RAPPORT D'ETUDE CDVIA
AFF. xxxx
DATE : 8 Juillet 2022
MOA : Groupe-CITY

Projet du Domaine de Saint Jean - *Golf-Resort* - sur Saint Gatien-des-Bois (14)

Note de trafic sur aménagement d'un giratoire sur la RD288 en accès au site

CDVIA INGENIERIE & MESURE DES DEPLACEMENTS WWW.CDVIA.FR SARL AU CAPITAL DE 91.469,41 EUROS
SIEGE SOCIAL 2 RUE SUCHET 94700 MAISONS-ALFORT FR TEL +33(0)1.43.53.69.47 FAX +33(0)1.43.53.69.51 E-MAIL cdvia@cdvia.fr
415 303 593 RCS CRETEIL SIRET 415 303 593 00016 CODE APE 7112B N°TVA INTRACOMMUNAUTAIRE FR14415303593
AGENCE OUEST NANTES TEL +33(0)2.85.52.80.61 E-MAIL l.ferron@cdvia.fr - AGENCE SUD MONTPELLIER TEL +33(0)7.66.12.29.47 E-MAIL t.pienne@cdvia.fr

Rédacteur / Version du rapport

Rédacteur	N° version	Date version	Vérifié par	Assistant/Technicien	Modifications
Nicolas Delavenne n.delavenne@cdvia.fr 06 59 88 24 17	1.0	08/07/2022			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. PREAMBULE 4

2. RAPPEL DES DONNEES DE TRAFIC DE L'ETAT ACTUEL 5

— 2.1. TRAFICS JOURNALIERS 5

— 2.2. TRAFICS AUX HEURES DE POINTE 6

3. ANALYSE DE L'AMENAGEMENT ENVISAGE POUR SECURISER L'ACCES AU SITE 8

4. ANNEXE : DETAILDES CALCULS DE CAPACITE REALISE SOUS LE LOGICIEL « GIRABASE » 9

1. PREAMBULE

Dans le cadre des études préliminaires réalisées sur le projet du Domaine Saint-Jean à Saint-Gatien-des-Bois (cf. plan de localisation ci-contre), l'accès au site depuis la RD288 a dû être déplacée en envisageant un aménagement en giratoire afin de sécuriser l'ensemble des mouvements. L'objet de cette note est de vérifier que ce nouvel aménagement du giratoire répond bien à la demande de trafic prévisionnelle attendue sur le site . Elle s'appuie sur :

- Les comptages de disponibles sur le secteur d'étude (repris de l'étude Diagobat du 26/05/2021 – cf. rappel par la suite),
- Les estimations de flux générés par le futur projet (estimation reprise de l'étude antérieure)
- La réaffectation des flux au droit du nouvel accès envisagé
- Les calculs de réserve de capacité avec une analyse de fonctionnement prévisionnel du giratoire

