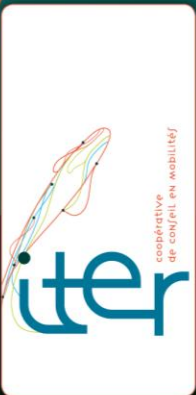


Présentation de l'étude mobilité à La Teste de Buch

La Teste de Buch- version 01 du 15/11/2022



118 rue Bonnat
31400 Toulouse
05 62 73 53 93

18, 20 rue Claude Tillier
75012 Paris
01 43 72 10 09
lter@iternet.org
<https://iternet.org>

SOMMAIRE :

1. PRÉSENTATION DE LA MÉTHODOLOGIE : PARTIE 1
2. DESCRIPTION DES HYPOTHÈSES / POSTULATS
3. PRÉSENTATION DE LA MÉTHODOLOGIE : PARTIE 2
4. EXPLICATION DES RÉSULTATS

SOMMAIRE :

1. PRÉSENTATION DE LA MÉTHODOLOGIE : PARTIE 1
2. DESCRIPTION DES HYPOTHÈSES / POSTULATS
3. PRÉSENTATION DE LA MÉTHODOLOGIE : PARTIE 2
4. EXPLICATION DES RÉSULTATS

1. PRÉSENTATION DE LA MÉTHODOLOGIE DE L'ÉTUDE

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

- En termes de volumes de trafic sur le réseau viaire à l'horizon du projet, sur un mardi en heure de pointe du matin et du soir,
- En termes d'évolution des trafics par rapport à une situation de référence,
- Au niveau des 2 principaux giratoires : Avenue de Bissérie/Avenue Frédéric de Candale/rue des lavandes/chemin de la procession et Boulevard de l'Industrie/rue Georges Charpak/Avenue Vulcain,
- Au niveau des 2 principaux carrefours : Rue de Sécary / Boulevard de l'Industrie et la rue Sécary / Chemin de Caillivole



1. PRÉSENTATION DE LA MÉTHODOLOGIE DE L'ÉTUDE

2 types d'enquêtes ont été utilisés pour analyser le trafic routier sur la commune :

- **Pose de 15 compteurs automatiques** sur une semaine complète
- **Enquêtes directionnelles** au niveau des principales intersections et des principaux giratoires du secteur d'étude. Cette enquête se déroule lors d'un jour ouvré le mardi (17 mai) durant l'heure de point du matin et du soir. Ce type d'enquête permet d'analyser les directions de chaque automobiliste au niveau des intersections à enjeux

Objectifs :

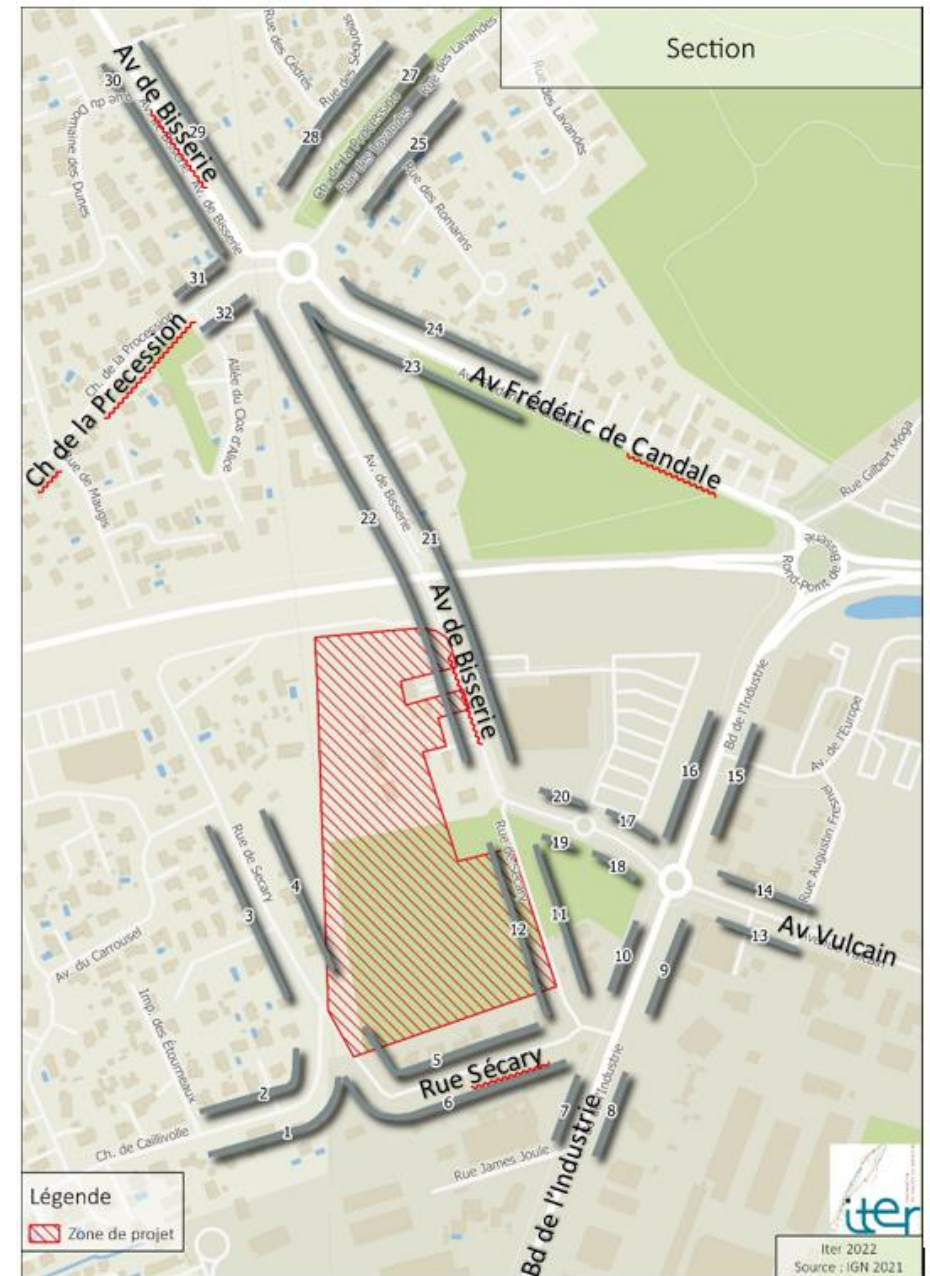
- Quantifier les volumes de flux sur les axes du secteur
- Appréhender les itinéraires utilisés pour quitter et rejoindre le projet



1. PRÉSENTATION DE LA MÉTHODOLOGIE DE L'ÉTUDE

Une fois chaque axe divisé en sections (ou chaque section représente un sens de circulation), les données de comptages sont affiliées à chaque section.

Cela permet de créer les cartes :

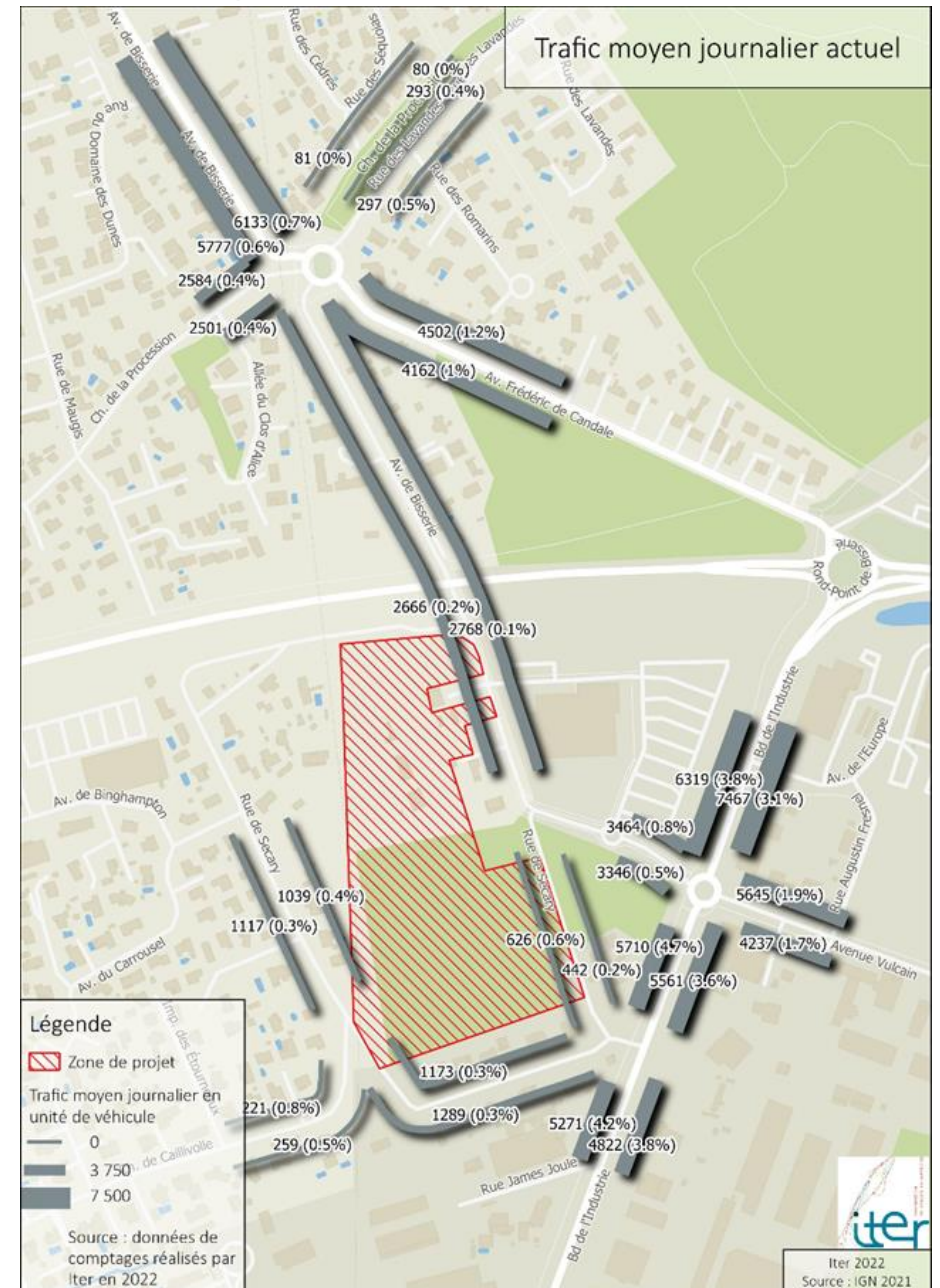


1. PRÉSENTATION DE LA MÉTHODOLOGIE DE L'ÉTUDE

Une fois chaque axe divisé en sections (ou chaque section représente un sens de circulation), les données de comptages sont affiliées à chaque section.

Cela permet de créer les cartes :

- De trafic moyen journalier annuel actuel (en unité de véhicule)

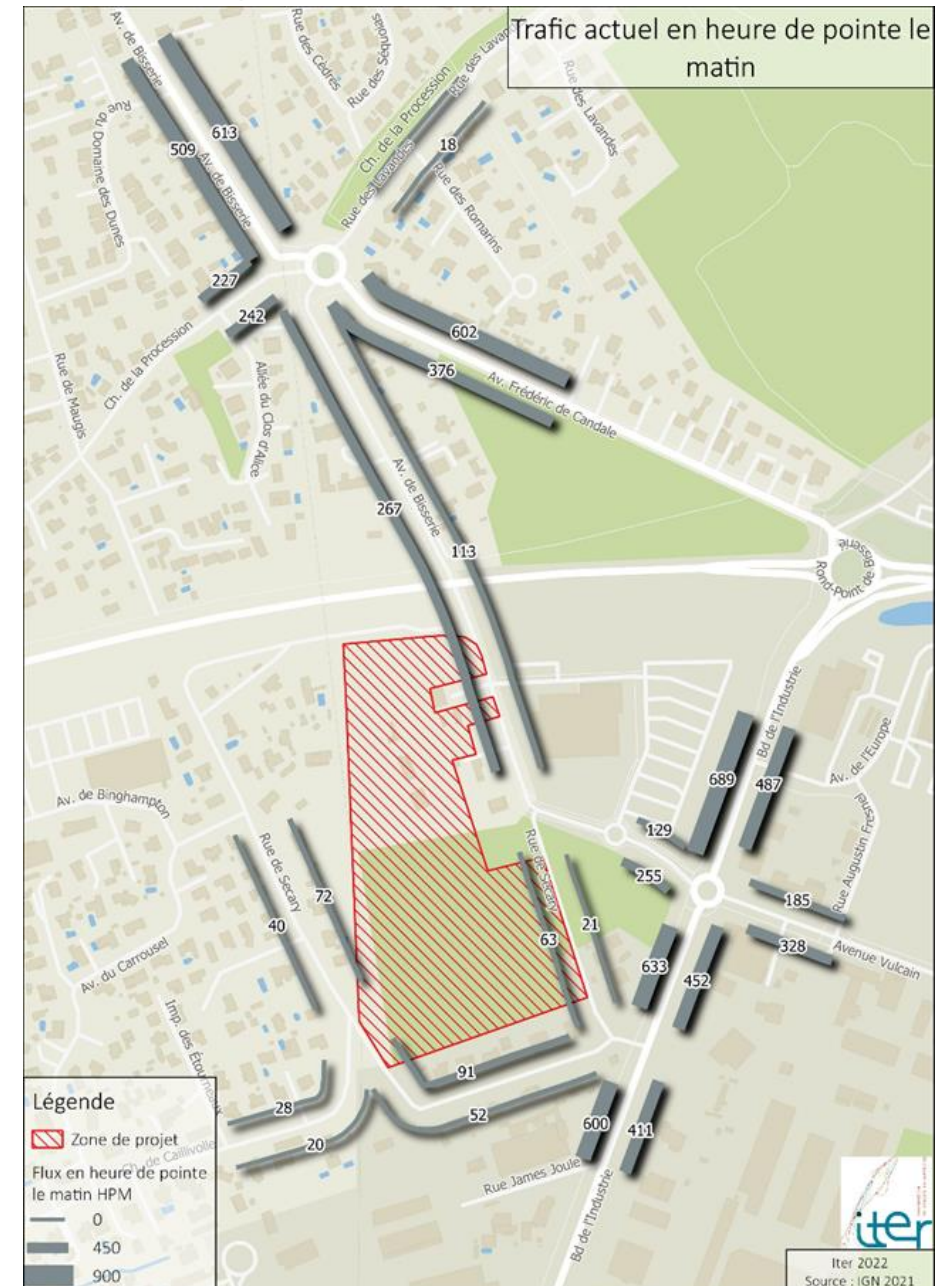


1. PRÉSENTATION DE LA MÉTHODOLOGIE DE L'ÉTUDE

Une fois chaque axe divisé en sections (ou chaque section représente un sens de circulation), les données de comptages sont affiliées à chaque section.

Cela permet de créer les cartes :

- De trafic moyen journalier annuel actuel (en unité de véhicule)
- Le trafic en Heure de pointe du matin (de 8h00 à 9h00 en unité de véhicules particuliers)

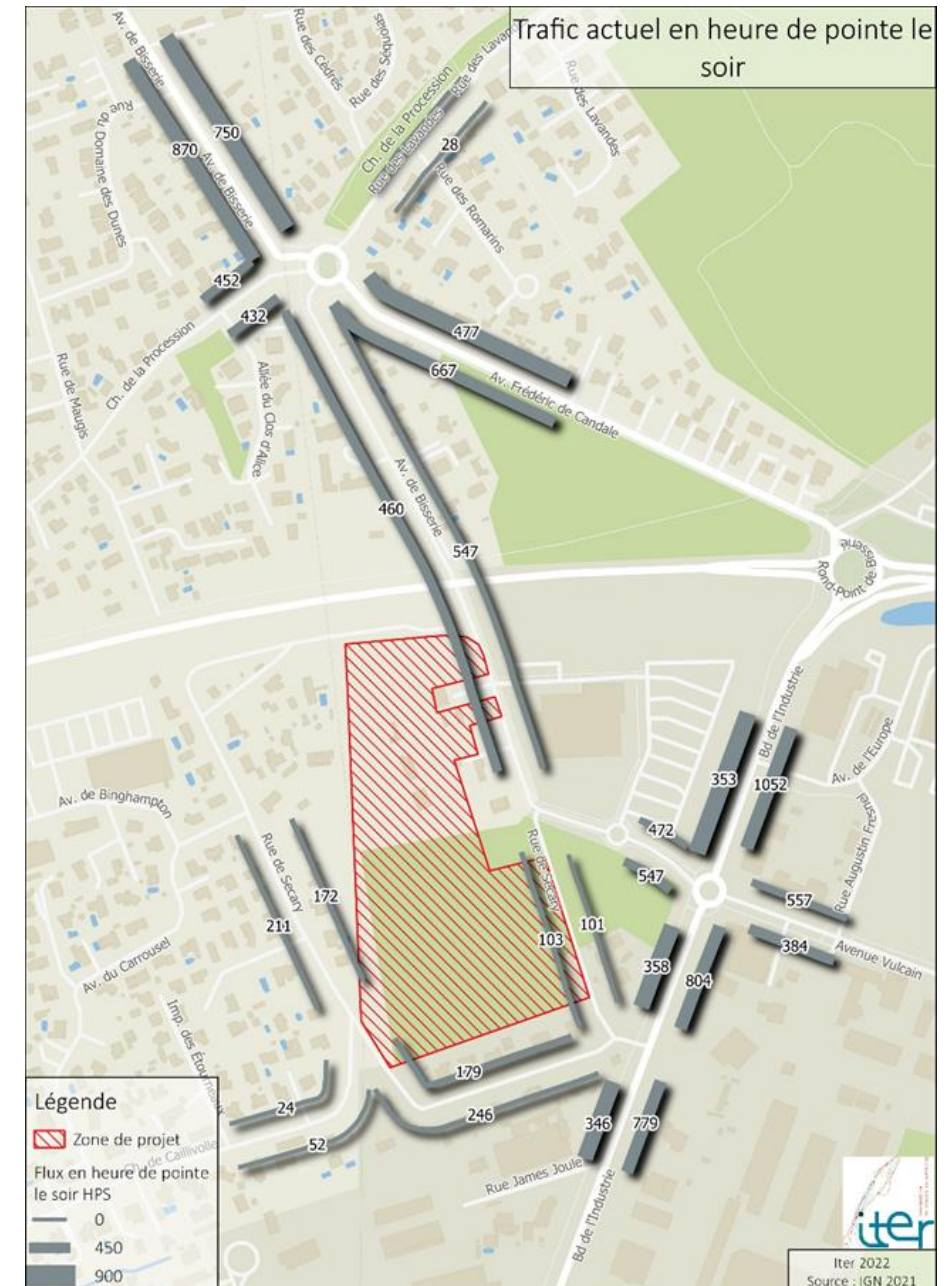


1. PRÉSENTATION DE LA MÉTHODOLOGIE DE L'ÉTUDE

Une fois chaque axe divisé en sections (ou chaque section représente un sens de circulation), les données de comptages sont affiliées à chaque section.

