

etc

urbanisme & mobilité

ÉCOMOBILITÉS, TERRITOIRES & **CONNEXIONS**

RÉFÉRENCES

CONTACT

ETC - 221, Rue Lafayette 75010 - Paris

Tél : (33) 1 85 09 60 33 / E-mail : contact@etc-mobilite.fr

SECTEUR PUBLIC

- AMO p. 03
- Schémas et plans stratégiques p. 11
- ZAC & Projet urbain p. 31
- Boulevard urbain p. 43
- PRU / PNRU p. 51
- Modes doux p. 63
- Études d'impact p. 71
- Études techniques & modélisations p. 82

SECTEUR PRIVÉ

- AAP / AMI p. 93
- Projets immobiliers / Projets urbains p. 105
- Projets commerciaux p. 115



ÉTUDE CIRCULATION ET STATIONNEMENT POUR LA VILLE DE CORBEIL-ESSONNES

CORBEIL-ESSONNES - 91

MAÎTRISE D'OUVRAGE

Ville de Corbeil-Essonnes

MANDATAIRE

ETC

DATE DE RÉALISATION

2021-2022

PÉRIMÈTRE

Ville de Corbeil-Essonnes

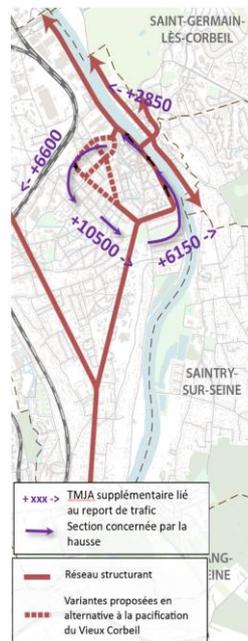
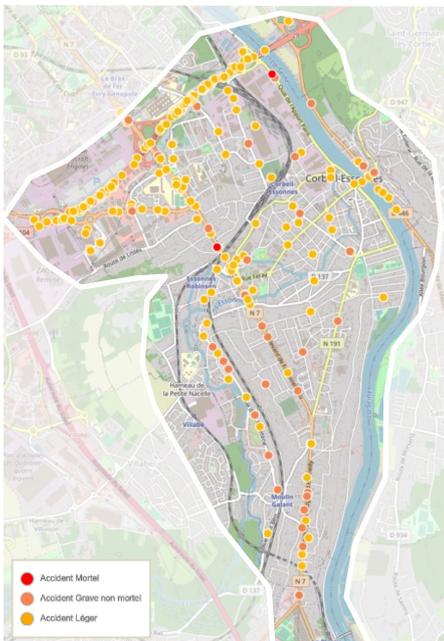
La ville de Corbeil-Essonnes souhaitait mener une étude globale sur la ville mettant en valeur les dysfonctionnements à régler et les solutions proposées en matière de :

- circulation VL, PL, transports en commun...
- circulation vélo et autres modes doux (dont services associés et stationnement) dont 2 scénarii d'orientation pour le RER vélo
- stationnement

L'objectif était de définir une stratégie globale, avec notamment l'élaboration d'un plan d'orientation des mobilités ainsi que d'une stratégie de gestion du stationnement en prenant en compte les multiples projets en cours à l'échelle communale et intercommunale.

ETC s'est associé à SARECO afin de proposer à la Ville une stratégie mobilité et stationnement sur les 10 prochaines années à venir. Cela s'est traduit par la proposition de plus de 20 actions concrètes se basant sur 3 axes majeurs :

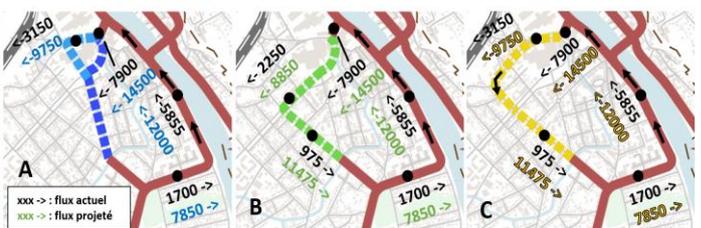
- *Axe 1 : détourner le transit des voies du centre-ville et les pacifier,*
- *Axe 2 : organiser et coordonner les mobilités,*
- *Axe 3 : impulser le changement.*



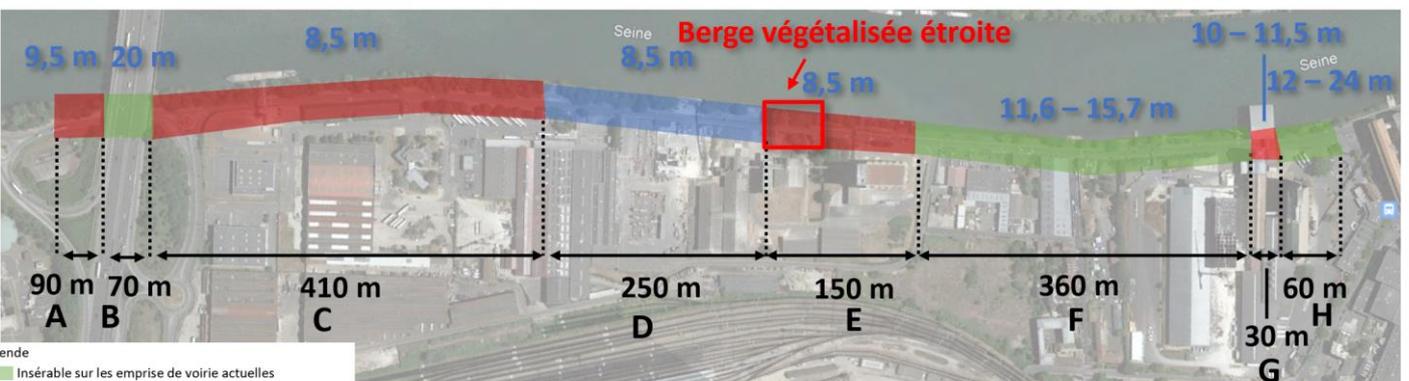
Par Créte – Champlouis ou par Hélio – Champlouis

Par Créte – Briand – Carnot

Par Leclerc – Carnot



Impacts	A	B	C
Longueur	-	..	...
Modification nécessaire du plan de circulation	-	-	..
Compatible avec un sens unique sud-nord rue Champlouis	...	...	...
Eloignement du transit du Vieux Corbeil	..	..	..
Flux élevé entre Hélio et le Vieux Corbeil	...	...	...
Cohérence avec la suppression à terme du parking Créte	...	...	...
Simplification possible des carrefours du secteur République/Darblay/créte, améliorant la fluidité	...	...	...
Localisation de la hausse de trafic	République, Darblay/Créte, Champlouis, Carnot Sud, Chevalier et les quais	République, Créte, Briand, Carnot, Chevalier et les quais	République, Darblay, Carnot, Chevalier et les quais
Impacts sur les bus	...	...	..





ÉVALUATION DE L'IMPACT DE LA RÉDUCTION DE 2 À 1 VOIE DU BOULEVARD DU 14 JUILLET AU PROFIT D'UN COULOIR BUS

TROYES - 10

MAÎTRISE D'OUVRAGE

Ville de Troyes, Troyes Champagne Métropole

MANDATAIRE

ETC

DATE DE RÉALISATION

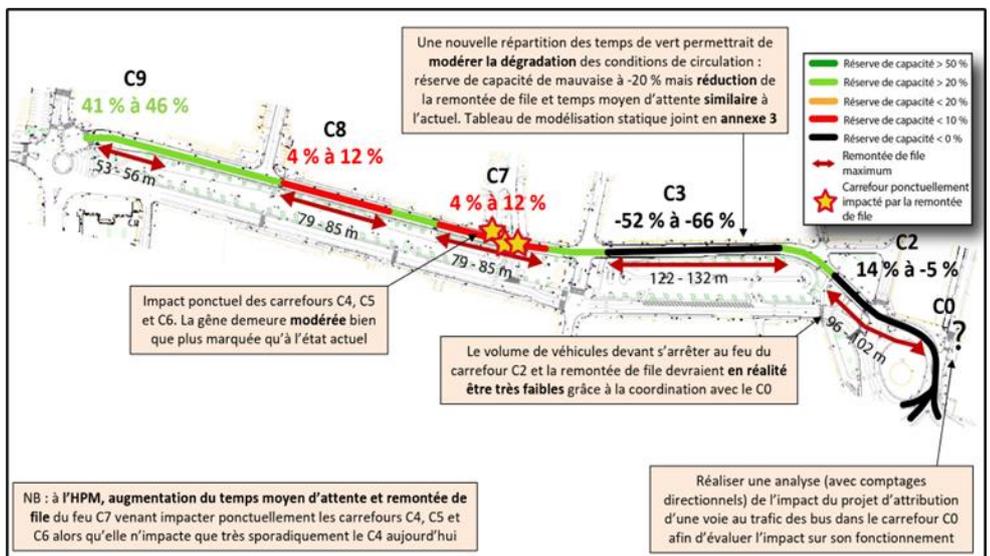
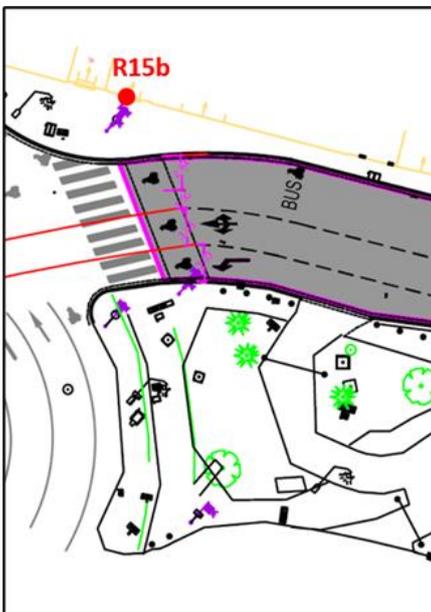
2020

PÉRIMÈTRE

3 ha

Sur la base des plans du projet et de comptages disponibles, un état des lieux du fonctionnement actuel du boulevard et une évaluation du fonctionnement à terme ont été réalisés, du point de vue du trafic motorisé, de la circulation des bus et des vélos. Les atouts et inconvénients du projet ont été dressés et un avis technique a été produit afin d'améliorer le projet grâce à des modifications d'ampleur modérée.

TEMPS PARCOURS VOITURE			
HPS ACTUEL	3 min		
HPS PROJETÉ	3 min 40 s		
PROGRESSION	22%		
TEMPS PARCOURS BUS			
LIGNES	2, 6 et 33 (2min)	4, 7, 21 et 37 (2min)	8 (3min)
GAIN DE TEMPS	16 s	37 s	53 s
PROGRESSION	13%	31%	29%



Carrefour C8 - Vendredi										Edition :		08/07/2020			
Heure de pointe : SOIR				RESULTATS											
Durée du cycle (en s) :	80	Nombre de cycle par heure :	45	L de stockage :	6	Cycle (en s)	80	Capa.Max 1800	20%	Capa.Max 1900	1425	24,1%			
Temps perdu par phase (en s) :	10	Temps perdu par cycle :	20	Tcycle optimale :	43,75		60	1200	10%		1267	15%			
Nombre de phases :	2	Vert utile (en s) :	60				100	1440	25%		1520	29%			
Débit de saturation (en uvpd/h) :	1800	Charge carrefour (en uvpd/h) :	1081												
Accès	Phase	Mouvement	Nombre de files	Débit brut	Coefficient	Stockage (en uvpd/h)	Q. corrigé	Q. résultant	Durée de vert utile imposé (en s)	Capacité d'écoulement	Réserve de capacité (en %)	Réserve de capacité (en uvpd)	Longueur de file d'attente moy (en m)	Longueur de file d'attente max (en m)	Temps moyen d'attente (en s)
1 - Bd du 14 Juillet	1	Tad													
		Direct	1	983	1,1		1081	1081	50	1125	4%	44	54	85	14
		Tag													



MISSION D'URBANISTE CONSEIL COORDONNATEUR POUR LA MISE EN ŒUVRE DU PLAN DIRECTEUR DE LA RN20 ENTRE MASSY ET ARPAJON SUD

ESSONNE - 91

MAÎTRISE D'OUVRAGE
SME RN20

MANDATAIRE
AP5

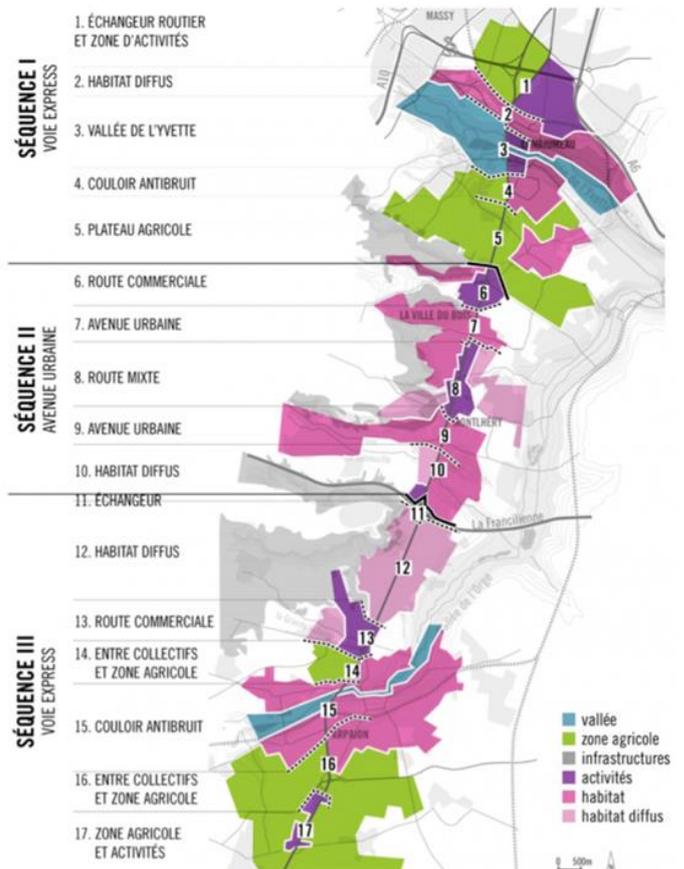
DATE DE RÉALISATION
2016 – 2021

PÉRIMÈTRE
Département de l'Essonne(91) et du
Val-de-Marne(94)

Le projet consiste à organiser la mutation urbaine de la RN20 sur un tronçon de 20 kilomètres dans l'Essonne (16 communes traversées). Cet axe sera réhabilité avec l'arrivée d'un nouveau TCSP. La requalification de la voie a pour objectif de restructurer le territoire dans l'épaisseur et de développer les aménagements en faveur des modes de déplacements alternatifs à la voiture individuelle (vélo, marche, covoiturage, TC, etc.).

L'approche porte autant sur les opérations urbaines à initier, les projets en cours, les programmes à mettre en œuvre que sur le partage de la voirie ainsi que l'accessibilité aux parcelles.

Le plan-guide prévoit des extensions urbaines en vue de mettre en œuvre de nouvelles avenues métropolitaines du Grand Paris sur la base d'une urbanisation locale active tout en assurant une continuité circulatorie sur l'ensemble de l'axe selon des séquences identifiées : avenue commerciale, fond de vallée, boulevard urbain, voie express, échangeur métropolitain.





MISSION D'ASSISTANCE À MAÎTRISE D'OUVRAGE POUR LA RÉALISATION DU PARKING EN OUVRAGE « PRÉFECTURE »

ANNECY - 74

MAÎTRISE D'OUVRAGE

Ville d'Annecy

MANDATAIRE

SARECO

DATE DE RÉALISATION

2018 - 2019

PÉRIMÈTRE

2 ha

Dans le cadre plus général de son plan mobilité / stationnement, la Ville d'Annecy a décidé de réaliser un parking en ouvrage en lieu et place de l'actuel parking aérien situé entre la préfecture et Bonlieu.

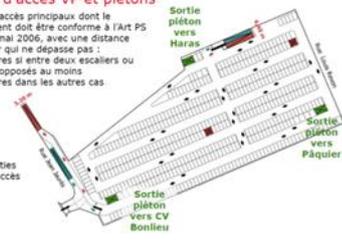
Par sa proximité au cœur touristique de la ville, le parking « préfecture » devait répondre aux objectifs de capacité et de fonctionnalité attendus, notamment par le positionnement de ses entrées et sorties, mais également s'inscrire dans un plan de circulation de proximité cohérent et adapté au trafic généré.

Enfin, l'aménagement de surface, requalifié en espace paysagé, devait être qualitatif et s'inscrire dans un cadre plus général de liaisons douces entre le Haras et le Pâquier..

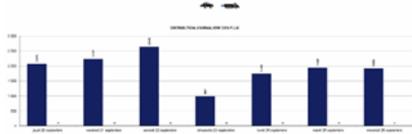
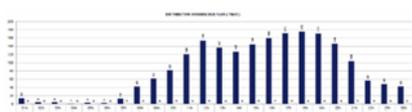
Nombre d'accès VP et piétons

Piétons : 3 accès principaux dont le positionnement doit être conforme à l'Art PS 13 Arrêté 9 mai 2006, avec une distance pour l'utilisateur qui ne dépasse pas :
- 40 mètres si entre deux escaliers ou sorties opposés au moins
- 25 mètres dans les autres cas

Voitures :
2 entrées/sorties voiture et 1 accès Bonlieu



SCÉNARIOS	N°1	N°2
ÉLÉMENTS		
Coûts
Libérite (dissociation des accès parkings)
Impact sur le réseau (longueur)
Cohérence avec la hiérarchie
Disponibilité des flux
Gain d'espace public





AMO ET ÉTUDES POUR LE DÉVELOPPEMENT ET L'INTÉGRATION DU MIN AU PROJET URBAIN DE LA ZAC BORDEAUX SAINT-JEAN BELCIER

BORDEAUX - 33

MAÎTRISE D'OUVRAGE
EPA Bordeaux-Euratlantique

MANDATAIRE
Atelier ActUrba

DATE DE RÉALISATION
2015 - 2016

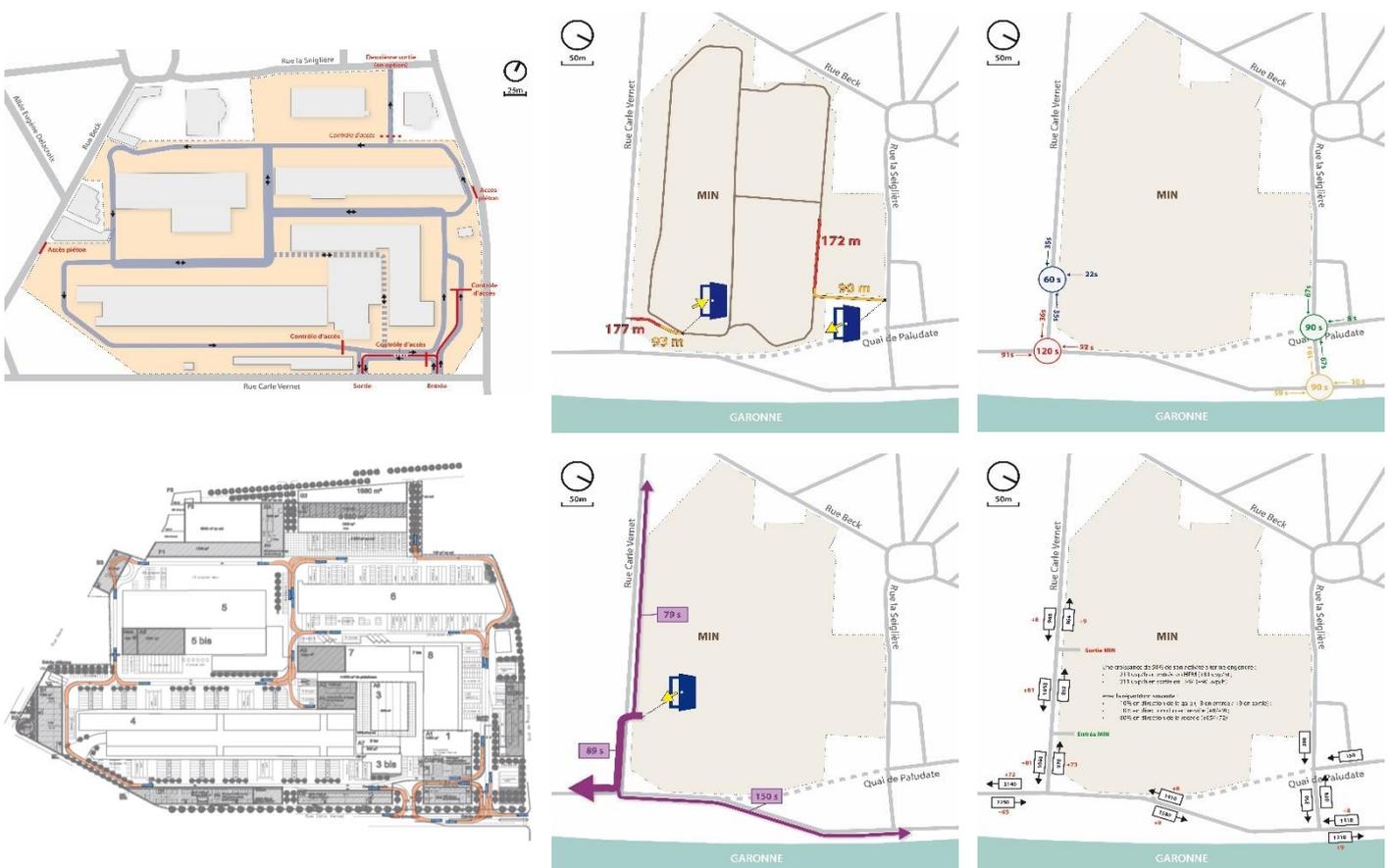
PÉRIMÈTRE
17 ha

MONTANT DES TRAVAUX HT
126 M€

Élaboration du Schéma Directeur des accès et circulations de développement et d'intégration du MIN au Projet Urbain.

Expertise des études de trafic et des différentes options d'aménagement proposées dans les études précédentes. Organisation des interfaces avec le système viarie et les espaces publics de la ZAC (étude de trafic et de capacité, schéma de circulation externe, études d'aménagement des carrefours, repositionnement entrée et sortie, possibilité de dissociation des flux entrant et sortant, voie de stockage, etc.). Définition d'un schéma de circulation interne au MIN tenant compte des développements à venir. Estimation du stationnement à terme et proposition d'aménagement. Étude des girations.

ETC a également épaulé l'EPA en tant qu'AMO pour négocier avec succès le projet auprès du MIN et de Bordeaux Métropole.





MISSION D'ÉTUDE ET D'EXPERTISE POUR LA DÉFINITION ET LA MISE EN ŒUVRE DU PROJET URBAIN DE GERLAND

LYON - 69

MAÎTRISE D'OUVRAGE

Grand Lyon

MANDATAIRE

Atelier des Paysages –
A. Marguerit

DATE DE RÉALISATION

2012 – 2020

PÉRIMÈTRE

700 ha

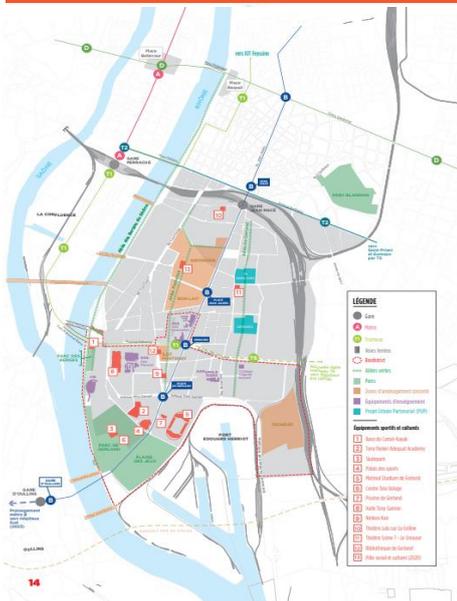
MONTANT DES TRAVAUX HT

2 M€

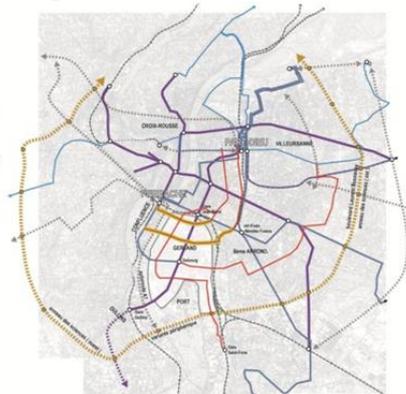
Diagnostic prospectif sur le territoire de Gerland, 7ème arrondissement de Lyon, sous l'angle des déplacements.

Positionnement du quartier de Gerland à différentes échelles territoriales. Plusieurs thématiques ont été abordées faisant ressortir les principaux enjeux pour le développement du quartier.

Zooms fonctionnels sur certains secteurs.



Réseau structurant existant



Réseau structurant à moyen/long terme



- sens de circulation routière
- > accès contrôlé (pompiers/livraisons)
- == accès routier privé
- stationnement sur voirie
- sens de circulation bus en site propre
- arrêt de bus urbain
- zone de stationnement cars/bus scolaires
- sens de circulation cyclable
- cheminement piétons entre cars/bus et CSI
- > autres cheminement piétons importants
- entrée Cité Scolaire Internationale (CSI)
- aménagements de type passage piétons
- aménagements de type plateau surélevé



REQUALIFICATION DES ESPACES PUBLICS VERS UN CŒUR DE VILLE CONVIVIAL

SAINT-JULIEN-EN-GENEVOIS - 74

MAÎTRISE D'OUVRAGE

Ville de Saint-Julien-en-Genevois

MANDATAIRE

Praxys

DATE DE RÉALISATION

2017 – 2020

PÉRIMÈTRE

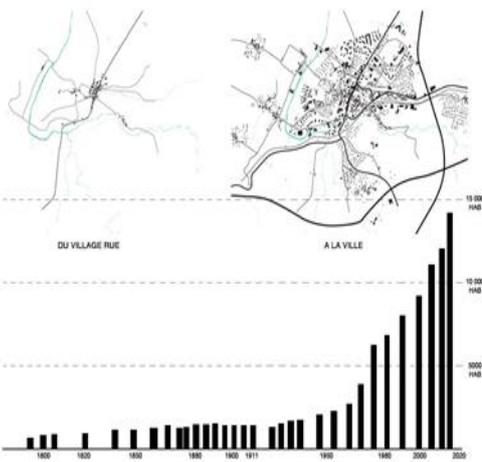
30 ha

MONTANT DES TRAVAUX HT

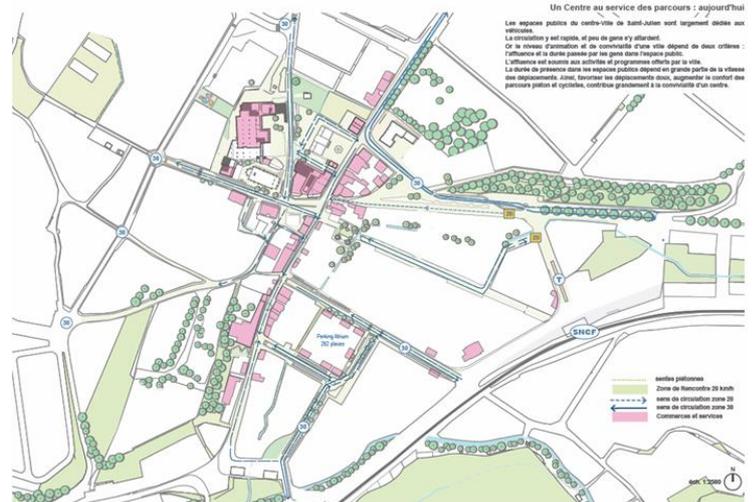
1,6 M€

Forte de sa croissance démographique rapide, la ville de Saint-Julien-en-Genevois a souhaité réaménager son centre-ville jugé non adapté aux usages d'une ville de plus de 10 000 hab. en vue d'en faire une aménité conviviale, paysagère et commerçante.

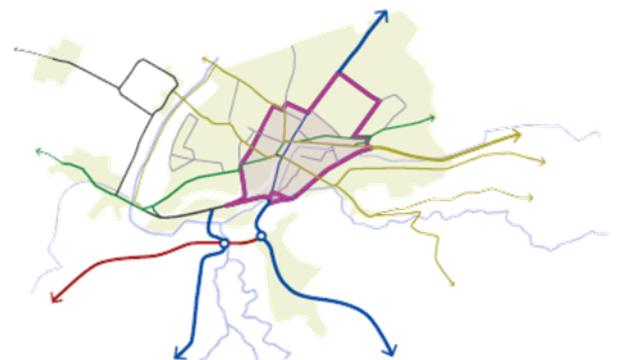
ETC a accompagné la MOE, de la phase concours à la phase PRO, en tant qu'expert, afin de redéfinir les usages ainsi que l'agencement des mobilités de manière à favoriser l'essor d'une vie locale. ETC a également participé au phasage des interventions de manière à assurer une transition douce entre l'état actuel et le projet à terme, notamment par la gestion du stationnement et l'instauration de zones de partage.



1950-2017 - La métropolisation.
Le système viaire en étoile est altéré, mais de nouvelles voies radiales apparaissent.



2017 - 2025 - L'Archipel
Une boucle de circulation complète, un cœur intense et apaisé.





ÉTUDE URBAINE DE DÉPLACEMENTS ET MISE A JOUR DU PLAN D'ACCESSIBILITÉ DES VOIRIES

DINARD - 35

MAÎTRISE D'OUVRAGE

Ville de Dinard

MANDATAIRE

ETC

DATE DE RÉALISATION

2021 – 2023

PÉRIMÈTRE

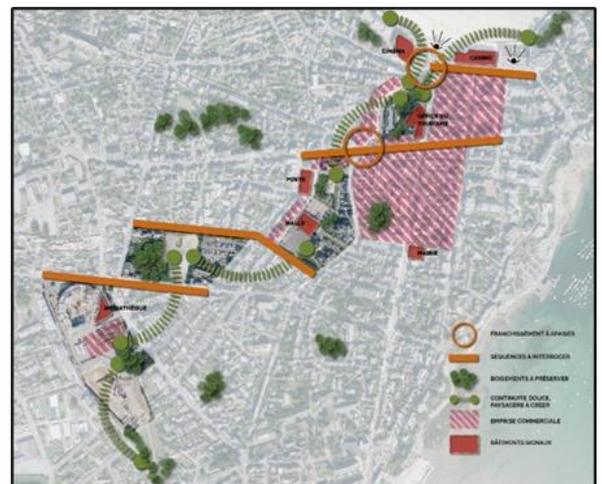
Ville : 7,84 km²

Cette étude urbaine de déplacements a pour double objectif de repenser les mobilités à l'échelle de la commune en cohérence avec les saisonnalités ainsi que déterminer une nouvelle stratégie de stationnement en centre-ville.

Un diagnostic a été réalisé afin d'identifier les principaux enjeux et dysfonctionnements du secteur à travers une campagne de comptages et de nombreux entretiens avec les services de la ville et les associations.

Des scénarios de plan de circulation (tous modes), de redimensionnement de voiries et de stratégie de stationnement (parking de délestage) ont également été coconstruits lors de plusieurs ateliers de travail.

Une phase dédiée à l'aménagements des grands espaces publics de la commune est en cours (front de mer, place de la république, Espace Yves Verney, etc.)





CONCEPTION DE PROJETS URBAINS DANS LE CADRE DE L'ÉLABORATION DU PLUI CÔTE BASQUE-ADOUR

PAYS BASQUE - 64

MAÎTRISE D'OUVRAGE

CA Pays Basque, Villes de Boucau, Bayonne, Anglet, Biarritz et Bidart

MANDATAIRE

D&A

DATE DE RÉALISATION

2018- 2020

PÉRIMÈTRE

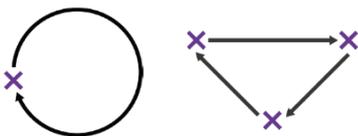
7800 ha

« Au cours des dernières années, le territoire Côte Basque-Adour a traversé un épisode de construction sans précédent, qui a trop largement méconnu les équilibres et les besoins locaux, qui a mis à mal et banalisé les cadres de vie et les paysages, tout en excluant du territoire jusqu'à ses propres enfants » (PADD de la CAPB, p. 10).

Le projet de PLUI « Côte Basque-Adour » porte sur un territoire comptant 5 villes et 126 000 habitants et habitantes : Bayonne, Anglet, Biarritz, Bidart et Boucau ainsi que sur la conception de projets urbains à l'échelle de 10 secteurs potentiels de projet.

ETC a assuré une mission d'expertise auprès de la MOE et a participé à des ateliers avec les acteurs et actrices locaux sur les questions de gestion des déplacements et de basculement d'un modèle tout voiture vers un système multimodal en lien avec les mutations urbaines et programmatiques envisagées par et pour le territoire.

Les 10 secteurs potentiels étudiés portaient tous sur la mutation des anciennes voies départementales et des lieux vus et vécus pendant longtemps comme des franges des différentes villes (limites communales, quartiers aux abords des voies de liaisons ou de voies ferrées, etc.).

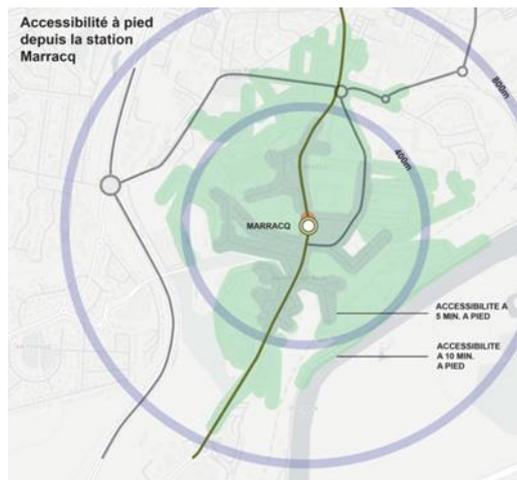


Combien de PERSONNES peuvent circuler sur cette voie ?



CHANGER DE PARADIGME

Combien de VOITURES peuvent circuler sur cette voie ?





ÉTUDE SUR LES MOBILITÉS ET LE STATIONNEMENT POUR LA COMMUNE DE BANYULS-SUR-MER

BANYULS-SUR-MER - 66

MAÎTRISE D'OUVRAGE
Ville de Banyuls-sur-Mer

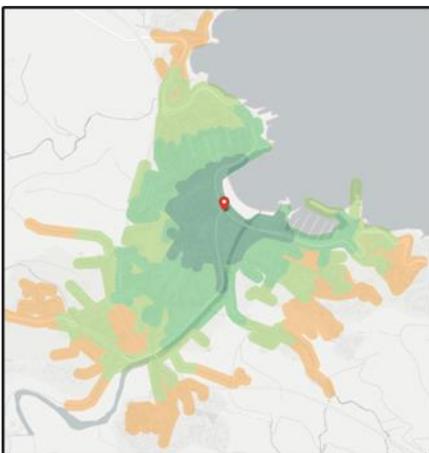
MANDATAIRE
FRYS Associés

DATE DE RÉALISATION
2021 – 2022

PÉRIMÈTRE
/

Située entre mer et montagne et connaissant une multiplication démographique d'un facteur 3 en saison estivale la Ville de Banyuls-sur-Mer souhaitait revoir son plan mobilité & stationnement afin de planifier la stratégie et les aménagements à prévoir pour les prochaines années. L'étude a en premier lieu consisté à effectuer un diagnostic stratégique de la mobilité via un séminaire de deux jours sur place.

En tenant compte des dimensions touristique, balnéaire et paysagère de la commune, les différents constats qui en sont ressortis ont permis d'esquisser et de prioriser des préconisations à mettre en place, sous forme de fiche-action coconstruite avec les élus techniciens et la population. L'enrichissement de ces fiches a pris en compte la faisabilité technique, les coûts, la compatibilité avec l'offre actuelle en mobilités et en stationnement ainsi que l'insertion urbaine.



PRIORITÉ N°2 : CRÉATION DE PLACES DE PARKING LE LONG DE LA RIVIÈRE DE LA BAILLAURY AVEC PASSAGES À NIVEAU PIÉTONS

LOGIQUE

- Question : Quels parkings à aménager en priorité ?
- Proposition terrain idéal : Privilégier les parkings à moins de 10 minutes à pied de la place, sur des terrains plats, sur des zones non-constructibles et immédiatement aménageables

OBJECTIFS

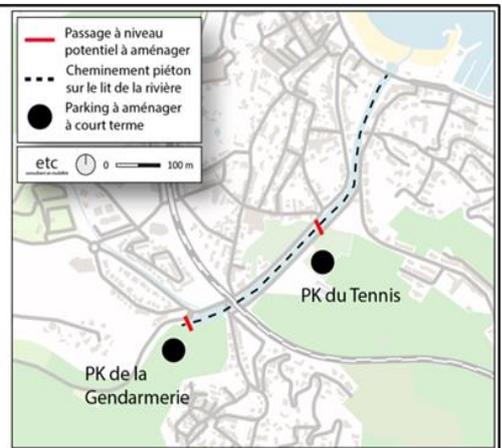
- Parking du Tennis : Agrandir le parking actuel du Tennis, avec l'acquisition des parcelles 1076, 7 et 847, ce qui permettrait d'obtenir 35 places supplémentaires, soit un total de 115 places sur ce parking
- Parking de la Gendarmerie :
 - o Aménager un parking de 170 places (parcelles 805)
 - o Relocaliser le skate-park sur une des parcelles en friche à acquérir (parcelles 804 et 214)

COÛTS D'INVESTISSEMENT

- Parking du Tennis :
 - o 6 000€ HT/place pour du stationnement aérien avec espaces paysagers, soit 210 000€ HT (35 places).
 - o Si réaménagement des 80 places existantes, 480 000€ HT supplémentaires, soit 690 000€ HT au total (115 places)
- Parking de la Gendarmerie : 4 000€ HT/place pour du stationnement aérien simple, soit 680 000€ HT (170 places)

PLANNING

- Parking du Tennis : Court terme
- Parking de la Gendarmerie : Court terme



Plan des parkings à aménager à court terme – ETC

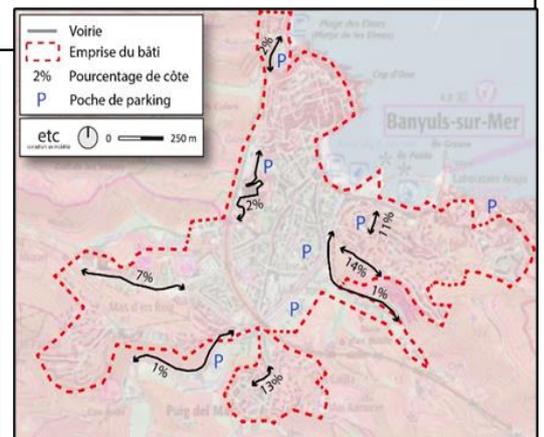




SCHÉMA DIRECTEUR DU CENTRE-VILLE

CHÂLONS-EN-CHAMPAGNE - 51

MAÎTRISE D'OUVRAGE

Ville de Châlons-en-Champagne, Châlons Agglomération

MANDATAIRE

AP5

DATE DE RÉALISATION

2016 - 2017

PÉRIMÈTRE

30 ha

MONTANT DES TRAVAUX HT

45 M€

Pour redynamiser son centre-ville, la ville souhaitait se doter d'un schéma directeur pour harmoniser le traitement des espaces publics. Ce document avait pour vocation d'accompagner tous les aménagements, qui interviendront dans des cadres et des temporalités différentes, en vue de construire un projet de centre-ville cohérent. Ainsi, la requalification urbaine et progressive du centre-ville permettra de dessiner une ville plus ouverte et plus attractive avec une qualité de vie renforcée pour sa population, quel que soit son mode et son motif de déplacement.

Diagnostic de l'accessibilité et de ses alentours vers le centre-ville. Réalisation d'une étude de trafic afin de déterminer entre autres la place des flux de transit dans la circulation aux heures de pointe.

Formulation de propositions d'évolution du réseau (sens de circulation, voies piétonnes, évolution de la signalisation? etc.) sous la forme de scénarios. Approfondissement des scénarios retenus par la maîtrise d'ouvrage.





ÉTUDE D'ATTRACTIVITÉ TERRITORIALE ET URBAINE DE PROGRAMMATION STRATÉGIQUE

La Roche-sur-Foron - 74

MAÎTRISE D'OUVRAGE

La Roche-sur-Foron

MANDATAIRE

Nouvelles Marges

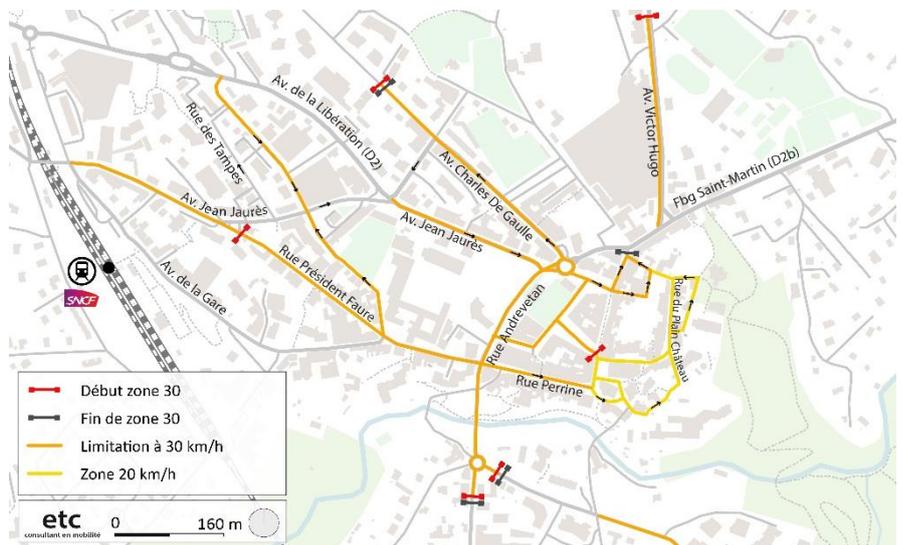
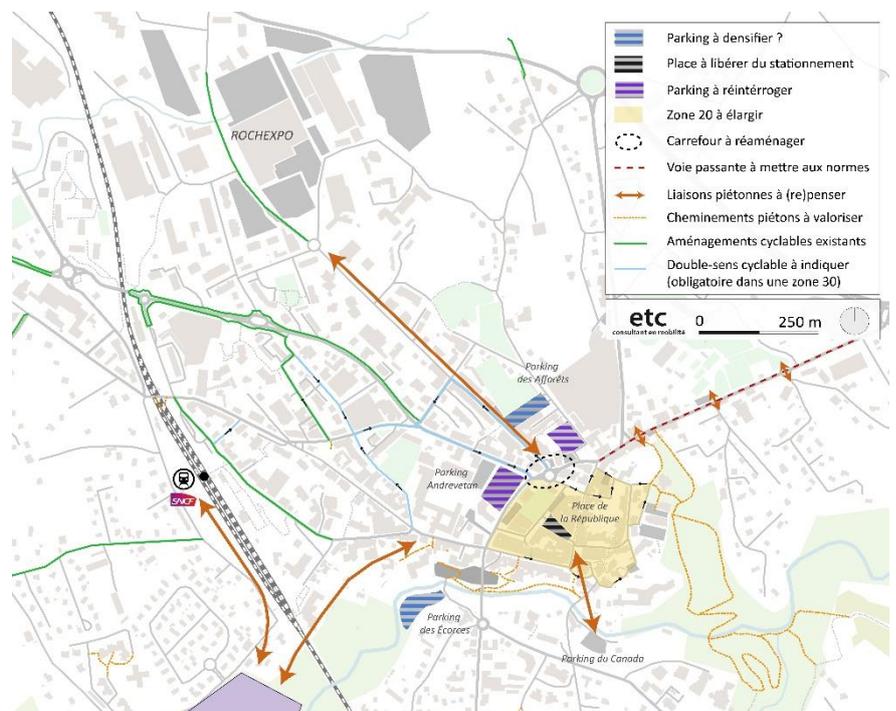
DATE DE RÉALISATION

2022-2023

PÉRIMÈTRE

98 ha

Dans le cadre du programme « Petite Ville de Demain », la commune de la Roche-sur-Foron a lancé une étude d'attractivité territoriale et urbaine comprenant un volet mobilité et stationnement avec pour objectif global de redynamiser le centre-ville. ETC a ainsi réalisé une enquête de stationnement et un diagnostic des mobilités tous modes et proposer des solutions d'aménagement visant à promouvoir l'usage des modes doux, vecteur de dynamisme et d'attractivité pour la centralité.





ÉLABORATION DU PLAN LOCAL DES MOBILITÉS POUR LA COMMUNE DE SAINTE-MAURE-DE-TOURAINNE

SAINTE-MAURE-DE-TOURAINNE - 37

MAÎTRISE D'OUVRAGE

Ville de Sainte-Maure-de-Touraine

MANDATAIRE

ETC

DATE DE RÉALISATION

2023

PÉRIMÈTRE

Échelle communale

Bénéficiant du programme Petites Villes de Demain, la commune de Sainte-Maure-de-Touraine a souhaité réaliser une étude sur les mobilités et le stationnement, afin d'élaborer son plan local des mobilités tous modes. Les plans se sont déclinés à l'échelle communale, avec des zooms stratégiques sur le centre-ville et la RD910, artère principale du territoire.

L'étude a en premier lieu consisté à effectuer un diagnostic stratégique des mobilités avec des comptages routiers, des enquêtes stationnement et des entretiens auprès des locaux et des élus. En tenant compte des dimensions touristiques de la commune (vin et fromage) et de l'importance de la RD910 dans la desserte du territoire, nous avons défini des scénarios contrastés, esquissé et priorisé les préconisations à mettre en place, sous forme de fiches-actions coconstruites avec les élus, techniciens ainsi que les locaux. Cette étude nous a permis de proposer des actions dans le but de réaménager la RD910 en boulevard urbain et de faciliter les déplacements via les modes doux, les transports en communs et les modes alternatifs (services privés, flottes en libre accès, etc.).

FICHE ACTION N°8 / RÉAMÉNER LA D910



ENJEUX Pacifier et sécuriser les déplacements tous modes sur l'axe principal de la commune	OBJECTIFS Réaménager la D910 en boulevard urbain	CIBLE ET MODE • Cible : habitants • Mode : tous les modes	PORTEUR ET PARTENAIRE • Porteur : Commune • Partenaire : Département
--	--	--	---

DESCRIPTION DE L'ACTION

- Au sujet des piétons :**
 - Réaménagement de la branche sud du giratoire D910/route de Chinon/rue de Loches, afin de garantir la sécurité des traversées piétonnes au niveau des services de transport en commun.
 - Aménagement de passages piétons sur le giratoire entre la D910 et la D760.
 - Aménagement de plateaux pour sécuriser les traversées piétonnes, au niveau des carrefours :
 - Entre la D910, la D368 et la route de Sepmes ;
 - Entre la D910 et la rue de Loches ;
 - Entre la D910 et la rue Gabriel Chevalier ;
 - Entre la D910 et la rue du Dr Patry ;
 - Entre la D910 et la rue du Veau d'Or ;
 - Entre la D910 et la rue Jean Desache ;
 - Entre la D910 et la rue Saint-Michel.
- Au sujet des vélos :**
 - Aménagement d'une PC bidirectionnelle unilatérale sur la D910, depuis la Chabotte jusqu'au carrefour avec la rue du Veau d'Or + aménagement d'une PC unidirectionnelle bilatérale à partir de l'intersection avec la rue du Veau d'Or et jusqu'au giratoire des Passerelles, en prolongement de l'aménagement existant au sud.
 - Aménagement d'une PC bidirectionnelle unilatérale sur la D910 Sud pour relier les deux aménagements existants.
 - Aménagement d'une bande cyclable sur les deux giratoires, afin de garantir les continuités cyclables au droit des intersections.

FINANCEMENTS MOBILISABLES Département, DETR, DSIL	INTÉRÊT Fort	PLANNING Moyen terme	ÉVALUATION DE L'ACTION • Appréciation des habitants (questionnaires) • Relevés de vitesses • Analyse des parts modales	ARTICULATION AVEC D'AUTRES ACTIONS Fiches n°1, 2, 4, 5 et 6
---	------------------------	--------------------------------	--	---



FICHE ACTION N°8 / RÉAMÉNER LA D910



Zooms - coupe A

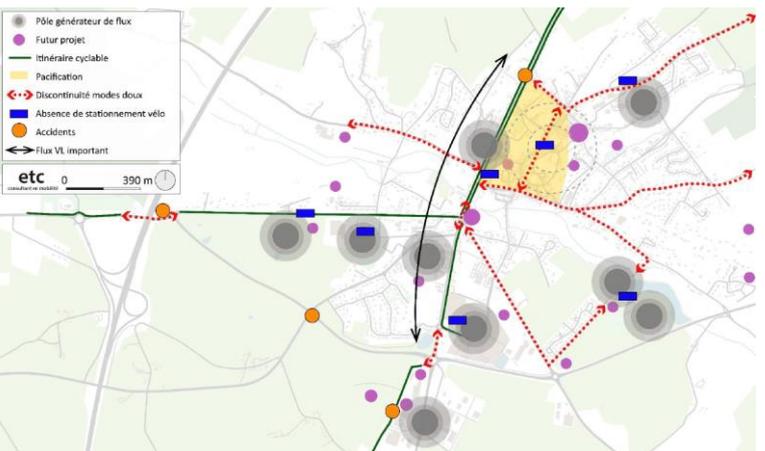


Dimensionnement actuel (20,50 m) - ETC via Streetmix



Dimensionnement à terme (20,50 m) - ETC via Streetmix

- Suppression du stationnement (-34 places) côté est de la Chabotte à la rue Jean Desache, élargissement du trottoir au droit de l'alignement d'arbres.
- Aménagement d'une piste cyclable bidirectionnelle unilatérale côté est, avec séparateur de 0,6 m.





RÉALISATION D'UN NOUVEAU PLAN DE CIRCULATION DU QUARTIER CROISÉ-LAROCHE

MARCQ-EN-BARŒUL - 59

MAÎTRISE D'OUVRAGE

Ville de Marcq-en-Barœul

MANDATAIRE

ETC

DATE DE RÉALISATION

2018

PÉRIMÈTRE

80 ha

Dans le cadre de l'arrivée du projet urbain « Monoprix », la Ville de Marcq-en-Barœul a chargé ETC de réaliser une étude visant à :

- Déterminer l'impact du projet et des accès des parkings sur le réseau viaire local ;
- Définir un nouveau plan de circulation.

L'étude est composée d'un diagnostic de l'état initial ainsi que de la répartition et la génération des flux à terme. Des recommandations en termes de circulation et de stationnement ont été formulées.

En parallèle, la place du trafic de transit dans la circulation en heures de pointe et les itinéraires de shunt ont été déterminés sur la base de comptages directionnels réalisés par ETC, des propositions d'évolution du réseau ont été formulées, animation d'une réunion publique.



LOGEMENTS EN ACCESION LIBRE & SOCIAUX

- HPM : 51 uvp/h EMIS
- HPM : 8 uvp/h ATTIRÉS
- HPS : 8 uvp/h EMIS
- HPS : 51 uvp/h ATTIRÉS

COMMERCES (EMPLOYÉS + VISITEURS)

- Surfaces et nombre d'emplois inchangées
- => Flux émis et attirés identiques à la situation actuelle

RÉSIDENCE SÉNIORS (EMPLOYÉS)

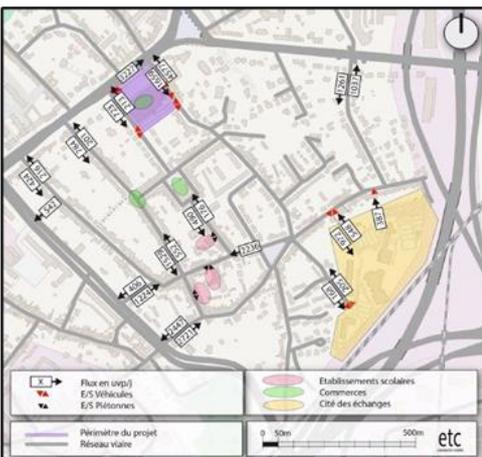
- HPS : 2 uvp/h EMIS
- HPS : 14 uvp/h ATTIRÉS
- HPS : 14 uvp/h EMIS
- HPS : 2 uvp/h ATTIRÉS

RÉSIDENCE SÉNIORS (VISITEURS)

- HPS : 1 uvp/h EMIS
- HPS : 1 uvp/h ATTIRÉS
- HPS : 1 uvp/h EMIS
- HPS : 1 uvp/h ATTIRÉS

BILAN PROJET / SITUATION ACTUELLE

- HPM : + 53 uvp/h EMIS
- HPM : + 22 uvp/h ATTIRÉS
- HPS : + 22 uvp/h EMIS
- HPS : 53 uvp/h ATTIRÉS



Avenue de la République * Rue de l'égalité										Edition :		03/06/2018				
Heure de pointe : 50%										RESULTATS						
Durée du cycle (en s) :		132		Nombre de cycle par heu		27		L de stockage :		0		Capac. 1800		Capac. 1900		
Temps perdu par phase (en s) :		10		Temps perdu par cycle :		30		Cycle optimal		77		132		1391		
Nombre de phases :		3		Vert utile (en s) :		102						112		1318		
Débit de saturation (en uvp/dh) :		1800		Charge carrefour (en uv		898						152		1445		
												35%		35%		
												38%		41%		
Axe	Phase	Mouvement	Nombre de files	Débit brut	Coefficient	Stockage (en uvp/dh)	Q corrigé	Q résiduel	Date de vert utile (en s)	Capacité décalé (en %)	Réserve de capacité (en uvp)	Réserve de capacité (en uvp)	Longueur de file d'attente moy (en m)	Longueur de file d'attente max (en m)	Temps moyen d'attente (en s)	
																Direct
Av. de la République - RD 5A (Ouest)	1	Tag	23	1			30									
		Direct	1	299	1		299	343	42	567	40%	224	51	81	38	
Rue de l'égalité	2	Tag	9	2			14									
		Direct	2	331	1		331	229	20	270	15%	41	43	70	54	
Rue de la Rianderie - Pont	2	Tag	1	2			15									
		Direct	1	91	1		91	91	26	351	74%	260	16	33	45	
Rue de la Rianderie - Pont	3	Tag	1	2			19									
		Direct	1	119	1		119	119	34	459	74%	340	19	37	39	
Av. de la République - RD 670 (Ouest)	1	Tag	1	1			1									
		Direct	1	130	1		130	550	42	567	3%	17	83	121	44	
F4		Tag	1	1			1									
		Direct	2	585	1		761	381	75	1 013	62%	632	36	61	16	



MISSION D'AMO POUR LA DÉFINITION D'UN SCHÉMA DIRECTEUR DE RESTRUCTURATION DE LA ZONE COMMERCIALE DE L'ENTRÉE SUD

LIMOGES - 87

MAÎTRISE D'OUVRAGE

Limoges Métropole

MANDATAIRE

t-e-d

DATE DE RÉALISATION

2019 - 2020

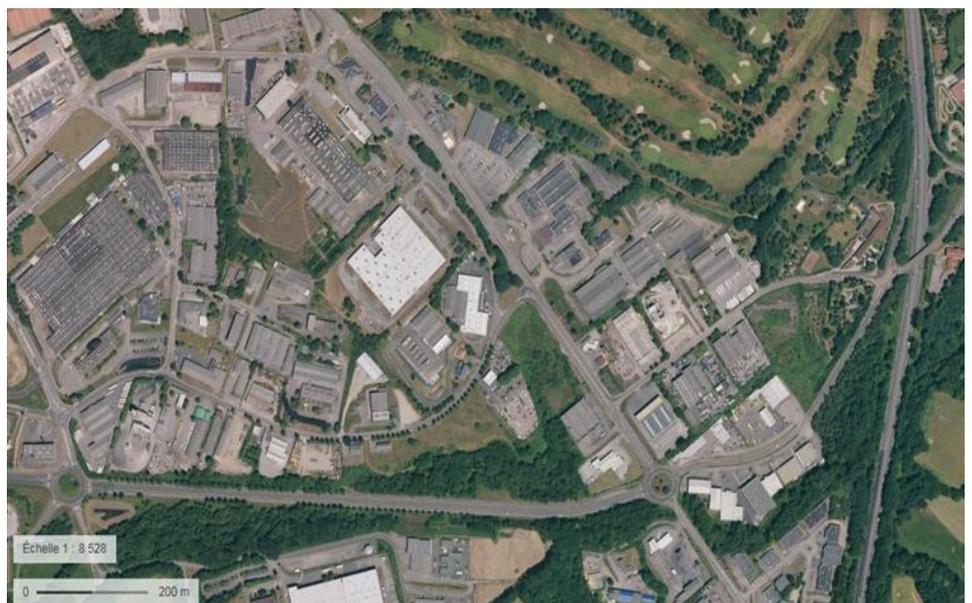
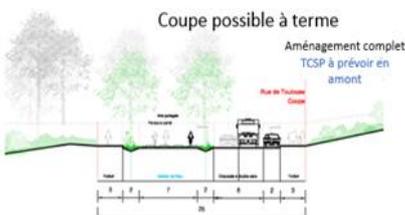
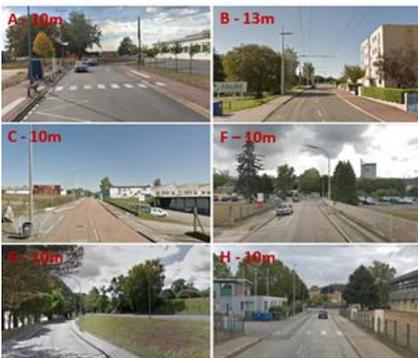
PÉRIMÈTRE

78 ha

Situé à proximité immédiate du parc d'activités Limoges sud, le secteur de l'entrée de ville sud s'est structuré autour de la rue de Toulouse - ancienne voie principale d'accès à Limoges depuis le sud, avant la construction de l'A20, puis du boulevard de la Valoine (liaison est-ouest bouclant le sud de Limoges) – mais également de part et d'autre de la RD55a, dit secteur de la Valoine, du nom de l'affluent de la Vienne présent sur le site, le secteur de l'entrée de ville sud est facile d'accès mais l'échangeur et le tracé de l'A20 ont découpé davantage le foncier et vu l'installation de commerces variés dans les îlots compris entre les voies. Le secteur souffre ainsi d'une configuration trop routière et d'un maillage viaire peu lisible.

