

PLATEFORME LOGISTIQUE DE DERVAL

Etude de circulation



Rédacteur / Version du rapport

Rédacteur	N° version	Date version	Vérifié par	Assistant/Technicien	Modifications
L.Ferron l.ferron@cdvia.fr +33(0)2.85.52.80.61	1.0	31/01/2022	N.Delavenne n.delavenne@cdvia.fr +33(0)1.43.53.69.53	L.Fournie l.fournie@cdvia.fr	Rapport initial
L.Ferron	1.0	10/02/2022	N.Delavenne	L.Fournie	Modification plan masse – Prise en compte remarques MOA

Certification OPQIBI

Pour la recherche ou la sélection de prestataires d'ingénierie compétents, le maître d'ouvrage ou le donneur d'ordres reste maître des procédures qu'il entend utiliser et du contenu des documents qu'il entend demander. Il peut néanmoins faire référence aux qualifications OPQIBI qui constituent un outil d'aide à la décision, un véritable instrument de confiance. Les qualifications OPQIBI informent qu'un prestataire possède les capacités de réaliser et a déjà réalisé, à la satisfaction de clients, les prestations dans les domaines de l'ingénierie où il est qualifié.

CDVIA s'est vu attribuer le certificat de qualification n° 11 08 2324.



SOMMAIRE

1. SYNTHÈSE	4
2. PREAMBULE	6
3. DIAGNOSTIC DE LA SITUATION EXISTANTE	7
— 3.1. DESSERTE ROUTIERE.....	7
— 3.2. DESSERTE EN TRANSPORTS COLLECTIFS ET MODES ACTIFS	7
— 3.3. RECUEIL DE DONNEES	9
—— 3.3.1. DISPOSITIF	9
—— 3.3.2. FLUX AUX TROIS PERIODES HORAIRES.....	11
—— 3.3.3. TRAFICS MOYENS JOURNALIERS	15
— 3.4. ANALYSE DE FONCTIONNEMENT	18
4. HYPOTHESES	20
— 4.1. NATURE DU PROJET	20
— 4.2. ACCES	20
— 4.3. FLUX GENERES.....	22
— 4.4. REPARTITION HORAIRE.....	22
— 4.5. REPARTITION DES FLUX SUR LE RESEAU	23
—— 4.5.1. FLUX VL.....	23
—— 4.5.2. FLUX PL.....	23
5. IMPACT CIRCULATOIRE	24
— 5.1. FLUX PREVISIONNELS AUX PERIODES HORAIRES ETUDIEES	24
— 5.2. EXTRAPOLATION DES TRAFICS MOYENS DES JOURS OUVRES	28
.....	
— 5.3. ANALYSE DE FONCTIONNEMENT	31
6. ANNEXES	34
— 6.1. DETAIL DES COMPTAGES AUTOMATIQUES.....	34
— 6.2. DETAIL DES CALCULS DE CAPACITE DES CARREFOURS	44
—— 6.2.1. DIFFUSEUR OUEST RN137	44

—— 6.2.2. DIFFUSEUR EST RN137	51
—— 6.2.3. RD537 / PASSAGE D'HIN / ACCES PROJET	60

1. SYNTHÈSE

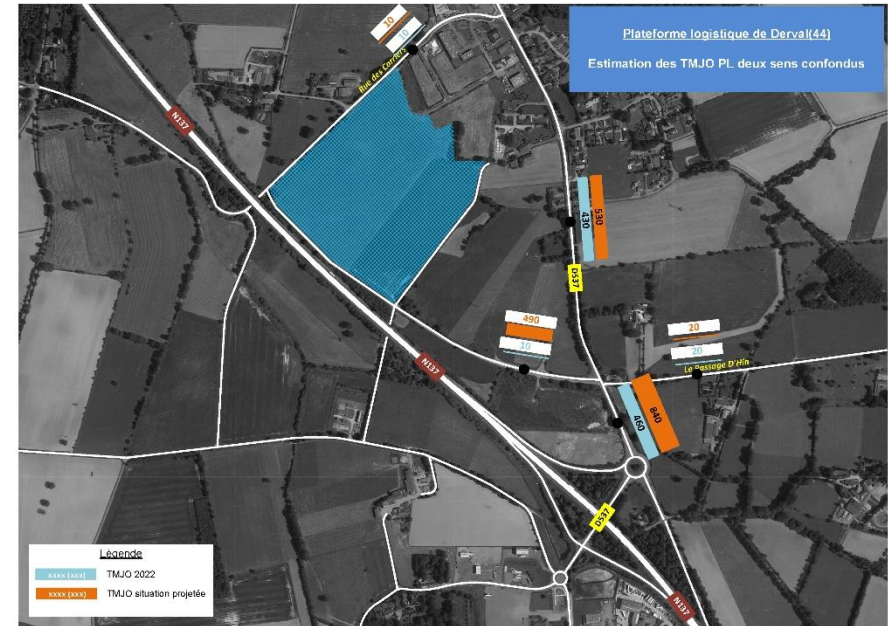
Castignac a missionné CDVIA pour réaliser une étude de flux concernant un projet logistique sur la commune de Derval.



Localisation du projet

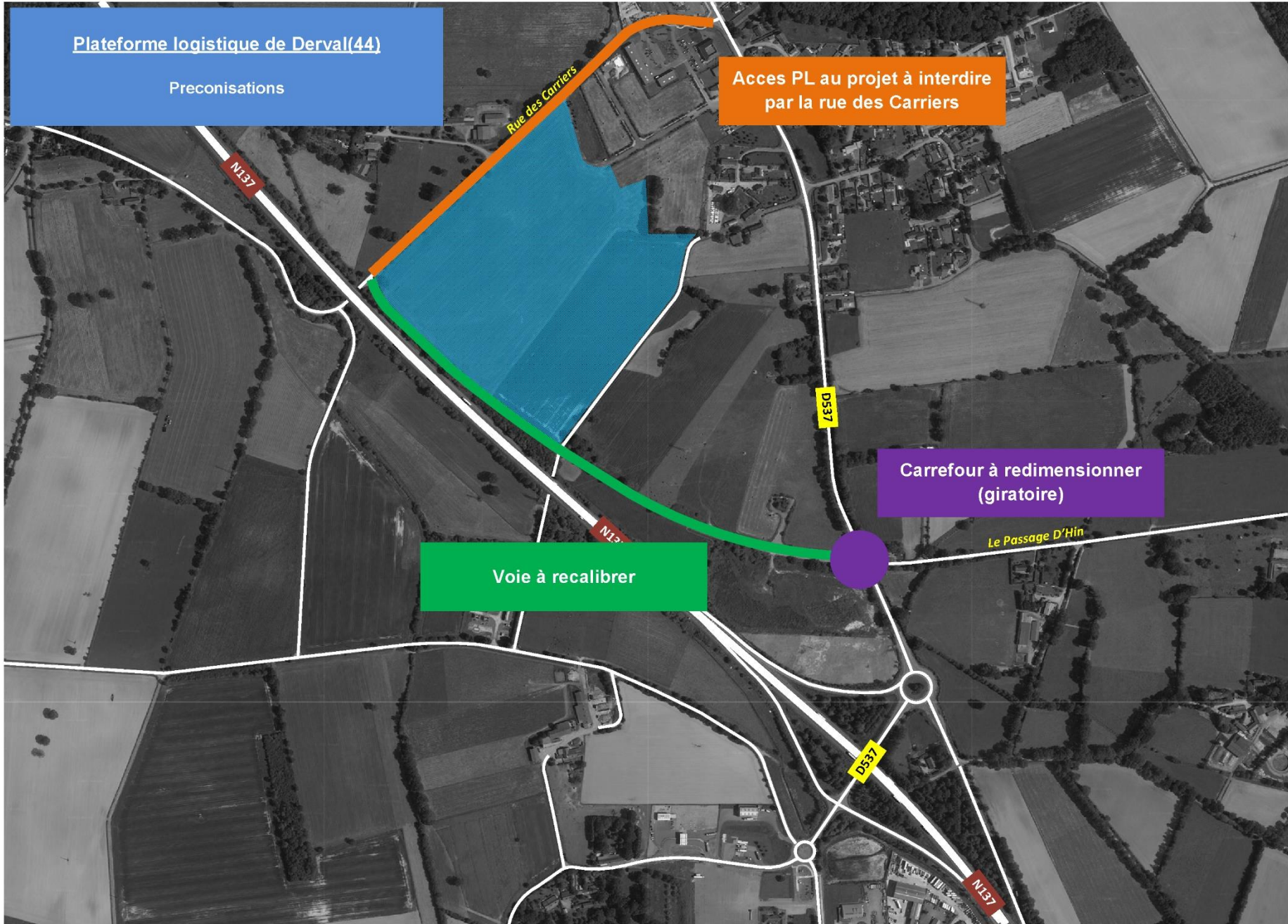
L'estimation des flux prévisionnels montre que le projet en cours aura un impact très limité sur le fonctionnement des principaux carrefours.

L'évolution des niveaux de circulation devra cependant être accompagnée par des adaptations du réseau d'infrastructure.



Nous préconisons que :

- La voie d'accès au projet longeant la RN137 soit recalibrée pour accueillir les évolutions de flux (notamment PL).
- Le carrefour RD537 / voie d'accès au projet soit sécurisé. Il ne s'agit pas là d'une question de capacité d'écoulement moyen aux heures de pointe mais d'une question de sécurité liée notamment aux mouvements de PL en tourne à gauche. La configuration actuelle avec la présence du virage en sortie du carrefour ne garantit pas des conditions de sécurité optimales.
- Les accès PL au projet soient être interdits via la rue des Carriers afin de pacifier les flux devant la crèche.



2. PREAMBULE

CASTIGNAC travaille sur un projet de plateforme logistique sur la commune de Derval. CDVIA a été missionné pour vérifier les conditions d'accessibilité au projet. Ce document a pour objectifs de décrire le diagnostic de la situation existante et d'estimer l'impact du projet en termes de flux routiers.



Localisation du projet

3. DIAGNOSTIC DE LA SITUATION EXISTANTE

— 3.1. DESSERTE ROUTIERE

Le projet est situé à proximité immédiate de la RD537 sur la commune de Derval. La RN137 (axe Rennes / Nantes) toute proche est accessible via un diffuseur complet.



Desserte routière

— 3.2. DESSERTE EN TRANSPORTS COLLECTIFS ET MODES ACTIFS

Le site ne dispose pas de desserte en transports collectifs à proximité immédiate.

Des aménagements en faveur des modes actifs existent au Nord-Ouest du site, aménagements qui se prolongent jusque dans le centre-ville de Derval. Au Sud-Ouest, des aménagements dédiés sont également présents au sein de la zone d'activités des estuaires.

Plateforme logistique de Derval(44)

Aménagements modes doux



Légende

 Voies Vertes

— 3.3. RECUEIL DE DONNEES

— 3.3.1. DISPOSITIF

Des comptages directionnels ont été réalisés à l'aide mâts le mardi 04 janvier 2022 sur les créneaux suivants :

- 07h00 / 09h00,
- 11h30 / 13h30,
- 16h30 / 18h30.

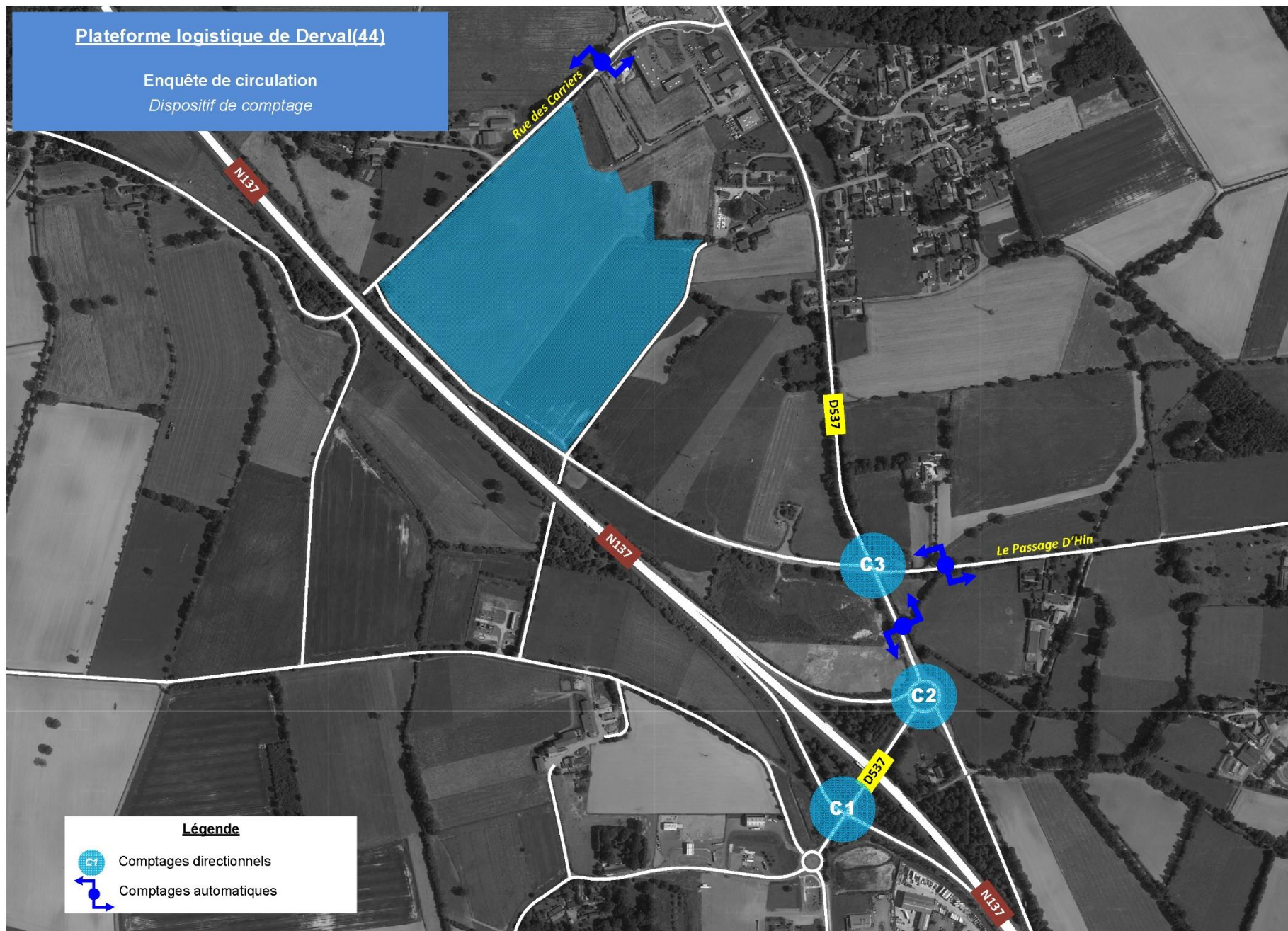


Exemple de mât de comptage à proximité du giratoire de la RD537



Des comptages automatiques ont également été réalisés à l'aide de mâts du mardi 04 au lundi 10 janvier 2022 sur la RD357 et le passage d'Hin. Sur la rue des Carriers, les mesures ont été réalisées du mardi 04 au jeudi 07 Janvier inclus.

Plateforme logistique de Derval(44)

Enquête de circulation
Dispositif de comptage



Légende

-  Comptages directionnels
-  Comptages automatiques

—— 3.3.2. FLUX AUX TROIS PERIODES HORAIRES

Les résultats des comptages sont donnés pages suivantes en unités de véhicules particuliers (1 voiture = 1 UVP, 1 bus ou 1 poids lourds = 2 UVP, 1 deux roues = 0.3 UVP).

Globalement, les niveaux de flux sont modérés aux 3 périodes de pointe identifiées (08h00 / 09h00, 12h00 / 13h00 et 17h15 / 18h15).

Les flux restent toujours inférieurs à 200 UVP par heure et par sens de circulation, franchissement de la RN137 mis à part pour lequel les flux atteignent les 270 UVP depuis Derval le matin..

Au niveau du diffuseur avec la RN137, les flux sont majoritairement orientés vers Nantes le matin et inversement le soir. La partie Nord du demi – diffuseur en relation avec Rennes est modérément fréquentée (de 40 à 60 UVP par sens et par heure pour chacune des périodes de pointe étudiées).

N.B. : la circulation sur la voie longeant la RN137 a été coupée dans les premiers jours de la semaine d'enquête. Cela dit, les volumes de flux motorisés mis en jeu étant très faibles, les mesures réalisées restent représentatives.

Plateforme logistique de Derval(44)

Enquête de circulation du mardi 04 Janvier 2022

Heure de pointe du Matin (08h00 / 09h00)

Flux exprimés en UVP/h



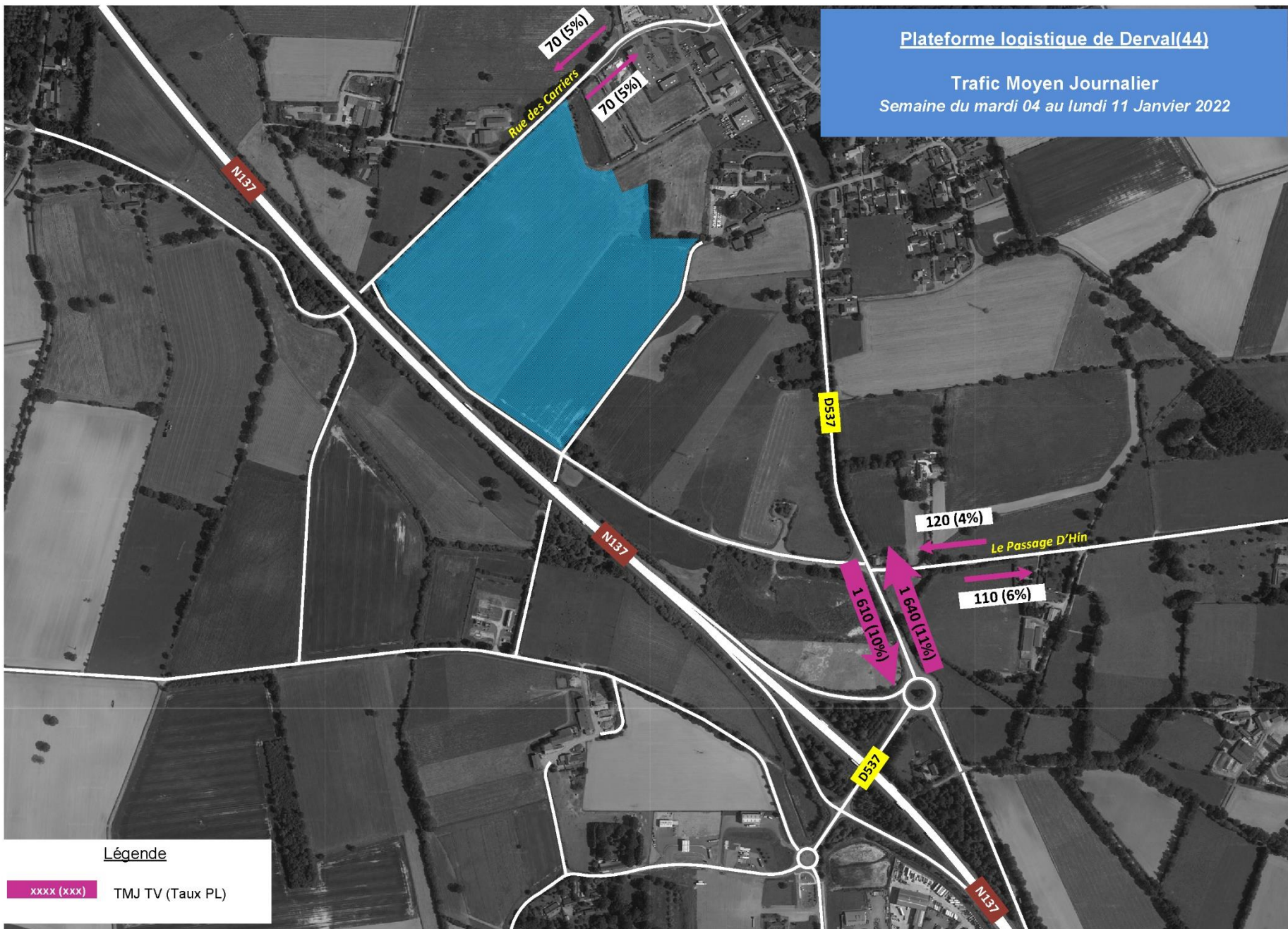
—— 3.3.3. TRAFICS MOYENS JOURNALIERS

Les flux journaliers sur la RD537 sont de l'ordre de 1.600 véhicules par jour et par sens avec un taux de poids lourds de 10%. Les flux journaliers sur le passage d'Hin sont nettement plus modérés (de l'ordre de 120 véhicules par jour et par sens). Sur la rue des Carriers, les flux sont inférieurs à 100 véhicules par jour et par sens (à noter que les flux ont été redressés sur cette section pour extrapoler un TMJ).