Cela permet de créer les cartes :

- De trafic moyen journalier annuel actuel (en unité de véhicule)
- Le trafic en Heure de pointe du matin (de 8h00 à 9h00 en unité de véhicules particuliers)
- Le trafic en heure de pointe du soir (de 16h30 à 17h30 en unité de véhicules particuliers)



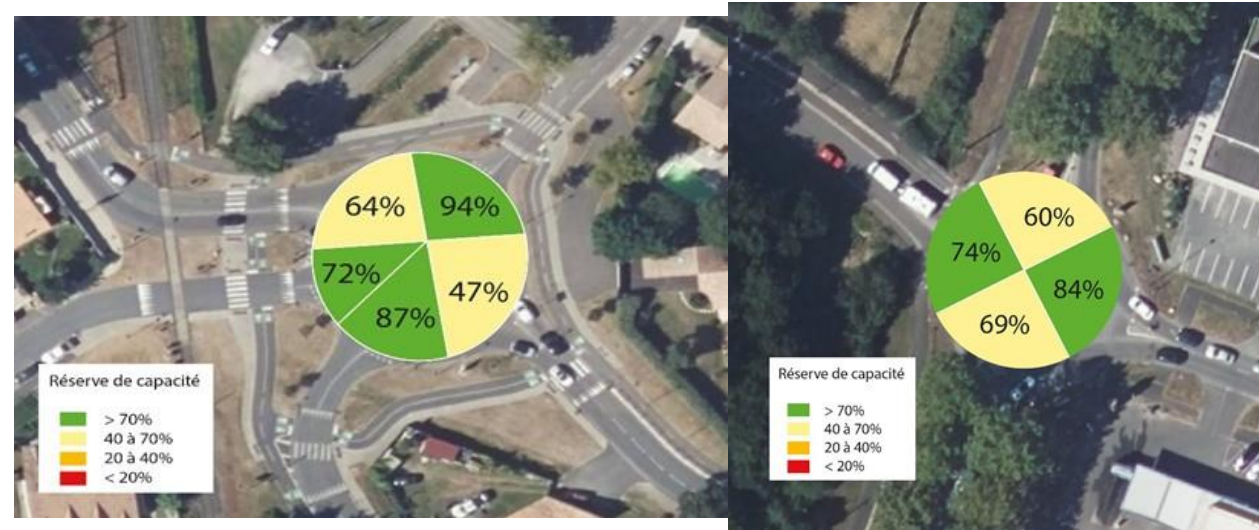
1. PRÉSENTATION DE LA MÉTHODOLOGIE DE L'ÉTUDE

Une fois chaque axe divisé en sections (ou chaque section représente un sens de circulation), les données de comptages sont affiliées à chaque section.

Cela permet de créer les cartes :

- De trafic moyen journalier annuel actuel (en unité de véhicule)
- Le trafic en Heure de pointe du matin (de 8h00 à 9h00 en unité de véhicules particuliers)
- Le trafic en heure de pointe du soir (de 16h30 à 17h30 en unité de véhicules particuliers)

De plus, avec le logiciel girabase permet de déterminer les réserves de capacités sur les giratoires avec les données de l'enquête directionnelle en heure de pointe du matin...



	Réserve de Capacité		Longueur de Stockage		Temps d'Attente	
	en uvp/h	en %	moyenne	maximale	moyen	total
Rue des Lavandes	567	94%	0vh	2vh	4s	0,0h
Avenue de Bisserie (Nord)	888	64%	0vh	3vh	1s	0,2h
Chemin de la Procession	610	72%	0vh	3vh	3s	0,2h
Avenue de Bisserie (Sud)	751	87%	0vh	2vh	3s	0,1h
Avenue Frédéric de Candale	536	47%	1vh	4vh	3s	0,5h

	Réserve de Capacité		Longueur de Stockage		Temps d'Attente	
	en uvp/h	en %	moyenne	maximale	moyen	total
Avenue Vulcain	964	84%	0vh	2vh	1s	0,1h
Boulevard de l'Industrie (Nord)	1014	60%	0vh	2vh	1s	0,1h
Rue Georges Charpak	717	74%	0vh	3vh	2s	0,2h
Boulevard de l'Industrie (Sud)	988	69%	0vh	2vh	1s	0,1h

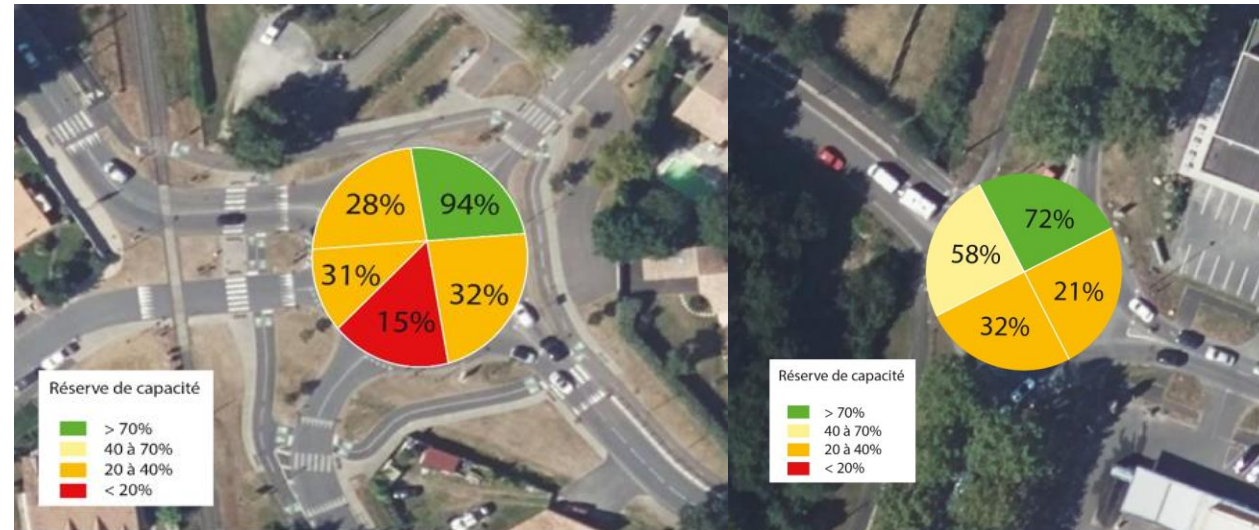
1. PRÉSENTATION DE LA MÉTHODOLOGIE DE L'ÉTUDE

Une fois chaque axe divisé en section (ou chaque section représente un sens de circulation), les données de comptages sont affilié à chaque section.

Cela permet de créé les cartes :

- De trafic moyen journalier annuel actuel (en tous véhicules)
- Le trafic en Heure de pointe du matin (de 8h00 à 9h00 en unité de véhicules particulier)
- Le trafic en heure de pointe du soir (de 16h30 à 17h30 en unité de véhicules particulier)

De plus, avec le logiciel girabase permet de déterminer les réserves de capacités sur les giratoires avec les données de l'enquête directionnelle en heure de pointe du matin... et du soir



	Réserve de Capacité		Longueur de Stockage		Temps d'Attente	
	en uvp/h	en %	moyenne	maximale	moyen	total
Rue des Lavandes	440	94%	0vh	2vh	6s	0,1h
Avenue de Bisserie (Nord)	339	28%	1vh	6vh	5s	1,2h
Chemin de la Procession	191	31%	2vh	7vh	13s	1,6h
Avenue de Bisserie (Sud)	93	15%	4vh	14vh	27s	4,0h
Avenue Frédéric de Candale	229	32%	1vh	6vh	10s	1,4h

	Réserve de Capacité		Longueur de Stockage		Temps d'Attente	
	en uvp/h	en %	moyenne	maximale	moyen	total
Avenue Vulcain	150	21%	2vh	9vh	16s	2,4h
Boulevard de l'Industrie (Nord)	900	72%	0vh	2vh	1s	0,1h
Rue Georges Charpak	752	58%	0vh	3vh	2s	0,3h
Boulevard de l'Industrie (Sud)	373	32%	1vh	5vh	4s	1,0h

SOMMAIRE :

1. PRÉSENTATION DE LA MÉTHODOLOGIE : PARTIE 1
2. DESCRIPTION DES HYPOTHÈSES / POSTULATS
3. PRÉSENTATION DE LA MÉTHODOLOGIE : PARTIE 2
4. EXPLICATION DES RÉSULTATS

2. DESCRIPTION DES HYPOTHÈSES / POSTULATS

Les hypothèses consistent à expliciter les choix de ratios et les choix méthodologiques faits pour l'évaluation des flux tout modes générés par le projet.

- Nous nous basons sur des ratios officiels et nous limitons, dans la mesure du possible, l'usage d'hypothèses qui ne peuvent être vérifiées et justifiées.
- Nous prenons en compte les ratios applicables au niveau de la commune ou de secteurs de l'agglomération lorsqu'ils sont disponibles ou calculables.
- A l'heure de pointe, les flux « visiteurs » générés sont à appliquer en émission et en réception

2. DESCRIPTION DES HYPOTHÈSES / POSTULATS

Les flux générés liés à l'habitat :

- Nombre de logements : 150 logements
- Taux de vacance sur le commune de La Teste de Buch : 3,11% (nous n'avons pas inclus la part de 2,8% de logement secondaire). **145 logements** sont occupés simultanément. *Source : Insee*
- Nombre de personnes par ménages : 1,97. Soit **286 habitants** sur le projet. *Source : Insee*
- Structuration des ménages : 4% de personnes de moins de 5 ans. **11 habitants à soustraire** du volume total d'habitants. *Source : ville-data.com*

275 habitants de plus de 5 ans sont pris en compte dans l'analyse

2. DESCRIPTION DES HYPOTHÈSES / POSTULATS

Les flux générés liés à l'habitat :

- Données de part modale utilisé pour cette étude (*Source : Analyse des déplacements du projet de déplacements durables du Nord Bassin*) :

	VL	TC	Vélos	MàP	Total
Part modale	71,4%	3,1%	5,5%	20,0%	100,0%
Dplt/pers/jour	2,88	0,12	0,22	0,81	4,03

- Poids des heures de pointe sur l'ensemble de la journée : 10% pour le matin et 15% pour le soir (*Source : données des compteurs avec un arrondissement au supérieur*)
- Pour convertir le nombre de déplacement « voiture » en nombre réelle de véhicules présent sur la voirie, un ratio d'occupation de **1,2 personnes par véhicule**. *Source : Ademe*
- Le **nombre de déplacements** journaliers par personnes de plus de 5 ans est de **4,03** (*source : Schéma de Cohérence Territoriale fait par CITADIA*) dont **76,3% sont liés au domicile** (*Source : Les cahiers territoriaux de la mobilité fait par Adera*)

Annexes

Annexe 1

Tableau des données de déplacements journaliers (2017)

Données de déplacements journaliers (2017) - Page 1

Données de déplacements journaliers (2017) - Page 2

Données de déplacements journaliers (2017) - Page 3

Données de déplacements journaliers (2017) - Page 4

Données de déplacements journaliers (2017) - Page 5

Données de déplacements journaliers (2017) - Page 6

Données de déplacements journaliers (2017) - Page 7

Données de déplacements journaliers (2017) - Page 8

Données de déplacements journaliers (2017) - Page 9

Données de déplacements journaliers (2017) - Page 10

Données de déplacements journaliers (2017) - Page 11

Données de déplacements journaliers (2017) - Page 12

Données de déplacements journaliers (2017) - Page 13

Données de déplacements journaliers (2017) - Page 14

Données de déplacements journaliers (2017) - Page 15

Données de déplacements journaliers (2017) - Page 16

Données de déplacements journaliers (2017) - Page 17

Données de déplacements journaliers (2017) - Page 18

Données de déplacements journaliers (2017) - Page 19

Données de déplacements journaliers (2017) - Page 20

Données de déplacements journaliers (2017) - Page 21

Données de déplacements journaliers (2017) - Page 22

Données de déplacements journaliers (2017) - Page 23

Données de déplacements journaliers (2017) - Page 24

Données de déplacements journaliers (2017) - Page 25

Données de déplacements journaliers (2017) - Page 26

Données de déplacements journaliers (2017) - Page 27

Données de déplacements journaliers (2017) - Page 28

Données de déplacements journaliers (2017) - Page 29

Données de déplacements journaliers (2017) - Page 30

Données de déplacements journaliers (2017) - Page 31

Données de déplacements journaliers (2017) - Page 32

Données de déplacements journaliers (2017) - Page 33

Données de déplacements journaliers (2017) - Page 34

Données de déplacements journaliers (2017) - Page 35

Données de déplacements journaliers (2017) - Page 36

Données de déplacements journaliers (2017) - Page 37

Données de déplacements journaliers (2017) - Page 38

Données de déplacements journaliers (2017) - Page 39

Données de déplacements journaliers (2017) - Page 40

Données de déplacements journaliers (2017) - Page 41

Données de déplacements journaliers (2017) - Page 42

Données de déplacements journaliers (2017) - Page 43

Données de déplacements journaliers (2017) - Page 44

Données de déplacements journaliers (2017) - Page 45

Données de déplacements journaliers (2017) - Page 46

Données de déplacements journaliers (2017) - Page 47

Données de déplacements journaliers (2017) - Page 48

Données de déplacements journaliers (2017) - Page 49

Données de déplacements journaliers (2017) - Page 50

Données de déplacements journaliers (2017) - Page 51

Données de déplacements journaliers (2017) - Page 52

Données de déplacements journaliers (2017) - Page 53

Données de déplacements journaliers (2017) - Page 54

Données de déplacements journaliers (2017) - Page 55

Données de déplacements journaliers (2017) - Page 56

Données de déplacements journaliers (2017) - Page 57

Données de déplacements journaliers (2017) - Page 58

Données de déplacements journaliers (2017) - Page 59

Données de déplacements journaliers (2017) - Page 60

Données de déplacements journaliers (2017) - Page 61

Données de déplacements journaliers (2017) - Page 62

Données de déplacements journaliers (2017) - Page 63

Données de déplacements journaliers (2017) - Page 64

Données de déplacements journaliers (2017) - Page 65

Données de déplacements journaliers (2017) - Page 66

Données de déplacements journaliers (2017) - Page 67

Données de déplacements journaliers (2017) - Page 68

Données de déplacements journaliers (2017) - Page 69

Données de déplacements journaliers (2017) - Page 70

Données de déplacements journaliers (2017) - Page 71

Données de déplacements journaliers (2017) - Page 72

Données de déplacements journaliers (2017) - Page 73

Données de déplacements journaliers (2017) - Page 74

Données de déplacements journaliers (2017) - Page 75

Données de déplacements journaliers (2017) - Page 76

Données de déplacements journaliers (2017) - Page 77

Données de déplacements journaliers (2017) - Page 78

Données de déplacements journaliers (2017) - Page 79

Données de déplacements journaliers (2017) - Page 80

Données de déplacements journaliers (2017) - Page 81

Données de déplacements journaliers (2017) - Page 82

Données de déplacements journaliers (2017) - Page 83

Données de déplacements journaliers (2017) - Page 84

Données de déplacements journaliers (2017) - Page 85

Données de déplacements journaliers (2017) - Page 86

Données de déplacements journaliers (2017) - Page 87

Données de déplacements journaliers (2017) - Page 88

Données de déplacements journaliers (2017) - Page 89

Données de déplacements journaliers (2017) - Page 90

Données de déplacements journaliers (2017) - Page 91

Données de déplacements journaliers (2017) - Page 92

Données de déplacements journaliers (2017) - Page 93

Données de déplacements journaliers (2017) - Page 94

Données de déplacements journaliers (2017) - Page 95

Données de déplacements journaliers (2017) - Page 96

Données de déplacements journaliers (2017) - Page 97

Données de déplacements journaliers (2017) - Page 98

Données de déplacements journaliers (2017) - Page 99

Données de déplacements journaliers (2017) - Page 100

2. DESCRIPTION DES HYPOTHÈSES / POSTULATS

Les flux générés liés à l'habitat :

- En plus de ces flux créés par les habitants, nous prenons comme hypothèse **d'1 visiteur pour 10 logements**. Cela ajoute 15 véhicules sur une journée complète, dont 2 en HPM et HPS.