La configuration des voies, le rond-point au carrefour de la rue de Toulouse et du boulevard, et leur saturation aux heures de pointe fragilisent ces secteurs commerciaux. La fréquentation de chaque sous-ensemble nécessite l'utilisation de la voiture et la circulation interne y est difficile en particulier dans le secteur Valoine.

ETC a accompagné l'équipe de MOE et la Métropole sur la définition d'une politique de gestion des mobilités sur le secteur ainsi que sur la réglementation et le partage modal des voiries en fonction de leur niveau hiérarchique. Une réflexion a été menée sur la mutualisation et du stationnement, la reconfiguration des carrefours d'entrée de ville (giratoire et demi-échangeur) ainsi que sur le rôle du PEM Saint-Lazare avec l'arrivée des premières lignes de BHNS de la métropole.





ÉTUDE SUR LES MOBILITÉS DANS LE CADRE DU PROJET ACTION CŒUR DE VILLE DE CHINON

CHINON - 37

MAÎTRISE D'OUVRAGE

Ville de Chinon, Communauté de Commune Chinon Vienne et Loire

MANDATAIRE

ETC

DATE DE RÉALISATION

2019

PÉRIMÈTRE

CC : 34 850 ha

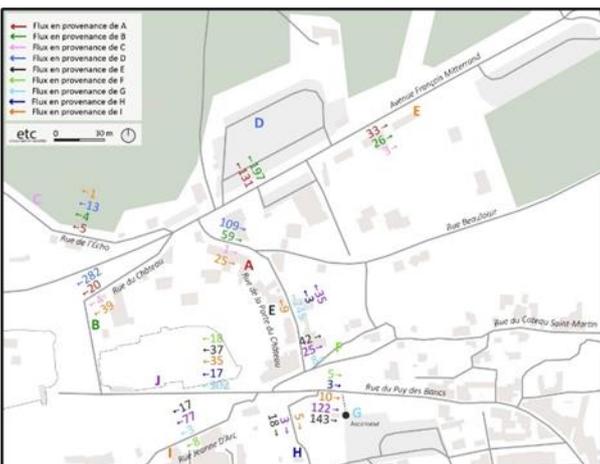
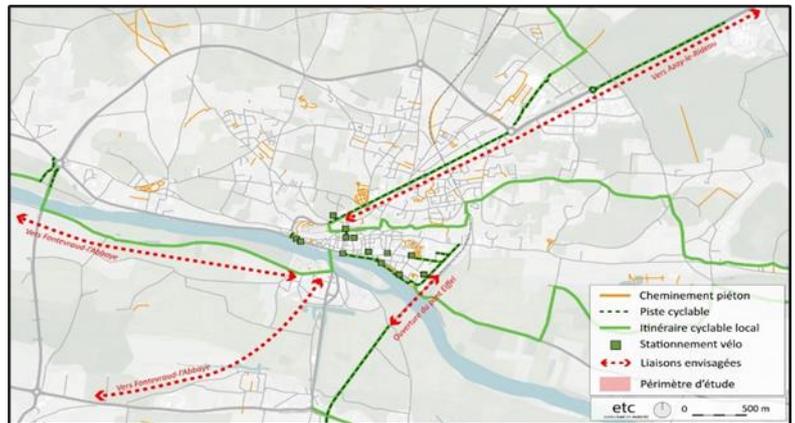
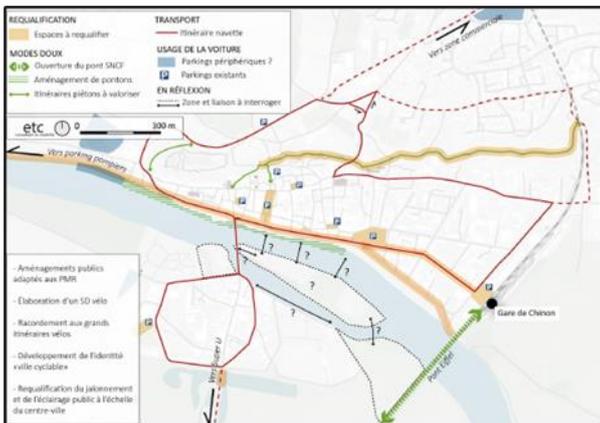
Ville : 3900 ha

La mission avait pour objectif d'élaborer un programme d'action pour la gestion des déplacements et du stationnement à court, moyen et long terme dans le but de revitaliser le centre-ville de Chinon.

L'étude s'inscrit dans une démarche plus large d'Action Cœur de Ville et à plusieurs échelles : la ville de Chinon et le territoire de la CCVL.

ETC a réalisé un diagnostic synthétique, proposé des orientations ainsi que des fiches actions chiffrées et déclinées dans le temps en corrélation avec les actions d'autres thématiques du cœur de ville (commerces, équipements, habitat, tourisme).

Le travail intègre notamment une enquête stationnement, des comptages piétons et routiers ainsi que des ateliers de travail et de concertation avec les acteurs et actrices du territoire et la population.



FICHE ACTION N° 4	ÉLABORER UN SCHEMA DIRECTEUR CYCLABLE ET CRÉER DES GRANDS ITINÉRAIRES CYCLABLES	DEGRÉ PRIORITÉ 1 2 3
<p>ENJEUX STRATÉGIQUES</p> <ul style="list-style-type: none"> Augmenter la part modale vélo dans la CC et à Chinon // faire baisser la part modale de la voiture. Attirer les cyclotouristes <p>OBJECTIFS OPÉRATIONNELS</p> <ul style="list-style-type: none"> Permettre des aménagements cyclables cohérents, homogènes et continus. <p>PUBLICS CIBLES Lotaux Touristes</p> <p>PILOTE DU PROJET CCCVL</p> <p>PARTENAIRES Département, grands générateurs de déplacements du territoire, SIVAVIL, Collectifs habitants, Association pour la mobilité solidaire des seniors, Touraine Ouest Emploi, etc.</p> <p>ARTICULATION AVEC D'AUTRES ACTIONS Fiche n°9, 19, 10.3, 10.4, 20</p>	<p>DESCRIPTION</p> <p>Elaborer un schéma directeur cyclable et se doter d'une charte d'aménagements cyclables en se basant sur le cahier de label «ville & territoire vélotouristique». Il pourra être intégré au projet de SD des mobilités de la CCVL (dans le cadre du PCAET-2030).</p> <p>Le SD cyclable permet notamment de programmer les liaisons cyclables à l'échelle communale en adéquation avec les liaisons existantes et projetées du territoire de la CC et du département. L'objectif principal est de créer un réseau cyclable lisible, sécurisé, direct et confortable afin de favoriser l'usage du vélo.</p> <p>Le SD doit notamment intégrer la création de nouveaux itinéraires « Loire à Vélo » entre Azay-le-Rideau, Chinon et Fontevraud l'Abbaye - Chinon doit être une étape incontournable de la Loire à Vélo.</p> <p>Le SD doit être le plus complet possible en intégrant notamment les services vélos et la communication.</p> <p>OUTILS A MOBILISER</p> <ul style="list-style-type: none"> Un agent à temps plein au moins travaillant uniquement sur la mobilité. Moyens financiers 	<p>BUDGET</p> <ul style="list-style-type: none"> Montant investissement : 50 000 € Coût fonctionnement : 60 000 €/an + coûts des aménagements projetés Financements mobilisables : Etat, Région, ADEME <p>PLANNING Lancement en 2020/2021</p> <p>INDICATEURS D'ÉVALUATION</p> <ul style="list-style-type: none"> Augmentation de la part modale vélo à l'échelle de la CC et à Chinon Augmentation du nombre de cyclotouristes Comptages vélos



ÉTUDE DE CIRCULATION ET DE STATIONNEMENT SUR LA VILLE D'EAUBONNE

EAUBONNE - 95

MAÎTRISE D'OUVRAGE
Ville d'Éaubonne

MANDATAIRE
ETC

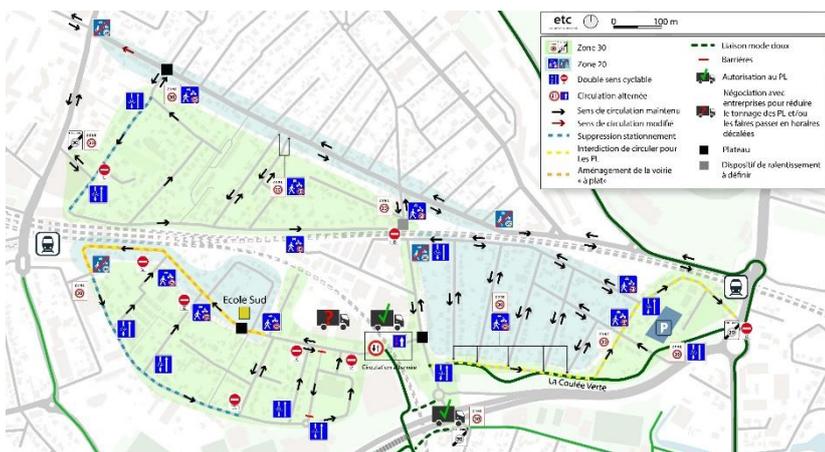
DATE DE RÉALISATION
2021 - 2022

PÉRIMÈTRE
Ville : 62 ha

Le sud de la ville d'Éaubonne est composé de deux quartiers pavillonnaires à proximité des gares d'Ermont-Éaubonne et Champ de Courses d'Enghien. La ville projette l'installation d'un groupe scolaire de 11 classes sur la rue des Bussys, au cœur du secteur d'étude. C'est pourquoi la commune souhaitait revoir son plan de circulation et de stationnement sur le secteur dans l'optique de développer les mobilités douces, sécuriser les itinéraires piétons et répondre aux besoins croissants liés aux deux gares.

Les quartiers étant caractérisés par des voies anciennes et très étroites, le partage de la voirie peut y être difficile. À cela s'ajoute un trafic de poids-lourds important en raison d'une zone d'activité au centre du quartier et une extension du CDFAS générant d'ores et déjà du stationnement interdit lors des événements sportifs.

ETC avait donc pour mission de répondre à ces problématiques via un plan de déplacement tous modes et un plan de stationnement. Pour ce faire l'étude était divisée en 3 phases : un diagnostic, les scénarios et le plan final, chiffré et phasé.





ÉTUDE D'AVANT PROJET MOBILITÉS ET ESPACES PUBLICS : GARE DE GOUSSAINVILLE

GOUSSAINVILLE - 95

MAÎTRISE D'OUVRAGE

Commune de Goussainville et
Communauté d'Agglomération
Roissy Pays de France

MANDATAIRE

Atelier Iris Chervet

DATE DE RÉALISATION

2022 – en cours

PÉRIMÈTRE

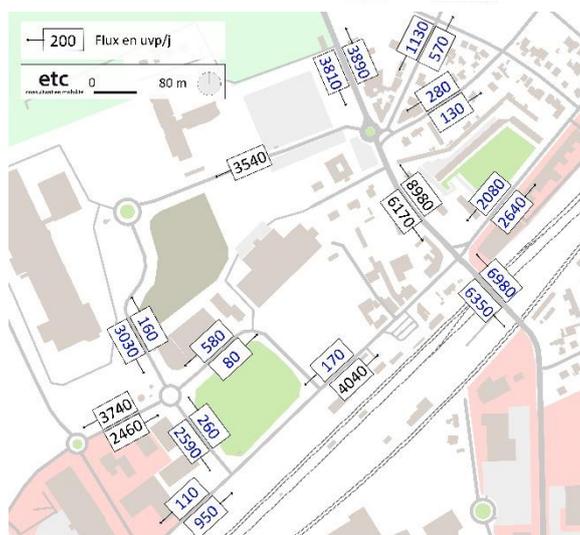
8 ha

MONTANT DES TRAVAUX HT

13 M€

Sur la base d'un schéma pré-opérationnel, le groupement sélectionné en phase AVP a été consulté afin de valider sa faisabilité et son intégration et de proposer une organisation fonctionnelle du quartier gare de la ville de Goussainville. La ville ainsi que la communauté d'agglomération ont une volonté de créer un projet fort pour une redynamisation souhaitée depuis plusieurs décennies. Ce projet doit permettre de faire cohabiter tous les modes de déplacements (piétons, vélos, VL, Bus) ainsi que les cheminements de l'eau, la programmation, l'identité du site et le phasage des travaux.

Dans le cadre de ces missions, ETC est intervenu en tant qu'expert circulation afin d'accompagner l'urbaniste sur ses missions de MOE de façon à assurer une bonne circulation pour tous, tout en un véritable quartier d'usage mixte.





ÉTUDE PRÉ-OPÉRATIONNELLE D'AMÉNAGEMENT DE LA RUE DE LA GARE ET DE SES ABORDS

ARDENTES - 36

MAÎTRISE D'OUVRAGE
Ville d'Ardentes

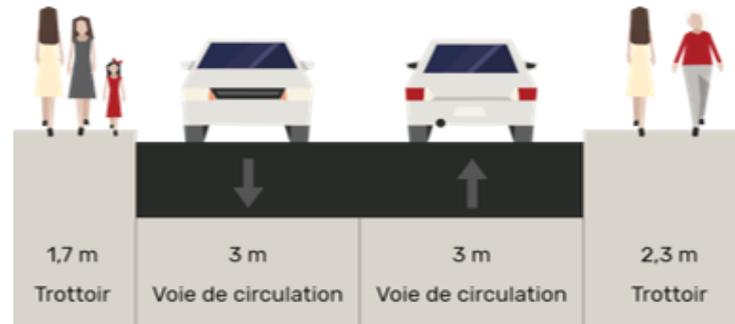
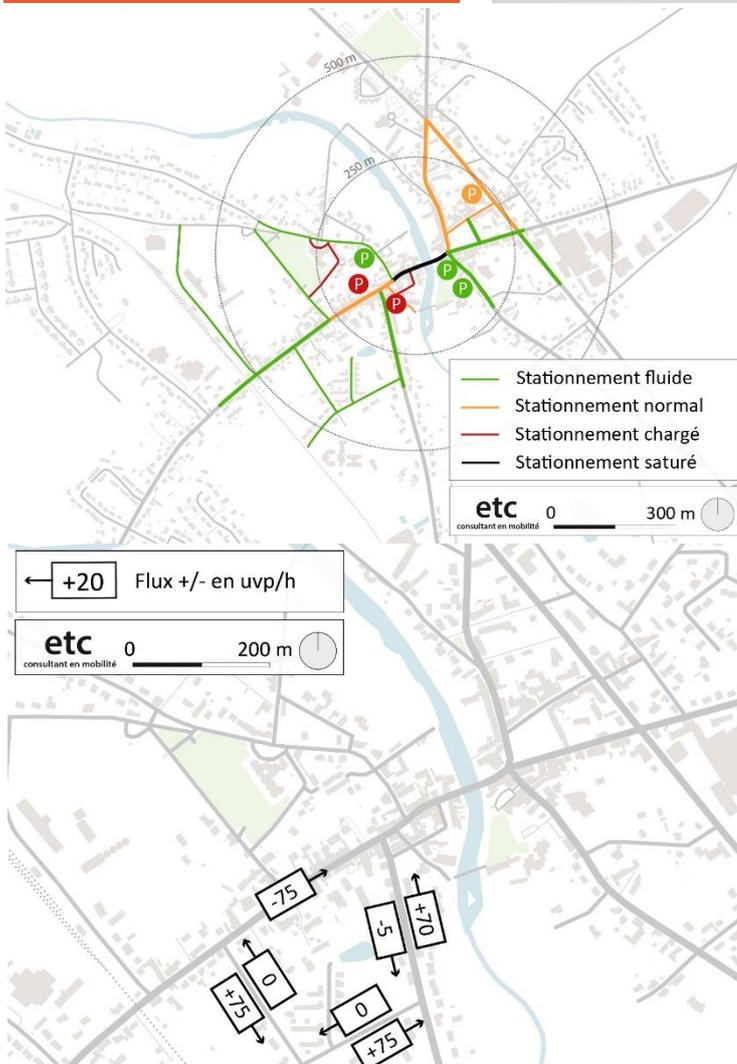
MANDATAIRE
Agence Lanton

DATE DE RÉALISATION
2023

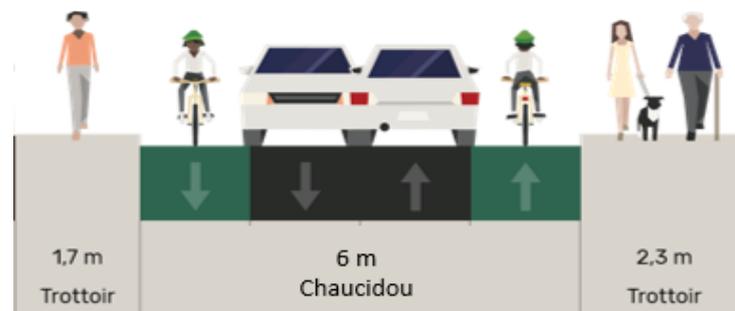
PÉRIMÈTRE
3 ha

Bénéficiant du programme Petites Villes de Demain, la commune d'Ardentes a souhaité réaliser une étude pré-opérationnelle d'aménagement, afin de requalifier la rue de la gare et de ses abords, en termes de mobilités tous modes, de stationnement et d'espaces publics.

L'étude a en premier lieu consisté à effectuer un diagnostic stratégique des mobilités avec des comptages routiers et des enquêtes stationnement sur la rue de la Gare et ses principales intersections. En tenant compte de l'importance de la rue de la Gare dans la desserte de la commune et du département (accès à la RD943), nous avons défini des scénarios contrastés, esquissé et priorisé les préconisations à mettre en place, sous forme de schémas de principe et de coupes de voirie. Cette étude nous a permis de réinterroger la place de la voiture sur l'axe (circulation et stationnement) et de créer des itinéraires cyclables continus et sécurisés depuis et vers les différentes polarités de la commune (centre-ville, services et écoles notamment). Le réaménagement de l'axe a également nécessité un travail sur le report des parcours bus.



Dimensionnement actuel (10 m) – ETC via Streetmix



Dimensionnement à terme (10 m) – ETC via Streetmix





ÉTUDE DE MOBILITÉS ET DE STATIONNEMENT DANS LE CADRE D'UN PROJET STRATÉGIQUE DE VALORISATION TOURISTIQUE

DOMFRONT-EN-POIRAIE - 61

MAÎTRISE D'OUVRAGE
Ville de Domfront-en-Poiraise

MANDATAIRE
ETC

DATE DE RÉALISATION
2020 - 2021

PÉRIMÈTRE
Ville : 3554 ha

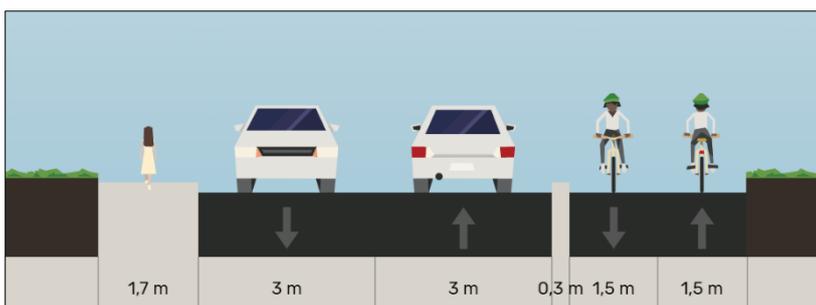
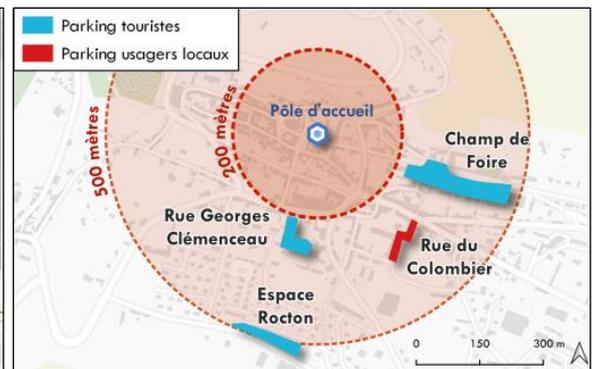
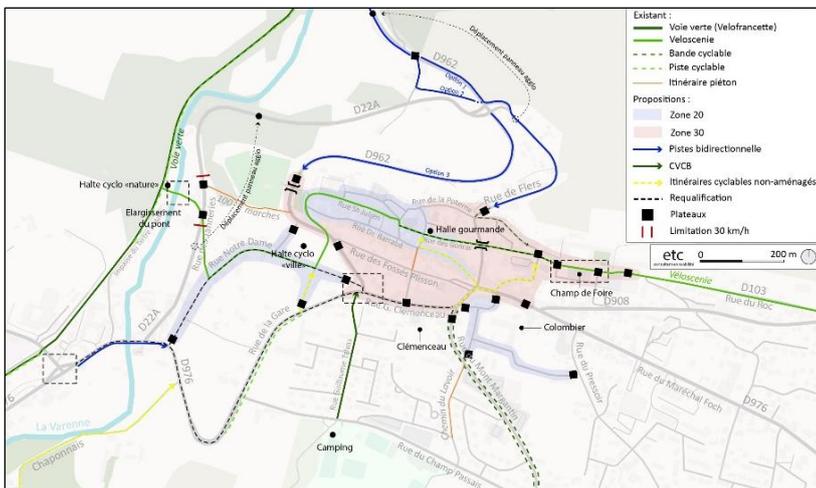
COUTS
20 M€

La ville de Domfront-en-Poiraise, dans l'Orne, en Normandie (61) a défini un projet stratégique de valorisation touristique dont l'ambition est de multiplier la fréquentation actuelle par trois. Pour accueillir cette nouvelle demande, la Ville souhaitait réadapter ses schémas de circulation et de stationnement en centre-ville et sur ses abords en cohérence avec le projet de revitalisation du cœur de ville.

Les objectifs étaient de :

- Déterminer la stratégie de stationnement à adopter à l'échelle du cœur de ville
- Étudier la mobilité actuelle et future des différents usagers à l'échelle locale en vue d'élaborer un plan d'actions mobilité en cohérence avec le projet culturel et touristique.

L'étude s'est déroulée en trois grandes étapes : un diagnostic tous modes (avec questionnaire à la population), l'élaboration de scénarios coconstruits (atelier de travail) et la faisabilité des aménagements proposés.





ÉTUDE DE PROGRAMMATION ET D'AMÉNAGEMENT URBAIN DANS LE CADRE DU PROJET ACTION CŒUR DE VILLE

THONVILLE - 57

MAÎTRISE D'OUVRAGE

Ville de Thionville, CA Portes de France - Thionville

MANDATAIRE

HDZ

DATE DE RÉALISATION

2019 - 2020

PÉRIMÈTRE

30 ha

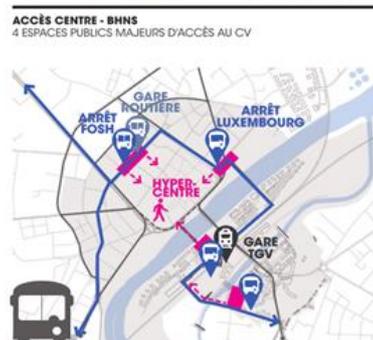
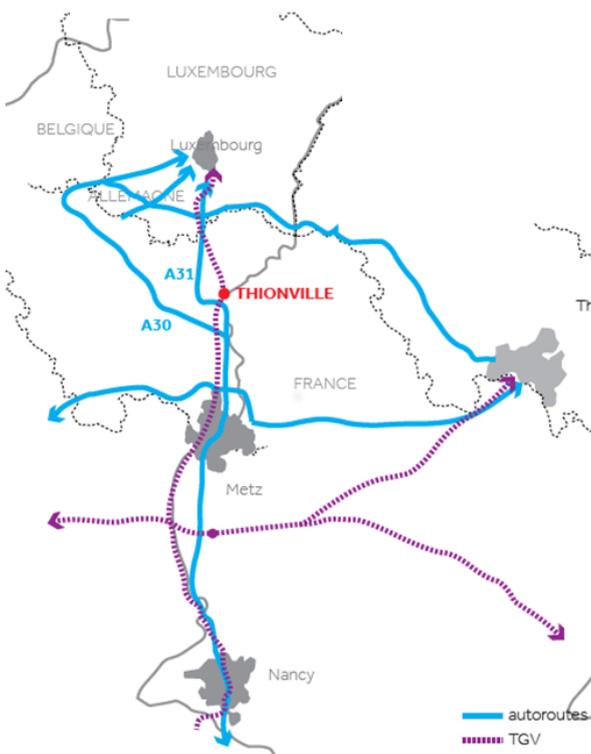
MONTANT DES TRAVAUX HT

Étude en cours

La Ville de Thionville est implantée sur la Moselle, dans une plaine alluviale bordée sur sa partie ouest par un relief de cuesta. Elle se situe à mi-chemin entre Metz au Sud et le Luxembourg au Nord et constitue l'un des principaux points de passage entre la France et le Nord de l'Europe. Elle est de ce fait bien desservie par les infrastructures autoroutières (A31) et ferroviaires.

L'agglomération thionvilloise est aujourd'hui un secteur très dynamique du fait de sa position stratégique sur le sillon lorrain et sa proximité avec le Luxembourg. Elle ambitionne d'atteindre 50 000 habitants et habitantes d'ici à 2030 (41 000 aujourd'hui). De ce fait, plusieurs projets de déplacement sont actuellement en cours au niveau communal (arrivée de deux lignes de BHNS, déploiement du plan vélo, restructuration de la gare, aménagement de nouveaux parkings silos, etc.).

Dans le cadre de cette mission, ETC a épaulé HDZ pour la prise en compte des mobilités dans une vision prospective des déplacements afin d'accompagner la redynamisation du centre-ville. Les préconisations faites recouvrent l'ensemble de la palette de la mobilité avec des interventions sur la circulation, les flux de transit, le jalonnement, la prise en compte des TC et le renforcement des itinéraires modes doux ainsi que la gestion du stationnement et de l'intermodalité.





ÉTUDE MOBILITÉS POUR LES ZAC DU CENTRE URBAIN ET DES AUNETTES

ÉVRY-COURCOURONNES - 91

MAÎTRISE D'OUVRAGE
Grand Paris Aménagement

MANDATAIRE
ETC

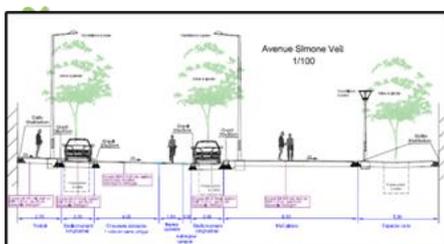
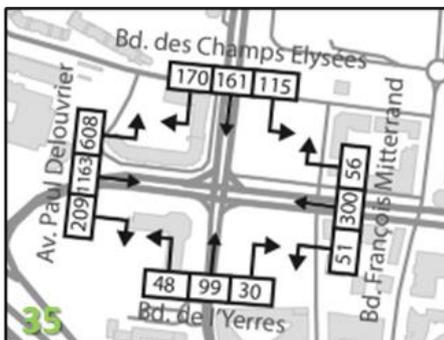
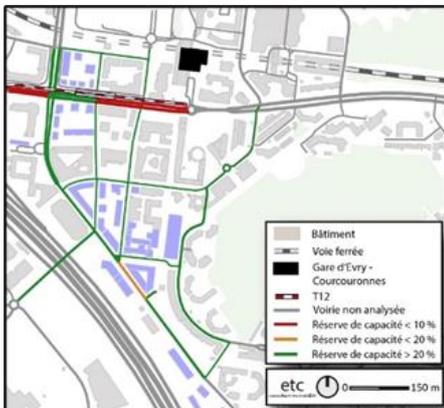
DATE DE RÉALISATION
2018 - 2019

PÉRIMÈTRE
80 ha

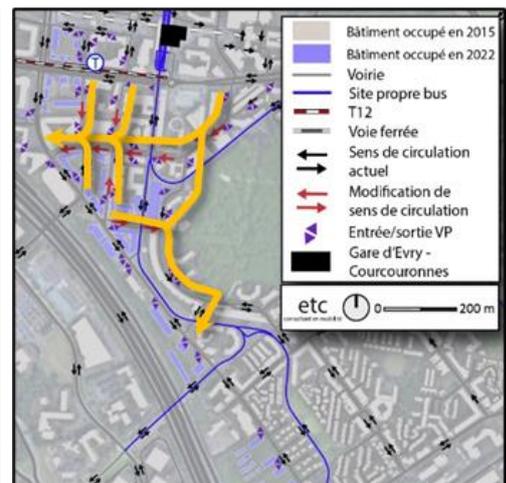
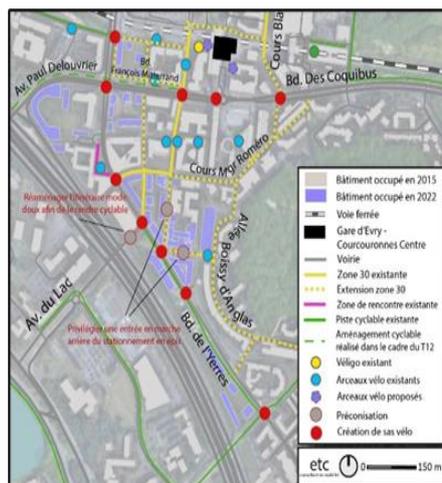
Définition d'une stratégie de renouvellement des déplacements et du stationnement pour le secteur d'étude en vue de le pacifier.

Analyse des conditions initiales de déplacement tous modes, étude des impacts circulation à achèvement des programmes immobiliers et des projets connexes (Tzen4, T12) : estimation des trafics générés, leur affectation sur le réseau et l'estimation des capacités des carrefours selon les méthodes de calcul du CEREMA. ETC a ensuite élaboré 5 scénarios de plan de circulation, comparés au moyen d'une analyse multicritères.

Chacun d'entre eux a fait l'objet d'une affectation des flux sur le réseau et d'une estimation des capacités des carrefours et des voiries. Avec un objectif de pacification, ETC a apporté en accompagnement du scénario retenu, différentes préconisations en matière de mobilité traitant de l'ensemble des modes de déplacements.



PRINCIPE DE FONCTIONNEMENT	Scénario 1	Scénario 2	Scénario 2bis	Scénario 3	Scénario 4
ÉLÉMENT 1 - PACIFICATION DU QUARTIER					
Suppression des shunts	--	+	+	++	--
ÉLÉMENT 2 - STATIONNEMENT					
Maintien du stationnement prévu par GPA	+	+	+	+	+
Possibilité de stationnement supplémentaire	--	++	++	++	++
ÉLÉMENT 3 - DETOURS					
Détours imposés aux usagers	+	-	-	--	--
ÉLÉMENT 4 - AUGMENTATION DES FLUX PAR VOIE					
Bd François Mitterrand	-	-	-	-	-
Bd de l'Yverres	-	-	-	-	-
Allée Bolsoy d'Anglas	-	-	-	-	-
Rue Simone Veil	-	-	-	-	-
Rue André Lalande	-	-	++	+	-
ÉLÉMENT 5 - DEGRADATION DES RESERVES DE CAPACITE DES CARREFOURS					
Carrefour C2	-	-	-	-	-
Carrefour C3	-	-	-	-	-
Carrefour C4	-	-	-	-	-
Carrefour C5	-	-	-	-	-
Carrefour C6	-	-	-	-	-
Carrefour C7	+	-	-	-	-





ÉTUDE SIGNALÉTIQUE POUR LA REDYNAMISATION DU CENTRE-VILLE DE MARLY-LE-ROI

MAÎTRISE D'OUVRAGE

Saint-Germain Boucle de Seine

MANDATAIRE

Ville Ouverte

DATE DE RÉALISATION

2023

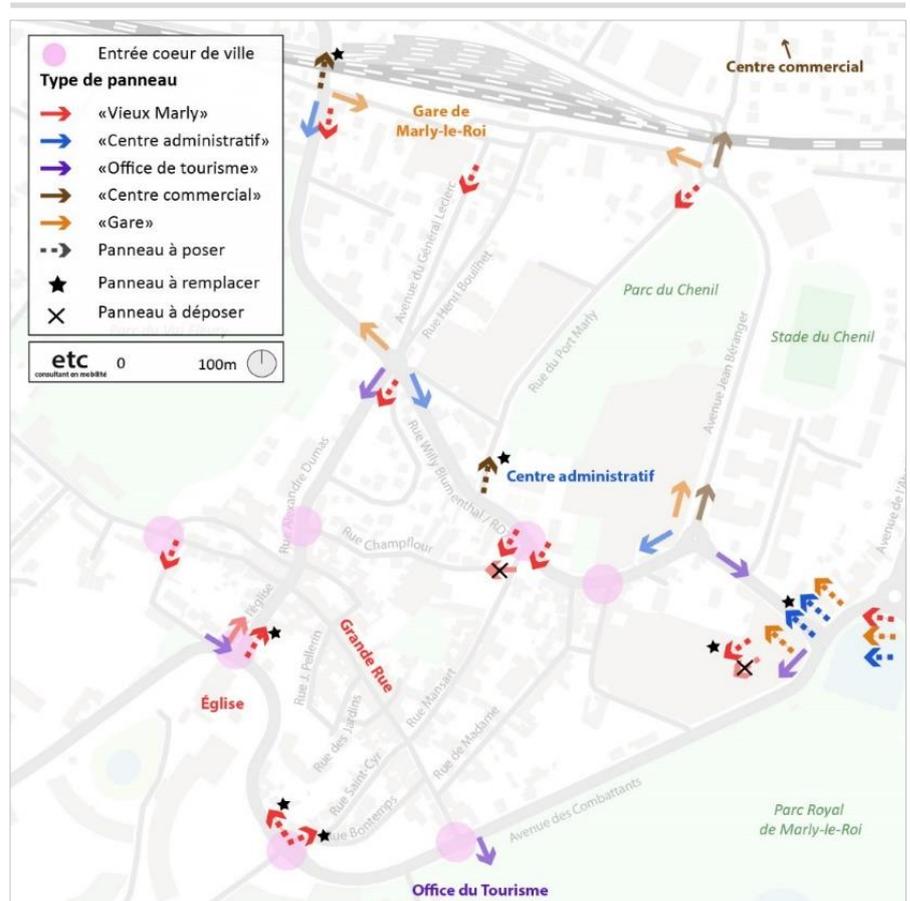
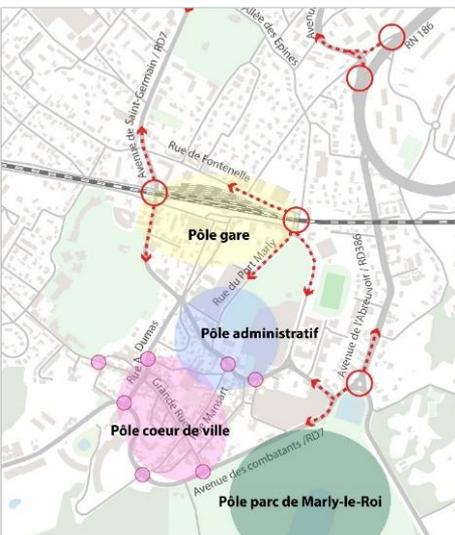
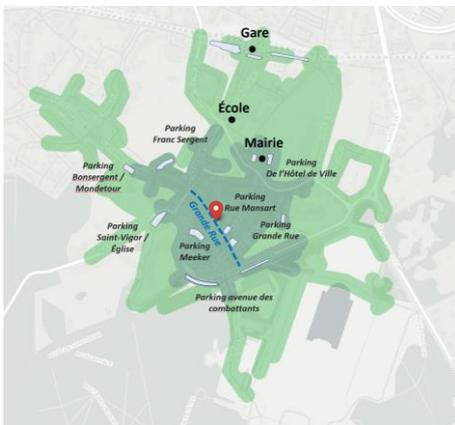
PÉRIMÈTRE

Centre-ville de Marly-le-Roi

MARLY-LE-ROI - 78

La ville de Marly-le-Roi cherchait à valoriser son patrimoine et ses commerces notamment ceux du cœur de ville. Les objectifs de l'étude étaient donc d'optimiser la circulation automobile en améliorant la lisibilité des espaces de stationnement ainsi que le guidage et la sécurité des modes doux notamment lors de la déambulation dans l'hyper centre.

L'étude intègre un premier volet de diagnostic permettant de localiser les éléments de signalétique actuelle (routière, cycliste et piétonne) ainsi que les différentes poches de stationnement et leur occupation. Le second volet se concentre sur les grands principes de la signalisation en ville ainsi que sur des préconisations pour améliorer le guidage et la sécurité. Enfin, l'étude intègre un chiffrage des panneaux à poser, déposer ou remplacer.



	Nombre de panneaux total	À conserver	À déposer	À remplacer	Récupérable	À poser
POLE VIEUX MARLY	7	1	1	4	1	8
POLE CENTRE COMMERCIAL LES GRANDES TERRES	10	8	0	2	0	1
POLE GARE	4	4	0	0	0	3
POLE ADMINISTRATIF	4	3	0	1	0	2
OFFICE DE TOURISME	5	5	0	0	0	0



ÉTUDE PRÉ-OPÉRATIONNELLE DANS LE CŒUR DE VILLE DE DOL-DE-BRETAGNE

MAÎTRISE D'OUVRAGE

Ville de Dol-de-Bretagne

MANDATAIRE

LOCUSCAPE

DATE DE RÉALISATION

2022

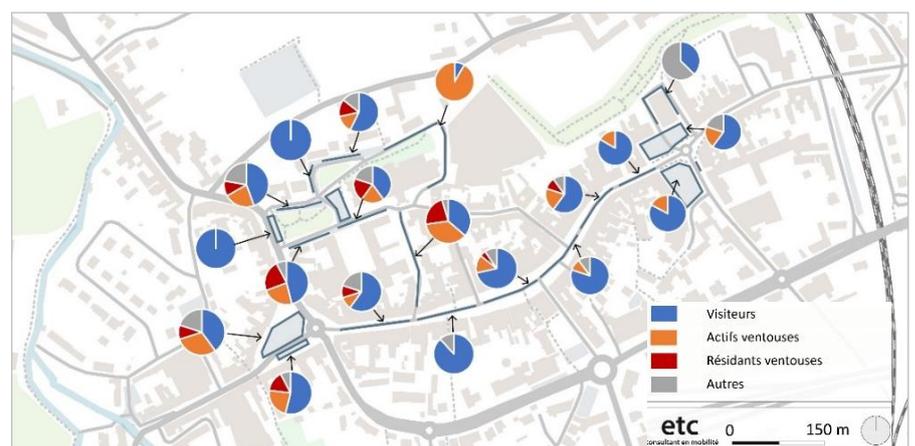
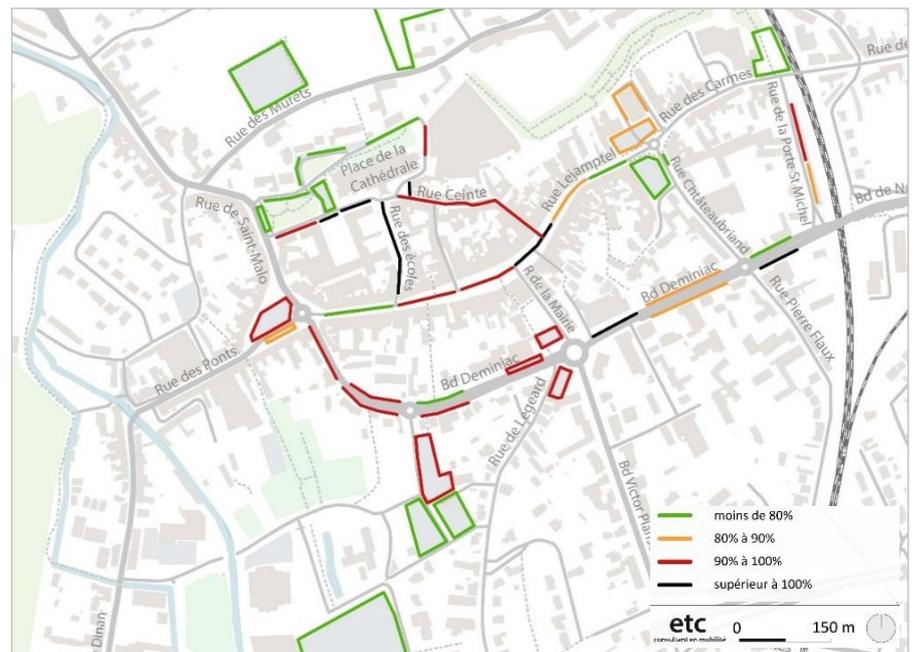
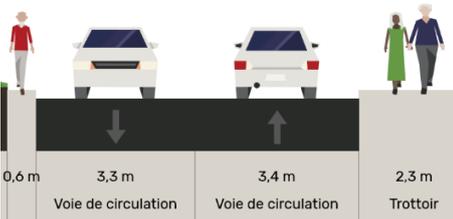
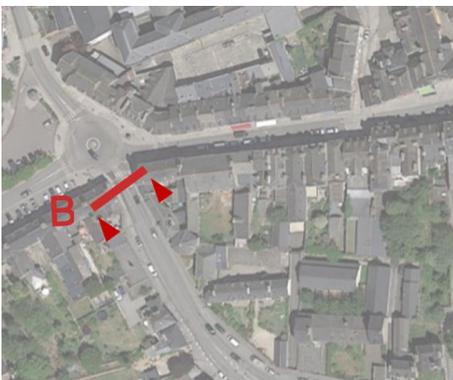
PÉRIMÈTRE

Centre-ville de Dol-de-Bretagne

DOL-DE-BRETAGNE - 35

Dans le cadre d'un projet de redynamisation de centre-ville, la ville de Dol-de-Bretagne a lancé une étude pré-opérationnelle afin de définir l'aménagement des voies du cœur de ville intégrant de nouveaux itinéraires cyclables ainsi que la réorganisation du stationnement en centre-ville.

ETC a ainsi réalisé une enquête stationnement (occupation et rotation) ainsi qu'un diagnostic tout modes. Les solutions proposées sont de diverses natures comme la mise en place de zones de rencontres, d'aménagements cyclables physiques (pistes ou bandes cyclables) ou encore des plateaux pour sécuriser les traversées. Les propositions ont été faites en cohérence avec les préconisations du CEREMA





RÉALISATION D'UNE ÉTUDE SUR LES MOBILITÉ À LILLERS

LILLERS - 62

MAÎTRISE D'OUVRAGE

Ville de Lillers

MANDATAIRE

ETC

DATE DE RÉALISATION

2024

PÉRIMÈTRE

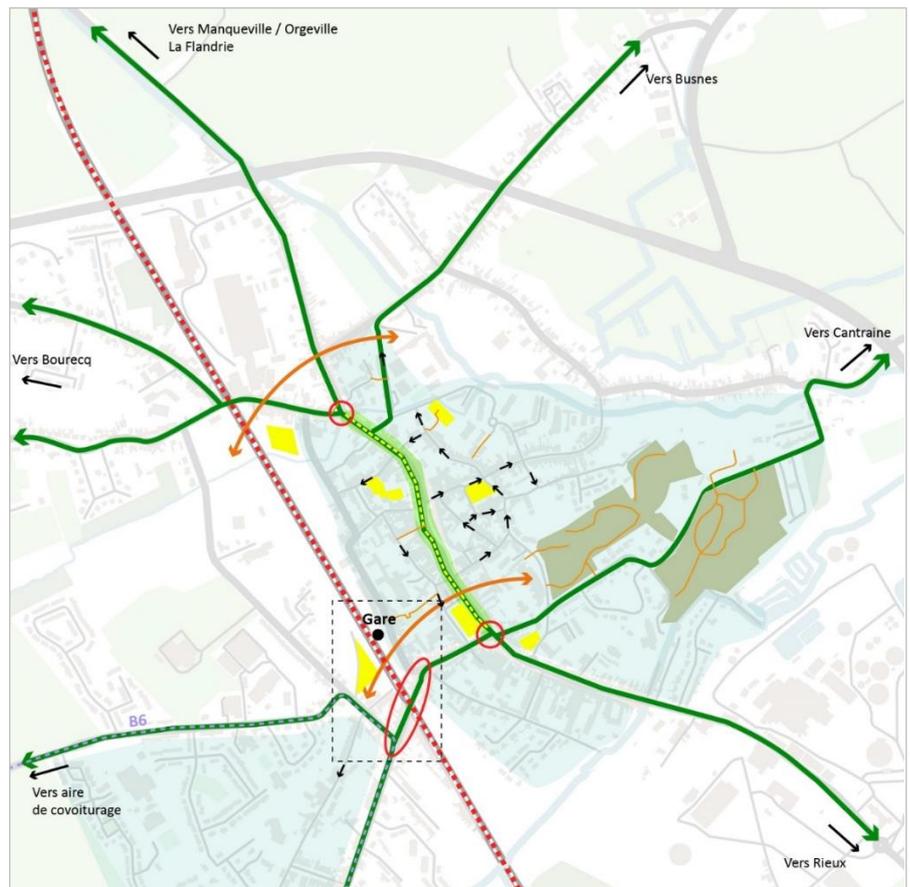
400 ha

Dans le cadre du programme « Petite Ville de Demain », la commune de Lillers a lancé une étude de mobilité avec pour objectif d'améliorer l'accessibilité au centre-ville.

ETC a ainsi réalisé un diagnostic tout modes comprenant notamment des comptages routiers aux carrefours importants de la ville. Différents scénarios ont été proposés et co-construits avec les habitants et acteurs de la commune. Le scénario retenu permettra de mieux connecter le centre-ville de Lillers avec les territoires voisins tout en favorisant les modes doux. Un volet signalétique est intégré à la mission.



Carrefour Jaurès	
Heure de pointe :	matin
Type de manœuvre :	TAG
Vitesse régl. de la VP :	50 km/h
Sens de la VP :	double
Temps manœuvre d'insertion minimale : 6	
Longueur moyenne d'un véhicule (en m) :	
5	
Trafic de la voie principale en uvp/h/2 sens : 572	
Capacité limite théorique (CEREMA) :	
466	
Trafic de la voie secondaire en uvp/h/sens : 105	
Temps moyen d'attente (en s) : 10	
Longueur de file d'attente moy (en m) :	
1	
Longueur de file d'attente max (en m) :	
6	



	OFFRE		OCCUPATION		INTERDICTION		CONGESTION	
	Nombre	Nombre	%	Nombre	%	Nombre	%	
10H00	65	60	92,31%	0	0,00%	60	92,31%	
15H00	65	55	84,62%	0	0,00%	55	84,62%	
22H00	65	10	15,38%	0	0,00%	10	15,38%	



ÉTUDE URBAINE DE RECOMPOSITION DU CŒUR DE VILLE DU CHESNAY-ROCQUENCOURT

LE CHESNAY-ROCQUENCOURT - 78

MAÎTRISE D'OUVRAGE

Commune du Chesnay-Rocquencourt

MANDATAIRE

ACLAA

DATE DE RÉALISATION

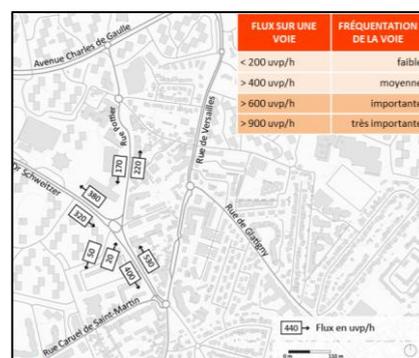
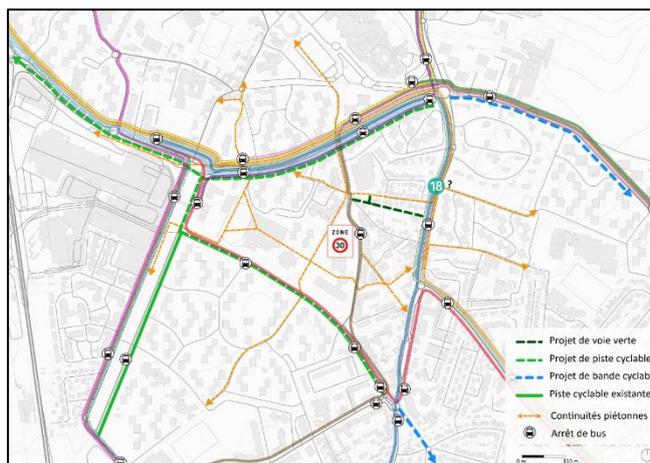
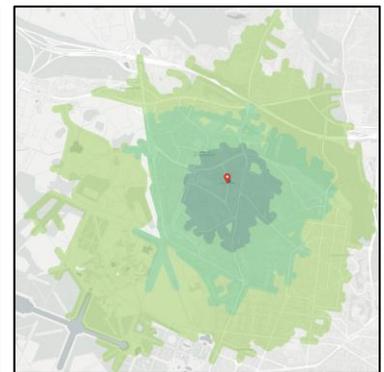
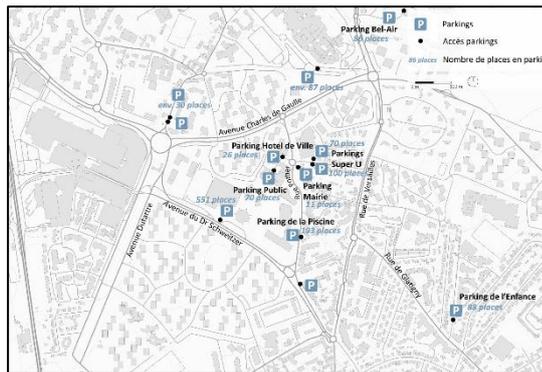
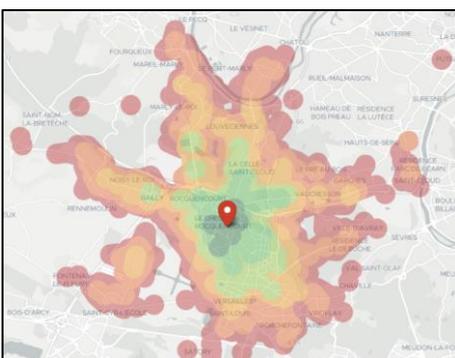
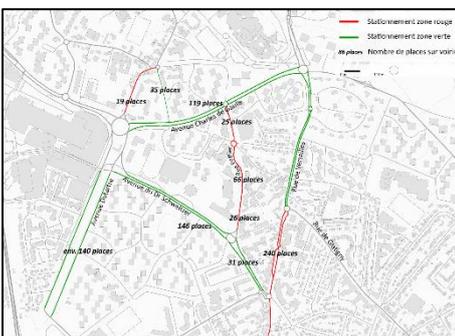
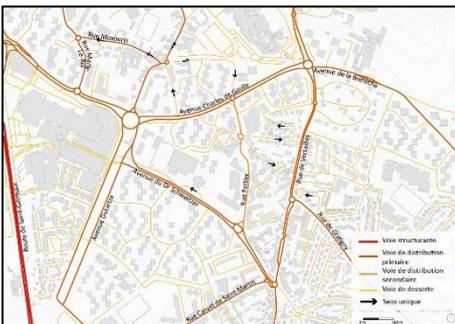
En cours

PÉRIMÈTRE

Centre-ville du Chesnay-Rocquencourt

Née d'une fusion entre les anciennes communes du Chesnay et de Rocquencourt, la nouvelle commune du Chesnay-Rocquencourt est marquée par une absence de centre-ville formalisé et fédérateur pour ses habitants, dans un tissu urbain marqué par l'usage de la voiture individuelle. La Ville a souhaité mener une étude urbaine afin de rendre attractif son centre-ville.

Suite à un diagnostic de l'état actuel, ETC a élaboré un plan de circulation encourageant l'usage des modes doux : passage des voiries départementales en 2x1 voies avec aménagements cyclables, Mise en place d'une zone 30 en hyper-centre et passage à sens-unique, création d'itinéraires piéton mettant en valeur le patrimoine naturel de la ville, etc.





ÉTUDE DE FAISABILITÉ – RÉAMÉNAGEMENT URBAIN DU SECTEUR BAYEUX NORD

BAYEUX - 14

MAÎTRISE D'OUVRAGE

Ville de Bayeux

MANDATAIRE

DIAGRAM Architectes Urbanistes

DATE DE RÉALISATION

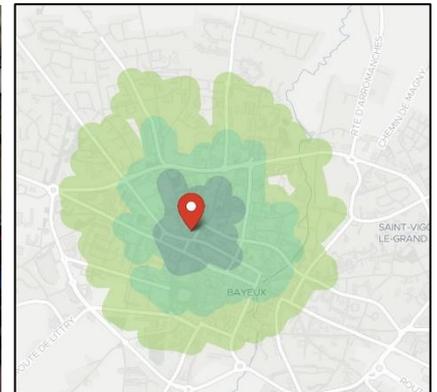
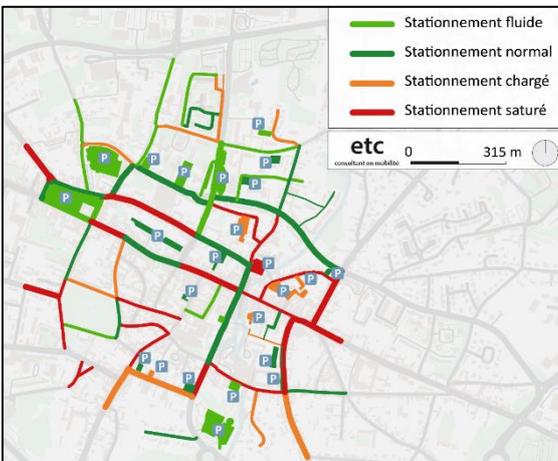
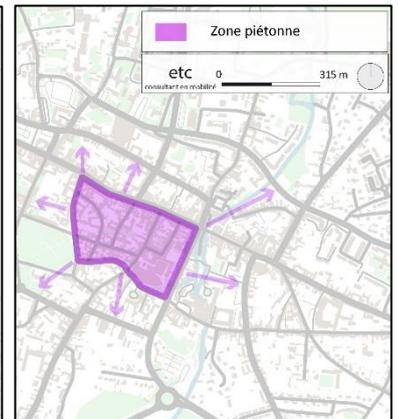
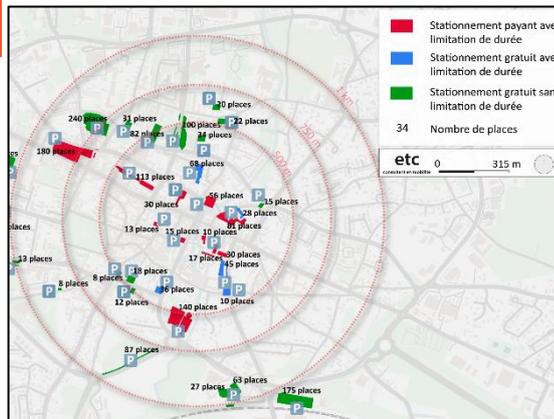
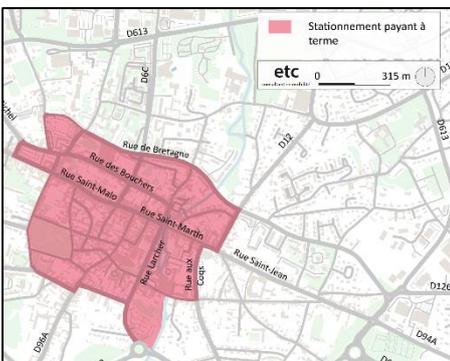
2023 – en cours

PÉRIMÈTRE

Secteur de Bayeux nord

Située à proximité des plages du débarquement et connaissant une fréquentation touristique importante en période estivale, la Ville de Bayeux a souhaité mener une étude de faisabilité urbaine afin de rendre attractif son centre-ville dans le cadre de l'opération Petites Villes de Demain.

L'étude a en premier lieu consisté à effectuer un diagnostic de la mobilité et du stationnement, en intégrant tous les modes. En tenant compte de la saisonnalité importante impactant les mobilités dans la commune, les différents constats qui en sont ressortis ont permis d'esquisser deux scénarios coconstruits avec les techniciens. L'approfondissement d'un scénario a permis d'aboutir à un schéma directeur final, intégrant la question d'une nouvelle gestion du stationnement en centre-ville.



