



IMPLANTATION D'UN CENTRE COMMERCIAL A SALON DE PROVENCE

ETUDE DE TRAFIC

Juin 2015



16 route de la Gavotte 13015 Marseille
Tél : 04 91 03 68 59 – Fax : 04 91 60 39 01
Email : contact@transmobilités.com

CONTENU

OBJET DE L'ETUDE	3
TRAFICS ACTUELS	4
Trafics journaliers.....	5
Trafics aux heures de pointe.....	5
Mouvements tournants et réserves de capacité.....	7
Carrefour RD572/RD113	7
Carrefour RD69/RD113 OUEST	8
Carrefour RD69/RD113 EST	8
Carrefour RD16/allée Swentendre	9
Carrefour RD113/péage A54.....	9
Synthèse du fonctionnement actuel.....	10
IMPACTS DU PROJET.....	11
Trafics générés par le projet	11
Hypothèses d'affectation.....	11
Trafic reporté	11
Fonctionnement attendu le vendredi.....	12
Modification des affectations en sortie du projet.....	15
Fonctionnement attendu le samedi	18
TMJ attendus	20
Prise en compte d'un accès NORD en entrée seulement.....	21
Prise en compte d'un accès NORD en entrée + sortie.....	22
SYNTHESE DES IMPACTS ET AMENAGEMENTS NECESSAIRES	23
ANNEXES.....	24
<input type="checkbox"/> Tests GIRABASE.....	24
<input type="checkbox"/> Comptages directionnels aux carrefours.....	24
<input type="checkbox"/> Comptages automatiques sur voirie.....	24

OBJET DE L'ETUDE

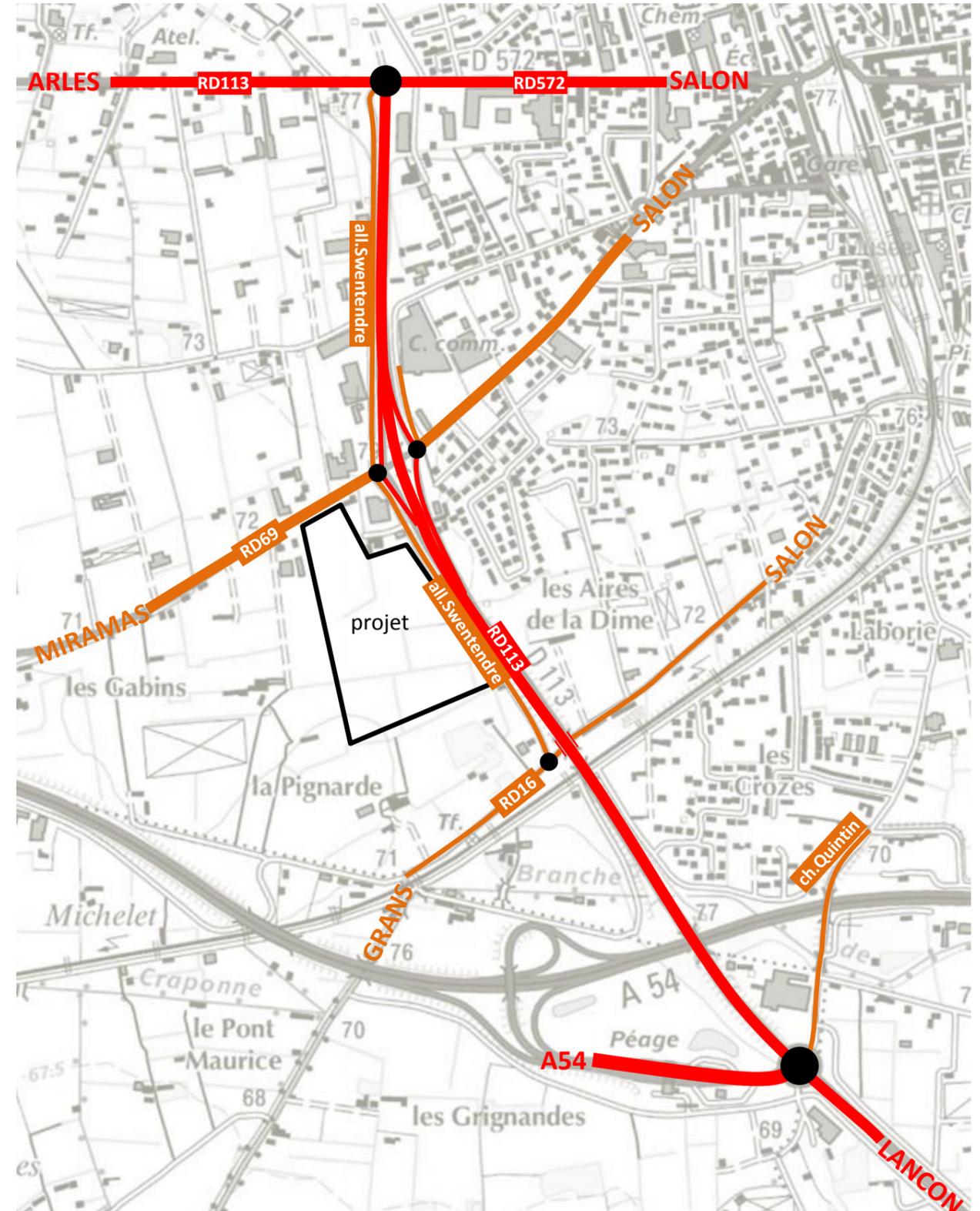
Il est envisagé l'implantation d'un centre commercial à Salon Ouest, sur le terrain situé au Sud de la RD69 et à l'Ouest de la RD113, desservi par l'allée de Swentendre. Le projet porte une surface de vente de 22 096 m², il va générer des trafics dont il convient de vérifier l'impact sur les conditions de circulation. L'objet de l'étude est de :

- ⇒ Recenser le trafic actuel.
- ⇒ Estimer les trafics supplémentaires liés au projet.
- ⇒ Analyser l'impact sur le fonctionnement et déterminer si besoin les aménagements nécessaires à un bon fonctionnement global.

Notons en préambule que les trafics pris en compte dans le dimensionnement des voiries sont les trafics sur 1 heure, le tout étant de connaître l'heure à terme la plus chargée. Le projet va générer les trafics les plus élevés sur le créneau 17h-18h, les analyses sont portées sur deux périodes :

- ⇒ En jour ouvré 17h-18h
- ⇒ Le samedi 17h-18h

Plan de situation



TRAFICS ACTUELS

Afin de recueillir les données de trafics actuels, deux types de comptages ont été réalisés :

- Des comptages automatiques sur voirie pendant une semaine complète, qui permettent de définir les Trafics Moyens Journaliers (TMJ) et valider les niveaux de trafics horaires après mesure sur plusieurs jours.
- Des comptages directionnels aux carrefours aux heures de pointe 16h-18h qui permettent de reconstituer les flux au sein des carrefours et d'analyser les capacités d'écoulement.

Au total 22 postes de comptages ont été mis en place :

- Carrefour RD113/RD572 : postes de comptages 1 à 4
- Carrefour RD113/RD69 : postes de comptages 5 à 14
- Carrefour RD16/allée de Swentendre : postes de comptages 15 à 17
- Carrefour RD113/péage A54 : postes de comptages 18 à 22

Localisation des 22 postes de comptages :



carrefour RD113/RD572



carrefour RD113/RD69



carrefour RD16/allée de Swentendre



carrefour RD113/péage A54

Trafics journaliers

La carte ci-contre montre les Trafics Moyens Journaliers (TMJ) actuels sur chaque route du secteur d'étude, mis en évidence par les comptages automatiques sur voirie qui figurent en annexe. On note que :

- le trafic sur l'allée de Swentendre qui desservira le projet est faible : 4 100 véh/jour au droit du giratoire RD69, 3 800 véh/jour au droit du carrefour RD16 (la différence vient de la concession Citroën)
- le trafic sur RD113 varie de 10 500 à 17 800 véh/jour selon les sections
- le trafic sur la RD69 est de 13 400 véh/jour côté Miramas et 14 600 véh/jour côté Salon
- le trafic sur la RD16 est de 3 800 véh/jour côté Grans et 4 500 véh/jour côté Salon.

Trafics aux heures de pointe

Les cartes à la page suivante montrent les niveaux de trafics aux heures de pointe du soir 17h-18h en jour ouvré et le samedi.

METHODOLOGIE

Les trafics journaliers sont classiquement exprimés pour le cumul des 2 sens de circulation et en véh/jour.

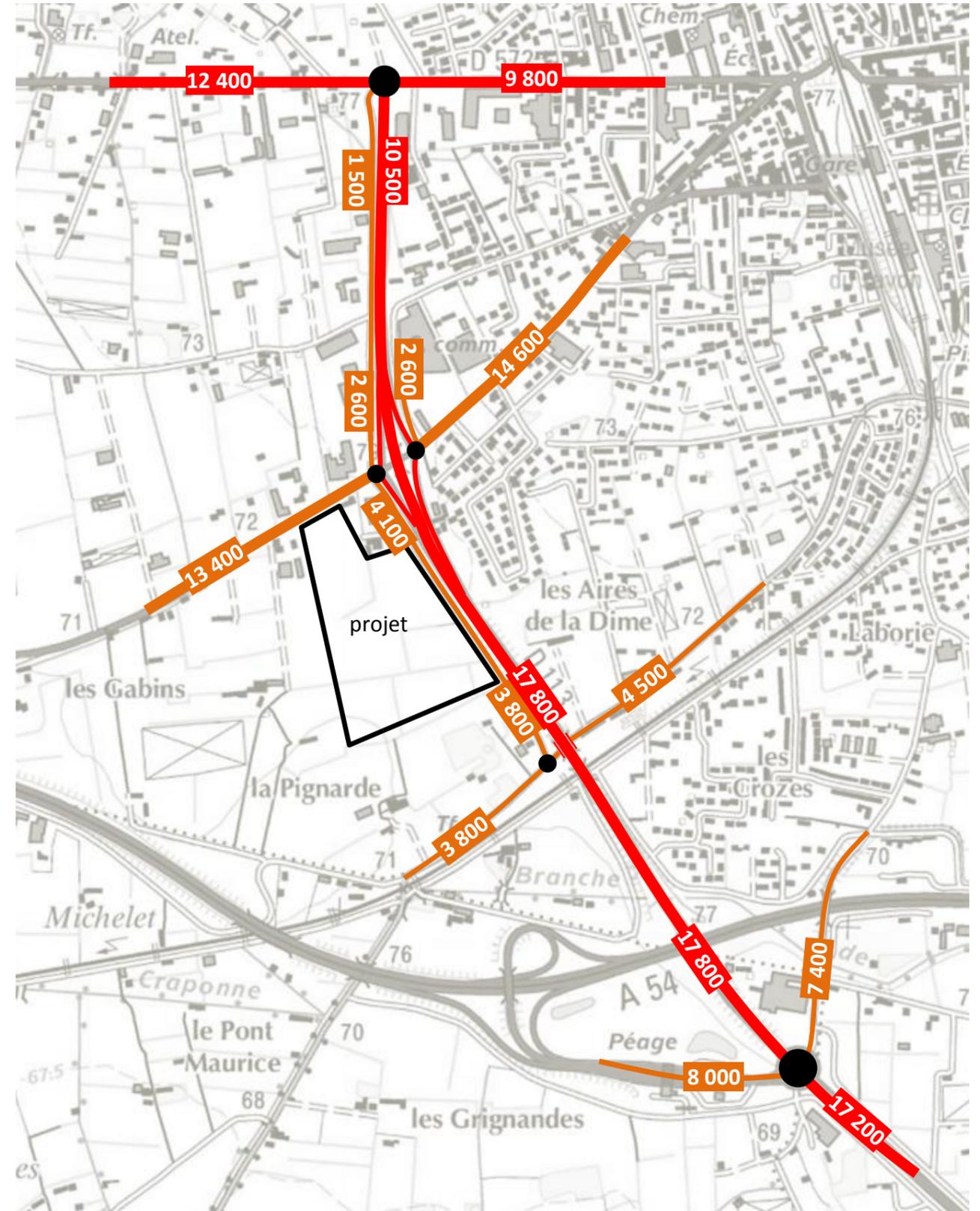
Les trafics horaires sont en revanche distingués par sens de circulation et exprimés en Unités de Véhicule Particulier (UVP), unité définie pour tenir compte du poids plus important des Poids Lourds dans les trafics :

