

Synthèse et conclusions Étude de trafic

Projet CAP DE MOUNT Commune de La Teste de Buch – Cazaux

IMMOBILIER ATLANTIC AMENAGEMENT

Version du 08/01/2024

118 rue Bonnat

31400 Toulouse

05 62 73 53 93

iter@iternet.org

www.iternet.org



1 | Synthèse et conclusions de l'étude

1.1 | Objet de l'étude

L'objet de l'analyse est d'évaluer les volumes de flux spécifiquement générés par le projet et d'en mesurer les impacts :

- En termes de volume de trafic sur le réseau viaire à l'horizon du projet, en heure de pointe du matin et du soir, ainsi qu'en flux moyen journalier annuel (TMJA)
- En termes d'évolution des trafics par rapport à la situation actuelle, à horizon du projet et intégrant l'augmentation annuelle des trafics.
- En termes de fonctionnement des carrefours et du système global.

Cette analyse intègre les conditions de desserte actuelles et futures à pied, à vélo et en transports en commun.

L'analyse a respecté plusieurs étapes :

- La situation actuelle en matière de trafic en TMJA¹ et à l'heure de pointe du matin et du soir d'une semaine standard.
- Les usages générés par le projet au regard de sa vocation et par type d'usagers potentiels (habitants, visiteurs).
- Intégration d'une évolution annuelle de trafic de 1% à horizon du projet (cf partie 4).
- La répartition des flux par période (jour standard et heures de pointe) et par échéance (état actuel et état « projet »), et leur affectation sur le réseau intégrant les futures connexions.
- L'analyse de l'impact de ces nouveaux flux par rapport à la situation actuelle.

1.2 | Les usages générés

Au regard des modalités présentées ci-dessus, les flux générés par le projet sont les suivants (sont exclues les données concernant le vélo) :

¹ TMJA : Trafic Moyen Journalier Annuel

	Véhicules légers	Transport en commun	Modes actifs	Total
TMJA	538	35	297	870
HPM	54	4	30	88
HPS	56	4	31	90

1.3 | Impacts sur la circulation

Les impacts sont évalués sur la base d'une comparaison entre la situation actuelle et la situation à l'horizon du projet.

1.3.1 | Principales conclusions en termes de trafic à horizon du projet

Quelle que soit la période, et notamment sur les heures les plus chargées, l'apport de flux supplémentaires lié au projet ne constituera pas un facteur de perturbation dans la fluidité du trafic, au regard des volumes générés.

La principale infrastructure qui dessert le projet (notamment le giratoire Auchan) aura encore de très larges réserves de capacité.

En flux journaliers

En comparaison avec la situation actuelle, les voiries affichent pour la plupart autour de 2 à 3,5% d'augmentation.

Seul l'accès Auchan, qui va correspondre à l'accès principal au projet, car à double sens, affiche une augmentation supérieure : +35% environ.

L'accès partiel situé au sud permet de limiter les nouveaux flux sur la desserte d'Auchan en supportant une partie des véhicules en provenance du nord et à destination du sud.

En heure de pointe du matin

Les évolutions sont plus hétérogènes qu'en flux journaliers en raison du caractère pendulaire des nouveaux flux quasi-exclusivement issus du projet.

La sortie principale, par la desserte d'Auchan, affiche une augmentation relative supérieure à 200%. En flux brut cela représente seulement 39 véhicules, mais qui s'ajoutent à des volumes très faibles aujourd'hui.

Les flux sur la D112 augmentent d'environ 6% dans le sens le plus impacté. Dans l'autre sens l'augmentation est au maximum de 0,5%, principalement en raison de l'évolution tendancielle des trafics et non des flux liés au projet.

L'analyse des giratoires montrent encore de fortes réserves de capacité, quel que soit le carrefour et quelle que soit la branche. La voie la plus contrainte reste la D112 en provenance de Cazaux et en insertion sur le giratoire d'Auchan. Elle affiche encore 66% de réserve, contre 67% aujourd'hui, c'est-à-dire qu'elle peut encore accueillir 994 véhicules avant d'atteindre la capacité maximale de la voie. Généralement, les difficultés d'écoulement apparaissent à partir du seuil de 20%, puis entre 20% et 40% les voies peuvent ponctuellement être contraintes.