TARIFICATION DU STATIONNEMENT SUR VOIRIE		1h	2h	3h	4h	5h	6h	7h	8h	9h	10h
BAYEUX		1 €	2 €	3 €							
SAINT-JEAN-DE-LUZ	Basse saison (01/11 au 30/04)	1,60 €	3,20 €	30 € (FPS)							
	Haute saison (01/05 au 31/10)	2 €	4 €	30 € (FPS)							
BANYULS-SUR-MER		1 €	2,50 €	3,50 €	4,50 €	5,50 €	6,50 €	8 €	10 €	15 €	30 €



MISSION D'AMO, DE MOE ET D'ÉTUDE DES IMPACTS POUR L'OPÉRATION DE LA ZAC SUD CHANTERAINES

GENNEVILLIERS - 92

MAÎTRISE D'OUVRAGE
SEMAG 92

MANDATAIRE
CoBe

DATE DE RÉALISATION
2021 – 2022

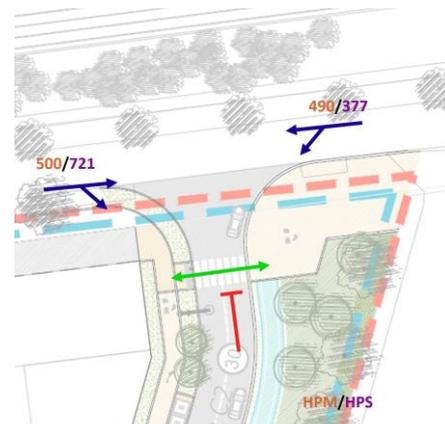
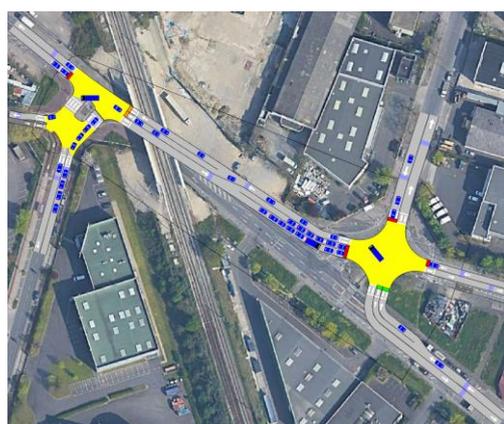
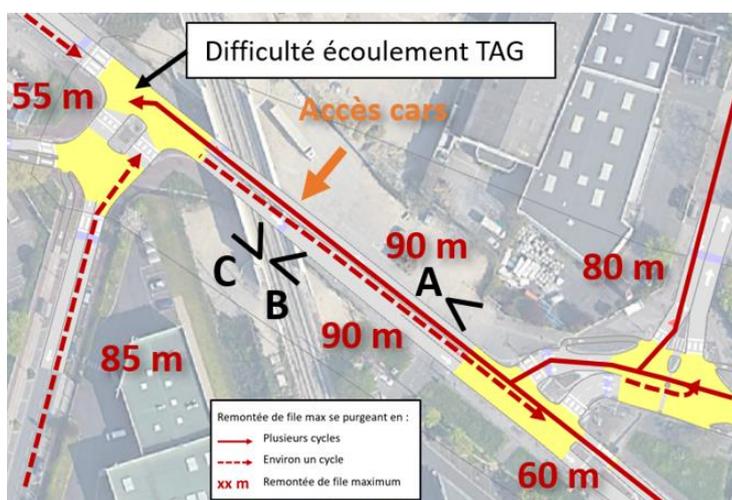
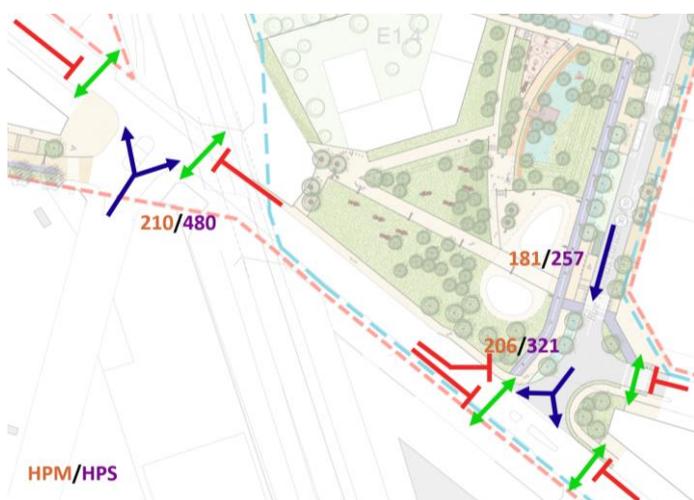
PÉRIMÈTRE
50 ha

MONTANT DES TRAVAUX HT
26 M€

Mission d'assistance à maîtrise d'ouvrage et de MOE sur les questions de mobilité en lien avec l'aménagement d'une ZAC à Gennevilliers, composée de logements, de commerces et de divers équipements, afin d'identifier les besoins auxquels l'opération d'aménagement doit répondre.

Dimensionnement des ouvrages pour les principaux carrefours d'accès, afin de redéfinir les géométries et proposer les modifications / créations de carrefours nécessaires pour assurer un fonctionnement fluide du réseau. Une simulation dynamique a été effectuée pour évaluer le fonctionnement de ces carrefours à terme. Élaboration des fiches carrefours pour l'AVP mobilité. Préconisations sur les TC et les modes doux.

Dans le cadre de l'étude d'impact, les prestations suivantes ont été effectuées : campagne de comptages directionnels et OD, en HPM et en HPS, analyse des conditions initiales de circulation, estimation des trafics générés par la programmation, leur affectation sur le réseau, estimation des capacités des carrefours situés à proximité du site de l'opération (méthodes de calcul du CEREMA), propositions de mesures compensatoires et de préconisations quant au plan de déplacement tous modes à mettre en place.





REQUALIFICATION DES PLACES PHILIPPE LEBON ET JEANNE D'ARC

LILLE - 59

MAÎTRISE D'OUVRAGE

MEL, Ville de Lille

MANDATAIRE

CoBe

DATE DE RÉALISATION

2022-2024

PÉRIMÈTRE

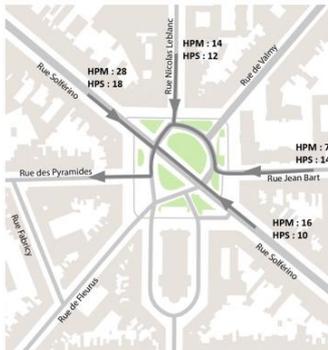
3 ha

MONTANT DES TRAVAUX HT

3,3 M€

L'ambition de la métamorphose des Places Lebon et Jeanne d'Arc s'inscrit au sein des objectifs portés par la Ville et la MEL de développer une ville bas carbone, durable et apaisée et donnant plus de place aux piétons, aux vélos, aux arbres et la végétation. Pour ce faire, le projet a été co-construit avec les pouvoirs publics et la population. Dans ce cadre, ETC a effectué des études préliminaires de MOE, AVP et PRO pour l'aménagement des deux places en lien avec le développement prévu sur le secteur, c'est-à-dire la requalification de la rue Solférino et ses liens avec le Parc Lebas. Ainsi l'étude comprend des propositions d'aménagement, le dimensionnement des voies, la réalisation de fiches de fonctionnement des carrefours, l'insertion des pistes vélos et la révision du plan de circulation et études des impacts sur la circulation. Une gestion sans feu a été retenue pour les deux places.

REPORTS DES FLUX ALLANT VERS LA RUE DES PYRAMIDES





ÉTUDE URBAINE SUR LE RÉAMÉNAGEMENT DU QUARTIER DES HALLES

PARIS - 75

MAÎTRISE D'OUVRAGE

Sempariseine, Ville de Paris, RATP, SCFHP

MANDATAIRE

SEURA architectes

DATE DE RÉALISATION

2003 - 2016

PÉRIMÈTRE

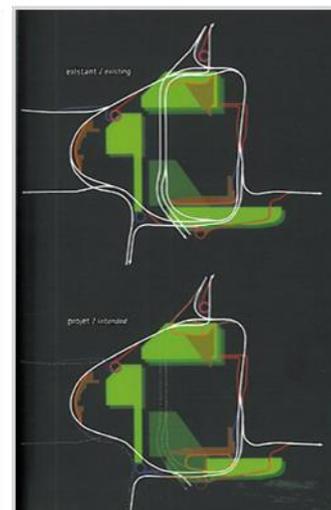
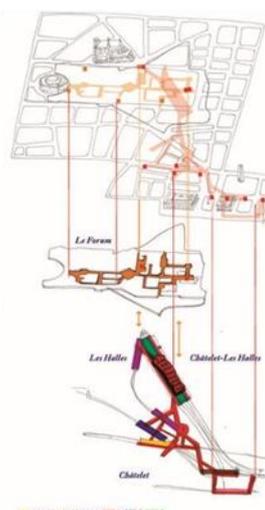
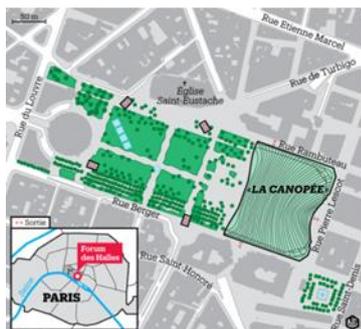
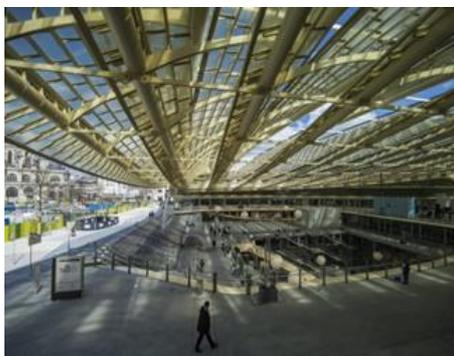
33 ha

MONTANT DES TRAVAUX HT

800 M€

Dans l'objectif de réinsérer les Halles dans l'enchaînement des grands espaces publics du centre de Paris et de créer un espace de convivialité pour tous les publics et à toutes heures, le projet d'aménagement du quartier des Halles, en site occupé, propose de réduire la place octroyée à la circulation et d'atténuer l'impact de ses voies, afin de restituer les continuités urbaines et de réorganiser l'espace public en surface et en souterrain, sur un territoire allant de la Bourse de commerce au Centre Georges Pompidou.

Lauréat de la phase de définition, AVP, PRO.





REQUALIFICATION DES ESPACES PUBLICS ET VOIRIE DE LA PLACE DU MARECHAL LECLERC

LILLE - 59

MAÎTRISE D'OUVRAGE

MEL, Ville de Lille

MANDATAIRE

Emma Blanc

DATE DE RÉALISATION

2022-2024

PÉRIMÈTRE

3 ha

MONTANT DES TRAVAUX HT

4,7 M€

Située au croisement de deux grands axes de circulation structurants à l'échelle de la Ville (Bigo Danel / Vauban et La Bassée / Nationale), la place est au cœur d'un quartier dense, résidentiel et étudiant entre deux polarités commerciales. L'objectif de cette étude est de requalifier la place sur les compétences des deux maîtres d'ouvrage, pour accueillir de nouveaux usages, améliorer le bien-être en ville et valoriser le patrimoine paysager du site, tout en affirmant le caractère structurant de la place en termes de mobilités.

Études préliminaires de MOE et études AVP et PRO pour l'aménagement des voiries primaires en lien avec le développement prévu sur le secteur : arrivée du BHNS, RER Vélo, présence d'un arrêt de métro.

Propositions d'aménagement, dimensionnement des voies et réalisation de fiches carrefours, pistes vélo bidirectionnelles intégrées au TCSP. Intervention en phase Esquisse, AVP et PRO.





ÉTUDE DE CIRCULATION & D'IMPACT LIÉE À LA ZAC DE LA CARTOUCHERIE

TOULOUSE - 31

MAÎTRISE D'OUVRAGE

Ville de Toulouse

MANDATAIRE

Atelier des Paysages -
A. Marguerit

DATE DE RÉALISATION

2005 - 2020

PÉRIMÈTRE

33 ha

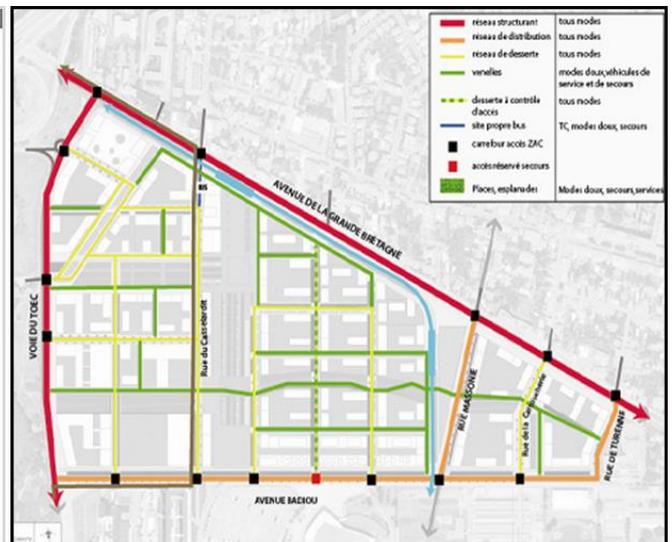
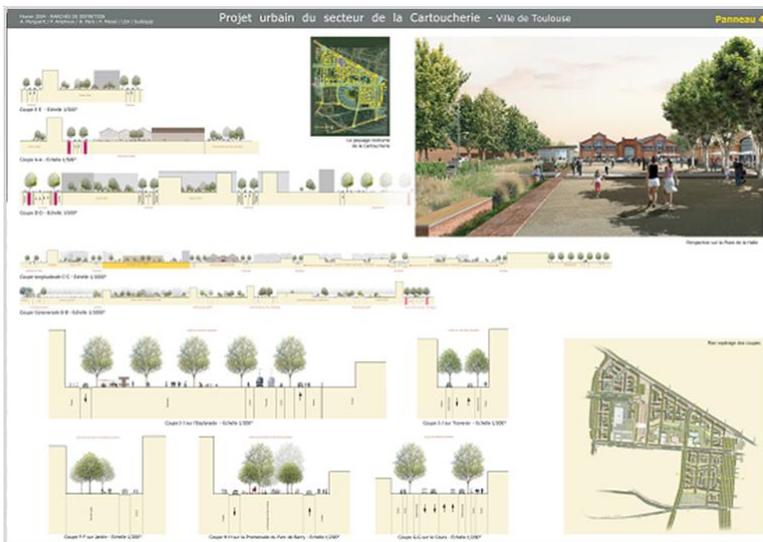
MONTANT DES TRAVAUX HT

44 M€

Étude d'impact, de circulation et de fonctionnement des carrefours liée à la ZAC de la Cartoucherie à Toulouse.

Insertion du Tramway, attention particulière pour les mobilités douces et la gestion du stationnement.

Intervention de la phase concours à la phase PRO.





ÉTUDE PRÉALABLE AU RÉAMÉNAGEMENT URBAIN DE L'ÉCOZAC PARC D'AFFAIRES

ASNIÈRES-SUR-SEINE - 92

MAÎTRISE D'OUVRAGE
CITALIOS

MANDATAIRE
ETC

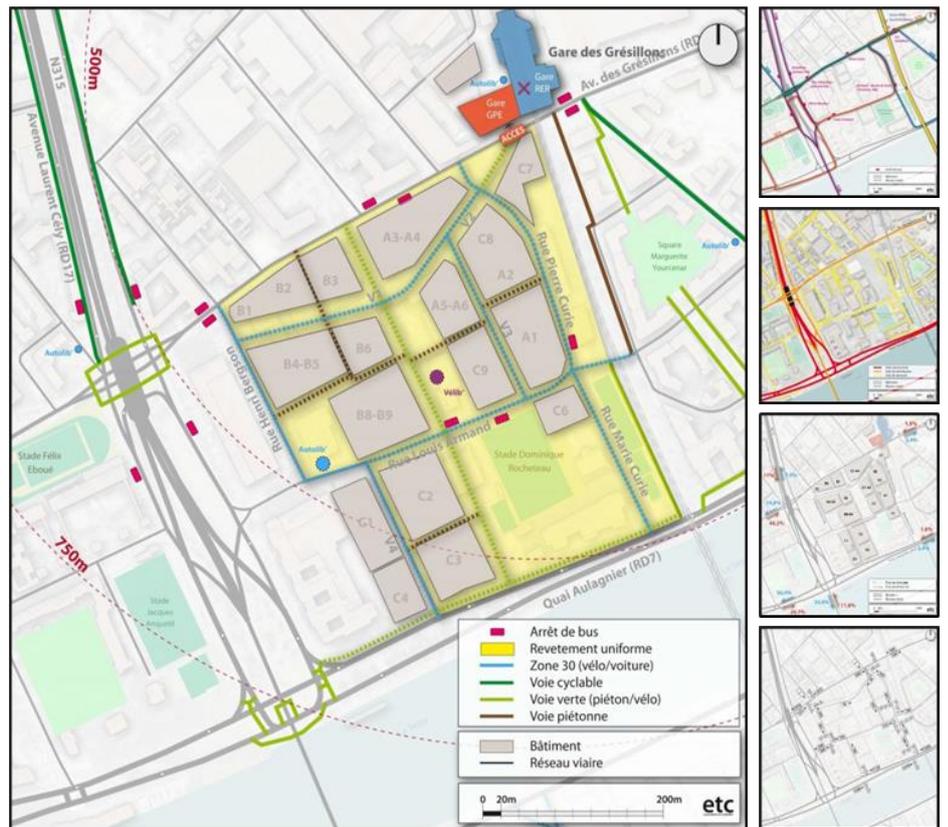
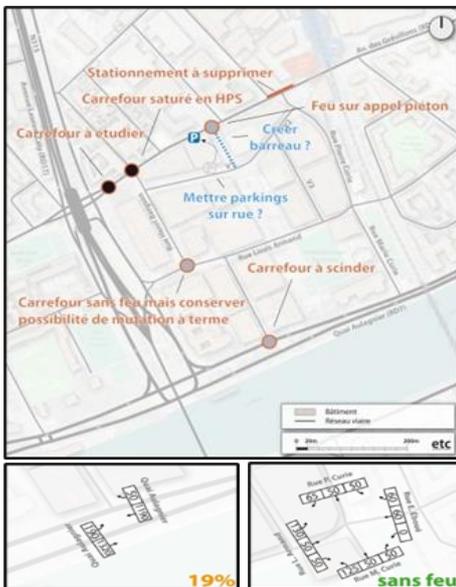
DATE DE RÉALISATION
2017

PÉRIMÈTRE
16 ha

MONTANT DES TRAVAUX HT
153 M€

Étude déplacements tous modes pour l'aménagement de la ZAC Parc d'Affaires.

Diagnostic de l'accessibilité tous modes du site, flux actuels VP, cadencement et variété de l'offre TC, enjeux liés aux projets connexes (Gare Grand Paris Express des Grésillons), générations de trafic, analyse de carrefours, estimation des impacts du repositionnement d'un parking, préconisations et recherche de solutions innovantes et numériques en vue de l'obtention du label écoquartier.



Heure	00-1	1-2	2-3	3-4	4-5	5-6	6-7	7-8	8-9	9-10	10-11	11-12	12-13	13-14	14-15	15-16	16-17	17-18	18-19	19-20	20-21	21-22	22-23	23-00	Station retenue	
Ligne																										
177																										PEM "Les Grésillons"
366																										
577 "River Plaza"																										
N154																										
RER C (cadence au 1/4h)																										
138																									Pierre Boudou	
Total bus/heure	2	1	1	1	1	11	13	21	22	18	15	16	15	16	16	15	20	22	21	18	11	9	7	6		
Plage de 10 mn desservie par un bus (deux sens)								HPM 7h-10h								HPS 16h-20h										



RÉORGANISATION DES DÉPLACEMENTS DANS LE CADRE DU RÉAMÉNAGEMENT DU CENTRE-VILLE ÉLARGI

NÎMES - 30

MAÎTRISE D'OUVRAGE

Ville de Nîmes SENIM

MANDATAIRE

Atelier des Paysages –
A. Marguerit

DATE DE RÉALISATION

2001 - 2012

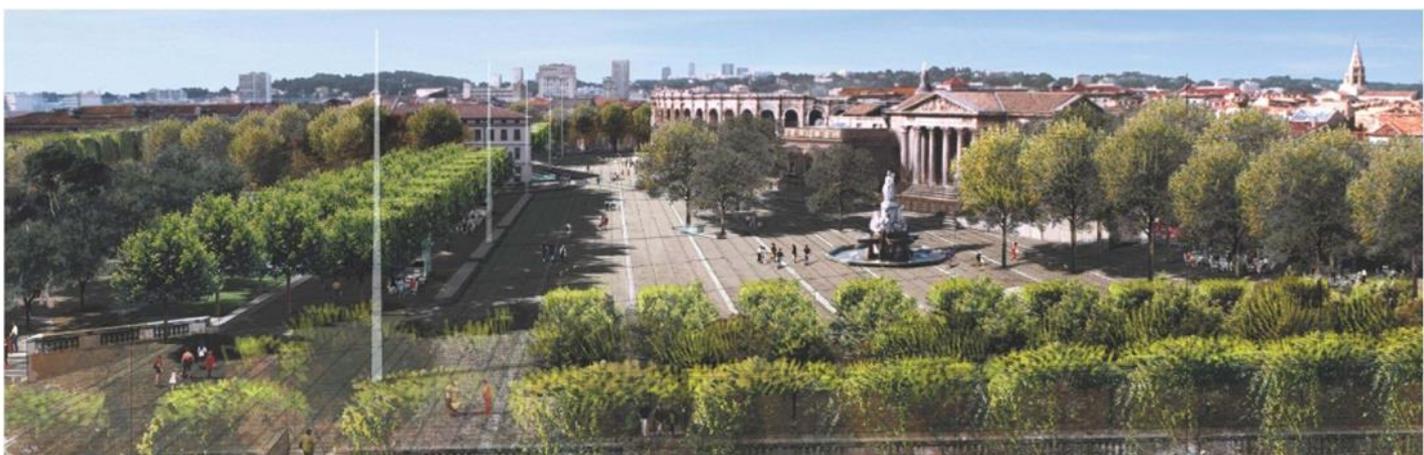
PÉRIMÈTRE

8 ha

MONTANT DES TRAVAUX HT

30 M€

Cette réalisation a nécessité une réflexion approfondie sur les déplacements dans le centre-ville entre les arènes et la gare en passant par l'esplanade. Plan de circulation de l'Ecusson (centre-ville), Piétonisation partielle, reconfiguration des flux, insertion de site propre. Cadre de l'étude de requalification urbaine du centre-ville élargi de Nîmes (30), Arènes-Esplanade-Feuchères.
Phase concours, esquisse, APD, Projet





ÉTUDE DE MAÎTRISE D'ŒUVRE URBAINE POUR L'AMÉNAGEMENT DE LA ZAC DE LIESSE II

SAINT-OUEN L'AUMÔNE - 95

MAÎTRISE D'OUVRAGE

SPLA Cergy-Pontoise Aménagement

MANDATAIRE

ETC

DATE DE RÉALISATION

2017

PÉRIMÈTRE

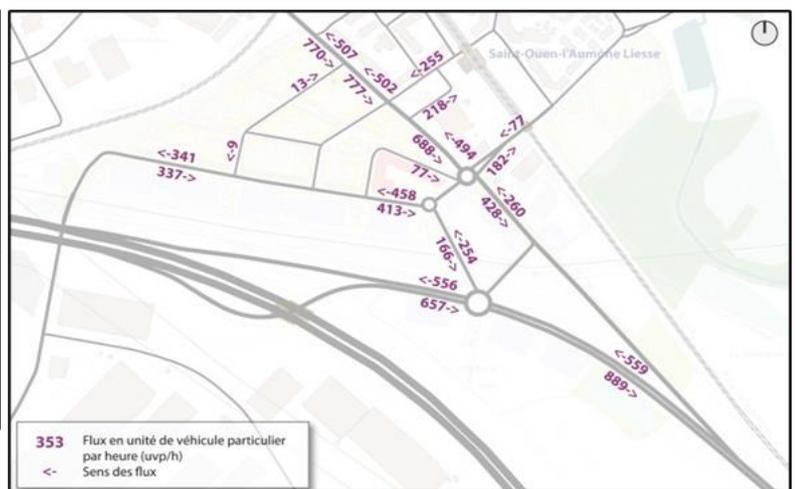
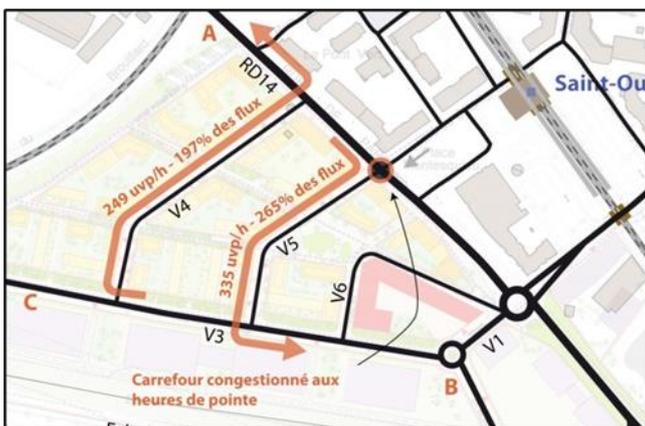
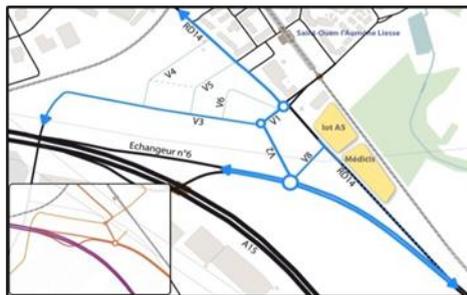
45,7 ha

MONTANT DES TRAVAUX HT

35 M€

AMO pour la validation du plan viaire et des aménagements auprès de la DRIEA.

Proposition d'aménagements du réseau viaire et de l'utilisation des voiries, aide à la décision, analyse multicritère, aménagement et fonctionnalités des voies de desserte, générations de trafic, analyse des carrefours, préconisations sur l'insertion des modes alternatifs, aménagements piétons, redimensionnement des voies, signalisation, etc.



PRINCIPE DE FONCTIONNEMENT	PROPOSITION N°1	PROPOSITION N°2
ÉLÉMENT 1 - INTERFACE NORD-SUD DE LA ZAC		
Impact VP	+	++
Impact mode actif	-	+
Impact TC	+	+
Carrefour V3xV1	+	+
Variante (suppression V1)	-	-
ÉLÉMENT 2 - INTERFACE EST-OUEST		
Impact VP	++	+
Impact mode actif	++	+
ÉLÉMENT 3 - GESTION DU CARREFOUR RD14 X AV. A. CHAUVIN		
Mouvements majoritaires	-	+
Type	-	++
Traversée piétonne	-	+
Aménagement complémentaire	-	+
ÉLÉMENT 4 - REQUALIFICATION DE LA RD14		
Emprise disponible	++	+
Fermeture échangeur n°6	+	+
Variante (desserte Médicis par RD14)	+	+



ÉTUDE URBAINE POUR LA RÉALISATION DU PLAN GUIDE DE LA ZAC DU FORT D'AUBERVILLIERS

AUBERVILLIERS - 93

MAÎTRISE D'OUVRAGE

Grand Paris Aménagement, Plaine Commune

MANDATAIRE

CoBe

DATE DE RÉALISATION

2022 – 2026

PÉRIMÈTRE

36 ha

MONTANT DES TRAVAUX HT

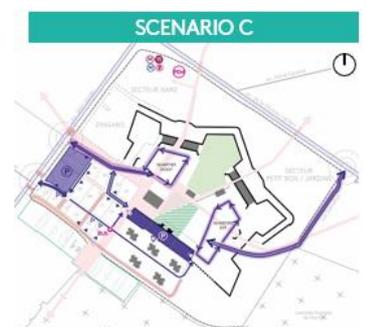
20 M€

Le Fort d'Aubervilliers est aujourd'hui un espace en attente où de nombreux usages sont pourtant déjà en place. L'ambition de construire un quartier métropolitain est aujourd'hui actée notamment avec l'arrivée d'une nouvelle gare et du centre aquatique olympique.

Au cœur de multiples enjeux urbains, patrimoniaux et environnementaux, le Fort d'Aubervilliers fait l'objet d'une vaste opération d'aménagement visant à densifier, pacifier et désenclaver ce secteur historique. ETC a pu accompagner CoBe, tout au long de l'élaboration du plan guide, sur les questions de mobilités et de stationnement dans un objectif global de développement de l'usage des modes doux. Un travail étroit avec Plaine Commune et le CD93 a également été mené avec un double objectif : répondre aux besoins des usagers et usagères tout en intégrant les évolutions des pratiques de mobilités de demain. Pour ce faire, une démarche novatrice de mutualisation totale du stationnement a été projetée via un système d'amodiation permettant, entre autres, de dimensionner l'offre au minimum.

Une attention particulière est portée au déjà-là : vie, usages, matériaux, avec un engagement d'économie de moyens et de réemploi au sein du site.

PERMANENTS UNICQUEMENT		DELTA (EN %)			
ESTIMATION AVEC MUTUALISATION	671	-17%	671	0	0%
ESTIMATION RÉELLE	811		795	13	-2%
					+ 69 places
PERMANENTS + VISITEURS		DELTA (EN %)			
ESTIMATION AVEC MUTUALISATION	707	-20%	694	13	-2%
ESTIMATION RÉELLE	880		864	16	-2%
SANS FOISSONNEMENT					
AVEC FOISSONNEMENT					
					+ 69 places





ÉTUDE D'AMÉNAGEMENT DU BOULEVARD DES ALLIÉS

CESSON-SÉVIGNÉ - 35

MAÎTRISE D'OUVRAGE

SPLA ViaSilva, Rennes
Métropole

MANDATAIRE

Devillers & Associés

DATE DE RÉALISATION

2015 – 2020

PÉRIMÈTRE

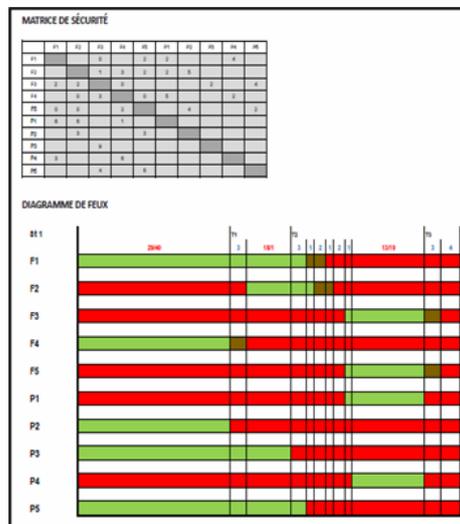
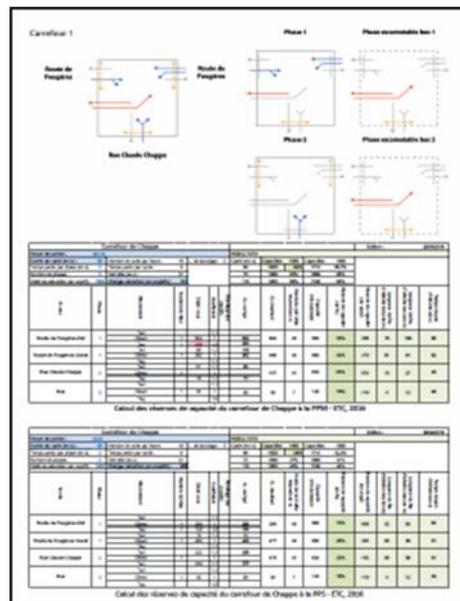
15 ha

MONTANT DES TRAVAUX HT

8 M€

Mission complète de MOE pour l'aménagement des voiries primaires, première phase de l'opération Viasilva, en lien avec le développement des secteurs opérationnels : arrivée du métro, urbanisation des ZAC ViaSilva et Pierrins (Boulevard des Alliés, Route de Fougères, Route d'Acigné).

Propositions d'aménagement, dimensionnement des voies et réalisation de fiches carrefours, pistes vélos bidirectionnelles intégrées au TCSP. Intervention en phase Esquisse, AVP, PRO, ACT et DET.





MISSION D'ÉTUDE DE FRÉQUENTATION, DE CIRCULATION, DE STATIONNEMENT ET D'EXPERTISE POUR LE RÉAMÉNAGEMENT DU QUARTIER BALNÉAIRE

MERS-LES-BAINS- 80

MAÎTRISE D'OUVRAGE

Ville de Mers-les-Bains

MANDATAIRE

ETC / Atelier Romains

DATE DE RÉALISATION

2017 – 2018

PÉRIMÈTRE

80 ha

MONTANT DES TRAVAUX HT

Opération en cours

ETC a étudié le plan de circulation et de stationnement tous modes confondus de la commune de Mers-les-Bains, mettant en avant les dysfonctionnements, au travers du diagnostic de la situation actuelle à l'échelle du périmètre global d'étude et des sous-entités le constituant.

Après la proposition et l'étude de scénarios en matière de gestion des circulations et du stationnement, départagés via une analyse multicritère (définie en collaboration avec les élus locaux), ETC a proposé un plan d'actions phasé dans l'espace et le temps, une programmation et un chiffrage sommaire en ce qui concerne la mise en œuvre du projet global en intégrant l'acceptation par les populations locales.

Le but in fine pour le centre balnéaire étant de redéfinir la place de la voiture en visant la reconquête des espaces publics, leur fonctionnement et leur interrelation, notamment en matière de circulation tous modes confondus et de stationnement.



Des cheminements, offrant de belles perspectives vers la Manche et les côtes, à préserver.



Absence de marquage qui délicate la verbalisation du stationnement interdit ou gênant.

Bornes de recharge électriques à l'arrière de la Plaine.



Aménagement qualitatif du stationnement délimité par le trottoir et la bordure dans le quartier Balnéaire.



Une dérogation au stationnement alterné ?



MARCHÉ DE MAÎTRISE D'ŒUVRE, ÉTUDE DU RÉAMÉNAGEMENT DU CŒUR DE VILLE DE COURBEVOIE

COURBEVOIE - 92

MAÎTRISE D'OUVRAGE
Ville de Courbevoie
MANDATAIRE
InSitu
DATE DE RÉALISATION
 2018 – 2023

PÉRIMÈTRE
 4 ha

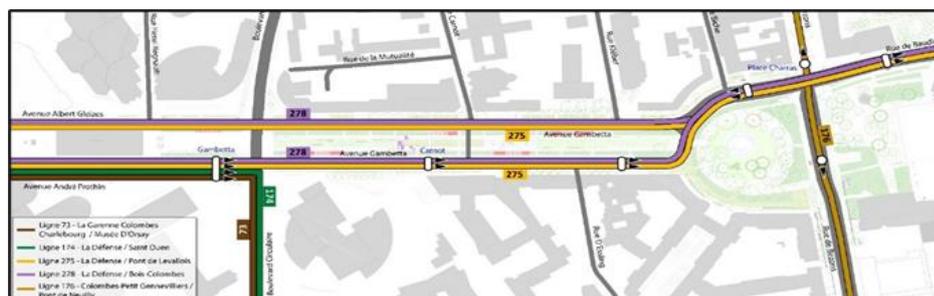
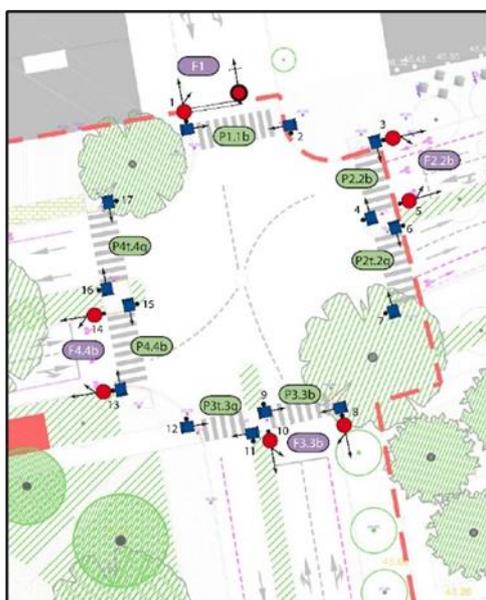
MONTANT DES TRAVAUX HT
 20 M€

Dans le cadre de la requalification des axes Alma, Baudin et Gambetta et des espaces publics du cœur de ville de Courbevoie en vue de l'arrivée du RER E (Eole) à la Défense, ETC accompagne le groupement d'InSitu sur le volet mobilité et stationnement pour une mission complète.

Ce projet ambitieux entend répondre aux aspirations et aux usages nouveaux qui se développent dans les villes denses comme Courbevoie en créant notamment une promenade arborée liant le Cœur-de-Ville à La Défense.

ETC intervient en co-construction avec les services de la ville ainsi que PLD et le CD92 sur tous les aspects des déplacements, le dimensionnement des espaces dédiés ainsi que leur sécurisation.

Mission de MOE complète de la phase concours jusqu'à l'EXE.





MARCHÉ DE MAÎTRISE D'ŒUVRE, ÉTUDE DU RÉAMÉNAGEMENT DE LA RUE GARIBALDI

LYON - 69

MAÎTRISE D'OUVRAGE

Grand Lyon

MANDATAIRE

*Atelier des Paysages –
A. Marguerit*

DATE DE RÉALISATION

2010 - 2018

PÉRIMÈTRE

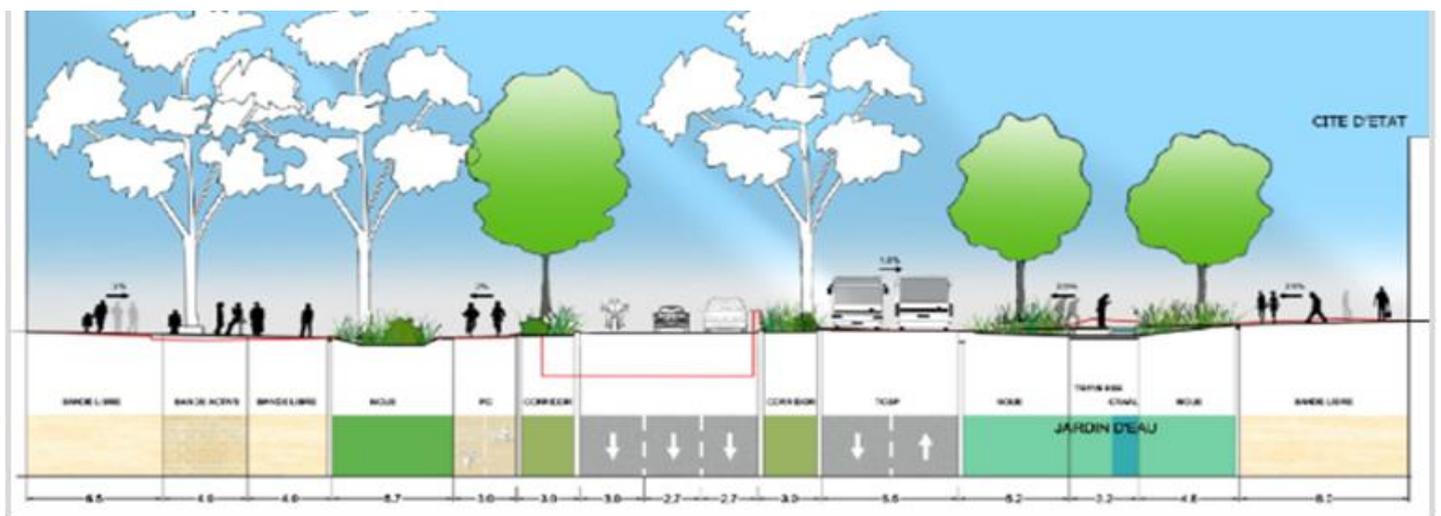
9 ha

MONTANT DES TRAVAUX HT

1ère tranche : 24 M€

Remise à plat complète des chaussées accompagnée d'un parc linéaire et de la création de voies dédiées aux modes doux, et travail du lien entre les quartiers « Est » et « Ouest » de la rue et la mise en valeur des espaces publics adjacents.

Réalisation de fiches carrefours (phasage, diagramme de feux, calcul des capacités, etc.).



MOE POUR LA REQUALIFICATION DU BOULEVARD DU 8 MAI 1945

TORCY - 71

MAÎTRISE D'OUVRAGE
*CU du Creusot – Montceau,
Villes de Torcy et Le Creusot*

MANDATAIRE
AMT

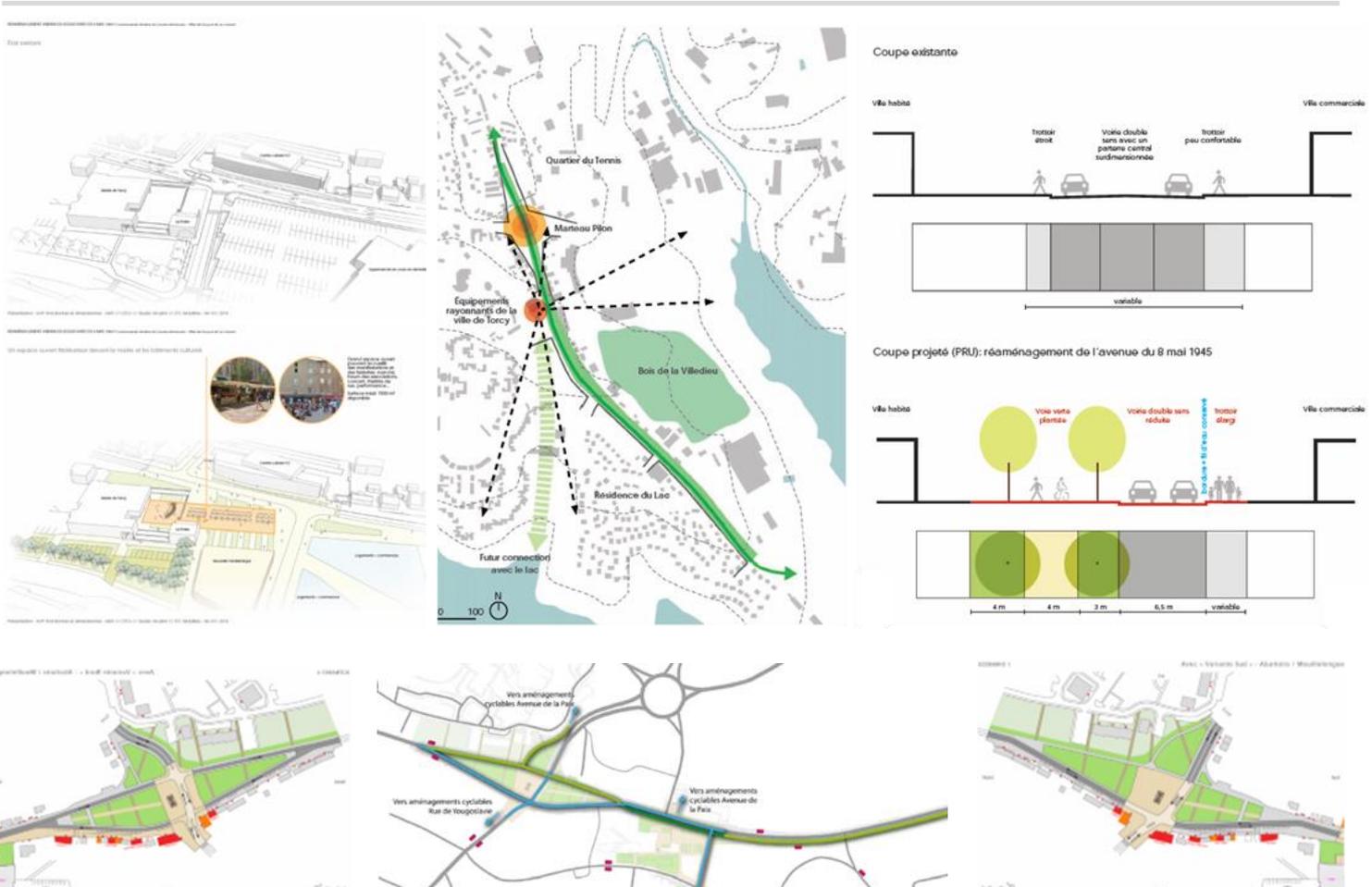
DATE DE RÉALISATION
2018 - 2023

PÉRIMÈTRE
6,5 ha

MONTANT DES TRAVAUX HT
6 M€

Le Boulevard du 8 mai 1945, qui constituait jusqu'à fin 2010, l'entrée principale de l'agglomération du Creusot, avait été dimensionné et aménagé pour répondre à cette fonction routière. L'aménagement fin 2010 d'une voie nouvelle entre Torcy et Le Creusot a complètement modifié la fonction de cet axe qui n'est plus en adéquation avec les usages qu'il doit désormais supporter et avec le niveau de requalification des quartiers résidentiels et GPRU le bordant.

Le parti pris pour cet aménagement a été de réduire l'espace octroyé à la voiture et d'aménager une promenade paysagère mettant en scène le lien entre le marteau-pilon du Creusot (emblème de la ville), la place de la mairie de Torcy et son Centre Culturel C2 jusqu'aux berges de l'Étang de Torcy en passant par le Bois de la Villedieu. ETC a accompagné la MOE, de la phase concours à la phase PRO, ainsi qu'en réunion de concertation, afin de redéfinir le fonctionnement des places, la gestion carrefours ainsi que le partage de la voirie (zone 30, zone 20, voie verte, pistes cyclables).



ÉTUDE DE REQUALIFICATION DE LA RN7 ENTRE PARIS ET VILLEJUIF

VILLEJUIF - 94

MAÎTRISE D'OUVRAGE

SADEV 94

MANDATAIRE

B. Fortier - ARCADIS

DATE DE RÉALISATION

2004-2009

PÉRIMÈTRE

11 ha

MONTANT DES TRAVAUX HT

30 M€

Étude de fonctionnement de la RN7 entre Paris et Villejuif, dans le cadre de la requalification de cette voie, avec suppression de PSGR (passages souterrains à gabarit réduit) et insertion de site propre. Calcul des réserves de capacité, réalisation des diagrammes de feux et élaboration de la signalisation horizontale et verticale. Intervention en phase APS et PRO.



MOE POUR LA TRANSFORMATION DU BOULEVARD INDUSTRIEL OUEST EN CEINTURE VERTE

TOURCOING - 59

MAÎTRISE D'OUVRAGE

MEL, Ville de Tourcoing

MANDATAIRE

AEI

DATE DE RÉALISATION

2023-2025

PÉRIMÈTRE

3 ha

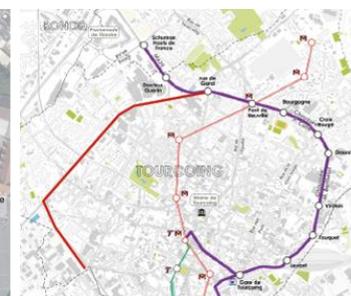
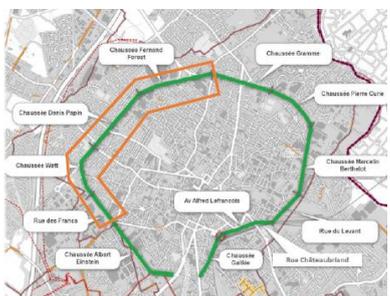
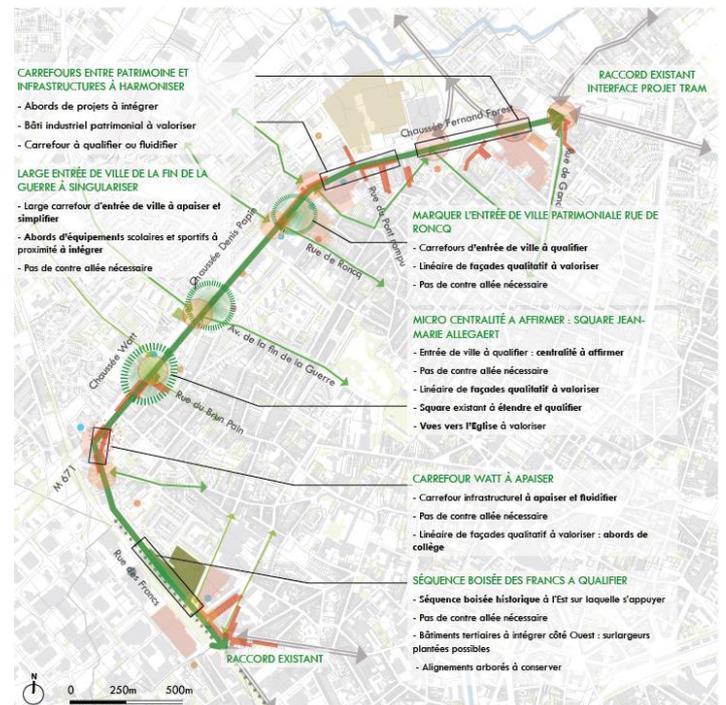
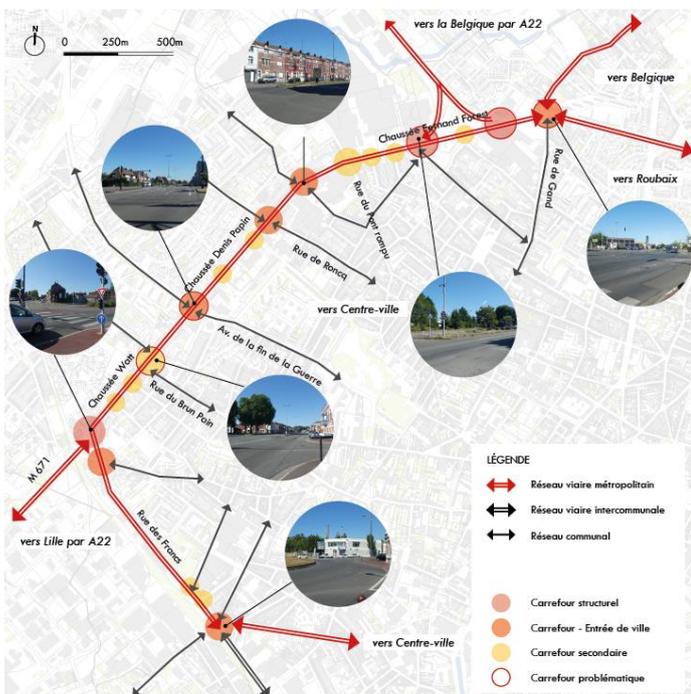
MONTANT DES TRAVAUX HT

20 M€

Sur la base d'un schéma d'intention proposé par la Ville en 2020 pour établir une ceinture verte, la MEL a mené une étude de faisabilité sur l'intégralité du boulevard industriel. La Ville et la MEL se sont accordées sur le scénario de « promenade animée », répondant au mieux à l'idée de ceinture verte souhaitée par la Ville.

Le projet de ceinture verte s'inscrit bien dans un périmètre plus global qui est représenté par l'ensemble du boulevard industriel. La partie Est du boulevard industriel sera appréhendée dans le cadre de la mise en œuvre du Schéma Directeur des Infrastructures de Transports (SDIT) qui prévoit la réalisation d'un tramway et des espaces publics associés. Il est attendu que le projet soit cohérent sur l'ensemble du boulevard industriel. Pour ce faire, les équipes de Maitrise d'œuvre ont dû travailler ensemble pour assurer la transition entre le coté Est et Ouest.

Propositions d'aménagement, dimensionnement des voies et réalisation de fiches carrefours, pistes vélo bidirectionnelles intégrées au TCSP. Intervention en phase Esquisse, AVP et PRO.





AMÉNAGEMENT DES ESPACES PUBLICS DU SECTEUR TÊTE NORD DU PONT DE L'EUROPE

ORLÉANS - 45

MAÎTRISE D'OUVRAGE

Orléans Métropole et Ville de Saint-Jean-de-la-Ruelle & d'Orléans

MANDATAIRE

Agence Laverne

DATE DE RÉALISATION

2020 – en cours

PÉRIMÈTRE

4 ha

MONTANT DES TRAVAUX HT

12 M€

L'aménagement du site de la tête nord du point de l'Europe (TNPE) revêt un enjeu majeur pour la ville d'Orléans, Saint-Jean -de-la-Ruelle et la métropole. En effet, ce secteur constitue l'une des entrées principales du cœur de la métropole orléanaise. Il va être métamorphosé avec la construction d'une cité musicale, la mutation d'une friche industrielle (TRW) et des opérations de renouvellement urbain portant sur plusieurs îlots. De plus, les carrefours Paul Bert et TNPE représentent d'importants nœuds routiers dont la reconfiguration était nécessaire mais ou la seule solution jusqu'ici envisagée reposait sur la mise en place d'un carrefour à place carrée.

Le projet retenu a permis le développement d'un square, d'un Parc ainsi que d'un boulevard urbain répondant, et même améliorant, l'offre en termes de circulation automobile tout en offrant plus de place aux modes actifs.

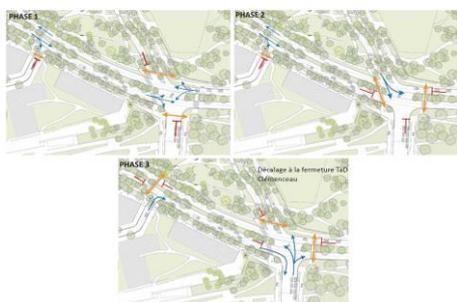
ETC est intervenu dès la phase concours et jusqu'en DET. Une simulation dynamique a été réalisée afin de démontrer la faisabilité et le bon fonctionnement de la solution proposée.



LA PLACE PAUL BERT ET LA TERRASSE DE LA MAISONNIE
LE NOUVEAU ÉCHANGEUR URBAIN



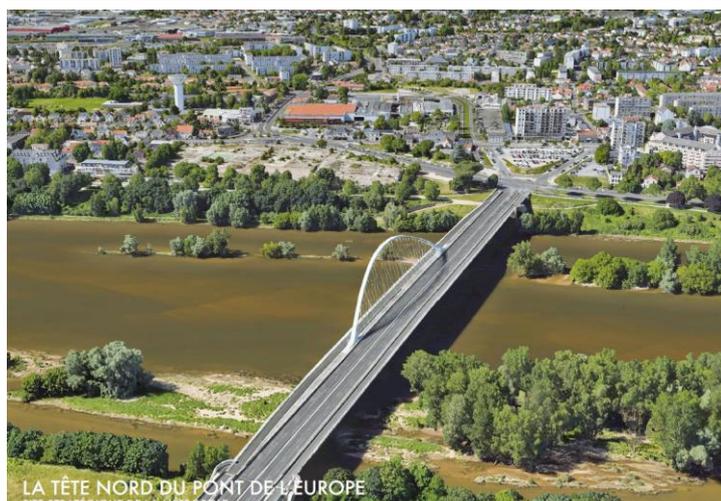
EN BALCON SUR LA LOIRE & OUVERT DANS LA VILLE
LA TERRASSE DE LA MAISONNIE ET LE PARC DE LOIRE OUVERT SUR LE QUARTIER



Décalage à la fermeture TAD
Quai de la Loire



SITE DE RENOUVELLEMENT URBAIN
NOUVELLE DIMENSION URBAINE & NATURELLE DE LA MÉTROPOLE



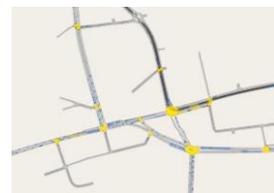
LA TÊTE NORD DU PONT DE L'EUROPE
SITE STRATÉGIQUE DE LA MÉTROPOLE



CARREFOUR DES ROUTES ET DES BARRIÈRES



LA LOIRE À VELO ET LA MÉTROPOLE AUJOURD'HUI





ÉTUDE DE DÉFINITION SUR L'AMÉNAGEMENT DE L'ARRIVÉE DE L'AUTOROUTE A7 EN VILLE

MARSEILLE - 13

MAÎTRISE D'OUVRAGE

Euroméditerranée

MANDATAIRE

SEURA architectes

DATE DE RÉALISATION

2002-2013

PÉRIMÈTRE

3 ha

MONTANT DES TRAVAUX HT

15 M€

Étude d'aménagement visant à faire reculer d'environ 400 mètres l'arrivée de l'autoroute A7 au niveau de l'avenue Général Leclerc à Marseille (13). Ce recul a permis de réorganiser la circulation entre l'autoroute et le centre-ville, mais aussi d'améliorer les conditions de vie de la population du quartier en particulier grâce à la réalisation d'une passerelle et d'un grand parc urbain de plus d'1 ha autour de la Porte d'Aix, de nouveaux équipements publics et de logements.

Intervention en phase Définition, APS, Projet. Création d'une simulation dynamique de trafic avec Dynasim.





