Dynalogic

E.Leclerc

Extension du centre commercial E.Leclerc à Cleunay

Rapport

Étude de trafic et de circulation

Le 23 janvier 2026

Réf. 260123-1143-540

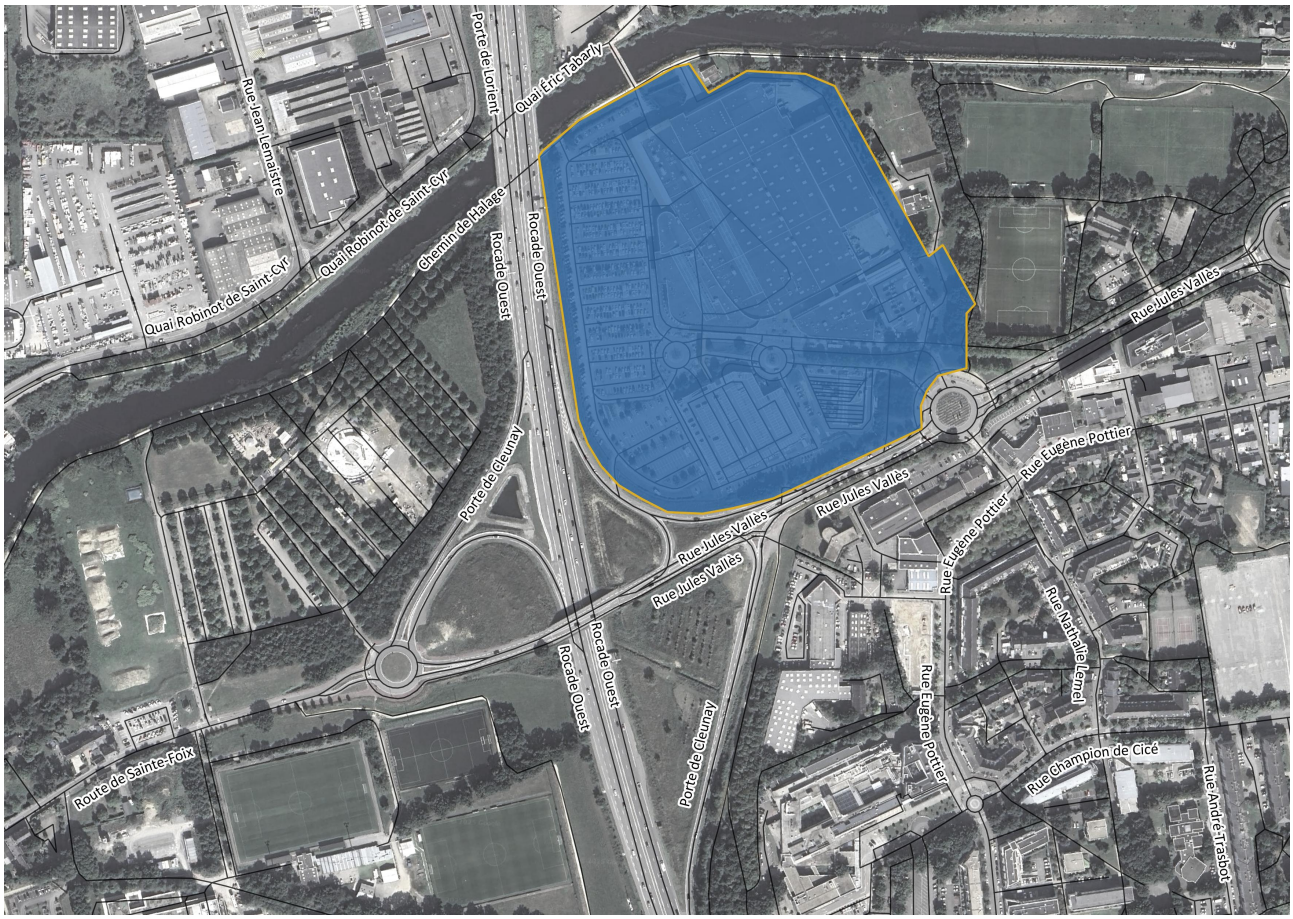
73, rue de Caumartin 75009 PARIS
tél.: (33) 1-40343113 - fax: (33) 1-40343193
http://www.dynalogic.fr - etudes@dynalogic.fr



N’imprimez ce document qu’en cas de nécessité. Merci.

Résumé non technique

Dynalogic a été mandaté par E.Leclerc pour réaliser l'étude de trafic et de circulation associée au projet d'extension du centre commercial à Cleunay.



PLAN DE SITUATION DU PROJET

Situation actuelle

Il existe une ligne de métro proche du projet, la ligne B dont l'arrêt Cleunay se situe à environ 12 minutes à pied de l'entrée du centre commercial.

La ligne 10 du réseau de bus a un arrêt "Porte de Cleunay" qui est situé à l'intérieur du centre commercial.

Les aménagements piétons sont en majorité confortables entre le centre commercial et les différents arrêts des transports en commun. La traversée de la rocade sur le pont existant est néanmoins difficile.

La rue Jules Vallès supporte une bande vélo bilatérale, du boulevard Voltaire jusqu'à la route de Sainte-Foix après la rocade. Au nord du centre commercial, une voie verte longe la Vilaine.

Pour les flux véhicules, deux scénarios de situation actuelle ont été considérés :

- la situation actuelle de décembre 2025 : basée sur les comptages de décembre. Les flux commerciaux du premier week-end de décembre correspondent au quantile 95 des flux commerciaux de l'année (source : Leclerc), et sont dimensionnants pour le centre commercial ;
- la situation actuelle de juin 2025 : la saisonnalité des flux urbains tous modes sur la rue Jules Vallès indique un quantile 95 début juin. Les flux urbains non commerciaux sont 40% supérieurs en juin par rapport à décembre. Les flux urbains commerciaux sont 14% inférieurs en juin par rapport à décembre.

Situation actuelle décembre 2025

Les carrefours de la situation actuelle de décembre 2025 sont globalement fluides, à l'exception de la branche ouest du giratoire Rue Jules Vallès x Rue Buffon qui est chargée en heure de pointe soir et en heure de pointe du samedi après-midi.

Situation actuelle juin 2025

Dans la situation actuelle de juin 2025, les giratoires sont globalement plus chargés qu'en décembre 2025 vu l'augmentation de flux affectée sur le réseau. Pour cette raison, ils diminuent tous en capacité par rapport à la situation actuelle de décembre.

En heure de pointe matin, le giratoire Route de Sainte-Foix x Rue Jules Vallès sature sur sa branche ouest et le giratoire Rue Jules Vallès x Rue Buffon devient chargé sur sa branche ouest. Le flux sortant de la rocade extérieure vers le quartier de Cleunay empêche l'écoulement des flux depuis la route de Sainte-Foix sur le giratoire ouest de l'échangeur, et sature la route de Sainte-Foix.

En heure de pointe soir, les branches ouest et est du giratoire Rue Jules Vallès x Rue Buffon sont chargées. La saturation de la rocade intérieure empêche l'écoulement des flux sur la rue Jules Vallès et sature cette dernière jusqu'au boulevard Voltaire.

En heure de pointe du samedi après-midi, les carrefours sont plus capacitaires qu'en heure de pointe matin et qu'en heure de pointe soir. Le giratoire Rue Jules Vallès x Rue Buffon demeure cependant chargé sur sa branche ouest.

Situation de référence

L'horizon de référence est fixé à 10 ans, après la réalisation de l'extension du centre commercial et de différents projets connexes, 5 ans après la fin de la période 2018-2030 des objectifs du PDU de Rennes Métropole. Plusieurs projets futurs ont été identifiés dans le secteur de Cleunay, pour un cumul d'environ 700 logements et 20000 m^2 d'activités et de bureaux.

Les flux générés par ces projets sont les suivants :

- environ 340 véhicules entrant et 130 véhicules sortant en heure de pointe matin ;
- environ 140 véhicules entrant et 270 véhicules sortant en heure de pointe soir ;
- environ 50 véhicules entrant et 40 véhicules sortant en heure de pointe du samedi après-midi.

Rennes Métropole s'est fixé pour objectif de réduire la part modale de la voiture de 48,5% à 40% entre 2018 et 2030. Cette même tendance a été prolongée à l'horizon 2035. Ainsi, une diminution de 14,6% a été appliquée aux flux urbains non commerciaux dans la situation de référence.

Situation de référence décembre 2035

Par rapport à la situation actuelle, la réserve de capacité du giratoire Rue Jules Vallès x Rue Buffon diminue, cependant, il demeure fluide sur toutes ses branches.

En heure de pointe soir, la réserve de capacité du giratoire Rue Jules Vallès x Rue Buffon diminue de 2% et celle du giratoire Route de Sainte-Foix x Rue Jules Vallès augmente de 4%.

En heure de pointe du samedi après-midi, les deux giratoires augmentent légèrement en réserve de capacité.

Situation de référence juin 2035

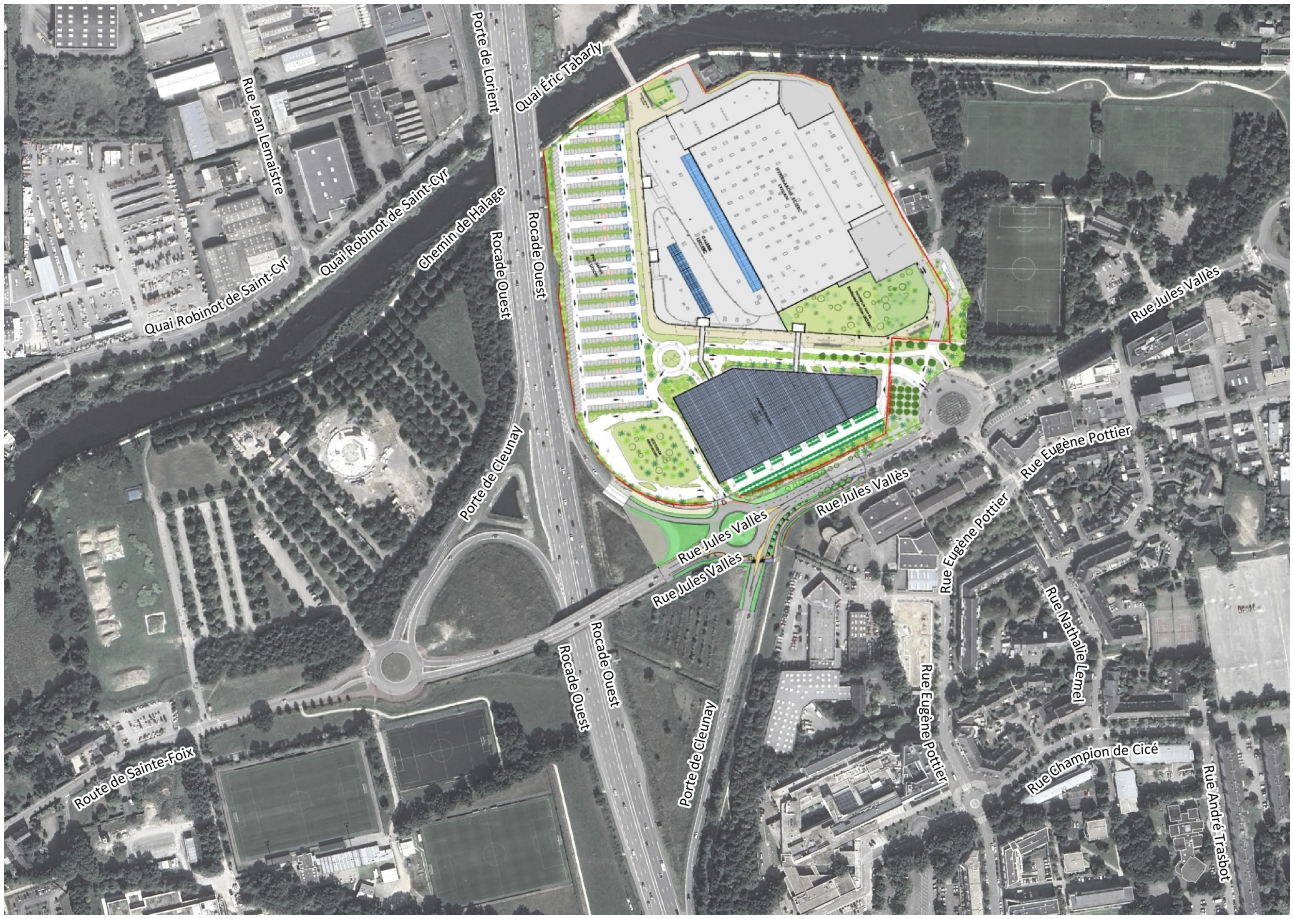
Le giratoire Rue Jules Vallès x Rue Buffon demeure chargé sur sa branche ouest. Le giratoire Route de Sainte-Foix x Rue Jules Vallès reste saturé sur sa branche ouest malgré une légère augmentation de sa réserve de capacité.

En heure de pointe soir, la réserve de capacité du giratoire Rue Jules Vallès x Rue Buffon diminue de 8%, sa branche est devient saturée (cette saturation sera masquée par celle de la rocade intérieure).

En heure de pointe du samedi après-midi, les deux giratoires augmentent légèrement en réserve de capacité.

Projet

Le projet d'extension du centre commercial ajoute environ 3750 m^2 de surfaces commerciales, et crée un nouveau giratoire à l'est de l'échangeur avec la rocade constituant une nouvelle desserte du centre commercial.



■ Plan du projet

L'arrêt "Porte de Cleunay" de la ligne 10 est conservé à sa position actuelle à proximité immédiate du sas d'entrée du centre commercial. La ligne 10 conserve son trajet actuel avec adjonction éventuelle d'un point de rechargement proche de l'ancien drive.
L'arrêt "Roazhon Park" reste accessible après la passerelle sur la Vilaine.

Les cheminements piétons vers le quartier de Cleunay sont confortables et sécurisés, ainsi que ceux vers le quartier du Stade ou la ZI de la Porte de Lorient.

Environ 140 arceaux de stationnement vélos sont répartis sur 4 zones à proximité immédiate du centre commercial. Les itinéraires vélos vers ces arceaux de stationnement sont confortables et sécurisés, aussi bien vers le quartier de Cleunay que ceux du Stade et de la ZI de la Porte de Lorient.

L'augmentation des surfaces du projet est d'environ 27% : celle de la clientèle prévisionnelle sera d'environ 15%.

L'objectif d'augmentation des modes alternatifs à la voiture prévu dans le PDU entre 2025 et 2030 ainsi que les mesures spécifiques prévues pour le bus et les vélos dans le projet permettent d'envisager une augmentation des parts modales des mobilités douces de 10% en 2035. La part modale qui était à 77% diminue jusqu'à 67%.

L'augmentation du trafic véhicules générée par le projet commercial est ainsi de seulement 0,1% en 2035.

Projet décembre 2035

En heure de pointe matin, la réserve de capacité du giratoire Rue Jules Vallès x Rue Buffon augmente par rapport à la situation de référence. Celle du giratoire Route de Sainte-Foix x Rue Jules Vallès garde la même réserve de capacité. Seul le nouveau giratoire E.Leclerc x Rue Jules Vallès est chargé sur sa branche ouest.

En heure de pointe soir et en heure de pointe du samedi après-midi tous les giratoires sont fluides.

Projet juin 2035

Le giratoire Route de Sainte-Foix x Rue Jules Vallès reste saturé le matin, ce qui « protège » le nouveau giratoire depuis le pont. En heure de pointe soir, la rue Jules Vallès n'est plus saturée, mais simplement chargée. En heure de pointe du samedi après-midi, la branche ouest du giratoire Rue Jules Vallès x Rue Buffon devient fluide.

Synthèse

Le projet d'extension du centre commercial améliore et fluidifie la circulation sur la rue Jules Vallès, sans modifier les conditions de circulation sur la route de Sainte-Foix.

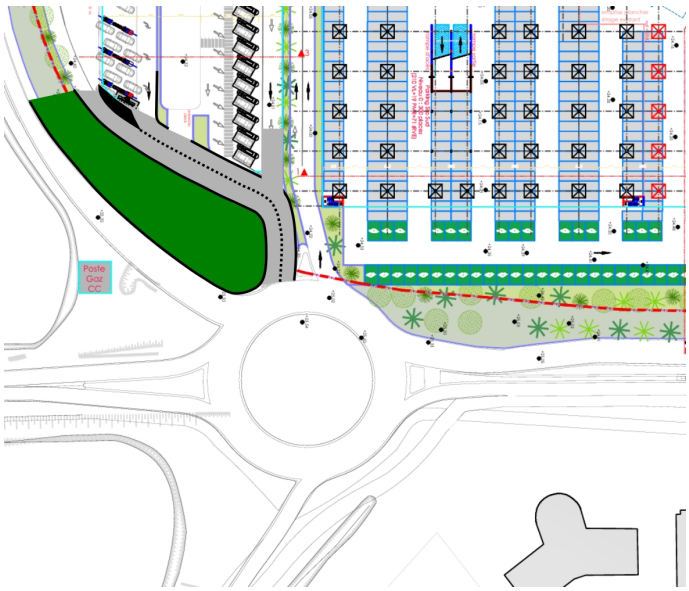
Le nouveau giratoire diminue certes la capacité d'écoulement du carrefour actuel losange avec voies prioritaires pour la rue Jules Vallès, mais il crée une entrée de ville depuis la rocade, sécurise les échanges en abaissant le niveau de vitesse autorisé, et rajoute un deuxième accès au centre commercial.

La bretelle de sortie de la rocade intérieure conserve sa voie d'évitement actuelle, ce qui garantie sa fluidité et protège la rocade intérieure d'une remontée de file arrière.

Les trafics sur le giratoire Rue Jules Vallès x Rue Buffon s'en trouvent diminués d'autant ce qui fluidifiera la circulation des bus sur ce giratoire et améliorera leur vitesse commerciale.

Préconisation

Pour une meilleure fluidité du giratoire, nous préconisons de redresser sur au moins 20 mètres (si possible 30 mètres) la sortie à deux voies du centre commercial sur le nouveau giratoire, adjonction de la voie de sortie du parking de surface et de la voie de sortie de la station et du drive.



■ Préconisation nouveau giratoire

Table des matières

Situation actuelle **9**
1. Présentation de l'étude . . . 9
2. Transports en commun . . . 10
   2.1. Métro . . . 10
   2.2. Réseau de bus . . . 11
3. Modes doux . . . 12
   3.1. Piétons . . . 12
   3.2. Vélos . . . 13
4. Flux véhicules . . . 14
   4.1. Situation actuelle décembre 2025 . . . 14
   4.2. Situation actuelle juin 2025 . . . 19

Situation de référence **25**
1. Présentation de la situation de référence horizon 2035 . . . 25
   1.1. Projets connexes . . . 25
   1.2. Objectifs de mobilité . . . 26
2. Flux véhicules . . . 27
   2.1. Situation de référence décembre 2035 . . . 27
   2.2. Situation de référence juin 2035 . . . 32

Projet **37**
1. Présentation du projet . . . 37
2. Réseau bus . . . 38
3. Modes doux . . . 39
   3.1. Piétons . . . 39
   3.2. Vélos . . . 40
4. Flux véhicules . . . 41
   4.1. Flux générés . . . 41
   4.2. Projet décembre 2035 . . . 42
   4.3. Projet juin 2035 . . . 47
5. Synthèse . . . 52
6. Préconisation . . . 52

Annexes **53**
7. Analyse statique des carrefours . . . 57
   7.1. Situation actuelle décembre 2025 . . . 57
   7.2. Situation actuelle juin 2025 . . . 59
   7.3. Situation de référence décembre 2035 . . . 61
   7.4. Situation de référence juin 2035 . . . 63
   7.5. Projet décembre 2035 . . . 65
   7.6. Projet juin 2035 . . . 68

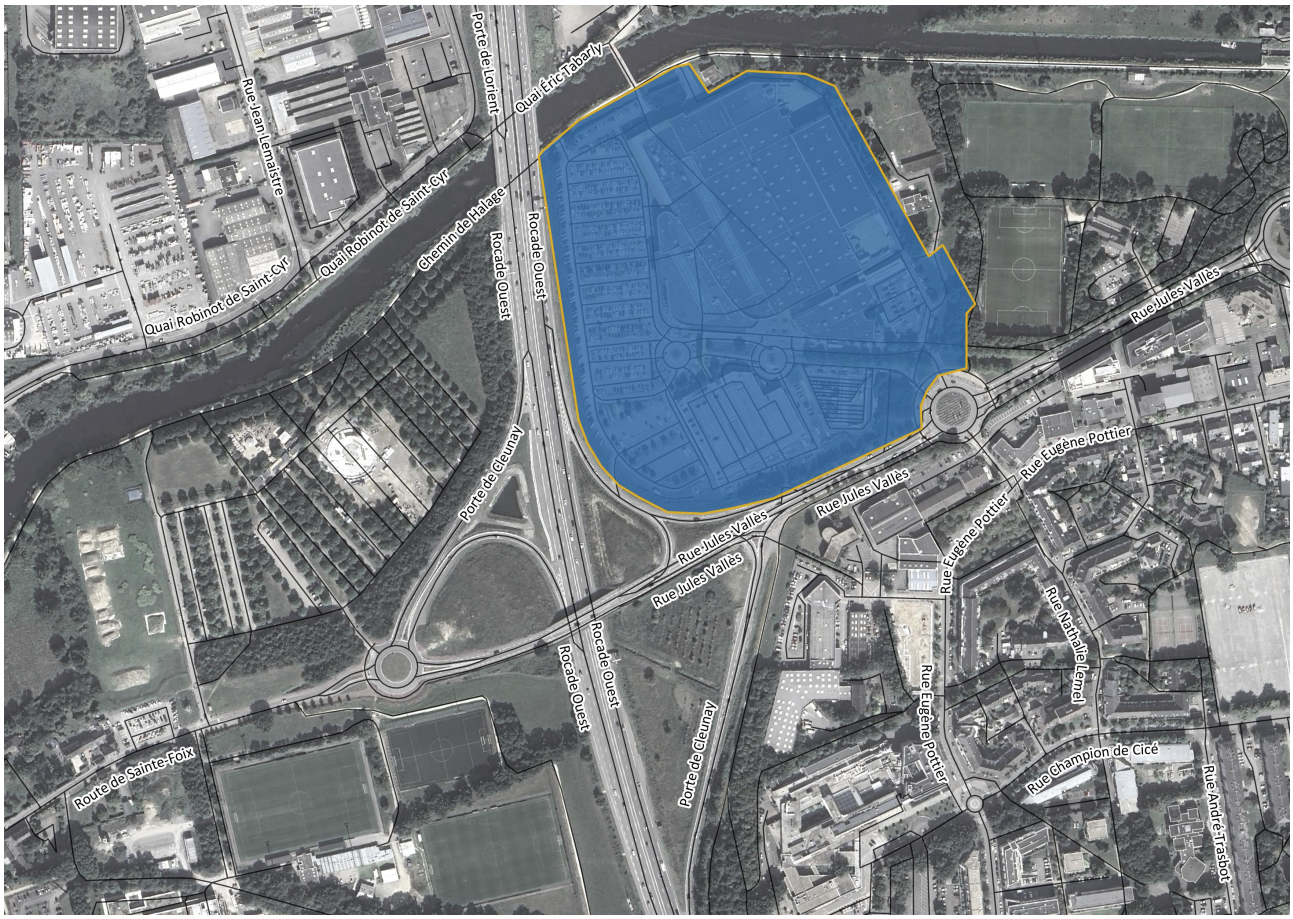
Chapitre

Situation actuelle

1. Présentation de l'étude

Dynalogic a été mandaté par E.Leclerc pour réaliser l'étude de trafic et de circulation associée au projet d'extension du centre commercial à Cleunay.

Le site est délimité par la rue Jules Vallès au sud et par la rocade à l'ouest.

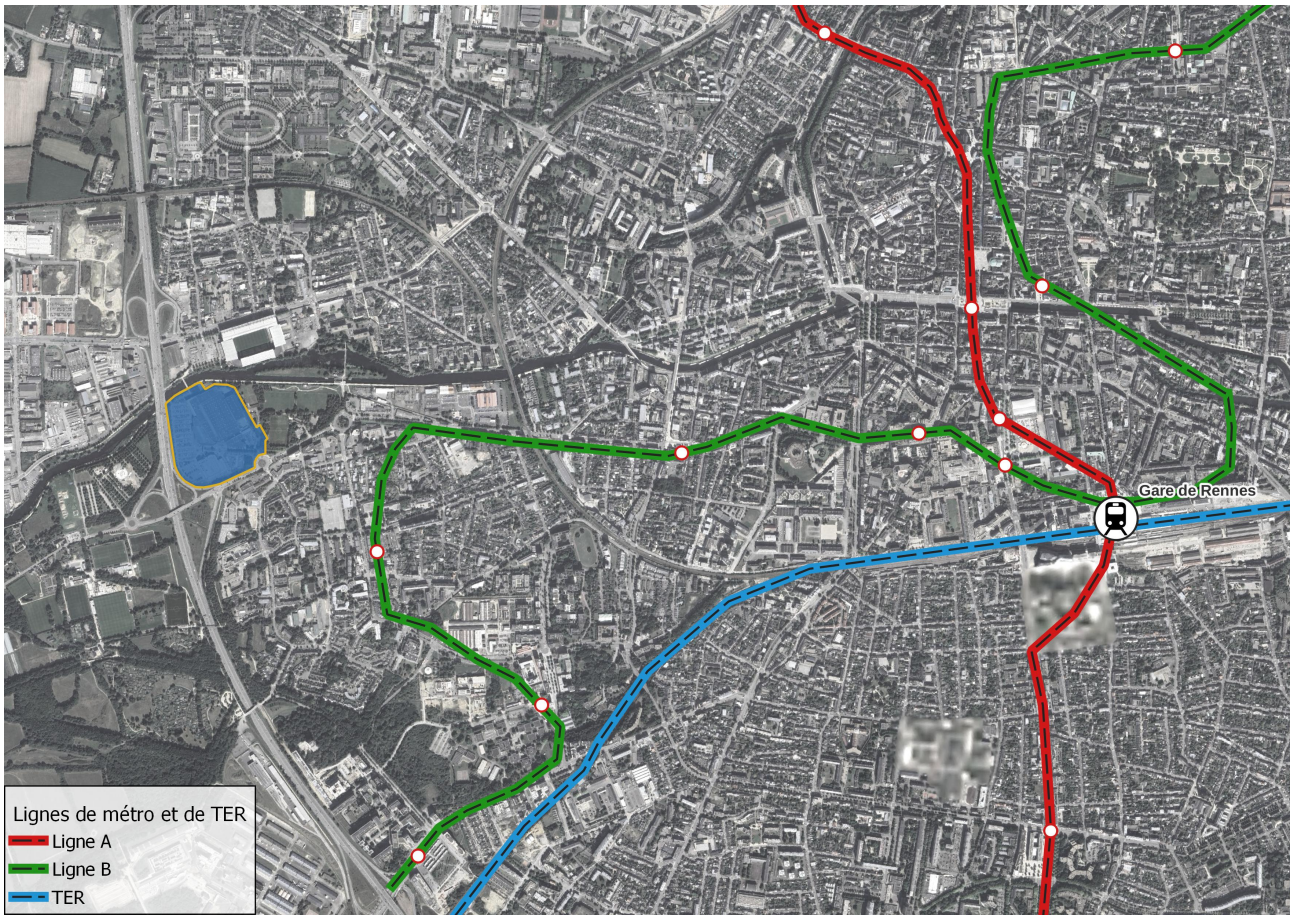


■ PLAN DE SITUATION DU PROJET

2. Transports en commun

2.1. Métro

L'arrêt Cleunay, sur la ligne B, se situe à environ 12 minutes à pied de l'entrée du centre commercial. La fréquence de cette ligne est d'environ 28 passages en heure de pointe.