Les flux des jours ouvrés (moyenne calculée en excluant le samedi et le dimanche) sont plus élevés. Le trafic passe à environ 1.900 véhicules par jour et par sens sur la RD537.

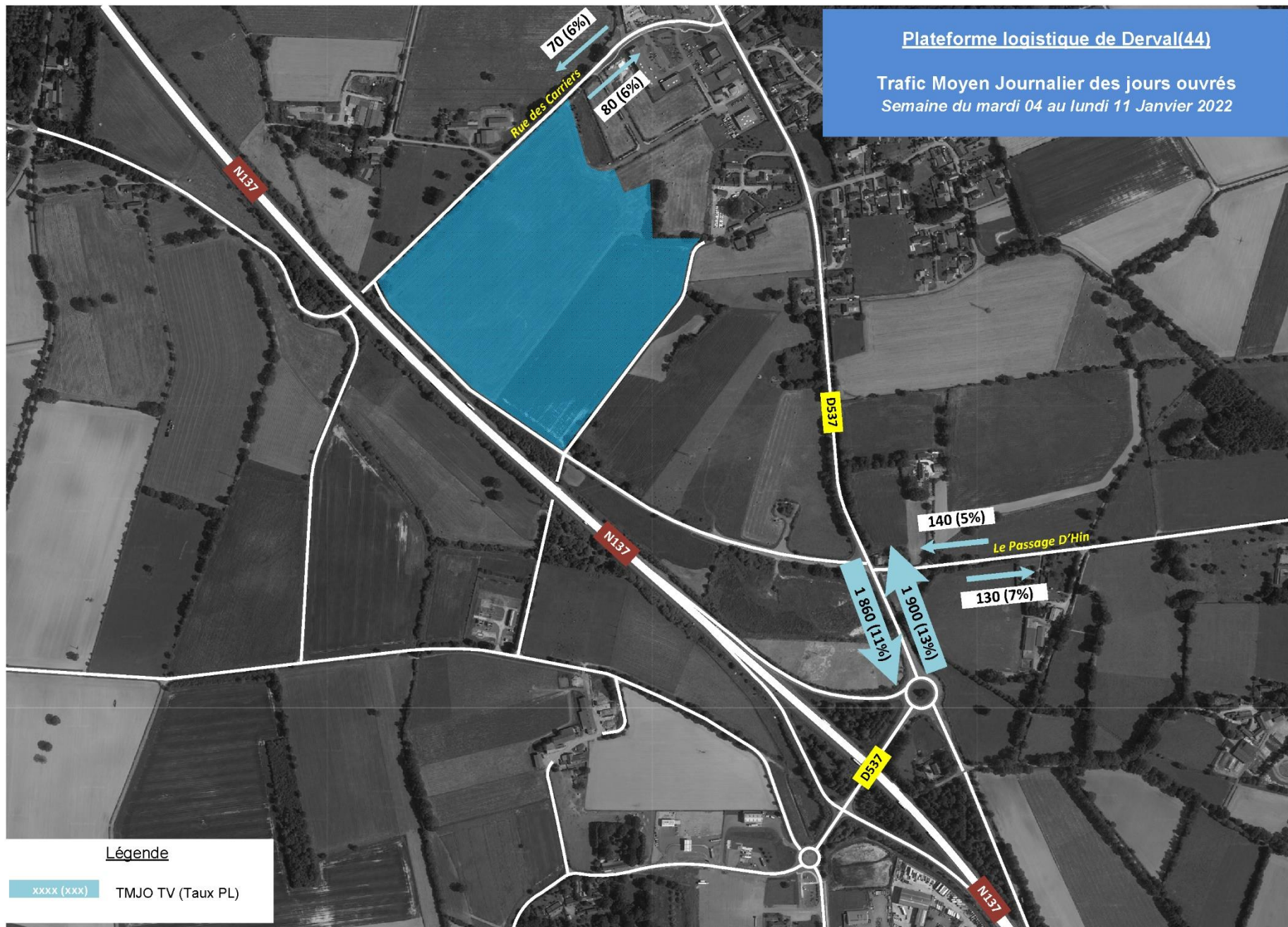
Plateforme logistique de Derval(44)

Trafic Moyen Journalier
Semaine du mardi 04 au lundi 11 Janvier 2022




Plateforme logistique de Derval(44)

Trafic Moyen Journalier des jours ouvrés
Semaine du mardi 04 au lundi 11 Janvier 2022




— 3.4. ANALYSE DE FONCTIONNEMENT

Il n'a pas été observé de difficultés particulières sur le site. Les calculs de capacité théoriques concordent avec les observations.

		Situation Actuelle (2022)		
		% Réserves		
		HPM	HC	HPS
C1 - Diffuseur Ouest N137	<u>Aménagement</u>			
				
	Bretelle N137 depuis Nord 1 file	95%	95%	94%
	D537 Nord TàG 1 file	86%	93%	91%
Charge globale aux entrées (UVE)		450	326	348

		Situation Actuelle (2022)		
		% Réserves		
		HPM	HC	HPS
C2 - Diffuseur Est N137	<u>Aménagement</u>			
	rayon extérieur du giratoire: 29 m			
	Bretelle N137 depuis Sud 1 file	89%	92%	88%
	D537 Nord 1 file	87%	91%	91%
	Bretelle N137 vers Nord 1 file			
	D537 Sud 1 file	95%	95%	95%
Charge globale aux entrées (UVE)		466	359	416

		Situation Actuelle (2022)		
		% Réserves		
		HPM	HC	HPS
C3 - D537 / Passage d'Hin	<u>Aménagement</u>			
				
	D537 Nord TàG 1 file	100%	100%	100%
	Voie d'accès zone d'étude 1 file	99%	100%	99%
	D537 Sud TàG 1 file	100%	99%	99%
Charge globale aux entrées (UVE)		369	295	354

N.B. : Il est estimé que le fonctionnement est :

- satisfaisant si la réserve de capacité est supérieure à 25%,
- difficile aux hyper pointes si la réserve est comprise entre 5 et 25% avec formation plus ou moins importantes de files d'attente,
- très fortement perturbé si la réserve est inférieure à 5%.

Plateforme logistique de Derval(44)

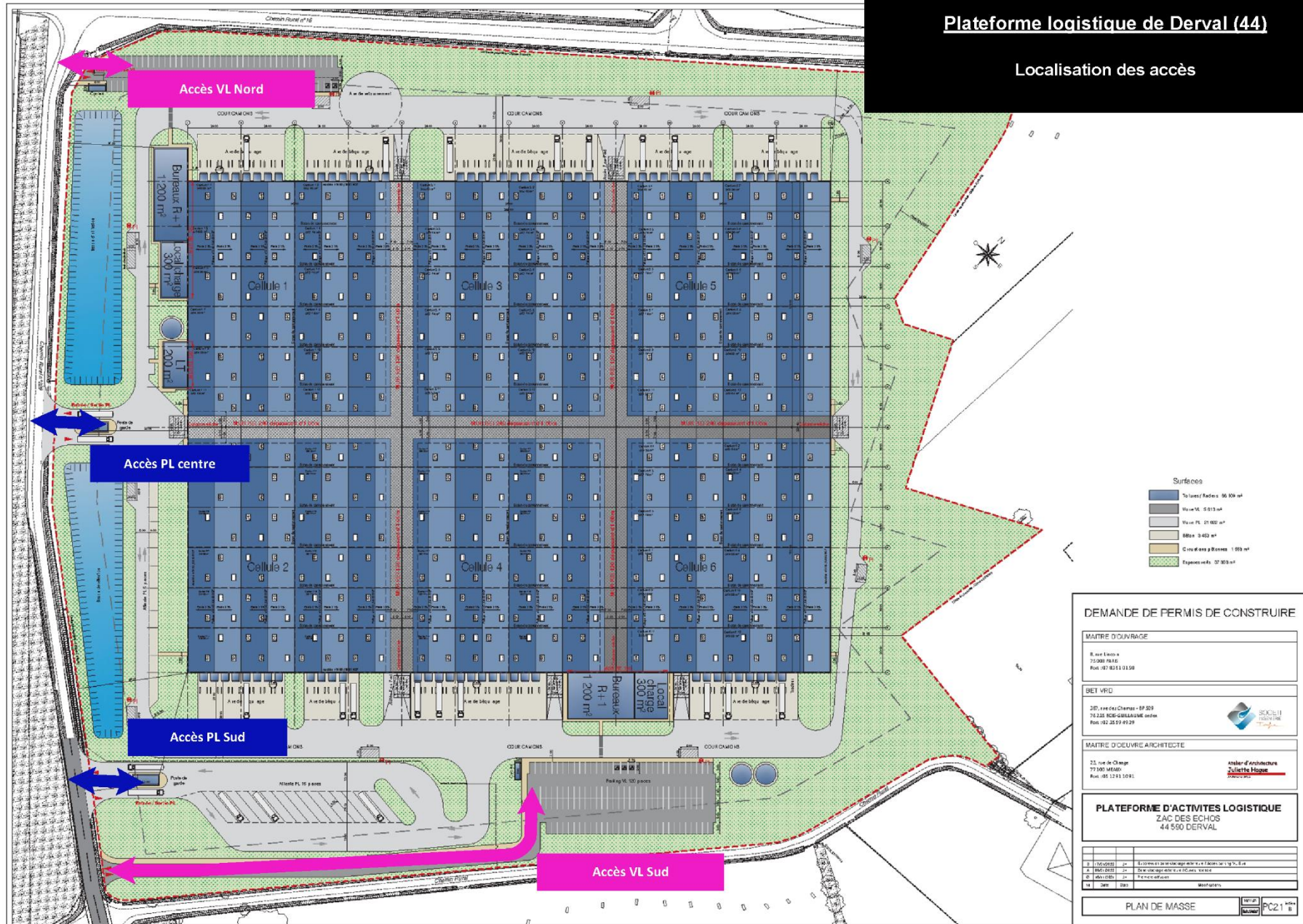
Synthèse de fonctionnement des carrefours

Situation actuelle (2022)



Plateforme logistique de Derval (44)

Localisation des accès



— 4.3. FLUX GENERES

Les flux générés en volume et en répartition horaire dans la journée dépendent directement du process mis en œuvre par le preneur. Ce dernier n'étant pas connu, nous proposons les hypothèses décrites ci-dessous.

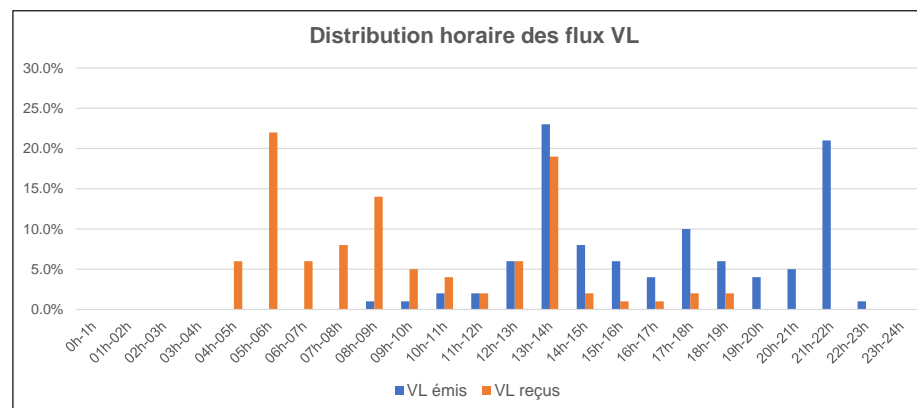
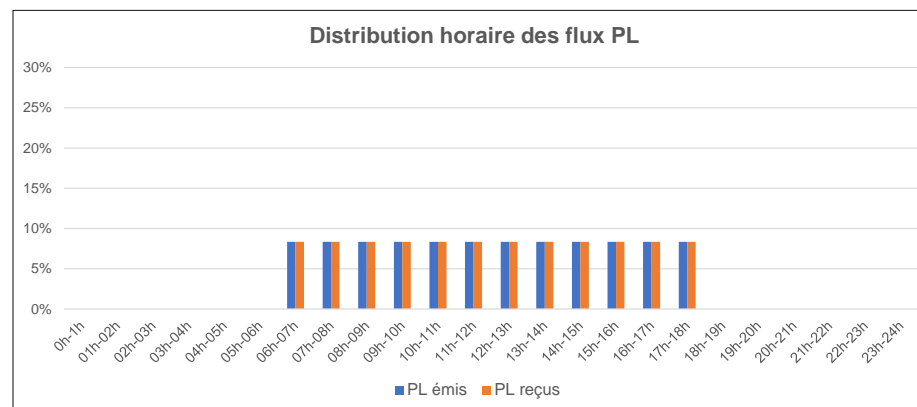
— 4.4. REPARTITION HORAIRE

La plateforme logistique devrait se composer d'environ 80 quais. Nous proposons de retenir :

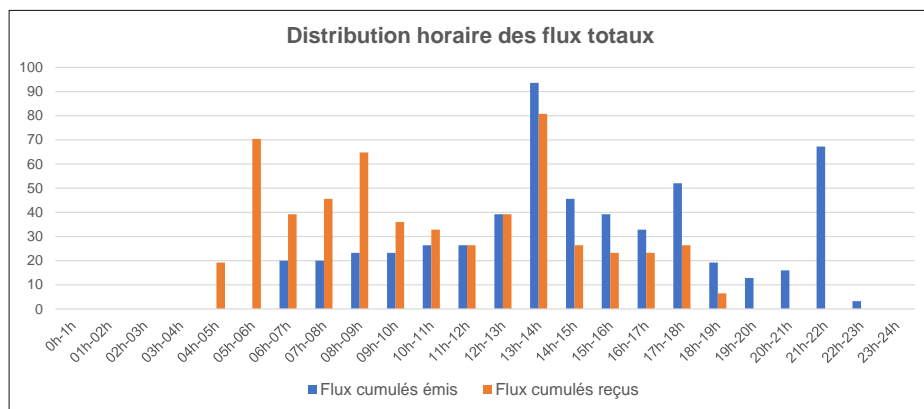
- un ratio de 6 mouvements PL par jour et par quai.
- Un ratio de 8 mouvements VL par jour et par quai.

Concernant la distribution horaire des flux, nous supposons :

- En première approche un étalement des flux PL de 06h à 18h avec une répartition uniforme tout au long de la journée,.
- Des prises de poste des employés
 - à 06h et à 14h dans une logique d'organisation en 2x8,
 - entre 08h et 09h pour les postes administratifs.



Le graphique ci-dessous indique les volumes de flux générés par le projet.



— 4.5. REPARTITION DES FLUX SUR LE RESEAU

— 4.5.1. FLUX VL

La répartition des flux VL sur le réseau de voirie est déterminée par exploitation du fichier INSEE décrivant le lieu de résidence des salariés travaillant sur la commune.

— 4.5.2. FLUX PL

Nous proposons de retenir la répartition décrite dans le tableau ci-dessous.

Axes	Proposition de répartition des flux PL
RN137 Rennes	40%
RD775 Ouest (Redon)	10%
RN137 Nantes	40%
RD775 Est (Chateaubriant)	10%



Localisation du projet et des voies d'accès

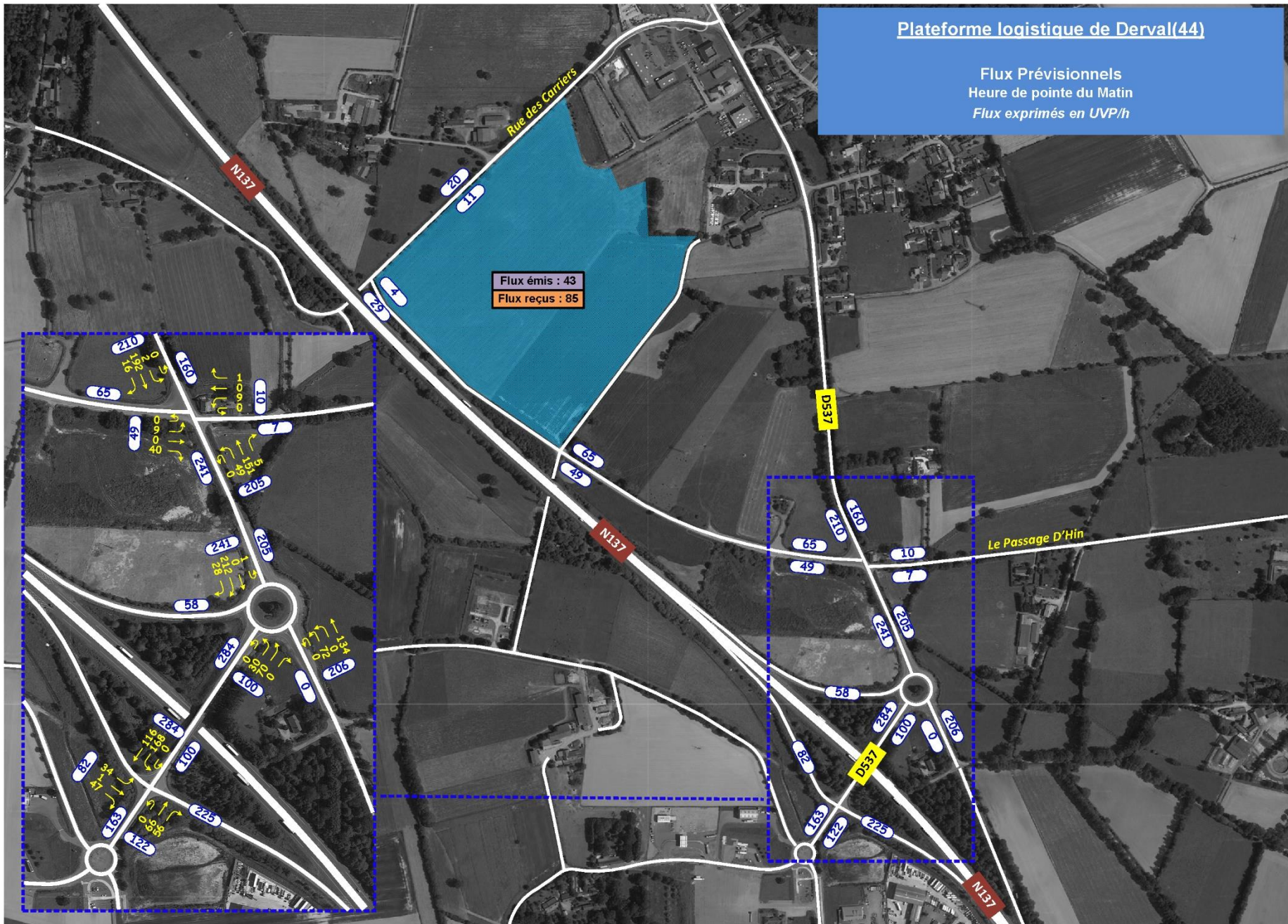
5. IMPACT CIRCULATOIRE

— 5.1. FLUX PREVISIONNELS AUX PERIODES HORAIRES ETUDIEES

Les flux prévisionnels sont obtenus en additionnant les flux mesurés aux estimations de flux générés par le projet.

