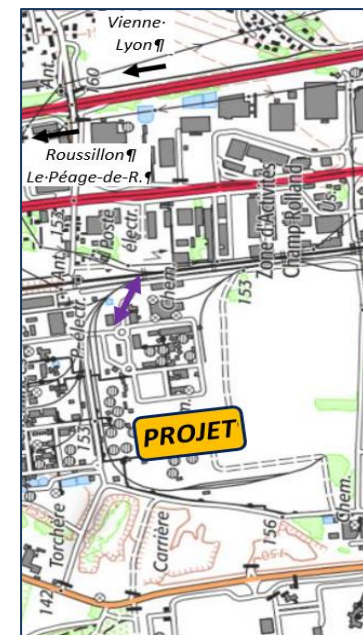




ELYSE ENERGY



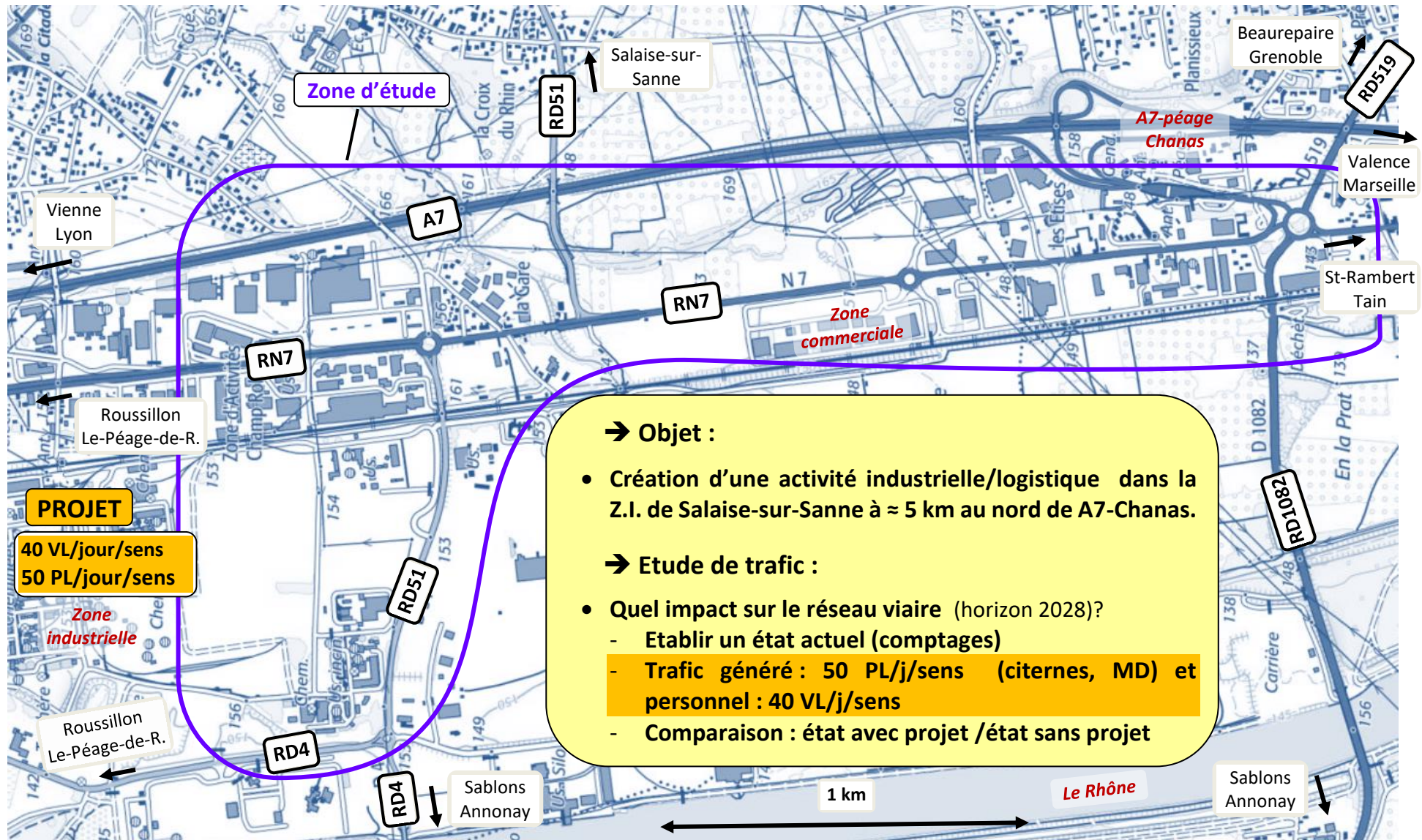
Création d'activités industrielles et logistiques à Salaise-sur-Sanne

Etude d'impact circulatoire

AP230113 – réunion visio du 12 juillet 2023 v1.0

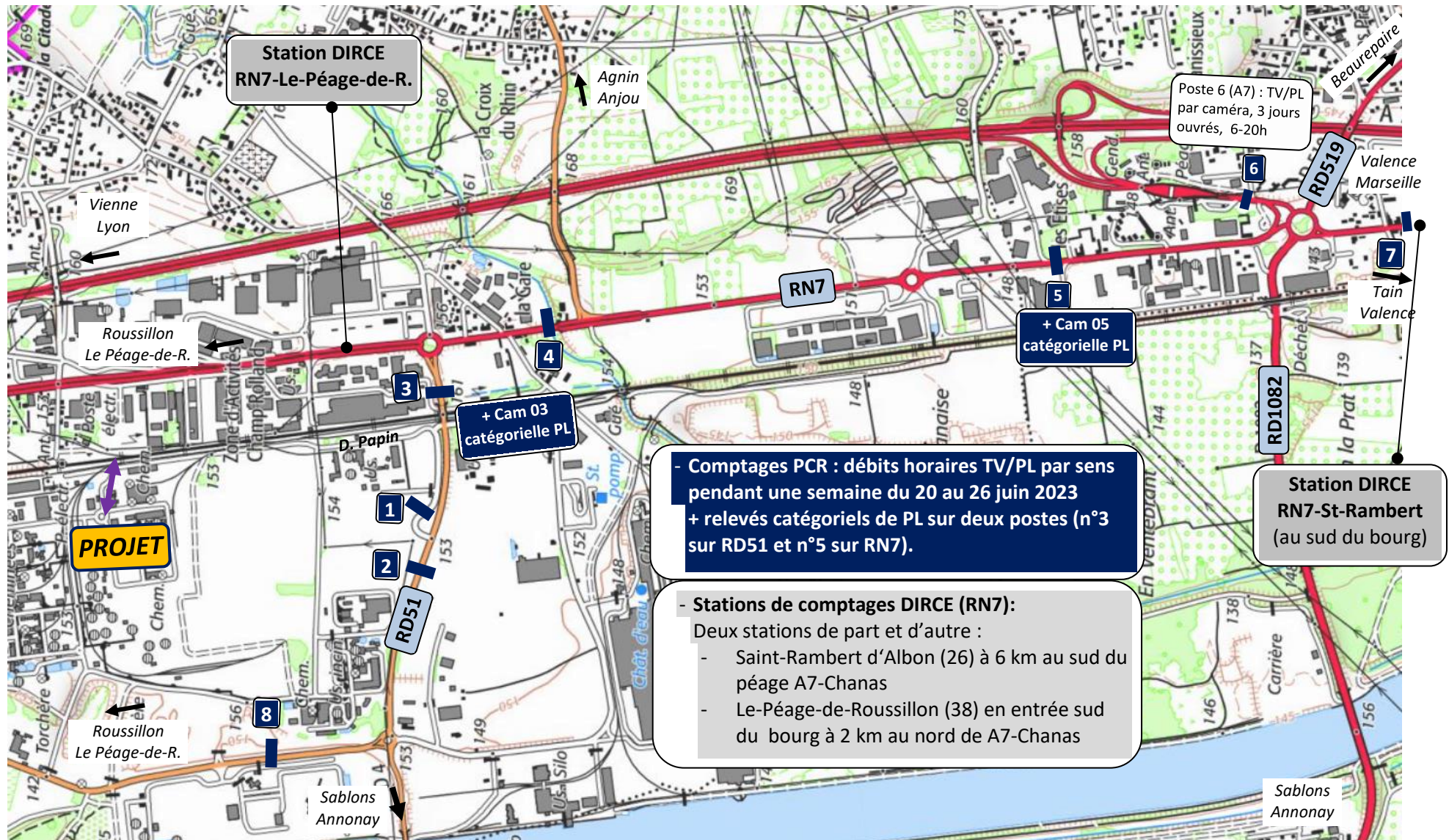
401 av Xavier de Fourvière - 84440 Robion.
Tél : 09 50 04 97 18 - 06 99 83 13 13- contact@comptageroutier.com

