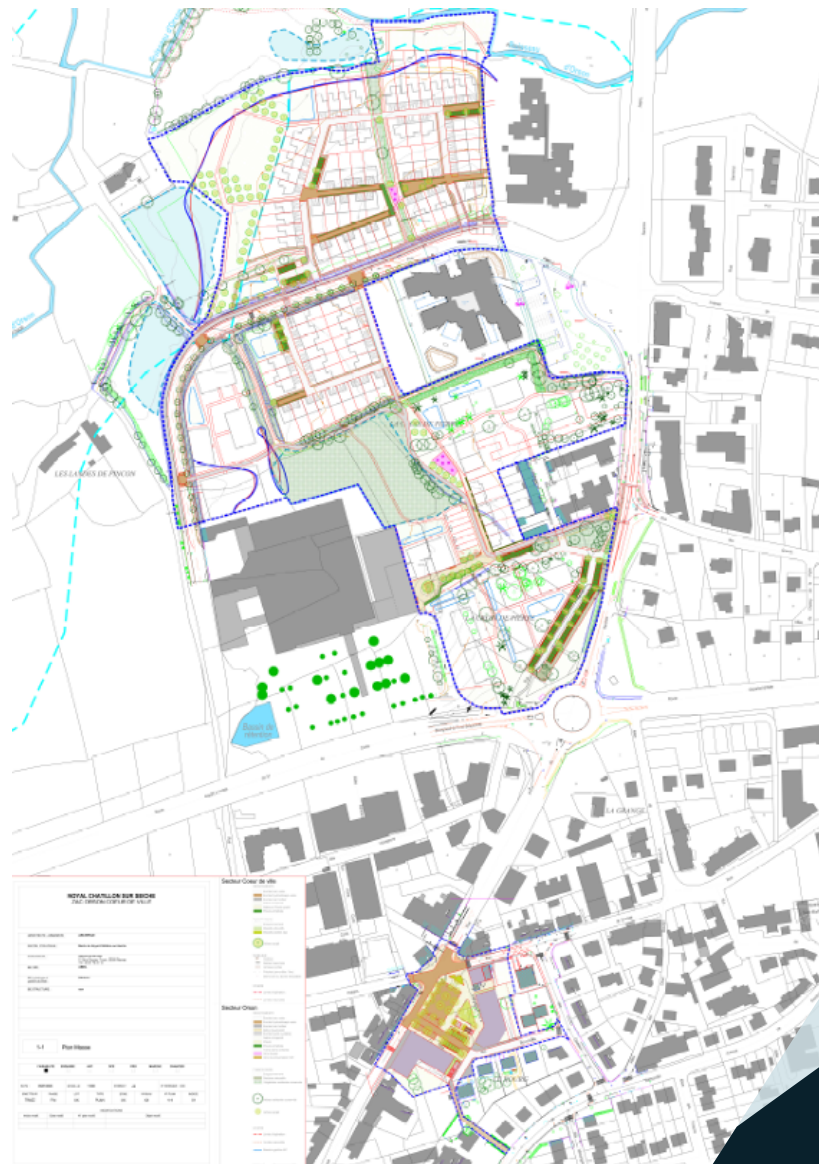


OPÉRATION MULTISITES CŒUR DE VILLE / ORSON

RAPPORT D'ÉTUDE

Version 1

18 mars 2026



SOMMAIRE

1 - OBJET	3
2 - PLAN DE SITUATION	4
3 - ETAT DES LIEUX	5
3.1 - Conditions actuelles de circulation.....	5
3.1.1 - Heure de pointe du matin	5
3.1.2 - Heure de pointe du soir	6
3.2 - Relevés de trafic.....	8
3.2.1 - Postes de comptages	8
3.3 - Trafics moyens journaliers.....	9
3.4 - Trafics aux heures de pointe	9
3.4.1 - Heure de pointe du matin : 8h – 9h	10
3.4.2 - Heure de pointe du soir : 17h – 18h.....	11
3.5 - Synthèse	11
4 - SITUATION PROJET	12
4.1 - Présentation de la ZAC.....	12
4.1.1 - Secteur Cœur de Ville.....	12
4.1.2 - Secteur Orson	13
4.1.3 - Une poursuite de la croissance de la commune	14
4.1.4 - Évolution du trafic de fond	14
4.2 - Volumes générés	14
4.2.1 - Détails des volumes générés sur le secteur Orson.....	15
4.2.2 - Détails des volumes générés sur le secteur Cœur de Ville.....	15
4.2.3 - Synthèse des flux générés	16
4.3 - Points noirs du secteur.....	17
4.3.1 - Heure de pointe du matin	17
4.3.2 - Heure de pointe du soir	18
4.4 - Desserte du secteur Orson.....	19
4.5 - Synthèse	19
5 - ANNEXES	20
5.1 - TMJA – Situation 2022	20
5.2 - TMJA – Situation 2028 sans projet	21
5.3 - TMJA – Situation 2028 projet.....	22
5.4 - Parts poids lourds à la journée.....	23

1 - OBJET

Dans le cadre du projet de ZAC multisites Cœur de ville / Orson à Noyal-Châtillon-sur-Seine, ce document présente l'étude de trafic.

Ce rapport est composé de 3 parties :

- Un diagnostic de l'existant, qui est le pendant de l'état des lieux présenté lors de la réunion du 8 mars 2023. Les données de conditions de circulation (exports Google Trafic notamment) sont donc antérieures à cette date.
- L'étude de l'impact du futur projet.
- Les annexes, avec les flux en TMJA.

2 - PLAN DE SITUATION

Situé à proximité immédiate de l'échangeur de la RN137, Noyal-Châtillon-sur-Seiche est traversé par la RM34 et la RD82.

Le site d'étude est délimité par la RM34 et la RD82.

