

PROJET DE DÉPLACEMENTS DURABLES DU NORD-BASSIN

Rapport de l'étude « Livre 2 - Analyse de la capacité de différents scénarios routiers à apaiser la RD3 »

Préparé pour le compte de :
Département de la Gironde

1 mai 2018



Gestion du document	
Titre de l'étude :	Projet de Déplacements Durables du Nord Bassin
N° de projet :	C0291
Titre du document :	Rapport de l'étude « Livre 2 - Analyse de la capacité de différents scénarios routiers à apaiser la RD3 »
Maitre d'ouvrage :	Département de la Gironde
Répertoire & nom du fichier :	P:\C0288-91 Arcachon\2_Travail\Rapports\Rapport trafic\2018-04-26 - Explain Déplts LIVRE-2 (Scénarios)- VF.docx
Auteur principal :	Azwan ALI
Autre(s) rédacteur(s) :	Martin CHOURROUT

Distribution				
Version	Revu par	Date de parution	Distribution	Modifications apportées
0	Martin CHOURROUT	14 nov .17	Département de la Gironde	Version initiale
1	Azwan ALI	1 mar. 18	Département de la Gironde	
3	Azwan ALI	12 avr. 18	Département de la Gironde	
4	Azwan ALI	1 mai. 18	Département de la Gironde	Version finale

Sommaire

0	Contexte de la mission - Rappel	5
1	Partie 4 - Analyse comparative des différents scénarios.....	7
1.1	Présentation des scénarios et variantes envisagés.....	7
1.1.1	Préambule	7
1.1.2	Scénarios routiers (Faisant l'objet des modélisations de cette étude).....	8
1.1.3	Présentation des variantes aux scénarios	9
1.1.4	Tableau de synthèse des scénarios et variantes testés (Modélisations)	10
1.2	Scénarios de référence.....	11
1.2.1	Heure de pointe du matin (HPM).....	11
1.2.2	Heure de pointe du soir (HPS)	13
1.2.3	Trafic Moyen Journalier (TMJ).....	15
1.3	Analyse comparative des scénarios et variantes	18
1.3.1	Apaisement de la RD3.....	18
1.3.2	Temps de parcours pour accéder aux principaux pôles d'échange existants .	19
1.3.3	Temps de parcours pour accéder à la Métropole Bordelaise	22
1.3.4	Temps de parcours pour les déplacements « Nord - Sud »	23
1.3.5	Effets sur les axes de desserte côté littoral	27
1.3.6	Effets sur les axes de desserte côté RD5 et Bordeaux	28
1.3.7	Effets sur le carrefour de Marcheprime	29
1.3.8	Effets sur les entrées de la ville de Mios.....	30
1.3.9	Effets sur le petit contournement de Lanton.....	31
1.3.10	Comparaison des variantes entre elles	32
1.3.11	Analyse des trafics sur les nouvelles voies créées.....	34

0 CONTEXTE DE LA MISSION - RAPPEL

Le Département de la Gironde porte actuellement un projet relatif aux conditions de déplacements sur les territoires des huit communes de la Communauté de Communes du Bassin d'Arcachon Nord Atlantique (COBAN) : Communes de : Mios, Biganos, Audenge, Lanton, Andernos-les-Bains, Arès, Lège-Cap-Ferret et Marcheprime.

Plusieurs constats témoignent de la nécessité de repenser globalement la mobilité sur le territoire du Nord Bassin d'Arcachon :

- Les difficultés de circulation sur la voie littorale Nord du Bassin (RD3) entre Mios et Lège-Cap-Ferret ;
- L'insécurité des déplacements sur cette même voie, qui traverse de nombreuses centralités urbaines ;
- L'absence d'attractivité des modes de déplacements alternatifs à la voiture ;
- La nécessité de préserver l'environnement naturel exceptionnel du Bassin d'Arcachon.

Le présent rapport concerne les études de déplacements, réalisées par Explain. Il s'inscrit dans un corpus d'études plus large actuellement en cours :

Le présent rapport concerne les études de déplacements, réalisées par Explain. Il s'inscrit dans un corpus d'études plus large :

- Sous maîtrise d'ouvrage du Département :
 - Evaluation de la sensibilité des milieux naturels : BIOTOPE (2017-2018) ;
 - Pré-analyse socio-économique : EXPLAIN - SEGIC (2017-2018) ;
 - Etude d'opportunité : SEGIC (2017-2018) ;
- Sous maîtrise d'ouvrage des collectivités locales
 - Etude d'opportunité d'un TCSP : Transamo pour le Sybarval (2016) ;
 - Etude d'un schéma des mobilités et des modes doux : Cerema pour la COBAN (2017-2018).

L'ensemble de ces études viendront alimenter la phase de concertation s'étalant de la fin de l'année 2017 (concertation préalable auprès des acteurs locaux de la mobilité, de l'environnement et des milieux naturels, du développement économique, de la sylviculture, ...) à la fin de l'année 2018 (concertation publique).

Le rapport « Explain » se décompose en 2 livres. Le présent document constitue le « Livre 2 » de l'étude :

- Livre 1 : Diagnostic initial (Périmètre d'étude et RD3) - Enjeux ;
- Livre 2 : Analyse de la capacité de différents scénarios routiers à apaiser la RD3 ;



1 PARTIE 4 - ANALYSE COMPARATIVE DES DIFFERENTS SCENARIOS

1.1 Présentation des scénarios et variantes envisagés

1.1.1 Préambule

Le PDDNB propose d'évaluer l'intérêt de différents scénarios pour faire évoluer le système global des mobilités du Nord Bassin dans le sens d'un report modal et d'un apaisement de la circulation le long de la RD3.

2 grands principes sont envisagés :

- Le premier désigne une évolution au fil de l'eau qui s'appuierait principalement sur la mise en œuvre des 2 schémas (Mobilités et modes doux) élaborés par la Coban ;
- Le second concerne un dispositif permettant une évolution plus « volontariste » et qui permettrait de rapprocher les lieux de mobilité des centres de vie, de favoriser le report modal et d'apaiser la circulation de la RD3 dans la traversée des centres bourgs. Ce second principe nécessiterait la création d'une voie de délestage à l'arrière des communes ;

L'analyse comparative des scénarios faisant l'objet de ce rapport n°2 concerne uniquement le critère « apaisement de la RD3 ». Elle repose sur une modélisation statique de différents scénarios :

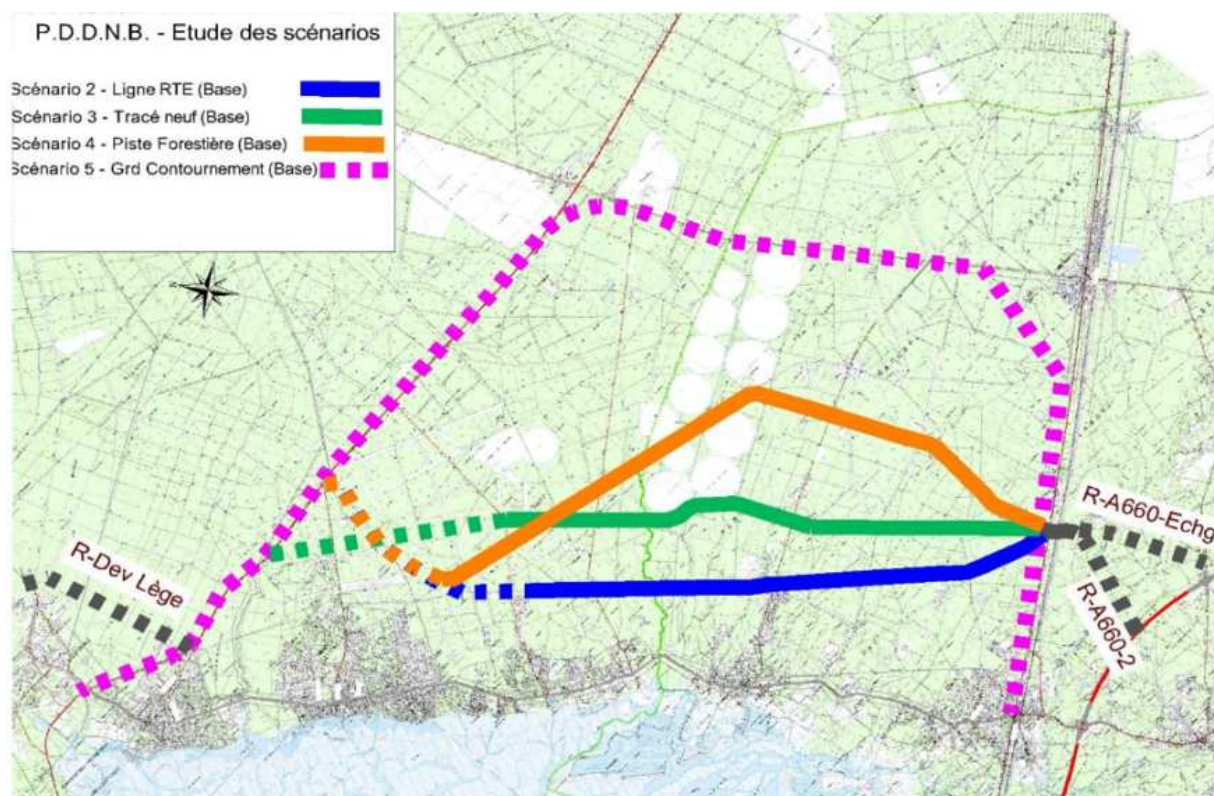
- Elles ont été réalisées pour la période normale (Mars 2017) et la période estivale (Août 2017).
- Les cartes générées traitent les 3 cas suivants : trafics journaliers, HPM et HPS.
- 2 formats pour chaque cas sont proposés : valeur de trafic brute et gain de trafic par rapport à une situation de référence. La situation de référence étant la modélisation de la période et du cas considérés sans aménagements.

Cette analyse sera à mettre en perspective avec d'autres analyses qui permettront d'évaluer la capacité des scénarios à répondre aux objectifs du PDDNB en termes de mobilité et, d'évaluer leurs effets socio-économiques et leurs impacts sur les milieux naturels.

1.1.2 Scénarios routiers (Faisant l'objet des modélisations de cette étude).

➤ 5 scénarios routiers sont envisagés :

- Scénario n°1 : il s'agit du scénario de référence : situation actuelle
- Scénario n°2 : il s'agit d'une **nouvelle infrastructure routière** qui emprunterait pour partie les emprises occupées par la ligne RTE « Lège Masquet 2 » située immédiatement à l'arrière des secteurs urbanisés. Sa distance moyenne à la RD3 est de l'ordre de 2 500 m.
- Scénario n°3 : il s'agit d'une **nouvelle infrastructure routière** qui serait essentiellement réalisée sur des espaces non anthropisés et qui contournerait la ZPENS « Certes et Graveyron » par l'Est. Sa distance moyenne à la RD3 est de l'ordre de 4 400 m.
- Scénario n°4 : il s'agit d'une **nouvelle infrastructure routière** qui emprunterait pour partie les emprises occupées par les pistes forestières 209 et 210 et la ligne RTE passant à l'ouest de Lubec. Sa distance moyenne à la RD3 est de l'ordre de 5 500 m.
- Scénario n°5 : il s'agit d'un **réaménagement du grand contournement** constitué par la séquence « RD106 - RD5 - RD1250/650 » comprenant notamment un shunt (évitement) du carrefour de Blagon et un shunt (évitement) du carrefour de Marcheprime. Sa distance moyenne à la RD3 est de l'ordre de 10 200 m.

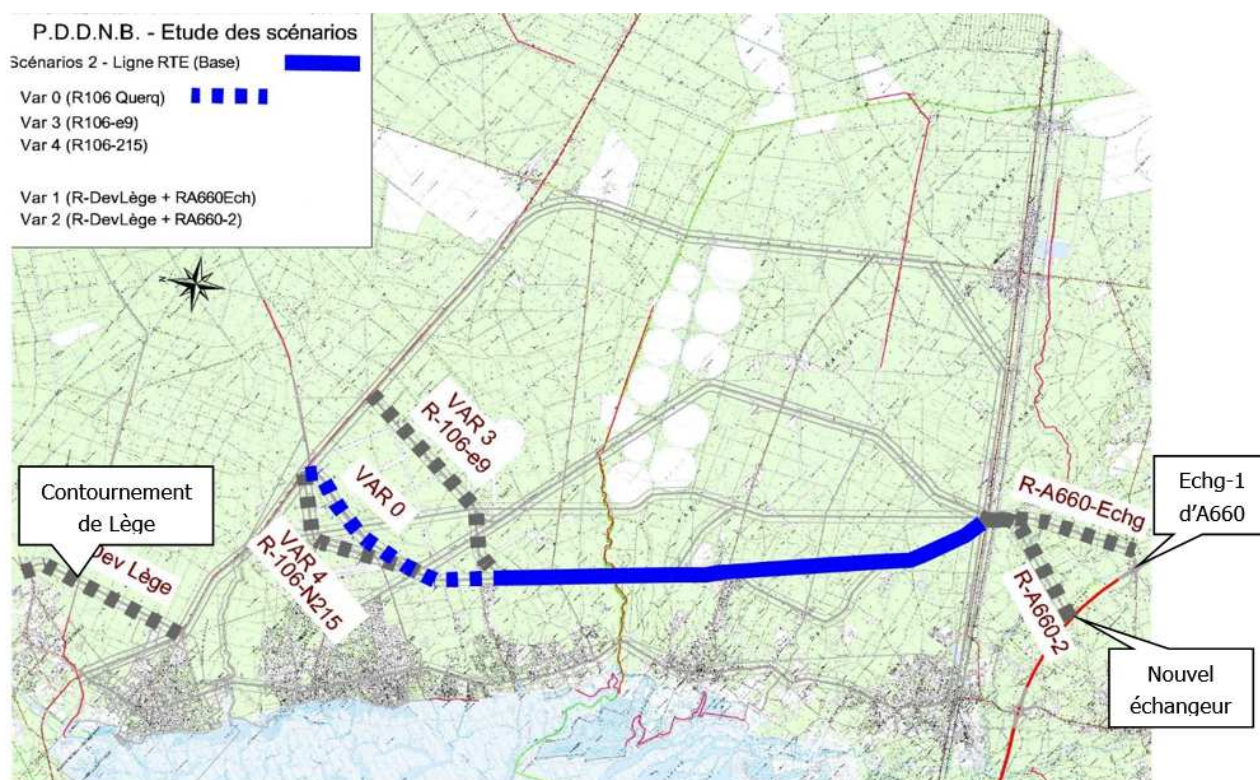


La correspondance entre les scénarios proposés dans le dossier de concertation et les scénarios évalués dans ce rapport est proposée en page 10 du présent rapport.

