



RAPPORT D'ETUDE CDVIA

AFF. 8156

DATE 16 NOVEMBRE 2021

MOA PRD

ETUDE DE TRAFIC – PROJET LOGISTIQUE LE LONG DE LA RD136B ET DE LA RN12 à GERMAINVILLE (28)

ÉTUDE D'IMPACT SUR LES DEPLACEMENTS



CDVIA INGENIERIE & MESURE DES DEPLACEMENTS WWW.CDVIA.FR SARL AU CAPITAL DE 91.469,41 EUROS
SIEGE SOCIAL 2 RUE SUCHET 94700 MAISONS-ALFORT FR TEL +33(0)1.43.53.69.47 FAX +33(0)1.43.53.69.51 E-MAIL cdvia@cdvia.fr
415 303 593 RCS CRETEIL SIRET 415 303 593 00016 CODE APE 7112B N°TVA INTRACOMMUNAUTAIRE FR14415303593
AGENCE OUEST NANTES TEL +33(0)2.85.52.80.61 E-MAIL l.ferron@cdvia.fr - AGENCE SUD MONTPELLIER TEL +33(0)7.66.12.29.47 E-MAIL t.pienne@cdvia.fr

Rédacteur / Version du rapport

| Rédacteur | N° version | Date version | Vérifié par | Assistant/Technicien | Modifications |
|---|------------|--------------|--|--|---------------|
| G. Cosquer g.cosquer@cdvia.fr +33(0)7.50.54.47.56 | 1.0 | 16/11/21 | M.Philippot m.philippot@cdvia.fr +33(0)1.43.53.76.06 | L.Fournié l.fournie@cdvia.fr +33(0)1.43.53.76.04 | Rapport final |

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

| | | | |
|---|-----------|---|-----------|
| 0. SYNTHÈSE | 4 | — 4.2. GÉNÉRATION DE TRAFIC | 31 |
| 1. PREAMBULE | 6 | 5. SITUATION PROJET | 35 |
| 2. GLOSSAIRE..... | 7 | — 5.1. TMJA PRÉVISIONNELS | 35 |
| 3. SITUATION ACTUELLE | 8 | — 5.2. TRAFIC PRÉVISIONNEL AUX HEURES DE POINTE | 37 |
| — 3.1. LOCALISATION DU PROJET | 8 | — 5.2.1. HEURE DE POINTE DU MATIN | 38 |
| — 3.2. DONNÉES INSEE | 8 | — 5.2.2. HEURE DE POINTE DU SOIR..... | 40 |
| — 3.3. DESSERTE EN TRANSPORTS EN COMMUNS ET AMÉNAGEMENTS DÉDIÉS AUX MODES ACTIFS | 9 | — 5.3. CAPACITÉ PRÉVISIONNELLE DES CARREFOURS AUX HEURES DE POINTE | 42 |
| — 3.4. PLAN DE CIRCULATION | 10 | — 5.3.1. C1 : ACCÈS PROMILL SUR RN12 | 42 |
| — 3.4.1. PROXIMITÉ D'UN PASSAGE À NIVEAU (PN30)..... | 10 | — 5.3.2. C2 : GIRATOIRE D950 – D307 – RUE GARGANTUA | 42 |
| — 3.4.2. AUTRES PARTICULARITÉS..... | 11 | — 5.3.3. C3 : D136B – RUE DU PARC – CHEMIN LATÉRAL | 43 |
| — 3.5. CONDITIONS DE CIRCULATION | 11 | — 5.3.4. C4 : D136B – BRETELLE DIFFUSEUR NORD..... | 43 |
| — 3.6. USAGES OBSERVÉS | 12 | — 5.3.1. C5 : D136B – BRETELLE DIFFUSEUR SUD..... | 44 |
| — 3.7. ENQUÊTES DE CIRCULATION..... | 13 | — 5.3.2. ACCÈS AU PROJET | 44 |
| — 3.7.1. PRÉSENTATION DU MATÉRIEL UTILISÉ..... | 13 | — 5.4. SYNTHÈSE DES CONDITIONS DE CIRCULATION PRÉVISIONNELLES..... | 45 |
| — 3.7.2. LOCALISATION DES ENQUÊTES | 14 | 6. MESURES CONSERVATOIRES..... | 47 |
| — 3.7.3. RÉSULTATS DES COMPTAGES EN LIGNE 24H..... | 14 | — 6.1. MESURES D'ACCOMPAGNEMENT DU PROJET | 47 |
| — 3.7.4. CARTE TMJA ACTUELS | 21 | — 6.2. MESURES NÉCESSAIRES AUJOURD'HUI | 47 |
| — 3.7.5. RÉSULTATS DES COMPTAGES DIRECTIONNELS HPM/HPS..... | 22 | 7. ANNEXES – CALCULS ET COMPTAGES | 49 |
| — 3.8. CAPACITÉ ACTUELLE DES CARREFOURS AUX HEURES DE POINTE..... | 27 | — 7.1. DÉTAIL DES CALCULS DE CAPACITÉ | 49 |
| — 3.8.1. C1 : ACCÈS À PROMILL SUR LA RN12 | 27 | — 7.2. RÉSULTATS DES COMPTAGES EN LIGNE 24H | 59 |
| — 3.8.2. C2 : D136B – CHEMIN LATÉRAL..... | 28 | — 7.2.1. RN12 | 59 |
| — 3.8.3. C3 : D136B – RUE DU PARC | 28 | — 7.2.2. ACCÈS PROMILL | 62 |
| — 3.8.4. C4 : D136B – BRETELLES DIFFUSEUR NORD | 29 | — 7.2.3. RUE DU PARC..... | 65 |
| — 3.8.1. C5 : D136B – BRETELLES DIFFUSEUR SUD | 29 | — 7.2.4. D136B..... | 68 |
| — 3.9. SYNTHÈSE DE LA CIRCULATION ACTUELLE SUR LE SECTEUR | 30 | — 7.2.5. BRETELLE RN12 VERS DREUX..... | 71 |
| 4. PRÉSENTATION DU PROJET ET HYPOTHÈSES DE GÉNÉRATION DE TRAFIC..... | 31 | | |
| — 4.1. PROGRAMMATION..... | 31 | | |

0. SYNTHÈSE

Dans le cadre du projet d'aménagement du site logistique sur la D136B à Germainville (28), une étude de trafic liée à l'impact de cet aménagement est réalisée.

Les éléments de diagnostic ont révélé que **le secteur dispose d'une succession de carrefours stop** avec surlargeurs, ainsi de la proximité immédiate d'un diffuseur sur la RN12 **bien dimensionnés pour l'écoulement d'un trafic plus important et notamment des poids-lourds**. Ces aménagements existants sont un atout pour le développement de la zone d'activité sans création de congestion particulières. Le site du projet se situe également à quelques mètres du passage à niveau n°30 sur la D136B, où la visibilité est bonne et la mise aux normes est intervenue en 2016.

Le **réseau routier structurant représenté par la RN12 dispose de réserves de capacité importantes**, avec une configuration à deux fois deux voies.

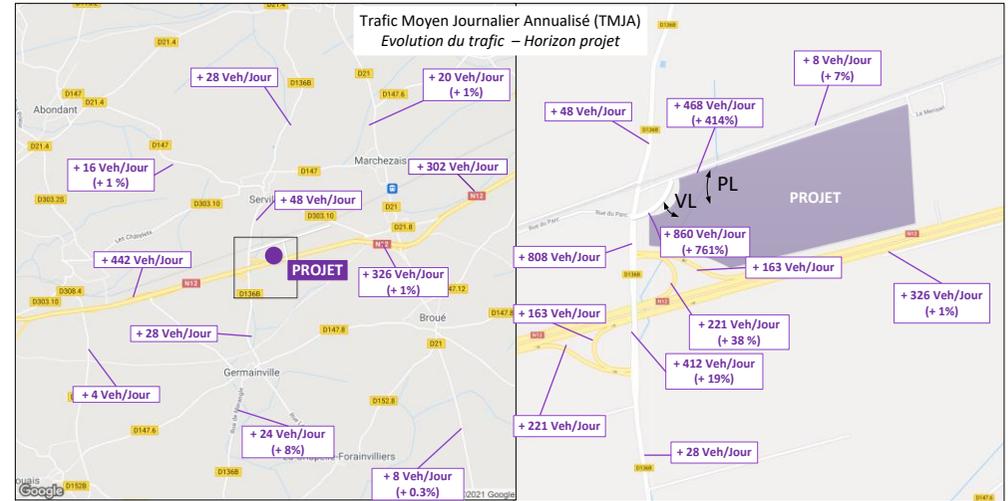
L'entrepôt logistique prévu générera jusqu'à **400 déplacements quotidiens en véhicules particuliers** (200 émissions et 200 réceptions), auxquels on peut ajouter 460 poids-lourds (230 émis et 230 reçus).

La grande majorité du flux sera affecté à la RN12, accroissant les niveaux de trafic de manière significative entre la sortie du site et le diffuseur. Néanmoins, **les conditions de circulation dans le secteur demeureront satisfaisantes et fluides sur l'ensemble des carrefours étudiés en situation projet**.

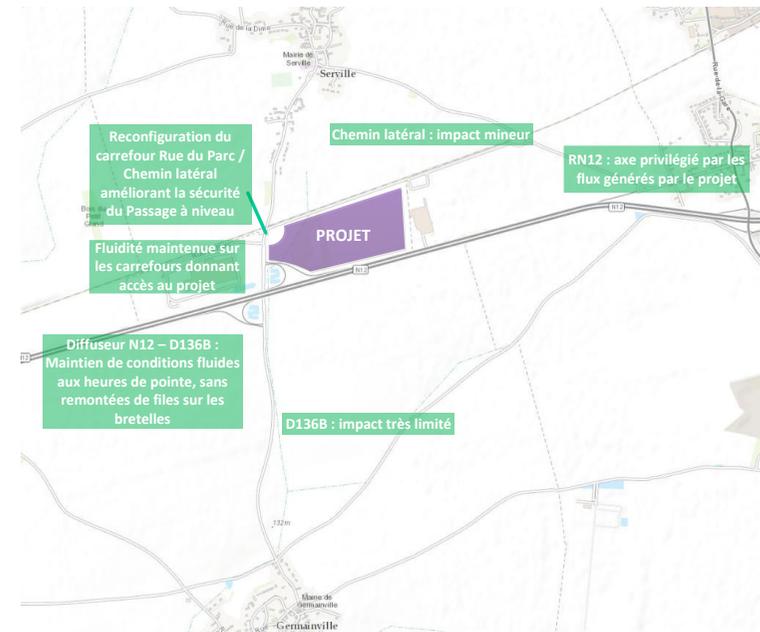
Le **carrefour giratoire D136B – rue du Parc, où circuleront les véhicules générés par le projet dispose d'une capacité d'écoulement suffisante** avec le report du chemin latéral sur cette intersection. Cette configuration sera plus sécuritaire car elle supprime l'intersection actuelle trop proche du passage à niveau. Le régime de priorité en stop peut être maintenu.

Les carrefours au débouché du diffuseur pourront absorber le trafic attendu sans difficulté, c'est-à-dire sans créer de remontée de file d'attente sur les bretelles ni sur les tourne-à-gauche aux heures de pointe. Le régime de priorité actuel sous forme de stop est suffisant.

Le carrefour d'Accès à l'entreprise Promill sera très peu impacté par les flux supplémentaires attendus. L'insertion sur la RN12 depuis cette voie demeurera difficile, en particulier le soir, compte-tenu de la longueur limitée de la bretelle et du flux important de véhicules qui circule à grande vitesse.



Evolution du TMJA en situation de projet par rapport à la situation actuelle



Synthèse de l'impact du projet sur les conditions de circulation prévisionnelles

Les carrefours d'accès VL et PL au site du projet disposeront de réserves de capacité très satisfaisantes, avec une circulation fluide sur l'ensemble de la journée. L'élargissement du chemin latéral à 9 mètres prévu dans le projet est essentiel pour assurer le croisement des poids-lourds à terme.

Les volumes de trafics supplémentaires attendus seront très limités sur le passage à niveau n°30 (+ 50 véhicules par jour) et ne concerneront que des véhicules légers.

Afin d'améliorer la desserte du site, plusieurs mesures conservatoires peuvent être proposées.

A titre indicatif, la création d'un giratoire au carrefour D136B – rue du Parc – chemin latéral peut contribuer à améliorer la sortie des véhicules depuis la zone d'activité et à faire ralentir les automobilistes à l'approche du passage à niveau n°30. Cet aménagement peut participer à marquer physiquement la présence de la zone d'activité.

L'orthogonalisation du carrefour entre la voie d'accès et l'accès VL assurerait davantage de lisibilité. Le stop serait disposé depuis le chemin latéral et non depuis l'accès VL.

L'ajout de panneaux de jalonnement vers la zone d'activité des Merisiers peut participer à accroître la visibilité du site depuis les principaux axes routiers, notamment depuis la RN12.

L'ajout d'un parking vélo abrité participerait à encourager les employés habitant à proximité à utiliser ce mode de déplacement.

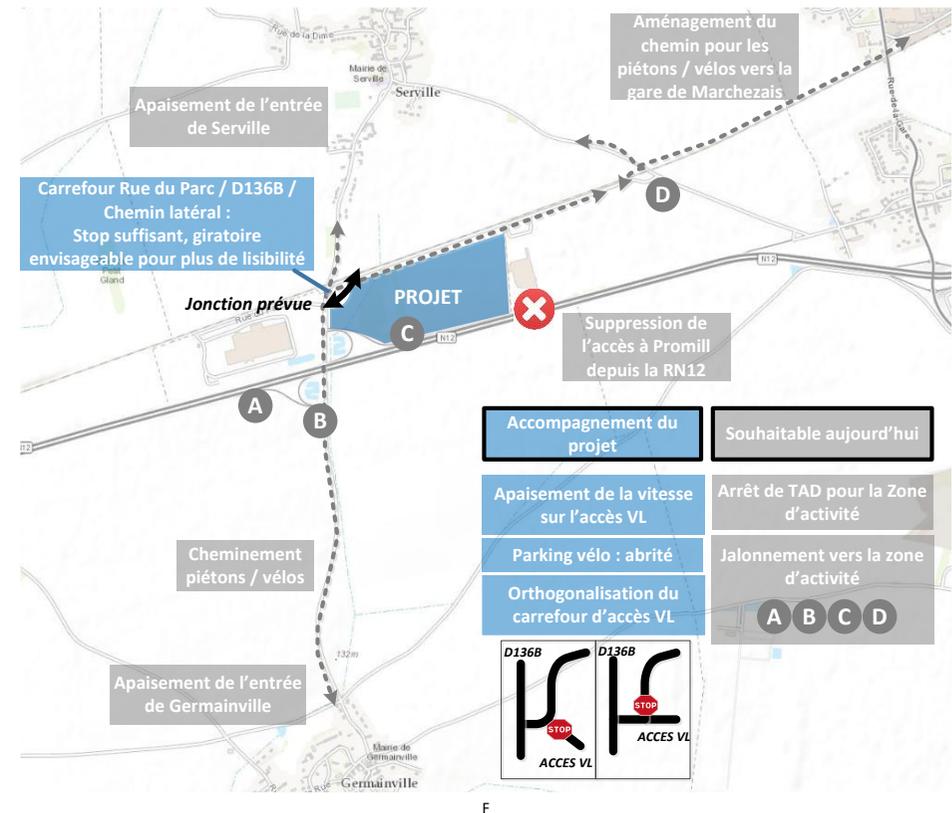
Dès aujourd'hui, plusieurs mesures complémentaires pour la desserte de l'ensemble de la zone d'activité peuvent être envisagées.

L'apaisement des entrées des villages de Germainville et Serville, par des ralentisseurs, participerait à réduire les prises de vitesses élevées du trafic actuel et projeté dans les traversées d'agglomération.

La promotion des modes actifs par la création de cheminements piétons en direction de Serville, Germainville voire la gare de Marchezais et **des transports en commun par l'ajout d'un arrêt de transport à la demande** dans

la zone d'activité participe à réduire la dépendance à l'automobile pour les trajets courts.

Enfin, compte-tenu de la dangerosité observée sur l'accès à Promill sur la RN12, il peut être envisagé de supprimer cet accès. Actuellement, la majorité des employés et des flux générés par cette entreprise circulent déjà par le chemin latéral. Les niveaux de trafic comptabilisés sur cet accès sont très faibles (50 véhicules par jour dans les deux sens), ce qui peut supposer que le report de ce trafic ne poserait pas de problème sur le chemin latéral.



Mesures conservatoires d'accompagnement du projet et mesures souhaitables dès aujourd'hui sans même considérer le projet

1. PREAMBULE

Dans le cadre du projet d'aménagement d'un projet logistique sur la D136b à Germainville (28), PRD fait appel au bureau d'études CDVIA pour la réalisation de l'étude de trafic liée à l'impact de cet aménagement.



Localisation du projet

Le projet prévoit un bâtiment SDP de 75 000 m². Il prévoit la création de 52 quais, et de 200 places de parking VL. Des emprises ont été disposées pour ajouter 80 places parking supplémentaires à terme.

Cette étude sera évaluera les conditions d'accès et de circulation actuelle et prévisionnelles autour du site.



Plan masse du projet

2. GLOSSAIRE

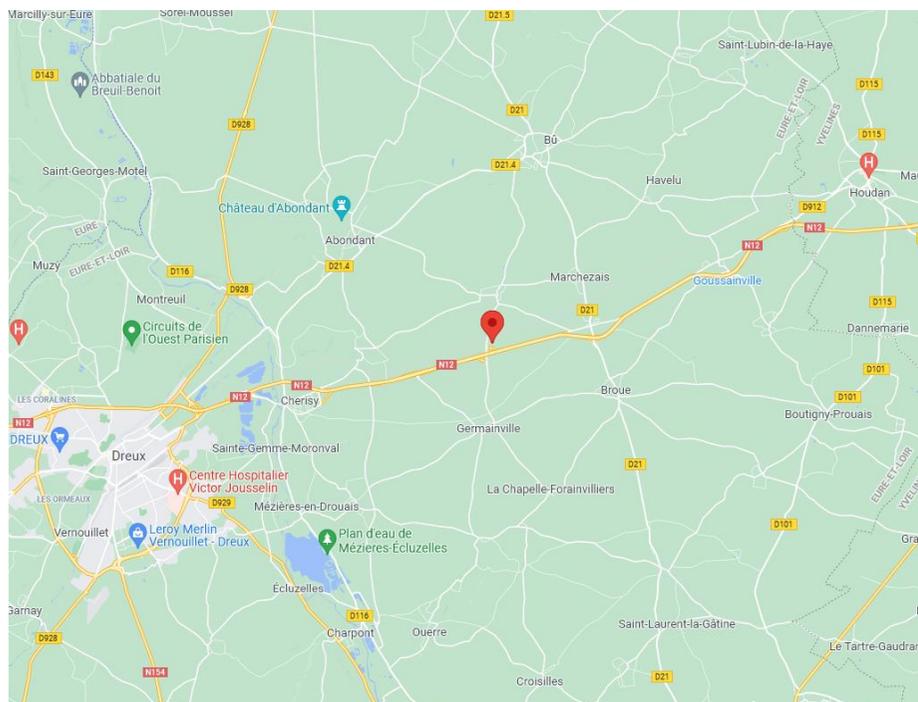
CLP : Cédez-le-passage
D-T : Domicile-Travail
HPM : Heure de pointe du matin
HPS : Heure de pointe du soir
HPSAM : Heure de pointe du samedi
O/D : Origine/Destination
PL : Poids Lourds (Véhicule >3,5T)
TàD : Tourne-à-droite
TàG : Tourne-à-gauche
TC : Transports en Commun
TMJ : Trafic Moyen Journalier
TMJA : Trafic Moyen Journalier Annualisé
TMJO : Trafic Moyen Journalier Ouvré
TV : Tout Véhicule
UVP : Unité de Véhicule Particulier, unité utilisé pour le calcul de capacité des carrefours, où 1 Véhicule particulier = 1 UVP, 1 Poids-Lourd = 2 UVP, 1 Deux Roues motorisé = 1/3 UVP
Veh : Véhicule
VL : Véhicule léger
VP : Véhicule particulier
2R : Deux Roues motorisé

3. SITUATION ACTUELLE

— 3.1. LOCALISATION DU PROJET

Le projet est situé à Germainville (28), dans la Zone d'activité dite « ZAC des Merisiers ». Le site est raccordé à la D36B, tout près du diffuseur avec la RN12, voie rapide de Versailles à Dreux. Il se situe à 13 km de Dreux et à 9 km de Houdan.

La gare de Marchezais - Broué se situe à 2 kilomètres du projet.



Localisation du projet

— 3.2. DONNEES INSEE

Germainville, commune de l'Eure-et-Loir de 301 habitants (2018), est située dans la communauté d'agglomération du Pays de Dreux. Elle fait partie de l'aire urbaine de Dreux au sens de l'INSEE, dont la ville-centre est située à 13 km.

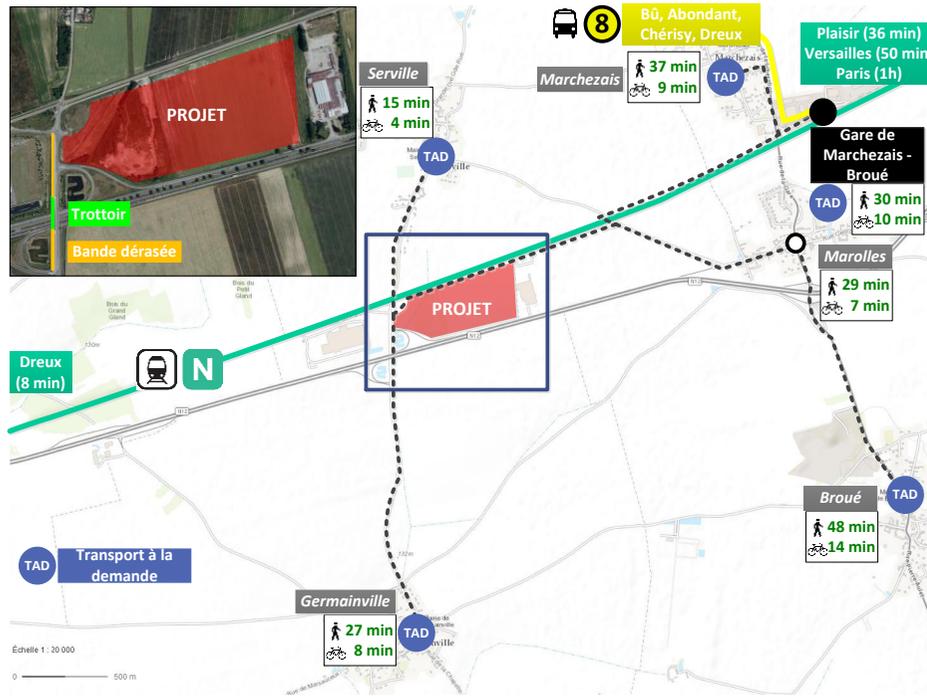
| Indicateurs de génération - INSEE 2018 | | | | | | |
|--|------------|----------------------------|---------------|---------------------|----------------------------|---------|
| Zone | Population | Nb actifs occ. 15 ans ou + | Ratios actifs | Nbr d'hab. par log. | Tx ménag. au moins 1 voit. | Emplois |
| CA du Pays de Dreux | 114 862 | 51 584 | 45% | 2.44 | 88% | 33 809 |
| Dpt. 28 | 431 997 | 198 986 | 46% | 2.29 | 87% | 146 304 |
| Région Centre Val-de-Loire | 2 572 853 | 1 160 849 | 45% | 2.16 | 86% | 975 592 |

Données démographiques INSEE

La communauté d'agglomération de Dreux dispose d'une proportion d'actifs bien équivalente à la moyenne départementale et régionale. Le nombre d'habitants par logements est plus élevé.

Le nombre d'emplois dans le secteur est stable ces dernières années, même si le développement de plusieurs zones d'activités de ce type en périphérie tend à affirmer le rôle de Dreux.

— 3.3. DESSERTE EN TRANSPORTS EN COMMUNS ET AMENAGEMENTS DEDIES AUX MODES ACTIFS



Desserte en transports en commun et aménagements dédiés aux modes actifs

L'offre actuelle en TC est bien présente mais plutôt limitée dans sa fréquence.

Le projet se situe à 2 km de la gare de Marchezais – Broué, sur la ligne N du Transilien reliant Paris-Montparnasse à Dreux, via Plaisir et Versailles. On peut atteindre Dreux en 8 minutes et Paris en une heure. Ces deux haltes sont desservies par un train toutes les 30 minutes aux heures de pointe, par une cadence d'une heure aux heures creuses, dans chaque sens. Sa fréquentation est limitée mais notable pour un secteur de faible densité (204 000 voyageurs par an, soit 560 voyageurs quotidiens).

La lignes de bus n°8 de l'agglomération de Dreux effectue le trajet de Dreux à la gare de Marchezais via Chérisy, Abondant et Bû, en cadencement avec les

horaires des trains. Le service n'offre que 4 trajets le matin et 4 trajets le soir dans chaque sens.

Un service de Transport à la Demande est disponible sur demande par téléphone au départ des communes de l'agglomération auprès du service de transport, mais pas directement dans la zone d'activité.

Le secteur ne dispose pas vraiment d'aménagements dédiés à la pratique des modes actifs. Une bande dérasée a été aménagée le long de la D136B et un trottoir sur le pont au-dessus de la RN12 lors de la création de l'échangeur.

Les déplacements à pieds ou à vélo disposent d'une bonne visibilité, mais la vitesse des véhicules sur le réseau routier et l'éloignement relatif des villages à proximité dissuade ce type de trajets. Via le chemin latéral à la voie ferrée, itinéraire plus court que la route, on peut rejoindre la gare de Marchezais en 10 minutes à vélo et 30 minutes à pieds.

Afin de réduire la vitesse des véhicules, des ralentisseurs ont été disposés dans la traversée du village de Serville.



Trottoir sur le pont au-dessus de la RN12

— 3.4. PLAN DE CIRCULATION

— 3.4.1. PROXIMITE D'UN PASSAGE A NIVEAU (PN30)

A proximité immédiate du débouché du projet, au nord, la D136B franchit le passage à niveau n°30, fréquenté par 50 trains par jour. Des passages du même type existent également à l'Est sur la D303.10 (PN29) et la D21 près de Marchezais (PN28). Il dispose de barrières automatiques sur chaque entrée. L'accès aux piétons n'est pas expressément autorisé ni interdit. Une habitation borde le passage à niveau, dont l'accès riverain se situe à quelques mètres.

Le franchissement du passage est limité à 70 km/h pour le trafic automobile, à 160 km/h pour les trains. La visibilité est très bonne depuis la RN12, aucun élément ou obstacle ne masque la vue à 150 mètres, malgré la succession de 3 intersections quelques centaines de mètres avant (diffuseur RN12, rue du parc, chemin latéral). Depuis Serville, la visibilité est un peu plus réduite à cause d'un léger virage, mais demeure importante (100 mètres). Dans les deux sens de circulation, les trains en provenance de l'ouest sont masqués par des haies et une habitation.

Ce passage à niveau a été modernisé en 2016 d'après la SNCF et la préfecture de l'Eure-et-Loir. Dans le cadre de l'aménagement de la zone d'activité, il est prévu de déplacer l'amorce du chemin latéral face à la rue du Parc, 75 m plus au sud, ce qui supprimera l'intersection existante trop proche de ce franchissement.

Les comptages réalisés par CDVIA en octobre 2021 font état d'un trafic moyen journalier de 1520 véhicules au passage à niveau, dont 4% de poids-lourds.



