



# FLEURY SUR ORNE

---

## Quartier des Terrasses Tranche n° 4

---

### ETUDE DE TRAFIC

20 mars 2025



**ACC-S**  
Aménagement de la circulation et conseils en stationnement

**OPQIBi**  
L'INGÉNIERIE QUALIFIÉE  
CERTIFICAT  
N° 16 09 3302





## I. CONTEXTE

FONCIM développe la Tranche 4 du projet de bureaux / tertiaires et logements « Quartier des Terrasses » à FLEURY SUR ORNE contre les tranches 1, 2 et 3 déjà réalisées et en service.

Le projet sera raccordé au réseau de desserte via la rue du Mont à Val, le chemin Perdu et la rue de la Boussole.

Une 1<sup>ère</sup> étude de trafic réalisée en avril 2024 avait pour objectif :

- ☞ de dresser un bilan trafic / fonctionnement de la situation actuelle
- ☞ de dresser un bilan trafic / fonctionnement de la situation future avec la tranche n° 4 du « Quartier des Terrasses »
- ☞ proposer le meilleur système d'accès et les aménagements nécessaires sur le réseau de desserte pour garantir un fonctionnement à terme fluide

Suite à l'avis défavorable de la DIRNO, l'étude de trafic est complétée avec :

- ☞ l'étude H2030 sans projet et avec l'hypothèse fil d'eau conservée
- ☞ la mise à jour du programme et des origines RN814 Est (pouvant sortir du périphérique en amont)
- ☞ l'étude d'un 2<sup>ème</sup> scénario sans accès Sud au projet
- ☞ l'esquisse du by-pass proposé RN814 Ouest ⇒ RD562A Sud



## **II. PERIMETRE D'ETUDE ET PERIODES ETUDIEES**

L'heure de pointe matin de 7h00 à 9h00 et l'heure de pointe soir de 17h00 à 19h00 du mardi 6 février 2024 sont étudiées.

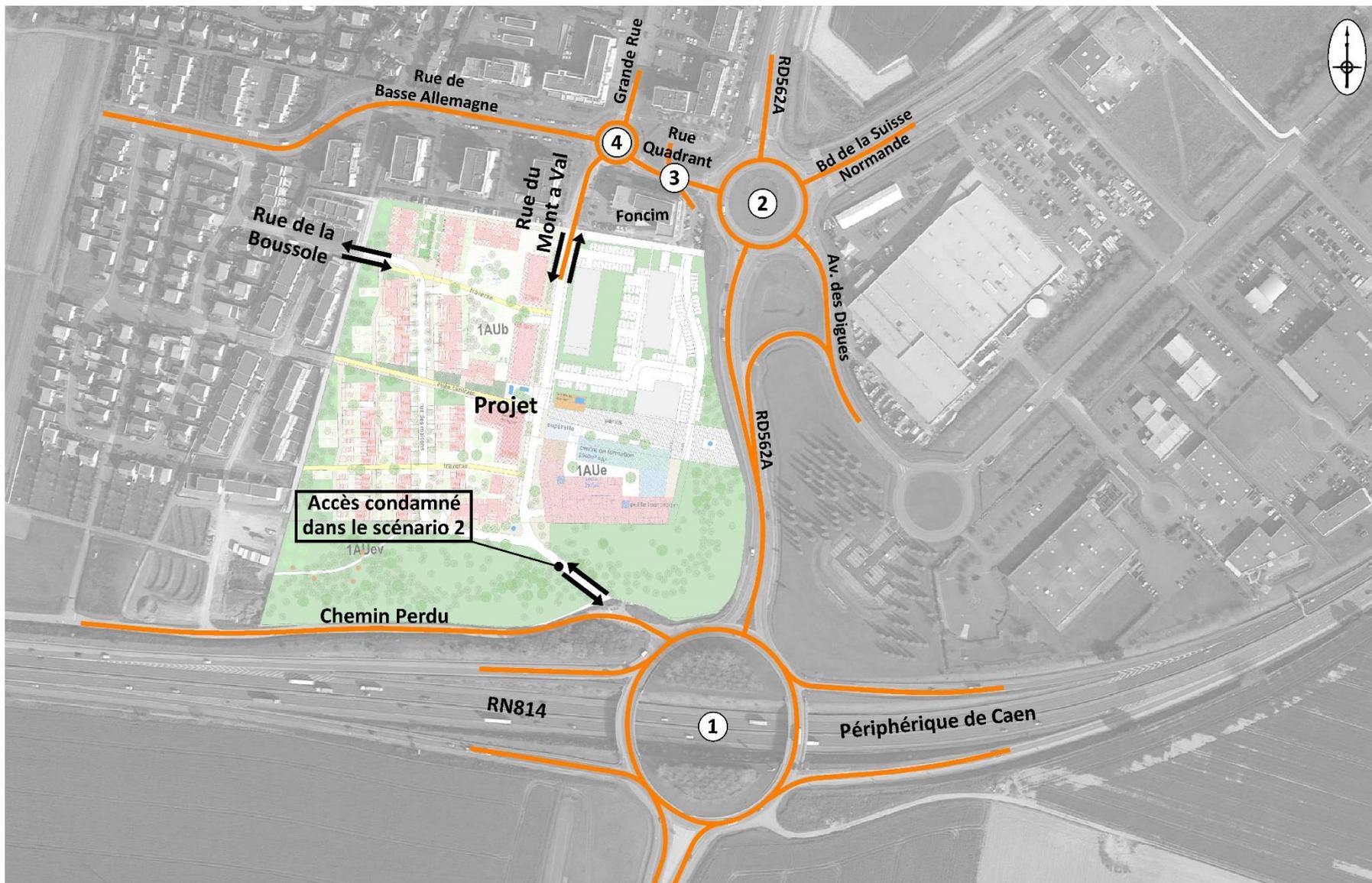
Une analyse des flux horaires en section courante de tous les jours de la semaine est également réalisée sur la RD562A, la rue Quadrant et la rue de Basse Normandie

Le périmètre d'étude comprend 4 carrefours :

- ❶ Giratoire échangeur RN814 x RD562A
- ❷ Giratoire RD562A x rue Quadrant
- ❸ Carrefour rue Quadrant x accès Foncim
- ❹ Giratoire rue Quadrant x Grande Rue x rue du Mont à Val



### Périmètre d'étude et du projet







# III. ETAT ACTUEL 2024



### III.1. CONSTITUTION DE L'ENQUETE

Pour définir le fonctionnement actuel une enquête de circulation a été réalisée en février 2024 et comprend :

Le mardi 6 février 2024 de 07h00 à 09h00 et de 17h00 à 19h00 :

- ☞ le comptage directionnel par caméras des 4 carrefours
- ☞ l'observation du fonctionnement général

Du lundi 5 février au lundi 11 février 2024 :

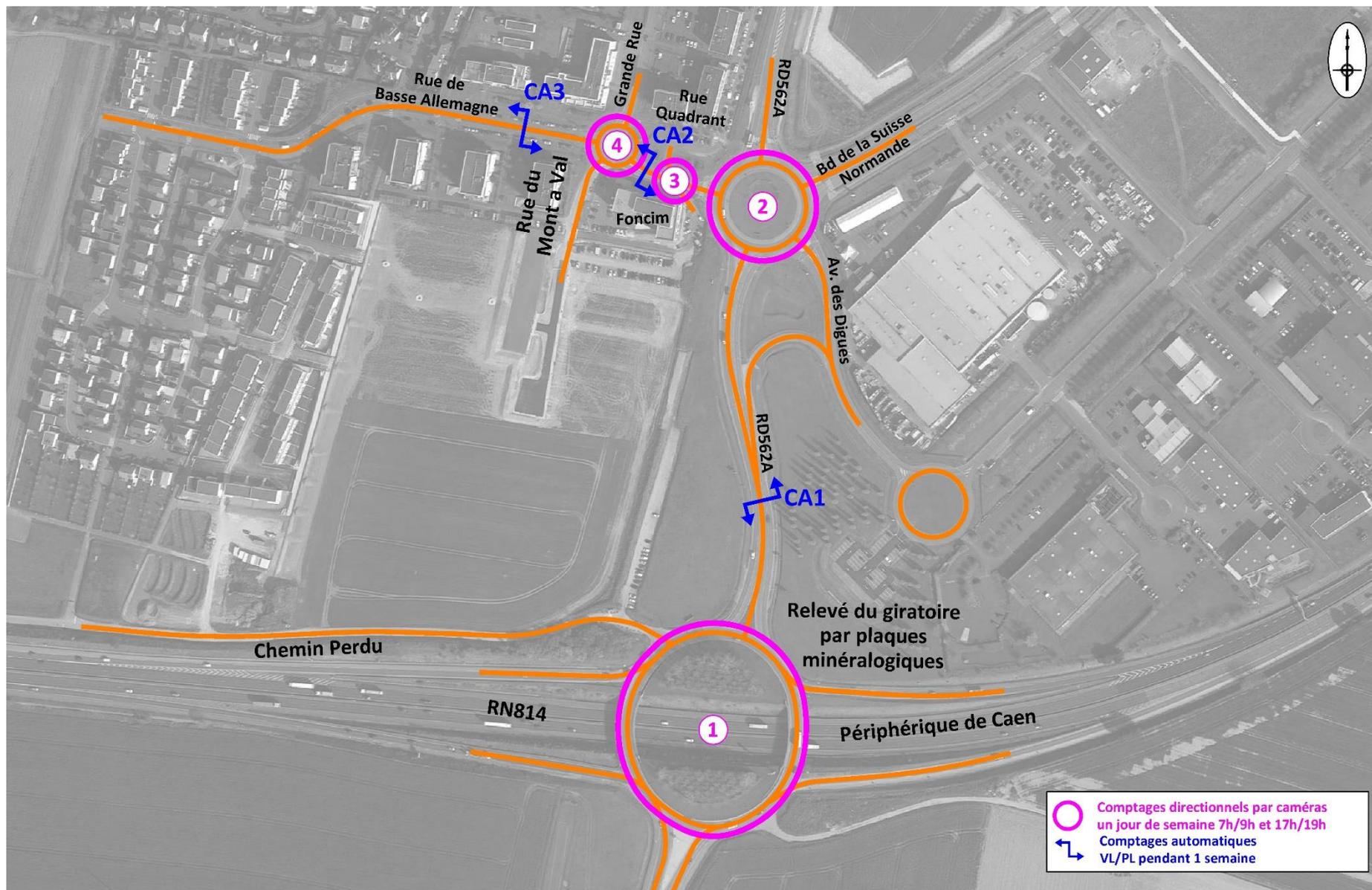
Les comptages automatiques pendant une semaine en 3 postes pour connaître l'évolution horaire et journalière des trafics sur le réseau de desserte.

L'exploitation des résultats fournit pages suivantes :

- ☞ les trafics actuels détaillés par carrefour aux heures de pointe matin et soir du mardi
- ☞ l'évolution horaire et journalière des trafics sur le réseau de desserte
- ☞ les trafics moyens journaliers sur le réseau de desserte
- ☞ le diagnostic de fonctionnement actuel du réseau précisant les saturations observées et les réserves de capacités
- ☞ en annexe les résultats bruts des comptages automatiques