OBJET DE L'ETUDE



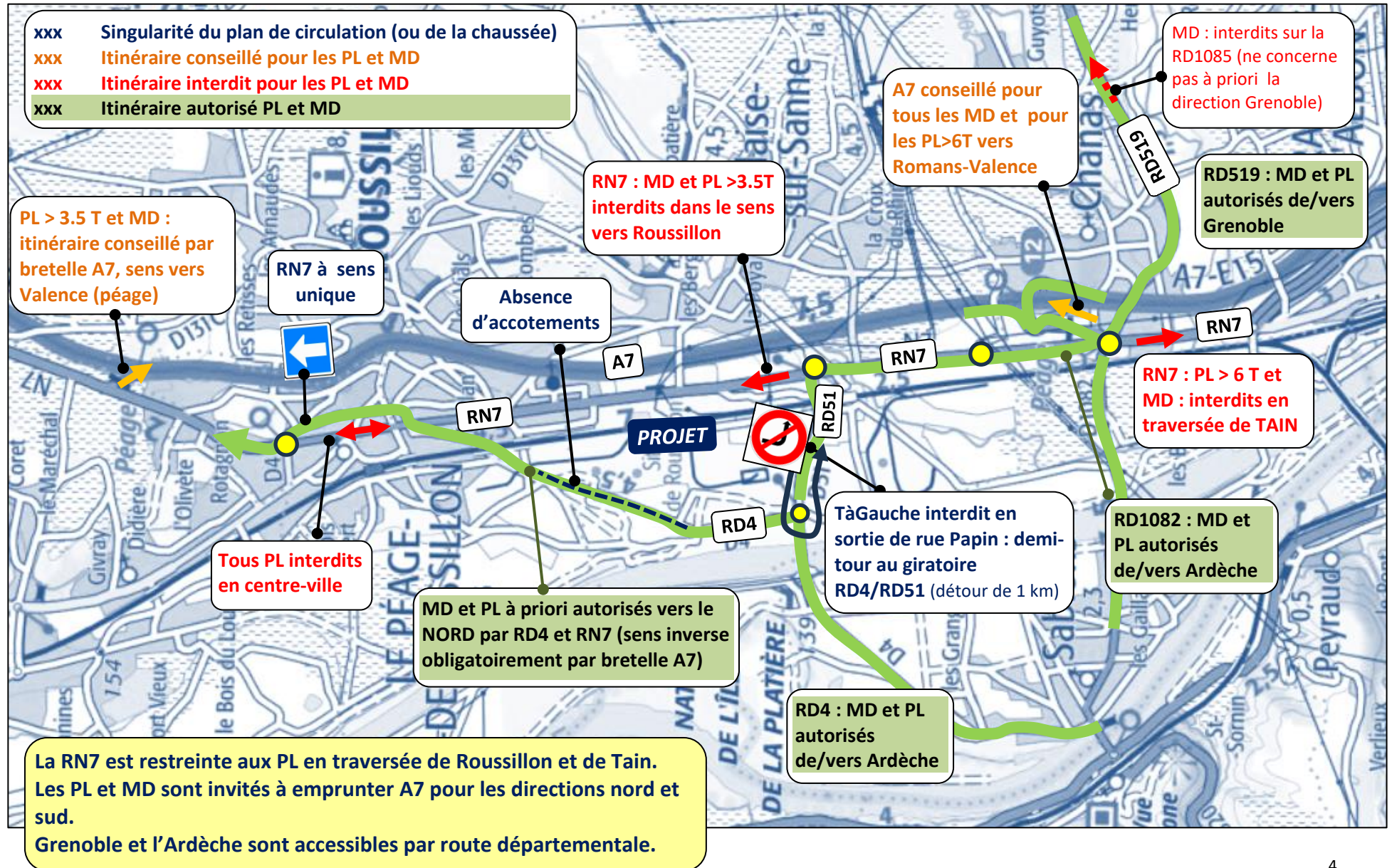
Lexique : TV = tous véhicules, PL= poids-lourds (tous gabarits sauf mention spécifique de PL de transports de marchandises désignés par "PL"), TMJA = Trafic Moyen Journalier Annuel , TMJO = Trafic Annuel en Moyenne des Jours ouvrés, MJO = Moyenne Jours Ouvrés, HPM = Heure de pointe du Matin, HPS = heure pointe du Soir

Plan de comptages des trafics routiers (TV/PL)



Restrictions et contraintes propres aux PL et MD* – Singularités du plan de circulation

* MD = transport de matières dangereuses



Conditions de circulation à l'heure de pointe du Matin (HPM, 8h-9h)

Circulation fluide mais dense à l'heure de pointe du Matin.



RD519 : légère remontée ≈ 200 m

PROJET

Temps de parcours moyen :
A→B ≈35 km/h B→A ≈35-40 km/h

Source : observations sur site par technicien et capture d'écran ci-contre du site [google.com/maps](https://www.google.com/maps/@45.3321263,4.7872609,14.64z/data=!5m1!1e1?entry=ttu) (relevés GPS)

Fluide Ralenti

Trafic habituel

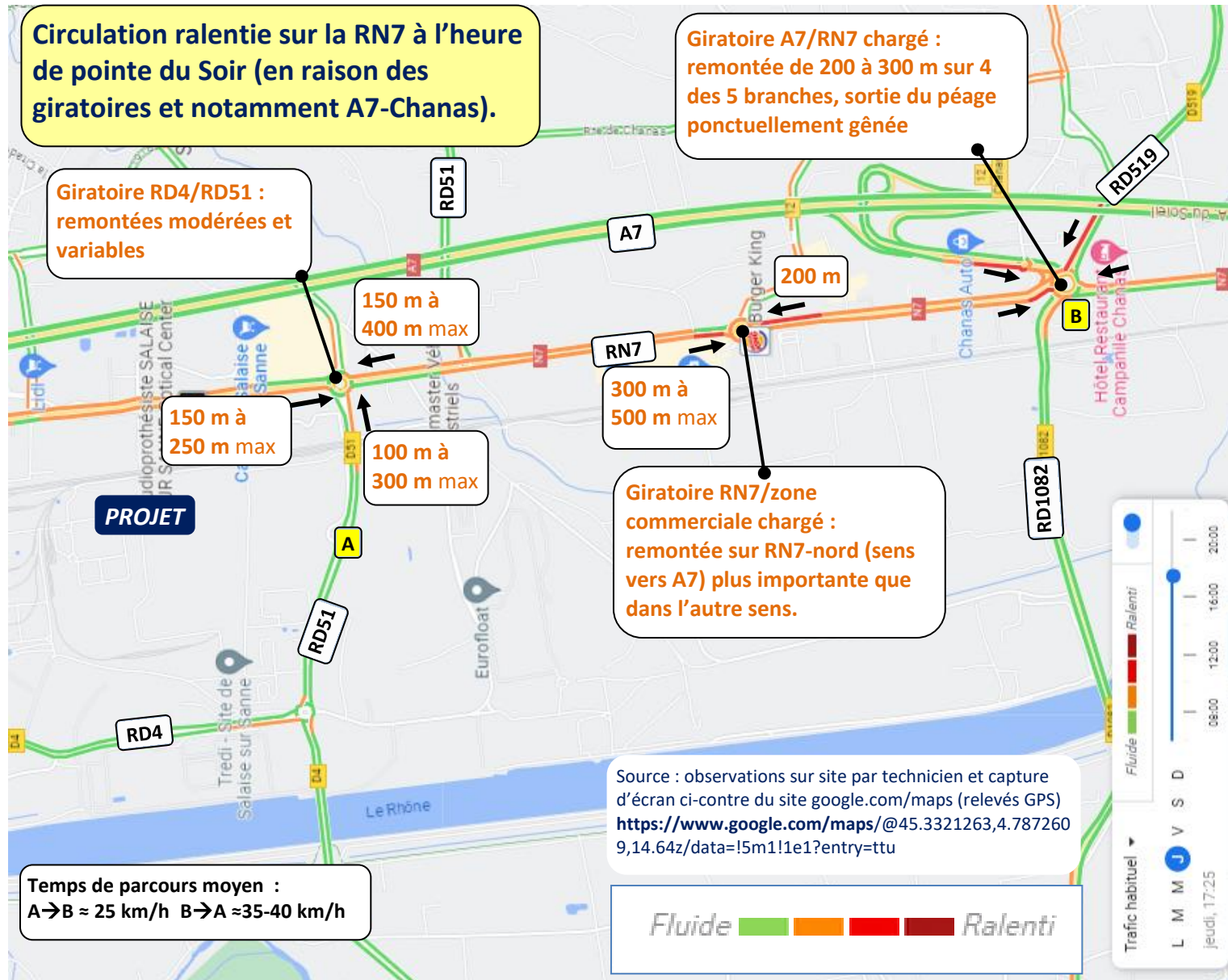
L M J V S D

mardi, 08:25

08:00 12:00 16:00 20:00

Fluide Ralenti

Conditions de circulation à l'heure de pointe du Soir (HPS, 17h-18h)



STATIONS de comptages de la DIRCE : Taux de Croissance annuel moyen TV/VL/PL (TCAM) (trafics moyens journaliers en moyenne annuelle, TMJA – période de 2015 à 2022)

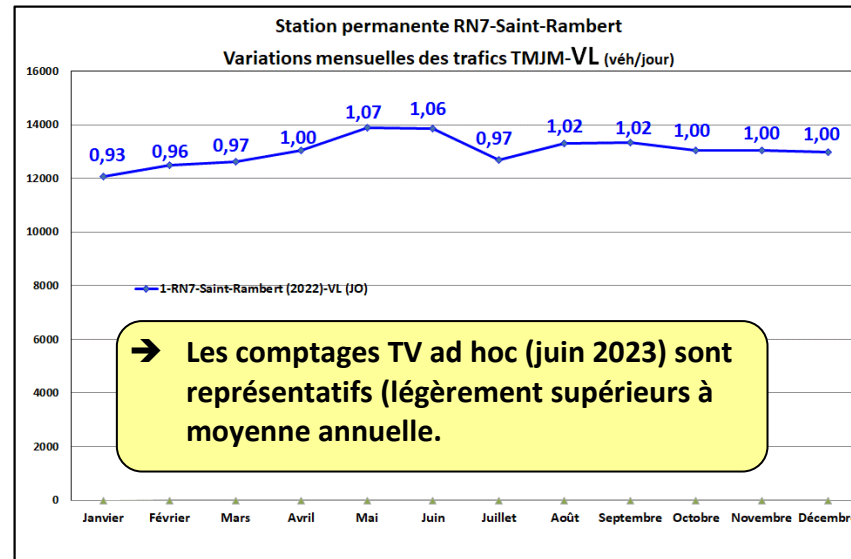


EVOLUTION DES TRAFICS JOURNALIERS - TMJA - TCAM										
Voie	2015	2016	2017	2018	2019	COVID		2022	TCAM %	Période
						2020	2021			
1-(P) RN7-Saint-Rambert (TV)	13 441	13 414	13 483	13 452	13 759	11 696	13 168	14 064	0,6%	2015-2022
2-(P) RN7-Péage-de-Roussillon (TV)	19 702	19 474	ND	19 836	20 374	17 335	19 410	20 919	0,9%	2015-2022
COVID										
Voie	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	TCAM %	Période
1-(P) RN7-Saint-Rambert (PL)	1 599	1 577	1 442	1 425	1 509	1 462	1 585	1 603	0,0%	2015-2022
2-(P) RN7-Péage-de-Roussillon (PL)	1 831	1 803	ND	1428	1 394	1 287	1 388	1 359	-1,2%	2018-2022
COVID										
Voie	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	TCAM %	Période
1-(P) RN7-Saint-Rambert (VL)	11 842	11 837	12 041	12 027	12 250	10 234	11 583	12 461	0,7%	2015-2022
2-(P) RN7-Péage-de-Roussillon (VL)	17 871	17 671	ND	18 408	18 980	16 048	18 022	19 560	1,3%	2015-2022