1 VL = 1 UVP 1 PL ou 1 bus = 2 UVP 1 Moto = 0.3 UVP

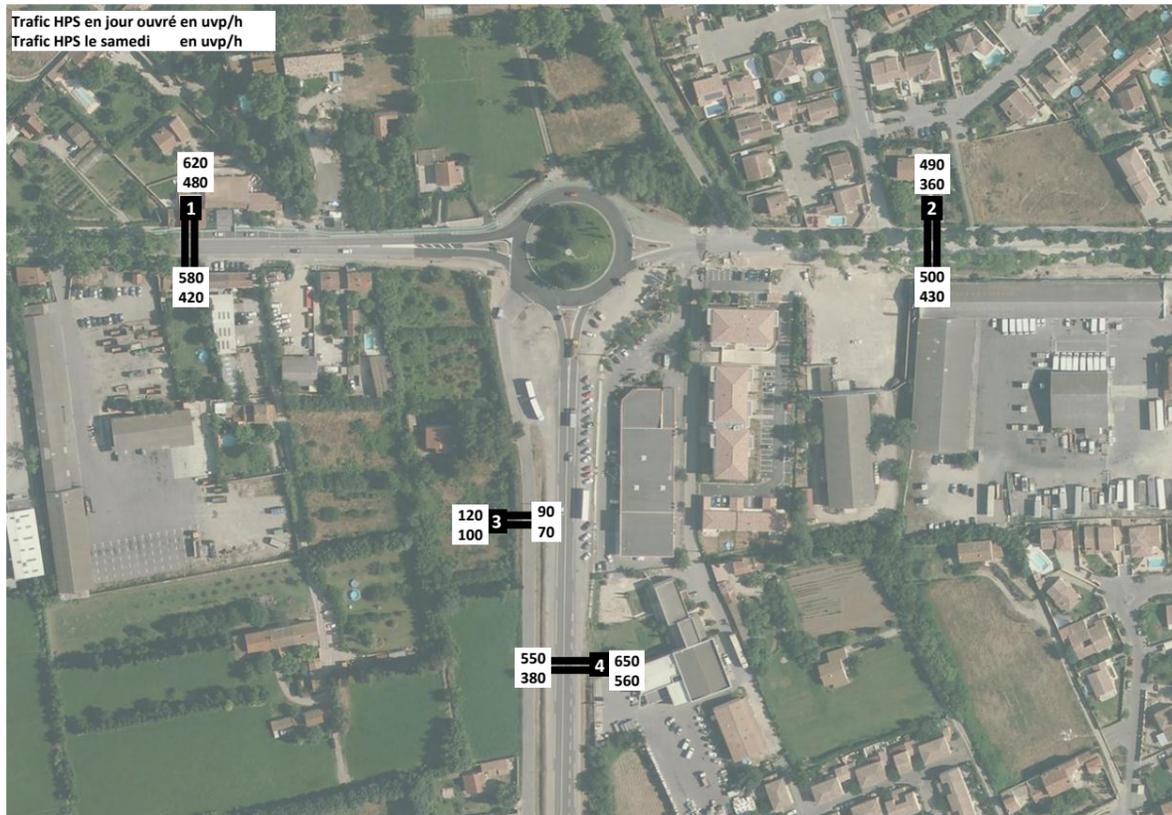
Il est rappelé les ordres de grandeur usuellement reconnus pour une voie de circulation :

moins de 4 000 véh/jour	200 uvp/h par sens :	trafic faible
entre 4 000 et 10 000 véh/jour	200 et 500 uvp/h :	trafic modéré
entre 10 000 et 16 000 véh/jour	500 et 800 uvp/h :	trafic soutenu
plus de 16 000 véh/jour	800 uvp/h :	trafic élevé

TMJ actuels



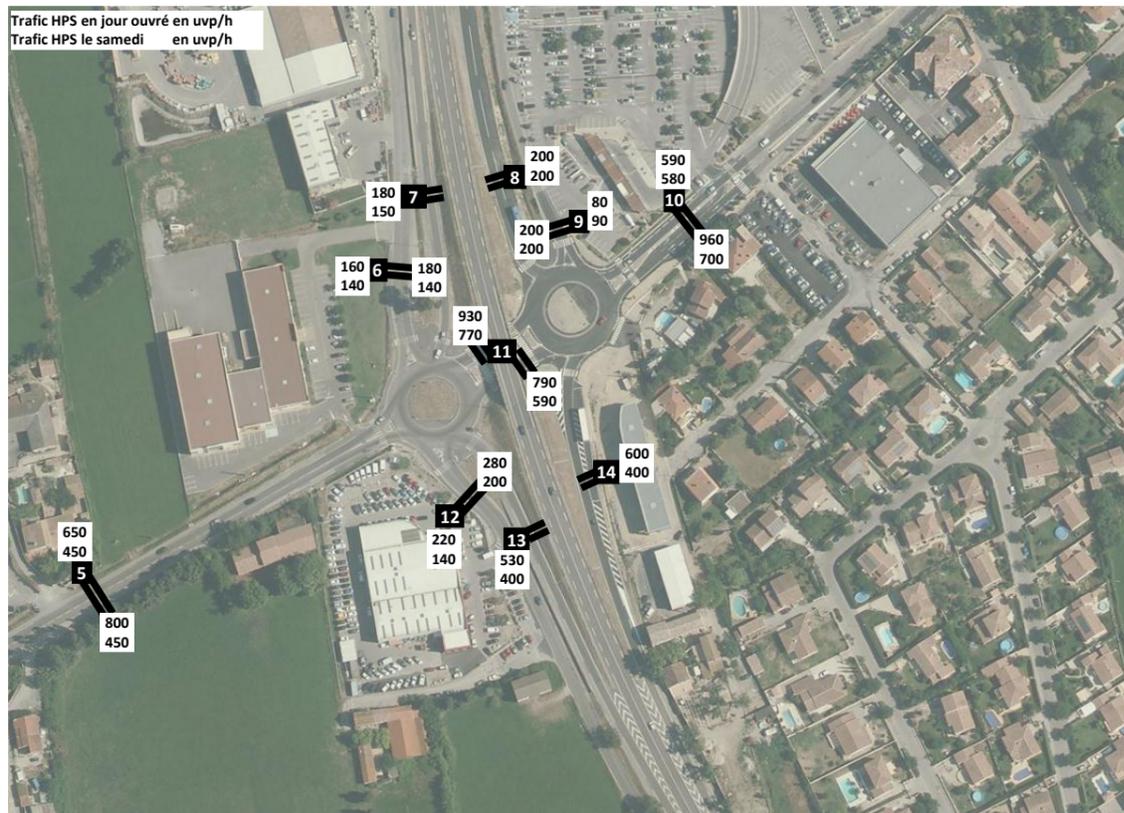
Trafics actuels aux heures de pointe - carrefour RD113/RD572



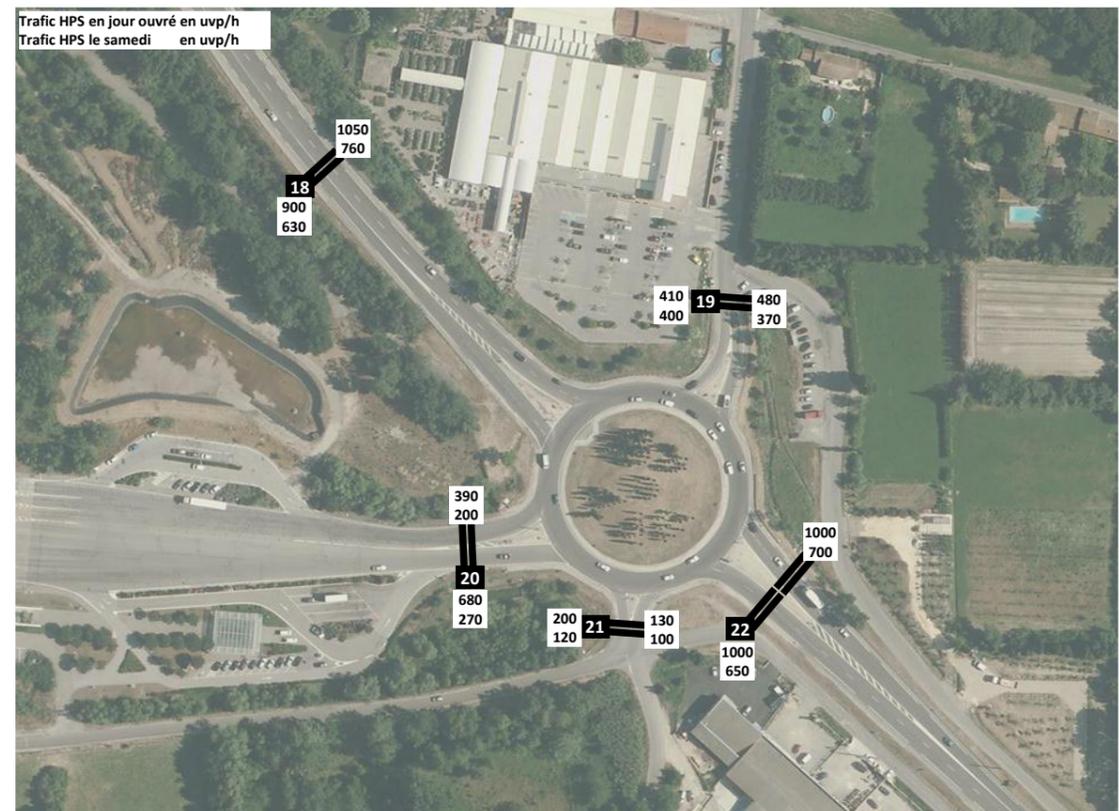
Trafics actuels aux heures de pointe - carrefour RD16/allée de Swentendre



Trafics actuels aux heures de pointe - carrefour RD113/RD69



Trafics actuels aux heures de pointe - carrefour RD113/péage A54



Mouvements tournants et réserves de capacité

Il a été réalisé des comptages directionnels permettant de reconstituer les mouvements tournants entre les différentes branches. En parallèle, il a été observé le fonctionnement et mesuré les remontées de véhicules. A partir de ces comptages, il peut être défini les réserves de capacité à l'aide du logiciel GIRABASE. Ce logiciel indique les remontées de véhicules théoriques, qui peuvent être comparées à celles observées dans la réalité. Les cartes suivantes montrent pour chaque carrefour et pour chaque période (jour ouvré / samedi) les mouvements tournants, les réserves de capacité actuelles calculées à l'aide du logiciel GIRABASE ainsi que les éventuelles remontées de véhicules. Les tests GIRABASE sont fournis en annexes.

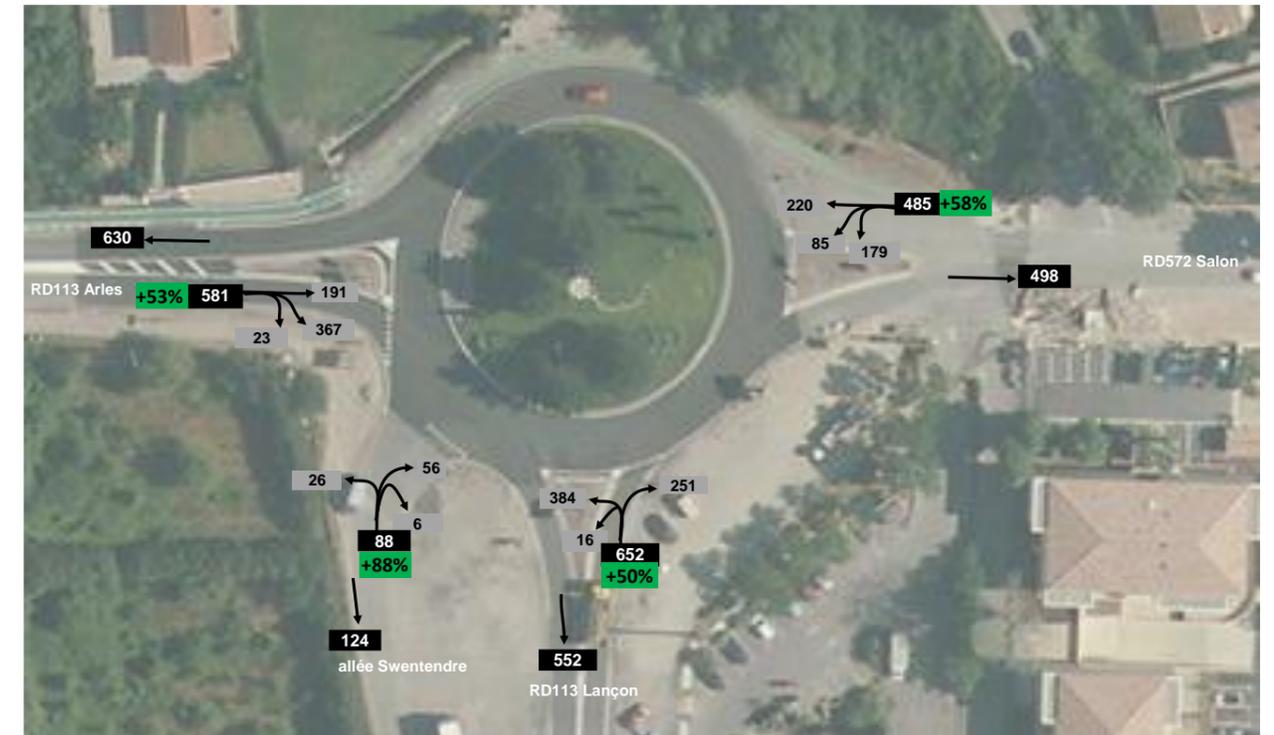
La capacité est le trafic maximal qui peut s'écouler sur une voie. Elle dépend du trafic prioritaire au sein du carrefour. La réserve de capacité (RC) est la différence entre la capacité et le trafic attendu. Il est usuellement admis que :

- RC > +20% : circulation fluide, pas de remontée de véhicule
- RC entre +10% et +20% : circulation dense, légère remontée de véhicule (moins de 10 véhicules)
- RC entre 0% et +10% : circulation limite, remontée de véhicule importante (10 à 20 véhicules)
- RC < 0% : circulation saturée, remontée de véhicule très importante (plus de 20 véh)

- Carrefour RD572/RD113 : le carrefour ne montre actuellement pas de saturation. Les réserves de capacité calculées avec les trafics actuels sont supérieures à +50% en jour ouvré comme le samedi, ce qui confirme le bon niveau de fonctionnement.
- Carrefour RD69/RD113 OUEST : le carrefour montre actuellement une saturation d'environ 60 véhicules sur la RD69 le vendredi. Les comptages sur cette branche montrent 800 uvp/h, le test GIRABASE montre une réserve de capacité de +2% seulement, ainsi qu'une remontée de 60 véhicules conformément aux observations. Le samedi en revanche, le fonctionnement est correct et toutes les branches montrent des réserves de capacité supérieures à +40%.
- Carrefour RD69/RD113 EST : le carrefour ne montre actuellement pas de saturation. Les réserves de capacité sont néanmoins limitées sur la bretelle depuis RD113 SUD en jour ouvré : +13%.
- Carrefour RD16/Allée Swentendre : s'agissant d'un carrefour Cédez le passage et non d'un giratoire, il a été analysé les temps d'attente pour les mouvements non prioritaires à l'aide de la méthode du créneau critique préconisée par le CERTU. Les temps d'attente ne dépassent pas 8 secondes, correspondant à une circulation fluide conformément aux observations.
- Carrefour RD113/péage A54 : le carrefour ne montre actuellement pas de saturation. Les réserves de capacité sont néanmoins modestes sur la bretelle chemin du Quintin en jour ouvré : +16%.

