



PROJET LOGISTIQUE AUX MUREAUX (78)

ÉTUDE D'IMPACT SUR LE TRAFIC
ET LES DEPLACEMENTS



Rédacteur	N° version	Date version	Vérifié par	Assistant/Technicien	Modifications
A. Vautrin a.vautrin@cdvia.fr +33(0)6.79.92.28.78	1.0	8/10/2024	M. Philippot m.philippot@cdvia.fr		Rédaction du rapport
A. Vautrin a.vautrin@cdvia.fr +33(0)6.79.92.28.78	2.0	14/10/2024	M. Philippot m.philippot@cdvia.fr		Modification plan masse
A. Vautrin a.vautrin@cdvia.fr +33(0)6.79.92.28.78	3.0	10/02/2025	M. Philippot m.philippot@cdvia.fr		Modification plan masse

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. OBJET DU RAPPORT	4	3. IMPACT DU PROJET LOGISTIQUE.....	19
1.1. LEXIQUE	5	3.1. DEFINITION DU PROJET	19
1.2. CALCULS DES RESERVES DE CAPACITE	5	3.2. TRAFIC GENERE PAR LE PROJET	20
2. DIAGNOSTIC DU FONCTIONNEMENT ACTUEL.....	6	3.3. DISTRIBUTION DU TRAFIC GENERE PAR LE PROJET	21
2.1. COMPTAGES REALISES.....	6	3.4. TRAFICS PREVISIONNELS.....	22
2.2. RESULTATS DES COMPTAGES EN LIGNE	8	3.5. FONCTIONNEMENT PREVISIONNEL DES CARREFOURS	25
2.3. RESULTATS DES COMPTAGES DIRECTIONNELS	10	3.5.1. Carrefour 1.....	25
2.4. FONCTIONNEMENT DES CARREFOURS.....	13	3.5.2. Carrefour 2.....	25
2.4.1. Carrefour 1	13	3.5.3. Carrefour 3.....	25
2.4.2. Carrefour 2	13	3.5.4. Carrefour 4.....	26
2.4.3. Carrefour 3	13	3.5.5. Carrefour 5.....	26
2.4.4. Carrefour 4	14	3.5.6. Carrefour 6.....	26
2.4.5. Carrefour 5	14	3.5.7. Carrefour 7.....	26
2.4.6. Carrefour 6	14	3.5.8. Carrefour 8.....	27
2.4.7. Carrefour 7	14	3.6. PRECONISATIONS ET POINTS DE VIGILANCE	27
2.4.8. Carrefour 8	15	3.7. BILAN DES IMPACTS PREVISIONNELS	28
2.5. FONCTIONNEMENT DES AXES DE CIRCULATION.....	15	4. SYNTHESE.....	29
2.6. TRANSPORTS EN COMMUN.....	16		
2.7. MODES ACTIFS	17		
2.8. BILAN DU DIAGNOSTIC	17		

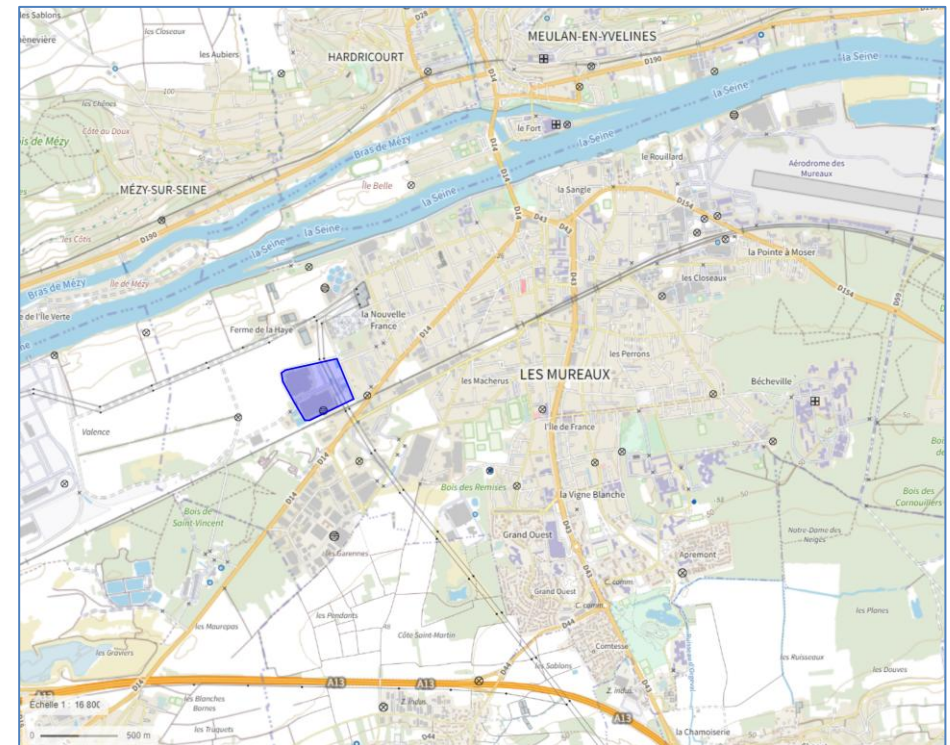
1. OBJET DU RAPPORT

Dans le cadre d'un projet logistique aux Mureaux (78), le groupe GSE fait appel au bureau d'études CDVIA pour la réalisation de l'étude de trafic liée à l'impact de cet aménagement.

Cette étude permettra de déterminer l'augmentation du trafic, d'évaluer l'impact du projet sur le réseau viaire aux alentours et de déterminer les mesures compensatoires à envisager.

La mission sera réalisée en deux phases distinctes :

- Phase 1 : diagnostic des déplacements avec mesures de trafic ;
- Phase 2 : analyses prospectives de l'impact du projet sur la circulation générale.



Localisation du projet

1.1. LEXIQUE

Les abréviations utilisées dans le présent rapport sont définies ci-dessous :

- HPM : Heure de pointe du matin ;
- HPS : Heure de pointe du soir ;
- HP : Heure de pointe ;
- CA : Comptages automatiques ;
- CD : Comptages directionnels ;
- RD : Route départementale ;
- UVP : Unités de véhicules particuliers telles que :

$$"UVP" = \sum ("VL"; "PL" \times 2; "2R" \times 1/3)$$

- VL : Véhicule léger ;
- PL : Poids-lourd ;
- 2R : Deux roues ;
- TV : Tous véhicules ;
- Charge globale : Somme des véhicules entrant dans un carrefour ;
- RC : Réserve de capacité ;
- TAD : Tourne-à-droite ;
- TAG : Tourne-à-gauche ;
- TMJ : Trafic moyen journalier ;
- TMJO : Trafic moyen journalier (jours ouvrés) ;
- Réserve de capacité : la réserve de capacité d'une ligne de feu, d'une branche de giratoire ou d'un mouvement non prioritaire correspond à l'augmentation de trafic que celui-ci ou celle-ci peut absorber avant saturation ;
- CEREMA : Centre d'Etude et d'expertise sur les Risques, l'Environnement, la Mobilité et les Aménagements.

1.2. CALCULS DES RESERVES DE CAPACITE

Nous présenterons, le cas échéant, pour chaque carrefour de l'étude (actuel ou prévisionnel) :

- La typologie du carrefour (en T, en croix, etc) ;
- Les régimes de priorité (Feux, Stop, Cédez-le-passage, etc) ;
- Les réserves de capacité ;
- Les temps d'attente théoriques pour les carrefours plans.

Le tableau ci-dessous récapitule la légende utilisée pour les réserves de capacité des mouvements non prioritaires :

Niveau de fonctionnement	Réserve de capacité du carrefour
Satisfaisant	+ de 30 %
Correct	de 20 à 30 %
Chargé	de 10 à 20 %
Très chargé	de 5 à 10 %
Saturé	de 0 à 5 %
Très saturé	- de 0 %

2. DIAGNOSTIC DU FONCTIONNEMENT ACTUEL

Le diagnostic réalisé comporte :

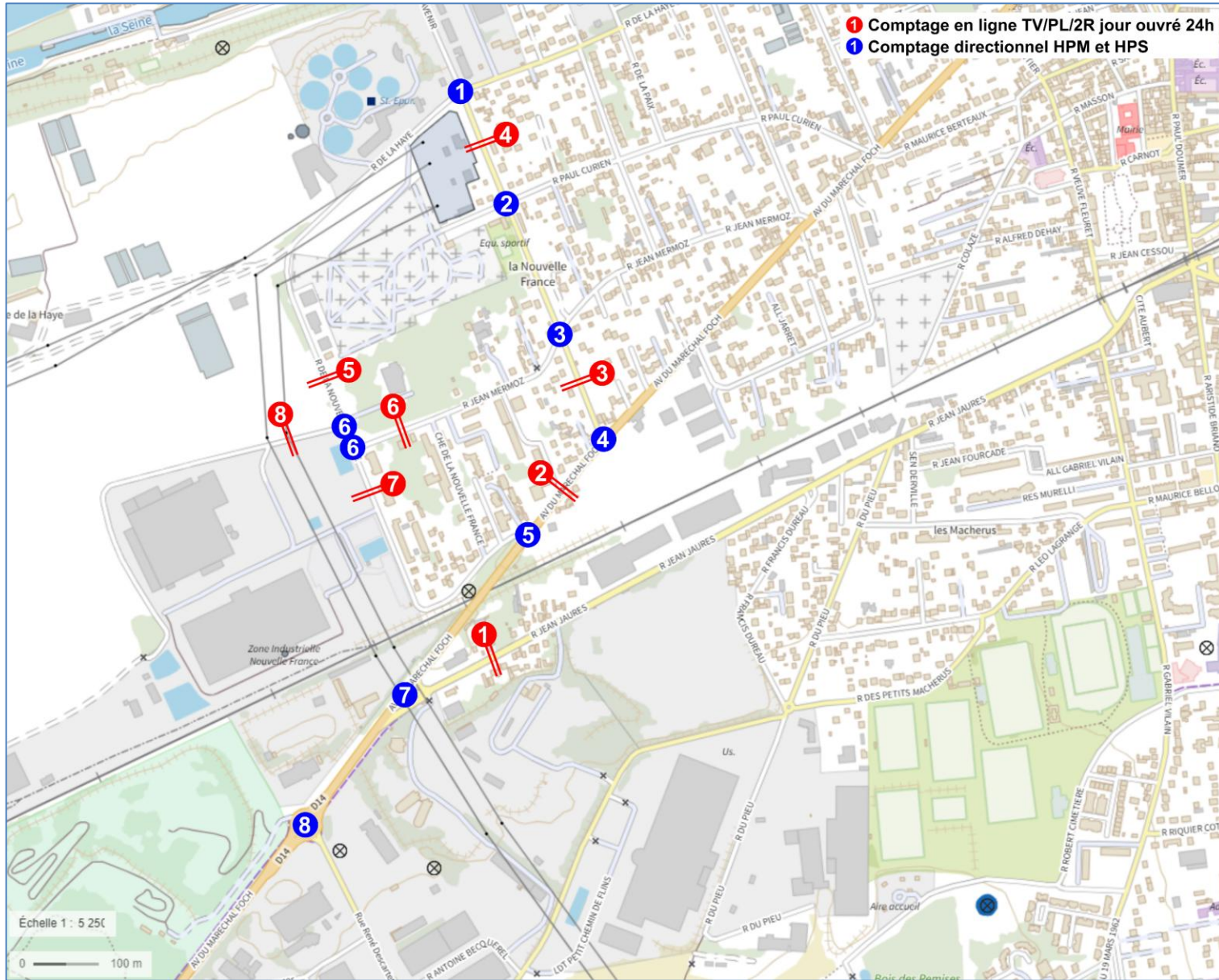
- Un diagnostic circulaire avec notamment la réalisation d'une campagne de comptages ;
- Un diagnostic du fonctionnement des carrefours présents dans la zone d'étude.

