

## ETUDE D'IMPACT DE LA ZAC DES COTEAUX A ORMESSON-SUR-MARNE (94)

### ÉTUDE DE TRAFIC



## Rédacteur / Version du rapport

Rédacteur	N° version	Date version	Vérifié par	Assistant/Technicien	Modifications
B. Berthelot b.berthelot@cdvia.fr +33(0)7.84.00.35.96	1.0	06/04/22	L. Ferron l.ferron@cdvia.fr +33(0)6.14.66.45.17	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

<b>0. SYNTHÈSE .....</b>	<b>4</b>
<b>1. PREAMBULE .....</b>	<b>6</b>
— 1.1. CONTEXTE .....	6
— 1.2. METHODOLOGIE .....	6
<b>2. PHASE 1 : ANALYSE EN SITUATION ACTUELLE .....</b>	<b>7</b>
— 2.1. TRAFICS JOURNALIERS DU SECTEUR.....	7
— 2.2. DONNEES INSEE .....	8
— 2.3. RECUEIL DE DONNEES DE TRAFIC.....	9
— 2.3.1. DONNEES RECOLTEES .....	9
— 2.3.2. ANALYSE DES DONNEES.....	14
— 2.4. CONDITIONS DE CIRCULATION ET FONCTIONNEMENT DES CARREFOURS ENQUETES .....	15
— 2.4.1. C1 : CARREFOUR RD111 / RD124.....	15
— 2.4.2. C2 : CARREFOUR RD111 / RUE DES 2 COMMUNES.....	17
— 2.4.3. ELEMENTS DE SYNTHÈSE.....	18
<b>3. PHASE 2 : ANALYSE EN SITUATION FUTURE.....</b>	<b>19</b>
— 3.1. METHODOLOGIE .....	19
— 3.2. MODELISATIONS DE TRAFIC .....	19
— 3.2.1. SITUATION ACTUELLE .....	19
— 3.2.2. SCENARIO FIL DE L'EAU .....	22
— 3.2.2.1. HYPOTHESES D'EVOLUTION .....	22
— 3.2.2.2. RESULTATS DE SIMULATION .....	25
— 3.2.3. SCENARIO PROJET .....	30
— 3.2.3.1. HYPOTHESES D'EVOLUTION LIEES AU PROJET .....	30
— 3.2.3.2. RESULTATS DE SIMULATION – VARIANTE 1 .....	33
— 3.2.3.3. RESULTATS DE SIMULATION – VARIANTE 2 .....	39
— 3.3. EFFETS DU PROJET SUR LE NIVEAU DE SERVICE DES CARREFOURS .....	46
— 3.3.1. C1 : CARREFOUR RD111 / RD124.....	47
— 3.3.2. C2 : CARREFOUR RD111 / RUE DES 2 COMMUNES.....	47
— 3.3.3. C3 : CARREFOUR RD111 / RUE DES CHATELETS.....	47

— 3.3.4. C4 : CARREFOUR RD124 / RUE DE L'ALMA .....	48
— 3.3.5. C5 : CARREFOUR RD124 / NOUVEAU BARREAU .....	48
— 3.3.6. C6 : NOUVEAU BARREAU / RUE DE BRETIGNY .....	48
— 3.3.7. C7 : CARREFOUR RUE DE BRETIGNY / RUE DES CHATELETS.....	48
<b>— 3.4. PRECONISATIONS D'AMENAGEMENT POUR ATTENUER LES EFFETS DU PROJET .....</b>	<b>49</b>
— 3.4.1. C2 : CARREFOUR RD111 / RUE DES 2 COMMUNES .....	49
— 3.4.2. C3 : CARREFOUR RD111 / RUE DES CHATELETS .....	49
— 3.4.3. C4 : CARREFOUR RD124 / RUE DE L'ALMA .....	50
— 3.4.4. C5 : CARREFOUR RD124 / NOUVEAU BARREAU .....	50
— 3.4.5. C6 : NOUVEAU BARREAU / RUE DE BRETIGNY .....	50
<b>— 3.5. ELEMENTS DE SYNTHÈSE .....</b>	<b>51</b>
<b>— 3.6. EXTRAPOLATION DES TMJA .....</b>	<b>52</b>
<b>4. ANNEXES.....</b>	<b>54</b>
<b>— 4.1. COMPTAGES AUTOMATIQUES.....</b>	<b>54</b>
<b>— 4.2. CALCULS DE RESERVE DE CAPACITE DES CARREFOURS .....</b>	<b>93</b>
— 4.2.1. C1 : CARREFOUR RD111 / RD124 .....	93
— 4.2.2. C2 : CARREFOUR RD111 / RUE DES 2 COMMUNES .....	97
— 4.2.3. C3 : CARREFOUR RD111 / RUE DES CHATELETS .....	103
— 4.2.4. C4 : CARREFOUR RD124 / RUE DE L'ALMA .....	107
— 4.2.5. C5 : CARREFOUR RD124 / NOUVEAU BARREAU .....	113

## 0. SYNTHÈSE

Dans le cadre de la réalisation de la ZAC des Côteaux dans le secteur Châtelets à Ormesson-sur-Marne (94), EPAMARNE a fait appel au bureau d'étude CDVIA pour mener une étude de trafic sur l'impact du projet.

Le projet se situe entre la RD111 et la RD124 à Ormesson-sur-Marne (94) et regroupe environ 600 logements dont plus de la moitié seront des logements sociaux ou étudiants d'ici à 2028.



Plan de situation du projet

L'étude s'est déroulée en 2 phases avec la mise en œuvre de comptages routiers dans le cadre d'un diagnostic circulatoire dans un premier temps et avec une analyse prospective à horizon 2028 pour identifier l'impact du projet sur la circulation générale à partir de simulations de trafic dans un second temps.

Le diagnostic réalisé a notamment mis en lumière les difficultés de circulation actuelles aux heures de pointe au droit du carrefour entre la RD111 et la RD124.

Les modélisations de trafic réalisées ensuite ont intégré les comptages mis en œuvre mais également l'ensemble des hypothèses d'évolutions tant en matière de programmation urbaine qu'en matière de projet viaire d'ici 2028.

Le projet a été étudié suivant 2 variantes. En effet, le projet prévoit la réalisation d'une nouvelle voirie permettant d'accéder au second rideau du projet par la RD124. Ce barreau parallèle à la RD111 et connecté au reste du tissu existant a été pris en compte uniquement dans la variante 2 afin d'identifier son impact. On retiendra les éléments suivants :

- La génération de trafic du projet est modérée notamment en raison de sa programmation (majorité de logements sociaux et étudiants) avec environ 150 véh. générés aux heures de pointe du matin et du soir.
- Le projet est découpé en 14 lots ce qui permet de répartir les flux générés et de les diffuser efficacement sur le réseau départemental sans de grandes conséquences sur la circulation actuelle.
- Le niveau de service du carrefour RD111 / RD124 déjà en limite de capacité en situation actuelle est globalement maintenu avec le projet.
- Le nouveau barreau permettant un accès sur la RD124 génère :
  - Un nouvel itinéraire via ce nouveau barreau qui sert de voie de desserte du projet mais également d'itinéraire de shunt au carrefour RD111 / RD124 dans des proportions très limitées.
  - Un soulagement de la branche d'entrée Est du carrefour RD111 / RD124 (basculement d'itinéraire) mais une recharge de la branche d'entrée Nord de ce carrefour.
  - Une légère augmentation du trafic dans les rues des Châtelets, de Brétigny et du Poitevin pour accéder au nouveau barreau.
  - Une légère diminution du trafic de shunt déjà existant au carrefour RD111 / RD124 et passant via la rue des 2 Communes.

En finalité, le BET formule les préconisations présentées pages suivantes.





A noter que la gestion actuelle de certaines intersections sur la RD111 en particulier vise à ne pas prioriser ce qui devrait être l'axe principal. Des priorités à droite sont donc en place sur la RD111 et ne sont pas adaptées aux niveaux de trafic relevés, ainsi indépendamment de la réalisation du projet, le BET préconise de revoir la gestion de ces intersections (stop ou cédez-le-passage).



## 1. PREAMBULE

### — 1.1. CONTEXTE

Dans le cadre de la réalisation de la ZAC des Côteaux dans le secteur Châtelets à Ormesson-sur-Marne (94), EPAMARNE a fait appel au bureau d'étude CDVIA pour mener une étude de trafic sur l'impact du projet.

Le projet se situe entre la RD111 et la RD124 à Ormesson-sur-Marne (94).



Plan de situation du projet

### — 1.2. METHODOLOGIE

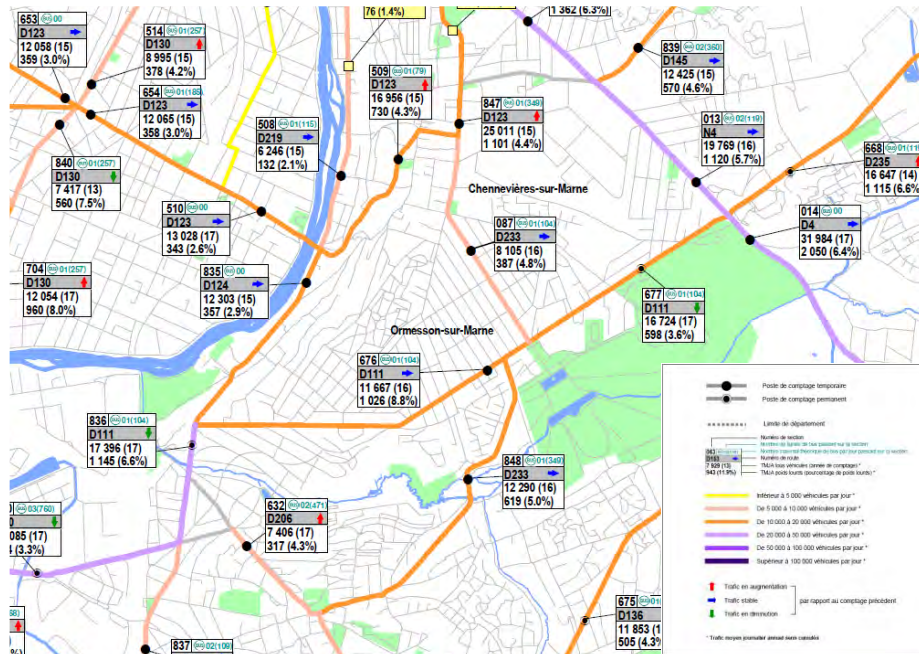
La présente étude se décompose en deux phases :

- Phase 1 : diagnostic et fonctionnement en situation actuelle,
- Phase 2 : modélisations et analyse prospective du projet.

## 2. PHASE 1 : ANALYSE EN SITUATION ACTUELLE

### — 2.1. TRAFICS JOURNALIERS DU SECTEUR

On présente ici les TMJA dans le secteur du projet.



Extrait de la carte des TMJA du Val de Marne (2018)

On relève à partir de cette donnée d'entrée :

- Environ 17.500 veh/jour sur la RD111 au sud du projet au niveau de Sucy-en-Brie (donnée 2017),
- Près de 11.700 veh/jour sur la RD111 à l'est du projet en traversée d'Ormesson (donnée 2016),
- Environ 12.300 veh/jour sur la RD124 à l'ouest du projet au niveau de Chenevières -sur-Marne (donnée 2015).



## — 2.2. DONNEES INSEE

On présente ici les données INSEE de mobilité de la commune d'Ormesson-sur-Marne (94) datant de l'année 2013.

Déplacements Domicile-Travail		Ormesson-sur-Marne			Département Val-de-Marne			Région Île de France		
Tous modes	Nbr/jr	Emis	Reçus	Total	Emis	Reçus	Total	Emis	Reçus	Total
TC	Nbr/jr	4 277	2 840	7 117	603 k	517 k	763 k	5 400 k	5 667 k	5 720 k
	%	888	422	1 310	270 k	170 k	338 k	2 301 k	2 400 k	2 418 k
VP	Nbr/jr	2 940	2 004	4 944	243 k	266 k	326 k	2 250 k	2 413 k	2 443 k
	%	69%	71%	69%	40%	51%	43%	42%	43%	43%
Deux-roues	Nbr/jr	124	75	199	26 k	20 k	33 k	246 k	249 k	250 k
	%	3%	3%	3%	4%	4%	4%	5%	4%	4%
Marche à pied	Nbr/jr	173	203	376	44 k	43 k	46 k	400 k	402 k	404 k
	%	4%	7%	5%	7%	8%	6%	7%	7%	7%
Sans dépl.	Nbr/jr	152	136	288	20 k	19 k	20 k	203 k	204 k	205 k
	%	4%	5%	4%	3%	4%	3%	4%	4%	4%

Indicateurs de génération - INSEE 2013						
Zone	Population	Nb actifs occ. 15 ans ou +	Ratios actifs	Nbr d'hab. par log.	Tx ménag. au moins 1 voit.	Emplois
Ormesson-sur-Marne	10 016	4 316	43%	2.48	92%	2 673
Dpt. 94	1 354 005	596 727	44%	2.23	70%	516 738
Région IDF	11 959 807	5 325 718	45%	2.15	67%	5 682 302

### Données INSEE de mobilité de Ormesson-sur-Marne (94)

La part modale de véhicules particuliers est plus élevée que les moyennes départementales et régionales, la part des transports en communs est plus faible. Le taux de ménage possédant au moins une voiture est très élevé, 92% contre 70 et 67% de moyenne départementale et régionale. Ce qui montre que la voiture est le moyen de transport privilégié pour les déplacements Domicile-Travail sur la commune.

Le projet étant limitrophe avec les communes de Sucy-en-Brie (94) et de Chennevières-sur-Marne (94), on présente également les données relevées pour ces communes ci-après.

Déplacements Domicile-Travail		Sucy-en-Brie			Département Val-de-Marne			Région Île de France		
Tous modes	Nbr/jr	Emis	Reçus	Total	Emis	Reçus	Total	Emis	Reçus	Total
TC	Nbr/jr	11 493	6 875	18 368	603 k	517 k	763 k	5 400 k	5 667 k	5 720 k
	%	3 927	1 373	5 300	270 k	170 k	338 k	2 301 k	2 400 k	2 418 k
VP	Nbr/jr	6 207	4 419	10 626	243 k	266 k	326 k	2 250 k	2 413 k	2 443 k
	%	54%	64%	58%	40%	51%	43%	42%	43%	43%
Deux-roues	Nbr/jr	429	200	629	26 k	20 k	33 k	246 k	249 k	250 k
	%	4%	3%	3%	4%	4%	4%	5%	4%	4%
Marche à pied	Nbr/jr	559	538	1 097	44 k	43 k	46 k	400 k	402 k	404 k
	%	5%	8%	6%	7%	8%	6%	7%	7%	7%
Sans dépl.	Nbr/jr	371	345	716	20 k	19 k	20 k	203 k	204 k	205 k
	%	3%	5%	4%	3%	4%	3%	4%	4%	4%

Indicateurs de génération - INSEE 2013						
Zone	Population	Nb actifs occ. 15 ans ou +	Ratios actifs	Nbr d'hab. par log.	Tx ménag. au moins 1 voit.	Emplois
Sucy-en-brie	25 849	11 144	43%	2.40	85%	6 750
Dpt. 94	1 354 005	596 727	44%	2.23	70%	516 738
Région IDF	11 959 807	5 325 718	45%	2.15	67%	5 682 302

### Données INSEE de mobilité de Sucy-en-Brie (94)

Déplacements Domicile-Travail		Chennevières-sur-Marne			Département Val-de-Marne			Région Île de France		
Tous modes	Nbr/jr	Emis	Reçus	Total	Emis	Reçus	Total	Emis	Reçus	Total
TC	Nbr/jr	7 933	6 216	14 149	603 k	517 k	763 k	5 400 k	5 667 k	5 720 k
	%	2 472	1 017	3 489	270 k	170 k	338 k	2 301 k	2 400 k	2 418 k
VP	Nbr/jr	4 498	4 315	8 813	243 k	266 k	326 k	2 250 k	2 413 k	2 443 k
	%	57%	69%	62%	40%	51%	43%	42%	43%	43%
Deux-roues	Nbr/jr	262	215	477	26 k	20 k	33 k	246 k	249 k	250 k
	%	3%	3%	3%	4%	4%	4%	5%	4%	4%
Marche à pied	Nbr/jr	480	437	917	44 k	43 k	46 k	400 k	402 k	404 k
	%	6%	7%	6%	7%	8%	6%	7%	7%	7%
Sans dépl.	Nbr/jr	221	232	453	20 k	19 k	20 k	203 k	204 k	205 k
	%	3%	4%	3%	3%	4%	3%	4%	4%	4%

Indicateurs de génération - INSEE 2013						
Zone	Population	Nb actifs occ. 15 ans ou +	Ratios actifs	Nbr d'hab. par log.	Tx ménag. au moins 1 voit.	Emplois
Chennevières-sur-Marne	18 134	7 721	43%	2.29	82%	6 117
Dpt. 94	1 354 005	596 727	44%	2.23	70%	516 738
Région IDF	11 959 807	5 325 718	45%	2.15	67%	5 682 302

### Données INSEE de mobilité de Chennevières-sur-Marne (94)

Ces deux communes montrent la même dominante, bien qu'un peu moins marquée qu'à Ormesson-sur-Marne (94), pour le mode VP, avec des parts modales VP élevées, des parts modales TC plus faibles et un haut taux de motorisation des ménages.



## — 2.3. RECUEIL DE DONNEES DE TRAFIC

Deux types de données ont été récoltées et sur différentes dates.

### ■ En novembre 2017 :

Des comptages directionnels ont été réalisés le jeudi 23 novembre 2017 de 7h à 9h et de 17h à 19h pour déterminer les mouvements de la zone d'étude impactée par le projet.

Les comptages directionnels concernent les carrefours présentés ci-après, ont été réalisés à l'aide de caméras montées sur mâts télescopiques.

En parallèle, des comptages en ligne ont été réalisés du jeudi 23 au jeudi 30 novembre 2017 par l'intermédiaire de radars se fixant au mobilier urbain comme les caméras de comptages directionnels.

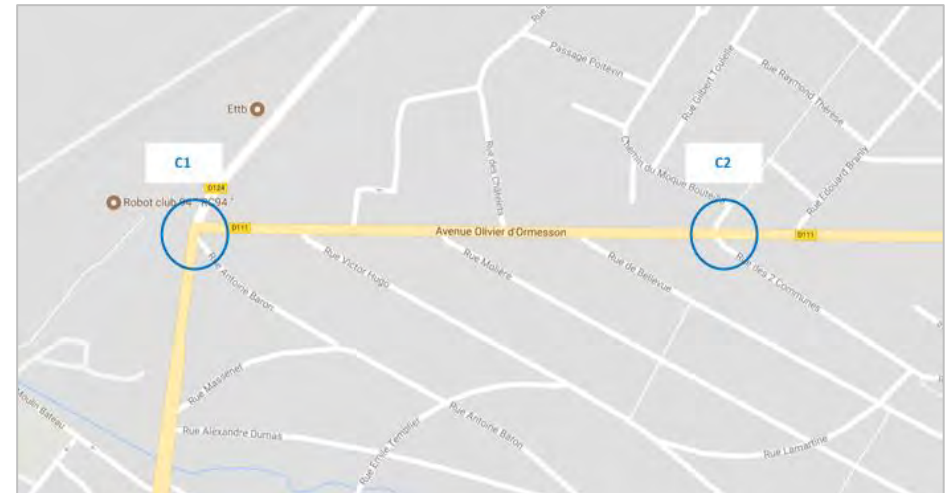


Localisation des enquêtes réalisées

### ■ Puis en février 2022 :

Sollicité par la MOA pour mettre à jour l'étude de trafic livrée en décembre 2017, le BET a procédé au renouvellement des comptages en ligne sur les mêmes sections en février 2022 afin de comparer l'évolution des flux entre 2017 et 2022.

## — 2.3.1. DONNEES RECOLTEES



Désignation des carrefours étudiés

On présente ci-après les résultats des comptages effectués en UVP, en TV et en PL. UVP (Unité de Véhicule Particulier) : 1VL=1UVP, 1PL=2UVP, 1 2R=1/3 UVP. En TV, chaque classe véhicule compte pour 1 TV (tous véhicules).

Les données des comptages en ligne sont présentées en Trafic Moyen Horaire Jours Ouvrés (TMHJO), c'est-à-dire qu'ils représentent la moyenne du trafic relevé à l'heure de pointe considérée sur les 5 jours ouvrés de la période enquêtées.