Carrefour RD572/RD113

Situation jour ouvré – trafics actuels



Situation samedi – trafics actuels



Trafic par mouvement tournant en uvp/h
 Trafic total sur la branche en uvp/h
 Rés.de capacité correspondant à fonctionnement fluide
 Rés.de capacité correspondant à fonctionnement dense
 Rés.de capacité correspondant à fonctionnement limite
 Rés.de capacité correspondant à fonctionnement saturé

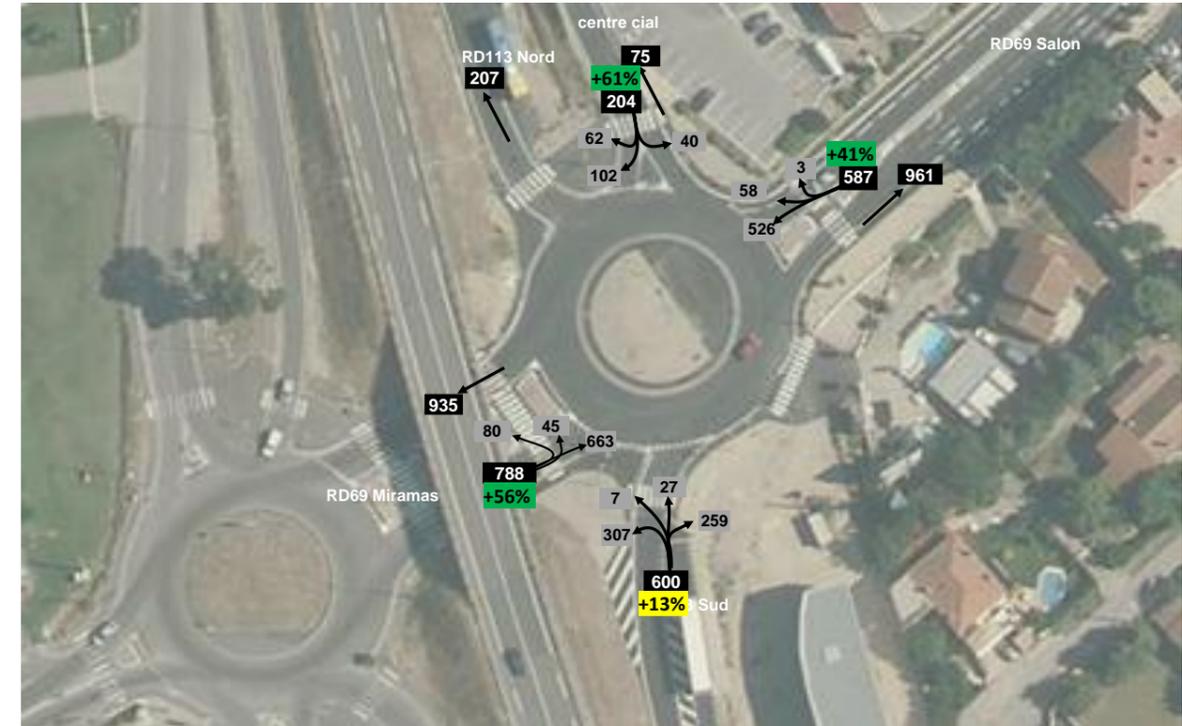
Carrefour RD69/RD113 OUEST

Situation jour ouvré – trafics actuels



Carrefour RD69/RD113 EST

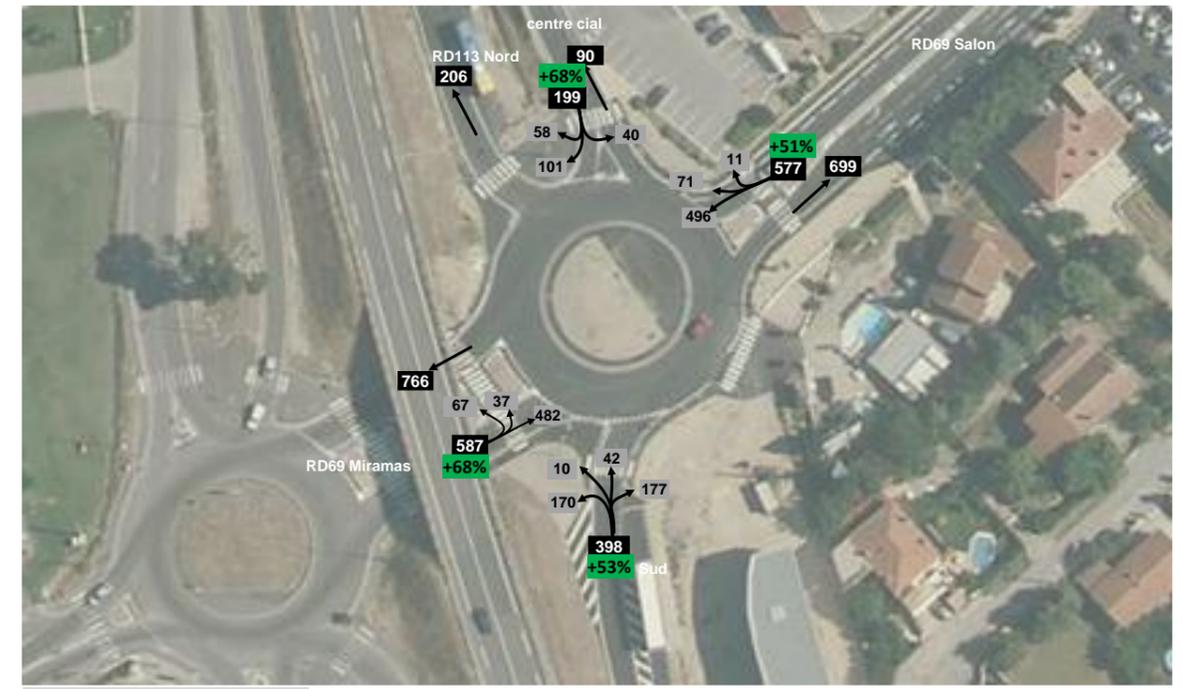
Situation jour ouvré – trafics actuels



Situation samedi – trafics actuels



Situation samedi – trafics actuels



Trafic par mouvement tournant en uvp/h
 Trafic total sur la branche en uvp/h
 Rés.de capacité correspondant à fonctionnement fluide
 Rés.de capacité correspondant à fonctionnement dense
 Rés.de capacité correspondant à fonctionnement limite
 Rés.de capacité correspondant à fonctionnement saturé

Trafic par mouvement tournant en uvp/h
 Trafic total sur la branche en uvp/h
 Rés.de capacité correspondant à fonctionnement fluide
 Rés.de capacité correspondant à fonctionnement dense
 Rés.de capacité correspondant à fonctionnement limite
 Rés.de capacité correspondant à fonctionnement saturé

Carrefour RD16/allée Swentendre

Situation jour ouvré – trafics actuels



Situation samedi – trafics actuels



Trafic par mouvement tournant en uvp/h
 Trafic total sur la branche en uvp/h
 Temps d'attente < 30s
 Temps d'attente entre 30s et 1min
 Temps d'attente > 1min