■ Accessibilité métro

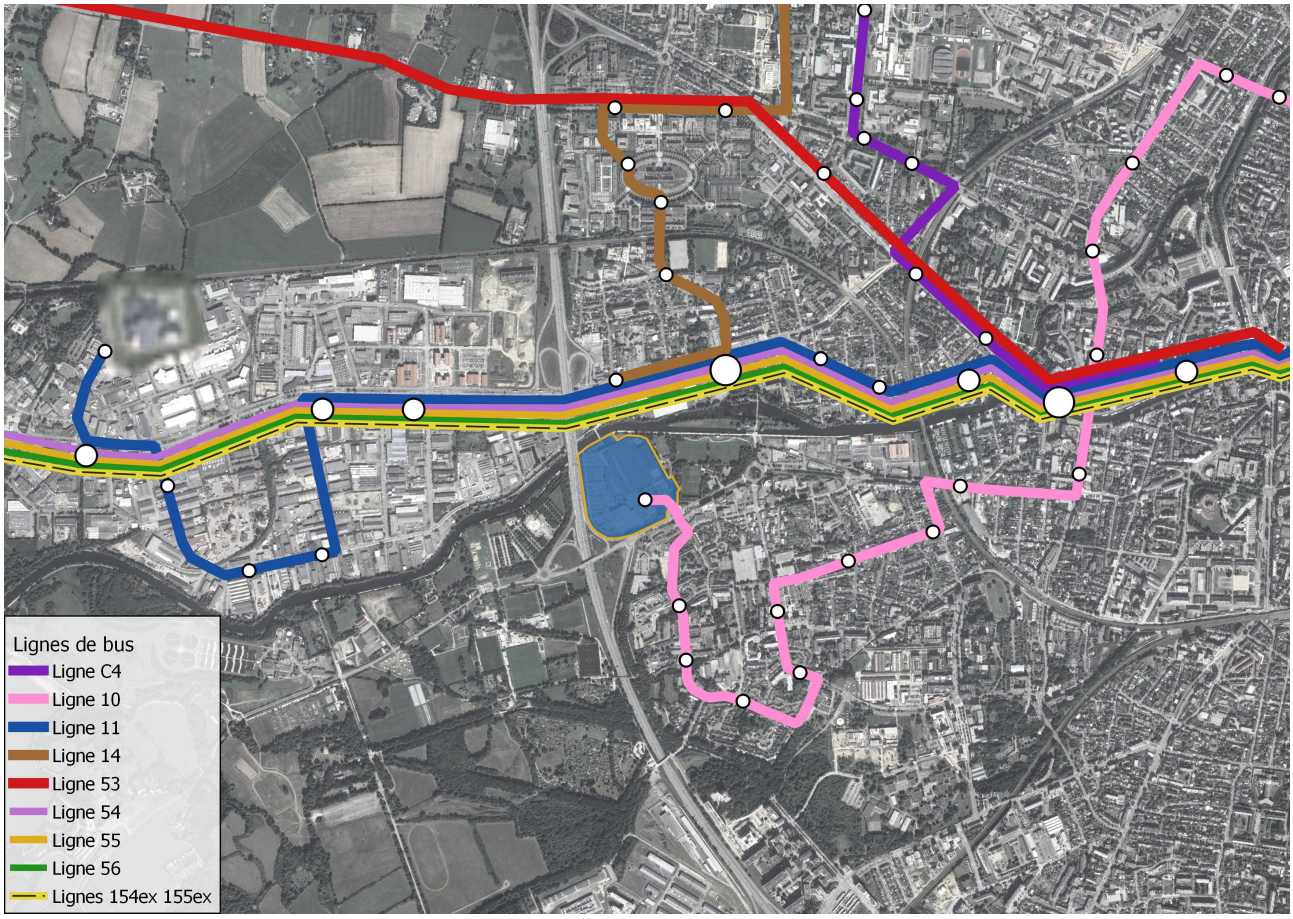
2.2. Réseau de bus

Il existe plusieurs lignes de bus dans le périmètre du projet. L'arrêt le plus proche est l'arrêt "Porte de Cleunay", situé à l'intérieur du centre commercial, de la ligne 10, de fréquence :

- ligne 10 (Rennes(Beaulieu Chimie) - Rennes(Porte de Cleunay)) : 4 bus/heure aux heures de pointe ;

L'arrêt "Roazhon Park" situé sur la rue de Lorient de l'autre côté de la passerelle sur La Vilaine dessert les lignes 11 et 14, de fréquences :

- ligne 11 (ZI Ouest - Rennes(La Poterie)) : 4 à 6 bus/heure aux heures de pointe ;
- ligne 14 (Rennes(Roazhon Park) - Cesson-Sévigné(Monniais)) : 3 à 4 bus/heure aux heures de pointe ;



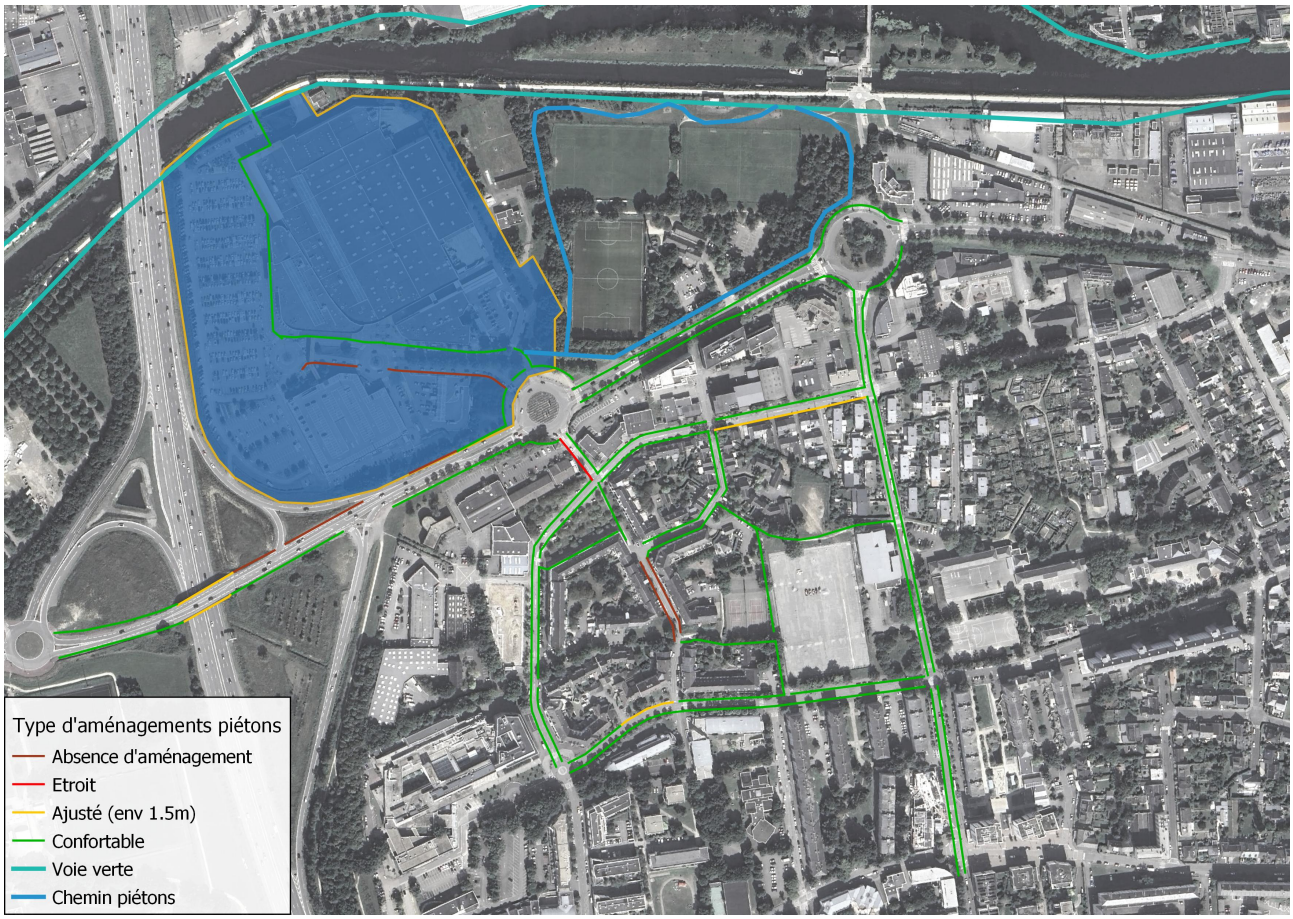
Accessibilité bus

Le projet de Trambus prévoit la création de la ligne T2 en décembre 2027 sur la rue de Lorient.

3. Modes doux

3.1. Piétons

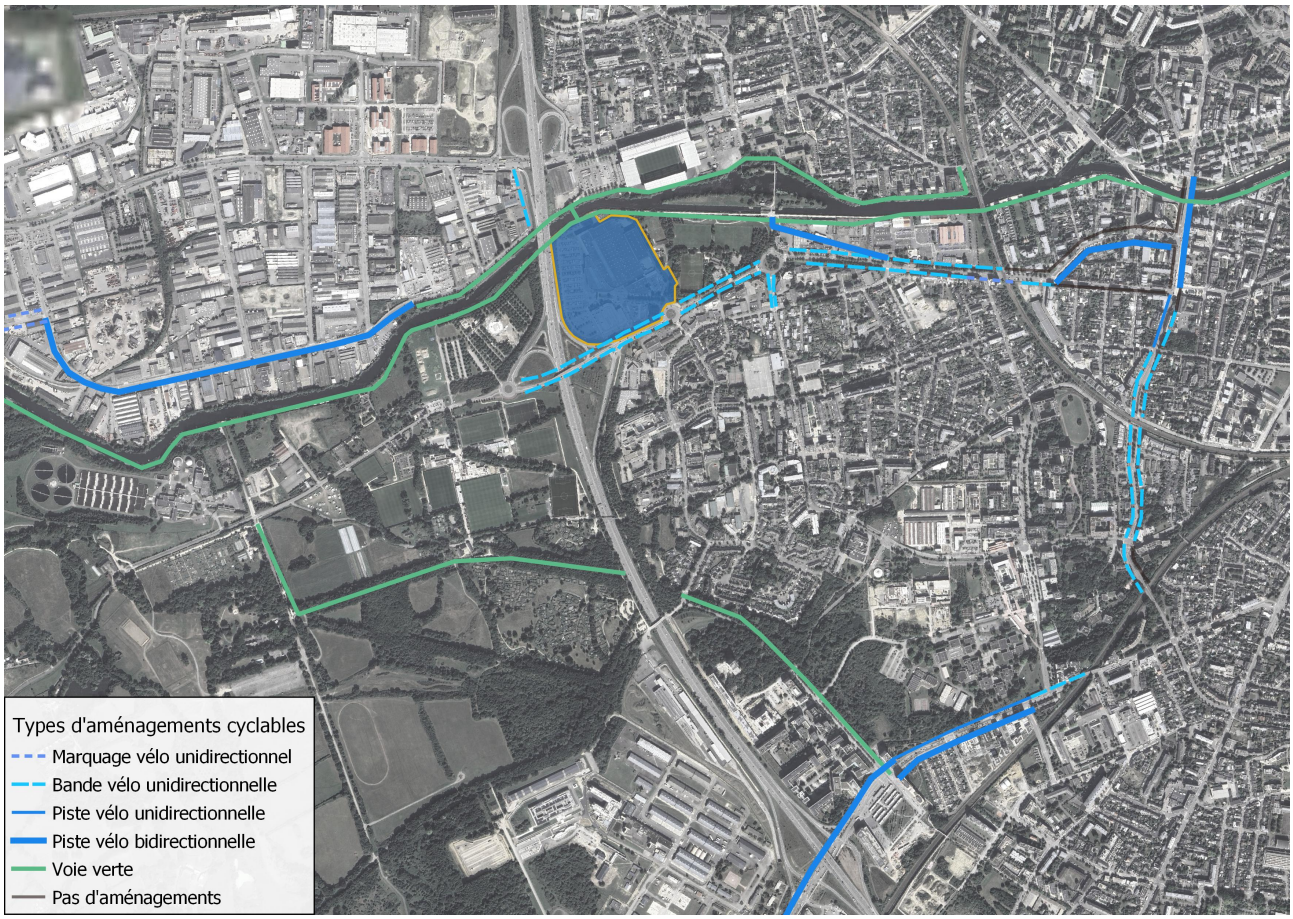
Les aménagements piétons sont en majorité confortables entre le centre commercial et les différents arrêts des transports en commun. La traversée de la rocade sur le pont existant est néanmoins difficile.



■ Accessibilité piétons

3.2. Vélos

La rue Jules Vallès supporte une bande vélo bilatérale, du boulevard Voltaire jusqu'à la route de Sainte-Foix après la rocade. Au nord du centre commercial, une voie verte longe la Vilaine.



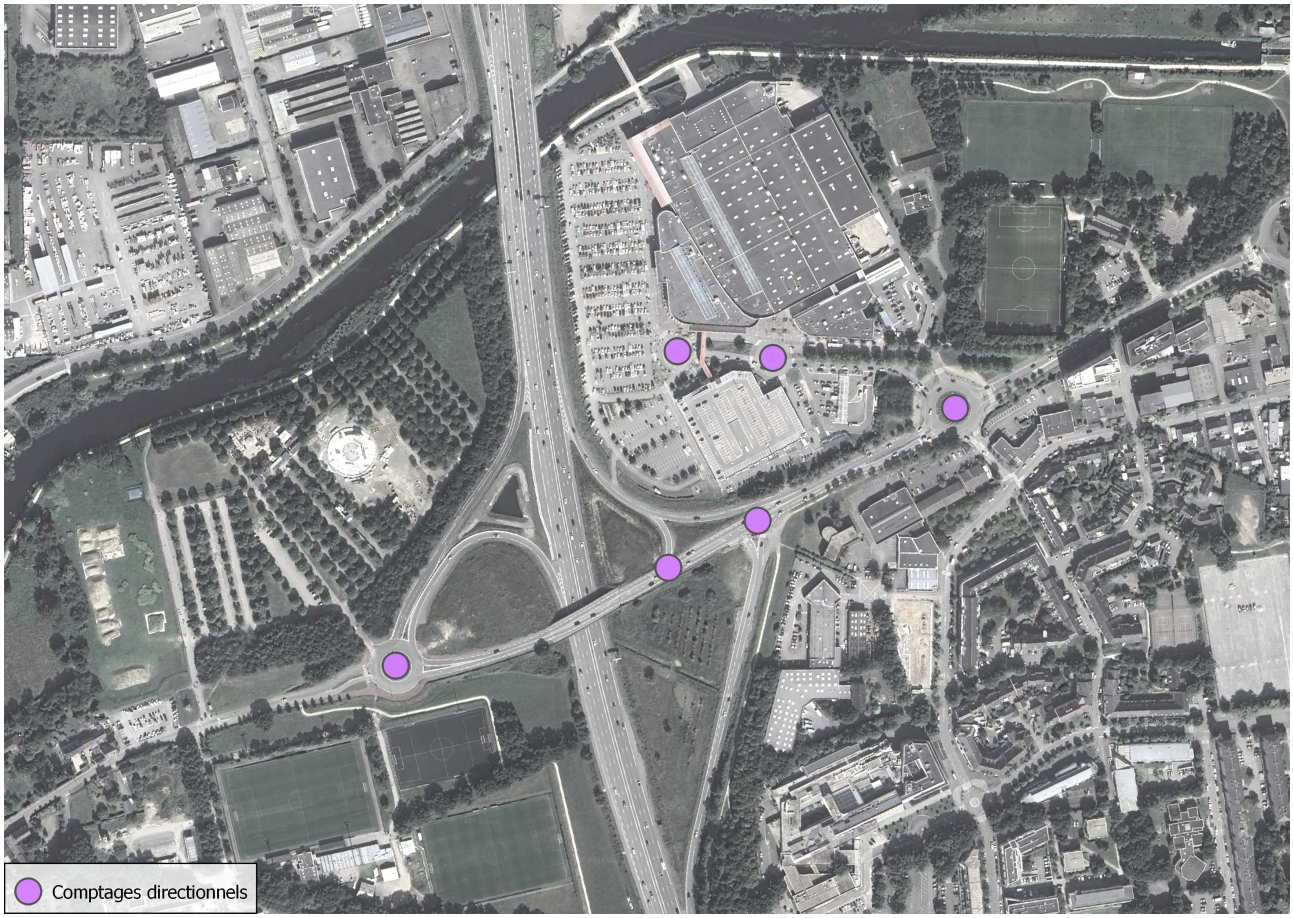
Accessibilité cyclable

4. Flux véhicules

4.1. Situation actuelle décembre 2025

Les trafics du décembre ont été réalisés sur deux dates : le vendredi 5 décembre 2025 et le samedi 6 décembre 2025 sur 6 carrefours :

- carrefour Route de Sainte-Foix x Rue Jules Vallès
- carrefour Rue Jules Vallès x Bretelle nord
- carrefour Rue Jules Vallès x Bretelle sud
- carrefour Rue Jules Vallès x Rue Buffon
- carrefour magasin E.Leclerc x Station de service E.Leclerc
- carrefour magasin E.Leclerc x parking E.Leclerc



Localisation des comptages

Pour les comptages, les heures de pointe constatées sur le réseau sont :

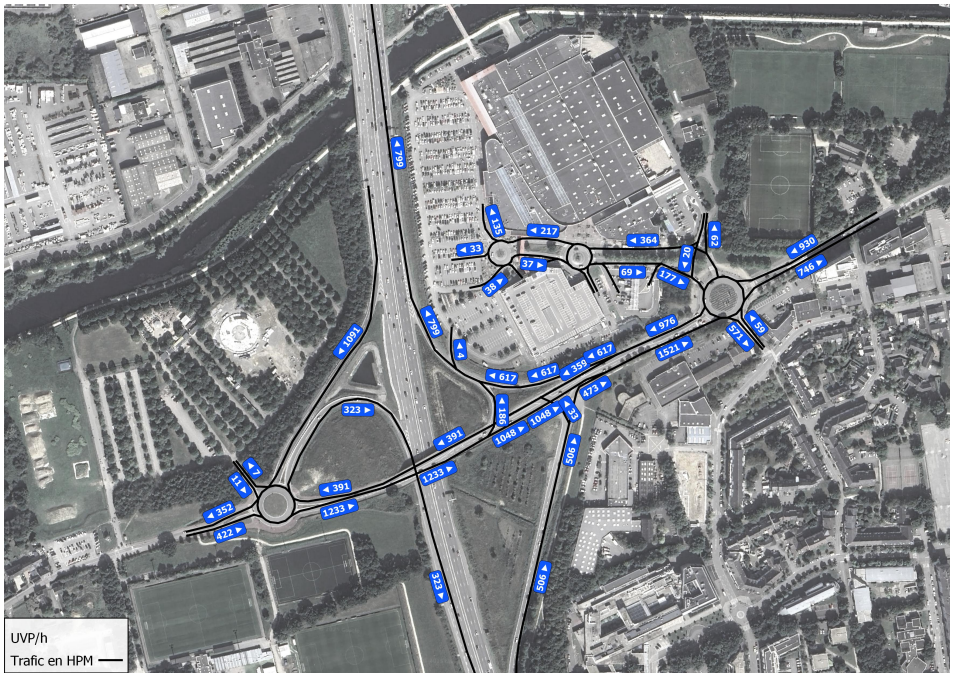
- heure de pointe matin : 8h-9h
- heure de pointe soir : 17h-18h
- heure de pointe du samedi après-midi : 15h30-16h30

La situation actuelle de décembre 2025 a été faite sur la base de ces comptages. Les flux commerciaux du premier week-end de décembre correspondent au quantile 95 des flux commerciaux de l'année (source : Leclerc), et sont dimensionnants pour le centre commercial.

Trafics

Heure de pointe matin

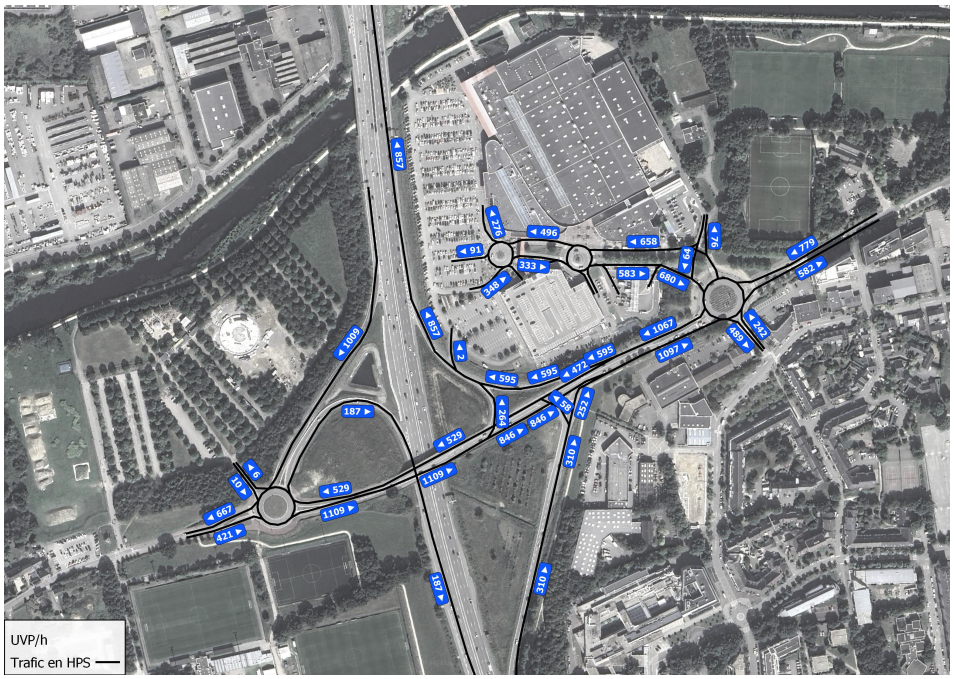
En heure de pointe matin, la rue Jules Vallès supporte environ 2500 véhicules à l'ouest du giratoire Rue Jules Vallès x Rue Buffon. L'entrée du centre commercial est parcourue par environ 400 véhicules et la sortie par environ 180 véhicules. La branche la plus chargée du giratoire Route de Sainte-Foix x Rue Jules Vallès est la rue Jules Vallès est avec environ 1640 véhicules qui la parcourent.



■ ACTUEL DÉCEMBRE 2025 : TRAFICS EN HEURE DE POINTE MATIN

Heure de pointe soir

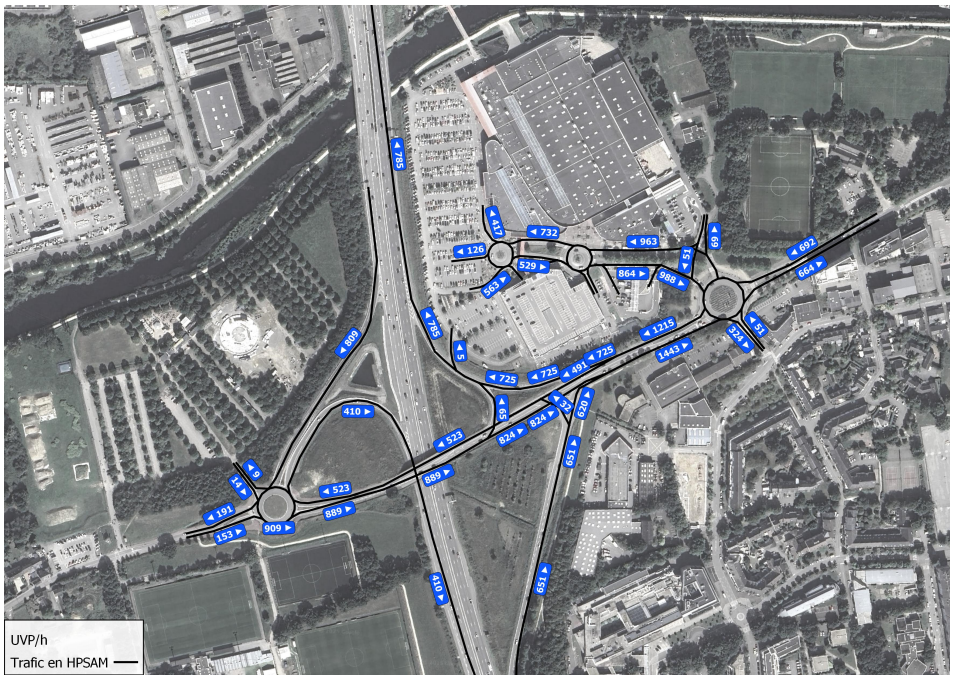
La rue Jules Vallès est parcourue par environ 2160 véhicules. L'entrée et la sortie du centre commercial sont parcourues par un flux important d'environ 1470 véhicules double-sens.



■ ACTUEL DÉCEMBRE 2025 : TRAFICS EN HEURE DE POINTE SOIR

Heure de pointe du samedi après-midi

En heure de pointe du samedi après-midi, le giratoire Route de Sainte-Foix x Rue Jules Vallès supporte un trafic plus faible qu'en heure de pointe matin et qu'en heure de pointe soir. Le giratoire Rue Jules Vallès x Rue Buffon, lui est parcouru par plus de trafic. L'entrée et la sortie du centre commercial sont traversés par environ 2060 véhicules double-sens.