Passage à niveau n°30 sur la D136B, à l'entrée nord de la zone d'activité



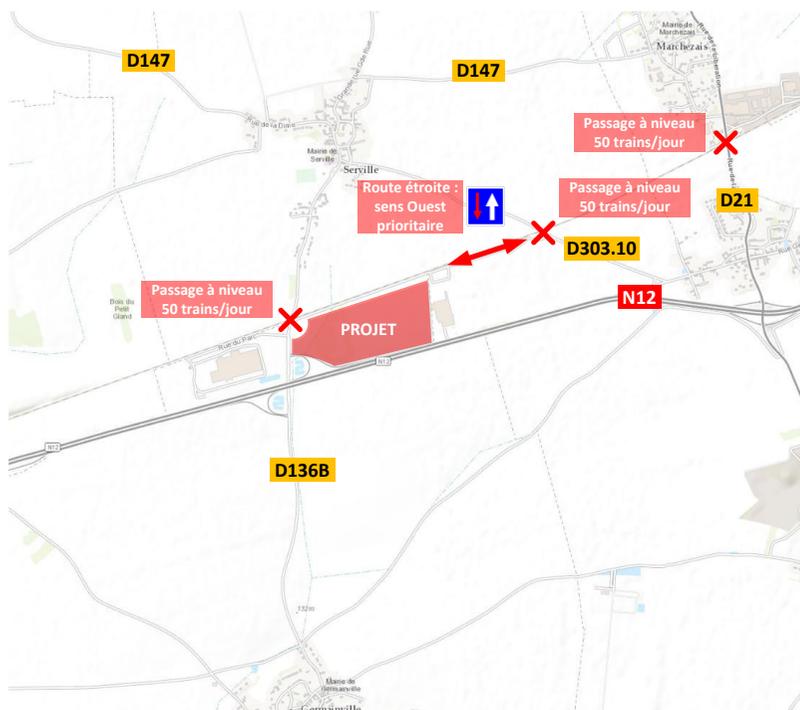
Visibilité depuis la D136B sud (à gauche) et depuis la D136B nord (à droite)

3.4.2. AUTRES PARTICULARITES

Le plan de circulation du secteur possède plusieurs particularités, notamment des fermetures et des interdictions aux poids-lourds.

Le prolongement de la route latérale à la voie ferrée ne permet pas le croisement à deux, sur la section au-delà de l'entreprise Promill, le sens ouest est prioritaire.

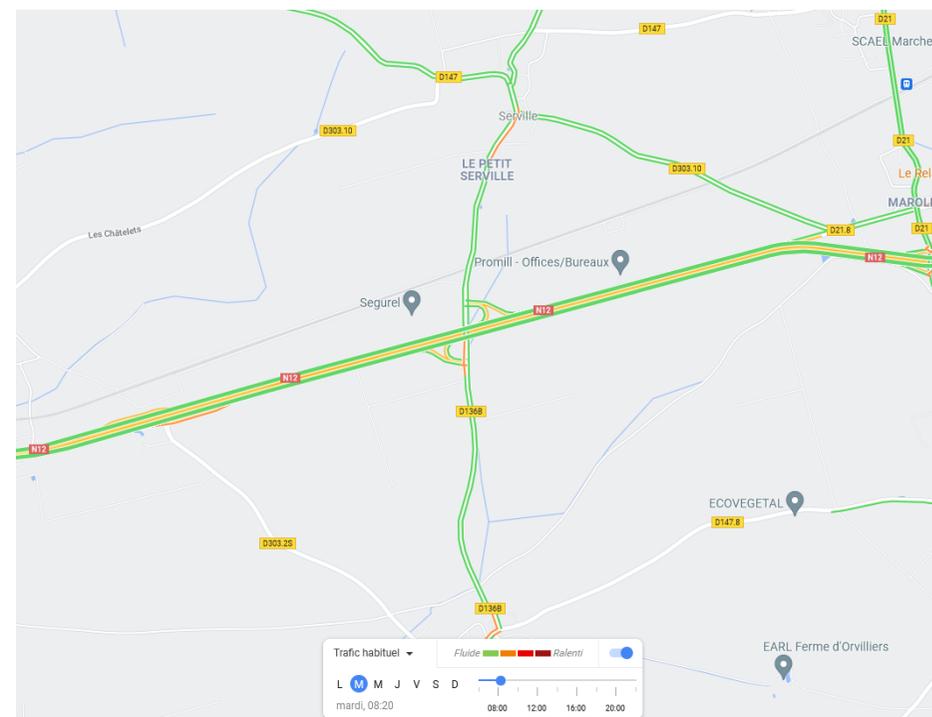
Le transit de poids-lourds n'est pas expressément interdit dans les villages alentours.



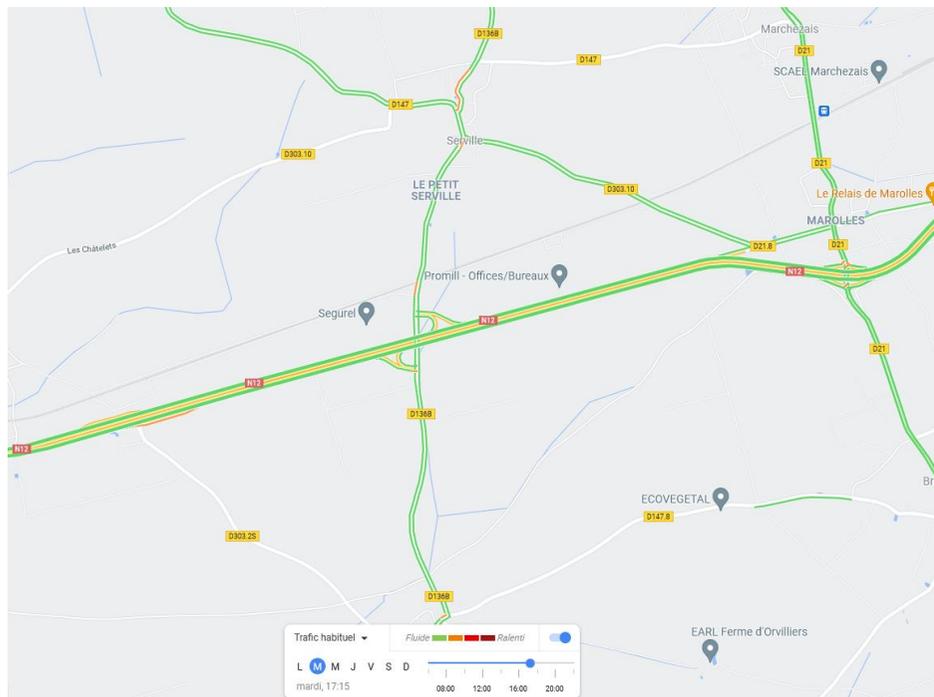
Particularités du plan de circulation dans le secteur du projet

3.5. CONDITIONS DE CIRCULATION

Les conditions de circulations sont plutôt bonnes sur le réseau local à proximité immédiate du site. La D136B et la N12, qui permettent l'accès au site, ne rencontrent pas de difficultés particulières aux heures de pointe.



Aperçu des conditions de circulation – Mardi matin 08h15 (Google Maps)



Aperçu des conditions de circulation – Jeudi soir 17h15 (Google Maps)

— 3.6. USAGES OBSERVES

Les relevés par caméra aux carrefours ont fait état de plusieurs usages particuliers dans le secteur de la zone d'activité.

Accès dangereux à Promill sur la RN12

L'entreprise Promill dispose d'un accès direct sur la voie rapide dans le sens Paris – Dreux. Les automobilistes doivent décélérer sur une courte bretelle puis s'insérer à angle droit rapidement sur une voie limitée à 110 km/h. Cette configuration qui n'est pas aux normes d'une voie rapide de type autoroutier est héritée de la conception ancienne de la RN12 à cet endroit. En heure de pointe

du soir, les véhicules sont obligés de s'arrêter avant de laisser passer un flux de véhicules important (2000 veh/h) à vitesse élevée pour pouvoir s'insérer ensuite.



Accès à Promill sur la RN12 : Exemple de décélération rapide sur le matin, insertion dangereuse le soir

— 3.7. ENQUETES DE CIRCULATION

Stationnement de poids-lourds sur le futur accès au site

En prévision du déplacement du chemin latéral et de l'extension de la zone d'activité, une ébauche de voie a été réalisée au carrefour entre la D136b et la rue du Parc. Cette voie sert actuellement de zone de stockage de semi-remorques et est toujours utilisée, comme en témoigne les relevés par caméra. Une fois le projet réalisé et le carrefour reconfiguré, le stationnement de véhicule ne sera plus toléré à cet endroit.



Stationnement de semi-remorque sur le futur accès au projet

— 3.7.1. PRESENTATION DU MATERIEL UTILISE

Les comptages ont été réalisés au moyen de caméras surmontées par un mât. Les vidéos ainsi capturées ont ensuite été analysés afin d'observer le fonctionnement des carrefours et reconstruire les mouvements tournants aux heures de pointes.



Mât de comptage avec caméra et boîtier d'enregistrement



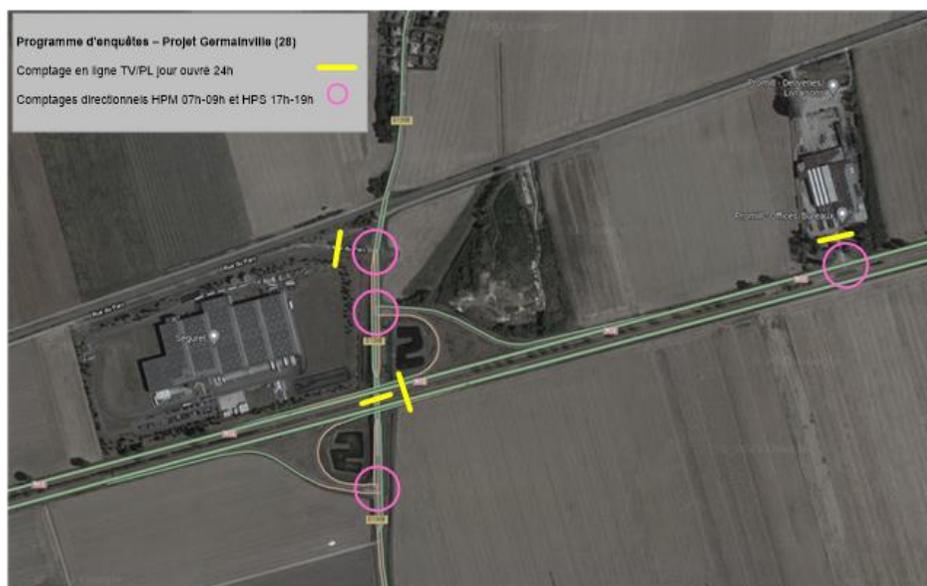
Aperçu des vidéos

3.7.2. LOCALISATION DES ENQUETES

Les enquêtes se sont déroulées le Jeudi 19 octobre 2021.

Les comptages en ligne ont ensuite été exploités sur l'intégralité de ces deux journées. Les comptages en ligne ont été exploités sur les deux périodes de pointe du mardi.

Enfin, des sondages directionnels ont été effectués à ces deux périodes de pointe afin de reconstruire les données de mouvements tournants sur les carrefours.

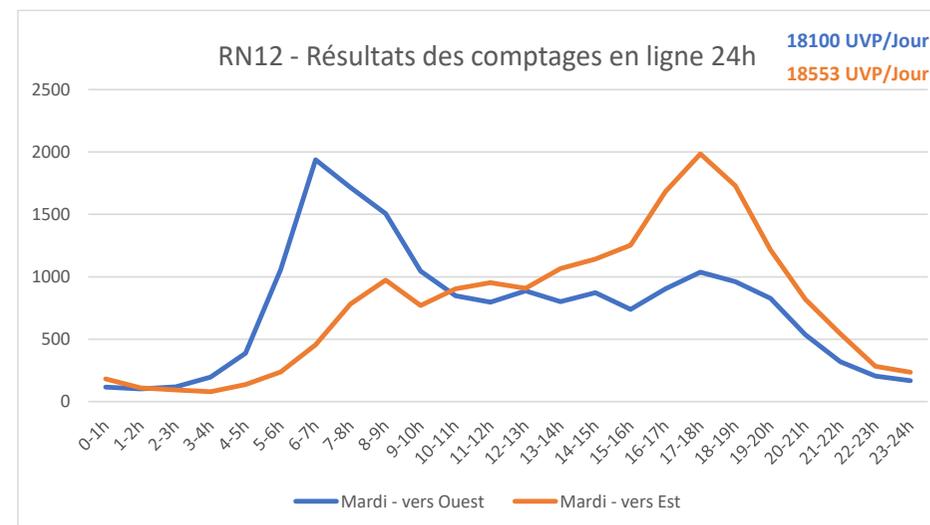


Enquêtes réalisées

3.7.3. RESULTATS DES COMPTAGES EN LIGNE 24H

Les comptages en ligne ont été réalisés sur une journée pleine, le Jeudi 29 Avril 2021. Les comptages de la journée ont été étudiés sur ce graphique.

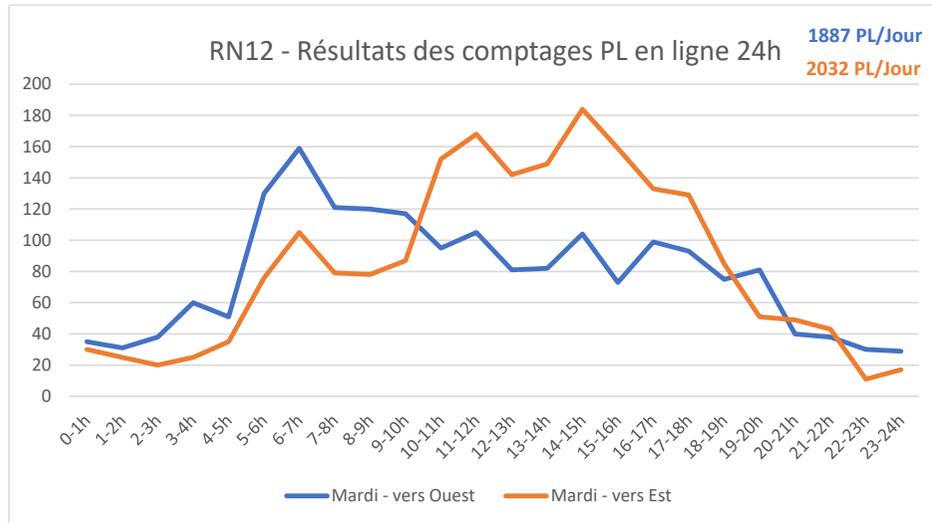
3.7.3.1. RN12



Trafic journalier en UVP le long de la RN12

La RN12 est la principale voie d'accès à la zone d'activité des Merisiers. Elle agit comme la route principale entre Paris, Versailles, Dreux et Alençon., le plus souvent sous forme de voie rapide. A Germainville, son trafic est estimé à 18 000 UVP par sens quotidiennement, ce qui le classe comme l'un des axes principaux du département.

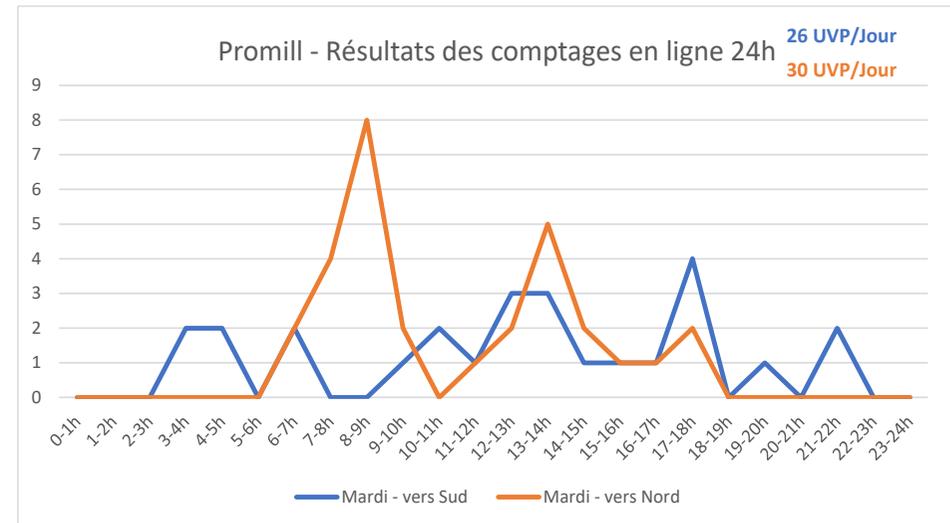
Les logiques d'évolution du trafic sont très liées aux flux pendulaires vers Dreux, avec une pointe le matin en direction de cette agglomération et un pic en heure de pointe du soir pour les flux quittant Dreux.



Trafic PL journalier le long de la RN12

Le transit poids-lourds sur la RN12 est d'environ 1800 à 2000 véhicules par sens, ce qui la classe comme un axe de privilégié par les camions dans le secteur. Vers l'ouest (vers Paris), les volumes atteignent un pic à 6h puis décroissent progressivement. Dans le sens opposé, vers Dreux, le flux augmente progressivement pour atteindre 180 pl/h en milieu d'après-midi.

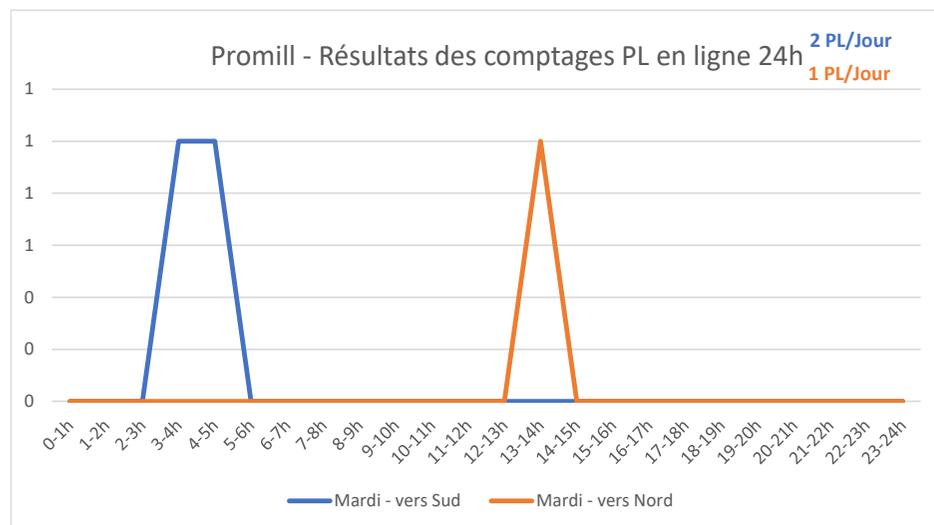
3.7.3.2. ACCES A PROMILL



Trafic journalier en UVP sur l'accès à Promill

Comme évoqué précédemment, il existe une voie d'accès à l'entreprise Promill sur la RN12, uniquement dans le sens Paris vers Dreux. On estime que cet accès est emprunté par 56 véhicules quotidiennement.

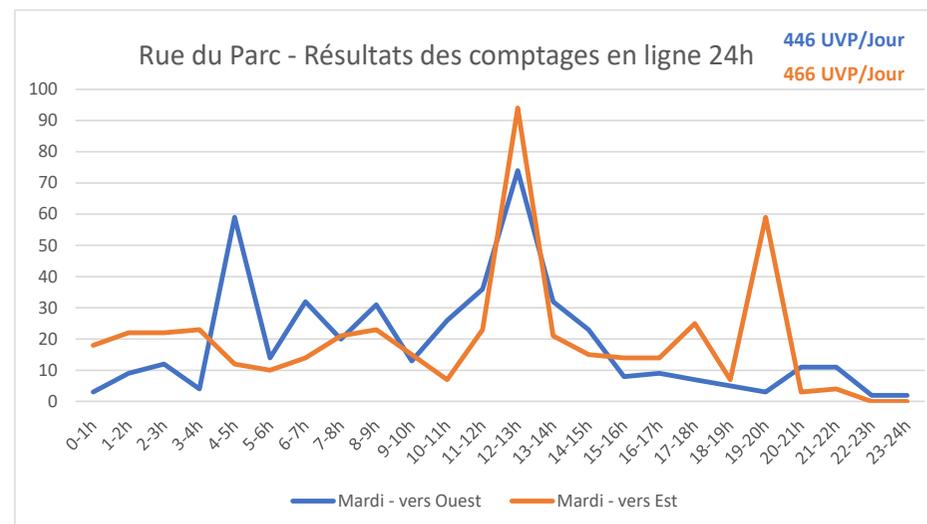
Le profil des volumes de trafics sur cette route est très lié aux heures de pointe du matin, du midi et du soir, avec un pic le matin à 8 UVP en provenance de l'Est. Cet accès semble être utilisé par les salariés originaires de l'Est et des Yvelines notamment, afin d'éviter le détour par le diffuseur.



Trafic PL journalier sur l'accès à Promill

Le trafic de poids-lourds est présent mais est anecdotique, avec deux départs le matin et une arrivée le midi. En effet, les livraisons à cette entreprise doivent s'effectuer en principe par l'arrière, c'est-à-dire par le chemin latéral à la voie ferrée, ce qui explique le faible trafic.

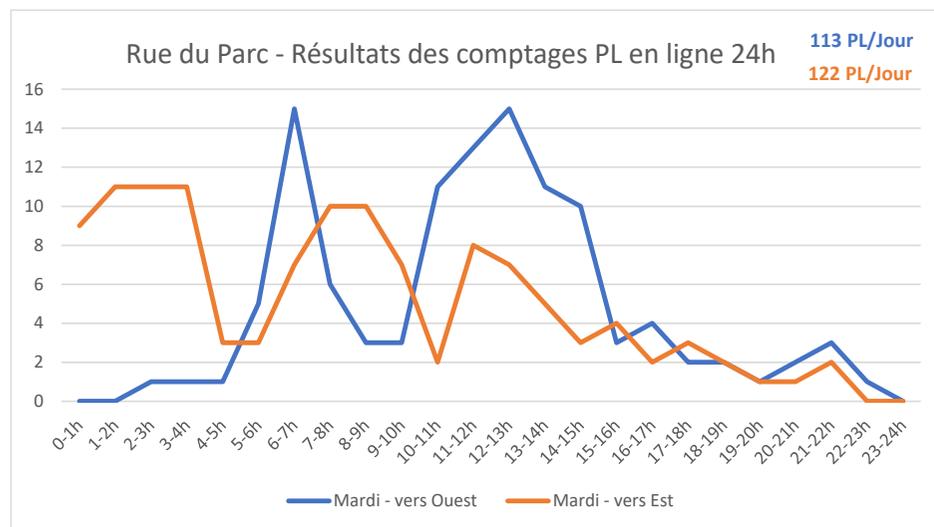
3.7.3.3. RUE DU PARC



Trafic journalier en UVP le long de la rue du Parc

La rue du Parc forme l'une des voies de desserte de la zone d'activité des Merisiers, ici pour l'entreprise logistique SEUREL. 450 UVP dans chaque sens circulent quotidiennement sur cette voie.

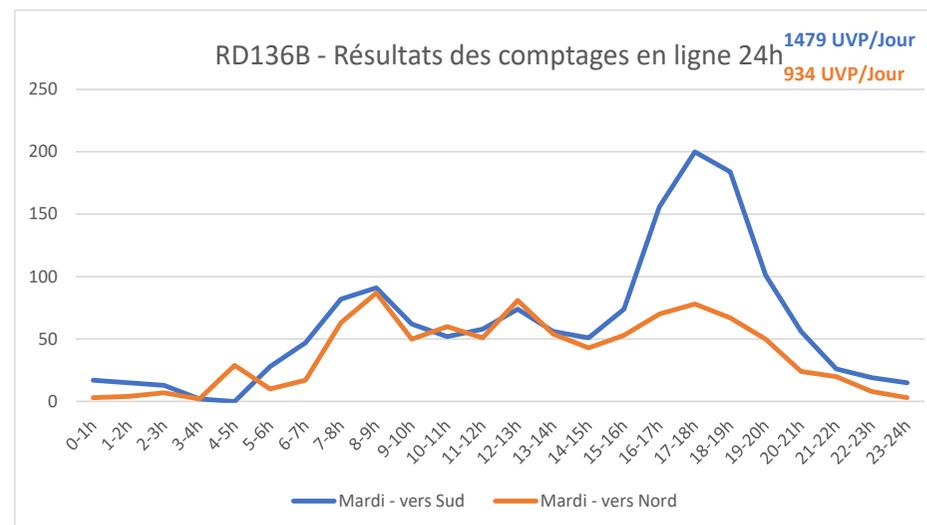
Les volumes de trafic sur cet axe sont très liés aux logiques pendulaires du rythme en 3/8 des employés et poids-lourds, le matin entre 4 et 5h, le soir entre 19 et 20h. Le pic est atteint entre 12 et 13h avec 70 à 90 véhicules dans chaque sens.



Trafic PL journalier le long de la rue du Parc

Le trafic PL sur cette voie est celui de l'entreprise SEGUREL. Il est présent sur l'ensemble des heures de la journée, mais est très fluctuant selon les périodes. En sortie d'entreprise (vers l'Est), le flux est plus important le matin. Les flux entrants sont présents.

3.7.3.4. D136B



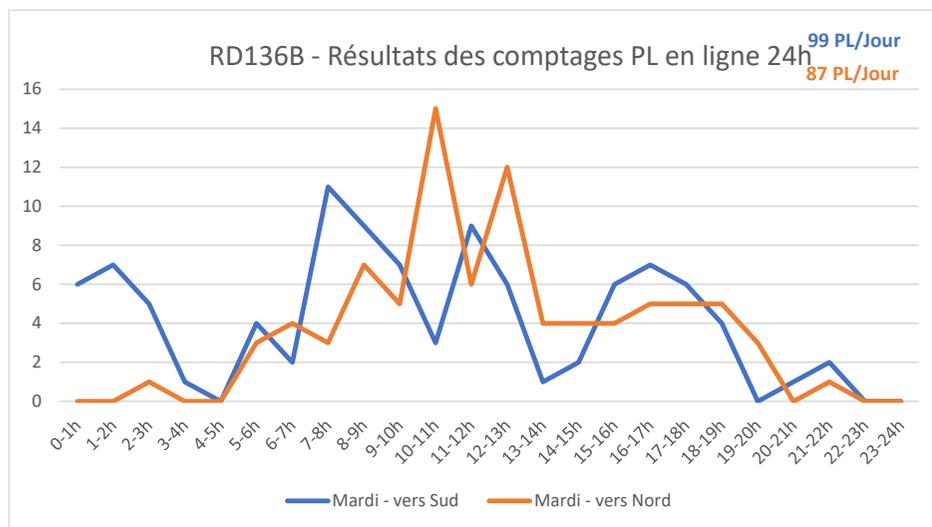
Trafic journalier en UVP le long de la D136B

La route départementale D136B constitue la voie de desserte nord-sud depuis la zone d'activité, via Germainville au sud et Serville au nord. Elle se connecte à la RN12 par le diffuseur.

La disposition du compteur sur le pont du diffuseur fait que les flux liés originaires ou ayant pour destination la RN12 sont en partie comptabilisés. Cette section supporte ainsi un trafic de 2143 UVP quotidiennement.

Les volumes de trafics écoulés sont plus importants dans le sens sud que dans le sens nord, car les flux pendulaires liés à la région parisienne ne sont comptabilisés que le soir. En effet, les planches de trafic prévisionnels (présentées par la suite), démontrent une injection notable de mouvements depuis la bretelle de sortie depuis la RN12 Est en direction de Germainville (145 véhicules en heure de pointe du soir)

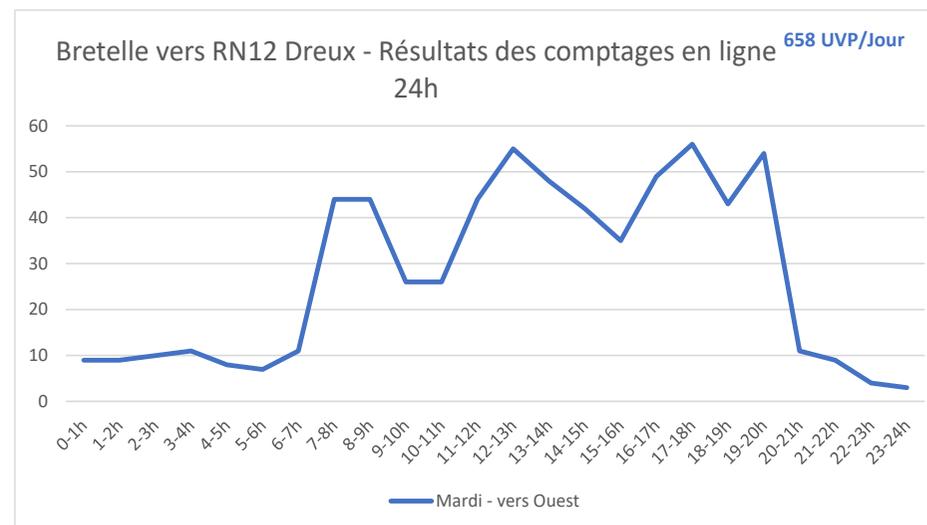
Par ailleurs, la configuration de la rue a son importance. L'accès à la rue en direction de Corbehem à Brebières oblige à effectuer un détour. Dans le sens inverse, le débouché est plus direct.



