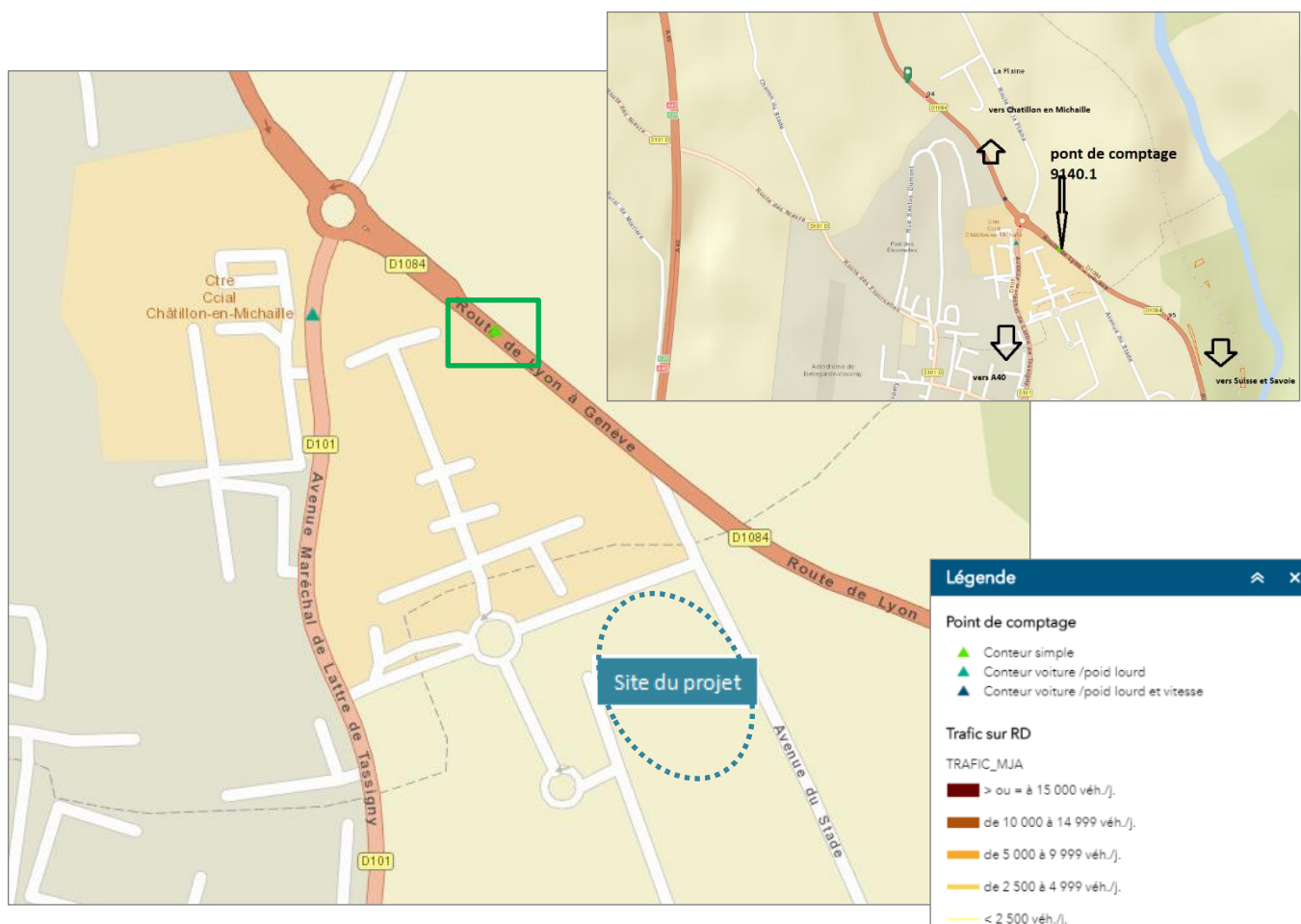


II – Flux journaliers de circulation des véhicules générés par le projet

1 – LE CONTEXTE DU PROJET : TRAFIC ROUTIER

Le point de comptage le plus proche mesuré par les services du Conseil Départemental dans cette partie de Valserhône apparaît comme suit sur la carte des Trafics de l'Ain.