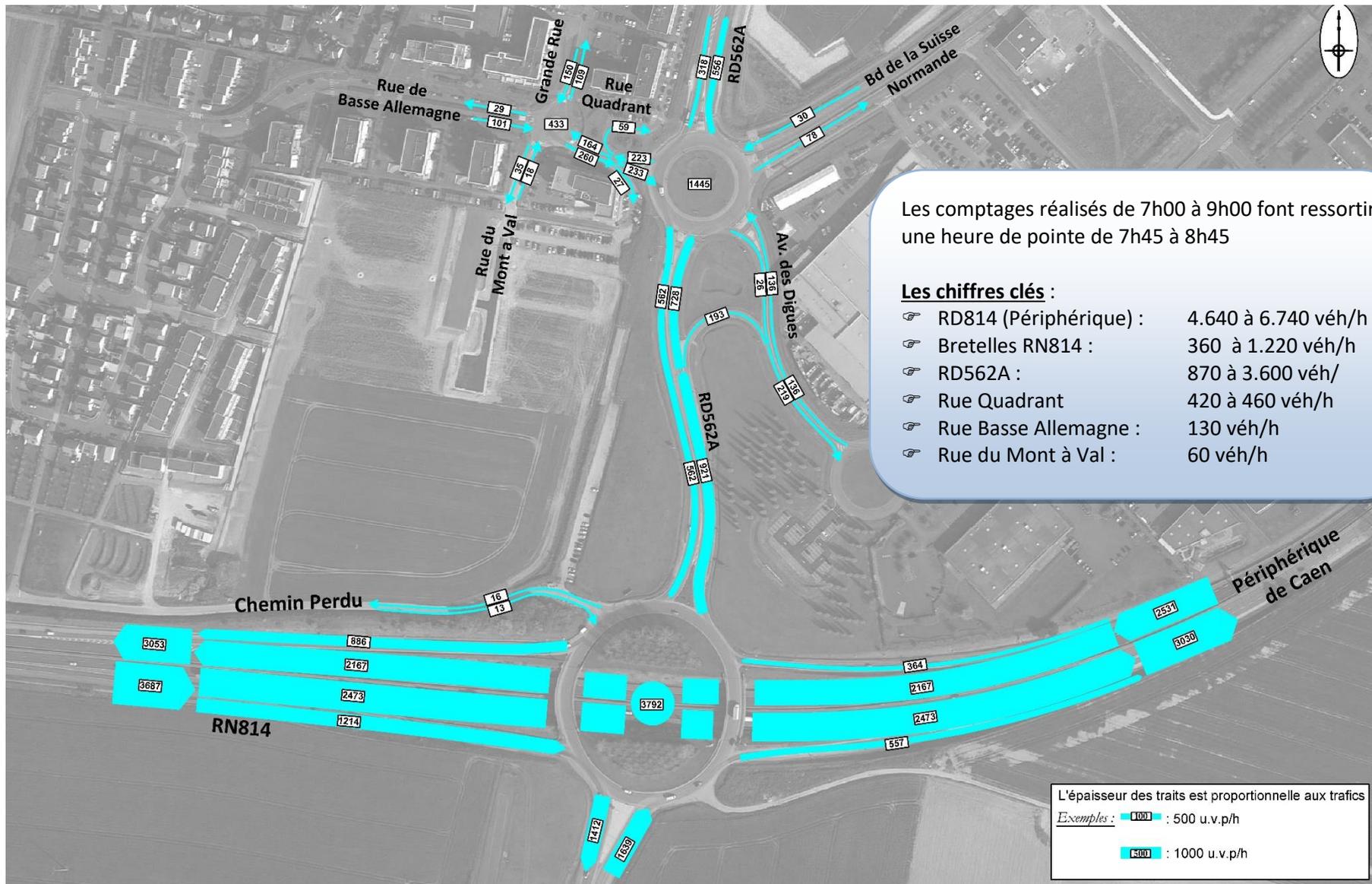
### Situation des comptages





### III.2. TRAFICS ACTUELS DU MARDI 6 FEVRIER 2024 de 7h45 à 8h45

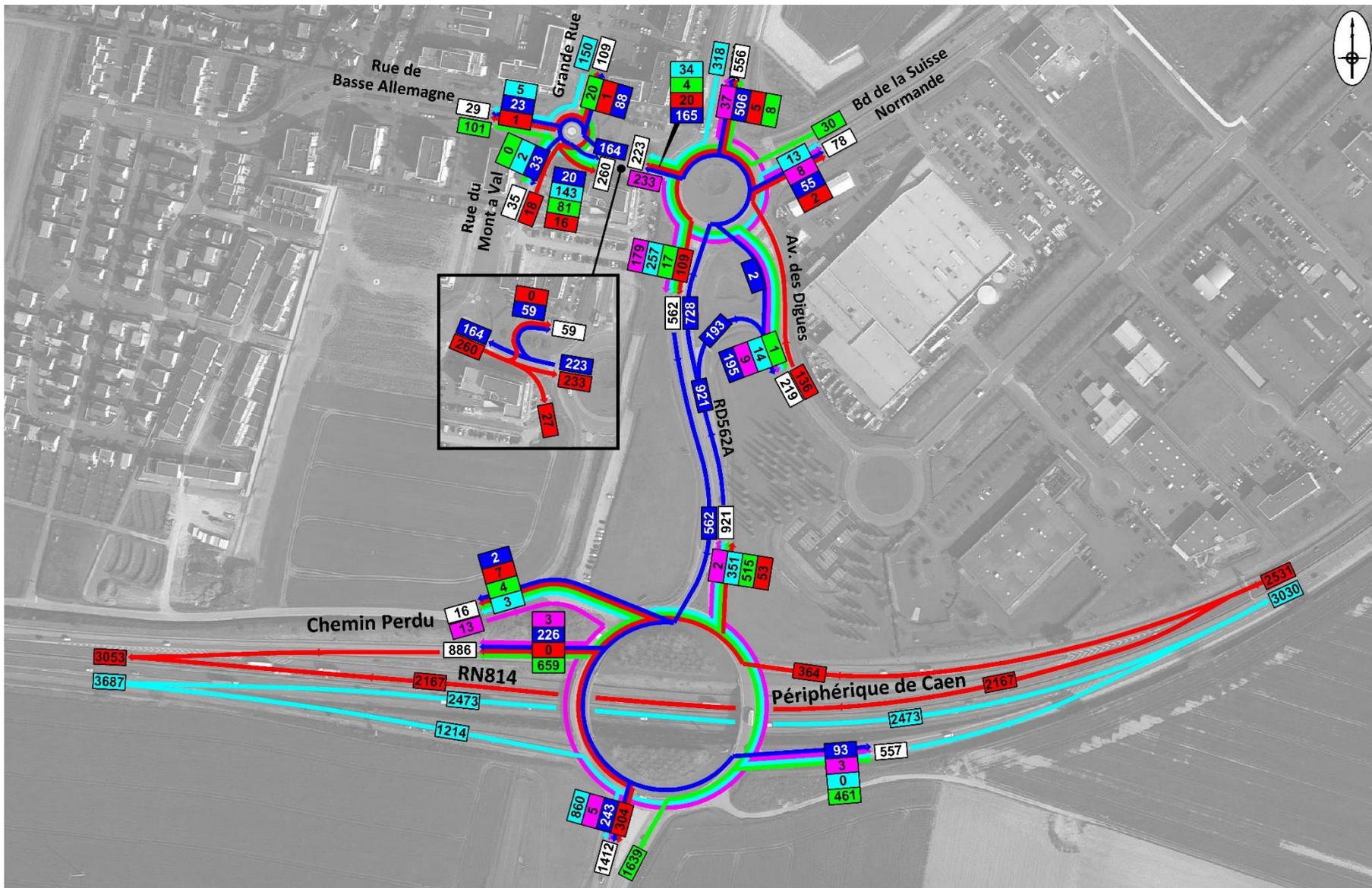
#### 1. Trafics par barreaux





### III.2. TRAFICS ACTUELS DU MARDI 6 FEVRIER 2024 de 7h45 à 8h45

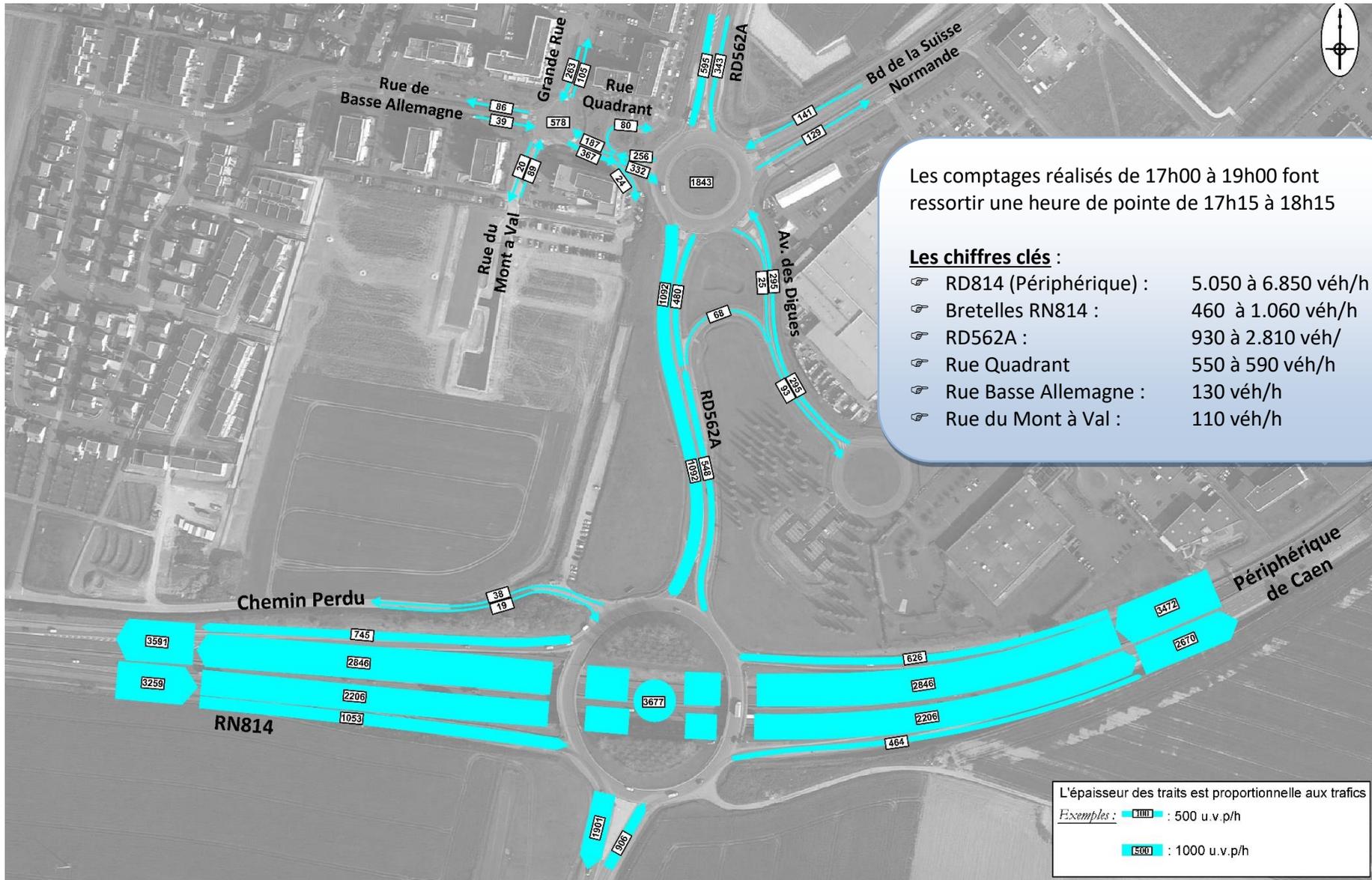
### 2. Trafics détaillés





### III.3. TRAFICS ACTUELS DU MARDI 6 FEVRIER 2024 de 17h15 à 18h15

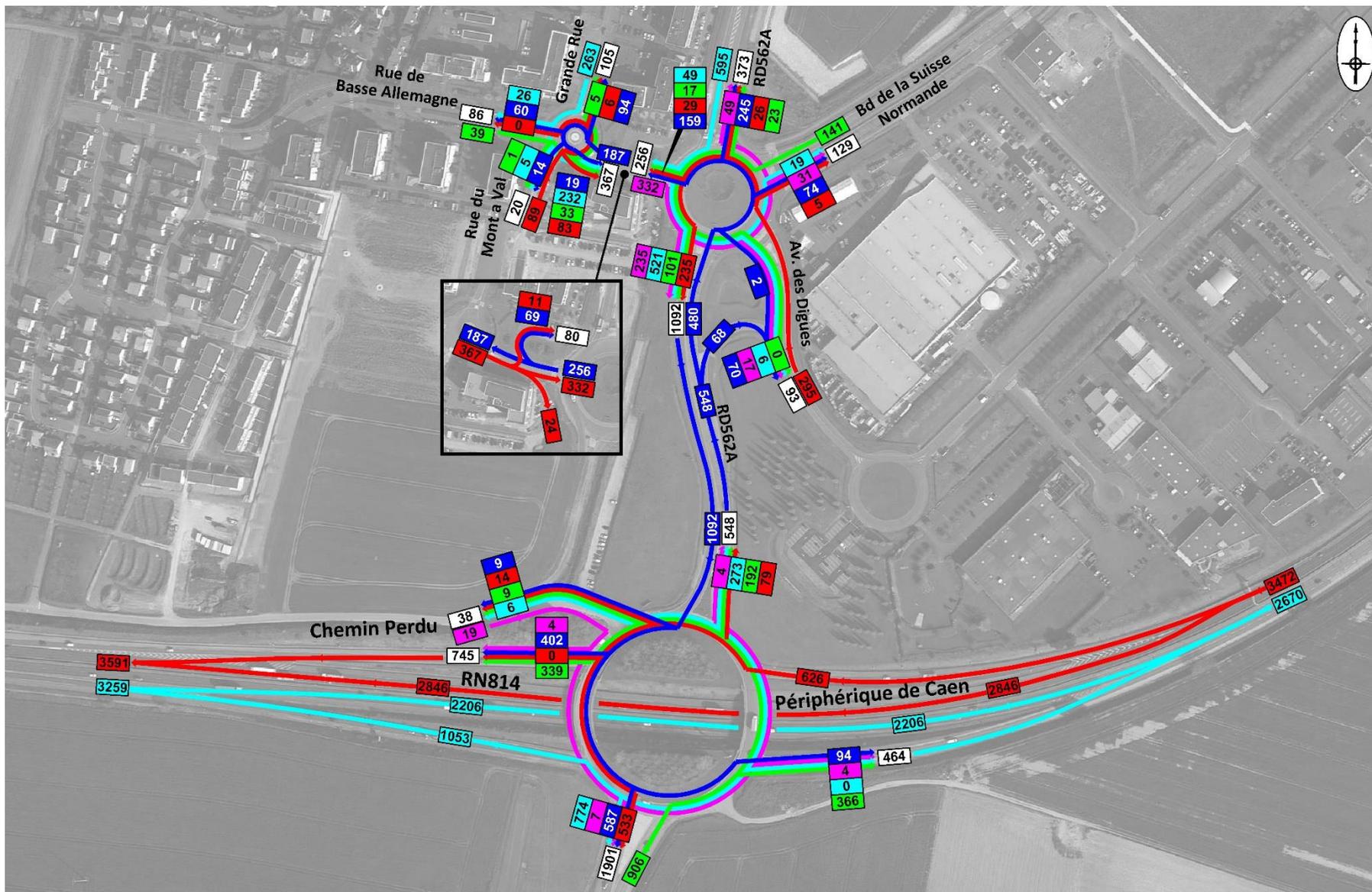
#### 1. Trafics par barreaux





### III.3. TRAFICS ACTUELS DU MARDI 6 FEVRIER 2024 de 17h15 à 18h15

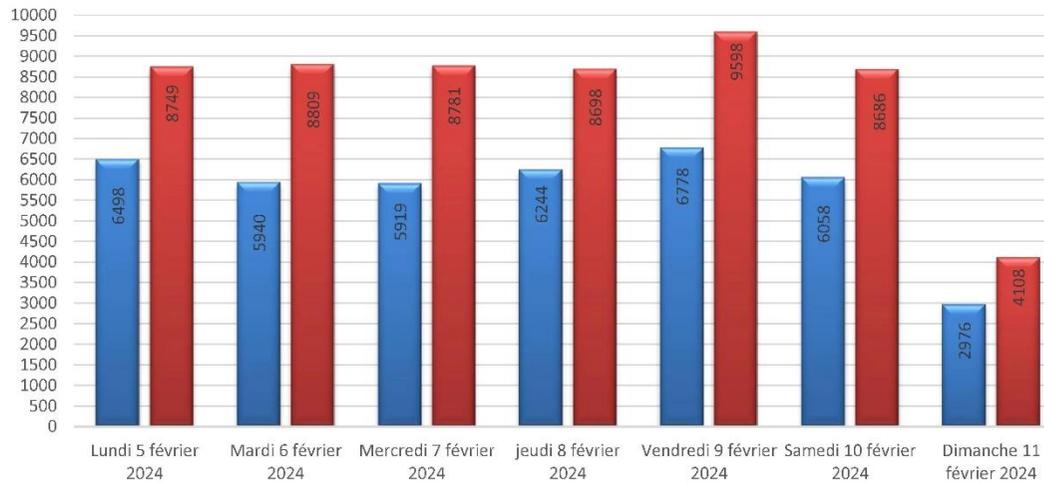
### 2. Trafics détaillés





### III.4. EVOLUTION JOURNALIERE

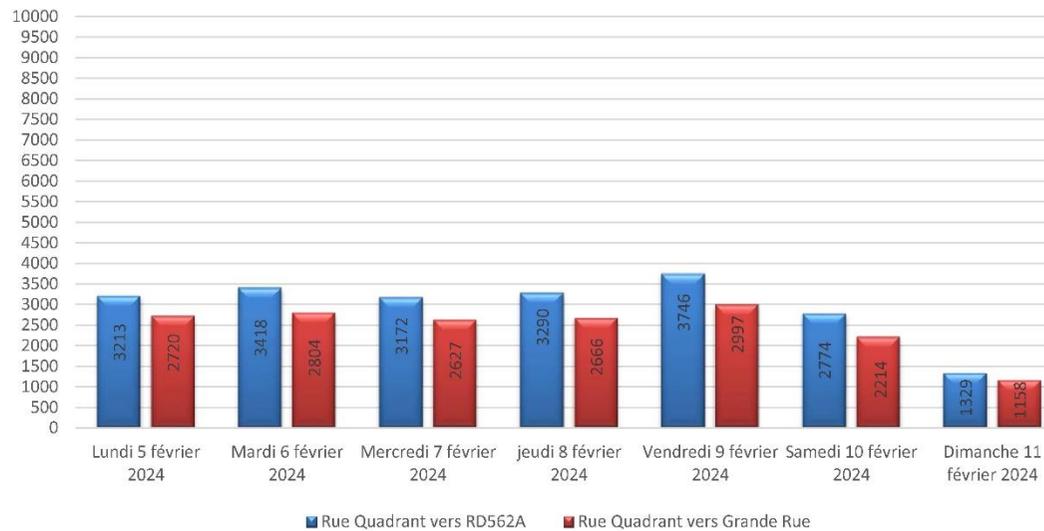
Evolution journalière - RD562A



#### Poste 1 – RD562A

Vendredi jour de pointe avec 16.376 TV/jour  
Mardi d'enquête représente 14.749 TV/jour

Evolution journalière - Rue Quadrant



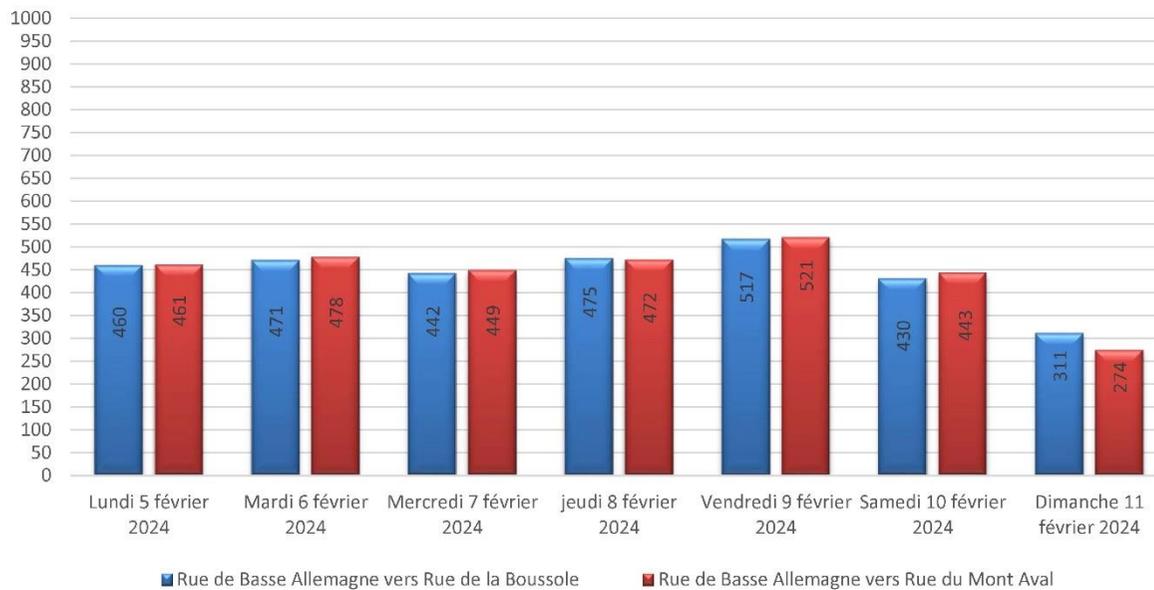
#### Poste 2 – Rue Quadrant

Vendredi jour de pointe avec 6.743 TV/jour  
Mardi d'enquête représente 6.222 TV/jour



### III.4. EVOLUTION JOURNALIERE

Evolution journalière - Rue de Basse Allemagne



**Poste 3 – Rue de Basse Allemagne**

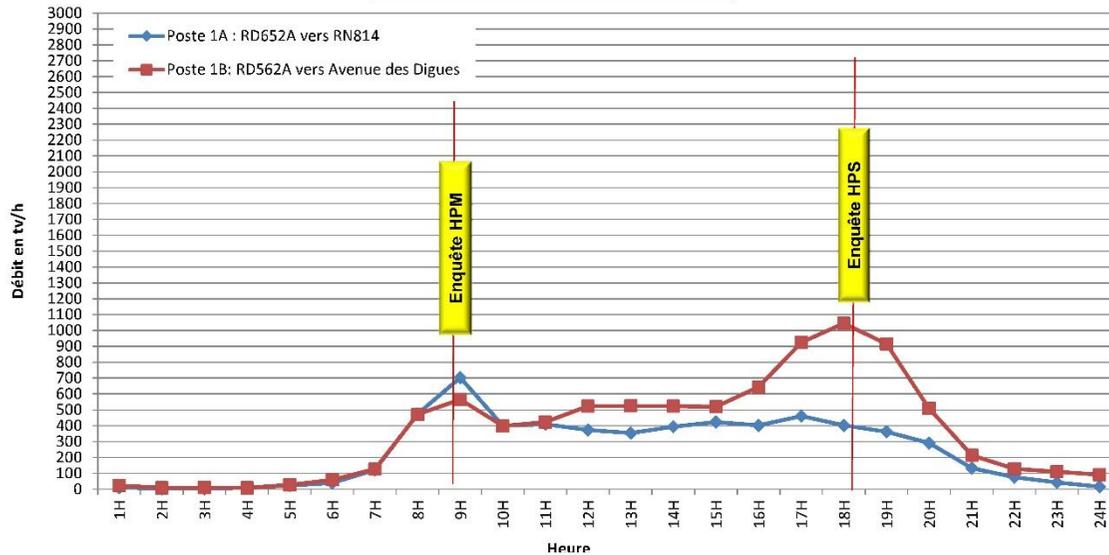
Vendredi jour de pointe avec 1.038 TV/jour

Mardi d'enquête représente 949 TV/jour



### III.5. EVOLUTION HORAIRE DU TRAFIC SUR LE MARDI

Fleury sur Orne - RD562A - Mardi 6 février 2024

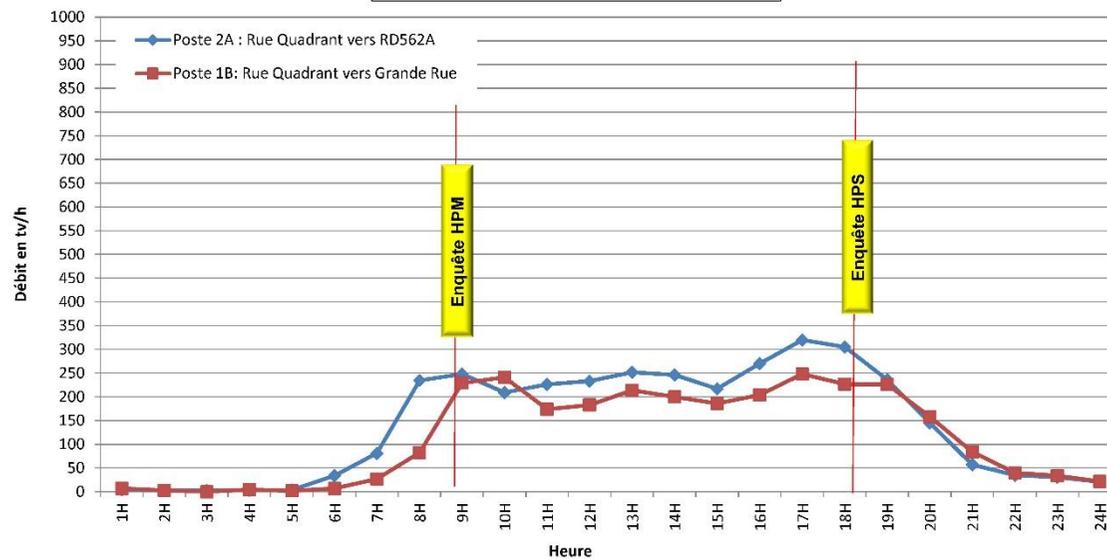


#### Poste 1 – RD562A

Heure de pointe matin de 8h à 9h avec 1.269 véhicules / heure double sens

Heure de pointe soir de 17h à 18h avec 1.448 véhicules / heure double sens

Fleury sur Orne - Rue Quadrant - Mardi 6 février 2024



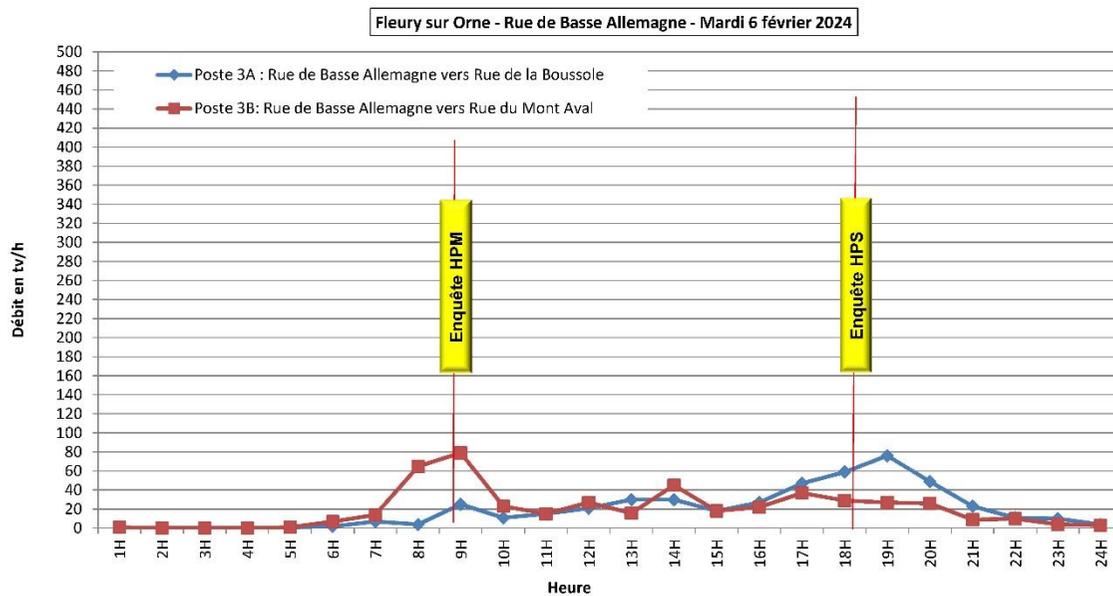
#### Poste 2 – Rue du Quadrant

Heure de pointe matin de 8h à 9h avec 477 véhicules / heure double sens

Heure de pointe soir de 17h à 18h avec 532 véhicules / heure double sens



### III.5. EVOLUTION HORAIRE DU TRAFIC SUR LE MARDI



#### Poste 3 – Rue de Basse Allemagne

Heure de pointe matin de 8h à 9h avec 1.038 véhicules / heure double sens

Heure de pointe soir de 17h à 18h avec 949 véhicules / heure double sens



### III.6. DIAGNOSTIC DE CAPACITE ETAT ACTUEL MARDI 6 FEVRIER 2024 de 7h45 à 8h45

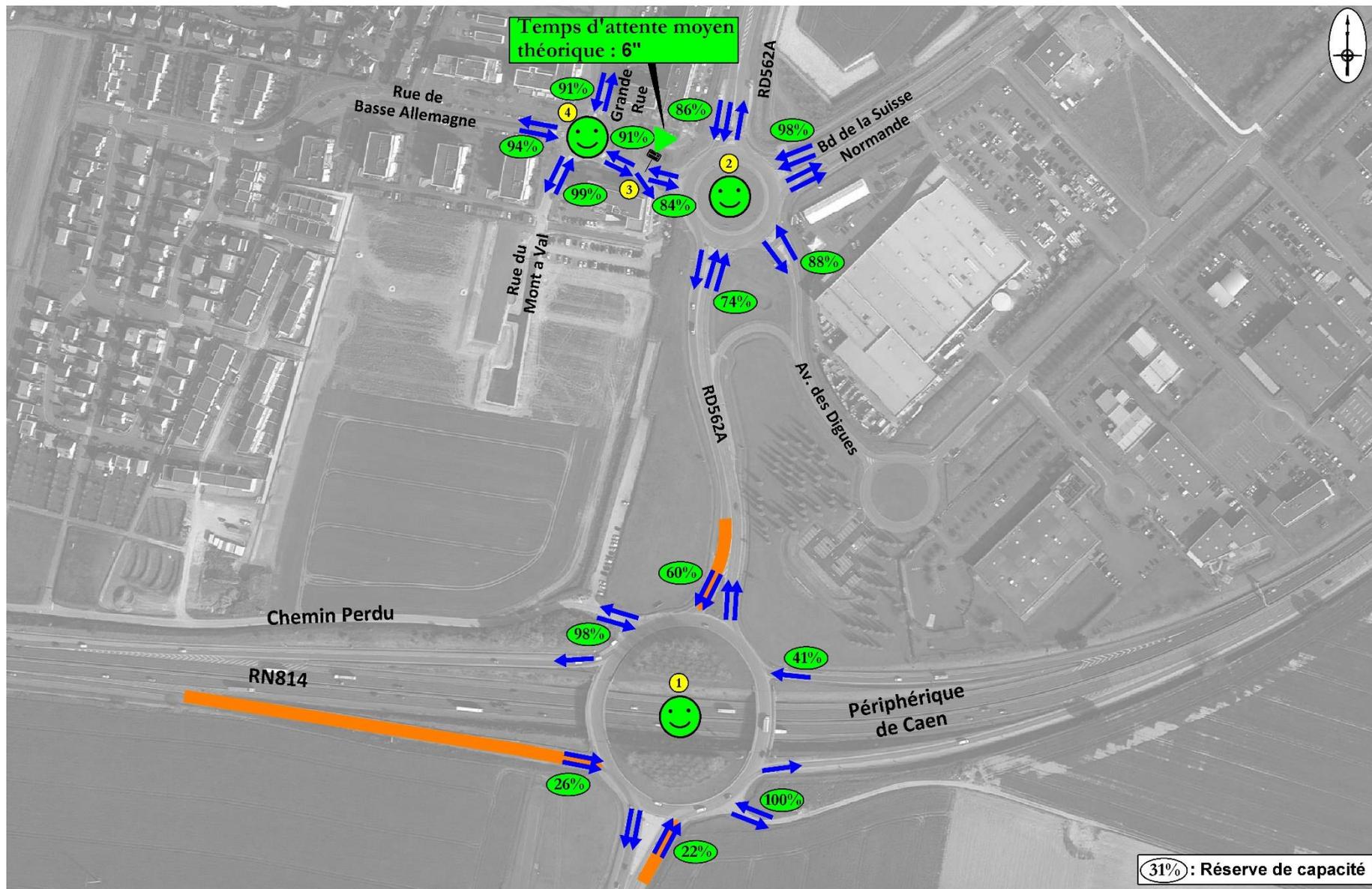
La réserve de capacité d'un carrefour à feux ou giratoire est considérée satisfaisante au-dessus de 20 % assurant un fonctionnement fluide du carrefour. Entre 10 et 20 % des retenues ponctuelles peuvent apparaître, en dessous de 10 % le carrefour est saturé. Le fonctionnement d'un carrefour à stop ou d'un cédez le passage est considéré : Fluide avec un temps d'attente moyen compris entre 0 et 30 secondes, Acceptable entre 30 et 60 secondes à condition de vérifier les stockages et saturé au-dessus de 60 secondes

|  |   |
|--|---|
| <p>① Giratoire échangeur RN814 x RD562A</p>                      | <ul style="list-style-type: none"> <li>✓ <b>Bretelle RN814 Ouest : Théoriquement fluide avec 26% mais des stockages ponctuels très importants en hyperpointe</b></li> <li>✓ <b>Bretelle RD562A Sud : Théoriquement fluide avec 22% mais des stockages ponctuels très importants en hyperpointe</b></li> <li>✓ <b>Fluide sur les autres branches avec 41% à 100% de réserves de capacités minimales</b></li> </ul> |
| <p>② Giratoire RD562A x rue Quadrant</p>                         | <p><b>Fluide avec 74% de réserve de capacité minimale</b></p>   |
| <p>③ Carrefour rue Quadrant x accès Foncim</p>                   | <p><b>Fluide avec 6" d'attente moyenne</b></p>  |
| <p>④ Giratoire rue Quadrant x Grande Rue x rue du Mont à Val</p> | <p><b>Fluide avec 91% de réserve de capacité minimale</b></p>   |

- Les deux carrefours de desserte directe du projet depuis la RD562A sont fluides à l'heure de pointe matin avec des réserves de capacité confortables
- Le giratoire « Echangeur » RN814 x RD562A présente des difficultés en hyperpointe le matin sur la bretelle RN814 Ouest et la RD562A Sud avec des réserves de capacités positives (26% et 22%)
- Les 2<sup>ème</sup> voies de gauche sur les branches d'entrées de la RD562A sont sous-utilisées.



