

# Etude d'impact du projet d'extension d'IKEA Strasbourg

Analyse des impacts sur les déplacements

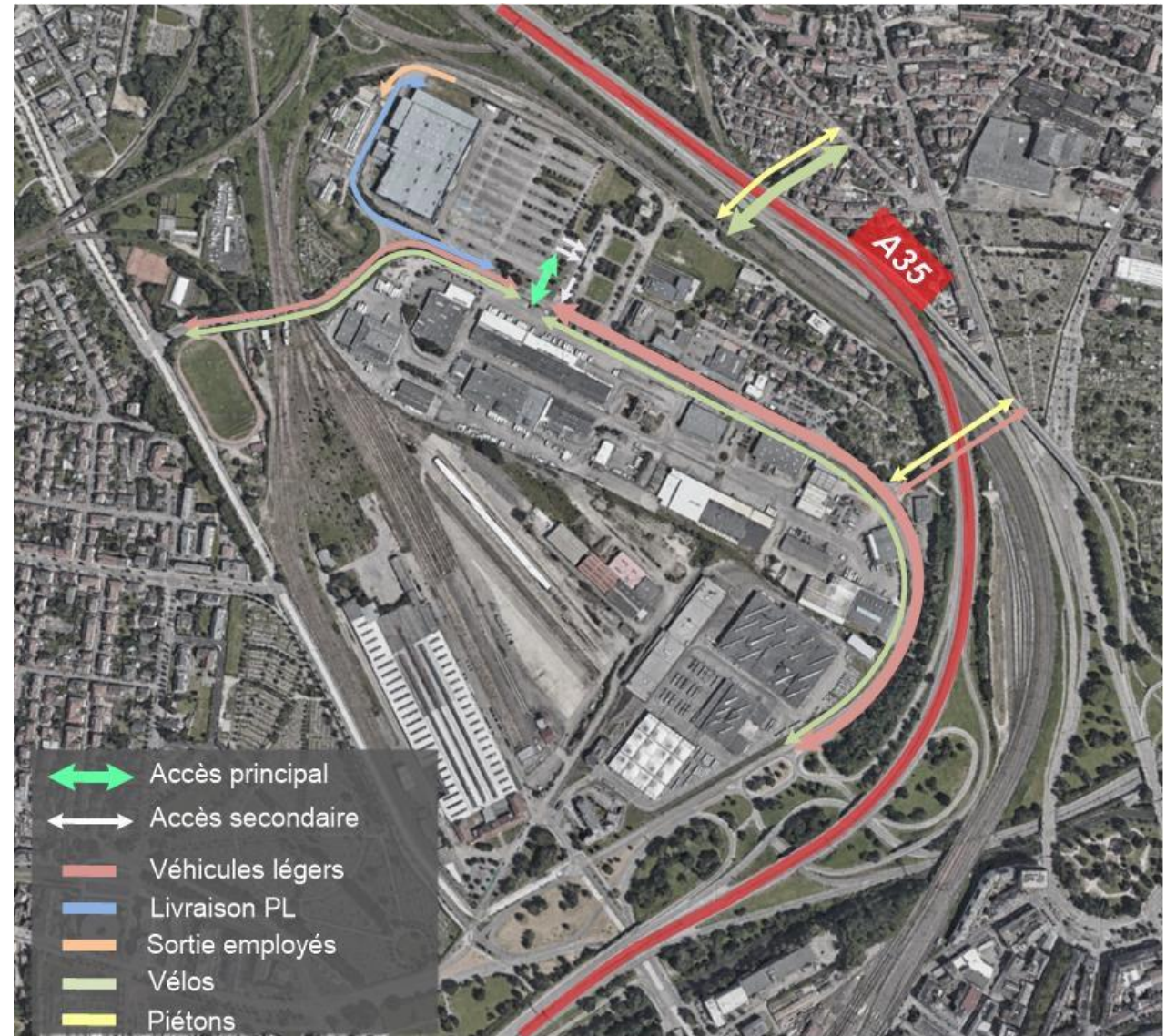
*Enquêtes réalisées le 30 juin et 1<sup>er</sup> juillet 2023*

# Sommaire

1. Environnement et accès au magasin
2. Accessibilité en transports en commun
3. Accessibilité modes actifs
4. Accessibilité routière
5. Etat prospectif et propositions

# 1.1 Environnement et accès

- Bonne accessibilité routière notamment du fait de la proximité de l'A35.
- De nombreuses coupures urbaines qui verrouillent le quartier (voies ferrées, autoroute, chemin de fer fret du MIN de Strasbourg) et rendent difficiles les déplacements des modes actifs.

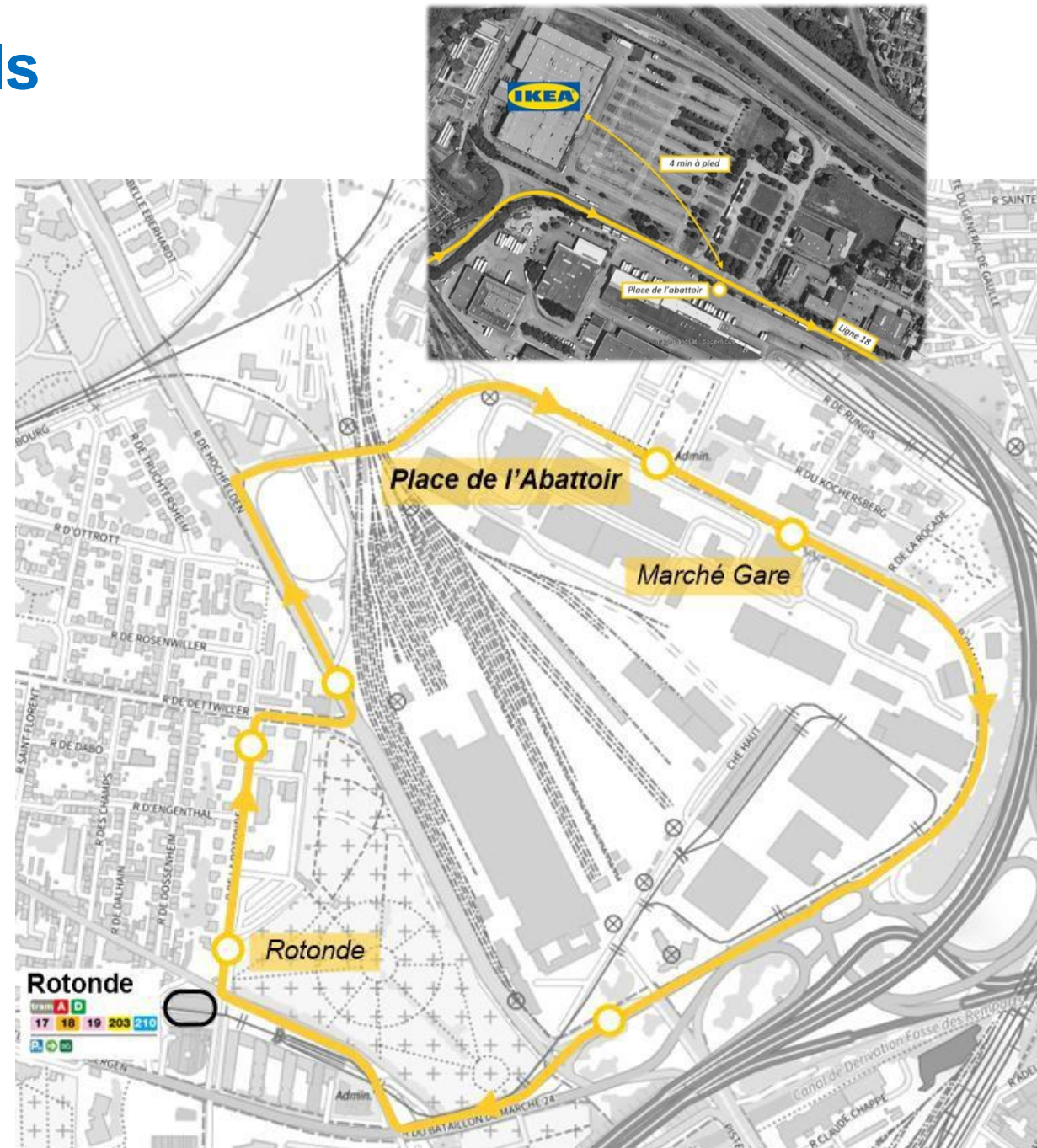


## **2. Accessibilité en transport en commun**

## 2.1 Offre et usages actuels

- Le magasin IKEA est desservi par la **ligne 18** du réseau CTS avec une fréquence de 3 bus par heure.
- Elle se caractérise par **une desserte exclusivement locale du MIN** de Strasbourg avec un tracé circulation autour du marché et rabattement avec les tramways A et D à l'arrêt Rotonde.
- L'arrêt Place de l'Abattoir se situe à 300 m de l'entrée principale** du magasin (4 min à pied). Il a été aménagé récemment et est accessible aux PMR.

Aménagement de l'arrêt Place de l'Abattoir

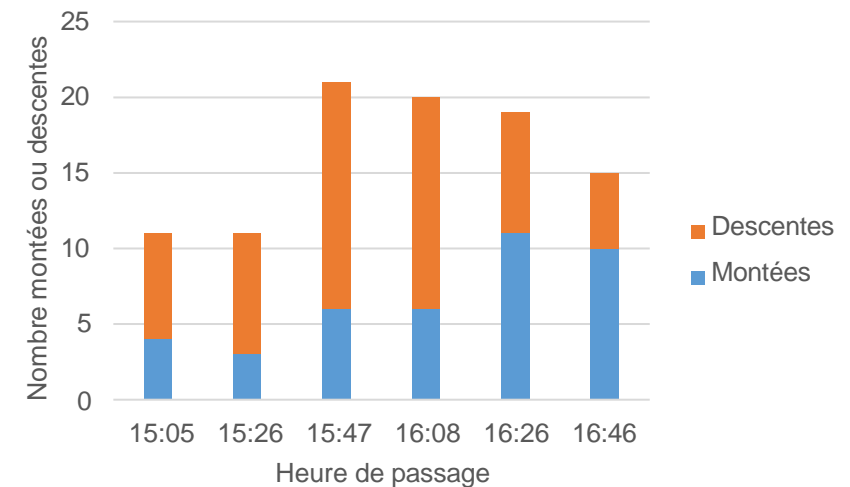


## 2.1 Offre et usages actuels

- L'exploitation de la ligne se fait à l'aide d'une navette (observée en juin) ou d'un car standard (observé en septembre).
- **Fréquentation relativement importante le samedi** : 7 montées et 10 descentes en moyenne par passage en période de pointe.
- **Retard notable** au regard de la durée de parcours totale théorique de la ligne (10 min) : Un retard moyen de 3 min observé dans les passages des bus sur les deux jours enquêtés en septembre.



Montées à l'arrêt Place de l'Abattoir (juin 2023)



Nombre de montées descentes le samedi 9 septembre 2023 entre 15h et 17h à l'arrêt « Place de l'Abattoir »

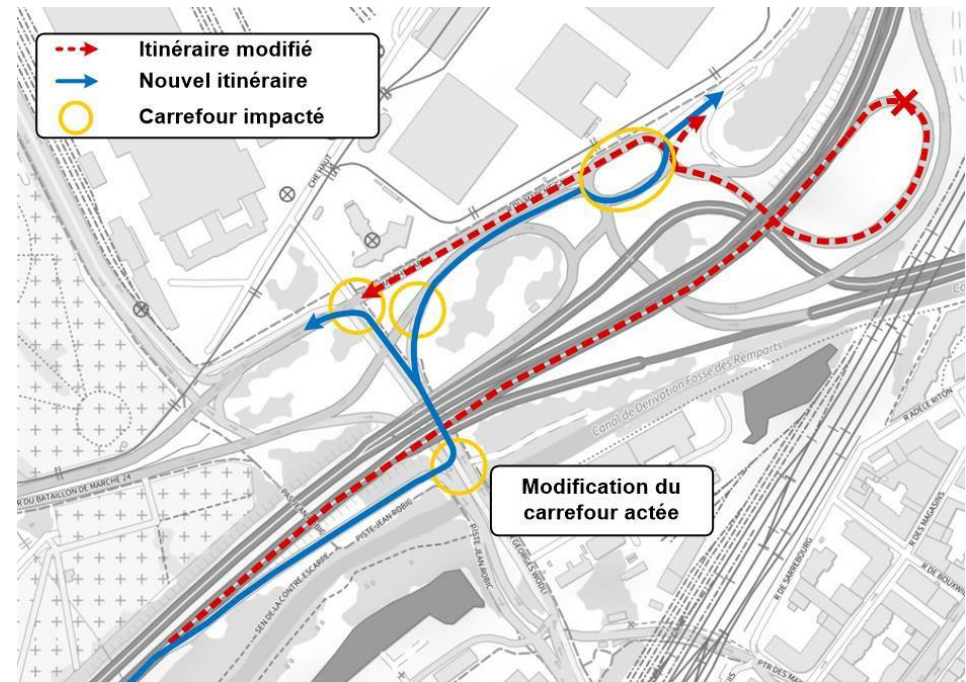
## 2.2 Projet d'extension du tramway jusqu'à Schiltigheim

- Prolongement du tramway C jusqu'à Schiltigheim et Bischheim (horizon 2027).
- Le futur arrêt « Prévert » se situe à 1 km de l'entrée du magasin soit 15 à 20 min à pied en empruntant le tunnel de Rungis et une 20 à 25 min en empruntant le chemin des deux ponts.
- L'attractivité du tramway pour la clientèle IKEA risque d'être modérée en raison des temps de parcours à pied.
- Toutefois, un jalonnement depuis l'arrêt « Prévert » jusqu'au magasin par le tunnel de Rungis permettrait d'orienter les clients vers le chemin le plus court.



## 2.3 Projet d'extension du tramway jusqu'à Schiltigheim

- Ce projet nécessite la suppression de la sortie Cronenbourg qui permet aujourd'hui un accès au magasin IKEA depuis l'autoroute A35.
- Les véhicules impactés devront emprunter la sortie précédente ce qui accroîtra vraisemblablement les flux sur cette sortie, conduisant au **projet d'aménagement du carrefour** au niveau de la rue de la Gare aux Marchandises.
- D'autres carrefours du périmètre seront également impactés par le report de trafic induit par la fermeture de la bretelle.
- Ce nouvel aménagement dégradera fortement les conditions d'accessibilité au magasin IKEA notamment en raison d'une circulation d'ores et déjà dense sur la rue de la Gare aux Marchandises.