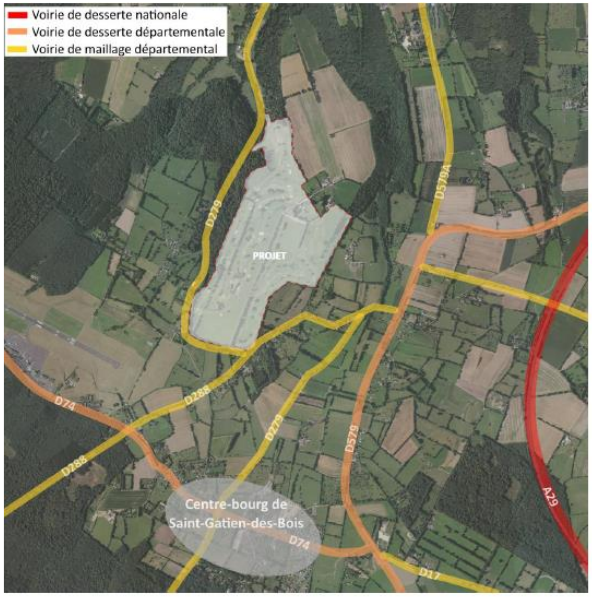


Figure 2 : Hiérarchie du réseau routier

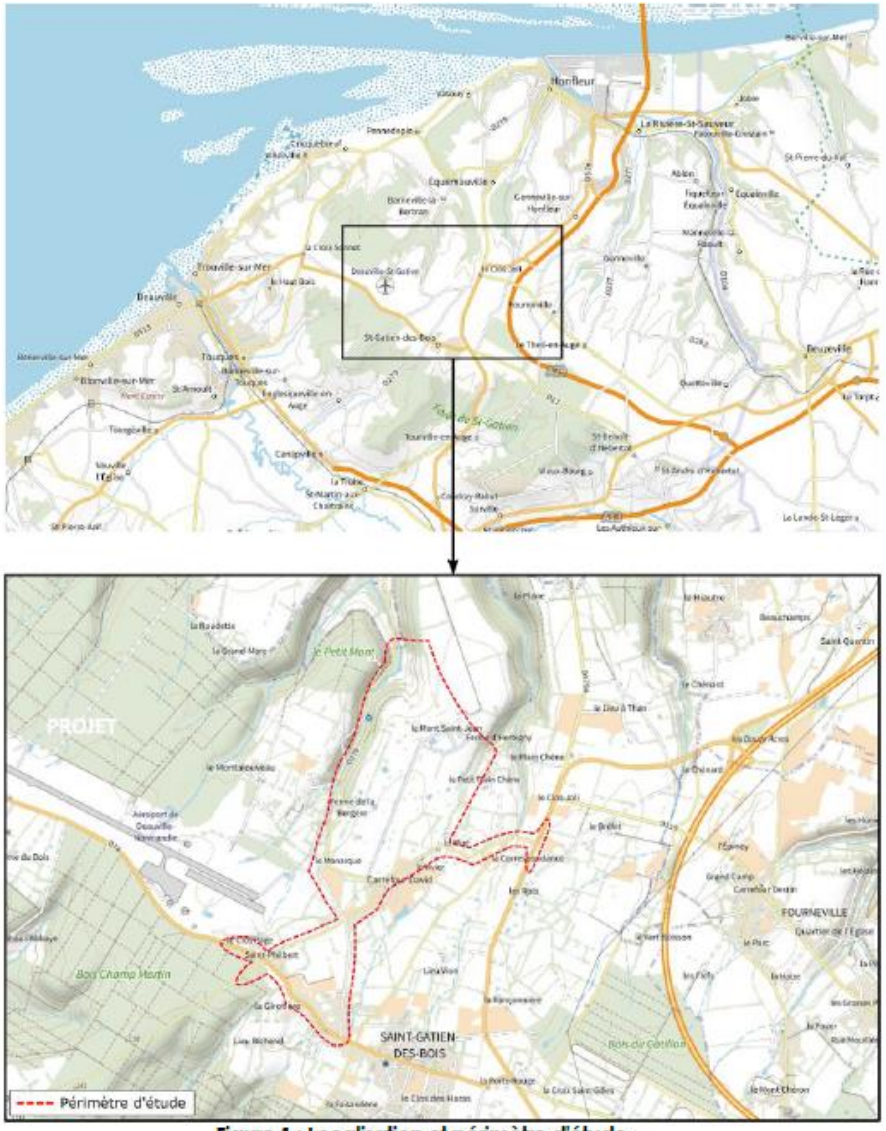


Figure 1 : Localisation et périmètre d'étude

Plan de situation

2. RAPPEL DES DONNEES DE TRAFIC DE L'ETAT ACTUEL

— 2.1. TRAFICS JOURNALIERS

Il est présenté ci-contre la synthèse les trafics journaliers deux sens confondus (données en TV/Jour et PL/Jour en TMJA) issus de recensement). Ces comptages qui sont issus du dossier du précédent dossier d'étude d'impact trafic (cf. étude Diagobat du 26/05/2021) montraient sur le secteur d'étude que :

- La D579 supporte un important trafic d'environ 13 600 TV/Jour, deux sens confondus, avec une part PL d'environ 4% sur sa portion la plus chargée au nord du carrefour avec la D288.
- La D74, qui permet les échanges entre les axes primaires (D579 et A16) et les zones d'emplois au Nord de Deauville-Trouville, supporte entre 4 500 et 5400 TV/Jour.
- La D288 supporte également un trafic modéré, avec une part de poids-lourds faible (entre 3 300 à 4 500 TV/Jour au droit du futur accès étudié).

