

## ETUDE DE CIRCULATION ET D'ACCESSIBILITE – PROJET LOGISTIQUE A TOURY (28)

### ÉTUDE D'IMPACT SUR LES DEPLACEMENTS



## Rédacteur / Version du rapport

Rédacteur	N° version	Date version	Vérifié par	Assistant/Technicien	Modifications
A. Serindat a.serindat@cdvia.fr +33(0)7.57.00.69.78	1.0	06/04/22	T. Michallet t.michallet@cdvia.fr +33(0)7.57.00.69.78	Y. Massée y.massee@cdvia.fr	Rapport initial

## 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

<b>0. SYNTHÈSE</b> .....	<b>4</b>
<b>1. PREAMBULE</b> .....	<b>5</b>
<b>2. GLOSSAIRE</b> .....	<b>6</b>
<b>3. DIAGNOSTIC DU FONCTIONNEMENT ACTUEL DU RESEAU</b> .....	<b>7</b>
— 3.1. LOCALISATION DU PROJET .....	7
— 3.2. DONNEES INSEE .....	8
— 3.3. RESEAU DE TRANSPORT EN COMMUN .....	9
— 3.4. MODES ACTIFS .....	10
— 3.5. CONDITIONS DE CIRCULATION ET DYSFONCTIONNEMENTS OBSERVES .....	11
— 3.6. DONNEES DE TRAFIC.....	12
— 3.6.1. PRESENTATION DU DISPOSITIF D'ENQUETE.....	12
— 3.6.2. TRAFICS DE REFERENCE AUX HEURES DE POINTE .....	13
— 3.6.3. TRAFICS MOYENS EN JOURS OUVRES (TMJO) DE REFERENCE ..	15
— 3.7. FONCTIONNEMENT ACTUEL DES CARREFOURS.....	16
— 3.7.1. C1 : GIRATOIRE ALLONGE RD927-RD3.18.....	17
— 3.7.2. C2 : CARREFOUR RD927-RD3.13 .....	17
— 3.7.3. C3 : GIRATOIRE RD2020-RD3.18 .....	17
— 3.7.4. C4 : CARREFOUR A FEUX RD2020-RD927.....	18
— 3.7.5. C5 : CARREFOUR RD222-RD3.13 .....	18
— 3.8. SYNTHÈSE DES CONDITIONS DE CIRCULATION ACTUELLES	19
<b>4. PRESENTATION DU PROJET ET HYPOTHESES DE GENERATION DE TRAFIC</b> .....	<b>20</b>
— 4.1. EVOLUTIONS VIAIRES.....	20
— 4.2. PROGRAMMATION.....	20
— 4.3. GENERATION DE TRAFIC .....	21
— 4.3.1. GENERATION VL .....	21

— 4.3.2. GENERATION PL .....	22
— 4.3.3. SYNTHÈSE DES GENERATIONS DE TRAFIC .....	24

## **5. ANALYSE DES CONDITIONS DE CIRCULATION PREVISIONNELLES** .....

<b>5.1. SCENARIO FIL DE L'EAU : MISE EN SERVICE DE LA DEVIATION A LA RD927 AU SUD DE JANVILLE</b> .....	<b>25</b>
— 5.1.1. TRAFICS PREVISIONNELS AUX HEURES DE POINTE .....	25
— 5.1.2. TMJO PREVISIONNELS .....	26
<b>5.2. ETUDE DE L'IMPACT DU PROJET A L'HORIZON 2024 : LES BATIMENTS A ET C</b> .....	<b>27</b>
— 5.2.1. TRAFICS PREVISIONNELS AUX HEURES DE POINTE .....	27
— 5.2.2. TMJO PREVISIONNELS .....	28
— 5.2.3. FONCTIONNEMENT PREVISIONNEL DES CARREFOURS .....	29
<b>5.3. ETUDE DE L'IMPACT DE L'ENSEMBLE DU PROJET A L'HORIZON 2025</b> .....	<b>31</b>
— 5.3.1. TRAFICS PREVISIONNELS AUX HEURES DE POINTE .....	31
— 5.3.2. TMJO PREVISIONNELS .....	32
— 5.3.3. FONCTIONNEMENT PREVISIONNEL DES CARREFOURS .....	33
<b>5.4. FONCTIONNEMENT DES ACCES AU SITE</b> .....	<b>35</b>
— 5.4.1. ACCES VL ET PL AU BATIMENT A.....	35
— 5.4.2. CARREFOUR D'ACCES AUX BATIMENTS B ET C.....	36
<b>5.5. TEST DE SENSIBILITE : RETARD DE MISE EN SERVICE DE LA DEVIATION</b> .....	<b>37</b>
<b>5.6. SYNTHÈSE DES CONDITIONS DE CIRCULATION PREVISIONNELLES</b> .....	<b>39</b>
<b>6. ANNEXES</b> .....	<b>40</b>
— 6.1. DETAIL DES COMPTAGES EN LIGNE DU 1 <sup>ER</sup> MARS 2022 .....	40
— 6.2. DETAIL DES COMPTAGES DIRECTIONNELS AUX CARREFOURS EN HEURES DE POINTE DU 1 <sup>ER</sup> MARS 2022 ET TRAFICS PREVISIONNELS AUX CARREFOURS EN HEURE DE POINTE.....	55

## 0. SYNTHÈSE

Le groupe B27 SDE sollicite CDVIA dans le cadre de son projet logistique à Toury (28), pour la réalisation de l'étude de trafic liée à l'impact de cet aménagement.

Afin de proposer une étude d'impact avec les données de trafic actuelles, des **enquêtes de circulation** ont été réalisées le **mardi 1<sup>er</sup> mars 2022**. L'analyse et l'exploitation des données ont permis d'aboutir à des **données représentatives des conditions de circulations habituelles de référence**.

Le diagnostic révèle ainsi de **bonnes conditions de circulation sur le secteur** aux abords du projet, malgré des **volumes de trafic importants sur la RD2020**. Cela est notamment permis par des **carrefours largement dimensionnés**.

Les presque 168 300 m<sup>2</sup> d'emprise au sol et répartis entre trois bâtiments, pourraient générer à l'horizon 2025 près de **1 780 déplacements quotidiens, répartis à hauteur d'environ 1 010 mouvements de VL/j et environ 770 mouvements de PL/j**. Le projet prévoit d'abord la réalisation de deux des trois bâtiments à l'horizon 2024, ce qui signifie la génération de près de 1 510 déplacements quotidiens, soit environ 830 mouvements de VL/j et 680 mouvements de PL/j. Ainsi, les **impacts seront déjà présents en grande majorité à l'horizon 2024**.

Le flux généré sera **majoritairement affecté en direction de la future déviation à la RD927**, prévue pour être mise en service d'ici la réalisation de la première phase du projet. La **situation de référence actuelle a ainsi été modifiée** pour intégrer les futurs changements. Cette déviation permet notamment d'**offrir aux PL de plus de 19t un itinéraire vers l'Ouest pour rejoindre rapidement l'A10**. Ainsi par rapport à cette situation de référence modifiée, ce sont **quasi 1 000 véhicules qui sont générés en plus sur cette déviation** avec l'apparition du projet et ses trois bâtiments.

Malgré cette génération de trafic, **le projet aura globalement un faible impact sur le fonctionnement des carrefours** aux alentours, suffisamment dimensionnés pour supporter ce surplus de trafic. L'impact sera similaire dans

le cas d'un retard de mise en service de la déviation, et seul le temps d'accès à l'autoroute des PL sera dégradé.

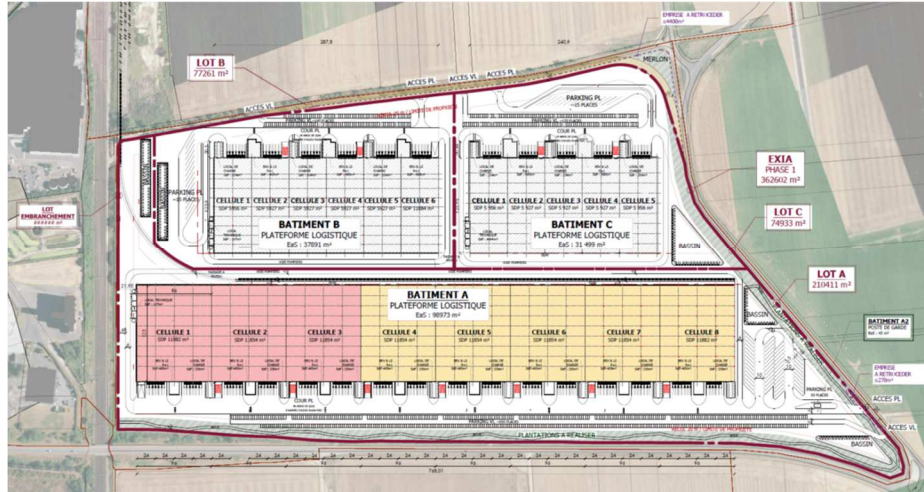
Les accès aux bâtiments (VL et PL pour chacun d'eux) offrent **de bonnes conditions d'accès sous réserves de conditions de girations suffisamment bonnes** pour les PL. Le bon fonctionnement des accès est aussi conditionné par la **réfection de la route d'accès** aux bâtiments B et C sans surdimensionnement, mais aussi par une **réduction de vitesse préalable** à l'accès au bâtiment A.



Synthèse des conditions de circulation en situation finale du projet (avec les trois bâtiments)

## 1. PREAMBULE

Dans le cadre de l'aménagement d'un projet logistique à Toury (28), le groupe B27 SDE fait appel au bureau d'études techniques CDVIA pour la réalisation de l'étude de trafic liée à l'impact de cet aménagement.



Plan masse du projet logistique à Toury (28)

L'objet de la présente mission est donc d'analyser l'impact du flux généré par le projet qui se composera, à terme, de 3 bâtiments de plateforme logistique pour une emprise au sol de plus de 168 000 m<sup>2</sup>.

Dans un premier temps, c'est un diagnostic du fonctionnement actuel du réseau routier aux abords du projet qui est réalisé. Ce diagnostic s'appuie notamment sur des comptages réalisés sur les principaux carrefours et principales voies desservant la zone. Ces comptages permettent une modélisation du fonctionnement actuel de ces carrefours.

Dans un second temps, à partir des hypothèses de programmation transmises par B27 SDE, une évaluation des flux générés par le projet est

réalisée à l'horizon 2024, qui voit apparaître les bâtiments A et C, puis à l'horizon 2025, qui verra les 3 bâtiments en service.

Sur cette base de trafic actuel, redressés pour prendre en compte l'impact d'une future déviation proche du site avec une mise en service prévue avant l'apparition du projet, et des flux prévisionnels, une analyse du fonctionnement futur du réseau routier est effectuée pour chacun des horizons.

## 2. GLOSSAIRE

---

- **CLP** : Cédez-le-passage
- **D-T** : Domicile-Travail
- **HPM** : Heure de pointe du matin
- **HPS** : Heure de pointe du soir
- **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 utilisée 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. DIAGNOSTIC DU FONCTIONNEMENT ACTUEL DU RESEAU

#### — 3.1. LOCALISATION DU PROJET

Le projet est situé sur la commune de Toury (28), en Centre-Val de Loire, à l'Est de la commune. Le projet sera délimité par la RD927 au Sud, la RD3.13 à l'Est, la voie ferrée à l'Ouest et l'ancienne route de Pithiviers au Nord (aujourd'hui un chemin de terre).

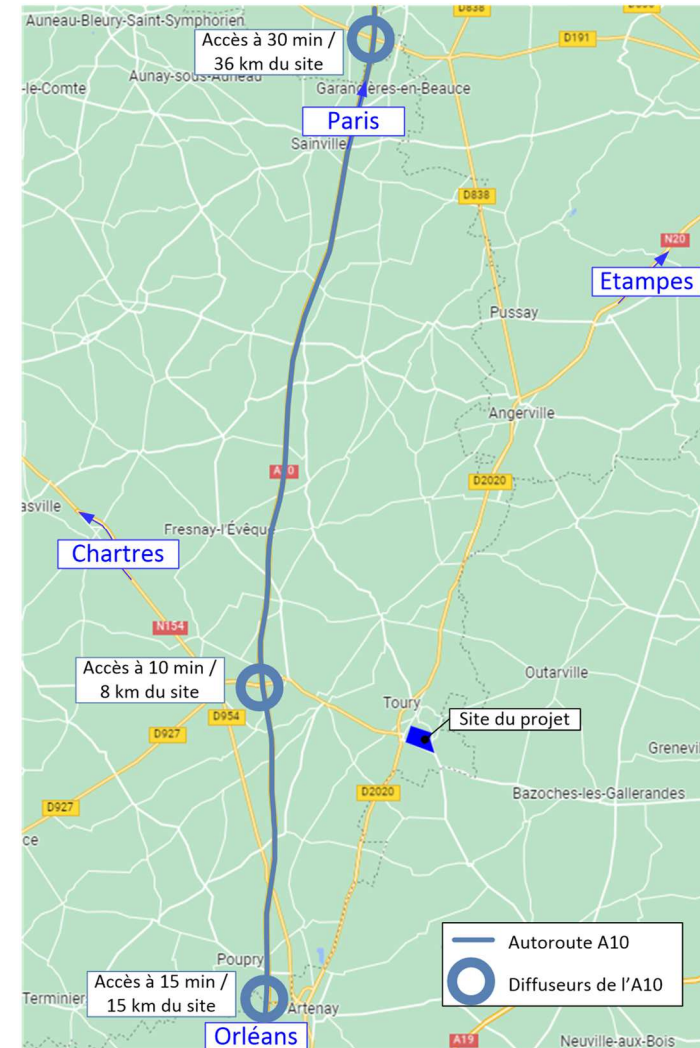
L'accès au bâtiment A se fera au Sud de la RD3.13, peu avant le carrefour avec la RD927. Les accès aux bâtiments B et C se feront par l'ancienne route de Pithiviers qui se connecte à la RD3.13 juste au Nord du carrefour avec la RD222. Chacun des trois bâtiments aura un accès PL séparé de l'accès VL.



Localisation du projet à l'échelle de Toury

La RD927 permet, vers l'Ouest, de rejoindre l'autoroute A10 et sa sortie d'Allaines, ou la RN154 vers Chartres, en traversant Janville-en-Beauce. Il est à noter que les poids lourds de 19t et plus sont interdits en transit sur cette partie de la RD927. Ces derniers n'ont alors le choix que de faire le détour par la RD2020 et Artenay au Sud pour rejoindre l'A10, ou la RN154, ou encore le diffuseur d'Allainville au Nord.

CDVIA INGENIERIE & MESURE DES DEPLACEMENTS WWW.CDVIA.FR



Situation à l'échelle de l'A10

La RD2020 permet de rejoindre Etampes au Nord et la RN20 ou Orléans au Sud. L'A10 étant à péage, la RD2020 sera préférée à l'A10 pour rejoindre Orléans.

### — 3.2. DONNEES INSEE

Les données INSEE de déplacement Domicile-Travail ont été étudiées. Le tableau ci-dessous synthétise les déplacements émis et reçus par la commune de Toury ainsi que le département et la région.

Déplacement domicile-travail INSEE 2015		Toury			Département de l'Eure-et-Loir			Région Centre Val de Loire		
		Emis	Reçu	Total *	Emis	Reçu	Total *	Emis	Reçu	Total *
Tous mode	Nb/jour	1171	1093	1820	177978	147998	194823	1035363	983526	1106698
TC	Nb/jour	101	12	113	18418	6341	19357	76171	54129	80985
	%	9%	1%	6%	10%	4%	10%	7%	6%	7%
VP	Nb/jour	856	860	1477	135687	118121	151114	808486	779723	872537
	%	73%	79%	81%	76%	80%	78%	78%	79%	79%
Deux-roues	Nb/jour	93	90	98	5014	4872	5259	37074	36808	38449
	%	8%	8%	5%	3%	3%	3%	4%	4%	3%
Marche-à-pieds	Nb/jour	81	91	91	10330	10210	10476	62652	62238	63285
	%	7%	8%	5%	6%	7%	5%	6%	6%	6%
Sans dépl.	Nb/jour	40	40	40	8529	8454	8616	50980	50628	51441
	%	3%	4%	2%	5%	6%	4%	5%	5%	5%

\* les flux internes ne sont comptabilisés qu'une seule fois

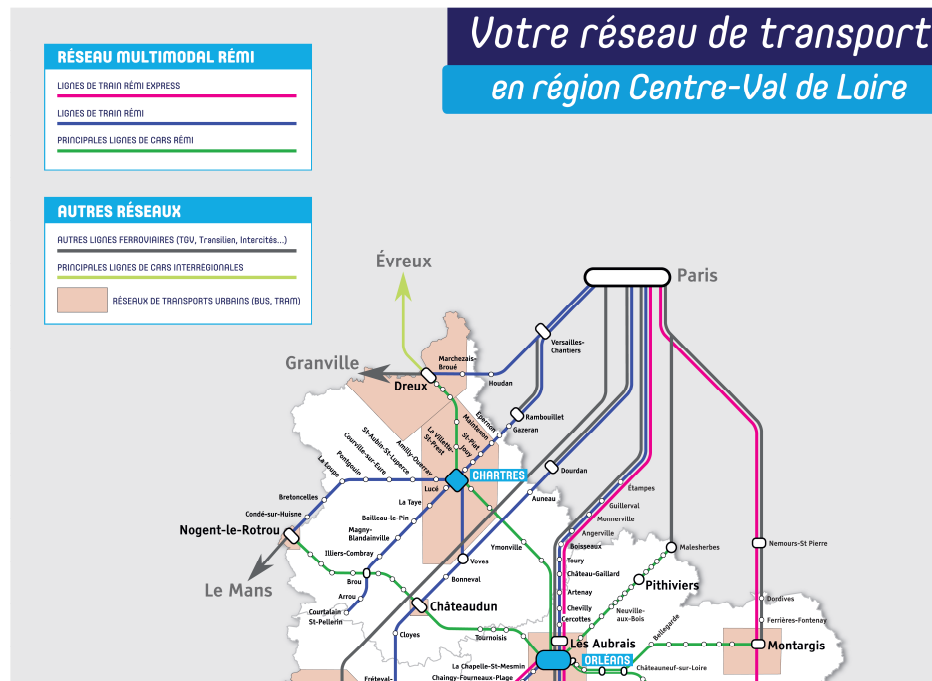
#### Données de mobilité INSEE 2015

On remarque une nette domination de la voiture particulière qui se retrouve dans des proportions similaires à l'échelle départementale et régionale. De ce fait, on retrouve une faible part modale pour les modes actifs et les transports en commun. On peut même noter que la part modale des transports en commun est inférieure à celle que l'on retrouve pour l'ensemble du département. La ruralité de la commune se retrouve dans la prédominance de la voiture.

Le détail des déplacements Domicile-Travail entre commune a été utilisé afin de dresser la carte d'affectation des flux VL générés par le projet (section 4.3).



### — 3.3. RESEAU DE TRANSPORT EN COMMUN



Extrait du réseau de transport Rémi de la région Centre-Val de Loire

L'offre de transports en commun du réseau régional Rémi est assez faible sur le secteur. Seule la gare de Toury permet une connexion au site mais son accès nécessite environ 20 min de marche à pied via la RD3.13.

La gare de Toury est desservie par la liaison Orléans -> Etampes -> Paris-Austerlitz. En jours ouvrés, ce sont 2 trains les matins, 4 trains en soirées et 1 train en journées qui font étape à Toury dans le sens Paris -> Orléans. Dans le sens Orléans -> Paris, ce sont 2 trains le matin, 2 trains en après-midis et 3 trains en soirées qui s'arrêtent à Toury. Cependant, ce sont des liaisons qui ne sont pas du tout adaptées à du travail posté, qui constituera 80% des effectifs du projet, comme nous le verrons section 4.3. De la même, façon une

liaison par cars Rémi est aussi en place entre Toury et Chartres, elle aussi non adaptée pour une utilisation quotidienne par les futurs employés.

### — 3.4. MODES ACTIFS

On s'intéresse également à la desserte du site du projet par les modes actifs. Comme vu précédemment, le site se situe à environ 20 min de marche de la gare TER par la RD3.13 mais également à près de 25 min du centre de Toury par le même itinéraire. Jusqu'à la sortie du lieu-dit Armonville, à environ 200m du chemin d'accès aux futurs bâtiments B et C, on trouve au moins un trottoir sur un côté de la route. Cependant, après Armonville et au droit du projet, la RD3.13 devient une route typique de campagne et ne possède pas d'aménagements piétons. Ceux-ci sont alors obligés de marcher sur la bande enherbée entre les champs et la route, ou directement sur la route. On retrouve ce principe sur la RD927, au Sud, avec, en plus, un fossé sur un des côtés. Elle est également moins sécurisante pour des piétons, puisqu'elle est plus passante que la RD3.13.



Aperçu de la RD3.13 entre Toury et le site du projet

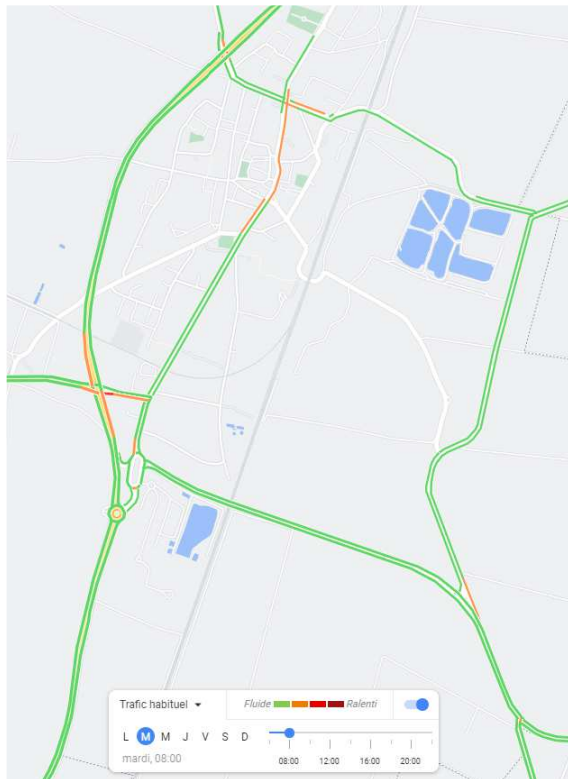


Aperçu de la RD927 entre Toury et le site du projet

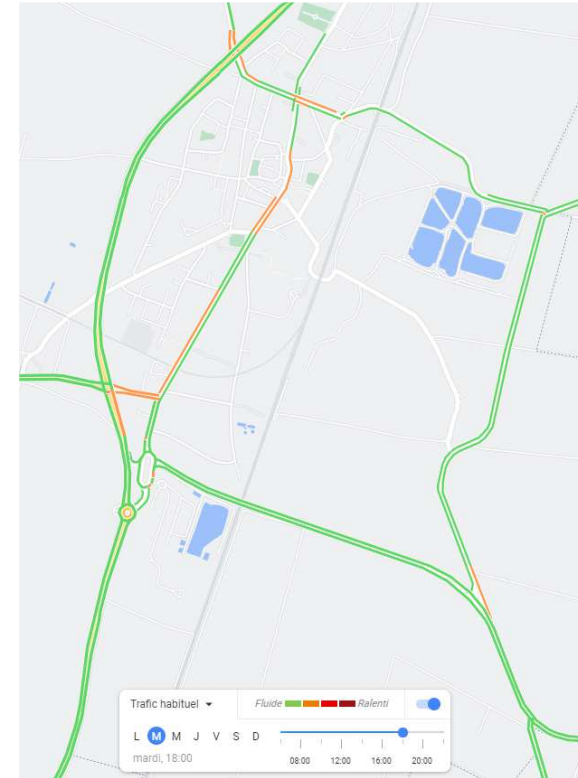
Concernant l'accessibilité cyclable, le site se trouve à environ 5 min de vélo de la gare et 6 min du centre de Toury à travers la RD3.13. Il n'y a pas d'aménagements cyclables sur les routes aux alentours du projet. La RD3.13 apparaît ainsi également plus sécurisante, étant moins passante.

### — 3.5. CONDITIONS DE CIRCULATION ET DYSFONCTIONNEMENTS OBSERVES

Les conditions de circulations sont bonnes, que ce soit en heure de pointe du matin ou soir. Quelques légers ralentissements sont observés aux heures pointe sur la RD2020 et dans le centre de Toury. Ces ralentissements sont la conséquence du système de gestion des carrefours (notamment le carrefour à feux entre la RD927 et la RD2020) ou de la limitation de vitesse due aux aménagements en traversée de Toury. En dehors de ces quelques ralentissements, le dimensionnement des routes départementales permet d'obtenir de bonnes conditions de circulation sur le réseau. L'autoroute A10 à proximité possède, elle aussi, de bonnes conditions de circulation.



Aperçu des conditions de circulation habituelles en HPM (Google Maps)



Aperçu des conditions de circulation habituelles en HPS (Google Maps)

## — 3.6. DONNEES DE TRAFIC

### — 3.6.1. PRESENTATION DU DISPOSITIF D'ENQUETE

Afin de déterminer et d'analyser le fonctionnement actuel du secteur, des comptages ont été réalisés sur les carrefours à proximité du projet. Ces comptages ont permis de déterminer le trafic moyen journalier (TMJ) sur les sections enquêtées et les flux directionnels aux heures de pointe sur les différents carrefours. Les sections et carrefours enquêtés sont présentés ci-après.



Sections et carrefours enquêtés le mardi 1<sup>er</sup> mars 2022

Les comptages ont été réalisés à l'aide de caméras durant toute la journée du **mardi 1<sup>er</sup> mars 2022**, permettant d'obtenir les différents flux par traitement d'image.



Mât de comptage avec caméra et boîtier d'enregistrement



Exemple de prise de vue sur le carrefour à feux RD2020-RD927

### 3.6.2. TRAFICS ACTUELS AUX HEURES DE POINTE

On présente ici les planches de trafic de synthèse aux heures de pointe. Les résultats détaillés des comptages sont présentés en annexe. Ces données vont être utilisées en section 3.7 pour l'analyse de capacités des carrefours.

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

#### 3.6.2.1. HEURE DE POINTE DU MATIN

Une grande partie du trafic du secteur est concentré sur la RD2020. Au Nord de Toury on retrouve ainsi 600 UVP/h en HPM en direction du Nord, flux un peu moins important vers le Sud, mais de la même échelle. On remarque que sur cette même RD2020, le volume UVP va être moins important au Sud de Toury. La seconde section la plus importante en termes de volumes va être la RD927 Ouest, concentrant cependant un volume divisé par deux par rapport à la RD2020 Nord et avec un flux plus important en direction de Janville. En ce qui concerne la RD927 Est, on remarque un flux montant vers Toury plus important que celui descendant. Les RD3.13 et RD222, voient un flux qui n'est pas de la même échelle et ne dépasse pas les 50 UVP/h.

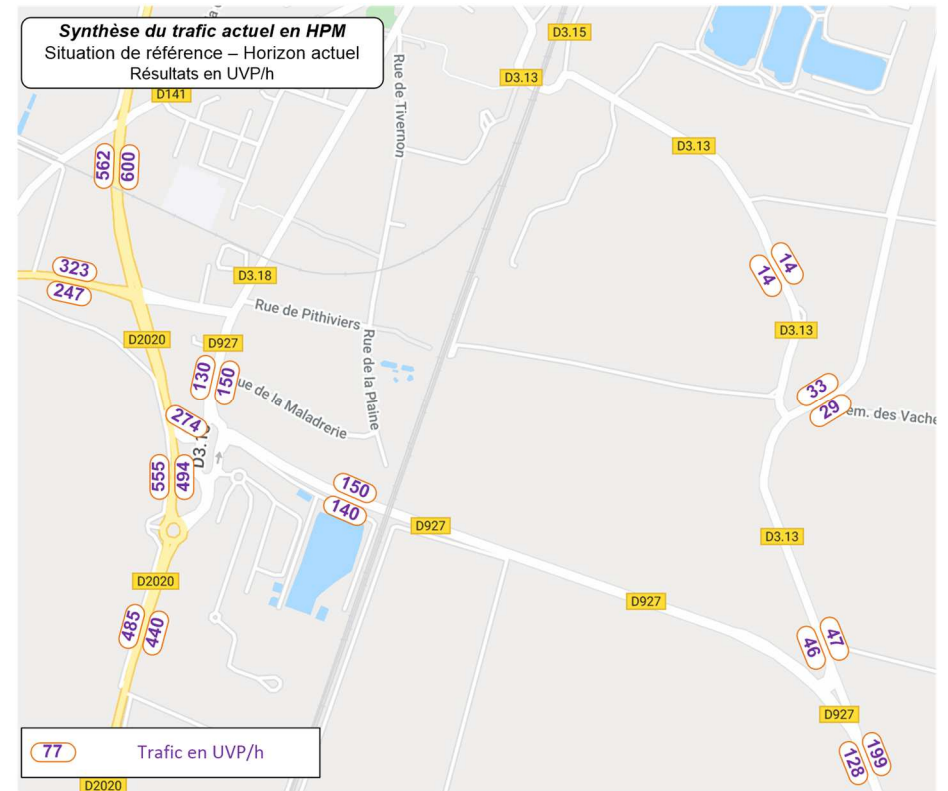
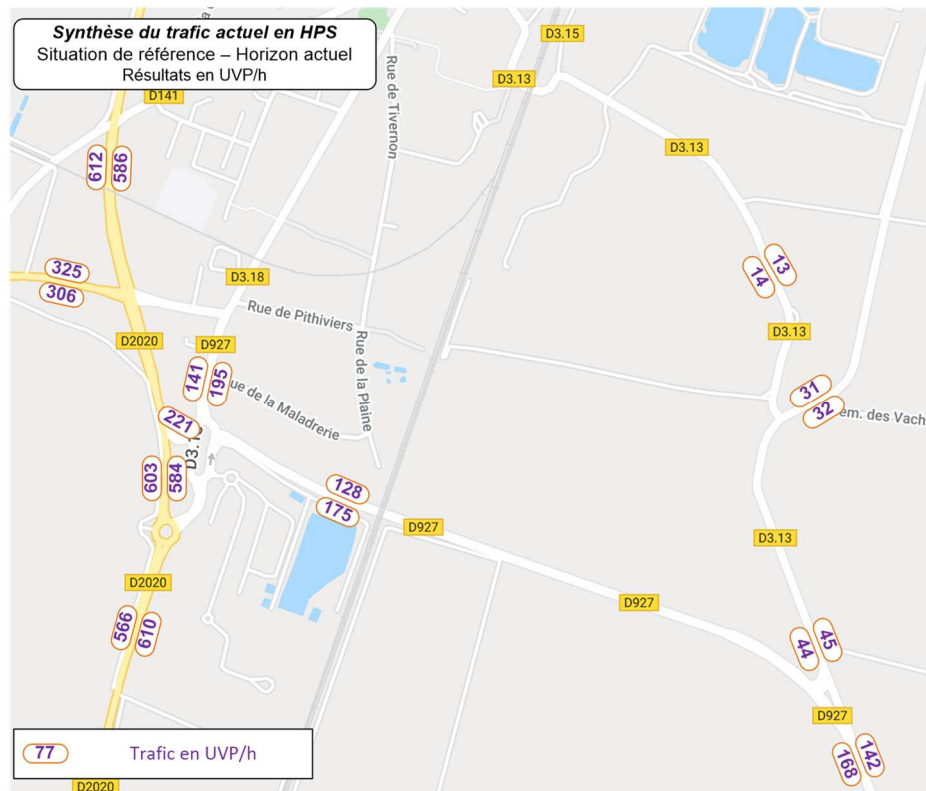


Planche de synthèse des comptages UVP à l'HPM

### 3.6.2.2. HEURE DE POINTE DU SOIR

En HPS, on trouve un flux descendant sur la RD2020 plus important que le flux montant. On retrouve un phénomène inverse au Sud avec un flux montant vers Toury plus important. On peut ainsi observer une augmentation de quasi 170 UVP/h du volume du flux dans ce sens et moindre dans le sens descendant (+80 UVP/h). Les flux sur la RD927 Ouest gardent la même tendance avec cependant un flux vers Toury plus important de 60 UVP/h. Sur la RD927 Est, la tendance est inversée avec un flux quittant Toury plus important que celui entrant. En ce qui concerne les RD3.13 et RD222, elles ne voient pas leurs volumes UVP modifiés par rapport à l'HPM, et restent identiques sur les deux sens.



#### Planche de synthèse des comptages UVP à l'HPS

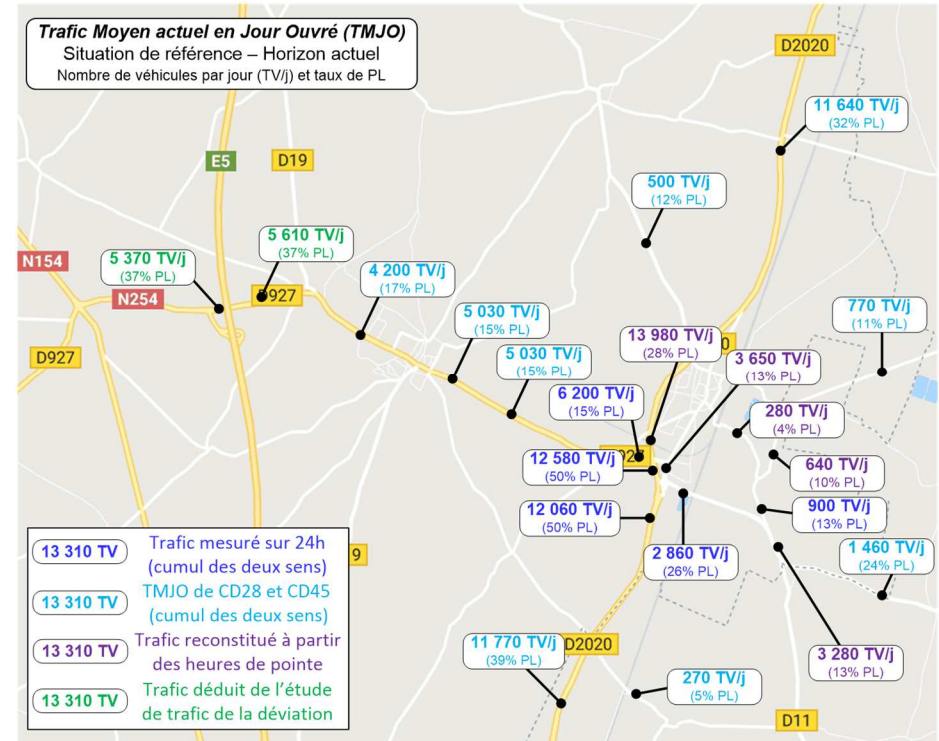
### 3.6.3. TRAFICS MOYENS EN JOURS OUVRES (TMJO) DE REFERENCE

On présente ci-contre une carte des TMJO actuels. Cette carte présente des données issues de quatre sources différentes. Tout d'abord on présente les données issues des comptages en ligne réalisés par CDVIA sur les sections présentées en section 3.6.1. Des TMJO ont aussi pu être reconstitués à partir des comptages directionnels aux carrefours à partir de coefficients estimés depuis le détail des comptages en ligne. N'étant pas sur la même typologie de routes, on a estimé des coefficients différents pour l'Est et l'Ouest du projet. Ainsi :

- $TMJO\_Ouest = (10.54 * Nb\_Véhicules\_HPM + 13.12 * Nb\_Véhicules\_HPS)$
- $TMJO\_Est = (10.53 * Nb\_Véhicules\_HPM + 10.02 * Nb\_Véhicules\_HPS)$

On a aussi intégré des TMJO issus de l'Open Data des Départements de l'Eure-et-Loir et du Loiret. Des TMJO ont aussi été extraits des estimations de l'étude de circulation menée par Iris Conseil pour le Département de l'Eure-et-Loir sur la déviation à la RD927.

On retrouve l'importance des volumes remarqués dans la section précédente sur la RD2020. Elle apparaît comme la route la plus importante du secteur avec près de 14 000 véhicules par jour au niveau de Toury. On remarque aussi les faibles volumes sur la RD3.13. Le TMJ sur la RD927, où la RD3.13 est connectée, est d'ailleurs de l'ordre du triple en termes de volume TMJ par rapport au TMJ de la RD3.13.



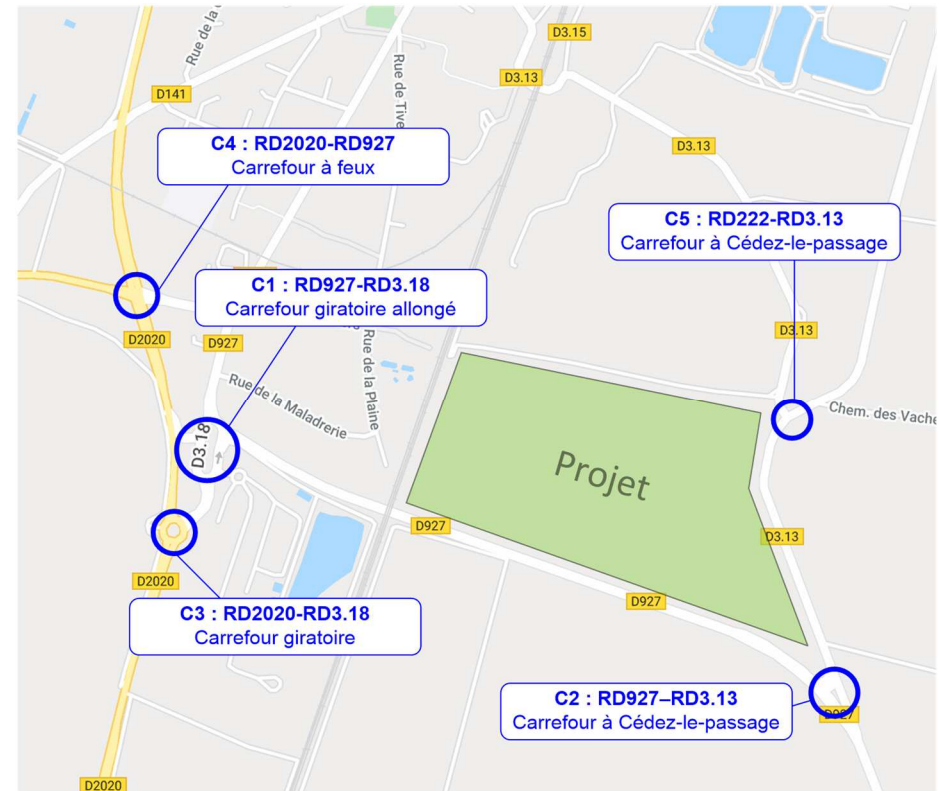
TMJO en situation actuelle (2 sens confondus)

### — 3.7. FONCTIONNEMENT ACTUEL DES CARREFOURS

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. Ces calculs sont réalisés en HPM et HPS à partir des données de comptage.

Ces tests sont réalisés suivant la méthode allemande inspirée des travaux de Harders et de Siegloch en qui concerne les carrefours gérés par priorité à droite, stop ou cédez-le-passage. Pour ce qui est des giratoires, ces tests sont réalisés à l'aide du logiciel Girabase développé par le Certu (Maîtrise d'Ouvrage) et le CETE Ouest (Maîtrise d'Oeuvre). Enfin, pour les carrefours à feux, les tests sont réalisés à l'aide du logiciel CDVIA Plan de feux, basé sur deux documents de référence, "Carrefours à feux" du CETUR et l'instruction interministérielle sur la signalisation routière "6ème partie – Feux de circulation permanents".



Plan de localisation des carrefours dont le fonctionnement a été modélisé



### 3.7.1. C1 : GIRATOIRE ALLONGE RD927-RD3.18

Ce carrefour giratoire peut aussi être vu comme une simple suite de priorités à droite, du fait de la longueur de l'îlot infranchissable ovale d'environ 120m de longueur.

Les réserves de capacité actuelles de ce carrefour sont importantes, et aucune difficulté particulière n'est à noter. Pour preuve, l'entrée RD3.18, qui est l'entrée qui voit sa capacité la plus sollicitée, a toujours une réserve de capacité de 79%.

C1_Carrefour RD927-RD3.18	Référence (Horizon actuel)	
	HPM	HPS
Entrée de carrefour		
RD3.18 Sud	82%	79%
Zone activité	95%	87%
RD927 Est	81%	84%
RD927 Nord	87%	86%

#### Réserves de capacité du carrefour

### 3.7.2. C2 : CARREFOUR RD927-RD3.13

Ce carrefour, un des plus proches du site du projet, est actuellement le point de rencontre entre une RD qui voit très peu de volume de véhicules par jour et une autre départementale, axe qui n'est pas le plus chargé du secteur. Ainsi les réserves de capacité sont importantes et aucune difficulté n'est à déplorer, si ce n'est un temps d'attente de 8 secondes sur le tourne-à-gauche de la RD3.13 vers la RD927Sud.