Trafic PL journalier le long de la D136B

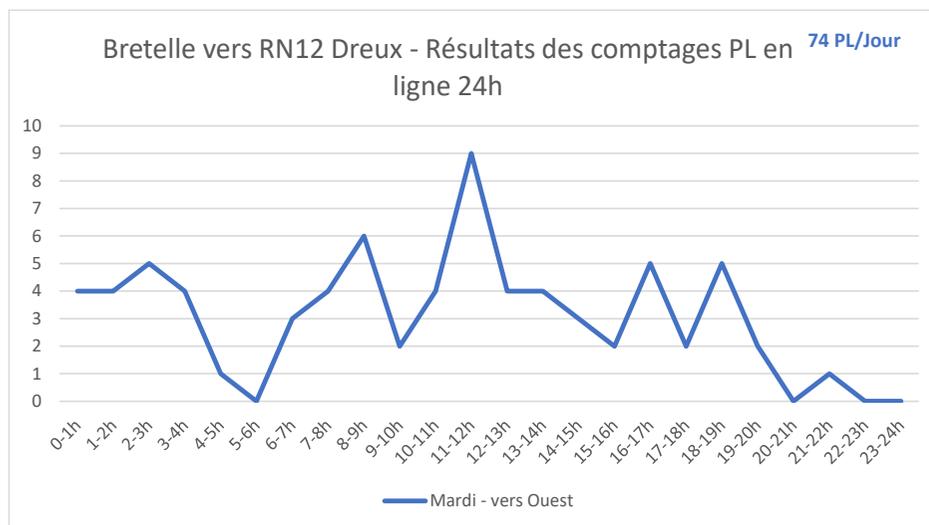
Le passage de poids-lourds sur cette voie se répartie sur l'ensemble de la journée, avec une pointe le midi bien distincte en direction de la zone d'activité, plusieurs pointes le matin, le midi et le soir dans le sens opposé.

3.7.3.5. BRETELLE VERS RN12 (DREUX)



Trafic journalier en UVP le long de la bretelle vers la RN12 direction Dreux

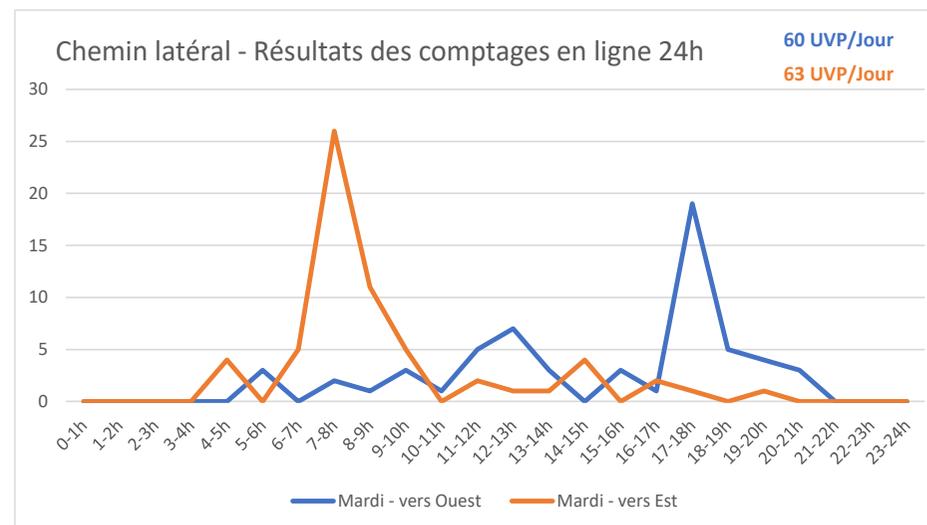
Les volumes sur la bretelle vers la RN12 en direction de Dreux sont présentés ci-dessus. On distingue nettement la différence entre les heures de pointe du matin, midi et soir et le trafic nocturne, principalement des PL. 660 UVP s'écoulent quotidiennement sur cette bretelle.



Trafic PL journalier le long de la bretelle vers la RN12 direction Dreux

Le passage de poids-lourds sur cette bretelle est bien présent, de jour comme de nuit, avec un pic à l'heure de pointe du midi. Le trafic est quasi nul entre 4h et 6h, car très probablement en lien avec les horaires de charge des camions à l'entrepôt de l'entreprise Segurel.

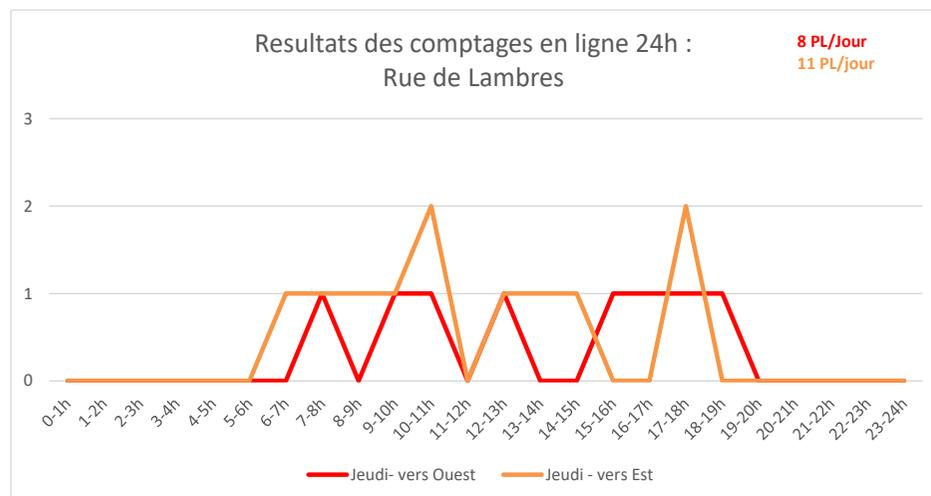
3.7.3.6. CHEMIN LATERAL



Trafic journalier en UVP le long du chemin latéral

Les volumes de trafics circulant sur la route dite « chemin latéral », qui dessert notamment l'entreprise Promill le long de la voie ferrée, sont assez faibles sur la journée.

Le trafic écoulé est très lié aux flux pendulaires de l'entreprise Promill, avec une pointe le matin jusqu'à 25 uvp/h en direction du site et une pointe le soir à 20 uvp/h en sortie du site. Le reste de la journée, le trafic est inférieur à 6 uvp/h.

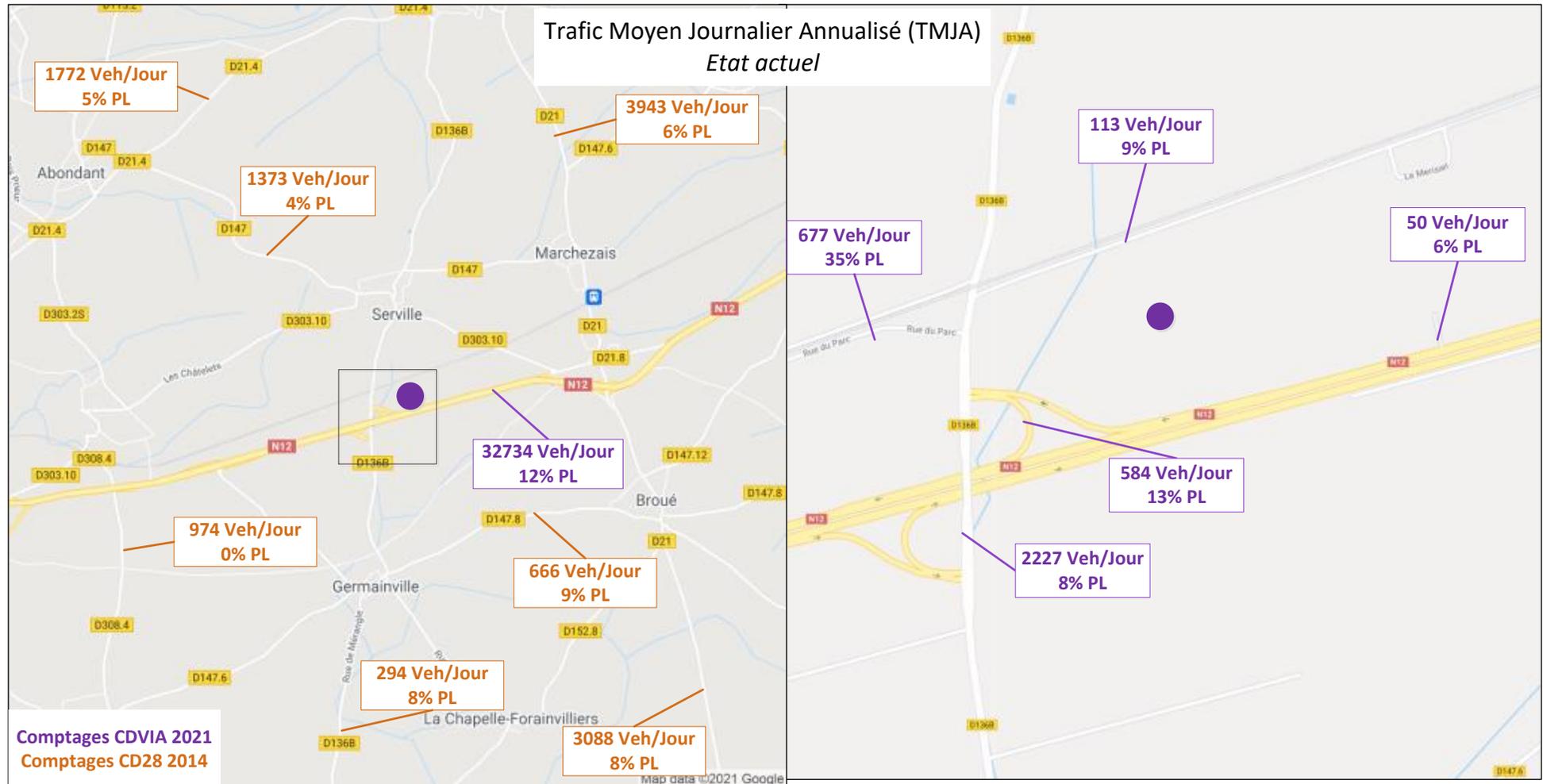


Trafic PL journalier le long du chemin latéral

Le passage de poids-lourds sur cette voie est très ponctuel sur la journée, ne concernant que les flux liés à l'entreprise Promill.

3.7.4. CARTE TMJA ACTUELS

On présente page suivante la carte des TMJA sur le secteur d'étude. Les données sont issues des comptages en ligne présentés précédemment.



TMJA en situation actuelle 2 sens confondus

Le secteur est fortement marqué par la présence de la RN12, axe de liaison d'importance régionale entre Paris et Dreux. Le trafic PL est par ailleurs le plus élevé des axes routiers du secteur (plus de 12% sur cet axe).

La D136B concentre un flux de 2 200 véhicules quotidiennement, avec un taux de PL de 8%. La rue du Parc et le chemin latéral, dont la circulation est liées aux entreprises Segurel et Promill, enregistrent des volumes très faibles mas des taux de PL bien plus élevés.

L'accès à Promill sur la RN12 est très peu fréquenté, principalement par les VL.

—— 3.7.5. RESULTATS DES COMPTAGES DIRECTIONNELS HPM/HPS

On présente pages suivantes les résultats des enquêtes directionnelles aux carrefours, nécessaires pour l'analyse de capacité et de dimensionnement de chacune des intersections.

Les résultats sont donnés en nombre d'UVP (Unité de Véhicule Particulier):

- 1 Véhicule particulier = 1 UVP
- 1 Poids-Lourd = 2 UVP
- 1 Deux Roues motorisé = 1/3 UVP

Les comptages de ces enquêtes ont également été confrontés aux comptages d'autres enquêtes connexes afin de dresser des cartes de comptages à une échelle plus large. Ces cartes larges ont été réalisées uniquement aux heures de pointe du matin et du soir :

Les trafics sont issus de l'analyse des caméras de l'enquête commandée.

3.7.5.1. HEURE DE POINTE DU MATIN

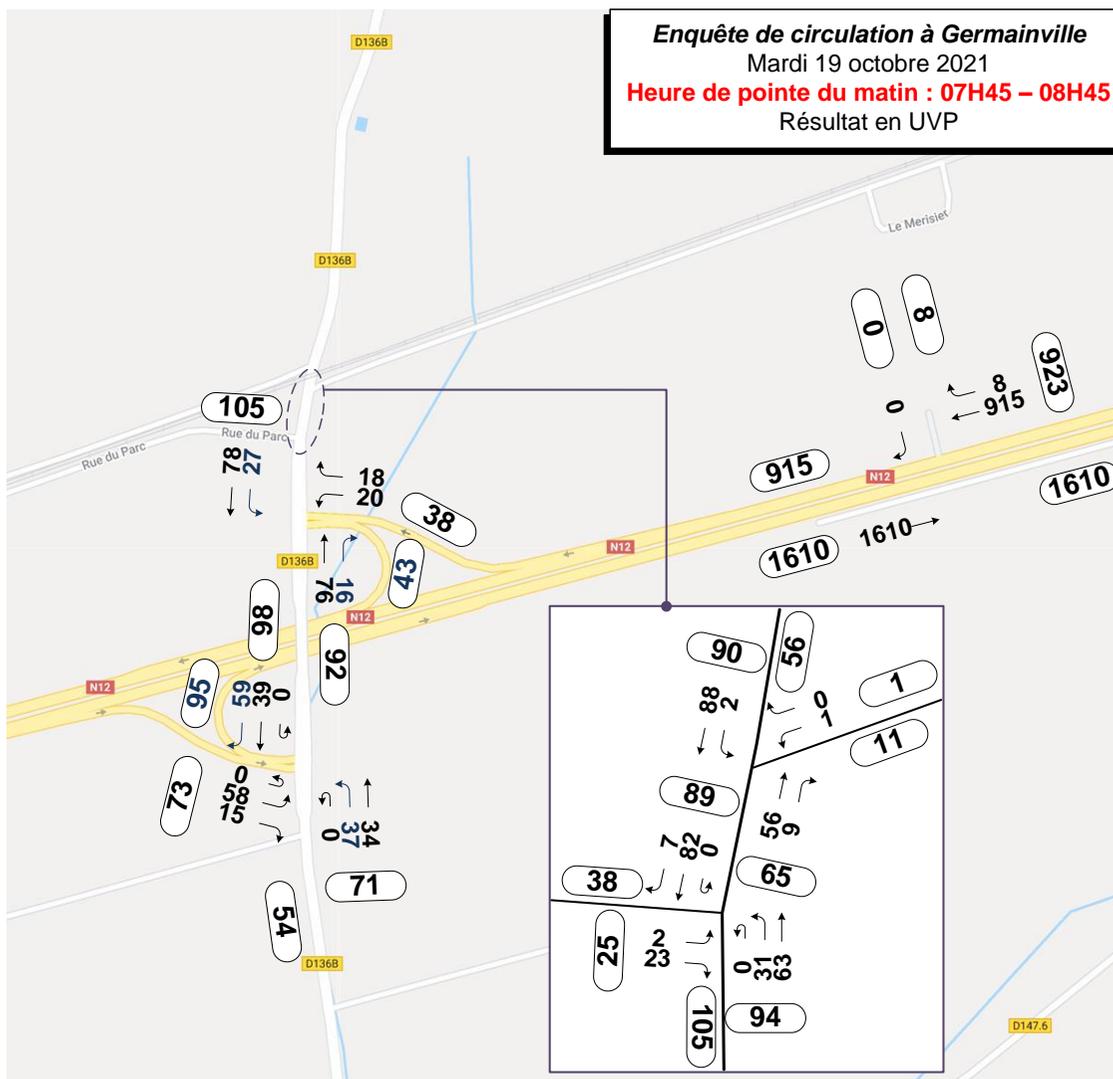


Planche de trafic en UVP à l'heure de pointe du matin

3.7.5.2. HEURE DE POINTE DU SOIR

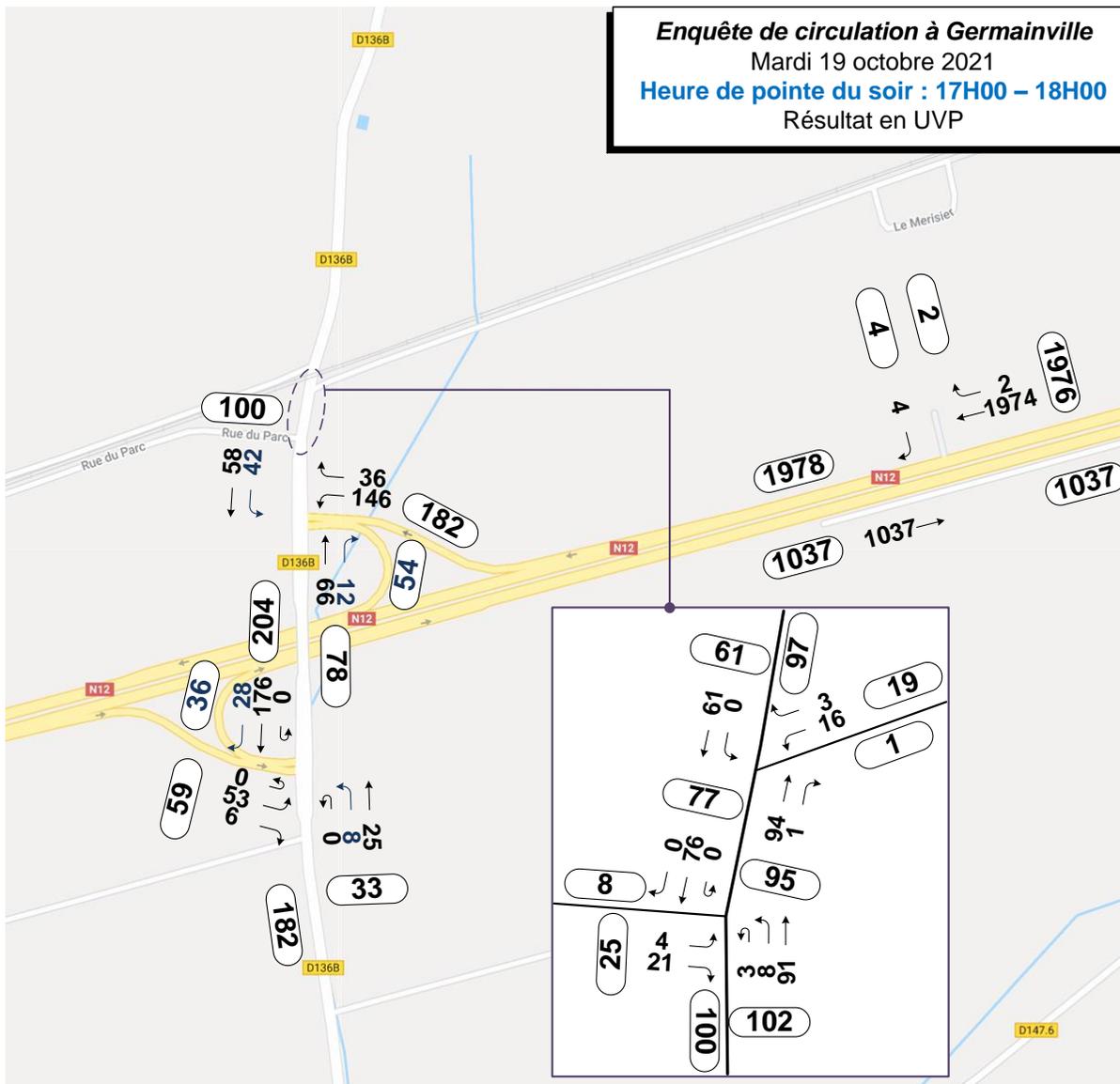


Planche de trafic en UVP à l'heure de pointe du soir

— 3.8. CAPACITE ACTUELLE DES CARREFOURS AUX HEURES DE POINTE

On présente ci-après le détail des calculs de capacité des carrefours enquêtés.

Afin d'analyser le fonctionnement des carrefours, les réserves de capacité des différentes entrées sont calculées. Cela représente le volume supplémentaire de trafic que peut supporter le carrefour.

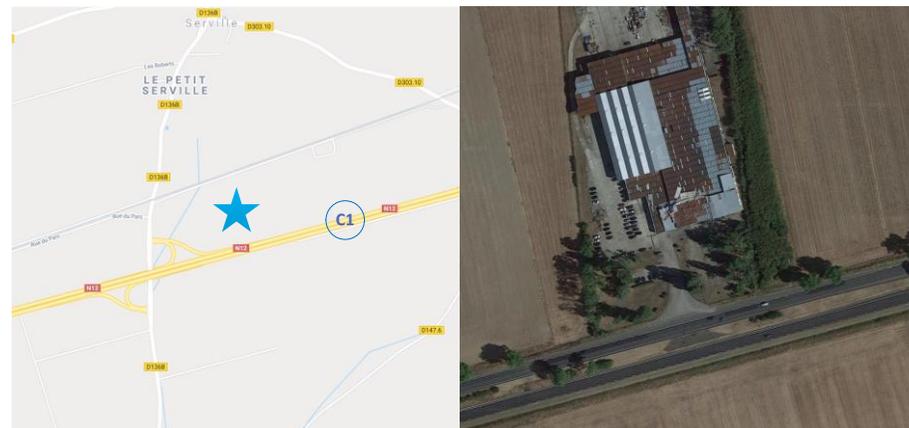
Si la réserve est supérieure à 20% l'écoulement est fluide, entre 0 et 20% l'écoulement est chargé et en dessous de 0%, le carrefour est saturé.

Cet indicateur est calculé selon l'aménagement du carrefour avec les méthodes suivantes :

- Le logiciel CERTU « Girabase » pour les giratoires
- La méthodologie du « Guide de conception des carrefours à feux » du CEREMA pour les carrefours à feux
- La méthode dite « Allemande » de Harders & Siegloch pour les carrefours à STOP et Cédez-le-passage

On trouvera en annexes le détail des calculs de capacité.

— 3.8.1. C1 : ACCES A PROMILL SUR LA RN12



Description du carrefour

Ce carrefour est destiné aux véhicules de l'entreprise Promill pour permettre l'accès sur la RN12. La conception de l'intersection à angle droit sur une voie rapide, très dangereuse malgré l'amorce de bretelles de déclaration et d'insertion rend l'accès à l'entreprise dangereux au vu des volumes sur la RN12. L'accès sur la RN12 peut devenir périlleux sur une voie où les véhicules circulent à vitesse élevée en section courante (110 km/h) et où l'insertion dans le trafic peut être limitée, notamment en heure de pointe du soir (2000 véhicules/heure dans le sens Paris – Dreux). Le faible trafic écoulé sur cet accès, permet des réserves de capacités très bonnes à l'intersection, c'est-à-dire sans créer de perturbation.

930 véhicules/heure transitent par ce carrefour en HPM et 1980 véhicules/heure en HPS.

| C1_ACCES PROMILL SUR RN12 | Référence | |
|---|-------------|------------|
| | HPM | HPS |
| Mouvement tournant | HPM | HPS |
| T-à-D depuis Accès Promill vers RN12 vers Dreux | 100% | 99% |
| Réserve de capacité globale | 100% | 99% |

Réserves de capacité du carrefour

3.8.2. C2 : D136B – CHEMIN LATERAL



Description du carrefour

Ce carrefour stop est situé au débouché de la route communale dite « chemin latéral » sur la D136B, à proximité immédiate du passage à niveau.

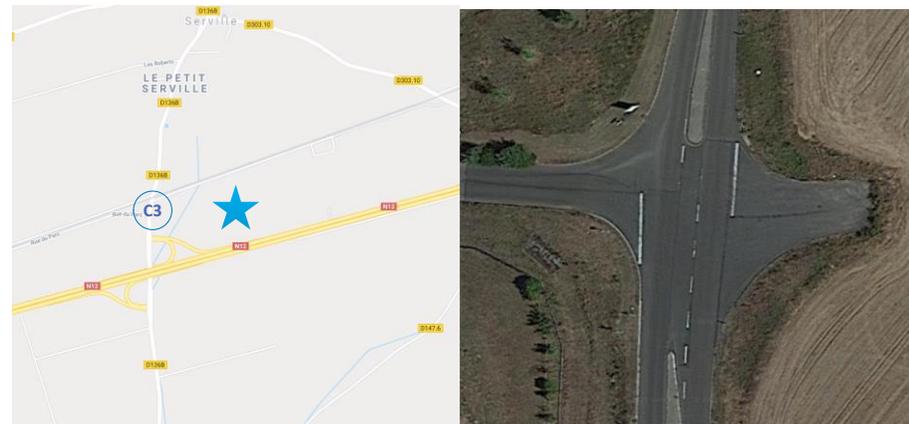
Les réserves de capacités sont très bonnes aux heures de pointe, les flux s'écoulent de manière fluide.

Actuellement, 150 véhicules/heure franchissent ce carrefour en HPM, contre 175 véhicules/heure en HPS.

| C2_D136B Chemin latéral | Référence | |
|---|-------------|------------|
| | HPM | HPS |
| Mouvement tournant | | |
| T-à-D depuis Chemin latéral vers D136B Nord | 100% | 100% |
| T-à-G depuis D136B Nord | 100% | 100% |
| T-à-G depuis Chemin latéral vers D136B Sud | 100% | 97% |
| Réserve de capacité globale | 100% | 99% |

Réserves de capacité du carrefour

3.8.3. C3 : D136B – RUE DU PARC



Description du carrefour

Ce carrefour stop est situé au débouché de la rue du Parc sur la D136B. Il dispose d'une file en tourne à gauche pour les véhicules en provenance du sud en direction de la rue du Parc.

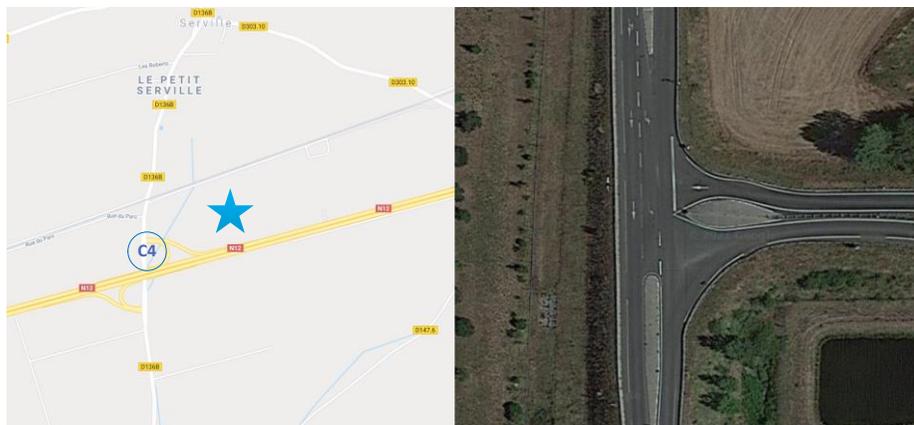
Les réserves de capacité du carrefour sont très importantes, ce qui signifie que les flux du carrefour parviennent à s'écouler sans créer de file d'attente.

Aujourd'hui, jusqu'à 205 véhicules/heure circulent par ce carrefour aux heures de pointe.

| C3_D136B - RUE DU PARC | Référence | |
|--|------------|------------|
| | HPM | HPS |
| Mouvement tournant | | |
| T-à-D depuis Rue du Parc vers D136B Sud | 97% | 98% |
| T-à-G depuis D136B Sud | 97% | 99% |
| T-à-G depuis Rue du Parc vers D136B Nord | 100% | 99% |
| Réserve de capacité globale | 99% | 99% |

Réserves de capacité du carrefour

3.8.4. C4 : D136B – BRETelles DIFFUSEUR NORD



Description du carrefour

Ce carrefour stop sur la D136B est aménagé au débouché des bretelles du diffuseur avec la RN12, dans sa partie nord. Une file en tourne à gauche a été créée pour les véhicules en provenance du nord en direction de la RN12.

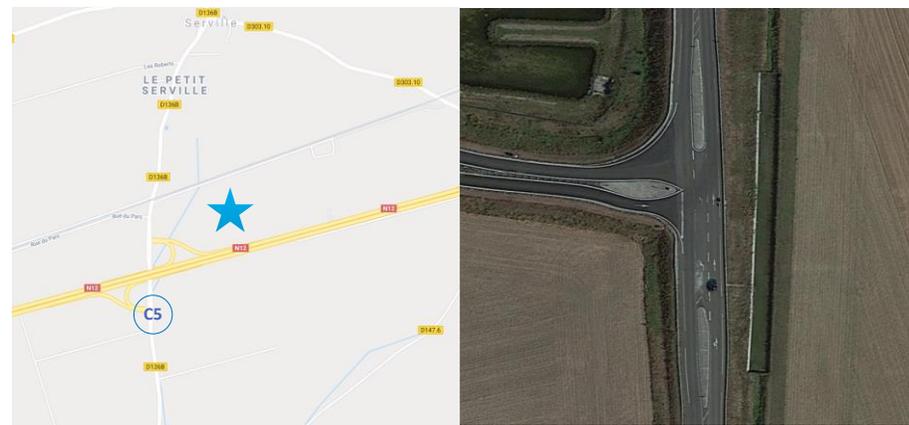
Les réserves de capacité du carrefour sont très importantes, ce qui signifie que les flux du carrefour parviennent à s'écouler sans créer de file d'attente.

