



Le 05 juin 2015

Retail Park Saran Cent Arpents

Etude de circulation

Sommaire



1. Objectifs et méthodologie d'étude
2. Diagnostic de l'accessibilité actuelle
 - Véhicules particuliers
 - Transports en commun
 - Modes doux
3. Estimation des trafics futurs
 - Hypothèses de programme retenues
 - Génération de trafic
 - Affectation des trafics nouveaux
4. Prévisions de fonctionnement des accès en situations futures
5. Synthèse et conclusions



1.



Objectifs et méthodologie d'étude

SYSTRA

Objectifs de l'étude de circulation

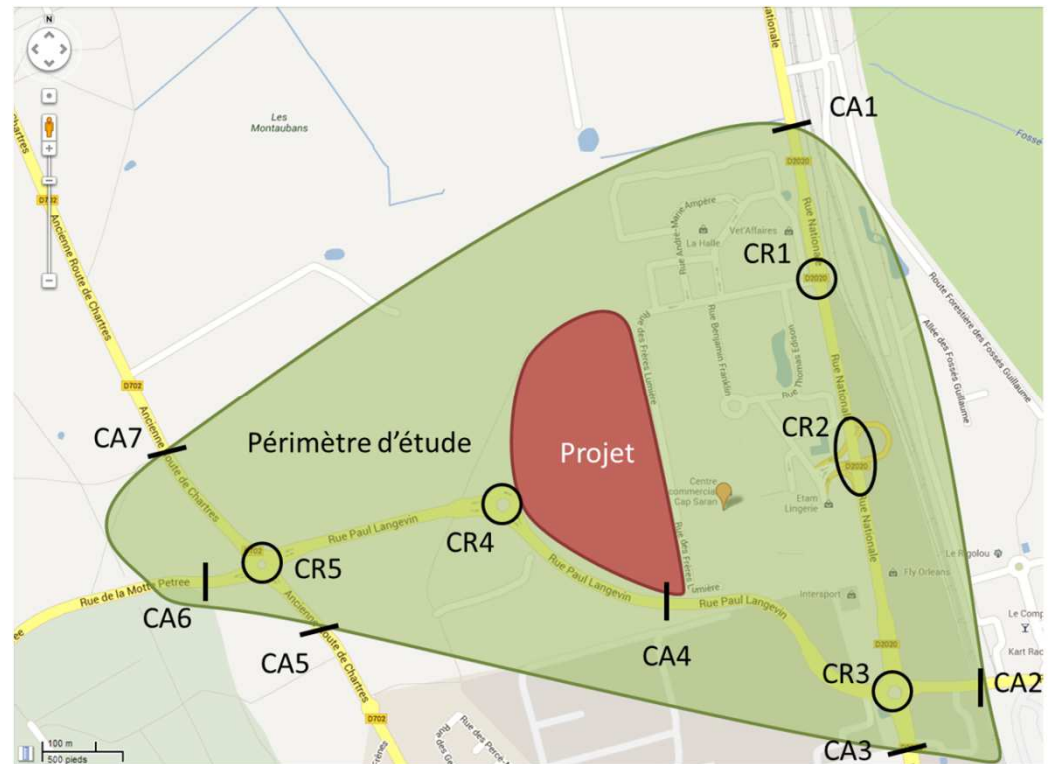
Alimenter le volet déplacements du dossier de CDAC pour le projet de retail park :

- Estimer l'impact du projet sur les déplacements dans son environnement
- Évaluer la capacité des points d'échanges
- Proposer des solutions techniques pour améliorer les conditions de déplacements si besoin

Méthodologie d'étude

Pour atteindre les objectifs de l'étude, une méthodologie en 3 étapes a été mise en œuvre:

- Analyse de la situation actuelle des déplacements sur la zone directement impactée par le projet:
 - Comptages et observations des conditions de circulation aux périodes caractéristiques du projet
 - Analyse de l'offre de transports en commun
 - Analyse du réseau de déplacements doux
- Estimation de la demande future de déplacements, avec le projet
 - Estimation des flux nouveaux générés par le projet
 - Distribution des origines des visiteurs
 - Affectation sur le réseau
- Évaluation du fonctionnement des infrastructures existantes et prévues avec les trafics supplémentaires



CA : comptage automatique 7 jours
CR : carrefour étudié, comptage directionnel

2.



