



RAPPORT D'ETUDE CDVIA

AFF. 5760

DATE 06 Septembre 2016

MOA SUPER U

## EXTENSION DE LA SURFACE COMMERCIALE – BOUFFÉRE

### ÉTUDE DE CIRCULATION



CDVIA INGÉNIERIE & MESURE DES DÉPLACEMENTS WWW.CDVIA.FR SARL AU CAPITAL DE 91.469,41 EUROS  
SIÈGE SOCIAL 2 RUE SUCHET 94700 MAISONS-ALFORT FR TÉL +33(0)1.43.53.69.50 FAX +33(0)1.43.53.69.51 E-MAIL cdvia@cdvia.fr  
AGENCE OUEST 13 RUE DE LA RABOTIÈRE 44800 SAINT-HERBLAIN FR TÉL +33(0)9.51.52.11.64 FAX +33(0)9.56.52.11.64 E-MAIL l.ferron@cdvia.fr  
415 303 593 RCS CRETEIL SIRET 415 303 593 00016 CODE APE 7112B N°TVA INTRACOMMUNAUTAIRE FR14415303593

## Rédacteur / Version du rapport

Rédacteur	N° version	Date version	Vérifié par	Assistant/Technicien	Modifications
L.Ferron l.ferron@cdvia.fr +33(0)9.51.52.11.64	1.0	06/09/16		M.-C. Miranda mc.miranda@cdvia.fr +33(0)1.43.53.69.47	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>
— 0.1. ACCESSIBILITÉ GÉNÉRALE .....	4
— 0.2. RECUEIL DE DONNÉES .....	4
— 0.3. DIAGNOSTIC AUX PÉRIODES DE POINTE DU VENDREDI SOIR ET DU SAMEDI .....	5
— 0.4. HYPOTHÈSES .....	5
— 0.5. ANALYSE DE FONCTIONNEMENT EN SITUATION PRÉVISIONNELLE AUX PÉRIODES DE POINTE DU VENDREDI SOIR ET DU SAMEDI.....	6
— 0.6. PARTS MODALES ET CAPACITÉS RÉSIDUELLES .....	7
<b>1. PRÉAMBULE .....</b>	<b>10</b>
<b>2. ACCESSIBILITÉ GÉNÉRALE AU SITE.....</b>	<b>11</b>
— 2.1. ACCESSIBILITÉ ROUTIÈRE.....	11
— 2.2. ACCESSIBILITÉ EN TRANSPORTS COLLECTIFS .....	13
— 2.3. MODES ACTIFS .....	13
— 2.4. RECUEIL DE DONNÉES .....	14
— 2.5. ESTIMATION DE LA RÉPARTITION DES FLUX GÉNÉRÉS PAR LA ZONE COMMERCIALE SUR LE RÉSEAU DE VOIRIE .....	20
— 2.6. TRAFICS MOYENS JOURNALIERS .....	23
— 2.7. ANALYSE DE FONCTIONNEMENT .....	25
<b>3. HYPOTHÈSES .....</b>	<b>28</b>
— 3.1. ÉLÉMENTS CONSTITUTIFS DU PROJET .....	28
— 3.2. GÉNÉRATION DE TRAFIC .....	29
— 3.3. RÉPARTITION DES FLUX NOUVEAUX SUR LE RÉSEAU DE VOIRIE.....	30
<b>4. SITUATION PRÉVISIONNELLE AUX HEURES DE POINTE</b> <b>.....</b>	<b>33</b>

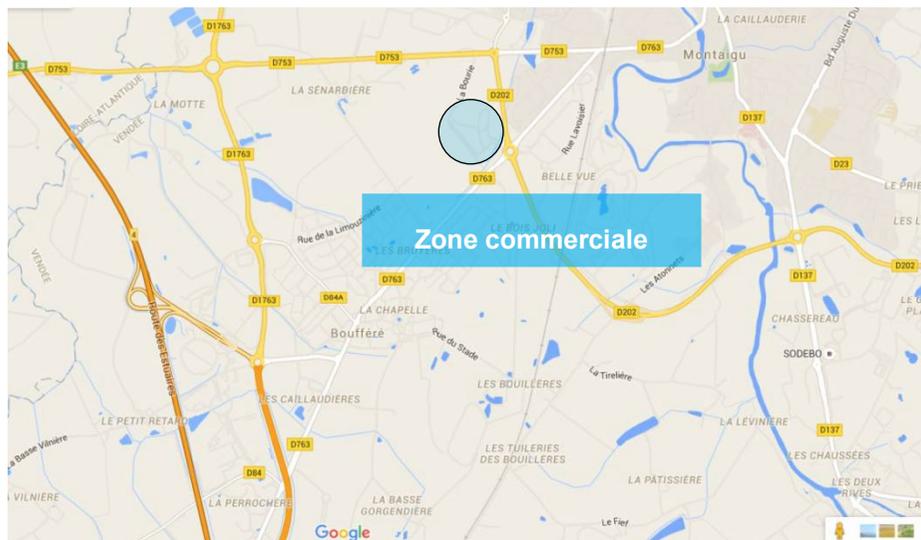
— 4.1. HYPOTHÈSES COMPLÉMENTAIRES DE RÉPARTITION DES FLUX .....	33
— 4.2. ANALYSE DE FONCTIONNEMENT .....	35
<b>5. PARTS MODALES ET CAPACITÉS RÉSIDUELLES .....</b>	<b>38</b>
— 5.1. PARTS MODALES .....	38
— 5.2. CAPACITÉS RÉSIDUELLES .....	38
<b>6. ANNEXES .....</b>	<b>41</b>
— 6.1. DÉTAIL DES COMPTAGES AUTOMATIQUES .....	41
— 6.2. FLUX PRÉVISIONNELS.....	54
— 6.3. DÉTAIL DES CALCULS DE RÉSERVES DE CAPACITÉ .....	57

## 0. SYNTHÈSE

### — 0.1. ACCESSIBILITÉ GÉNÉRALE

La zone commerciale se situe à proximité du contournement de Montaigu (RD202) et de la RD763 qui traverse la zone agglomérée de Boufféré

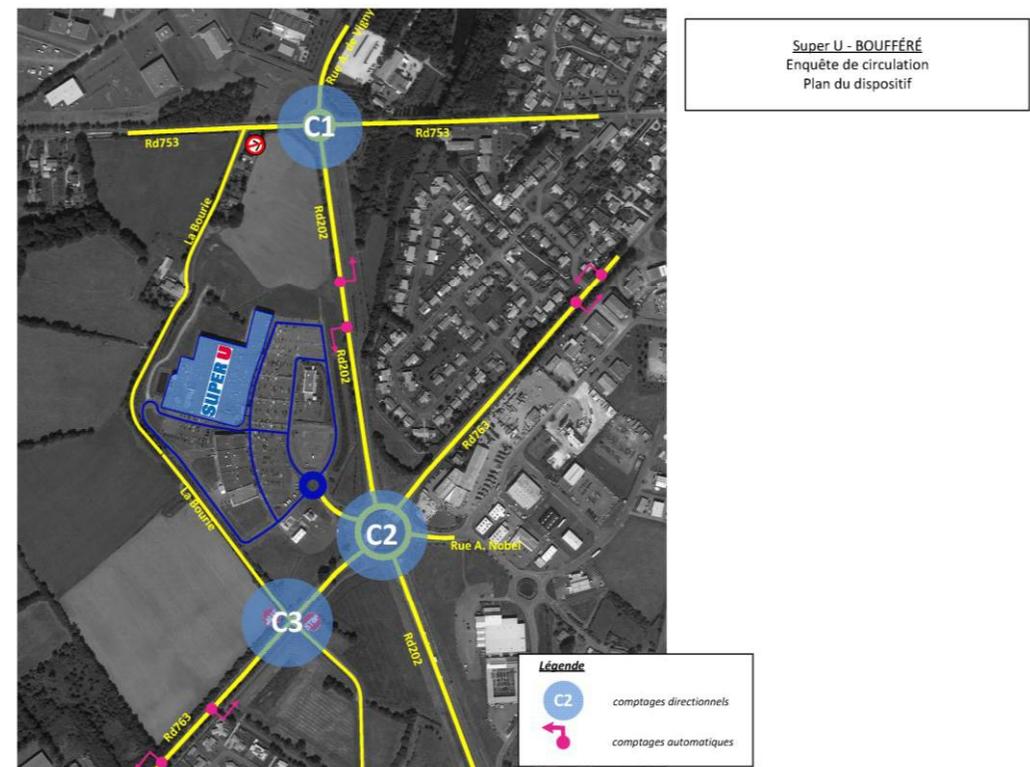
Il existe aujourd'hui un accès unique au niveau du giratoire à 6 branches RD202 / RD763.



De nombreux cheminements dédiés aux modes actifs sont présents autour du site.

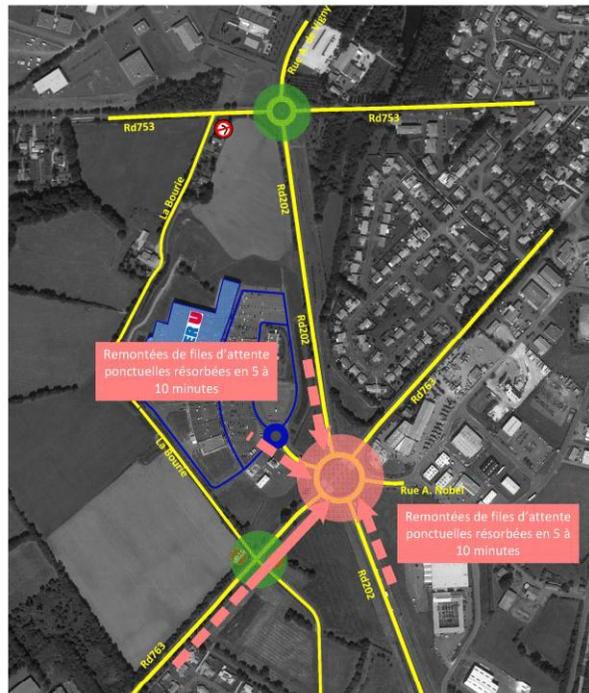
### — 0.2. RECUEIL DE DONNÉES

Des comptages directionnels et des comptages automatiques ont été réalisés en Mars 2015 au niveau des accès à la zone commerciale.



### — 0.3. DIAGNOSTIC AUX PÉRIODES DE POINTE DU VENDREDI SOIR ET DU SAMEDI

Si les conditions de circulation sont satisfaisantes le samedi après-midi, des difficultés marquées sont observées à l'heure de pointe du vendredi soir.



**Super U - BOUFFÈRE**  
Synthèse de fonctionnement  
  
**Situation actuelle**  
Le Vendredi à l'Heure de pointe du soir

**Légende**

- Fonctionnement satisfaisant
- Fonctionnement difficile sur au moins l'une des entrées
- Saturation sur au moins une des branches du carrefour
- Circulation difficile
- Saturation en entrée de carrefour

### — 0.4. HYPOTHÈSES

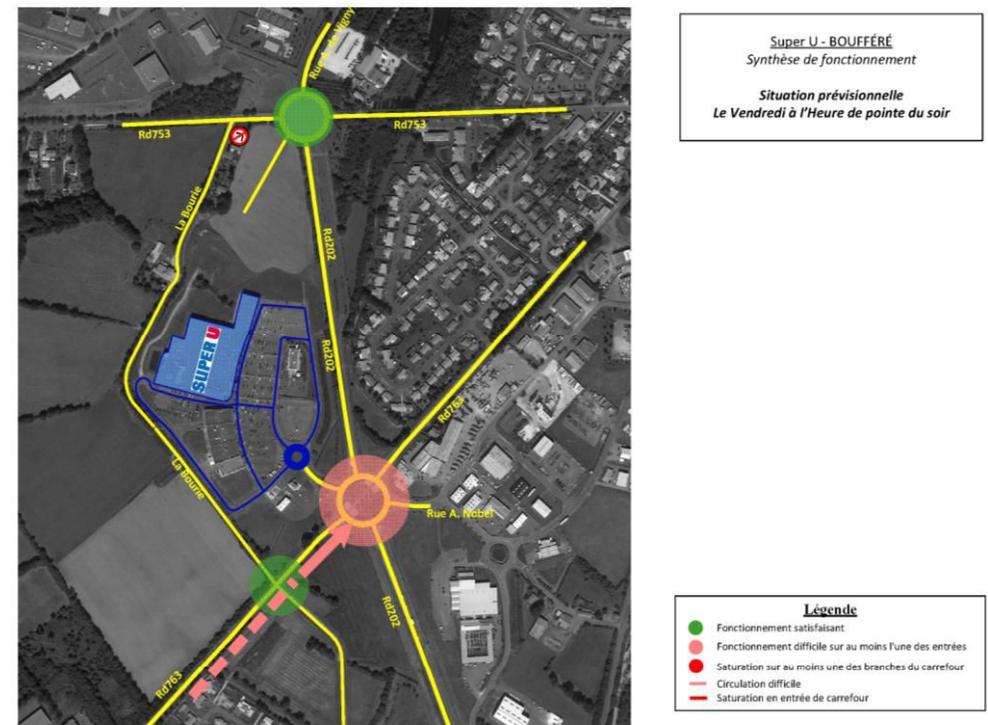
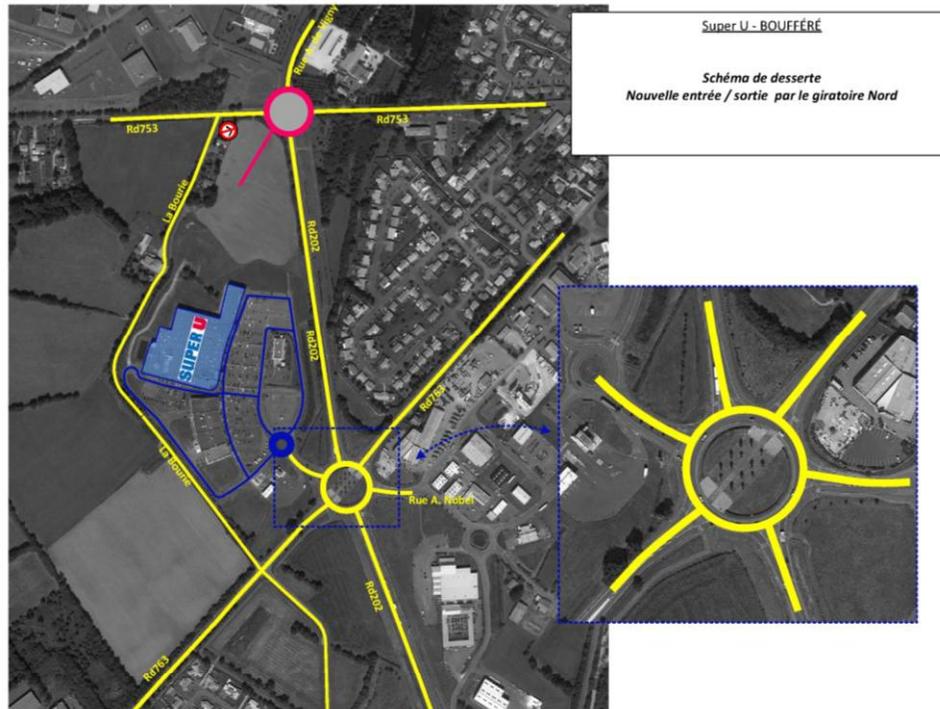
Le développement de la zone commerciale prévoit :

- un agrandissement de l'ensemble magasin / galerie de **3.900 à 6.200 m<sup>2</sup>** de surface de vente,
- la création d'un **drive**,
- le développement de **2.000 m<sup>2</sup> de cellules commerciales** et de **300 m<sup>2</sup> de restaurants** sur la **partie Nord** de la zone commerciale,
- la réalisation d'un parking couvert.

Le projet s'accompagne de la création d'un nouvel accès au Nord par le giratoire RD202 / RD753 / rue Alfred de Vigny.

## — 0.5. ANALYSE DE FONCTIONNEMENT EN SITUATION PRÉVISIONNELLE AUX PÉRIODES DE POINTE DU VENDREDI SOIR ET DU SAMEDI

Les conditions de circulation sont **améliorées** aux périodes de circulation les plus critiques par rapport à la situation actuelle. Les difficultés sur la RD763 en traversée de Boufféré sont légèrement diminuées. D'autres reports de trafic accentuant cette amélioration pourraient s'opérer du fait de l'attrait du nouvel accès (flux traversant actuellement Boufféré qui pourraient se reporter sur l'itinéraire de contournement).



## — 0.6. PARTS MODALES ET CAPACITÉS RÉSIDUELLES

### —— 0.6.1. PARTS MODALES

Au vu des usages actuels, de l'offre en transports collectifs, de la desserte routière et de la place accordée aux modes doux, le tableau ci-dessous récapitule les différentes parts modales estimées pour le projet.

Modes de transports	Répartition
<i>Flux routier</i>	85 à 90%
<i>Flux en transports collectifs</i>	0%
<i>Flux en vélo</i>	de 5 à 10%
<i>Flux piétons</i>	de 5 à 10%
<b>Total des flux générés</b>	100%

### —— 0.6.2. CAPACITÉS RÉSIDUELLES

Les évolutions de flux et capacités résiduelles ont été estimées sur les sections considérées représentées ci-contre.

Quelques précisions sur les données incluses dans les tableaux :

- les **flux aux heures de pointe** en situation actuelle sont issus des comptages réalisés.
- les **valeurs de trafic moyen journalier (TMJ)** en situation actuelle sont issus des comptages et / ou ont été extrapolées en fonction des flux aux heures de pointe et de ratios de passage.
- Les **réserves de capacité aux heures de pointe** sont données pour le sens de circulation pour lequel la réserve de capacité à l'approche du carrefour est la plus défavorable.
- La **capacité résiduelle** est définie comme étant le rapport entre les flux supplémentaires admissibles avant saturation et la capacité de l'infrastructure.
- Les **capacités résiduelles journalières** ne sont pas estimées sur la base de données de sorties de logiciels spécifiques comme peuvent l'être celles des heures de pointe. Elles sont issues d'une appréciation fonction du profil de la voie et de son environnement.

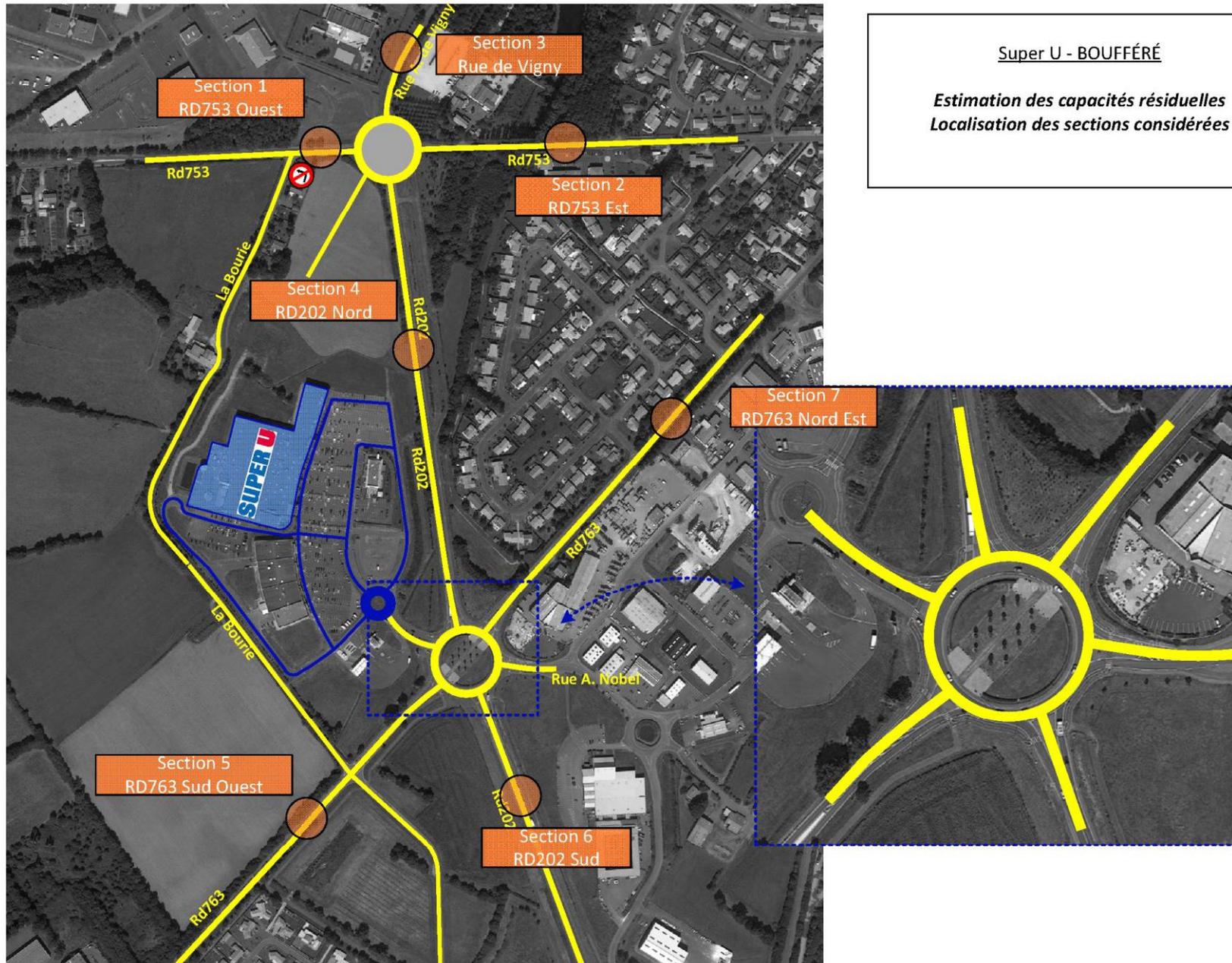
Les tableaux ci-dessous résument ces différentes grandeurs.

Heure de pointe du vendredi soir					
Voies	Données 2 sens de circulation confondus				
	Etat actuel		Situation projetée		
	Flux actuels/h	Capacité résiduelle sens le plus chargé	Flux générés par le projet/h	Evolution des flux	Capacité résiduelle sens le plus chargé
RD753 Ouest - Section 1	846	60%	25	2.9%	53%
RD753 Est - Section 2	923	67%	134	14.5%	59%
Route de Vigny - Section 3	415	78%	27	6.4%	75%
RD202 Nord - Section 4	1012	28%	-204	-20.2%	47%
RD763 Sud Ouest - Section 5	1381	6%	7	0.5%	9%
RD202 Sud - Section 6	1245	30%	71	5.7%	32%
RD763 Nord Est - Section 7	670	44%	-75	-11.2%	54%

Heure de pointe du samedi après midi					
Voies	Données 2 sens de circulation confondus				
	Etat actuel		Situation projetée		
	Flux actuels/h	Capacité résiduelle sens le plus chargé	Flux générés par le projet/h	Evolution des flux	Capacité résiduelle sens le plus chargé
RD753 Ouest - Section 1	565	75%	18	3.3%	71%
RD753 Est - Section 2	755	72%	183	24.3%	63%
Route de Vigny - Section 3	346	88%	36	10.3%	85%
RD202 Nord - Section 4	752	57%	-213	-28.3%	72%
RD763 Sud Ouest - Section 5	863	49%	6	0.7%	52%
RD202 Sud - Section 6	799	58%	75	9.4%	59%
RD763 Nord Est - Section 7	583	64%	-88	-15.1%	71%

Moyenne journalière					
Voies	Données 2 sens de circulation confondus				
	Etat actuel		Situation projetée		
	Flux actuels/j	Capacité résiduelle	Flux générés par le projet/j	Evolution des flux	Capacité résiduelle
RD753 Ouest - Section 1	6900	60%	190	2.8%	60%
RD753 Est - Section 2	8200	50%	1400	17.1%	40%
Route de Vigny - Section 3	3700	75%	270	7.3%	70%
RD202 Nord - Section 4	8300	55%	-1830	-22.0%	65%
RD763 Sud Ouest - Section 5	11800	30%	50	0.4%	30%
RD202 Sud - Section 6	10220	50%	640	6.3%	45%
RD763 Nord Est - Section 7	5800	60%	-720	-12.4%	65%

Les principales évolutions de trafic sont en grande partie liées aux basculements d'itinéraires des suites de la création du nouvel accès au Nord. Les réserves de capacité résiduelles sont confortables. La situation est améliorée en sortie de Boufféré par rapport à la situation actuelle.



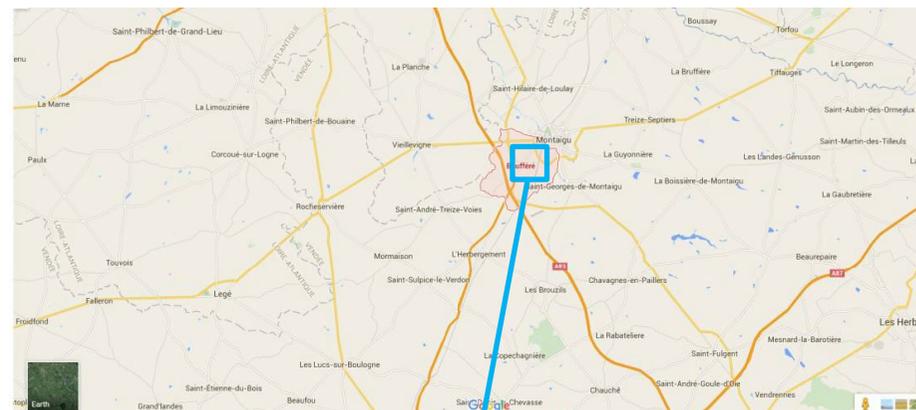
Super U - BOUFFÉRÉ  
*Estimation des capacités résiduelles  
Localisation des sections considérées*

# 1. PRÉAMBULE

La direction du magasin SUPER U de Boufféré envisage des mutations de l'offre commerciale existante à court et moyen terme.