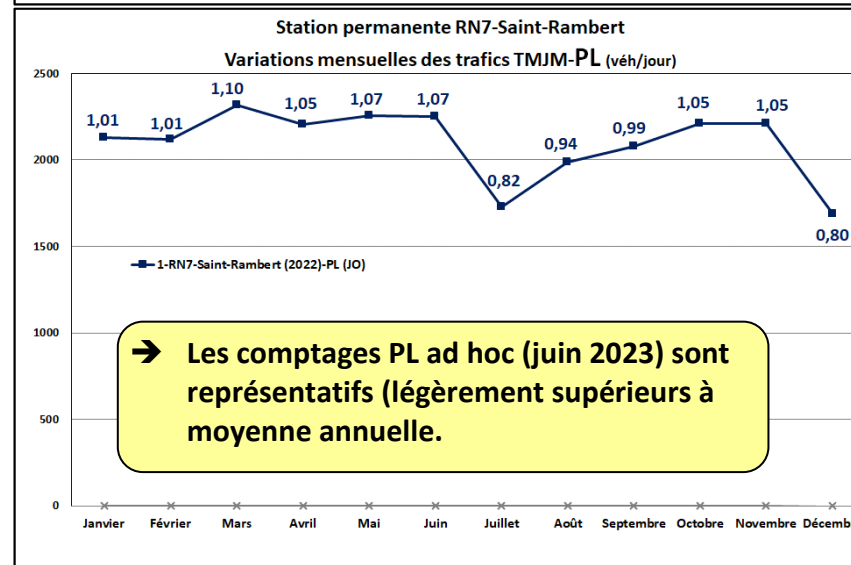
█ indique un écart inhabituel avec l'année précédente (anomalie, travaux)

- Trafic TMJA-TV ≈ +0.5% à +1% par an
 - Supérieur à la moyenne nationale sur RN entre 2014-2019
- Trafic TMJA-PL ≈ de -1% à +0% par an
 - Tassement ou au mieux stagnation
- Trafic TMJA-VL ≈ voisin de +1% par an

STATION RN7-Saint-Rambert-d'Albon (DIRCE) : Variations saisonnières VL/PL (trafics moyens journaliers mensuels en moy. jours ouvrés, année 2022)



- **Trafic VL (2022)**
- **Fluctuations minimales** dans une fourchette de $\pm 7\%$ autour de la moyenne annuelle
 - Période "creuse" en hiver
 - La fin du printemps est la période la plus fréquentée
 - Pas d'effet estival

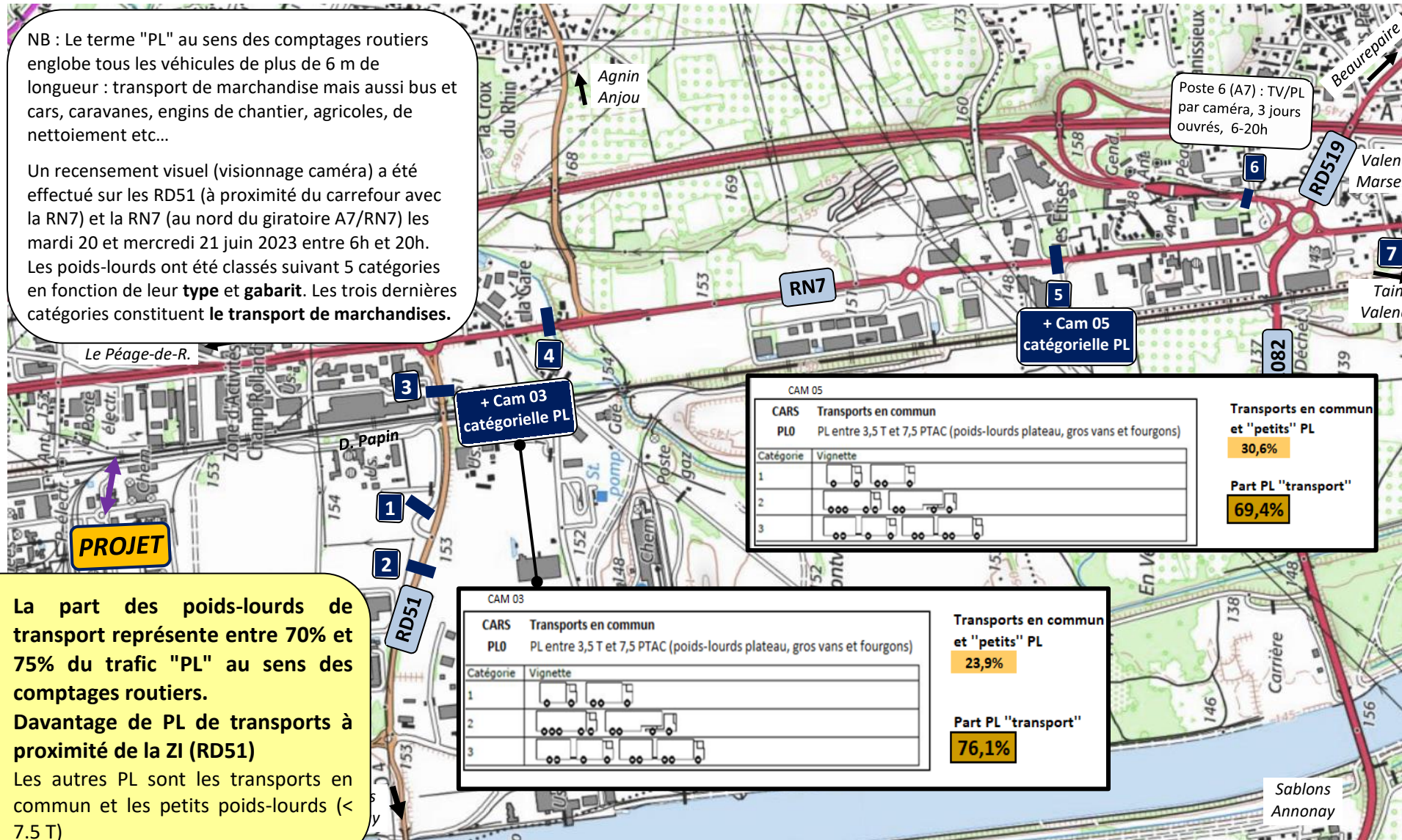


- **Trafic PL (2022)**
- **Période de plus forte activité au printemps**
 - En creux en période estivale et en décembre
 - Rebond à l'automne

RECENSEMENT DES PL par CATEGORIE

NB : Le terme "PL" au sens des comptages routiers englobe tous les véhicules de plus de 6 m de longueur : transport de marchandise mais aussi bus et cars, caravanes, engins de chantier, agricoles, de nettoyage etc...

Un recensement visuel (visionnage caméra) a été effectué sur les RD51 (à proximité du carrefour avec la RN7) et la RN7 (au nord du giratoire A7/RN7) les mardi 20 et mercredi 21 juin 2023 entre 6h et 20h. Les poids-lourds ont été classés suivant 5 catégories en fonction de leur **type** et **gabarit**. Les trois dernières catégories constituent le **transport de marchandises**.



PROJET

- La part des poids-lourds de transport représente entre 70% et 75% du trafic "PL" au sens des comptages routiers.
- Davantage de PL de transports à proximité de la ZI (RD51)
- Les autres PL sont les transports en commun et les petits poids-lourds (< 7.5 T)

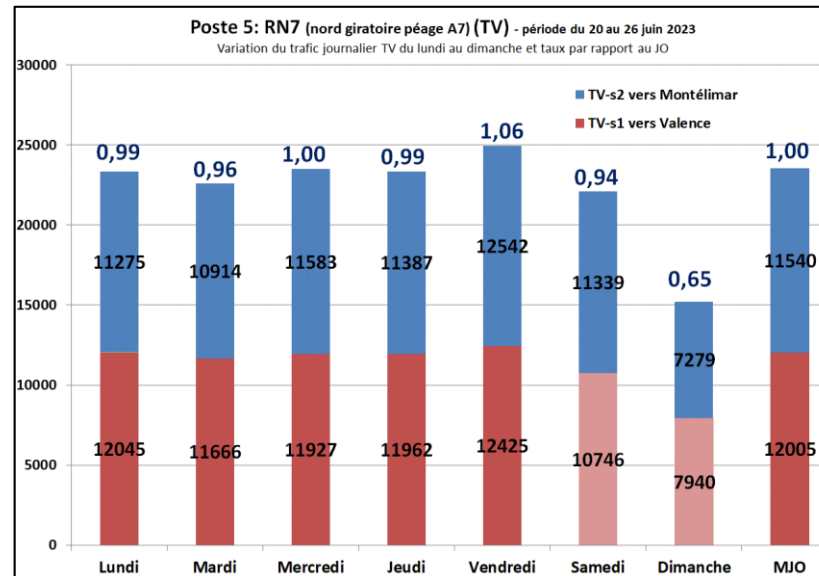
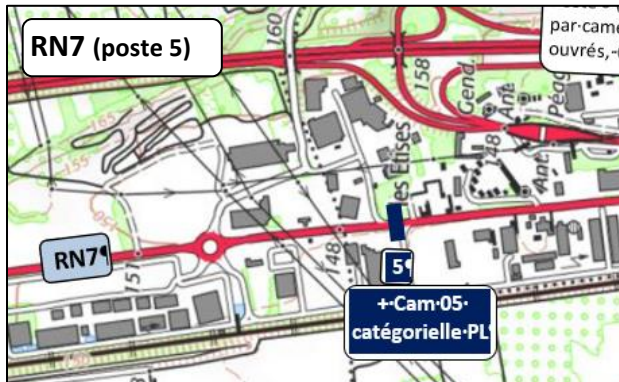
NB : 80% adoptés sur RD4 et 85% sur rue D. Papin