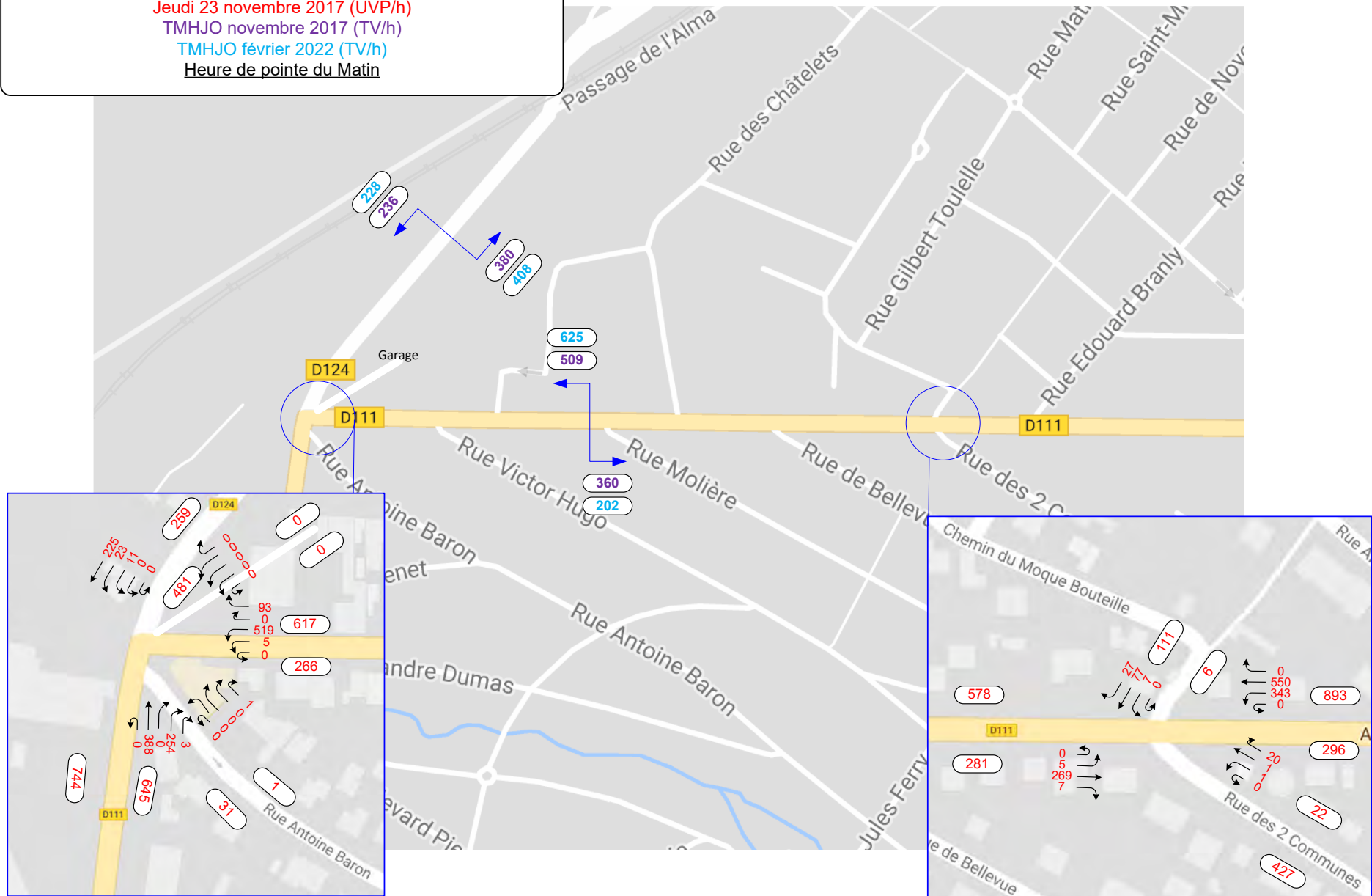
**Enquêtes de circulation réalisées à Ormesson-sur-Marne**

Jeudi 23 novembre 2017 (UVP/h)

TMHJO novembre 2017 (TV/h)

TMHJO février 2022 (TV/h)

Heure de pointe du Matin



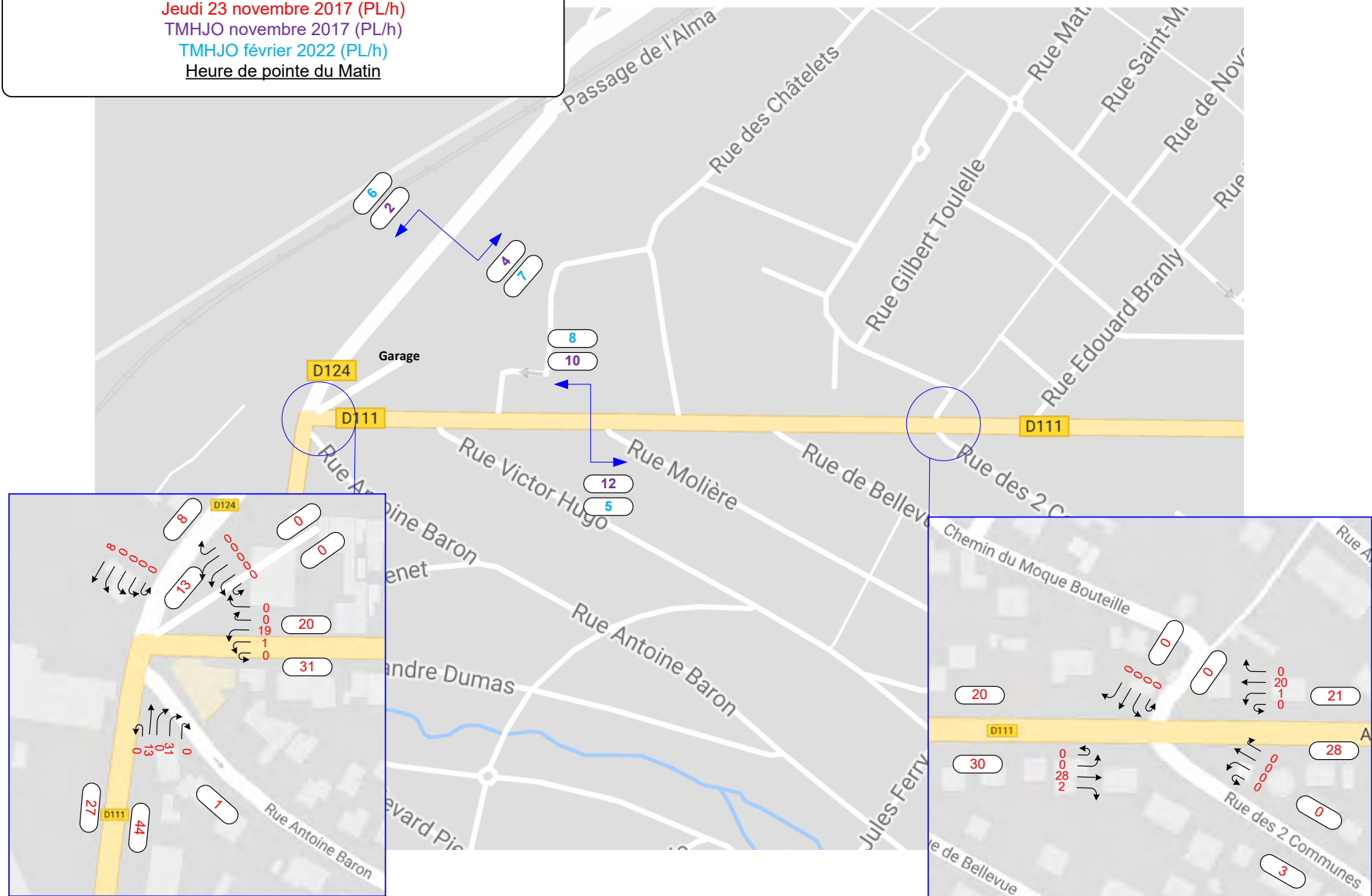
**Enquêtes de circulation réalisées à Ormesson-sur-Marne**

Jeudi 23 novembre 2017 (PL/h)

TMHJO novembre 2017 (PL/h)

TMHJO février 2022 (PL/h)

Heure de pointe du Matin







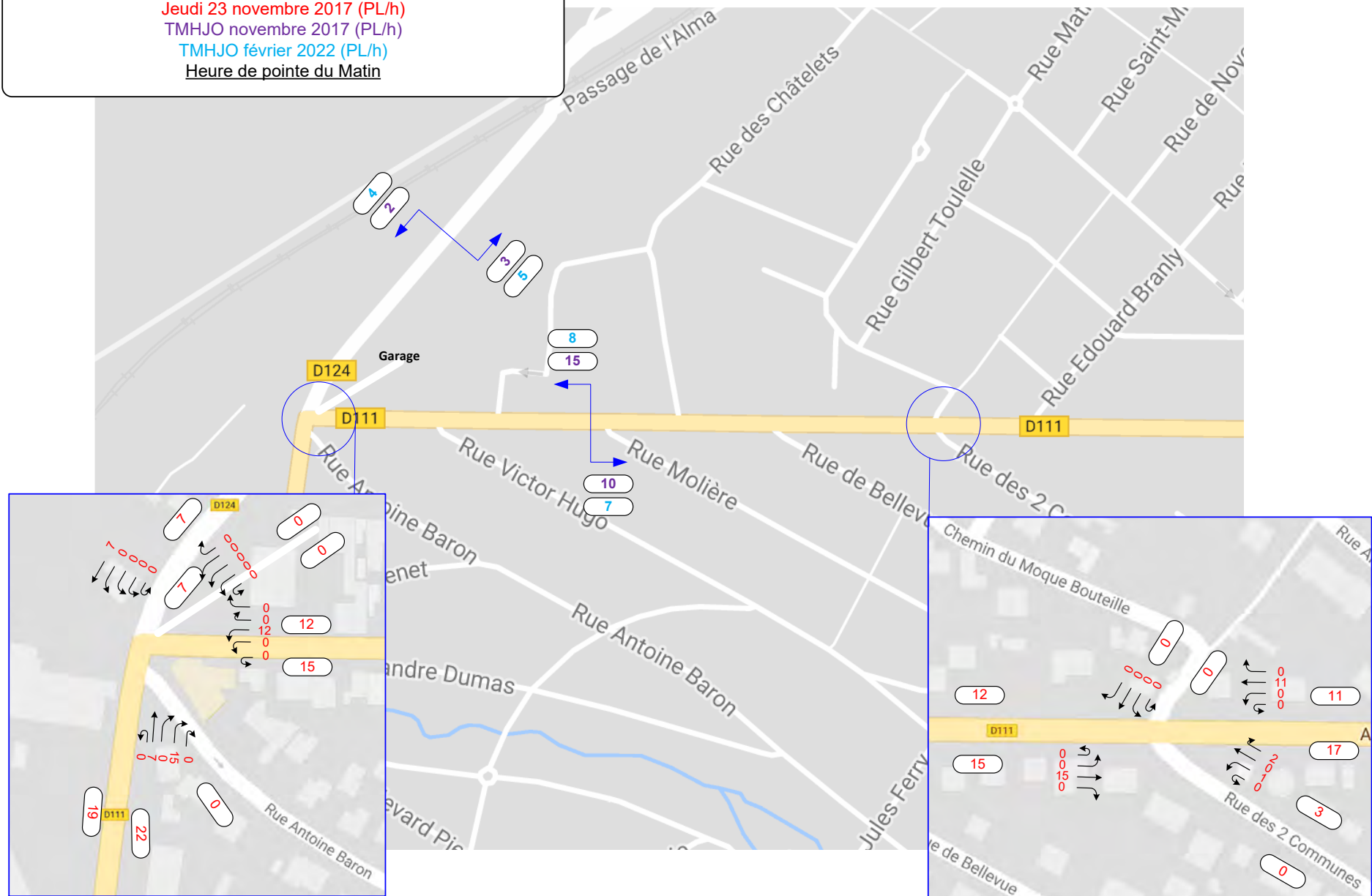
**Enquêtes de circulation réalisées à Ormesson-sur-Marne**

Jeudi 23 novembre 2017 (PL/h)

TMHJO novembre 2017 (PL/h)

TMHJO février 2022 (PL/h)

Heure de pointe du Matin



### 2.3.2. ANALYSE DES DONNEES

#### ■ Analyse des comptages directionnels

On constate une pointe de trafic du nord et de l'est vers le sud à l'heure de pointe du matin, et du sud vers le nord et l'est à l'heure de pointe du soir, en cohérence avec les mouvements vers Paris à l'HPM et depuis Paris à l'HPS.

Cette pointe est également visible sur la rue des 2 communes qui constitue un axe de shunt aux heures de pointe pour éviter le carrefour RD111/RD124.

Les mouvements directionnels montrent une circulation principalement de l'est vers le sud à l'heure de pointe du matin et à l'inverse, du sud vers l'est à l'heure de pointe du soir. Les véhicules en provenance de la RD111 est tournent principalement à gauche vers la RD111 sud. Les tourne-à-gauche venant de la RD124 nord sont gênants pour le fonctionnement du carrefour mais leur nombre est faible ce qui permet de limiter leur impact.

On constate également un shunt du carrefour RD111/RD124 par la rue des 2 Communes, aux deux heures de pointe bien que plus marqué le matin.

#### ■ Comparaison entre comptages en ligne et comptages directionnels

La comparaison des données de comptages montre des écarts non négligeables entre les deux types de relevés, cela s'explique par :

- La précision du matériel de comptages (caméras plus précises que les radars pour lesquels une pente forte ou des saturations peuvent occasionner des sous-comptages ou sur-comptages),
- Les périodes d'analyse différentes (jeudi 23/11/2017 pour les comptages directionnels versus la moyenne du trafic horaire des 5 jours ouvrés entre le 23 et le 30 novembre 2017),
- L'unité des flux présentés (UVP/h pour les comptages directionnels versus TV/h pour les comptages en ligne),

#### ■ Comparaison des données de comptages en ligne (TMJ)

Toutes choses étant égales par ailleurs, il est intéressant de comparer les données de comptages en ligne entre elles sur différentes années afin d'analyser l'évolution générale du trafic :

- Sur la RD111 à l'est, on ne constate que très peu de variation entre les comptages 2022 et les précédents (11.470 veh/jour contre 11.700 précédemment, soit 2% d'écart).
- Sur la RD124 à l'ouest, de la même manière on ne constate que très peu de variation entre les comptages 2022 et les précédents (11.880 veh/jour contre 12.300 précédemment, soit 3% d'écart).

Ces écarts de comptages étant relativement faibles, voire négligeables, cela signifie que **le trafic n'a globalement pas évolué entre 2017 et 2022**.

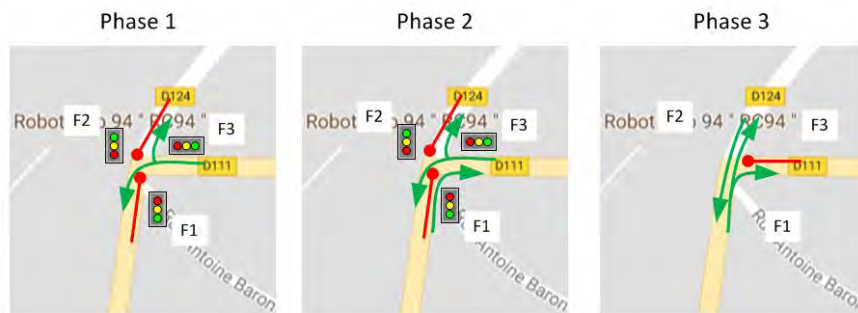
Ainsi les comptages directionnels réalisés en 2017 restent toujours valables que ce soit pour les analyses de fonctionnement qui en découlent ou bien pour les simulations de trafic déjà réalisées.

## — 2.4. CONDITIONS DE CIRCULATION ET FONCTIONNEMENT DES CARREFOURS ENQUETES

#### 2.4.1. C1 : CARREFOUR RD111 / RD124

### Localisation du carrefour étudié

Ce carrefour fonctionne sur feux tricolores avec un cycle d'environ 115s et en 2 phases telles que décrites ci-dessous.



On calcule les réserves de capacité de ce carrefour aux heures de pointe du matin et du soir d'après les règles de calcul du CEREMA.

Carrefour à feux : RD111 / RD124			Situation de référence actuelle	
			% Réserves	
			HPM	HPS
Carrefour à feux en 2 phases sur un cycle variable	RD124 nord	1 file	62%	42%
	RD111 sud	1 file	12%	7%
	RD111 sud (TàD)	1 file	79%	65%
	RD111 est	1 file	8%	34%
Charge globale (UVP/h)			1521	1669

### Réserve de capacité du carrefour RD124 / RD111

Les résultats obtenus se rapprochent de nos observations sur site.

On constate à l'heure de pointe du matin une réserve faible sur la RD111 venant de l'est (8%), ce qui se traduit par des remontées de files sur cette entrée du carrefour.

Ces résultats théoriques sont optimistes par rapport à la réalité car :

- Des retenues en sortie de ce carrefour ont été constatées (écoulement en sortie vers le sud difficile empêchant l'écoulement de l'entrée est).
- L'intégralité de la demande de trafic n'est pas écoulee, les comptages ne tenant pas compte des files d'attentes résiduelles à la fin de l'heure de pointe.

A l'heure de pointe du soir, les difficultés de circulation s'inversent par rapport au matin et on constate des retenues sur la RD111 venant du sud (7%). En effet, les mouvements directs bénéficient de moins de temps de vert que les tourne-à-droite ce qui parfois empêche le bon écoulement de cette entrée de carrefour. Par ailleurs et comme à l'heure de pointe du matin, la demande ne parvient pas à s'écouler et les files d'attentes sont en réalité plus conséquentes.



**Remontées de files sur la RD111 est à l'HPM**

On peut également observer sur le terrain à l'HPM un blocage du carrefour dans le sens nord->sud, dû à des remontées de files depuis le carrefour en aval au sud, qui remontent jusqu'au carrefour C1 et empêche l'écoulement des flux.

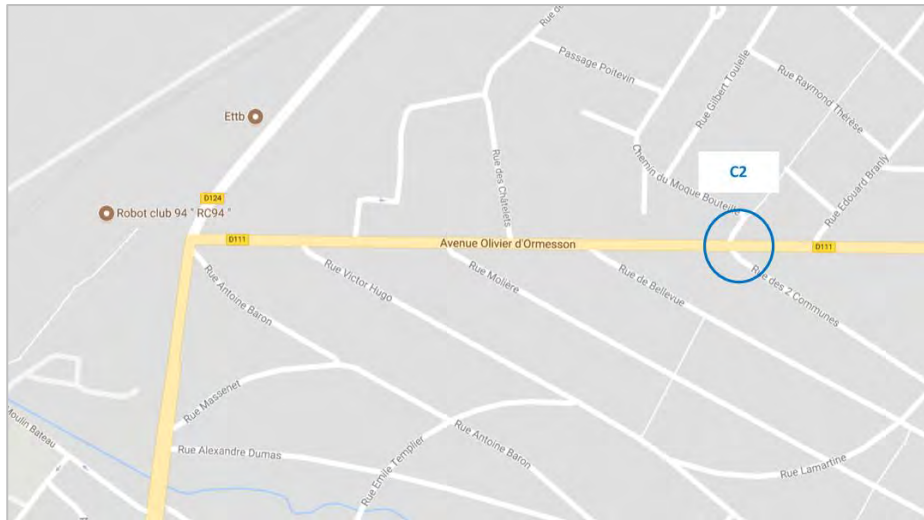


**Blocage de l'écoulement nord->sud à l'HPM dû aux remontées de file du carrefour en aval**

Les tourne-à-gauche venant du nord peuvent, s'ils sont trop nombreux, gêner l'écoulement des mouvements directs mais cela ne se produit que sur peu de cycles et ne perturbe pas le fonctionnement global du carrefour qui parvient à écouler la demande aux heures de pointe.



## 2.4.2. C2 : CARREFOUR RD111 / RUE DES 2 COMMUNES



**Localisation du carrefour étudié**

Ce carrefour est régi par la règle de la priorité à droite.

Le trafic observé correspond principalement à un itinéraire de shunt pour éviter les difficultés du carrefour RD111/RD124 par les quartiers résidentiels. Malgré les mouvements gênants de tourne-à-gauche vers la Rue des 2 Communes, l'écoulement des flux n'est pas perturbé et la demande est écoulee.

Néanmoins, la charge globale de ce carrefour aux HP (1300 UVP/h le matin et 1100 le soir) est trop importante pour garantir un bon fonctionnement à l'ensemble des usagers car en effet ce type de règle de priorité n'est conseillé qu'en deçà d'une charge globale théorique de 600 UVP/h avec une bonne visibilité.

Globalement le carrefour reste pour autant fluide mais le respect de la priorité à droite n'est pas au rendez-vous.



**Véhicule tournant à gauche depuis la RD111 nord vers la Rue des 2 Communes**

### 2.4.3. ELEMENTS DE SYNTHESE

La synthèse des réserves de capacité des carrefours aux heures de pointe est présentée ci-après.

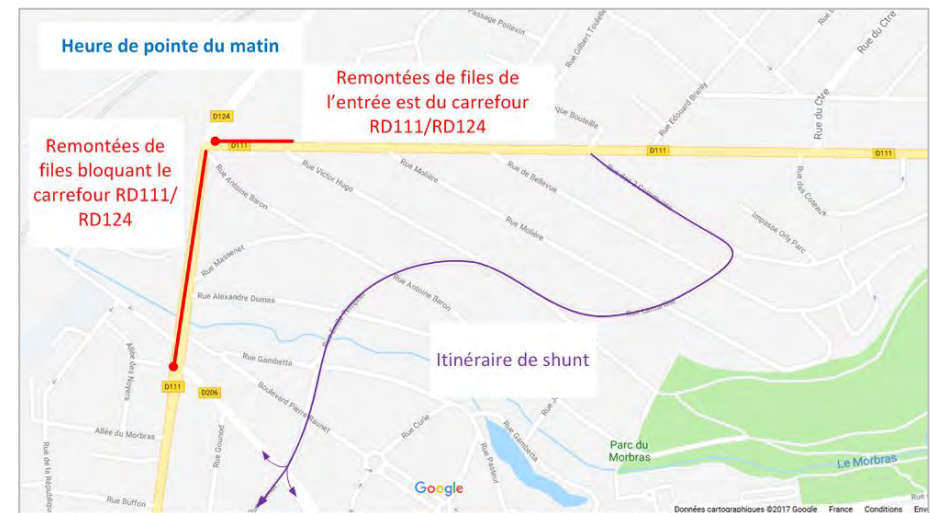


Synthèse à l'HPM



Synthèse à l'HPS

Les remarques particulières sur la situation actuelle dans le secteur du projet sont représentées ci-après.



Observations à l'heure de pointe du matin



Observations à l'heure de pointe du soir

## 3. PHASE 2 : ANALYSE EN SITUATION FUTURE

### — 3.1. METHODOLOGIE

Le BET évalue ci-après les effets du projet en suivant la méthodologie présentée ci-après :

- 1) Modélisation statique du trafic en situation actuelle,
- 2) Modélisation statique du trafic en situation prévisionnelle **sans** le projet des Côteaux + Calcul de fonctionnement des carrefours,
- 3) Modélisation statique du trafic en situation prévisionnelle **avec** le projet des Côteaux + Calcul de fonctionnement des carrefours.

Par comparaison entre la situation avec et sans projet le BET pourra évaluer les effets du projet. Cela permettra dans un dernier temps au BET de proposer les mesures compensatoires imputables à l'opération envisagée.

### — 3.2. MODELISATIONS DE TRAFIC

Pour étudier l'évolution du trafic dans le secteur de l'étude, le BET utilise le modèle statique du département du Val-de-Marne initialement bi-classe VL-PL et uniformisé pour l'occasion en une seule (UVP).

Il décrit la circulation automobile aux heures de pointe du matin et du soir sur l'ensemble de l'Ile-de-France en étant particulièrement détaillé dans le périmètre départemental.

Il permet également de réaliser des projections de trafic aux horizons de mise en service des lignes du GPE tels que :

- Horizon intermédiaire 2025 (ligne 15 sud + Altival),
- Horizon à terme 2035 (complétion du GPE).

Le projet ayant pour ambition une livraison d'ici à 2028, l'horizon de simulation qui sera présenté dans la suite du document sera celui-ci sur la base des projets de transports livrés en 2025 (ligne 15 sud + Altival).

### — 3.2.1. SITUATION ACTUELLE

On présente ci-après et pour les heures de pointe du matin et du soir, les résultats de modélisation en situation actuelle.

