

ARGAN	Installations Classées pour la Protection de l'Environnement	Annexes
-------	--	---------

ANNEXE 8

**Analyse du fonctionnement prévisionnel du giratoire
d'accès au péage Montélimar Sud (26) –
CDVIA – Octobre 2021**

ANALYSE DU FONCTIONNEMENT PREVISIONNEL DU GIRATOIRE D'ACCES AU PEAGE MONTELMAR SUD (26)

ÉTUDE DE FONCTIONNEMENT



Rédacteur / Version du rapport

Rédacteur	N° version	Date version	Vérifié par	Assistant/Technicien	Modifications
B. Jean b.jean@cdvia.fr +33(0)7.68.37.27.78	1.0	08/10/21	T.Pienne t.pienne@cdvia.fr +33(0)7.66.12.29.47	G. Velayoudon g.velayoudon@cdvia.fr	Rapport initial

Certification OPQIBI

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

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



SOMMAIRE

0. SYNTHÈSE	4
1. PREAMBULE	5
2. GLOSSAIRE.....	6
3. SITUATION ACTUELLE	7
— 3.1. LOCALISATION DU PROJET	7
— 3.2. RESEAU DE TRANSPORT EN COMMUN	8
— 3.3. MODES ACTIFS	9
— 3.4. ENQUÊTES DE CIRCULATION	10
—— 3.4.1. PRÉSENTATION DU MATÉRIEL UTILISÉ.....	10
—— 3.4.2. RÉSULTATS DES COMPTAGES DIRIGÉES HPM/HPS.....	10
— 3.5. CAPACITÉ DU GIRATOIRE AUX HEURES DE POINTE.....	12
4. SCÉNARIO DE RÉFÉRENCE	13
— 4.1. FLUX GÉNÉRÉS.....	13
— 4.2. RÉPARTITION DES FLUX SUR LE RÉSEAU	13
— 4.3. FLUX PRÉVISIONNELS SCÉNARIO DE RÉFÉRENCE	14
—— 4.3.1. HEURE DE POINTE DU MATIN (HPM).....	15
—— 4.3.2. HEURE DE POINTE DU SOIR (HPS).....	15
— 4.4. CAPACITÉ DU GIRATOIRE AUX HEURES DE POINTE.....	16
5. SCÉNARIO PROJET.....	17
— 5.1. FLUX GÉNÉRÉS.....	17
— 5.2. RÉPARTITION DES FLUX SUR LE RÉSEAU	17
— 5.3. FLUX PRÉVISIONNELS SCÉNARIO PROJET	19
—— 5.3.1. HEURE DE POINTE DU MATIN (HPM).....	20
—— 5.3.2. HEURE DE POINTE DU SOIR (HPS).....	20
— 5.4. CAPACITÉ DU GIRATOIRE AUX HEURES DE POINTE.....	21
6. ANNEXES – DÉTAIL DES CALCULS DE CAPACITÉ	22

0. SYNTHÈSE

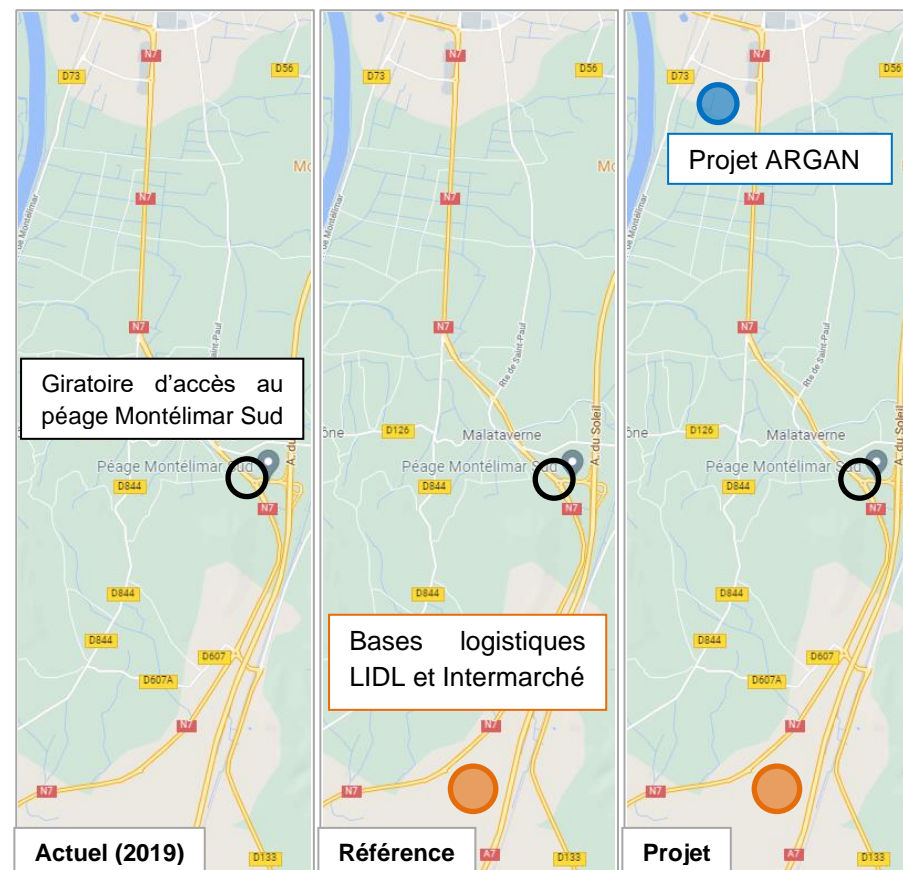
Le fonctionnement du giratoire d'accès au péage Montélimar Sud a été testé aux heures de pointe du matin et du soir :

- **En situation actuelle** sur la base de comptages réalisés par CDVIA en novembre 2019
- **Dans le scénario de référence** : ajout aux flux 2019 des flux générés par les bases logistiques LIDL et Intermarché situées à Donzère, au Sud du projet ARGAN
- **Dans le scénario projet** : ajout aux flux du scénario de référence des flux générés par le projet ARGAN

Le fonctionnement du giratoire d'accès au péage Montélimar Sud restera satisfaisant aux heures de pointe du matin et du soir, y compris avec la prise en compte des bases logistiques LIDL et Intermarché et du projet Argan ("scénario projet"). Les réserves de capacité de chaque branche du giratoire dans les différents scénarios sont données dans le tableau ci-après :

	Actuel (2019)		Référence		Projet	
	HPM	HPS	HPM	HPS	HPM	HPS
Entrée de carrefour						
Accès Péage A7	43%	42%	38%	35%	36%	35%
RN7 Nord	49%	55%	43%	53%	43%	52%
RN7 Sud	55%	57%	51%	50%	51%	49%

L'écoulement sur une branche est fluide si la réserve de capacité associée est supérieure à 20%.