2.1. COMPTAGES REALISES

Deux types de comptages ont été réalisés dans le cadre du diagnostic :

- Des comptages directionnels sur neuf carrefours sur une période de 2x2 heures, aux périodes de pointe. Ils ont permis de connaître les volumes de trafic par type de véhicules et les trajets origine-destination aux droits des carrefours étudiés ;
- Des comptages en ligne durant 24h sur chacune des branches des principaux carrefours et axes. Ces comptages ont permis d'évaluer la structure du trafic sur une journée type et de définir des Trafics Moyens Jours Ouvrés (TMJO) sur ces voiries.

Les comptages ont été réalisés le jeudi 26 septembre 2024.

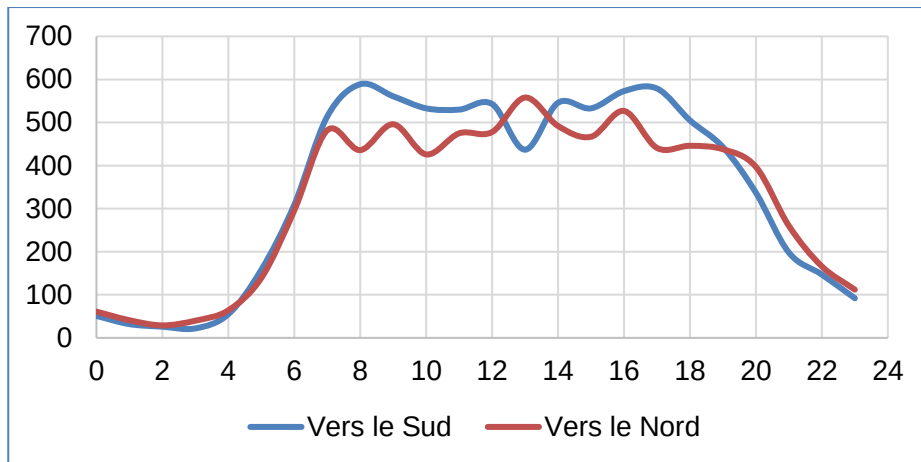


Localisation des postes de comptages

2.2. RESULTATS DES COMPTAGES EN LIGNE

Les comptages en ligne ont été réalisés sur la journée du jeudi 26 septembre 2024. La carte ci-après présente les trafics journaliers observés.

On observe que le trafic le plus important est présent sur la RD14 (poste 2) avec plus de 16 000 véhicules par jour tous sens confondus dont environ de 1 600 PL. Sur cette section, les flux sont quasiment symétriques mais une proportion plus importante d'usagers se dirige vers le Sud. Plus au Sud sur la RD14, on peut constater une pendularité des flux (cf. comptages directionnels).



TMJO (TV) sur la RD14

Sur la rue Jean Jaurès, au poste 1, le trafic est de plus de 5 000 véhicules par jour tous sens confondus et le taux de PL est plus faible avec moins de 150 PL. Une légère pendularité est constatable : vers l'Est le matin et vers l'Ouest le soir. Les flux sont symétriques.

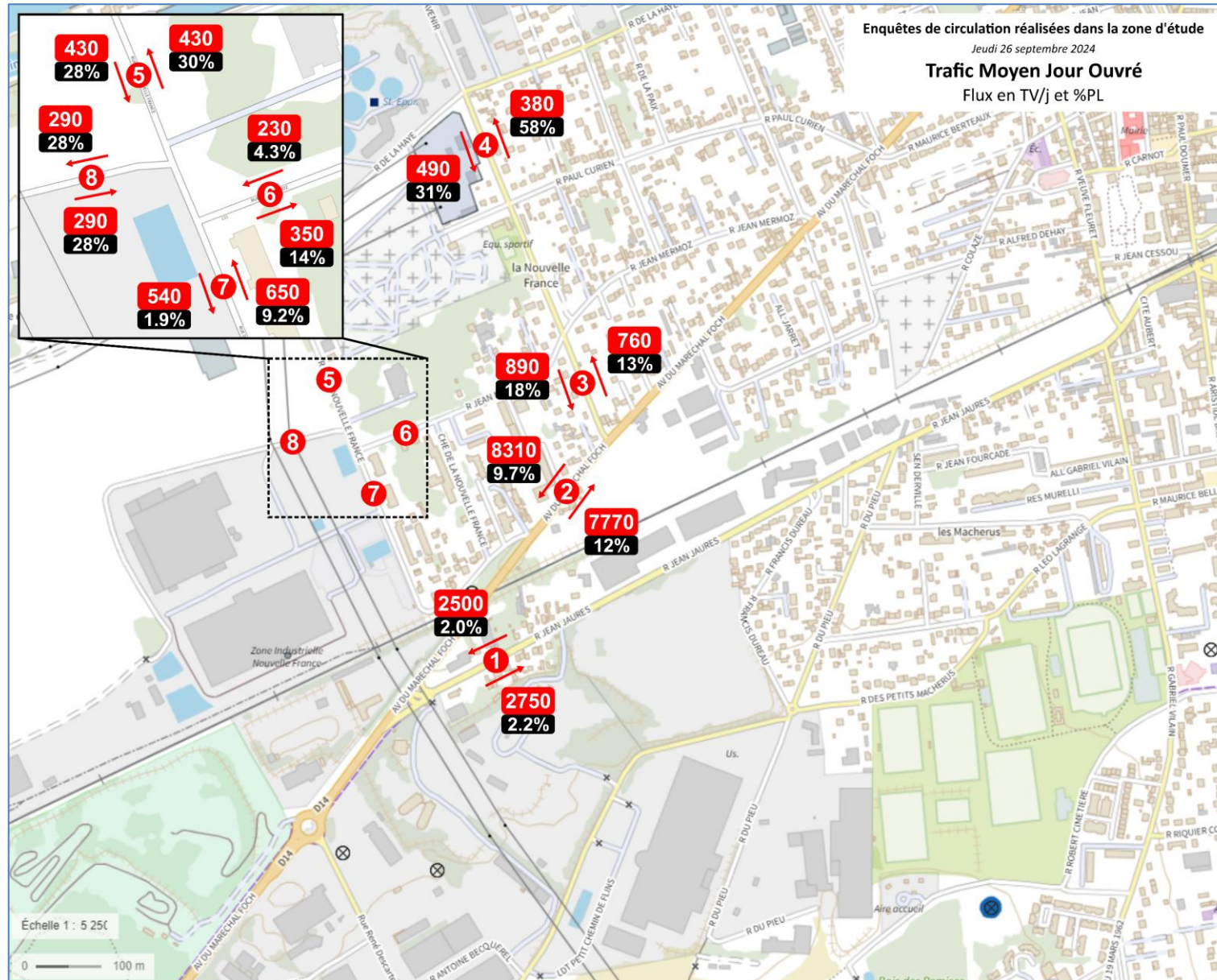
Dans la zone pavillonnaire, les flux sont inférieurs à 1 000 véhicules par sens sur la section Sud (poste 3) de la rue Pablo Picasso. Le taux de PL est important avec plus de 250 PL.

Sur la section Nord, au poste 4, le nombre de véhicule est divisé par deux (entre 500 et 400 véhicules par sens) mais le nombre de PL reste constant avec toujours plus de 290 PL. Cette différence avec le poste précédent est liée aux bus.

Globalement, sur cette rue, les véhicules légers sont dispersés entre ces points de comptages sur les axes desservant les habitations tandis que les PL continuent leur route.

Aux postes 5, 6, 7 et 8, les comptages sont faibles avec moins de 500 véhicules par jour et par sens hormis sur la rue de la Nouvelle France Sud où on retrouve entre 550 et 650 véhicules par jour et par sens. Les taux de PL sont importants sur certains postes (8 et 5). Les taux de PL sur la rue de la Nouvelle France Sud et la rue Jean Mermoz sont liés à la circulation des bus.

A noter : le trafic PL est interdit sur les voies de la zone pavillonnaire au Nord de la RD14. Seules les RD14, rue Pablo Picasso et Nouvelle France Nord sont praticables par ces derniers.



Résultats des postes de comptage en ligne

2.3. RESULTATS DES COMPTAGES DIRECTIONNELS

Les comptages directionnels ont été réalisés sur les périodes de pointe du jeudi 26 septembre 2024. Les heures de pointe relevées sont les suivantes :

- Heure de pointe du matin : 07h30 – 08h30 ;
- Heure de pointe du soir : 17h00 – 18h00.

Sur la RD14 (postes 4, 5, 7 et 8) :

A l'HPM, du Sud au Nord, le trafic est de 900 UVP/h puis se maintient en-deçà de 600 UVP/h à partir du carrefour avec la rue J. Jaurès. Dans l'autre sens de circulation, le flux sur la RD14 est de 600 UVP/h en moyenne puis monte à 700 UVP/h après la rue J. Jaurès.

A l'HPS, du Sud au Nord, on constate également le même type de décharge de trafic avec au départ 600 UVP/h puis 400 UVP/h. Dans l'autre sens, le trafic passe de 550 UVP/h à plus de 1 100 UVP/h.