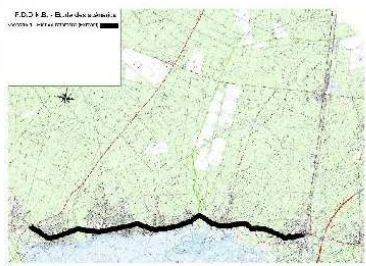




1.1.3 Présentation des variantes aux scénarios

Pour chaque scénario sont envisagées plusieurs variantes illustrées par les schémas suivants :

- Variante 0 : raccordement « direct » à la RD106 ;
- Variante 1 : raccordement SUD Autoroute via échangeur n°1 A660 + contournement de Lège-Cap-Ferret ;
- Variante 2 : raccordement SUD Autoroute via **nouvel échangeur A660** + contournement de Lège-Cap-Ferret ;
- Variante 3 : Variante 1 + raccordement RD106 via la RD3e9 ;
- Variante 4 : Variante 1 + raccordement RD106 via RD215 ;



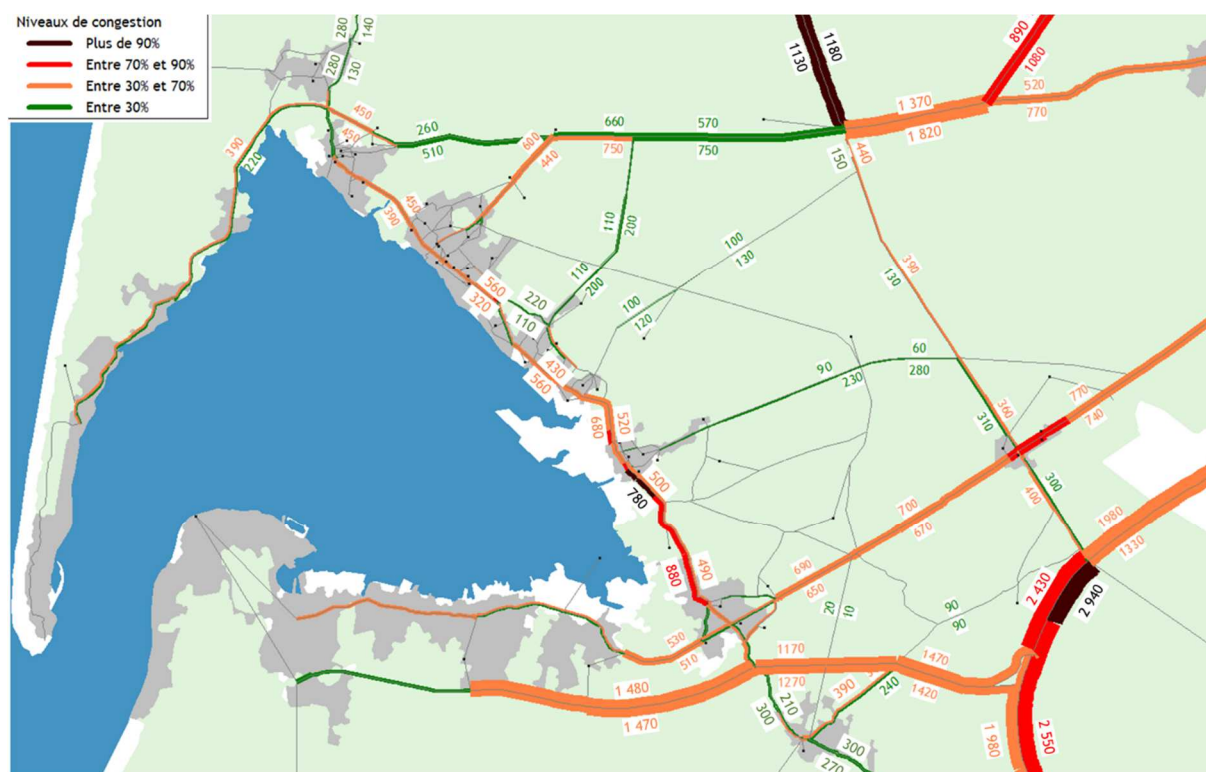
1.1.4 Tableau de synthèse des scénarios et variantes testés (Modélisations)

Scénario	Numéro du modèle	Var 0 (Sans raccords extrémités)	Var 1 (Rac Echg A660 + Dev Lège)	Var 2 (Rac Nouvel Echg A660 + Dev Lège)	Var 3 (Var 1 + rac 106 via RD3e9)	Var 4 (Var 1 + rac 106 via RD215)	Correspondance avec scénario du dossier de concertation	Nom fichier
1 - Scénario de référence 	1						Scénario 1	Ref_
5 - Grand contournement avec shunts carrefours Blagon et Marchepime 	2	OUI						Sce5_0
	3		OUI					Sce5_1
	4			OUI				Sce5_2
	5							
2 - Arrières communes et ligne RTE 	6	OUI						Sce2_0
	7		OUI					Sce2_1
	8			OUI				Sce2_2
	9				OUI			Sce2_3
	10					OUI	Scénario 3	Sce2_4
	11							
3 - Médian 	12	OUI						Sce3_0
	13		OUI					Sce3_1
	14			OUI				Sce3_2
	15				OUI			Sce3_3
	16					OUI		Sce3_4
	17							
4 - Eloigné et pistes forestières 	18	OUI						Sce4_0
	19		OUI					Sce4_1
	20			OUI				Sce4_2
	21				OUI			Sce4_3
	22					OUI	Scénario 2	Sce4_4
	23							

1.2 Scénarios de référence

1.2.1 Heure de pointe du matin (HPM)

➤ Période Normale



En heure de pointe du matin, les trafics sur la RD3 sont principalement orientés vers le Sud, tandis que les axes de raccordement à Bordeaux sont chargés dans les deux sens de circulation.

● Les trafics sur la RD3 et sur la RD5 :

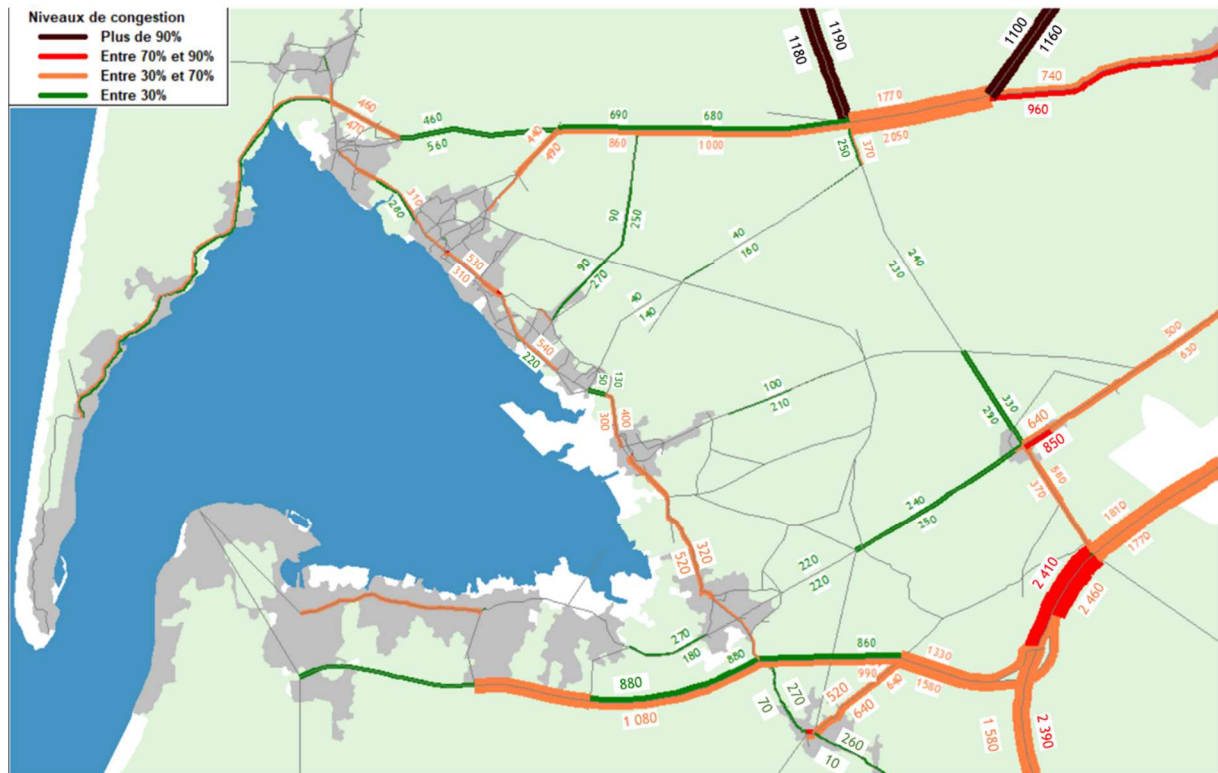
- La RD3 : les trafics les plus importants sont observés entre Biganos et Audenge où un trafic de 880 véhicules est observé dans le sens entrant à Biganos. En direction du nord, le trafic est plus mesuré avec moins de 600 véhicules sur l'ensemble de l'axe. Sur le reste de la RD3, le trafic est compris entre 500 et 600 véhicules par sens, avec un trafic relativement équilibré dans les deux sens de circulation.
- Sur la RD5, le trafic horaire est relativement faible avec moins de 400 véhicules par sens entre la RD1250 et la RD106

● Les trafics sur les axes de raccordement au littoral

- RD106 : l'axe subit un trafic plus important en direction de Bordeaux avec 750 véhicules contre 660 au maximum dans le sens entrant. Ces trafics sont cependant supportables par cet axe aménagé en 2x2 voies.
- RD215 : La RD215 a une charge équilibrée et notable avec un trafic de 1 040 véhicules deux sens confondus.
- Les RD3E9, RD3E10 et RD5E5 supportent un trafic faible (compris entre 130 et 200 véhicules par sens, à l'exception de la RD5E5 qui supporte un trafic de 230 véhicules en direction de l'Est).

- La RD1250 est chargée dans les deux sens de circulation (plus de 650 véhicules par sens).
- L'autoroute A63 est principalement chargée en direction de Bordeaux (plus de 2 900 véhicules y passant dans l'heure) tandis que la A660 subit un trafic homogène dans les deux sens de près de 1 500 véhicule par sens.

➤ Période Estivale

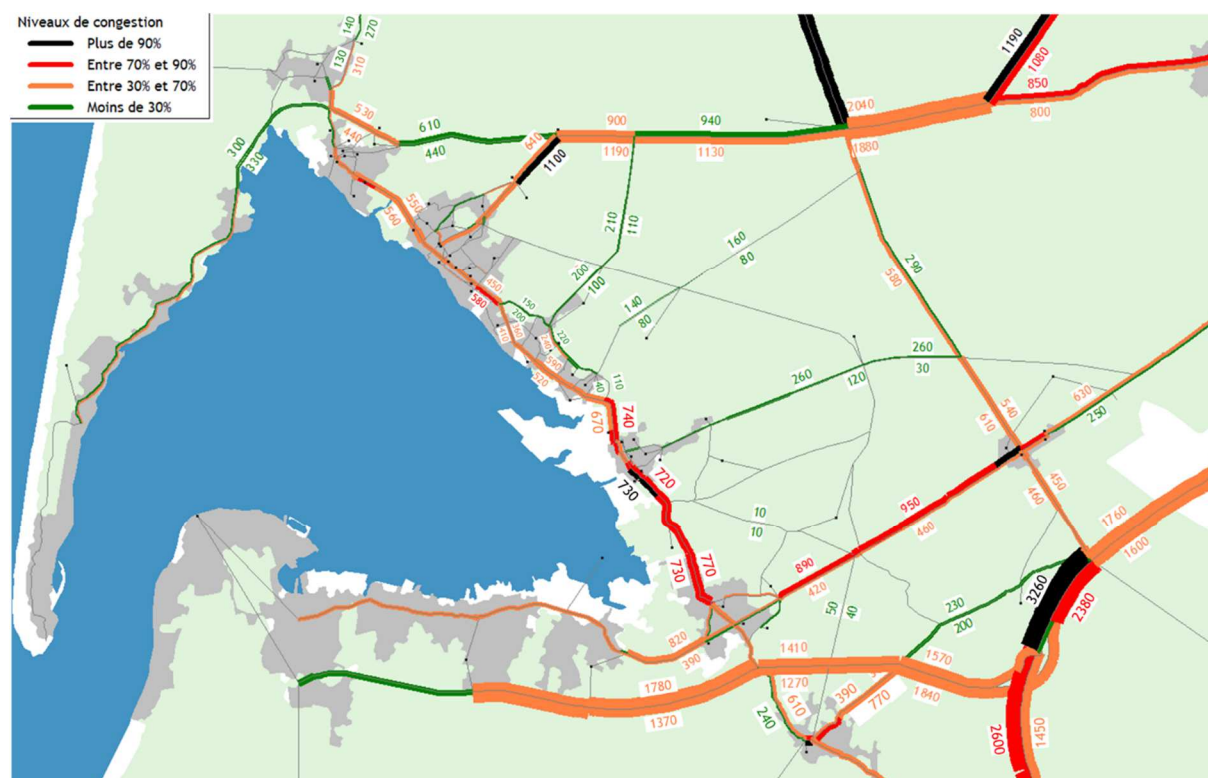


Durant la période estivale, les comptages montrent que les trafics en heure de pointe du matin ne sont pas dimensionnants. En effet, deux « pics de trafics » sont constatés début d'après-midi et en fin de journée. Les trafics en heure de pointe du matin sont donc plus mesurés en été qu'en période normale. Cela s'explique par un étalement des déplacements sur l'ensemble de la matinée en lien avec l'augmentation des déplacements pour des motifs non liés au travail (loisirs, achats...). Le territoire est donc relativement peu congestionné en heure de pointe du matin.

- Sur la RD3, les trafics sont inférieurs à 550 véhicules, y compris sur le tronçon le plus chargé entre Audenge et Biganos.
- Sur la RD5, les trafics sont inférieurs à 650 véhicules dans les deux sens confondus.
- La RD106, un trafic important est tout de même constaté dans le sens allant vers Bordeaux avec près de 1 000 véhicules dans l'heure de pointe.
- Sur la A63, les flux ne dépassent pas les 2 500 véhicules avant la bifurcation de la A660.

1.2.2 Heure de pointe du soir (HPS)

➤ Période Normale



En heure de pointe du soir, la RD3 est relativement chargée dans les deux sens de circulation. Les axes de raccordement à Bordeaux sont plus chargés dans le sens sortant.

● Les trafics sur la RD3 et sur la RD5 :

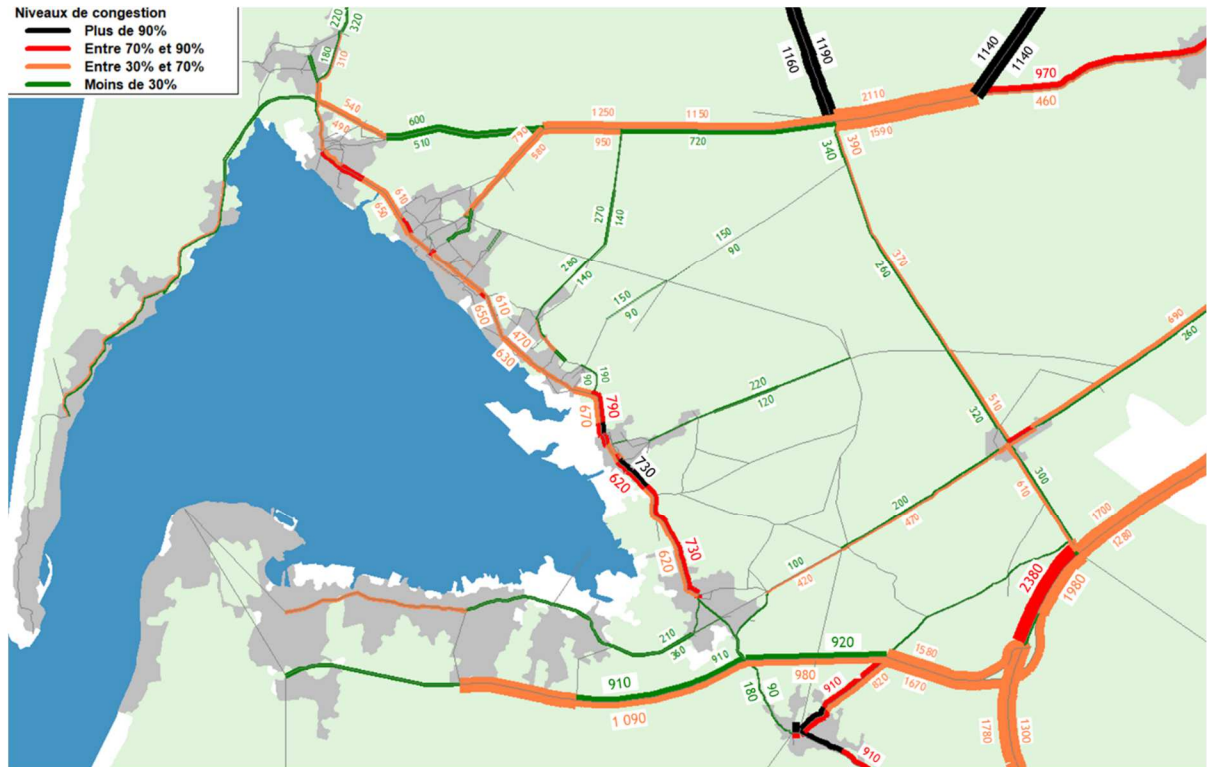
- La RD3 subit un trafic important sur toute la partie entre la RD1250 et la RD106. En particulier, les trafics les plus importants sont observés entre Biganos et Lanton où un trafic de plus de 700 véhicules est observé dans les deux sens de circulation. Plus précisément, le flux le plus important est observé entre Biganos et Audenge en direction d'Audenge avec près de 770 véhicules. Sur le reste de la RD3, le trafic est compris entre 500 et 600 véhicules par sens, avec un trafic relativement équilibré dans les deux sens de circulation.
- Sur la RD5, le trafic horaire est d'environ 600 véhicules en direction du Sud. En direction du Nord, l'axe est principalement chargé entre la RD1250 et la RD5E5 qui permet l'accès au littoral via Audenge. Entre la RD5E et la RD106, le trafic est plus faible.