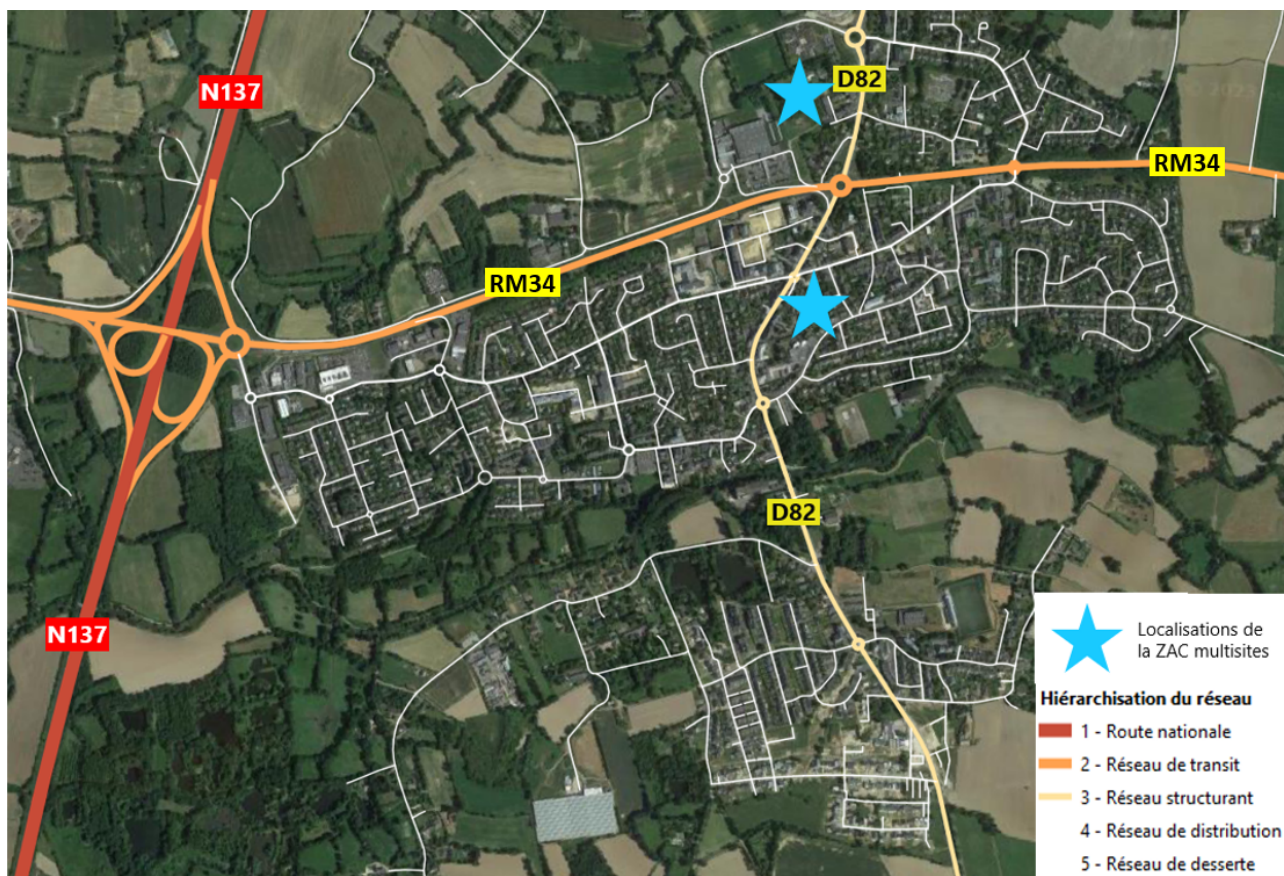


FIGURE 1 : HIÉRARCHISATION DU RÉSEAU (FOND DE PLAN GOOGLE SATELLITE, RÉSEAU RENNES MÉTROPOLE)

3 - ETAT DES LIEUX

3.1 - Conditions actuelles de circulation

Il est à noter, au niveau du giratoire RM34 x RD82, que le shunt de tourne-à-droite Ouest vers Sud est fermé.

Par ailleurs, les conditions de circulation ont été analysées et présentées lors de la réunion du 8 mars 2023. Elles sont donc antérieures à cette date.

3.1.1 - Heure de pointe du matin

À l'heure de pointe du matin, les conditions de circulation sont les suivantes :

- Circulation très dense sur la RM34, avec de fortes saturations à l'approche des giratoires avec la RN137 et la RD82, et une circulation dense au niveau du giratoire avec la rue de Vern.
- Sur la RD82, remontées de file depuis le giratoire de la RM34 dépassant la place Pierre Croc. Au Sud du projet, circulation dense vers le Nord.
- À proximité du périmètre d'étude, saturation de la RN137 vers le Nord.
- **Points noirs à l'HPM : carrefours de la RM34 avec la RN137 et la RD82.**

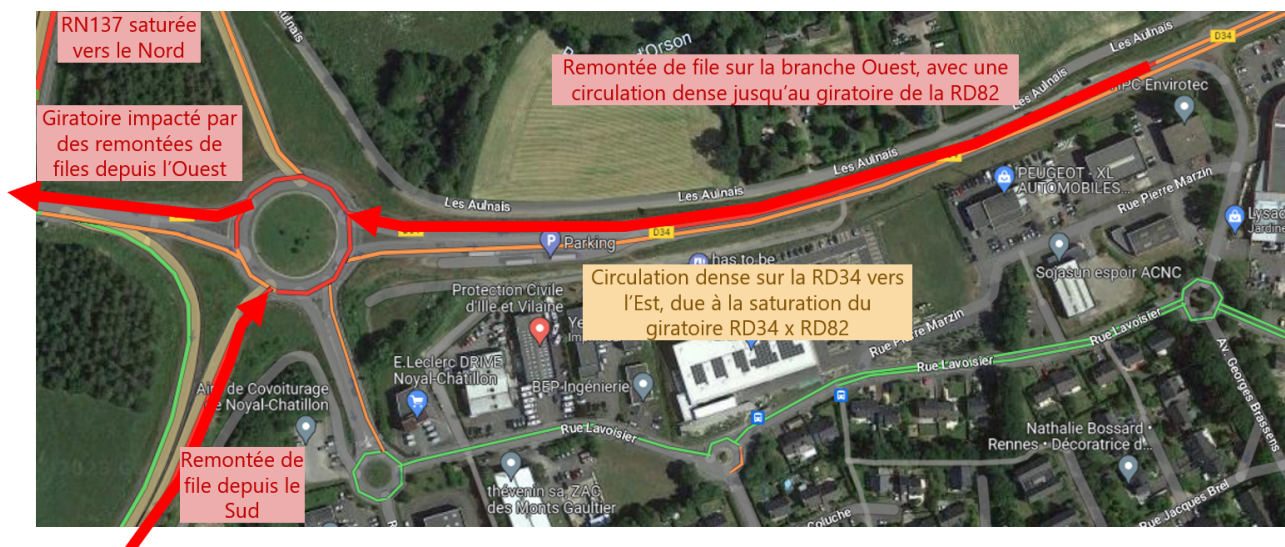


FIGURE 2 : ZOOM SUR LE CARREFOUR RN137 X RM34, UN MARDI COURANT À 8H35 (SOURCE GOOGLE TRAFIC)

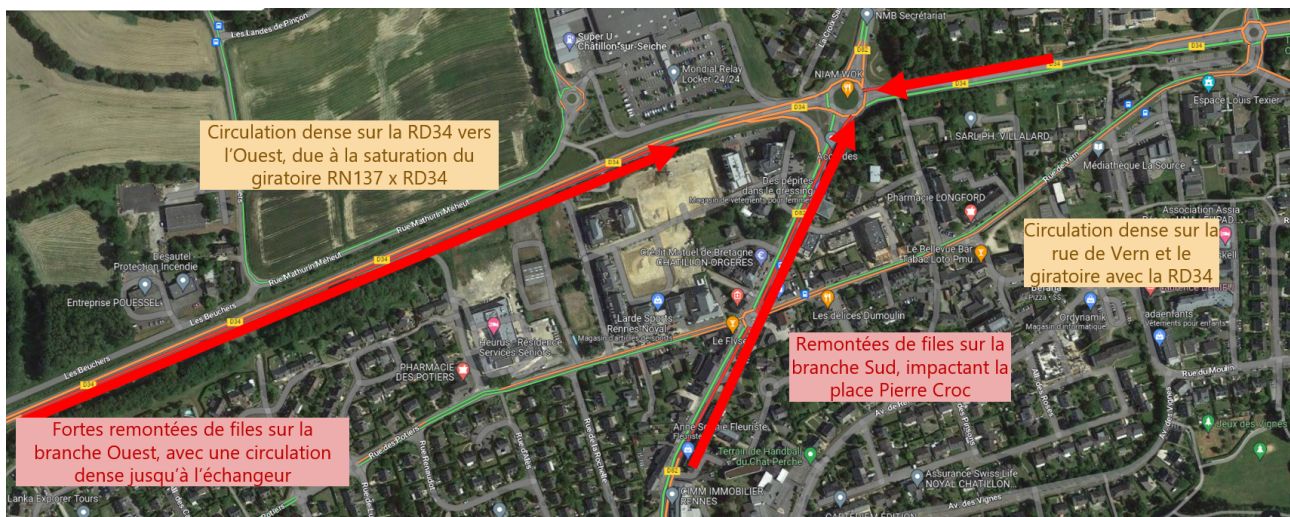


FIGURE 3 : ZOOM SUR LE CARREFOUR RM34 X RD82, UN MARDI COURANT À 8H35 (SOURCE GOOGLE TRAFIC)

