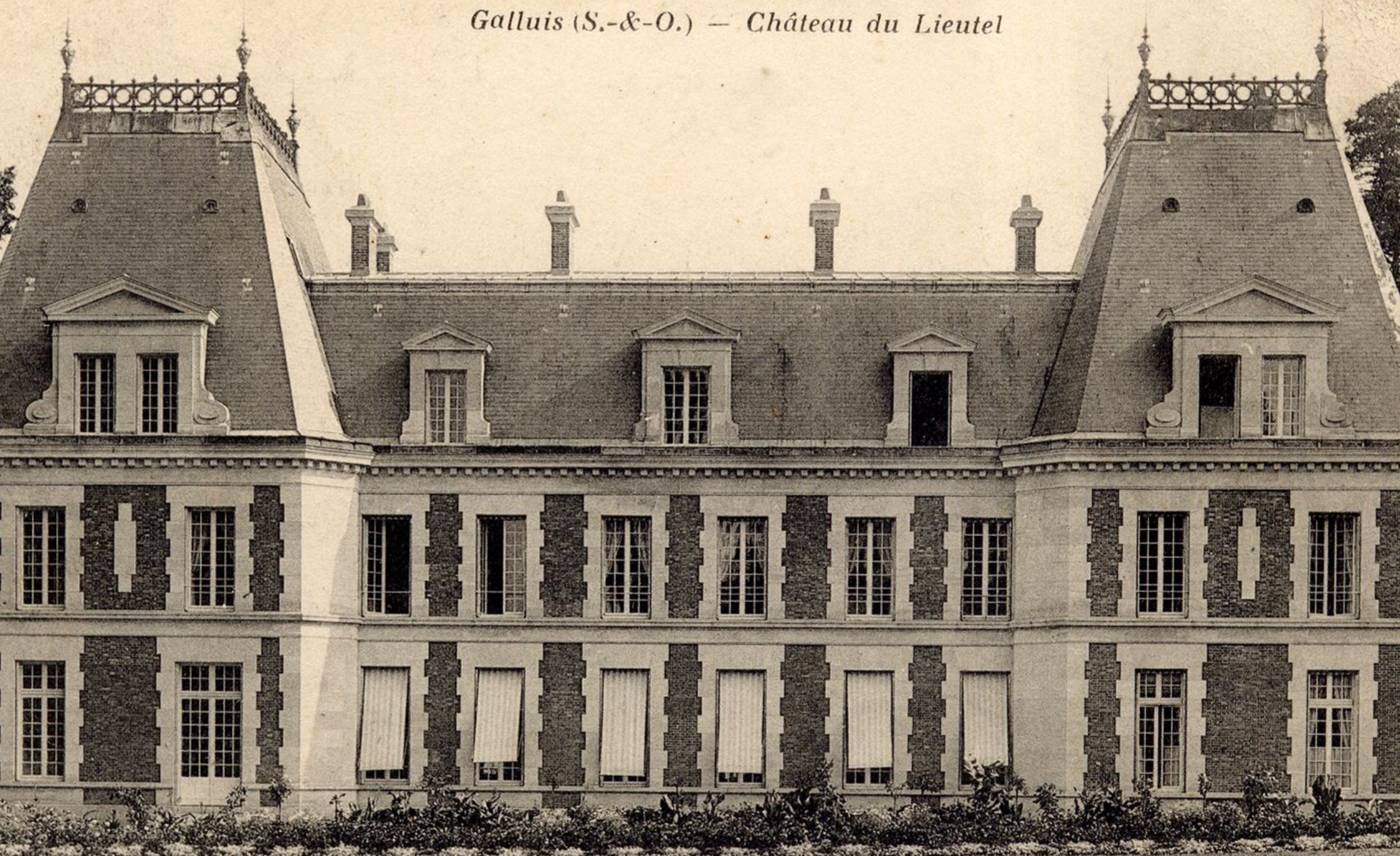


# Etude de circulation et de stationnement à Galluis (78)

Impacts du projet ATMA



*Galluis (S.-&-O.) — Château du Lieutel*



# Version

Rédacteur	N° version	Date version	Vérifié par	Assistants/Techniciens	Modifications
I. Richard i.richard@cdvia.fr +33(0)6.40.44.12.27	1.0	21/11/25	J. Maisondieu j.maisondieu@cdvia.fr +33(0)7.69.64.18.95		PPT initial

# Sommaire

1. Quelques rappels
2. Hypothèses
  - a. Données fixes prises en compte
  - b. Données hypothétiques des porteurs de projet prises en compte
  - c. Ratios CDVIA
3. Génération du trafic
4. Impacts sur le stationnement
5. Préconisations
6. Poursuite de l'étude