Scénarios étudiés

1. PREAMBULE

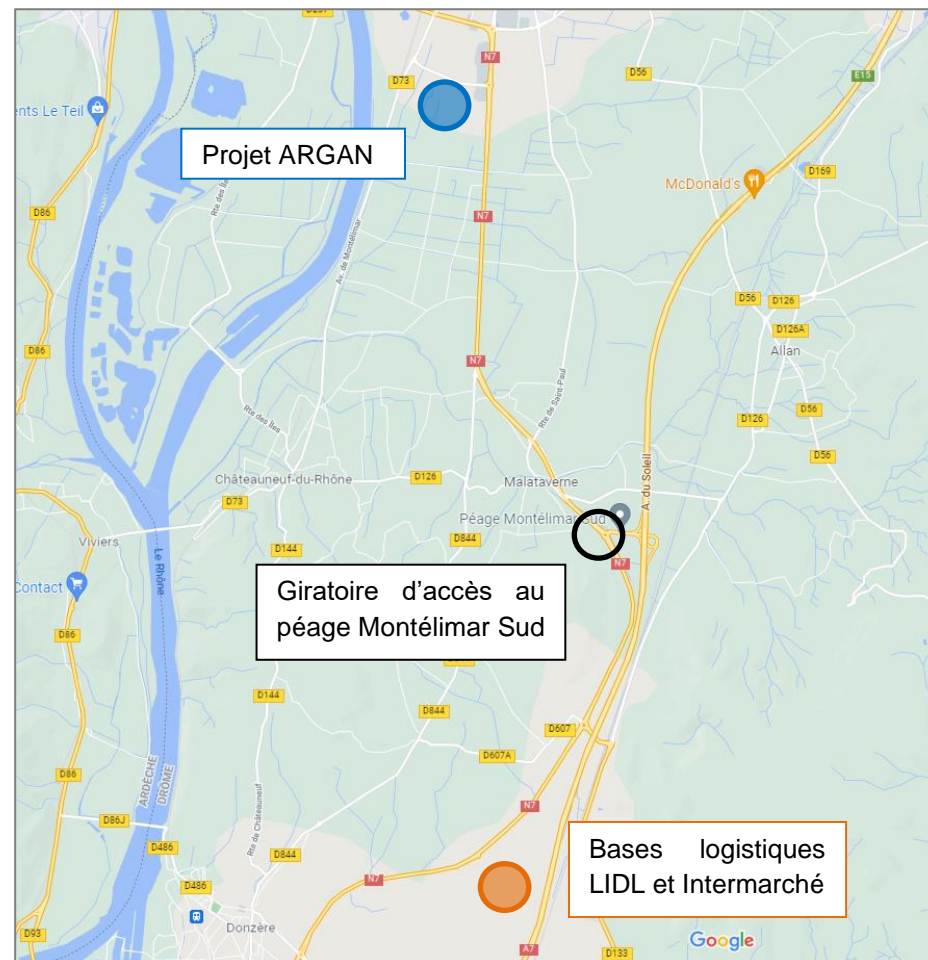
Dans le cadre de l'aménagement d'un projet logistique rue Joseph Aymé à Montélimar (26), le groupe ARGAN fait appel au bureau d'études CDVIA pour la réalisation de l'étude de trafic liée à l'impact de cet aménagement.

Le projet est situé à proximité de 2 autres projets logistiques portés par LIDL et Intermarché localisés à Donzère dans la ZA des Eoliennes, le long de la rue Gustave Eiffel.

L'objet de cette étude est l'analyse prévisionnelle aux heures de pointe du matin et du soir du fonctionnement du giratoire d'accès à l'autoroute au droit du péage Montélimar Sud. Cette analyse considèrera donc le trafic généré par les bases logistiques LIDL et Intermarché ITM voisines tel que considéré dans une autre étude d'impact CDVIA portant sur ces projets.

Le fonctionnement du giratoire est analysé aux heures de pointe du matin et du soir dans 3 scénarios :

- Actuel (sur la base de comptages réalisés par CDVIA en 2019)
- Référence (trafics actuels + trafics générés par les bases logistiques LIDL et Intermarché)
- Projet (trafics de référence + flux générés par le projet)



Localisation des projets et du giratoire étudié (Fond de plan : Google Maps)

2. GLOSSAIRE

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

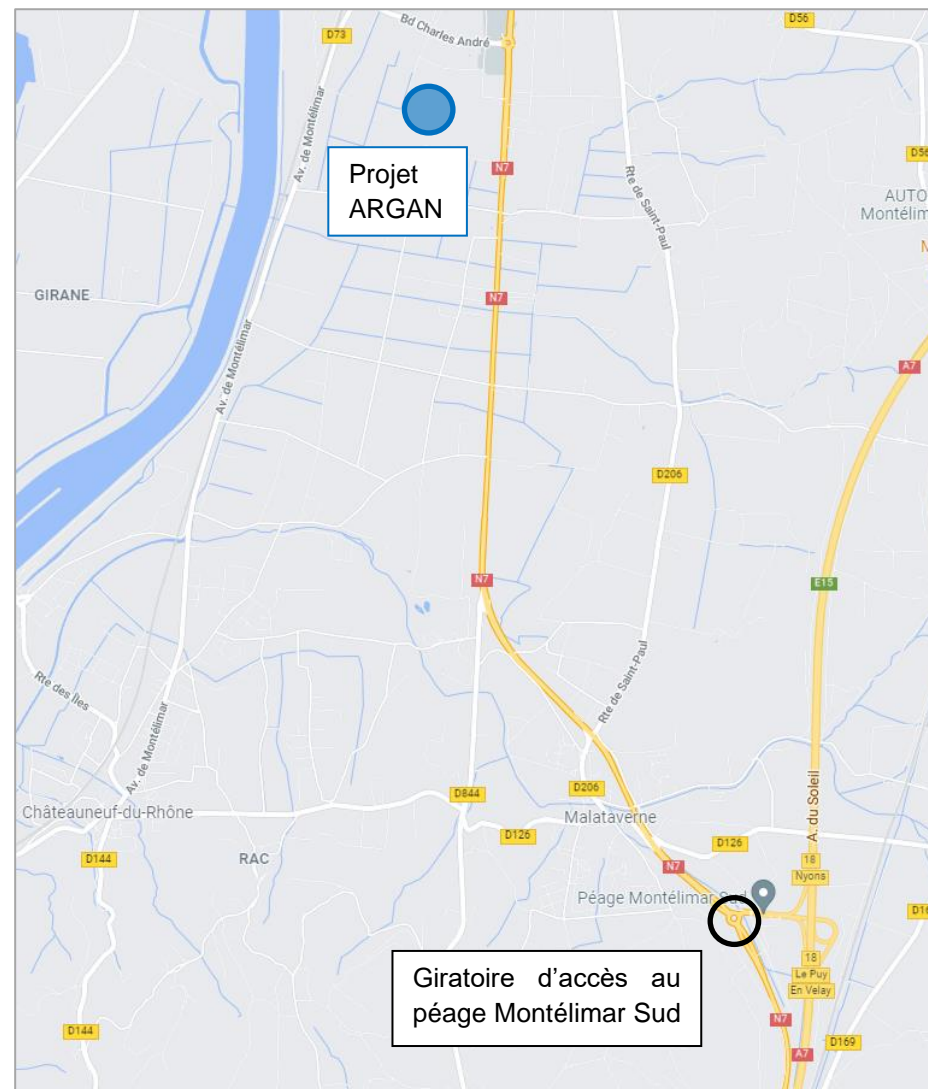
3. SITUATION ACTUELLE

— 3.1. LOCALISATION DU PROJET

Le projet est situé rue Joseph Aymé au Sud de Montélimar (26). Le site est principalement desservi par la RN7, ainsi que par l'A7 accessible par le biais du diffuseur RN7-A7 au Sud du site.