À ce titre, la mission confiée à CDVIA consiste à :

- établir un **diagnostic des déplacements** en situation actuelle (2016),
- établir les **flux prévisionnels** aux périodes de pointe de fréquentation,
- analyser le **fonctionnement du réseau** de voirie en situation prévisionnelle.

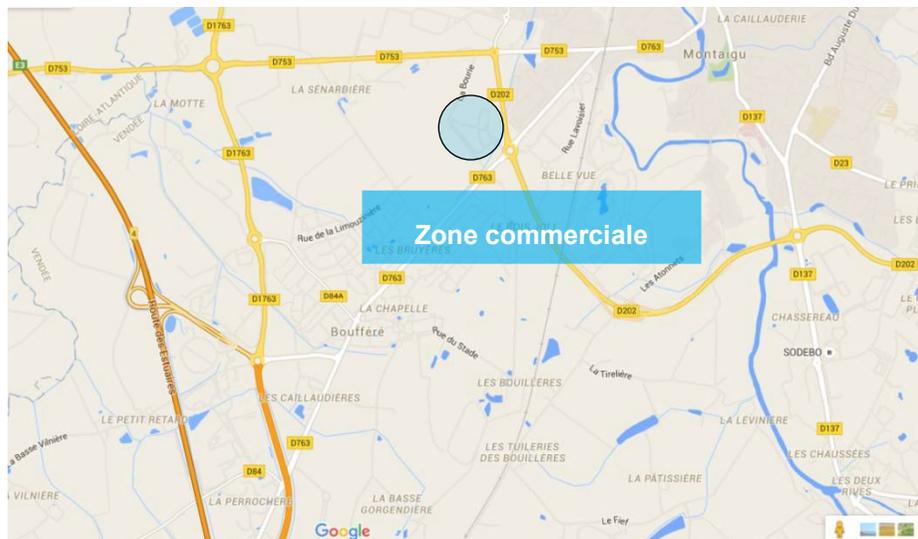


## 2. ACCESSIBILITÉ GÉNÉRALE AU SITE

### — 2.1. ACCESSIBILITÉ ROUTIÈRE

La zone commerciale se situe à proximité du contournement de Montaigu (RD202) et de la RD763 qui traverse la zone agglomérée de Boufféré

Il existe aujourd'hui un accès unique au niveau du giratoire à 6 branches RD202 / RD763. À l'intérieur de la zone commerciale, un réseau maillé permet la diffusion des flux.



**Vue depuis la RD202 Nord (Source : Google Street view)**



**Accès à la zone commerciale (Source : Google Earth)**



Super U - BOUFFÉRE  
Modes actifs

## — 2.2. ACCESSIBILITÉ EN TRANSPORTS COLLECTIFS

La desserte en transports collectifs est inexistante.

## — 2.3. MODES ACTIFS

De nombreux cheminements qualitatifs dédiés aux cheminements doux existent sur l'ensemble de la zone. Ils sont pour la plupart assez large et ils offrent un réel confort.

La continuité est assurée au niveau des carrefours par des traversées piétonnes.

Au niveau du centre commercial, ces cheminements dédiés aux modes actifs sont prolongés en entrée jusqu'aux cellules commerciales.



**Cheminements doux sur la RD763 Est**



**Cheminements doux de part et d'autre de la RD763  
(Source : Google Street view)**



**Bande cyclable en entrée de zone commerciale**

## — 2.4. RECUEIL DE DONNÉES

### —— 2.4.1. DISPOSITIF

Des comptages ont été réalisés le Vendredi 04 Mars entre 16h30 et 18h30 et le samedi 05 Mars entre 15h30 et 17h30 à l'aide de mâts.



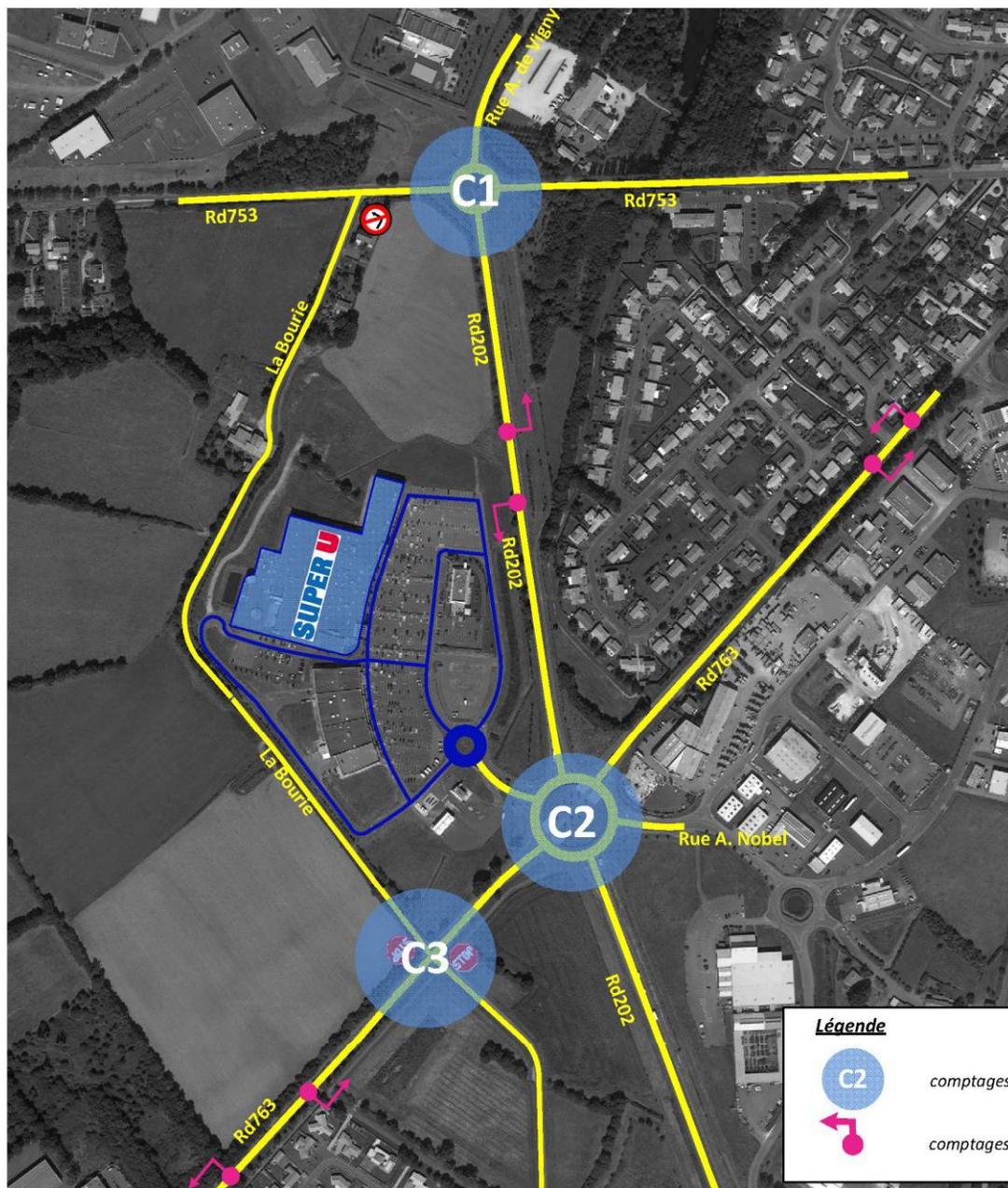
***Exemple de mât de comptage sur la RD763***

Des comptages automatiques ont également été réalisés à l'aide de radars du Mardi 01 au Lundi 07 mars 2015.



***Radar mis en place sur la RD763***

**Super U - BOUFFÉRE**  
 Enquête de circulation  
 Plan du dispositif



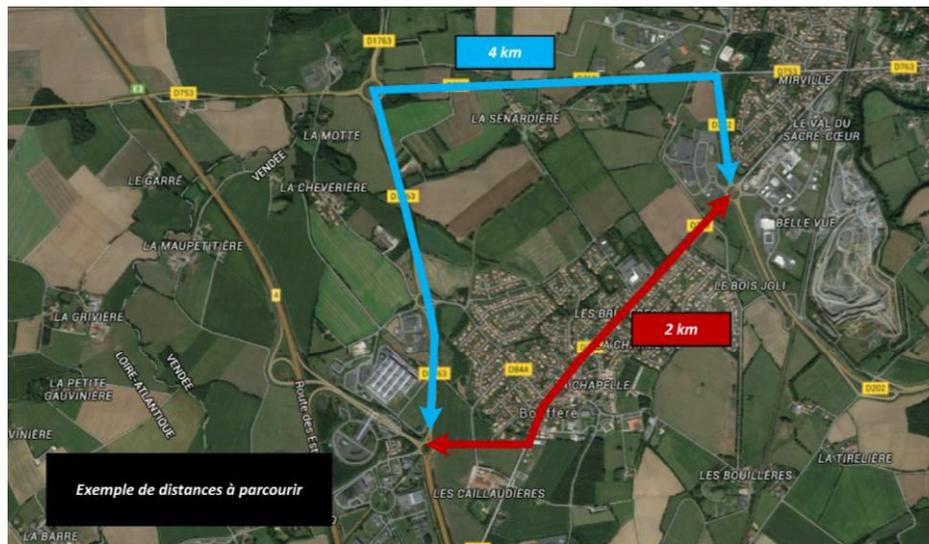
**Légende**

-  comptages directionnels
-  comptages automatiques

## 2.4.2. FLUX AUX HEURES DE POINTE

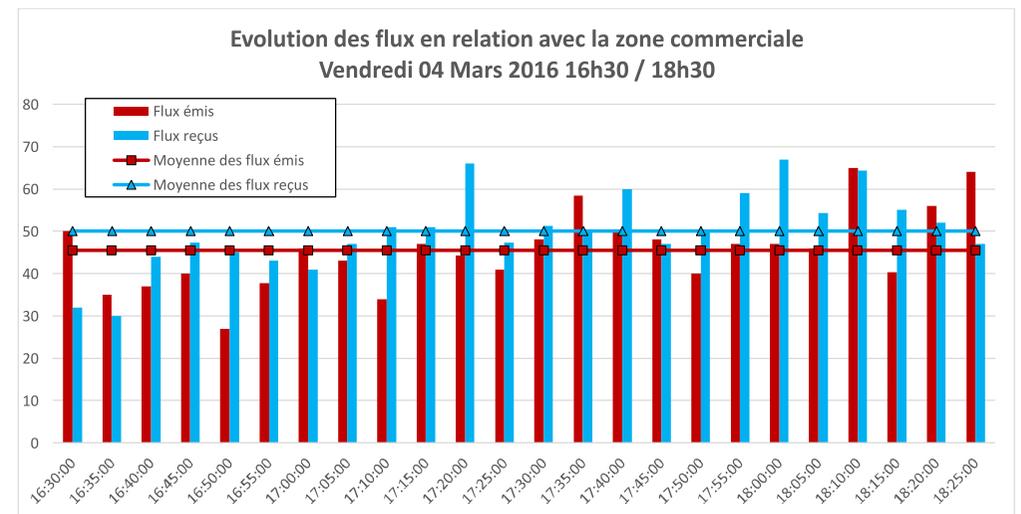
Les résultats des comptages sont donnés pages suivantes en unités de véhicules particuliers (1 voiture = 1 UVP, 1 bus ou 1 poids lourds = 2 UVP, 1 deux roues = 0.3 UVP).

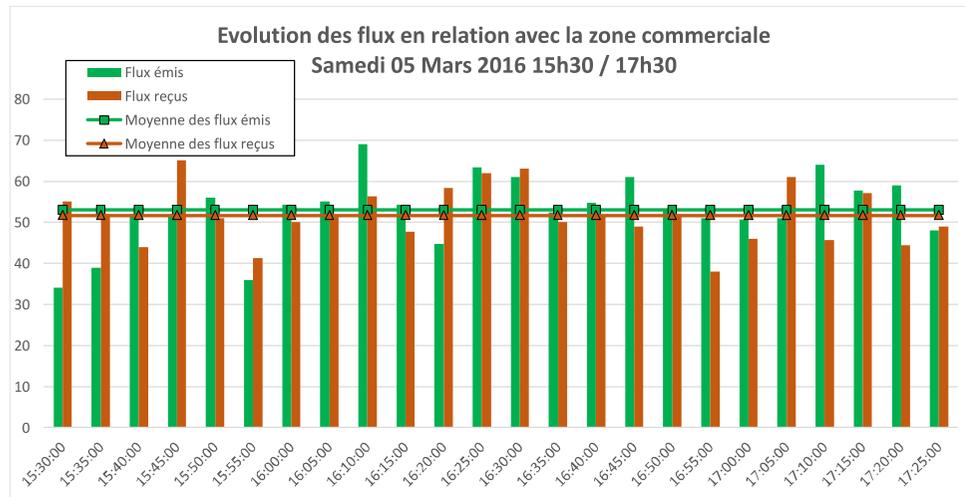
La **circulation est plus soutenue le vendredi soir** que le samedi après-midi. Les niveaux de trafic sont les **plus élevés sur la RD763** en traversée de Boufféré (785 UVP en sortie de Boufféré, 648 dans le sens opposé). Si la commune dispose d'un contournement, celui-ci est beaucoup plus long que le chemin direct qui traverse la commune.



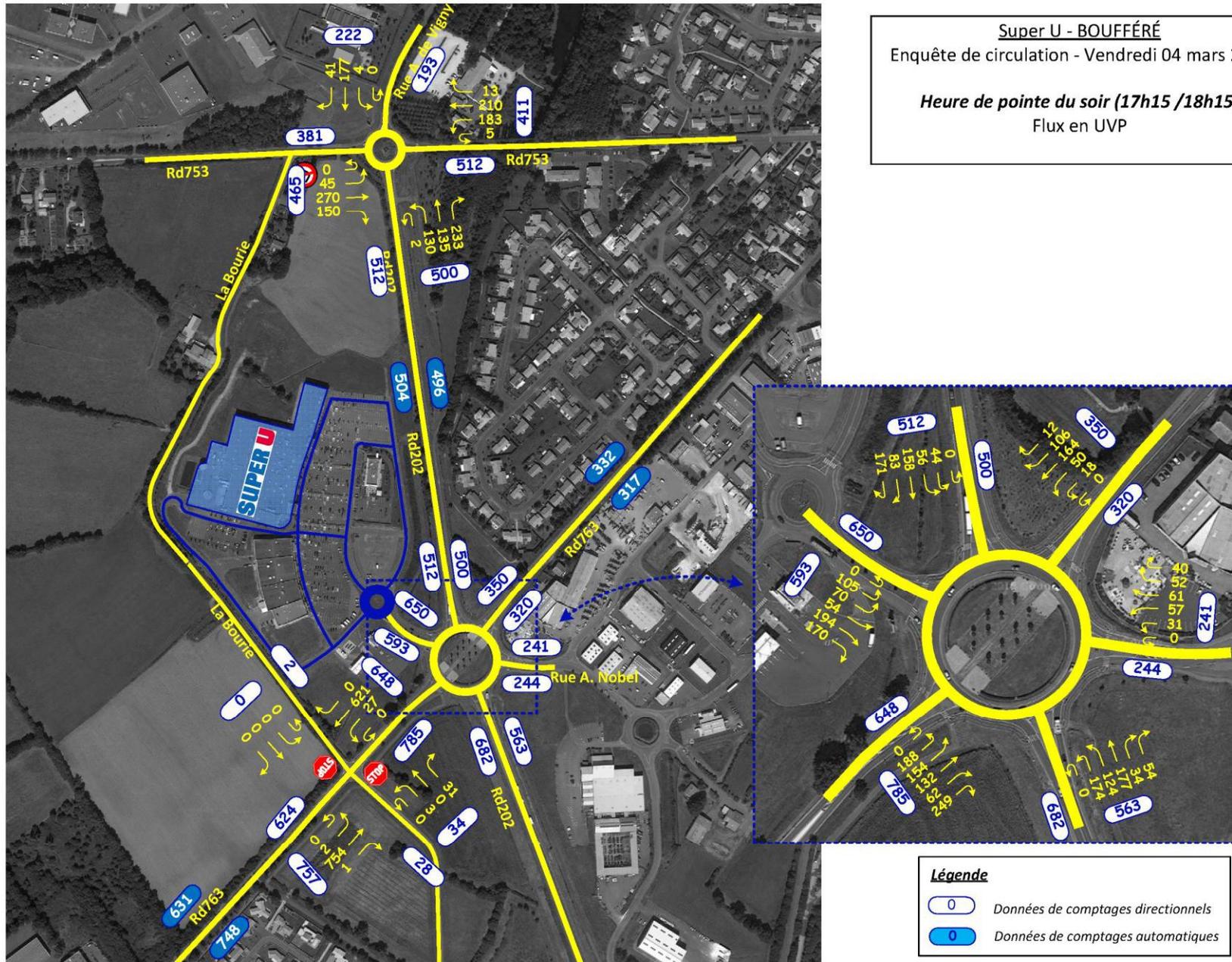
La **zone commerciale** génère des flux **très légèrement plus importants le samedi** que le vendredi soir (1.250 véhicules le vendredi soir contre 1.270 le samedi).

Les deux graphiques suivants montrent l'**évolution des flux en relation avec la zone commerciale** pendant les deux périodes de deux heures de comptages directionnels du vendredi 04 et du samedi 05 mars 2016.



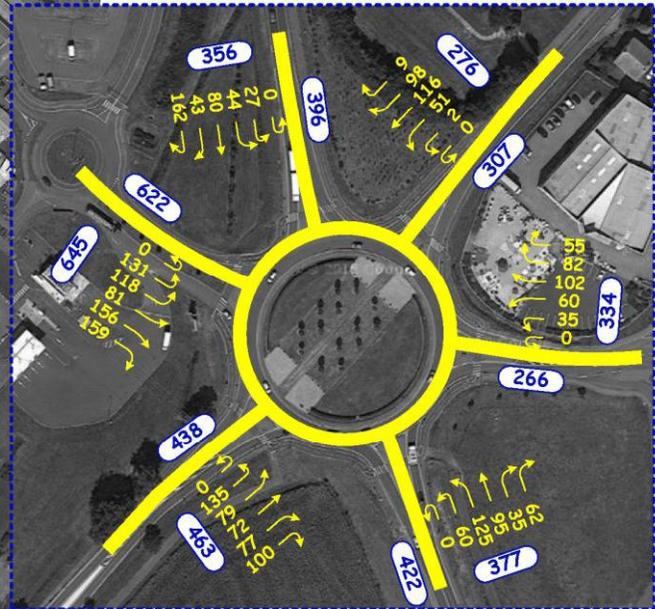


Les variations de flux d'une période de 5 minutes à la suivante ne sont jamais spectaculaires. Il existe bien quelques périodes s'écartant visiblement de la moyenne mais de manière sensible (de 10 à 15 véhicules).





**Super U - BOUFFÉRI**  
 Enquête de circulation – samedi 05 mars 2016  
**Heure de pointe de l'après midi (16h15 /17h15)**  
 Flux en UVP



**Légende**

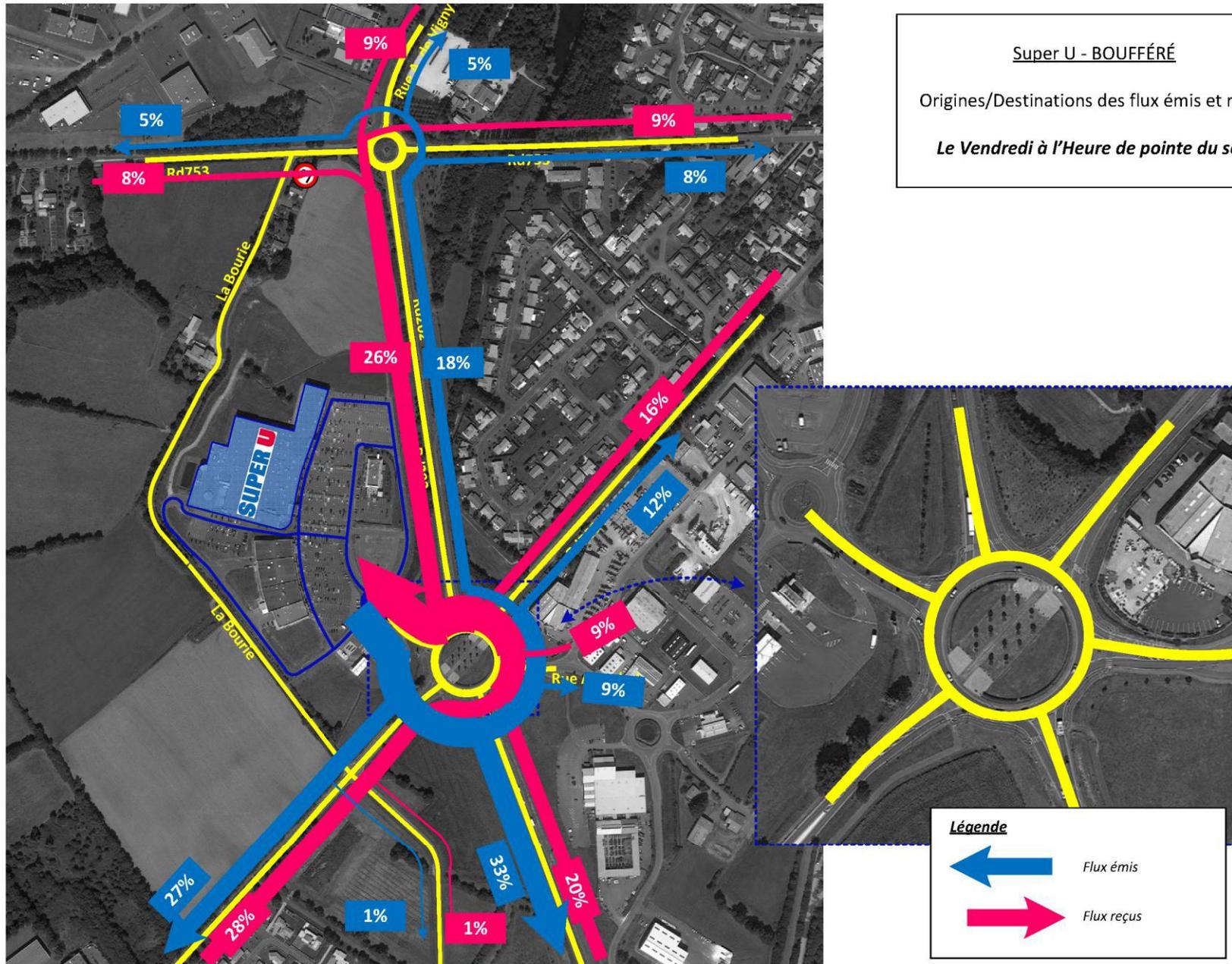
- 0 Données de comptages directionnels
- 0 Données de comptages automatiques

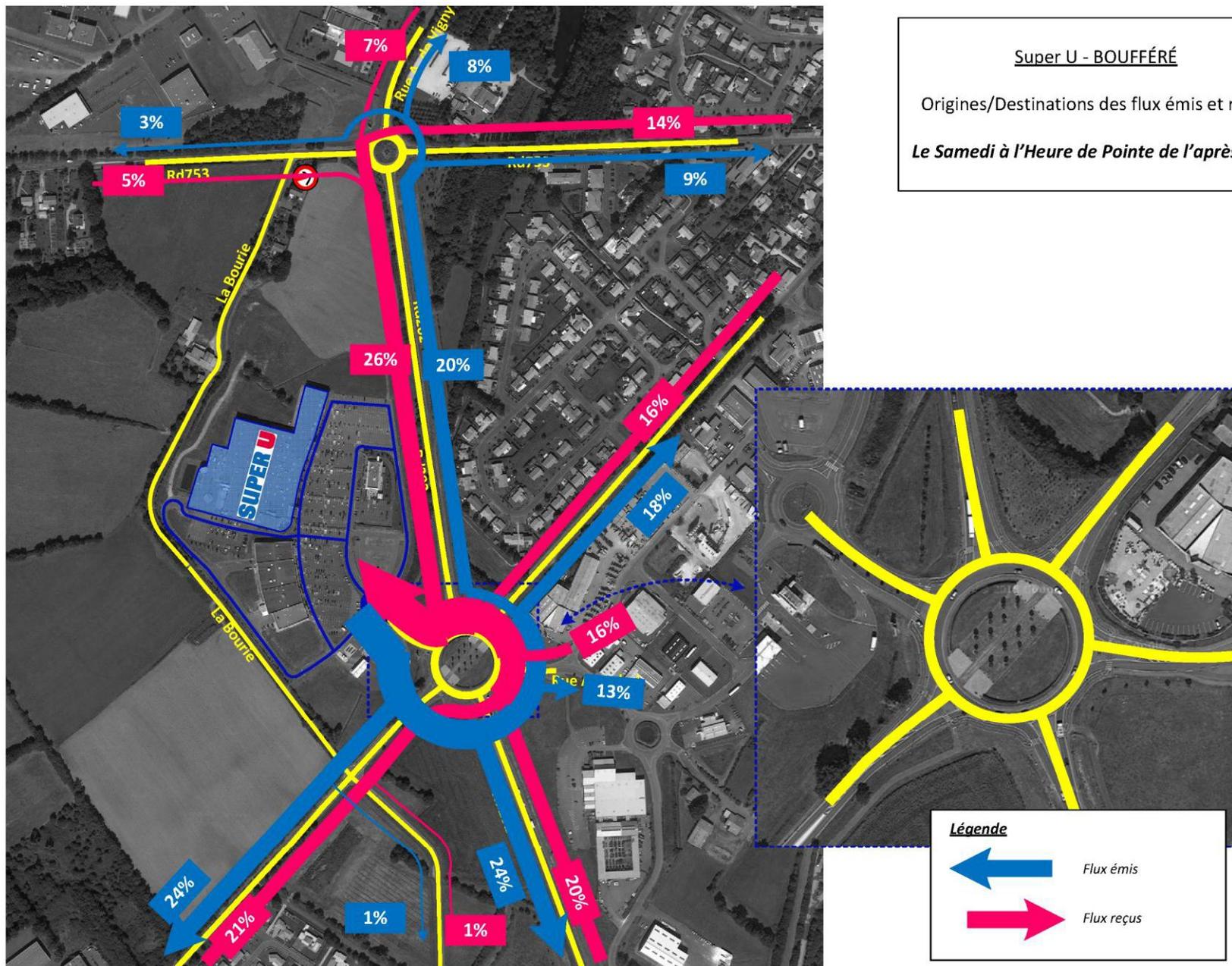
## — 2.5. ESTIMATION DE LA RÉPARTITION DES FLUX GÉNÉRÉS PAR LA ZONE COMMERCIALE SUR LE RÉSEAU DE VOIRIE

Sur la base des comptages directionnels, il est possible d'estimer la répartition des flux liés à la zone commerciale (l'information est directe pour la RD763 et la RD202 Sud, elle est déduite pour la rue de Vigny et la RD753).