Impacts du projet d'extension du tramway sur le réseau routier

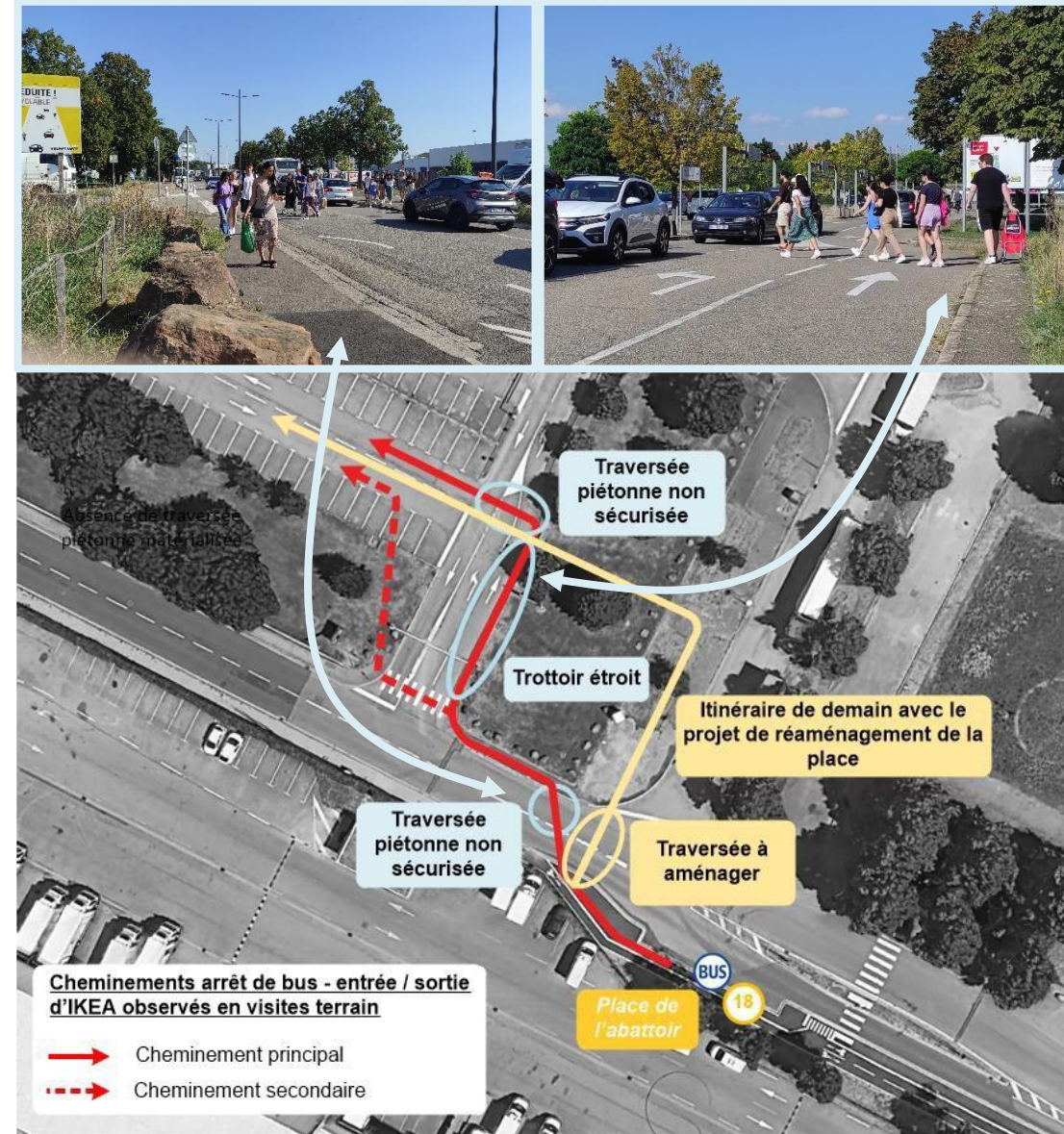


## **3. Accessibilité modes actifs**

## 3.1 Circulation piétonne aux abords d'IKEA

- **Les cheminements piétons jusqu'à l'entrée du magasin ne sont ni optimisés ni sécurisés.**
  - Rue du Marché Gare, les traversées piétonnes au niveau de l'arrêt de bus sont mal positionnées et peu empruntées par les usagers de la ligne 18.
  - Le Tunnel de Rungis constitue également un nouveau point de liaison entre le futur tramway et le magasin. Toutefois, on regrette l'absence de continuité piétonne entre l'entrée du tunnel et la Place de l'Abattoir.
  - Rue de la Villette, les vitesses élevées des automobilistes génèrent un sentiment d'insécurité pour les piétons.

**Opportunité :** aménagement d'une liaison piétonne magistrale entre le quartier de Cronembourg et le centre-ville de Schiltigheim identifiée dans le plan d'actions pour les mobilités actives de la Métropole.

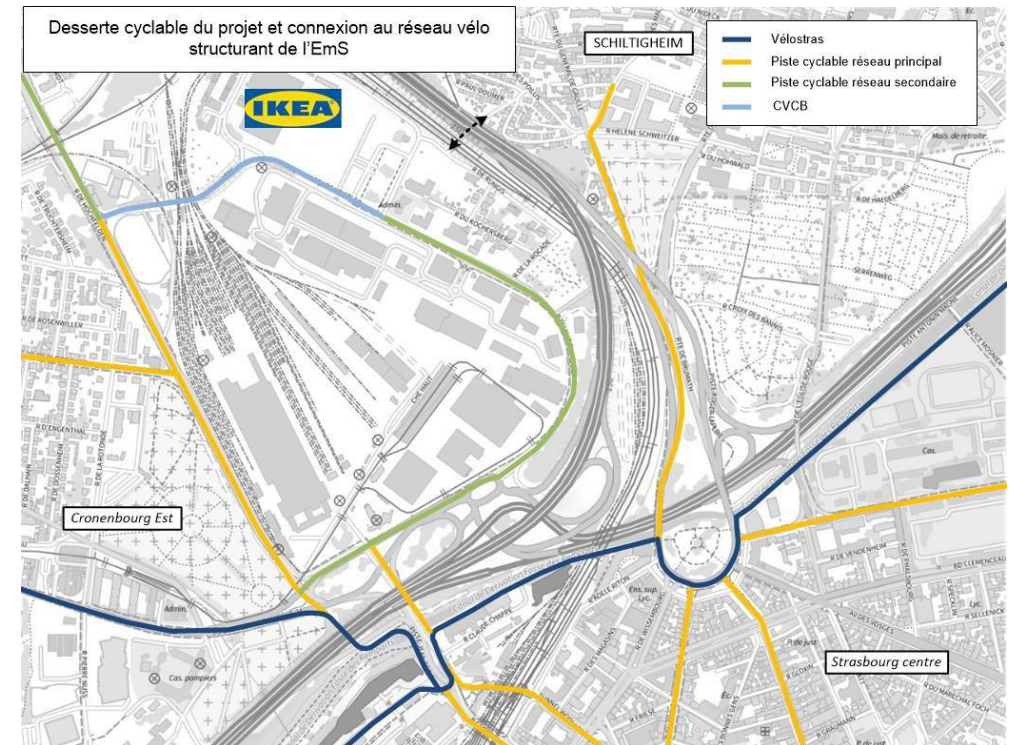


## 3.2 Circulation piétonne aux abords d'IKEA



## 3.4 Aménagements cyclables aux abords d'IKEA

- Un **bon maillage cyclable autour d'IKEA** avec des connexions rapides au réseau structurant de l'EmS.
- Rue du Marché Gare, une piste cyclable bidirectionnelle bien aménagée mais **une continuité entre les aménagements cyclables à revoir au niveau de l'arrêt de bus et la connexion entre la chaussée à voie centrale banalisée (CVCB) / piste cyclable.**
- On note l'absence de continuité cyclable entre l'entrée du Tunnel de Rungis et la Place de l'Abattoir alors qu'il constitue un des principaux accès cyclistes au magasin.
- **Rue de la Vilette, une CVCB ni adaptée au profil géométrique de la voirie ni au trafic routier.**
- L'implantation d'une piste cyclable directionnelle peut être étudiée mais nécessite la **mise à sens unique de la Rue de la Vilette ou l'élargissement de la voirie.**

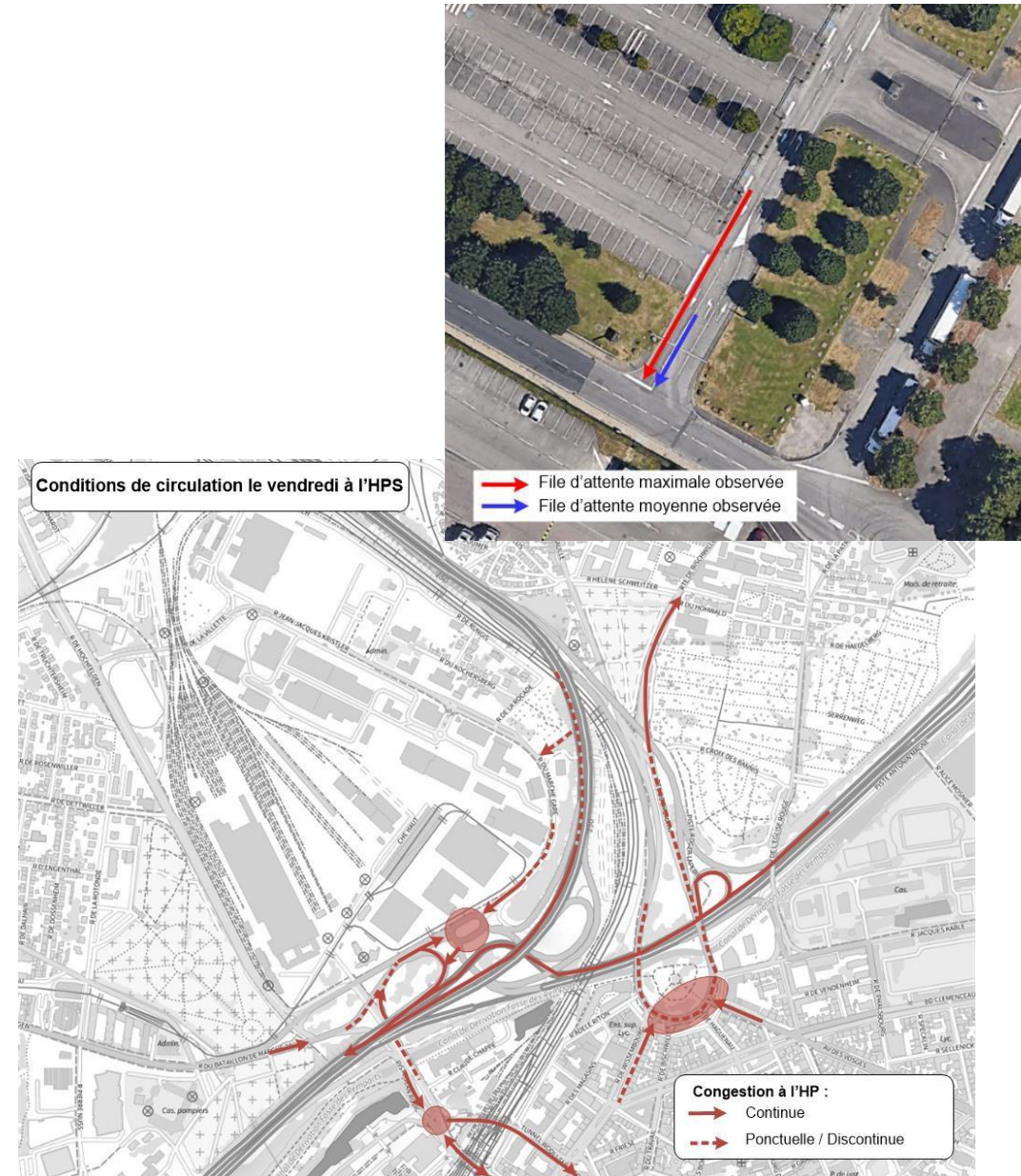


Discontinuité des aménagements cyclables Rue du Marché Gare

## 4. Accessibilité routière

# 4.1 Conditions de circulation aux abords d'IKEA Strasbourg

- **Conditions de circulation satisfaisantes aux heures de pointe du vendredi et samedi aux abords du magasin IKEA.**
- La circulation est fluide Rue du Marché Gare et Rue Jean-Jacques Kristler.
- **Le samedi, en hyperpointe, la sortie du parking d'IKEA présente un fonctionnement chargé avec des remontées de files atteignant une quarantaine de mètres (entre 6 à 7 véhicules).**
- A plus large échelle, des ralentissements et remontées de files peuvent être observés, principalement à l'heure de pointe du soir le vendredi sur le carrefour d'accès à l'A35 porte de Cronenbourg notamment sur Rue de la Gare aux Marchandises en direction de l'A35 Sud.