CAM 05		Transports en commun et "petits" PL 30,6%
CARS	Transports en commun	
PL0	PL entre 3,5 T et 7,5 PTAC (poids-lourds plateau, gros vans et fourgons)	Part PL "transport" 69,4%
Catégorie	Vignette	
1		
2		
3		

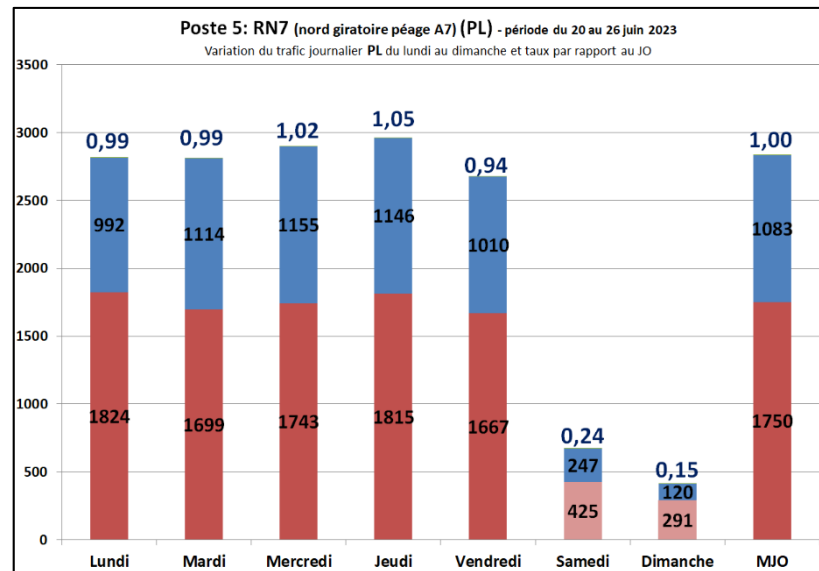
CAM 03		Transports en commun et "petits" PL 23,9%
CARS	Transports en commun	
PL0	PL entre 3,5 T et 7,5 PTAC (poids-lourds plateau, gros vans et fourgons)	Part PL "transport" 76,1%
Catégorie	Vignette	
1		
2		
3		

Comptages - caractéristiques des trafics: variations journalières TV/PL (RN7 – poste 5)

Comptages effectués du 20 au 26 juin 2023



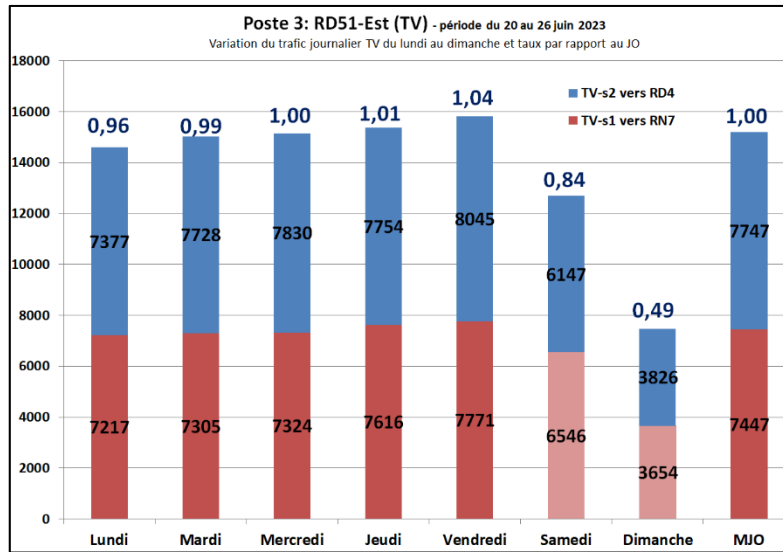
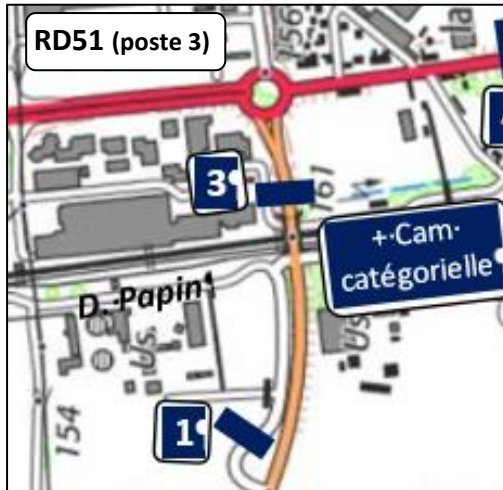
• **TV : assez stable du lundi au jeudi et pointe relative habituelle du vendredi (RTT, achats, sorties). Le samedi demeure à un niveau élevé.**



• **PL : profil stable : maximum très relatif le jeudi, logiquement en léger retrait le vendredi et trafic résiduel le week-end.**

Comptages - caractéristiques des trafics: variations journalières TV/PL (RD51 – poste 3)

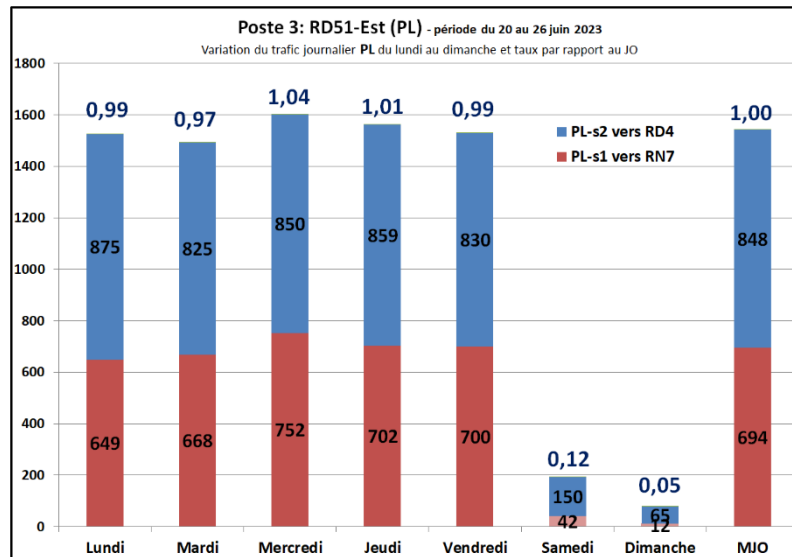
Comptages effectués du 20 au 26 juin 2023



- **TV : assez stable du lundi au jeudi et pointe relative habituelle du vendredi (RTT, achats, sorties).**

En résumé, les profils TL et PL sont usuels et présentent des fluctuations peu importantes au travers des jours ouvrés.

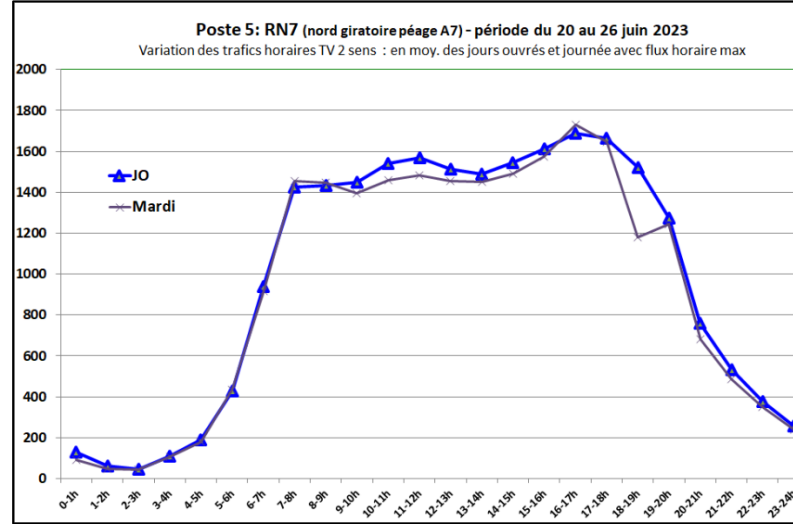
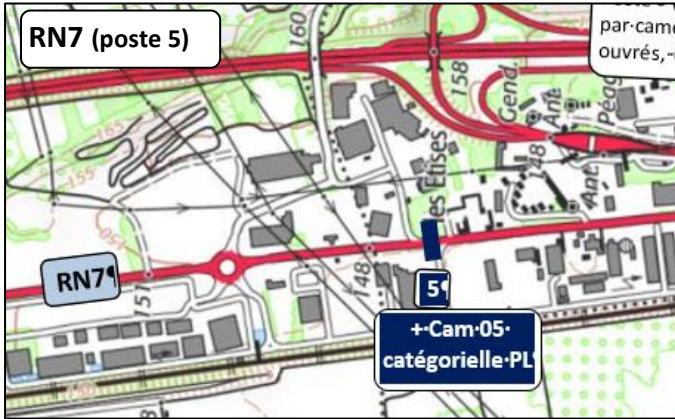
Journée type ou moyenne : jeudi