Carrefour RD113/péage A54

Situation jour ouvré – trafics actuels



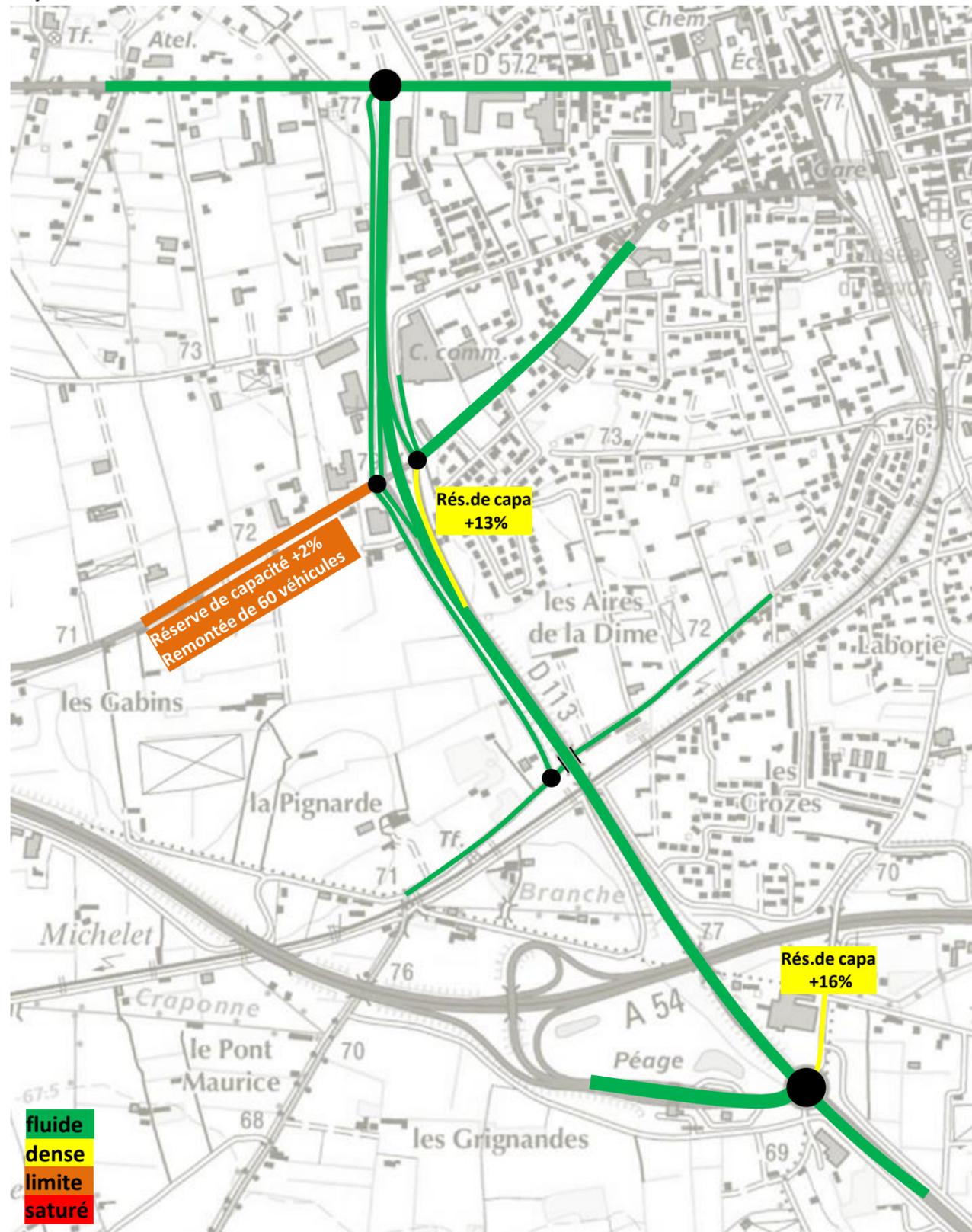
Situation samedi – trafics actuels



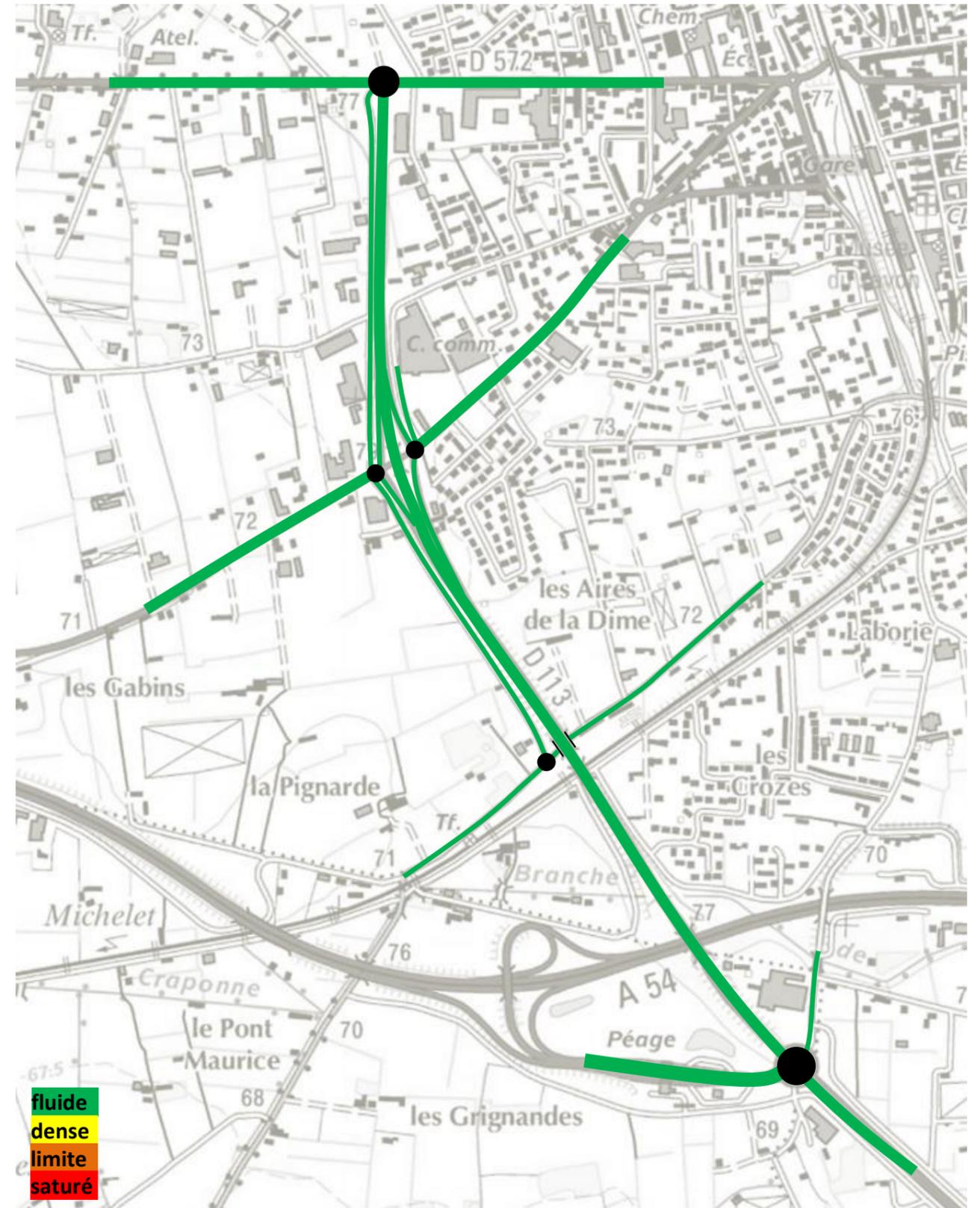
Trafic par mouvement tournant en uvp/h
 Trafic total sur la branche en uvp/h
 Rés.de capacité correspondant à fonctionnement fluide
 Rés.de capacité correspondant à fonctionnement dense
 Rés.de capacité correspondant à fonctionnement limite
 Rés.de capacité correspondant à fonctionnement saturé

Synthèse du fonctionnement actuel

En jour ouvré



Le samedi



IMPACTS DU PROJET

Traffic généré par le projet

Le projet prévoit une surface de vente globale de 22 096m². Les trafics générés peuvent être estimés à l'aide de ratios portant sur les surfaces et qui ont été établis à partir de mesures sur des sites existants. TransMobilités a réalisé des mesures de trafics sur différentes zones commerciales : Avignon Nord, Nice Lingostière, Plan de Campagne, sites IKEA à Vitrolles et La Valentine. Il a été reconstitué les ratios à partir de ces mesures et des surfaces.

	m ² SOL (a)	m ² VENTE (a)	1sens HPS semaine (b)	(b/a)	1sens samedi (c)	(c/a)	sam/semaine (c/b)
Avignon Nord							
Déathlon+Giga+Bricot Depot	18000	15300	600	0.04	750	0.05	x1.3
IKEA (2011)	23000	17300	250	0.01	450	0.03	x1.8
IKEA + BULD'AIR (2012)	55000	39700	330	0.01	730	0.02	x2.2
IKEA							
IKEA + Castorama Vitrolles (2005)	15000	12750	550	0.04	600	0.05	x1.1
IKEA La Valentine (2008)		16500	350	0.02	500	0.03	x1.4
Nice Lingostière							
Hypermarché + galerie	35400	30090	1000	0.03	1200	0.04	x1.2
Pole forum + cinéma	33000	28050	380	0.01	700	0.02	x1.8
Leroy Merlin	6600	5610	350	0.06	550	0.10	x1.6
Plan de Campagne (Marseille - Aix)							
Leroy Merlin + Maxi Zoo + King Jouet + musique	14000	11900	400	0.03	600	0.05	x1.5
Avant Cap (galerie de boutiques)	17000	14450	500	0.03	600	0.04	x1.2
Leclerc + Literie 01 + Gemo + Manoukian + Baticaro	12000	10200	600	0.06	650	0.06	x1.1
Fly + Atlas + Boulanger + Fabio + Chaussland + KFC	27000	22950	400	0.02	700	0.03	x1.8
Géant + galerie + Darty + But + Virgin	45000	38250	1000	0.03	1400	0.04	x1.4
Castorama + chaussures + vêtements + Norauto	20000	17000	350	0.02	800	0.05	x2.3
MOYENNE				0.03		0.04	x1.5

Le ratio varie fortement selon le lieu et la nature des commerces : de 0.01 à 0.06 uvp/h par sens pour 1 m² de vente. En moyenne le ratio est de **0.03 uvp/h par sens pour 1 m² de vente en HPS semaine, et 0.04 uvp/h par sens le samedi**. Les trafics générés par le projet seraient alors de :

- 22 096 x 0.03 = 660 véh/h en HPS en jour ouvré, en entrée comme en sortie
- 22 096 x 0.04 = 880 véh/h en HPS le samedi, en entrée comme en sortie

Hypothèses d'affectation

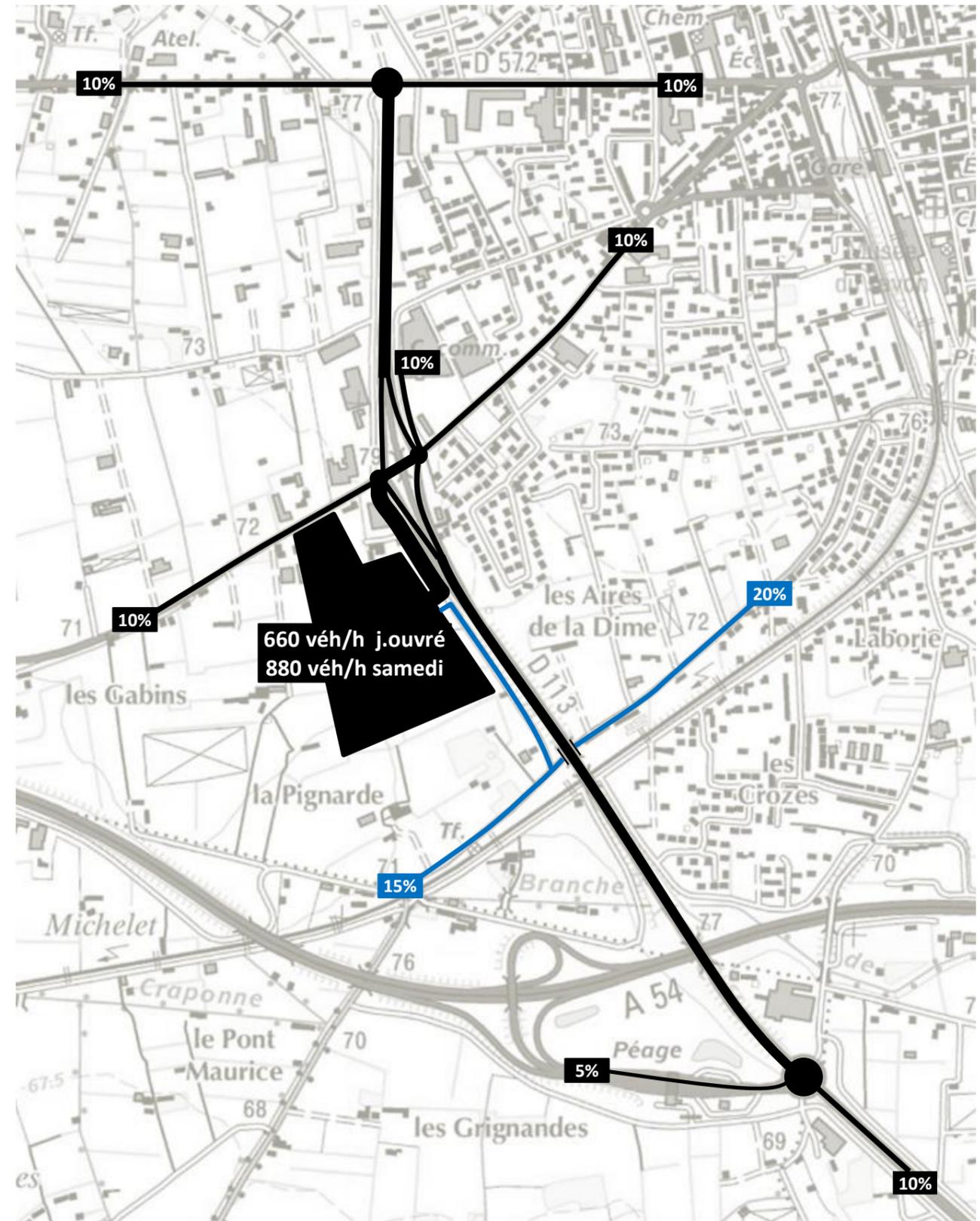
Ces trafics se répartissent sur le secteur d'étude selon les différentes origines destinations possibles des usagers. Il est pris en compte les hypothèses d'affectation figurant à la carte ci-contre. On note que cela correspond à :

- 65% par le giratoire RD69
- 35% par la RD16 (15% côté Grans / voie aurélienne + 20% côté Salon)

Trafic reporté

Par ailleurs, il est pris en compte que 40% des usagers du futur site sont déjà des usagers du secteur d'étude, qui vont simplement se reporter. Leur trajet actuel est à soustraire des trafics attendus. Par exemple pour un usager qui réalise actuellement un trajet actuel Salon -> Miramas, et qui fera à terme 2 trajets : Salon -> projet puis projet -> Miramas, le trajet actuel Salon -> Miramas doit être soustrait.

Hypothèses d'affectation des trafics générés par le projet



Fonctionnement attendu le vendredi

Les trafics attendus au droit de chaque carrefour ont été calculés au regard des hypothèses vues à la page précédente. Les réserves de capacité ont de nouveau été analysées, elles figurent à la page suivante et sont synthétisées sur le plan ci-contre.

- Carrefour RD572/RD113 : les réserves de capacité restent supérieures à +40%, ce qui correspond toujours à une circulation fluide.
- Carrefour RD69/RD113 OUEST : 2 branches deviennent gravement saturées :

La RD69 depuis Miramas (-32%, queue jusqu'à 240 véhicules) qui est très pénalisée par les mouvements entrant vers le projet. En aménagement l'entrée de giratoire à 2 voies, le fonctionnement serait amélioré mais resterait contraint (réserve de capacité +6%, une rétention de 40 véhicules).