# 1. Quelques rappels

# 1. Quelques rappels

## Trafic moyen journalier ouvré

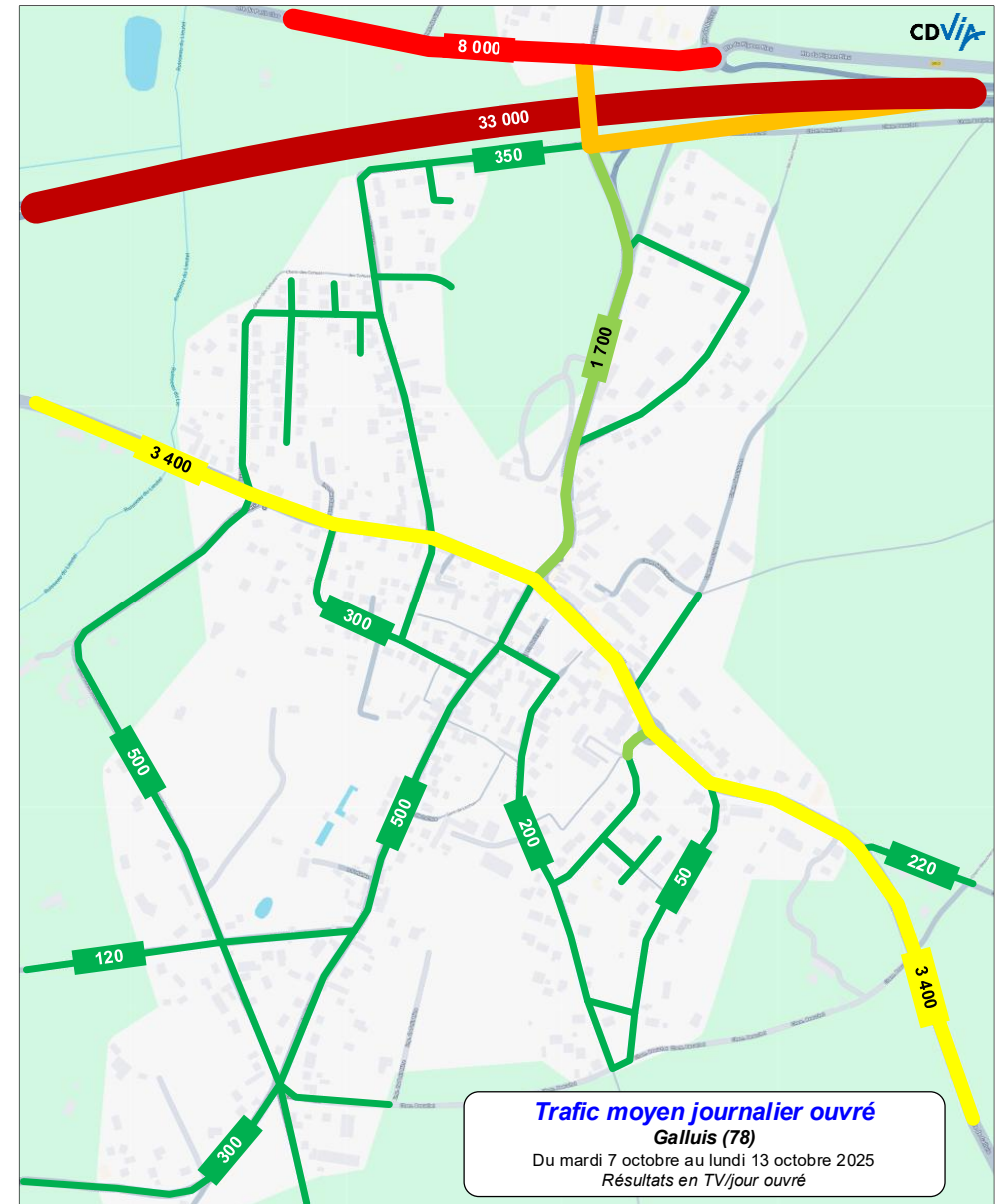
La carte ci-contre synthétise les niveaux de trafic moyen journalier ouvré (du lundi au vendredi) sur l'ensemble des voies.

- **Trafic faible à très faible (< 2 000 véh/jour) sur la plupart des voies du village**
- **Trafic modéré (3 400 véh/jour) sur la RD155**

**En moyenne, entre 4500 et 5000 véhicules entrent (et autant sortent) chaque jour de la commune de Galluis (auxquels il convient d'ajouter les déplacements internes toutefois minoritaires).**

Parmi ces 4500 à 5000 véhicules entrants ou sortants, **on en estime environ 1000 à 1200 par jour en lien direct avec la commune, dont :**

- entre 600 et 800 peuvent être attribués aux habitants de la commune
- 180 peuvent être attribués aux salariés en provenance de l'extérieur



## 2. Hypothèses

## 2. Hypothèses

### a) Données fixes prises en compte

Les données suivantes servent à estimer le trafic généré par le projet ATMA. Elles influent directement ou indirectement sur les comportements de mobilité et sur le flux de véhicules motorisés :

- **Nombre de chambres** : Initialement entre 45 et 50, arrêté à 56 sur les dernières données reçues
- **Capacité du restaurant** : Environ 70 couverts (*principalement utilisé par les clients de l'hôtel*) + 1 bar + 1 espace restauration séminaire/PDJ
- **Nombre d'employés** : Environ 25 (*Ratio standard CDVIA = 0.3 à 0.4 emplois/chambre, donnant théoriquement 17 à 22 employés. On retiendra 25 employés comme hypothèse maximaliste*)

