



Analyse du fonctionnement urbain et étude de trafic

De la commune des PIEUX



REVISIONS DE CE DOCUMENT

3	17/02/2014	Suite aux remarques 17/02/2014	L.DOUANE	F.BEAUDOUIN	G.GEFFROY
2	10/02/2014	Suite aux remarques 07/02/2014	L.DOUANE	F.BEAUDOUIN	G.GEFFROY
1	31/01/2014	Suite à la réunion du 28/01/2014	L.DOUANE	F.BEAUDOUIN	G.GEFFROY
0		Version provisoire	L.DOUANE	F.BEAUDOUIN	G.GEFFROY
INDICE	DATE	MODIFICATIONS	ETABLI PAR	VERIFIE PAR	APPROBATION

Table des matières

1.	PREAMBULE.....	4
2.	CONTEXTE	5
2.1.	Localisation de la commune des Pieux.....	5
2.2.	Une situation géographique qui profite au territoire.....	7
3.	ANALYSE DU FONCTIONNEMENT URBAIN.....	9
3.1.	Accessibilité de la commune	9
3.1.1.	Le réseau viaire.....	9
3.1.2.	Les nœuds de communication	10
3.2.	Fonctionnement du centre-ville	15
3.2.1.	Circulation VL.....	15
3.2.2.	Les stationnements.....	16
3.2.3.	Circulations douces.....	17
3.3.	Identification des enjeux liés à la voie de contournement Sud.....	19
3.3.1.	Le développement et l'accessibilité de la ZAC « De la Lande et du SIQUET »	19
3.3.2.	La sécurisation de l'avenue de la Côte des Iles	22
4.	ETUDE DE TRAFIC	25
4.1.	Réalisation d'une campagne d'enquête	25
4.2.	Situation actuelle 2013.....	27
4.2.1.	Charges de trafic aux heures de pointe	27
4.2.2.	Les trafics moyens journaliers.....	29
4.2.3.	Comparaison avec les enquêtes antérieures	30
4.2.4.	Analyse de quelques itinéraires de transit.....	31
4.3.	Scénario de référence 2033.....	33
4.3.1.	Hypothèses	33
4.3.2.	Scénario de référence 2033.....	35
4.4.	Scénario de projet 2033	36
5.	SYNTHESE	37

1. PREAMBULE

La présente étude vise à actualiser et à compléter le volet de déplacement réalisé dans le cadre du projet de contournement Sud-Ouest des Pieux.

Elle comprend :

- Une analyse du fonctionnement urbain de la commune des Pieux en termes d'accessibilité et de déplacement.
- Une étude de trafic réalisée à l'échelle locale en Novembre 2013 sur la base d'une campagne de comptages avec une projection à l'échéance 2033.

2. CONTEXTE

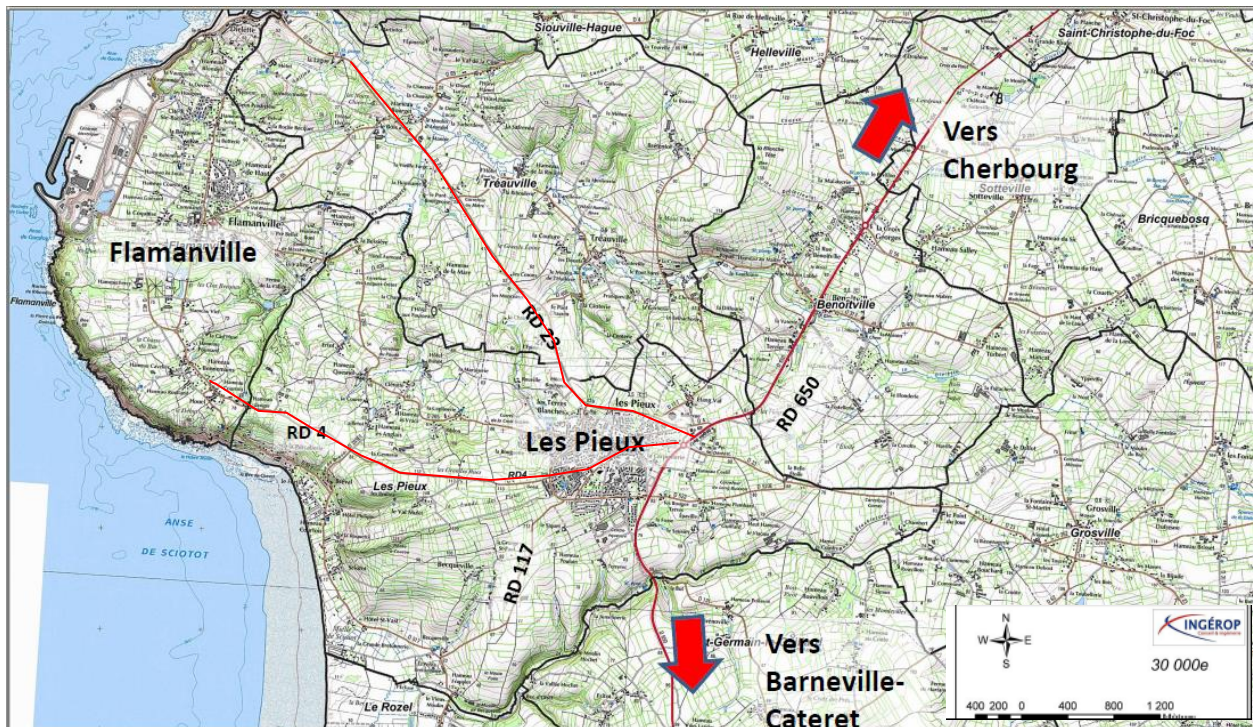
2.1. LOCALISATION DE LA COMMUNE DES PIEUX

La commune des Pieux appartient à l'arrondissement de Cherbourg sur la côte Ouest du Nord Cotentin. Elle est située à 20 km au sud de l'agglomération cherbourgeoise et est distante de 130 km de la région Caennaise.



Le territoire des Pieux présente une position stratégique avec :

- une belle ouverture vers le littoral de la Manche,
- la proximité de Cherbourg, sous-préfecture de la Manche,
- la présence relativement proche d'un important pôle d'emplois, la centrale nucléaire de production électrique de Flamanville.



Ce secteur est irrigué par un important réseau de communication :

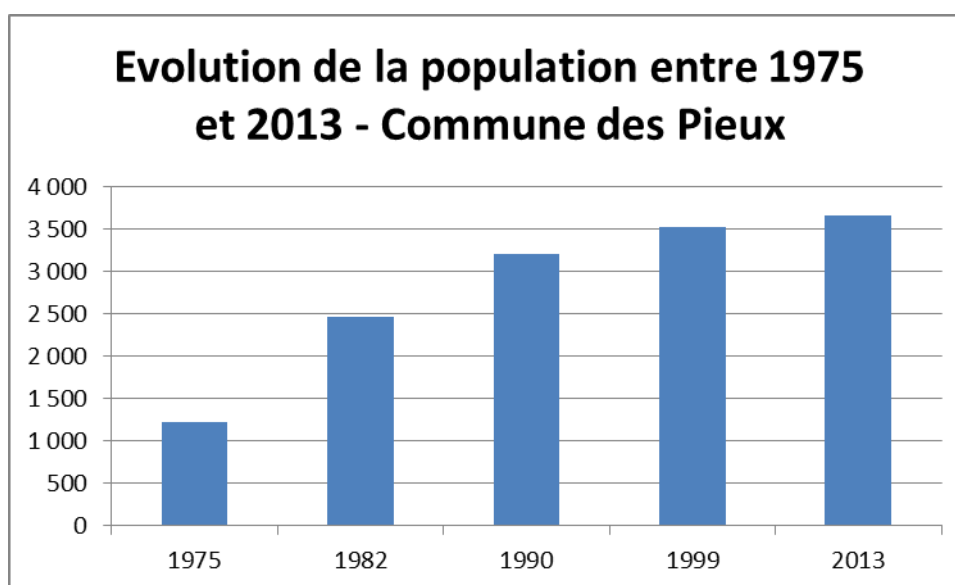
- la RD650 assure la liaison Cherbourg - Les Pieux – Barneville–Carteret ;
- la RD23 et la RD4 constituent deux itinéraires d'accès vers Flamanville ;
- l'aéroport de Cherbourg-Maupertus, situé à 35 km,
- la gare SNCF de Cherbourg, accessible à une vingtaine de kilomètres.

2.2. UNE SITUATION GEOGRAPHIQUE QUI PROFITE AU TERRITOIRE

L'activité industrielle de Flamanville et de la Hague a conduit à une très forte augmentation de la population ces trente dernières années, passant de 1 222 habitants en 1975 à 3 663 habitants en 2013.

La tendance actuelle est au maintien de ce niveau démographique.

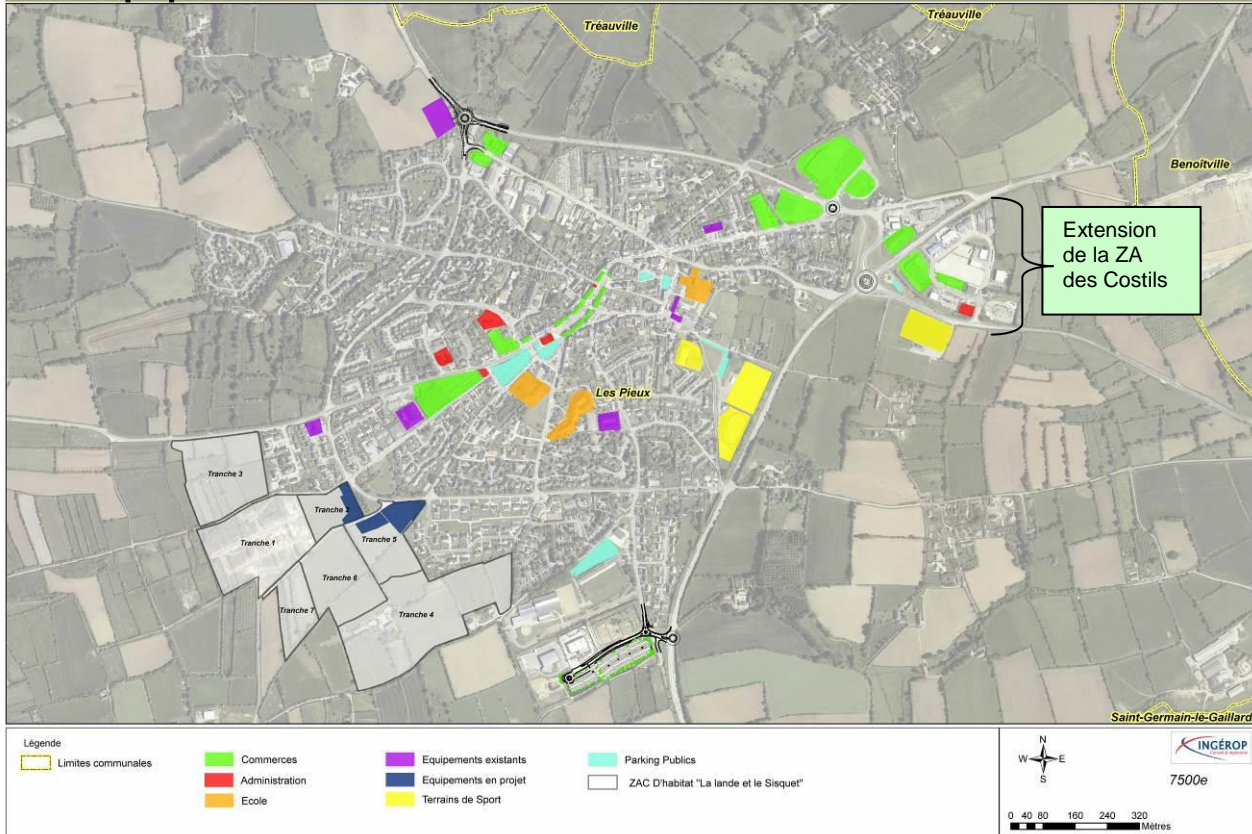
A moyen – long terme, les perspectives d'évolution continueront de progresser, notamment avec le grand chantier EPR.