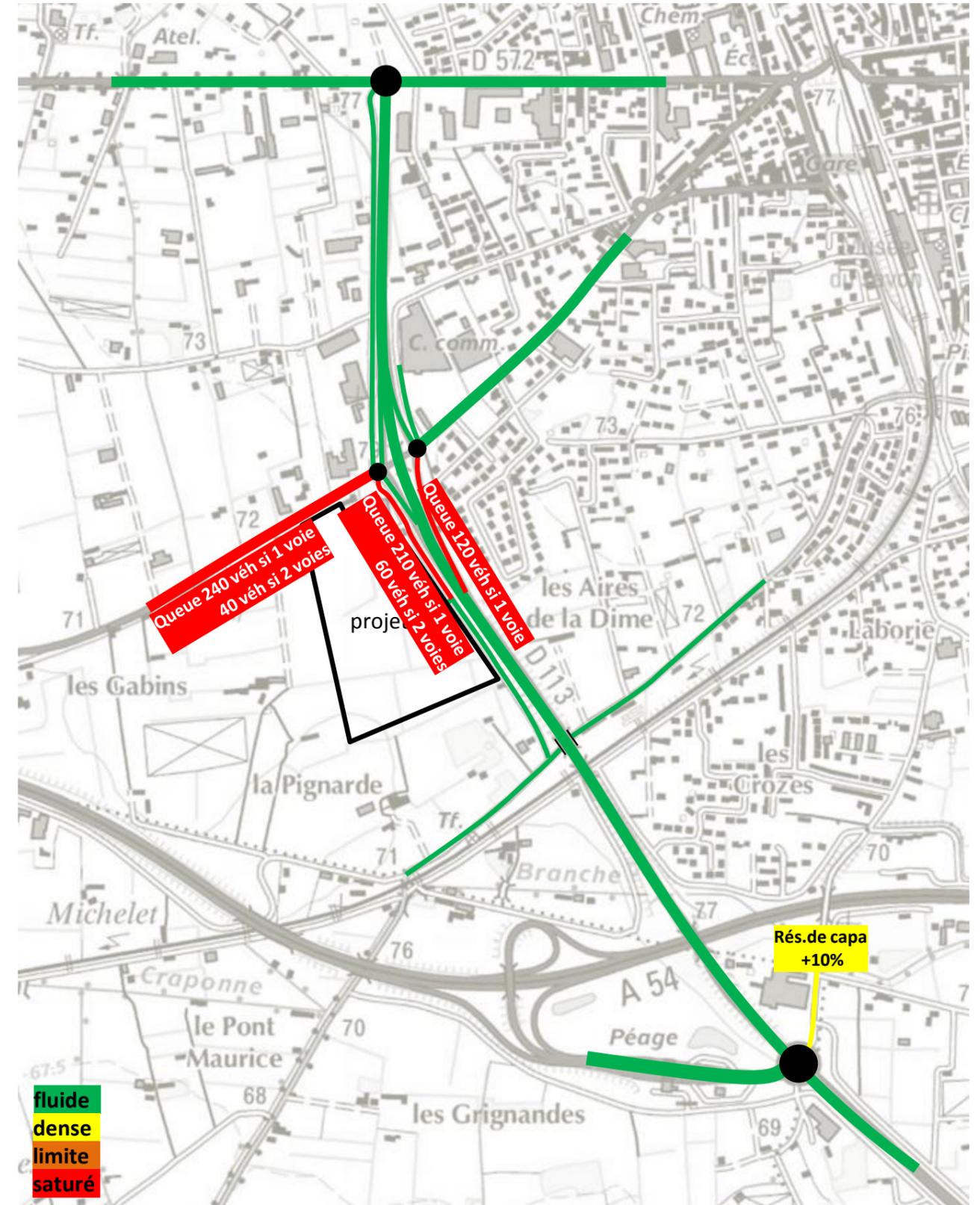
L'allée de Swentendre (-33%, queue jusqu'à 210 véhicules) qui est très pénalisée par les mouvements sortant du projet. En aménagement l'entrée de giratoire à 2 voies, le fonctionnement serait amélioré mais resterait contraint (réserve de capacité 0%, une rétention 60 véhicules). La faisabilité technique de cet élargissement à 2 voies reste à analyser...il semble que cela soit soumis à l'acquisition d'emprises privées Citroën.

- Carrefour RD69/RD113 EST : la bretelle RD113 depuis le SUD devient saturée : réserve de capacité -15% et rétention jusqu'à 120 véhicules. L'aménagement d'une entrée de giratoire sur 2 voies de cette bretelle permettrait de ramener la réserve de capacité à +21%, c'est-à-dire une circulation fluide.
- Carrefour RD16/Allée Swentendre : les temps d'attente pour les mouvements non prioritaires restent inférieurs à 15 secondes ce qui correspond toujours à une circulation fluide.

Du coup, il semble évident que d'avantage d'usagers vont sortir du projet par ce carrefour, et non par le giratoire de la RD69 qui sera saturé. Un nouveau calcul avec modification des hypothèses d'affectation en sortie de projet est à analyser.

- Carrefour RD113/péage A54 : les réserves de capacité baissent à +10% sur le chemin du Quintin.

Synthèse du fonctionnement attendu en jour ouvré – affectation de base



Modification des affectations en sortie du projet

Compte tenu des saturations vues précédemment, il semble évident que les usagers sortant de projet vont d'avantage se diriger vers la RD16 et non vers la RD69. La carte ci-contre montre les itinéraires que pourraient alors suivre les usagers en sortie de projet :

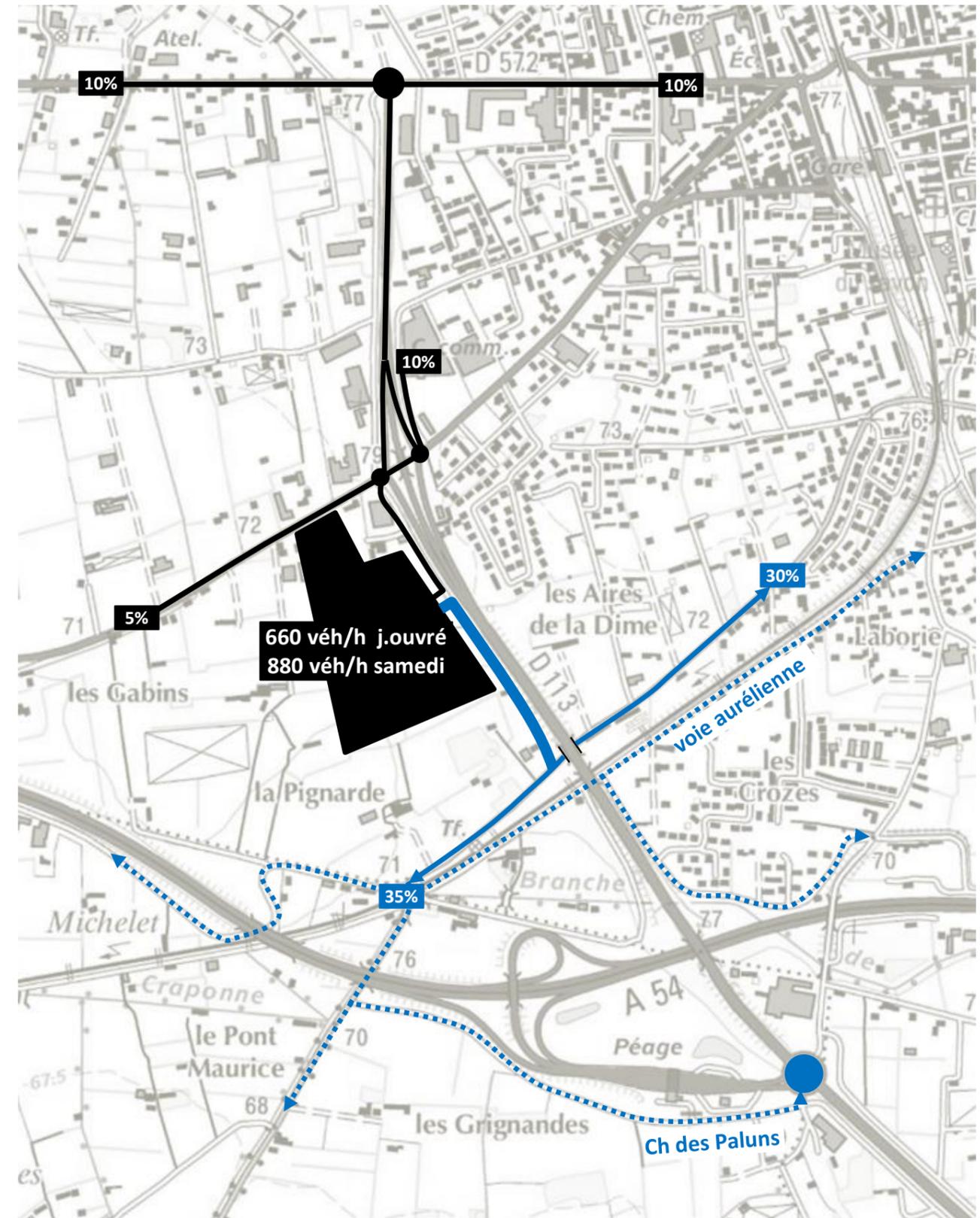
□ 35% par le giratoire RD69

□ 65% par la RD16 :

30% côté Salon

35% côté Grans sachant que ce côté permet de rattraper Miramas, Salon (via la voie aurélienne qui longe la voie ferrée), ou le giratoire A54 (via le chemin des Paluns).

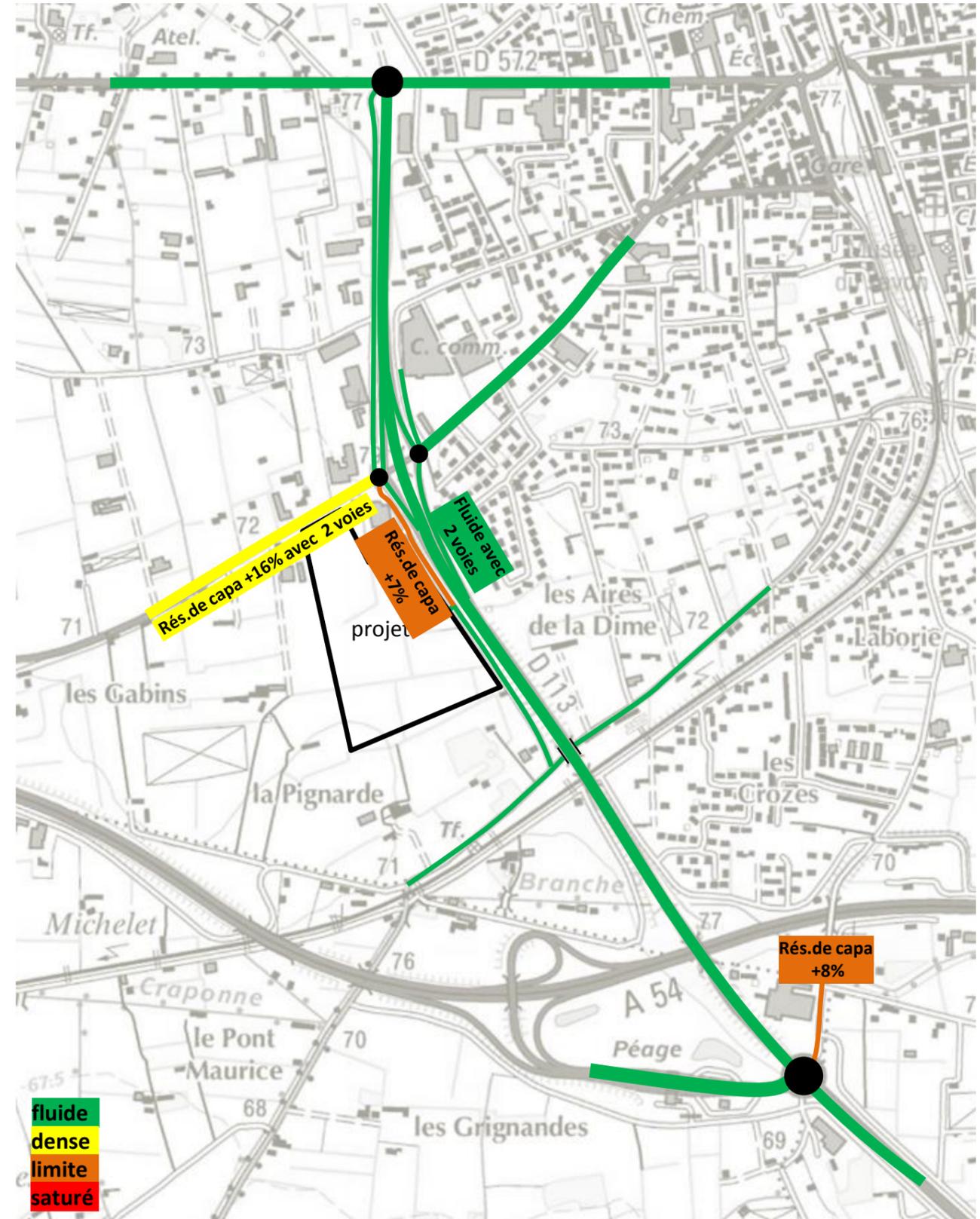
Hypothèses d'affectation des trafics sortant du projet



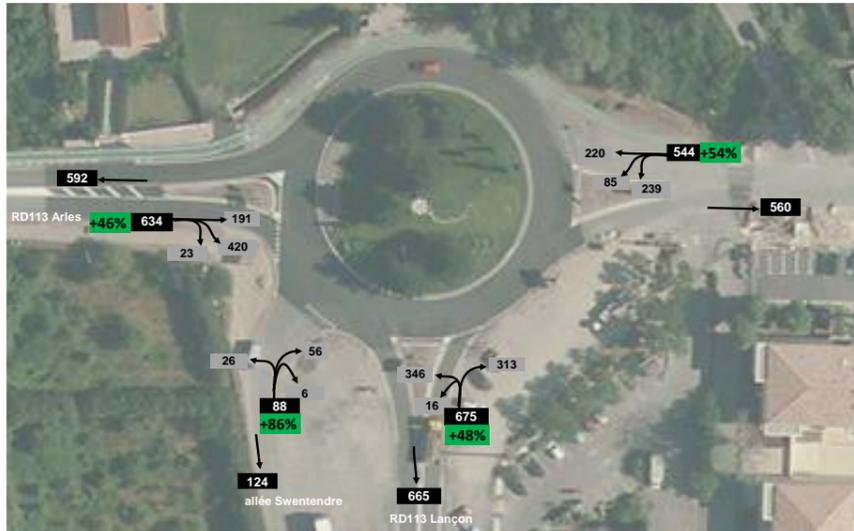
Les trafics attendus au droit de chaque carrefour ont été recalculés au regard des hypothèses modifiées vues à la page précédente. Les réserves de capacité ont de nouveau été analysées, elles figurent à la page suivante et sont synthétisées sur le plan ci-contre.