● Les trafics sur les axes de raccordement au littoral

- RD106 : l'axe subit un trafic d'environ 1 000 véhicules entre la RD5 et Andernos les Bains (RD215) dans les deux sens de circulation. Entre la RD215 et Lège, le trafic est plus faible et ne dépasse pas les 650 véhicules par sens sur cet axe aménagé en 2x2 voies jusqu'à Arès.
- RD215 : La RD215 est particulièrement chargée dans le sens sortant d'Andernos-les-Bains avec un trafic de plus de 1 100 véhicules sur l'heure de pointe.
- Les RD3E9, RD3E10 et RD5E5 supportent un trafic faible (inférieur 210 véhicules par sens pour les RD3E9 et RD3E10), à l'exception de la RD5E5 qui supporte un trafic de 260 véhicules en direction de l'Est.

- La RD1250 supporte un trafic entrant sur Biganos particulièrement conséquent (950 véhicules) et un trafic plus mesuré dans le sens sortant (vers Bordeaux) avec 450 véhicules dans l'heure.
- L'autoroute A63 est davantage chargée dans le sens sortant de Bordeaux que dans le sens entrant. Un trafic de 3 260 véhicules dans le sens sortant est observé.

➤ Période Estivale



En période estivale, la période de pointe du soir se caractérise par des trafics importants tout le long de la RD3 et sur les axes de raccordement avec Bordeaux en direction du littoral.

● Les trafics sur la RD3 et sur la RD5 :

- La RD3 subit un trafic encore plus important qu'en période normale sur toute la partie entre la RD1250 et la RD106. Les charges les plus importantes sont constatées en traversée d'Audenge avec plus de 790 véhicules en direction du Nord et plus de 650 en direction du Sud. La charge sur l'axe est supérieure à 600 véhicules par sens sur l'ensemble de la section entre la RD106 et la RD1250.
- Sur la RD5, le trafic horaire est plus mesuré avec au maximum 510 véhicules en direction du Sud entre la RD5E5 et la RD1250.

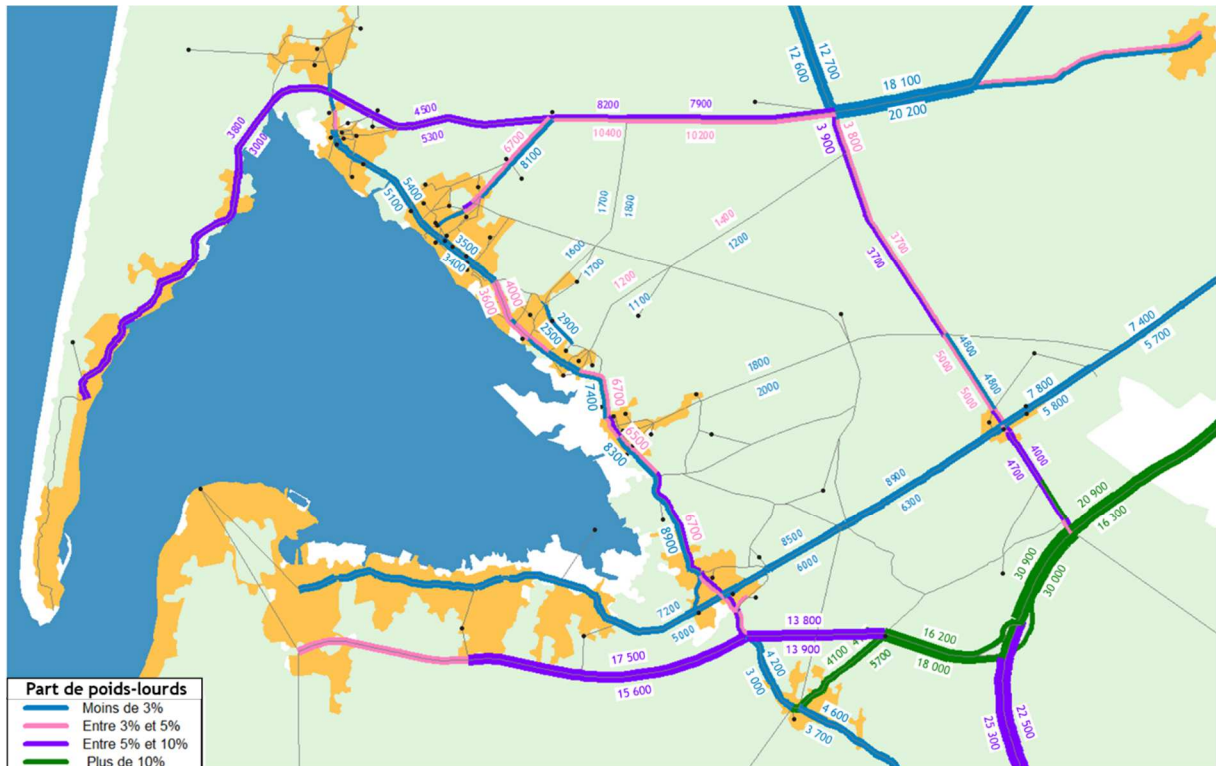
● Les trafics sur les axes de raccordement au littoral :

- RD106 : l'axe subit un trafic de plus de 1 200 véhicules en direction de l'ouest et en raccordement à Andernos-les-Bains.
- RD215 : La RD215 est particulièrement chargée dans le sens sortant d'Andernos-les-Bains avec un trafic de plus de 790 véhicules sur l'heure de pointe.

- Les RD3E9, RD3E10 et RD5E5 supportent un trafic faible (compris entre 150 et 220 véhicules par sens pour les RD3E10 et RD5E5, à l'exception de la RD3E9 qui supporte un trafic de 280 véhicules par sens)
- La RD1250 supporte également un trafic faible, d'au plus 470 véhicules en direction de Bordeaux.
- L'autoroute A63 est davantage chargée dans le sens sortant de Bordeaux que dans le sens entrant. Un trafic de 2 380 véhicules dans le sens sortant est observé.

1.2.3 Trafic Moyen Journalier (TMJ)

➤ Période Normale

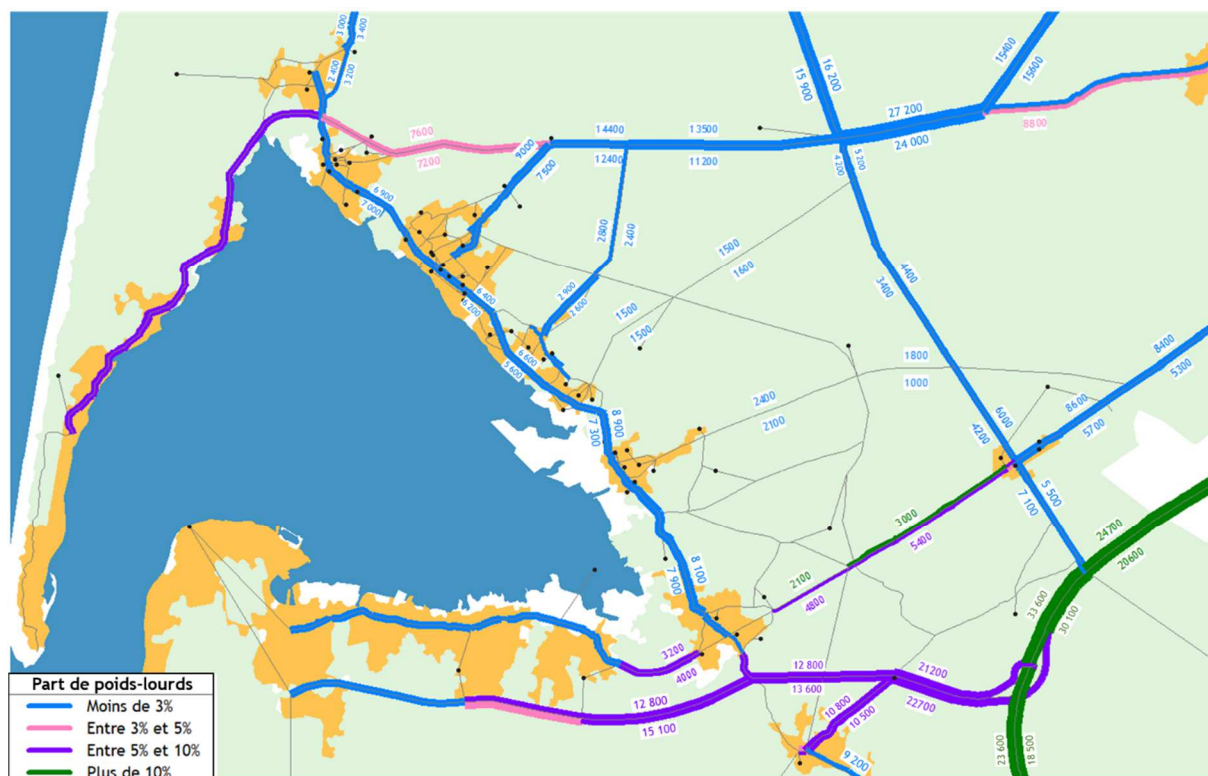


Les trafics dimensionnants dans le territoire d'étude sont observés sur les axes radiaux (RD106, RD1250 et A63).

- Les poids lourds : On observe une part de poids-lourds mesurée sur la RD3. Cette part de poids-lourd est également plus importante sur la RD5 que sur la RD3. Il s'agit donc certainement d'un axe de contournement pour ces véhicules. La part de poids-lourd est plus importante sur la A63 que sur la RD1250.
- Trafics sur la RD3 et la RD5
 - La RD3 : le trafic journalier sur la RD3 dépasse les 15 000 véhicules par jour sur la section entre Audenge et Biganos (la plus chargée de l'axe). Au Nord de Lanton, les trafics sont inférieurs à 11 000 véhicules par jour.
 - La RD5 : la charge sur la RD5 est de près de 10 000 véhicules par jour entre la RD5e5 et la RD1250. Sur la section Nord, la charge est d'environ 7 700 véhicules par jour.
- Trafics sur les axes de raccordement au littoral :

- la charge sur la RD106 dépasse les 18 000 véhicules par jour
- la RD215 a une charge quotidienne de près de 15 000 véhicules.
- Les RD3e9, RD3e10 et RD5E5 ont des charges comprises entre 2° 300 et 4 000 véhicules par jour.
- La RD1250 subit un trafic de près de 15 000 véhicules par jour.
- La A63 est l'axe le plus structurant et le plus emprunté à proximité du territoire d'étude avec un trafic de plus de 60 000 véhicules avant la bifurcation avec la A660.

➤ Période Estivale

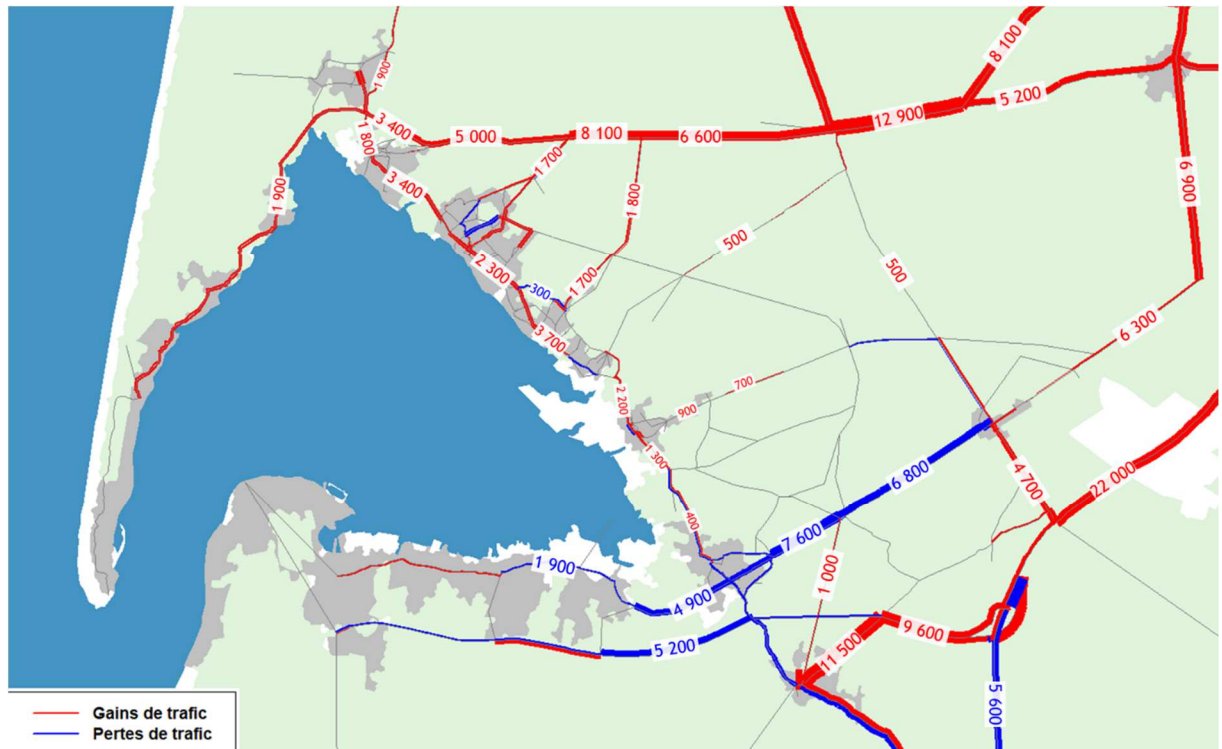


En période estivale, de très nombreux axes subissent un trafic important :

- Traffics sur la RD3 et sur la RD5 :**
 - Sur toute la portion de la RD3 entre Lège et Biganos, les volumes sont supérieurs à 12 000 véhicules par jour avec un maximum de 16 200 véhicules sur la portion la plus chargée (au niveau de Lanton) ;
 - Les trafics sur la RD5 varient entre 7 500 véhicules par jour au Nord à 10 200 véhicules par jour au Sud ;
- Traffics sur les axes de raccordement au littoral :**
 - RD106 : sur la RD106, les volumes journaliers dépassent 23 000 véhicules par jour ;
 - RD215 : 16 500 véhicules passent par la RD215 ;
 - Des trafics plus faibles sont observés sur les autres axes de raccordement entre la RD5 et la RD3 : 5 200 véhicules par jour sur la RD3e9, 3 100 véh/j sur la RD3e10, 4 500 véh/j sur la RD5e5 ;
 - RD1250 : un trafic de 8 400 véhicules par jour passe par la RD1250

- A63 : l'axe subit un trafic journalier de plus de 63 000 véhicules par jour.

➤ Comparaison période normale / période estivale



Une augmentation du trafic journalier est constatée dans la plupart des axes modélisés, et en particulier sur la RD3. ou l'on constate des augmentations allant jusqu'à plus de 3 000 véhicules par jour. Les augmentations de trafic sur l'axe sont cependant très disparates. Cela traduit le fait que la majorité des déplacements sur la RD3 sont très locaux, c'est-à-dire qu'ils ne parcourent pas l'ensemble de l'axe de Biganos à Arès. Enfin, l'axe Marcheprime- La Teste via la RD1250 est le seul axe sur lequel on constate une diminution de trafic.