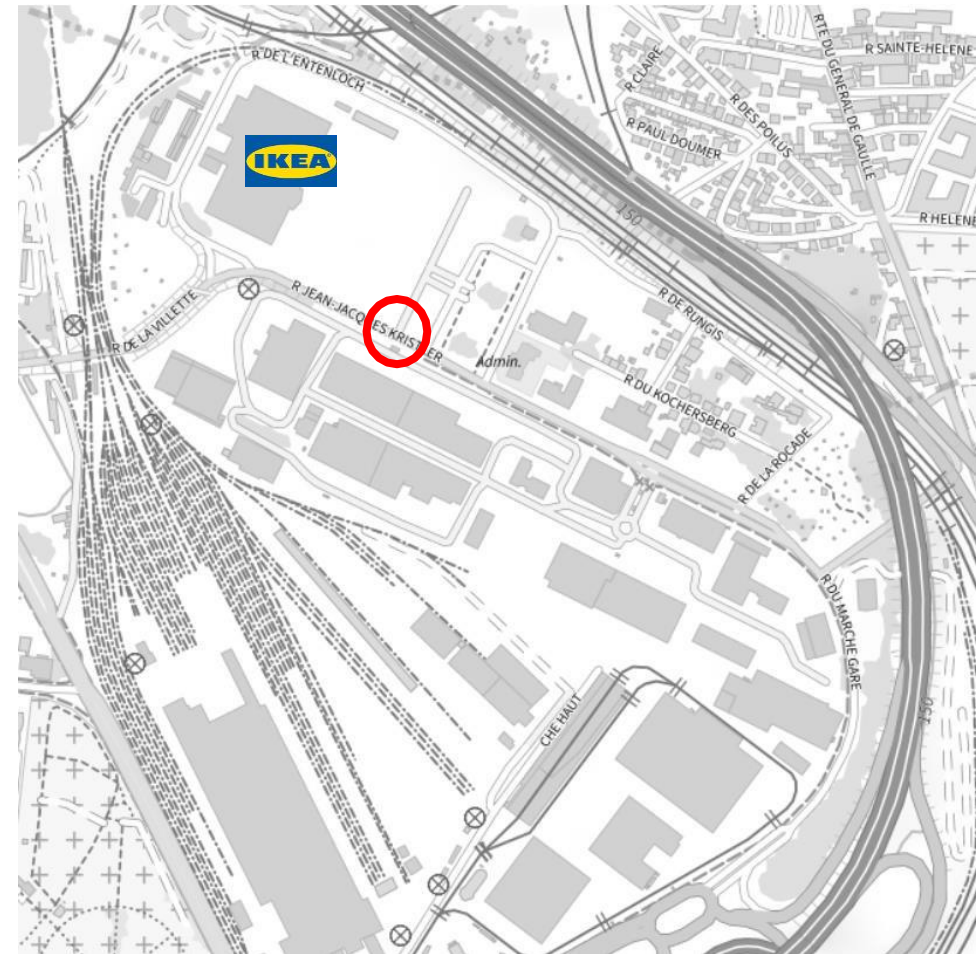


## 4.2 Usages et dysfonctionnements observés



### Shunt des véhicules en attente en sortie en utilisant la voie d'entrée

En période d'hyperpointe, certains véhicules sortant du parking coupent la file d'attente en circulant en contre-sens sur la voie de tourne-à-gauche d'entrée du parking.



Localisation du shunt

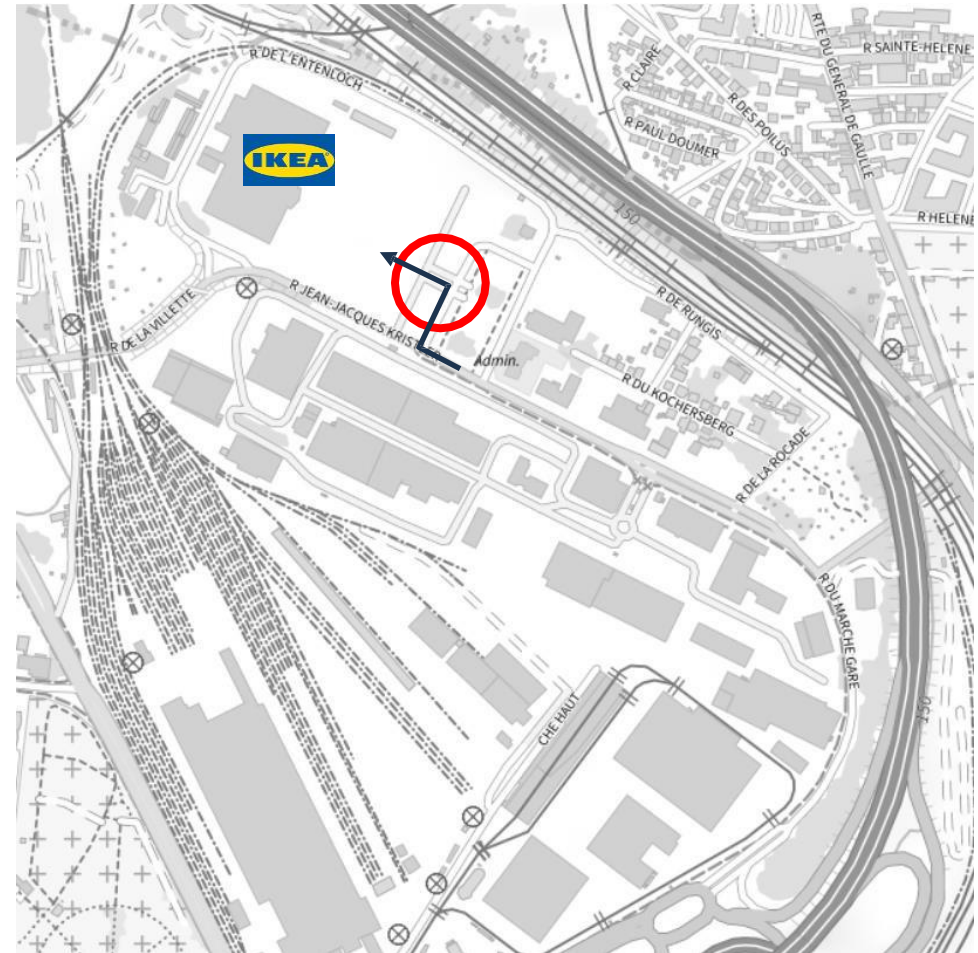
## 4.2 Usages et dysfonctionnements observés



### Shunt de l'entrée principale par la Place de l'Abattoir

La pratique du shunt Place de l'Abattoir représente 3% des entrées d'IKEA en période de pointe (entre 9 et 19 véhicules sur 2h).

Un nombre équivalent de véhicules entrent et sortent par la sortie secondaire IKEA le samedi.



Localisation du shunt

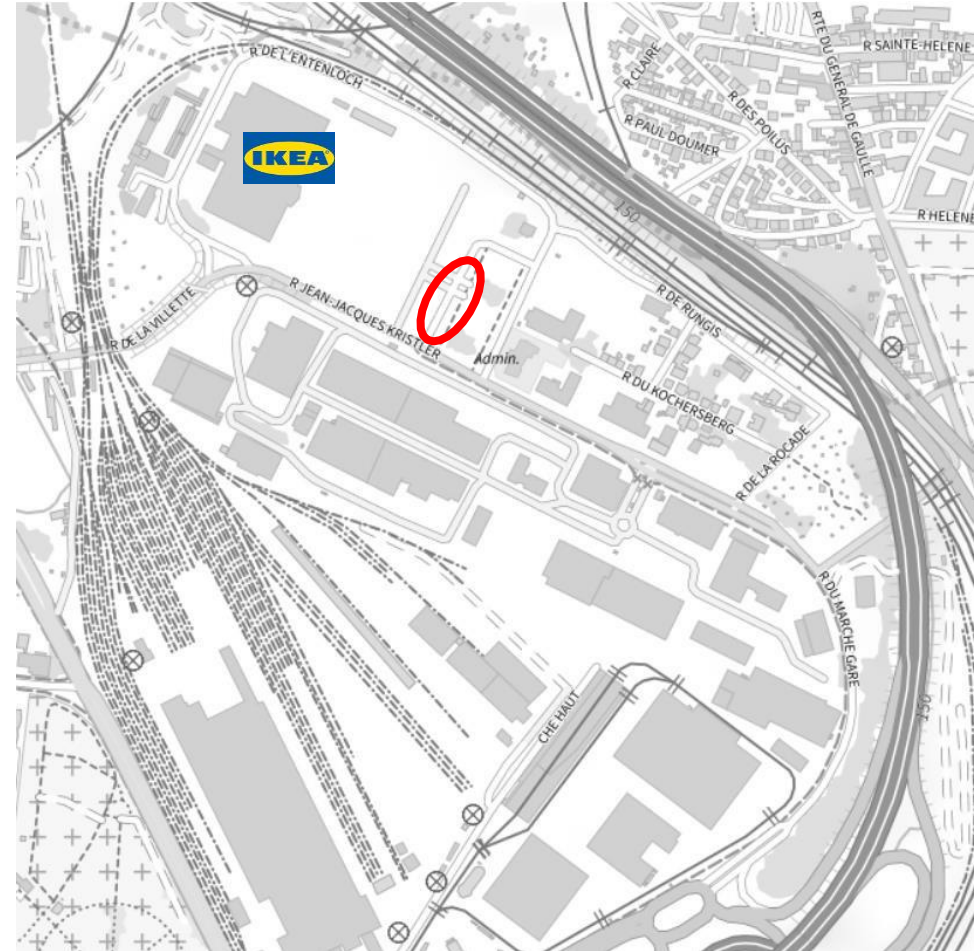


## 4.2 Usages et dysfonctionnements observés



### Stationnement de poids lourds Place de l'Abattoir

Le stationnement de poids lourds Place de l'Abattoir altère la circulation piétonne de part et d'autre de la place et masque la circulation des cyclistes sur la bande cyclable Rue du Marché Gare.



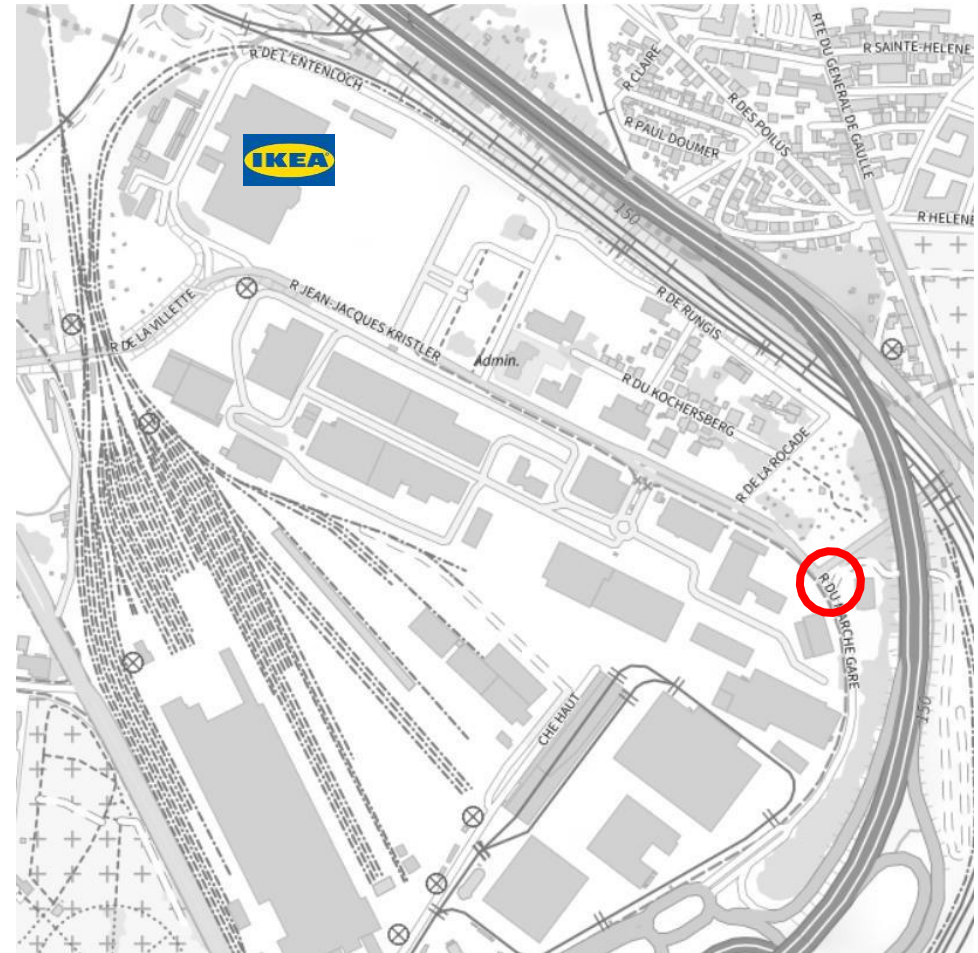
Localisation du point dur

## 4.2 Usages et dysfonctionnements observés



### Croisement à l'indonésienne sur le carrefour Rue du Marché Gare et Chemin des deux ponts

Lorsque deux véhicules face à face tournent à gauche simultanément, les véhicules ont tendance à se croiser à l'indonésienne (par devant) sur le carrefour ce qui masque la visibilité sur les autres files et augmente le risque d'accidents.



Localisation du point dur

## 4.2 Usages et dysfonctionnements observés

### Circulation Rue de la Villette et cohabitation avec la chaussée à voie centrale banalisée

La circulation Rue de la Villette nécessite une vigilance particulière en raison de la présence de la CVCB (chaussée à voie centrale banalisée)..

**Les courbures de la voirie notamment sous le franchissement des voies ferrées et au niveau de l'intersection avec la Rue Jean-Jacques Kristler ne permettent pas de garantir une bonne co-visibilité nécessaire à ce type d'aménagement.**

Bien que limitée à 30 km/h, les véhicules circulent à allure élevée Rue de la Villette.

Lors des visites terrains, la signalisation verticale (panneau de communication sur la CVCB, de limitation de vitesse...) était masquée par la végétation.