- Carrefour RD572/RD113 : pas de changement, les réserves de capacité restent supérieures à +40%, ce qui correspond toujours à une circulation fluide.
- Carrefour RD69/RD113 OUEST :
La RD69 depuis Miramas reste saturée en cas de maintien sur 1 seule voie (-18%, queue jusqu'à 160 véhicules) mais le fonctionnement devient correct avec l'aménagement d'entrée de giratoire sur 2 voies (réserve de capacité +16%).
L'allée de Swentendre est limite (réserve de capacité +7% queue 28 véhicules) avec 1 seule voie, les trafics sont de 490 uvp-h mais n'augmentent pas d'avantage car sinon ils aboutissent à une saturation de cette branche, les usagers en sortie de projet partent vers la RD16.
- Carrefour RD69/RD113 EST : la bretelle RD113 depuis le SUD est quasi saturée avec 1 seule voie (réserve de capacité +9% et rétention jusqu'à 25 véhicules), elle devient fluide avec un élargissement sur 2 voies.
- Carrefour RD16/Allée Swentendre : malgré la hausse de trafic en sortie de projet, les temps d'attente pour les mouvements non prioritaires restent inférieurs à 15 secondes ce qui correspond toujours à une circulation fluide.
- Carrefour RD113/péage A54 : les réserves de capacité baissent à +8% sur le chemin de Quintin, un élargissement à 2 voies serait à envisager.

Synthèse du fonctionnement attendu en jour ouvré – avec report des usagers en sortie de projet



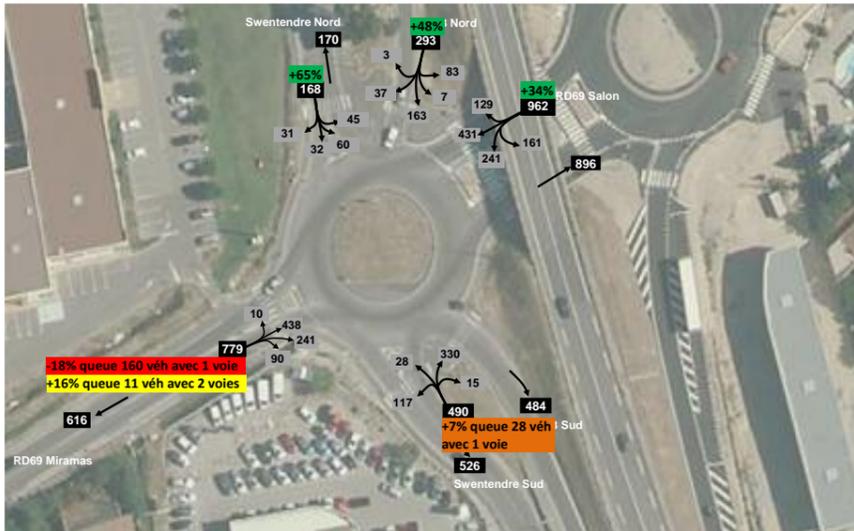
Carrefour RD572/RD113 - Situation jour ouvré – trafics attendus avec hypothèse de sortie modifiée



Légende



Carrefour RD69/RD113 OUEST- Situation jour ouvré – trafics attendus avec hypothèse de sortie modifiée



Carrefour RD69/RD113 EST- Situation jour ouvré – trafics attendus avec hypothèse de sortie modifiée



Carrefour RD16/Swentendre- Situation jour ouvré – trafics attendus avec hypothèse de sortie modifiée



Carrefour A54/RD113- Situation jour ouvré – trafics attendus avec hypothèse de sortie modifiée

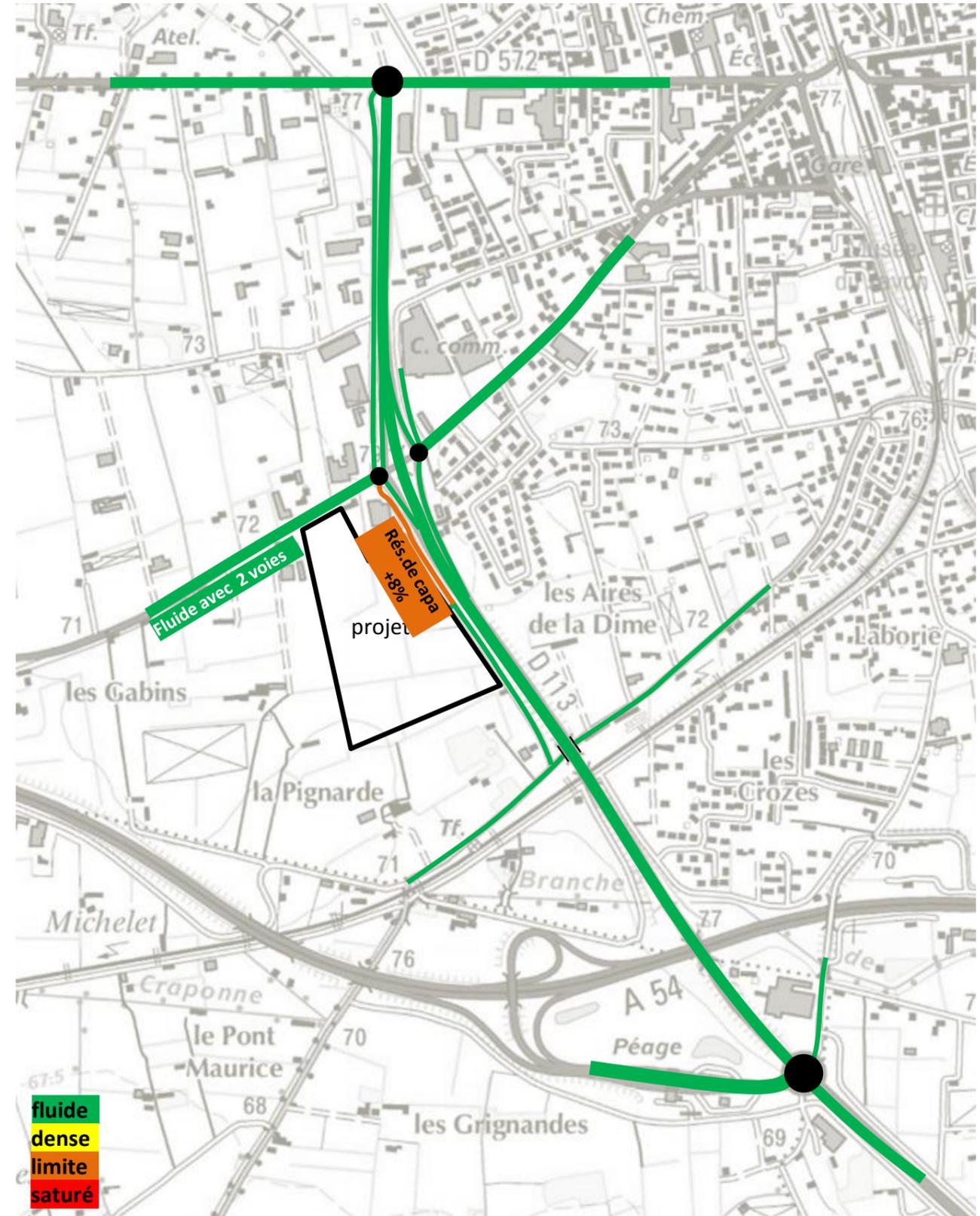


Fonctionnement attendu le samedi

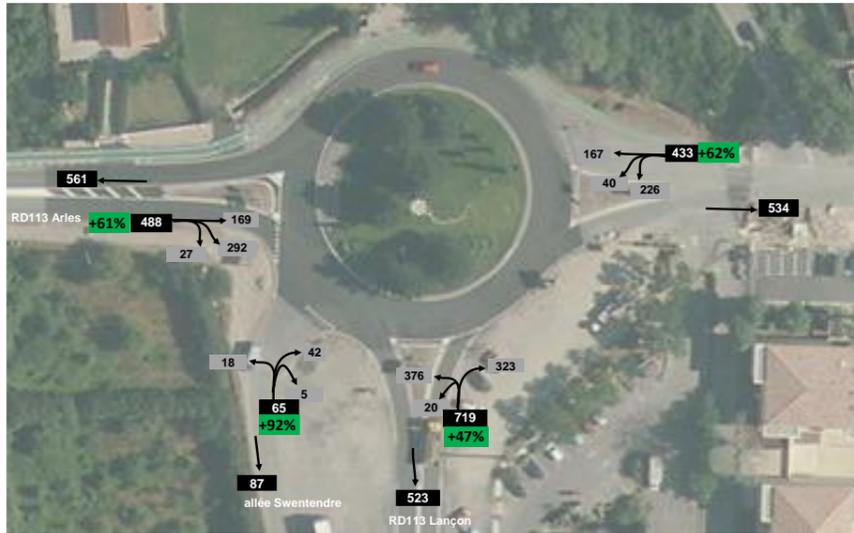
Avec la même démarche de recherche de trafic maximum pouvant être écoulé sur l'allée de Swentendre puis report sur la RD16 pour les usagers en sortie de projet, les trafics attendus et les réserves de capacité figurent à la page suivante.

- Carrefour RD572/RD113 : les réserves de capacité restent supérieures à +40% sur toutes les branches, ce qui correspond à une circulation fluide.
- Carrefour RD69/RD113 OUEST :
 Le fonctionnement sur la RD69 depuis Miramas est dense mais correct en cas de maintien sur 1 seule voie (+18%), il est parfaitement fluide avec l'aménagement d'entrée de giratoire sur 2 voies qui est nécessaire au regard de la situation jour ouvré.
 L'allée de Swentendre est limite (réserve de capacité +8% queue 29 véhicules) avec 1 seule voie, les trafics n'augmentent pas d'avantage car sinon ils aboutissent à une saturation de cette branche, les usagers en sortie de projet partent vers la RD16.
- Carrefour RD69/RD113 EST : les réserves de capacité sont supérieures à +30%, sur toutes les branches, ce qui correspond à une circulation fluide.
- Carrefour RD16/Allée Swentendre : les temps d'attente pour les mouvements non prioritaires restent inférieurs à 15 secondes ce qui correspond toujours à une circulation fluide.
- Carrefour RD113/péage A54 : les réserves de capacité restent supérieures à +40% sur toutes les branches, ce qui correspond à une circulation fluide.

Synthèse du fonctionnement attendu le samedi



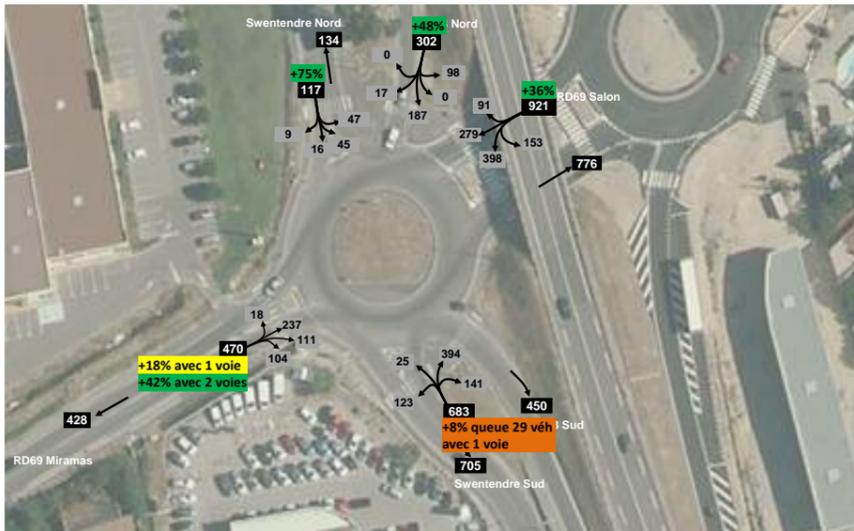
Carrefour RD572/RD113 - Situation samedi – trafics attendus



Légende

- Trafic par mouvement tournant en uvp/h
- Trafic total sur la branche en uvp/h
- Rés.de capacité correspondant à fonctionnement fluide
- Rés.de capacité correspondant à fonctionnement dense
- Rés.de capacité correspondant à fonctionnement limite
- Rés.de capacité correspondant à fonctionnement saturé