Diagnostic de capacité état actuel du mardi 6 février 2024 de 7h45 à 8h45





### III.7. DIAGNOSTIC DE CAPACITE ETAT ACTUEL MARDI 6 FEVRIER 2024 de 17h15 à 18h15

La réserve de capacité d'un carrefour à feux ou giratoire est considérée satisfaisante au-dessus de 20 % assurant un fonctionnement fluide du carrefour. Entre 10 et 20 % des retenues ponctuelles peuvent apparaître, en dessous de 10 % le carrefour est saturé. Le fonctionnement d'un carrefour à stop ou d'un cédez le passage est considéré : Fluide avec un temps d'attente moyen compris entre 0 et 30 secondes, Acceptable entre 30 et 60 secondes à condition de vérifier les stockages et saturé au-dessus de 60 secondes

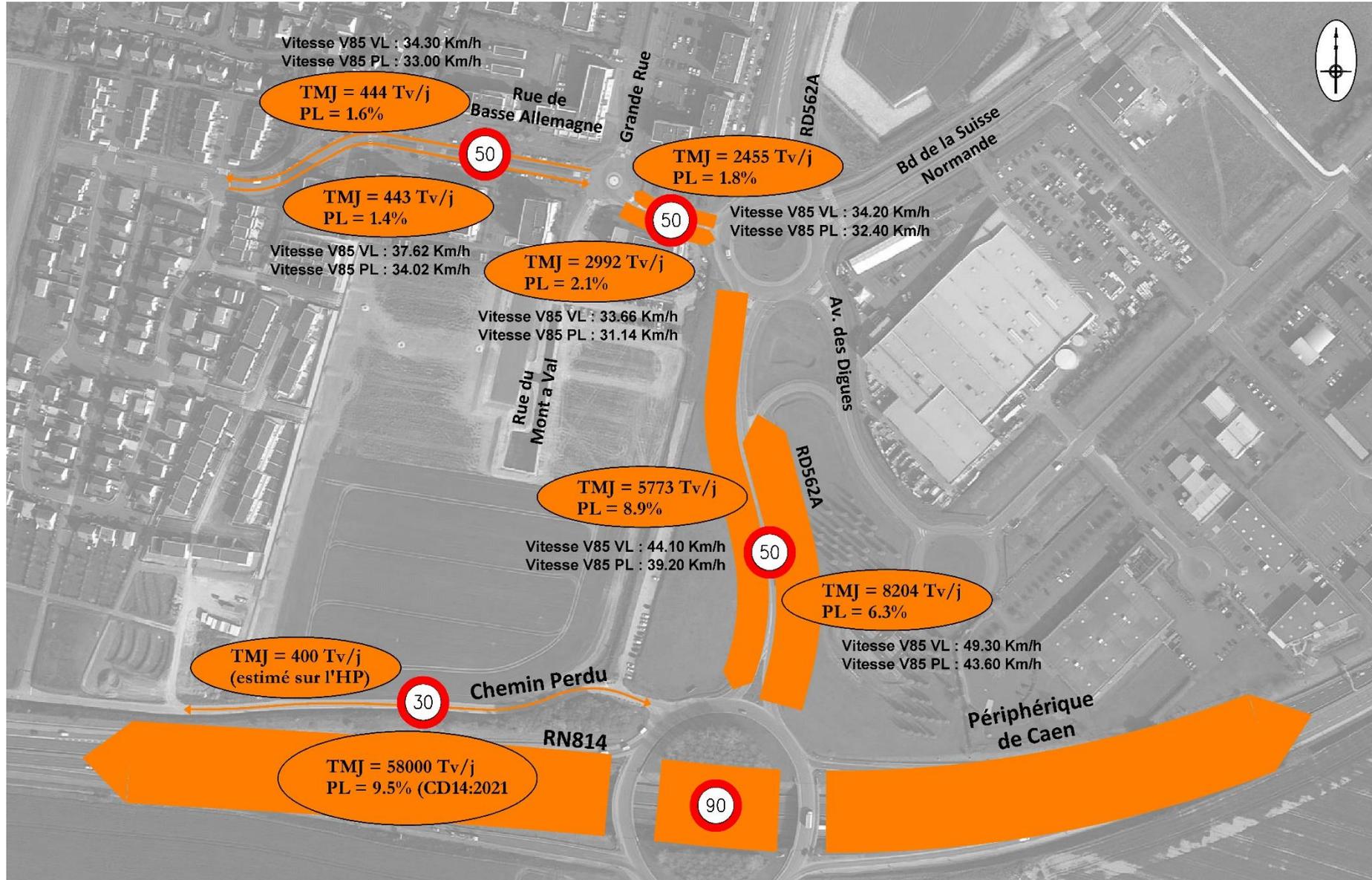
|   |  |
|---|--|
| ① Giratoire échangeur RN814 x RD562A                      | <ul style="list-style-type: none"> <li>✓ <b>Bretelle RN814 Ouest : Saturée avec - 8% de réserve avec une file d'attente importante</b></li> <li>✓ <b>Bretelle RD562A Nord : Théoriquement fluide avec 30% de réserve mais de fortes retenues ponctuelles se créant jusqu'à la rue Quadrant en hyperpointe</b></li> <li>✓ <b>Fluide sur les autres branches avec 40% à 100% de réserves de capacités minimales</b></li> </ul> |
| ② Giratoire RD562A x rue Quadrant                         | <p><b>Théoriquement fluide avec 67% de réserve de capacité minimale</b><br/> <b>Des retenues ponctuelles provenant du giratoire de la RD814 perturbant le fonctionnement du giratoire en hyperpointe</b></p>   |
| ③ Carrefour rue Quadrant x accès Foncim                   | <p><b>Théoriquement fluide avec 6" d'attente moyenne mais perturbé par les retenues ponctuelles provenant de l'échangeur du périphérique en hyperpointe</b></p>  |
| ④ Giratoire rue Quadrant x Grande Rue x rue du Mont à Val | <p><b>Fluide avec 83% de réserve de capacité minimale</b></p>  |

- Les deux carrefours de desserte directe du projet depuis la RD562A sont fluides mais perturbés par les ralentissements provenant de la rocade
- Le giratoire « Echangeur » RN814 x RD562A présente une saturation (- 8%) en heure de pointe soir sur la bretelle RN814 Ouest et des difficultés sur la RD562A Nord en hyperpointe malgré les réserves de capacités positives
- Les 2<sup>ème</sup> voies de gauche sur les branches d'entrées de la RD562A sont sous-utilisées.