La section Sud de la RD14 est caractérisée par une pendularité des flux que l'on ne retrouve pas sur la section Nord.

Les mouvements tournants aux différents carrefours sont faibles et inférieurs à 100 UVP/h

Dans la zone pavillonnaire (rue Pablo Picasso, postes 1, 2 et 3) :

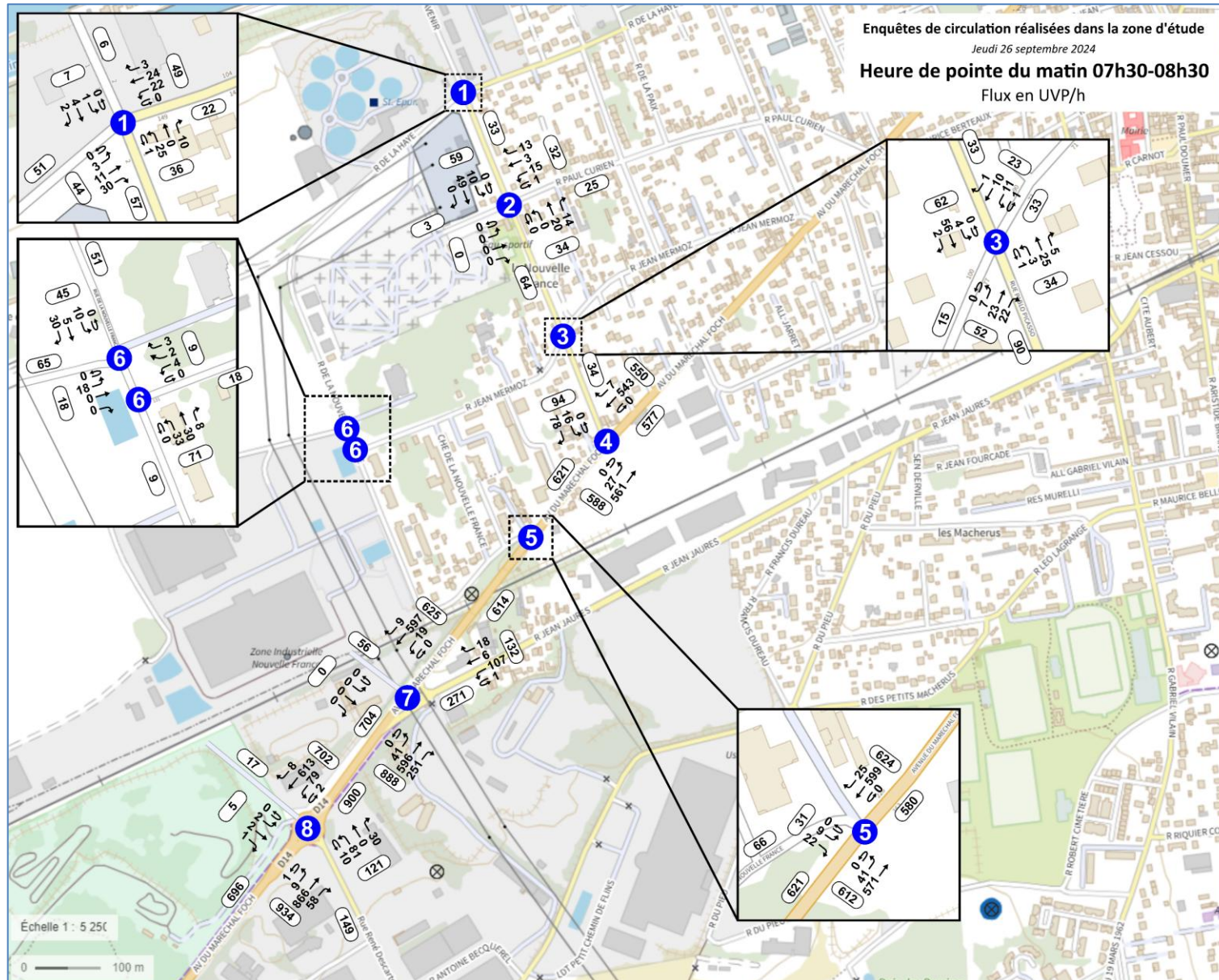
Le matin, on constate un flux plus important en direction de la RD14 tandis que, le soir, les flux sont globalement équivalents.

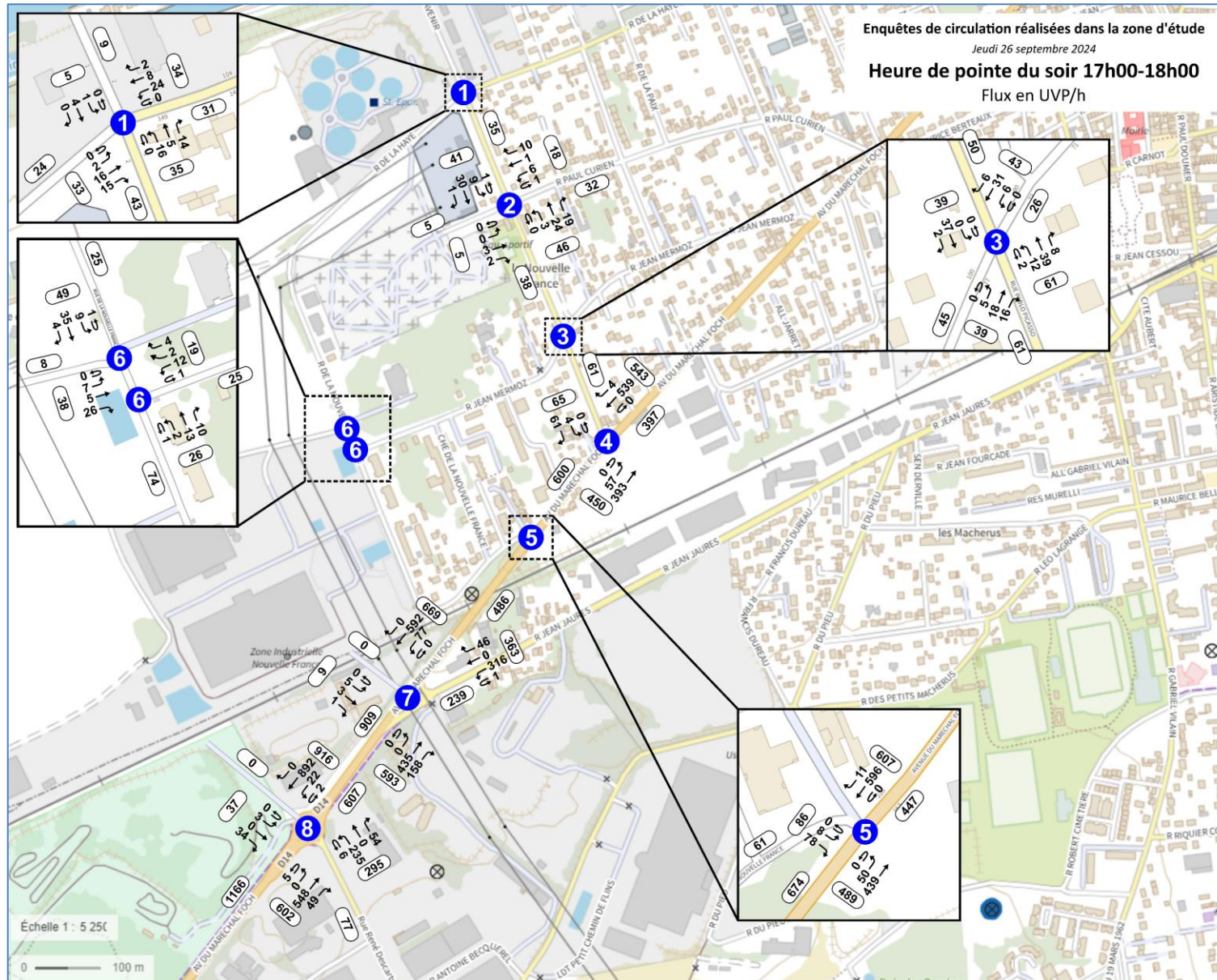
Matin et soir, les trafics sur les différentes sections sont inférieurs à 100 UVP/h et les mouvements tournants sont faibles.

Rue de la Nouvelle France (poste 6) :

Le matin, on constate un flux plus important en direction du Nord et des zones d'emplois tandis que, le soir, les flux se dirigent vers le Sud.

Matin et soir, les trafics sur les différentes sections sont inférieurs à 100 UVP/h et les mouvements tournants sont faibles.





2.4. FONCTIONNEMENT DES CARREFOURS

A partir des comptages directionnels, des analyses sur le fonctionnement des carrefours ont pu être réalisées :

- Les tests d'intersections gérées par Priorité à droite, Stop, ou Cédez-le-passage, sont réalisés suivant la méthode allemande inspirée des travaux de Harders et de Siegloch ;
- Les tests de giratoires sont réalisés à l'aide du logiciel Girabase, développé par le Certu (Maîtrise d'Ouvrage) et le CETE Ouest (Maîtrise d'Œuvre) ;
- Les tests de carrefours à feux sont réalisés à l'aide du logiciel CDVIA "Plan de feux", basé sur deux documents de référence "Carrefours à feux" du CERTU et l'instruction interministérielle sur la signalisation routière "6ème partie – Feux de circulation permanents".

A la vue des charges de trafic sur les carrefours, les régimes de priorité et des inspections visuelles, le fonctionnement théorique des carrefours doit être satisfaisant au sein de la zone pavillonnaire. Sur la RD14, des gênes peuvent être occasionnées à la vue de la densité du trafic.

2.4.1. Carrefour 1

Il s'agit d'un carrefour à priorité à droite. Les trafics aux heures de pointe sont inférieurs à 150 UVP/h et les conditions de visibilité sont bonnes. Globalement, le fonctionnement de ce carrefour est satisfaisant.

Carrefour 01 : rue Pablo Picasso x rue de la Haye			Situation Actuelle % Réserves	
			HPM	HPS
Carrefour plan Priorité à droite	Rue de la Haye Est	1 file	> 90%	> 90%
	Rue Pablo Picasso Sud	1 file	> 90%	> 90%
	Rue de la Haye Ouest	1 file	> 90%	> 90%
	Rue Pablo Picasso Nord	1 file	> 90%	> 90%
	Charge globale (UVP/h)		136	107
	Réserve de capacité globale		> 90%	> 90%

Bilan des réserves de capacité du carrefour 1

2.4.2. Carrefour 2

Il s'agit d'un carrefour à cédez-le-passage sur la voie principale dans le but de faire ralentir les usagers. Les trafics aux heures de pointe sont inférieurs à 150 UVP/h et les conditions de visibilité sont bonnes. Globalement, le fonctionnement de ce carrefour est satisfaisant.