.

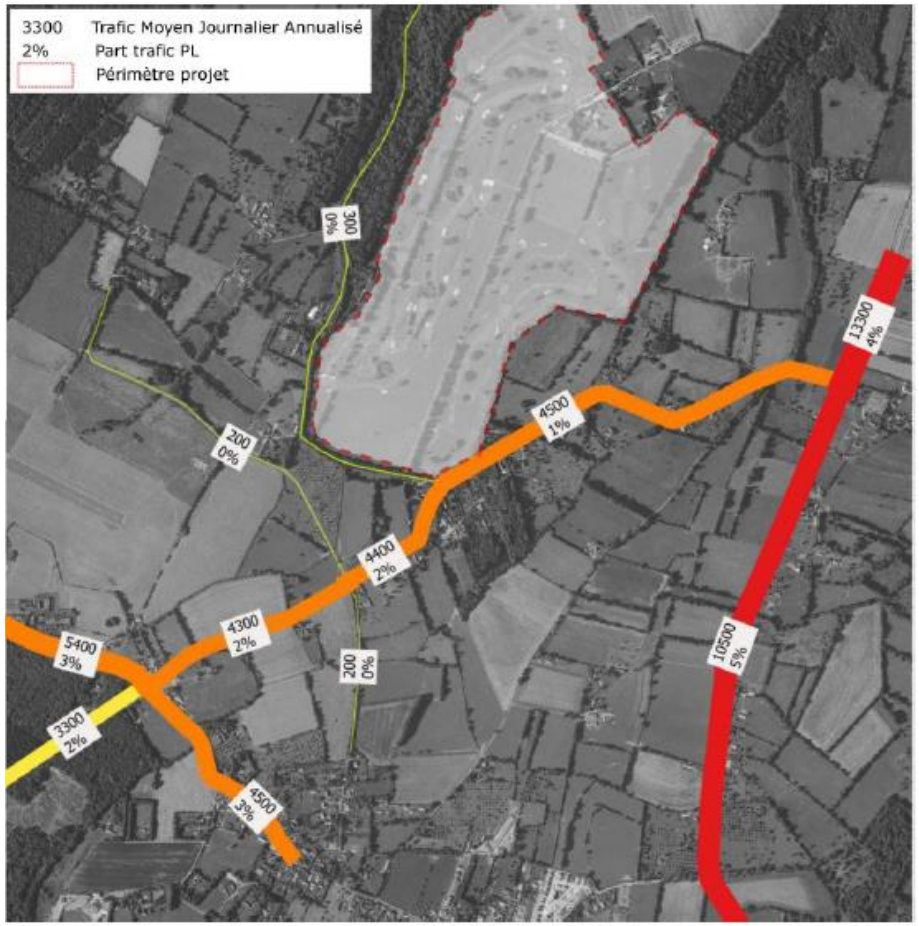