- Le nombre de véhicules à ajouter sur le réseau est donc de :

	Véhicules légers
TMJO	524
HPM[1]	54
HPS[2]	81

- Afin de déterminer la part de véhicules qui entrent et qui sortent du projet, on utilise un ratio les rations suivants :

	HPM	HPS
Part Entrée	5%	90%
Part Sortie	95%	10%

- Avec ces ratios, le nombre de véhicules à ajouter sur le réseau routier en entrée et en sortie est de :

	HPM	HPS	TMJO
Ajout VL entrée	4	71	262
Ajout VL sortie	50	10	262
	54	81	524

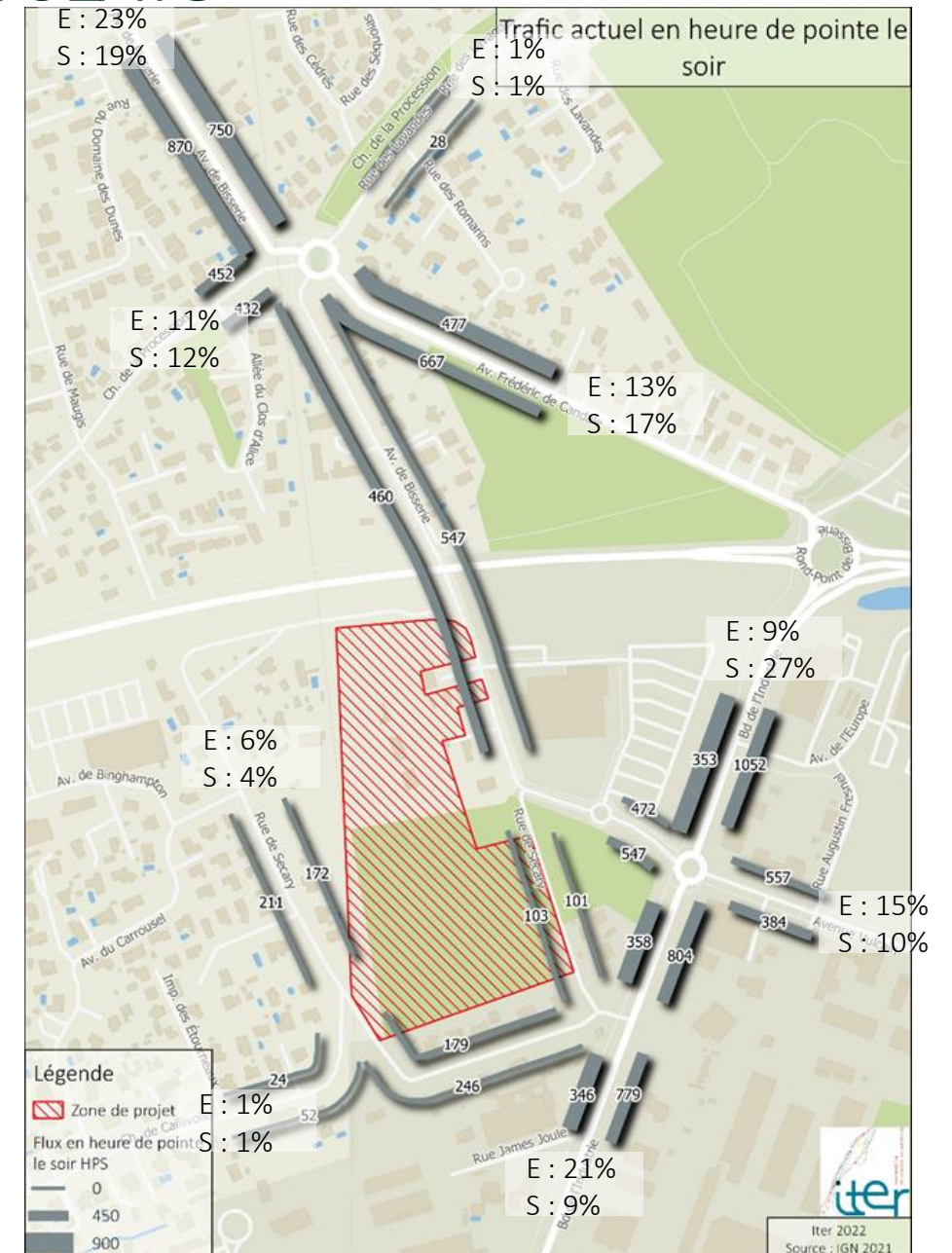
SOMMAIRE :

1. PRÉSENTATION DE LA MÉTHODOLOGIE : PARTIE 1.
2. DESCRIPTION DES HYPOTHÈSES / POSTULATS
3. PRÉSENTATION DE LA MÉTHODOLOGIE : PARTIE 2
4. EXPLICATION DES RÉSULTATS

3. DESCRIPTION DES HYPOTHÈSES / POSTULATS

Méthodologie pour la réalisation de la projection :

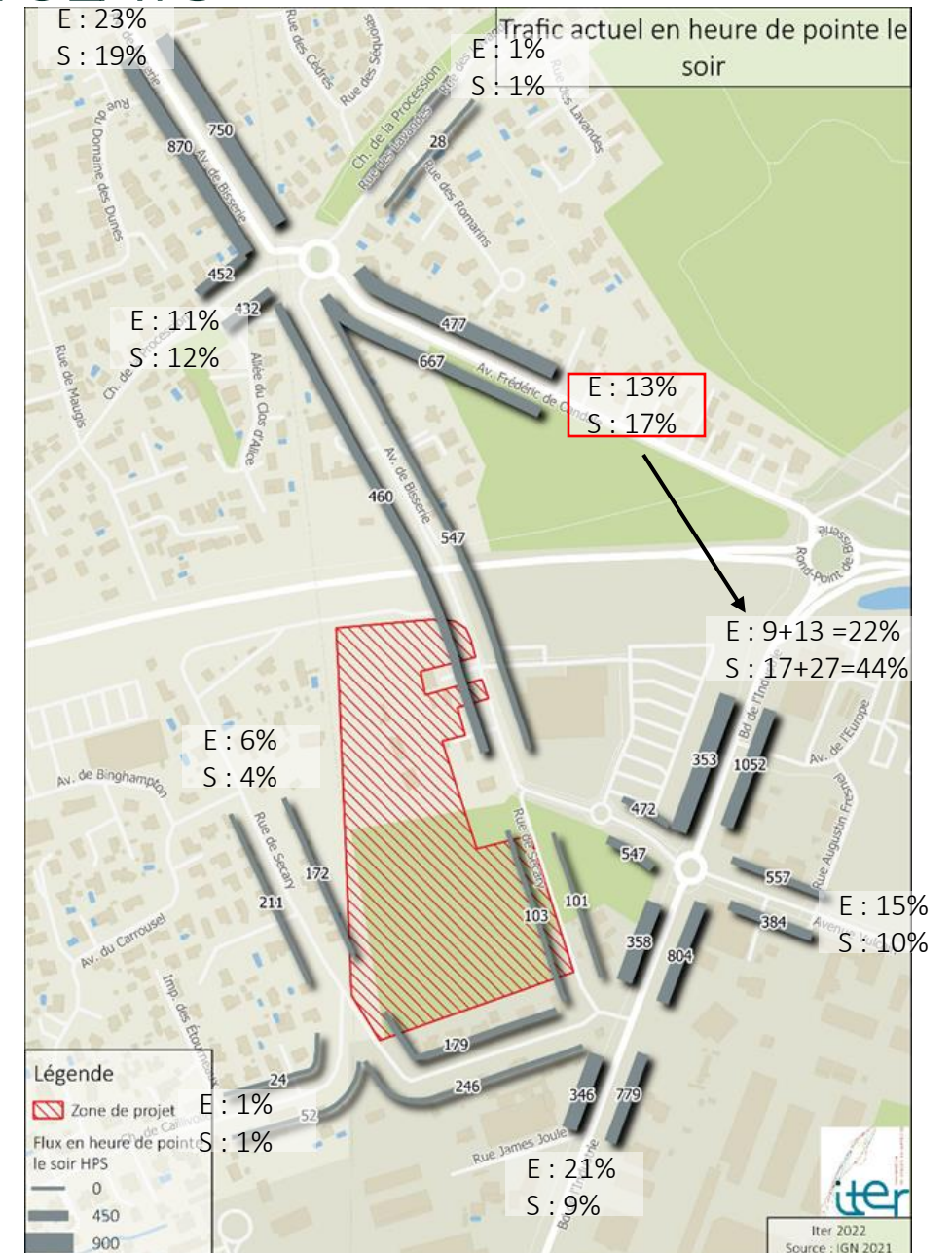
- Sur les flux actuels TMJO, HPM et HPS, on calcule la part des volumes de chaque branche sur le volume total en entrée et en sortie.



3. DESCRIPTION DES HYPOTHÈSES / POSTULATS

Méthodologie pour la réalisation de la projection :

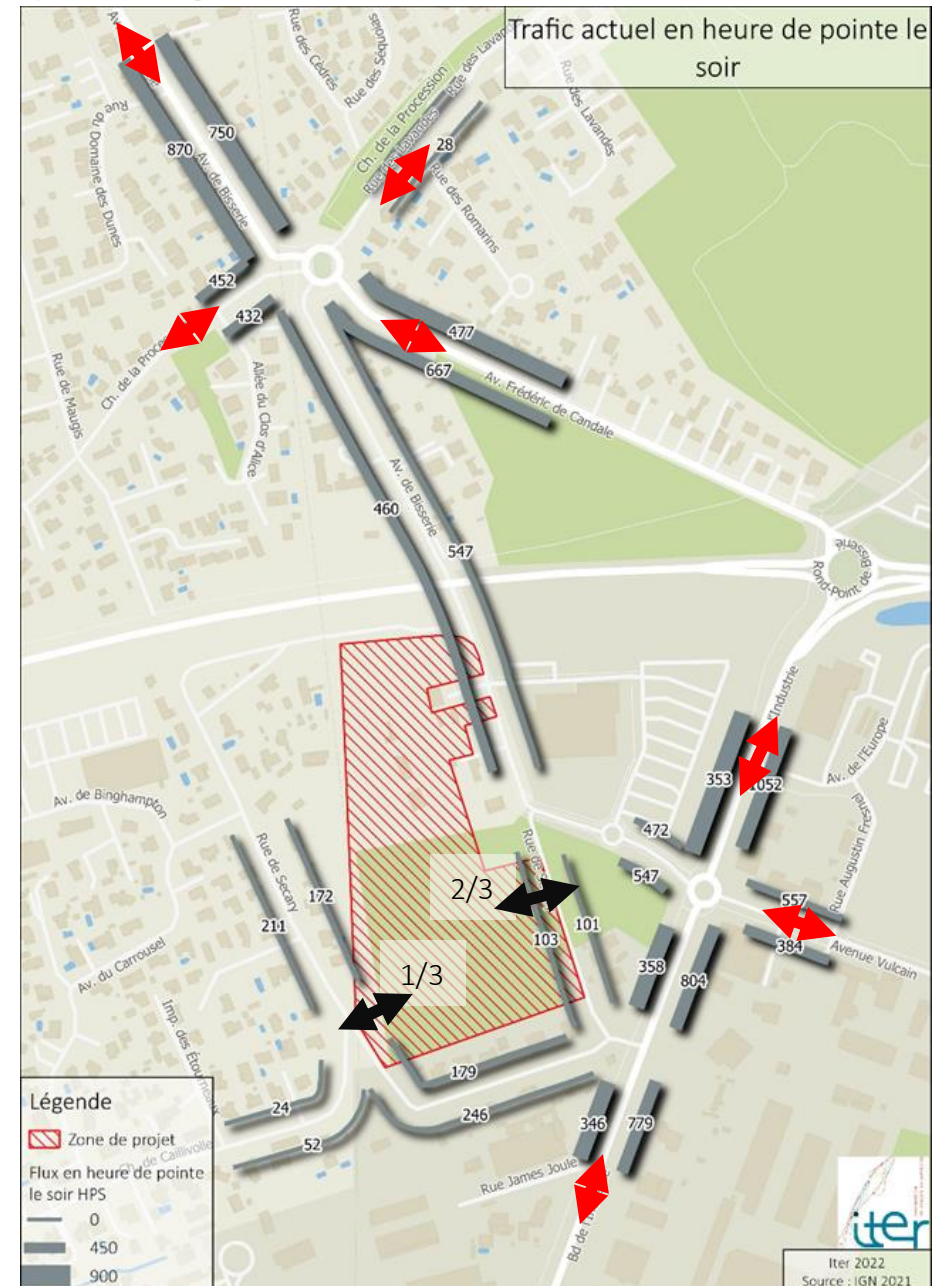
- Sur les flux actuels TMJO, HPM et HPS, on calcule la part des volumes de chaque branche sur le volume total en entrée et en sortie.
- Une réflexion a ensuite été réalisée sur ces ratios par rapport à la réalité du projet



3. DESCRIPTION DES HYPOTHÈSES / POSTULATS

Méthodologie pour la réalisation de la projection :

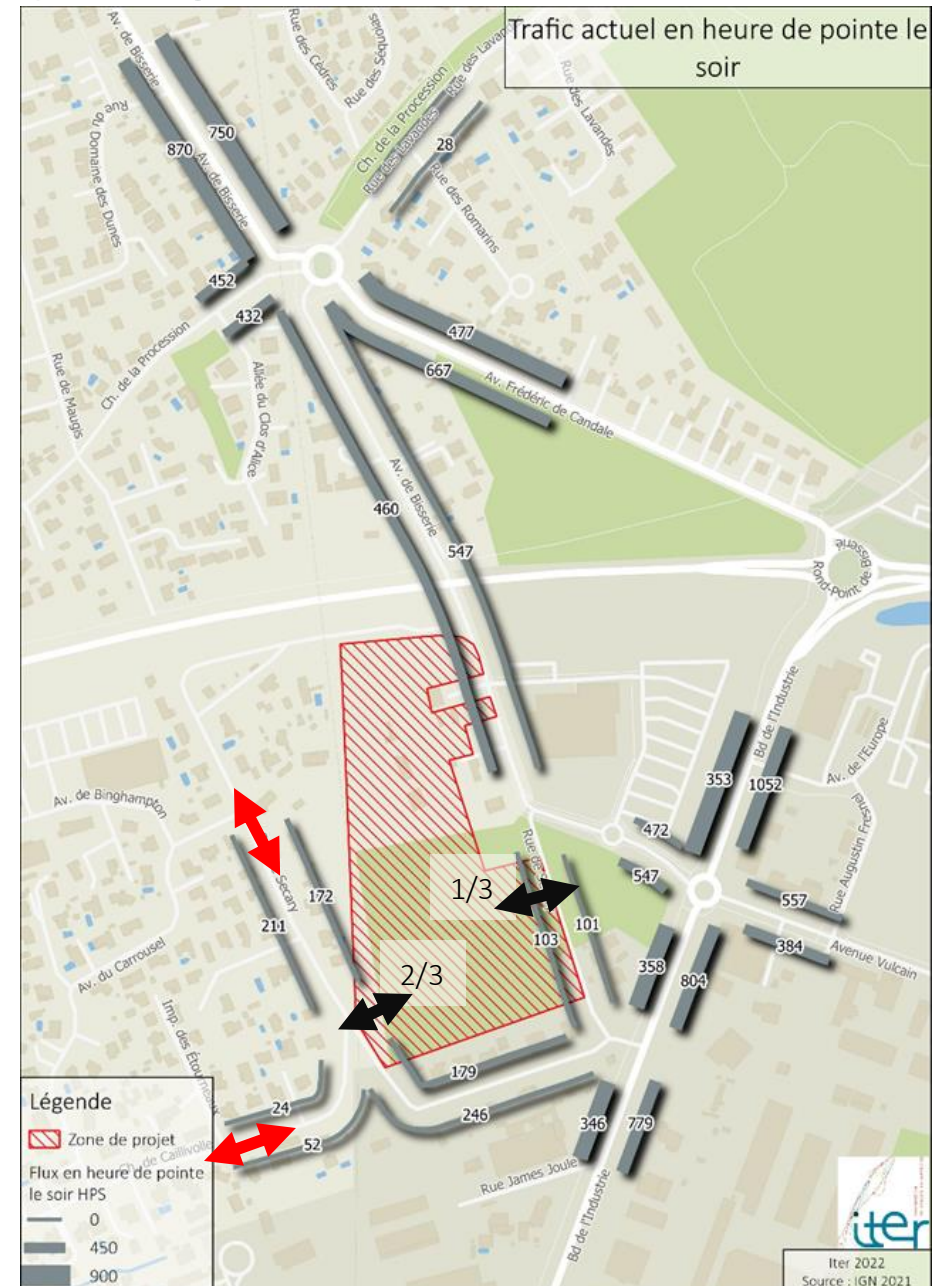
- Les pourcentages ont été décliné sur le réseau en fonction des entrées/sorties du projet et d'hypothèses:
 - Sur les sections à l'est du projet, 2/3 des véhicules utilisent l'entrée/sortie est du projet et 1/3 l'entrée/sortie ouest



3. DESCRIPTION DES HYPOTHÈSES / POSTULATS

Méthodologie pour la réalisation de la projection :

