

LA CÔTE SAINT ANDRE

Etude d'impact circulatoire de la création d'un magasin LIDL

ETUDE DE DEPLACEMENTS

Mars 2022



T R A N S M O B I L I T É
16 Route de la Gavotte – 13 015 MARSEILLE
Tel : 04 . 91 . 03 . 68 . 59 – Fax : 04 . 91 . 60 . 39 . 0
Email : b.joguet@transmobilites.com – l.equille@transmobilites.com

Etudes n° : A1665
Réalisée par : Laurent Equille
Validée par : Benoît JOGUET
Version du 3 mars 2022

1. CONTENU	
1.	CONTENU.....1-2
2.	OBJET DE L'ETUDE2-3
3.	DIAGNOSTIC DE LA SITUATION ACTUELLE.....3-4
3.1.	Conditions de circulation observées.....3-4
3.2.	Comptages automatiques.....3-4
	Détail des comptages.....3-4
	Vitesses pratiquées3-4
3.3.	Heures de pointe – Charge de trafic3-5
3.4.	Heures de pointe – Réserves de capacité3-6
4.	ANALYSE DE LA SITUATION ATTENDUE AVEC LE PROJETT4-7
4.1.	Trafics générés par la création du magasin4-7
1.1.	Répartition des flux générés4-7
4.2.	Accès au magasin4-7
4.3.	Heures de pointe– Charges de trafic et capacités attendus avec le magasin4-8
	Charge de trafic.....4-8
	Réserves de capacité.....4-8
5.	AMENAGEMENT DU CARREFOUR D'ACCES AU MAGASIN5-9
5.1.	Scénario 1 d'aménagement du tourne-à-gauche5-9
5.2.	Scénario 2 d'aménagement du tourne-à-gauche5-10
6.	SYNTHESE6-11
7.	ANNEXE – CALCULS GIRABASE7-12

2. OBJET DE L'ETUDE

L'enseigne LIDL envisage la création d'un magasin à la Côte Saint André. Le magasin est composé d'un parking de 71 places en extérieur. La surface de vente, de 987 m² se situe en RDC.

La création du magasin va générer des trafics supplémentaires dans le secteur d'étude, il convient d'en vérifier l'impact sur les conditions de circulation.

L'étude suivra donc les étapes suivantes :

- Recenser les trafics actuels
- Estimer les trafics supplémentaires liés à la création de la surface de vente du magasin
- Analyser l'impact sur le fonctionnement circulatorio du réseau routier