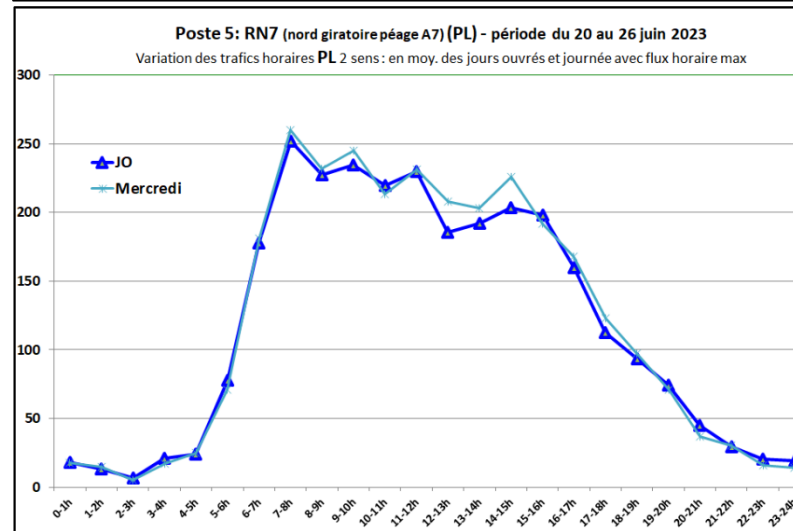
- **PL : profil stable : maximum très relatif le mercredi, logiquement en léger retrait le vendredi et trafic résiduel le week-end.**

Comptages - caractéristiques des trafics: profil horaire et occurrence des pointes (RN7, poste 5)

Comptages effectués du 20 au 26 juin 2023



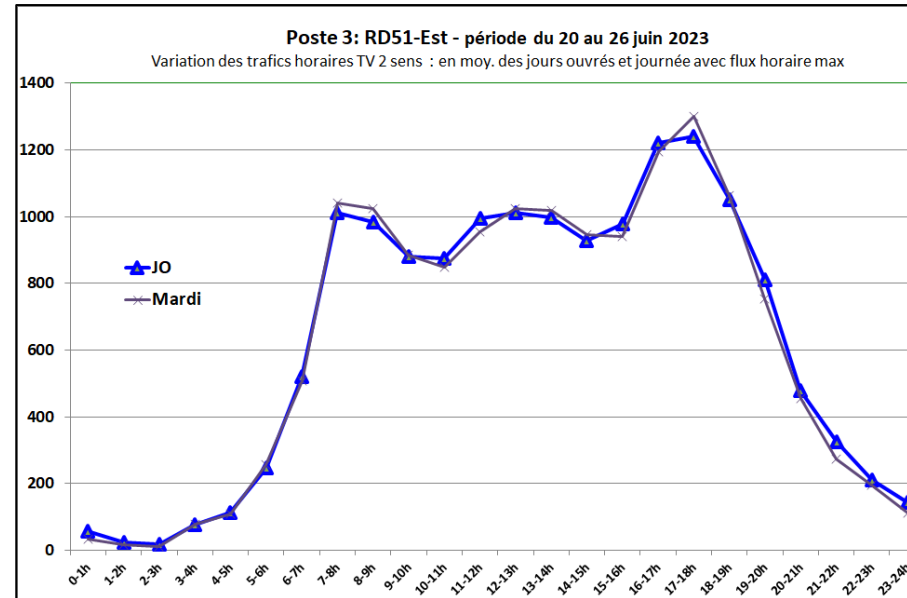
• **TV : profil en palier influencé par la zone commerciale : l'HP Matin des pendulaires est dépassée par la fin de matinée. Les trafics remontent ensuite pour atteindre la tranche critique de pointe du soir (16h-18h)**



• **PL : trafic dominant le matin (6h-12h). Tranche critique : 7h-8h**
HPM : faible Fluctuations parmi les JO.
Léger rebond en début d'après-midi.

Comptages - caractéristiques des trafics : profil horaire et occurrence des pointes (RD51, poste 3)

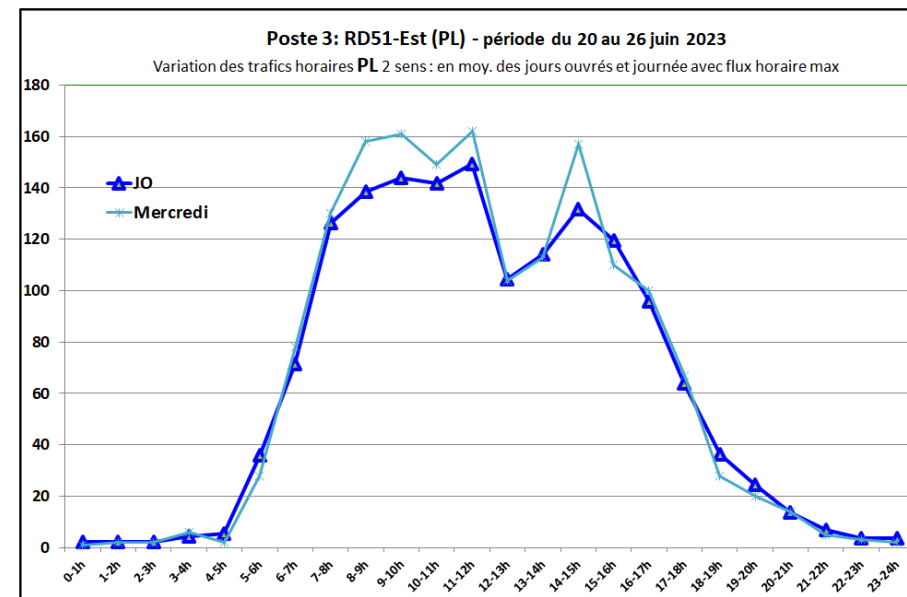
Comptages effectués du 20 au 26 juin 2023



• TV : la pointe matinale est au niveau de la pause méridienne. La pointe du soir (16h-18h) domine nettement

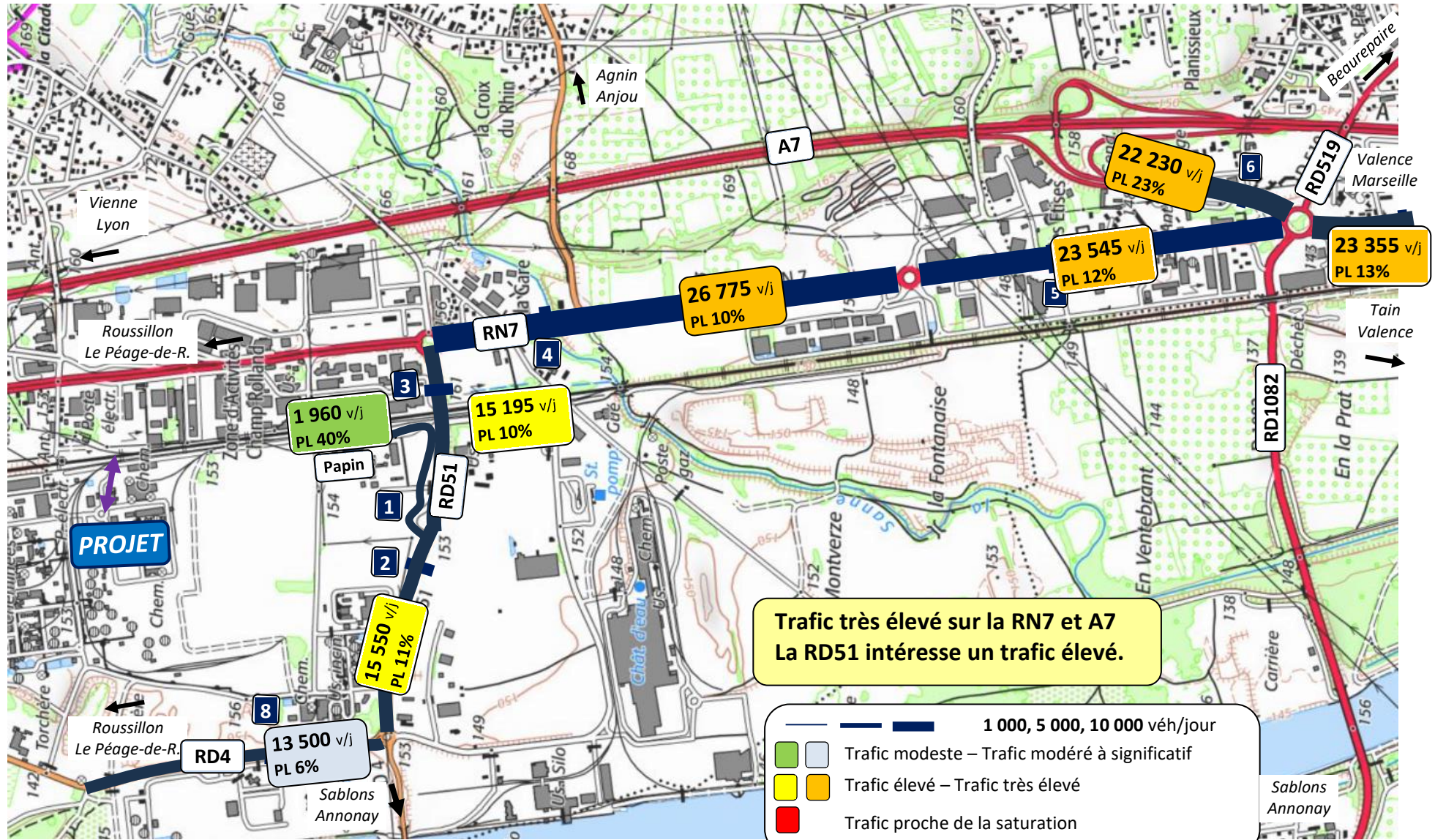
En résumé, le trafic TV connaît une pointe dominante à l'HPS (17h-18h).
Le trafic PL est au contraire concentré le matin et baisse sensiblement après 15h ou 16h.

Les pointes TV et PL ne sont donc pas concomitantes.



• PL : la fréquentation est concentrée le matin entre 7h et 12h.