Localisation du projet au Sud de Montélimar (Fond de plan : Google Maps)



Situation à proximité de l'A7 et de la RN7(Fond de plan : Google Maps)

— 3.2. RESEAU DE TRANSPORT EN COMMUN

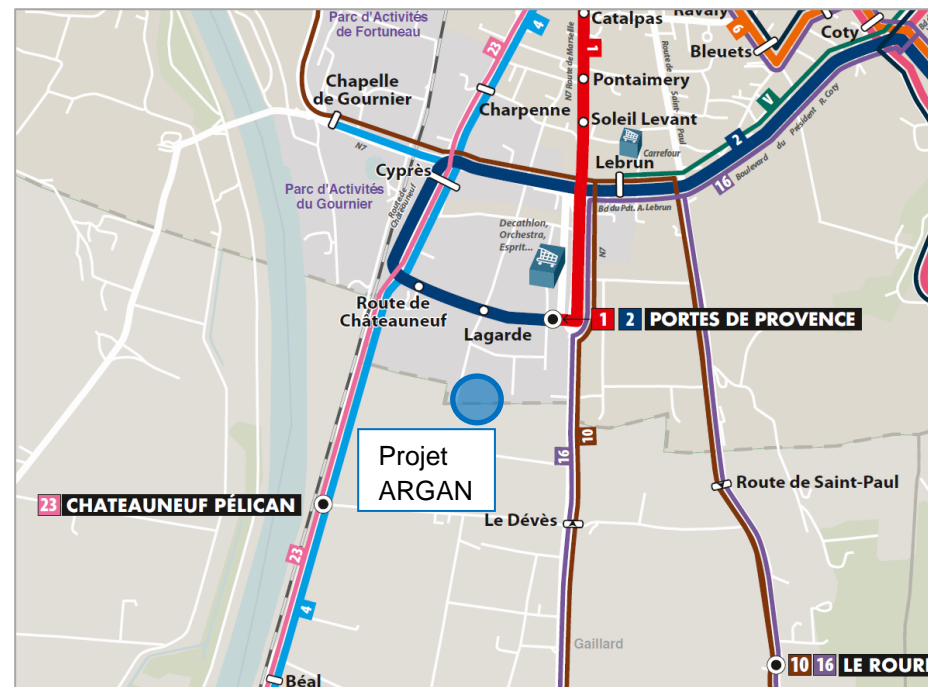
Plusieurs lignes régulières de bus ont un arrêt à proximité du projet :

- 1 : arrêt Portes de Provence à environ 900 m
- 2 : arrêt Lagarde à environ 450 m
- 4 et 23 : arrêt Cypès à environ 1.4km

Sur les lignes 1 et 2, la fréquence est de 1 bus / sens toutes les 20 minutes en semaine aux heures de pointe du matin et du soir.

Sur la ligne 4, la fréquence est de 10 bus / jour / sens (dont 1 le matin et 2 le soir).

Sur la ligne 23, la fréquence est de 3 bus / jour, avec 1 bus dans le sens Sud → Nord le matin et 2 bus dans le sens Nord → Sud le soir.



Offre en transports collectifs à proximité du projet (Source : www.montelibus.fr)

— 3.3. MODES ACTIFS

Des bandes cyclables sont aménagées le long du boulevard Charles André, axe perpendiculaire à la rue Joseph Aymé.

Toutefois, il n'y a pas d'aménagement spécifique pour les vélos sur la RN7 qui permet l'accès au centre-ville de Montélimar. Les cyclistes peuvent emprunter la RD73 route de Châteauneuf, parallèle à la RN7, pour rejoindre le centre-ville ; cet axe dispose en effet d'espaces sur le côté pouvant être utilisés à défaut d'aménagements spécifiques.



**Bandes cyclables le long du boulevard Charles André
(Fond de Plan : Google Street View)**



Espaces le long de la RD73 vers Montélimar pouvant être utilisés par les cyclistes (Fond de Plan : Google Street View)

— 3.4. ENQUETES DE CIRCULATION

— 3.4.1. PRESENTATION DU MATERIEL UTILISE

Les comptages au droit du giratoire d'accès au péage Montélimar Sud ont été réalisés le jeudi 21 novembre 2019 au moyen de caméras surmontées par un mât.



Mât de comptage avec caméra et boîtier d'enregistrement



Aperçu des vidéos

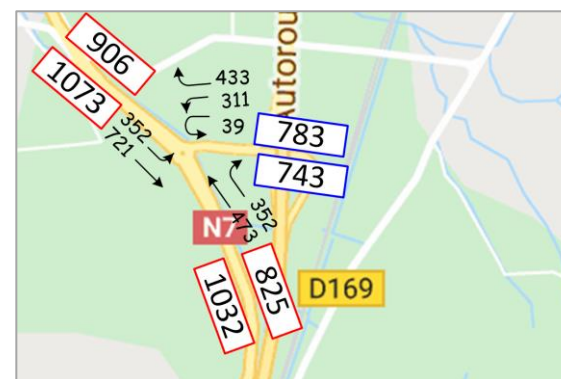
— 3.4.2. RESULTATS DES COMPTAGES DIRECTIONNELS HPM/HPS

On présente pages suivantes les résultats des enquêtes directionnelles, nécessaires pour l'analyse de capacité du giratoire.

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

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

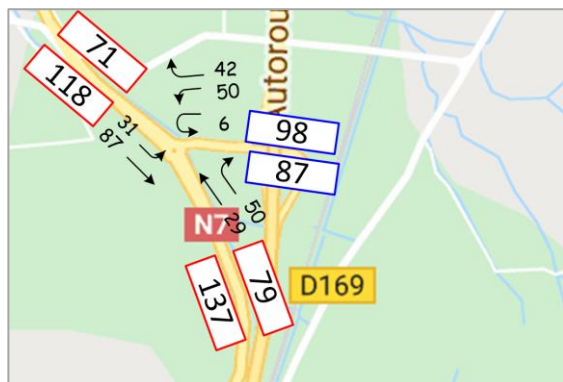
— 3.4.2.1. HEURE DE POINTE DU MATIN (HPM)



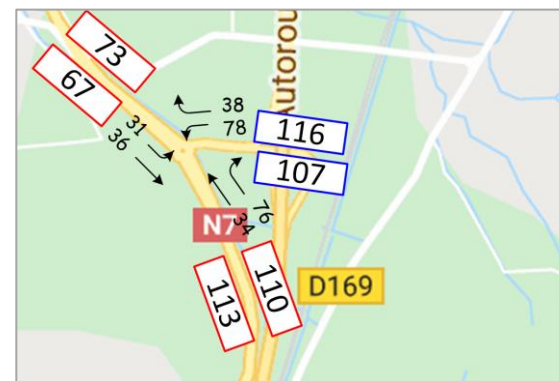
Comptages directionnels (en uvp/h) sur le giratoire d'accès au péage Montélimar Sud le jeudi 21 Novembre 2019 à l'HPM (7h30 – 8h30)

En heure de pointe du matin, le trafic dépasse ainsi les 1 000 uvp/h sur la RN7 (dir Sud) de part et d'autre du diffuseur A7. En sortie d'A7, on compte également près de 800 uvp/h.