C2_Carrefour RD927-RD3.13	Référence (Horizon actuel)	
	HPM	HPS
Entrée de carrefour		
RD927 Nord	97%	97%
RD927 Sud	100%	100%
RD3.13	96%	96%
Sas RD927 Nord (-> RD3.13)	97%	97%

#### Réserves de capacité du carrefour

### 3.7.3. C3 : GIRATOIRE RD2020-RD3.18

Ce giratoire, actuellement à trois branches, est l'un des carrefours qui est emprunté par le plus de véhicules puisqu'il est traversé par la RD2020, route la plus importante du secteur. Cela se ressent dans les réserves de capacité puisque l'on oscille entre 50 et 60% de réserve dans le pire des cas, la branche Nord. On reste entre 2 et 3 véhicules en stockage et un temps d'attente oscillant entre 1 et 2 secondes.

C3_Giratoire RD2020-RD3.18	Référence (Horizon actuel)	
	HPM	HPS
Entrée de carrefour		
RD3.18	87%	83%
RD2020 Nord	57%	55%
Déviation	100%	100%
RD2020 Sud	76%	69%

#### Réserves de capacité du carrefour

### 3.7.4. C4 : CARREFOUR A FEUX RD2020-RD927

C'est aussi un carrefour qui est traversé par un flux important de véhicules puisque c'est une intersection entre la RD2020 et la RD927, seconde route la plus fréquentée du secteur.

Même si on est sur le carrefour le plus chargé du secteur, les réserves de capacité restent au-dessus de 50% pour trois branches sur quatre. Elles restent au-dessus de 40% pour la RD927 Ouest, ce qui reste une bonne réserve. La file d'attente peut atteindre jusqu'à 10 véhicules sur cette branche (soit 60m si l'on considère qu'un véhicule occupe une longueur d'environ 6m), cependant elle se situe aux alentours de 5 véhicules en moyenne et sera similaire ou inférieure en moyenne sur les autres branches.

C4_Carrefour à feux RD2020-RD927	Référence (Horizon actuel)	
	HPM	HPS
Entrée de carrefour		
RD2020 Nord	67%	63%
RD927 Est	74%	61%
RD2020 Sud - Direct et TàD	78%	78%
RD2020 Sud - TàG	57%	62%
RD927 Ouest - Direct et TàG	42%	39%
RD927 Ouest - TàD	49%	47%

#### Réserves de capacité du carrefour

### 3.7.5. C5 : CARREFOUR RD222-RD3.13

Au vu des volumes observés à partir des données de trafic, ce carrefour est celui qui va être le moins sollicité en termes de capacité. Après calculs, il s'avère en effet que le carrefour dispose de très larges réserves de capacité. Aucun problème particulier n'est observable à cette intersection.

C5_Carrefour RD222-RD3.13	Référence (Horizon actuel)	
	HPM	HPS
Entrée de carrefour		
RD3.13 Sud	99%	99%
RD3.13 Nord	99%	99%
RD222	100%	100%

#### Réserves de capacité du carrefour

### — 3.8. SYNTHÈSE DES CONDITIONS DE CIRCULATION ACTUELLES

Le diagnostic fait état d'une **circulation actuelle globalement fluide** sur le secteur et **aucun dysfonctionnement majeur** n'est à observer.

Le trafic se concentre principalement sur la RD2020 qui constitue un axe structurant. La RD927 à l'Ouest en direction de Janville, apparaît comme un second axe structurant qui permet notamment de rejoindre l'autoroute A10. La RD927 concentre à l'Est plus de moitié moins de trafic que sa section Ouest. Les RD3.13 et 222 voient, elles, un trafic bien inférieur.

L'étude des carrefours a révélé des **réserves de capacité importantes**, ce qui signifie que les carrefours sont bien dimensionnés. On note toutefois quelques remontées de files sur le carrefour entre RD927 et RD2020 en heures de pointe. Ces remontées sont cependant cohérentes avec la méthode de gestion de l'intersection, qui est un carrefour à feux.

Il est à noter que les PL de plus de 19t sont interdits en transit de Janville, les empêchant donc de rejoindre l'A10 par la RD927. Ils sont alors obligés de suivre la RD2020.



Synthèse du fonctionnement actuel du réseau autour du site du projet

## 4. PRESENTATION DU PROJET ET HYPOTHESES DE GENERATION DE TRAFIC

### — 4.1. EVOLUTIONS VIAIRES

Un projet de déviation de la RD927 est en cours de réalisation par le CD28 afin de désengorger la commune de Janville-en-Beauce. Sa mise en service est prévue pour fin 2023.

La voie de déviation contournera Le Puiset et Janville-en-Beauce par le Sud. Une seconde voie permettra également le contournement de Boissay. Cette déviation permettra également aux poids lourds de 19t ou plus de rejoindre la sortie d'Allaines de l'autoroute A10. Il leur est en effet interdit aujourd'hui d'emprunter ce tronçon. En ce qui concerne le contournement de Boissay, l'actuelle RD927 passera en sens unique Est-Ouest sur cette section.

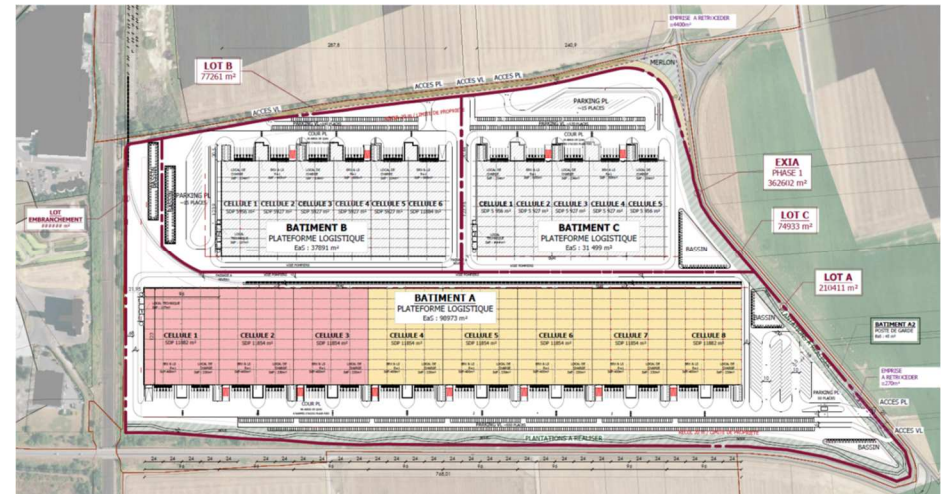


Réseau envisagé à l'issue du projet de déviation de la RD927

### — 4.2. PROGRAMMATION

Le projet prévoit 3 bâtiments de plateforme logistique. Le bâtiment A prévoit une emprise au sol de plus de 98 900 m<sup>2</sup> dont une petite partie pour des bureaux. Il comporte également 550 places de parking VL et 146 places PL (96 de quai et 50 d'attente). Le bâtiment B devrait comporter une emprise au sol de plus de 37 890 m<sup>2</sup>, 140 places de parking VL et 51 PL (36 de quai et 15 d'attente). Enfin, le bâtiment C devrait comporter une emprise au sol de près de 31 500 m<sup>2</sup>, 170 places de parking VL et 45 places PL (30 de quai et 15 d'attente).

La mise en service des bâtiments A et C est prévue à l'horizon 2024 et à l'horizon 2025 pour le bâtiment B.



Plan masse du projet

Les calculs de fonctionnement vont être réalisés en considérant le réseau viaire comportant la déviation. En effet, la déviation de la RD927 devrait avoir été ouverte avant la mise en service des bâtiments A et C. Ainsi, le projet sera d'abord étudié à l'horizon 2024 (bâtiments A et C) puis à l'horizon 2025 (les 3 bâtiments). Un test de sensibilité sera conduit afin de prendre en compte un potentiel retard de mise en service de la déviation.

## — 4.3. GENERATION DE TRAFIC

### — 4.3.1. GENERATION VL

A l'horizon 2024, ce sont 380 employés qui sont attendus en pic pour le bâtiment A, hypothèse maximisante que l'on étudie ici, et 80 pour le bâtiment C, soit 460 employés en totalité. En supposant un taux de présence de 90%, le trafic maximum attendu sur site pour les véhicules légers sera d'environ 414 rotations de VL/jour, soit 828 mouvements par jour.

Cette valeur est maximaliste car elle ne tient pas compte des personnes qui viendront en deux roues (vélo, scooter, moto) ni d'un possible covoiturage.

Ce trafic sera réparti selon les horaires du personnel administratif (08h00/18h00) et logistique (5h00/13h00 et 13h00/21h00). L'effectif administratif sera d'environ 20% de l'effectif total, soit 92 personnes, et l'effectif logistique d'environ 368 personnes.

Les mouvements seront globalement rythmés comme suit :

- 166 mouvements aux alentours de 05h00 (166 arrivées et 0 départ)
- 82 mouvements aux alentours de 08h00 (82 arrivées)
- 332 mouvements entre 12h30 et 13h30 (332 arrivées et 332 départs)
- 82 mouvements aux alentours de 18h00 (82 départs)
- 166 mouvements aux alentours de 21h00 (0 arrivée et 166 départs)

A l'horizon 2025, en ajoutant la mise en service du bâtiment B, soit 100 employés, on attend 560 employés en totalité. Toujours en supposant un taux de présence de 90%, le trafic attendu sera alors d'environ 504 rotations VL/jour, soit 1 008 mouvements par jour.

Toujours selon la même répartition, on aura alors un effectif administratif de 112 personnes et un effectif logistique de 448 personnes.

Les mouvements seront alors rythmés comme suit :

- 202 mouvements aux alentours de 05h00 (202 arrivées et 0 départ)
- 100 mouvements aux alentours de 08h00 (100 arrivées)
- 404 mouvements entre 12h30 et 13h30 (202 arrivées et 202 départs)
- 100 mouvements aux alentours de 18h00 (100 départs)
- 202 mouvements aux alentours de 21h00 (0 arrivée et 202 départs)

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.



Répartition des flux VL

### 4.3.2. GENERATION PL

A l'horizon 2024, le nombre de poids-lourds attendus pour la livraison et l'expédition des marchandises est évalué à environ 340 véhicules par jour (300 pour le bâtiment A et 40 pour le C), générant ainsi près de 680 mouvements de PL/jour (340 réceptions et 340 émissions). Nous faisons l'hypothèse que le nombre de poids lourds par heure est réparti équitablement sur les heures d'activité (entre 05h00 et 21h00) avec un flux plus important aux heures de pointes du matin, midi et soir. On construit le tableau suivant :

Répartition temporelle du trafic PL		
Période	% PL Total	Nombre de PL/h
0h - 1h	0.0%	0
1h - 2h	0.0%	0
2h - 3h	0.0%	0
3h - 4h	0.0%	0
4h - 5h	0.0%	0
5h - 6h	5.2%	35
6h - 7h	6.5%	44
7h - 8h	8.2%	56
8h - 9h	6.5%	44
9h - 10h	5.2%	35
10h - 11h	5.2%	35
11h - 12h	5.2%	35
12h - 13h	6.5%	44
13h - 14h	8.2%	56
14h - 15h	6.5%	44
15h - 16h	5.2%	35
16h - 17h	6.5%	44
17h - 18h	8.2%	56
18h - 19h	6.5%	44
19h - 20h	5.2%	35
20h - 21h	5.2%	35
21h - 22h	0.0%	0
22h - 23h	0.0%	0
23h - 24h	0.0%	0
<b>TOTAL</b>	<b>100.0%</b>	<b>680</b>

#### Répartition horaire des mouvements de PL générés à l'horizon 2024

De la même façon, à l'horizon 2025, le nombre de poids-lourds attendus pour la livraison et l'expédition des marchandises est évalué à environ 384 véhicules par jour (en ajoutant 44 pour le bâtiment B), générant ainsi près de 768 mouvements de PL/jour (384 réceptions et 384 émissions). De la même façon, on construit le tableau suivant :

Répartition temporelle du trafic PL		
Période	% PL Total	Nombre de PL/h
0h - 1h	0.0%	0
1h - 2h	0.0%	0
2h - 3h	0.0%	0
3h - 4h	0.0%	0
4h - 5h	0.0%	0
5h - 6h	5.2%	40
6h - 7h	6.5%	50
7h - 8h	8.2%	63
8h - 9h	6.5%	50
9h - 10h	5.2%	40
10h - 11h	5.2%	40
11h - 12h	5.2%	40
12h - 13h	6.5%	50
13h - 14h	8.2%	63
14h - 15h	6.5%	50
15h - 16h	5.2%	40
16h - 17h	6.5%	50
17h - 18h	8.2%	63
18h - 19h	6.5%	50
19h - 20h	5.2%	40
20h - 21h	5.2%	40
21h - 22h	0.0%	0
22h - 23h	0.0%	0
23h - 24h	0.0%	0
<b>TOTAL</b>	<b>100.0%</b>	<b>768</b>

#### Répartition horaire des mouvements de PL générés à l'horizon 2025

Le trafic PL quotidien sera principalement affecté à destination et en provenance de l'A10 puisque la nouvelle déviation permettra aux PL de rejoindre la sortie n°12 d'Allaines. Une petite proportion du flux entrant et sortant sera aussi affecté à la RD2020 Nord et Sud.



Répartition des flux PL

### 4.3.3. SYNTHESE DES GENERATIONS DE TRAFIC

Au total, à l'horizon 2024, ce sont donc :

- 1 508 mouvements générés par jour, dont 680 mouvements de PL.
- 82 mouvements de VL/h et 52 mouvements de PL/h en heure de pointe du matin (7h30-8h30) et du soir (17h30-18h30)
- 166 arrivées et 166 départs de VL/h et 50 mouvements de PL/h en heure de pointe du midi (12h30-13h30)

Journée (Mardi)					Mouvements PL / Jour	Rotations PL / Jour	Répartition temporelle du trafic PL		
VL	PL	VL	PL		680	340	Période	% PL Total	Nombre de PL/h
Emission		Réception	Réception		Mouvements VL / Jour	Rotations VL / Jour	0h - 1h	0.0%	0
414	340	414	340		828	414	1h - 2h	0.0%	0
<b>HPM (7h30-8h30)</b>					Mouvements PL		2h - 3h	0.0%	0
VL	PL	VL	PL		52		3h - 4h	0.0%	0
Emission	Emission	Réception	Réception		Mouvements VL		4h - 5h	0.0%	0
0	28	82	25		82		5h - 6h	5.2%	35
<b>HPS (17h30 - 18h30)</b>					Mouvements PL		6h - 7h	6.5%	44
VL	PL	VL	PL		52		7h - 8h	8.2%	56
Emission	Emission	Réception	Réception		Mouvements VL		8h - 9h	6.5%	44
82	28	0	25		82		9h - 10h	5.2%	35
<b>Prise de poste du Midi (12h30 - 13h30)</b>					Mouvements PL		10h - 11h	5.2%	35
VL	PL	VL	PL		50		11h - 12h	5.2%	35
Emission	Emission	Réception	Réception		Mouvements VL		12h - 13h	6.5%	44
166	25	166	25		332		13h - 14h	8.2%	56
<b>Prise de poste du Matin (4h30 - 5h30)</b>					Mouvements PL		14h - 15h	6.5%	44
VL	PL	VL	PL		18		15h - 16h	5.2%	35
Emission	Emission	Réception	Réception		Mouvements VL		16h - 17h	6.5%	44
0	9	166	9		166		17h - 18h	8.2%	56
<b>Prise de poste du Soir (20h30 - 21h30)</b>					Mouvements PL		18h - 19h	6.5%	44
VL	PL	VL	PL		18		19h - 20h	5.2%	35
Emission	Emission	Réception	Réception		Mouvements VL		20h - 21h	5.2%	35
166	9	0	9		166		21h - 22h	0.0%	0
<b>TOTAL</b>							22h - 23h	0.0%	0
							23h - 24h	0.0%	0
							<b>TOTAL</b>	<b>100.0%</b>	<b>680</b>

Synthèse des hypothèses de génération de trafic considérées à l'horizon 2024

De la même façon, à l'horizon 2025, ce sont donc :

- 1 776 mouvements générés par jour, dont 768 mouvements de PL.
- 100 mouvements de VL/h et 62 mouvements de PL/h en heure de pointe du matin (7h30-8h30) et du soir (17h30-18h30)
- 202 arrivées et 202 départs de VL/h et 56 mouvements de PL/h en heure de pointe du midi (12h30-13h30)

Journée (Mardi)					Mouvements PL / Jour	Rotations PL / Jour	Répartition temporelle du trafic PL		
VL	PL	VL	PL		768	384	Période	% PL Total	Nombre de PL/h
Emission		Réception	Réception		Mouvements VL / Jour	Rotations VL / Jour	0h - 1h	0.0%	0
504	384	504	384		1 008	504	1h - 2h	0.0%	0
<b>HPM (7h30-8h30)</b>					Mouvements PL		2h - 3h	0.0%	0
VL	PL	VL	PL		62		3h - 4h	0.0%	0
Emission	Emission	Réception	Réception		Mouvements VL		4h - 5h	0.0%	0
0	31	100	31		100		5h - 6h	5.2%	40
<b>HPS (17h30 - 18h30)</b>					Mouvements PL		6h - 7h	6.5%	50
VL	PL	VL	PL		62		7h - 8h	8.2%	63
Emission	Emission	Réception	Réception		Mouvements VL		8h - 9h	6.5%	50
100	31	0	31		100		9h - 10h	5.2%	40
<b>Prise de poste du Midi (12h30 - 13h30)</b>					Mouvements PL		10h - 11h	5.2%	40
VL	PL	VL	PL		56		11h - 12h	5.2%	40
Emission	Emission	Réception	Réception		Mouvements VL		12h - 13h	6.5%	50
202	28	202	28		404		13h - 14h	8.2%	63
<b>Prise de poste du Matin (4h30 - 5h30)</b>					Mouvements PL		14h - 15h	6.5%	50
VL	PL	VL	PL		20		15h - 16h	5.2%	40
Emission	Emission	Réception	Réception		Mouvements VL		16h - 17h	6.5%	50
0	10	202	10		202		17h - 18h	8.2%	63
<b>Prise de poste du Soir (20h30 - 21h30)</b>					Mouvements PL		18h - 19h	6.5%	50
VL	PL	VL	PL		20		19h - 20h	5.2%	40
Emission	Emission	Réception	Réception		Mouvements VL		20h - 21h	5.2%	40
202	10	0	10		202		21h - 22h	0.0%	0
<b>TOTAL</b>							22h - 23h	0.0%	0
							23h - 24h	0.0%	0
							<b>TOTAL</b>	<b>100.0%</b>	<b>768</b>

Synthèse des hypothèses de génération de trafic considérées à l'horizon 2025



## 5. ANALYSE DES CONDITIONS DE CIRCULATION PREVISIONNELLES

### — 5.1. SCENARIO FIL DE L'EAU : MISE EN SERVICE DE LA DEVIATION A LA RD927 AU SUD DE JANVILLE

Comme vu en section 4, le Département de l'Eure-et-Loir prévoit la réalisation d'une déviation à la RD927 au Sud de Janville ainsi qu'au Sud de Boissay. Cette dernière se connectera à la RD2020 sur l'actuel giratoire C3, où l'entrée et la sortie sont déjà visibles. Cette déviation verra aussi la mise en sens unique Est-Ouest de la RD927 au niveau de Boissay entre la RD2020 (depuis le carrefour à feux) jusqu'à la fin de section déviée. Sachant que la mise en service de la déviation devrait intervenir avant la première phase du projet, on choisit de prendre un scénario à court terme avec la déviation comme situation de référence pour l'étude de l'impact du projet sur le réseau.

On réalise ainsi des calculs des trafics prévisionnels en heure de pointe ainsi que des TMJO prévisionnels. On se base pour cela sur l'étude de circulation menée en août 2013 par Iris Conseil pour le Département de l'Eure-et-Loir sur la déviation à la RD927, déjà évoquée en section 3.6.3. On extrait ainsi des ratios d'évolution de trafics sur les sections qui nous intéresse.

#### — 5.1.1. TRAFICS PREVISIONNELS AUX HEURES DE POINTE

##### — 5.1.1.1. HEURE DE POINTE DU MATIN

On observe clairement l'effet de mise à sens unique avec le report total d'un sens sur la déviation, apportant du trafic supplémentaire sur le giratoire, qui voit également la majorité du trafic de l'autre sens s'y reporter. Si ce giratoire est plus chargé, par l'apparition de cette nouvelle branche, le carrefour va globalement être allégé avec la disparition d'une entrée mais également moins de véhicules voulant emprunter la RD927 Ouest. On ne détaille pas ici les nouvelles réserves de capacités de référence, elles seront cependant visibles lors de l'étude des carrefours en situation projet.

D'une autre part on retrouve les effets observés en 2022 (on a notamment les trafics à l'Est qui ne vont pas être affectés).

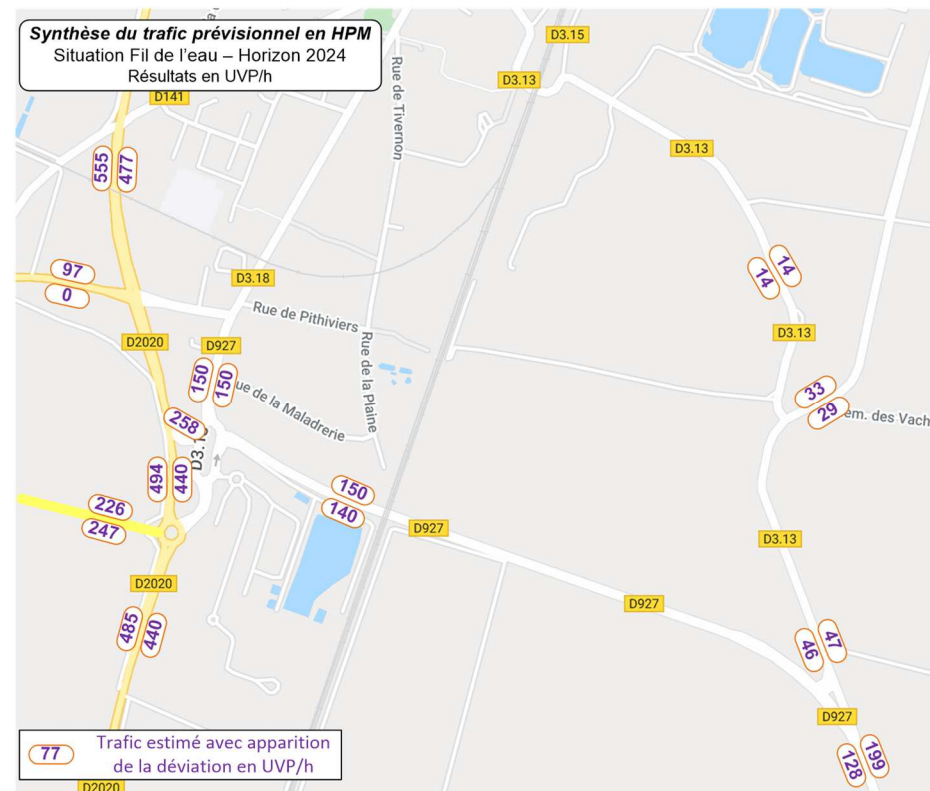


Planche de synthèse du trafic UVP à l'HPM en situation fil de l'eau

### 5.1.1.2. HEURE DE POINTE DU SOIR

On retrouve les effets observés en 2022 mais aussi en HPM avec la déviation et notamment l'effet de mise à sens unique avec le déplacement du trafic vers déviation.

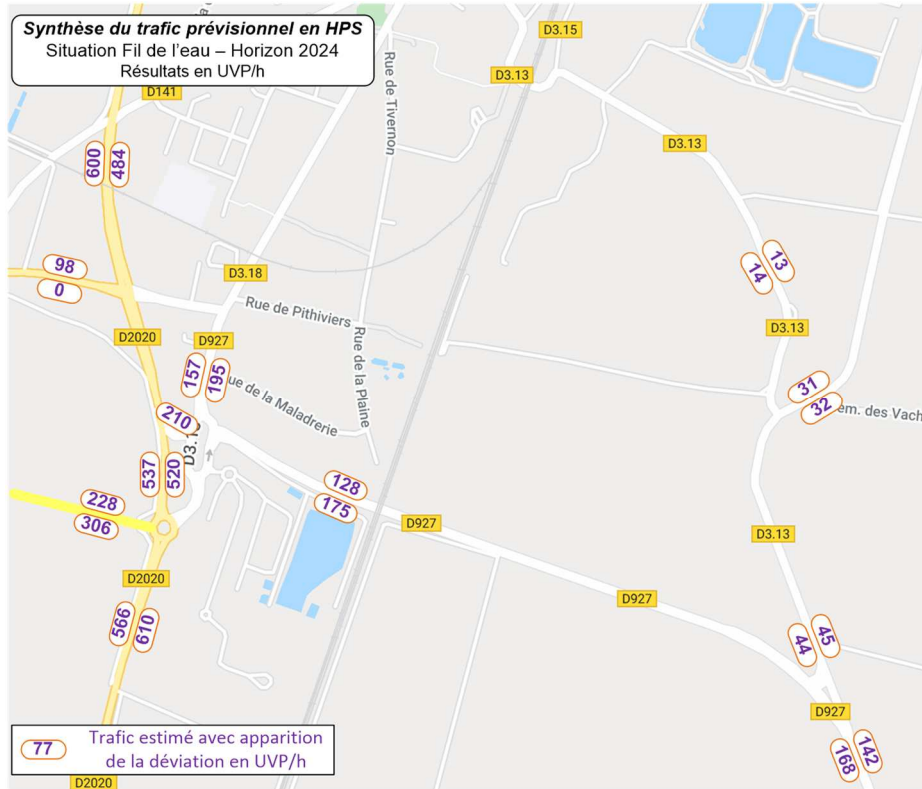
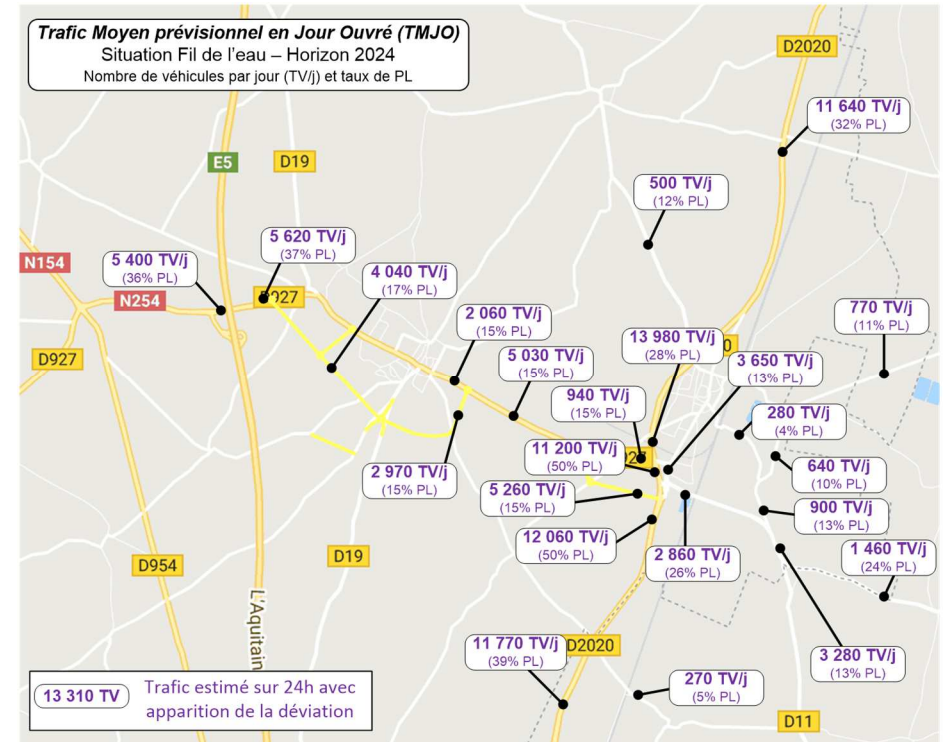


Planche de synthèse du trafic UVP à l'HPS en situation fil de l'eau

### 5.1.2. TMJO PREVISIONNELS

De la même façon que l'on avait pu dresser une carte des TMJO en 2022, on peut faire de même avec cette situation fil de l'eau qui voit la mise en service de la déviation à court terme. On applique ainsi les ratios évoqués précédemment aux TMJO de référence pour dresser la carte suivante.



TMJO en situation prévisionnelle 2024 (2 sens confondus)

## — 5.2. ETUDE DE L'IMPACT DU PROJET A L'HORIZON 2024 : LES BATIMENTS A ET C

Comme expliqué en section 4, on s'intéresse d'abord à l'impact du projet à l'horizon 2024, c'est-à-dire à la mise en service des bâtiments A et C, et la génération de trafic associée. Le trafic généré par le projet s'ajoute ainsi au trafic de référence, c'est-à-dire au trafic avec la déviation.

### — 5.2.1. TRAFICS PREVISIONNELS AUX HEURES DE POINTE

#### — 5.2.1.1. HEURE DE POINTE DU MATIN

L'heure de pointe du matin correspond, pour le projet, à l'arrivée des employés en horaire de bureau des bâtiments A et C et à l'émission et réception de PL. Ce sont ainsi

- 112 UVP/h et 20 UVP/h qui sont reçus par les bâtiments A et C respectivement (arrivée des employés non postés et réception de PL)
- 49 UVP/h et 7 UVP/h qui sont émis respectivement par les bâtiments A et C (émissions de PL uniquement)

Cela implique ainsi notamment 100 UVP/h supplémentaires dans le sens Ouest-Est (dont la majorité ont emprunté la nouvelle déviation) et 56 UVP/h supplémentaires dans le sens Est-Ouest sur la RD927 le long du projet.

Sur la RD927 au Sud du projet, ce sont 11 UVP/h supplémentaire qui sont générés dans le sens montant. Sur la RD222, ce sont 15 UVP/h supplémentaires générés dans le sens Nord-Sud. Sur la RD3.13, au Nord du projet, ce sont 6 UVP/h qui sont générés dans le sens Nord-Sud.



Planche de synthèse du trafic UVP à l'HPM en situation projet 2024

#### — 5.2.1.2. HEURE DE POINTE DU SOIR

L'heure de pointe du soir correspond, pour le projet, au départ des employés en horaire de bureau des bâtiments A et C et à l'émission et réception de PL. Ce sont ainsi

- 44 UVP/h et 6 UVP/h qui sont reçus par les bâtiments A et C respectivement (réception de PL)
- 117 UVP/h et 21 UVP/h qui sont émis respectivement par les bâtiments A et C (départ d'employés et émissions de PL)

Cela implique ainsi notamment 106 UVP/h supplémentaires dans le sens Est-Ouest (dont la majorité va emprunter la nouvelle déviation) et 50 UVP/h supplémentaires dans le sens Ouest-Est sur la RD927 le long du projet.

Sur la RD927 au Sud du projet, ce sont 11 UVP/h supplémentaire qui sont générés dans le sens descendant. Sur la RD222, ce sont 15 UVP/h supplémentaires générés dans le sens Sud-Nord. Sur la RD3.13, au Nord du projet, ce sont 6 UVP/h qui sont générés dans le sens Sud-Nord.

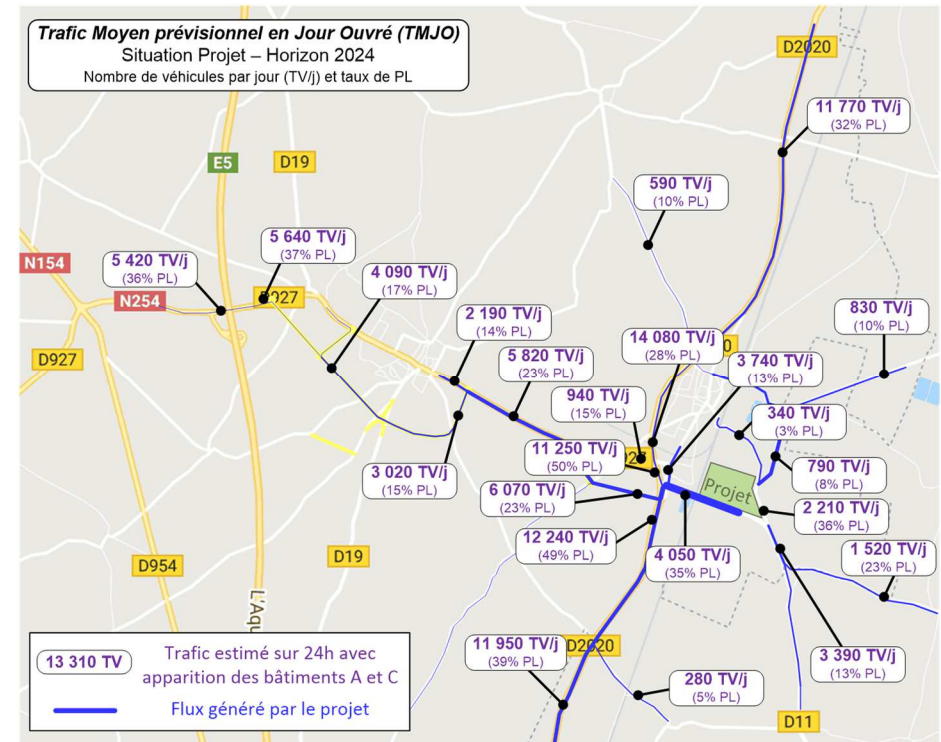


Planche de synthèse du trafic UVP à l'HPS en situation projet 2024

## 5.2.2. TMJO PREVISIONNELS

De la même façon que pour les heures de pointe, on peut construire une carte des TMJO prévisionnels à l'horizon 2024 en situation projet. On reprend ainsi le trafic étudié en section 5.1.2 auquel on ajoute le trafic généré sur une journée par le projet.

Ainsi on peut observer que le TMJO sur la RD3.13 juste avant qu'elle rejoigne la RD927 a augmenté de 145% par rapport à la situation initiale. Sur la RD927 le long du projet a augmenté de 42% par rapport à la situation de référence. De la même façon, le TMJO a augmenté de 23% sur la RD222, 21% sur la RD3.13 au Nord ou encore 15% sur la déviation par rapport à la situation de référence.



TMJO en situation prévisionnelle 2024 (2 sens confondus)

### 5.2.3. FONCTIONNEMENT PREVISIONNEL DES CARREFOURS

De la même façon que pour la situation de référence en section 3.7, on peut étudier le fonctionnement des carrefours en situation projet.

#### 5.2.3.1. C1 : GIRATOIRE ALLONGE RD927-RD3.18

En situation projet, comme attendu, le carrefour perd de la réserve de capacité. La plus grosse perte relative se fait sur la RD927 Est (la branche qui permet de rejoindre le projet) en HPS, où l'entrée perd 11% de réserve de capacité. Cependant toutes les réserves de capacité ne descendent pas en dessous de 70% et aucun dysfonctionnement n'est attendu.

C1_Carrefour RD927-RD3.18	Fil de l'eau (Avec déviation)		Projet (Horizon 2024)	
	HPM	HPS	HPM	HPS
Entrée de carrefour				
RD3.18 Sud	82%	79%	74%	75%
Zone activité	96%	87%	95%	86%
RD927 Est	81%	83%	76%	72%
RD927 Nord	87%	84%	83%	82%

#### Réserves de capacité du carrefour

#### 5.2.3.2. C2 : CARREFOUR RD927-RD3.13

Bien que le carrefour soit situé à proximité du projet, les réserves de capacité du carrefour restent élevées. En HPS, on observe tout de même une baisse de 11% de la réserve de capacité pour l'entrée RD3.13, d'où proviennent les flux du projet. Le temps d'attente atteint les 10s pour le tourne-à-gauche vers la Rd927Sud (8s en situation initiale), ce qui maintient de faibles retards.

C2_Carrefour RD927-RD3.13	Fil de l'eau (Avec déviation)		Projet (Horizon 2024)	
	HPM	HPS	HPM	HPS
Entrée de carrefour				
RD927 Nord	97%	97%	86%	92%
RD927 Sud	100%	100%	100%	100%
RD3.13	96%	96%	90%	85%
Sas RD927 Nord (-> RD3.13)	97%	97%	87%	92%

#### Réserves de capacité du carrefour

#### 5.2.3.3. C3 : GIRATOIRE RD2020-RD3.18

Ce giratoire, qui est désormais à quatre branches avec la déviation, voit donc passer une grande partie du trafic généré par le projet. Cela se ressent dans les réserves de capacité puisque l'on observe de faibles baisses. La plus forte baisse s'observe sur la RD3.18 (d'où provient une partie du trafic supplémentaire) avec une diminution de 11% de la réserve de capacité. Dans l'ensemble, on reste avec de bonnes réserves de capacité.

On retrouve entre 2 et 4 véhicules en stockage au maximum et un temps d'attente oscillant entre 1 et 4 secondes au carrefour. On conserve de bonnes conditions de circulation au giratoire.

C3_Giratoire RD2020-RD3.18	Fil de l'eau (Avec déviation)		Projet (Horizon 2024)	
	HPM	HPS	HPM	HPS
Entrée de carrefour				
RD3.18	80%	74%	74%	63%
RD2020 Nord	53%	48%	50%	43%
Déviation	71%	63%	63%	56%
RD2020 Sud	70%	61%	67%	59%

#### Réserves de capacité du carrefour

#### 5.2.3.4. C4 : CARREFOUR A FEUX RD2020-RD927

Ce carrefour a vu une baisse de volume le traversant avec la mise en sens unique et donc la suppression d'une entrée. Le trafic ajouté à ce carrefour par le projet se retrouve seulement sur la RD2020 en tout-droit. Ainsi la seule baisse de réserve de capacité se retrouve sur la RD2020Sud avec une baisse de 1%.

On reste donc avec de bonnes réserves de capacité et des conditions de circulation similaire à la situation de référence. On retrouve ainsi avec une file d'attente de 8 véhicules maximum et 5 en moyenne sur l'entrée Nord, conditions similaires à la situation de référence sur cette branche.

C4_Carrefour à feux RD2020-RD927	Fil de l'eau (Avec déviation)		Projet (Horizon 2024)	
	HPM	HPS	HPM	HPS
Entrée de carrefour				
RD2020 Nord	67%	64%	67%	64%
RD927 Est	71%	57%	71%	57%
RD2020 Sud - Direct et TàD	78%	78%	77%	77%
RD2020 Sud - TàG	80%	83%	80%	83%
RD927 Ouest - Direct et TàG				
RD927 Ouest - TàD				

#### Réserves de capacité du carrefour

#### 5.2.3.5. C5 : CARREFOUR RD222-RD3.13

Même si ce carrefour est situé au plus près du projet, le volume de référence étant faible et le bâtiment C (le plus près du carrefour) n'étant pas celui générant le plus de trafic (et le bâtiment A générant majoritairement dans le sens opposé), ce carrefour conserve de très bonnes réserves de capacité et n'engendre pas de retards.

C5_Carrefour RD222-RD3.13	Fil de l'eau (Avec déviation)		Projet (Horizon 2024)	
	HPM	HPS	HPM	HPS
Entrée de carrefour				
RD3.13 Sud	99%	99%	97%	98%
RD3.13 Nord	99%	99%	97%	97%
RD222	100%	100%	100%	100%

#### Réserves de capacité du carrefour

### — 5.3. ETUDE DE L'IMPACT DE L'ENSEMBLE DU PROJET A L'HORIZON 2025

Comme expliqué en section 4, on s'intéresse maintenant à l'impact du projet à l'horizon 2025, c'est-à-dire à la mise en service complète des trois bâtiments A, B et C, et la génération de trafic associée. Le trafic généré par le projet s'ajoute ainsi au trafic de référence, c'est-à-dire au trafic avec la déviation.

#### — 5.3.1. TRAFICS PREVISIONNELS AUX HEURES DE POINTE

##### — 5.3.1.1. HEURE DE POINTE DU MATIN

L'heure de pointe du matin correspond, pour le projet, à l'arrivée des employés en horaire de bureau des bâtiments A, B et C et à l'émission et réception de PL. Ce sont ainsi

- 117 UVP/h et 46 UVP/h qui sont reçus par le bâtiment A d'une part et les bâtiments B et C d'autre part (arrivée des employés non postés et réception de PL)
- 49 UVP/h et 14 UVP/h qui sont émis par le bâtiment A d'un côté et les bâtiments B et C (émissions de PL uniquement)

Cela implique ainsi notamment 124 UVP/h supplémentaires dans le sens Ouest-Est (dont la majorité ont emprunté la nouvelle déviation) et 63 UVP/h supplémentaires dans le sens Est-Ouest sur la RD927 le long du projet.

Sur la RD927 au Sud du projet, ce sont 14 UVP/h supplémentaire qui sont générés dans le sens montant. Sur la RD222, ce sont 18 UVP/h supplémentaires générés dans le sens Nord-Sud. Sur la RD3.13, au Nord du projet, ce sont 7 UVP/h qui sont générés dans le sens Nord-Sud.