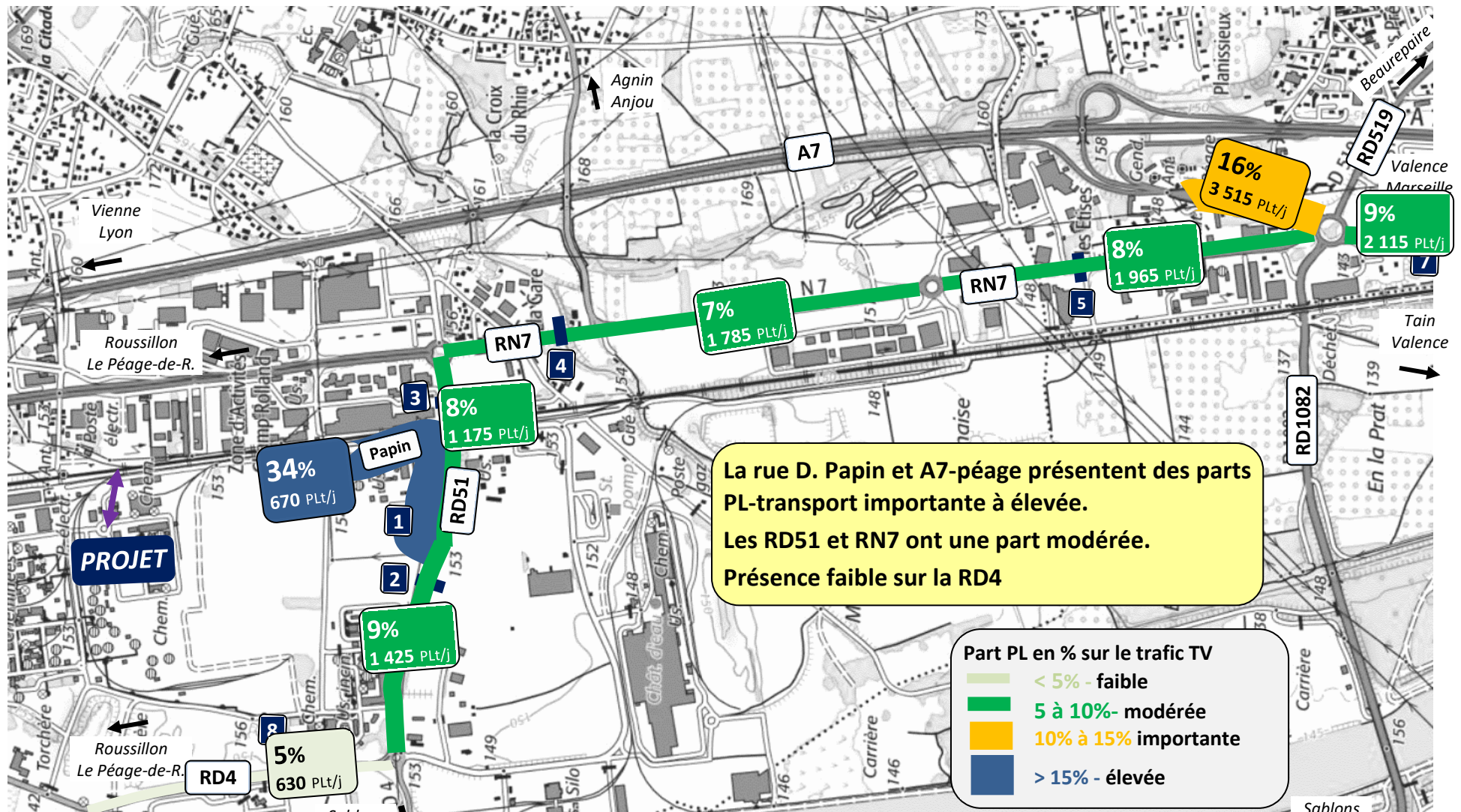
Etat actuel - Trafics journaliers TMJO (TV/*jour et part PL en %)



Trafic modeste : < 5 000 véh/jour, modéré à significatif 5 à 15 000 véh/j, élevé : 15 à 20 000 véh/jour, très élevé : 20 à 30 000 véh/jour, proche saturation ≈ 30 000 véh/j

Etat actuel - Trafics journaliers MJO – Part du trafic PL de transport / trafic total TV (en %)

Par section homogène avec indication du trafic journalier de PL-transport ("PLT")



La rue D. Papin et A7-péage présentent des parts PL-transport importante à élevée.
 Les RD51 et RN7 ont une part modérée.
 Présence faible sur la RD4

Part PL en % sur le trafic TV

- < 5% - faible
- 5 à 10% - modérée
- 10% à 15% importante
- > 15% - élevée

- 0- 5% - faible impact sur la circulation générale,
- 5-10% - impact modéré, susceptibles de générer des ralentissements ponctuels aux heures de pointe et à l'approche de certains carrefours (franchissement plus lent par les PL)
- 10%-15% - impact important -vitesse moyenne imposée de fait par les PL
- >15%- impact très élevé, perturbations attendues (circulant en file indienne, vitesse contrainte, dépassements délicats, perte de temps aux franchissements de carrefours etc...)