En heure de pointe du soir

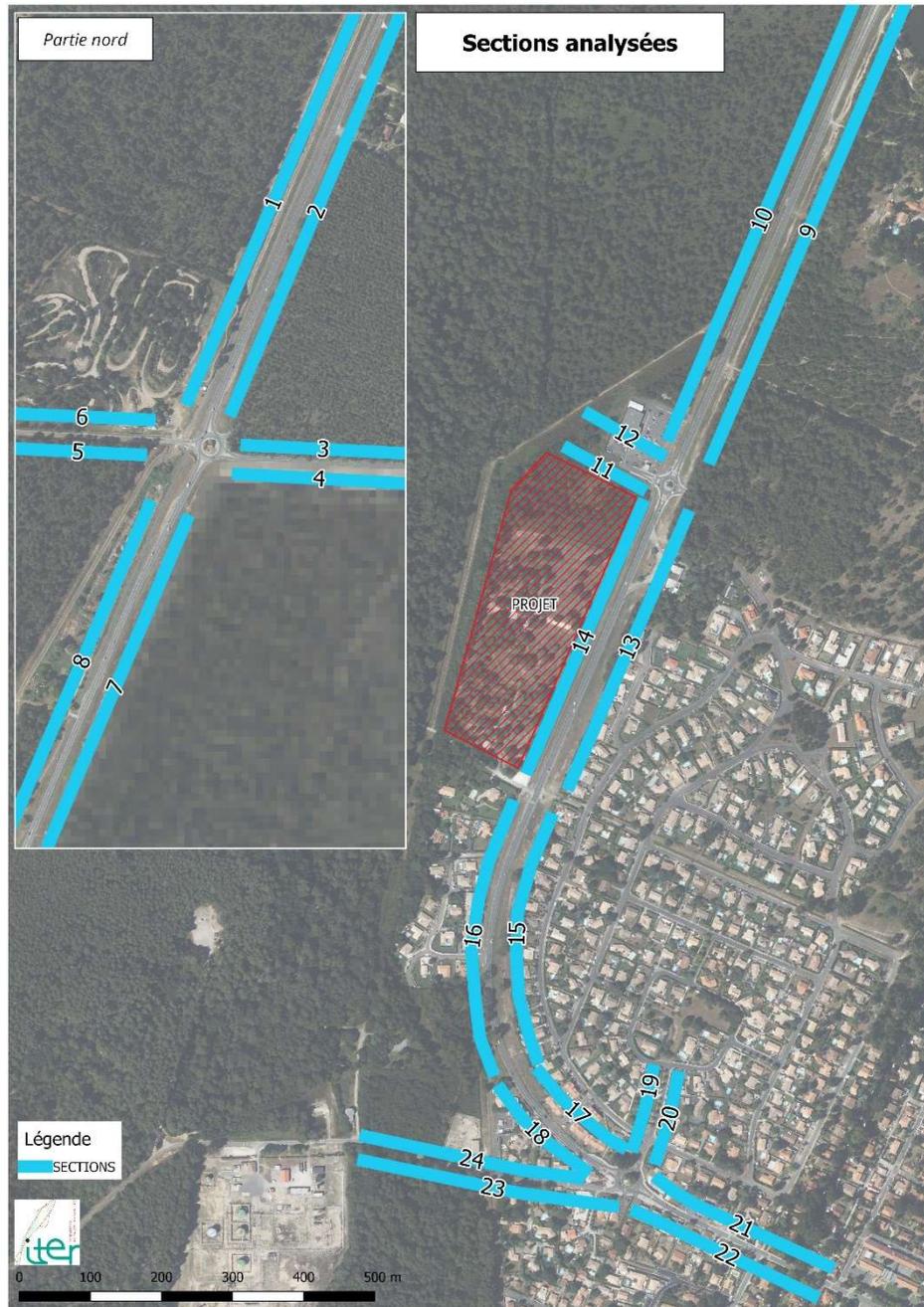
À l'image du matin, les évolutions sont très hétérogènes en raison du caractère pendulaire des nouveaux flux quasi-exclusivement en direction du projet.