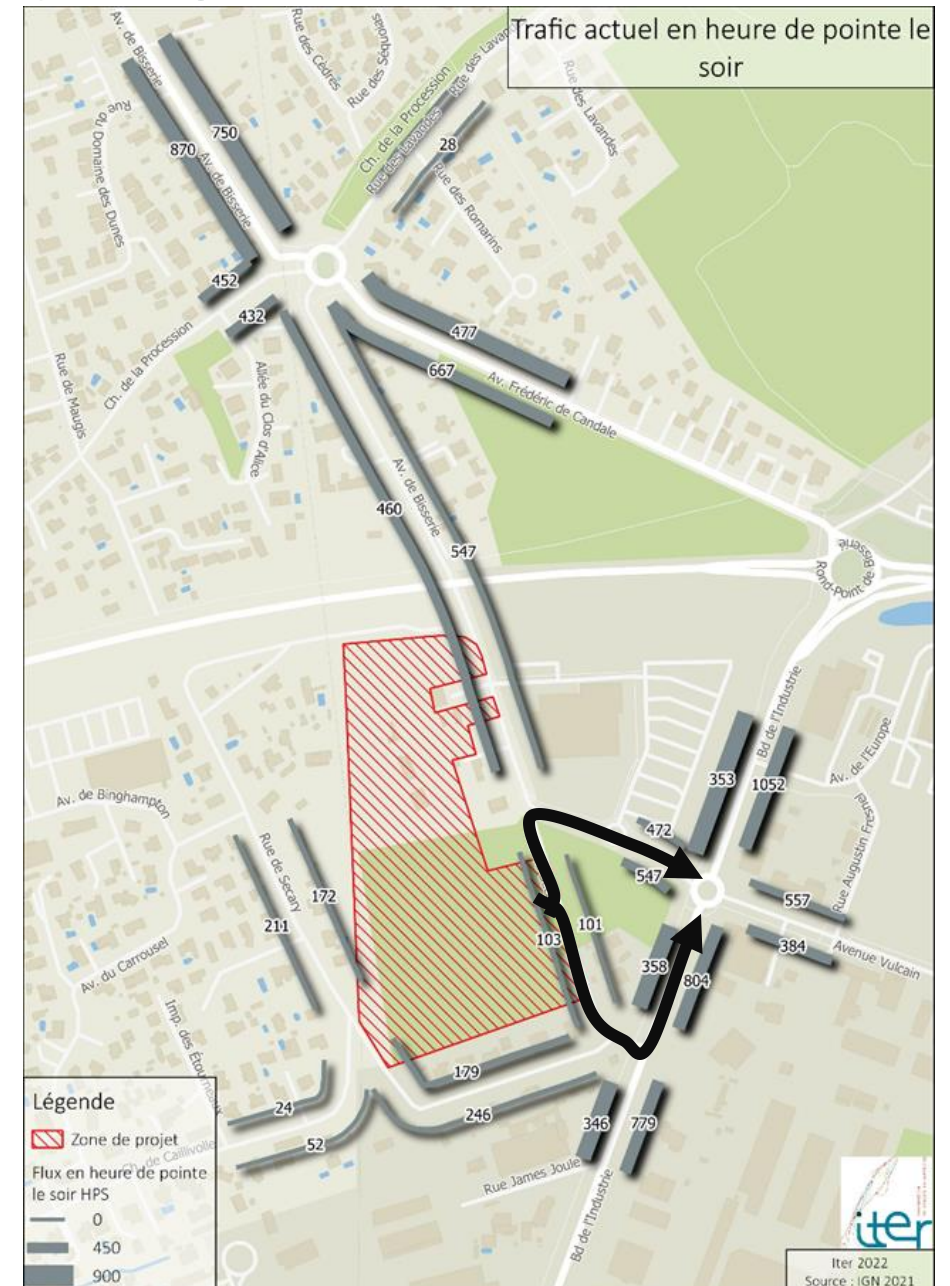
- Les pourcentages ont été décliné sur le réseau en fonction des entrées/sorties du projet et d'hypothèses:
 - Sur les sections à l'est du projet, 2/3 des véhicules utilisent l'entrée/sortie est du projet et 1/3 l'entrée/sortie ouest
 - Sur les sections à l'ouest du projet, 2/3 des véhicules utilisent l'entrée/sortie ouest du projet et 1/3 l'entrée/sortie est



3. DESCRIPTION DES HYPOTHÈSES / POSTULATS

Méthodologie pour la réalisation de la projection :

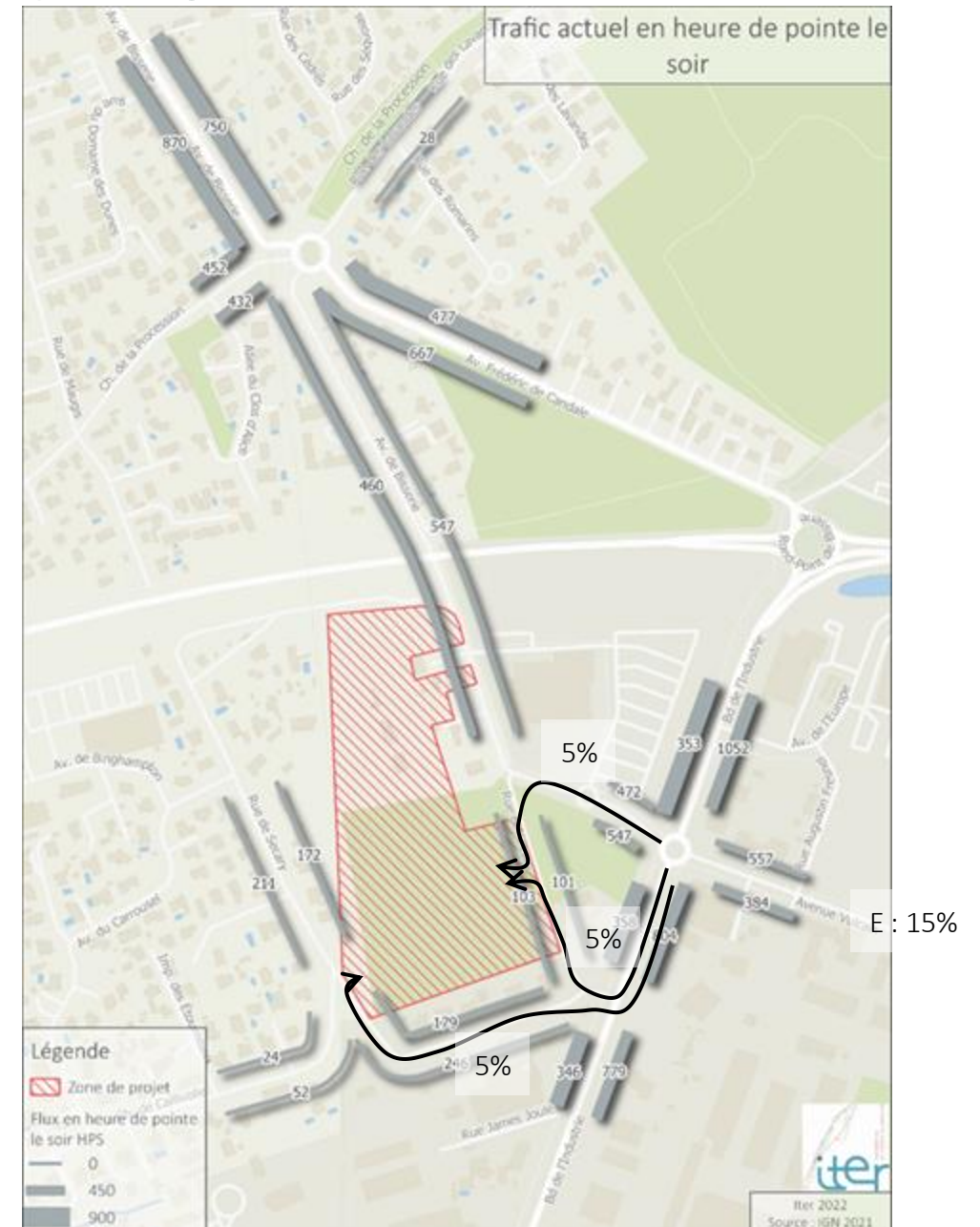
- Les pourcentages ont été déclinés sur le réseau en fonction des entrées/sorties du projet et d'hypothèses :
 - Sur les sections à l'est du projet, 2/3 des véhicules utilisent l'entrée/sortie est du projet et 1/3 l'entrée/sortie ouest
 - Sur les sections à l'ouest du projet, 2/3 des véhicules utilisent l'entrée/sortie ouest du projet et 1/3 l'entrée/sortie est
 - Sur les sections au nord du Bd de l'industrie et sur l'Avenue Vulcain, les flux sortant de la sortie est du projet empruntent à 50% la rue Georges Charpak, et 50% le Bd de l'industrie



3. DESCRIPTION DES HYPOTHÈSES / POSTULATS

Méthodologie pour la réalisation de la projection :

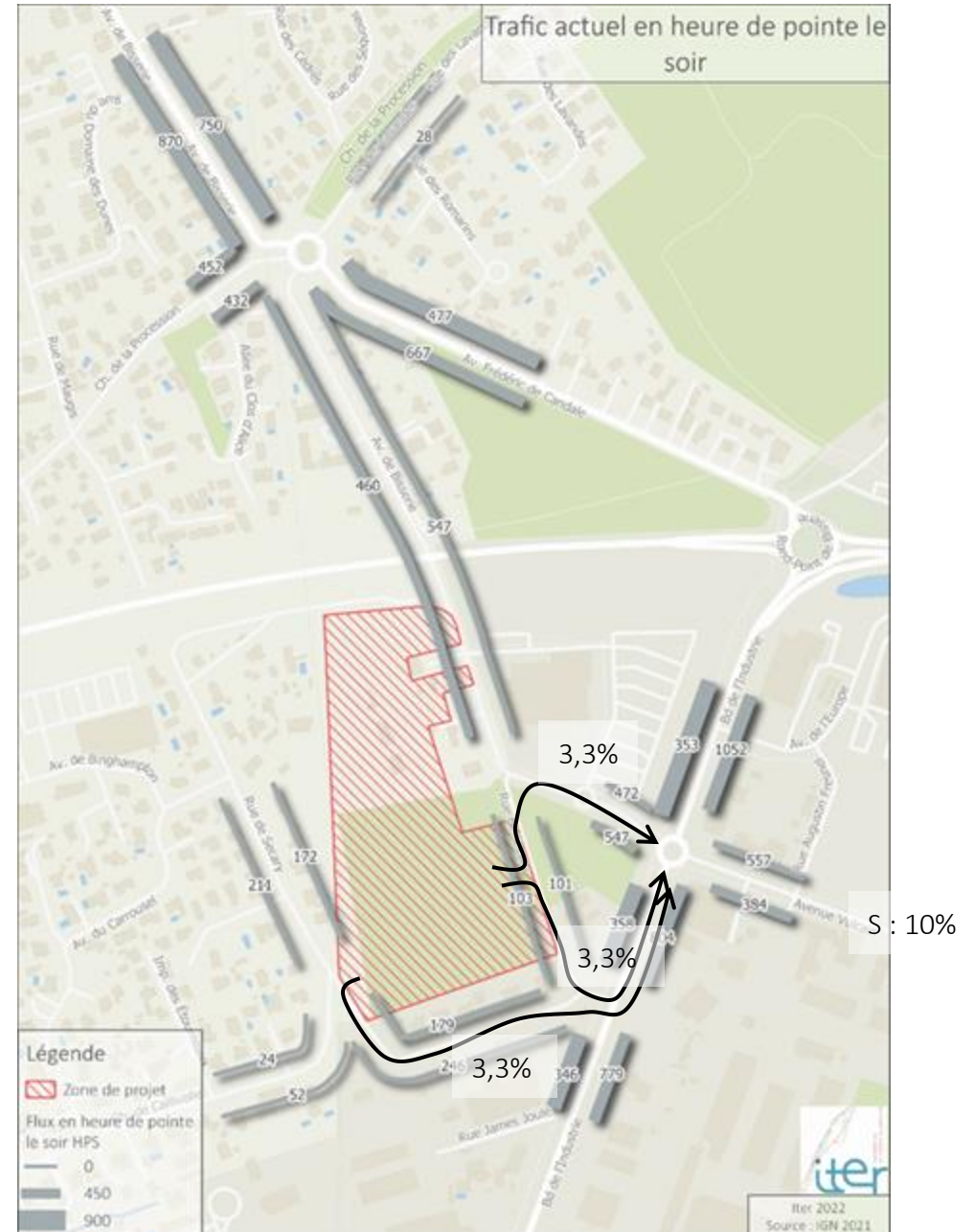
- Les pourcentages sont donc répartis sur le projet en fonction des hypothèses
 - En entrée (direction du projet)



3. DESCRIPTION DES HYPOTHÈSES / POSTULATS

Méthodologie pour la réalisation de la projection :

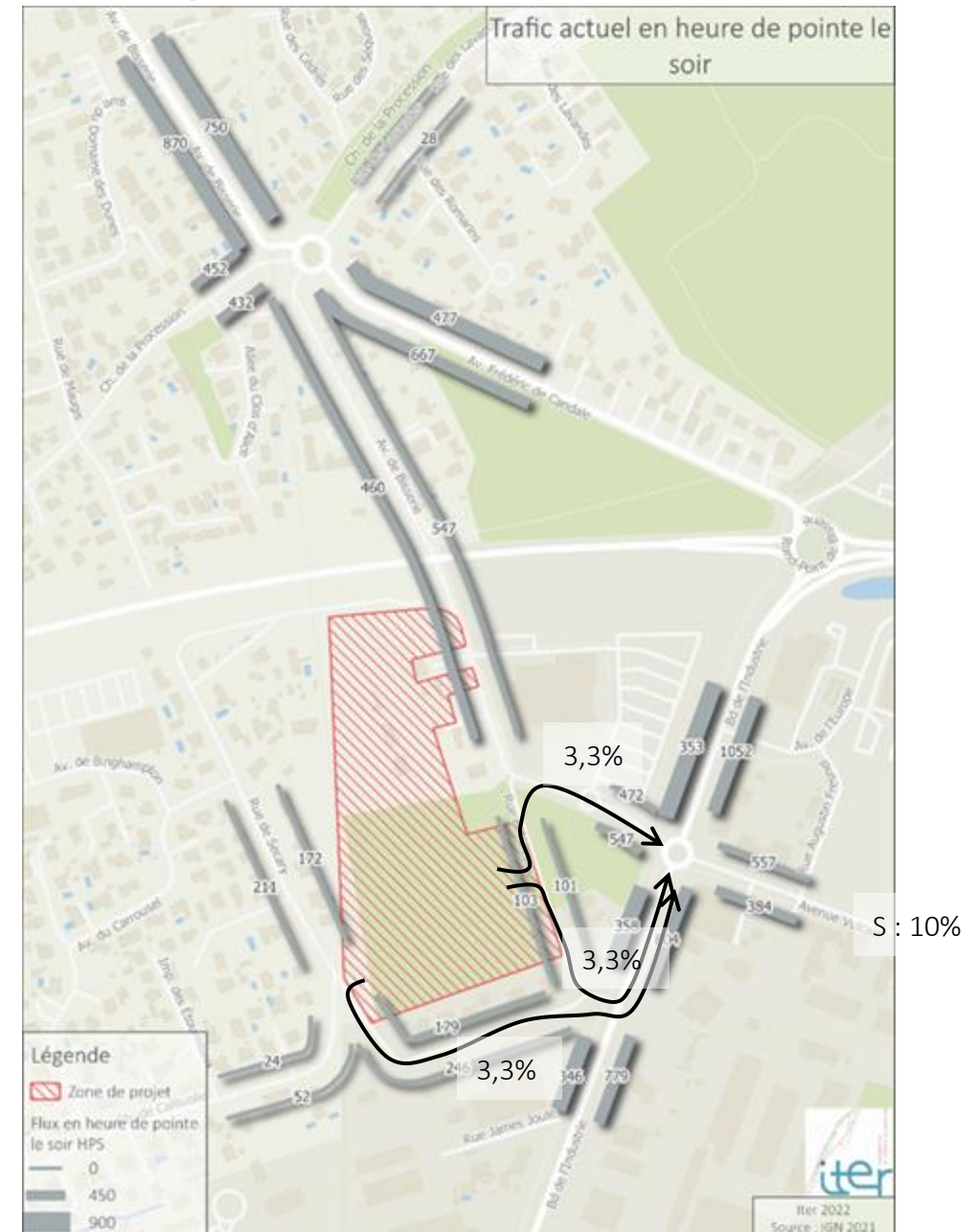
- Les pourcentages sont donc répartis sur le projet en fonction des hypothèses
 - En entrée (direction du projet)
 - En sortie (quittant le projet)



3. DESCRIPTION DES HYPOTHÈSES / POSTULATS

Méthodologie pour la réalisation de la projection :

- Les pourcentages sont donc répartis sur le projet en fonction des hypothèses
 - En entrée (direction du projet)
 - En sortie (quittant le projet)
- Sur chaque section, les pourcentages sont accumulés. Les flux de véhicules sont ensuite réparties sur le réseau en fonction de ces pourcentage.