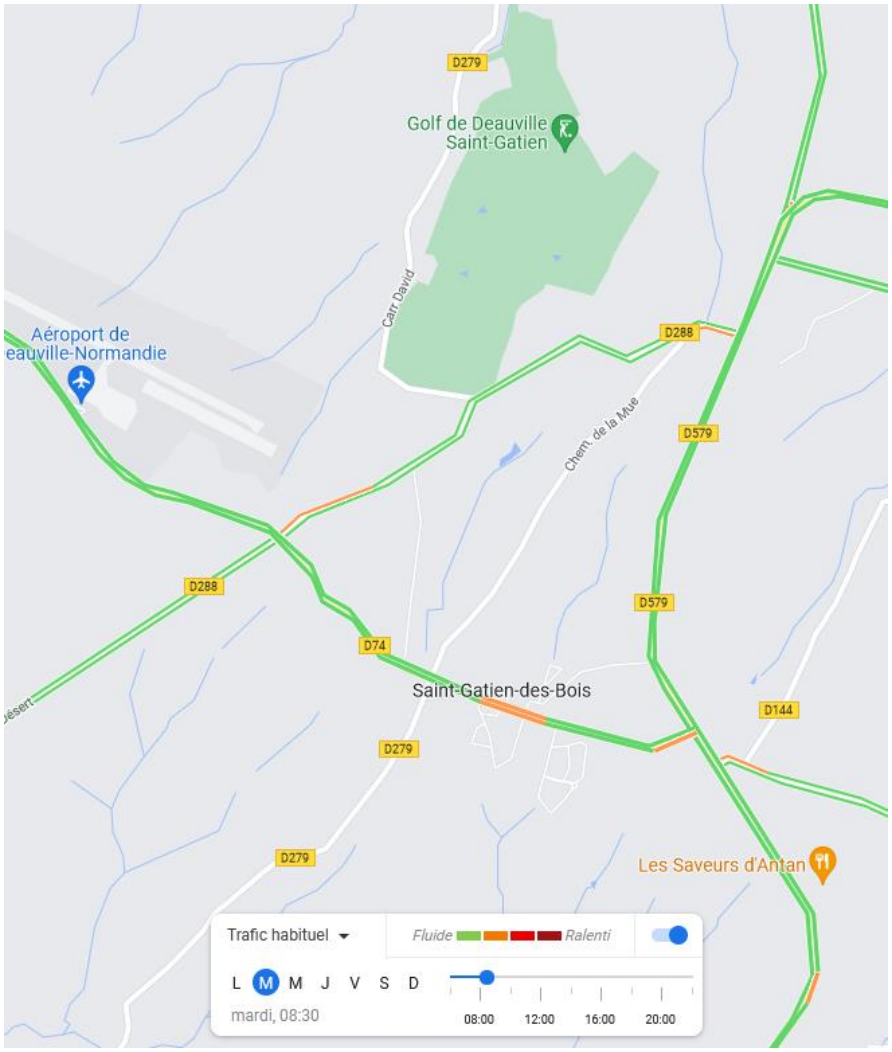