Extrait de la carte des Trafics 2020 de l'Ain
et positionnement du point de comptage le plus proche

Les comptages enregistrés à ce niveau de la RD1084 (Route de Lyon) en octobre 2021 sont les suivants :

	VL	PL	TV
Débit total de la période	62 493	7 028 10,1%	69 521
Jour le plus chargé	ven. 15 oct.	mer. 13 oct.	ven. 15 oct.
Débit du jour le plus chargé	10 465	1 354	11 723
Moyenne journalière de la période	8 927,6	1 004,0 10,1%	9 931,6
Moyenne journalière des jours ouvrés	9 483,4	1 299,0 12,0%	10 782,4

Source : Ain – Le Département – Service des Routes
VL : véhicules légers – PL : Poids lourds – TV : tous véhicules

Des comptages complémentaires ont été effectués en d'autres points de desserte du site, dans le cadre de l'étude de trafic présentée au point suivant.

2 – EFFETS DU PROJET SUR LES FLUX

Dans le cadre du projet, le bureau d'études AEDI (74, Argonay) a été mandaté pour réaliser **une étude de flux**.



Nous en présentons ci-après une synthèse (*l'étude complète est jointe en annexe*).

Afin de connaître les flux de trafics, d'analyser le fonctionnement de la circulation, puis d'estimer l'impact généré par les flux prospectifs du projet, des comptages directionnels catégoriels ont été effectués dans les deux giratoires aux extrémités de la RD101 desservant la zone commerciale :



GIRATOIRE NORD RD1084 x RD101 x Rue de la Plaine



GIRATOIRE SUD (carrefour Bel Air)
RD101 x RD101E x Avenue Saint-Exupéry

>> **Page suivante** : carte des principales voies et aménagements routiers desservant le projet

Traffics actuels Septembre 2021

Heures de pointe retenues en fonction des comptages réalisés :

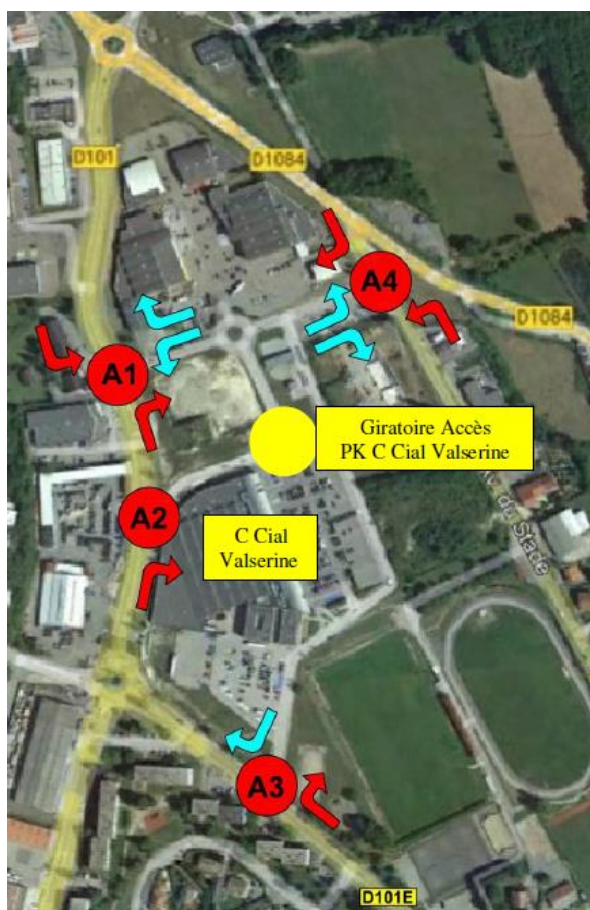
- Pour le vendredi 4 septembre 2021, jour ouvrable : Période de Pointe Soir (H.P.S.) de 17h à 18h
- Pour le samedi 5 septembre 2021 : Période de Pointe Après-midi (H.P.A.M.) de 17h à 18h