235 véhicules/heure s'écoulent sur le carrefour en HPM, contre 360 véhicules/heure en HPS.

| C4_D136B - BRETELLE DIFFUSEUR NORD | Référence | |
|---|------------|------------|
| | HPM | HPS |
| Mouvement tournant | | |
| T-à-D depuis Accès RN12 vers D136B nord | 98% | 96% |
| T-à-G depuis D136B nord | 98% | 96% |
| T-à-G depuis Accès RN12 vers D136B sud | 97% | 76% |
| Réserve de capacité globale | 98% | 86% |

Réserves de capacité du carrefour

3.8.1. C5 : D136B – BRETelles DIFFUSEUR SUD



Description du carrefour

Ce carrefour stop sur la D136B est aménagé au débouché des bretelles du diffuseur avec la RN12, dans sa partie nord. Une file en tourne à gauche a été créée pour les véhicules en provenance du nord en direction de la RN12.

Les réserves de capacité du carrefour sont très importantes, ce qui signifie que les flux du carrefour parviennent à s'écouler sans créer de file d'attente.

Ce carrefour est franchi par 200 véhicules/heure en HPM et 300 véhicules/heure en HPS.

| C5_D136B - BRETELLE DIFFUSEUR SUD | Référence | |
|---|------------|------------|
| | HPM | HPS |
| Mouvement tournant | | |
| T-à-D depuis Accès RN12 vers D136B sud | 98% | 99% |
| T-à-G depuis D136B sud | 97% | 99% |
| T-à-G depuis Accès RN12 vers D136B nord | 91% | 91% |
| Réserve de capacité globale | 94% | 95% |

Réserves de capacité du carrefour

— 3.9. SYNTHÈSE DE LA CIRCULATION ACTUELLE SUR LE SECTEUR

Le site d'implantation est situé dans un secteur marqué par la présence d'un grand axe structurant (RN12) et d'une voie secondaire, la D136B. Les carrefours étudiés sont tous dotés de stop. Les volumes de trafic, très limités aux heures de pointes et la configuration actuelle des carrefours, permet d'écouler normalement le trafic dans le secteur.

| C1_ACCES PROMILL SUR RN12 | Référence | |
|---|-------------|------------|
| Mouvement tournant | HPM | HPS |
| T-à-D depuis Accès Promill vers RN12 vers Dreux | 100% | 99% |
| Réserve de capacité globale | 100% | 99% |

| C2_D136B Chemin latéral | Référence | |
|---|-------------|------------|
| Mouvement tournant | HPM | HPS |
| T-à-D depuis Chemin latéral vers D136B Nord | 100% | 100% |
| T-à-G depuis D136B Nord | 100% | 100% |
| T-à-G depuis Chemin latéral vers D136B Sud | 100% | 97% |
| Réserve de capacité globale | 100% | 99% |

| C3_D136B - RUE DU PARC | Référence | |
|--|------------|------------|
| Mouvement tournant | HPM | HPS |
| T-à-D depuis Rue du Parc vers D136B Sud | 97% | 98% |
| T-à-G depuis D136B Sud | 97% | 99% |
| T-à-G depuis Rue du Parc vers D136B Nord | 100% | 99% |
| Réserve de capacité globale | 99% | 99% |

| C4_D136B - BRETELLE DIFFUSEUR NORD | Référence | |
|---|------------|------------|
| Mouvement tournant | HPM | HPS |
| T-à-D depuis Accès RN12 vers D136B nord | 98% | 96% |
| T-à-G depuis D136B nord | 98% | 96% |
| T-à-G depuis Accès RN12 vers D136B sud | 97% | 76% |
| Réserve de capacité globale | 98% | 86% |

| C5_D136B - BRETELLE DIFFUSEUR SUD | Référence | |
|---|------------|------------|
| Mouvement tournant | HPM | HPS |
| T-à-D depuis Accès RN12 vers D136B sud | 100% | 99% |
| T-à-G depuis D136B sud | 100% | 99% |
| T-à-G depuis Accès RN12 vers D136B nord | 92% | 91% |
| Réserve de capacité globale | 96% | 95% |

Réserves de capacité des carrefours à proximité du site

A proximité immédiate du site, les pics d'activité sont situés en heure de pointe du matin et du soir. Les réserves de capacités sur l'ensemble des carrefours étudiés sont confortables et les niveaux de trafics justifient le stop comme régime principal de priorité.

Le carrefour C1 : Accès Promill sur RN12 écoule le trafic attendu de manière fluide, les réserves de capacités sont importantes et le carrefour suffisamment dimensionné, les volumes en entrée et en sortie sont très faibles. La configuration de ce carrefour demeure néanmoins dangereuse, en particulier à l'heure de pointe du soir où l'insertion sur la bretelle courte peut être difficile.

Le carrefour C2 : D136B – Chemin latéral constitue l'accès principal à l'entreprise Promill. Les conditions de circulations sont très bonnes aux heures de pointe et les véhicules s'écoulent sans créer de file d'attente.

Les volumes transitant sur le **carrefour C3 : D136B – Chemin latéral** sont en partie liés au trafic en provenance de l'entreprise Segurel. Les conditions de

circulation sont très bonnes pour les véhicules légers comme les poids-lourds, les réserves de capacité sont confortables.

Le carrefour C4 : D136B – Bretelle diffuseur nord admet des volumes de trafics plus élevés que les précédents carrefours, destinés notamment à la RN12 en provenance de Paris et aux flux en direction de Dreux. Les conditions de trafic sont très fluides, les réserves de capacités très bonnes également.

Le carrefour C5 : D136B – Bretelle diffuseur sud admet des volumes de trafics légèrement inférieur au carrefour précédent, destinés notamment à rejoindre la RN12 vers Paris et aux flux en provenance de Dreux. Les conditions de trafic sont très fluides, les réserves de capacités très satisfaisantes.

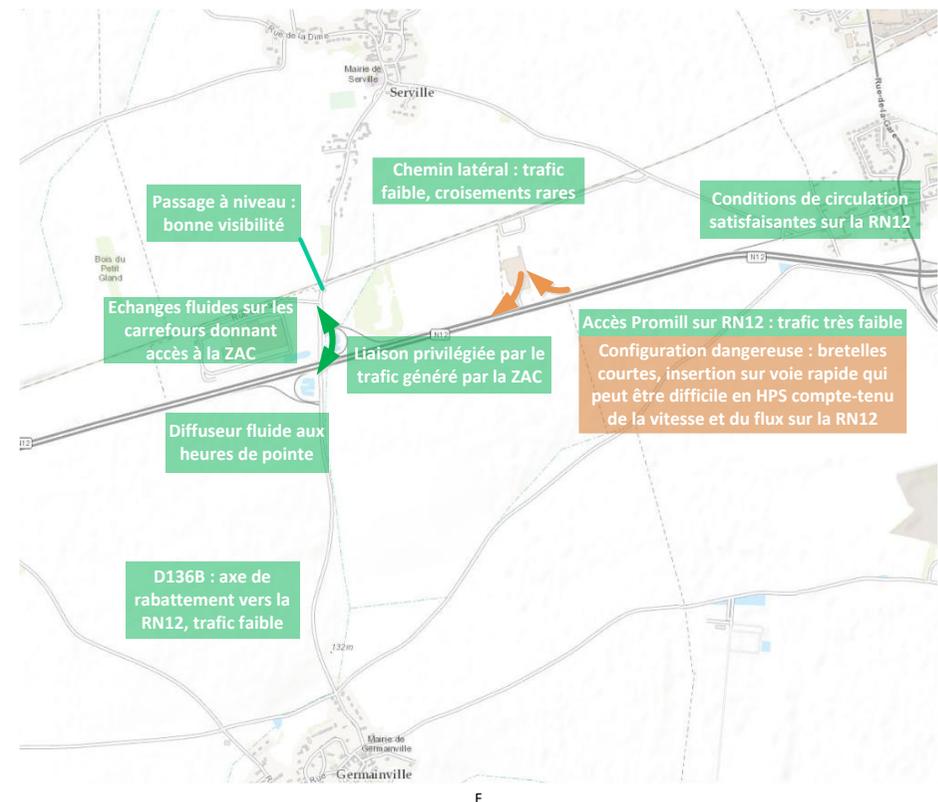


Schéma de synthèse des conditions de circulation

4. PRESENTATION DU PROJET ET HYPOTHESES DE GENERATION DE TRAFIC

— 4.1. PROGRAMMATION

Le projet prévoit un bâtiment SDP de 75 000 m². Il prévoit la création de 52 quais, et de 200 places de parking VL. Des emprises ont été disposées pour ajouter 80 places parking supplémentaires à terme.



Plan masse du projet

— 4.2. GENERATION DE TRAFIC

Des hypothèses sont réalisées sur chacun des projets envisagés afin d'estimer le nombre d'emplois, d'habitants et de clients attendus. Des hypothèses de répartition sont également proposées afin de répartir les flux générés sur les périodes de pointe étudiées.

Les tableaux ci-dessous recense l'intégralité des hypothèses réalisées pour estimer le nombre de véhicules générés de chacun des projets.

CDVIA INGENIERIE & MESURE DES DEPLACEMENTS WWW.CDVIA.FR

| Heure | Génération en véhicules/heure | | | | | |
|--------------|-------------------------------|-------|------|-------|------|-------|
| | VL | | PL | | UVP | |
| | emis | recus | emis | recus | emis | recus |
| 0-1h | | | | | 0 | 0 |
| 1-2h | | | | | 0 | 0 |
| 2-3h | | | | | 0 | 0 |
| 3-4h | | | | | 0 | 0 |
| 4-5h | | | 10 | 3 | 21 | 7 |
| 5-6h | | 80 | 14 | 12 | 28 | 103 |
| 6-7h | | | 14 | 10 | 28 | 21 |
| 7-8h | | | 15 | 22 | 30 | 44 |
| 8-9h | | 40 | 21 | 17 | 41 | 75 |
| 9-10h | | | 17 | 21 | 35 | 41 |
| 10-11h | | | 21 | 18 | 41 | 37 |
| 11-12h | | | 20 | 22 | 39 | 44 |
| 12-13h | 80 | | 17 | 20 | 115 | 39 |
| 13-14h | | 80 | 18 | 16 | 37 | 112 |
| 14-15h | | | 16 | 16 | 32 | 32 |
| 15-16h | | | 13 | 15 | 25 | 30 |
| 16-17h | | | 15 | 12 | 30 | 23 |
| 17-18h | 40 | | 9 | 10 | 58 | 21 |
| 18-19h | | | 6 | 9 | 12 | 18 |
| 19-20h | | | 5 | 7 | 9 | 14 |
| 20-21h | 80 | | | | 80 | 0 |
| 21-22h | | | | | 0 | 0 |
| 22-23h | | | | | 0 | 0 |
| 23-24h | | | | | 0 | 0 |
| TOTAL | 200 | 200 | 230 | 230 | 660 | 660 |

Hypothèse de fréquentation horaires considérées pour le projet

En partant du principe que 20% des emplois sur la plateforme seraient des emplois de bureaux, nous avons repris cette hypothèse dans les mouvements. Nous avons enfin appliqué la relève des équipes de production en 2/8 sur le site, plus pénalisante.

Les hypothèses ainsi proposées sont ensuite utilisées pour estimer le flux émis et attiré par chacun des projets à :

- La journée
- L'heure de pointe du matin
- L'heure de pointe du soir

La constitution des flux émis et attirés est réalisée sur l'ensemble du projet en utilisant les hypothèses proposées précédemment. On aboutit ainsi au tableau ci-dessous qui estime la génération de trafic attendue en situation de projet, en semaine.

Afin de sécuriser l'étude, les volumes pris en considération dans les calculs de capacité tablent sur une hypothèse théorique maximale en heure de pointe, avec mouvements des administratifs et changement des équipes de production simultanément entre 8h et 9h et 17h et 18h, bien qu'habituellement les changements d'équipe se font en dehors des périodes de pointe

| Jour | VL | | PL | | UVP | |
|------------|------|-------|------|-------|------|-------|
| | Emis | Recus | Emis | Recus | Emis | Recus |
| Génération | 200 | 200 | 230 | 230 | 660 | 660 |

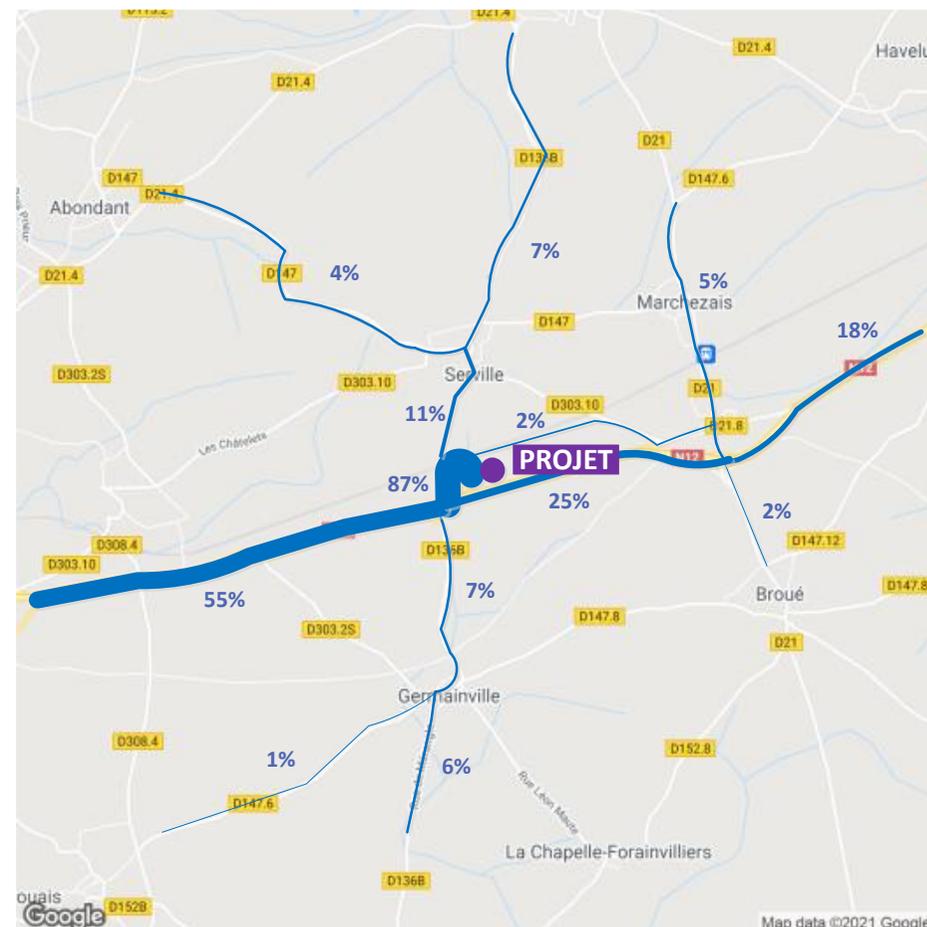
| HPM | VL | | PL | | UVP | |
|------------|------|-------|------|-------|------|-------|
| | Emis | Recus | Emis | Recus | Emis | Recus |
| Génération | 0 | 120 | 21 | 17 | 41 | 155 |

| HPS | VL | | PL | | UVP | |
|------------|------|-------|------|-------|------|-------|
| | Emis | Recus | Emis | Recus | Emis | Recus |
| Génération | 120 | 0 | 9 | 10 | 138 | 21 |

Hypothèses de génération de trafic retenues sur une journée (volumes émis + recus) et aux heures de pointe

A l'aide des données INSEE de mobilité domicile-travail, on peut estimer l'origine et la destination de ces flux en vue de l'affectation.

Les flux proviendraient en bonne partie de la N12 depuis Dreux. Un quart des flux seraient originaires de l'est, notamment des départements des Yvelines et de l'Eure, tous proches.



Répartition des flux générés pour les VL



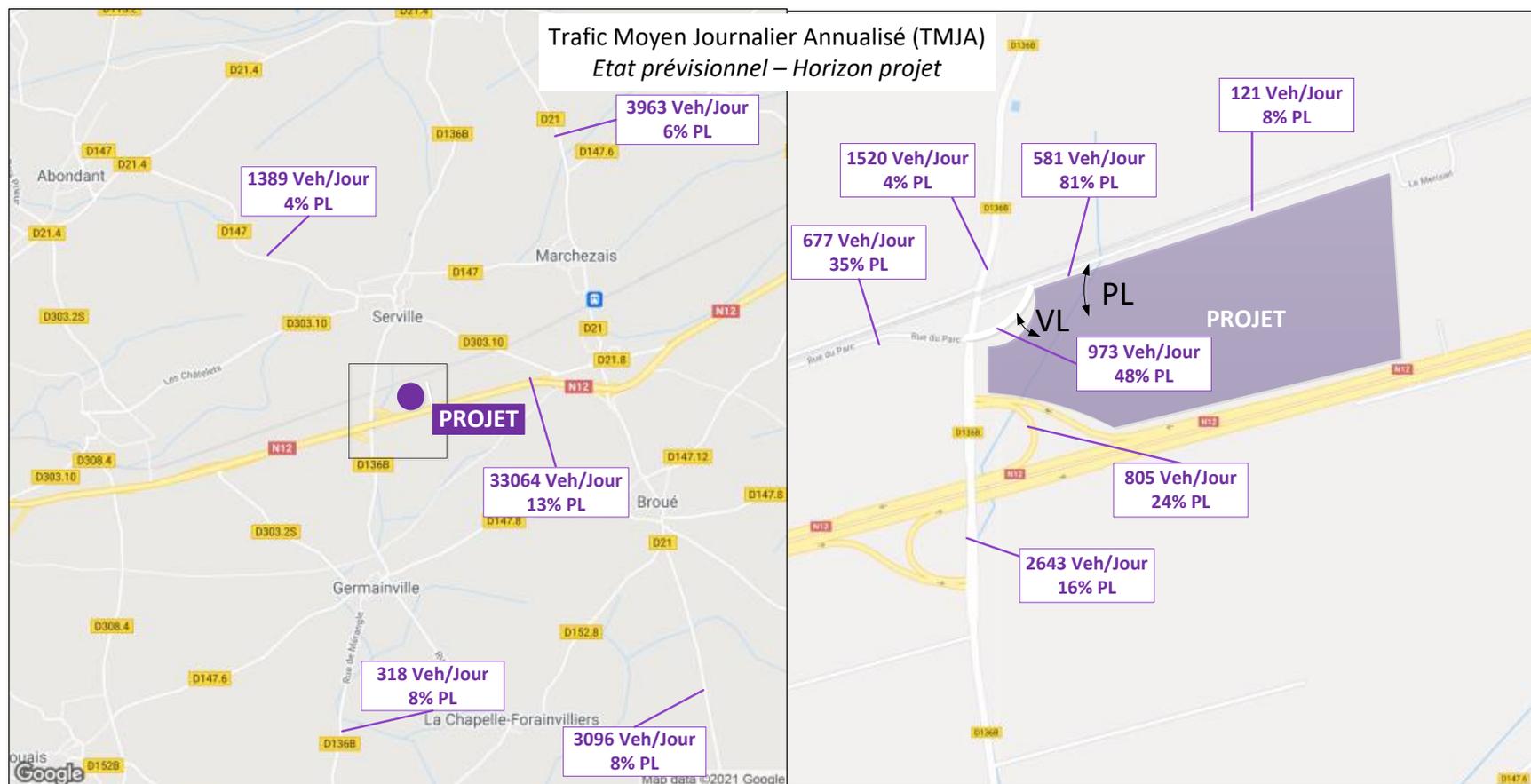
Illustration 17 : Tracé de voirie projeté – Aménagement à réaliser depuis l'échangeur central

Déport du chemin latéral sur le carrefour de la rue du Parc projeté

5. SITUATION PROJET

Cette partie expose les impacts du projet attendus sur le fonctionnement des carrefours de la zone d'activité et les conditions de circulation du secteur, en journée et aux heures de pointe.

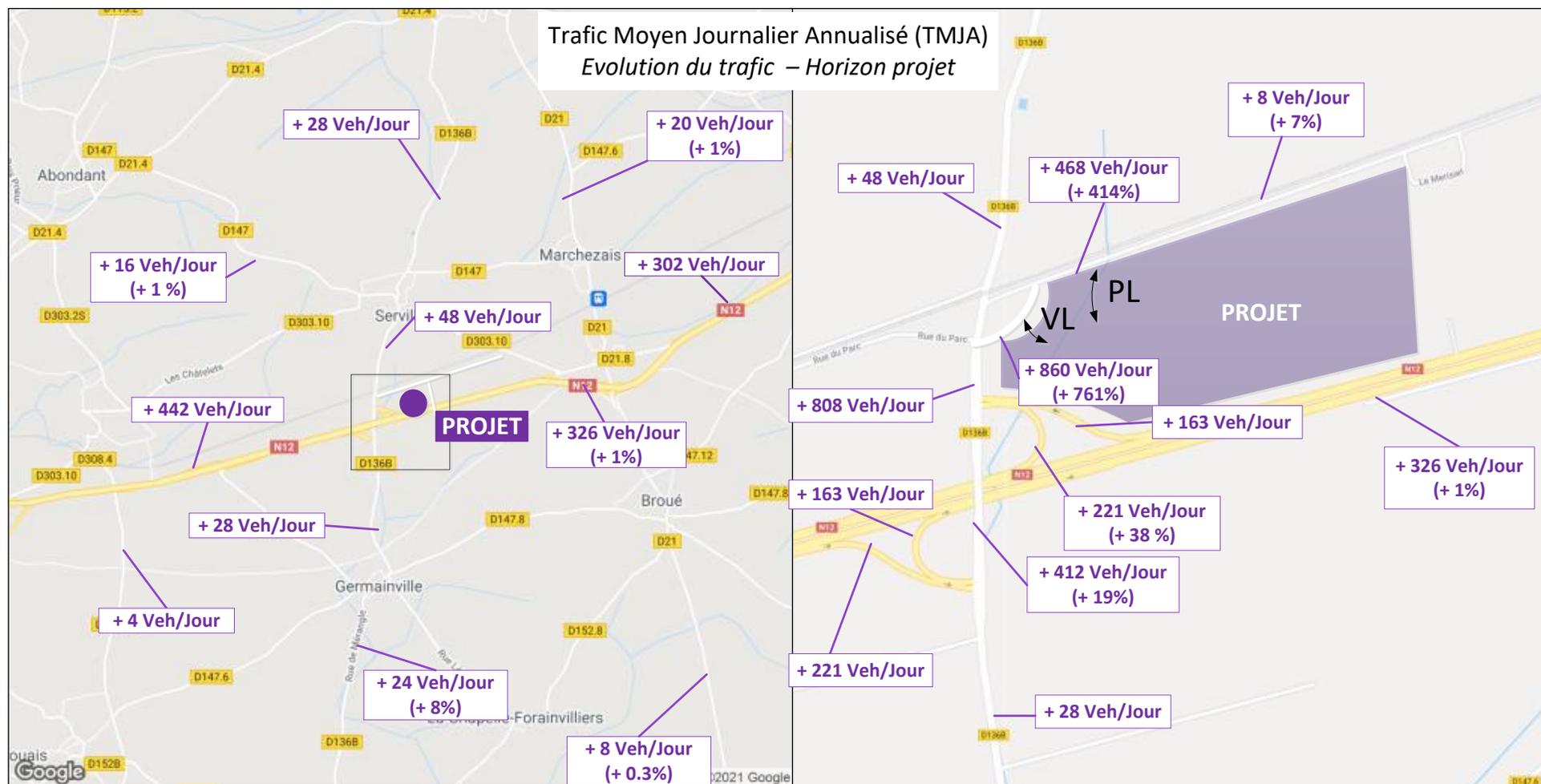
— 5.1. TMJA PREVISIONNELS



TMJA en situation projet 2 sens confondus

En situation projet, les axes qui supportent les plus fortes hausses de trafic par rapport à la situation actuelle sont :

- Le chemin latéral, où débouche le projet, qui concentrera près de 860 veh/j supplémentaires entre l'entrée VL et le carrefour avec la D136B et 470 veh/j de plus entre l'accès VL et l'accès PL
- La D136B dans sa traversée de la ZAC (+ 808 veh/j) et sur le pont du diffuseur (+ 412 veh/j, soit 19% de trafic supplémentaire)
- La RN12 Ouest (442 Veh/Jour supplémentaires) et la RN12 Est (+ 326 veh/j)



Carte d'évolution du trafic moyen journalier en situation projet par rapport à la situation actuelle

— 5.2. TRAFIC PREVISIONNEL AUX HEURES DE POINTE

Les augmentations de trafic sont plus importantes en sortie du site le matin et en entrée du site le soir, car les trafics de référence sont moins importants dans ce sens. Les calculs de capacité seront réalisés à chacune des deux périodes afin de s'assurer de la capacité du réseau à absorber le flux de trafic généré, les planches de trafic aux heures de pointe de semaine sont produites et étudiées. **Les augmentations de trafics exponentielles sur le chemin latéral sont à relativiser, car les trafics de références étaient limités à moins de 20 véhicules aux heures de pointe.**

Afin de sécuriser l'étude, les volumes pris en considération dans les calculs de capacité tablent sur une hypothèse théorique maximale en heure de pointe, avec mouvements des administratifs et changement des équipes de production simultanément entre 8h et 9h et 17h et 18h, bien qu'habituellement les changements d'équipe se font en dehors des périodes de pointe

Comparaison des volumes horaires aux heures de pointe par rapport à la situation projet :

HPM

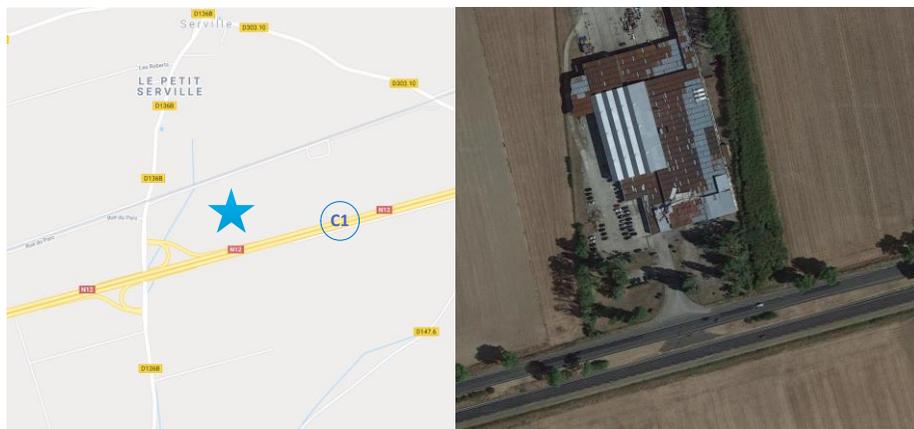
- **Chemin latéral (entre l'accès VL et la D136B)**
 - + 42 Uvp/h direction Ouest
 - + 138 Uvp/h direction Est
- **D136B (sur le pont au-dessus de la RN12) :**
 - + 91 Uvp/h direction Nord
 - + 21 Uvp/h direction Sud

HPS

- **Chemin latéral (entre l'accès VL et la D136B)**
 - + 123 Uvp/h direction Ouest
 - + 20 Uvp/h direction Est
- **D136B (sur le pont au-dessus de la RN12) :**
 - + 10 Uvp/h direction Nord
 - + 47 Uvp/h direction Sud

— 5.3. CAPACITE PREVISIONELLE DES CARREFOURS AUX HEURES DE POINTE

— 5.3.1. C1 : ACCES PROMILL SUR RN12



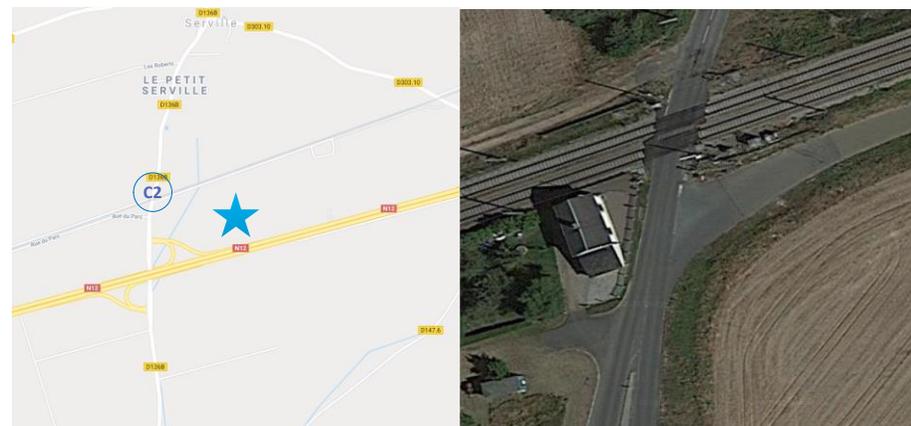
Description du carrefour

En situation projet, nous estimons que plus de 970 véhicules par heure transiteraient par ce carrefour le matin (+ 47 veh/h), contre 1980 le soir (+ 10 veh/h). L'effet sera très faible, les réserves de capacités seront identiques à celles observées actuellement.

| C1_ACCES PROMILL SUR RN12 | Référence | | Projet | |
|---|-----------|-----|--------|-----|
| | HPM | HPS | HPM | HPS |
| Mouvement tournant | | | | |
| T-à-D depuis Accès Promill vers RN12 vers Dreux | 100% | 99% | 100% | 99% |
| Réserve de capacité globale | 100% | 99% | 100% | 99% |

Réserves de capacité du carrefour

— 5.3.2. C2 : GIRATOIRE D950 – D307 – RUE GARGANTUA



Description du carrefour

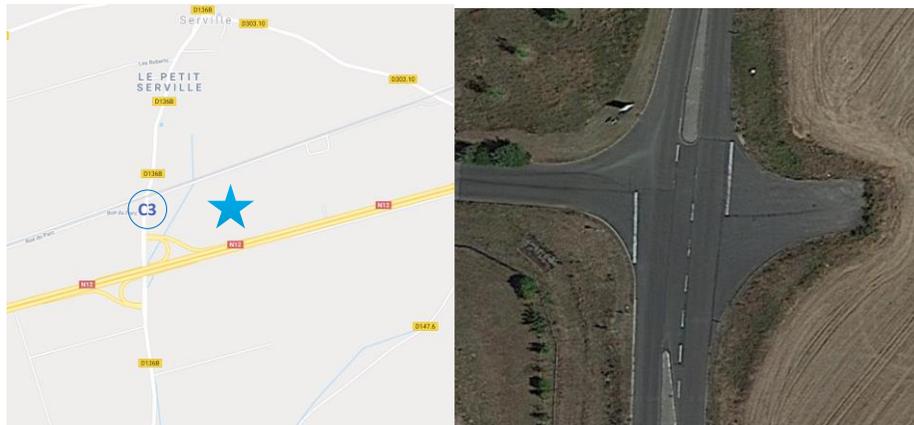
En situation projet, le débouché du chemin latéral sera dévié face à la rue du Parc. Le carrefour existant près du passage à niveau n'existera plus.