Diagnostic de l'accessibilité actuelle

SYSTRA

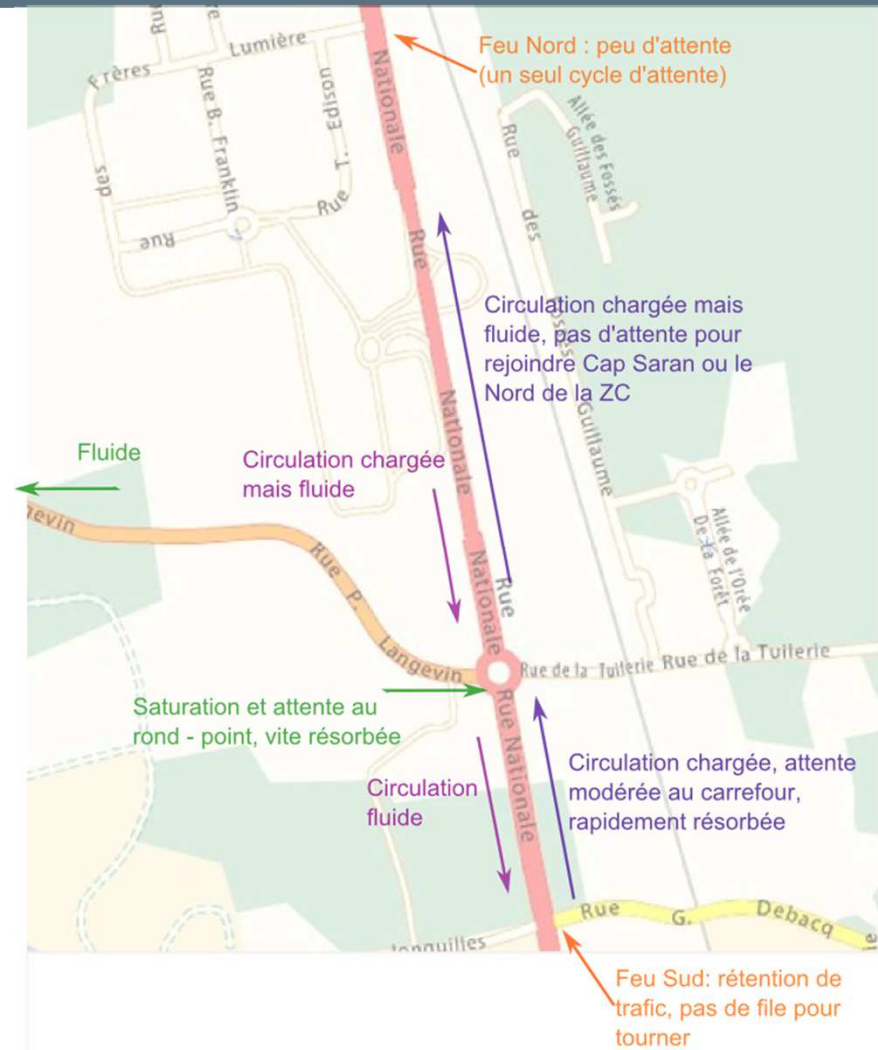
Déplacements routiers – contexte du site

- Site situé à la limite de la zone urbanisée de l'agglomération d'Orléans
 - Site desservi par:
 - La RD2020
 - L'A10 via la rue Paul Langevin
- ⇒ ***Une desserte de bonne qualité, bien lisible, aux caractéristiques routières marquées***



Déplacements routiers – conditions de circulation

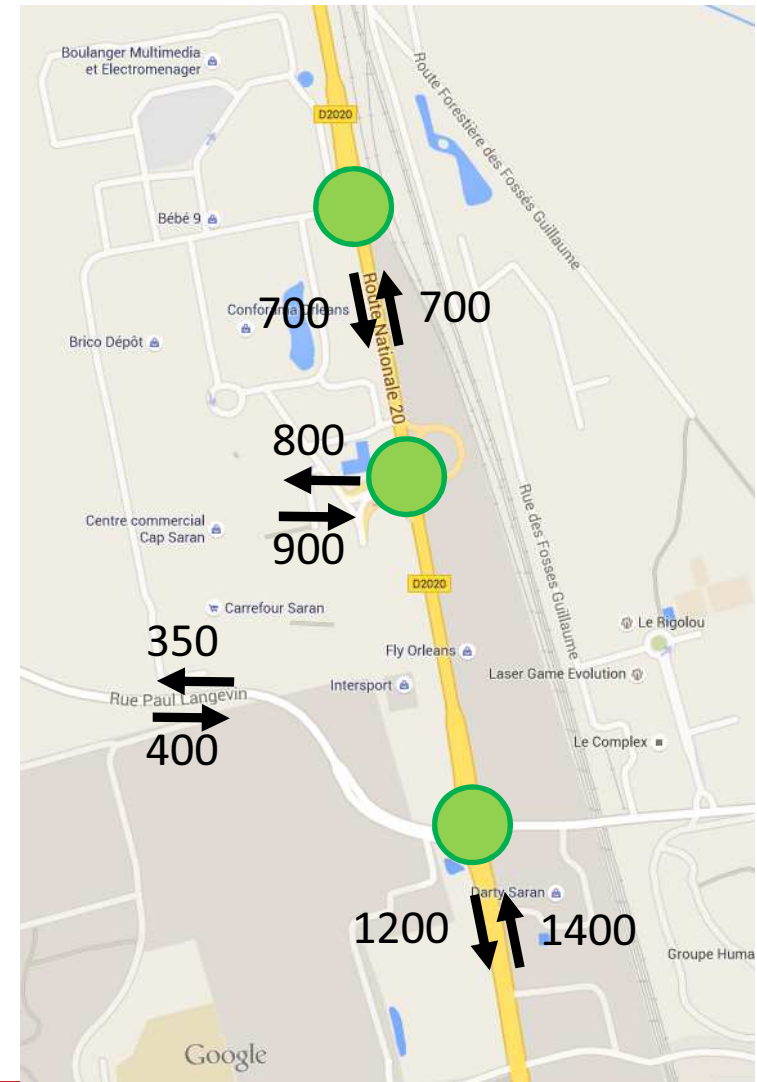
- Des visites de site réalisées aux périodes caractéristiques pour les zones commerciales (vendredi soir et samedi après-midi)
 - Des axes assez chargés, surtout sur la RD2020
 - Un mélange de typologie de carrefours induisant un régime assez chaotique d'écoulement de la circulation
 - Le vendredi soir, une rétention de trafic en amont du périmètre d'étude
- ⇒ **Globalement, les infrastructures dans le périmètre d'étude gèrent convenablement la demande de trafic**