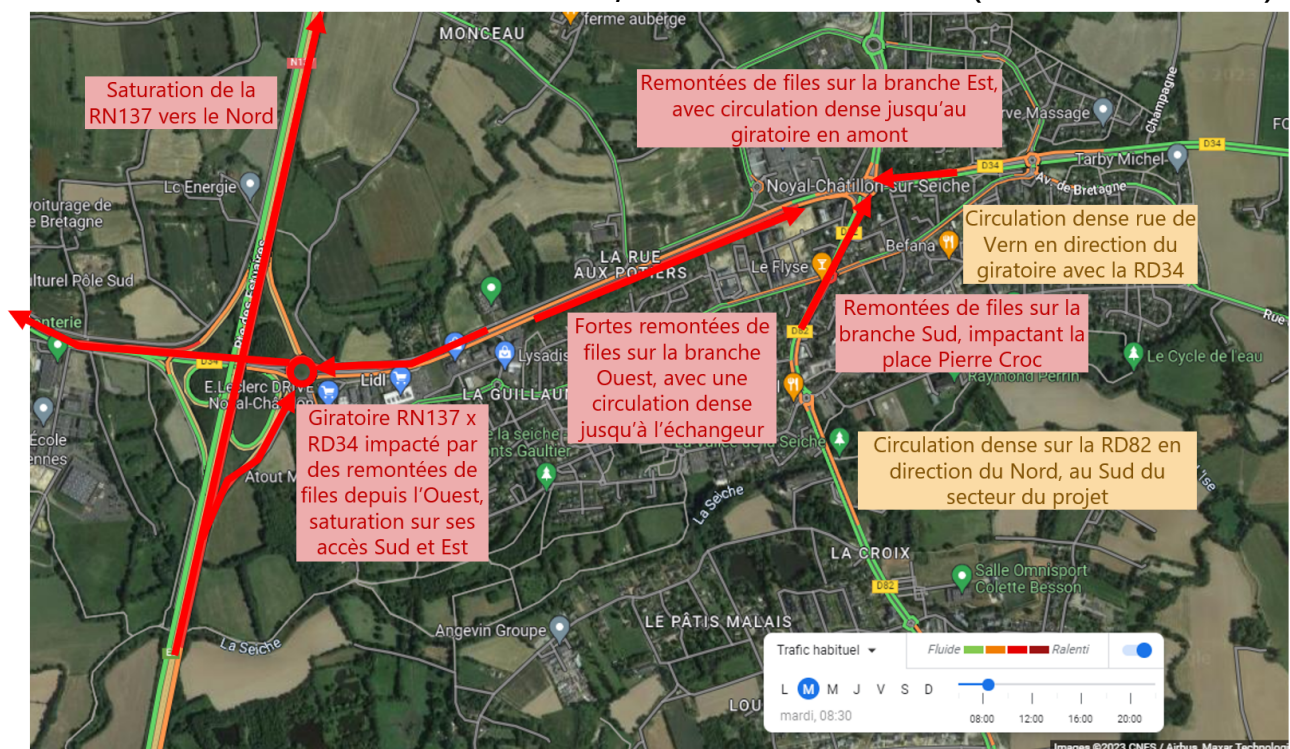


FIGURE 4 : CONDITIONS DE CIRCULATION UN MARDI COURANT À 8H30 (SOURCE GOOGLE TRAFIC)

3.1.2 - Heure de pointe du soir

À l'heure de pointe du soir, les conditions de circulation sont les suivantes :

- Saturation du giratoire RM34 x RD82 :
 - Remontées de files sur la branche Nord jusqu'au giratoire M. Méheut ;
 - Circulation dense sur la RM34 vers l'Est en direction du giratoire de la RD82 avec remontées de file.
- Circulation dense autour de la place Croc (rues des Potiers, de Vern, RD82) quelle que soit la direction.
- Échangeur de la RN137 :
 - Circulation dense à saturée sur la RM34 vers l'Ouest ;
 - Circulation fluide sur la RN137.
- Un point noir subsiste à l'HPS : le giratoire RM34 x RD82.

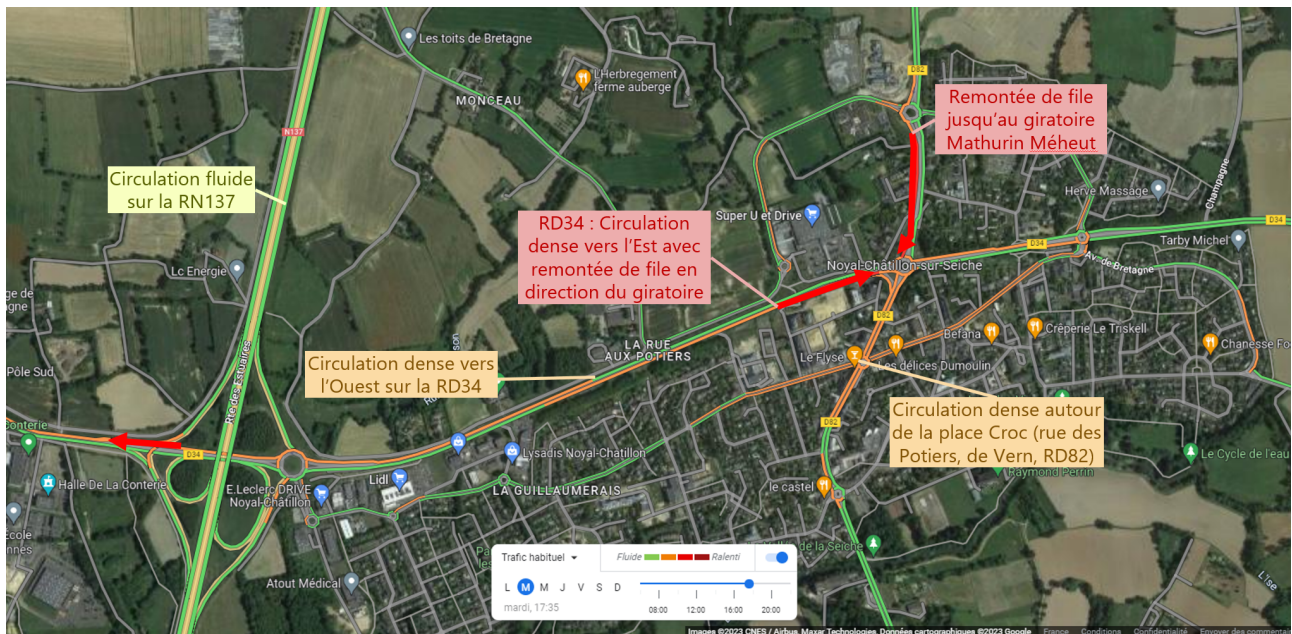


FIGURE 5 : CONDITIONS DE CIRCULATION UN MARDI COURANT À 17H35 (SOURCE GOOGLE TRAFIC)