Figure 1 Plan de situation

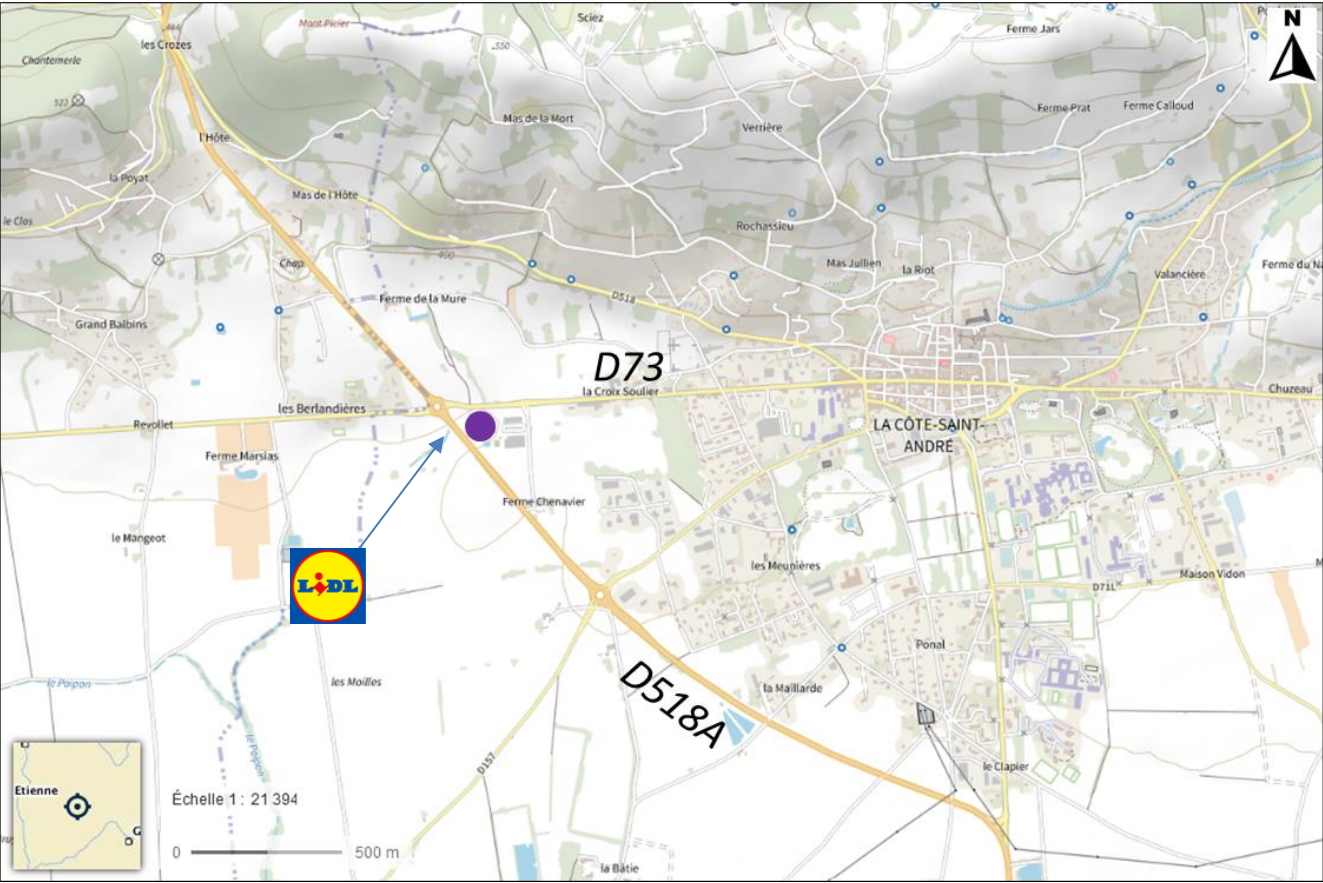


Figure 2 Vue aérienne du secteur d'étude

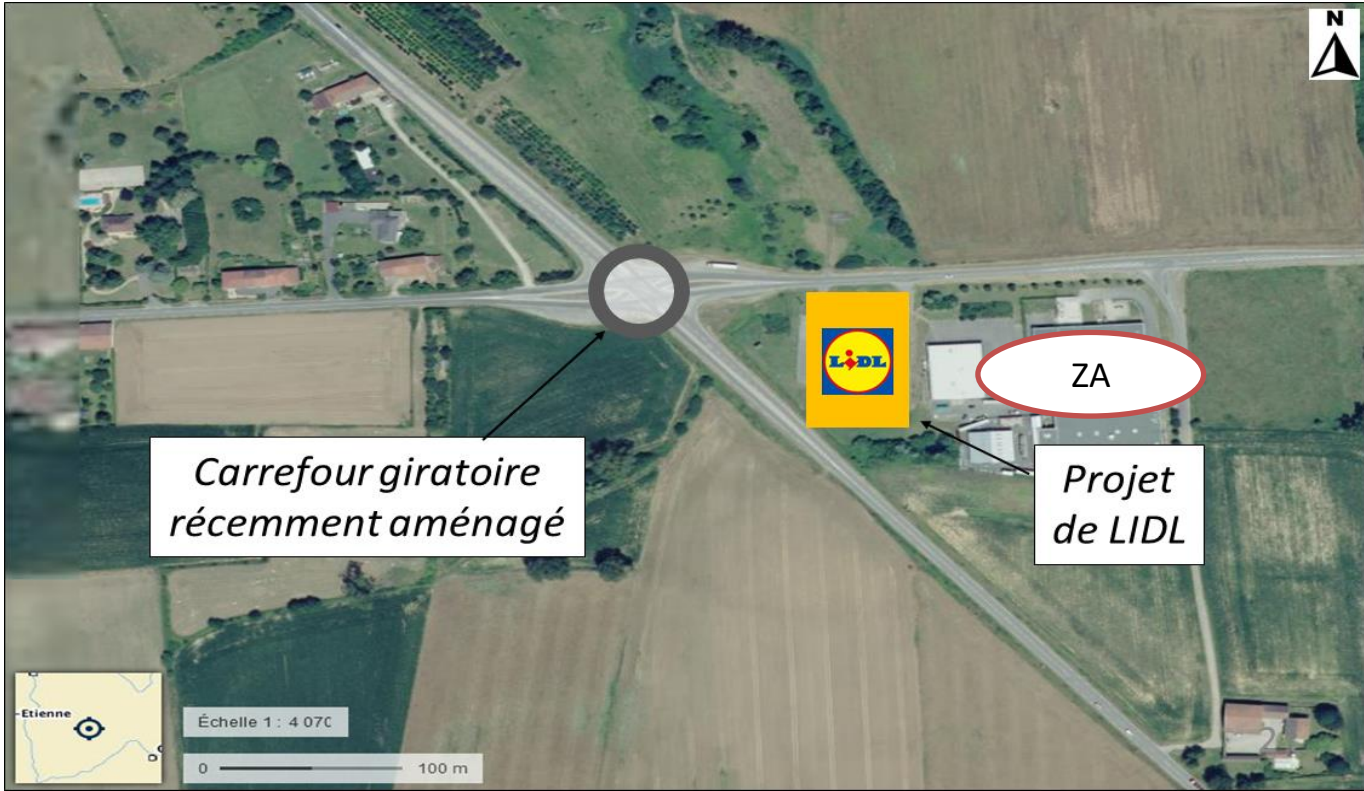
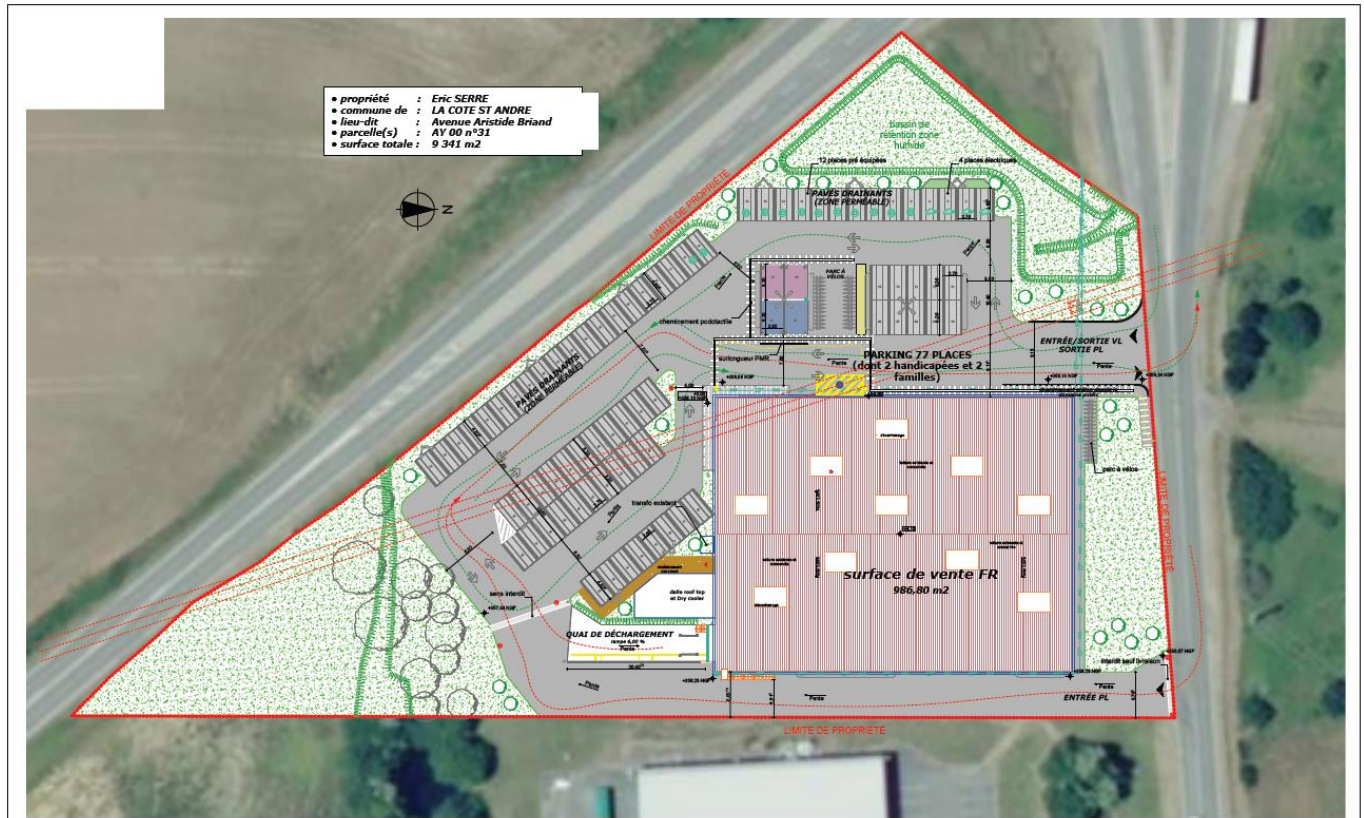


Figure 3 Plan de masse (28/10/21)



Données :		Maitre d'ouvrage :		Maitre d'œuvre :	
Rénovation d'un bâtiment industriel		Eric SERRE		Arc'In'Tech	
Avenue Aristide Briand - 38 260 LA COTE ST ANDRE		1:500		42 Bis, Rue Nationale	
PCM2		A3		69 420 CONDRIEU	
masse - projet (zoom)		20/425		Tél : 04-74-48-27-70	
		PCM		Email : Arc'In.Tech@gmail.com	
		13/01/2022			
		A			

3. DIAGNOSTIC DE LA SITUATION ACTUELLE

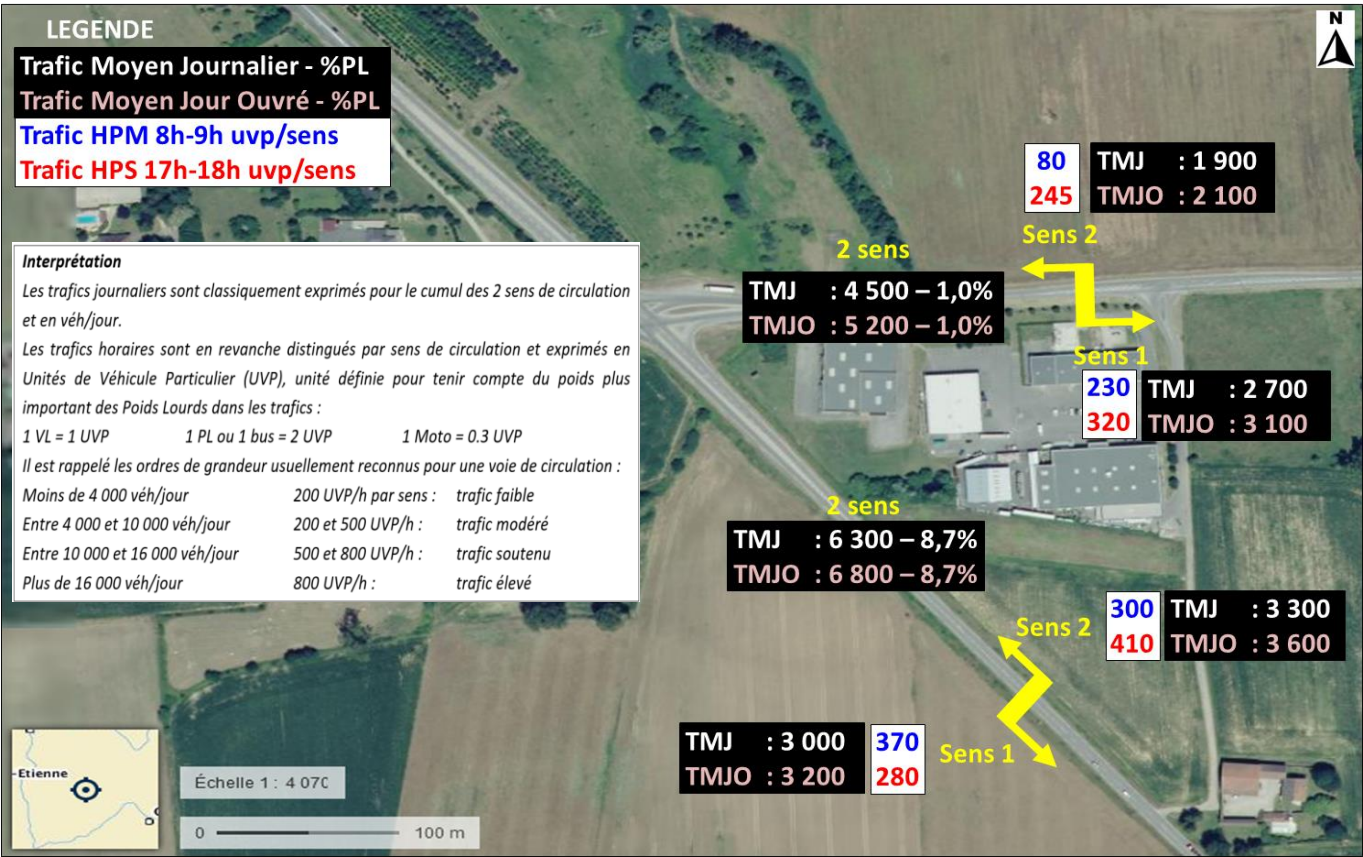
3.1. Conditions de circulation observées

Des observations visuelles ont eu lieu en janvier 2022. Aucun dysfonctionnement n’a été constaté, les conditions de circulation sont fluides en section comme sur les carrefours, quel que soit le moment de la journée.

3.2. Comptages automatiques

Pour les besoins de cette étude, deux compteurs ont été positionnés durant une semaine, du jeudi 27 janvier au jeudi 3 février.

Figure 4 Trafics actuels



Leur analyse indique que la D73 et la D518A supportent toutes deux un trafic jugé modéré.