SOMMAIRE :

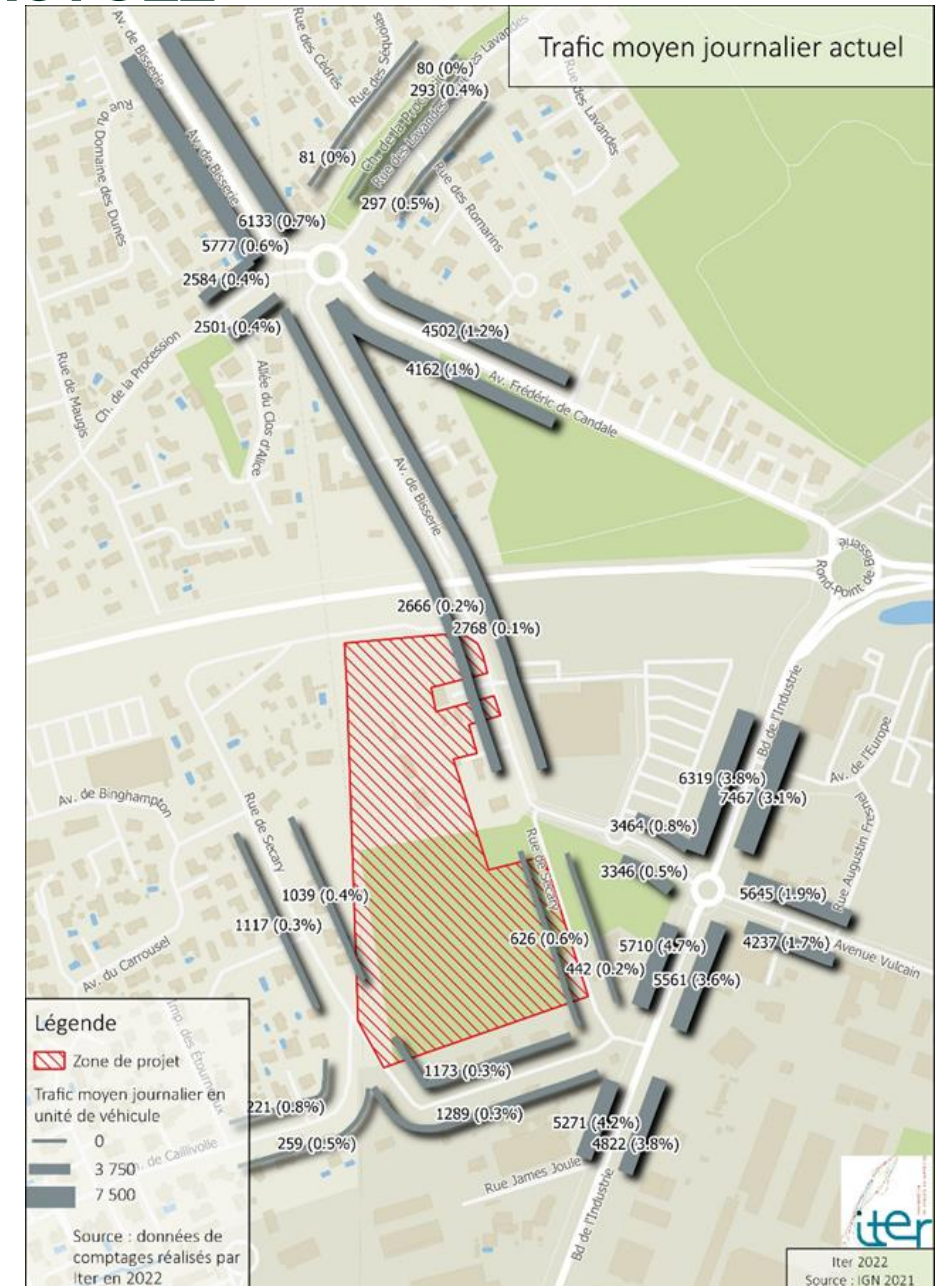
1. PRÉSENTATION DE LA MÉTHODOLOGIE : PARTIE 1.
2. DESCRIPTION DES HYPOTHÈSES / POSTULATS
3. PRÉSENTATION DE LA MÉTHODOLOGIE : PARTIE 2
4. EXPLICATION DES RÉSULTATS

4. EXPLICATION DES RÉSULTATS : **TMJA ACTUEL**

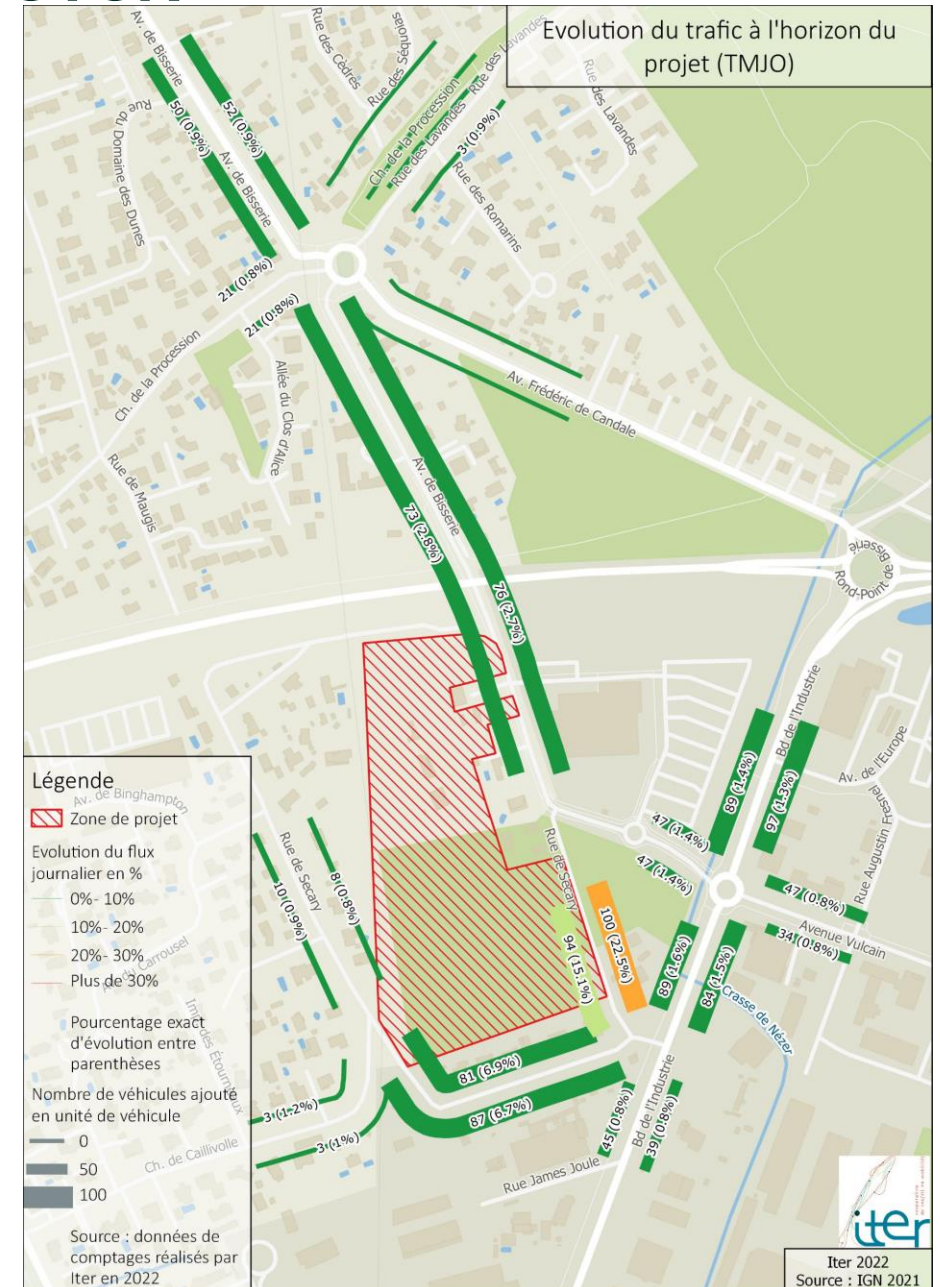
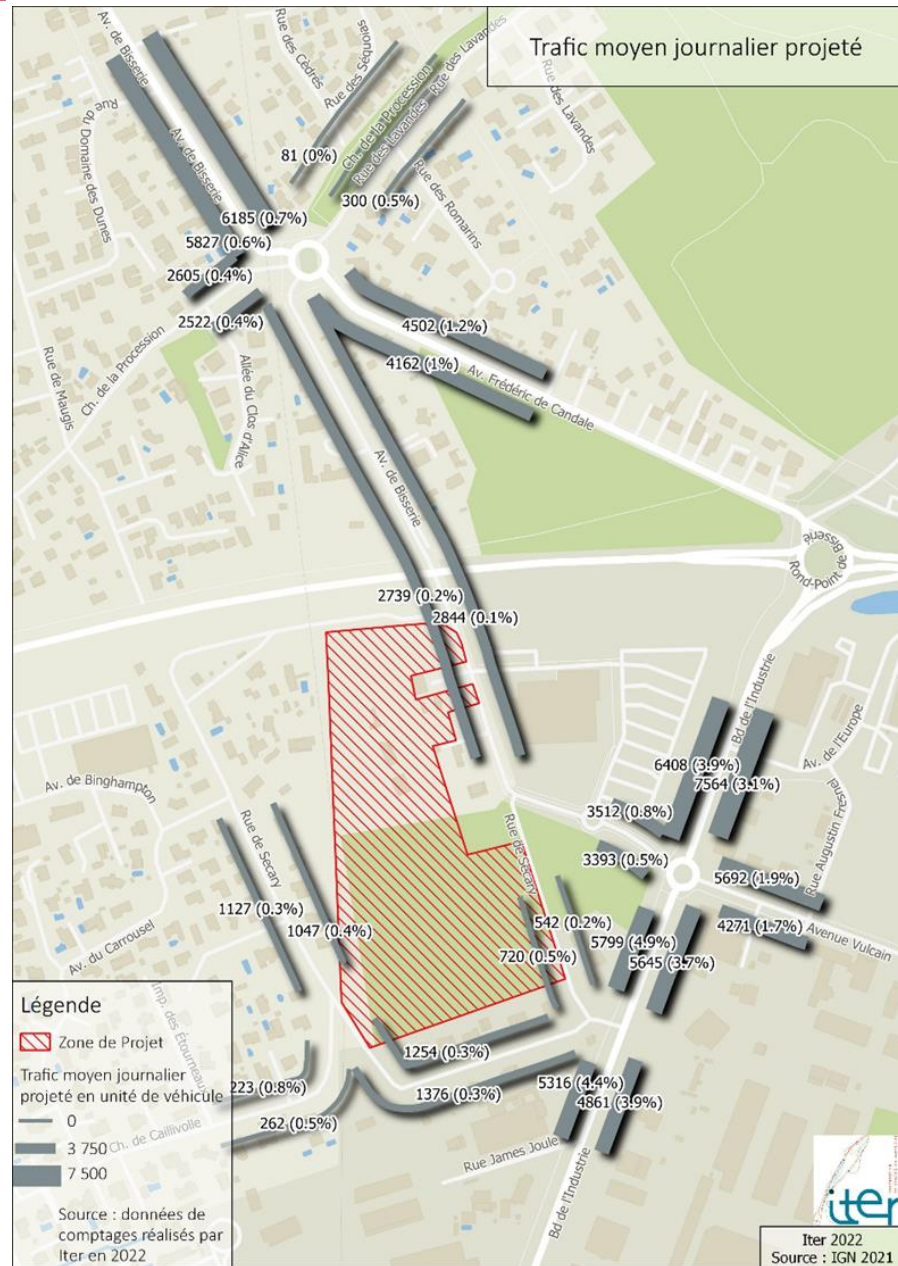
De fortes disparités sont présentes en fonction des sections. En effet, les axes ayant un lien entre la N250 et le centre-ville de La Teste-de-Buch ainsi que le parc d'activité du Pays de Buch possèdent des flux significatifs de véhicules :

- Le Boulevard de l'Industrie supporte entre 10 000 et 13 780 véhicules/jour deux sens confondus, selon la section.
- La partie nord de l'Avenue de Bisserie, permettant de rejoindre le centre-ville de la Teste-de-Buch, supporte un flux important de véhicule avec un peu moins de 12 000 véhicules/jour dans les deux sens confondus.
- L'Avenue Frédéric de Candale est également un axe supportant un flux important de véhicule avec plus de 8 600 véhicules/jour dans les deux sens.
- L'Avenue Vulcain permettant de rejoindre le parc d'activité du Pays de Buch, supporte un flux significatif de véhicules avec environ 9 880 véhicules/jour.

Les autres axes supportent des flux moins importants



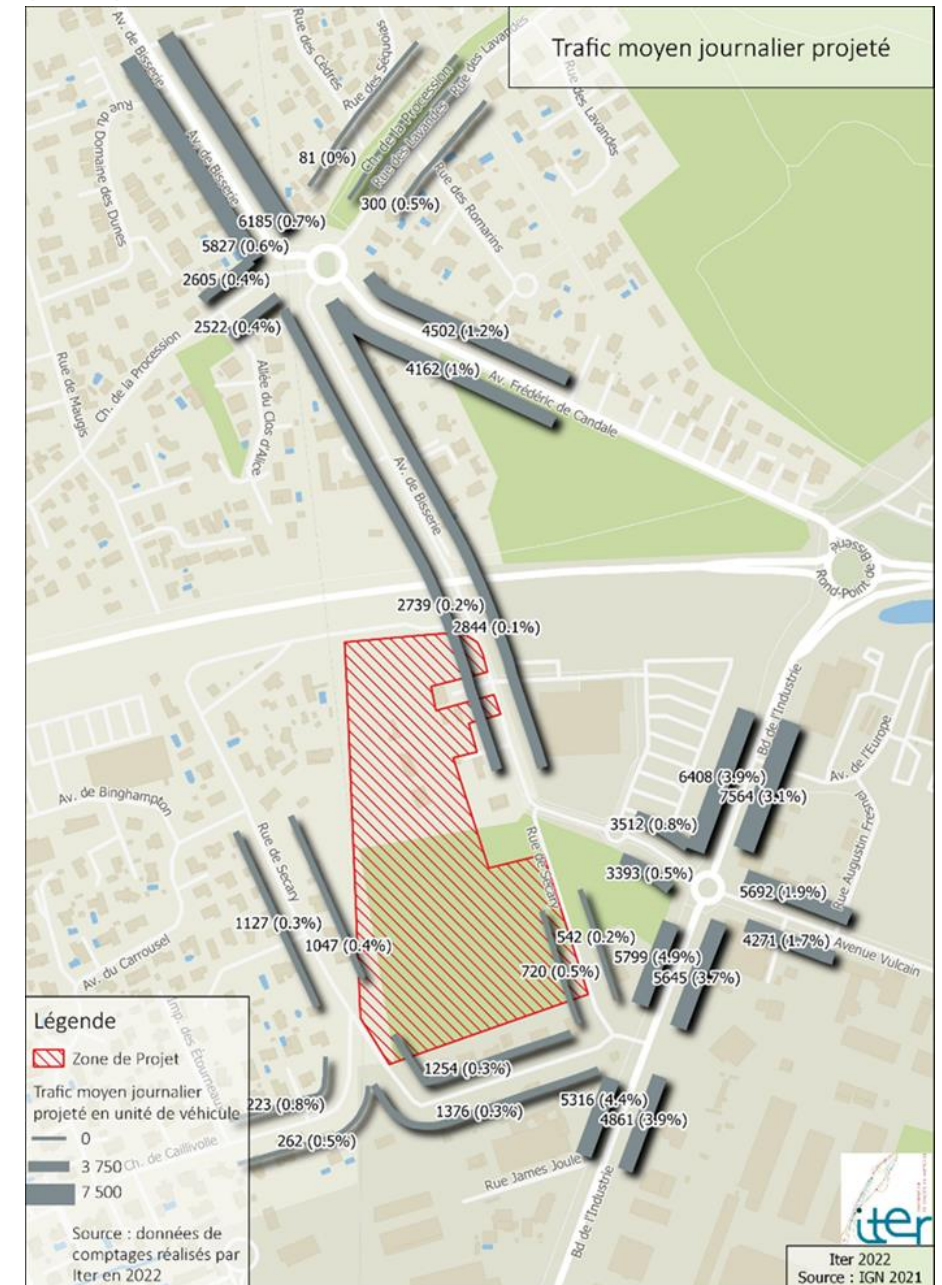
4. EXPLICATION DES RÉSULTATS : TMJA FUTUR



4. EXPLICATION DES RÉSULTATS : TMJA FUTUR

L'évolution du trafic sera disparate selon les sections :

- La rue de Sécary est l'axe le plus impacté, notamment en raison de la création des entrées/sorties du projet directement sur cette voirie. On note une augmentation significative du flux routier : entre +0,8% et +22,5% selon les sections. À terme, l'axe pourra supporter entre 540 et 1380 véhicules par jour, avec une augmentation pouvant atteindre 100 véhicules.
- L'Avenue de Bisserie est également impactée : son augmentation est modérée dans sa partie nord (+0,9%), mais plus importante dans sa partie Sud (+2,7% à +2,8%). Cela se traduit par des variations de volumes bruts pouvant aller de +73 à +76 véhicules/jour selon la section. Le trafic sur cet axe est d'environ 12 000 véhicules dans sa partie nord dans les deux sens, et 5 583 véhicules dans sa partie sud. Face aux nombres de véhicules présents actuellement, les nouveaux flux générés représentent une part très minime.
- Les autres voiries subissent une augmentation moins importante (entre 0% et +1,6%). Cela se traduit par un ajout maximum de 97 véhicules sur le Boulevard de l'Industrie qui supporte actuellement entre 4 850 véhicules et 7 570 véhicules.