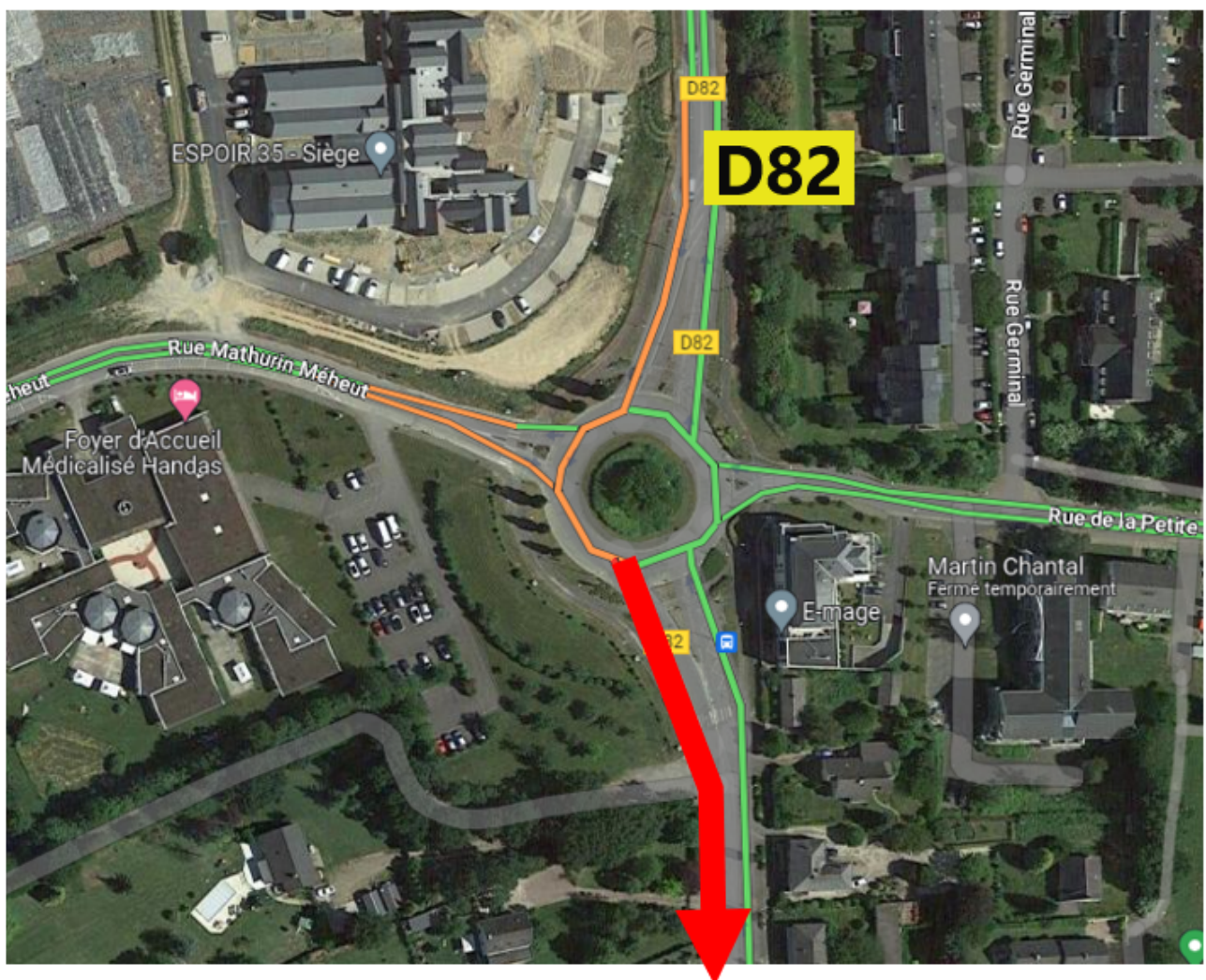


FIGURE 6 : REMONTÉE DE FILE JUSQU'AU GIRATOIRE M. MÉHEUT- MARDI COURANT À 17H45 (SOURCE GOOGLE TRAFIC)

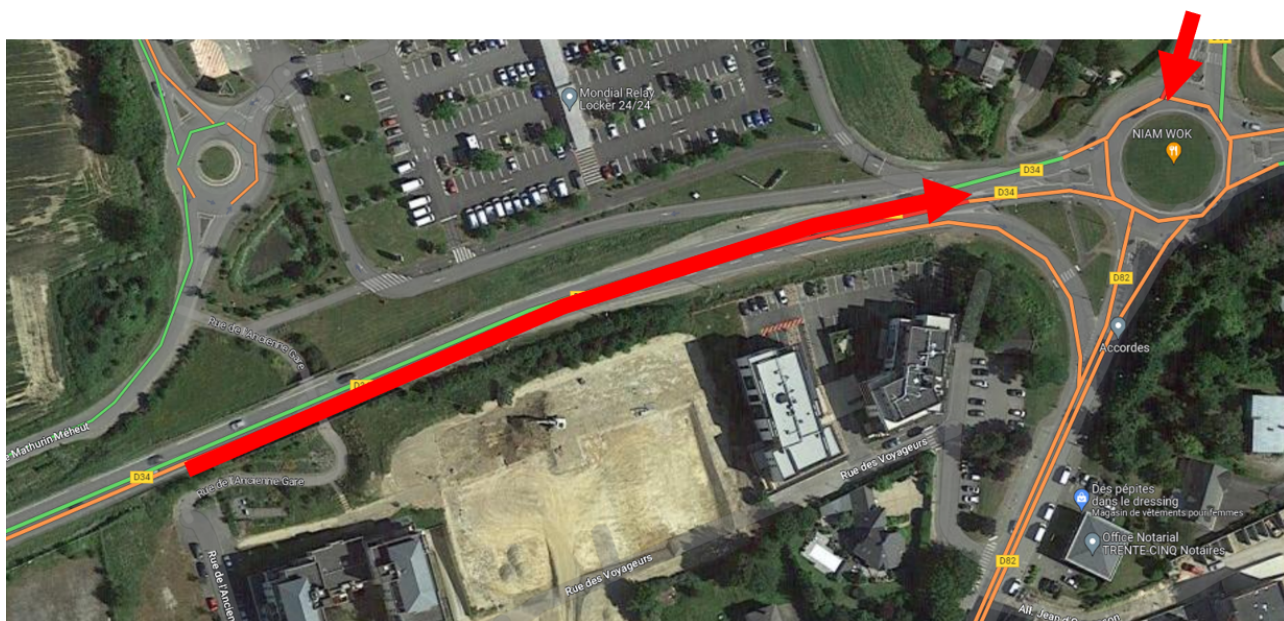


FIGURE 7 : REMONTÉE DE FILE DEPUIS LA BRANCHE OUEST DU GIRATOIRE RM34 X RD82 - MARDI COURANT À 17H35 (SOURCE GOOGLE TRAFIC)

3.2 - Relevés de trafic

3.2.1 - Postes de comptages

Des comptages en section ont été réalisés sur une semaine, du 7 au 13 décembre 2022, sur les 4 branches du carrefour RM34 x RD82.

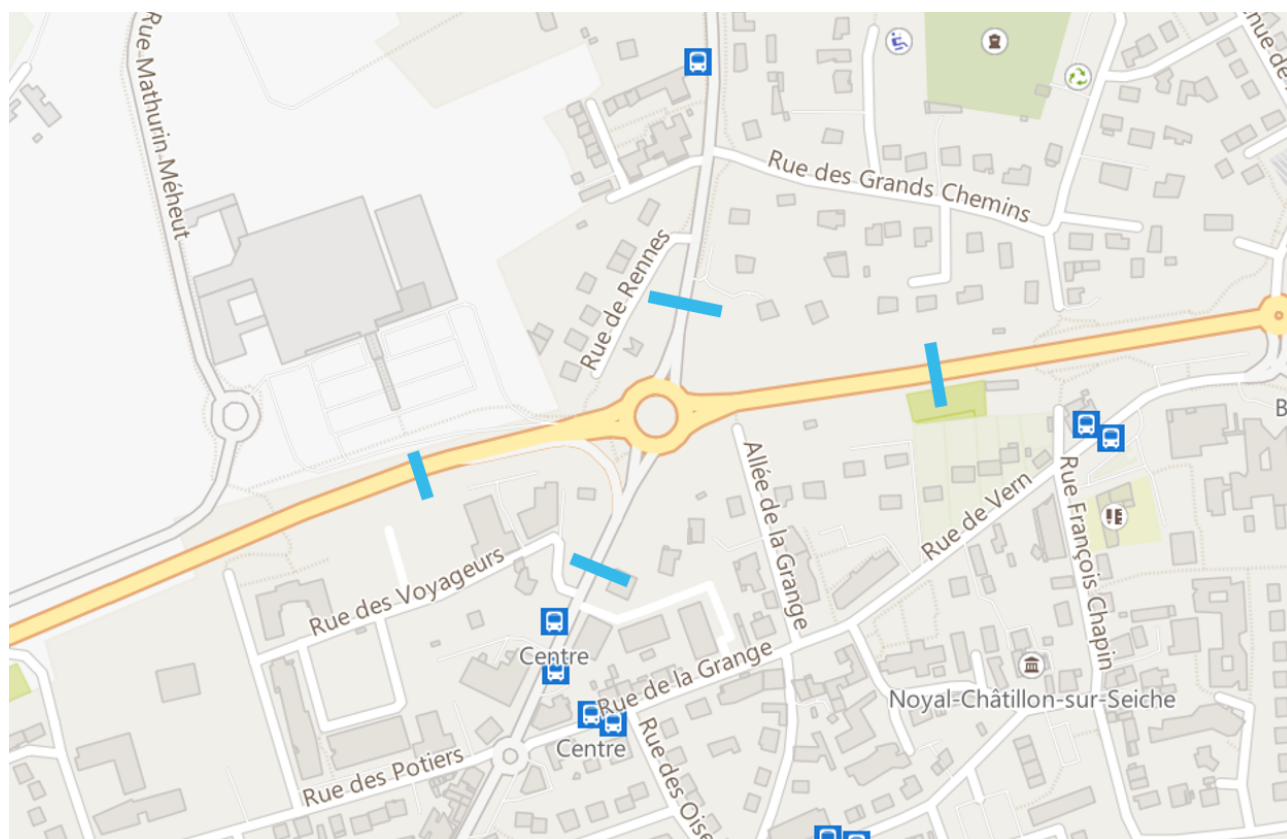


FIGURE 8 : LOCALISATION DES COMPTAGES (©OSM CONTRIBUTORS ©MAPTILER ©EGIS)

3.3 - Trafics moyens journaliers

Les trafics relevés en décembre 2022 sont complétés par les comptages plus anciens transmis par Rennes Métropole.