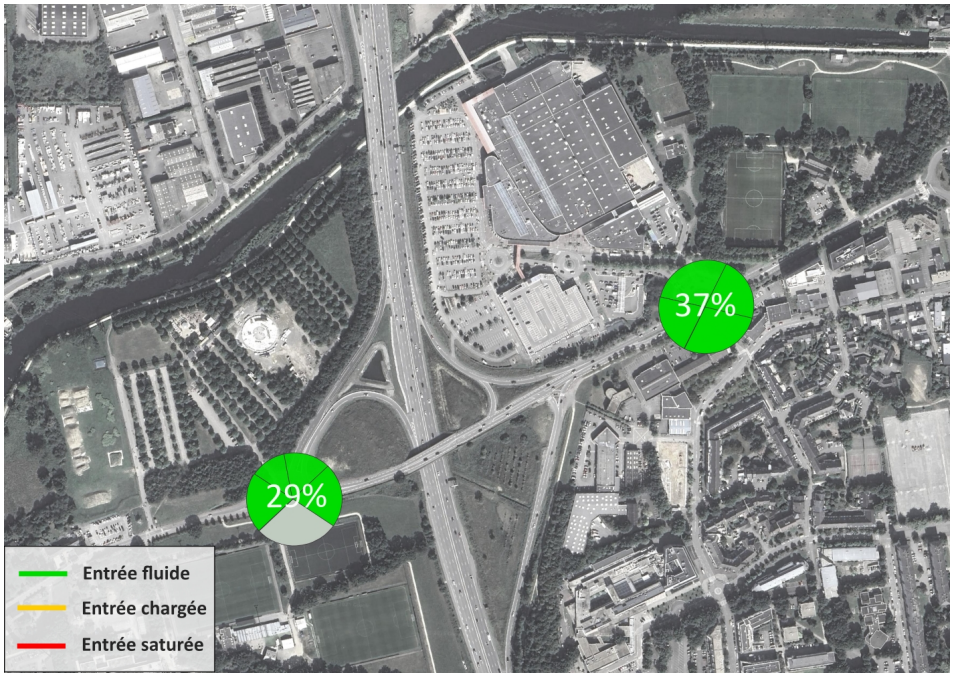
■ ACTUEL DÉCEMBRE 2025 : TRAFICS EN HEURE DE POINTE DU SAMEDI APRÈS-MIDI

Analyses statiques des carrefours

Les calculs de capacité des carrefours sont réalisés avec le logiciel Girabase pour les giratoires (les méthodologies et les résultats détaillés sont présentés en annexe).

Les carrefours de la situation actuelle de décembre 2025 sont globalement fluides, à l'exception de la branche ouest du giratoire Rue Jules Vallès x Rue Buffon qui est chargée en heure de pointe soir et en heure de pointe du samedi après-midi.

Heure de pointe matin



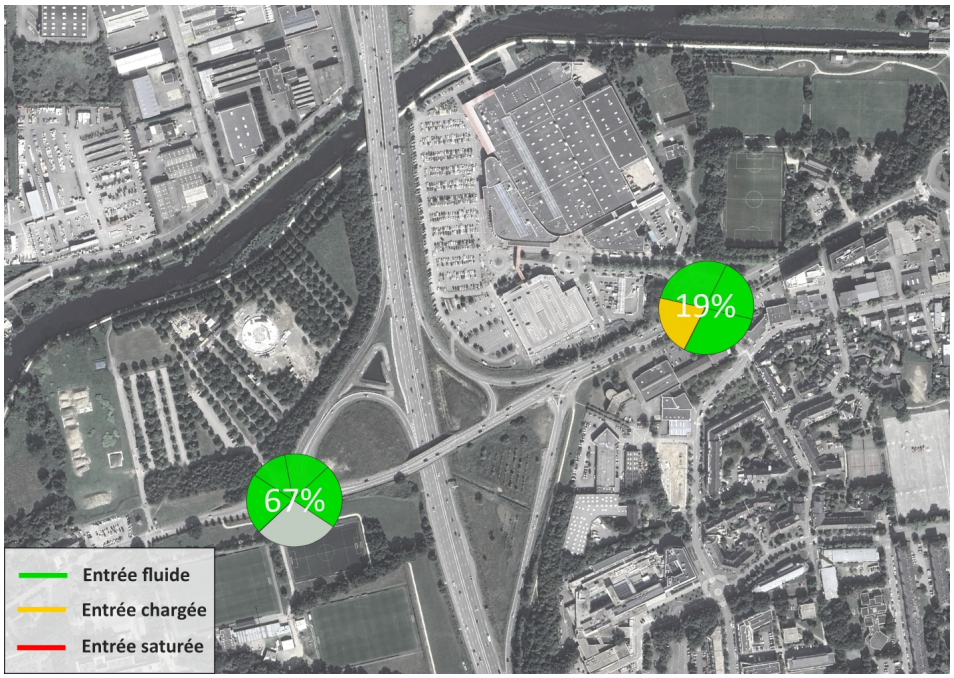
ACTUEL DÉCEMBRE 2025 : RÉSERVES DE CAPACITÉ DES CARREFOURS EN HEURE DE POINTE MATIN

Heure de pointe soir



ACTUEL DÉCEMBRE 2025 : RÉSERVES DE CAPACITÉ DES CARREFOURS EN HEURE DE POINTE SOIR

Heure de pointe du samedi après-midi



■ ACTUEL DÉCEMBRE 2025 : RÉSERVES DE CAPACITÉ DES CARREFOURS EN HEURE DE POINTE DU SAMEDI APRÈS-MIDI

4.2. Situation actuelle juin 2025

Rennes Métropole nous a transmis les flux horaires double-sens sur la rue Jules Vallès des années 2019, 2021, 2022, 2023 et 2024. La saisonnalité des flux urbains tous modes sur la rue Jules Vallès indique un quantile 95 début juin.

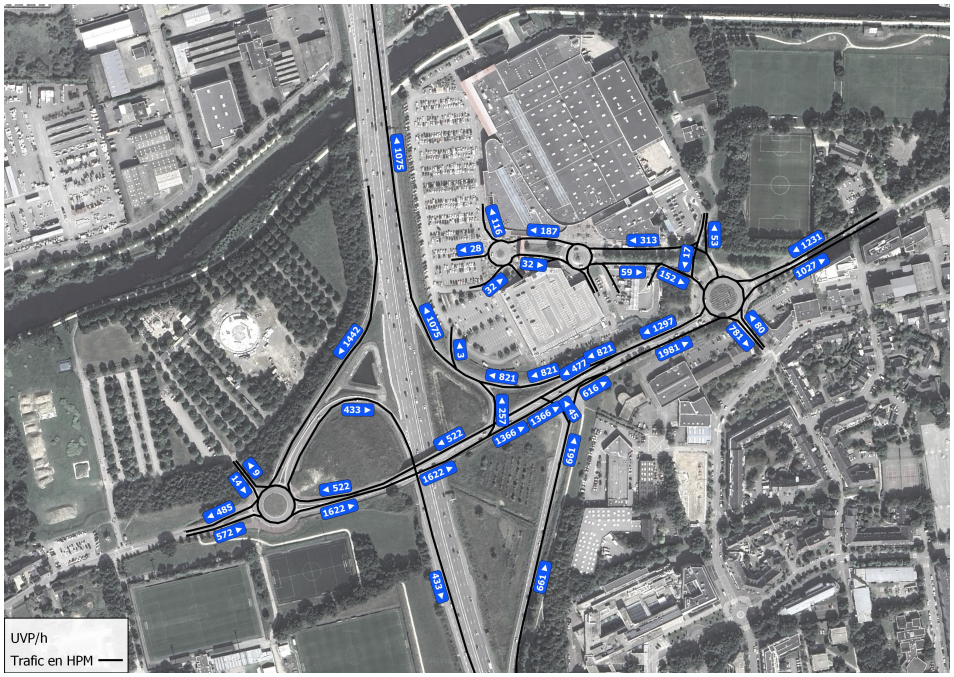
Le mois de juin est ainsi dimensionnant pour les flux urbains. La situation actuelle de juin 2025 se caractérise par rapport à la situation actuelle de décembre 2025 par :

- les flux urbains non commerciaux sont 40% supérieurs en juin par rapport à décembre ;
- les flux urbains commerciaux sont 14% inférieurs en juin par rapport à décembre.

Trafics

Heure de pointe matin

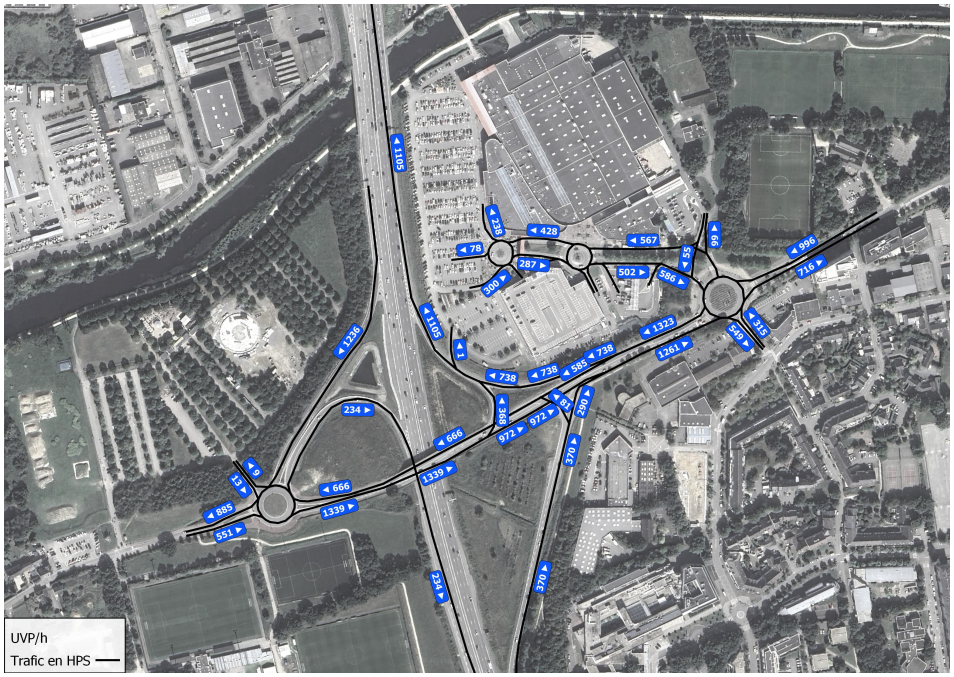
En heure de pointe matin, la rue Jules Vallès supporte plus de véhicules qu'en décembre, avec environ 3280 véhicules à l'ouest du giratoire Rue Jules Vallès x Rue Buffon. L'entrée et la sortie du centre commercial sont parcourus par un flux moins important qu'en décembre, environ 360 véhicules en entrée et environ 170 véhicules en sortie. La branche la plus chargée du giratoire Route de Sainte-Foix x Rue Jules Vallès est la rue Jules Vallès est avec environ 2100 véhicules qui la parcourent.



■ ACTUEL JUIN 2025 : TRAFICS EN HEURE DE POINTE MATIN

Heure de pointe soir

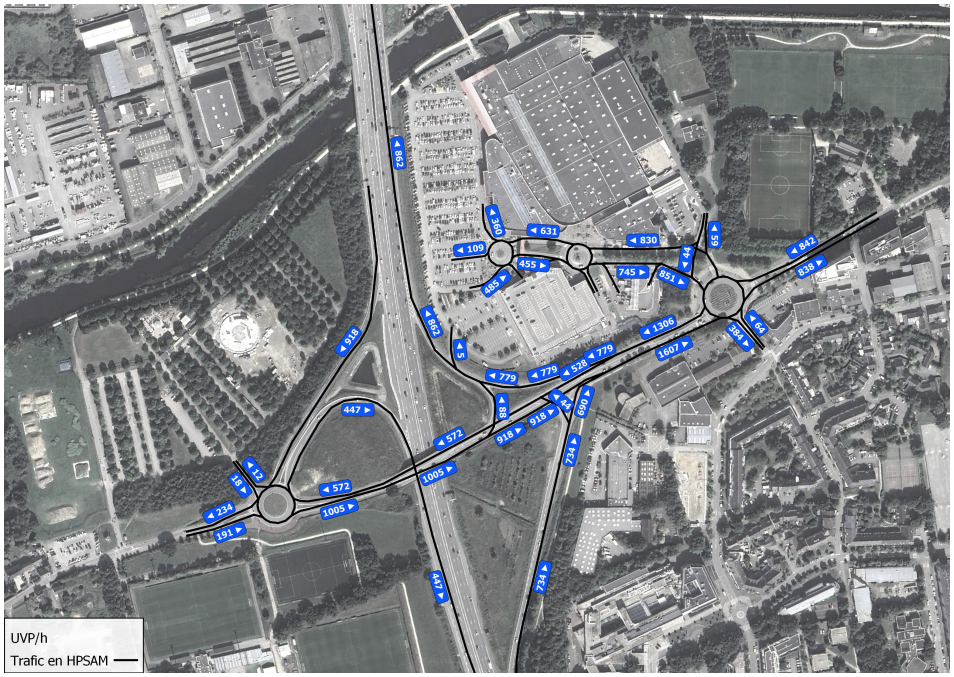
En heure de pointe soir, la rue Jules Vallès est parcourue par environ 400 véhicules de plus qu'en décembre. Dans la partie commerciale, l'entrée et la sortie du centre sont parcourues par un flux d'environ 1260 véhicules double-sens ce qui correspond à environ 200 véhicules en moins qu'en décembre.



ACTUEL JUIN 2025 : TRAFICS EN HEURE DE POINTE SOIR

Heure de pointe du samedi après-midi

En heure de pointe du samedi après-midi, la même tendance est observée. Une augmentation de flux est constatée sur le réseau urbain non commercial tandis qu'une légère diminution apparaît dans la zone commerciale.

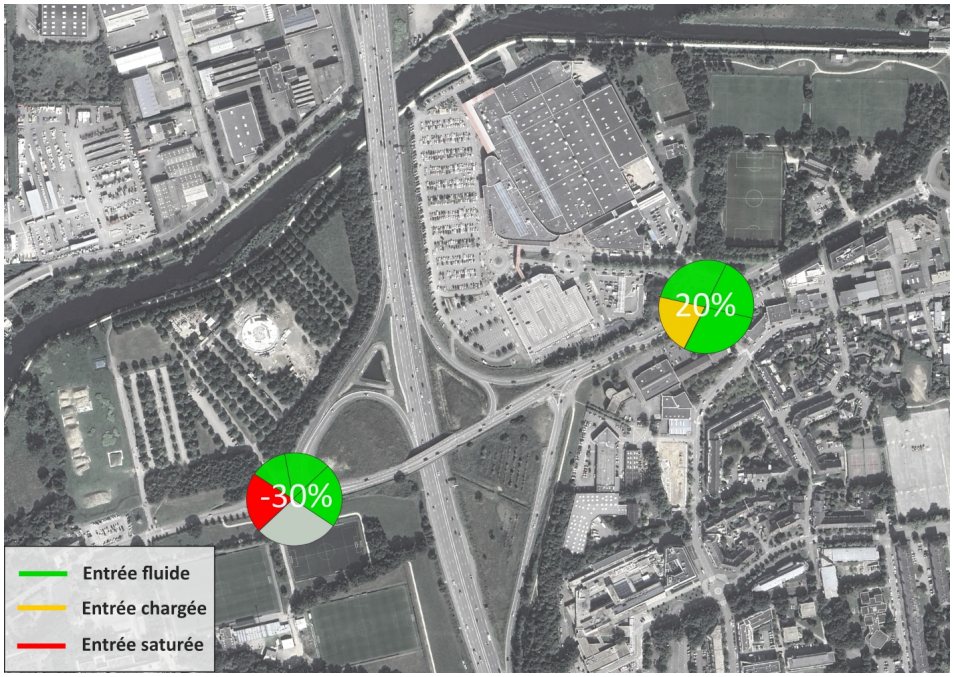


ACTUEL JUIN 2025 : TRAFICS EN HEURE DE POINTE DU SAMEDI APRÈS-MIDI

Analyses statiques des carrefours

Dans la situation actuelle de juin 2025, les giratoires sont globalement plus chargés qu'en décembre 2025 vu l'augmentation de flux affectée sur le réseau. Pour cette raison, ils diminuent tous en capacité par rapport à la situation actuelle de décembre.

Heure de pointe matin
En heure de pointe matin, le giratoire Route de Sainte-Foix x Rue Jules Vallès sature sur sa branche ouest et le giratoire Rue Jules Vallès x Rue Buffon devient chargé sur sa branche ouest.



■ ACTUEL JUIN 2025 : RÉSERVES DE CAPACITÉ DES CARREFOURS EN HEURE DE POINTE MATIN

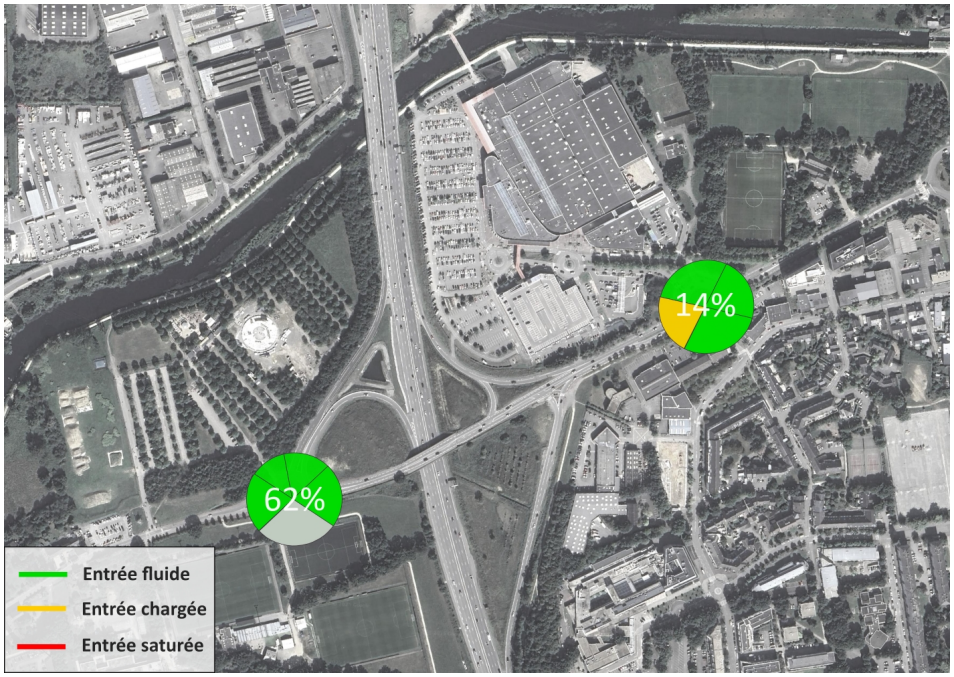
Heure de pointe soir
En heure de pointe soir, les branches ouest et est du giratoire Rue Jules Vallès x Rue Buffon sont chargées.



■ ACTUEL JUIN 2025 : RÉSERVES DE CAPACITÉ DES CARREFOURS EN HEURE DE POINTE SOIR

Heure de pointe du samedi après-midi

En heure de pointe du samedi après-midi, les carrefours sont plus capacitaires qu'en heure de pointe matin et heure de pointe soir. Le giratoire Rue Jules Vallès x Rue Buffon demeure cependant chargé sur sa branche ouest.

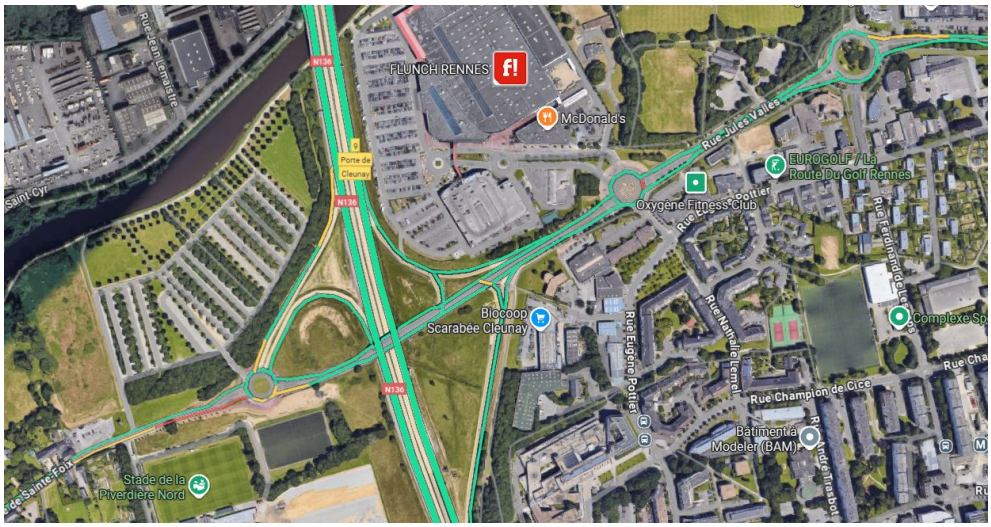


■ ACTUEL JUIN 2025 : RÉSERVES DE CAPACITÉ DES CARREFOURS EN HEURE DE POINTE DU SAMEDI APRÈS-MIDI

Conditions de circulation

Heure de pointe matin

Le flux sortant de la rocade extérieure vers le quartier de Cleunay empêche l'écoulement des flux depuis la route de Sainte-Foix sur le giratoire ouest de l'échangeur, et sature la route de Sainte-Foix en heure de pointe matin.



■ ACTUEL : CONDITIONS DE CIRCULATION HABITUELLES EN HEURE DE POINTE MATIN (SOURCE : GOOGLE MAPS)

Heure de pointe soir

La saturation de la rocade intérieure empêche l'écoulement des flux sur la rue Jules Vallès et sature cette dernière jusqu'au boulevard Voltaire.



■ ACTUEL : CONDITIONS DE CIRCULATION HABITUELLES EN HEURE DE POINTE SOIR (SOURCE : GOOGLE MAPS)

Heure de pointe du samedi après-midi
Le trafic est fluide en heure de pointe du samedi après-midi.



■ ACTUEL : CONDITIONS DE CIRCULATION HABITUELLES EN HEURE DE POINTE DU SAMEDI APRÈS-MIDI (SOURCE : GOOGLE MAPS)

Chapitre

Situation de référence

1. Présentation de la situation de référence horizon 2035

L'horizon de référence est fixé à 10 ans, après la réalisation de l'extension du centre commercial et de différents projets connexes, 5 ans après la fin de la période 2018-2030 des objectifs du PDU de Rennes Métropole.

1.1. Projets connexes

Plusieurs projets futurs ont été identifiés dans le secteur de Cleunay dont :

- Secib immobilier, 140-160 rue Eugène Pottier : 153 logements ;
- Bati-Armor, 122 à 124 rue Eugène Pottier : 7300 m2 bureaux + commerces, 355 logements ;
- Jeulin, 120 rue Eugène Pottier : 4800 m2 santé + Hôtel 75 chambres ;
- Réalités, 114 rue Eugène Pottier : 4000 m2 bureaux ;
- Tachenn, 3 allée Francis Charpentier : 4600 m2 bureaux ;
- Icade Promotion, Steen 95 boulevard Voltaire : 183 logements.



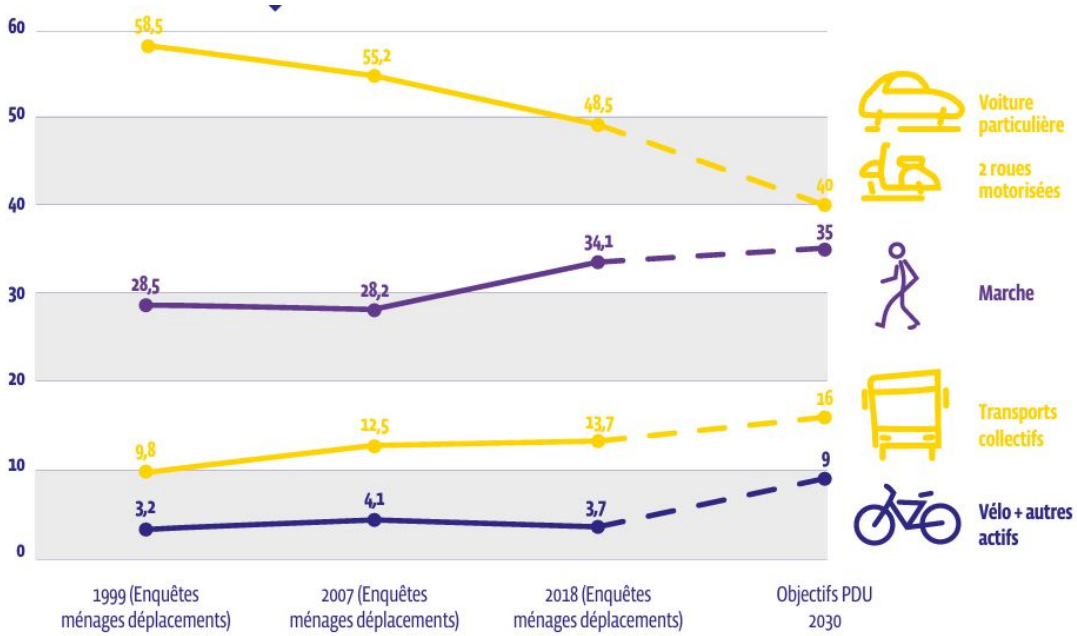
Les projets connexes

Les flux générés par ces projets sont les suivants :

- environ 340 véhicules entrant et 130 véhicules sortant en heure de pointe matin ;
- environ 140 véhicules entrant et 270 véhicules sortant en heure de pointe soir ;
- environ 50 véhicules entrant et 40 véhicules sortant en heure de pointe du samedi après-midi.

1.2. Objectifs de mobilité

Rennes Métropole s'est fixé pour objectif de réduire la part modale de la voiture de 48,5% à 40% entre 2018 et 2030. Cette même tendance a été prolongée à l'horizon 2035. Ainsi, une diminution de 14,6% a été appliquée aux flux urbains non commerciaux dans la situation de référence.