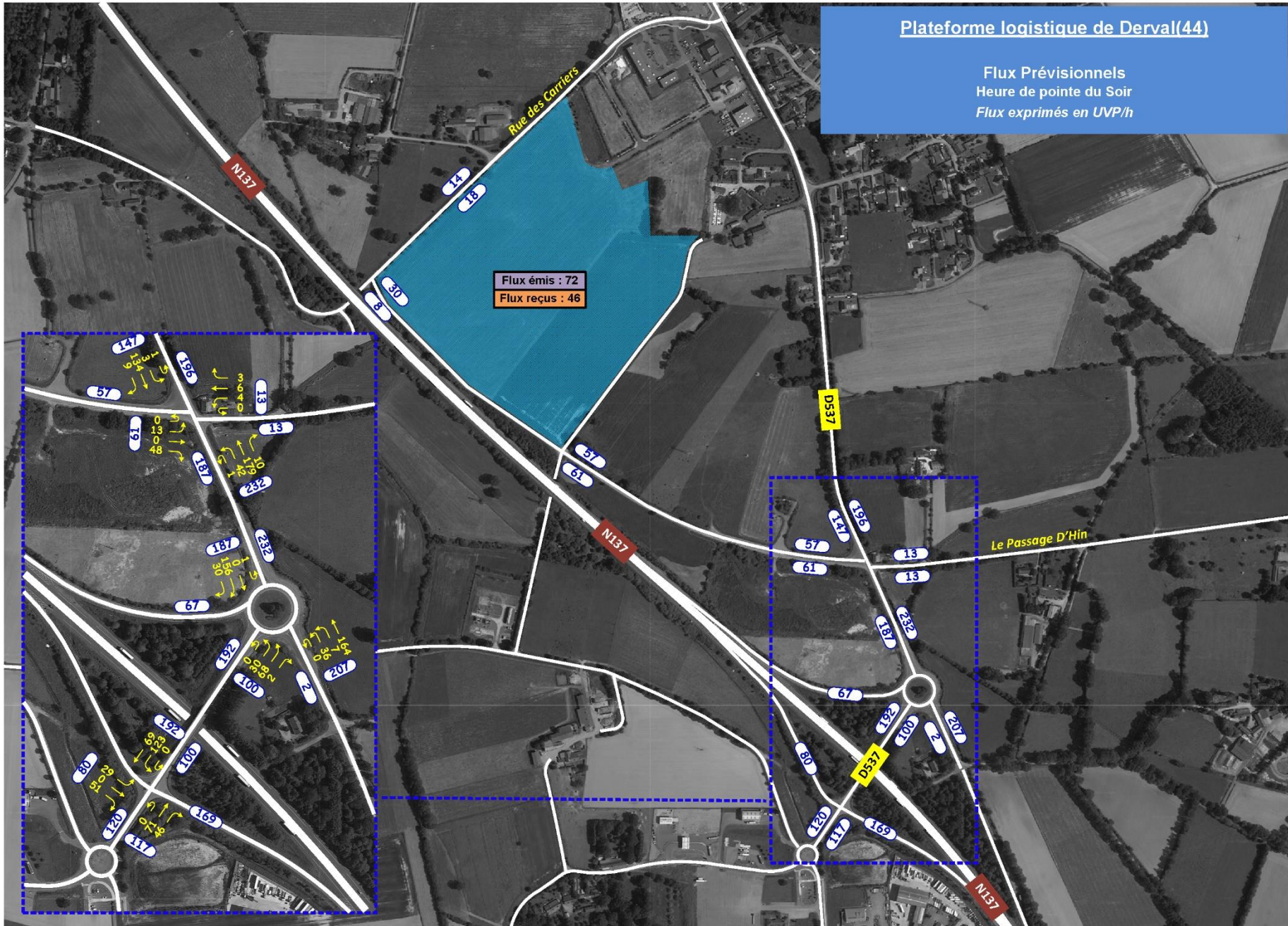
Plateforme logistique de Derval(44)

Flux Prévisionnels
Heure de pointe du Matin
Flux exprimés en UVP/h



Plateforme logistique de Derval(44)

Flux Prévisionnels
Heure de pointe du Soir
Flux exprimés en UVP/h



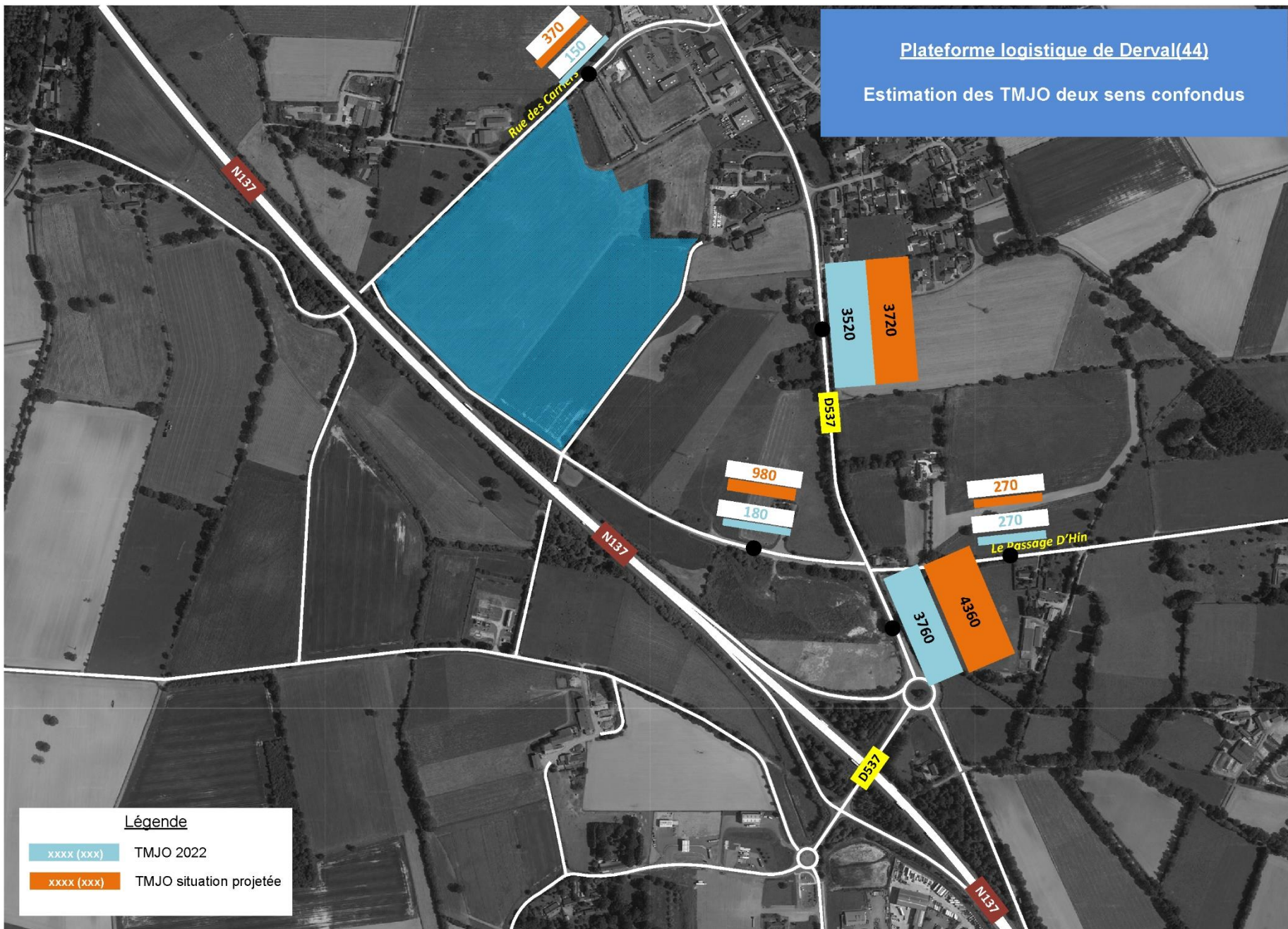
— 5.2. EXTRAPOLATION DES TRAFICS MOYENS DES JOURS OUVRES

Sur la base des données recueillies et des hypothèses de flux générés, les estimations de trafics moyens journaliers des jours ouvrés (du lundi au vendredi, jours de weekend exclus) en situation actuelle (2022) et projetée sont données pages suivantes en TMJ et en flux PL.

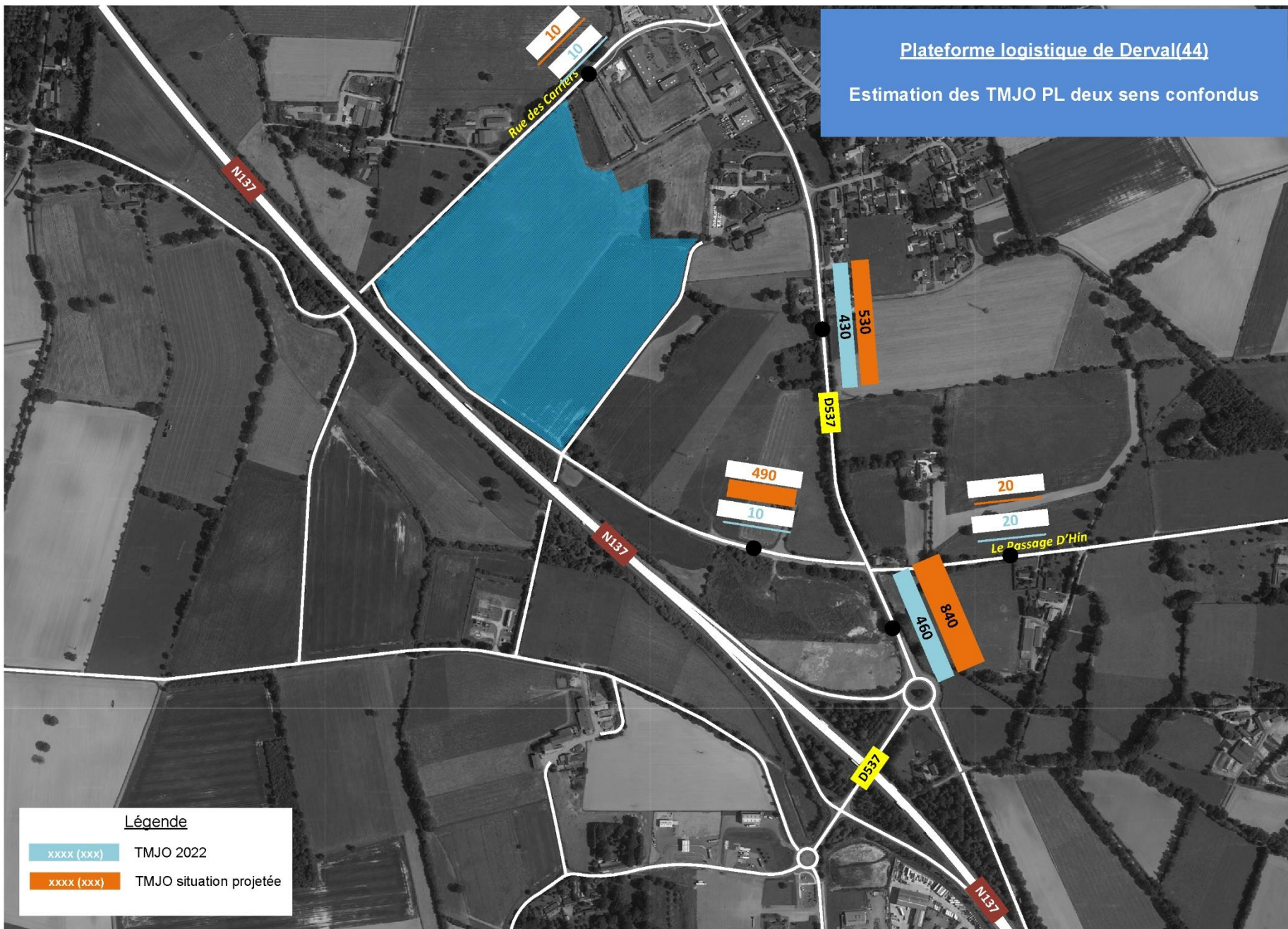
Les évolutions sont conséquentes sur la voie de desserte du projet (+ 800 véhicules par jour dont près de 500 PL), ce qui justifie un recalibrage de l'axe.

Les flux motorisés augmentent de près de 20% sur la RD537, amenant les niveaux de trafic à environ 4.400 véhicules, ce qui reste compatible avec le gabarit de la voie en section courante. Dans le même temps les flux PL double quasiment pour passer de 460 à 840 PL / jour, la moitié de cette augmentation correspondant à des flux en tourne à gauche (200 PL / jour).

Plateforme logistique de Derval(44)
Estimation des TMJO deux sens confondus



Plateforme logistique de Derval(44)
Estimation des TMJO PL deux sens confondus



Légende

- xxxx (xxx) TMJO 2022
- xxxx (xxx) TMJO situation projetée

— 5.3. ANALYSE DE FONCTIONNEMENT

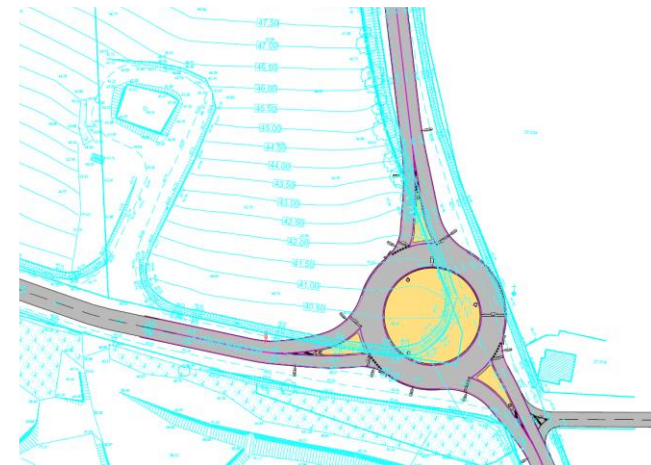
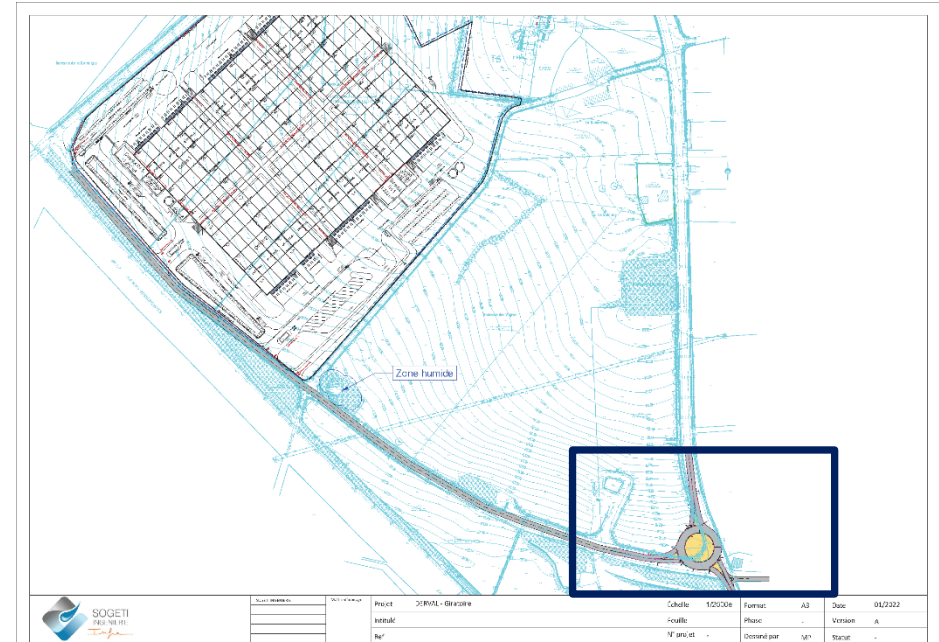
Tous les carrefours fonctionnent correctement avec la prise en compte du projet.

Quelques préconisations cependant :

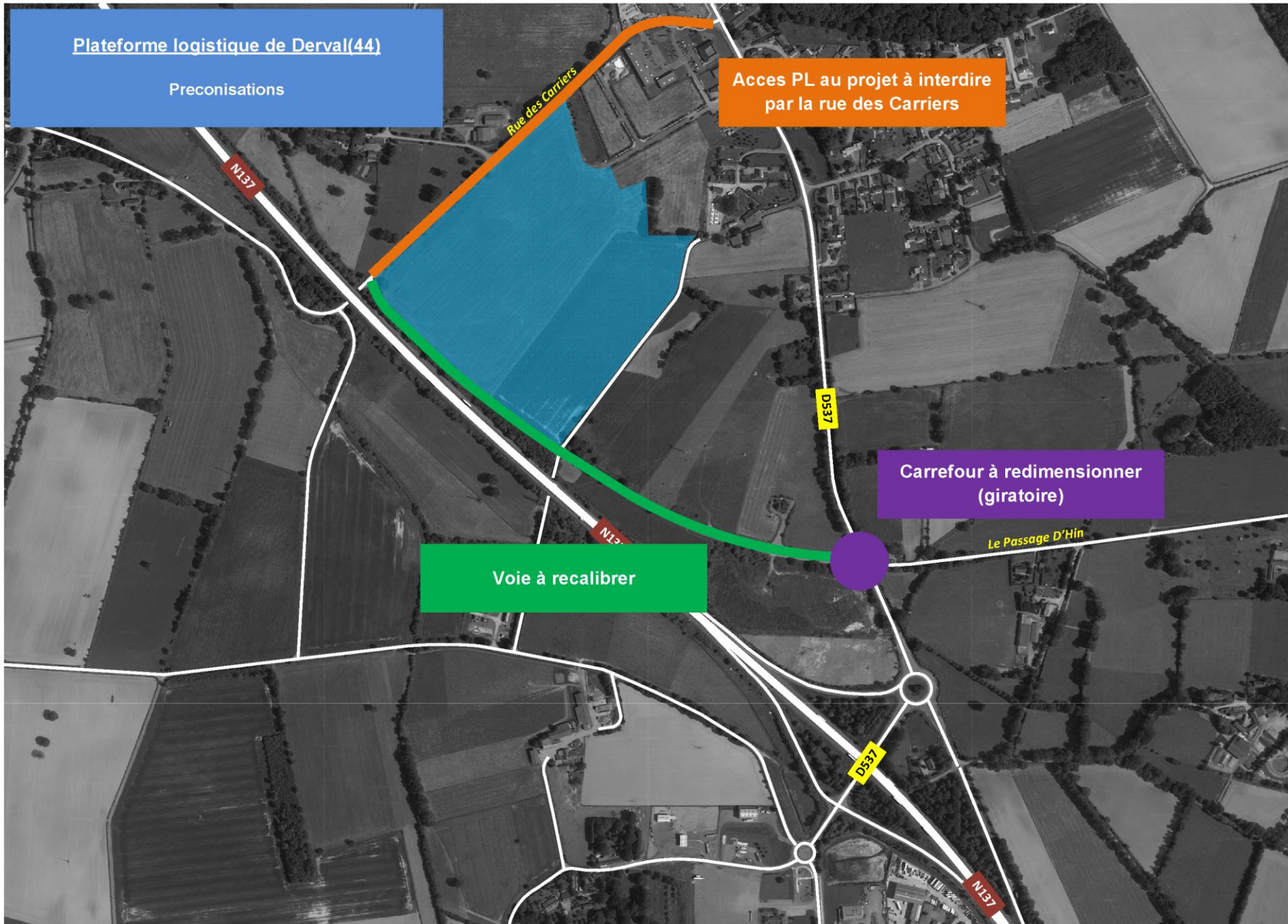
- Les accès PL au projet devront être interdits via la rue des Carriers afin de pacifier les flux devant la crèche.
- La voie d'accès au projet longeant la RN137 devra être recalibrée pour accueillir les évolutions de flux (notamment PL).
- Le carrefour RD537 / voie d'accès au projet devra être sécurisé. Il ne s'agit pas là d'une question de capacité d'écoulement moyen aux heures de pointe mais d'une question de sécurité liée notamment aux mouvements de PL en tourne à gauche. La configuration actuelle avec la présence du virage en sortie du carrefour ne garantit pas des conditions de sécurité optimales.



