | 1940  | charge trafic |



| UVP            | A - RD56b Nord | B - RD6 Ouest | C - RD56b Sud | D - RD6 Est | Total |               |
|----------------|----------------|---------------|---------------|-------------|-------|---------------|
| A - RD56b Nord | 0              | 18            | 87            | 4           | 109   |               |
| B - RD6 Ouest  | 5              | 1             | 338           | 890         | 1234  |               |
| C - RD56b Sud  | 70             | 127           | 2             | 14          | 213   |               |
| D - RD6 Est    | 7              | 366           | 12            | 1           | 385   | 1940          |
| Total          | 82             | 511           | 439           | 909         | 1940  | charge trafic |

## Matrices TMJO VL et PL : trafic O/D recensés et captation par la future voie de liaison

0