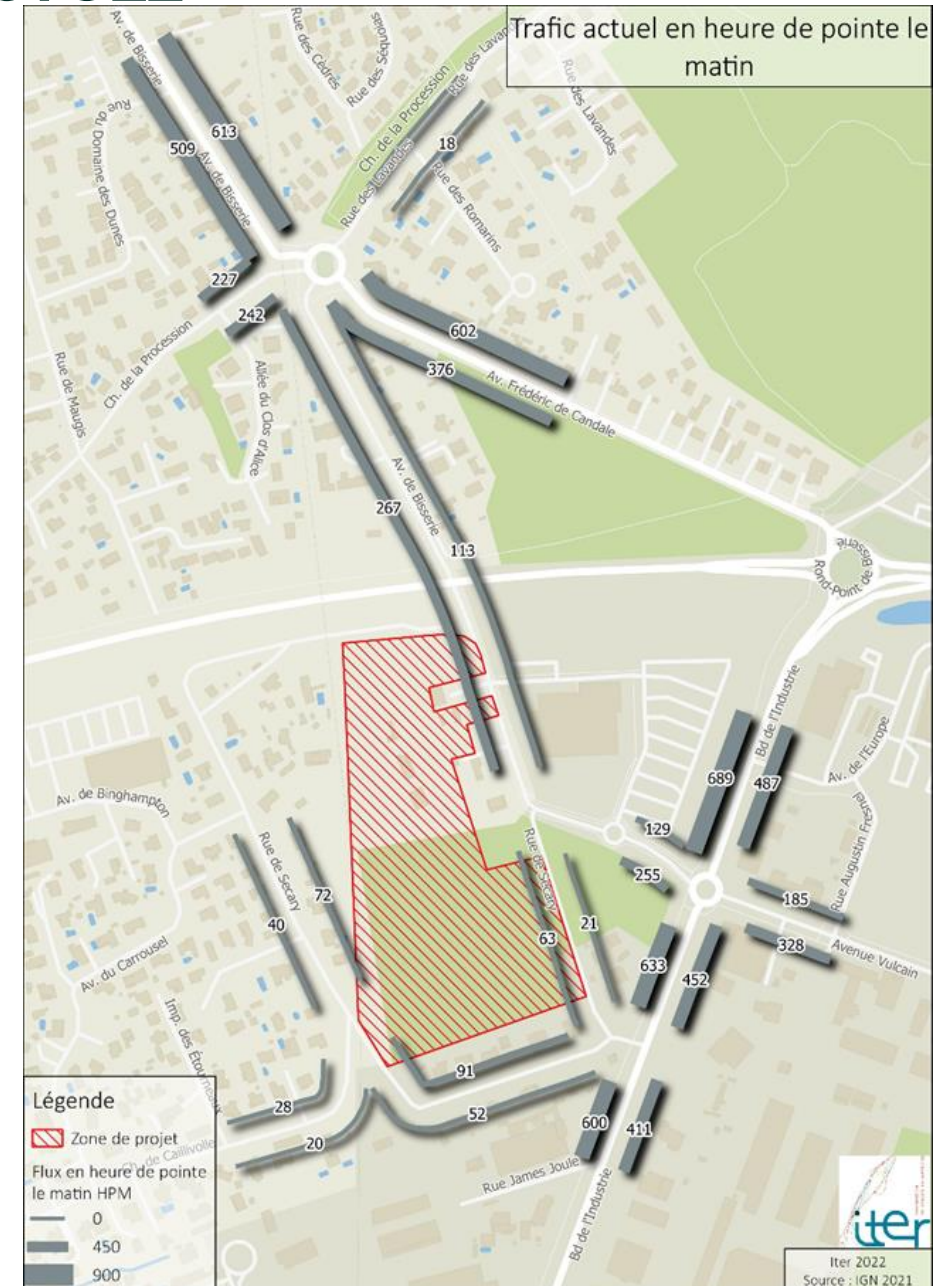
4. EXPLICATION DES RÉSULTATS : **HPM ACTUEL**

Les logiques journalières se retrouvent et s'affirment en heure de pointe du matin. L'essentiel des flux se localisent sur les axes entre la N250, le centre-ville de la Teste-de-Buch ainsi que le parc d'activité du pays de Buch.

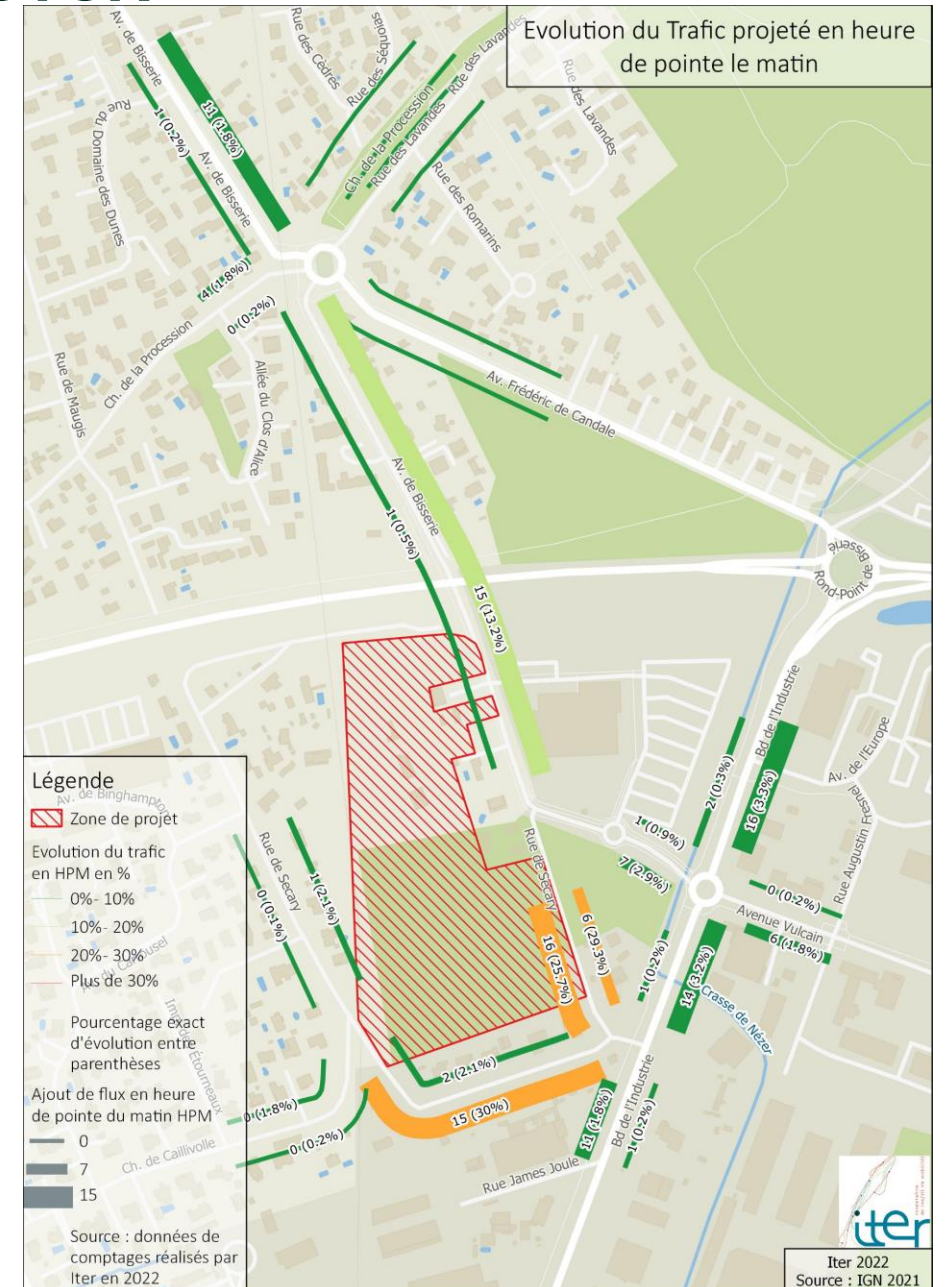
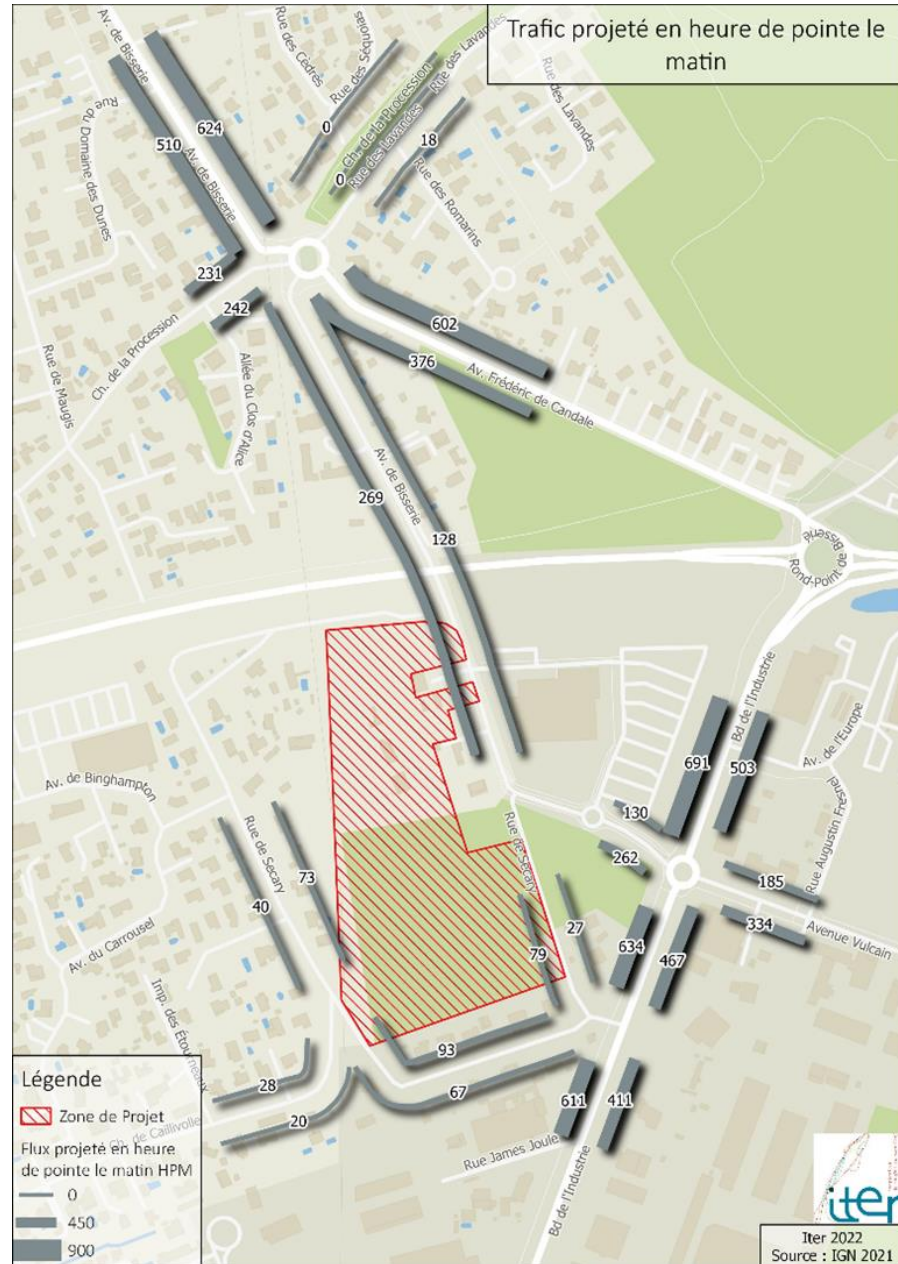
Cela se traduit sur le Boulevard de l'industrie avec des volumes significatifs : entre 1 000 et 1 200 uvp/h dans les deux sens. Ce flux important de véhicule est également présent sur l'Avenue Frédéric de Candale avec environ 980 uvp/h, ainsi que sur l'Avenue de Bisserie avec 1 120 uvp/h environ.

Sur ces axes, il est important de noter qu'il y a un sens dominant en fonction de la section. En effet, sur le boulevard de l'Industrie, le sens de circulation Nord > Sud est plus volumineux que le sens de circulation Sud > Nord. Cela est également le cas sur l'Avenue Frédéric de Candale et sur l'Avenue de Bisserie avec un flux plus important dans le sens Ouest > Est.

Les autres axes possèdent, comme pour les trafic moyens journalier annuel, des volumes moins importants, généralement inférieurs à 500 uvp/jour dans les deux sens confondus.



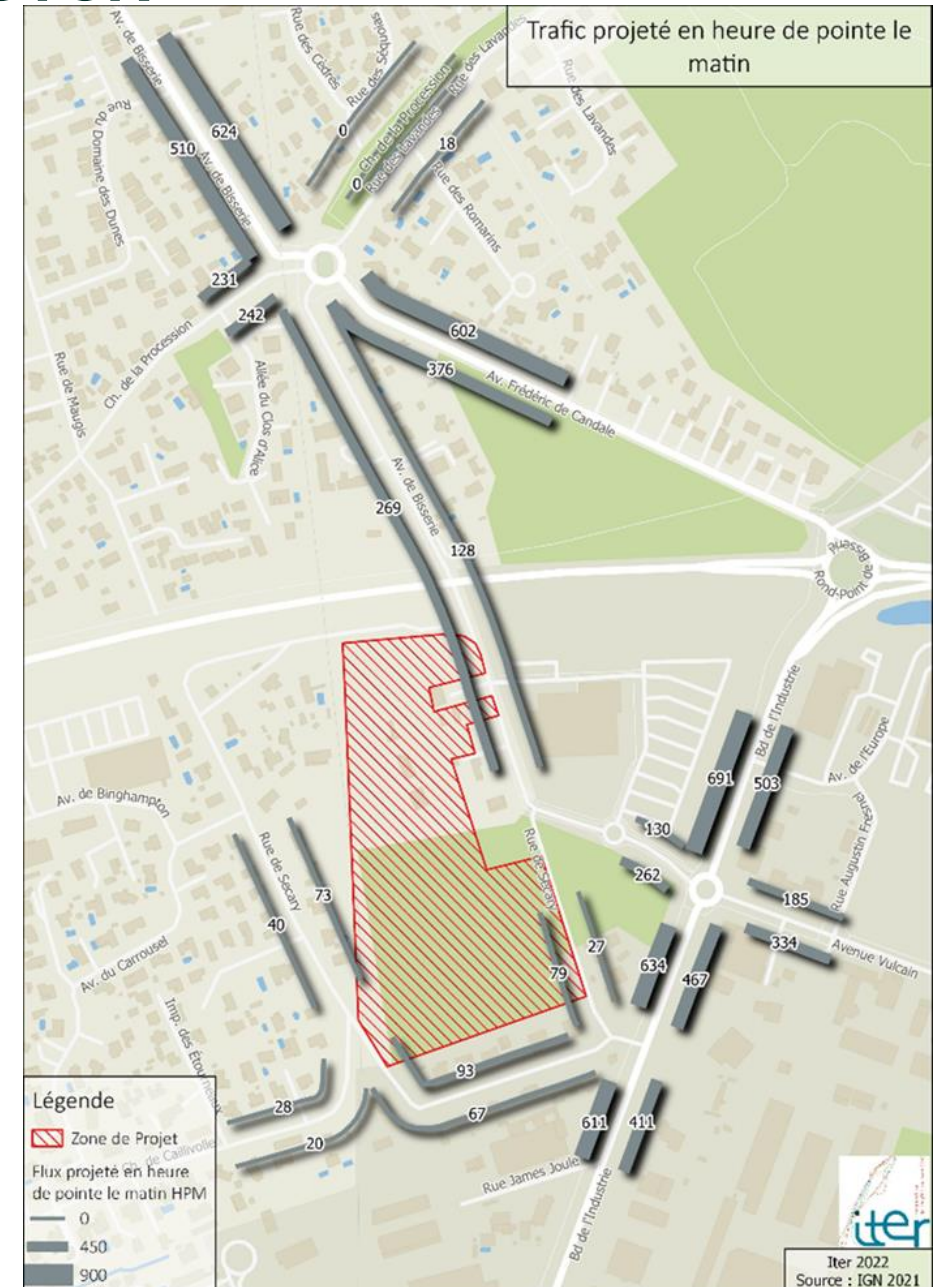
4. EXPLICATION DES RÉSULTATS : HPM FUTUR



4. EXPLICATION DES RÉSULTATS : **HPM FUTUR**

Comme pour les trafics journaliers, l'évolution de trafic diffère selon les sections :

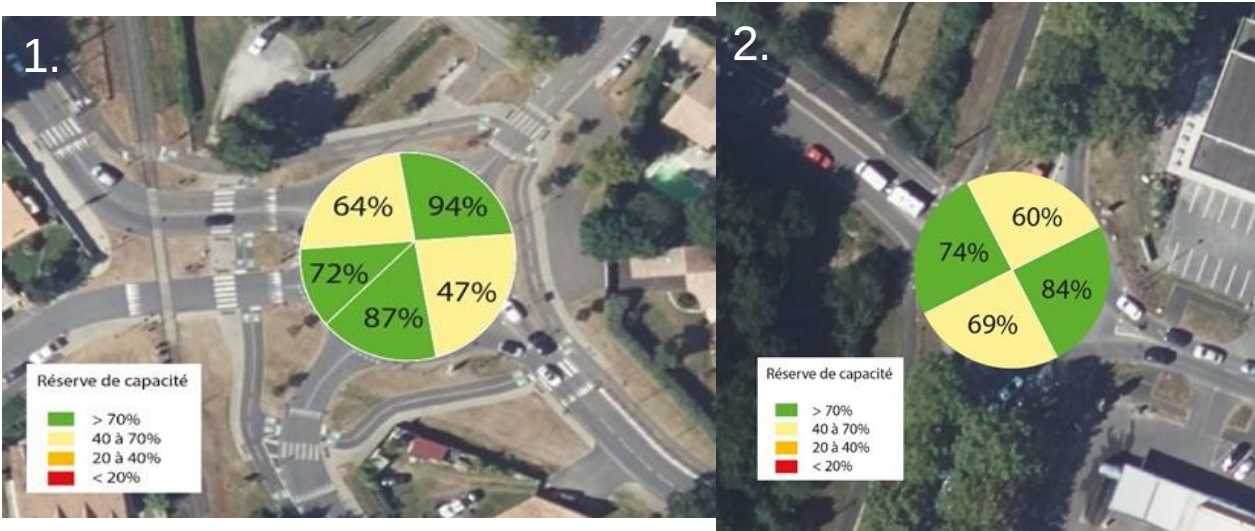
- Les sections rue Sécarý au sud et à l'est du projet ainsi que l'Avenue de Bisserie en direction du nord subissent une évolution de trafic supérieur à 10% (entre 13,2% et 30%). Cette augmentation représente de 6 à 16 véhicules supplémentaires. Malgré une part d'augmentation importante, le nombre de véhicules reste modérée sur la rue Sécarý (entre 27 uvp/h et 93 uvp/h). Aucune congestion ne sera observée.
- Certaines sections sur le Boulevard de l'Industrie subissent une augmentation pouvant atteindre 3.2%. Au maximum, cette augmentation se traduit par l'ajout de 16 véhicules par heure sur le réseau routier, ce qui fait varier le flux entre 411 uvp/h et 691 uvp/h selon les sections.
- Les autres sections possèdent une augmentation inférieure à 2% à l'horizon du projet. Cela se traduit par un volume de véhicule supplémentaire de 11 véhicules en heure de pointe du matin sur l'Avenue de Bisserie et le Boulevard de l'Industrie.