Déplacements routiers – données chiffrées (vendredi soir)

- Des flux importants
- Une attractivité forte du centre commercial
- Les carrefours principaux ont des réserves de capacité suffisantes pour garantir un bon fonctionnement

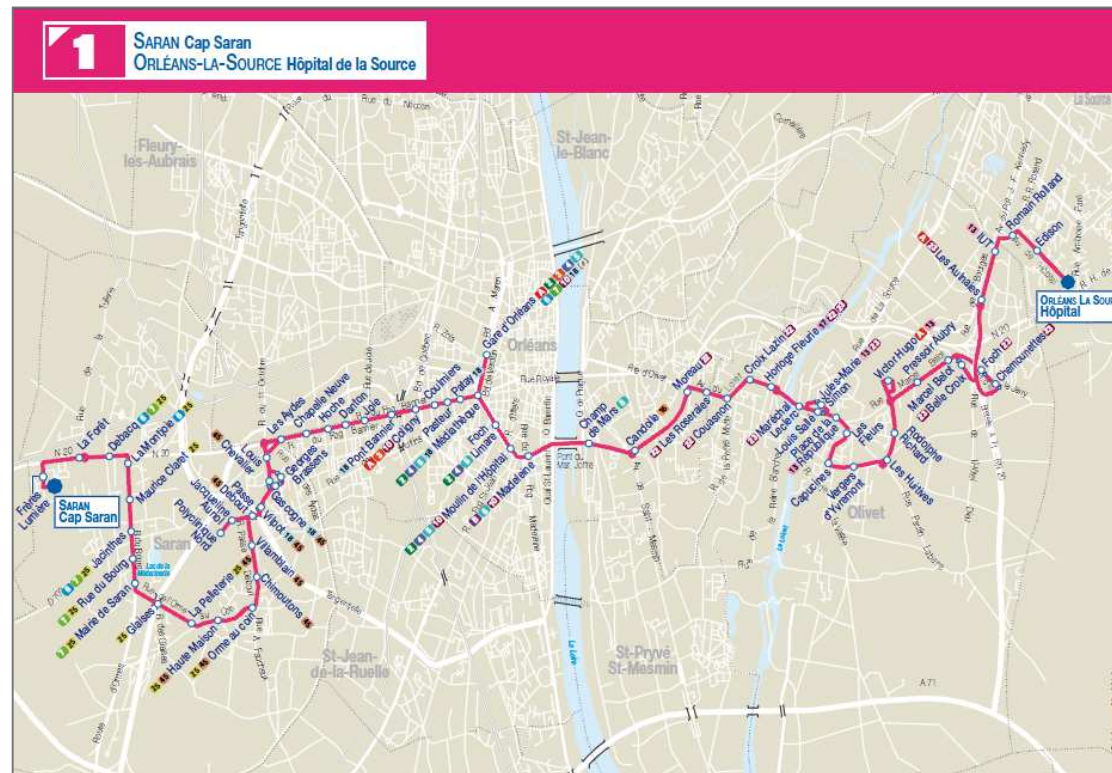
⇒ **Globalement, les infrastructures pourraient supporter des augmentations de trafic sensibles sans que le fonctionnement global soit dégradé**



Transport en commun

La ligne 1 dessert bien le site:

- Trois arrêts de bus sur la zone commerciale : La Forêt, Frères Lumière, Saran – Cap Saran
- Une fréquence attractive : 10 minutes en heure de pointe de semaine, 15 minutes le samedi après-midi



Modes doux



Des aménagements caractéristiques de ce genre de site :

- Quelques aménagements existants...
- Mais présentant des discontinuités brutales, en particulier sur le domaine public
- Sur le domaine privé, les aires de stationnement présentent des cheminements matérialisés, mais des discontinuités entre parcelles privées existent
- L'agrément global est limité

3.