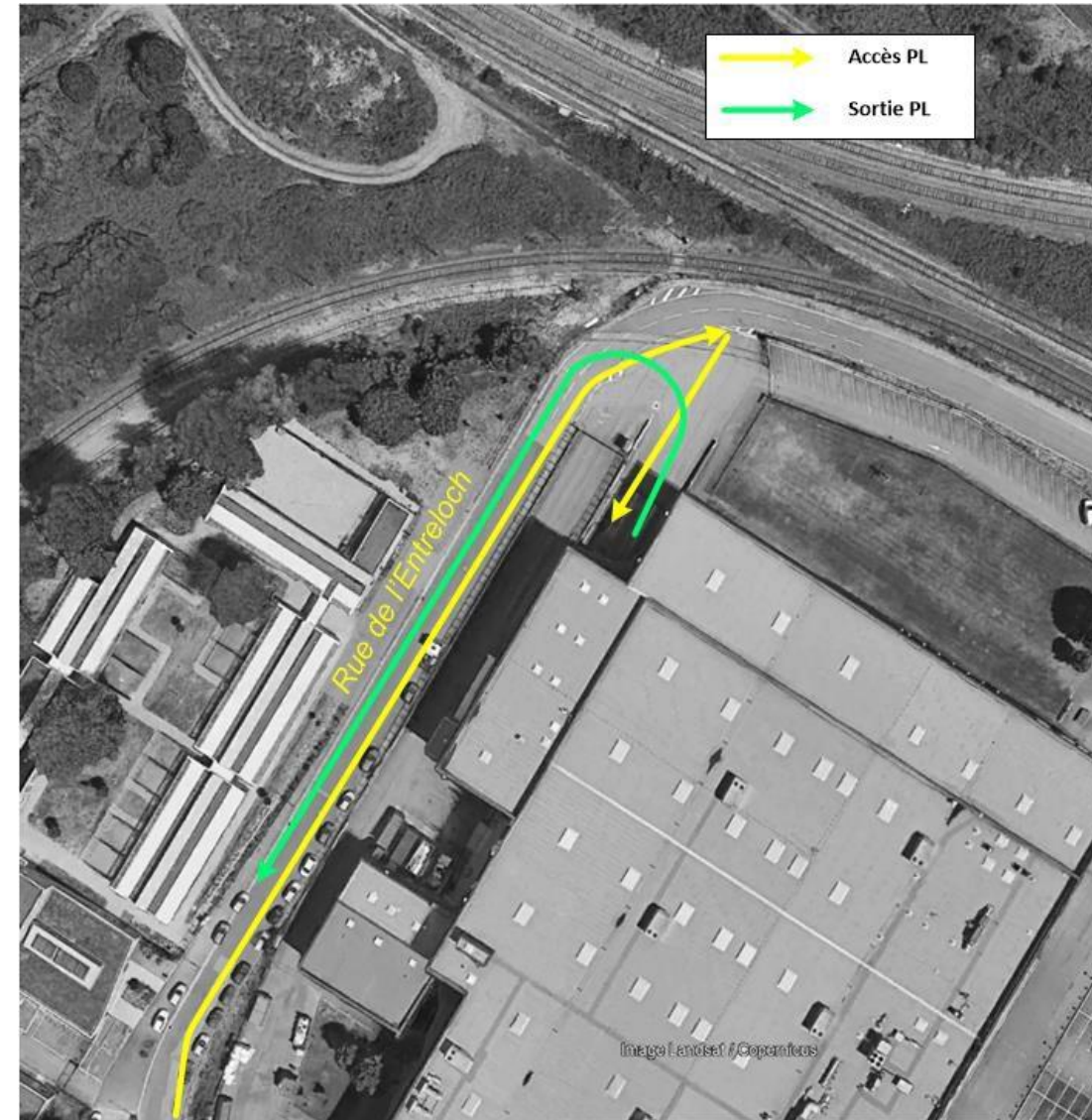
Chaussée à voie centrale banalisée Rue de la Villette



Visibilité restreinte sous le franchissement des voies ferrées

## 4.3 Circulation des poids lourds

- Accès des poids lourds à l'entrepôt logistique depuis la Rue de l'Entreloch.
- **Conservation de cet itinéraire poids lourds en situation projet.**
- **La giratoire des poids lourds se fait intégralement sur le foncier IKEA.**
- A l'heure actuelle, la circulation des PL se situe autour 4 poids-lourds entre 5h et 10h et 2 poids-lourds (PL) entre 17h et 20h. Les VUL (véhicules utilitaires légers) se compte au nombre de 8 à 10 entre 8h et 16h.
- Le projet prévoit la création de 5 quais logistiques supplémentaires en plus des 4 quais actuels. On peut attendre une circulation de 24 PL / jour dont 12 VUL.



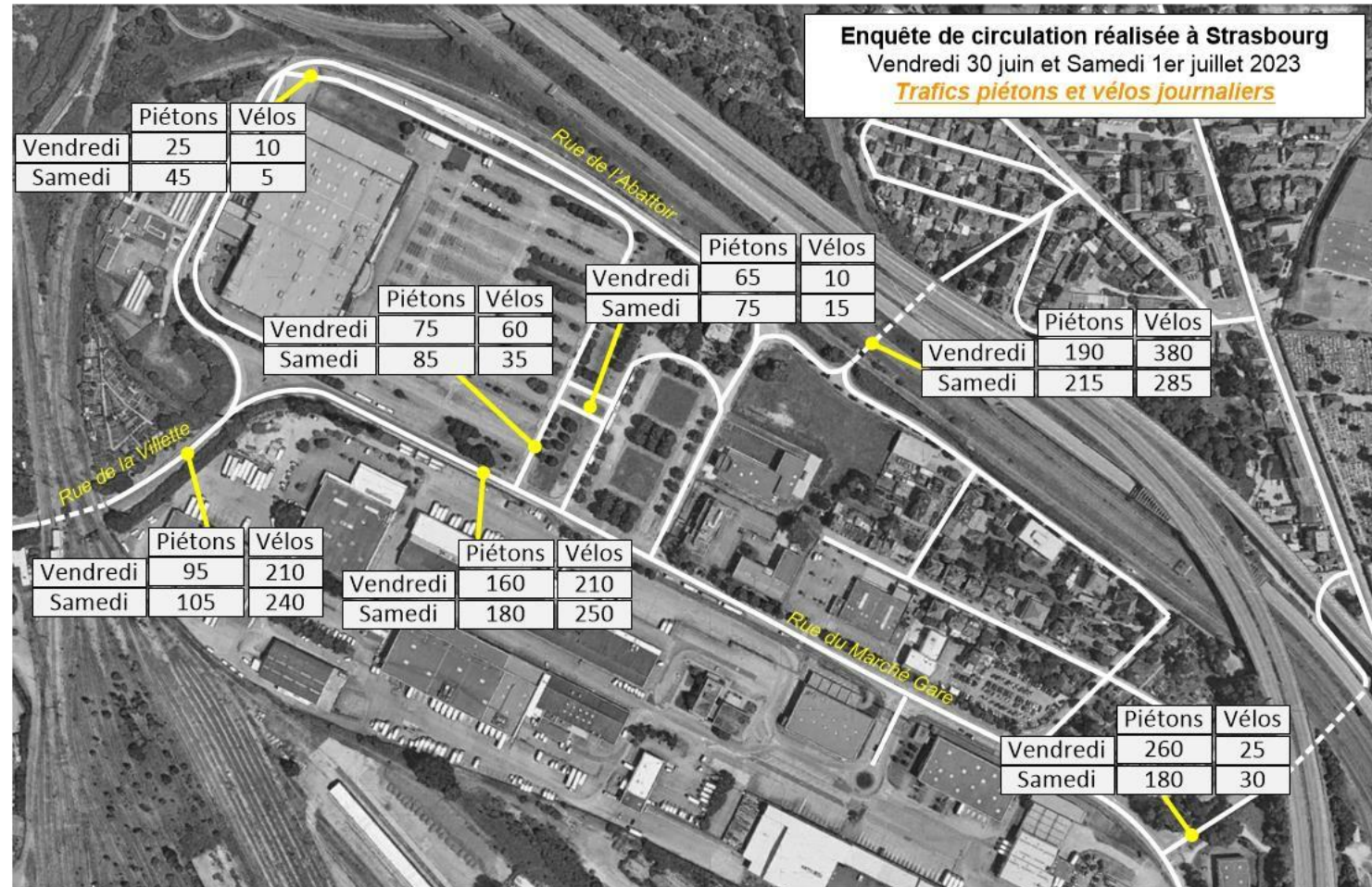
Itinéraire d'accès des poids lourds aux quais logistiques

## 4.4 Flux actuels

### Trafics journaliers piétons

Aux abords d'IKEA :

- Un trafic vélo assez modéré. L'essentiel du trafic vélo transite Rue de la Villette ainsi que par le Tunnel de Rungis qui constitue le premier accès vélo au site d'IKEA.
- La présence de piétons aux abords du site est très restreinte du fait du caractère enclavé et routier du site. A titre d'exemple, la Rue de la Villette est fréquentée par une centaine de piétons par jour.

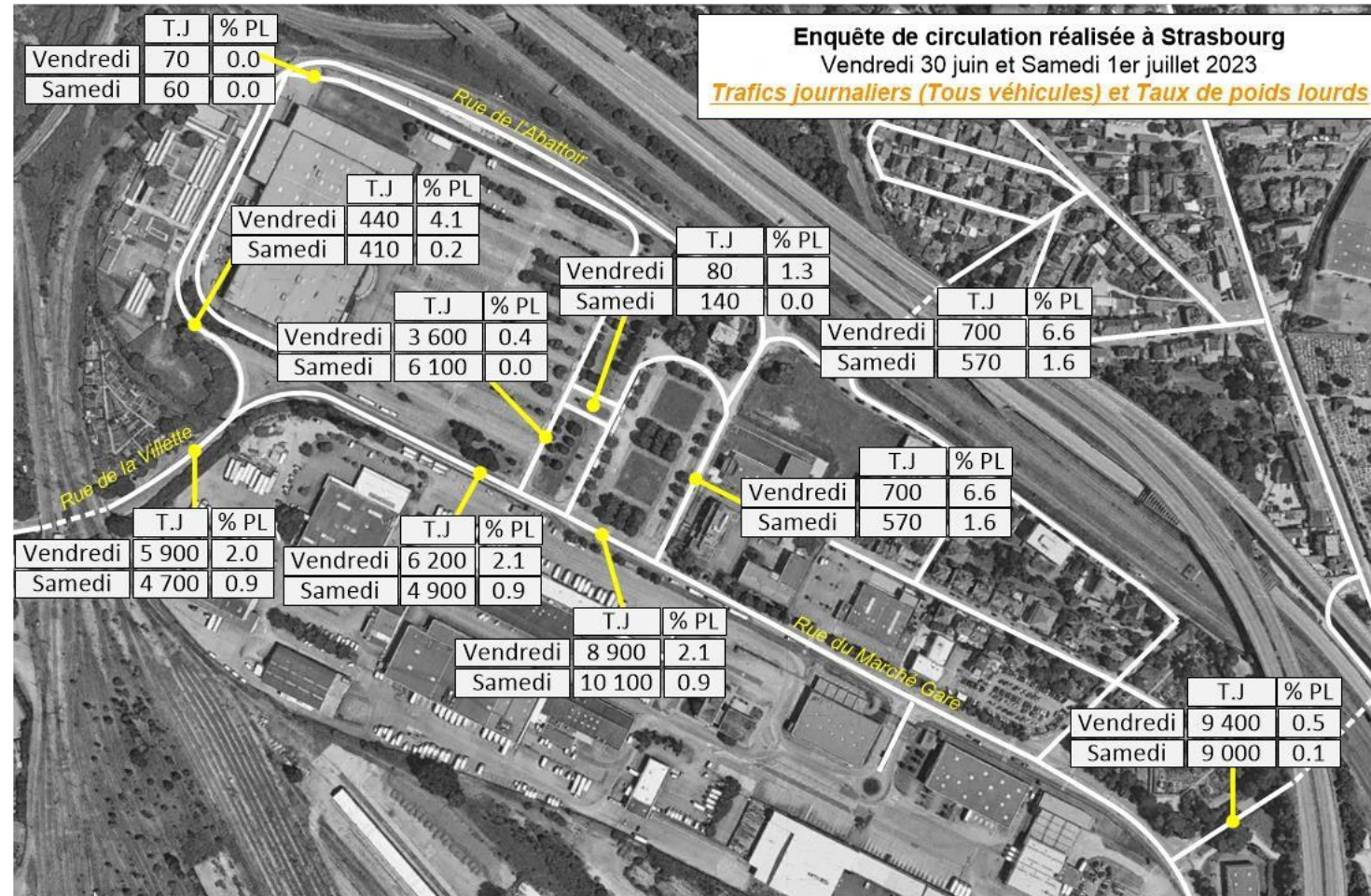


## 4.4 Flux actuels

### Trafics journaliers tous véhicules

Aux abords d'IKEA :

- La Rue du Marché Gare, accès principal depuis l'autoroute, constitue la première voie d'accès à IKEA avec 10 100 véhicules / jour le samedi.
- Le trafic le vendredi y est par ailleurs relativement équivalent ce qui présume qu'il n'a pas uniquement vocation à accueillir le trafic IKEA.
- Le Chemin des 2 Pont est également un des principaux axes empruntés avec près de 10 400 véhicules / jour. En effet, il permet de rejoindre facilement l'A35 depuis la RD263 à Schiltigheim en empruntant la Rue du Marché Gare.