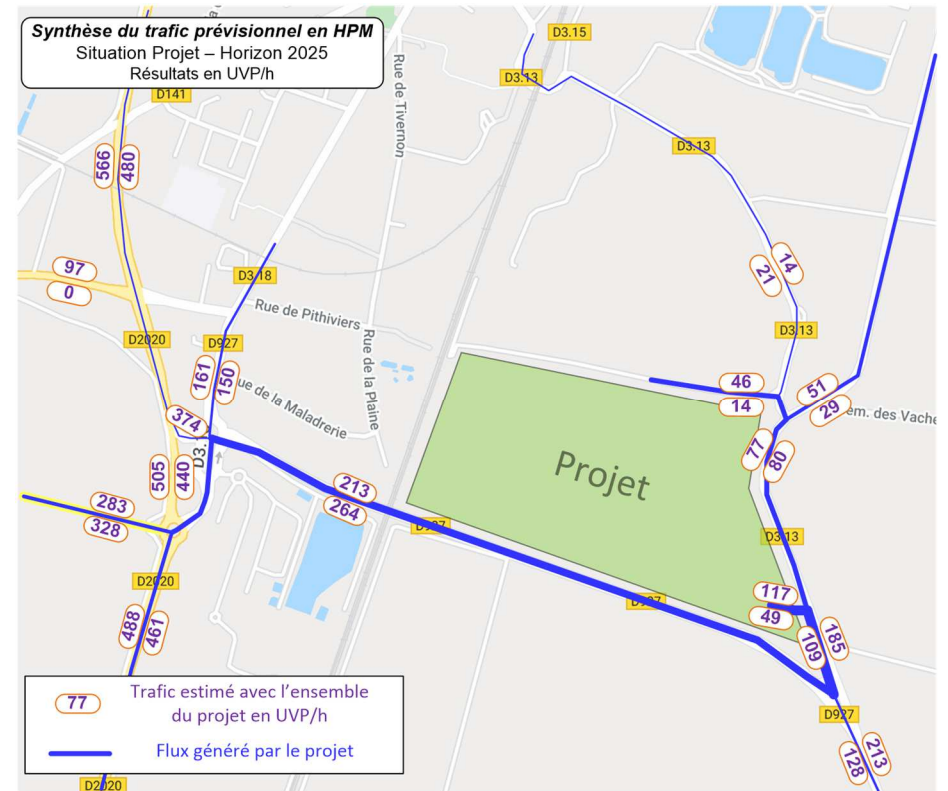


Planche de synthèse du trafic UVP à l'HPM en situation projet 2025

##### — 5.3.1.2. HEURE DE POINTE DU SOIR

L'heure de pointe du soir correspond, pour le projet, au départ des employés en horaire de bureau des bâtiments A et C et à l'émission et réception de PL. Ce sont ainsi

- 49 UVP/h et 14 UVP/h qui sont reçus par le bâtiment A d'une part et les bâtiments B et C d'autre part (réception de PL)
- 117 UVP/h et 46 UVP/h qui sont émis par le bâtiment A d'un côté et les bâtiments B et C (départ d'employés et émissions de PL)

Cela implique ainsi notamment 124 UVP/h supplémentaires dans le sens Est-Ouest (dont la majorité va emprunter la nouvelle déviation) et 63 UVP/h supplémentaires dans le sens Ouest-Est sur la RD927 le long du projet.

Sur la RD927 au Sud du projet, ce sont 14 UVP/h supplémentaire qui sont générés dans le sens descendant. Sur la RD222, ce sont 18 UVP/h supplémentaires générés dans le sens Sud-Nord. Sur la RD3.13, au Nord du projet, ce sont 7 UVP/h qui sont générés dans le sens Sud-Nord.

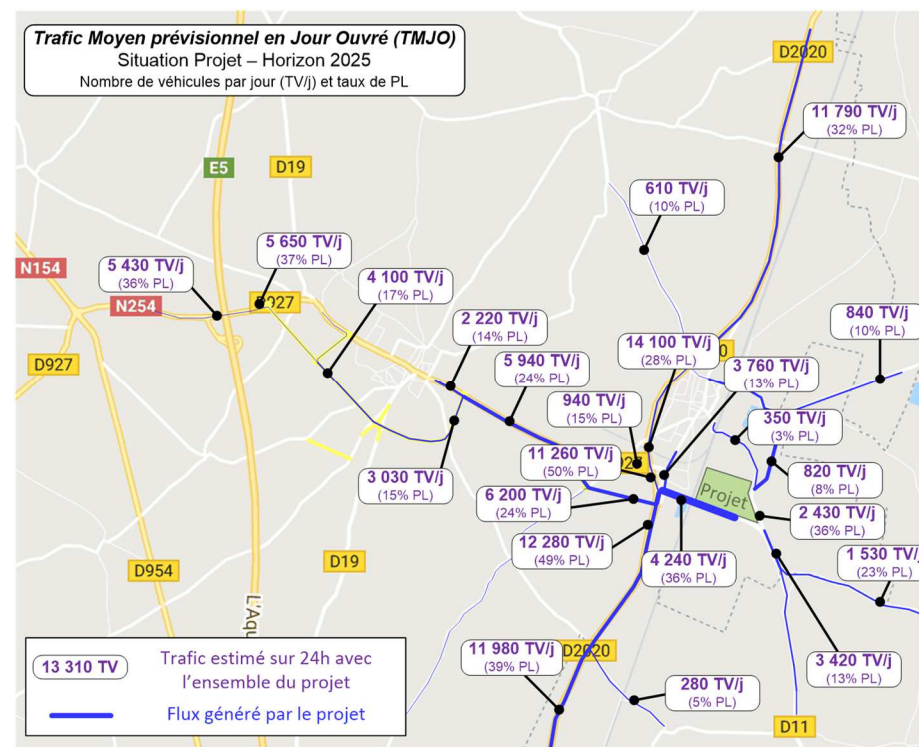


Planche de synthèse du trafic UVP à l'HPS en situation projet 2025

### 5.3.2. TMJO PREVISIONNELS

De la même façon que pour la situation projet 2024, on peut construire une carte des TMJO prévisionnels à l'horizon 2025 en situation projet. On reprend ainsi le trafic étudié en section 5.1.2 auquel on ajoute le trafic généré sur une journée par le projet.

Ainsi on peut observer que le TMJO sur la RD3.13, juste avant qu'elle rejoigne la RD927, a augmenté de 170% par rapport à la situation initiale. Sur la RD927 le long du projet a augmenté de 48% par rapport à la situation de référence. De la même façon, le TMJO a augmenté de 28% sur la RD222, 25% sur la RD3.13 au Nord ou encore 18% sur la déviation par rapport à la situation de référence.



TMJO en situation prévisionnelle 2025 (2 sens confondus)



### 5.3.3. FONCTIONNEMENT PREVISIONNEL DES CARREFOURS

De la même façon que pour la situation projet 2024 en section 5.2, on peut étudier le fonctionnement des carrefours en situation projet à l'horizon 2025.

#### 5.3.3.1. C1 : GIRATOIRE ALLONGE RD927-RD3.18

Avec l'ensemble du projet, les résultats des calculs de réserve de capacité de différent pas grandement des calculs réalisés pour l'horizon 2024 avec seulement les bâtiments A et C. Ainsi, l'entrée Est, la plus affectée, perd 13% de réserve de capacité par rapport à la situation de référence en HPS, soit 2% de réserve de perdue en plus avec l'ajout du bâtiment C. Globalement les réserves de capacité sur ce carrefour restent bonnes et aucun dysfonctionnement ne semble se dessiner.

C1_Carrefour RD927-RD3.18	Fil de l'eau (Avec déviation)		Projet (Horizon 2024)		Projet (Horizon 2025)	
	HPM	HPS	HPM	HPS	HPM	HPS
Entrée de carrefour						
RD3.18 Sud	82%	79%	74%	75%	72%	74%
Zone activité	96%	87%	95%	86%	95%	86%
RD927 Est	81%	83%	76%	72%	75%	70%
RD927 Nord	87%	84%	83%	82%	83%	82%

#### Réserves de capacité du carrefour

#### 5.3.3.2. C2 : CARREFOUR RD927-RD3.13

Bien que le carrefour soit situé à proximité du projet, les réserves de capacité du carrefour restent élevées et ne descendent pas en dessous de 83%. En HPS, on observe tout de même une baisse de 13% de la réserve de capacité pour l'entrée RD3.13, d'où proviennent les flux du projet, ce qui signifie une baisse supplémentaire de 2% par rapport à l'horizon 2024. On observe également une baisse en HPM de 14% de la réserve de capacité de l'entrée R927Nord pour l'insertion sur le sas qui lui voit sa réserve baisser de 12%. Le temps d'attente reste faible avec 12s pour le tourne-à-gauche vers la RD927 Sud.

C2_Carrefour RD927-RD3.13	Fil de l'eau (Avec déviation)		Projet (Horizon 2024)		Projet (Horizon 2025)	
	HPM	HPS	HPM	HPS	HPM	HPS
Entrée de carrefour						
RD927 Nord	97%	97%	86%	92%	83%	90%
RD927 Sud	100%	100%	100%	100%	100%	100%
RD3.13	96%	96%	90%	85%	89%	83%
Sas RD927 Nord (-> RD3.13)	97%	97%	87%	92%	85%	91%

#### Réserves de capacité du carrefour

#### 5.3.3.3. C3 : GIRATOIRE RD2020-RD3.18

De la même façon que pour les carrefours précédents, en HPS, pour la branche d'où provient le flux du projet, on observe une baisse de la réserve de capacité de 2% supplémentaire par rapport à l'horizon 2024, soit 13% en moins par rapport à la situation de référence. Globalement on garde de bonnes réserves de capacité sur les entrées du giratoire.

On garde entre 2 et 4 véhicules en stockage au maximum et un temps d'attente oscillant entre 1 et 5 secondes au carrefour. On conserve ainsi de bonnes conditions de circulation au giratoire.

C3_Giratoire RD2020-RD3.18	Fil de l'eau (Avec déviation)		Projet (Horizon 2024)		Projet (Horizon 2025)	
	HPM	HPS	HPM	HPS	HPM	HPS
Entrée de carrefour						
RD3.18	80%	74%	74%	63%	73%	61%
RD2020 Nord	53%	48%	50%	43%	49%	42%
Déviation	71%	63%	63%	56%	61%	54%
RD2020 Sud	70%	61%	67%	59%	66%	58%

#### Réserves de capacité du carrefour

### 5.3.3.4. C4 : CARREFOUR A FEUX RD2020-RD927

Sur ce carrefour à feux les pourcentages de réserve de capacité sont les mêmes à l'horizon 2025 qu'à l'horizon 2024. Le trafic ajouté par le bâtiment C et l'éloignement relatif du carrefour font que les changements de volumes UVP sont trop minimes pour se retranscrire dans les calculs de réserve de capacité.

On conserve ainsi les mêmes conditions de circulations qui étaient prévues à l'horizon 2024, elles-mêmes déjà très proches de celles qui sont prévues après la mise en place de la déviation. La seule baisse de réserve de capacité est ainsi sur l'entrée Sud avec une baisse de 1%. Les conditions de circulations restent bonnes.

On retrouve ainsi toujours une file d'attente de 8 véhicules maximum et 5 en moyenne sur l'entrée Nord, conditions similaires à la situation de référence sur cette branche (les files d'attentes étant de l'ordre de 3 véhicules en moyenne et 7 au maximum sur les autres branches ; sauf sur la voie de tourne-à-gauche depuis le Sud où elle de 1 seul véhicule en moyenne pour 2 au maximum).

C4_Carrefour à feux RD2020-RD927	Fil de l'eau (Avec déviation)		Projet (Horizon 2024)		Projet (Horizon 2025)	
	HPM	HPS	HPM	HPS	HPM	HPS
Entrée de carrefour						
RD2020 Nord	67%	64%	67%	64%	67%	64%
RD927 Est	71%	57%	71%	57%	71%	57%
RD2020 Sud - Direct et TàD	78%	78%	77%	77%	77%	77%
RD2020 Sud - TàG	80%	83%	80%	83%	80%	83%
RD927 Ouest - Direct et TàG						
RD927 Ouest - TàD						

#### Réserves de capacité du carrefour

### 5.3.3.5. C5 : CARREFOUR RD222-RD3.13

Même si ce carrefour est situé au plus près du bâtiment ajouté, le volume de référence étant faible et les bâtiment B et C (les plus près du carrefour) n'étant pas ceux générant le plus de trafic (et le bâtiment A générant majoritairement dans le sens opposé), ce carrefour conserve de très bonnes réserves de capacité et n'engendre pas de retards.

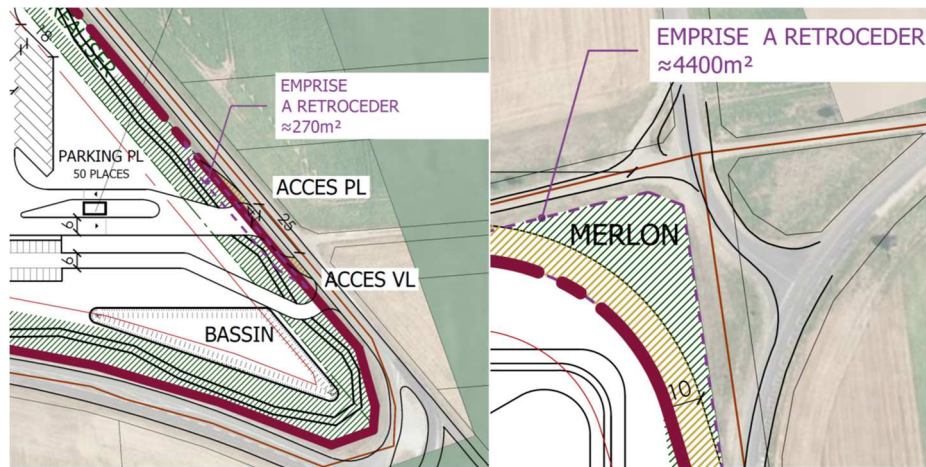
Avec l'ajout du bâtiment C, il perd 2% de réserve de capacité en plus en HPM sur l'entrée Sud (correspondant à l'arrivée d'employés non postés depuis le Sud, d'où ils viennent majoritairement). De la même façon, il perd également 2% en HPS sur l'entrée Nord, quand ces employés non postés quittent le site. Il perd également 1% de réserve en HPS sur l'entrée Sud, correspondant à la réception de PL supplémentaire générée par le bâtiment C.

C5_Carrefour RD222-RD3.13	Fil de l'eau (Avec déviation)		Projet (Horizon 2024)		Projet (Horizon 2025)	
	HPM	HPS	HPM	HPS	HPM	HPS
Entrée de carrefour						
RD3.13 Sud	99%	99%	97%	98%	95%	97%
RD3.13 Nord	99%	99%	97%	97%	97%	95%
RD222	100%	100%	100%	100%	100%	100%

#### Réserves de capacité du carrefour

## — 5.4. FONCTIONNEMENT DES ACCES AU SITE

Les accès au site sont prévus pour être au nombre de deux par bâtiments, un accès VL et un accès PL. Les accès au bâtiment A se situent sur la RD3.13, proche du carrefour avec la RD927. Pour les bâtiments B et C, leurs accès se font depuis l'ancienne route de Pithiviers, une impasse (aujourd'hui chemin de terre) qui se connecte à la RD3.13 juste au Nord du carrefour avec la RD222. Les fonctionnements prévisionnels des carrefours d'accès VL et PL au bâtiment A ainsi que le carrefour de l'ancienne route de Pithiviers avec la RD3.13 vont être étudiés afin de s'assurer qu'ils ne provoquent pas de difficultés.



### Accès au bâtiment A et connexion à la RD3.13 du chemin d'accès aux bâtiments B et C (extrait du plan masse)

Les calculs de fonctionnement sont ainsi réalisés de la même façon que les carrefours précédemment étudiés. On modélise ainsi ces trois carrefours sous la forme de carrefour à stop à 3 branches. En plus des heures de pointe étudiées pour chacun des horizons projet, on étudie également le fonctionnement des carrefours d'accès à l'heure de roulement des équipes postées en milieu de journée (HPMid = départ des employés en 5h-13h et arrivée de ceux en 13h-21h), heure à laquelle les accès VL seront les plus sollicités.

## — 5.4.1. ACCES VL ET PL AU BATIMENT A

En ce qui concerne l'accès VL au bâtiment A, on constate de bonnes réserves de capacité qui présagent d'un bon fonctionnement de l'accès que ce soit à l'horizon 2024 ou 2025. On remarque d'ailleurs qu'à l'horizon 2025 le flux supplémentaire sur la RD3.13 généré par le bâtiment B ne se retrouve pas dans les réserves de capacité qui restent bonnes.

On constate également un temps d'attente de 9s pour le tourne-à-gauche depuis le site dans le pire des cas, qui est l'HPMid, générant de très faibles retards.

Accès bâtiment A - VL	Projet (Horizon 2024)			Projet (Horizon 2025)		
	HPM	HPMid	HPS	HPM	HPMid	HPS
Entrée de carrefour						
Bâtiment A - VL	100%	88%	94%	100%	88%	94%
RD3.13 Nord	100%	100%	100%	100%	100%	100%
RD3.13 Sud	95%	90%	100%	95%	90%	100%

### Réserves de capacité de l'accès VL au bâtiment A

De la même façon, pour l'accès PL, on retrouve de très bonnes réserves de capacité. On peut toutefois mentionner que le mouvement le plus critique dans un carrefour (le tourne-à-gauche vers la route principale) n'est ici pas réalisé par les PL, puisqu'ils se dirigent tous vers le Sud pour rejoindre la RD927. On remarque qu'ici, contrairement à l'accès VL, l'entrée Sud perd 1% de réserve de capacité à cause de la mise en service du bâtiment B et du flux supplémentaire sur la RD3.13.

Accès bâtiment A - PL	Projet (Horizon 2024)			Projet (Horizon 2025)		
	HPM	HPMid	HPS	HPM	HPMid	HPS
Entrée de carrefour						
Bâtiment A - PL	94%	94%	94%	94%	94%	94%
RD3.13 Nord	100%	100%	100%	100%	100%	100%
RD3.13 Sud	96%	96%	96%	95%	95%	95%

### Réserves de capacité de l'accès PL au bâtiment A

Cependant le bon fonctionnement de l'accès PL est conditionné par le fait que l'aménagement offre un rayon de giration suffisant aux poids-lourds. L'emprise au sol envisagée dans le plan masse envisage l'aménagement d'une surlargeur en tourne-à-gauche pour les accès au bâtiment A.

Cette surlargeur facilitera les mouvements de giration pour les PL et réduira l'encombrement de la RD3.13 par le flux en tourne-à-gauche vers le site.

Les accès au bâtiment A sont situés proches du carrefour RD3.13-RD927 et notamment de la voie qui permet de rejoindre la RD3.13 depuis la RD927 Sud sans être contraint, ce qui invite à conserver sa vitesse depuis la RD927. Cela peut entrer en conflit avec des véhicules qui cherchent à faire un tourne-à-gauche vers le site et notamment des poids-lourds (effet qui peut déjà être minoré par la présence d'une surlargeur). Cependant, il peut être intéressant de contraindre une diminution de la vitesse et notamment pour le flux arrivant depuis la RD927Sud. Cela peut prendre la forme d'aménagements de type chicane un peu avant les accès et ainsi entraîner une baisse de la vitesse par la géométrie. Il peut aussi être intéressant d'étendre la limitation à 70km/h, qui prend place plus au Nord, jusqu'au carrefour avec la RD927. Cependant cette diminution ne pourra être respectée que si l'aménagement l'incite, ce qui n'est pas le cas aujourd'hui lorsqu'un véhicule provient du Sud.

#### 5.4.2. CARREFOUR D'ACCES AUX BATIMENTS B ET C

Le carrefour entre la RD3.13 et l'ancienne route de Pithiviers, sur laquelle donneront les accès PL et VL de chacun des bâtiments, possède de très bonnes réserves de capacité, que ce soit à l'horizon 2024, ou à l'horizon 2025 avec l'apparition du bâtiment B.

Les temps d'attentes à ce carrefour sont en moyenne de 5s, ce qui n'engendrent pas de retards.

C5b_Carrefour RD3.13-Chemin projet	Projet (Horizon 2024)			Projet (Horizon 2025)		
	HPM	HPMid	HPS	HPM	HPMid	HPS
Entrée de carrefour						
RD3.13 Sud	98%	97%	99%	96%	93%	99%
RD3.13 Nord	100%	100%	100%	100%	100%	100%
Chemin projet	99%	97%	98%	99%	93%	96%

#### Réserves de capacité de l'accès au carrefour RD3.13 - ancienne route de Pithiviers

On a ainsi un bon fonctionnement du carrefour qui présume d'un bon fonctionnement de chacun des accès individuels aux bâtiments, qui sont des mouvements encore moins contraints qu'ils le sont à ce carrefour.

Cependant, de la même façon que pour l'accès au bâtiment A, le bon fonctionnement de chacun des accès PL est conditionné par le fait que l'aménagement des accès comporte un rayon de giration suffisant pour les poids lourds. L'ancienne route de Pithiviers ne peut d'ailleurs actuellement pas accueillir ces nouveaux flux PL et VL et les accès aux bâtiments B et C sont aussi conditionnés par sa réfection et son élargissement. Il faut cependant veiller à ne pas surdimensionner la route en offrant une vitesse de conception trop élevée et non nécessaire avant de rejoindre le carrefour avec la RD3.13.

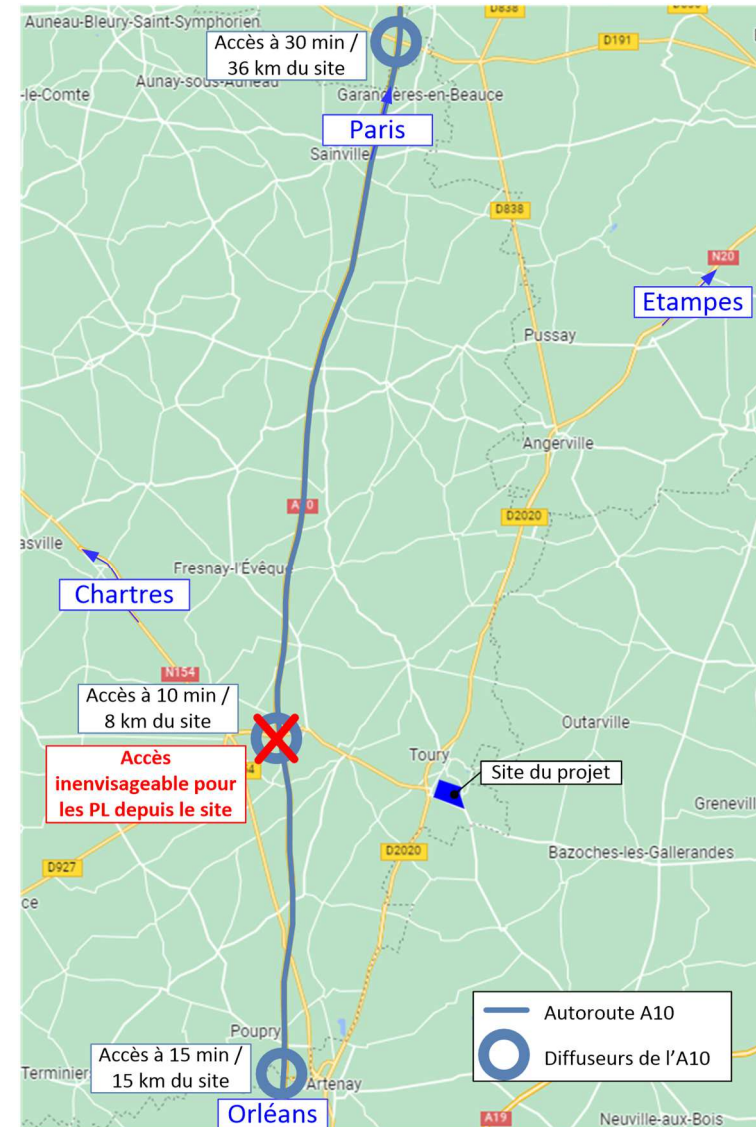
## — 5.5. TEST DE SENSIBILITE : RETARD DE MISE EN SERVICE DE LA DEVIATION

Dans l'hypothèse d'un retard de mise en service de la déviation à RD927, on se propose de réaliser un test de sensibilité afin d'étudier les principaux effets d'un tel retard.

Le principal effet se situe au niveau des PL, puisque le trafic en transit de Janville est interdit aux PL de plus de 19t, et donc il leur est impossible de rejoindre l'A10 et son diffuseur d'Allaines par cet itinéraire. C'est le temps d'accès à l'A10 qui est dégradé par rapport à une situation avec déviation. Pour accéder à l'A10, 5 min et 7 km de plus sont nécessaires par le diffuseur d'Artenay et 20 min et 28 km de plus par le diffuseur d'Allainville.

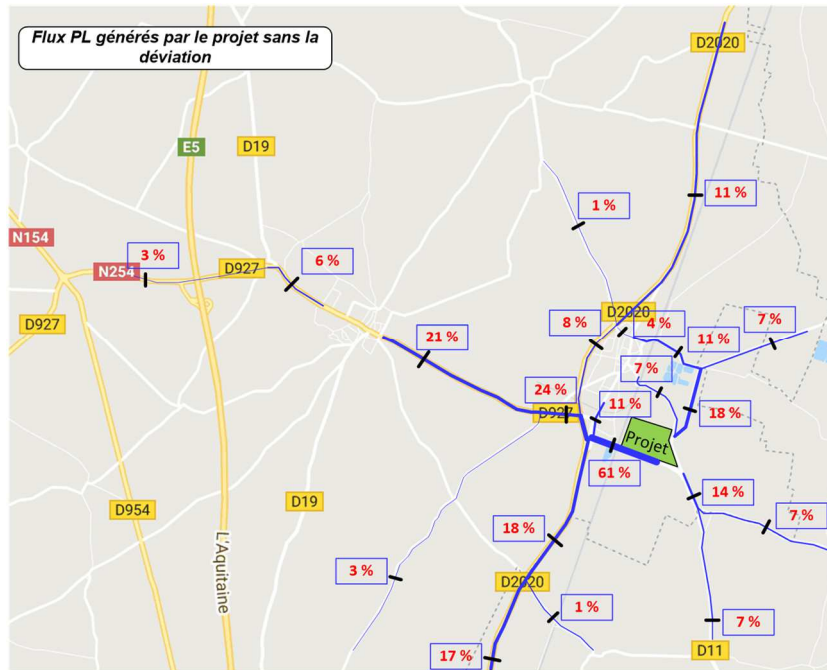


Hypothèse de répartition des flux PL sans déviation



Conditions d'accès à l'A10 sans déviation à la RD927

En ce qui concerne les flux VL, ceux-ci sont les mêmes, simplement ils ne sont plus générés sur la déviation mais sur l'actuelle RD927.

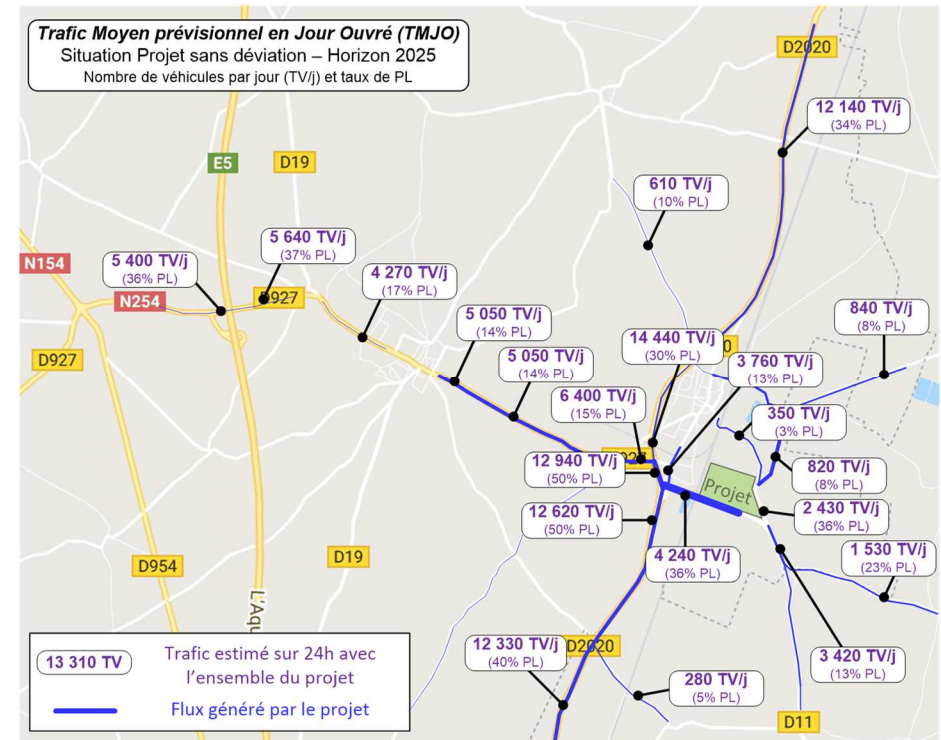


Hypothèse de répartition des flux PL sans déviation

On produit ainsi la carte des TMJO ci-contre avec le trafic généré pour l'ensemble du projet (les trois bâtiments) que l'on ajoute aux TMJO actuels, étudiés en section 3.6.3.

Les TMJO à l'Est du carrefour giratoire ovale ne vont pas être impactés et seront ainsi les mêmes qu'en section 5.3.2. Ainsi sur la RD927, à l'Ouest de la RD2020 c'est une augmentation de 3% de trafic qui a lieu par rapport à la situation actuelle avec la mise en place du projet. La charge sur le carrefour à feux RD927-RD2020 ne sera pas déplacée vers le giratoire RD2020-RD3.18 et verra également l'augmentation de trafic en direction de la RD927. Cependant, cette augmentation ne baissera pas drastiquement les réserves

de capacité actuelles du carrefour. Enfin, le giratoire restera à trois branches et gardera de bonnes réserves de capacité avec l'apparition du projet.



TMJO en situation prévisionnelle 2025 sans la déviation (2 sens confondus)

## — 5.6. SYNTHÈSE DES CONDITIONS DE CIRCULATION PRÉVISIONNELLES

On s'intéresse ici à la synthèse des impacts de l'ensemble du projet, c'est-à-dire avec les trois bâtiments, à l'horizon 2025. Cependant, **les impacts seront déjà tous présents à l'horizon 2024** avec seulement les bâtiments A et C, le trafic restant généré majoritairement par le bâtiment A en situation finale.

Pour rappel, le diagnostic faisait état d'une circulation globalement fluide sur le secteur. Les **conditions de circulation ne sont que très peu affectées par la mise en service de la déviation**, dont le principal effet est de déplacer le flux de la RD927 vers la déviation et d'ouvrir cet itinéraire aux PL de plus de 19t. Ce déplacement de flux apporte plus de charge au giratoire à l'interface avec la RD2020. Cependant celui-ci possédait des réserves de capacité importantes et suffisantes pour absorber la charge supplémentaire.

Les **carrefours possèdent donc des réserves de capacité importantes**, même après la mise en service de la déviation, **qui peuvent supporter sans problèmes le trafic généré par le projet**. En situation prévisionnelle, ce sont **environ 1 840 véhicules qui vont être ajoutés** sur le réseau, **dont plus de la moitié se retrouveront sur la déviation** à la RD927.

En ce qui concerne les accès au site, ils **ne généreront pas de difficultés sous réserve que l'aménagement offre de bons rayons de giration aux PL**. Pour l'accès au bâtiment A depuis la RD3.13 il y a un enjeu de **contrôle de la vitesse** notamment pour le flux arrivant du Sud. Cela peut se faire par un aménagement de la RD3.13 en ce sens, par exemple avec des chicanes. **L'ancienne route de Pithiviers**, qui desservira les bâtiments B et C, nécessite **un réaménagement afin d'être praticable**, notamment pour les PL. Cependant ce réaménagement **ne doit pas conduire à surdimensionner** cette section et offrir une trop grande vitesse de conception.



Synthèse des conditions de circulation en situation finale du projet (avec les trois bâtiments)

## 6. ANNEXES

### — 6.1. DETAIL DES COMPTAGES EN LIGNE DU 1<sup>ER</sup> MARS 2022

Résultats de comptages automatiques - Société CDVIA - 2 rue Suchet 94700 MAISONS-ALFORT - 01.43.53.69.45				CDVIA					
<b>Lieu de pose</b>				<b>Résultats</b>					
Ville Toury				<b>Sens 1</b>		<b>Sens 2</b>			
Route ou Rue RD2020				TV	VL	PL	TV	VL	PL
Sens 1 Vers RD2020				Total campagne (7 jours)					
Sens 2 Vers RD3.18				6 400	3 400	3 010	6 350	3 000	3 330
Entre ...				Trafic Moyen/ Jour ouvrés (TMJO)					
et ...				6 400	3 400	3 010	6 350	3 000	3 330
Vitesse autorisée Sens 1				Trafic Moyen / Jour (TMJ)					
Vitesse autorisée Sens 2				-	-	-	-	-	-
Coordonnées GPS 48.18104 1.94641				Vitesse Médiane (V50)					
Coordonnées Lambert 93				-	-	-	-	-	-
				Vitesse 85% (V85)					
				-	-	-	-	-	-
				Vitesse Moyenne (Vmoy)					
				-	-	-	-	-	-
<b>Remarques</b>				<b>Références</b>			<b>Dates</b>		
				Numéro d'affaire 8351			Pose du matériel 28/02/2022		
				Client EXIA			Début d'analyse 01/03/2022		
				Enquêtes réalisées par CDVIA			Fin d'analyse 01/03/2022		



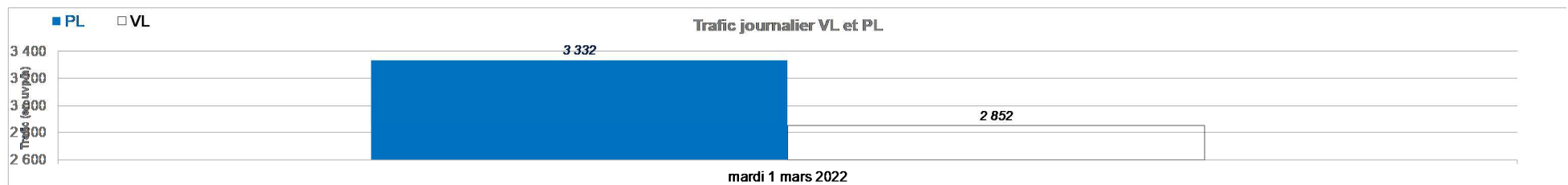


**SENS 1** RD2020 / Vers RD2020 / à Toury **SYNTHESE du 01/03/2022 au 01/03/2022**

	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
diurne	5 150	84%	5 150	84%	100	29%	100	29%	2 560	77%	2 560	77%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
nocturne	1 000	16%	1 000	16%	250	71%	250	71%	770	23%	770	23%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
HPM	380	6%	380	6%	144	41%	144	41%	236	7%	236	7%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
HPS	407	7%	407	7%	230	66%	230	66%	177	5%	177	5%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

**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 1 mars 2022	78	97	115	114	182	242	265	377	338	380	324	351	311	325	349	329	404	407	365	281	235	120	106	89	5 161	1 023	6 184
Trafic moyen TLJ	78	97	115	114	182	242	265	377	338	380	324	351	311	325	349	329	404	407	365	281	235	120	106	89	5 161	1 023	6 184
Trafic moyen JO	78	97	115	114	182	242	265	377	338	380	324	351	311	325	349	329	404	407	365	281	235	120	106	89	5 161	1 023	6 184



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 1 mars 2022	19	15	20	16	26	71	114	201	182	144	146	164	129	148	159	177	224	230	218	169	138	60	41	41	109	249	2 852
Trafic moyen TLJ	19	15	20	16	26	71	114	201	182	144	146	164	129	148	159	177	224	230	218	169	138	60	41	41	109	249	2 852
Trafic moyen JO	19	15	20	16	26	71	114	201	182	144	146	164	129	148	159	177	224	230	218	169	138	60	41	41	109	249	2 852

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 1 mars 2022	59	82	95	98	156	171	151	176	156	236	178	187	182	177	190	152	180	177	147	112	97	60	65	48	2 558	774	3 332
Trafic moyen TLJ	59	82	95	98	156	171	151	176	156	236	178	187	182	177	190	152	180	177	147	112	97	60	65	48	2 558	774	3 332
Trafic moyen JO	59	82	95	98	156	171	151	176	156	236	178	187	182	177	190	152	180	177	147	112	97	60	65	48	2 558	774	3 332
Taux de PL TLJ	76%	85%	83%	86%	86%	71%	57%	47%	46%	62%	55%	53%	59%	54%	54%	46%	45%	43%	40%	40%	41%	50%	61%	54%	50%	76%	54%
Taux de PL JO	76%	85%	83%	86%	86%	71%	57%	47%	46%	62%	55%	53%	59%	54%	54%	46%	45%	43%	40%	40%	41%	50%	61%	54%	50%	76%	54%

**SENS 2** RD2020 / Vers RD3.18 / à Toury **SYNTHESE du 01/03/2022 au 01/03/2022**

**SYNTHESE DES DONNEES**

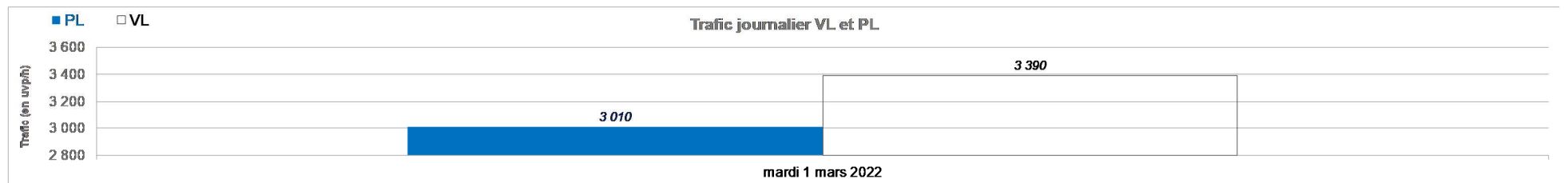
HPM **8 h 9 h** HPS **17 h 18 h** diurne 6 h 22 h nocturne 22 h 6 h TMJ-VMJ & TMJO-VMJO trafic et vitesse moyens et jours ouvrés

	TRAFIC MOYEN											
	TV				VL				PL			
	J	%TMJ	JO	%TMJO	J	%TMJ	JO	%TMJO	J	%TMJ	JO	%TMJO
diurne	5 650	88%	5 650	88%	3 150	93%	3 150	93%	2 520	84%	2 520	84%
nocturne	750	12%	750	12%	250	7%	250	7%	490	16%	490	16%
HPM	416	7%	416	7%	277	8%	277	8%	139	5%	139	5%
HPS	453	7%	453	7%	303	9%	303	9%	150	5%	150	5%

	VITESSES (en km/h)											
	TV				VL				PL			
	V15	V50	V85	Vmoy	V15	V50	V85	Vmoy	V15	V50	V85	Vmoy
VMJ	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
VMJO	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
HPM	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
HPS	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

**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			
mardi 1 mars 2022	91	61	70	77	83	109	237	397	416	334	338	407	411	357	377	424	408	453	361	294	238	197	154	106	5 649	751	6 400
Trafic moyen TLJ	91	61	70	77	83	109	237	397	416	334	338	407	411	357	377	424	408	453	361	294	238	197	154	106	5 649	751	6 400
Trafic moyen JO	91	61	70	77	83	109	237	397	416	334	338	407	411	357	377	424	408	453	361	294	238	197	154	106	5 649	751	6 400



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			
mardi 1 mars 2022	33	26	20	14	20	36	98	237	277	214	194	203	190	173	200	223	226	303	240	174	101	78	62	48	3 131	259	3 390
Trafic moyen TLJ	33	26	20	14	20	36	98	237	277	214	194	203	190	173	200	223	226	303	240	174	101	78	62	48	3 131	259	3 390
Trafic moyen JO	33	26	20	14	20	36	98	237	277	214	194	203	190	173	200	223	226	303	240	174	101	78	62	48	3 131	259	3 390

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			
mardi 1 mars 2022	58	35	50	63	63	73	139	160	139	120	144	204	221	184	177	201	182	150	121	120	137	119	92	58	2 518	492	3 010
Trafic moyen TLJ	58	35	50	63	63	73	139	160	139	120	144	204	221	184	177	201	182	150	121	120	137	119	92	58	2 518	492	3 010
Trafic moyen JO	58	35	50	63	63	73	139	160	139	120	144	204	221	184	177	201	182	150	121	120	137	119	92	58	2 518	492	3 010
Taux de PL TLJ	64%	57%	71%	82%	76%	67%	59%	40%	33%	36%	43%	50%	54%	52%	47%	47%	45%	33%	34%	41%	58%	60%	60%	55%	45%	66%	47%
Taux de PL JO	64%	57%	71%	82%	76%	67%	59%	40%	33%	36%	43%	50%	54%	52%	47%	47%	45%	33%	34%	41%	58%	60%	60%	55%	45%	66%	47%