L'axe principal est la RM34, avec 17 400 véh/j à l'Ouest du giratoire de la RD82 et 12 900 véh/j à l'Est de la RD82.

Sur la RD82, on note 9 300 véh/j au Sud de la RM34 et 8 700 véh/j au Nord de la RM34.



FIGURE 9 : TRAFICS MOYENS JOURNALIERS EN VÉH/J (FOND DE PLAN GOOGLE SATELLITE, RÉSEAU RENNES MÉTROPOLE)

3.4 - Trafics aux heures de pointe

Comptages en uvp/h (unité de véhicule par heure), aux heures de pointe du matin et du soir, les jeudi et mardi 8 et 13 décembre 2022.

3.4.1 - Heure de pointe du matin : 8h – 9h

- 1 200 uvp/h en entrée sur la branche Ouest ;
- 750 uvp/h en sortie sur la branche Nord ;
- 650 uvp/h en sortie sur la branche Est ;
- 600 uvp/h en entrée sur la branche Est.



* : sur la branche Ouest vers l'Ouest, un trafic écoulé inférieur à la demande (état de saturation).

350 uvp/h entre 8h et 9h, mais 550 et 650 uvp/h l'heure précédant et suivant l'HPM.

FIGURE 10 : TRAFICS À L'HEURE DE POINTE DU MATIN EN UVP/H, LES MARDI 13 ET JEUDI 8 DÉCEMBRE 2022 (FOND DE PLAN GOOGLE SATELLITE, RÉSEAU RENNES MÉTROPOLE)

3.4.2 - Heure de pointe du soir : 17h – 18h

- 950 uvp/h en entrée sur la branche Ouest ;
- 800 uvp/h en sortie sur la branche Ouest ;
- 800 uvp/h en entrée sur la branche Est ;
- 650 uvp/h en sortie sur la branche Est ;
- 600 uvp/h en entrée sur la branche Nord ;
- 550 uvp/h en sortie sur la branche Sud.



FIGURE 11 : TRAFICS À L'HEURE DE POINTE DU SOIR EN UVP/H, LES MARDI 13 ET JEUDI 8 DÉCEMBRE 2022 (FOND DE PLAN GOOGLE SATELLITE, RÉSEAU RENNES MÉTROPOLÉ)

3.5 - Synthèse

Dans le cadre du projet de ZAC multisites à Noyal-Châtillon-sur-Seiche, en seconde ceinture de Rennes, l'état des lieux des conditions de circulation et de trafic a montré que :

- Le périmètre d'étude est délimité par deux axes structurants :
 - La **RM34** avec 17 400 véh/j à l'Ouest et 12 900 véh/j à l'Est de la RD82 ;
 - La **RD82** avec 9 300 véh/j au Sud et 8 700 véh/j au Nord de la RM34.
- La prise en considération de **grosses difficultés à l'heure de pointe du matin** est nécessaire :
 - Saturation des carrefours de la RM34 avec la RD82 et la RN137.

4 - SITUATION PROJET

4.1 - Présentation de la ZAC

4.1.1 - Secteur Cœur de Ville

Sur le secteur Cœur de Ville, le projet comprend :

- 55 logements
- 1 060 m² d'activités de commerce

Le principe de desserte envisagé consiste en :

- Un accès par l'allée des Bouvreuils (accès principal aux parkings)
- Un accès par la rue de Rennes, avec un nombre de places de stationnement limitées. Les deux accès ne communiquent pas. Cela permet de limiter les flux sur l'accès rue de Rennes (nécessaire à cause du trafic sur la rue de Rennes et de la proximité avec le carrefour)
- Il existe 2 variantes, consistant soit à :
 - Conserver le giratoire rue de Rennes X rue de la Grange
 - Transformer ce giratoire en carrefour simple

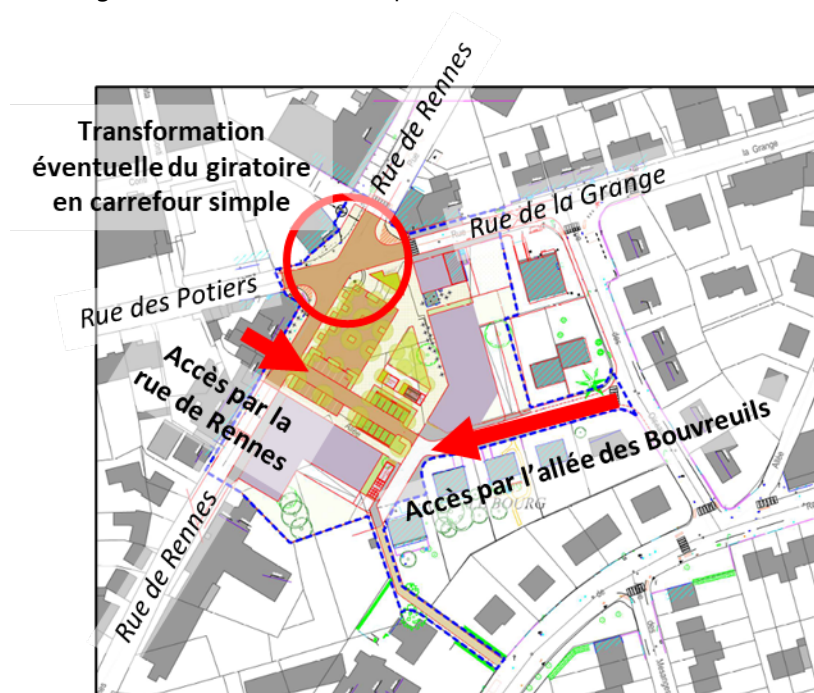


FIGURE 12 : PRINCIPE DE DESSERTE DU SECTEUR CŒUR DE VILLE

4.1.2 - Secteur Orson

Sur le secteur Orson, le projet comprend :

- 369 logements
- 2 600 m² d'activités de services

Le principe de desserte envisagé est basé sur le réseau viaire existant, avec un accès le long de la rue de Rennes et divers accès le long de la rue Mathurin Méheut.

Les mouvements de tourne-à-gauche sont interdits au niveau de l'accès sur la rue de Rennes et de la rue des Grands Chemins (cf ● sur le schéma ci-après).