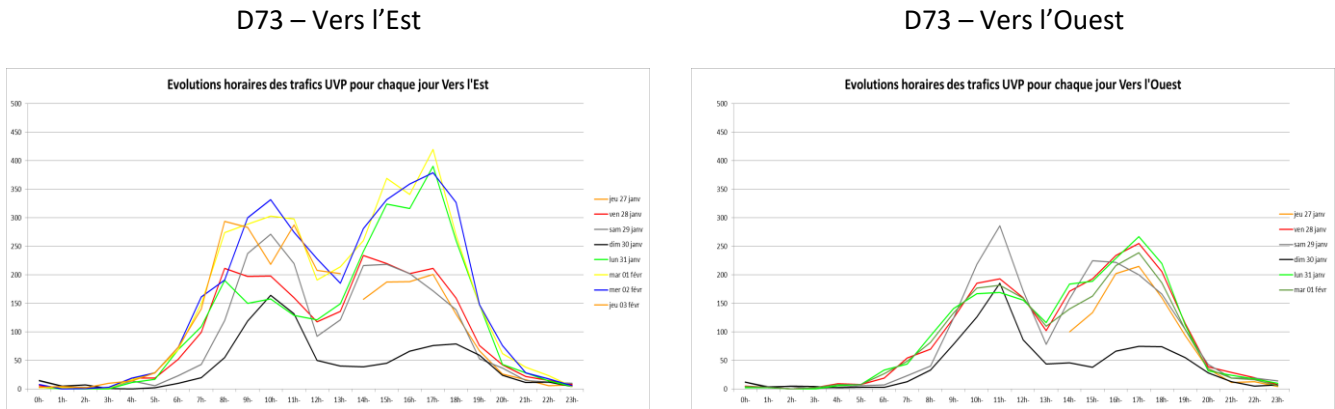
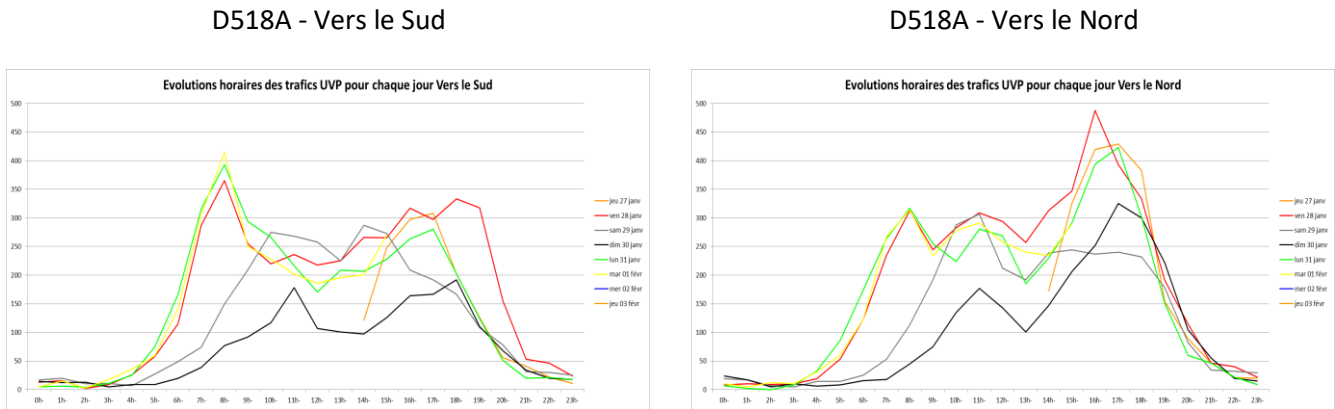
Les tableaux ci-contre nous permettent d’apprécier les évolutions horaires et les vitesses pratiquées par sens :

- RD73 : on note un trafic plus élevé vers l’Est que vers l’Ouest
- RD518A : on observe un trafic pendulaire, vers le Sud le matin et vers le Nord le soir.

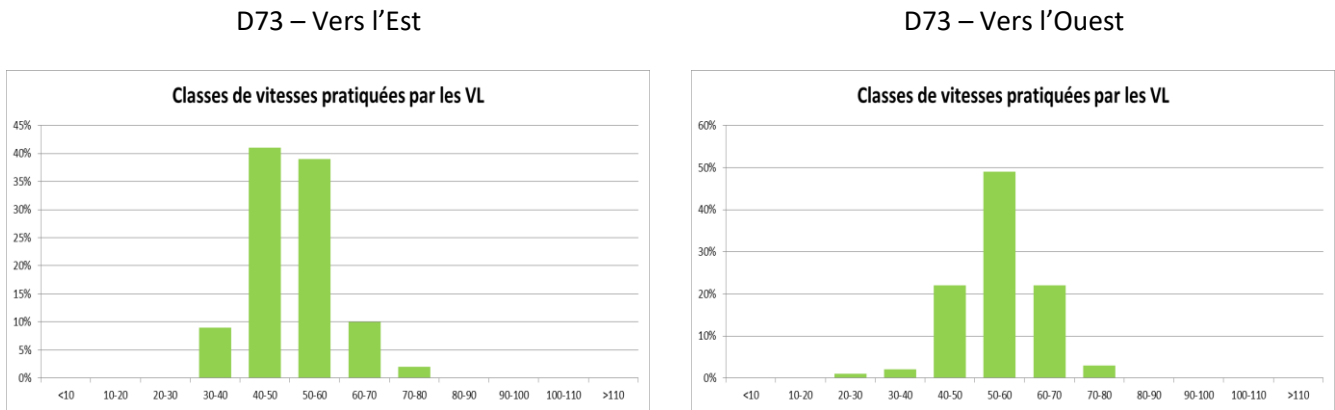
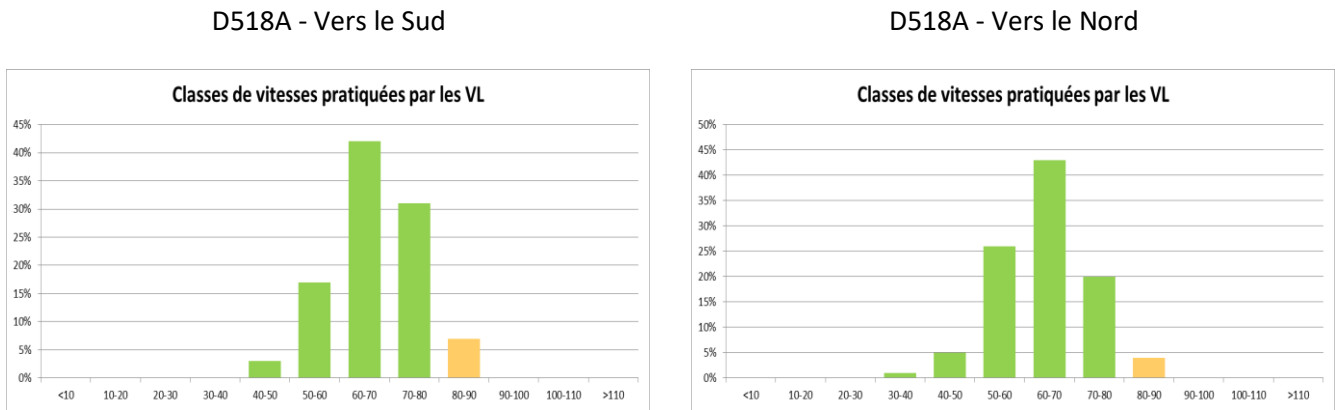
La vitesse est limitée à 80 km/h sur les 2 voies. La proximité du carrefour giratoire influence les vitesses pratiquée :

- Sur la RD73 : 100 % des automobilistes respecte la limitation de vitesse, quel que soit le sens mesuré, avec une majorité de personne roulant en dessous de 60 km/h. Ce respect de la restriction favorise la sécurité du tourne-à-gauche vers la ZA.
- Sur la RD518A : seuls 5 à 7 % des voitures sont en deçà de la limitation.

Détail des comptages



Vitesses pratiquées



3.3. Heures de pointe – Charge de trafic

Il a également été procédé à 2 comptages directionnels sur les carrefours pouvant être impactés par le projet :

- Carrefour accès ZA x D73
- Carrefour giratoire D73 x D518A

Ces comptages ont été réalisés durant les 2 heures de pointe habituellement les plus chargées au regard du fonctionnement du futur magasin :

- HPS Vendredi, le 28 janvier 2022, de 17h00 à 18h00
- HPM Samedi, le 29 janvier 2022, de 11h00 à 12h00

Les trafics horaires sont distingués par sens de circulation et exprimés en Unités de Véhicule Particulier (UVP), unité définie pour tenir compte du poids des différents gabarits de véhicules dans les trafics :
1 VL = 1 UVP 1 PL ou 1 bus = 2 UVP 1 Moto = 0.3 UVP

La charge globale d'un carrefour est égale à la somme des trafics entrant dans le carrefour (et égale à la somme des trafics sortant). Il est usuellement reconnu les ordres de grandeur suivants :

Trafic en section courante		Charge globale d'un carrefour		
Trafic heure UVP/h (1 sens)	Niveaux	Charge globale UVP/h	Niveau	Aménagement possible
< 100	très faible	< 900	très faible	Priorité à droite
100 à 300	faible	900 à 1300	faible	CDP ou STOP
300 à 600	modéré	1300 à 2000	modéré	Feux ou giratoire
600 à 800	élevé	2000 à 3000	élevé	Feux ou giratoire
> 800	très élevé	> 3000	très élevé	Feux ou giratoire

Les 2 carrefours présentent une charge estimée comme étant :

- Faible pour le carrefour giratoire
- Très faible pour le carrefour d'accès à la ZA.

Quant aux différentes voies, elles sont soit à trafic modéré (RD518A Sud) soit à trafic faible (autres voies).