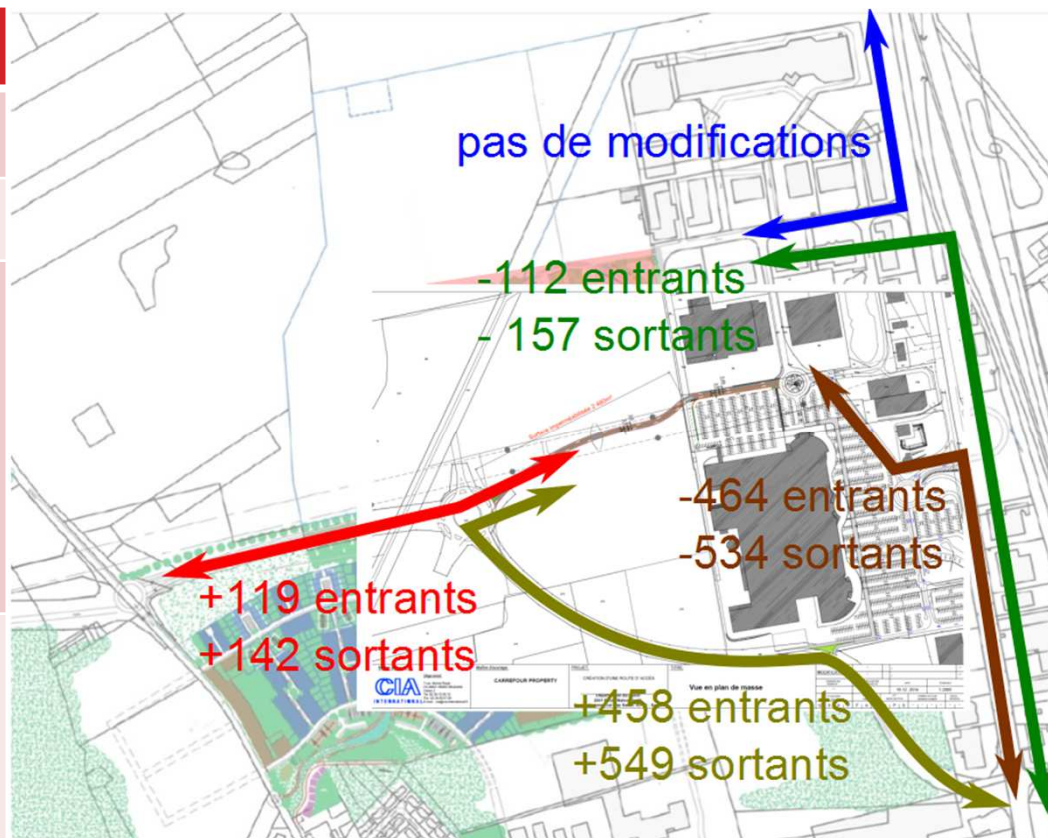


Estimation des trafics futurs

SYSTRA

Redistribution des flux actuels dans une première phase (ouverture de la voie arrière à court terme)

Origine	Sens	Accès futurs
RD2020 Nord	Entrant dans le CC	Pas de modifications
RD2020 Sud	Sortant du CC	Pas de modifications
RD2020 Sud, A10 et RD2157, RD702 Nord	Entrant dans le CC	<p>30% des flux entrant par le carrefour Nord (CR1) entreront désormais par le nouvel accès (CR4).</p> <p>50% des flux sortant par l'accès dénivelé (CR2) sortiront désormais par le nouvel accès (CR4).</p>
RD2020 Sud, A10 et RD2157, RD702 Nord	Sortant dans le CC	<p>30% des flux sortant par le carrefour Nord (CR1) sortiront désormais par le nouvel accès (CR4).</p> <p>50% des flux entrant par l'accès dénivelé (CR2) sortiront désormais par le nouvel accès (CR4).</p>



Flux reportés entre accès en heure de pointe du samedi (veh./h)

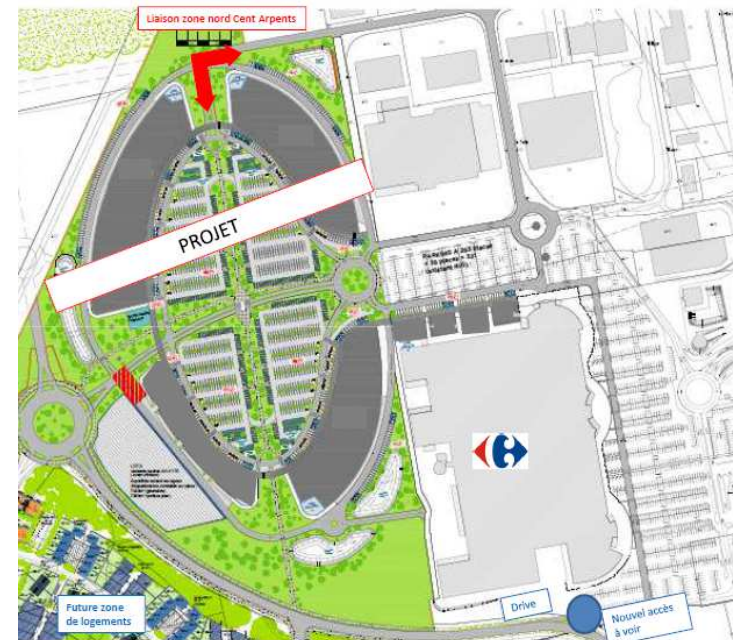
⇒ **Un report important de flux de la RD2020 vers la rue Paul Langevin entre le CR2 et le CR3**