La commune des Pieux dispose d'une offre de service de qualité pour ses 3 663 habitants. On y recense notamment :

- des équipements sportifs et culturels récents,
- le parking public de la Fosse,
- des centres administratifs,
- des écoles : maternelle jusqu'au collège,
- des commerces de proximité ainsi que des moyennes surfaces.

Les équipements



⇒ **La commune des Pieux constitue un pôle de proximité important. En tant que chef-lieu de canton, elle regroupe de nombreux commerces et services utiles à la population locale. Ainsi, elle bénéficie d'une forte attractivité pour le Nord-Ouest du Cotentin**

3. ANALYSE DU FONCTIONNEMENT URBAIN

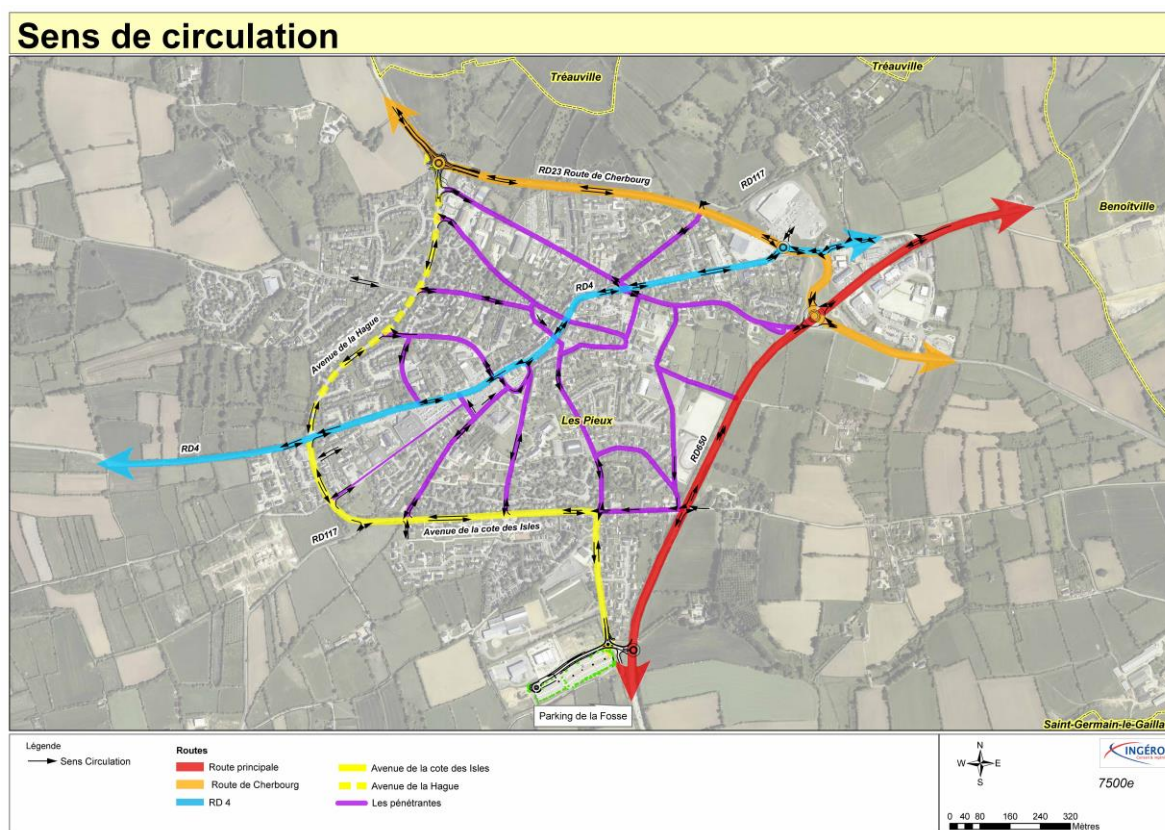
3.1. ACCESSIBILITE DE LA COMMUNE

3.1.1. LE RESEAU VIAIRE

La commune est ceinturée par :

- La RD 650 à l'est – axe principal de desserte de la commune
- La RD 23 au nord
- L'avenue de la côte des Isles au sud
- L'avenue de la Hague à l'Ouest

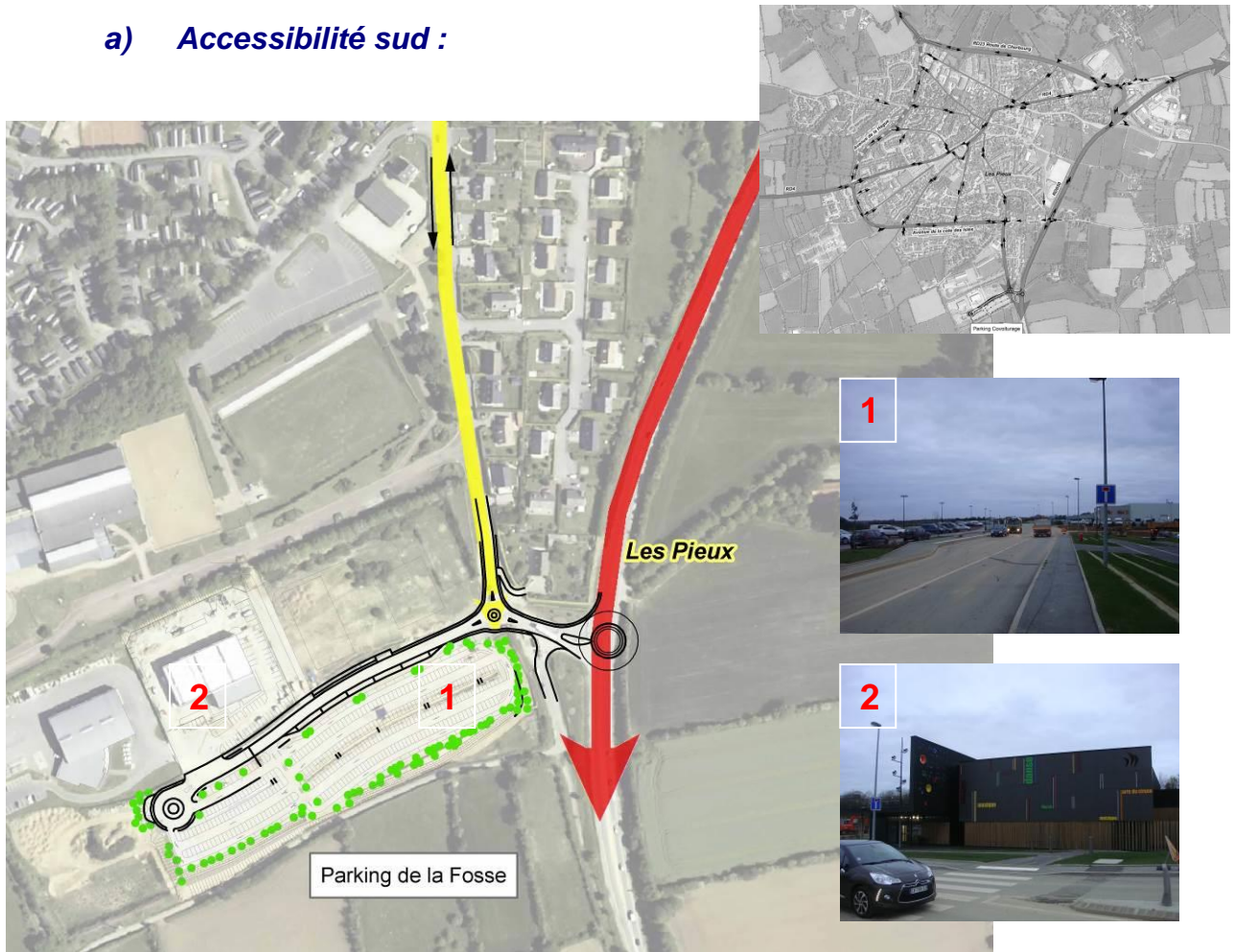
Le centre-ville est traversé par la RD4, le long de laquelle se développent de nombreux commerces.



⇒ **Le centre - ville est irrigué par de nombreuses voies pénétrantes, permettant une bonne desserte des différents quartiers de la commune.**

3.1.2. LES NŒUDS DE COMMUNICATION

a) *Accessibilité sud :*



Au sud de la commune, un grand parking d'environ 320 places a été créé. Ce dernier offre des places de parking pour les équipements actuels et futurs mais également des places de co-voiturage. La voirie est aménagée pour accueillir des navettes de bus à destination du Centre Nucléaire de Production d'Electricité (CNPE) de Flamanville et de l'entreprise Areva-NC de la Hague.

A ce jour, seules les navettes à destination de Areva-NC de la Hague sont en circulation.

