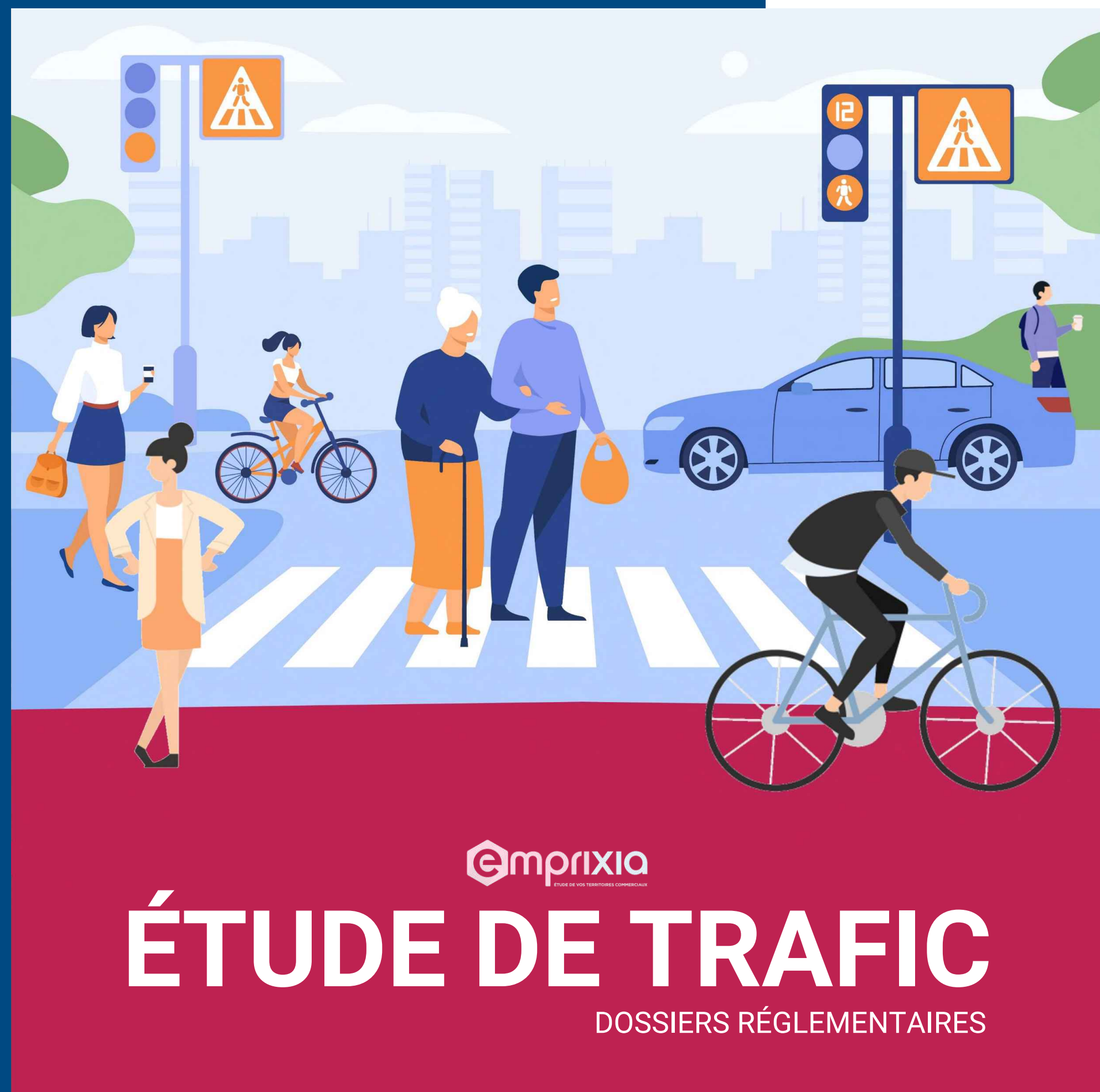




LUNDI 31 MARS 2025

SUPER

PROJET D'EXTENSION DU MAGASIN SUPER U
d'une surface de vente de 3 200 m² vers 4 200 m²
dans la commune de MONTOR-DE-BRETAGNE (44)

 **emprixia**
ÉTUDE DE VOS TERRITOIRES COMMERCIAUX

EMPRIXIA.COM | SERVICE.COMMERCIAL@EMPRIXIA.COM | 02 53 49 10 40

01 PRÉAMBULE

PAGE 3

02 CONTEXTE DE L'ÉTUDE

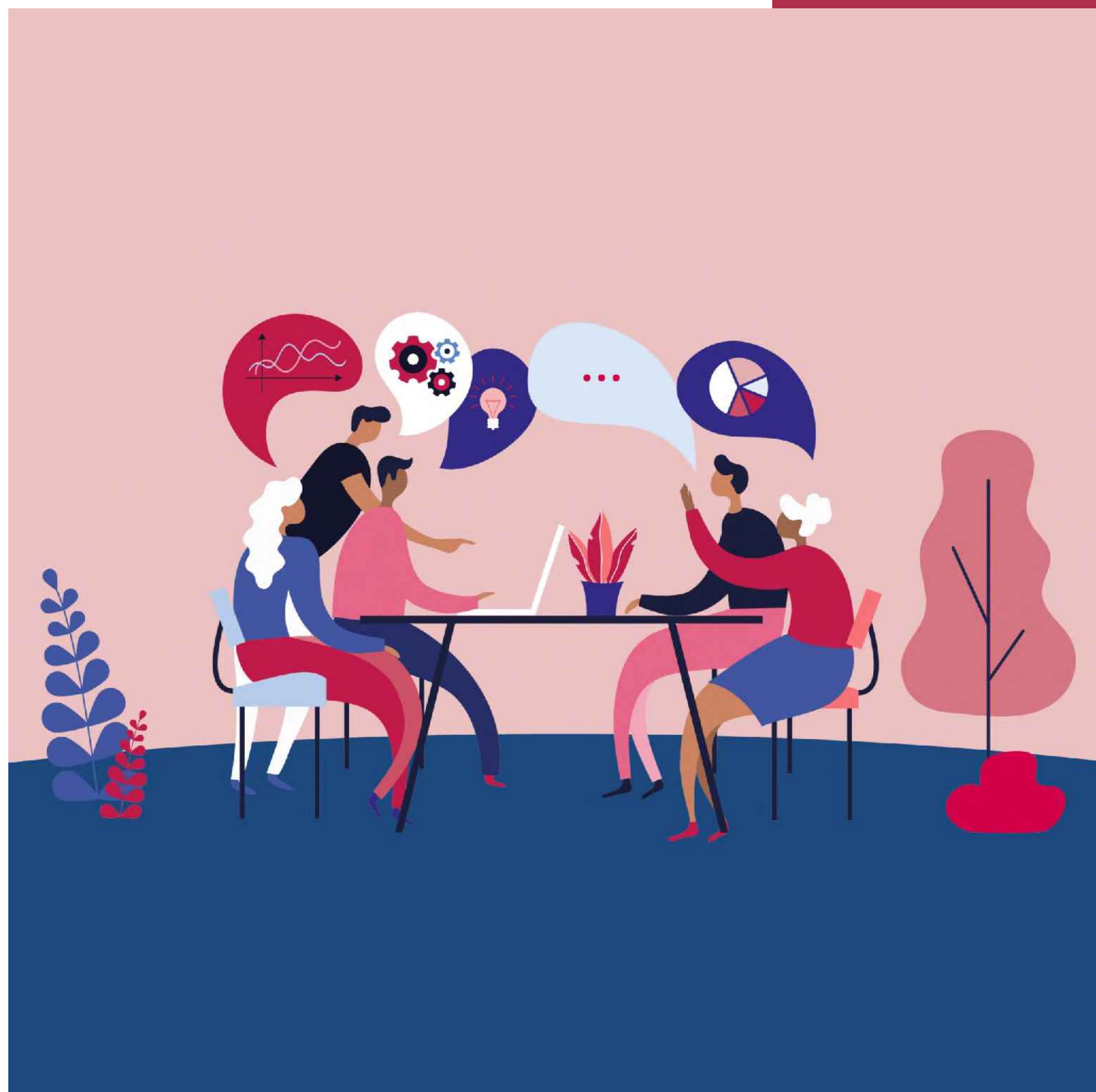
PAGE 6

03 ANALYSE

PAGE 11

04 ANNEXES

PAGE 25



PRÉAMBULE

1. Objectifs et méthodologie
2. Moyens techniques

LA PROBLÉMATIQUE ET LES OBJECTIFS

Le projet



Quel impact sur le flux routier générera l'extension de 1 000 m² de surface de vente supplémentaire du magasin SUPER U, au niveau de l'intersection à proximité du site du point de vente à Montoir-de-Bretagne ?

Le demandeur

Kevin LEBRIS

Associé SUPER U Montoir-de-Bretagne

Société exploitante : KOLIBRIS

Tél. : 07 89 08 46 46

contact : kevin.lebris@cooperative-u.fr



Les objectifs

L'objectif de cette étude est ainsi d'évaluer **l'impact de ce projet sur le trafic existant du tissu routier de proximité**. Ce rapport permettra donc de répondre aux questions suivantes :

En termes de diagnostic :

- Comment fonctionne le réseau routier du secteur actuellement ?
- Qui emprunte le réseau routier aux abords du secteur actuellement ?
- À quels moments se situent les heures de pointe ?

En termes d'évolutions envisageables :

- Comment vont évoluer les déplacements dans le secteur après la extension du projet ?
- L'augmentation potentielle du trafic risque-t-elle de dégrader les conditions de fluidité et de sécurité par rapport à la situation actuelle ?

La méthodologie utilisée

La méthodologie utilisée pour réaliser cette étude de trafic suit plusieurs étapes :

- Réalisation d'une **enquête origines-destinations** aux différentes intersections importantes du secteur du projet pendant ces périodes d'heure de pointe ;
- Élaboration du **diagnostic de la situation actuelle** à partir des comptages réalisés ;
- Réalisation du **scénario potentiel** de génération de trafic par le projet ;
- **Estimation du trafic** à attendre aux différentes intersections du secteur du projet et évaluation de la saturation de ces dernières ;
- **Conclusion de l'impact du projet** sur le trafic dans le secteur.

TECHNIQUE D'ACQUISITION DES DONNÉES

COMPTAGE AUTOMATIQUE

Les comptages du **Trafic Moyen Journalier** (TMJ) double sens ont été effectués à partir de stations de comptages automatiques de type « capteurs radar à détection hors-sol ».

Ces comptages permettent de présenter les variations de trafic heure par heure pour chaque jour de la semaine. À partir de ces données, il est possible de mettre en évidence des heures de pointe, avec le plus de représentativité possible.



Exemple de capteur radar à détection hors-sol

COMPTAGE DIRECTIONNEL

Les **intersections situées à proximité** du projet SUPER U ont fait l'objet d'un **comptage directionnel** réalisé via la technique de l'enregistrement vidéo.

Cette technique repose sur l'installation préalable d'une caméra enregistrant les passages aux intersections, sur **une période de deux heures**.

Une fois l'enregistrement réalisé, il est analysé sur écran et le décompte des véhicules peut être réalisé en minimisant la marge d'erreur (possibilité d'arrêter ou de remonter la vidéo en cas de doute).



Exemple de caméra d'enregistrement utilisée pour les comptages directionnels

GLOSSAIRE

Enquête OD : Enquête Origines Destinations

HPM : Heure de Pointe du Matin

HPS : Heure de Pointe du Soir

TAD : Tourne à Droite

TD : Tout droit

TAG : Tourne à Gauche

TMJO : Trafic Moyen Journalier Ouvrable

TMJA : Trafic Moyen Journalier Annuel

TV : Tous véhicules confondus

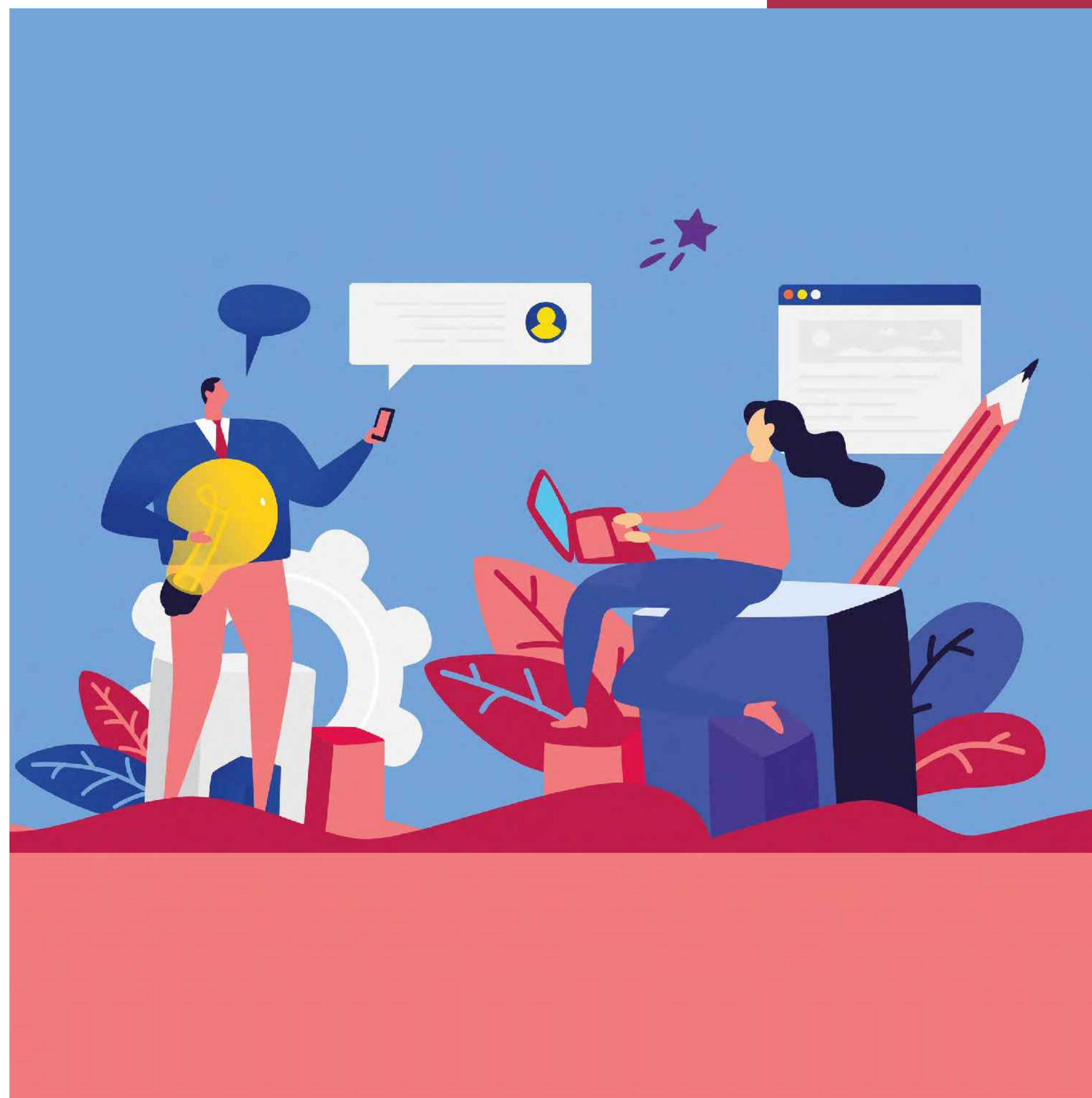
VL : Véhicules Légers

PL : Poids Lourds

TC : Transports en Commun

V85 : Vitesse maximale pratiquée par 85% des automobilistes dans une circulation fluide





CONTEXTE DE L'ÉTUDE

CONTEXTE DE L'ÉTUDE

FICHE D'IDENTITÉ

Une commune dynamique en première couronne d'Orléans

Région : **Pays-de-la-Loire**

Département : **Loire-Atlantique**

Intercommunalité : **Communauté d'agglomération de la Région Nazairienne et de l'Estuaire**