Carrefour 02 : rue Pablo Picasso x rue Paul Curien			Situation Actuelle % Réserves	
			HPM	HPS
Carrefour plan Cédez le passage	Rue Paul Curien Est	1 file	98%	99%
	Rue Pablo Picasso Sud	1 file	97%	96%
	Rue Paul Curien Ouest	1 file	100%	100%
	Rue Pablo Picasso Nord	1 file	94%	96%
	Charge globale (UVP/h)		125	110
	Réserve de capacité globale		98%	98%

Bilan des réserves de capacité du carrefour 2

2.4.3. Carrefour 3

Il s'agit d'un carrefour à cédez-le-passage sur la voie principale dans le but de faire ralentir les usagers. Les trafics aux heures de pointe sont inférieurs à 150 UVP/h et les conditions de visibilité sont bonnes. Globalement, le fonctionnement de ce carrefour est satisfaisant.

Carrefour 03 : rue Pablo Picasso x rue Jean Mermoz			Situation Actuelle % Réserves	
			HPM	HPS
Carrefour plan Cédez le passage	Rue Jean Mermoz Est	1 file	99%	97%
	Rue Pablo Picasso Sud	1 file	96%	94%
	Rue Jean Mermoz Ouest	1 file	97%	98%
	Rue Pablo Picasso Nord	1 file	93%	96%
	Charge globale (UVP/h)		171	182
	Réserve de capacité globale		97%	97%

Bilan des réserves de capacité du carrefour 3

2.4.4. Carrefour 4

Il s'agit d'un carrefour à feux entre la rue Pablo Picasso et la RD14. Les trafics aux heures de pointe sont modérés avec entre 1 000 et 1 200 UVP/h. Globalement, le fonctionnement de ce carrefour est satisfaisant.

Carrefour 04 : RD14 x rue Pablo Picasso			Situation Actuelle % Réserves	
			HPM	HPS
Carrefour à feux	RD14 Est	1 file	27%	28%
	RD14 Ouest	1 file	50%	60%
	Rue Pablo Picasso	1 file	69%	79%
	Charge globale (UVP/h)		1232	1058
	Réserve de capacité globale		54%	65%

Bilan des réserves de capacité du carrefour 4

2.4.5. Carrefour 5

Il s'agit d'un carrefour à Stop. Les trafics aux heures de pointe sont de 1 200 UVP/h en moyenne et les conditions de visibilité sont bonnes. Globalement, le fonctionnement de ce carrefour est satisfaisant. On note toutefois que les TAG de la rue de la Nouvelle France vers la RD14 sont compliqués et l'attente peut être longue (> 30 secondes).

Carrefour 05 : RD14 x rue de la Nouvelle France			Situation Actuelle % Réserves	
			HPM	HPS
Carrefour plan Stop	RD14 Est	1 file	63%	64%
	RD14 Ouest	1 file	65%	71%
	Rue de la Nouvelle France	1 file	88%	79%
	Charge globale (UVP/h)		1267	1182
	Réserve de capacité globale		65%	69%

Bilan des réserves de capacité du carrefour 5

2.4.6. Carrefour 6

Il s'agit de deux carrefours T en quinconce à priorité à droite. Les trafics aux heures de pointe sont inférieurs à 150 UVP/h et les conditions de visibilité sont bonnes. Globalement, le fonctionnement de ce carrefour est satisfaisant.

Carrefour 06 : Rue de la Nouvelle France x Chemin de la Haye			Situation Actuelle	
			% Réserves	
			HPM	HPS
Carrefour plan Priorité à droite	Rue de la Nouvelle France Nord	1 file	> 90%	> 90%
	Accès Crématorium	1 file	> 90%	> 90%
	Rue de la Nouvelle France Sud	1 file	> 90%	> 90%
	Chemin de la Haye	1 file	> 90%	> 90%
	Charge globale (UVP/h)		143	132
Réserve de capacité globale			> 90%	> 90%

Bilan des réserves de capacité du carrefour 6

2.4.7. Carrefour 7

Il s'agit d'un carrefour à feux entre la rue Jean Jaurès et la RD14. Les trafics aux heures de pointe sont importants avec plus de 1 600 UVP/h. Globalement, le fonctionnement de ce carrefour est satisfaisant malgré quelques réserves de capacité faibles sur la RD14.

Carrefour 07 : RD14 x rue Jean Jaurès			Situation Actuelle % Réserves	
			HPM	HPS
Carrefour à feux	RD14 Est	1 file	30%	20%
	RD14 Ouest TAG + TD	1 file	27%	54%
	Rue Jean Jaurès TAD	1 file	97%	92%
	RD14 Ouest TAD	1 file	67%	79%
	Rue Jean Jaurès TAG + TD	1 file	77%	36%
	Usines	1 file	100%	97%
	Charge globale (UVP/h)		1645	1634
Réserve de capacité globale		57%	51%	

Bilan des réserves de capacité du carrefour 7

2.4.8. Carrefour 8

Il s'agit d'un carrefour giratoire à 4 branches. Les trafics aux heures de pointe sont importants avec 1 800 UVP/h en moyenne. Globalement, le fonctionnement de ce carrefour est satisfaisant puisque les mouvements tournants sont modérés.

Carrefour 08 : RD14 x rue Descartes			Situation Actuelle % Réserves	
Carrefour giratoire	RD14 Est	1 file	HPM	HPS
	Branche Nord	1 file	59%	39%
	RD14 Ouest	1 file	100%	95%
	Rue Descartes	1 file	46%	68%
			85%	72%
Charge globale (UVP/h)		1762	1850	
Réserve de capacité globale		67%	64%	

Bilan des réserves de capacité du carrefour 8

2.5. FONCTIONNEMENT DES AXES DE CIRCULATION

En termes de fonctionnement des axes de circulation, la RD14 est plutôt fluide malgré quelques ralentissements sur certains carrefours aux heures de pointe du matin et du soir. La densité du trafic est conséquente ce qui peut avoir pour effet une sensation de gêne. Le stationnement le long de cette dernière n'est pas permis.

La rue Pablo Picasso est peu circulée et les conditions de circulation sont bonnes. Sur la section Sud (entre les carrefours 3 et 4), le stationnement est permis sur la rive Ouest.

Sur la section entre les carrefours 2 et 3, le stationnement est permis sur la chaussée côté Ouest formant ainsi des ilots de stationnements (écluses). Par

conséquent, en cas de fort trafic ou du passage d'un poids-lourd, la circulation peut être ralentie puisqu'une seule voie de circulation est disponible.

Il en est de même pour la section entre les carrefours 1 et 2 avec du stationnement sur la rive Est qui réduit la chaussée à une voie de circulation.



Ilots de stationnement rue P. Picasso

La rue de la Nouvelle France est plus largement dimensionnée pour accueillir un trafic poids-lourd. Il n'y a pas d'aménagements modérateurs de vitesse hormis devant l'accès à la zone de projet.



Ecluse sur la rue de la Nouvelle France

2.6. TRANSPORTS EN COMMUN

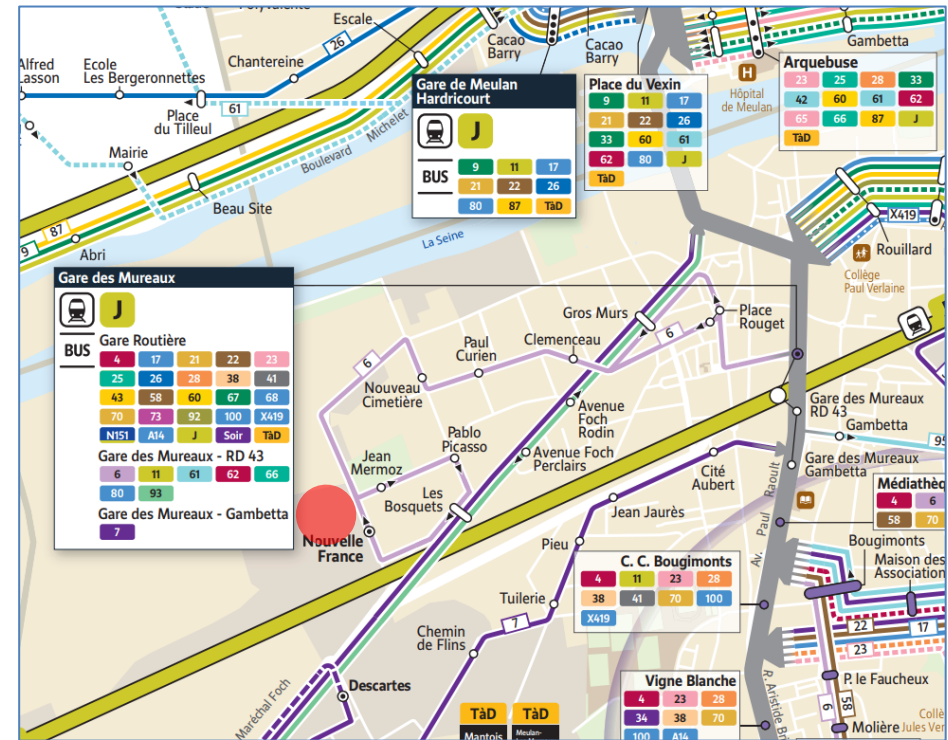
Globalement, le secteur d'étude est bien desservi par les transports en commun. En effet, la gare Transilien des Mureaux se trouve à 30 minutes de marche du site du projet. Egalement, des lignes de bus permettent de desservir la future zone du projet :

- La ligne 6, circulant dans le quartier pavillonnaire, permet de faire la liaison entre la gare et le site du projet avec une fréquence de 15 minutes en heures de pointe et 30 minutes en heures creuses ;
- Sur la RD14, les lignes 7/34 et 93 desservent un arrêt proche du site du projet. La ligne 93 sert à desservir le site de Peugeot avec des horaires adaptés pour les shifts en 3x8.

L'arrêt situé immédiatement devant la future zone du projet est aux normes PMR et dispose d'un trottoir permettant de le rejoindre. Cependant, aucune traversée piétonne n'est présente.