La réalisation récente d'un échangeur permet une desserte fluide du parking de la Fosse mais également du Centre-Ville des Pieux. Occupé à environ 50% à ce jour, cet équipement sera amené à se remplir dans les années à venir notamment suite à la création de la ZAC de la Lande et du Siquet.

b) Accessibilité est : Intersection RRD650 - les rouges terres

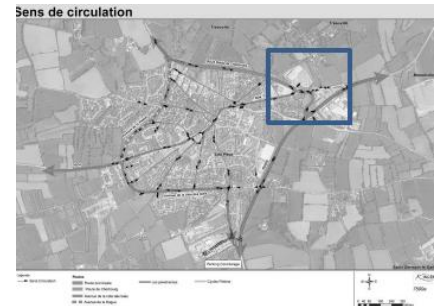
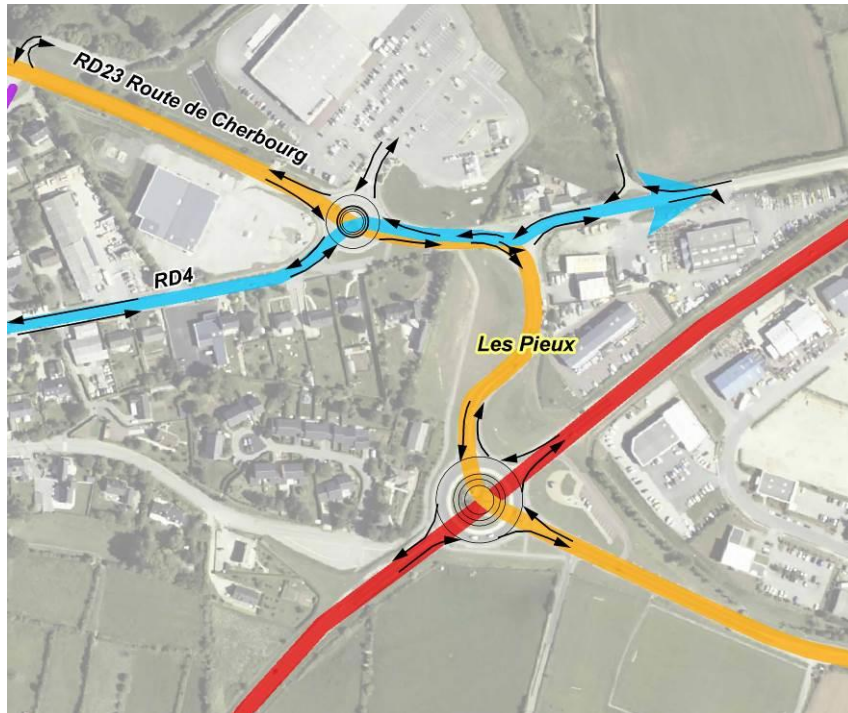


Le nœud entre la voie de ceinture de la commune au sud, la rue de la côte des Isles, et la RD 650 **est particulièrement contraint et inadapté à un trafic de contournement** ;

- La rue des rouge Terres, formant le barreau entre ces 2 axes est à sens unique et très étroite.
- L'intersection entre la rue des Rouge Terres et la rue de la côte des Isles donne la priorité au mouvement tournant à angle droit.

La configuration actuelle de cette voie n'est pas adaptée pour accueillir un trafic de transit.

c) *Accessibilité nord est*



Le nœud entre la RD 23 et la RD 650 est particulièrement fréquenté, notamment puisqu'il concerne les flux en lien avec Cherbourg et Flamanville, constituant les principaux flux domicile-travail. Cette intersection est décomposée en deux giratoires, permettant ainsi de dissocier les flux d'accès aux commerces et au centre-ville.

- ⇒ **Ce secteur accueille les trafics les plus importants, les aménagements y sont actuellement adaptés.**

d) Accessibilité nord-ouest : intersection Rue de la Hague – RD23



L'intersection nord-ouest de la commune, entre la RD 23 et l'avenue de la Hague a été aménagée récemment par un giratoire, afin de fluidifier les croisements de flux. Ce giratoire prévoit également un accès au Centre de Secours.

- ⇒ **Les aménagements récents réalisés permettent une bonne accessibilité routière.**

e) **Accessibilité ouest : Intersection RD4 – Avenue de la Hague**



L'intersection Ouest de la commune, entre la RD4 et la rue de la Hague et la rue de la côte des Isles est actuellement gérée par un Stop, la voie prioritaire étant la RD4.

Au niveau de l'accessibilité - Ce qu'il faut retenir :

La commune des Pieux dispose d'une bonne accessibilité, de voies de desserte et de transit de qualité. Elle dispose également d'aménagements récents (giratoire, parking de la fosse..).

3.2. FONCTIONNEMENT DU CENTRE-VILLE

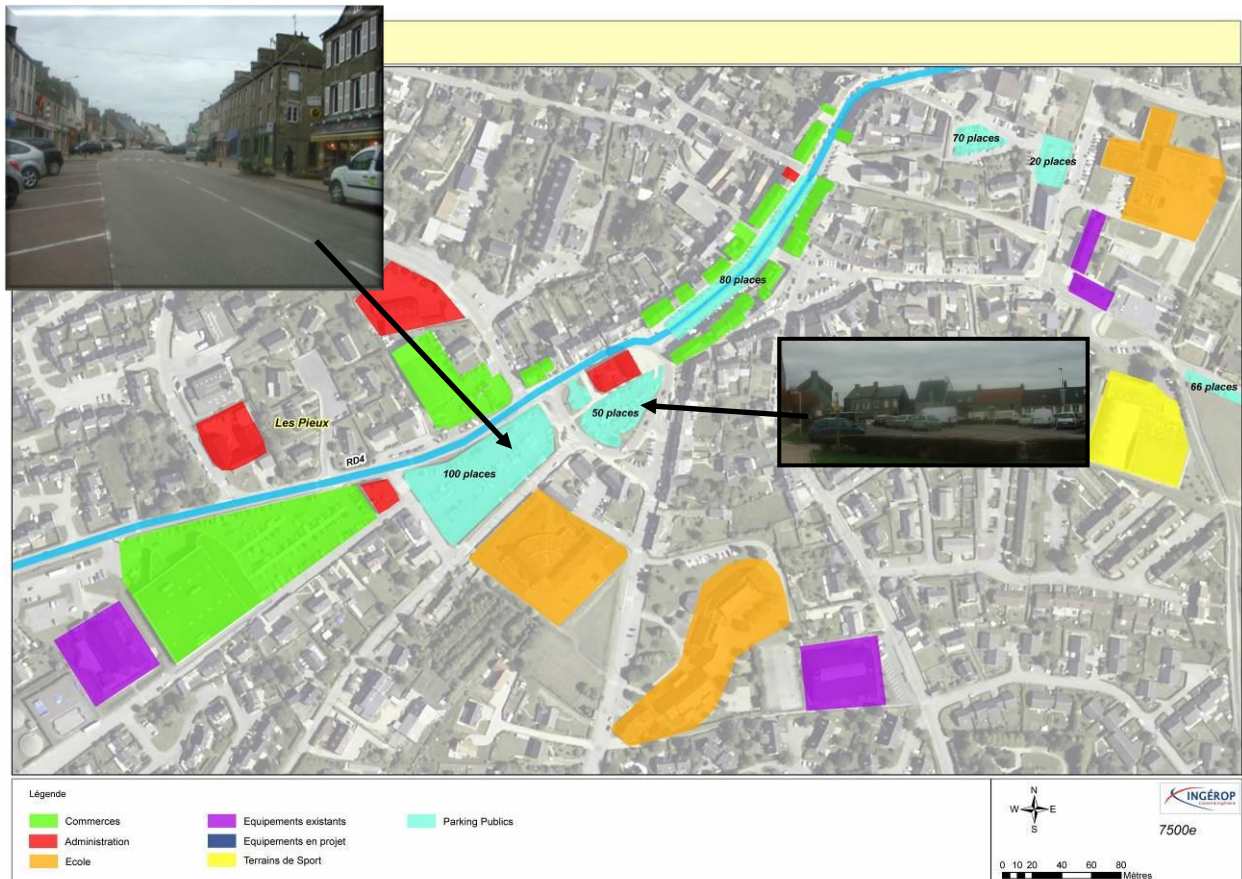
3.2.1. CIRCULATION VL



Le centre-ville est organisé autour de la RD4 qui le traverse et redistribue toutes les pénétrantes. L'îlot de la place de la mairie constitue une boucle à sens unique. Devant le parvis de la mairie est aménagée une zone limitée à 30km/h.

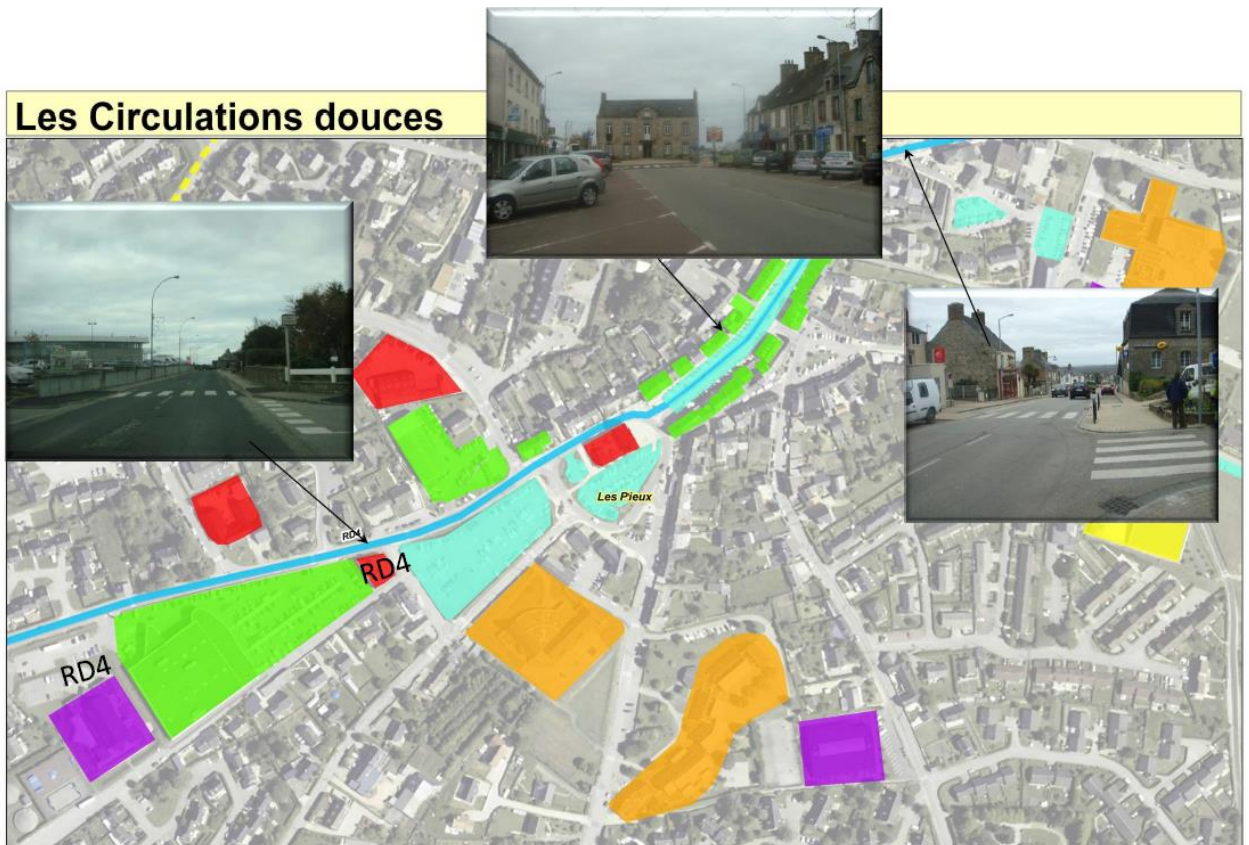


3.2.2. LES STATIONNEMENTS



De nombreux parkings publics, gratuits sont aménagés dans l'hyper-centre. De plus, le long des commerces de la RD4, sont aménagées des places de stationnement en épi. Bien que l'offre de stationnement soit importante, il est constaté une pression de stationnement en heure de pointe au niveau des commerces alors que le parking de 100 places reste disponible.