Figure 4 : trafic Moyen Journalier Annualisé (avec la part PL en %)

2.2. TRAFICS AUX HEURES DE POINTE

Les cartes ci-après rappellent les trafics relevés en UVP/h aux heures de pointe en semaine par sens de circulation (Unité de véhicule particulier – U.V.P = V.L + 2x (PL+Bus) + 0,3 x 2-Roues). Ces planches, issues de l'étude de circulation précédente, ont été complétées par des aperçus des conditions de circulation couramment observées sur le secteur d'étude aux heures de pointe en semaine (aperçus issus du site de *Google-maps*). Le matin les trafics sur la RD288, au droit du futur accès, restent modérés avec des valeurs comprises entre 170 à 190 UVP/h par sens et les conditions de circulation sont bonnes.

Figure 5 : Trafic actuel en HPM (uvp/h)

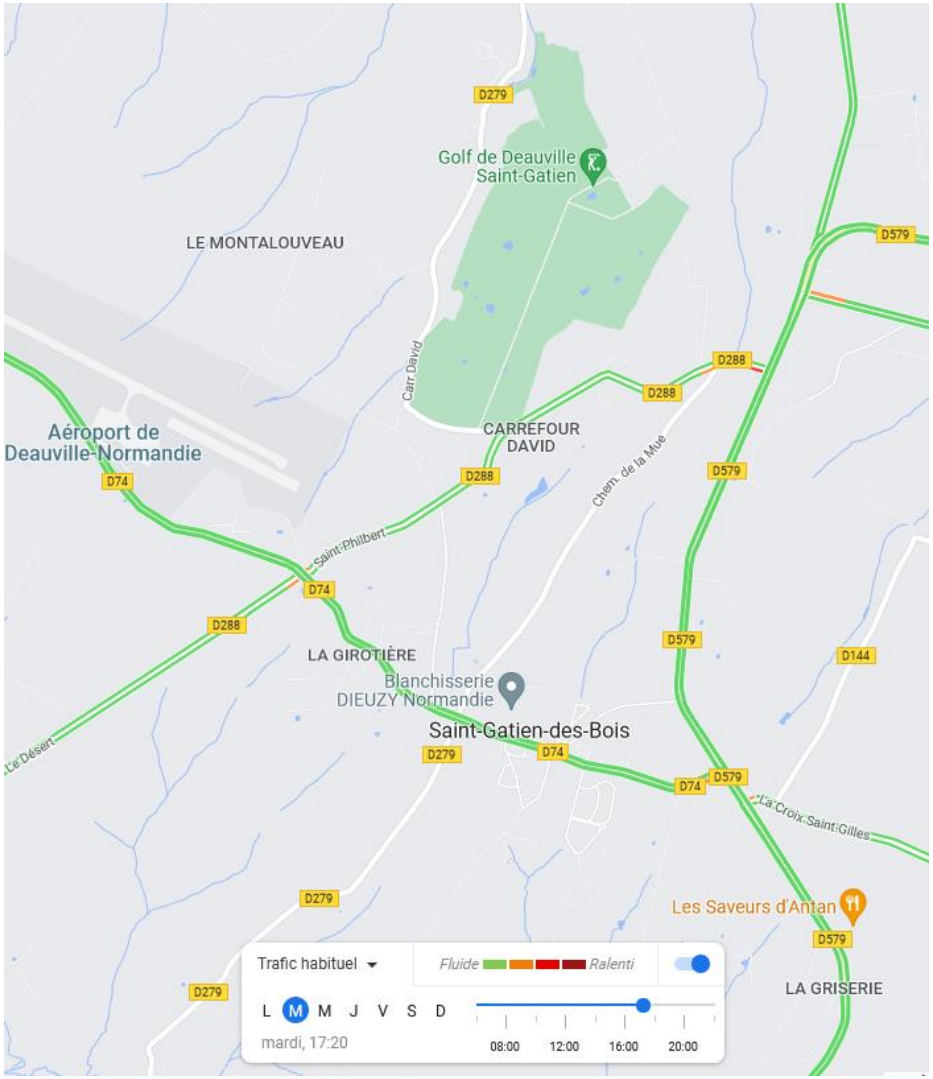


Aperçu des conditions de circulation « courantes » en semaine vers 8h30

Le soir les trafics sur la D288 sont légèrement plus élevés que le matin avec des valeurs comprises entre 190 à 240 UVP/h par sens.

En section courante sur la D288, ces trafics s'écoulent dans difficultés. On note juste des ralentissements ponctuelles sur la D288 à l'approche de la D579 (difficultés d'insertion des flux de la D288 sur la D579 qui devraient disparaitre avec le projet départemental de réaménagement de ce point d'échange).

Figure 6 : Trafic actuel en HPS (uvp/h)



Aperçu des conditions de circulation « courantes » en semaine vers 17h20

3. ANALYSE DE L'AMENAGEMENT ENVISAGE POUR SECURISER L'ACCES AU SITE

Le nouvel accès prévu au projet du domaine de Saint Jean est détaillé ci-contre. Cette accès s'effectuera par la voie communale du Chemin du Pont de la Mue débouchant sur la D288. Le réaménagement de cette axe prévoit un aménagement qualitatif avec une vitesse maximale autorisée limité à 30 km/h afin de sécuriser les accès aux riverains. Au niveau du raccordement sur la D288, l'aménageur anticipe également la création d'un nouveau giratoire ce qui permettra de sécuriser l'ensemble des mouvements tourant au droit de l'accès au site. Pour faire les analyses de capacité vérifiant le bon fonctionnement du giratoire, nous sommes repartis des estimations de trafic présentées dans l'étude de Diagobat. Ces estimations des flux générés sont reprises ci-dessous en distinguant les périodes de fréquentation normales du site (périodes les plus courantes) et les flux attendus le jour d'événement.