Illustration 17 : Tracé de voirie projeté – Aménagement à réaliser depuis l'échangeur central

Déport du chemin latéral (C2) sur le carrefour de la rue du Parc (C3) projeté

5.3.3. C3 : D136B – RUE DU PARC – CHEMIN LATERAL



Description du carrefour

Ce carrefour disposera d'une branche supplémentaire, avec le déport du chemin latéral, qui constitue l'accès principal au projet. Il sera le carrefour le plus impacté par le projet. Cette nouvelle configuration sera plus sécuritaire, car supprimant le carrefour à proximité du passage à niveau existant actuellement.

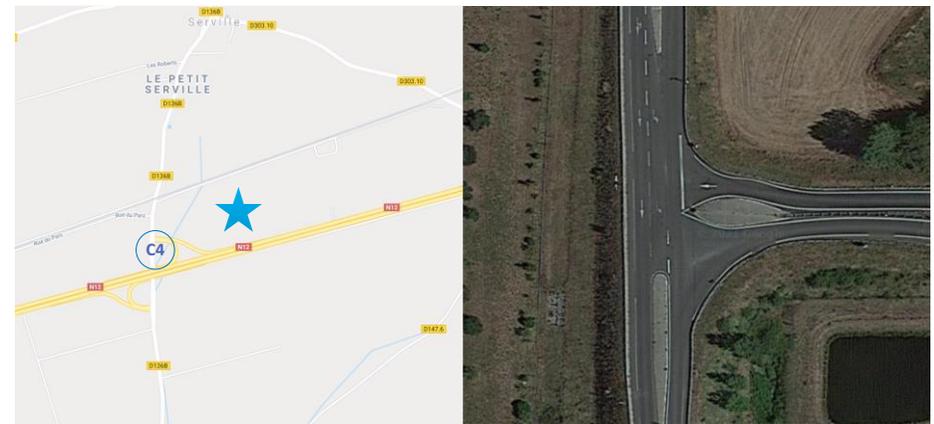
Les réserves de capacité de ce carrefour seront très confortables avec le maintien du stop comme système de priorité. 360 veh/h circuleront par ce carrefour en HPM (+ 194 veh/h), contre 238 veh/h en HPS (+ 144 veh/h).

A titre indicatif, dans un souci de réduire la vitesse sur la D136B à l'approche du passage à niveau et d'améliorer davantage les accès à la zone d'activité, la création d'un giratoire peut être envisagé à ce carrefour (réserves de capacités supérieures à 90%). Toutefois, les girations des poids-lourds depuis le nouvel accès jusqu'au giratoire seront à surveiller, compte-tenu de la succession des virages qui serait à effectuer.

| C3_D136B - RUE DU PARC - CHEMIN LATERAL | Projet + Raccordement chemin latéral | |
|--|---|------------|
| | HPM | HPS |
| Mouvement tournant | HPM | HPS |
| T-à-D vers la D136B sud | 97% | 98% |
| T-à-D vers la D136B nord | 100% | 100% |
| T-à-G depuis la D136B sud | 97% | 99% |
| T-à-G depuis la D136B nord | 98% | 100% |
| TD depuis la rue du Parc | 100% | 100% |
| TD depuis le chemin latéral | 100% | 100% |
| T-à-G vers la D136B nord | 100% | 99% |
| T-à-G vers la D136b sud | 93% | 81% |
| Réserve de capacité globale | 97% | 95% |

Réserves de capacité du carrefour

5.3.4. C4 : D136B – BRETELLE DIFFUSEUR NORD



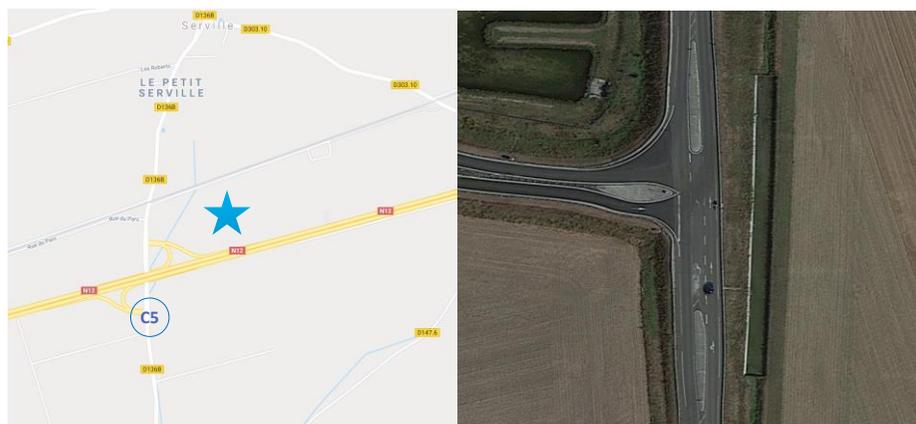
Description du carrefour

Les réserves de capacité du carrefour sont très importantes, ce qui signifie que les flux du carrefour parviennent à s'écouler sans créer de file d'attente. 415 véhicules/heure (+ 194 veh/h) franchiront ce carrefour en HPM et 350 véhicules/heure en HPS (+ 145 veh/h).

| C4_D136B - BRETELLE DIFFUSEUR NORD | Référence | | Projet | |
|---|------------|------------|------------|------------|
| | HPM | HPS | HPM | HPS |
| Mouvement tournant | | | | |
| T-à-D depuis Accès RN12 vers D136B nord | 98% | 96% | 92% | 95% |
| T-à-G depuis D136B nord | 98% | 96% | 95% | 89% |
| T-à-G depuis Accès RN12 vers D136B sud | 97% | 76% | 96% | 69% |
| Réserve de capacité globale | 98% | 86% | 94% | 79% |

Réserves de capacité du carrefour

5.3.1. C5 : D136B – BRETELLE DIFFUSEUR SUD



Description du carrefour

Les réserves de capacité du carrefour sont très importantes, ce qui signifie que les flux du carrefour parviennent à s'écouler sans créer de file d'attente. 308 veh/h franchiront ce carrefour en HPM (+ 112 veh/h) et 350 veh/h en HPS (+ 57 veh/h).

| C5_D136B - BRETELLE DIFFUSEUR SUD | Référence | | Projet | |
|---|------------|------------|------------|------------|
| | HPM | HPS | HPM | HPS |
| Mouvement tournant | | | | |
| T-à-D depuis Accès RN12 vers D136B sud | 98% | 99% | 98% | 99% |
| T-à-G depuis D136B sud | 97% | 99% | 97% | 99% |
| T-à-G depuis Accès RN12 vers D136B nord | 91% | 91% | 77% | 89% |
| Réserve de capacité globale | 94% | 95% | 87% | 94% |

Réserves de capacité du carrefour

5.3.2. ACCES AU PROJET

Les réserves de capacité sur les accès au projet ont été évaluées aux heures de pointe, sur l'accès VL et l'accès PL nouvellement créés sur le chemin latéral.

Les deux accès disposeront de réserves de capacités très satisfaisantes aux heures de pointe, compte-tenu des faibles volumes de trafic transitant sur cette voie.

| C6_ACCES VL SITE PROJET | Projet | |
|---|------------|------------|
| | HPM | HPS |
| Entrée de carrefour | | |
| T-à-D depuis ACCES VL vers CHEMIN LATERAL EST | 100% | 100% |
| T-à-G depuis CHEMIN LATERAL EST | 100% | 100% |
| T-à-G depuis ACCES VL vers CHEMIN LATERAL OUEST | 81% | 84% |
| Réserve de capacité globale | 91% | 92% |

| C7_ACCES PL SITE PROJET | Projet | |
|---|------------|------------|
| | HPM | HPS |
| Entrée de carrefour | | |
| T-à-D depuis ACCES PL vers CHEMIN LATERAL EST | 100% | 100% |
| T-à-G depuis CHEMIN LATERAL EST | 100% | 100% |
| T-à-G depuis ACCES PL vers CHEMIN LATERAL OUEST | 95% | 98% |
| Réserve de capacité globale | 98% | 99% |

Réserves de capacité prévisionnelles des accès VL et PL

— 5.4. SYNTHÈSE DES CONDITIONS DE CIRCULATION PRÉVISIONNELLES

| C1_ACCES PROMILL SUR RN12 | Référence | | Projet | |
|---|-----------|-----|--------|-----|
| | HPM | HPS | HPM | HPS |
| Mouvement tournant | | | | |
| T-à-D depuis Accès Promill vers RN12 vers Dreux | 100% | 99% | 100% | 99% |
| Réserve de capacité globale | 100% | 99% | 100% | 99% |

| C2_D136B Chemin latéral | Référence | |
|---|-----------|------|
| | HPM | HPS |
| Mouvement tournant | | |
| T-à-D depuis Chemin latéral vers D136B Nord | 100% | 100% |
| T-à-G depuis D136B Nord | 100% | 100% |
| T-à-G depuis Chemin latéral vers D136B Sud | 100% | 97% |
| Réserve de capacité globale | 100% | 99% |

| C3_D136B - RUE DU PARC | Référence | |
|--|-----------|-----|
| | HPM | HPS |
| Mouvement tournant | | |
| T-à-D depuis Rue du Parc vers D136B Sud | 97% | 98% |
| T-à-G depuis D136B Sud | 97% | 99% |
| T-à-G depuis Rue du Parc vers D136B Nord | 100% | 99% |
| Réserve de capacité globale | 99% | 99% |

| C3_D136B - RUE DU PARC - CHEMIN LATÉRAL | Projet + Raccordement chemin latéral | |
|---|--------------------------------------|------|
| | HPM | HPS |
| Mouvement tournant | | |
| T-à-D vers la D136B sud | 97% | 98% |
| T-à-D vers la D136B nord | 100% | 100% |
| T-à-G depuis la D136B sud | 97% | 99% |
| T-à-G depuis la D136B nord | 98% | 100% |
| TD depuis la rue du Parc | 100% | 100% |
| TD depuis le chemin latéral | 100% | 100% |
| T-à-G vers la D136B nord | 100% | 99% |
| T-à-G vers la D136B sud | 93% | 81% |
| Réserve de capacité globale | 97% | 95% |

| C4_D136B - BRETELLE DIFFUSEUR NORD | Référence | | Projet | |
|---|-----------|-----|--------|-----|
| | HPM | HPS | HPM | HPS |
| Mouvement tournant | | | | |
| T-à-D depuis Accès RN12 vers D136B nord | 98% | 96% | 92% | 95% |
| T-à-G depuis D136B nord | 98% | 96% | 95% | 89% |
| T-à-G depuis Accès RN12 vers D136B sud | 97% | 76% | 96% | 69% |
| Réserve de capacité globale | 98% | 86% | 94% | 79% |

| C5_D136B - BRETELLE DIFFUSEUR SUD | Référence | | Projet | |
|---|-----------|-----|--------|-----|
| | HPM | HPS | HPM | HPS |
| Mouvement tournant | | | | |
| T-à-D depuis Accès RN12 vers D136B sud | 98% | 99% | 98% | 99% |
| T-à-G depuis D136B sud | 97% | 99% | 97% | 99% |
| T-à-G depuis Accès RN12 vers D136B nord | 91% | 91% | 77% | 89% |
| Réserve de capacité globale | 94% | 95% | 87% | 94% |

Avec le fonctionnement de la plateforme logistique, les augmentations de trafics seront bien visibles aux abords immédiats du site, notamment sur le chemin latéral et la D136B puis sur la RN12. Sur les autres axes, la dispersion des flux limitera l'augmentation des volumes à moins de 30 véhicules par jour.

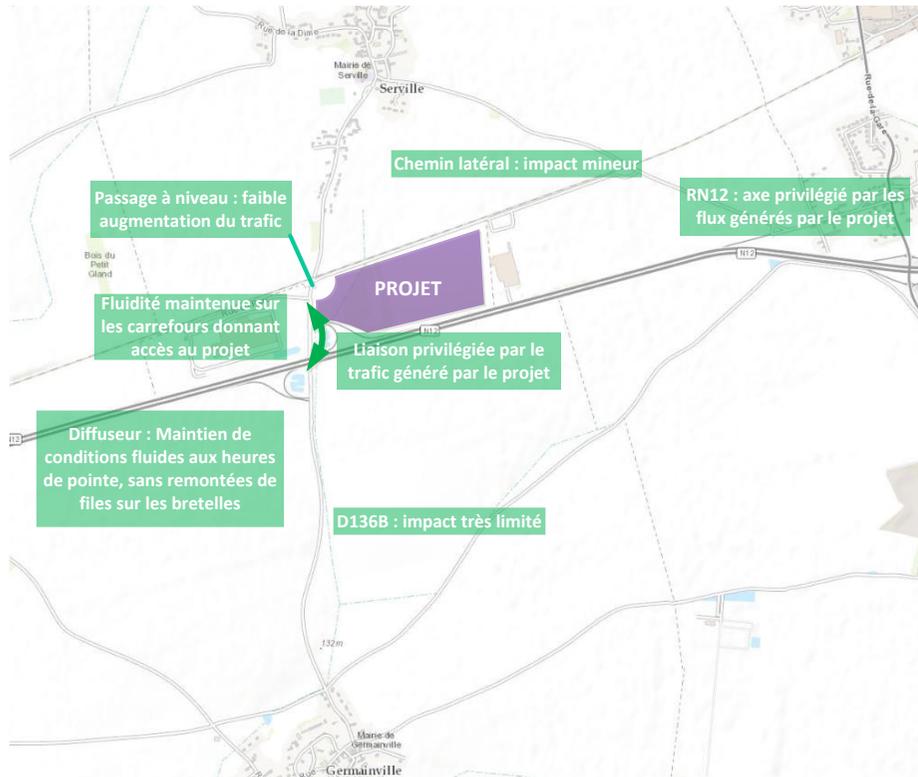
Le carrefour C1 : Accès à Promill sur RN12 sera peu impacté par le projet en lui-même, les augmentations de trafics en provenance de la RN12 Est seront limitées, les réserves de capacités seront très bonnes.

Les flux du carrefour C2 : D136B - Chemin latéral seront reportés sur le carrefour C3 avec la rue du Parc

Ainsi, le **carrefour C3 : D136B – Rue du Parc – Chemin latéral** sera sans conteste le plus impacté par le projet, mais les faibles volumes sur la D136B n'auront pas d'impact significatif sur l'attente au carrefour. Dans un fonctionnement à 4 branches régulé par stop sur 2 entrées, les réserves de capacités demeureront très confortables aux heures de pointe.

Compte-tenu de l'attractivité de la RN12, la majorité des flux supplémentaires convergeront vers les carrefours C4 et C5 situés au débouché des bretelles du diffuseur. Il sera néanmoins peu impacté dans son fonctionnement, les **conditions de fluidité seront conservées, c'est-à-dire sans créer de file d'attente ni quelconque remontée sur la RN12**. Les réserves de capacité seront toujours confortables.

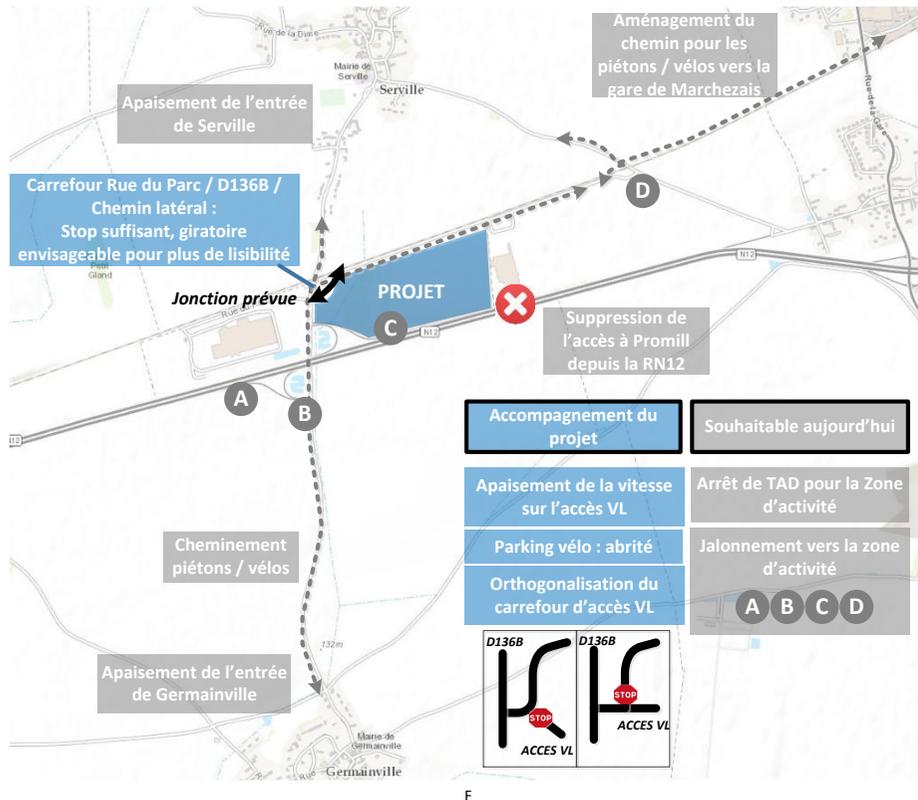
Evolution des réserves de capacité des carrefours à proximité immédiate du site en situation projet



Conditions de circulation prévisionnelles en situation projet

6. MESURES CONSERVATOIRES

A l'issue de l'étude, plusieurs mesures conservatoires peuvent être proposées afin d'accompagner les trafics attendus et d'améliorer la desserte du site.



Mesures conservatoires d'accompagnement du projet et mesures souhaitables dès aujourd'hui sans même considérer le projet

— 6.1. MESURES D'ACCOMPAGNEMENT DU PROJET

- La création d'un carrefour giratoire de 24m de rayon au carrefour D136B – rue du Parc – chemin latéral peut être envisagé à titre indicatif,

afin de marquer la traversée de la zone d'activité et casser la vitesse des véhicules à l'approche du passage à niveau n°30. Cette configuration permettrait d'améliorer l'écoulement des flux en provenance du projet. Les tests de capacité d'un giratoire sont disponibles en annexe.

- On peut envisager d'améliorer la jonction de l'accès VL sur la voie d'accès en orthogonalisant le carrefour pour plus de lisibilité. Les véhicules en provenance du chemin latéral s'acquittaient d'un stop.
- La présence de virages successifs nécessite une largeur nécessaire adaptée pour les girations des poids-lourds qui circuleront sur le nouvel accès.
- Des aménagements participant à la réduction des prises de vitesses excessives sur l'accès VL jusqu'au parking peuvent être proposés (réduction de la largeur de la voie, ralentisseurs).
- La création d'un jalonnement dédié vers la « zone d'activité des Merisiers », en particulier depuis la RN12, renforcerait la visibilité du secteur les principaux axes routiers alentours.
- L'aménagement d'un parking vélo couvert peut inciter à la pratique de ce mode de déplacement pour les employés vivant à proximité.

— 6.2. MESURES SOUHAITABLES AUJOURD'HUI

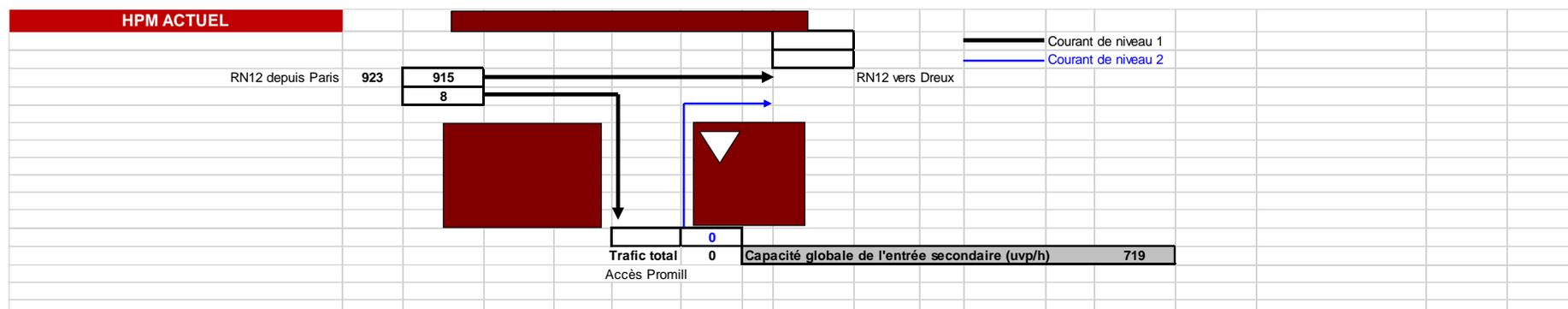
- Compte-tenu de la dangerosité et de la conception de l'accès à Promill sur la RN12, il peut être envisagé de fermer cet accès. Actuellement, la majorité des flux générés par l'entreprise circulent déjà par le chemin latéral, que ce soit les employés et les poids-lourds. L'élargissement prévu dans le plan masse permettra d'accompagner le développement du trafic sur cette voie avec le projet.
- La création de cheminements piétons et cyclables vers Serville, Germainville et la gare de Marchezais peuvent être envisagés, afin de promouvoir les déplacements en modes actifs. Des traversées piétonnes seront créées à chaque intersection.
- L'apaisement des entrées des villages de Serville et Germainville, afin de réduire les prises de vitesses de la D136B, en ligne droite, par la création de ralentisseurs.

- **L'ajout d'un arrêt de transport à la demande dans la zone d'activité** participerait à offrir des alternatives à la voiture individuelle et d'offrir une desserte sur demande dans un secteur isolé.

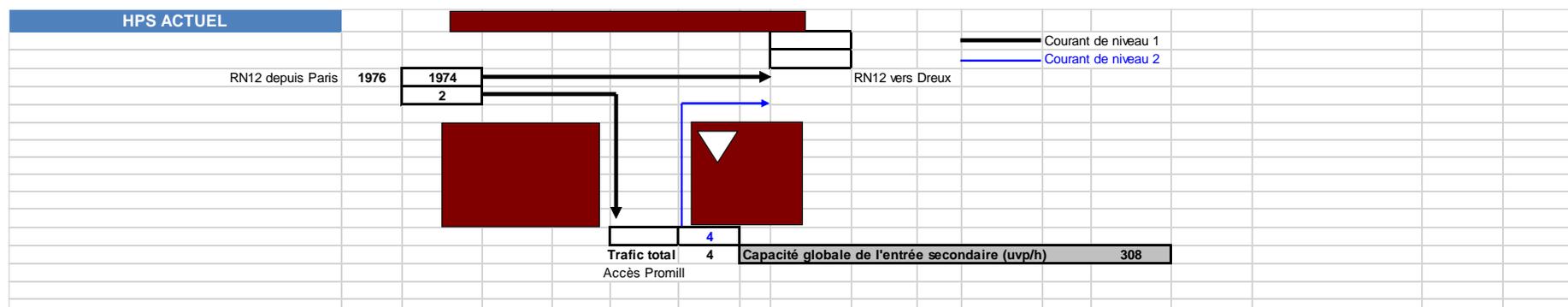
7. ANNEXES – CALCULS ET COMPTAGES

— 7.1. DETAIL DES CALCULS DE CAPACITE

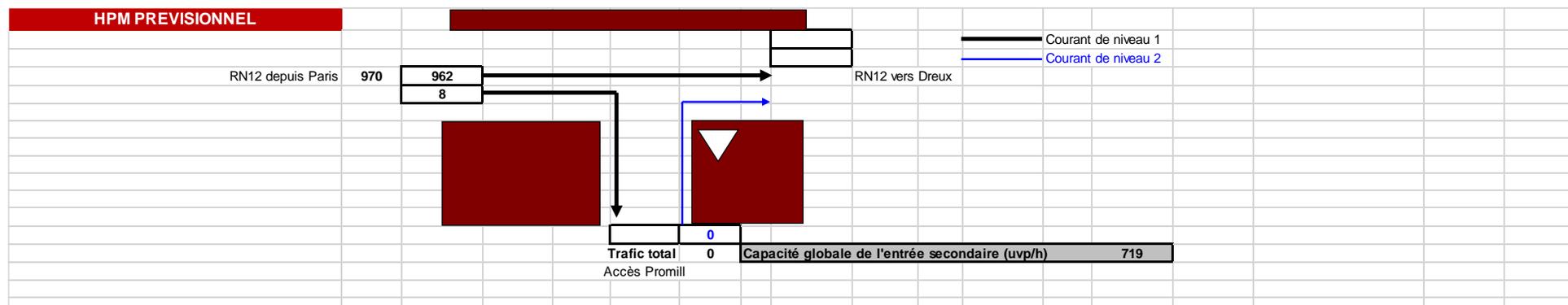
— 7.1.1.1. C1 : ACCES PROMILL DEPUIS RN12



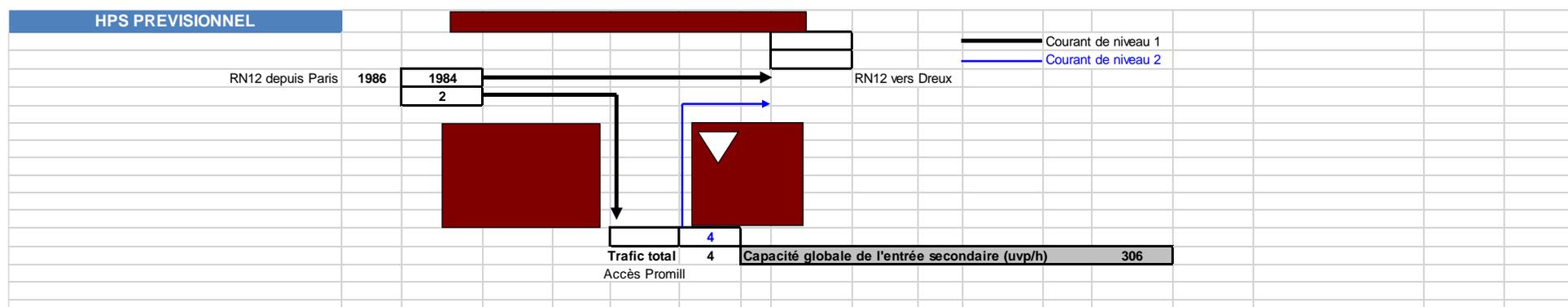
| Courant étudié | Créneau critique | Qté (uvp/h) | Courant gênant | Capacité de base du courant étudié | Probabilité de conditions fluides | Capacité de file d'attente (en vh) | Probabilité de conditions non congestionnées | Capacité réelle du courant étudié | Réserve de capacité (uvp/h) | Réserve de capacité (%) | Commentaires | Tps d'attente moyen (s) | Longueur moyenne de queue (vh) |
|---|------------------|-------------|----------------|------------------------------------|-----------------------------------|------------------------------------|--|-----------------------------------|-----------------------------|-------------------------|---------------|-------------------------|--------------------------------|
| T-à-D depuis Accès Promill vers RN12 vers Dreux | 4.0 | 0 | 919 | 719 | 1.01 | 999 | 1.00 | 719 | 719 | 100% | Pas de retard | 0 | 0.0 |



| Courant étudié | Créneau critique | Qté (uvp/h) | Courant gênant | 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 depuis Accès Promill vers RN12 vers Dreux | 4.0 | 4 | 1975 | 309 | 1.00 | 999 | 1.00 | 308 | 304 | 99% | Retards très faibles | 12 | 0.0 |