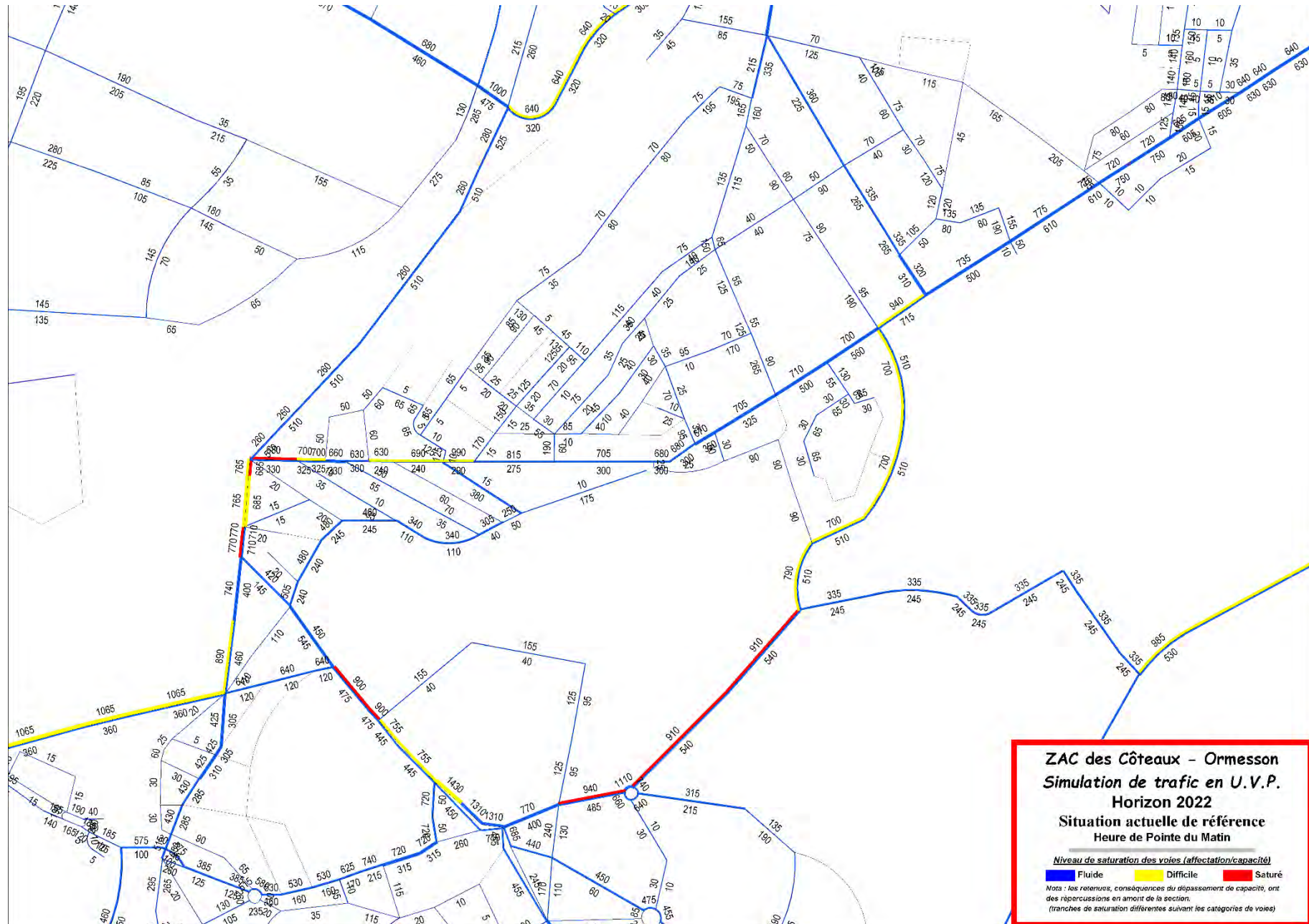
Ces résultats sont en corrélation avec :

- Les niveaux de trafics mesurés (cf. phase 1),
- Les conditions de circulation observées (cf. phase 1).

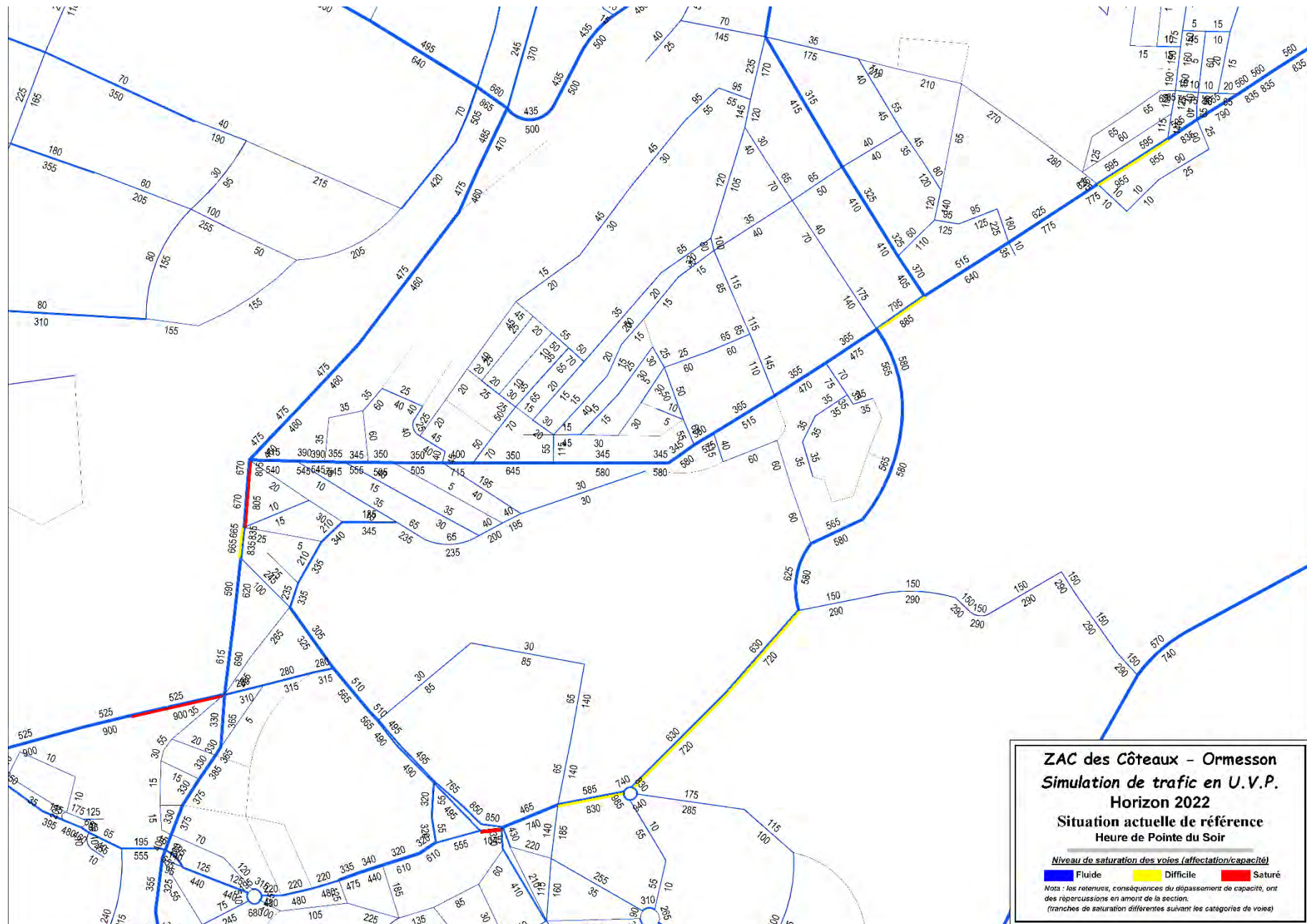
Pour mémoire :

- A l'HPM on observe une pointe marquée depuis la RD111 est vers la RD111 sud que ce soit en volume de trafic ou en difficultés de circulation. Cette pointe s'inverse à l'HPS.
- Peu de difficultés observées / simulées sur la RD124 aux HP.
- Les volumes observés aux heures de pointe dans le tissu résidentiel qui accueillera le projet sont assez faibles et correspondent à la desserte locale.
- L'itinéraire de shunt observé sur le terrain est aussi simulé par le modèle de trafic le matin dans le sens RD111 est vers RD111 sud en passant par la rue des 2 Communes et le soir dans l'autre sens de circulation.









### 3.2.2. SCENARIO FIL DE L'EAU

Le BET désigne « fil de l'eau » comme étant le scénario prospectif n'incluant pas le projet des Côteaux. On décrit ci-après les hypothèses d'évolution ayant permis son élaboration ainsi que les résultats de modélisation qui en découlent.

#### 3.2.2.1. HYPOTHESES D'EVOLUTION

L'étude prospective a été réalisée à l'horizon 2028.

A cet horizon on note ci-après les hypothèses d'évolution retenues :

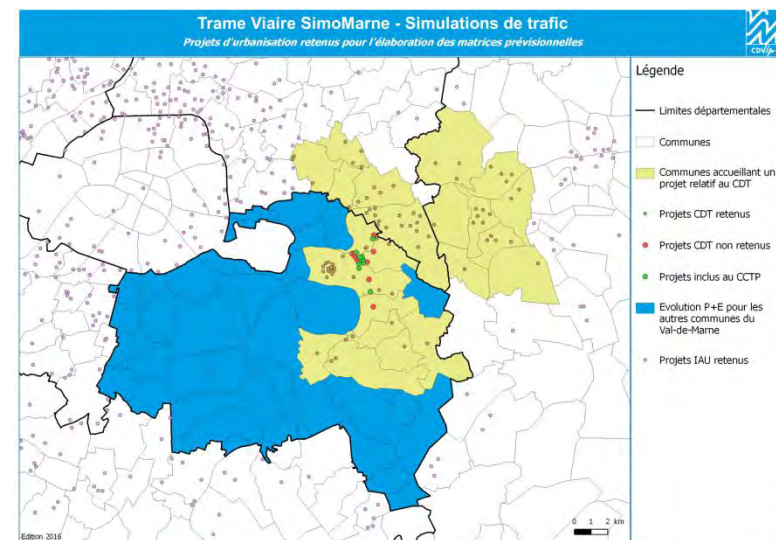
- Offre de déplacements :
  - Mise en service de la ligne 15 sud (Sèvres ⇄ Noisy)
  - Modifications des infrastructures liées au projet Altival (nouveau barreau jusqu'au Fort de Champigny et couloirs bus sur RD4 jusqu'à Pince Vent),
  - Elargissement de la RN104 à 2x3 voies entre la RD361 et la RN4,
  - Livraison phase 2 déviation RN19 à Boissy-Saint-Léger,
  - Desserte du Port de Bonneuil-sur-Marne,
  - Voie de desserte arrière à la zone Commerciale des 4 Chênes,
- Demande de déplacements :
  - A l'échelle départementale, prise en compte de l'ensemble des projets urbains inclus dans le périmètre du CDT Boucles de la Marne (Marne Europe, Entrée de ville de Chennevières, etc.),
  - A l'échelle de la commune d'Ormesson, prise en compte des projets immobiliers avec un PC en cours (voir liste ci-après).

Un report modal VP → TC a été pris en compte lors des simulations en fonction de la nouvelle offre TC améliorant de facto les temps de parcours d'un certain nombre de liaisons O/D en Ile de France.



Evolution du réseau viaire à l'horizon 2028 (bleu : arc modifié, rouge : nouvel arc)

Les hypothèses de développement intégrées au modèle sont celles retenues dans le cadre de l'étude de modélisation « SimoMarne – Trame viaire BVC » regroupées dans la carte ci-après (étude pour le CD94).

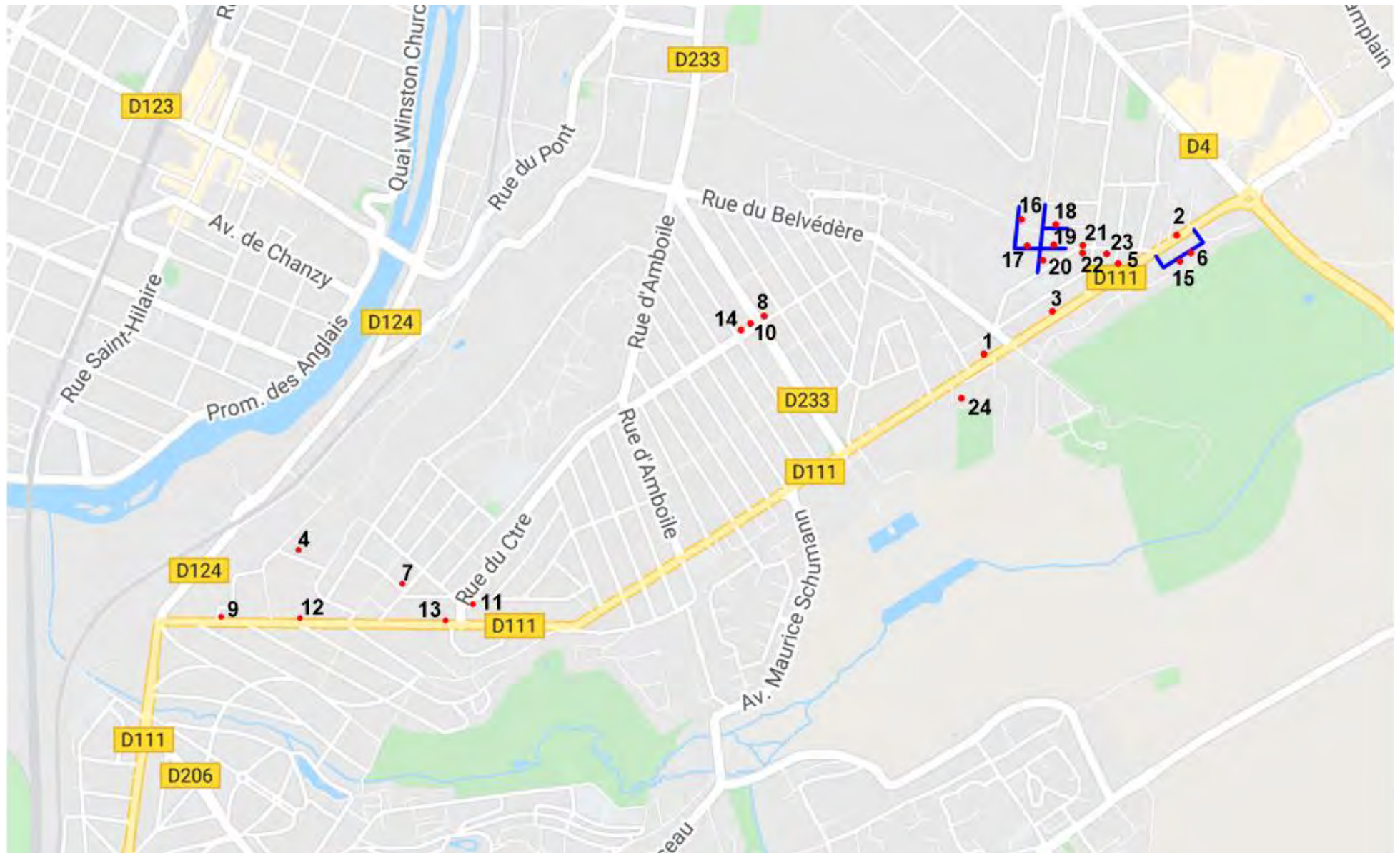


A ces projets sont ajoutés pour plus de précisions les projets de la commune d'Ormesson-sur-Marne dont la programmation et la génération de trafic estimée sont présentées ci-après.

Projet		Programmation					Flux générés			
		Logements				Ecole	HPM		HPS	
		Accession	Social	Etudiant	Nb lgts	Nb classes	Emis	Reçu	Emis	Reçu
1	57 Wladimir d'Ormesson	0	7	0	7	-	1.47	0.29	0.44	1.32
2	61-69 Pince-Vent	0	45	0	45	-	9.45	1.89	2.83	8.5
3	9 avenue de Pince Vent	0	30	0	30	-	6.3	1.26	1.89	5.67
4	30 Chemin Mocque Bouteille	15	7	0	22	-	5.79	1.16	1.74	5.21
5	Triangle Cantoux	35	35	0	70	-	17.43	3.49	5.23	15.68
6	Terrain du Golf	154	66	0	220	-	58.2	11.64	17.46	52.38
7	11 rue Branly	0	6	0	6	-	1.26	0.25	0.38	1.13
8	66 Général de Gaulle	10	0	0	10	-	2.88	0.58	0.86	2.59
9	21-25 Olivier d'Ormesson	30	25	0	55	-	13.89	2.78	4.17	12.5
10	65 avenue du Général de Gaulle	8	0	0	8	-	2.3	0.46	0.69	2.07
11	30 rue Jeanne	11	0	0	11	-	3.17	0.63	0.95	2.85
12	37 avenue Olivier d'Ormesson	16	7	0	23	-	6.08	1.22	1.82	5.47
13	77 avenue Olivier d'Ormesson	18	8	0	26	-	6.86	1.37	2.06	6.18
14	149 rue du Centre/78 rue Jules Guesde	10	0	0	10	-	2.88	0.58	0.86	2.59
15	Lot 3 Terrain du Golf	0	8	0	8	-	1.68	0.34	0.5	1.51
16	Projet Cantoux - Lot A	29	50	0	79	-	18.85	3.77	5.65	16.96
17	Projet Cantoux - Lot B	36	30	0	66	-	16.66	3.33	5	15
18	Projet Cantoux - Lot C	36	0	0	36	-	10.37	2.07	3.11	9.33
19	Projet Cantoux - Lot D	0	0	0	0	12	56.82	65.07	37.72	34.42
20	Projet Cantoux - Lot E	25	25	0	50	-	12.45	2.49	3.73	11.2
21	Projet Cantoux - Lot F	0	32	0	32	-	6.72	1.34	2.02	6.05
22	Projet Cantoux - Lot G	57	0	0	57	-	16.41	3.28	4.92	14.77
23	Projet Cantoux - Lot H	0	45	0	45	-	9.45	1.89	2.83	8.5
24	ZAC Centre Ville	143	77	0	220	-	57.34	11.47	17.2	51.61
<b>Total</b>		<b>633</b>	<b>503</b>	<b>0</b>	<b>1136</b>	<b>0</b>	<b>344.71</b>	<b>122.65</b>	<b>124.06</b>	<b>293.49</b>

#### Projets connexes considérés dans le secteur de l'étude





Projets connexes considérés dans le secteur de l'étude



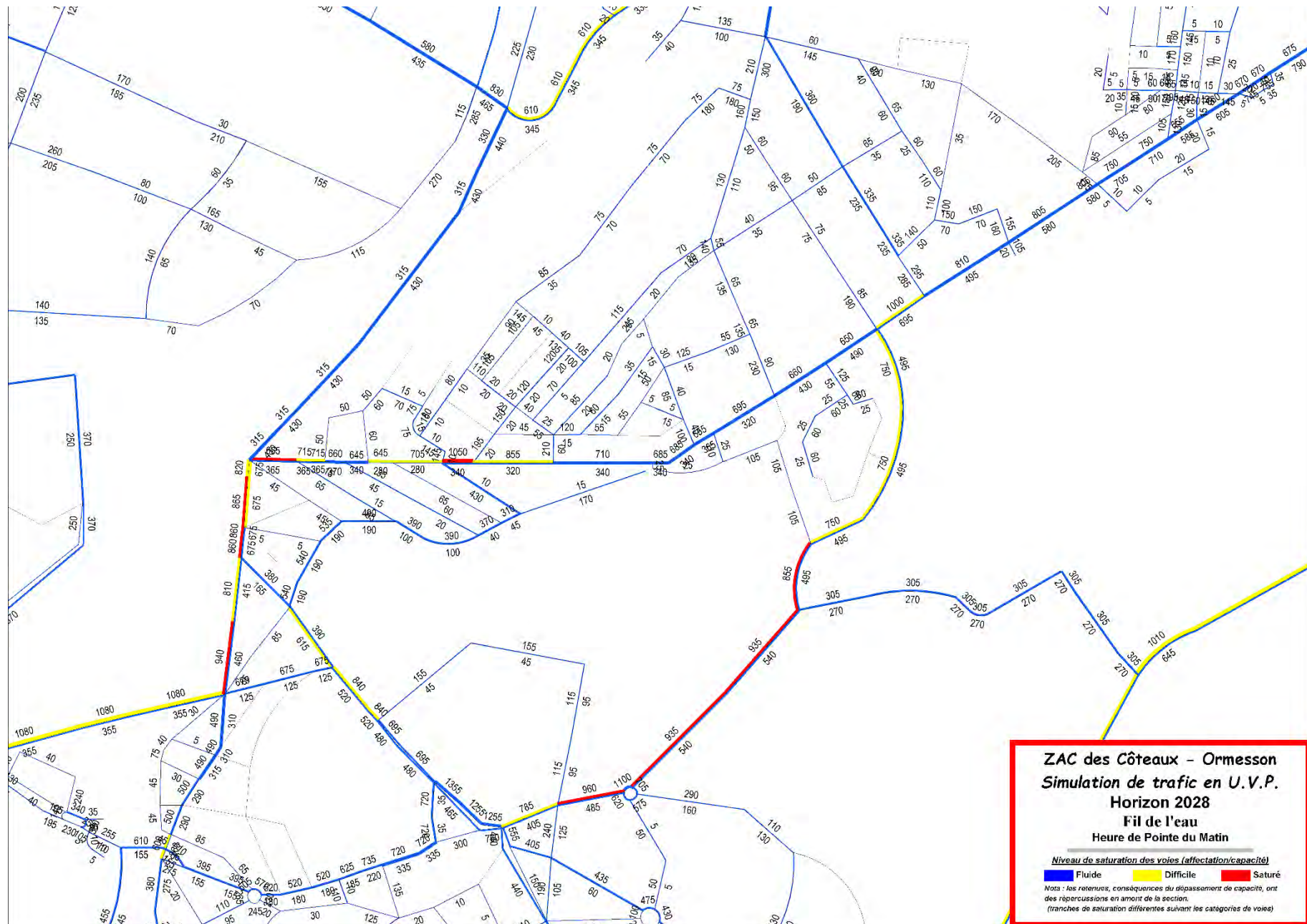
### 3.2.2.2. RESULTATS DE SIMULATION

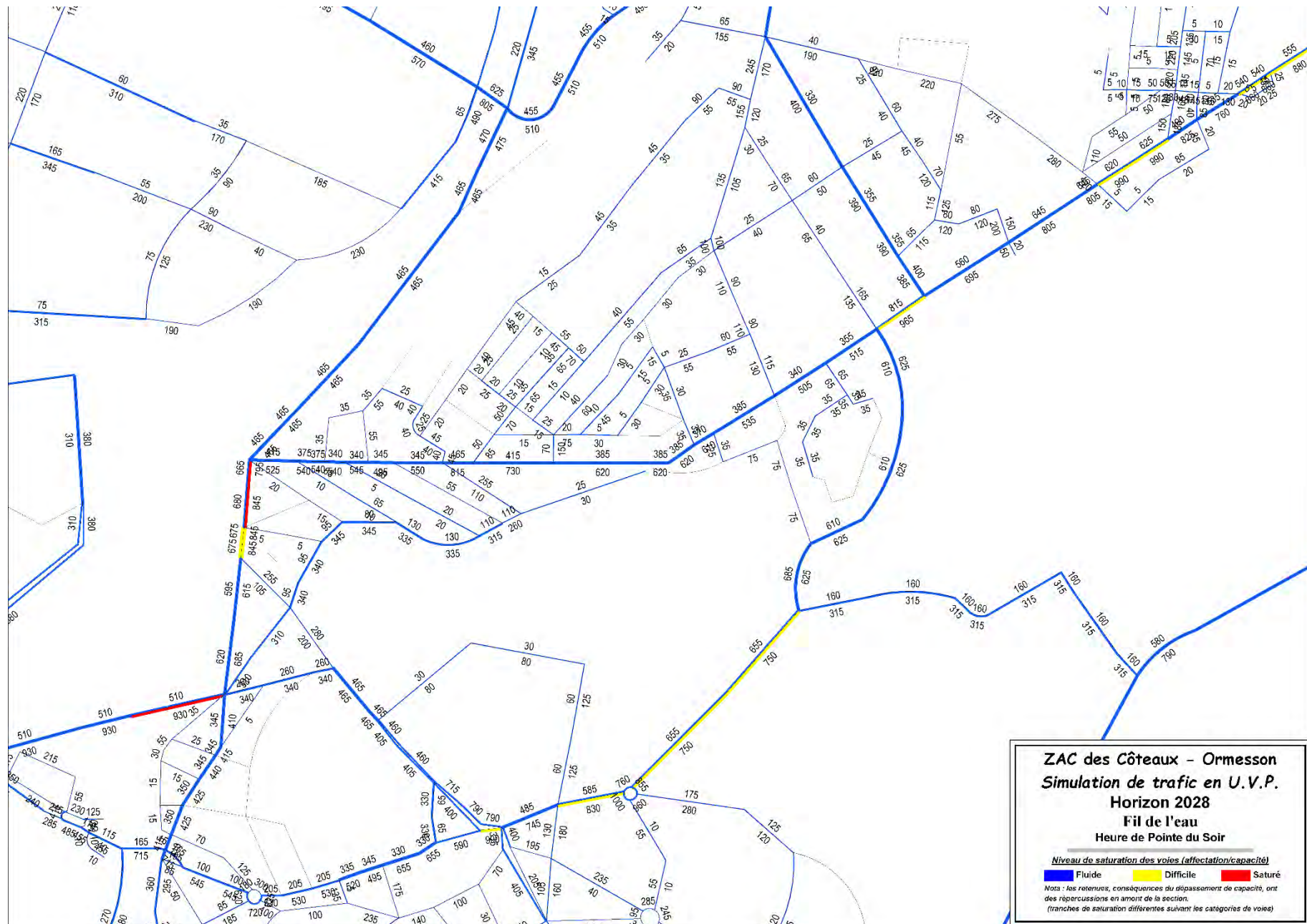
Le modèle de trafic ainsi constitué avec les hypothèses d'évolution de réseau, et de demande de trafic permet d'obtenir les volumes de trafic présentés pages suivantes pour le scénario fil de l'eau, c'est-à-dire sans projet urbain.