### III.8. TRAFIC MOYEN JOURNALIER ET ANALYSE DES VITESSES





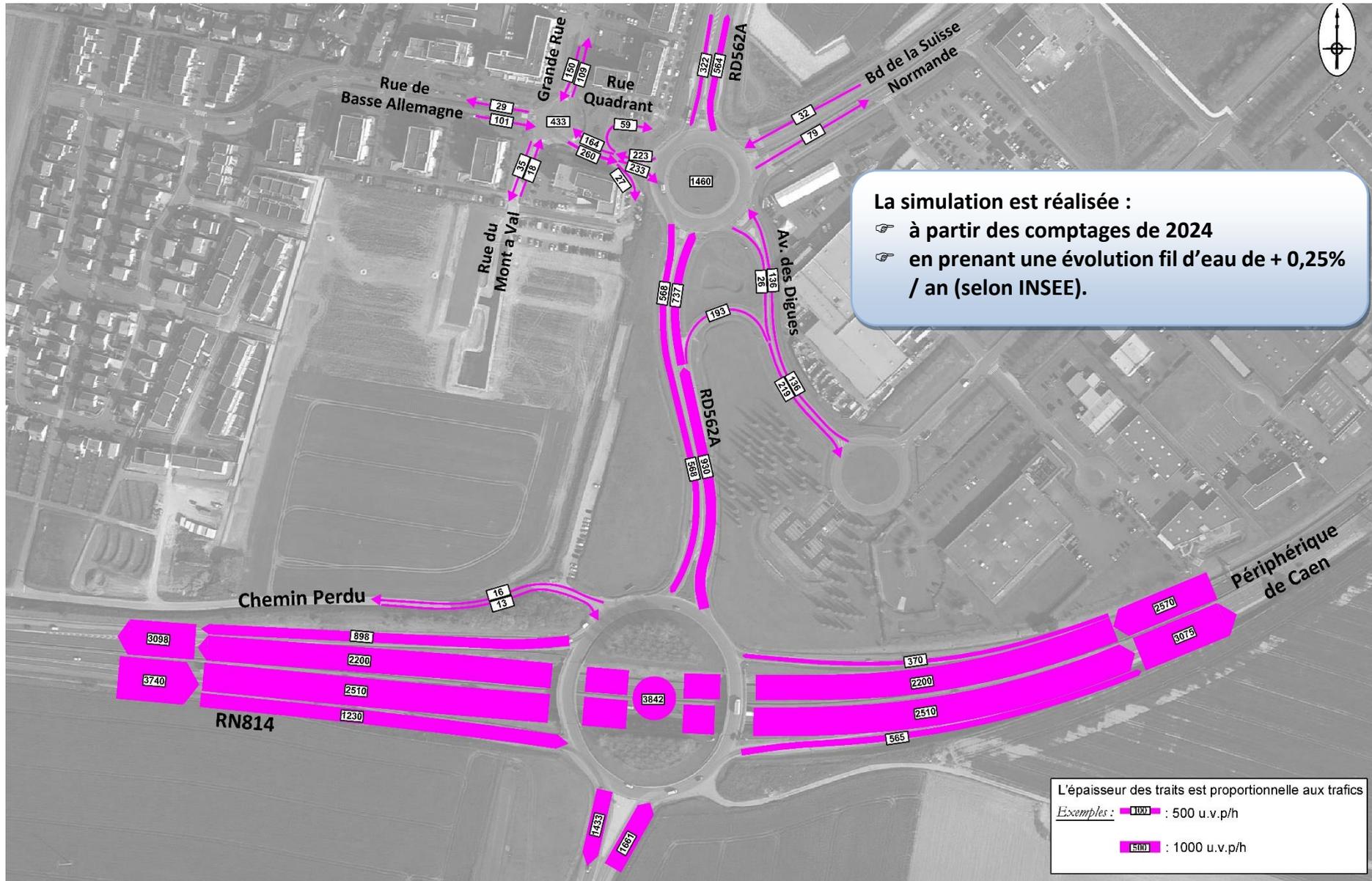
# **IV. ETAT FUTUR H2030**

## **SANS PROJET**



## IV.1. SIMULATION DE TRAFIC HORIZON 2030 SANS PROJET – MARDI DE 7h45 A 8h45

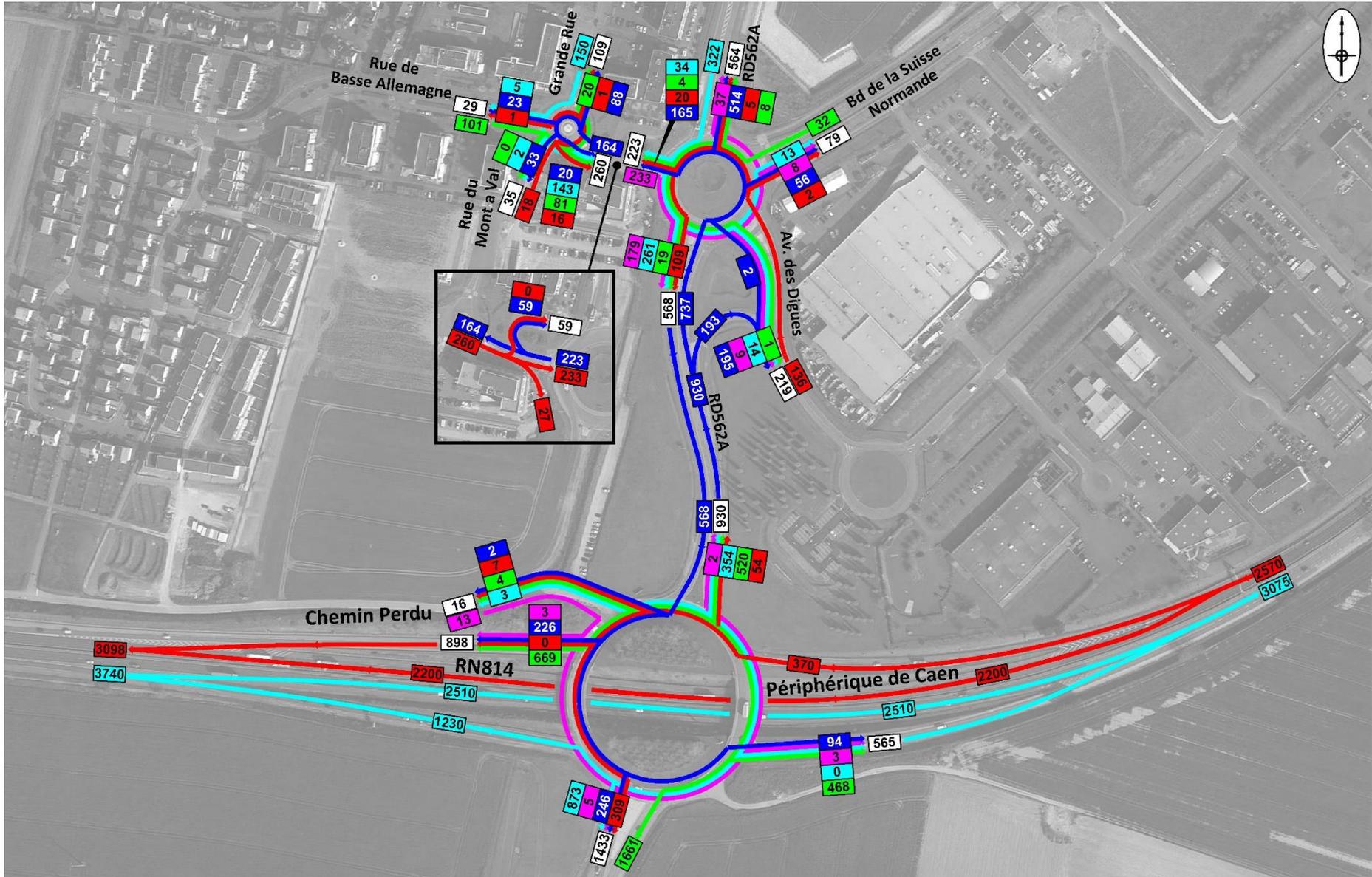
### 1. TRAFICS PAR BARREAUX





### IV.1. SIMULATION DE TRAFIC HORIZON 2030 SANS PROJET – MARDI DE 7h45 A 8h45

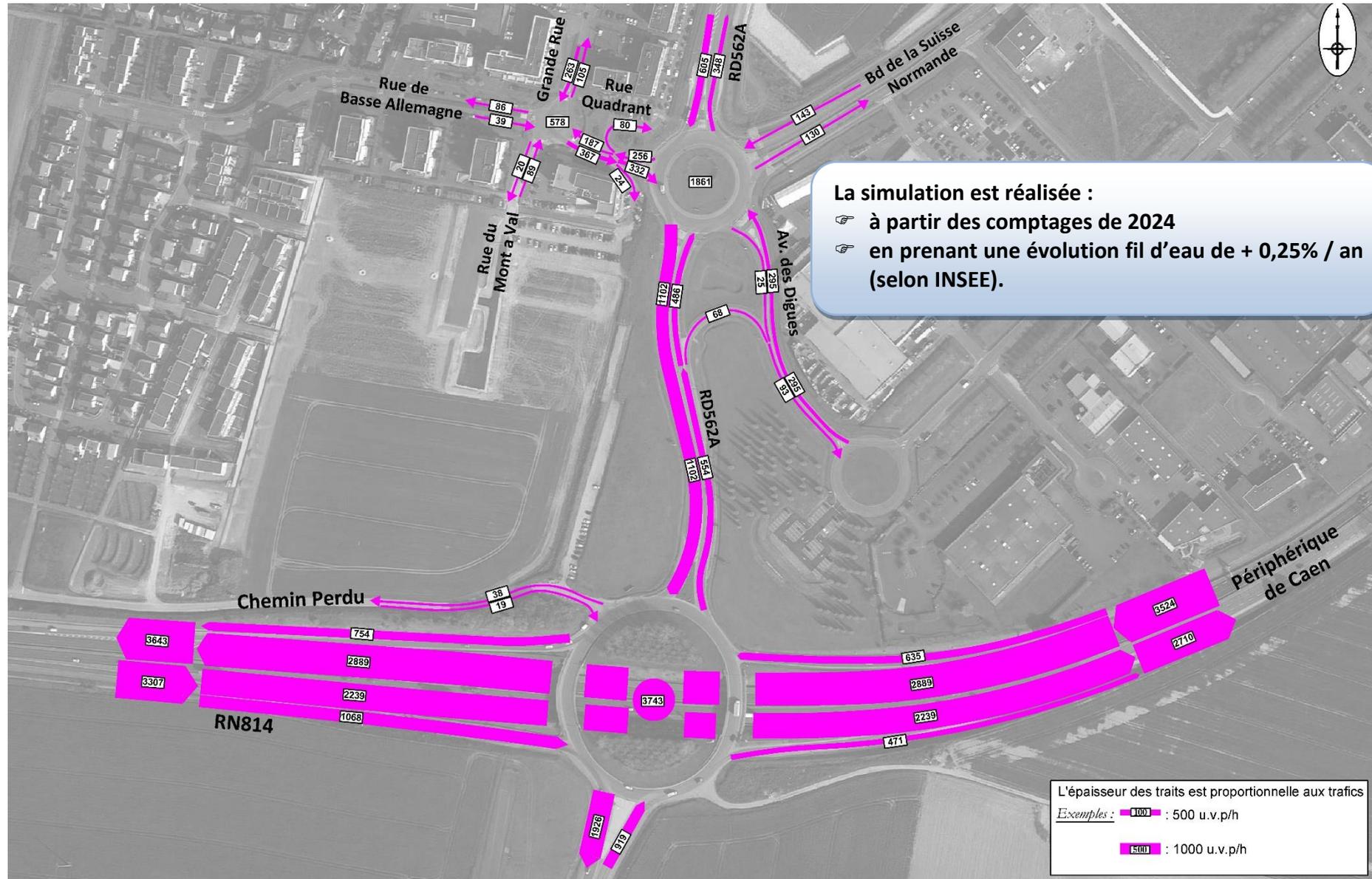
### 2. TRAFICS DETAILLES





## IV.2. SIMULATION DE TRAFIC HORIZON 2030 SANS PROJET – MARDI DE 17h15 A 18h15

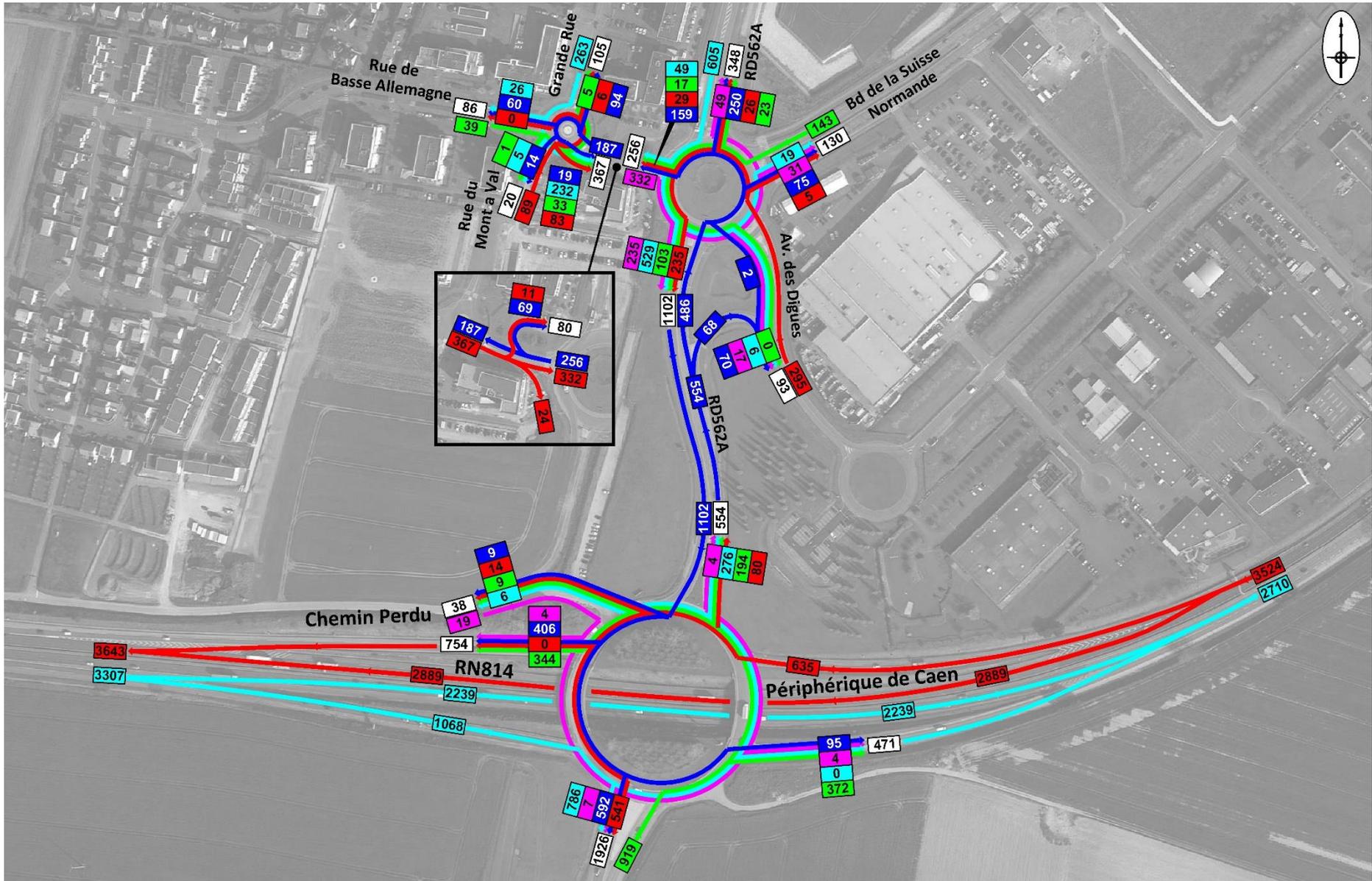
### 1. TRAFICS PAR BARREAUX





IV.2. SIMULATION DE TRAFIC HORIZON 2030 SANS PROJET – MARDI DE 17h15 A 18h15

2. TRAFICS DETAILLES





### IV.3. DIAGNOSTIC DE FONCTIONNEMENT FUTUR A L'HORIZON 2030 SANS PROJET - MARDI DE 7h45 A 8h45

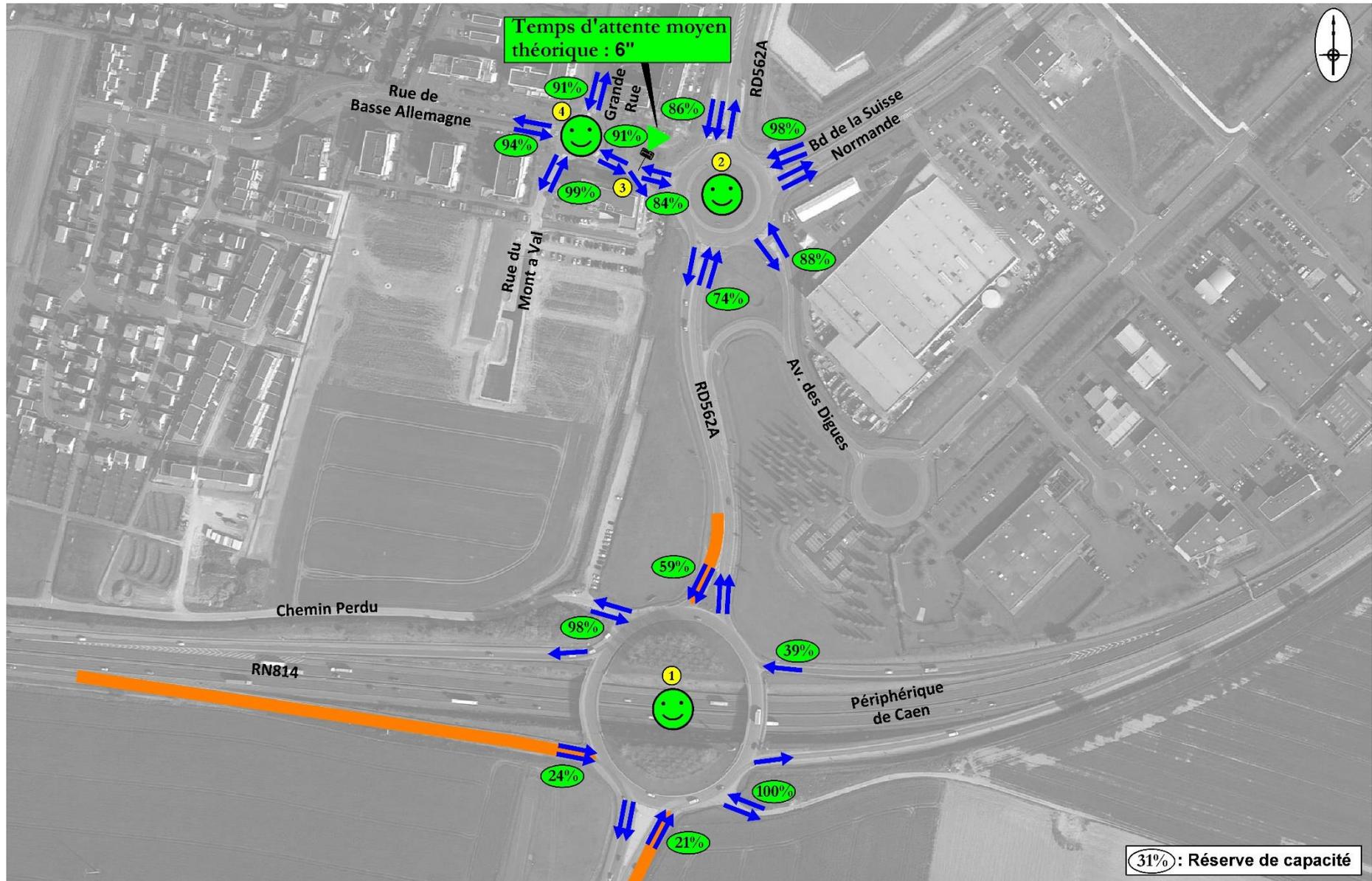
La réserve de capacité d'un carrefour à feux ou giratoire est considérée satisfaisante au-dessus de 20 % assurant un fonctionnement fluide du carrefour. Entre 10 et 20 % des retenues ponctuelles peuvent apparaître, en dessous de 10 % le carrefour est saturé. Le fonctionnement d'un carrefour à stop ou d'un cédez le passage est considéré : Fluide avec un temps d'attente moyen compris entre 0 et 30 secondes, Acceptable entre 30 et 60 secondes à condition de vérifier les stockages et saturé au-dessus de 60 secondes

|   |   |
|---|---|
| ① Giratoire échangeur RN814 x RD562A                      | <ul style="list-style-type: none"> <li>✓ <b>Bretelle RN814 Ouest : Théoriquement fluide avec 24% mais des stockages ponctuels très importants en hyperpointe</b></li> <li>✓ <b>Bretelle RD562A Sud : Théoriquement fluide avec 21% mais des stockages ponctuels très importants en hyperpointe</b></li> <li>✓ <b>Fluide sur les autres branches avec 39% à 100% de réserves de capacités minimales</b></li> </ul> |
| ② Giratoire RD562A x rue Quadrant                         | <b>Fluide avec 74% de réserve de capacité minimale</b>  |
| ③ Carrefour rue Quadrant x accès Foncim                   | <b>Fluide avec 6" d'attente moyenne</b>   |
| ④ Giratoire rue Quadrant x Grande Rue x rue du Mont à Val | <b>Fluide avec 91% de réserve de capacité minimale</b>  |

- Les deux carrefours de desserte directe du projet depuis la RD562A sont fluides à l'heure de pointe matin avec des réserves de capacité confortables
- Le giratoire « Echangeur » RN814 x RD562A présente des difficultés en hyperpointe le matin sur la bretelle RN814 Ouest et la RD562A Sud avec des réserves de capacités positives (24% et 21%)
- Les 2<sup>ème</sup> voies de gauche sur les branches d'entrées de la RD562A sont sous-utilisées.



Diagnostic de capacité état futur un mardi Horizon 2030 sans projet de 7h45 à 8h45





#### IV.4. DIAGNOSTIC DE FONCTIONNEMENT FUTUR SANS PROJET A L'HORIZON 2030 - MARDI de 17h15 à 18h15

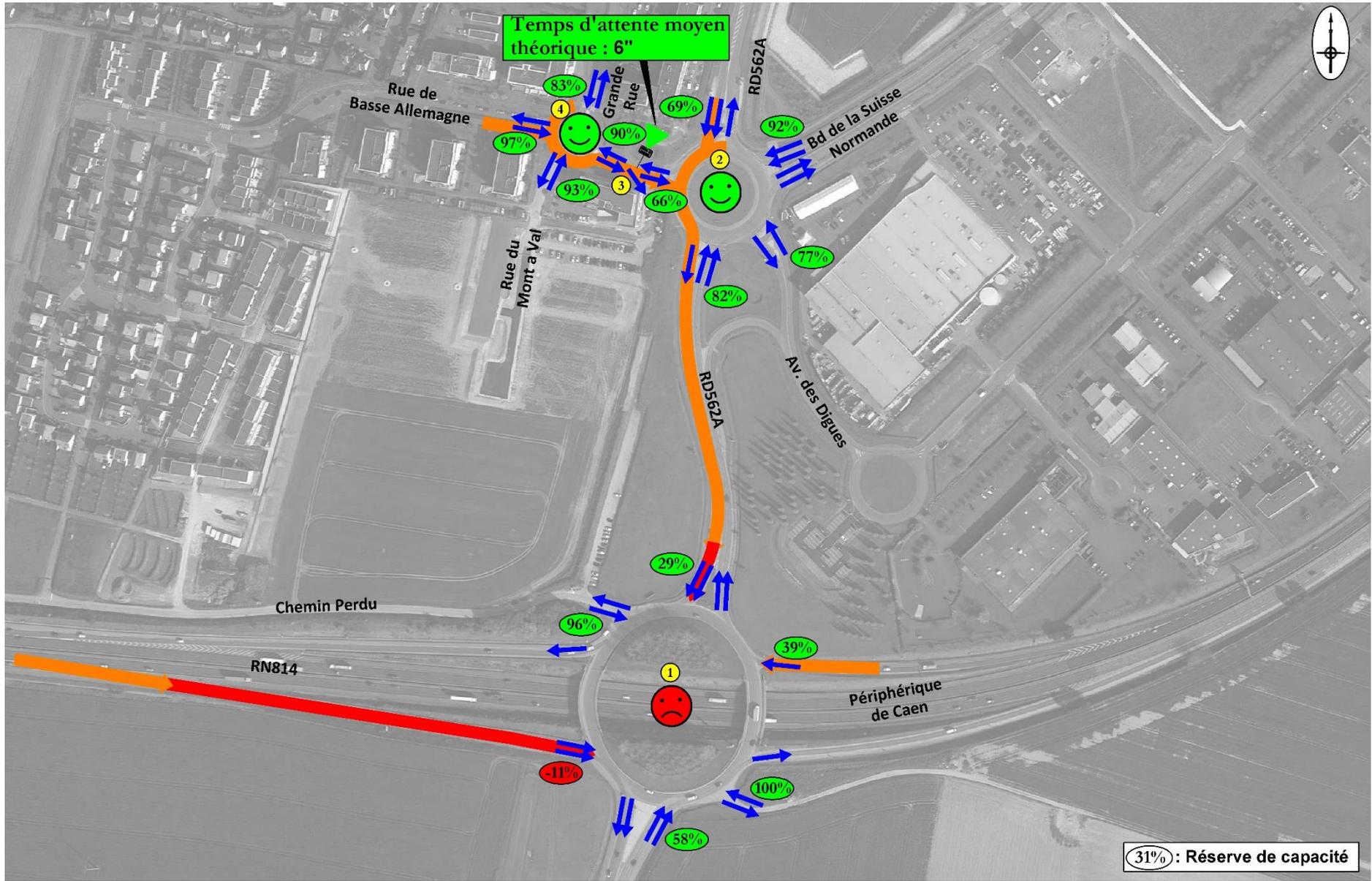
La réserve de capacité d'un carrefour à feux ou giratoire est considérée satisfaisante au-dessus de 20 % assurant un fonctionnement fluide du carrefour. Entre 10 et 20 % des retenues ponctuelles peuvent apparaître, en dessous de 10 % le carrefour est saturé. Le fonctionnement d'un carrefour à stop ou d'un cédez le passage est considéré : Fluide avec un temps d'attente moyen compris entre 0 et 30 secondes, Acceptable entre 30 et 60 secondes à condition de vérifier les stockages et saturé au-dessus de 60 secondes

|   |   |
|---|---|
| ① Giratoire échangeur RN814 x RD562A                      | <ul style="list-style-type: none"> <li>✓ <b>Bretelle RN814 Ouest : Saturée avec – 11% de réserve avec une file d'attente importante</b></li> <li>✓ <b>Bretelle RD562A Nord : Théoriquement fluide avec 29% de réserve mais de fortes retenues ponctuelles se créant jusqu'à la rue Quadrant en hyperpointe</b></li> <li>✓ <b>Fluide sur les autres branches avec 39% à 100% de réserves de capacités minimales</b></li> </ul> |
| ② Giratoire RD562A x rue Quadrant                         | <p><b>Théoriquement fluide avec 66% de réserve de capacité minimale</b><br/> <b>Des retenues ponctuelles provenant du giratoire de la RD814 perturbant le fonctionnement du giratoire en hyperpointe</b></p>  |
| ③ Carrefour rue Quadrant x accès Foncim                   | <b>Fluide avec 6" d'attente moyenne</b>   |
| ④ Giratoire rue Quadrant x Grande Rue x rue du Mont à Val | <b>Fluide avec 83% de réserve de capacité minimale</b>  |

- Les deux carrefours de desserte directe du projet depuis la RD562A sont fluides mais perturbés par les ralentissements plus importants provenant de la rocade
- Le giratoire « Echangeur » RN814 x RD562A présente une saturation (- 11%) en heure de pointe soir sur la bretelle RN814 Ouest et des difficultés sur la RD562A Nord en hyperpointe malgré les réserves de capacités positives
- Les 2<sup>ème</sup> voies de gauche sur les branches d'entrées de la RD562A sont sous-utilisées

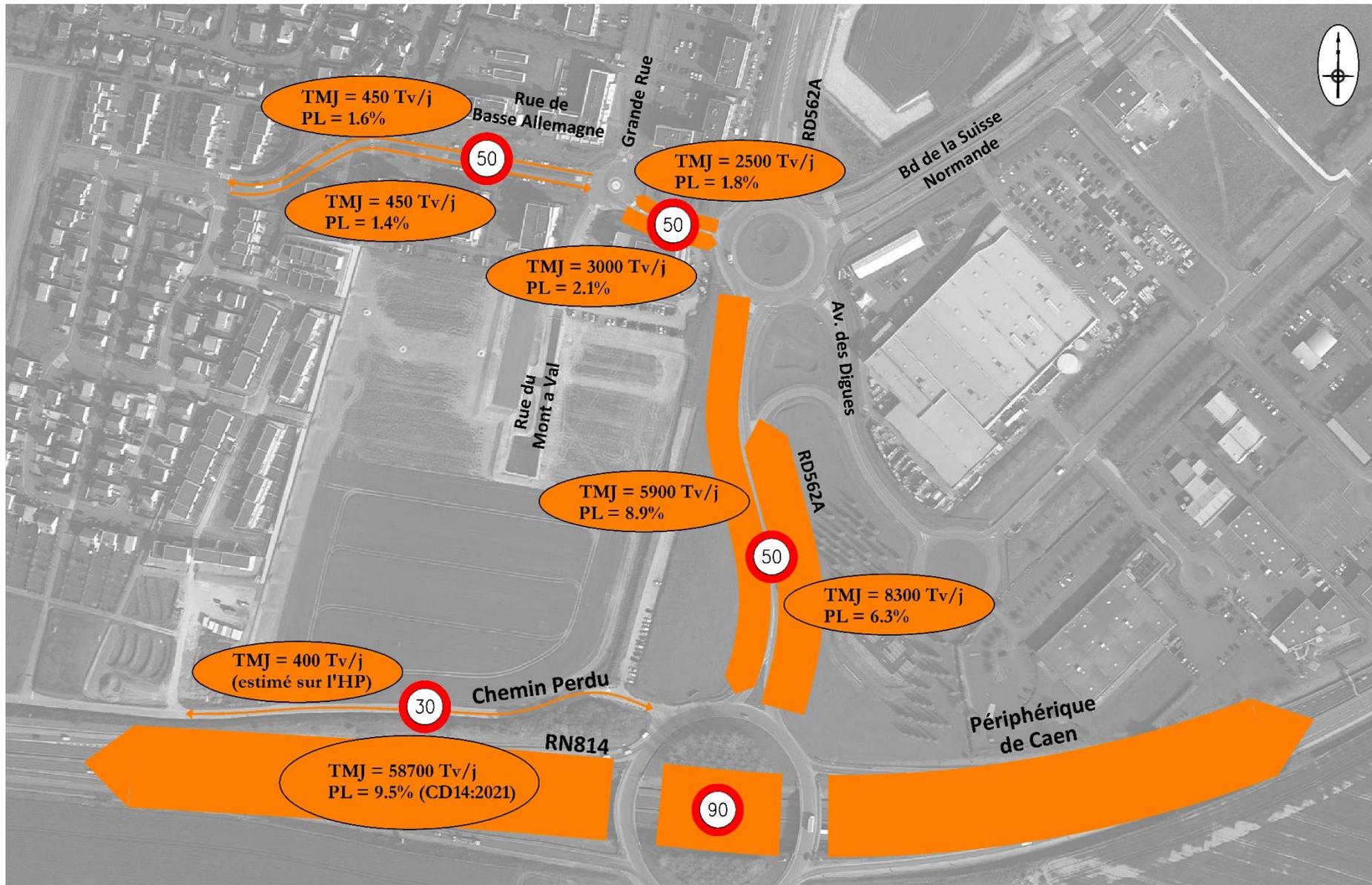


Diagnostic de capacité état futur un mardi Horizon 2030 sans projet de 17h15 à 18h15





#### IV.5. TRAFIC MOYEN JOURNALIER ET ANALYSE DES VITESSES





# V. ETAT FUTUR H2030

## AVEC PROJET

### **Scénario 1**



## V.1. TRAFIC PRODUIT PAR LE PROJET

### 1. Programme à l'horizon 2030 :

|   |                       |
|---|-----------------------|
| Commerces dont 1 superette :                  | 1.800 m <sup>2</sup>  |
| Logements :                                   | 200 logements         |
| Activités tertiaires principalement bureaux : | 19.100 m <sup>2</sup> |

### 2. Hypothèses :

|             |  |
|-------------|--|
| Commerces : | 1 emploi pour 60 m <sup>2</sup>        |
| Bureaux :   | 1 emploi pour 30 m <sup>2</sup> de SDP |

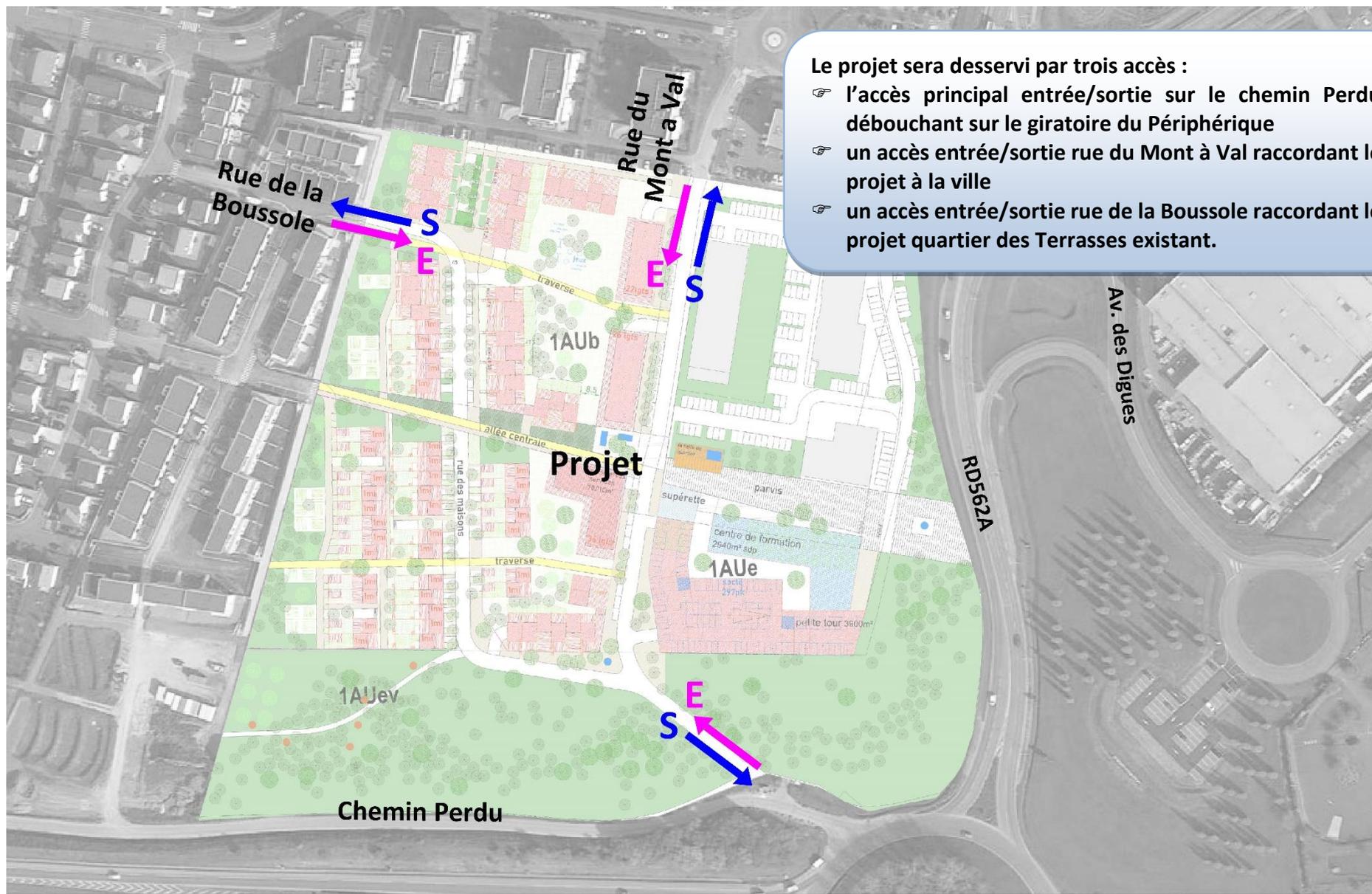
### 3. Trafic produit par le projet :

| Type                           | Surface       | Effectif                        | Ratios        |            |             |                  |             |         |         |                 | Trafics personnel / habitants |            |            |         |         |
|--------------------------------|---------------|---------------------------------|---------------|------------|-------------|------------------|-------------|---------|---------|-----------------|-------------------------------|------------|------------|---------|---------|
|                                |               |                                 | Hab/logements | Pop active | Part modale | Taux de présence | Covoiturage | HPM     |         | HPS             |                               | HPM        |            | HPS     |         |
|                                |               |                                 |               |            |             |                  |             | Entrées | Sorties | Entrées         | Sorties                       | Entrées    | Sorties    | Entrées | Sorties |
| Commerces & Superette          | 1 800         | 30                              |               |            | 82%         | 90%              | 5%          | 50%     | 10%     | 10%             | 45%                           | 11         | 2          | 2       | 9       |
| Logements                      |               | 200                             | 2             | 51%        | 82%         | 90%              | 5%          | 20%     | 65%     | 50%             | 20%                           | 29         | 93         | 72      | 29      |
| Activités Tertiaires (bureaux) | 19 100        | 640                             |               |            | 82%         | 90%              | 5%          | 50%     | 10%     | 15%             | 45%                           | 224        | 45         | 67      | 202     |
| Type                           | Surface       | Ratios (v/h/100m <sup>2</sup> ) |               |            |             |                  |             |         |         | Trafics clients |                               |            |            |         |         |
|                                |               | HPM                             |               |            |             | HPS              |             |         |         | HPM             |                               | HPS        |            |         |         |
|                                |               | Entrées                         |               | Sorties    |             | Entrées          |             | Sorties |         | Entrées         | Sorties                       | Entrées    | Sorties    |         |         |
| Commerces & Superette          | 1800          | 1                               |               | 1          |             | 2                |             | 2       |         | 18              | 18                            | 36         | 36         |         |         |
| <i>Total brut</i>              | <i>22 700</i> |                                 |               |            |             |                  |             |         |         | <i>281</i>      | <i>158</i>                    | <i>177</i> | <i>276</i> |         |         |
| <b>TOTAL NET</b>               | <b>22 700</b> |                                 |               |            |             |                  |             |         |         | <b>300</b>      | <b>200</b>                    | <b>200</b> | <b>300</b> |         |         |