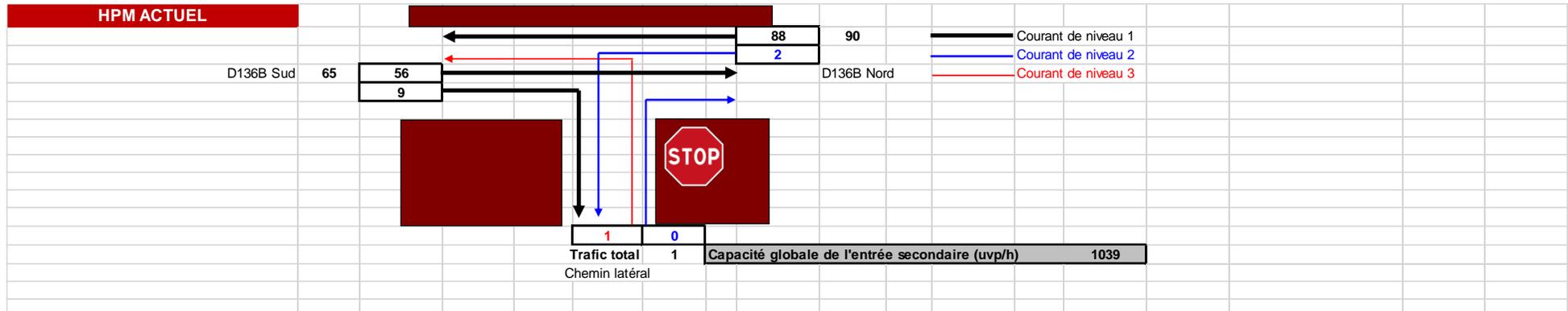


| Courant étudié | Créneau critique | Qté (uvp/h) | Courant gênant | Capacité de base du courant étudié | Probabilité de conditions fluides | Capacité de file d'attente (en vh) | Probabilité de conditions non congestionnées | Capacité réelle du courant étudié | Réserve de capacité (uvp/h) | Réserve de capacité (%) | Commentaires | Tps d'attente moyen (s) | Longueur moyenne de queue (vh) |
|---|------------------|-------------|----------------|------------------------------------|-----------------------------------|------------------------------------|--|-----------------------------------|-----------------------------|-------------------------|---------------|-------------------------|--------------------------------|
| T-à-D depuis Accès Promill vers RN12 vers Dreux | 4.0 | 0 | 966 | 693 | 1.01 | 999 | 1.00 | 692 | 692 | 100% | Pas de retard | 0 | 0.0 |

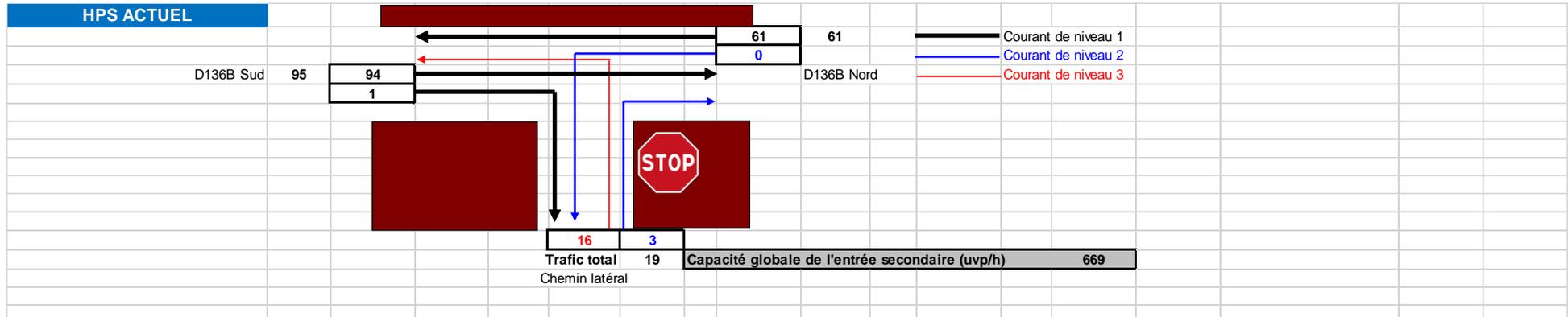


| Courant étudié | Créneau critique | Qté (uvp/h) | Courant gênant | Capacité de base du courant étudié | Probabilité de conditions fluides | Capacité de file d'attente (en vh) | Probabilité de conditions non congestionnées | Capacité réelle du courant étudié | Réserve de capacité (uvp/h) | Réserve de capacité (%) | Commentaires | Tps d'attente moyen (s) | Longueur moyenne de queue (vh) |
|---|------------------|-------------|----------------|------------------------------------|-----------------------------------|------------------------------------|--|-----------------------------------|-----------------------------|-------------------------|----------------------|-------------------------|--------------------------------|
| T-à-D depuis Accès Promill vers RN12 vers Dreux | 4.0 | 4 | 1985 | 307 | 1.00 | 999 | 1.00 | 306 | 302 | 99% | Retards très faibles | 12 | 0.0 |

7.1.1.2. C2 : D136B – CHEMIN LATERAL (ACTUEL UNIQUEMENT)

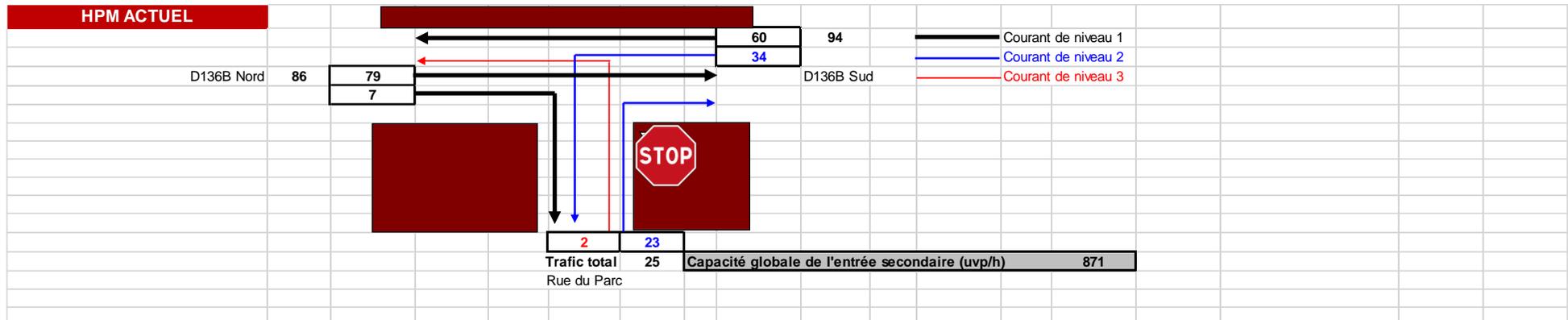


| Courant étudié | Créneau critique | Qté (uvp/h) | Courant gênant | Capacité de base du courant étudié | Probabilité de conditions fluides | Capacité de file d'attente (en vh) | Probabilité de conditions non congestionnées | Capacité réelle du courant étudié | Réserve de capacité (uvp/h) | Réserve de capacité (%) | Commentaires | Tps d'attente moyen (s) | Longueur moyenne de queue (vh) |
|---|------------------|-------------|----------------|------------------------------------|-----------------------------------|------------------------------------|--|-----------------------------------|-----------------------------|-------------------------|---------------|-------------------------|--------------------------------|
| T-à-D depuis Chemin latéral vers D136B Nord | 6.0 | 0 | 61 | 930 | 1.01 | 999 | 1.00 | 929 | 929 | 100% | Pas de retard | 0 | 0.0 |
| T-à-G depuis D136B Nord | 6.0 | 2 | 65 | 925 | 1.01 | 999 | 1.00 | 924 | 922 | 100% | Pas de retard | 4 | 0.0 |
| T-à-G depuis Chemin latéral vers D136B Sud | 5.0 | 1 | 151 | 1032 | 1.01 | 999 | 1.00 | 1039 | 1038 | 100% | Pas de retard | 3 | 0.0 |

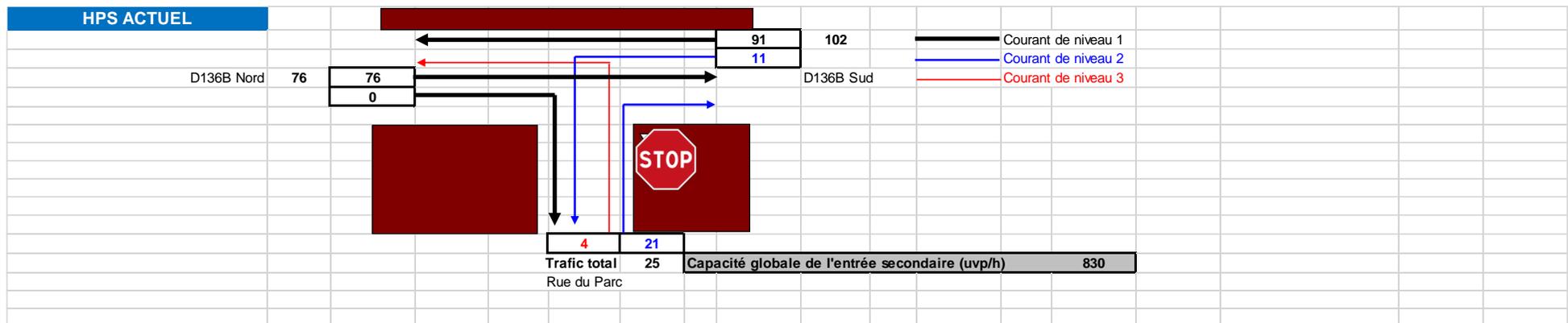


| Courant étudié | Créneau critique | Qté (uvp/h) | Courant gênant | Capacité de base du courant étudié | Probabilité de conditions fluides | Capacité de file d'attente (en vh) | Probabilité de conditions non congestionnées | Capacité réelle du courant étudié | Réserve de capacité (uvp/h) | Réserve de capacité (%) | Commentaires | Tps d'attente moyen (s) | Longueur moyenne de queue (vh) |
|---|------------------|-------------|----------------|------------------------------------|-----------------------------------|------------------------------------|--|-----------------------------------|-----------------------------|-------------------------|---------------|-------------------------|--------------------------------|
| T-à-D depuis Chemin latéral vers D136B Nord | 6.0 | 3 | 95 | 893 | 1.01 | 999 | 1.00 | 892 | 889 | 100% | Pas de retard | 4 | 0.0 |
| T-à-G depuis D136B Nord | 5.0 | 0 | 95 | 1091 | 1.01 | 999 | 1.00 | 1091 | 1091 | 100% | Pas de retard | 0 | 0.0 |
| T-à-G depuis Chemin latéral vers D136B Sud | 7.5 | 16 | 156 | 634 | 0.99 | 999 | 1.00 | 639 | 623 | 97% | Pas de retard | 6 | 0.0 |

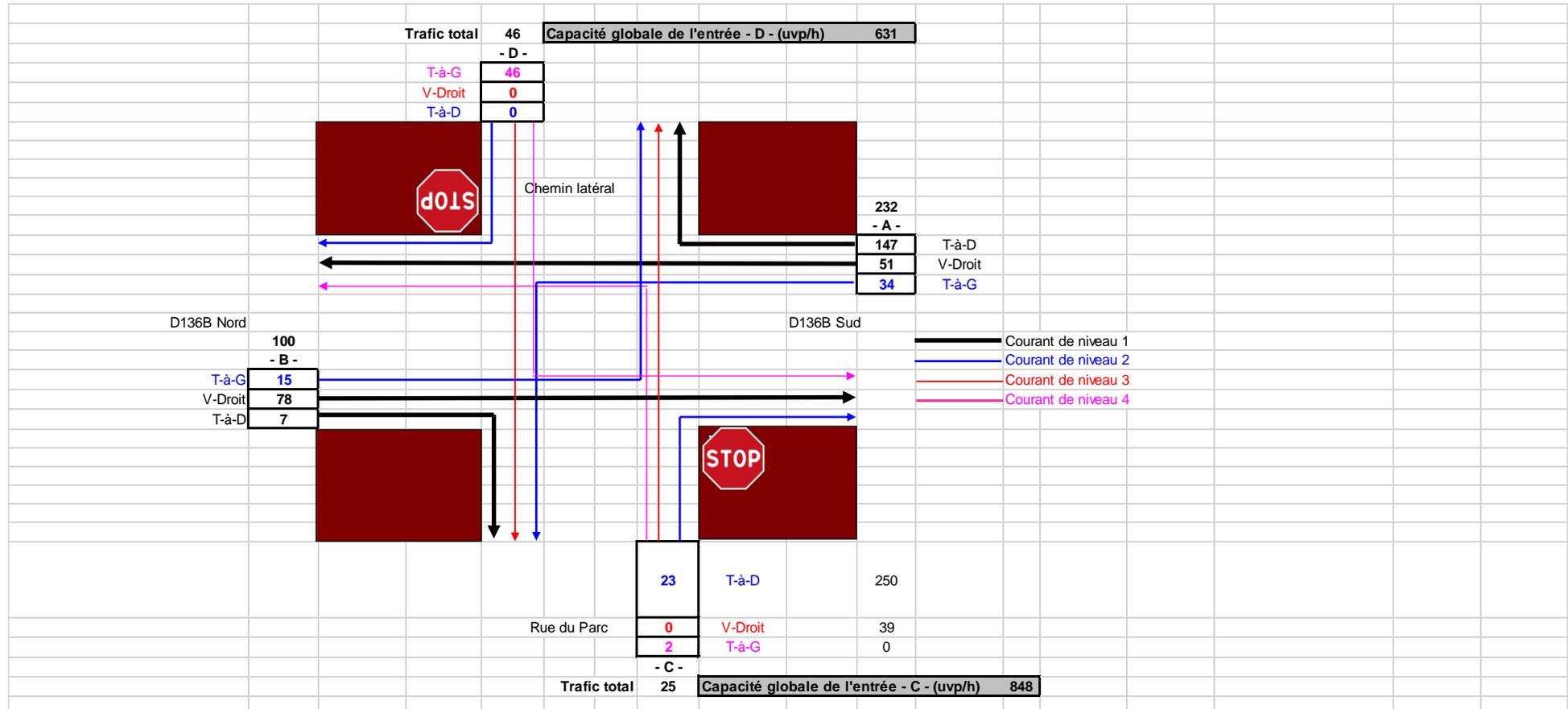
7.1.1.3. C3 : D136B – RUE DU PARC (ACTUEL) - + REPORT CHEMIN LATERAL (SITUATION PROJET)



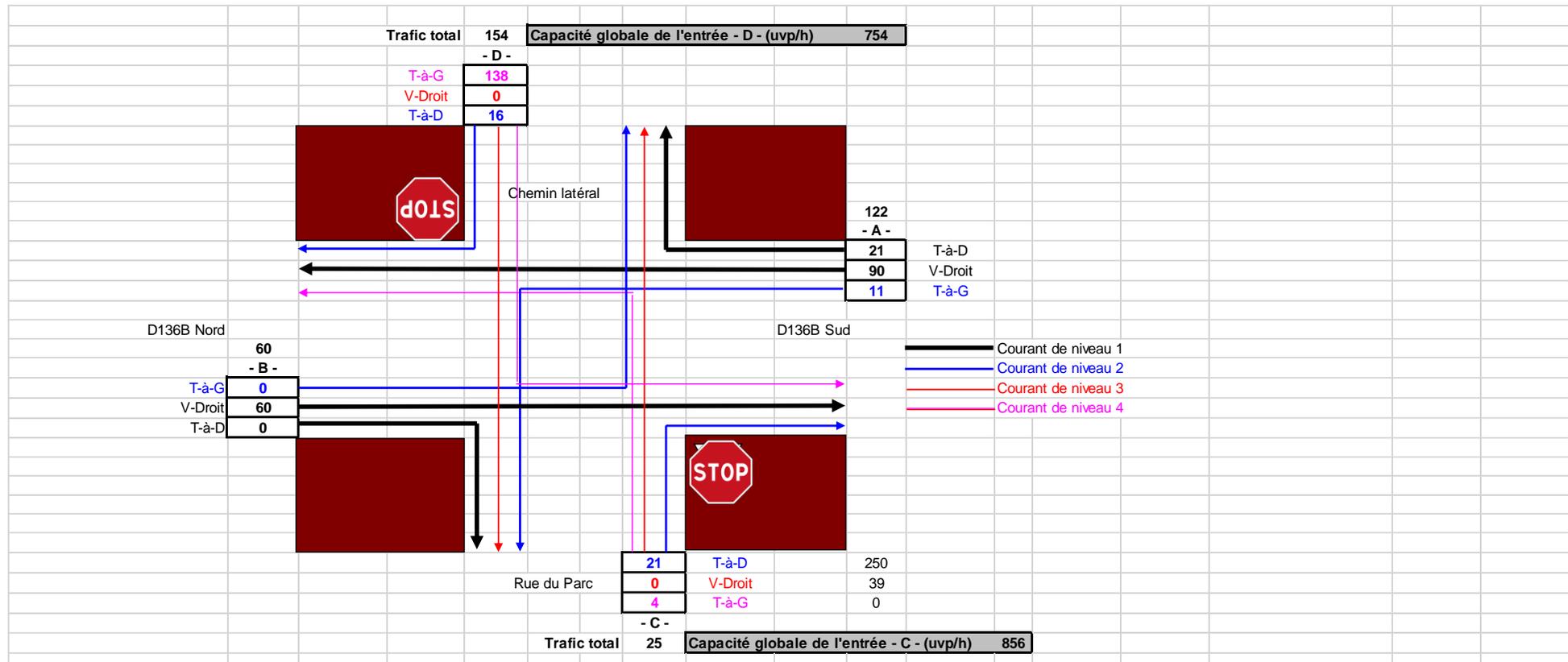
| Courant étudié | Créneau critique | Qté (uvp/h) | Courant gênant | Capacité de base du courant étudié | Probabilité de conditions fluides | Capacité de file d'attente (en vh) | Probabilité de conditions non congestionnées | Capacité réelle du courant étudié | Réserve de capacité (uvp/h) | Réserve de capacité (%) | Commentaires | Tps d'attente moyen (s) | Longueur moyenne de queue (vh) |
|--|------------------|-------------|----------------|------------------------------------|-----------------------------------|------------------------------------|--|-----------------------------------|-----------------------------|-------------------------|---------------|-------------------------|--------------------------------|
| T-à-D depuis Rue du Parc vers D136B Sud | 6.0 | 23 | 83 | 906 | 0.99 | 999 | 1.00 | 905 | 882 | 97% | Pas de retard | 4 | 0.0 |
| T-à-G depuis D136B Sud | 5.0 | 34 | 86 | 1101 | 0.99 | 999 | 1.00 | 1101 | 1067 | 97% | Pas de retard | 3 | 0.0 |
| T-à-G depuis Rue du Parc vers D136B Nord | 7.5 | 2 | 177 | 614 | 1.01 | 999 | 1.00 | 606 | 604 | 100% | Pas de retard | 6 | 0.0 |



| Courant étudié | Créneau critique | Qté (uvp/h) | Courant gênant | 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 depuis Rue du Parc vers D136B Sud | 6.0 | 21 | 76 | 913 | 0.99 | 999 | 1.00 | 912 | 891 | 98% | Pas de retard | 4 | 0.0 |
| T-à-G depuis D136B Sud | 5.0 | 11 | 76 | 1112 | 1.00 | 999 | 1.00 | 1112 | 1101 | 99% | Pas de retard | 3 | 0.0 |
| T-à-G depuis Rue du Parc vers D136B Nord | 8.0 | 4 | 178 | 564 | 1.00 | 999 | 1.00 | 565 | 561 | 99% | Retards très faibles | 6 | 0.0 |

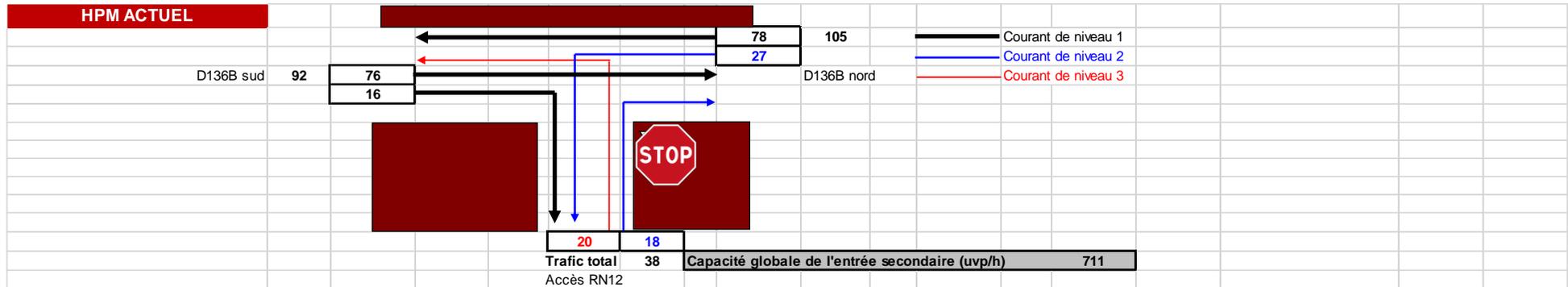


| Courant étudié | Créneau critique | Qté (uvp/h) | Courant gênant | Capacité de base du courant étudié | Probabilité de conditions fluides | Capacité de file d'attente (en vh) | Probabilité de conditions non congestionnées | Capacité réelle du courant étudié | Réserve de capacité (uvp/h) | Réserve de capacité (%) | Commentaires | Tps d'attente moyen (s) | Longueur moyenne de queue (vh) |
|-----------------------------|------------------|-------------|----------------|------------------------------------|-----------------------------------|------------------------------------|--|-----------------------------------|-----------------------------|-------------------------|----------------------|-------------------------|--------------------------------|
| T-à-D vers la D136B sud | 6.0 | 23 | 82 | 907 | 0.99 | 999 | 1.00 | 906 | 883 | 97% | Pas de retard | 4 | 0.0 |
| T-à-D vers la D136B nord | 5.0 | 0 | 125 | 1060 | 1.01 | 999 | 1.00 | 1059 | 1059 | 100% | Pas de retard | 0 | 0.0 |
| T-à-G depuis la D136B sud | 5.0 | 34 | 85 | 1102 | 0.99 | 999 | 1.00 | 1102 | 1068 | 97% | Pas de retard | 3 | 0.0 |
| T-à-G depuis la D136B nord | 5.0 | 15 | 198 | 984 | 1.00 | 999 | 1.00 | 984 | 969 | 98% | Pas de retard | 4 | 0.0 |
| TD depuis la rue du Parc | 7.0 | 0 | 329 | 541 | 1.01 | 999 | 1.00 | 533 | 533 | 100% | Retards très faibles | 0 | 0.0 |
| TD depuis le chemin latéral | 6.0 | 0 | 259 | 733 | 1.01 | 999 | 1.00 | 723 | 723 | 100% | Pas de retard | 0 | 0.0 |
| T-à-G vers la D136B nord | 7.5 | 2 | 329 | 489 | 1.01 | 999 | 1.00 | 490 | 488 | 100% | Retards très faibles | 7 | 0.0 |
| T-à-G vers la D136B sud | 6.5 | 46 | 282 | 640 | 0.96 | 999 | 1.00 | 631 | 585 | 93% | Retards très faibles | 6 | 0.1 |

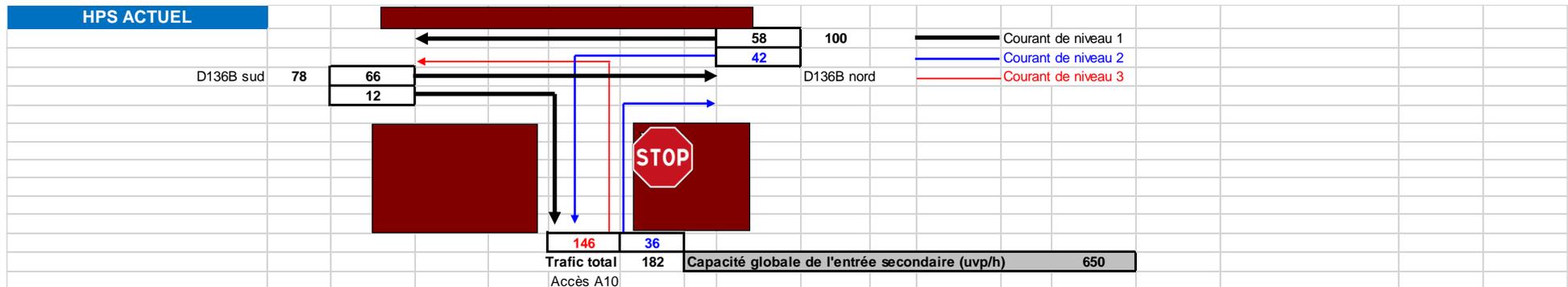


| Courant étudié | Créneau critique | Qté (uvp/h) | Courant gênant | Capacité de base du courant étudié | Probabilité de conditions fluides | Capacité de file d'attente (en vh) | Probabilité de conditions non congestionnées | Capacité réelle du courant étudié | Réserve de capacité (uvp/h) | Réserve de capacité (%) | Commentaires | Tps d'attente moyen (s) | Longueur moyenne de queue (vh) |
|------------------------------------|------------------|-------------|----------------|------------------------------------|-----------------------------------|------------------------------------|--|-----------------------------------|-----------------------------|-------------------------|----------------------|-------------------------|--------------------------------|
| T-à-D vers la route principale C | 6.0 | 21 | 60 | 931 | 0.99 | 999 | 1.00 | 930 | 909 | 98% | Pas de retard | 4 | 0.0 |
| T-à-D vers la route principale D | 5.0 | 16 | 101 | 1085 | 1.00 | 999 | 1.00 | 1085 | 1069 | 99% | Pas de retard | 3 | 0.0 |
| T-à-G depuis la route principale A | 5.0 | 11 | 60 | 1130 | 1.00 | 999 | 1.00 | 1130 | 1119 | 99% | Pas de retard | 3 | 0.0 |
| T-à-G depuis la route principale B | 5.0 | 0 | 111 | 1074 | 1.01 | 999 | 1.00 | 1073 | 1073 | 100% | Pas de retard | 0 | 0.0 |
| Traversée de la route principale C | 7.0 | 0 | 182 | 664 | 1.01 | 999 | 1.00 | 671 | 671 | 100% | Pas de retard | 0 | 0.0 |
| Traversée de la route principale D | 6.0 | 0 | 172 | 814 | 1.01 | 999 | 1.00 | 823 | 823 | 100% | Pas de retard | 0 | 0.0 |
| T-à-G vers la route principale C | 7.5 | 4 | 198 | 594 | 1.00 | 999 | 1.00 | 605 | 601 | 99% | Pas de retard | 6 | 0.0 |
| T-à-G vers la route principale D | 6.5 | 138 | 193 | 719 | 0.87 | 999 | 1.00 | 728 | 590 | 81% | Retards très faibles | 6 | 0.2 |