On constate sur ces planches de faibles différences de niveau de service puisque le carrefour RD111 / RD124 est déjà en limite de capacité en situation actuelle. En revanche, les volumes de trafic se répartissent quelque peu différemment sur le secteur d'étude notamment en raison de l'ensemble des projets injectés au modèle de trafic (projets immobiliers comme projets routiers).

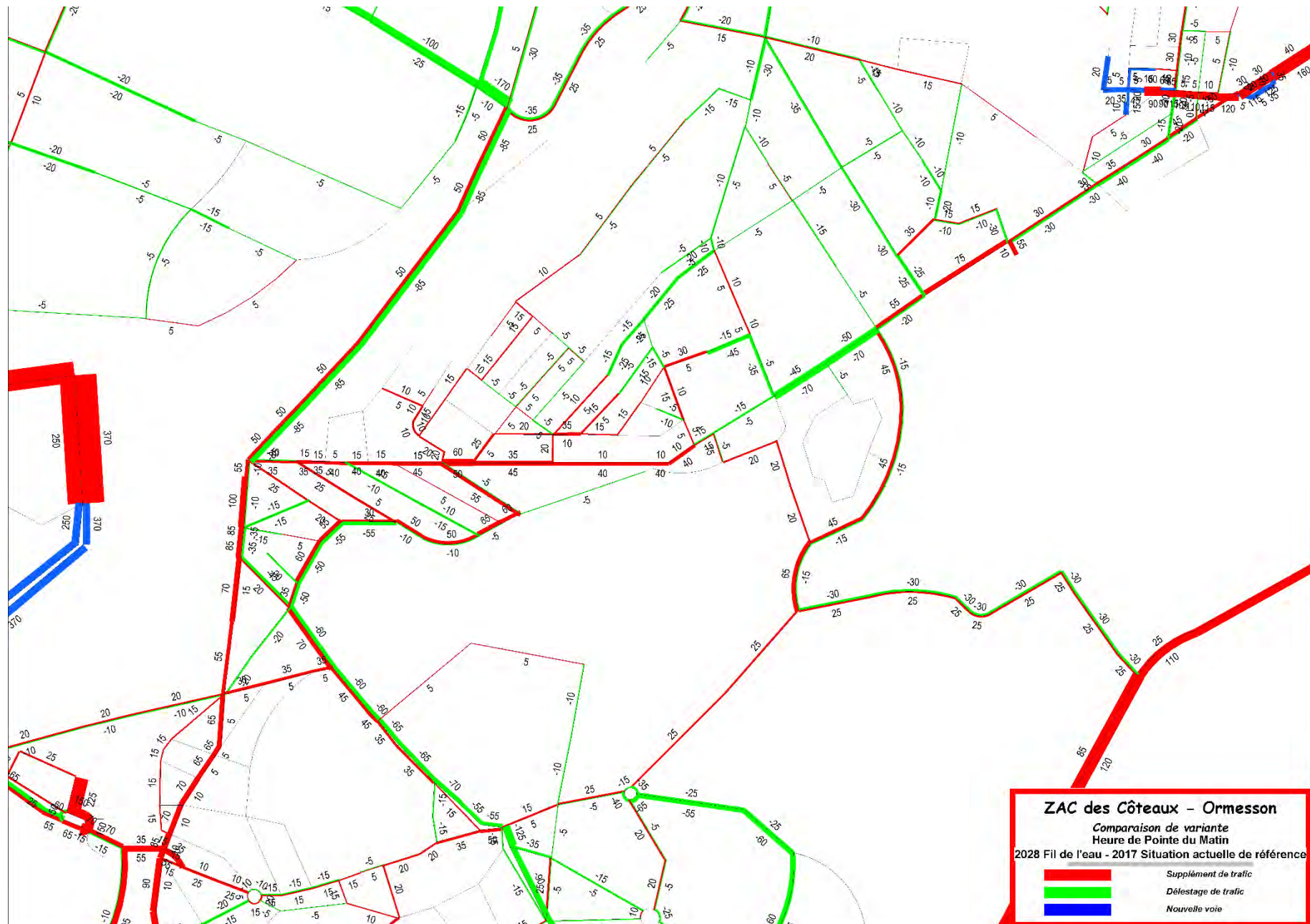
Enfin, pour ce qui est du trafic circulant dans le tissu pavillonnaire à proximité du futur projet, on note peu d'évolution par rapport à la situation actuelle.

Le BET met en garde l'interprétation « brute » des planches issues du modèle de simulation. On observe parfois des basculements d'une circulation fluide à difficile ou de difficile à saturée, mais ils ne résultent parfois que de simples « effets de seuil ». En effet, l'ajout d'un seul véhicule peut engendrer un tel basculement, c'est pourquoi il convient de comparer les volumes de trafic en plus des simples niveaux de saturation.

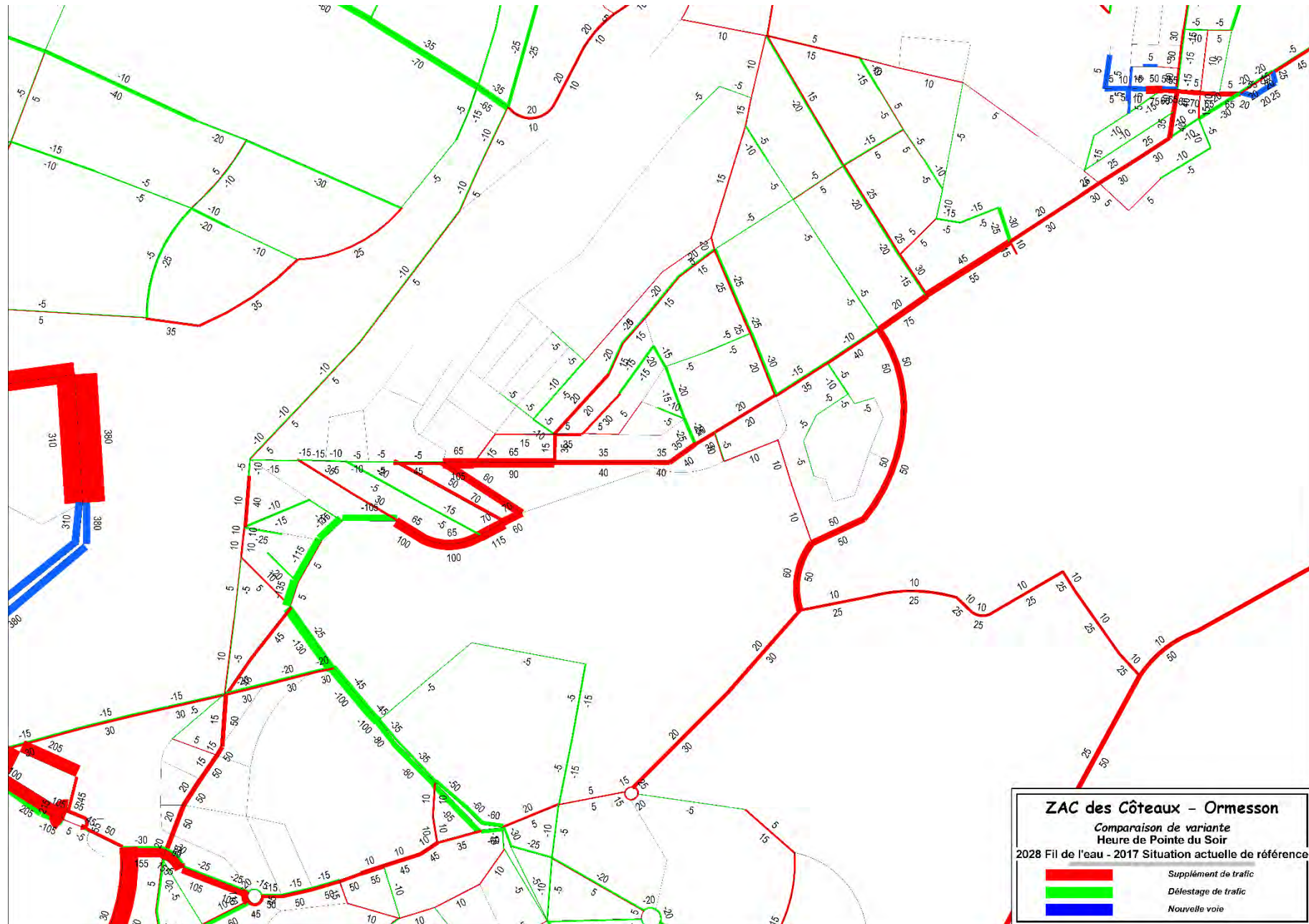












### 3.2.3. SCENARIO PROJET

#### 3.2.3.1. HYPOTHESES D'EVOLUTION LIEES AU PROJET

Sur la base du scénario fil de l'eau présenté ci-avant, les différents éléments du projet des Côteaux ont été ajoutés afin de pouvoir étudier son impact de manière isolée et ce à l'horizon 2028.

Le projet est découpé en 14 lots comme figurés sur le plan masse ci-contre pour un total de 600 logements.

Sur les 600 logements, on retiendra :

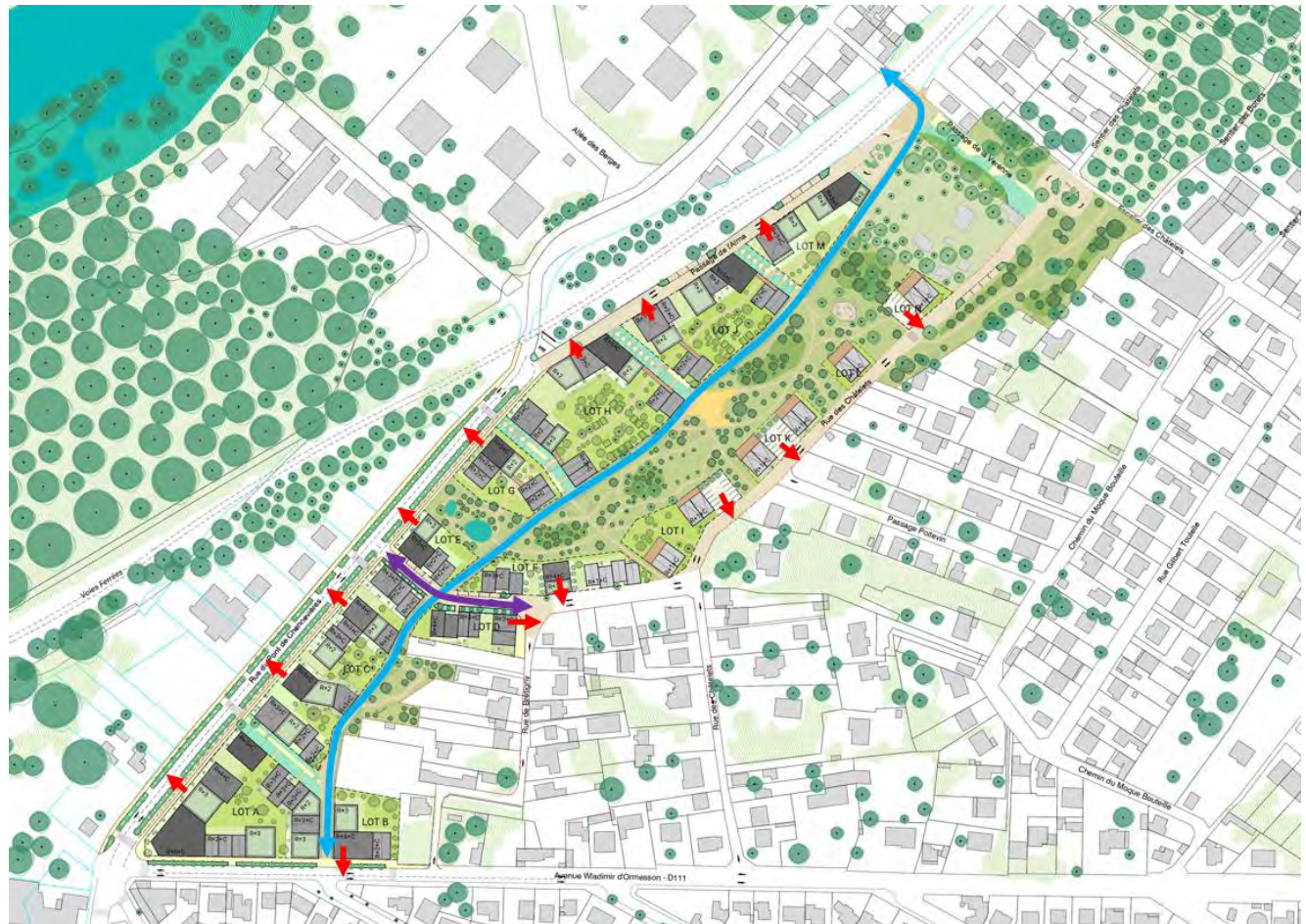
- 271 sociaux (45%),
- 79 étudiants (13%),
- 250 libres (soit 42%).

Le plan ci-contre illustre :

- L'adressage de chacun des lots (flèches rouge),
- La création d'un cheminement piéton nord <-> sud en cœur d'îlot (en bleu),
- La création d'un nouveau barreau de liaison en double sens reliant le cœur d'îlot à la RD124 (en violet).

Dans la suite du document, **seront étudiées deux variantes** telles que :

- Variante 1 : sans barreau de liaison
- Variante 2 : avec barreau de liaison



Plan masse du projet



La programmation détaillée des 14 lots est présentée ci-après avec les générations de trafic estimées associées.

Projet		Programmation					Flux générés			
		Logements				Ecole	HPM		HPS	
		Accession	Social	Etudiant	Nb lgts	Nb classes	Emis	Reçu	Emis	Reçu
A	Projet Chatelets - Lot A	29	50	79	158	-	20.49	4.1	6.31	17.95
B	Projet Chatelets - Lot B	13	14	0	27	-	6.68	1.34	2	6.01
C	Projet Chatelets - Lot C	47	47	0	94	-	23.4	4.68	7.02	21.06
D	Projet Chatelets - Lot D	14	14	0	28	-	6.97	1.39	2.09	6.27
E	Projet Chatelets - Lot E	13	13	0	26	-	6.47	1.29	1.94	5.83
F	Projet Chatelets - Lot F	17	16	0	33	-	8.25	1.65	2.48	7.43
G	Projet Chatelets - Lot G	16	16	0	32	-	7.97	1.59	2.39	7.17
H	Projet Chatelets - Lot H	33	34	0	67	-	16.64	3.33	4.99	14.98
I	Projet Chatelets - Lot I	5	5	0	10	-	2.49	0.5	0.75	2.24
J	Projet Chatelets - Lot J	32	32	0	64	-	15.93	3.19	4.78	14.34
K	Projet Chatelets - Lot K	5	5	0	10	-	2.49	0.5	0.75	2.24
L	Projet Chatelets - Lot L	3	2	0	5	-	1.28	0.26	0.39	1.16
M	Projet Chatelets - Lot M	20	21	0	41	-	10.17	2.03	3.05	9.15
N	Projet Chatelets - Lot N	3	2	0	5	-	1.28	0.26	0.39	1.16
Total		250	271	79	600	0	131	26	39	117

#### Programmations et générations estimées des lots du projet des Côteaux

La programmation de 600 logements dont presque 60% en logement social ou logement étudiant génère des trafics assez modérés.

Par ailleurs environ 75% des flux sont générés par les ilots directement adressés sur la RD124, le reste étant réparti en second rideau avec possibilité d'accéder par la RD111.

Ci-dessous quelques éléments de comparaisons avec le scénario fil de l'eau :

- Sur la commune, ont été intégré au modèle environ 1700 nouveaux logements dont 35% rien que pour le projet des Côteaux,
- En termes de génération de trafic, les 600 logements du projet étudiés ici ne représentent que 25% des flux générés par la totalité des projets communaux.

Cette légère disproportion provient de la part importante du nombre de logements sociaux ou étudiants inclus au projet.

*Page laissée vierge intentionnellement*



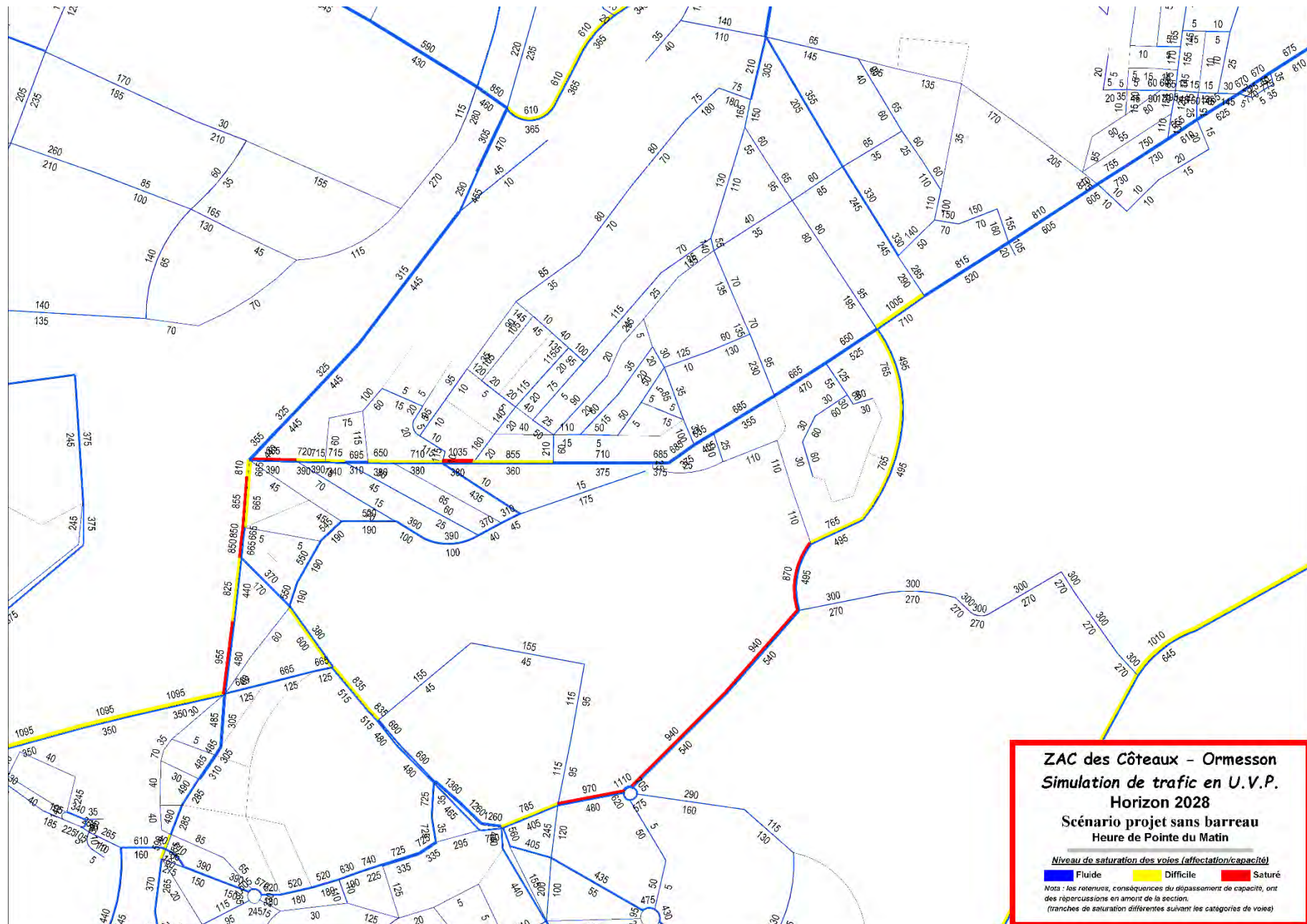
### 3.2.3.2. RESULTATS DE SIMULATION – VARIANTE 1

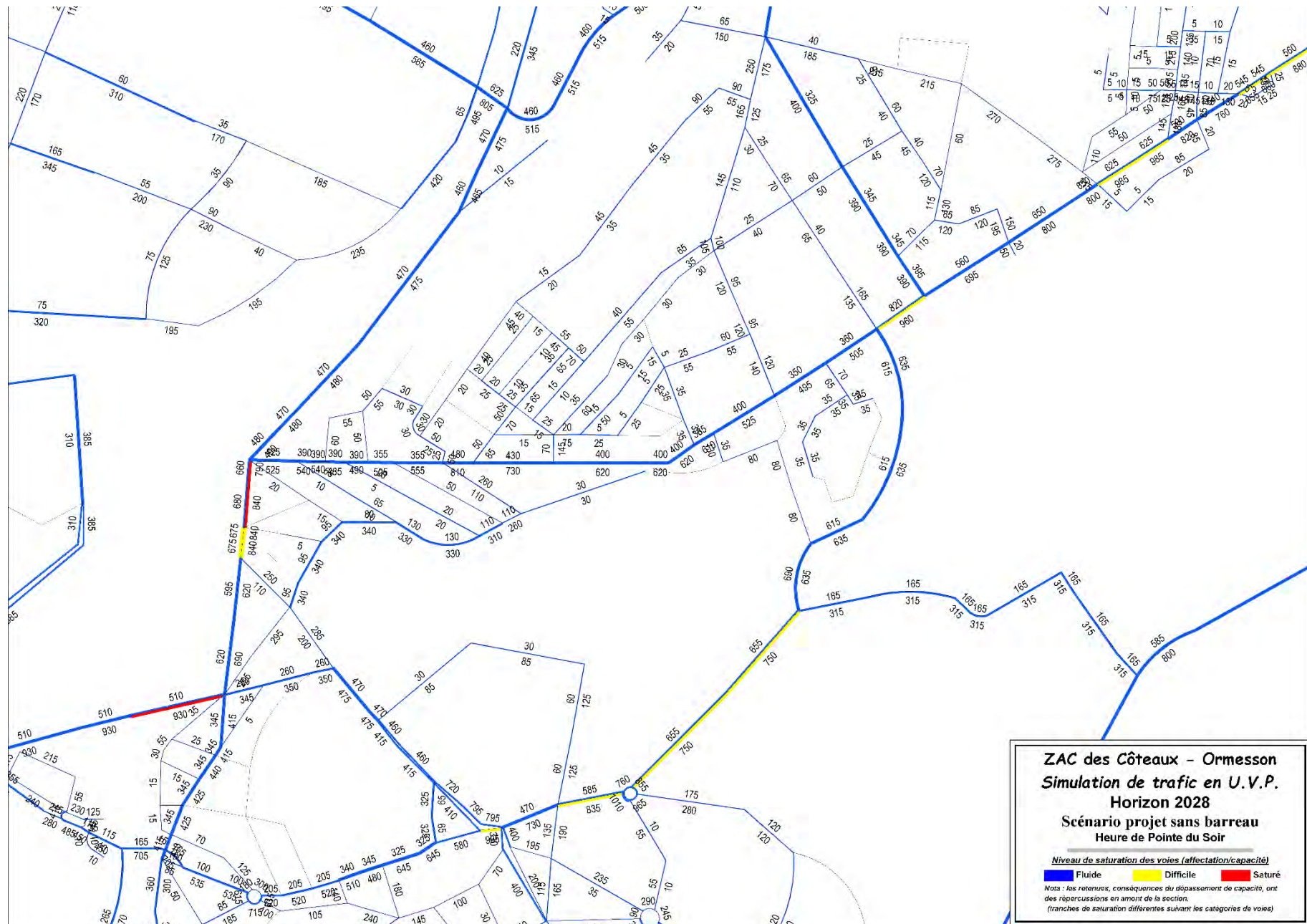
Le modèle de trafic ainsi constitué avec les hypothèses liées au projet des Côteaux permet d'obtenir les volumes de trafic présentés pages suivante pour la variante 1 sans barreau de liaison.