Figure 5 Mouvements tournants et charges globales HPM

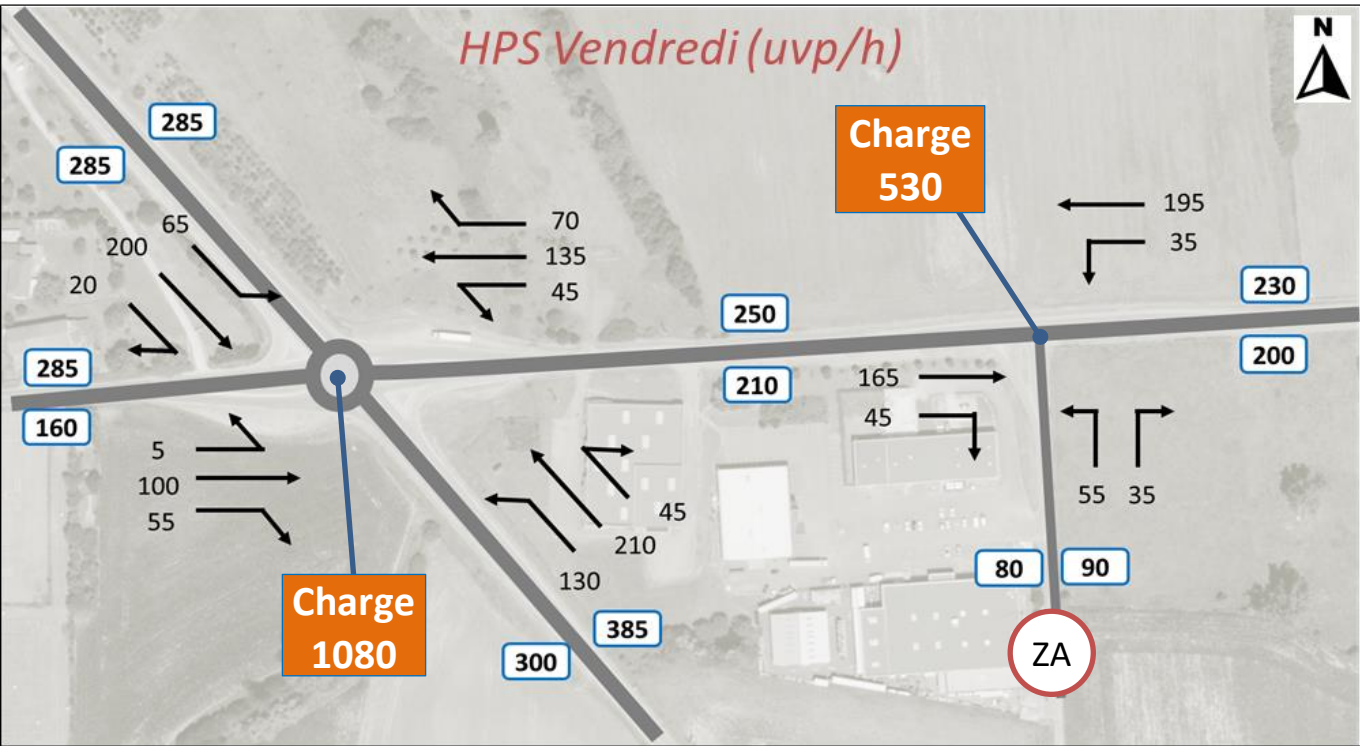
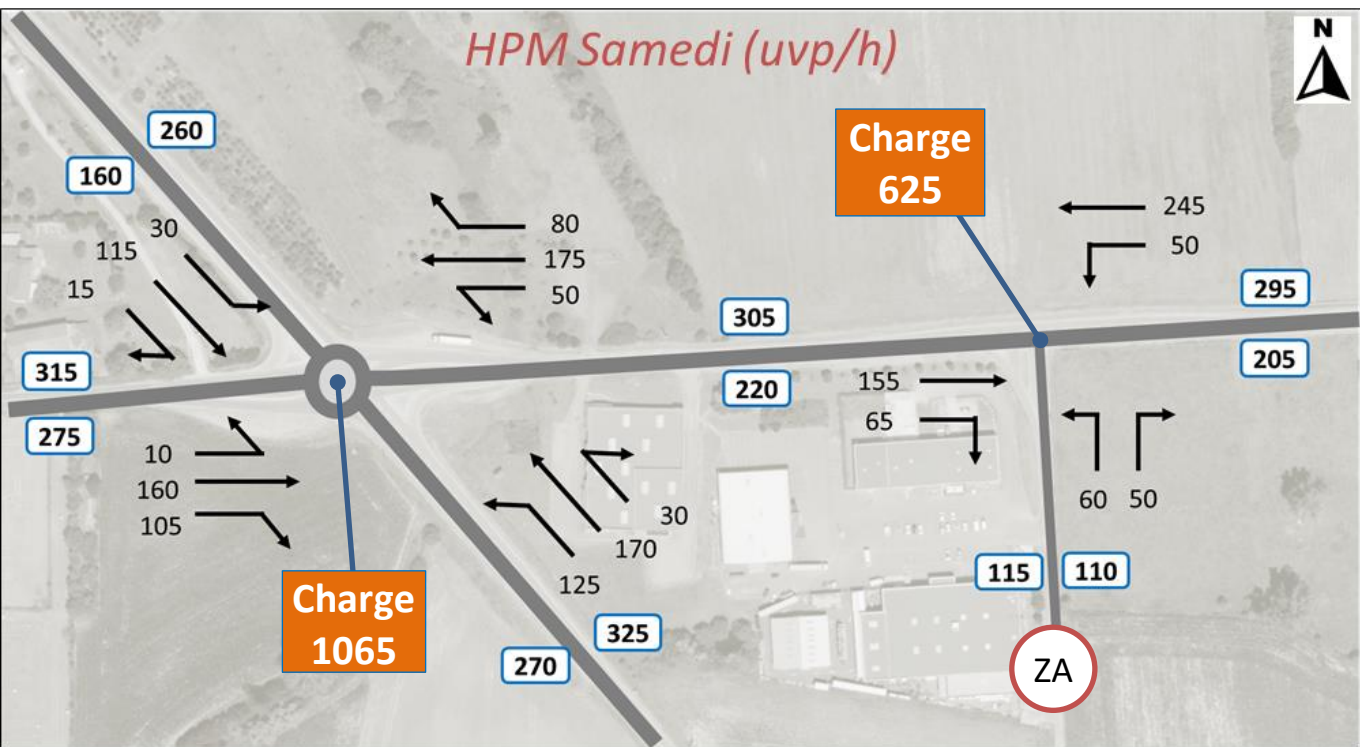


Figure 6 Mouvements tournants et charges globales HPS



3.4. Heures de pointe – Réserves de capacité

La connaissance des mouvements tournants nous permet ensuite de calculer les réserves de capacité (RC) pour ces 2 carrefours (méthodes CERTU/CEREMA : Girabase pour le giratoire et méthode des créneaux critiques pour le tourne-à-gauche et pour la sortie de la ZA).

Pour rappel :

La capacité est le trafic maximal qui peut s'écouler sur une voie. Elle dépend du trafic prioritaire au sein du carrefour. La réserve de capacité (RC) est la différence entre la capacité de la branche considérée et le trafic réel (ou attendu) de cette même branche. Il est usuellement admis que :

RC > +20% :

RC entre +10% et +20% :

RC entre 0% et +10% :

RC < 0% :

circulation fluide, pas de remontée de véhicule

circulation dense, légère remontée de véhicule (moins de 10 véhicules)

circulation limite, remontée de véhicule importante (10 à 20 véhicules)

circulation saturée, remontée de véhicule très importante (plus de 20 véh)

- Carrefour giratoire

HPS Vendredi	Réserve de Capacité		Longueur de Stockage		Temps d'Attente	
	en uvp/h	en %	moyenne	maximale	moyen	total
D73 Est	1119	82%	0vh	2vh	1s	0,1h
D518A Nord	1066	79%	0vh	2vh	1s	0,1h
D73 Ouest	1251	89%	0vh	2vh	0s	0,0h
D518A Sud	1168	75%	0vh	2vh	0s	0,1h

HPM Samedi	Réserve de Capacité		Longueur de Stockage		Temps d'Attente	
	en uvp/h	en %	moyenne	maximale	moyen	total
D73 Est	1110	78%	0vh	2vh	1s	0,1h
D518A Nord	1141	88%	0vh	2vh	1s	0,0h
D73 Ouest	1285	82%	0vh	2vh	0s	0,0h
D518A Sud	1182	78%	0vh	2vh	0s	0,0h

Les détails sont fournis en annexe.

- Carrefour d'accès à la ZA

Réserve de capacité	HPS Vendredi	HPM Samedi
Entrée ZA depuis D73 Est	96%	94%
Sortie vers D73 Est	95%	93%
Sortie vers D73 Ouest	88%	85%

Ainsi, toutes les branches disposent d'une réserve de capacité jugée très satisfaisante (RC >> 20%), que ce soit le pour le vendredi ou pour le samedi.

TRANSMOBILITES

Page 6 sur 12

Mars 2022

4. ANALYSE DE LA SITUATION ATTENDUE AVEC LE PROJET

4.1. Trafics générés par la création du magasin

Le projet prévoit la construction d'un magasin doté d'une **surface de vente de 987 m²**.

Le trafic généré par la création de cette surface de vente est calculé sur la base des ratios de trafic observés sur des magasins LIDL de surfaces équivalentes et localisés aussi en péri-urbain à Saint Barthélémy (999 m²), à Livron-sur-Drôme (977 m²), Vaison la Romaine (999 m²).