Le taux de Poids-Lourds est important (>10%) sur la RN7 dans les 2 sens de circulation ainsi qu'en accès à l'autoroute (entrée et sortie). Les comptages directionnels à l'HPM en Poids-Lourds / heure sont donnés page suivante.

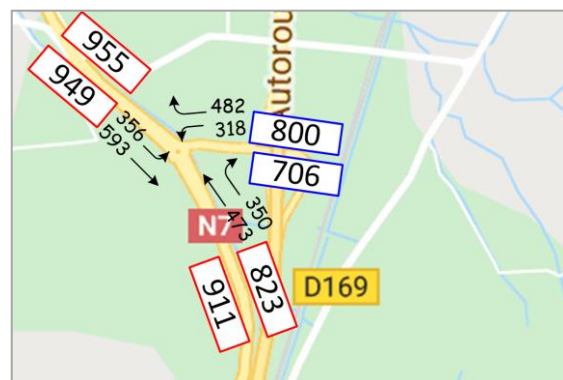


Comptages directionnels Poids- Lourds (en PL/h) sur le giratoire d'accès au péage Montélimar Sud le jeudi 21 Novembre 2019 à l'HPM (7h30 – 8h30)



Comptages directionnels Poids-Lourds (en PL/h) sur le giratoire d'accès au péage Montélimar Sud le jeudi 21 Novembre 2019 à l'HPS (17h30 – 18h30)

3.4.2.2. HEURE DE POINTE DU SOIR (HPS)



Comptages directionnels (en vvp/h) sur le giratoire d'accès au péage Montélimar Sud le jeudi 21 Novembre 2019 à l'HPS (17h30 – 18h30)

En heure de pointe du soir, le trafic est plus équilibré par sens sur la RN7, avec de l'ordre de 950 vvp/h/sens au Nord du diffuseur A7. En sortie d'A7, on recense 800 vvp/h (même ordre de grandeur que le matin).

— 3.5. CAPACITE DU GIRATOIRE AUX HEURES DE POINTE

On présente ci-après le détail des calculs de capacité du giratoire en situation actuelle (flux novembre 2019).

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

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

Cet indicateur est calculé à l'aide du logiciel Girabase développé par le CEREMA.

On trouvera en annexes le détail des calculs de capacité.



Vue aérienne du giratoire (Source : Google Maps)

La géométrie du giratoire offre une giration aisée, y compris pour les poids-lourds.

Actuellement, la circulation est fluide aux heures de pointe du matin et du soir sur le giratoire, et les réserves de capacité sont importantes.

Entrée de carrefour	Etat Actuel (2019)	
	HPM	HPS
Accès Péage A7	43%	42%
RN7 Nord	49%	55%
RN7 Sud	55%	57%

Réserves de capacité du giratoire d'accès au péage Montélimar Sud

4. SCENARIO DE REFERENCE

— 4.1. FLUX GENERES

Dans ce scénario sont pris en compte les projets de bases logistiques LIDL et Intermarché à Donzère. Les flux générés aux heures de pointe (Véhicules Légers et Poids-Lourds) par ces 2 projets ont été estimés dans une étude précédente réalisée par CDVIA. On rappelle ces estimations dans le tableau ci-dessous :

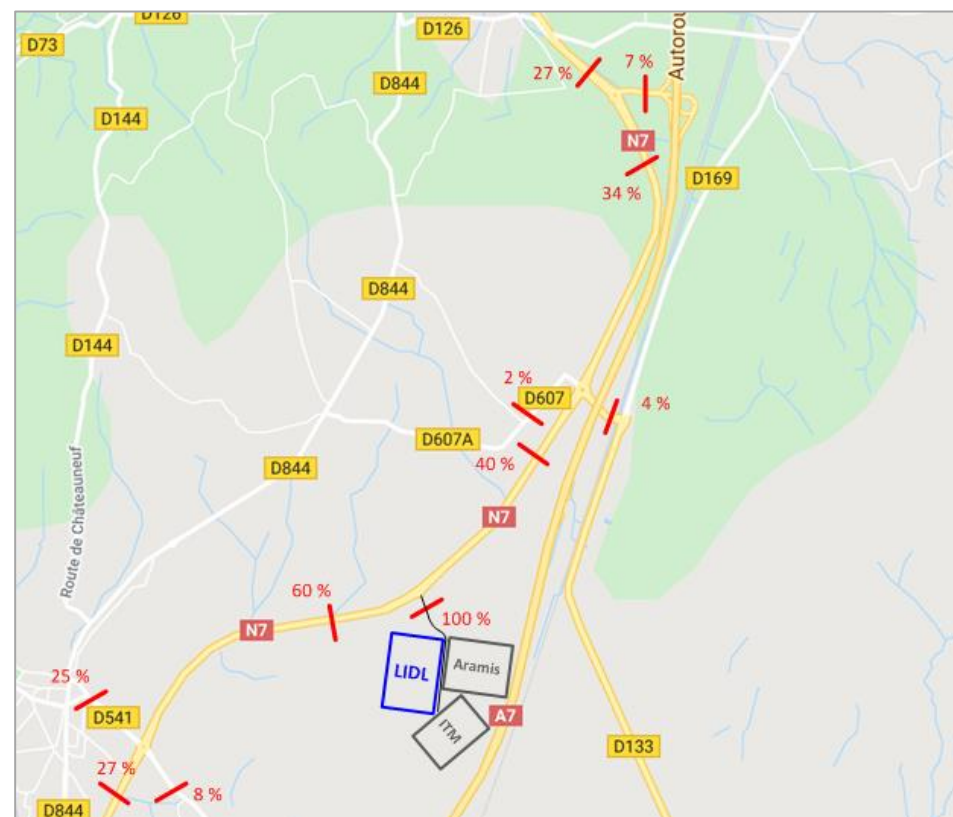
HPM	VL Emis	PL Emis	VL reçus	PL reçus
LIDL	0	5	18	5
Intermarché	0	31	150	31
Total	0	36	168	36

HPS	VL Emis	PL Emis	VL reçus	PL reçus
LIDL	18	2	0	2
Intermarché	150	37	0	37
Total	168	39	0	39