Détail des flux générés(UVP/h) (Reprise études Diagobat 26/05/2021)	HPM		HPS		W.E.	
	Emis	Reçus	Emis	Reçus	Emis	Reçus
fonctionnement normal	**10**	**50**	**90**	**60**	**110**	**70**
fonctionnement événementiel	**20**	**90**	**150**	**70**	**180**	**100**

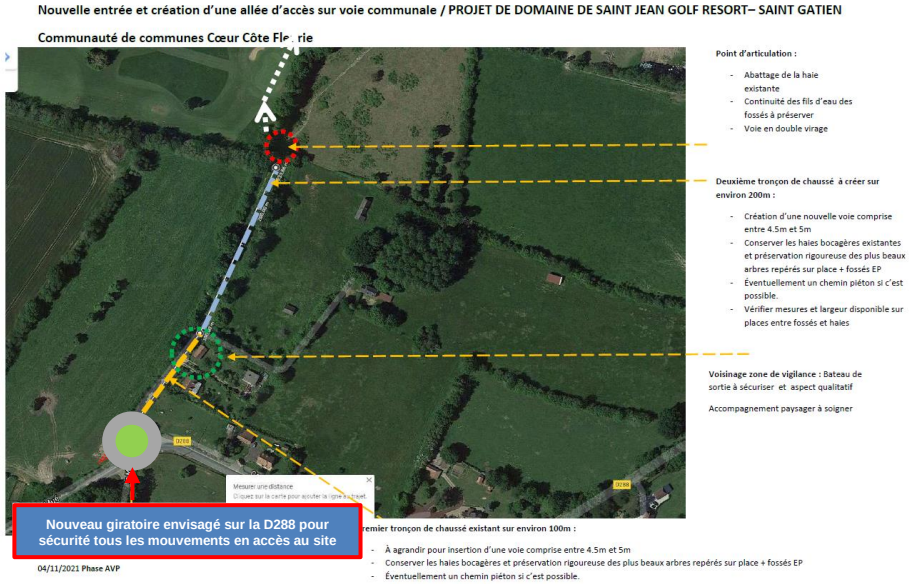
Ces flux générés par le projet ont été affectés sur le trafic actuel relevés au droit de la section de la D288. Ces réaffectations de flux nous ont permis ensuite de tester la capacité du giratoire en considérant un aménagement courant comme repris ci-contre. Les résultats obtenus (cf. synthèse ci-dessus et détail des calculs de capacité en annexe) montrent que ce giratoire fonctionnera de manière optimal dans toutes les configurations envisagée en périodes normales ainsi qu'en périodes évènementielles.

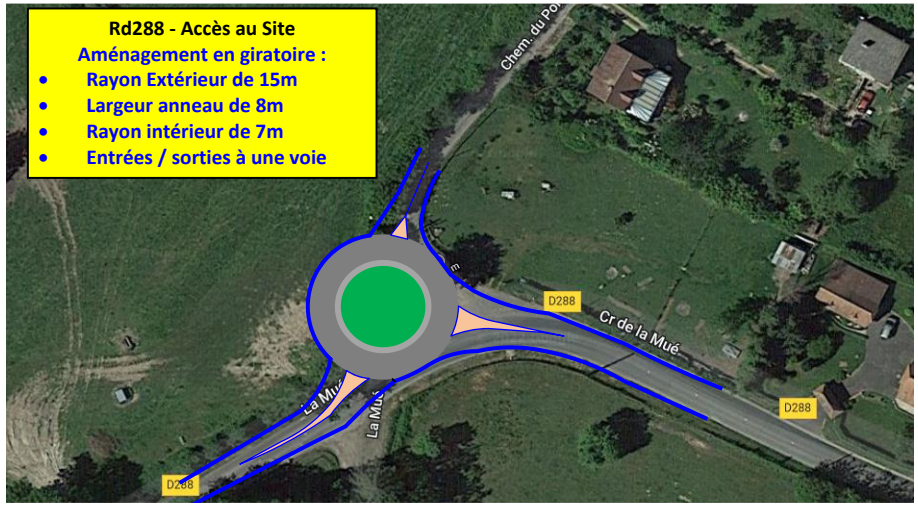
Groupe-City : Etude trafic sur accès au Projet de Domaine de St-Jean (Golf de Deauville)
St-Gatien-des-Bois