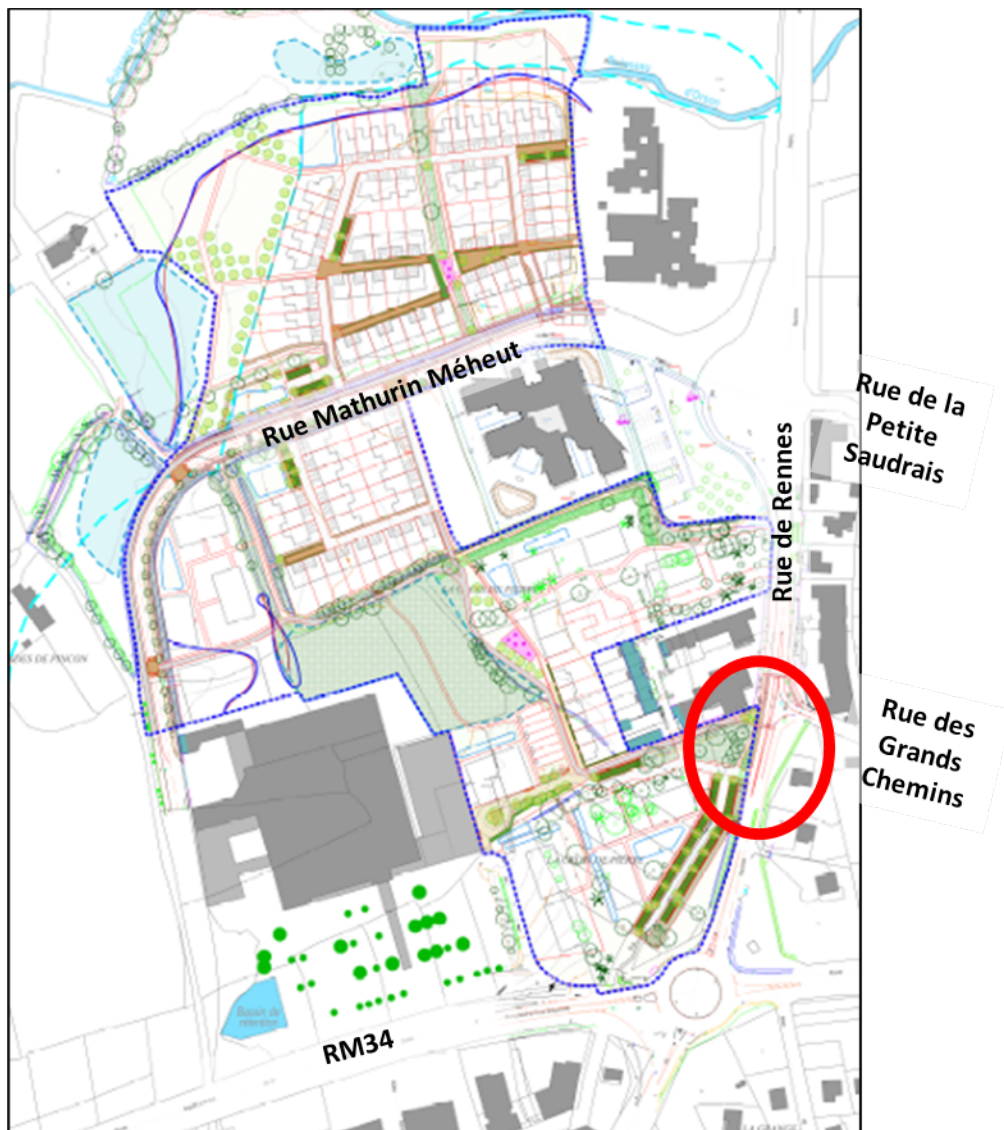


FIGURE 13 : PRINCIPE DE DESSERTE DU SECTEUR ORSON

4.1.3 - Une poursuite de la croissance de la commune

L'évolution annuelle de la population de Noyal-Châtillon-sur-Seiche entre 2011 et 2022 est d'environ +2%.

Avec l'arrivée du projet, la population de Noyal-Châtillon-sur-Seiche augmentera de +910 habitants environ, soit +12%. En prenant l'hypothèse d'un horizon 2028 (soit 6 ans entre 2022 et 2028) et sans connaissance d'autres projets sur le secteur, cela représente une hausse de +2% par an.

Ainsi, l'évolution de la population due au projet reste dans la tendance de ces dernières années.

4.1.4 - Évolution du trafic de fond

Nous estimons la hausse du trafic de fond à environ +0,5% par an sur la base de l'évolution des flux sur la RD82 sur les quelques années.

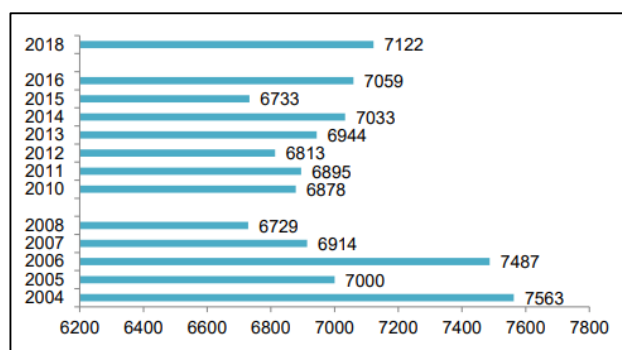


FIGURE 14 : ÉVOLUTION DU TRAFIC SUR LA RD82 (SOURCE PLAN DE RÉFÉRENCE MOBILITÉ COMMUNE DE NOYAL CHATILLON/ SEICHE, RENNES MÉTROPOLÉ)

4.2 - Volumes générés

La ZAC génère des flux estimés sur la base de ratios de génération standards, de données de l'INSEE, de la synthèse disponible de l'EMD, puis sont affectés sur le réseau selon les flux INSEE domicile-travail. Les principales hypothèses retenues sont les suivantes :

- 2,14 personnes / logement
- 4,02 déplacements quotidiens par habitant (données EMD Ille-et-Vilaine 2018 pour les communes de Rennes Métropole hors Rennes)
- Part modale VP estimée à environ 68% à la journée
- Les flux générés par la ZAC sont répartis en différentes origines/destinations selon les flux INSEE domicile-travail
- Les flux sont affectés sur le réseau routier selon le temps de trajet estimé le plus court

Cette étude **ne tient pas compte de l'atteinte des objectifs du PDU de Rennes Métropole**, qui pour rappel sont les suivants :

- Un développement des modes alternatifs (vélo, TC, marche) ;
- Une baisse d'usage de l'automobile de -18% entre 2018 et 2030 :
 - Part modale automobile passant de 48,5% à 40%
 - Soit une baisse d'usage de l'automobile de -9% entre 2022 (année de réalisation des comptages routiers) et 2028

4.2.1 - Détails des volumes générés sur le secteur Orson

Nous estimons que la ZAC va générer sur le secteur Orson entre 0,4 et 0,5 véh/h/logement à l'heure de pointe **seulement**, plus les flux générés par les 2 600 m² d'activités de services

- 220 véh/h en HPM et en HPS sans atteinte des objectifs de PDU :
 - 150 véh/h émis et 70 véh/h attirés en HPM
 - 95 véh/h émis et 125 véh/h attirés en HPS
 - Ces flux comprennent 10 véh/h émis en HPM et attirés en HPS, ainsi que 35 véh/h attirés en HPM et émis en HPS, générés par les 2600 m² d'activités de service (hypothèses, 25 m²/emploi, 83% de VP, occupation de 1,03)
- 195 véh/h en HPM et en HPS si les objectifs du PDU sont atteints :
 - 130 véh/h émis et 65 véh/h attirés en HPM
 - 85 véh/h émis et 110 véh/h attirés en HPS
 - Ces flux comprennent 10 véh/h émis en HPM et attirés en HPS, ainsi que 35 véh/h attirés en HPM et émis en HPS, générés par les 2600 m² d'activités de service (hypothèses, 25 m²/emploi, 83% de VP, occupation de 1,03)

4.2.2 - Détails des volumes générés sur le secteur Cœur de Ville

- Environ 60 véh/h en HPM et en HPS sans atteinte des objectifs de PDU :
 - 35 véh/h émis et 20 véh/h attirés en HPM
 - 25 véh/h émis et 35 véh/h attirés en HPS
 - Ces flux comprennent 15 véh/h/sens générés par les 1 060 m² de surfaces commerciales
- 55 véh/h en HPM et en HPS si les objectifs du PDU sont atteints :
 - 35 véh/h émis et 20 véh/h attirés en HPM
 - 25 véh/h émis et 30 véh/h attirés en HPS
 - Ces flux comprennent 15 véh/h/sens générés par les 1 060 m² de surfaces commerciales

Les flux générés par le secteur Cœur de Ville sont faibles aux heures de pointe : une soixantaine de véh/h en HPM et en HPS.

Les flux générés ne surchargent pas le giratoire RM34 x RD82, et peuvent emprunter la rue de Vern et la rue des Potiers (hypothèse retenue dans cette étude lors de la répartition des flux).

Ainsi, nous n'identifions pas d'enjeu lié à la circulation sur ce secteur.