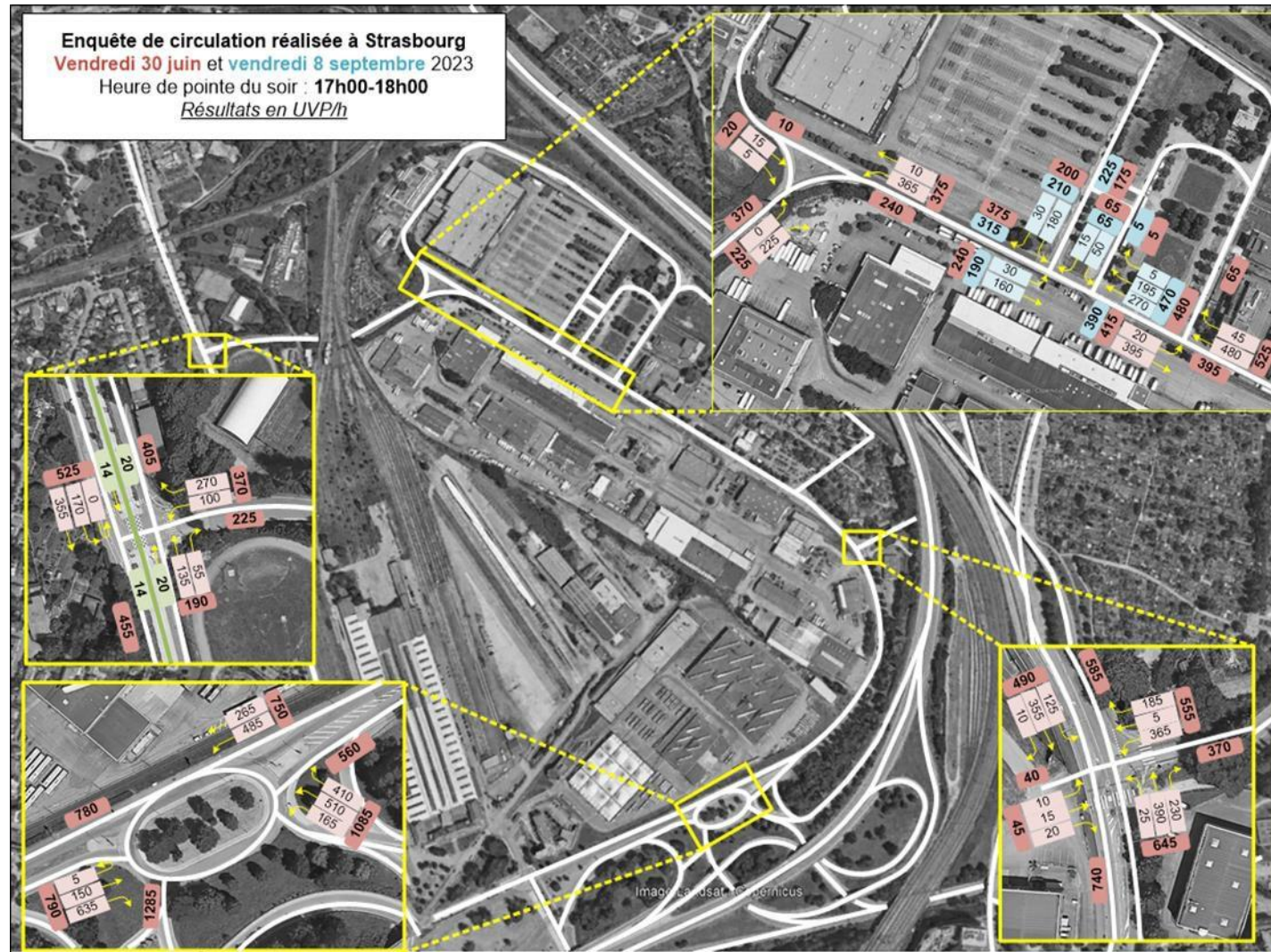


Les rues de la Vilette et Jean Jacques Kristler sont quant à elles davantage circulées le vendredi ce qui témoigne le rôle secondaire de cet axe dans la desserte d'IKEA avec un trafic d'environ 6 000 véhicules / jour.

## 4.4 Flux actuels

### Heure de pointe du vendredi

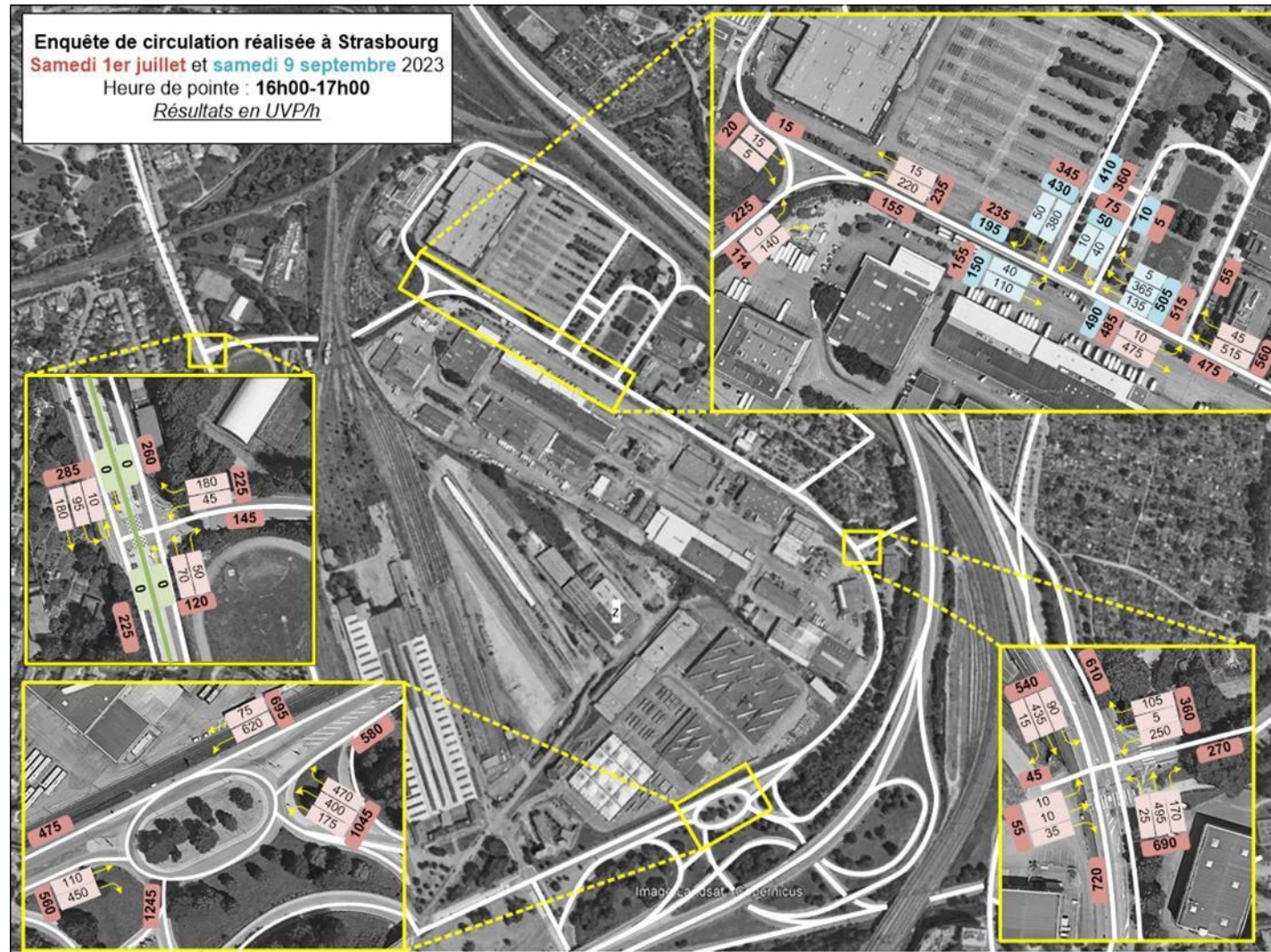
- Un trafic Rue du Marché Gare relativement soutenu à l'heure de pointe du soir ( 880 UVP).
- Un trafic plus modéré Rue Jean-Jacques Kristler et Rue de la Vilette.
- Un trafic dense à très dense au sud du MIN et notamment sur le giratoire oblong pour accéder à l'A35.
- Les entrées / sorties d'IKEA se font très majoritairement depuis la Rue du Marché Gare (86%).



## 4.4 Flux actuels

### Heure de pointe du samedi

- A l'heure de pointe du samedi, Rue du Marché Gare, un trafic plus soutenu qu'à l'heure de pointe du soir le vendredi.
- Les rues de la Villette et Jean-Jacques Kristler sont moins fréquentées qu'à l'heure de pointe du soir le vendredi.
- L'essentiel des sorties du parking se font depuis la sortie principale (82%).
- Rue du Marché Gare un trafic équivalent entre juin et septembre mais davantage d'échanges avec IKEA en septembre.
- Par ailleurs contrairement au vendredi, Rue du Marché Gare, l'essentiel du trafic est associé au magasin IKEA (63%).

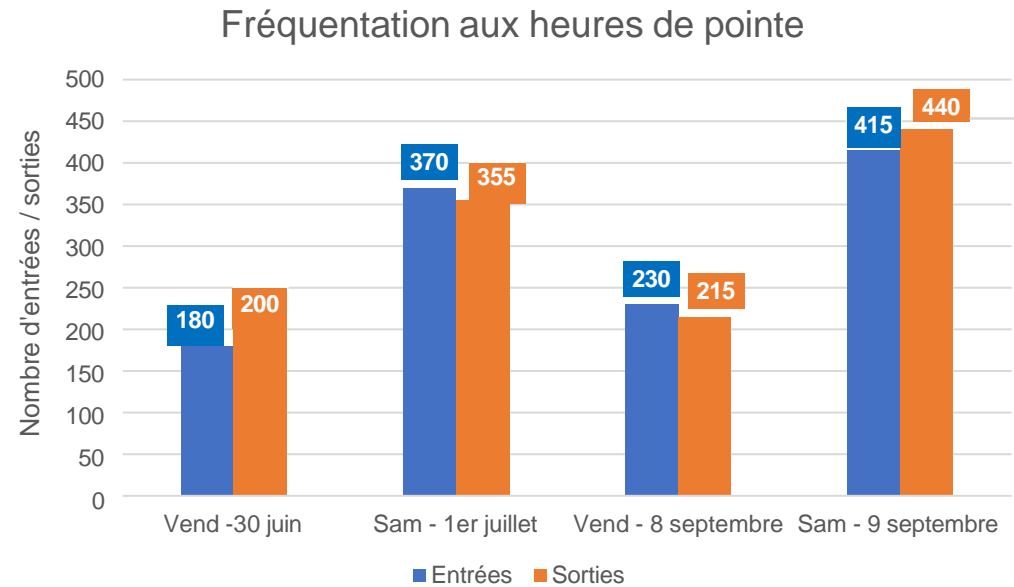




## 4.5 Flux actuels

### *Entrées et sorties aux heures de pointe*

- Le samedi, une fréquentation aux heures de pointe près de deux fois supérieure à celle de l'heure de pointe du vendredi en juin et septembre.
- En septembre, une fréquentation 17% supérieure à celle de juin aussi bien le vendredi que le samedi.

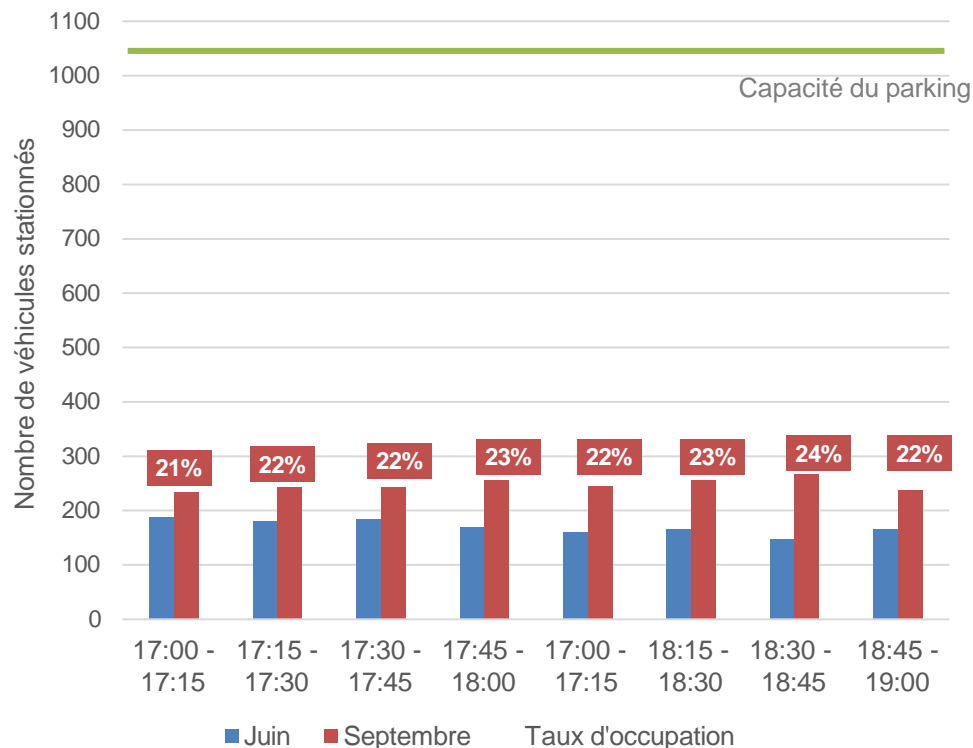


**Entrées et sorties aux heures de pointe (tous accès confondus)**

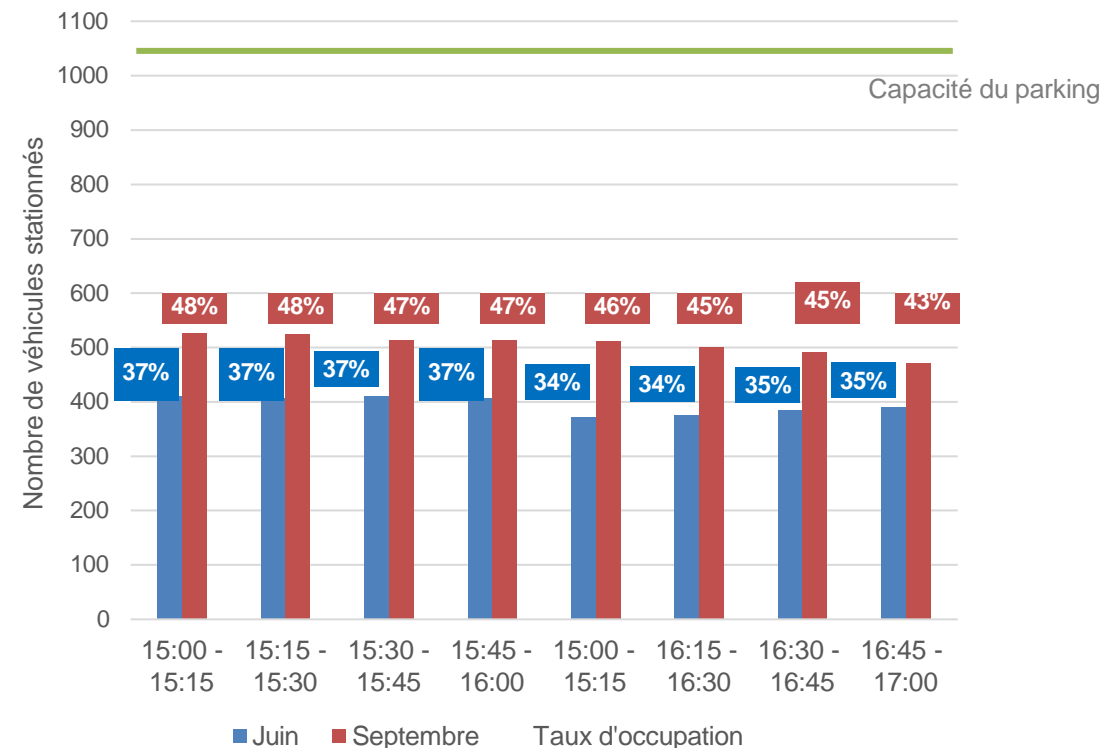
## 4.6 Stationnement des visiteurs

*Taux d'occupation des parkings visiteurs en période de pointe : parking véhicules légers*

### Occupation du parking VL – Période de pointe du VENDREDI



### Occupation du parking VL – Période de pointe du SAMEDI



IKEA Strasbourg met à disposition de ses visiteurs un parking de 1 056 places dont 21 places PMR.