Carrefour RD69/RD113 OUEST- Situation samedi – trafics attendus



Carrefour RD69/RD113 EST- Situation samedi – trafics attendus



Carrefour RD16/Swentendre- Situation samedi – trafics attendus



Carrefour A54/RD113- Situation samedi – trafics attendus

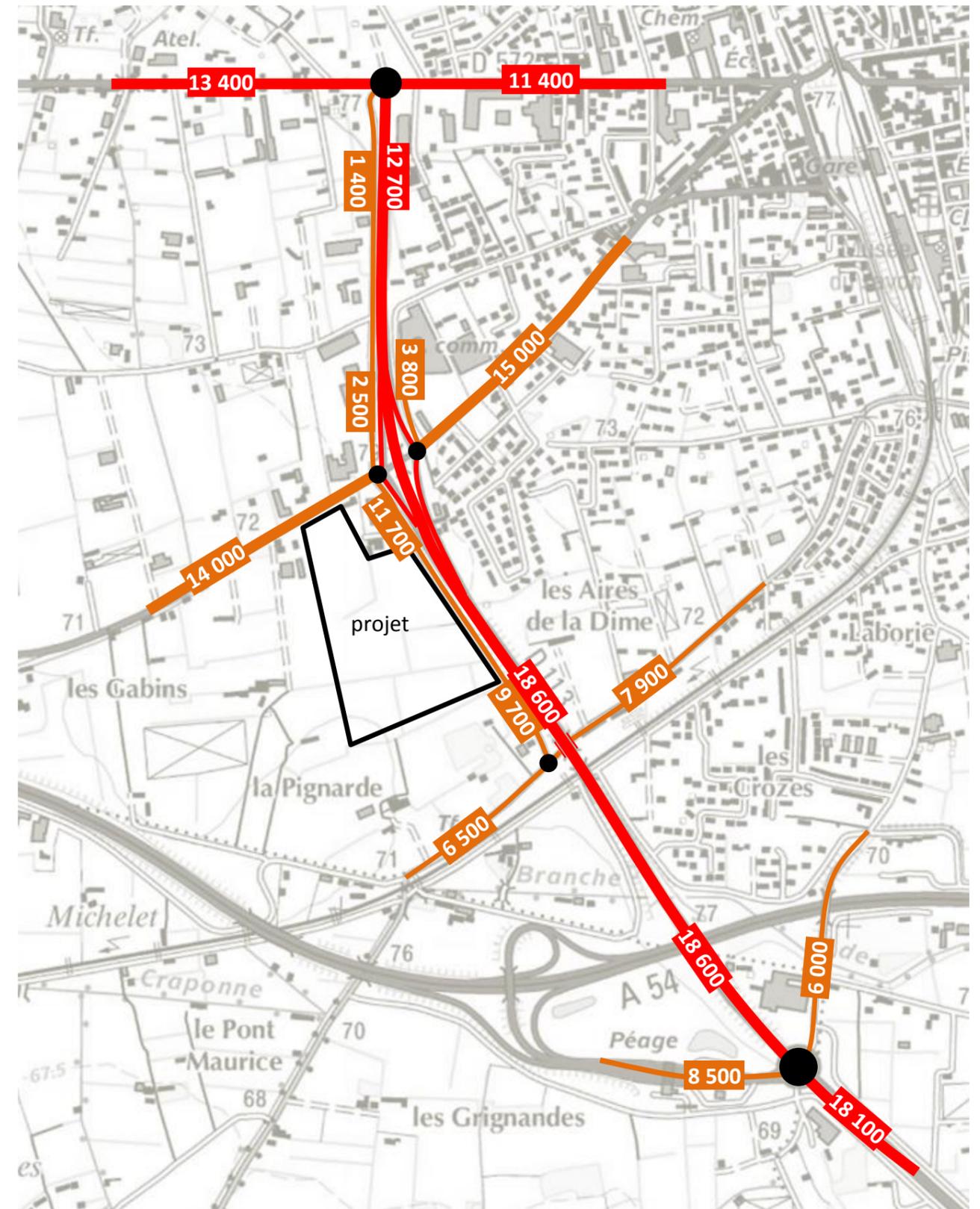


TMJ attendus

La carte ci-contre présente les TMJ attendus dans le secteur avec prise en compte du projet. . On note :

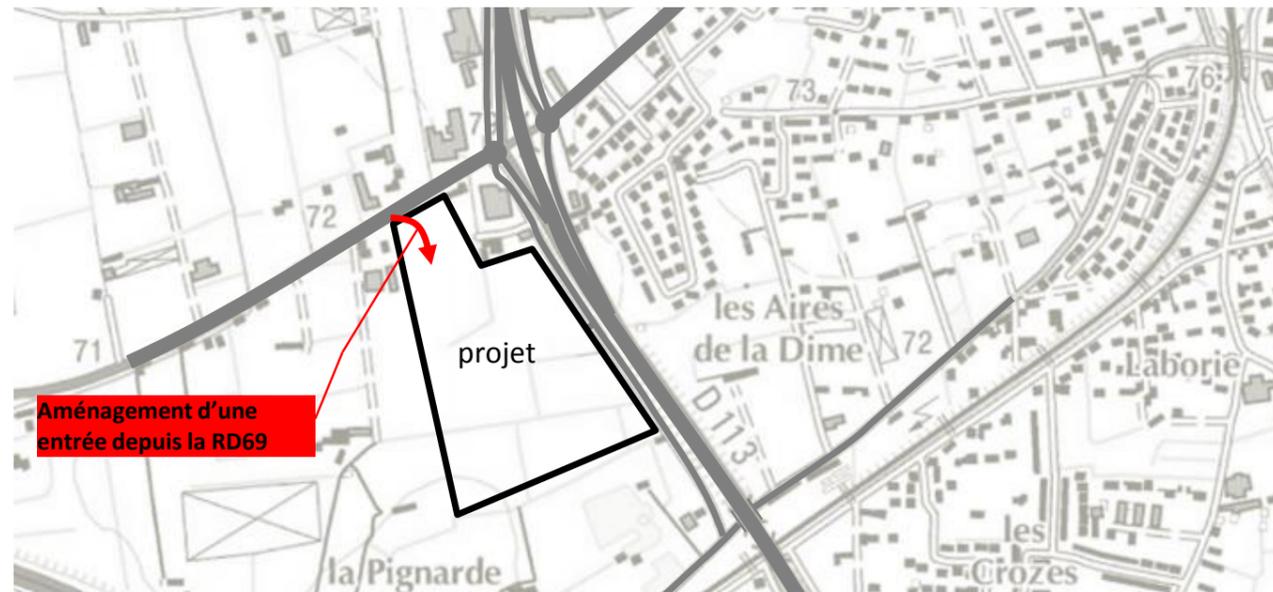
- le trafic sur l'allée de Swentendre qui desservira le projet : 11 700 véh/jour au droit du giratoire RD69, 9 700 véh/jour au droit du carrefour RD16
- le trafic sur RD113 varie de 12 700 à 18 600 véh/jour selon les sections
- le trafic sur la RD69 est de 14 000 véh/jour côté Miramas et 15 000 véh/jour côté Salon
- le trafic sur la RD16 est de 6 500 véh/jour côté Grans et 7 900 véh/jour côté Salon.

TMJ attendus



Prise en compte d'un accès NORD en entrée seulement

Afin de réduire le trafic sur la RD69, il pourrait être envisagé une entrée au projet depuis la RD69 accessible en tourne-à-droite uniquement, c'est-à-dire depuis Miramas.



Cet aménagement soulagera le giratoire RD69/RD113 OUEST du trafic entre la RD69 et le projet, ce trafic est estimé à : 66 uvp/h le vendredi et 88 uvp/h le samedi (par hypothèse vue en page 11 : 10% du trafic total).

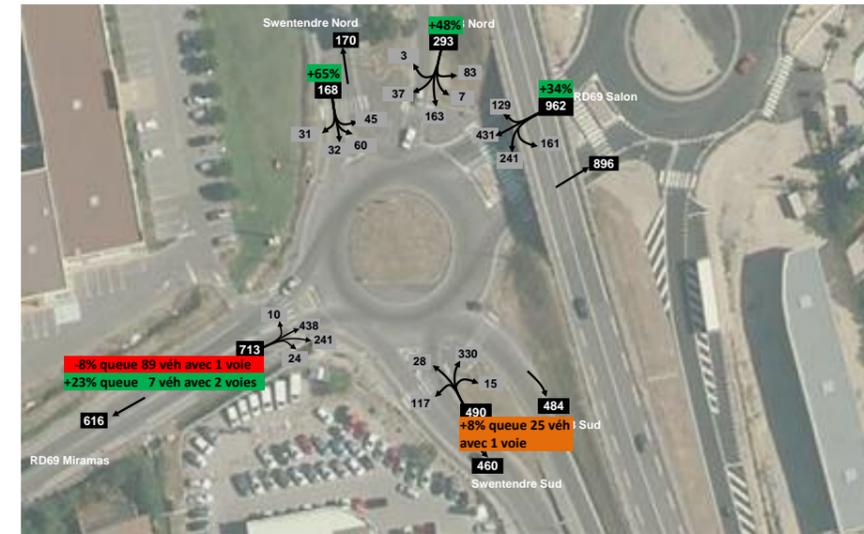
Les trafics et réserves de capacité au droit du giratoire OUEST le vendredi et le samedi figurent alors sur les schémas ci-contre.

Le vendredi : l'aménagement de la RD69 sur 2 voies en entrée de giratoire est toujours recommandé, sans quoi a queue comprend 90 véhicules. L'insertion depuis l'allée de Swentendre SUD est légèrement améliorée grâce à la gêne moindre sur l'anneau du giratoire.

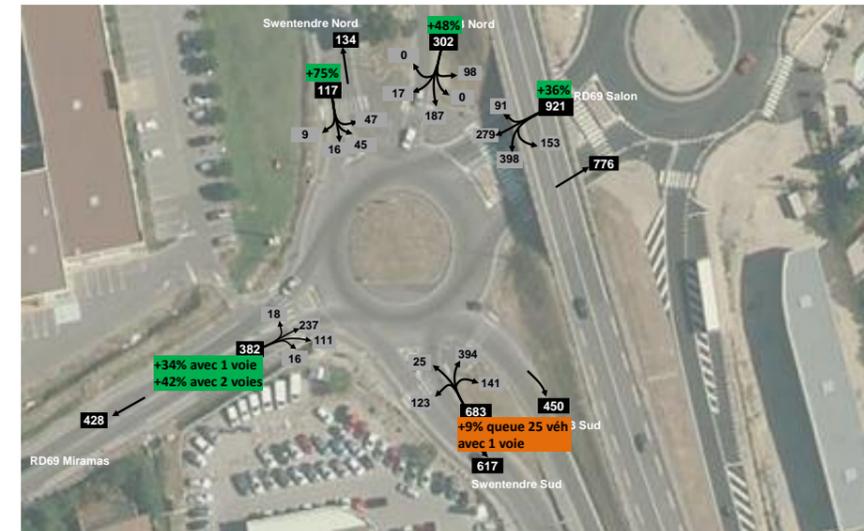
Le samedi : la circulation serait parfaitement fluide avec une seule voie. De même l'insertion depuis l'allée de Swentendre SUD est légèrement améliorée grâce à la gêne moindre sur l'anneau du giratoire.

En résumé : la baisse de trafic sur la RD69 est assez faible, l'aménagement sur 2 voies au droit de ce giratoire est toujours nécessaire.

Carrefour RD69/RD113 OUEST- Situation vendredi – trafics attendus

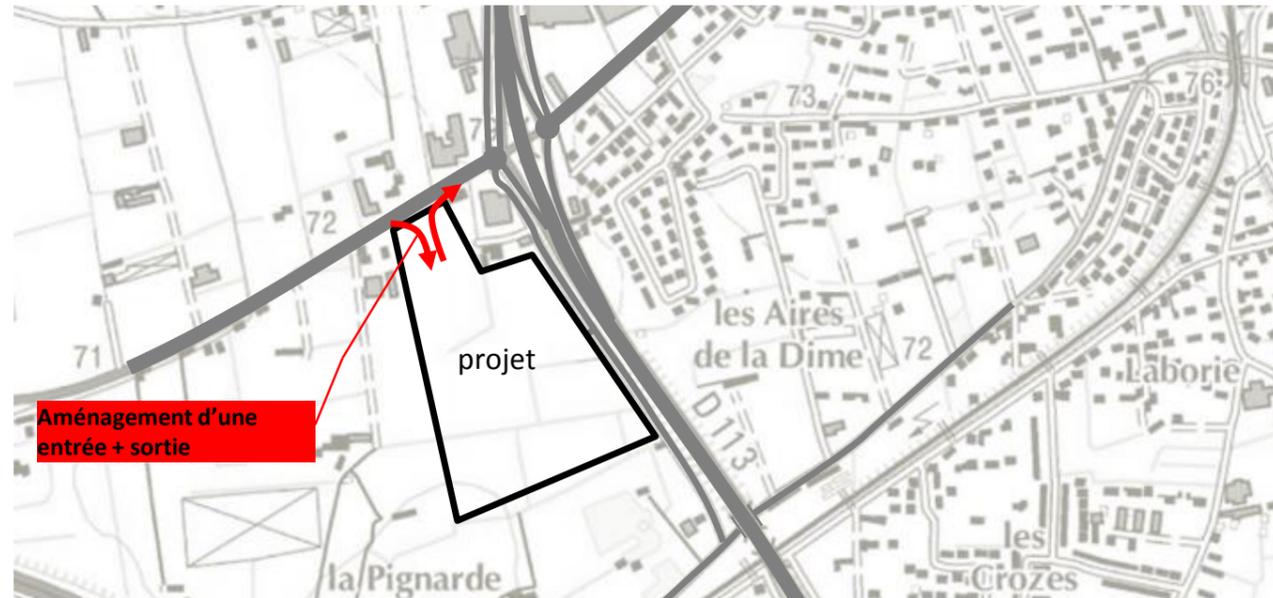


Carrefour RD69/RD113 OUEST- Situation samedi – trafics attendus



Prise en compte d'un accès NORD en entrée + sortie

En allant plus loin, il pourrait être envisagé que cet accès NORD soit possible en entrée et en sortie, toujours en tourne-à-droite uniquement.