Population EPCI : **129 527**

Aire d'attraction : **Saint-Nazaire**

Catégorie : **Aires de 200 000 à moins de 700 000 habitants**

Communes : **24**

Population 2022 : **7 289**

Evolution de population 2012 / 2022 : **+4,9 %**

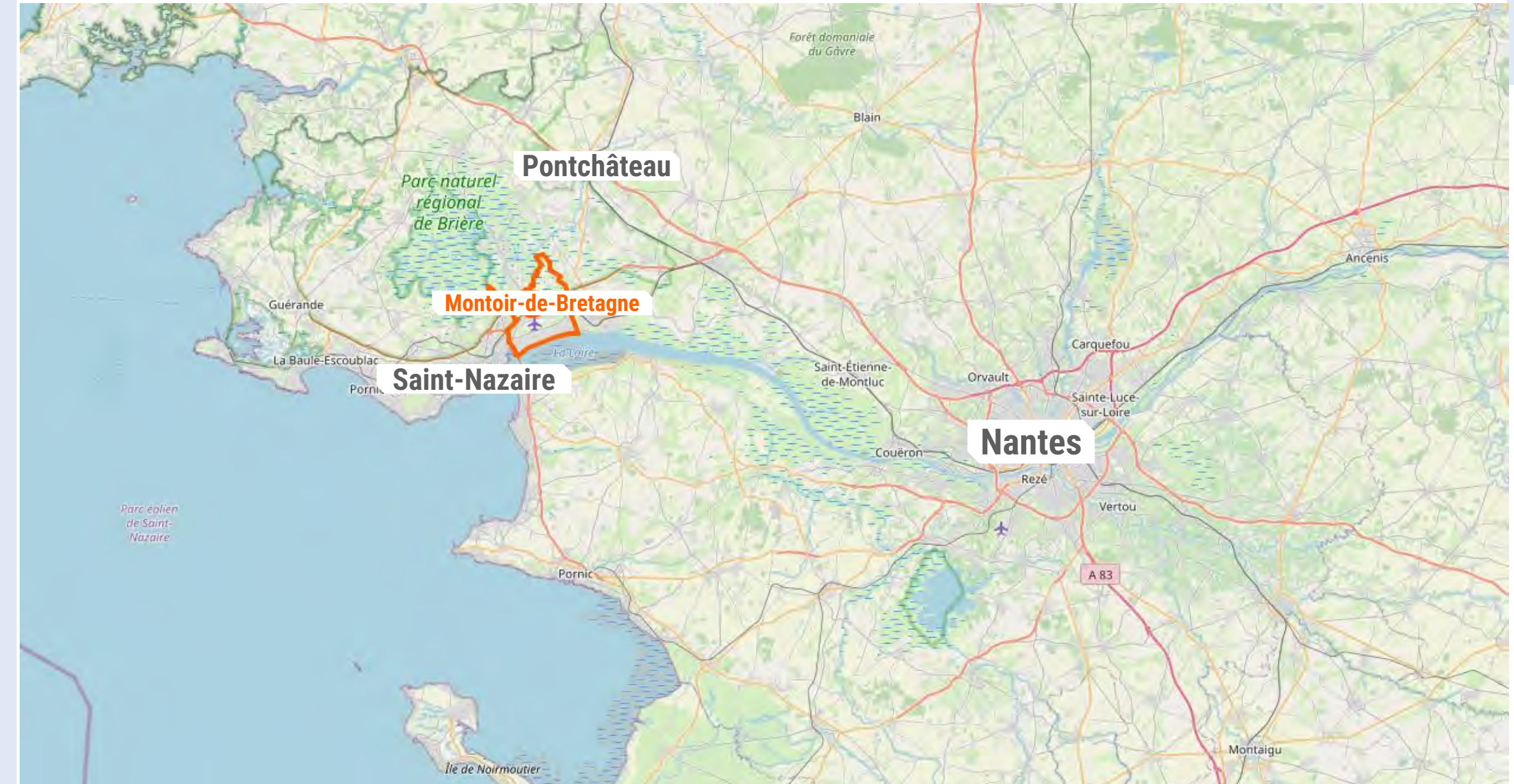
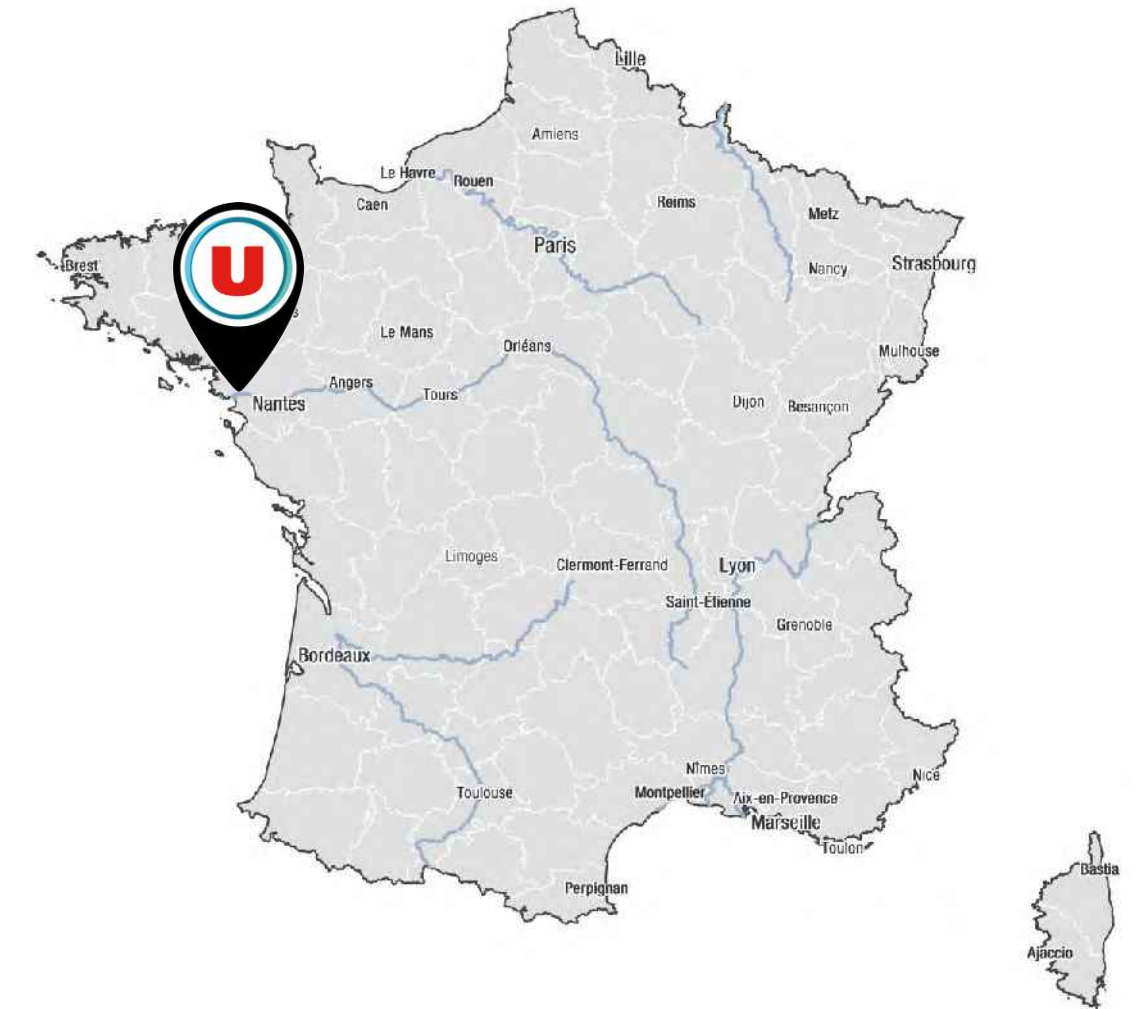
Superficie : **36,8 km**

Densité de population : **198 habitants / km²**

Description : **Montoir-de-Bretagne** est une commune située dans le département de la Loire-Atlantique, en région Pays de la Loire.

Intégrée à l'agglomération nantaise, elle bénéficie d'une proximité dynamique avec Nantes. La ville offre un cadre de vie agréable, mêlant espaces verts et infrastructures modernes. Son riche patrimoine, marqué par une tradition maritime et industrielle, témoigne d'une histoire active.

Aujourd'hui, Montoir-de-Bretagne se distingue par sa vie culturelle animée et ses projets urbains innovants.



CONTEXTE DE L'ÉTUDE

LOCALISATION & NATURE DU PROJET

Type de projet

Extension de +1 000 m² de la surface de vente du magasin

Adresse du magasin actuelle

CC de la Bernuais, Av. François Mitterrand, 44550 Montoir-de-Bretagne

Surface de vente actuelle

3 200 m²

Surface de vente future

4 200 m²

Accès clientèle actuelle et future

Au nord, via la rue Jean Jaurès en empruntant la rue de la Bernuais et au Sud, via l'avenue François Mitterrand.



OFFRE DE VOIRIE

Le magasin **SUPER U à Montoir-de-Bretagne (44)** est situé entre le bâti de la commune et la RN 171. Le magasin est ainsi accessible par la rue Jean Jaurès ou l'Avenue François Mitterrand.

Nantes est situé à 60 minutes à l'Est et Saint-Nazaire à seulement 20 minutes en voiture en empruntant la RN 171.

Pour les mobilités douces, les **aménagements existants** autour du SUPER U permet des déplacements facilités pour les piétons et pour les cycles.

OFFRE DE VOIRIE

Le magasin **SUPER U à Montoir-de-Bretagne (44)** est situé entre le bâti de la commune et la RN 171. Le magasin est ainsi accessible par la rue Jean Jaurès ou l'Avenue François Mitterrand.

Nantes est situé à 60 minutes à l'Est et Saint-Nazaire à seulement 20 minutes en voiture en empruntant la RN 171.

Pour les mobilités douces, les **aménagements existants** autour du SUPER U permet des déplacements facilités pour les piétons et pour les cycles.

OFFRE DE VOIRIE

Le magasin **SUPER U à Montoir-de-Bretagne (44)** est situé entre le bâti de la commune et la RN 171. Le magasin est ainsi accessible par la rue Jean Jaurès ou l'Avenue François Mitterrand.

Nantes est situé à 60 minutes à l'Est et Saint-Nazaire à seulement 20 minutes en voiture en empruntant la RN 171.

Pour les mobilités douces, les **aménagements existants** autour du SUPER U permet des déplacements facilités pour les piétons et pour les cycles.

OFFRE DE VOIRIE

Le magasin **SUPER U à Montoir-de-Bretagne (44)** est situé entre le bâti de la commune et la RN 171. Le magasin est ainsi accessible par la rue Jean Jaurès ou l'Avenue François Mitterrand.

Nantes est situé à 60 minutes à l'Est et Saint-Nazaire à seulement 20 minutes en voiture en empruntant la RN 171.

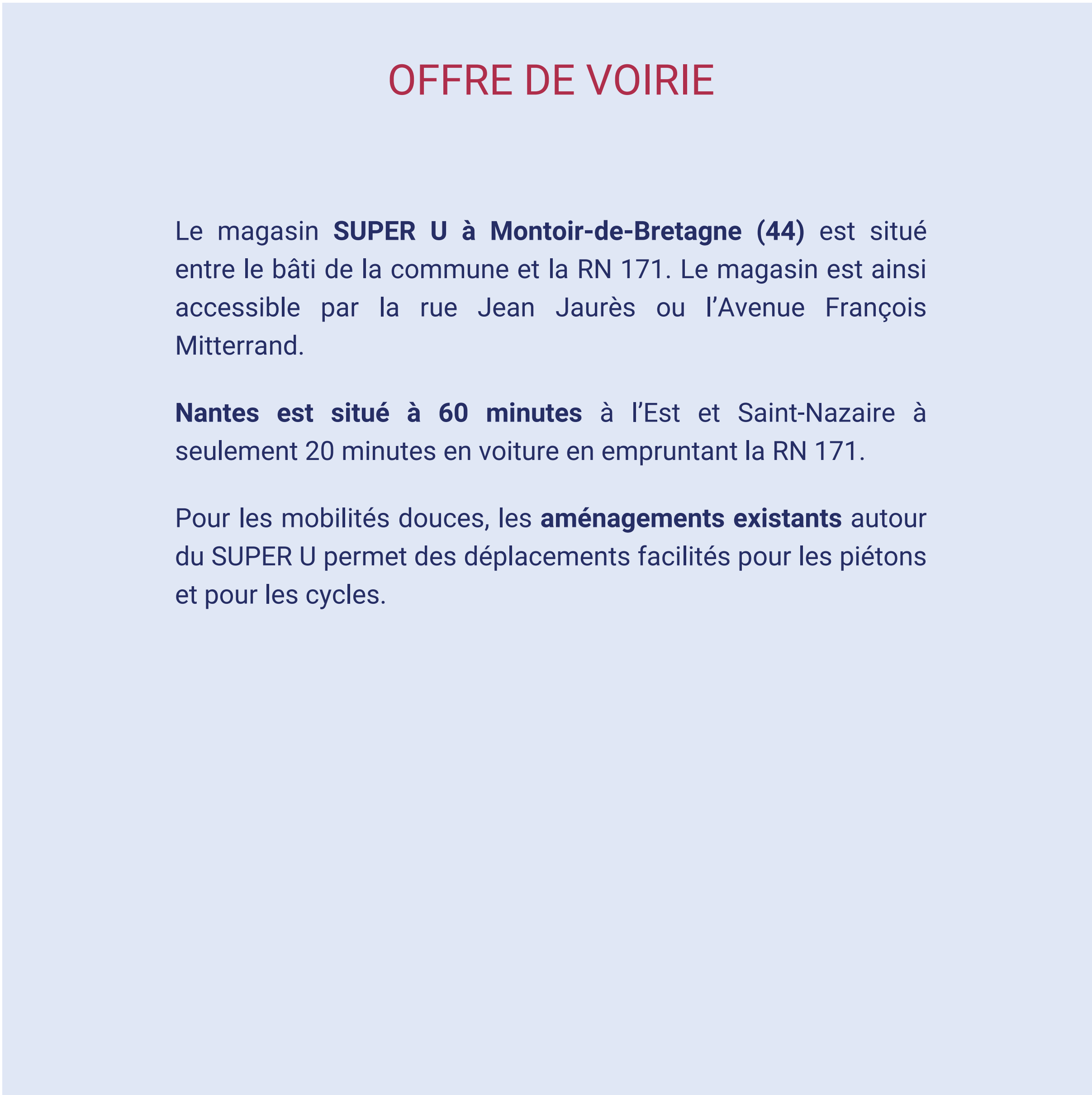
Pour les mobilités douces, les **aménagements existants** autour du SUPER U permet des déplacements facilités pour les piétons et pour les cycles.

OFFRE DE VOIRIE

Le magasin **SUPER U à Montoir-de-Bretagne (44)** est situé entre le bâti de la commune et la RN 171. Le magasin est ainsi accessible par la rue Jean Jaurès ou l'Avenue François Mitterrand.

Nantes est situé à 60 minutes à l'Est et Saint-Nazaire à seulement 20 minutes en voiture en empruntant la RN 171.

Pour les mobilités douces, les **aménagements existants** autour du SUPER U permet des déplacements facilités pour les piétons et pour les cycles.



INTERSECTIONS ÉTUDIÉES

Dans le cadre de cette étude de trafic, **trois intersections ont été analysées**. Elles ont fait l'objet d'un comptage directionnel. Cette sélection a été opérée en prenant en compte :

- L'environnement proche du projet,
- L'attractivité du projet SUPER U,
- Le plan de circulation et les différents accès possibles,
- Les enseignes attenantes.

DATE DE COMPTAGES

Comptage automatique réalisé entre **le VENDREDI 7 et le JEUDI 13 MARS 2025**.

Comptage(s) directionnel(s) réalisé(s) le **VENDREDI 7 MARS 2025** entre 16h et 18h.

NOTA

Une campagne de travaux affecte la circulation des flux sur la commune. Des axes ont été condamnés et des déviations établies durant toute la durée des travaux (entre janvier et juillet 2025).



Comptage automatique n°1 (CA01) sur la rue Jean Jaurès

Comptage directionnel n°1 sur le giratoire d'accès Sud SUPER U entre l'avenue François Mitterrand et la rue Christiane Cabale (4 branches)

Comptage directionnel n°2 sur l'intersection d'accès Nord entre la rue Jean Jaurès et la rue de la Bernuais (3 branches)

Comptage directionnel n°3 sur le giratoire d'accès Est entre la rue Jules Verne, la rue Jean Jaurès et l'Avenue François Mitterrand (5 branches)



ANALYSE

1. Diagnostic
2. Fonctionnement actuel
3. Prévision d'évolution du trafic
4. Fonctionnement futur
5. Synthèse – Faisabilité du projet

COMPTAGE(S) AUTOMATIQUE(S)

Moyenne de trafic horaire

Le projet SUPER U est situé en bordure de cet **axe majeur** traversant la commune par son centre-ville et desservant le supermarché SUPER U.

Cette route concentre un trafic modeste, avec **près de 1 800 véhicules par jour en moyenne**, une tendance de déplacement homogène dans les deux sens de circulation, et **une heure de pointe maximale le soir entre 17h et 18h** avec 136 véhicules relevés en moyenne sur cette heure, soit **8% du trafic moyen journalier**.