1.3 Analyse comparative des scénarios et variantes

1.3.1 Apaisement de la RD3

Tableau 1 : Valeurs des trafics - RD3 entre Lège-Cap-Ferret et Mios - Période normale

Période Normale	Référence	Scénario 2 - Arrière communes et lignes RTE				Scénario 3 - Médian				Scénario 4 - Eloigné et pistes forestières				Scénario 5 - Grand contournement avec shunts		
Traffic (Véhicules / jour)	Sce1	2_0	2_2	2_3	2_4	3_0	3_2	3_3	3_4	4_0	4_2	4_3	4_4	5_0	5_1	5_2
N°du modèle	1	6	8	9	10	12	14	15	16	18	20	21	22	2	3	4
RD3																
0 - Nord de Lège	4 600	4 200	4 300	4 400	4 400	4 300	4 200	4 300	4 300	4 400	4 300	4 300	4 300	4 200	4 300	4 400
1 - Lège centre	4 500	4 300	1 100	1 100	1 100	4 300	1 100	1 100	1 100	4 300	1 100	1 100	1 100	4 300	1 100	1 100
2 - RD106 à Arès	5 100	4 400	3 500	4 100	3 700	4 300	3 400	4 200	4 300	4 700	3 900	4 200	4 100	5 200	4 300	4 300
	74 200	54 000	52 400	58 800	53 500	51 900	55 100	61 200	58 500	62 000	57 400	64 700	61 200	72 400	73 000	72 400
3 - Arès à Andernos	10 500	8 500	8 300	9 900	9 100	4 300	8 000	10 000	10 200	9 900	9 600	10 200	10 100	10 400	10 200	10 300
4 - Andernos centre	7 800	5 500	5 500	7 300	5 900	4 700	5 700	7 300	6 900	7 000	6 800	7 500	7 000	7 500	8 000	7 500
5 - Lanton centre	11 400	7 300	7 300	8 900	7 500	8 200	8 100	9 300	8 700	8 900	4 900	9 800	8 900	11 200	11 200	11 200
6 - Lanton à Audenge	14 100	10 400	10 300	10 900	10 200	10 900	10 700	11 600	11 000	11 200	11 300	11 900	11 200	13 700	13 700	13 700
7 - Audenge Sud	14 800	10 700	10 000	10 400	9 900	11 400	10 800	11 000	10 300	12 000	11 900	12 200	11 500	14 400	14 500	14 400
8 - Biganos Nord	15 600	11 600	11 000	11 400	10 900	12 400	11 800	12 000	11 400	13 000	12 900	13 100	12 500	15 200	15 400	15 300
9 - Mios côté A660	7 200	6 200	6 400	6 700	6 600	6 500	6 900	6 800	6 700	7 000	6 900	7 100	7 000	7 300	7 200	8 000
10 - Mios côté Le Bar	8 300	8 900	8 900	9 000	9 000	9 100	9 200	8 800	8 700	9 400	900	9 000	9 100	8 800	9 000	9 400

Tableau 2 : Valeurs des trafics - RD3 entre Lège-Cap-Ferret et Mios - Période estivale

Période Estivale	Référence	Scénario 2 - Arrière communes et lignes RTE				Scénario 3 - Médian				Scénario 4 - Eloigné et pistes forestières				Scénario 5 - Grand contournement avec shunts		
Traffic (Véhicules / jour)	Sce1	2_0	2_2	2_3	2_4	3_0	3_2	3_3	3_4	4_0	4_2	4_3	4_4	5_0	5_1	5_2
N°du modèle	1	6	8	9	10	12	14	15	16	18	20	21	22	2	3	4
RD3																
0 - Nord de Lège	6 400	5 900	6 100	6 100	6 100	5 800	5 800	5 900	5 900	5 800	5 800	5 900	5 900	5 800	5 900	5 800
1 - Lège centre	5 600	5 000	1 100	1 000	1 300	4 900	1 000	1 100	1 100	4 900	1 000	1 000	1 000	4 900	1 000	1 000
2 - RD106 à Arès	7 000	5 600	4 200	4 900	4 400	5 800	4 500	5 100	5 100	6 100	4 900	5 100	4 900	6 600	5 300	5 400
	86 300	64 600	64 000	71 400	65 600	65 500	64 600	72 200	66 900	73 200	71 800	76 400	72 300	84 100	83 100	84 000
3 - Arès à Andernos	13 900	10 800	10 500	12 300	11 300	11 000	10 300	12 500	12 500	12 600	12 100	12 700	12 500	13 300	13 300	13 300
4 - Andernos centre	10 900	7 600	7 500	10 200	8 200	8 000	7 600	9 900	8 800	9 500	9 100	10 400	9 400	10 900	10 000	10 900
5 - Lanton centre	13 300	8 300	8 300	10 200	8 800	9 300	9 400	10 600	9 700	11 300	11 200	11 900	11 200	13 300	13 200	13 200
6 - Lanton à Audenge	16 200	12 500	12 500	13 000	12 500	12 400	12 400	13 200	12 000	13 200	13 100	13 800	13 000	15 600	15 600	15 600
7 - Audenge Sud	16 000	12 700	12 600	12 800	12 400	12 400	12 400	13 000	11 900	13 300	13 100	13 800	13 100	15 500	15 500	15 500
8 - Biganos Nord	16 000	12 700	12 600	12 900	12 400	12 400	12 500	13 000	12 000	13 300	13 200	13 800	13 100	15 500	15 500	15 500
9 - Mios côté A660	4 100	3 400	3 100	3 300	3 300	3 600	3 300	3 500	3 400	3 600	3 300	3 700	3 400	4 000	4 000	3 700
10 - Mios côté Le Bar	9 400	9 200	9 100	9 000	9 000	9 300	9 200	9 100	9 100	9 200	9 200	9 100	9 100	9 200	9 200	9 200

Tableau 3 : Evolution des trafics - RD3 entre Lège-Cap-Ferret et Mios - Période normale

Période Normale	Scénario 2 - Arrière communes et lignes RTE				Scénario 3 - Médian				Scénario 4 - Eloigné et pistes forestières				Scénario 5 - Grand contournement avec shunts		
Variation des trafics par rapport au scénario de référence (en %)	2_0	2_2	2_3	2_4	3_0	3_2	3_3	3_4	4_0	4_2	4_3	4_4	5_0	5_1	5_2
N°du modèle	6	8	9	10	12	14	15	16	18	20	21	22	2	3	4
RD3															
0 - Nord de Lège	-9	-7	-4	-4	-7	-9	-7	-7	-4	-7	-7	-7	-9	-7	-4
1 - Lège centre	-4	-76	-76	-76	-4	-76	-76	-76	-4	-76	-76	-76	-4	-76	-76
2 - RD106 à Arès	-14	-31	-20	-27	-16	-33	-18	-16	-8	-24	-18	-20	2	-16	-16
	-27	-29	-21	-28	-30	-26	-18	-21	-16	-23	-13	-18	-2	-2	-2
3 - Arès à Andernos	-19	-21	-6	-13	-59	-24	-5	-3	-6	-9	-3	-4	-1	-3	-2
4 - Andernos centre	-29	-29	-6	-24	-40	-27	-6	-12	-10	-13	-4	-10	-4	3	-4
5 - Lanton centre	-36	-36	-22	-34	-28	-29	-18	-24	-22	-57	-14	-22	-2	-2	-2
6 - Lanton à Audenge	-26	-27	-23	-28	-23	-24	-18	-22	-21	-20	-16	-21	-3	-3	-3
7 - Audenge Sud	-28	-32	-30	-33	-23	-27	-26	-30	-19	-20	-18	-22	-3	-2	-3
8 - Biganos Nord	-26	-29	-27	-30	-21	-24	-23	-27	-17	-17	-16	-20	-3	-1	-2
9 - Mios côté A660	-14	-11	-7	-8	-10	-4	-6	-7	-3	-4	-1	-3	1	0	11
10 - Mios côté Le Bar	7	7	8	8	10	11	6	5	13	-89	8	10	6	8	13

Tableau 4 : Evolution des trafics - RD3 entre Lège-Cap-Ferret et Mios - Période estivale

Période Estivale	Scénario 2 - Arrière communes et lignes RTE				Scénario 3 - Médian				Scénario 4 - Eloigné et pistes forestières				Scénario 5 - Grand contournement avec shunts		
Variation des trafics par rapport au scénario de référence (en %)	2_0	2_2	2_3	2_4	3_0	3_2	3_3	3_4	4_0	4_2	4_3	4_4	5_0	5_1	5_2
N°du modèle	6	8	9	10	12	14	15	16	18	20	21	22	2	3	4
RD3															
0 - Nord de Lège	-8	-5	-5	-5	-9	-9	-8	-8	-9	-9	-8	-8	-9	-8	-9
1 - Lège centre	-11	-80	-82	-77	-13	-82	-80	-80	-13	-82	-82	-82	-13	-82	-82
2 - RD106 à Arès	-20	-40	-30	-37	-17	-36	-27	-27	-13	-30	-27	-30	-6	-24	-23
	-25	-26	-17	-24	-24	-25	-16	-22	-15	-17	-11	-16	-3	-4	-3
3 - Arès à Andernos	-22	-24	-12	-19	-21	-26	-10	-10	-9	-13	-9	-10	-4	-4	-4
4 - Andernos centre	-30	-31	-6	-25	-27	-30	-9	-19	-13	-17	-5	-14	0	-8	0
5 - Lanton centre	-38	-38	-23	-34	-30	-29	-20	-27	-15	-16	-11	-16	0	-1	-1
6 - Lanton à Audenge	-23	-23	-20	-23	-23	-23	-19	-26	-19	-19	-15	-20	-4	-4	-4
7 - Audenge Sud	-21	-21	-20	-23	-23	-23	-19	-26	-17	-18	-14	-18	-3	-3	-3
8 - Biganos Nord	-21	-21	-19	-23	-23	-22	-19	-25	-17	-18	-14	-18	-3	-3	-3
9 - Mios côté A660	-17	-24	-20	-20	-12	-20	-15	-17	-12	-20	-10	-17	-2	-2	-10
10- Mios côté Le Barq	-2	-3	-4	-4	-1	-2	-3	-3	-2	-2	-3	-3	-2	-2	-2

- Les scénarios 2 et 3 les plus proches de la RD3 sont les plus efficaces pour capter le trafic de la RD3 :
 - Un raccordement à la RD106 via la RD3e9 n'est pas adapté à une recherche d'apaisement de la RD3 notamment pour les communes du Nord ;
 - Les raccordements Sud et Nord n'ont pas d'effets sur l'apaisement des communes d'Arès à Nord Biganos
- Classement :
 - Le scénario 2 capte entre 24 et 29% (PN et été) du trafic de la RD3 ;
 - Le scénario 3 capte entre 21 et 30% (PN et été) du trafic de la RD3 ;
 - Le scénario 4 capte entre 15 et 23% (PN et été) du trafic de la RD3 ;
 - Le scénario 5 capte entre 2 et 4% (PN et été) du trafic de la RD3 ;

1.3.2 Temps de parcours pour accéder aux principaux pôles d'échange existants

Tableau 5 : Temps de parcours pour accéder au PEI de Biganos

Temps de parcours (en minutes)	Référence	Scénario 2 - Arrière communes et lignes RTE				Scénario 3 - Médian				Scénario 4 - Eloigné et pistes forestières				Scénario 5 - Grand contournement avec shunts		
Valeurs moyennes (Hiver / Eté / HPS / HPM)	Sce1	2_0	2_2	2_3	2_4	3_0	3_2	3_3	3_4	4_0	4_2	4_3	4_4	5_0	5_1	5_2
N°du modèle	1	6	8	9	10	12	14	15	16	18	20	21	22	2	3	4
Accès PEI de Biganos		Moyennes (Hiver / Eté / HPS / HPM)														
91 Lège-Nord_BiganosRD1250	41,0	30,9	28,3	29,7	28,7	29,0	26,3	27,7	27,7	33,0	29,3	31,3	29,7	37,3	34,8	34,7
49 BiganosRD1250_Arès	36,1	27,7	27,7	28,7	28,2	25,5	25,5	27,6	27,6	28,7	28,7	29,0	29,1	33,8	33,8	34,0
92 Andernos_BiganosRD1250	35,6	24,1	24,1	28,8	24,1	24,9	25,0	28,5	24,9	25,3	25,3	29,8	25,3	33,5	33,5	33,9
93 Lanton_BiganosRD1250	25,7	20,3	20,1	20,2	19,9	20,6	20,4	20,6	20,5	21,3	21,1	21,3	21,1	24,8	24,8	24,9
52 BiganosRD1250_Audenge_RD5E5	14,9	11,8	11,6	11,7	11,6	12,0	11,8	12,0	11,7	12,5	12,4	12,7	12,5	14,2	14,2	14,2

- Principes généraux :
 - Les scénarios « 2 - Arrières communes et ligne RTE », « 3 - Médian » et « 4 - Eloigné et pistes forestières » permettent une amélioration des liaisons vers le PEI de Biganos ;
 - Le scénario « 5 - Grand contournement (RD5) » ne permet aucune amélioration du temps de parcours.

- Depuis Lège-Cap-Ferret : tous les scénarios améliorent le temps de trajet actuel estimé à environ 41' :
 - les 3 scénarios S2, S3 et S4 font gagner environ 12' sur un trajet d'environ de 41'.
 - Le S5 environ 6'.
 - On note ici aussi l'effet de la création d'un contournement de Lège qui permet d'améliorer ces temps de parcours pour les scénarios les plus éloignés : S4 et S5 ;
- Depuis Arès : tous les scénarios améliorent le temps de trajet actuel estimé à environ 36' :
 - le plus efficace est le S3 qui fait gagner environ 10'. Les S2 et S4 font gagner 7 à 8'.
 - Le S5 est faiblement efficace avec seulement 2' de gagnées.
- Depuis Andernos : tous les scénarios améliorent le temps de trajet actuel estimé à environ 36' :
 - les 3 scénarios S2, S3 et S4 font gagner environ 11'.
 - Le S5 est faiblement efficace avec seulement 2' de gagnées.
- Depuis Lanton : tous les scénarios améliorent le temps de trajet actuel estimé à environ 26' :
 - les 3 scénarios S2, S3 et S4 font gagner environ 5'.
 - Le S5 est faiblement efficace avec seulement 1' de gagnée.
- Depuis Audenge : tous les scénarios améliorent le temps de trajet actuel estimé à environ 15' :
 - les 3 scénarios S2, S3 et S4 font gagner environ 3'.
 - Le S5 est faiblement efficace avec seulement 1' de gagnée.

Tableau 6 : Temps de parcours pour accéder au PEI de Marchepime

Temps de parcours (en minutes)		Référence	Scénario 2 - Arrière communes et lignes RTE				Scénario 3 - Médian				Scénario 4 - Eloigné et pistes forestières				Scénario 5 - Grand contournement avec shunts		
Valeurs moyennes (Hiver / Été / HPS / HPM)		Sce1	2.0	2.2	2.3	2.4	3.0	3.2	3.3	3.4	4.0	4.2	4.3	4.4	5.0	5.1	5.2
N° du modèle		1	6	8	9	10	12	14	15	16	18	20	21	22	2	3	4
Accès PEI de Marchepime		Moyennes (Hiver / Été / HPS / HPM)															
94	Lège-Nord_Marchepime_Gare	28,0	27,8	25,1	25,1	25,1	27,8	25,1	25,1	25,1	27,8	25,1	25,1	25,1	27,7	25,1	25,1
54	Marchepime_Gare_Arès	24,4	24,1	24,1	24,1	24,1	24,1	24,1	24,1	24,1	24,1	24,1	24,1	24,1	24,1	24,1	24,1
95	Andernos_Marchepime_Gare	24,6	24,3	24,3	24,4	24,2	24,3	24,3	24,5	24,3	25,5	25,4	24,5	25,4	24,4	24,5	24,5
96	Lanton_Marchepime_Gare	25,4	20,2	20,2	20,1	20,1	21,5	21,5	21,5	21,5	23,0	23,0	23,0	23,0	24,4	24,4	24,4
57	Marchepime_Gare_Audenge_RD5E5	20,3	17,1	17,1	17,0	17,0	18,0	18,0	18,0	18,0	20,0	20,0	20,0	20,0	20,1	20,1	20,1

- Principes généraux :
 - Concernant les communes du Nord, les temps de parcours ne sont pas améliorés ;
 - Concernant les communes de Lanton et Audenge, une amélioration est apportée uniquement par les scénarios les plus proches de la RD3.
- Depuis Lège-Cap-Ferret : les scénarios n'améliorent pas le temps de trajet actuel estimé à environ 28' :
 - On note ici aussi l'effet de la création d'un contournement de Lège qui permet d'améliorer les temps de parcours d'environ 2' ;

