

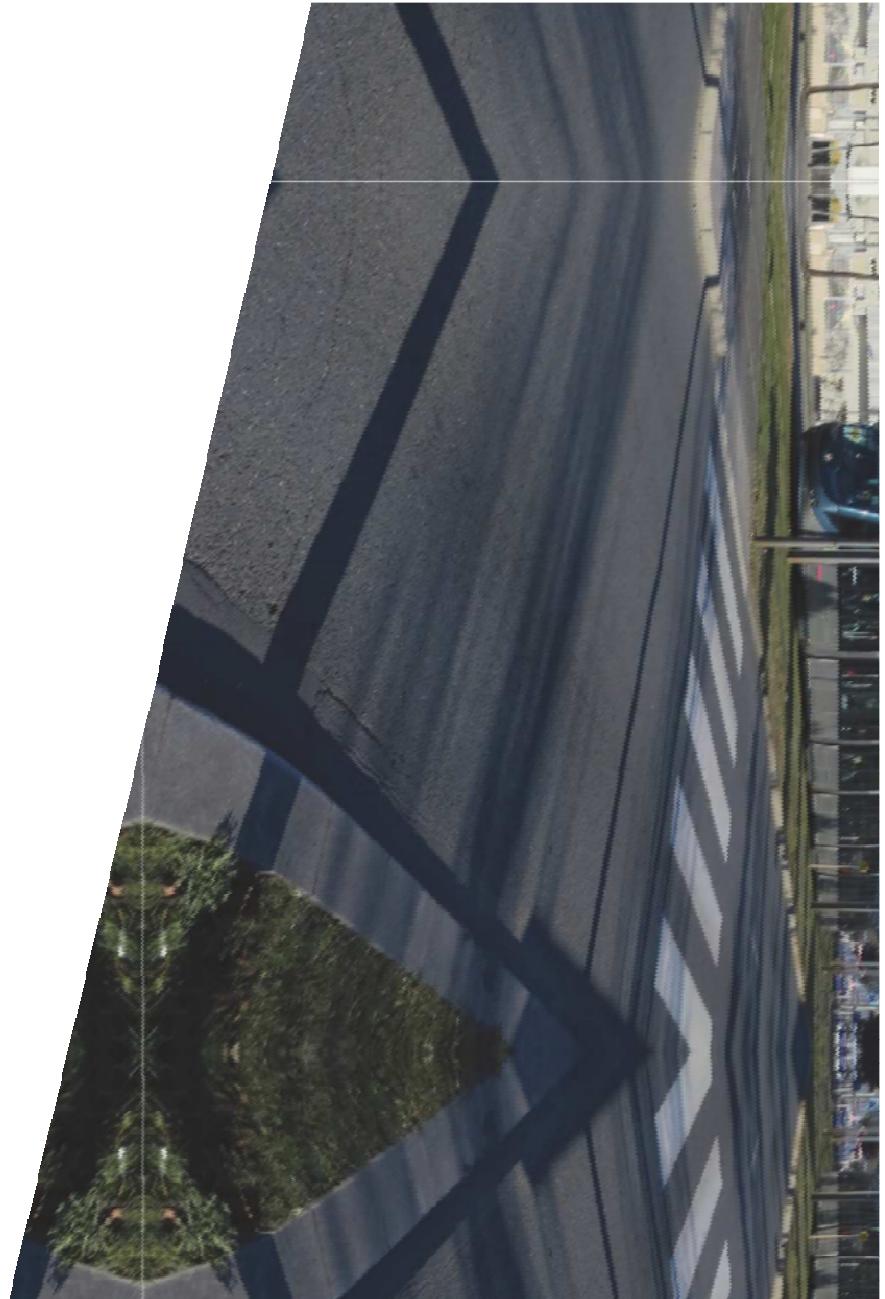
DOCUMENT DE SYNTHESE

La FAB – Mérignac / Septembre 2017

Etude de déplacements – Mérignac Marne et Soleil Circulation - Impacts et préconisations



Génération de déplacements



Méthodologie de la génération de déplacements

Croisement de deux méthodes :

- manuelle
- modèle multimodal de déplacements

Objectifs :