Proportion de poids-lourds

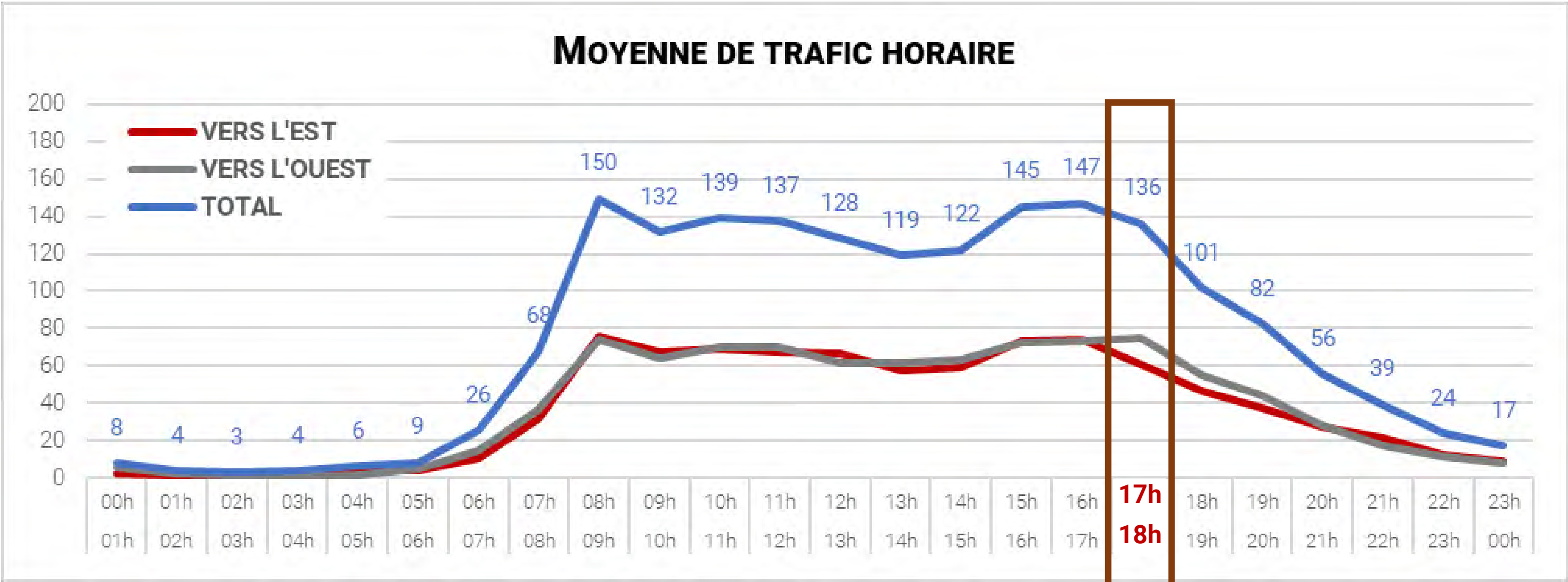
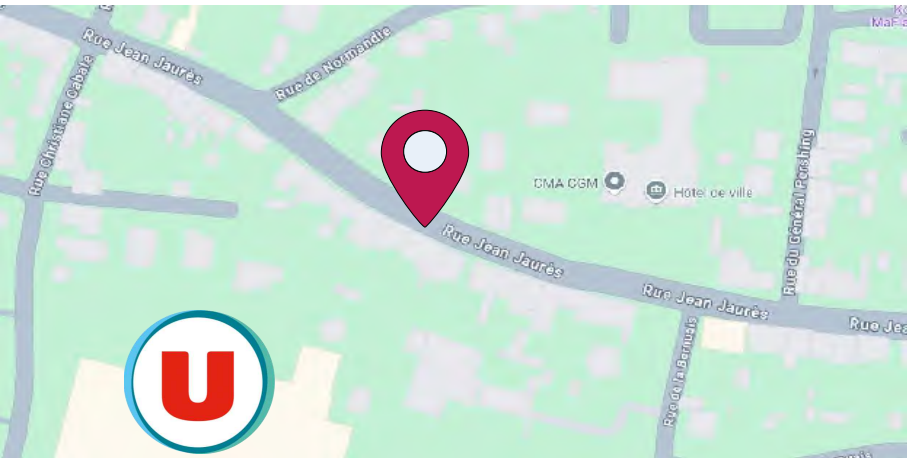
On relève sur cette portion **seulement 0,6% de poids-lourds** soit seulement 12 poids-lourds circulant sur cet axe de centre-bourg.

Sécurité des aménagements

La limitation de vitesse et les aménagements sécurisent les déplacements sur cet axe. Par ailleurs, on ne relève **que 6,1% d'infractions**, soit un taux très modeste.



RUE JEAN JAURES à MONTOIR-DE-BRETAGNE (44)



FLUX		Unité : Nombre de véhicules						DEUX SENS CONFONDU																				
		00h	01h	02h	03h	04h	05h	06h	07h	08h	09h	10h	11h	12h	13h	14h	15h	16h	17h		18h	19h	20h	21h	22h	23h	Total	
		01h	02h	03h	04h	05h	06h	07h	08h	09h	10h	11h	12h	13h	14h	15h	16h	17h	18h	19h	20h	21h	22h	23h	00h	24h		
TV	Lun. 10/03	8	3	1	2	2	14	36	87	191	143	164	151	131	146	146	164	188	173	103	86	55	42	20	14	2 070		
	Mar. 11/03	6	2	2	1	4	11	26	85	187	158	145	147	153	146	138	179	184	166	137	90	59	47	24	20	2 117		
	Mer. 12/03	10	5	0	4	7	12	40	79	183	142	160	150	155	142	149	161	191	163	112	89	58	40	23	13	2 088		
	Jeu. 13/03	6	2	2	7	8	12	26	89	194	173	149	159	141	150	130	163	191	144	112	96	55	32	33	12	2 086		
	Ven. 07/03	8	2	2	3	3	4	24	77	188	147	138	143	145	142	141	186	146	141	117	94	65	50	29	27	2 022		
	Sam. 08/03	9	7	10	6	18	4	17	28	73	102	123	144	104	60	86	87	67	87	68	77	68	43	23	30	1 341		
	Dim. 09/03	8	5	5	3	2	3	10	29	31	56	95	68	69	47	63	77	60	78	60	43	30	20	16	5	883		
	TMJO	8	3	1	3	5	11	30	83	189	153	151	150	145	145	141	171	180	157	116	91	58	42	26	17	2 077		
	TMJA	8	4	3	4	6	9	26	68	150	132	139	137	128	119	122	145	147	136	101	82	56	39	24	17	1 801		

COMPTAGE(S) DIRECTIONNEL(S)

Détermination des heures de pointes

Les enseignes alimentaires atteignent généralement leur pointe de fréquentation le samedi.

Dans le cas d'une étude de trafic, il faut également prendre en compte le trafic déjà présent sur le tissu routier et pour cela, **le créneau de 16h à 18h du vendredi** est celui qui combine une forte fréquentation de l'enseigne et un fort trafic routier lié aux trajets domicile-travail.

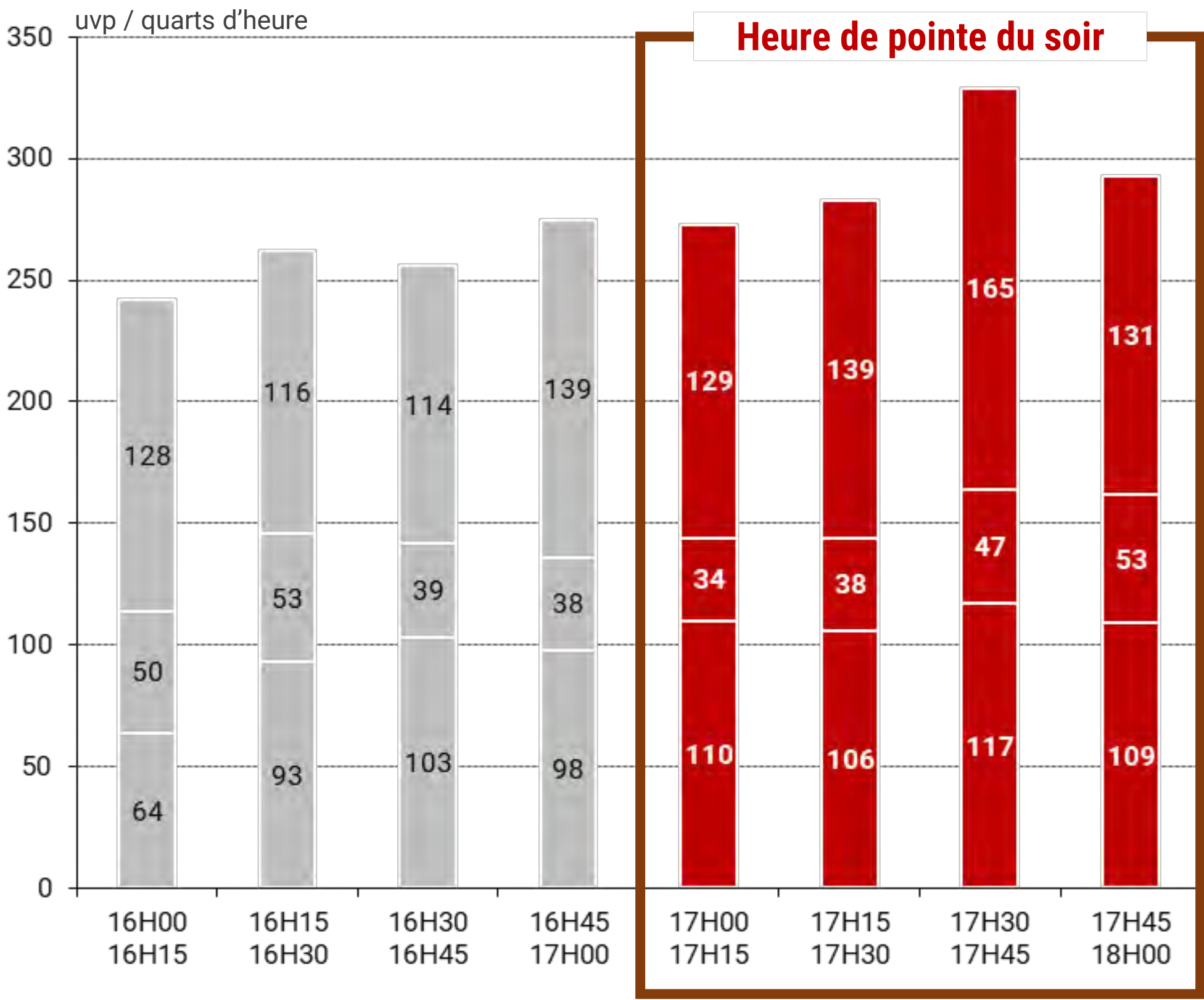
Ainsi, cette plage horaire a fait l'objet d'enquêtes origines-destinations.

Enquête origine - destination

L'intersection étudiée lors de l'enquête origines-destinations est la plus importante dans les alentours du projet SUPER U.

L'enquête permet d'attribuer un poids à chaque branche de l'intersection étudiée et d'évaluer leurs taux de saturation, correspondant à la fluidité du trafic à l'instant T dans un secteur donné. L'enquête a été réalisée aux périodes de pointe.

Une fois cette plage de deux heures enquêtées, une analyse au quart d'heure a été réalisée afin d'isoler les 4 quarts d'heures consécutifs ayant les plus fortes circulations. Cela permet d'affiner l'enquête en mettant en avant une heure de pointe, ce qui est plus représentatif pour l'étude de trafic.

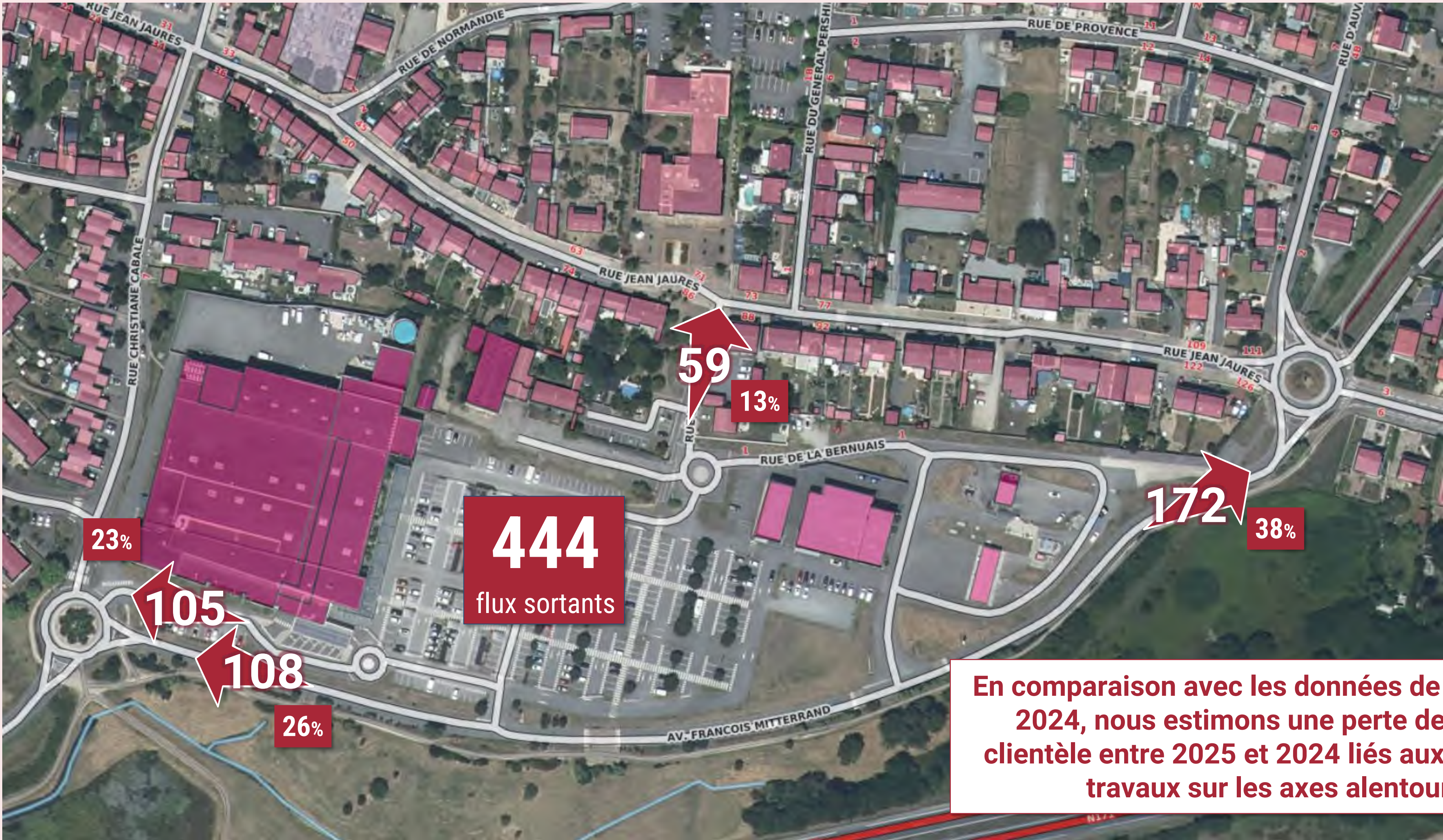


FONCTIONNEMENT ACTUEL

DISTRIBUTION DES FLUX **ENTRANTS** le vendredi 7 mars entre 17h et 18h en nombre de véhicules



DISTRIBUTION DES FLUX SORTANTS le vendredi 7 mars entre 17h et 18h en nombre de véhicules



En comparaison avec les données de flux clients 2024, nous estimons une perte de 10% de clientèle entre 2025 et 2024 liés aux différents travaux sur les axes alentours.

FONCTIONNEMENT DE L'INTERSECTION

Contexte

À partir des données de comptage Trafic Moyen Journalier et de l'enquête origines-destinations, un diagnostic précis du fonctionnement actuel de l'intersection peut être établi. Ce diagnostic présente de manière schématique le fonctionnement de l'intersection afin d'établir son taux de saturation et de mettre en avant ses réserves actuelles de capacité.

Comptages

Vendredi 17h00 à 18h00 – UVP (Unité de Véhicule Particulier)					
DE/VERS	A	B	C	D	TOTAL
A - Rue Christiane Cabalé	4	18	81	52	155
B - Avenue François Mitterrand (Sud)	4	0	45	25	74
C - Avenue François Mitterrand (Est)	55	37	15	1	108
D - Accès parking Super U	85	15	5	0	105
TOTAL	148	70	146	78	442

Résultats

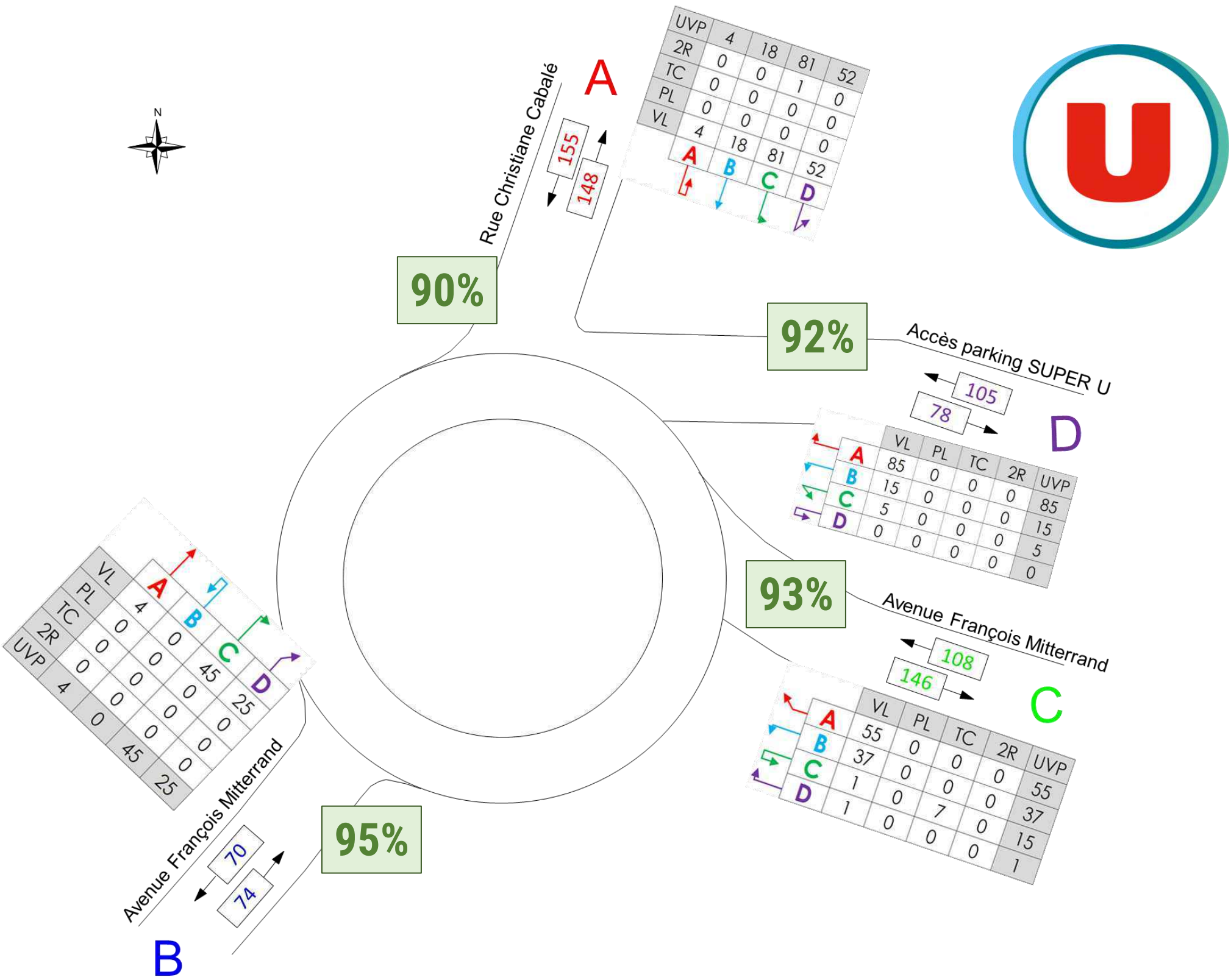
Résultat Vendredi 17h00 à 18h00 – UVP – Situation actuelle						
Branche	Réserve de capacité		Longueur de stockage (nbre de véh.)		Temps d'attente	
	UVP/h	%	Moy.	Max.	Moyen (s)	Total (h)
A - Rue Christiane Cabalé	1 433	90%	0	2	0	0,0
B - Avenue François Mitterrand (Sud)	1 406	95%	0	2	0	0,0
C - Avenue François Mitterrand (Est)	1 470	93%	0	2	0	0,0
D - Accès parking Super U	1 236	92%	0	2	1	0,0

(Au-delà de 25% de réserve de capacité, la situation est favorable, entre 5% et 25%, des ralentissements peuvent subvenir et en dessous de 5%, des blocages apparaissent et l'intersection est saturée)



INTERSECTION(S) ÉTUDIÉE(S)

CD01 : RUE C. CABALÉ / AV. FRANÇOIS MITTERRAND / ACCÈS SUPER U



À RETENIR



L'étude du giratoire permettant l'accès à la zone commerciale et au supermarché SUPER U ne montre pas de situations de saturation aux heures de pointe.