Le pic de fréquentation du parking se présente le samedi entre 15h00 et 16h00.

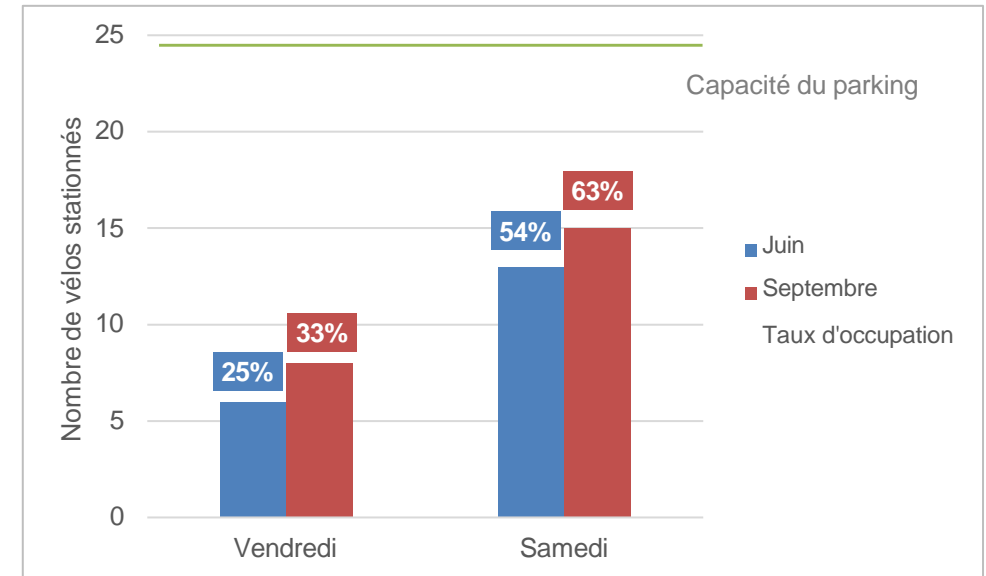
**Sur les périodes relevées, le volume de places occupées n'a pas dépassé 50% de la capacité du parking. Les réserves en stationnement sont donc très confortables à l'heure actuelle.**

## 4.6 Stationnement des visiteurs

### Taux d'occupation des parkings visiteurs en période de pointe : parking vélos

#### Occupation du parking vélo – début de période de pointe

- Offre actuelle de 24 places réparties en deux racks.
- Le samedi, l'occupation des deux racks vélos atteint 63% en début de période de pointe.
- Une dizaine d'emplacements disponibles.
- Demain, conformément aux attentes de la Métropole, plus de 10% du stationnement client sera proposé sous forme de stationnement vélo et vélo-cargo. La capacité du stationnement vélo devrait donc passer de 24 à 77 places dont 10 places vélo-cargos.



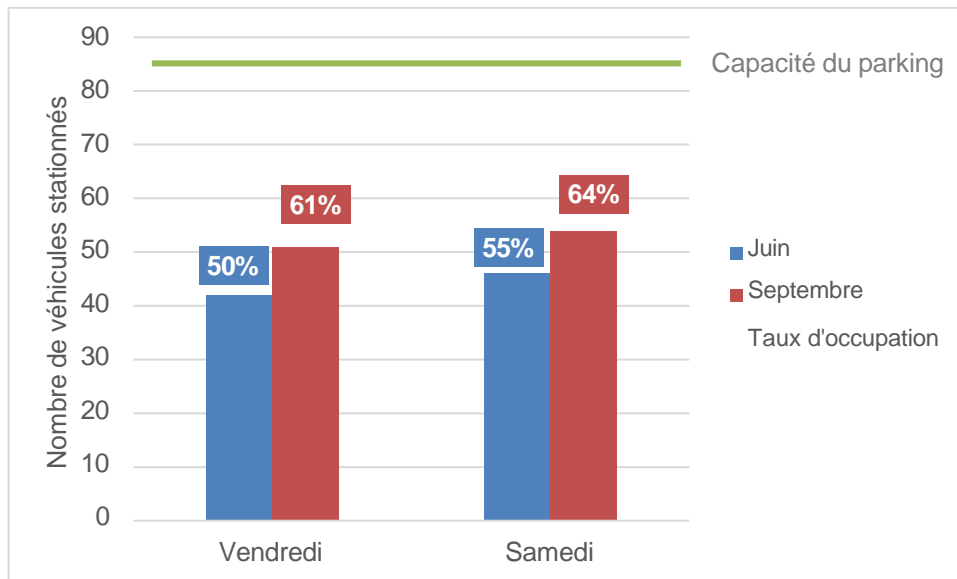
Rack (ou pince roues) vélo à l'entrée du magasin (samedi 9/09)

## 4.7 Stationnement des collaborateurs

### Taux d'occupation des parkings collaborateurs au début de l'heure de pointe

L'occupation des parkings collaborateurs a été relevée en début d'heure de pointe.

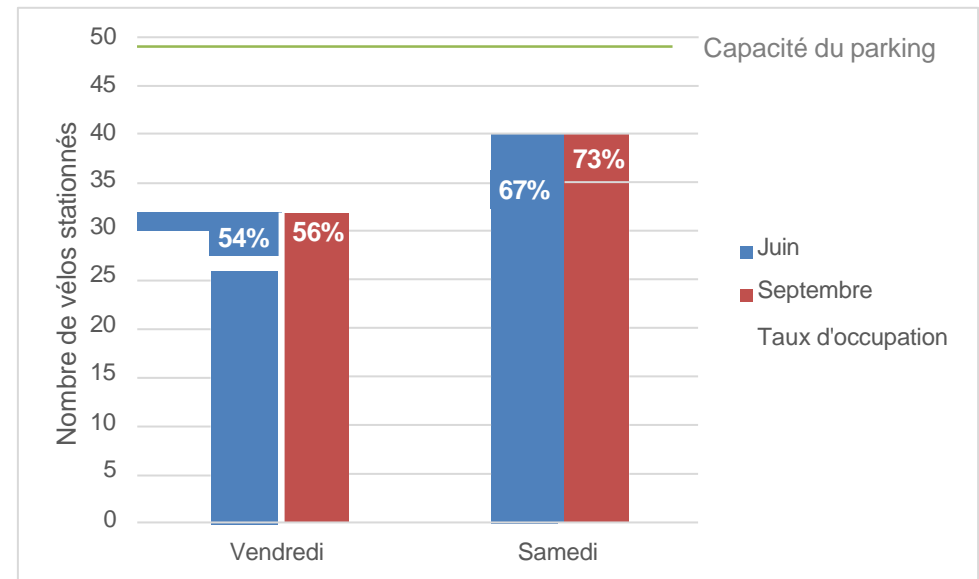
#### Occupation du parking véhicules légers



Sur les périodes relevées, le volume de places occupées n'a pas dépassé 65% de la capacité du parking (83 places). Les réserves en stationnement sont confortables.

Le dimensionnement du parking actuel semble répondre à la demande en stationnement des collaborateurs.

#### Occupation du parking vélos



Sur les périodes relevées, l'occupation du parking vélo oscillait de 54% à 73% sur la journée la plus chargée (samedi de septembre).

L'offre en stationnement vélo actuelle semble répondre à la demande.

## 5. Etat prospectif et propositions

## 5.1 Eléments programmatiques du projet

### Principaux changements apportés par la programmation à l'étude :

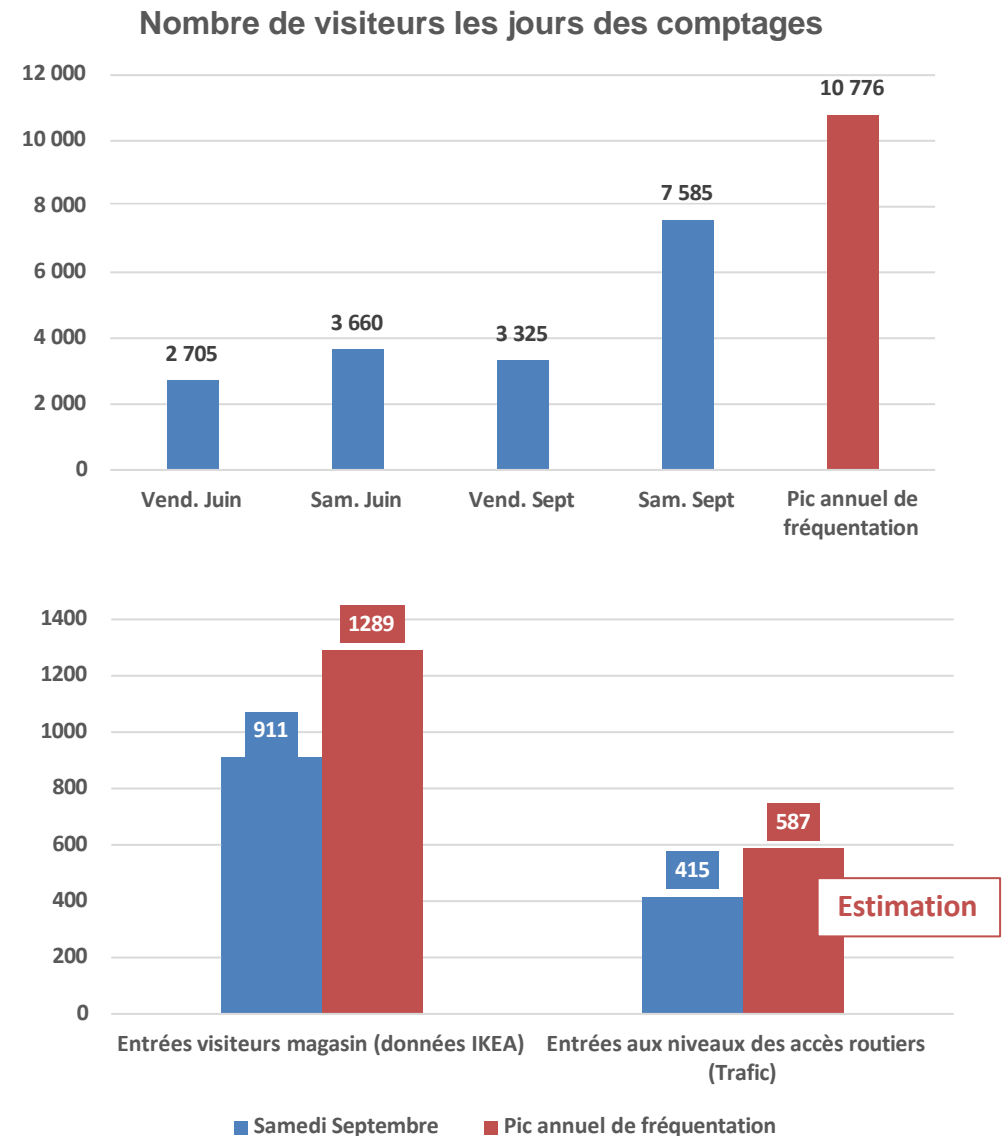
- Extension du magasin sur la façade Nord intégrant stockage logistique et Click & Collect.
- Création de 5 quais logistiques supplémentaires au niveau des quais actuels.
- Réaménagement des parkings visiteurs et collaborateurs s'accompagnant de la révision de l'offre actuelle (suppression envisagée d'environ 316 places visiteurs (voiture), création de places vélos supplémentaires dont 10 emplacements vélo-cargos) et de la création d'une zone de chargement clients (20 places).
- Réaménagement de la Place de l'Abattoir et suppression de la sortie IKEA depuis cette dernière.
- Création d'une continuité cyclable et piétonne entre la Place de l'Abattoir et l'entrée du magasin.



## 5.2 Hypothèses d'évolution des flux avec le projet

**Afin d'évaluer le fonctionnement des carrefours et le dimensionnement du futur parking :**

- Redressement des flux relevés lors des enquêtes de juin et septembre sur la base du pic annuel de fréquentation (12 novembre 2022) .
- Le redressement des flux a été effectué sur la base des comptages du samedi (journée la plus fréquentée de la semaine) du mois de septembre. En effet, il avait été renseigné par IKEA Strasbourg que le samedi enquêté en juin était un « petit » samedi peu représentatif de la fréquentation habituelle sur cette période.
- D'après les données transmises par IKEA, la fréquentation magasin du samedi de septembre à l'heure de pointe représentait 70% du pic annuel de fréquentation.