3.2.3. CIRCULATIONS DOUCES



De l'analyse du centre urbain de la commune des Pieux, il en ressort **qu'une place importante est donnée à la voiture**, cela se traduit par :

- Une voirie relativement large ;
- Des places de stationnement envahissant l'hypercentre.

Pour ce qui concerne les modes doux, des dysfonctionnements ont été observés, ils se traduisent par :

- La largeur des trottoirs : En hypercentre 2m, cette largeur reste satisfaisante pour les continuités piétonnes mais peu confortable pour l'aménagement de terrasses ou d'agréments pour les piétons (mobilier urbain, végétation),

De plus, à mesure que l'on s'éloigne de l'hypercentre, les largeurs de trottoir se réduisent, jusqu'à disparaître.

- Les continuités piétonnes : ces dernières sont interrompues (manque de trottoir – trottoir envahi par du stationnement)
- Les espaces dédiés aux vélos : Les circulations cycles ne sont pas aménagées en centre-ville. Quelques projets sont toutefois en cours.

Au niveau du fonctionnement urbain - Ce qu'il faut retenir :

Le centre-ville laisse une part trop importante à la voiture, notamment au stationnement et n'est pas suffisamment mis en valeur par des aménagements qualitatifs à destination des piétons et des nombreuses activités présentes en hypercentre.

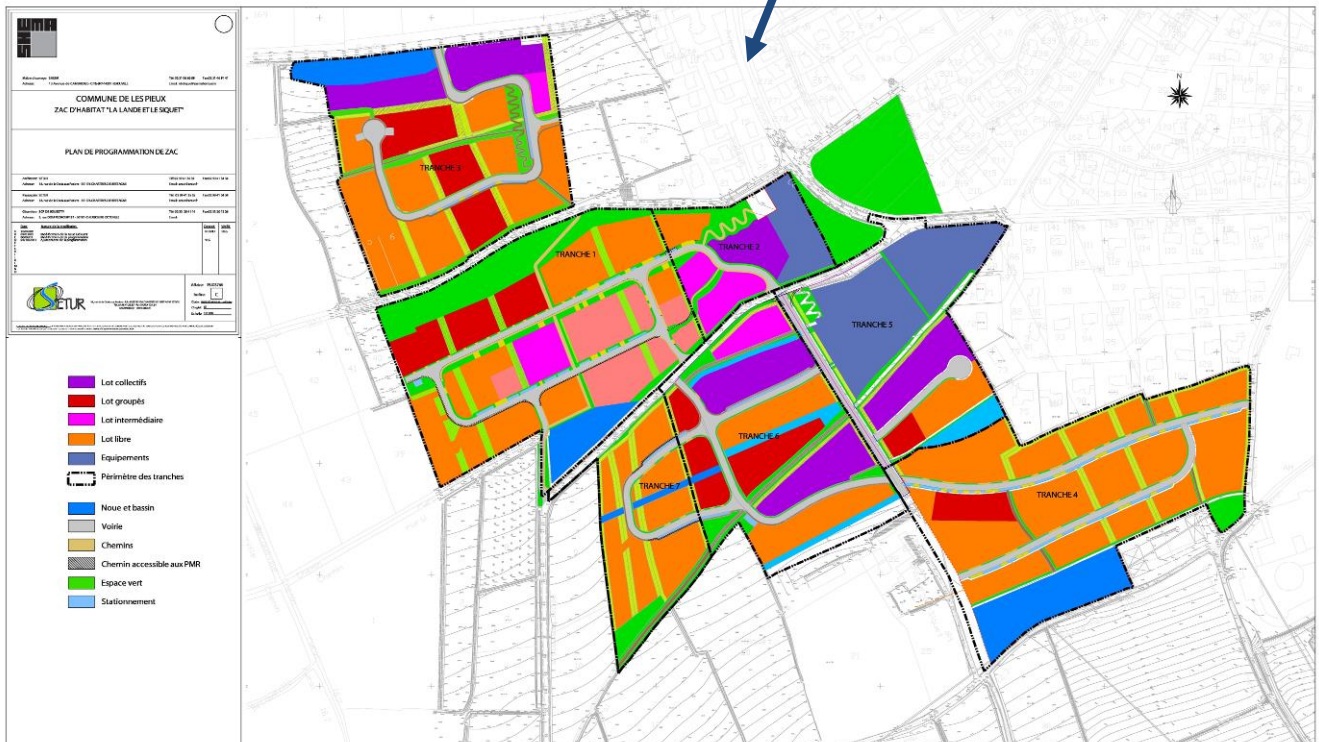
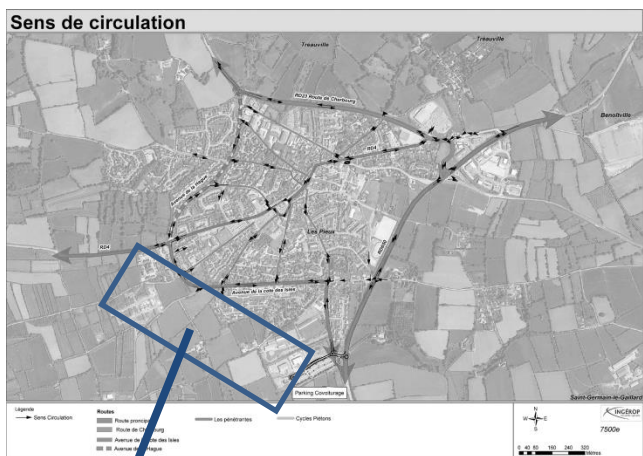
Le centre-ville est très minéral et laisse peu de place au végétal.

3.3. IDENTIFICATION DES ENJEUX LIÉS A LA VOIE DE CONTOURNEMENT SUD

3.3.1. LE DEVELOPPEMENT ET L'ACCESSIBILITE DE LA ZAC « DE LA LANDE ET DU SIQUET »

a) Présentation du plan global d'aménagement

Ce secteur représente une superficie totale de 23,8 hectares.



Les enjeux principaux du projet de ZAC sont de :

- diversifier l'offre de logement et permettre la réalisation des projets immobiliers en cours d'étude : logements locatifs sociaux, programme d'accession social, programme de logements intermédiaires et mise en vente de lots libres .
- permettre la réalisation des équipements publics prévus sur la ZAC et notamment le pôle enfance et le pôle de santé libéral et ambulatoire.

b) Le programme de logements

L'objectif du projet est de créer une zone de qualité qui intègre la notion de mixité spatiale et sociale permettant la réalisation en tranches successives de 350 à 380 logements :

- Entre 190 et 220 logements en accession à la propriété
- Entre 130 et 160 logements locatifs

Ainsi que des lots libres de constructeurs.

Deux tranches sont aujourd'hui terminées.



Et une troisième en cours de viabilisation.

c) Zoom sur les équipements

Il est notamment prévu dans le cadre du projet d'équipements de la ZAC, la création :

- **d'un pôle enfance** : Relais Assistante Maternelle, crèche halte-garderie (agrée pour 30 enfants), Centre de Loisirs Sans Hébergement (agrée pour 80 enfants).

- **d'un pôle de santé Libéral et Ambulatoire**

Le bâtiment constitué de deux niveaux permettra d'accueillir une vingtaine de professionnels de santé (médecins, sages-femmes, pédicures, podologues, orthoptistes, diététiciennes, psychologues...)

La capacité totale estimée est de 140 personnes (professionnels et patients).

- **des emplacements pour d'autres équipements publics et commerces de proximité à long terme.**

Ces équipements sont localisés en léger retrait de l'avenue de l'Avenue de la Côte des Isles.

Au niveau des enjeux de développement urbain - Ce qu'il faut retenir :

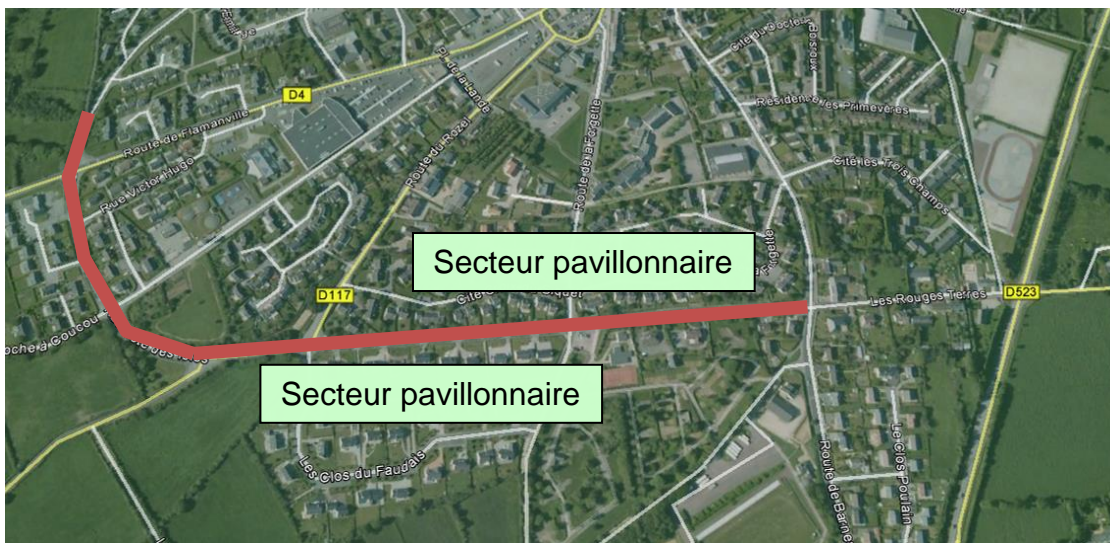
La commune des Pieux est amenée à se développer dans les années à venir. Afin de maîtriser ce développement, la commune a privilégié la création d'une ZAC. Cette dernière localisée au Sud de la commune et à proximité de la Côte des Isles permettra de répondre aux attentes de la population tant en termes d'équipements que de logements.

Toutefois, ce projet conduira à une augmentation des flux au Sud de la commune des Pieux et notamment sur l'Avenue de la Côte des Isles.

3.3.2. LA SECURISATION DE L'AVENUE DE LA COTE DES ILES

a) *Caractéristiques et usages actuels de l'Avenue de la Cote des Isles*

↪ Une voie de desserte urbaine



Cette avenue permet la desserte des habitations situées de part et d'autre de cette dernière.

↪ Une voie de transit (accès à Flamenville)



Depuis le Sud de la commune, cette avenue permet en évitant la RD 650 de rejoindre la RD4 et ainsi se rendre à Flamenville.