Elle tient compte implicitement :

- de la **zone de chalandise**,
- des **trajets combinés** (usagers profitant de l'offre commerciale sur un trajet ayant un motif différent des achats, travail → domicile par exemple),
- du **foisonnement avec l'offre commerciale** existante par ailleurs (jardinerie et autres magasins sur la rue Alfred Nobel).



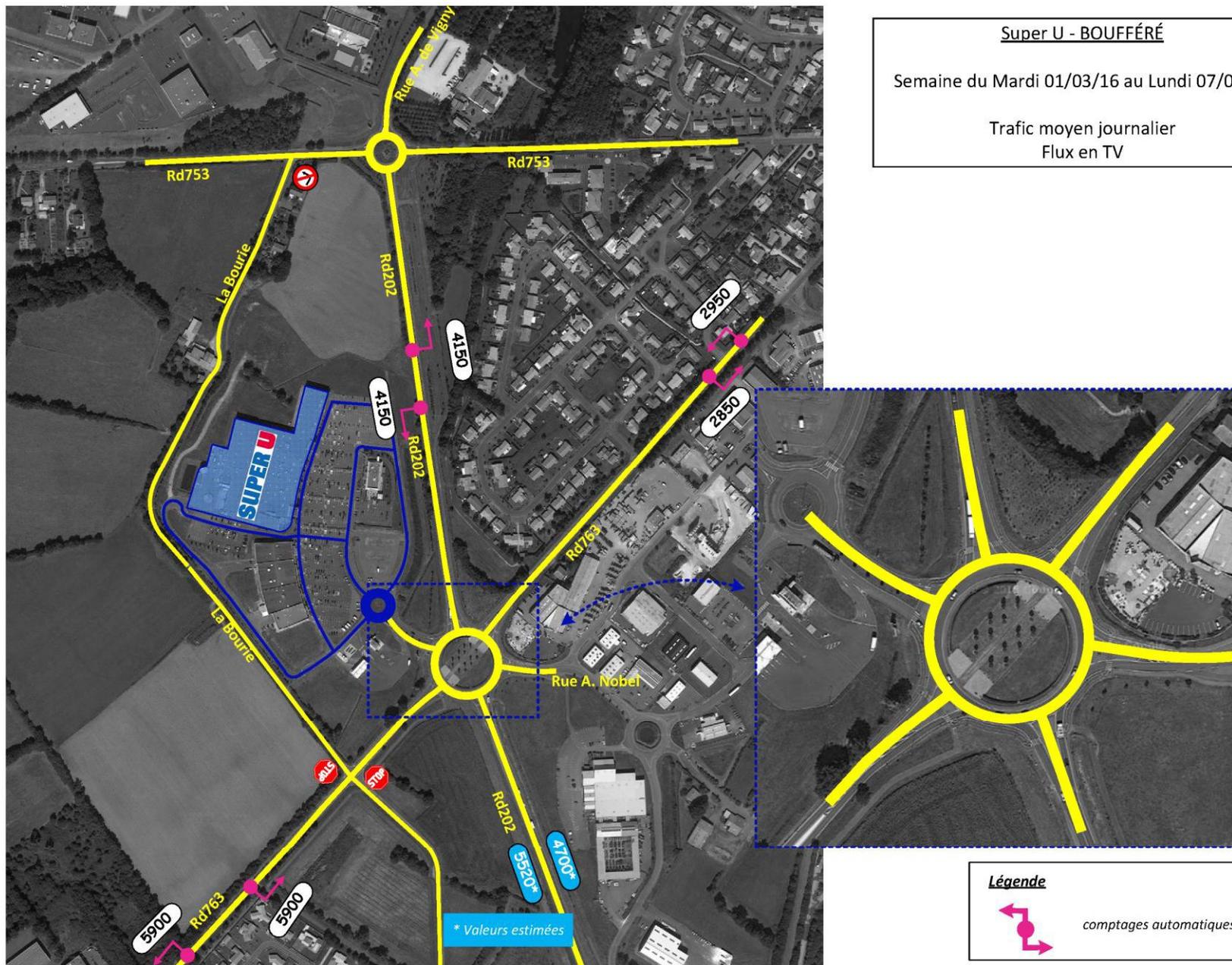


## — 2.6. TRAFICS MOYENS JOURNALIERS

Sur chaque section instrumentée, les trafics moyens journaliers mesurés sont assez symétriques pour chacun des deux sens de circulation.

Cette symétrie est à priori moins vraie pour la RD202 Sud pour laquelle les valeurs de TMJ ont été estimées à partir des données de comptages aux heures de pointe et de ration de passage.

La RD763 en traversée de Boufféré présente les niveaux de trafic les plus élevés avec de l'ordre de 12.000 véhicules par jour deux sens confondus.



## — 2.7. ANALYSE DE FONCTIONNEMENT

Les observations réalisées sur site n'ont pas montré de difficultés particulières aux accès le samedi après-midi.

Le **vendredi soir**, les conditions de circulation sont nettement plus difficiles. Des remontées importantes existent sur la RD763, qui bien qu'elles ne soient pas permanentes pendant toute la période de pointe, sont très pénalisantes et peuvent s'étirer sur 200 à 300 mètres en amont du giratoire d'accès à la zone commerciale.



### Prise de vue issue des mâts de comptage

Sur les autres branches, il peut exister **pendant des périodes assez courtes** (5 à 10 minutes) des ralentissements voire la formation de files d'attente mais qui se résorbent par la suite.

Les réserves de capacité estimées à l'aide du logiciel GIRABASE distribué par le CEREMA sur les heures de pointe retranscrivent assez bien les observations.

C1 Rd202 / Rd753	Carrefour giratoire	vendredi HPS		samedi HP	
		Actuel (2016)			
	Rd753 Est	1 file	67%	72%	
	rue Alfred de Vigny	1 file	78%	88%	
	Rd753 Ouest	1 file	60%	75%	
	Accès SU	1 file			
	Rd202 Sud	1 file	58%	70%	
	<b>charge globale</b>		<b>1598</b>	<b>1209</b>	

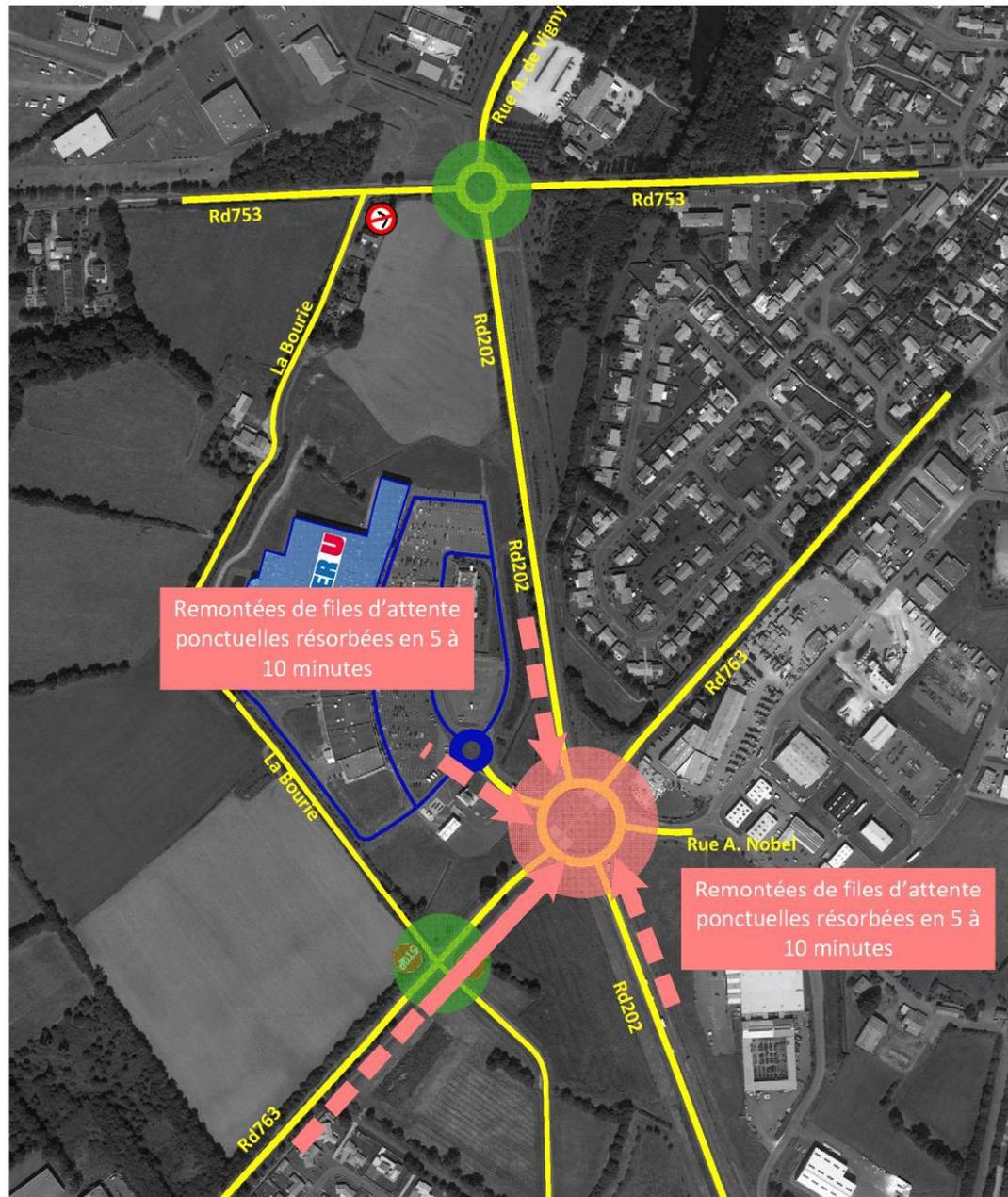
C2 Rd763 / Rd202 / Super U	Carrefour giratoire	vendredi HPS		samedi HP	
		Actuel (2016)			
	rue Alfred NOBEL	1 file	62%	59%	
	Rd763 Nord Est	1 file	44%	64%	
	Rd202 Nord	1 file	28%	57%	
	Super U	1 file	26%	40%	
	Rd763 Sud Ouest	1 file	6%	49%	
	Rd202 Sud	1 file	30%	58%	
	<b>charge globale</b>		<b>3044</b>	<b>2451</b>	

C3 Rd763 / La Bourie	Carrefour à Stop	vendredi HPS		samedi HP	
		Actuel (2016)			
	TAG depuis Rd763 sud ouest	1 file	100%	100%	
	TAG depuis Rd763 nord est	1 file	95%	98%	
	La Bourie	1 file	100%	100%	
	Le Bois Joli	1 file	89%	96%	
	<b>charge globale</b>		<b>1439</b>	<b>905</b>	

### Synthèse des réserves de capacité

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

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



**Super U - BOUFFÉRE**  
 Synthèse de fonctionnement

**Situation actuelle**  
 Le Vendredi à l'Heure de pointe du soir

**Légende**

	Fonctionnement satisfaisant
	Fonctionnement difficile sur au moins l'une des entrées
	Saturation sur au moins une des branches du carrefour
	Circulation difficile
	Saturation en entrée de carrefour



**Super U - BOUFFÉRE**  
*Synthèse de fonctionnement*

**Situation actuelle**  
*Le Samedi à l'Heure de pointe de l'après-midi*

- Légende**
- Fonctionnement satisfaisant
  - Fonctionnement difficile sur au moins l'une des entrées
  - Saturation sur au moins une des branches du carrefour
  - Circulation difficile
  - Saturation en entrée de carrefour

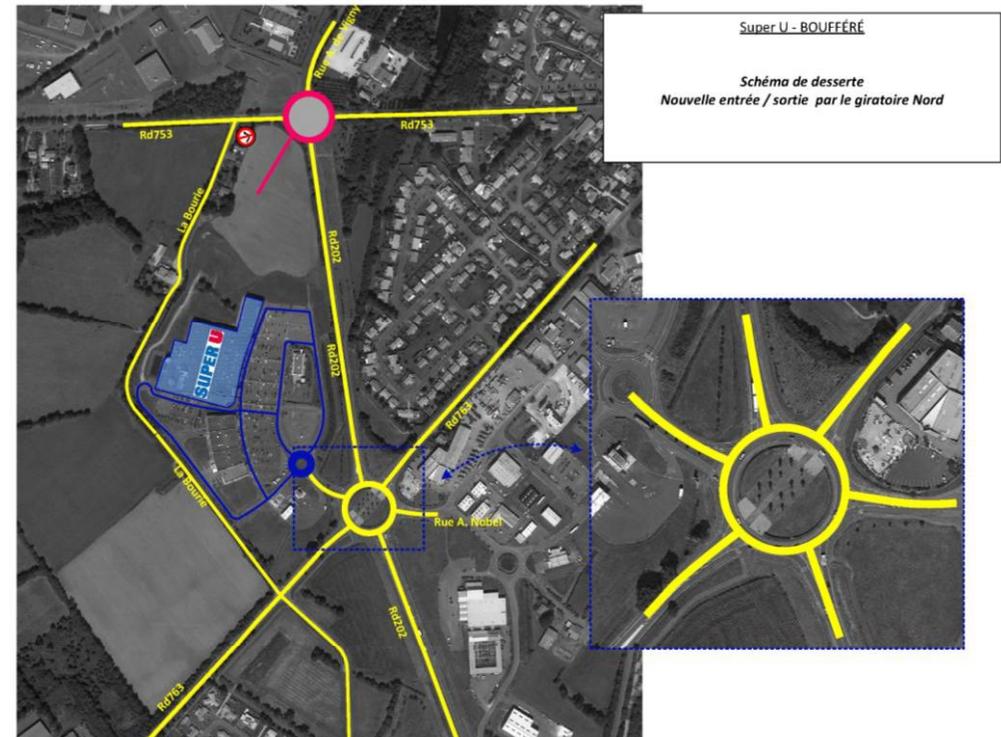
## 3. HYPOTHÈSES

### — 3.1. ÉLÉMENTS CONSTITUTIFS DU PROJET

Le développement de la zone commerciale prévoit :

- l'agrandissement de l'ensemble magasin / galerie de **3.900** à **6.200** m<sup>2</sup> de surface de vente,
- la création d'un **drive**,
- le développement de **2.000 m<sup>2</sup> de cellules commerciales** et de **300 m<sup>2</sup> de restaurants** sur la **partie Nord** de la zone commerciale,
- la réalisation d'un parking couvert.

Le projet s'accompagne de la création d'un nouvel accès au Nord par le giratoire RD202 / RD753 / rue Alfred de Vigny.



## — 3.2. GENERATION DE TRAFIC

### — 3.2.1. EXTENSION DU MAGASIN

Selon la direction du magasin, le passage de 3.900 à 6.200 m<sup>2</sup> de surface de vente engendrera **une croissance du chiffre d'affaires de 15%**.

Une part de cette croissance sera liée à l'augmentation du panier moyen, une autre à l'attraction d'une nouvelle clientèle. Nous retiendrons une croissance des flux aux accès de 10%.

	Heure de pointe du Vendredi soir		Heure de pointe du Samedi après midi	
	Émission	Réception	Émission	Réception
<b>Flux générés</b>	<b>59</b>	<b>65</b>	<b>64</b>	<b>62</b>

### — 3.2.2. CELLULES COMMERCIALES (2.000 M<sup>2</sup>)

Pour estimer les flux spécifiques liés aux cellules commerciales, nous appliquons des ratios classiques ajustés pour tenir compte du **foisonnement avec l'offre commerciale existante** (clientèle se rendant à la fois dans les nouvelles cellules commerciales et dans le magasin, la galerie, ou dans les autres cellules existantes).

	Heure de pointe du Vendredi soir		Heure de pointe du Samedi après midi	
	Émission	Réception	Émission	Réception
Ratio théorique (pour 100 m <sup>2</sup> SV)	2	2	4	4
Flux théoriques (1)	40	40	80	80
Part de foisonnement (2)	50%	50%	50%	50%
<b>Flux nouveaux réels (1)* [100% – (2)]</b>	<b>20</b>	<b>20</b>	<b>40</b>	<b>40</b>

### — 3.2.3. DRIVE

On considère que le drive générera de l'ordre de 24 véhicules par heure dont **50% en foisonnement** avec l'offre commerciale existante.

	Heure de pointe du Vendredi soir		Heure de pointe du Samedi après midi	
	Émission	Réception	Émission	Réception
Flux théoriques (1)	24	24	24	24
Part de foisonnement (2)	50%	50%	50%	50%
<b>Flux nouveaux réels (1)* [100% – (2)]</b>	<b>12</b>	<b>12</b>	<b>12</b>	<b>12</b>

### 3.2.4. RESTAURANTS (300 M<sup>2</sup>)

Nous supposons que les flux liés aux restaurants sont négligeables au vu de la surface développée et des heures de pointes considérées (fin d'après-midi le vendredi soir et après-midi le samedi).

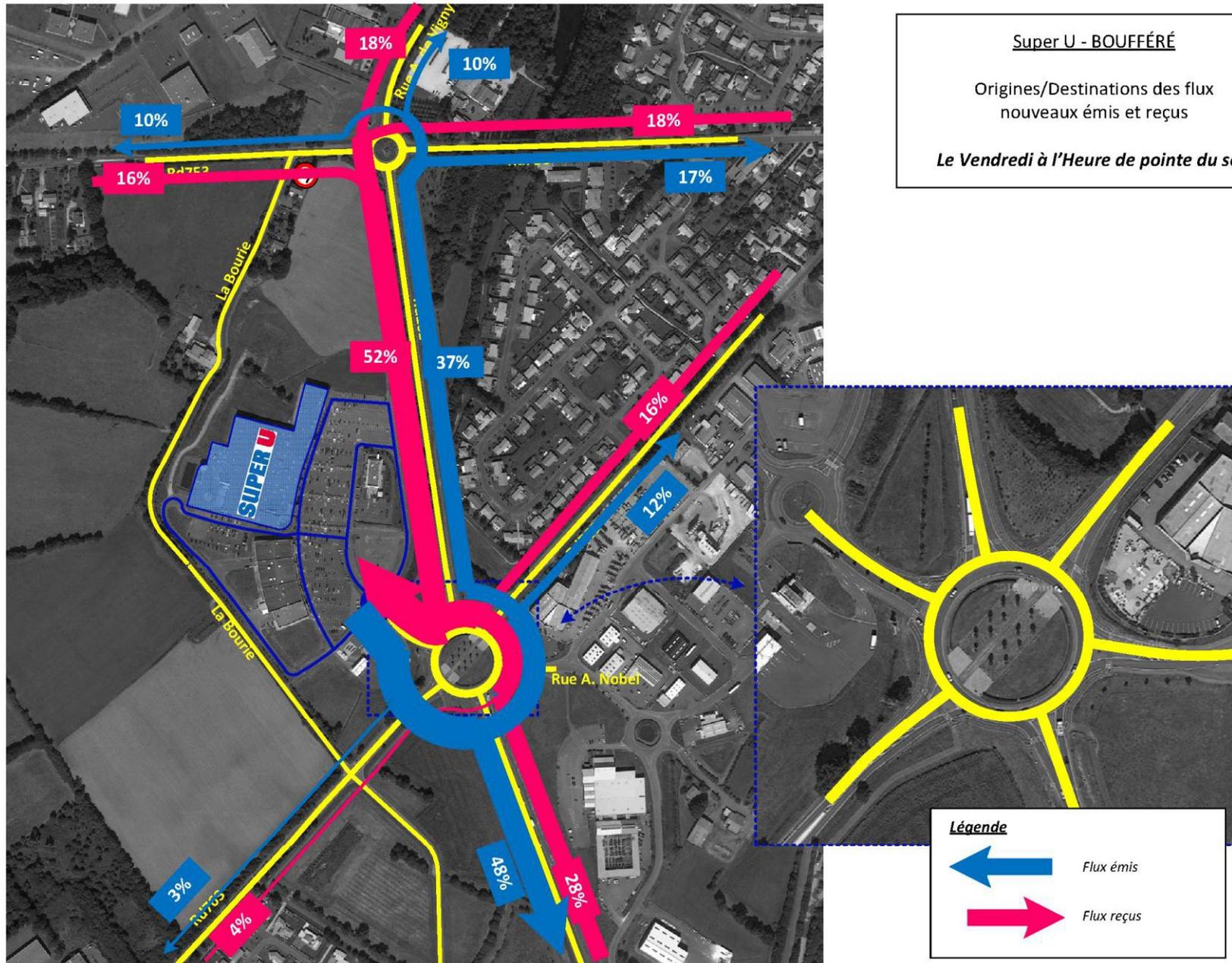
### 3.2.5. BILAN DES FLUX NOUVEAUX

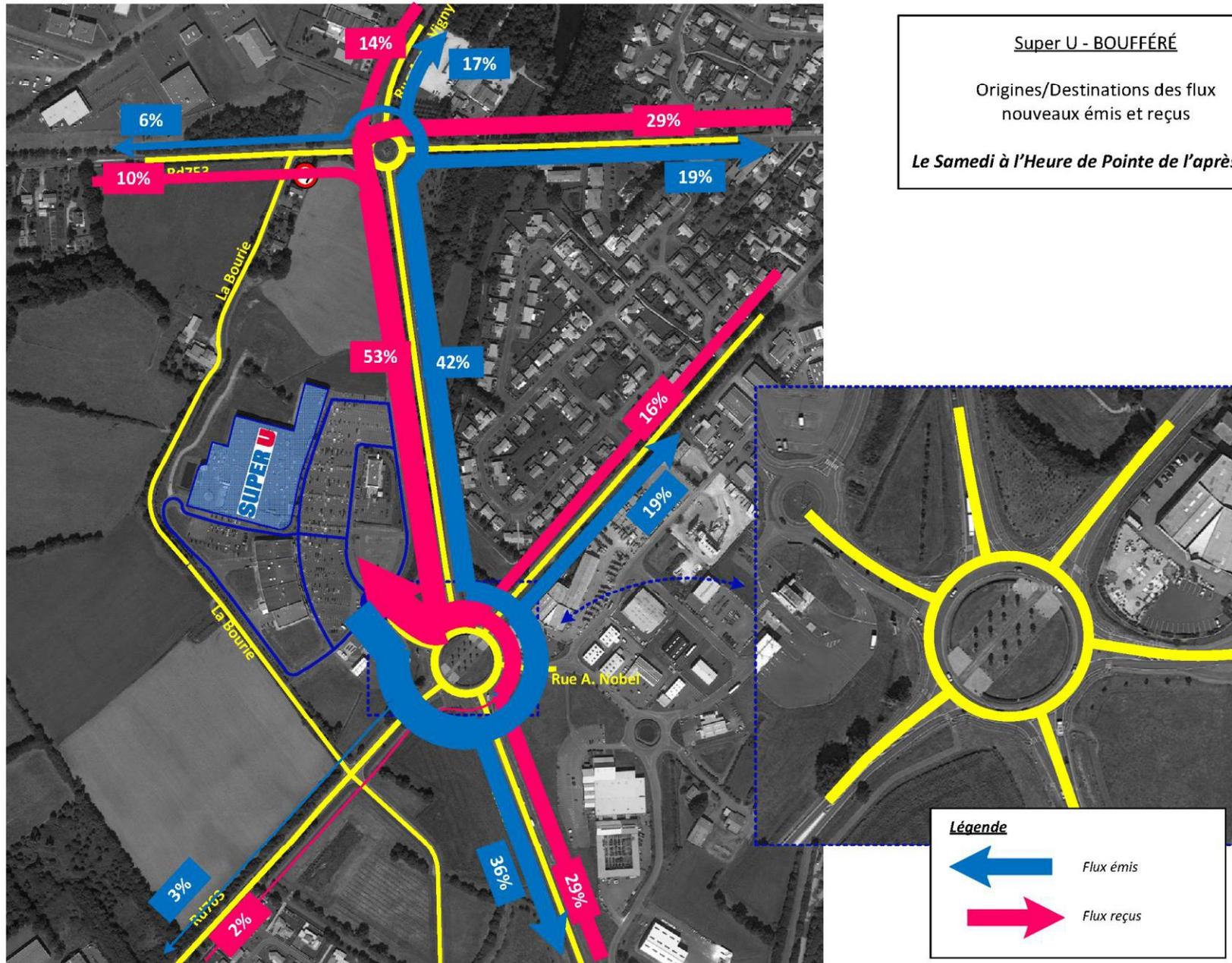
Le tableau ci-dessous résume les volumes de flux nouveaux générés à court terme par les projets envisagés.