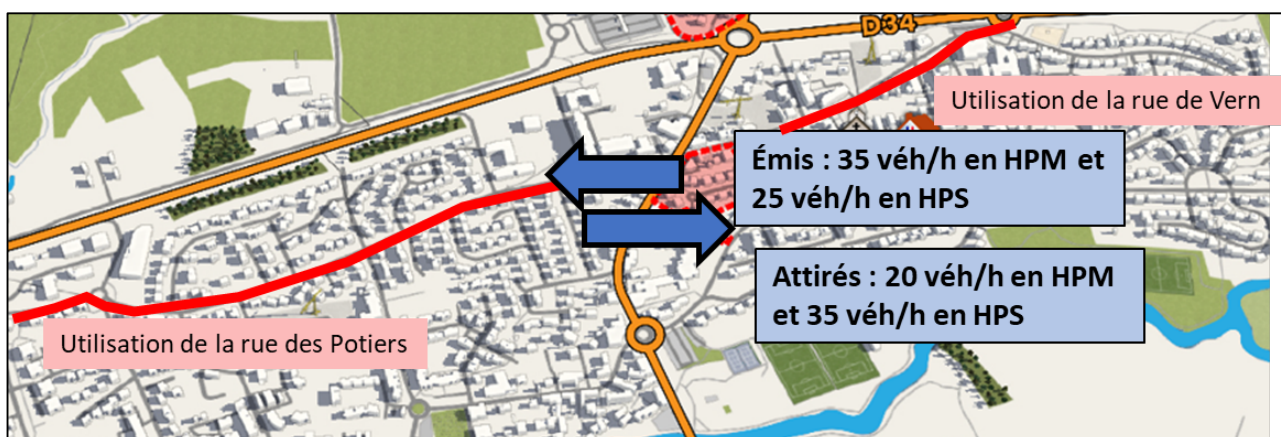


FIGURE 15 : VOLUMES GÉNÉRÉS PAR LE PROJET EN HPM ET HPS, SANS ATTEINTE DES OBJECTIFS DU PDU – ZOOM SUR LE SECTEUR CŒUR DE VILLE

4.2.3 - Synthèse des flux générés

Ainsi, nous estimons que le projet va générer les flux suivants (avec hypothèse de part modale actuelle, sans atteinte des objectifs du PDU) :

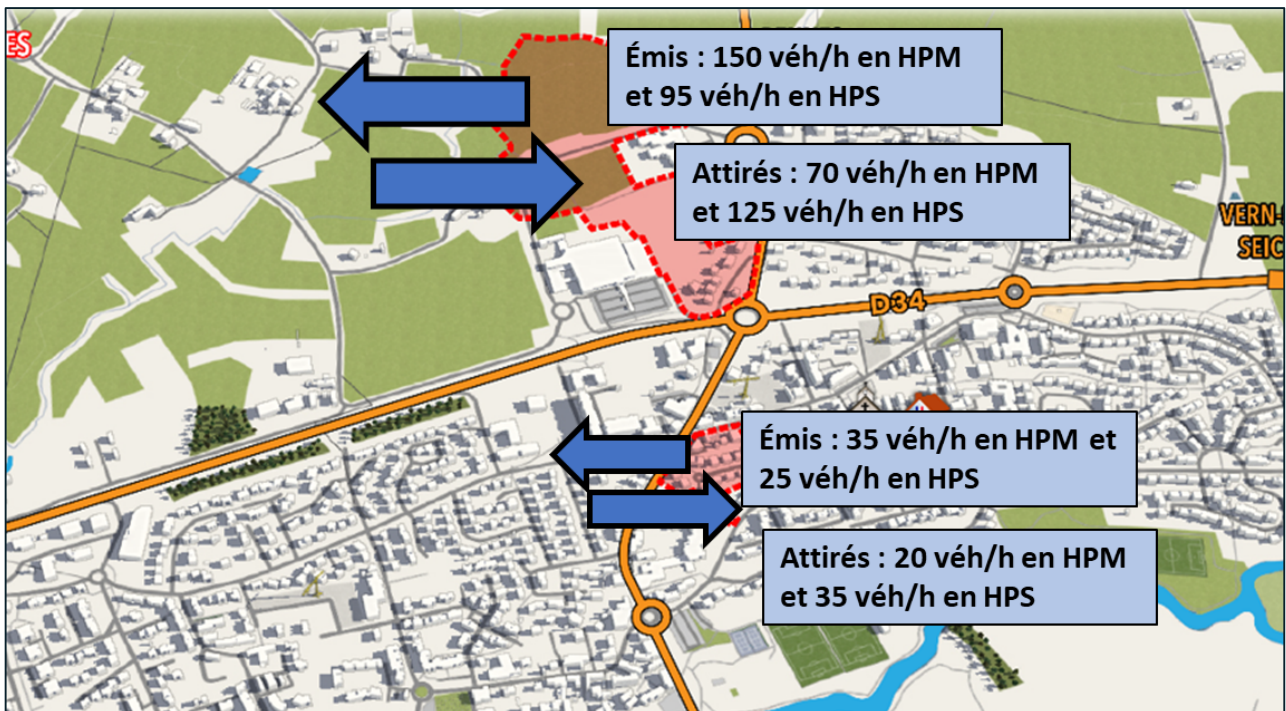


FIGURE 16 : VOLUMES GÉNÉRÉS PAR LE PROJET EN HPM ET HPS, SANS ATTEINTE DES OBJECTIFS DU PDU

L'enjeu à proximité directe du projet restera le fonctionnement du giratoire RM34 x RD82.

4.3 - Points noirs du secteur

4.3.1 - Heure de pointe du matin

4.3.1.1 - Giratoire de l'échangeur RN137 x RM34

En HPM, le projet génère une hausse de la charge de +190 véh/h environ sur un giratoire déjà saturé. Sur la branche Est du giratoire est estimée une hausse de +125 véh/h, supérieure à +20%.

4.3.1.2 - Giratoire RM34 x RD82

En HPM, le projet génère une hausse de la charge de +190 véh/h environ. Le giratoire est déjà saturé, mais la hausse de flux est principalement présente sur l'accès Nord au giratoire (+45%), qui ne présente pas de remontées de file en HPM en situation actuelle.

Le projet génère des hausses sur l'accès Ouest du giratoire (+50 véh/h environ, soit +4%) ainsi que sur l'accès Sud (+30 véh/h environ, soit +9%), ces deux accès saturant actuellement en HPM.



FIGURE 17 : VOLUMES GÉNÉRÉS PAR LE PROJET EN HPM SUR LE GIRATOIRE RM34 X RD82

4.3.2 - Heure de pointe du soir

4.3.2.1 - Giratoire Ouest de l'échangeur RN137 x RM34

En HPS, le projet génère une hausse de la charge de +195 véh/h environ.

4.3.2.2 - Giratoire RM34 x RD82

En HPS, le projet génère une hausse de la charge de +180 véh/h environ. Actuellement, en HPS, des remontées de files sont présentes sur les branches Nord et Ouest. Nous estimons que le projet va ajouter +75 véh/h à l'accès Nord (+12%) et +85 véh/h à l'accès Ouest (+95%), dégradant encore les conditions de circulation.



FIGURE 18 : VOLUMES GÉNÉRÉS PAR LE PROJET EN HPS SUR LE GIRATOIRE RM34 X RD82

4.4 - Desserte du secteur Orson

Des points de l'ordre du confort sont à noter :

- L'interdiction du tourne-à-gauche sur la RD82 au niveau de l'accès situé en face de la rue des Grands Chemins impose aux usagers de cet accès et rentrant chez eux depuis le giratoire D82 x RM34, d'opérer un demi-tour sur le giratoire RD82 x rue Mathurin Méheut. Ils se retrouvent dans la congestion de la branche Nord du giratoire RM34 x RD82, très importante en HPS (cf schéma ci-après /).
- Il en va de même pour les résidents qui souhaiteraient se rendre en direction de la RD82 Sud, de la RM34 Ouest ou de la RN137 et qui n'auraient pas accès à cet accès de la ZAC (sortie par la rue Mathurin Méheut) : il est obligatoire d'emprunter le giratoire RD82 x rue Mathurin Méheut.

Enfin, il est à noter la possibilité de relier le secteur Orson et la RM34 à l'Est par la rue de la Petite Saudrais, générant une hausse estimée à environ 400 véh/h sur cette voie de desserte (cf schéma ci-après /).

Dans le cadre de cette étude, nous supposons que les flux générés par le secteur Orson et en lien avec la RM34 à l'Est empruntent tous la rue de la Petite Saudrais.