Ce ratio intègre la part modale lié à l'utilisation de la voiture, la génération propre du magasin mais aussi une part de captation du trafic existant attiré par cette nouvelle surface.

L'utilisation de ratios de génération habituels pour cette taille de surface de vente permet donc d'obtenir le trafic prévisible durant les 2 heures de pointe.

Ratios m²/SV	HPS semaine / sens	HP samedi / sens
Entre 900 et 1 000 m²	0,10	0,12

Le trafic généré est donné en nombre de véhicules par heure entrant vers le parking ou sortant du parking.

Trafic	HPS Vendredi	HPM Samedi
En entrée	100	120
En sortie	100	120

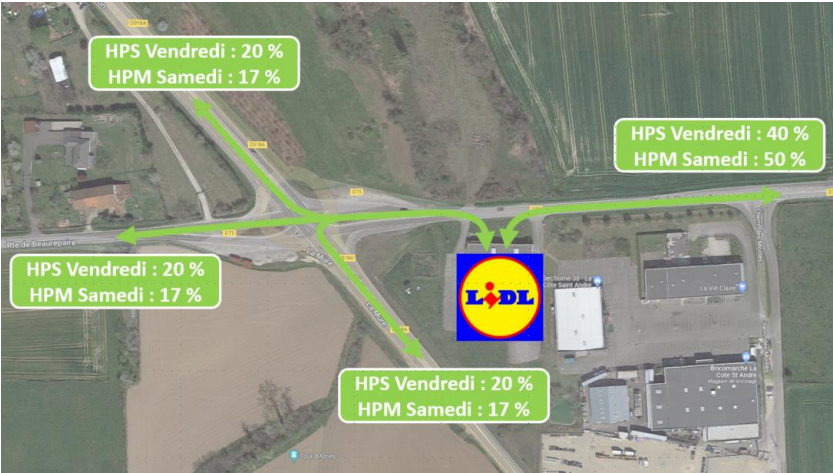
Par ailleurs, il n'est pas prévu la construction de projets significatifs à proximité qui soient de nature à augmenter le trafic de fond. Il n'est donc pas intégré d'hypothèse de croissance exogène du trafic.

1.1. Répartition des flux générés

Ce trafic est ensuite affecté selon les clés de répartition ci-dessous (calquées sur celles des entrées / sorties de la ZA), en entrée comme en sortie.

Répartition	HPS Vendredi	100	HPM Samedi	120
D73 Est	40%	40	50%	60
D518A Nord	20%	20	17%	20
D73 Ouest	20%	20	17%	20
D518A Sud	20%	20	17%	20

Figure 7 Répartition des flux générés



4.2. Accès au magasin

Le scénario trafic étudié prévoit des accès au magasin tels que représentés sur le schéma ci-contre. Des propositions d'aménagement sont développées au chapitre 5.

Figure 8 Schéma des entrées sorties pour les VL et pour les PL



Le trafic généré par la future surface de vente au travers de son nouvel accès, vient s'ajouter au trafic actuel, ce qui permet d'obtenir de nouvelles cartes de trafic à l'horizon de réalisation du projet.

Figure 9 Mouvements tournants et charges globales attendues HPM

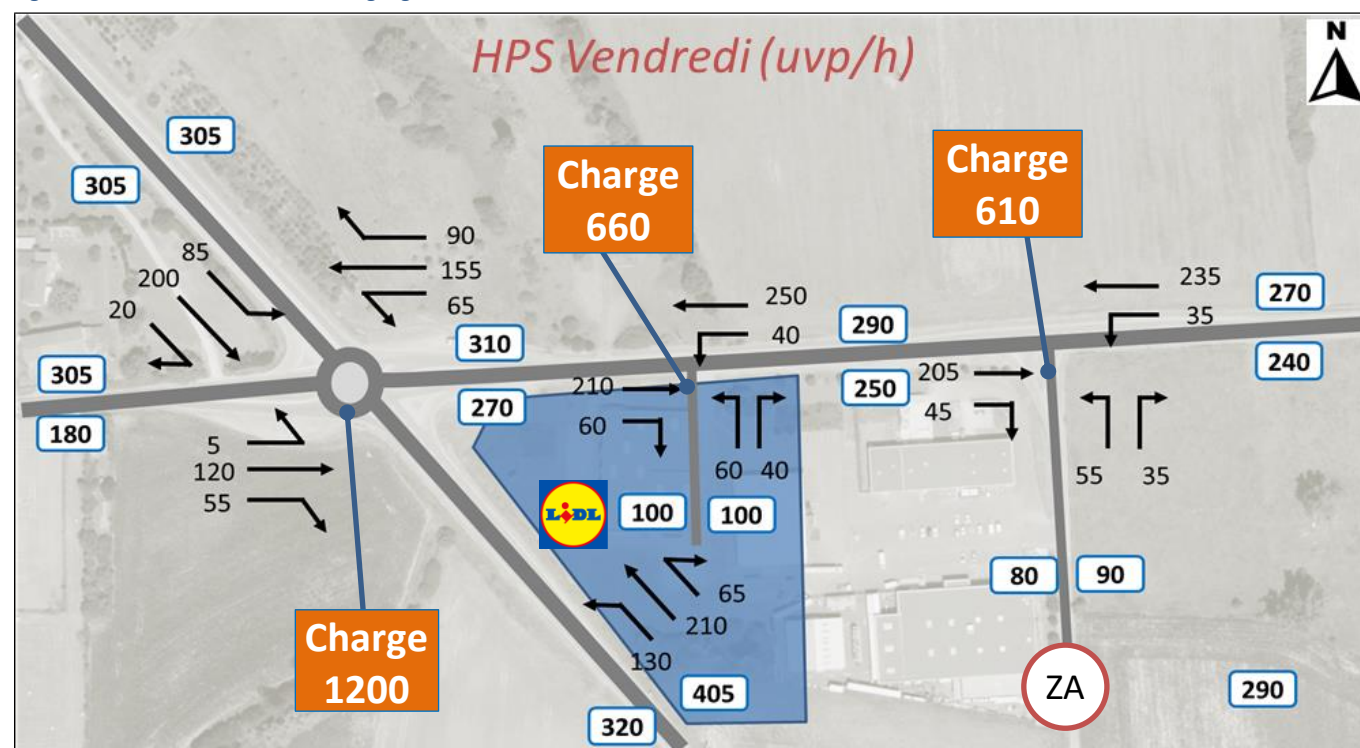
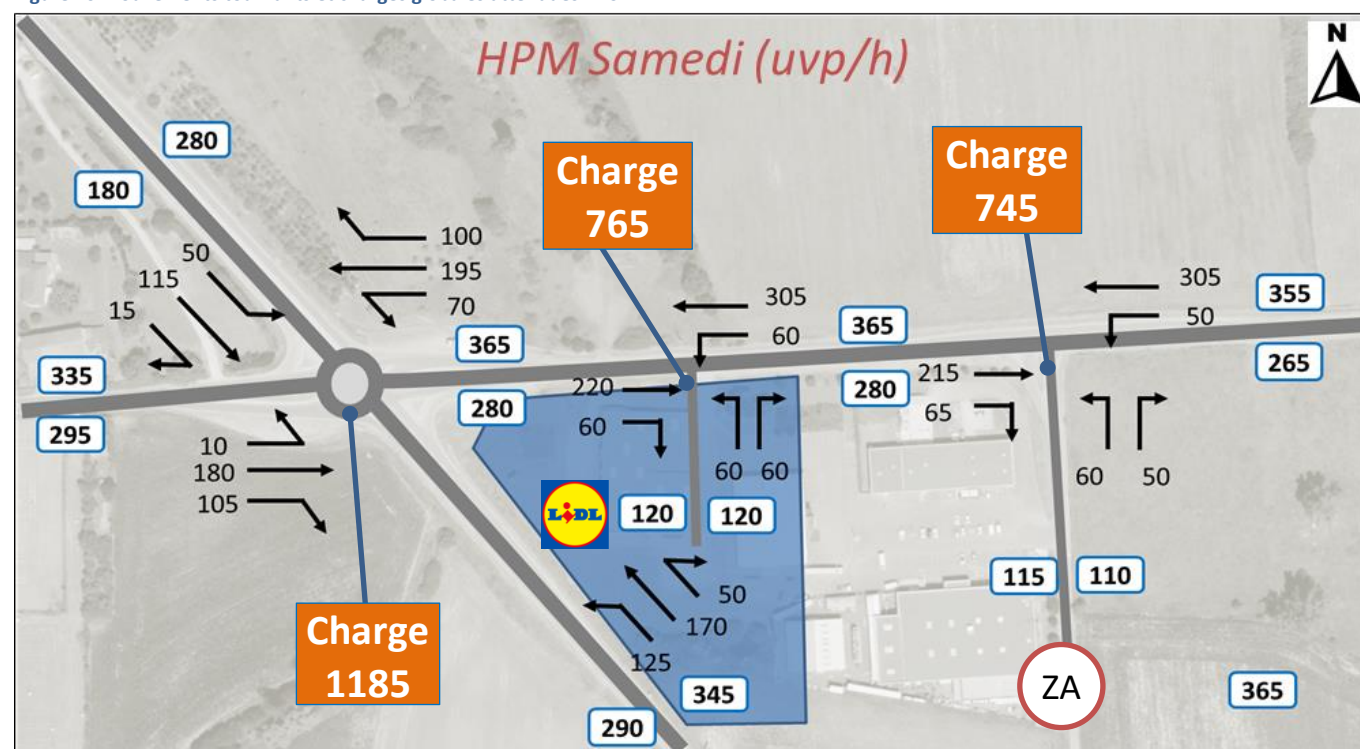


Figure 10 Mouvements tournants et charges globales attendues HPS



- D'environ 11 % pour le carrefour giratoire,
- De 15 % le vendredi à 19 % le samedi, pour le carrefour d'accès à la ZA

- Faible pour le carrefour giratoire
- Très faible pour le carrefour d'accès à la ZA.