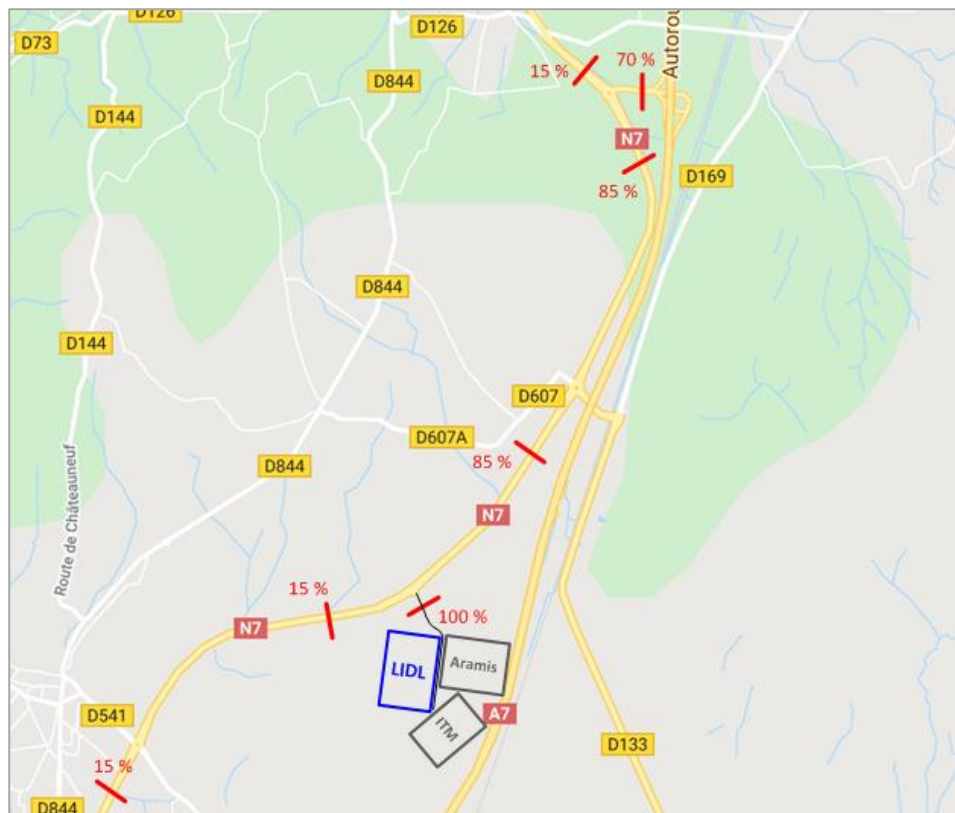
— 4.2. REPARTITION DES FLUX SUR LE RESEAU

Seule une partie des flux générés par les 2 projets empruntera le giratoire d'accès au péage Montélimar Sud. A l'aide des données INSEE de mobilité domicile-travail relatives à la commune de Donzère, on peut estimer l'origine et la destination des flux VL. Les flux PL seront davantage concentrés sur le réseau structurant, à savoir la RN7 et surtout l'A7.

Ainsi, on estime que 34% des flux VL et 85% des flux PL emprunteront le giratoire (voir détail sur les planches ci-après).



Répartition des flux VL



Répartition des flux PL

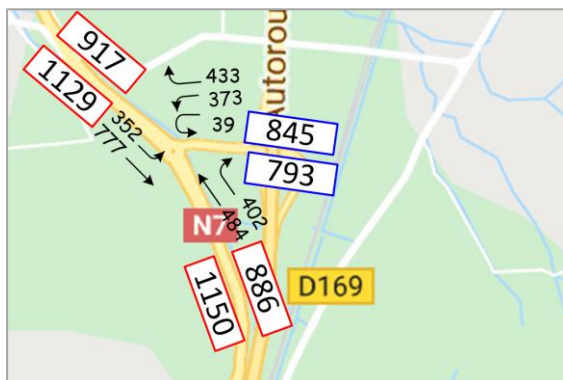
— 4.3. FLUX PREVISIONNELS SCENARIO DE REFERENCE

On présente pages suivantes les flux prévisionnels sur le giratoire pour le scénario de référence (trafics actuels + flux générés par les projets de bases logistiques LIDL et Intermarché. Ce sont ces flux qui sont utilisés pour analyser le fonctionnement du giratoire aux heures de pointe.

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

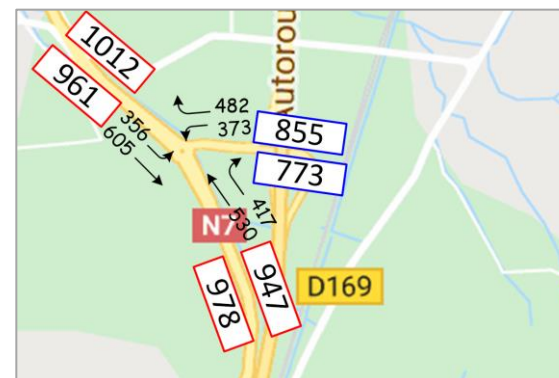
- 1 Véhicule particulier = 1 UVP
- 1 Poids-Lourd = 2 UVP
- 1 Deux Roues motorisé = 1/3 UVP

4.3.1. HEURE DE POINTE DU MATIN (HPM)

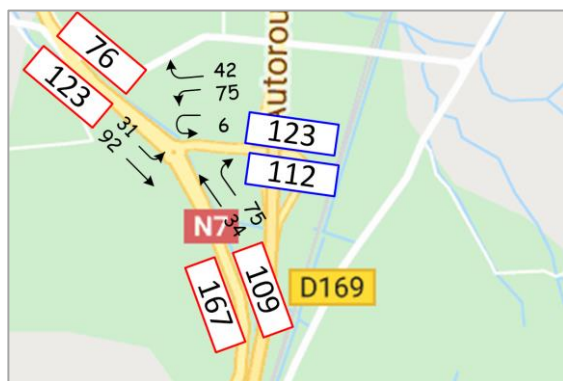


Flux prévisionnels (en uvp/h) sur le giratoire d'accès au péage Montelimar Sud à l'HPM (7h30 – 8h30) – Scénario de référence

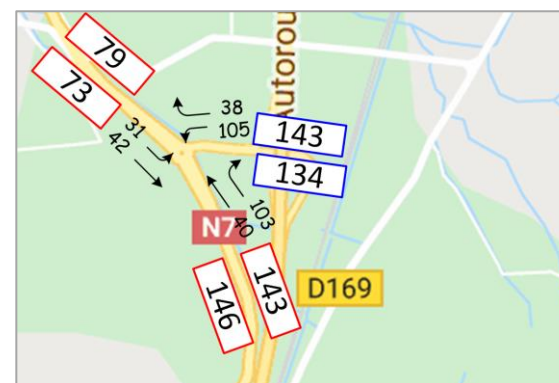
4.3.2. HEURE DE POINTE DU SOIR (HPS)



Flux prévisionnels (en uvp/h) sur le giratoire d'accès au péage Montelimar Sud à l'HPS (17h30 – 18h30) – Scénario de référence



Flux prévisionnels Poids-Lourds (en PL/h) sur le giratoire d'accès au péage Montelimar Sud à l'HPM (7h30 – 8h30) – Scénario de référence



Flux prévisionnels Poids-Lourds (en PL/h) sur le giratoire d'accès au péage Montelimar Sud à l'HPS (17h30 – 18h30) – Scénario de référence

— 4.4. CAPACITE DU GIRATOIRE AUX HEURES DE POINTE

On présente ci-après le détail des calculs de capacité du giratoire pour le scénario de référence (flux 2019 + flux générés par les projets logistiques LIDL et Intermarché).

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

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

Cet indicateur est calculé à l'aide du logiciel Girabase développé par le CEREMA.

On trouvera en annexes le détail des calculs de capacité.