ACCORD-CADRE DE MAÎTRISE D'ŒUVRE POUR LE RÉAMÉNAGEMENT URBAIN DES QUARTIERS DE PISSEVIN ET VALDEGOUR

NÎMES - 30

MAÎTRISE D'OUVRAGE

Ville de Nîmes

MANDATAIRE

Atelier des paysages

DATE DE RÉALISATION

2016 - En cours

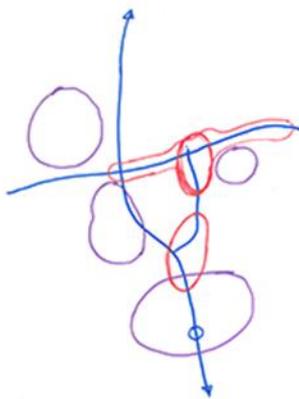
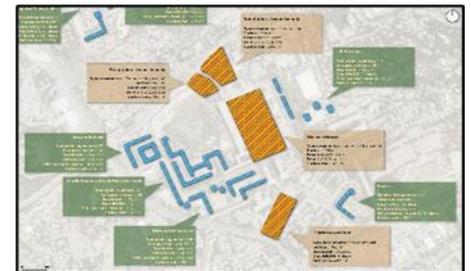
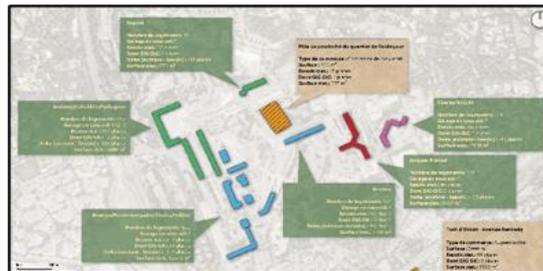
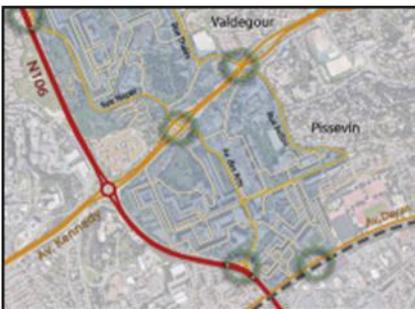
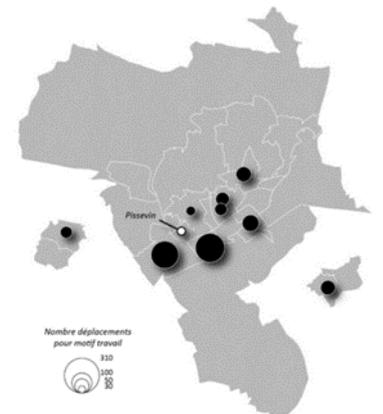
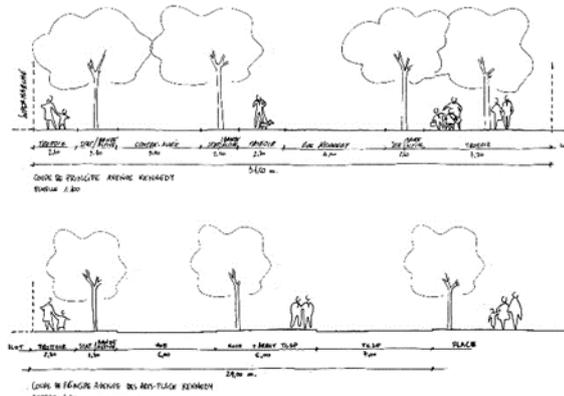
PÉRIMÈTRE

130 ha

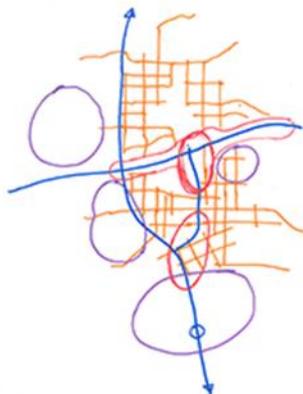
MONTANT DES TRAVAUX HT

44 M€

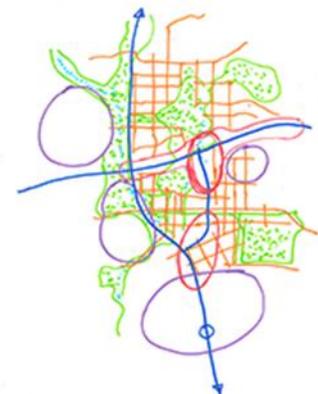
Études et assistance à maître d'ouvrage tout au long de l'élaboration des projets de réhabilitation et de résidentialisation. Requalification des quartiers avec un nouveau schéma viaire pacifié, l'insertion de transports en commun en site propre et l'amélioration des cheminements modes doux. Requalification et création de nouveaux carrefours et parkings.



AXE 1:
MIXITÉ DES FONCTIONS URBAINES



AXE 2:
TRAME URBAINE



AXE 3:
VALORISATION PAYSAGÈRE

ÉTUDE CIRCULATION POUR L'ÉLABORATION DE L'ÉTUDE D'IMPACT DE LA ZAC DAME BLANCHE NORD

GARGES-LÈS-GONESSE - 95

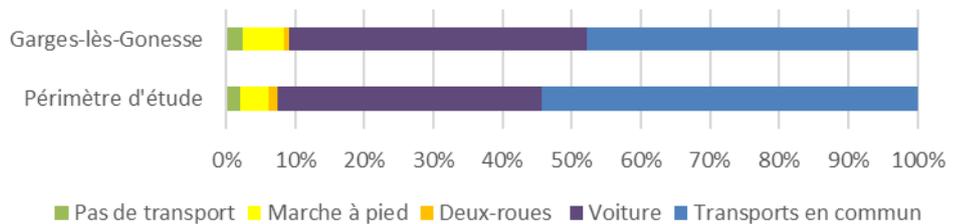
MAÎTRISE D'OUVRAGE
Grand Paris Aménagement

MANDATAIRE
ETC

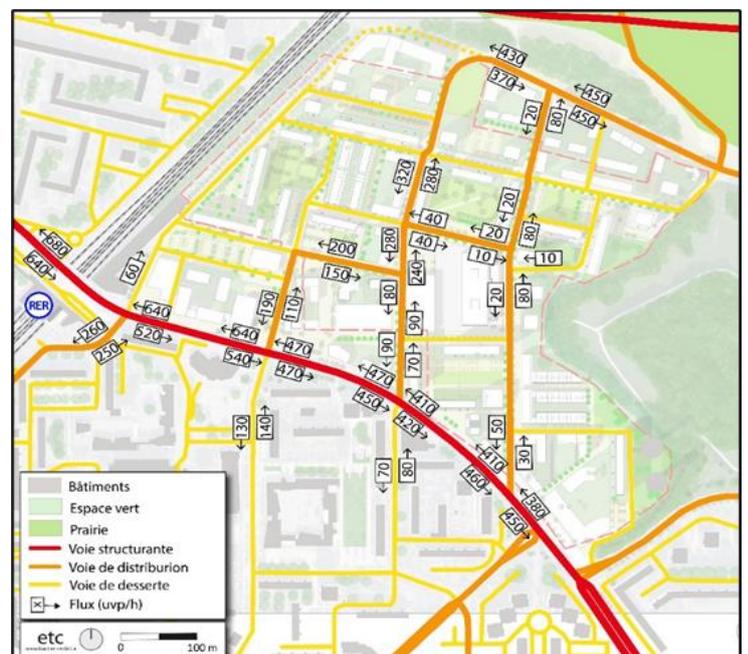
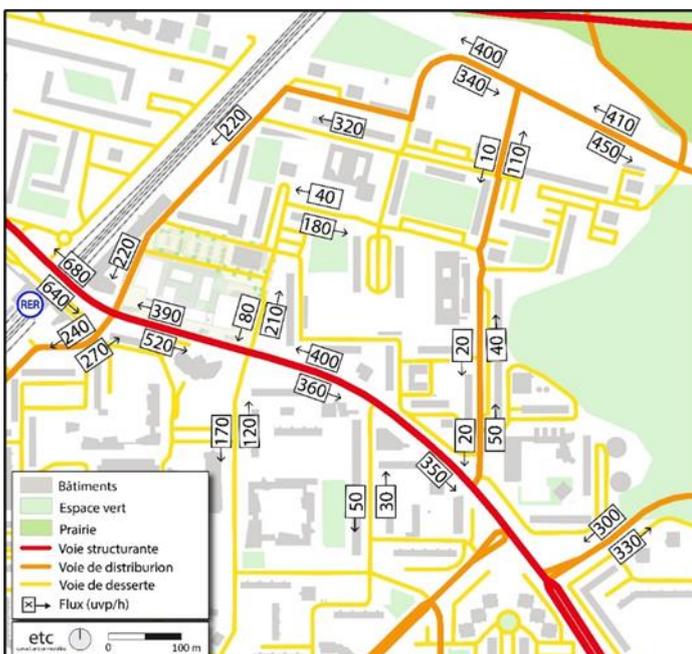
DATE DE RÉALISATION
2021

PÉRIMÈTRE
25 ha

Modélisation du trafic généré par la ZAC à terme sur un réseau viaire réorganisé, en intégrant la démolition de 533 logements, la construction de 481 logements et des projets connexes. Analyse des impacts sur le fonctionnement des carrefours et préconisations.



Carrefour C4				Edition : 28/05/2021			
Heure de pointe : 5:00	Durée d'un cycle (en s) : 80	Nombre de cycle par heure : 45	L. de stockage : 6	RESULTATS	Cycle (en s)	Capa. Max 1800	Capa. Max 1900
Temps perdu par phase (en s) : 8	Temps perdu par cycle : 16	Toycic optimale : 111,5			80	1440	74%
Nombre de phases : 2	Vert utile (en s) : 64				60	1320	72%
Débit de saturation (en uvp/h) : 1800	Charge carrefour (en uvp/h) : 375				100	1512	75%
							1520
							75,3%
							1393
							73%
							1596
							77%





MISSION DE MAÎTRISE D'ŒUVRE URBAINE POUR LA DÉFINITION ET LA MISE EN ŒUVRE DU PROJET DE RENOUVELLEMENT URBAIN DU VAL-FOURRÉ

MANTES-LA-JOLIE - 78

MAÎTRISE D'OUVRAGE
CA Grand Paris Seine & Oise
(GPS&O)

MANDATAIRE
AMT

DATE DE RÉALISATION
2018 - 2021

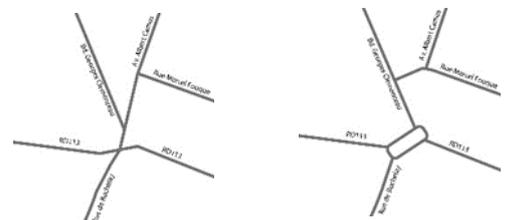
PÉRIMÈTRE
130 ha

La mission de MOE s'inscrit dans le cadre du Programme National de Renouvellement Urbain (PNRU) visant à requalifier le quartier du Val-Fourré à Mantes la Jolie.

ETC est intervenu en tant qu'expert auprès du groupement de l'Atelier Marion Talagrand tout au long de l'élaboration du projet urbain sur le volet mobilité (tous modes) et stationnement.

L'enjeu ici était de donner une cohérence globale au réaménagement du quartier dans le respect des nombreux projets en cours et à venir (TCSP, réaménagement de la Dalle, ANRU 1, projet d'équipements, étude NPNRU, etc.)

ETC a fait des préconisations sur l'ensemble des modes, y compris TC, ainsi que la gestion du marché, et a notamment assuré une mission d'AMO pour les questions de stationnement.



MARCHÉ D'ÉTUDES « TRANSPORT ET MOBILITÉS » DES QUARTIERS PRIORITAIRES LES HAUTES MARDELLES ET LES CINÉASTES – LA PLAINE DANS LE CADRE D'UNE OPÉRATION ANRU D'INTÉRÊT NATIONAL

BRUNOY & ÉPINAY-SOUS-SÉNART - 91

Études et assistance à maître d'ouvrage tout au long de l'élaboration des projets de réhabilitation et de résidentialisation. Requalification des quartiers avec un nouveau schéma viaire pacifié, l'insertion de transports en commun en site propre et l'amélioration des cheminements modes doux. Requalification et création de nouveaux carrefours et parkings.

MAÎTRISE D'OUVRAGE
CA Val d'Yerres Val de Seine

MANDATAIRE
ETC

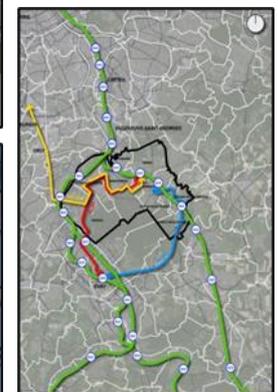
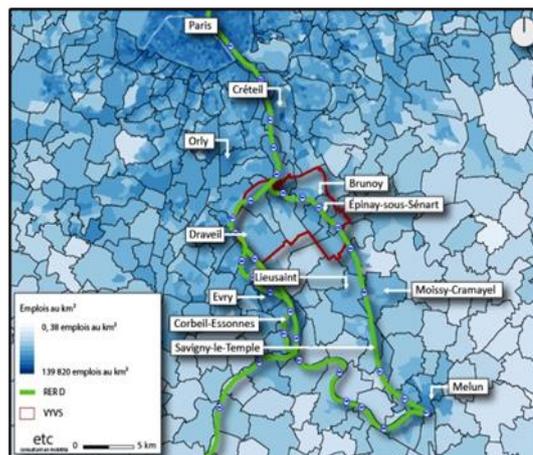
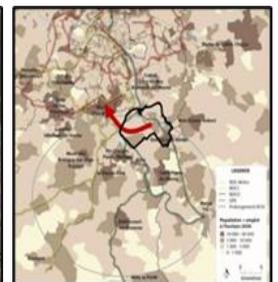
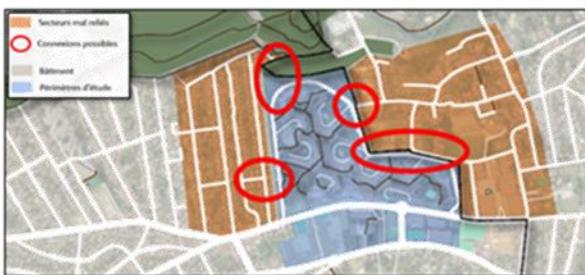
DATE DE RÉALISATION
2017 - 2019

PÉRIMÈTRE
45 ha

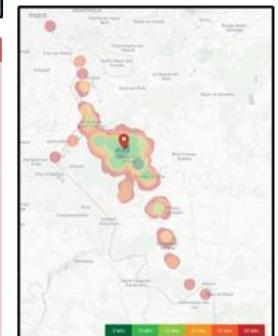
MONTANT DES TRAVAUX HT
NC

AXES DE RÉFLEXION

- **Réseau viaire** : Ouvrir le boulevard de l'Île-de-France sur l'extérieur afin de créer des liens avec les quartiers voisins.
- **TC** : Allonger la durée de service du réseau de bus et ouvrir la ligne M en heures creuses. Rendre les arrêts de la ligne M plus visibles et confortables.
- **Mode actifs** : Ouvrir le quartier sur l'extérieur / Réfléchir à l'intégration des voies piétonnes.
- **Générateur de déplacements** : Créer une liaison entre le quartier et l'Intermarché.
- **Jalonnement** : Rendre la signalisation plus lisible et accessible.
- **Stationnement** : Renover l'espace public vieillissant en terme de stationnement, renforcer le contrôle de l'interdit et réfléchir sur la quantité, la localisation et la nature du stationnement et autres services de mobilité en lien avec les modes doux.



POINTS FORTS	POINTS FAIBLES
<p>SITUATION GÉOGRAPHIQUE</p> <ul style="list-style-type: none"> • Proximité de Paris et de la Métropole du Grand Paris. • Qualité environnementale. <p>RÉSEAU ROUTIER</p> <ul style="list-style-type: none"> • Spionniers et Brunoyens ont accès à des voies structurantes à l'échelle régionale. • Réseau structurant agencé selon une logique Nord/Sud (vers Paris/vers Sénart). <p>TRANSPORTS EN COMMUN</p> <ul style="list-style-type: none"> • Réseau organisé sur un axe Nord/Sud. Les lignes express assurent une desserte Est/Ouest en complément. • RER D : il permet de créer une liaison notable avec Paris et l'Île-de-France. • Desserte bus couvrant bien le territoire de la CA et des 2 communes. <p>MODES ACTIFS</p> <ul style="list-style-type: none"> • Bord de l'Yerres : atout pour développer les modes doux (bains + transports). <p>PRATIQUE DE LA MOBILITÉ</p> <ul style="list-style-type: none"> • Les habitants des QPV font majoritairement usage des TC pour se rendre sur leur lieu de travail. • Les deux communes étudiées ont des parts modales VP < à la moyenne de la CA VVVS qui a, elle, des parts modales < à la moyenne de l'Essonne. 	<p>ACTIVITÉS ÉCONOMIQUES</p> <ul style="list-style-type: none"> • CA VVVS ne bénéficie pas de secteurs d'activités économiques, notamment significatifs. Pour travailler, les actifs des deux communes à l'étude vont en priorité à Paris. • Secteurs d'activités les plus proches situés hors VVVS et accessibles en RER D. • Temps de trajets longs pour se rendre sur les secteurs d'activités économiques y compris via le RER D. <p>TRANSPORTS EN COMMUN</p> <ul style="list-style-type: none"> • RER D sujet à de nombreux retards et problèmes techniques pouvant créer une rupture avec le principe de « un bus, un train » mis en place par les exploitants du territoire de la CA VVVS. • Peu de lignes couvrant le réseau structurant. • Peu de liaisons au-delà du territoire de l'agglomération. <p>MODES ACTIFS</p> <ul style="list-style-type: none"> • Peu de pistes cyclables et itinéraires discontinus. • Manque de connexions entre les voies piétonnes et cyclables et les réseaux structurants. <p>PRATIQUE DE LA MOBILITÉ</p> <ul style="list-style-type: none"> • Taux de motorisation plus faible au sein des QPV s'expliquant par le coût onéreux de l'entretien et de l'usage d'une voiture. • Les Brunoyens ont tendance à privilégier la voiture (moyen plus avantageux en terme de temps) pour se rendre sur leur lieu de travail.



ÉTUDES DE PROGRAMMATION URBAINE ET DE RECONFIGURATION DU QUARTIER DES HAUTS DE CREIL POUR L'ÉTABLISSEMENT D'UNE CONVENTION DE RENOUVELLEMENT URBAIN

CREIL - 60

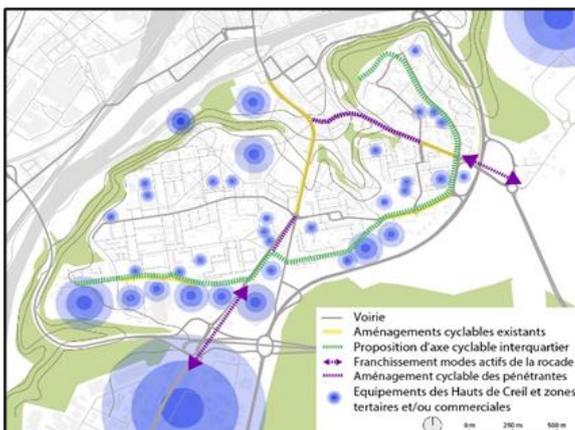
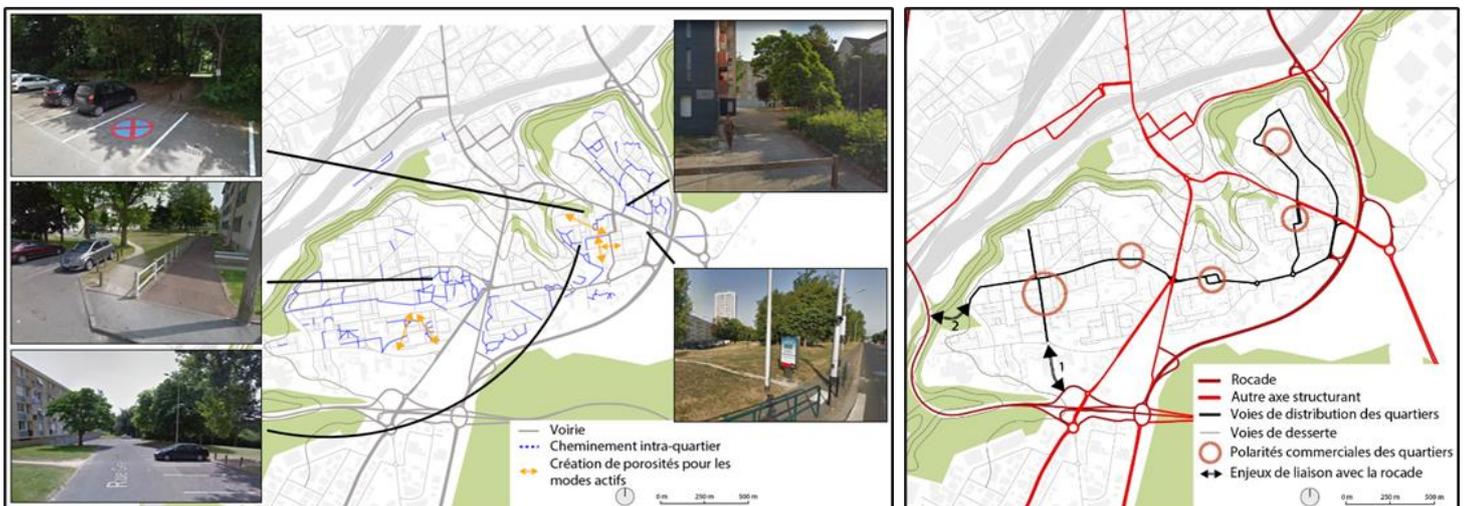
MAÎTRISE D'OUVRAGE
Ville de Creil

MANDATAIRE
AMT

DATE DE RÉALISATION
2018-2019

PÉRIMÈTRE
117 ha

Diagnostic du quartier prioritaire des Hauts de Creil à travers le prisme de la mobilité urbaine en vue d'améliorer l'accessibilité depuis le reste de l'agglomération et de faciliter les déplacements internes. Tenant compte de la topographie marquée par des coteaux, l'approche a concerné tous les modes (automobiles, transports en commun et modes actifs). Des propositions en lien avec les études architecturales et programmatiques ont visé, d'une part la réorganisation de la trame viaire afin d'apporter des flux exogènes à ces quartiers isolés des grands flux de déplacement, d'autre part l'amélioration des cheminements modes actifs pour accroître la perméabilité interne et créer des cheminements identifiables vers les pôles d'emplois et de loisirs voisins.



Quartier	IRIS	Part sans transport	Part Marche à pied	Part 2 roues	Part VP	Part TC	Taux de motorisation
Rouher	Les Hautes Haies	2%	10%	1%	58%	29%	0,71
	Le Parc Rouher	4%	14%	3%	51%	28%	0,74
	Les Haies	2%	9%	1%	56%	32%	0,78
	Jean Biondi	4%	14%	4%	56%	23%	0,83
Les Cavées	Cavee de Paris	1%	9%	1%	60%	29%	1,01
	Cavee de Senlis	2%	7%	1%	67%	23%	1,03
Le Moulin	Moulin Ouest	3%	8%	0%	61%	28%	1
	Moulin Est	1%	5%	1%	75%	18%	1,11
Moyenne Hauts de Creil		2%	9%	1%	61%	26%	0,91
Commune de Creil		3%	10%	1%	57%	28%	0,95



PROJET DE RENOUVELLEMENT URBAIN SUR LES SECTEURS CENTRE-VILLE / ROBESPIERRE ET GRAND ENSEMBLE OUEST

VITRY-SUR-SEINE - 94

MAÎTRISE D'OUVRAGE
Ville de Vitry-sur-Seine

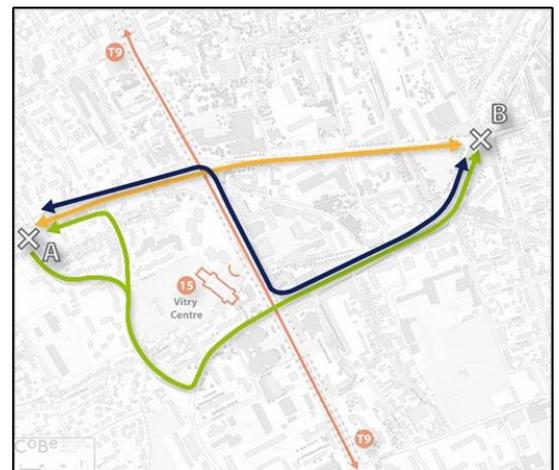
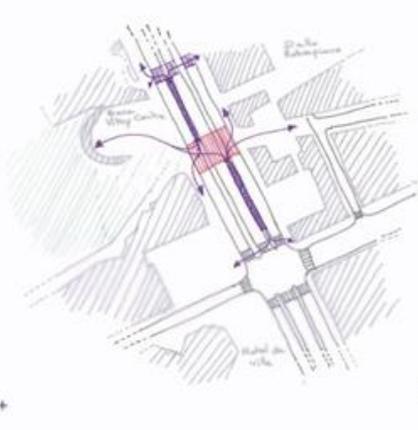
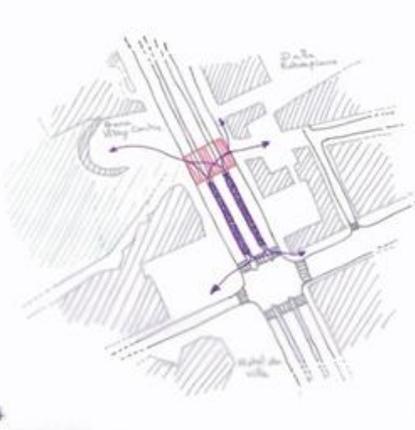
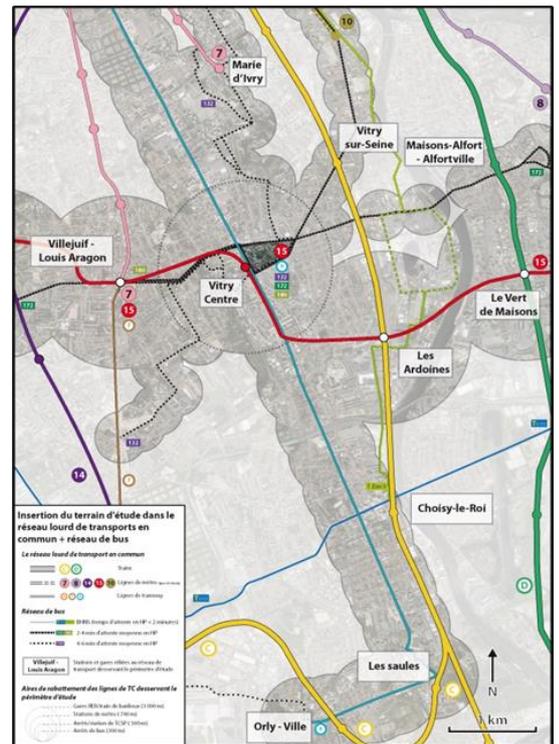
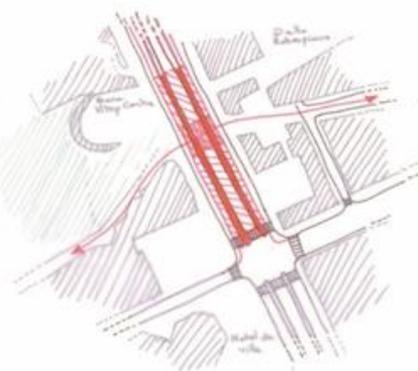
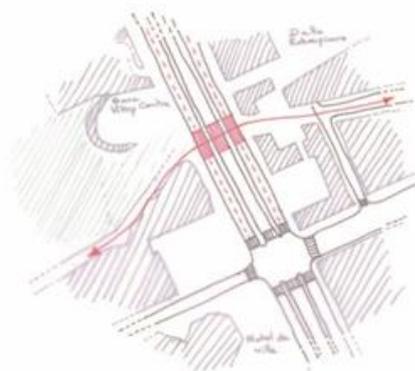
MANDATAIRE
SEMISE

DATE DE RÉALISATION
2013 - 2014

PÉRIMÈTRE
23 ha

Diagnostic prospectif et préconisations sur la mobilité et l'accessibilité du quartier Centre-Ville / Robespierre en vue de la mise en service en 2020 de la gare Vitry-centre du Nouveau Grand Paris et de la ligne de tramway T9.

Présentation de plusieurs scénarios sur l'évolution de la desserte bus et la rupture de charge entre les différentes lignes de transport en commun qui desserviront le secteur.



ÉTUDE DE L'ESPACE PUBLIC ET DU FONCTIONNEMENT DES CARREFOURS DANS LE CADRE DU GPV DE LA DUCHÈRE

MAÎTRISE D'OUVRAGE
*Communauté urbaine du
Grand Lyon*

MANDATAIRE
Atelier des Paysages

DATE DE RÉALISATION
2004 - 2008

PÉRIMÈTRE
120 ha

MONTANT DES TRAVAUX HT
15 M€

LYON - 69

Étude de réorganisation des espaces publics et des carrefours dans le cadre d'un projet de rénovation urbaine (PRU), suite au projet de GPV de la Duchère à Lyon (69). Organisation des déplacements, organisation du plan de circulation. Dessins d'épures de giration.

Phase concours, Schéma Directeur, AVP, PRO.



Label EcoQuartier pour la Duchère



**Le Grand Projet de Ville Lyon La Duchère obtient
le Label National EcoQuartier**

ÉTUDE DE CIRCULATION ET DE STATIONNEMENT À LA ZAC DE LA TOUR À LA COURNEUVE

MAÎTRISE D'OUVRAGE

Plaine Commune
Développement

MANDATAIRE

ETC

DATE DE RÉALISATION

2023 - 2024

PÉRIMÈTRE

29 ha

MONTANT DES TRAVAUX HT

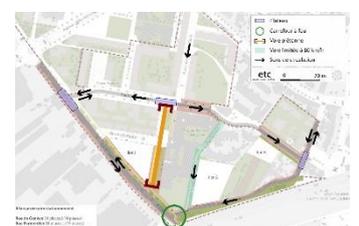
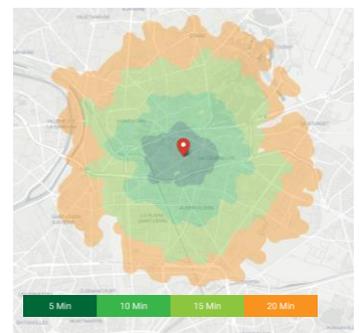
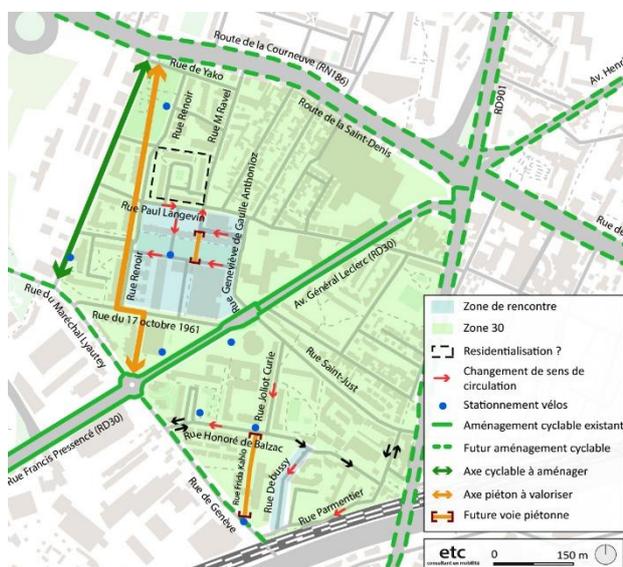
Étude en cours

LA COURNEUVE - 93

Le quartier des 4000, à la Courneuve, est amené à connaître de profondes mutations que ce soit en termes de logements, d'équipements ou encore de transports collectifs avec l'arrivée du Grand Paris Express. Dans ce cadre, ETC a mené une étude de circulation et de stationnement sur le secteur de la ZAC de la Tour dont l'objectif était d'accompagner ces mutations, veiller au développement des modes doux et ouvrir le quartier sur l'extérieur. Ainsi, ETC a réalisé un diagnostic, des scénarios ainsi qu'un approfondissement du plan d'organisation. Cette étude a notamment donné lieu à un atelier de travail avec la population du quartier.

	Chaussée à Voie Centrale Banalisée	Bande cyclable à l'ouest Piste cyclable sur le trottoir à l'est		Piste bidirectionnelle à l'est
PRINCIPE DE FONCTIONNEMENT				
	Scénario 1	Scénario 2a	Scénario 2b	Scénario 3
ÉLÉMENT 1 – CONFORT POUR LES CYCLISTES	+	++	+++	+++
ÉLÉMENT 2 – MAINTIEN DU STATIONNEMENT	+++	++	+	---
ÉLÉMENT 3 – MAINTIEN DE LA VÉGÉTATION	+++	+++	+	---
ÉLÉMENT 4 – COUT ET COMPLEXITÉ DE MISE EN ŒUVRE	++	+	-	---
ÉLÉMENT 5 – RISQUE DE STATIONNEMENT SUR L'INFRA	--			+++
ÉLÉMENT 6 – RISQUE CONFLIT VÉLO - VOITURE	-	+		--
ÉLÉMENT 7 – RISQUE CONFLIT VÉLO - PIÉTON	+++	-		+++
ÉLÉMENT 8 – RESPECT DES RECOMMANDATIONS DU CEREMA	OUI	NON	OUI	OUI

Scénario 2a : piste cyclable de 1,5m
Scénario 2b : piste cyclable de 2m





ÉTUDE DÉPLACEMENTS-MOBILITÉ-STATIONNEMENT DANS LE CADRE DU NOUVEAU PROGRAMME DE RENOUVELLEMENT URBAIN DES HAUTS-D'ASNIÈRES

ASNIÈRES-SUR-SEINE - 92

MAÎTRISE D'OUVRAGE
EPT boucle Nord de Seine

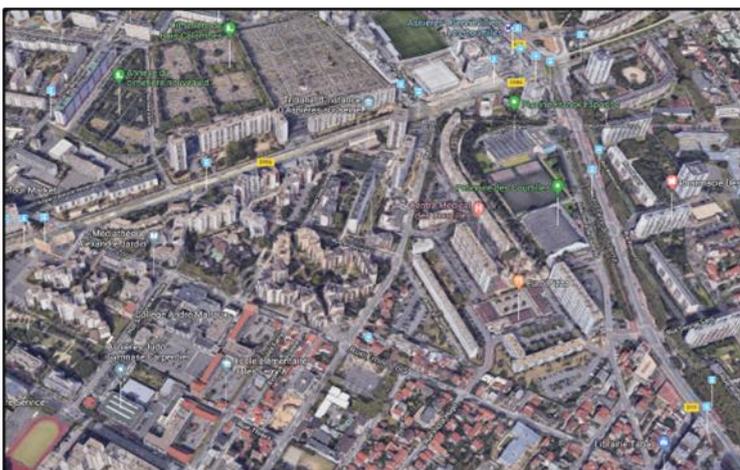
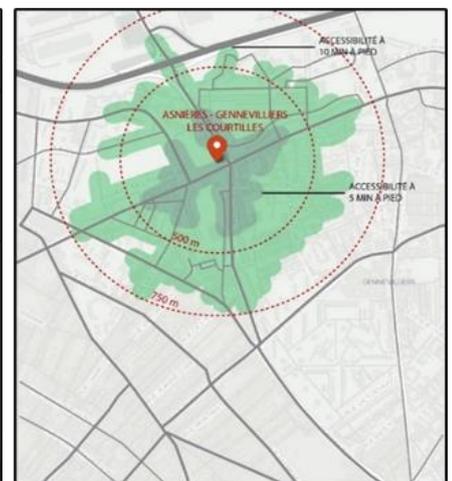
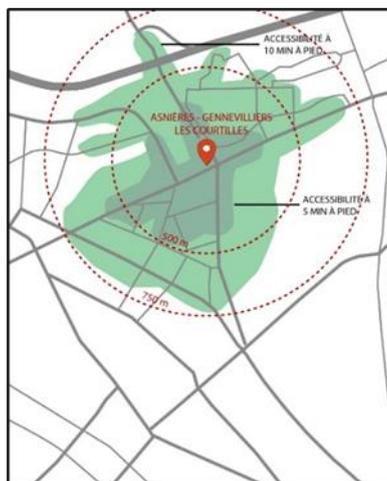
MANDATAIRE
ETC

DATE DE RÉALISATION
2018 - 2019

PÉRIMÈTRE
24 ha

L'étude mobilité fait partie d'un plus large ensemble d'études déterminées ayant pour objectif de définir et chiffrer le programme de mutation urbaine pour le secteur sud des Hauts d'Asnières en vue d'aboutir à la signature de la convention de rénovation urbaine du quartier ANRU.

L'étude mobilité et stationnement visait à dresser un diagnostic tous modes, élaborer des scénarios en collaboration étroite avec les études urbaines et, dans un dernier temps, approfondir le plan d'organisation et analyser les déplacements à terme. L'enjeu pour la mobilité était ici d'ouvrir le quartier vers l'extérieur et de faciliter et de conforter l'accès des modes doux aux pôles d'intérêts.



ÉTUDE PRÉALABLE À L'ÉTABLISSEMENT D'UNE CONVENTION DE RENOUVELLEMENT URBAIN

VIGNEUX-SUR-SEINE - 91

MAÎTRISE D'OUVRAG
Ville de Vigneux-sur-Seine

MANDATAIRE
ETC

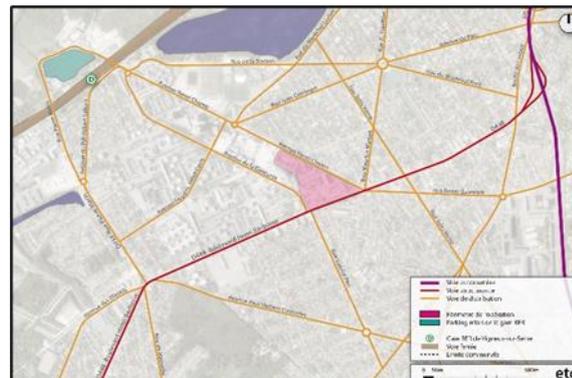
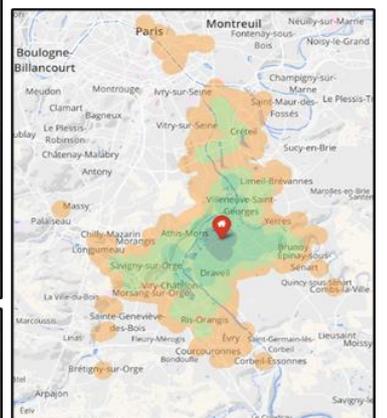
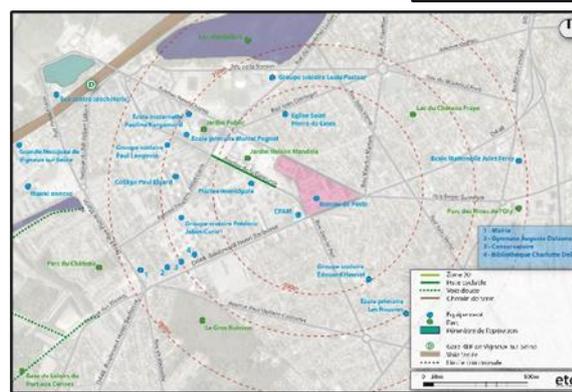
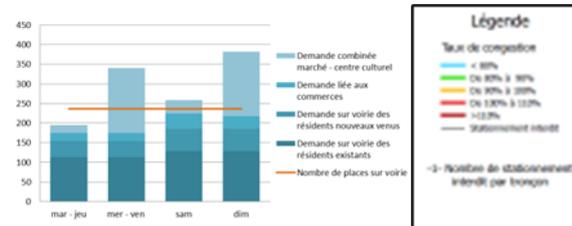
DATE DE RÉALISATION
2017 - 2019

PÉRIMÈTRE
6 ha

MONTANT DES TRAVAUX HT
Non défini – étude en cours

Diagnostic de la place du 8 mai intégrée au quartier prioritaire de la Croix-Blanche à travers le prisme de la mobilité urbaine en vue d'en faire un véritable centre-urbain ou du moins une polarité de la ville. Questionnement de l'accessibilité et de l'irrigation du quartier par les modes alternatifs (transports collectifs, modes actifs), étude du réseau viaire et de son utilisation (circulation, stationnement), préconisations quant à son optimisation (signalisation, mises aux normes). Études ciblées (giration, aménités matérielles) et réflexions supra-communales.

Étude des impacts du projet sur la circulation et le stationnement, propositions d'améliorations et comparaisons de scénarios en lien avec les études architecturales et programmatiques.



MISSION D'ÉTUDE MOBILITÉ POUR L'ÉLABORATION DU NPNRU POUR LES QUARTIERS DU CENTRE-VILLE ET DE LUGNY

MAÎTRISE D'OUVRAGE
Ville de Moissy-Cramayel

MANDATAIRE
ETC

DATE DE RÉALISATION
2016 - 2017

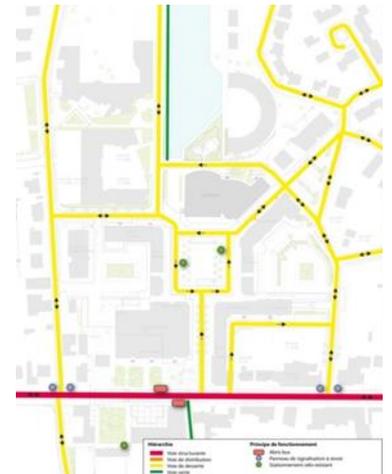
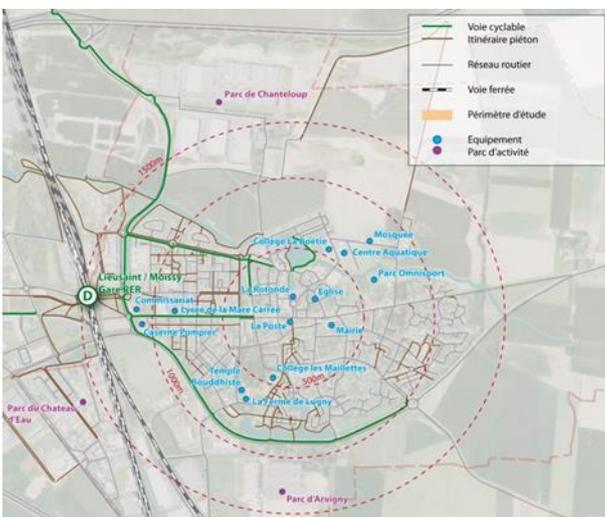
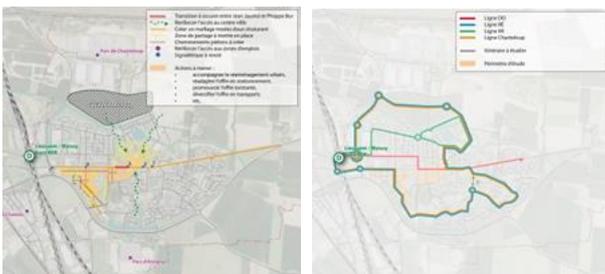
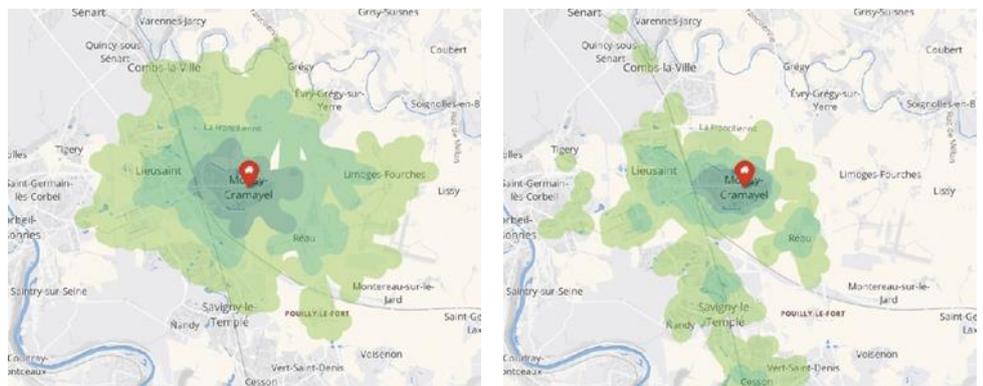
PÉRIMÈTRE
22 ha

MONTANT DES TRAVAUX HT
Étude en cours

MOISSY-CRAMAYEL - 77

Diagnostic prospectif sur les quartiers du Centre-Ville et notamment de la Résidence du Parc ainsi que de Lugny.

Analyse des mobilités et des dysfonctionnements. Diagnostic en marchant avec les riverains et rencontre avec les différents acteurs à l'échelle du territoire. Propositions d'améliorations et comparaisons de scénarios en lien avec les études architecturale, sociale et commerciale.



MISSION D'ÉTUDES ET D'ASSISTANCE À L'ÉLABORATION D'UNE PROGRAMMATION URBAINE POUR LA ZAC DU BAS CLICHY

CLICHY-SOUS-BOIS - 93

MAÎTRISE D'OUVRAGE

Grand Paris Aménagement,
EPF-IDF, la Ville de Clichy-
sous-Bois et Grand Paris
Grand Est

MANDATAIRE

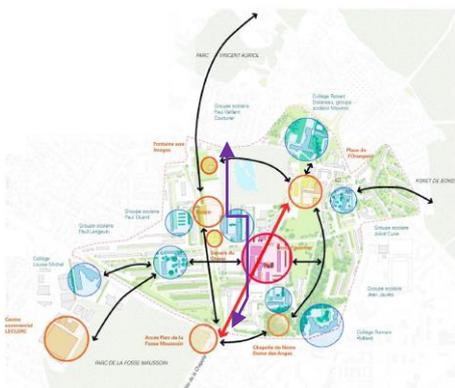
Espacité

DATE DE RÉALISATION

2019-2021

PÉRIMÈTRE

117 ha



L'opération de la ZAC du Bas Clichy s'inscrit dans un cadre particulier d'intervention qui articule plusieurs dispositifs de la politique de la Ville visant la transformation durable du quartier et l'amélioration des conditions de vie de ses habitants.

Le quartier du Bas Clichy se situe dans le périmètre du nouveau quartier prioritaire de la politique de la ville (QPV) à Clichy-Montfermeil (décret de décembre 2014) dont une partie (Bas Clichy et Bois du Temple) a été retenue par l'Agence Nationale pour la Rénovation Urbaine (ANRU) au titre du Nouveau Programme National de Renouveau Urbain (NPNRU).

A l'échelle du quartier du Bas Clichy, la première Opération d'Intérêt National de Requalification des Copropriétés Dégradées (ORCOD-IN) a été créée par décret le 28 janvier 2015. Le pilotage de cette opération a été confié à l'Etablissement Public Foncier d'Île-de-France (EPFIF).

Afin d'améliorer la liaison du Bas Clichy avec les quartiers avoisinants, le projet prévoit la création de voies nouvelles, notamment le long du Parc de la Mairie, pour permettre une traversée Nord-Sud du quartier aujourd'hui inexistante.

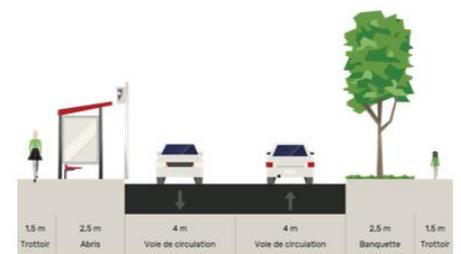
En coeur de quartier, la création de nouveaux îlots résidentiels permet quant à elle de découper le tissu existant et propose ainsi un nouveau maillage viarie.

La mise en service du tramway T4 (travaux en cours d'achèvement) va permettre une meilleure desserte du quartier, et de le relier aux pôles structurants environnants (voir également carte p15 pour la localisation des 2 stations situées dans le quartier). Son tracé permet de créer un véritable axe structurant de traversée Est-Ouest du quartier.

Clichy-sous-Bois sera également desservi par la ligne de métro 16 (future gare implantée dans le quartier voisin du Plateau à l'horizon 2025).

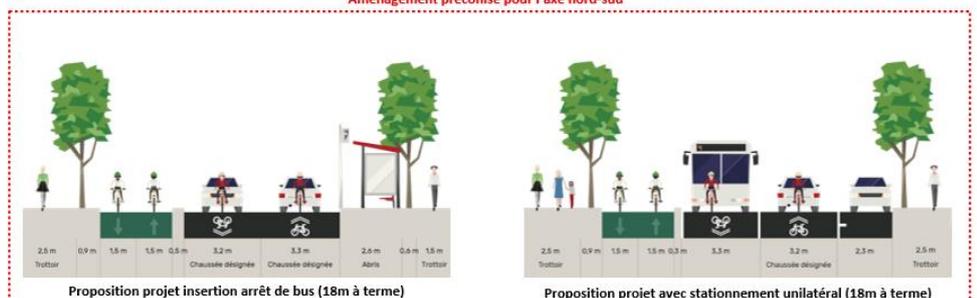


Photo du 7 allée Frédéric Ladrette – Google maps



Coupe de l'existant (16m actuellement et 20m de façade à façade)

Aménagement préconisé pour l'axe nord-sud



Proposition projet insertion arrêt de bus (18m à terme)

Proposition projet avec stationnement unilatéral (18m à terme)



ASSISTANCE À MAÎTRISE D'OUVRAGE POUR LA RÉVISION DE LA POLITIQUE CYCLABLE DE VITRY-SUR-SEINE

MAÎTRISE D'OUVRAGE
Ville de Vitry-sur-Seine

MANDATAIRE
ETC

DATE DE RÉALISATION
2019

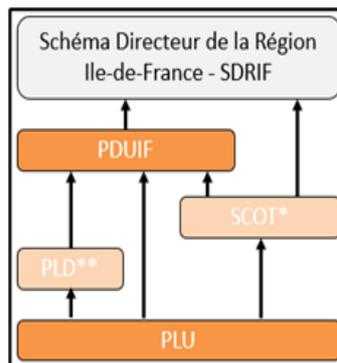
PÉRIMÈTRE
1 167 ha

VITRY-SUR-SEINE - 94

La mission avait pour objectif d'accompagner la ville de Vitry-sur-Seine dans la redéfinition de sa politique cyclable.

ETC a réalisé une veille règlementaire des obligations légales incombant aux collectivités locales en matière de politique cyclable. Puis, sur la base d'un benchmark des obstacles courants freinant la mise en place d'une politique cyclable, réalisé grâce à un travail documentaire et à une dizaine d'entretiens auprès d'institutions, d'associations et de collectivités locales, ETC a établi un guide de bonnes pratiques. Il avait pour objectif de guider la commune dans l'élaboration d'une politique cyclable efficiente, tant du point de vue du contenu que de la gouvernance.

Enfin, ETC a dressé un bilan AFOM de la politique cyclable conduite par Vitry-sur-Seine ces 20 dernières années. Celui-ci a reposé tant sur l'analyse des aménagements et actions mises en œuvre, que sur la gouvernance de la politique cyclable et la vision du vélo par les pouvoirs publics. À ce titre, plusieurs entretiens ont été réalisés avec la municipalité et une visite à vélo a été organisée avec les services techniques.



Système voiture

- Mode de transport efficace et facile d'utilisation :
 - Infrastructures : maillage dense de rues, routes et autoroutes sans discontinuité ;
 - Services : stations services, garages, parkings, vendeurs/loueurs, auto-école, signalisation
 - Communication omniprésente : publicités, sécurité routière, salons, films, ...
- Système englobant et vertueux :
 - Se déplacer en voiture en sécurité
 - S'équiper de manière fiable et abordable
 - Être conforté dans l'usage

Système vélo

- Les 3 volets de l'éventail d'actions permettent :
 - Circulation facile des vélos
 - Assouvissement des besoins des cyclistes
 - Confortant l'usage du vélo
- Système vertueux assurant :
 - Se déplacer en vélo en sécurité
 - S'équiper de manière fiable et abordable
 - Être conforté dans l'usage
- Faire du vélo un mode de déplacement courant





ÉLABORATION DU SCHÉMA CYCLABLE COMMUNAL DE LA VILLE

SERRIS - 77

MAÎTRISE D'OUVRAGE
Ville de Serris

MANDATAIRE
ETC

DATE DE RÉALISATION
2015

PÉRIMÈTRE
560 ha

Mission d'assistance à l'élaboration du schéma cyclable communal de la ville sur la base d'un premier diagnostic mis à jour. Identification des dysfonctionnements et des enjeux du réseau cyclable et des zones de partage.

Étude, comparaison et chiffrage de plusieurs scénarios et proposition d'aménagements en concertation avec les différents acteurs et actrices du projet (Ville de Serris et Syndicat d'agglomération nouvelle du Val d'Europe).

Voie	Section	Zone de partage	Principaux équipements	en 2014	en 2015 (est.)	en 2016 (est.)	en 2017 (est.)	en 2018 (est.)	en 2019 (est.)	en 2020 (est.)
Voie 1	Section 1	Zone 30	Équipement public	100	100	100	100	100	100	100
Voie 2	Section 2	Zone 20	Équipement public	150	150	150	150	150	150	150
Voie 3	Section 3	Zone 30	Équipement public	200	200	200	200	200	200	200
Voie 4	Section 4	Zone 20	Équipement public	250	250	250	250	250	250	250
Voie 5	Section 5	Zone 30	Équipement public	300	300	300	300	300	300	300
Voie 6	Section 6	Zone 20	Équipement public	350	350	350	350	350	350	350
Voie 7	Section 7	Zone 30	Équipement public	400	400	400	400	400	400	400
Voie 8	Section 8	Zone 20	Équipement public	450	450	450	450	450	450	450
Voie 9	Section 9	Zone 30	Équipement public	500	500	500	500	500	500	500
Voie 10	Section 10	Zone 20	Équipement public	550	550	550	550	550	550	550
Voie 11	Section 11	Zone 30	Équipement public	600	600	600	600	600	600	600
Voie 12	Section 12	Zone 20	Équipement public	650	650	650	650	650	650	650
Voie 13	Section 13	Zone 30	Équipement public	700	700	700	700	700	700	700
Voie 14	Section 14	Zone 20	Équipement public	750	750	750	750	750	750	750
Voie 15	Section 15	Zone 30	Équipement public	800	800	800	800	800	800	800
Voie 16	Section 16	Zone 20	Équipement public	850	850	850	850	850	850	850
Voie 17	Section 17	Zone 30	Équipement public	900	900	900	900	900	900	900
Voie 18	Section 18	Zone 20	Équipement public	950	950	950	950	950	950	950
Voie 19	Section 19	Zone 30	Équipement public	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000
Voie 20	Section 20	Zone 20	Équipement public	1050	1050	1050	1050	1050	1050	1050
Voie 21	Section 21	Zone 30	Équipement public	1100	1100	1100	1100	1100	1100	1100
Voie 22	Section 22	Zone 20	Équipement public	1150	1150	1150	1150	1150	1150	1150
Voie 23	Section 23	Zone 30	Équipement public	1200	1200	1200	1200	1200	1200	1200
Voie 24	Section 24	Zone 20	Équipement public	1250	1250	1250	1250	1250	1250	1250
Voie 25	Section 25	Zone 30	Équipement public	1300	1300	1300	1300	1300	1300	1300
Voie 26	Section 26	Zone 20	Équipement public	1350	1350	1350	1350	1350	1350	1350
Voie 27	Section 27	Zone 30	Équipement public	1400	1400	1400	1400	1400	1400	1400
Voie 28	Section 28	Zone 20	Équipement public	1450	1450	1450	1450	1450	1450	1450
Voie 29	Section 29	Zone 30	Équipement public	1500	1500	1500	1500	1500	1500	1500
Voie 30	Section 30	Zone 20	Équipement public	1550	1550	1550	1550	1550	1550	1550
Voie 31	Section 31	Zone 30	Équipement public	1600	1600	1600	1600	1600	1600	1600
Voie 32	Section 32	Zone 20	Équipement public	1650	1650	1650	1650	1650	1650	1650
Voie 33	Section 33	Zone 30	Équipement public	1700	1700	1700	1700	1700	1700	1700
Voie 34	Section 34	Zone 20	Équipement public	1750	1750	1750	1750	1750	1750	1750
Voie 35	Section 35	Zone 30	Équipement public	1800	1800	1800	1800	1800	1800	1800
Voie 36	Section 36	Zone 20	Équipement public	1850	1850	1850	1850	1850	1850	1850
Voie 37	Section 37	Zone 30	Équipement public	1900	1900	1900	1900	1900	1900	1900
Voie 38	Section 38	Zone 20	Équipement public	1950	1950	1950	1950	1950	1950	1950
Voie 39	Section 39	Zone 30	Équipement public	2000	2000	2000	2000	2000	2000	2000
Voie 40	Section 40	Zone 20	Équipement public	2050	2050	2050	2050	2050	2050	2050
Voie 41	Section 41	Zone 30	Équipement public	2100	2100	2100	2100	2100	2100	2100
Voie 42	Section 42	Zone 20	Équipement public	2150	2150	2150	2150	2150	2150	2150
Voie 43	Section 43	Zone 30	Équipement public	2200	2200	2200	2200	2200	2200	2200
Voie 44	Section 44	Zone 20	Équipement public	2250	2250	2250	2250	2250	2250	2250
Voie 45	Section 45	Zone 30	Équipement public	2300	2300	2300	2300	2300	2300	2300
Voie 46	Section 46	Zone 20	Équipement public	2350	2350	2350	2350	2350	2350	2350
Voie 47	Section 47	Zone 30	Équipement public	2400	2400	2400	2400	2400	2400	2400
Voie 48	Section 48	Zone 20	Équipement public	2450	2450	2450	2450	2450	2450	2450
Voie 49	Section 49	Zone 30	Équipement public	2500	2500	2500	2500	2500	2500	2500
Voie 50	Section 50	Zone 20	Équipement public	2550	2550	2550	2550	2550	2550	2550
Voie 51	Section 51	Zone 30	Équipement public	2600	2600	2600	2600	2600	2600	2600
Voie 52	Section 52	Zone 20	Équipement public	2650	2650	2650	2650	2650	2650	2650
Voie 53	Section 53	Zone 30	Équipement public	2700	2700	2700	2700	2700	2700	2700
Voie 54	Section 54	Zone 20	Équipement public	2750	2750	2750	2750	2750	2750	2750
Voie 55	Section 55	Zone 30	Équipement public	2800	2800	2800	2800	2800	2800	2800
Voie 56	Section 56	Zone 20	Équipement public	2850	2850	2850	2850	2850	2850	2850
Voie 57	Section 57	Zone 30	Équipement public	2900	2900	2900	2900	2900	2900	2900
Voie 58	Section 58	Zone 20	Équipement public	2950	2950	2950	2950	2950	2950	2950
Voie 59	Section 59	Zone 30	Équipement public	3000	3000	3000	3000	3000	3000	3000
Voie 60	Section 60	Zone 20	Équipement public	3050	3050	3050	3050	3050	3050	3050
Voie 61	Section 61	Zone 30	Équipement public	3100	3100	3100	3100	3100	3100	3100
Voie 62	Section 62	Zone 20	Équipement public	3150	3150	3150	3150	3150	3150	3150
Voie 63	Section 63	Zone 30	Équipement public	3200	3200	3200	3200	3200	3200	3200
Voie 64	Section 64	Zone 20	Équipement public	3250	3250	3250	3250	3250	3250	3250
Voie 65	Section 65	Zone 30	Équipement public	3300	3300	3300	3300	3300	3300	3300
Voie 66	Section 66	Zone 20	Équipement public	3350	3350	3350	3350	3350	3350	3350
Voie 67	Section 67	Zone 30	Équipement public	3400	3400	3400	3400	3400	3400	3400
Voie 68	Section 68	Zone 20	Équipement public	3450	3450	3450	3450	3450	3450	3450
Voie 69	Section 69	Zone 30	Équipement public	3500	3500	3500	3500	3500	3500	3500
Voie 70	Section 70	Zone 20	Équipement public	3550	3550	3550	3550	3550	3550	3550
Voie 71	Section 71	Zone 30	Équipement public	3600	3600	3600	3600	3600	3600	3600
Voie 72	Section 72	Zone 20	Équipement public	3650	3650	3650	3650	3650	3650	3650
Voie 73	Section 73	Zone 30	Équipement public	3700	3700	3700	3700	3700	3700	3700
Voie 74	Section 74	Zone 20	Équipement public	3750	3750	3750	3750	3750	3750	3750
Voie 75	Section 75	Zone 30	Équipement public	3800	3800	3800	3800	3800	3800	3800
Voie 76	Section 76	Zone 20	Équipement public	3850	3850	3850	3850	3850	3850	3850
Voie 77	Section 77	Zone 30	Équipement public	3900	3900	3900	3900	3900	3900	3900
Voie 78	Section 78	Zone 20	Équipement public	3950	3950	3950	3950	3950	3950	3950
Voie 79	Section 79	Zone 30	Équipement public	4000	4000	4000	4000	4000	4000	4000
Voie 80	Section 80	Zone 20	Équipement public	4050	4050	4050	4050	4050	4050	4050
Voie 81	Section 81	Zone 30	Équipement public	4100	4100	4100	4100	4100	4100	4100
Voie 82	Section 82	Zone 20	Équipement public	4150	4150	4150	4150	4150	4150	4150
Voie 83	Section 83	Zone 30	Équipement public	4200	4200	4200	4200	4200	4200	4200
Voie 84	Section 84	Zone 20	Équipement public	4250	4250	4250	4250	4250	4250	4250
Voie 85	Section 85	Zone 30	Équipement public	4300	4300	4300	4300	4300	4300	4300
Voie 86	Section 86	Zone 20	Équipement public	4350	4350	4350	4350	4350	4350	4350
Voie 87	Section 87	Zone 30	Équipement public	4400	4400	4400	4400	4400	4400	4400
Voie 88	Section 88	Zone 20	Équipement public	4450	4450	4450	4450	4450	4450	4450
Voie 89	Section 89	Zone 30	Équipement public	4500	4500	4500	4500	4500	4500	4500
Voie 90	Section 90	Zone 20	Équipement public	4550	4550	4550	4550	4550	4550	4550
Voie 91	Section 91	Zone 30	Équipement public	4600	4600	4600	4600	4600	4600	4600
Voie 92	Section 92	Zone 20	Équipement public	4650	4650	4650	4650	4650	4650	4650
Voie 93	Section 93	Zone 30	Équipement public	4700	4700	4700	4700	4700	4700	4700
Voie 94	Section 94	Zone 20	Équipement public	4750	4750	4750	4750	4750	4750	4750
Voie 95	Section 95	Zone 30	Équipement public	4800	4800	4800	4800	4800	4800	4800
Voie 96	Section 96	Zone 20	Équipement public	4850	4850	4850	4850	4850	4850	4850
Voie 97	Section 97	Zone 30	Équipement public	4900	4900	4900	4900	4900	4900	4900
Voie 98	Section 98	Zone 20	Équipement public	4950	4950	4950	4950	4950	4950	4950
Voie 99	Section 99	Zone 30	Équipement public	5000	5000	5000	5000	5000	5000	5000
Voie 100	Section 100	Zone 20	Équipement public	5050	5					



ÉLABORATION DU SCHÉMA DES MOBILITÉS ACTIVES DE CLICHY-LA-GARENNE

CLICHY-LA-GARENNE - 92

MAÎTRISE D'OUVRAGE
Ville de Clichy-la-Garenne

MANDATAIRE
ETC

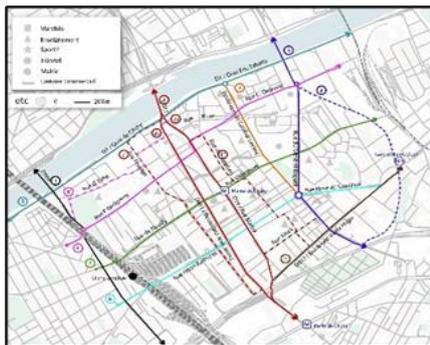
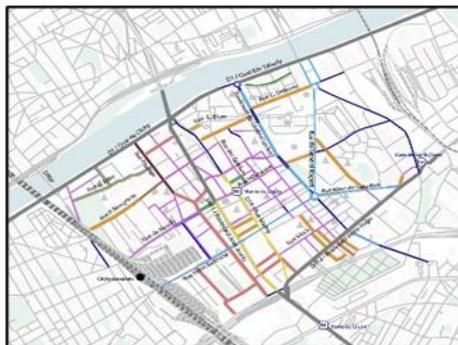
DATE DE RÉALISATION
2019-2020

PÉRIMÈTRE
308 ha

Mission d'étude ayant pour objectif d'élaborer le schéma directeur des mobilités actives de Clichy-la-Garenne à horizon 2030 et son programme pluriannuel d'actions sur 3 ans en intégrant la spécificité du territoire. Située en 1ère couronne, la ville est très dense et marquée par un fort trafic routier. Aujourd'hui au cœur de la dynamique Métropole du Grand Paris, Clichy est le lieu de nombreux projets urbains et d'infrastructures qui a conduit la Ville à se réinterroger sur le partage de l'espace public. La Ville a souhaité travailler sur 2 temporalités (court et moyen terme) et sur l'ensemble des mobilités actives : le vélo, la marche et les nouveaux engins de déplacements personnels (trottinettes, etc.).