- Depuis Arès : les scénarios n'améliorent pas le temps de trajet actuel estimé à environ 24' :
- Depuis Andernos : les scénarios n'améliorent pas le temps de trajet actuel estimé à environ 25' :
- Depuis Lanton : les scénarios les plus proches de la RD3 améliorent le temps de trajet actuel estimé à environ 25' :
 - les 2 scénarios S2 et S3 font gagner environ 4 à 5'.
 - Le scénario S4 fait gagner environ 2'
 - Le S5 est faiblement efficace avec seulement 1' de gagnée.
- Depuis Audenge : les scénarios les plus proches de la RD3 améliorent le temps de trajet actuel estimé à environ 20' :
 - les 2 scénarios S2 et S3 font gagner environ 2 à 3'.
 - Les scénarios (S4 et S5) éloignés n'améliorent pas les temps de parcours ;

Tableau 7 : Temps de parcours pour accéder à l'aire de Querquillas

Temps de parcours (en minutes)		Référence	Scénario 2 - Arrière communes et lignes RTE				Scénario 3 - Médian				Scénario 4 - Eloigné et pistes forestières				Scénario 5 - Grand contournement avec shunts		
Valeurs moyennes (Hiver / Été / HPS / HPM)		Sce1	2_0	2_2	2_3	2_4	3_0	3_2	3_3	3_4	4_0	4_2	4_3	4_4	5_0	5_1	5_2
N° du modèle			Var 0 (Sans raccords extrémités)	Var 2 (Rac Nouvel Echg A660 + Dev Lège)	Var 3 (Var 1 + rac 106 via RD3e9)	Var 4 (Var 1 + rac 106 via RD215)	Var 0 (Sans raccords extrémités)	Var 2 (Rac Nouvel Echg A660 + Dev Lège)	Var 3 (Var 1 + rac 106 via RD3e9)	Var 4 (Var 1 + rac 106 via RD215)	Var 0 (Sans raccords extrémités)	Var 2 (Rac Nouvel Echg A660 + Dev Lège)	Var 3 (Var 1 + rac 106 via RD3e9)	Var 4 (Var 1 + rac 106 via RD215)	Var 0 (Sans raccords extrémités)	Var 1 (Rac Echg A660 + Dev Lège)	Var 2 (Rac Nouvel Echg A660 + Dev Lège)
Accès aire de Querquillas		Moyennes (Hiver / Été / HPS / HPM)															
59	Covoit_Querquillas_Lège-Nord	11,6	11,6	8,5	8,5	8,5	11,6	8,5	8,5	8,5	11,6	8,5	8,5	8,5	11,6	8,5	8,5
60	Covoit_Querquillas_Arès	7,6	7,7	7,7	7,7	7,6	7,7	7,7	7,6	7,6	7,6	7,7	7,7	7,7	7,6	7,7	7,7
61	Covoit_Querquillas_Andernos	7,4	7,3	7,3	7,4	7,5	7,4	7,4	7,4	7,5	7,3	7,3	7,4	7,4	7,4	7,4	7,4
62	Covoit_Querquillas_Lanton	10,4	9,0	9,0	10,4	9,5	10,4	10,4	10,4	10,4	10,1	10,1	10,4	10,5	10,4	10,4	10,4
63	Covoit_Querquillas_Audenge_RD5E5	18,8	14,8	14,8	16,2	15,2	17,2	17,2	17,2	17,2	17,8	17,8	18,2	18,2	18,5	18,5	18,5
64	Covoit_Querquillas_BiganosRD1250	30,3	21,2	21,2	22,6	21,7	20,6	20,6	20,6	20,7	22,2	22,2	22,6	22,7	26,8	26,8	26,7

- Principes généraux :
 - Concernant les communes du Nord, les temps de parcours ne sont pas améliorés ;
 - Concernant les communes de Lanton et Audenge, une amélioration est apportée uniquement par les scénarios les plus proches de la RD3.
 - Concernant la commune de Biganos, les 3 scénarios S2, S3 et S4 améliorent les temps de parcours ;
- Depuis Lège-Cap-Ferret : les scénarios n'améliorent pas le temps de trajet actuel estimé à environ 12' :
 - Excepté dans le cas de la création d'un contournement de Lège qui permet d'améliorer les temps de parcours d'environ 3' ;
- Depuis Arès : les scénarios n'améliorent pas le temps de trajet actuel estimé à environ 8' :
- Depuis Andernos : les scénarios n'améliorent pas le temps de trajet actuel estimé à environ 7' :
- Depuis Lanton : les scénarios les plus proches de la RD3 améliorent le temps de trajet actuel estimé à environ 7' :
 - les 2 scénarios S2 et S3 font gagner environ 4 à 5'.

- Le scénario S4 fait gagner environ 2’
- Le S5 est faiblement efficace avec seulement 1’ de gagnée.
- Depuis Audenge : les scénarios les plus proches de la RD3 améliorent le temps de trajet actuel estimé à environ 19’ :
 - Seul le scénario S2 apporte une amélioration d’environ 3’.
 - Les scénarios (S3, S4 et S5) n’améliorent pas les temps de parcours ;
- Depuis Biganos : les 3 scénarios les plus proches de la RD3 améliorent le temps de trajet actuel estimé à environ 30’ :
 - les 3 scénarios S2, S3 et S4 font gagner environ 8 à 10’.
 - Les scénarios S5 apporte une petite amélioration estimée à 3’ ;

1.3.3 Temps de parcours pour accéder à la Métropole Bordelaise

Tableau 8 : Temps de parcours pour accéder au Nord de la Métropole Bordelaise

Temps de parcours (en minutes)	Référen ce	Scénario 2 - Arrière communes et lignes RTE				Scénario 3 - Médian				Scénario 4 - Eloigné et pistes forestières				Scénario 5 - Grand contournement avec shunts		
	Sce1	2.0	2.2	2.3	2.4	3.0	3.2	3.3	3.4	4.0	4.2	4.3	4.4	5.0	5.1	5.2
Valeurs moyennes (Hiver / Été / HPS / HPM)		Var 0 (Sans raccords extrémités)	Var 2 (Rac Nouvel Echg A660 + Dev Lège)	Var 3 (Var 1 + rac 106 via RD3e9)	Var 4 (Var 1 + rac 106 via RD215)	Var 0 (Sans raccords extrémités)	Var 2 (Rac Nouvel Echg A660 + Dev Lège)	Var 3 (Var 1 + rac 106 via RD3e9)	Var 4 (Var 1 + rac 106 via RD215)	Var 0 (Sans raccords extrémités)	Var 2 (Rac Nouvel Echg A660 + Dev Lège)	Var 3 (Var 1 + rac 106 via RD3e9)	Var 4 (Var 1 + rac 106 via RD215)	Var 0 (Sans raccords extrémités)	Var 1 (Rac Echg A660 + Dev Lège)	Var 2 (Rac Nouvel Echg A660 + Dev Lège)
N°du modèle	1	6	8	9	10	12	14	15	16	18	20	21	22	2	3	4
Accès Bdx Métropole Nord	Moyennes (Hiver / Été / HPS / HPM)															
39 Lège-Nord_Nord_Agglo_BDX	84,2	77,2	74,2	74,6	74,5	77,1	74,1	74,5	74,4	76,9	74,1	74,4	74,4	78,2	75,5	74,9
40 Arès_Nord_Agglo_BDX	80,8	73,8	73,4	73,8	73,8	73,7	73,3	73,7	73,6	73,4	73,3	73,6	73,6	74,7	74,8	74,1
41 Andernos_Nord_Agglo_BDX	80,8	73,6	73,2	73,8	73,7	73,7	73,3	73,8	74,1	73,2	73,1	73,7	73,7	74,8	74,9	74,3
42 Lanton_Nord_Agglo_BDX	80,5	73,5	73,1	73,5	73,5	73,4	73,0	73,4	73,4	73,1	72,9	73,3	73,3	74,4	74,5	73,8

- Principes généraux :
 - tous les scénarios améliorent le temps de trajet vers le Nord de la métropole Bordelaise ;
 - Suivant les communes d’origine, l’amélioration est estimée entre 5 et 7’ ;
- Depuis Lège-Cap-Ferret : tous les scénarios améliorent le temps de trajet actuel estimé à environ 84’ :
 - L’amélioration est d’environ 6 à 7’ ;
 - On note ici aussi l’effet de la création d’un contournement de Lège qui permet d’améliorer ces temps de parcours d’environ 3’ ;
- Depuis Arès : tous les scénarios améliorent le temps de trajet actuel estimé à environ 81’ :
 - L’amélioration est d’environ 7’ ;
- Depuis Andernos : tous les scénarios améliorent le temps de trajet actuel estimé à environ 81’ :
 - L’amélioration est d’environ 6 à 7’ ;
- Depuis Lanton : tous les scénarios améliorent le temps de trajet actuel estimé à environ 80’ :
 - L’amélioration est d’environ 5 à 6’ ;

Tableau 9 : Temps de parcours pour accéder au Sud de la Métropole Bordelaise

Temps de parcours (en minutes)	Référen ce	Scénario 2 - Arrière communes et lignes RTE				Scénario 3 - Médian				Scénario 4 - Eloigné et pistes forestières				Scénario 5 - Grand contournement avec shunts		
Valeurs moyennes (Hiver / Eté / HPS / HPM)	Sce1	2_0	2_2	2_3	2_4	3_0	3_2	3_3	3_4	4_0	4_2	4_3	4_4	5_0	5_1	5_2
N°du modèle	1	6	8	9	10	12	14	15	16	18	20	21	22	2	3	4
Accès Bdx Métropole Sud	Moyennes (Hiver / Eté / HPS / HPM)															
43 Lège-Nord_Sud_Agglo_BDX	121,7	103,5	99,9	100,3	100,3	103,1	99,4	100,1	100,1	102,5	99,4	100,0	99,9	102,4	99,8	99,6
44 Arès_Sud_Agglo_BDX	143,7	100,1	99,1	99,5	99,5	99,7	98,6	99,3	99,3	99,0	98,6	99,2	99,1	99,0	99,0	98,8
45 Andernos_Sud_Agglo_BDX	143,8	99,9	99,0	99,6	99,5	99,7	98,6	99,5	99,8	99,0	98,6	99,3	99,3	99,1	99,2	99,0
46 Lanton_Sud_Agglo_BDX	143,5	99,5	98,5	99,0	98,9	99,2	98,1	98,9	98,9	98,6	98,2	98,8	98,6	98,7	98,7	98,6

Principes généraux :

- tous les scénarios améliorent le temps de trajet vers le Sud de la métropole Bordelaise ;
- La valeur obtenue de 45', traduit les temps de parcours en HPS beaucoup plus élevés qu'en HPM. Ce constat est accentué en période estivale.
- Pour info, le temps de parcours minimum correspond à celui correspondant à la « période normale / HPM » et est estimé à 100'. Dans ce cas, le gain est de l'ordre de 12' pour chaque scénario.

1.3.4 Temps de parcours pour les déplacements « Nord - Sud »

Tableau 10 : Temps de parcours entre Lège-Cap-Ferret et le Sud Bassin

Temps de parcours (en minutes)	Référen ce	Scénario 2 - Arrière communes et lignes RTE				Scénario 3 - Médian				Scénario 4 - Eloigné et pistes forestières				Scénario 5 - Grand contournement avec shunts		
Valeurs moyennes (Hiver / Eté / HPS / HPM)	Sce1	2_0	2_2	2_3	2_4	3_0	3_2	3_3	3_4	4_0	4_2	4_3	4_4	5_0	5_1	5_2
N°du modèle	1	6	8	9	10	12	14	15	16	18	20	21	22	2	3	4
Liaisons Lège-Nord / Sud Bassin	Moyennes (Hiver / Eté / HPS / HPM)															
65 Lège-Nord_Mios	43,4	34,1	29,4	31,3	30,4	32,6	27,8	29,7	29,8	35,5	31,8	31,6	31,7	40,6	37,1	36,5
7 Lège-Nord_Arcachon	76,2	65,9	63,2	64,6	63,6	64,3	61,6	63,0	63,0	68,0	64,9	66,2	66,3	72,8	70,1	70,1
76 Sanguinet_Lège-Nord	60,7	52,1	46,9	49,0	48,2	50,7	45,4	47,4	47,5	54,5	49,3	49,3	49,4	58,0	54,4	53,7
85 Belin Belliet_Lège-Nord	61,0	58,5	54,5	54,8	54,1	58,2	53,3	53,7	53,8	58,9	55,7	55,1	55,1	59,6	56,2	56,1
82 Landes_Lège-Nord	73,6	65,0	59,8	61,9	61,1	63,6	58,3	60,4	60,4	67,4	62,2	62,2	62,3	70,9	67,4	66,6

Principes généraux :

- La simple mise en place du raccordement Nord permet de faciliter les trajets en traversée de Lège Bourg vers le Sud de près de 5 minutes.
- Les autres gains de temps liés aux tracés de contournement dépendant directement de la distance parcourue sur celle-ci. Ainsi, les tracés les plus directs « 2 - Arrières communes et ligne RTE » et « 3 - Médian » proposent pour ces déplacements des gains de temps supplémentaires aux scénarios les plus extérieurs : « 4 - Eloigné et pistes forestières » et « 5 - Grand contournement (RD5) ».
- Enfin le scénario « 5 - Grand contournement (RD5) » permet grâce à ses shunts aux carrefours de Blagon et Marcheprime des gains de temps de l'ordre de 3 minutes.
- Vers Mios : les 3 scénarios basés sur un nouveau contournement améliorent le temps de trajet actuel estimé à environ 43' :
 - L'amélioration apportée par S2, S3 et S4 est d'environ 9 à 11' ;
 - On note ici aussi l'effet de la création d'un contournement de Lège qui permet d'améliorer ces temps de parcours d'environ 4' ;

- Vers Arcachon : les 3 scénarios basés sur un nouveau contournement améliorent le temps de trajet actuel estimé à environ 76' :
 - L'amélioration apportée par S2, S3 et S4 est d'environ 8 à 12'. Le plus efficace étant S2, le plus proche du littoral ;
 - On note ici aussi l'effet de la création d'un contournement de Lège qui permet d'améliorer ces temps de parcours d'environ 4' ;
- Vers Sanguinet : les 2 scénarios les plus proches du littoral sont les plus efficaces pour améliorer le temps de trajet actuel estimé à environ 61' :
 - L'amélioration apportée par S2 et S3 est d'environ 9 à 10' ;
 - L'amélioration apportée par S4 est d'environ 6' ;
 - On note ici aussi l'effet de la création d'un contournement de Lège qui permet d'améliorer ces temps de parcours d'environ 5' ;
- Vers Belin-Beliet : tous les scénarios améliorent le temps de trajet actuel estimé à environ 61' :
 - L'amélioration est d'environ 2 à 3' ;
 - On note ici aussi l'effet de la création d'un contournement de Lège qui permet d'améliorer ces temps de parcours d'environ 4' ;
- Vers les Landes : les 3 scénarios basés sur un nouveau contournement améliorent le temps de trajet actuel estimé à environ 74' :
 - L'amélioration apportée par S2, S3 et S4 est d'environ 7 à 10'. Le plus efficace étant S2, le plus proche du littoral ;
 - On note ici aussi l'effet de la création d'un contournement de Lège qui permet d'améliorer ces temps de parcours d'environ 5' ;

Tableau 11 : Temps de parcours entre Le Porge et le Sud Bassin

Temps de parcours (en minutes)		Référen ce	Scénario 2 - Arrière communes et lignes RTE				Scénario 3 - Médian				Scénario 4 - Eloigné et pistes forestières				Scénario 5 - Grand contournement avec shunts		
Valeurs moyennes (Hiver / Été / HPS / HPM)		Sce1	2_0	2_2	2_3	2_4	3_0	3_2	3_3	3_4	4_0	4_2	4_3	4_4	5_0	5_1	5_2
N°du modèle		1	6	8	9	10	12	14	15	16	18	20	21	22	2	3	4
Liaisons Le Porge / Sud Bassin		Moyennes (Hiver / Été / HPS / HPM)															
68	Arcachon_Le Porge	80,5	74,3	69,9	71,3	70,5	72,0	67,6	69,0	69,0	75,5	70,9	71,3	71,3	76,6	74,3	74,4
77	Sanguinet_Le Porge	65,2	59,6	53,2	55,3	54,5	58,1	51,7	53,8	53,8	60,5	55,6	55,6	55,7	61,6	58,8	58,2
86	Belin Belliet_Le Porge	66,2	63,1	60,7	61,0	60,7	62,8	59,7	60,0	60,0	63,5	61,6	61,2	61,2	63,6	62,2	62,2
83	Landes_Le Porge	78,2	72,5	66,2	68,2	67,4	71,1	64,7	66,7	66,7	73,4	68,6	68,5	68,7	74,6	71,8	71,1