Hypothèses de programme retenues

Hypothèses Carrefour Property

Une extension du centre commercial existant visant à en être complémentaire

- 32.000 m² environ de SDP
- 1 365 place de stationnement pour les visiteurs
- 180 places de stationnement pour le personnel



Génération de trafic par le projet

Attractivité de la zone commerciale actuelle:

- 69 000 m² SDP environ

● Flux du vendredi soir:

- 1 341 véh/h entrants
- 1 427 véh/h sortants

⇒ Ratios de génération pour le vendredi soir

- ⇒ 1,94 véh/h pour 100 m² entrants
- ⇒ 2,07 véh/h pour 100 m² sortants

● Flux du samedi

- Entrants: 10% de plus
- Sortants: 25% de plus

⇒ Ratios de génération pour le samedi après-midi

- ⇒ 2,58 véh/h pour 100 m² entrants
- ⇒ 2,58 véh/h pour 100 m² sortants

Attractivité de l'extension:

- Hypothèse de foisonnement : 50% (ie 50% des visiteurs de la zone nouvelle sont déjà des visiteurs du centre commercial existant)
- Surface à prendre en compte pour la génération: 32 000 m² SDP

Flux nouveaux générés par le Retail Park

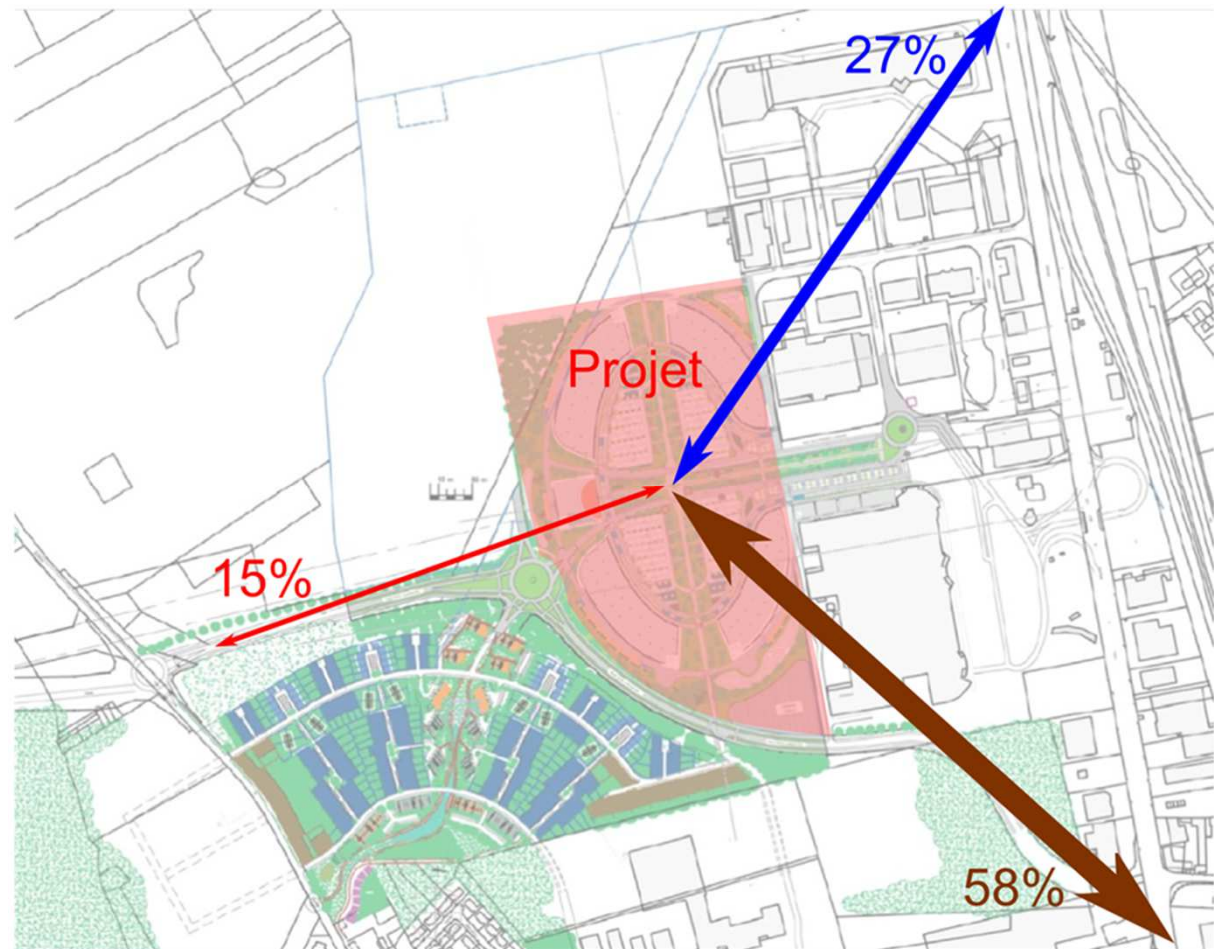
Véh./h	Vendredi soir	Samedi après-midi
Entrées	230	310
Sorties	250	310