Concernant le vélo, la Ville a souhaité mettre l'accent sur la constitution d'une politique cyclable complète sur 10 ans afin de mettre en œuvre un véritable système vélo. Les actions établies ont donc été bien au-delà des seules itinéraires cyclables (stationnement, promotion, exemplarité de la maîtrise d'ouvrage dans ses déplacements, entretien, suivi, évaluation). La priorisation a tenu compte des subventions identifiées et de leurs conditions d'obtention.

La mission s'est déroulée en 3 phases sur 8 mois : diagnostic, élaboration d'un plan d'actions et production de fiches actions.



FICHE N°1 / RUE DU PORT

ANALYSE
Rue de la commune cyclable de Clichy
Voie à sens unique

RECOMMANDATIONS
Alignement de la voirie avec le quartier de Rue d'Anvers
Travaux cyclables

DESCRIPTION DE L'ACTION
Configuration actuelle
- Zone mixte de circulation sans obstacle dans le sens ouest-est, reliant le rue Proust et le boulevard de la Seine
- Présence de stationnement longitudinal bilatéral à hauteur
- Aménagement fluvial du boulevard de la Seine entre la rue Proust et la rue Molière
- Largeur de la chaussée min 8,00m (à confirmer après les travaux)
- Longueur de la voie : 200m

Projet - Riser à double sens cyclable (SDC) de la voie, section de l'avenue B
Projet - Riser à double sens cyclable (SDC) de la voie, section de l'avenue B

Justification de l'action
Lutte sur l'avenue du SAGEP, la voie n'est pas respectée dans son intégralité (voir la largeur minimale de la voie et)

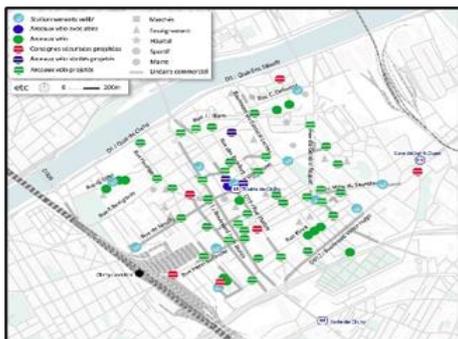
Cas 1 - Riser à double sens cyclable (SDC) de la voie, section de l'avenue B (passage des bus - SDC avec marquage adhésif (TS-B))
Réduction de la voie à 2m et marquage au sol de la bande cyclable (avec SDC et SDC) de largeur à marquage de 2,20m de largeur à sens unique de 2,5m de largeur (avec marquage)

Cas 2 - Riser à double sens cyclable (SDC) de la voie, section de l'avenue B (passage des bus - SDC sans marquage adhésif à l'exception de l'avenue (SDC à chaque sens) voir 2 cas)

Plan de 2 cas
- Délimitation verticale - Pontons V2V2 sous B1 obligatoire et permis d'infraction recommandés aux entreprises (2he et 22he)
- Signalisation horizontale - Ligne verte B2 et B3 recommandés sous B1 - une alternative intermédiaire, couleur de peinture et peinture pourvue
- Réalisation d'aménagements complémentaires (aménagement cyclable au T2) - une alternative des intermédiaires, couleur de peinture et peinture pourvue
- Signalisation d'annonce B1
- Proposition/recommandations concernant le traitement des aménagements d'annonce B1
- Proposition/recommandations concernant le traitement des aménagements de bus - cf. annexe 6

ÉVALUATION DE L'ACTION
Coût estimé : 10 000 € HT (cas 1) ; 7 000 € HT (cas 2)

PLANNING PREVISIONNEL (2021 - 2022)





ÉTUDE POUR L'ÉLABORATION D'UN " RÉSEAU VERT "

FONTENAY-SOUS-BOIS - 94

MAÎTRISE D'OUVRAGE

Ville de Fontenay-sous-Bois

MANDATAIRE

ETC

DATE DE RÉALISATION

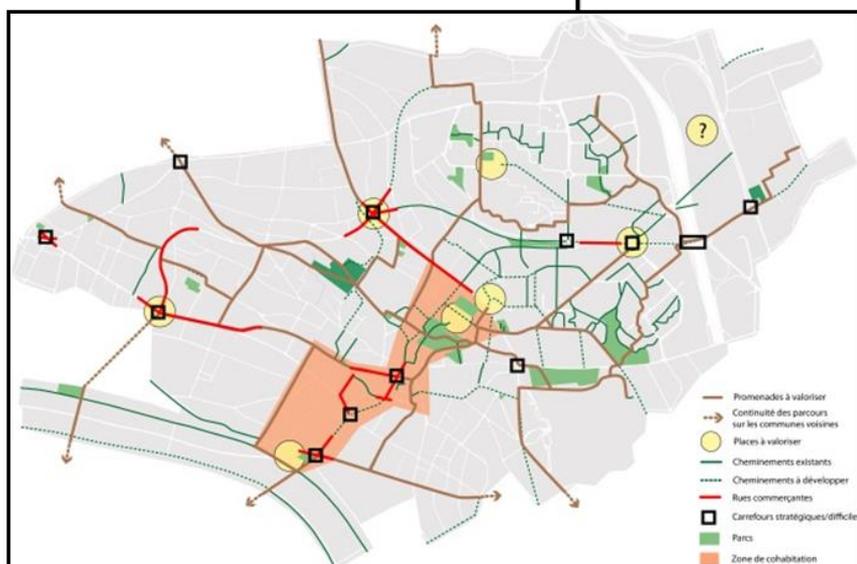
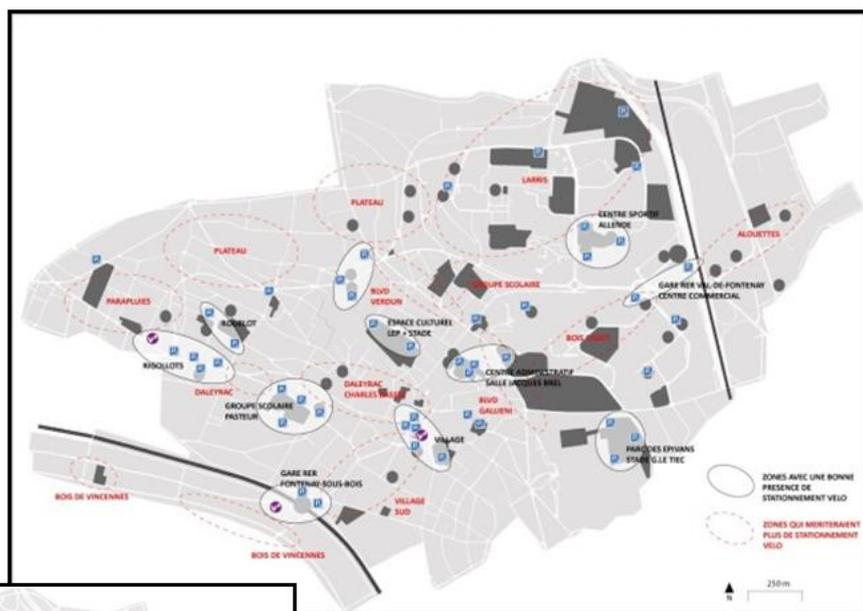
2010-2012

PÉRIMÈTRE

560 ha

Mission d'étude pour l'élaboration d'un programme pluriannuel d'actions et de travaux pour un meilleur partage et une plus grande mixité de la voirie en faveur des différentes catégories d'usagers non motorisés.

Elle intègre l'étude des implications et conséquences sur les autres types de déplacements et les mesures à prendre en particulier sur les flux automobiles et la gestion des stationnements. Une attention particulière est portée en matière de concertation et de communication pour aider la commune à faire accepter les futurs aménagements par la population.





REQUALIFICATION DU CHEMIN DU GOLF

DIEPPE - 76

MAÎTRISE D'OUVRAGE

Ville de Dieppe

MANDATAIRE

Atelier Lignes

DATE DE RÉALISATION

2020-2021

PÉRIMÈTRE

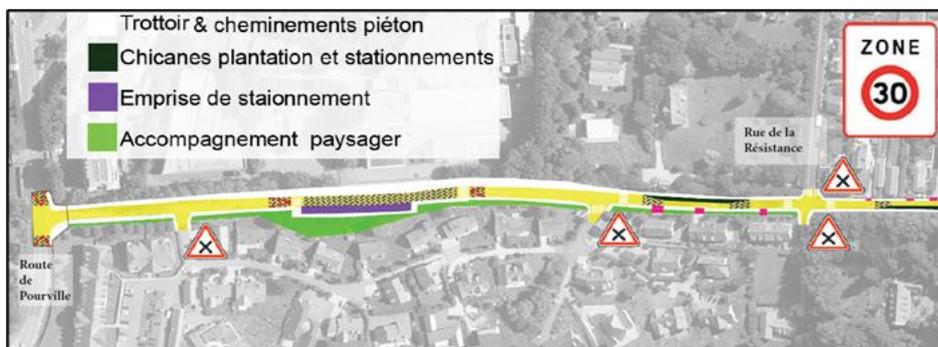
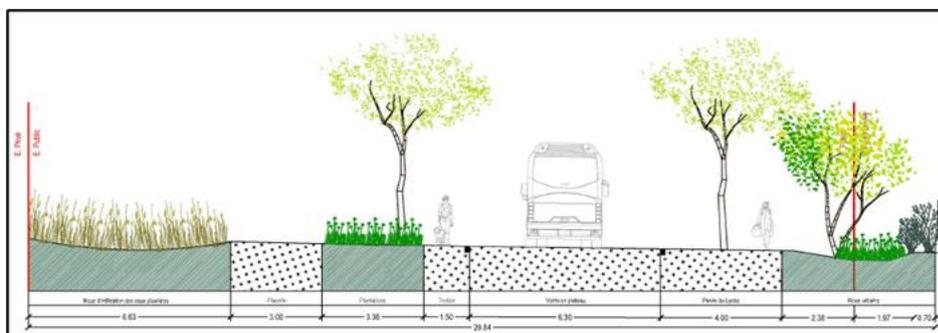
3 ha

MONTANT DES TRAVAUX

1 M€

Le chemin du Golf est une voie rectiligne de 900 m, de faible largeur, située dans la périphérie de Dieppe et présentant un profil rendant difficile la coexistence entre tous modes et les riverains. Bien que le trafic y soit modéré sur la journée, il est marqué par d'importantes heures de pointe et un intense trafic de cars dédiés à la desserte de plusieurs lycées, dont un directement implanté le long de la voie. Son caractère rectiligne y permet les pointes de vitesses, perçues comme dangereuses par les riverains et riverains, pour le public lycéen et par les cyclistes. En effet, l'axe est identifié comme itinéraire cyclable communal et devait bénéficier d'une subvention de l'ADEME pour y créer un aménagement cyclable sécurisé.

La séparation des modes étant rendue impossible par la faible largeur disponible, il a été décidé de travailler sur la création de zones partagées (zones 30 et zones de rencontre), dont l'aménagement a été pensé au gré des besoins de chaque séquence de la voie. Pour permettre une circulation sécurisée des vélos, des aménagements visant à contraindre la vitesse (plateaux, zones de courtoisie) ont été retenus, permettant également la délimitation de places de stationnement, d'espaces paysagers et d'un parvis pour le lycée.





ÉLABORATION DU SCHÉMA DIRECTEUR DES PISTES CYCLABLES DE LE PERRY-EN-YVELINES

LE PERRY-EN-YVELINES - 78

MAÎTRISE D'OUVRAGE

Ville de Le Perray-en-Yvelines

MANDATAIRE

ETC

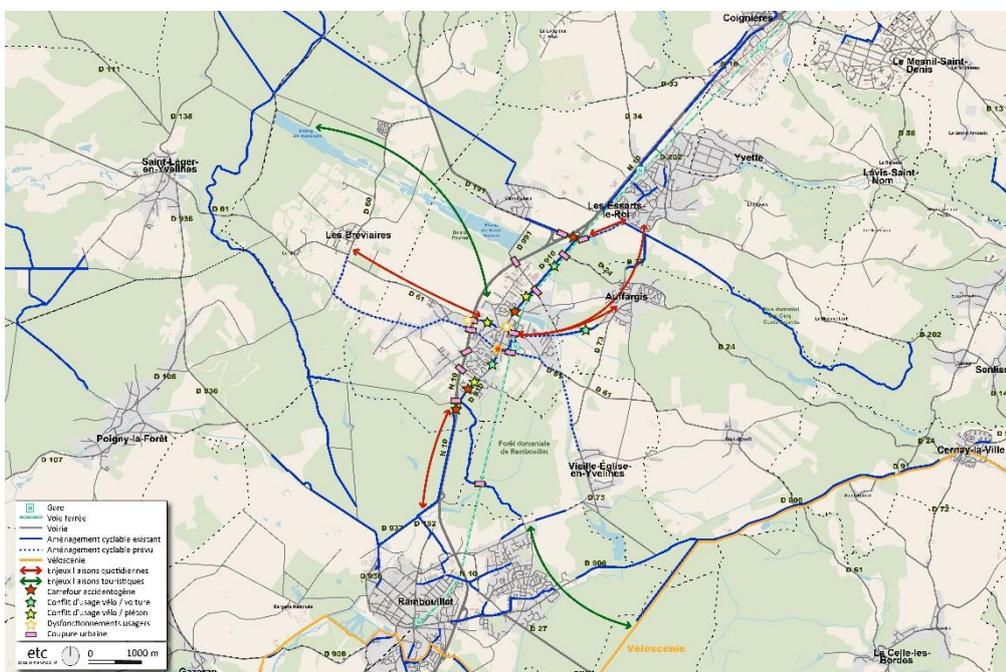
DATE DE RÉALISATION

2020-2022

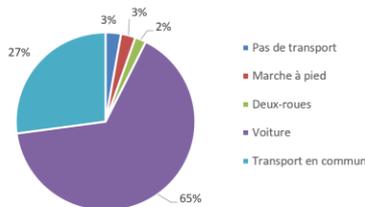
PÉRIMÈTRE

1347 ha

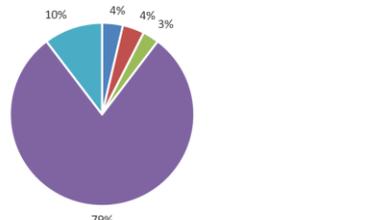
ETC a effectué une mission d'étude pour l'élaboration du schéma directeur cyclable de la commune du Perray-en-Yvelines, dans le but de définir la stratégie de développement des infrastructures, avec les services associés et le plan de communication adapté pour faire évoluer les pratiques cyclables sur la commune. L'étude a permis de réaliser un diagnostic sur les mobilités douces, de définir les orientations stratégiques sous forme de scénarios d'aménagements et de définir un programme d'actions pour chaque action avec un PPI associé.



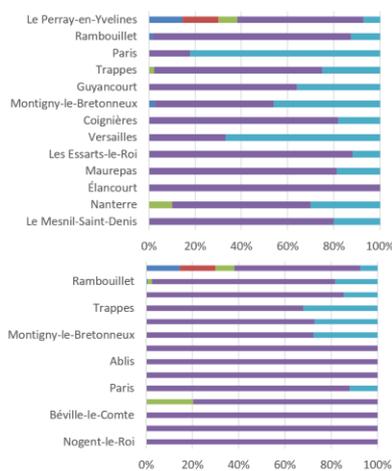
• Déplacements domicile-travail



Parts modales des Perrotins pour les trajets domicile - travail ETC



Parts modales des actifs travaillant à Le Perray – ETC, source: INSEE



Parts modales et distances parcourues encourageantes pour le développement du vélo



ÉTUDE DE CIRCULATION ET DÉPLACEMENTS DE LA ZTL DE PARIS

PARIS - 75

MAÎTRISE D'OUVRAGE

Ville de Paris

MANDATAIRE

OGI

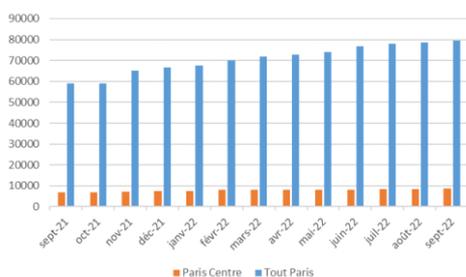
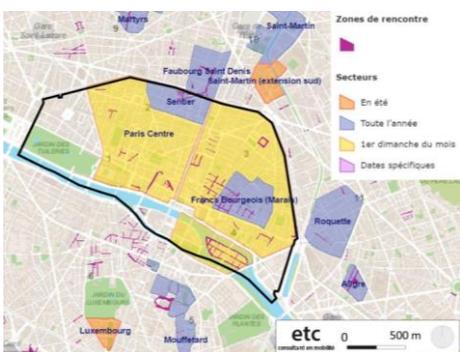
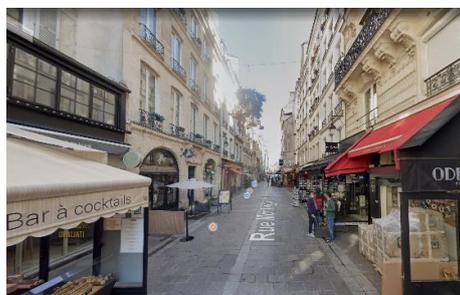
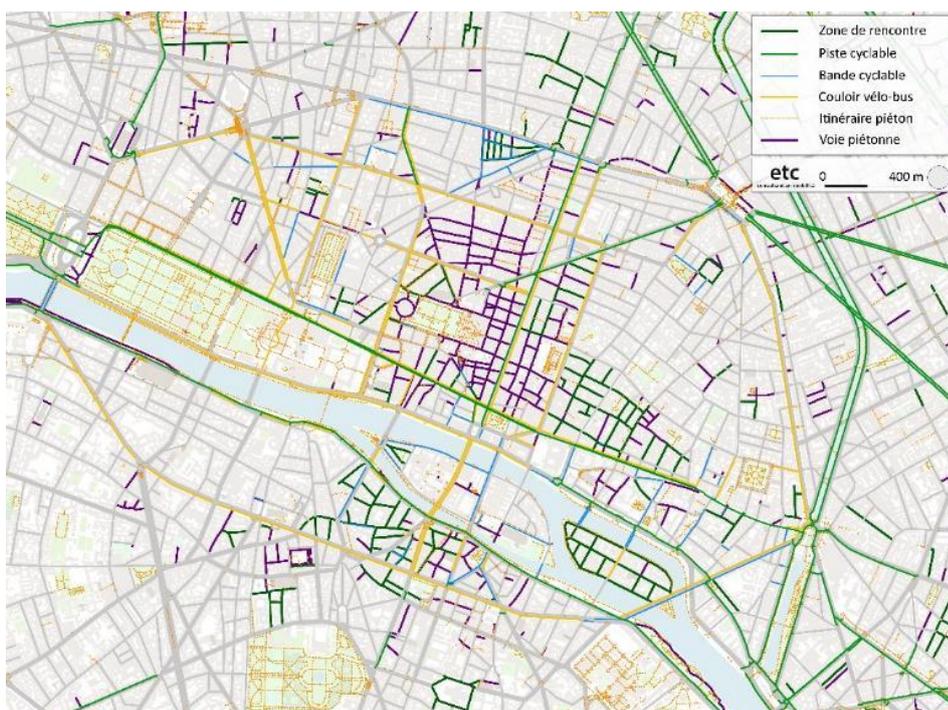
DATE DE RÉALISATION

2022 - 2023

PÉRIMÈTRE

560 ha

ETC a élaboré le volet déplacements et stationnement de l'étude d'impact pour le projet de la ZTL (Zone à Trafic Limité), composé de la zone Paris Centre (arrondissements 1, 2, 3 et 4), avec les quais hauts Rive Droite, l'Île Saint-Louis et l'Île de la Cité à Paris. Nous avons réalisé une analyse de l'état initial, pour tous les modes de déplacement et le stationnement, une analyse des flux suite aux résultats de la simulation de trafic effectuée par Aimsun ainsi qu'une étude des impacts tous modes. Un zoom a également été effectué sur la logistique urbaine, les services de taxis et VTC, les nouvelles mobilités (covoiturage, autopartage, etc.) et la mobilité liée aux activités.





ÉLABORATION DE L'ÉTUDE D'IMPACT POUR LA REQUALIFICATION DU QUARTIER DES ARCADES FLEURIES

CHELLES - 77

MAÎTRISE D'OUVRAGE
ICF Habitat La Sablière

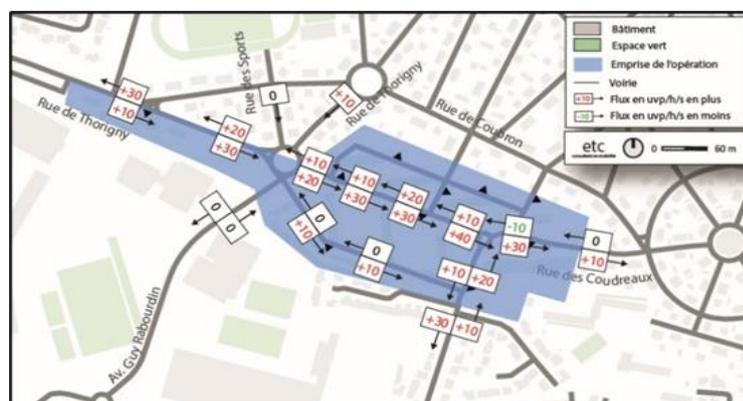
MANDATAIRE
Vizea

DATE DE RÉALISATION
2020

PÉRIMÈTRE
4 ha

Étude visant à analyser les déplacements actuels et à déterminer l'impact sur la circulation de la nouvelle programmation du quartier des Arcades Fleuries à Chelles (77), en vue d'une procédure d'examen au cas par cas. La programmation compte la démolition de 321 logements et la construction de 566 logements avec équipements/activités.

Cette étude comprend une analyse des déplacements (tous modes) à l'état initial, une estimation des trafics générés par la programmation, leur affectation sur le réseau et l'estimation des capacités des carrefours situés à proximité immédiate du site de l'opération (méthodes de calcul du CEREMA).



Giratoire Rue de Thorigny Nord - Ouest et Sud-Est / Avenue Guy Rabourdin / Rue des Coudreaux / Rue des Sports							Edition :	23/11/2020
Heure de pointe :								SOIR
Branche	A	B	C	D	E	F	Unité	
Caractéristiques techniques								
α :	0,7	0,7	0,7	0,7	0,7	0,7	0,7	
β :	0,3	0,3	0,3	0,15	0,3	0,3	0,3	
γ :	1	1	1	1	1	1	1	
Qt :	211	265	323	85	73	292	u.v./h	
Qs :	81	0	0	240	178	19	u.v./h	
Qe :	54	58	2	166	238	0	u.v./h	
Calcul de la capacité de la sortie de la branche								
Qg :	172	186	226	96	105	210	u.v./h	
Capacité d'écoulement	1 357	1 345	1 312	1 420	1 413	1 325	u.v./h	
Reserve de capacité	1 303	1 287	1 310	1 254	1 175	1 325	u.v./h	
Reserve de capacité (en %)	96%	96%	100%	88%	83%	100%	%	



ÉLABORATION DE L'ÉTUDE D'IMPACT DE LA ZAC DE PORT CHEMIN VERT

AUBERVILLIERS - 93

MAÎTRISE D'OUVRAGE
Plaine Commune

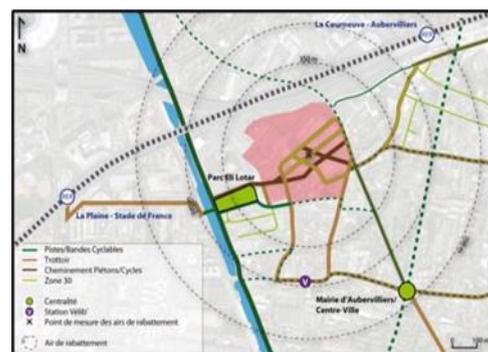
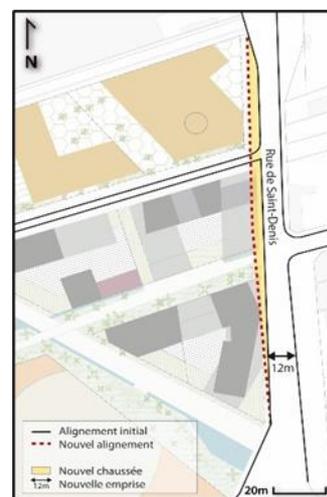
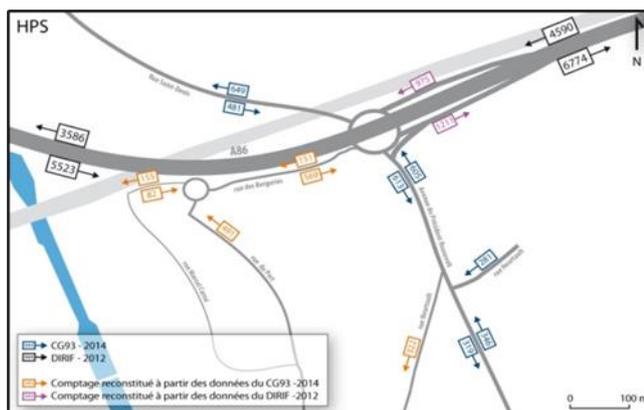
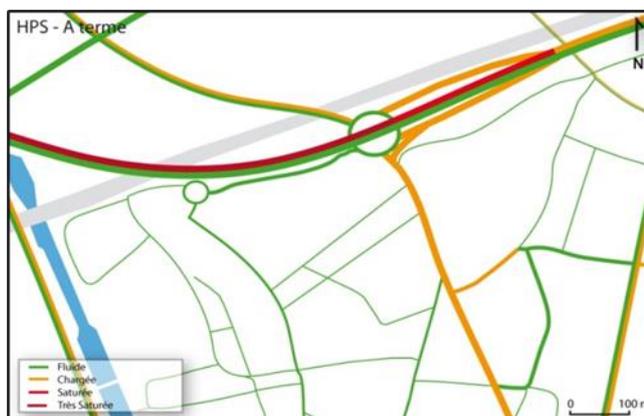
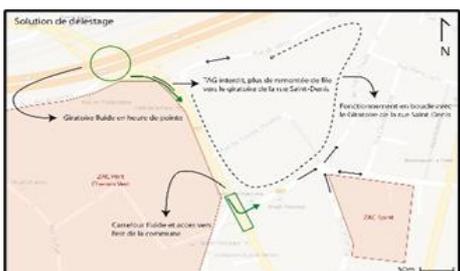
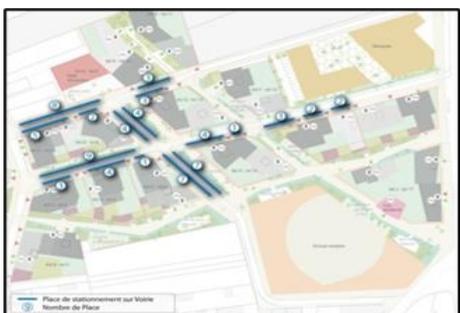
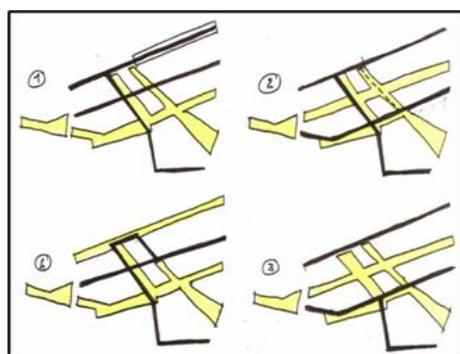
MANDATAIRE
O'zone architectures

DATE DE RÉALISATION
2014

PÉRIMÈTRE
12 ha

Analyse de l'existant, évaluation des impacts de la ZAC en matière de circulation et proposition de modifications pour une meilleure irrigation du secteur.

Étude de circulation pour l'aménagement d'une Grande Mosquée. Estimation du besoin en places de stationnement.





MISE À JOUR DE L'ÉTUDE D'IMPACT DE LA ZAC DES BELLES-VUES

ARPAJON ET OLLAINVILLE - 91

MAÎTRISE D'OUVRAGE
SORGEM

MANDATAIRE
Alphaville

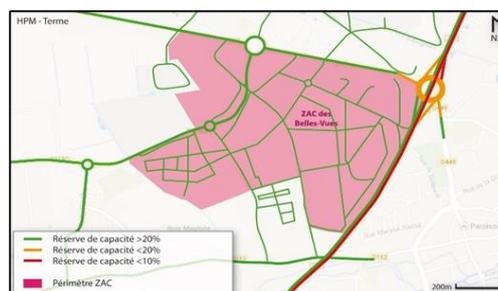
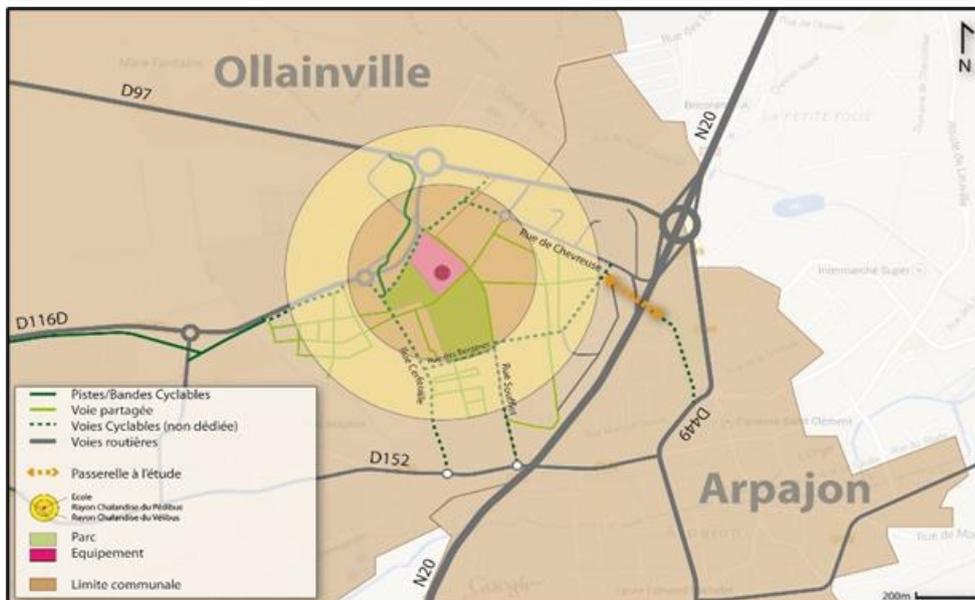
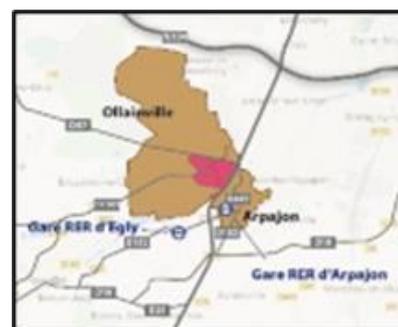
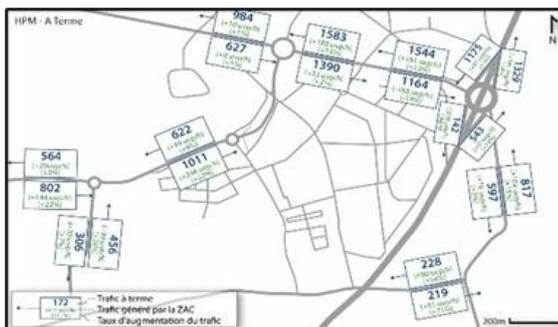
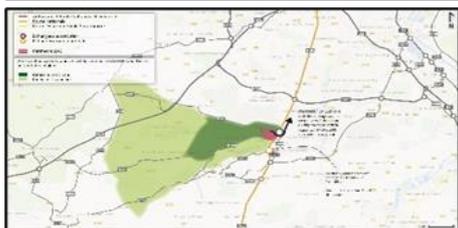
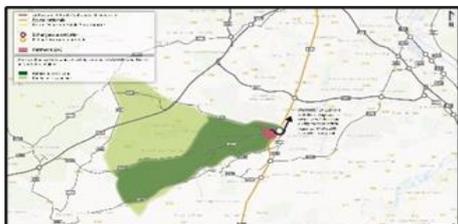
DATE DE RÉALISATION
2014-2015

PÉRIMÈTRE
12 ha

MONTANT DES TRAVAUX
20 M€

Mise à jour de l'étude d'impact et propositions de solutions compensatoires.

Recherche de solutions pour la décongestion du carrefour entre la RD97 et la RN20. Assistance à la maîtrise d'œuvre pour la création d'une voie d'insertion sur la RN20 dans le respect des normes édictées par l'ICTAVRU et dans l'élaboration du plan des modes doux.





ÉTUDE D'IMPACT POUR L'OPÉRATION DE LA ZAC DE LA MONTJOIE

SAINT-DENIS - 93

MAÎTRISE D'OUVRAGE

Séquano

MANDATAIRE

Urban Eco

DATE DE RÉALISATION

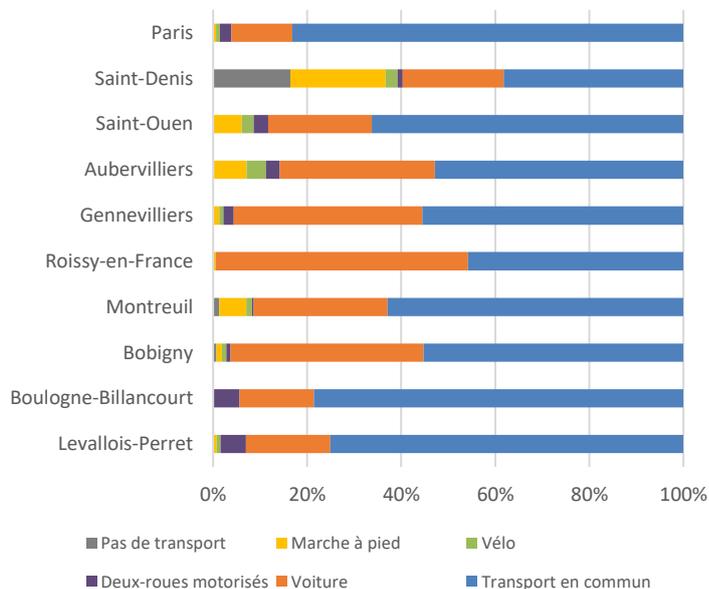
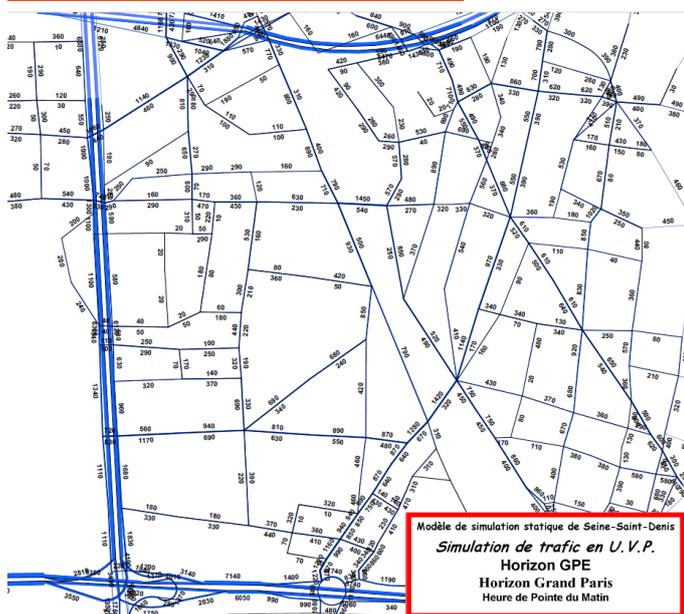
2021 – 2022

PÉRIMÈTRE

30 ha

Étude visant à déterminer l'impact sur la circulation, le stationnement les TC et les modes doux d'une programmation mixte d'une ZAC, composée de logements, de commerces et de divers équipements.

Campagne de comptages directionnels, en HPM et en HPS, analyse des conditions initiales de circulation, estimation des trafics générés par la programmation, leur affectation sur le réseau, estimation des capacités des carrefours situés à proximité du site de l'opération (méthodes de calcul du CEREMA), propositions de mesures compensatoires et de préconisations quant au plan de déplacement tous modes à mettre en place.





ÉTAT INITIAL DE L'ÉTUDE D'IMPACT POUR L'OPÉRATION GPRU DE LA PORTE DE VINCENNES

PARIS - 75

MAÎTRISE D'OUVRAGE

Ville de Paris

MANDATAIRE

OGI

DATE DE RÉALISATION

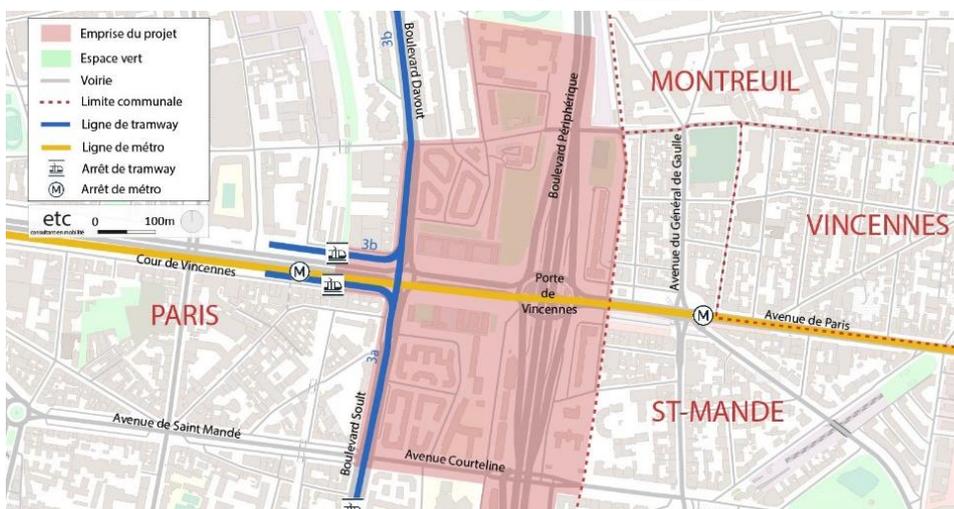
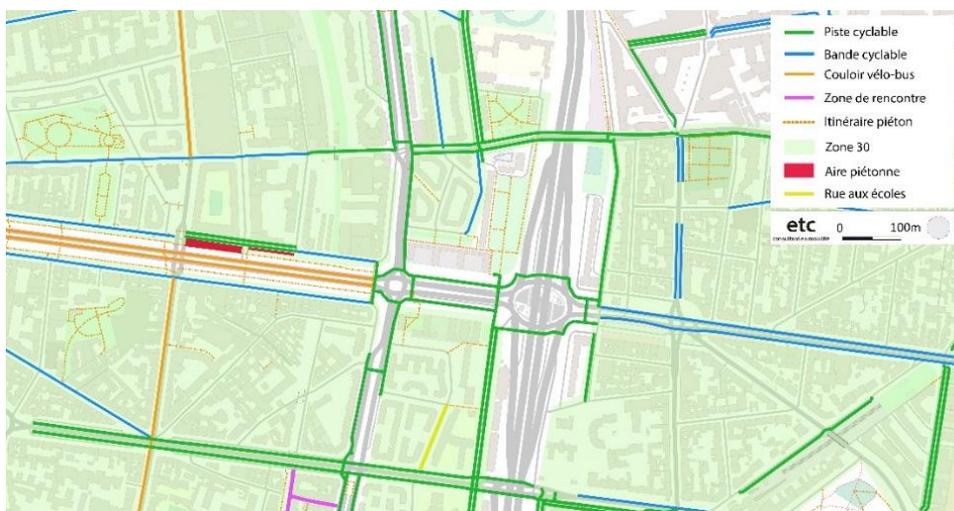
2021 – 2022

PÉRIMÈTRE

30 ha

Étude visant à déterminer l'impact sur la circulation, le stationnement des TC et les modes doux d'une programmation mixte d'une ZAC, composée de logements, de commerces et de divers équipements.

Analyse des conditions initiales de circulation, estimation des trafics générés par la programmation, leur affectation sur le réseau, estimation des capacités des carrefours situés à proximité du site de l'opération (méthodes de calcul du CEREMA), propositions de mesures compensatoires et de préconisations quant au plan de déplacement tous modes à mettre en place.





ÉTUDE D'IMPACT SUR LA CIRCULATION D'UN PARKING SILO DE 2000 PLACES À RUNGIS

RUNGIS & ORLY - 94

MAÎTRISE D'OUVRAGE

Villa Consulting

MANDATAIRE

LA/BA Architectes

DATE DE RÉALISATION

2019

PÉRIMÈTRE

1,5 ha

Étude visant à analyser les déplacements actuels et à déterminer l'impact sur la circulation de la nouvelle programmation sur une parcelle acquise par la société Villa Consulting. La programmation compte un parking silo de 2 000 places qui servira au stationnement de longue durée pour les usagères et usagers de l'aéroport de Paris – Orly grâce à un système de voituriers. Ces voituriers seront les principaux générateurs de déplacements.

ETC a réalisé cette étude qui comprend une analyse des déplacements, une estimation des trafics générés par la programmation, leur affectation sur le réseau et l'estimation des capacités des carrefours situés à proximité immédiate du site de l'opération (méthodes de calcul du CEREMA). L'étude comprenait également l'étude de moyens alternatifs d'accès au périmètre du projet ainsi que des propositions pour l'amélioration des conditions de circulation sur le secteur à terme.



Voie	HPM (flux en uvp/h)			HPS (flux en uvp/h)		
	existant	total ajouté	dif	existant	total ajouté	dif
Avenue Charles Lindbergh sens nord (entre rue de la Vanne et A86)	1136	20	2%	1775	20	1%
Avenue Charles Lindbergh sens sud (entre rue de la Vanne et A86)	791	8	1%	308	0	0%
Avenue Charles Lindbergh sens nord (entre sortie A106 sens sud et rue de la Vanne)	691	6	1%	891	1	0%
Avenue Charles Lindbergh sens sud (entre sortie A106 sens sud et rue de la Vanne)	865	26	3%	332	106	32%
Rue de la Vanne	1041	113	11%	938	107	11%
Sortie A106 sens nord	798	109	14%	515	26	5%



Programmation / Ilot		Ratio utilisé	Total
Emplois (entrepôts + parking)	Nombre d'emplois (ECTOR)		51
	Visiteurs (ETC)	0	51
	Taux de venue en voiture (INSEE)	1	38
	% Présence au travail (ETC)	1	34
	Nombre moyen de Passagers / véh (ETC)	1	31
	HPM Tx de pointe EMIS	10%	3
	HPM Tx de pointe ATTIRÉ	65%	20
Déplacements parking - aéroport	HPS Tx de pointe EMIS	65%	20
	HPS Tx de pointe ATTIRÉ	10%	3
	Nombre de voituriers	100	100
	Nombre de navettes	6	6
	Total véhicules parking-aéroport	106	106
TOTAL :	Heure de pointe du matin EMIS		29
	Heure de pointe du matin ATTIRÉ		126
	Heure de pointe du soir EMIS		126
	Heure de pointe du soir ATTIRÉ		29



ÉTAT INITIAL D'IMPACT DE PORTE VILLETTE À PARIS

PARIS - 75

MAÎTRISE D'OUVRAGE

Ville de Paris

MANDATAIRE

OGI

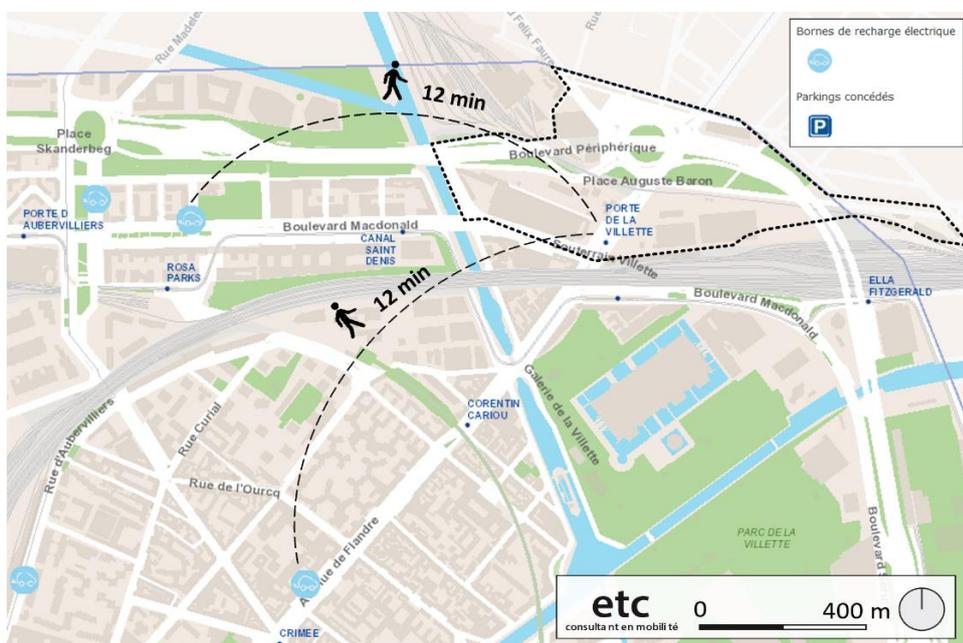
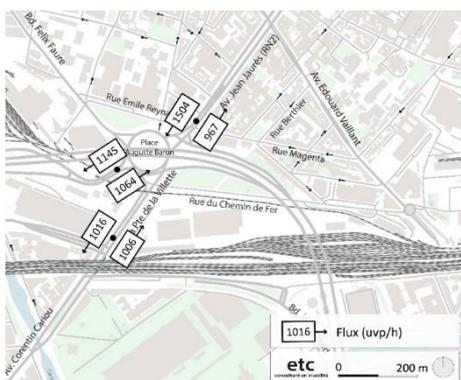
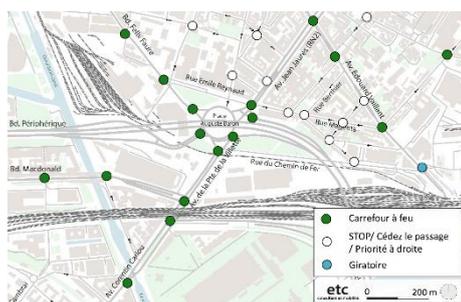
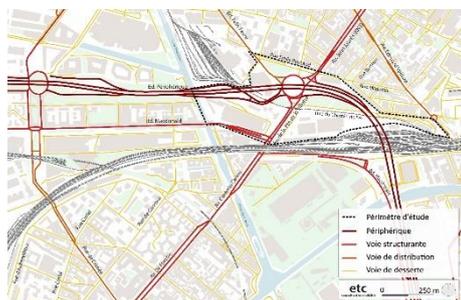
DATE DE RÉALISATION

2021 - 2022

PÉRIMÈTRE

27 ha

ETC a réalisé l'état initial de l'étude d'impact sur le secteur de la porte de la Villette dans le cadre d'une vaste opération d'aménagement comprenant une programmation mixte de logements, d'activités, de commerces et de tiers-lieux ainsi qu'un réaménagement de la place Auguste Baron et une végétalisation du secteur. ETC a analysé l'ensemble des modes de transports de manière détaillée ainsi que les conditions initiales de circulation en se basant sur une simulation dynamique de trafic réalisée par Aimsun.





MISE A JOUR DE L'ÉTUDE D'IMPACT DU PROJET DE LA ZAC MONTJOIE

SAINT-DENIS - 93

MAÎTRISE D'OUVRAGE
Plaine Commune

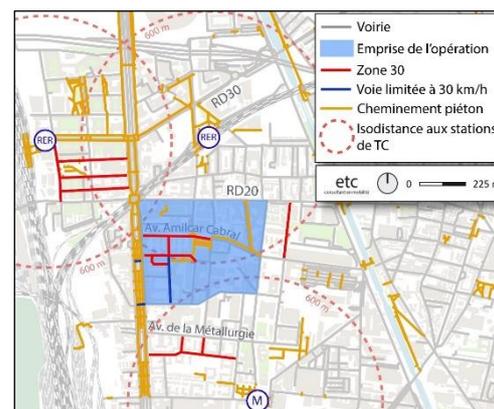
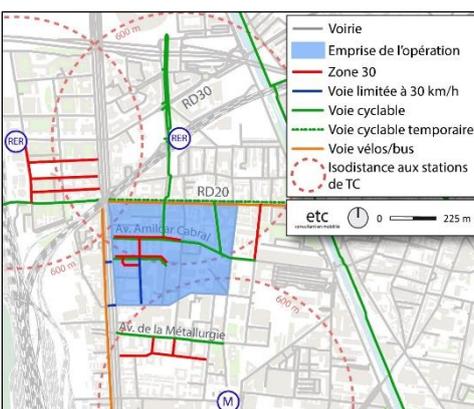
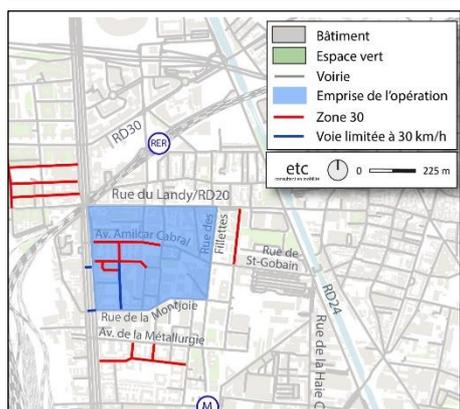
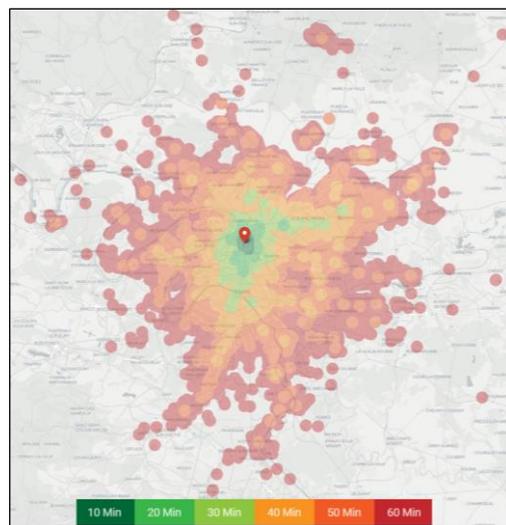
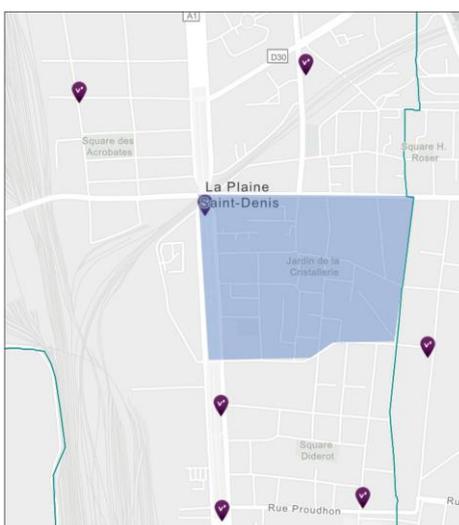
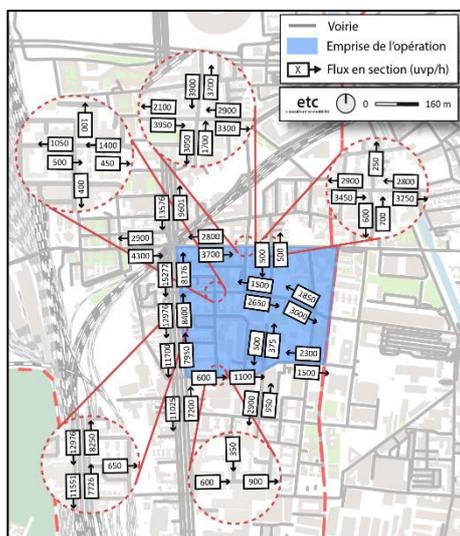
MANDATAIRE
Sequano

DATE DE RÉALISATION
2022-2023

PÉRIMÈTRE
33,5 ha

Cette étude a consisté en l'élaboration du volet déplacements et stationnement de l'étude d'impact pour le projet de la ZAC Montjoie à Saint-Denis, dans le département de Seine-Saint-Denis.