↳ Identification des enjeux



Des traversées de pedibus entre le centre de loisirs et les écoles primaire et maternelle (rue de la forgette barrée pour sécuriser l'accès) ont lieu quotidiennement.

De part la localisation, et son organisation dans le maillage viaire, l'avenue de la Côte des Iles canalise les flux de contournement sud-ouest de la commune. Cependant, cette voie a plutôt vocation à une desserte locale et une circulation apaisée du fait :

- du tissu pavillonnaire la bordant, avec notamment des accès directs de riverains sur cette voie
- Des traversées de pedibus entre le centre de loisirs et les écoles primaires et maternelles

b) Les usages futurs

A terme, avec l'aménagement de la ZAC de la Lande et du Siquet et ses 380 logements, l'avenue de la Côte des Isles devra :

- assurera la desserte du nouveau quartier
- accueillera de nouveaux équipements (Pôle enfance et Pôle santé)

Tout en continuant à assurer la desserte vers la RD117.

Dans ce contexte, des risques de conflits sont à envisager et notamment à proximité du carrefour entre la RD117, la Côte des îles et la RD4. En effet, la multiplicité des usages pourra alors générer des difficultés de circulation (pour les personnes souhaitant rejoindre la RD 117) et d'accès (pour les personnes souhaitant accéder aux futurs équipements).



Au niveau de l'avenue de la Côte des Isles - Ce qu'il faut retenir :

Cette voie assure actuellement une fonction de desserte et de transit. Avec la création de la ZAC, les usages de cette avenue seront renforcés et les risques de conflits d'usages amplifiés.

Dans ce contexte, cette voie n'a pas vocation à assurer la fonction de contournement sud de la commune du fait du tissu résidentiel et des circulations piétonnes (notamment enfants) qu'elle reçoit et des projets en cours.

4. ETUDE DE TRAFIC

L'étude de trafic a pour objectif d'estimer les niveaux de trafics sur la voie de contournement Sud-Ouest.

Elle s'est basée pour cela sur une campagne d'enquête précise qui a permis de reconstituer la situation actuelle en 2013.

Cette situation actuelle a ensuite été extrapolée à l'horizon 2033, horizon pour lequel est testé le scénario de contournement. Les impacts du contournement sur le trafic dans la commune des Pieux sont alors identifiés.

4.1. REALISATION D'UNE CAMPAGNE D'ENQUETE

Une campagne d'enquête a été réalisée par l'entreprise **AlyceSofreco** sur la commune des Pieux. Elle a consisté en :

- Une campagne de **comptages automatiques en section**, réalisée du jeudi 14 novembre au mercredi 20 novembre 2013. Les comptages automatiques ont eu lieu 24h sur 24h et ont permis une distinction VL/PL.
- Une campagne de **Relevés de Plaques Minéralogiques** sur les périodes de pointes de la journée du jeudi 14 novembre (7h-9h et 17h-19h).

Il s'agit de relever une partie de la plaque minéralogique des véhicules - circulant au droit des postes d'enquête dans les deux sens (postes d'entrée et de sortie) - en conformité avec les textes de loi (CNIL), à l'aide d'un magnétophone portatif, les relevés se sont effectués de manière exhaustive, c'est - à - dire que les enquêteurs doivent enregistrer les caractères (partie numérique + la dernière lettre) des plaques minéralogiques de tous les véhicules passant au niveau de leurs postes respectifs, dans le cas d'une plaque illisible ou manquée par l'enquêteur, ce dernier doit le mentionner avec le terme « raté ».

La campagne RPM permet donc de reconstituer les trajets des véhicules traversant les postes.

Les catégories VL et PL sont distinguées.

La localisation des postes RPM est donnée ci-après.



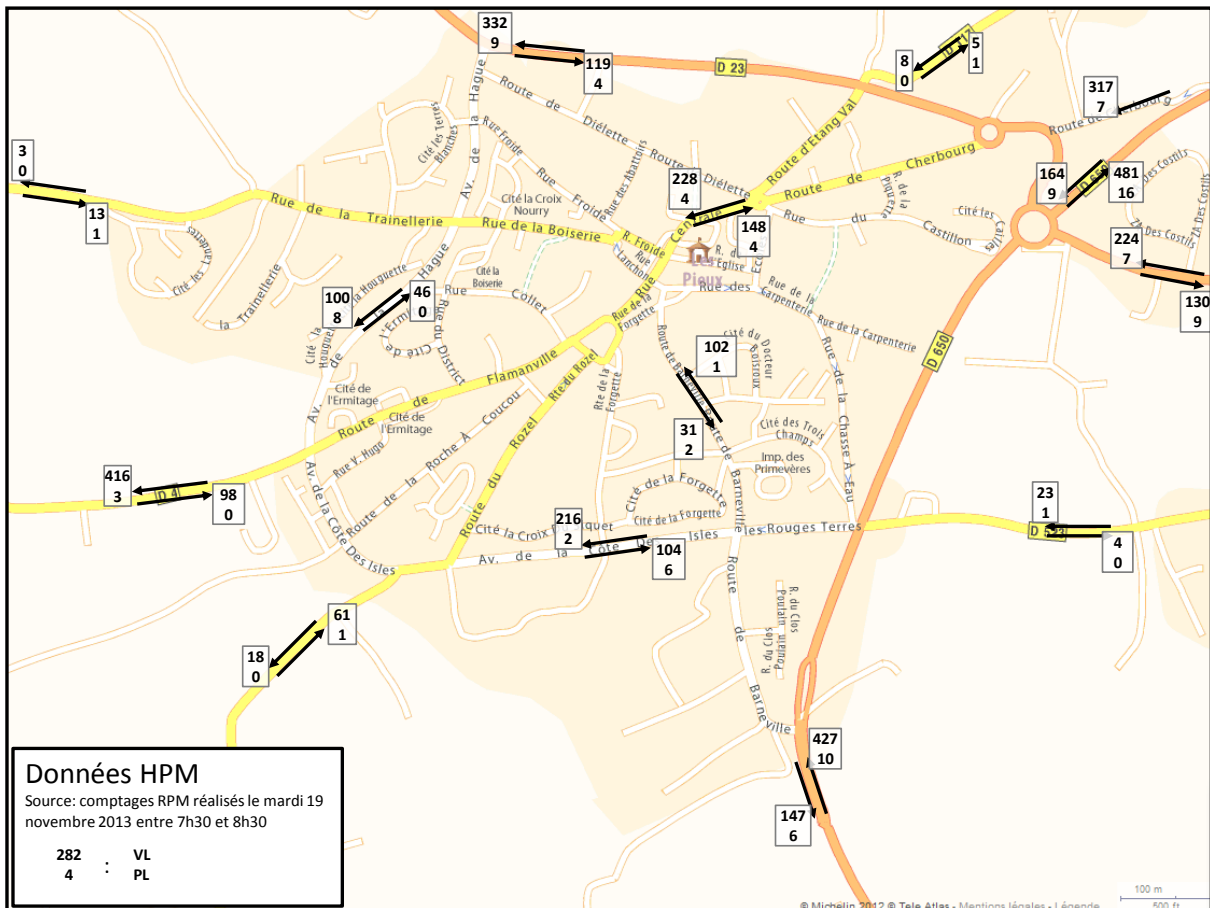
Localisation des postes RPM – 14 postes bidirectionnels

Le choix de la localisation des postes permet d'identifier précisément les itinéraires en transit dans la commune grâce au « cordon » mis en place sur toutes les pénétrantes de la commune (postes bleu/mauve). Un véhicule ayant pour origine **et** destination un de ces 10 postes sera identifié comme étant en transit.

Au cœur de ville, le cordon est complété par 4 postes intermédiaires qui permettront d'identifier précisément les itinéraires internes à la commune (postes vert/orange).

4.2. SITUATION ACTUELLE 2013

4.2.1. CHARGES DE TRAFIC AUX HEURES DE POINTE

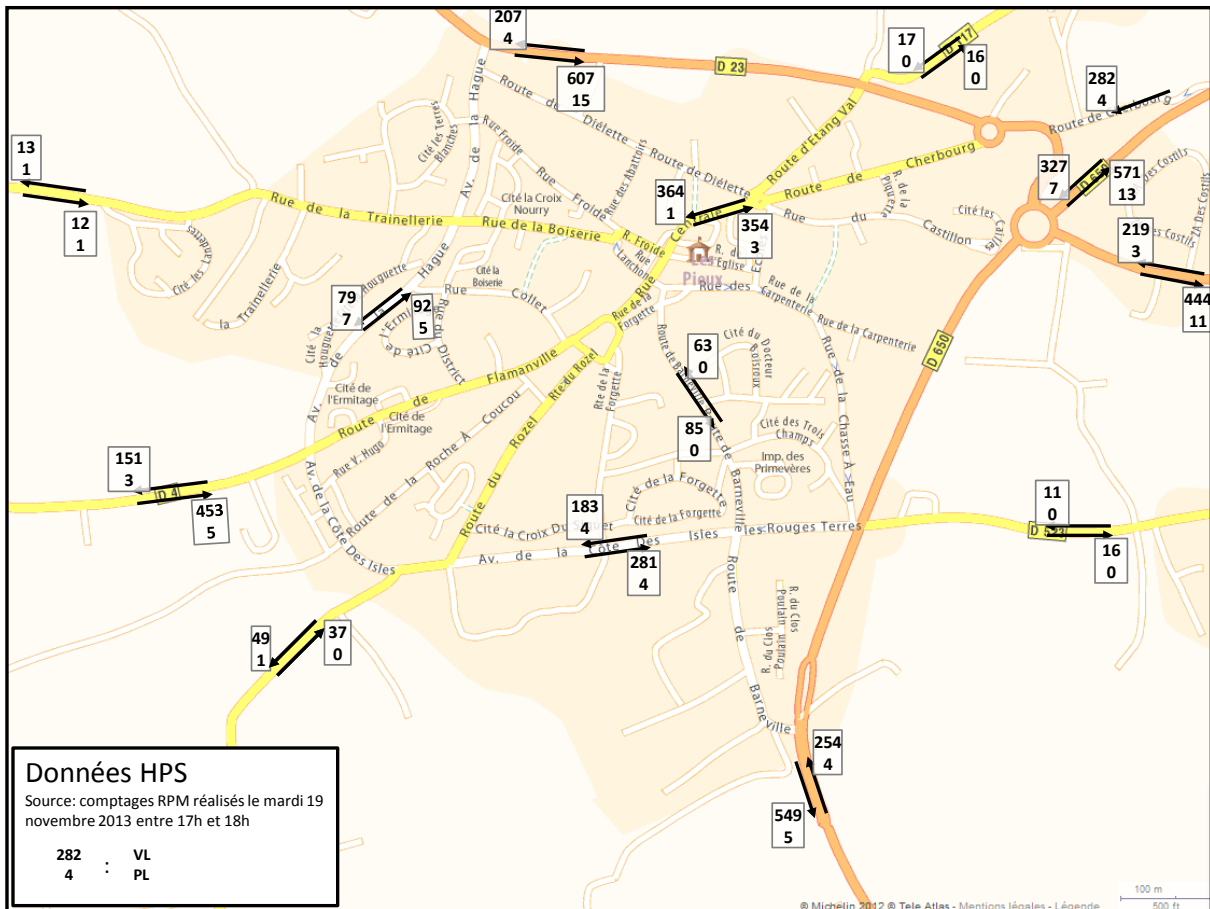


Charges de trafic par sens à l'heure de pointe du matin (HPM)

On constate en heure de pointe du matin que les trafics sont majoritairement orientés vers le Nord et vers l'Ouest en direction des principaux pôles d'emploi de la région, à savoir Cherbourg et Flamanville.