Les résultats de ces comptages directionnels aux heures de trafic de pointes maximales retenues pour chaque période sont présentés ci-après et détaillés en annexe. Les résultats sont en uvp/heure. Les « uvp » correspondent à des Unités Véhicules Particuliers. Les véhicules légers valent 1 uvp et les Poids Lourds et les Bus valent 2 uvp.

Bilan des Traffics (entrant/sortant) dans les 2 giratoires précités :

	Vendredi HPS	Samedi HPAM
Giratoire Nord	1 680 uvp/h	1 348 uvp/h
Giratoire Sud	1 911 uvp/h	1 360 uvp/h

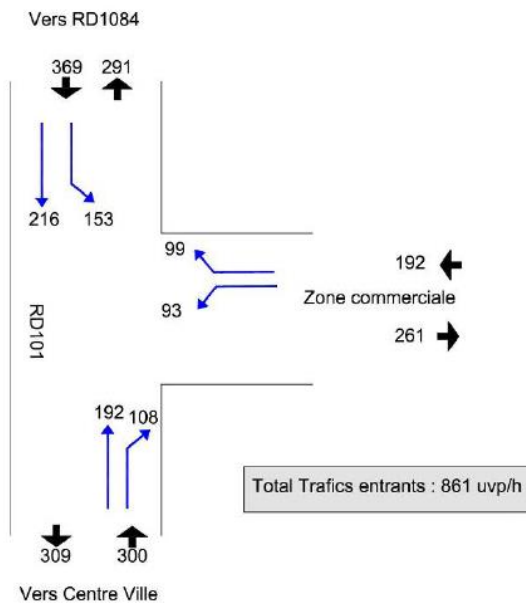
En complément de ces 2 carrefours giratoires, des comptages directionnels ont été également réalisés dans les 4 carrefours d'accès à la zone commerciale et le giratoire du centre commercial Valserine.



Le pôle commercial de Pierre-Blanche est particulièrement bien accessible par ses accès multiples depuis le nord et le sud, l'Est et l'ouest, et bénéficie en outre de voiries de desserte interne.

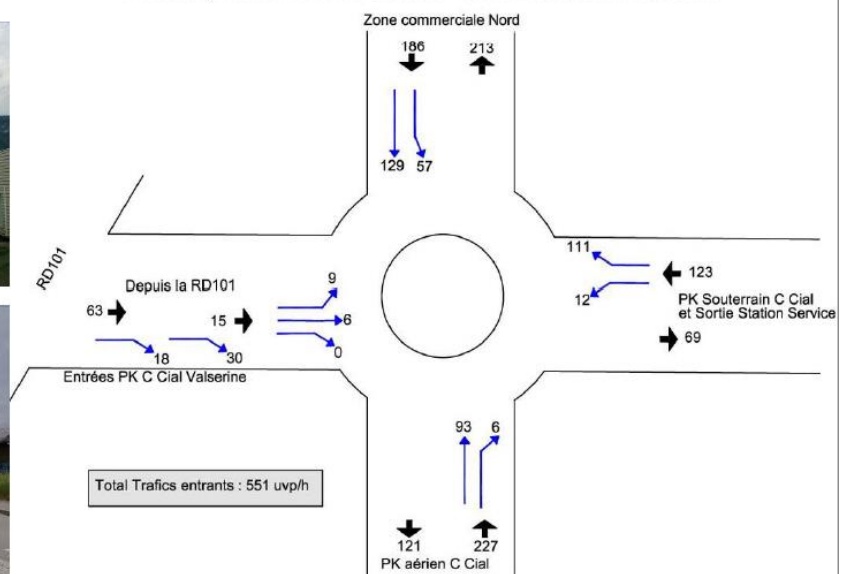
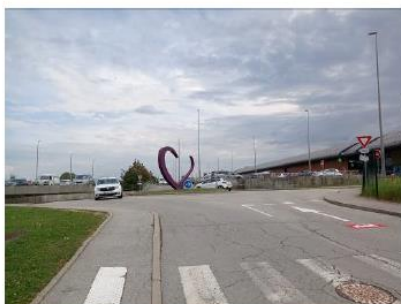
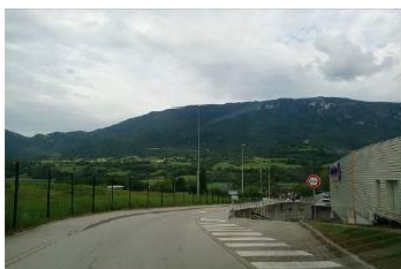
Accès A1