#### **Facteurs annexes :**

- Présence d'un « *immense* » potager (« *parcelle du projet confiée à un maraicher* ») → réduction du besoin en livraison pour les cuisines + utilisation des déchets alimentaires en compost
- Organisation de séminaires (généralement pour entreprises) → Taux de covoiturage généralement très élevé
- Offre de navette pour récupérer les clients à la gare → Impact sur les pratiques de mobilité notamment des clients en séminaire, moindre pour les clients de l'hôtel hors séminaire

## 2. Hypothèses

### b) Données hypothétiques des porteurs de projet prises en compte

Les données suivantes sont des hypothèses déterminées par le porteur de projet et rentrent en compte dans la détermination du trafic généré :

- **Taux d'occupation des chambres** : 60% soit 12 260 nuitées vendues sur un an au maximum, avec une saisonnalité importante (certains mois à 20% (janvier, février, ...), d'autres à 75% (juin, septembre, ...))
  - *Données cohérentes avec les occupations mesurés et usuellement appliqués par la profession et par CDVIA pour les études d'impact*
  
- **Nombre de séminaires par semaine**: En moyenne 2, mais plusieurs semaines avec 0 séminaires et certaines avec 3 à 4 séminaires dans la semaine
  - *Les séminaires attendus et en hausse ces dernières années sont la combinaison de voyages d'affaire et de loisir, mélangeant travail et bien-être/détente.*
  
- **Nombre de participants par séminaire** : Entre 50 et 70 personnes
  - *L'estimation de 70 participants par séminaire semble être assez élevée au vu des 56 chambres disponibles, la pratique étant généralement d'avoir une chambre par personne et une chambre pour les couples. On admettra toutefois cette valeur en hypothèse maximaliste.*

## 2. Hypothèses

### c) Ratios CDVIA - Méthodologie

Les ratios utilisés dans la suite de l'étude sont tirés de l'expertise de CDVIA, s'appuyant sur :

- Des mesures réalisées en 2006 et 2016, pour le compte du département des Yvelines, sur divers projets hôteliers, afin de disposer de ratios globaux de génération de trafic, de taux de covoiturage, d'étalement de la pointe, ...
  - Exemples de projets enquêtés : Triangle de Bellesme (5200 chambres, divers hôtels), ZAC de Courtalin (4000 chambres), ZAC de l'érable (3000 chambres), Bussy-Saint-Georges (640 chambres), ...
  
- De diverses études récentes permettant le recoupement d'hypothèses pour des projets similaires :
  - Sarcelles (95), 2019 : implantation d'un hôtel (2\*, 101 chambres) et d'espaces commerciaux
  - Esmans (77), 2019 : Projet d'hôtel (63 chambres), de 4 restaurants et d'un bar
  - Bailly-Romainvilliers (77), 2022 : Projet d'hôtel (5\*, 271 chambres) – spa – restaurant et d'un golf
  - Buchelay (78), 2023 : Concours IMGP incluant un hôtel (90 chambres)
  - Cabrières-d'Avignon (84), 2023 : Projet d'hôtel (47 chambres) – bar – restaurant (85 couverts)
  - Chaumont-en-Vexin (60), 2023 : Projet d'extension du domaine de Bertichères incluant une résidence hôtelière (193 chambres) et la réhabilitation de 3 granges en espaces de réception/restauration
  - Lamorlaye-Gouvieux (60), 2024 : Projet d'aménagement du golf de Larmolaye avec la création d'un hôtel (5\*, 150 chambres), 3 restaurants, un spa, un complexe sportif (20 tennis, 20 padels), 5 terrains de foot, chevaux, ...) et d'une surface événementielle
  - Menouville-Labbeville-Vallangoujard (95), 2025 : Projet d'hôtel type eco-lodge (4\*, 80 chambres) et d'un restaurant
  - Louveciennes (78), 2025 : Projet d'hôtel (25 chambres) et d'un restaurant (50 couverts)

## 2. Hypothèses

### c) Ratios CDVIA

Mode de déplacement	EMPLOIS		CLIENTELE	
	Galluis	Projet	Régulière	Séminaire
Voiture individuelle	93.4%	86.0%	99%	84%
Deux roues motorisé	2.2%	3.0%	1%	1%
Vélo	0.0%	3.0%*	0%	0%
Marche	4.1%	0.0%*	0%	0%
Transports en commun	0.4%	8.0%*	0%	15%

\* 1 à 2 employés venant à vélo, potentiellement depuis le village même

\* 0% car éloignement du centre village, report vers vélo et voiture

\* récupérés aux gares par la navette de l'hôtel ou autres employés

Ratios de génération	
Nombre chambres	56
Nombre emplois	22
Part modale VP employés	86%
Part modale VP clients réguliers	100%
Part modale VP clients séminaires	84%
Taux de présence employés	100%
Nbr de pers. par vh employés	1.1
Nbr de pers. par vh réguliers	2.2
Nbr de pers. par vh séminaires	4.1
Taux de remplissage moyen hôtel	60%
Taux de remplissage max hôtel par clients réguliers	75%
Taux de remplissage max hôtel par clients séminaires	100%
Mouvements journaliers additionnels	5%