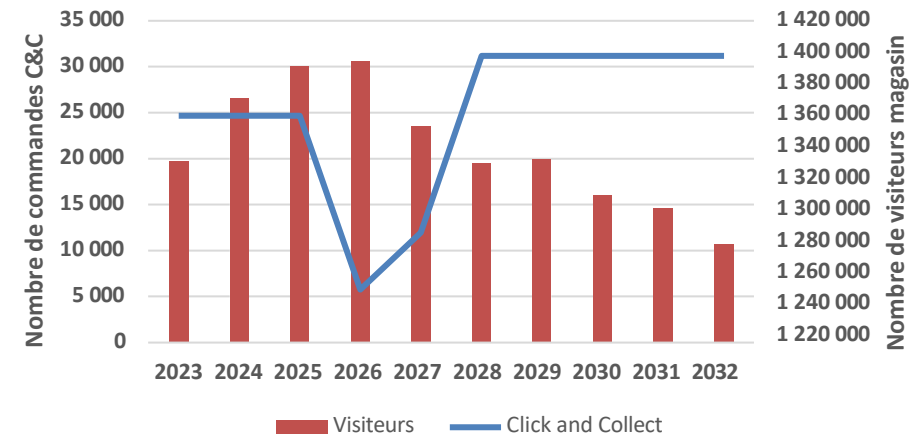


## 5.3 Hypothèses d'évolution des flux avec le projet

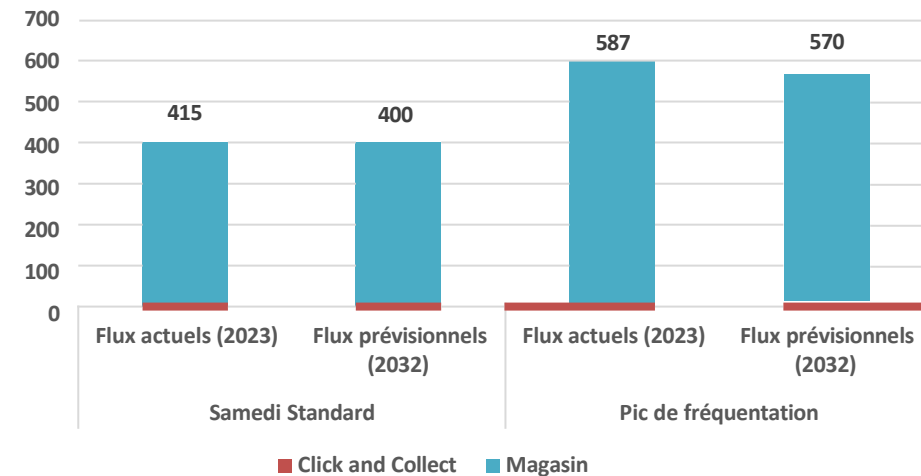
**Afin d'évaluer le fonctionnement des carrefours et le dimensionnement du futur parking :**

- L'activité du service Click&Collect devrait augmenter de l'ordre de 29% pour passer de près de 24 700 commandes en 2024 (horizon assimilable à la situation actuelle) à 31 200 commandes à terme.
- Il sera proposé environ 150 créneaux journaliers pour l'activité Click&Collect de 8h-20h. Le Click&Collect devrait générer en moyenne une dizaine de véhicules aux heures de pointe.
- Parallèlement, la fréquentation « magasin » devrait diminuer de l'ordre de 3.9% entre aujourd'hui et 2032. En effet, sur le long terme, on s'attend à un recours plus développé à l'achat en ligne et in fine à un transfert des pratiques d'achat en physique vers le Click&Collect.
- In fine, sur la base des ratios fréquentation magasin / trafic présentés à la page précédente, le projet devrait induire une baisse légère des flux sur les périodes horaires les plus chargées.

Evolution de l'activité par poste de fréquentation (données IKEA)



Evolution des flux en lien avec le projet

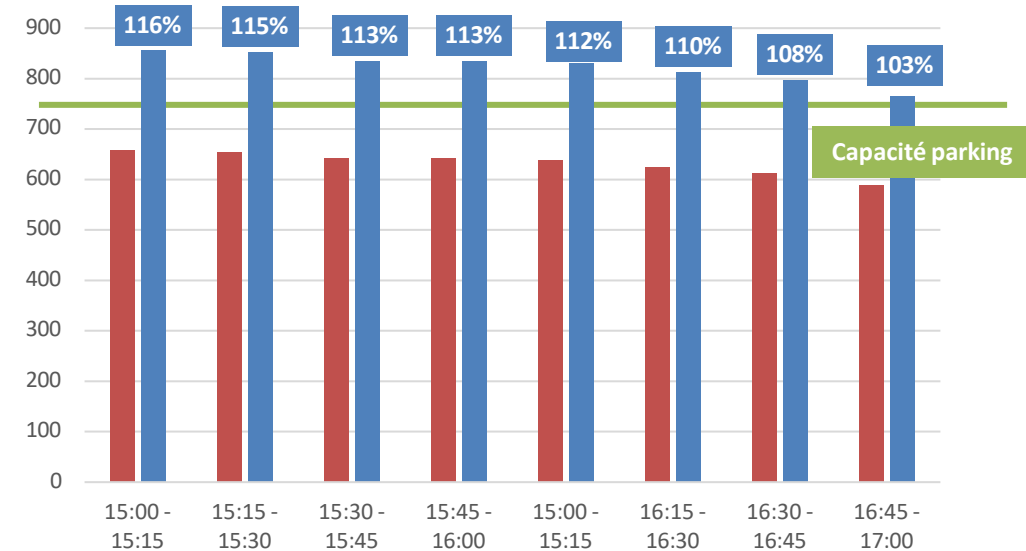




## 5.4 Stationnement en situation projet

### Analyse du dimensionnement du nouveau parking visiteurs

- La programmation du projet induirait une suppression de 316 places voiture visiteurs. Au total 740 places seront offertes aux visiteurs.
- La fréquentation du parking magasin devrait se réduire mais à la marge uniquement (une vingtaine de véhicules stationnés en moins) du fait de la baisse de fréquentation du magasin entre 2024 et la situation post-extension (-3.9%).
- En pic annuel de fréquentation, le parking arriverait à saturation avec une occupation oscillant entre 103% et 116% en heure de pointe. On estime en général que le parking arrive à saturation lorsque 95% des places sont occupées.
- Un samedi de septembre, l'occupation du parking devrait osciller entre 79% et 88%.



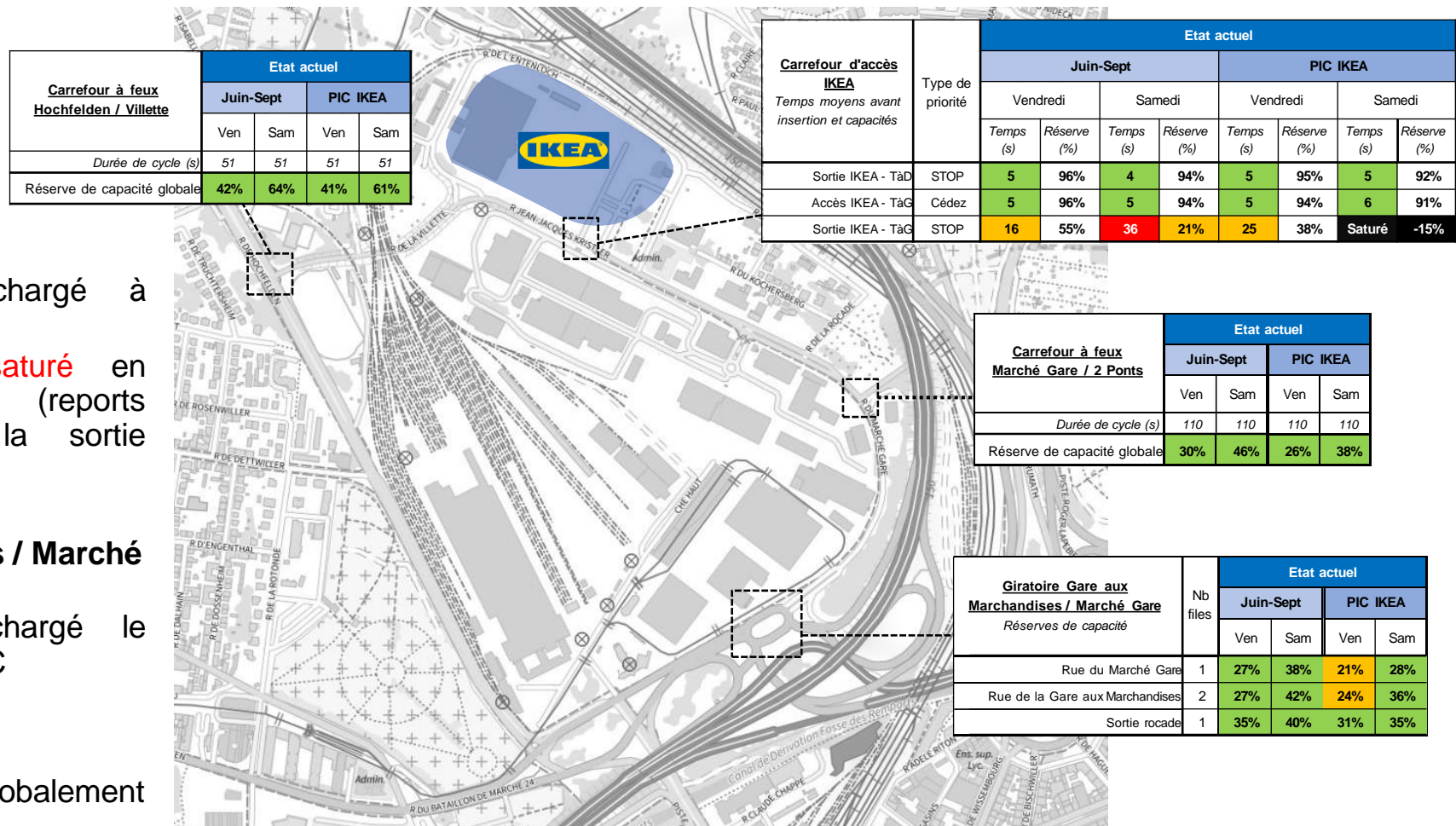
Taux d'occupation du futur parking (hors Click&Collect) en période de pointe un samedi standard (septembre, en rouge) et un samedi de pic de fréquentation (novembre, en bleu)

- Le parking magasin (Click&Collect) semble donc bien dimensionné pour un samedi standard mais risque d'être saturé lors du pic annuel de fréquentation. Toutefois, la future zone de chargement (20 places) pourrait permettre de réduire légèrement les durées de stationnement et ainsi améliorer la rotation entre les véhicules sur le parking visiteur.
- Par ailleurs, le parking Click&Collect (10 places) semble bien dimensionné en situation post-extension.

# 5.5 Fonctionnement actuel des carrefours

## Synthèse des résultats de calcul de capacité

- Analyses sur la base des flux recensés en juin et septembre 2023 + extrapolation sur la période du PIC de fréquentation IKEA (décembre)



### Sorties IKEA :

- Fonctionnement chargé à difficile en juin-sept
- Fonctionnement saturé** en période de PIC (reports probables vers la sortie secondaire)

### Giratoire Marchandises / Marché Gare

- Fonctionnement chargé le vendredi soir du PIC

### Autres carrefours :

- Fonctionnement globalement satisfaisant

## 5.6 Optimisation des entrées / sorties d'IKEA

### Trois scénarios d'aménagement envisageables

- **Scénario de base : cas d'un seul accès au niveau de l'accès principal actuel**
  - Concentre les flux et induit des croisements entre des flux importants.
  - Lors des pics de fréquentation, l'accès sera fortement saturé (-23% de réserve de capacité le samedi PIC en sortie) et de grandes difficultés pour sortir du parking sont à prévoir.



Plan masse projet (plan non définitif –  
Version phase d'étude)

## 5.6 Optimisation des entrées / sorties d'IKEA

### Trois scénarios d'aménagement envisageables

- **Scénario 2 : conservation de deux accès avec des entrées et sorties possibles sur chaque accès**
- **Scénario 3 : conservation de deux accès avec dissociation des entrées / sorties**



Plan masse projet (plan non définitif – Version phase d'étude)

## 5.6 Optimisation des entrées / sorties d'IKEA

### Comparaison scénarios 2 et 3

- **Scénario 2 : conservation de deux accès avec des entrées et sorties possibles sur chaque accès**
  - Moins de concentration de flux (vs scénario 1) → gain de capacité et plus grande fluidité, idem scénario 3
  - Réduit les risques de remontées sur la rue de la Villette (dispersion des flux en entrée)
  - **Réduit les mouvements et la circulation sur le parking** (moins de détour vs scénario 3)
  - Simplification de la signalétique sur le parking
  - Offre une voie alternative pour sortir du parking en cas de difficultés contrairement au scénario où les entrées et sorties sont dissociées (scénario 3)
  - **Les sorties de véhicules seront plus contraintes que dans le scénario 3** du fait de la présence d'entrées au niveau de chaque accès, 0% de réserve de capacité sur l'entrée est le samedi PIC en sortie, 49% sur l'entrée ouest → **l'équilibre se fera au gré de la compréhension (aléatoire) par les usagers de l'optimisation de répartition possible sur les deux sorties au parking**
  
- **Scénario 3 : conservation de deux accès avec dissociation des entrées / sorties**
  - Moins de concentration de flux (vs scénario 1) → gain de capacité et plus grande fluidité, idem scénario 2
  - **Séparation des flux avec minimisation des conflits** (vs scénario 2)
  - Réserve de capacité à 10% le samedi PIC en sortie et sans aléa (par rapport au scénario 2)
  - Entrée / Sortie chacune à prévoir sur 2 voies afin d'optimiser le fonctionnement (sorties) et pallier d'éventuels dysfonctionnements sur un accès (réversibilité possible)
  - **Besoin de fermer l'accès au premier peigne pour limiter les risques de blocage des flux sur l'entrée unique** → perte de 12 places

## 5.8 Aménagement cyclable sécurisé Rue de la Villette

*Création d'une piste cyclable bidirectionnelle avec mise en sens unique de la Rue de la Villette*

- Comme évoqué dans le diagnostic, Rue de la Villette, l'aménagement actuel ne répond pas aux exigences de sécurité des cyclistes . La conservation du double sens est incompatible avec un aménagement cyclable sécurisé.
- La mise en sens unique permettrait de dégager l'emprise nécessaire à l'aménagement cyclable sécurisé (piste cyclable directionnelle).
- Toutefois la conservation du double sens de la Rue Jean-Jacques Kristler semble essentielle pour garantir l'accès au parking collaborateurs ainsi qu'aux quais logistiques.