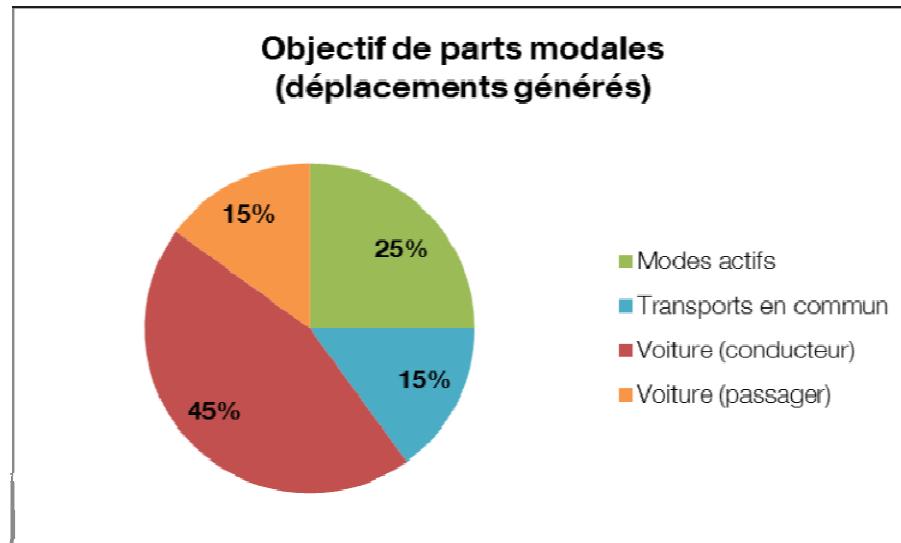
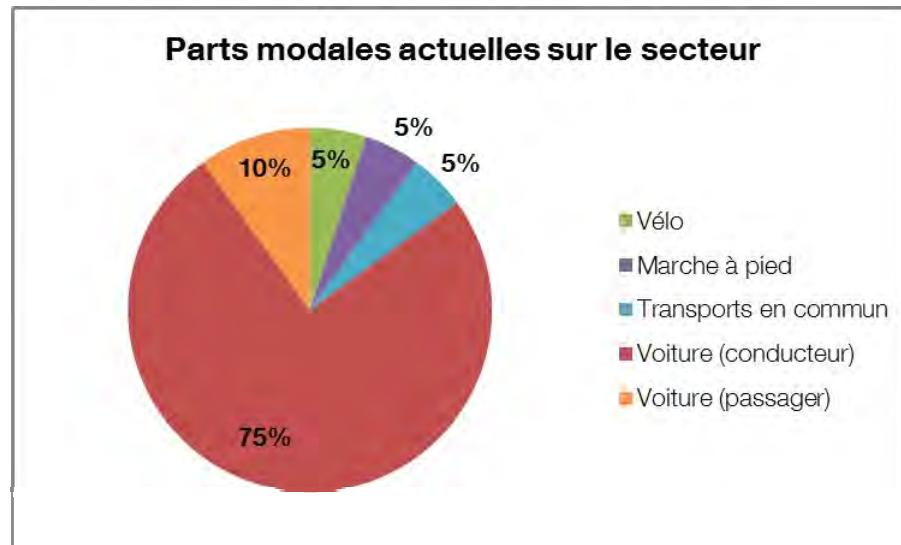
- Intégrer le projet et ses impacts en termes de mobilité à l'échelle de la métropole (tenant compte également des autres projets)
- S'appuyer sur la qualité et l'exhaustivité des indicateurs du modèle multimodal
- Conforter les résultats du modèle par une approche manuelle (hypothèses empiriques) pour en vérifier la validité malgré un calage inadapté à la zone d'étude (différence d'échelle)

Génération supplémentaire de déplacements

	Modèle		Méthode manuelle		Valeurs retenues	
	HPM	HPS	HPM	HPS	HPM	HPS
Génération de déplacement tous modes	+ 3'100 dépl.	+ 3'700 dépl.	+ 4'000 dépl.	+ 3'400 dépl.	+ 3'600 dépl.	+ 3'700 dépl.
Report modal pour le trafic existant	- 250 véh.	- 400 véh.	- 200 véh.	- 900 véh.	20% du trafic d'échange actuel	20% du trafic d'échange actuel
Diminution de la génération actuelle	- 400 véh.	- 550 véh.	- 150 véh	- 450 véh.		
Report du transit	Aucun		- 250 à 500 véhicules reportables sur le tram		Aucun (marge de manœuvre)	

- Deux méthodes complémentaires qui convergent dans les volumes notamment à l'HPS
- A l'HPM, une génération minimaliste issue du modèle qui surprend :
 - faible génération au regard de la programmation (logements essentiellement, intuitivement plus génératrices à l'HPM qu'à l'HPS)
 - report important de véhicules au regard des volumes en présence
- Une hypothèse médiane retenue pour ne pas sous-estimer les impacts du projet

Pratiques de déplacements actuelles et projetées



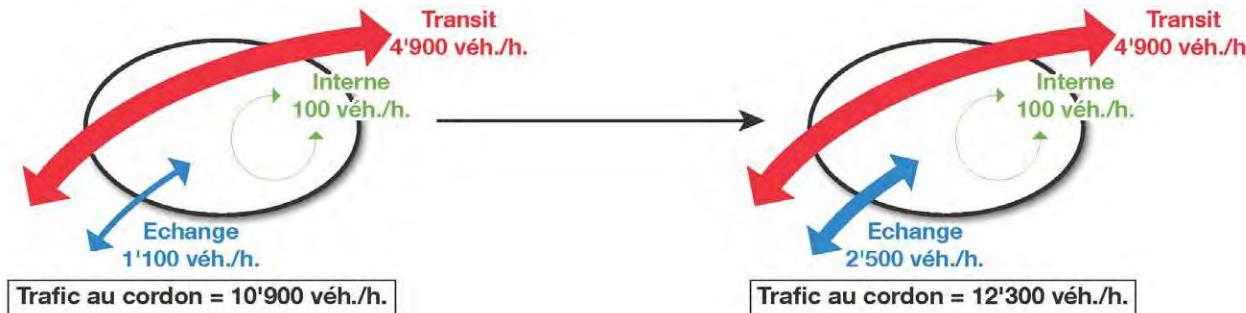
Des parts modales actuelles qui reflètent la dynamique du quartier :