### 3. Génération du trafic

### 3. Génération du trafic

L'étude présente les niveaux de trafic pour :

- **Une journée de fréquentation moyenne** → Généralement vendredi/samedi voire dimanche, mi-saison
- **Une journée de fréquentation forte** → Idem, en haute saison (juin, septembre)
- **Une journée de séminaire normale** → Un seul séminaire, nombre de participant moyen, avec arrivée le matin et départ le lendemain
- **Une journée de séminaire avec le maximum de participants** → Départ d'un séminaire avec nombre maximal de participants le matin et arrivée d'un autre séminaire en fin d'après-midi

# 3. Génération du trafic

## Tableaux de synthèse du trafic généré

### Trafic généré lors des journées sans séminaire :

Journée fréquentation moyenne						
Génération (véh)	HPM		HPS		Journée	
	émis	reçus	émis	reçus	émis	reçus
Clientèle	4	0	1	8	39	39
Employés	0	1	2	3	18	18
Livraisons	1	0	0	0	2	2
<b>TOTAL PROJET</b>	5	1	3	11	59	59
	7		14		117	

Journée fréquentation forte						
Génération (véh)	HPM		HPS		Journée	
	émis	reçus	émis	reçus	émis	reçus
Clientèle	6	0	1	10	51	51
Employés	0	1	2	3	18	18
Livraisons	1	0	0	0	2	2
<b>TOTAL PROJET</b>	7	1	3	12	71	71
	8		16		143	

### Trafic généré lors des journées avec séminaire :

Journée séminaire moyenne						
Génération (véh)	HPM		HPS		Journée	
	émis	reçus	émis	reçus	émis	reçus
Clientèle	0	1	0	0	1	11
Employés	0	1	2	3	18	18
Livraisons	1	0	0	0	2	2
<b>TOTAL PROJET</b>	1	3	2	3	21	31
	4		5		52	

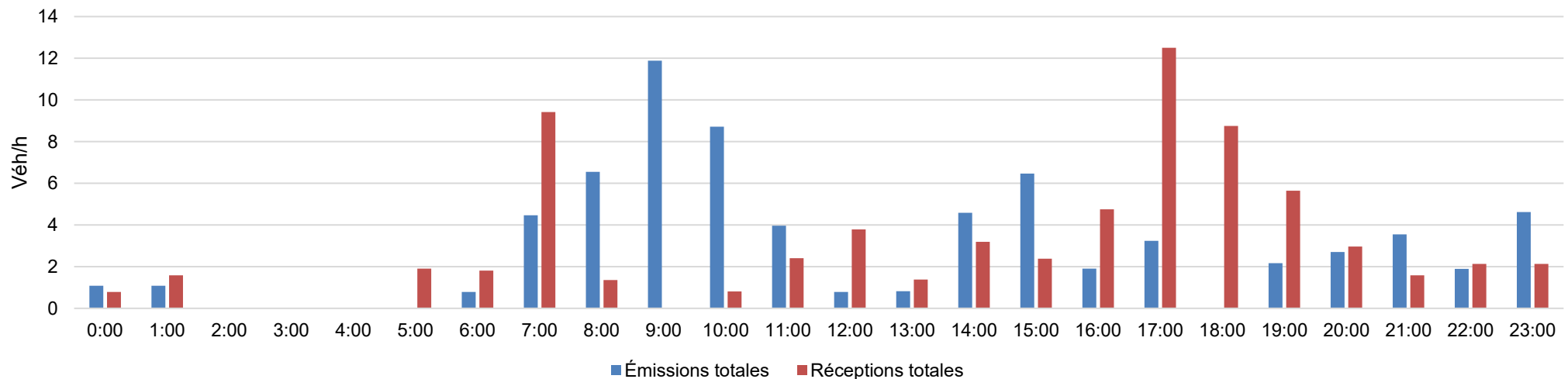
Journée séminaire forte						
Génération (véh)	HPM		HPS		Journée	
	émis	reçus	émis	reçus	émis	reçus
Clientèle	2	0	2	12	18	18
Employés	0	1	2	3	18	18
Livraisons	1	0	0	0	2	2
<b>TOTAL PROJET</b>	3	1	4	15	38	38
	4		19		76	

# 3. Génération du trafic

## Détail

- Le volume maximal généré les journées de forte fréquentation sera d'environ **140 véhicules** (incluant employés, clients et livraisons)
- Au maximum, 19 véhicules liés au projet circuleront à l'heure de pointe du soir** (journée séminaire avec forte fréquentation)