Il est alors possible d'analyser le fonctionnement prévisible à terme, en recalculant les réserves de capacité (détails en annexe) pour les 2 carrefours existants ainsi que pour celui créé en accès au magasin.

- Carrefour giratoire

HPS Vendredi	Réserve de Capacité en uvp/h en %		Longueur de Stockage moyenne maximale		Temps d'Attente moyen total	
D73 Est	1049	77%	0vh	2vh	1s	0,1h
D518A Nord	995	77%	0vh	2vh	1s	0,1h
D73 Ouest	1181	87%	0vh	2vh	1s	0,0h
D518A Sud	1081	73%	0vh	2vh	1s	0,1h

HPM Samedi	Réserve de Capacité en uvp/h		Longueur de Stockage moyenne		Temps d'Attente moyen	
		en %		maximale		total
D73 Est	1040	74%	0vh	2vh	1s	0,1h
D518A Nord	1071	86%	0vh	2vh	1s	0,1h
D73 Ouest	1209	80%	0vh	2vh	0s	0,0h
D518A Sud	1098	76%	0vh	2vh	1s	0,1h

- Carrefour d'accès à la ZA

Réserve de capacité	HPS Vendredi	HPM Samedi
Entrée ZA depuis D73 Est	96%	94%
Sortie vers D73 Est	95%	92%
Sortie vers D73 Ouest	88%	84%

- Nouveau carrefour d'accès au magasin

Réserve de capacité	HPS Vendredi	HPM Samedi
Entrée magasin depuis D73 Est	95%	93%
Sortie magasin vers D73 Est	94%	91%
Sortie magasin vers D73 Ouest	84%	82%

Les réserves de capacité obtenues à l'horizon du projet montrent des résultats très satisfaisants pour les 3 carrefours (RC >> 20 %).

Le projet n'est donc pas de nature à impacter les conditions de circulation sur le périmètre d'étude.

5. AMENAGEMENT DU CARREFOUR D'ACCES AU MAGASIN

Figure 11 Distances inter carrefour



Le projet prévoit de créer 2 accès à la grande surface :

- **Carrefour 1** : un accès double sens pour les VL (entrée/sortie), servant également de sortie pour les PL.
 - L'entrée VL peut se faire depuis l'ouest en tourne-à-droite (TàD) ou depuis l'Est en tourne-à-gauche (TàG).
 - La sortie VL permet les 2 mouvements : vers l'Est et vers l'Ouest.
 - La sortie PL ne peut se faire qu'en TàG vers l'Ouest. Pour rappel, la D73 est interdite au PL de plus de 3,5 t, les PL ne peuvent donc pas se diriger vers la Côte Saint André.
- **Carrefour 2** : L'entrée PL ne peut se faire que depuis l'Ouest en TàD. La D73 étant interdite au plus de 3,5 t, les PL ne peuvent donc pas venir depuis l'Est.
- **Carrefour 3** : il s'agit du carrefour existant d'accès à la ZA, permettant tous les mouvements en entrée comme en sortie et dont le TàG depuis l'Est est sécurisé par un îlot matérialisé par de la signalisation horizontale (hachurage). Il n'est pas prévu de modification d'aménagement pour ce carrefour.

Les volumes de trafic ne sont pas un enjeu en termes de conditions de circulation :

- Trafic prioritaire et secondaire faible,
- Réserves de capacité très satisfaisantes. Ils ne constituent donc pas une contrainte pour l'aménagement de l'accès au magasin.

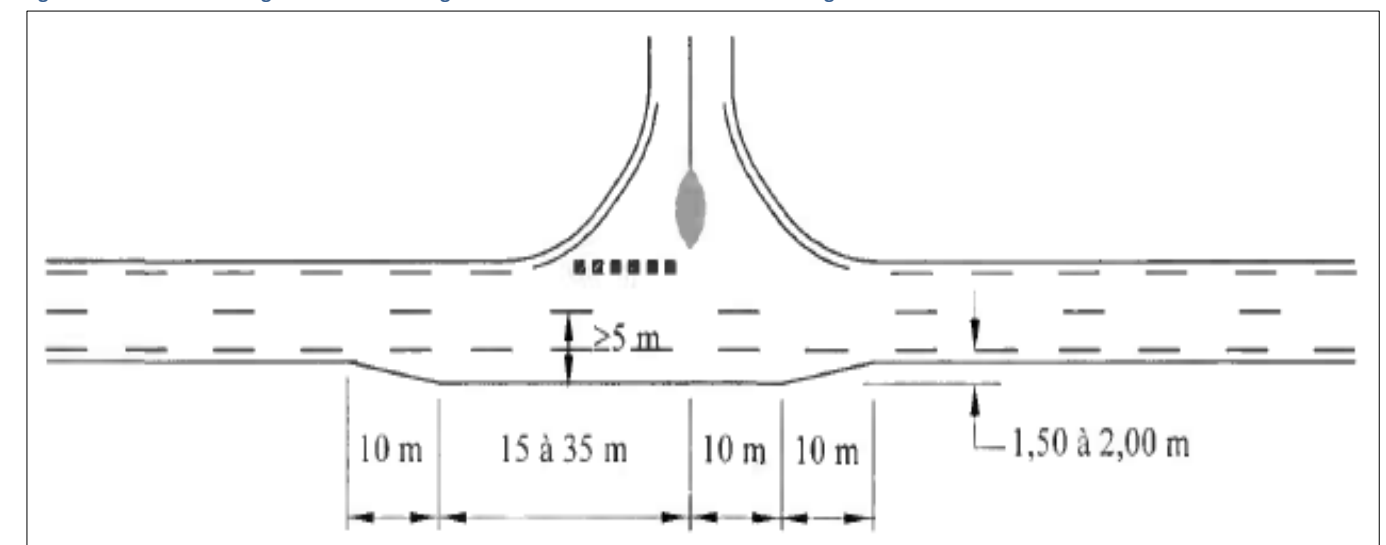
Pour l'aménagement de ce carrefour, il convient principalement de sécuriser les divers mouvements (à priori, pas de problème de visibilité). Plusieurs types d'aménagements sont donc possibles pour les carrefours 1 et 2.

Le guide des aménagements des carrefours interurbains sur les routes principales, carrefours plans (SETRA, décembre 1998) est pris comme référence pour les préconisations données dans ce rapport.

5.1. Scénario 1 d'aménagement du tourne-à-gauche

Sur une route à 2 voies, lorsque le tourne-à-gauche (TàG) est faible (moins de 100 véh/jour), la présence d'un accotement revêtu du côté de la route secondaire, limite le risque d'accident lié au mouvement de TàG. A défaut d'accotement, il est ainsi envisageable d'aménager une surlargeur de 1,50 m à 2,00 m sur 15 à 35 m (schéma ci-dessous).

Figure 12 Schéma d'aménagement d'une surlargeur relative à un mouvement de tourne-à-gauche



Cet aménagement est simple à réaliser et peu onéreux.

La surface aménagée de la surlargeur (à acquérir) varierait ainsi entre 50 m² et 110 m².

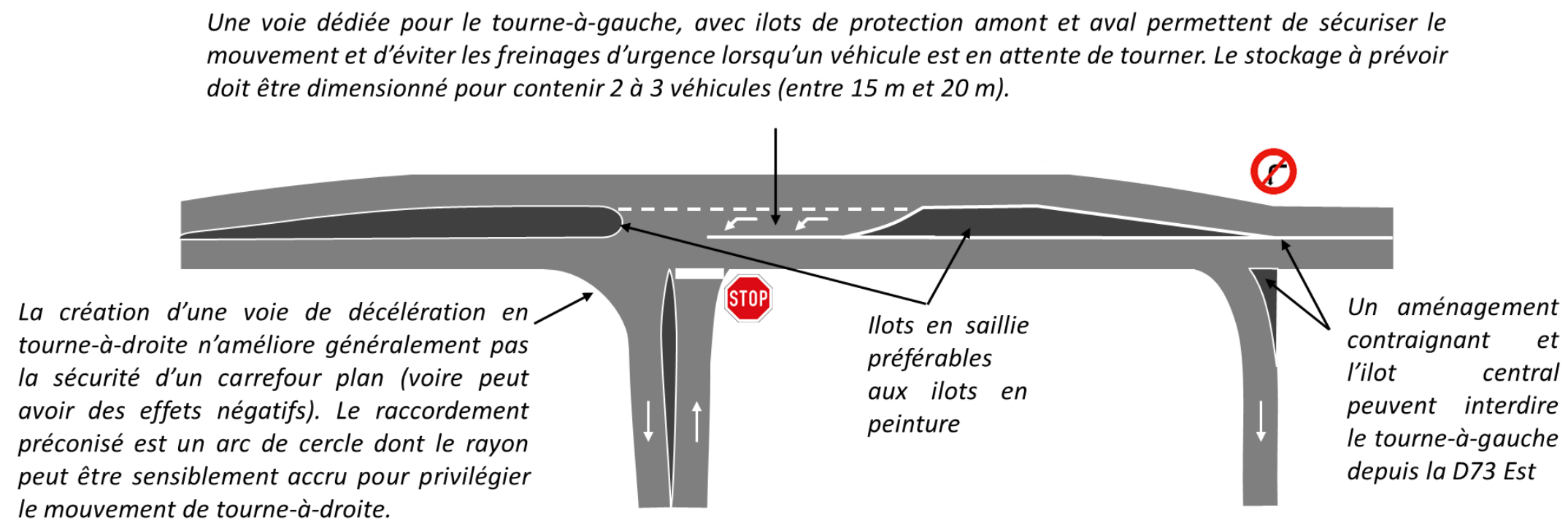
5.2. Scénario 2 d'aménagement du tourne-à-gauche

Toutefois, la création d'une voie de décélération pour les mouvements de TàG permet de réduire très nettement les problèmes de sécurité relatifs au TàG, en évitant l'immobilisation des véhicules tournant à gauche sur les voies directes. Ce type d'aménagement est même préconisé lorsque le trafic du TàG devient supérieur à 100 véh/jour, ce qui sera le cas pour l'accès au magasin.