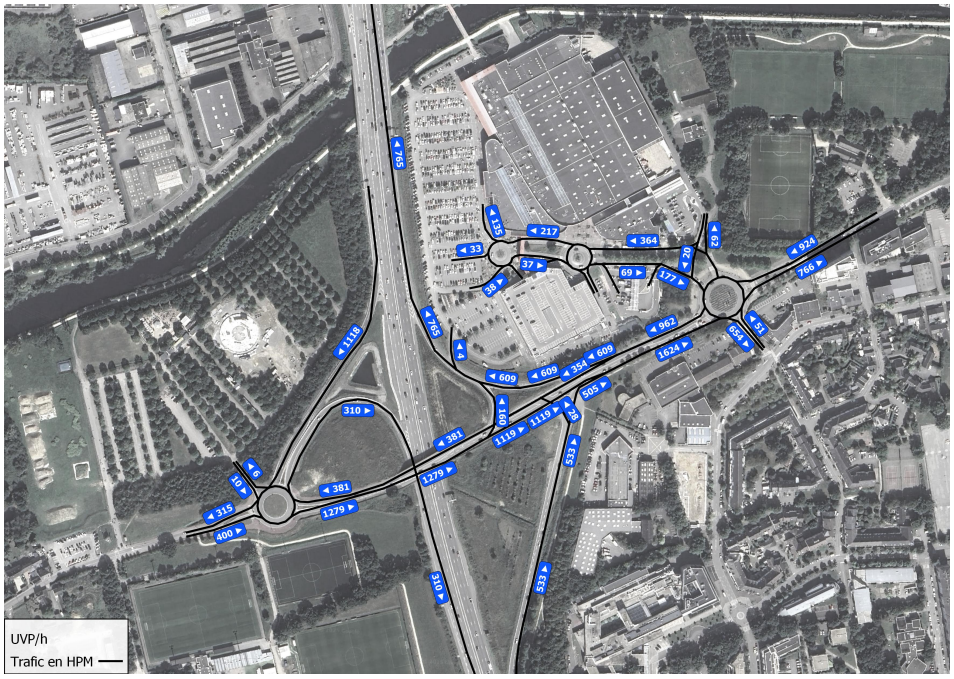
■ Objectifs PDU de Rennes Métropole

2. Flux véhicules

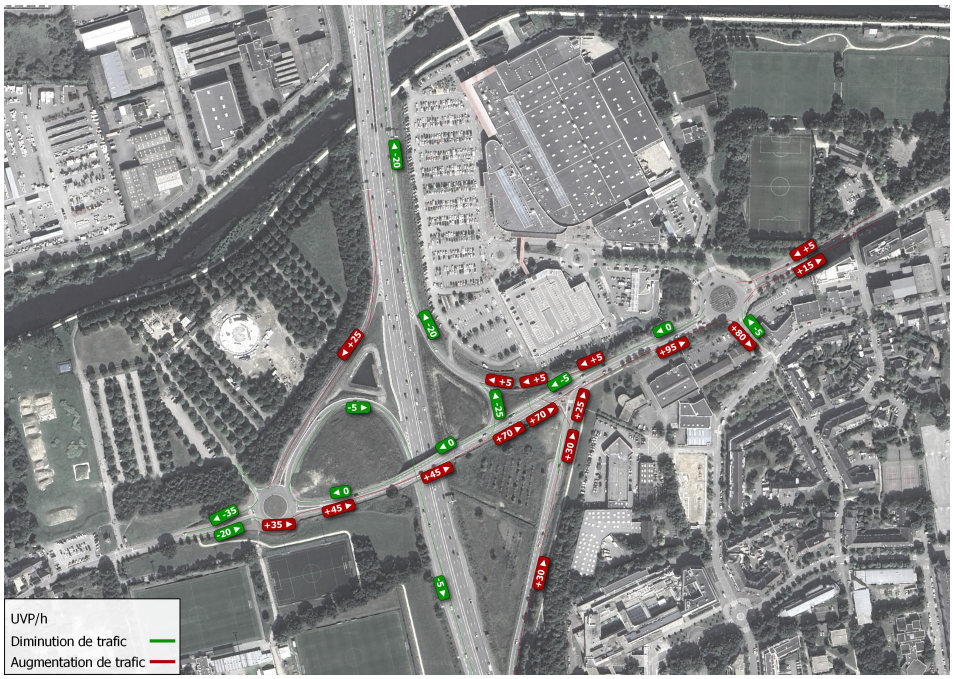
2.1. Situation de référence décembre 2035

Trafics

Heure de pointe matin
En heure de pointe matin, la branche ouest du giratoire Rue Jules Vallès x Rue Buffon supporte environ 100 véhicules supplémentaires. La branche sud supporte environ 80 véhicules de plus et la branche est environ 20 véhicules de plus qu'en situation actuelle de décembre.



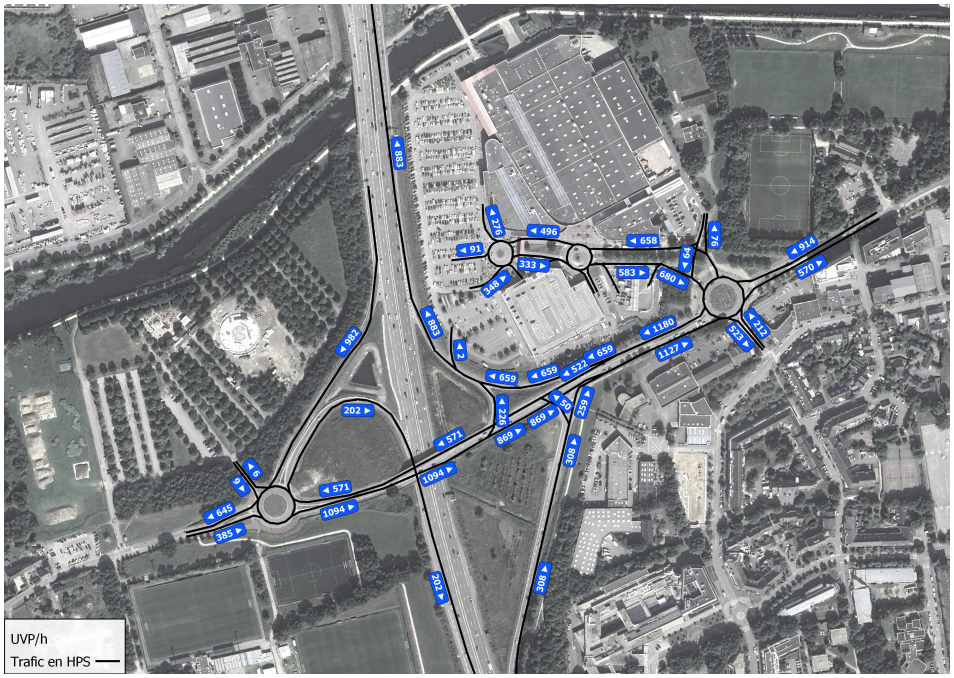
■ SITUATION DE RÉFÉRENCE DÉCEMBRE 2035 : TRAFICS EN HEURE DE POINTE MATIN



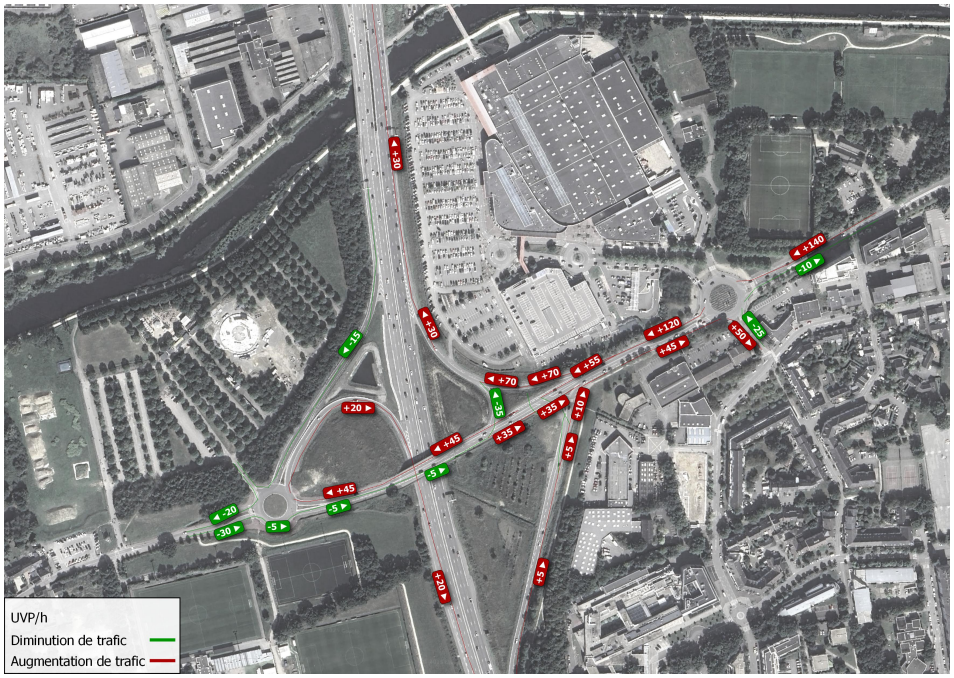
■ VARIATION DE FLUX AVEC LA SITUATION ACTUELLE

Heure de pointe soir

En heure de pointe soir, la branche ouest du giratoire Rue Jules Vallès x Rue Buffon supporte environ 170 véhicules supplémentaires. La branche sud supporte environ 20 véhicules de plus et la branche est environ 130 véhicules de plus qu'en situation actuelle de décembre. Une légère diminution de flux est observée sur le giratoire Route de Sainte-Foix x Rue Jules Vallès, la branche de la route de Sainte-Foix supporte environ 50 véhicules en moins qu'en situation actuelle.

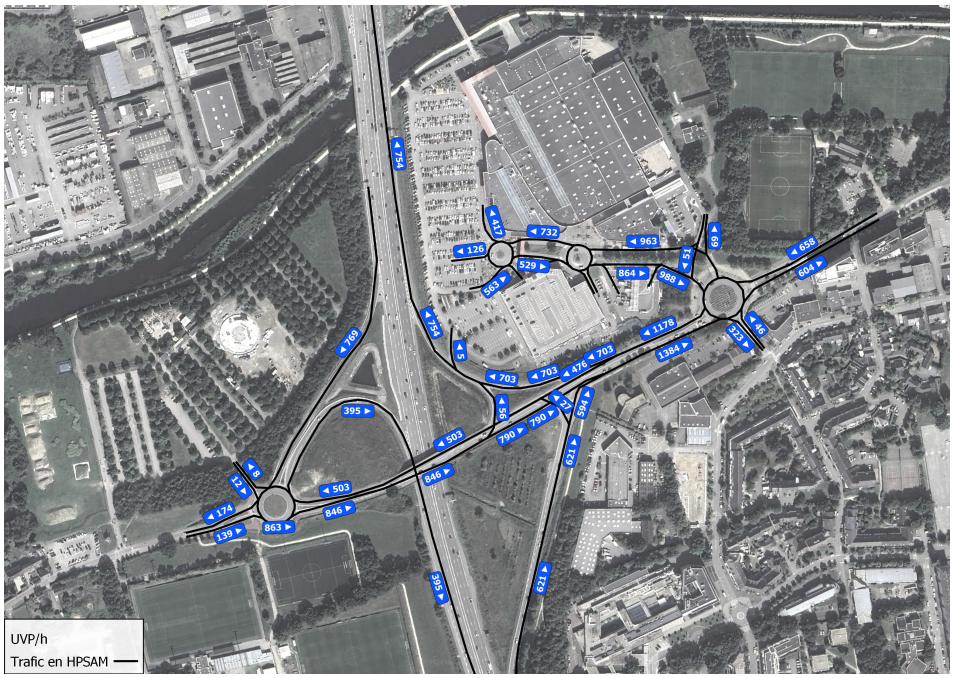


SITUATION DE RÉFÉRENCE DÉCEMBRE 2035 : TRAFICS EN HEURE DE POINTE SOIR

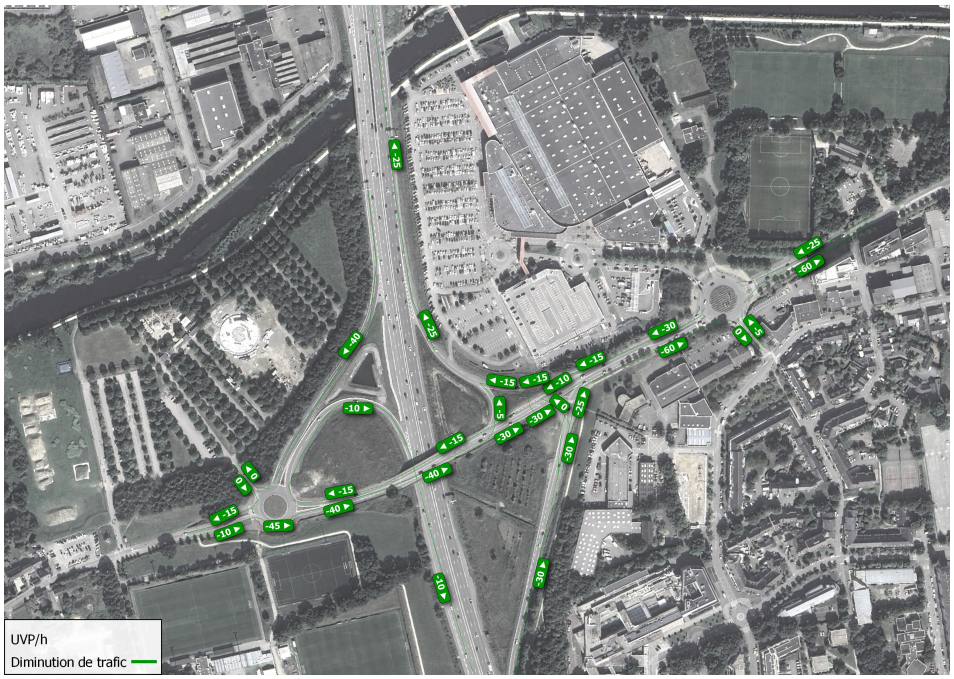


VARIATION DE FLUX AVEC LA SITUATION ACTUELLE

Heure de pointe du samedi après-midi
En heure de pointe du samedi après-midi, contrairement à l'heure de pointe matin et l'heure de pointe soir, la diminution des flux liée aux objectifs de mobilité de Rennes Métropole compense l'augmentation due aux flux générés par les projets connexes. Une diminution de flux est ainsi observée sur tout le réseau urbain.



■ SITUATION DE RÉFÉRENCE DÉCEMBRE 2035 : TRAFICS EN HEURE DE POINTE DU SAMEDI APRÈS-MIDI

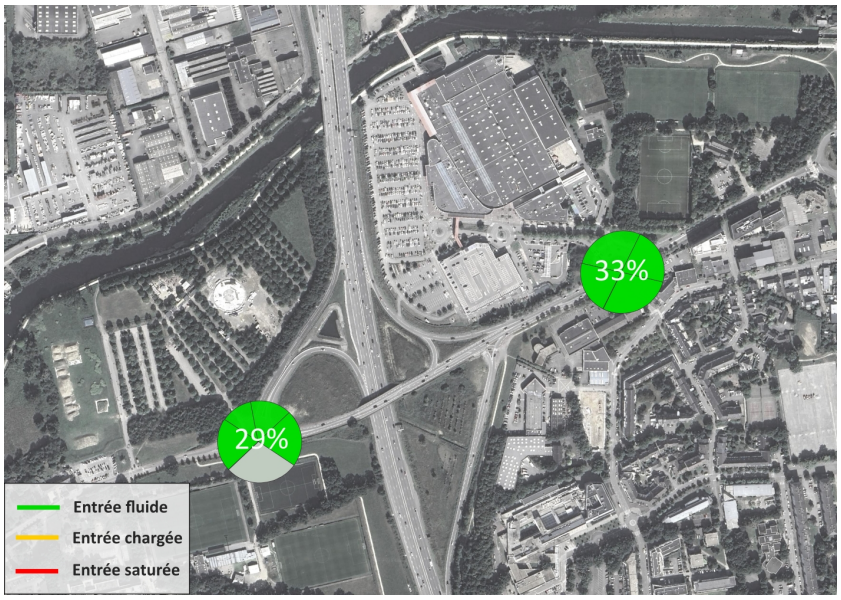


■ VARIATION DE FLUX AVEC LA SITUATION ACTUELLE

Analyses statiques des carrefours

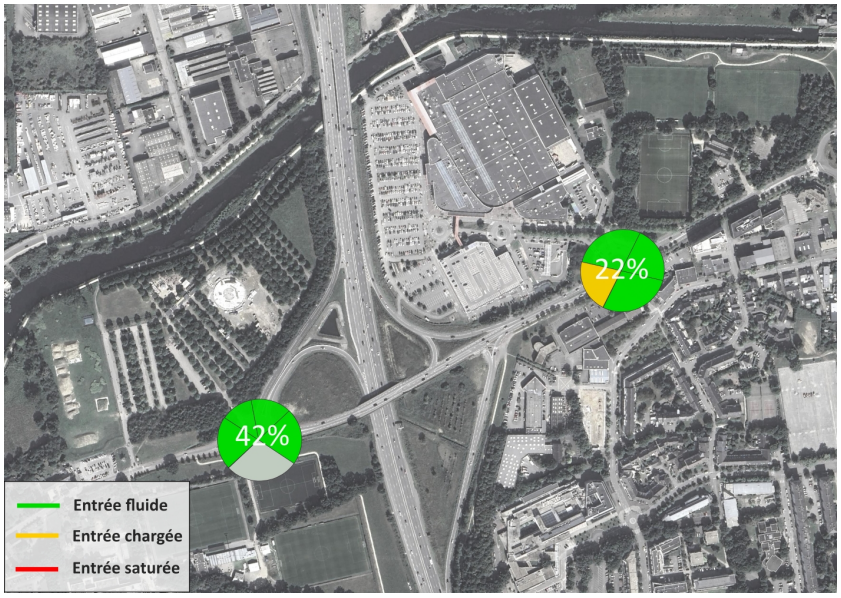
Les carrefours de la situation de référence de décembre 2025 sont globalement fluides, à l'exception de la branche ouest du giratoire Rue Jules Vallès x Rue Buffon qui est chargée en heure de pointe soir et heure de pointe du samedi après-midi.

Heure de pointe matin
Par rapport à la situation actuelle, la réserve de capacité du giratoire Rue Jules Vallès x Rue Buffon diminue de 4%, cependant, il demeure fluide sur toutes ses branches. Le giratoire Route de Sainte-Foix x Rue Jules Vallès, garde la même réserve de capacité.



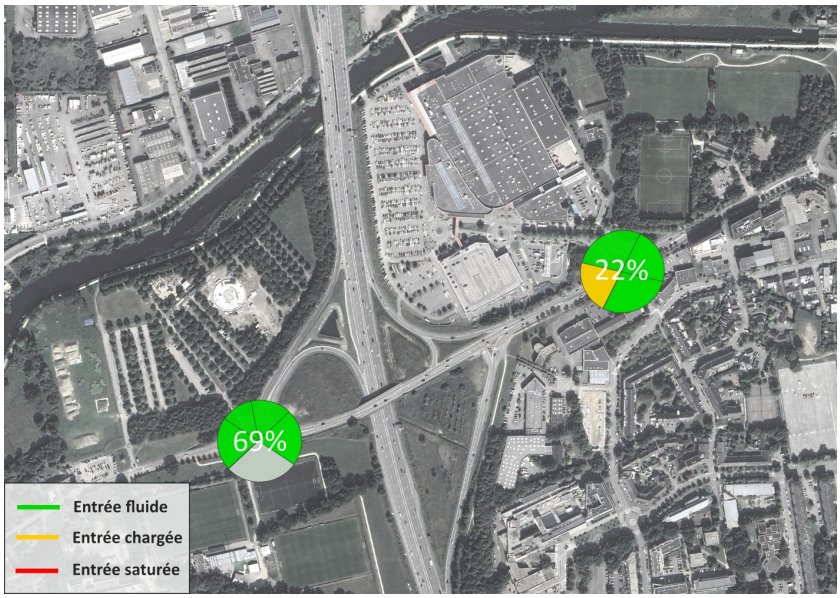
■ SITUATION DE RÉFÉRENCE DÉCEMBRE 2035 : RÉSERVES DE CAPACITÉ DES CARREFOURS EN HEURE DE POINTE MATIN

Heure de pointe soir
En heure de pointe soir, la réserve de capacité du giratoire Rue Jules Vallès x Rue Buffon diminue de 2% et celle du giratoire Route de Sainte-Foix x Rue Jules Vallès augmente de 4%.



■ SITUATION DE RÉFÉRENCE DÉCEMBRE 2035 : RÉSERVES DE CAPACITÉ DES CARREFOURS EN HEURE DE POINTE SOIR

Heure de pointe du samedi après-midi
En heure de pointe du samedi après-midi, les deux giratoires augmentent en réserve de capacité de 2% à 3%.



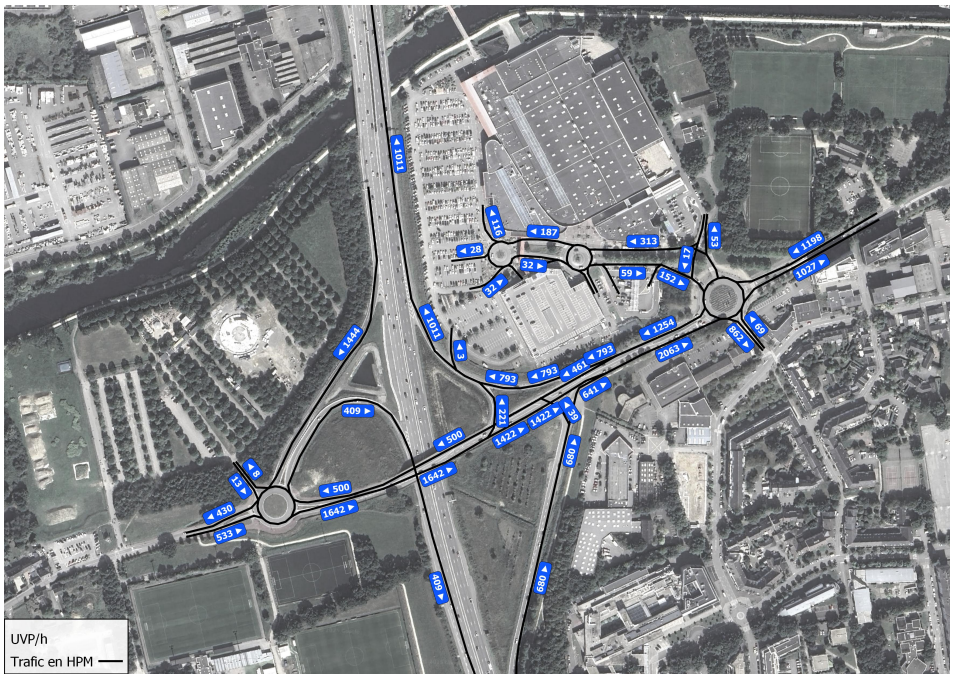
■ SITUATION DE RÉFÉRENCE DÉCEMBRE 2035 : RÉSERVES DE CAPACITÉ DES CARREFOURS EN HEURE DE POINTE DU SAMEDI APRÈS-MIDI

2.2. Situation de référence juin 2035

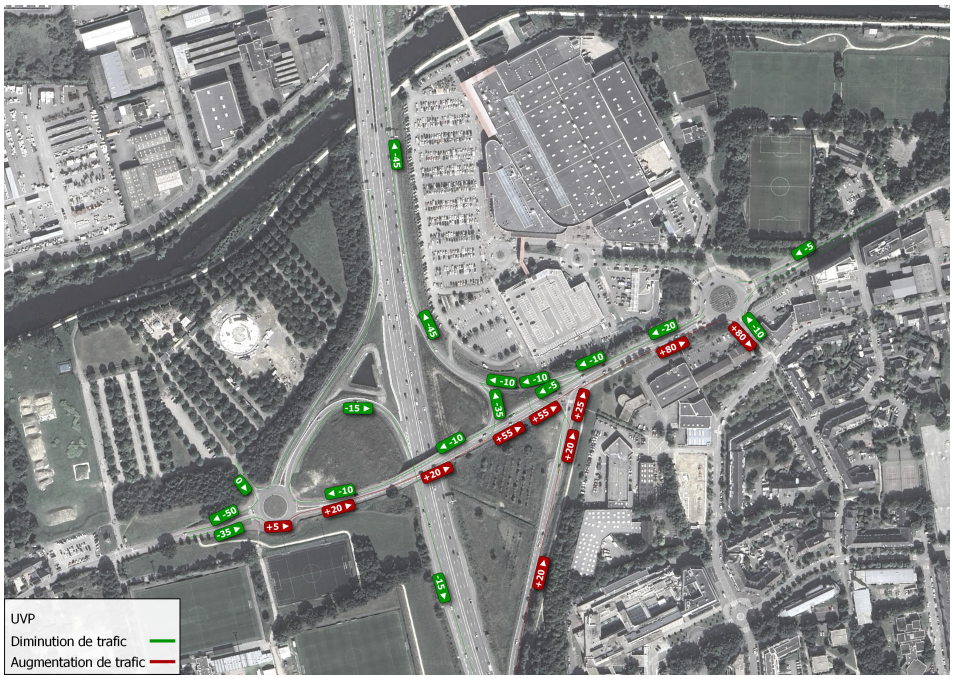
Trafics

Heure de pointe matin

En heure de pointe matin, la branche ouest du giratoire Rue Jules Vallès x Rue Buffon supporte environ 60 véhicules supplémentaires. La branche sud supporte environ 70 véhicules de plus qu'en situation actuelle de décembre.



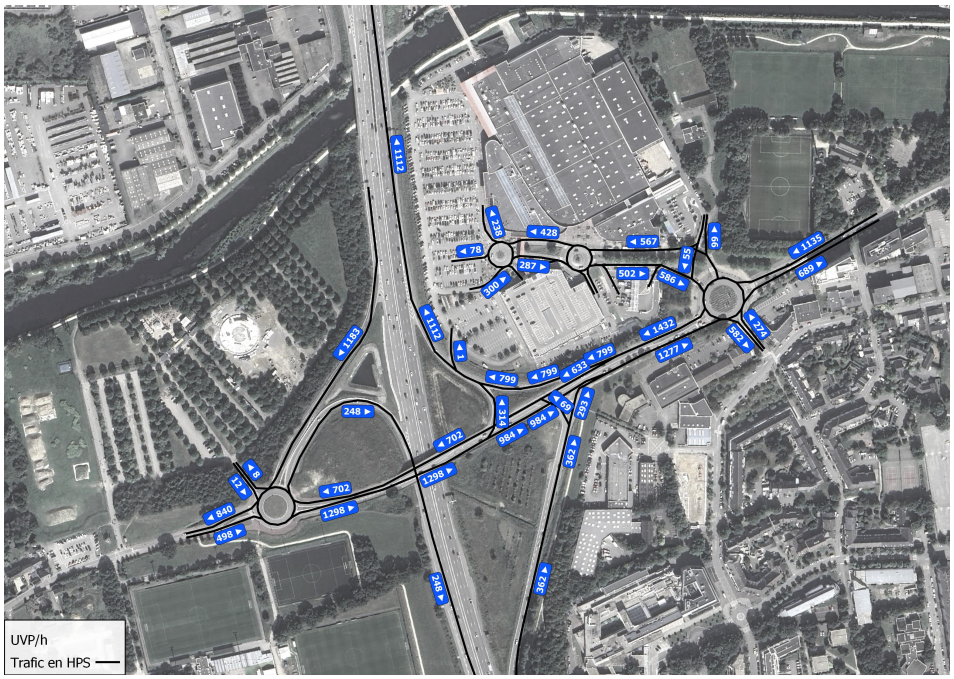
■ SITUATION DE RÉFÉRENCE JUIN 2035 : TRAFICS EN HEURE DE POINTE MATIN



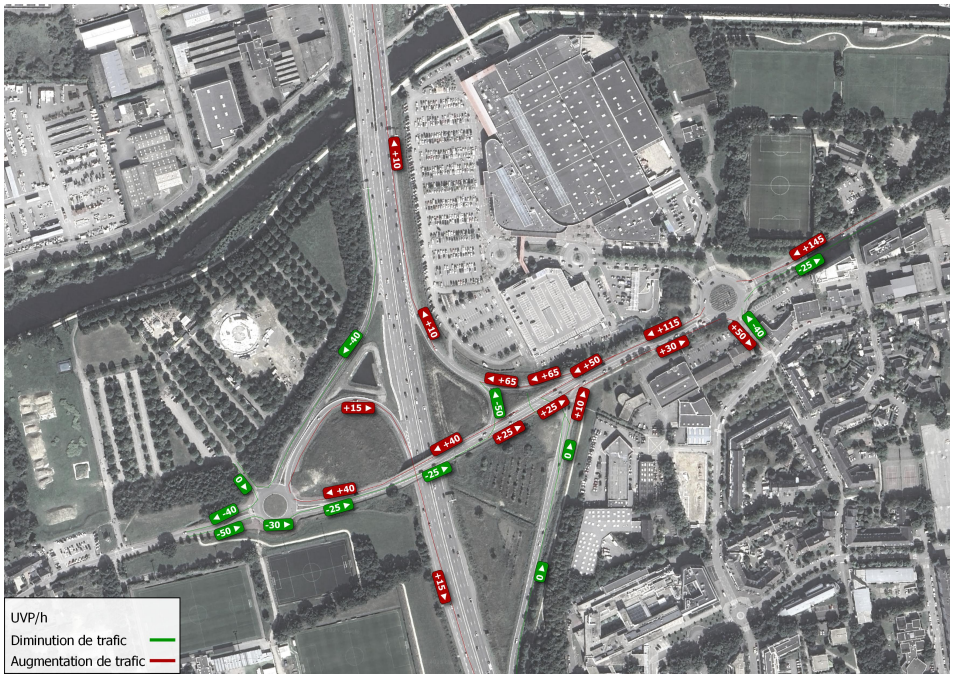
■ VARIATION DE FLUX AVEC LA SITUATION ACTUELLE

Heure de pointe soir

En heure de pointe soir, la branche ouest du giratoire Rue Jules Vallès x Rue Buffon supporte environ 150 véhicules supplémentaires. La branche sud supporte environ 10 véhicules de plus et la branche est environ 120 véhicules de plus qu'en situation actuelle de décembre. Le giratoire Route de Sainte-Foix x Rue Jules Vallès supporte 90 véhicules en moins sur sa branche ouest.