Carrefour RD2101 x Accès Zone Commerciale



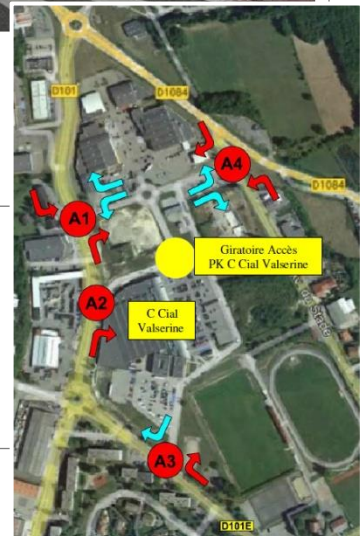
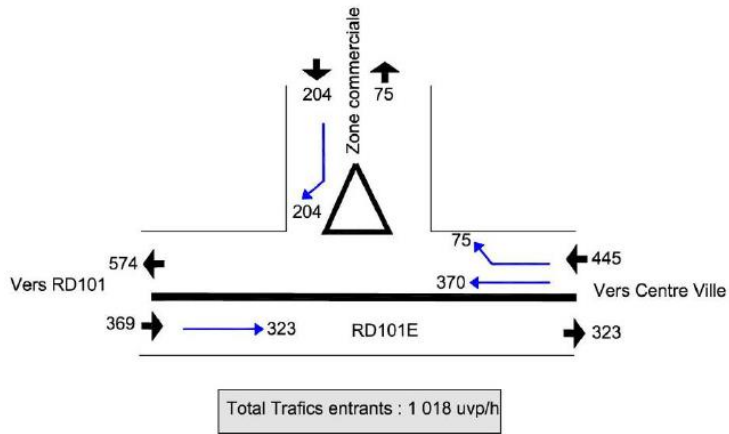
Accès A2 + Giratoire Accès PK C Cial Valserine

Accès depuis la RD101 et Giratoire "Centre Commercial Valserine"