La simulation de la variante 1 permet de constater l'évolution des circulations du secteur à mettre au compte directement du projet des Côteaux sans tenir compte du nouveau barreau qui sera lui testé en variante 2.

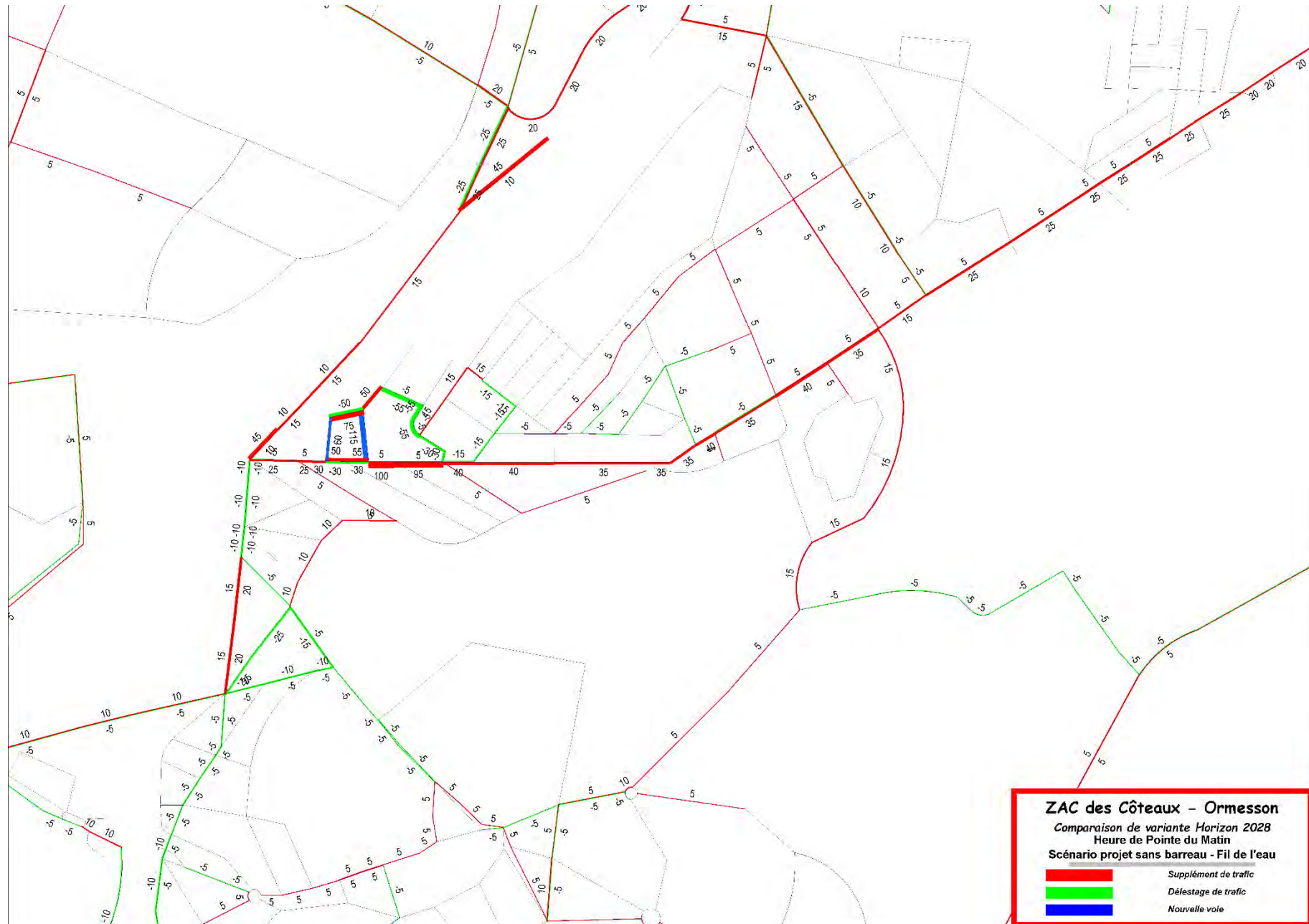
Ainsi et par rapport au scénario fil de l'eau, les flux générés par le projet augmentent de manière modérée les volumes de trafic attendus sur la RD111, la RD124 et sur les rues existantes desservant le second rideau du projet (rue des Châtelets, rue de Brétigny).

Les conditions de circulation sur ces axes à proximité du projet semblent se maintenir à l'identique par rapport au fil de l'eau. Il conviendra de vérifier plus précisément les réserves de capacité des carrefours (chapitre suivant).

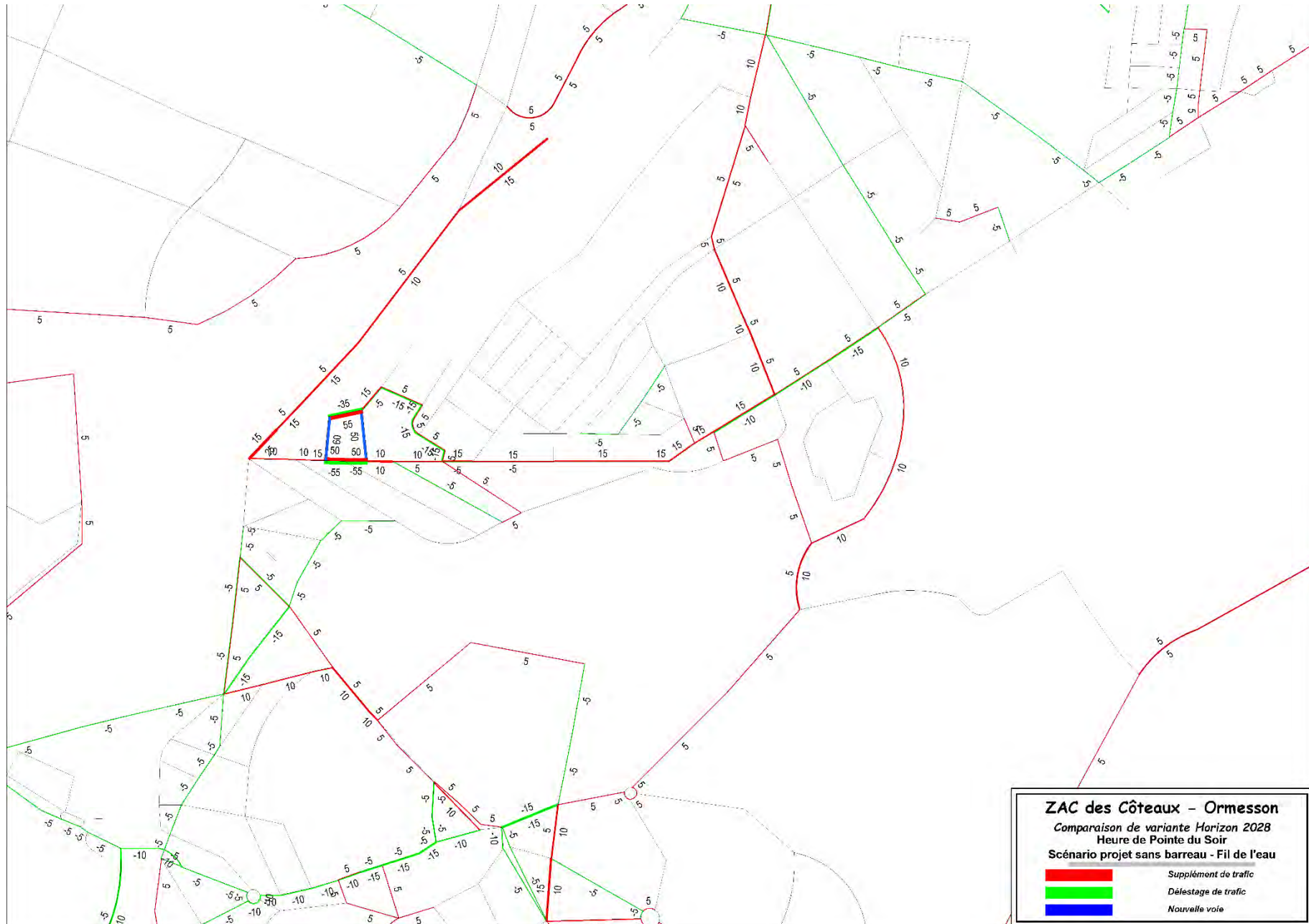












*Page laissée vierge intentionnellement*

### 3.2.3.3. RESULTATS DE SIMULATION – VARIANTE 2

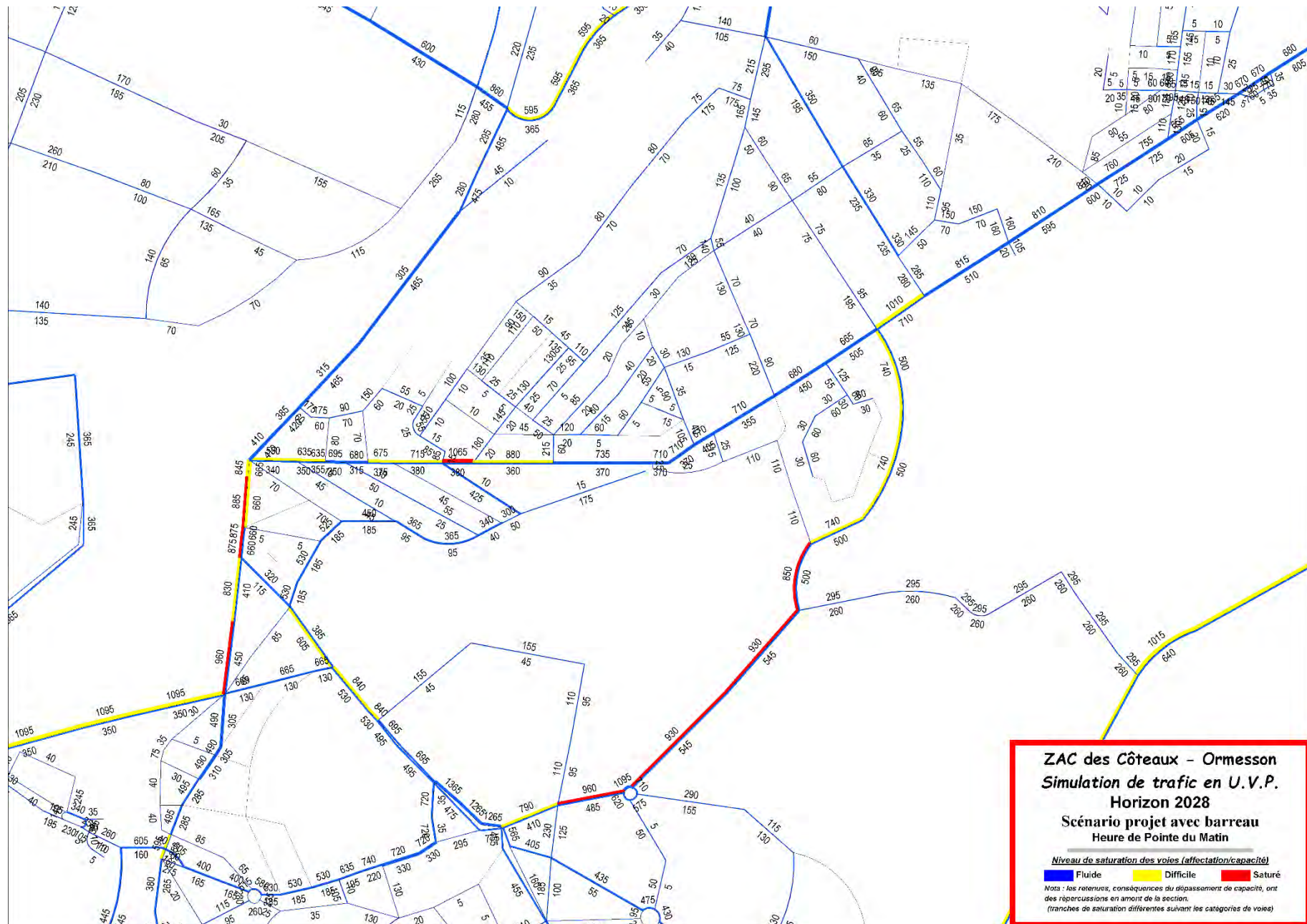
Le modèle de trafic ainsi constitué avec les hypothèses liées au projet des Côteaux permet d'obtenir les volumes de trafic présentés pages suivante pour la variante 2 avec barreau de liaison.

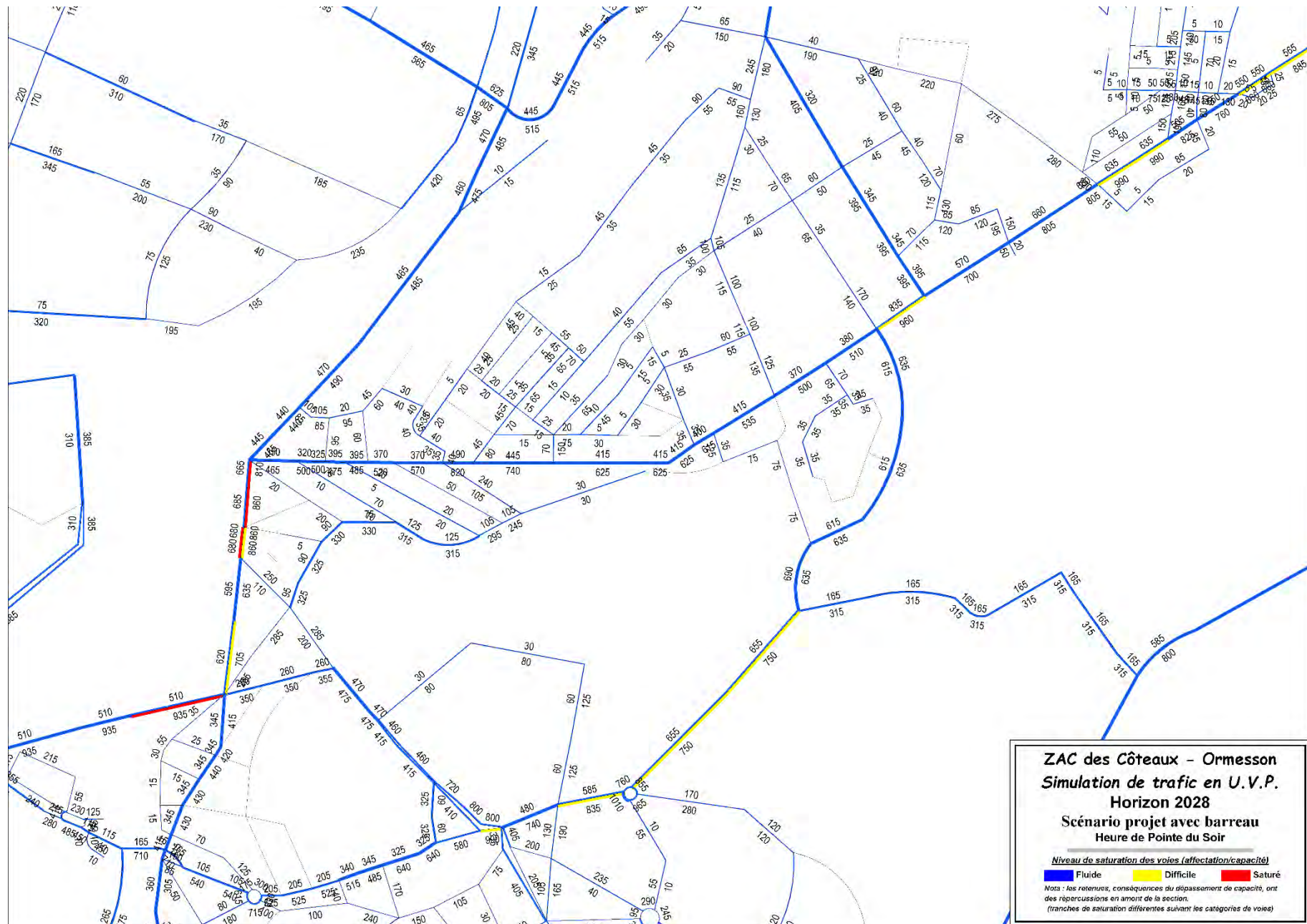
Par rapport au scénario 1 sans le nouveau barreau, on constate dans cette variante 2 avec le nouveau barreau :

- Un nouvel itinéraire via ce nouveau barreau qui sert de voie de desserte du projet mais également d'itinéraire de shunt au carrefour RD111 / RD124 dans des proportions très limitées
- Un soulagement de la branche d'entrée Est du carrefour RD111 / RD124 en lien direct avec le nouveau barreau (basculement d'itinéraire)
- Une recharge de la branche d'entrée Nord du carrefour RD111 / RD124 en lien direct avec le nouveau barreau (basculement d'itinéraire).
- Une légère augmentation du trafic dans les rues des Châtelets, de Brétigny et du Poitevin permettant l'accès au nouveau barreau.
- Une légère diminution du trafic de shunt déjà existant au carrefour RD111 / RD124 et passant via la rue des 2 Communes.

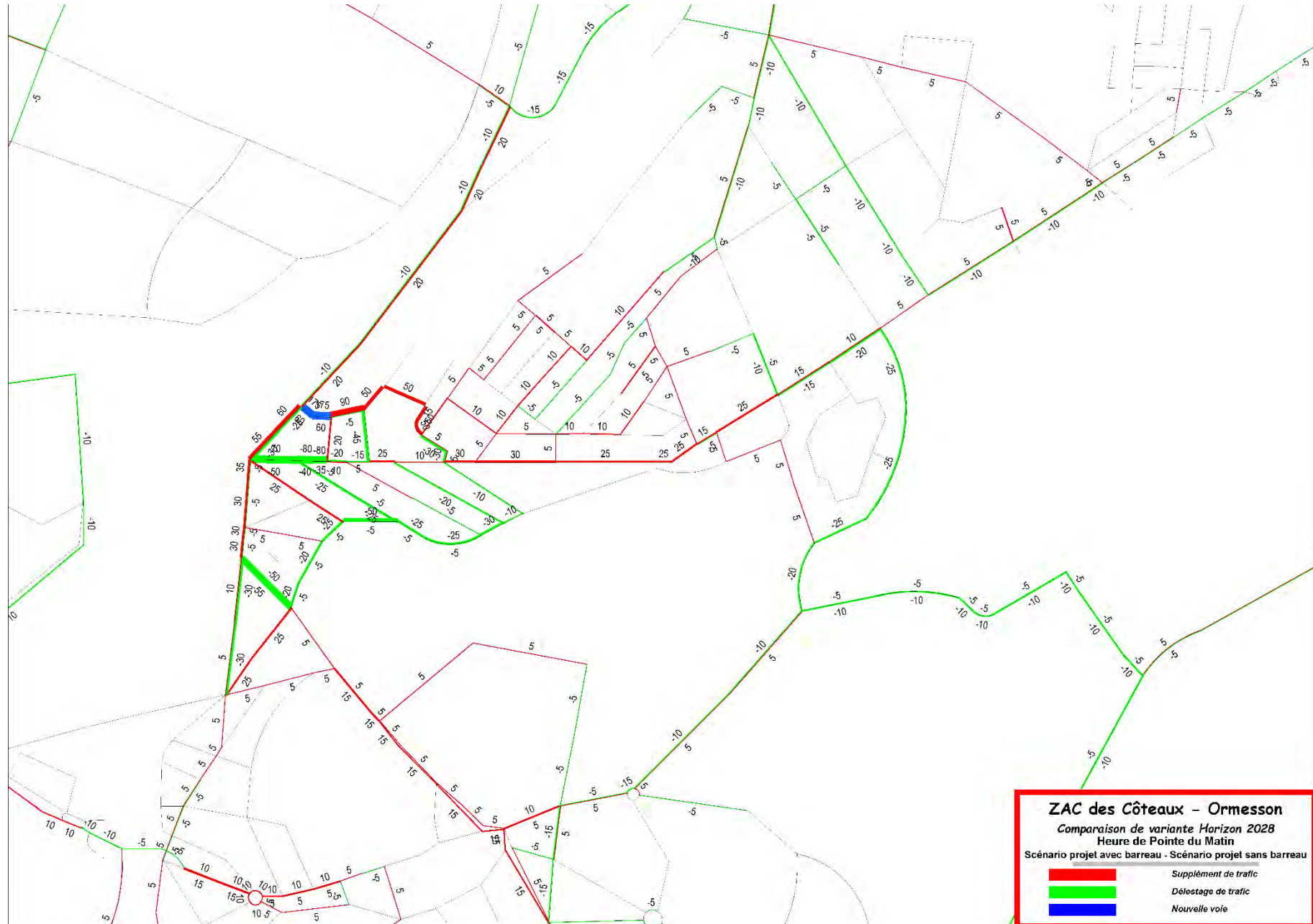
Les conditions de circulation sur ces axes à proximité du projet semblent se maintenir à l'identique par rapport au fil de l'eau. Il conviendra de vérifier plus précisément les réserves de capacité des carrefours (chapitre suivant).