Nouveau Giratoire RD288 en accès au Site

Calcul des réserves de capacité : Périodes normales Environnemnt "rase-campagne" Rayon Int : 12m Anneau : 8m	Nombre de file	Heure de pointe du matin			Heure de pointe du Soir			Heure de pointe du WE		
		Réserve capacité	Longueur de file d'attente moyenne par file (m)	Longueur de file d'attente maximale par file (m)	Réserve capacité	Longueur de file d'attente moyenne par file (m)	Longueur de file d'attente maximale par file (m)	Réserve capacité	Longueur de file d'attente moyenne par file (m)	Longueur de file d'attente maximale par file (m)
Charge globale en UVP/h		430			580			480		
E1 : Rd288 Est	1	86%	0	12	86%	0	12	88%	0	12
E2 : Accès ai Site	1	99%	0	12	93%	0	12	92%	0	12
E3 : Rd288 Sud	1	87%	0	12	82%	0	12	87%	0	12

Calcul des réserves de capacité : Périodes "Evenementielles" Environnemnt "rase-campagne" Rayon Int : 12m Anneau : 8m	Nombre de file	Heure de pointe du matin			Heure de pointe du Soir			Heure de pointe du WE		
		Réserve capacité	Longueur de file d'attente moyenne par file (m)	Longueur de file d'attente maximale par file (m)	Réserve capacité	Longueur de file d'attente moyenne par file (m)	Longueur de file d'attente maximale par file (m)	Réserve capacité	Longueur de file d'attente moyenne par file (m)	Longueur de file d'attente maximale par file (m)
Charge globale en UVP/h		480			650			580		
E1 : Rd288 Est	1	85%	0	12	85%	0	12	87%	0	12
E2 : Accès ai Site	1	98%	0	12	88%	0	12	86%	0	12
E3 : Rd288 Sud	1	85%	0	12	81%	0	12	85%	0	12





Aperçu aménagement en giratoire testé (schéma de principe)

4. ANNEXE : DETAILDES CALCULS DE CAPACITE REALISE SOUS LE LOGICIEL « GIRABASE »

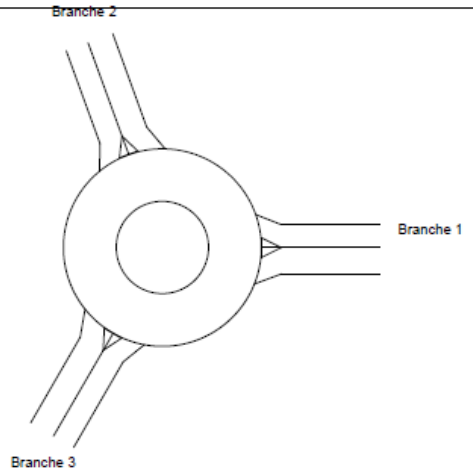
Girabase Version 4 CERTU - CETE de l'Ouest - SETRA
08/07/2022 - Rd288 - Accès au projet

Page 1

Nom du Carrefour : Rd288 - Accès au projet
Localisation :
Environnement : Rase Campagne
Variante : Aménagement giratoire
Date : 08/07/2022

Anneau

Rayon de l'îlot infranchissable : 7.00 m
Largeur de l'anneau :ranchissable : 8.00 m
Rayon extérieur du giratoire : 15.00 m



Branches

Nom	Angle (degrés)	Rampe > 3%	Tourne à droite	Largeurs (en m) Entrée à 4 m	Entrée à 15 m	Ilôt	Sortie
Branche 1	0			3.50		3.00	4.00
Branche 2	110			3.50		3.00	4.00
Branche 3	240			3.50		3.00	4.00

Remarques de conception

Néant

Girabase Version 4 CERTU - CETE de l'Ouest - SETRA
08/07/2022 - Rd288 - Accès au projet

Période HPM Période Normale

Trafic Piétons

1	2	3
10	10	10

Trafic Véhicules en UVP

	1	2	3	Total Entrant
1	0	20	190	210
2	0	0	10	10
3	180	30	0	210
Total Sortant	180	50	200	430