Distribution des trafics nouveaux

**Hypothèse de base :
reproduction des
comportements observés
actuellement pour
l'hypermarché Carrefour**

Analyse des données de
carte de fidélité Carrefour:

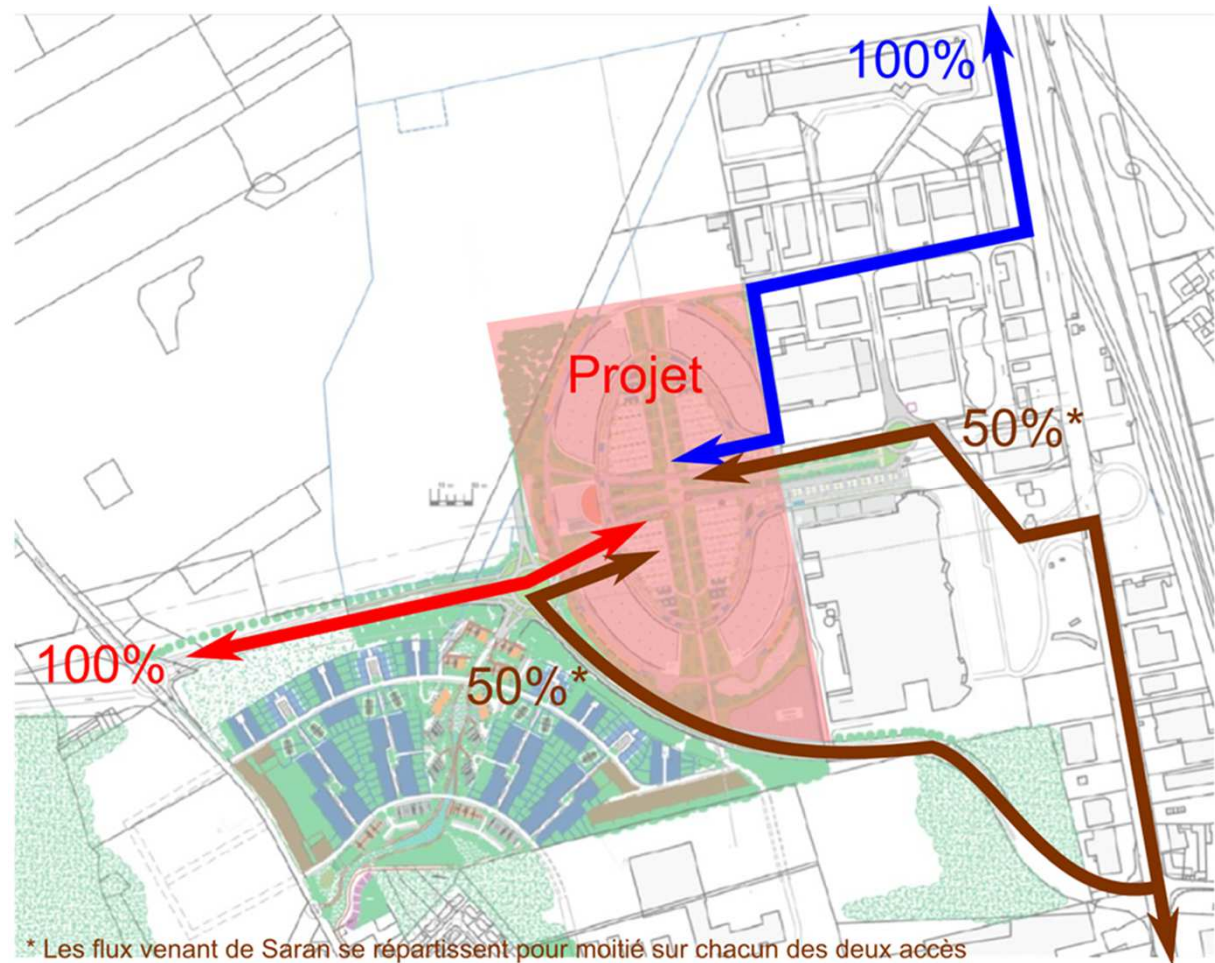
- 27% des clients arrivent et partent par la RD2020 Nord
- 58% des clients arrivent et partent par la RD2020 Sud
- 14% des clients arrivent et partent par la rue de la Motte Pétrée (A10 et RD2157)
- 1% des clients arrivent et partent par la RD702 Nord