Le giratoire est fluide sur l'ensemble des branches.

FONCTIONNEMENT DE L'INTERSECTION

Contexte

À partir des données de comptage réalisé en mars 2025, nous **ajoutons 10% de clients supplémentaires** pour le magasin étudié. Ainsi, nous étudions le fonctionnement de l'intersection en situation normale, hors travaux. Ce diagnostic présente de manière schématique le fonctionnement de l'intersection afin **d'établir son taux de saturation et de mettre en avant ses réserves de capacité en situation normale.**

Comptages

Vendredi 17h00 à 18h00 (+10% de clients SUPER U) – UVP (Unité de Véhicule Particulier)					
DE/VERS	A	B	C	D	TOTAL
A - Rue Christiane Cabalé	4	18	91	56	169
B - Avenue François Mitterrand (Sud)	4	0	50	27	81
C - Avenue François Mitterrand (Est)	60	41	17	2	119
D - Accès parking Super U	93	16	5	0	115
TOTAL	162	75	163	86	485

Résultats

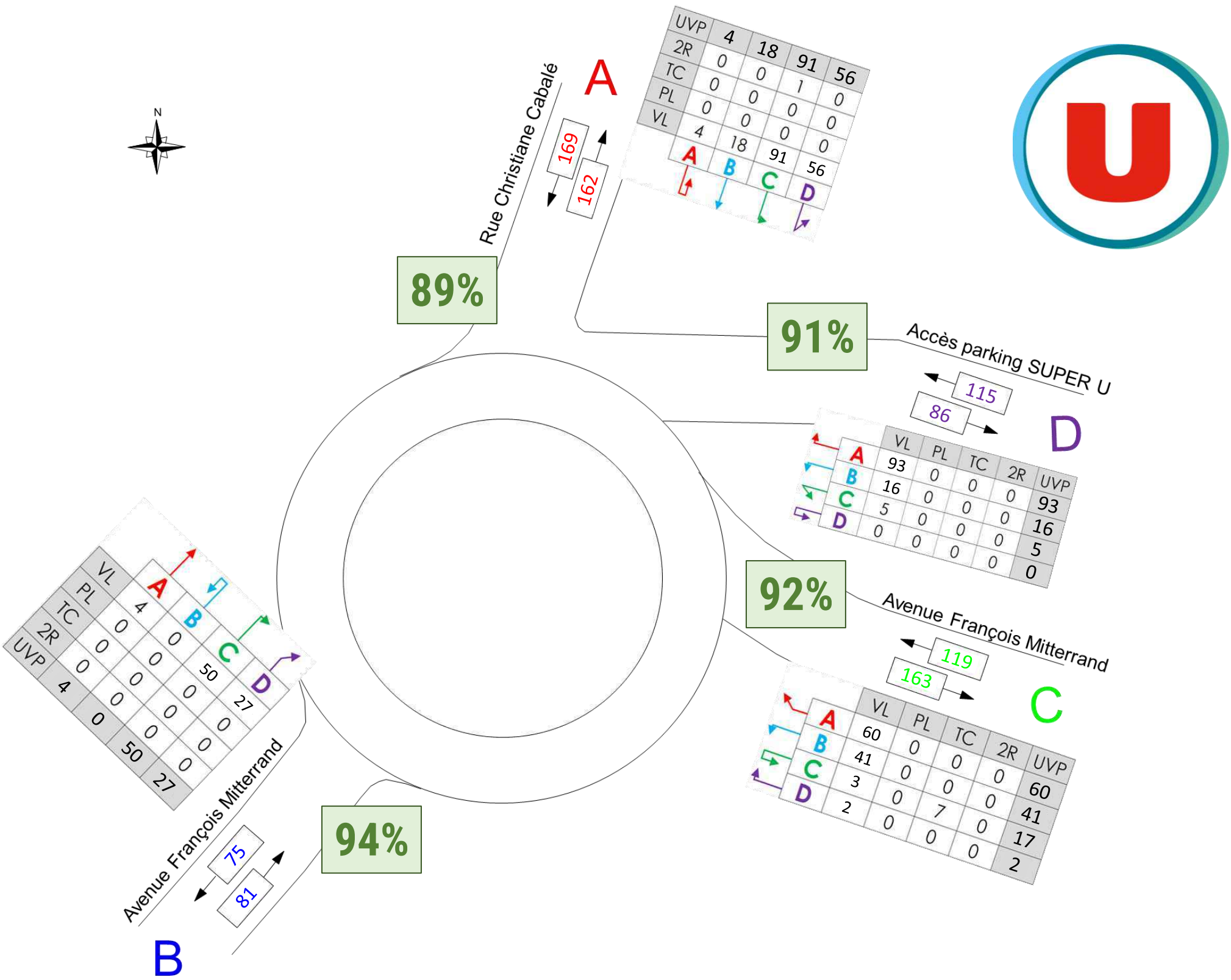
Résultat Vendredi 17h00 à 18h00 (+10% de clients SUPER U) – UVP – Situation actuelle						
Branche	Réserve de capacité		Longueur de stockage (nbre de véh.)		Temps d'attente	
	UVP/h	%	Moy.	Max.	Moyen (s)	Total (h)
A - Rue Christiane Cabalé	1 406	89%	0	2	0	0,0
B - Avenue François Mitterrand (Sud)	1 376	94%	0	2	0	0,0
C - Avenue François Mitterrand (Est)	1 445	92%	0	2	0	0,0
D - Accès parking Super U	1 211	91%	0	2	1	0,0

(Au-delà de 25% de réserve de capacité, la situation est favorable, entre 5% et 25%, des ralentissements peuvent subvenir et en dessous de 5%, des blocages apparaissent et l'intersection est saturée)



INTERSECTION(S) ÉTUDIÉE(S)

CD01 : RUE C. CABALÉ / AV. FRANÇOIS MITTERRAND / ACCÈS SUPER U



À RETENIR



L'étude du giratoire permettant l'accès à la zone commerciale et au supermarché SUPER U ne montre pas de situations de saturation aux heures de pointe malgré l'ajout de 10% de trafic supplémentaire.

Le giratoire est fluide sur l'ensemble des branches.

FONCTIONNEMENT DE L'INTERSECTION

Contexte

À partir des données de comptage Trafic Moyen Journalier et de l'enquête origines-destinations, un diagnostic précis du fonctionnement actuel de l'intersection peut être établi. Ce diagnostic présente de manière schématique le fonctionnement de l'intersection afin d'établir son taux de saturation et de mettre en avant ses réserves actuelles de capacité.

Comptages

Vendredi 17h00 à 18h00 – UVP (Unité de Véhicule Particulier)				
DE/VERS	A	B	C	TOTAL
A - Rue Jean Jaurès (Ouest)	0	53	20	73
B - Rue Jean Jaurès (Est)	44	0	4	48
C - Rue de la Bernuais	27	32	0	59
TOTAL	72	85	24	181

Résultats

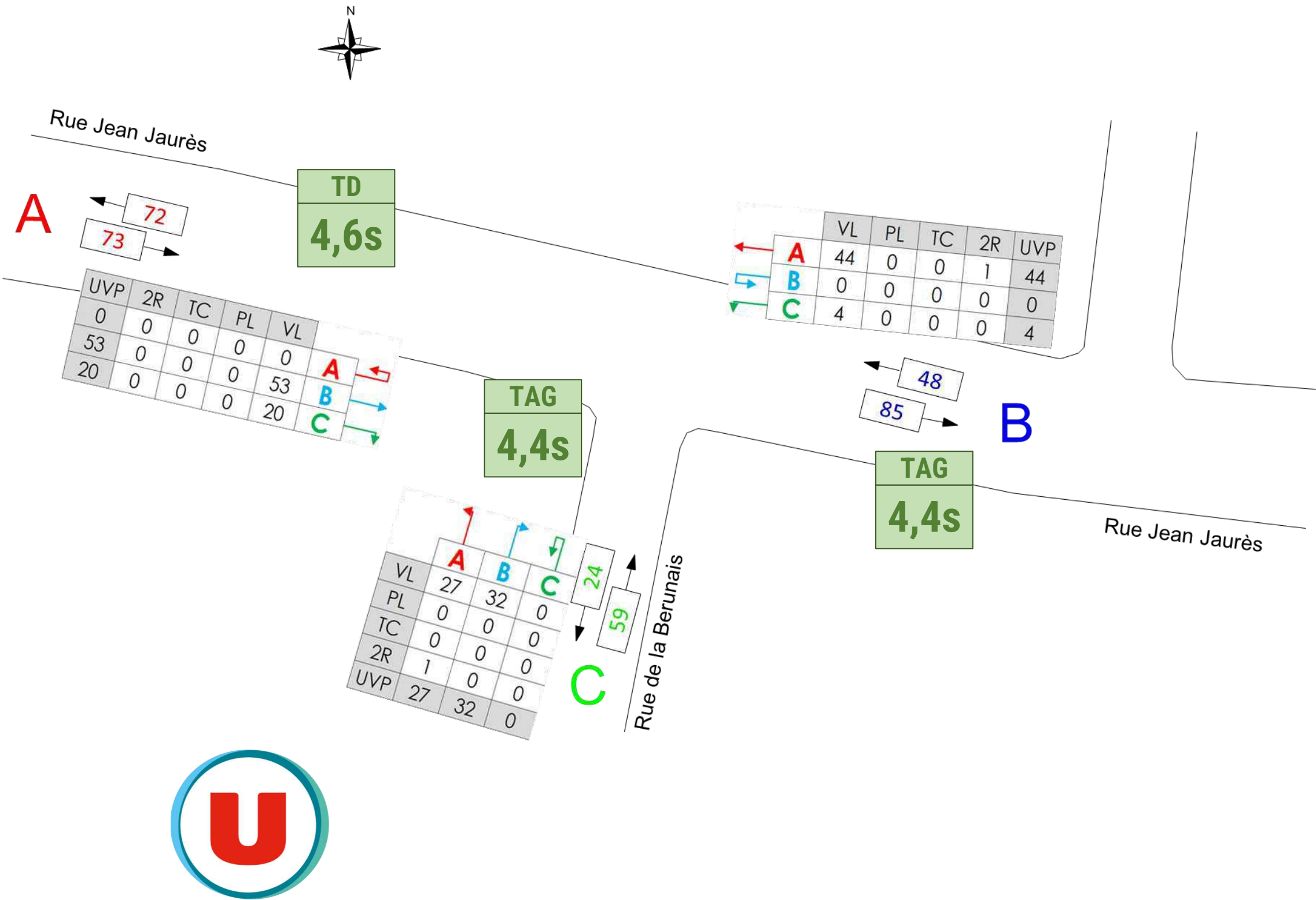
Résultat Vendredi 17h00 à 18h00 – UVP – Situation actuelle					
HPS – CD02		Valeur créneau critique (seconde)	Trafic voie secondaire (uvp)	Trafic voie prioritaire (uvp)	Temps moyen d'attente (seconde)
Sortie SUPER U	TD	6	53	59	4,6
	TAG	6	4	73	4,4
	TAG	6	27	44	4,4

(entre 0 et 30 sec. = aucun problème, le carrefour peut être géré sans feux ; entre 30 et 60 sec. = l'appréciation est laissée au concepteur ; au-delà d'1 minute = un autre type de carrefour est envisagé)

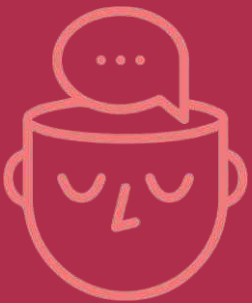


INTERSECTION(S) ÉTUDIÉE(S)

CD02 : RUE JEAN JAURÈS / RUE DE LA BERNUAIS



À RETENIR



L'intersection entre la sortie parking nord et la rue Jean Jaurès ne montre pas de saturation à l'heure de pointe du soir.

Les temps d'attente moyen pour l'ensemble des usagers sont dans la norme d'un bon fonctionnement (moins de 30 secondes d'attente).

FONCTIONNEMENT DE L'INTERSECTION

Contexte

À partir des données de comptage réalisé en mars 2025, nous **ajoutons 10% de clients supplémentaires** pour le magasin étudié. Ainsi, nous étudions le fonctionnement de l'intersection en situation normale, hors travaux. Ce diagnostic présente de manière schématique le fonctionnement de l'intersection afin **d'établir son taux de saturation et de mettre en avant ses réserves de capacité en situation normale.**

Comptages

Vendredi 17h00 à 18h00 (+10% de clients SUPER U) – UVP (Unité de Véhicule Particulier)				
DE/VERS	A	B	C	TOTAL
A - Rue Jean Jaurès (Ouest)	0	53	22	75
B - Rue Jean Jaurès (Est)	44	0	4	49
C - Rue de la Bernuais	30	35	0	65
TOTAL	74	88	26	189

Résultats

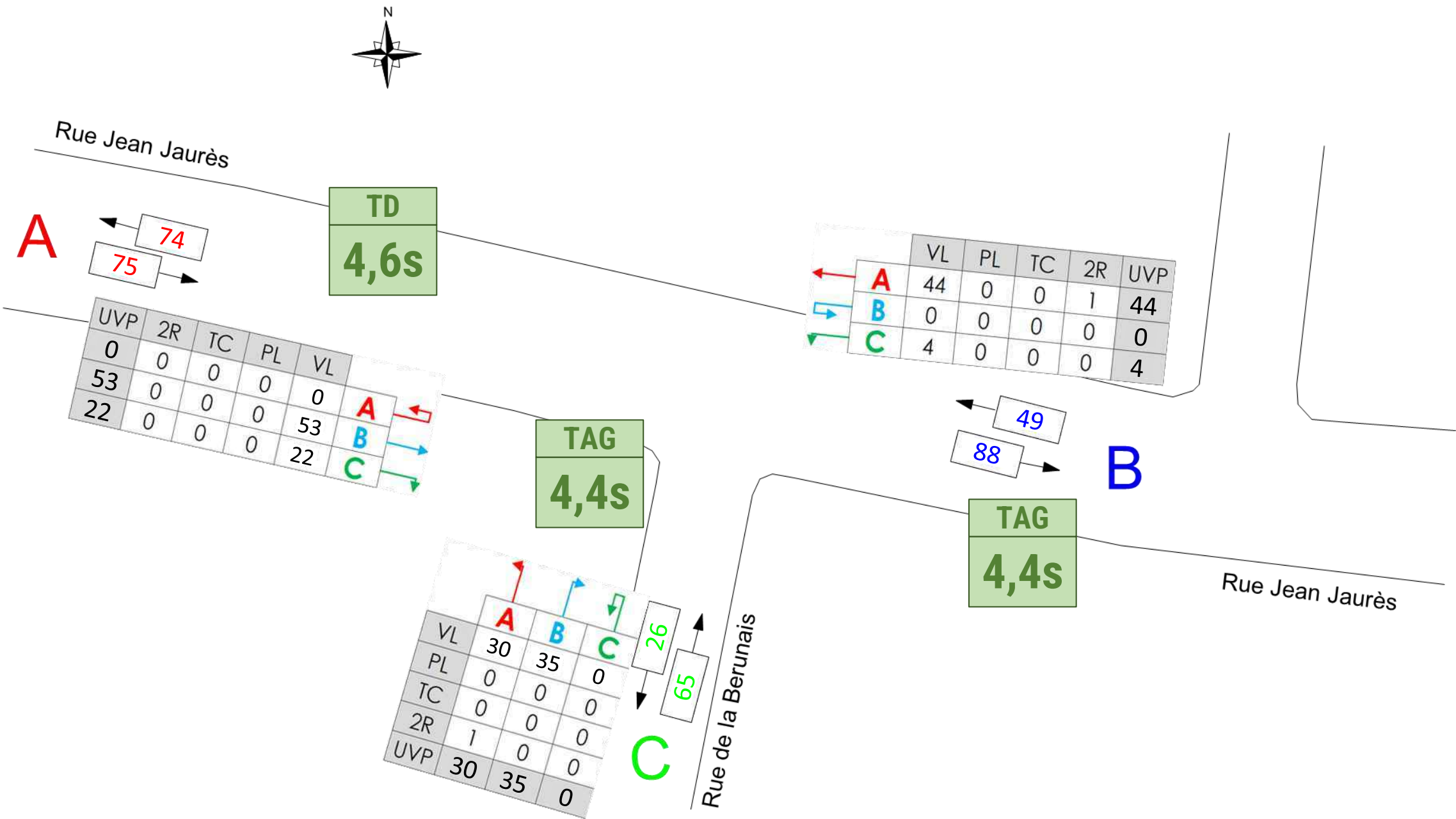
Résultat Vendredi 17h00 à 18h00 (+10% de clients SUPER U) – UVP – Situation actuelle					
HPS – CD02		Valeur créneau critique (seconde)	Trafic voie secondaire (uvp)	Trafic voie prioritaire (uvp)	Temps moyen d'attente (seconde)
Sortie SUPER U	TD	6	53	65	4,6
	TAG	6	4	75	4,4
	TAG	6	30	44	4,4

(entre 0 et 30 sec. = aucun problème, le carrefour peut être géré sans feux ; entre 30 et 60 sec. = l'appréciation est laissée au concepteur ; au-delà d'1 minute = un autre type de carrefour est envisagé)

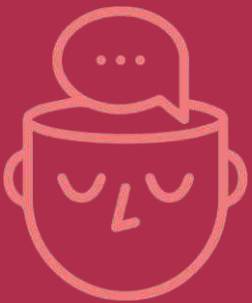


INTERSECTION(S) ÉTUDIÉE(S)

CD02 : RUE JEAN JAURÈS / RUE DE LA BERNUAIS



À RETENIR



L'intersection entre la sortie parking nord et la rue Jean Jaurès ne montre pas de saturation à l'heure de pointe du soir avec l'ajout d'un trafic supplémentaire.