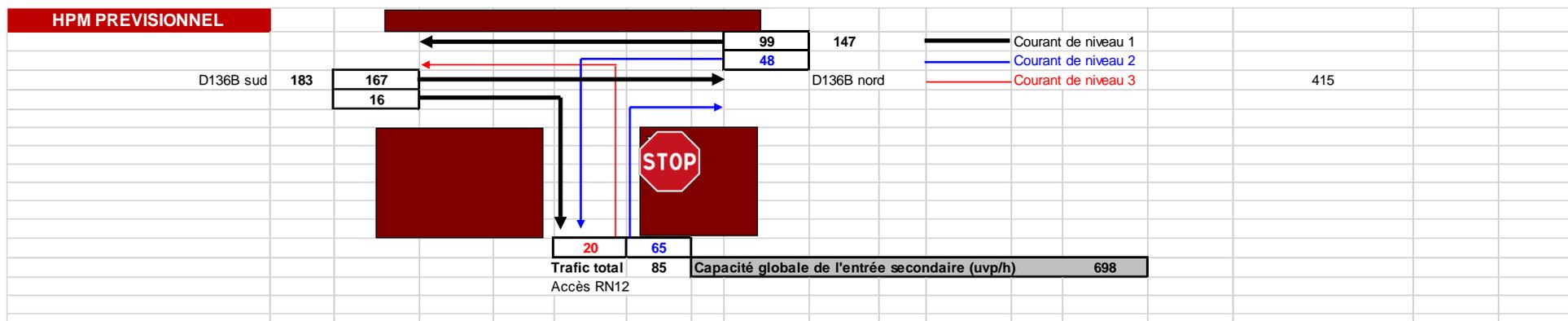
7.1.1.4. C4 : BRETelles DIFFUSEUR NORD



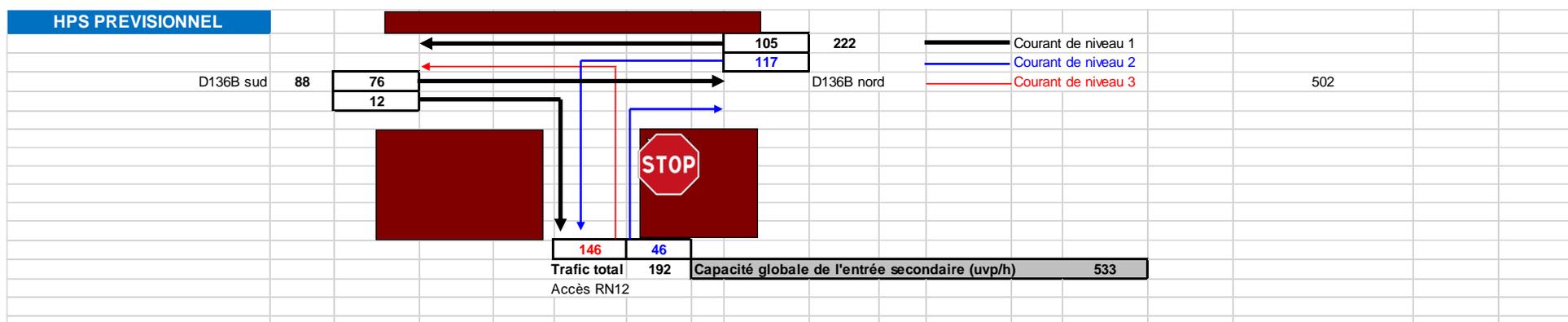
| Courant étudié | Créneau critique | Qté (uvp/h) | Courant gênant | Capacité de base du courant étudié | Probabilité de conditions fluides | Capacité de file d'attente (en vh) | Probabilité de conditions non congestionnées | Capacité réelle du courant étudié | Réserve de capacité (uvp/h) | Réserve de capacité (%) | Commentaires | Tps d'attente moyen (s) | Longueur moyenne de queue (vh) |
|---|------------------|-------------|----------------|------------------------------------|-----------------------------------|------------------------------------|--|-----------------------------------|-----------------------------|-------------------------|----------------------|-------------------------|--------------------------------|
| T-à-D depuis Accès RN12 vers D136B nord | 6.0 | 18 | 84 | 904 | 1.00 | 999 | 1.00 | 904 | 886 | 98% | Pas de retard | 4 | 0.0 |
| T-à-G depuis D136B nord | 5.0 | 27 | 92 | 1095 | 0.99 | 999 | 1.00 | 1094 | 1067 | 98% | Pas de retard | 3 | 0.0 |
| T-à-G depuis Accès RN12 vers D136B sud | 7.5 | 20 | 189 | 603 | 0.99 | 999 | 1.00 | 597 | 577 | 97% | Retards très faibles | 6 | 0.0 |



| Courant étudié | Créneau critique | Qté (uvp/h) | Courant gênant | 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 depuis Accès A10 vers D136B nord | 6.0 | 36 | 72 | 917 | 0.98 | 999 | 1.00 | 917 | 881 | 96% | Pas de retard | 4 | 0.0 |
| T-à-G depuis D136B nord | 5.0 | 42 | 78 | 1110 | 0.98 | 999 | 1.00 | 1109 | 1067 | 96% | Pas de retard | 3 | 0.0 |
| T-à-G depuis Accès A10 vers D136B sud | 7.5 | 146 | 172 | 618 | 0.83 | 999 | 1.00 | 607 | 461 | 76% | Retards très faibles | 8 | 0.3 |

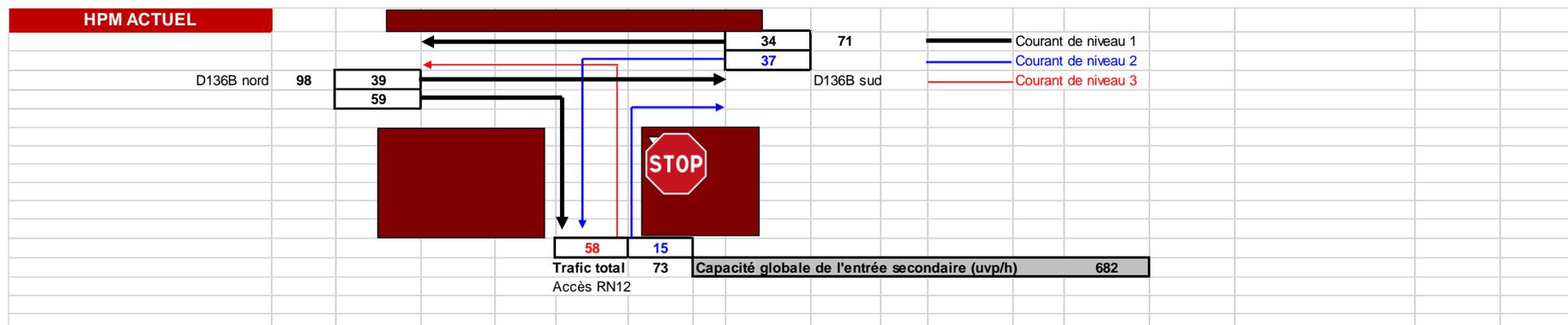


| Courant étudié | Créneau critique | Qté (uvp/h) | Courant gênant | Capacité de base du courant étudié | Probabilité de conditions fluides | Capacité de file d'attente (en vh) | Probabilité de conditions non congestionnées | Capacité réelle du courant étudié | Réserve de capacité (uvp/h) | Réserve de capacité (%) | Commentaires | Tps d'attente moyen (s) | Longueur moyenne de queue (vh) |
|---|------------------|-------------|----------------|------------------------------------|-----------------------------------|------------------------------------|--|-----------------------------------|-----------------------------|-------------------------|----------------------|-------------------------|--------------------------------|
| T-à-D depuis Accès RN12 vers D136B nord | 6.0 | 65 | 175 | 811 | 0.95 | 999 | 1.00 | 810 | 745 | 92% | Pas de retard | 5 | 0.1 |
| T-à-G depuis D136B nord | 5.0 | 48 | 183 | 999 | 0.98 | 999 | 1.00 | 999 | 951 | 95% | Pas de retard | 4 | 0.1 |
| T-à-G depuis Accès RN12 vers D136B sud | 7.5 | 20 | 322 | 494 | 0.98 | 999 | 1.00 | 481 | 461 | 96% | Retards très faibles | 8 | 0.0 |

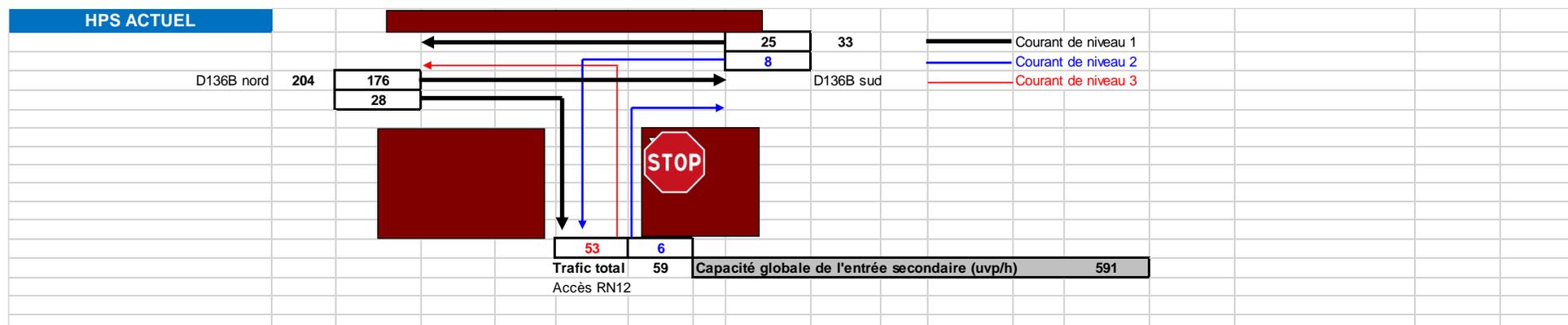


| Courant étudié | Créneau critique | Qté (uvp/h) | Courant gênant | Capacité de base du courant étudié | Probabilité de conditions fluides | Capacité de file d'attente (en vh) | Probabilité de conditions non congestionnées | Capacité réelle du courant étudié | Réserve de capacité (uvp/h) | Réserve de capacité (%) | Commentaires | Tps d'attente moyen (s) | Longueur moyenne de queue (vh) |
|---|------------------|-------------|----------------|------------------------------------|-----------------------------------|------------------------------------|--|-----------------------------------|-----------------------------|-------------------------|----------------------|-------------------------|--------------------------------|
| T-à-D depuis Accès RN12 vers D136B nord | 6.0 | 46 | 82 | 906 | 0.97 | 999 | 1.00 | 906 | 860 | 95% | Pas de retard | 4 | 0.1 |
| T-à-G depuis D136B nord | 5.0 | 117 | 88 | 1099 | 0.93 | 999 | 1.00 | 1098 | 981 | 89% | Pas de retard | 4 | 0.1 |
| T-à-G depuis Accès RN12 vers D136B sud | 7.5 | 146 | 304 | 507 | 0.79 | 999 | 1.00 | 472 | 326 | 69% | Retards très faibles | 11 | 0.4 |

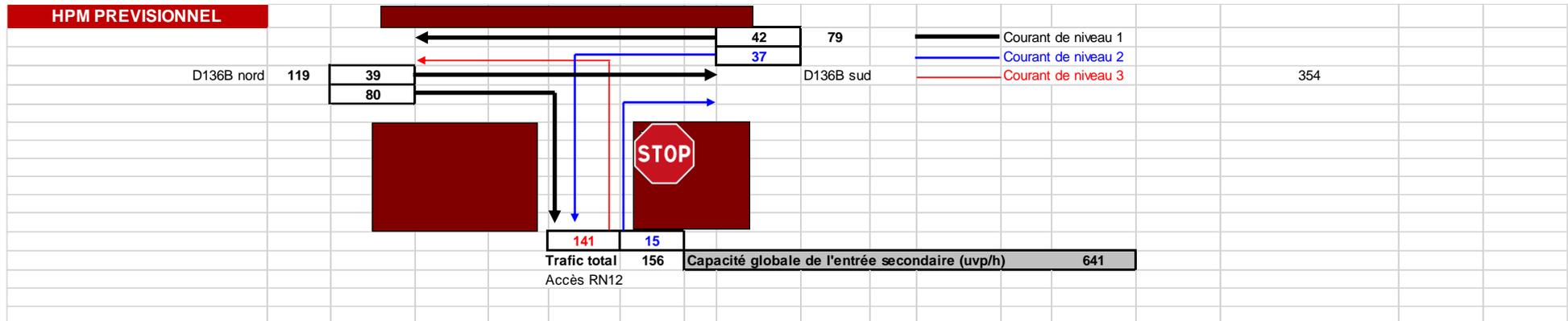
7.1.1.5. C5 : BRETelles DIFFUSEUR SUD



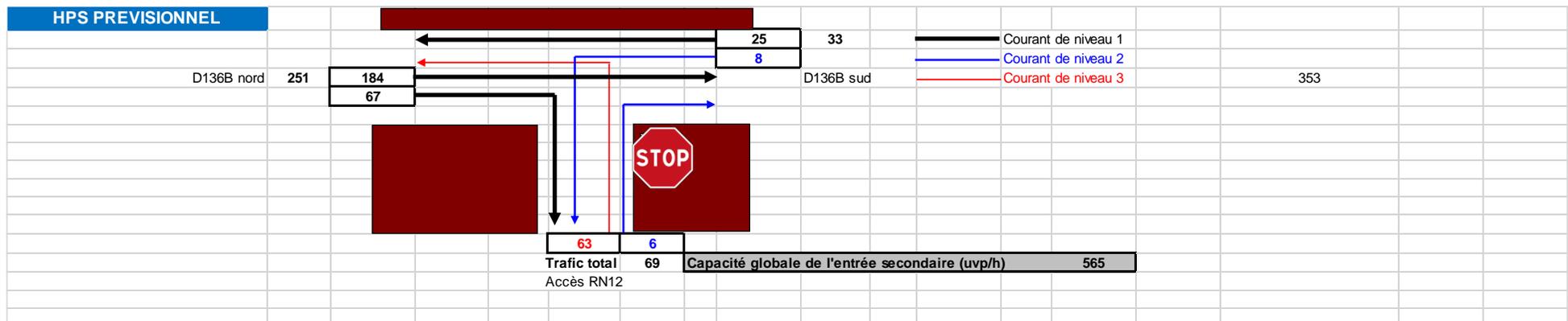
| Courant étudié | Créneau critique | Qté (uvp/h) | Courant gênant | Capacité de base du courant étudié | Probabilité de conditions fluides | Capacité de file d'attente (en vh) | Probabilité de conditions non congestionnées | Capacité réelle du courant étudié | Réserve de capacité (uvp/h) | Réserve de capacité (%) | Commentaires | Tps d'attente moyen (s) | Longueur moyenne de queue (vh) |
|---|------------------|-------------|----------------|------------------------------------|-----------------------------------|------------------------------------|--|-----------------------------------|-----------------------------|-------------------------|----------------------|-------------------------|--------------------------------|
| T-à-D depuis Accès RN12 vers D136B sud | 6.0 | 15 | 69 | 921 | 1.00 | 999 | 1.00 | 921 | 906 | 98% | Pas de retard | 4 | 0.0 |
| T-à-G depuis D136B sud | 5.0 | 37 | 98 | 1088 | 0.99 | 999 | 1.00 | 1087 | 1050 | 97% | Pas de retard | 3 | 0.0 |
| T-à-G depuis Accès RN12 vers D136B nord | 7.5 | 58 | 140 | 649 | 0.95 | 999 | 1.00 | 639 | 581 | 91% | Retards très faibles | 6 | 0.1 |



| Courant étudié | Créneau critique | Qté (uvp/h) | Courant gênant | 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 depuis Accès RN12 vers D136B sud | 6.0 | 6 | 190 | 796 | 1.00 | 999 | 1.00 | 796 | 790 | 99% | Pas de retard | 5 | 0.0 |
| T-à-G depuis D136B sud | 5.0 | 8 | 204 | 979 | 1.00 | 999 | 1.00 | 978 | 970 | 99% | Pas de retard | 4 | 0.0 |
| T-à-G depuis Accès RN12 vers D136B nord | 7.5 | 53 | 223 | 573 | 0.94 | 999 | 1.00 | 574 | 521 | 91% | Retards très faibles | 7 | 0.1 |



| Courant étudié | Créneau critique | Qté (uvp/h) | Courant gênant | 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 depuis Accès RN12 vers D136B sud | 6.0 | 15 | 79 | 910 | 1.00 | 999 | 1.00 | 909 | 894 | 98% | Pas de retard | 4 | 0.0 |
| T-à-G depuis D136B sud | 5.0 | 37 | 119 | 1065 | 0.98 | 999 | 1.00 | 1065 | 1028 | 97% | Pas de retard | 4 | 0.0 |
| T-à-G depuis Accès RN12 vers D136B nord | 7.5 | 141 | 158 | 631 | 0.84 | 999 | 1.00 | 621 | 480 | 77% | Retards très faibles | 8 | 0.3 |



| Courant étudié | Créneau critique | Qté (uvp/h) | Courant gênant | 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 depuis Accès RN12 vers D136B sud | 6.0 | 6 | 218 | 770 | 1.00 | 999 | 1.00 | 770 | 764 | 99% | Pas de retard | 5 | 0.0 |
| T-à-G depuis D136B sud | 5.0 | 8 | 251 | 934 | 1.00 | 999 | 1.00 | 933 | 925 | 99% | Pas de retard | 4 | 0.0 |
| T-à-G depuis Accès RN12 vers D136B nord | 7.5 | 63 | 251 | 549 | 0.93 | 999 | 1.00 | 551 | 488 | 89% | Retards très faibles | 7 | 0.1 |

— 7.2. RESULTATS DES COMPTAGES EN LIGNE 24H

— 7.2.1. RN12

Résultats de comptages automatiques - Société CDVIA - 2 rue Suchet 94700 MAISONS-ALFORT - 01.43.53.69.45



Lieu de pose

Ville Germainville

Route ou Rue RN12

Sens 1 Direction Ouest

Sens 2 Direction Est

Entre ...

et ...

Vitesse autorisée Sens 1

Vitesse autorisée Sens 2

Coordonnées GPS 48.75872 1.49256

Coordonnées Lambert 93

Remarques

Résultats

| | Sens 1 | | | Sens 2 | | |
|----------------------------------|--------|--------|-------|--------|--------|-------|
| | TV | VL | PL | TV | VL | PL |
| Total campagne (7 jours) | 16 500 | 14 500 | 2 030 | 16 200 | 14 350 | 1 890 |
| Trafic Moyen/ Jour ouvrés (TMJO) | 16 500 | 14 500 | 2 030 | 16 200 | 14 350 | 1 890 |
| Trafic Moyen / Jour (TMJ) | 16 500 | 14 500 | 2 030 | 16 200 | 14 350 | 1 890 |
| Vitesse Médiane (V50) | - | - | - | - | - | - |
| Vitesse 85% (V85) | - | - | - | - | - | - |
| Vitesse Moyenne (Vmoy) | - | - | - | - | - | - |

Références

Numéro d'affaire 8155

Client PRD

Enquêtes réalisées par CDVIA

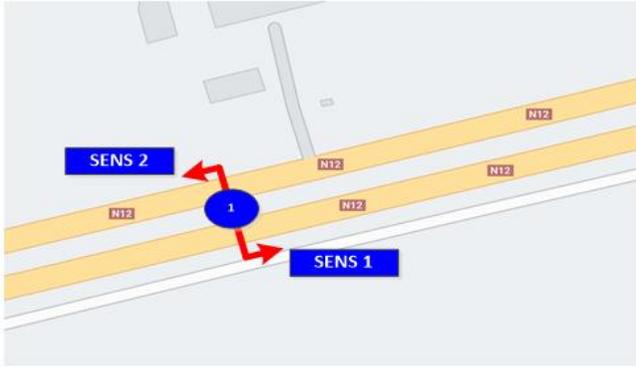
Dates

Pose du matériel 18/10/2021

Début d'analyse 19/10/2021

Fin d'analyse 19/10/2021

Plan de localisation



Photo(s) du matériel posé



CDVIA INGENIERIE & MESURE DES DEPLACEMENTS WWW.CDVIA.FR



PAGE [59]

SE NS 2 RN12 / Direction Est / à Germ airville

SYNTHE SE du 19/10/2021 au 19/10/2021



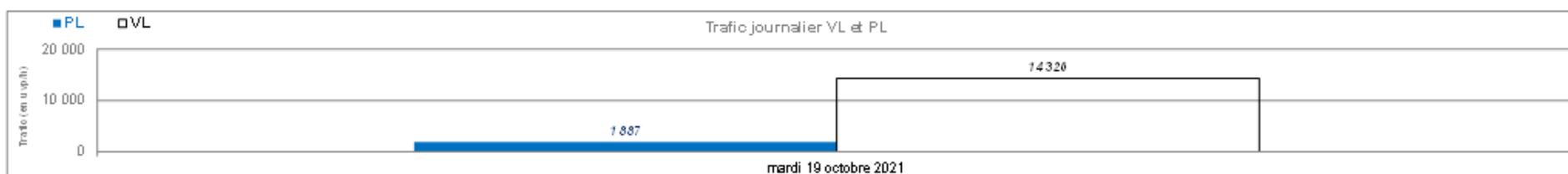
SYNTHESE DES DONNEES

HPM 6 h 7 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 | 14 250 | 88% | 14 250 | 88% | 12 800 | 89% | 12 800 | 89% | 1 480 | 79% | 1 480 | 79% | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| nocturne | 1 950 | 12% | 1 950 | 12% | 1 550 | 11% | 1 550 | 11% | 400 | 21% | 400 | 21% | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| HPM | 1778 | 11% | 1778 | 11% | 1619 | 11% | 1619 | 11% | 159 | 8% | 159 | 8% | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| HPS | 945 | 6% | 945 | 6% | 852 | 6% | 852 | 6% | 93 | 5% | 93 | 5% | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |

RECAPITULATIF DES FLUX ET VITESSES

| TV | | Trafic journalier VL et 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 |
| mercredi 19 octobre 2021 | | 82 | 72 | 81 | 138 | 337 | 929 | 1 778 | 1 595 | 1 388 | 929 | 753 | 692 | 807 | 720 | 769 | 667 | 805 | 945 | 887 | 746 | 497 | 283 | 175 | 140 | 14 259 | 1 954 | 16 213 |
| Trafic moyen TLJ | | 82 | 72 | 81 | 138 | 337 | 929 | 1 778 | 1 595 | 1 388 | 929 | 753 | 692 | 807 | 720 | 769 | 667 | 805 | 945 | 887 | 746 | 497 | 283 | 175 | 140 | 14 259 | 1 954 | 16 213 |
| Trafic moyen JO | | 82 | 72 | 81 | 138 | 337 | 929 | 1 778 | 1 595 | 1 388 | 929 | 753 | 692 | 807 | 720 | 769 | 667 | 805 | 945 | 887 | 746 | 497 | 283 | 175 | 140 | 14 259 | 1 954 | 16 213 |



| VL | | Trafic journalier VL et 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 |
| mercredi 19 octobre 2021 | | 47 | 41 | 43 | 78 | 288 | 799 | 1 619 | 1 474 | 1 268 | 812 | 658 | 587 | 726 | 638 | 665 | 594 | 706 | 852 | 812 | 665 | 457 | 245 | 145 | 111 | 12 776 | 1 550 | 14 326 |
| Trafic moyen TLJ | | 47 | 41 | 43 | 78 | 288 | 799 | 1 619 | 1 474 | 1 268 | 812 | 658 | 587 | 726 | 638 | 665 | 594 | 706 | 852 | 812 | 665 | 457 | 245 | 145 | 111 | 12 776 | 1 550 | 14 326 |
| Trafic moyen JO | | 47 | 41 | 43 | 78 | 288 | 799 | 1 619 | 1 474 | 1 268 | 812 | 658 | 587 | 726 | 638 | 665 | 594 | 706 | 852 | 812 | 665 | 457 | 245 | 145 | 111 | 12 776 | 1 550 | 14 326 |

| PL | | Trafic journalier VL et 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 |
| mercredi 19 octobre 2021 | | 35 | 31 | 38 | 60 | 51 | 130 | 159 | 121 | 120 | 117 | 95 | 105 | 81 | 82 | 104 | 73 | 99 | 93 | 75 | 81 | 40 | 38 | 30 | 29 | 1 483 | 404 | 1 887 |
| Trafic moyen TLJ | | 35 | 31 | 38 | 60 | 51 | 130 | 159 | 121 | 120 | 117 | 95 | 105 | 81 | 82 | 104 | 73 | 99 | 93 | 75 | 81 | 40 | 38 | 30 | 29 | 1 483 | 404 | 1 887 |
| Trafic moyen JO | | 35 | 31 | 38 | 60 | 51 | 130 | 159 | 121 | 120 | 117 | 95 | 105 | 81 | 82 | 104 | 73 | 99 | 93 | 75 | 81 | 40 | 38 | 30 | 29 | 1 483 | 404 | 1 887 |
| Taux de PL TLJ | | 43% | 43% | 47% | 43% | 15% | 14% | 9% | 8% | 0% | 13% | 13% | 15% | 10% | 11% | 14% | 11% | 12% | 10% | 8% | 11% | 8% | 13% | 17% | 21% | 10% | 21% | 12% |
| Taux de PL JO | | 43% | 43% | 47% | 43% | 15% | 14% | 9% | 8% | 0% | 13% | 13% | 15% | 10% | 11% | 14% | 11% | 12% | 10% | 8% | 11% | 8% | 13% | 17% | 21% | 10% | 21% | 12% |

7.2.2. ACCES PROMILL

| Résultats de comptages automatiques - Société CDVIA - 2 rue Suchet 94700 MAISONS-ALFORT - 01.43.53.69.45 | | | | | | CDVIA | | | |
|--|------------------|----------------------------------|----|------------------|----|---------------|----|----|---|
| Lieu de pose | | Résultats | | | | | | | |
| Ville | Germainville | | | Sens 1 | | Sens 2 | | | |
| Route ou Rue | Société Promill | TV | VL | PL | TV | VL | PL | | |
| Sens 1 | Direction Sud | Total campagne (7 jours) | | 0 | 0 | 0 | 50 | 50 | 0 |
| Sens 2 | Direction Nord | Trafic Moyen/ Jour ouvrés (TMJO) | | 0 | 0 | 0 | 50 | 50 | 0 |
| Entre ... | | Trafic Moyen / Jour (TMJ) | | 0 | 0 | 0 | 50 | 50 | 0 |
| et ... | | Vitesse Médiane (V50) | | - | - | - | - | - | - |
| Vitesse autorisée Sens 1 | | Vitesse 85% (V85) | | - | - | - | - | - | - |
| Vitesse autorisée Sens 2 | | Vitesse Moyenne (Vmoy) | | - | - | - | - | - | - |
| Coordonnées GPS | 48.75908 1.49284 | Références | | Dates | | | | | |
| Coordonnées Lambert 93 | | Numéro d'affaire 8156 | | Pose du matériel | | 18/10/2021 | | | |
| | | Client PRD | | Début d'analyse | | 19/10/2021 | | | |
| | | Enquêtes réalisées par CDVIA | | Fin d'analyse | | 19/10/2021 | | | |
| Remarques | | | | | | | | | |



SENS 1

Société Prom'ill / Direction Sud / à Germainville

SYNTHES du 19/10/2021 au 19/10/2021



SYNTHES DES DONNEES

| | HPM 6 h 7 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 | 0 | - | 0 | - | 100 | 100% | 100 | 100% | 0 | - | 0 | - | 0 | - | 0 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| nocturne | 0 | - | 0 | - | 0 | 0% | 0 | 0% | 0 | - | 0 | - | 0 | - | 0 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| HPM | 2 | - | 2 | - | 2 | 2% | 2 | 2% | 0 | - | 0 | - | 0 | - | 0 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| HPS | 4 | - | 4 | - | 4 | 4% | 4 | 4% | 0 | - | 0 | - | 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 | |
| mardi 19 octobre 2021 | 0 | 0 | 0 | 1 | 1 | 0 | 2 | 0 | 0 | 1 | 2 | 1 | 3 | 3 | 1 | 1 | 1 | 4 | 0 | 1 | 0 | 2 | 0 | 0 | 22 | 2 | 24 | |
| Trafic moyen TLJ | 0 | 0 | 0 | 1 | 1 | 0 | 2 | 0 | 0 | 1 | 2 | 1 | 3 | 3 | 1 | 1 | 1 | 4 | 0 | 1 | 0 | 2 | 0 | 0 | 22 | 2 | 24 | |
| Trafic moyen JO | 0 | 0 | 0 | 1 | 1 | 0 | 2 | 0 | 0 | 1 | 2 | 1 | 3 | 3 | 1 | 1 | 1 | 4 | 0 | 1 | 0 | 2 | 0 | 0 | 22 | 2 | 24 | |