Vue aérienne du giratoire (Source : Google Maps)

La géométrie du giratoire offre une giration aisée, y compris pour les poids-lourds.

Entrée de carrefour	Etat Actuel (2019)		Référence	
	HPM	HPS	HPM	HPS
Accès Péage A7	43%	42%	38%	35%
RN7 Nord	49%	55%	43%	53%
RN7 Sud	55%	57%	51%	50%

Réserves de capacité du giratoire d'accès au péage Montélimar Sud

Les flux supplémentaires générés par les projets logistiques LIDL et Intermarché dégradent légèrement les réserves de capacité aux entrées du giratoire (-2 à -7 points suivant les entrées et les heures de pointe), mais sans menacer son bon fonctionnement aux heures de pointe du matin et du soir (réserves de capacité > 20%).

5. SCENARIO PROJET

— 5.1. FLUX GENERES

Dans ce scénario, en plus des bases logistiques LIDL et Intermarché, on prend en compte le projet ARGAN situé rue Joseph Aymé au Sud de Montélimar. L'estimation des flux générés par le projet tout au long de la journée (Véhicules Légers et Poids-Lourds) a été transmise par ARGAN. Les flux attendus sont donnés dans le tableau ci-dessous :

Répartition des VL				Répartition des PL					
	Entrée	Sortie	Mouvements PL	Trafic horaire moyen		Entrée	Sortie	Mouvements VL	Trafic horaire moyen
00h-1h					00h-1h				
1h-2h					1h-2h				
2h-3h					2h-3h				
3h-4h					3h-4h				
4h-5h	16		16	8	4h-5h				
5h-6h	26		26	13	5h-6h	4		4	2
6h-7h	25	2	27	14	6h-7h	5		5	3
7h-8h	24	2	26	13	7h-8h	15		15	8
8h-9h	23	3	25	13	8h-9h	13		13	7
9h-10h	2	1	3	2	9h-10h	9		9	5
10h-11h	1	1	2	1	10h-11h	4	1	5	3
11h-12h	1	1	2	1	11h-12h	6	3	9	5
12h-13h	10	2	12	6	12h-13h	5	5	10	5
13h-14h	10	27	37	19	13h-14h	7	8	15	7
14h-15h	6	32	38	19	14h-15h	3	12	15	8
15h-16h	4	6	10	5	15h-16h	2	9	11	6
16h-17h	2	6	8	4	16h-17h	2	14	16	8
17h-18h		8	8	4	17h-18h		10	10	5
18h-19h		11	11	6	18h-19h		6	6	3
19h-20h		5	5	3	19h-20h		3	3	2
20h-21h		2	2	1	20h-21h		3	3	2
21h-22h		12	12	6	21h-22h		2	2	1
22h-23h		30	30	15	22h-23h				
23h-00h					23h-00h				
	150	150	300	150		75	76	150	75

Aux heures de pointe du matin (7h30-8h30) et du soir (17h30-18h30), les flux générés seront ainsi de l'ordre de :

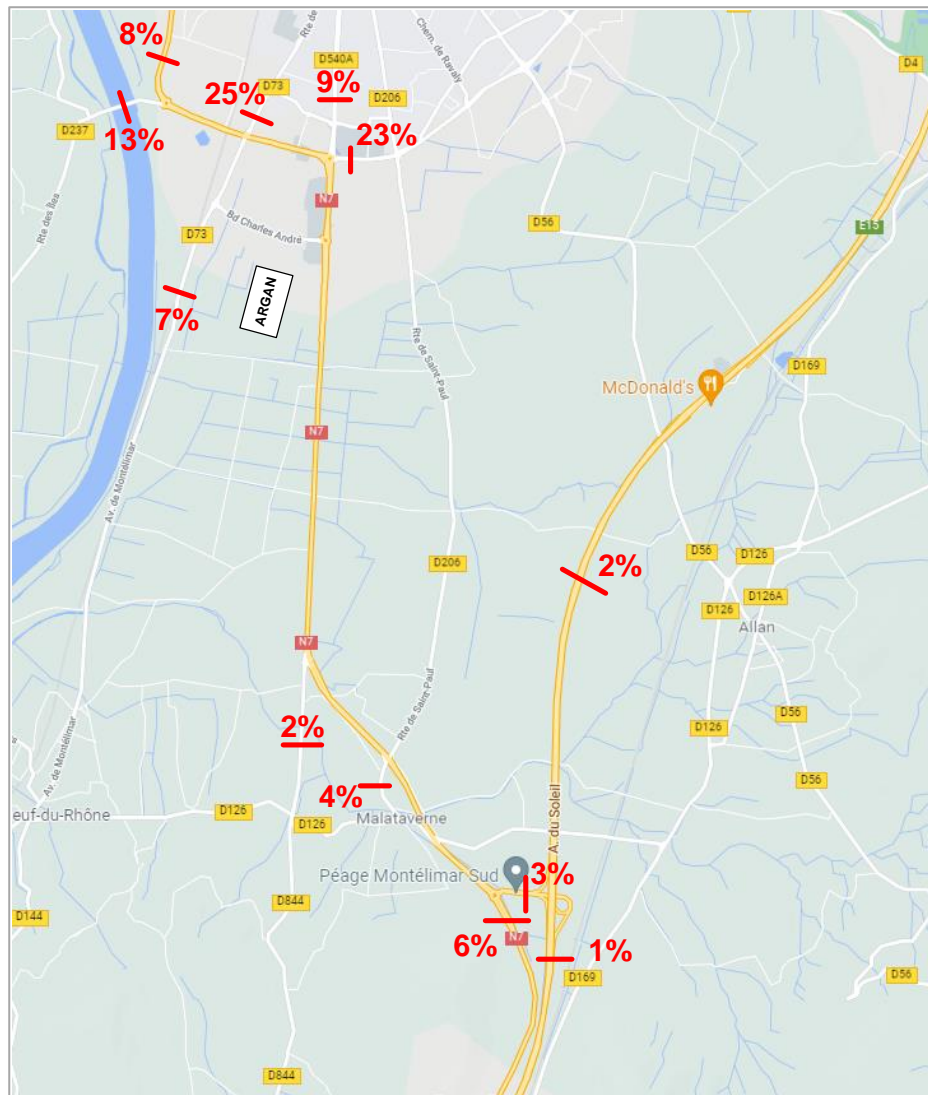
<i>HPM</i>	VL Emis	PL Emis	VL reçus	PL reçus
ARGAN	3	0	24	15