<i>Flux supplémentaires générés à court terme</i>	<b>Heure de pointe du Vendredi soir</b>		<b>Heure de pointe du Samedi après midi</b>	
	Émission	Réception	Émission	Réception
Extension magasin (1)	59	65	64	62
Cellules commerciales (2)	20	20	40	40
Drive (3)	12	12	12	12
<b>Flux nouveaux réels (1) + (2) + (3)</b>	<b>91</b>	<b>97</b>	<b>116</b>	<b>114</b>

### 3.3. RÉPARTITION DES FLUX NOUVEAUX SUR LE RÉSEAU DE VOIRIE

L'analyse de l'évolution potentielle des taux de pénétration amène à considérer une distribution des flux différente de celle observée lors des enquêtes de Mars 2016. Les relations avec la RD202 Nord et Sud sont plus marquées. Le potentiel de captation sur la RD763 Boufféré est par contre beaucoup plus faible qu'en situation actuelle.





## 4. SITUATION PRÉVISIONNELLE AUX HEURES DE POINTE

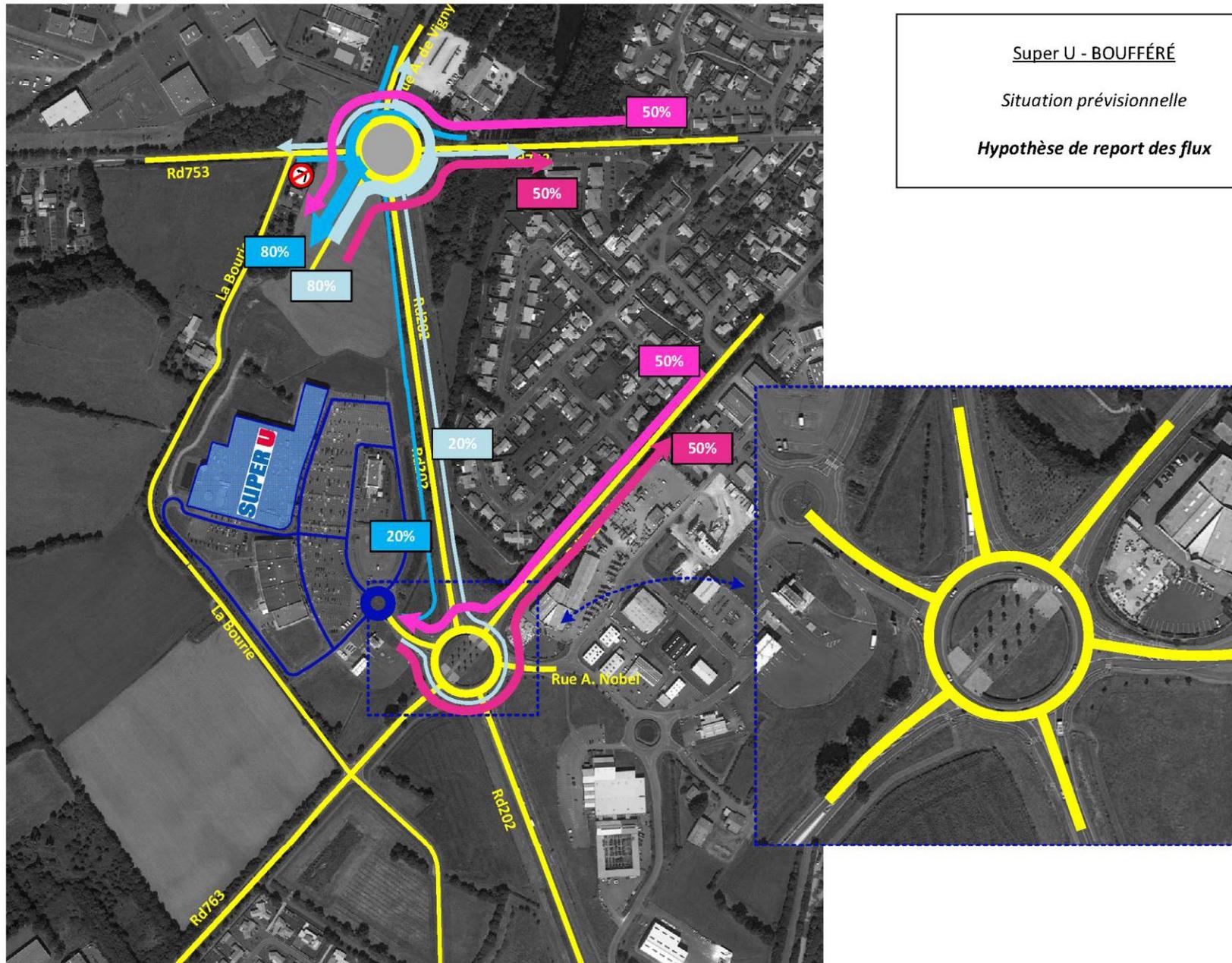
---

### — 4.1. HYPOTHÈSES COMPLÉMENTAIRES DE RÉPARTITION DES FLUX

Nous supposons que les flux en relation avec la zone commerciale se reportent sur le nouvel accès dans les proportions suivantes :

- 80% des flux en provenance de la RD202 Nord (RD753 et route de Vigny), les 20% restant empruntant l'accès actuel,
- 50% des flux en provenance de la RD763 Nord Est (route de Mirville).

Il est possible également qu'une part de la clientèle traversant aujourd'hui la commune de Boufféré se reporte sur le nouvel accès.



Super U - BOUFFÉRE  
Situation prévisionnelle  
*Hypothèse de report des flux*

## — 4.2. ANALYSE DE FONCTIONNEMENT

Le giratoire Nord est supposé être modifié pour pouvoir accueillir la 5<sup>ème</sup> branche. Les caractéristiques géométriques retenues pour les calculs de capacité sont les suivantes :

- rayon de l'îlot infranchissable : 26 mètres,
- largeur d'anneau : 8 mètres,
- entrées / sorties : 1 file par sens.

Le giratoire fonctionne de manière très satisfaisante aux heures de pointe.

Le giratoire Sud voit ses réserves de capacité s'améliorer sur chacune des branches du carrefour. Des difficultés subsisteront cependant à l'heure de pointe du soir.

C1 Rd202 / Rd753	Carrefour giratoire	Prévisionnel	
		vendredi HPS	samedi HP
		Rd753 Est	1 file
rue Alfred de Vigny	1 file	75%	85%
Rd753 Ouest	1 file	53%	71%
Accès SU	1 file	82%	79%
Rd202 Sud	1 file	59%	72%
charge globale		1784	1448

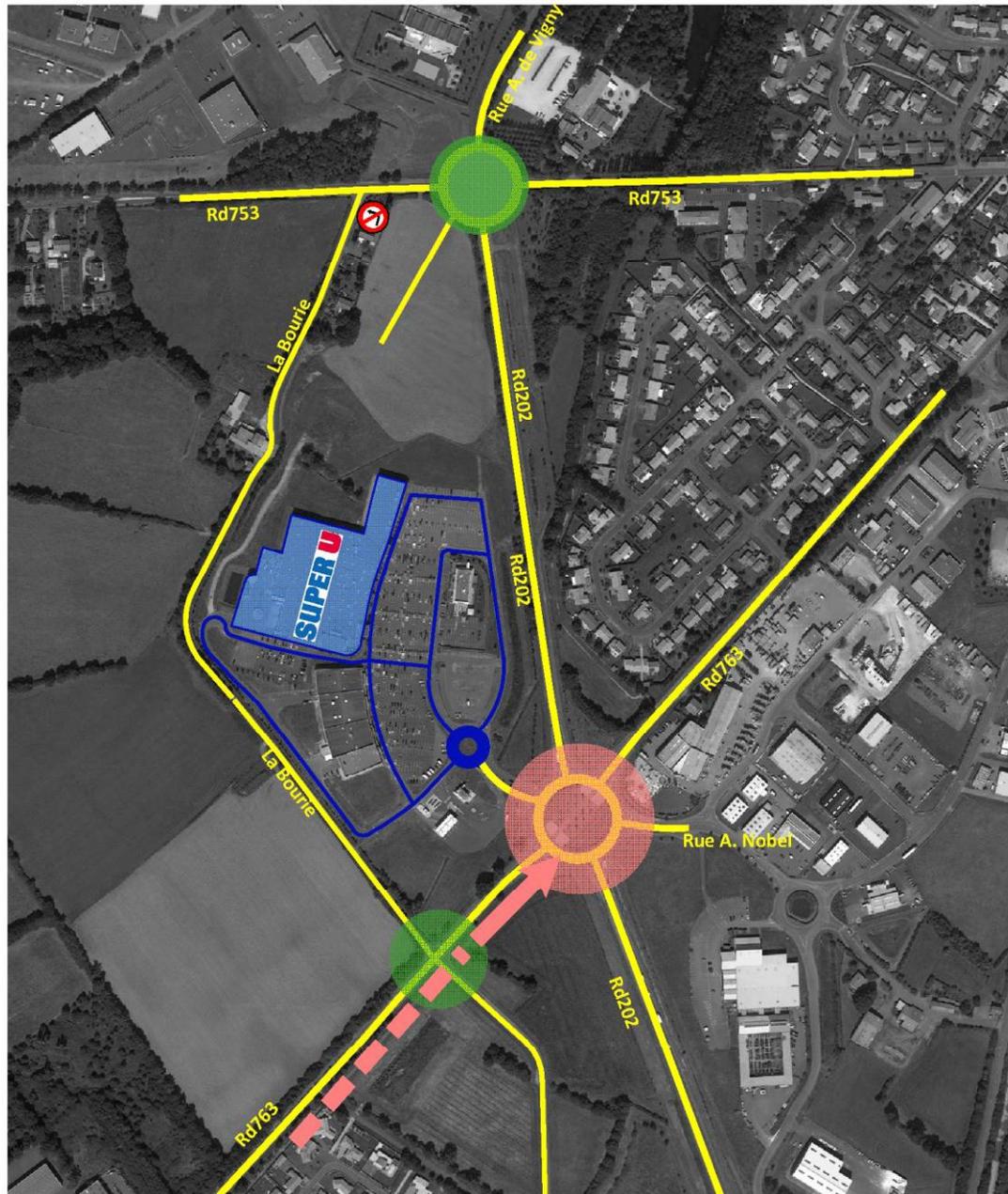
C2 Rd763 / Rd202 / Super U	Carrefour giratoire	Prévisionnel	
		vendredi HPS	samedi HPS
		rue Alfred NOBEL	1 file
Rd763 Nord Est	1 file	54%	71%
Rd202 Nord	1 file	47%	72%
Super U	1 file	34%	49%
Rd763 Sud Ouest	1 file	9%	52%
Rd202 Sud	1 file	32%	59%
charge globale		2844	2231

C3 Rd763 / La Bourie	Carrefour à Stop	Prévisionnel	
		vendredi HPS	samedi HP
		TAG depuis Rd763 sud ouest	1 file
TAG depuis Rd763 nord est	1 file	95%	98%
La Bourie	1 file	100%	100%
Le Bois Joli	1 file	89%	96%
		1446	910

### Synthèse des réserves de capacité

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

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

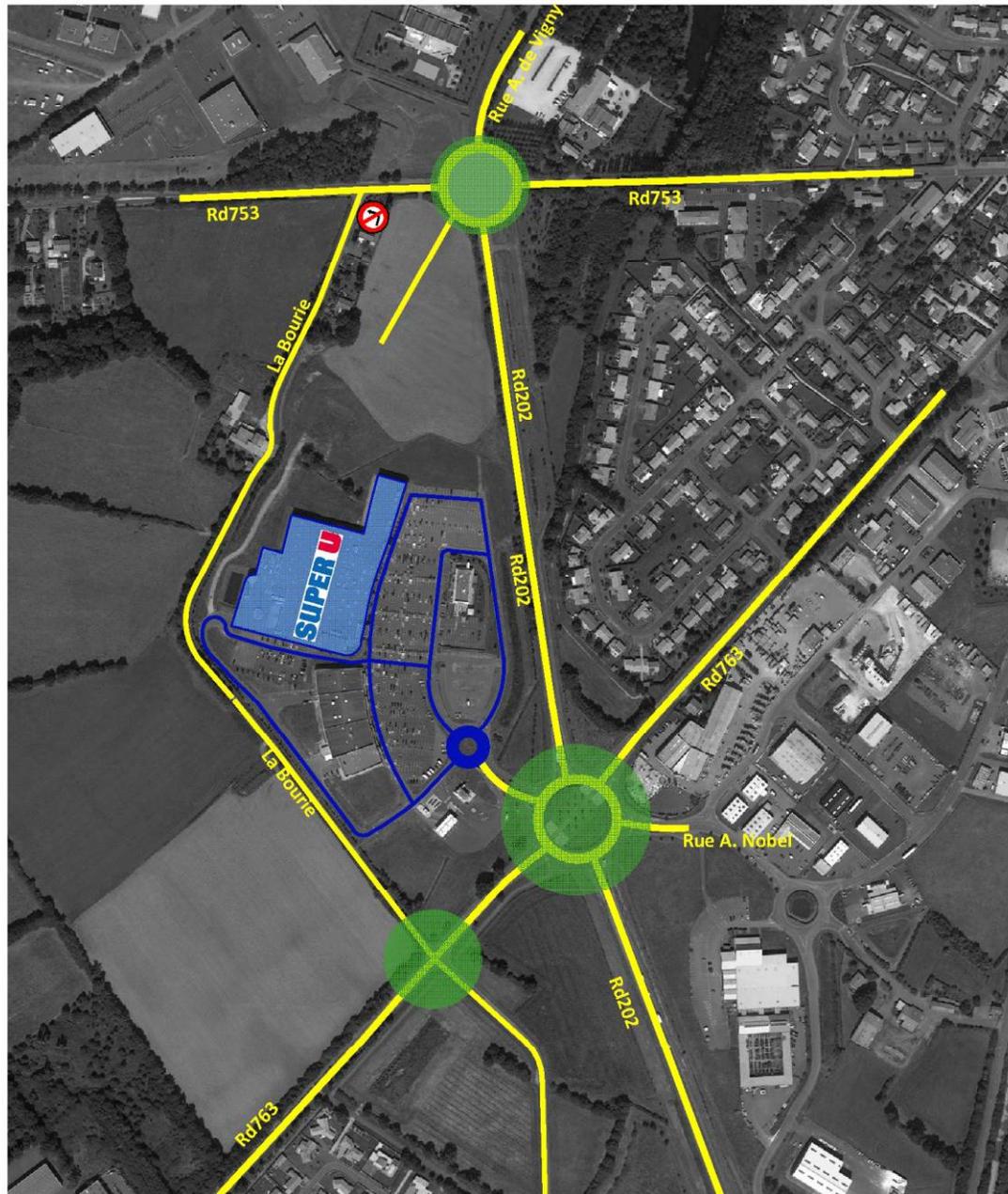


**Super U - BOUFFÉRE**  
 Synthèse de fonctionnement

**Situation prévisionnelle**  
 Le Vendredi à l'Heure de pointe du soir

**Légende**

<span style="color: green;">●</span>	Fonctionnement satisfaisant
<span style="color: red;">●</span>	Fonctionnement difficile sur au moins l'une des entrées
<span style="color: red;">●</span>	Saturation sur au moins une des branches du carrefour
<span style="color: red;">- - -</span>	Circulation difficile
<span style="color: red;">—</span>	Saturation en entrée de carrefour



**Super U - BOUFFÉRE**  
 Synthèse de fonctionnement

**Situation prévisionnelle**  
 Le Samedi à l'Heure de pointe de l'après-midi

- Légende**
- Fonctionnement satisfaisant
  - Fonctionnement difficile sur au moins l'une des entrées
  - Saturation sur au moins une des branches du carrefour
  - Circulation difficile
  - Saturation en entrée de carrefour

## 5. PARTS MODALES ET CAPACITÉS RÉSIDUELLES

### — 5.1. PARTS MODALES

Au vu des usages actuels, de l'offre en transports collectifs, de la desserte routière et de la place accordée aux modes doux, le tableau ci-dessous récapitule les différentes parts modales estimées pour le projet.

Modes de transports	Répartition
<i>Flux routier</i>	85 à 90%
<i>Flux en transports collectifs</i>	0%
<i>Flux en vélo</i>	de 5 à 10%
<i>Flux piétons</i>	de 5 à 10%
<b>Total des flux générés</b>	100%

### — 5.2. CAPACITÉS RÉSIDUELLES

Les évolutions de flux et capacités résiduelles ont été estimées sur les sections considérées représentées ci-contre.

Quelques précisions sur les données incluses dans les tableaux :

- les **flux aux heures de pointe** en situation actuelle sont issus des comptages réalisés.
- les **valeurs de trafic moyen journalier (TMJ)** en situation actuelle sont issus des comptages et / ou ont été extrapolées en fonction des flux aux heures de pointe et de ratios de passage.
- Les **réserves de capacité aux heures de pointe** sont données pour le sens de circulation pour lequel la réserve de capacité à l'approche du carrefour est la plus défavorable (cf. calculs de capacité paragraphes précédents).
- La **capacité résiduelle** est définie comme étant le rapport entre les flux supplémentaires admissibles avant saturation et la capacité de l'infrastructure.
- Les **capacités résiduelles journalières** ne sont pas estimées sur la base de données de sorties de logiciels spécifiques comme peuvent l'être celles des heures de pointe. Elles sont issues d'une appréciation fonction du profil de la voie et de son environnement.

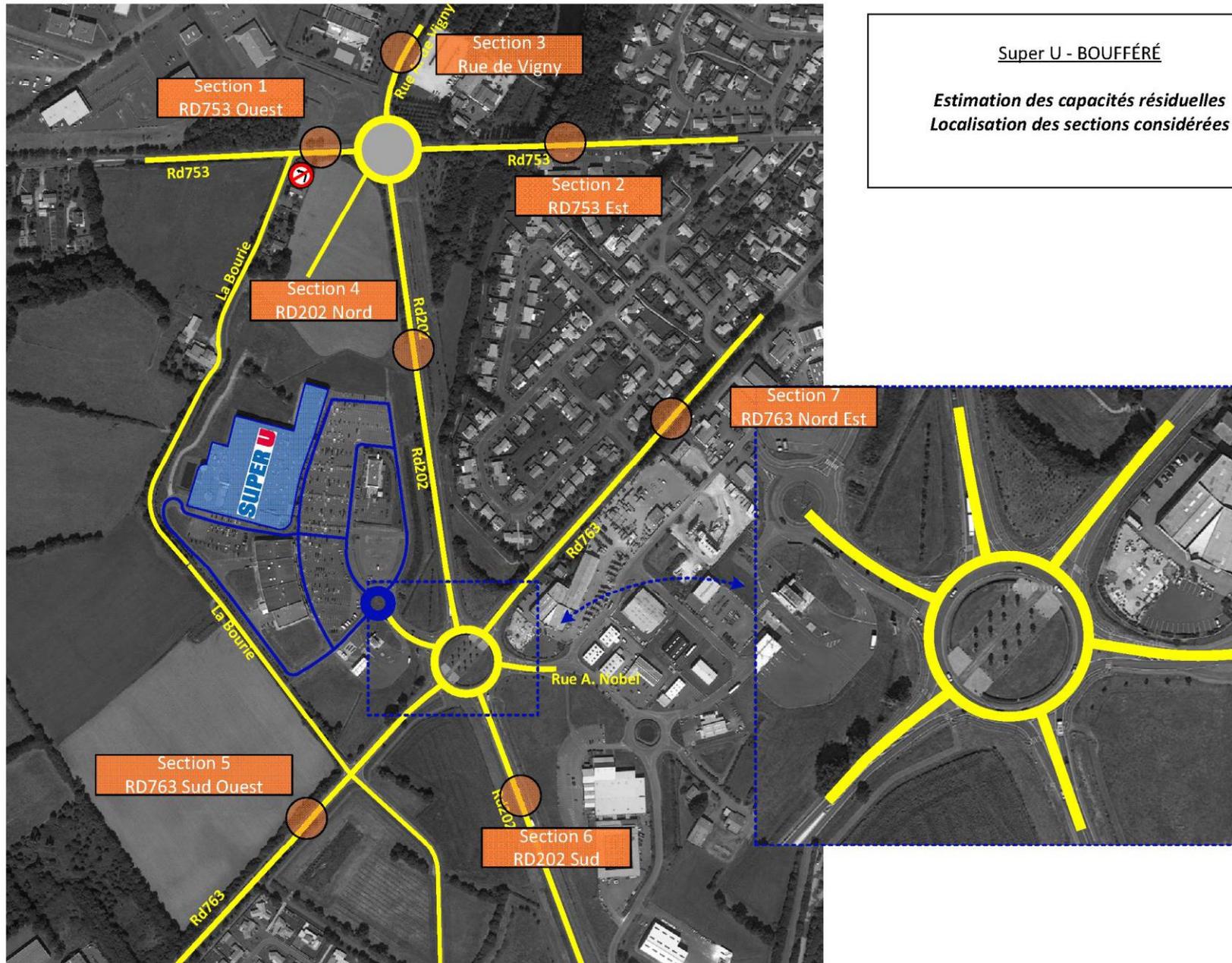
Les tableaux ci-dessous résument ces différentes grandeurs.

Heure de pointe du vendredi soir					
Voies	Données 2 sens de circulation confondus				
	Etat actuel		Situation projetée		
	Flux actuels/h	Capacité résiduelle sens le plus chargé	Flux générés par le projet/h	Evolution des flux	Capacité résiduelle sens le plus chargé
RD753 Ouest - Section 1	846	60%	25	2.9%	53%
RD753 Est - Section 2	923	67%	134	14.5%	59%
Route de Vigny - Section 3	415	78%	27	6.4%	75%
RD202 Nord - Section 4	1012	28%	-204	-20.2%	47%
RD763 Sud Ouest - Section 5	1381	6%	7	0.5%	9%
RD202 Sud - Section 6	1245	30%	71	5.7%	32%
RD763 Nord Est - Section 7	670	44%	-75	-11.2%	54%

Heure de pointe du samedi après midi					
Voies	Données 2 sens de circulation confondus				
	Etat actuel		Situation projetée		
	Flux actuels/h	Capacité résiduelle sens le plus chargé	Flux générés par le projet/h	Evolution des flux	Capacité résiduelle sens le plus chargé
RD753 Ouest - Section 1	565	75%	18	3.3%	71%
RD753 Est - Section 2	755	72%	183	24.3%	63%
Route de Vigny - Section 3	346	88%	36	10.3%	85%
RD202 Nord - Section 4	752	57%	-213	-28.3%	72%
RD763 Sud Ouest - Section 5	863	49%	6	0.7%	52%
RD202 Sud - Section 6	799	58%	75	9.4%	59%
RD763 Nord Est - Section 7	583	64%	-88	-15.1%	71%

Moyenne journalière					
Voies	Données 2 sens de circulation confondus				
	Etat actuel		Situation projetée		
	Flux actuels/j	Capacité résiduelle	Flux générés par le projet/j	Evolution des flux	Capacité résiduelle
RD753 Ouest - Section 1	6900	60%	190	2.8%	60%
RD753 Est - Section 2	8200	50%	1400	17.1%	40%
Route de Vigny - Section 3	3700	75%	270	7.3%	70%
RD202 Nord - Section 4	8300	55%	-1830	-22.0%	65%
RD763 Sud Ouest - Section 5	11800	30%	50	0.4%	30%
RD202 Sud - Section 6	10220	50%	640	6.3%	45%
RD763 Nord Est - Section 7	5800	60%	-720	-12.4%	65%

Les principales évolutions de trafic sont en grande partie liées aux basculements d'itinéraires des suites de la création du nouvel accès au Nord. Les réserves de capacité résiduelles sont confortables. La situation est améliorée en sortie de Boufféré par rapport à la situation actuelle.