Le matin, le trafic représente environ 400 véhicules sur la rue Centrale.
L'Avenue de la Côte des Isles supporte à l'HPM un trafic d'environ 350 véhicules.

Les voies accueillant les plus forts trafics sont la RD23 et la RD650 (environ 600 véhicules).



Charges de trafic par sens à l'heure de pointe du soir (HPS)

A l'heure de pointe du soir, les trafics sont, à l'inverse du matin, majoritairement orientés vers le Sud et vers l'Est.

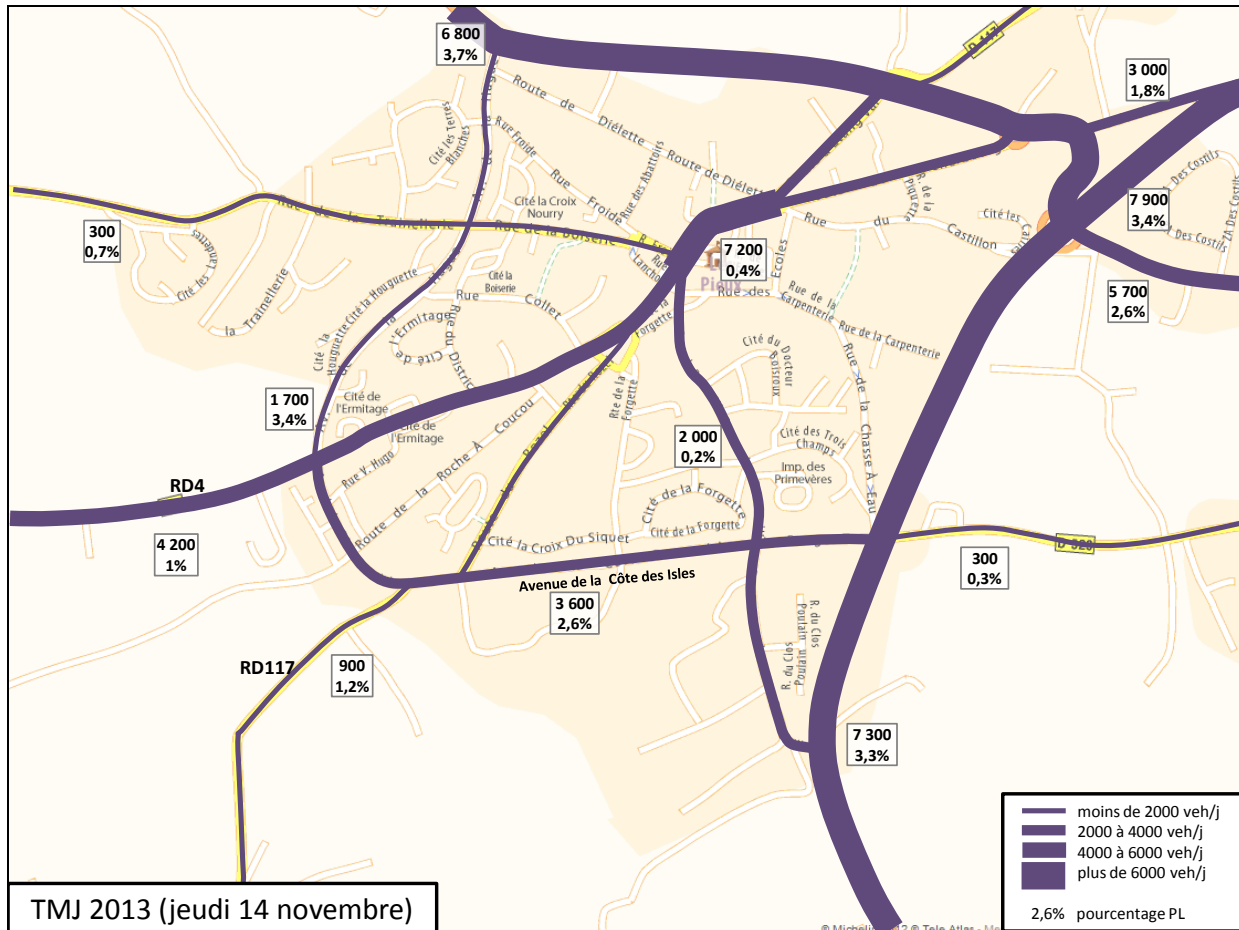
On constate par ailleurs que les niveaux de trafic sont plus forts le soir. On dénombre ainsi près de 700 véhicules sur la rue Centrale entre 17h et 18h.

L'Avenue de la Côte des Isles supporte à l'HPS un trafic d'environ 450 véhicules.

De la même manière que le matin, les niveaux de trafic sont plus élevés sur la RD23 et la RD 650 (entre 850 et 1000 véhicules le soir).

4.2.2. LES TRAFICS MOYENS JOURNALIERS

La carte suivante représente les trafics moyens journaliers (TMJ) en jour ouvrable, ici le jeudi 14 novembre sur les voiries enquêtées.



Les trafics moyens journaliers en 2013 (jour ouvrable)

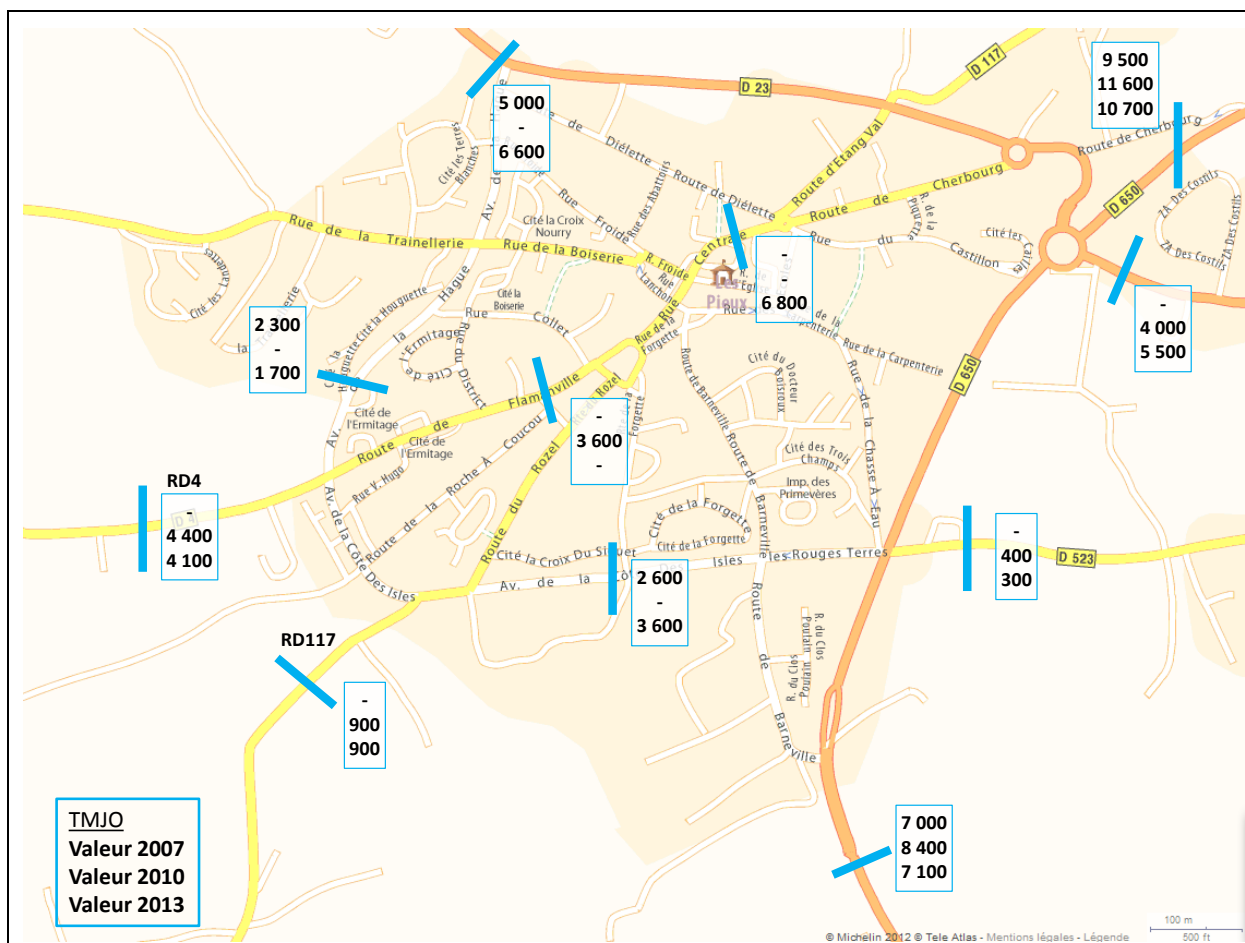
Les axes les plus chargés sont les RD 23 et RD650 au Nord et à l'Est des Pieux. Le trafic moyen journalier est respectivement de 6 800 et de 7 300 véhicules/jour.

La RD4 est également fréquentée avec environ 7 200 véhicules (dans les 2 sens) dans l'hypercentre où se rejoignent l'ensemble des voiries pénétrantes de la commune.

Sur la RD4, le trafic est moins élevé, il atteint 4 200 véhicules/jour.

Les **taux de PL sont assez faibles**, ils représentent en moyenne environ 2% du trafic total. Ils se concentrent principalement sur la RD23 et la RD650 (environ 4% du trafic sur ces voies).

4.2.3. COMPARAISON AVEC LES ENQUETES ANTERIEURES



Evolution des trafics moyens journaliers entre 2007 et 2013 (jour ouvrable)

L'évolution des trafics entre 2007, 2010 et 2013 est très contrastée sur le secteur d'étude :

- On constate en effet une **hausse des trafics sur la RD23 et la RD650**, c'est-à-dire sur les itinéraires menant aux principaux pôles que sont Cherbourg et Flamanville. On remarque également une **hausse des niveaux de trafics sur l'Avenue de la Côte des Isles** (+ 1000 véhicules quotidiens entre 2007 et 2013).
- Ailleurs, la tendance est à la **stabilisation des trafics, voire à une légère baisse**. Cette baisse est constatée en particulier sur la RD4 où elle représente 7% entre 2010 et 2013.