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

**Lieu de pose**

Ville Toury  
 Route ou Rue RD2020  
 Sens 1 Vers RD3.18  
 Sens 2 Vers RD109.6  
 Entre ...  
 et ...  
 Vitesse autorisée Sens 1  
 Vitesse autorisée Sens 2  
 Coordonnées GPS 48.18201 1.92749  
 Coordonnées Lambert 93

**Remarques**
**Résultats**

	Sens 1			Sens 2		
	TV	VL	PL	TV	VL	PL
Total campagne (7 jours)	6 050	2 900	3 130	6 000	3 200	2 850
Trafic Moyen/ Jour ouvrés (TMJO)	6 050	2 900	3 130	6 000	3 200	2 850
Trafic Moyen / Jour (TMJ)	6 050	2 900	3 130	6 000	3 200	2 850
Vitesse Médiane (V50)	-	-	-	-	-	-
Vitesse 85% (V85)	-	-	-	-	-	-
Vitesse Moyenne (Vmoy)	-	-	-	-	-	-

**Références**

Numéro d'affaire 8351  
 Client EXIA  
 Enquêtes réalisées par CDVIA

**Dates**

Pose du matériel 28/02/2022  
 Début d'analyse 01/03/2022  
 Fin d'analyse 01/03/2022

**Plan de localisation**

**Photo(s) du matériel posé**


**SENS 1** RD2020 / Vers RD3.18 / à Toury

**SYNTHESE du 01/03/2022 au 01/03/2022**



**SYNTHESE DES DONNEES**

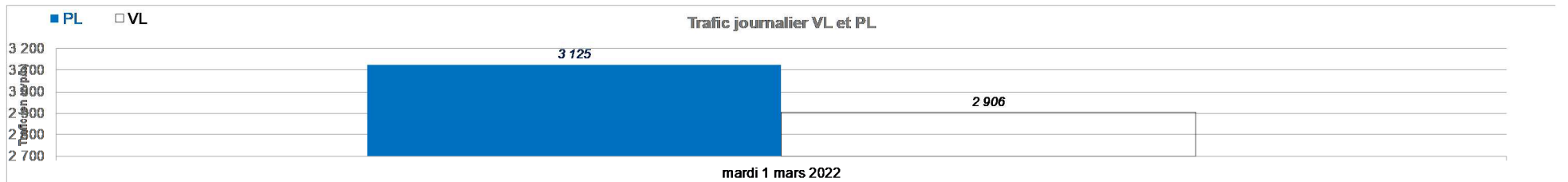
HPM 7 h 8 h HPS 17 h 18 h diurne 6 h 22 h nocturne 22 h 6 h TMJ-VMJ & TMJO-VMJO trafic et vitesse moyens et jours ouvrés

	TRAFIC MOYEN											
	TV				VL				PL			
	J	%TMJ	JO	%TMJO	J	%TMJ	JO	%TMJO	J	%TMJ	JO	%TMJO
diurne	5 050	83%	5 050	83%	100	29%	100	29%	2 400	77%	2 400	77%
nocturne	1 000	17%	1 000	17%	250	71%	250	71%	730	23%	730	23%
HPM	350	6%	350	6%	188	54%	188	54%	162	5%	162	5%
HPS	439	7%	439	7%	268	77%	268	77%	171	5%	171	5%

	VITESSES (en km/h)											
	TV				VL				PL			
	V15	V50	V85	Vmoy	V15	V50	V85	Vmoy	V15	V50	V85	Vmoy
VMJ	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
VMJO	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
HPM	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
HPS	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

**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			
mardi 1 mars 2022	76	100	113	109	178	199	213	<b>350</b>	300	345	322	349	304	309	319	337	406	<b>439</b>	385	267	263	130	123	95	5 038	993	<b>6 031</b>
Trafic moyen TLJ	76	100	113	109	178	199	213	<b>350</b>	300	345	322	349	304	309	319	337	406	<b>439</b>	385	267	263	130	123	95	5 038	993	<b>6 031</b>
Trafic moyen JO	76	100	113	109	178	199	213	<b>350</b>	300	345	322	349	304	309	319	337	406	<b>439</b>	385	267	263	130	123	95	5 038	993	<b>6 031</b>



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			
mardi 1 mars 2022	18	18	18	16	27	62	77	<b>188</b>	160	138	154	160	138	147	160	177	235	<b>268</b>	245	166	159	70	56	49	109	264	<b>2 906</b>
Trafic moyen TLJ	18	18	18	16	27	62	77	<b>188</b>	160	138	154	160	138	147	160	177	235	<b>268</b>	245	166	159	70	56	49	109	264	<b>2 906</b>
Trafic moyen JO	18	18	18	16	27	62	77	<b>188</b>	160	138	154	160	138	147	160	177	235	<b>268</b>	245	166	159	70	56	49	109	264	<b>2 906</b>

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			
mardi 1 mars 2022	58	82	95	93	151	137	136	162	140	<b>207</b>	168	189	166	162	159	160	<b>171</b>	<b>171</b>	140	101	104	60	67	46	2 396	729	<b>3 125</b>
Trafic moyen TLJ	58	82	95	93	151	137	136	162	140	<b>207</b>	168	189	166	162	159	160	<b>171</b>	<b>171</b>	140	101	104	60	67	46	2 396	729	<b>3 125</b>
Trafic moyen JO	58	82	95	93	151	137	136	162	140	<b>207</b>	168	189	166	162	159	160	<b>171</b>	<b>171</b>	140	101	104	60	67	46	2 396	729	<b>3 125</b>
Taux de PL TLJ	76%	82%	84%	85%	85%	69%	<b>64%</b>	46%	47%	60%	52%	54%	55%	52%	50%	<b>47%</b>	42%	39%	36%	38%	40%	46%	54%	48%	48%	73%	<b>52%</b>
Taux de PL JO	76%	82%	84%	85%	85%	69%	<b>64%</b>	46%	47%	60%	52%	54%	55%	52%	50%	<b>47%</b>	42%	39%	36%	38%	40%	46%	54%	48%	48%	73%	<b>52%</b>

SENS 2 RD2020 / Vers RD109.6 / à Toury

SYNTHESE du 01/03/2022 au 01/03/2022



## SYNTHESE DES DONNEES

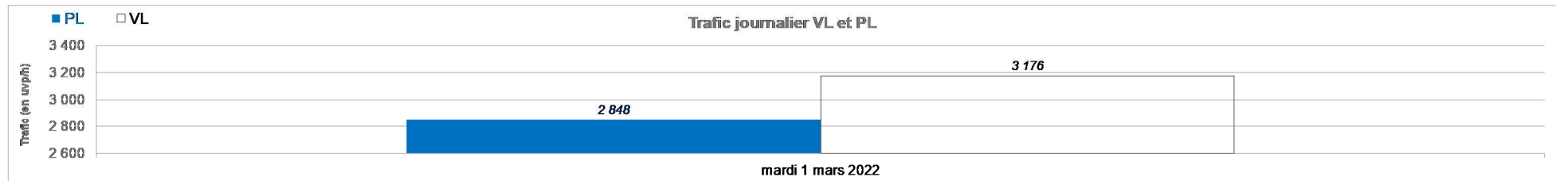
HPM 7 h 8 h HPS 17 h 18 h diurne 6 h 22 h nocturne 22 h 6 h TMJ-VMJ &amp; TMJO-VMJO trafic et vitesse moyens et jours ouvrés

	TRAFIC MOYEN											
	TV				VL				PL			
	J	%TMJ	JO	%TMJO	J	%TMJ	JO	%TMJO	J	%TMJ	JO	%TMJO
diurne	5 250	88%	5 250	88%	2 900	92%	2 900	92%	2 360	83%	2 360	83%
nocturne	750	13%	750	13%	250	8%	250	8%	490	17%	490	17%
HPM	410	7%	410	7%	241	8%	241	8%	169	6%	169	6%
HPS	410	7%	410	7%	254	8%	254	8%	156	5%	156	5%

	VITESSES (en km/h)											
	TV				VL				PL			
	V15	V50	V85	Vmoy	V15	V50	V85	Vmoy	V15	V50	V85	Vmoy
VMJ	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
VMJO	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
HPM	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
HPS	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

## 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			
mardi 1 mars 2022		82	59	69	83	79	119	209	410	373	311	310	355	388	324	358	398	395	410	339	264	224	202	159	104	5 270	754	6 024
Trafic moyen TLJ		82	59	69	83	79	119	209	410	373	311	310	355	388	324	358	398	395	410	339	264	224	202	159	104	5 270	754	6 024
Trafic moyen JO		82	59	69	83	79	119	209	410	373	311	310	355	388	324	358	398	395	410	339	264	224	202	159	104	5 270	754	6 024



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			
mardi 1 mars 2022		27	23	21	21	19	49	91	241	261	199	187	188	161	180	195	200	204	254	222	150	93	86	64	40	2 912	264	3 176
Trafic moyen TLJ		27	23	21	21	19	49	91	241	261	199	187	188	161	180	195	200	204	254	222	150	93	86	64	40	2 912	264	3 176
Trafic moyen JO		27	23	21	21	19	49	91	241	261	199	187	188	161	180	195	200	204	254	222	150	93	86	64	40	2 912	264	3 176

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			
mardi 1 mars 2022		55	36	48	62	60	70	118	169	112	112	123	167	227	144	163	198	191	156	117	114	131	116	95	64	2 358	490	2 848
Trafic moyen TLJ		55	36	48	62	60	70	118	169	112	112	123	167	227	144	163	198	191	156	117	114	131	116	95	64	2 358	490	2 848
Trafic moyen JO		55	36	48	62	60	70	118	169	112	112	123	167	227	144	163	198	191	156	117	114	131	116	95	64	2 358	490	2 848
Taux de PL TLJ		67%	61%	70%	75%	76%	59%	56%	41%	30%	36%	40%	47%	59%	44%	46%	50%	48%	38%	35%	43%	58%	57%	60%	62%	45%	65%	47%
Taux de PL JO		67%	61%	70%	75%	76%	59%	56%	41%	30%	36%	40%	47%	59%	44%	46%	50%	48%	38%	35%	43%	58%	57%	60%	62%	45%	65%	47%

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

**Lieu de pose**

Ville Toury  
 Route ou Rue RD3.13  
 Sens 1 Vers Chemin des Vaches  
 Sens 2 Vers RD927  
 Entre ...  
 et ...  
 Vitesse autorisée Sens 1  
 Vitesse autorisée Sens 2  
 Coordonnées GPS 48.18190 1.94743  
 Coordonnées Lambert 93

**Remarques**
**Résultats**

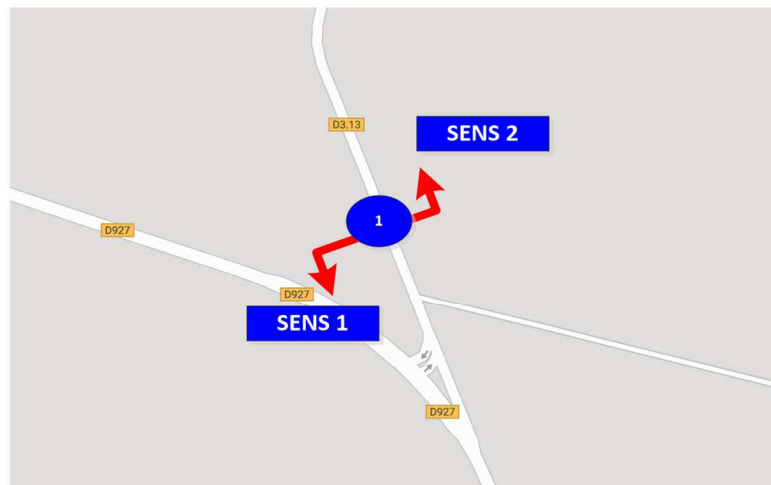
	Sens 1			Sens 2		
	TV	VL	PL	TV	VL	PL
Total campagne (7 jours)	500	450	60	400	350	60
Trafic Moyen/ Jour ouvrés (TMJO)	500	450	60	400	350	60
Trafic Moyen / Jour (TMJ)	500	450	60	400	350	60
Vitesse Médiane (V50)	-	-	-	-	-	-
Vitesse 85% (V85)	-	-	-	-	-	-
Vitesse Moyenne (Vmoy)	-	-	-	-	-	-

**Références**

Numéro d'affaire 8351  
 Client EXIA  
 Enquêtes réalisées par CDVIA

**Dates**

Pose du matériel 28/02/2022  
 Début d'analyse 01/03/2022  
 Fin d'analyse 01/03/2022

**Plan de localisation**

**Photo(s) du matériel posé**


SENS 1 RD3.13 / Vers Chemin des Vaches / à Toury

SYNTHESE du 01/03/2022 au 01/03/2022



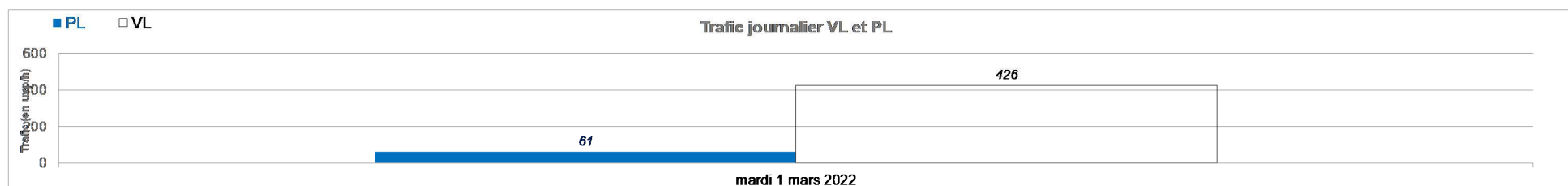
## SYNTHESE DES DONNEES

HPM 8 h 9 h HPS 16 h 17 h diurne 6 h 22 h nocturne 22 h 6 h TMJ-VMJ &amp; 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	450	90%	450	90%	100	67%	100	67%	60	100%	60	100%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
nocturne	50	10%	50	10%	50	33%	50	33%	0	0%	0	0%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
HPM	40	8%	40	8%	34	23%	34	23%	6	10%	6	10%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
HPS	54	11%	54	11%	46	31%	46	31%	8	13%	8	13%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

## RECAPITULATIF DES FLUX ET VITESSES

TV		0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	Diurne	Nocturne	Journée
Jour/Heure	mardi 1 mars 2022	0	2	0	5	12	10	16	36	40	35	24	22	24	30	30	27	54	43	30	23	16	7	1	0	457	30	487
	Trafic moyen TLJ	0	2	0	5	12	10	16	36	40	35	24	22	24	30	30	27	54	43	30	23	16	7	1	0	457	30	487
	Trafic moyen JO	0	2	0	5	12	10	16	36	40	35	24	22	24	30	30	27	54	43	30	23	16	7	1	0	457	30	487



VL		0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	Diurne	Nocturne	Journée
Jour/Heure	mardi 1 mars 2022	0	1	0	4	12	8	16	32	34	27	19	18	19	26	24	21	46	42	30	23	16	7	1	0	109	26	426
	Trafic moyen TLJ	0	1	0	4	12	8	16	32	34	27	19	18	19	26	24	21	46	42	30	23	16	7	1	0	109	26	426
	Trafic moyen JO	0	1	0	4	12	8	16	32	34	27	19	18	19	26	24	21	46	42	30	23	16	7	1	0	109	26	426

PL		0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	Diurne	Nocturne	Journée
Jour/Heure	mardi 1 mars 2022	0	1	0	1	0	2	0	4	6	8	5	4	5	4	6	6	8	1	0	0	0	0	0	0	57	4	61
	Trafic moyen TLJ	0	1	0	1	0	2	0	4	6	8	5	4	5	4	6	6	8	1	0	0	0	0	0	0	57	4	61
	Trafic moyen JO	0	1	0	1	0	2	0	4	6	8	5	4	5	4	6	6	8	1	0	0	0	0	0	0	57	4	61
	Taux de PL TLJ	-	50%	-	20%	0%	20%	0%	11%	15%	23%	21%	18%	21%	13%	20%	22%	15%	2%	0%	0%	0%	0%	0%	-	12%	13%	13%
	Taux de PL JO	-	50%	-	20%	0%	20%	0%	11%	15%	23%	21%	18%	21%	13%	20%	22%	15%	2%	0%	0%	0%	0%	0%	-	12%	13%	13%

**SENS 2** RD3.13 / Vers RD927 / à Toury

**SYNTHESE** du 01/03/2022 au 01/03/2022



**SYNTHESE DES DONNEES**

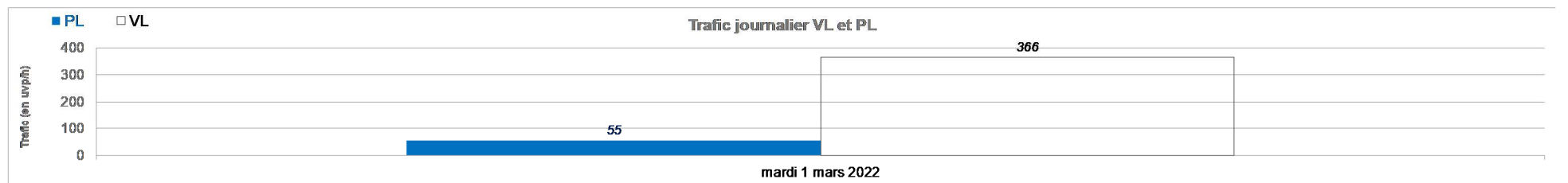
HPM 8 h 9 h HPS 17 h 18 h diurne 6 h 22 h nocturne 22 h 6 h TMJ-VMJ & TMJO-VMJO trafic et vitesse moyens et jours ouvrés

	TRAFIC MOYEN											
	TV				VL				PL			
	J	%TMJ	JO	%TMJO	J	%TMJ	JO	%TMJO	J	%TMJ	JO	%TMJO
diurne	400	100%	400	100%	350	100%	350	100%	50	100%	50	100%
nocturne	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%
HPM	40	10%	40	10%	33	9%	33	9%	7	14%	7	14%
HPS	42	11%	42	11%	39	11%	39	11%	3	6%	3	6%

	VITESSES (en km/h)											
	TV				VL				PL			
	V15	V50	V85	Vmoy	V15	V50	V85	Vmoy	V15	V50	V85	Vmoy
VMJ	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
VMJO	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
HPM	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
HPS	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

**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			
mardi 1 mars 2022		2	2	0	0	2	5	21	30	40	28	25	21	26	22	27	17	33	42	23	23	13	8	5	6	399	22	421
Trafic moyen TLJ		2	2	0	0	2	5	21	30	40	28	25	21	26	22	27	17	33	42	23	23	13	8	5	6	399	22	421
Trafic moyen JO		2	2	0	0	2	5	21	30	40	28	25	21	26	22	27	17	33	42	23	23	13	8	5	6	399	22	421



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			
mardi 1 mars 2022		2	1	0	0	2	5	18	25	33	25	18	15	21	20	20	15	30	39	22	23	13	8	5	6	345	21	366
Trafic moyen TLJ		2	1	0	0	2	5	18	25	33	25	18	15	21	20	20	15	30	39	22	23	13	8	5	6	345	21	366
Trafic moyen JO		2	1	0	0	2	5	18	25	33	25	18	15	21	20	20	15	30	39	22	23	13	8	5	6	345	21	366

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			
mardi 1 mars 2022		0	1	0	0	0	0	3	5	7	3	7	6	5	2	7	2	3	3	1	0	0	0	0	0	54	1	55
Trafic moyen TLJ		0	1	0	0	0	0	3	5	7	3	7	6	5	2	7	2	3	3	1	0	0	0	0	0	54	1	55
Trafic moyen JO		0	1	0	0	0	0	3	5	7	3	7	6	5	2	7	2	3	3	1	0	0	0	0	0	54	1	55
Taux de PL TLJ		0%	50%	-	-	0%	0%	14%	17%	18%	11%	28%	29%	19%	9%	26%	12%	9%	7%	4%	0%	0%	0%	0%	0%	14%	5%	13%
Taux de PL JO		0%	50%	-	-	0%	0%	14%	17%	18%	11%	28%	29%	19%	9%	26%	12%	9%	7%	4%	0%	0%	0%	0%	0%	14%	5%	13%





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

**Lieu de pose**

Ville Toury  
 Route ou Rue RD927  
 Sens 1 Vers RD2020  
 Sens 2 Vers RD3.13  
 Entre ...  
 et ...  
 Vitesse autorisée Sens 1  
 Vitesse autorisée Sens 2  
 Coordonnées GPS 48.18104 1.94641  
 Coordonnées Lambert 93

**Remarques**
**Résultats**

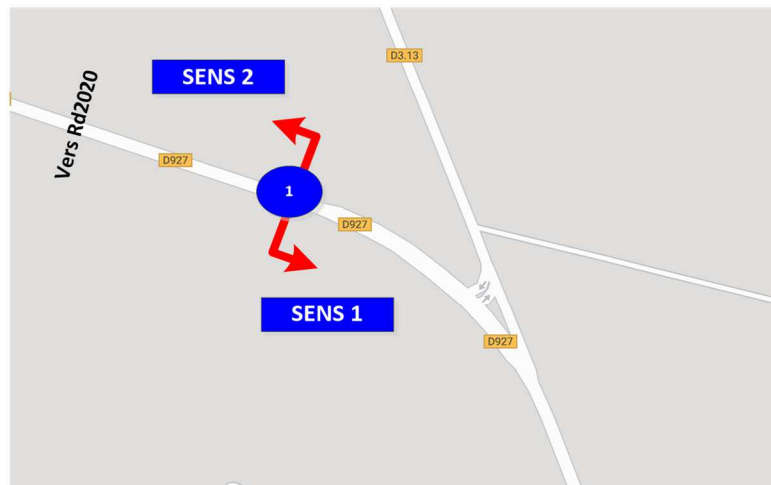
	Sens 1			Sens 2		
	TV	VL	PL	TV	VL	PL
Total campagne (7 jours)	1 500	1 150	370	1 350	950	380
Trafic Moyen/ Jour ouvrés (TMJO)	1 500	1 150	370	1 350	950	380
Trafic Moyen / Jour (TMJ)	1 500	1 150	370	1 350	950	380
Vitesse Médiane (V50)	-	-	-	-	-	-
Vitesse 85% (V85)	-	-	-	-	-	-
Vitesse Moyenne (Vmoy)	-	-	-	-	-	-

**Références**

Numéro d'affaire 8351  
 Client EXIA  
 Enquêtes réalisées par CDVIA

**Dates**

Pose du matériel 28/02/2022  
 Début d'analyse 01/03/2022  
 Fin d'analyse 01/03/2022

**Plan de localisation**

**Photo(s) du matériel posé**


**SENS 1** RD927 / Vers RD2020 / à Toury **SYNTHESE du 01/03/2022 au 01/03/2022**

**SYNTHESE DES DONNEES**

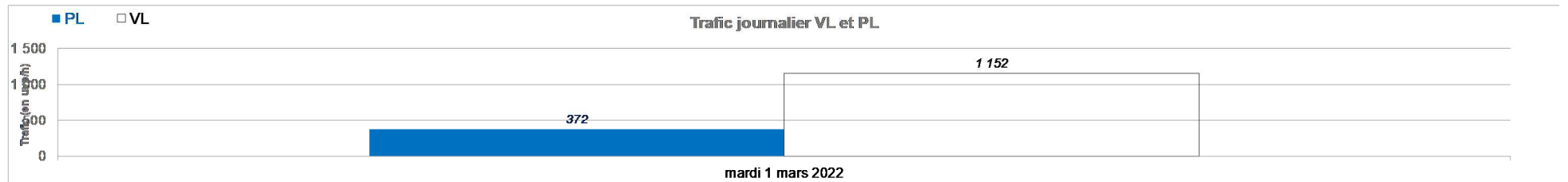
HPM **8 h 9 h** HPS **17 h 18 h** diurne 6 h 22 h nocturne 22 h 6 h TMJ-VMJ & TMJO-VMJO *trafic et vitesse moyens et jours ouvrés*

	TRAFIC MOYEN											
	TV				VL				PL			
	J	%TMJ	JO	%TMJO	J	%TMJ	JO	%TMJO	J	%TMJ	JO	%TMJO
diurne	1 450	94%	1 450	94%	100	67%	100	67%	350	95%	350	95%
nocturne	100	6%	100	6%	50	33%	50	33%	20	5%	20	5%
HPM	104	7%	104	7%	68	45%	68	45%	36	10%	36	10%
HPS	162	10%	162	10%	149	99%	149	99%	13	4%	13	4%

	VITESSES (en km/h)											
	TV				VL				PL			
	V15	V50	V85	Vmoy	V15	V50	V85	Vmoy	V15	V50	V85	Vmoy
VMJ	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
VMJO	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
HPM	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
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 1 mars 2022	4	6	1	3	15	26	36	99	104	88	83	76	100	109	85	83	142	162	128	89	28	31	18	8	1 443	81	1 524
Trafic moyen TLJ	4	6	1	3	15	26	36	99	104	88	83	76	100	109	85	83	142	162	128	89	28	31	18	8	1 443	81	1 524
Trafic moyen JO	4	6	1	3	15	26	36	99	104	88	83	76	100	109	85	83	142	162	128	89	28	31	18	8	1 443	81	1 524



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 1 mars 2022	3	3	0	2	14	18	21	71	68	53	50	49	76	75	47	67	115	149	116	83	24	29	13	6	109	59	1 152
Trafic moyen TLJ	3	3	0	2	14	18	21	71	68	53	50	49	76	75	47	67	115	149	116	83	24	29	13	6	109	59	1 152
Trafic moyen JO	3	3	0	2	14	18	21	71	68	53	50	49	76	75	47	67	115	149	116	83	24	29	13	6	109	59	1 152

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 1 mars 2022	1	3	1	1	1	8	15	28	36	35	33	27	24	34	38	16	27	13	12	6	4	2	5	2	350	22	372
Trafic moyen TLJ	1	3	1	1	1	8	15	28	36	35	33	27	24	34	38	16	27	13	12	6	4	2	5	2	350	22	372
Trafic moyen JO	1	3	1	1	1	8	15	28	36	35	33	27	24	34	38	16	27	13	12	6	4	2	5	2	350	22	372
Taux de PL TLJ	25%	50%	100%	33%	7%	31%	42%	28%	35%	40%	40%	36%	24%	31%	45%	19%	19%	8%	9%	7%	14%	6%	28%	25%	24%	27%	24%
Taux de PL JO	25%	50%	100%	33%	7%	31%	42%	28%	35%	40%	40%	36%	24%	31%	45%	19%	19%	8%	9%	7%	14%	6%	28%	25%	24%	27%	24%

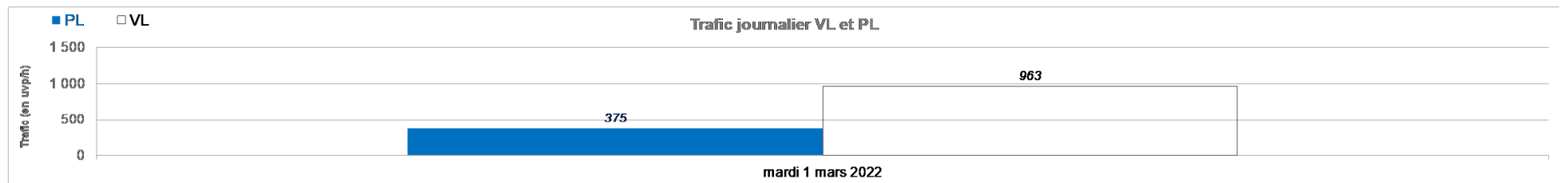
**SENS 2** RD927 / Vers RD3.13 / à Toury **SYNTHESE du 01/03/2022 au 01/03/2022**

**SYNTHESE DES DONNEES** HPM 7h 8h HPS 17h 18h diurne 6h 22h nocturne 22h 6h TMJ-VMJ & TMJO-VMJO trafic et vitesse moyens et jours ouvrés

	TRAFIC MOYEN												VITESSES (en km/h)											
	TV				VL				PL				TV				VL				PL			
	J	%TMJ	JO	%TMJO	J	%TMJ	JO	%TMJO	J	%TMJ	JO	%TMJO	V15	V50	V85	Vmoy	V15	V50	V85	Vmoy	V15	V50	V85	Vmoy
diurne	1 250	93%	1 250	93%	900	95%	900	95%	330	89%	330	89%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
nocturne	100	7%	100	7%	50	5%	50	5%	40	11%	40	11%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
HPM	153	11%	153	11%	135	14%	135	14%	18	5%	18	5%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
HPS	102	8%	102	8%	76	8%	76	8%	26	7%	26	7%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

**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				
mardi 1 mars 2022	1	2	7	4	30	44	62	153	127	76	80	64	85	66	72	71	90	102	85	74	16	13	11	3	1 236	102	1 338	
Trafic moyen TLJ	1	2	7	4	30	44	62	153	127	76	80	64	85	66	72	71	90	102	85	74	16	13	11	3	1 236	102	1 338	
Trafic moyen JO	1	2	7	4	30	44	62	153	127	76	80	64	85	66	72	71	90	102	85	74	16	13	11	3	1 236	102	1 338	



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				
mardi 1 mars 2022	1	1	3	2	22	19	50	135	104	44	52	49	58	46	47	44	56	76	65	54	13	12	8	2	905	58	963	
Trafic moyen TLJ	1	1	3	2	22	19	50	135	104	44	52	49	58	46	47	44	56	76	65	54	13	12	8	2	905	58	963	
Trafic moyen JO	1	1	3	2	22	19	50	135	104	44	52	49	58	46	47	44	56	76	65	54	13	12	8	2	905	58	963	

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				
mardi 1 mars 2022	0	1	4	2	8	25	12	18	23	32	28	15	27	20	25	27	34	26	20	20	3	1	3	1	331	44	375	
Trafic moyen TLJ	0	1	4	2	8	25	12	18	23	32	28	15	27	20	25	27	34	26	20	20	3	1	3	1	331	44	375	
Trafic moyen JO	0	1	4	2	8	25	12	18	23	32	28	15	27	20	25	27	34	26	20	20	3	1	3	1	331	44	375	
Taux de PL TLJ	0%	50%	57%	50%	27%	57%	19%	12%	18%	42%	35%	23%	32%	30%	35%	38%	38%	25%	24%	27%	19%	8%	27%	33%	27%	43%	28%	
Taux de PL JO	0%	50%	57%	50%	27%	57%	19%	12%	18%	42%	35%	23%	32%	30%	35%	38%	38%	25%	24%	27%	19%	8%	27%	33%	27%	43%	28%	

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

**Lieu de pose**

Ville Toury  
 Route ou Rue RD927  
 Sens 1 Vers RD141  
 Sens 2 Vers RD2020  
 Entre ...  
 et ...  
 Vitesse autorisée Sens 1  
 Vitesse autorisée Sens 2  
 Coordonnées GPS 48.18842 1.92593  
 Coordonnées Lambert 93

**Remarques**
**Résultats**

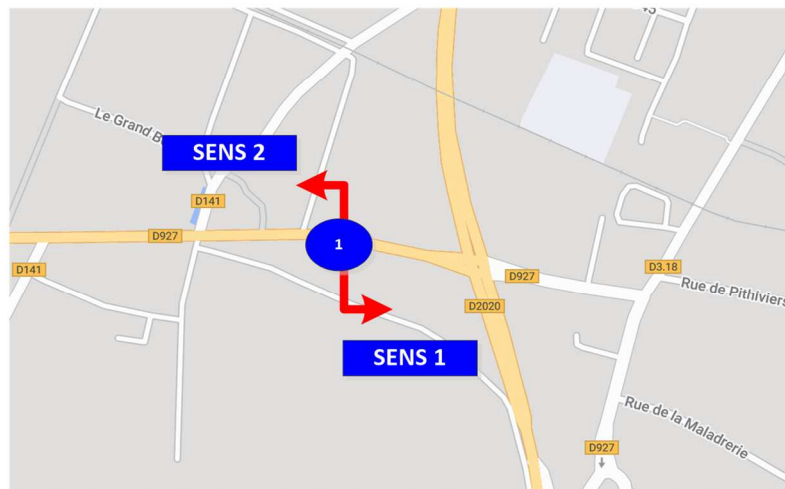
	Sens 1			Sens 2		
	TV	VL	PL	TV	VL	PL
Total campagne (7 jours)	3 050	2 600	480	3 150	2 650	480
Trafic Moyen/ Jour ouvrés (TMJO)	3 050	2 600	480	3 150	2 650	480
Trafic Moyen / Jour (TMJ)	3 050	2 600	480	3 150	2 650	480
Vitesse Médiane (V50)	-	-	-	-	-	-
Vitesse 85% (V85)	-	-	-	-	-	-
Vitesse Moyenne (Vmoy)	-	-	-	-	-	-

**Références**

Numéro d'affaire 8351  
 Client EXIA  
 Enquêtes réalisées par CDVIA

**Dates**

Pose du matériel 28/02/2022  
 Début d'analyse 01/03/2022  
 Fin d'analyse 01/03/2022

**Plan de localisation**

**Photo(s) du matériel posé**


**SENS 1** RD927 / Vers RD141 / à Toury **SYNTHESE du 01/03/2022 au 01/03/2022**

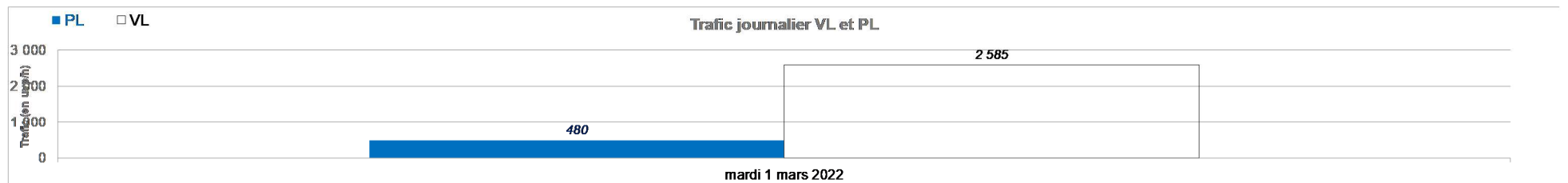
**SYNTHESE DES DONNEES**

HPM **8 h 9 h** HPS **17 h 18 h** diurne 6 h 22 h nocturne 22 h 6 h TMJ-VMJ & TMJO-VMJO *trafic et vitesse moyens et jours ouvrés*

	TRAFIC MOYEN												VITESSES (en km/h)											
	TV				VL				PL				TV				VL				PL			
	J	%TMJ	JO	%TMJO	J	%TMJ	JO	%TMJO	J	%TMJ	JO	%TMJO	V15	V50	V85	Vmoy	V15	V50	V85	Vmoy	V15	V50	V85	Vmoy
diurne	2 900	95%	2 900	95%	100	50%	100	50%	430	88%	430	88%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
nocturne	150	5%	150	5%	100	50%	100	50%	60	12%	60	12%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
HPM	223	7%	223	7%	199	100%	199	100%	24	5%	24	5%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
HPS	275	9%	275	9%	244	122%	244	122%	31	6%	31	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				
mardi 1 mars 2022	9	7	10	9	22	61	105	179	<b>223</b>	208	172	199	186	214	182	175	256	<b>275</b>	257	163	54	60	27	12	2 908	157	<b>3 065</b>	
Trafic moyen TLJ	9	7	10	9	22	61	105	179	<b>223</b>	208	172	199	186	214	182	175	256	<b>275</b>	257	163	54	60	27	12	2 908	157	<b>3 065</b>	
Trafic moyen JO	9	7	10	9	22	61	105	179	<b>223</b>	208	172	199	186	214	182	175	256	<b>275</b>	257	163	54	60	27	12	2 908	157	<b>3 065</b>	



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				
mardi 1 mars 2022	7	6	3	6	16	37	87	154	<b>199</b>	170	146	161	162	183	133	144	215	<b>244</b>	241	146	45	53	18	9	109	102	<b>2 585</b>	
Trafic moyen TLJ	7	6	3	6	16	37	87	154	<b>199</b>	170	146	161	162	183	133	144	215	<b>244</b>	241	146	45	53	18	9	109	102	<b>2 585</b>	
Trafic moyen JO	7	6	3	6	16	37	87	154	<b>199</b>	170	146	161	162	183	133	144	215	<b>244</b>	241	146	45	53	18	9	109	102	<b>2 585</b>	

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				
mardi 1 mars 2022	2	1	7	3	6	24	18	25	24	<b>38</b>	26	38	24	31	49	31	<b>41</b>	31	16	17	9	7	9	3	425	55	<b>480</b>	
Trafic moyen TLJ	2	1	7	3	6	24	18	25	24	<b>38</b>	26	38	24	31	49	31	<b>41</b>	31	16	17	9	7	9	3	425	55	<b>480</b>	
Trafic moyen JO	2	1	7	3	6	24	18	25	24	<b>38</b>	26	38	24	31	49	31	<b>41</b>	31	16	17	9	7	9	3	425	55	<b>480</b>	
Taux de PL TLJ	22%	14%	70%	33%	27%	39%	17%	14%	11%	<b>18%</b>	15%	19%	13%	14%	27%	<b>18%</b>	16%	11%	6%	10%	17%	12%	33%	25%	15%	35%	<b>16%</b>	
Taux de PL JO	22%	14%	70%	33%	27%	39%	17%	14%	11%	<b>18%</b>	15%	19%	13%	14%	27%	<b>18%</b>	16%	11%	6%	10%	17%	12%	33%	25%	15%	35%	<b>16%</b>	

**SENS 2** RD927 / Vers RD2020 / à Toury

**SYNTHESE du 01/03/2022 au 01/03/2022**



**SYNTHESE DES DONNEES**

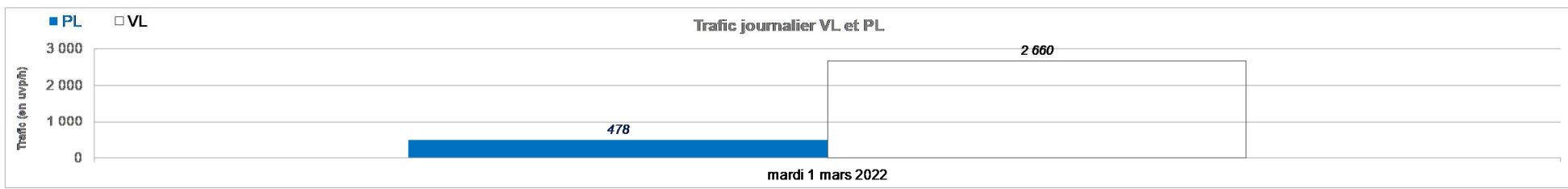
HPM 8 h 9 h HPS 17 h 18 h diurne 6 h 22 h nocturne 22 h 6 h TMJ-VMJ & TMJO-VMJO trafic et vitesse moyens et jours ouvrés

	TRAFIC MOYEN											
	TV				VL				PL			
	J	%TMJ	JO	%TMJO	J	%TMJ	JO	%TMJO	J	%TMJ	JO	%TMJO
diurne	2 950	94%	2 950	94%	2 500	94%	2 500	94%	440	92%	440	92%
nocturne	200	6%	200	6%	150	6%	150	6%	40	8%	40	8%
HPM	273	9%	273	9%	223	8%	223	8%	50	10%	50	10%
HPS	299	9%	299	9%	273	10%	273	10%	26	5%	26	5%

	VITESSES (en km/h)											
	TV				VL				PL			
	V15	V50	V85	Vmoy	V15	V50	V85	Vmoy	V15	V50	V85	Vmoy
VMJ	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
VMJO	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
HPM	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
HPS	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

**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				
mardi 1 mars 2022	12	11	6	17	61	49	136	228	<b>273</b>	188	161	180	232	166	182	187	237	<b>299</b>	215	156	75	36	18	13	2 951	187	3 138	
Trafic moyen TLJ	12	11	6	17	61	49	136	228	<b>273</b>	188	161	180	232	166	182	187	237	<b>299</b>	215	156	75	36	18	13	2 951	187	3 138	
Trafic moyen JO	12	11	6	17	61	49	136	228	<b>273</b>	188	161	180	232	166	182	187	237	<b>299</b>	215	156	75	36	18	13	2 951	187	3 138	