Super U - BOUFFÉRÉ

*Estimation des capacités résiduelles  
Localisation des sections considérées*

## 6. ANNEXES

---

### — 6.1. DÉTAIL DES COMPTAGES AUTOMATIQUES

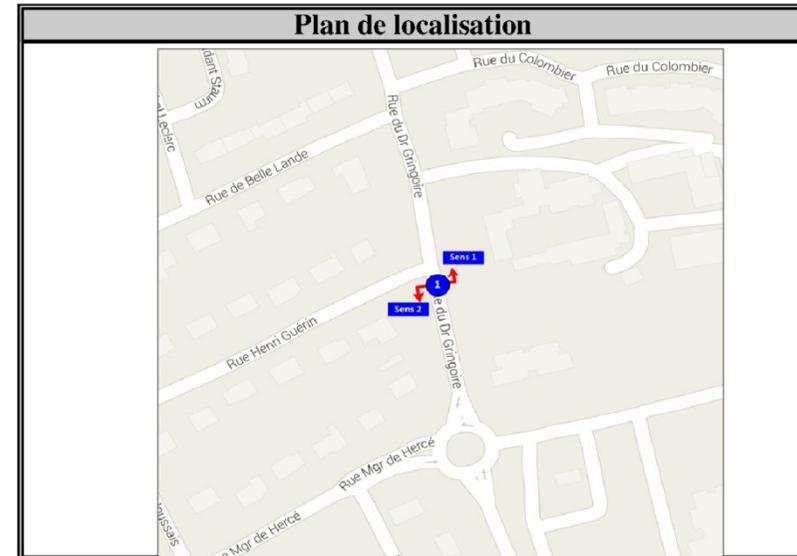
## Résultats de comptages automatiques - Société CDVIA - 2 rue Suchet 94700 MAISONS-ALFORT - 01.43.53.69.45



Lieu de pose			
Ville :	Dol-de-Bretagne		
Route ou Rue :	Rue du Docteur Gringoire		
SENS 1 :	Vers Rue du Colombier		
SENS 2 :	-		
Vitesse autorisée Sens 1	50 Km/h		
Vitesse autorisée Sens 2	-		
Coordonnées GPS	48.548077	-1.742828	
Coordonnées Lambert 93	-	-	

Dates			
De pose :	Mer 29/06/16		
Début d'analyse :	Jeu 30/06/16	Fin d'analyse :	Mar 12/07/16

Numéro d'affaire	5731
Client	Super U



Résultats	Sens 1			Sens 2		
	TV	VL	PL	TV	VL	PL
Total Campagne (x jours)	31 800	31 100	700	-	-	-
Trafic Moyen/ Jour ouvrés (TMJO)	2 750	2 700	50	-	-	-
Trafic Moyen/ Jour (TMJ)	2 450	2 400	50	-	-	-
Vitesse Médiane (V50)	-	-	-	-	-	-
Vitesse 85% (V85)	-	-	-	-	-	-
Vitesse Moyenne (Vmoy)	-	-	-	-	-	-

Remarques





**SENS 1** Localisation : Rue du Docteur Gringoire à Dol-de-Bretagne Analyse du : Jeu 30/06/16 au Mar 12/07/16

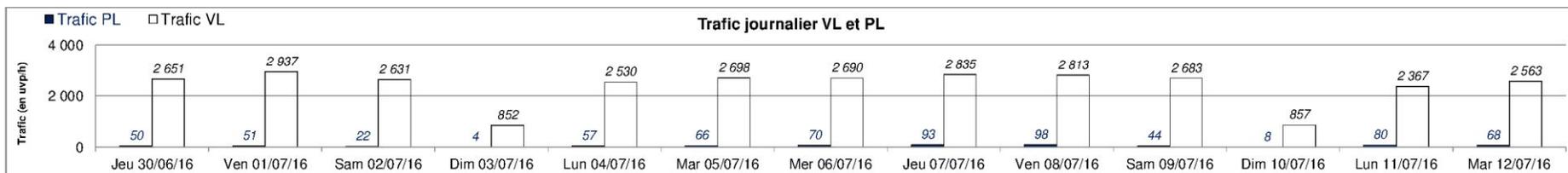
SYNTHESE DES DONNEES HPM 9 h 10 h HPS 17 h 18 h diurne 6 h 22 h nocturne 22 h 6 h TMJ-VMJ & TMJO-VMJO trafic et vitesse moyens et jours ouvrés

diurne	TRAFIC MOYEN											
	TV				VL				PL			
	J	%TMJ	JO	%TMJO	J	%TMJ	JO	%TMJO	J	%TMJ	JO	%TMJO
2 400	-	2 700	100%	2 350	98%	2 600	98%	50	100%	50	100%	
nocturne	#REF!	-	-	50	2%	50	2%	0	0%	0	0%	
HPM	160	-	178	7%	154	6%	169	6%	6	12%	8	17%
HPS	249	-	293	11%	246	10%	289	11%	3	6%	4	7%

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

RECAPITULATIF DES FLUX ET VITESSES

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
Jeu 30/06/16	7	3	0	0	4	12	27	86	164	171	239	250	200	146	177	209	273	266	262	136	29	13	9	18	2 648	57	2 701
Ven 01/07/16	10	2	0	0	11	7	30	86	171	200	217	236	202	174	203	254	334	345	272	133	47	16	22	16	2 920	81	2 988
Sam 02/07/16	15	6	6	1	8	7	15	25	84	218	307	329	234	149	164	213	202	236	204	149	28	21	14	18	2 578	85	2 653
Dim 03/07/16	19	13	7	6	4	4	11	7	16	35	83	91	69	38	49	53	54	65	90	58	45	10	7	22	774	51	856
Lun 04/07/16	3	4	0	3	6	6	25	71	178	175	183	232	185	179	172	167	256	268	263	133	35	20	15	8	2 542	50	2 587
Mar 05/07/16	2	2	3	0	9	11	22	76	184	172	216	232	205	180	196	231	266	294	222	132	44	26	21	18	2 698	65	2 764
Mer 06/07/16	4	4	0	1	8	9	35	82	136	176	216	259	203	150	183	220	236	288	314	149	40	24	12	11	2 711	53	2 760
Jeu 07/07/16	7	2	0	0	9	12	28	77	137	176	220	289	181	155	169	244	310	309	290	205	52	29	10	17	2 871	65	2 928
Ven 08/07/16	9	3	2	5	10	9	28	70	151	190	223	264	185	168	197	216	253	316	336	167	53	36	9	11	2 853	54	2 911
Sam 09/07/16	12	6	3	5	3	5	10	29	61	183	310	366	271	157	174	207	208	236	215	145	48	31	23	19	2 651	93	2 727
Dim 10/07/16	14	16	11	2	4	4	12	11	14	46	95	98	75	41	37	51	62	63	70	52	48	9	6	24	784	58	865
Lun 11/07/16	10	7	0	1	6	4	30	74	131	166	202	209	154	140	184	203	252	259	212	134	32	22	8	7	2 404	44	2 447
Mar 12/07/16	4	1	1	0	7	16	30	86	151	173	222	241	181	144	195	190	215	289	273	133	41	17	12	9	2 581	#REF!	2 631
Trafic moyen TLJ	9	5	3	2	7	8	23	60	121	160	210	238	180	140	162	189	225	249	233	133	42	21	13	15	2 386	#REF!	2 448
Trafic moyen JO	6	3	1	1	8	10	28	79	156	178	215	246	188	160	186	215	266	293	272	147	41	23	13	13	2 692	-	2 746



## Trafic 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
Jeu 30/06/16	6	3	0	0	4	11	25	80	162	168	232	247	195	142	175	206	270	261	261	135	28	13	9	18	2 600	57	2 651
Ven 01/07/16	10	2	0	0	11	7	28	83	167	197	216	232	200	169	196	251	328	340	268	133	47	15	22	15	2 870	77	2 937
Sam 02/07/16	15	6	5	1	8	5	12	25	83	216	306	327	232	147	163	212	202	235	204	147	27	21	14	18	2 559	85	2 631
Dim 03/07/16	19	13	7	6	4	4	11	6	16	35	83	91	69	38	49	51	54	65	90	58	44	10	7	22	770	49	852
Lun 04/07/16	3	4	0	2	6	5	23	66	172	167	180	229	184	175	163	161	254	268	258	132	35	20	15	8	2 487	47	2 530
Mar 05/07/16	2	2	3	0	8	9	20	72	178	164	210	228	202	173	188	225	283	290	222	132	44	26	19	18	2 637	62	2 698
Mer 06/07/16	4	4	0	1	7	9	32	79	132	164	209	259	200	147	178	212	230	285	309	145	38	23	12	11	2 642	53	2 690
Jeu 07/07/16	7	2	0	0	9	12	27	71	133	168	209	277	179	146	158	233	299	305	290	204	50	29	10	17	2 778	63	2 835
Ven 08/07/16	9	3	2	5	9	8	24	60	141	179	221	257	183	161	191	206	244	309	329	163	53	36	9	11	2 757	53	2 813
Sam 09/07/16	12	6	3	5	3	4	7	25	59	180	309	363	266	156	172	205	202	234	214	141	46	29	23	19	2 608	93	2 683
Dim 10/07/16	14	16	11	2	4	4	12	11	13	46	93	98	75	41	37	51	62	63	68	50	48	9	5	24	777	57	857
Lun 11/07/16	10	7	0	1	6	4	28	71	123	155	189	200	152	133	177	197	248	254	212	132	31	22	8	7	2 324	42	2 367
Mar 12/07/16	4	1	1	0	6	15	28	81	146	162	212	235	179	137	190	184	211	269	273	131	41	17	11	9	2 516	52	2 563
Trafic moyen TLJ	9	5	2	2	7	7	21	56	117	154	205	234	178	136	157	184	221	246	231	131	41	21	13	15	2 333	61	2 393
Trafic moyen JO	6	3	1	1	7	9	26	74	150	169	209	240	186	154	180	208	261	269	269	145	41	22	13	13	2 623	63	2 676

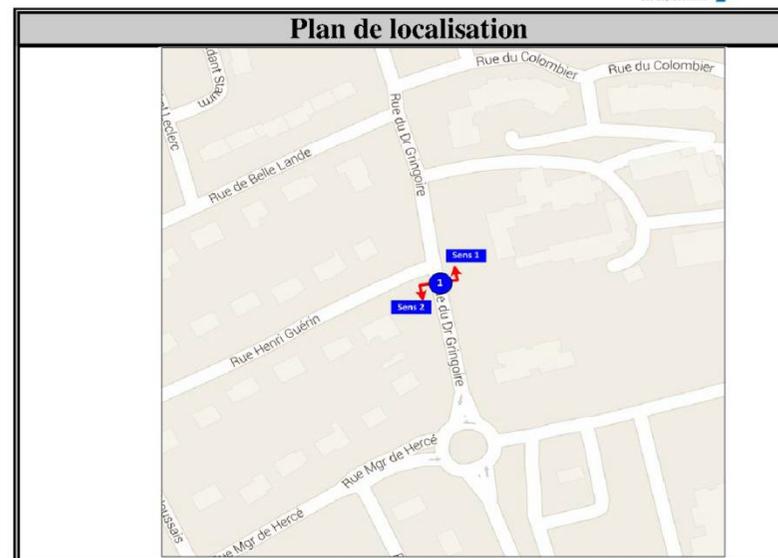
## Trafic PL

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
Jeu 30/06/16	1	0	0	0	0	1	2	6	2	3	7	3	5	4	2	3	3	5	1	1	1	0	0	0	48	0	50
Ven 01/07/16	0	0	0	0	0	0	2	3	4	3	1	4	2	5	7	3	6	5	4	0	0	1	0	1	50	4	51
Sam 02/07/16	0	0	1	0	0	2	3	0	1	2	1	2	2	2	1	1	0	1	0	2	1	0	0	0	19	0	22
Dim 03/07/16	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	1	0	0	0	4	2	4
Lun 04/07/16	0	0	0	1	0	1	2	5	6	8	3	3	1	4	9	6	2	0	5	1	0	0	0	0	55	3	57
Mar 05/07/16	0	0	0	0	1	2	2	4	6	8	6	4	3	7	8	6	3	4	0	0	0	0	2	0	61	3	66
Mer 06/07/16	0	0	0	0	1	0	3	3	4	12	7	0	3	3	5	8	6	3	5	4	2	1	0	0	69	0	70
Jeu 07/07/16	0	0	0	0	0	0	1	6	4	8	11	12	2	9	11	11	11	4	0	1	2	0	0	0	93	2	93
Ven 08/07/16	0	0	0	0	1	1	4	10	10	11	2	7	2	7	6	10	9	7	7	4	0	0	0	0	96	1	98
Sam 09/07/16	0	0	0	0	0	1	3	4	2	3	1	3	5	1	2	2	6	2	1	4	2	2	0	0	43	0	44
Dim 10/07/16	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	2	0	0	0	0	0	0	0	2	2	0	0	1	0	7	1	8
Lun 11/07/16	0	0	0	0	0	2	3	8	11	13	9	2	7	7	6	4	5	0	2	1	0	0	0	0	80	2	80
Mar 12/07/16	0	0	0	0	1	1	2	5	5	11	10	6	2	7	5	6	4	0	0	2	0	0	1	0	65	2	68
Trafic moyen TLJ	0	0	0	0	0	1	2	4	4	6	5	4	2	4	5	5	4	3	2	2	1	0	0	0	53	2	55
Trafic moyen JO	0	0	0	0	0	1	2	5	5	8	7	5	2	6	7	7	5	4	2	2	1	0	0	0	69	2	70
Taux de PL TLJ	1%	0%	3%	4%	4%	8%	9%	6%	3%	4%	2%	2%	1%	3%	3%	3%	2%	1%	1%	1%	2%	1%	2%	1%	2%	-	2%
Taux de PL JO	2%	0%	0%	10%	6%	7%	8%	6%	3%	5%	3%	2%	1%	4%	4%	3%	2%	1%	1%	1%	2%	1%	3%	1%	3%	-	3%

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



Lieu de pose			
Ville :	Dol-de-Bretagne		
Route ou Rue :	Rue du Docteur Gringoire		
SENS 1 :	-		
SENS 2 :	Vers rue Mgr Hercé		
Vitesse autorisée Sens 1	-		
Vitesse autorisée Sens 2	-		
Coordonnées GPS	48.548172	-1.742969	
Coordonnées Lambert 93	-	-	

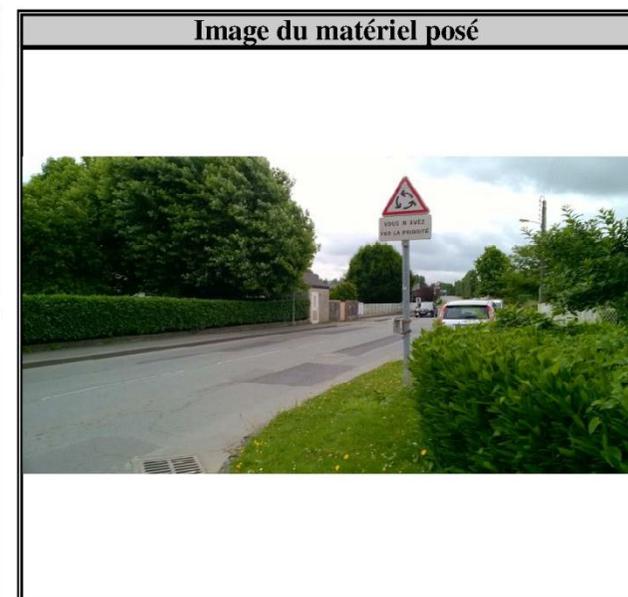


Dates			
De pose :	Mer 29/06/16		
Début d'analyse :	Jeu 30/06/16	Fin d'analyse :	Mar 12/07/16

Numéro d'affaire	5731
Client	Super U

Résultats	Sens 1			Sens 2		
	TV	VL	PL	TV	VL	PL
Total Campagne (x jours)	37 350	36 700	650	-	-	-
Trafic Moyen/ Jour ouvrés (TMJO)	3 250	3 150	50	-	-	-
Trafic Moyen/ Jour (TMJ)	2 850	2 800	50	-	-	-
Vitesse Médiane (V50)	-	-	-	-	-	-
Vitesse 85% (V85)	-	-	-	-	-	-
Vitesse Moyenne (Vmoy)	-	-	-	-	-	-

Remarques



**SENS 1** Localisation : Rue du Docteur Gringoire à Dol-de-Bretagne Analyse du : Jeu 30/06/16 au Mar 12/07/16



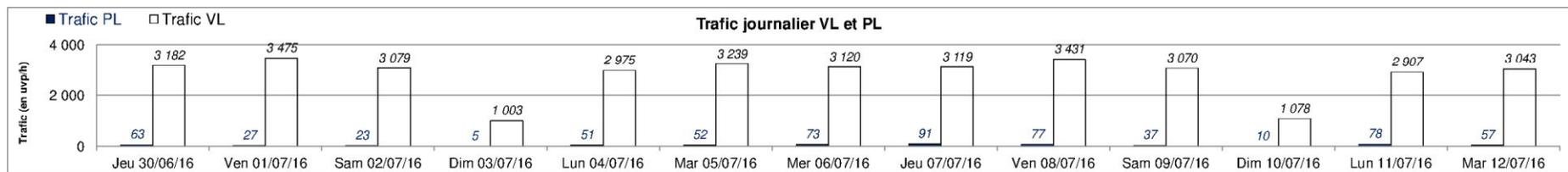
SYNTHESE DES DONNEES HPM 9 h 10 h HPS 17 h 18 h diurne 6 h 22 h nocturne 22 h 6 h TMJ-VMJ & TMJO-VMJO trafic et vitesse moyens et jours ouvrés

diurne	TRAFIC MOYEN											
	TV				VL				PL			
	J	%TMJ	JO	%TMJO	J	%TMJ	JO	%TMJO	J	%TMJ	JO	%TMJO
2 800	97%	3 150	97%	2 750	96%	3 100	97%	50	100%	50	100%	
nocturne	100	3%	100	3%	100	4%	100	3%	0	0%	0	0%
HPM	230	8%	262	8%	224	8%	253	8%	6	12%	8	16%
HPS	296	10%	345	11%	294	10%	343	11%	2	4%	3	5%

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

RECAPITULATIF DES FLUX ET VITESSES

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
Jeu 30/06/16	4	0	1	3	18	19	29	102	171	307	302	276	218	167	246	241	319	357	271	112	32	25	14	11	3 175	69	3 245
Ven 01/07/16	3	3	2	0	17	19	35	105	146	282	307	280	239	166	252	333	397	357	295	152	49	34	14	15	3 429	82	3 502
Sam 02/07/16	15	4	3	6	10	15	16	21	91	270	342	331	216	181	258	262	316	297	252	95	37	23	26	15	3 008	96	3 102
Dim 03/07/16	22	12	5	8	3	5	10	8	12	45	80	94	90	50	52	68	93	98	80	67	54	16	9	27	917	74	1 008
Lun 04/07/16	3	1	0	1	14	19	35	102	152	241	235	289	237	167	200	195	330	337	285	104	39	20	13	7	2 968	65	3 026
Mar 05/07/16	5	2	5	2	13	18	35	99	173	246	297	267	244	166	256	272	331	358	284	113	51	26	20	8	3 218	73	3 291
Mer 06/07/16	9	1	2	4	12	17	43	71	166	238	283	328	230	160	245	258	250	335	315	116	52	30	11	17	3 120	72	3 193
Jeu 07/07/16	5	3	1	3	12	20	41	85	158	276	309	291	233	178	244	216	275	326	295	124	52	24	6	33	3 127	86	3 210
Ven 08/07/16	8	4	1	2	13	19	43	74	158	296	305	300	220	199	243	276	337	370	342	165	54	37	29	13	3 419	89	3 508
Sam 09/07/16	5	7	1	4	13	17	20	37	92	267	336	370	256	181	247	245	244	260	248	123	44	34	24	32	3 004	131	3 107
Dim 10/07/16	23	11	13	10	9	9	12	17	23	50	97	124	95	52	45	56	76	85	102	69	45	13	13	39	961	120	1 088
Lun 11/07/16	19	3	3	0	24	19	42	92	148	226	248	262	202	143	231	248	296	316	275	109	33	25	16	5	2 896	83	2 985
Mar 12/07/16	8	0	2	0	22	30	27	84	141	243	273	286	207	152	231	236	288	350	328	107	38	20	12	15	3 011	78	3 100
Trafic moyen TLJ	10	4	3	3	14	17	30	69	125	230	263	269	207	151	212	224	273	296	259	112	45	25	16	18	2 789	86	2 874
Trafic moyen JO	7	2	2	2	16	20	37	90	157	262	284	287	226	166	239	253	314	345	299	122	44	27	15	14	3 151	87	3 229



## Trafic 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
Jeu 30/06/16	4	0	1	1	17	18	25	98	171	298	300	270	212	160	239	237	313	356	269	111	32	25	14	11	3 116	68	3 182
Ven 01/07/16	3	3	2	0	16	19	33	102	144	281	303	276	238	164	250	332	396	357	293	152	49	33	14	15	3 403	77	3 475
Sam 02/07/16	15	4	2	5	8	14	16	20	90	267	342	331	214	175	256	262	316	296	251	94	37	23	26	15	2 990	96	3 079
Dim 03/07/16	22	12	5	8	3	5	10	8	12	45	80	92	90	50	51	66	93	98	80	67	54	16	9	27	912	74	1 003
Lun 04/07/16	3	1	0	1	14	19	31	92	148	236	232	287	234	163	196	191	327	336	282	104	38	20	13	7	2 917	63	2 975
Mar 05/07/16	5	2	5	2	13	16	34	93	171	241	291	262	243	159	254	269	329	353	283	112	50	24	20	8	3 168	70	3 239
Mer 06/07/16	9	1	2	3	12	15	41	69	159	232	276	325	225	156	235	249	243	331	313	115	51	30	11	17	3 050	70	3 120
Jeu 07/07/16	5	3	1	3	12	18	40	84	149	267	301	284	230	170	232	205	267	319	292	122	52	24	6	33	3 038	84	3 119
Ven 08/07/16	8	4	1	1	13	18	41	72	151	281	301	294	215	190	237	271	330	368	341	163	53	36	29	13	3 344	87	3 431
Sam 09/07/16	5	7	1	4	12	16	19	36	87	265	332	367	253	178	246	241	243	258	247	121	43	34	23	32	2 970	130	3 070
Dim 10/07/16	23	11	13	10	9	9	12	17	23	50	94	123	93	51	45	56	76	85	102	67	44	13	13	39	951	120	1 078
Lun 11/07/16	19	3	3	0	24	19	38	84	142	214	234	257	198	137	227	242	292	313	274	108	33	25	16	5	2 818	79	2 907
Mar 12/07/16	7	0	2	0	20	29	26	82	139	231	270	283	202	143	227	235	283	350	325	105	37	20	12	15	2 958	76	3 043
Trafic moyen TLJ	10	4	3	3	13	17	28	66	122	224	258	265	204	146	207	220	270	294	258	111	44	25	16	18	2 741	84	2 825
Trafic moyen JO	7	2	2	1	16	19	34	86	153	253	279	282	222	160	233	248	309	343	297	121	44	26	15	14	3 090	84	3 166

## Trafic 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
Jeu 30/06/16	0	0	0	2	1	1	4	4	0	9	2	6	6	7	7	4	6	1	2	1	0	0	0	0	59	1	63
Ven 01/07/16	0	0	0	0	1	0	2	3	2	1	4	4	1	2	2	1	1	0	2	0	0	1	0	0	26	5	27
Sam 02/07/16	0	0	1	1	2	1	0	1	1	3	0	0	2	6	2	0	0	1	1	1	0	0	0	0	18	0	23
Dim 03/07/16	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	1	2	0	0	0	0	0	0	0	0	5	0	5
Lun 04/07/16	0	0	0	0	0	0	4	10	4	5	3	2	3	4	4	4	3	1	1	3	0	1	0	0	51	2	51
Mar 05/07/16	0	0	0	0	0	2	1	6	2	5	6	5	1	7	2	3	2	5	1	1	1	2	0	0	50	3	52
Mer 06/07/16	0	0	0	1	0	2	2	2	7	6	7	3	5	4	10	9	7	4	2	1	1	0	0	0	70	2	73
Jeu 07/07/16	0	0	0	0	0	2	1	1	9	9	8	7	3	8	12	11	8	7	3	2	0	0	0	0	89	2	91
Ven 08/07/16	0	0	0	1	0	1	2	2	7	15	4	6	5	9	6	5	7	2	1	2	1	1	0	0	75	2	77
Sam 09/07/16	0	0	0	0	1	1	1	1	5	2	4	3	3	3	1	4	1	2	1	2	1	0	1	0	34	1	37
Dim 10/07/16	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	1	2	1	0	0	0	0	0	2	1	0	0	0	10	0	10
Lun 11/07/16	0	0	0	0	0	4	8	6	12	14	5	4	6	4	6	4	3	1	1	0	0	0	0	0	78	4	78
Mar 12/07/16	1	0	0	0	2	1	1	2	2	12	3	3	5	9	4	1	5	0	3	2	1	0	0	0	53	2	57
Trafic moyen TLJ	0	0	0	0	1	1	2	3	3	6	4	4	3	5	4	4	3	2	2	1	1	0	0	0	48	2	50
Trafic moyen JO	0	0	0	0	1	2	4	4	8	8	6	5	4	6	6	5	5	3	2	1	1	0	0	0	61	3	63
Taux de PL TLJ	1%	0%	3%	12%	4%	5%	6%	4%	3%	3%	2%	1%	1%	3%	2%	2%	1%	1%	1%	1%	1%	1%	0%	0%	2%	2%	2%
Taux de PL JO	2%	0%	0%	27%	3%	5%	6%	5%	3%	3%	2%	2%	2%	4%	2%	2%	2%	1%	1%	1%	1%	2%	0%	0%	2%	3%	2%

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

Lieu de pose			
Ville :	Dol-de-Bretagne		
Route ou Rue :	Rue Monseigneur de Hercé		
SENS 1 :	Vers RD795		
SENS 2 :	-		
Vitesse autorisée Sens 1	50 Km/h		
Vitesse autorisée Sens 2	-		
Coordonnées GPS	48.546864	-1.744483	
Coordonnées Lambert 93	-	-	