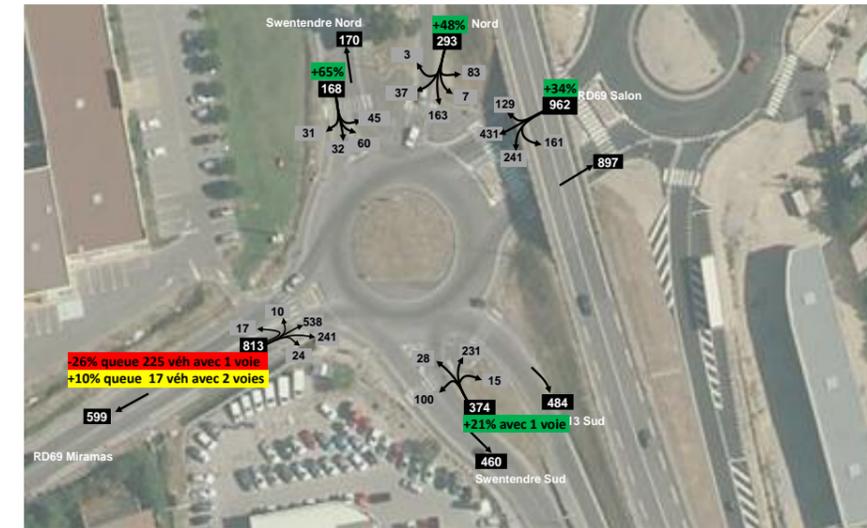
Le mouvement de sortie par l'accès NORD renvoie tout le trafic sur le giratoire OUEST...comme le trafic sortant par l'allée de Swentendre. Dès lors il est difficile d'estimer avec précision la part de trafic sortant par un accès plutôt que par un autre, étant entendu que ces 2 accès vont déboucher sur le même giratoire. En faisant les hypothèses que :

- les trafics sortant du centre commercial vers le giratoire RD69/RD113 se répartissent équitablement sur les 2 accès,
- la part d'utilisateurs sortant vers la RD16 reste la même que dans les situations précédentes

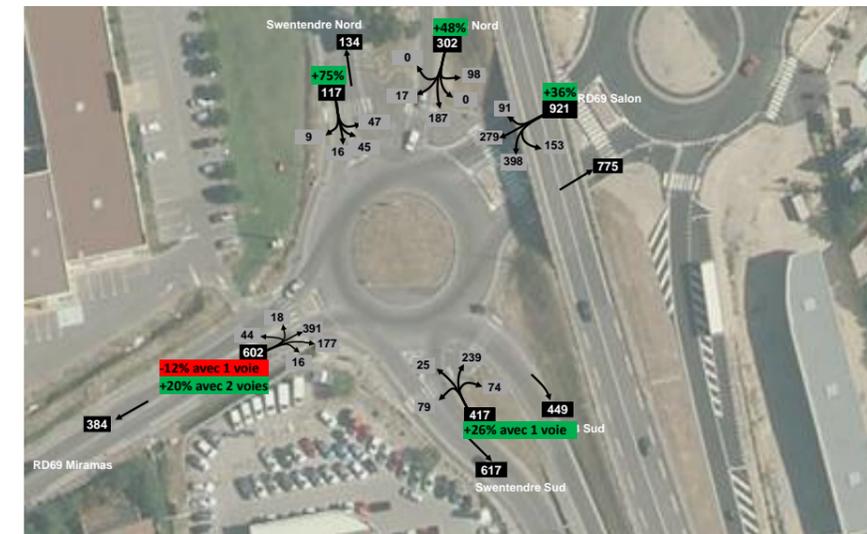
Les trafics et réserves de capacité au droit du giratoire OUEST le vendredi et le samedi figurent alors sur les schémas ci-contre. Il ressort des réserves de capacité améliorées sur l'allée de Swentendre SUD mais très nettement diminuées sur la RD69, où une queue persisterait le vendredi même avec aménagement sur 2 voies.

En résumé : la sortie de centre commercial sur RD69 aboutit à une augmentation de trafic là où justement le trafic est déjà (trop) important. Cette sortie n'est pas préconisée.

Carrefour RD69/RD113 OUEST- Situation vendredi – trafics attendus



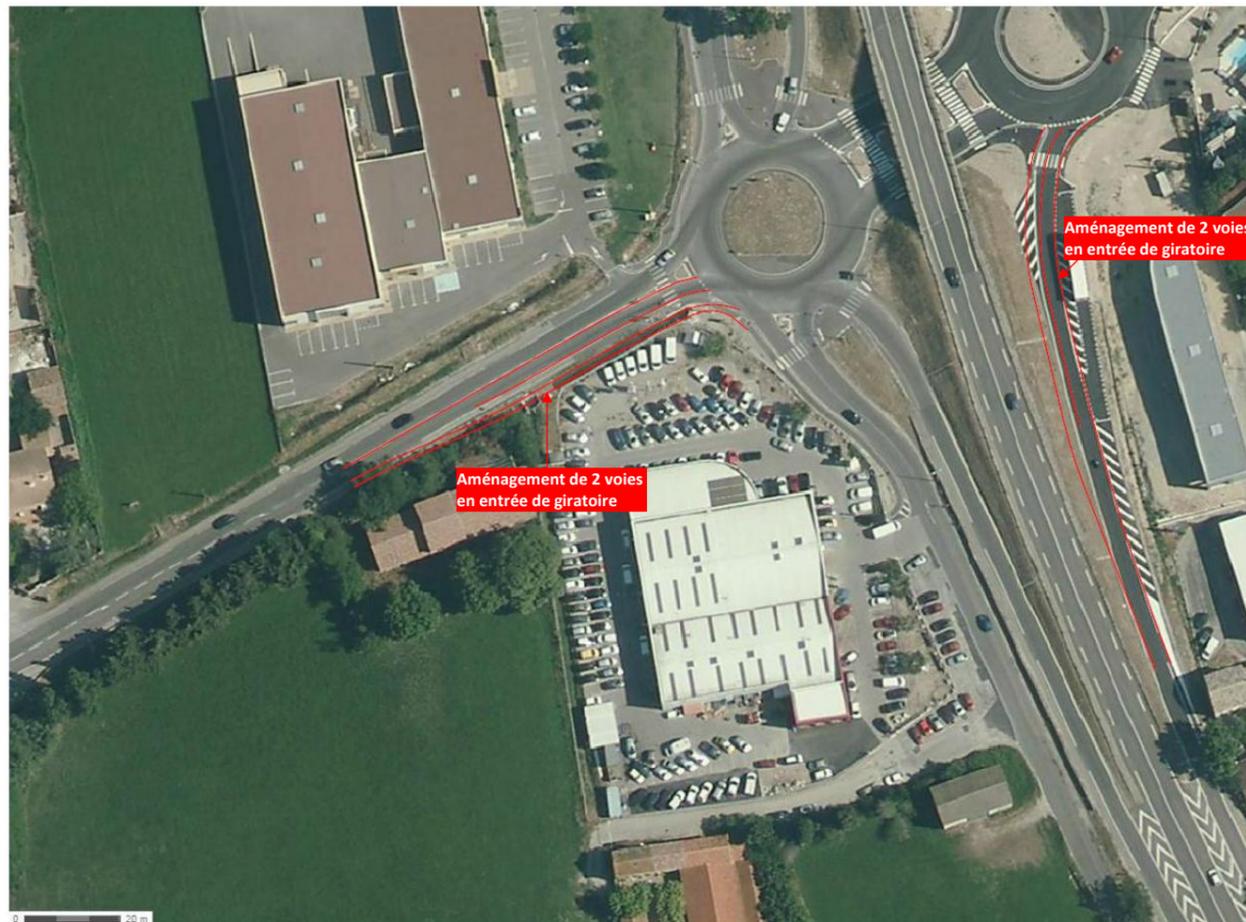
Carrefour RD69/RD113 OUEST- Situation samedi – trafics attendus



SYNTHESE DES IMPACTS ET AMENAGEMENTS NECESSAIRES

Avec la hausse des trafics liée à l'implantation du centre commercial, un aménagement est nécessaire : l'élargissement sur 2 voies en entrée de giratoire de la RD69 Miramas. Sans cet aménagement, la saturation s'étend sur 160 véhicules soit 800m.

Un autre aménagement sur 2 voies en entrée de giratoire est fortement recommandé : sur la bretelle RD113 depuis Lançon. Sans cet aménagement la queue se formant sur la bretelle pourra atteindre ponctuellement la section courante RD113.

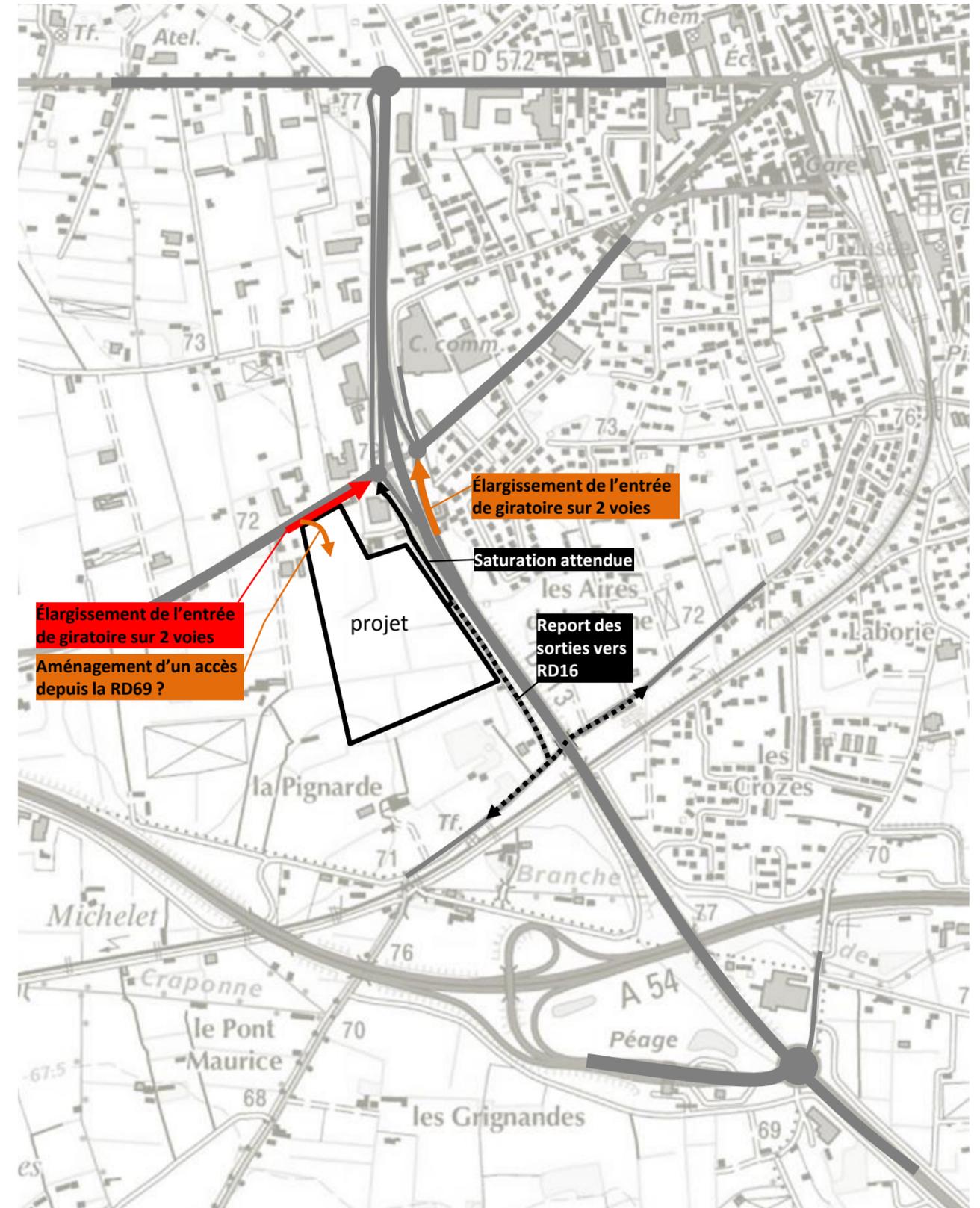


En sortie de zone commerciale, il est attendu une rétention sur l'allée de Swentendre en raison de la capacité limitée en entrée de giratoire RD69. Il semble difficile d'élargir cette branche sur 2 voies. Les usagers se reporteront vers la RD16, qui permet de relier les autres itinéraires via la voie aurélienne et le chemin des Paluns. Le carrefour RD16 / allée de Swentendre permet d'absorber cette hausse de trafic.

La création d'un accès NORD peut être envisagée en entrée vers le centre commercial seulement. Mais même avec aménagement de cet accès, il est nécessaire d'élargir la RD69 en entrée de giratoire sur 2 voies.

La création d'un accès NORD en sortie de centre commercial n'est pas préconisée. Certes elle permet de réduire le trafic sur l'allée de Swentendre mais elle aboutit à un retour de la saturation sur la RD69 malgré l'aménagement sur 2 voies. Il est préférable de ne pas aménager cette sortie et de laisser le report de trafic vers la RD16.

Synthèse des impacts - aménagements nécessaires



ANNEXES

- Tests GIRABASE**
- Comptages directionnels aux carrefours**
- Comptages automatiques sur voirie**