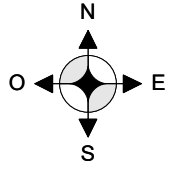
VL																										Diurne	Nocturne	Journée
Jour/Heure	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23				
mardi 1 mars 2022	6	9	5	13	55	34	113	197	<b>223</b>	156	136	132	199	136	152	155	212	<b>273</b>	191	139	66	31	16	11	2 511	149	2 660	
Trafic moyen TLJ	6	9	5	13	55	34	113	197	<b>223</b>	156	136	132	199	136	152	155	212	<b>273</b>	191	139	66	31	16	11	2 511	149	2 660	
Trafic moyen JO	6	9	5	13	55	34	113	197	<b>223</b>	156	136	132	199	136	152	155	212	<b>273</b>	191	139	66	31	16	11	2 511	149	2 660	

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				
mardi 1 mars 2022	6	2	1	4	6	15	23	31	<b>50</b>	32	25	48	33	30	30	<b>32</b>	25	26	24	17	9	5	2	2	440	38	478	
Trafic moyen TLJ	6	2	1	4	6	15	23	31	<b>50</b>	32	25	48	33	30	30	<b>32</b>	25	26	24	17	9	5	2	2	440	38	478	
Trafic moyen JO	6	2	1	4	6	15	23	31	<b>50</b>	32	25	48	33	30	30	<b>32</b>	25	26	24	17	9	5	2	2	440	38	478	
Taux de PL TLJ	50%	18%	17%	24%	10%	31%	17%	14%	<b>18%</b>	17%	16%	27%	14%	18%	16%	<b>17%</b>	11%	9%	11%	11%	12%	14%	11%	15%	15%	20%	15%	
Taux de PL JO	50%	18%	17%	24%	10%	31%	17%	14%	<b>18%</b>	17%	16%	27%	14%	18%	16%	<b>17%</b>	11%	9%	11%	11%	12%	14%	11%	15%	15%	20%	15%	

## — 6.2. DETAIL DES COMPTAGES DIRECTIONNELS AUX CARREFOURS EN HEURES DE POINTE DU 1<sup>ER</sup> MARS 2022 ET TRAFICS PREVISIONNELS AUX CARREFOURS EN HEURE DE POINTE

LOCALISATION

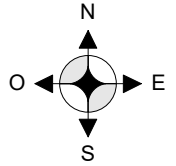
Commune(s) : Toury  
Carrefour(s) : 1 : RD927 / RD3.18





COMPTAGES ROUTIERS DIRECTIONNELS

Commune(s) : Toury  
Carrefour(s) : 1 : RD927 / RD3.18



Situation de référence - mardi 1 mars 2022

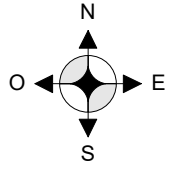
Heure de pointe du matin : 07h15-08h15

Résultats / heure : UVP



COMPTAGES ROUTIERS DIRECTIONNELS

Commune(s) : Toury  
Carrefour(s) : 1 : RD927 / RD3.18



Situation de référence - mardi 1 mars 2022

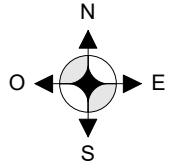
Heure de pointe du matin : 07h15-08h15

Résultats / heure : Poids lourds-Bus



COMPTAGES ROUTIERS DIRECTIONNELS

Commune(s) : Toury  
Carrefour(s) : 1 : RD927 / RD3.18



Situation de référence - mardi 1 mars 2022

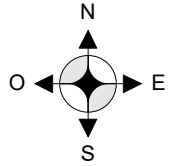
Heure de pointe du matin : 07h15-08h15

Résultats / heure : Vélo



COMPTAGES ROUTIERS DIRECTIONNELS

Commune(s) : Toury  
Carrefour(s) : 1 : RD927 / RD3.18



Situation de référence - mardi 1 mars 2022

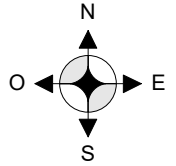
Heure de pointe du soir : 17h00-18h00

Résultats / heure : UVP



COMPTAGES ROUTIERS DIRECTIONNELS

Commune(s) : Toury  
Carrefour(s) : 1 : RD927 / RD3.18



Situation de référence - mardi 1 mars 2022

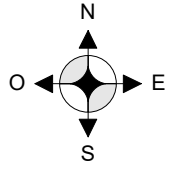
Heure de pointe du soir : 17h00-18h00

Résultats / heure : Poids lourds-Bus



COMPTAGES ROUTIERS DIRECTIONNELS

Commune(s) : Toury  
Carrefour(s) : 1 : RD927 / RD3.18



Situation de référence - mardi 1 mars 2022

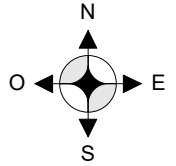
Heure de pointe du soir : 17h00-18h00

Résultats / heure : Vélo



# MOUVEMENTS DIRECTIONNELS PRÉVISIONNELS

Commune(s) : Toury  
Carrefour(s) : 1 : RD927 / RD3.18



## Situation Fil de l'eau (introduction de la déviation de la RD927) – Horizon 2024

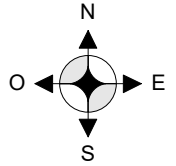
Heure de pointe du matin : 07h15-08h15

Résultats / heure : UVP



# MOUVEMENTS DIRECTIONNELS PRÉVISIONNELS

Commune(s) : Toury  
Carrefour(s) : 1 : RD927 / RD3.18



## Situation Fil de l'eau (introduction de la déviation de la RD927) – Horizon 2024

Heure de pointe du soir : 17h00-18h00

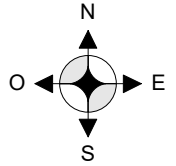
Résultats / heure : UVP





# MOUVEMENTS DIRECTIONNELS PRÉVISIONNELS

Commune(s) : Toury  
Carrefour(s) : 1 : RD927 / RD3.18



## Situation Projet – Horizon 2024

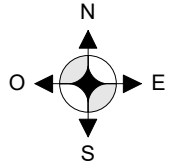
Heure de pointe du matin : 07h15-08h15

Résultats / heure : UVP



# MOUVEMENTS DIRECTIONNELS PRÉVISIONNELS

Commune(s) : Toury  
Carrefour(s) : 1 : RD927 / RD3.18



## Situation Projet – Horizon 2024

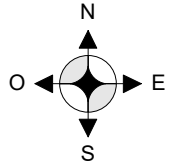
Heure de pointe du soir : 17h00-18h00

Résultats / heure : UVP



# MOUVEMENTS DIRECTIONNELS PRÉVISIONNELS

Commune(s) : Toury  
Carrefour(s) : 1 : RD927 / RD3.18



## Situation Projet – Horizon 2025

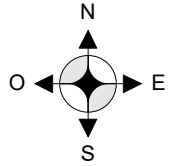
Heure de pointe du matin : 07h15-08h15

Résultats / heure : UVP



# MOUVEMENTS DIRECTIONNELS PRÉVISIONNELS

Commune(s) : Toury  
Carrefour(s) : 1 : RD927 / RD3.18



## Situation Projet – Horizon 2025

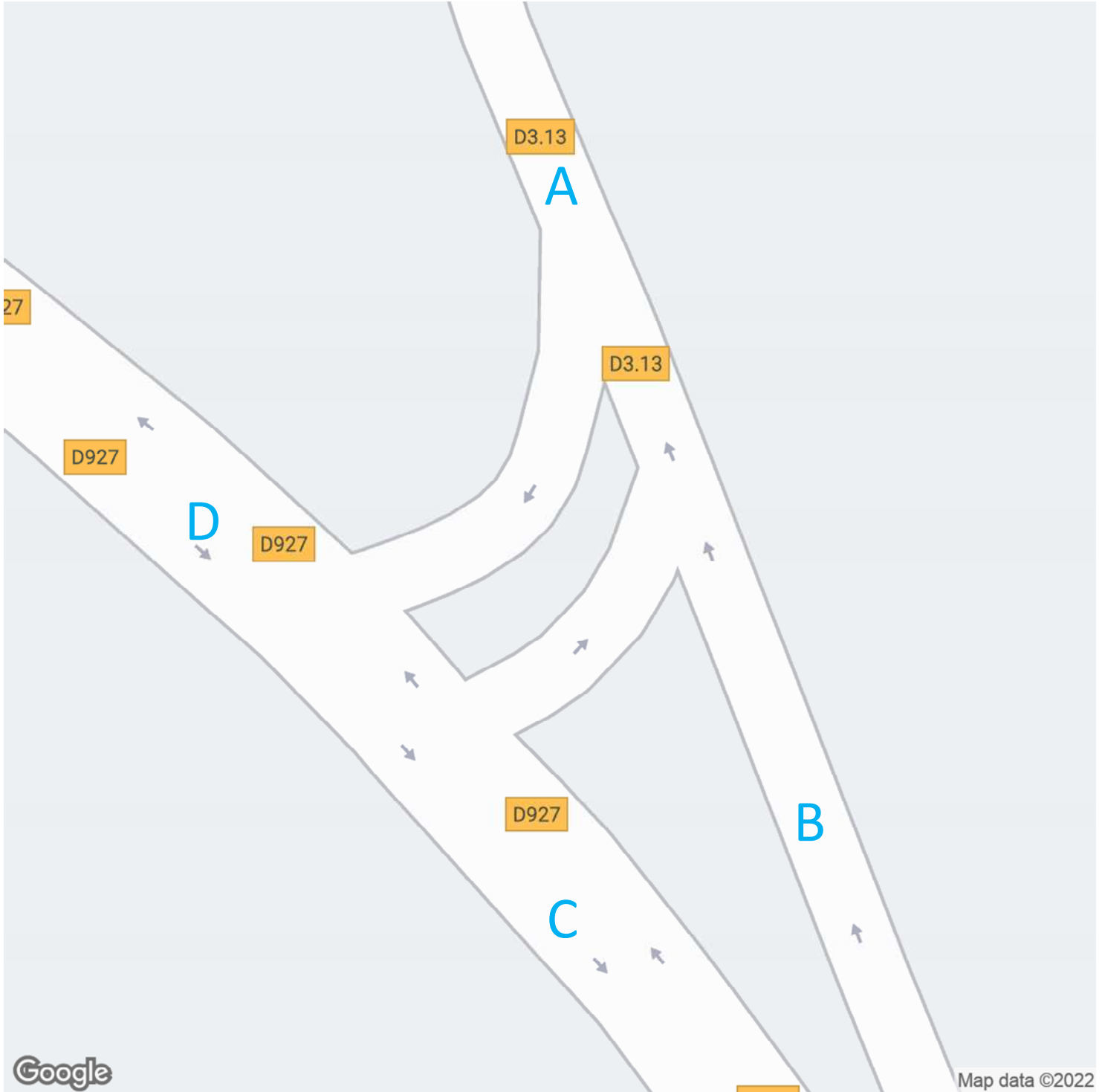
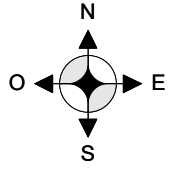
Heure de pointe du soir : 17h00-18h00

Résultats / heure : UVP



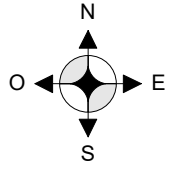
LOCALISATION

Commune(s) : Toury  
Carrefour(s) : 2 : RD3.13 / RD927



# COMPTAGES ROUTIERS DIRECTIONNELS

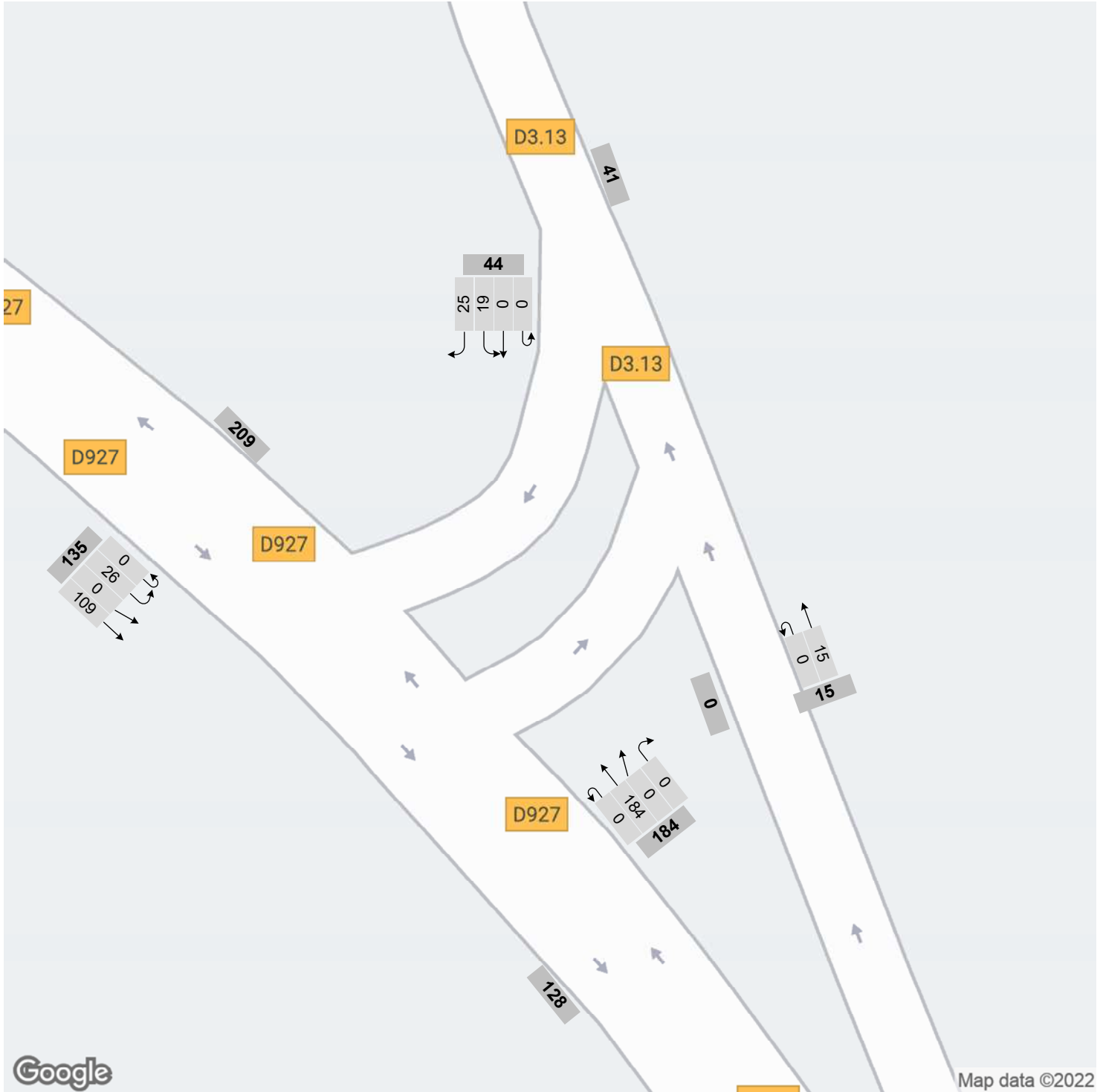
Commune(s) : Toury  
Carrefour(s) : 2 : RD3.13 / RD927



Situation de référence - mardi 1 mars 2022

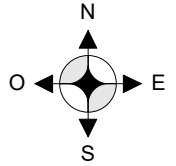
Heure de pointe du matin : 07h15-08h15

Résultats / heure : UVP



# COMPTAGES ROUTIERS DIRECTIONNELS

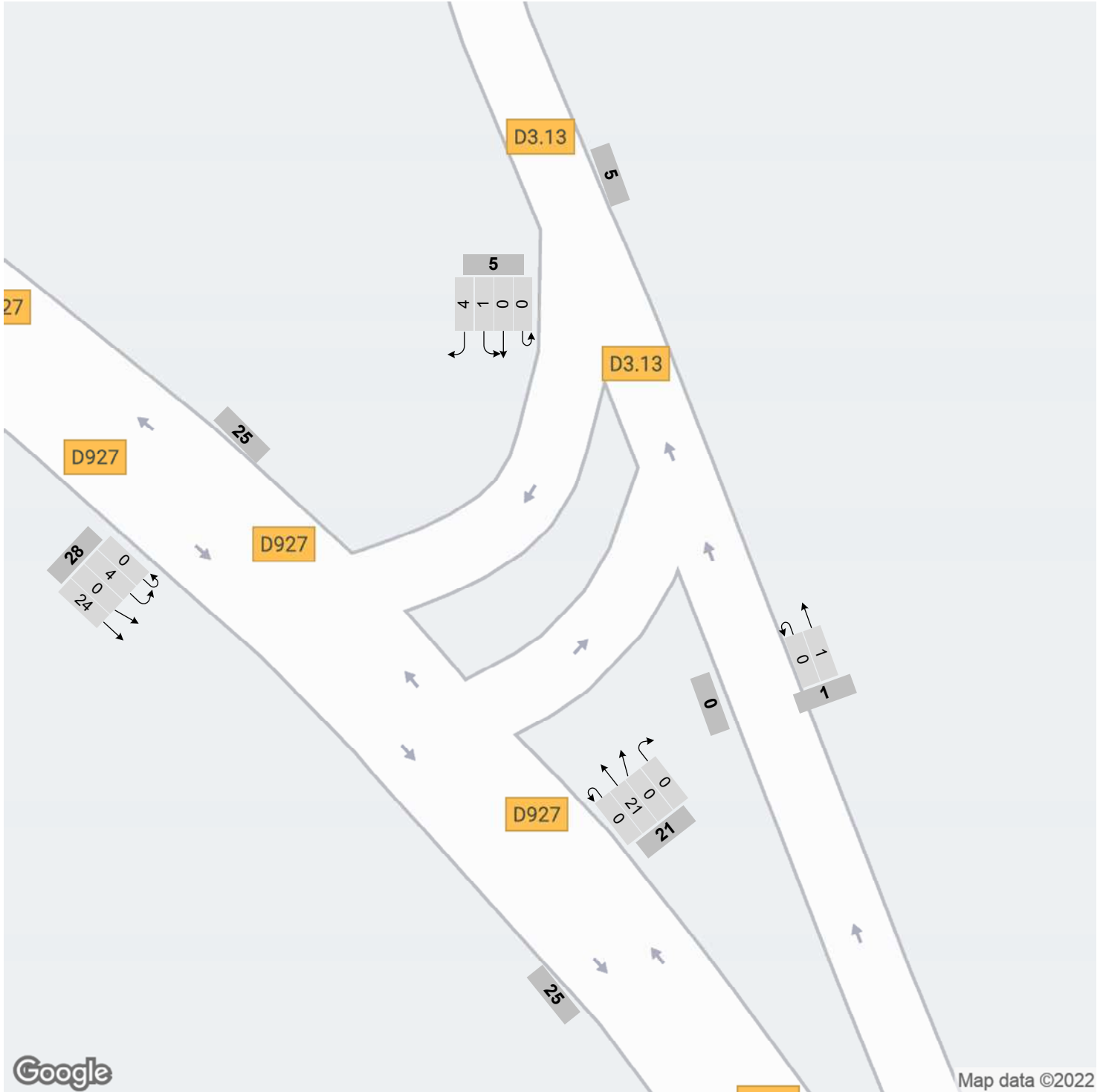
Commune(s) : Toury  
Carrefour(s) : 2 : RD3.13 / RD927



Situation de référence - mardi 1 mars 2022

Heure de pointe du matin : 07h15-08h15

Résultats / heure : Poids lourds-Semi remorque-Bus

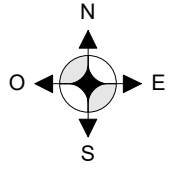


Google

Map data ©2022

COMPTAGES ROUTIERS DIRECTIONNELS

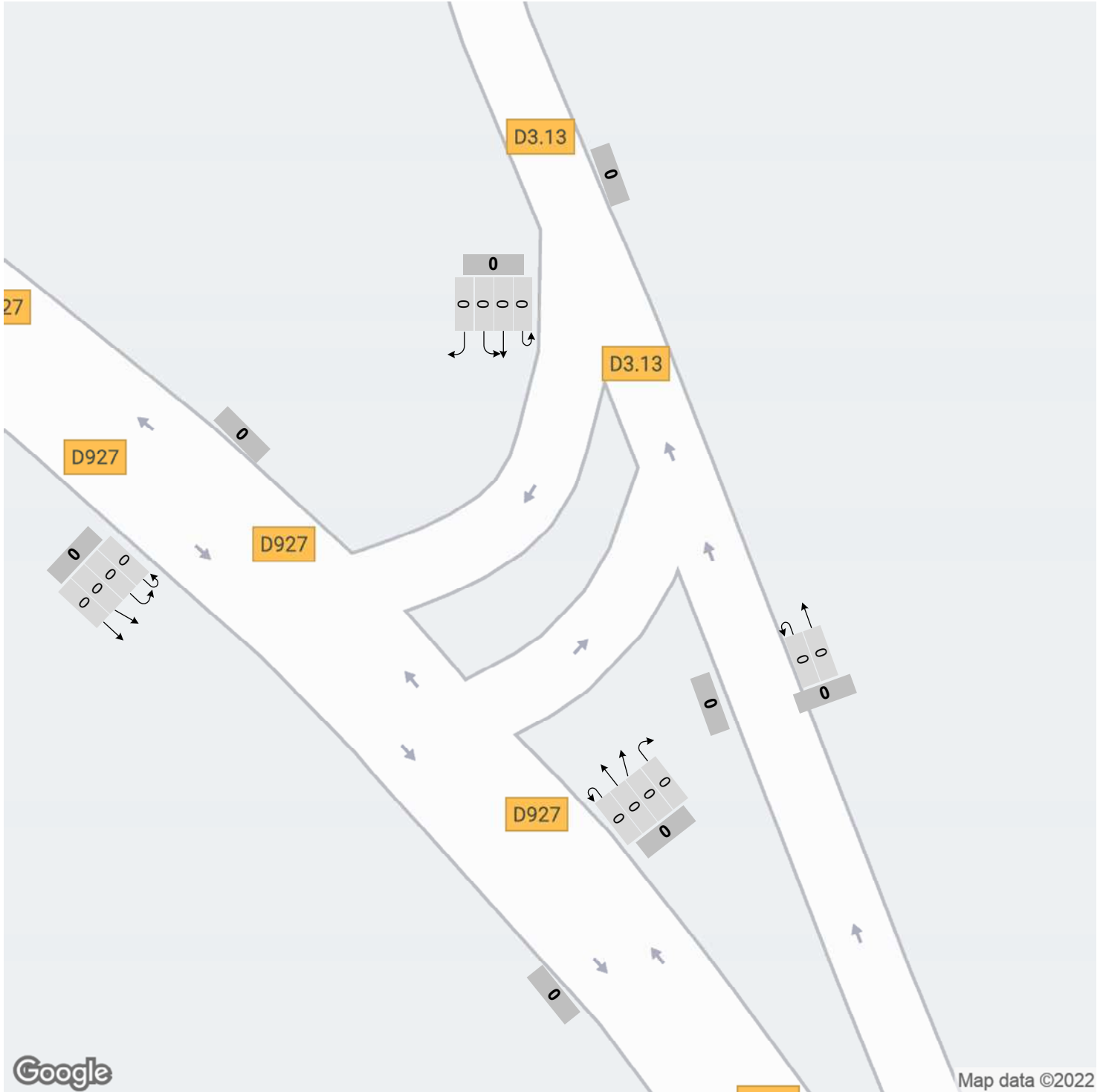
Commune(s) : Toury  
Carrefour(s) : 2 : RD3.13 / RD927



Situation de référence - mardi 1 mars 2022

Heure de pointe du matin : 07h15-08h15

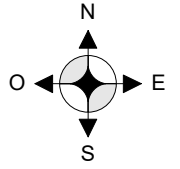
Résultats / heure : Vélo





# COMPTAGES ROUTIERS DIRECTIONNELS

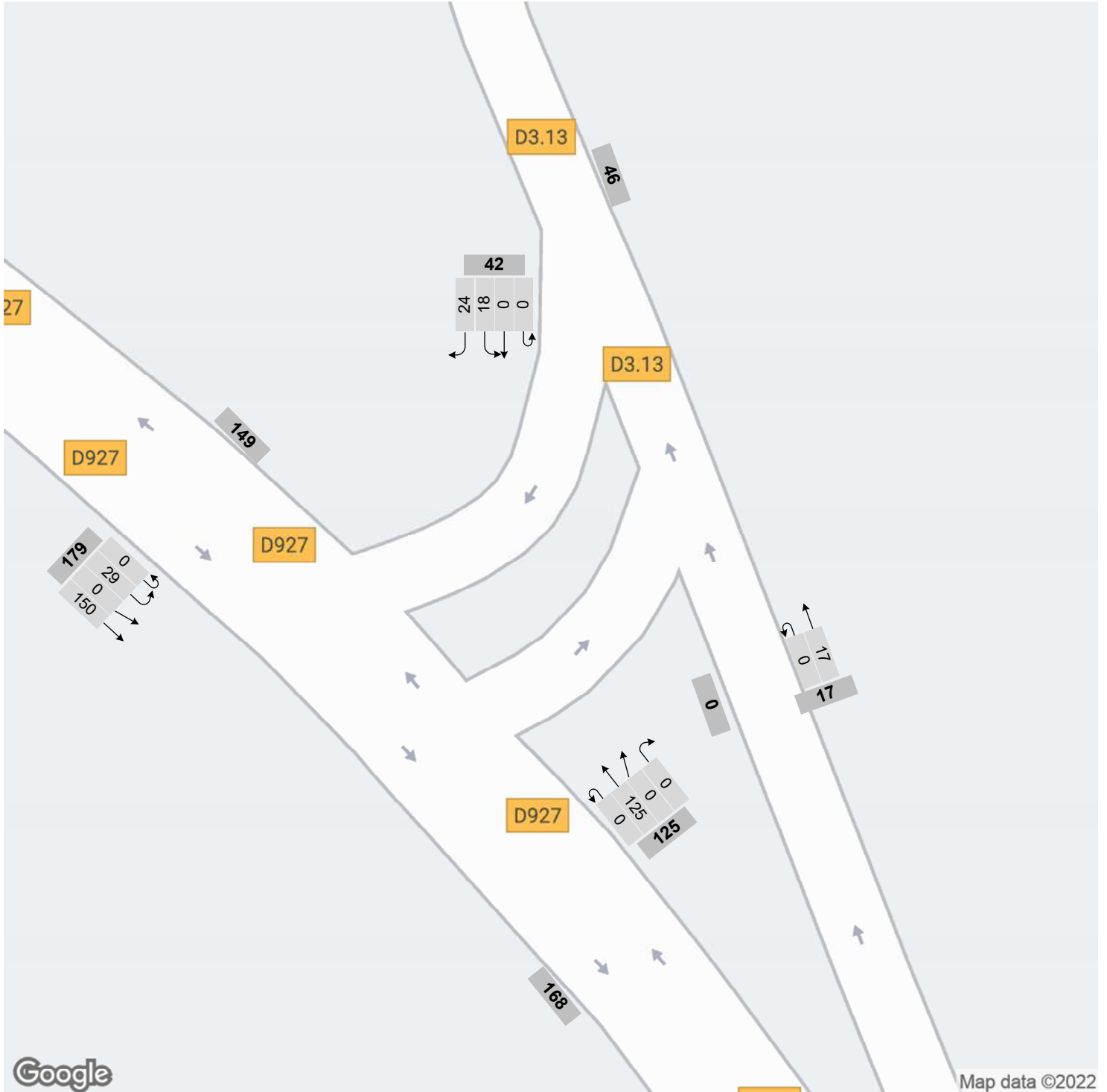
Commune(s) : Toury  
Carrefour(s) : 2 : RD3.13 / RD927



Situation de référence - mardi 1 mars 2022

Heure de pointe du soir : 17h00-18h00

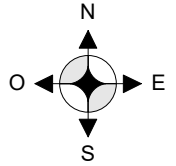
Résultats / heure : UVP



# COMPTAGES ROUTIERS DIRECTIONNELS

Commune(s) : Toury

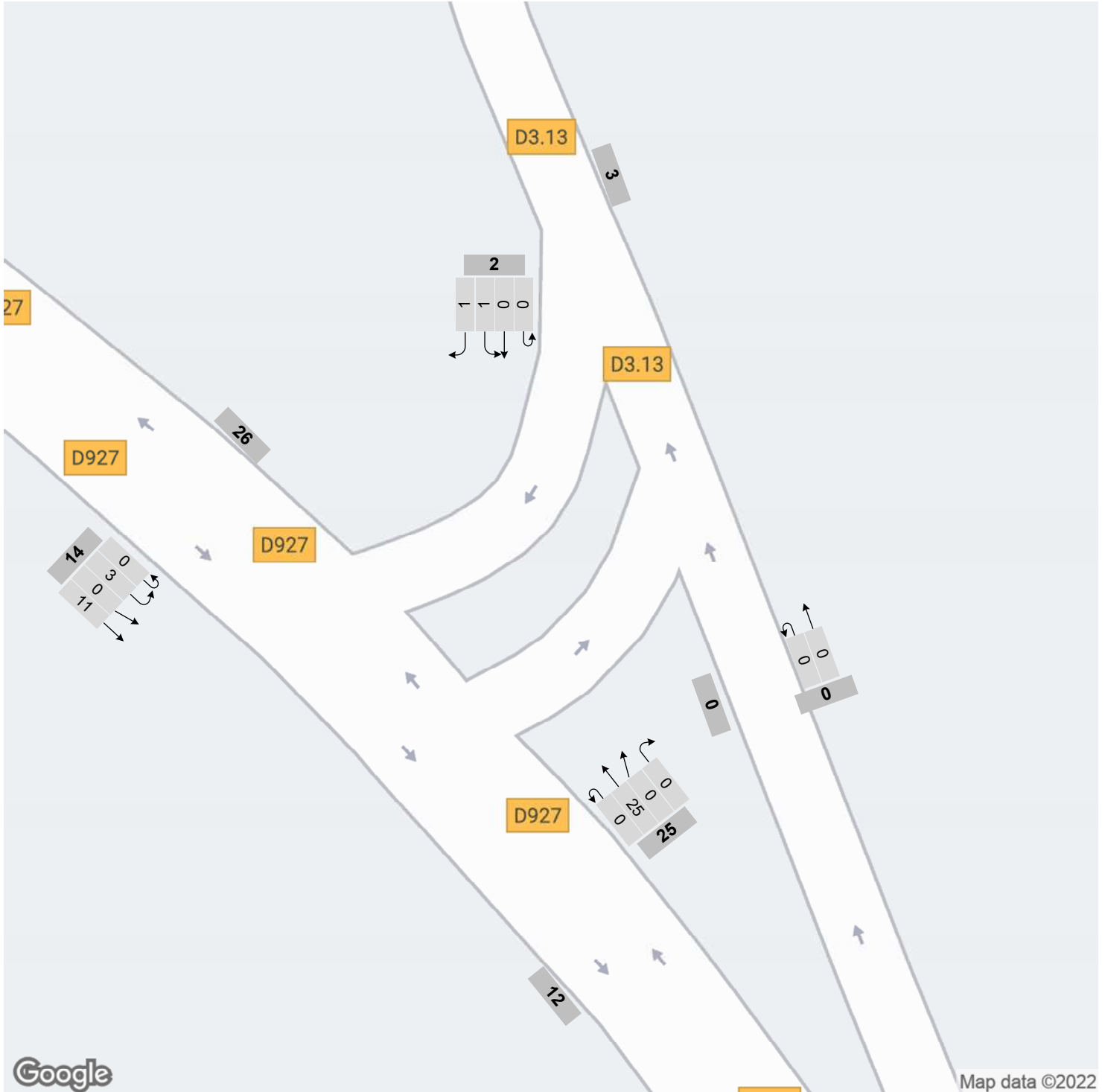
Carrefour(s) : 2 : RD3.13 / RD927



Situation de référence - mardi 1 mars 2022

Heure de pointe du soir : 17h00-18h00

Résultats / heure : Poids lourds-Semi remorque-Bus

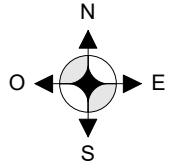


Google

Map data ©2022

COMPTAGES ROUTIERS DIRECTIONNELS

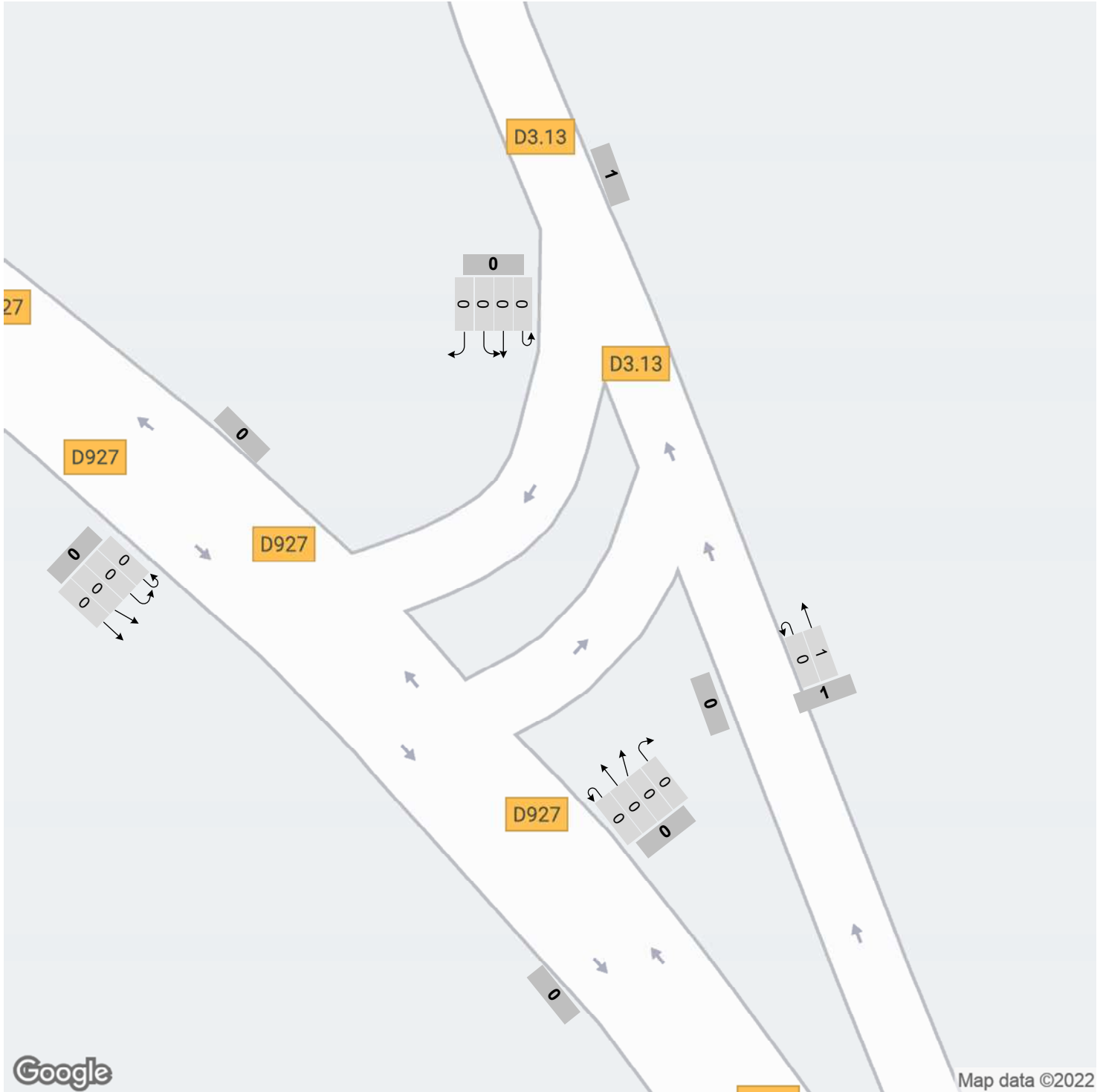
Commune(s) : Toury  
Carrefour(s) : 2 : RD3.13 / RD927



Situation de référence - mardi 1 mars 2022

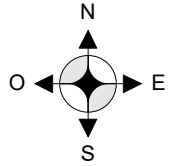
Heure de pointe du soir : 17h00-18h00

Résultats / heure : Vélo



# MOUVEMENTS DIRECTIONNELS PRÉVISIONNELS

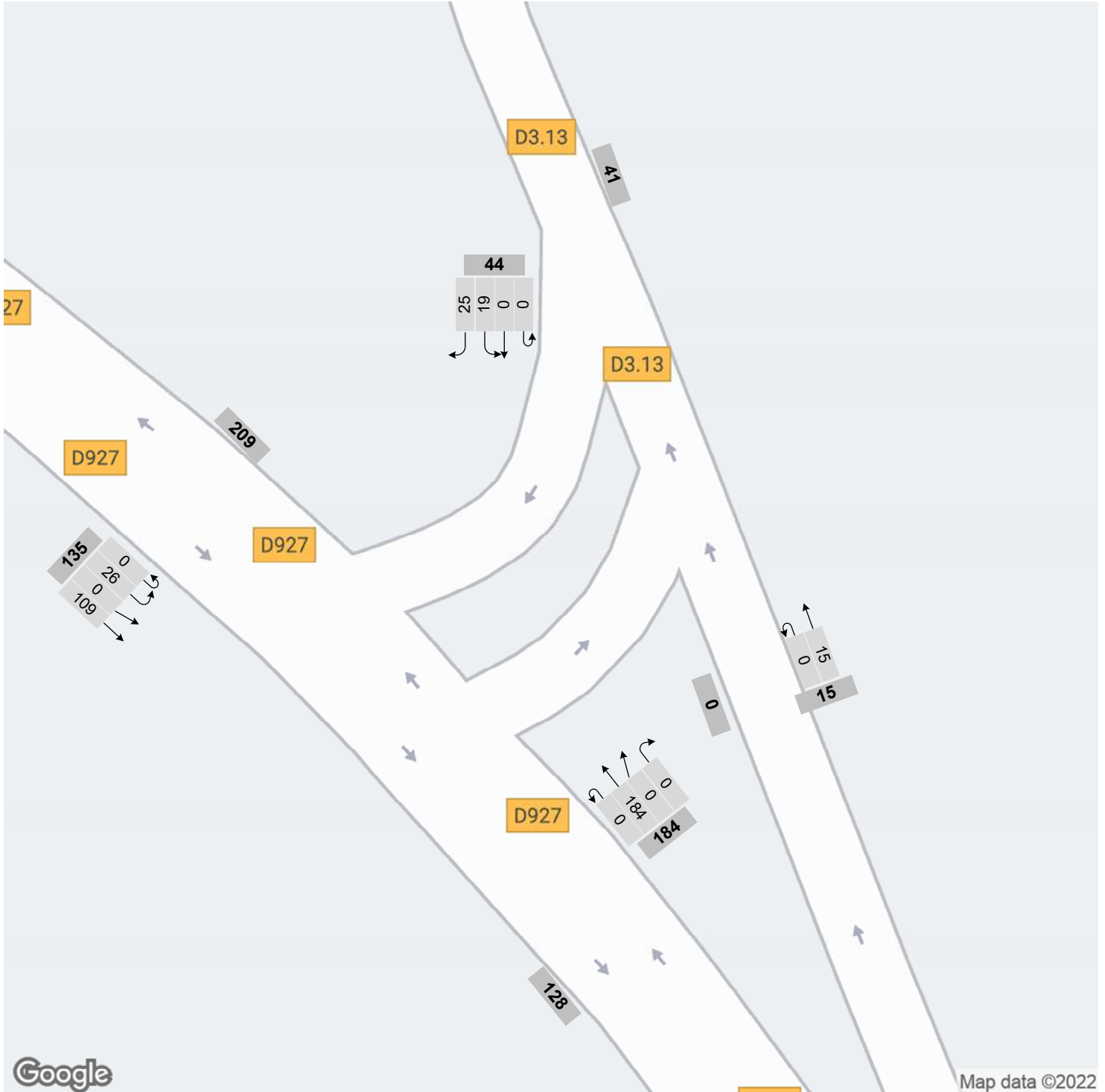
Commune(s) : Toury  
Carrefour(s) : 2 : RD3.13 / RD927