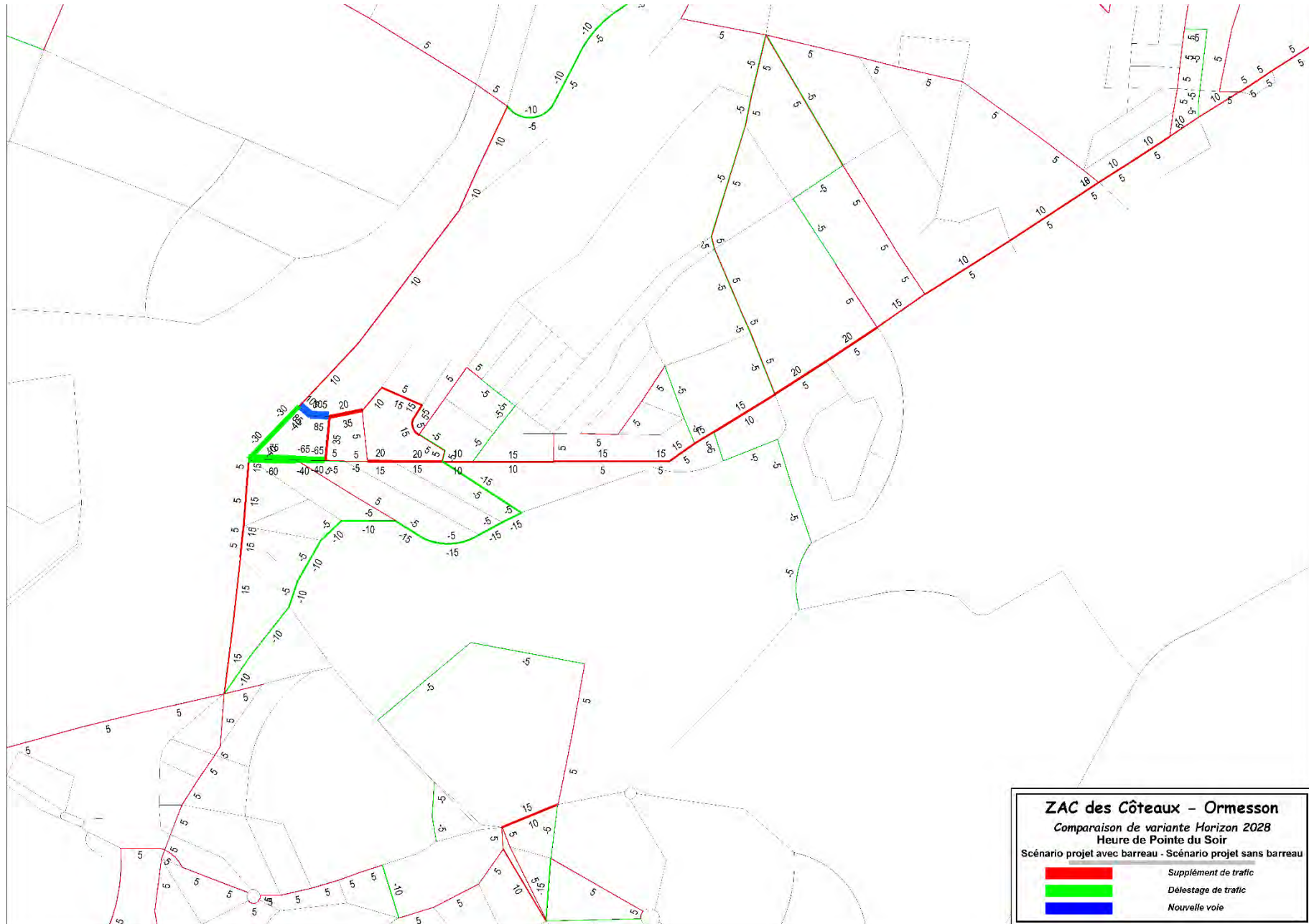


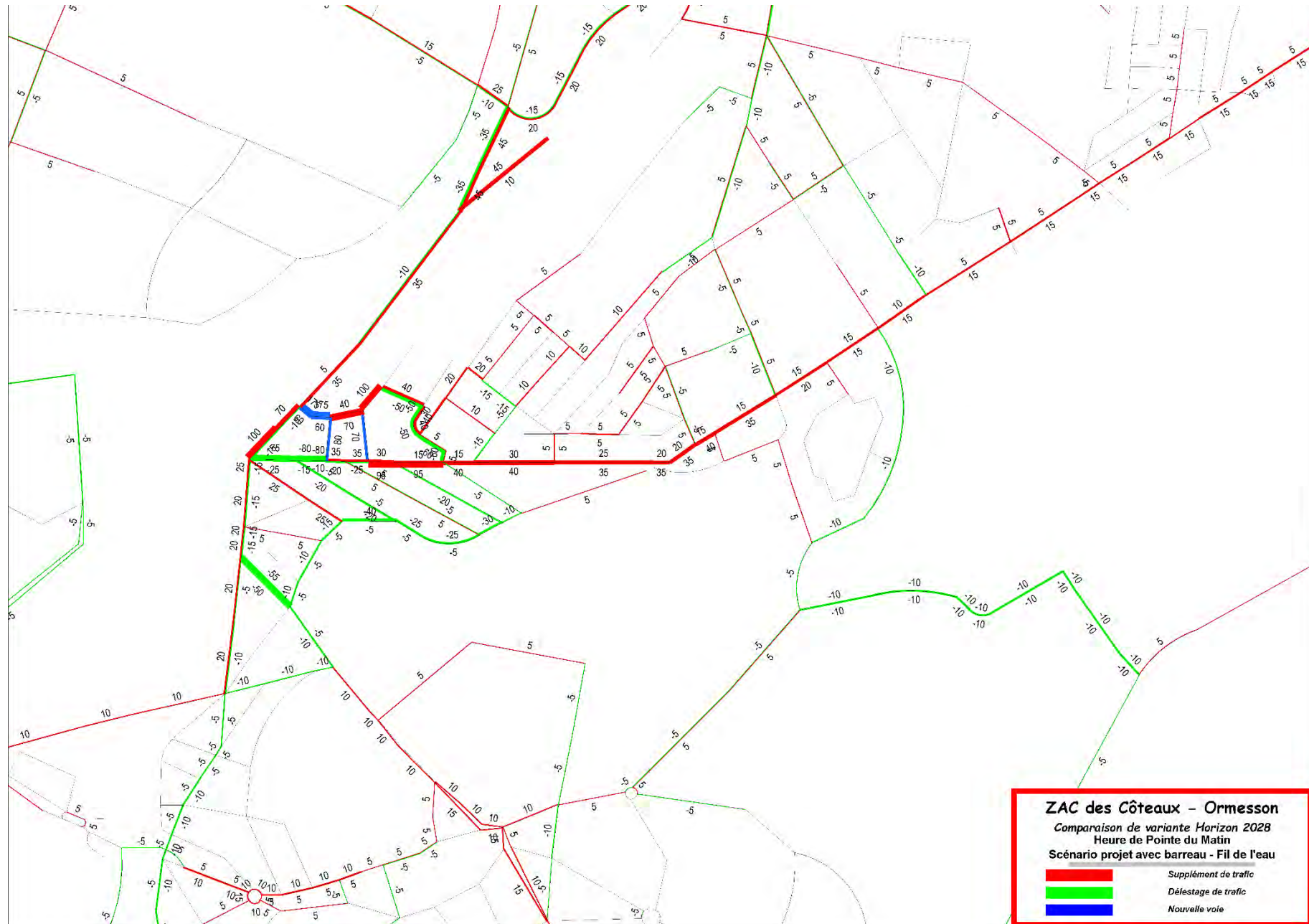


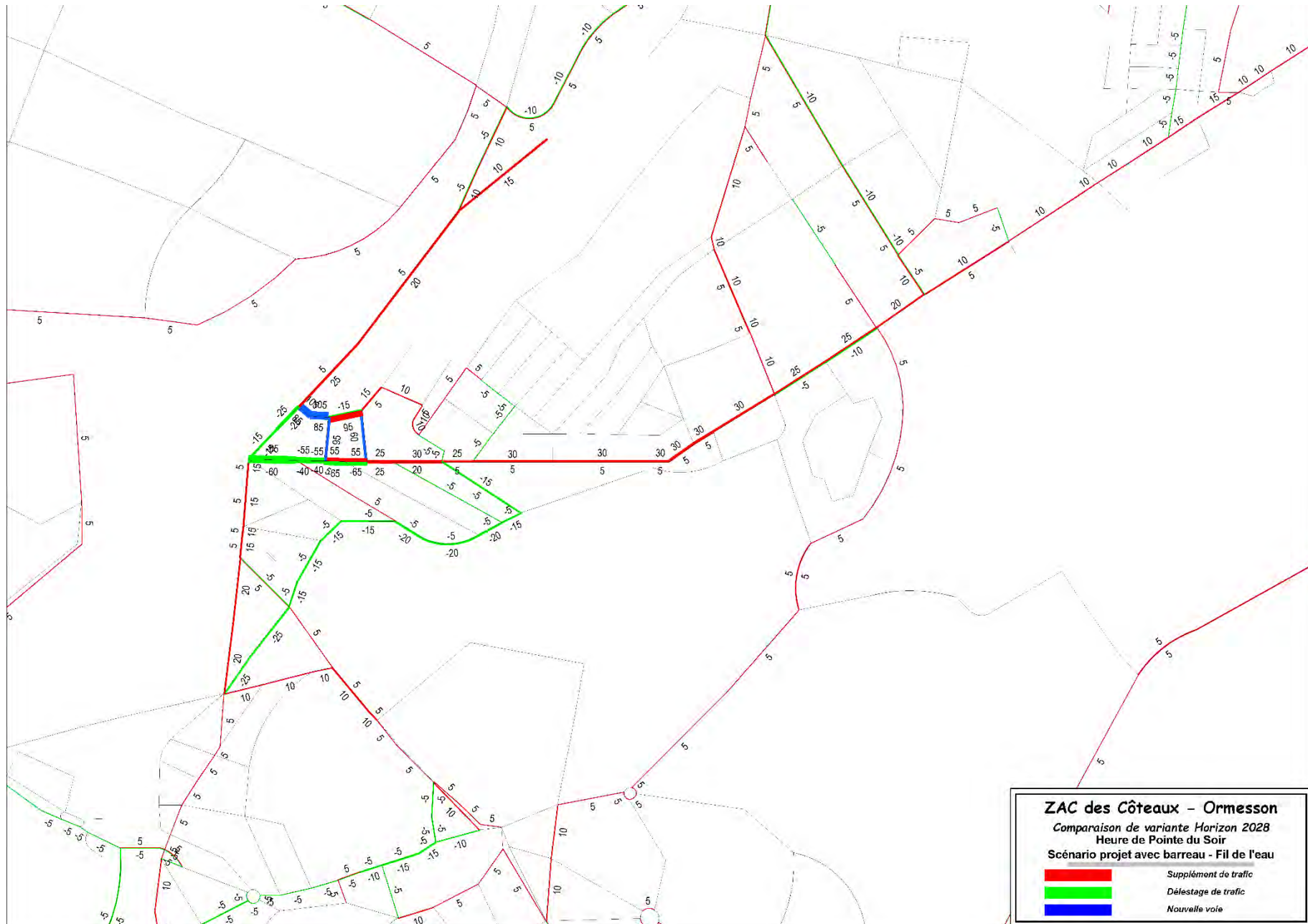














### — 3.3. EFFETS DU PROJET SUR LE NIVEAU DE SERVICE DES CARREFOURS

Afin de compléter l'analyse macroscopique présentée ci-avant, le BET propose d'affiner l'analyse de l'impact du projet en étudiant plus particulièrement le fonctionnement prévisionnel des carrefours en situation fil de l'eau et projet au droit des carrefours tels que figurés sur le plan ci-dessous et ce à partir des trafics simulés issus du modèle de trafic.



Localisation des carrefours étudiés

A titre de comparaison, les carrefours C1 et C2 ont fait l'objet d'une analyse en situation actuelle sur la base des comptages réalisés au droit de ces derniers.

Afin d'identifier les effets du projet, l'analyse qui suit est réalisée à aménagement constant sur la base des flux issus des simulations de trafic.

### 3.3.1. C1 : CARREFOUR RD111 / RD124

Ce carrefour fonctionne sur feux tricolores avec un cycle d'environ 115s et en 2 phases telles que décrites dans le chapitre §.2.4.1. La modification des flux qui s'y présentent en fonction des scénarios étudiés engendrent en finalité une légère évolution du niveau de service du carrefour.

On notera que la variante 2 du projet, c'est-à-dire avec le nouveau barreau connecté à la RD124 modifie la répartition des flux au droit du carrefour ce qui a pour conséquence une accentuation des saturations existantes sur l'entrée de la RD111 en provenance de Sucy-en-Brie conjointement à un soulagement de l'entrée de la RD111 en provenance d'Ormesson.

Carrefour à feux : RD111 / RD124			Situation de référence actuelle		Situation de référence 2028	
			% Réserves		% Réserves	
			HPM	HPS	HPM	HPS
Carrefour à feux en 2 phases sur un cycle variable	RD124 nord	1 file	62%	42%	52%	43%
	RD111 sud	1 file	12%	7%	23%	7%
	RD111 sud (TàD)	1 file	79%	65%	76%	66%
	RD111 est	1 file	8%	34%	9%	34%
Charge globale (UVP/h)			1521	1669	1551	1649
Carrefour à feux : RD111 / RD124			Situation 2028 avec projet (var. 1)		Situation 2028 avec projet (var. 2)	
			% Réserves		% Réserves	
			HPM	HPS	HPM	HPS
Carrefour à feux en 2 phases sur un cycle variable	RD124 nord	1 file	45%	42%	36%	46%
	RD111 sud	1 file	23%	5%	14%	2%
	RD111 sud (TàD)	1 file	77%	68%	81%	69%
	RD111 est	1 file	10%	33%	19%	41%
Charge globale (UVP/h)			1581	1664	1560	1605

#### Réserve de capacité du carrefour RD124 / RD111

L'aménagement du carrefour n'est pas optimisable en l'état. En revanche et au regard de l'impact modéré, la programmation du carrefour à feux pourrait être légèrement revue en fonction de la répartition des flux en temps voulu par les services techniques du gestionnaire en ayant la charge. **Ce carrefour ne fera donc pas l'objet de préconisation d'aménagement au chapitre suivant.**

### 3.3.2. C2 : CARREFOUR RD111 / RUE DES 2 COMMUNES

Pour mémoire, ce carrefour est actuellement géré par une priorité à droite alors que sa charge globale actuelle aux heures de pointe n'est pas compatible avec ce fonctionnement. Le tableau ci-dessous présente les différentes charges globales suivant les scénarios simulés.

Charge globale en UVP/h	Actuel	Fil de l'eau	Projet - var.1	Projet - var.2
HPM	1370	1485	1540	1535
HPS	1145	1305	1315	1330

On rappelle qu'une priorité à droite est adaptée pour les carrefours dont la charge globale est inférieure à 600 UVP/h et avec une bonne visibilité.

**Ce carrefour fera donc l'objet d'une préconisation d'aménagement au chapitre suivant.**

### 3.3.3. C3 : CARREFOUR RD111 / RUE DES CHATELETS

Avec le projet, le sens de circulation de la rue des Châtelets est mis en sens unique Nord > Sud (cf. plan masse) alors qu'il est à double sens aujourd'hui. Néanmoins et comme pour le C2, ce carrefour est actuellement géré par une priorité à droite alors que sa charge globale aux heures de pointe n'est pas compatible avec ce fonctionnement comme l'illustre le tableau ci-dessous.

Charge globale en UVP/h	Actuel	Fil de l'eau	Projet - var.1	Projet - var.2
HPM	930	985	1075	1060
HPS	905	890	895	915

On rappelle qu'une priorité à droite est adaptée pour les carrefours dont la charge globale est inférieure à 600 UVP/h et avec une bonne visibilité.

**Ce carrefour fera donc l'objet d'une préconisation d'aménagement au chapitre suivant.**

### 3.3.4. C4 : CARREFOUR RD124 / RUE DE L'ALMA

Ce carrefour est actuellement géré par une priorité à droite alors que sa charge globale aux heures de pointe n'est pas compatible avec ce fonctionnement comme l'illustre le tableau ci-dessous.

Charge globale en UVP/h	Actuel	Fil de l'eau	Projet - var.1	Projet - var.2
HPM	770	745	780	790
HPS	935	935	950	955

On rappelle qu'une priorité à droite est adaptée pour les carrefours dont la charge globale est inférieure à 600 UVP/h et avec une bonne visibilité.

**Ce carrefour fera donc l'objet d'une préconisation d'aménagement au chapitre suivant.**

### 3.3.5. C5 : CARREFOUR RD124 / NOUVEAU BARREAU

Ce carrefour n'existe pas aujourd'hui et pourrait être créé avec l'opération immobilière. Ainsi et pour mémoire on retiendra les charges globales suivantes **pour proposer un aménagement adéquat au chapitre suivant.**

Charge globale en UVP/h	Actuel	Fil de l'eau	Projet - var.1	Projet - var.2
HPM	0	0	0	910
HPS	0	0	0	1010

### 3.3.6. C6 : NOUVEAU BARREAU / RUE DE BRETIGNY

Ce carrefour n'existe pas aujourd'hui et pourrait être créé avec l'opération immobilière. Ainsi et pour mémoire on retiendra les charges globales suivantes **pour proposer un aménagement adéquat au chapitre suivant.**

Charge globale en UVP/h	Actuel	Fil de l'eau	Projet - var.1	Projet - var.2
HPM	0	0	75	245
HPS	0	0	60	200

### 3.3.7. C7 : CARREFOUR RUE DE BRETIGNY / RUE DES CHATELETS

Ce carrefour est actuellement géré par une priorité à droite et sa charge globale aux heures de pointe est compatible avec ce fonctionnement comme l'illustre le tableau ci-dessous.

Charge globale en UVP/h	Actuel	Fil de l'eau	Projet - var.1	Projet - var.2
HPM	110	110	175	220
HPS	95	90	110	135

On rappelle qu'une priorité à droite est adaptée pour les carrefours dont la charge globale est inférieure à 600 UVP/h et avec une bonne visibilité.

**Ce carrefour ne fera donc pas l'objet de préconisation d'aménagement au chapitre suivant.**



### — 3.4. PRECONISATIONS D'AMENAGEMENT POUR ATTENUER LES EFFETS DU PROJET

Au regard des effets identifiés au chapitre précédent, le BET préconise de gérer les carrefours suivants autrement qu'avec la règle de la priorité à droite, avec par exemple l'insertion de Stop ou Cédez-le-Passage compatibles avec les charges globales présentées précédemment :

- Carrefour RD111 / Rue des 2 Communes,
- Carrefour RD111 / rue des Châtelets,
- Carrefour RD124 / rue de l'Alma,
- Carrefour RD124 / nouveau barreau,
- Carrefour nouveau barreau / rue de Brétigny.



#### — 3.4.1. C2 : CARREFOUR RD111 / RUE DES 2 COMMUNES

En lieu et place de la gestion en priorité à droite non adaptée à ce carrefour, le BET préconise une gestion par :

- Stop depuis la rue des 2 Communes (en raison de la visibilité),
- Cédez-le-Passage depuis le chemin de Moque Bouteille,

La RD111 sera ainsi l'axe prioritaire tel qu'il est déjà usité aujourd'hui avec le non-respect de la priorité à droite.

Les réserves de capacité de ce carrefour aux heures de pointe du matin et du soir sont calculées ci-dessous d'après les règles de calcul du CEREMA.


Carrefour RD111 / rue des Deux Communes			Situation de référence 2028		Situation 2028 avec projet (var. 1)		Situation 2028 avec projet (var. 2)	
			% Réserves		% Réserves		% Réserves	
			HPM	HPS	HPM	HPS	HPM	HPS
	Rue des 2 Communes	1 file	90%	48%	87%	46%	88%	49%
	Ch. De Moque Bouteille	1 file	18%	60%	26%	74%	36%	65%
Charge globale (UVP/h)			1485	1305	1540	1315	1535	1330

Les résultats confortent l'idée d'un tel aménagement.

#### — 3.4.2. C3 : CARREFOUR RD111 / RUE DES CHATELETS

En lieu et place de la gestion en priorité à droite non adaptée à ce carrefour, le BET préconise une gestion par Stop depuis la rue des Châtelets (en raison de la visibilité). La RD111 sera ainsi l'axe prioritaire tel qu'il est déjà usité aujourd'hui avec le non-respect de la priorité à droite.


Les réserves de capacité de ce carrefour aux heures de pointe du matin et du soir sont calculées ci-dessous d'après les règles de calcul du CEREMA.

Carrefour RD111 / rue des Châtelets			Situation 2028 avec projet (var. 1)		Situation 2028 avec projet (var. 2)	
			% Réserves		% Réserves	
			HPM	HPS	HPM	HPS
	Rue des Châtelets	1 file	54%	88%	63%	79%
Charge globale (UVP/h)			1075	895	1060	915

Les résultats confortent l'idée d'un tel aménagement.

### 3.4.3. C4 : CARREFOUR RD124 / RUE DE L'ALMA

En lieu et place de la gestion en priorité à droite non adaptée à ce carrefour, le BET préconise une gestion par Stop depuis la rue de l'Alma (en raison de la visibilité). La RD124 sera ainsi l'axe prioritaire tel qu'il est déjà usité aujourd'hui. Les réserves de capacité de ce carrefour aux heures de pointe du matin et du soir sont calculées ci-dessous d'après les règles de calcul du CEREMA.

Carrefour RD124 / rue de l'Alma			Situation de référence 2028		Situation 2028 avec projet (var. 1)		Situation 2028 avec projet (var. 2)	
			% Réserves		% Réserves		% Réserves	
			HPM	HPS	HPM	HPS	HPM	HPS
	Rue de l'Alma	1 file	97%	97%	86%	95%	86%	95%
Charge globale (UVP/h)			755	945	780	950	790	955

Les résultats confortent l'idée d'un tel aménagement.

### 3.4.4. C5 : CARREFOUR RD124 / NOUVEAU BARREAU

Pour ce nouveau carrefour créé avec l'arrivée du projet et pour lequel une gestion en priorité à droite n'est pas adaptée (cf. §3.5.5), le BET préconise une gestion par Stop depuis le nouveau barreau (en raison de la visibilité). La RD124 sera ainsi l'axe prioritaire tel qu'il est déjà usité aujourd'hui. Les réserves de capacité de ce carrefour aux heures de pointe du matin et du soir sont calculées ci-dessous d'après les règles de calcul du CEREMA.

Carrefour RD124 / Nouveau barreau			Situation 2028 avec projet (var. 2)	
			% Réserves	
			HPM	HPS
	Nouveau barreau	1 file	57%	80%
Charge globale (UVP/h)			910	1010

Les résultats confortent l'idée d'un tel aménagement.