Emissions et réceptions par heure - Journée forte fréquentation

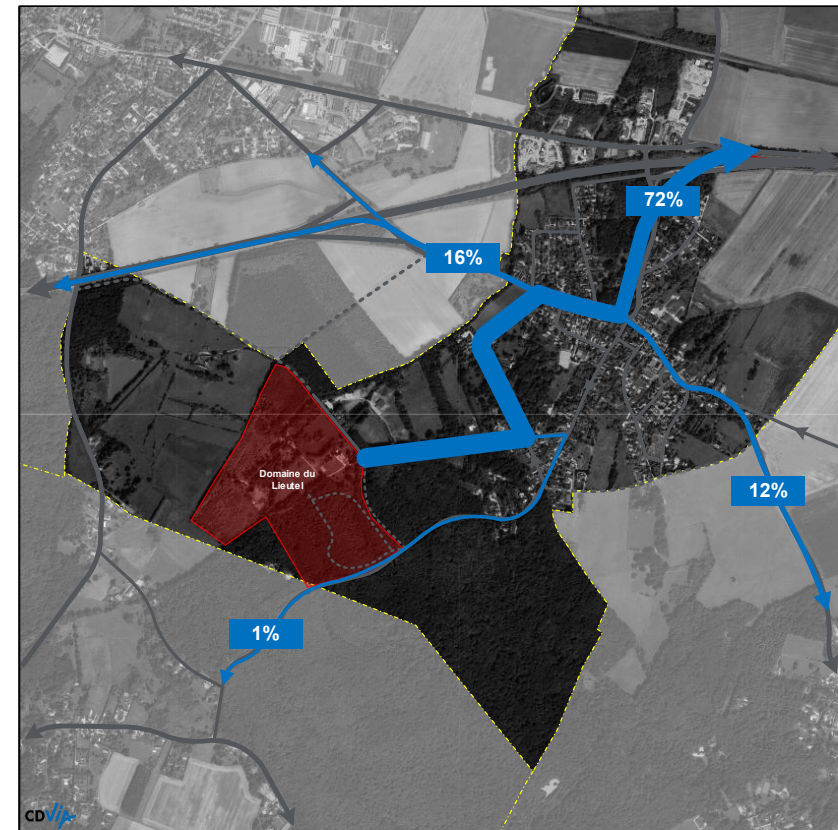
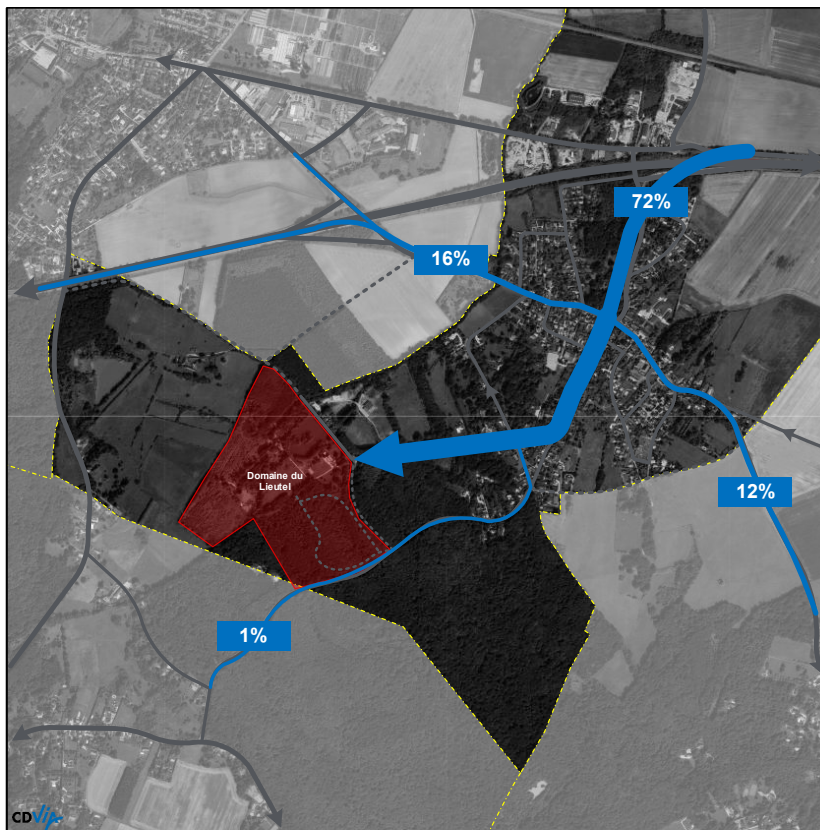


# 3. Génération du trafic

## Origines et destinations

Les origines et destinations des flux motorisés (clients, salariés, livraisons légères) ont été estimées à partir de l'analyse de la zone de chalandise du domaine, en croisant notamment les temps d'accès, le bassin de population, le niveau de revenus et les localisations actuelles des salariés.

La majorité des flux accédera au site par la rue de la Gare et la rue Labarraque, qui constituent les itinéraires les plus directs depuis la N12 et les pôles d'origine. Les sorties se feront principalement par la rue de la Tuilerie.





### 3. Génération du trafic

#### *Analyse comparative du ressenti en termes de trafic*

Les rues résidentielles de Galluis sont aujourd'hui peu circulées. La génération de trafic liée au projet entraîne des hausses en valeur relative, mais leur impact réel sur le ressenti demeure faible.

Pour illustrer cela, la fréquence moyenne de passage des véhicules a été estimée sur chaque voie. Hormis l'avenue du Lieutel, où l'intervalle entre deux véhicules est effectivement réduit, les autres rues ne connaîtront que des variations limitées.