FIGURE 19 : ZOOM SUR LE SECTEUR ORSON

4.5 - Synthèse

La hausse de trafic générée par le projet est non négligeable et s'inscrit dans un secteur aujourd'hui déjà saturé, notamment au niveau du giratoire RM34 x RD82 et du giratoire RM34 x RN137.

Un renforcement de l'état de saturation du secteur est donc à prévoir, d'autant plus en l'absence d'itinéraire de substitution.

Une hausse des flux empruntant des voies de desserte locale est attendue (rue de la Petite Saudrais, rue des Potiers, rue de Vern).

Afin d'améliorer les conditions de circulation (ou d'éviter de les dégrader plus qu'actuellement), des actions à plus grande échelle sont nécessaires, telles que la réalisation des objectifs du PDU (baisse de la part modale voiture).

5 - ANNEXES

5.1 - TMJA – Situation 2022

Les flux sont redressés à l'horizon 2022 en considérant une hausse de +0,5% par an. Ils sont affichés 2 sens confondus.

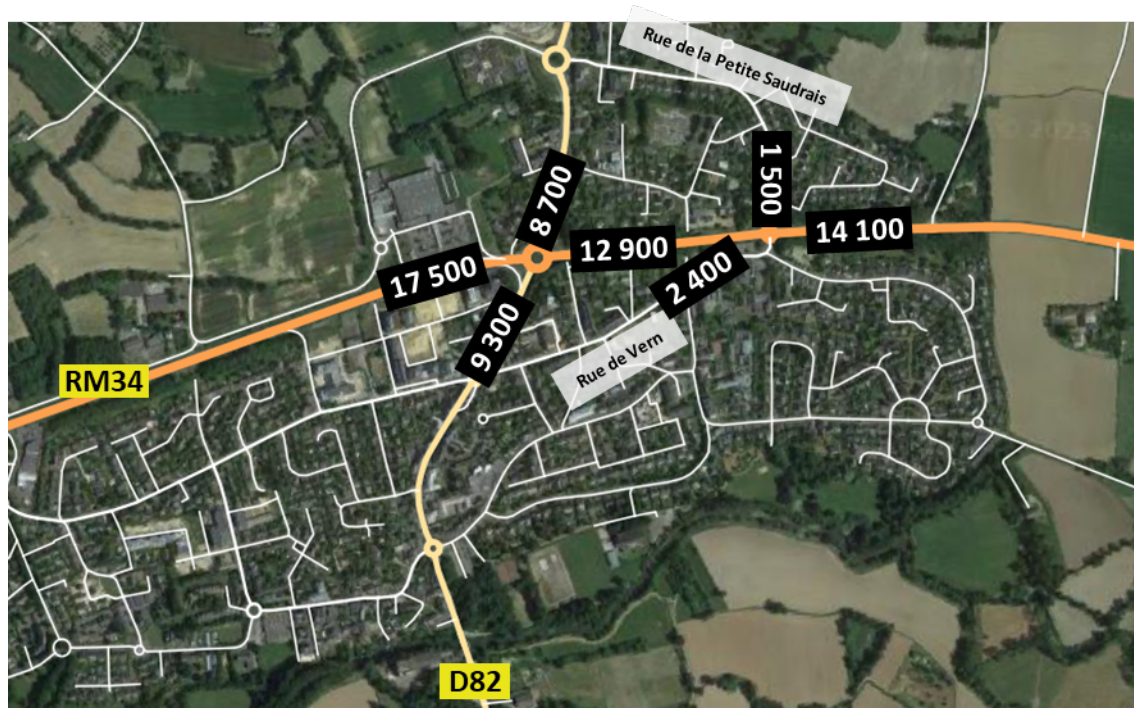


FIGURE 20 : TRAFICS MOYENS JOURNALIERS EN VÉH/J - ESTIMATION EN 2022 (FOND DE PLAN GOOGLE SATELLITE, RÉSEAU RENNES MÉTROPOLE)

5.2 - TMJA – Situation 2028 sans projet

Les flux sont redressés à l'horizon 2028 en considérant une hausse de +0,5% par an. Ils sont affichés 2 sens confondus.

Les parts modales sont supposées constantes (pas d'atteinte des objectifs du PDU).

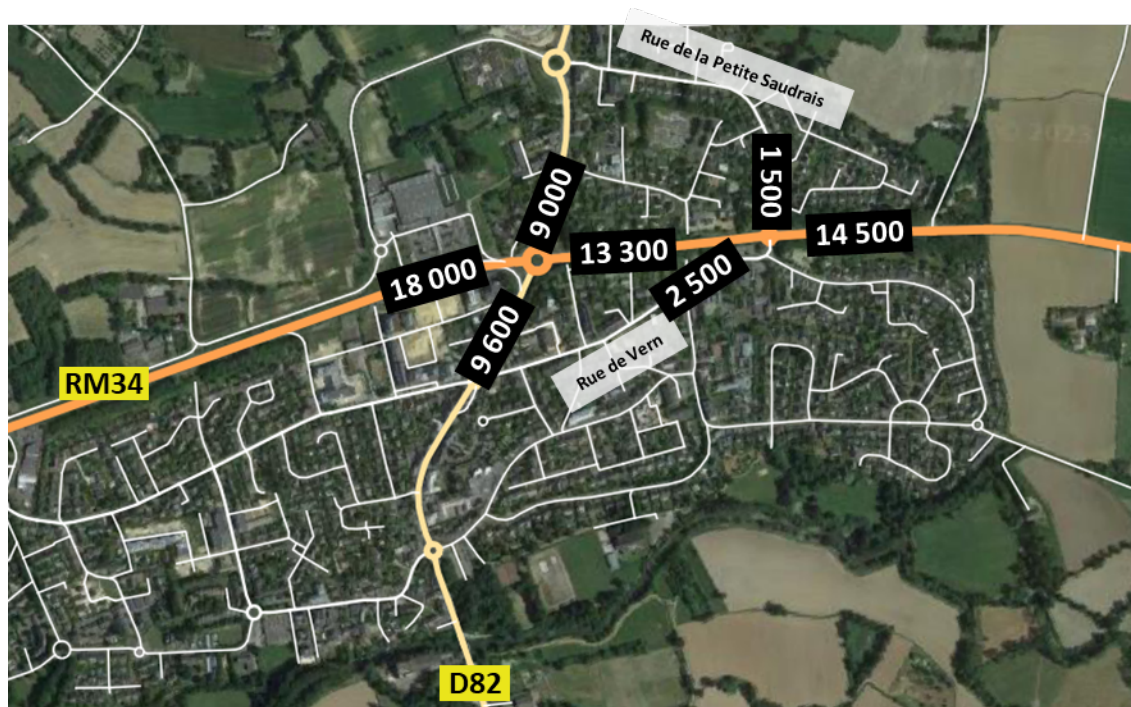


FIGURE 21 : TRAFICS MOYENS JOURNALIERS EN VÉH/J – ESTIMATION EN 2028 SANS PROJET ET SANS MODIFICATION DES PARTS MODALES (FOND DE PLAN GOOGLE SATELLITE, RÉSEAU RENNES MÉTROPOLE)

5.3 - TMJA – Situation 2028 projet

Les flux sont redressés à l'horizon 2028 en considérant une hausse de +0,5% par an. Ils sont affichés 2 sens confondus.

Les parts modales sont supposées constantes (pas d'atteinte des objectifs du PDU).

Les flux générés par le projet en HPM et en HPS sont transformés en TMJA selon la formule

$$TMJA = A * (HPM + HPS)$$

Avec :

- A = 10 pour les flux générés par les surfaces commerciales
- A = 5 pour le reste des flux



FIGURE 22 : TRAFICS MOYENS JOURNALIERS EN VÉH/J – ESTIMATION EN 2028 AVEC PROJET ET SANS MODIFICATION DES PARTS MODALES (FOND DE PLAN GOOGLE SATELLITE, RÉSEAU RENNES MÉTROPOLE)

5.4 - Parts poids lourds à la journée

Les parts poids lourds sont affichées 2 sens confondus.



FIGURE 23 : PARTS POIDS LOURDS À LA JOURNÉE (FOND DE PLAN GOOGLE SATELLITE, RÉSEAU RENNES MÉTROPOLE)

EGIS

www.egis-group.com