Principes d'affectation des trafics nouveaux

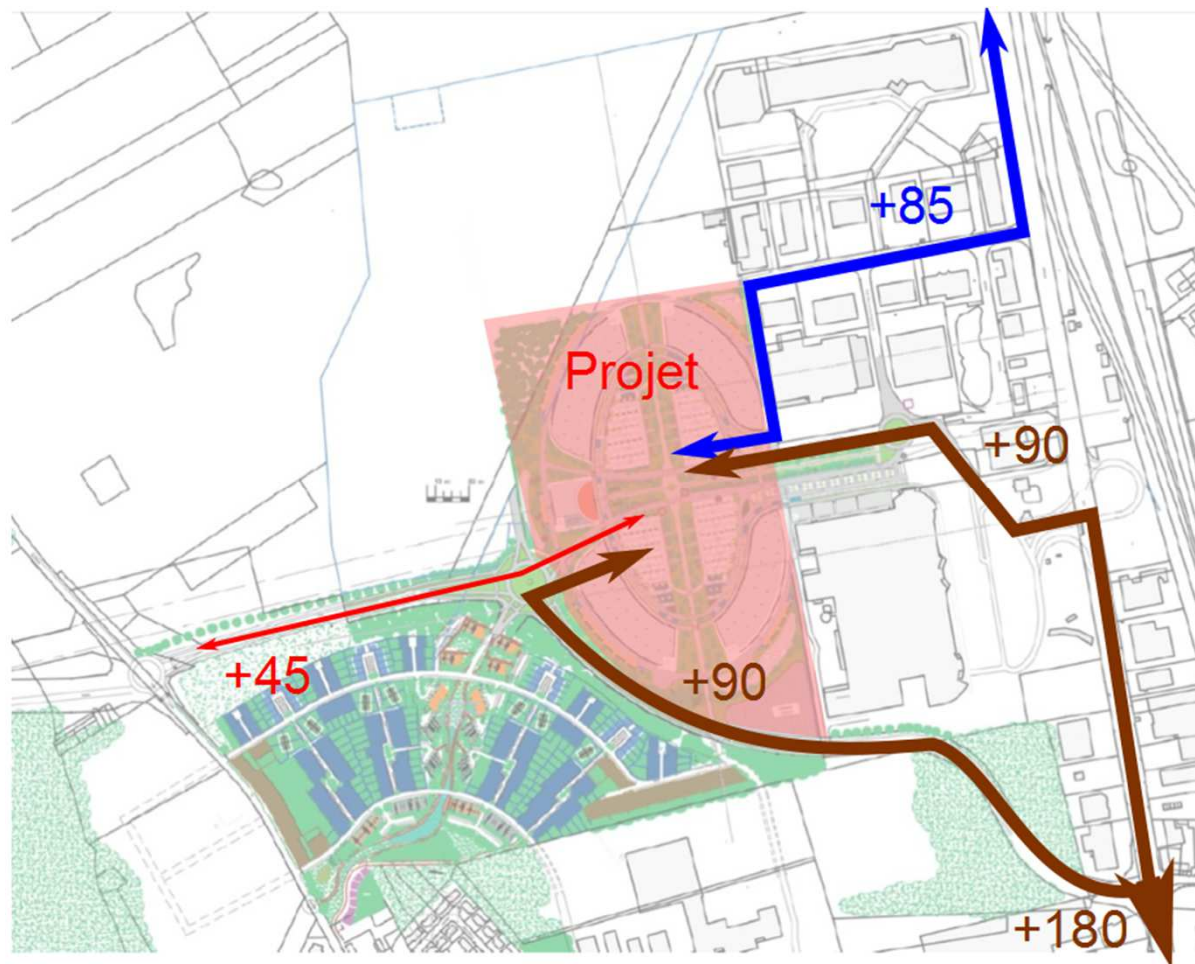
Hypothèses:

- les clients prennent le chemin le plus court
 - Les clients repartent par l'entrée qu'ils ont empruntée :
- Tous les flux venant du Nord entrent par l'accès Nord
 - Tous les flux venant de l'Ouest et le Nord Ouest entrent par l'accès Ouest
 - Les flux venant du Sud se répartissent entre la trémie sur la RD2020 et le nouvel accès Ouest



Affectation des trafics nouveaux

- 85 entrées et 85 sorties nouvelles par le carrefour à Nord (à feux)
- 90 entrées et 90 sorties nouvelles par l'entrée dénivelée sur la RD2020
- 135 entrées et 135 sorties par le nouvel accès sur la rue Paul Langevin



4.



Prévisions de fonctionnement des accès

SYSTRA

Analyse des accès – à court terme (horizon voie arrière)

CR1:

- Déchargement grâce au nouvel accès
- Géométrie généreuse, adaptée à l'environnement et à l'usage
- Réserves de capacité suffisantes (plus de 40% sur chaque approche)

CR3:

- Modifications de la charge (réduite et répartie autrement)
- Géométrie satisfaisante, adaptée à l'environnement et à l'usage
- Réserves de capacité suffisantes (plus de 25% sur chaque approche)

CR4:

- Géométrie très généreuse, adaptée à l'environnement, à l'usage et à la charge
- Réserves de capacité suffisantes (plus de 50% sur chaque approche)

CR5:

- Pas de modifications de la charge
- Géométrie très généreuse, adaptée à l'environnement et à l'usage
- Réserves de capacité suffisantes (plus de 60% sur chaque approche)



Analyse des accès – à long terme (horizon retail park)