Carrefour actuel RD537 – voie d'accès au projet – configuration actuelle



Proposition de reconfiguration du carrefour



C1 - Diffuseur Ouest N137	<u>Aménagement</u>		
		Bretelle N137 depuis Nord	1 file
		D537 Nord TàG	1 file
		Charge globale aux entrées (UVI)	


Situation Actuelle (2022)		
% Réserves		
HPM	HC	HPS
89%	91%	90%
84%	93%	90%
450	326	348

Situation Prévisionnelle		
% Réserves		
HPM	HC	HPS
81%	86%	85%
82%	89%	87%
488	383	389

C2 - Diffuseur Est N137	<u>Aménagement</u>		
	rayon extérieur du giratoire: 29 m	Bretelle N137 depuis Sud	1 file
	rayon ilot : 21 m	D537 Nord	1 file
	bande franchissable: 0 m	Bretelle N137 vers Nord	1 file
	largeur d'anneau : 8 m	D537 Sud	1 file
		Charge globale aux entrées (UVI)	

Situation Actuelle (2022)		
% Réserves		
HPM	HC	HPS
89%	92%	88%
87%	91%	91%
95%	95%	95%
466	359	416

Situation Prévisionnelle		
% Réserves		
HPM	HC	HPS
87%	90%	87%
85%	87%	88%
94%	93%	94%
547	470	494

C3 - D537 / Passage d'Hin	<u>Aménagement</u>		
		D537 Nord TàG	1 file
		Voie d'accès zone d'étude	1 file
		D537 Sud TàG	1 file
		Le Passage D'Hin	1 file
		Charge globale aux entrées (UVI)	

Situation Actuelle (2022)		
% Réserves		
HPM	HC	HPS
100%	100%	100%
99%	100%	99%
100%	99%	99%
98%	97%	97%
369	295	354

Situation Prévisionnelle		
% Réserves		
HPM	HC	HPS
100%	100%	100%
91%	85%	89%
94%	93%	95%
97%	96%	97%
474	442	453

C3 - D537 / Passage d'Hin	<u>Aménagement</u>		
	rayon extérieur du giratoire: 25 m	D537 Nord	1 file
	rayon ilot : 17 m	Voie d'accès zone d'étude	1 file
	bande franchissable: 0 m	D537 Sud	1 file
	largeur d'anneau : 8 m		
		Charge globale aux entrées (UVI)	

Situation Prévisionnelle		
% Réserves		
HPM	HC	HPS
87%	91%	91%
97%	95%	96%
88%	88%	86%
469	434	443

6. ANNEXES

— 6.1. DETAIL DES COMPTAGES AUTOMATIQUES

Lieu de pose

Ville Derval
 Route ou Rue Le Passage d'Hin
 Sens 1 Vers RD537
 Sens 2 Vers Est
 Entre ... -
 et ... -
 Vitesse autorisée Sens 1 80 km/h
 Vitesse autorisée Sens 2 80 km/h
 Coordonnées GPS 47.65203 -1.66166
 Coordonnées Lambert 93 - -

Remarques

Résultats

	Sens 1			Sens 2		
	TV	VL	PL	TV	VL	PL
Total campagne (7 jours)	824	788	36	761	714	47
Trafic Moyen/ Jour ouvrés (TMJO)	137	130	7	129	120	9
Trafic Moyen / Jour (TMJ)	115	110	5	107	100	7
Vitesse Médiane (V50)	-	-	-	-	-	-
Vitesse 85% (V85)	-	-	-	-	-	-
Vitesse Moyenne (Vmoy)	-	-	-	-	-	-

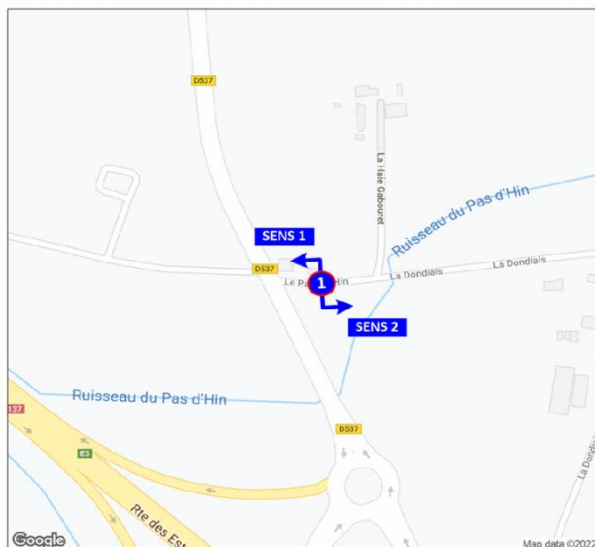
Références

Numéro d'affaire 8264
 Client Castignac
 Enquêtes réalisées par CDVIA

Dates

Pose du matériel Lundi 03/01/2022
 Début d'analyse Mardi 04/01/2022
 Fin d'analyse Lundi 10/01/2022

Plan de localisation



Photo(s) du matériel posé

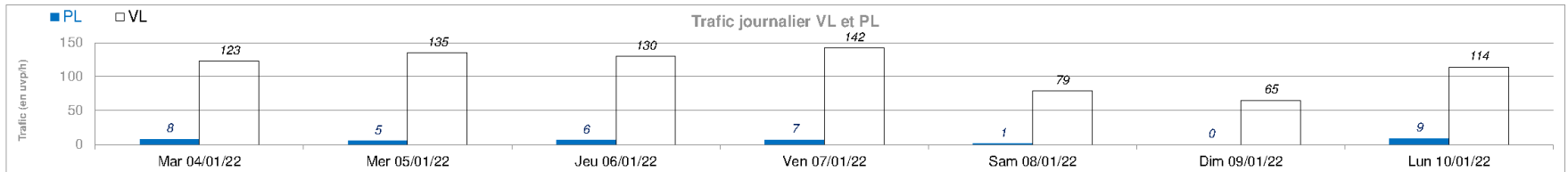


SYNTHESE DES DONNEES

	HPM 7 h 8 h				HPS 16 h 17 h				diurne 6 h 22 h				nocturne 22 h 6 h				TMJ-VMJ & TMJO-VMJO trafic et vitesse moyens et jours ouvrés											
	TRAFIC MOYEN								VITESSES (en km/h)																			
	TV				VL				PL				TV				VL				PL							
	J	%TMJ	JO	%TMJO	J	%TMJ	JO	%TMJO	J	%TMJ	JO	%TMJO	J	%TMJ	JO	%TMJO	V15	V50	V85	Vmoy	V15	V50	V85	Vmoy	V15	V50	V85	Vmoy
diurne	100	100%	150	100%	100	100%	100	100%	0	-	10	100%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
nocturne	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	-	0	0%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
HPM	12	12%	16	11%	12	12%	16	16%	0	-	0	4%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
HPS	10	10%	12	8%	10	10%	11	11%	0	-	0	4%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

RECAPITULATIF DES FLUX ET VITESSES

TV		0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	Diurne	Nocturne	Journée
Jour/Heure																												
Mar 04/01/22		0	1	1	1	0	3	10	17	10	11	7	5	12	7	9	7	9	11	8	1	1	0	0	0	125	6	131
Mer 05/01/22		1	0	0	1	0	3	12	16	14	7	9	8	8	10	7	11	13	4	4	2	1	1	1	0	134	6	140
Jeu 06/01/22		0	0	0	1	0	4	7	14	18	7	5	2	9	9	9	3	14	18	10	2	3	0	0	1	130	6	136
Ven 07/01/22		0	0	0	1	0	6	5	16	16	13	4	5	14	13	12	6	13	8	11	2	3	1	0	0	142	7	149
Sam 08/01/22		0	2	0	2	0	0	3	2	4	5	8	11	8	3	5	3	3	8	5	6	2	0	0	0	76	4	80
Dim 09/01/22		0	2	0	0	0	1	1	0	2	3	5	10	5	4	4	4	8	3	1	5	5	1	1	0	61	4	65
Lun 10/01/22		0	0	2	1	2	6	6	18	9	7	6	3	2	14	8	5	12	7	11	3	0	1	0	0	112	11	123
Trafic moyen TLJ		0	1	0	1	0	3	6	12	10	8	6	6	8	8	8	5	10	10	7	3	2	1	0	0	111	6	118
Trafic moyen JO		0	0	1	1	0	4	8	16	13	9	6	5	9	10	6	12	11	9	2	2	1	0	0	129	7	136	



VL		0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	Diurne	Nocturne	Journée
Jour/Heure																												
Mar 04/01/22		0	1	0	1	0	3	9	17	10	11	5	5	10	7	8	6	9	11	8	1	1	0	0	0	118	5	123
Mer 05/01/22		1	0	0	1	0	3	11	16	14	7	9	8	7	8	9	6	10	13	4	4	2	1	1	0	129	6	135
Jeu 06/01/22		0	0	0	1	0	4	7	13	17	6	5	2	8	9	7	3	14	18	10	2	3	0	0	1	124	6	130
Ven 07/01/22		0	0	0	1	0	6	5	15	14	11	4	4	14	13	11	6	13	8	11	2	3	1	0	0	135	7	142
Sam 08/01/22		0	2	0	2	0	0	3	2	4	5	8	10	8	3	5	3	3	8	5	6	2	0	0	0	75	4	79
Dim 09/01/22		0	2	0	0	0	1	1	0	2	3	5	10	5	4	4	4	8	3	1	5	5	1	1	0	61	4	65
Lun 10/01/22		0	0	1	1	2	6	6	18	8	4	4	3	1	14	8	5	11	7	11	3	0	1	0	0	104	10	114
Trafic moyen TLJ		0	1	0	1	0	3	6	12	10	7	6	6	8	8	7	5	10	10	7	3	2	1	0	0	107	6	113
Trafic moyen JO		0	0	0	1	0	4	8	16	13	8	5	4	8	10	9	5	11	11	9	2	2	1	0	0	122	7	129

PL		0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	Diurne	Nocturne	Journée
Jour/Heure																												
Mar 04/01/22		0	0	1	0	0	0	1	0	0	0	0	2	0	2	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	7	1	8
Mer 05/01/22		0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	1	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	5	0	5
Jeu 06/01/22		0	0	0	0	0	0	0	1	1	1	0	0	1	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	0	6
Ven 07/01/22		0	0	0	0	0	0	0	1	2	2	0	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	7	0	7
Sam 08/01/22		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1
Dim 09/01/22		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Lun 10/01/22		0	0	1	0	0	0	0	0	1	3	2	0	1	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	8	1	9
Trafic moyen TLJ		0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	1	0	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	5	0	5
Trafic moyen JO		0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	1	0	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	7	0	7
Taux de PL TLJ		0%	0%	67%	0%	0%	0%	5%	2%	5%	11%	9%	5%	9%	0%	9%	6%	3%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	4%	5%	4%
Taux de PL JO		0%	0%	67%	0%	0%	0%	5%	2%	6%	13%	13%	4%	11%	0%	10%	7%	3%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	5%	6%	5%

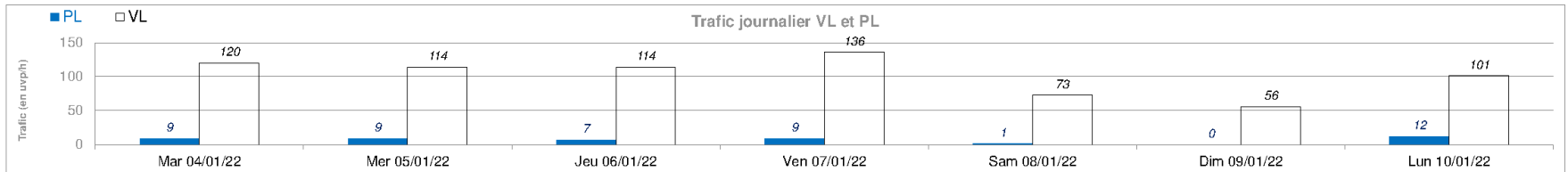


SYNTHESE DES DONNEES

	HPM 7 h 8 h				HPS 18 h 19 h				diurne 6 h 22 h				nocturne 22 h 6 h				TMJ-VMJ & TMJO-VMJO				trafic et vitesse moyens et jours ouvrés			
	TRAFIC MOYEN								VITESSES (en km/h)															
	TV				VL				PL				TV				VL				PL			
	J	%TMJ	JO	%TMJO	J	%TMJ	JO	%TMJO	J	%TMJ	JO	%TMJO	V15	V50	V85	Vmoy	V15	V50	V85	Vmoy	V15	V50	V85	Vmoy
diurne	100	100%	100	100%	100	100%	100	100%	10	100%	10	100%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
nocturne	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
HPS	5	5%	7	7%	4	4%	6	6%	1	9%	1	12%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
HPM	13	13%	16	16%	12	12%	15	15%	1	6%	1	8%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

RECAPITULATIF DES FLUX ET VITESSES

TV																								Diurne	Nocturne	Journée	
Jour/Heure	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23			
Mar 04/01/22	0	0	2	1	0	1	0	7	4	6	6	3	11	6	12	8	14	15	17	3	4	5	2	2	121	8	129
Mer 05/01/22	0	1	1	1	0	0	0	7	6	6	3	5	9	7	7	5	18	12	17	5	7	1	3	2	115	8	123
Jeu 06/01/22	0	0	1	1	1	0	0	6	6	4	5	4	9	8	7	5	13	14	18	4	5	5	4	1	113	8	121
Ven 07/01/22	1	0	1	3	0	0	1	8	8	11	2	8	10	6	11	15	15	16	12	5	5	5	1	1	138	7	145
Sam 08/01/22	3	0	0	2	0	1	1	0	1	5	3	9	7	5	4	6	7	8	7	3	2	0	0	0	68	6	74
Dim 09/01/22	3	0	0	2	0	0	0	0	2	4	4	5	7	2	2	4	1	2	2	6	4	4	1	1	49	7	56
Lun 10/01/22	0	1	0	1	0	2	1	7	2	3	3	3	8	2	10	13	15	15	3	3	3	1	2	106	7	113	
Trafic moyen TLJ	1	0	1	2	0	1	0	5	4	6	4	5	9	5	8	8	12	12	13	4	4	3	2	1	101	7	109
Trafic moyen JO	0	0	1	1	0	1	0	7	5	6	4	5	9	6	9	9	15	14	16	4	5	4	2	2	119	8	126



VL																								Diurne	Nocturne	Journée	
Jour/Heure	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23			
Mar 04/01/22	0	0	2	1	0	1	0	6	2	6	5	3	11	5	11	8	12	15	16	3	4	5	2	2	112	8	120
Mer 05/01/22	0	1	1	1	0	0	0	6	5	5	3	4	9	6	6	4	16	12	17	5	7	1	3	2	106	8	114
Jeu 06/01/22	0	0	1	1	1	0	0	5	5	4	5	4	9	8	6	5	10	14	17	4	5	5	4	1	106	8	114
Ven 07/01/22	1	0	1	3	0	0	1	7	6	9	2	8	10	6	11	15	14	14	11	5	5	5	1	1	129	7	136
Sam 08/01/22	3	0	0	2	0	1	1	0	1	4	3	9	7	5	4	6	7	8	7	3	2	0	0	0	67	6	73
Dim 09/01/22	3	0	0	2	0	0	0	0	2	4	4	5	7	2	2	4	1	2	2	6	4	4	1	1	49	7	56
Lun 10/01/22	0	1	0	1	0	2	0	5	1	1	3	2	7	2	10	13	12	15	14	3	3	3	1	2	94	7	101
Trafic moyen TLJ	1	0	1	2	0	1	0	4	3	5	4	5	9	5	7	8	10	11	12	4	4	3	2	1	95	7	102
Trafic moyen JO	0	0	1	1	0	1	0	6	4	5	4	4	9	5	9	9	13	14	15	4	5	4	2	2	109	8	117

PL																								Diurne	Nocturne	Journée	
Jour/Heure	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23			
Mar 04/01/22	0	0	0	0	0	0	0	1	2	0	1	0	0	1	1	0	2	0	1	0	0	0	0	0	9	0	9
Mer 05/01/22	0	0	0	0	0	0	0	1	1	1	0	1	0	1	1	1	2	0	0	0	0	0	0	0	9	0	9
Jeu 06/01/22	0	0	0	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	1	0	3	0	1	0	0	0	0	0	7	0	7
Ven 07/01/22	0	0	0	0	0	0	0	1	2	2	0	0	0	0	0	0	1	2	1	0	0	0	0	0	9	0	9
Sam 08/01/22	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1
Dim 09/01/22	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Lun 10/01/22	0	0	0	0	0	0	1	2	1	2	0	1	1	0	0	0	3	0	1	0	0	0	0	0	12	0	12
Trafic moyen TLJ	0	0	0	0	0	0	0	1	1	1	0	0	0	0	0	0	2	0	1	0	0	0	0	0	7	0	7
Trafic moyen JO	0	0	0	0	0	0	0	1	1	1	0	0	0	0	1	0	2	0	1	0	0	0	0	0	9	0	9
Taux de PL TLJ	0%	0%	0%	0%	0%	0%	33%	17%	24%	15%	4%	5%	2%	6%	6%	2%	13%	2%	5%	0%	0%	0%	0%	0%	7%	0%	6%
Taux de PL JO	0%	0%	0%	0%	0%	0%	50%	17%	27%	17%	5%	9%	2%	7%	6%	2%	15%	3%	5%	0%	0%	0%	0%	0%	8%	0%	7%



Lieu de pose

Ville Derval
 Route ou Rue RD537
 Sens 1 Vers Sud
 Sens 2 Vers Nord
 Entre ... -
 et ... -
 Vitesse autorisée Sens 1 80 km/h
 Vitesse autorisée Sens 2 80 km/h
 Coordonnées GPS 47.65111 -1.66139
 Coordonnées Lambert 93 - -