<i>HPS</i>	VL Emis	PL Emis	VL reçus	PL reçus
ARGAN	11	10	0	0

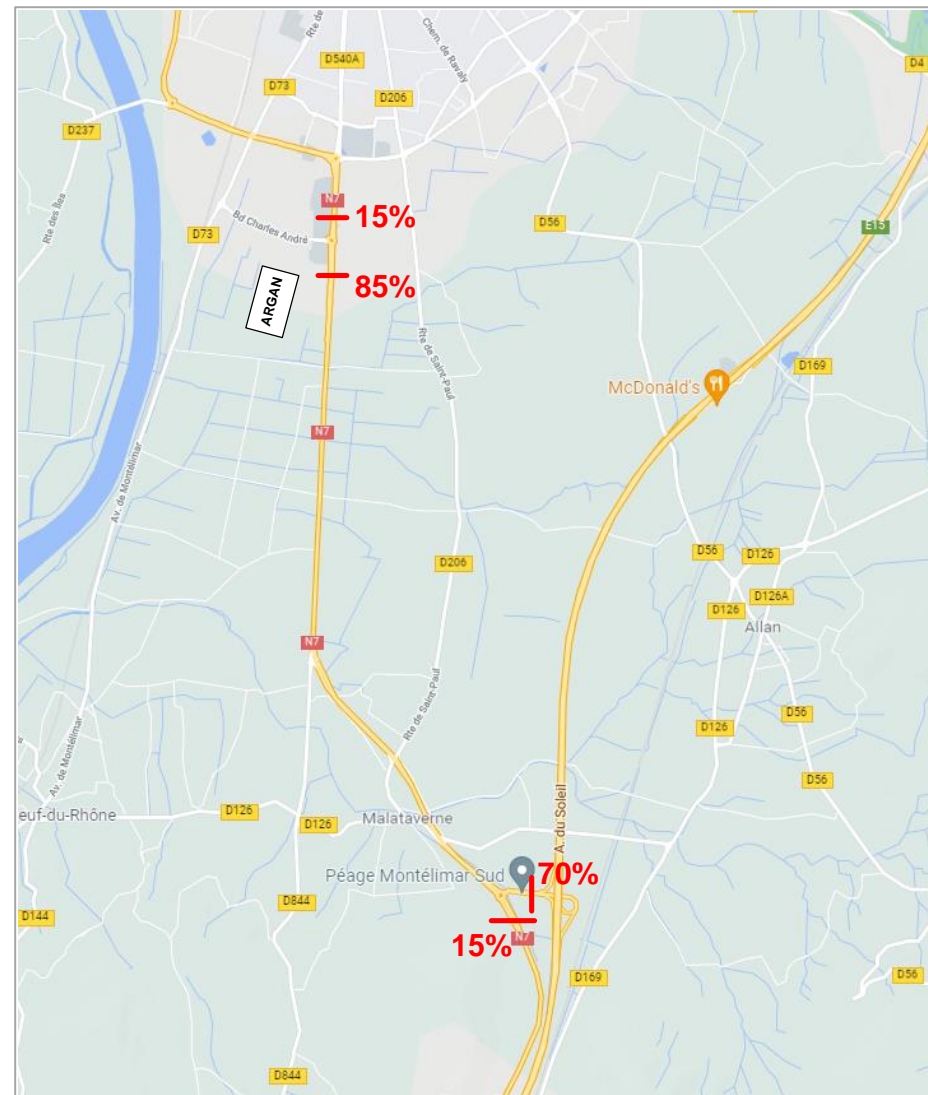
— 5.2. REPARTITION DES FLUX SUR LE RESEAU

Seule une partie des flux générés par le projet empruntera le giratoire d'accès au péage Montélimar Sud. A l'aide des données INSEE de mobilité domicile-travail relatives à la commune de Montélimar, on peut estimer l'origine et la destination des flux VL. Les flux PL seront davantage concentrés sur le réseau structurant, à savoir la RN7 et surtout l'A7.

Ainsi, on estime que 9% des flux VL et 85% des flux PL emprunteront le giratoire (voir détail sur les planches ci-après).



Répartition des flux VL



Répartition des flux PL

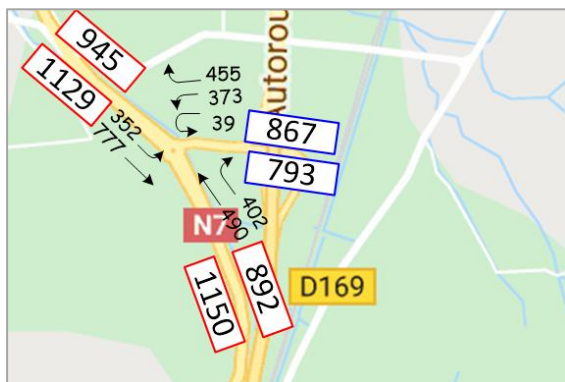
— 5.3. FLUX PREVISIONNELS SCENARIO PROJET

On présente pages suivantes les flux prévisionnels sur le giratoire pour le scénario projet (trafics de référence + flux générés par le projet ARGAN). Ce sont ces flux qui sont utilisés pour analyser le fonctionnement du giratoire aux heures de pointe.

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

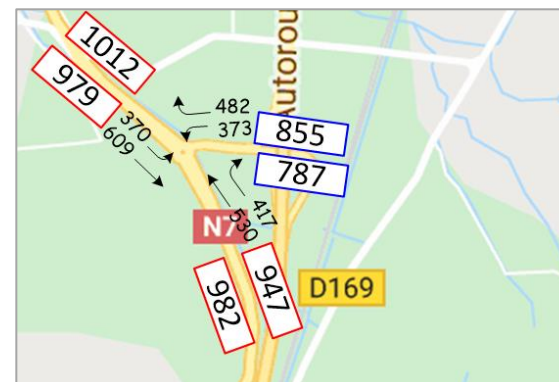
- 1 Véhicule particulier = 1 UVP
- 1 Poids-Lourd = 2 UVP
- 1 Deux Roues motorisé = 1/3 UVP

5.3.1. HEURE DE POINTE DU MATIN (HPM)

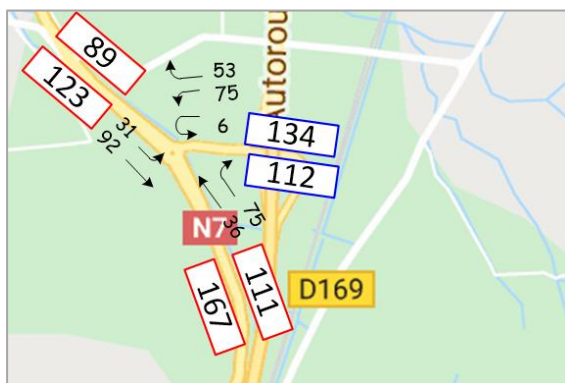


Flux prévisionnels (en uvp/h) sur le giratoire d'accès au péage Montelimar Sud à l'HPM (7h30 – 8h30) – Scénario projet

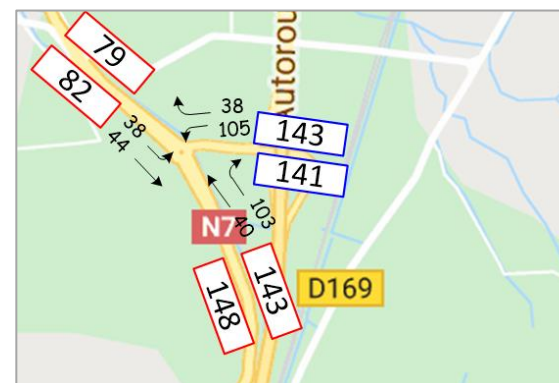
5.3.2. HEURE DE POINTE DU SOIR (HPS)



Flux prévisionnels (en uvp/h) sur le giratoire d'accès au péage Montelimar Sud à l'HPS (17h30 – 18h30) – Scénario projet



Flux prévisionnels Poids-Lourds (en PL/h) sur le giratoire d'accès au péage Montelimar Sud à l'HPM (7h30 – 8h30) – Scénario projet



Flux prévisionnels Poids-Lourds (en PL/h) sur le giratoire d'accès au péage Montelimar Sud à l'HPS (17h30 – 18h30) – Scénario projet

— 5.4. CAPACITE DU GIRATOIRE AUX HEURES DE POINTE

On présente ci-après le détail des calculs de capacité du giratoire pour le scénario projet (flux de référence + flux générés par le projet ARGAN).