**Heure de pointe matin :** 300 véhicules / heure entrant et 200 véhicules / heure sortant  
**Heure de pointe soir :** 200 véhicules / heure entrant et 300 véhicules / heure sortant



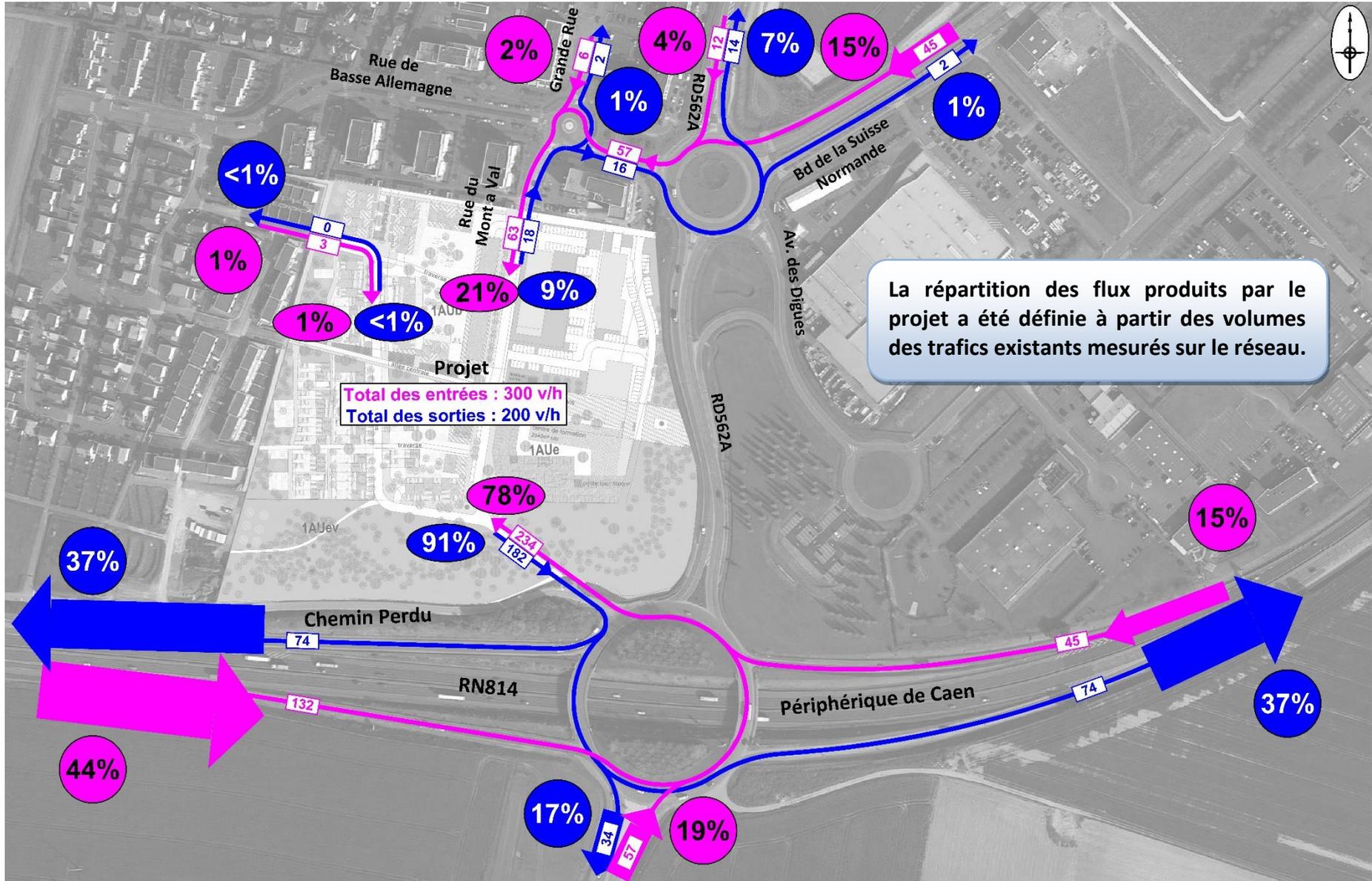
## Le projet





**V.2. REPARTITION DES FLUX PRODUITS PAR LE PROJET**

**1. HEURE DE POINTE MATIN 7h45/8h45**

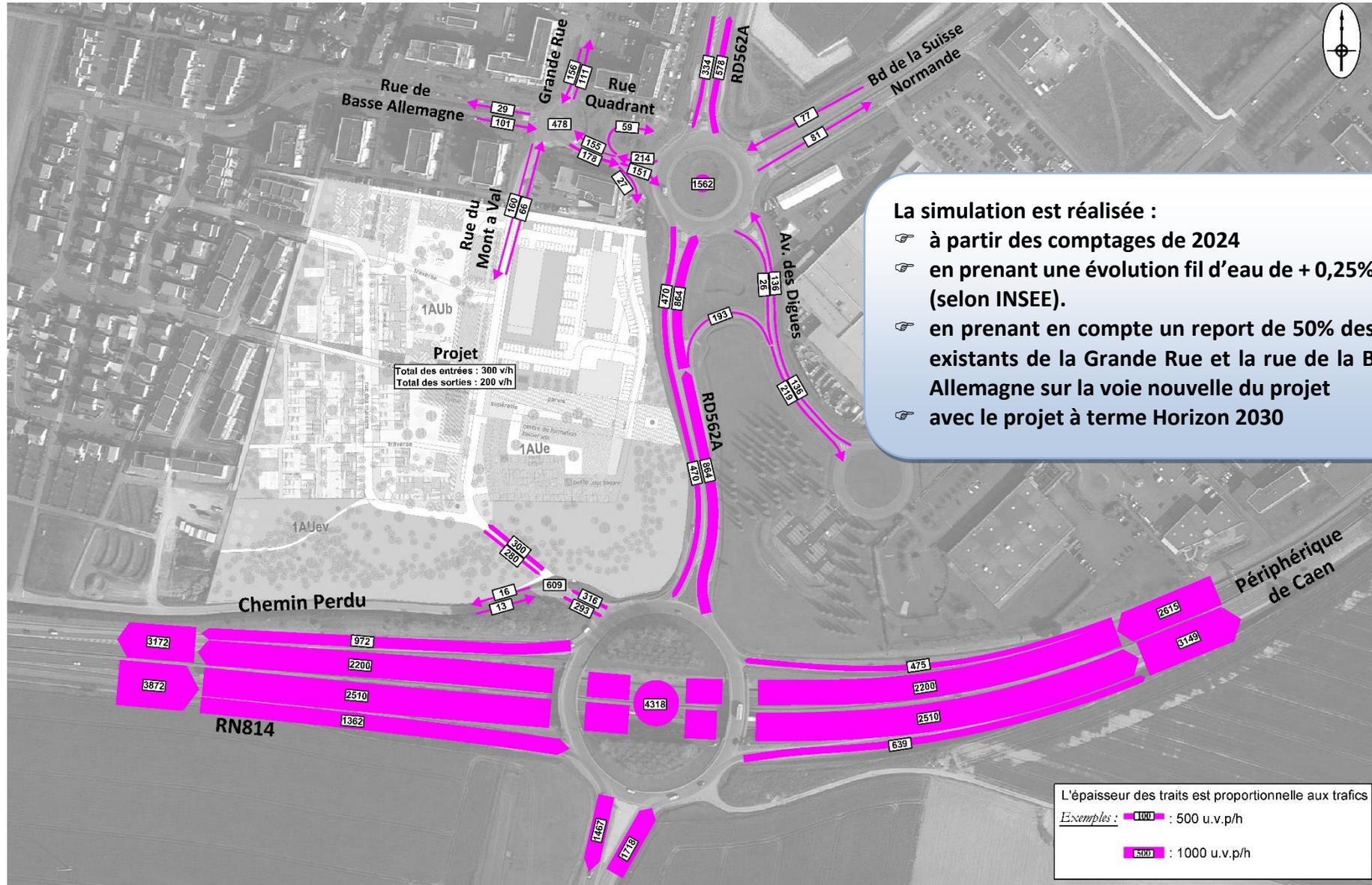






### V.3. SIMULATION DE TRAFIC HORIZON 2030 – MARDI DE 7h45 A 8h45

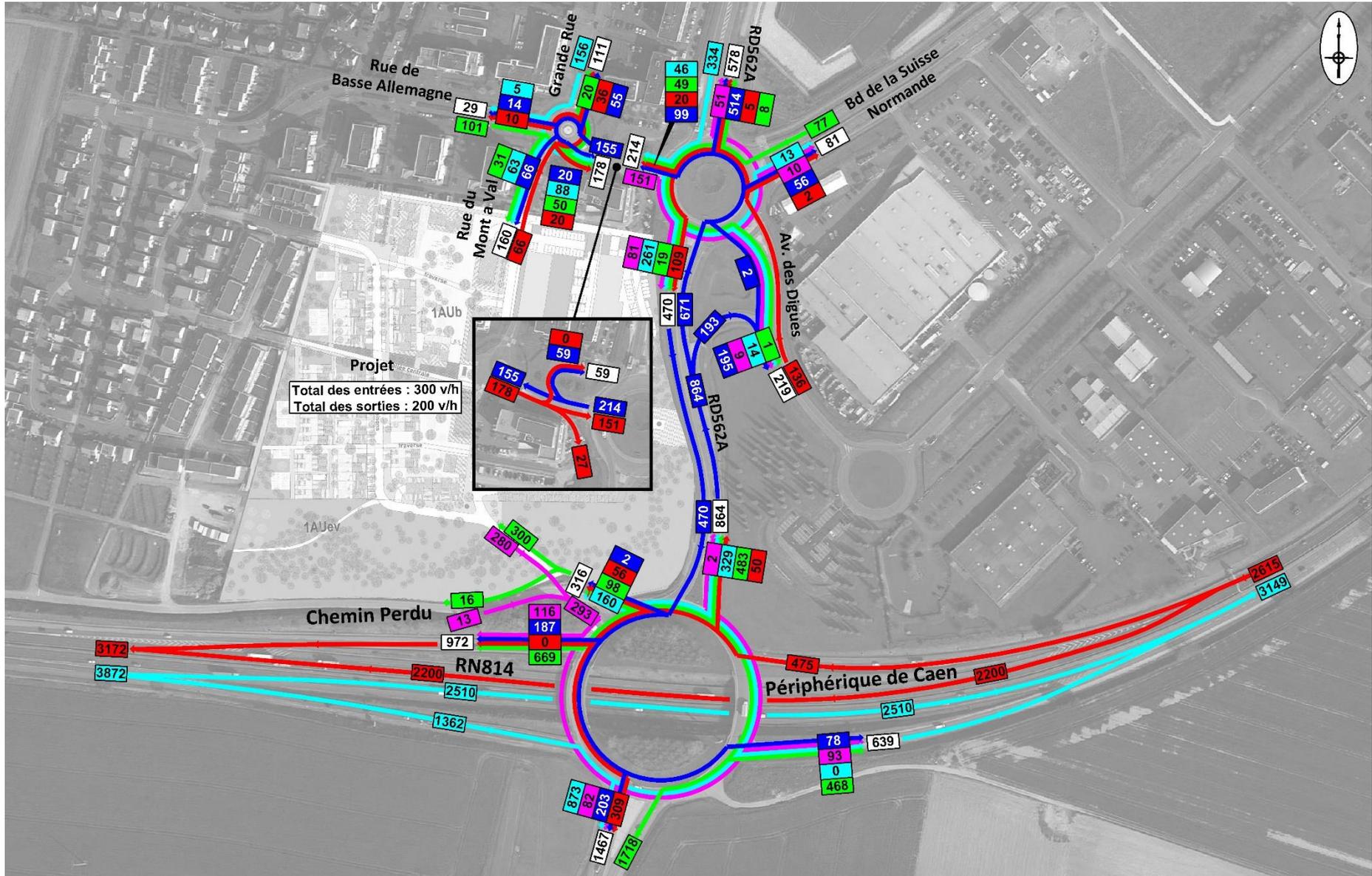
### 1. TRAFICS PAR BARREAUX





### V.3. SIMULATION DE TRAFIC HORIZON 2030 – MARDI DE 7h45 A 8h45

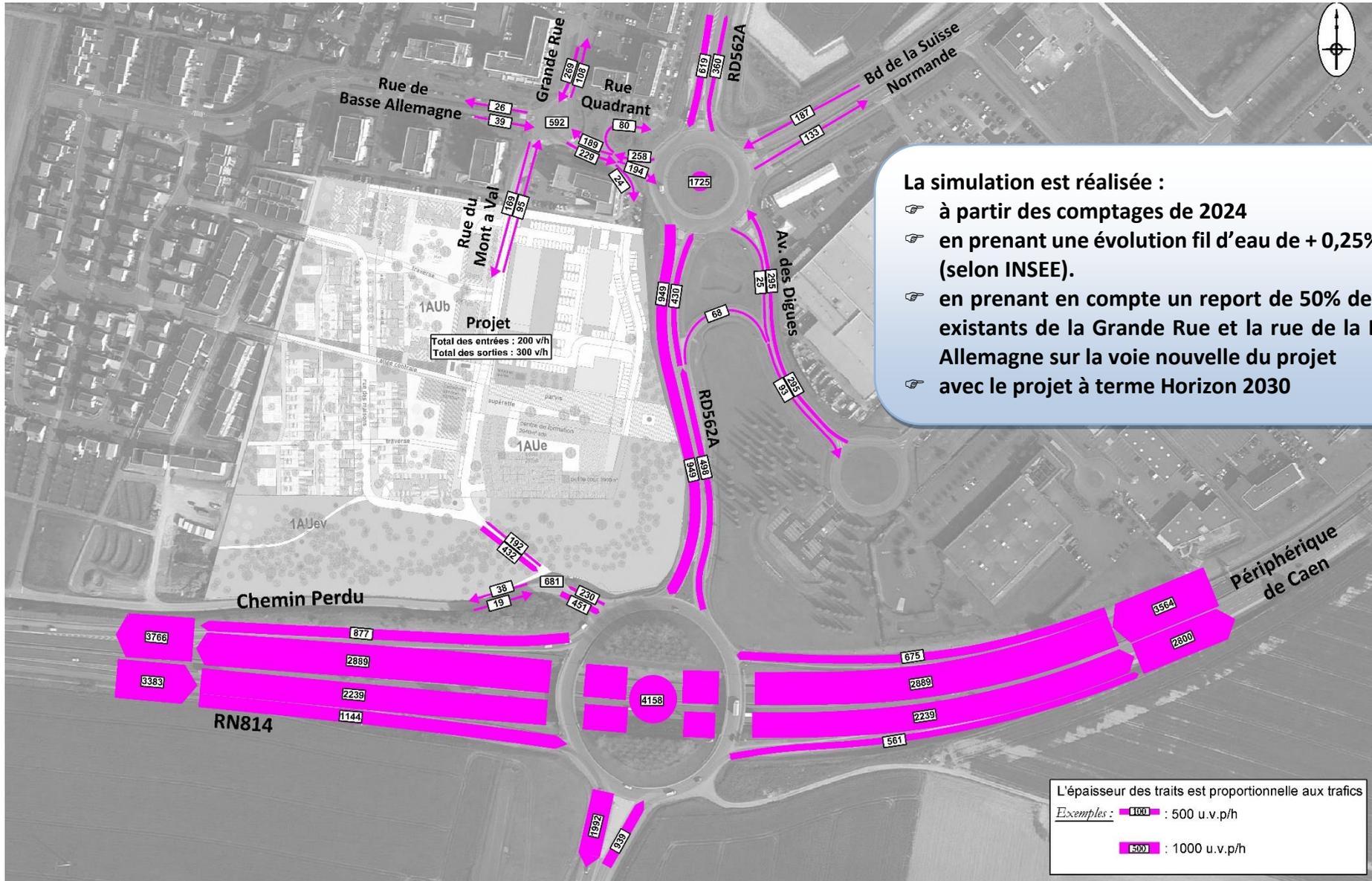
### 2. TRAFICS DETAILLES





## V.4. SIMULATION DE TRAFIC HORIZON 2030 – MARDI DE 17h15 A 18h15

### 1. TRAFICS PAR BARREAUX







## V.5. DIAGNOSTIC DE FONCTIONNEMENT FUTUR A L'HORIZON 2030 - MARDI DE 7h45 A 8h45

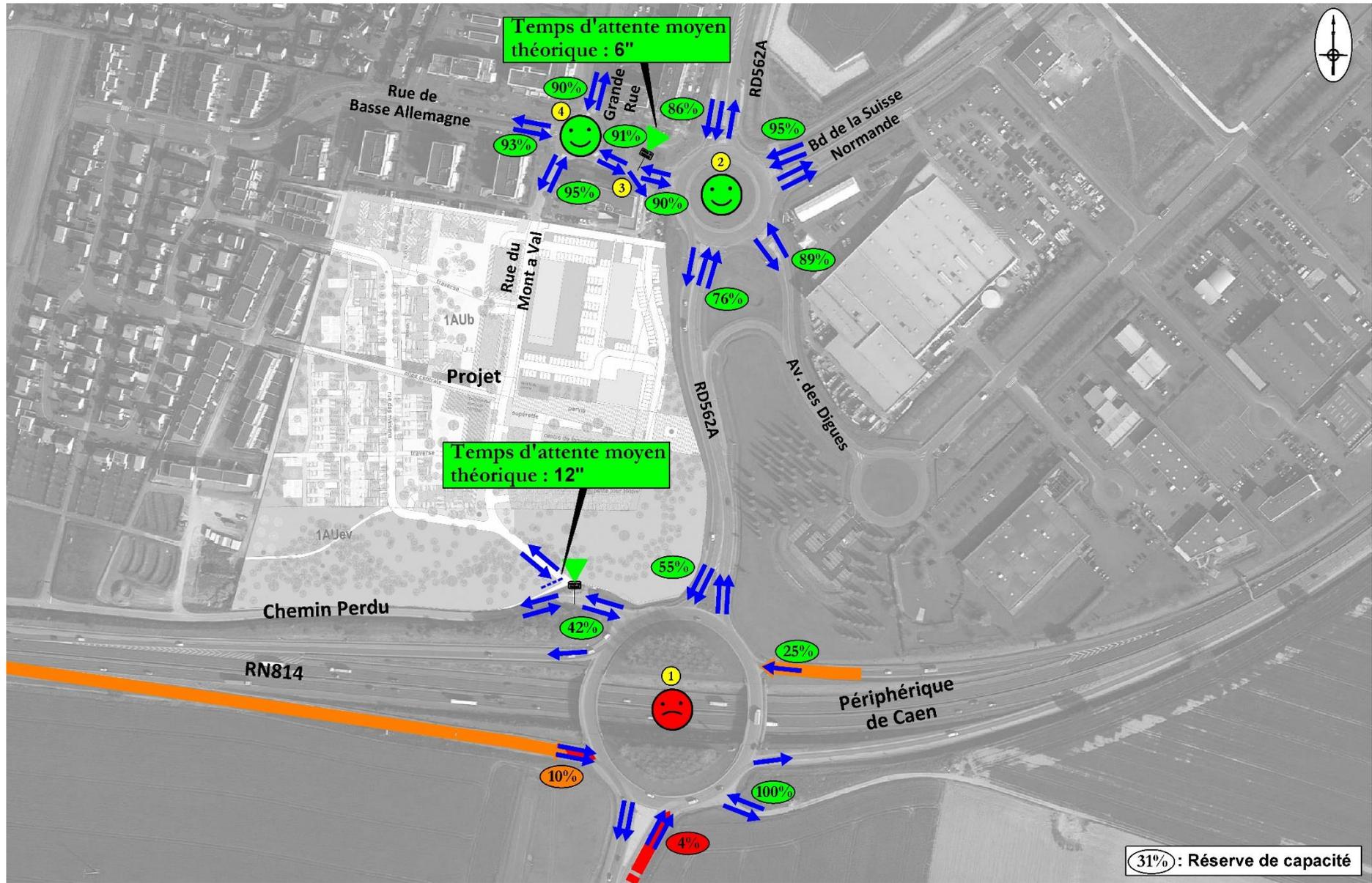
La réserve de capacité d'un carrefour à feux ou giratoire est considérée satisfaisante au-dessus de 20 % assurant un fonctionnement fluide du carrefour. Entre 10 et 20 % des retenues ponctuelles peuvent apparaître, en dessous de 10 % le carrefour est saturé. Le fonctionnement d'un carrefour à stop ou d'un cédez le passage est considéré : Fluide avec un temps d'attente moyen compris entre 0 et 30 secondes, Acceptable entre 30 et 60 secondes à condition de vérifier les stockages et saturé au-dessus de 60 secondes

|   |   |
|---|---|
| ① Giratoire échangeur RN814 x RD562A                      | <ul style="list-style-type: none"> <li>✓ <b>Bretelle RN814 Ouest : Limite de saturation avec 10% de réserve avec une file d'attente importante</b></li> <li>✓ <b>Bretelle RD562A Sud : Saturée avec 4% de réserve</b></li> <li>✓ <b>Bretelle RN184 Est : Théoriquement fluide avec 25% de réserve de capacité avec quelques remontées ponctuelles en hyperpointe</b></li> <li>✓ <b>RD562 Nord : Fluide avec 55% de réserve de capacité</b></li> </ul> |
| ② Giratoire RD562A x rue Quadrant                         | <b>Fluide avec 76% de réserve de capacité minimale</b>  |
| ③ Carrefour rue Quadrant x accès Foncim                   | <b>Fluide avec 6" d'attente moyenne</b>   |
| ④ Giratoire rue Quadrant x Grande Rue x rue du Mont à Val | <b>Fluide avec 90% de réserve de capacité minimale</b>  |

- Les deux carrefours de desserte directe du projet depuis la RD562A sont fluides à l'heure de pointe matin avec des réserves de capacité confortables
- Le giratoire « Echangeur » RN814 x RD562A présente des difficultés :
  - Bretelle RN814 Ouest : Limite de saturation avec 10% de réserve de capacité et de fortes retenues en hyperpointe
  - Bretelle RD562A Sud : Saturée avec 4% de réserve de capacité