Projections de trafics : hypothèses d'accroissement tendanciel– Trafic VL/PL

→ Horizon d'étude : +5 ans ≈ 2028

→ Rappel Taux d'accroissement aux stations de comptages de la DIRCE

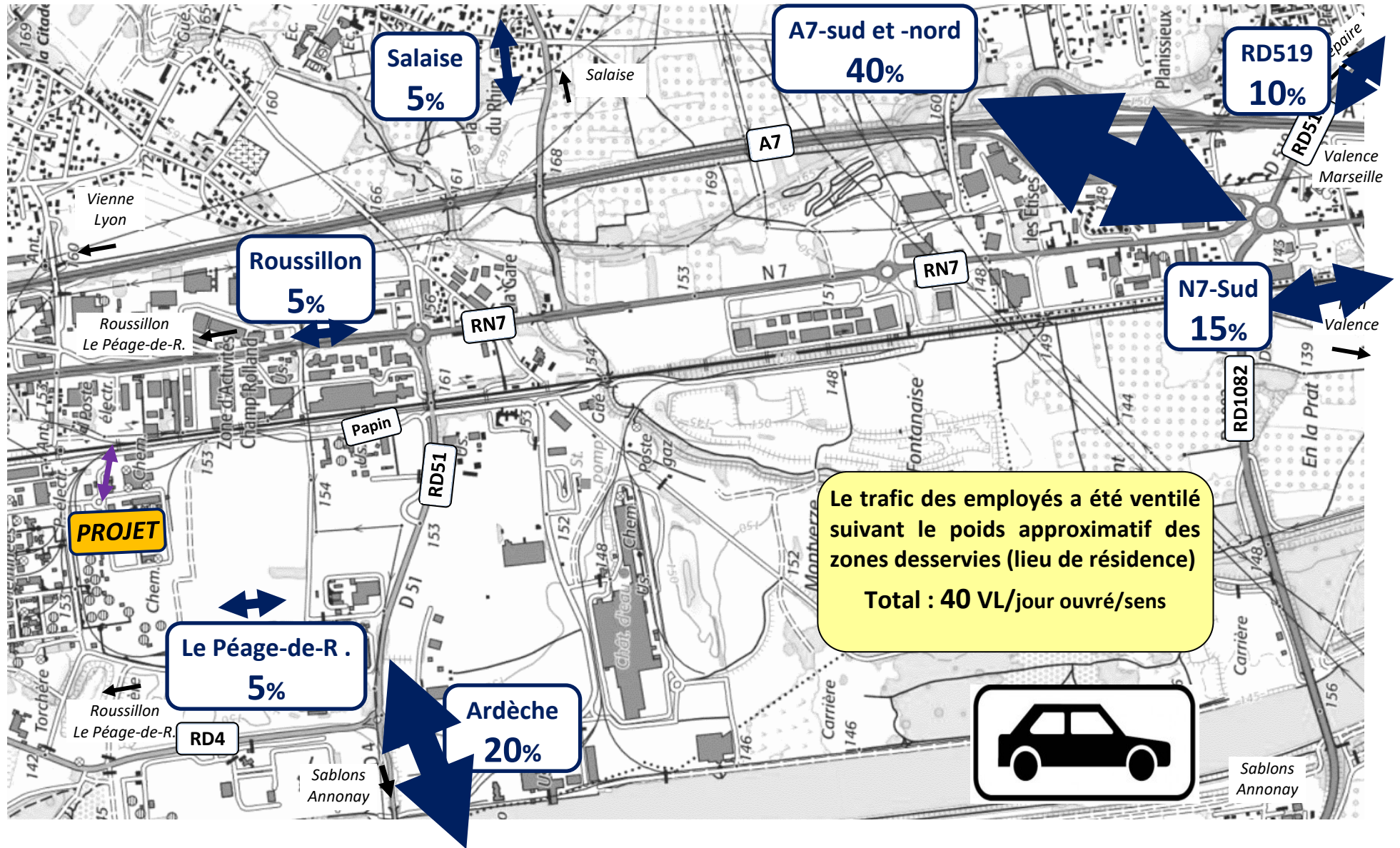
- VL ≈ +1% par an
- PL ≈ 0% par an

→ Hypothèses adoptées

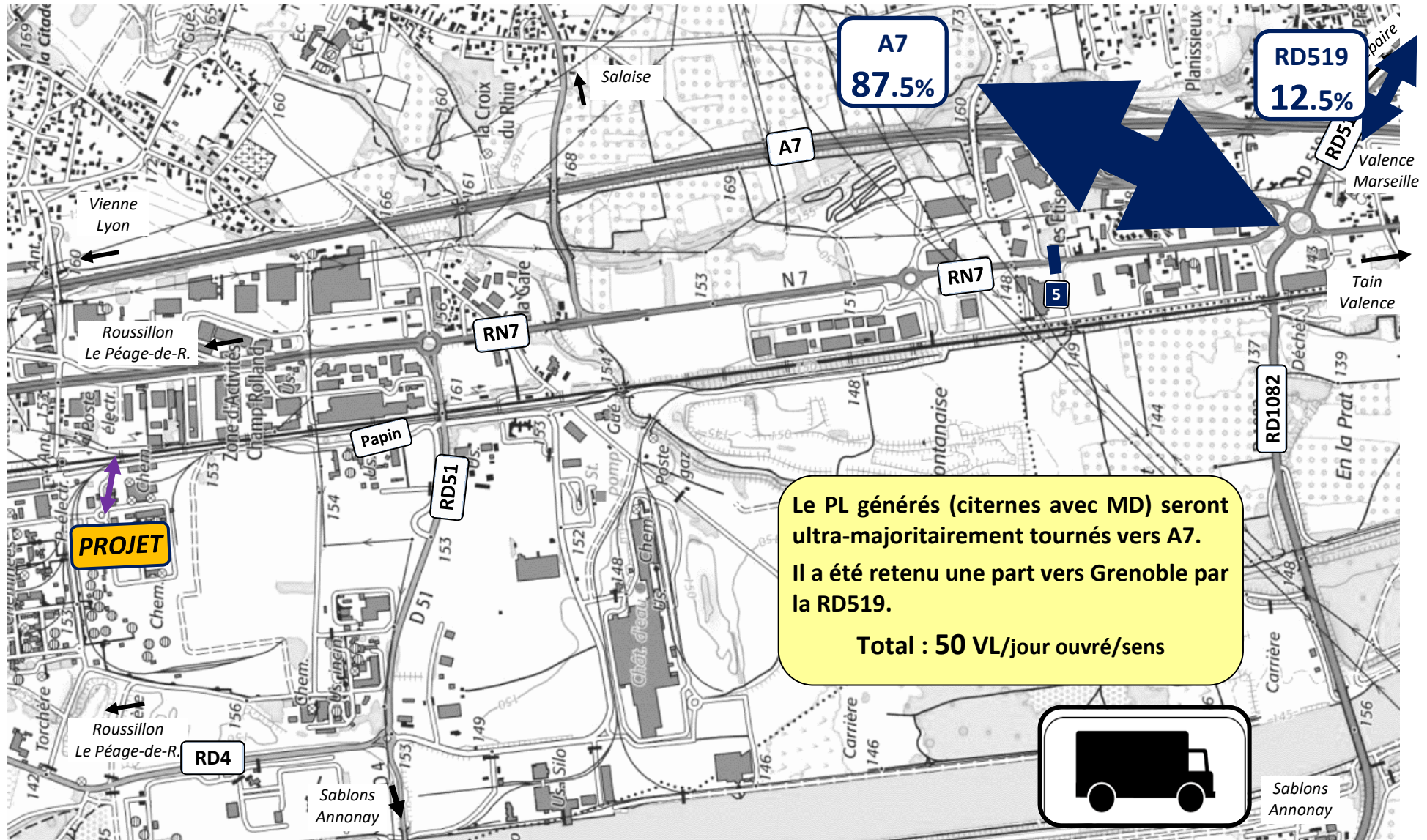
- Trafic VL ≈ +1% par an,
soit +5% cumulé sur la période 2023-2028
- Trafic PL ≈ +0.5% par an
soit +2.5% cumulé sur la période 2023-2028

- Le scénario "fil de l'eau" (sans la prise en compte des projets) ne prend en compte que le seul accroissement tendanciel.
- Un scénario "avec projet" a été construit en ajoutant les trafics générés par le projet au scénario "fil de l'eau".

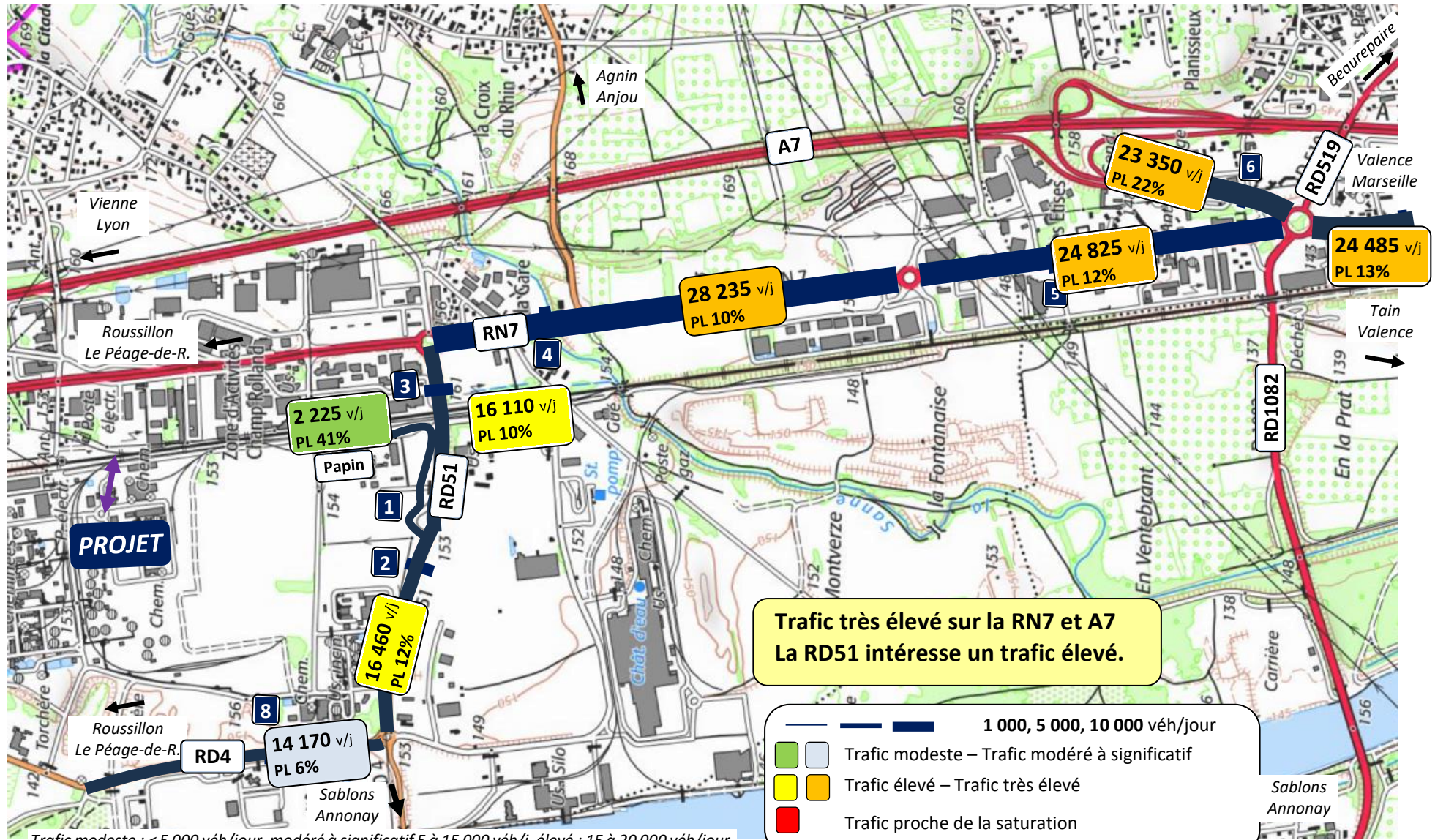
Projections de trafics : hypothèses d'affectation en origines et destinations – Trafic VL



Projections de trafics : hypothèses d'affectation en origines et destinations – Trafic PL



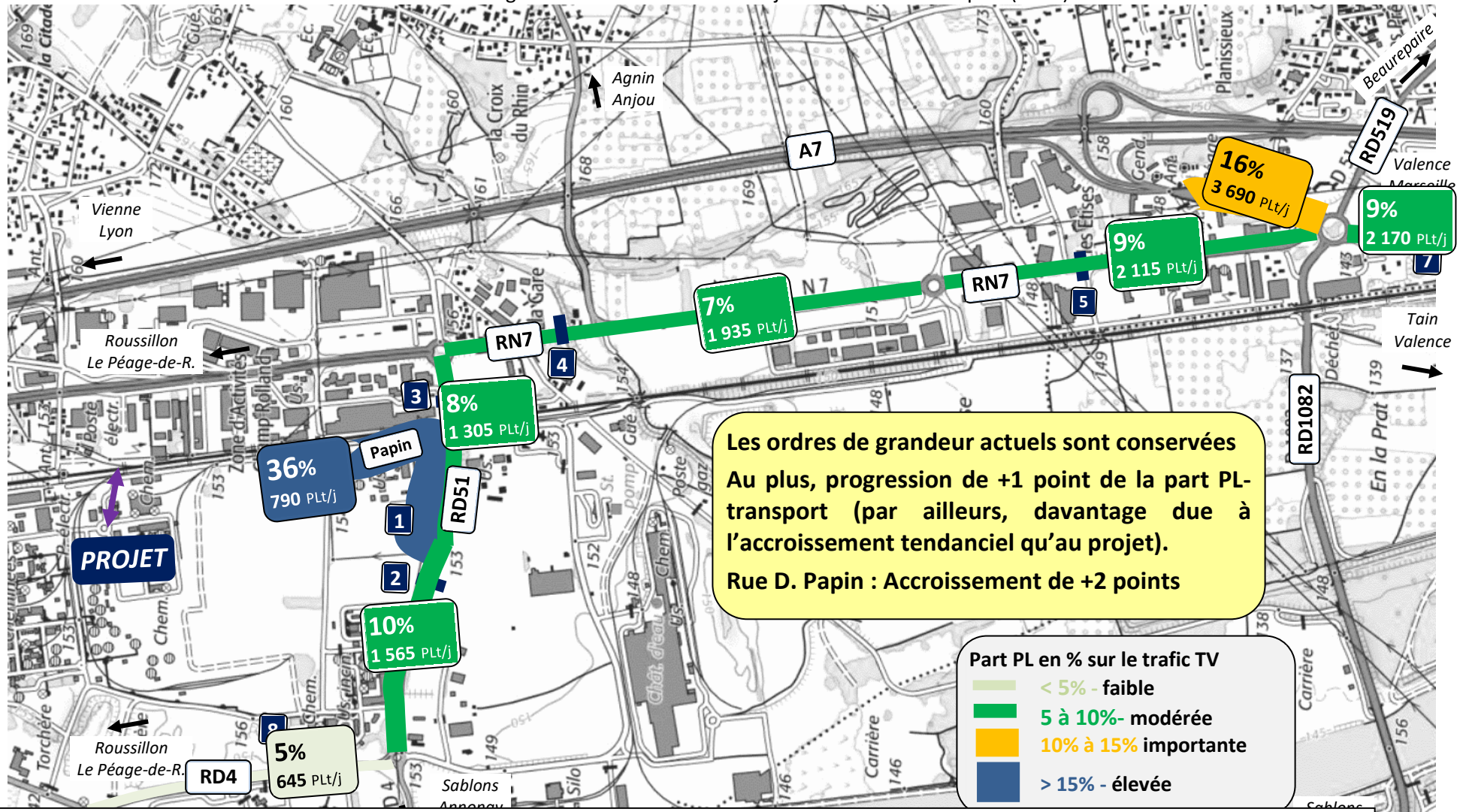
Etat projeté (2028) - Trafics journaliers TMJO (TV/*jour et part PL-tous gabarits en %)