## Situation Fil de l'eau (introduction de la déviation de la RD927) – Horizon 2024

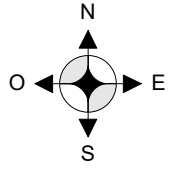
Heure de pointe du matin : 07h15-08h15

Résultats / heure : UVP



# MOUVEMENTS DIRECTIONNELS PRÉVISIONNELS

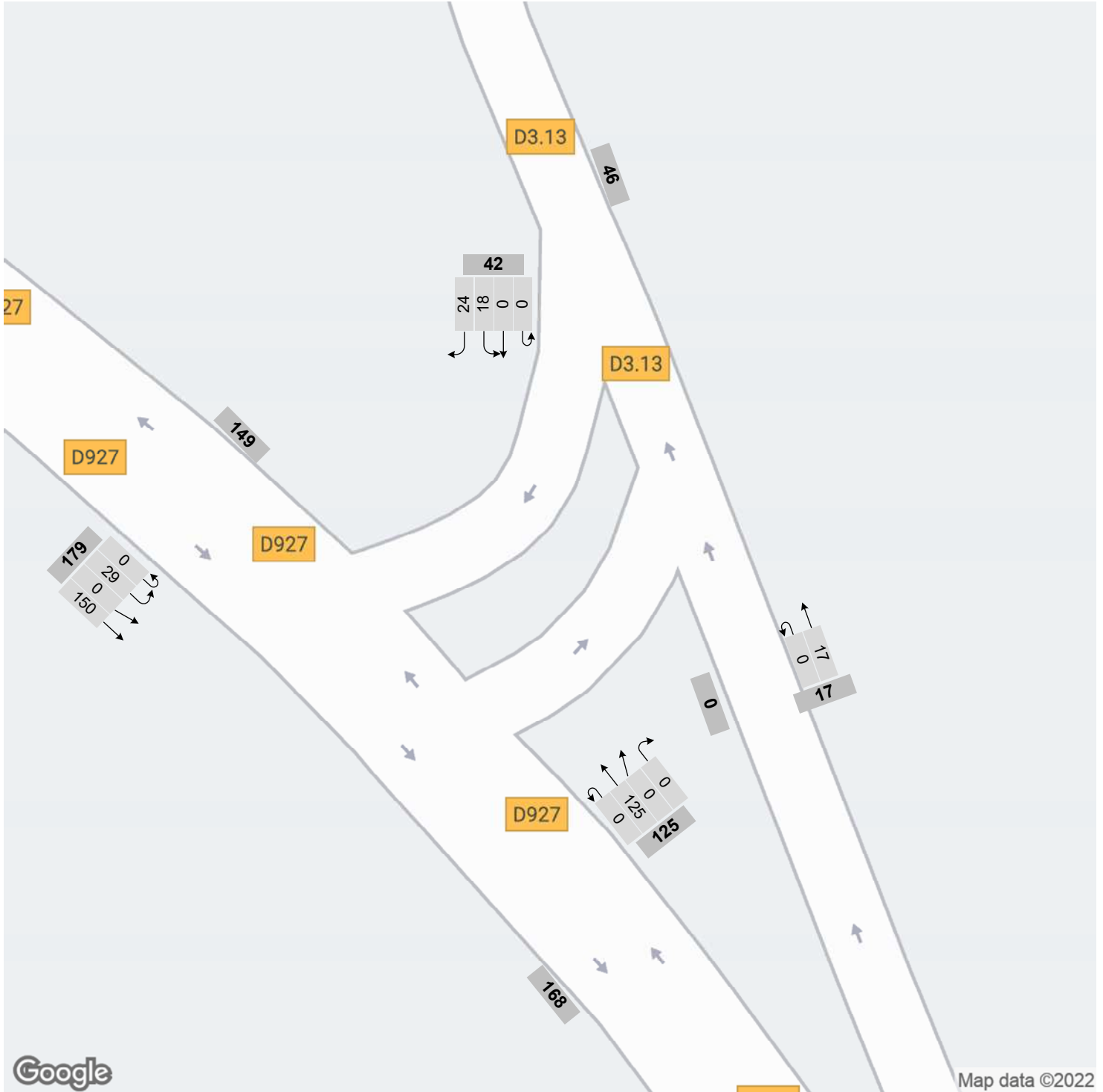
Commune(s) : Toury  
Carrefour(s) : 2 : RD3.13 / RD927



## Situation Fil de l'eau (introduction de la déviation de la RD927) – Horizon 2024

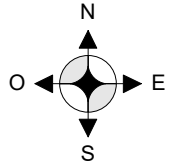
Heure de pointe du soir : 17h00-18h00

Résultats / heure : UVP



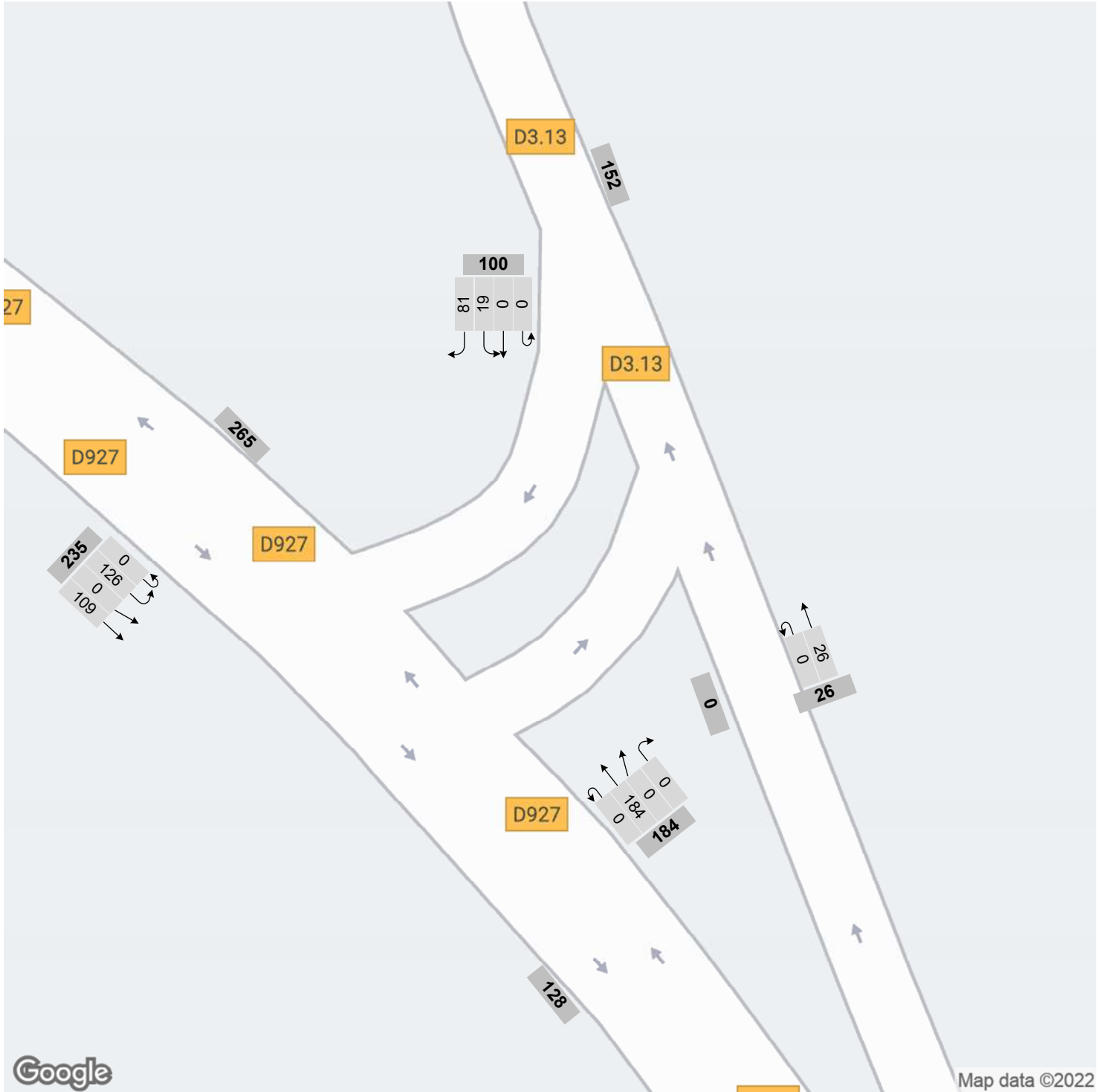
# MOUVEMENTS DIRECTIONNELS PRÉVISIONNELS

Commune(s) : Toury  
Carrefour(s) : 2 : RD3.13 / RD927



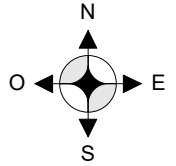
## Situation Projet – Horizon 2024

Heure de pointe du matin : 07h15-08h15  
Résultats / heure : UVP



# MOUVEMENTS DIRECTIONNELS PRÉVISIONNELS

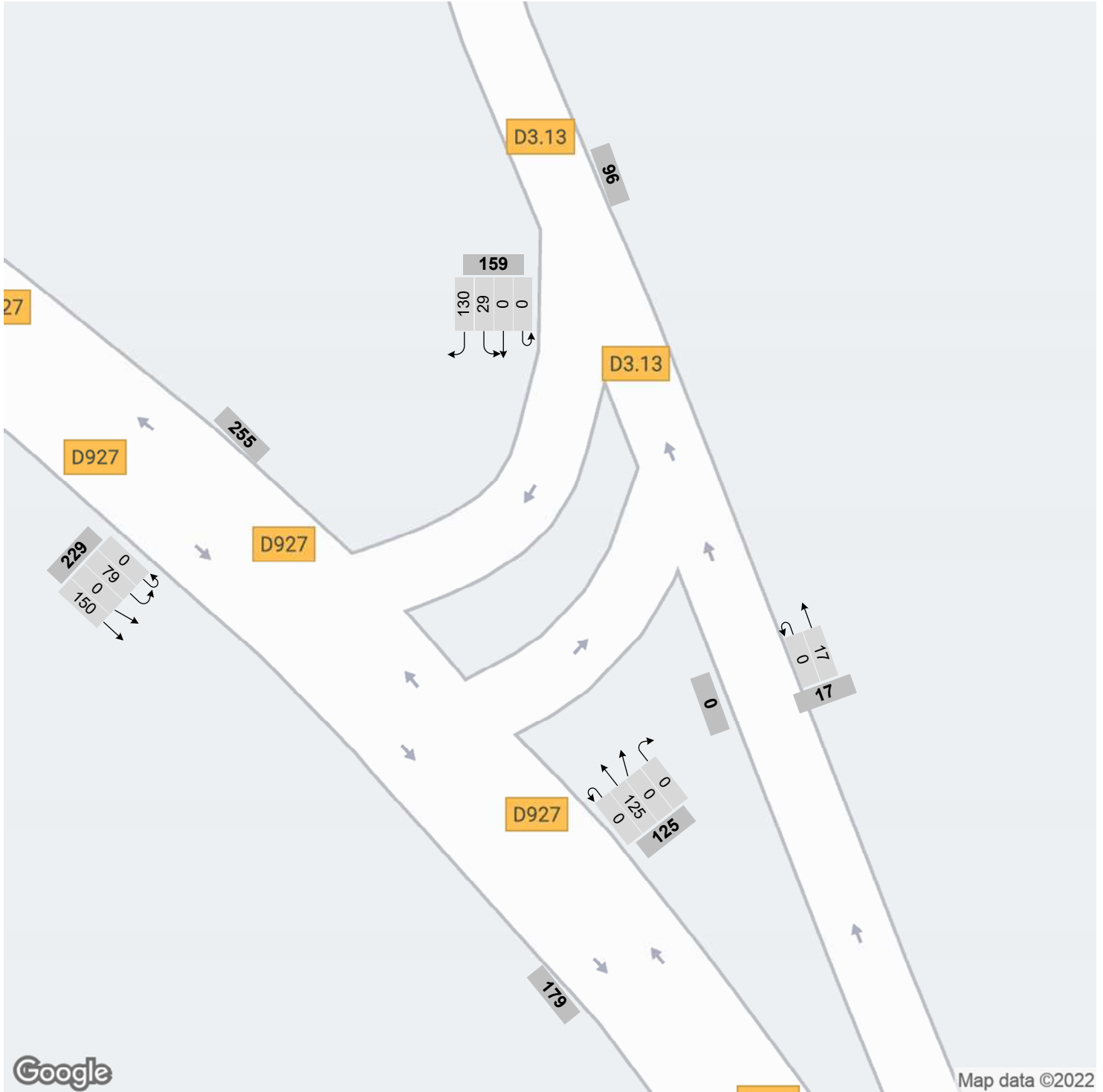
Commune(s) : Toury  
Carrefour(s) : 2 : RD3.13 / RD927



## Situation Projet – Horizon 2024

Heure de pointe du soir : 17h00-18h00

Résultats / heure : UVP

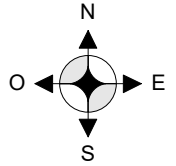


Google

Map data ©2022

# MOUVEMENTS DIRECTIONNELS PRÉVISIONNELS

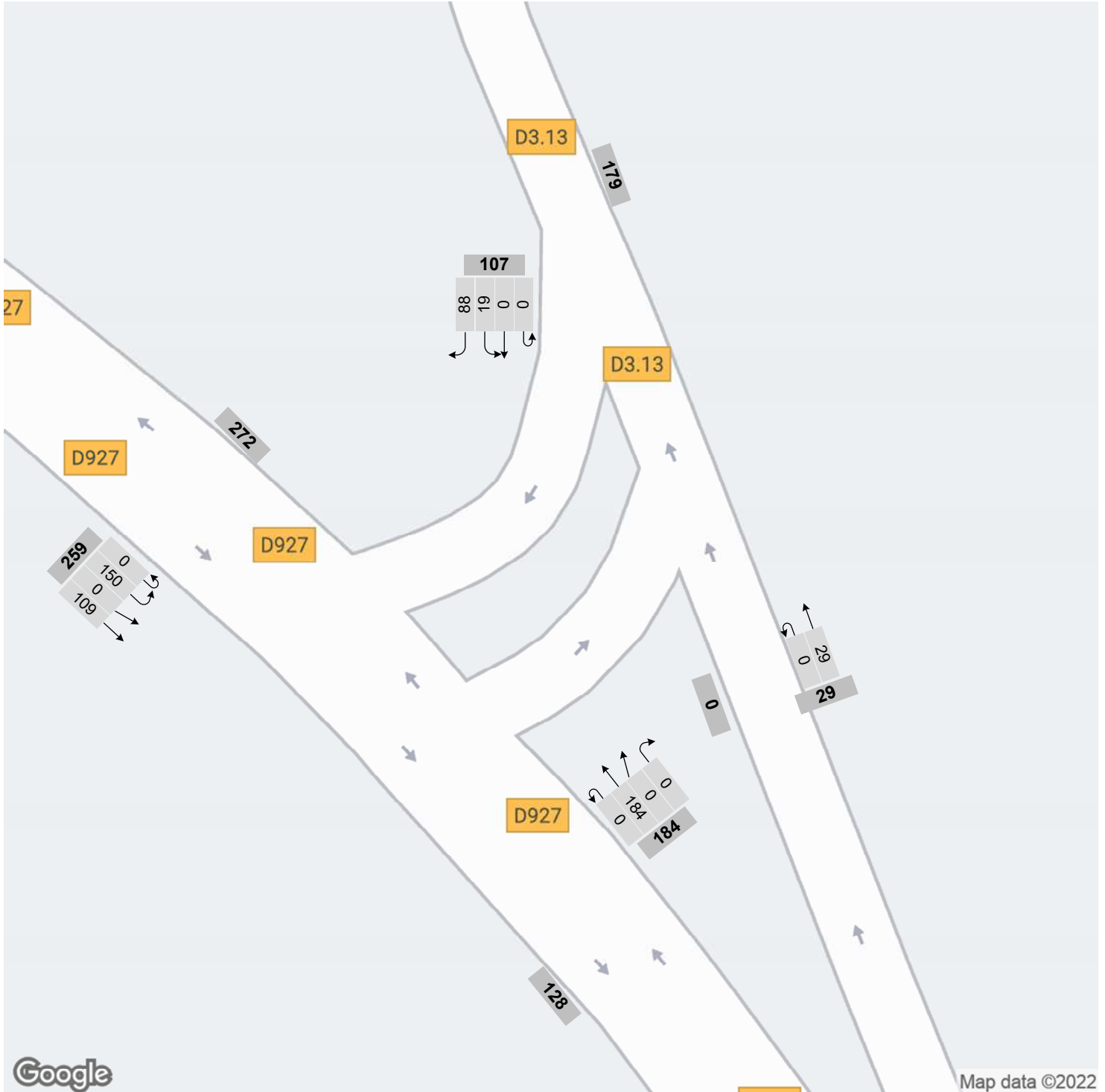
Commune(s) : Toury  
Carrefour(s) : 2 : RD3.13 / RD927



## Situation Projet – Horizon 2025

Heure de pointe du matin : 07h15-08h15

Résultats / heure : UVP



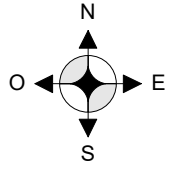
Google

Map data ©2022



# MOUVEMENTS DIRECTIONNELS PRÉVISIONNELS

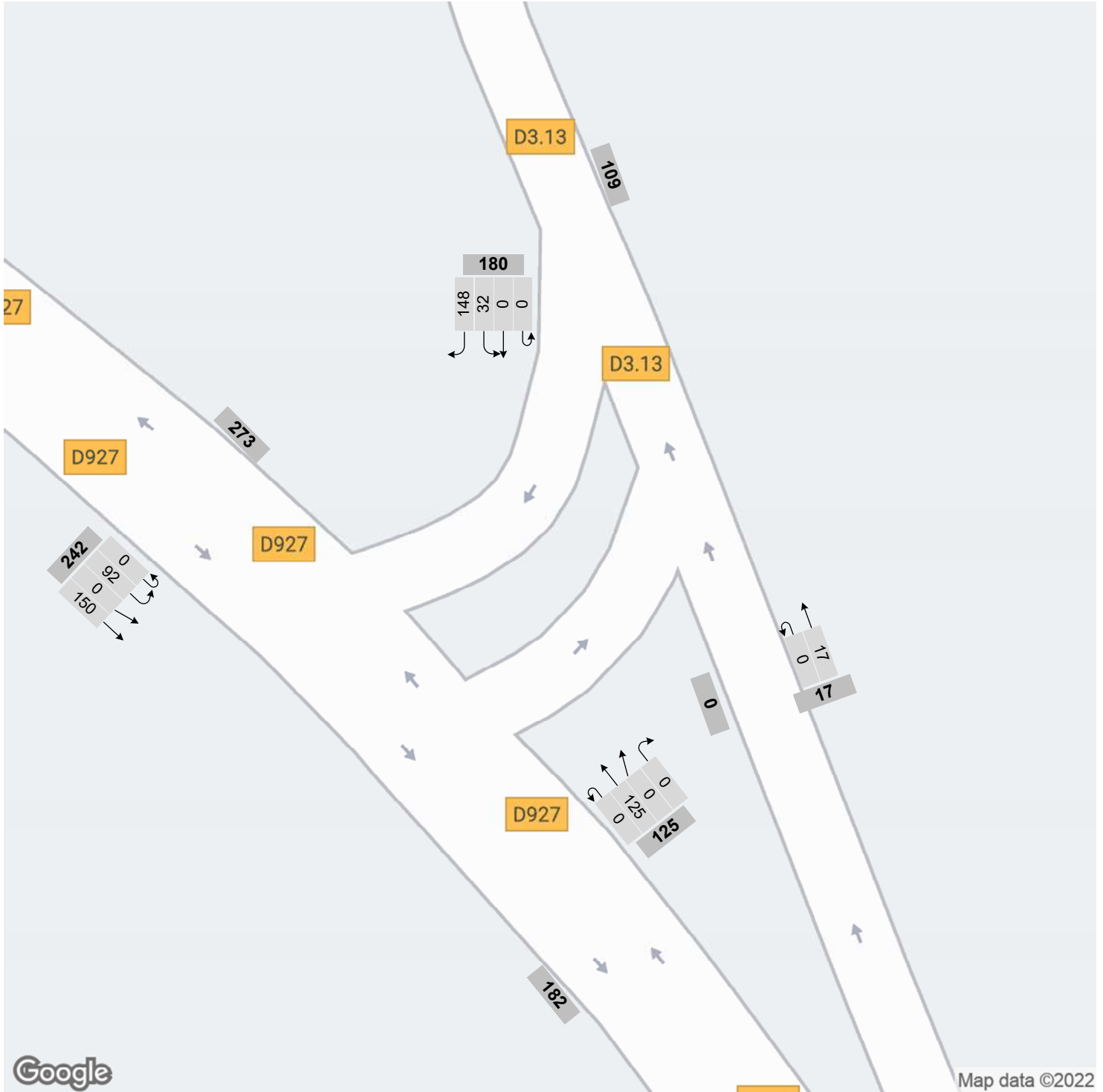
Commune(s) : Toury  
Carrefour(s) : 2 : RD3.13 / RD927



## Situation Projet – Horizon 2025

Heure de pointe du soir : 17h00-18h00

Résultats / heure : UVP

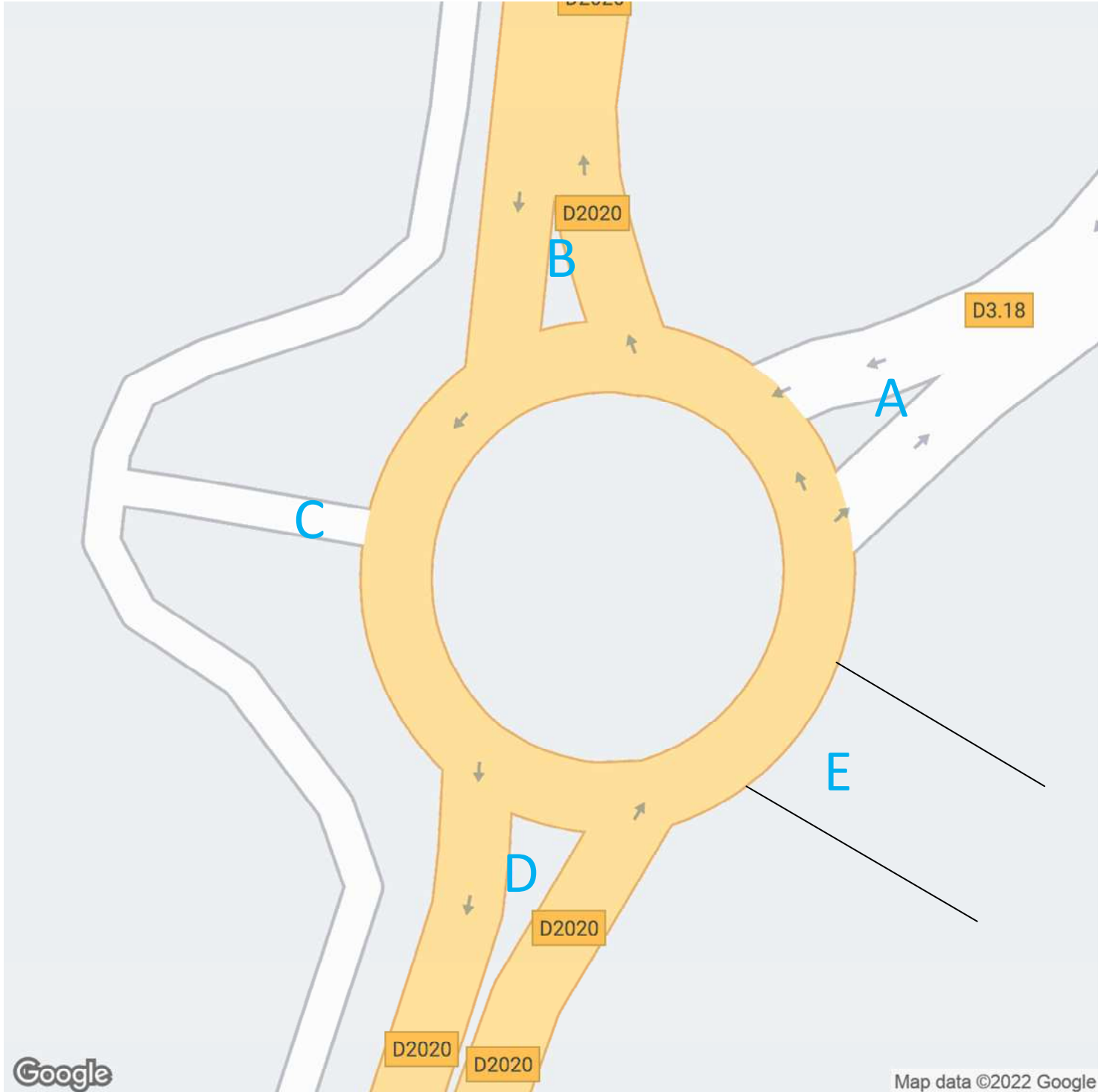
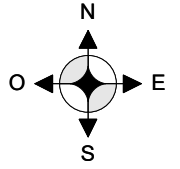


Google

Map data ©2022

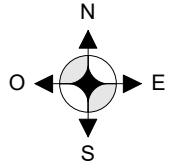
LOCALISATION

Commune(s) : Toury  
Carrefour(s) : 3 : RD3.18 / RD2020



# COMPTAGES ROUTIERS DIRECTIONNELS

Commune(s) : Tourny  
Carrefour(s) : 3 : RD3.18 / RD2020



Situation de référence - mardi 1 mars 2022

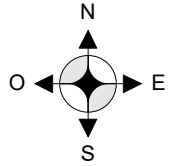
Heure de pointe du matin : 07h15-08h15

Résultats / heure : UVP



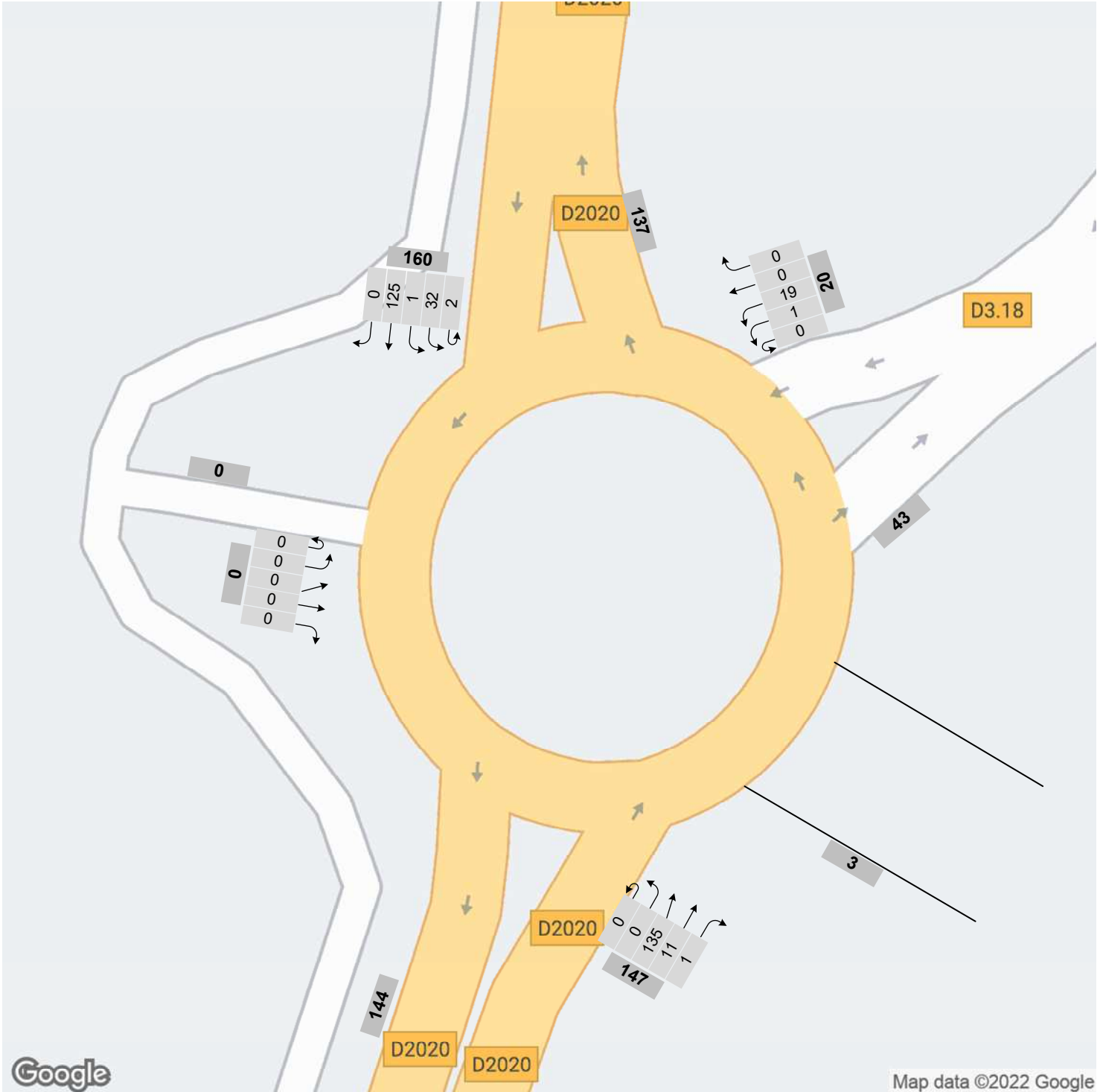
COMPTAGES ROUTIERS DIRECTIONNELS

Commune(s) : Tourny  
Carrefour(s) : 3 : RD3.18 / RD2020



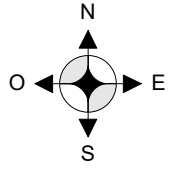
Situation de référence - mardi 1 mars 2022

Heure de pointe du matin : 07h15-08h15  
Résultats / heure : Poids lourds-Bus - Car



# COMPTAGES ROUTIERS DIRECTIONNELS

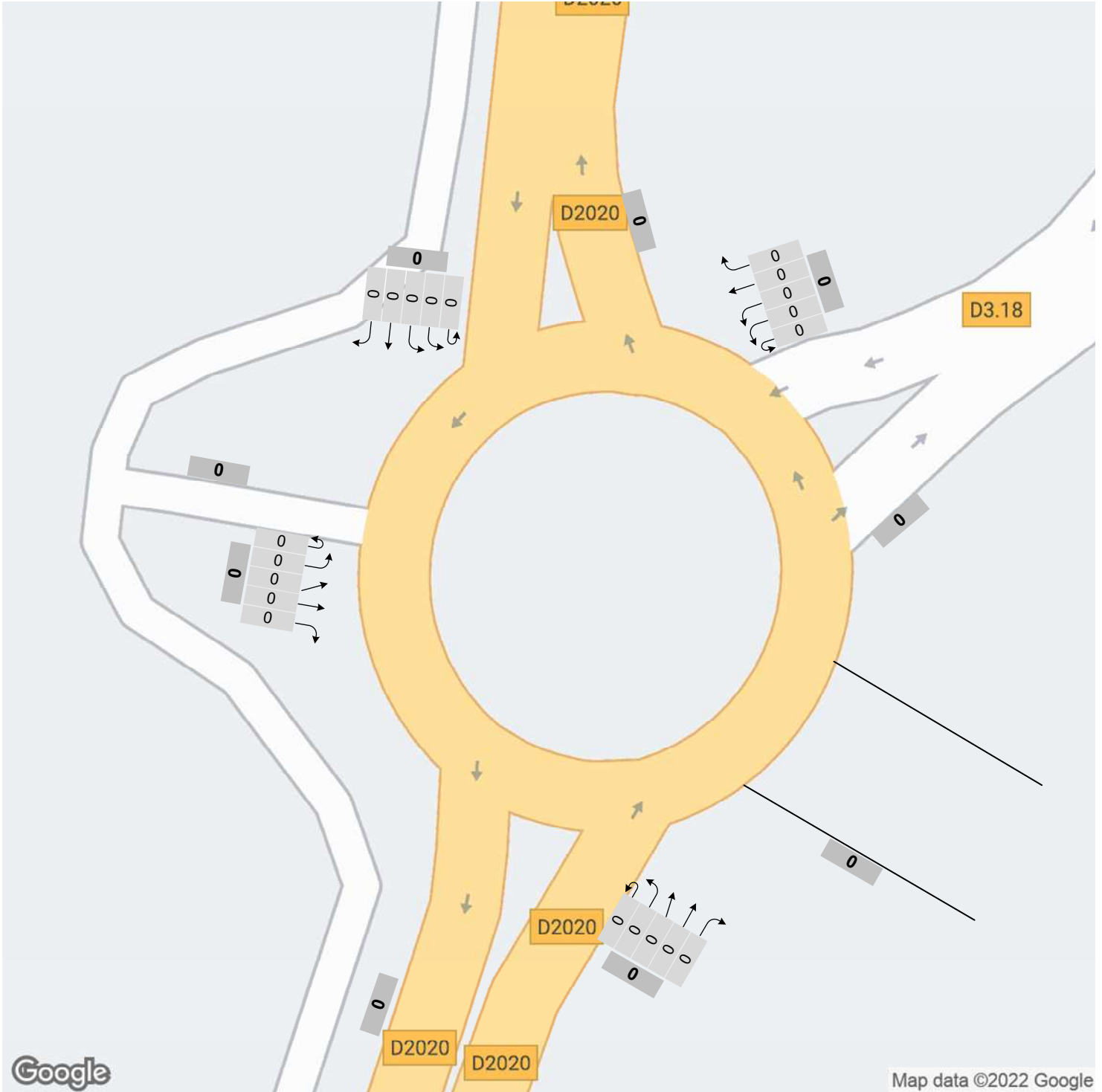
Commune(s) : Tournay  
Carrefour(s) : 3 : RD3.18 / RD2020



Situation de référence - mardi 1 mars 2022

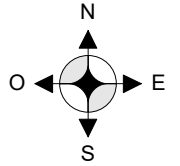
Heure de pointe du matin : 07h15-08h15

Résultats / heure : Vélo



# COMPTAGES ROUTIERS DIRECTIONNELS

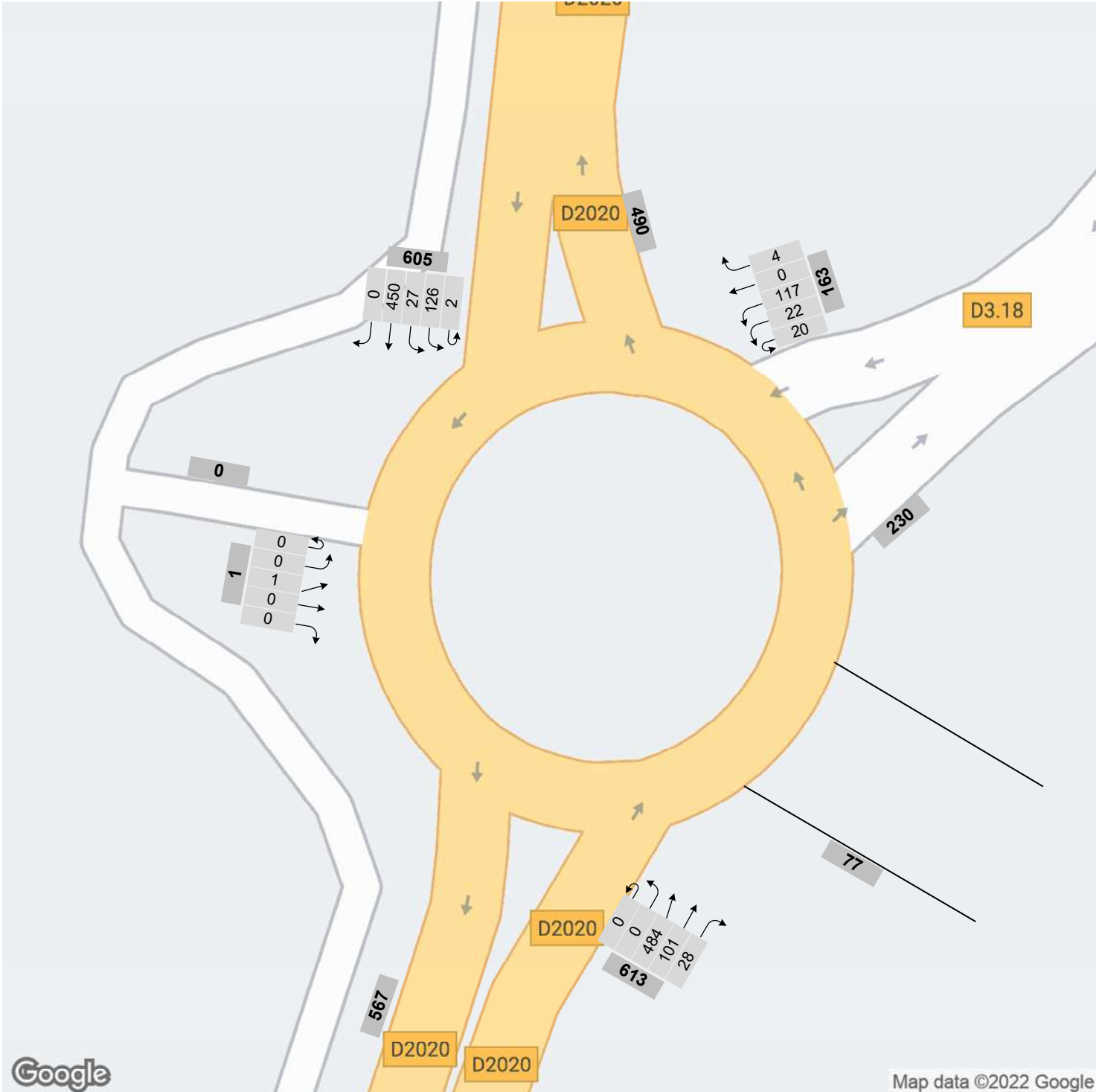
Commune(s) : Toury  
Carrefour(s) : 3 : RD3.18 / RD2020



Situation de référence - mardi 1 mars 2022

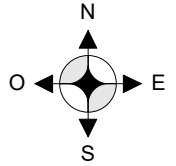
Heure de pointe du soir : 17h00-18h00

Résultats / heure : UVP



COMPTAGES ROUTIERS DIRECTIONNELS

Commune(s) : Toury  
 Carrefour(s) : 3 : RD3.18 / RD2020



Situation de référence - mardi 1 mars 2022

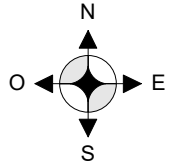
Heure de pointe du soir : 17h00-18h00

Résultats / heure : Poids lourds-Bus



# COMPTAGES ROUTIERS DIRECTIONNELS

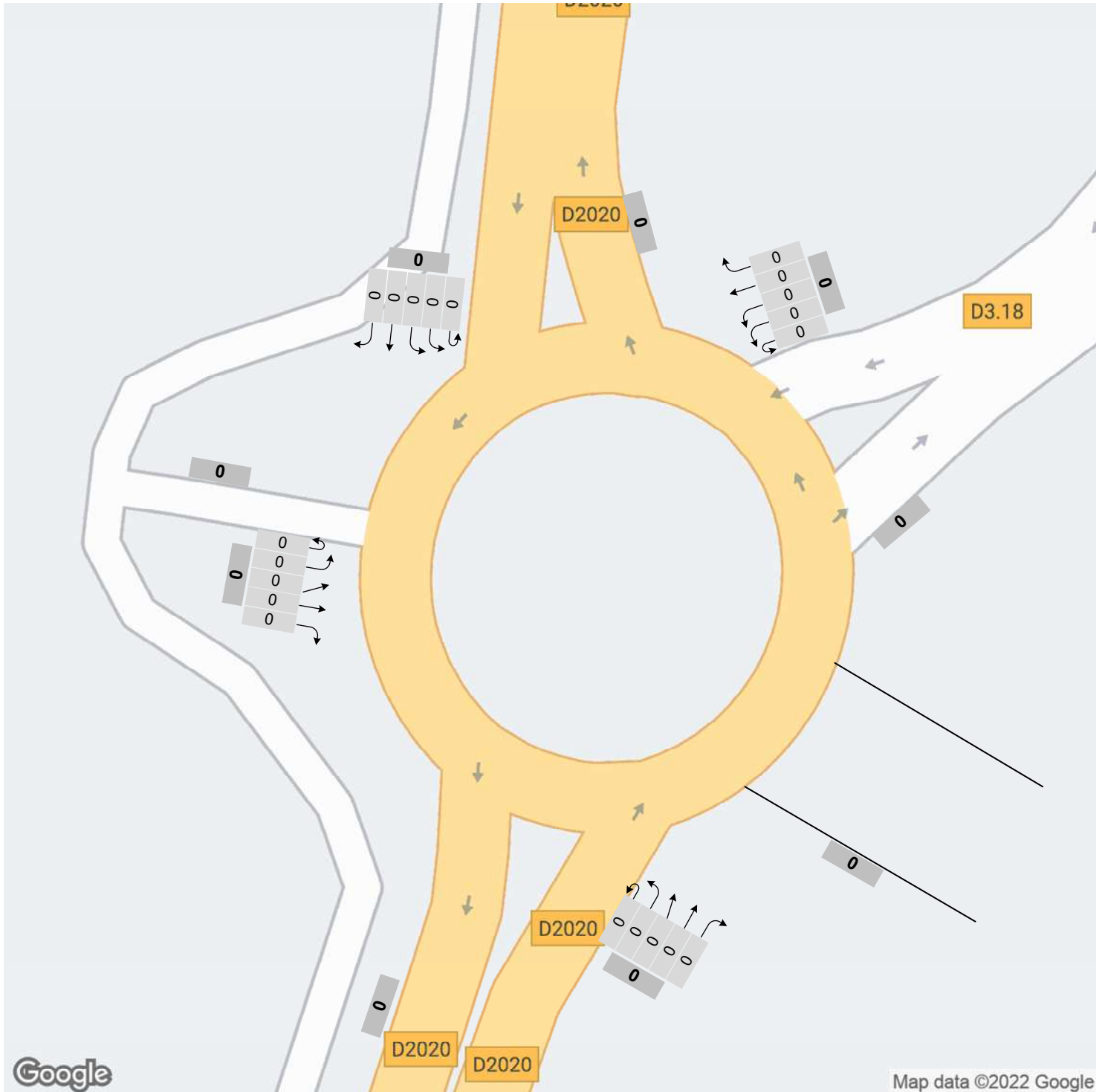
Commune(s) : Tourny  
Carrefour(s) : 3 : RD3.18 / RD2020