Diagnostic de capacité état futur un mardi Horizon 2030 de 7h45 à 8h45





## V.6. DIAGNOSTIC DE FONCTIONNEMENT FUTUR A L'HORIZON 2030 - MARDI de 17h15 à 18h15

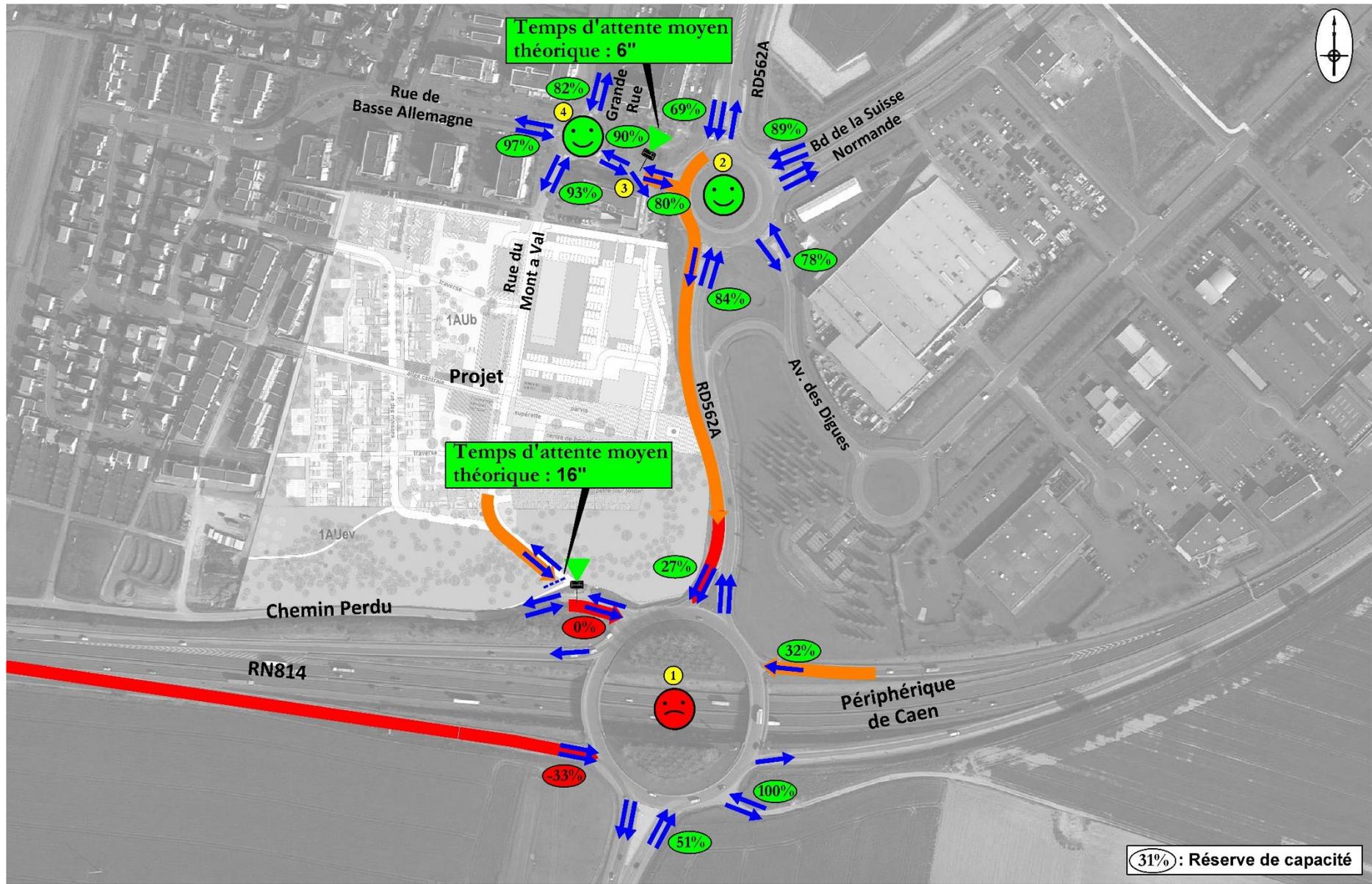
La réserve de capacité d'un carrefour à feux ou giratoire est considérée satisfaisante au-dessus de 20 % assurant un fonctionnement fluide du carrefour. Entre 10 et 20 % des retenues ponctuelles peuvent apparaître, en dessous de 10 % le carrefour est saturé. Le fonctionnement d'un carrefour à stop ou d'un cédez le passage est considéré : Fluide avec un temps d'attente moyen compris entre 0 et 30 secondes, Acceptable entre 30 et 60 secondes à condition de vérifier les stockages et saturé au-dessus de 60 secondes

|  |  |
|--|--|
| <p>① Giratoire échangeur RN814 x RD562A</p>                      | <ul style="list-style-type: none"> <li>✓ <b>Bretelle RN814 Ouest : Saturée avec - 33 % de réserve avec une file d'attente importante</b></li> <li>✓ <b>Bretelle RD562A Nord : Théoriquement fluide avec 27% de réserve mais de fortes retenues ponctuelles se créant jusqu'à la rue Quadrant en hyperpointe</b></li> <li>✓ <b>Bretelle RN184 Est : Théoriquement fluide avec 32 % de réserve de capacité avec quelques remontées ponctuelles en hyperpointe</b></li> <li>✓ <b>Chemin Perdu : Saturé avec 0 % de réserve de capacité</b></li> </ul> |
| <p>② Giratoire RD562A x rue Quadrant</p>                         | <p><b>Théoriquement fluide avec 69% de réserve de capacité minimale</b><br/> <b>Des retenues ponctuelles provenant du giratoire de la RD814 perturbant le fonctionnement du giratoire en hyperpointe</b></p>   |
| <p>③ Carrefour rue Quadrant x accès Foncim</p>                   | <p><b>Fluide avec 6" d'attente moyenne</b></p>   |
| <p>④ Giratoire rue Quadrant x Grande Rue x rue du Mont à Val</p> | <p><b>Fluide avec 82% de réserve de capacité minimale</b></p>  |

- Les deux carrefours de desserte directe du projet depuis la RD562A sont fluides mais perturbés par les ralentissements provenant de la rocade
- Le giratoire « Echangeur » RN814 x RD562A présente des difficultés :
  - Bretelle RN814 Ouest : Saturée avec -33% de réserve avec une file d'attente importante
  - Chemin Perdu : Saturé avec 0% de réserve de capacité

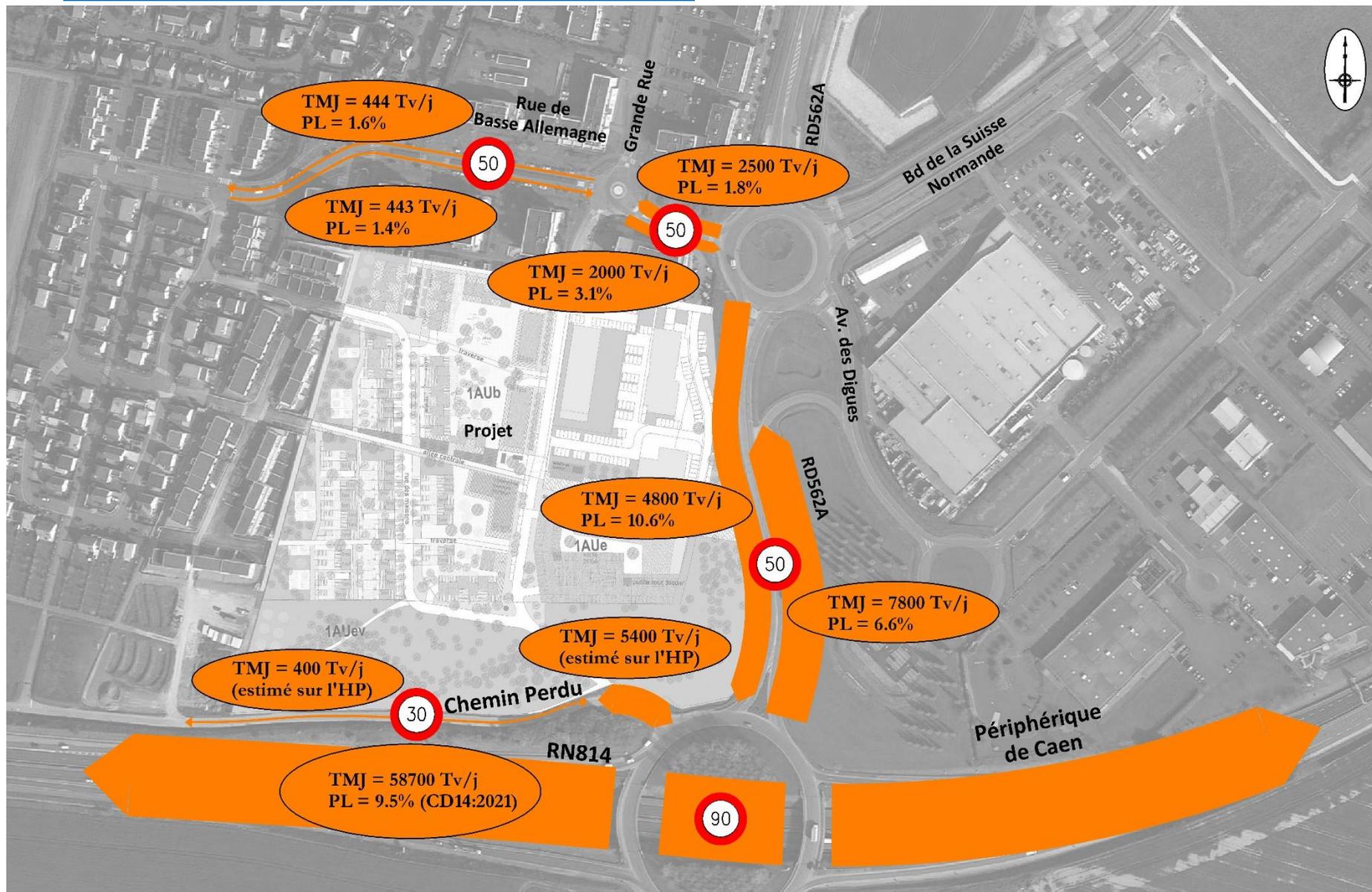


Diagnostic de capacité état futur un mardi Horizon 2030 de 17h15 à 18h15





## V.7. TRAFIC MOYEN JOURNALIER ET ANALYSE DES VITESSES



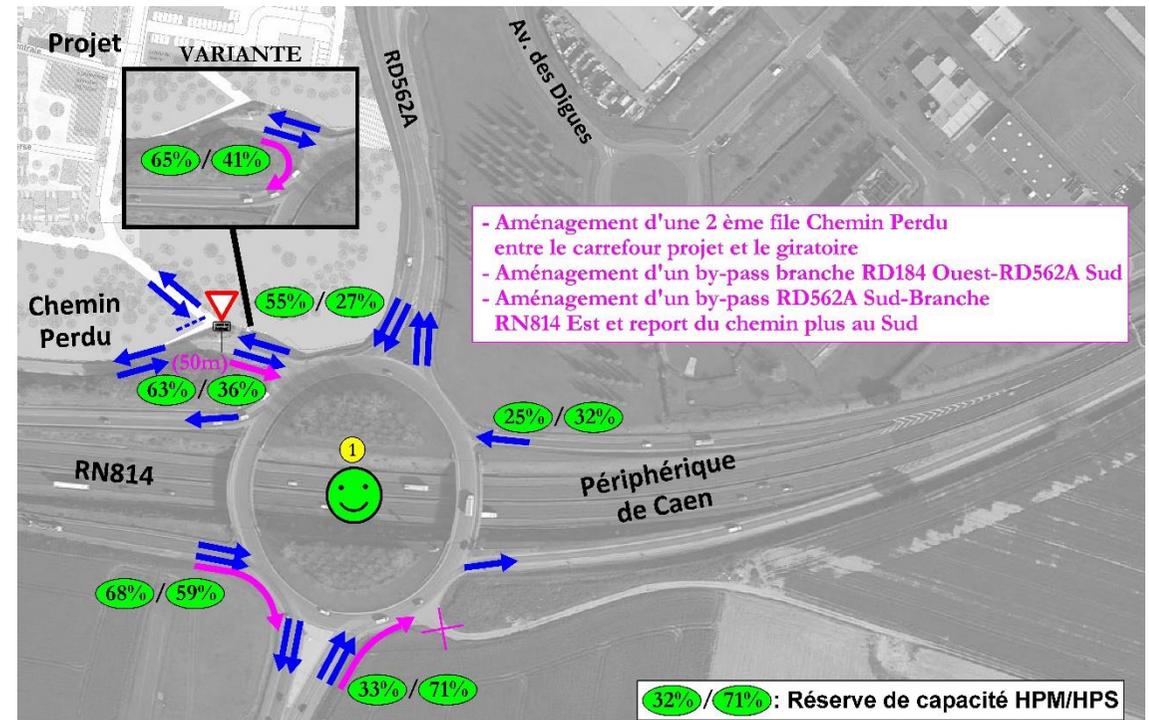


## V.8. PISTES DE REFLEXION POUR L'OPTIMISATION DU FONCTIONNEMENT DU GIRATOIRE RN814 x RD562A

Afin d'améliorer le fonctionnement existant, permettre la finalisation de l'urbanisation du quartier des Terrasses avec la Tranche n° 4 et prendre en compte une évolution fil d'eau de + 1,5% / an à l'horizon 2030, des aménagements doivent être réalisés sur 4 des 5 branches du giratoire pour obtenir un fonctionnement fluide :

### Diagnostic de fonctionnement H2030 avec les aménagements

- ☞ **Chemin Perdu** : Deux solutions :
  - création d'une 2<sup>ème</sup> voie sur 50 mètres
  - création d'un By-pass
- ☞ **Bretelle RN814 Ouest** :  
Création d'un By-pass
- ☞ **RD562A Sud** :
  - Fermeture et report de l'accès au chemin agricole
  - création d'un By-pass







# **VI. ETAT FUTUR H2030**

## **AVEC PROJET**

### **Scénario 2**



## VI.1. TRAFIC PRODUIT PAR LE PROJET

### 1. Programme à l'horizon 2030 :

|   |                       |
|---|-----------------------|
| Commerces dont 1 superette :                  | 1.800 m <sup>2</sup>  |
| Logements :                                   | 200 logements         |
| Activités tertiaires principalement bureaux : | 19.100 m <sup>2</sup> |

### 2. Hypothèses :

|             |  |
|-------------|--|
| Commerces : | 1 emploi pour 60 m <sup>2</sup>        |
| Bureaux :   | 1 emploi pour 30 m <sup>2</sup> de SDP |

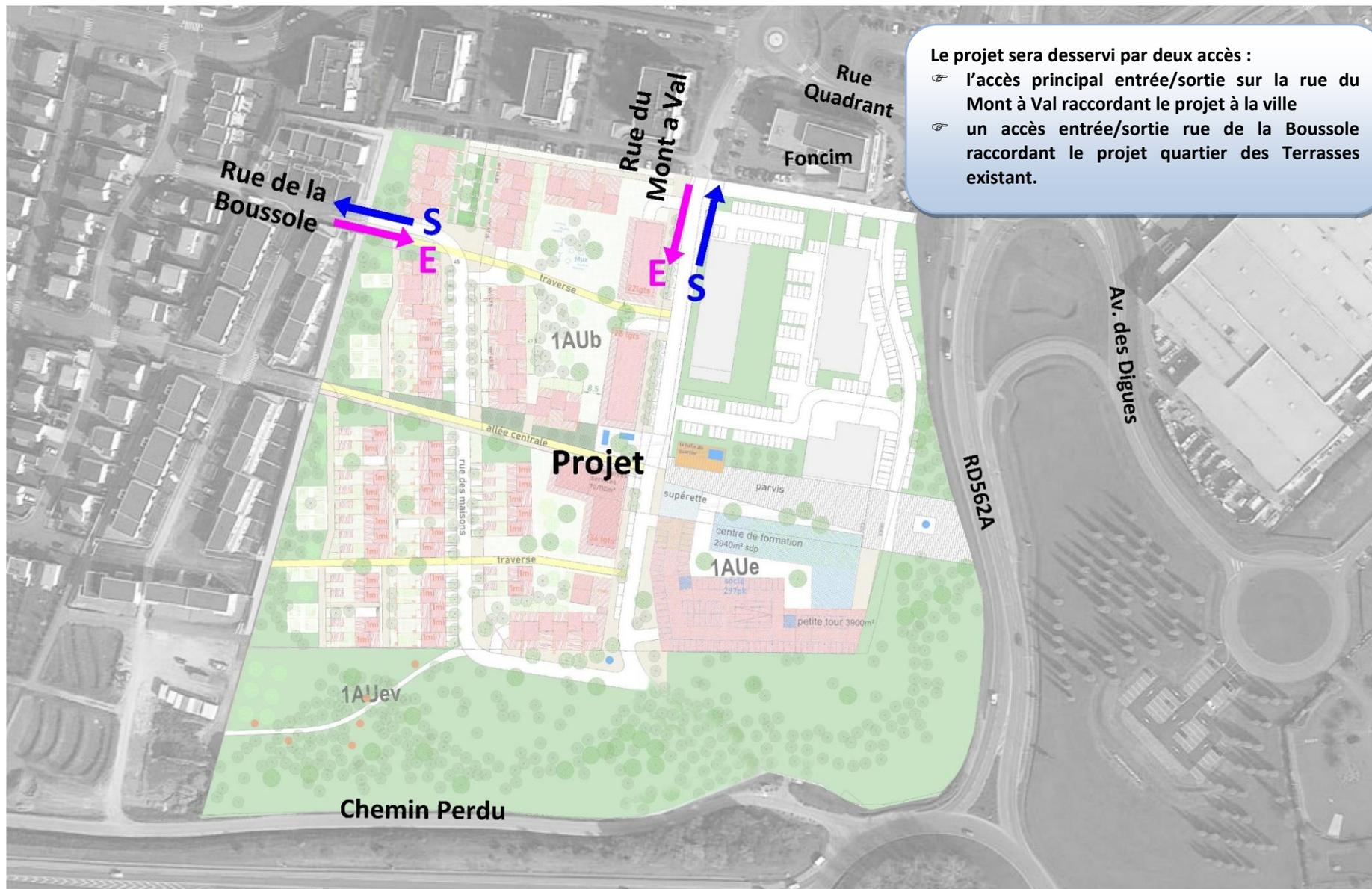
### 3. Trafic produit par le projet :

| Type                           | Surface       | Effectif                        | Ratios        |            |             |                  |             |         |         |         |         |                 | Trafics personnel / habitants |            |            |  |
|--------------------------------|---------------|---------------------------------|---------------|------------|-------------|------------------|-------------|---------|---------|---------|---------|-----------------|-------------------------------|------------|------------|--|
|                                |               |                                 | Hab/logements | Pop active | Part modale | Taux de présence | Covoiturage | HPM     |         | HPS     |         | HPM             |                               | HPS        |            |  |
|                                |               |                                 |               |            |             |                  |             | Entrées | Sorties | Entrées | Sorties | Entrées         | Sorties                       | Entrées    | Sorties    |  |
| Commerces & Superette          | 1 800         | 30                              |               |            | 82%         | 90%              | 5%          | 50%     | 10%     | 10%     | 45%     | 11              | 2                             | 2          | 9          |  |
| Logements                      |               | 200                             | 2             | 51%        | 82%         | 90%              | 5%          | 20%     | 65%     | 50%     | 20%     | 29              | 93                            | 72         | 29         |  |
| Activités Tertiaires (bureaux) | 19 100        | 640                             |               |            | 82%         | 90%              | 5%          | 50%     | 10%     | 15%     | 45%     | 224             | 45                            | 67         | 202        |  |
| Type                           | Surface       | Ratios (v/h/100m <sup>2</sup> ) |               |            |             |                  |             |         |         |         |         | Trafics clients |                               |            |            |  |
|                                |               | HPM                             |               |            |             |                  | HPS         |         |         |         |         | HPM             |                               | HPS        |            |  |
|                                |               | Entrées                         |               | Sorties    |             |                  | Entrées     |         | Sorties |         |         | Entrées         | Sorties                       | Entrées    | Sorties    |  |
| Commerces & Superette          | 1800          | 1                               |               | 1          |             |                  | 2           |         | 2       |         |         | 18              | 18                            | 36         | 36         |  |
| <i>Total brut</i>              | <i>22 700</i> |                                 |               |            |             |                  |             |         |         |         |         | <i>281</i>      | <i>158</i>                    | <i>177</i> | <i>276</i> |  |
| <b>TOTAL NET</b>               | <b>22 700</b> |                                 |               |            |             |                  |             |         |         |         |         | <b>300</b>      | <b>200</b>                    | <b>200</b> | <b>300</b> |  |

**Heure de pointe matin : 300 véhicules / heure entrant et 200 véhicules / heure sortant**  
**Heure de pointe soir : 200 véhicules / heure entrant et 300 véhicules / heure sortant**