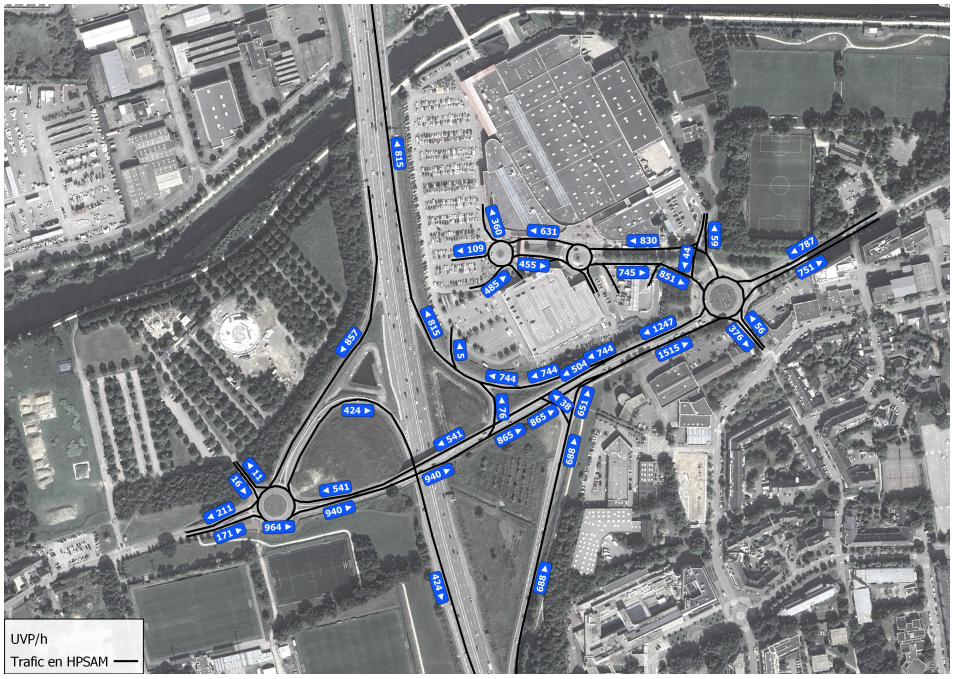
SITUATION DE RÉFÉRENCE JUIN 2035 : TRAFICS EN HEURE DE POINTE SOIR



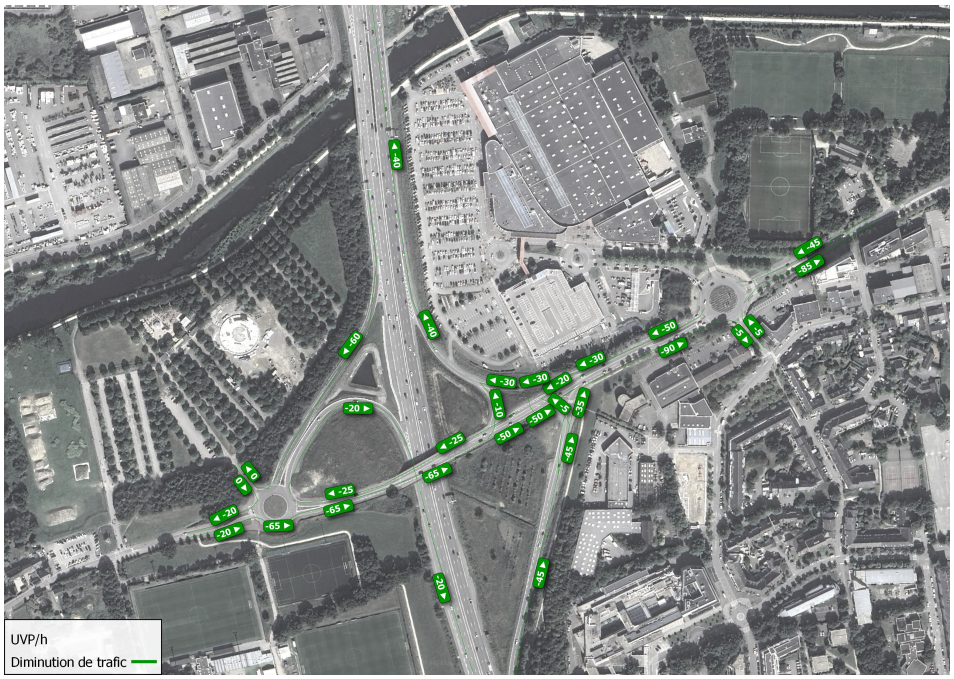
VARIATION DE FLUX AVEC LA SITUATION ACTUELLE

Heure de pointe du samedi après-midi

En heure de pointe du samedi après-midi, comme en décembre, la diminution des flux liée aux objectifs de mobilité de Rennes Métropole compense l'augmentation due aux flux générés par les projets connexes. Une diminution d'environ 140 véhicules est observée sur rue Jules Vallès.



■ SITUATION DE RÉFÉRENCE JUIN 2035 : TRAFICS EN HEURE DE POINTE DU SAMEDI APRÈS-MIDI

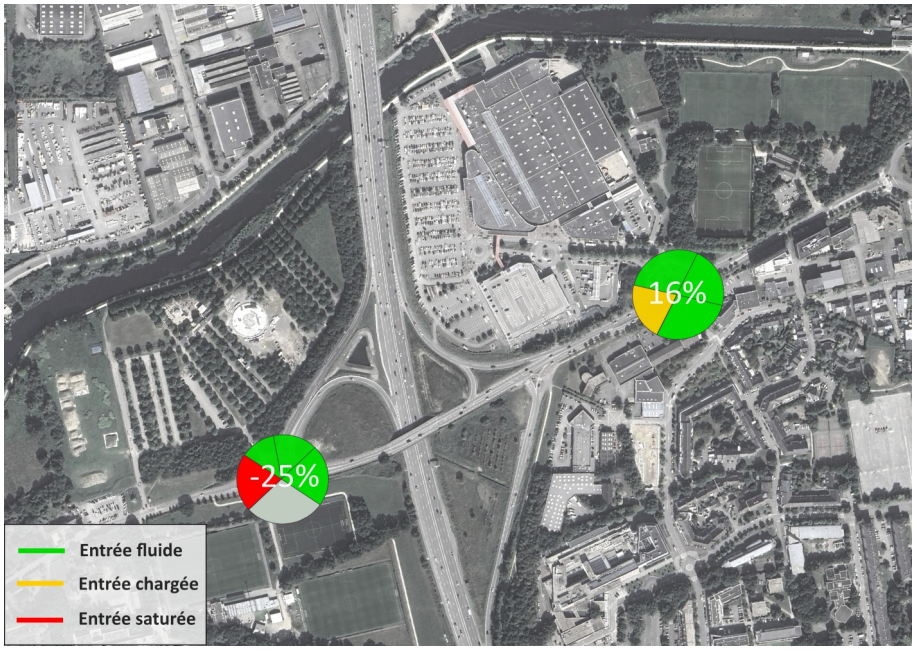


■ VARIATION DE FLUX AVEC LA SITUATION ACTUELLE

Analyses statiques des carrefours

Heure de pointe matin

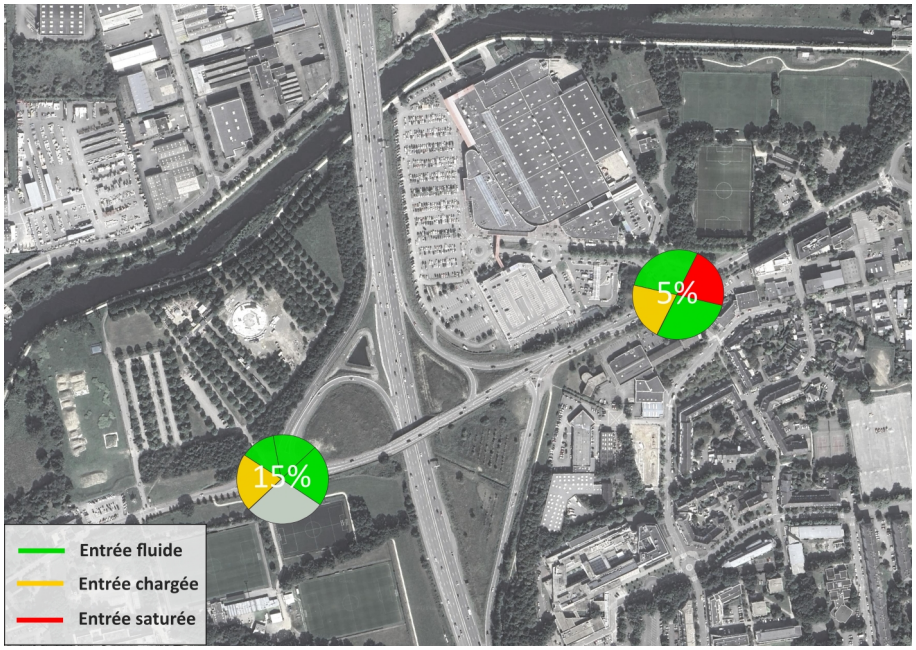
Par rapport à la situation actuelle, la réserve de capacité du giratoire Rue Jules Vallès x Rue Buffon diminue de 4%, cependant, il demeure chargé sur sa branche ouest. Le giratoire Route de Sainte-Foix x Rue Jules Vallès augmente légèrement en réserve de capacité mais reste saturé sur sa branche ouest.



■ SITUATION DE RÉFÉRENCE JUIN 2035 : RÉSERVES DE CAPACITÉ DES CARREFOURS EN HEURE DE POINTE MATIN

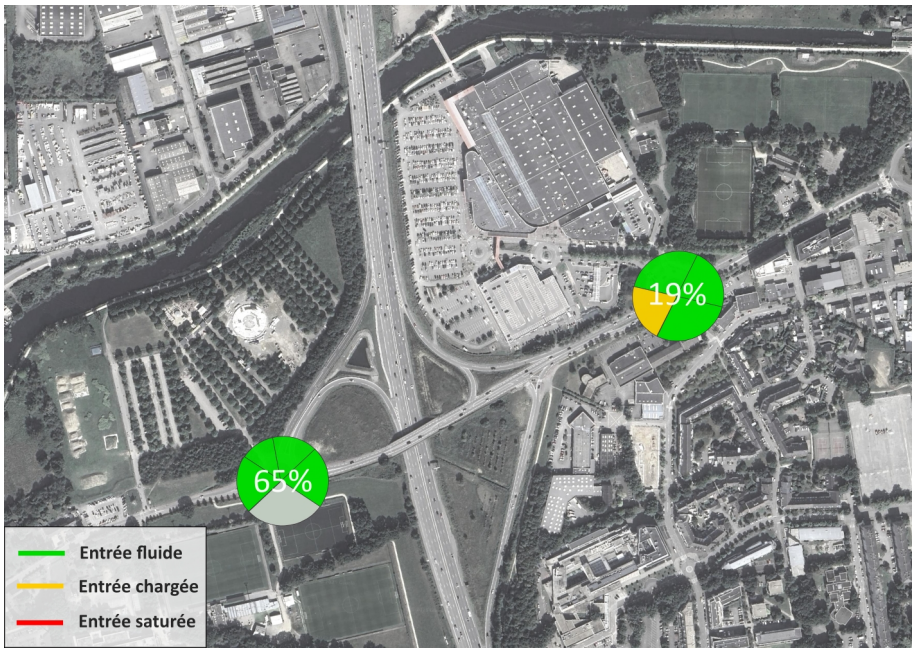
Heure de pointe soir

En heure de pointe soir, la réserve de capacité du giratoire Rue Jules Vallès x Rue Buffon diminue de 8%, sa branche est devient saturée (cette saturation sera masquée par celle de la rocade intérieure). Le giratoire Route de Sainte-Foix x Rue Jules Vallès augmente de 9% en réserve de capacité.



■ SITUATION DE RÉFÉRENCE JUIN 2035 : RÉSERVES DE CAPACITÉ DES CARREFOURS EN HEURE DE POINTE SOIR

Heure de pointe du samedi après-midi
En heure de pointe du samedi après-midi, les deux giratoires augmentent en réserve de capacité de 2% à 3%.



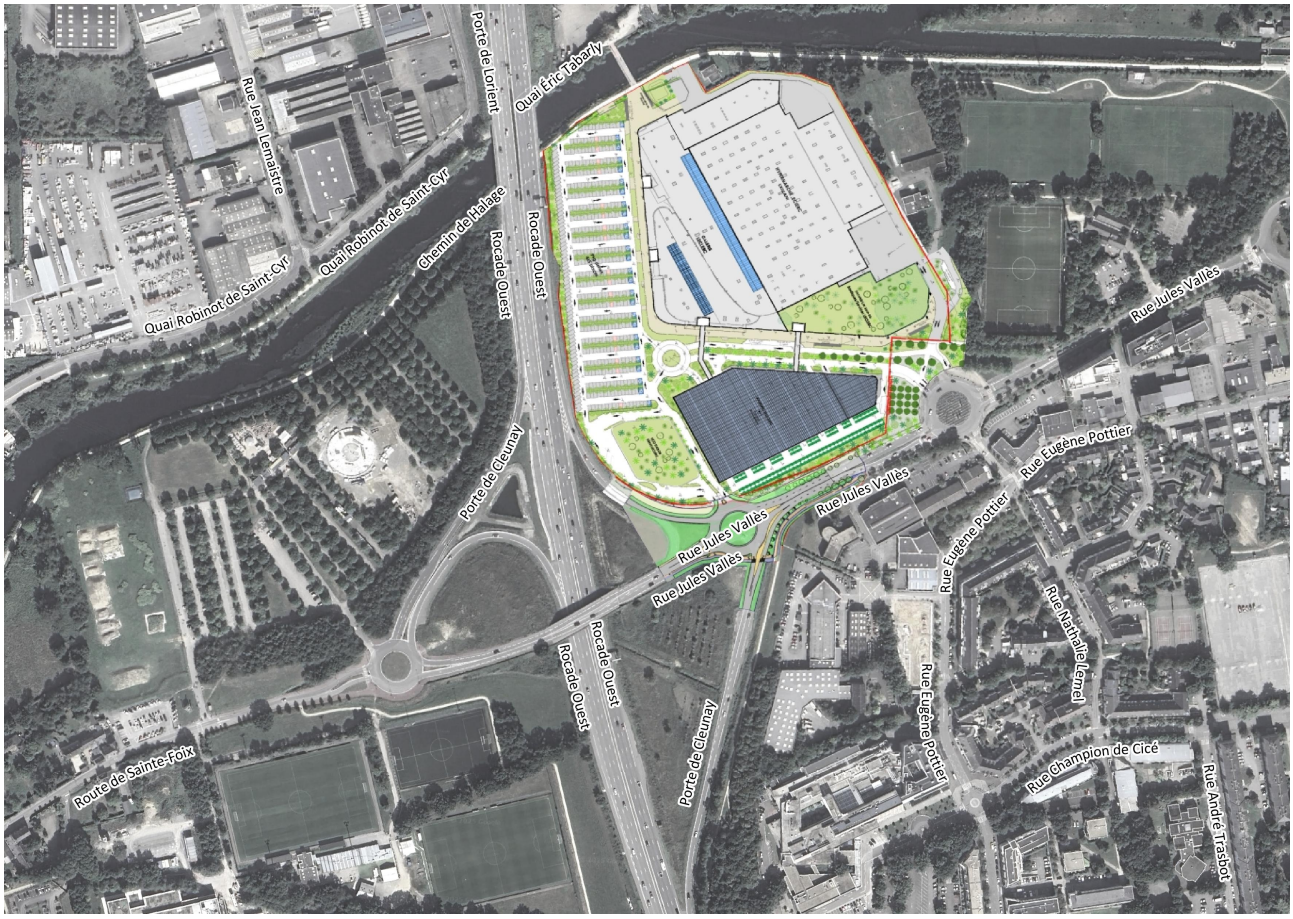
■ SITUATION DE RÉFÉRENCE JUIN 2035 : RÉSERVES DE CAPACITÉ DES CARREFOURS EN HEURE DE POINTE DU SAMEDI APRÈS-MIDI

Chapitre

Projet

1. Présentation du projet

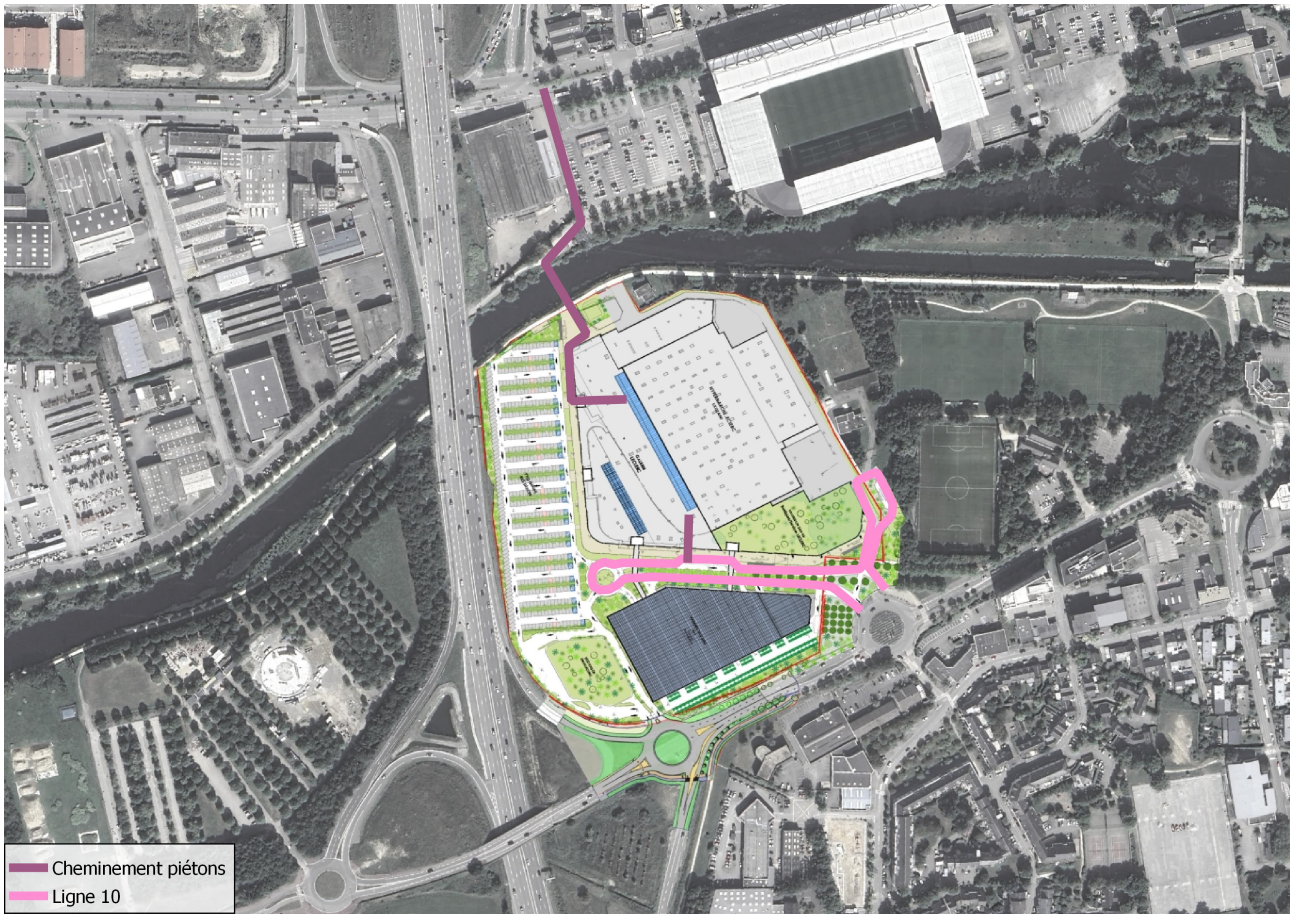
Le projet d'extension du centre commercial ajoute environ 3750 m^2 de surfaces commerciales, et crée un nouveau giratoire à l'est de l'échangeur avec la rocade constituant une nouvelle desserte du centre commercial.



■ Plan du projet

2. Réseau bus

L'arrêt "Porte de Cleunay" de la ligne 10 est conservé à sa position actuelle à proximité immédiate du sas d'entrée du centre commercial. La ligne 10 conserve son trajet actuel avec adjonction éventuelle d'un point de rechargement proche de l'ancien drive.
L'arrêt "Roazhon Park" reste accessible après la passerelle sur la Vilaine.

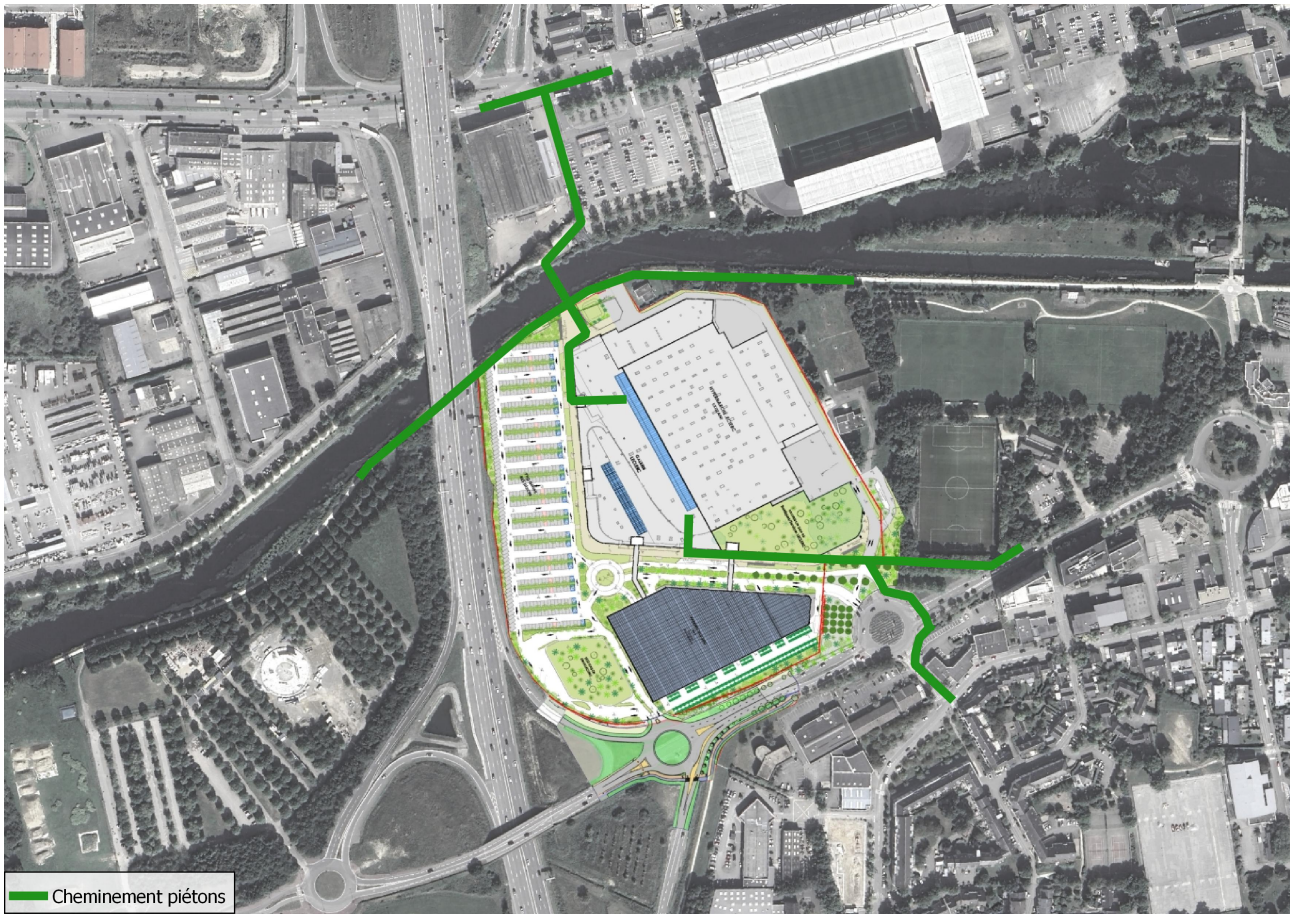


■ Accessibilité bus

3. Modes doux

3.1. Piétons

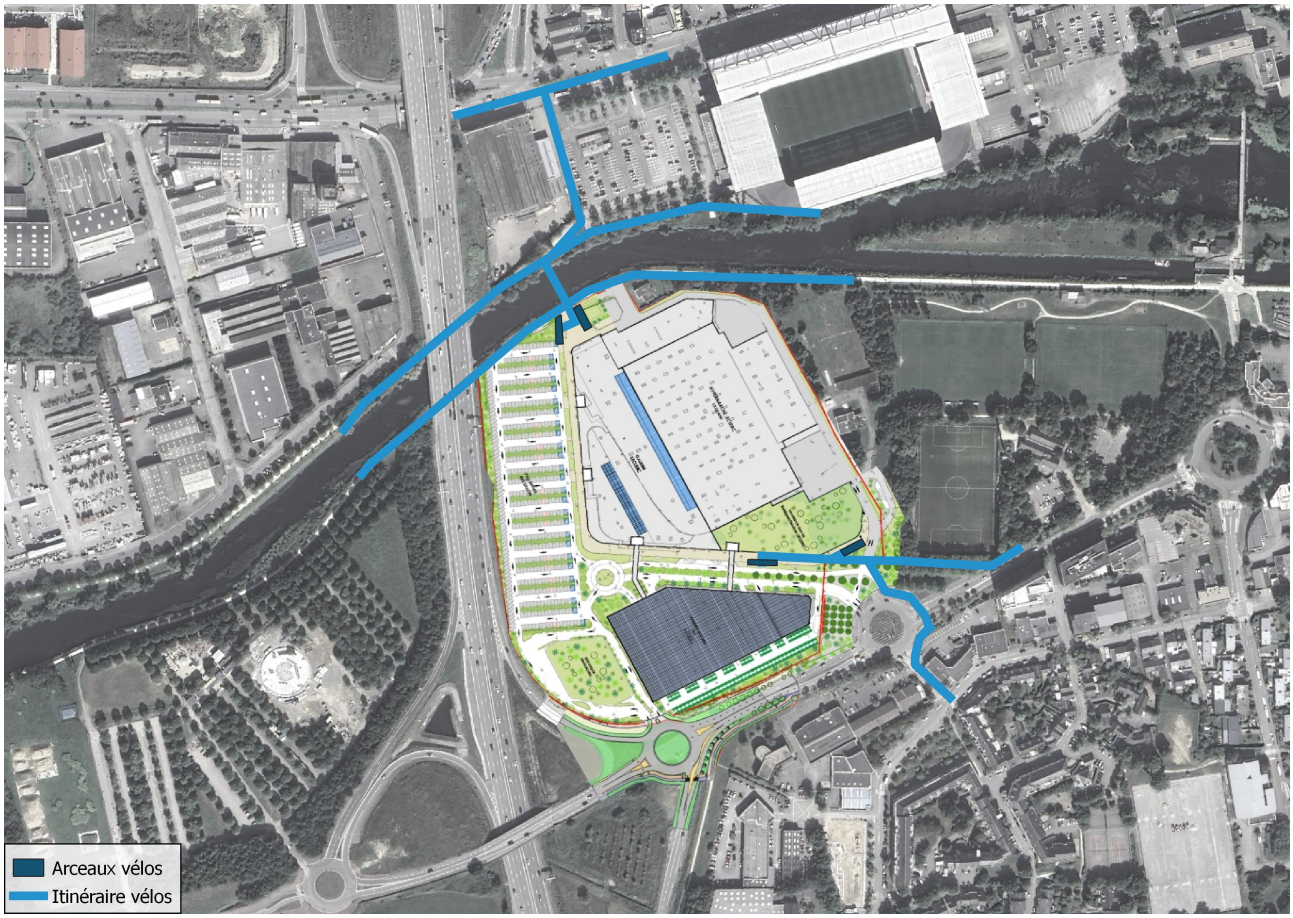
Les cheminements piétons vers le quartier de Cleunay sont confortables et sécurisés, ainsi que ceux vers le quartier du Stade ou la ZI de la Porte de Lorient.