À noter qu'à l'heure de pointe, le trafic supplémentaire sur l'avenue du Lieutel correspondrait à un passage environ toutes les 3 min 9, ce qui reste modéré.

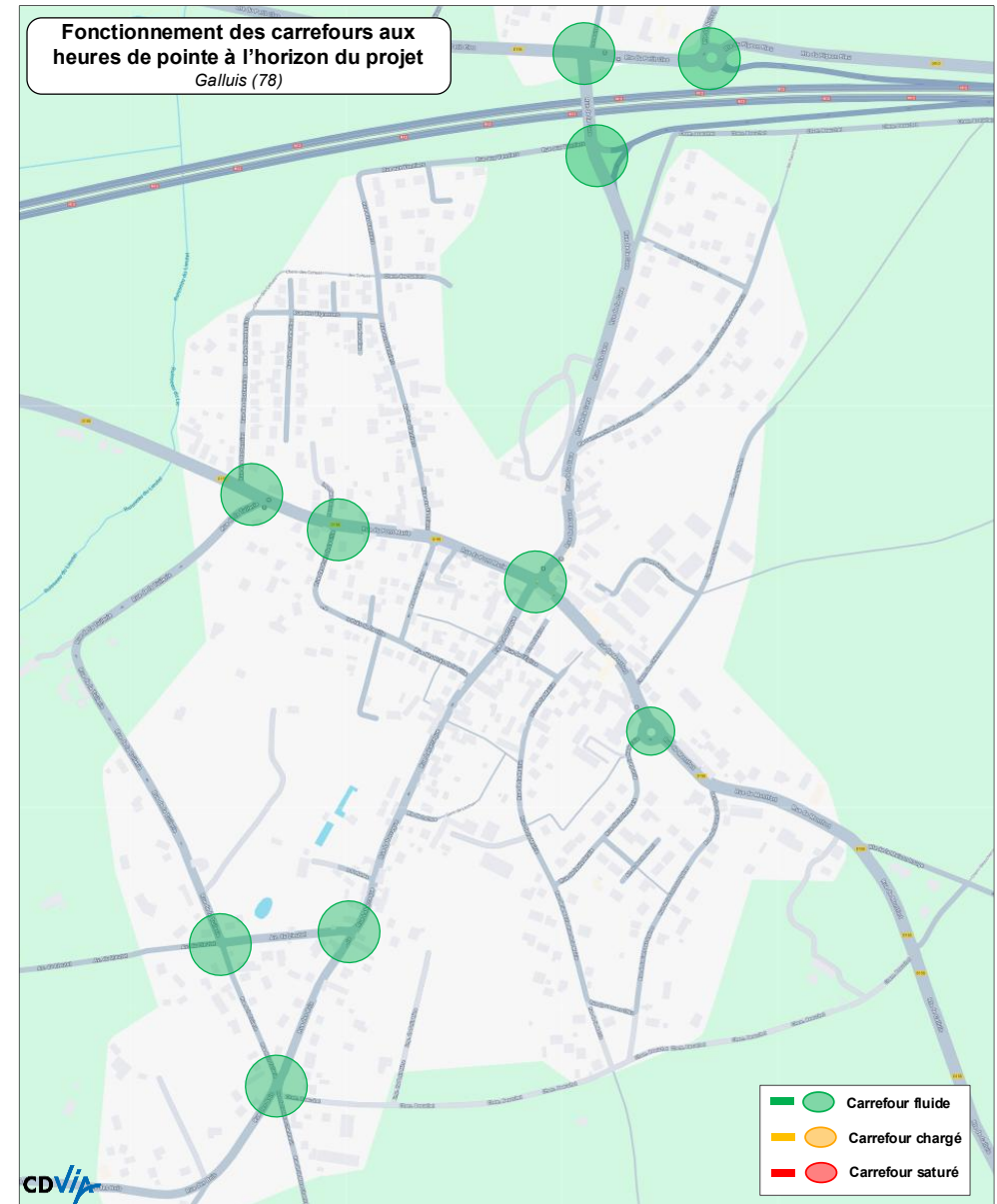
Fréquence de passage d'un véhicule	Actuel	Avec projet
RD155 - Route de Galluis	25 sec	25 sec
RD155 - Route de Montfort	26 sec	26 sec
Rue de la Gare	51 sec	48 sec
Rue Labarraque	2 min 53	2 min 32
Rue de la Tuilerie	2 min 53	2 min 32
Rue des Prés de la Ville	4 min 48	4 min 39
Rue des Bois	4 min 48	4 min 48
Avenue du Lieutel	12 min	5 min 32

# 3. Génération du trafic

## Conditions de circulation

En tenant compte du trafic généré par le projet, les conditions de circulation resteront fluides dans l'ensemble du secteur, quel que soit le niveau de fréquentation (basse saison, haute saison, séminaires).

Les temps d'attente aux carrefours, notamment au carrefour à feux de la RD155, ne seront que très faiblement impactés.