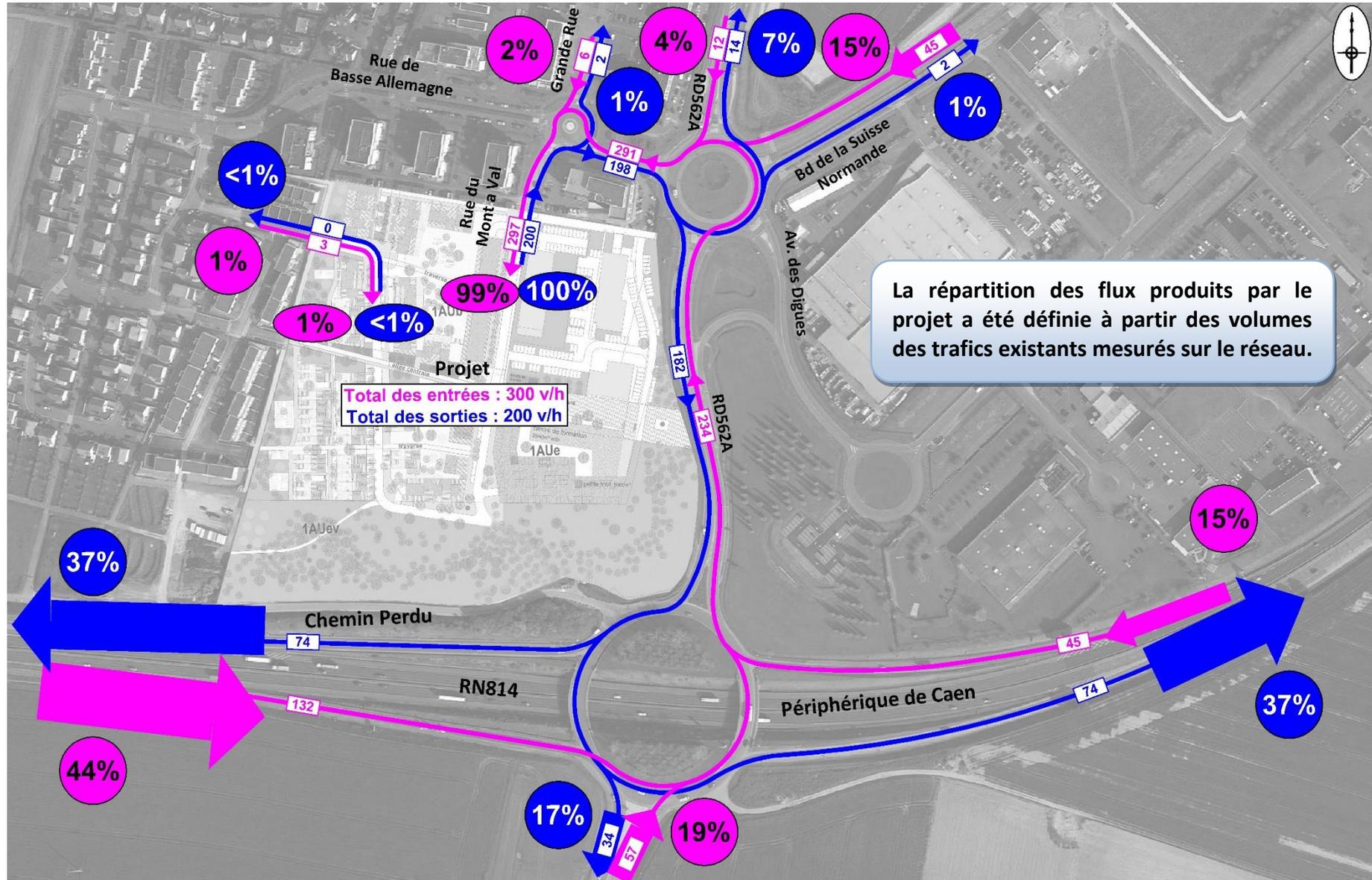
## Le projet





## VI.2. REPARTITION DES FLUX PRODUITS PAR LE PROJET

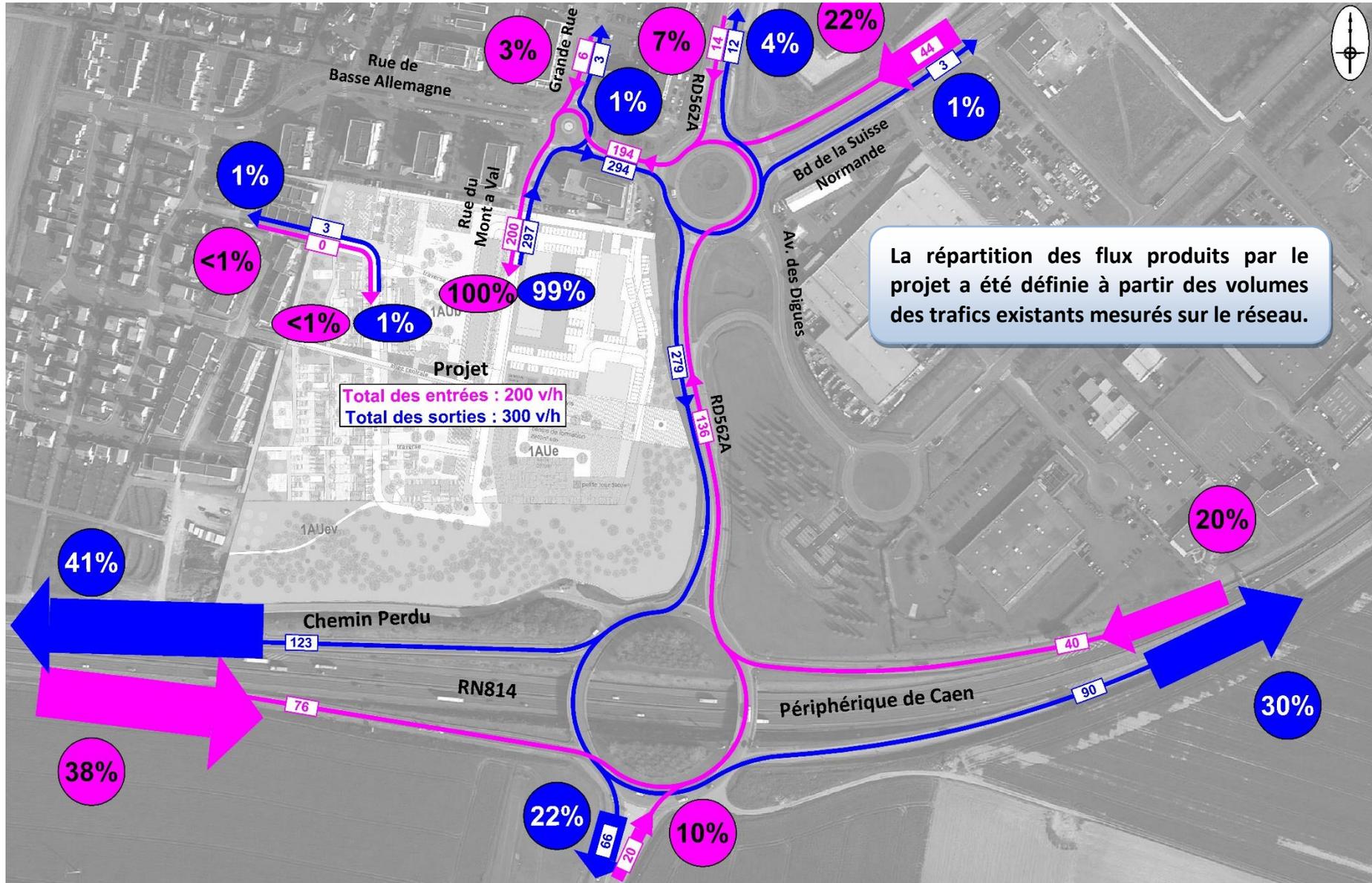
### 1. HEURE DE POINTE MATIN 7h45/8h45





## VI.2. REPARTITION DES FLUX PRODUITS PAR LE PROJET

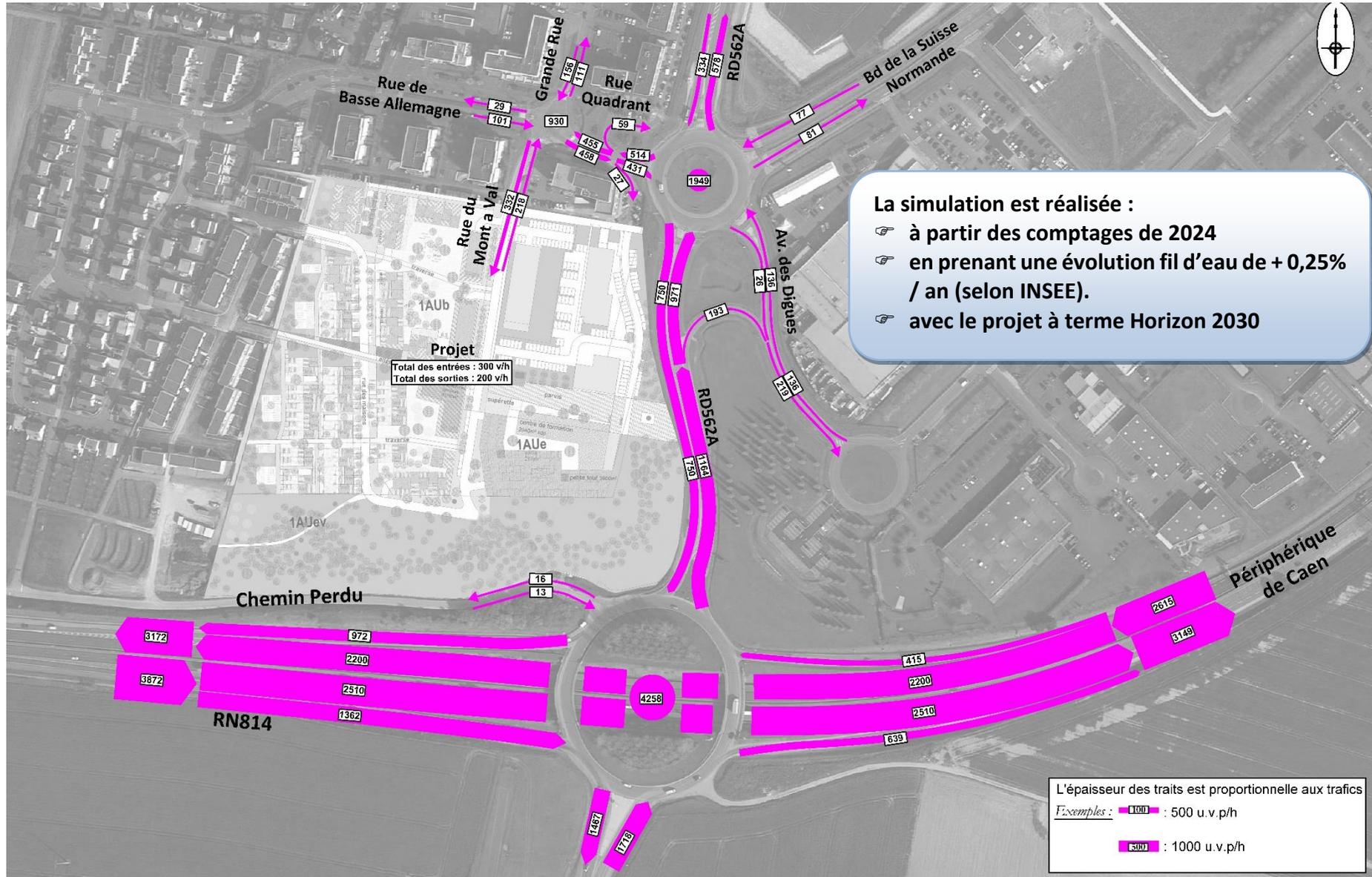
2. HEURE DE POINTE SOIR 17h15/18h15





### VI.3. SIMULATION DE TRAFIC HORIZON 2030 – MARDI DE 7h45 A 8h45

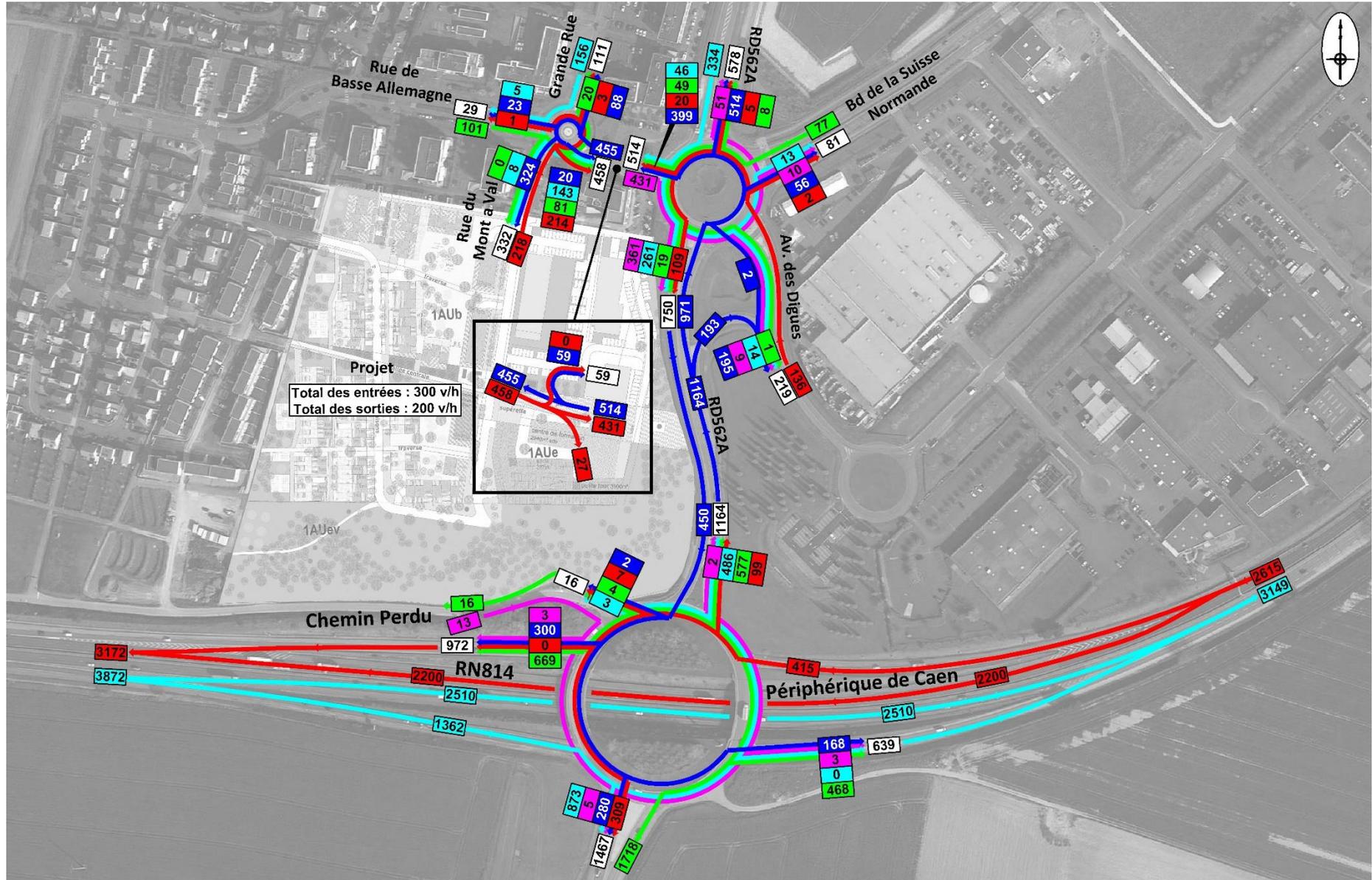
### 1. TRAFICS PAR BARREAUX





### VI.3. SIMULATION DE TRAFIC HORIZON 2030 – MARDI DE 7h45 A 8h45

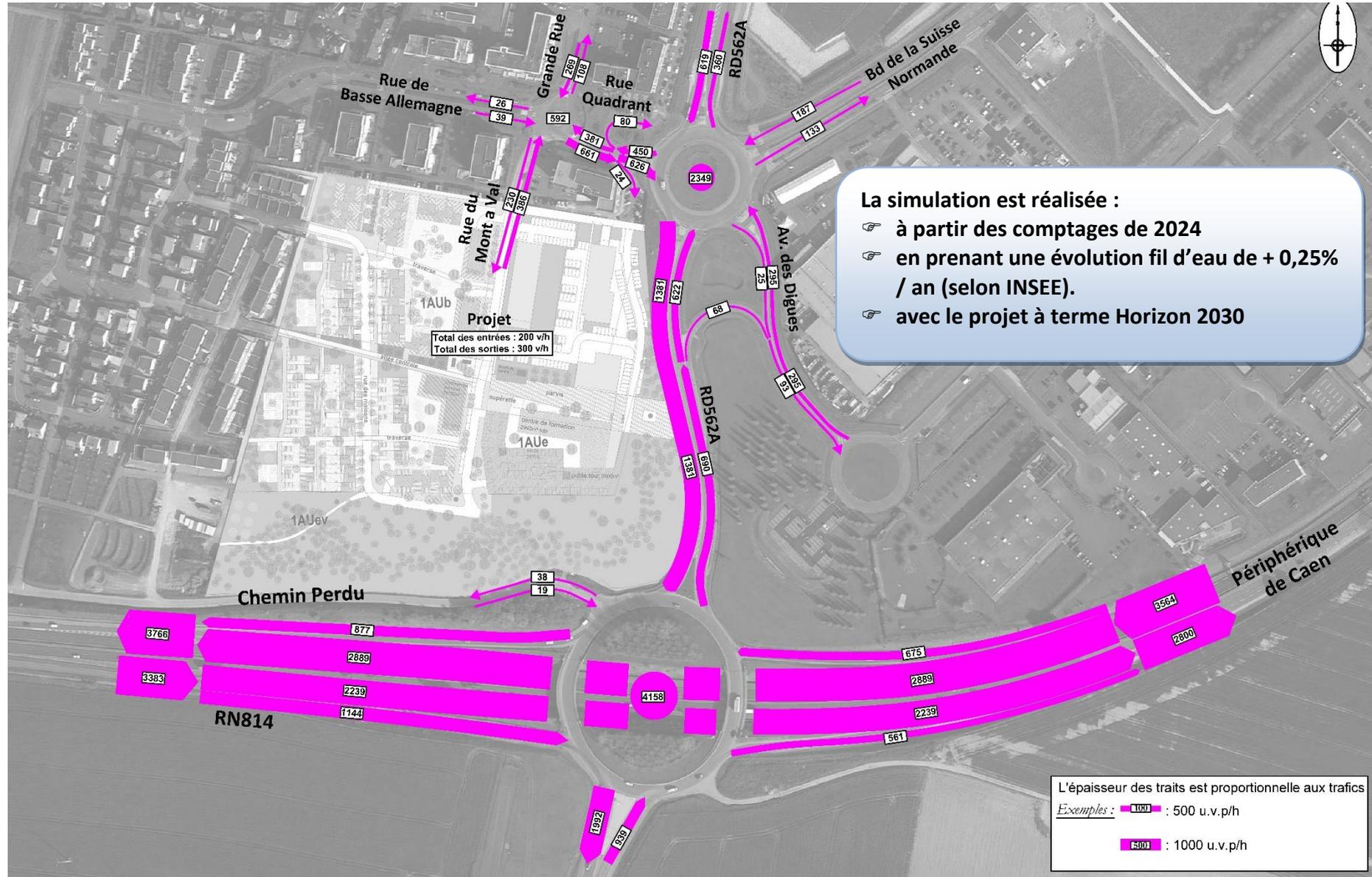
### 2. TRAFICS DETAILLES





## VI.4. SIMULATION DE TRAFIC HORIZON 2030 – MARDI DE 17h15 A 18h15

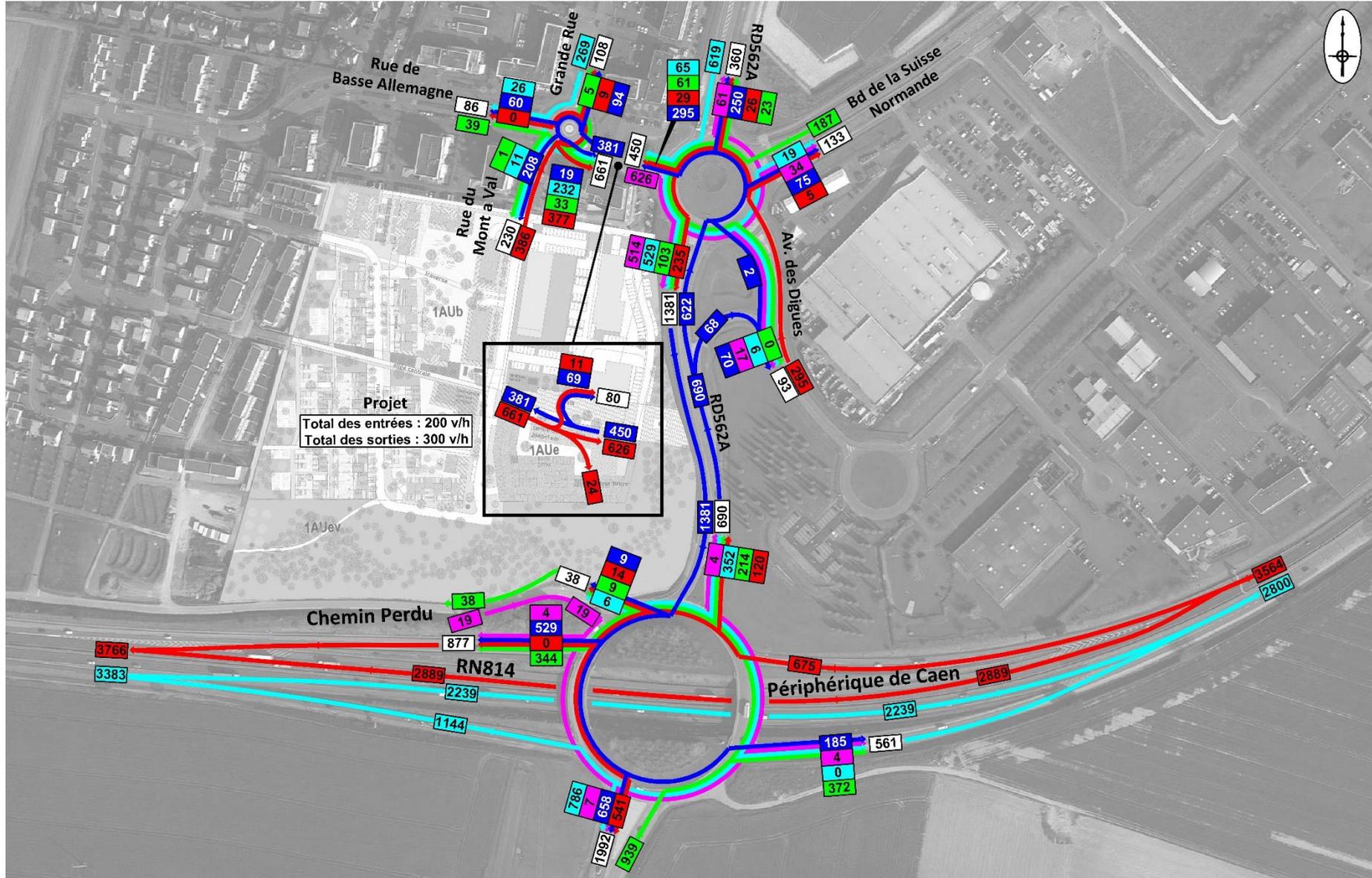
### 1. TRAFICS PAR BARREAUX





VI.4. SIMULATION DE TRAFIC HORIZON 2030 – MARDI DE 17h15 A 18h15

2. TRAFICS DETAILLES





## VI.5. DIAGNOSTIC DE FONCTIONNEMENT FUTUR A L'HORIZON 2030 - MARDI DE 7h45 A 8h45

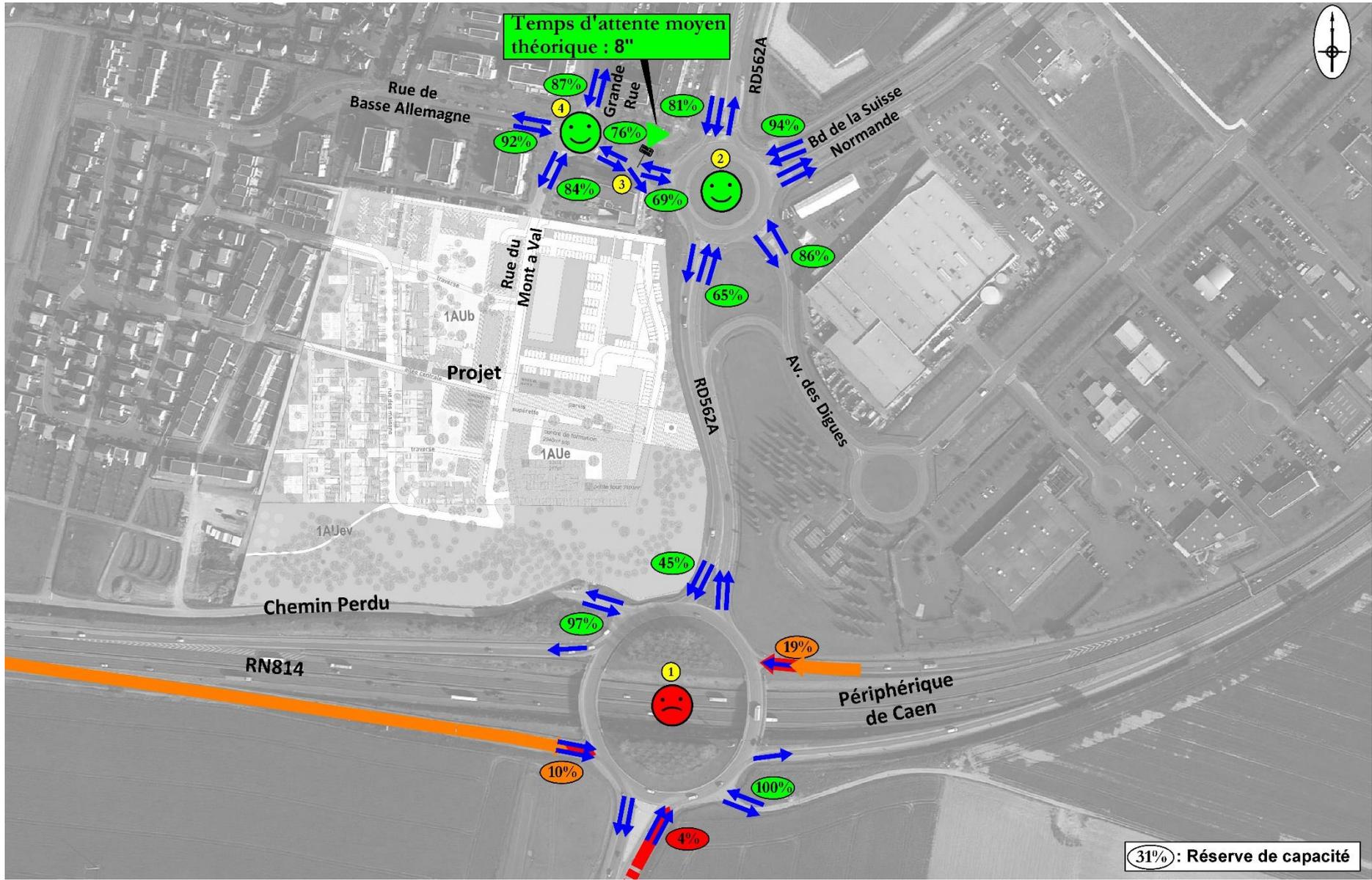
La réserve de capacité d'un carrefour à feux ou giratoire est considérée satisfaisante au-dessus de 20 % assurant un fonctionnement fluide du carrefour. Entre 10 et 20 % des retenues ponctuelles peuvent apparaître, en dessous de 10 % le carrefour est saturé. Le fonctionnement d'un carrefour à stop ou d'un cédez le passage est considéré : Fluide avec un temps d'attente moyen compris entre 0 et 30 secondes, Acceptable entre 30 et 60 secondes à condition de vérifier les stockages et saturé au-dessus de 60 secondes