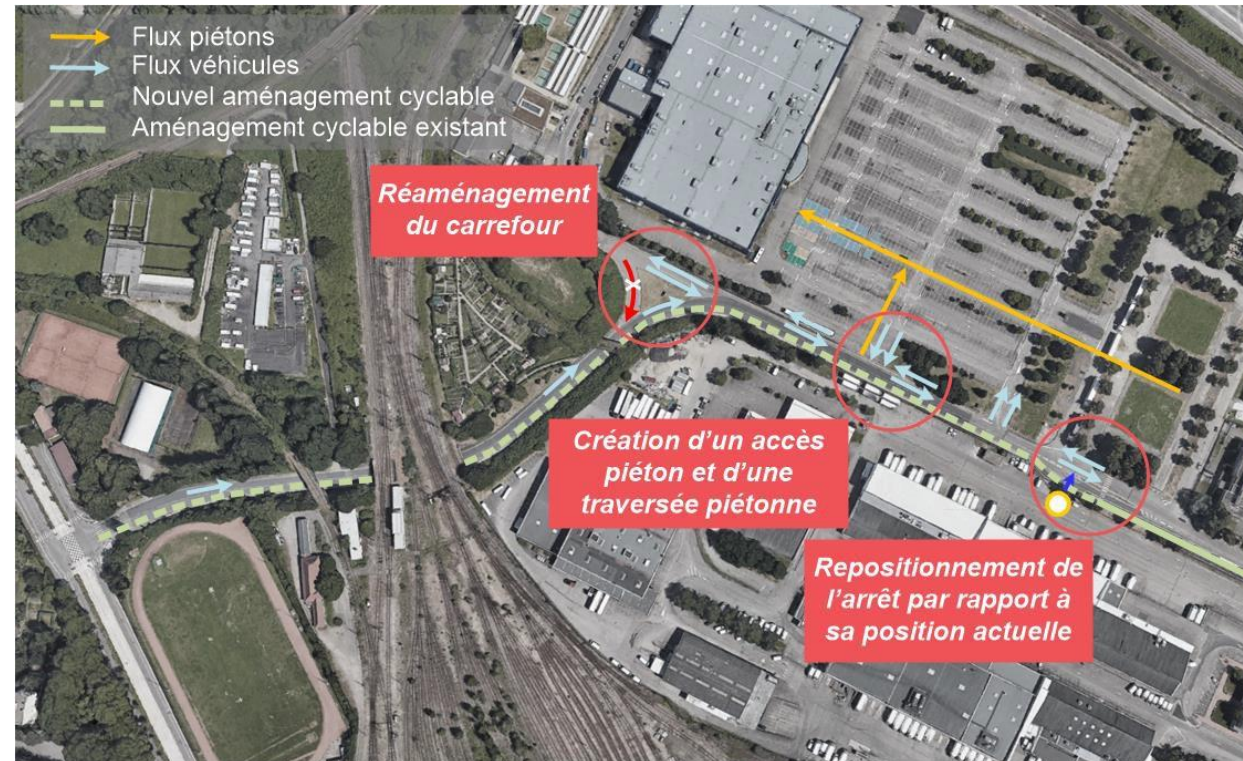


**La mise à sens unique de la Rue de la Villette permettrait de fluidifier les sorties du parking IKEA.**

## 5.8 Aménagement cyclable sécurisé Rue de la Villette

### Option 1 : création d'une piste cyclable bidirectionnelle avec conservation du sens montant (sens 1)

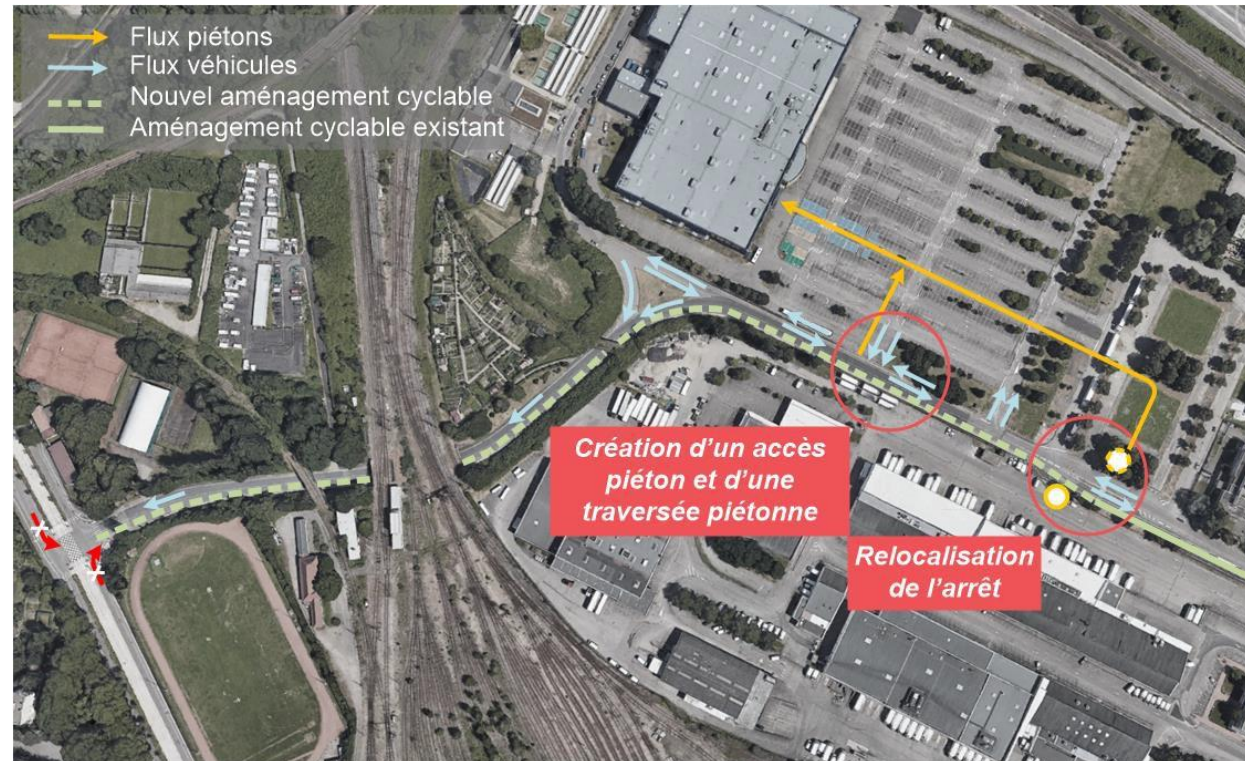
- Rue de la Villette, la conservation du sens montant provoquerait des reports de trafics conséquents sur la Rue du Marché Gare.
- **Cela dégraderait de manière significative le fonctionnement du carrefour Rue du Marché Gare / Chemin des deux points et du giratoire oblong d'accès à l'A35.**
- Ce scénario permet de conserver la position des arrêts actuelle. Toutefois, l'arrêt « Place de l'Abattoir » devrait être décalé pour permettre le raccordement du nouvel aménagement à la piste cyclable Rue du Marché Gare.



## 5.8 Aménagement cyclable sécurisé Rue de la Villette

*Option 2 : création d'une piste cyclable bidirectionnelle avec conservation du sens descendant (sens 2)*

- L'aménagement de la piste cyclable sur la rive sud permettrait de **garantir la continuité avec la piste cyclable Rue du Marché Gare**.
- **Conservation du sens de circulation en direction de la Rue d'Hochfelden** de manière à optimiser les sorties d'IKEA et à conserver le sens le plus circulé.
- L'impact des reports des flux sur les carrefours reste acceptable dans ce scénario.
- Cela induirait un **changement de sens de circulation de la navette avec le réaménagement des arrêts existants**.



- La relocalisation de l'arrêt Place de l'Abattoir sur l'autre versant de la Rue du Marché Gare permettrait de garantir une meilleure accessibilité piétonne au IKEA.



## 5.9 Proposer une continuité cyclable et piétonne entre le Tunnel de Rungis et la Place de l'Abattoir

- Assurer une continuité piétonne et cyclable sécurisée de la Place de l'Abattoir au tunnel de Rungis jusqu'à l'arrêt « Prévert » du futur tramway et jusqu'au centre de Schiltigheim



# 5.9 Synthèse des scénarios Rue de la Vilette

## Synthèse des résultats de calculs de capacité

- Fonctionnement optimisé de l'accès IKEA dans le cas d'entrée/sortie dissociées avec mise en sens unique de la Rue de la Vilette (« Sens 2 » privilégié - moins pénalisant sur les autres carrefours du périmètre d'étude)
- La mise en sens unique de la Rue de la Vilette permet de fluidifier la sortie d'IKEA tout en dégageant l'espace nécessaire à l'implantation d'un aménagement cyclable sécurisé.
- Les entrées / sorties confondues pénaliseraient le fonctionnement des accès sans toutefois générer les saturations du scénario 1.

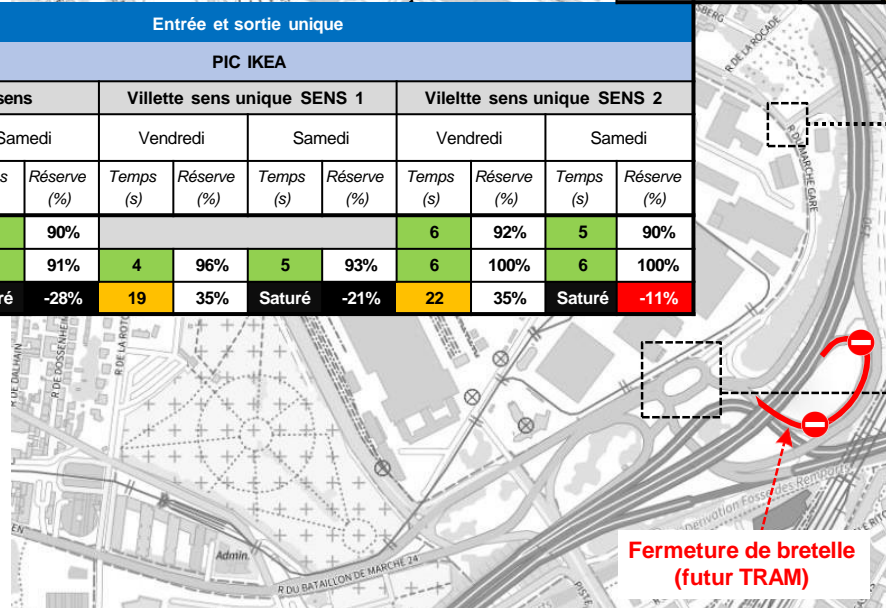


Carrefour d'accès <b>IKEA</b> Temps moyens avant insertion et capacités	Type de priorité	Avec entrée / sortie dissociées											
		PIC IKEA											
		Vilette double-sens				Vilette sens unique SENS 1				Vilette sens unique SENS 2			
		Vendredi		Samedi		Vendredi		Samedi		Vendredi		Samedi	
Temps (s)	Réserve (%)	Temps (s)	Réserve (%)	Temps (s)	Réserve (%)	Temps (s)	Réserve (%)	Temps (s)	Réserve (%)	Temps (s)	Réserve (%)		
Sortie IKEA - TàD	STOP	4	90%	4	92%					5	88%	4	92%
Accès IKEA - TàG	Cédez	6	92%	6	91%	5	90%	6	88%	6	92%	6	91%
Sortie IKEA - TàG	STOP	25	31%	50	10%	12	46%	29	17%	13	50%	19	27%

Carrefour d'accès <b>IKEA</b> Temps moyens avant insertion et capacités	Type de priorité	Entrée et sortie unique											
		PIC IKEA											
		Vilette double-sens				Vilette sens unique SENS 1				Vilette sens unique SENS 2			
		Vendredi		Samedi		Vendredi		Samedi		Vendredi		Samedi	
Temps (s)	Réserve (%)	Temps (s)	Réserve (%)	Temps (s)	Réserve (%)	Temps (s)	Réserve (%)	Temps (s)	Réserve (%)	Temps (s)	Réserve (%)		
Sortie IKEA - TàD	STOP	5	92%	5	90%					6	92%	5	90%
Accès IKEA - TàG	Cédez	6	94%	6	91%	4	96%	5	93%	6	100%	6	100%
Sortie IKEA - TàG	STOP	116	9%	Saturé	-28%	19	35%	Saturé	-21%	22	35%	Saturé	-11%

Carrefour à feux <b>Marché Gare / 2 Ponts</b>	Avec sens unique Vilette			
	PIC IKEA			
	SENS 1		SENS 2	
	Ven	Sam	Ven	Sam
Durée de cycle (s)	110	110	110	110
Réserve de capacité globale	7%	20%	16%	32%

Giratoire Gare aux Marchandises / Marché Gare Réserves de capacité	Nb files	Avec sens unique Vilette			
		PIC IKEA			
		SENS 1		SENS 2	
		Ven	Sam	Ven	Sam
Rue du Marché Gare	1	-20%	6%	17%	24%
Rue de la Gare aux Marchandises	2	19%	32%	20%	15%
Sortie rocade	1	29%	33%	13%	24%



- Les reports induits par la suppression de la bretelle de sortie d'autoroute (projet TRAM) ont été intégrés aux calculs ci-dessous

## 5.9 Synthèse des scénarios Rue de la Villette

	Qualité urbaine	Aspect circulaire	Remarque
<b>Accès visiteurs unique</b> avec conservation de la <b>géométrie actuelle</b>	+++	---	En sortie, temps d'attente et remontées de files importantes à prévoir le samedi en période de pic de fréquentation du magasin quel que soit le scénario de sens de circulation Rue de la Villette
<b>Scénario 2 : Deux accès visiteurs</b> avec <b>entrées et sorties confondues</b>			
<i>Rue de la Villette en double sens</i>	-	--	Les sorties de véhicules pourraient être plus contraintes que dans le scénario 3 du fait de la présence d'entrées au niveau de chaque accès.
<i>Rue de la Villette en sens unique</i>	+++	+	Permet l'aménagement d'une piste cyclable bidirectionnelle Rue de la Villette. Fluidifie la sortie en réduisant une partie du courant gênant. Sécurise les traversées piétonnes Rue Jean-Jacques Kristler.
<b>Scénario 3 : Deux accès visiteurs</b> avec <b>entrées et sorties dissociées</b>			
<i>Rue de la Villette en double sens</i>	-	-	Permet de fluidifier la sortie en réduisant le courant gênant. Sécurise les traversées piétonnes Rue Jean-Jacques Kristler.
<i>Rue de la Villette en sens unique SENS 1</i>	+++	-	Permet l'aménagement d'une piste cyclable bidirectionnelle Rue de la Villette. Fluidifie la sortie en réduisant la totalité du courant gênant. Sécurise les traversées piétonnes Rue Jean-Jacques Kristler.
<i>Rue de la Villette en sens unique SENS 2</i>	+++	++	<b>SENS 1 : Report de trafic pénalisant sur les carrefours à l'Est</b>



INGENIERIE & MESURE DES DEPLACEMENTS

[WWW.CDVIA.FR](http://WWW.CDVIA.FR)