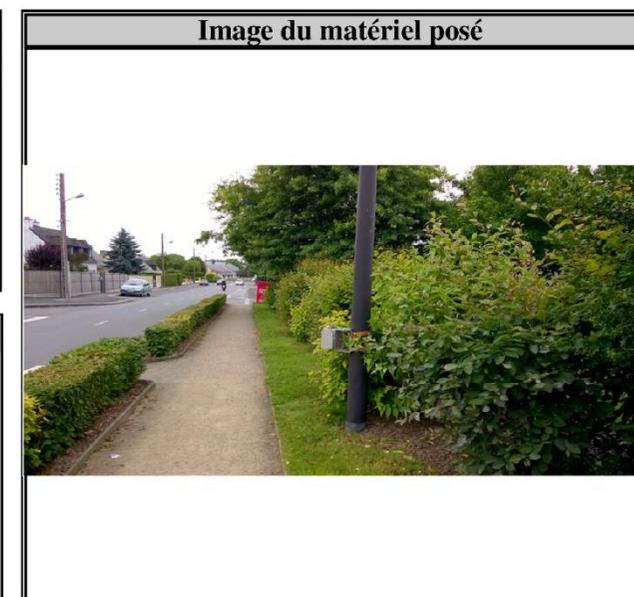
Dates			
De pose :	Mer 29/06/16		
Début d'analyse :	Jeu 30/06/16	Fin d'analyse :	Mar 12/07/16

Numéro d'affaire	5731
Client	Super U



Résultats	Sens 1			Sens 2		
	TV	VL	PL	TV	VL	PL
Total Campagne (x jours)	30 700	30 350	350	-	-	-
Trafic Moyen/ Jour ouvrés (TMJO)	2 650	2 600	50	-	-	-
Trafic Moyen/ Jour (TMJ)	2 350	2 350	50	-	-	-
Vitesse Médiane (V50)	-	-	-	-	-	-
Vitesse 85% (V85)	-	-	-	-	-	-
Vitesse Moyenne (Vmoy)	-	-	-	-	-	-

Remarques



<b>SENS 1</b>	<b>Localisation :</b> Rue Monseigneur de Hercé à Dol-de-Bretagne	<b>Analyse du :</b> Jeu 30/06/16 au Mar 12/07/16
---------------	--	--

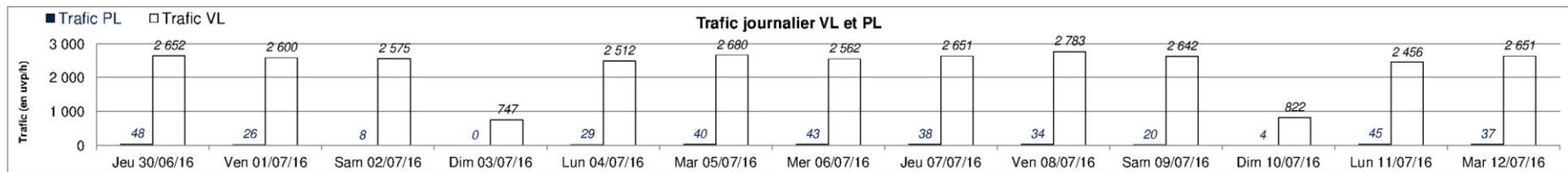
SYNTHESE DES DONNEES HPM 9 h 10 h HPS 17 h 18 h diurne 6 h 22 h nocturne 22 h 6 h TMJ-VMJ & TMJO-VMJO trafic et vitesse moyens et jours ouvrés

diurne	TRAFIC MOYEN											
	TV				VL				PL			
	J	%TMJ	JO	%TMJO	J	%TMJ	JO	%TMJO	J	%TMJ	JO	%TMJO
2 300	98%	2 600	98%	2 300	98%	2 550	98%	30	100%	50	100%	
nocturne	50	2%	50	2%	50	2%	50	2%	0	0%	0	0%
HPM	148	6%	169	6%	146	6%	166	6%	2	7%	3	6%
HPS	243	10%	284	11%	242	10%	282	11%	2	6%	2	5%

VMJ	VITESSES (en km/h)											
	TV				VL				PL			
	V15	V50	V85	Vmoy	V15	V50	V85	Vmoy	V15	V50	V85	Vmoy
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
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
Jeu 30/06/16	2	0	2	5	5	8	18	78	102	192	237	249	237	140	178	214	258	285	266	152	31	19	13	9	2 656	45	2 700
Ven 01/07/16	1	0	2	2	9	9	19	64	101	187	266	295	225	151	174	239	149	275	249	120	39	23	15	12	2 576	51	2 626
Sam 02/07/16	11	3	0	2	2	6	4	22	36	159	249	268	255	147	188	223	247	272	280	142	33	12	15	7	2 537	58	2 583
Dim 03/07/16	10	12	5	6	2	1	8	5	12	44	63	91	65	29	42	46	68	53	62	61	23	15	8	16	687	46	747
Lun 04/07/16	3	1	0	0	8	10	19	71	88	161	211	265	213	143	155	177	234	284	293	148	29	14	10	4	2 505	41	2 541
Mar 05/07/16	6	1	3	3	3	11	21	67	109	157	247	286	243	133	155	222	242	299	293	150	31	22	13	3	2 677	41	2 720
Mer 06/07/16	6	2	1	2	3	11	21	57	113	161	197	256	247	140	169	211	224	268	279	154	45	21	6	11	2 563	36	2 605
Jeu 07/07/16	3	1	0	1	4	10	23	49	90	168	228	272	247	155	194	186	221	283	289	175	44	21	2	23	2 645	50	2 689
Ven 08/07/16	7	3	0	1	3	11	19	52	92	171	256	289	243	141	192	206	259	279	285	198	52	30	19	9	2 764	46	2 817
Sam 09/07/16	4	3	1	1	3	6	12	26	61	168	245	334	282	179	174	219	209	231	241	183	30	17	13	20	2 611	83	2 662
Dim 10/07/16	14	9	9	7	4	7	3	22	16	40	76	104	79	48	42	48	44	51	82	47	28	13	11	22	743	73	826
Lun 11/07/16	14	3	2	1	8	12	22	57	109	159	186	228	220	154	168	184	219	272	247	175	34	17	8	2	2 451	40	2 501
Mar 12/07/16	6	0	0	1	10	13	14	59	102	161	222	237	225	152	200	176	254	313	307	174	29	15	7	11	2 640	46	2 688
Trafic moyen TLJ	7	3	2	2	5	9	16	48	79	148	206	244	214	132	156	181	202	243	244	145	34	18	11	11	2 312	50	2 362
Trafic moyen JO	5	1	1	2	6	11	20	62	101	169	228	264	233	145	176	202	229	284	279	161	37	20	10	9	2 609	49	2 654



## Trafic 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
Jeu 30/06/16	2	0	2	2	5	7	14	75	101	190	232	246	234	138	169	212	252	262	265	152	31	19	13	9	2 612	43	2 652
Ven 01/07/16	1	0	2	2	8	8	18	61	101	182	259	291	225	150	174	239	149	275	248	119	39	22	15	12	2 552	47	2 600
Sam 02/07/16	11	3	0	1	0	5	4	21	36	158	249	268	254	147	188	223	247	271	280	142	33	12	15	7	2 533	58	2 575
Dim 03/07/16	10	12	5	6	2	1	8	5	12	44	63	91	65	29	42	46	68	53	62	61	23	15	8	16	687	45	747
Lun 04/07/16	3	1	0	0	7	10	17	68	87	159	208	264	212	141	152	174	231	282	292	147	29	14	10	4	2 477	38	2 512
Mar 05/07/16	6	1	3	2	3	9	20	62	107	156	240	283	243	126	152	221	240	296	292	150	31	21	13	3	2 640	39	2 680
Mer 06/07/16	6	2	1	2	2	10	21	55	107	157	192	254	244	138	163	207	222	267	278	153	44	21	6	10	2 523	32	2 562
Jeu 07/07/16	3	1	0	1	3	8	21	47	88	167	227	269	246	153	189	182	220	277	286	174	43	21	2	23	2 610	49	2 651
Ven 08/07/16	7	3	0	1	3	10	18	51	88	168	252	287	241	136	188	204	256	279	285	197	52	29	19	9	2 731	45	2 783
Sam 09/07/16	4	3	1	1	2	6	11	26	59	167	243	332	280	178	174	217	208	230	241	180	29	17	13	20	2 592	83	2 642
Dim 10/07/16	14	9	9	7	4	7	3	22	16	40	76	104	79	47	42	48	44	51	81	47	26	13	11	22	739	72	822
Lun 11/07/16	14	3	2	1	7	12	21	51	106	154	183	227	220	150	165	179	216	265	246	173	34	17	8	2	2 407	37	2 456
Mar 12/07/16	5	0	0	0	10	12	12	57	100	157	218	235	223	148	195	175	251	313	306	173	28	15	7	11	2 606	44	2 651
Trafic moyen TLJ	7	3	2	2	4	8	14	46	78	146	203	242	213	129	153	179	200	242	243	144	34	18	11	11	2 285	49	2 333
Trafic moyen JO	5	1	1	1	5	10	18	59	98	166	223	262	232	142	172	199	226	282	278	160	37	20	10	9	2 573	47	2 616

## Trafic 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	
Jeu 30/06/16	0	0	0	3	0	1	4	3	1	2	5	3	3	2	9	2	6	3	1	0	0	0	0	0	0	44	2	48
Ven 01/07/16	0	0	0	0	1	1	1	3	0	5	7	4	0	1	0	0	0	0	1	1	0	1	0	0	0	24	4	26
Sam 02/07/16	0	0	0	1	2	1	0	1	0	1	0	0	1	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	4	0	8
Dim 03/07/16	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0
Lun 04/07/16	0	0	0	0	1	0	2	3	1	2	3	1	1	2	3	3	3	2	1	1	1	0	0	0	0	28	3	29
Mar 05/07/16	0	0	0	1	0	2	1	5	2	1	7	3	0	7	3	1	2	3	1	0	0	1	0	0	0	37	2	40
Mer 06/07/16	0	0	0	0	1	1	0	2	6	4	5	2	3	2	6	4	2	1	1	1	1	0	0	1	1	40	4	43
Jeu 07/07/16	0	0	0	0	1	2	2	2	2	1	1	3	1	2	5	4	1	6	3	1	1	1	0	0	0	35	1	38
Ven 08/07/16	0	0	0	0	0	1	1	1	4	3	4	2	2	5	4	2	3	0	0	1	0	1	0	0	0	33	1	34
Sam 09/07/16	0	0	0	0	1	0	1	0	2	1	2	2	2	1	0	2	1	1	0	3	1	0	0	0	0	19	0	20
Dim 10/07/16	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	1	0	2	0	0	0	0	4	1	4
Lun 11/07/16	0	0	0	0	1	0	1	6	3	5	3	1	0	4	3	5	3	7	1	2	0	0	0	0	0	44	3	45
Mar 12/07/16	1	0	0	1	0	1	2	2	2	4	4	2	2	4	5	1	3	0	1	1	1	1	0	0	0	34	2	37
Trafic moyen TLJ	0	0	0	0	1	1	1	2	2	2	3	2	1	2	3	2	2	2	1	1	1	0	0	0	0	27	2	29
Trafic moyen JO	0	0	0	1	1	1	2	3	2	3	4	2	1	3	4	2	3	2	1	1	0	0	0	0	0	35	3	38
Taux de PL TLJ	1%	0%	0%	19%	13%	9%	7%	4%	2%	2%	2%	1%	1%	2%	2%	1%	1%	1%	0%	1%	1%	1%	1%	0%	1%	1%	4%	1%
Taux de PL JO	2%	0%	0%	31%	9%	9%	8%	5%	2%	2%	2%	1%	1%	2%	2%	1%	1%	1%	0%	1%	1%	1%	2%	0%	1%	1%	6%	1%

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

Lieu de pose			
Ville :	Dol-de-Bretagne		
Route ou Rue :	Rue Monseigneur de Hercé		
SENS 1 :	-		
SENS 2 :	Vers rue du Clos Lupin		
Vitesse autorisée Sens 1	-		
Vitesse autorisée Sens 2	-		
Coordonnées GPS	48.546753	-1.744785	
Coordonnées Lambert 93	-	-	

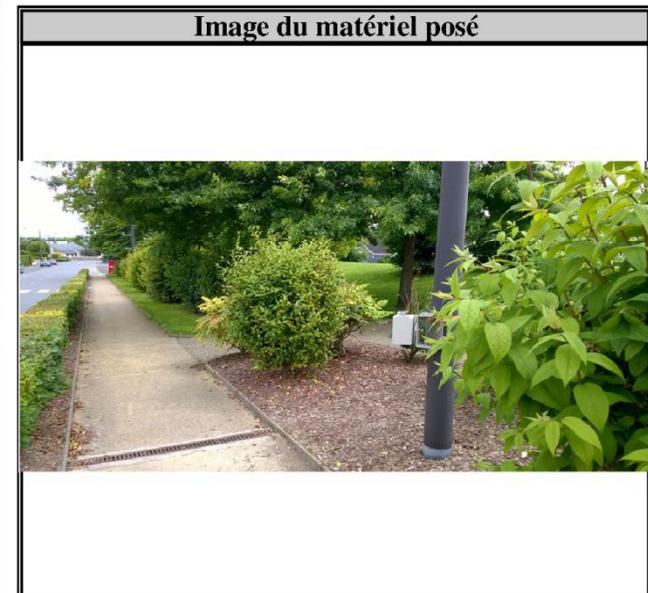
Dates			
De pose :	Mer 29/06/16		
Début d'analyse :	Jeu 30/06/16	Fin d'analyse :	Mar 12/07/16

Numéro d'affaire	5731
Client	Super U



Résultats	Sens 1			Sens 2		
	TV	VL	PL	TV	VL	PL
Total Campagne (x jours)	27 200	26 800	400	-	-	-
Trafic Moyen/ Jour ouvrés (TMJO)	2 350	2 300	50	-	-	-
Trafic Moyen/ Jour (TMJ)	2 100	2 050	50	-	-	-
Vitesse Médiane (V50)	-	-	-	-	-	-
Vitesse 85% (V85)	-	-	-	-	-	-
Vitesse Moyenne (Vmoy)	-	-	-	-	-	-

Remarques



<b>SENS 1</b>	<b>Localisation :</b> Rue Monseigneur de Hercé à Dol-de-Bretagne	<b>Analyse du :</b> Jeu 30/06/16 au Mar 12/07/16
---------------	--	--

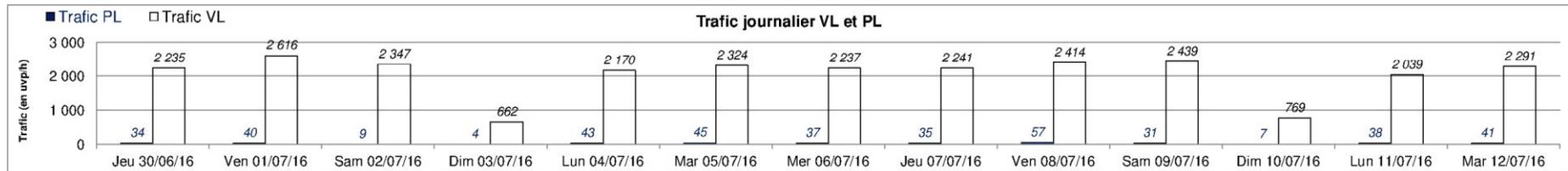
SYNTHÈSE DES DONNÉES HPM 9 h 10 h HPS 17 h 18 h diurne 6 h 22 h nocturne 22 h 6 h TMJ-VMJ & TMJO-VMJO trafic et vitesse moyens et jours ouvrés

diurne	TRAFIC MOYEN											
	TV				VL				PL			
	J	%TMJ	JO	%TMJO	J	%TMJ	JO	%TMJO	J	%TMJ	JO	%TMJO
2 050	98%	2 300	98%	2 000	98%	2 250	98%	30	100%	50	100%	
nocturne	50	2%	50	2%	50	2%	50	2%	0	0%	0	0%
HPM	169	8%	186	8%	165	8%	181	8%	3	11%	4	9%
HPS	216	10%	252	11%	214	10%	249	11%	2	7%	3	5%

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

### RECAPITULATIF DES FLUX ET VITESSES

Jour/Heure	TV																								Diurne	Nocturne	Journée
	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23			
Jeu 30/06/16	2	2	0	1	3	9	25	63	132	176	218	195	153	133	181	199	219	228	200	78	21	12	7	12	2 233	48	2 269
Ven 01/07/16	8	2	1	0	9	9	16	57	163	210	242	189	158	145	213	240	320	303	203	91	27	14	22	14	2 591	67	2 656
Sam 02/07/16	11	3	2	1	4	10	15	26	96	231	305	286	200	122	170	192	216	202	139	79	16	9	11	10	2 304	50	2 356
Dim 03/07/16	13	5	1	6	2	2	13	7	18	34	57	95	57	26	39	36	42	49	63	50	28	7	5	11	621	39	666
Lun 04/07/16	3	4	0	1	7	8	20	51	150	174	192	185	158	119	169	166	211	253	214	69	29	16	9	5	2 176	35	2 213
Mar 05/07/16	2	2	2	1	5	9	18	50	142	198	217	209	189	127	169	205	222	259	201	65	26	23	16	12	2 320	48	2 369
Mer 06/07/16	3	3	0	1	6	7	24	56	120	183	201	214	164	121	167	207	204	240	202	89	32	18	6	6	2 242	38	2 274
Jeu 07/07/16	6	1	0	0	6	13	23	57	118	191	208	229	150	125	168	191	200	216	239	75	28	17	5	10	2 235	43	2 276
Ven 08/07/16	9	5	2	1	8	3	21	58	127	187	212	232	155	128	191	200	233	268	269	85	36	26	7	8	2 428	36	2 471
Sam 09/07/16	5	3	2	2	2	7	8	25	72	208	285	324	219	144	173	206	196	227	197	82	35	20	16	12	2 421	53	2 470
Dim 10/07/16	4	12	4	2	1	2	8	13	14	49	78	106	75	42	35	49	50	58	71	43	27	4	8	21	722	52	776
Lun 11/07/16	8	4	0	1	6	4	26	53	117	166	174	185	149	115	167	175	192	223	190	76	24	15	5	2	2 047	27	2 077
Mar 12/07/16	3	1	2	1	4	9	22	55	131	187	219	210	166	138	166	189	201	277	231	63	28	16	7	6	2 299	37	2 332
<b>Trafic moyen TLJ</b>	<b>6</b>	<b>4</b>	<b>1</b>	<b>1</b>	<b>5</b>	<b>7</b>	<b>18</b>	<b>44</b>	<b>108</b>	<b>169</b>	<b>201</b>	<b>205</b>	<b>153</b>	<b>114</b>	<b>154</b>	<b>173</b>	<b>193</b>	<b>216</b>	<b>186</b>	<b>73</b>	<b>27</b>	<b>15</b>	<b>10</b>	<b>10</b>	<b>2 049</b>	<b>44</b>	<b>2 093</b>
<b>Trafic moyen JO</b>	<b>5</b>	<b>3</b>	<b>1</b>	<b>1</b>	<b>6</b>	<b>8</b>	<b>22</b>	<b>56</b>	<b>133</b>	<b>186</b>	<b>209</b>	<b>205</b>	<b>160</b>	<b>128</b>	<b>177</b>	<b>197</b>	<b>222</b>	<b>252</b>	<b>217</b>	<b>77</b>	<b>28</b>	<b>17</b>	<b>9</b>	<b>8</b>	<b>2 286</b>	<b>47</b>	<b>2 326</b>



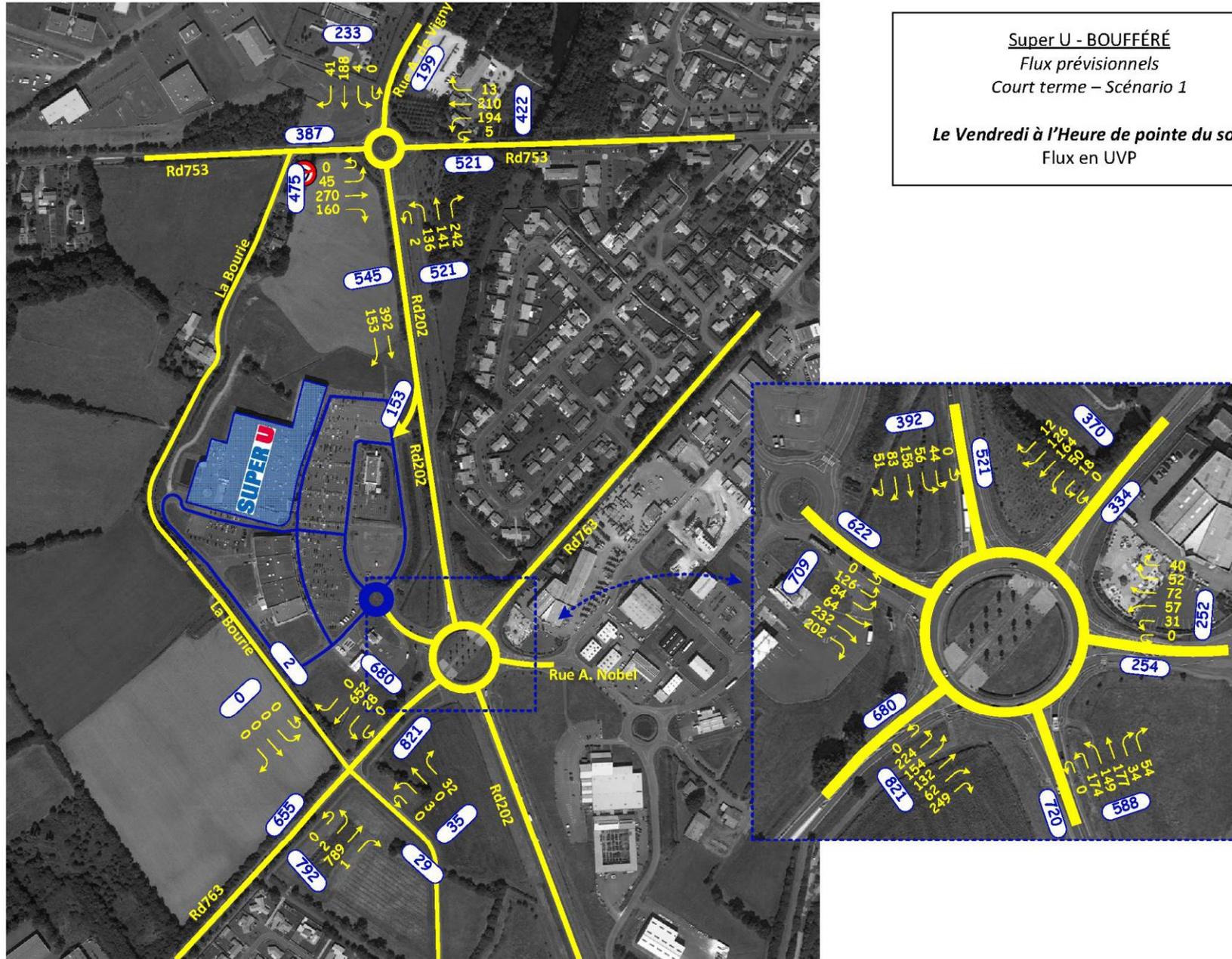
## Trafic VL

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
Jeu 30/06/16	2	2	0	0	3	9	22	57	131	174	213	192	149	133	181	196	215	226	200	78	21	12	7	12	2 200	47	2 235
Ven 01/07/16	8	2	1	0	9	8	14	55	159	208	240	186	155	144	209	239	313	299	201	91	27	13	22	13	2 553	64	2 616
Sam 02/07/16	11	3	2	1	3	9	12	26	96	231	305	286	199	121	169	192	216	202	139	78	16	9	11	10	2 297	50	2 347
Dim 03/07/16	13	5	1	6	2	2	13	7	18	33	57	95	57	25	39	35	42	49	63	50	27	7	5	11	617	36	662
Lun 04/07/16	3	4	0	0	6	7	18	44	148	170	190	184	155	117	161	163	210	251	211	69	29	16	9	5	2 136	32	2 170
Mar 05/07/16	2	2	2	0	5	7	15	47	137	193	211	207	185	122	167	201	221	257	201	65	26	23	16	12	2 278	47	2 324
Mer 06/07/16	3	3	0	1	5	7	21	53	119	175	198	213	163	120	167	203	200	236	201	86	31	18	6	6	2 206	36	2 237
Jeu 07/07/16	6	1	0	0	5	12	19	52	118	189	205	225	148	124	164	191	198	212	239	74	27	17	5	10	2 202	42	2 241
Ven 08/07/16	9	5	2	1	7	3	17	50	123	182	210	229	153	126	186	196	230	262	263	83	36	26	7	8	2 372	34	2 414
Sam 09/07/16	5	3	2	2	2	5	5	25	70	206	283	320	216	143	171	206	192	224	197	80	34	20	16	12	2 392	53	2 439
Dim 10/07/16	4	12	4	2	1	2	8	12	13	48	78	106	75	42	35	49	50	58	69	42	27	4	7	21	716	50	769
Lun 11/07/16	8	4	0	1	5	4	24	50	116	162	171	184	146	111	163	171	188	222	190	74	23	15	5	2	2 010	25	2 039
Mar 12/07/16	3	1	2	0	4	8	20	51	128	180	216	207	163	137	161	187	198	277	231	62	27	16	6	6	2 261	35	2 291
Trafic moyen TLJ	6	4	1	1	4	6	16	41	106	165	198	203	151	113	152	171	190	214	185	72	27	15	9	10	2 018	42	2 060
Trafic moyen JO	5	3	1	0	5	7	19	51	131	181	206	203	157	126	173	194	219	249	215	76	27	17	9	8	2 246	45	2 285