La première partie de l'étude a été consacrée à l'analyse de l'état initial pour tous les modes de déplacement et du stationnement ainsi qu'à l'analyse des flux. La deuxième partie de l'étude était consacrée aux impacts des projets connexes, puis aux impacts tous modes du projet de la ZAC, avec proposition de mesures d'évitement.





ÉTUDE DE MOBILITÉ RELATIVE AU PROJET DE RÉHABILITATION DU CAD DES HAUTS-DE-SEINE

NANTERRE - 92

MAÎTRISE D'OUVRAGE
Préfecture des Hauts-de-Seine

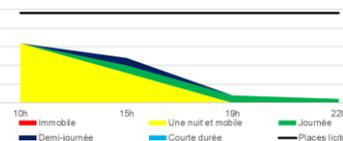
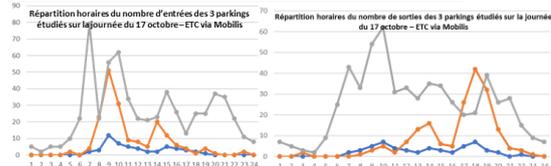
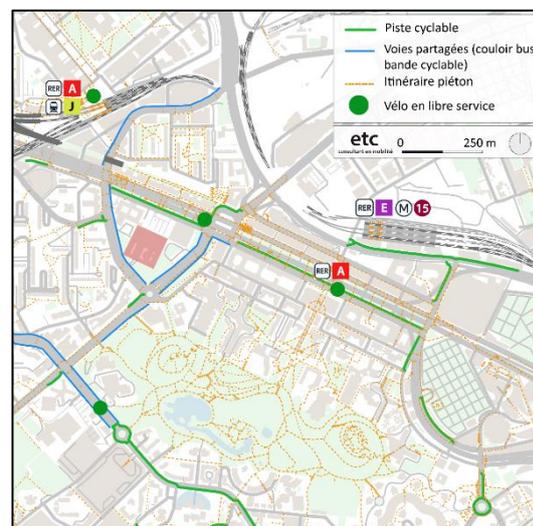
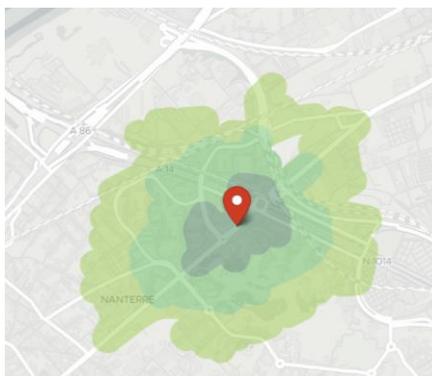
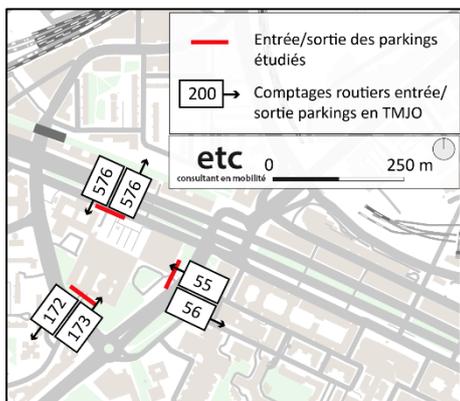
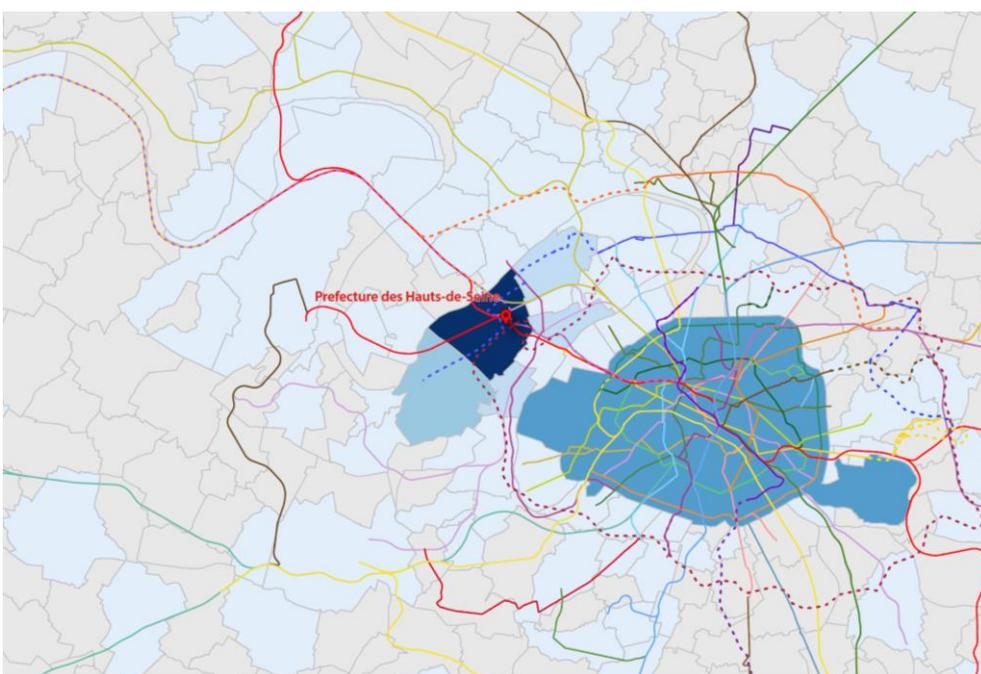
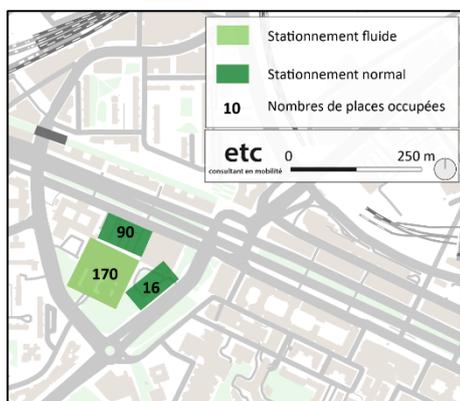
MANDATAIRE
ETC

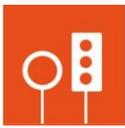
DATE DE RÉALISATION
2023-2024

PÉRIMÈTRE
CAD de la Préfecture des Hauts-de-Seine

Face à l'augmentation de ses effectifs d'ici à 2030 (>1000 employés // +33%), la Préfecture des Hauts-de-Seine a souhaité réaliser une étude visant à étudier l'impact du projet de densification du Centre Administratif Départemental.

La première partie de l'étude a été consacrée à l'analyse de l'état initial pour tous les modes de déplacement ainsi qu'à l'offre et la demande en stationnement sur les 3 parkings du secteur afin d'évaluer le taux de venue en voiture ainsi que le taux de présence en simultané (foisonnement). La deuxième partie de l'étude était consacrée aux impacts tous modes du projet, ainsi qu'à l'analyse de l'offre et de la demande en stationnement à terme.





ÉTUDE DE CIRCULATION DANS LE CENTRE-VILLE DE TROYES

TROYES - 10

MAÎTRISE D'OUVRAGE

Ville de Troyes, Troyes
Champagne Métropole

MANDATAIRE

ETC

DATE DE RÉALISATION

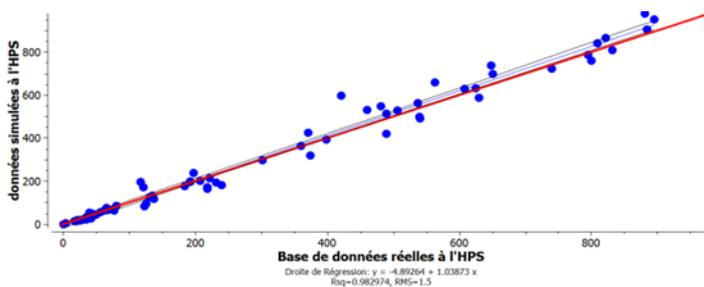
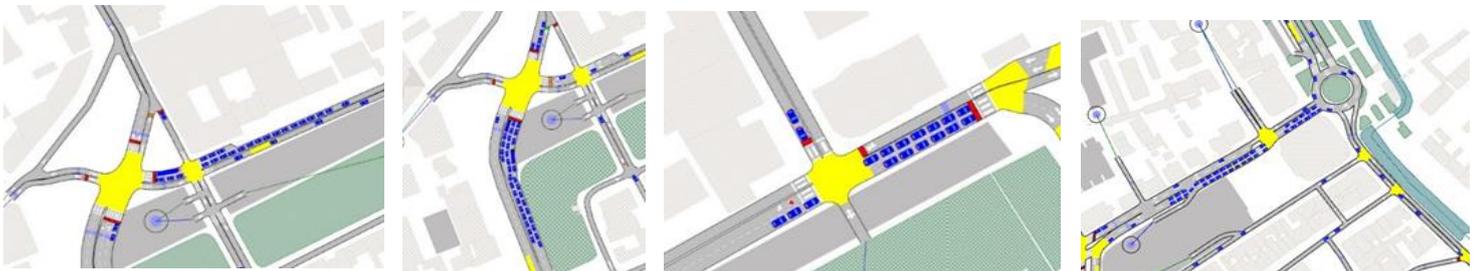
2019

PÉRIMÈTRE

60 ha

La ville de Troyes a confié à ETC, dans le cadre d'un marché d'accord-cadre pour des études et comptages mobilité, une étude de circulation en vue de procéder à l'analyse du fonctionnement des principaux carrefours du secteur Argence en situation initiale et en situation projetée.

Pour ce travail, nous avons réalisé un diagnostic de la situation existante ainsi qu'une simulation dynamique de trafic afin d'analyser le fonctionnement de deux scénarios. L'ensemble de l'étude nous a permis de proposer des solutions d'aménagement et de gestion ayant vocation à résoudre les dysfonctionnements existants comme futurs.



ÉTUDE URBAINE RELATIVE AUX ÉVOLUTIONS DES ABORDS DE LA GARE DE LYON

PARIS - 75

MAÎTRISE D'OUVRAGE

Ville de Paris

MANDATAIRE

Faubourg 234

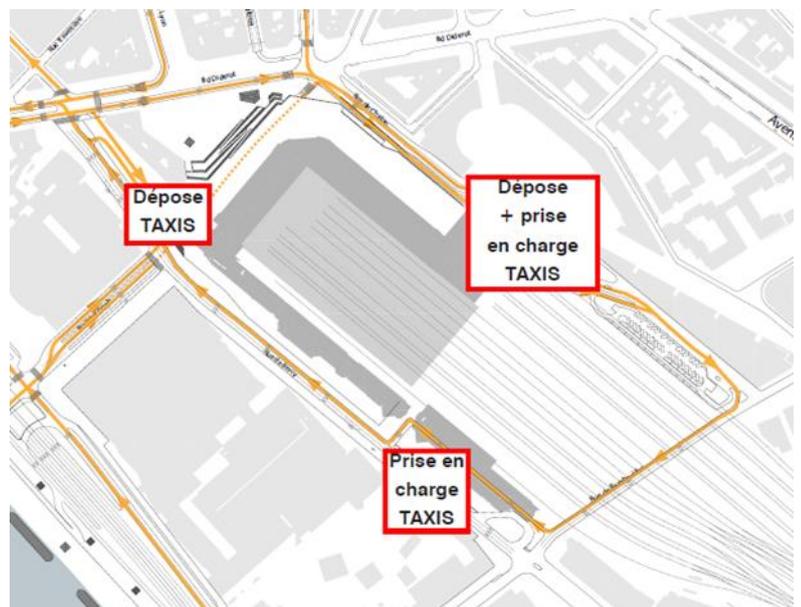
DATE DE RÉALISATION

2012-2014

PÉRIMÈTRE

40 ha

Prise en charge de l'analyse des données existantes du site et production d'une expertise des différents scénarios envisagés. Analyse et définition schématique des parcours des différents modes et leur représentation graphique. Rédaction d'une note synthétique d'orientation sur les atouts et contraintes des options envisagées.



ÉTUDE D'IMPACT DE FLUX MIXTES LOT PS1

CLICHY-SOUS-BOIS - 93

MAÎTRISE D'OUVRAGE

Immobilière 3F

MANDATAIRE

ETC

DATE DE RÉALISATION

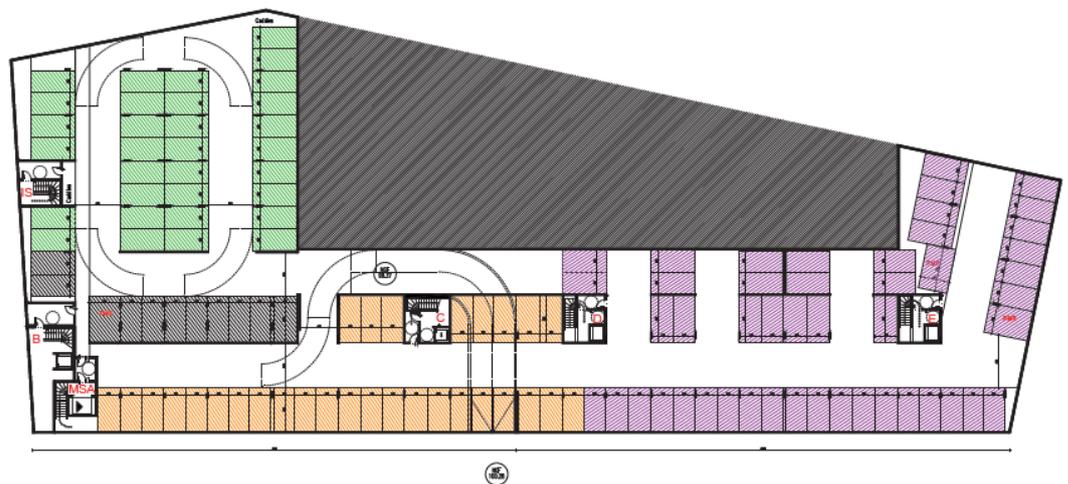
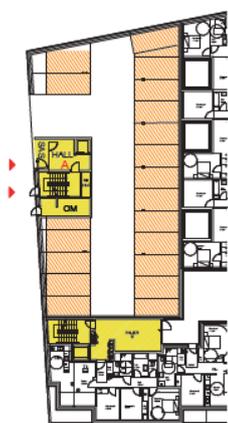
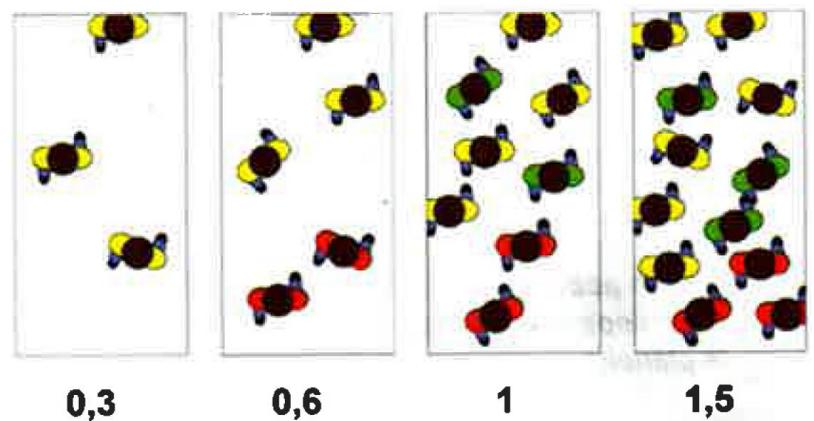
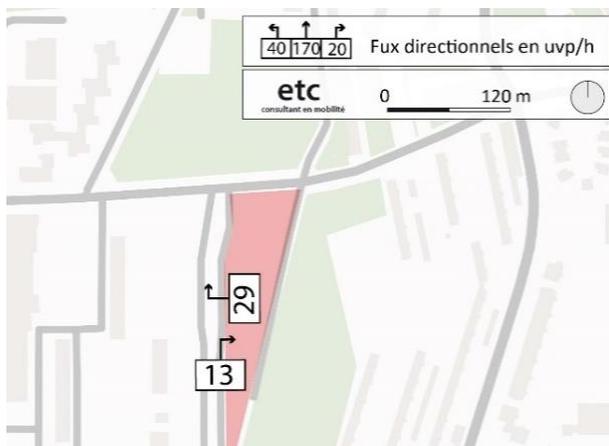
2022

PÉRIMÈTRE

8,5 ha

La société Immobilière 3F a confié à ETC une étude de flux mixtes pour évaluer l'impact du regroupement de l'ensemble du stationnement à R-1 (logements et clients de la MSA) desservi par une seule rampe à double sens sur l'avenue de l'Avenir, à Clichy-sous-Bois.

Pour ce travail, nous avons réalisé un diagnostic de la situation existante ainsi qu'une simulation statique du trafic voitures et piétons, au niveau de la rampe d'accès, afin d'évaluer les potentiels conflits d'usage entre les deux modes de déplacement (génération/répartition des flux, analyse des RC à terme, etc.). La particularité de cette étude était l'analyse de la densité piétonne en piéton/m².



ÉTUDE PRÉALABLE À LA SUPPRESSION D'UNE VOIE DE CIRCULATION

LA GARENNE-COLOMBES - 92

MAÎTRISE D'OUVRAGE

Ville de la Garenne-Colombes

MANDATAIRE

ETC

DATE DE RÉALISATION

2017

PÉRIMÈTRE

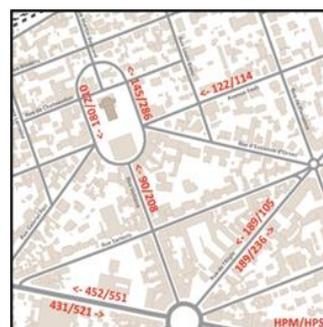
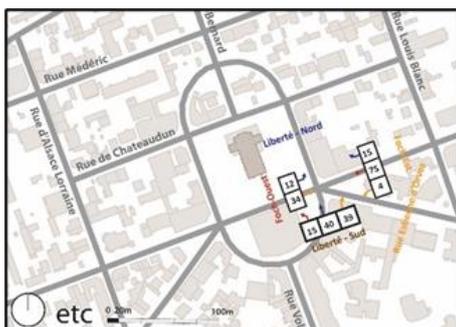
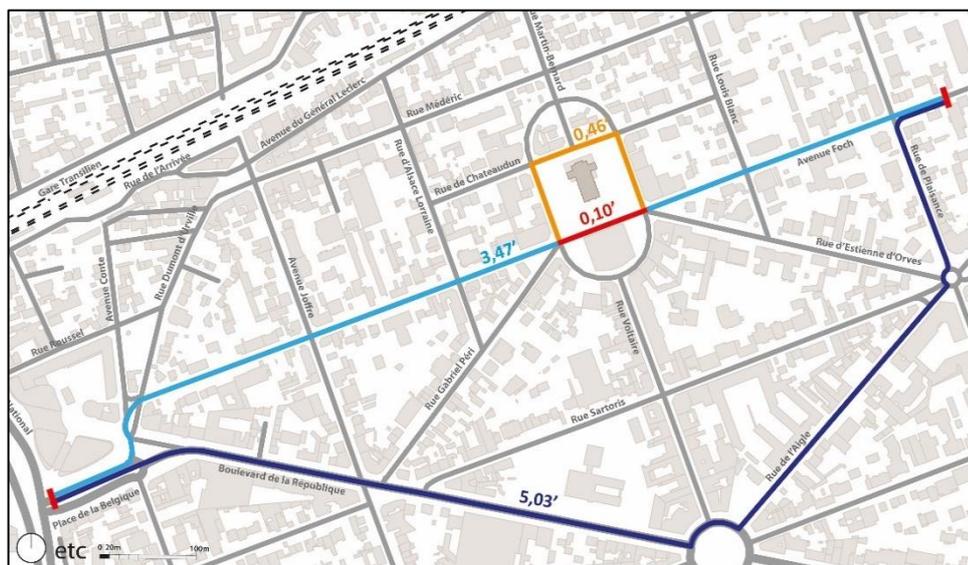
1,1 ha

MONTANT DES TRAVAUX

Étude en cours

Étude de circulation pour le réaménagement de la Place de la Liberté avec la suppression d'un tronçon de voie.

Comptages directionnels et Origine/Destination, simulation des temps de parcours actuels, estimation des flux prévisionnels après la suppression du tronçon, estimation des flux en shunt et des flux commerciaux.



ÉTUDE DE CIRCULATION SUR LE BOULEVARD POMPIDOU

TROYES - 10

MAÎTRISE D'OUVRAGE

Ville de Troyes, Troyes Champagne Métropole

MANDATAIRE

ETC

DATE DE RÉALISATION

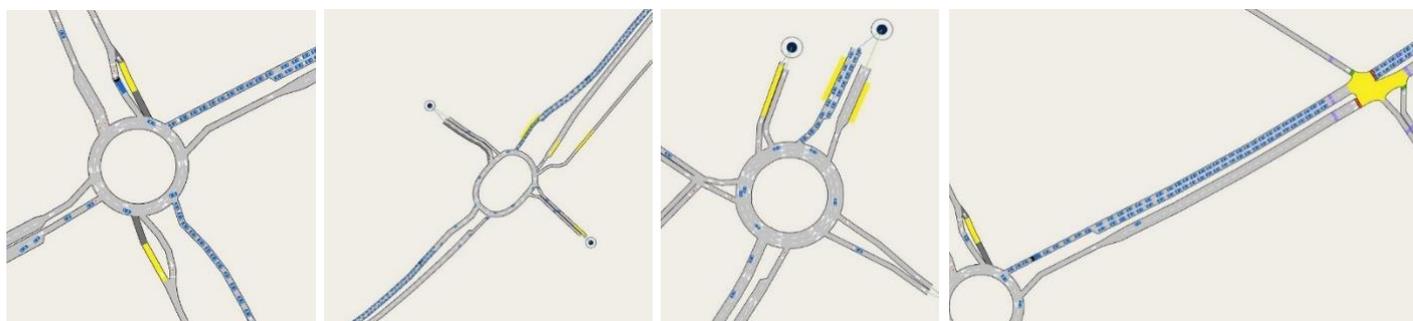
2022

PÉRIMÈTRE

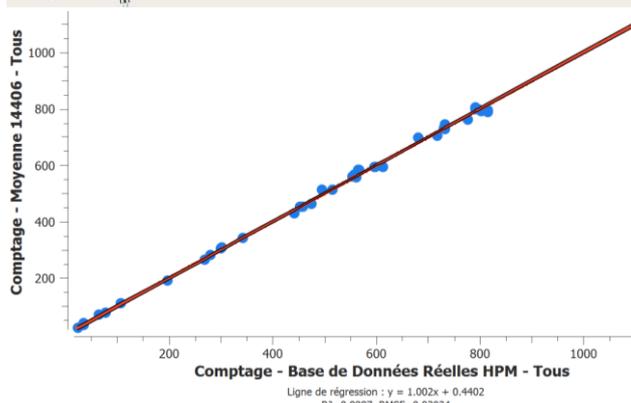
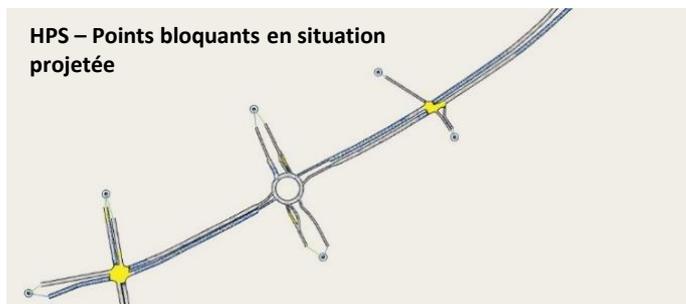
/

La ville de Troyes a confié à ETC, dans le cadre d'un marché d'accord-cadre pour des études et comptages mobilité, une étude de circulation en vue de procéder à l'analyse du fonctionnement des principaux carrefours du boulevard Pompidou en situation initiale et en situation projetée.

Pour ce travail, nous avons réalisé un diagnostic de la situation existante, ainsi qu'une simulation dynamique de trafic afin d'analyser le fonctionnement des carrefours avec réduction de voies en entrée de certains carrefours. L'ensemble de l'étude nous a permis de proposer des solutions d'aménagement et de gestion ayant vocation à résoudre les dysfonctionnements existants comme futurs.



HPS – Points bloquants en situation projetée



	HPS scénario actuel (est vers ouest)	HPS scénario futur (est vers ouest)	Temps supplémentaire par rapport au scénario actuel (minutes)	HPS scénario actuel (ouest vers est)	HPS scénario futur (ouest vers est)	Temps supplémentaire par rapport au scénario actuel (minutes)
	Temps de Parcours (sec)	Temps de Parcours (sec)		Temps de Parcours (sec)	Temps de Parcours (sec)	
17:10	183,57	253,01	1	216,47	342,37	2
17:20	192,69	280,55	1	225,06	589,21	6
17:30	190,78	330,64	2	218,08	801,98	10
17:40	182,06	372,35	3	221,1	1095,02	15
17:50	181,29	384,89	3	225,9	1321,28	18
18:00	186,47	364,46	3	210,88	1575,23	23
Moyen	186,05	332,48	2	219,63	949,45	12

ÉTUDE D'ACCESSIBILITÉ POUR L'EXTENSION DE LA ZAC DU CASSATIN

PARÇAY-MESLAY - 37

MAÎTRISE D'OUVRAGE

Axtom

MANDATAIRE

ETC

DATE DE RÉALISATION

2021

PÉRIMÈTRE

10 ha

La société Axtom a confié à ETC une étude de circulation en vue de procéder à l'analyse de l'accessibilité du site.

Pour ce travail, nous avons réalisé un diagnostic de la situation existante ainsi qu'une simulation statique de trafic, afin d'analyser le fonctionnement de ces principaux carrefours en situation initiale et en situation projetée.

L'ensemble de l'étude nous a permis de proposer des solutions d'aménagement et de gestion des carrefours ayant vocation à résoudre les dysfonctionnements existants comme futurs.

C1 - Giratoire RD910 x RD76 x Route de Vernou						Edition :	06/12/2021
Heure de pointe :							SOIR
Branche	RD910 Nord	Route de Vernou	RD910 Sud	RD76		Unité	
Caractéristiques techniques							
α :	0,8	0,8	0,8	0,8			
β :	0,2	0,2	0	0,2			
γ :	1	1	1	1			
Qt :	314	704	74	1039		u.v./h	
Qs :	977	161	718	258		u.v./h	
Qe :	551	88	1220	252		u.v./h	
Calcul de la capacité de la sortie de la branche							
Qg :	447	595	59	883	-	u.v./h	
Capacité d'écoulement	1 128	1 004	1 451	764	1 500	u.v./h	
Reserve de capacité	577	916	231	512	1 500	u.v./h	
Reserve de capacité (en %)	51%	91%	16%	67%	100%	%	



ÉTUDE DE MOE POUR LE RÉAMÉNAGEMENT DU CENTRE-VILLE

BOBIGNY - 93

MAÎTRISE D'OUVRAGE

Est Ensemble

MANDATAIRE

SLG Paysages

DATE DE RÉALISATION

2021 – 2022

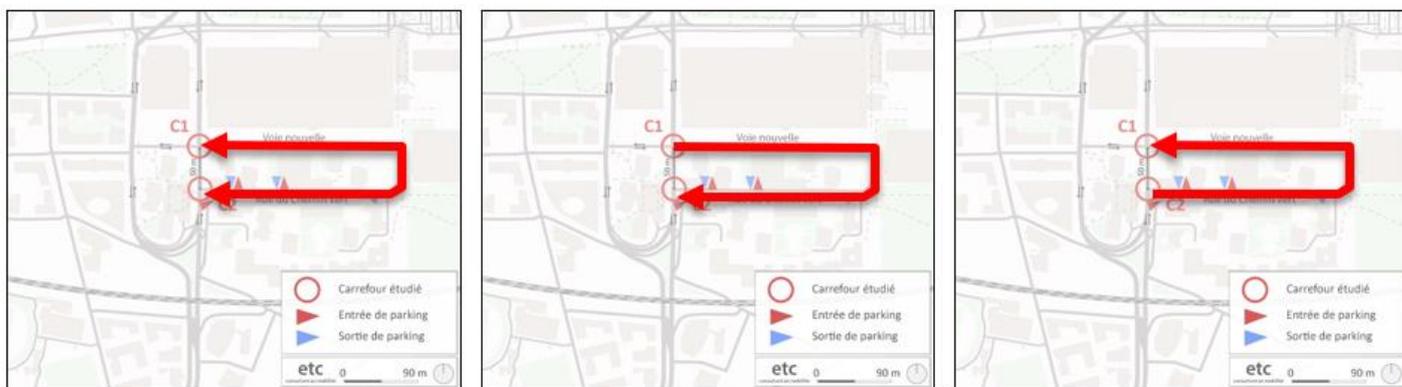
PÉRIMÈTRE

5 ha

Est Ensemble a confié à ETC une étude de circulation en vue d'évaluer les impacts liés au réaménagement de la RD40 et du Chemin Vert, dans le cadre d'une mise plus large de MOE.

Pour ce travail, nous avons réalisé un diagnostic de la situation existante ainsi qu'une simulation statique de trafic selon 3 scénarios d'aménagement, afin d'analyser le fonctionnement des principaux carrefours en situation initiale et en situation projetée.

L'ensemble de l'étude nous a permis de proposer des solutions d'aménagement et de gestion des carrefours ayant vocation à résoudre les dysfonctionnements existants comme futurs.



PRINCIPE DE FONCTIONNEMENT	Scénario 1	Scénario 2	Scénario 3
ÉLÉMENT 1 - INSERTION AVEC ENTRÉES DES PARKINGS DU PROJET	++	+	+++
ÉLÉMENT 2 - INSERTION AVEC AMÉNAGEMENTS MODES DOUX	+	++	++
ÉLÉMENT 3 - LIEN RACCORDEMENT AV. ADRIENNE BOLLAND	-	++	+++
ÉLÉMENT 4 - LOGIQUE D'ACCÈS AU CENTRE COMMERCIAL	++	+	-
ÉLÉMENT 5 - COHÉRENCE DES SENS DE CIRCULATION PROPOSÉS EN FONCTION DU TYPE DE VOIE	+	++	++
ÉLÉMENT 6 - FACILITÉ DE GESTION DES CARREFOURS	-	+	++

ÉTUDE DE CIRCULATION EN VUE DU RÉAMÉNAGEMENT DE LA PLACE FIRMIN GÉMIER

ANTONY - 92

MAÎTRISE D'OUVRAGE
Ville d'Antony

MANDATAIRE
ETC

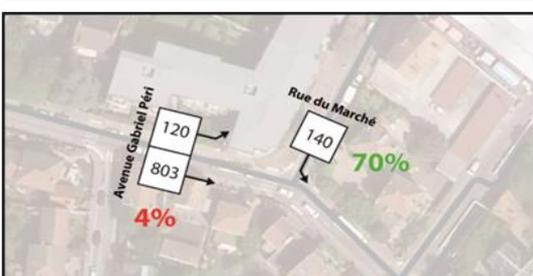
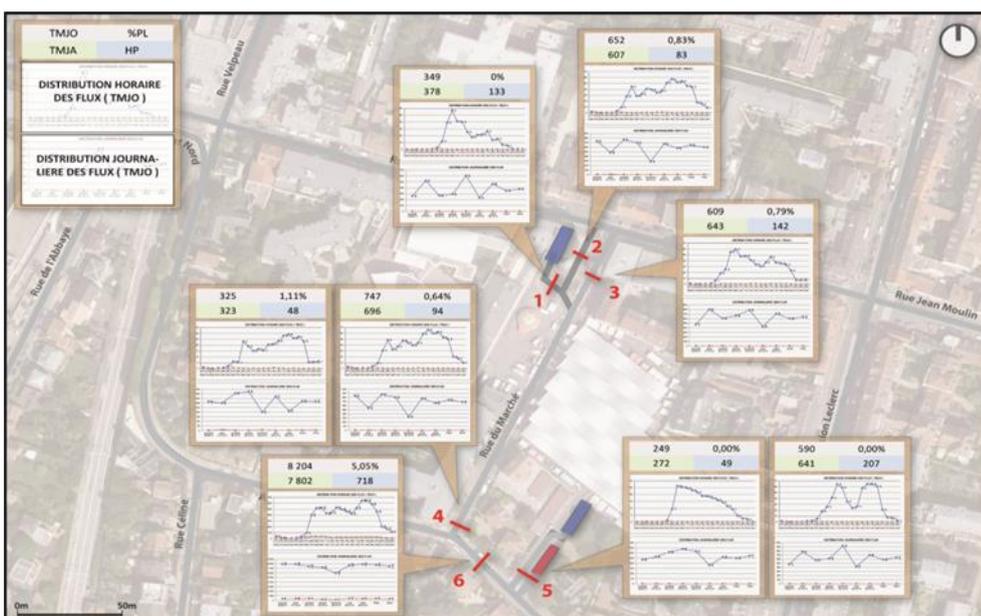
DATE DE RÉALISATION
2015

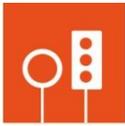
PÉRIMÈTRE
1 ha

Analyse de la circulation autour de la Place Firmin Gémier afin de connaître les réserves actuelles de capacité des axes routiers aux abords du site et de mesurer les conséquences d'une fermeture de l'accès au Parking Centre-Ville depuis la Rue Auguste Mounié via la Place Firmin Gémier.

Comptages, reportage photos, calculs statiques des réserves de capacité (méthodes de calcul du CEREMA), simulation des reports, étude de deux scénarios, préconisations.

VILLE d'ANTONY Carrefour Rue Auguste Mounié / Rue Veilpeau JEUDI 11 Octobre 2015 Heure la plus chargée : 7H45-8H45					
VEICULES LEGERS					
	A	B	C	D	TOTAL
A - Avenue Gabriel Péri	348				348
B - Rue Maurice Labrousse	115	121			236
C - Rue Veilpeau	109	460			577
D - Rue Auguste Mounié	0	0		4	4
TOTAL	572	585			1161
POES-LOUÉS					
	A	B	C	D	TOTAL
A - Avenue Gabriel Péri	0				0
B - Rue Maurice Labrousse	8				8
C - Rue Veilpeau	32	15			47
D - Rue Auguste Mounié	0	0		4	4
TOTAL	40	15			55
2R					
	A	B	C	D	TOTAL
A - Avenue Gabriel Péri	0				0
B - Rue Maurice Labrousse	35				35
C - Rue Veilpeau	5	2			7
D - Rue Auguste Mounié	5	29			34
TOTAL	35	31			66
UNP					
	A	B	C	D	TOTAL
A - Avenue Gabriel Péri	372				372
B - Rue Maurice Labrousse	181	152			332
C - Rue Veilpeau	111	496			607
D - Rue Auguste Mounié	0	0		4	4
TOTAL	664	637			1301





ÉTUDE DE DIMENSIONNEMENT ET DE POSITIONNEMENT D'UN NOUVEAU CARREFOUR

LIMAY - 78

MAÎTRISE D'OUVRAGE
Port Autonome de Paris

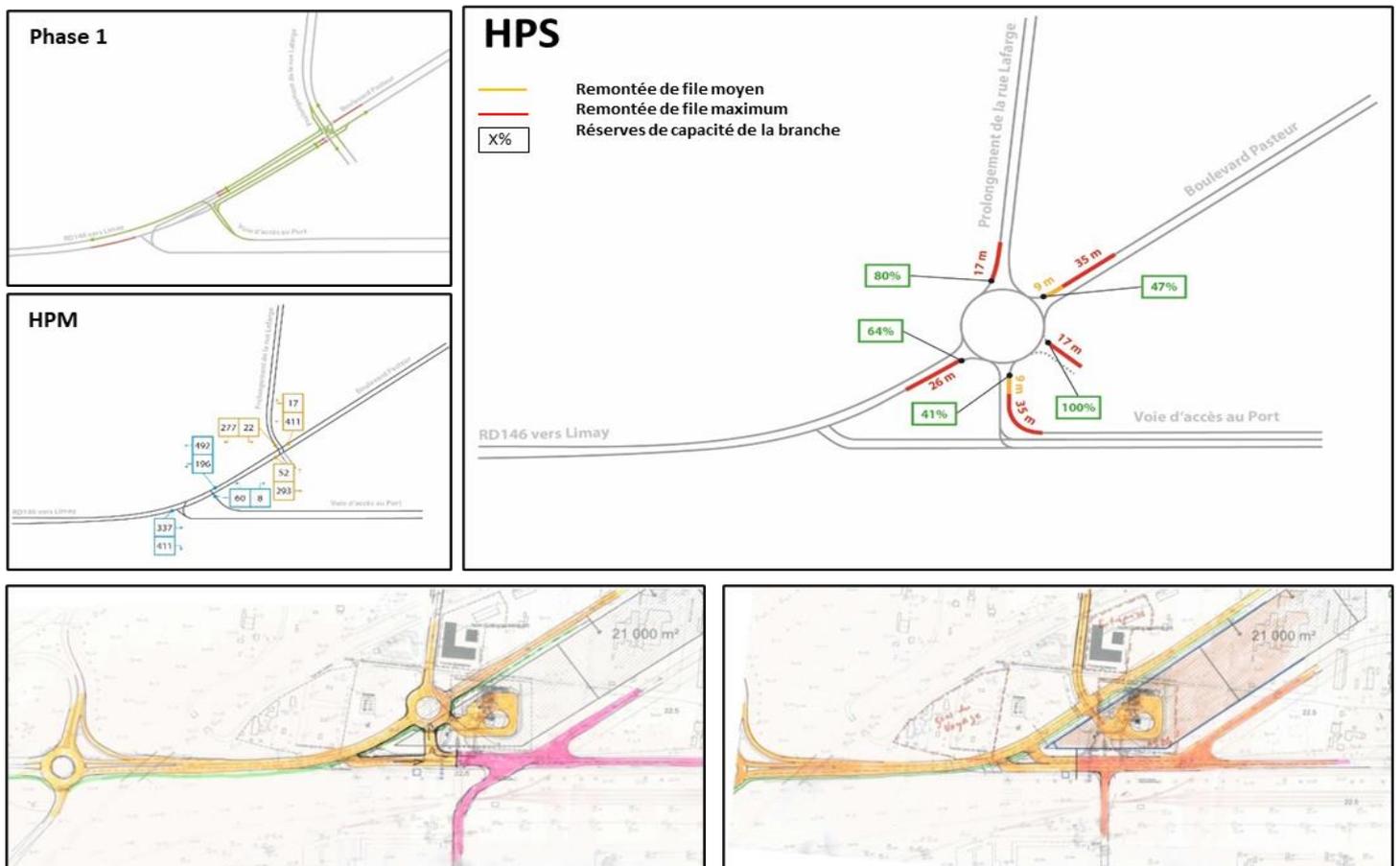
MANDATAIRE
ETC

DATE DE RÉALISATION
2016

PÉRIMÈTRE
6 ha

Dans le cadre d'un projet d'extension de la ZAC portuaire de Limay – Porcheville, ETC a réalisé une étude visant à définir le positionnement, les modalités de fonctionnement ainsi que le dimensionnement d'un nouveau carrefour.

Sur la base de données de projection de trafic fournies par la maîtrise d'ouvrage, le travail d'ETC a consisté à comparer les conséquences sur la circulation de deux scénarios envisagés. Cette comparaison s'est basée sur un calcul des réserves de capacité et des remontées de file (méthodes CEREMA) ainsi que sur des appréciations qualitatives prenant en compte le contexte (présence de convois exceptionnels, girations, contraintes foncières, etc.).



ÉTUDE DE CIRCULATION SUR L'AXE BUFFARD-LECLERC À TROYES

TROYES - 10

MAÎTRISE D'OUVRAGE

Ville de Troyes, Troyes
Champagne Métropole

MANDATAIRE

ETC

DATE DE RÉALISATION

2022-2023

PÉRIMÈTRE

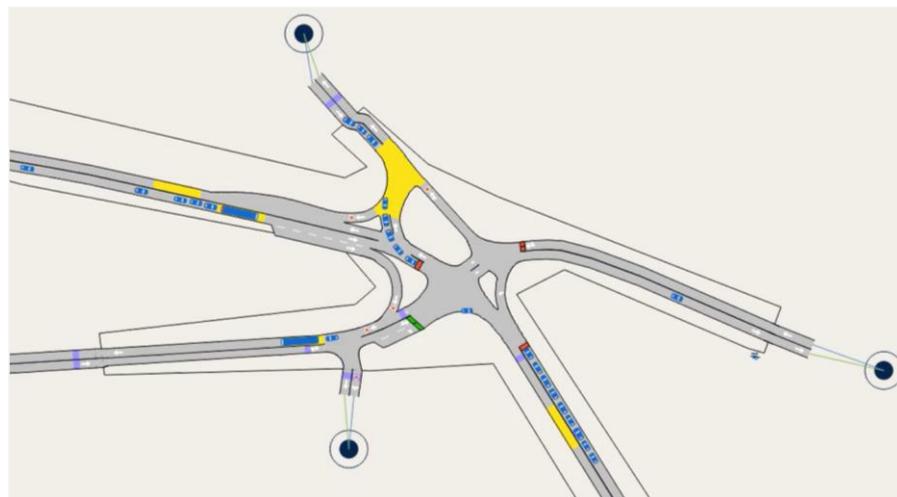
Carrefour Jean XXIII à Troyes

La ville de Troyes a confié à ETC, dans le cadre d'un marché d'accord-cadre pour des études et comptages mobilité, une étude de circulation en vue de procéder à l'analyse du fonctionnement de l'axe Buffard-Leclerc et en particulier du carrefour Jean XXIII en situation initiale et en situation projetée.

Pour ce travail, nous avons réalisé un diagnostic de la situation existante ainsi qu'une simulation dynamique de trafic afin d'analyser le fonctionnement de trois scénarios. L'ensemble de l'étude nous a permis d'analyser les avantages et inconvénients de chacune des propositions pour tous les modes de déplacements (modes doux, transports en commun, véhicules motorisés) et de créer, en partenariat avec la maîtrise d'ouvrage un scénario final préférentiel alliant confort et sécurité pour tous.



	Carrefour à Feu	Giratoire et sens unique	Giratoire et double sens
PRINCIPE DE FONCTIONNEMENT	Scénario 1	Scénario 3bis	Scénario 4
ÉLÉMENT 1 – FLUIDITÉ DU CARREFOUR	+	++	++
ÉLÉMENT 2 – CONFORT POUR LES CYCLISTES	++	+	+
ÉLÉMENT 3 – CONFORT POUR LES PIÉTONS	++	-	--
ÉLÉMENT 4 – CONFORT POUR LES TC	++	-	-
ÉLÉMENT 5 – POSITIONNEMENT DES ARRÊTS TC	+	-	-
ÉLÉMENT 6 – INSERTION DE LA BRANCHE MARIE DE CHAMPAGNE DANS LE CARREFOUR	--	+	+





ÉTUDE DE CIRCULATION POUR LE PROJET PARCS EN SCÈNE – PONT DE RUNGIS INVENTONS LA MÉTROPOLE DU GRAND PARIS 2017

THIAIS, ORLY - 94

MAÎTRISE D'OUVRAGE

Linkcity

MANDATAIRE

ETC

DATE DE RÉALISATION

2017-2020

PÉRIMÈTRE

1 ha

Étude visant à déterminer l'impact sur les déplacements tous modes et le stationnement d'un projet de restructuration totale d'un quartier industriel à résidentiel conservant néanmoins une mixité d'usage (habitat, commerce, bureau). Son environnement immédiat étant composé des infrastructures suivantes : Gares Pont de Rungis – Aéroport d'Orly et Orly Ville (RER C), A86, A106 et RN7, CC Belle Épine, MIN de Rungis, Aéroport d'Orly.

Le projet comprendra notamment la construction de "La Scène digitale" : un espace de 30 000 m² qui accueillera une salle de e-sport de 2 500 places, des incubateurs ou encore un cinéma 360°.

ETC a réalisé le volet mobilité de cette étude qui comprend la réalisation d'une étude d'impact, d'une étude de stationnement ainsi qu'une mission d'AMO tout au long du projet.

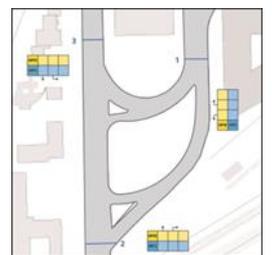
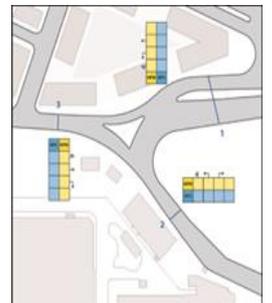
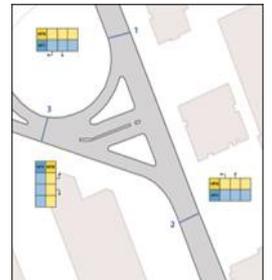
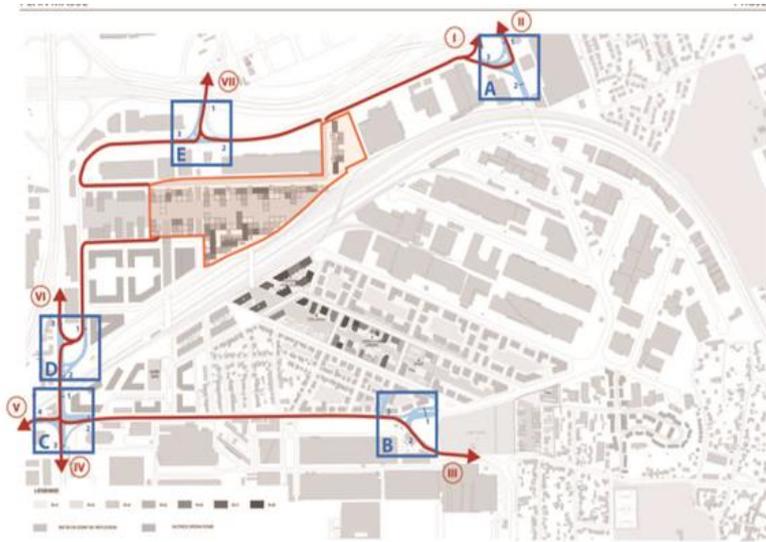
Le projet fait partie des projets lauréats 2017 de l'APP « Inventons la métropole du Grand Paris ».

Répartition des trafics liés aux actifs:

Noms de commune	%	I	II	III	IV	V	VI	VII
Thiais	26%	x						
Vitry-sur-Seine	8%		x					
Choisy-le-Roi	5%	x						
Paris	5%						x	
Orly	4%			x				
Villeneuve-le-Roi	4%			x				
Athis-Mons	4%				x			
Villejuif	3%					x		
Créteil	3%		x					
Chevaly-Larue	3%						x	
L'Haÿ-les-Roses	3%						x	
Rungis	3%						x	
Fresnes	2%							x
Savigny-sur-Orge	2%				x		x	
Viry-Châtillon	2%				x		x	
Draveil	2%				x			
Massy	2%					x		
Limeil-Brevannes	2%		x					
Corbeil-Essonnes	2%						x	
Villeneuve-Saint-Georges	2%		x	x				
Ris-Orangis	2%				x	x		
Saint-Maur-des-Fossés	2%		x					
Morangis	1%				x	x		
Chilly-Mazarin	1%						x	
Antony	1%							x
Alfortville	1%		x					
Maisons-Alfort	1%			x				
Montgeron	1%				x			
Valenton	1%					x		
Vigneux-sur-Seine	1%				x			

Répartition des trafics liés aux habitants:

Noms de commune	%	I	II	III	IV	V	VI	VII
Thiais	23%	x						
Paris	15%		x					x
Vitry-sur-Seine	10%		x					
Rungis	9%							x
Orly	7%			x	x			
Villejuif	7%							x
Créteil	5%		x					
Choisy-le-Roi	5%	x						
Arcueil	4%							x
Chevaly-Larue	3%							x
Ivry-sur-Seine	3%		x					
Le Kremlin-Bicêtre	3%							x
Alfortville	2%			x				
Maisons-Alfort	2%			x				
Vélizy-Villacoublay	2%							x



Carrefour A		RESULTATS					Edition : 16/06/2017	
Heure de pointe	scot	de stockage	5	Cycle (en s)	Capacité	1800	Capacité	1900
Durée du cycle (en s)	63	Nombre de cycle par heure	57.14	de stockage	43	1671	43%	1639
Temps perdu par phase (en s)	4	Temps perdu par cycle	8	Cycle optimale	43	1605	37%	1547
Nombre de phases	2	Vert (en s)	55		43	1605	37%	1547
Coût de saturation (en cap/s)	1600	Charge carrefour (en cap/s)	920		83	1627	43%	1717
Axes	Phase	Nombre de flux	DIR	DIR	DIR	DIR	DIR	DIR
1 - rue du Bas Marin s	1	Tot	1,1	1,1	398	305	20	571
	Direct	2	304	1,1	211			
	Tag	1	292	1,1	211			
3 - RD153	2	Tot	1,1	1,1	241	570	16	457
	Direct	1	216	1,1	241			
	Tag	1	229	1,1	329			
2-1- rue du Bas Marin s	2	Tot	1,1	1,1	408	408	35	1 000
	Direct	1	426	1,1	408			
	Tag	1	1,1	1,1				
2-3- rue du Bas Marin s	1	Tot	1,1	1,1	196	196	12	343
	Direct	1	1,1	1,1				
	Tag	1	175	1,1	196			



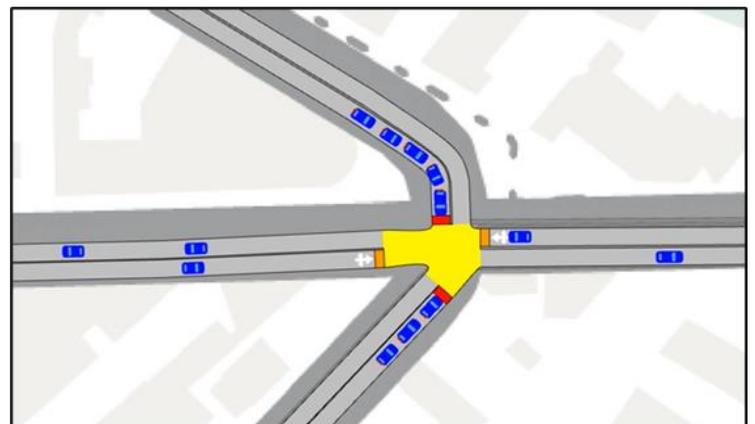
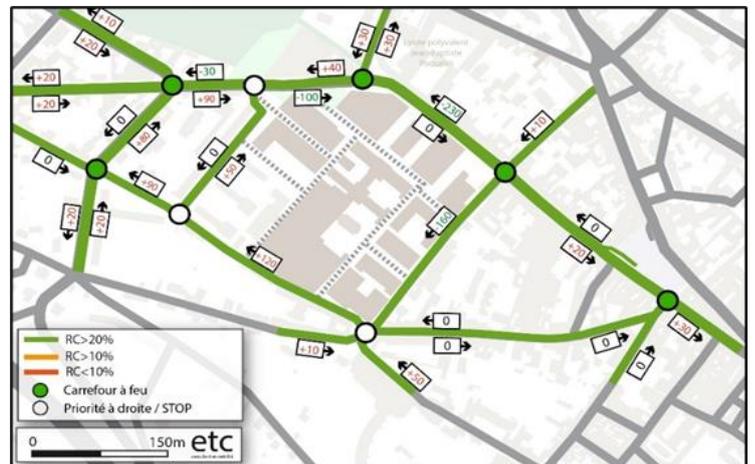
ÉTUDE DE CIRCULATION POUR LE PROJET DE RÉAMÉNAGEMENT DU SITE DE L'HÔPITAL DE SAINT-GERMAIN-EN-LAYE

SAINT-GERMAIN-EN-LAYE - 78

MAÎTRISE D'OUVRAGE*Linkcity / Bouygues Immo / FIMINCO***MANDATAIRE***ETC***DATE DE RÉALISATION***2018-2019***PÉRIMÈTRE***6 ha*

Dans le cadre de la réorganisation des activités hospitalières du centre hospitalier intercommunal de Poissy Saint-Germain, la commune de Saint-Germain-en-Laye a fait le choix de développer un projet urbain d'envergure sur ce site qui prendra la forme d'un écoquartier à proximité immédiate du centre-ville via la mise en place d'un AMI.

ETC a effectué une analyse des mobilités, une simulation macroscopique et microscopique des états actuels et à terme et a assisté la MOA sur les questions des nouvelles mobilités (tous modes). Elle a élaboré une vidéo dynamique de l'écoulement des flux aux heures de pointe et a également épaulé la MOA pour le dimensionnement et le positionnement des parkings.





ÉTUDE POUR L'AMÉNAGEMENT DE LA RIVE GAUCHE DU PORT DE VANNES

VANNES - 56

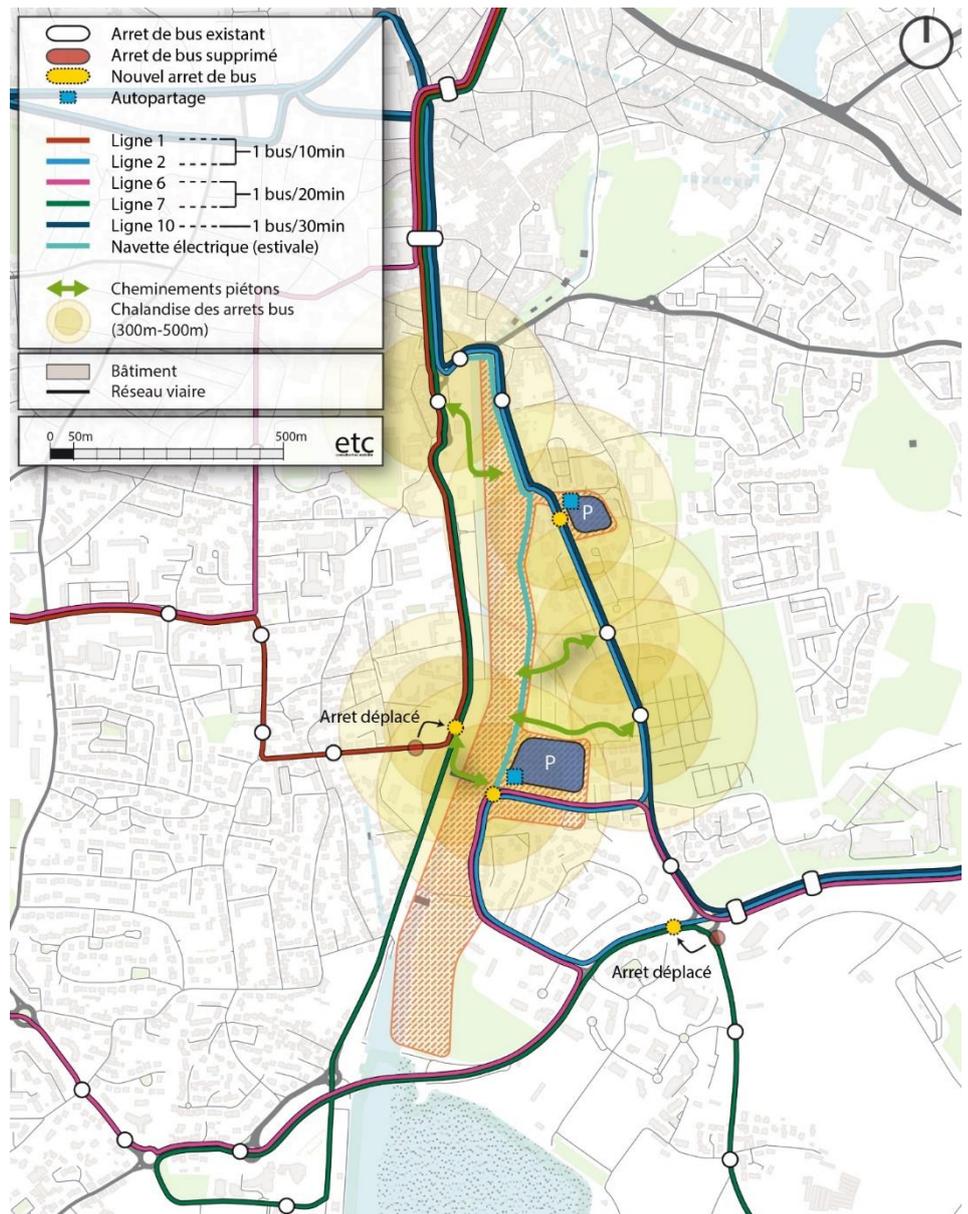
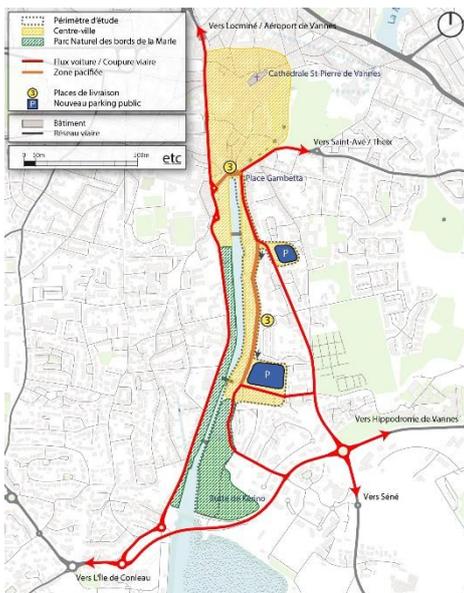
MAÎTRISE D'OUVRAGE
Compagnie de Phalbourg

MANDATAIRE
ETC

DATE DE RÉALISATION
2018-2022

PÉRIMÈTRE
130 ha

Le site est paradoxalement situé à proximité du centre-ville tout en étant excentré, faute de connexions efficaces et de coupures notamment pour les modes doux. L'enjeu est donc ici de mettre à profit les valeurs paysagères des bords de la Marle, porte d'entrée de la ville de Vannes pour intégrer la rive gauche au centre-ville afin de créer une centralité élargie. ETC a proposé une réponse organisée autour de deux axes, celui de créer des continuités nord-sud et est-ouest en lien avec les abords de la Marle, et celui de limiter la place de la voiture pour faciliter l'appropriation de l'espace par la population.