- Principes généraux :
 - La simple mise en place du raccordement Nord permet de faciliter les trajets en traversée de Lège Bourg vers le Sud de près de 5 minutes.
 - L'amélioration des temps de parcours sur cette liaison est principalement donnée par l'amélioration des conditions de circulations sur la RD5. Cette amélioration est très semblable pour tous les tracés qui permettent tous de délester significativement les carrefours de Marcheprime et de Blagon. L'amélioration de cette liaison varie alors entre 5 et 8 minutes selon les scénarios.
- Vers Arcachon : les 3 scénarios basés sur un nouveau contournement améliorent le temps de trajet actuel estimé à environ 80' :

- L'amélioration apportée par S2, S3 et S4 est d'environ 6 à 8'.
- On note ici aussi l'effet de la création d'un contournement de Lège qui permet d'améliorer ces temps de parcours d'environ 5' ;
- Vers Sanguinet : les 3 scénarios basés sur un nouveau contournement améliorent le temps de trajet actuel estimé à environ 65' :
 - L'amélioration apportée par S2, S3 et S4 est d'environ 5 à 7'.
 - On note ici aussi l'effet de la création d'un contournement de Lège qui permet d'améliorer ces temps de parcours d'environ 6' ;
- Vers Belin-Beliet : tous les scénarios améliorent le temps de trajet actuel estimé à environ 66' :
 - L'amélioration est d'environ 3'. Le plus efficace étant S3, le plus direct ;
 - On note ici aussi l'effet de la création d'un contournement de Lège qui permet d'améliorer ces temps de parcours d'environ 2' ;
- Vers les Landes : tous les scénarios améliorent le temps de trajet actuel estimé à environ 72' :
 - L'amélioration est d'environ 5 à 7'. Le plus efficace étant S3, le plus direct ;
 - On note ici aussi l'effet de la création d'un contournement de Lège qui permet d'améliorer ces temps de parcours d'environ 5' ;

Tableau 12 : Temps de parcours entre Lacanau et le Sud Bassin

Temps de parcours (en minutes)		Référen ce	Scénario 2 - Arrière communes et lignes RTE				Scénario 3 - Médian				Scénario 4 - Eloigné et pistes forestières				Scénario 5 - Grand contournement avec shunts		
Valeurs moyennes (Hiver / Été / HPS / HPM)		Sce1	2_0	2_2	2_3	2_4	3_0	3_2	3_3	3_4	4_0	4_2	4_3	4_4	5_0	5_1	5_2
		Var 0 (Sans raccords extrémités)	Var 2 (Rac Nouvel Echq A660 + Dev Lége)	Var 3 (Var 1 + rac 106 via RD3e9)	Var 4 (Var 1 + rac 106 via RD215)	Var 0 (Sans raccords extrémités)	Var 2 (Rac Nouvel Echq A660 + Dev Lége)	Var 3 (Var 1 + rac 106 via RD3e9)	Var 4 (Var 1 + rac 106 via RD215)	Var 0 (Sans raccords extrémités)	Var 2 (Rac Nouvel Echq A660 + Dev Lége)	Var 3 (Var 1 + rac 106 via RD3e9)	Var 4 (Var 1 + rac 106 via RD215)	Var 0 (Sans raccords extrémités)	Var 1 (Rac Echq A660 + Dev Lége)	Var 2 (Rac Echq A660 + Dev Lége)	
N°du modèle		1	6	8	9	10	12	14	15	16	18	20	21	22	2	3	4
Liaisons Lacanau / Sud Bassin		Moyennes (Hiver / Été / HPS / HPM)															
69	Arcachon_Lacanau	94,8	90,0	85,8	87,8	86,4	88,5	83,4	84,8	84,9	90,4	87,6	88,1	88,2	89,7	88,7	88,9
78	Sanguinet_Lacanau	80,1	74,9	69,1	72,8	70,4	74,0	67,6	69,6	69,6	75,9	72,6	72,9	72,9	76,1	73,4	73,0
87	Belin Belliet_Lacanau	81,2	78,0	75,7	76,2	75,5	77,8	75,0	75,4	75,5	78,6	76,8	76,6	76,6	78,2	76,7	77,0
84	Landes_Lacanau	93,0	87,9	82,0	85,7	83,3	86,9	80,5	82,5	82,5	88,8	85,5	85,8	85,9	89,0	86,4	85,9

- Principes généraux :
 - L'amélioration des temps de parcours sur cette liaison est principalement donnée par l'amélioration des conditions de circulations sur la RD5. Cette amélioration est très semblable pour tous les tracés qui permettent tous de délester les carrefours de Marcheprime et de Blagon. L'amélioration de cette liaison varie alors entre 3 et 6 minutes selon les scénarios.
- Vers Arcachon : tous les scénarios améliorent le temps de trajet actuel estimé à environ 95' :
 - L'amélioration est d'environ 5'.
- Vers Sanguinet : tous les scénarios améliorent le temps de trajet actuel estimé à environ 80' :
 - L'amélioration est d'environ 4 à 6'.
- Vers Belin-Beliet : tous les scénarios améliorent le temps de trajet actuel estimé à environ 81' :
 - L'amélioration est d'environ 3'.

- Vers les Landes : tous les scénarios améliorent le temps de trajet actuel estimé à environ 93' :
 - L'amélioration est d'environ 5'.

1.3.5 Effets sur les axes de desserte côté littoral

Tableau 13 : Valeurs des trafics - Axes de desserte côté littoral - Période normale

Période Normale	Référence	Scénario 2 - Arrière communes et lignes RTE				Scénario 3 - Médian				Scénario 4 - Eloigné et pistes forestières				Scénario 5 - Grand contournement avec shunts		
Trafics (Véhicules / jour)	Sce1	2_0	2_2	2_3	2_4	3_0	3_2	3_3	3_4	4_0	4_2	4_3	4_4	5_0	5_1	5_2
N°du modèle	1	6	8	9	10	12	14	15	16	18	20	21	22	2	3	4
Radiales côté littoral																
RD106	9 800	11 600	11 700	10 200	11 000	11 700	12 100	10 000	10 000	10 100	10 500	9 900	10 000	9 600	9 900	9 900
RD215	7 200	6 000	8 200	6 900	5 300	4 900	5 000	5 100	5 200	5 900	5 800	5 200	5 800	5 100	5 100	5 000
RD3e9	3 300	4 100	3 900	5 300	3 900	4 500	4 400	4 300	3 900	4 400	4 600	5 200	4 200	3 100	3 100	3 100
RD3e10	2 300	4 800	5 000	3 500	4 600	3 100	3 300	2 500	2 600	1 800	1 900	2 000	2 000	2 300	3 500	2 300
RD5e5	3 800	3 800	4 400	4 500	4 500	4 000	4 500	5 100	5 100	3 600	3 400	3 800	3 700	3 400	3 700	3 400
RD650	14 500	16 300	13 300	15 200	15 700	16 600	13 100	15 500	16 000	16 600	16 300	15 600	16 300	14 900	14 800	11 700
VC Canauley	500	1 700	1 600	100	100	1 600	1 400	100	100	1 400	1 200	100	100	700	0	800
RD216	9 800	10 300	10 300	11 500	11 600	10 200	10 300	11 200	11 200	10 100	10 000	11 000	11 200	10 400	11 100	10 000

Tableau 14 : Valeurs des trafics - Axes de desserte côté littoral - Période estivale

Période Estivale	Référence	Scénario 2 - Arrière communes et lignes RTE				Scénario 3 - Médian				Scénario 4 - Eloigné et pistes forestières				Scénario 5 - Grand contournement avec shunts		
Trafics (Véhicules / jour)	Sce1	2_0	2_2	2_3	2_4	3_0	3_2	3_3	3_4	4_0	4_2	4_3	4_4	5_0	5_1	5_2
N°du modèle	1	6	8	9	10	12	14	15	16	18	20	21	22	2	3	4
Radiales côté littoral																
RD106	14 800	17 400	17 800	16 000	17 100	16 900	17 800	15 600	15 600	15 400	16 000	15 500	15 700	14 600	14 600	14 800
RD215	3 600	3 600	3 500	1 900	2 300	5 500	1 800	2 100	2 000	3 300	3 300	2 100	2 200	2 000	1 900	1 900
RD3e9	5 500	2 400	2 600	4 100	2 600	4 200	4 100	3 600	3 900	4 700	4 800	5 700	4 500	4 600	4 600	4 600
RD3e10	3 000	7 000	6 800	5 300	6 300	4 500	4 500	4 000	4 000	2 600	2 600	2 600	2 600	2 900	2 900	2 900
RD5e5	4 600	4 600	4 700	4 800	4 900	4 600	4 700	4 800	4 800	4 300	4 300	4 400	4 400	4 400	4 400	4 300
RD650	6 900	9 500	6 900	8 900	9 500	10 200	7 300	9 100	10 100	9 500	6 000	9 000	9 400	8 000	7 900	4 700
VC Canauley	1 600	2 500	3 500	1 500	1 500	2 400	3 500	1 600	1 700	2 300	3 500	1 400	1 600	1 900	1 400	3 100
RD216	21 300	21 500	20 800	22 300	22 300	21 300	20 600	22 100	22 200	21 300	20 600	22 100	22 200	21 300	22 000	20 500

Tableau 15 : Evolution des trafics - Axes de desserte côté littoral - Période normale

Période Normale	Scénario 2 - Arrière communes et lignes RTE				Scénario 3 - Médian				Scénario 4 - Eloigné et pistes forestières				Scénario 5 - Grand contournement avec shunts		
Variation des trafics par rapport au scénario de référence (en %)	2_0	2_2	2_3	2_4	3_0	3_2	3_3	3_4	4_0	4_2	4_3	4_4	5_0	5_1	5_2
N°du modèle	6	8	9	10	12	14	15	16	18	20	21	22	2	3	4
Radiales côté littoral															
RD106	18	19	4	12	19	23	2	2	3	7	1	2	-2	1	1
RD215	-17	14	-4	-26	-32	-31	-29	-28	-18	-19	-28	-19	-29	-29	-31
RD3e9	24	18	61	18	36	33	30	18	33	39	58	27	-6	-6	-6
RD3e10	109	117	52	100	35	43	9	13	-22	-17	-13	-13	0	52	0
RD5e5	0	16	18	18	5	18	34	34	-5	-11	0	-3	-11	-3	-11
RD650	12	-8	5	8	14	-10	7	10	14	12	8	12	3	2	-19
VC Canauley	240	220	-80	-80	220	180	-80	-80	180	140	-80	-80	40	-100	60
RD216	5	5	17	18	4	5	14	14	3	2	12	14	6	13	2

Tableau 16 : Evolution des trafics - Axes de desserte côté littoral - Période estivale

Période Estivale	Scénario 2 - Arrière communes et lignes RTE				Scénario 3 - Médian				Scénario 4 - Eloigné et pistes forestières				Scénario 5 - Grand contournement avec shunts		
Variation des trafics par rapport au scénario de référence (en %)	2_0	2_2	2_3	2_4	3_0	3_2	3_3	3_4	4_0	4_2	4_3	4_4	5_0	5_1	5_2
N°du modèle	6	8	9	10	12	14	15	16	18	20	21	22	2	3	4
Radiales côté littoral															
RD106	18	20	8	16	14	20	5	5	4	8	5	6	-1	-1	0
RD215	0	-3	-47	-36	53	-50	-42	-44	-8	-8	-42	-39	-44	-47	-47
RD3e9	-56	-53	-25	-53	-24	-25	-35	-29	-15	-13	4	-18	-16	-16	-16
RD3e10	133	127	77	110	50	50	33	33	-13	-13	-13	-13	-3	-3	-3
RD5e5	0	2	4	7	0	2	4	4	-7	-7	-4	-7	-4	-4	-7
RD650	38	0	29	38	48	6	32	46	38	-13	30	36	16	14	-32
VC Canauley	56	119	-6	-6	50	119	0	6	44	119	-13	0	19	-13	94
RD216	1	-2	5	5	0	-3	4	4	0	-3	4	4	0	3	-4

- La création d'un nouveau contournement à proximité du littoral favorise de façon proportionnelle à cette proximité le chargement de certaines radiales qui constituent des points d'entrée du nouvel axe routier :
 - La RD106 se charge jusqu'à 20% de trafic supplémentaire avec les scénarios les plus proches du littoral (S2 et S3) hiver comme été ;
 - La RD3e9 se charge en période normale pour les 3 scénarios S2, S3 et S4 : valeur moyenne de l'ordre de 30% mais atteignant 60% pour le S2_3 en PN ;
 - La RD3e9 se décharge en période estivale pour les 4 scénarios ;
 - La RD3e10 se charge significativement et jusqu'à 130% de trafic supplémentaire avec les scénarios les plus proches du littoral (S2 et S3) hiver comme été. Pour S2_0 en été le trafic atteint 7 000 véhicules par jour ;
 - La RD5e5 se charge jusqu'à 20% de trafic supplémentaire avec les scénarios les plus proches du littoral (S2 et S3) en période normale. Dans les autres situations, le trafic n'évolue pas ;
 - La RD650 se charge notamment (jusqu'à 50% de trafic supplémentaire dans le cas de S3_0 été) pour les scénarios sans raccordement à l'A660 ;
- La RD215 perd du trafic dans tous les scénarios hiver comme été ;
- La VC Canauley se charge très significativement pour les scénarios sans raccordement à l'A660 ou avec un raccordement via un nouvel échangeur. Ainsi, son trafic monte à 2 500 véhicules/jour pour S2_0 et 3 500 véhicules/jour pour S2_2 ;

1.3.6 Effets sur les axes de desserte côté RD5 et Bordeaux

Tableau 17 : Valeurs des trafics - Axes de desserte côté RD5 et Bordeaux - Période normale

Période Normale	Référence	Scénario 2 - Arrière communes et lignes RTE				Scénario 3 - Médian				Scénario 4 - Eloigné et pistes forestières				Scénario 5 - Grand contournement avec shunts		
Trafics (Véhicules / jour)	Sce1	2_0	2_2	2_3	2_4	3_0	3_2	3_3	3_4	4_0	4_2	4_3	4_4	5_0	5_1	5_2
		Var 0 (Sans raccords extrémités)	Var 2 (Rac Nouvel Echg A660 + Dev Lège)	Var 3 (Var 1 + rac 106 via RD3e9)	Var 4 (Var 1 + rac 106 via RD215)	Var 0 (Sans raccords extrémités)	Var 2 (Rac Nouvel Echg A660 + Dev Lège)	Var 3 (Var 1 + rac 106 via RD3e9)	Var 4 (Var 1 + rac 106 via RD215)	Var 0 (Sans raccords extrémités)	Var 2 (Rac Nouvel Echg A660 + Dev Lège)	Var 3 (Var 1 + rac 106 via RD3e9)	Var 4 (Var 1 + rac 106 via RD215)	Var 0 (Sans raccords extrémités)	Var 1 (Rac Echg A660 + Dev Lège)	Var 2 (Rac Nouvel Echg A660 + Dev Lège)
N°du modèle	1	6	8	9	10	12	14	15	16	18	20	21	22	2	3	4
Radiales entre Contournement et RD5																
RD215	14 800	13 300	13 300	14 800	17 400	11 500	11 400	15 300	16 300	13 300	13 300	14 800	15 700	15 300	15 400	15 300
RD106 (RD3e9 à RD5)	18 100	17 100	17 000	17 000	17 000	17 100	17 000	17 100	17 000	16 900	17 000	16 700	16 700	18 900	19 000	18 900
RD106 (RD5 à Borde)	38 300	38 500	38 500	38 200	38 200	38 500	38 500	38 500	38 500	38 400	38 500	38 500	38 500	38 500	38 500	38 400
RD3e9	3 500	1 000	1 000	4 200	1 700	1 200	1 200	4 500	1 800	1 700	900	3 600	2 000	3 400	3 400	3 400
RD3e10	2 600	2 400	2 400	1 800	1 800	2 800	2 800	2 700	2 700	2 900	2 900	3 100	3 100	2 300	2 300	2 300
RD5e5 (avant Lubec)	3 800	1 100	1 300	1 100	1 100	2 500	2 500	2 300	2 300	3 600	4 100	3 900	4 000	3 700	3 700	3 700
RD5e5 (côté RD5)	3 500	1 100	1 000	800	800	2 200	2 100	2 000	2 000	3 800	3 700	3 600	3 700	3 400	3 400	3 400
RD1250 (Argentières)	15 200	16 300	16 300	15 500	15 500	14 400	14 400	1 400	14 000	13 200	13 400	13 300	13 300	15 500	15 800	16 100
RD1250 (côté RD5 Ca)	15 200	16 300	16 300	15 500	15 500	14 400	14 400	1 400	14 000	13 200	13 400	13 300	13 300	11 200	11 200	11 600
RD1250 (Côté Borde)	13 600	13 700	13 700	13 800	13 900	13 800	13 800	13 700	13 700	13 700	13 700	13 800	13 700	14 000	14 000	13 900
RD216	3 200	4 000	4 000	4 800	4 800	3 900	3 900	4 400	4 400	3 800	3 800	3 900	3 900	4 000	4 100	7 800