- des typologies de commerces et de bâtis qui favorisent les déplacements en voiture
- une desserte en transport commun qui bénéficie aux équipements proches du quartier et au centre commercial
- une proximité directe avec des zones résidentielles accessibles à pied ou à vélo

A terme, des projets urbains et de transport propices à un report en faveur des modes alternatifs, soit un objectif de parts modales volontariste

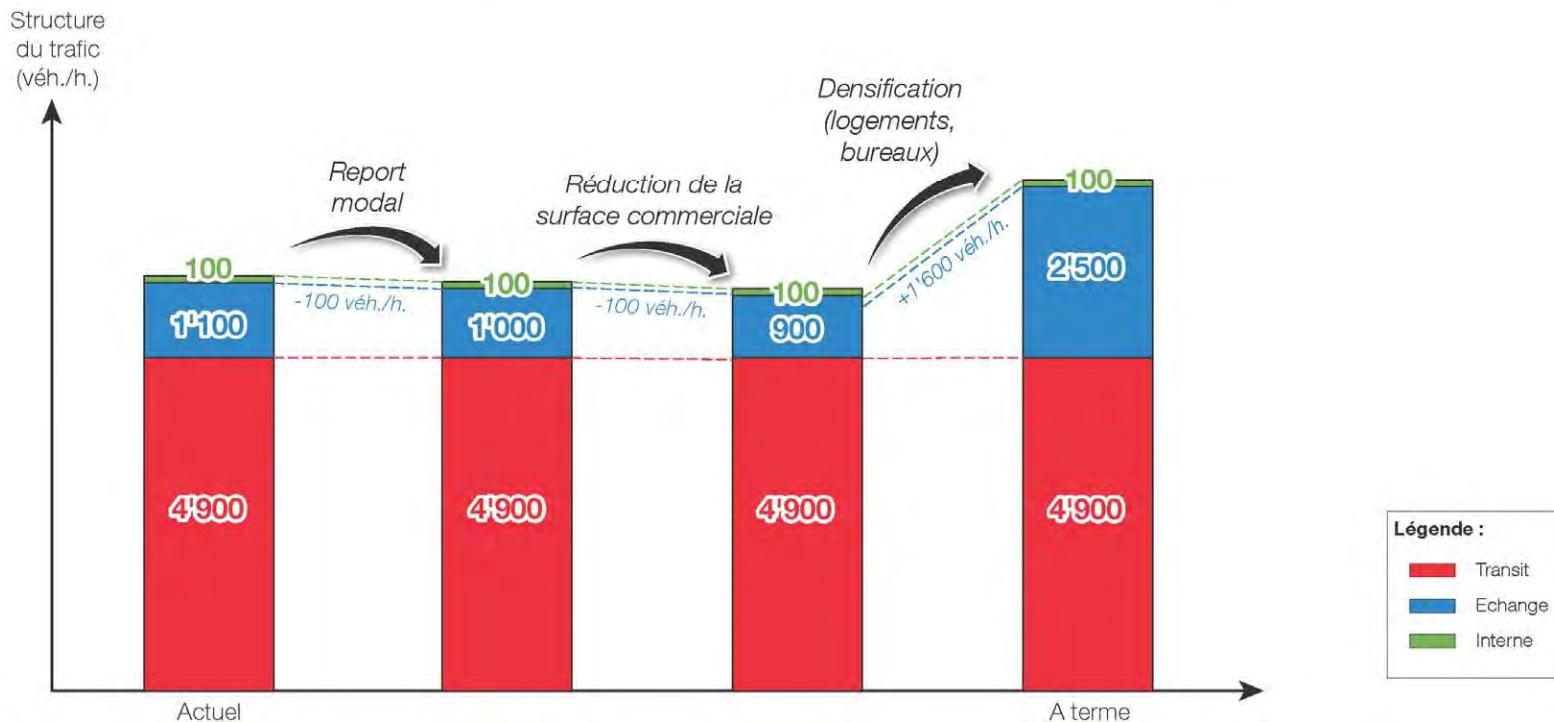
- fixé selon les prévisions du modèle multimodal de la métropole et les ambitions volontaristes du plan guide
- conforme aux parts modales actuelles de secteurs similaires sur la commune en termes de densité et de d'accessibilité tous modes (Centre-ville, Quatre Chemins...)