ÉTUDE CIRCULATION DANS LE CADRE DE L'APPEL À PROJET « INVENTONS LA MÉTROPOLE DU GRAND PARIS 2 » À ASNIÈRES-SUR-SEINE

ASNIÈRES-SUR-SEINE - 92

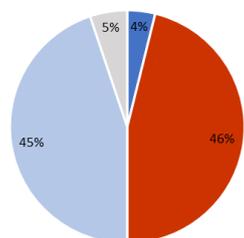
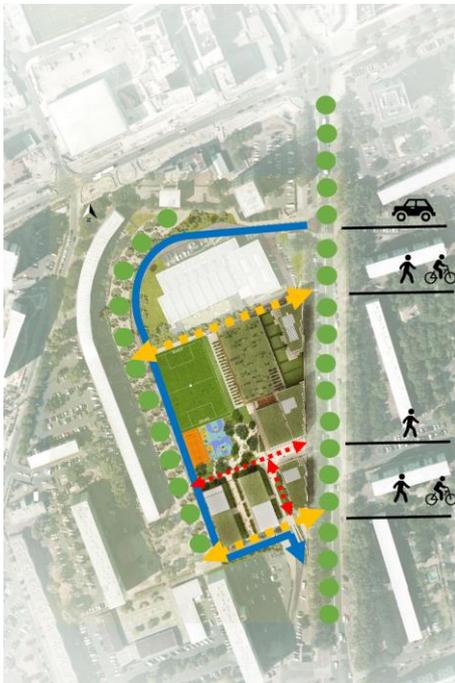
MAÎTRISE D'OUVRAGE
Métropole du Grand Paris

MANDATAIRE
Eiffage

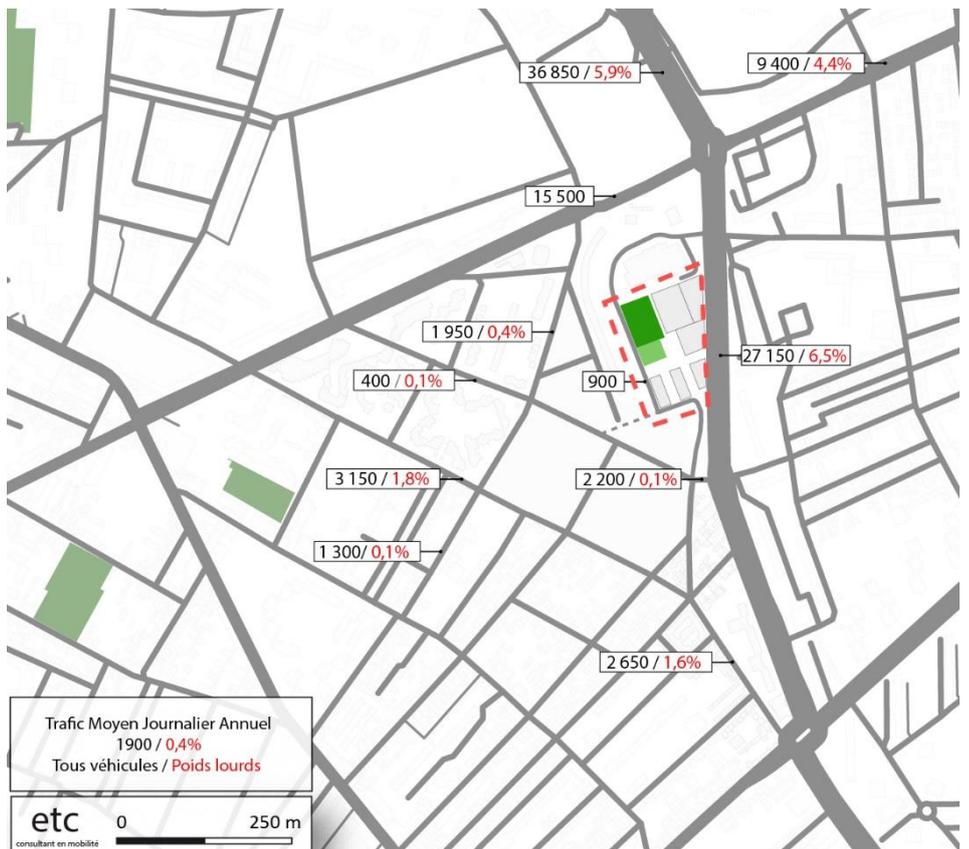
DATE DE RÉALISATION
2018-2020

PÉRIMÈTRE
1,3 ha

La société ETC a été sollicitée par la société Eiffage afin de l'accompagner sur les questions de la mobilité et pour l'aménagement du site « Patinoire » à Asnières-sur-Seine. Dans ce cadre, ETC a réalisé une analyse des déplacements permettant de définir les grandes orientations du projet en termes de mobilités et de stationnement. Nous avons également étudié l'impact du projet sur la circulation du quartier et ses alentours.



- Tramway
- GPE
- Ligne 13
- Bus





ÉTUDE CIRCULATION DANS LE CADRE DE L'AMÉNAGEMENT DE L'ÉCOQUARTIER DE LA POINTE DE TRIVAUX À MEUDON

MEUDON - 92

MAÎTRISE D'OUVRAGE

Alterea Cogedim

MANDATAIRE

ETC

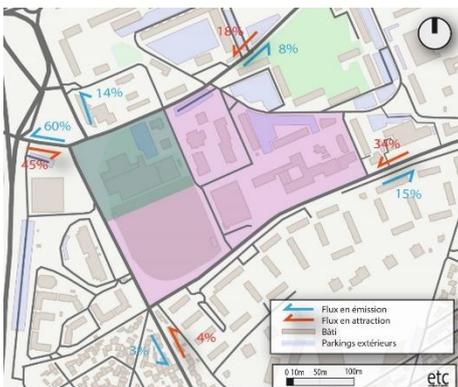
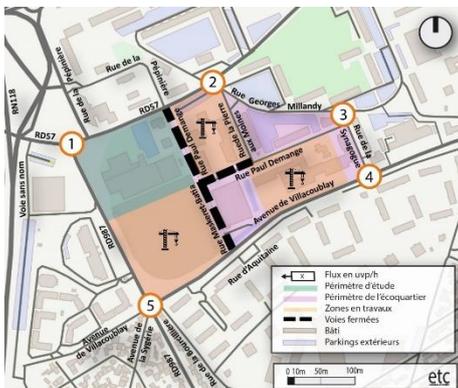
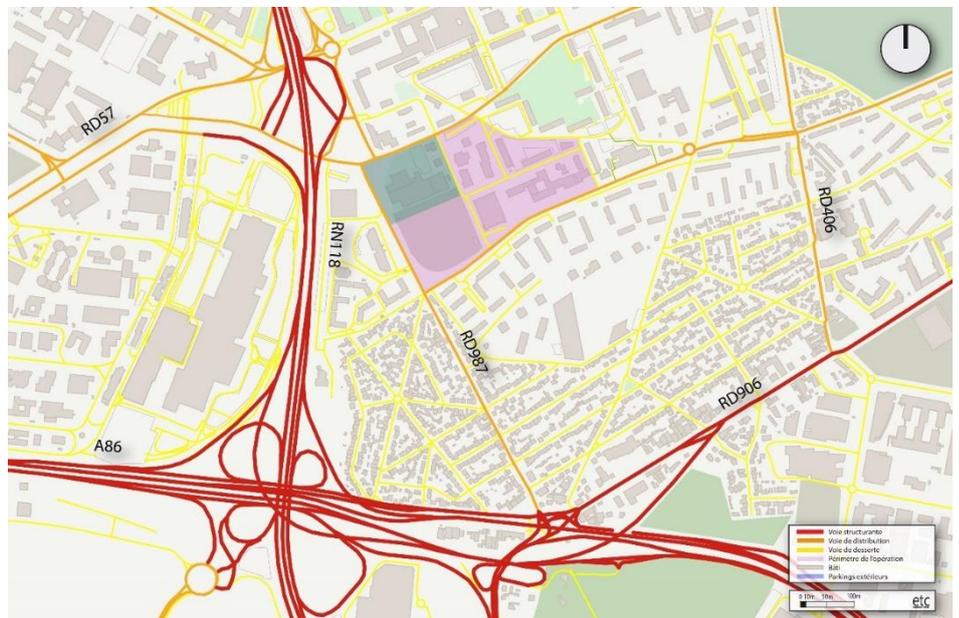
DATE DE RÉALISATION

2018

PÉRIMÈTRE

10 ha

Le futur écoquartier de la Pointe de Trivaux prévoit l'accueil d'activités économiques, d'espaces verts, de logements et de centres sportifs et de loisirs. ETC a réalisé une étude de circulation afin d'évaluer l'impact du projet de l'îlot 7 et des accès des parkings souterrains sur le futur réseau viaire local.





ÉTUDE DE FLUX DANS LE CADRE DU RÉAMÉNAGEMENT DU SITE DU GRAND MARNIER À NEAUPHLE-LE-CHÂTEAU

NEAUPHLE-LE-CHÂTEAU - 78

MAÎTRISE D'OUVRAGE

Neuphle-le-Château

MANDATAIRE

ETC

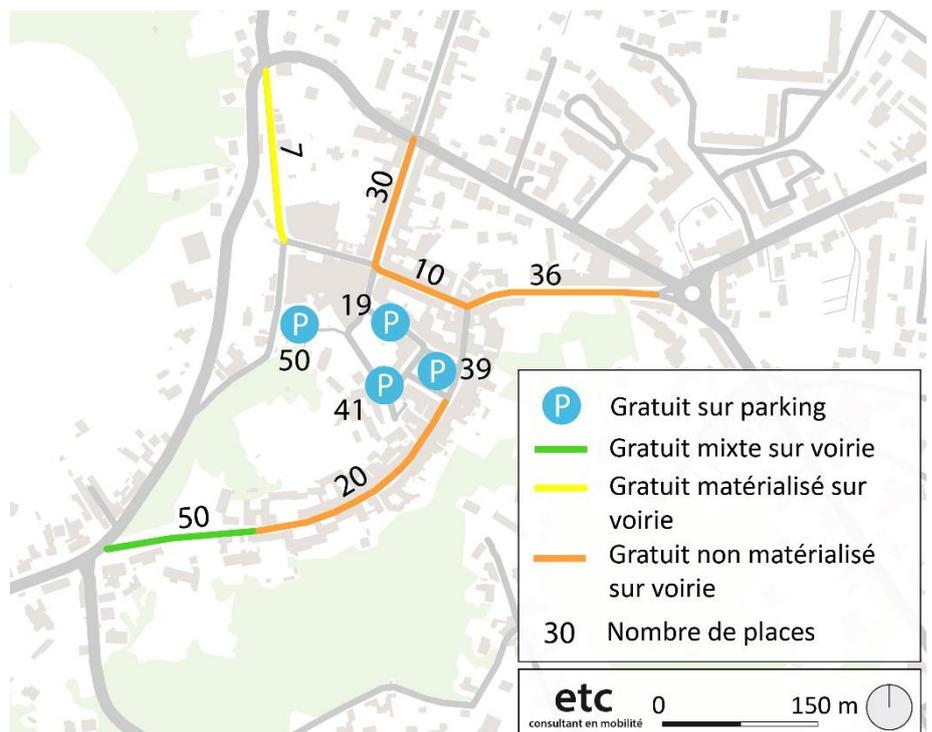
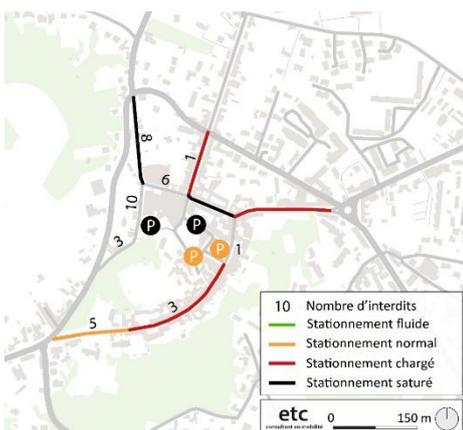
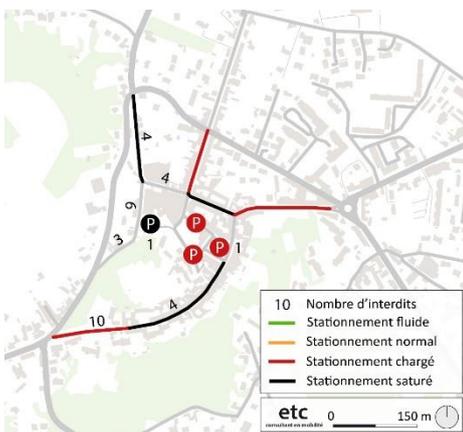
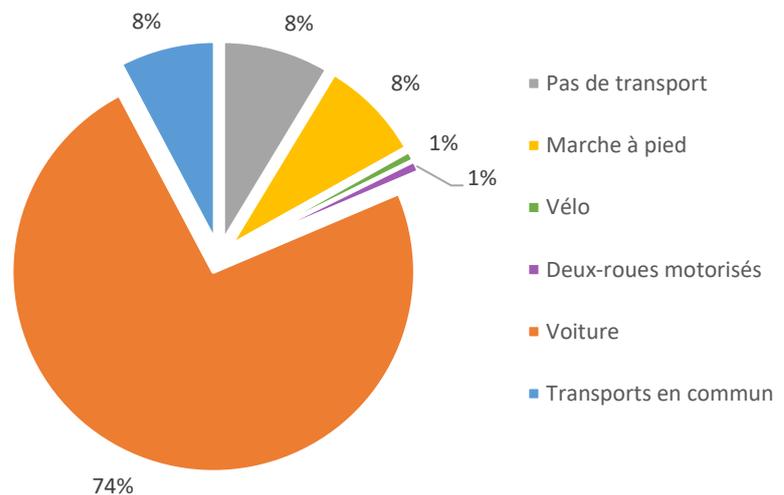
DATE DE RÉALISATION

2023

PÉRIMÈTRE

10 ha

Ce projet prévoit la création de logements articulés autour d'une place commerçante et d'espaces verts. ETC était chargée de réaliser une évaluation des flux générés par le projet ainsi que leurs impacts sur le réseau environnant. Nous avons également réalisé une enquête stationnement qui a donné lieu à des préconisations pour répondre à la demande des usagers et usagers.





ÉTUDE DE FLUX DANS LE CADRE DU RÉAMÉNAGEMENT DU SITE DU GRAND MARNIER À NEUPHLE-LE-CHÂTEAU

BUC - 92

MAÎTRISE D'OUVRAGE
Grand Paris Aménagement

MANDATAIRE
ETC

DATE DE RÉALISATION
2023

PÉRIMÈTRE
16 ha

Le secteur du fort Buc fait l'objet d'un projet de cession de fonciers dont l'objectif est d'affecter ce terrain à la création de logements, avec une part importante de logements sociaux. ETC a été sollicitée par Grand Paris Aménagement pour réaliser une étude d'impact ainsi qu'une analyse de l'offre de transport et de stationnement automobile, TC et modes doux.

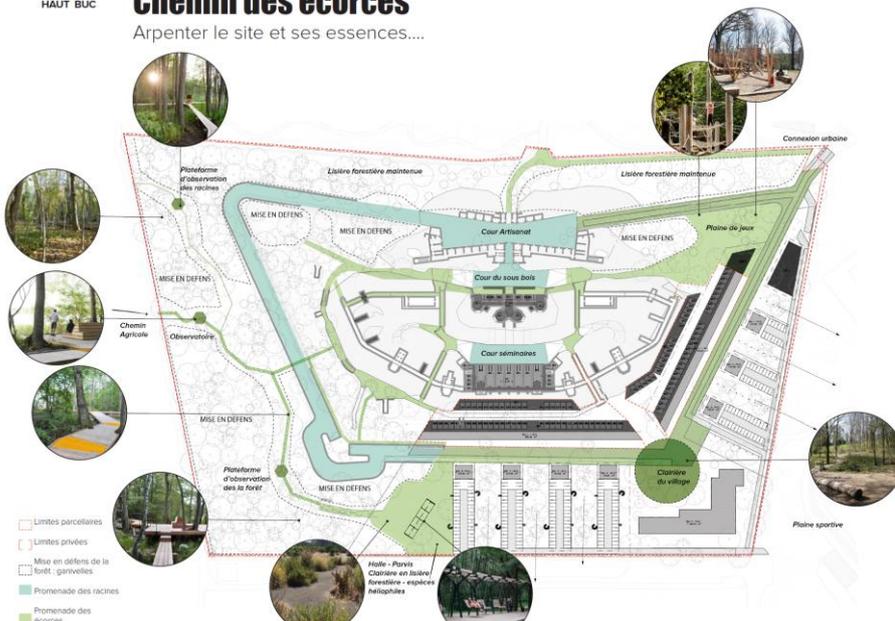


FORT DU
HAUT BUC

Chemin des écorces

Arpenter le site et ses essences....

coloco





ÉTUDE CIRCULATION VÉLO DANS LE CADRE DE LA CRÉATION DE L'ÉCOQUARTIER CŒUR DE CARNOLES-À-ROQUEBRUNE CAP MARTIN

ROCQUEBRUNE-CAP-MARTIN - 06

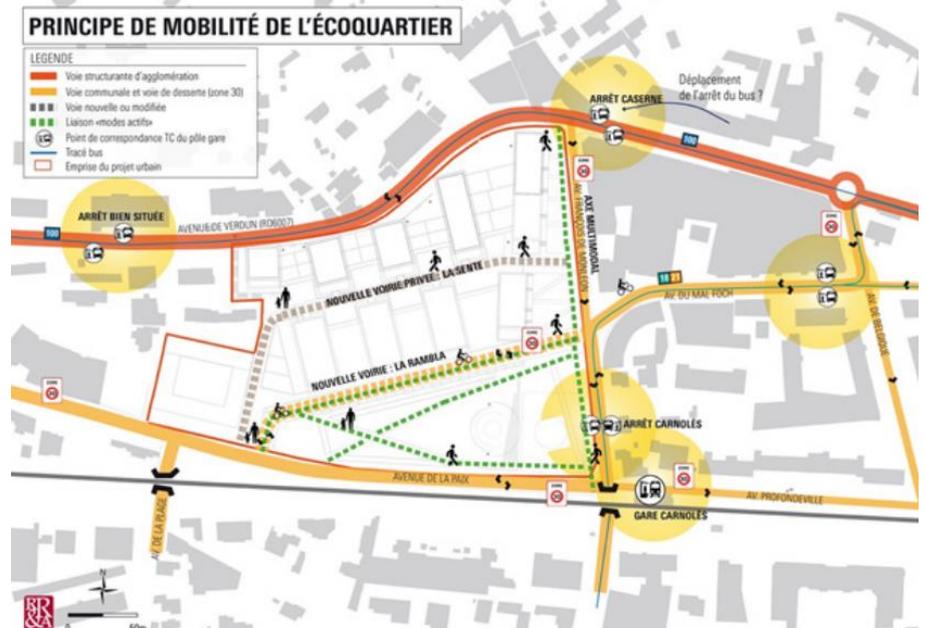
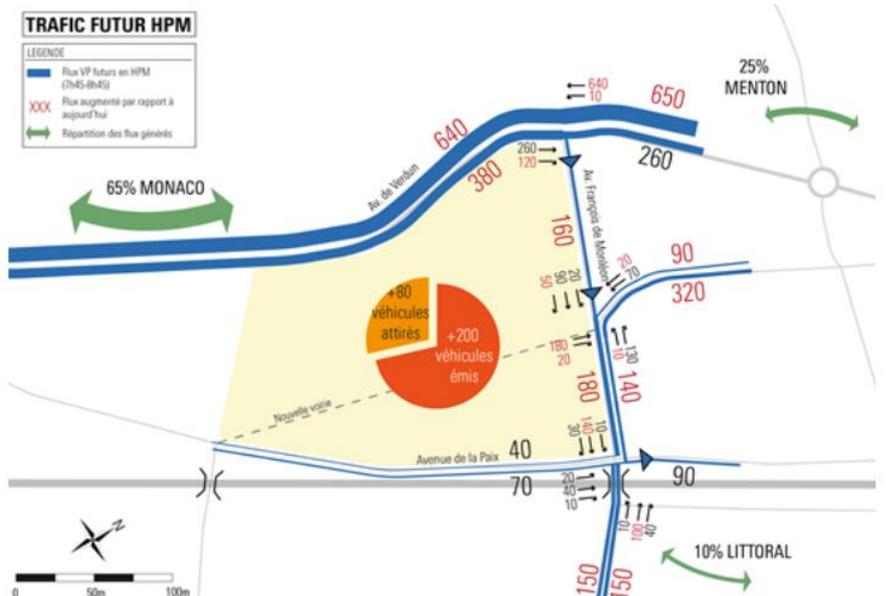
MAÎTRISE D'OUVRAGE
ICADE

MANDATAIRE
ETC

DATE DE RÉALISATION
2021

PÉRIMÈTRE
3 ha

L'écoquartier « Cœur de Carnolès » prévoit la création d'espaces verts, de logements, de commerces, de bureaux et d'équipement ainsi que d'un accès direct à la gare. ETC a effectué un diagnostic des conditions de circulation des vélos sur la commune accompagné de préconisations sur le positionnement des locaux vélos. Ce diagnostic a recensé les infrastructures, itinéraires et label existant relatif au vélo au niveau communal, départemental et régional.





ÉTUDE CIRCULATION DANS LE CADRE DU RÉAMÉNAGEMENT DU QUARTIER « LES TERRASSES D'INGOUVILLE » AU HAVRE

HAVRE - 76

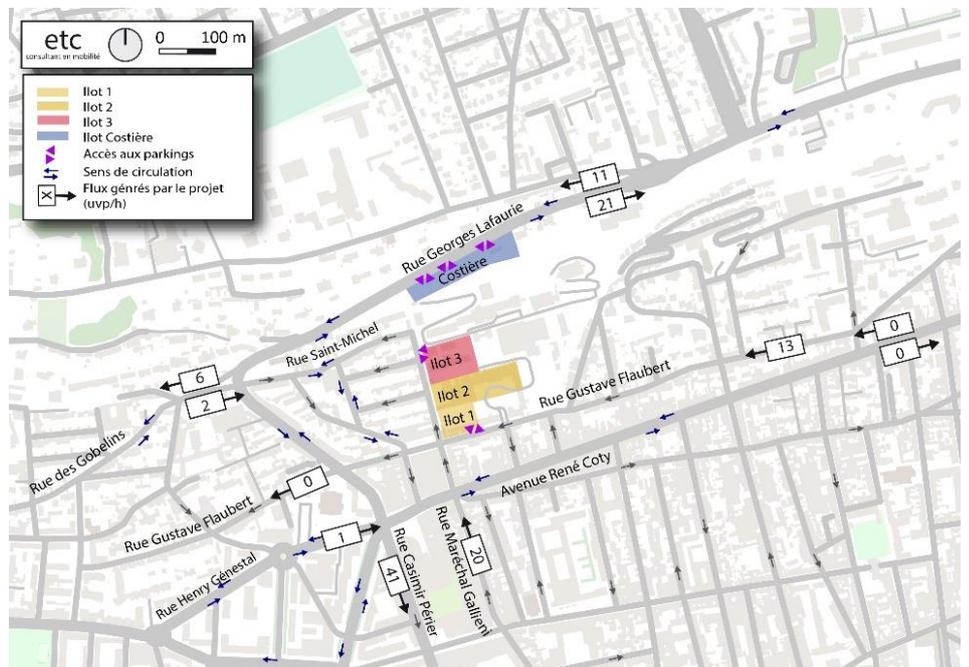
MAÎTRISE D'OUVRAGE
ICADE

MANDATAIRE
ETC, SARECO

DATE DE RÉALISATION
2019 - 2022

PÉRIMÈTRE
2 ha

Le projet « Les Terrasses d'Ingouville » comprend l'arrivée d'une coulée verte, de logements, d'une résidence sénior, le nouveau siège social de la Ligue Havraise, une crèche et d'autres équipements. ETC a effectué une étude de circulation en analysant l'offre TC, modes doux et automobile en HPM et HPS.





ÉTUDE D'IMPACT SUR LA CIRCULATION DU PROJET DU MOULIN SOUFFLET À CORBEIL-ESSONNES

CORBEIL-ESSONNES - 91

MAÎTRISE D'OUVRAGE

Kaufman et Broad

MANDATAIRE

ETC

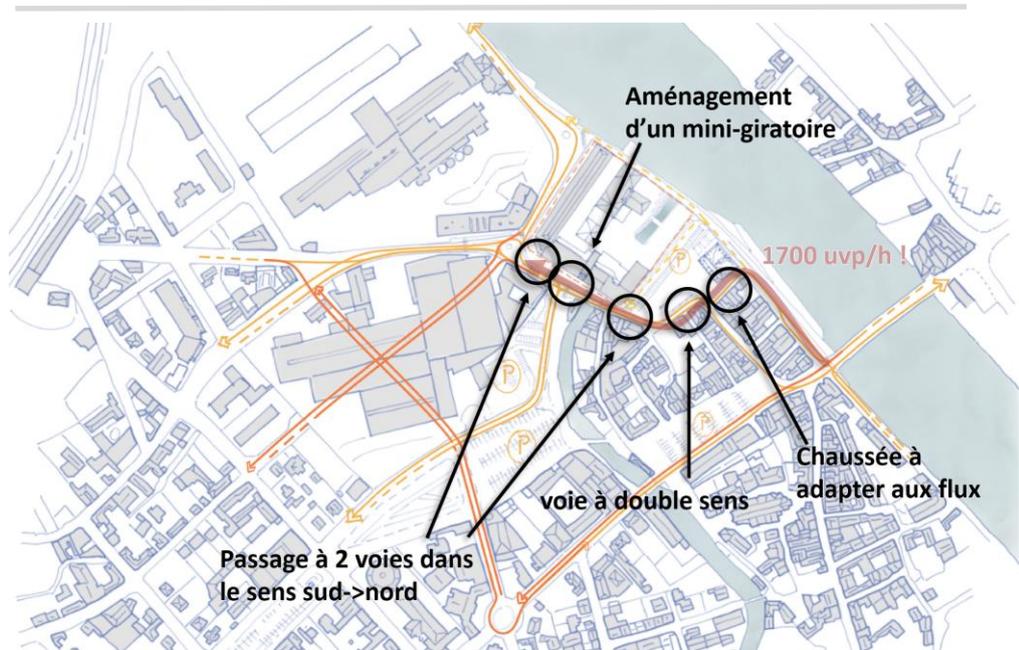
DATE DE RÉALISATION

2021

PÉRIMÈTRE

1,6 ha

Sur la base des données de comptages de la ville de Corbeil-Essonnes et d'une visite de terrain, ETC a établi un état des lieux des conditions de circulation actuelle avant d'évaluer les effets du programme sur la mobilité. Des préconisations sous la forme d'un plan de gestion des flux ont été réalisées dans le cadre de cette étude.





ÉTUDE DU STATIONNEMENT ET DE LA CIRCULATION GÉNÉRÉS PAR LE PROJET IMMOBILIER RIMET À VILLIERS-SUR-MARNE

VILLIERS-SUR-MARNE - 94

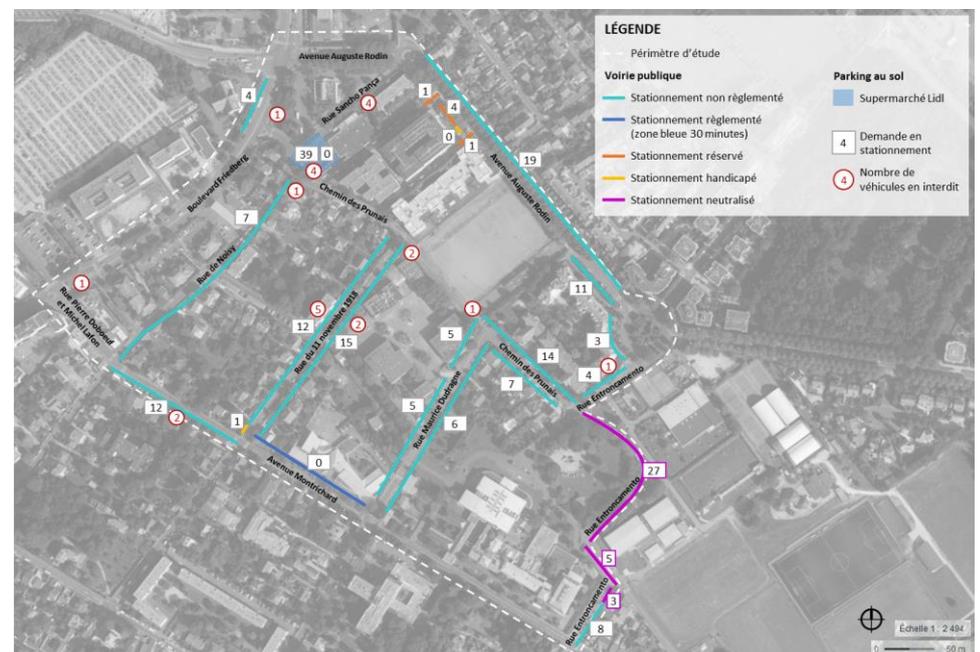
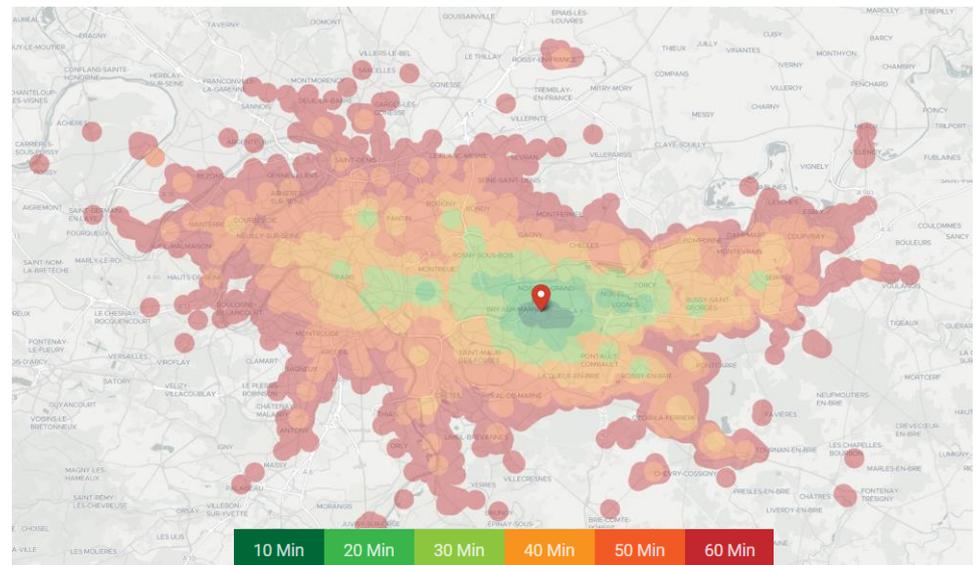
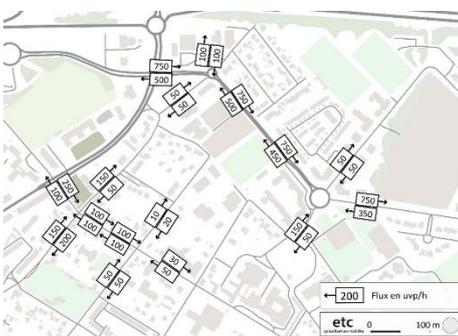
MAÎTRISE D'OUVRAGE
Legendre Immobilier

MANDATAIRE
Sareco

DATE DE RÉALISATION
2021

PÉRIMÈTRE
1 ha

Le groupe Legendre a fait appel à Sareco et ETC pour les accompagner dans leur réponse à une cession de foncier à Villiers-sur-Marne. La mission consistait à proposer des aménagements à mettre en place en termes de mobilité et de stationnement dans le cadre du projet. Ainsi, notre équipe a notamment réalisé un état des lieux de la situation actuelle, une évaluation de l'impact du projet sur le réseau et des préconisations pour optimiser et pacifier les flux de circulation à l'intérieur et aux abords du futur projet.





ÉTUDE DE CIRCULATION DANS LE CADRE DE L'APPEL À PROJET REINVENTING CITIES

BOBIGNY - 93

MAÎTRISE D'OUVRAGE

Nexity

MANDATAIRE

ETC

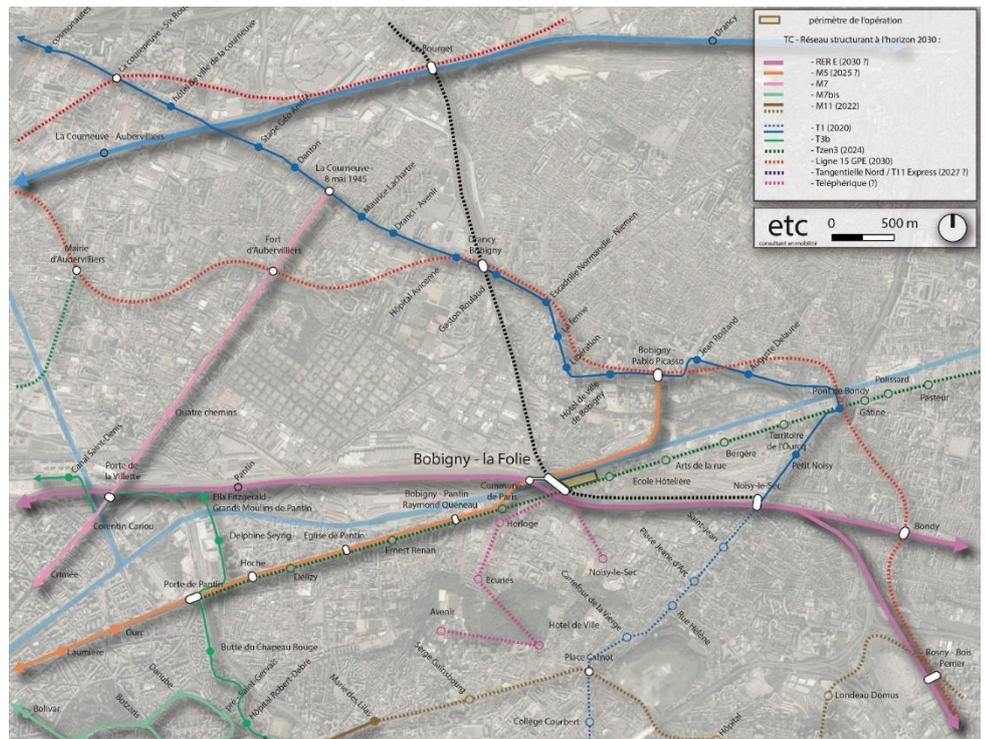
DATE DE RÉALISATION

2021

PÉRIMÈTRE

1 ha

ETC a été sollicitée par la société Nexity afin de l'accompagner sur les questions de la mobilité pour l'aménagement du site MBK à Bobigny. La mission consistait à réaliser une analyse des conditions initiales de circulation actuelles, étudier l'impact du projet sur la circulation et formaliser des préconisations visant à améliorer les éventuels dysfonctionnements.





ÉTUDE DE CIRCULATION DANS LE CADRE DE LA CONSTRUCTION DE LA BASE LOGISTIQUE URBAINE FERROVIAIRE

PARIS - 75

MAÎTRISE D'OUVRAGE

Hexagona

MANDATAIRE

ETC

DATE DE RÉALISATION

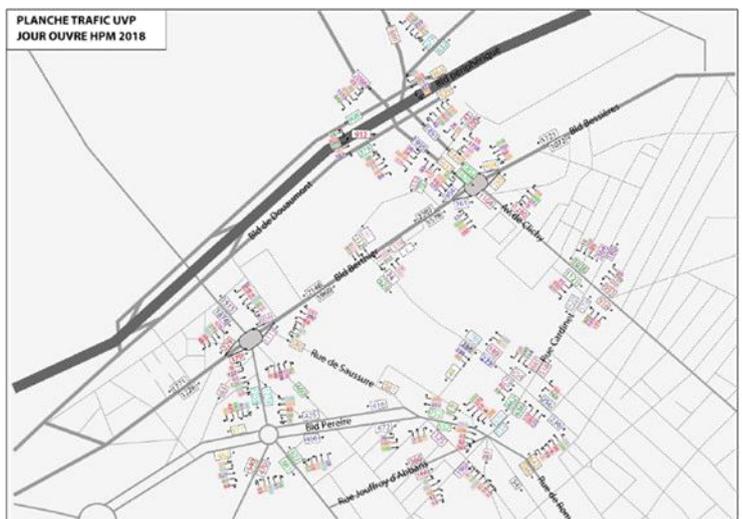
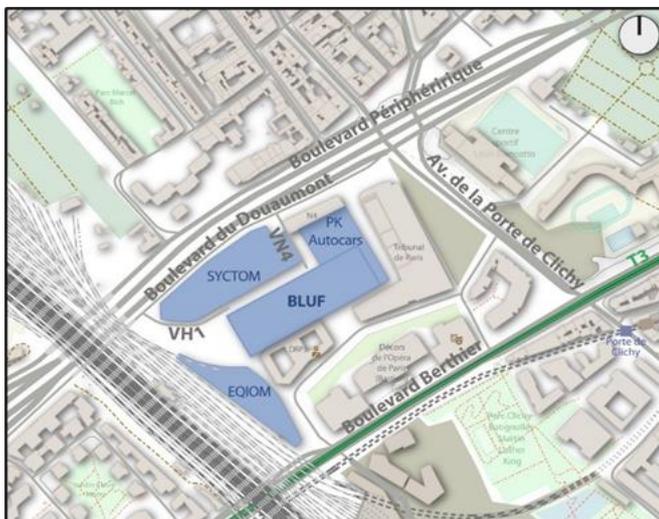
2017-2020

PÉRIMÈTRE

8 ha

Étude visant à déterminer l'impact sur la circulation et le stationnement de la nouvelle programmation de la base logistique urbaine ferroviaire. L'ancien site dit « SNCF – Logistique » est remplacé par une nouvelle base logistique traitant 60 000 tonnes d'agroalimentaire par an et des ateliers Industriels-Artisanat-Confection de Luxe.

ETC a réalisé cette étude qui comprend une estimation des trafics générés par la programmation, leur affectation sur le réseau et l'estimation des capacités des carrefours situés à proximité immédiate du site de l'opération (méthodes de calcul du CEREMA).



(capteur permanent) Rue/Avenue	Point de mesure	Direction	DEBITS (veh/h)	juin-17 HPM	juin-16 HPM	juin-15 HPM	juin-14 HPM	juin-13 HPM	juin-12 HPM	juin-11 HPM	juin-10 HPM	juin-09 HPM
Av de la Porte de Clichy	0160Q00	Sortant	TJO	514	----	----	----	----	----	----	----	1460
Av de la Porte de Clichy	0160Q01	Entrant	TJO	----	----	945	----	----	----	----	----	1620
Bd Berthier (Maréchaux)	0571Q00	Porte de Clichy Vers Porte d'Asnières	TJO	----	----	----	----	----	----	----	1872	2001
Bd Berthier (Maréchaux)	0969Q00	Porte de Clichy Vers Porte de Saint Ouen	TJO	----	----	----	----	1387	1205	1412	1344	1337
Av de Clichy	1108Q01	Sortant	TJO	377	304	607	613	----	----	----	791	807
Av de Clichy	1108Q00	Entrant	TJO	55	22	196	72	----	----	----	862	890
Bd Berthier (Maréchaux)	0137Q01	Porte de Champerret vers Porte d'Asnières	TJO	----	----	----	853	955	781	944	910	885
Bd Berthier (Maréchaux)	0137Q00	Porte de Clichy Vers Porte d'Asnières	TJO	----	----	----	----	1525	1534	1451	1265	1344
Av de la Porte d'Asnières	0951Q00	Sortant	TJO	----	----	----	----	1285	----	1244	1353	1359
Av de la Porte d'Asnières	0207Q00	Entrant	TJO	----	----	----	----	----	----	1375	1373	1551
Bd Malesherbes	1851Q00	Sortant	TJO	484	1 232	890	1075	1046	1054	1254	1362	1400
Bd Malesherbes	1851Q01	Entrant	TJO	591	1 088	988	1250	1249	1301	1056	1115	1137



ÉTUDE DE FLUX, D'ACCESSIBILITÉ ET DE STATIONNEMENT EN VUE DE LA CONSTRUCTION DE LA FUTURE CITÉ JUDICIAIRE

NANCY - 54

MAÎTRISE D'OUVRAGE
APIJ

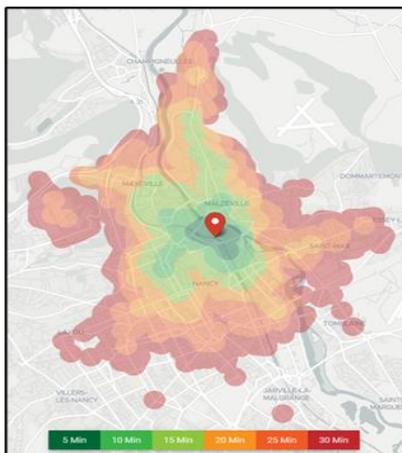
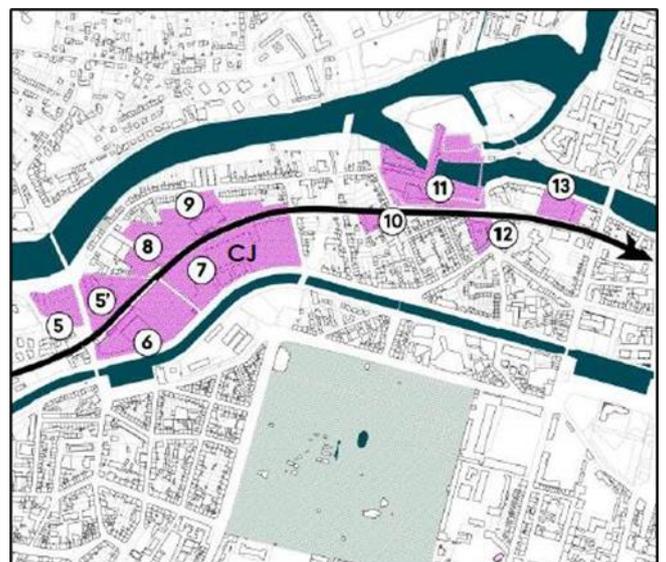
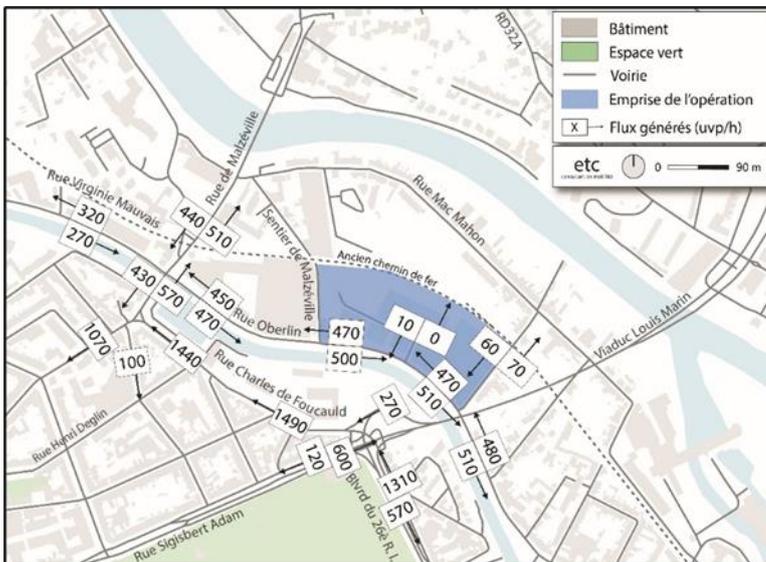
MANDATAIRE
SARECO

DATE DE RÉALISATION
2021

PÉRIMÈTRE
3,2 ha

Étude visant à déterminer l'impact sur la circulation, sur l'accessibilité et sur le stationnement d'un projet de construction de la future Cité judiciaire, au 50 rue Oberlin à Nancy (54). L'étude de circulation intègre la future déviation de Malzéville et le prolongement de la voie de la Meurthe.

Cette étude comprend une analyse des déplacements et du stationnement, une estimation des trafics générés par la future Cité judiciaire, une analyse des réserves de capacité des carrefours à proximité immédiate du site, ainsi que des préconisations pour répondre aux dysfonctionnements observés actuels et à terme.



HPM (2 sens confondus)				
Rues	Valeur état initial	Variation	Variation (%)	Valeur état à horizon S1
Rue Oberlin	910	+200	+22%	1010
Rue Mac Mahon	190	+120	+63%	310
Rue Lafayette	740	+50	+7%	790
Rue de Crosne	720	+70	+10%	790
Rue Vayringe	860	-260	-30%	600
Rue Virginie Mauvais	610	-110	-18%	500
Rue Dieuze	790	-200	-25%	590



ÉTUDE D'ACCESSIBILITÉ À SAINT-OUEN

SAINT-OUEN - 93

MAÎTRISE D'OUVRAGE
COVIVIO, Nexity

MANDATAIRE
ETC

DATE DE RÉALISATION
2017

PÉRIMÈTRE
1 ha

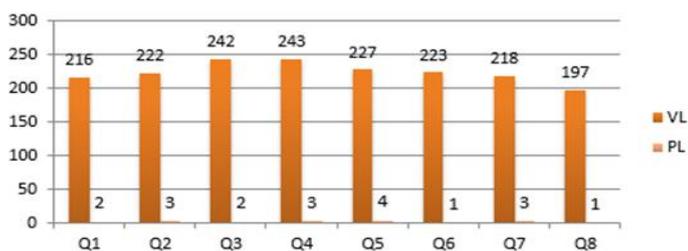
Étude visant à analyser les déplacements actuels et à déterminer l'impact sur la circulation et le stationnement de la nouvelle programmation sur deux parcelles acquises respectivement par COVIVIO (ex - La Foncière des Régions) et Nexity en vue de rassurer la ville de Saint-Ouen ainsi que le département de la Seine-Saint-Denis (93) sur la faisabilité du projet situé à proximité immédiate d'une bretelle d'accès au périphérique.

ETC a réalisé cette étude qui comprend une analyse des déplacements (tous modes), une analyse des points d'accès au secteur (3 entrées piétonnes et 2 entrées voitures), une estimation des trafics générés par la programmation, leur affectation sur le réseau et l'estimation des capacités des carrefours à terme (méthodes de calcul du CEREMA).

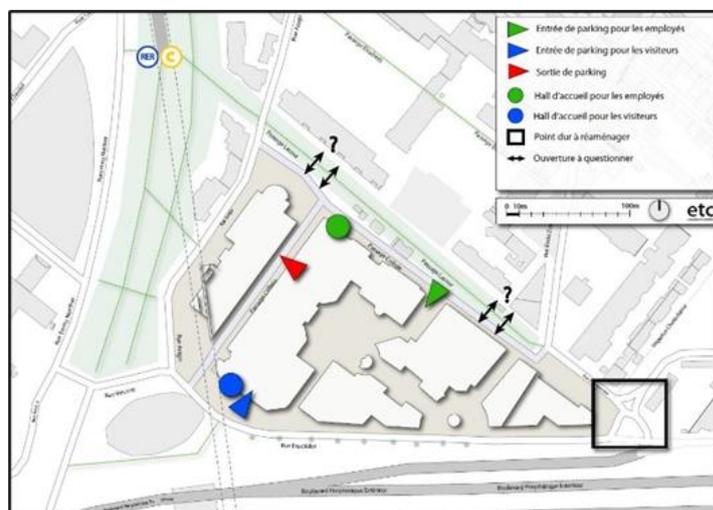
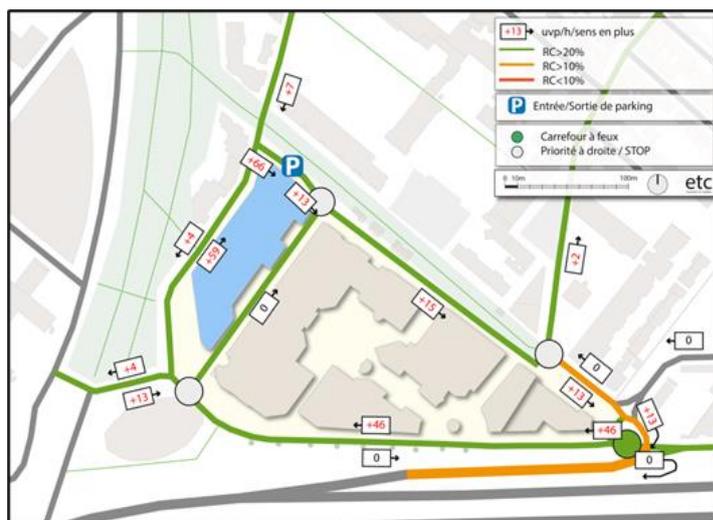
DATE : 10/10/2017
CRÉNEAUX : 17H45 – 18H45

Total UVP HPS - 17H45-18H45									
UVP	A	B	C	D	E	F	TOTAL	TOTAL PASSAGE	% Retrouvé
A	0	0	0	0	0	0	0	0	
B	83	0	20	0	0	0	103	110	94%
C	0	0	0	0	0	0	0	0	
D	0	0	0	0	300	0	300	375	96%
E	67	0	0	208	0	0	333	347	96%
F	10	0	55	11	88	0	162	164	99%
TOTAL	160	0	75	277	446	0	958	996	96%
TOTAL PASSAGES	204	0	111	316	483	0	1114		
% RETROUVE	78%		68%	88%	92%				86%

UVP entre 8H30 et 9h30 - Mobilis



Unités de véhicules légers et de poids lourds selon les tranches horaires par tranches de 15 min entre 17H30 et 19H30 - Mobilis





ÉTUDE DE MOBILITÉ DANS LE CADRE D'UNE DEMANDE D'EXAMEN AU CAS PAR CAS

BEAUSOLEIL - 06

MAÎTRISE D'OUVRAGE
MRE, OGIC

MANDATAIRE
ETC

DATE DE RÉALISATION
2021

PÉRIMÈTRE
1,5 ha

Étude visant à déterminer l'impact sur la circulation d'un projet de reconversion de logements individuels en un ensemble immobilier, au niveau du boulevard Guynemer et de la route des Serres, à Beausoleil (06). Le projet intègre la démolition des logements existants, la construction de 291 logements et la création d'un double débouché entre la route des Serres et le boulevard Guynemer.

Cette étude comprend une analyse des déplacements, une estimation des trafics générés par la future programmation, une analyse des réserves de capacité des carrefours à proximité immédiate du site, une analyse des risques de shunt ainsi que des préconisations pour répondre aux dysfonctionnements observés actuels et à terme.

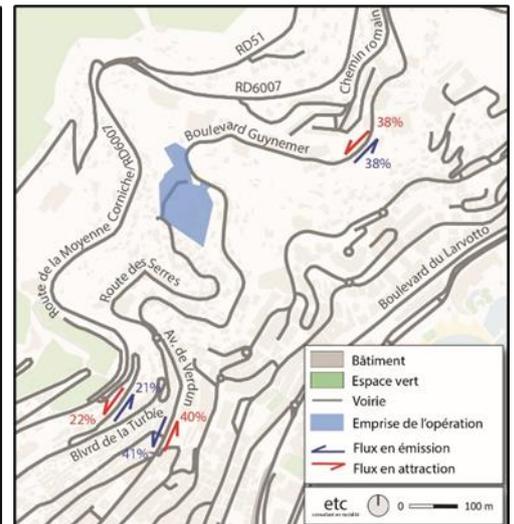
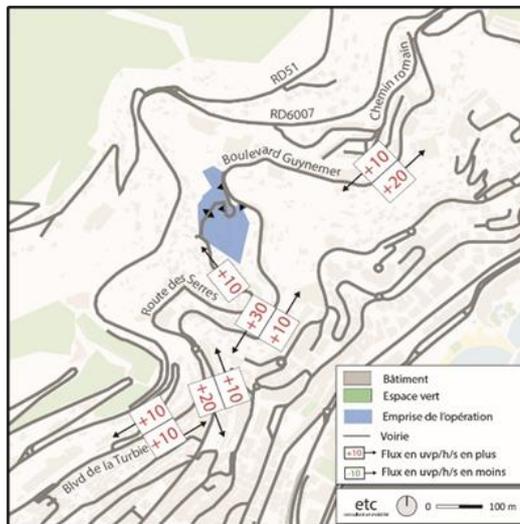
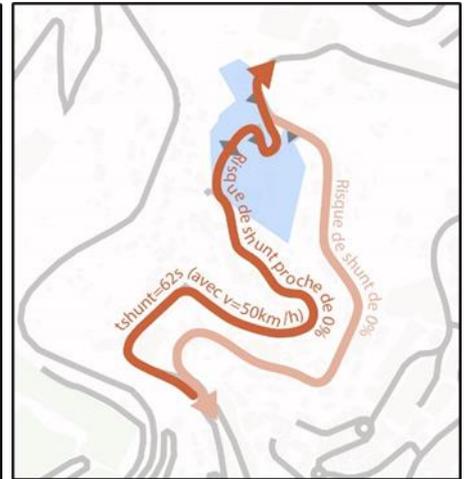
Carrefour C2

Heure de pointe :	matin
Type de manœuvre :	TAD
Vitesse régl. de la VP :	50 km/h
Sens de la VP :	double

Temps manœuvre d'insertion minimale :	5
Longueur moyenne d'un véhicule (en m) :	5

Trafic de la voie principale en uvp/h/2 sens :	302
Capacité limite théorique (CEREMA) :	707
Trafic de la voie secondaire en uvp/h/sens :	61

Temps moyen d'attente (en s) :	6
Longueur de file d'attente moy (en m) :	0
Longueur de file d'attente max (en m) :	3





ÉTUDE DE CIRCULATION DANS LE CADRE DU PROJET D'EXTENSION DE L'ÉCOLE DES ROCHES

VERNEUIL-SUR-AVRE - 27

MAÎTRISE D'OUVRAGE
AUTAUB ARCHITECTES

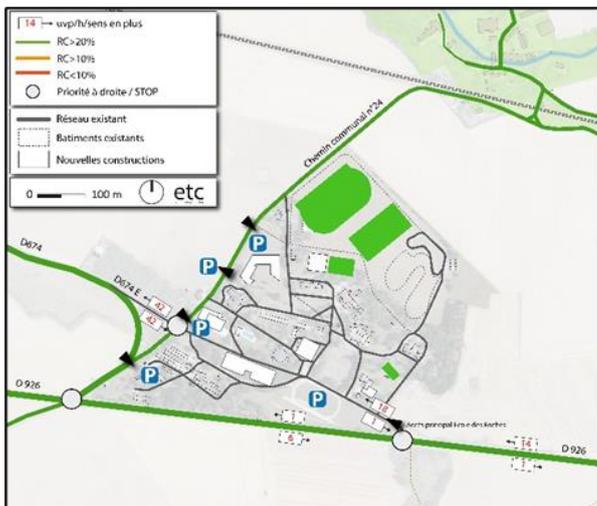
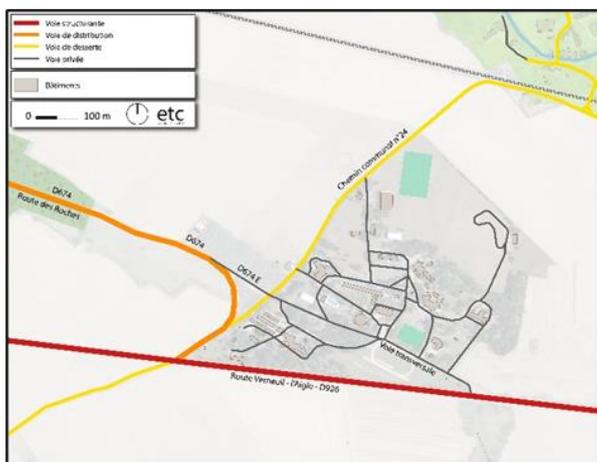
MANDATAIRE
ETC

DATE DE RÉALISATION
2018

PÉRIMÈTRE
30 ha

Dans le cadre du projet d'extension de l'École des Roches visant à accueillir 580 à 600 élèves (deux fois plus qu'aujourd'hui), le cabinet AUTAUB ARCHITECTES a souhaité réaliser une étude de circulation. Cette étude avait pour objectif de déterminer l'impact du projet sur le réseau viaire local.

L'étude est composée d'un diagnostic de l'état initial ainsi que de la répartition et la génération des flux à terme. Des recommandations en termes de circulation et de stationnement ont été formulées.