Tableau 18 : Valeurs des trafics - Axes de desserte côté RD5 et Bordeaux - Période estivale

Période Estivale	Référence	Scénario 2 - Arrière communes et lignes RTE				Scénario 3 - Médian				Scénario 4 - Eloigné et pistes forestières				Scénario 5 - Grand contournement avec shunts		
Trafics (Véhicules / jour)	Sce1	2_0	2_2	2_3	2_4	3_0	3_2	3_3	3_4	4_0	4_2	4_3	4_4	5_0	5_1	5_2
		Var 0 (Sans raccords extrémités)	Var 2 (Rac Nouvel Echg A660 + Dev Lège)	Var 3 (Var 1 + rac 106 via RD3e9)	Var 4 (Var 1 + rac 106 via RD215)	Var 0 (Sans raccords extrémités)	Var 2 (Rac Nouvel Echg A660 + Dev Lège)	Var 3 (Var 1 + rac 106 via RD3e9)	Var 4 (Var 1 + rac 106 via RD215)	Var 0 (Sans raccords extrémités)	Var 2 (Rac Nouvel Echg A660 + Dev Lège)	Var 3 (Var 1 + rac 106 via RD3e9)	Var 4 (Var 1 + rac 106 via RD215)	Var 0 (Sans raccords extrémités)	Var 1 (Rac Echg A660 + Dev Lège)	Var 2 (Rac Nouvel Echg A660 + Dev Lège)
N°du modèle	1	6	8	9	10	12	14	15	16	18	20	21	22	2	3	4
Radiales entre Contournement et RD5																
RD215	16 500	11 100	11 200	16 800	23 000	14 200	14 200	17 700	21 400	11 100	11 300	16 600	19 000	17 300	17 300	17 500
RD106 (RD3e9 à RD5)	24 700	24 100	24 100	24 300	24 000	24 300	24 400	24 400	24 400	23 100	23 200	23 000	22 200	26 300	26 400	26 400
RD106 (RD5 à Borde)	51 200	48 900	48 800	49 000	49 000	49 300	49 200	49 400	49 400	49 400	49 400	49 200	49 200	49 300	49 300	49 400
RD3e9	5 200	1 200	1 400	7 000	1 400	1 900	2 000	7 800	2 100	1 300	600	5 600	2 200	4 600	4 600	4 600
RD3e10	3 100	2 300	2 200	2 300	2 100	2 300	2 100	2 100	2 300	3 200	3 100	3 800	4 200	2 900	2 900	2 900
RD5e5 (avant Lubec)	4 500	1 800	1 800	1 800	1 800	1 800	1 800	1 800	1 800	4 400	4 400	4 400	4 400	4 300	4 300	4 200
RD5e5 (côté RD5)	2 800	0			0					3 400	3 300	2 900	3 400	2 700	2 700	2 600
RD1250 (Argentières)	8 400	11 200	11 300	11 000	11 100	10 800	11 000	10 800	10 800	7 900	8 200	7 900	7 900	9 900	10 000	10 200
RD1250 (côté RD5 Ca)	8 400	11 200	11 300	11 000	11 100	10 800	11 000	10 800	10 800	7 900	8 200	7 900	7 900	7 400	7 500	7 600
RD1250 (Côté Borde)	14 300	15 400	15 400	15 300	15 300	15 300	15 300	15 200	15 200	15 200	15 300	15 200	15 200	15 300	15 300	15 400
RD216	3 900	3 800	3 700	3 800	3 800	4 000	3 900	4 000	4 000	4 000	3 900	4 000	4 000	3 900	4 000	3 800

Tableau 19 : Evolution des trafics - Axes de desserte côté RD5 et Bordeaux - Période normale

Période Normale	Scénario 2 - Arrière communes et lignes RTE				Scénario 3 - Médian				Scénario 4 - Eloigné et pistes forestières				Scénario 5 - Grand contournement avec shunts		
Variation des trafics par rapport au scénario de référence (en %)	2_0	2_2	2_3	2_4	3_0	3_2	3_3	3_4	4_0	4_2	4_3	4_4	5_0	5_1	5_2
N° du modèle	6	8	9	10	12	14	15	16	18	20	21	22	2	3	4
Radiales entre Contournement et RD5															
RD215	-10	-10	0	18	-22	-23	3	10	-10	-10	0	6	3	4	3
RD106 (RD3e9 à RD5)	-6	-6	-6	-6	-6	-6	-6	-6	-7	-6	-8	-8	4	5	4
RD106 (RD5 à Bordeaux)	1	1	0	0	1	1	1	1	0	1	1	1	1	1	0
RD3e9	-71	-71	20	-51	-66	-66	29	-49	-51	-74	3	-43	-3	-3	-3
RD3e10	-8	-8	-31	-31	8	8	4	4	12	12	19	19	-12	-12	-12
RD5e5 (avant Lubec)	-71	-66	-71	-71	-34	-34	-39	-39	-5	8	3	5	-3	-3	-3
RD5e5 (côté RD5)	-69	-71	-77	-77	-37	-40	-43	-43	9	6	3	6	-3	-3	-3
RD1250 (Argentières)	7	7	2	2	-5	-5	-91	-8	-13	-12	-13	-13	2	4	6
RD1250 (côté RD5 Car)	7	7	2	2	-5	-5	-91	-8	-13	-12	-13	-13	-26	-26	-24
RD1250 (Côté Bordeaux)	1	1	1	2	1	1	1	1	1	1	1	1	3	3	2
RD216	25	25	50	50	22	22	38	38	19	19	22	22	25	28	144

Tableau 20 : Evolution des trafics - Axes de desserte côté RD5 et Bordeaux - Période estivale

Période Estivale	Scénario 2 - Arrière communes et lignes RTE				Scénario 3 - Médian				Scénario 4 - Eloigné et pistes forestières				Scénario 5 - Grand contournement avec shunts		
Variation des trafics par rapport au scénario de référence (en %)	2_0	2_2	2_3	2_4	3_0	3_2	3_3	3_4	4_0	4_2	4_3	4_4	5_0	5_1	5_2
N° du modèle	6	8	9	10	12	14	15	16	18	20	21	22	2	3	4
Radiales entre Contournement et RD5															
RD215	-33	-32	2	39	-14	-14	7	30	-33	-32	1	15	5	5	6
RD106 (RD3e9 à RD5)	-2	-2	-2	-3	-2	-1	-1	-1	-6	-6	-7	-10	6	7	7
RD106 (RD5 à Bordeaux)	-4	-5	-4	-4	-4	-4	-4	-4	-4	-4	-4	-4	-4	-4	-4
RD3e9	-77	-73	35	-73	-63	-62	50	-60	-75	-88	8	-58	-12	-12	-12
RD3e10	-26	-29	-26	-32	-26	-32	-32	-26	3	0	23	35	-6	-6	-6
RD5e5 (avant Lubec)	-60	-60	-60	-60	-60	-60	-60	-60	-2	-2	-2	-2	-4	-4	-7
RD5e5 (côté RD5)	-100	-100	-100	-100	-100	-100	-100	-100	21	18	4	21	-4	-4	-7
RD1250 (Argentières)	33	35	31	32	29	31	29	29	-6	-2	-6	-6	18	19	21
RD1250 (côté RD5 Car)	33	35	31	32	29	31	29	29	-6	-2	-6	-6	-12	-11	-10
RD1250 (Côté Bordeaux)	8	8	7	7	7	7	6	6	6	7	6	6	7	7	8
RD216	-3	-5	-3	-3	3	0	3	3	3	0	3	3	0	3	-3

- De façon générale on constate que toutes les radiales se déchargent côté RD5 dès lors qu'une nouvelle voie est construite.
- On note toutefois que les RD3e10 et RD5e5 se chargent légèrement avec le scénario S4 le plus éloigné du littoral car elles constituent pour ce scénario des points d'entrée plus efficaces.
- La RD1250 se charge avec les scénarios les plus proches du littoral (S2 et S3) et plus particulièrement l'été ;
- La RD216 se charge pour tous les scénarios en période hivernale ;

1.3.7 Effets sur le carrefour de Marcheprime

Tableau 21 : Valeurs des trafics - Carrefour de Marcheprime - Période normale

Période Normale	Référence	Scénario 2 - Arrière communes et lignes RTE				Scénario 3 - Médian				Scénario 4 - Eloigné et pistes forestières				Scénario 5 - Grand contournement avec shunts		
Trafics (véhicules / jour)	Sce1	2_0	2_2	2_3	2_4	3_0	3_2	3_3	3_4	4_0	4_2	4_3	4_4	5_0	5_1	5_2
N° du modèle	1	6	8	9	10	12	14	15	16	18	20	21	22	2	3	4
Carref. de Marcheprime	47 300	43 600	42 600	42 100	42 200	42 400	42 200	28 000	40 500	43 200	43 400	43 200	43 100	39 900	40 100	40 000
RD5 côté Blagon	9 800	4 300	3 300	4 700	4 700	5 200	5 100	5 000	5 000	7 300	7 300	7 200	7 200	5 600	6 000	5 900
RD5 côté A63	8 700	9 300	9 300	8 100	8 100	9 000	8 900	7 900	7 800	9 000	9 000	8 900	8 900	9 100	8 900	8 600
RD1250 côté Biganos	15 200	16 300	16 300	15 500	15 500	14 400	14 400	1 400	14 000	13 200	13 400	13 300	13 300	11 200	11 200	11 600
RD1250 côté Bordeaux	13 600	13 700	13 700	13 800	13 900	13 800	13 800	13 700	13 700	13 700	13 700	13 800	13 700	14 000	14 000	13 900

Tableau 22 : Valeurs des trafics - Carrefour de Marcheprime - Période estivale

Période Estivale	Référence	Scénario 2 - Arrière communes et lignes RTE				Scénario 3 - Médian				Scénario 4 - Eloigné et pistes forestières				Scénario 5 - Grand contournement avec shunts		
Trafics (Véhicules / jour)	Sce1	2.0	2.2	2.3	2.4	3.0	3.2	3.3	3.4	4.0	4.2	4.3	4.4	5.0	5.1	5.2
N°du modèle	1	6	8	9	10	12	14	15	16	18	20	21	22	2	3	4
Carref. de Marcheprime	45 500	40 000	39 500	39 800	39 600	40 500	40 200	40 100	40 100	42 500	40 300	40 300	40 200	39 600	39 700	39 600
RD5 côté Blagon	10 200	2 800	2 500	3 000	2 700	3 600	3 400	3 600	3 600	6 600	6 300	6 500	6 500	6 100	6 100	6 000
RD5 côté A63	12 600	10 600	10 300	10 500	10 500	10 800	10 500	10 500	10 500	12 800	10 500	10 700	10 600	10 800	10 800	10 600
RD1250 côté Biganos	8 400	11 200	11 300	11 000	11 100	10 800	11 000	10 800	10 800	7 900	8 200	7 900	7 900	7 400	7 500	7 600
RD1250 côté Bordeaux	14 300	15 400	15 400	15 300	15 300	15 300	15 300	15 200	15 200	15 200	15 300	15 200	15 200	15 300	15 300	15 400

Tableau 23 : Evolution des trafics - Carrefour de Marcheprime - Période normale

Période Normale	Scénario 2 - Arrière communes et lignes RTE				Scénario 3 - Médian				Scénario 4 - Eloigné et pistes forestières				Scénario 5 - Grand contournement avec shunts		
Variation des trafics par rapport au scénario de référence (en %)	2.0	2.2	2.3	2.4	3.0	3.2	3.3	3.4	4.0	4.2	4.3	4.4	5.0	5.1	5.2
N°du modèle	6	8	9	10	12	14	15	16	18	20	21	22	2	3	4
Carref. de Marcheprime	-8	-10	-11	-11	-10	-11	-11	-14	-9	-8	-9	-9	-16	-15	-15
RD5 côté Blagon	-56	-66	-52	-52	-47	-48	-49	-49	-26	-26	-27	-27	-43	-39	-40
RD5 côté A63	7	7	-7	-7	3	2	-9	-10	3	3	2	2	5	2	-1
RD1250 côté Biganos	7	7	2	2	-5	-5	-91	-8	-13	-12	-13	-13	-26	-26	-24
RD1250 côté Bordeaux	1	1	1	2	1	1	1	1	1	1	1	1	3	3	2

Tableau 24 : Evolution des trafics - Carrefour de Marcheprime - Période estivale

Période Estivale	Scénario 2 - Arrière communes et lignes RTE				Scénario 3 - Médian				Scénario 4 - Eloigné et pistes forestières				Scénario 5 - Grand contournement avec shunts		
Variation des trafics par rapport au scénario de référence (en %)	2.0	2.2	2.3	2.4	3.0	3.2	3.3	3.4	4.0	4.2	4.3	4.4	5.0	5.1	5.2
N°du modèle	6	8	9	10	12	14	15	16	18	20	21	22	2	3	4
Carref. de Marcheprime	-12	-13	-13	-13	-11	-12	-12	-12	-7	-11	-11	-12	-13	-13	-13
RD5 côté Blagon	-73	-75	-71	-74	-65	-67	-65	-65	-35	-38	-36	-36	-40	-40	-41
RD5 côté A63	-16	-18	-17	-17	-14	-17	-17	-17	2	-17	-15	-16	-14	-14	-16
RD1250 côté Biganos	33	35	31	32	29	31	29	29	-6	-2	-6	-6	-12	-11	-10
RD1250 côté Bordeaux	8	8	7	7	7	7	6	6	6	7	6	6	7	7	8

- Tous les scénarios proposés permettent une baisse des trafics entrant sur le carrefour existant de Marcheprime d'environ 10% ;
- Les scénarios avec shunts (S5), permettent une baisse de l'ordre de 15% ;

1.3.8 Effets sur les entrées de la ville de Mios

Tableau 25 : Valeurs des trafics - Entrées de la ville de Mios - Période normale

Période Normale	Référence	Scénario 2 - Arrière communes et lignes RTE				Scénario 3 - Médian				Scénario 4 - Eloigné et pistes forestières				Scénario 5 - Grand contournement avec shunts		
Trafics (Véhicules / jour)	Sce1	2.0	2.2	2.3	2.4	3.0	3.2	3.3	3.4	4.0	4.2	4.3	4.4	5.0	5.1	5.2
N°du modèle	1	6	8	9	10	12	14	15	16	18	20	21	22	2	3	4
Entrées ville de Mios	25 800	27 100	27 200	27 300	27 300	27 400	27 800	26 900	26 700	27 900	19 000	27 200	27 400	27 200	27 300	28 200
RD3 côté A660	7 200	6 200	6 400	6 400	6 600	6 500	6 900	6 800	6 700	7 000	6 900	7 100	7 000	7 300	7 200	8 000
RD3 côté Le Barp	8 300	8 900	8 900	9 000	9 000	9 100	9 200	8 800	8 700	9 400	900	9 000	9 100	8 800	9 000	9 400
VC Canauley	500	1 700	1 600	100	100	1 600	1 400	100	100	1 400	1 200	100	100	700	0	800
RD216	9 800	10 300	10 300	11 500	11 600	10 200	10 300	11 200	11 200	10 100	10 000	11 000	11 200	10 400	11 100	10 000