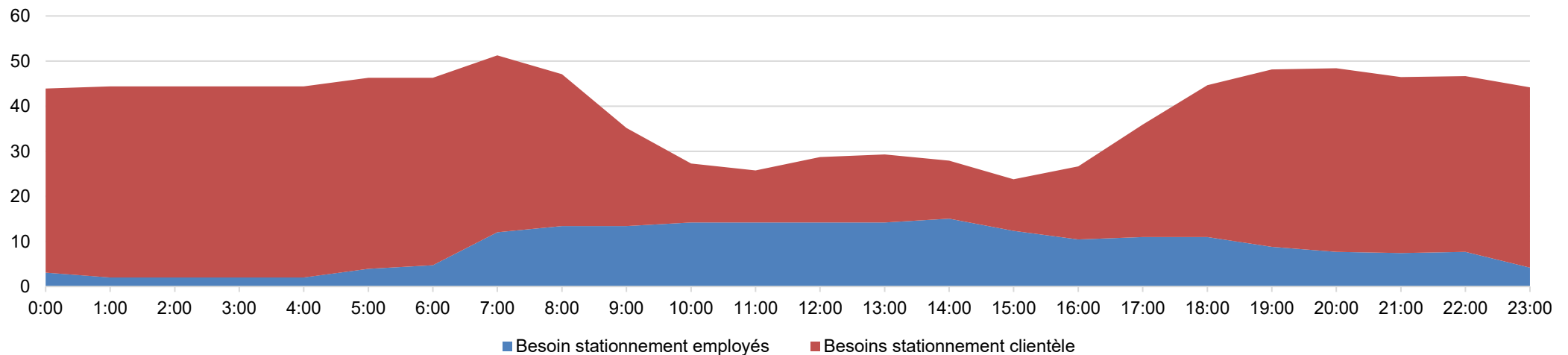
## 4. Impacts sur le stationnement

## 4. Impacts sur le stationnement

Pour le stationnement, en cohérence avec les hypothèses de génération retenues, la demande maximale (sur une journée de forte fréquentation) atteindrait 51 places entre 7 h et 8 h.

Le dimensionnement interne — 50 places pour les clients et 20 pour les employés — apparaît suffisant pour absorber les périodes les plus chargées.

Occupation du stationnement – Journée avec forte fréquentation



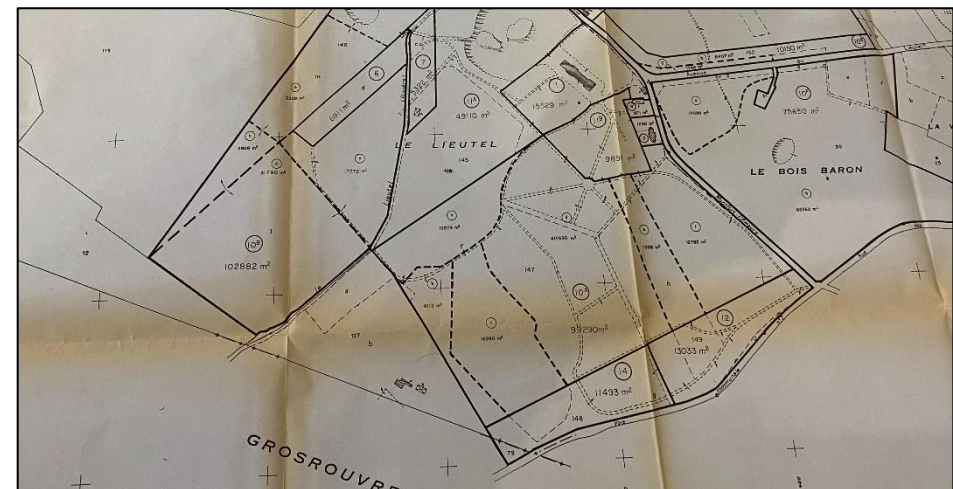
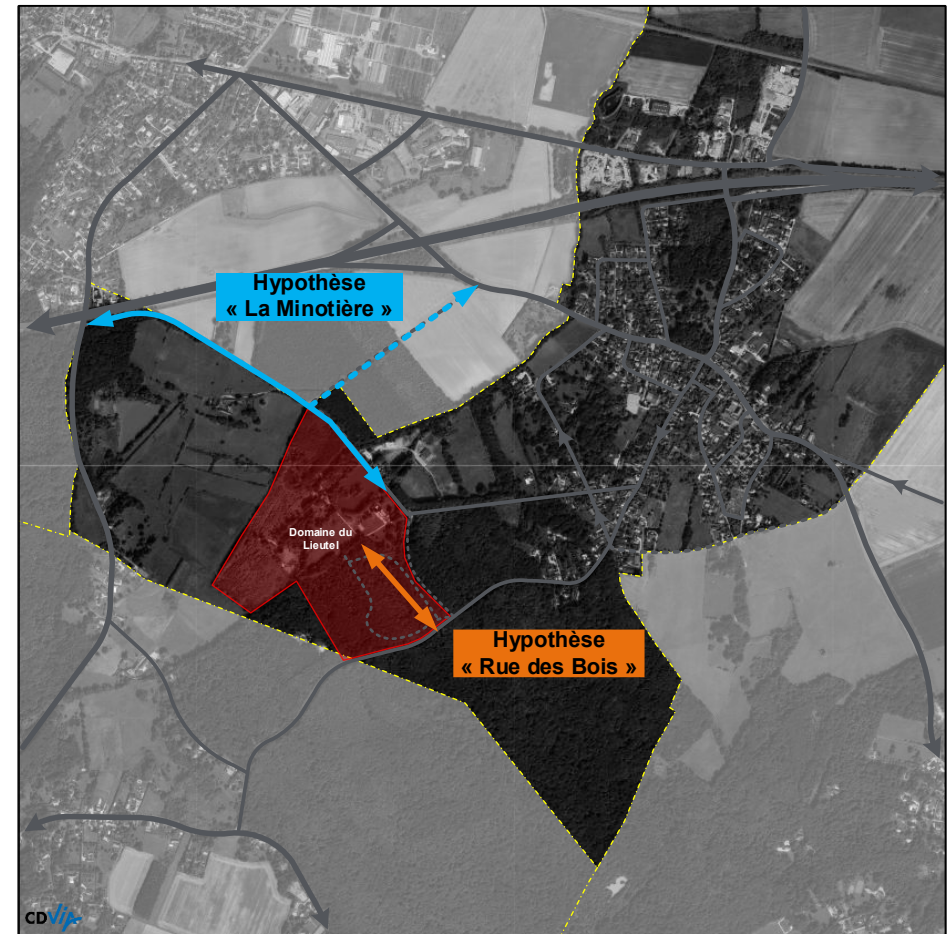
# 5. Préconisations