Arrêt Nouvelle France

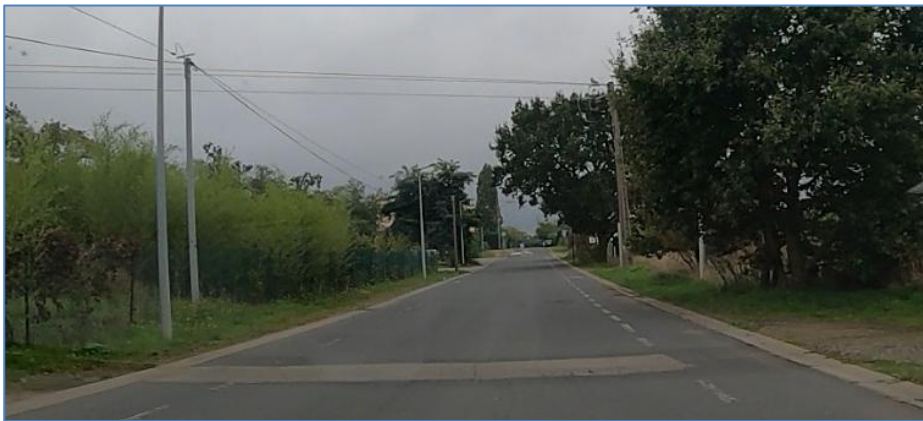


Transports en commun à proximité

2.7. MODES ACTIFS

La zone de projet est dépourvue d'aménagement cyclable hormis sur la rue de la Nouvelle France avec des bandes cyclables de part et d'autre de la chaussée.

La rue P. Picasso a également fait l'objet de peinturage indiquant une piste cyclable sur la partie Sud, le reste de la rue étant matérialisé par des pictogrammes au sol.



Bandes cyclables sur la rue de la Nouvelle France

Les aménagements pour les piétons sont satisfaisants, y compris en provenance de la gare des Mureaux.

Seule une rive de la rue de la Nouvelle France est aménagée de la rue Jean Mermoz à la RD14, l'autre rive étant occupée par du stationnement.

2.8. BILAN DU DIAGNOSTIC

Le projet s'inscrit aux Mureaux, dans les Yvelines, dans une zone à forte densité où le plan de circulation interdit sur la plupart des axes l'accès aux poids-lourds (quartier pavillonnaire).

Des comptages en ligne et directionnels ont été réalisés le jeudi 26 septembre 2024 sur les principaux axes et carrefours du secteur d'étude.

Le trafic le plus important est présent sur la RD14 avec plus de 16 000 véhicules par jour tous sens confondus dont environ de 1 600 PL. Sur la rue Jean Jaurès le trafic est de plus de 5 000 véhicules par jour tous sens confondus et le taux de PL est plus faible avec moins de 150 PL.

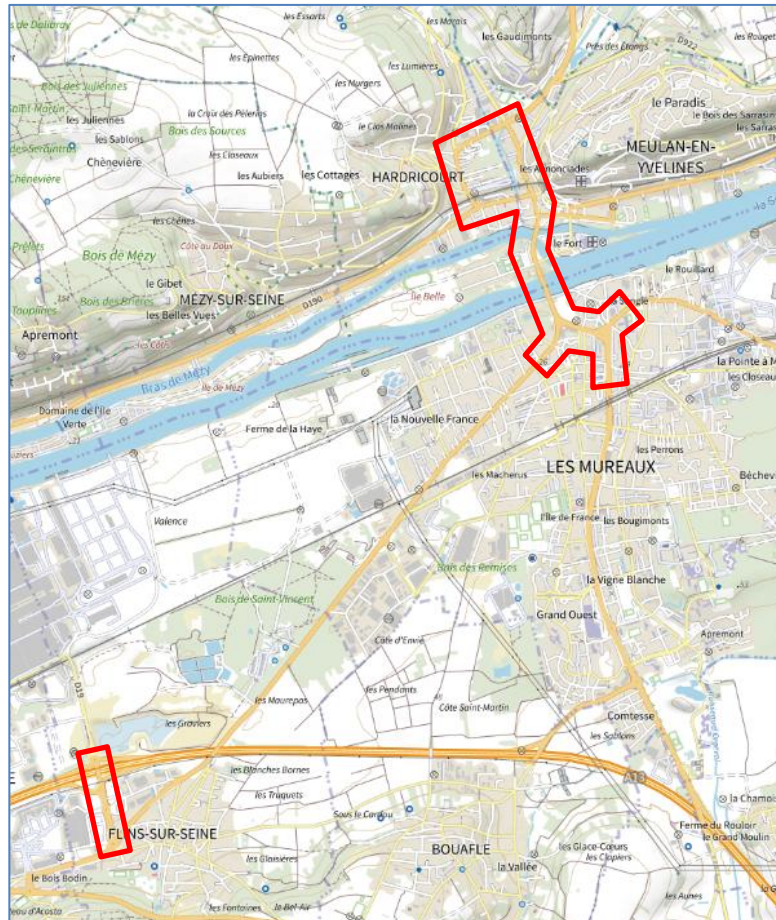
Sur la rue Pablo Picasso, les véhicules légers sont dispersés entre sur les axes desservant les habitations tandis que les PL continuent leur route sur l'intégralité de l'axe. Les trafics sont inférieurs à 1 000 véhicules par jour mais le taux de PL est important (< 300 PL/j).

Les comptages directionnels ont permis de vérifier le fonctionnement des infrastructures routières aux heures de pointe du matin et du soir. Globalement, il n'y a pas de problème de circulation et de remontées de file conséquentes sur la RD14 et dans la zone pavillonnaire. En effet, toutes les réserves de capacité sont satisfaisantes.

La zone du projet se trouve à 30 minutes de la gare des Mureaux où circulent le transilien J. Des bandes cyclables sont également présentes au droit de la parcelle mais il n'y a pas d'aménagement sur la RD14.

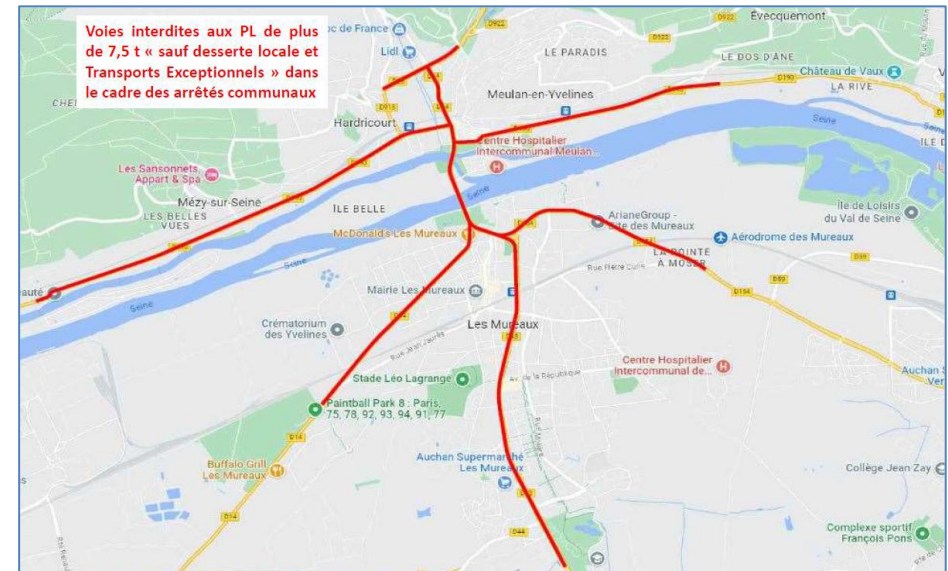
Enfin, on note que le trafic PL de plus de 3.5 tonnes est interdit sur les voies de la zone pavillonnaire au Nord de la RD14. Seules les RD14, rues Pablo Picasso et de la Nouvelle France Nord sont praticables par ces derniers et permettent de desservir les zones où l'activité PL est importante.

D'un point de vue de la circulation, les conclusions du diagnostic montrent que la RD14 et les carrefours étudiés ne présentent pas de dysfonctionnement particulier. Toutefois, ces bonnes conditions de circulation sont liées à deux points durs de la circulation présents au Nord et au Sud : la traversée du pont de Meulan-les-Mureaux et le diffuseur de Flins-sur-Seine.



Points durs de circulation sur le secteur d'étude

Egalement, afin de pallier les problématiques de circulation sur le pont et dans le centre de Meulan-les-Mureaux, des arrêtés communaux ont été pris afin d'interdire le trafic de transit des véhicules de plus de 7,5 tonnes.



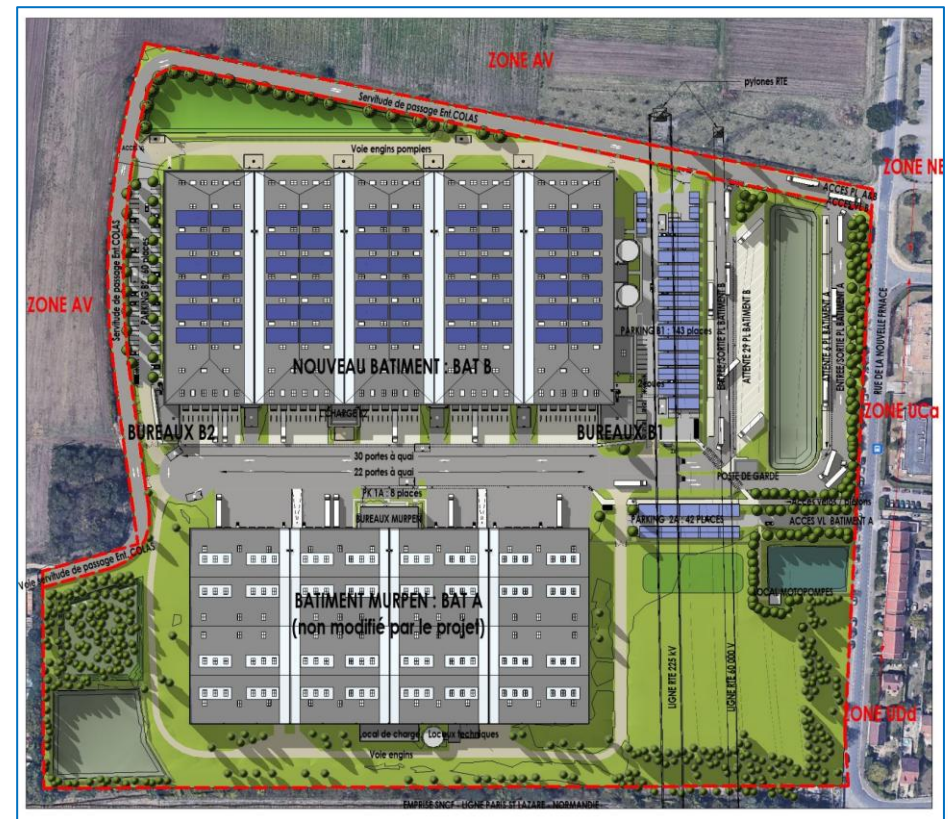
Axes interdits au transit des véhicules de +7,5 tonnes (source EPI 78/92)

3. IMPACT DU PROJET LOGISTIQUE

3.1. DEFINITION DU PROJET

Le projet logistique concerne la création d'un bâtiment de 30 000 m². En termes de fonctionnement, le projet possède les caractéristiques suivantes (données d'entrée) :

- Nombre de places de stationnement : 320 places ;
- Trafic journalier généré (hors personnel) : 162 PL/j répartis sur 24h ;
- Fonctionnement sur des horaires normaux (7h-19h).