Les temps d'attente moyen pour l'ensemble des usagers sont dans la norme d'un bon fonctionnement (moins de 30 secondes d'attente).

FONCTIONNEMENT DE L'INTERSECTION

Contexte

À partir des données de comptage Trafic Moyen Journalier et de l'enquête origines-destinations, un diagnostic précis du fonctionnement actuel de l'intersection peut être établi. Ce diagnostic présente de manière schématique le fonctionnement de l'intersection afin d'établir son taux de saturation et de mettre en avant ses réserves actuelles de capacité.

Comptages

Vendredi 17h00 à 18h00 – UVP (Unité de Véhicule Particulier)						
DE/VERS	A	B	C	D	E	TOTAL
A - Rue Jean Jaurès	0	5	48	0	7	60
B - Avenue François Mitterrand	4	6	139	0	22	172
C - Rue Jules Verne	39	165	4	0	44	252
D - Rue de Bourgogne	0	0	0	0	0	0
E - Rue d'Auvergne	5	35	47	0	0	87
TOTAL	49	211	238	0	73	571

Résultats

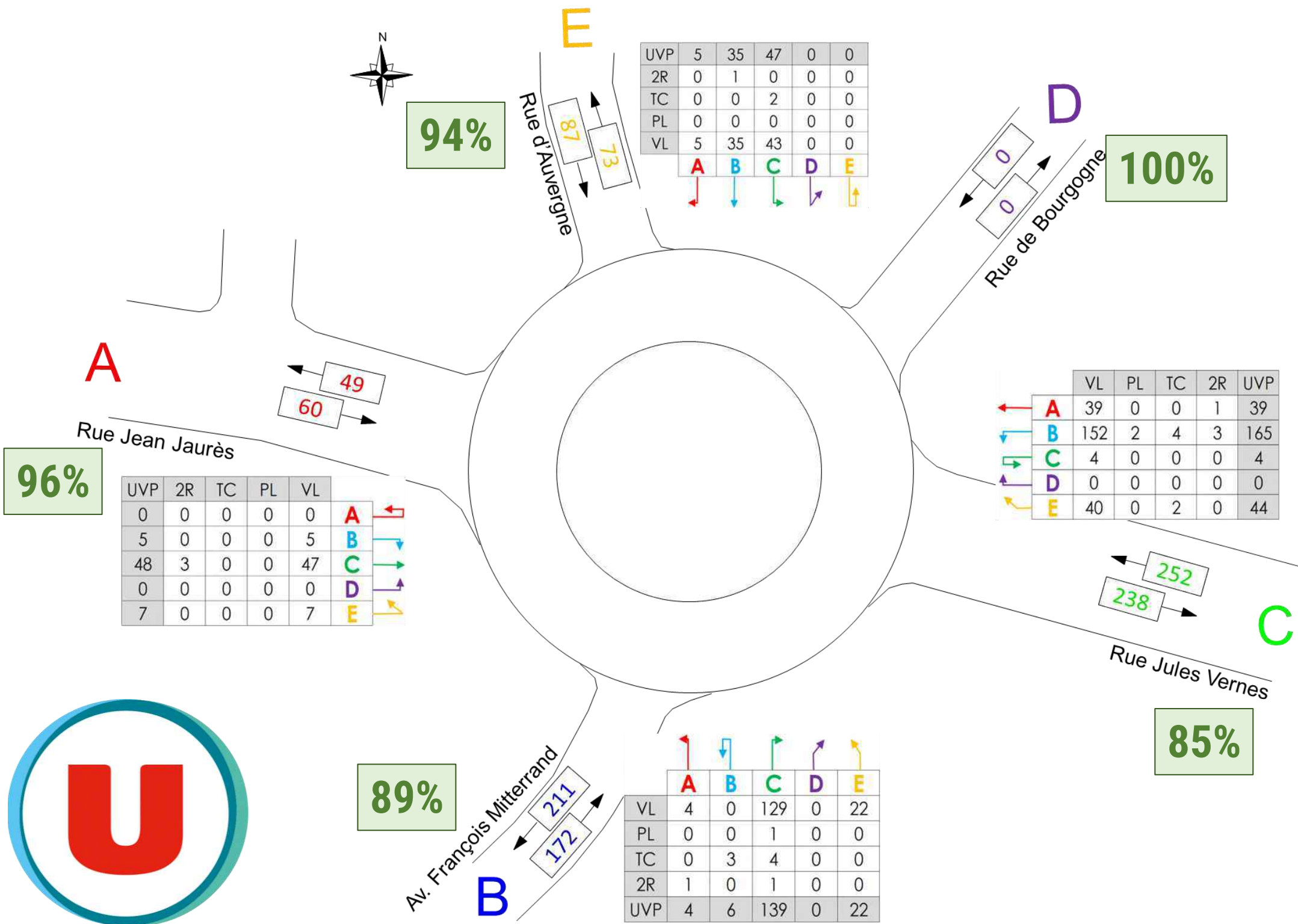
Résultat Vendredi 17h00 à 18h00 – UVP – Situation actuelle						
Branche	Réserve de capacité		Longueur de stockage (nbre de véh.)		Temps d'attente	
	UVP/h	%	Moy.	Max.	Moyen (s)	Total (h)
A - Rue Jean Jaurès	1 279	96%	0	2	1	0,0
B - Avenue François Mitterrand	1 393	89%	0	2	0	0,0
C - Rue Jules Verne	1 396	85%	0	2	0	0,0
D - Rue de Bourgogne	1 161	100%	0	2	0	0,0
E - Rue d'Auvergne	1 302	94%	0	2	1	0,0

(Au-delà de 25% de réserve de capacité, la situation est favorable, entre 5% et 25%, des ralentissements peuvent subvenir et en dessous de 5%, des blocages apparaissent et l'intersection est saturée)



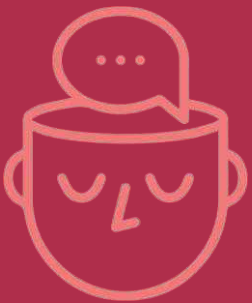
INTERSECTION(S) ÉTUDIÉE(S)

CD03 : RUE JEAN JAURÈS / AV. FRANÇOIS MITTERRAND



20

À RETENIR



L'étude du giratoire permettant l'accès au SUPER U par l'Ouest ne montre pas de situations de saturation aux heures de pointe.
Le giratoire est fluide sur l'ensemble des branches.

FONCTIONNEMENT DE L'INTERSECTION

Contexte

À partir des données de comptage réalisé en mars 2025, nous **ajoutons 10% de clients supplémentaires** pour le magasin étudié. Ainsi, nous étudions le fonctionnement de l'intersection en situation normale, hors travaux. Ce diagnostic présente de manière schématique le fonctionnement de l'intersection afin **d'établir son taux de saturation et de mettre en avant ses réserves de capacité en situation normale.**

Comptages

Vendredi 17h00 à 18h00 (+10% de clients SUPER U) – UVP (Unité de Véhicule Particulier)						
DE/VERS	A	B	C	D	E	TOTAL
A - Rue Jean Jaurès	0	5	48	0	7	60
B - Avenue François Mitterrand	5	7	153	0	24	189
C - Rue Jules Verne	39	181	4	0	44	269
D - Rue de Bourgogne	0	0	0	0	0	0
E - Rue d'Auvergne	5	39	47	0	0	91
TOTAL	49	233	252	0	75	609

Résultats

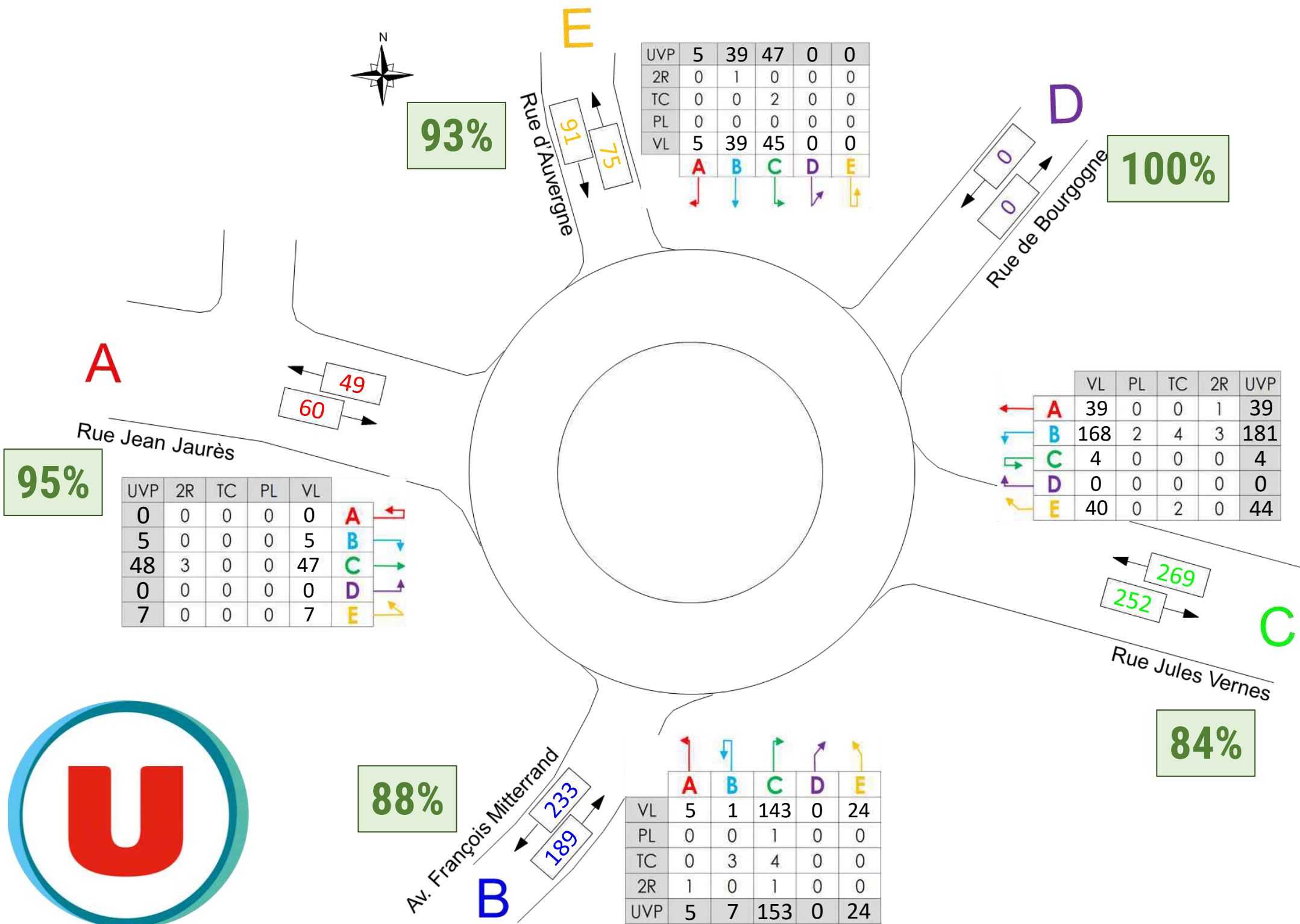
Résultat Vendredi 17h00 à 18h00 (+10% de clients SUPER U) – UVP – Situation actuelle						
Branche	Réserve de capacité		Longueur de stockage (nbre de véh.)		Temps d'attente	
	UVP/h	%	Moy.	Max.	Moyen (s)	Total (h)
A - Rue Jean Jaurès	1 251	95%	0	2	1	0,0
B - Avenue François Mitterrand	1 375	88%	0	2	0	0,0
C - Rue Jules Verne	1 371	84%	0	2	0	0,0
D - Rue de Bourgogne	1 139	100%	0	2	0	0,0
E - Rue d'Auvergne	1 272	93%	0	2	1	0,0

(Au-delà de 25% de réserve de capacité, la situation est favorable, entre 5% et 25%, des ralentissements peuvent subvenir et en dessous de 5%, des blocages apparaissent et l'intersection est saturée)



INTERSECTION(S) ÉTUDIÉE(S)

CD03 : RUE JEAN JAURÈS / AV. FRANÇOIS MITTERRAND



À RETENIR



L'étude du giratoire permettant l'accès au SUPER U par l'Ouest ne montre pas de situations de saturation aux heures de pointe malgré l'ajout de 10% de trafic supplémentaire.

Le giratoire est fluide sur l'ensemble des branches.

COMPTAGE(S) DIRECTIONNEL(S)

Méthode de calcul

La méthode utilisée pour déterminer la fréquentation prévisionnelle du projet se base sur la méthode d'évaluation développée par le CERTU concernant les générateurs de trafic de type « surface commerciale ».

Nous nous basons également sur les flux clients projetés du projet pour préciser le ratio de génération de trafic.

Destination du trafic supplémentaire

L'affectation du trafic généré par **le projet** est réalisée en croisant plusieurs facteurs et méthodes de calcul, détaillés en page suivante. On adapte la méthode de calcul, en fonction de l'environnement, de la nature de l'intersection et de la nature de la voie qui est desservie par chacune des branches.

Dans le cas du **projet d'extension du magasin SUPER U à Montoir-de-Bretagne**, l'affectation a été réalisée en simulant le trafic futur et en se basant sur les aménagements et le trafic routier actuel. À noter que la configuration des voies de desserte du site tend à montrer que l'itinéraire emprunté pour un trajet « Aller » est forcément identique à celui d'un trajet « Retour ».

Chaque véhicule généré par le projet est comptabilisé deux fois sur le réseau routier, à son arrivée et à son départ du site.

ENVIRONNEMENT DU PROJET

L'étude de l'environnement proche du projet permet d'évaluer la proportion de clientèle motorisée, celle se déplaçant en modes doux et celle utilisant les transports en commun. Cette évaluation repose sur l'expérience d'EMPRIXIA en matière de création ou d'extension de magasins de grande distribution.



ACCÈS À PIED

Le projet est **intégré à des zones pavillonnaires** et les accès à pied sont favorables.



ACCÈS EN VÉLO

Des **cheminements cyclables** sont présents en bordure de l'Avenue François Mitterrand.



TRANSPORT EN COMMUN

L'arrêt « **Montoir Centre** » permet de desservir le site du supermarché.



CLIENTÈLE MOTORISÉE

80% de **clientèle motorisée** à attendre

PRÉVISION D'ÉVOLUTION DU TRAFIC

GÉNÉRATION DE TRAFIC ATTENDU

Méthode de calcul CERTU

Cette méthode se base sur l'estimation d'un volume de clientèle en fonction de la nature du projet et de sa surface de vente. Pour un projet de ce type et de cette surface de vente, nous projetons une clientèle pour l'heure de pointe du soir.

Projet

Le projet consiste à **agrandir le magasin SUPER U** pour lui offrir une surface de vente plus importante.

Aussi, dans le cadre d'une extension sur site, seule la surface de vente nouvellement créée est retenue dans le calcul. Ainsi, pour une surface de vente future de 4 200 m² et une surface actuelle de 3 200 m², nous calculons la génération de trafic des **1 000 m² créés**.