4. EXPLICATION DES RÉSULTATS (GIRATOIRES : **HPM ACTUEL**)

1. Concernant ce giratoire, les réserves de capacités sont relativement importantes (voir tableau ci-après). Par sa taille, ce giratoire ne pose pas de difficulté particulière dans l'écoulement du trafic (en effet, les difficultés d'écoulement apparaissent en dessous de 20% de congestion ainsi qu'entre 20% et 40% où les voies peuvent ponctuellement être contraintes). La voie la plus contrainte présente encore 47% de réserve.

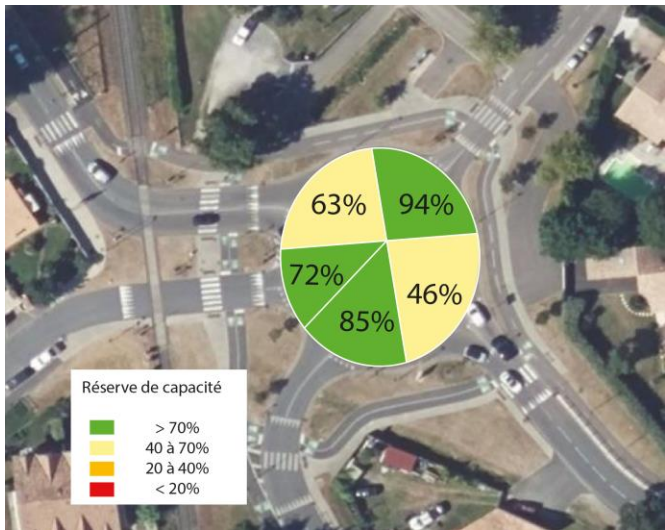
2. Comme pour le giratoire précédant, l'étude de celui-ci montre des réserves de capacités très importantes du fait de l'organisation des flux principalement en « tout droit » sur le Boulevard de l'Industrie. D'importantes réserves sont notamment observables au niveau de cette avenue (60% et 69%) mais surtout au niveau de la rue Georges Charpak et de l'Avenue Vulcain (respectivement 74% et 84%). L'ensemble du système fonctionne de manière fluide



1.	Réserve de Capacité		Longueur de Stockage		Temps d'Attente	
	en uvp/h	en %	moyenne	maximale	moyen	total
Rue des Lavandes	567	94%	0vh	2vh	4s	0,0h
Avenue de Bisserie (Nord)	888	64%	0vh	3vh	1s	0,2h
Chemin de la Procession	610	72%	0vh	3vh	3s	0,2h
Avenue de Bisserie (Sud)	751	87%	0vh	2vh	3s	0,1h
Avenue Frédéric de Candale	536	47%	1vh	4vh	3s	0,5h

2.	Réserve de Capacité		Longueur de Stockage		Temps d'Attente	
	en uvp/h	en %	moyenne	maximale	moyen	total
Avenue Vulcain	964	84%	0vh	2vh	1s	0,1h
Boulevard de l'Industrie (Nord)	1014	60%	0vh	2vh	1s	0,1h
Rue Georges Charpak	717	74%	0vh	3vh	2s	0,2h
Boulevard de l'Industrie (Sud)	988	69%	0vh	2vh	1s	0,1h

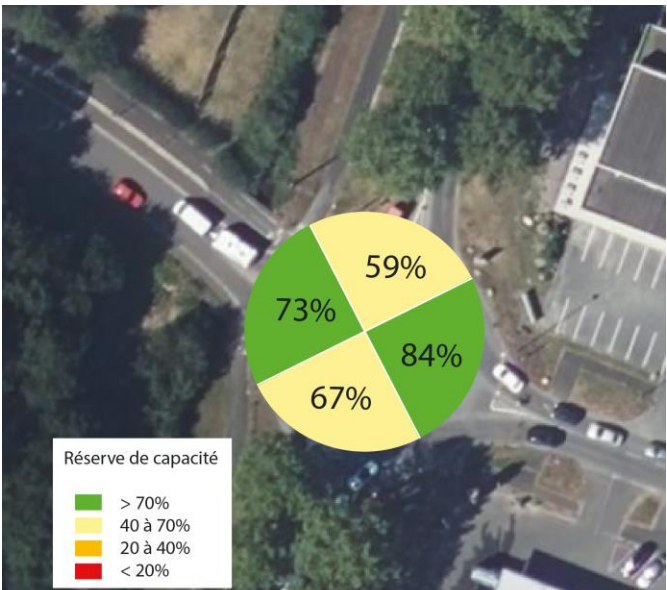
4. EXPLICATION DES RÉSULTATS (GIRATOIRES : **HPM FUTUR**)



Résultats

	Réserve de Capacité		Longueur de Stockage		Temps d'Attente	
	en uvp/h	en %	moyenne	maximale	moyen	total
Rue des Lavandes	559	94%	0vh	2vh	4s	0,0h
Avenue de Bisserie (Nord)	879	63%	0vh	3vh	1s	0,2h
Chemin de la Procession	608	72%	0vh	3vh	3s	0,2h
Avenue de Bisserie (Sud)	736	85%	0vh	2vh	3s	0,1h
Avenue Frédéric de Candale	516	46%	1vh	4vh	3s	0,5h

Concernant ce giratoire à l'horizon du projet, les réserves de capacités sont relativement importantes (voir tableau ci-après). Par sa taille, ce giratoire ne pose pas de difficulté particulière dans l'écoulement du trafic. La voie la plus contrainte présente encore 46% de réserve



Résultats

	Réserve de Capacité		Longueur de Stockage		Temps d'Attente	
	en uvp/h	en %	moyenne	maximale	moyen	total
Avenue Vulcain	948	84%	0vh	2vh	1s	0,1h
Boulevard de l'Industrie (Nord)	1011	59%	0vh	2vh	1s	0,1h
Rue Georges Charpak	708	73%	0vh	3vh	2s	0,2h
Boulevard de l'Industrie (Sud)	966	67%	0vh	2vh	1s	0,1h

Comme pour le giratoire précédant, l'étude de celui-ci montre des réserves de capacités très importantes. D'importantes réserves sont notamment observables au niveau du Boulevard de l'Industrie (59% et 67%) mais surtout au niveau de la rue Georges Charpak et de l'Avenue Vulcain (respectivement 73% et 84%) à l'horizon du projet

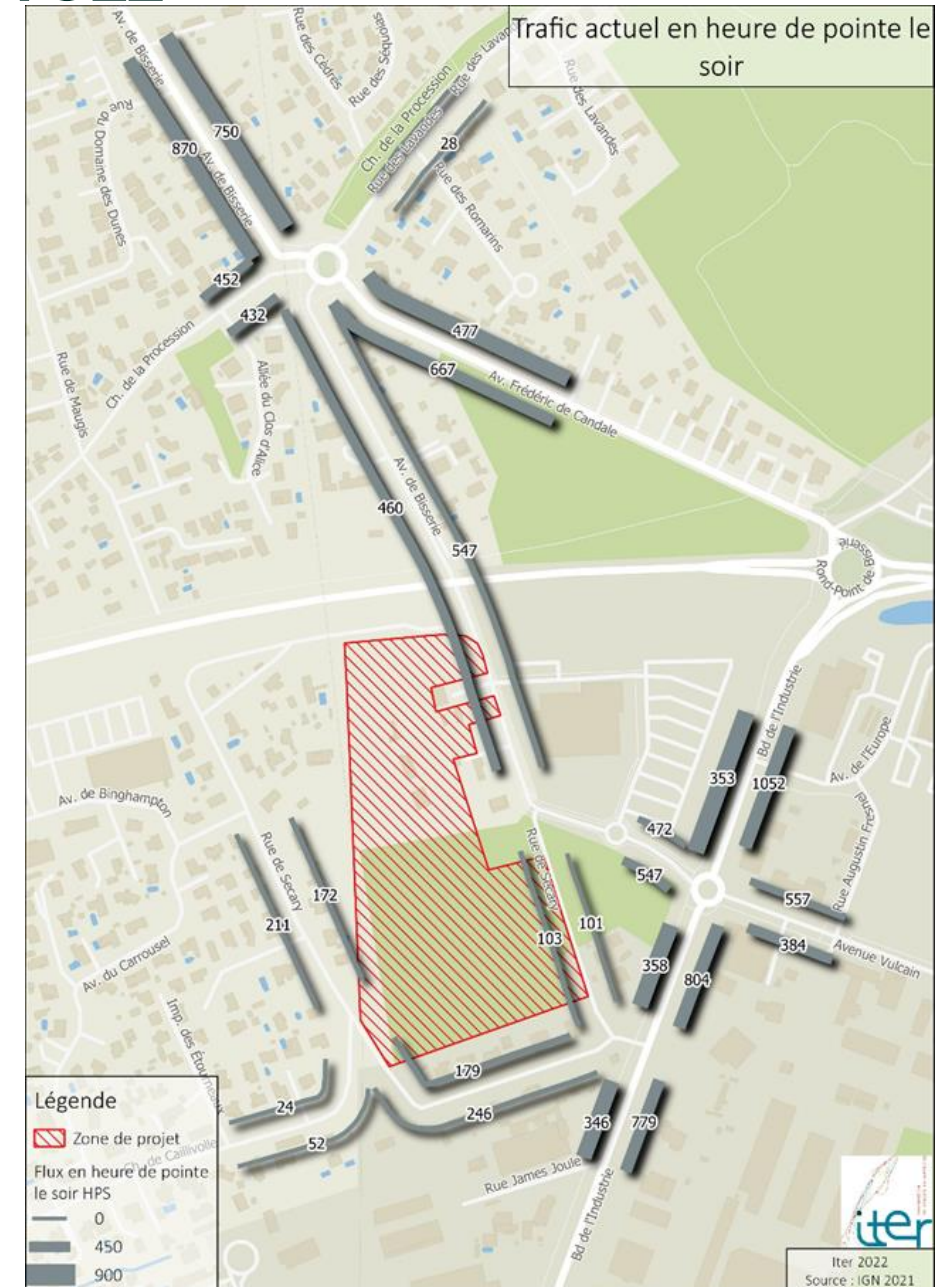
4. EXPLICATION DES RÉSULTATS : HPS ACTUEL

En heure de pointe le soir, les logiques précédemment observées sont conservées. L'heure de pointe du soir présente des volumes plus importants que durant l'heure de pointe du matin.

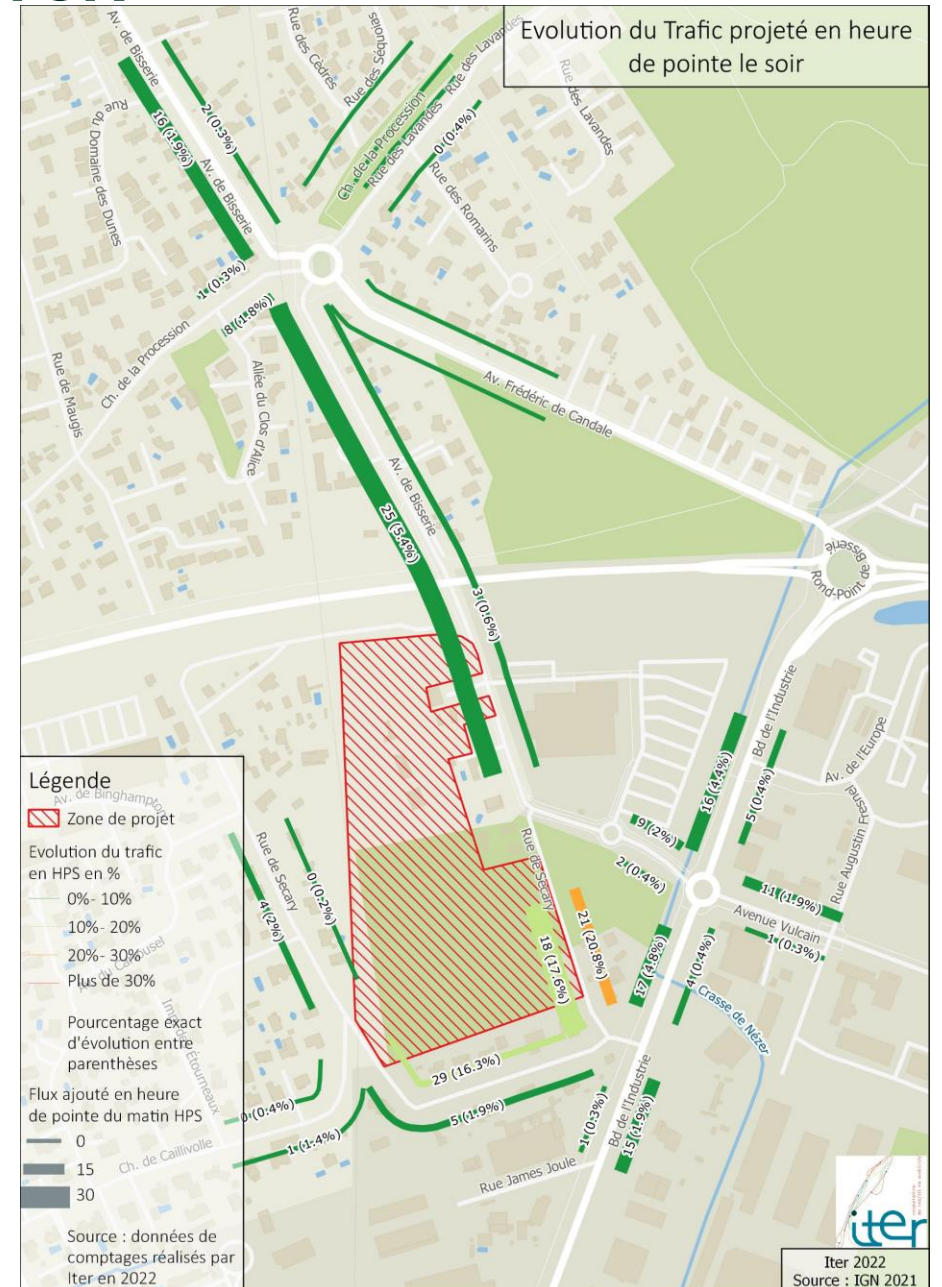
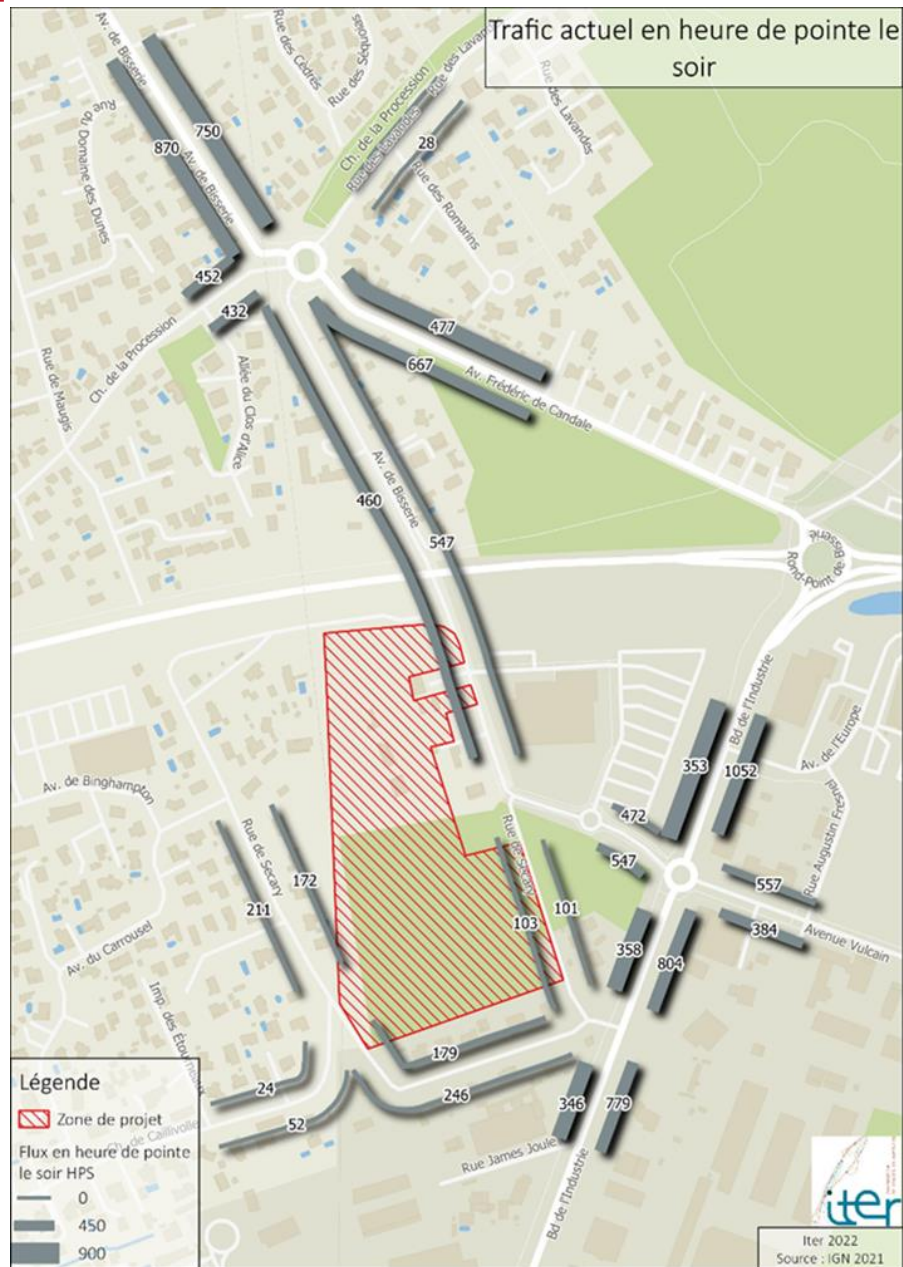
Ainsi, le Boulevard de l'Industrie supporte entre 1 125 uvp/h et 1 410 uvp/h dans les deux sens, l'Avenue de Candale supporte environ 1 140 uvp/h et environ 1 620 uvp/h sur l'Avenue de Bisserie.