Situation de référence - mardi 1 mars 2022

Heure de pointe du soir : 17h00-18h00

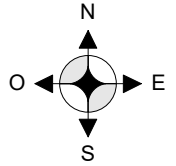
Résultats / heure : Vélo





# MOUVEMENTS DIRECTIONNELS PRÉVISIONNELS

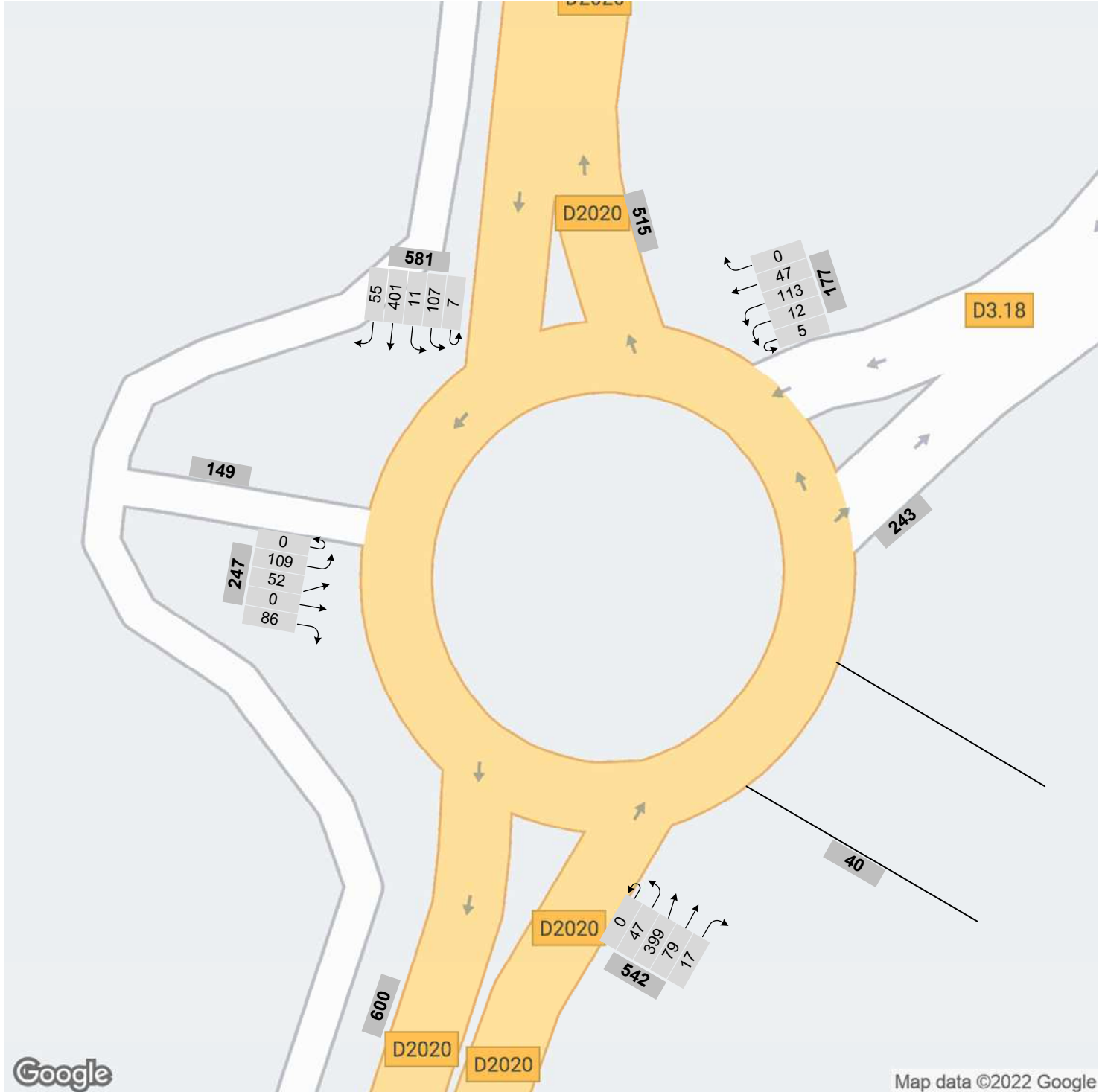
Commune(s) : Toury  
Carrefour(s) : 3 : RD3.18 / RD2020



## Situation Fil de l'eau (introduction de la déviation de la RD927) – Horizon 2024

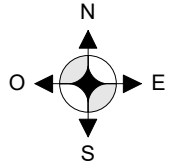
Heure de pointe du matin : 07h15-08h15

Résultats / heure : UVP



# MOUVEMENTS DIRECTIONNELS PRÉVISIONNELS

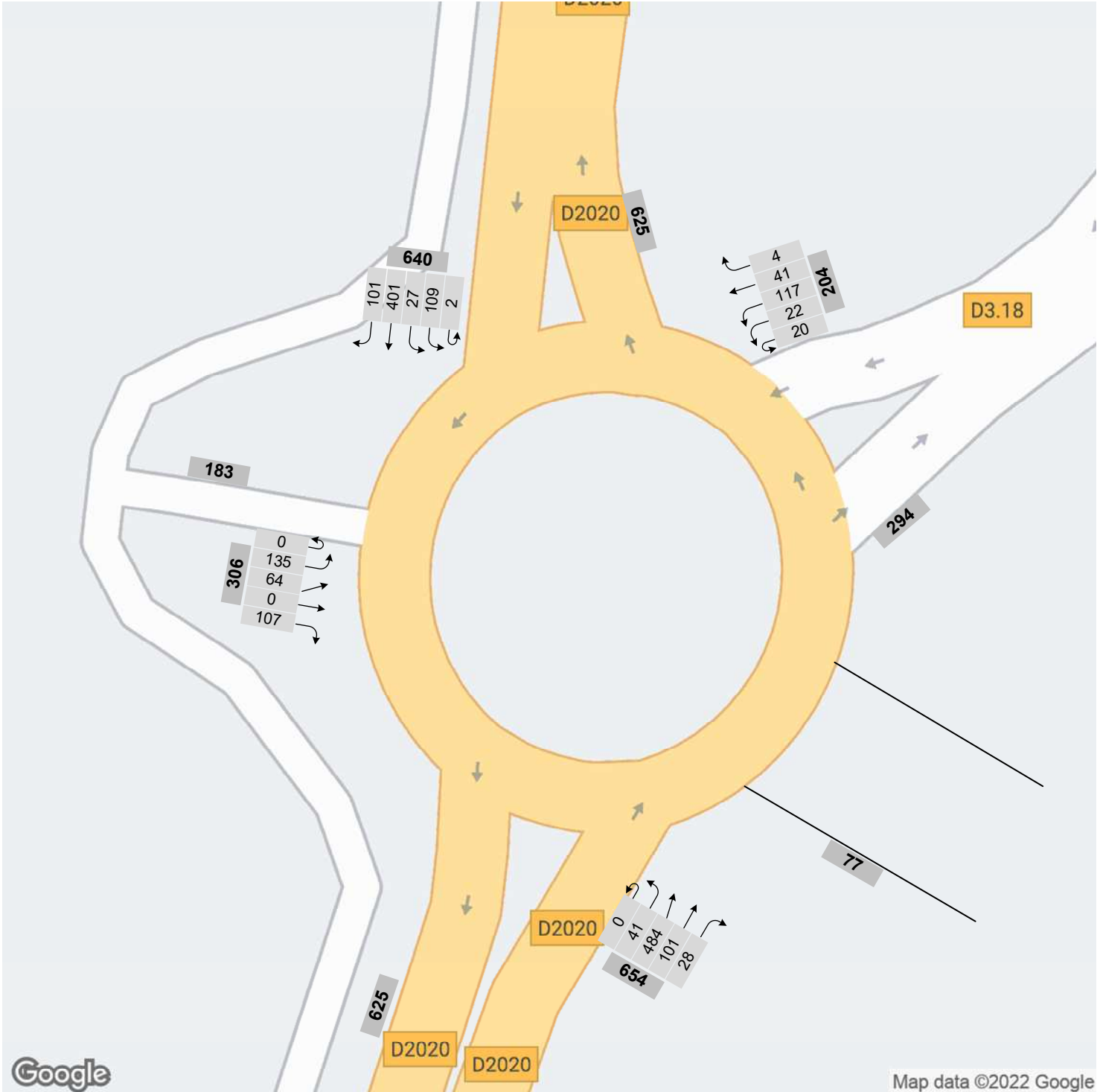
Commune(s) : Toury  
Carrefour(s) : 3 : RD3.18 / RD2020



## Situation Fil de l'eau (introduction de la déviation de la RD927) – Horizon 2024

Heure de pointe du soir : 17h00-18h00

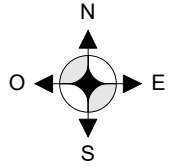
Résultats / heure : UVP



# MOUVEMENTS DIRECTIONNELS PRÉVISIONNELS

Commune(s) : Toury

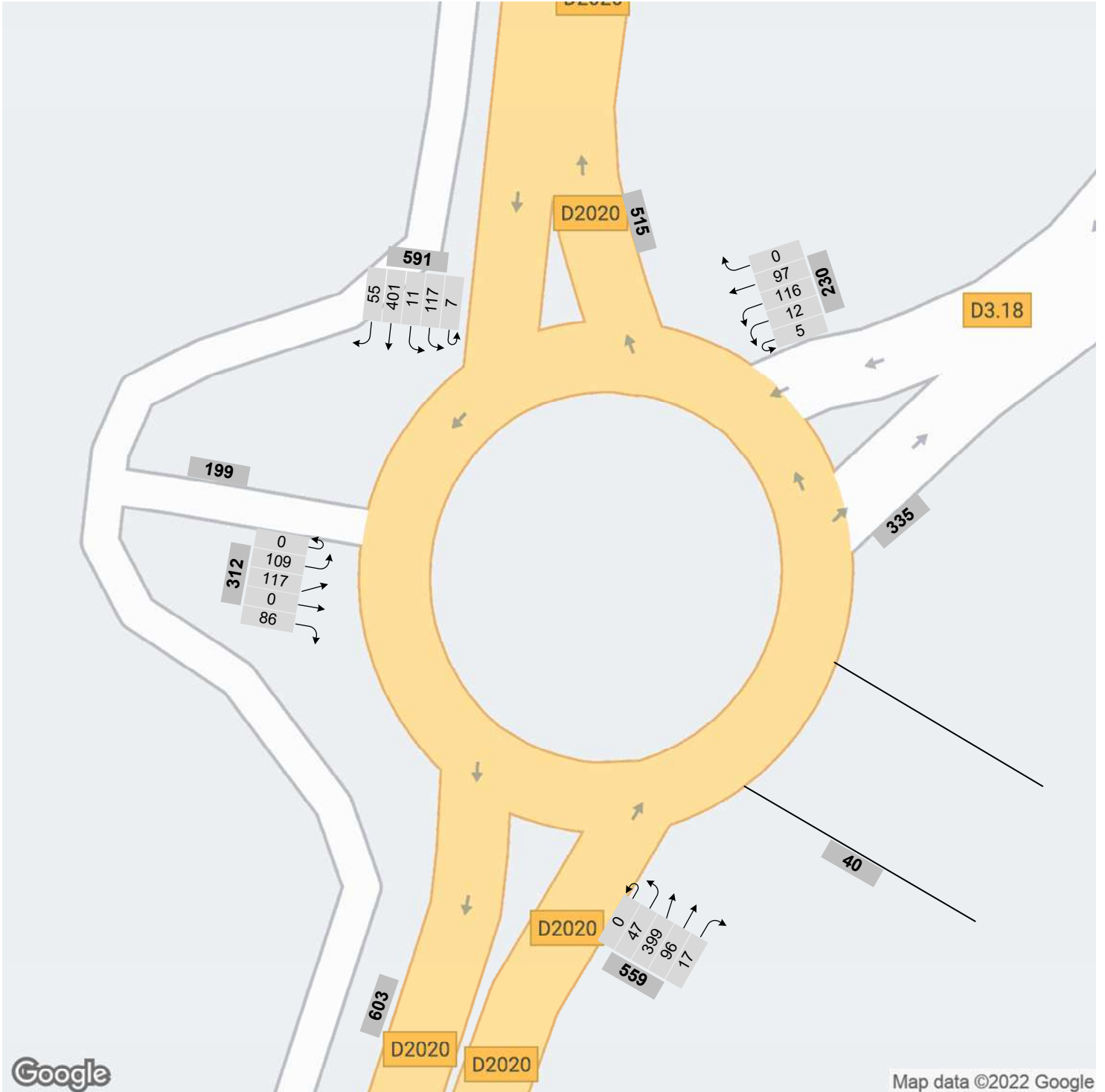
Carrefour(s) : 3 : RD3.18 / RD2020



## Situation Projet – Horizon 2024

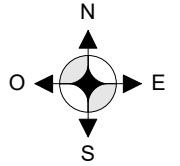
Heure de pointe du matin : 07h15-08h15

Résultats / heure : UVP



# MOUVEMENTS DIRECTIONNELS PRÉVISIONNELS

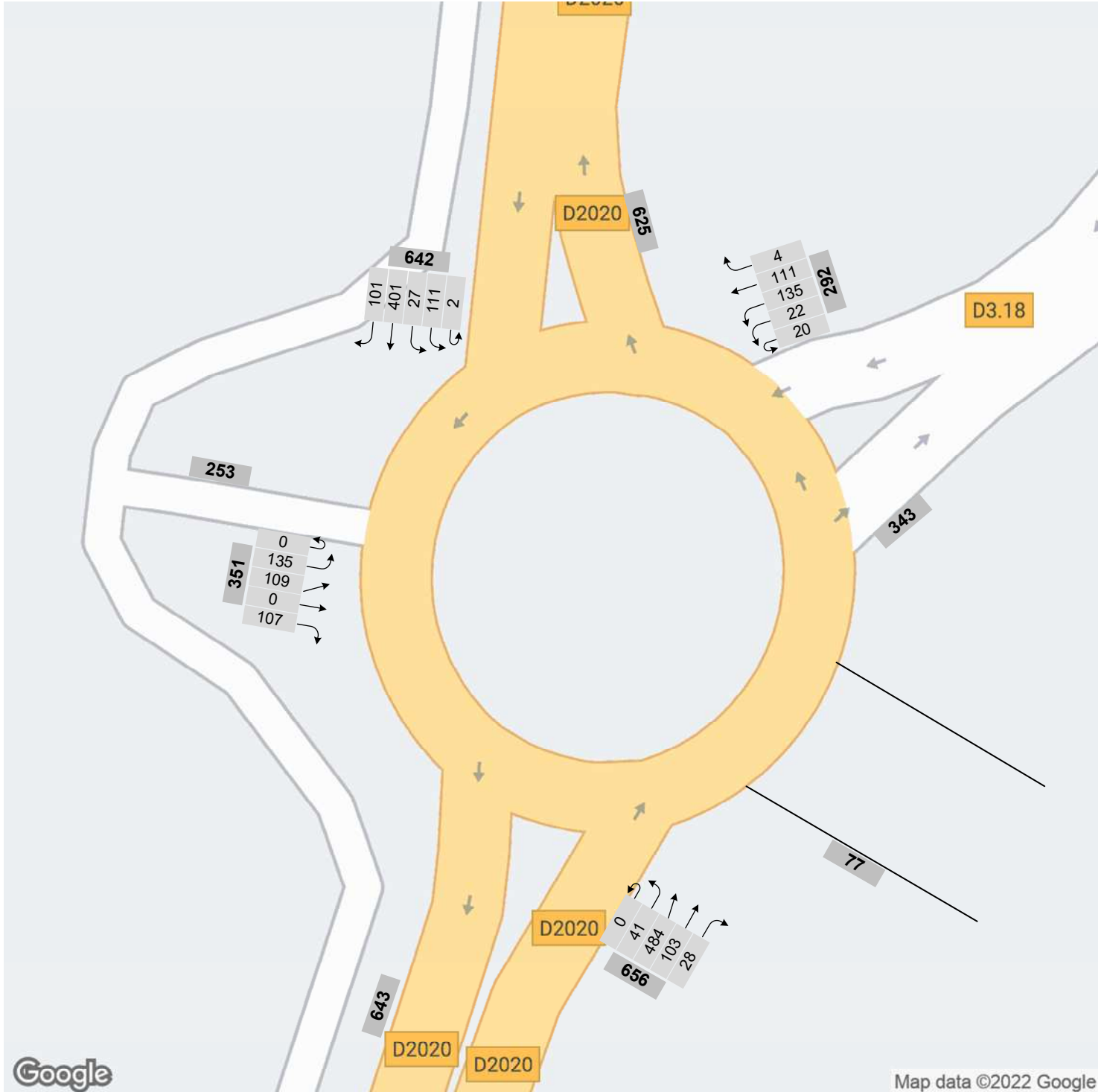
Commune(s) : Toury  
Carrefour(s) : 3 : RD3.18 / RD2020



## Situation Projet – Horizon 2024

Heure de pointe du soir : 17h00-18h00

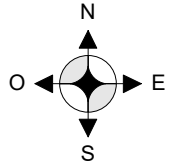
Résultats / heure : UVP



# MOUVEMENTS DIRECTIONNELS PRÉVISIONNELS

Commune(s) : Toury

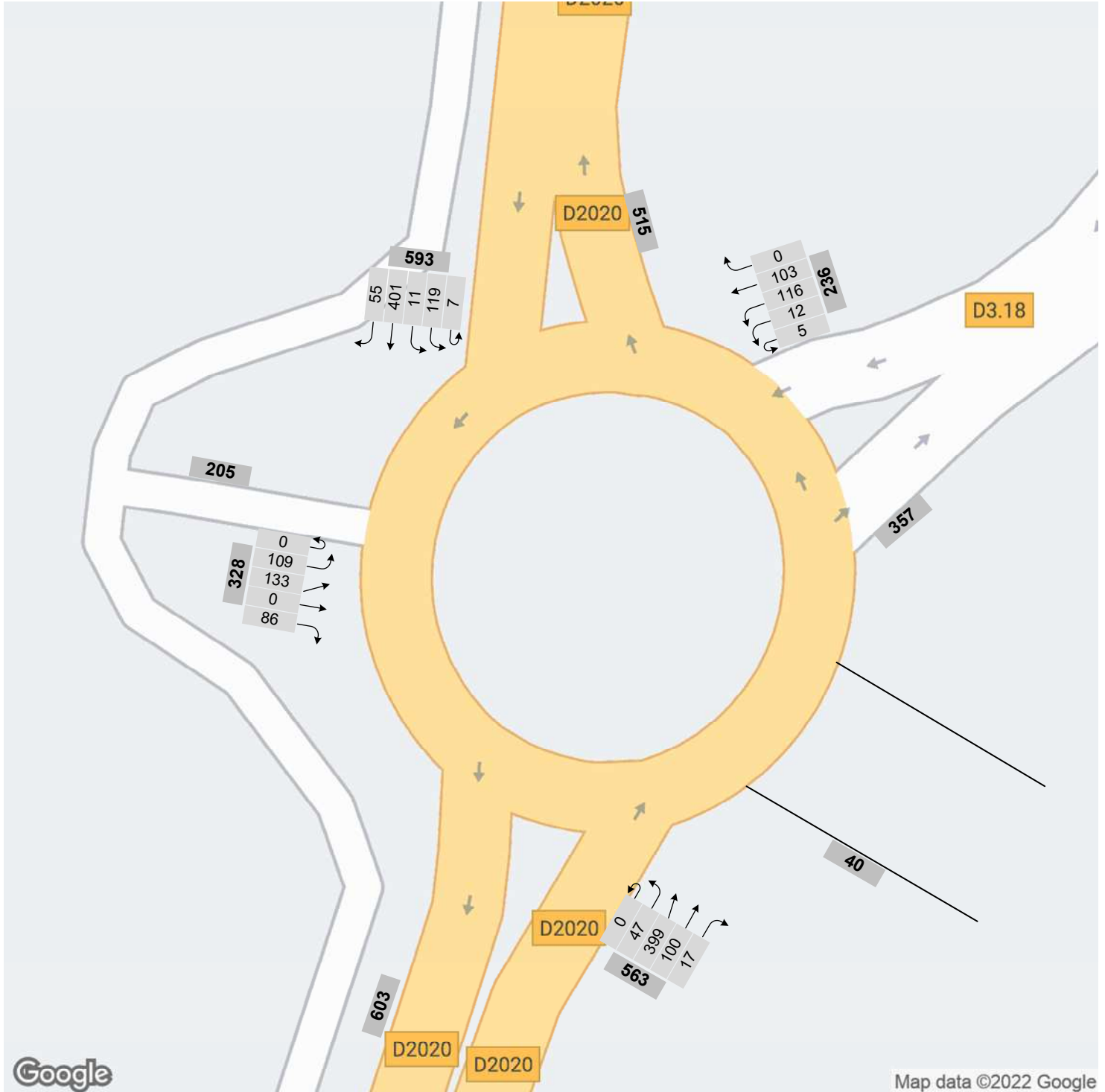
Carrefour(s) : 3 : RD3.18 / RD2020



## Situation Projet – Horizon 2025

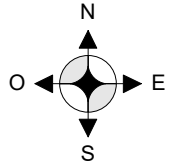
Heure de pointe du matin : 07h15-08h15

Résultats / heure : UVP



# MOUVEMENTS DIRECTIONNELS PRÉVISIONNELS

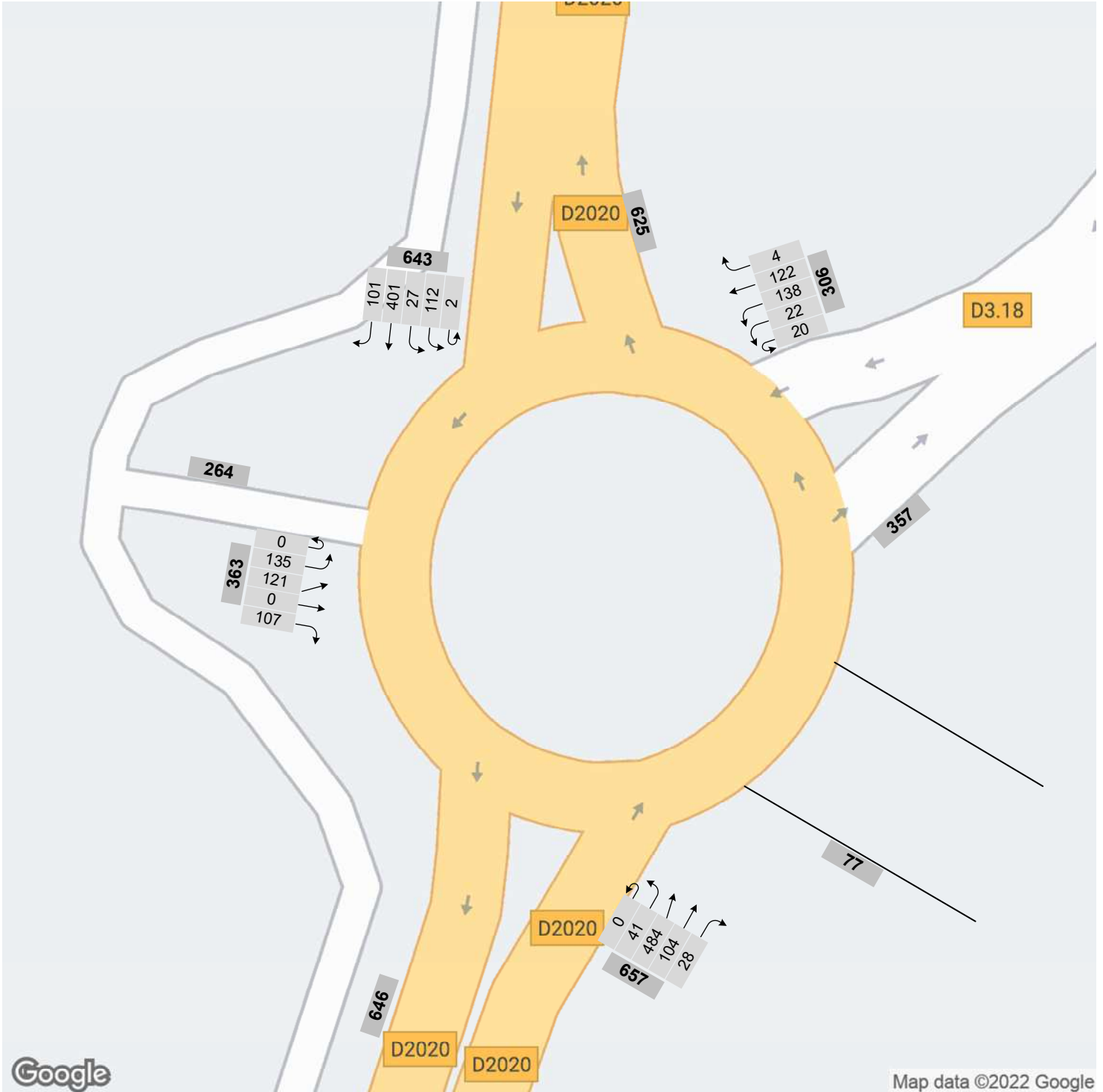
Commune(s) : Toury  
Carrefour(s) : 3 : RD3.18 / RD2020



## Situation Projet – Horizon 2025

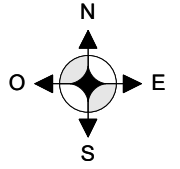
Heure de pointe du soir : 17h00-18h00

Résultats / heure : UVP



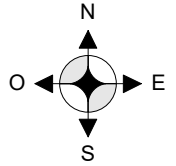
LOCALISATION

Commune(s) : Toury  
Carrefour(s) : 4 : RD2020 / RD927



# COMPTAGES ROUTIERS DIRECTIONNELS

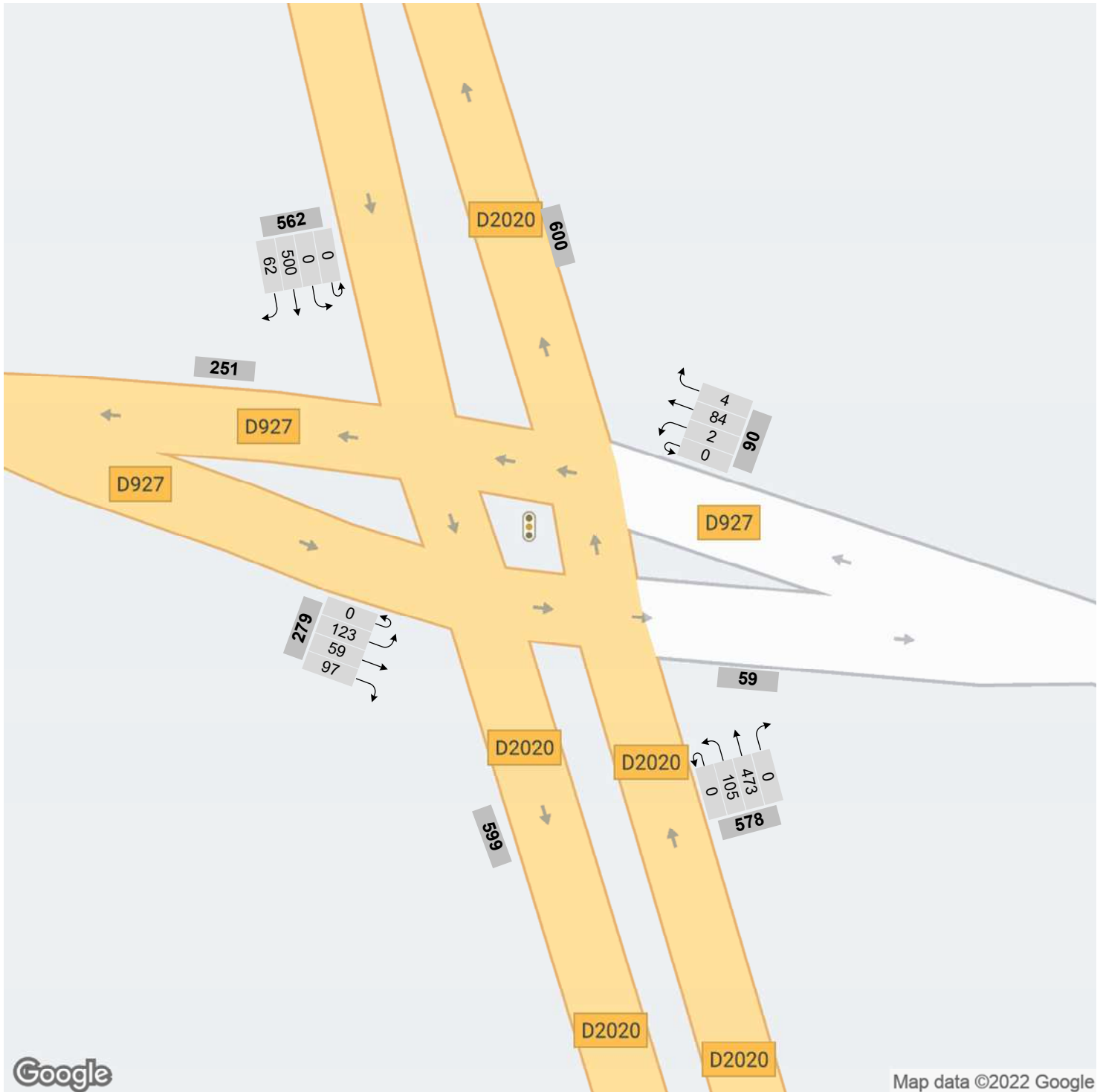
Commune(s) : Toury  
Carrefour(s) : 4 : RD2020 / RD927



Situation de référence - mardi 1 mars 2022

Heure de pointe du matin : 07h15-08h15

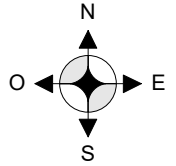
Résultats / heure : UVP





COMPTAGES ROUTIERS DIRECTIONNELS

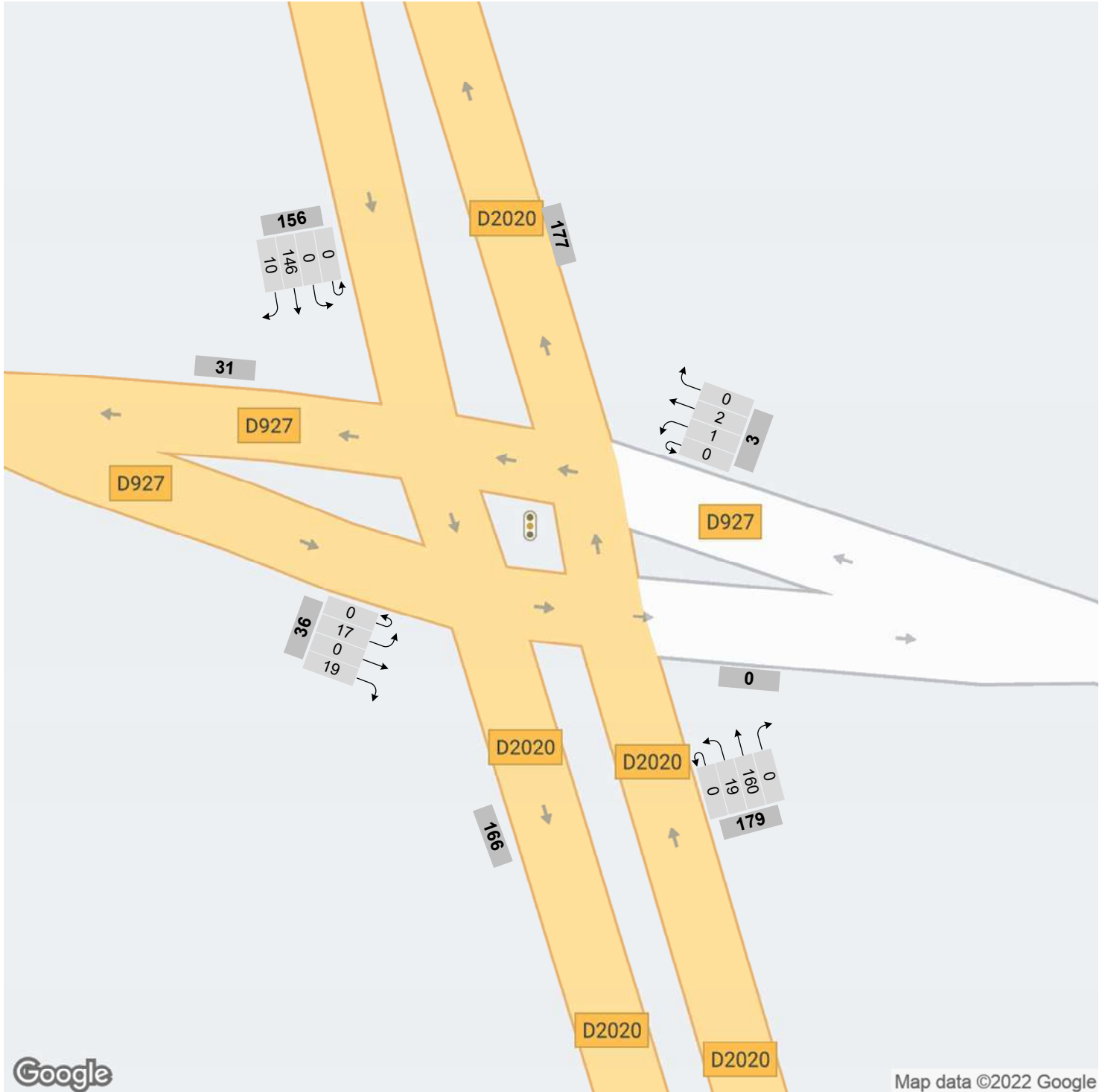
Commune(s) : Toury  
Carrefour(s) : 4 : RD2020 / RD927



Situation de référence - mardi 1 mars 2022

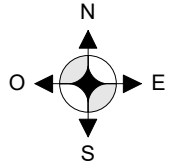
Heure de pointe du matin : 07h15-08h15

Résultats / heure : Poids lourds-Semi remorque-Bus



# COMPTAGES ROUTIERS DIRECTIONNELS

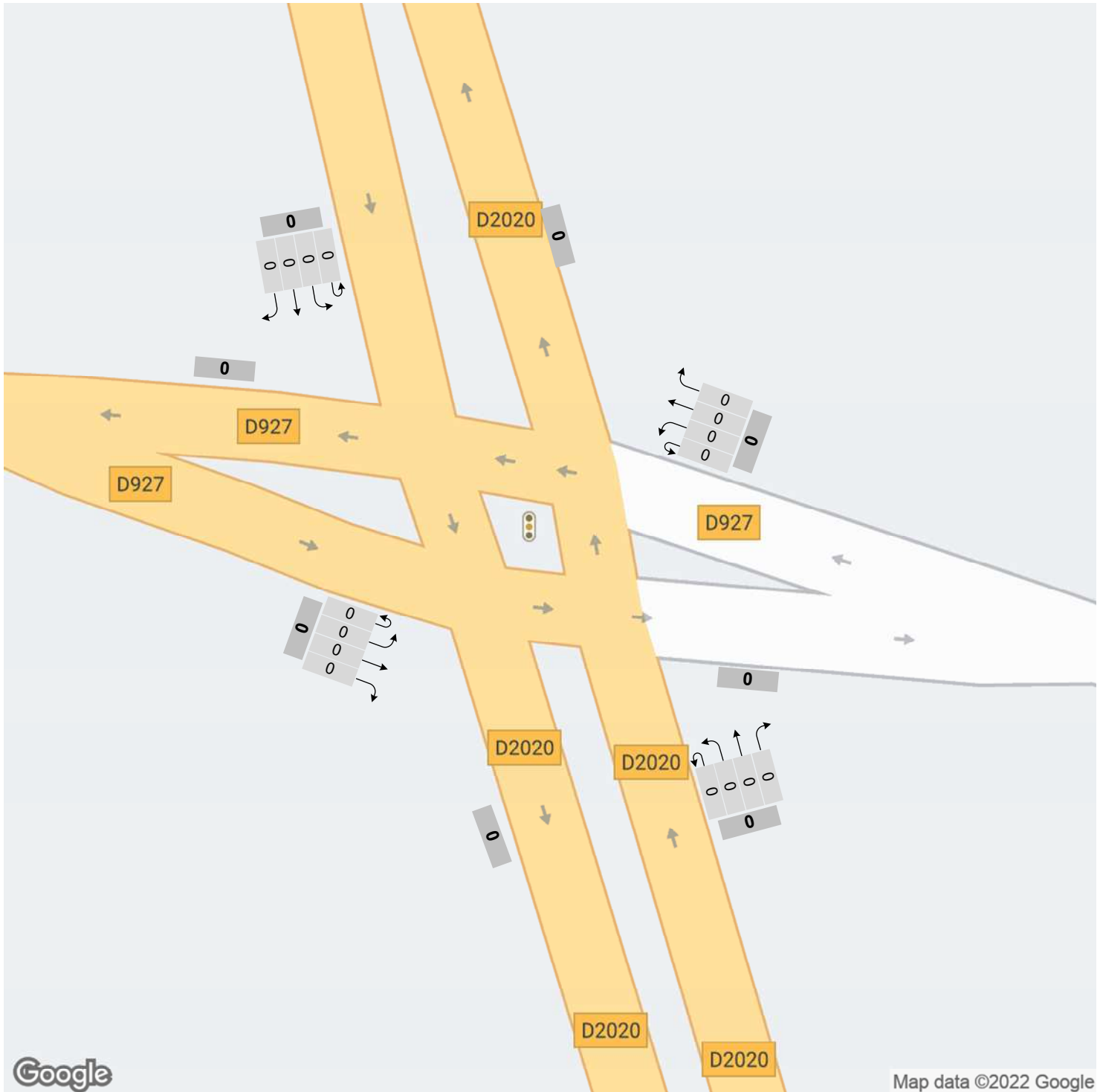
Commune(s) : Toury  
Carrefour(s) : 4 : RD2020 / RD927



## Situation de référence - mardi 1 mars 2022

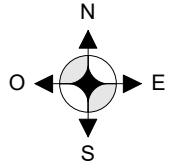
Heure de pointe du matin : 07h15-08h15

Résultats / heure : Vélo



# COMPTAGES ROUTIERS DIRECTIONNELS

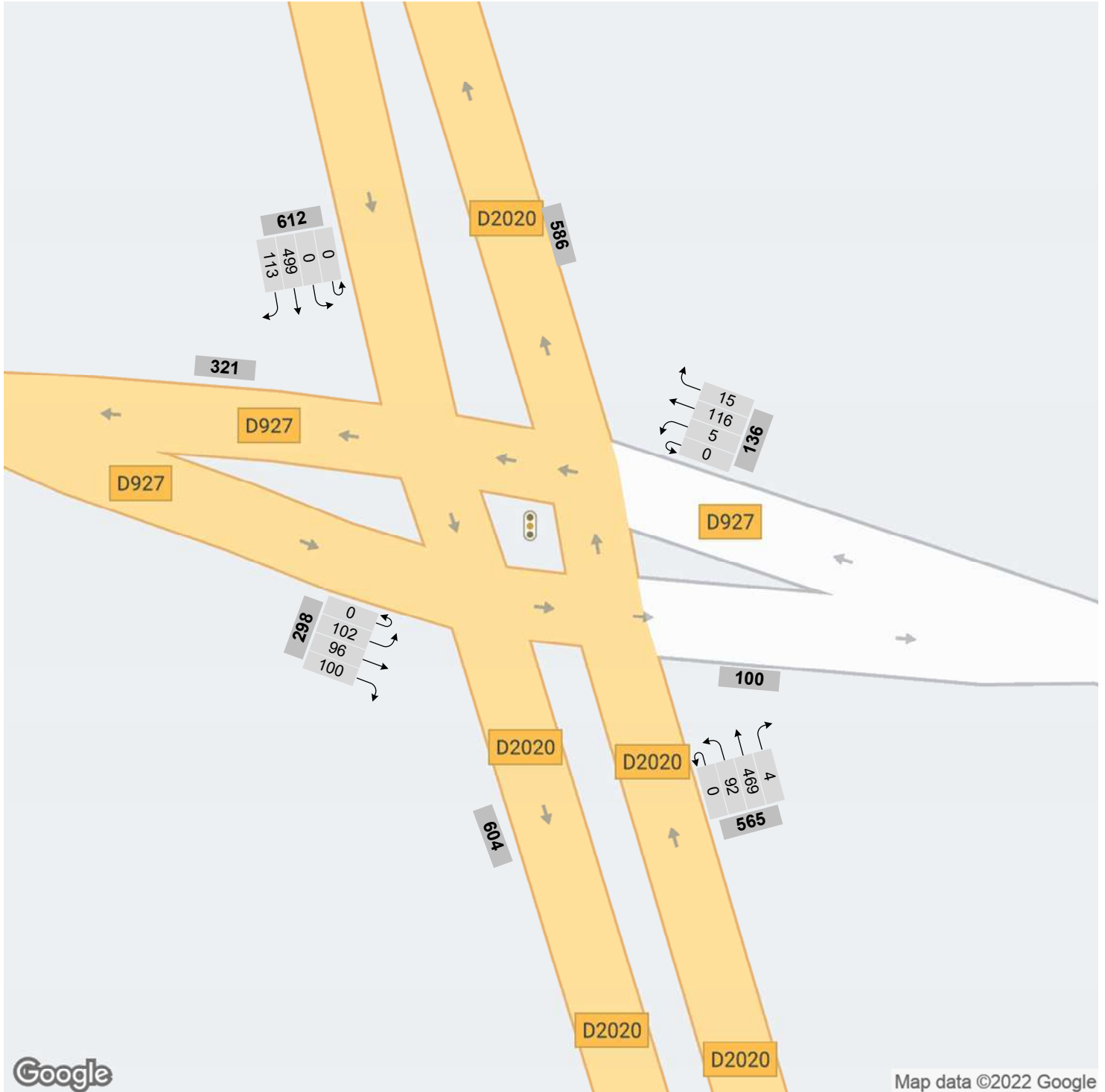
Commune(s) : Toury  
Carrefour(s) : 4 : RD2020 / RD927