Par ailleurs, il semble important de respecter une certaine cohérence d'aménagement avec le carrefour existant sur le linéaire de la D73 (accès ZA avec un trafic moins important), voire d'une certaine logique pour les fonctionnalités à assurer.

Cet aménagement nécessiterait l'acquisition d'environ 400 m² de terrain (plus s'il est requis la prolongation de l'îlot entre les 2 carrefours (au vue de la distance disponible relativement faible). Cette solution est plus onéreuse que la première.

Figure 13 Schéma d'aménagement d'un îlot de protection du mouvement de tourne-à-gauche



6. SYNTHESE

L'enseigne LIDL envisage la création d'un magasin à la Côte Saint André. Le magasin est composé d'un parking de 71 places en extérieur. La surface de vente, de 987 m² se situe en RDC.

La création du magasin va générer des trafics supplémentaires dans le secteur d'étude, ces trafics ont été estimés et additionnés aux trafics observés. Une analyse a ensuite été réalisée pour estimer l'impact de ce projet sur les conditions de circulation actuelles.

Du diagnostic, il ressort :

- Sur le périmètre d'étude, le **trafic** est considéré comme étant **modéré sur la D73 comme sur la D518A**. Le jour des enquêtes, il n'a pas été relevé de remontées de file et ni de temps d'attente aux 2 carrefours existants. **La circulation y était parfaitement fluide.**
- Les **charges globales des 2 carrefours** sont considérées comme **faibles à très faibles**.
- A l'horizon actuel, les conditions de circulation sont jugées satisfaisantes de par les réserves de capacité obtenues, toutes très supérieures à 20 %.

Concernant le projet :

- A l'horizon de projet, la création de la grande surface génèrera **en entrée et en sortie** :
 - 100 uvp/h en HPS du vendredi,
 - 120 uvp/h en HPM du samedi.
- Après superposition des trafics générés et des trafics actuels, il ressort une augmentation de la charge des 2 carrefours existants :
 - De 11 % pour le carrefour giratoire,
 - De 15 % (en HPS vendredi) à 19 % (en HPM samedi) pour le carrefour d'accès à la ZA.
- L'analyse des trafics prévisibles et le calcul des réserves de capacité pour les 2 carrefours existants et pour le nouveau carrefour d'accès au magasin, montrent des **réserves de capacité très satisfaisantes ce qui ne laisse présager aucun dysfonctionnement à l'horizon de la réalisation du projet.**

Le projet n'est pas de nature à impacter les conditions de circulation actuelles.

Concernant l'aménagement du carrefour d'accès au magasin :

Deux aménagements sont proposés :

- Une simple surlargeur de la voie allant vers l'Ouest, voie pour laquelle est donné ce tourne-à-gauche
- Des ilots séparateurs amont et aval protégeant le mouvement de tourne-à-gauche.

Note : le guide des aménagements des carrefours interurbains du SETRA (1998) préconise, lorsque le flux de trafic prévisible en tourne-à-gauche est > 100 véh/jour, un aménagement avec ilots séparateurs.

Par ailleurs, dans une logique d'aménagement d'axe et de cohérence de traitement d'un même type de carrefour, il semble pertinent de traiter ce tourne-à-gauche de la même façon que celui réalisé pour l'accès à la ZA.

Il est précisé que le gestionnaire de la voirie étant le Département de l'Isère, il devra être pris en compte ses besoins en matière d'aménagement lors de l'étude de ce carrefour.

7. ANNEXE – CALCULS GIRABASE

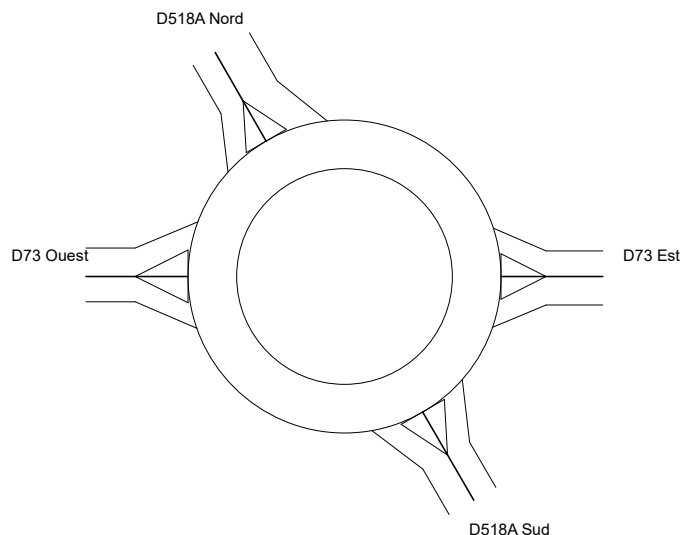
Nom du Carrefour : D73 x D518A
 Localisation : La Côte Saint André
 Environnement : Rase Campagne
 Variante : Existant
 Date : 28/02/2022

Anneau

Rayon de l'îlot infranchissable : 19,00 m
 Largeur de l'anneau franchissable : 8,60 m
 Rayon extérieur du giratoire : 27,60 m

Branches

Branches				Largeurs (en m)			
Nom	Angle (degrés)	Rampe > 3%	Tourne à droite	Entrée		Îlot	Sortie
				à 4 m	à 15 m		
D73 Est	0			4,50		8,00	5,00
D518A Nord	120			4,50		8,20	7,00
D73 Ouest	180			4,50		9,30	5,00
D518A Sud	300			4,50		8,80	5,00

**Remarques de conception**

Néant

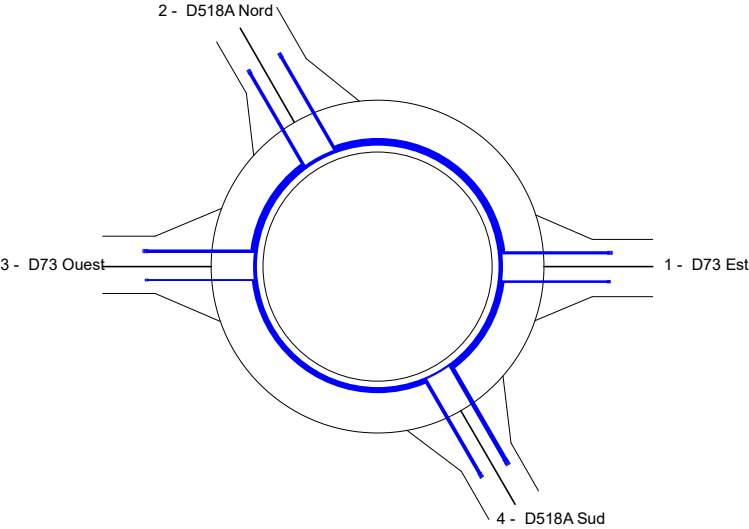
Période HPS Vendredi Actuel

Trafic Piétons

1	2	3	4
10	10	10	10

Trafic Véhicules Mode UVP

	1	2	3	4	Total Entrant
1	0	70	135	45	250
2	65	0	20	200	285
3	100	5	0	55	160
4	45	210	130	0	385
Total Sortant	210	285	285	300	1080



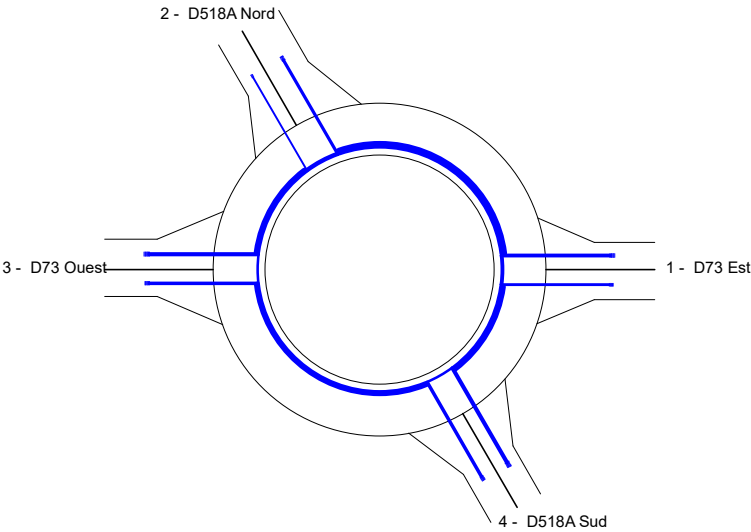
Période HPM Samedi Actuel

Trafic Piétons

1	2	3	4
10	10	10	10

Trafic Véhicules Mode UVP

	1	2	3	4	Total Entrant
1	0	80	175	50	305
2	30	0	15	115	160
3	160	10	0	105	275
4	30	170	125	0	325
Total Sortant	220	260	315	270	1065