Contrairement à la logique de l'heure de pointe du matin, les sens avec les volumes les plus importants sur ces axes sont inversés. En effet, le sens dominant sur le Boulevard de l'Industrie est désormais le sens Sud > Nord, et le sens dominant sur l'Avenue Frédéric de Candale et l'Avenue de Bisserie est le sens Est > Ouest. Ces axes subissent donc une logique pendulaire entre l'heure de pointe du matin et du soir.

Les autres axes supportent un trafic moins important avec cependant des flux volumes plus importants par rapport à l'heure de pointe du matin. En effet, le chemin de la Procession, le sud de l'Avenue de Bisserie et la rue Georges Charpak supportent entre 880 uvp/h et 1 020 uvp/h dans les deux sens. Les autres axes supportent un flux inférieur à 425 flux.



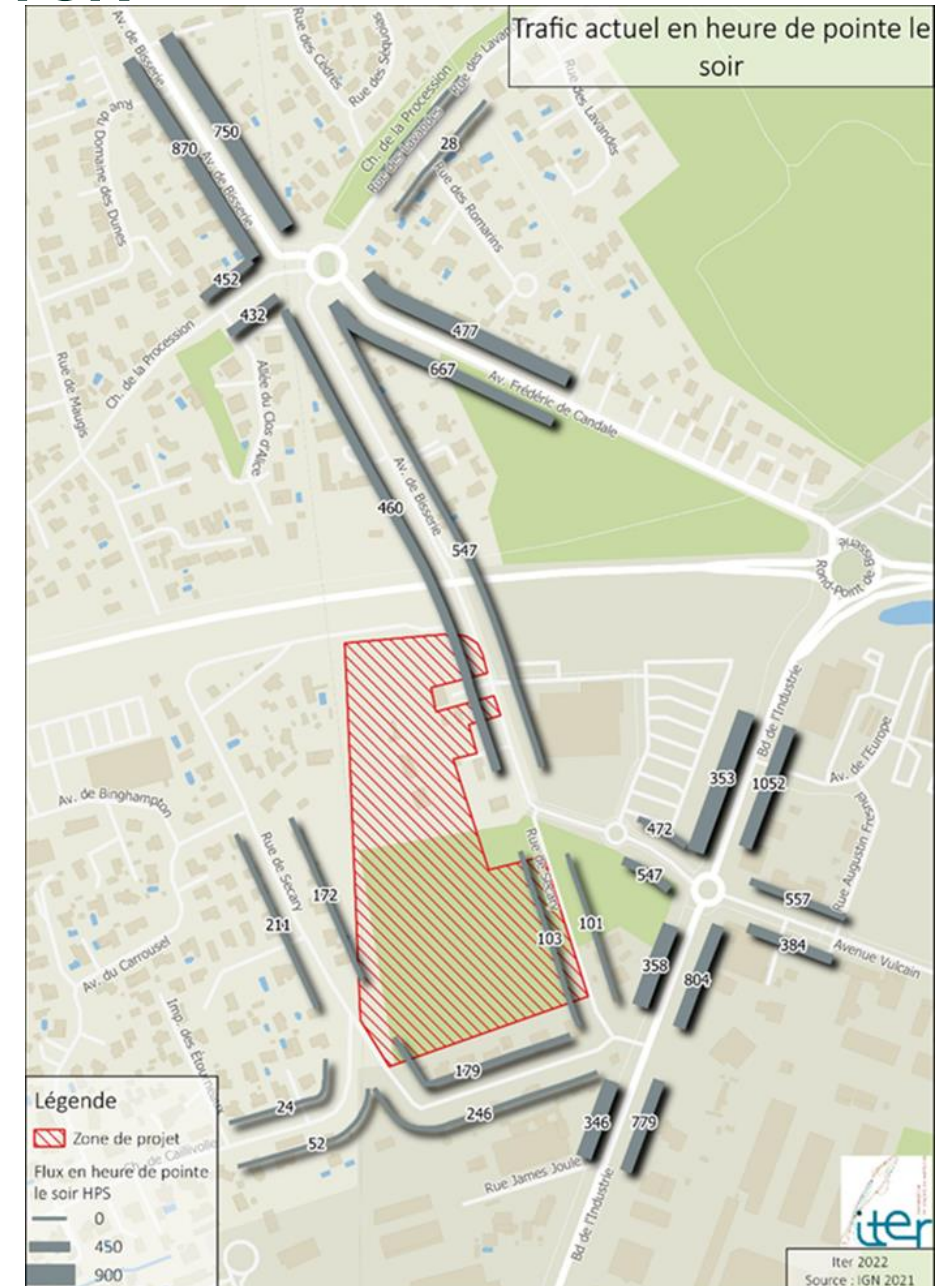
4. EXPLICATION DES RÉSULTATS : HPS FUTUR



4. EXPLICATION DES RÉSULTATS : HPS FUTUR

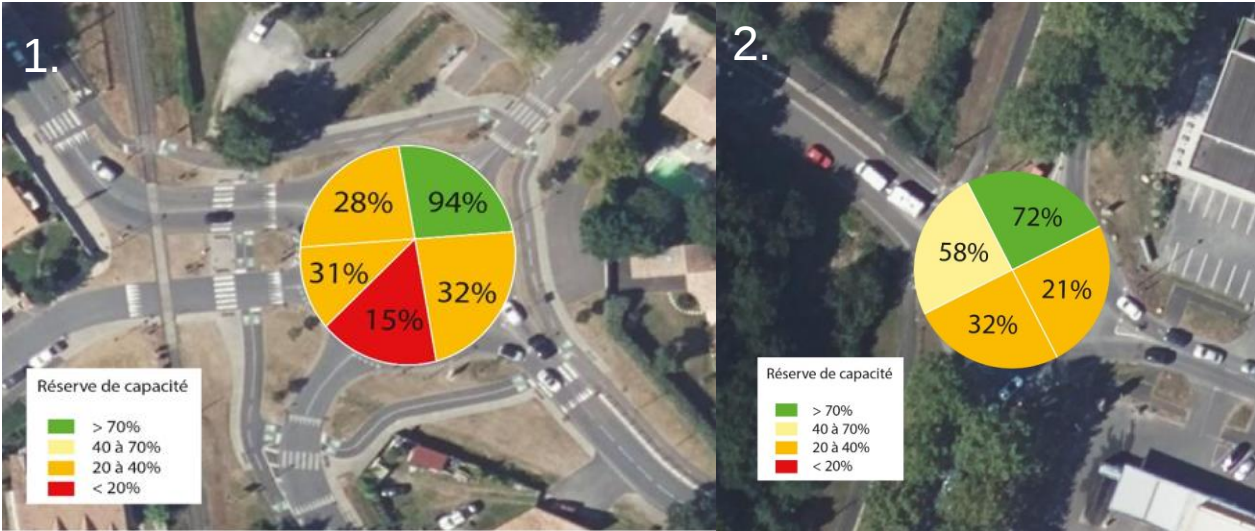
Durant l'heure de pointe du soir, les évolutions de trafic diffèrent selon les sections observées. Cependant, le sens le plus impacté est inversé par rapport à l'HPM, sauf pour les sections en lien direct avec les entrées/sorties du projet, signe d'un fort trafic de transit sur la zone :

- Les sections de la rue Sécar y les plus impactées sont celles en lien direct avec l'entrée Est, ainsi que la section rejoignant l'entrée Ouest du projet. Ces sections connaissent une augmentation du trafic entre 16,3% et 20,8%. Cette augmentation se traduit par un ajout de 18 à 29 véhicules par heure. La rue Sécar y supportera donc un flux de véhicules variant entre 121 uvp/h et 251 uvp/h.
- Comme en heure de pointe du matin, l'Avenue de Bisserie dans sa partie Sud est l'axe connaissant l'évolution la plus significative. La section en direction du projet est impactée avec 25 nouveaux véhicules par heure, soit une augmentation de 5,4%.
- Le Boulevard de l'Industrie en heure de pointe du soir connaît une augmentation de véhicules pouvant atteindre les 4,8% sur la section la plus impactée. Cela se traduit par un nombre de véhicules pouvant atteindre 17 nouveaux véhicules par heure.
- Sur les autres sections, l'augmentation reste inférieure à 2%. La section la plus impactée est la partie nord de l'Avenue de Bisserie (en direction du projet) avec 16 nouveaux véhicules par heure.



4. EXPLICATION DES RÉSULTATS (GIRATOIRES : HPS ACTUEL)

1. L'analyse du fonctionnement du giratoire sur l'heure de pointe du soir, montre des réserves de capacités moins importantes qu'en heure de pointe du matin. Des difficultés ponctuelles peuvent apparaître au niveau du sud de l'Avenue de Bisserie qui connaît une réserve inférieure à 20 %. Cependant, le temps d'attente moyen sur cette branche est de 27 secondes par véhicules avec une moyenne de 4 véhicules en attente. Les autres branches affichent des réserves entre 20 et 40% (sauf la rue des Lavandes), ce qui permet de limiter les phénomènes de retenue : en moyenne, ce sont un à deux véhicules en attente pour entrer sur le giratoire, avec un maximum de 7 véhicules, et avec un temps d'attente moyen de 13 secondes.

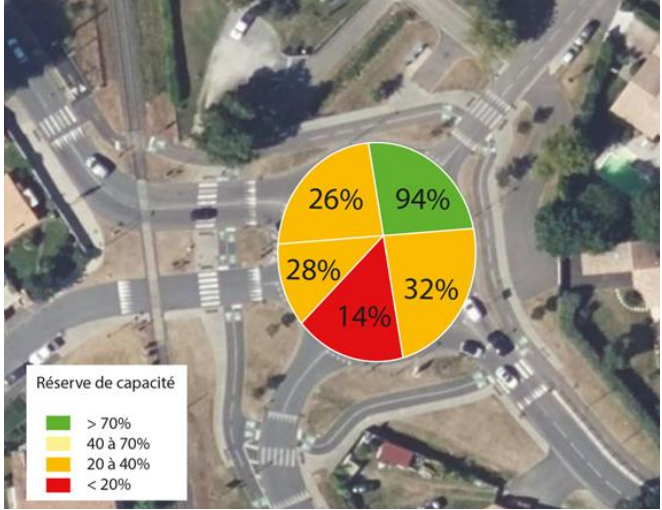


2. Bien que moins importantes que l'heure de pointe du matin, les réserves de capacité reste suffisante : 21% sur l'Avenue Vulcain et 32% sur le Boulevard de l'Industrie, ce qui provoque une attente moyenne de 16 secondes par véhicule sur l'Avenue Vulcain, pour en moyenne 2 véhicules en attente. Sur l'entrée nord du giratoire (Boulevard de l'Industrie), la réserve de capacité reste grandement suffisante avec 72% de réserve de capacité

1.	Réserve de Capacité		Longueur de Stockage		Temps d'Attente	
	en uvp/h	en %	moyenne	maximale	moyen	total
Rue des Lavandes	440	94%	0vh	2vh	6s	0,1h
Avenue de Bisserie (Nord)	339	28%	1vh	6vh	5s	1,2h
Chemin de la Procession	191	31%	2vh	7vh	13s	1,6h
Avenue de Bisserie (Sud)	93	15%	4vh	14vh	27s	4,0h
Avenue Frédéric de Candale	229	32%	1vh	6vh	10s	1,4h

2.	Réserve de Capacité		Longueur de Stockage		Temps d'Attente	
	en uvp/h	en %	moyenne	maximale	moyen	total
Avenue Vulcain	150	21%	2vh	9vh	16s	2,4h
Boulevard de l'Industrie (Nord)	900	72%	0vh	2vh	1s	0,1h
Rue Georges Charpak	752	58%	0vh	3vh	2s	0,3h
Boulevard de l'Industrie (Sud)	373	32%	1vh	5vh	4s	1,0h

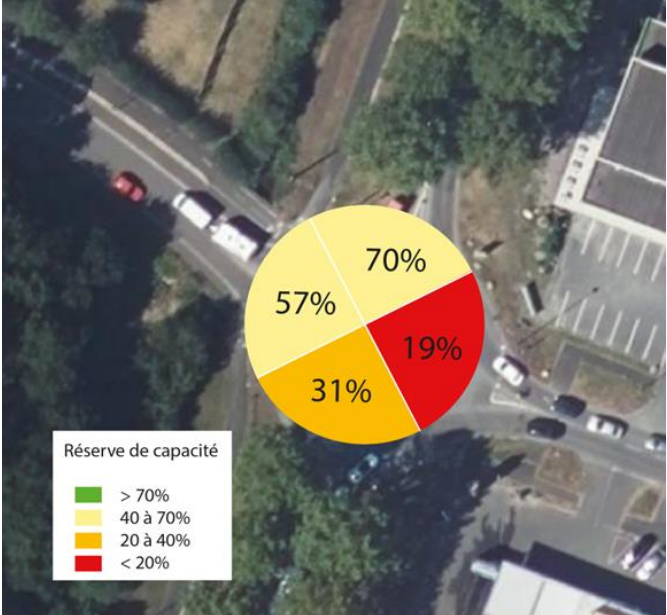
4. EXPLICATION DES RÉSULTATS (GIRATOIRES : HPS FUTUR)



Résultats

	Réserve de Capacité		Longueur de Stockage		Temps d'Attente	
	en uvp/h	en %	moyenne	maximale	moyen	total
Rue des Lavandes	439	94%	0vh	2vh	6s	0,1h
Avenue de Bisserie (Nord)	319	26%	1vh	6vh	5s	1,3h
Chemin de la Procession	171	28%	2vh	7vh	15s	1,8h
Avenue de Bisserie (Sud)	87	14%	4vh	15vh	28s	4,3h
Avenue Frédéric de Candale	228	32%	1vh	6vh	10s	1,4h

L'analyse du fonctionnement du giratoire sur l'heure de pointe du soir, montre des réserves de capacités moins importantes qu'en heure de pointe du matin. Des difficultés ponctuelles peuvent apparaître au niveau du sud de l'Avenue de Bisserie qui connaît une réserve inférieure à 20 %. Cependant, le temps d'attente moyen sur cette branche est de 28 secondes par véhicule avec une moyenne de 4 véhicules en attente. Les autres branches affichent des réserves entre 20 et 40% (sauf la rue des Lavandes), ce qui permet de limiter les phénomènes de retenue : en moyenne, ce sont un à deux véhicules en attente pour entrer sur le giratoire, avec un maximum de 7 véhicules, et avec un temps d'attente moyen de 15 secondes.



Résultats

	Réserve de Capacité		Longueur de Stockage		Temps d'Attente	
	en uvp/h	en %	moyenne	maximale	moyen	total
Avenue Vulcain	137	19%	3vh	10vh	17s	2,7h
Boulevard de l'Industrie (Nord)	869	70%	0vh	2vh	2s	0,2h
Rue Georges Charpak	724	57%	0vh	3vh	2s	0,3h
Boulevard de l'Industrie (Sud)	368	31%	1vh	5vh	5s	1,0h

Des difficultés ponctuelles peuvent apparaître au niveau de l'Avenue de Vulcain qui connaît une réserve inférieure à 20 %. Cependant, le temps d'attente moyen sur cette branche est de 17 secondes par véhicule avec une moyenne de 3 véhicules en attente.

Les réserves de capacité restent suffisantes sur les autres voies : 31% sur le Boulevard de l'Industrie ou 57% sur l'Avenue Georges Charpak. Sur l'entrée nord du giratoire (Boulevard de l'Industrie), la réserve de capacité reste grandement suffisante avec 70% de réserve de capacité.

Sources :

- **Taux de vacance des logements** : graphique LOG T1
(<https://www.insee.fr/fr/statistiques/2011101?geo=COM-33529#chiffre-cle-3>)
- **Nombre de personnes par ménages** : graphique FAM G1
(<https://www.insee.fr/fr/statistiques/2011101?geo=COM-33529#chiffre-cle-3>)
- **Structuration des ménages** :
(<https://ville-data.com/nombre-d-habitants/La-Teste-de-Buch-33-33529>)
- **Part modale** : (page 3)
(<https://www.gironde.fr/sites/default/files/2018-06/Fiche%20%20-%20Analyse%20d%C3%A9placements.pdf>)
- **Taux d'occupation des voitures** :
(<https://www.futura-sciences.com/planete/questions-reponses/automobile-taux-occupation-voiture-1019/>)
- **Nombre de déplacements journaliers** : (page 130)
(https://www.sybarval.fr/wp-content/uploads/2019/10/SYBARVAL_Diagnostic-141019.pdf)
- **Nombre de déplacements liés au domicile** : (Page 37)
(https://www.gironde.fr/sites/default/files/2018-03/Cahier_mobilit%C3%A9_BAVE_2014.pdf)