Evolution du trafic au cordon à l'HPM (8h-9h)

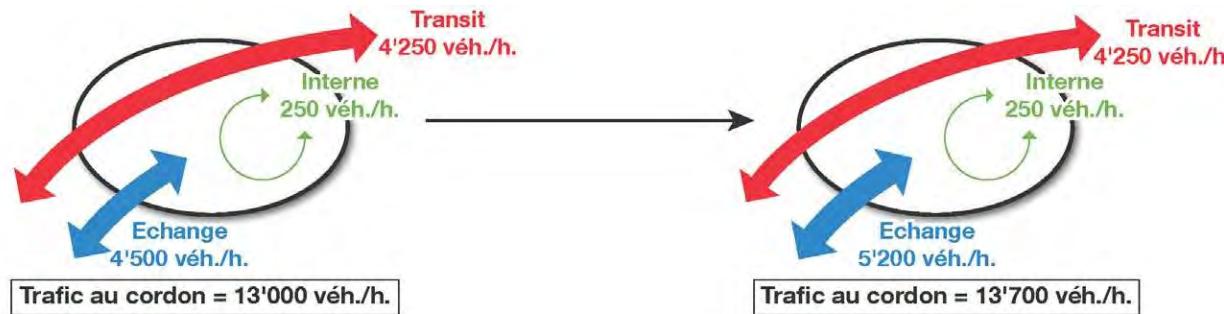


HPM = Heure de Pointe du Matin

> augmentation du trafic au cordon de moins de 15%

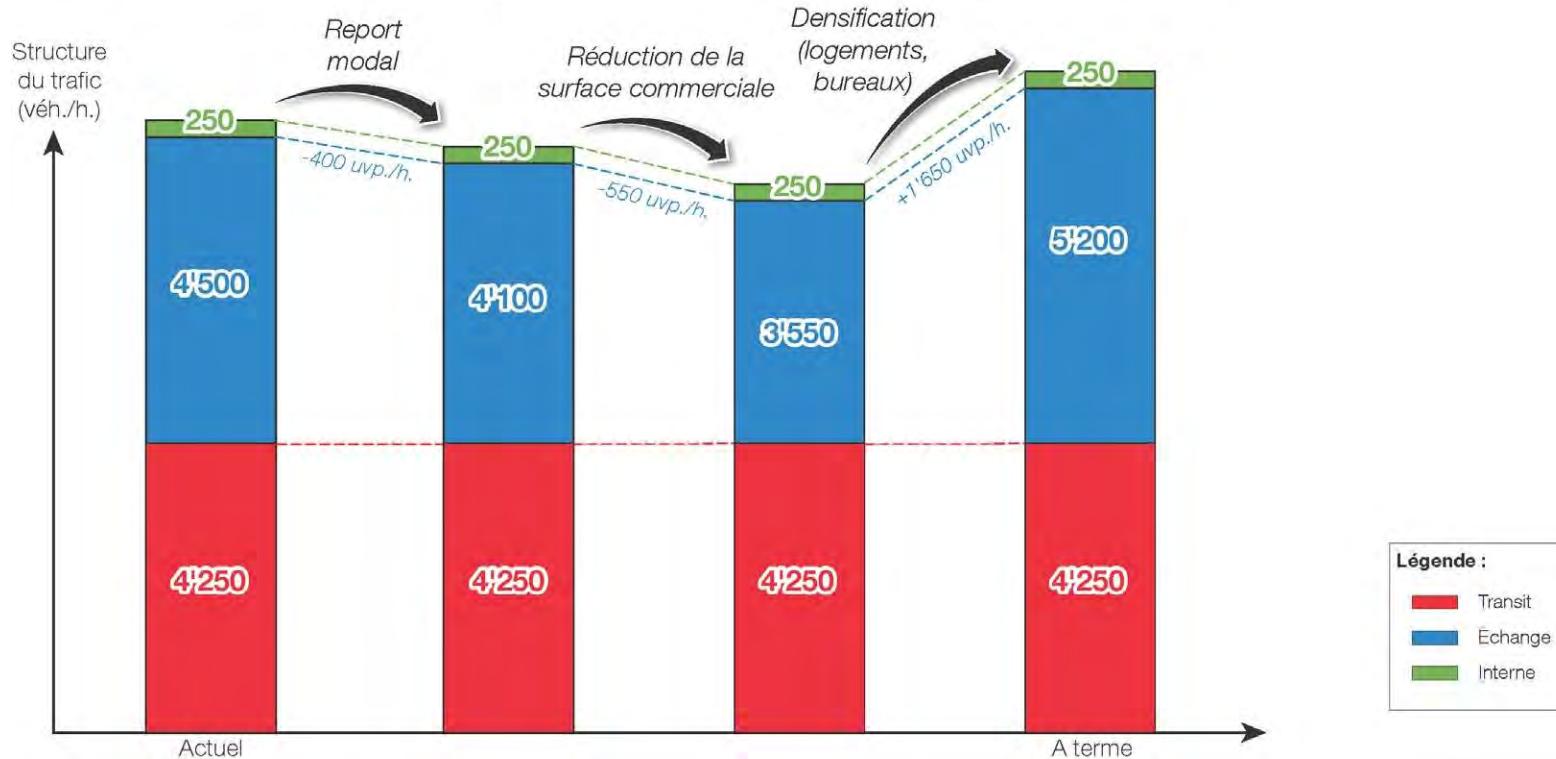


Evolution du trafic au cordon à l'HPS (17h-18h)