■ Accessibilité piétons

3.2. Vélos

Environ 140 arceaux de stationnement vélos sont répartis sur 4 zones à proximité immédiate du centre commercial. Les itinéraires vélos vers ces arceaux de stationnement sont confortables et sécurisés, aussi bien vers le quartier de Cleunay que ceux du Stade et de la ZI de la Porte de Lorient.



■ Accessibilité cyclable

4. Flux véhicules

4.1. Flux générés

L'augmentation des surfaces du projet est d'environ 27% : celle de la clientèle prévisionnelle sera d'environ 15%.

L'objectif d'augmentation des modes alternatifs à la voiture prévu dans le PDU entre 2025 et 2030 ainsi que les mesures spécifiques prévues pour le bus et les vélos dans le projet permettent d'envisager une augmentation des parts modales des mobilités douces de 10% en 2035. La part modale qui était à 77% diminue jusqu'à 67%.

L'augmentation du trafic véhicules générée par le projet commercial est ainsi de seulement 0,1% en 2035.

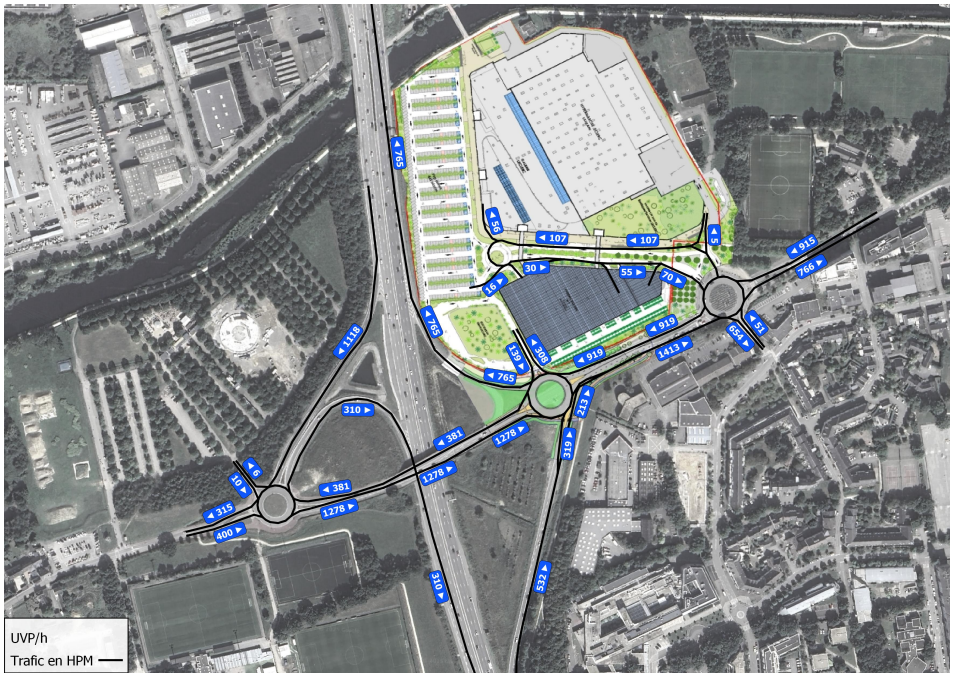
	actuel	Variation 2035	Projet	
surface (m²)	13836	+27%	3750	
clientèle	100%	+15%	115%	
mobilités douces (piéton/vélo/bus)	23%	+10%	33%	
part modale véhicule	77%	-10%	67%	
volume véhicule	77,0%		77,1%	+0,1

■ Calcul du flux généré

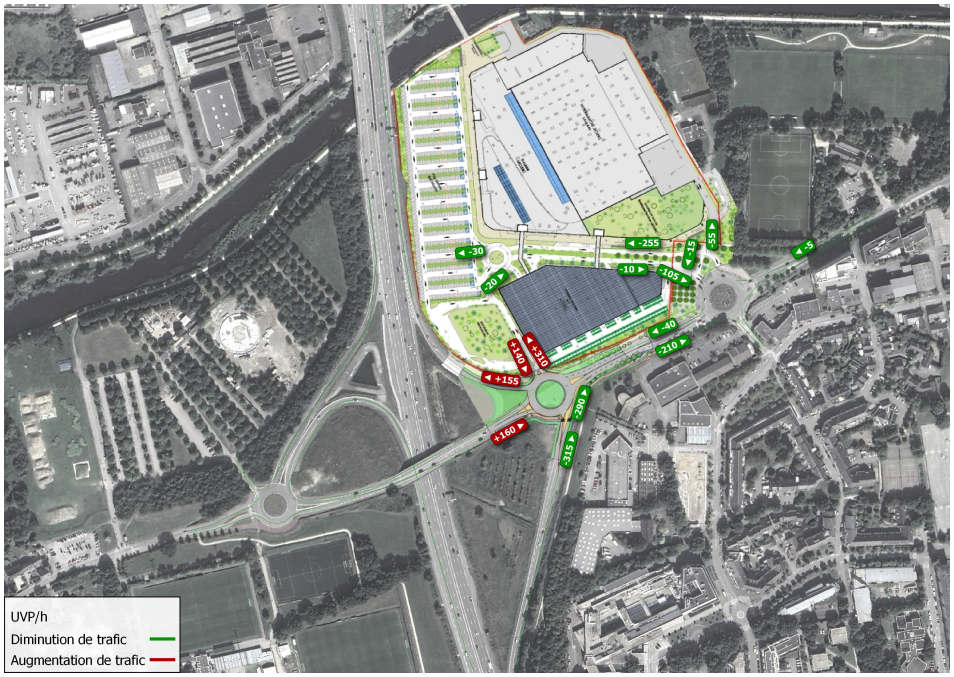
4.2. Projet décembre 2035

Trafics

Heure de pointe matin
En heure de pointe matin, le giratoire Rue Jules Vallès x Rue Buffon est parcouru par moins de véhicules, une partie du trafic étant reportée vers la nouvelle entrée située au nord du nouveau giratoire E.Leclerc x Rue Jules Vallès. Cet accès supporte environ 450 véhicules.



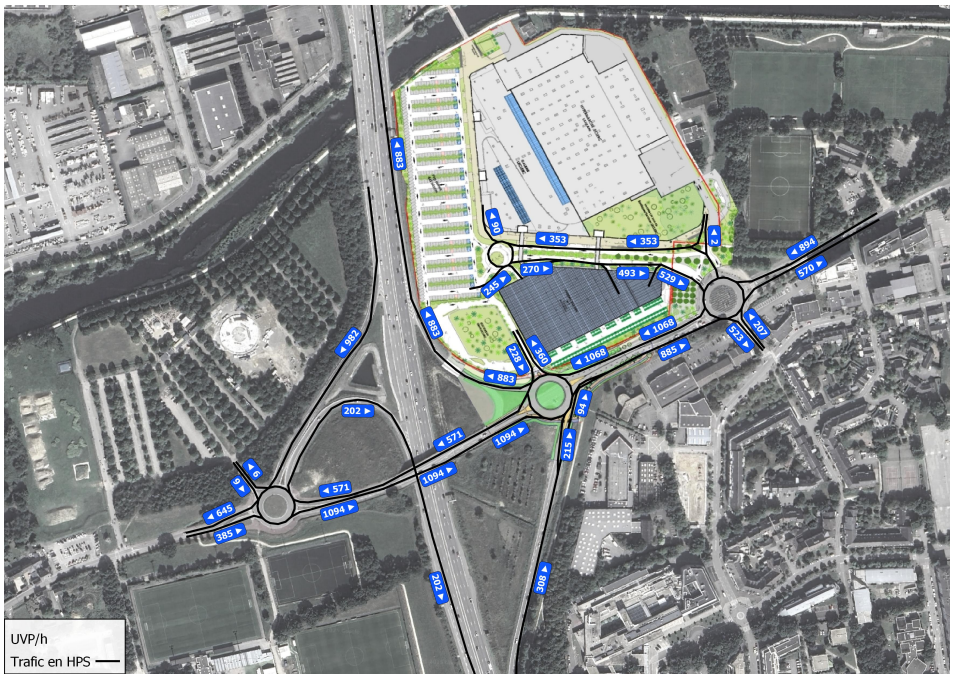
■ PROJET DÉCEMBRE 2035 : TRAFICS EN HEURE DE POINTE MATIN



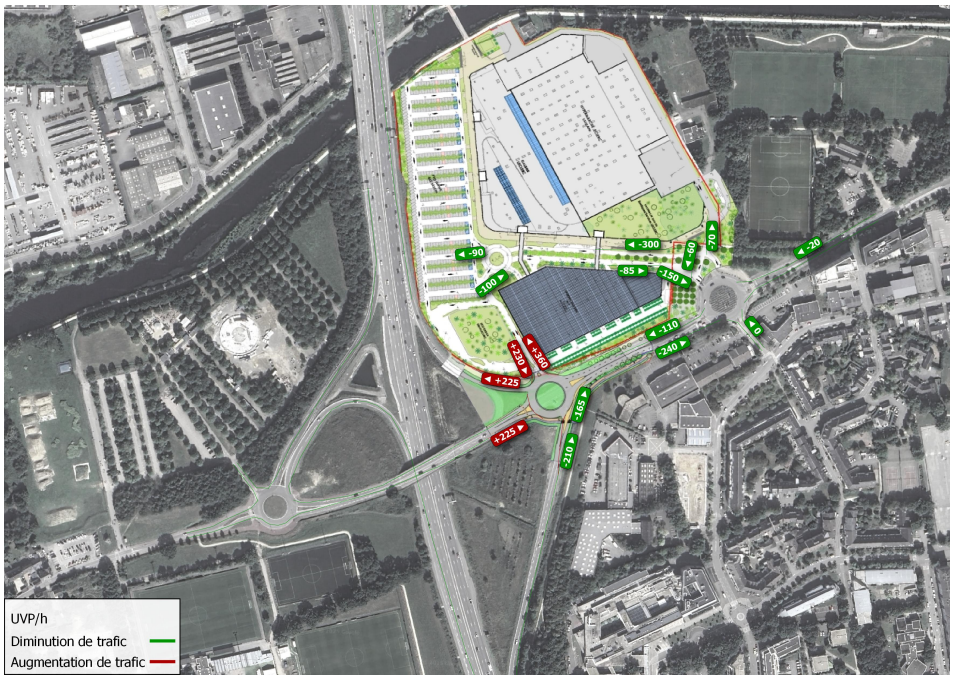
■ VARIATION DE FLUX AVEC LA SITUATION DE RÉFÉRENCE

Heure de pointe soir

Comme en heure de pointe matin, le flux sur le giratoire Rue Jules Vallès x Rue Buffon est moindre. Le nouvel accès supporte un flux plus important avec environ 600 véhicules.



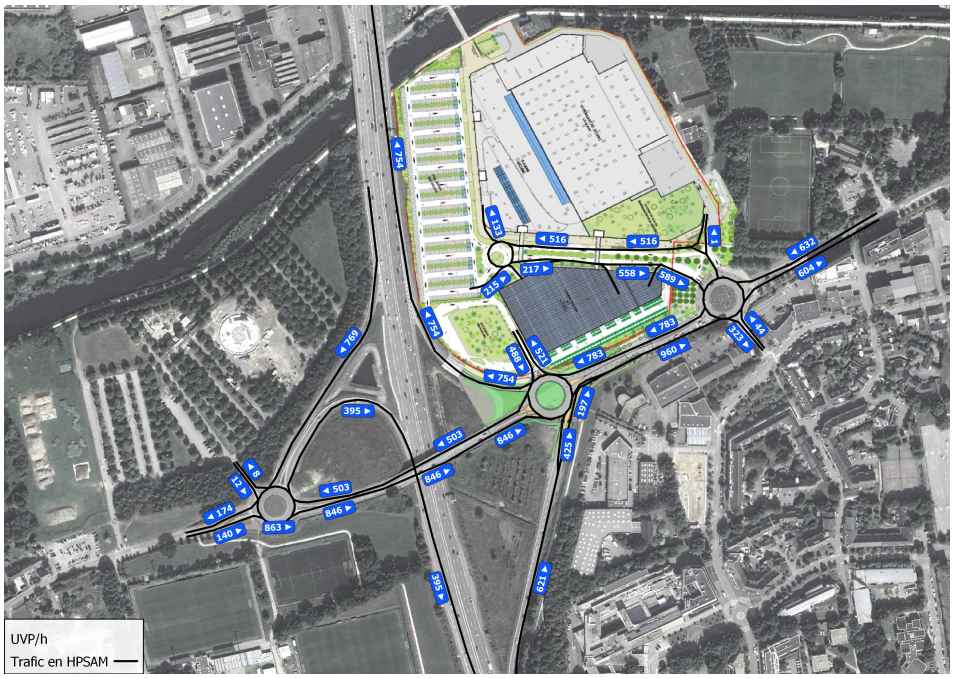
■ PROJET DÉCEMBRE 2035 : TRAFICS EN HEURE DE POINTE SOIR



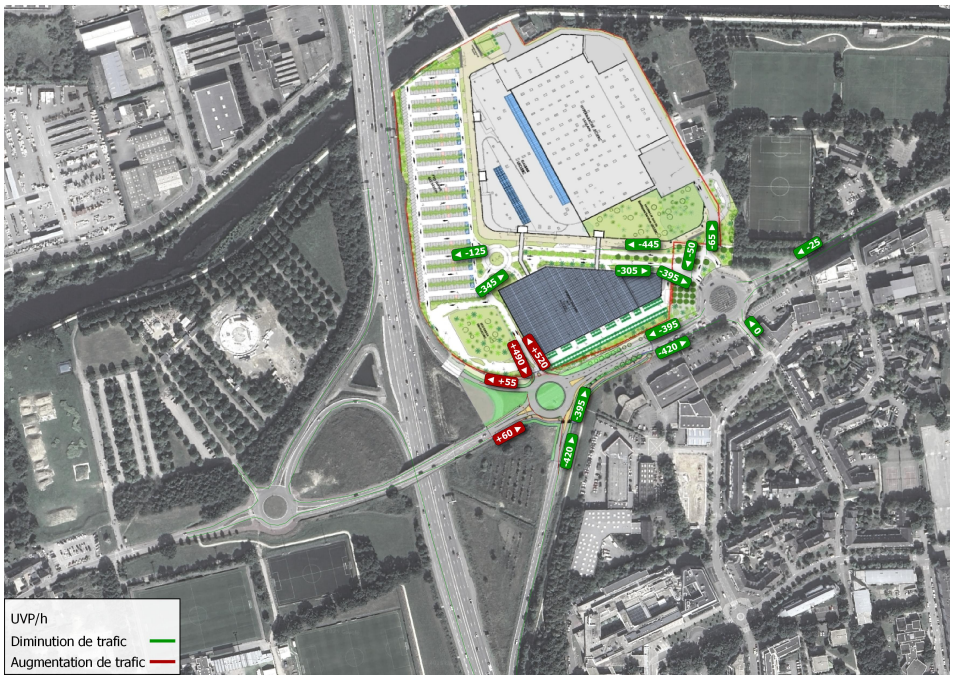
■ VARIATION DE FLUX AVEC LA SITUATION DE RÉFÉRENCE

Heure de pointe du samedi après-midi

En heure de pointe du samedi après-midi comme en heure de pointe matin et heure de pointe soir, les flux du centre commercial sont répartis entre les deux accès. L'accès existant supporte environ 1 100 véhicules et le nouvel accès supporte environ 1 000 véhicules.



■ PROJET DÉCEMBRE 2035 : TRAFICS EN HEURE DE POINTE DU SAMEDI APRÈS-MIDI

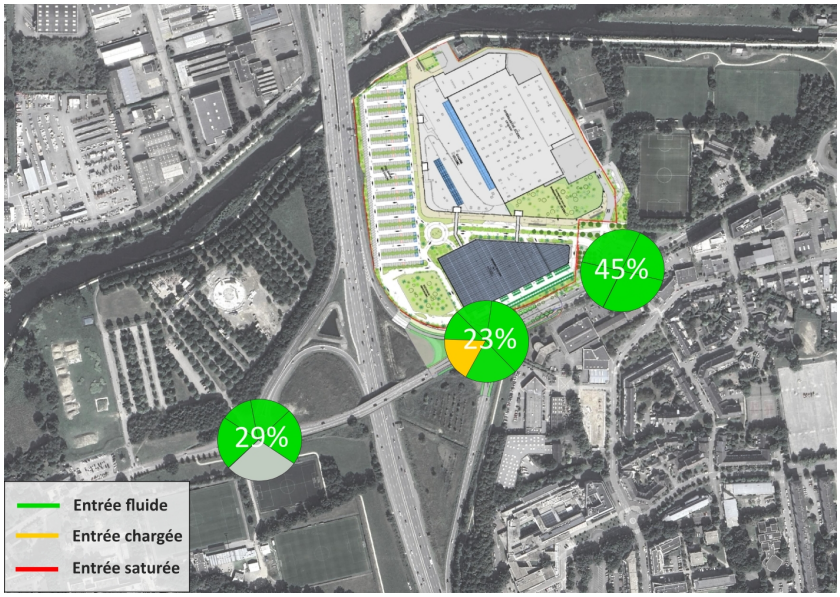


■ VARIATION DE FLUX AVEC LA SITUATION DE RÉFÉRENCE

Analyses statiques des carrefours

Heure de pointe matin

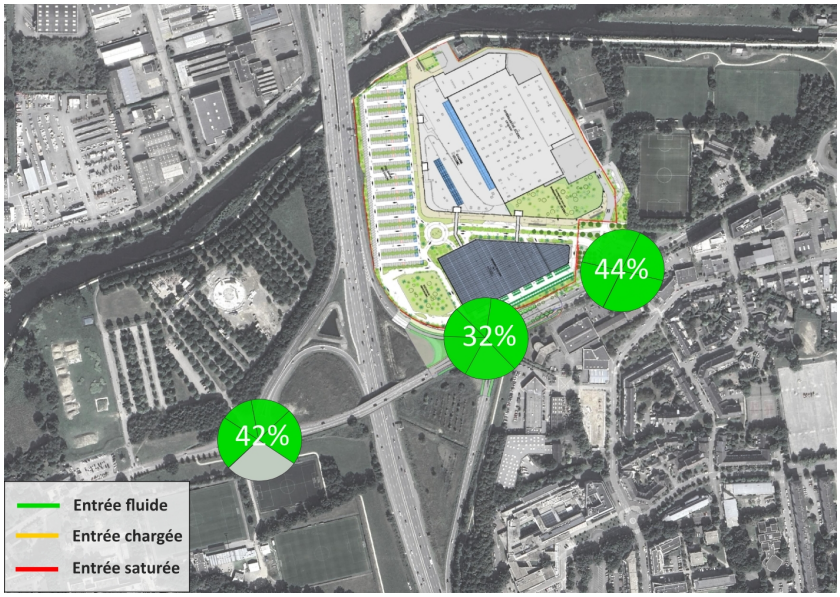
Par rapport à la situation de référence, la réserve de capacité du giratoire Rue Jules Vallès x Rue Buffon augmente. Celle du giratoire Route de Sainte-Foix x Rue Jules Vallès garde la même réserve de capacité. Seul le nouveau giratoire E.Leclerc x Rue Jules Vallès est chargé sur sa branche ouest.



PROJET DÉCEMBRE 2035 : RÉSERVES DE CAPACITÉ DES CARREFOURS EN HEURE DE POINTE MATIN

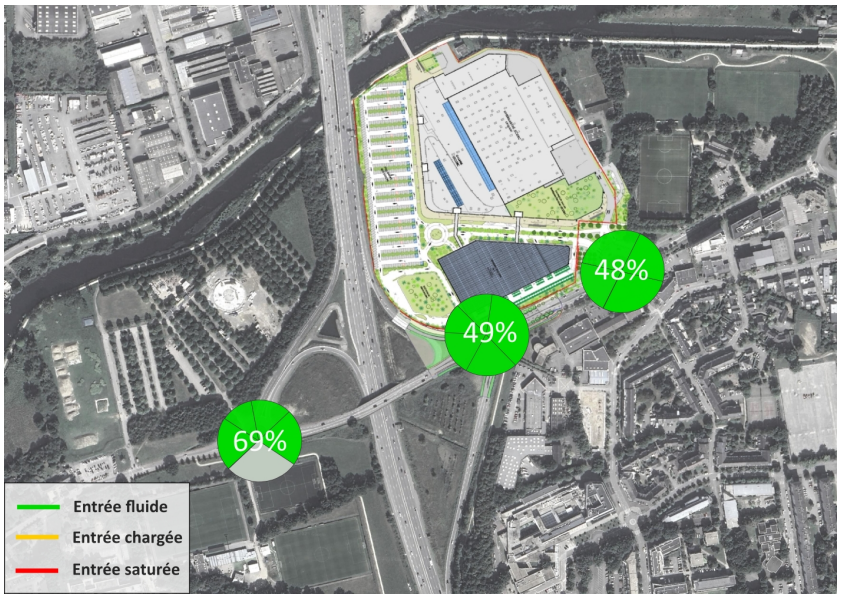
Heure de pointe soir

En heure de pointe soir, tous les giratoires sont fluides.



PROJET DÉCEMBRE 2035 : RÉSERVES DE CAPACITÉ DES CARREFOURS EN HEURE DE POINTE SOIR

Heure de pointe du samedi après-midi
En heure de pointe du samedi après-midi comme en heure de pointe soir, les giratoires demeurent fluides sur toutes leurs branches.



PROJET DÉCEMBRE 2035 : RÉSERVES DE CAPACITÉ DES CARREFOURS EN HEURE DE POINTE DU SAMEDI APRÈS-MIDI

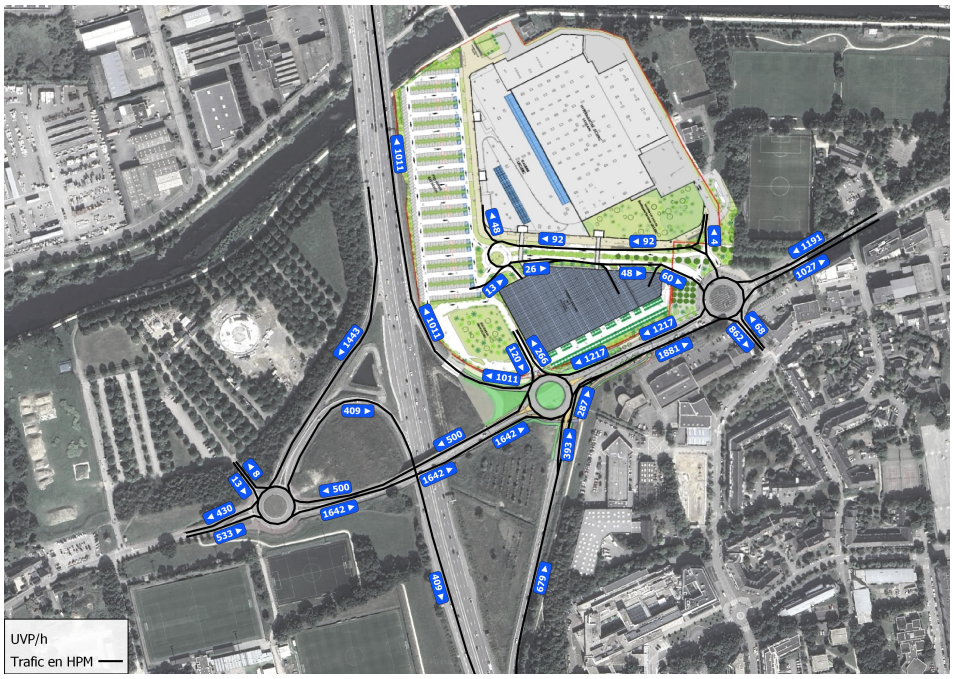
4.3. Projet juin 2035

Trafics

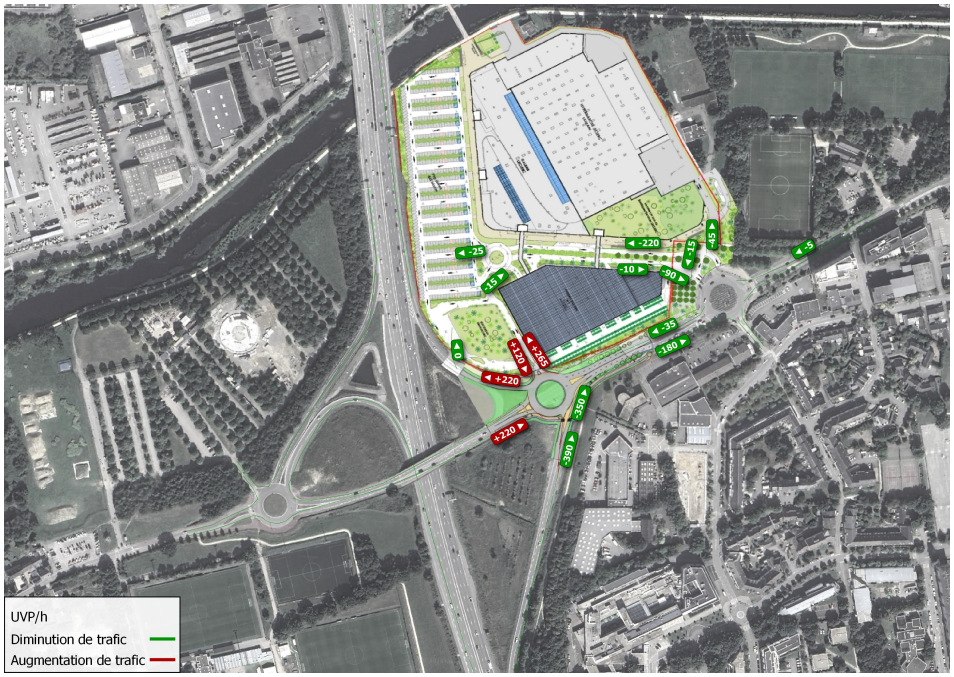
En juin 2035, les variations dues au projet sont légèrement moins importantes qu'en décembre, tout en conservant les même configurations.