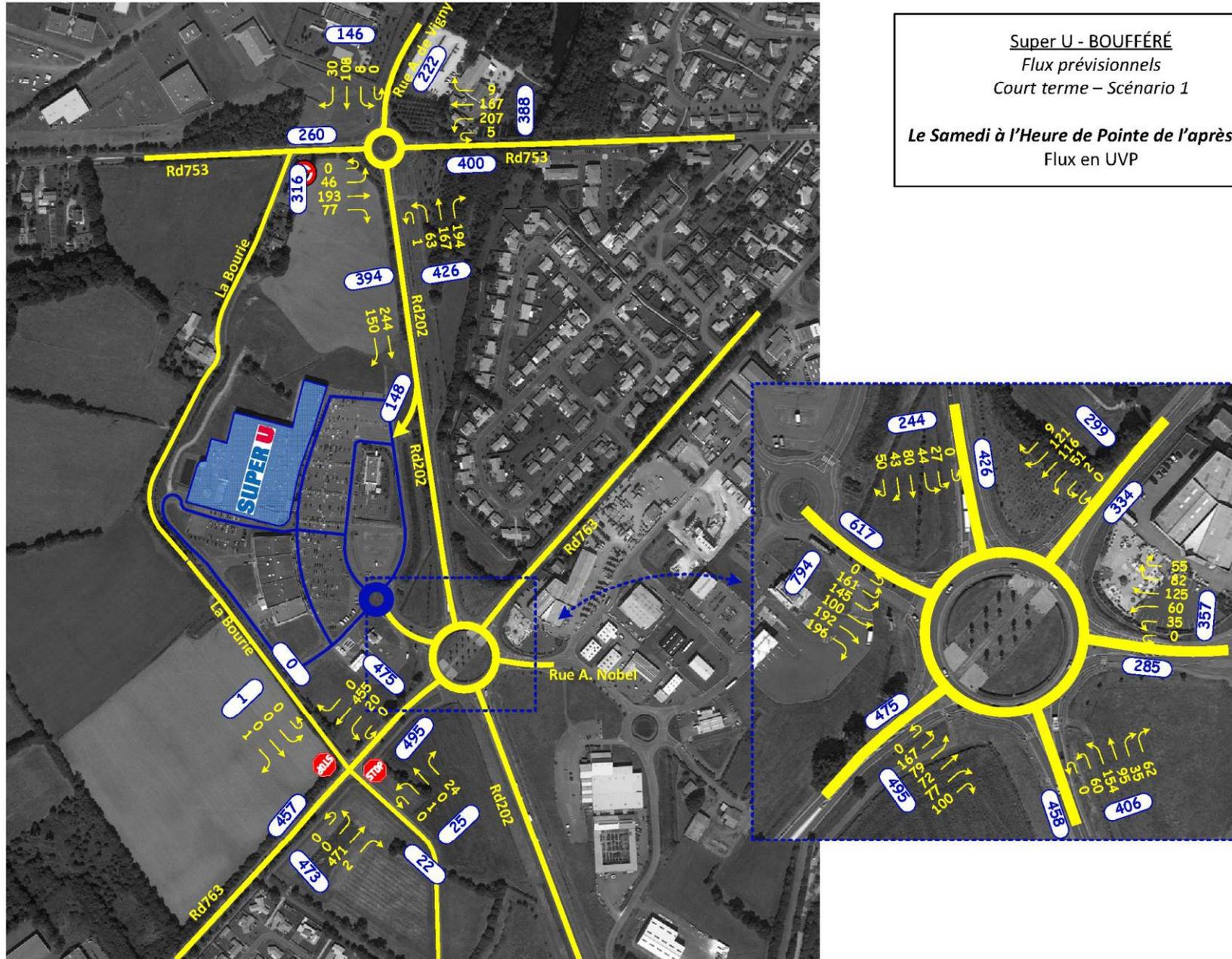
## Trafic PL

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	
Jeu 30/06/16	0	0	0	1	0	0	3	6	1	2	5	3	4	0	0	3	4	2	0	0	0	0	0	0	0	33	1	34
Ven 01/07/16	0	0	0	0	0	1	2	2	4	2	2	3	3	1	4	1	7	4	2	0	0	1	0	1	38	3	40	
Sam 02/07/16	0	0	0	0	1	1	3	0	0	0	0	0	1	1	1	0	0	0	0	1	0	0	0	0	7	0	9	
Dim 03/07/16	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	1	0	1	0	0	0	0	1	0	0	0	4	3	4	
Lun 04/07/16	0	0	0	1	1	1	2	7	2	4	2	1	3	2	8	3	1	2	3	0	0	0	0	0	40	3	43	
Mar 05/07/16	0	0	0	1	0	2	3	3	5	5	6	2	4	5	2	4	1	2	0	0	0	0	0	0	42	1	45	
Mer 06/07/16	0	0	0	0	1	0	3	3	1	8	3	1	1	1	0	4	4	2	1	3	1	0	0	0	36	2	37	
Jeu 07/07/16	0	0	0	0	1	1	4	5	0	2	3	4	2	1	4	0	2	4	0	1	1	0	0	0	33	1	35	
Ven 08/07/16	0	0	0	0	1	0	4	8	4	5	2	3	2	2	5	4	3	6	6	2	0	0	0	0	56	2	57	
Sam 09/07/16	0	0	0	0	0	2	3	0	2	2	2	4	3	1	2	0	4	3	3	0	2	1	0	0	29	0	31	
Dim 10/07/16	0	0	0	0	0	0	0	1	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	2	1	0	0	1	0	6	2	7	
Lun 11/07/16	0	0	0	0	1	0	2	3	1	4	3	1	3	4	4	4	4	1	0	2	1	0	0	0	37	2	38	
Mar 12/07/16	0	0	0	1	0	1	2	4	3	7	3	3	3	1	5	2	3	0	0	1	1	0	1	0	38	2	41	
Trafic moyen TLJ	0	0	0	0	0	1	2	3	2	3	2	2	2	2	3	2	3	2	1	1	0	0	0	0	31	2	32	
Trafic moyen JO	0	0	0	0	1	1	3	5	2	4	3	2	3	2	4	3	3	3	1	1	0	0	0	0	39	2	41	
Taux de PL TLJ	0%	0%	0%	22%	10%	10%	13%	7%	2%	2%	1%	1%	1%	1%	2%	1%	1%	1%	1%	1%	2%	1%	2%	1%	1%	1%	4%	2%
Taux de PL JO	0%	0%	0%	57%	9%	8%	13%	8%	2%	2%	2%	1%	2%	1%	2%	1%	1%	1%	1%	1%	2%	1%	1%	1%	2%	5%	2%	

## — 6.2. FLUX PRÉVISIONNELS



**Super U - BOUFFÉRE**  
 Flux prévisionnels  
 Court terme – Scénario 1  
**Le Vendredi à l'Heure de pointe du soir**  
 Flux en UVP



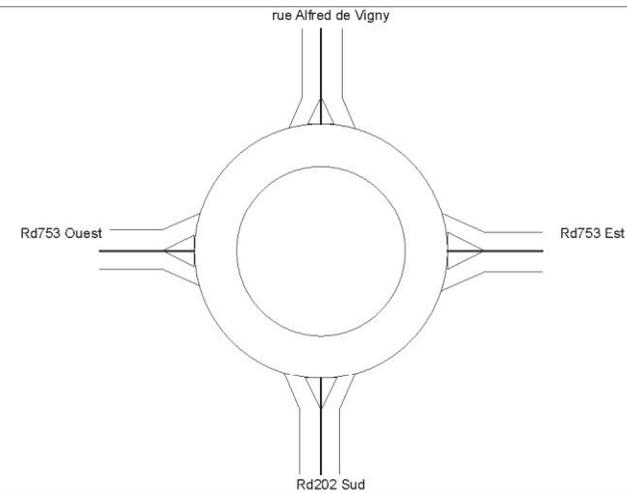
## — 6.3. DÉTAIL DES CALCULS DE RÉSERVES DE CAPACITÉ

### —— 6.3.1. GIRATOIRE RD753 / RD202 / ROUTE DE VIGNY

**Girabase Version 4 CERTU - CETE de l'Ouest - SETRA**  
**06/09/2016 - C1**

Page 1

Nom du Carrefour : C1							
Localisation : Boufféré							
Environnement : Péri Urbain							
Variante :							
Date : 23/03/2016							
<b>Anneau</b>							
Rayon de l'îlot infranchissable :		16.00 m					
Largeur de l'anneau franchissable :		8.00 m					
Rayon extérieur du giratoire :		24.00 m					
<b>Branches</b>							
		Largeurs (en m)					
Nom	Angle (degrés)	Rampe > 3%	Tourne à droite	Entrée		Îlot	Sortie
				à 4 m	à 15 m		
Rd753 Est	0			3.50		7.00	4.00
rue Alfred de Vigny	90			3.50		5.00	4.00
Rd753 Ouest	180			3.50		6.00	4.00
Rd202 Sud	270			3.50		6.00	4.00
<b>Remarques de conception</b>							
Néant							



**Période Actuel - HPS****Trafic Piétons**

1	2	3	4
10	10	10	10

**Trafic Véhicules en UVP**

	1	2	3	4	Total Entrant
1	5	13	210	183	411
2	4	0	41	177	222
3	270	45	0	150	465
4	233	135	130	2	500
Total Sortant	512	193	381	512	1598

**Remarques sur la période**

Néant

**Résultats**

	Réserve de Capacité		Longueur de Stockage		Temps d'Attente	
	en uvp/h	en %	moyenne	maximale	moyen	total
Rd753 Est	819	67%	0vh	3vh	2s	0.2h
rue Alfred de Vigny	785	78%	0vh	2vh	2s	0.1h
Rd753 Ouest	684	60%	0vh	3vh	2s	0.3h
Rd202 Sud	698	58%	0vh	3vh	2s	0.3h

**Conseils**

Branche Rd753 Est

Branche rue Alfred de Vigny

Branche Rd753 Ouest

Branche Rd202 Sud

**Période Actuel - APM****Trafic Piétons**

1	2	3	4
10	10	10	10

**Trafic Véhicules en UVP**

	1	2	3	4	Total Entrant
1	5	9	167	187	368
2	8	0	30	98	136
3	193	46	0	70	309
4	181	155	59	1	396
Total Sortant	387	210	256	356	1209

**Remarques sur la période**

Néant

**Résultats**

	Réserve de Capacité		Longueur de Stockage		Temps d'Attente	
	en uvp/h	en %	moyenne	maximale	moyen	total
Rd753 Est	935	72%	0vh	2vh	1s	0.1h
rue Alfred de Vigny	983	88%	0vh	2vh	1s	0.1h
Rd753 Ouest	944	75%	0vh	2vh	1s	0.1h
Rd202 Sud	910	70%	0vh	2vh	1s	0.2h

**Conseils**

Branche Rd753 Est

Branche rue Alfred de Vigny

Branche Rd753 Ouest

Branche Rd202 Sud

**Branche Rd753 Est**

Périodes de trafic	Réserve de Capacité en %		Longueur de Stockage		Temps d'Attente	
	en uv/h	en %	moyenne	maximale	moyen	total
Actuel - HPS	819	67%	0vh	3vh	2s	0.2h
Actuel - APM	935	72%	0vh	2vh	1s	0.1h

**Branche rue Alfred de Vigny**

Périodes de trafic	Réserve de Capacité en %		Longueur de Stockage		Temps d'Attente	
	en uv/h	en %	moyenne	maximale	moyen	total
Actuel - HPS	785	78%	0vh	2vh	2s	0.1h
Actuel - APM	983	88%	0vh	2vh	1s	0.1h

**Branche Rd753 Ouest**

Périodes de trafic	Réserve de Capacité en %		Longueur de Stockage		Temps d'Attente	
	en uv/h	en %	moyenne	maximale	moyen	total
Actuel - HPS	684	60%	0vh	3vh	2s	0.3h
Actuel - APM	944	75%	0vh	2vh	1s	0.1h

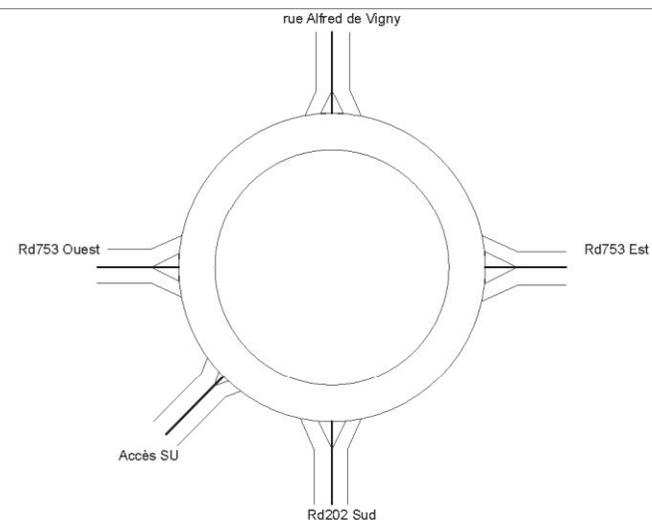
**Branche Rd202 Sud**

Périodes de trafic	Réserve de Capacité en %		Longueur de Stockage		Temps d'Attente	
	en uv/h	en %	moyenne	maximale	moyen	total
Actuel - HPS	698	58%	0vh	3vh	2s	0.3h
Actuel - APM	910	70%	0vh	2vh	1s	0.2h

**Girabase Version 4 CERTU - CETE de l'Ouest - SETRA**  
**06/09/2016 - C1 Prev**

Page 1

Nom du Carrefour : C1 Prev		Localisation : Boufféré		Environnement : Péri Urbain		Variante :		Date : 05/09/2016	
<b>Anneau</b>		Rayon de l'îlot infranchissable : 26.00 m		Largeur de l'anneau franchissable : 8.00 m		Rayon extérieur du giratoire : 34.00 m			
<b>Branches</b>									
				Largeurs (en m)					
Nom	Angle (degrés)	Rampe > 3%	Tourne à droite	Entrée		Ilôt	Sortie		
				à 4 m	à 15 m				
Rd753 Est	0			3.50		7.00	4.00		
rue Alfred de Vigny	90			3.50		5.00	4.00		
Rd753 Ouest	180			3.50		6.00	4.00		
Accès SU	225			3.50		3.00	4.00		
Rd202 Sud	270			3.50		6.00	4.00		
<b>Remarques de conception</b>									
Un rayon d'îlot infranchissable supérieur à 25 m est très rarement justifié. Il peut être réduit au bénéfice de la sécurité.									



### Période Prévisionnel CT - HPS

#### Trafic Piétons

1	2	3	4	5
10	10	10	10	10

#### Trafic Véhicules en UVP

	1	2	3	4	5	Total Entrant
1	5	13	210	122	139	489
2	4	0	41	61	133	239
3	270	45	0	55	111	481
4	92	30	30	0	0	152
5	198	114	109	0	2	423
Total Sortant	569	202	390	238	385	1784

#### Remarques sur la période

Néant

#### Résultats

	Réserve de Capacité		Longueur de Stockage		Temps d'Attente	
	en uvp/h	en %	moyenne	maximale	moyen	total
Rd753 Est	710	59%	0vh	3vh	2s	0.3h
rue Alfred de Vigny	719	75%	0vh	2vh	2s	0.2h
Rd753 Ouest	540	53%	0vh	3vh	3s	0.4h
Accès SU	682	82%	0vh	2vh	3s	0.1h
Rd202 Sud	616	59%	0vh	3vh	3s	0.3h

#### Conseils

Branche Rd753 Est

Branche rue Alfred de Vigny

Branche Rd753 Ouest

Branche Accès SU

Branche Rd202 Sud

### Période Prévisionnel CT - APM

#### Trafic Piétons

1	2	3	4	5
10	10	10	10	10

#### Trafic Véhicules en UVP

	1	2	3	4	5	Total Entrant
1	5	9	167	156	123	460
2	8	0	30	47	67	152
3	193	46	0	34	48	321
4	135	58	21	0	0	214
5	138	117	45	0	1	301
Total Sortant	479	230	263	237	239	1448

#### Remarques sur la période

Néant

#### Résultats

	Réserve de Capacité		Longueur de Stockage		Temps d'Attente	
	en uvp/h	en %	moyenne	maximale	moyen	total
Rd753 Est	792	63%	0vh	3vh	2s	0.2h
rue Alfred de Vigny	892	85%	0vh	2vh	2s	0.1h
Rd753 Ouest	782	71%	0vh	3vh	2s	0.2h
Accès SU	815	79%	0vh	2vh	2s	0.1h
Rd202 Sud	779	72%	0vh	3vh	2s	0.2h

#### Conseils

Branche Rd753 Est

Branche rue Alfred de Vigny

Branche Rd753 Ouest

Branche Accès SU

Branche Rd202 Sud

**Girabase Version 4 CERTU - CETE de l'Ouest - SETRA**  
**06/09/2016 - C1 Prev**

**Branche Rd753 Est**

Périodes de trafic	Réserve de Capacité		Longueur de Stockage		Temps d'Attente	
	en uvp/h	en %	moyenne	maximale	moyen	total
Prévisionnel CT - HPS	710	59%	0vh	3vh	2s	0.3h
Prévisionnel CT - APM	792	63%	0vh	3vh	2s	0.2h

**Branche rue Alfred de Vigny**

Périodes de trafic	Réserve de Capacité		Longueur de Stockage		Temps d'Attente	
	en uvp/h	en %	moyenne	maximale	moyen	total
Prévisionnel CT - HPS	719	75%	0vh	2vh	2s	0.2h
Prévisionnel CT - APM	892	85%	0vh	2vh	2s	0.1h

**Branche Rd753 Ouest**

Périodes de trafic	Réserve de Capacité		Longueur de Stockage		Temps d'Attente	
	en uvp/h	en %	moyenne	maximale	moyen	total
Prévisionnel CT - HPS	540	53%	0vh	3vh	3s	0.4h
Prévisionnel CT - APM	782	71%	0vh	3vh	2s	0.2h

**Branche Accès SU**

Périodes de trafic	Réserve de Capacité		Longueur de Stockage		Temps d'Attente	
	en uvp/h	en %	moyenne	maximale	moyen	total
Prévisionnel CT - HPS	682	82%	0vh	2vh	3s	0.1h
Prévisionnel CT - APM	815	79%	0vh	2vh	2s	0.1h

**Branche Rd202 Sud**

Périodes de trafic	Réserve de Capacité		Longueur de Stockage		Temps d'Attente	
	en uvp/h	en %	moyenne	maximale	moyen	total
Prévisionnel CT - HPS	616	59%	0vh	3vh	3s	0.3h
Prévisionnel CT - APM	779	72%	0vh	3vh	2s	0.2h

—— 6.3.2. GIRATOIRE RD202 / RD763

**Girabase Version 4 CERTU - CETE de l'Ouest - SETRA**  
**06/09/2016 - C2**

Page 1

Nom du Carrefour : C2 Localisation : Boufféré Environnement : Péri Urbain Variante : Date : 14/04/2016								
<b>Anneau</b> Rayon de l'îlot infranchissable : 32.00 m Largeur de l'anneau franchissable : 8.00 m Rayon extérieur du giratoire : 40.00 m								
<b>Branches</b>								
Nom	Angle (degrés)	Rampe > 3%	Tourne à droite	Largeurs (en m)			Ilôt	Sortie
				Entrée à 4 m	à 15 m			
rue Alfred NOBEL	0			3.50		16.00	4.00	
Rd763 Nord Est	55			3.50		17.00	4.00	
Rd202 Nord	98			3.50		16.00	4.00	
Super U	150			3.50		17.00	4.00	
Rd763 Sud Ouest	222			3.50		17.00	4.00	
Rd202 Sud	291			3.50		15.00	4.00	
<b>Remarques de conception</b>								
Un rayon d'îlot infranchissable supérieur à 25 m est très rarement justifié. Il peut être réduit au bénéfice de la sécurité.								

**Période actuel - APM****Trafic Piétons**

1	2	3	4	5	6
10	10	10	10	10	10

**Trafic Véhicules en UVP**

	1	2	3	4	5	6	Total Entrant
1	0	55	82	102	60	35	334
2	2	0	9	98	116	51	276
3	44	27	0	162	43	80	356
4	81	118	131	0	159	156	645
5	77	72	79	135	0	100	463
6	62	35	95	125	60	0	377
Total Sortant	266	307	396	622	438	422	2451

**Remarques sur la période**

Néant

**Résultats**

	Réserve de Capacité		Longueur de Stockage		Temps d'Attente	
	en uvp/h	en %	moyenne	maximale	moyen	total
rue Alfred NOBEL	476	59%	0vh	3vh	4s	0.4h
Rd763 Nord Est	485	64%	0vh	3vh	4s	0.3h
Rd202 Nord	479	57%	0vh	3vh	4s	0.4h
Super U	424	40%	1vh	4vh	4s	0.8h
Rd763 Sud Ouest	447	49%	1vh	4vh	4s	0.6h
Rd202 Sud	516	58%	0vh	3vh	4s	0.4h

**Conseils**

Branche rue Alfred NOBEL

Branche Rd763 Nord Est

Branche Rd202 Nord

Branche Super U

Branche Rd763 Sud Ouest

Branche Rd202 Sud

**Période actuel - HPS****Trafic Piétons**

1	2	3	4	5	6
10	10	10	10	10	10

**Trafic Véhicules en UVP**

	1	2	3	4	5	6	Total Entrant
1	0	40	52	61	57	31	241
2	18	0	12	106	164	50	350
3	56	44	0	171	83	158	512
4	54	70	105	0	170	194	593
5	62	132	154	188	0	249	785
6	54	34	177	124	174	0	563
Total Sortant	244	320	500	650	648	682	3044

**Remarques sur la période**

Néant

**Résultats**

	Réserve de Capacité		Longueur de Stockage		Temps d'Attente	
	en uvp/h	en %	moyenne	maximale	moyen	total
rue Alfred NOBEL	388	62%	0vh	3vh	6s	0.4h
Rd763 Nord Est	281	44%	1vh	5vh	9s	0.8h
Rd202 Nord	203	28%	2vh	7vh	11s	1.6h
Super U	206	26%	2vh	7vh	11s	1.8h
Rd763 Sud Ouest	54	6%	12vh	37vh	53s	11.5h
Rd202 Sud	240	30%	1vh	6vh	9s	1.4h

**Conseils**

Branche rue Alfred NOBEL

Branche Rd763 Nord Est

Branche Rd202 Nord

Branche Super U

Branche Rd763 Sud Ouest

Attention, la réserve de capacité est faible ; vous pouvez :

- élargir l'entrée à 2 voies, mais attention au traitement des traversées piétonnes

La file d'attente sur la branche peut être importante, penser au carrefour en amont.