### 3.4.5. C6 : NOUVEAU BARREAU / RUE DE BRETIGNY

Pour ce nouveau carrefour créé avec l'arrivée du projet, les charges globales attendues aux heures de pointe confirment la possibilité de laisser un fonctionnement basique régi par la règle de la priorité à droite.

### — 3.5. ELEMENTS DE SYNTHESE



On rappelle que la variante 1 n'intègre pas la réalisation du nouveau barreau contrairement à la variante 2.





### — 3.6. EXTRAPOLATION DES TMJA

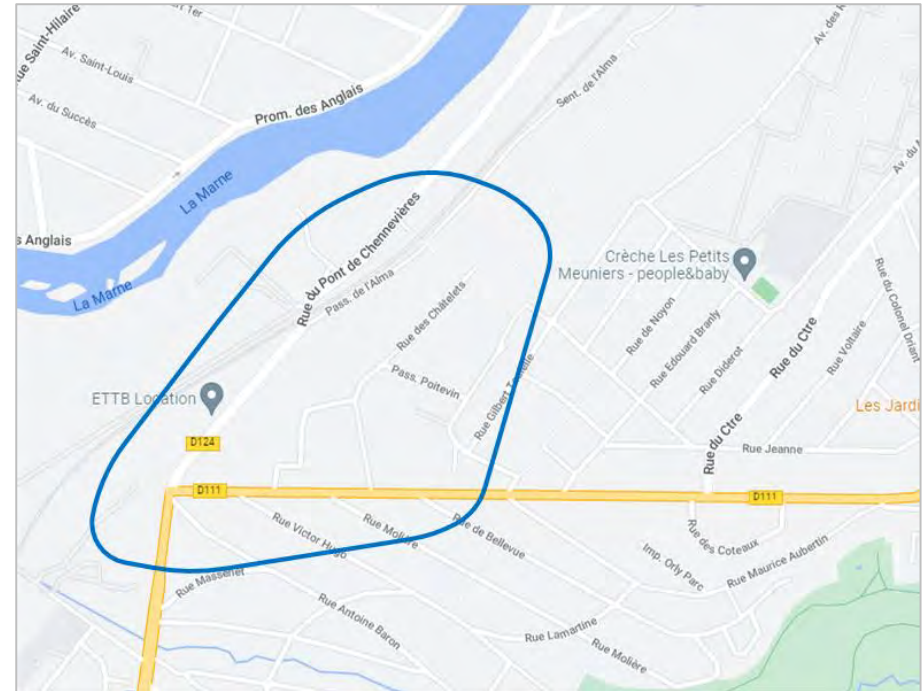
Pour les besoins de l'étude air / acoustique entre autres, le BET CDVIA propose ci-après une extrapolation des TMJA dans le secteur du projet :

- En situation actuelle
- Au fil de l'eau, sans le projet,
- Avec le projet variante 1 (sans le barreau),
- Avec le projet variante 2 (avec le barreau).

Ces valeurs sont déterminées à l'aide des TMJA issus des comptages et des volumes de trafic prévisionnels aux heures de pointe du matin et du soir à partir du modèle de trafic présenté ci-avant. On définit alors un coefficient de passage « C » tel que :

$C = \text{TMJA mesuré} / \sum (\text{flux HPM, HPS, mesurés deux sens confondus})$ .

Ce coefficient est de l'ordre de 6.5 pour les voiries départementales et de 10 pour les voiries communales et permet l'extrapolation des TMJA à partir des flux horaires du modèle de trafic sur le périmètre présenté ci-contre. Il est donc ensuite utilisé pour extrapoler les valeurs de trafic simulées aux HPM et HPS en valeur TMJA.



Périmètre pour l'extrapolation



## 4. ANNEXES

---

### — 4.1. COMPTAGES AUTOMATIQUES



Lieu de pose

Ville Ormesson

Route ou Rue RD124

Sens 1 Vers RD111

Sens 2 Vers Chennevières-sur-Marne

Entre ... -

et ... -

Vitesse autorisée Sens 1 50 km/h

Vitesse autorisée Sens 2 50 km/h

Coordonnées GPS 48.78225 2.51380

Coordonnées Lambert 93 - -

Remarques

Résultats

	Sens 1			Sens 2		
	TV	VL	PL	TV	VL	PL
Total campagne (7 jours)	40 324	39 906	418	42 978	42 492	486
Trafic Moyen/ Jour ouvrés (TMJO)	5 870	5 800	70	6 440	6 350	90
Trafic Moyen / Jour (TMJ)	5 760	5 700	60	6 120	6 050	70
Vitesse Médiane (V50)	41 km/h	41 km/h	43 km/h	54 km/h	54 km/h	49 km/h
Vitesse 85% (V85)	52 km/h	52 km/h	52 km/h	64 km/h	64 km/h	58 km/h
Vitesse Moyenne (Vmoy)	41 km/h	40 km/h	42 km/h	54 km/h	54 km/h	49 km/h

Références

Numéro d'affaire 8321

Client EPAMARNE

Enquêtes réalisées par CDVIA

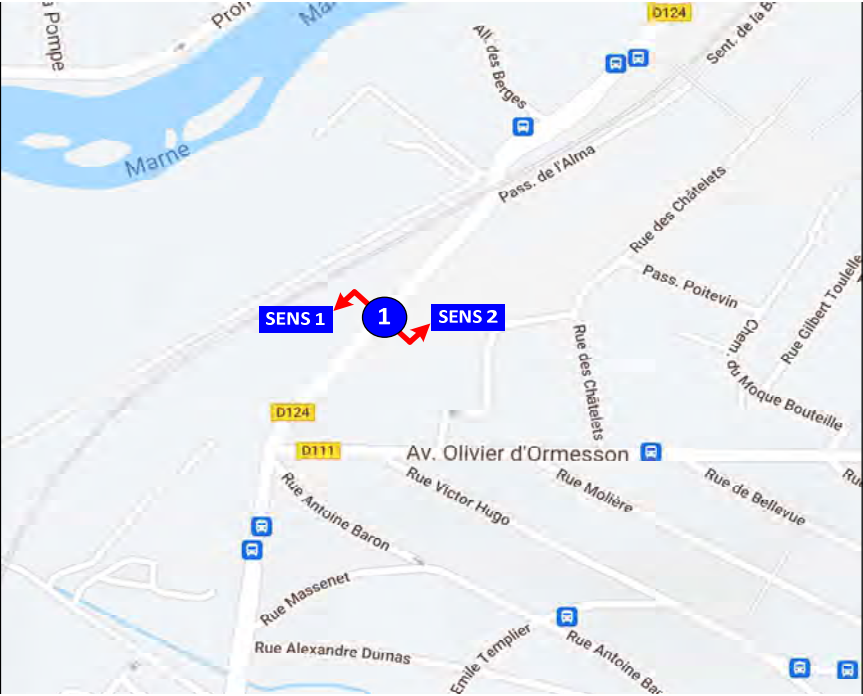
Dates

Pose du matériel Mar 08/02/22

Début d'analyse Mer 09/02/22

Fin d'analyse Mar 15/02/22

Plan de localisation



Photo(s) du matériel posé

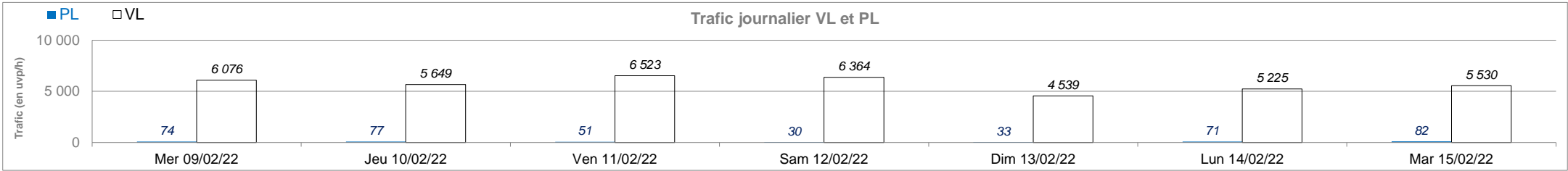


SYNTHESE DES DONNEES

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									
	TRAFFIC MOYEN												VITESSES (en km/h)													
	TV				VL				PL				TV				VL				PL					
	J	%TMJ	JO	%TMJO	J	%TMJ	JO	%TMJO	J	%TMJ	JO	%TMJO	V15	V50	V85	Vmoy	V15	V50	V85	Vmoy	V15	V50	V85	Vmoy		
	diurne	5 300	91%	5 450	92%	5 200	91%	5 350	92%	50	83%	60	86%	VMJ	29	41	52	41	29	41	52	40	31	43	52	42
	nocturne	500	9%	450	8%	500	9%	450	8%	10	17%	10	14%	VMJO	26	38	49	38	26	38	49	38	30	43	51	41
HPM	301	5%	325	6%	297	5%	320	6%	4	6%	5	7%	HPM	25	38	49	37	25	38	49	27	34	48	-	26	
HPS	431	7%	435	7%	428	8%	431	7%	4	6%	4	6%	HPS	24	36	48	34	24	36	47	34	34	-	56	36	

RECAPITULATIF DES FLUX ET VITESSES

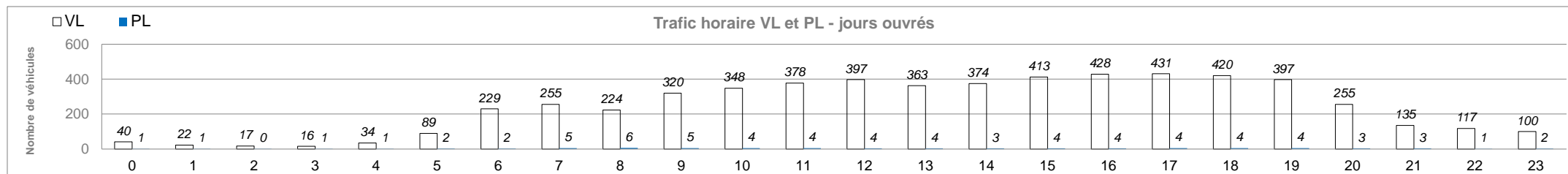
TV																											
Jour/Heure	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	Diurne	Nocturne	Journée
Mer 09/02/22	35	16	15	16	30	90	247	311	265	351	341	401	444	389	420	432	443	482	438	394	256	149	106	79	5 763	387	6 150
Jeu 10/02/22	36	23	16	18	37	90	238	319	230	346	386	388	382	351	318	366	421	404	397	390	254	126	106	84	5 316	410	5 726
Ven 11/02/22	63	24	12	23	34	91	213	311	308	352	386	426	455	377	458	477	442	440	484	469	302	164	130	133	6 064	510	6 574
Sam 12/02/22	94	69	41	26	22	41	67	93	234	261	378	428	451	443	428	475	535	469	492	450	341	195	194	167	5 740	654	6 394
Dim 13/02/22	110	85	76	45	38	25	38	50	115	223	231	311	371	390	349	341	338	375	353	269	168	121	91	59	4 043	529	4 572
Lun 14/02/22	29	20	19	15	29	97	227	177	133	274	334	346	368	348	354	375	412	415	387	348	227	141	128	93	4 866	430	5 296
Mar 15/02/22	43	28	23	11	43	89	234	181	212	302	316	350	355	366	337	431	440	433	415	404	252	110	119	118	5 138	474	5 612
Trafic moyen TLJ	59	38	29	22	33	75	181	206	214	301	339	379	404	381	381	414	433	431	424	389	257	144	125	105	5 276	485	5 761
Trafic moyen JO	41	22	17	17	35	91	232	260	230	325	353	382	401	366	377	416	432	435	424	401	258	138	118	101	5 429	442	5 872
Vmoy (km/h) TLJ	53	53	51	59	49	46	42	40	33	40	42	43	42	43	43	41	40	36	35	36	40	41	42	42	40	47	41
Vmoy (km/h) JO	47	45	41	52	44	44	40	38	27	37	38	39	40	39	39	38	36	34	35	35	40	41	40	41	37	43	38



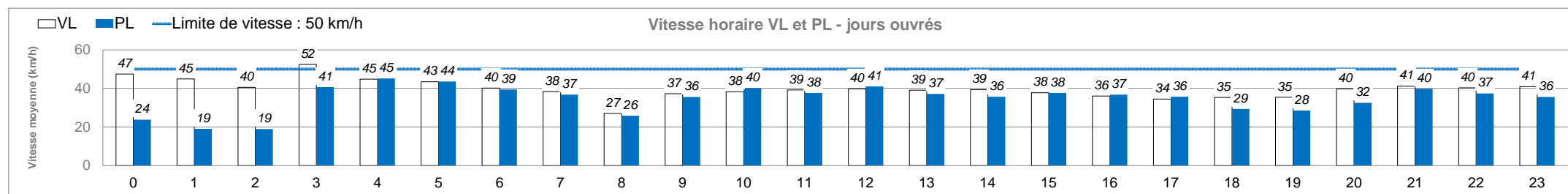
VL																											
Jour/Heure	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	Diurne	Nocturne	Journée
Mer 09/02/22	35	16	15	16	29	89	244	306	255	345	333	397	439	386	417	428	439	477	435	391	254	147	105	78	5 693	383	6 076
Jeu 10/02/22	36	23	16	17	37	88	235	315	226	339	381	381	376	346	314	359	418	400	394	387	252	122	105	82	5 245	404	5 649
Ven 11/02/22	63	24	12	23	32	88	212	303	302	350	385	424	453	375	457	477	437	436	481	467	300	161	129	132	6 020	503	6 523
Sam 12/02/22	94	69	41	26	22	41	66	93	231	259	377	425	448	440	427	472	534	467	491	448	340	193	194	166	5 711	653	6 364
Dim 13/02/22	110	85	76	44	38	25	38	50	115	223	230	309	371	390	348	340	338	372	346	264	164	119	87	57	4 017	522	4 539
Lun 14/02/22	26	18	18	14	28	95	225	175	131	270	331	343	366	345	352	370	408	413	381	341	222	137	126	90	4 810	415	5 225
Mar 15/02/22	42	27	23	10	42	87	231	175	204	296	312	344	351	361	332	429	437	428	409	399	249	108	118	116	5 065	465	5 530
Trafic moyen TLJ	58	37	29	21	33	73	179	202	209	297	336	375	401	378	378	411	430	428	420	385	254	141	123	103	5 223	478	5 701
Trafic moyen JO	40	22	17	16	34	89	229	255	224	320	348	378	397	363	374	413	428	431	420	397	255	135	117	100	5 367	434	5 801

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
Mer 09/02/22	0	0	0	0	1	1	3	5	10	6	8	4	5	3	3	4	4	5	3	3	2	2	1	1	70	4	74
Jeu 10/02/22	0	0	0	1	0	2	3	4	4	7	5	7	6	5	4	7	3	4	3	3	2	4	1	2	71	6	77
Ven 11/02/22	0	0	0	0	2	3	1	8	6	2	1	2	2	2	1	0	5	4	3	2	2	3	1	1	44	7	51
Sam 12/02/22	0	0	0	0	0	0	1	0	3	2	1	3	3	3	1	3	1	2	1	2	1	2	0	1	29	1	30
Dim 13/02/22	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	1	2	0	0	1	1	0	3	7	5	4	2	4	2	26	7	33
Lun 14/02/22	3	2	1	1	1	2	2	2	2	4	3	3	2	3	2	5	4	2	6	7	5	4	2	3	56	15	71
Mar 15/02/22	1	1	0	1	1	2	3	6	8	6	4	6	4	5	5	2	3	5	6	5	3	2	1	2	73	9	82
Trafic moyen TLJ	1	0	0	1	1	1	2	4	5	4	3	4	3	3	2	3	3	4	4	4	3	3	1	2	53	7	60
Trafic moyen JO	1	1	0	1	1	2	2	5	6	5	4	4	4	3	4	4	4	4	4	4	3	3	1	2	63	8	71
Taux de PL TLJ	1%	1%	0%	3%	2%	2%	1%	2%	2%	1%	1%	1%	1%	1%	1%	1%	1%	1%	1%	1%	1%	2%	1%	2%	1%	1%	1%
Taux de PL JO	2%	3%	1%	4%	3%	2%	1%	2%	3%	2%	1%	1%	1%	1%	1%	1%	1%	1%	1%	1%	1%	2%	1%	2%	1%	2%	1%

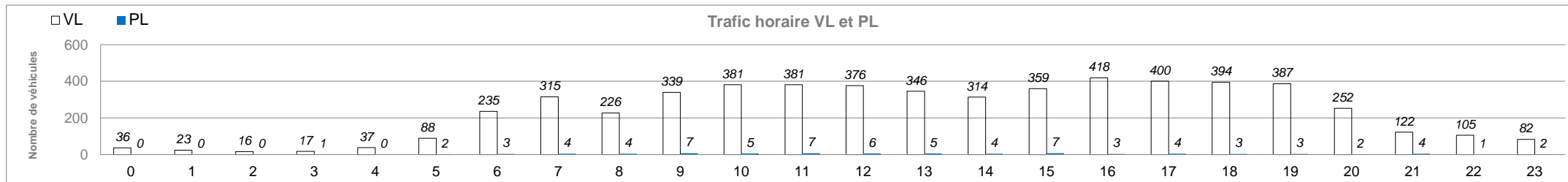
## TRAFFIC Horaire VL PL - Jours Ouvrés



## VITESSE Horaire VL PL - Jours Ouvrés



## TRAFFIC Horaire VL PL Jeu 10/02/22

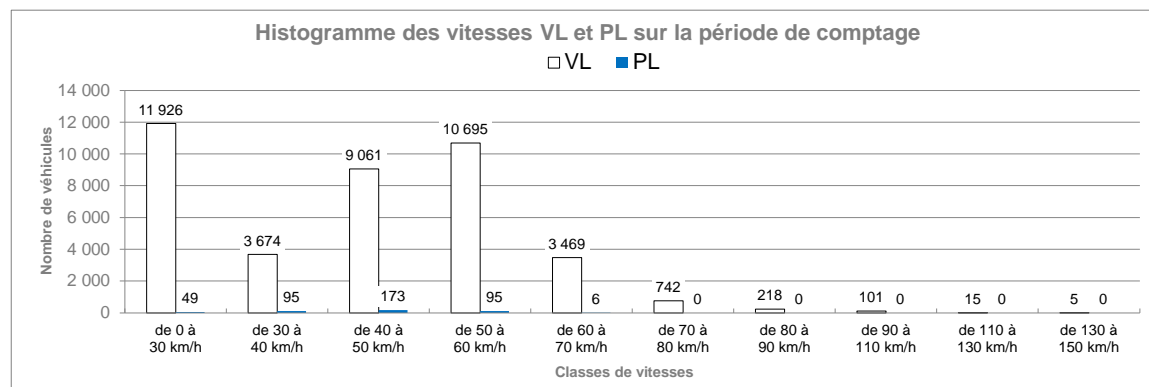


## ANALYSE DE VITESSE - ENSEMBLE DE LA PERIODE DE COMPTAGE



VEHICULES EN INFRACTION : vitesse supérieure à 50 km/h					
Trafic	TV % Infraction	Trafic	VL % Infraction	Trafic	PL % Infraction
15 346	38%	15 245	38%	101	24%

TRAFFIC PERIODE COMPTAGE PAR TRANCHE DE VITESSE					
Trafic	TV % Période	Trafic	VL % Période	Trafic	PL % Période
de 0 à 30 km/h	11 975 30%	11 926 30%	49	12%	
de 30 à 40 km/h	3 769 9%	3 674 9%	95	23%	
de 40 à 50 km/h	9 234 23%	9 061 23%	173	41%	
de 50 à 60 km/h	10 790 27%	10 695 27%	95	23%	
de 60 à 70 km/h	3 475 9%	3 469 9%	6	1%	
de 70 à 80 km/h	742 2%	742 2%	0	0%	
de 80 à 90 km/h	218 1%	218 1%	0	0%	
de 90 à 110 km/h	101 0%	101 0%	0	0%	
de 110 à 130 km/h	15 0%	15 0%	0	0%	
de 130 à 150 km/h	5 0%	5 0%	0	0%	







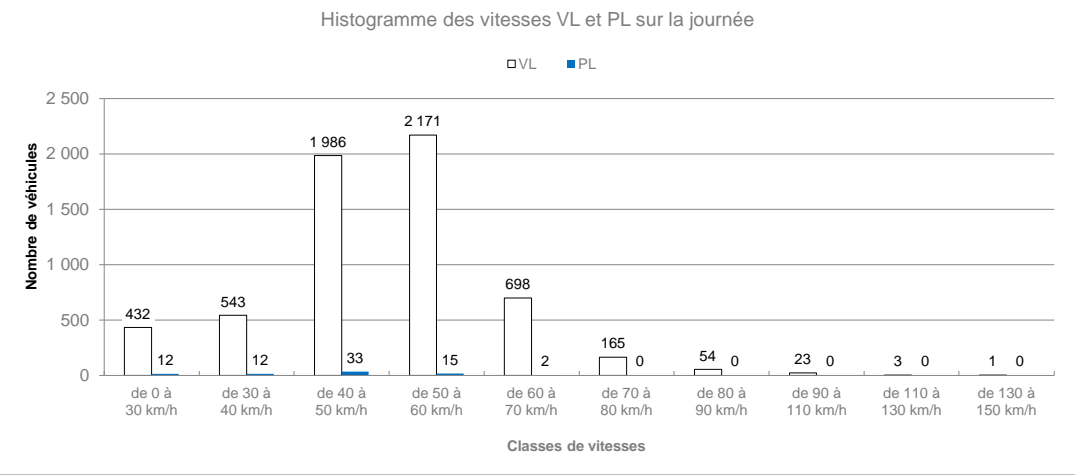
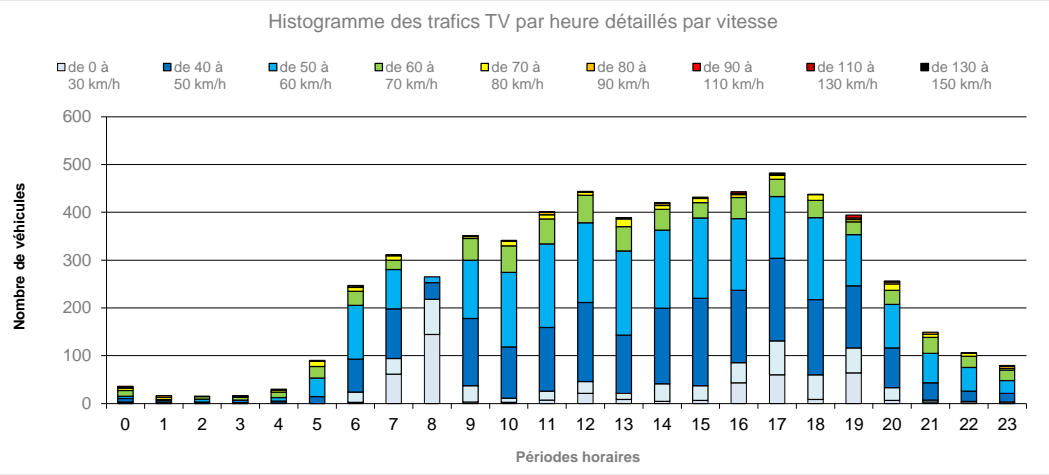
SYNTHESE DES DONNEES