L'entrée principale, par la desserte d'Auchan, affiche une augmentation relative d'environ +42%. En flux brut cela représente une trentaine de véhicules, qui s'ajoutent aux 78 déjà présents.

Les flux sur la D112 augmentent d'environ 6% dans le sens le plus impacté. Dans l'autre sens l'augmentation est au maximum de 0,9%.

L'analyse des giratoires montrent encore de fortes réserves de capacité, quel que soit le carrefour et quelle que soit la branche. La voie la plus contrainte reste la D112 en provenance de La Teste et en insertion sur le giratoire d'Auchan. Elle affiche encore 66% de réserve, c'est-à-dire qu'elle peut encore accueillir 987 véhicules avant d'atteindre la capacité maximale de la voie. Généralement, les difficultés d'écoulement apparaissent à partir du seuil de 20%, puis entre 20% et 40% les voies peuvent ponctuellement être contraintes.

1.3.2 | Détail des évolutions de trafics sur les principales sections



1.3.2.1 | Évolutions entre état actuel et état projet 2026

La vision à 2 ans inclue l'évolution annuelle de trafic hors projet sur cette période.

Synthèse des évolutions de trafic sur les principales sections impactées (en TMJA)

Véhicule par jour (v/j)	Flux référence	Flux générés (v/j)	Évolution des flux	Flux futurs
1 - D112 Nord	3944 v/j	100 v/j	2,5%	4044 v/j
2 - D112 Nord	3495 v/j	94 v/j	2,7%	3589 v/j
3 - D256	1349 v/j	35 v/j	2,6%	1384 v/j
4 - D256	1859 v/j	46 v/j	2,5%	1905 v/j
5 - Piste 214	51 v/j	0 v/j	0,0%	51 v/j
6 - Piste 214	48 v/j	0 v/j	0,0%	48 v/j
7 - D112 Centre	3924 v/j	140 v/j	3,6%	4064 v/j
8 - D112 Centre	3946 v/j	135 v/j	3,4%	4081 v/j
9 - D112 Centre	3924 v/j	140 v/j	3,6%	4064 v/j
10 - D112 Centre	3946 v/j	135 v/j	3,4%	4081 v/j
11 - Auchan	597 v/j	214 v/j	35,8%	811 v/j
12 - Auchan	597 v/j	199 v/j	33,3%	796 v/j
13 - D112 Centre	4061 v/j	118 v/j	2,9%	4179 v/j
14 - D112 Centre	3954 v/j	67 v/j	1,7%	4021 v/j
15 - D112 Sud	4020 v/j	118 v/j	2,9%	4138 v/j
16 - D112 Sud	4048 v/j	116 v/j	2,9%	4164 v/j
17 - D112 Sud	4020 v/j	118 v/j	2,9%	4138 v/j
18 - D112 Sud	4048 v/j	116 v/j	2,9%	4164 v/j
19 - Rue Paul Crosnier	798 v/j	22 v/j	2,7%	820 v/j
20 - Rue Paul Crosnier	815 v/j	19 v/j	2,3%	834 v/j
21 - Rue des Fusillés	3637 v/j	91 v/j	2,5%	3728 v/j
22 - Rue des Fusillés	3744 v/j	91 v/j	2,4%	3835 v/j
23 - Rue de la Caone	238 v/j	5 v/j	2,3%	243 v/j
24 - Rue de la Caone	271 v/j	5 v/j	2,0%	276 v/j

Synthèse des évolutions de trafic sur les principales sections impactées (en HPM).