Situation de référence - mardi 1 mars 2022

Heure de pointe du soir : 17h00-18h00

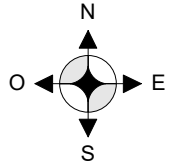
Résultats / heure : UVP



# COMPTAGES ROUTIERS DIRECTIONNELS

Commune(s) : Toury

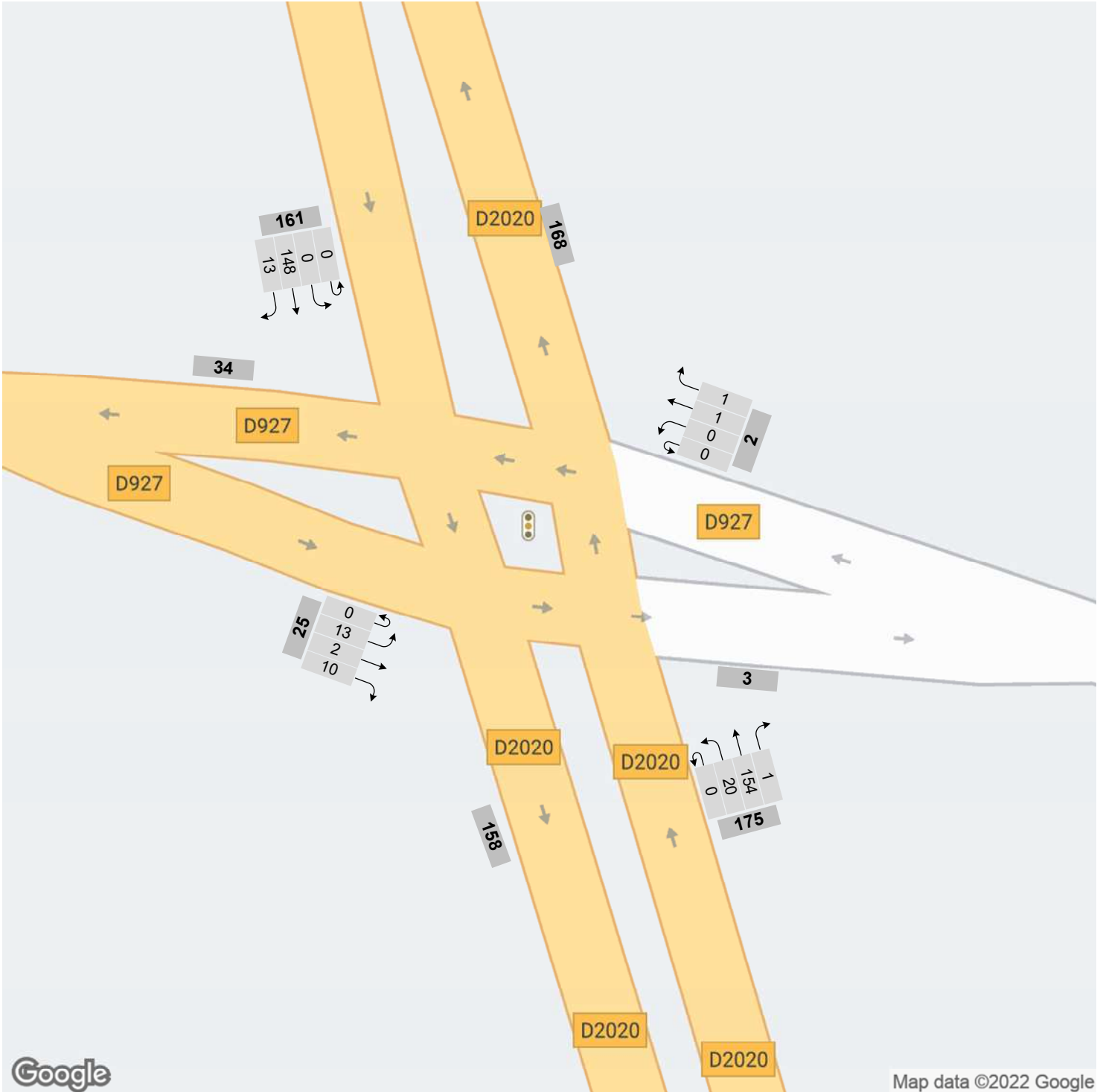
Carrefour(s) : 4 : RD2020 / RD927



Situation de référence - mardi 1 mars 2022

Heure de pointe du soir : 17h00-18h00

Résultats / heure : Poids lourds-Semi remorque-Bus

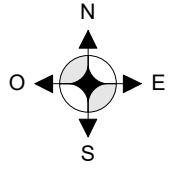


Google

Map data ©2022 Google

COMPTAGES ROUTIERS DIRECTIONNELS

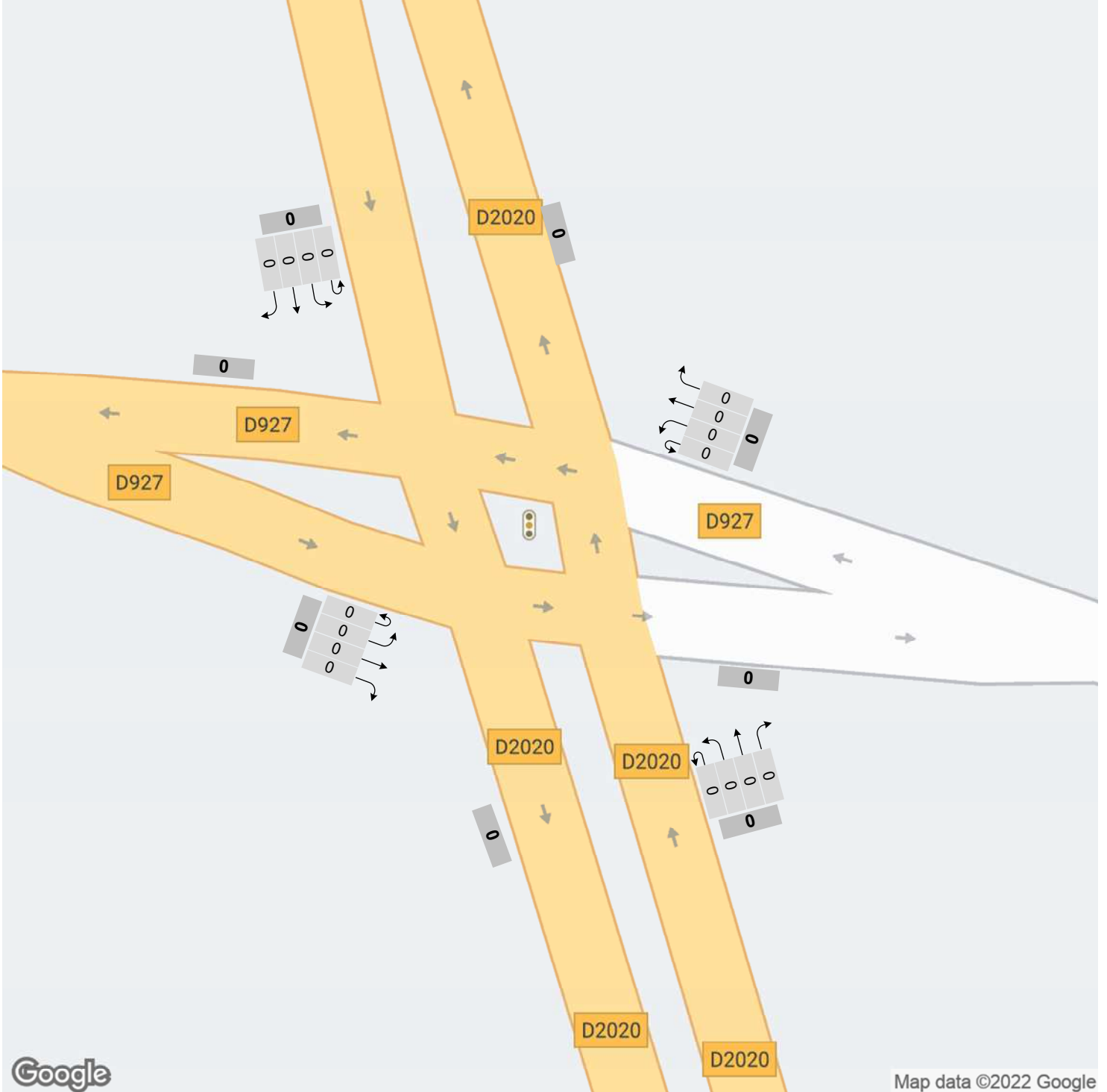
Commune(s) : Toury  
Carrefour(s) : 4 : RD2020 / RD927



Situation de référence - mardi 1 mars 2022

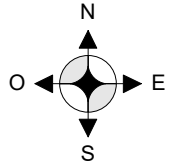
Heure de pointe du soir : 17h00-18h00

Résultats / heure : Vélo



# MOUVEMENTS DIRECTIONNELS PRÉVISIONNELS

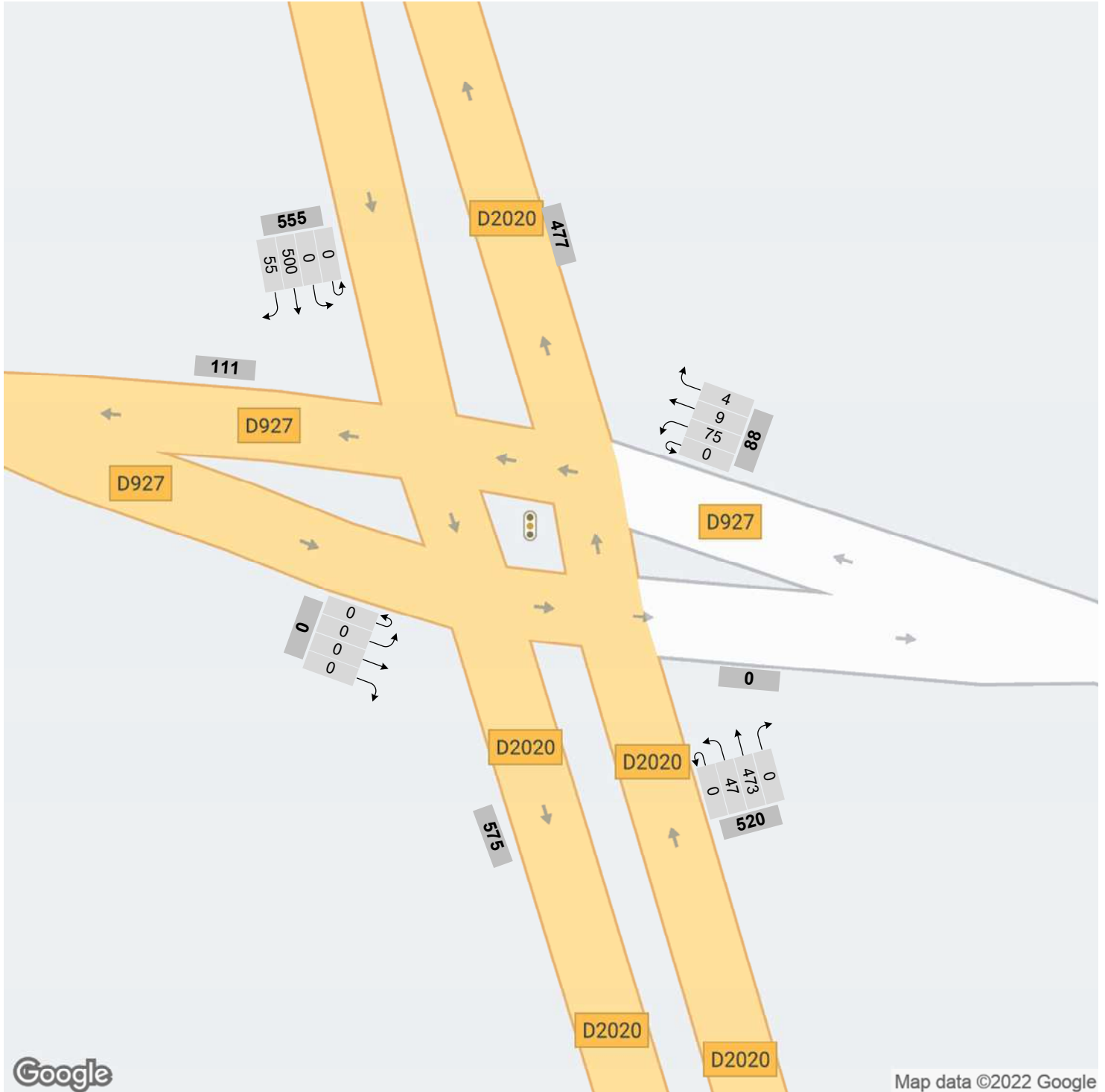
Commune(s) : Toury  
Carrefour(s) : 4 : RD2020 / RD927



## Situation Fil de l'eau (introduction de la déviation de la RD927) – Horizon 2024

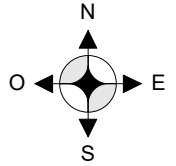
Heure de pointe du matin : 07h15-08h15

Résultats / heure : UVP



# MOUVEMENTS DIRECTIONNELS PRÉVISIONNELS

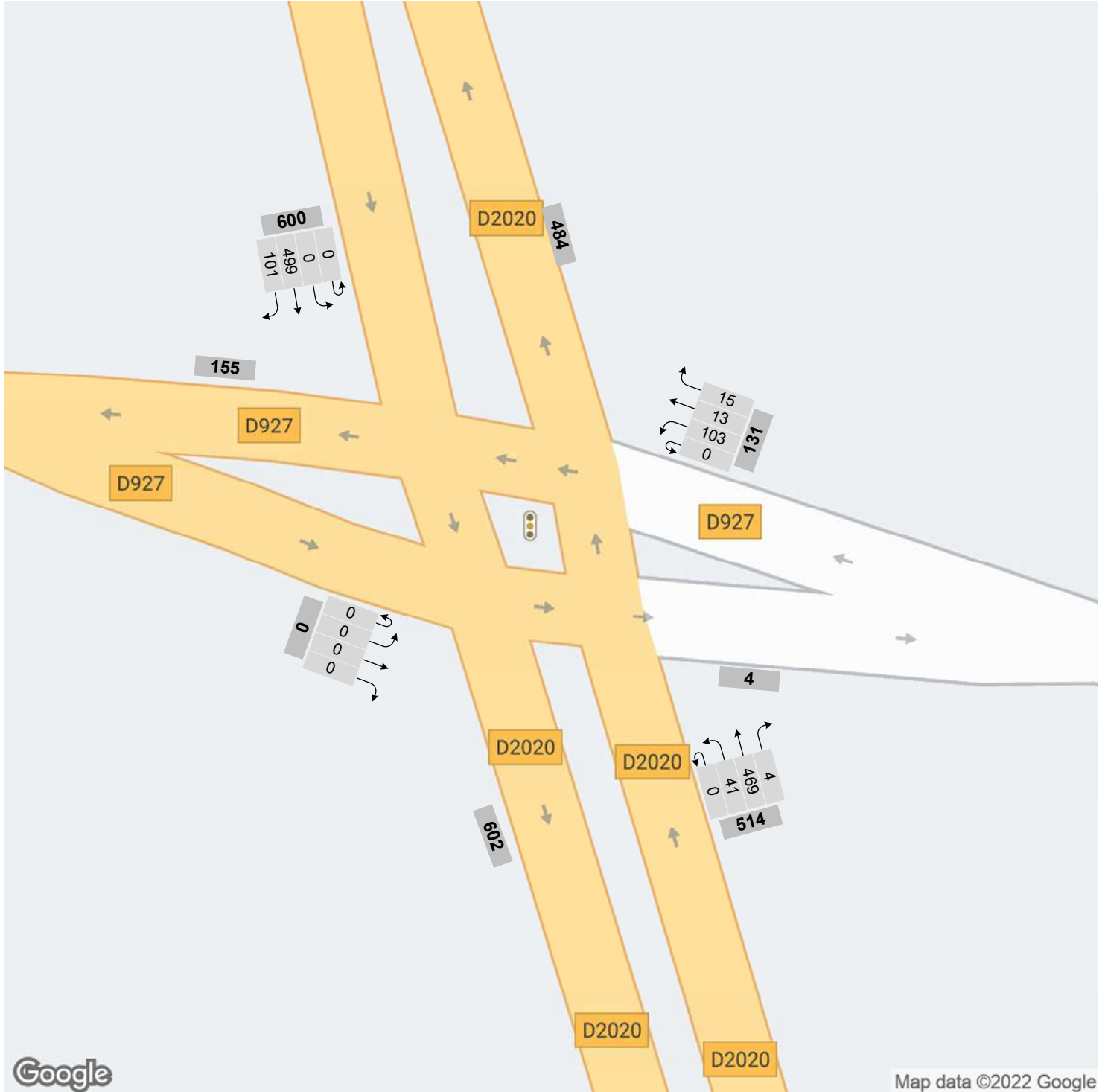
Commune(s) : Toury  
Carrefour(s) : 4 : RD2020 / RD927



## Situation Fil de l'eau (introduction de la déviation de la RD927) – Horizon 2024

Heure de pointe du soir : 17h00-18h00

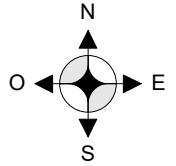
Résultats / heure : UVP



# MOUVEMENTS DIRECTIONNELS PRÉVISIONNELS

Commune(s) : Tourny

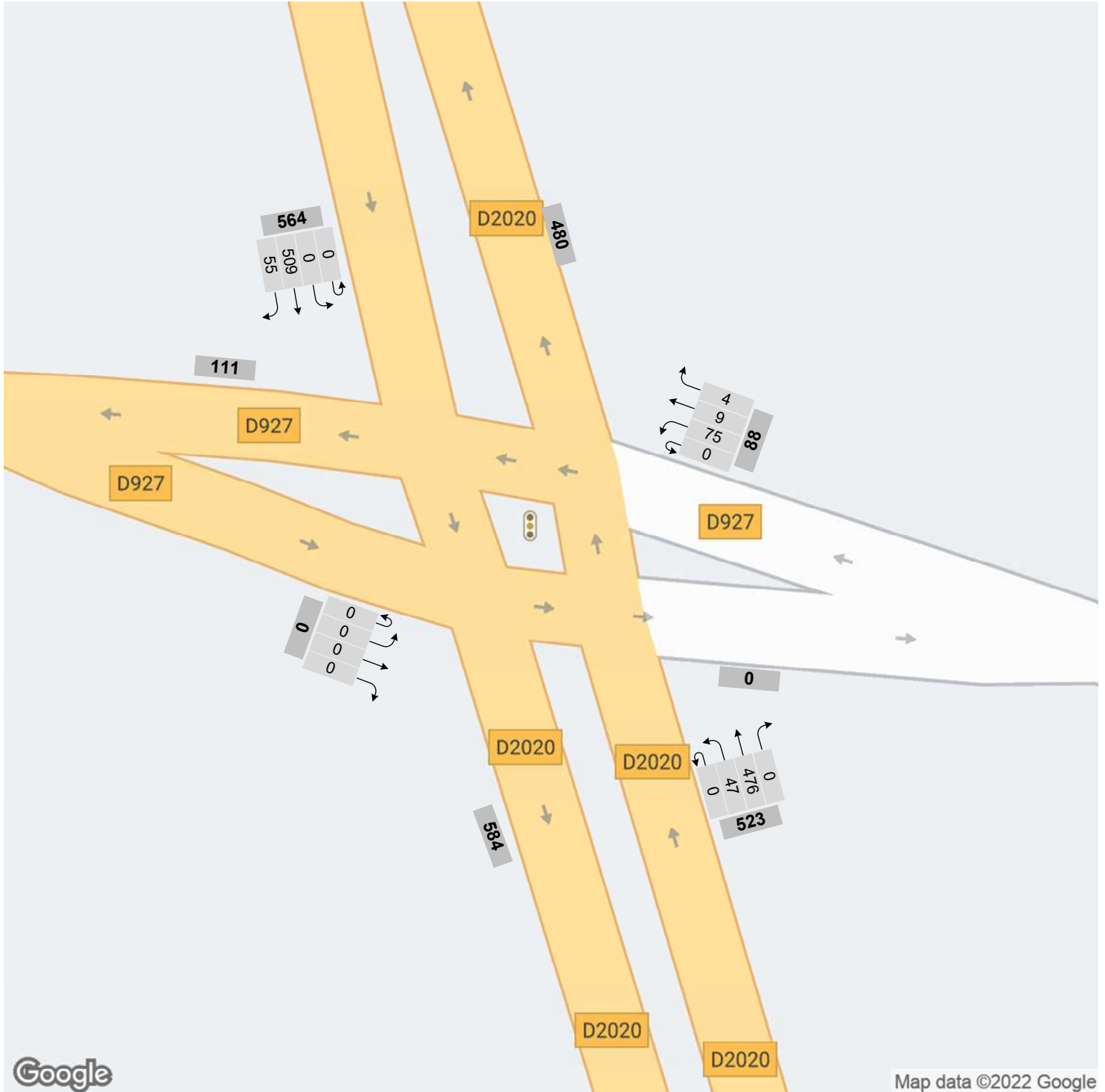
Carrefour(s) : 4 : RD2020 / RD927



## Situation Projet – Horizon 2024

Heure de pointe du matin : 07h15-08h15

Résultats / heure : UVP



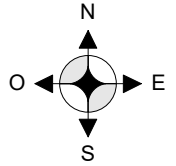
Google

Map data ©2022 Google



# MOUVEMENTS DIRECTIONNELS PRÉVISIONNELS

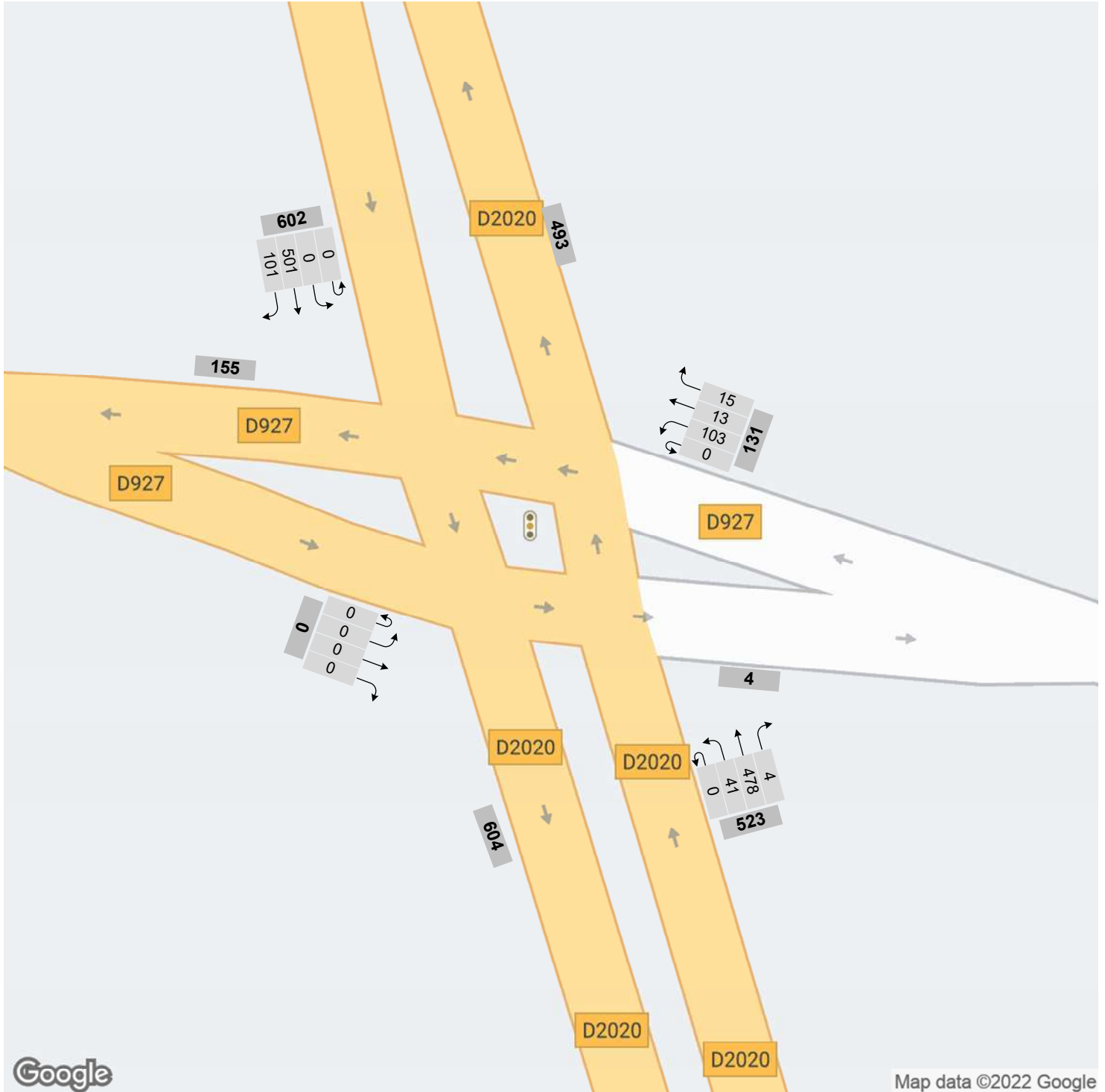
Commune(s) : Toury  
Carrefour(s) : 4 : RD2020 / RD927



## Situation Projet – Horizon 2024

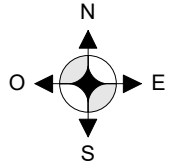
Heure de pointe du soir : 17h00-18h00

Résultats / heure : UVP



# MOUVEMENTS DIRECTIONNELS PRÉVISIONNELS

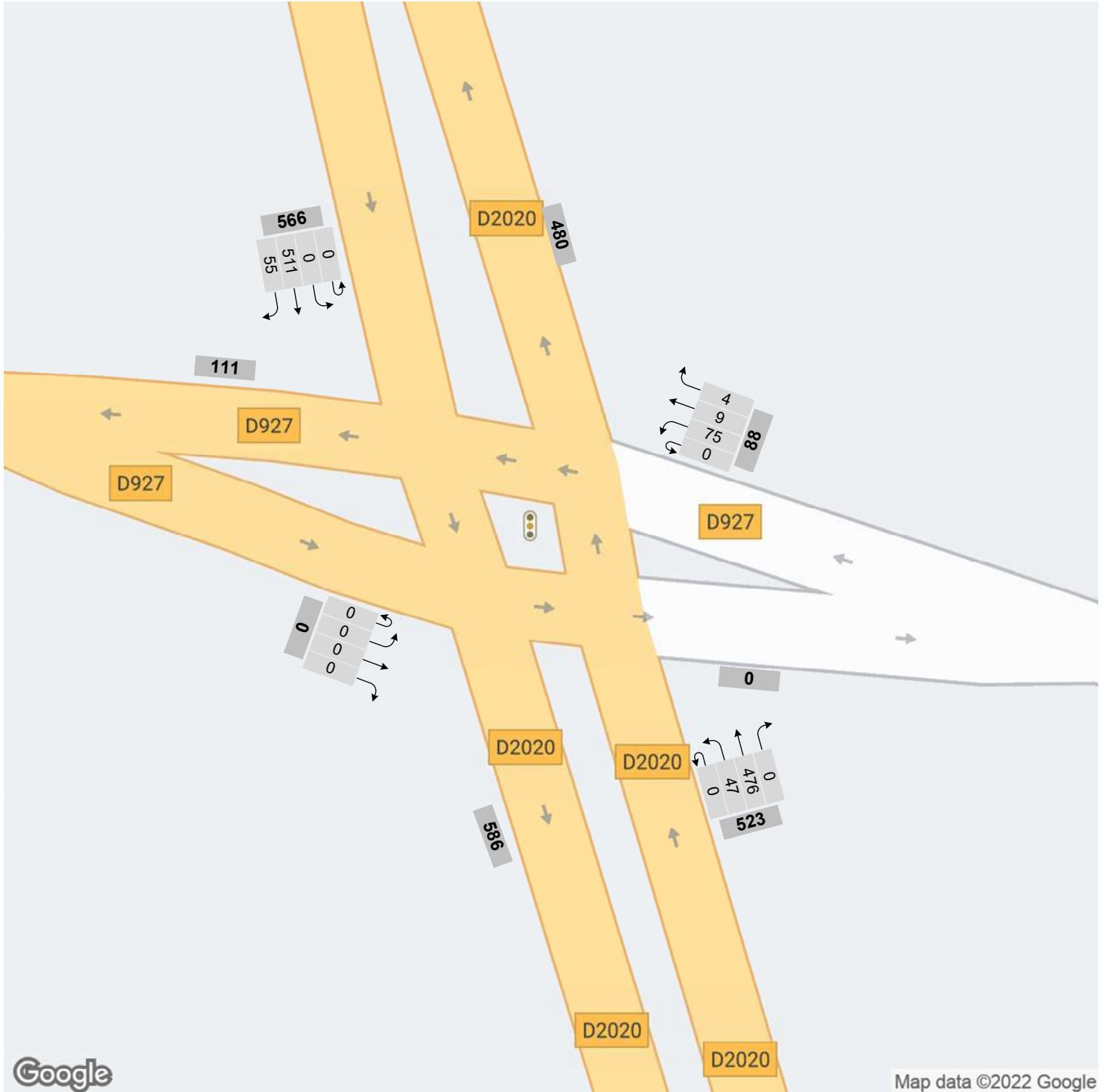
Commune(s) : Toury  
Carrefour(s) : 4 : RD2020 / RD927



## Situation Projet – Horizon 2025

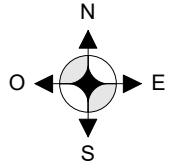
Heure de pointe du matin : 07h15-08h15

Résultats / heure : UVP



# MOUVEMENTS DIRECTIONNELS PRÉVISIONNELS

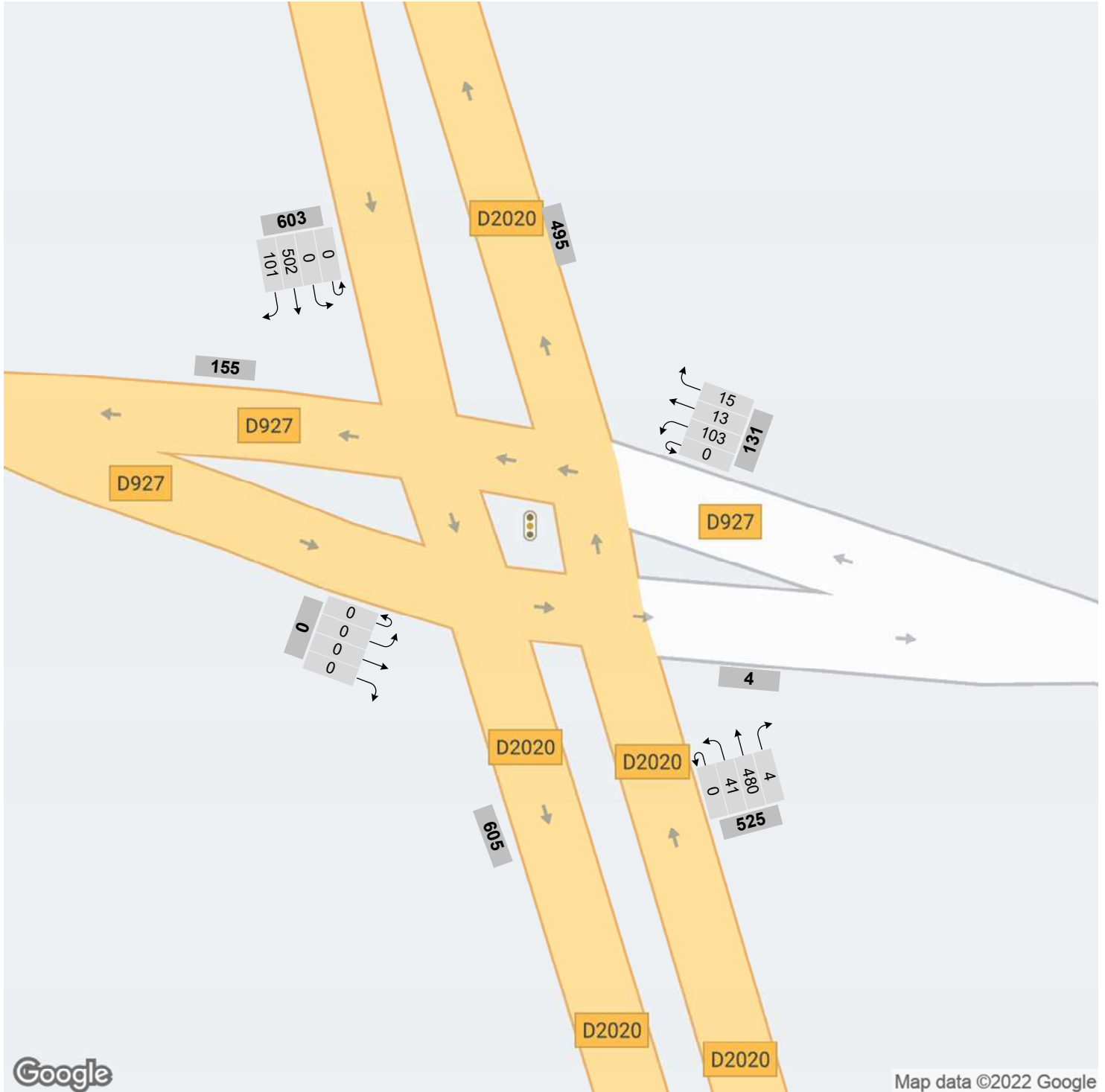
Commune(s) : Toury  
Carrefour(s) : 4 : RD2020 / RD927



## Situation Projet – Horizon 2025

Heure de pointe du soir : 17h00-18h00

Résultats / heure : UVP

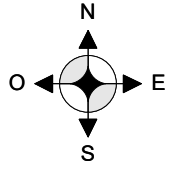


Google

Map data ©2022 Google

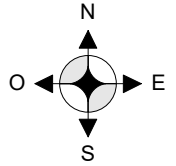
LOCALISATION

Commune(s) : Toury  
Carrefour(s) : 5 : RD222 / RD3.13



COMPTAGES ROUTIERS DIRECTIONNELS

Commune(s) : Toury  
Carrefour(s) : 5 : RD222 / RD3.13



Situation de référence - mardi 1 mars 2022

Heure de pointe du matin : 07h15-08h15

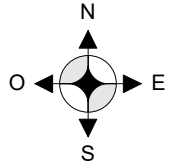
Résultats / heure : UVP



COMPTAGES ROUTIERS DIRECTIONNELS

Commune(s) : Toury

Carrefour(s) : 5 : RD222 / RD3.13



Situation de référence - mardi 1 mars 2022

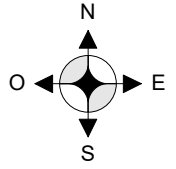
Heure de pointe du matin : 07h15-08h15

Résultats / heure : Poids lourds-Semi remorque-Bus



COMPTAGES ROUTIERS DIRECTIONNELS

Commune(s) : Toury  
Carrefour(s) : 5 : RD222 / RD3.13



Situation de référence - mardi 1 mars 2022

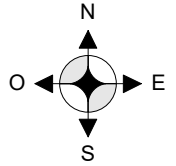
Heure de pointe du matin : 07h15-08h15

Résultats / heure : Vélo



COMPTAGES ROUTIERS DIRECTIONNELS

Commune(s) : Toury  
Carrefour(s) : 5 : RD222 / RD3.13



Situation de référence - mardi 1 mars 2022

Heure de pointe du soir : 17h00-18h00

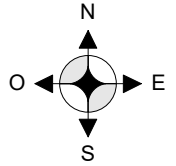
Résultats / heure : UVP





COMPTAGES ROUTIERS DIRECTIONNELS

Commune(s) : Toury  
Carrefour(s) : 5 : RD222 / RD3.13



Situation de référence - mardi 1 mars 2022

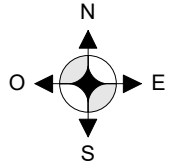
Heure de pointe du soir : 17h00-18h00

Résultats / heure : Poids lourds-Semi remorque-Bus



COMPTAGES ROUTIERS DIRECTIONNELS

Commune(s) : Toury  
Carrefour(s) : 5 : RD222 / RD3.13



Situation de référence - mardi 1 mars 2022

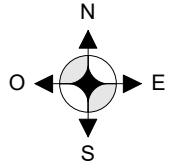
Heure de pointe du soir : 17h00-18h00

Résultats / heure : Vélo



MOUVEMENTS DIRECTIONNELS PRÉVISIONNELS

Commune(s) : Tourny  
Carrefour(s) : 5 : RD222 / RD3.13



Situation Fil de l'eau (introduction de la déviation de la RD927) – Horizon 2024

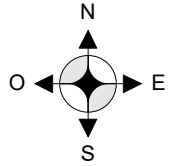
Heure de pointe du matin : 07h15-08h15

Résultats / heure : UVP



# MOUVEMENTS DIRECTIONNELS PRÉVISIONNELS

Commune(s) : Toury  
Carrefour(s) : 5 : RD222 / RD3.13



## Situation Fil de l'eau (introduction de la déviation de la RD927) – Horizon 2024

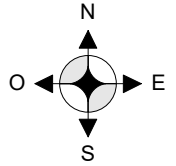
Heure de pointe du soir : 17h00-18h00

Résultats / heure : UVP



# MOUVEMENTS DIRECTIONNELS PRÉVISIONNELS

Commune(s) : Toury  
Carrefour(s) : 5 : RD222 / RD3.13



## Situation Projet – Horizon 2024

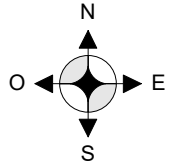
Heure de pointe du matin : 07h15-08h15

Résultats / heure : UVP



# MOUVEMENTS DIRECTIONNELS PRÉVISIONNELS

Commune(s) : Toury  
Carrefour(s) : 5 : RD222 / RD3.13



## Situation Projet – Horizon 2024

Heure de pointe du soir : 17h00-18h00

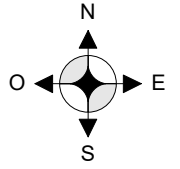
Résultats / heure : UVP



# MOUVEMENTS DIRECTIONNELS PRÉVISIONNELS

Commune(s) : Toury

Carrefour(s) : 5 : RD222 / RD3.13



## Situation Projet – Horizon 2025

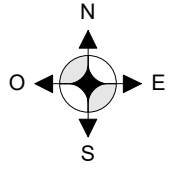
Heure de pointe du matin : 07h15-08h15

Résultats / heure : UVP



# MOUVEMENTS DIRECTIONNELS PRÉVISIONNELS

Commune(s) : Toury  
Carrefour(s) : 5 : RD222 / RD3.13



## Situation Projet – Horizon 2025

Heure de pointe du soir : 17h00-18h00

Résultats / heure : UVP







INGENIERIE & MESURE DES DEPLACEMENTS

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