**Conseils (suite)**

Branche Rd202 Sud

**Girabase Version 4 CERTU - CETE de l'Ouest - SETRA**  
**06/09/2016 - C2**

**Branche rue Alfred NOBEL**

Périodes de trafic	Réserve de Capacité en uvp/h en %		Longueur de Stockage moyenne maximale		Temps d'Attente moyen total	
	en uvp/h	en %	moyenne	maximale	moyen	total
actuel - APM	476	59%	0vh	3vh	4s	0.4h
actuel - HPS	388	62%	0vh	3vh	6s	0.4h

**Branche Rd763 Nord Est**

Périodes de trafic	Réserve de Capacité en uvp/h en %		Longueur de Stockage moyenne maximale		Temps d'Attente moyen total	
	en uvp/h	en %	moyenne	maximale	moyen	total
actuel - APM	485	64%	0vh	3vh	4s	0.3h
actuel - HPS	281	44%	1vh	5vh	9s	0.8h

**Branche Rd202 Nord**

Périodes de trafic	Réserve de Capacité en uvp/h en %		Longueur de Stockage moyenne maximale		Temps d'Attente moyen total	
	en uvp/h	en %	moyenne	maximale	moyen	total
actuel - APM	479	57%	0vh	3vh	4s	0.4h
actuel - HPS	203	28%	2vh	7vh	11s	1.6h

**Branche Super U**

Périodes de trafic	Réserve de Capacité en uvp/h en %		Longueur de Stockage moyenne maximale		Temps d'Attente moyen total	
	en uvp/h	en %	moyenne	maximale	moyen	total
actuel - APM	424	40%	1vh	4vh	4s	0.8h
actuel - HPS	206	26%	2vh	7vh	11s	1.8h

**Branche Rd763 Sud Ouest**

Périodes de trafic	Réserve de Capacité en uvp/h en %		Longueur de Stockage moyenne maximale		Temps d'Attente moyen total	
	en uvp/h	en %	moyenne	maximale	moyen	total
actuel - APM	447	49%	1vh	4vh	4s	0.6h
actuel - HPS	54	6%	12vh	37vh	53s	11.5h

**Branche Rd202 Sud**

Périodes de trafic	Réserve de Capacité en uvp/h en %		Longueur de Stockage moyenne maximale		Temps d'Attente moyen total	
	en uvp/h	en %	moyenne	maximale	moyen	total
actuel - APM	516	58%	0vh	3vh	4s	0.4h
actuel - HPS	240	30%	1vh	6vh	9s	1.4h

**Girabase Version 4 CERTU - CETE de l'Ouest - SETRA**  
**06/09/2016 - C2**

Nom du Carrefour : C2 Localisation : Boufféré Environnement : Péri Urbain Variante : Date : 06/09/2016																																																																		
<b>Anneau</b> Rayon de l'îlot infranchissable : 32.00 m Largeur de l'anneau franchissable : 8.00 m Rayon extérieur du giratoire : 40.00 m																																																																		
<b>Branches</b>		<table border="1"> <thead> <tr> <th rowspan="2">Nom</th> <th rowspan="2">Angle (degrés)</th> <th rowspan="2">Rampe &gt; 3%</th> <th rowspan="2">Tourne à droite</th> <th colspan="3">Largeurs (en m)</th> </tr> <tr> <th>Entrée à 4 m</th> <th>à 15 m</th> <th>Ilôt</th> <th>Sortie</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>rue Alfred NOBEL</td> <td>0</td> <td></td> <td></td> <td>3.50</td> <td></td> <td>16.00</td> <td>4.00</td> </tr> <tr> <td>Rd763 Nord Est</td> <td>55</td> <td></td> <td></td> <td>3.50</td> <td></td> <td>17.00</td> <td>4.00</td> </tr> <tr> <td>Rd202 Nord</td> <td>98</td> <td></td> <td></td> <td>3.50</td> <td></td> <td>16.00</td> <td>4.00</td> </tr> <tr> <td>Super U</td> <td>150</td> <td></td> <td></td> <td>3.50</td> <td></td> <td>17.00</td> <td>4.00</td> </tr> <tr> <td>Rd763 Sud Ouest</td> <td>222</td> <td></td> <td></td> <td>3.50</td> <td></td> <td>17.00</td> <td>4.00</td> </tr> <tr> <td>Rd202 Sud</td> <td>291</td> <td></td> <td></td> <td>3.50</td> <td></td> <td>15.00</td> <td>4.00</td> </tr> </tbody> </table>						Nom	Angle (degrés)	Rampe > 3%	Tourne à droite	Largeurs (en m)			Entrée à 4 m	à 15 m	Ilôt	Sortie	rue Alfred NOBEL	0			3.50		16.00	4.00	Rd763 Nord Est	55			3.50		17.00	4.00	Rd202 Nord	98			3.50		16.00	4.00	Super U	150			3.50		17.00	4.00	Rd763 Sud Ouest	222			3.50		17.00	4.00	Rd202 Sud	291			3.50		15.00	4.00
Nom	Angle (degrés)	Rampe > 3%	Tourne à droite	Largeurs (en m)																																																														
				Entrée à 4 m	à 15 m	Ilôt	Sortie																																																											
rue Alfred NOBEL	0			3.50		16.00	4.00																																																											
Rd763 Nord Est	55			3.50		17.00	4.00																																																											
Rd202 Nord	98			3.50		16.00	4.00																																																											
Super U	150			3.50		17.00	4.00																																																											
Rd763 Sud Ouest	222			3.50		17.00	4.00																																																											
Rd202 Sud	291			3.50		15.00	4.00																																																											
<b>Remarques de conception</b> Un rayon d'îlot infranchissable supérieur à 25 m est très rarement justifié. Il peut être réduit au bénéfice de la sécurité.																																																																		

**Période Prévisionnel CT - HPS****Trafic Piétons**

1	2	3	4	5	6
10	10	10	10	10	10

**Trafic Véhicules en UVP**

	1	2	3	4	5	6	Total Entrant
1	0	40	52	61	57	31	241
2	18	0	12	61	164	50	305
3	56	44	0	44	83	158	385
4	54	41	28	0	173	238	534
5	62	132	154	192	0	249	789
6	54	34	177	151	174	0	590
Total Sortant	244	291	423	509	651	726	2844

**Remarques sur la période**

Néant

**Résultats**

	Réserve de Capacité		Longueur de Stockage		Temps d'Attente	
	en uvp/h	en %	moyenne	maximale	moyen	total
rue Alfred NOBEL	433	64%	0vh	3vh	5s	0.4h
Rd763 Nord Est	359	54%	1vh	4vh	7s	0.6h
Rd202 Nord	346	47%	1vh	4vh	7s	0.7h
Super U	272	34%	1vh	6vh	8s	1.2h
Rd763 Sud Ouest	79	9%	7vh	22vh	31s	6.8h
Rd202 Sud	275	32%	1vh	6vh	8s	1.3h

**Conseils**

Branche rue Alfred NOBEL

Branche Rd763 Nord Est

Branche Rd202 Nord

Branche Super U

Branche Rd763 Sud Ouest

Attention, la réserve de capacité est faible ; vous pouvez :

- élargir l'entrée à 2 voies, mais attention au traitement des traversées piétonnes

Branche Rd202 Sud

### Période Prévisionnel CT - APM

#### Trafic Piétons

1	2	3	4	5	6
10	10	10	10	10	10

#### Trafic Véhicules en UVP

	1	2	3	4	5	6	Total Entrant
1	0	55	82	102	60	35	334
2	2	0	9	58	116	51	236
3	44	27	0	45	43	80	239
4	81	70	36	0	162	198	547
5	77	72	79	137	0	100	465
6	62	35	95	158	60	0	410
Total Sortant	266	259	301	500	441	464	2231

#### Remarques sur la période

Néant

#### Résultats

	Réserve de Capacité		Longueur de Stockage		Temps d'Attente	
	en uvp/h	en %	moyenne	maximale	moyen	total
rue Alfred NOBEL	562	63%	0vh	3vh	3s	0.3h
Rd763 Nord Est	579	71%	0vh	3vh	4s	0.2h
Rd202 Nord	609	72%	0vh	3vh	3s	0.2h
Super U	527	49%	0vh	3vh	3s	0.5h
Rd763 Sud Ouest	506	52%	0vh	3vh	4s	0.5h
Rd202 Sud	580	59%	0vh	3vh	3s	0.4h

#### Conseils

Branche rue Alfred NOBEL

Branche Rd763 Nord Est

Branche Rd202 Nord

Branche Super U

Branche Rd763 Sud Ouest

Branche Rd202 Sud

**Girabase Version 4 CERTU - CETE de l'Ouest - SETRA**  
**06/09/2016 - C2**

**Branche rue Alfred NOBEL**

Périodes de trafic	Réserve de Capacité		Longueur de Stockage		Temps d'Attente	
	en uvp/h	en %	moyenne	maximale	moyen	total
Prévisionnel CT - HPS	433	64%	0vh	3vh	5s	0.4h
Prévisionnel CT - APM	562	63%	0vh	3vh	3s	0.3h

**Branche Rd763 Nord Est**

Périodes de trafic	Réserve de Capacité		Longueur de Stockage		Temps d'Attente	
	en uvp/h	en %	moyenne	maximale	moyen	total
Prévisionnel CT - HPS	359	54%	1vh	4vh	7s	0.6h
Prévisionnel CT - APM	579	71%	0vh	3vh	4s	0.2h

**Branche Rd202 Nord**

Périodes de trafic	Réserve de Capacité		Longueur de Stockage		Temps d'Attente	
	en uvp/h	en %	moyenne	maximale	moyen	total
Prévisionnel CT - HPS	346	47%	1vh	4vh	7s	0.7h
Prévisionnel CT - APM	609	72%	0vh	3vh	3s	0.2h

**Branche Super U**

Périodes de trafic	Réserve de Capacité		Longueur de Stockage		Temps d'Attente	
	en uvp/h	en %	moyenne	maximale	moyen	total
Prévisionnel CT - HPS	272	34%	1vh	6vh	8s	1.2h
Prévisionnel CT - APM	527	49%	0vh	3vh	3s	0.5h

**Branche Rd763 Sud Ouest**

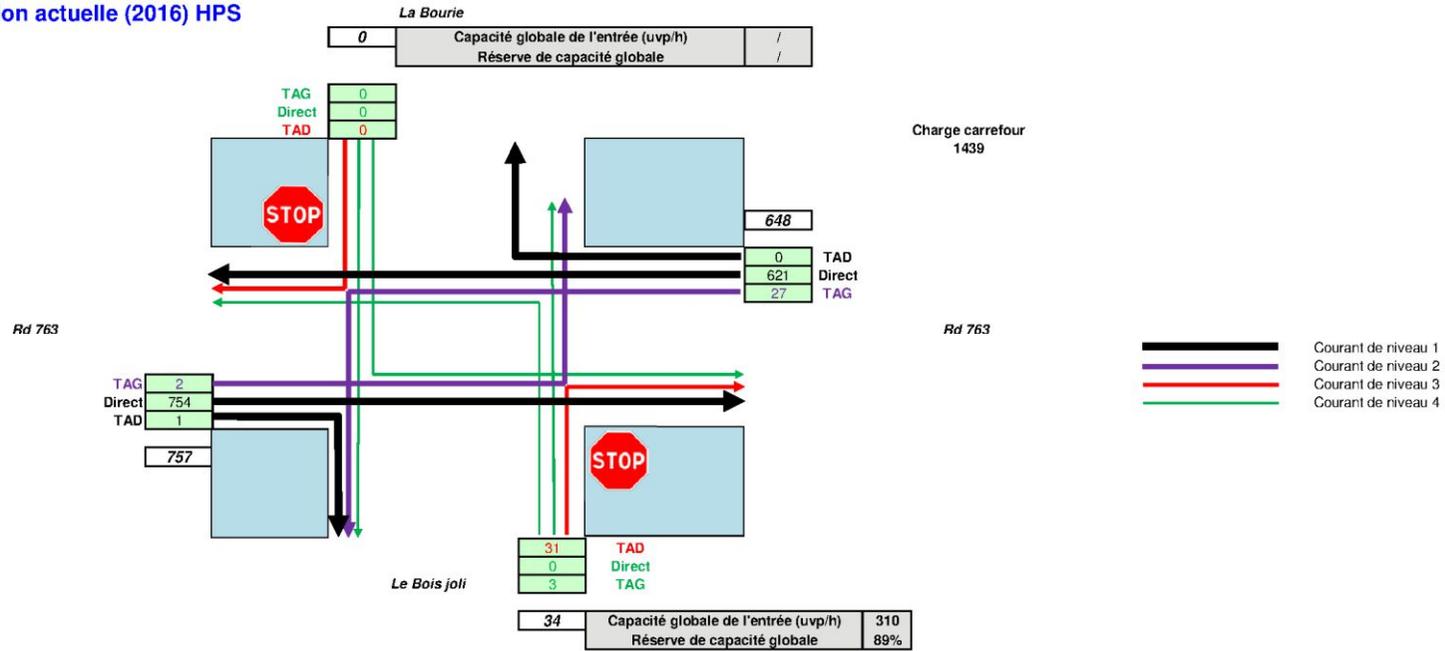
Périodes de trafic	Réserve de Capacité		Longueur de Stockage		Temps d'Attente	
	en uvp/h	en %	moyenne	maximale	moyen	total
Prévisionnel CT - HPS	79	9%	7vh	22vh	31s	6.8h
Prévisionnel CT - APM	506	52%	0vh	3vh	4s	0.5h

**Branche Rd202 Sud**

Périodes de trafic	Réserve de Capacité		Longueur de Stockage		Temps d'Attente	
	en uvp/h	en %	moyenne	maximale	moyen	total
Prévisionnel CT - HPS	275	32%	1vh	6vh	8s	1.3h
Prévisionnel CT - APM	580	59%	0vh	3vh	3s	0.4h

—— 6.3.3. CARREFOUR RD763 / RUE DE LA BOURIE

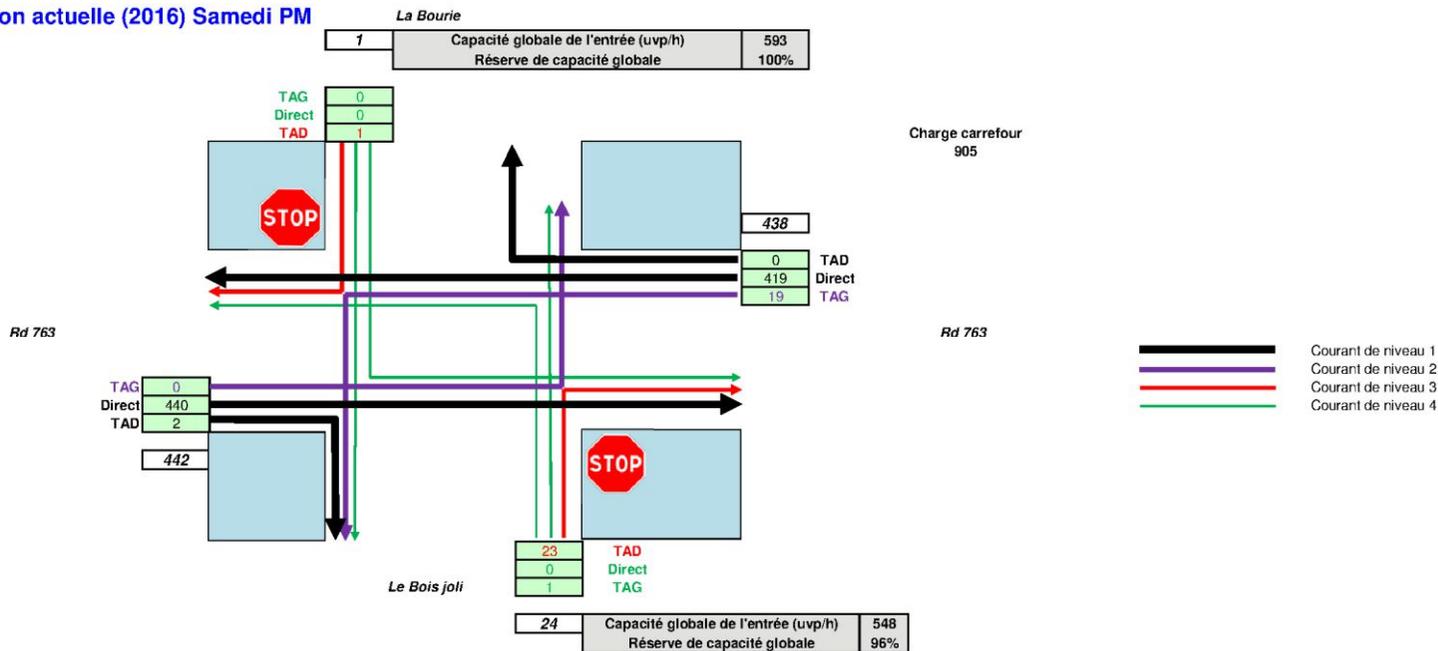
Situation actuelle (2016) HPS



Courant étudié	Créneau critique	Trafic	Courant gênant	Capacité de base du courant étudié	Probabilité de conditions fluides	Capacité de file d'attente (en vh)	Probabilité de conditions non congestionnées	Capacité réelle du courant étudié	Réserve de capacité (uvp/h)	Réserve de capacité (%)	Commentaires	Tps d'attente moyen (s)	Longueur moyenne de queue (vh)
TAG depuis Rd763 sud ouest	5	2	635	636	1.01	999	1.00	636	634	99.7%		6	0.0
TAG depuis Rd763 nord est	5	27	756	563	0.98	999	1.00	563	536	95.2%		7	0.1
TAD depuis le bois joli	6	31	755	404	0.95	999	1.00	404	373	92.3%		10	0.1
TAD depuis la Bourie	6	0	621	475	1.01	999	1.00	453	453	100.0%		0	0.0
TAG depuis le bois joli	7,5	3	1405	97	0.99	999	1.00	91	88	96.7%		41	0.0
Direct depuis le bois joli	7	0	1405	120	1.01	999	1.00	117	117	100.0%		0	0.0
TAG depuis la Bourie	7,5	0	1438	93	1.01	999	1.00	92	92	100.0%		0	0.0
Direct depuis la Bourie	7	0	1405	120	1.01	999	1.00	112	112	100.0%		0	0.0

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

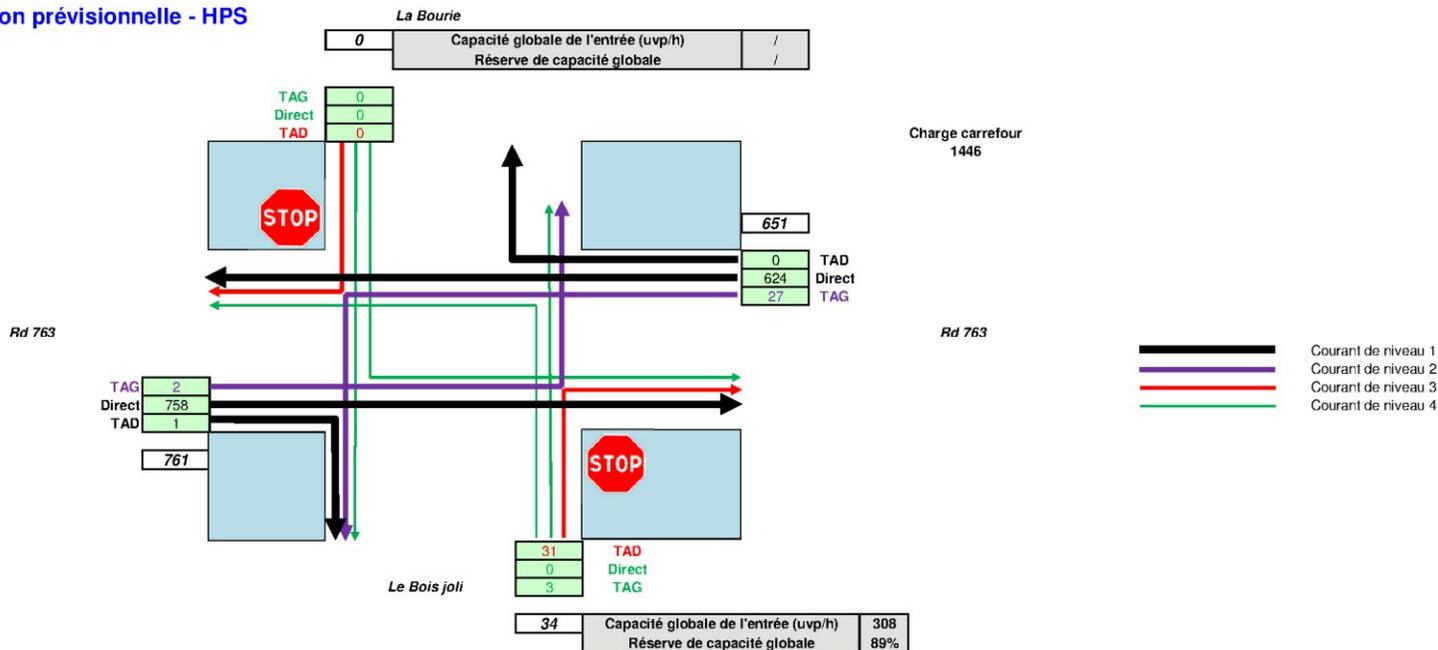
Situation actuelle (2016) Samedi PM



Courant étudié	Créneau critique	Trafic	Courant gênant	Capacité de base du courant étudié	Probabilité de conditions fluides	Capacité de file d'attente (en vh)	Probabilité de conditions non congestionnées	Capacité réelle du courant étudié	Réserve de capacité (uvp/h)	Réserve de capacité (%)	Commentaires	Tps d'attente moyen (s)	Longueur moyenne de queue (vh)
TAG depuis Rd763 sud ouest	5	0	429	782	1.01	999	1.00	781	781	100.0%		0	0.0
TAG depuis Rd763 nord est	5	19	442	771	0.99	999	1.00	771	752	97.5%		5	0.0
TAD depuis le bois joli	6	23	441	589	0.98	999	1.00	589	566	96.1%		6	0.0
TAD depuis la Bourie	6	1	419	605	1.01	999	1.00	593	592	99.8%		6	0.0
TAG depuis le bois joli	7,5	1	880	214	1.01	999	1.00	209	208	99.5%		17	0.0
Direct depuis le bois joli	7	0	879	250	1.01	999	1.00	248	248	100.0%		0	0.0
TAG depuis la Bourie	7,5	0	902	207	1.01	999	1.00	206	206	100.0%		0	0.0
Direct depuis la Bourie	7	0	880	250	1.01	999	1.00	245	245	100.0%		0	0.0

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

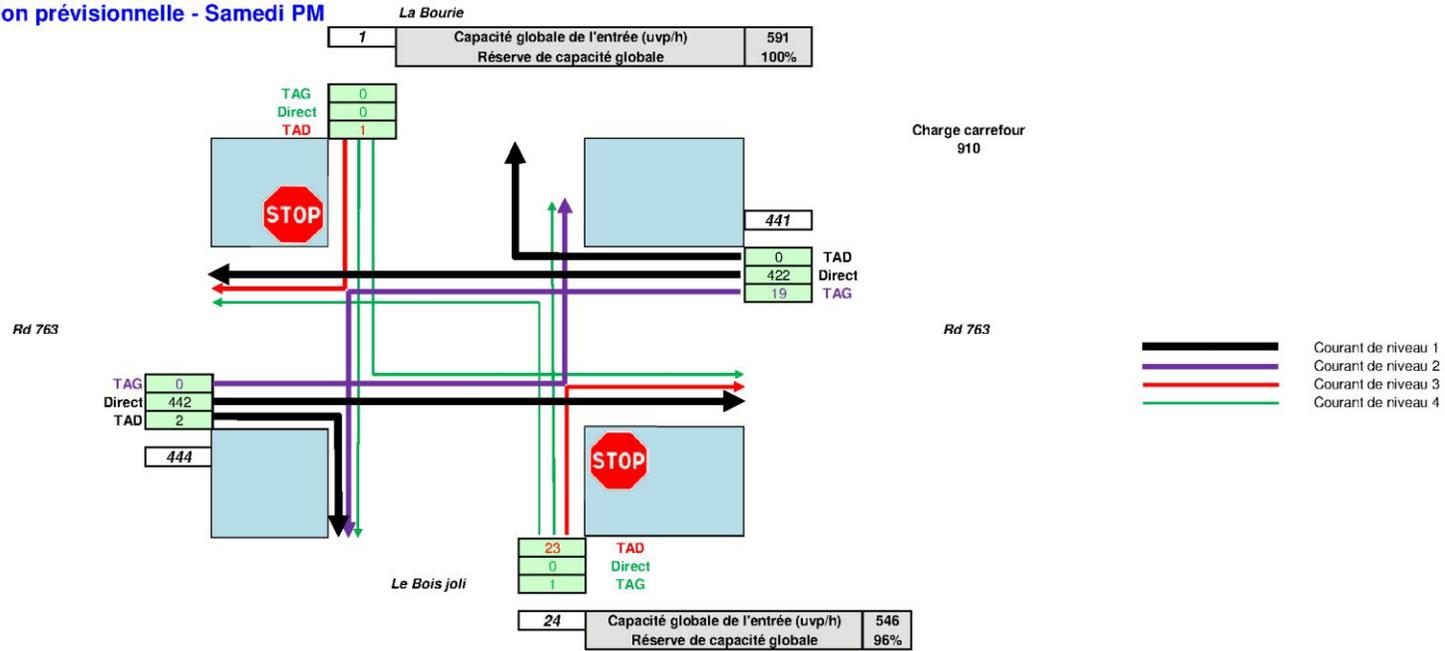
Situation prévisionnelle - HPS



Courant étudié	Créneau critique	Trafic	Courant gênant	Capacité de base du courant étudié	Probabilité de conditions fluides	Capacité de file d'attente (en vh)	Probabilité de conditions non congestionnées	Capacité réelle du courant étudié	Réserve de capacité (uvp/h)	Réserve de capacité (%)	Commentaires	Tps d'attente moyen (s)	Longueur moyenne de queue (vh)
TAG depuis Rd763 sud ouest	5	2	638	634	1.01	999	1.00	634	632	99.7%		6	0.0
TAG depuis Rd763 nord est	5	27	760	561	0.98	999	1.00	561	534	95.2%		7	0.1
TAD depuis le bois joli	6	31	759	402	0.95	999	1.00	402	371	92.3%		10	0.1
TAD depuis la Bourie	6	0	624	473	1.01	999	1.00	451	451	100.0%		0	0.0
TAG depuis le bois joli	7,5	3	1412	96	0.99	999	1.00	90	87	96.7%		41	0.0
Direct depuis le bois joli	7	0	1412	119	1.01	999	1.00	115	115	100.0%		0	0.0
TAG depuis la Bourie	7,5	0	1445	92	1.01	999	1.00	91	91	100.0%		0	0.0
Direct depuis la Bourie	7	0	1412	119	1.01	999	1.00	111	111	100.0%		0	0.0

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

Situation prévisionnelle - Samedi PM



Courant étudié	Créneau critique	Trafic	Courant gênant	Capacité de base du courant étudié	Probabilité de conditions fluides	Capacité de file d'attente (en vh)	Probabilité de conditions non congestionnées	Capacité réelle du courant étudié	Réserve de capacité (uvp/h)	Réserve de capacité (%)	Commentaires	Tps d'attente moyen (s)	Longueur moyenne de queue (vh)
TAG depuis Rd763 sud ouest	5	0	432	779	1.01	999	1.00	779	779	100.0%		0	0.0
TAG depuis Rd763 nord est	5	19	444	770	0.99	999	1.00	769	750	97.5%		5	0.0
TAD depuis le bois joli	6	23	443	588	0.98	999	1.00	587	564	96.1%		6	0.0
TAD depuis la Bourie	6	1	422	603	1.01	999	1.00	581	590	99.8%		6	0.0
TAG depuis le bois joli	7,5	1	885	212	1.01	999	1.00	208	207	99.5%		17	0.0
Direct depuis le bois joli	7	0	884	249	1.01	999	1.00	246	246	100.0%		0	0.0
TAG depuis la Bourie	7,5	0	907	205	1.01	999	1.00	205	205	100.0%		0	0.0
Direct depuis la Bourie	7	0	885	248	1.01	999	1.00	243	243	100.0%		0	0.0

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



INGÉNIERIE & MESURE DES DÉPLACEMENTS

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