Foisonnement

De plus, la nature du projet SUPER U et sa localisation laissent penser qu'il y aura non seulement une part de trafic d'appel mais aussi une part de foisonnement (circulation déjà existante sur le secteur d'étude et qui profite du transfert et de l'extension du magasin SUPER U pour s'y rendre).

Nous estimons une proportion de trafic de foisonnement de 75% (donc 25 % de trafic d'appel).

+1 000 m² en extension de la surface de vente actuelle

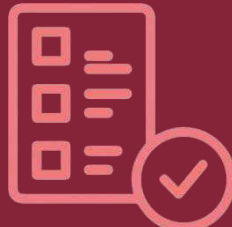
0,07 clients en HPS par m²

70 clients supplémentaires attendus en HPS (hors foisonnement)

75% de foisonnement

80% de véhicules motorisés

Hypothèse haute

 **14** véhicules générés en Heure de Pointe du Soir (HPS) sur le réseau routier



FONCTIONNEMENT DE L'INTERSECTION

Contexte

À partir des prévisions de génération de trafic et de l'enquête origines-destinations, une simulation du fonctionnement futur de l'intersection peut être établie. Cette simulation présente de manière schématique le fonctionnement de l'intersection afin d'établir son taux de saturation et de mettre en avant ses réserves de capacité une fois le projet réalisé.

Comptages

Vendredi 17h00 à 18h00 – UVP (Unité de Véhicule Particulier)					
DE/VERS	A	B	C	D	TOTAL
A - Rue Christiane Cabalé	4	18	84	53	160
B - Avenue François Mitterrand (Sud)	4	0	46	26	76
C - Avenue François Mitterrand (Est)	57	38	16	1	112
D - Accès parking Super U	88	15	5	0	108
TOTAL	152	72	151	80	456

Résultats

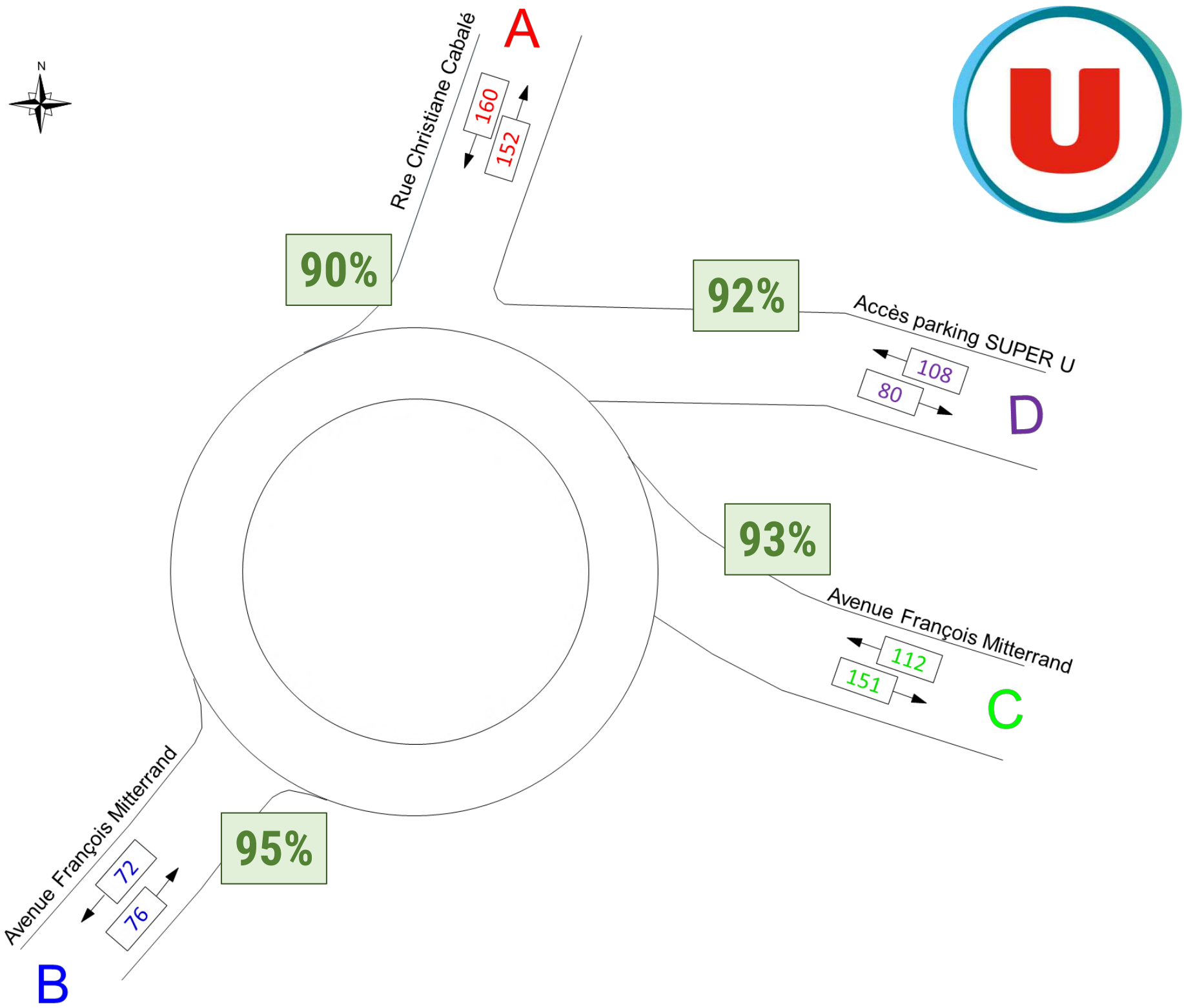
Résultat Vendredi 17h00 à 18h00 – UVP – Situation future						
Branche	Réserve de capacité		Longueur de stockage (nbre de véh.)		Temps d'attente	
	UVP/h	%	Moy.	Max.	Moyen (s)	Total (h)
A - Rue Christiane Cabalé	1 424	90%	0	2	0	0,0
B - Avenue François Mitterrand (Sud)	1 395	95%	0	2	0	0,0
C - Avenue François Mitterrand (Est)	1 460	93%	0	2	0	0,0
D - Accès parking Super U	1 227	92%	0	2	1	0,0

(Au-delà de 25% de réserve de capacité, la situation est favorable, entre 5% et 25%, des ralentissements peuvent subvenir et en dessous de 5%, des blocages apparaissent et l'intersection est saturée)



INTERSECTION(S) ÉTUDIÉE(S)

CD01 : RUE C. CABALÉ / AV. FRANÇOIS MITTERRAND / ACCÈS SUPER U



À RETENIR



En situation future, après extension du magasin SUPER U, les capacités du giratoire sont très favorables et aucune saturation n'est observée à l'heure de pointe du soir. On ne relève aucun changement dans les réserves de capacité.

Le giratoire peut absorber un trafic supplémentaire.



INTERSECTION(S) ÉTUDIÉE(S)

CD01 : RUE C. CABALÉ / AV. FRANÇOIS MITTERRAND / ACCÈS SUPER U

FONCTIONNEMENT DE L'INTERSECTION

Contexte

À partir des prévisions de génération de trafic et de l'enquête origines-destinations, une simulation du fonctionnement futur de l'intersection peut être établie. Cette simulation présente de manière schématique le fonctionnement de l'intersection afin d'établir son taux de saturation et de mettre en avant ses réserves de capacité une fois le projet réalisé.

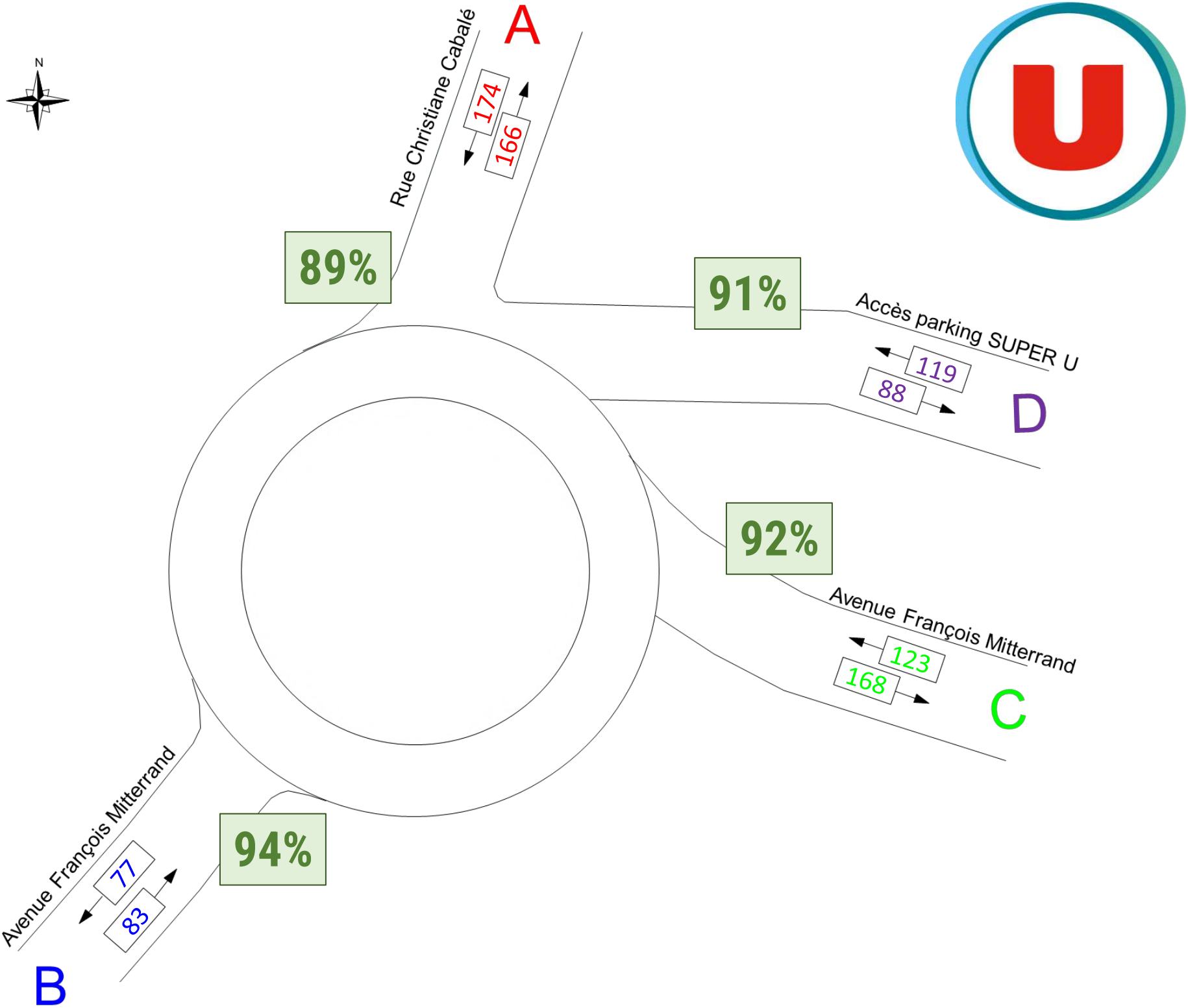
Comptages

Vendredi 17h00 à 18h00 (+10% de clients SUPER U) – UVP (Unité de Véhicule Particulier)					
DE/VERS	A	B	C	D	TOTAL
A - Rue Christiane Cabalé	4	18	94	58	174
B - Avenue François Mitterrand (Sud)	4	0	51	28	83
C - Avenue François Mitterrand (Est)	62	42	17	2	123
D - Accès parking Super U	96	17	6	0	119
TOTAL	166	77	168	88	499

Résultats

Résultat Vendredi 17h00 à 18h00 (+10% de clients SUPER U) – UVP – Situation future						
Branche	Réserve de capacité		Longueur de stockage (nbre de véh.)		Temps d'attente	
	UVP/h	%	Moy.	Max.	Moyen (s)	Total (h)
A - Rue Christiane Cabalé	1 394	89%	0	2	0	0,0
B - Avenue François Mitterrand (Sud)	1 364	94%	0	2	1	0,0
C - Avenue François Mitterrand (Est)	1 438	92%	0	2	0	0,0
D - Accès parking Super U	1 200	91%	0	2	1	0,0

(Au-delà de 25% de réserve de capacité, la situation est favorable, entre 5% et 25%, des ralentissements peuvent subvenir et en dessous de 5%, des blocages apparaissent et l'intersection est saturée)



À RETENIR



En situation future, après extension du magasin SUPER U et l'hypothèse de +10% de flux clients, les capacités du giratoire sont très favorables et aucune saturation n'est observée à l'heure de pointe du soir. On ne relève aucun changement dans les réserves de capacité. Le giratoire peut absorber un trafic supplémentaire.

FONCTIONNEMENT DE L'INTERSECTION

Contexte

À partir des prévisions de génération de trafic et de l'enquête origines-destinations, une simulation du fonctionnement futur de l'intersection peut être établie. Cette simulation présente de manière schématique le fonctionnement de l'intersection afin d'établir son taux de saturation et de mettre en avant ses réserves de capacité une fois le projet réalisé.

Comptages

Vendredi 17h00 à 18h00 – UVP (Unité de Véhicule Particulier)				
DE/VERS	A	B	C	TOTAL
A - Rue Jean Jaurès (Ouest)	0	53	21	74
B - Rue Jean Jaurès (Est)	44	0	4	48
C - Rue de la Bernuais	28	33	0	61
TOTAL	72	86	25	183

Résultats

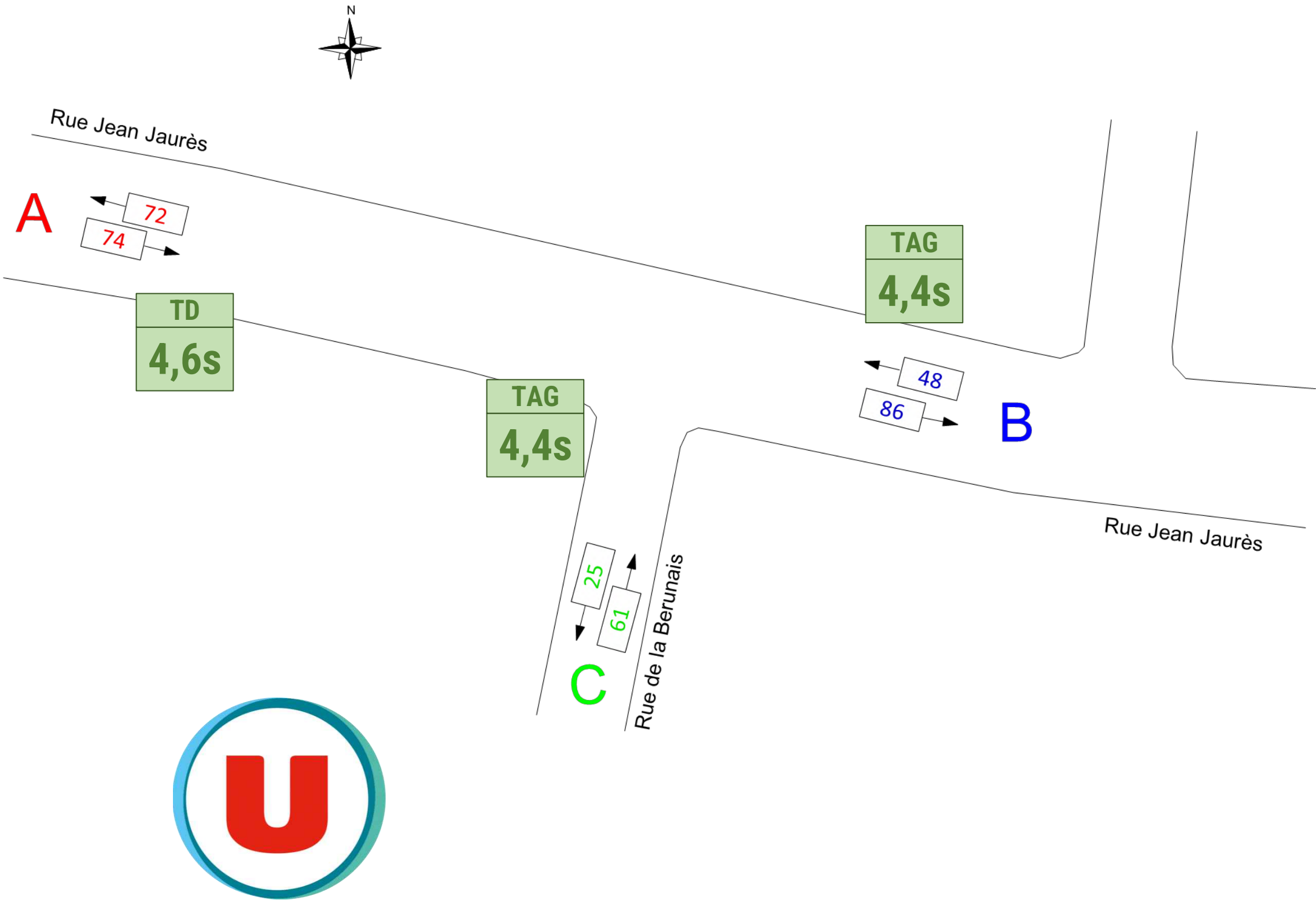
Résultat Vendredi 17h00 à 18h00 – UVP – Situation future						
HPS – CD02		Valeur créneau critique (seconde)	Trafic voie secondaire (uvp)	Trafic voie prioritaire (uvp)	Capacité utilisée	Temps moyen d'attente (seconde)
Sortie SUPER U	TD	6	53	61	6%	4,6
	TAG	6	4	74	0%	4,4
	TAG	6	28	44	3%	4,4

(entre 0 et 30 sec. = aucun problème, le carrefour peut être géré sans feux ; entre 30 et 60 sec. = l'appréciation est laissée au concepteur ; au-delà d'1 minute = un autre type de carrefour est envisagé)

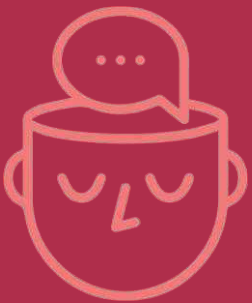


INTERSECTION(S) ÉTUDIÉE(S)

CD02 : RUE JEAN JAURÈS / RUE DE LA BERNUAIS



À RETENIR



En situation future, après l'extension du magasin SUPER U, les temps d'attente moyens à l'intersection restent identiques.