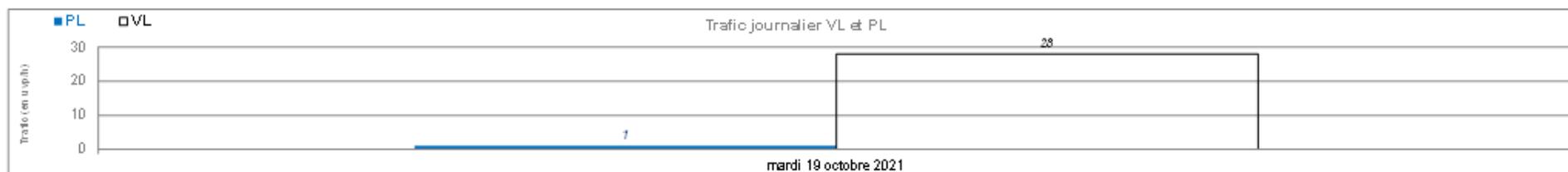
| VL | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|-----------------------|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|--------|----------|---------|--|
| Jour/Heure | 0 | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | 13 | 14 | 15 | 16 | 17 | 18 | 19 | 20 | 21 | 22 | 23 | Diurne | Nocturne | Journée | |
| mardi 19 octobre 2021 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2 | 0 | 0 | 1 | 2 | 1 | 3 | 3 | 1 | 1 | 1 | 4 | 0 | 1 | 0 | 2 | 0 | 0 | 109 | 0 | 22 | |
| Trafic moyen TLJ | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2 | 0 | 0 | 1 | 2 | 1 | 3 | 3 | 1 | 1 | 1 | 4 | 0 | 1 | 0 | 2 | 0 | 0 | 109 | 0 | 22 | |
| Trafic moyen JO | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2 | 0 | 0 | 1 | 2 | 1 | 3 | 3 | 1 | 1 | 1 | 4 | 0 | 1 | 0 | 2 | 0 | 0 | 109 | 0 | 22 | |

| 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 | |
| mardi 19 octobre 2021 | 0 | 0 | 0 | 1 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2 | 2 | |
| Trafic moyen TLJ | 0 | 0 | 0 | 1 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2 | 2 | |
| Trafic moyen JO | 0 | 0 | 0 | 1 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2 | 2 | |
| Taux de PL TLJ | - | - | - | 100% | 100% | - | 0% | - | - | 0% | 0% | 0% | 0% | 0% | 0% | 0% | 0% | 0% | 0% | - | 0% | - | 0% | - | - | 0% | 100% | 8% |
| Taux de PL JO | - | - | - | 100% | 100% | - | 0% | - | - | 0% | 0% | 0% | 0% | 0% | 0% | 0% | 0% | 0% | 0% | - | 0% | - | 0% | - | - | 0% | 100% | 8% |

| SENS 2 Société Prom III / Direction Nord / à Germainville | | | | | | | | | | | | | SYNTHESSE du 19/10/2021 au 19/10/2021 | | | | | | | | | | CDVIA |
|---|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|-------|
| SYNTHESE DES DONNEES | | | | | | | | | | | | | trafic et vitesse moyennes et jours ouvrés | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | TMJ-VMJ & TMJO-VMJO | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | diurne 6 h 22 h nocturne 22 h 6 h | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | VITESSES (en km/h) | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | TV VL PL | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | V15 V50 V85 Vmoy V15 V50 V85 Vmoy V15 V50 V85 Vmoy | | | | | | | | | | |
| diurne | | | | | | | | | | | | | VMJ | | | | | | | | | | |
| nocturne | | | | | | | | | | | | | VMJO | | | | | | | | | | |
| HPM | | | | | | | | | | | | | HPM | | | | | | | | | | |
| HPS | | | | | | | | | | | | | HPS | | | | | | | | | | |

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 | |
| mardi 19 octobre 2021 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2 | 4 | 8 | 2 | 0 | 1 | 2 | 4 | 2 | 1 | 1 | 2 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 29 | 0 | 29 |
| Trafic moyen TLJ | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2 | 4 | 8 | 2 | 0 | 1 | 2 | 4 | 2 | 1 | 1 | 2 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 29 | 0 | 29 |
| Trafic moyen JO | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2 | 4 | 8 | 2 | 0 | 1 | 2 | 4 | 2 | 1 | 1 | 2 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 29 | 0 | 29 |



| 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 | |
| mardi 19 octobre 2021 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2 | 4 | 8 | 2 | 0 | 1 | 2 | 3 | 2 | 1 | 1 | 2 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 28 | 0 | 28 |
| Trafic moyen TLJ | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2 | 4 | 8 | 2 | 0 | 1 | 2 | 3 | 2 | 1 | 1 | 2 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 28 | 0 | 28 |
| Trafic moyen JO | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2 | 4 | 8 | 2 | 0 | 1 | 2 | 3 | 2 | 1 | 1 | 2 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 28 | 0 | 28 |

| 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 | |
| mardi 19 octobre 2021 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 1 |
| Trafic moyen TLJ | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 1 |
| Trafic moyen JO | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 1 |
| Taux de PL TLJ | - | - | - | - | - | - | 0% | 0% | 0% | 0% | - | 0% | 0% | 25% | 0% | 0% | 0% | 0% | - | - | - | - | - | - | - | 3% | - | 3% |
| Taux de PL JO | - | - | - | - | - | - | 0% | 0% | 0% | 0% | - | 0% | 0% | 25% | 0% | 0% | 0% | 0% | - | - | - | - | - | - | - | 3% | - | 3% |

7.2.3. RUE DU PARC

| Résultats de comptages automatiques - Société CDVIA - 2 rue Suchet 94700 MAISONS-ALFORT - 01.43.53.69.45 | | | | CDVIA | | | | | | | | | | | | | |
|--|-----------------|---------|--|----------------------------------|----|---------------|-----------------------------|-----|----|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|
| Lieu de pose | | | | Résultats | | | | | | | | | | | | | |
| Ville | Germainville | | | Sens 1 | | Sens 2 | | | | | | | | | | | |
| Route ou Rue | Rue du Parc | | | TV | VL | PL | TV | VL | PL | | | | | | | | |
| Sens 1 | Direction Ouest | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Sens 2 | Direction Est | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Entre ... | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| et ... | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Vitesse autorisée Sens 1 | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Vitesse autorisée Sens 2 | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Coordonnées GPS | 48.75908 | 1.48120 | | Total campagne (7 jours) | | 360 | | 200 | | 110 | | 360 | | 200 | | 120 | |
| Coordonnées Lambert 93 | | | | Trafic Moyen/ Jour ouvrés (TMJO) | | 360 | | 200 | | 110 | | 360 | | 200 | | 120 | |
| | | | | Trafic Moyen / Jour (TMJ) | | 360 | | 200 | | 110 | | 360 | | 200 | | 120 | |
| | | | | Vitesse Médiane (V50) | | - | | - | | - | | - | | - | | - | |
| | | | | Vitesse 85% (V85) | | - | | - | | - | | - | | - | | - | |
| | | | | Vitesse Moyenne (Vmoy) | | - | | - | | - | | - | | - | | - | |
| Remarques | | | | Références | | | Dates | | | | | | | | | | |
| | | | | Numéro d'affaire 8156 | | | Pose du matériel 18/10/2021 | | | | | | | | | | |
| | | | | Client PRD | | | Début d'analyse 19/10/2021 | | | | | | | | | | |
| | | | | Enquêtes réalisées par CDVIA | | | Fin d'analyse 19/10/2021 | | | | | | | | | | |



SE NS 1 Rue du Parc / Direction Ouest / à Germainville

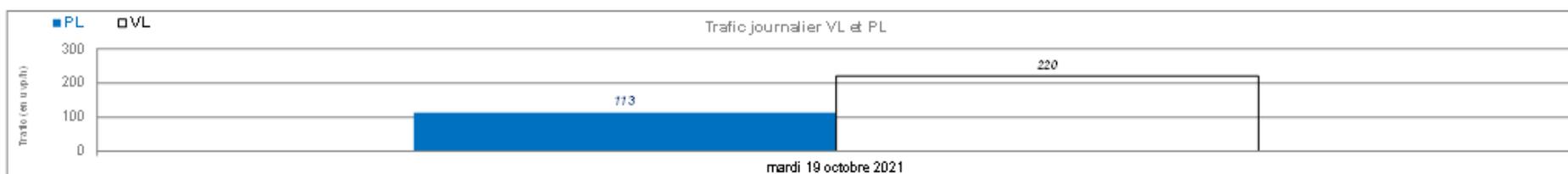
SYNTHE SE du 19/10/2021 au 19/10/2021

SYNTHESE DES DONNEES

| diurne nocturne HPM HPS | TRAFFIC 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 |
| | 250 | 71% | 250 | 71% | 100 | 50% | 100 | 50% | 100 | 91% | 100 | 91% | | | | | | | | | | | | |
| | 100 | 29% | 100 | 29% | 100 | 50% | 100 | 50% | 10 | 9% | 10 | 9% | | | | | | | | | | | | |
| | 28 | 8% | 28 | 8% | 25 | 13% | 25 | 13% | 3 | 3% | 3 | 3% | | | | | | | | | | | | |
| | 5 | 1% | 5 | 1% | 2 | 1% | 2 | 1% | 3 | 3% | 3 | 3% | | | | | | | | | | | | |

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 | Jour née |
|----|-----------------------|---|---|----|---|----|---|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|--------|----------|----------|
| | mardi 19 octobre 2021 | 3 | 9 | 11 | 3 | 58 | 9 | 17 | 14 | 28 | 10 | 15 | 23 | 59 | 21 | 13 | 5 | 5 | 5 | 3 | 2 | 9 | 8 | 1 | 2 | 237 | 96 | 333 |
| | Trafic moyen TLJ | 3 | 9 | 11 | 3 | 58 | 9 | 17 | 14 | 28 | 10 | 15 | 23 | 59 | 21 | 13 | 5 | 5 | 5 | 3 | 2 | 9 | 8 | 1 | 2 | 237 | 96 | 333 |
| | Trafic moyen JO | 3 | 9 | 11 | 3 | 58 | 9 | 17 | 14 | 28 | 10 | 15 | 23 | 59 | 21 | 13 | 5 | 5 | 5 | 3 | 2 | 9 | 8 | 1 | 2 | 237 | 96 | 333 |

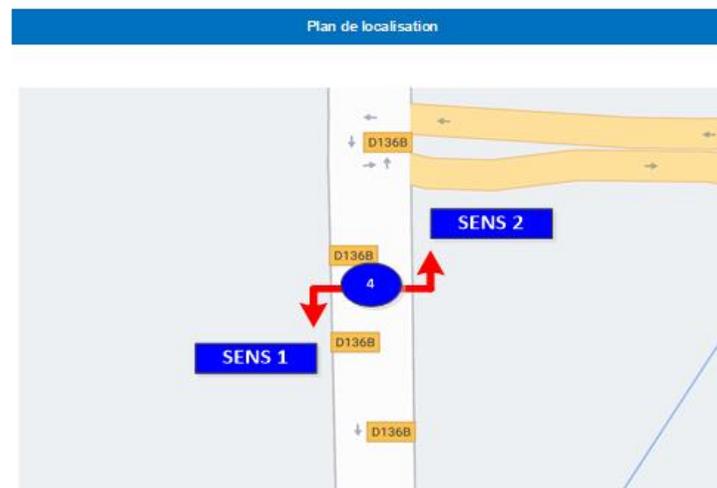


| VL | Jour/Heure | 0 | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | 13 | 14 | 15 | 16 | 17 | 18 | 19 | 20 | 21 | 22 | 23 | Diurne | Nocturne | Jour née |
|----|-----------------------|---|---|----|---|----|---|---|---|----|---|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|--------|----------|----------|
| | mardi 19 octobre 2021 | 3 | 9 | 10 | 2 | 57 | 4 | 2 | 8 | 25 | 7 | 4 | 10 | 44 | 10 | 3 | 2 | 1 | 3 | 1 | 1 | 7 | 5 | 0 | 2 | 109 | 87 | 220 |
| | Trafic moyen TLJ | 3 | 9 | 10 | 2 | 57 | 4 | 2 | 8 | 25 | 7 | 4 | 10 | 44 | 10 | 3 | 2 | 1 | 3 | 1 | 1 | 7 | 5 | 0 | 2 | 109 | 87 | 220 |
| | Trafic moyen JO | 3 | 9 | 10 | 2 | 57 | 4 | 2 | 8 | 25 | 7 | 4 | 10 | 44 | 10 | 3 | 2 | 1 | 3 | 1 | 1 | 7 | 5 | 0 | 2 | 109 | 87 | 220 |

| 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 | Jour née |
|----|-----------------------|----|----|----|-----|----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|------|----|--------|----------|----------|
| | mardi 19 octobre 2021 | 0 | 0 | 1 | 1 | 1 | 5 | 15 | 6 | 3 | 3 | 11 | 13 | 15 | 11 | 10 | 3 | 4 | 2 | 2 | 1 | 2 | 3 | 1 | 0 | 104 | 9 | 113 |
| | Trafic moyen TLJ | 0 | 0 | 1 | 1 | 1 | 5 | 15 | 6 | 3 | 3 | 11 | 13 | 15 | 11 | 10 | 3 | 4 | 2 | 2 | 1 | 2 | 3 | 1 | 0 | 104 | 9 | 113 |
| | Trafic moyen JO | 0 | 0 | 1 | 1 | 1 | 5 | 15 | 6 | 3 | 3 | 11 | 13 | 15 | 11 | 10 | 3 | 4 | 2 | 2 | 1 | 2 | 3 | 1 | 0 | 104 | 9 | 113 |
| | Taux de PL TLJ | 0% | 0% | 0% | 33% | 2% | 50% | 88% | 43% | 11% | 30% | 73% | 57% | 25% | 52% | 77% | 60% | 80% | 40% | 67% | 50% | 22% | 38% | 100% | 0% | 44% | 0% | 34% |
| | Taux de PL JO | 0% | 0% | 0% | 33% | 2% | 50% | 88% | 43% | 11% | 30% | 73% | 57% | 25% | 52% | 77% | 60% | 80% | 40% | 67% | 50% | 22% | 38% | 100% | 0% | 44% | 0% | 34% |

7.2.4. D136B

| Résultats de comptages automatiques - Société CDVIA - 2 rue Suchet 94700 MAISONS-ALFORT - 01.43.53.69.45 | | | | | | |
|--|----------------|---------|-----|------------------|------------|----|
| CDVIA | | | | | | |
| Lieu de pose | | | | | | |
| Ville | Germainville | | | | | |
| Route ou Rue | RD136B | | | | | |
| Sens 1 | Direction Sud | | | | | |
| Sens 2 | Direction Nord | | | | | |
| Entre ... | | | | | | |
| et ... | | | | | | |
| Vitesse autorisée Sens 1 | | | | | | |
| Vitesse autorisée Sens 2 | | | | | | |
| Coordonnées GPS | 48.75797 | 1.48177 | | | | |
| Coordonnées Lambert 93 | | | | | | |
| Remarques | | | | | | |
| Résultats | | | | | | |
| | Sens 1 | | | Sens 2 | | |
| | TV | VL | PL | TV | VL | PL |
| Total campagne (7 jours) | 1 400 | 1 300 | 100 | 850 | 750 | 90 |
| Trafic Moyen/ Jour ouvrés (TMJO) | 1 400 | 1 300 | 100 | 850 | 750 | 90 |
| Trafic Moyen / Jour (TMJ) | 1 400 | 1 300 | 100 | 850 | 750 | 90 |
| Vitesse Médiane (V50) | - | - | - | - | - | - |
| Vitesse 85% (V85) | - | - | - | - | - | - |
| Vitesse Moyenne (Vmoy) | - | - | - | - | - | - |
| Références | | | | | | |
| Numéro d'affaire | 8156 | | | Pose du matériel | 18/10/2021 | |
| Client | PRD | | | Début d'analyse | 19/10/2021 | |
| Enquêtes réalisées par | CDVIA | | | Fin d'analyse | 19/10/2021 | |
| Dates | | | | | | |



SENS 1 RD136B / Direction Sud / à Germainville

SYNTHE SE du 19/10/2021 au 19/10/2021



SYNTHESE DES DONNEES

| | HPM 8 h 9 h | | | | HP8 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 | 1 300 | 93% | 1 300 | 93% | 100 | 67% | 100 | 67% | 80 | 80% | 80 | 80% | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| nocturne | 100 | 7% | 100 | 7% | 50 | 33% | 50 | 33% | 20 | 20% | 20 | 20% | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| HPM | 82 | 6% | 82 | 6% | 73 | 49% | 73 | 49% | 9 | 9% | 9 | 9% | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| HP8 | 194 | 14% | 194 | 14% | 188 | 125% | 188 | 125% | 6 | 6% | 6 | 6% | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |

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 | | | | |
| mondi 19 octobre 2021 | 11 | 8 | 8 | 1 | 0 | 24 | 45 | 71 | 82 | 55 | 49 | 49 | 68 | 55 | 49 | 68 | 149 | 194 | 180 | 101 | 55 | 24 | 19 | 15 | 15 | 1 294 | 88 | 1 380 |
| Trafic moyen TLJ | 11 | 8 | 8 | 1 | 0 | 24 | 45 | 71 | 82 | 55 | 49 | 49 | 68 | 55 | 49 | 68 | 149 | 194 | 180 | 101 | 55 | 24 | 19 | 15 | 15 | 1 294 | 88 | 1 380 |
| Trafic moyen JO | 11 | 8 | 8 | 1 | 0 | 24 | 45 | 71 | 82 | 55 | 49 | 49 | 68 | 55 | 49 | 68 | 149 | 194 | 180 | 101 | 55 | 24 | 19 | 15 | 15 | 1 294 | 88 | 1 380 |



| 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 | | | | |
| mondi 19 octobre 2021 | 5 | 1 | 3 | 0 | 0 | 20 | 43 | 60 | 73 | 48 | 46 | 40 | 62 | 54 | 47 | 62 | 142 | 188 | 178 | 101 | 54 | 22 | 19 | 15 | 15 | 109 | 63 | 1 281 |
| Trafic moyen TLJ | 5 | 1 | 3 | 0 | 0 | 20 | 43 | 60 | 73 | 48 | 46 | 40 | 62 | 54 | 47 | 62 | 142 | 188 | 178 | 101 | 54 | 22 | 19 | 15 | 15 | 109 | 63 | 1 281 |
| Trafic moyen JO | 5 | 1 | 3 | 0 | 0 | 20 | 43 | 60 | 73 | 48 | 46 | 40 | 62 | 54 | 47 | 62 | 142 | 188 | 178 | 101 | 54 | 22 | 19 | 15 | 15 | 109 | 63 | 1 281 |

| 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 | | | | |
| mondi 19 octobre 2021 | 6 | 7 | 5 | 1 | 0 | 4 | 2 | 11 | 9 | 7 | 3 | 9 | 6 | 1 | 2 | 6 | 7 | 6 | 4 | 0 | 1 | 2 | 0 | 0 | 0 | 76 | 23 | 99 |
| Trafic moyen TLJ | 6 | 7 | 5 | 1 | 0 | 4 | 2 | 11 | 9 | 7 | 3 | 9 | 6 | 1 | 2 | 6 | 7 | 6 | 4 | 0 | 1 | 2 | 0 | 0 | 0 | 76 | 23 | 99 |
| Trafic moyen JO | 6 | 7 | 5 | 1 | 0 | 4 | 2 | 11 | 9 | 7 | 3 | 9 | 6 | 1 | 2 | 6 | 7 | 6 | 4 | 0 | 1 | 2 | 0 | 0 | 0 | 76 | 23 | 99 |
| Taux de PL TLJ | 55% | 88% | 63% | 100% | - | 17% | 4% | 15% | 11% | 13% | 0% | 18% | 0% | 2% | 4% | 9% | 5% | 3% | 2% | 0% | 2% | 8% | 0% | 0% | 0% | 0% | 27% | 7% |
| Taux de PL JO | 55% | 88% | 63% | 100% | - | 17% | 4% | 15% | 11% | 13% | 0% | 18% | 0% | 2% | 4% | 9% | 5% | 3% | 2% | 0% | 2% | 8% | 0% | 0% | 0% | 27% | 7% | |

SENS 2 RD136B / Direction Nord / à Germainville

SYNTHÈSE du 19/10/2021 au 19/10/2021

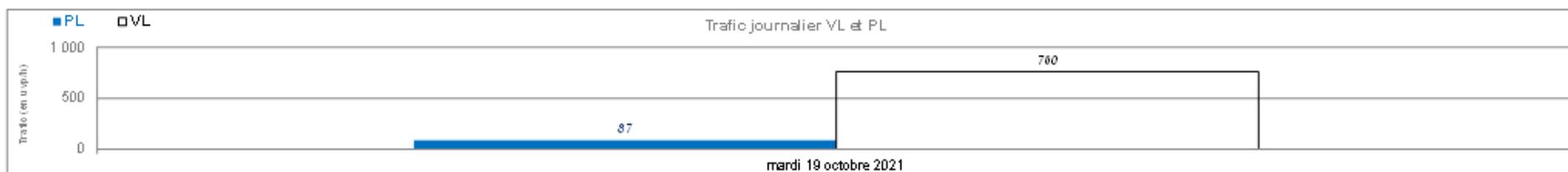


SYNTHÈSE DES DONNÉES

| | HPM 8 h 9 h | | | | HP3 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 | | 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 |
| diurne | 800 | 94% | 800 | 94% | 700 | 93% | 700 | 93% | 80 | 100% | 80 | 100% | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| nocturne | 50 | 6% | 50 | 6% | 50 | 7% | 50 | 7% | 0 | 0% | 0 | 0% | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| HPM | 80 | 9% | 80 | 9% | 73 | 10% | 73 | 10% | 7 | 9% | 7 | 9% | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| HP3 | 73 | 9% | 73 | 9% | 68 | 9% | 68 | 9% | 5 | 6% | 5 | 6% | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| VMJ | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| VMJO | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| HPM | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| HP3 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |

RECAPITULATIF DES FLUX ET VITESSES

| TV | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | Diurne | | Nocturne | | Journee | |
|--------------------------|--|---|---|---|---|----|---|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|--------|----|----------|--|---------|--|
| 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 | | | | | | |
| mercredi 19 octobre 2021 | | 3 | 4 | 6 | 2 | 29 | 7 | 13 | 60 | 80 | 45 | 45 | 45 | 69 | 50 | 39 | 49 | 65 | 73 | 62 | 47 | 24 | 19 | 8 | 3 | 785 | 62 | 847 | | | |
| Trafic moyen TLJ | | 3 | 4 | 6 | 2 | 29 | 7 | 13 | 60 | 80 | 45 | 45 | 45 | 69 | 50 | 39 | 49 | 65 | 73 | 62 | 47 | 24 | 19 | 8 | 3 | 785 | 62 | 847 | | | |
| Trafic moyen JO | | 3 | 4 | 6 | 2 | 29 | 7 | 13 | 60 | 80 | 45 | 45 | 45 | 69 | 50 | 39 | 49 | 65 | 73 | 62 | 47 | 24 | 19 | 8 | 3 | 785 | 62 | 847 | | | |

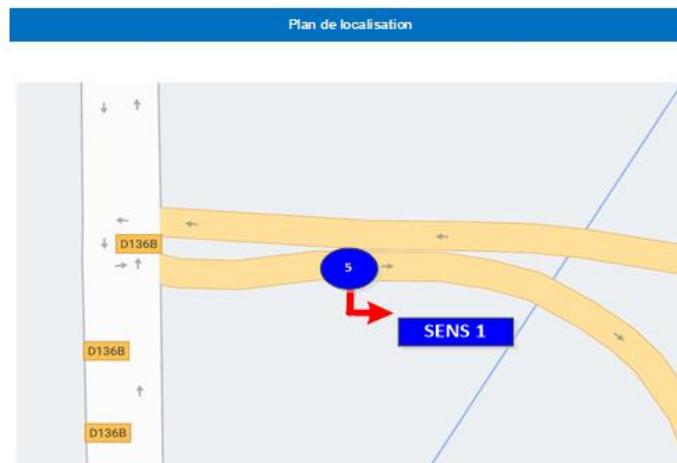


| VL | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | Diurne | | Nocturne | | Journee | |
|--------------------------|--|---|---|---|---|----|---|---|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|--------|----|----------|--|---------|--|
| Jour/Heure | | 0 | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | 13 | 14 | 15 | 16 | 17 | 18 | 19 | 20 | 21 | 22 | 23 | | | | | | |
| mercredi 19 octobre 2021 | | 3 | 4 | 5 | 2 | 29 | 4 | 9 | 57 | 73 | 40 | 30 | 39 | 57 | 46 | 35 | 45 | 60 | 68 | 57 | 44 | 24 | 18 | 8 | 3 | 702 | 58 | 760 | | | |
| Trafic moyen TLJ | | 3 | 4 | 5 | 2 | 29 | 4 | 9 | 57 | 73 | 40 | 30 | 39 | 57 | 46 | 35 | 45 | 60 | 68 | 57 | 44 | 24 | 18 | 8 | 3 | 702 | 58 | 760 | | | |
| Trafic moyen JO | | 3 | 4 | 5 | 2 | 29 | 4 | 9 | 57 | 73 | 40 | 30 | 39 | 57 | 46 | 35 | 45 | 60 | 68 | 57 | 44 | 24 | 18 | 8 | 3 | 702 | 58 | 760 | | | |

| PL | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | Diurne | | Nocturne | | Journee | |
|--------------------------|--|----|----|-----|----|----|-----|-----|----|----|-----|-----|-----|-----|----|-----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|--------|----|----------|--|---------|--|
| 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 | | | | | | |
| mercredi 19 octobre 2021 | | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 3 | 4 | 3 | 7 | 5 | 15 | 6 | 12 | 4 | 4 | 4 | 5 | 5 | 5 | 3 | 0 | 1 | 0 | 0 | 83 | 4 | 87 | | | |
| Trafic moyen TLJ | | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 3 | 4 | 3 | 7 | 5 | 15 | 6 | 12 | 4 | 4 | 4 | 5 | 5 | 5 | 3 | 0 | 1 | 0 | 0 | 83 | 4 | 87 | | | |
| Trafic moyen JO | | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 3 | 4 | 3 | 7 | 5 | 15 | 6 | 12 | 4 | 4 | 4 | 5 | 5 | 5 | 3 | 0 | 1 | 0 | 0 | 83 | 4 | 87 | | | |
| Taux de PL TLJ | | 0% | 0% | 17% | 0% | 0% | 43% | 31% | 5% | 0% | 11% | 33% | 13% | 17% | 8% | 10% | 8% | 8% | 7% | 8% | 0% | 0% | 5% | 0% | 0% | 11% | 0% | 10% | | | |
| Taux de PL JO | | 0% | 0% | 17% | 0% | 0% | 43% | 31% | 5% | 0% | 11% | 33% | 13% | 17% | 8% | 10% | 8% | 8% | 7% | 8% | 0% | 0% | 5% | 0% | 0% | 11% | 0% | 10% | | | |

7.2.5. BRETELLE RN12 VERS DREUX

| Résultats de comptages automatiques - Société CDVIA - 2 rue Suchet 94700 MAISONS-ALFORT - 01.43.53.69.45 | | | CDVIA | | |
|--|---------------|---------|------------------|---------------|----|
| Lieu de pose | | | | | |
| Ville | Germainville | | | | |
| Route ou Rue | Bretelle RN12 | | | | |
| Sens 1 | Direction Est | | | | |
| Sens 2 | - | | | | |
| Entre ... | | | | | |
| et ... | | | | | |
| Vitesse autorisée Sens 1 | | | | | |
| Vitesse autorisée Sens 2 | | | | | |
| Coordonnées GPS | 48.75818 | 1.48235 | | | |
| Coordonnées Lambert 93 | | | | | |
| Remarques | | | | | |
| Résultats | | | Sens 1 | | |
| | TV | VL | PL | Sens 2 | |
| | TV | VL | PL | TV | VL |
| Total campagne (7 jours) | 600 | 500 | 70 | - | - |
| Trafic Moyen/ Jour ouvrés (TMJO) | 600 | 500 | 70 | - | - |
| Trafic Moyen / Jour (TMJ) | 600 | 500 | 70 | - | - |
| Vitesse Médiane (V50) | - | - | - | - | - |
| Vitesse 85% (V85) | - | - | - | - | - |
| Vitesse Moyenne (Vmoj) | - | - | - | - | - |
| Références | | | Dates | | |
| Numéro d'affaire | 8156 | | Pose du matériel | 18/09/2021 | |
| Client | PRD | | Début d'analyse | 19/10/2021 | |
| Enquêtes réalisées par | CDVIA | | Fin d'analyse | 19/10/2021 | |





INGENIERIE & MESURE DES DEPLACEMENTS

WWW.CDVIA.FR