Les flux sont répartis sur les deux accès diminuant ainsi les flux sur le giratoire Rue Jules Vallès x Rue Buffon et augmentant les flux sur le nouveau giratoire E.Leclerc x Rue Jules Vallès.

Heure de pointe matin

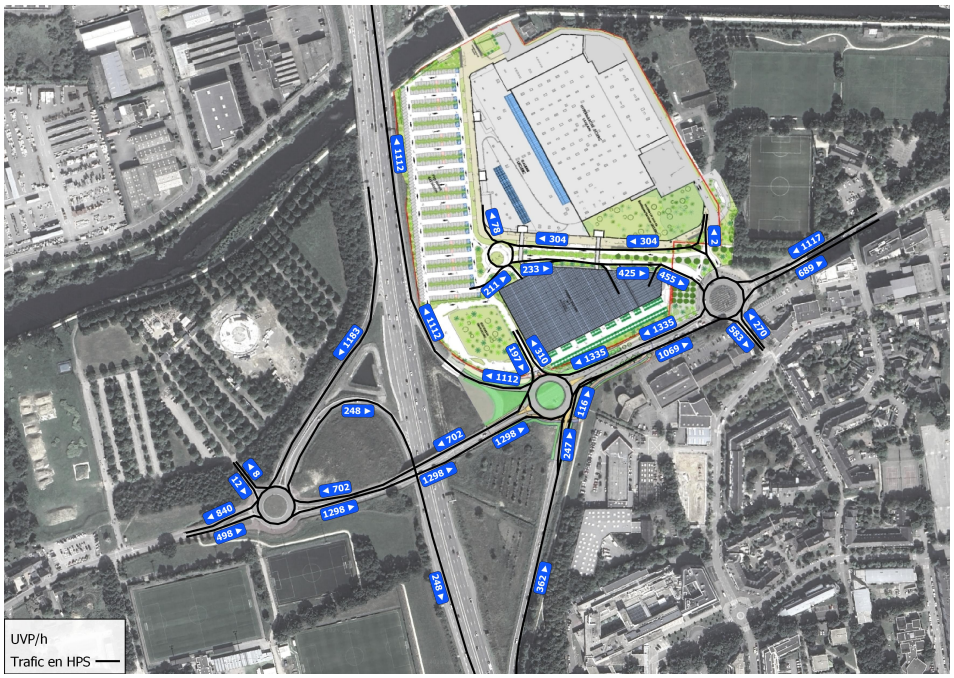


■ PROJET JUIN 2035 : TRAFICS EN HEURE DE POINTE MATIN

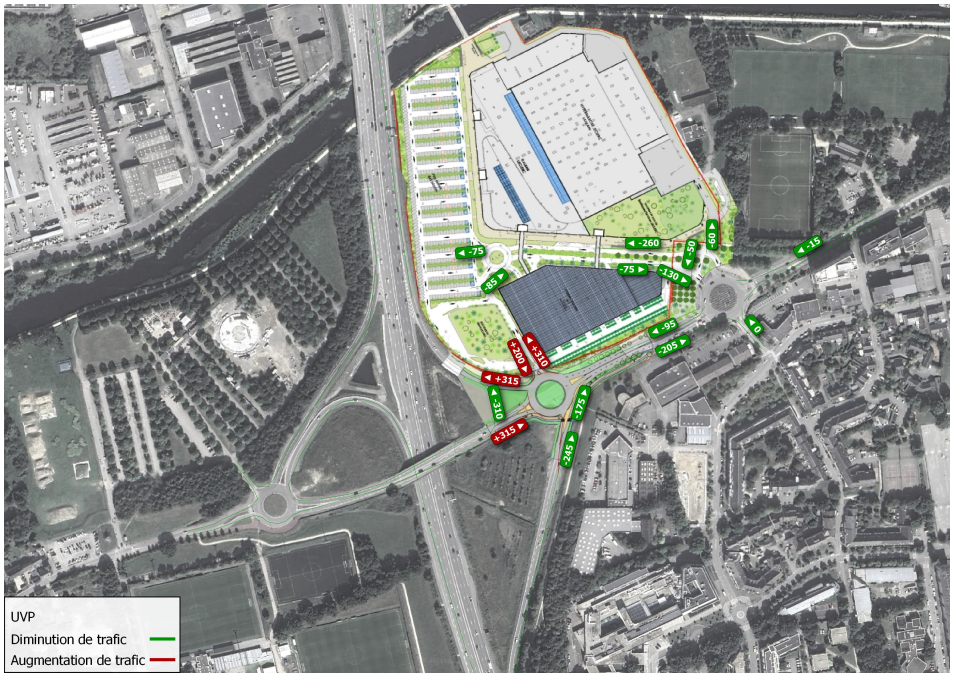


■ VARIATION DE FLUX AVEC LA SITUATION DE RÉFÉRENCE

Heure de pointe soir

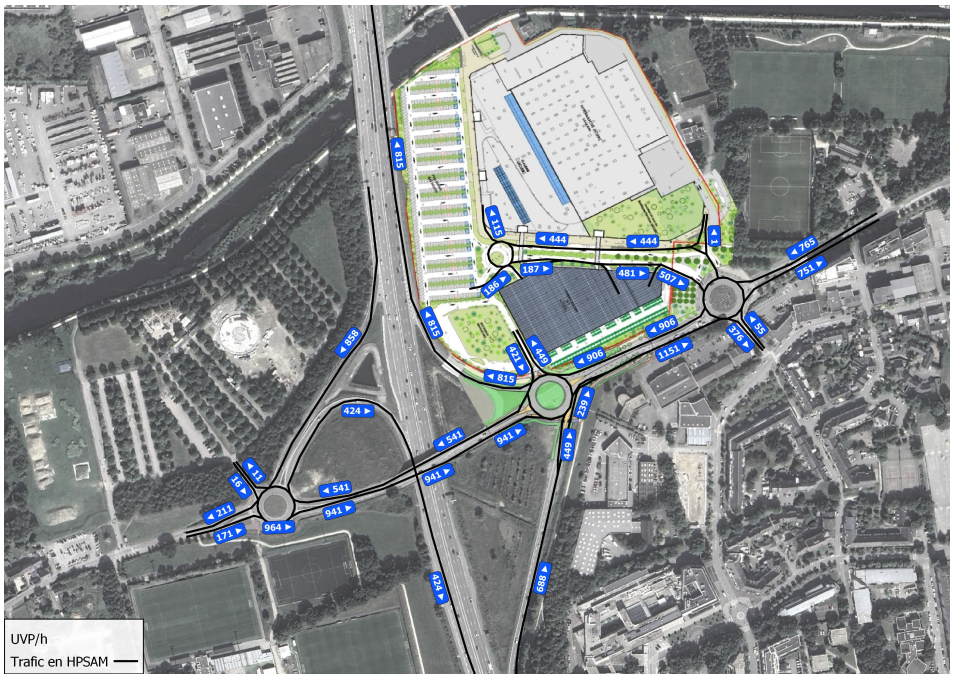


■ PROJET JUIN 2035 : TRAFICS EN HEURE DE POINTE SOIR

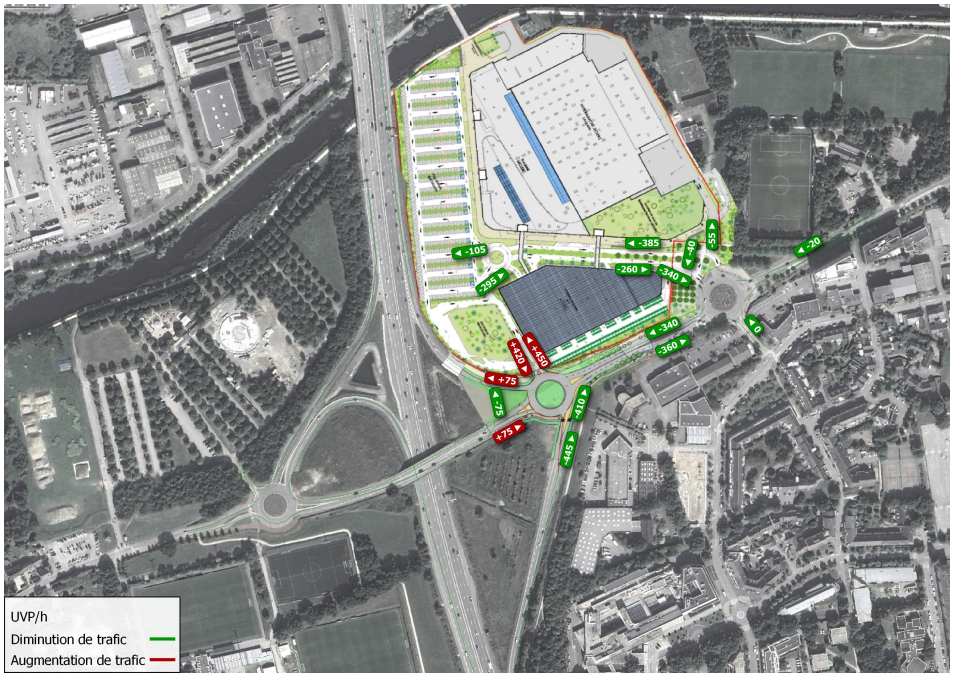


■ VARIATION DE FLUX AVEC LA SITUATION DE RÉFÉRENCE

Heure de pointe du samedi après-midi



PROJET JUIN 2035 : TRAFICS EN HEURE DE POINTE DU SAMEDI APRÈS-MIDI

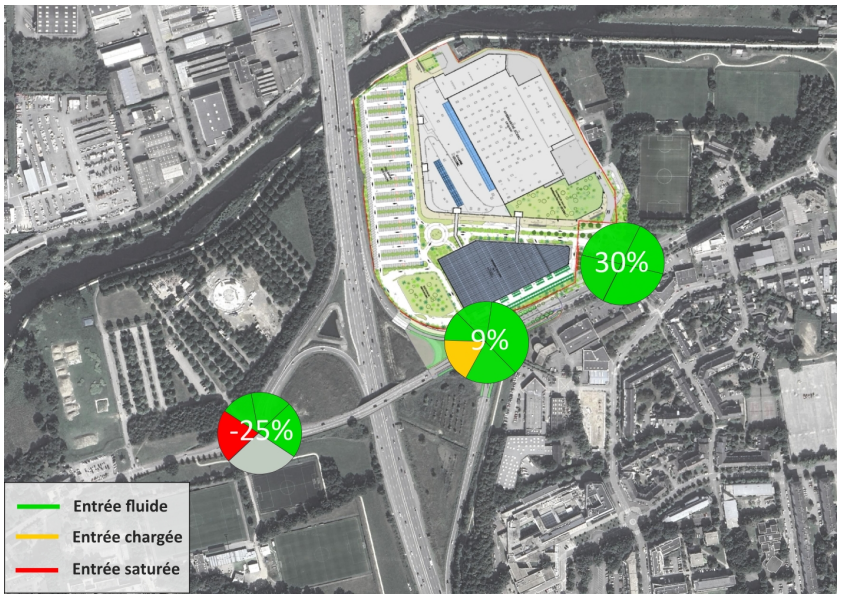


VARIATION DE FLUX AVEC LA SITUATION DE RÉFÉRENCE

Analyses statiques des carrefours

Heure de pointe matin

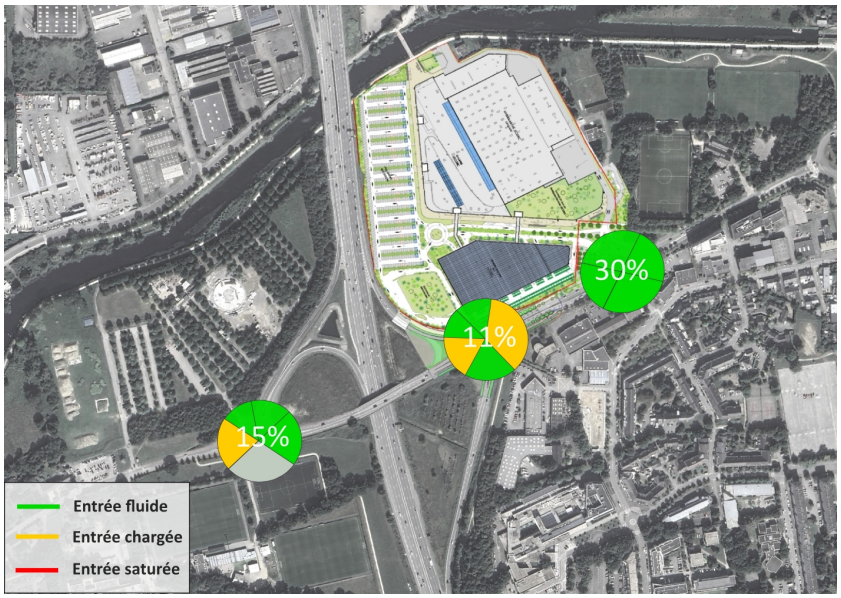
Le giratoire Route de Sainte-Foix x Rue Jules Vallès reste saturé le matin, ce qui « protège » le nouveau giratoire depuis le pont, qui sera toutefois chargé sur sa branche ouest.



PROJET JUIN 2035 : RÉSERVES DE CAPACITÉ DES CARREFOURS EN HEURE DE POINTE MATIN

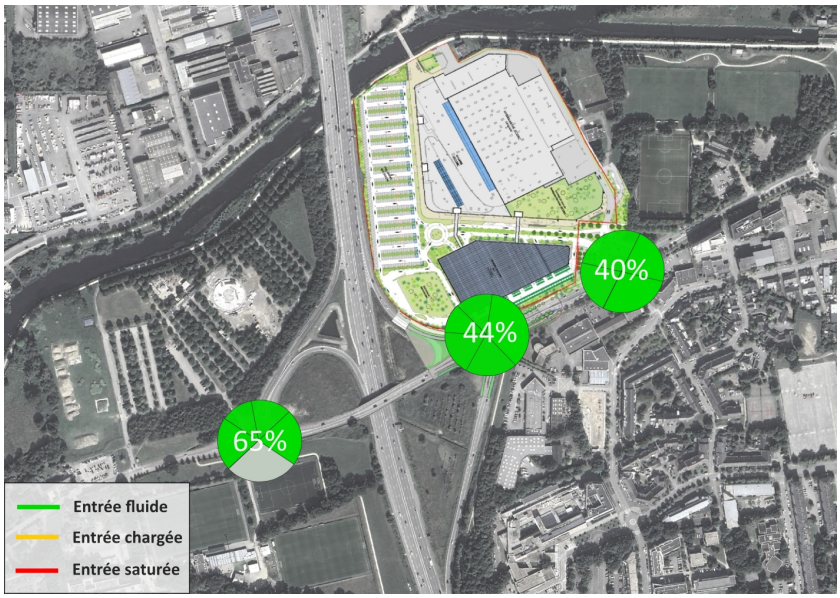
Heure de pointe soir

En heure de pointe soir, la rue Jules Vallès n'est plus saturée, mais simplement chargée.



PROJET JUIN 2035 : RÉSERVES DE CAPACITÉ DES CARREFOURS EN HEURE DE POINTE SOIR

Heure de pointe du samedi après-midi
En heure de pointe du samedi après-midi, la branche ouest du giratoire Rue Jules Vallès x Rue Buffon devient fluide.



■ PROJET JUIN 2035 : RÉSERVES DE CAPACITÉ DES CARREFOURS EN HEURE DE POINTE DU SAMEDI APRÈS-MIDI

5. Synthèse

Le projet d'extension du centre commercial améliore et fluidifie la circulation sur la rue Jules Vallès, sans modifier les conditions de circulation sur la route de Sainte-Foix.

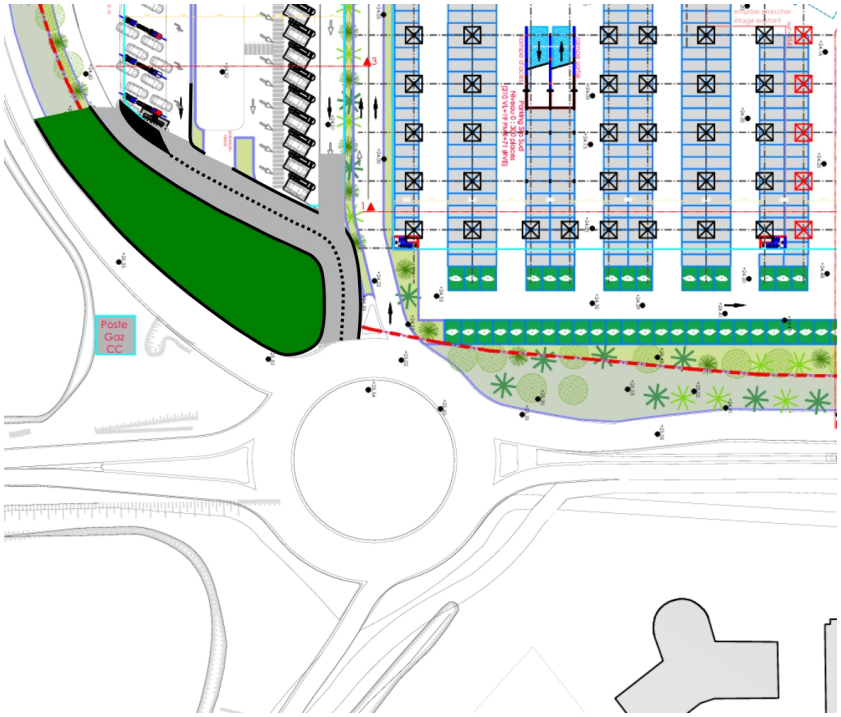
Le nouveau giratoire diminue certes la capacité d'écoulement du carrefour actuel losange avec voies prioritaires pour la rue Jules Vallès, mais il crée une entrée de ville depuis la rocade, sécurise les échanges en abaissant le niveau de vitesse autorisé, et rajoute un deuxième accès au centre commercial.

La bretelle de sortie de la rocade intérieure conserve sa voie d'évitement actuelle, ce qui garantie sa fluidité et protège la rocade intérieure d'une remontée de file arrière.

Les trafics sur le giratoire Rue Jules Vallès x Rue Buffon s'en trouvent diminués d'autant ce qui fluidifiera la circulation des bus sur ce giratoire et améliorera leur vitesse commerciale.

6. Préconisation

Pour une meilleure fluidité du giratoire, nous préconisons de redresser sur au moins 20 mètres (si possible 30 mètres) la sortie à deux voies du centre commercial sur le nouveau giratoire, adjonction de la voie de sortie du parking de surface et de la voie de sortie de la station et du drive.



■ Préconisation nouveau giratoire

PARTIE

Annexes

Girabase

(Le texte qui suit est extrait de la documentation du logiciel *Girabase*).

On peut considérer que la plage de bon fonctionnement d'un carrefour giratoire en heure de pointe va de 25% à 80% de réserve de capacité sur toutes les entrées.

Si la réserve de capacité est supérieure à 80% sur toutes les entrées, le carrefour giratoire n'est probablement pas justifié.

Si la réserve de capacité est supérieure à 50% pour une entrée donnée, il y a lieu de vérifier que l'entrée n'est pas surdimensionnée. Par exemple, s'il est prévu 2 voies (7 m), on envisagera de rétrécir à 1 voie (3,5 ou 4 m). Ceci laissera une capacité suffisante et améliorera la sécurité (traversée piétonne, vitesse d'entrée en heure creuse...).

Si toutes les entrées ont une large réserve de capacité (plus de 50%), le dimensionnement global du giratoire pourra être réduit: un rayon de 15 à 20 m peut suffire plutôt que 35 à 50 m pour des 3 ou 4 branches (ceci va aussi dans le sens de la sécurité en heure creuse). La largeur de la chaussée annulaire n'a que rarement besoin d'être supérieure à 8 ou 9 m (on rappelle qu'un anneau à 3 voies n'est justifié que si au moins une entrée est à 3 voies).

Si la réserve de capacité d'une entrée est comprise entre 5 et 25%, des files d'attente assez longues peuvent être prévisibles aux hyperpointes (périodes courtes à l'intérieur de l'heure de pointe) ou aux pointes hebdomadaires ou saisonnières. Sur les axes à fortes pointes saisonnières, il sera nécessaire d'étudier le carrefour dans le contexte de ces pointes. Ceci peut être fâcheux si un autre carrefour (feux ou giratoire) existe à proximité immédiate(moins de 100 m). On cherchera soit à élargir l'entrée (sur 30 ou 40 m), ou à agrandir le rayon ou la largeur de l'anneau.

Si la réserve de capacité est inférieure à 5% et à fortiori, si elle est négative, de fortes perturbations sont à craindre: files d'attente importantes, saturation. Suivant le type de giratoire et la répartition des trafics, quelques solutions sont présentées ci-après.

1. *Élargissement de la largeur d'entrée:*
   Si le trafic entrant est supérieur au trafic gênant, le passage de 1 à 2 voies ou de 2 à 3 voies améliorera nettement la capacité.
   Si le trafic entrant est inférieur au trafic gênant mais supérieur à la moitié du trafic gênant, le passage de 1 à 2 voies peut encore être une solution intéressante.
   Sinon, il faut chercher à réduire l'importance du trafic gênant.

2. *Élargissement de l'îlot séparateur*
   La capacité d'une entrée est liée au trafic gênant au droit de l'entrée étudiée (rappel: composé du trafic circulant sur l'anneau au droit de l'entrée et d'une partie du trafic sortant). Or, l'influence du trafic sortant dépend de la largeur de l'îlot séparateur (plus l'îlot est large, plus l'automobiliste en attente en entrée peut distinguer rapidement les véhicules qui vont sortir de ceux qui vont continuer à tourner sur l'anneau).
   Dans le cas ou le trafic sortant représente entre 25 et 75% du trafic gênant, et si l'îlot séparateur fait moins de 5 mètres, son élargissement peut donner des résultats intéressants.

3. *Élargissement de la largeur d'anneau*
   Pour les petits giratoires (rayon d'îlot central inférieur à 10 m), une largeur d'anneau trop étroite peut entraîner une perte de capacité (assez faible cependant). Si un anneau de moins de 6 m était prévu, le passer à 8 m ou plus, diminuera la gêne des véhicules tournant.
   Si l'emprise du giratoire est limitée, l'élargissement de la chaussée annulaire peut être obtenu en réduisant le rayon de l'îlot central.
   Pour les giratoires plus grands, lorsque les mouvements de tourne à gauche sont importants, un anneau large (9 à 10 m plutôt que 7 à 8) permettra de diminuer sensiblement l'importance du trafic gênant en favorisant la circulation sur 2 files dans l'anneau.

Il faut dans tous les cas, éviter les anneaux de plus de 10 m qui sont néfastes du point de vue sécurité (sauf si une entrée au moins est à 3 voies).

Si le giratoire reste très saturé lorsqu'on a testé toutes les possibilités d'utilisation de l'espace disponible, les solutions sont:

- l'affectation de voies directes de tourne à droite si un tel mouvement est particulièrement important (mais attention à l'heure de pointe inverse);
- la dénivellation de mouvements directs;
- la remise en cause du plan de circulation.