HPS = Heure de Pointe du Soir

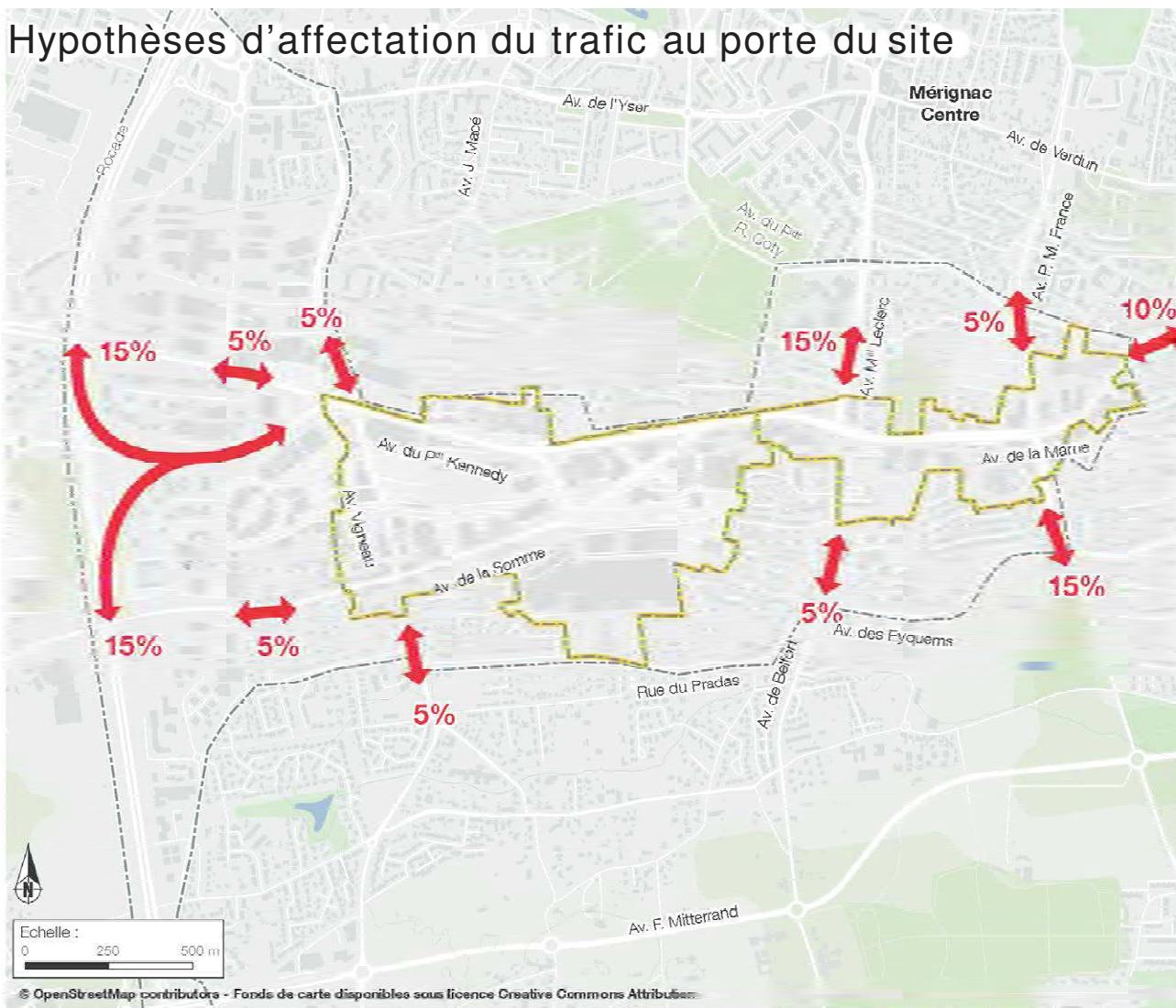
> augmentation du trafic au cordon de 5% environ