		Ratio utilisé	Aujourd'hui	Projet	Différence
École (usagers)	Nombre d'élèves		44	89	45
	% Venue en VP parents (ETC)	100%	44	89	45
	HPM Tx de pointe EMIS	90%	40	80	41
	HPM Tx de pointe ATTIRÉ	90%	40	80	41
	HPS Tx de pointe EMIS	90%	40	80	41
	HPS Tx de pointe ATTIRÉ	90%	40	80	41
École (employés)	Nombre d'employés		174	196	22
	Taux de venue en VP (INSEE)	100%	174	196	22
	% Présence au travail (ETC)	90%	157	176	20
	Nombre moyen d'employés / véh (ETC)	1,1	142	160	18
	HPM Tx de pointe EMIS	10%	14	16	2
	HPM Tx de pointe ATTIRÉ	65%	93	104	12
	HPS Tx de pointe EMIS	65%	93	104	12
TOTAL : Déplacements Unité Véhicule Particulier (UVP)	Heure de pointe du matin EMIS		54	96	42
	Heure de pointe du matin ATTIRÉ		132	184	52
	Heure de pointe du soir EMIS		132	184	52
	Heure de pointe du soir ATTIRÉ		54	96	42

Voie	HP (flux en uvp/h)		
	existant	ajouté	dif
D 926	1190	15	1%
Voie transversale	105	19	18%



ÉTUDE DE STATIONNEMENT DANS LE CADRE DU PROJET METROPOLITAN SQUARE À LILLE

LILLE - 59

MAÎTRISE D'OUVRAGE

Vinci Immobilier

MANDATAIRE

ETC

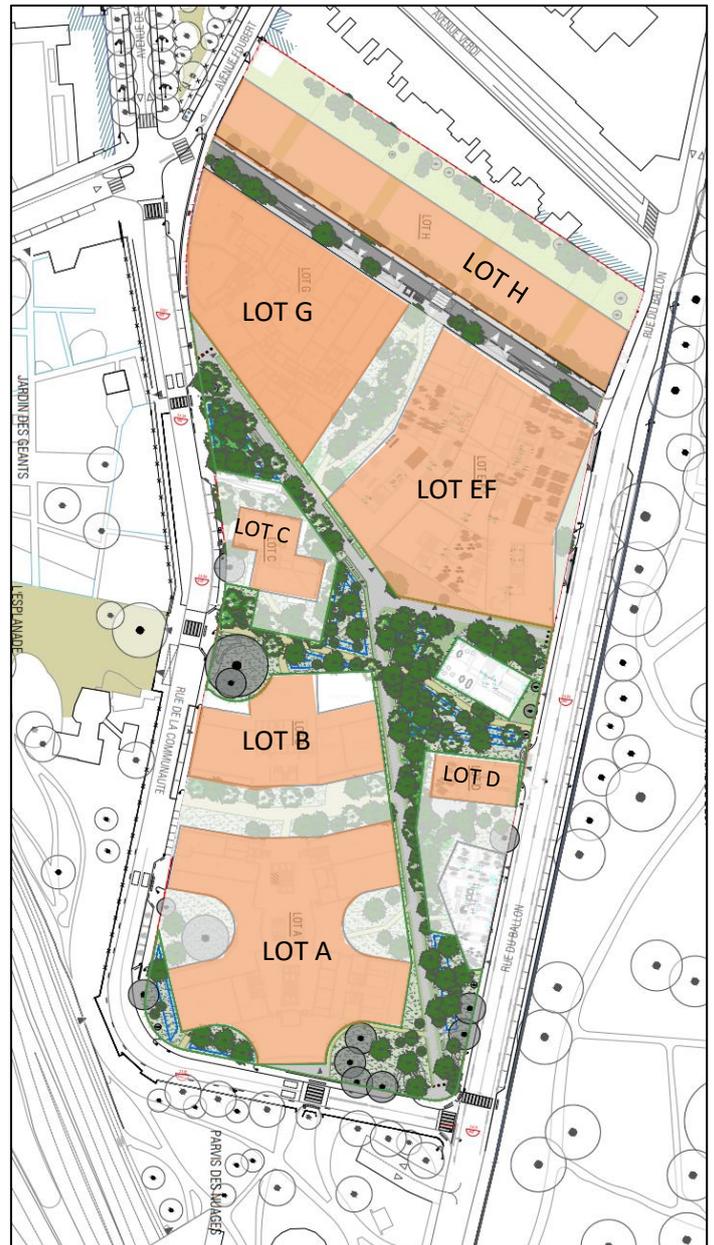
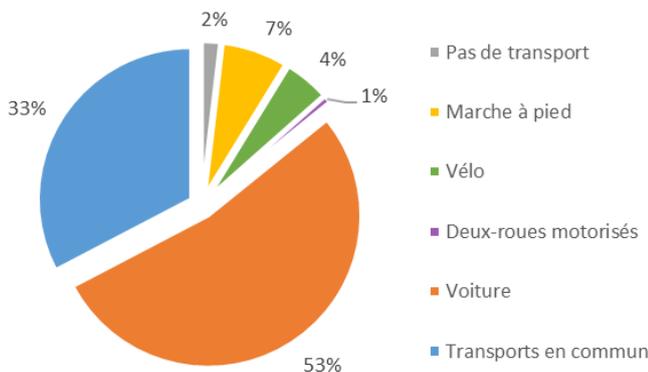
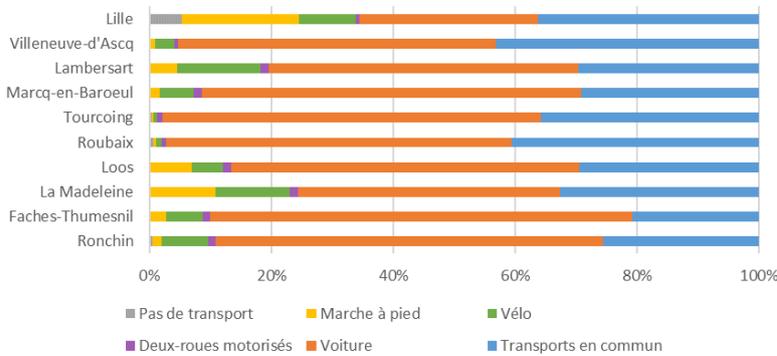
DATE DE RÉALISATION

2022

PÉRIMÈTRE

3 ha

Situé dans le quartier d'Euralille, le projet Métropolitain square vise à requalifier un foncier d'environ 3 hectares avec, entre autres, la construction de 280 logements, 67 000 m² de bureaux et 2 000 m² de commerces. L'étude consistait à évaluer l'impact de ce projet sur le stationnement via une analyse des effets du programme (estimation des besoins en stationnement) et des préconisations de solutions d'aménagements (dimensionnement du stationnement).





ÉTUDE D'IMPACT DE L'OPÉRATION POINTE DE VERNEUIL

VERNEUIL-SUR-SEINE - 78

MAÎTRISE D'OUVRAGE

UrbanEra

MANDATAIRE

ETC

DATE DE RÉALISATION

2018-2019

PÉRIMÈTRE

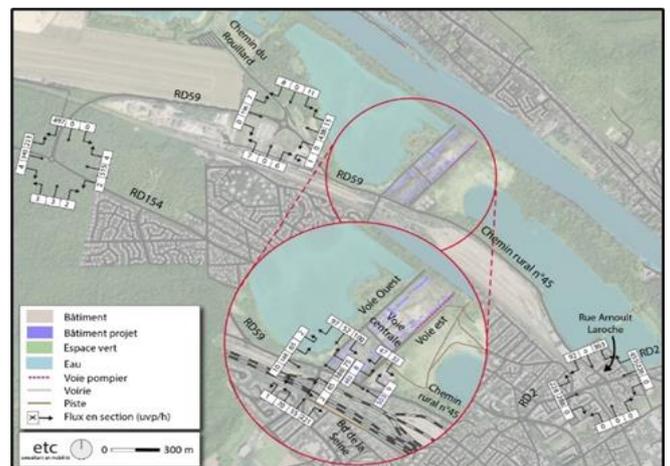
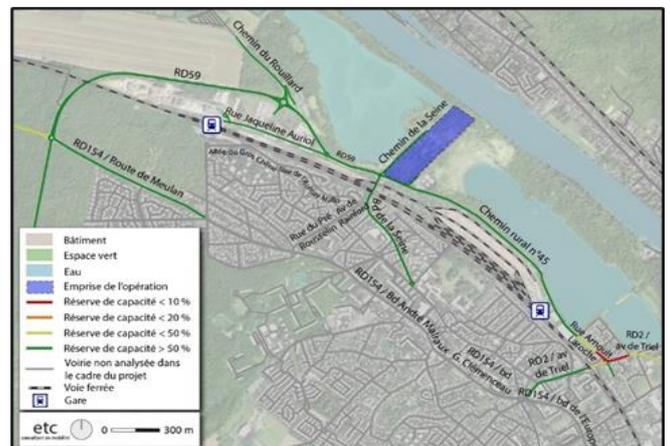
12 ha

Étude visant à déterminer l'impact sur la circulation et le stationnement d'une programmation comptant une marina de 150 anneaux, 595 logements, 2 909 m² SDP de commerces, une crèche de 498 m² SDP et un groupe scolaire de 6 classes.

Campagne de comptages directionnels en HPM et en HPS, analyse des conditions initiales de circulation, estimation des trafics générés par la programmation, leur affectation sur le réseau, estimation des capacités des carrefours situés à proximité du site de l'opération (méthodes de calcul du CEREMA), propositions de mesures compensatoires et de préconisations quant au plan de déplacement tous modes à mettre en place.

Giratoire C1 RD154 / RD59						Edition : 16/01/2019	
Heure de pointe :							MATIN
Branche	A	B	C	D	E		Unité
Caractéristiques techniques							
α :	0,7	0,7	0,7	0,7	0,7		
β :	0,1	0,2	0,1	0			
γ :	1	1	1	1			
Qt :	2	520	161	498			u.v./h
Qs :	911	162	345	6			u.v./h
Qe :	502	393	521	8			u.v./h
Calcul de la capacité de la sortie de la branche							
Qg :	93	396	147	349	-		u.v./h
Capacité d'écoulement	1423	1170	1377	1210	1500		u.v./h
Reserve de capacité	921	777	856	1202	1500		u.v./h
Reserve de capacité (en %)	65%	66%	62%	99%	100%		%

		Secteur								Sous Totaux	
		A1	B1	C1	D1	A2	B2	C2			
Logement	HPM	Emis	22	32	29	0	26	25	29	163	
		Attiré	3	5	4	0	4	4	4	25	
	HPS	Emis	3	5	4	0	4	4	4	25	
		Attiré	22	32	29	0	26	25	29	163	
Equipements	HPM	Emis	88	39	0	0	0	0	0	127	
		Attiré	95	46	0	0	0	0	0	141	
	HPS	Emis	18	12	0	0	0	0	0	31	
		Attiré	11	5	0	0	0	0	0	16	
Commerces	HPM	Emis	1	1	2	0	0	0	0	3	
		Attiré	5	8	8	1	0	0	0	23	
	HPS	Emis	6	9	14	2	0	0	0	31	
		Attiré	1	2	7	0	0	0	0	11	
Restaurants	HPM	Emis	1	1	1	0	0	0	0	2	
		Attiré	0	0	0	0	0	0	0	1	
	HPS	Emis	0	0	0	0	0	0	0	1	
		Attiré	1	1	1	0	0	0	0	2	
Port de plaisance	HPM	Emis	0	0	0	22	0	0	0	22	
		Attiré	0	0	0	5	0	0	0	5	
	HPS	Emis	0	0	0	5	0	0	0	5	
		Attiré	0	0	0	22	0	0	0	22	
Total	HPM	Emis	111	73	31	22	26	25	29	318	
		Attiré	104	60	13	6	4	4	4	195	
	HPS	Emis	28	27	19	7	4	4	4	93	
		Attiré	35	40	37	22	26	25	29	215	





ÉTUDE DE MOBILITÉ POUR ÉVALUER L'IMPACT D'UN PROJET IMMOBILIER CÔTEAU EN COMMUN

VILLEJUIF & VITRY-SUR-SEINE - 94

MAÎTRISE D'OUVRAGE
PICHET

MANDATAIRE
ETC

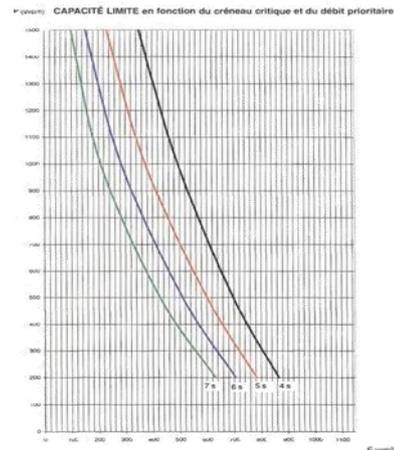
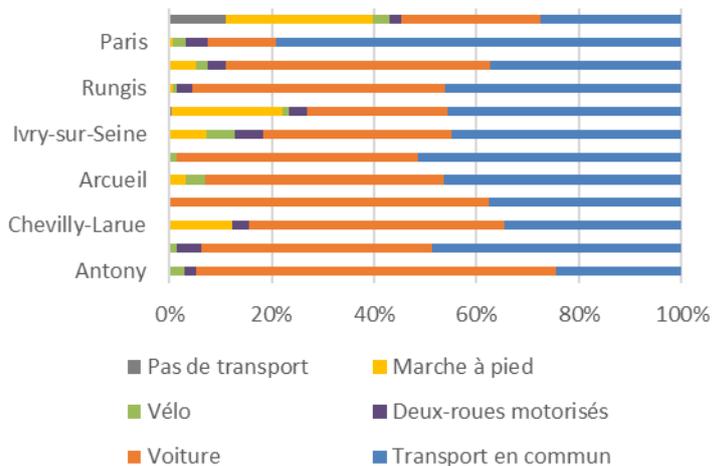
DATE DE RÉALISATION
2019

PÉRIMÈTRE
12 262 m²

Étude visant à déterminer l'impact sur la circulation d'un projet immobilier, situé en limite communale de Villejuif et Vitry-sur-Seine (94). Le projet intègre la construction de 183 logements, d'un parking voiture de 174 places réparties sur 3 niveaux et la création d'une sente piétonne faisant le lien entre le sentier Émile Zola et la rue Bizet.

Cette étude comprend une analyse des déplacements, une estimation des trafics générés par la future programmation, une analyse des réserves de capacité des carrefours à proximité immédiate du site, une analyse du stationnement, ainsi que des préconisations pour répondre aux dysfonctionnements observés actuels et à terme.

Une mise à jour de l'étude a été effectuée en 2021 en vue d'une présentation en réunion publique. Elle a permis de faire valider le projet auprès de la population locale et de la municipalité.





RÉDACTION D'UNE NOTE DE DEMANDE DE DÉROGATION À LA NORME DE STATIONNEMENT PLANCHER DU PLU

ÉVRY-COURCOURONNES - 91

MAÎTRISE D'OUVRAGE
COGEDIM

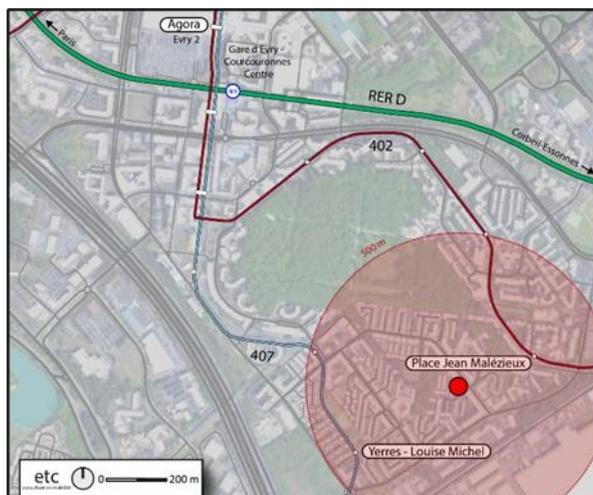
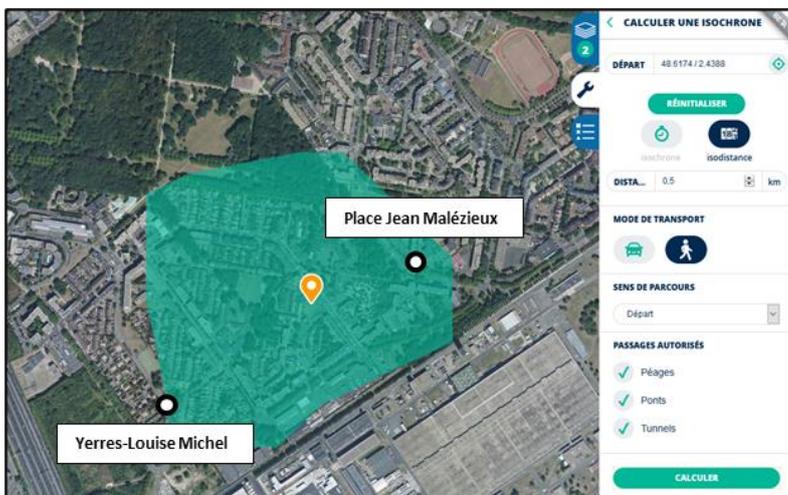
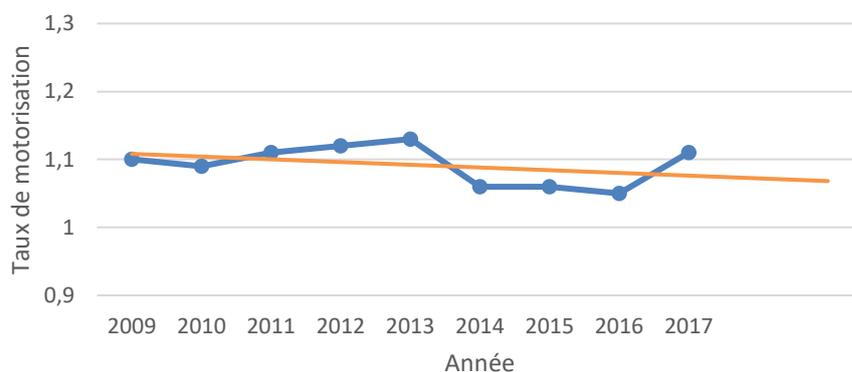
MANDATAIRE
ETC

DATE DE RÉALISATION
2020

PÉRIMÈTRE
1 ha

L'objet de la mission était de rédiger une note destinée à la municipalité, motivant la demande de dérogation à la norme de stationnement plancher imposée par le PLU.

La note reposait sur un double argumentaire : justifier le respect des dispositions du code de l'urbanisme permettant de déroger au PLU d'une part, démontrer que les besoins du projet à terme étaient réellement inférieurs à la norme plancher d'autre part. Cette deuxième partie a notamment été étayée par l'analyse du taux de motorisation, de la desserte en transports collectifs, du potentiel de report modal vers le vélo et des documents de planification communaux et supra-communaux.



Périmètre		Evry-Courcouronnes	Aunettes Est	Aunettes Ouest	Épinettes Ouest
Taux de motorisation	Habitat individuel	1,50	/	/	/
	Habitat collectif	0,92	1,01	0,86	0,95
	Ensemble	1,01	1,11	0,94	1,04



ÉTUDE DE FAISABILITÉ DU STATIONNEMENT

SAINT-HERBLAIN - 44

MAÎTRISE D'OUVRAGE

Nhood France

MANDATAIRE

ETC

DATE DE RÉALISATION

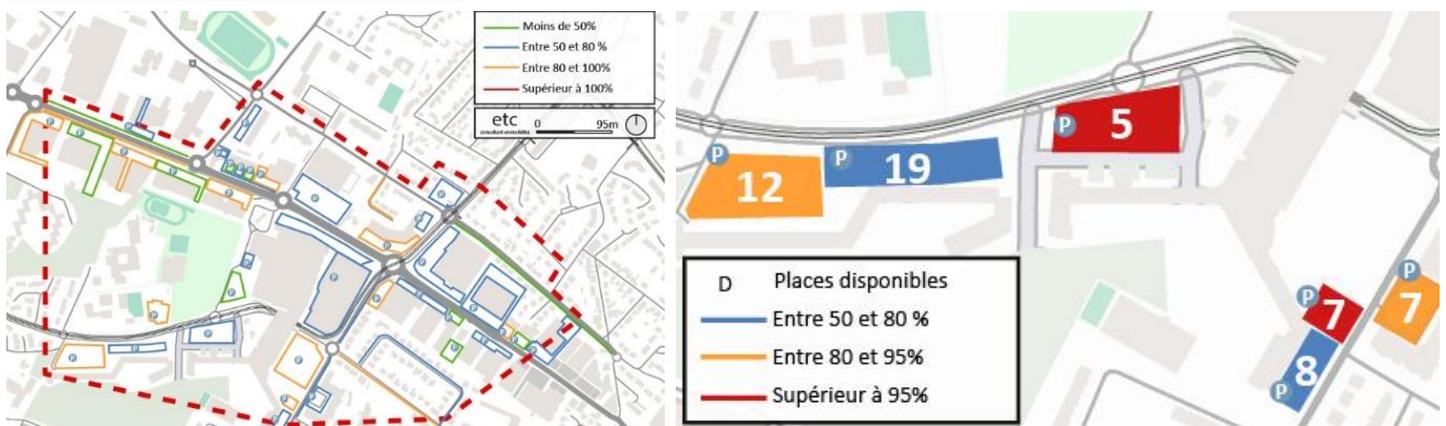
2021

PÉRIMÈTRE

85 ha

La société Nhood France a confié à ETC une étude de stationnement et de mobilités en vue d'évaluer l'impact d'un projet mixte (logements, commerces, services, bureaux, hôtel, crèche, groupe scolaire et stationnement).

Pour ce travail, nous avons réalisé un diagnostic de la situation existante, afin d'apporter des éléments de réflexion et de proposition visant à estimer et à dimensionner la future offre de stationnement du projet, en tenant compte du programme et des normes du PLU, à horizons 2021 et 2030. L'ensemble de l'étude nous a permis de proposer des solutions de mutualisation et de gestion du stationnement.



		Normes PLU		Lgt ou SDP en m ²		PLUm	Estimation ETC
Logements	accession		1,00	600	600	690	
	sociaux		0,50	185	93	163	
	visiteurs		0,13	785	98	79	
Résidences		répondre au besoin		300	65	65	
Commerce			4,00	35000	1 400	1 441	
Bureau			-	7000	00	168	
Hôtel			1,00 pl	3000	30	21	
Crèche		répondre au besoin		1000	19	19	
Groupe scolaire		répondre au besoin		4000	44	44	

	PLUM	ETC	SCÉNARIO 1				SCÉNARIO 2			
			AVEC VISTEURS	HORS VISITEURS	DELTA PLU	DELTA PLU (HV)	AVEC VISTEURS	HORS VISITEURS	DELTA PLU	DELTA PLU (HV)
PM 2021	2349	2689	2227	2148	114	193	2537	2458	-196	-117
PM 2030	2341	2367	1962	1883	379	458	2249	2170	92	171



ÉTUDE D'IMPACT POUR LA CRÉATION D'UN ENSEMBLE COMMERCIAL

CHÂTENAY-MALABRY - 92

MAÎTRISE D'OUVRAGE

Eiffage Immobilier

MANDATAIRE

ETC

DATE DE RÉALISATION

2018

PÉRIMÈTRE

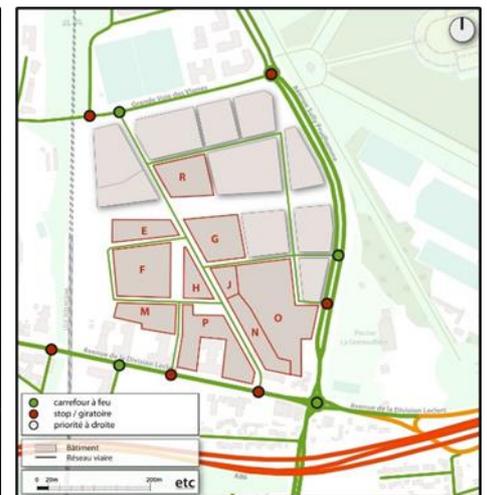
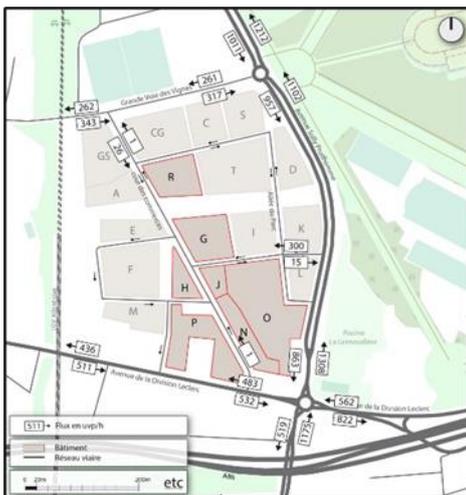
44 ha

Montant des travaux HT

Opération en cours

ETC a réalisé une étude d'impact sur la circulation pour la société Eiffage Immobilier dans le cadre d'un dépôt d'une demande d'autorisation préalable auprès de la commission départementale d'aménagement commercial (CDAC) des Hauts-de-Seine. Cette demande concerne la création d'un ensemble commercial d'une surface de vente de 15 000 m² au sein de la ZAC Centrale de Châtenay-Malabry.

Après avoir établi un état des lieux de la circulation actuelle et estimé les flux générés par le projet commercial à terme, nous les avons affectés sur le réseau routier afin de comprendre leur impact sur ce dernier tout en prenant en compte les autres modes de déplacements. Au sein de l'étude, nous avons pu établir différentes préconisations sur la gestion des livraisons, le positionnement des entrées de parking, les modes doux ou les aménagements possibles pour fluidifier un carrefour situé à proximité de la zone d'étude.





ÉTUDE DE CIRCULATION POUR LES CENTRES COMMERCIAUX « LES QUAIS DE SÉNÉ » ET « ATLAN 3 »

MAÎTRISE D'OUVRAGE

Groupe **BARDON**

MANDATAIRE

ETC

DATE DE RÉALISATION

2013-2015

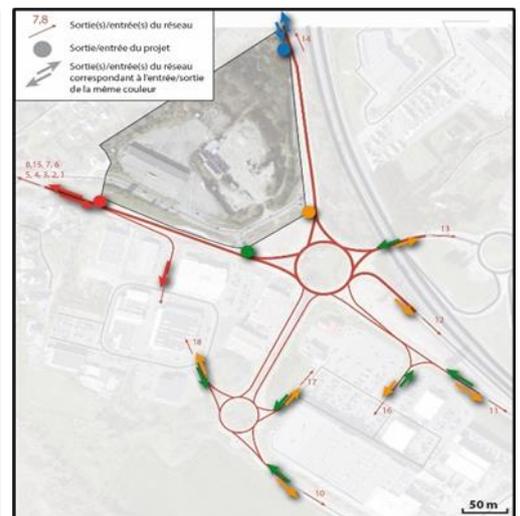
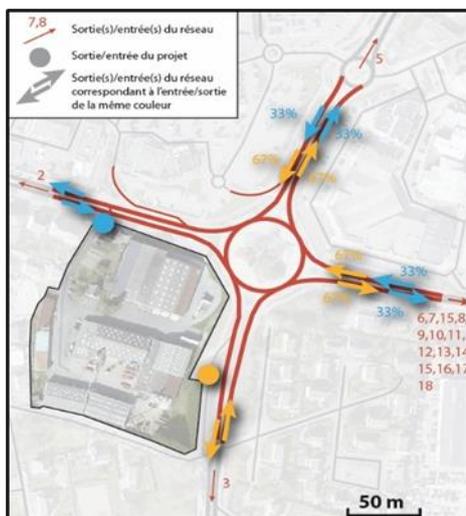
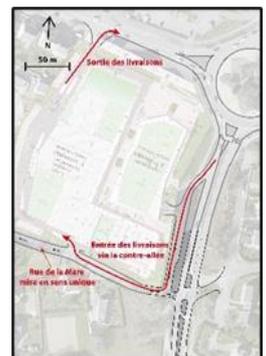
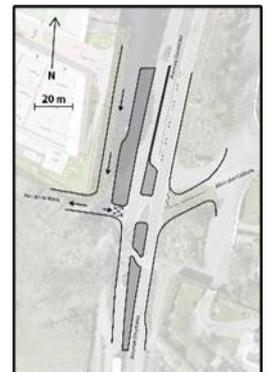
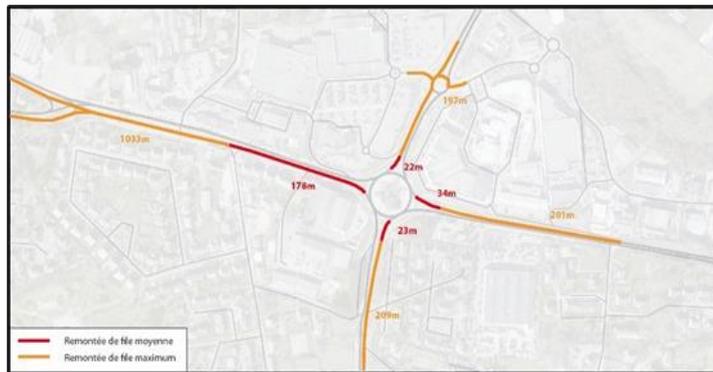
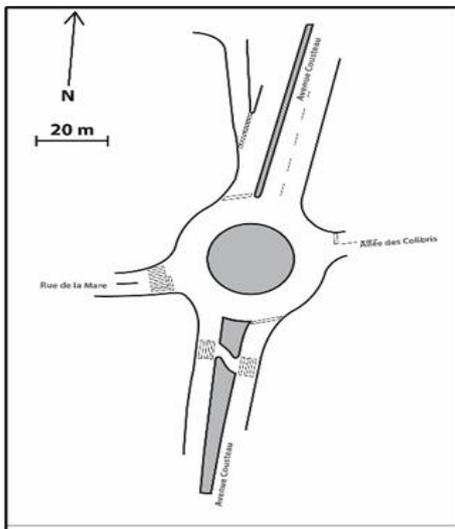
PÉRIMÈTRE

23 ha

SÉNÉ - 56

Élaboration et mise à jour de l'étude de circulation relative à l'impact des projets de centres commerciaux les Quais de Séné et Atlan 3 pour le compte du groupe Bardon (respectivement 6 450 m² et 16 700 m² de surfaces de vente) pour avis auprès de la CDAC du Morbihan (56).

Une simulation dynamique a été faite de façon à évaluer le fonctionnement cumulé des deux projets.





ÉLABORATION DES ÉTUDES CIRCULATION DANS LE CADRE DU DOSSIER DE CNAC DE L'ENSEMBLE COMMERCIAL DE LA ZAC PARC D'AFFAIRES

MAÎTRISE D'OUVRAGE

Eiffage Construction, Emerige

MANDATAIRE

ETC

DATE DE RÉALISATION

2017

PÉRIMÈTRE

16 ha

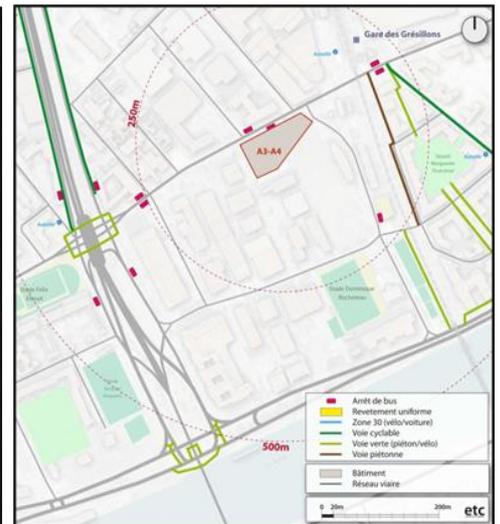
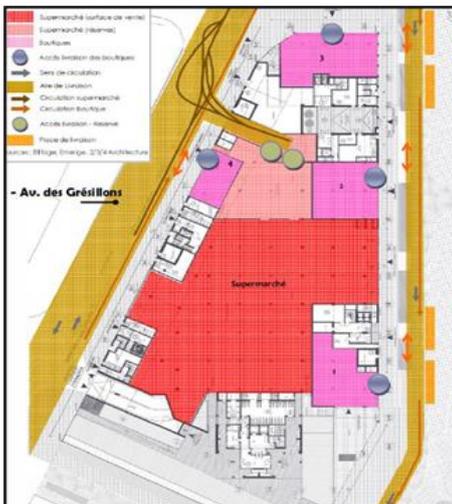
MONTANT DES TRAVAUX HT

NC

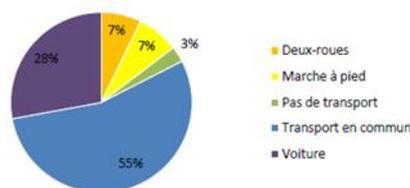
ASNIÈRES-SUR-SEINE - 92

ETC a accompagné les sociétés Eiffage Construction et Emerige à déposer courant novembre 2017 une demande d'autorisation préalable concernant la création d'un ensemble commercial d'une surface de vente de 3 000 m² au sein de la ZAC Parc d'Affaires à Asnières-sur-Seine auprès de la commission nationale d'aménagement commercial (CNAC).

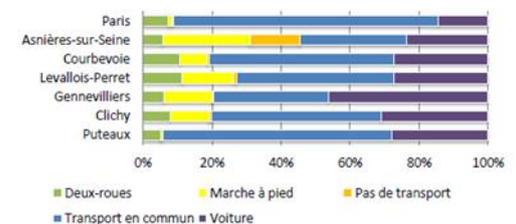
Après avoir réalisé l'étude des impacts, ETC a proposé de nouvelles solutions envisageables afin de limiter les effets négatifs du projet.



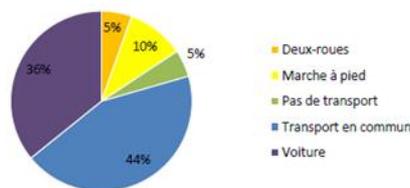
PARTS MODALES DES ACTIFS RÉSIDANT À ASNIÈRES-SUR-SEINE



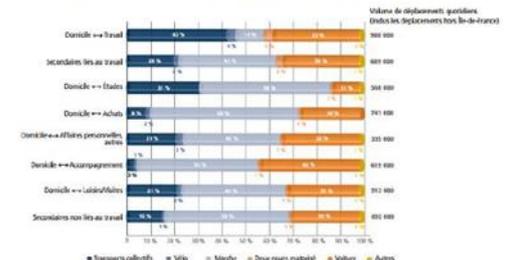
PARTS MODALES EN FONCTION DE LA COMMUNE DE DESTINATION



PARTS MODALES DES ACTIFS TRAVAILLANT À ASNIÈRES-SUR-SEINE



PARTS MODALES HAUTS-DE-SEINE SELON MOTIF (92)





ÉTUDE CIRCULATION DE DOSSIER CDAC REZ-DE-CHAUSSÉE COMMERCIAUX ZAC BOSSUT

PONTOISE - 95

MAÎTRISE D'OUVRAGE
INTERCONSTRUCTION, POLYCITÉS

MANDATAIRE
ETC

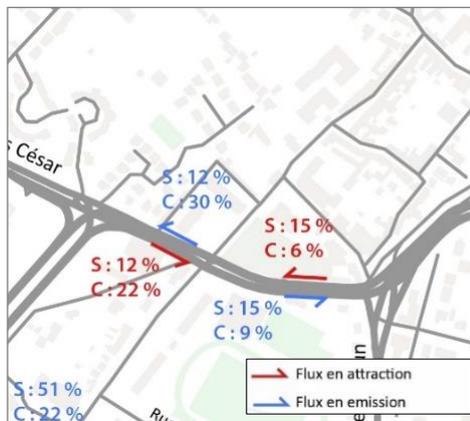
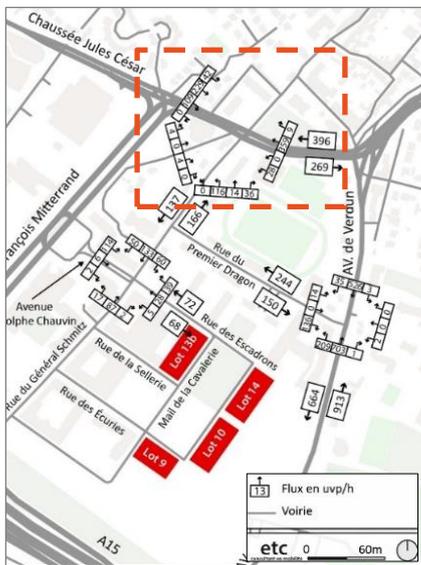
DATE DE RÉALISATION
2021

PÉRIMÈTRE
25 ha

Dans le cadre de la rédaction du dossier d'un dossier de CDAC, ETC a étudié l'impact sur les mobilités du projet de la ZAC Bossut à Pontoise (95). Cette étude fait suite à l'augmentation de la surface commerciale en rez-de-chaussée vis-à-vis de la programmation initiale. Le maître d'ouvrage a souhaité connaître l'impact des flux liés aux commerces par rapport à l'impact global de la ZAC sur la circulation locale et les voies adjacentes.

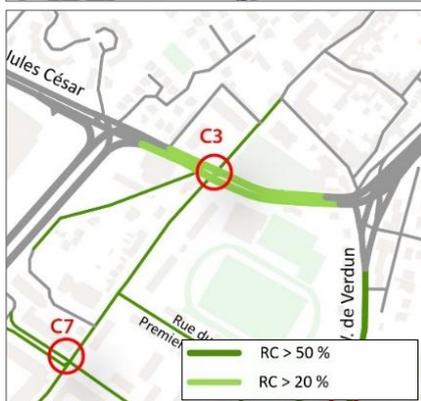
L'objectif de cette étude était d'établir l'état des lieux de la circulation actuelle puis estimer les flux générés par le projet commercial (1731 m²) afin de les affecter sur le réseau routier à terme et ainsi d'analyser leur impact.

L'étude a été réalisée en 20 jours ouvrés, comptages inclus.



	A	B	C	D	E	Total
A	0	0	0	0	0	0
B	9	4	27	0	359	399
C	14	32	0	0	110	156
D	0	4	0	0	4	8
E	42	229	106	0	0	377
Total	65	269	133	0	473	941

Carrefour : C3		SOIR		Résultats							
Heure de pointe :		Nombre de cycle par heure :	43,37	L. de stockage :	6	Cycle (en s)	83	Capa. Max 1800	1442	Capa. Max 1900	1442
Durée de cycle (en s) :	83	Temps perdu par cycle :	20	Tcycle optimale :	76,09		63	1366	54%	1297	52%
Temps perdu par phase (en s) :	5	Vert utile (en s) :	63				103	1229	49%	1531	59%
Nombre de phases :	4	Charge carrefour (en uvpd/h) :	626					1450	57%		
Débit de saturation (en uvpd/h) :	1800										



Accès	Phase	Mouvement	Nombre de files	Débit brut	Coefficient	Stockage (en uvpd/h)	Q corrigé	Q résultant	Durée de vert utile imposé (en s)	Capacité d'équipement	Réserve de capacité (en %)
Chaussée Jules César (est)	1	Tad		9	1,3		12	371	23	499	26%
		Direct	1	359	1		359				
		Tag			1,7						
Chaussée Jules César (est)	2	Tad			1,3			30	10	217	86%
		Direct			1						
		Tag	1	27	1,1		30				
Chaussée Jules César (ouest)	1	Tad		106	1,3		138	367	23	499	26%
		Direct	1	229	1		229				
		Tag			1,7						
Chaussée Jules César (ouest)	2	Tad			1,3			46	10	217	79%
		Direct			1						
		Tag	1	42	1,1		46				
Avenue du Général Schmitz	3	Tad		32	1,3		42	199	20	434	54%
		Direct	1	14	1		14				
		Tag			1,3		143				
Chemin de Vauréal à Saint-Martin	4	Tad		4	1,3		5	10	10	217	95%
		Direct	1		1						
		Tag			1,3		5				



ÉTUDE D'IMPACT POUR LA CRÉATION D'UN ENSEMBLE COMMERCIAL POUR LA ZAC DU FORT D'AUBERVILLIERS (MISE À JOUR)

AUBERVILLIERS - 93

MAÎTRISE D'OUVRAGE
FIMINCO

MANDATAIRE
ETC

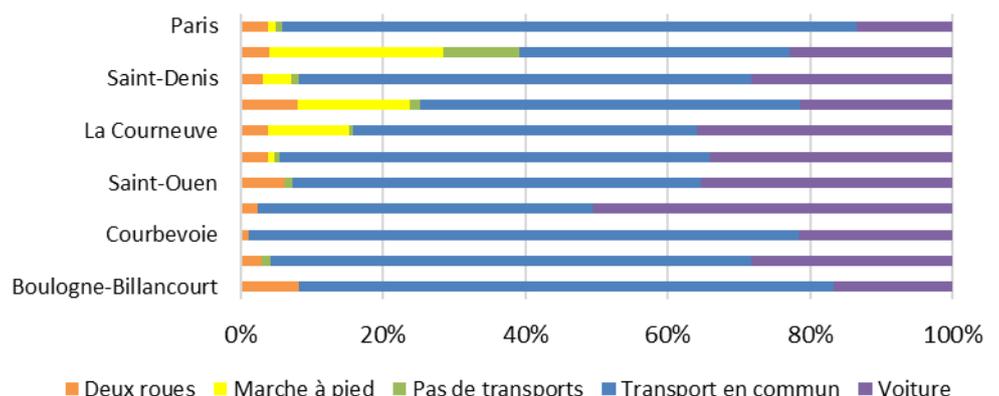
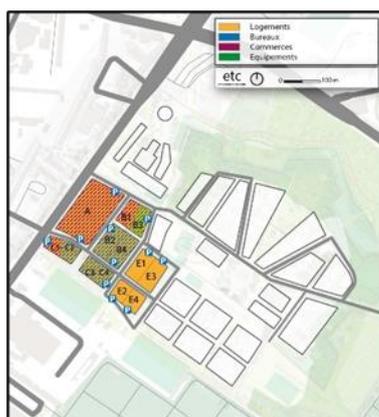
DATE DE RÉALISATION
2019

PÉRIMÈTRE
44 ha

Dans le cadre de la constitution du dossier de CDAC, ETC a effectué la mise à jour de l'étude de déplacements de la ZAC du Fort d'Aubervilliers afin d'étudier l'impact du projet sur la voirie locale.

ETC a établi un état des lieux de la circulation actuelle puis estimé les flux générés par le projet commercial (1 800 m²) afin de les affecter sur le réseau routier à terme et ainsi d'analyser leur impact.

L'étude a été effectuée conformément aux exigences de la CDAC.





ÉTUDE D'IMPACT POUR LE PARC D'ACTIVITÉS DES BOUTRIES

CONFLANS-SAINTE-HONORINE - 78

MAÎTRISE D'OUVRAGE

Foncière ATLAND

MANDATAIRE

Quadri Fiore Architecture

DATE DE RÉALISATION

2020

PÉRIMÈTRE

30 000 m²

Montant des travaux HT

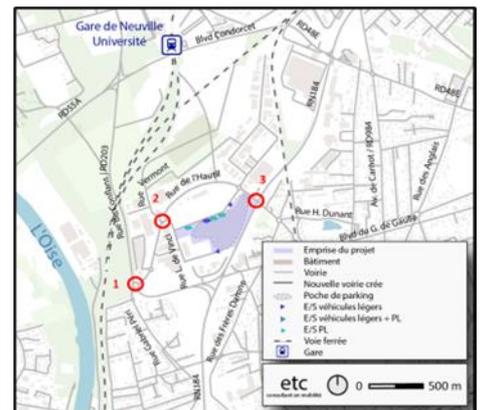
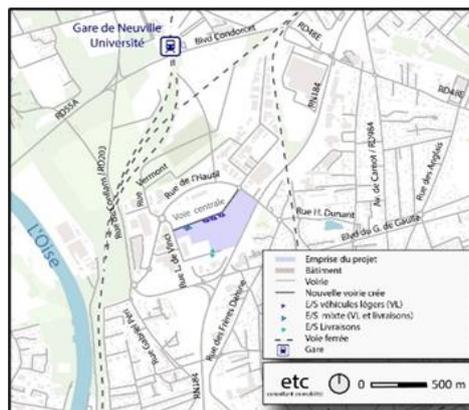
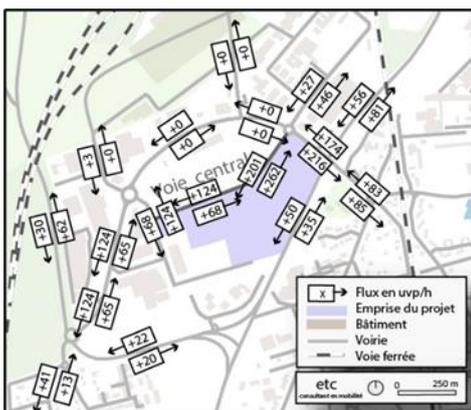
/

Élaboration des volets circulation / stationnement et propositions de solutions compensatoires dans le cadre d'une étude d'impact et d'un dossier de CDAC pour un projet situé dans le parc d'activités des Boutries à Conflans-Sainte-Honorine.

Analyse des conditions initiales de circulation et de stationnement, étude des impacts suite à l'aménagement du programme, calcul des réserves de capacité aux carrefours à terme et propositions de mesures compensatoires.

Commune de travail	Nombre d'actifs	Part totale
Conflans-Sainte-Honorine	3285	21%
Paris	2903	19%
Cergy	507	3%
Nanterre	480	3%
Courbevoie	424	3%
Puteaux	411	3%
Poissy	402	3%
Saint-Ouen-l'Aumône	383	2%
Saint-Germain-en-Laye	310	2%
Herblay	230	1%
Éragny	214	1%

Voie	N°	Flux 2017 (TTK)	Projection 2027 sans projet environnant	Projection phase 1 (CMV - EGIS)	Flux générés par le projet (CMV - EGIS) (C=A-B)	Flux générés par le projet (ETC) (D)	Projection phase 2 (Neuille 2+ CMV - EGIS) (E)	Projection fin de l'eau (Neuille 2 - ETC) (F=E-C)	Projection à terme (Neuille 2+ CMV - EGIS) (F+D)	Evolution des flux par rapport au fil de l'eau
			A	B	(C=A-B)	D	E	(F=E-C)	(F+D)	
RD 203 E	1.1	1065	1130	1156	26	22	1160	1134	1156	2%
	1.2	900	955	1024	69	20	1035	966	986	2%
RD 203 N	1.3	1000	1060	1140	80	62	1160	1080	1142	6%
	1.4	1125	1195	1235	40	30	1240	1200	1230	3%
Gabriel Péri	2.1	280	295	322	27	13	325	298	311	4%
	2.2	390	415	476	61	42	490	429	471	10%
Hautil	2.3	350	370	623	253	65	635	382	447	17%
	2.4	445	470	530	60	124	575	515	639	24%
Hautil	2.5	405	430	683	253	65	695	442	507	15%
	2.6	445	470	455	-15	124	500	515	639	24%
Hautil	2.7	445	470	459	-11	0	470	481	481	0%
	2.8	455	480	466	-14	0	485	499	499	0%
Hautil	2.9	455	480	852	372	0	930	558	558	0%
	2.10	455	480	738	258	0	770	512	512	0%
Hautil	2.11	725	770	1129	359	216	1160	801	1017	27%
	2.12	670	710	910	200	174	985	785	959	22%
Cergy	2.13	445	470	583	113	85	610	497	582	17%
	2.14	610	645	760	115	83	775	660	743	13%
Da Vinci	3.1	95	100	180	80	124	180	100	224	124%
	3.2	20	20	20	0	68	20	20	88	340%
Vermont	3.3	0	75	175	100	0	184	84	84	0%
	3.4	70	120	239	119	3	273	154	157	2%
Beaux Champs	4.1	115	20	102	82	0	127	45	45	0%
	4.2	20	20	85	65	0	144	79	79	0%
Belles Hâtes	5.3	590	625	616	-9	46	645	654	700	7%
	5.4	725	770	806	36	27	815	779	806	3%
Bretelle Sud	6.3	290	305	359	54	35	365	311	346	11%
	6.4	505	535	616	81	50	635	554	604	9%
Bretelle Nord	6.5	425	450	576	126	81	605	479	560	17%
	6.6	280	295	376	81	56	385	304	360	18%





ÉTUDE D'IMPACT CIRCULATION POUR LA CONSTITUTION D'UN DOSSIER CDAC

LA-VILLE-DU-BOIS – 91

MAÎTRISE D'OUVRAGE
STOKOMANI

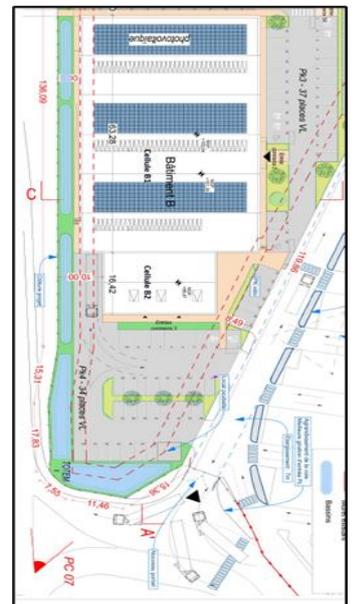
MANDATAIRE
ETC

DATE DE RÉALISATION
2020

PÉRIMÈTRE
16 ha

Dans le cadre de la constitution d'un dossier de CDAC, ETC a réalisé une étude de trafic pour le projet de construction d'un ensemble commercial se composant d'un magasin sous l'enseigne STOKOMANI et d'une cellule sans enseigne non alimentaire situé le long de la RN20, à proximité d'un magasin Truffaut, à la Ville-du-Bois (91620). Le projet vise à construire un ensemble commercial d'une surface de vente de 2 094 m².

L'objectif de cette étude était d'analyser l'impact du projet sur le réseau viarie à terme afin d'alimenter le dossier de CDAC. L'étude a été réalisée en 10 jours ouvrés comptages inclus.



Ligne	Heure	00-1	1-2	2-3	3-4	4-5	5-6	6-7	7-8	8-9	9-10	10-11	11-12	12-13	13-14	14-15	15-16	16-17	17-18	18-19	19-20	20-21	21-22	22-23	23-00	Station retenue	
Ligne DM17																										Les Joncs Marins	
Ligne DM151																											
Ligne DM153																											
Navette gratuite I																											
Total bus/heure		0	0	0	0	0	4	11	13	9	7	4	5	5	4	5	7	9	10	10	11	4	4	2	0		

Plage de 10 mn desservie par un bus (un sens)



ÉTUDE D'IMPACT DU PROJET COMMERCIAL ESPACE BORÉAL

MAÎTRISE D'OUVRAGE
SOPIC

MANDATAIRE
ETC

DATE DE RÉALISATION
2016

PÉRIMÈTRE
1 ha

MONTANT DES TRAVAUX HT
Opération en cours

COIGNIERES - 78

ETC a accompagné la société SNC BOREAL (ayant pour gérant la société SOPIC PARIS) qui a déposé courant novembre 2015 une demande d'autorisation préalable concernant la création d'un ensemble commercial d'une surface de vente de 5 000 m² au sein de la zone d'activités de Coignières auprès de la commission départementale d'aménagement commercial (CDAC) des Yvelines.

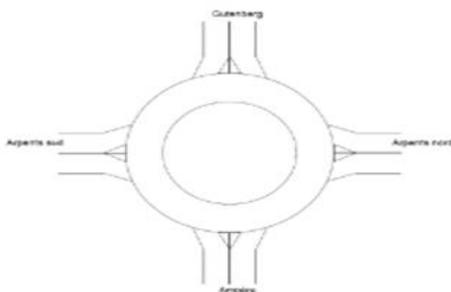
Après avoir réalisé l'étude des impacts, ETC a vérifié la faisabilité de plusieurs scénarios de maillage viarie via une simulation dynamique (logiciel Dynasim) et proposé de nouvelles solutions envisageables afin de limiter les effets négatifs du projet sur la circulation.

Le projet a reçu son autorisation d'exploitation commerciale (AEC) de la CDAC en mars 2016.



	Surface de plancher	HPS brute	HPPM brute	foisonnement	HPS nette	HPPM nette
Bâtiment A	4295	86	107	20%	69	86
Bâtiment B	1370	27	34	20%	22	27
Total	5665	113	142	20%	91	113

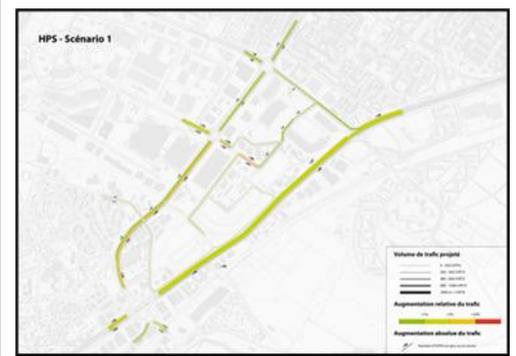
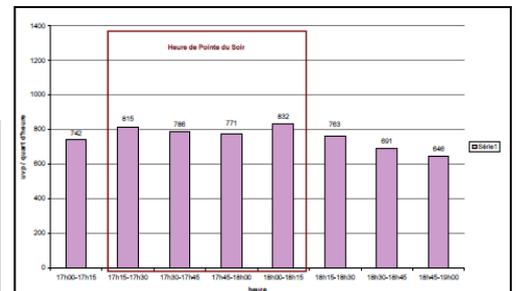
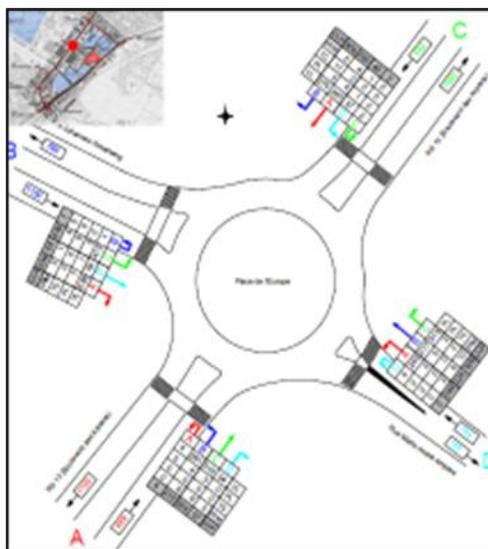
Tableau de génération de trafic du projet commercial



Branche Ampère

Périodes de trafic	Réserve de Capacité en %	Longueur de Stockage moyenne	Temps d'attente moyen	Temps critique total
Hps	95%	0,7h	3,7h	2h
Hppm	237%	2,4h	8,6h	2,1h
Hps_051	81%	1,7h	4,7h	2h
Hps_052	56%	1,8h	4,6h	2h
Hppm_051	177%	1,5h	5,1h	1,9h
Hppm_052	106%	1,6h	2,1h	2,0h

Réserve de capacité de la rue d'Ampère en fonction des différents scénarios envisagés avec un réajustement de 2m de rayon de l'anneau franchisabilité du giratoire de la Place de l'Europe





ÉTUDE D'IMPACT CIRCULATION POUR LA CONSTITUTION D'UN DOSSIER CDAC

SAINT-GERVAIS-LA-FORÊT - 41

MAÎTRISE D'OUVRAGE
SCCV PERRIERES BLOIS

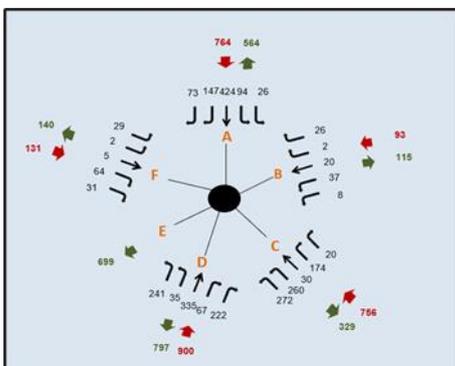
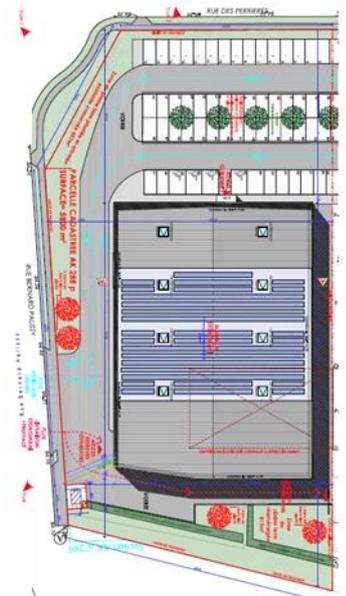
MANDATAIRE
ETC

DATE DE RÉALISATION
2019

PÉRIMÈTRE
15 ha

Dans le cadre de la constitution d'un dossier de CDAC, ETC a réalisé une étude de trafic pour le projet de construction d'un magasin sous l'enseigne STOKOMANI situé rue des Perrières, à Saint-Gervais-la-Forêt (41350). Le projet vise à construire un magasin d'une surface de vente de 1 790 m² à la place d'une partie d'un magasin Truffaut.

L'objectif de cette étude était d'analyser l'impact du projet sur le réseau viarie à terme.



Ligne	Heure	00-01	01-02	02-03	03-04	04-05	5-6	6-7	7-8	8-9	9-10	10-11	11-12	12-13	13-14	14-15	15-16	16-17	17-18	18-19	19-20	20-21	21-22	22-23	23-00	Station retenue
Ligne A																										
Ligne E																										Clouseaux
Total bus/heure		0	0	0	0	0	0	2	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	5	4	0	0	0

Plage de 10 mn desservie par un bus (deux sens)