Plan masse du projet

3.2. TRAFIC GENERE PAR LE PROJET

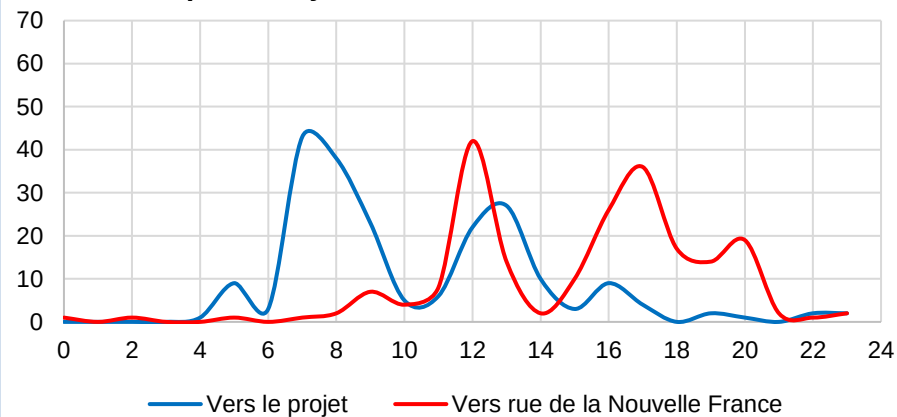
Le trafic généré par le projet suivra une répartition similaire à celle de l'activité actuelle sur le site car le projet tel que présenté correspondra au même type d'activité déjà en place.

Aujourd'hui, la future zone du projet génère 290 véhicules par sens dont 28% de PL soit 80 PL selon la répartition suivante. On constate un pic sur l'heure de midi correspondant à la pause méridionale. Nous considérons que, sur les 40 VL du midi, 50% correspondent à un doublon.

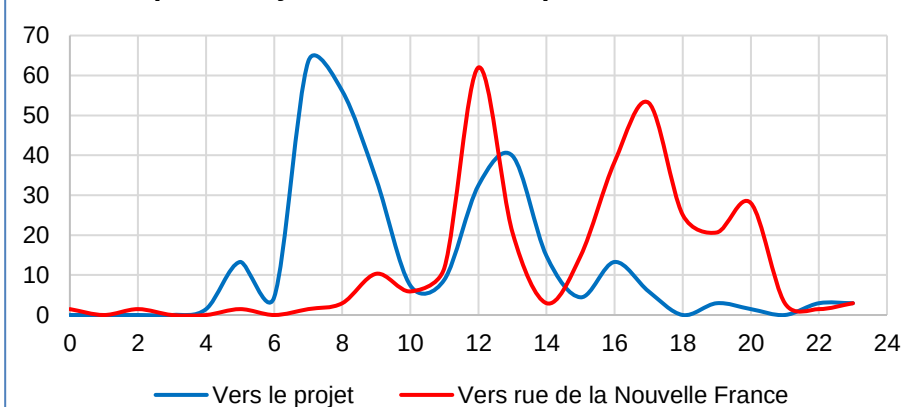
Concernant le trafic PL, nous savons que le projet générera 162 PL/j sur une journée. Au regard des trafics PL sur l'accès (80 PL), nous rajouterons +80 PL sur la répartition.

La génération des salariés s'est basée sur le nombre de places de stationnement disponible in-situ (320 places). Afin de considérer une hypothèse maximaliste, nous considérerons que 90% des places sont occupées en journée soit 290 places. Ainsi, au regard des trafics VL sur l'accès (210 VL) et de la pause midi (-20 VL), nous rajouterons +100 VL.

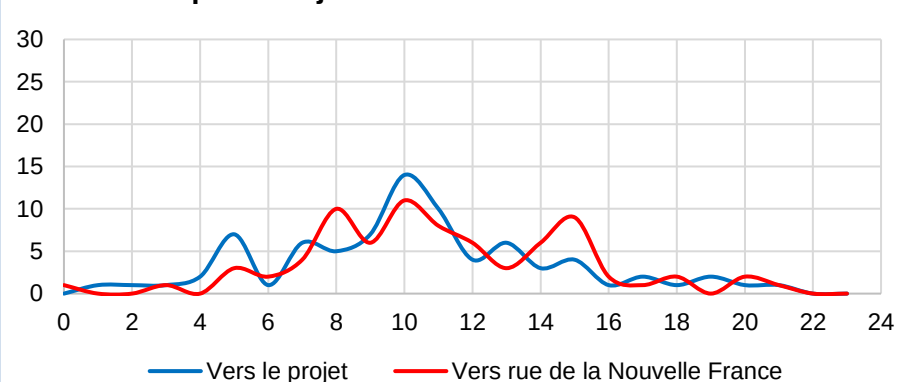
Répartition journalière du flux actuel des VL



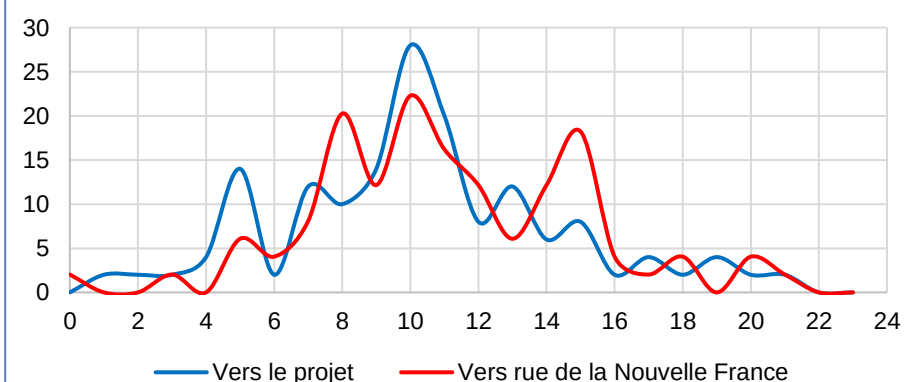
Répartition journalière du flux prévisionnel des VL



Répartition journalière du flux actuel des PL



Répartition journalière du flux prévisionnel des PL



Par conséquent, sur les deux heures de pointe du matin et du soir, les trafics générés sont les suivants. Au global, le trafic d'accès à la zone du projet augmente de 64% sur les heures de pointe soit +83 UVP/h.

		HPM		HPS		JOUR
		Emis	Reçu	Emis	Reçu	
ACTUEL	FLUX VL GEN	2	49	36	4	420
	FLUX PL GEN	8	8	1	2	158
	FLUX UVP TOTAL GEN	18	65	38	8	736
PREV	FLUX VL GEN	3	72	53	6	620
	FLUX PL GEN	17	16	2	4	318
	FLUX UVP TOTAL GEN	37	104	57	14	1256
EVOL.	FLUX VL GEN	50%	47%	47%	50%	48%
	FLUX PL GEN	113%	100%	100%	100%	101%
	FLUX UVP TOTAL GEN	106%	60%	50%	75%	71%

Flux prévisionnels générés par le projet

L'impact du projet sur les trafics moyens journaliers est estimé à 940 véhicules par jour tous sens confondus dont 34% de PL soit 470 véhicules par sens dont 160 PL. L'augmentation du trafic sur l'accès du projet est de +62% (+71% en UVP).

3.3. DISTRIBUTION DU TRAFIC GENERE PAR LE PROJET

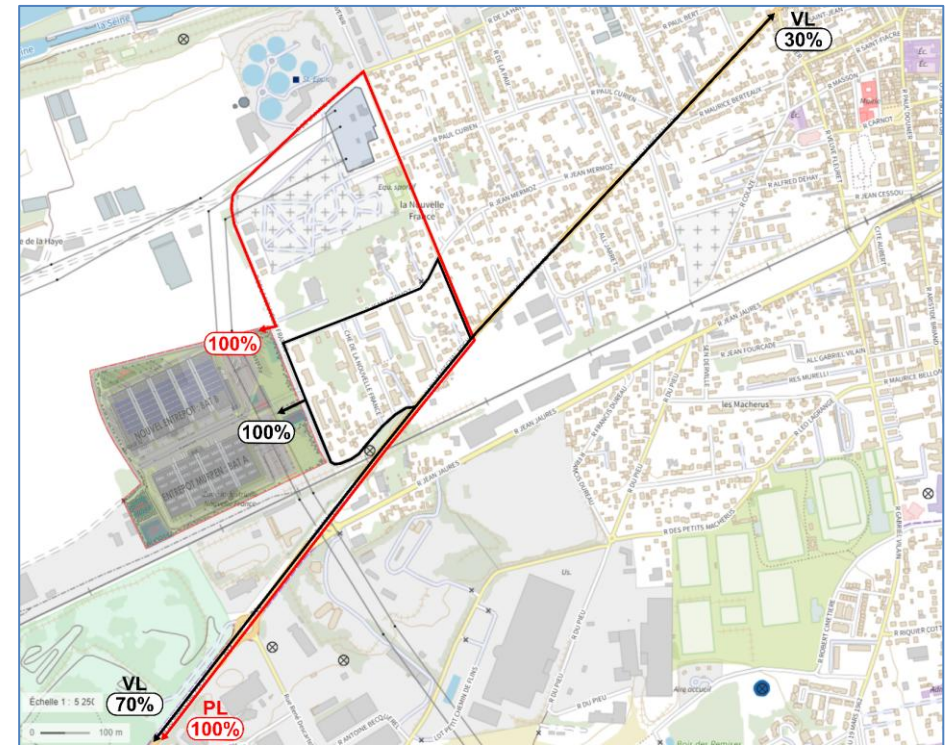
La distribution des déplacements sur le réseau de voiries a fait l'objet d'une analyse croisée entre les données de comptages relevées (niveau microscopique) et les données INSEE 2019, mobilité professionnelle.