Accès A3

Carrefour RD101E x Accès Zone Commerciale



Accès A4

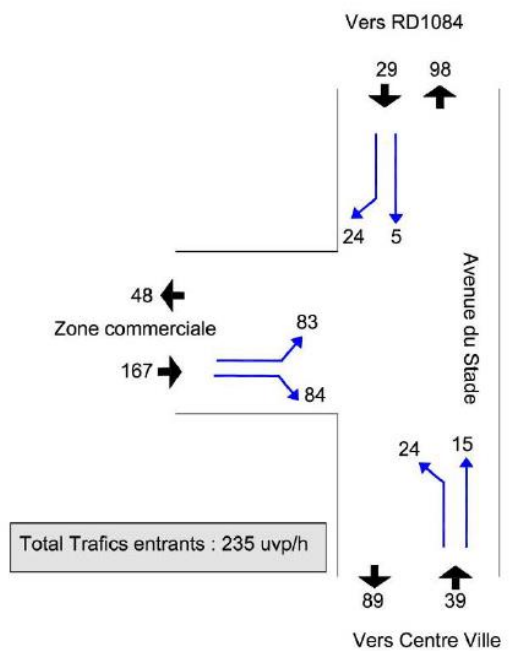
Carrefour RD1084 x Avenue du stade



Accès depuis l'Avenue du Stade



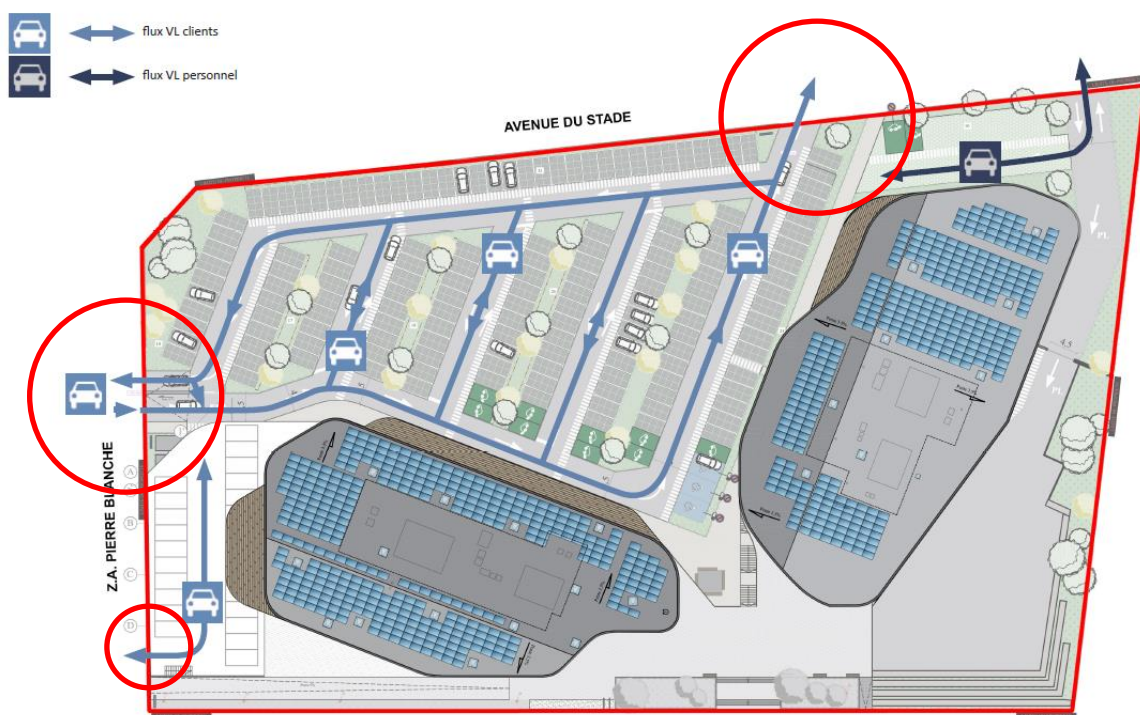
Carrefour Avenue du Stade x Accès Zone Commerciale



Le projet

La programmation est celle indiquée dans la présentation du projet en partie 1, avec une mixité de commerces, d'activités de loisirs, et un restaurant. Le parc de stationnement clients comprend 210 places (plus 10 places pour le personnel).

Il est prévu 2 accès véhicules au parking, plus un accès supplémentaire sur une petite poche de parking comme le montre le schéma ci-dessous des circulations.



Détermination des flux prospectifs

Les trafics prospectifs sont déterminés en fonction de ratios issus de constats sur des sites existants équivalents. Selon les activités, les hypothèses sont différentes :

- Surfaces commerciales (surface globale de 5 386 m²)
 - > 23 m² par client soit 234 clients (fréquentation à 100% à l'HPS)
- Activités de Loisirs (surface globale de 2 673 m² dont 2 380 m² accessibles au public)
 - > 12 m² par client soit 198 clients et 30% de l'accueil maximum à l'HPS soit 198 x 30% = 59 clients

Soit une fréquentation totale de 297 clients à l'HPS.