Les résultats sont donc toujours favorables et l'intersection peut absorber un trafic supplémentaire sans contraindre son fonctionnement.

FONCTIONNEMENT DE L'INTERSECTION

Contexte

À partir des prévisions de génération de trafic et de l'enquête origines-destinations, une simulation du fonctionnement futur de l'intersection peut être établie. Cette simulation présente de manière schématique le fonctionnement de l'intersection afin d'établir son taux de saturation et de mettre en avant ses réserves de capacité une fois le projet réalisé.

Comptages

Vendredi 17h00 à 18h00 (+10% de clients SUPER U) – UVP (Unité de Véhicule Particulier)				
DE/VERS	A	B	C	TOTAL
A - Rue Jean Jaurès (Ouest)	0	53	23	76
B - Rue Jean Jaurès (Est)	44	0	5	49
C - Rue de la Bernuais	31	36	0	67
TOTAL	75	89	27	191

Résultats

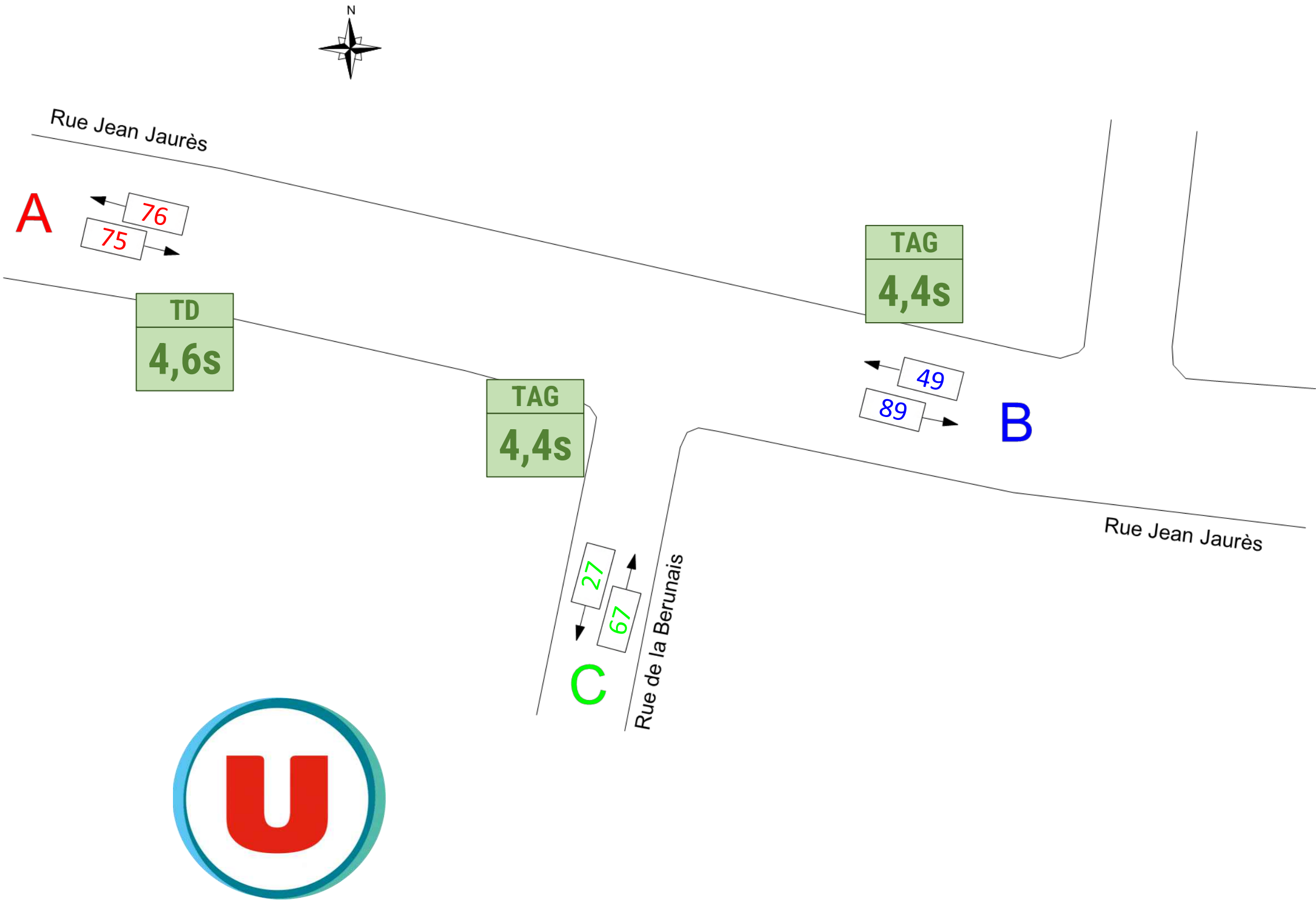
Résultat Vendredi 17h00 à 18h00 (+10% de clients SUPER U) – UVP – Situation future					
HPS – CD02		Valeur créneau critique (seconde)	Trafic voie secondaire (uvp)	Trafic voie prioritaire (uvp)	Temps moyen d'attente (seconde)
Sortie SUPER U	TD	6	53	67	4,6
	TAG	6	5	76	4,4
	TAG	6	31	44	4,4

(entre 0 et 30 sec. = aucun problème, le carrefour peut être géré sans feux ; entre 30 et 60 sec. = l'appréciation est laissée au concepteur ; au-delà d'1 minute = un autre type de carrefour est envisagé)



INTERSECTION(S) ÉTUDIÉE(S)

CD02 : RUE JEAN JAURÈS / RUE DE LA BERNUAIS



27

À RETENIR



En situation future, après l'extension du magasin SUPER U et l'hypothèse de +10% de flux clients, les temps d'attente moyens à l'intersection restent identiques. Les résultats sont donc toujours favorables et l'intersection peut absorber un trafic supplémentaire sans contraindre son fonctionnement.

FONCTIONNEMENT DE L'INTERSECTION

Contexte

À partir des prévisions de génération de trafic et de l'enquête origines-destinations, une simulation du fonctionnement futur de l'intersection peut être établie. Cette simulation présente de manière schématique le fonctionnement de l'intersection afin d'établir son taux de saturation et de mettre en avant ses réserves de capacité une fois le projet réalisé.

Comptages

Vendredi 17h00 à 18h00 – UVP (Unité de Véhicule Particulier)						
DE/VERS	A	B	C	D	E	TOTAL
A - Rue Jean Jaurès	0	5	48	0	7	60
B - Avenue François Mitterrand	4	6	144	0	23	177
C - Rue Jules Verne	39	170	4	0	44	257
D - Rue de Bourgogne	0	0	0	0	0	0
E - Rue d'Auvergne	5	36	47	0	0	88
TOTAL	49	218	242	0	74	583

Résultats

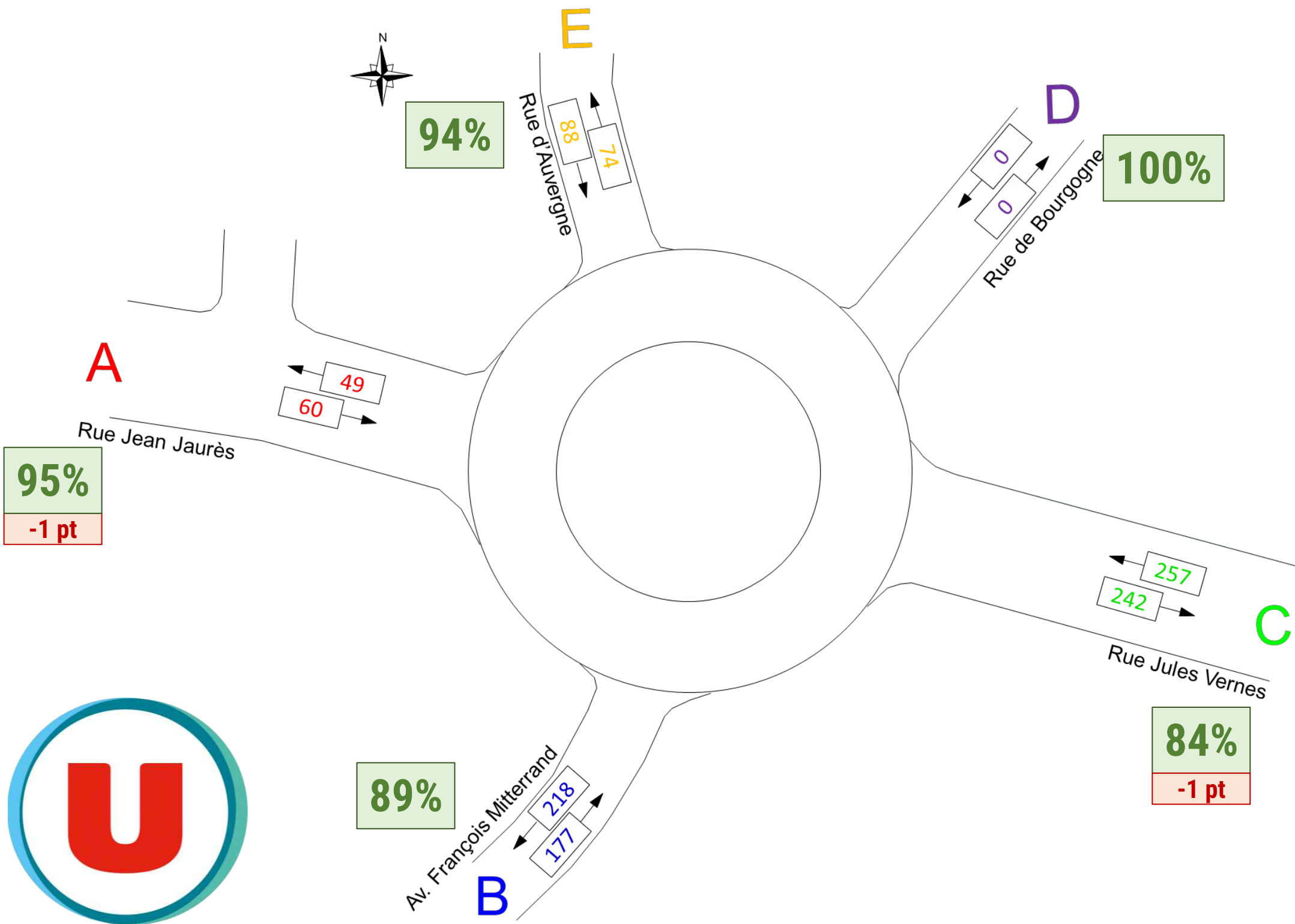
Résultat Vendredi 17h00 à 18h00 – UVP – Situation future						
Branche	Réserve de capacité		Longueur de stockage (nbre de véh.)		Temps d'attente	
	UVP/h	%	Moy.	Max.	Moyen (s)	Total (h)
A - Rue Jean Jaurès	1 271	95%	0	2	1	0,0
B - Avenue François Mitterrand	1 387	89%	0	2	0	0,0
C - Rue Jules Verne	1 390	84%	0	2	0	0,0
D - Rue de Bourgogne	1 155	100%	0	2	0	0,0
E - Rue d'Auvergne	1 293	94%	0	2	1	0,0

(Au-delà de 25% de réserve de capacité, la situation est favorable, entre 5% et 25%, des ralentissements peuvent subvenir et en dessous de 5%, des blocages apparaissent et l'intersection est saturée)



INTERSECTION(S) ÉTUDIÉE(S)

CD03 : RUE JEAN JAURÈS / AV. FRANÇOIS MITTERRAND



À RETENIR



En situation future, après extension du magasin SUPER U, les capacités du giratoire sont très favorables et aucune saturation n'est observée à l'heure de pointe du soir. On relève des changements mineurs dans les réserves de capacité. Le giratoire peut absorber un trafic supplémentaire.



INTERSECTION(S) ÉTUDIÉE(S)

CD03 : RUE JEAN JAURÈS / AV. FRANÇOIS MITTERRAND

FONCTIONNEMENT DE L'INTERSECTION

Contexte

À partir des prévisions de génération de trafic et de l'enquête origines-destinations, une simulation du fonctionnement futur de l'intersection peut être établie. Cette simulation présente de manière schématique le fonctionnement de l'intersection afin d'établir son taux de saturation et de mettre en avant ses réserves de capacité une fois le projet réalisé.

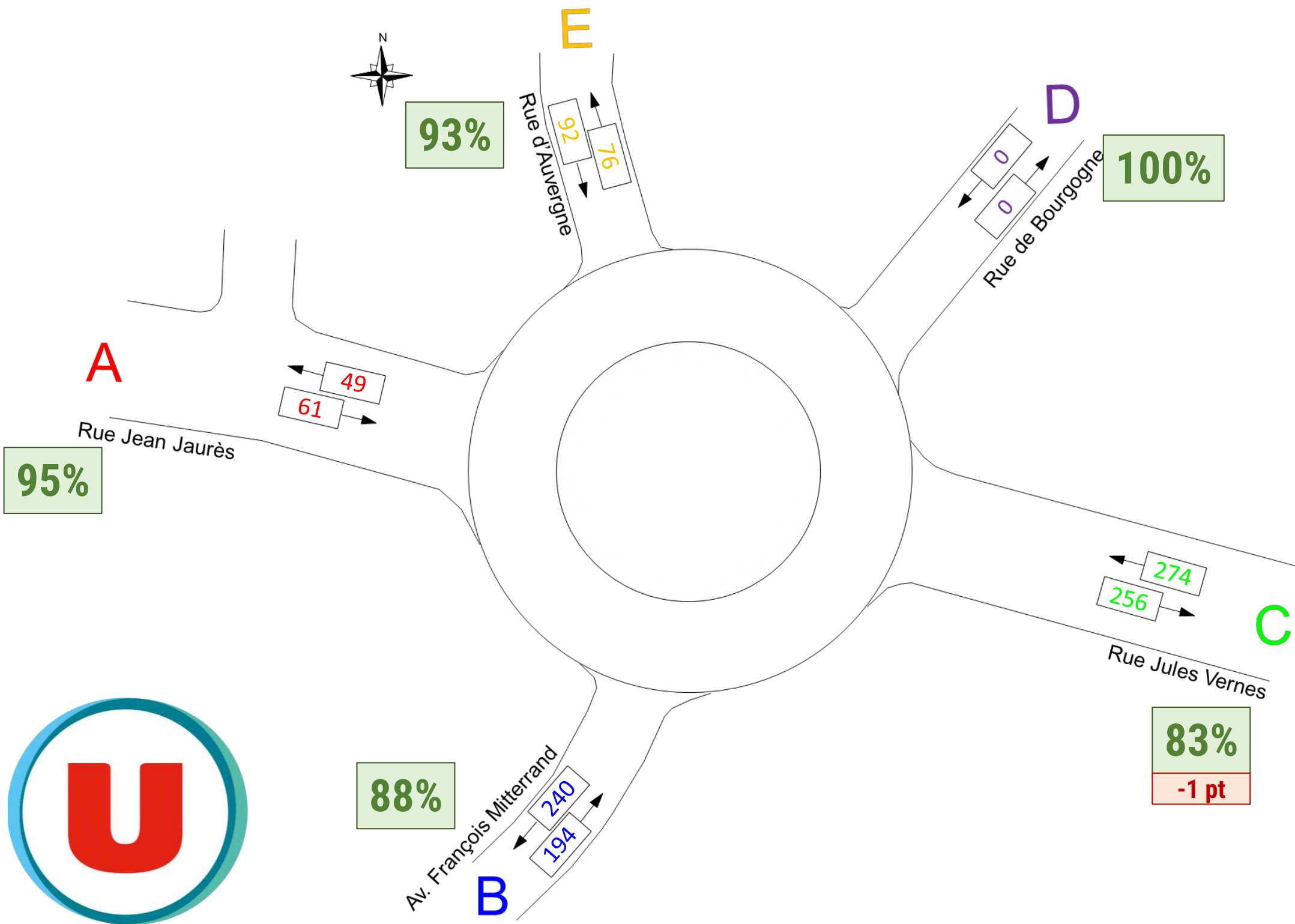
Comptages

Vendredi 17h00 à 18h00 (+10% de clients SUPER U) – UVP (Unité de Véhicule Particulier)						
DE/VERS	A	B	C	D	E	TOTAL
A - Rue Jean Jaurès	0	6	48	0	7	61
B - Avenue François Mitterrand	5	8	157	0	25	194
C - Rue Jules Verne	39	186	4	0	44	274
D - Rue de Bourgogne	0	0	0	0	0	0
E - Rue d'Auvergne	5	40	47	0	0	92
TOTAL	49	240	256	0	76	620

Résultats

Résultat Vendredi 17h00 à 18h00 (+10% de clients SUPER U) – UVP – Situation future						
Branche	Réserve de capacité		Longueur de stockage (nbre de véh.)		Temps d'attente	
	UVP/h	%	Moy.	Max.	Moyen (s)	Total (h)
A - Rue Jean Jaurès	1 242	95%	0	2	1	0,0
B - Avenue François Mitterrand	1 369	88%	0	2	0	0,0
C - Rue Jules Verne	1 361	83%	0	2	0	0,0
D - Rue de Bourgogne	1 131	100%	0	2	0	0,0
E - Rue d'Auvergne	1 264	93%	0	2	1	0,0

(Au-delà de 25% de réserve de capacité, la situation est favorable, entre 5% et 25%, des ralentissements peuvent subvenir et en dessous de 5%, des blocages apparaissent et l'intersection est saturée)



29

À RETENIR



En situation future, après extension du magasin SUPER U et en ajoutant l'hypothèse +10% de clients, les capacités du giratoire sont très favorables et aucune saturation n'est observée à l'heure de pointe du soir.