Cette analyse a fourni les résultats présentés ci-contre :

- VL : 30% en provenance et en direction du Nord et 70% en provenance et en direction du Sud et l'autoroute ;
- PL : 100% en provenance et en direction du Sud et de l'autoroute.

Les flux VL peuvent utiliser la rue Jean Mermoz pour rejoindre la RD14 et éviter le TAG, qui se révèle être parfois relativement long, de la rue de la Nouvelle France vers Meulan-les-Mureaux.

Ainsi, les 30% en provenance de la RD14 Nord repartiront par la rue Jean Mermoz. Les 70% emprunteront la rue de la Nouvelle France.



Affectation des flux sur le réseau aux heures de pointe

3.4. TRAFICS PREVISIONNELS

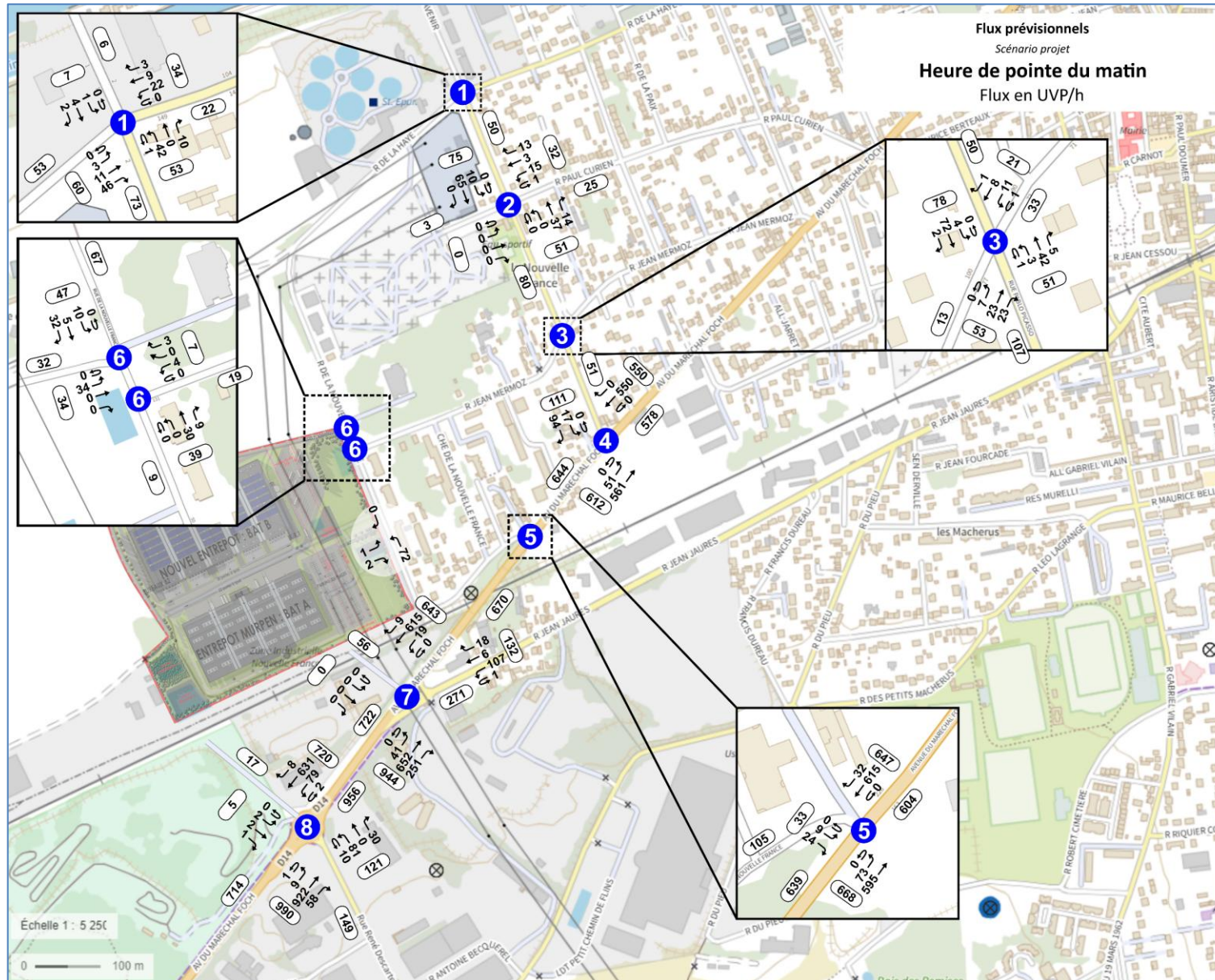
Les flux prévisionnels avec prise en compte du nouveau projet sont calculés à partir des flux actuels (comptages) auxquels sont ajoutés les flux supplémentaires générés par le projet et affectés sur le réseau viaire selon les hypothèses de répartition géographique décrites ci-avant.

Les résultats sont présentés ci-dessous en UVP/h pour les heures de pointe du matin et du soir.

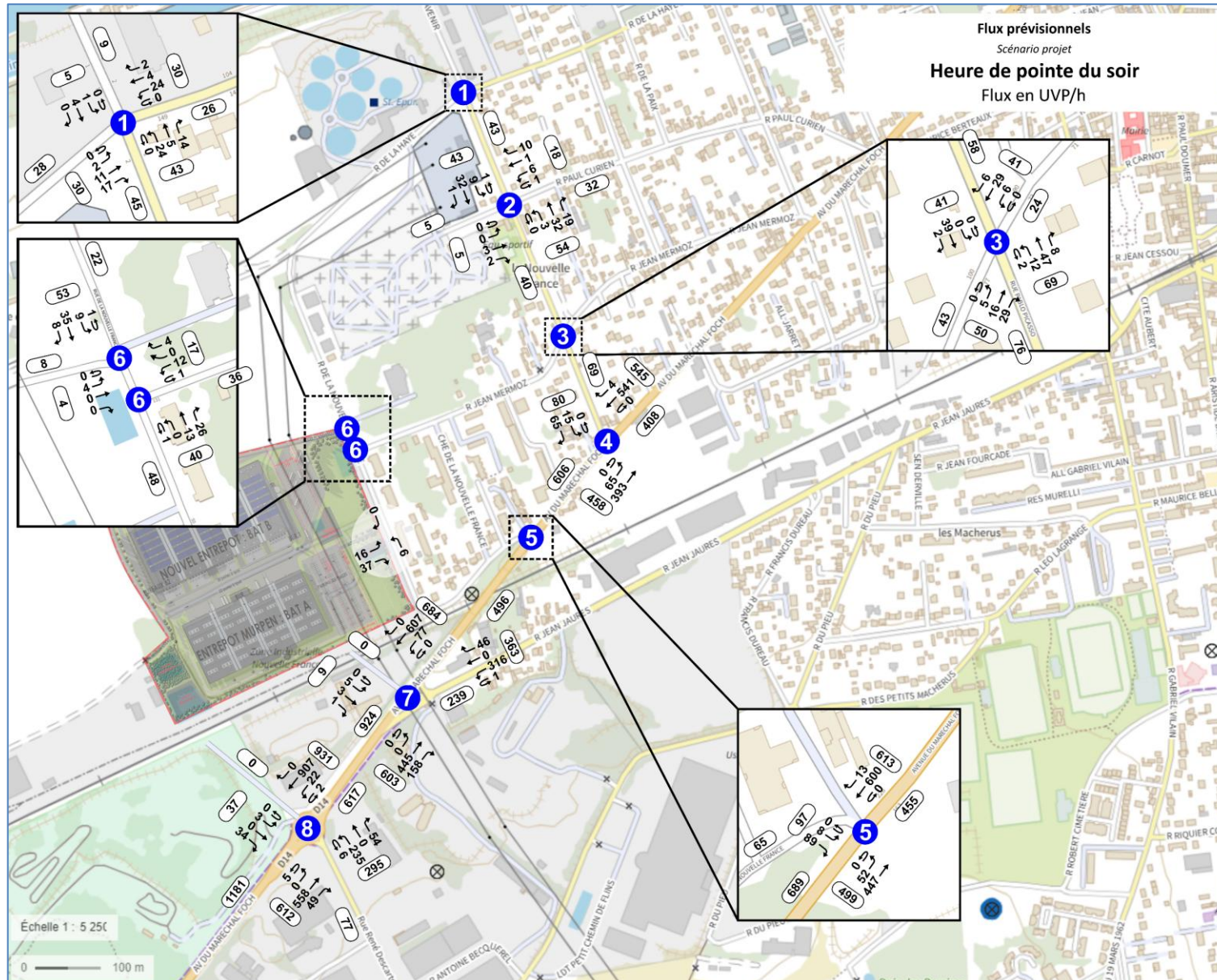
La RD14, entre les carrefours 7 et 8, subit une évolution de trafic modérée au regard des trafics existants avec respectivement +4.6% et +1.6% le matin et le soir.

En revanche, la rue Pablo Picasso, entre les carrefours 3 et 4, voit son trafic augmenter de 27% à l'HPM et de +16% à l'HPS. Néanmoins, les trafics sont modérés avec moins de 200 UVP/h/sens.

La zone du projet va générer 141 UVP/h en entrée/sortie le matin et 71 UVP/h le soir répartis sur deux accès : un accès au Nord pour les PL et un accès au Sud pour les VL.



Flux prévisionnels scénario projet à l'HPM



Flux prévisionnels scénario projet à l'HPS

3.5. FONCTIONNEMENT PREVISIONNEL DES CARREFOURS

Ci-après sont présentés les fonctionnements prévisionnels des carrefours en intégrant les trafics futurs liés au projet.

Globalement, le fonctionnement prévisionnels des infrastructures reste convenable aux heures de pointe du matin et du soir. Les carrefours sur la RD14 perdent légèrement en réserve de capacité du fait de l'augmentation des trafics en lien avec le projet.

Au sein de la zone pavillonnaire, les trafics prévisionnels restent faibles aux heures de pointe permettant de garantir un bon fonctionnement des axes routiers.

3.5.1. Carrefour 1

Les trafics prévisionnels aux heures de pointe augmentent peu et les conditions de visibilité restent bonnes. Globalement, le fonctionnement prévisionnel de ce carrefour est satisfaisant.