Impacts circulation

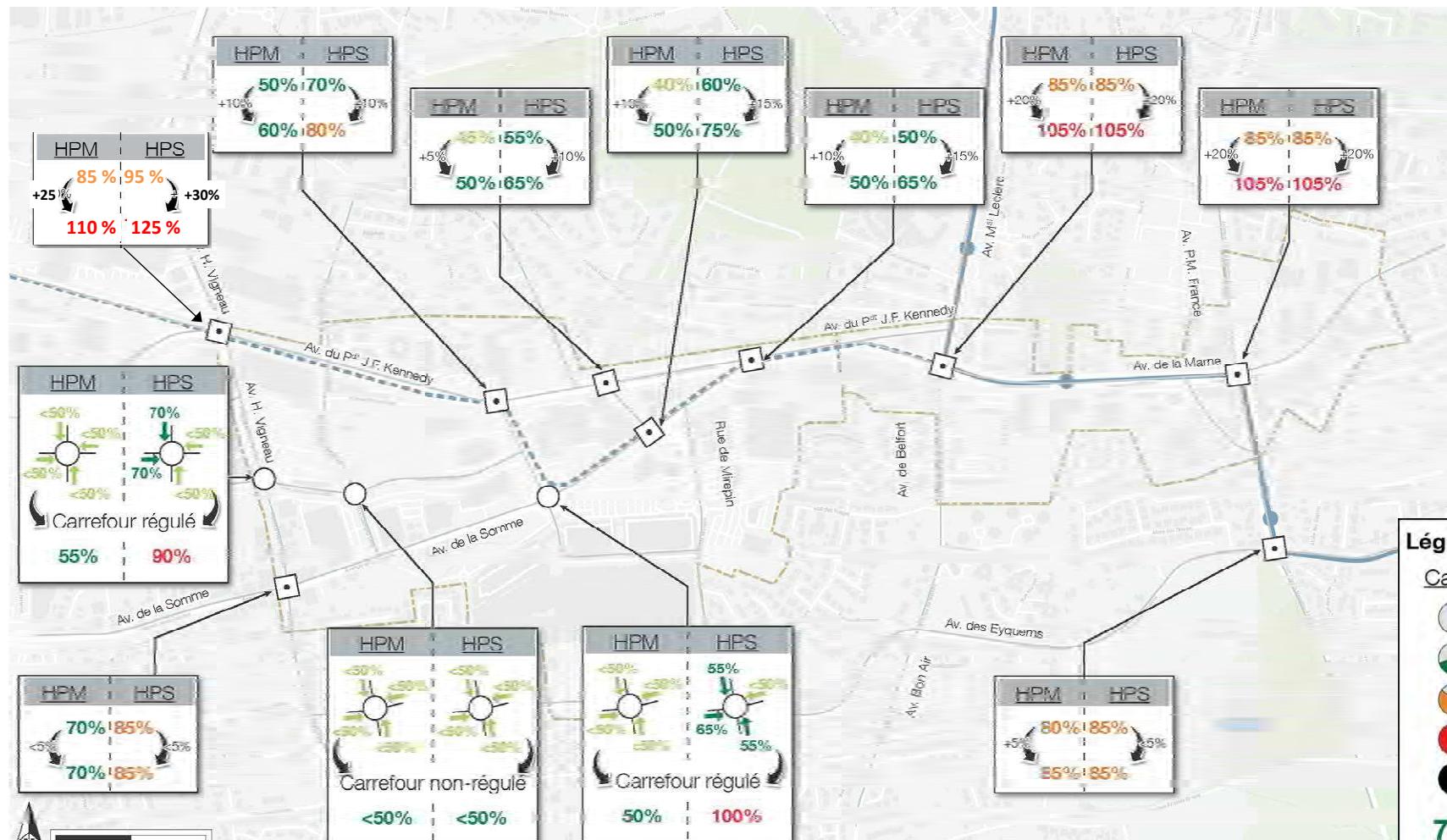


Affectation du trafic généré sur le réseau



- Hypothèses d'affectation aux portes du site conformes au modèle et à la hiérarchie du réseau viaire
- Hypothèses d'affectation internes au quartier conformes aux principes d'accès définis dans les études urbaines

Capacité du réseau viaire

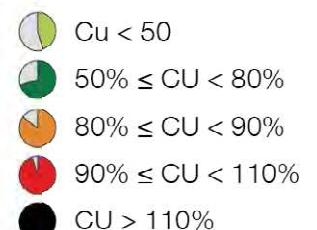


* Capacité utilisée théorique estimée à 10% près au regard des hypothèses

- Un fonctionnement interne au site assuré à terme
- Des points d'accès Est et Ouest qui arrivent à saturation au plein développement du site du fait notamment de leur forte sollicitation actuelle