Remarques

Résultats

	Sens 1			Sens 2		
	TV	VL	PL	TV	VL	PL
Total campagne (7 jours)	11 166	10 051	1 115	11 439	10 141	1 298
Trafic Moyen/ Jour ouvrés (TMJO)	1 860	1 650	210	1 900	1 650	250
Trafic Moyen / Jour (TMJ)	1 610	1 450	160	1 640	1 450	190
Vitesse Médiane (V50)	-	-	-	-	-	-
Vitesse 85% (V85)	-	-	-	-	-	-
Vitesse Moyenne (Vmoy)	-	-	-	-	-	-

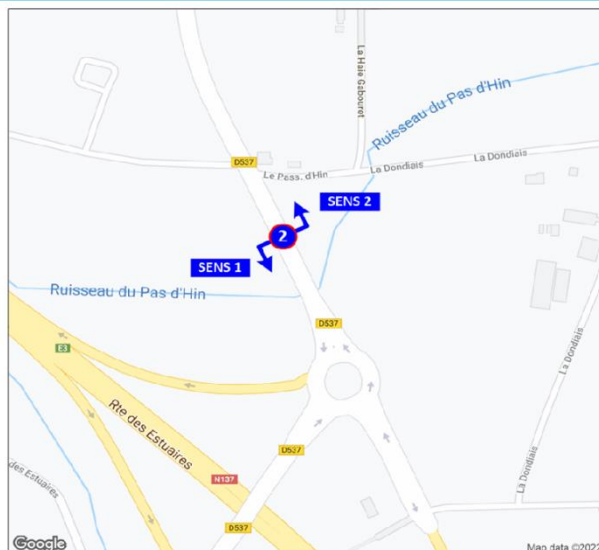
Références

Numéro d'affaire 8264
 Client Castignac
 Enquêtes réalisées par CDVIA

Dates

Pose du matériel Lundi 03/01/2022
 Début d'analyse Mardi 04/01/2022
 Fin d'analyse Lundi 10/01/2022

Plan de localisation



Photo(s) du matériel posé

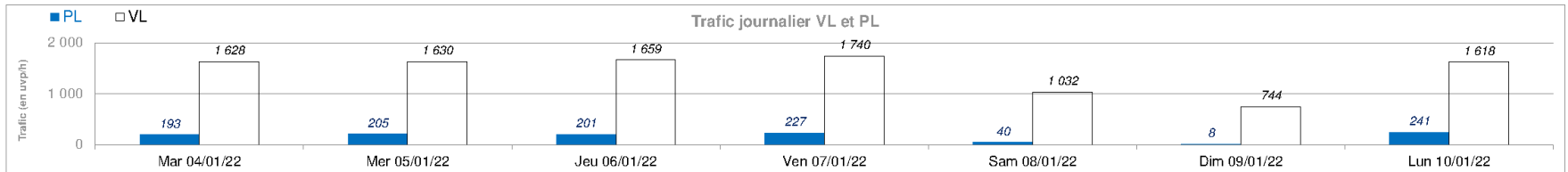


SYNTHESE DES DONNEES

	HPM 7h 8h				HPS 17h 18h				diurne 6h 22h				nocturne 22h 6h				TMJ-VMJ & TMJO-VMJO trafic et vitesse moyens et jours ouvrés							
	TRAFIC MOYEN								VITESSES (en km/h)															
	TV				VL				PL				TV				VL				PL			
	J	%TMJ	JO	%TMJO	J	%TMJ	JO	%TMJO	J	%TMJ	JO	%TMJO	V15	V50	V85	Vmoy	V15	V50	V85	Vmoy	V15	V50	V85	Vmoy
diurne	1 500	94%	1 750	92%	1 350	93%	1 550	94%	140	88%	190	90%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
nocturne	100	6%	150	8%	100	7%	100	6%	20	13%	20	10%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
HPM	140	9%	188	10%	128	9%	170	10%	12	8%	17	8%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
HPS	123	8%	140	7%	117	8%	132	8%	6	4%	8	4%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

RECAPITULATIF DES FLUX ET VITESSES

TV																								Diurne	Nocturne	Journée	
Jour/Heure	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23			
Mar 04/01/22	10	7	5	8	23	43	109	192	199	106	102	94	131	116	101	100	121	135	98	43	37	21	10	10	1 705	116	1 821
Mer 05/01/22	11	6	4	14	22	49	104	176	163	96	127	129	129	115	95	112	117	129	103	54	34	16	22	8	1 699	136	1 835
Jeu 06/01/22	12	6	6	8	29	49	115	197	171	117	94	98	123	129	102	98	99	167	118	49	37	16	14	6	1 730	130	1 860
Ven 07/01/22	9	4	7	11	27	51	113	170	173	122	117	130	138	123	114	127	140	141	116	49	44	21	14	6	1 838	129	1 967
Sam 08/01/22	6	8	0	7	10	16	19	33	51	67	97	103	93	77	83	81	78	68	42	26	13	4	12	1 009	63	1 072	
Dim 09/01/22	6	13	2	6	5	7	11	12	15	32	45	62	59	33	47	62	81	83	62	54	28	17	8	2	703	49	752
Lun 10/01/22	2	2	8	10	30	60	135	203	161	121	100	109	131	124	107	96	106	127	99	53	36	23	12	4	1 731	128	1 859
Trafic moyen TLJ	8	7	5	9	21	39	87	140	133	94	97	104	115	102	93	97	106	123	95	49	35	18	12	7	1 488	107	1 595
Trafic moyen JO	9	5	6	10	26	50	115	188	173	112	108	112	130	121	104	107	117	140	107	50	38	19	14	7	1 741	128	1 868



VL																								Diurne	Nocturne	Journée	
Jour/Heure	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23			
Mar 04/01/22	10	1	4	6	23	41	98	178	182	88	83	81	115	105	89	93	110	126	87	39	37	18	7	7	1 529	99	1 628
Mer 05/01/22	10	2	2	10	21	45	93	159	149	88	102	111	108	106	81	94	107	121	100	49	31	15	20	6	1 514	116	1 630
Jeu 06/01/22	9	3	4	5	27	46	106	183	151	101	73	76	115	117	90	87	90	157	110	44	35	14	10	6	1 549	110	1 659
Ven 07/01/22	8	2	4	9	26	46	101	154	146	90	97	108	123	107	100	115	134	137	110	45	43	18	13	4	1 628	112	1 740
Sam 08/01/22	5	5	0	4	10	14	17	32	44	65	93	102	92	75	81	81	77	77	68	38	25	12	3	12	979	53	1 032
Dim 09/01/22	6	13	2	6	5	7	9	12	15	32	45	62	58	33	47	62	81	82	61	52	27	17	8	2	695	49	744
Lun 10/01/22	2	1	3	7	30	54	119	178	139	99	82	89	119	113	79	82	99	118	93	48	33	22	8	1	1 512	106	1 618
Trafic moyen TLJ	7	4	3	7	20	36	78	128	118	80	82	90	104	94	81	88	100	117	90	45	33	17	10	5	1 344	92	1 436
Trafic moyen JO	8	2	3	7	25	46	103	170	153	93	87	93	116	110	88	94	108	132	100	45	36	17	12	5	1 546	109	1 655

PL																								Diurne	Nocturne	Journée	
Jour/Heure	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23			
Mar 04/01/22	0	6	1	2	0	2	11	14	17	18	19	13	16	11	12	7	11	9	11	4	0	3	3	3	176	17	193
Mer 05/01/22	1	4	2	4	1	4	11	17	14	8	25	18	21	9	14	18	10	8	3	5	3	1	2	2	185	20	205
Jeu 06/01/22	3	3	2	3	2	3	9	14	20	16	21	22	8	12	12	11	9	10	8	5	2	2	4	0	181	20	201
Ven 07/01/22	1	2	3	2	1	5	12	16	27	32	20	22	15	16	14	12	6	4	6	4	1	3	1	2	210	17	227
Sam 08/01/22	1	3	0	3	0	2	1	7	2	4	1	1	2	2	0	1	1	0	4	1	1	1	0	0	30	10	40
Dim 09/01/22	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	1	1	2	1	0	0	0	8	0	8
Lun 10/01/22	0	1	5	3	0	6	16	25	22	22	18	20	12	11	28	14	7	9	6	5	3	1	4	3	219	22	241
Trafic moyen TLJ	1	3	2	2	1	3	9	12	15	14	15	14	11	9	12	9	6	6	5	4	2	2	2	1	144	15	159
Trafic moyen JO	1	3	3	3	1	4	12	17	20	19	21	19	14	12	16	12	9	8	7	5	2	2	3	2	194	19	213
Taux de PL TLJ	11%	41%	41%	27%	3%	8%	10%	9%	11%	15%	16%	13%	9%	9%	13%	9%	6%	5%	5%	8%	5%	9%	18%	21%	10%	14%	10%
Taux de PL JO	11%	64%	43%	27%	3%	8%	10%	9%	12%	17%	19%	17%	11%	10%	15%	12%	7%	6%	6%	9%	5%	10%	19%	29%	11%	15%	11%

Lieu de pose

Ville Derval
 Route ou Rue Route des Carriers
 Sens 1 Vers Ouest
 Sens 2 Vers Est
 Entre ... -
 et ... -
 Vitesse autorisée Sens 1 80 km/h
 Vitesse autorisée Sens 2 80 km/h
 Coordonnées GPS 47.65902 -1.66802
 Coordonnées Lambert 93 - -

Remarques

Résultats

	Sens 1			Sens 2		
	TV	VL	PL	TV	VL	PL
Total campagne (7 jours)	220	207	13	235	222	13
Trafic Moyen/ Jour ouvrés (TMJO)	74	70	4	74	70	4
Trafic Moyen / Jour (TMJ)	74	70	4	74	70	4
Vitesse Médiane (V50)	-	-	-	-	-	-
Vitesse 85% (V85)	-	-	-	-	-	-
Vitesse Moyenne (Vmoy)	-	-	-	-	-	-

Références

Numéro d'affaire 8264
 Client Castignac
 Enquêtes réalisées par CDVIA

Dates

Pose du matériel Lundi 03/01/2022
 Début d'analyse Mardi 04/01/2022
 Fin d'analyse Jeudi 06/01/2022

Plan de localisation



Photo(s) du matériel posé

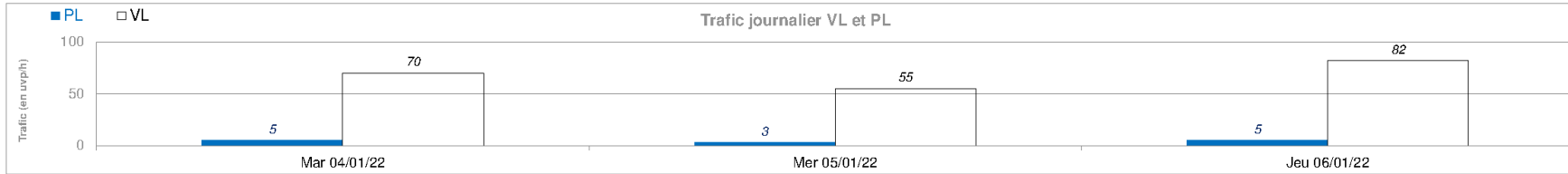


SYNTHESE DES DONNEES

	HPM 7 h 8 h				HPS 17 h 18 h				diurne 6 h 22 h				nocturne 22 h 6 h				TMJ-VMJ & TMJO-VMJO trafic et vitesse moyens et jours ouvrés							
	TRAFIC MOYEN								VITESSES (en km/h)															
	TV				VL				PL				TV				VL				PL			
	J	%TMJ	JO	%TMJO	J	%TMJ	JO	%TMJO	J	%TMJ	JO	%TMJO	V15	V50	V85	Vmoy	V15	V50	V85	Vmoy	V15	V50	V85	Vmoy
diurne	50	100%	50	100%	50	100%	50	100%	0	-	0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
nocturne	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	-	0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
HPM	4	9%	4	9%	4	9%	4	9%	0	-	0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
HPS	10	21%	10	21%	10	20%	10	20%	0	-	0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

RECAPITULATIF DES FLUX ET VITESSES

TV																											
Jour/Heure	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	Diurne	Nocturne	Journée
Mar 04/01/22	0	0	0	1	0	0	0	5	4	3	7	2	4	5	6	10	7	11	5	3	1	0	0	1	73	2	75
Mer 05/01/22	0	0	0	1	0	0	1	3	5	1	7	3	2	3	10	0	4	9	5	1	1	1	0	1	56	2	58
Jeu 06/01/22	0	0	0	1	0	0	0	5	3	3	8	4	6	14	6	12	8	11	2	2	1	0	1	0	85	2	87
Trafic moyen TLJ	0	0	0	1	0	0	0	4	4	2	7	3	4	7	7	7	6	10	4	2	1	0	0	1	71	2	73
Trafic moyen JO	0	0	0	1	0	0	0	4	4	2	7	3	4	7	7	7	6	10	4	2	1	0	0	1	71	2	73



VL																											
Jour/Heure	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	Diurne	Nocturne	Journée
Mar 04/01/22	0	0	0	1	0	0	0	5	4	3	6	2	4	4	5	10	6	10	5	3	1	0	0	1	68	2	70
Mer 05/01/22	0	0	0	1	0	0	1	3	3	1	7	3	2	3	9	0	4	9	5	1	1	1	0	1	53	2	55
Jeu 06/01/22	0	0	0	1	0	0	0	5	3	2	8	3	6	13	6	11	7	11	2	2	1	0	1	0	80	2	82
Trafic moyen TLJ	0	0	0	1	0	0	0	4	3	2	7	3	4	7	7	7	6	10	4	2	1	0	0	1	67	2	69
Trafic moyen JO	0	0	0	1	0	0	0	4	3	2	7	3	4	7	7	7	6	10	4	2	1	0	0	1	67	2	69

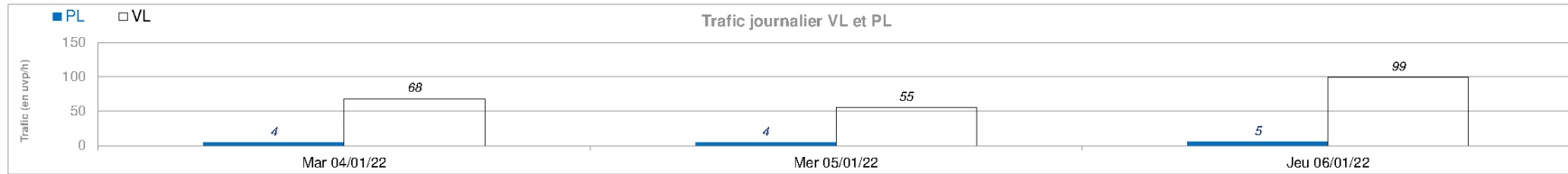
PL																											
Jour/Heure	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	Diurne	Nocturne	Journée
Mar 04/01/22	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	1	0	1	1	0	0	0	0	0	0	5	0	5
Mer 05/01/22	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	0	3
Jeu 06/01/22	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1	0	1	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	5	0	5
Trafic moyen TLJ	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	1	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	4	0	4
Trafic moyen JO	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	1	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	4	0	4
Taux de PL TLJ	#DIV/0!	#DIV/0!	#DIV/0!	0%	#DIV/0!	#DIV/0!	0%	0%	17%	14%	5%	11%	0%	9%	9%	5%	11%	3%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	6%	0%	6%
Taux de PL JO	-	-	-	0%	-	-	0%	0%	17%	14%	5%	11%	0%	9%	9%	5%	11%	3%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	6%	0%	6%

SYNTHESE DES DONNEES

	HPM 8 h 9 h				HPS 17 h 18 h				diurne 6 h 22 h				nocturne 22 h 6 h				TMJ-VMJ & TMJO-VMJO trafic et vitesse moyens et jours ouvrés											
	TRAFIC MOYEN								VITESSES (en km/h)																			
	TV				VL				PL				TV				VL				PL							
	J	%TMJ	JO	%TMJO	J	%TMJ	JO	%TMJO	J	%TMJ	JO	%TMJO	J	%TMJ	JO	%TMJO	V15	V50	V85	Vmoy	V15	V50	V85	Vmoy	V15	V50	V85	Vmoy
diurne	100	100%	100	100%	50	100%	50	100%	0	-	0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
nocturne	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	-	0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
HPM	10	10%	10	10%	10	20%	10	20%	0	-	0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
HPS	7	7%	7	7%	7	13%	7	13%	0	-	0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

RECAPITULATIF DES FLUX ET VITESSES

TV																											
Jour/Heure	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	Diurne	Nocturne	Journée
Mar 04/01/22	0	0	0	1	0	0	1	4	10	6	2	5	4	11	5	6	6	7	1	2	0	0	1	0	70	2	72
Mer 05/01/22	0	0	0	1	0	0	1	4	11	2	7	4	4	3	6	1	6	2	5	1	1	0	0	0	58	1	59
Jeu 06/01/22	0	0	0	1	0	0	1	4	10	5	7	10	7	12	12	12	7	11	2	1	0	2	0	0	103	1	104
Trafic moyen TLJ	0	0	0	1	0	0	1	4	10	4	5	6	5	9	8	6	6	7	3	1	0	1	0	0	77	1	78
Trafic moyen JO	0	0	0	1	0	0	1	4	10	4	5	6	5	9	8	6	6	7	3	1	0	1	0	0	77	1	78



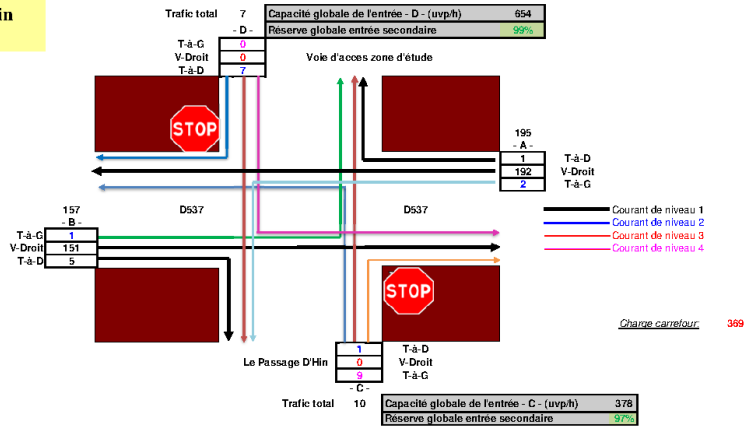
VL																											
Jour/Heure	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	Diurne	Nocturne	Journée
Mar 04/01/22	0	0	0	1	0	0	1	4	10	5	2	4	4	10	4	6	6	7	1	2	0	0	1	0	66	2	68
Mer 05/01/22	0	0	0	1	0	0	1	4	10	2	7	3	3	3	5	1	6	2	5	1	1	0	0	0	54	1	55
Jeu 06/01/22	0	0	0	1	0	0	1	3	10	4	7	10	7	10	12	11	7	11	2	1	0	2	0	0	98	1	99
Trafic moyen TLJ	0	0	0	1	0	0	1	4	10	4	5	6	5	8	7	6	6	7	3	1	0	1	0	0	73	1	74
Trafic moyen JO	0	0	0	1	0	0	1	4	10	4	5	6	5	8	7	6	6	7	3	1	0	1	0	0	73	1	74