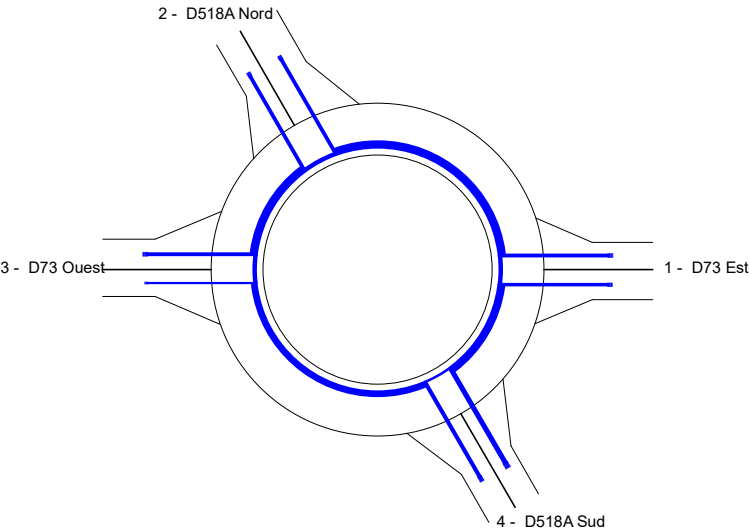
Période HPS Vendredi Projet

Trafic Piétons

1	2	3	4
10	10	10	10

Trafic Véhicules Mode UVP

	1	2	3	4	Total Entrant
1	0	90	155	65	310
2	85	0	20	200	305
3	120	5	0	55	180
4	65	210	130	0	405
Total Sortant	270	305	305	320	1200



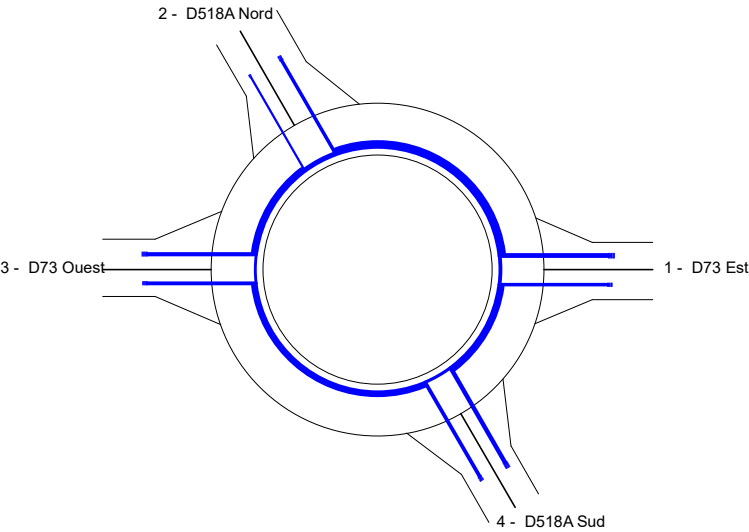
Période HPM Samedi Projet

Trafic Piétons

1	2	3	4
10	10	10	10

Trafic Véhicules Mode UVP

	1	2	3	4	Total Entrant
1	0	100	195	70	365
2	50	0	15	115	180
3	180	10	0	105	295
4	50	170	125	0	345
Total Sortant	280	280	335	290	1185



Période HPS Vendredi Actuel

Trafic Piétons

1	2	3	4
10	10	10	10

Trafic Véhicules en UVP

	1	2	3	4	Total Entrant
1	0	70	135	45	250
2	65	0	20	200	285
3	100	5	0	55	160
4	45	210	130	0	385
Total Sortant	210	285	285	300	1080

Remarques sur la période

Néant

Résultats

	Réserve de Capacité		Longueur de Stockage		Temps d'Attente	
	en uvp/h	en %	moyenne	maximale	moyen	total
D73 Est	1119	82%	0vh	2vh	1s	0,1h
D518A Nord	1066	79%	0vh	2vh	1s	0,1h
D73 Ouest	1251	89%	0vh	2vh	0s	0,0h
D518A Sud	1168	75%	0vh	2vh	0s	0,1h

Conseils

Branche D73 Est

Branche D518A Nord

Branche D73 Ouest

Branche D518A Sud

Période HPM Samedi Actuel

Trafic Piétons

1	2	3	4
10	10	10	10

Trafic Véhicules en UVP

	1	2	3	4	Total Entrant
1	0	80	175	50	305
2	30	0	15	115	160
3	160	10	0	105	275
4	30	170	125	0	325
Total Sortant	220	260	315	270	1065

Remarques sur la période

Néant

Résultats

	Réserve de Capacité		Longueur de Stockage		Temps d'Attente	
	en uvp/h	en %	moyenne	maximale	moyen	total
D73 Est	1110	78%	0vh	2vh	1s	0,1h
D518A Nord	1141	88%	0vh	2vh	1s	0,0h
D73 Ouest	1285	82%	0vh	2vh	0s	0,0h
D518A Sud	1182	78%	0vh	2vh	0s	0,0h

Conseils

Branche D73 Est

Branche D518A Nord

Branche D73 Ouest

Branche D518A Sud

Période HPS Vendredi Projet

Trafic Piétons

1	2	3	4
10	10	10	10

Trafic Véhicules en UVP

	1	2	3	4	Total Entrant
1	0	90	155	65	310
2	85	0	20	200	305
3	120	5	0	55	180
4	65	210	130	0	405
Total Sortant	270	305	305	320	1200

Remarques sur la période

Néant

Résultats

	Réserve de Capacité		Longueur de Stockage		Temps d'Attente	
	en uvp/h	en %	moyenne	maximale	moyen	total
D73 Est	1049	77%	0vh	2vh	1s	0,1h
D518A Nord	995	77%	0vh	2vh	1s	0,1h
D73 Ouest	1181	87%	0vh	2vh	1s	0,0h
D518A Sud	1081	73%	0vh	2vh	1s	0,1h

Conseils

Branche D73 Est

Branche D518A Nord

Branche D73 Ouest

Branche D518A Sud

Période HPM Samedi Projet

Trafic Piétons

1	2	3	4
10	10	10	10

Trafic Véhicules en UVP

	1	2	3	4	Total Entrant
1	0	100	195	70	365
2	50	0	15	115	180
3	180	10	0	105	295
4	50	170	125	0	345
Total Sortant	280	280	335	290	1185

Remarques sur la période

Néant

Résultats

	Réserve de Capacité		Longueur de Stockage		Temps d'Attente	
	en uvp/h	en %	moyenne	maximale	moyen	total
D73 Est	1040	74%	0vh	2vh	1s	0,1h
D518A Nord	1071	86%	0vh	2vh	1s	0,1h
D73 Ouest	1209	80%	0vh	2vh	0s	0,0h
D518A Sud	1098	76%	0vh	2vh	1s	0,1h

Conseils

Branche D73 Est

Branche D518A Nord

Branche D73 Ouest

Branche D518A Sud

Branche D73 Est

Périodes de trafic	Réserve de Capacité		Longueur de Stockage		Temps d'Attente	
	en uvp/h	en %	moyenne	maximale	moyen	total
HPS Vendredi Actuel	1119	82%	0vh	2vh	1s	0,1h
HPM Samedi Actuel	1110	78%	0vh	2vh	1s	0,1h
HPS Vendredi Projet	1049	77%	0vh	2vh	1s	0,1h
HPM Samedi Projet	1040	74%	0vh	2vh	1s	0,1h

Branche D518A Nord

Périodes de trafic	Réserve de Capacité		Longueur de Stockage		Temps d'Attente	
	en uvp/h	en %	moyenne	maximale	moyen	total
HPS Vendredi Actuel	1066	79%	0vh	2vh	1s	0,1h
HPM Samedi Actuel	1141	88%	0vh	2vh	1s	0,0h
HPS Vendredi Projet	995	77%	0vh	2vh	1s	0,1h
HPM Samedi Projet	1071	86%	0vh	2vh	1s	0,1h

Branche D73 Ouest

Périodes de trafic	Réserve de Capacité		Longueur de Stockage		Temps d'Attente	
	en uvp/h	en %	moyenne	maximale	moyen	total
HPS Vendredi Actuel	1251	89%	0vh	2vh	0s	0,0h
HPM Samedi Actuel	1285	82%	0vh	2vh	0s	0,0h
HPS Vendredi Projet	1181	87%	0vh	2vh	1s	0,0h
HPM Samedi Projet	1209	80%	0vh	2vh	0s	0,0h

Branche D518A Sud

Périodes de trafic	Réserve de Capacité		Longueur de Stockage		Temps d'Attente	
	en uvp/h	en %	moyenne	maximale	moyen	total
HPS Vendredi Actuel	1168	75%	0vh	2vh	0s	0,1h
HPM Samedi Actuel	1182	78%	0vh	2vh	0s	0,0h
HPS Vendredi Projet	1081	73%	0vh	2vh	1s	0,1h
HPM Samedi Projet	1098	76%	0vh	2vh	1s	0,1h