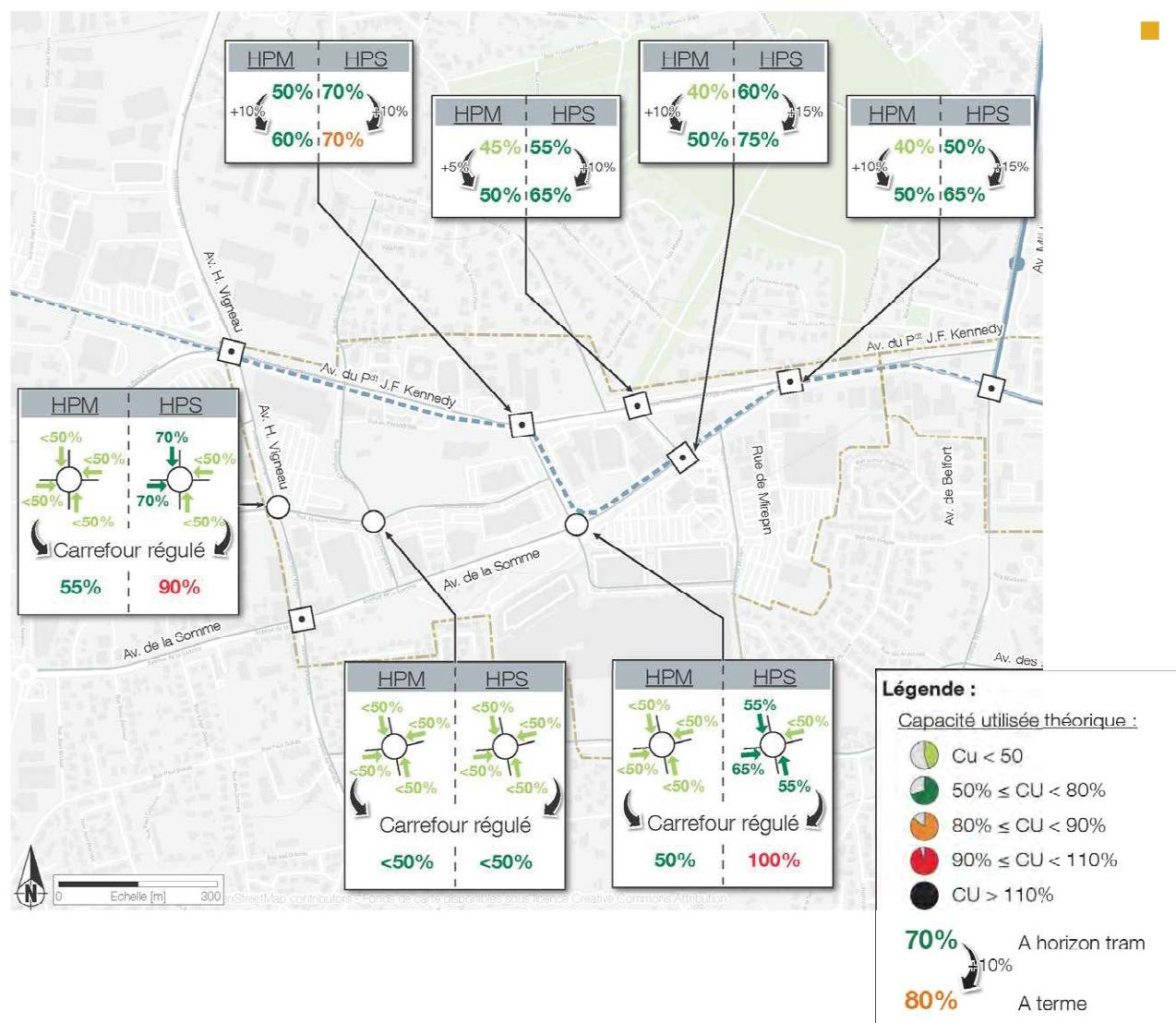
Légende :

Capacité utilisée théorique :



70%
A horizon tram
+10%
80%
A terme

Secteur Soleil



- Un fonctionnement interne au site assuré à terme :
 - pas de saturation des carrefours
 - une gestion des accès aux îlots à optimiser pour ne pas multiplier les intersections et grever les capacités du réseau viaire

Préconisations

Secteur Soleil



Accès aux îlots

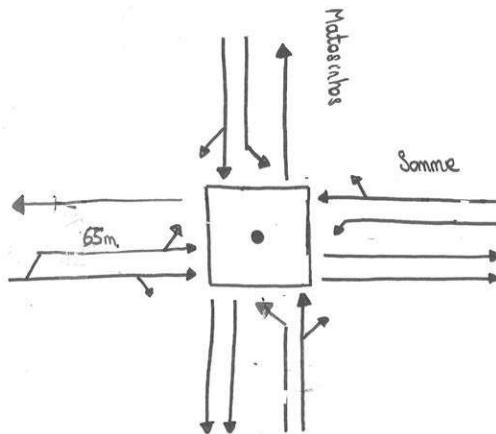


- Des principes d'accessibilité qui limitent l'impact sur la capacité du réseau viaire en s'intégrant au calibrage actuel, sans création de nouveaux carrefour (et sans franchissement supplémentaire du tram)
- À l'Est, une gestion en sens unique des nouvelles voiries pour favoriser l'accessibilité locale sans inciter au shunt (en sortie du centre commercial notamment)
- Sur l'actuel îlot Alinéa, un accès un impasse à repenser en contre-allée sur l'avenue Kennedy par exemple

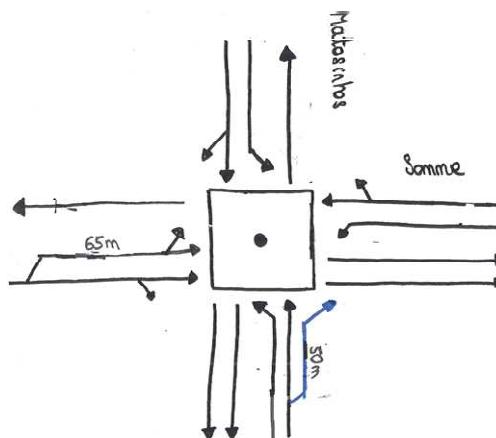
Source : Plan Guide, MOE Mérignac Soleil, Juillet 2017

Carrefour Somme / Matosinhos

Calibrage à minima



Calibrage optimisé



Optimisations :