Etant donné la situation du projet en limite de la ville et l'offre en moyens de transport en commun dont l'arrêt « Pierre blanche » Ligne A, très fréquenté d'après les derniers relevés de fréquentation (source Mairie) situé au nord du projet, il est certain que de nombreux clients ne viendront pas avec leur véhicule particulier. D'autre part, des liaisons piétonnes et cyclables sont également prévues (*voir plans des circulations modes doux joints au dossier*).

De plus, du fait de la proximité avec d'autres centres d'intérêt existants dans la zone commerciale, ainsi qu'avec les zones de stationnement de chacun d'eux, il est certain qu'un **effet de foisonnement** va se produire. La clientèle se rendant dans les diverses activités du projet sera constituée d'une part non négligeable de la clientèle des autres commerces de la zone, limitant ainsi les déplacements « en véhicules » d'un pôle à l'autre. Par exemple, un client du centre commercial Valserine stationné dans le parking du centre commercial Valserine pourra se rendre à pied dans le futur pôle commercial.

Enfin, une partie des activités de loisirs projetées ainsi que le restaurant ne génèrent pas un trafic à l'heure de pointe du soir mais un **trafic étalé** sur la journée ou plus tard dans la soirée. Ces clients fréquentant ces lieux viennent bien souvent en **covoiturage**.

A partir de ces constats, sur les 293 clients estimés à l'Heure de Pointe du Soir, environ 30% le fera **en modes doux, en covoiturage ou en transports en commun** soit 205 clients venant en voiture.

Par la suite, il a donc été pris comme hypothèse une fréquentation du parking du pôle de 100% à l'Heure de Pointe du Soir, à considérer comme une hypothèse haute.

Ce qui donne pour les trafics générés par le projet avec une durée de fréquentation du pôle de 1h00 en moyenne : 205 véhicules entrant et sortant à l'Heure de Pointe du Soir.

Répartition des flux prospectifs sur le réseau routier

Comme indiqué précédemment, la zone commerciale est **desservie par 4 accès**. Nous avons repris les ratios des trafics existants pour répartir les trafics générés par le projet.

Répartition des entrées / sorties de la zone commerciale depuis chaque accès :

	Répartition actuelle (en véhicules)		Pourcentage de Répartition		Répartition Projet (en véhicules)	
	Entrées	Sorties	Entrées	Sorties	Entrées	Sorties
Accès A1	261	192	58%	34%	152	90
Accès A2	63	-	14%	-	37	-
Accès A3	75	204	17%	36%	45	95
Accès A4	48	167	11%	30%	29	78
Total	447	563	100%	100%	263	263

Après affectation des trafics générés (valeurs en italique ci-dessous), on obtient alors :

Bilan des Trafics (entrant/sortant) dans les giratoires :

	<u>Vendredi HPS</u>	<u>Samedi HPAM</u>
Giratoire Nord	1 680 + 120 = 1 800 uvp/h	1348 + 120 = 1 468 uvp/h
Giratoire Sud	1 911 + 183 = 2 094 uvp/h	1360 + 183 = 1 543 uvp/h

Analyse de fonctionnement des carrefours giratoires

En matière de capacité :

• Pour le giratoire Nord,

Le « Trafic Total Entrant » passe de :

- A l'HPS du jour ouvrable : 1 680 uvp en situation actuelle à 1 800 uvp/h en situation future
- A l'HPAM du samedi : 1 348 uvp en situation actuelle à 1 468 uvp/h en situation future

A partir de l'estimation des trafics générés par le projet et ajoutés aux trafics actuels, le calcul de capacité (effectué à partir du logiciel Girabase) a donné les résultats suivants :