PL																											
Jour/Heure	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	Diurne	Nocturne	Journée
Mar 04/01/22	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	0	4
Mer 05/01/22	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	0	4
Jeu 06/01/22	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1	0	0	0	2	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	5	0	5
Trafic moyen TLJ	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1	0	1	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	0	4
Trafic moyen JO	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1	0	1	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	0	4
Taux de PL TLJ	#DIV/0!	#DIV/0!	#DIV/0!	0%	#DIV/0!	#DIV/0!	0%	8%	3%	15%	0%	11%	7%	12%	9%	5%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	#DIV/0!	6%	0%	6%
Taux de PL JO	-	-	-	0%	-	-	0%	8%	3%	15%	0%	11%	7%	12%	9%	5%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	-	6%	0%	6%

— 6.2. DETAIL DES CALCULS DE CAPACITE DES CARREFOURS

—— 6.2.1. DIFFUSEUR OUEST RN137

DERVAL
D537 / Le Passage D'Hin
Situation Actuelle
Heure de pointe du matin

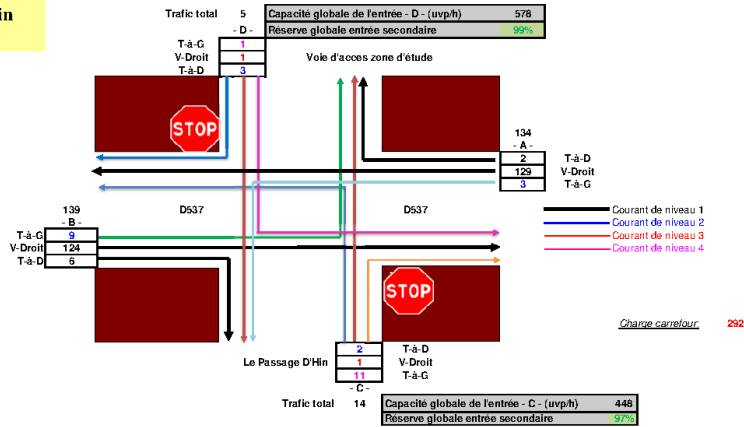


Courant étudié	Créneau critique	Qté (uvp/h)	Courant générant	Capacité de base du courant étudié	Probabilité de conditions fluides	Capacité de file d'attente (en vti)	Probabilité de conditions non congestionnées	Capacité réelle du courant étudié	Reserve de capacité (uvp/h)	Reserve de capacité (%)	Commentaires	Tps d'attente moyen (s)	Longueur moyenne de queue (vh)
T-à-D vers la route principale C	7.0	1	154	691	1.01	999	1.00	691	690	100%	Pas de retard	5	0.0
T-à-D vers la route principale D	7.0	7	193	655	1.00	999	1.00	654	647	99%	Pas de retard	6	0.0
T-à-G depuis la route principale A	5.5	2	156	919	1.01	999	1.00	918	916	100%	Pas de retard	4	0.0
T-à-G depuis la route principale B	5.5	1	193	882	1.01	999	1.00	882	881	100%	Pas de retard	4	0.0
Traverse de la route principale C	8.0	0	350	429	1.01	999	1.00	435	435	100%	Retards très faibles	0	0.0
Traverse de la route principale D	8.0	0	352	427	1.01	999	1.00	434	434	100%	Retards très faibles	0	0.0
T-à-G vers la route principale C	9.0	9	357	351	0.99	999	1.00	360	351	98%	Retards très faibles	10	0.0
T-à-G vers la route principale D	9.0	0	353	353	1.01	999	1.00	365	365	100%	Retards très faibles	0	0.0

Manoeuvre	Creneaux critiques			
	Vitesse limite 50 km/h		Pas de vit. limite 90 km/h	
	Route principale 2 voies	Route principale 4 voies	Route principale 2 voies	Route principale 4 voies
T-à-D vers la route principale				
Régulation à l'aide d'une CLP	5	5	6	6
Régulation à l'aide d'un STOP	6	6	7	7
Voie spéciale d'accélération	3	3	4	4
T-à-D vers un giratoire	4.5	4.5	4.5	4.5
T-à-G quittant la route principale				
Traverse de la route principale	5	5.5	5.5	6
T-à-G vers la route principale				
Régulation à l'aide d'une CLP	6	6.5	7	8
Régulation à l'aide d'un STOP	7	7.5	8	9
T-à-G vers la route principale				
Régulation à l'aide d'une CLP	6.5	7	8	9
Régulation à l'aide d'un STOP	7.5	8	9	10

La longueur de file d'attente représente le nombre de places dans la file d'attente du courant avant que celle-ci ne gêne d'autres courants.
 Par défaut, on met 999 lorsque l'on ne considère aucune gêne de ce type. On renseignera ce champ dans le cas où le carrefour admet par exemple une zone centrale de stockage.

DERVAL
D537 / Le Passage D'Hin
Situation Actuelle
Heure creuse

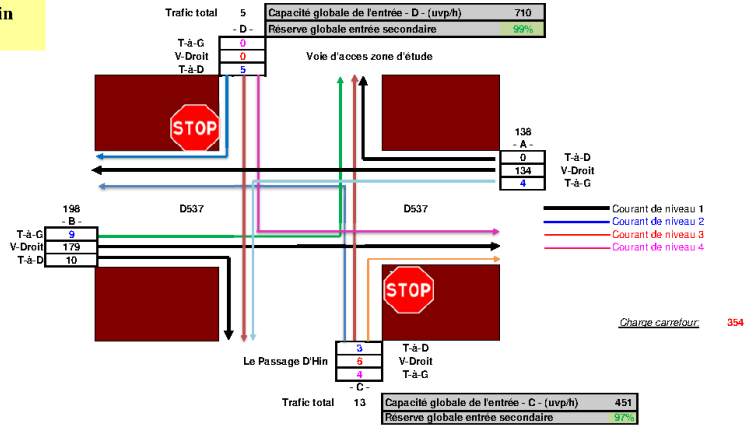


Courant étudié	Créneau critique	Qté (uvp/h)	Courant génant	Capacité de base du courant étudié	Probabilité de conditions fluides	Capacité de file d'attente (en vh)	Probabilité de conditions non congestionnées	Capacité réelle du courant étudié	Reserve de capacité (uvp/h)	Reserve de capacité (%)	Commentaires	Tps d'attente moyen (s)	Longueur moyenne de queue (vh)
T-à-D vers la route principale C	7.0	2	127	718	1.01	999	1.00	717	715	100%	Pas de retard	5	0.0
T-à-D vers la route principale D	7.0	3	130	715	1.01	999	1.00	714	711	100%	Pas de retard	5	0.0
T-à-G depuis la route principale A	5.5	3	130	946	1.01	999	1.00	945	942	100%	Pas de retard	4	0.0
T-à-G depuis la route principale B	5.5	9	131	945	1.00	999	1.00	944	935	99%	Pas de retard	4	0.0
Traverse de la route principale C	8.0	1	273	457	1.01	999	1.00	491	490	100%	Retards très faibles	7	0.0
Traverse de la route principale D	8.0	1	272	485	1.01	999	1.00	489	488	100%	Retards très faibles	7	0.0
T-à-G vers la route principale C	9.0	11	274	407	0.99	999	1.00	416	405	97%	Retards très faibles	9	0.0
T-à-G vers la route principale D	9.0	1	275	406	1.01	999	1.00	416	415	100%	Retards très faibles	9	0.0

Manoeuvre	Creneaux critiques			
	Vitesse limite 50 km/h		Pas de vit. limite 90 km/h	
	Route principale 2 voies	Route principale 4 voies	Route principale 2 voies	Route principale 4 voies
T-à-D vers la route principale				
Régulation à l'aide d'une CLP	5	5	6	6
Régulation à l'aide d'un STOP	6	6	7	7
Voie spéciale d'accélération	3	3	4	4
T-à-D vers un giratoire	4.5	4.5	4.5	4.5
T-à-G quittant la route principale	5	5.5	5.5	6
Traverse de la route principale				
Régulation à l'aide d'une CLP	6	6.5	7	8
Régulation à l'aide d'un STOP	7	7.5	8	9
T-à-G vers la route principale				
Régulation à l'aide d'une CLP	6.5	7	8	9
Régulation à l'aide d'un STOP	7.5	8	9	10

↑
 La longueur de file d'attente représente le nombre de places dans la file d'attente du courant avant que celle-ci ne gêne d'autres courants.
 Par défaut, on met 999 lorsque l'on ne considère aucune gêne de ce type. On renseignera ce champ dans le cas où le carrefour admet par exemple une zone centrale de stockage.

DERVAL
D537 / Le Passage D'Hin
Situation Actuelle
Heure de pointe du soir

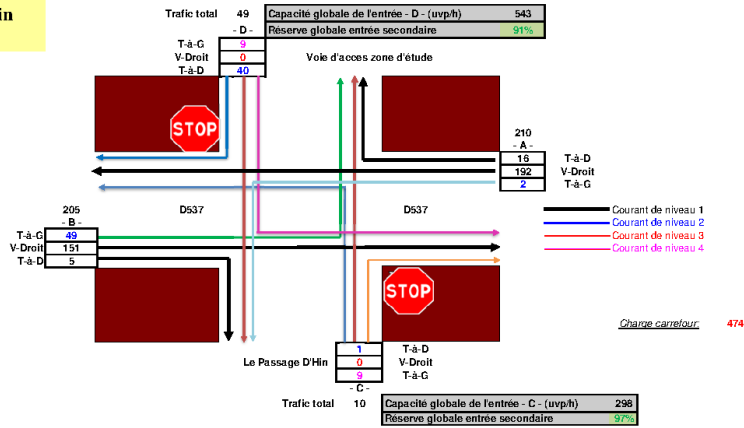


Courant étudié	Créneau critique	Qté (uvp/h)	Courant génant	Capacité de base du courant étudié	Probabilité de conditions fluides	Capacité de file d'attente (en vti)	Probabilité de conditions non congestionnées	Capacité réelle du courant étudié	Réserve de capacité (uvp/h)	Réserve de capacité (%)	Commentaires	Tps d'attente moyen (s)	Longueur moyenne de queue (vh)
T-à-D vers la route principale C	7.0	3	184	662	1.01	999	1.00	662	669	100%	Pas de retard	5	0.0
T-à-D vers la route principale D	7.0	5	134	711	1.00	999	1.00	710	705	99%	Pas de retard	5	0.0
T-à-G depuis la route principale A	5.5	4	189	886	1.01	999	1.00	886	882	100%	Pas de retard	4	0.0
T-à-G depuis la route principale B	5.5	9	134	941	1.00	999	1.00	941	932	99%	Pas de retard	4	0.0
Traverse de la route principale C	8.0	9	331	442	1.00	999	1.00	445	439	99%	Retards très faibles	8	0.0
Traverse de la route principale D	8.0	0	336	438	1.01	999	1.00	441	441	100%	Retards très faibles	0	0.0
T-à-G vers la route principale C	9.0	4	336	364	1.00	999	1.00	371	367	99%	Retards très faibles	10	0.0
T-à-G vers la route principale D	9.0	0	345	358	1.01	999	1.00	363	363	100%	Retards très faibles	0	0.0

Manoeuvre	Créneaux critiques			
	Vitesse limite 50 km/h		Pas de vit. limite 90 km/h	
	Route principale 2 voies	Route principale 4 voies	Route principale 2 voies	Route principale 4 voies
T-à-D vers la route principale				
Régulation à l'aide d'une CLP	5	5	6	6
Régulation à l'aide d'un STOP	6	6	7	7
Voie spéciale d'accélération	3	3	4	4
T-à-D vers un giratoire	4.5	4.5	4.5	4.5
T-à-G quittant la route principale	5	5.5	5.5	6
Traverse de la route principale				
Régulation à l'aide d'une CLP	6	6.5	7	8
Régulation à l'aide d'un STOP	7	7.5	8	9
T-à-G vers la route principale				
Régulation à l'aide d'une CLP	6.5	7	8	9
Régulation à l'aide d'un STOP	7.5	8	9	10

La longueur de file d'attente représente le nombre de places dans la file d'attente du courant avant que celle-ci ne gêne d'autres courants.
 Par défaut, on met 999 lorsque l'on ne considère aucune gêne de ce type. On renseignera ce champ dans le cas où le carrefour admet par exemple une zone centrale de stockage.

DERVAL
D537 / Le Passage D'Hin
Situation Prévisionnelle
Heure de pointe du matin

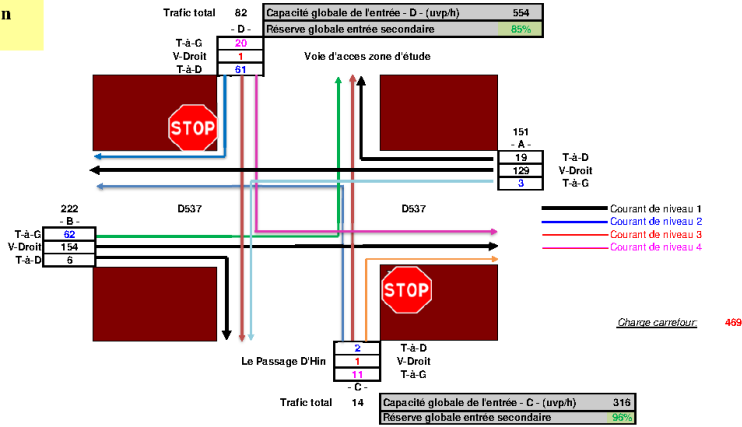


Courant étudié	Créneau critique	Qté (uvp/h)	Courant générant	Capacité de base du courant étudié	Probabilité de conditions fluides	Capacité de file d'attente (en vti)	Probabilité de conditions non congestionnées	Capacité réelle du courant étudié	Reserve de capacité (uvp/h)	Reserve de capacité (%)	Commentaires	Tps d'attente moyen (s)	Longueur moyenne de queue (vh)
T-à-D vers la route principale C	7.0	1	154	691	1.01	999	1.00	691	690	100%	Pas de retard	5	0.0
T-à-D vers la route principale D	7.0	40	200	648	0.97	999	1.00	647	607	94%	Pas de retard	6	0.1
T-à-G depuis la route principale A	5.5	2	156	919	1.01	999	1.00	918	916	100%	Pas de retard	4	0.0
T-à-G depuis la route principale B	5.5	49	208	858	0.97	999	1.00	857	818	94%	Pas de retard	4	0.1
Traverse de la route principale C	8.0	0	413	388	1.01	999	1.00	378	376	100%	Retards très faibles	0	0.0
Traverse de la route principale D	8.0	0	497	391	1.01	999	1.00	381	381	100%	Retards très faibles	0	0.0
T-à-G vers la route principale C	9.0	9	453	295	0.99	999	1.00	280	271	97%	Retards très faibles	13	0.0
T-à-G vers la route principale D	9.0	9	498	320	0.99	999	1.00	317	308	97%	Retards très faibles	12	0.0

Manoeuvre	Creneaux critiques			
	Vitesse limite 50 km/h		Pas de vit. limite 90 km/h	
	Route principale 2 voies	Route principale 4 voies	Route principale 2 voies	Route principale 4 voies
T-à-D vers la route principale				
Régulation à l'aide d'une CLP	5	5	6	6
Régulation à l'aide d'un STOP	6	6	7	7
Voie spéciale d'accélération	3	3	4	4
T-à-D vers un giratoire	4.5	4.5	4.5	4.5
T-à-G quittant la route principale				
Traverse de la route principale	5	5.5	5.5	6
T-à-G vers la route principale				
Régulation à l'aide d'une CLP	6	6.5	7	8
Régulation à l'aide d'un STOP	7	7.5	8	9
T-à-G vers la route principale				
Régulation à l'aide d'une CLP	6.5	7	8	9
Régulation à l'aide d'un STOP	7.5	8	9	10

La longueur de file d'attente représente le nombre de places dans la file d'attente du courant avant que celle-ci ne gêne d'autres courants.
 Par défaut, on met 999 lorsque l'on ne considère aucune gêne de ce type. On renseignera ce champ dans le cas où le carrefour admet par exemple une zone centrale de stockage.

DERVAL
D537 / Le Passage D'Hin
Situation Prévisionnelle
Heure creuse



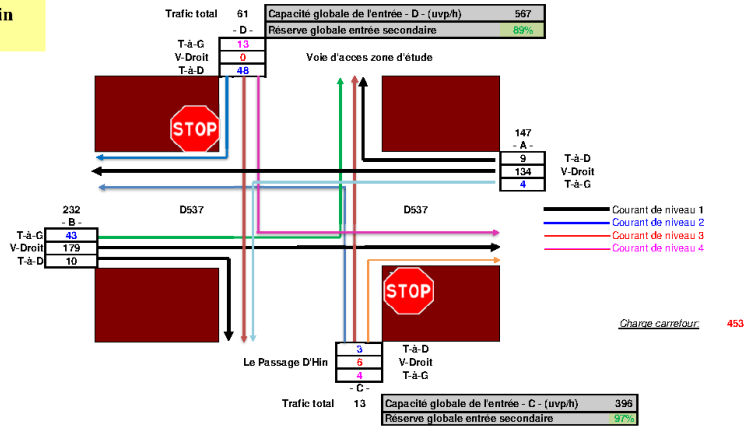
Charge carrefour: 499

Courant étudié	Créneau critique	Qté (uvp/h)	Courant génant	Capacité de base du courant étudié	Probabilité de conditions fluides	Capacité de file d'attente (en vh)	Probabilité de conditions non congestionnées	Capacité réelle du courant étudié	Réserve de capacité (uvp/h)	Réserve de capacité (%)	Commentaires	Tps d'attente moyen (s)	Longueur moyenne de queue (vh)
T-à-D vers la route principale C	7.0	2	157	688	1.01	999	1.00	688	686	100%	Pas de retard	5	0.0
T-à-D vers la route principale D	7.0	61	139	796	0.95	999	1.00	706	645	91%	Pas de retard	6	0.1
T-à-G depuis la route principale A	5.5	3	160	915	1.01	999	1.00	914	911	100%	Pas de retard	4	0.0
T-à-G depuis la route principale B	5.5	62	148	927	0.96	999	1.00	927	865	93%	Pas de retard	4	0.1
Traverse de la route principale C	8.0	1	370	415	1.01	999	1.00	401	400	100%	Retards très faibles	9	0.0
Traverse de la route principale D	8.0	1	354	419	1.01	999	1.00	405	404	100%	Retards très faibles	9	0.0
T-à-G vers la route principale C	9.0	11	432	396	0.98	999	1.00	283	272	96%	Retards très faibles	13	0.0
T-à-G vers la route principale D	9.0	20	367	345	0.97	999	1.00	336	318	94%	Retards très faibles	11	0.1

Manoeuvre	Creneaux critiques			
	Vitesse limite 50 km/h		Pas de vit. limite 90 km/h	
	Route principale 2 voies	Route principale 4 voies	Route principale 2 voies	Route principale 4 voies
T-à-D vers la route principale				
Régulation à l'aide d'une CLP	5	5	6	6
Régulation à l'aide d'un STOP	6	6	7	7
Voie spéciale d'accélération	3	3	4	4
T-à-D vers un giratoire	4.5	4.5	4.5	4.5
T-à-G quittant la route principale	5	5.5	5.5	6
Traverse de la route principale				
Régulation à l'aide d'une CLP	6	6.5	7	8
Régulation à l'aide d'un STOP	7	7.5	8	9
T-à-G vers la route principale				
Régulation à l'aide d'une CLP	6.5	7	8	9
Régulation à l'aide d'un STOP	7.5	8	9	10

La longueur de file d'attente représente le nombre de places dans la file d'attente du courant avant que celle-ci ne gêne d'autres courants.
 Par défaut, on met 999 lorsque l'on ne considère aucune gêne de ce type. On renseignera ce champ dans le cas où le carrefour admet par exemple une zone centrale de stockage.