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

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

Cet indicateur est calculé à l'aide du logiciel Girabase développé par le CEREMA.

On trouvera en annexes le détail des calculs de capacité.



Vue aérienne du giratoire (Source : Google Maps)

La géométrie du giratoire offre une giration aisée, y compris pour les poids-lourds.

Entrée de carrefour	Actuel (2019)		Référence		Projet	
	HPM	HPS	HPM	HPS	HPM	HPS
Accès Péage A7	43%	42%	38%	35%	36%	35%
RN7 Nord	49%	55%	43%	53%	43%	52%
RN7 Sud	55%	57%	51%	50%	51%	49%

Réserves de capacité du giratoire d'accès au péage Montélimar Sud

Compte tenu des flux légers générés par le projet ARGAN aux heures de pointe, les réserves de capacité aux entrées du giratoire sont très légèrement dégradées par rapport au scénario de référence (-0 à -2 points suivant les entrées et les heures de pointe). Le fonctionnement du giratoire aux heures de pointe du matin et du soir restera satisfaisant (réserves de capacité > 20%).

6. ANNEXES – DETAIL DES CALCULS DE CAPACITE

Girabase Version 4 CERTU - CETE de l'Ouest - SETRA

08/10/2021 - Diffuseur A7

Page 1

Nom du Carrefour : Diffuseur A7 Localisation : Donzere Environnement : Rase Campagne Variante : Date : 08/10/2021							
Anneau Rayon de l'îlot infranchissable : 25.00 m Largeur de la bande franchissable : 9.50 m Rayon extérieur du giratoire : 34.50 m							
Branches							
Nom	Angle (degrés)	Rampe > 3%	Tourne à droite	Largeurs (en m)		Ilot	Sortie
				à 4 m	à 15 m		
A7	0			5.00		13.00	5.00
RN7 Nord	110			8.00		12.00	8.00
RN7 Sud	280			8.00		10.00	8.00

Girabase Version 4 CERTU - CETE de l'Ouest - SETRA
08/10/2021 - Diffuseur A7

Période HPM 2019

Trafic Piétons

1	2	3
0	0	0

Trafic Véhicules en UVP

	1	2	3	Total Entrant
1	39	433	311	783
2	352	0	721	1073
3	352	473	0	825
Total Sortant	743	906	1032	2681

Remarques sur la période

Néant

Résultats

	Réserve de Capacité		Longueur de Stockage		Temps d'Attente	
	en uvp/h	en %	moyenne	maximale	moyen	total
A7	600	43%	0vh	3vh	2s	0.4h
RN7 Nord	1024	49%	0vh	2vh	0s	0.1h
RN7 Sud	1011	55%	0vh	2vh	0s	0.1h

Girabase Version 4 CERTU - CETE de l'Ouest - SETRA
08/10/2021 - Diffuseur A7

Période HPS 2019

Trafic Piétons

1	2	3
10	10	10

Trafic Véhicules en UVP

	1	2	3	Total Entrant
1	0	482	318	800
2	356	0	593	949
3	350	473	0	823
Total Sortant	706	955	911	2572

Remarques sur la période

Néant

Résultats

	Réserve de Capacité		Longueur de Stockage		Temps d'Attente	
	en uvp/h	en %	moyenne	maximale	moyen	total
A7	575	42%	0vh	3vh	2s	0.5h
RN7 Nord	1182	55%	0vh	2vh	0s	0.0h
RN7 Sud	1073	57%	0vh	2vh	0s	0.1h

Girabase Version 4 CERTU - CETE de l'Ouest - SETRA
08/10/2021 - Diffuseur A7

Période HPM référence

Trafic Piétons

1	2	3
10	10	10

Trafic Véhicules en UVP

	1	2	3	Total Entrant
1	39	433	373	845
2	352	0	777	1129
3	402	484	0	886
Total Sortant	793	917	1150	2860

Remarques sur la période

Néant

Résultats

	Réserve de Capacité		Longueur de Stockage		Temps d'Attente	
	en uvp/h	en %	moyenne	maximale	moyen	total
A7	514	38%	1vh	4vh	2s	0.6h
RN7 Nord	856	43%	0vh	2vh	0s	0.2h
RN7 Sud	935	51%	0vh	2vh	0s	0.1h

Girabase Version 4 CERTU - CETE de l'Ouest - SETRA
08/10/2021 - Diffuseur A7

Période HPS référence

Trafic Piétons

1	2	3
10	10	10

Trafic Véhicules en UVP

	1	2	3	Total Entrant
1	0	482	373	855
2	356	0	605	961
3	417	530	0	947
Total Sortant	773	1012	978	2763

Remarques sur la période

Néant

Résultats

	Réserve de Capacité		Longueur de Stockage		Temps d'Attente	
	en uvp/h	en %	moyenne	maximale	moyen	total
A7	457	35%	1vh	4vh	3s	0.7h
RN7 Nord	1082	53%	0vh	2vh	0s	0.0h
RN7 Sud	947	50%	0vh	2vh	0s	0.1h

Girabase Version 4 CERTU - CETE de l'Ouest - SETRA
08/10/2021 - Diffuseur A7

Période HPM projet

Trafic Piétons

1	2	3
10	10	10

Trafic Véhicules en UVP

	1	2	3	Total Entrant
1	39	455	373	867
2	352	0	777	1129
3	402	490	0	892
Total Sortant	793	945	1150	2888

Remarques sur la période

Néant

Résultats

	Réserve de Capacité		Longueur de Stockage		Temps d'Attente	
	en uvp/h	en %	moyenne	maximale	moyen	total
A7	487	36%	1vh	4vh	3s	0.6h
RN7 Nord	856	43%	0vh	2vh	0s	0.2h
RN7 Sud	929	51%	0vh	2vh	0s	0.1h

Girabase Version 4 CERTU - CETE de l'Ouest - SETRA
08/10/2021 - Diffuseur A7

Période HPS projet

Trafic Piétons

1	2	3
10	10	10

Trafic Véhicules en UVP

	1	2	3	Total Entrant
1	0	482	373	855
2	370	0	609	979
3	417	530	0	947
Total Sortant	787	1012	982	2781

Remarques sur la période

Néant

Résultats

	Réserve de Capacité		Longueur de Stockage		Temps d'Attente	
	en uvp/h	en %	moyenne	maximale	moyen	total
A7	456	35%	1vh	4vh	3s	0.7h
RN7 Nord	1064	52%	0vh	2vh	0s	0.0h
RN7 Sud	920	49%	0vh	2vh	0s	0.1h



INGENIERIE & MESURE DES DEPLACEMENTS

WWW.CDVIA.FR