CR1:

- Géométrie généreuse, adaptée à l'environnement et à l'usage
- Réserves de capacité suffisantes (plus de 20% sur chaque approche)

CR3:

- Géométrie satisfaisante, adaptée à l'environnement et à l'usage
- Réserves de capacité suffisantes (plus de 20% sur chaque approche)

CR4:

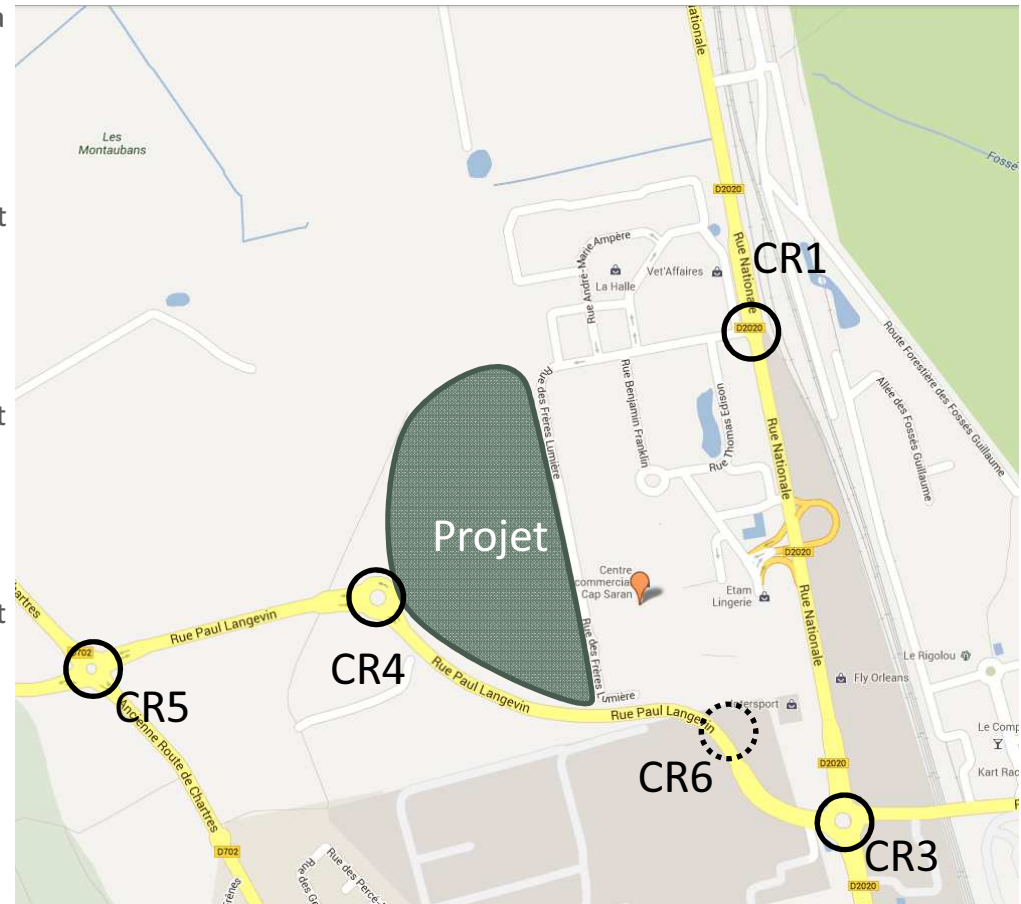
- Géométrie très généreuse, adaptée à l'environnement et à l'usage
- Réserves de capacité suffisantes (plus de 50% sur chaque approche)

CR5:

- Géométrie très généreuse, adaptée à l'environnement et à l'usage
- Réserves de capacité suffisantes (plus de 50% sur chaque approche)

CR6 (en cours d'étude):

- Demande à attendre semblable à celle au CR4
- Une géométrie en giratoire ne devrait pas générer de difficultés, a priori (à vérifier par l'étude en cours)



5.



Synthèse et conclusions

Synthèse et conclusions



○ Diagnostic

- Le réseau routier apparaît capacitaire et assez sollicité
- On observe un niveau de fluidité et des réserves de capacité satisfaisantes

○ Estimation des flux générés

- Le projet d'accès « arrière » permettra une répartition plus homogène des flux vers le centre commercial entre la RD2020 et rue Paul Langevin venant ainsi soulager le trafic sur la RD2020
- Le projet de Retail Park vient compléter une offre existante
- La génération de trafic supplémentaire est sensible (+30% environ) mais reste relativement contenue en valeur absolue (+300 véhicules environ)

○ Fonctionnement prévisionnel du secteur

- Le report de trafic dû à la voie arrière sera bénéfique au fonctionnement de l'ensemble des carrefours.
- Les carrefours d'accès à la zone commerciale gèreront sans difficultés les flux supplémentaires
- Les carrefours environnants sur les RD ont des réserves de capacité suffisantes pour absorber les flux supplémentaires



LA CONFIANCE TRANSPORTE LE MONDE

[systra.com](https://www.systra.com)

SYSTRA