DERVAL
D537 / Le Passage D'Hin
Situation Prévisionnelle
Heure de pointe du soir



Courant étudié	Créneau critique	Qté (uvp/h)	Courant génant	Capacité de base du courant étudié	Probabilité de conditions fluides	Capacité de file d'attente (en vh)	Probabilité de conditions non congestionnées	Capacité réelle du courant étudié	Réserve de capacité (uvp/h)	Réserve de capacité (%)	Commentaires	Tps d'attente moyen (s)	Longueur moyenne de queue (vh)
T-à-D vers la route principale C	7.0	3	184	662	1.01	999	1.00	662	669	100%	Pas de retard	5	0.0
T-à-D vers la route principale D	7.0	48	139	796	0.96	999	1.00	706	658	93%	Pas de retard	5	0.1
T-à-G depuis la route principale A	5.5	4	189	886	1.01	999	1.00	886	882	100%	Pas de retard	4	0.0
T-à-G depuis la route principale B	5.5	43	143	932	0.98	999	1.00	932	869	95%	Pas de retard	4	0.0
Traverse de la route principale C	8.0	6	374	412	1.00	999	1.00	405	399	99%	Retards très faibles	9	0.0
Traverse de la route principale D	8.0	0	375	412	1.01	999	1.00	404	404	100%	Retards très faibles	0	0.0
T-à-G vers la route principale C	9.0	4	422	312	1.00	999	1.00	297	293	99%	Retards très faibles	12	0.0
T-à-G vers la route principale D	9.0	13	384	334	0.98	999	1.00	329	316	96%	Retards très faibles	11	0.0

Manoeuvre	Créneaux critiques			
	Vitesse limite 50 km/h		Pas de vit. limite 90 km/h	
	Route principale 2 voies	Route principale 4 voies	Route principale 2 voies	Route principale 4 voies
T-à-D vers la route principale				
Régulation à l'aide d'une CLP	5	5	6	6
Régulation à l'aide d'un STOP	6	6	7	7
Voie spéciale d'accélération	3	3	4	4
T-à-D vers un giratoire	4.5	4.5	4.5	4.5
T-à-G quittant la route principale	5	5.5	5.5	6
Traverse de la route principale				
Régulation à l'aide d'une CLP	6	6.5	7	8
Régulation à l'aide d'un STOP	7	7.5	8	9
T-à-G vers la route principale				
Régulation à l'aide d'une CLP	6.5	7	8	9
Régulation à l'aide d'un STOP	7.5	8	9	10

La longueur de file d'attente représente le nombre de places dans la file d'attente du courant avant que celle-ci ne gêne d'autres courants.
 Par défaut, on met 999 lorsque l'on ne considère aucune gêne de ce type. On renseignera ce champ dans le cas où le carrefour admet par exemple une zone centrale de stockage.

—— 6.2.2. DIFFUSEUR EST RN137

Nom du Carrefour : Nord N137 Localisation : DERVAL Environnement : Rase Campagne Variante : Date : 04/01/2022							
Anneau Rayon de l'îlot franchissable : 21.00 m Largeur de l'anneau franchissable : 8.00 m Rayon extérieur du giratoire : 29.00 m							
Branches							
Nom	Angle (degrés)	Rampe > 3%	Tourne à droite	Largeurs (en m)			Sortie
				Entrée à 4 m	à 15 m	Ilôt	
Bretelle N137 depuis Sud	0			4.00		11.00	4.00
D537 Nord	180			4.00		10.00	4.00
Bretelle N137 vers Nord	241			0.00		0.00	4.50
D537 Sud	297			4.00		8.00	4.00
Remarques de conception							
Néant							

Période actu_HPM

Trafic Piétons

1	2	3	4
10	10	10	10

Trafic Véhicules en UVP

	1	2	3	4	Total Entrant
1	0	107	0	72	179
2	0	1	12	195	208
3					
4	0	49	30	0	79
Total Sortant	0	157	42	267	466

Remarques sur la période

Branche Bretelle N137 depuis Sud
Comme il n'y a jamais de trafic, la largeur de sortie la branche devrait être nulle.

Résultats

	Réserve de Capacité		Longueur de Stockage		Temps d'Attente	
	en uvp/h	en %	moyenne	maximale	moyen	total
Bretelle N137 depuis Sud	1447	89%	0vh	2vh	0s	0.0h
D537 Nord	1352	87%	0vh	2vh	0s	0.0h
Bretelle N137 vers Nord						
D537 Sud	1660	95%	0vh	2vh	0s	0.0h

Conseils

Branche Bretelle N137 depuis Sud

Branche D537 Nord

Branche Bretelle N137 vers Nord
Branche de sortie uniquement

Branche D537 Sud

Période actu_HC

Trafic Piétons

1	2	3	4
10	10	10	10

Trafic Véhicules en UVP

	1	2	3	4	Total Entrant
1	0	72	5	44	121
2	2	1	11	130	144
3					
4	0	66	28	0	94
Total Sortant	2	139	44	174	359

Remarques sur la période

Néant

Résultats

	Réserve de Capacité		Longueur de Stockage		Temps d'Attente	
	en uvp/h	en %	moyenne	maximale	moyen	total
Bretelle N137 depuis Sud	1483	92%	0vh	2vh	0s	0.0h
D537 Nord	1455	91%	0vh	2vh	0s	0.0h
Bretelle N137 vers Nord						
D537 Sud	1640	95%	0vh	2vh	0s	0.0h

Conseils

Branche Bretelle N137 depuis Sud

Branche D537 Nord

Branche Bretelle N137 vers Nord
Branche de sortie uniquement

Branche D537 Sud

Période actu_HPS

Trafic Piétons

1	2	3	4
10	10	10	10

Trafic Véhicules en UVP

	1	2	3	4	Total Entrant
1	0	146	7	36	189
2	0	1	11	132	144
3					
4	2	51	30	0	83
Total Sortant	2	198	48	168	416

Remarques sur la période

Néant

Résultats

	Réserve de Capacité		Longueur de Stockage		Temps d'Attente	
	en uvp/h	en %	moyenne	maximale	moyen	total
Bretelle N137 depuis Sud	1434	88%	0vh	2vh	0s	0.0h
D537 Nord	1457	91%	0vh	2vh	0s	0.0h
Bretelle N137 vers Nord						
D537 Sud	1656	95%	0vh	2vh	0s	0.0h

Conseils

Branche Bretelle N137 depuis Sud

Branche D537 Nord

Branche Bretelle N137 vers Nord
Branche de sortie uniquement

Branche D537 Sud

Période Prev_HPM

Trafic Piétons

1	2	3	4
10	10	10	10

Trafic Véhicules en UVP

	1	2	3	4	Total Entrant
1	0	134	0	72	206
2	0	1	28	212	241
3					
4	0	70	30	0	100
Total Sortant	0	205	58	284	547

Remarques sur la période

Branche Bretelle N137 depuis Sud
Comme il n'y a jamais de trafic, la largeur de sortie la branche devrait être nulle.

Résultats

	Réserve de Capacité		Longueur de Stockage		Temps d'Attente	
	en uvp/h	en %	moyenne	maximale	moyen	total
Bretelle N137 depuis Sud	1391	87%	0vh	2vh	0s	0.0h
D537 Nord	1316	85%	0vh	2vh	0s	0.0h
Bretelle N137 vers Nord						
D537 Sud	1639	94%	0vh	2vh	0s	0.0h

Conseils

Branche Bretelle N137 depuis Sud

Branche D537 Nord

Branche Bretelle N137 vers Nord
Branche de sortie uniquement

Branche D537 Sud

Période Prev_HC

Trafic Piétons

1	2	3	4
10	10	10	10

Trafic Véhicules en UVP

	1	2	3	4	Total Entrant
1	0	103	5	44	152
2	2	1	34	165	202
3					
4	0	88	28	0	116
Total Sortant	2	192	67	209	470

Remarques sur la période

Néant

Résultats

	Réserve de Capacité		Longueur de Stockage		Temps d'Attente	
	en uvp/h	en %	moyenne	maximale	moyen	total
Bretelle N137 depuis Sud	1423	90%	0vh	2vh	0s	0.0h
D537 Nord	1394	87%	0vh	2vh	0s	0.0h
Bretelle N137 vers Nord						
D537 Sud	1618	93%	0vh	2vh	0s	0.0h

Conseils

Branche Bretelle N137 depuis Sud

Branche D537 Nord

Branche Bretelle N137 vers Nord
Branche de sortie uniquement

Branche D537 Sud

Période Prev_HPS

Trafic Piétons

1	2	3	4
10	10	10	10

Trafic Véhicules en UVP

	1	2	3	4	Total Entrant
1	0	164	7	36	207
2	0	1	30	156	187
3					
4	2	68	30	0	100
Total Sortant	2	233	67	192	494

Remarques sur la période

Néant

Résultats

	Réserve de Capacité		Longueur de Stockage		Temps d'Attente	
	en uvp/h	en %	moyenne	maximale	moyen	total
Bretelle N137 depuis Sud	1392	87%	0vh	2vh	0s	0.0h
D537 Nord	1412	88%	0vh	2vh	0s	0.0h
Bretelle N137 vers Nord						
D537 Sud	1639	94%	0vh	2vh	0s	0.0h

Conseils

Branche Bretelle N137 depuis Sud

Branche D537 Nord

Branche Bretelle N137 vers Nord
Branche de sortie uniquement

Branche D537 Sud

Branche Bretelle N137 depuis Sud

Périodes de trafic	Réserve de Capacité		Longueur de Stockage		Temps d'Attente	
	en uvp/h	en %	moyenne	maximale	moyen	total
actu_HPM	1447	89%	0vh	2vh	0s	0.0h
actu_HC	1483	92%	0vh	2vh	0s	0.0h
actu_HPS	1434	88%	0vh	2vh	0s	0.0h
Prev_HPM	1391	87%	0vh	2vh	0s	0.0h
Prev_HC	1423	90%	0vh	2vh	0s	0.0h
Prev_HPS	1392	87%	0vh	2vh	0s	0.0h

Branche D537 Nord

Périodes de trafic	Réserve de Capacité		Longueur de Stockage		Temps d'Attente	
	en uvp/h	en %	moyenne	maximale	moyen	total
actu_HPM	1352	87%	0vh	2vh	0s	0.0h
actu_HC	1455	91%	0vh	2vh	0s	0.0h
actu_HPS	1457	91%	0vh	2vh	0s	0.0h
Prev_HPM	1316	85%	0vh	2vh	0s	0.0h
Prev_HC	1394	87%	0vh	2vh	0s	0.0h
Prev_HPS	1412	88%	0vh	2vh	0s	0.0h

Branche Bretelle N137 vers Nord

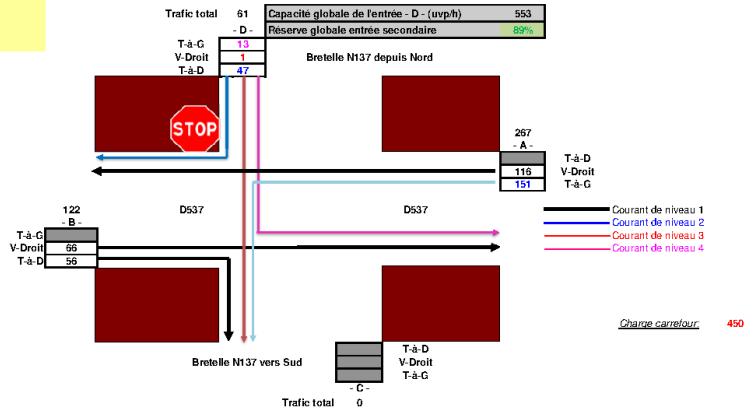
Branche de sortie uniquement

Branche D537 Sud

Périodes de trafic	Réserve de Capacité		Longueur de Stockage		Temps d'Attente	
	en uvp/h	en %	moyenne	maximale	moyen	total
actu_HPM	1660	95%	0vh	2vh	0s	0.0h
actu_HC	1640	95%	0vh	2vh	0s	0.0h
actu_HPS	1656	95%	0vh	2vh	0s	0.0h
Prev_HPM	1639	94%	0vh	2vh	0s	0.0h
Prev_HC	1618	93%	0vh	2vh	0s	0.0h
Prev_HPS	1639	94%	0vh	2vh	0s	0.0h

—— 6.2.3. RD537 / PASSAGE D'HIN / ACCES PROJET

DERVAL
D537 / N137 Sud
Situation Actuelle
Heure de pointe du Matin

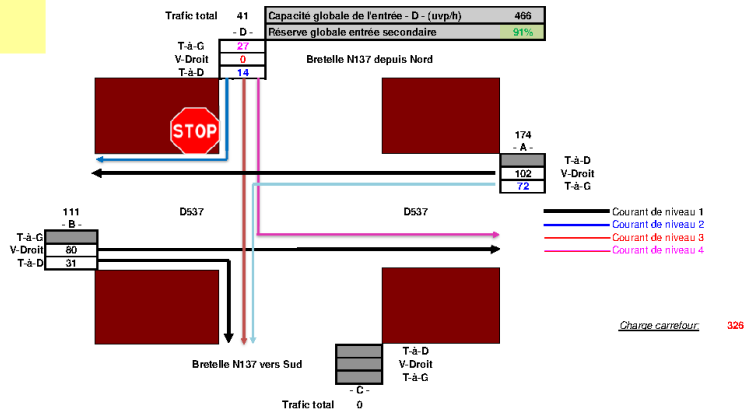


Courant étudié	Créneau critique	Cté (uvp/h)	Courant gênant	Capacité de base du courant étudié	Probabilité de conditions fluides	Capacité de file d'attente (en vti)	Probabilité de conditions non congestionnées	Capacité réelle du courant étudié	Réserve de capacité (uvp/h)	Réserve de capacité (%)	Commentaires	Tps d'attente moyen (s)	Longueur moyenne de queue (vh)
T-à-D vers la route principale C	7.0	0	94	751	1.01	999	1.00	751	751	100%	Pas de retard	0	0.0
T-à-D vers la route principale D	7.0	47	116	729	0.96	999	1.00	728	681	94%	Pas de retard	5	0.1
T-à-G depuis la route principale A	5.5	151	122	954	0.89	999	1.00	953	802	84%	Pas de retard	4	0.2
T-à-G depuis la route principale B	5.5	0	116	960	1.01	999	1.00	960	960	100%	Pas de retard	0	0.0
Traverse de la route principale G	8.0	0	351	421	1.01	999	1.00	379	379	100%	Retards très faibles	0	0.0
Traverse de la route principale D	8.0	1	389	402	1.01	999	1.00	392	361	100%	Retards très faibles	10	0.0
T-à-G vers la route principale C	9.0	0	499	319	1.01	999	1.00	279	279	100%	Retards très faibles	0	0.0
T-à-G vers la route principale D	9.0	13	389	331	0.98	999	1.00	303	290	96%	Retards très faibles	12	0.0

Manoeuvre	Creneaux critiques			
	Vitesse limite 50 km/h		Pas de vit. limite 90 km/h	
	Route principale 2 voies	Route principale 4 voies	Route principale 2 voies	Route principale 4 voies
T-à-D vers la route principale				
Régulation à l'aide d'une CLP	5	5	6	6
Régulation à l'aide d'un STOP	6	6	7	7
Voie spéciale d'accélération	3	3	4	4
T-à-D vers un giratoire	4.5	4.5	4.5	4.5
T-à-G quittant la route principale	5	5.5	5.5	6
Traverse de la route principale				
Régulation à l'aide d'une CLP	6	6.5	7	8
Régulation à l'aide d'un STOP	7	7.5	8	9
T-à-G vers la route principale				
Régulation à l'aide d'une CLP	6.5	7	8	9
Régulation à l'aide d'un STOP	7.5	8	9	10

La longueur de file d'attente représente le nombre de places dans la file d'attente du courant avant que celle-ci ne gêne d'autres courants.
 Par défaut, on met 999 lorsque l'on ne considère aucune gêne de ce type. On renseignera ce champ dans le cas où le carrefour admet par exemple une zone centrale de stockage.

DERVAL
D537 / N137 Sud
Situation Actuelle
Heure de pointe du Matin

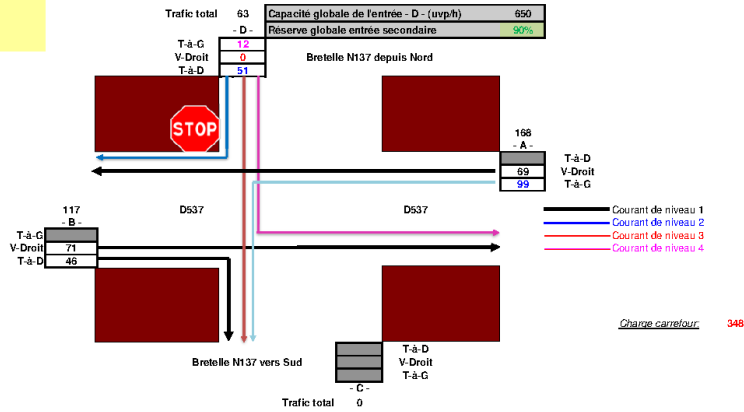


Courant étudié	Créneau critique	Cté (uvp/h)	Courant gênant	Capacité de base du courant étudié	Probabilité de conditions fluides	Capacité de file d'attente (en vti)	Probabilité de conditions non congestionnées	Capacité réelle du courant étudié	Réserve de capacité (uvp/h)	Réserve de capacité (%)	Commentaires	Tps d'attente moyen (s)	Longueur moyenne de queue (vh)
T-à-D vers la route principale C	7.0	0	96	750	1.01	999	1.00	749	749	100%	Pas de retard	0	0.0
T-à-D vers la route principale D	7.0	14	102	743	1.00	999	1.00	743	729	98%	Pas de retard	5	0.0
T-à-G depuis la route principale A	5.5	72	111	966	0.96	999	1.00	965	893	93%	Pas de retard	4	0.1
T-à-G depuis la route principale B	5.5	0	102	975	1.01	999	1.00	975	975	100%	Pas de retard	0	0.0
Traverse de la route principale G	8.0	0	270	487	1.01	999	1.00	470	470	100%	Retards très faibles	0	0.0
Traverse de la route principale D	8.0	0	285	475	1.01	999	1.00	458	458	100%	Retards très faibles	0	0.0
T-à-G vers la route principale C	9.0	0	284	400	1.01	999	1.00	387	387	100%	Retards très faibles	0	0.0
T-à-G vers la route principale D	9.0	27	285	399	0.96	999	1.00	391	364	93%	Retards très faibles	10	0.1

Manoeuvre	Creneaux critiques			
	Vitesse limite 50 km/h		Pas de vit. limite 90 km/h	
	Route principale 2 voies	Route principale 4 voies	Route principale 2 voies	Route principale 4 voies
T-à-D vers la route principale				
Régulation à l'aide d'une CLP	5	5	6	6
Régulation à l'aide d'un STOP	6	6	7	7
Voie spéciale d'accélération	3	3	4	4
T-à-D vers un giratoire	4.5	4.5	4.5	4.5
T-à-G quittant la route principale	5	5.5	5.5	6
Traverse de la route principale				
Régulation à l'aide d'une CLP	6	6.5	7	8
Régulation à l'aide d'un STOP	7	7.5	8	9
T-à-G vers la route principale				
Régulation à l'aide d'une CLP	6.5	7	8	9
Régulation à l'aide d'un STOP	7.5	8	9	10

La longueur de file d'attente représente le nombre de places dans la file d'attente du courant avant que celle-ci ne gêne d'autres courants.
 Par défaut, on met 999 lorsque l'on ne considère aucune gêne de ce type. On renseignera ce champ dans le cas où le carrefour admet par exemple une zone centrale de stockage.