(Voir en annexe le détail des calculs Girabase)

• Pour le Giratoire Sud,

Le « Trafic Total Entrant » passe de :

- A l'HPS du jour ouvrable : 1 911 uvp en situation actuelle à 2 094 uvp/h en situation future
- A l'HPAM du samedi : 1 360 uvp en situation actuelle à 1 543 uvp/h en situation future

A partir de l'estimation des trafics générés par le projet et ajoutés aux trafics actuels, le calcul de capacité (effectué à partir du logiciel Girabase) a donné les résultats suivants :

Giratoire Sud



(Voir en annexe le détail des calculs Girabase)

Constat du bureau d'études AEDI :

- Les réserves de capacité sont correctes : au-delà de 30 % (valeur minimale), pas de problème de capacité
- Le stockage maximal ne dépasse pas 5 véhicules
- Le temps d'attente moyen pour s'insérer sur l'anneau ne dépasse pas les 5 secondes en moyenne

Synthèse

En situation actuelle, la circulation est fluide aussi bien sur le réseau routier départemental que sur le réseau interne à la zone commerciale.

Le nombre important d'accès au secteur depuis 3 axes routiers autour de la zone permet une répartition fluide des échanges. Il n'a été constaté aucune retenue particulière ni difficulté pour entrer ou sortir de la zone. Dans la zone commerciale, on trouve également un nombre important de voies et de carrefours distribuant les différents commerces sans aucun problème de circulation.

L'apport de trafic généré par le projet reste marginal par rapport aux trafics globaux actuels et ne crée donc aucun problème de fonctionnement des circulations sur le réseau routier du secteur.

>> *Annexe n°4 : Etude de trafic AEDI*

III – Flux journaliers de circulation des véhicules de livraison

1. Evaluation des flux de véhicules de livraison générés par le projet

Au sein du programme, les livraisons des futurs exploitants seront fonction de leur nature d'activité et de la taille des établissements :

- 2 Moyennes et Grandes surfaces spécialisées (C 1, C 4) du secteur 2 : 1 à 2 livraisons par semaine par moyen ou gros porteur, et complément par petits porteurs ou messagerie.
- 2 Moyennes surfaces du secteur 2 (C 3, C 5) : livraisons par petits porteurs ou messagerie, en quantité variable suivant l'activité, et réassortiment en petit volumes dont le déchargement est rapide.
- Brasserie : livraisons quotidiennes pour les denrées alimentaires, hebdomadaires ou moins pour les autres denrées et fournitures.
- Club de fitness et son espace de vente, activité de loisirs (de type bowling) : peu de livraisons. Approvisionnement en fournitures diverses par petits porteurs ou messagerie.

Cela représente une estimation d'une dizaine de livraisons par jour, dont 3 à 4 livraisons hebdomadaires par moyen ou gros porteur.

2. Description des accès et capacités d'accueil des véhicules de livraison

La zone de réception a été positionnée de façon à desservir les différents locaux (un seul espace dédié, au lieu d'une zone de livraison derrière chaque local, qui serait peu esthétique et moins économe en consommation d'espace).

La cour de service commune prend place à l'angle sud-ouest du terrain, à l'articulation des 2 bâtiments. Cet espace situé en contrebas du terrain voisin sera non visible depuis l'extérieur. Il est dimensionné pour permettre la manœuvre des véhicules de livraison, et sera clôturé par un portail.

Un **bâtiment dédié** (C) accueille une **zone de livraison intégrée** et couverte, avec rampe et quai de déchargement, à l'interface des bâtiments A et B qu'il pourra ainsi desservir.

Cour de service, voirie et aire de manœuvre PL : 1 155 m²

Surface de plancher du bâtiment C : 270 m²

Cette organisation permet de **dissocier le fonctionnement des livraisons** du reste du projet.

Précision : Le plan de circulation des véhicules de livraisons est joint en Partie 2 du dossier