Remarques sur la période

Néant

Résultats

	Réserve de Capacité en uvp/h	en %	Longueur de Stockage moyenne	maximale	Temps d'Attente moyen	total
Branche 1	1320	86%	0vh	2vh	0s	0.0h
Branche 2	1288	99%	0vh	2vh	1s	0.0h
Branche 3	1377	87%	0vh	2vh	0s	0.0h

Conseils

Branche Branche 1

Branche Branche 2

Branche Branche 3

Période HPS Période Normale

Trafic Piétons

1	2	3
10	10	10

Trafic Véhicules en UVP

	1	2	3	Total Entrant
1	0	30	190	220
2	40	0	50	90
3	240	30	0	270
Total Sortant	280	60	240	580

Remarques sur la période

Néant

Résultats

	Réserve de Capacité en uvp/h	en %	Longueur de Stockage moyenne	maximale	Temps d'Attente moyen	total
Branche 1	1310	86%	0vh	2vh	0s	0.0h
Branche 2	1206	93%	0vh	2vh	1s	0.0h
Branche 3	1241	82%	0vh	2vh	0s	0.0h

Conseils

Branche Branche 1

Branche Branche 2

Branche Branche 3

Période WE Période Normale

Trafic Piétons

1	2	3
10	10	10

Trafic Véhicules en UVP

	1	2	3	Total Entrant
1	0	30	150	180
2	50	0	60	110
3	150	40	0	190
Total Sortant	200	70	210	480

Remarques sur la période

Néant

Résultats

	Réserve de Capacité		Longueur de Stockage		Temps d'Attente	
	en uvp/h	en %	moyenne	maximale	moyen	total
Branche 1	1331	88%	0vh	2vh	0s	0.0h
Branche 2	1239	92%	0vh	2vh	1s	0.0h
Branche 3	1303	87%	0vh	2vh	0s	0.0h

Conseils

Branche Branche 1

Branche Branche 2

Branche Branche 3

Période HPM Période Evenementiel

Trafic Piétons

1	2	3
10	10	10

Trafic Véhicules en UVP

	1	2	3	Total Entrant
1	0	40	190	230
2	10	0	10	20
3	180	50	0	230
Total Sortant	190	90	200	480

Remarques sur la période

Néant

Résultats

	Réserve de Capacité en uvp/h	en %	Longueur de Stockage moyenne	maximale	Temps d'Attente moyen	total
Branche 1	1263	85%	0vh	2vh	0s	0.0h
Branche 2	1270	98%	0vh	2vh	1s	0.0h
Branche 3	1337	85%	0vh	2vh	0s	0.0h

Conseils

Branche Branche 1

Branche Branche 2

Branche Branche 3

Période HPS Période Evenementiel

Trafic Piétons

1	2	3
10	10	10

Trafic Véhicules en UVP

	1	2	3	Total Entrant
1	0	30	190	220
2	70	0	80	150
3	240	40	0	280
Total Sortant	310	70	270	650

Remarques sur la période

Néant

Résultats

	Réserve de Capacité		Longueur de Stockage		Temps d'Attente	
	en uvp/h	en %	moyenne	maximale	moyen	total
Branche 1	1290	85%	0vh	2vh	0s	0.0h
Branche 2	1144	88%	0vh	2vh	1s	0.0h
Branche 3	1178	81%	0vh	2vh	1s	0.0h

Conseils

Branche Branche 1

Branche Branche 2

Branche Branche 3

Période WE Période Evenementiel

Trafic Piétons

1	2	3
10	10	10

Trafic Véhicules en UVP

	1	2	3	Total Entrant
1	0	40	150	190
2	80	0	100	180
3	150	60	0	210
Total Sortant	230	100	250	580

Remarques sur la période

Néant

Résultats

	Réserve de Capacité en uvp/h	en %	Longueur de Stockage moyenne	maximale	Temps d'Attente moyen	total
Branche 1	1286	87%	0vh	2vh	0s	0.0h
Branche 2	1163	87%	0vh	2vh	1s	0.0h
Branche 3	1231	85%	0vh	2vh	0s	0.0h

Conseils

Branche Branche 1

Branche Branche 2

Branche Branche 3

INGENIERIE & MESURE DES DEPLACEMENTS

WWW.CDVIA.FR