Carrefour 01 : rue Pablo Picasso x rue de la Haye			Situation Actuelle % Réserves		Situation Prévisionnelle % Réserves	
Carrefour plan Priorité à droite			HPM	HPS	HPM	HPS
	Rue de la Haye Est	1 file	> 90%	> 90%	> 90%	> 90%
	Rue Pablo Picasso Sud	1 file	> 90%	> 90%	> 90%	> 90%
	Rue de la Haye Ouest	1 file	> 90%	> 90%	> 90%	> 90%
	Rue Pablo Picasso Nord	1 file	> 90%	> 90%	> 90%	> 90%
	Charge globale (UVP/h)		136	107	154	108
Réserve de capacité globale		> 90%	> 90%	> 90%	> 90%	

Bilan des réserves de capacité du carrefour 1

3.5.2. Carrefour 2

Les trafics prévisionnels aux heures de pointe augmentent peu également aux heures de pointe et les conditions de visibilité restent bonnes. Globalement, le fonctionnement prévisionnel de ce carrefour est satisfaisant.

Carrefour 02 : rue Pablo Picasso x rue Paul Curien			Situation Actuelle % Réserves		Situation Prévisionnelle % Réserves	
Carrefour plan Cédez le passage	Rue Paul Curien Est	1 file	HPM	HPS	HPM	HPS
	Rue Pablo Picasso Sud	1 file	98%	99%	98%	99%
	Rue Paul Curien Ouest	1 file	97%	96%	95%	95%
	Rue Pablo Picasso Nord	1 file	100%	100%	100%	100%
			94%	96%	92%	96%
	Charge globale (UVP/h)		125	110	157	118
Réserve de capacité globale		98%	98%	97%	98%	

Bilan des réserves de capacité du carrefour 2

3.5.3. Carrefour 3

Les trafics prévisionnels aux heures de pointe sont inférieurs à 200 UVP/h et les conditions de visibilité sont bonnes. Globalement, le fonctionnement prévisionnel de ce carrefour est satisfaisant.

Carrefour 03 : rue Pablo Picasso x rue Jean Mermoz			Situation Actuelle % Réserves		Situation Prévisionnelle % Réserves	
Carrefour plan Cédez le passage	Rue Jean Mermoz Est	1 file	99%	97%	99%	98%
	Rue Pablo Picasso Sud	1 file	96%	94%	95%	93%
	Rue Jean Mermoz Ouest	1 file	97%	98%	97%	97%
	Rue Pablo Picasso Nord	1 file	93%	96%	91%	96%
	Charge globale (UVP/h)		171	182	201	199
	Réserve de capacité globale		97%	97%	96%	96%

Bilan des réserves de capacité du carrefour 3

3.5.4. Carrefour 4

Les trafics prévisionnels aux heures de pointe augmentent légèrement. Globalement, le fonctionnement prévisionnel de ce carrefour est satisfaisant. La branche RD14 Est ne perd pas de réserve de capacité contrairement à la branche Ouest du fait de la génération de PL.

Carrefour 04 : RD14 x rue Pablo Picasso			Situation Actuelle % Réserves		Situation Prévisionnelle % Réserves	
			HPM	HPS	HPM	HPS
Carrefour à feux	RD14 Est	1 file	27%	28%	27%	28%
	RD14 Ouest	1 file	50%	60%	46%	59%
	Rue Pablo Picasso	1 file	69%	79%	64%	74%
	Charge globale (UVP/h)		1232	1058	1273	1083
	Réserve de capacité globale		54%	65%	50%	63%

Bilan des réserves de capacité du carrefour 4

3.5.5. Carrefour 5

Les trafics prévisionnels aux heures de pointe augmentent légèrement. Globalement, le fonctionnement prévisionnel de ce carrefour est satisfaisant. On note toutefois que les TAG de la rue de la Nouvelle France vers la RD14 restent compliqués et l'attente peut être longue (> 30 secondes).

Carrefour 05 : RD14 x rue de la Nouvelle France			Situation Actuelle % Réserves		Situation Prévisionnelle % Réserves	
			HPM	HPS	HPM	HPS
Carrefour plan Stop	RD14 Est	1 file	63%	64%	62%	68%
	RD14 Ouest	1 file	65%	71%	63%	64%
	Rue de la Nouvelle France	1 file	88%	79%	86%	76%
	Charge globale (UVP/h)		1267	1182	1348	1209
	Réserve de capacité globale		65%	69%	63%	68%

Bilan des réserves de capacité du carrefour 5

3.5.6. Carrefour 6

Les trafics prévisionnels aux heures de pointe sont inférieurs à 150 UVP/h et les conditions de visibilité sont bonnes. Globalement, le fonctionnement prévisionnel de ce carrefour est satisfaisant.

Carrefour 06 : Rue de la Nouvelle France x Chemin de la Haye			Situation Actuelle		Situation Prévisionnelle	
			% Réserves		% Réserves	
			HPM	HPS	HPM	HPS
Carrefour plan Priorité à droite	Rue de la Nouvelle France Nord	1 file	> 90%	> 90%	> 90%	> 90%
	Accès Crématorium	1 file	> 90%	> 90%	> 90%	> 90%
	Rue de la Nouvelle France Sud	1 file	> 90%	> 90%	> 90%	> 90%
	Chemin de la Haye	1 file	> 90%	> 90%	> 90%	> 90%
	Charge globale (UVP/h)		143	132	127	114
Réserve de capacité globale			> 90%	> 90%	> 90%	> 90%

Bilan des réserves de capacité du carrefour 6

3.5.7. Carrefour 7

Les trafics prévisionnels aux heures de pointe sont plus importants avec une charge globale de 1 690 UVP/h en moyenne. Globalement, le fonctionnement prévisionnel de ce carrefour est satisfaisant malgré quelques réserves de capacité faibles sur la RD14. De légères retenues peuvent apparaître sur la branche RD14 Est à l'HPS.

Carrefour 07 : RD14 x rue Jean Jaurès			Situation Actuelle % Réserves		Situation Prévisionnelle % Réserves	
			HPM	HPS	HPM	HPS
Carrefour à feux	RD14 Est	1 file	30%	20%	28%	18%
	RD14 Ouest TAG + TD	1 file	27%	54%	20%	53%
	Rue Jean Jaurès TAD	1 file	97%	92%	97%	92%
	RD14 Ouest TAD	1 file	67%	79%	67%	79%
	Rue Jean Jaurès TAG + TD	1 file	77%	36%	77%	36%
	Usines	1 file	100%	97%	100%	97%
	Charge globale (UVP/h)		1645	1634	1719	1659
Réserve de capacité globale		57%	51%	54%	50%	

Bilan des réserves de capacité du carrefour 7

3.5.8. Carrefour 8

Les trafics prévisionnels aux heures de pointe sont importants avec 1 800 UVP/h en moyenne. Néanmoins, le fonctionnement prévisionnel de ce carrefour est satisfaisant puisque les mouvements tournants restent modérés. Les réserves de capacité sont satisfaisantes.

Carrefour 08 : RD14 x rue Descartes			Situation Actuelle % Réserves		Situation Prévisionnelle % Réserves	
			HPM	HPS	HPM	HPS
Carrefour giratoire	RD14 Est	1 file	59%	39%	58%	37%
	Branche Nord	1 file	100%	95%	100%	95%
	RD14 Ouest	1 file	46%	68%	43%	67%
	Rue Descartes	1 file	85%	72%	84%	72%
	Charge globale (UVP/h)		1762	1850	1836	1875
	Réserve de capacité globale		67%	64%	65%	63%

Bilan des réserves de capacité du carrefour 8

3.6. PRECONISATIONS ET POINTS DE VIGILANCE

Globalement, à la vue des impacts du projet, aucune préconisation ou aménagement n'est nécessaire en termes d'infrastructures routières ou d'aménagements / modifications de carrefour.

Toutefois, au regard des accès du projet et de la localisation de l'arrêt de transport en commun, nous recommandons l'aménagement d'une traversée piétonne permettant de desservir l'accès au projet et de sécuriser les cheminements piétons.



Traversée piétonne et cheminement à créer

3.7. BILAN DES IMPACTS PREVISIONNELS

Globalement, le projet va générer 141 UVP/h en entrée/sortie le matin et 71 UVP/h le soir (soit +83 UVP/h) répartis sur deux accès : un accès au Nord pour les PL et un accès au Sud pour les VL.

A court terme, *i.e.* à la mise en service du projet, les carrefours à proximité disposent de réserves de capacité suffisantes et ne nécessitent pas de modification malgré l'augmentation des flux. Le réseau routier est suffisamment capacitaire au regard des trafics attendus.

Les augmentations de trafic induites par le projet restent modérées, notamment sur la RD14, et n'entachent pas le bon fonctionnement des axes routiers.

Bien qu'aucune optimisation ne soit à envisager sur le réseau routier et les carrefours, nous préconisons néanmoins la réalisation d'un cheminement piéton sur la rue de la Nouvelle France. Ce cheminement piéton est composé d'une traversée piétonne à proximité de l'arrêt de car qui permet de rejoindre le projet via l'accès VL. L'aménagement d'un trottoir sera nécessaire.

4. SYNTHÈSE

La présente étude a permis de déterminer que les effets attendus du projet logistique sur la commune des Mureaux comprenant la création d'un bâtiment de 30 000 m² sont relativement contenus sur le plan circulatorio.

En effet, alors que le projet s'inscrit aux Mureaux, dans une zone à forte densité où les trafics de transit sont en parti importants sur la RD14 et dépassent les 15 000 véhicules par jour, les conditions de circulation sont globalement satisfaisantes.

Ces bonnes conditions de circulation sont essentiellement liées à deux points durs situés au Nord et au Sud qui permettent de limiter le flux sur l'axe. Aussi, des arrêtés ont été pris afin de limiter le transit des PL.

La zone du projet se trouve au droit d'un arrêt de bus dont la fréquence est bonne avec un bus toutes les 15 minutes et qui permet de desservir la gare transilien où circule la ligne J.

Globalement, le projet va générer 141 UVP/h en entrée/sortie le matin et 71 UVP/h le soir (soit +83 UVP/h).

A la livraison du projet, ces augmentations de trafic n'entraînent pas de dysfonctionnement sur les carrefours et les infrastructures routières.

Afin de favoriser les déplacements par bus, l'aménagement d'un cheminement piéton (passage piéton et trottoir) au niveau de l'accès VL et de l'arrêt de bus peut être envisagé.