Trafic modeste : < 5 000 véh/jour, modéré à significatif 5 à 15 000 véh/j, élevé : 15 à 20 000 véh/jour, très élevé: 20 à 30 000 véh/jour, proche saturation ≈ 30 000 véh/j

Etat projeté (2028) - Trafics journaliers MJO – Part du trafic PL de transport / trafic total TV (en %)

Par section homogène avec indication du trafic journalier de PL-transport ("PLT")



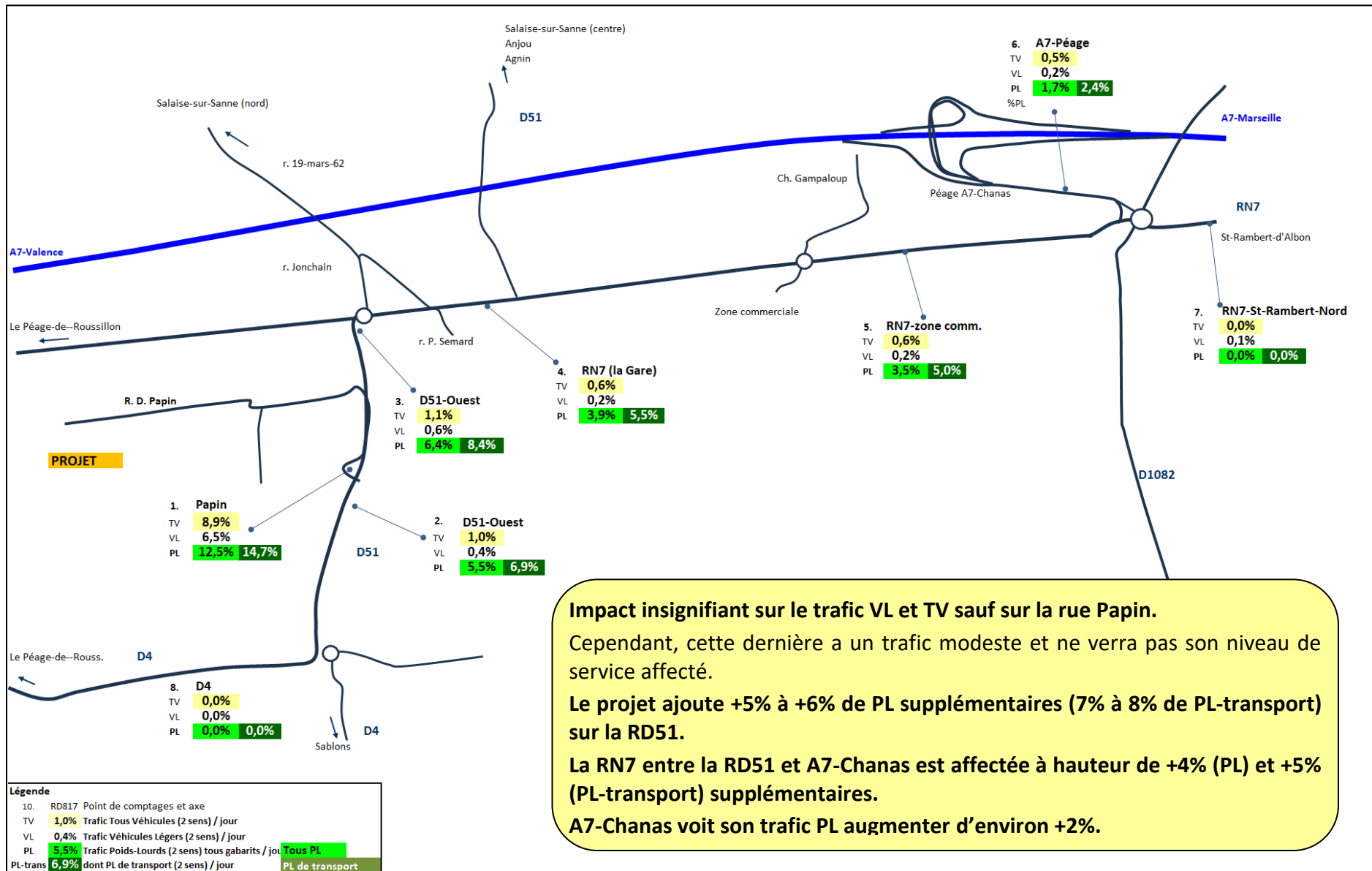
Les ordres de grandeur actuels sont conservés
 Au plus, progression de +1 point de la part PL-transport (par ailleurs, davantage due à l'accroissement tendanciel qu'au projet).
 Rue D. Papin : Accroissement de +2 points

Part PL en % sur le trafic TV

- < 5% - faible
- 5 à 10% - modérée
- 10 à 15% - importante
- > 15% - élevée

- 0- 5% - faible impact sur la circulation générale,
- 5-10% - impact modéré, susceptibles de générer des ralentissements ponctuels aux heures de pointe et à l'approche de certains carrefours (franchissement plus lent par les PL)
- 10%-15% - impact important -vitesse moyenne imposée de fait par les PL
- >15%- impact très élevé, perturbations attendues (circulant en file indienne, vitesse contrainte, dépassements délicats, perte de temps aux franchissements de carrefours etc...)

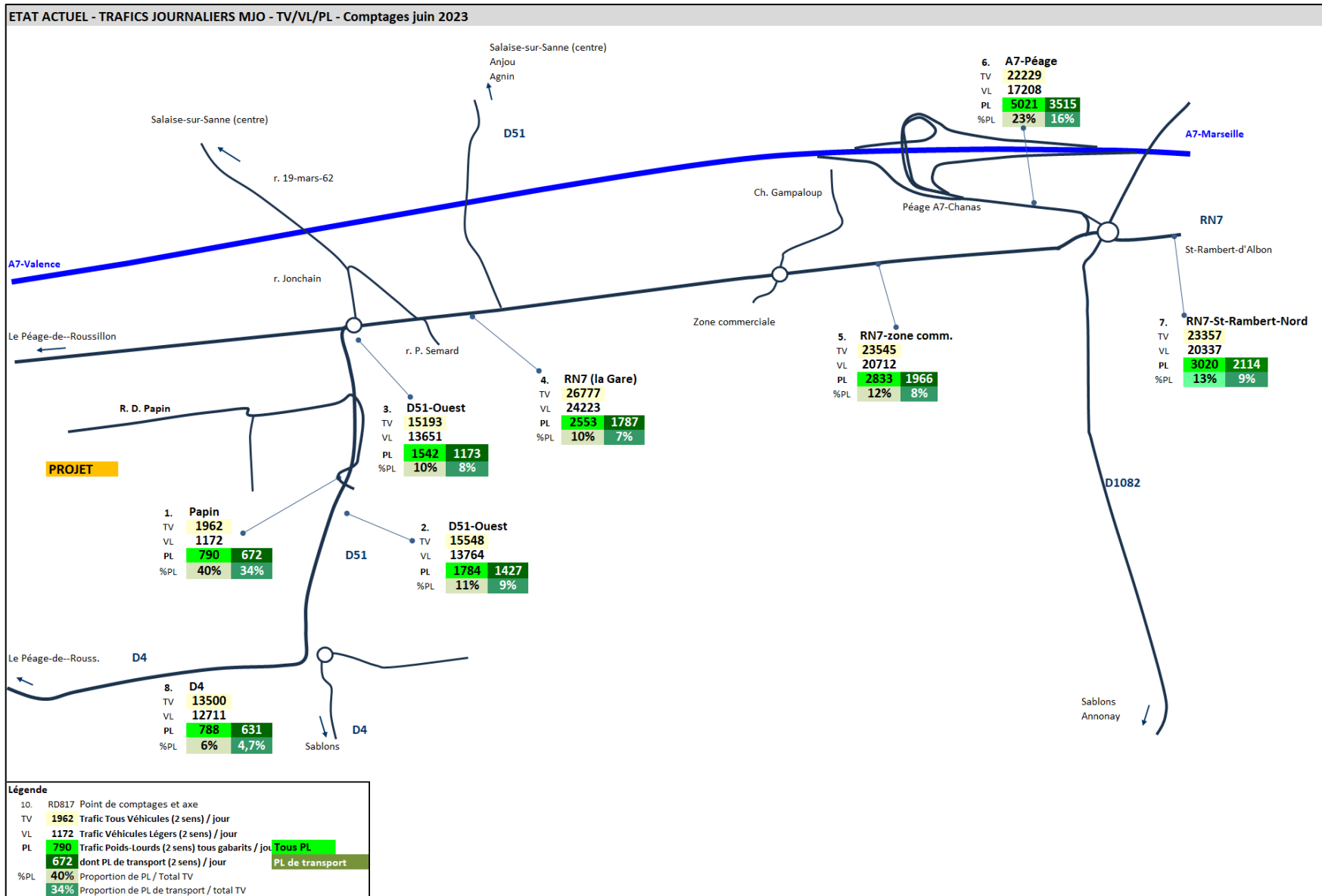
Etat projeté (2028) – Variation nette de trafic (en %) imputable au projet (TV-VL-PL et PL-transport)



ANNEXES

Trafics journaliers actuels (TMJO) et projetés détaillés par section homogène

ANNEXE 1 : Etat actuel 2023- Trafics journaliers MJO (moyenne annuelle): TV/VL/PL et PL-transport (2 sens)



ANNEXE 2 : Etat projeté 2028 - Trafics journaliers MJO (moyenne annuelle): TV/VL/PL et PL-transport (2 sens)