Véhicule en HPM (v/h)	Flux référence	Flux générés (v/h)	Évolution des flux	Flux futurs
1 - D112 Nord	266 v/h	1 v/h	0,4%	267 v/h
2 - D112 Nord	243 v/h	11 v/h	4,6%	254 v/h
3 - D256	217 v/h	1 v/h	0,4%	218 v/h
4 - D256	404 v/h	18 v/h	4,5%	422 v/h
5 - Piste 214	3 v/h	0 v/h	0,0%	3 v/h
6 - Piste 214	4 v/h	0 v/h	0,0%	4 v/h
7 - D112 Centre	517 v/h	29 v/h	5,7%	546 v/h
8 - D112 Centre	352 v/h	2 v/h	0,5%	353 v/h
9 - D112 Centre	517 v/h	29 v/h	5,7%	546 v/h
10 - D112 Centre	352 v/h	2 v/h	0,5%	353 v/h
11 - Auchan	17 v/h	39 v/h	231,7%	56 v/h
12 - Auchan	23 v/h	4 v/h	17,3%	27 v/h
13 - D112 Centre	521 v/h	2 v/h	0,4%	523 v/h
14 - D112 Centre	350 v/h	1 v/h	0,2%	351 v/h
15 - D112 Sud	521 v/h	2 v/h	0,4%	523 v/h
16 - D112 Sud	352 v/h	20 v/h	5,7%	372 v/h
17 - D112 Sud	521 v/h	2 v/h	0,4%	523 v/h
18 - D112 Sud	352 v/h	20 v/h	5,7%	372 v/h
19 - Rue Paul Crosnier	135 v/h	0 v/h	0,3%	136 v/h
20 - Rue Paul Crosnier	33 v/h	2 v/h	4,6%	35 v/h
21 - Rue des Fusillés	446 v/h	2 v/h	0,4%	448 v/h
22 - Rue des Fusillés	364 v/h	17 v/h	4,6%	381 v/h
23 - Rue de la Caone	27 v/h	0 v/h	0,3%	27 v/h
24 - Rue de la Caone	43 v/h	2 v/h	4,7%	45 v/h

Synthèse des évolutions de trafic sur les principales sections impactées (en HPS).

Véhicule en HPS (v/h)	Flux référence	Flux générés (v/h)	Évolution des flux	Flux futurs
1 - D112 Nord	527 v/h	22 v/h	4,1%	548 v/h
2 - D112 Nord	291 v/h	2 v/h	0,6%	293 v/h
3 - D256	124 v/h	5 v/h	4,0%	129 v/h
4 - D256	236 v/h	1 v/h	0,6%	237 v/h
5 - Piste 214	10 v/h	0 v/h	4,9%	10 v/h
6 - Piste 214	1 v/h	0 v/h	0,0%	1 v/h
7 - D112 Centre	344 v/h	3 v/h	0,9%	347 v/h
8 - D112 Centre	477 v/h	27 v/h	5,7%	504 v/h
9 - D112 Centre	345 v/h	3 v/h	0,9%	348 v/h
10 - D112 Centre	478 v/h	27 v/h	5,7%	505 v/h
11 - Auchan	85 v/h	8 v/h	9,5%	93 v/h
12 - Auchan	78 v/h	33 v/h	41,9%	111 v/h
13 - D112 Centre	360 v/h	19 v/h	5,2%	379 v/h
14 - D112 Centre	500 v/h	14 v/h	2,7%	513 v/h
15 - D112 Sud	356 v/h	19 v/h	5,3%	375 v/h
16 - D112 Sud	501 v/h	3 v/h	0,7%	504 v/h
17 - D112 Sud	354 v/h	19 v/h	5,3%	372 v/h
18 - D112 Sud	498 v/h	3 v/h	0,7%	502 v/h
19 - Rue Paul Crosnier	55 v/h	2 v/h	4,5%	57 v/h
20 - Rue Paul Crosnier	116 v/h	1 v/h	0,6%	117 v/h
21 - Rue des Fusillés	376 v/h	15 v/h	4,1%	391 v/h
22 - Rue des Fusillés	454 v/h	3 v/h	0,6%	457 v/h
23 - Rue de la Caone	21 v/h	1 v/h	4,7%	22 v/h
24 - Rue de la Caone	26 v/h	0 v/h	0,5%	26 v/h