4.2.4. ANALYSE DE QUELQUES ITINERAIRES DE TRANSIT

Le transit se définit pour un véhicule ayant pour **origine et destination un lieu en dehors de la commune des Pieux.**

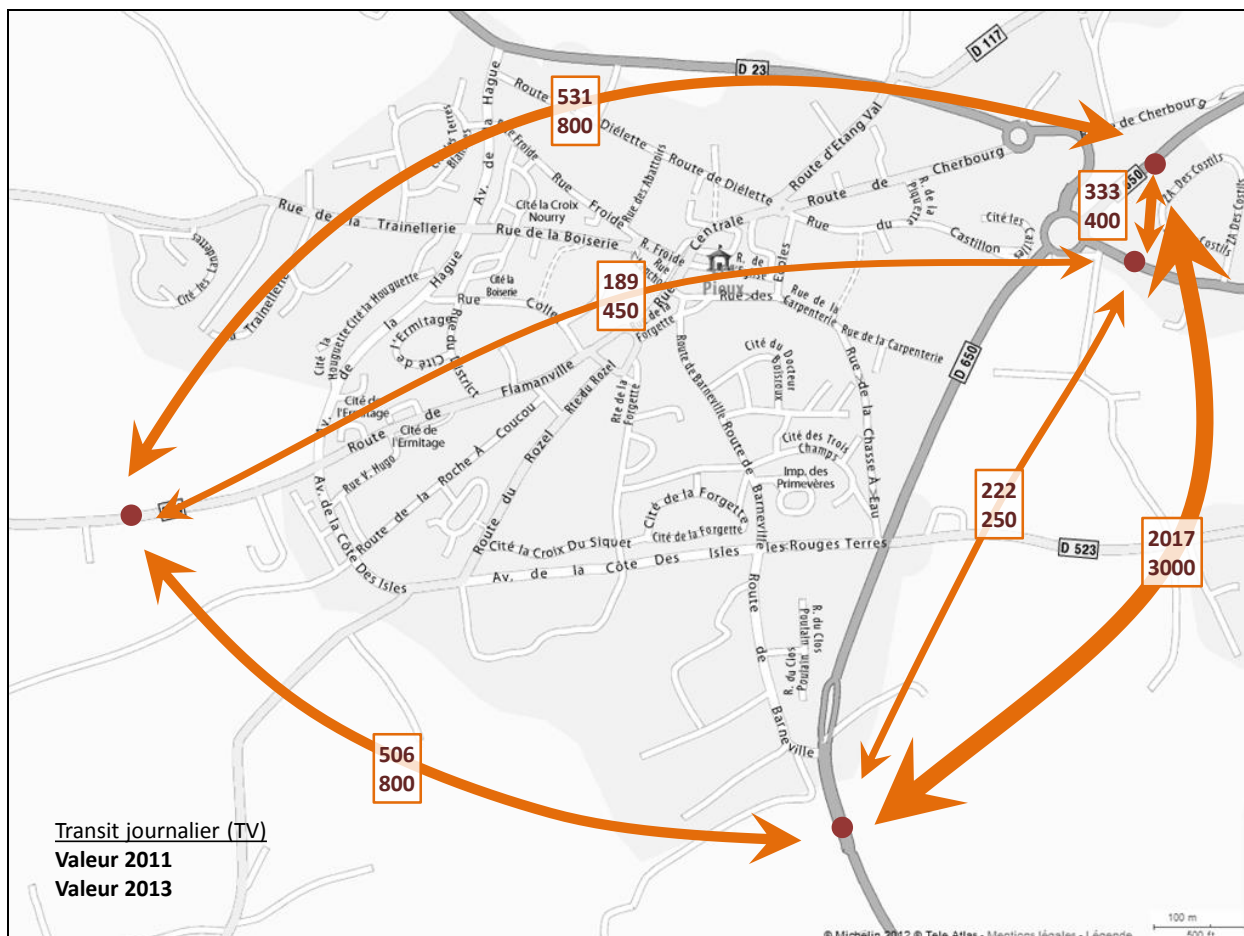
Les véhicules ayant pour origine et destination un des postes du cordon (postes bleu/violet) seront donc identifiés comme étant en transit.

a) *Les principaux transits en ville*

La carte ci-après récapitule les principaux itinéraires de transit observés en ville.

On constate une hausse du trafic de transit depuis la dernière campagne de 2010 : +300 véhicules supplémentaires quotidiens sur chacun des 3 itinéraires traversant Les Pieux.

On constate également une augmentation du transit sur la RD650 : +1 000 véhicules journaliers.



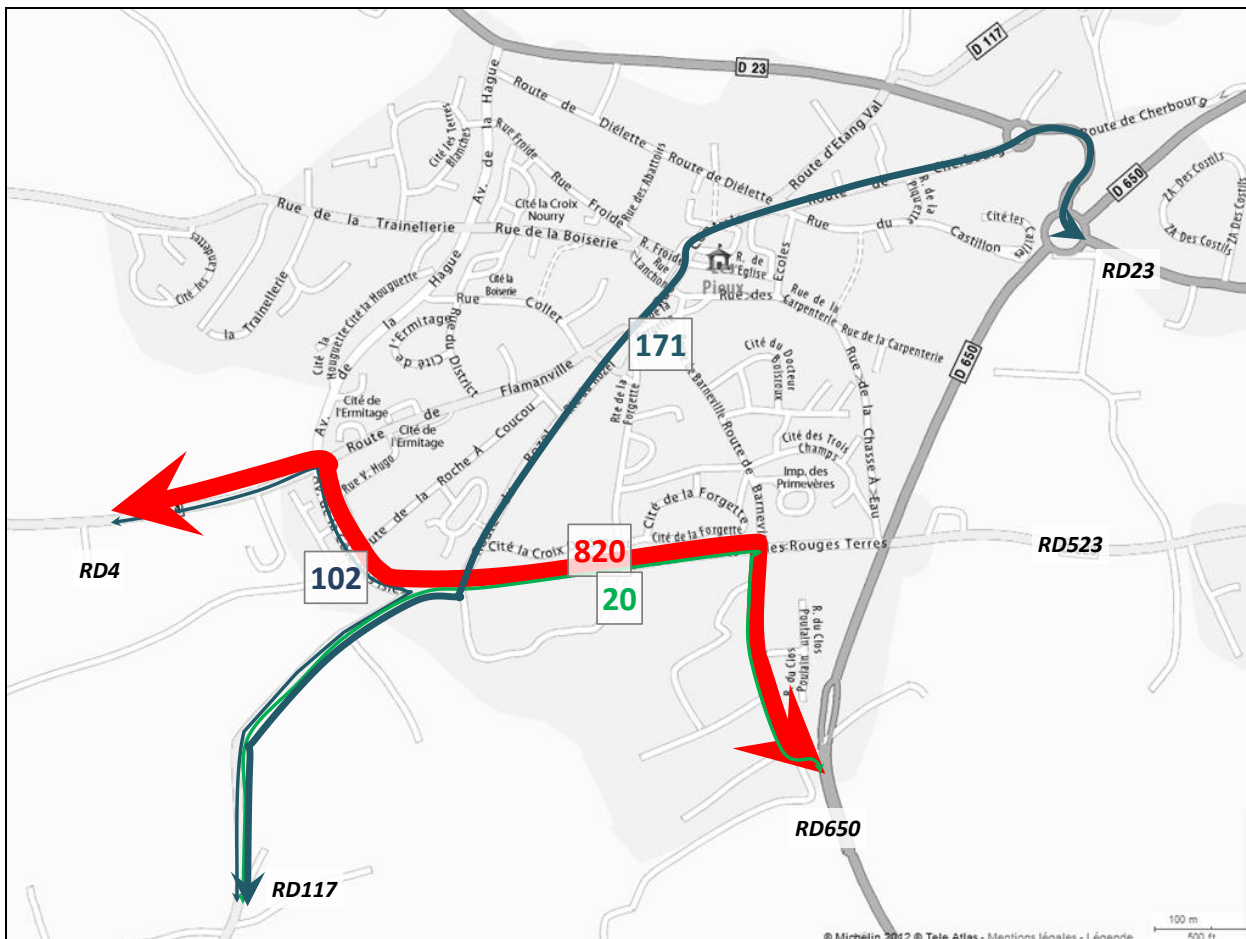
Quantification des principaux itinéraires de transit (total journalier)

a) Les itinéraires de transit sur l'Avenue de la Côte des Iles

La carte ci-après met en évidence les flux en transit sur l'Avenue de la Côte des Iles et qui pourraient se reporter sur le contournement Sud.

Les flux pris en considération sont :

- Les flux RD4<->RD117 : une centaine de véhicules quotidiens
- Les flux RD4<->RD650 : environ 800 véhicules quotidiens
- Les flux RD4<->RD523 : négligeable
- Les flux RD117<->RD650 : une vingtaine de véhicules quotidiens
- Les flux RD117<->RD523 : négligeable
- Les flux RD117<->RD23 : environ 200 véhicules quotidiens



Quantification des itinéraires de transit empruntant l'Avenue de la Côte des Iles (trafic journalier)

Par conséquent, on peut estimer qu'aujourd'hui **environ 1100 véhicules** seraient susceptibles de se reporter sur un éventuel contournement Sud.

4.3. SCENARIO DE REFERENCE 2033

Le scénario de référence est le scénario le plus probable à horizon 2033 en l'absence du projet considéré (en l'occurrence le contournement Sud). Il se définit par une offre routière sans modification par rapport à la situation actuelle et une demande de déplacement correspondant à celle de 2033.

Cette évolution de la demande se caractérise par les hypothèses suivantes :

- Une hausse contextuelle des trafics ;
- Une hausse locale des trafics liée à la création de la ZAC de la Lande et du Siquet.

4.3.1. HYPOTHESES

a) *Hausse générale des trafics*

Il a été considéré une hausse tendancielle des trafics de 1% par an jusqu'en 2033 prenant en compte les nouveaux déplacements liés d'une part au développement à moyen/long terme de la centrale de Flamanville, d'autre part à la croissance de la population des Pieux et des communes alentours.

Cette hausse de 1% par an correspond à une hypothèse basse de croissance des trafic (quasi-stagnation). Pour rappel, les hypothèses de croissance prises dans les études précédentes sont plus fortes et peuvent être considérées comme optimistes (+2% de croissance par an).

b) *Génération des déplacements de la ZAC de la Lande et du Siquet*

La ZAC, actuellement en cours d'aménagement accueillera à terme près de 400 logements et environ 900 habitants. Les véhicules générés en heure de pointe ont été calculés sur la base des hypothèses présentées ci-après : taux d'activité, part modale, taux d'occupation des véhicules, durée de la période de pointe.