|   |   |
|---|---|
| ① Giratoire échangeur RN814 x RD562A                      | <ul style="list-style-type: none"> <li>✓ <b>Bretelle RN814 Ouest : Limite de saturation avec 10% de réserve avec une file d'attente importante</b></li> <li>✓ <b>Bretelle RD562A Sud : Saturée avec 4% de réserve</b></li> <li>✓ <b>Bretelle RN184 Est : Limite de capacité avec 19% de réserve et des remontées importantes</b></li> <li>✓ <b>RD562 Nord : Fluide avec 45% de réserve de capacité</b></li> </ul> |
| ② Giratoire RD562A x rue Quadrant                         | <b>Fluide avec 65% de réserve de capacité minimale</b>  |
| ③ Carrefour rue Quadrant x accès Foncim                   | <b>Fluide avec 8" d'attente moyenne</b>   |
| ④ Giratoire rue Quadrant x Grande Rue x rue du Mont à Val | <b>Fluide avec 76% de réserve de capacité minimale</b>  |

- Les deux carrefours de desserte directe du projet depuis la RD562A sont fluides à l'heure de pointe matin avec des réserves de capacité confortables
- Le giratoire « Echangeur » RN814 x RD562A présente des difficultés :
  - Bretelle RN814 Ouest : Limite de saturation avec 10% de réserve de capacité
  - Bretelle RD562A Sud : Saturée avec 4% de réserve de capacité
  - Bretelle RN814 Est : Limite de capacité avec 19% de réserve et des remontées ponctuelles importantes



Diagnostic de capacité état futur un mardi Horizon 2030 de 7h45 à 8h45





## VI.6. DIAGNOSTIC DE FONCTIONNEMENT FUTUR A L'HORIZON 2030 - MARDI de 17h15 à 18h15

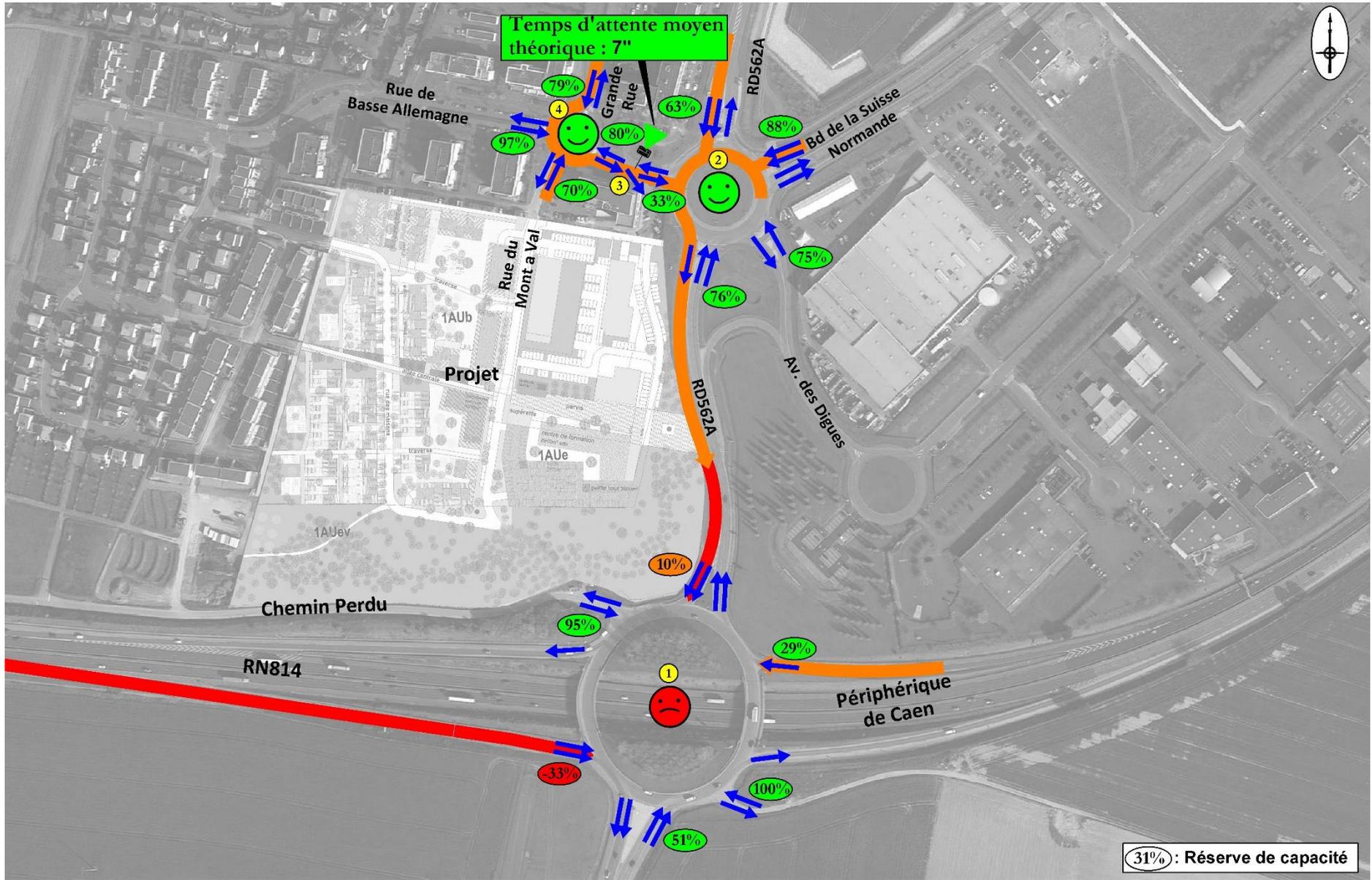
La réserve de capacité d'un carrefour à feux ou giratoire est considérée satisfaisante au-dessus de 20 % assurant un fonctionnement fluide du carrefour. Entre 10 et 20 % des retenues ponctuelles peuvent apparaître, en dessous de 10 % le carrefour est saturé. Le fonctionnement d'un carrefour à stop ou d'un cédez le passage est considéré : Fluide avec un temps d'attente moyen compris entre 0 et 30 secondes, Acceptable entre 30 et 60 secondes à condition de vérifier les stockages et saturé au-dessus de 60 secondes

|  |  |
|--|--|
| <p>① Giratoire échangeur RN814 x RD562A</p>                      | <ul style="list-style-type: none"> <li>✓ <b>Bretelle RN814 Ouest : Saturée avec - 33% de réserve avec une file d'attente importante</b></li> <li>✓ <b>Bretelle RD562A Nord : En limite de saturation avec 10% de réserve de capacité et d'importantes retenues</b></li> <li>✓ <b>Bretelle RN184 Est : Fluide avec 29% de réserve de capacité avec quelques remontées ponctuelles en hyperpointe</b></li> <li>✓ <b>Fluide sur les autres branches avec 51% à 100% de de réserve de capacités minimales</b></li> </ul> |
| <p>② Giratoire RD562A x rue Quadrant</p>                         | <p><b>Théoriquement fluide avec 33% de réserve de capacité minimale</b><br/> <b>Des retenues ponctuelles provenant du giratoire de la RD814 perturbant le fonctionnement du giratoire en hyperpointe</b></p>   |
| <p>③ Carrefour rue Quadrant x accès Foncim</p>                   | <p><b>Fluide avec 7" d'attente moyenne</b></p>   |
| <p>④ Giratoire rue Quadrant x Grande Rue x rue du Mont à Val</p> | <p><b>Fluide avec 70% de réserve de capacité minimale</b></p>  |

- Les deux carrefours de desserte directe du projet depuis la RD562A sont fluides mais perturbés par les ralentissements provenant de la rocade
- Le giratoire « Echangeur » RN814 x RD562A présente des difficultés :
  - Bretelle RN814 Ouest : Saturée avec -33% de réserve avec une file d'attente importante
  - Bretelle RD562A Nord : Limite de saturation avec 10% de réserve de capacité avec une forte augmentation des retenues existantes

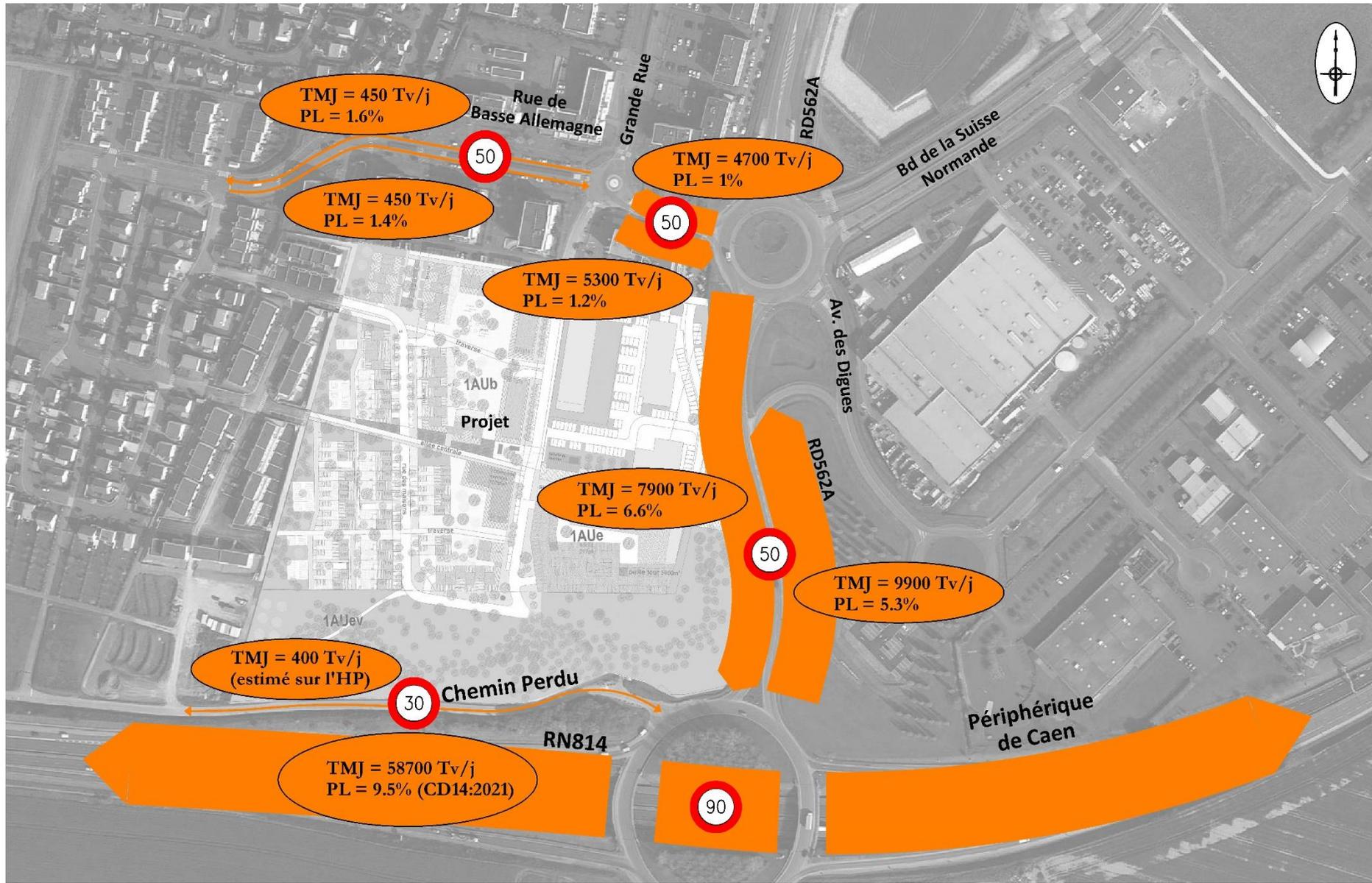


Diagnostic de capacité état futur un mardi Horizon 2030 de 17h15 à 18h15





## VI.7. TRAFIC MOYEN JOURNALIER ET ANALYSE DES VITESSES





## **VI.8. CONCLUSION DU SCENARIO 2**

L'étude démontre que le scénario 2 avec un seul accès Nord au projet est défavorable pour l'accessibilité du projet et pour le fonctionnement du réseau de desserte car il concentre tous les flux du projet sur la RD562A et accentue les défauts de fonctionnement du giratoire échangeur RN814 x RD562A.

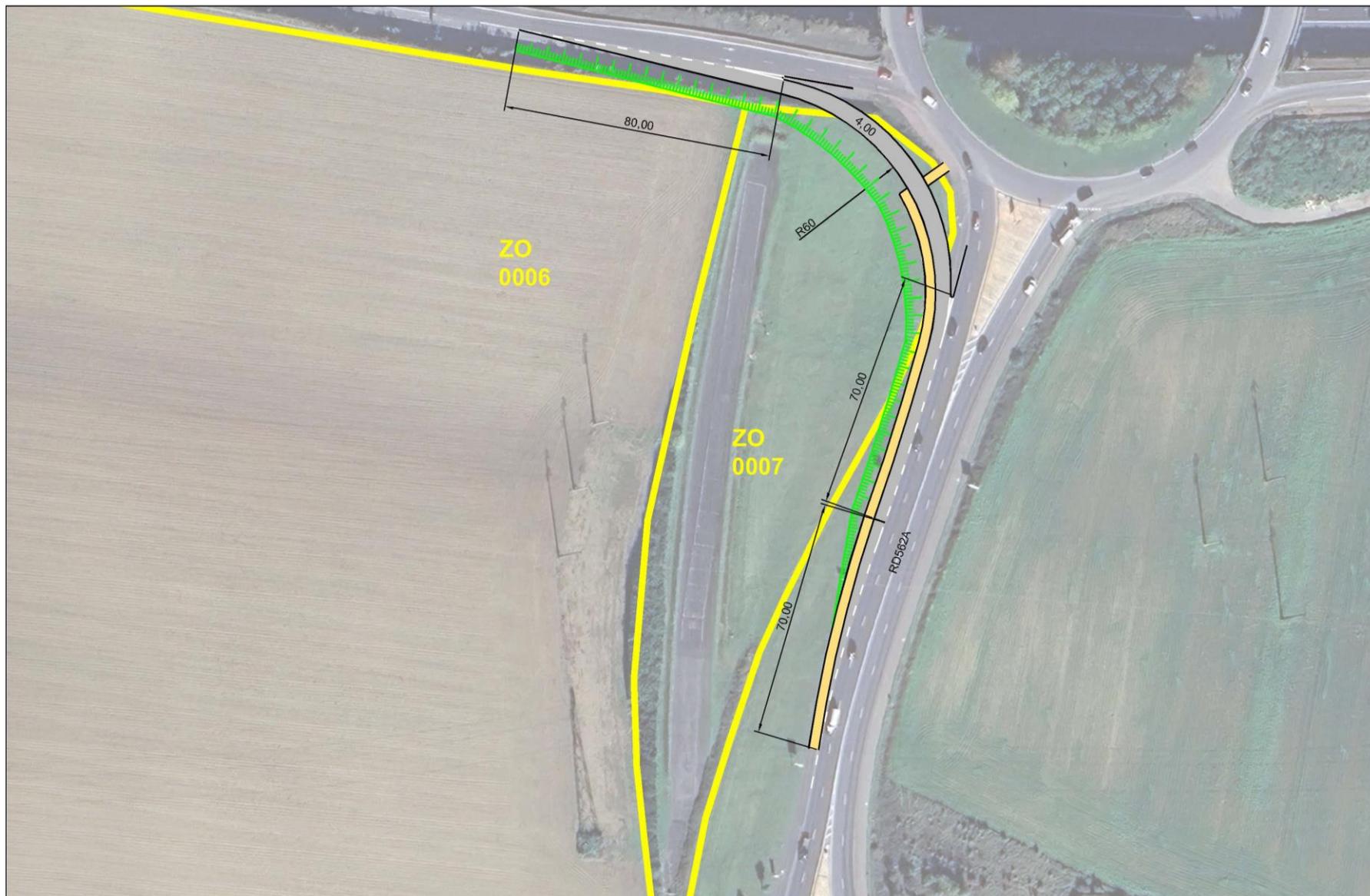




# VII. ESQUISSE DES AMENAGEMENTS ETUDIÉS

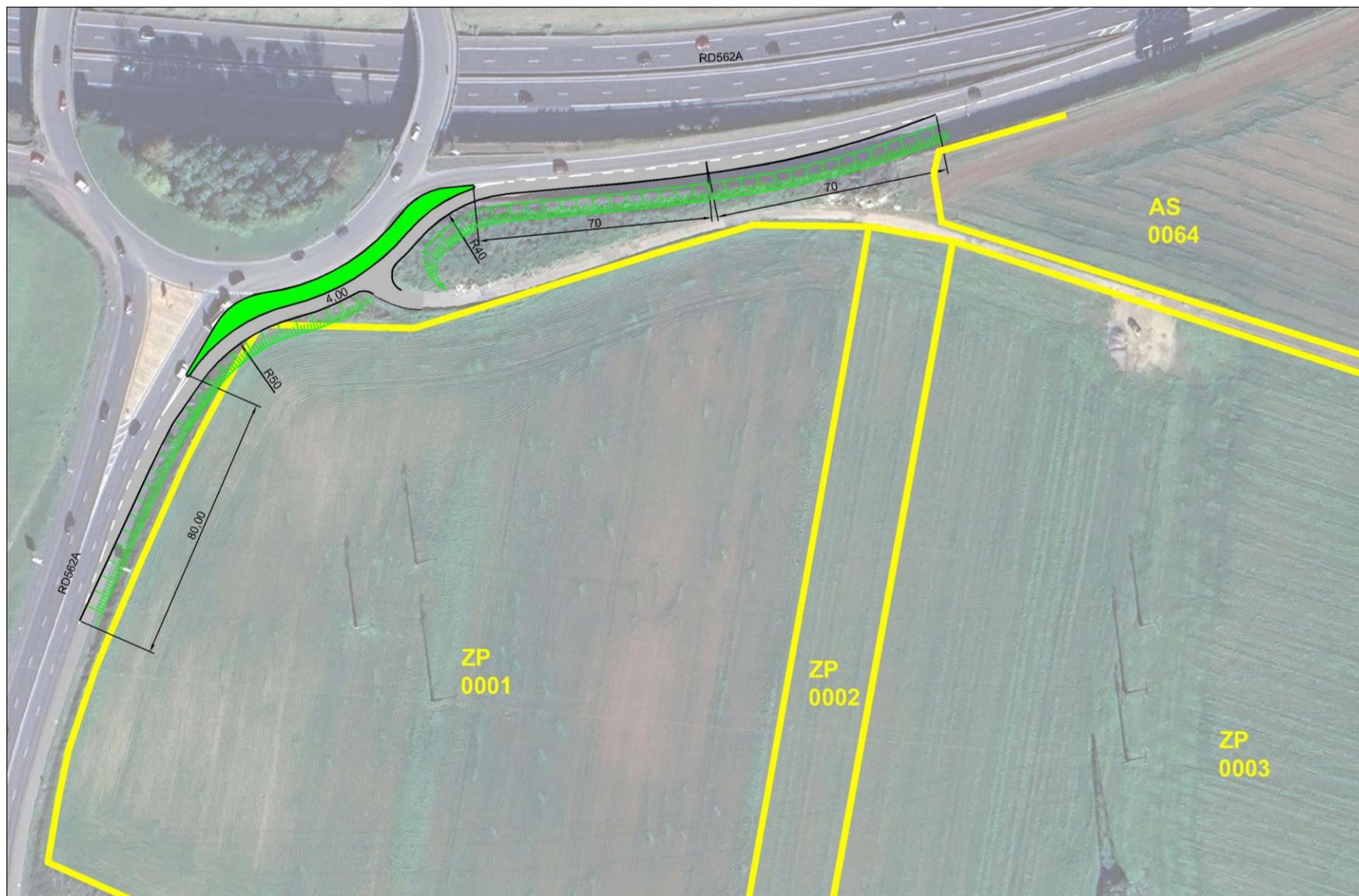


## VII.1. ESQUISSE BY-PASS RN814 OUEST ⇨ RD562A SUD





## VII.2. ESQUISSE BY-PASS RD562A SUD ⇨ RN814





10-12 Allée de la Connaissance – Immeuble Carré Haussmann II  
77127 LIEUSAIN  
Tél. 01 64 88 88 88 - email : acc-s@acc-s.fr