DERVAL
D537 / N137 Sud
Situation Actuelle
Heure de pointe du Matin

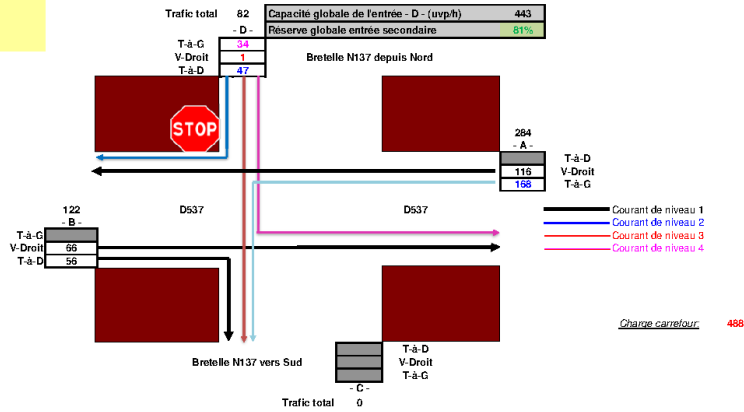


Courant étudié	Créneau critique	Cté (uvp/h)	Courant gênant	Capacité de base du courant étudié	Probabilité de conditions fluides	Capacité de file d'attente (en vti)	Probabilité de conditions non congestionnées	Capacité réelle du courant étudié	Réserve de capacité (uvp/h)	Réserve de capacité (%)	Commentaires	Tps d'attente moyen (s)	Longueur moyenne de queue (vh)
T-à-D vers la route principale C	7.0	0	94	751	1.01	999	1.00	751	751	100%	Pas de retard	0	0.0
T-à-D vers la route principale D	7.0	51	69	778	0.96	999	1.00	778	727	93%	Pas de retard	5	0.1
T-à-G depuis la route principale A	5.5	99	117	959	0.94	999	1.00	959	860	90%	Pas de retard	4	0.1
T-à-G depuis la route principale B	5.5	0	69	1011	1.01	999	1.00	1011	1011	100%	Pas de retard	0	0.0
Traverse de la route principale G	8.0	0	282	493	1.01	999	1.00	465	465	100%	Retards très faibles	0	0.0
Traverse de la route principale D	8.0	0	285	475	1.01	999	1.00	448	448	100%	Retards très faibles	0	0.0
T-à-G vers la route principale C	9.0	0	313	380	1.01	999	1.00	347	347	100%	Retards très faibles	0	0.0
T-à-G vers la route principale D	9.0	12	285	399	0.99	999	1.00	383	371	97%	Retards très faibles	10	0.0

Manoeuvre	Creneaux critiques			
	Vitesse limite 50 km/h		Pas de vit. limite 90 km/h	
	Route principale 2 voies	Route principale 4 voies	Route principale 2 voies	Route principale 4 voies
T-à-D vers la route principale				
Régulation à l'aide d'une CLP	5	5	6	6
Régulation à l'aide d'un STOP	6	6	7	7
Voie spéciale d'accélération	3	3	4	4
T-à-D vers un giratoire	4.5	4.5	4.5	4.5
T-à-G quittant la route principale	5	5.5	5.5	6
Traverse de la route principale				
Régulation à l'aide d'une CLP	6	6.5	7	8
Régulation à l'aide d'un STOP	7	7.5	8	9
T-à-G vers la route principale				
Régulation à l'aide d'une CLP	6.5	7	8	9
Régulation à l'aide d'un STOP	7.5	8	9	10

La longueur de file d'attente représente le nombre de places dans la file d'attente du courant avant que celle-ci ne gêne d'autres courants.
 Par défaut, on met 999 lorsque l'on ne considère aucune gêne de ce type. On renseignera ce champ dans le cas où le carrefour admet par exemple une zone centrale de stockage.

DERVAL
D537 / N137 Sud
Situation Prévisionnelle
Heure de pointe du Matin

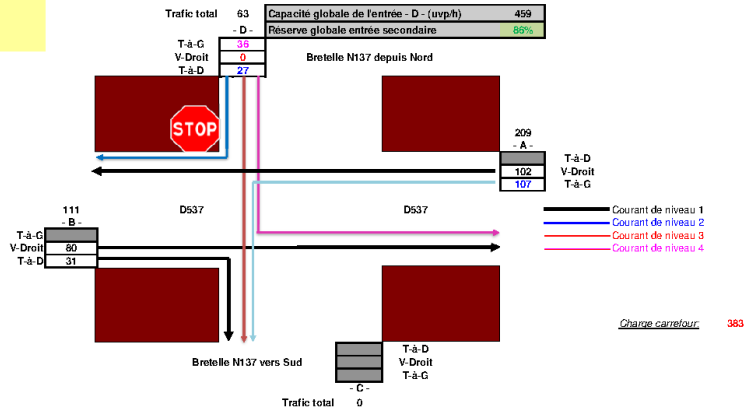


Courant étudié	Créneau critique	Cté (uvp/h)	Courant gênant	Capacité de base du courant étudié	Probabilité de conditions fluides	Capacité de file d'attente (en vti)	Probabilité de conditions non congestionnées	Capacité réelle du courant étudié	Réserve de capacité (uvp/h)	Réserve de capacité (%)	Commentaires	Tps d'attente moyen (s)	Longueur moyenne de queue (vh)
T-à-D vers la route principale C	7.0	0	94	751	1.01	999	1.00	751	751	100%	Pas de retard	0	0.0
T-à-D vers la route principale D	7.0	47	116	729	0.96	999	1.00	728	681	94%	Pas de retard	5	0.1
T-à-G depuis la route principale A	5.5	168	122	954	0.88	999	1.00	953	785	82%	Pas de retard	5	0.2
T-à-G depuis la route principale B	5.5	0	116	960	1.01	999	1.00	960	960	100%	Pas de retard	0	0.0
Traverse de la route principale G	8.0	0	378	410	1.01	999	1.00	363	363	100%	Retards très faibles	0	0.0
Traverse de la route principale D	8.0	1	496	392	1.01	999	1.00	347	346	100%	Retards très faibles	10	0.0
T-à-G vers la route principale C	9.0	0	426	310	1.01	999	1.00	286	286	100%	Retards très faibles	0	0.0
T-à-G vers la route principale D	9.0	34	496	321	0.93	999	1.00	289	255	88%	Retards très faibles	14	0.1

Manœuvre	Creneaux critiques			
	Vitesse limite 50 km/h		Pas de vit. limite 90 km/h	
	Route principale 2 voies	Route principale 4 voies	Route principale 2 voies	Route principale 4 voies
T-à-D vers la route principale				
Régulation à l'aide d'une CLP	5	5	6	6
Régulation à l'aide d'un STOP	6	6	7	7
Voie spéciale d'accélération	3	3	4	4
T-à-D vers un giratoire	4.5	4.5	4.5	4.5
T-à-G quittant la route principale	5	5.5	5.5	6
Traverse de la route principale				
Régulation à l'aide d'une CLP	6	6.5	7	8
Régulation à l'aide d'un STOP	7	7.5	8	9
T-à-G vers la route principale				
Régulation à l'aide d'une CLP	6.5	7	8	9
Régulation à l'aide d'un STOP	7.5	8	9	10

La longueur de file d'attente représente le nombre de places dans la file d'attente du courant avant que celle-ci ne gêne d'autres courants.
 Par défaut, on met 999 lorsque l'on ne considère aucune gêne de ce type. On renseignera ce champ dans le cas où le carrefour admet par exemple une zone centrale de stockage.

DERVAL
D537 / N137 Sud
Situation Prévisionnelle
Heure de pointe du Matin

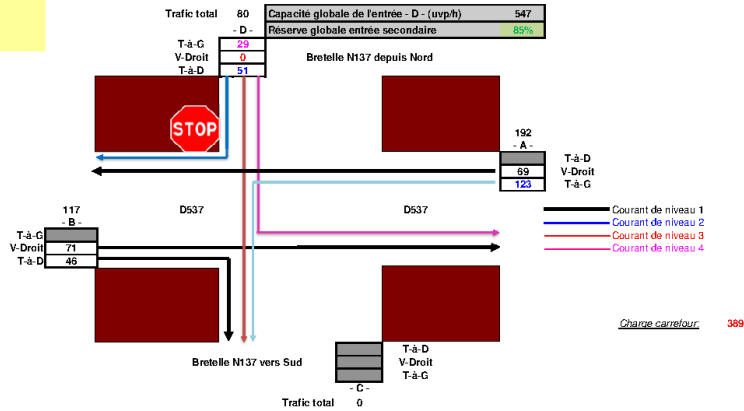


Courant étudié	Créneau critique	Cté (uvp/h)	Courant gênant	Capacité de base du courant étudié	Probabilité de conditions fluides	Capacité de file d'attente (en vti)	Probabilité de conditions non congestionnées	Capacité réelle du courant étudié	Reserve de capacité (uvp/h)	Reserve de capacité (%)	Commentaires	Tps d'attente moyen (s)	Longueur moyenne de queue (vh)
T-à-D vers la route principale C	7.00E+00	0	96	750	1.01	999	1.00	749	749	100%	Pas de retard	0	0.0
T-à-D vers la route principale D	7.00E+00	27	102	743	0.98	999	1.00	743	716	96%	Pas de retard	5	0.0
T-à-G depuis la route principale A	5.50E+00	107	111	966	0.93	999	1.00	965	858	89%	Pas de retard	4	0.1
T-à-G depuis la route principale B	5.50E+00	0	102	975	1.01	999	1.00	975	975	100%	Pas de retard	0	0.0
Traverse de la route principale G	8.00E+00	0	305	461	1.01	999	1.00	431	431	100%	Retards très faibles	0	0.0
Traverse de la route principale D	8.00E+00	0	320	449	1.01	999	1.00	421	421	100%	Retards très faibles	0	0.0
T-à-G vers la route principale C	9.00E+00	0	332	367	1.01	999	1.00	341	341	100%	Retards très faibles	0	0.0
T-à-G vers la route principale D	9.00E+00	36	320	375	0.94	999	1.00	357	321	90%	Retards très faibles	11	0.1

Manoeuvre	Creneaux critiques			
	Vitesse limite 50 km/h		Pas de vit. limite 90 km/h	
	Route principale 2 voies	Route principale 4 voies	Route principale 2 voies	Route principale 4 voies
T-à-D vers la route principale				
Régulation à l'aide d'une CLP	5	5	6	6
Régulation à l'aide d'un STOP	6	6	7	7
Voie spéciale d'accélération	3	3	4	4
T-à-D vers un giratoire	4.5	4.5	4.5	4.5
T-à-G quittant la route principale	5	5.5	5.5	6
Traverse de la route principale				
Régulation à l'aide d'une CLP	6	6.5	7	8
Régulation à l'aide d'un STOP	7	7.5	8	9
T-à-G vers la route principale				
Régulation à l'aide d'une CLP	6.5	7	8	9
Régulation à l'aide d'un STOP	7.5	8	9	10

La longueur de file d'attente représente le nombre de places dans la file d'attente du courant avant que celle-ci ne gêne d'autres courants.
 Par défaut, on met 999 lorsque l'on ne considère aucune gêne de ce type. On renseignera ce champ dans le cas où le carrefour admet par exemple une zone centrale de stockage.

DERVAL
D537 / N137 Sud
Situation Prévisionnelle
Heure de pointe du Matin



Courant étudié	Créneau critique	Côté (uvp/h)	Courant gênant	Capacité de base du courant étudié	Probabilité de conditions fluides	Capacité de file d'attente (en vti)	Probabilité de conditions non congestionnées	Capacité réelle du courant étudié	Reserve de capacité (uvp/h)	Reserve de capacité (%)	Commentaires	Tps d'attente moyen (s)	Longueur moyenne de queue (vh)
T-à-D vers la route principale C	7.0	0	94	751	1.01	999	1.00	751	751	100%	Pas de retard	0	0.0
T-à-D vers la route principale D	7.0	51	69	778	0.96	999	1.00	778	727	93%	Pas de retard	5	0.1
T-à-G depuis la route principale A	5.5	123	117	959	0.92	999	1.00	959	836	87%	Pas de retard	4	0.1
T-à-G depuis la route principale B	5.5	0	69	1011	1.01	999	1.00	1011	1011	100%	Pas de retard	0	0.0
Traverse de la route principale C	8.0	0	285	475	1.01	999	1.00	438	438	100%	Retards très faibles	0	0.0
Traverse de la route principale D	8.0	0	309	457	1.01	999	1.00	422	422	100%	Retards très faibles	0	0.0
T-à-G vers la route principale C	9.0	0	337	353	1.01	999	1.00	326	326	100%	Retards très faibles	0	0.0
T-à-G vers la route principale D	9.0	29	309	382	0.95	999	1.00	359	330	92%	Retards très faibles	11	0.1

Manoeuvre	Creneaux critiques			
	Vitesse limite 50 km/h		Pas de vit. limite 90 km/h	
	Route principale 2 voies	Route principale 4 voies	Route principale 2 voies	Route principale 4 voies
T-à-D vers la route principale				
Régulation à l'aide d'une CLP	5	5	6	6
Régulation à l'aide d'un STOP	6	6	7	7
Voie spéciale d'accélération	3	3	4	4
T-à-D vers un giratoire	4.5	4.5	4.5	4.5
T-à-G quittant la route principale	5	5.5	5.5	6
Traverse de la route principale				
Régulation à l'aide d'une CLP	6	6.5	7	8
Régulation à l'aide d'un STOP	7	7.5	8	9
T-à-G vers la route principale				
Régulation à l'aide d'une CLP	6.5	7	8	9
Régulation à l'aide d'un STOP	7.5	8	9	10

La longueur de file d'attente représente le nombre de places dans la file d'attente du courant avant que celle-ci ne gêne d'autres courants.
Par défaut, on met 999 lorsque l'on ne considère aucune gêne de ce type. On renseignera ce champ dans le cas où le carrefour admet par exemple une zone centrale de stockage.

Girabase Version 4 CERTU - CETE de l'Ouest - SETRA
17/01/2022 - Nouveau giratoire D537

Nom du Carrefour : Nouveau giratoire D537
 Localisation : DERVAL
 Environnement : Rase Campagne
 Variante :
 Date : 17/01/2022

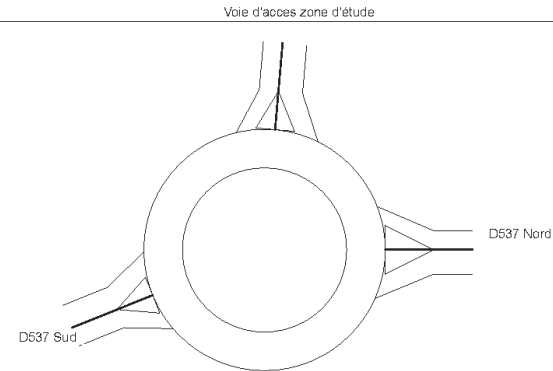
Anneau
 Rayon de l'îlot franchissable : 17.00 m
 Largeur de l'anneau franchissable : 8.00 m
 Rayon extérieur du giratoire : 25.00 m

Branches

Nom	Angle (degrés)	Rampe > 3%	Tourne à droite	Largeurs (en m)		
				Entrée à 4 m	Ilôt à 15 m	Sortie
D537 Nord	0			4.00		5.00
Voie d'accès zone d'étude	85			4.00		5.00
D537 Sud	202			4.00		5.00

Remarques de conception

Néant



Période Prev_HPM

Trafic Piétons

1	2	3
10	10	10

Trafic Véhicules en UVP

	1	2	3	Total Entrant
1	0	16	194	210
2	9	0	40	49
3	152	49	9	210
Total Sortant	161	65	243	469

Remarques sur la période

Néant

Résultats

	Réserve de Capacité		Longueur de Stockage		Temps d'Attente	
	en uvp/h	en %	moyenne	maximale	moyen	total
D537 Nord	1421	87%	0vh	2vh	0s	0.0h
Voie d'accès zone d'étude	1378	97%	0vh	2vh	0s	0.0h
D537 Sud	1512	88%	0vh	2vh	0s	0.0h

Conseils

Branche D537 Nord

Branche Voie d'accès zone d'étude

Branche D537 Sud

Période Prev_HC

Trafic Piétons

1	2	3
10	10	10

Trafic Véhicules en UVP

	1	2	3	Total Entrant
1	0	19	132	151
2	19	1	62	82
3	126	63	12	201
Total Sortant	145	83	206	434

Remarques sur la période

Néant

Résultats

	Réserve de Capacité		Longueur de Stockage		Temps d'Attente	
	en uvp/h	en %	moyenne	maximale	moyen	total
D537 Nord	1450	91%	0vh	2vh	0s	0.0h
Voie d'accès zone d'étude	1423	95%	0vh	2vh	0s	0.0h
D537 Sud	1498	88%	0vh	2vh	0s	0.0h

Conseils

Branche D537 Nord

Branche Voie d'accès zone d'étude

Branche D537 Sud

Période Prev_HPS

Trafic Piétons

1	2	3
10	10	10

Trafic Véhicules en UVP

	1	2	3	Total Entrant
1	1	9	137	147
2	13	0	48	61
3	182	48	5	235
Total Sortant	196	57	190	443

Remarques sur la période

Néant

Résultats

	Réserve de Capacité		Longueur de Stockage		Temps d'Attente	
	en uvp/h	en %	moyenne	maximale	moyen	total
D537 Nord	1492	91%	0vh	2vh	0s	0.0h
Voie d'accès zone d'étude	1450	96%	0vh	2vh	0s	0.0h
D537 Sud	1476	86%	0vh	2vh	0s	0.0h

Conseils

Branche D537 Nord

Branche Voie d'accès zone d'étude

Branche D537 Sud

Branche D537 Nord

Périodes de trafic	Réserve de Capacité		Longueur de Stockage		Temps d'Attente	
	en uvp/h	en %	moyenne	maximale	moyen	total
Prev_HPM	1421	87%	0vh	2vh	0s	0.0h
Prev_HC	1450	91%	0vh	2vh	0s	0.0h
Prev_HPS	1492	91%	0vh	2vh	0s	0.0h

Branche Voie d'accès zone d'étude

Périodes de trafic	Réserve de Capacité		Longueur de Stockage		Temps d'Attente	
	en uvp/h	en %	moyenne	maximale	moyen	total
Prev_HPM	1378	97%	0vh	2vh	0s	0.0h
Prev_HC	1423	95%	0vh	2vh	0s	0.0h
Prev_HPS	1450	96%	0vh	2vh	0s	0.0h

Branche D537 Sud

Périodes de trafic	Réserve de Capacité		Longueur de Stockage		Temps d'Attente	
	en uvp/h	en %	moyenne	maximale	moyen	total
Prev_HPM	1512	88%	0vh	2vh	0s	0.0h
Prev_HC	1498	88%	0vh	2vh	0s	0.0h
Prev_HPS	1476	86%	0vh	2vh	0s	0.0h



INGENIERIE & MESURE DES DEPLACEMENTS

WWW.CDVIA.FR