Nombre d'habitants	900	
Proportion d'actifs	57%	
Part modale de la VP	95%	
Taux d'occupation	1,2	
Période de pointe	2	heures
Véhicules générés à l'heure de pointe	200	véhicules

Le trafic généré par la ZAC aux heures de pointe représente 200 véhicules (émis le matin et attirés le soir).

c) Affectation des déplacements liés à la ZAC

Les trafics supplémentaires générés par la ZAC sont ensuite affectés sur le réseau local. Les trafics sont répartis aux heures de pointe sur les différents itinéraires au pro rata des comptages.

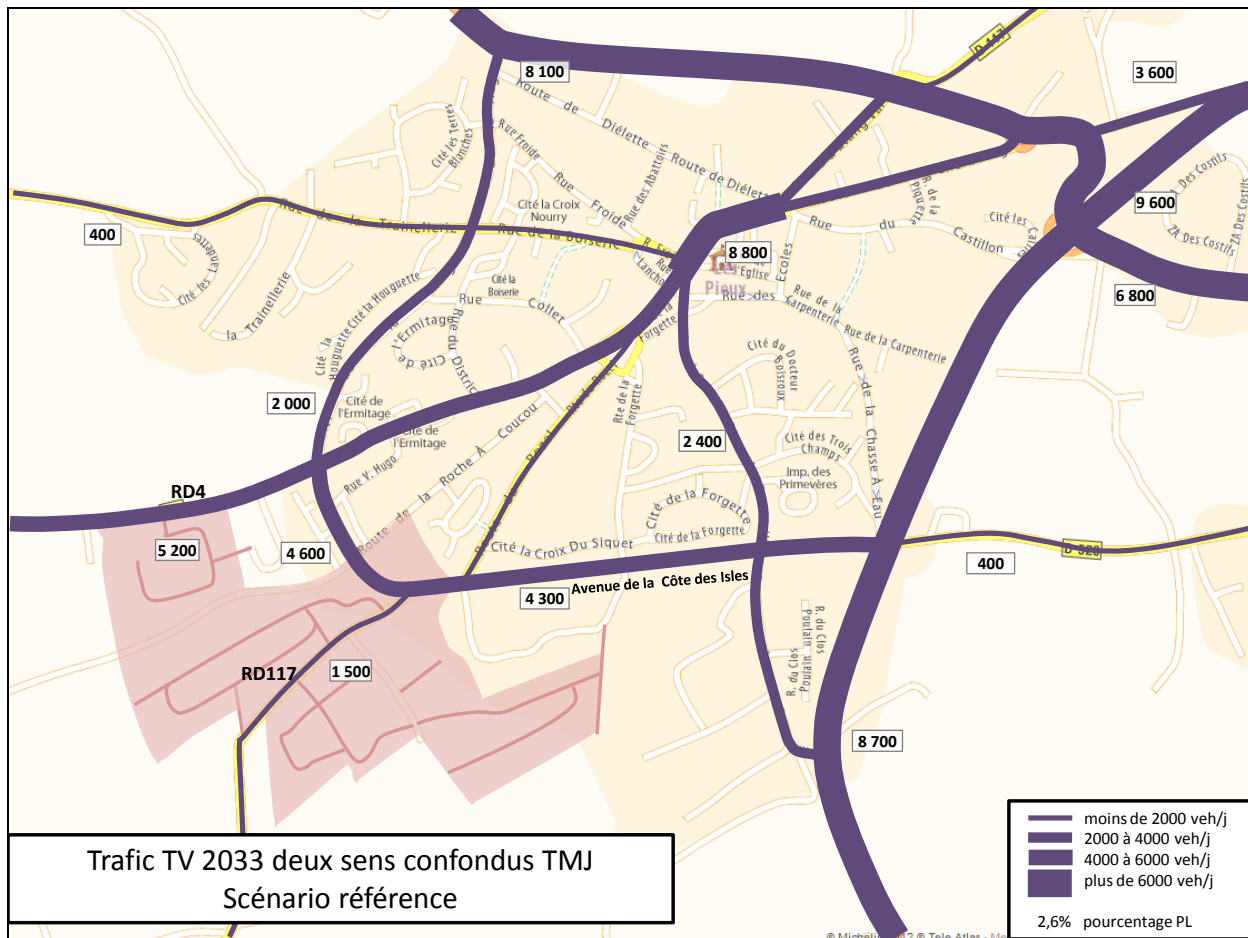


Affectation des flux émis par la ZAC (HPM)



Affectation des flux attirés par la ZAC (HPS)

4.3.2. SCENARIO DE REFERENCE 2033



Les trafics moyens journaliers en référence 2033 (jour ouvrable)

On constate une hausse de trafic sur tous les axes, de l'ordre de 20% par rapport à 2013.

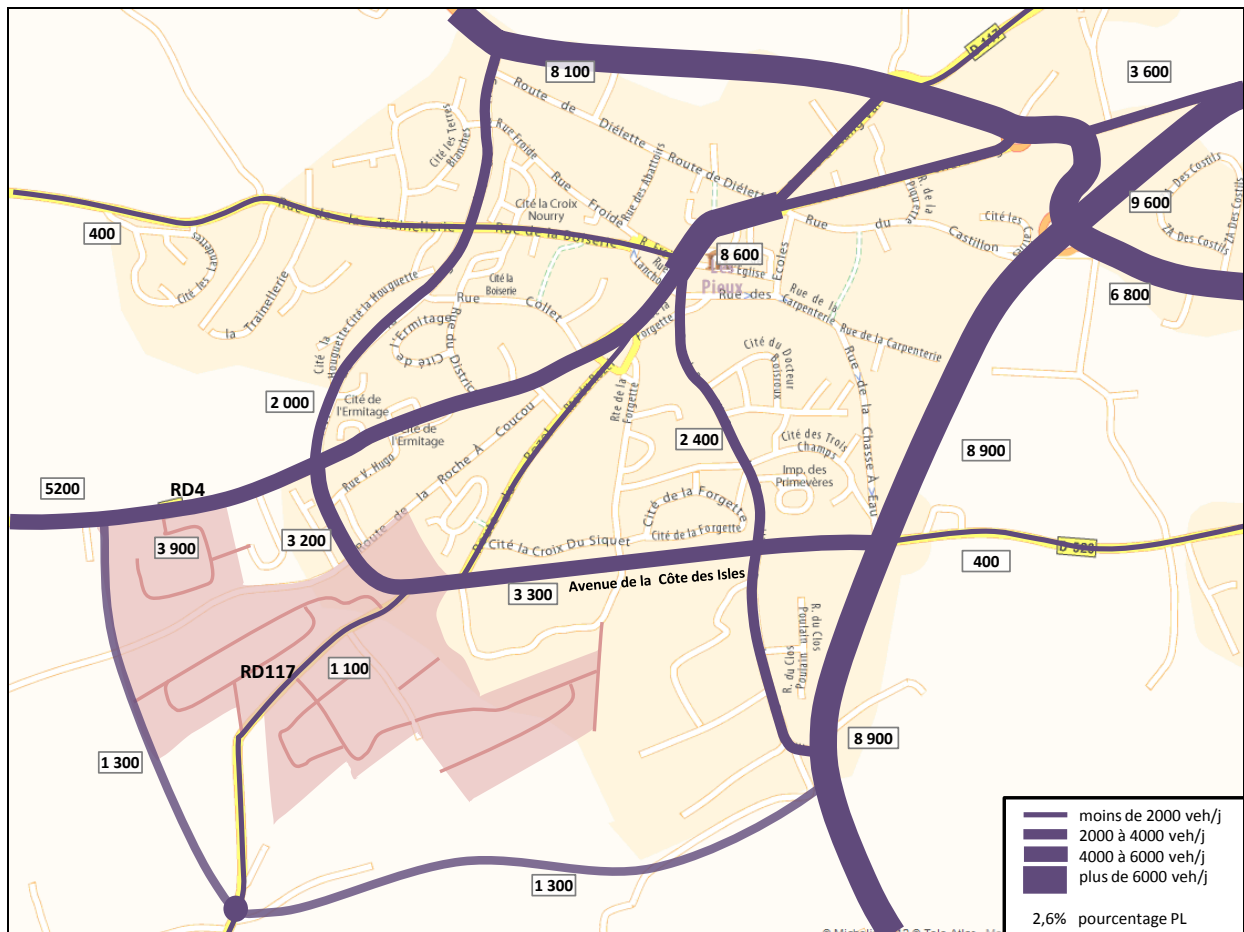
Cette hausse est plus marquée sur les itinéraires empruntés par les véhicules générés par la ZAC, comme la RD4 (+24%) ou l'Avenue de la Côte des Isles (+25%). Sur cette dernière, la hausse de trafic représente + 1 000 véhicules.

L'Avenue de la Côte des Isles accueillera en 2033 des niveaux de trafic supérieurs à ceux actuellement recensés sur la RD4 (en 2013).

Or, cette voie n'est pas adaptée pour ces niveaux de trafic : profil en travers réduit (<6m), vitesses limitées à 30km/h, environnement pavillonnaire et scolaire rendant les enjeux de sécurité sur l'axe plus importants.

4.4. SCENARIO DE PROJET 2033

Il est donc proposé de délester l’Avenue de la Côte des Iles par la création d’une nouvelle liaison parallèle Sud-Est reliant la RD650 à la RD4.



Les trafics journaliers en projet 2033 (jour ouvrable)

La mise en service d’un contournement Sud a deux effets bénéfiques sur la réduction des niveaux de trafics dans Les Pieux :

- Baisse de 25% du trafic sur la RD4 en entrée de ville par rapport au scénario de référence ;
- Baisse de 25% du trafic sur l’Avenue de la Côte des Iles par rapport au scénario de référence (baisse comprise entre 1 000 et 1 400 véhicules) et de 8% par rapport à aujourd’hui.

Le trafic journalier prévu sur le contournement est de 1 300 véhicules. Le trafic en centre-ville ne subit qu’une baisse modérée (environ 200 véh/j).

5. SYNTHÈSE

A l'horizon 2033, les niveaux de trafics sur l'Avenue de la Côte des Iles devraient progresser de +25% par rapport à aujourd'hui (+1 000 véhicules journaliers).

L'Avenue de la Côte des Iles accueillerait alors des niveaux de trafics supérieurs à ceux actuellement recensés sur la RD4 (en 2013).

Or, l'Avenue de la Côte des Iles n'est pas adaptée pour recevoir ces niveaux de trafic supplémentaires :

- Son profil en travers réduit (<6m) n'en fait pas un axe structurant des Pieux ;
- Limitation de vitesse à 30 km/h ;
- Enjeux de sécurité importants liés à un environnement pavillonnaire et scolaire.

La mise en service d'un contournement Sud permettrait de réduire de 25% le trafic sur l'Avenue de la Côte des Iles par rapport au scénario de référence, et de près de 10% par rapport à aujourd'hui.

Cette diminution du trafic concourrait à l'amélioration de la sécurité, de la qualité de vie sur l'Avenue de la Côte des Iles. En même temps, elle permettrait une bonne accessibilité à la ZAC de la Lande et du Siquet tout en conservant la capacité d'accueil et de passage de la rue Centrale.