Le giratoire peut absorber un trafic supplémentaire.

BILAN DE L'ÉTUDE

Le niveau de trafic actuel

Les comptages routiers effectués sur la rue Jean Jaurès montrent un trafic très modeste avec **1 801 véhicules par jour en moyenne**, homogène dans les deux sens de circulation, et un faible taux de poids-lourds de 0,6%. Les aménagements existants favorisent la sécurité des accès automobiles vers le site du magasin SUPER U.

L'étude des intersections à proximité du magasin actuel, indique des **situations favorables à l'heure de pointe du soir**. Les différents accès sur les intersections sont fluides et non saturés.

La génération de trafic attendue

En situation future, le réseau routier connaîtra une augmentation modeste de son flux, compte tenu de la nature du projet (une faible extension du magasin actuel) et d'un trafic de foisonnement important (75%) dû à la présence d'axe majeur à proximité et de son implantation en cœur de ville..

Le projet en lui-même générera un trafic supplémentaire estimé de l'ordre de 14 véhicules en heure de pointe du soir

Ainsi, les intersections étudiées gardent des réserves de capacité favorables et quasi-identiques compte tenu du faible trafic supplémentaire généré par le projet SUPER U Montoir-de-Bretagne.

POINTS FORTS DU PROJET

Faible génération de trafic liée à l'extension du magasin SUPER U

Impact limité du projet SUPER U sur les axes alentours

Intersections en capacité d'absorber un trafic supplémentaire

Réserves de capacité favorables sur l'ensemble des branches étudiées

30

À RETENIR



L'impact du projet SUPER U est limité sur le réseau routier.

Les intersections disposent de capacités suffisantes pour absorber un flux supplémentaire, notamment après la fin des travaux de voirie sur la commune.



ANNEXE

1. Détails des comptages automatiques
2. Géométrie des giratoires

DÉTAILS DES COMPTAGES AUTOMATIQUES



RUE JEAN JAURES à MONTOIR-DE-BRETAGNE (44)

FLUX		Unité : Nombre de véhicules						VERS L'EST																							
		00h	01h	02h	03h	04h	05h	06h	07h	08h	09h	10h	11h	12h	13h	14h	15h	16h	17h	18h	19h	20h	21h	22h	23h	Total					
		01h	02h	03h	04h	05h	06h	07h	08h	09h	10h	11h	12h	13h	14h	15h	16h	17h	18h	19h	20h	21h	22h	23h	00h	24h					
VL	Lun. 10/03	4	2	0	2	2	6	16	32	98	74	83	76	70	73	68	81	98	71	45	37	26	24	11	9	1 008					
	Mar. 11/03	2	2	1	0	3	4	13	38	89	91	72	75	81	72	68	94	91	82	61	41	25	22	12	9	1 048					
	Mer. 12/03	4	2	0	2	2	6	16	32	98	74	83	77	70	73	68	81	98	71	45	37	26	24	11	9	1 009					
	Jeu. 13/03	1	0	2	5	7	5	8	40	97	82	76	77	78	65	61	79	93	60	55	34	27	19	20	6	997					
	Ven. 07/03	1	1	1	3	2	3	9	37	86	71	69	71	68	79	72	90	73	62	50	48	31	25	14	14	980					
	Sam. 08/03	2	3	2	5	14	2	5	15	42	47	54	69	56	21	47	47	36	41	38	45	40	26	6	12	675					
	Dim. 09/03	3	2	4	3	1	2	4	22	17	32	46	26	41	20	26	35	24	36	28	17	15	10	11	2	427					
	TMJO	2	1	1	2	3	5	12	36	94	78	77	75	73	72	67	85	91	69	51	39	27	23	14	9	1 008					
	TMJA	2	2	1	3	4	4	10	31	75	67	69	67	66	58	59	72	73	60	46	37	27	21	12	9	878					

PL	Lun. 10/03	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1	0	0	0	1	0	1	1	1	1	1	0	0	0	0	8
	Mar. 11/03	0	0	0	0	0	0	1	1	0	1	0	0	1	0	0	0	1	1	0	2	0	1	0	0	9
	Mer. 12/03	0	0	0	0	0	0	1	0	1	0	0	0	1	0	0	1	0	0	2	1	1	1	0	0	9
	Jeu. 13/03	0	0	0	0	0	0	1	1	1	1	0	1	0	0	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	7
	Ven. 07/03	0	0	0	0	0	0	1	0	1	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	1	1	0	0	0	6
	Sam. 08/03	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	2
	Dim. 09/03	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	TMJO	0	0	0	0	0	0	1	1	1	1	0	0	1	0	0	1	1	0	1	1	0	0	0	0	8
	TMJA	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	1	0	0	0	0	6

TV	Lun. 10/03	4	2	0	2	2	6	16	33	98	75	83	76	70	74	68	82	99	72	46	38	26	24	11	9	1 016
	Mar. 11/03	2	2	1	0	3	4	14	39	89	92	72	75	82	72	68	94	92	83	61	43	25	23	12	9	1 057
	Mer. 12/03	4	2	0	2	2	6	17	32	99	74	83	77	71	73	68	82	98	71	47	38	27	25	11	9	1 018
	Jeu. 13/03	1	0	2	5	7	5	9	41	98	83	76	78	78	65	62	79	94	60	55	34	27	19	20	6	1 004
	Ven. 07/03	1	1	1	3	2	3	10	37	87	71	69	71	69	79	72	91	73	62	50	49	32	25	14	14	986
	Sam. 08/03	2	3	2	5	14	2	5	15	42	47	54	70	56	21	47	48	36	41	38	45	40	26	6	12	677
	Dim. 09/03	3	2	4	3	1	2	4	22	17	32	46	26	41	20	26	35	24	36	28	17	15	10	11	2	427
	TMJO	2	1	1	2	3	5	13	36	94	79	77	75	74	73	68	86	91	70	52	40	27	23	14	9	1 016
	TMJA	2	2	1	3	4	4	11	31	76	68	69	68	67	58	59	73	74	61	46	38	27	22	12	9	884

FLUX		Unité : Nombre de véhicules						VERS L'OUEST																			
		00h	01h	02h	03h	04h	05h	06h	07h	08h	09h	10h	11h	12h	13h	14h	15h	16h	17h	18h	19h	20h	21h	22h	23h	Total	
		01h	02h	03h	04h	05h	06h	07h	08h	09h	10h	11h	12h	13h	14h	15h	16h	17h	18h	19h	20h	21h	22h	23h	00h	24h	
VL	Lun. 10/03	4	1	1	0	0	8	19	54	93	67	81	75	60	72	78	82	88	100	57	48	28	18	8	5	1 047	
	Mar. 11/03	3	0	1	1	1	7	12	45	97	66	72	72	71	74	70	85	91	82	76	47	34	24	12	11	1 054	
	Mer. 12/03	5	3	0	2	5	5	23	47	83	68	76	72	84	69	80	79	92	92	64	51	31	15	11	4	1 061	
	Jeu. 13/03	5	2	0	2	1	6	17	47	95	89	73	80	62	85	68	84	96	84	57	61	28	13	13	6	1 074	
	Ven. 07/03	7	1	1	0	1	1	13	39	100	75	68	72	76	63	69	94	73	79	66	45	33	25	14	13	1 028	
	Sam. 08/03	7	4	8	1	4	2	11	13	31	55	68	74	48	39	39	39	31	46	30	32	28	17	17	18	662	
	Dim. 09/03	5	3	1	0	1	1	6	7	14	24	49	42	28	27	37	42	36	42	32	26	15	10	5	3	456	
	TMJO	5	1	1	1	2	5	17	46	94	73	74	74	71	73	73	85	88	87	64	50	31	19	12	8	1 053	
	TMJA	5	2	2	1	2	4	14	36	73	63	70	70	61	61	63	72	72	75	55	44	28	17	11	9	912	

PL	Lun. 10/03	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	1	0	0	0	1	1	0	0	1	0	1	0	7
	Mar. 11/03	1	0	0	0	0	0	0	1	1	0	1	0	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	6
	Mer. 12/03	1	0	0	0	0	1	0	0	1	0	1	1	0	0	1	0	1	0	1	0	0	0	1	0	9
	Jeu. 13/03	0	0	0	0	0	1	0	1	1	1	0	1	1	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0	8
	Ven. 07/03	0	0	0	0	0	0	1	1	1	1	1	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	1	0	8
	Sam. 08/03	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2
	Dim. 09/03	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	TMJO	0	0	0	0	0	0	0	1	1	1	1	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	1	0	8
	TMJA	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	6

TV	Lun. 10/03	4	1	1	0	0	8	20	54	93	68	81	75	61	72	78	82	89	101	57	48	29	18	9	5	1 054
	Mar. 11/03	4	0	1	1	1	7	12	46	98	66	73	72	71	74	70	85	92	83	76	47	34	24	12	11	1 060
	Mer. 12/03	6	3	0	2	5	6	23	47	84	68	77	73	84	69	81	79	93	92	65	51	31	15	12	4	1 070
	Jeu. 13/03	5	2	0	2	1	7	17	48	96	90	73	81	63	85	68	84	97	84	57	62	28	13	13	6	1 082
	Ven. 07/03	7	1	1	0	1	1	14	40	101	76	69	72	76	63	69	95	73	79	67	45	33	25	15	13	1 036
	Sam. 08/03	7	4	8	1	4	2	12	13	31	55	69	74	48	39	39	39	31	46	30	32	28	17	17	18	664
	Dim. 09/03	5	3	1	0	1	1	6	7	14	24	49	42	28	27	37	42	36	42	32	26	15	10	5	3	456
	TMJO	5	1	1	1	2	6	17	47	94	74	75	75	71	73	73	85	89	88	64	51	31	19	12	8	1 060
	TMJA	5	2	2	1	2	5	15	36	74	64	70	70	62	61	63	72	73	75	55	44	28	17	12	9	917

Les intersections à l'étude ont fait l'objet d'une simulation de leur fonctionnement avec le logiciel GIRABASE développé par le CERTU. Voici les caractéristiques géométriques utilisées pour la modélisation du fonctionnement des giratoires :

Nom du Carrefour :
Localisation :
Environnement :
Variante :
Date :

C1
Montoire de Bretagne
Péri Urbain

25/03/2025

Anneau

Rayon de l'îlot infranchissable :
Largeur de la bande franchissable :
Largeur de l'anneau :
Rayon extérieur du giratoire :

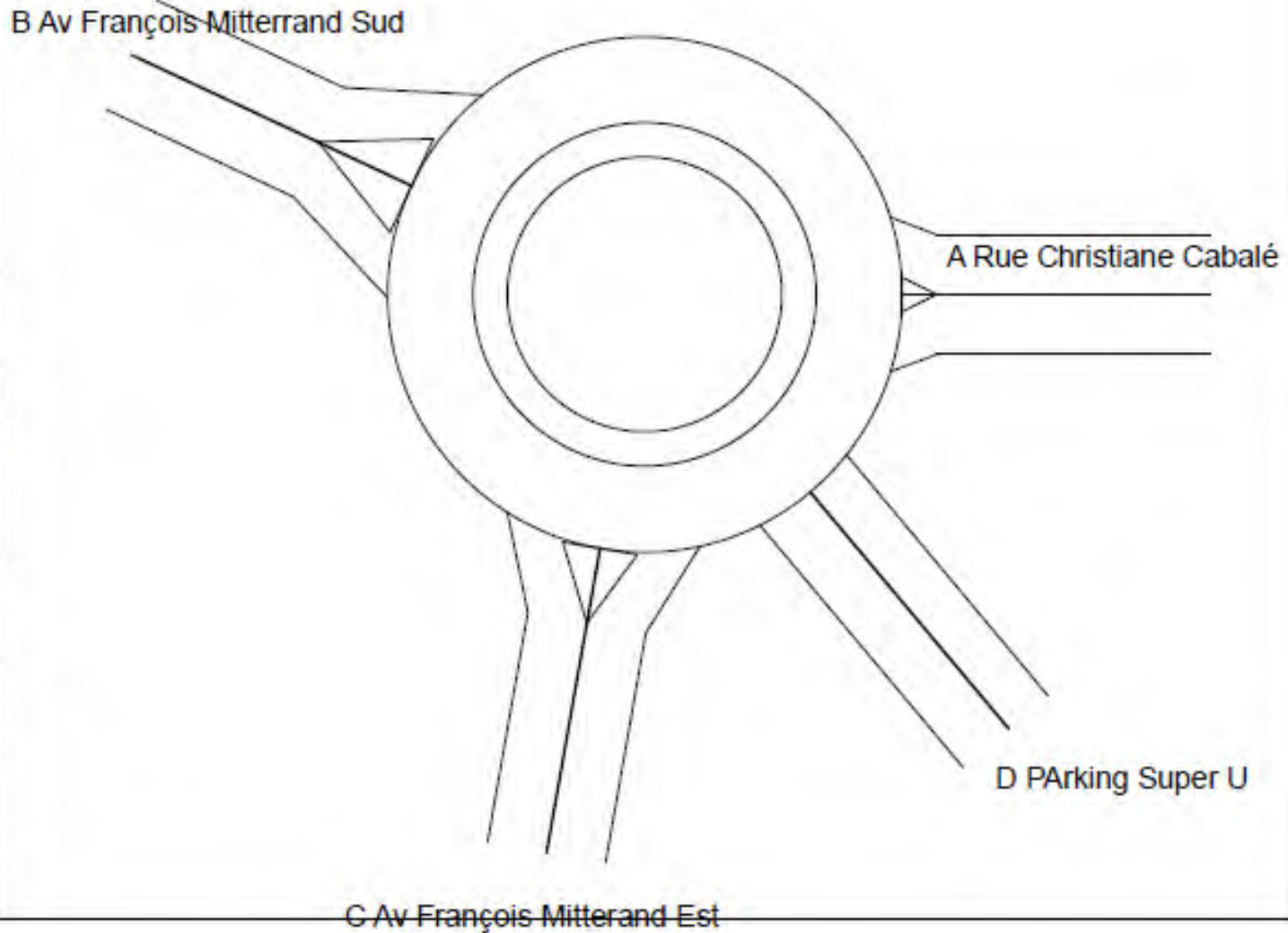
8,00 m
2,00 m
5,00 m
15,00 m

Branches

Nom	Angle (degrés)	Rampe > 3%	Tourne à droite	Largeurs (en m)		Ilôt	Sortie
				Entrée			
				à 4 m	à 15 m		
A Rue Christiane Cabalé	0			3,50		2,00	3,50
B Av François Mitterrand Sud	155			3,50		6,00	3,50
C Av François Mitterrand Est	260			3,50		4,40	3,50
D PArking Super U	310			3,00		0,00	3,50

Remarques de conception

Branche D PArking Super U
Un îlot plus large serait préférable pour les piétons.



Les intersections à l'étude ont fait l'objet d'une simulation de leur fonctionnement avec le logiciel GIRABASE développé par le CERTU. Voici les caractéristiques géométriques utilisées pour la modélisation du fonctionnement des giratoires :

Nom du Carrefour :
Localisation :
Environnement :
Variante :
Date :

C2
Montoire de Bretagne
Péri Urbain

25/03/2025

Anneau

Rayon de l'îlot infranchissable :
Largeur de la bande franchissable :
Largeur de l'anneau :
Rayon extérieur du giratoire :

8,00 m
2,00 m
5,00 m
15,00 m

Branches

Nom	Angle (degrés)	Rampe > 3%	Tourne à droite	Largeurs (en m)		Ilôt	Sortie
				Entrée			
				à 4 m	à 15 m		
A Rue Jean Jaurès	0			3,50		4,00	4,00
B Av François Mitterrand	80			3,50		8,30	4,00
C Rue Jules Verne	180			3,50		1,00	4,00
D Rue de Bourgogne	225			3,00		0,00	0,00
E Rue d'Auvergne	300			3,50		5,00	4,00

C Rue Jules Verne

A Rue Jean Jaurès

D Rue de Bourgogne

E Rue d'Auvergne

Remarques de conception

Néant



20 ANS
D'EXPÉRIENCE
DANS TOUTE LA FRANCE

PLUS DE 400
ÉTUDES DE MARCHÉ
SUR CES THÈMES RÉALISÉES CHAQUE ANNÉE

fff Fédération Française Franchise
EXPERTS

FCA
EXPERTS



Application géomarketing pour piloter et développer votre réseau de points de vente

Votre contact



Nicolas LEROY

Responsable Urbanisme commercial

contact : n.leroy@emprixia.com

Tél : 02 53 49 10 40