Tableau 26 : Valeurs des trafics - Entrées de la ville de Mios - Période estivale

Période Estivale	Référence	Scénario 2 - Arrière communes et lignes RTE				Scénario 3 - Médian				Scénario 4 - Eloigné et pistes forestières				Scénario 5 - Grand contournement avec shunts		
Trafics (Véhicules / jour)	Sce1	2_0	2_2	2_3	2_4	3_0	3_2	3_3	3_4	4_0	4_2	4_3	4_4	5_0	5_1	5_2
N°du modèle	1	6	8	9	10	12	14	15	16	18	20	21	22	2	3	4
Entrées ville de Mios	36 400	36 600	36 500	36 100	36 100	36 600	36 600	36 300	36 400	36 400	36 600	36 300	36 300	36 400	36 600	36 500
RD3 côté A660	4 100	3 400	3 100	3 300	3 300	3 600	3 300	3 500	3 400	3 600	3 300	3 700	3 400	4 000	4 000	3 700
RD3 côté Le Barp	9 400	9 200	9 100	9 000	9 000	9 300	9 200	9 100	9 100	9 200	9 200	9 100	9 100	9 200	9 200	9 200
VC Canauley	1 600	2 500	3 500	1 500	1 500	2 400	3 500	1 600	1 700	2 300	3 500	1 400	1 600	1 900	1 400	3 100
RD216	21 300	21 500	20 800	22 300	22 300	21 300	20 600	22 100	22 200	21 300	20 600	22 100	22 200	21 300	22 000	20 500

Tableau 27 : Evolution des trafics - Entrées de la ville de Mios - Période normale

Période Normale	Scénario 2 - Arrière communes et lignes RTE				Scénario 3 - Médian				Scénario 4 - Eloigné et pistes forestières				Scénario 5 - Grand contournement avec shunts		
Variation des trafics par rapport au scénario de référence (en %)	2_0	2_2	2_3	2_4	3_0	3_2	3_3	3_4	4_0	4_2	4_3	4_4	5_0	5_1	5_2
N°du modèle	6	8	9	10	12	14	15	16	18	20	21	22	2	3	4
Entrées ville de Mios	5	5	6	6	6	8	4	3	8	-26	5	6	5	6	9
RD3 côté A660	-14	-11	-7	-8	-10	-4	-6	-7	-3	-4	-1	-3	1	0	11
RD3 côté Le Barp	7	7	8	8	10	11	6	5	13	-89	8	10	6	8	13
VC Canauley	240	220	-80	-80	220	180	-80	-80	180	140	-80	-80	40	-100	60
RD216	5	5	17	18	4	5	14	14	3	2	12	14	6	13	2

Tableau 28 : Evolution des trafics - Entrées de la ville de Mios - Période estivale

Période Estivale	Scénario 2 - Arrière communes et lignes RTE				Scénario 3 - Médian				Scénario 4 - Eloigné et pistes forestières				Scénario 5 - Grand contournement avec shunts		
Variation des trafics par rapport au scénario de référence (en %)	2_0	2_2	2_3	2_4	3_0	3_2	3_3	3_4	4_0	4_2	4_3	4_4	5_0	5_1	5_2
N°du modèle	6	8	9	10	12	14	15	16	18	20	21	22	2	3	4
Entrées ville de Mios	1	0	-1	-1	1	1	0	0	0	1	0	0	0	1	0
RD3 côté A660	-17	-24	-20	-20	-12	-20	-15	-17	-12	-20	-10	-17	-2	-2	-10
RD3 côté Le Barp	-2	-3	-4	-4	-1	-2	-3	-3	-2	-2	-3	-3	-2	-2	-2
VC Canauley	56	119	-6	-6	50	119	0	6	44	119	-13	0	19	-13	94
RD216	1	-2	5	5	0	-3	4	4	0	-3	4	4	0	3	-4

- En période normale, les trafics entrant sur la commune de Mios augmentent de 5 à 8% mais sans atteindre les niveaux de trafic de l'été ;
- En période estivale, les niveaux de trafics sont stables ;
- La VC Canauley se charge très significativement pour les scénarios sans raccordement à l'A660 ou avec un raccordement via un nouvel échangeur. Ainsi, son trafic monte à 2 500 véhicules/jour pour S2_0 et 3 500 véhicules/jour pour S2_2 ;

1.3.9 Effets sur le petit contournement de Lanton

Tableau 29 : Valeurs des trafics - Petit contournement de Lanton - Période normale

Période Normale	Référence	Scénario 2 - Arrière communes et lignes RTE				Scénario 3 - Médian				Scénario 4 - Eloigné et pistes forestières				Scénario 5 - Grand contournement avec shunts		
Trafics (Véhicules / jour)	Sce1	2_0	2_2	2_3	2_4	3_0	3_2	3_3	3_4	4_0	4_2	4_3	4_4	5_0	5_1	5_2
N°du modèle	1	6	8	9	10	12	14	15	16	18	20	21	22	2	3	4
Petit contournement de	9 100	5 900	5 900	8 700	6 400	7 200	7 300	8 600	8 000	8 000	8 200	9 000	8 200	8 800	8 800	8 700
Lanton Nord	3 700	2 800	2 800	5 000	3 100	3 400	3 500	4 500	4 000	3 600	3 700	4 600	3 700	3 700	3 700	3 700
Lanton Sud	5 400	3 100	3 100	3 700	3 300	3 800	3 800	4 100	4 000	4 400	4 500	4 400	4 500	5 100	5 100	5 000

Tableau 30 : Valeurs des trafics - Petit contournement de Lanton - Période estivale

Période Estivale	Référence	Scénario 2 - Arrière communes et lignes RTE				Scénario 3 - Médian				Scénario 4 - Eloigné et pistes forestières				Scénario 5 - Grand contournement avec shunts		
Trafics (Véhicules / jour)	Sce1	2_0	2_2	2_3	2_4	3_0	3_2	3_3	3_4	4_0	4_2	4_3	4_4	5_0	5_1	5_2
N°du modèle	1	6	8	9	10	12	14	15	16	18	20	21	22	2	3	4
Petit contournement de	9 500	5 600	6 000	7 900	5 900	7 300	7 400	7 800	7 500	7 500	7 500	8 800	7 700	8 900	8 900	8 900
Lanton Nord	3 300	2 700	3 000	4 700	2 900	3 400	3 500	3 800	3 700	2 800	2 800	4 100	3 000	3 400	3 400	3 400
Lanton Sud	6 200	2 900	3 000	3 200	3 000	3 900	3 900	4 000	3 800	4 700	4 700	4 700	4 700	5 500	5 500	5 500

Tableau 31 : Evolution des trafics - Petit contournement de Lanton - Période normale

Période Normale	Scénario 2 - Arrière communes et lignes RTE				Scénario 3 - Médian				Scénario 4 - Eloigné et pistes forestières				Scénario 5 - Grand contournement avec shunts		
Variation des trafics par rapport au scénario de référence (en %)	2_0	2_2	2_3	2_4	3_0	3_2	3_3	3_4	4_0	4_2	4_3	4_4	5_0	5_1	5_2
N°du modèle	6	8	9	10	12	14	15	16	18	20	21	22	2	3	4
Petit contournement de	-35	-35	-4	-30	-21	-20	-5	-12	-12	-10	-1	-10	-3	-3	-4
Lanton Nord	-24	-24	35	-16	-8	-5	22	8	-3	0	24	0	0	0	0
Lanton Sud	-43	-43	-31	-39	-30	-30	-24	-26	-19	-17	-19	-17	-6	-6	-7

Tableau 32 : Evolution des trafics - Petit contournement de Lanton - Période estivale

Période Estivale	Scénario 2 - Arrière communes et lignes RTE				Scénario 3 - Médian				Scénario 4 - Eloigné et pistes forestières				Scénario 5 - Grand contournement avec shunts		
Variation des trafics par rapport au scénario de référence (en %)	2_0	2_2	2_3	2_4	3_0	3_2	3_3	3_4	4_0	4_2	4_3	4_4	5_0	5_1	5_2
N°du modèle	6	8	9	10	12	14	15	16	18	20	21	22	2	3	4
Petit contournement de	-41	-37	-17	-38	-23	-22	-18	-21	-21	-21	-7	-19	-6	-6	-6
Lanton Nord	-18	-9	42	-12	3	6	15	12	-15	-15	24	-9	3	3	3
Lanton Sud	-53	-52	-48	-52	-37	-37	-35	-39	-24	-24	-24	-24	-11	-11	-11

- Le petit contournement de Lanton se décharge de façon plus significative avec les scénarios les plus proches du littoral :

- De 30 à 40% avec S2 ;
- De 10 à 20% avec S3 et S4 ;
- Moins de 5% avec S5 ;

1.3.10 Comparaison des variantes entre elles

- Le contournement de Lège Bourg : (+ uniquement pour la commune de Lège)
 - Cette variante génère des effets très locaux : Délestage du trafic de la RD3 dans le Bourg de Lège et du trafic de la RD106. Par contre elle augmente le trafic de la RD106e4 dans la commune d'Arès qui devient un axe de passage privilégié entre Arès et le Nord de Lège pour l'emprunt du raccordement Nord ;
 - Elle ne permet cependant pas d'améliorer significativement l'attractivité des tracés de contournement globaux car les trajets qui y sont effectués sont principalement de courtes distances ;
 - Il y a ainsi très peu de déplacements provenant du Sud de la zone d'étude et allant vers le Nord de Lège ;
- Le raccordement Sud à l'A660, via l'échangeur existant : (+++)
 - Ce raccordement permet d'améliorer l'attractivité des scénarios « 2 - Arrières communes et ligne RTE », « 3 - Médian » et « 4 - Eloigné et pistes forestières ». Il permet une continuité des trajets depuis l'axe créé vers le cœur de métropole via l'A660. Les trafics gagnés sont alors récupérés de la RD3 mais également de la RD1250 vers l'A660.

- Ce raccordement de la nouvelle voie à l'échangeur existant (n°1) d'A660 a pour effet de diminuer les trafics de l'A660 et de charger la RD216 côté Mios. La perte de trafic sur l'A660 s'explique par un changement d'itinéraire pour les déplacements entre le cœur de métropole et le littoral (en particulier les communes d'Audenge, Lanton et Andernos-les-Bains) qui empruntent dans ce scénario le nouvel axe de contournement au lieu de se raccorder à la RD3 via l'A660. L'augmentation de trafic sur la RD216 côté Mios s'explique par un changement d'itinéraire pour les déplacements entre le Mios et le littoral, qui s'effectuent par l'axe de contournement via la RD216 à lieu de la RD3 actuellement. Il ne s'agit donc pas d'un report de flux direct de la A660 vers la RD216.
- Le raccordement Sud à l'A660 via un nouvel échangeur : (+/-)
 - Le raccordement à l'A660 a pour fonction d'améliorer la liaison entre la RD1250 et l'autoroute A660. Cette liaison intéresse principalement les déplacements entre le Nord-Bassin et la métropole Bordelaise. Elle intéresse de façon marginale les échanges entre le Nord-Bassin et le Sud-Bassin d'Arcachon (Arcachon, la Teste, Gujan).
 - Dans ces conditions, la modélisation montre qu'un raccordement via un nouvel échangeur plus au Sud est moins bénéfique qu'un raccordement via l'échangeur existant (n°1) d'A660.
- Le raccordement du tracé à la RD106 via la RD3e9 : (-)
 - L'arrêt de la nouvelle voie au niveau de la RD3E9 limite son attractivité pour les usagers de la RD3 en traversée des communes d'Arès et Andernos et pour tous les déplacements en échange entre le territoire d'étude et Lège.
 - Ainsi, en période hivernale, aucun report de trafic de la RD3 vers la nouvelle voie n'est observé pour ces communes du Nord.
 - En période estivale, un faible report de trafic de la RD3 vers la nouvelle voie est toutefois observé entre Arès et Andernos.
 - Dans le cas du scénario 2 (arrière des communes) on constate en outre un trafic supplémentaire sur l'Allée du Pont de Titoune côté Andernos.
- Le raccordement du tracé à la RD106 via la RD215 : (+/-)
 - Cette variante de raccordement est équivalente à un raccordement direct à Querquillas pour les scénarios « 2 - Arrières communes et ligne RTE » et « 4 - Eloigné et pistes forestières ».
 - Elle s'avère moins efficace que le raccordement direct dans le cas du scénario « 3 - Médian ».
 - D'éventuelles différences d'efficacité pourraient venir de la qualité d'insertion sur la RD106 proposé par l'aménagement (giratoire, bretelle d'accès...) qui n'est pas testé dans les scénarios.

1.3.11 Analyse des trafics sur les nouvelles voies créées

Tableau 33 : Valeurs des trafics - Nouvelles voies créées - Période normale

Période Normale	Référence	Scénario 2 - Arrière communes et lignes RTE				Scénario 3 - Médian				Scénario 4 - Eloigné et pistes forestières				Scénario 5 - Grand contournement avec shunts		
Trafics (Véhicules / jour)	Sce1	2_0	2_2	2_3	2_4	3_0	3_2	3_3	3_4	4_0	4_2	4_3	4_4	5_0	5_1	5_2
N°du modèle	1	6	8	9	10	12	14	15	16	18	20	21	22	2	3	4
Nouvelles voies																
Deviation Lège			3 300	3 300	3 300		3 400	3 300	3 300		3 300	3 300	3 300		3 300	3 400
Rac RD106		6 000	6 100			7 400	7 700			3 800	4 700					
RacRD106 à RD3e9		6 900	7 000		7 000	5 900	6 000		4 300	4 200	5 000		4 000			
RD3e9 à RD3e10		7 800	7 800	5 600	7 500	6 200	6 300	4 800	5 500	5 100	5 100	4 600	5 300			
RD3e10 à RD5e5		7 200	7 400	6 300	7 000	7 100	7 400	6 400	7 100	6 100	6 100	5 400	6 200			
RD5e5 à RD1250		9 400	10 000	9 400	10 100	7 800	8 500	8 300	9 000	4 900	5 100	5 000	5 700			
Rac A660			5 800	4 400	4 400		5 800	4 000	4 100		2 000	2 300	2 300		1 000	4 300
Angle Blagon														2 700	2 700	2 700
Angle Marcheprime														4 500	4 600	4 400

Tableau 34 : Valeurs des trafics - Nouvelles voies créées - Période estivale

Période Estivale	Référence	Scénario 2 - Arrière communes et lignes RTE				Scénario 3 - Médian				Scénario 4 - Eloigné et pistes forestières				Scénario 5 - Grand contournement avec shunts		
Trafics (Véhicules / jour)	Sce1	2_0	2_2	2_3	2_4	3_0	3_2	3_3	3_4	4_0	4_2	4_3	4_4	5_0	5_1	5_2
N°du modèle	1	6	8	9	10	12	14	15	16	18	20	21	22	2	3	4
Nouvelles voies																
Deviation Lège			4 100	4 200	4 100		4 000	4 000	4 000		4 000	4 100	4 100		4 100	4 000
Rac RD106		12 500	12 800			8 800	9 500			9 800	10 800					
RacRD106 à RD3e9		9 500	9 400		9 000	8 300	8 300		7 500	6 600	7 400		7 000			
RD3e9 à RD3e10		9 900	9 800	7 600	9 500	7 600	7 600	7 300	7 300	5 800	6 100	5 700	7 200			
RD3e10 à RD5e5		6 100	6 200	5 500	6 300	6 000	5 900	6 300	6 300	5 500	5 600	4 600	5 700			
RD5e5 à RD1250		8 200	8 400	7 900	8 600	8 400	8 200	8 700	8 700	4 300	4 500	3 900	4 600			
Rac A660			5 700	1 600	1 600		5 500	1 500	15 000		6 400	1 200	1 300		700	5 500
Angle Blagon														3 200	3 200	2 100
Angle Marcheprime														2 500	2 500	2 500

- Considérant qu'en dessous d'un trafic égal à 3 000 véhicules par jour, une nouvelle infrastructure ne se justifie éventuellement pas :
 - Le raccordement à l'A660 ne serait pas opportun pour les scénarios S4 et S5 ;
 - Le shunt de Blagon présente un trafic faible en période normale (2 700 véhicules par jour) ;
 - Le shunt de Marcheprime présente un trafic faible en période estivale (2 500 véhicules par jour) ;