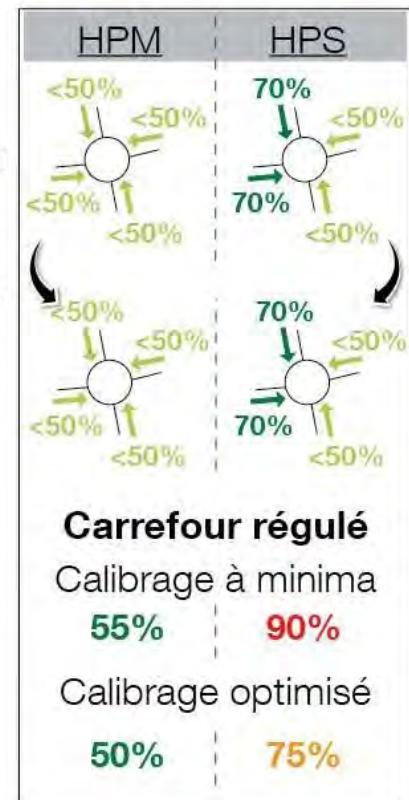
- Ouverture d'un accès au centre-commercial en tourne-à-droite en amont du carrefour depuis l'ouest pour le soulager
- Aménagement d'une troisième voie de sortie depuis le centre-commercial en monopolisant du foncier dédié actuellement à du stationnement

Maintien du giratoire avec une optimisation géométrique (réduction de la taille de l'ilot, giratoire ovoïde,...) pourrait être étudiée en faisabilité pour une meilleure insertion urbaine.

Capacité utilisée

A horizon tram

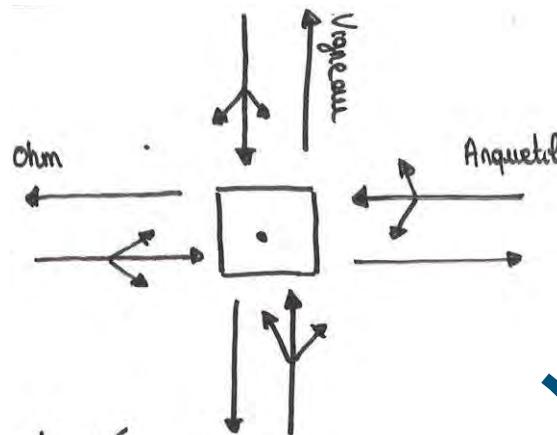
A terme



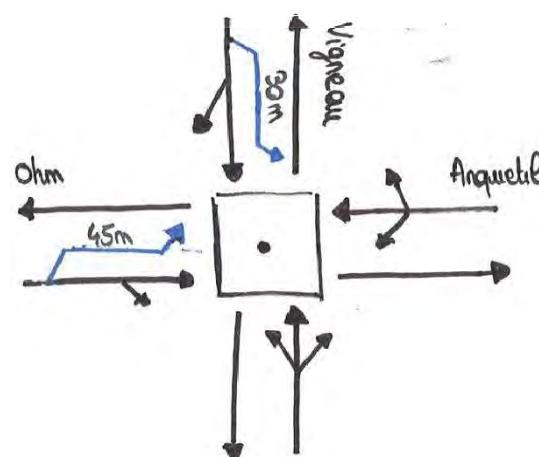
* Capacité utilisée théorique estimée à 10% près au regard des hypothèses

Carrefour Vigneau / Anquetil / Ohm

Calibrage à minima



Calibrage optimisé



Optimisations :

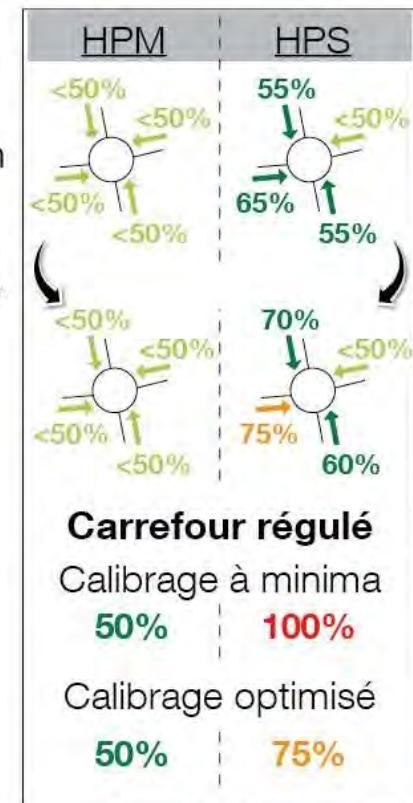
Aménagement de voies de présélection pour stocker les véhicules en tourne-à-gauche et ne pas perturber l'écoulement du trafic, pour les mouvements tournant les plus forts :

- depuis Vigneau Nord
- depuis Ohm

A horizon tram

A terme

Capacité utilisée



Merci pour votre attention.

Marine Berland

marine.berland@transitec.net

Christophe Diani

christophe.diani@transitec.net



TRANSITEC Ingénieurs-Conseils

172, Avenue Franklin Roosevelt · F-69500 BRON T

+33 (0)4 72 37 94 10 · F +33 (0)4 72 37 88 59

lyon@transitec.net · www.transitec.net