7. Analyse statique des carrefours

7.1. Situation actuelle décembre 2025

Giratoire Rue Jules Vallès x Rue Buffon

Géométrie du giratoire	
Rayon de l'îlot infranchissable :	15,00 m
Largeur de la bande franchissable :	
Largeur de l'anneau :	8,00 m
Rayon extérieur du giratoire :	23,00 m

Nom	Angle (degrés)	Rampe > 3%	Tourne à droite	Entrée à 4 m	Entrée à 15 m	Ilôt	Sortie
Jules Valles est	30			6,00		4,00	4,00
CC Leclerc	120			7,00		10,00	8,00
Jules Valles ouest	210			6,00		2,00	5,00
rue Buffon	300			4,00		4,00	4,00

Jules Valles est	Réserve de capacité		Longueur de Stockage		Temps d'attente	
Périodes de trafic	en uvp/h	en %	moyenne	maximale	moyen	total
venAM	846	**48%**	0vh	3vh	1s	0,2h
venPM	382	**33%**	1vh	5vh	4s	1,0h
samPM	368	**35%**	1vh	5vh	5s	0,9h

CC Leclerc	Réserve de capacité		Longueur de Stockage		Temps d'attente	
Périodes de trafic	en uvp/h	en %	moyenne	maximale	moyen	total
venAM	1052	**84%**	0vh	2vh	1s	0,1h
venPM	561	**43%**	1vh	4vh	3s	0,5h
samPM	722	**41%**	0vh	3vh	1s	0,4h

Jules Valles ouest	Réserve de capacité		Longueur de Stockage		Temps d'attente	
Périodes de trafic	en uvp/h	en %	moyenne	maximale	moyen	total
venAM	910	**37%**	0vh	2vh	0s	0,1h
venPM	349	**24%**	1vh	6vh	4s	1,2h
samPM	329	**19%**	1vh	6vh	3s	1,4h

rue Buffon	Réserve de capacité		Longueur de Stockage		Temps d'attente	
Périodes de trafic	en uvp/h	en %	moyenne	maximale	moyen	total
venAM	575	**91%**	0vh	2vh	4s	0,1h
venPM	370	**61%**	0vh	3vh	7s	0,4h
samPM	408	**89%**	0vh	2vh	7s	0,1h

Giratoire Route de Sainte-Foix x Rue Jules Vallès

Géométrie du giratoire	
Rayon de l'îlot infranchissable :	12,00 m
Largeur de la bande franchissable :	
Largeur de l'anneau :	8,00 m
Rayon extérieur du giratoire :	20,00 m

Nom	Angle (degrés)	Rampe > 3%	Tourne à droite	Entrée à 4 m	Entrée à 15 m	Ilôt	Sortie
Jules Valles est	0			3,50		5,00	3,50
Rocade exterieure	80			7,00		6,00	4,00
Parking	135			2,80		0,00	2,80
Saint-Foix ouest	190			3,00		3,00	3,50

Jules Valles est	Réserve de capacité		Longueur de Stockage		Temps d'attente	
Périodes de trafic	en uvp/h	en %	moyenne	maximale	moyen	total
venAM	1228	**76%**	0vh	2vh	1s	0,1h
venPM	1195	**69%**	0vh	2vh	0s	0,1h
samPM	1193	**70%**	0vh	2vh	0s	0,1h

Rocade exterieure	Réserve de capacité		Longueur de Stockage		Temps d'attente	
Périodes de trafic	en uvp/h	en %	moyenne	maximale	moyen	total
venAM	1349	**55%**	0vh	2vh	0s	0,0h
venPM	935	**48%**	0vh	3vh	1s	0,2h
samPM	1630	**67%**	0vh	2vh	0s	0,0h

Parking	Réserve de capacité		Longueur de Stockage		Temps d'attente	
Périodes de trafic	en uvp/h	en %	moyenne	maximale	moyen	total
venAM	437	**98%**	0vh	2vh	6s	0,0h
venPM	379	**98%**	0vh	2vh	7s	0,0h
samPM	577	**98%**	0vh	2vh	4s	0,0h

Saint-Foix ouest	Réserve de capacité		Longueur de Stockage		Temps d'attente	
Périodes de trafic	en uvp/h	en %	moyenne	maximale	moyen	total
venAM	172	**29%**	2vh	7vh	15s	1,7h
venPM	255	**38%**	1vh	5vh	9s	1,1h
samPM	545	**78%**	0vh	3vh	4s	0,2h

7.2. Situation actuelle juin 2025

Giratoire Rue Jules Vallès x Rue Buffon

Géométrie du giratoire	
Rayon de l'îlot infranchissable :	15,00 m
Largeur de la bande franchissable :	
Largeur de l'anneau :	8,00 m
Rayon extérieur du giratoire :	23,00 m

Nom	Angle (degrés)	Rampe > 3%	Tourne à droite	Entrée à 4 m	Entrée à 15 m	Ilôt	Sortie
Jules Valles est	30			6,00		4,00	4,00
CC Leclerc	120			7,00		10,00	8,00
Jules Valles ouest	210			6,00		2,00	5,00
rue Buffon	300			4,00		4,00	4,00

Jules Valles est	Réserve de capacité		Longueur de Stockage		Temps d'attente	
Périodes de trafic	en uvp/h	en %	moyenne	maximale	moyen	total
venAM	573	**32%**	1vh	4vh	2s	0,6h
venPM	143	**13%**	4vh	13vh	13s	3,5h
samPM	311	**27%**	1vh	6vh	6s	1,3h

CC Leclerc	Réserve de capacité		Longueur de Stockage		Temps d'attente	
Périodes de trafic	en uvp/h	en %	moyenne	maximale	moyen	total
venAM	736	**82%**	0vh	2vh	2s	0,1h
venPM	321	**34%**	1vh	5vh	6s	1,1h
samPM	564	**39%**	1vh	4vh	2s	0,6h

Jules Valles ouest	Réserve de capacité		Longueur de Stockage		Temps d'attente	
Périodes de trafic	en uvp/h	en %	moyenne	maximale	moyen	total
venAM	489	**20%**	1vh	4vh	1s	0,6h
venPM	243	**16%**	2vh	8vh	6s	2,0h
samPM	255	**14%**	2vh	8vh	4s	1,9h

rue Buffon	Réserve de capacité		Longueur de Stockage		Temps d'attente	
Périodes de trafic	en uvp/h	en %	moyenne	maximale	moyen	total
venAM	401	**84%**	0vh	2vh	7s	0,1h
venPM	250	**44%**	1vh	5vh	10s	0,9h
samPM	359	**85%**	0vh	2vh	8s	0,1h

Giratoire Route de Sainte-Foix x Rue Jules Vallès

Géométrie du giratoire	
Rayon de l'îlot infranchissable :	12,00 m
Largeur de la bande franchissable :	
Largeur de l'anneau :	8,00 m
Rayon extérieur du giratoire :	20,00 m

Nom	Angle (degrés)	Rampe > 3%	Tourne à droite	Entrée à 4 m	Entrée à 15 m	Ilôt	Sortie
Jules Valles est	0			3,50		5,00	3,50
Rocade exterieure	80			7,00		6,00	4,00
Parking	135			2,80		0,00	2,80
Saint-Foix ouest	190			3,00		3,00	3,50

Jules Valles est	Réserve de capacité		Longueur de Stockage		Temps d'attente	
Périodes de trafic	en uvp/h	en %	moyenne	maximale	moyen	total
venAM	1044	**67%**	0vh	2vh	1s	0,1h
venPM	1044	**61%**	0vh	2vh	1s	0,1h
samPM	1130	**67%**	0vh	2vh	1s	0,1h

Rocade exterieure	Réserve de capacité		Longueur de Stockage		Temps d'attente	
Périodes de trafic	en uvp/h	en %	moyenne	maximale	moyen	total
venAM	870	**38%**	0vh	3vh	0s	0,2h
venPM	520	**30%**	1vh	4vh	2s	0,7h
samPM	1468	**62%**	0vh	2vh	0s	0,0h

Parking	Réserve de capacité		Longueur de Stockage		Temps d'attente	
Périodes de trafic	en uvp/h	en %	moyenne	maximale	moyen	total
venAM	290	**96%**	0vh	2vh	10s	0,0h
venPM	270	**96%**	0vh	2vh	11s	0,0h
samPM	504	**97%**	0vh	2vh	5s	0,0h

Saint-Foix ouest	Réserve de capacité		Longueur de Stockage		Temps d'attente	
Périodes de trafic	en uvp/h	en %	moyenne	maximale	moyen	total
venAM	-131	**-30%**	66vh	169vh	537s	85,2h
venPM	37	**6%**	10vh	33vh	67s	10,3h
samPM	441	**70%**	0vh	3vh	5s	0,3h

7.3. Situation de référence décembre 2035

Giratoire Rue Jules Vallès x Rue Buffon

Géométrie du giratoire	
Rayon de l'îlot infranchissable :	15,00 m
Largeur de la bande franchissable :	
Largeur de l'anneau :	8,00 m
Rayon extérieur du giratoire :	23,00 m

Nom	Angle (degrés)	Rampe > 3%	Tourne à droite	Entrée à 4 m	Entrée à 15 m	Ilôt	Sortie
Jules Valles est	30			6,00		4,00	4,00
CC Leclerc	120			7,00		10,00	8,00
Jules Valles ouest	210			6,00		2,00	5,00
rue Buffon	300			4,00		4,00	4,00

Jules Valles est	Réserve de capacité		Longueur de Stockage		Temps d'attente	
Périodes de trafic	en uvp/h	en %	moyenne	maximale	moyen	total
venAM	861	**48%**	0vh	3vh	1s	0,2h
venPM	282	**24%**	2vh	7vh	6s	1,5h
samPM	415	**39%**	1vh	4vh	4s	0,8h

CC Leclerc	Réserve de capacité		Longueur de Stockage		Temps d'attente	
Périodes de trafic	en uvp/h	en %	moyenne	maximale	moyen	total
venAM	1067	**85%**	0vh	2vh	1s	0,1h
venPM	434	**37%**	1vh	4vh	4s	0,8h
samPM	789	**43%**	0vh	3vh	1s	0,3h

Jules Valles ouest	Réserve de capacité		Longueur de Stockage		Temps d'attente	
Périodes de trafic	en uvp/h	en %	moyenne	maximale	moyen	total
venAM	806	**33%**	0vh	3vh	0s	0,2h
venPM	325	**22%**	1vh	6vh	4s	1,4h
samPM	393	**22%**	1vh	5vh	3s	1,1h

rue Buffon	Réserve de capacité		Longueur de Stockage		Temps d'attente	
Périodes de trafic	en uvp/h	en %	moyenne	maximale	moyen	total
venAM	561	**92%**	0vh	2vh	4s	0,1h
venPM	402	**66%**	0vh	3vh	6s	0,4h
samPM	442	**91%**	0vh	2vh	6s	0,1h

Giratoire Route de Sainte-Foix x Rue Jules Vallès

Géométrie du giratoire	
Rayon de l'îlot infranchissable :	12,00 m
Largeur de la bande franchissable :	
Largeur de l'anneau :	8,00 m
Rayon extérieur du giratoire :	20,00 m

Nom	Angle (degrés)	Rampe > 3%	Tourne à droite	Entrée à 4 m	Entrée à 15 m	Ilôt	Sortie
Jules Valles est	0			3,50		5,00	3,50
Rocade exterieure	80			7,00		6,00	4,00
Parking	135			2,80		0,00	2,80
Saint-Foix ouest	190			3,00		3,00	3,50

Jules Valles est	Réserve de capacité		Longueur de Stockage		Temps d'attente	
Périodes de trafic	en uvp/h	en %	moyenne	maximale	moyen	total
venAM	1257	**77%**	0vh	2vh	0s	0,1h
venPM	1160	**67%**	0vh	2vh	0s	0,1h
samPM	1219	**71%**	0vh	2vh	0s	0,1h

Rocade exterieure	Réserve de capacité		Longueur de Stockage		Temps d'attente	
Périodes de trafic	en uvp/h	en %	moyenne	maximale	moyen	total
venAM	1339	**55%**	0vh	2vh	0s	0,0h
venPM	912	**48%**	0vh	3vh	1s	0,2h
samPM	1693	**69%**	0vh	2vh	0s	0,0h

Parking	Réserve de capacité		Longueur de Stockage		Temps d'attente	
Périodes de trafic	en uvp/h	en %	moyenne	maximale	moyen	total
venAM	428	**98%**	0vh	2vh	6s	0,0h
venPM	381	**98%**	0vh	2vh	7s	0,0h
samPM	606	**98%**	0vh	2vh	4s	0,0h

Saint-Foix ouest	Réserve de capacité		Longueur de Stockage		Temps d'attente	
Périodes de trafic	en uvp/h	en %	moyenne	maximale	moyen	total
venAM	165	**29%**	2vh	7vh	16s	1,7h
venPM	281	**42%**	1vh	5vh	8s	0,9h
samPM	584	**81%**	0vh	2vh	4s	0,2h

7.4. Situation de référence juin 2035

Giratoire Rue Jules Vallès x Rue Buffon

Géométrie du giratoire	
Rayon de l'îlot infranchissable :	15,00 m
Largeur de la bande franchissable :	
Largeur de l'anneau :	8,00 m
Rayon extérieur du giratoire :	23,00 m

Nom	Angle (degrés)	Rampe > 3%	Tourne à droite	Entrée à 4 m	Entrée à 15 m	Ilôt	Sortie
Jules Valles est	30			6,00		4,00	4,00
CC Leclerc	120			7,00		10,00	8,00
Jules Valles ouest	210			6,00		2,00	5,00
rue Buffon	300			4,00		4,00	4,00

Jules Valles est	Réserve de capacité		Longueur de Stockage		Temps d'attente	
Périodes de trafic	en uvp/h	en %	moyenne	maximale	moyen	total
venAM	627	**34%**	0vh	3vh	1s	0,5h
venPM	57	**5%**	18vh	56vh	57s	18,0h
samPM	381	**33%**	1vh	5vh	4s	1,0h

CC Leclerc	Réserve de capacité		Longueur de Stockage		Temps d'attente	
Périodes de trafic	en uvp/h	en %	moyenne	maximale	moyen	total
venAM	774	**82%**	0vh	2vh	2s	0,1h
venPM	235	**27%**	2vh	7vh	9s	1,6h
samPM	652	**42%**	0vh	3vh	2s	0,4h

Jules Valles ouest	Réserve de capacité		Longueur de Stockage		Temps d'attente	
Périodes de trafic	en uvp/h	en %	moyenne	maximale	moyen	total
venAM	407	**16%**	1vh	5vh	2s	0,9h
venPM	240	**16%**	2vh	8vh	6s	2,1h
samPM	351	**19%**	1vh	6vh	3s	1,3h

rue Buffon	Réserve de capacité		Longueur de Stockage		Temps d'attente	
Périodes de trafic	en uvp/h	en %	moyenne	maximale	moyen	total
venAM	404	**86%**	0vh	2vh	7s	0,1h
venPM	302	**53%**	1vh	4vh	8s	0,6h
samPM	404	**88%**	0vh	2vh	7s	0,1h

Giratoire Route de Sainte-Foix x Rue Jules Vallès

Géométrie du giratoire	
Rayon de l'îlot infranchissable :	12,00 m
Largeur de la bande franchissable :	
Largeur de l'anneau :	8,00 m
Rayon extérieur du giratoire :	20,00 m

Nom	Angle (degrés)	Rampe > 3%	Tourne à droite	Entrée à 4 m	Entrée à 15 m	Ilôt	Sortie
Jules Valles est	0			3,50		5,00	3,50
Rocade exterieure	80			7,00		6,00	4,00
Parking	135			2,80		0,00	2,80
Saint-Foix ouest	190			3,00		3,00	3,50

Jules Valles est	Réserve de capacité		Longueur de Stockage		Temps d'attente	
Périodes de trafic	en uvp/h	en %	moyenne	maximale	moyen	total
venAM	1091	**69%**	0vh	2vh	1s	0,1h
venPM	1015	**59%**	0vh	2vh	1s	0,1h
samPM	1166	**68%**	0vh	2vh	1s	0,1h

Rocade exterieure	Réserve de capacité		Longueur de Stockage		Temps d'attente	
Périodes de trafic	en uvp/h	en %	moyenne	maximale	moyen	total
venAM	899	**38%**	0vh	2vh	0s	0,2h
venPM	536	**31%**	1vh	4vh	2s	0,6h
samPM	1559	**65%**	0vh	2vh	0s	0,0h

Parking	Réserve de capacité		Longueur de Stockage		Temps d'attente	
Périodes de trafic	en uvp/h	en %	moyenne	maximale	moyen	total
venAM	293	**96%**	0vh	2vh	10s	0,0h
venPM	281	**96%**	0vh	2vh	11s	0,0h
samPM	543	**97%**	0vh	2vh	5s	0,0h

Saint-Foix ouest	Réserve de capacité		Longueur de Stockage		Temps d'attente	
Périodes de trafic	en uvp/h	en %	moyenne	maximale	moyen	total
venAM	-107	**-25%**	53vh	141vh	453s	67,0h
venPM	87	**15%**	4vh	14vh	30s	4,1h
samPM	497	**75%**	0vh	3vh	5s	0,2h

7.5. Projet décembre 2035

Giratoire Rue Jules Vallès x Rue Buffon

Géométrie du giratoire	
Rayon de l'îlot infranchissable :	15,00 m
Largeur de la bande franchissable :	
Largeur de l'anneau :	8,00 m
Rayon extérieur du giratoire :	23,00 m

Nom	Angle (degrés)	Rampe > 3%	Tourne à droite	Entrée à 4 m	Entrée à 15 m	Ilôt	Sortie
Jules Valles est	30			6,00		4,00	4,00
CC Leclerc	120			7,00		10,00	8,00
Jules Valles ouest	210			6,00		2,00	5,00
rue Buffon	300			4,00		4,00	4,00

Jules Valles est	Réserve de capacité		Longueur de Stockage		Temps d'attente	
Périodes de trafic	en uvp/h	en %	moyenne	maximale	moyen	total
venAM	1531	**63%**	0vh	2vh	0s	0,0h
venPM	789	**47%**	0vh	3vh	1s	0,3h
samPM	1099	**64%**	0vh	2vh	1s	0,1h

CC Leclerc	Réserve de capacité		Longueur de Stockage		Temps d'attente	
Périodes de trafic	en uvp/h	en %	moyenne	maximale	moyen	total
venAM	1161	**94%**	0vh	2vh	1s	0,0h
venPM	627	**54%**	0vh	3vh	2s	0,4h
samPM	1191	**67%**	0vh	2vh	0s	0,1h

Jules Valles ouest	Réserve de capacité		Longueur de Stockage		Temps d'attente	
Périodes de trafic	en uvp/h	en %	moyenne	maximale	moyen	total
venAM	1165	**45%**	0vh	2vh	0s	0,0h
venPM	707	**44%**	0vh	3vh	1s	0,4h
samPM	887	**48%**	0vh	3vh	1s	0,2h

rue Buffon	Réserve de capacité		Longueur de Stockage		Temps d'attente	
Périodes de trafic	en uvp/h	en %	moyenne	maximale	moyen	total
venAM	737	**94%**	0vh	2vh	3s	0,0h
venPM	626	**75%**	0vh	3vh	3s	0,2h
samPM	695	**94%**	0vh	2vh	3s	0,0h

Giratoire Route de Sainte-Foix x Rue Jules Vallès

Géométrie du giratoire	
Rayon de l'îlot infranchissable :	12,00 m
Largeur de la bande franchissable :	
Largeur de l'anneau :	8,00 m
Rayon extérieur du giratoire :	20,00 m

Nom	Angle (degrés)	Rampe > 3%	Tourne à droite	Entrée à 4 m	Entrée à 15 m	Ilôt	Sortie
Jules Valles est	0			3,50		5,00	3,50
Rocade exterieure	80			7,00		6,00	4,00
Parking	135			2,80		0,00	2,80
Saint-Foix ouest	190			3,00		3,00	3,50

Jules Valles est	Réserve de capacité		Longueur de Stockage		Temps d'attente	
Périodes de trafic	en uvp/h	en %	moyenne	maximale	moyen	total
venAM	1257	**77%**	0vh	2vh	0s	0,1h
venPM	1160	**67%**	0vh	2vh	0s	0,1h
samPM	1218	**71%**	0vh	2vh	0s	0,1h

Rocade exterieure	Réserve de capacité		Longueur de Stockage		Temps d'attente	
Périodes de trafic	en uvp/h	en %	moyenne	maximale	moyen	total
venAM	1340	**55%**	0vh	2vh	0s	0,0h
venPM	912	**48%**	0vh	3vh	1s	0,2h
samPM	1688	**69%**	0vh	2vh	0s	0,0h

Parking	Réserve de capacité		Longueur de Stockage		Temps d'attente	
Périodes de trafic	en uvp/h	en %	moyenne	maximale	moyen	total
venAM	428	**98%**	0vh	2vh	6s	0,0h
venPM	381	**98%**	0vh	2vh	7s	0,0h
samPM	605	**98%**	0vh	2vh	4s	0,0h

Saint-Foix ouest	Réserve de capacité		Longueur de Stockage		Temps d'attente	
Périodes de trafic	en uvp/h	en %	moyenne	maximale	moyen	total
venAM	165	**29%**	2vh	7vh	16s	1,7h
venPM	281	**42%**	1vh	5vh	8s	0,9h
samPM	583	**81%**	0vh	2vh	4s	0,2h

Nouveau giratoire E.Leclerc x Rue Jules Vallès

Géométrie du giratoire	
Rayon de l'îlot infranchissable :	15,00 m
Largeur de la bande franchissable :	1,00 m
Largeur de l'anneau :	8,00 m
Rayon extérieur du giratoire :	24,00 m

Nom	Angle (degrés)	Rampe > 3%	Tourne à droite	Entrée à 4 m	Entrée à 15 m	Ilôt	Sortie
Jules Valles est	30			7,00		6,00	4,00
Pk Leclerc	120			7,00		5,00	4,00
Rocade nord	165			0,00		0,00	8,00
Jules Valles ouest	210			3,50		6,00	4,00
Rocade sud	270		OUI	3,50		0,00	0,00

Jules Valles est	Réserve de capacité		Longueur de Stockage		Temps d'attente	
Périodes de trafic	en uvp/h	en %	moyenne	maximale	moyen	total
venAM	918	**50%**	0vh	3vh	1s	0,2h
venPM	532	**33%**	1vh	4vh	2s	0,6h
samPM	885	**53%**	0vh	3vh	1s	0,2h

Pk Leclerc	Réserve de capacité		Longueur de Stockage		Temps d'attente	
Périodes de trafic	en uvp/h	en %	moyenne	maximale	moyen	total
venAM	884	**87%**	0vh	2vh	2s	0,1h
venPM	572	**72%**	0vh	3vh	4s	0,2h
samPM	758	**61%**	0vh	3vh	2s	0,3h

Jules Valles ouest	Réserve de capacité		Longueur de Stockage		Temps d'attente	
Périodes de trafic	en uvp/h	en %	moyenne	maximale	moyen	total
venAM	387	**23%**	1vh	5vh	3s	1,1h
venPM	518	**32%**	1vh	4vh	2s	0,7h
samPM	822	**49%**	0vh	3vh	1s	0,3h

Rocade sud	Réserve de capacité		Longueur de Stockage		Temps d'attente	
Périodes de trafic	en uvp/h	en %	moyenne	maximale	moyen	total
venAM	463	**81%**	0vh	2vh	5s	0,2h
venPM	528	**81%**	0vh	2vh	4s	0,2h
samPM	595	**72%**	0vh	3vh	3s	0,2h

7.6. Projet juin 2035

Giratoire Rue Jules Vallès x Rue Buffon

Géométrie du giratoire	
Rayon de l'îlot infranchissable :	15,00 m
Largeur de la bande franchissable :	
Largeur de l'anneau :	8,00 m
Rayon extérieur du giratoire :	23,00 m

Nom	Angle (degrés)	Rampe > 3%	Tourne à droite	Entrée à 4 m	Entrée à 15 m	Ilôt	Sortie
Jules Valles est	30			6,00		4,00	4,00
CC Leclerc	120			7,00		10,00	8,00
Jules Valles ouest	210			6,00		2,00	5,00
rue Buffon	300			4,00		4,00	4,00

Jules Valles est	Réserve de capacité		Longueur de Stockage		Temps d'attente	
Périodes de trafic	en uvp/h	en %	moyenne	maximale	moyen	total
venAM	1218	**51%**	0vh	2vh	0s	0,0h
venPM	489	**30%**	1vh	4vh	2s	0,7h
samPM	1027	**57%**	0vh	2vh	1s	0,1h

CC Leclerc	Réserve de capacité		Longueur de Stockage		Temps d'attente	
Périodes de trafic	en uvp/h	en %	moyenne	maximale	moyen	total
venAM	865	**94%**	0vh	2vh	2s	0,0h
venPM	408	**47%**	1vh	4vh	5s	0,6h
samPM	1011	**67%**	0vh	2vh	1s	0,1h

Jules Valles ouest	Réserve de capacité		Longueur de Stockage		Temps d'attente	
Périodes de trafic	en uvp/h	en %	moyenne	maximale	moyen	total
venAM	777	**30%**	0vh	3vh	0s	0,2h
venPM	575	**35%**	1vh	4vh	2s	0,6h
samPM	778	**40%**	0vh	3vh	1s	0,3h

rue Buffon	Réserve de capacité		Longueur de Stockage		Temps d'attente	
Périodes de trafic	en uvp/h	en %	moyenne	maximale	moyen	total
venAM	558	**89%**	0vh	2vh	4s	0,1h
venPM	481	**64%**	0vh	3vh	5s	0,3h
samPM	606	**92%**	0vh	2vh	4s	0,1h

Giratoire Route de Sainte-Foix x Rue Jules Vallès

Géométrie du giratoire	
Rayon de l'îlot infranchissable :	12,00 m
Largeur de la bande franchissable :	
Largeur de l'anneau :	8,00 m
Rayon extérieur du giratoire :	20,00 m

Nom	Angle (degrés)	Rampe > 3%	Tourne à droite	Entrée à 4 m	Entrée à 15 m	Ilôt	Sortie
Jules Valles est	0			3,50		5,00	3,50
Rocade exterieure	80			7,00		6,00	4,00
Parking	135			2,80		0,00	2,80
Saint-Foix ouest	190			3,00		3,00	3,50

Jules Valles est	Réserve de capacité		Longueur de Stockage		Temps d'attente	
Périodes de trafic	en uvp/h	en %	moyenne	maximale	moyen	total
venAM	1091	**69%**	0vh	2vh	1s	0,1h
venPM	1015	**59%**	0vh	2vh	1s	0,1h
samPM	1166	**68%**	0vh	2vh	1s	0,1h

Rocade exterieure	Réserve de capacité		Longueur de Stockage		Temps d'attente	
Périodes de trafic	en uvp/h	en %	moyenne	maximale	moyen	total
venAM	899	**38%**	0vh	2vh	0s	0,2h
venPM	536	**31%**	1vh	4vh	2s	0,6h
samPM	1558	**65%**	0vh	2vh	0s	0,0h

Parking	Réserve de capacité		Longueur de Stockage		Temps d'attente	
Périodes de trafic	en uvp/h	en %	moyenne	maximale	moyen	total
venAM	293	**96%**	0vh	2vh	10s	0,0h
venPM	281	**96%**	0vh	2vh	11s	0,0h
samPM	542	**97%**	0vh	2vh	5s	0,0h

Saint-Foix ouest	Réserve de capacité		Longueur de Stockage		Temps d'attente	
Périodes de trafic	en uvp/h	en %	moyenne	maximale	moyen	total
venAM	-107	**-25%**	53vh	141vh	453s	67,0h
venPM	87	**15%**	4vh	14vh	30s	4,1h
samPM	496	**74%**	0vh	3vh	5s	0,2h

Nouveau giratoire E.Leclerc x Rue Jules Vallès

Géométrie du giratoire	
Rayon de l'îlot infranchissable :	15,00 m
Largeur de la bande franchissable :	1,00 m
Largeur de l'anneau :	8,00 m
Rayon extérieur du giratoire :	24,00 m

Nom	Angle (degrés)	Rampe > 3%	Tourne à droite	Entrée à 4 m	Entrée à 15 m	Ilôt	Sortie
Jules Valles est	30			7,00		6,00	4,00
Pk Leclerc	120			7,00		5,00	4,00
Rocade nord	175			0,00		0,00	8,00
Jules Valles ouest	210			3,50		6,00	4,00
Rocade sud	270		OUI	3,50		0,00	0,00

Jules Valles est	Réserve de capacité		Longueur de Stockage		Temps d'attente	
Périodes de trafic	en uvp/h	en %	moyenne	maximale	moyen	total
venAM	617	**34%**	0vh	3vh	1s	0,5h
venPM	164	**11%**	3vh	12vh	9s	3,3h
samPM	810	**47%**	0vh	3vh	1s	0,3h

Pk Leclerc	Réserve de capacité		Longueur de Stockage		Temps d'attente	
Périodes de trafic	en uvp/h	en %	moyenne	maximale	moyen	total
venAM	631	**84%**	0vh	2vh	3s	0,1h
venPM	367	**65%**	0vh	3vh	7s	0,4h
samPM	655	**61%**	0vh	3vh	3s	0,3h

Jules Valles ouest	Réserve de capacité		Longueur de Stockage		Temps d'attente	
Périodes de trafic	en uvp/h	en %	moyenne	maximale	moyen	total
venAM	143	**9%**	8vh	27vh	20s	8,5h
venPM	331	**20%**	1vh	6vh	4s	1,4h
samPM	738	**44%**	0vh	3vh	1s	0,3h

Rocade sud	Réserve de capacité		Longueur de Stockage		Temps d'attente	
Périodes de trafic	en uvp/h	en %	moyenne	maximale	moyen	total
venAM	354	**77%**	0vh	3vh	8s	0,2h
venPM	420	**76%**	0vh	3vh	6s	0,2h
samPM	552	**72%**	0vh	3vh	4s	0,2h