# 5. Préconisations

## Raccordement

Deux scénarios visant à éviter l'augmentation du trafic à l'intérieur du bourg ont été exposés au BET :

- **Le passage par le chemin de la Minotière (environ 1 km) depuis le chemin des Aubris (ou une alternative via un chemin agricole raccordé à la RD155)**
  - Nécessite de rendre le chemin de la Minotière carrossable pour recevoir en moyenne un trafic très faible (120 véhicules/jour).
  - Etant donné le coût moyen d'une nouvelle voie (environ 2 000 000€/km), cette solution, ramenée au trafic supporté, paraît surdimensionnée.
  - Peu pertinent pour les usagers arrivant depuis la RN12
  
- **Le passage par des chemins forestiers connectés à la rue des Bois**
  - Nécessite également de rendre carrossable ces accès, notamment par l'imperméabilisation et l'abattage d'arbre pour permettre le passage des véhicules
  - Ne modifie pas significativement le flux passant dans le village
  - Coût élevé



## 5. Préconisations

### Accès :

- Utilisation de l'avenue du Lieutel pour accéder au château.
- Réfection ponctuelle de la voie si nécessaire ; la création d'espaces de croisement ne semble pas justifiée au regard du trafic.
- Entretien partiellement finançable par taxe de séjour et taxe foncière.

### Nuisances sonores du trafic :

- Electrification de la flotte de véhicules du domaine (livraison, navette) (*déjà mentionné par les porteurs de projet*)
- Charte de conduite pour les salariés (respect du code de la route et de la sécurité dans Galluis).
- Information des clients, lors de la réservation, sur le respect du 30 km/h et du calme résidentiel.
- Mise à disposition de bornes de recharge pour clients et salariés (*Obligation réglementaire : 20% de places pré-équipées, 2% de ces places dimensionnées PMR, au moins 1 place équipée*)

### Pratiques de mobilité :

- Communication sur l'existence de la navette pour récupérer les clients aux gares (en particulier pour les séminaires) + information sur les temps de parcours surtout depuis Paris
- Incitation des employés au covoiturage, à l'usage des TC ou du vélo (FMD)
- Labélisation du site « Accueil vélo » (*Quelques exemples d'hôtels 5\* déjà labélisés : Château Sainte Sabine, Château la Chenevière, ...*) à l'horizon du déploiement du plan vélo départemental
- Aménagement d'un local vélo pour clients/employés (*pour le projet du Lieutel, il s'agit par ailleurs d'une obligation réglementaire de disposer d'un local vélo fermé et sécurisé pouvant accueillir 10% des employés et 10% de la clientèle*). (*arrêté 30 juin 2022 + code de la construction et de l'habitat*). Possibilité de mettre à disposition des vélos (VTT électriques) pour les clients souhaitant se déplacer à proximité.

## 6. Poursuite de l'étude

## 6. Poursuite de l'étude

### Mesures ponctuelles :

- Proposition de petites mesures (description de la problématique, objet et objectif, estimation du coût) pour résorber les principales problématiques mises en exergue par le diagnostic (ex. signalisation, aménagement ponctuel, régimes de priorité, ...)

### Scénarios d'aménagement :

- Proposition de scénarios incluant la prise en compte des flux de l'hôtel, le plan de circulation et la gestion du stationnement, accompagnés par des cartographies et un tableau multicritère

**Présentation lors de la réunion à venir**  
**Vendredi 28 novembre 2025 – De 14h30 à 16h**  
**En visioconférence**



INGENIERIE & MESURE DES DEPLACEMENTS

[WWW.CDVIA.FR](http://WWW.CDVIA.FR)