TRAFFIC JOUR				TRAFFIC PERIODES								VITESSES (en km/h)															
TV	%PL	VL	PL	TV				VL				PL				TV				VL				PL			
6 150	1%	6 076	74	Trafic	%TMJ	%PL	Trafic	%TMJ	Trafic	%TMJ	Trafic	%TMJ	Trafic	V15	V50	V85	Vmoy	V15	V50	V85	Vmoy	V15	V50	V85	Vmoy		
				diurne	5 763	94%	1%	5 693	93%	70	1%	Journée	38	50	60	49	38	50	60	49	29	42	52	41			
				nocturne	387	6%	1%	383	6%	4	0%	diurne	37	49	49	49	37	49	59	49	29	43	52	41			
				HPM	351	6%	2%	345	6%	6	0%	nocturne	47	58	70	59	36	46	55	59	29	39	45	35			
				HPS	482	8%	1%	477	8%	5	0%	HPM	41	50	60	50	41	50	60	50	39	50	57	48			
DETAIL DES VITESSES												HPS	32	46	58	45	32	46	58	45	23	38	46	35			

DETAIL DES 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	Total
de 0 à 30 km/h	0	0	0	0	0	0	2	58	140	3	2	7	20	8	4	6	42	59	8	63	6	3	1	0	432
de 30 à 40 km/h	2	1	1	0	0	0	21	32	71	33	9	19	25	13	37	31	42	69	52	51	26	3	3	2	543
de 40 à 50 km/h	7	2	2	2	4	13	68	103	33	139	103	132	162	120	155	179	150	171	155	129	82	36	21	18	1 986
de 50 à 60 km/h	5	3	6	5	7	39	111	82	11	119	152	173	167	175	164	168	149	129	171	107	91	61	49	27	2 171
de 60 à 70 km/h	12	2	5	6	12	24	30	20	0	45	56	51	57	51	43	32	44	36	36	27	30	33	24	22	698
de 70 à 80 km/h	5	5	1	1	4	11	8	9	0	4	9	9	6	16	8	9	6	8	12	5	13	7	6	3	165
de 80 à 90 km/h	2	3	0	1	2	1	3	0	0	1	2	5	2	2	4	3	3	3	1	3	4	4	0	5	54
de 90 à 110 km/h	2	0	0	0	0	1	1	0	0	1	0	1	0	1	2	0	3	1	0	6	2	0	1	1	23
de 110 à 130 km/h	0	0	0	1	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	3
de 130 à 150 km/h	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
V50 (en km/h)	63	70	58	62	63	58	53	46	27	50	53	52	51	53	51	50	49	46	50	46	51	55	56	57	50
V85 (en km/h)	78	82	68	76	74	70	62	58	42	60	63	61	60	62	60	59	59	58	59	58	64	67	66	69	60
Vmoy (en km/h)	62	66	57	65	63	60	53	44	26	50	54	52	50	53	51	50	48	45	50	45	52	55	56	58	49
Trafic total VL	35	16	15	16	29	89	244	306	255	345	333	397	439	386	417	428	439	477	435	391	254	147	105	78	6 076

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	Total
de 0 à 30 km/h	0	0	0	0	1	0	0	3	4	0	0	0	1	0	0	0	1	1	0	1	0	0	0	0	12
de 30 à 40 km/h	0	0	0	0	0	0	1	1	3	1	0	0	0	0	0	0	0	2	0	1	1	0	1	1	12
de 40 à 50 km/h	0	0	0	0	0	1	1	1	2	4	1	3	2	3	4	2	2	2	1	1	0	1	0	1	33
de 50 à 60 km/h	0	0	0	0	0	0	1	0	1	3	4	2	0	1	0	0	1	0	1	0	0	1	0	0	15
de 60 à 70 km/h	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2
de 70 à 80 km/h	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
de 80 à 90 km/h	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
de 90 à 110 km/h	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
de 110 à 130 km/h	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
de 130 à 150 km/h	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
V50 (en km/h)	-	-	-	-	15	45	45	25	33	50	50	55	45	48	45	45	45	38	48	35	40	50	45	35	44
V85 (en km/h)	-	-	-	-	26	49	56	43	48	57	57	64	63	56	49	49	54	46	56	46	47	57	49	39	54
Vmoy (en km/h)	-	-	-	-	15	45	45	25	31	48	50	55	43	48	45	45	40	35	48	32	40	45	45	35	41
Trafic total PL	0	0	0	0	1	1	3	5	10	6	8	4	5	3	3	4	4	5	3	3	2	2	1	1	74





SYNTHESE DES DONNEES

TRAFIC JOUR			
TV	%PL	VL	PL
5 726	1%	5 649	77

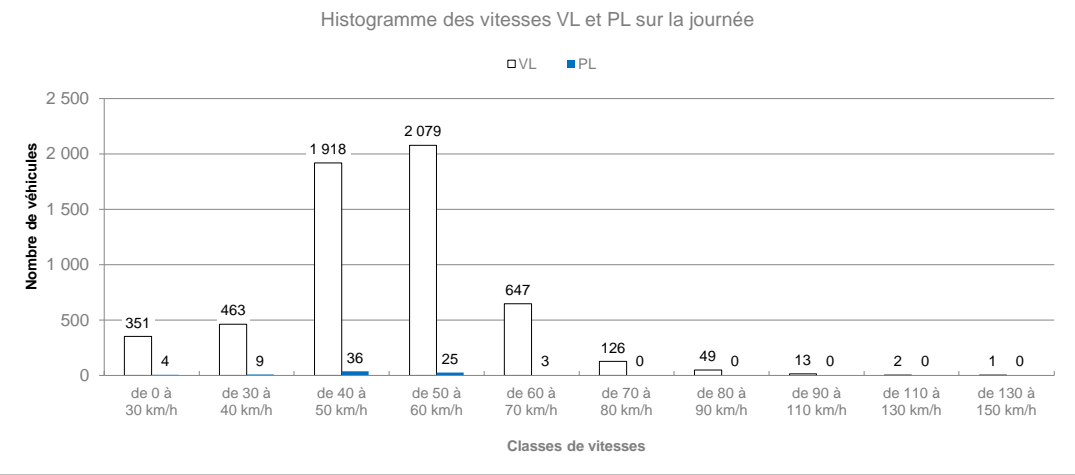
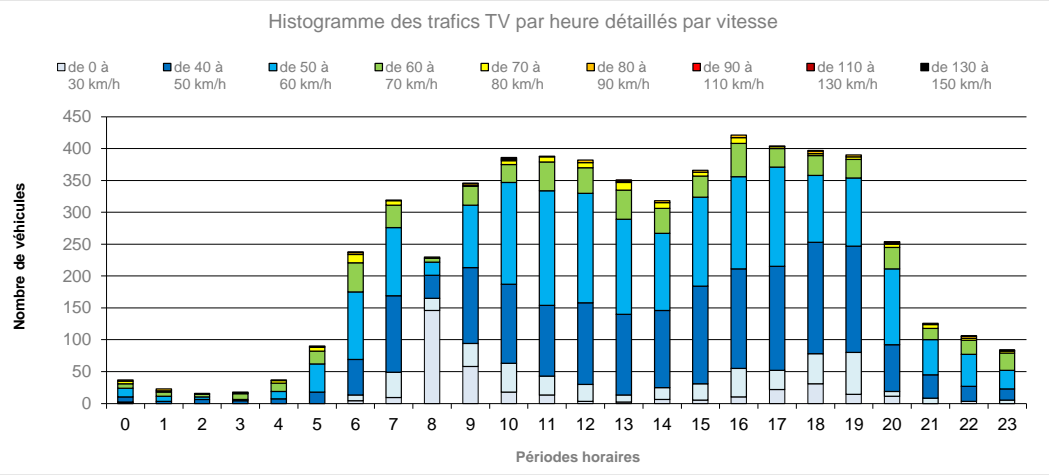
HPM	9 h	10 h	HPS			16 h	17 h	
	TRAFIC PERIODES							
	TV			VL		PL		
	Trafic	%TMJ	%PL	Trafic	%TMJ	Trafic	%TMJ	
	diurne	5 316	93%	1%	5 245	92%	71	1%
	nocturne	410	7%	1%	404	7%	6	0%
HPM	346	6%	2%	339	6%	7	0%	
HPS	421	7%	1%	418	7%	3	0%	

	VITESSES (en km/h)											
	TV				VL				PL			
	V15	V50	V85	Vmoy	V15	V50	V85	Vmoy	V15	V50	V85	Vmoy
Journée	39	50	60	49	39	50	60	49	36	48	55	46
diurne	38	49	49	49	38	49	59	49	35	47	55	46
nocturne	46	57	68	58	35	43	52	58	44	50	55	50
HPM	26	47	58	44	26	47	58	44	35	53	65	51
HPS	41	50	60	50	41	50	60	50	35	53	58	48

DETAIL DES VITESSES

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	Total
de 0 à 30 km/h	0	0	0	0	0	0	4	8	145	58	18	13	3	2	6	5	10	22	30	13	11	0	3	0	351
de 30 à 40 km/h	1	0	0	0	0	0	8	40	17	34	44	29	26	11	19	26	44	30	47	66	8	8	0	5	463
de 40 à 50 km/h	8	3	6	3	7	18	56	118	35	118	122	106	124	126	118	149	156	159	173	165	72	36	23	17	1 918
de 50 à 60 km/h	14	8	4	2	12	42	104	107	21	96	158	179	171	145	120	137	143	156	105	107	118	52	50	28	2 079
de 60 à 70 km/h	7	7	4	9	13	20	46	34	6	28	28	45	40	46	39	33	52	29	31	29	34	18	22	27	647
de 70 à 80 km/h	4	2	1	1	4	6	13	7	2	1	6	8	8	12	9	6	9	3	3	4	5	6	3	3	126
de 80 à 90 km/h	2	3	1	1	1	1	3	1	0	3	2	0	4	2	3	3	4	0	4	3	2	2	3	1	49
de 90 à 110 km/h	0	0	0	1	0	1	0	0	0	1	2	1	0	2	0	0	0	1	1	0	2	0	1	0	13
de 110 à 130 km/h	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2
de 130 à 150 km/h	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1
V50 (en km/h)	56	61	55	64	60	56	55	49	23	47	50	52	52	52	51	50	50	49	47	47	53	53	55	57	50
V85 (en km/h)	72	78	69	75	70	67	66	60	49	58	59	60	60	62	61	59	60	58	58	58	62	64	66	67	60
Vmoy (en km/h)	58	62	57	64	60	57	55	49	27	44	49	51	52	53	51	50	50	48	47	47	52	54	56	57	49
Trafic total VL	36	23	16	17	37	88	235	315	226	339	381	381	376	346	314	359	418	400	394	387	252	122	105	82	5 649

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	Total
de 0 à 30 km/h	0	0	0	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0	4
de 30 à 40 km/h	0	0	0	0	0	0	1	0	2	2	1	1	1	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	9
de 40 à 50 km/h	0	0	0	1	0	0	0	2	1	1	2	5	4	1	3	4	0	4	2	2	1	1	1	1	36
de 50 à 60 km/h	0	0	0	0	0	2	2	0	0	2	2	1	1	4	1	3	2	0	0	0	1	3	0	1	25
de 60 à 70 km/h	0	0	0	0	0	0	0	1	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3
de 70 à 80 km/h	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
de 80 à 90 km/h	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
de 90 à 110 km/h	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
de 110 à 130 km/h	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
de 130 à 150 km/h	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
V50 (en km/h)	-	-	-	45	-	55	53	45	35	53	48	45	45	54	47	49	53	45	43	43	50	53	45	50	47
V85 (en km/h)	-	-	-	49	-	59	58	64	44	65	56	50	51	58	54	57	58	49	48	48	57	58	49	57	57
Vmoy (en km/h)	-	-	-	45	-	55	48	43	33	51	47	45	45	53	48	49	48	45	35	35	50	53	45	50	46
Trafic total PL	0	0	0	1	0	2	3	4	4	7	5	7	6	5	4	7	3	4	3	3	2	4	1	2	77





SYNTHESE DES DONNEES

TRAFIC JOUR			
TV	%PL	VL	PL
6 574	1%	6 523	51

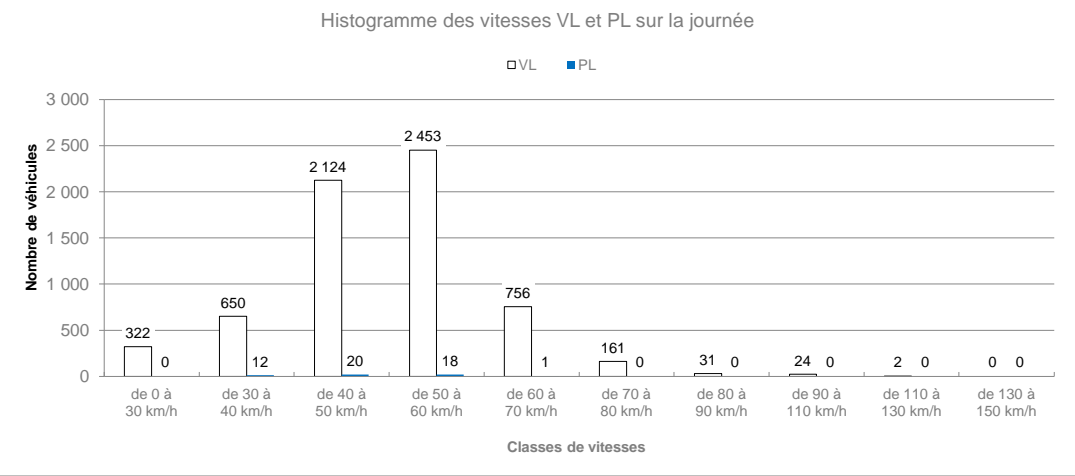
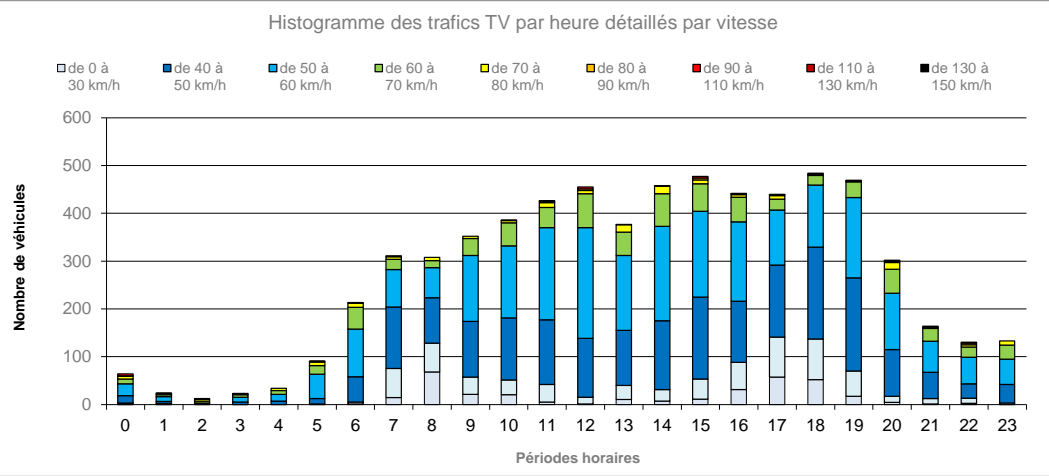
HPM	9 h			10 h			HPS			18 h			19 h		
	TRAFFIC PERIODES														
	TV			VL			PL								
	Traffic	%TMJ	%PL	Traffic	%TMJ		Traffic	%TMJ		Traffic	%TMJ				
diurne	6 064	92%	1%	6 020	92%		44			1%					
nocturne	510	8%	1%	503	8%		7			0%					
HPM	352	5%	1%	350	5%		2			0%					
HPS	484	7%	1%	481	7%		3			0%					

	VITESSES (en km/h)												Journée											
	TV				VL				PL				diurne				nocturne				HPM			
	V15	V50	V85	Vmoy	V15	V50	V85	Vmoy	V15	V50	V85	Vmoy	V15	V50	V85	Vmoy	V15	V50	V85	Vmoy	V15	V50	V85	Vmoy
Journée	39	50	61	50	39	50	61	50	39	47	54	47	39	50	59	49	39	50	59	49	39	50	59	49
diurne	38	50	50	49	38	50	60	49	39	46	54	46	38	50	59	49	39	50	59	49	39	50	59	49
nocturne	45	56	68	57	34	43	52	57	42	48	53	51	45	56	68	57	34	43	52	57	42	48	53	51
HPM	39	50	59	49	39	50	59	49	43	50	57	50	39	50	59	49	43	50	59	49	43	50	57	50
HPS	32	45	56	44	32	45	56	44	32	38	56	42	32	45	56	44	32	38	56	42	32	38	56	42

DETAIL DES VITESSES

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	Total
de 0 à 30 km/h	0	0	0	0	0	0	1	14	68	21	20	5	1	10	7	11	31	57	52	17	4	1	2	0	322
de 30 à 40 km/h	2	2	1	0	0	1	4	60	59	36	31	36	13	30	24	42	56	82	83	52	12	11	10	3	650
de 40 à 50 km/h	15	4	1	5	6	11	53	123	92	116	129	135	122	114	144	172	127	150	192	194	97	54	30	38	2 124
de 50 à 60 km/h	25	10	1	10	13	49	99	77	61	137	151	192	232	156	197	179	163	114	129	168	118	63	56	53	2 453
de 60 à 70 km/h	10	4	4	5	8	17	45	22	15	35	48	42	71	49	68	58	52	23	20	33	50	27	21	29	756
de 70 à 80 km/h	6	3	4	1	5	8	9	5	7	5	5	10	7	15	16	8	5	7	3	1	14	3	5	9	161
de 80 à 90 km/h	1	0	1	0	0	1	1	2	0	0	1	3	3	0	0	4	2	2	2	0	3	2	3	0	31
de 90 à 110 km/h	4	1	0	2	0	1	0	0	0	0	0	1	4	1	1	3	1	1	0	1	1	0	2	0	24
de 110 à 130 km/h	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	0	0	0	2
de 130 à 150 km/h	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
V50 (en km/h)	56	56	68	57	58	57	55	46	43	50	51	52	54	52	53	51	50	45	45	48	53	52	54	55	51
V85 (en km/h)	73	71	78	69	70	68	65	58	56	59	60	60	62	62	62	60	60	57	56	58	65	63	66	66	60
Vmoy (en km/h)	59	58	65	60	59	58	55	46	40	49	50	51	54	52	52	51	48	44	44	48	54	52	54	55	50
Trafic total VL	63	24	12	23	32	88	212	303	302	350	385	424	453	375	457	477	437	436	481	467	300	161	129	132	6 523

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	Total
de 0 à 30 km/h	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
de 30 à 40 km/h	0	0	0	0	0	0	0	1	1	0	0	1	1	0	0	0	1	2	2	1	1	0	1	0	12
de 40 à 50 km/h	0	0	0	0	1	0	0	6	3	1	1	0	1	1	0	0	1	1	0	1	1	1	0	1	20
de 50 à 60 km/h	0	0	0	0	1	2	1	1	2	1	0	1	0	1	1	0	3	1	1	0	0	2	0	0	18
de 60 à 70 km/h	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
de 70 à 80 km/h	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
de 80 à 90 km/h	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
de 90 à 110 km/h	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
de 110 à 130 km/h	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
de 130 à 150 km/h	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
V50 (en km/h)	-	-	-	-	50	58	55	45	47	50	45	50	40	50	55	-	52	40	38	40	40	53	35	45	47
V85 (en km/h)	-	-	-	-	57	66	59	50	56	57	49	57	47	57	59	-	58	54	56	47	47	58	39	49	56
Vmoy (en km/h)	-	-	-	-	50	58	55	45	47	50	45	45	40	50	55	-	49	43	42	40	40	52	35	45	47
Trafic total PL	0	0	0	0	2	3	1	8	6	2	1	2	2	2	1	0	5	4	3	2	2	3	1	1	51





nocturne	22 h	6 h
----------	------	-----

Classes de vitesses	V.L.	P.L.
de 0 à 30 km/h	205	0
de 30 à 40 km/h	417	7
de 40 à 50 km/h	2 092	16
de 50 à 60 km/h	2 623	7
de 60 à 70 km/h	778	0
de 70 à 80 km/h	173	0
de 80 à 90 km/h	48	0
de 90 à 110 km/h	24	0
de 110 à 130 km/h	2	0
de 130 à 150 km/h	2	0

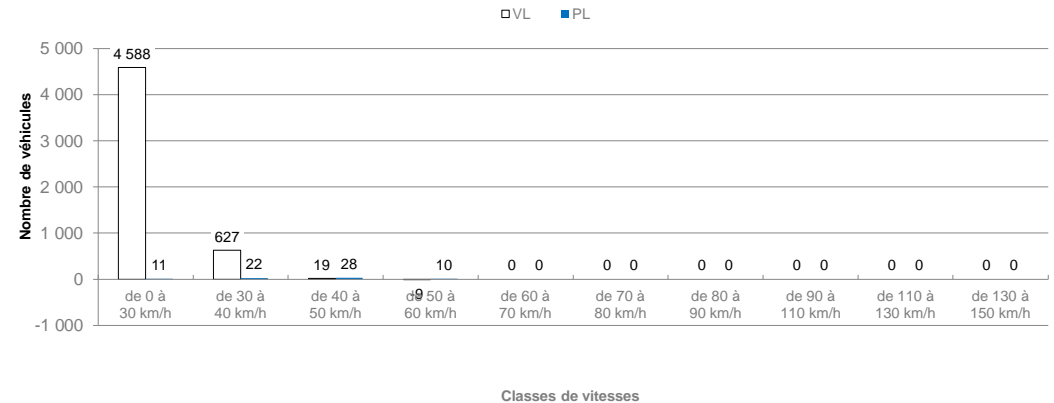
nocturne	22 h	6 h
----------	------	-----

Classes de vitesses	VL	PL
de 0 à 30 km/h	1 212	3
de 30 à 40 km/h	318	7
de 40 à 50 km/h	877	11
de 50 à 60 km/h	1 366	12
de 60 à 70 km/h	589	0
de 70 à 80 km/h	117	0
de 80 à 90 km/h	36	0
de 90 à 110 km/h	17	0
de 110 à 130 km/h	6	0
de 130 à 150 km/h	1	0

**DETAIL JOUR :** Lun 14/02/22

	VITESSES (en km/h)											
	TV				VL				PL			
	V15	V50	V85	Vmoy	V15	V50	V85	Vmoy	V15	V50	V85	Vmoy
Journée	5	17	29	18	5	17	29	17	26	40	50	39
diurne	5	17	17	17	5	17	29	17	26	41	50	39
nocturne	7	21	34	21	5	16	26	20	28	40	48	37
HPM	5	17	29	17	5	17	28	17	33	40	47	40
HPS	5	17	29	17	5	17	29	17	33	40	47	40

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	Total
de 0 à 30 km/h	1	0	0	1	1	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0	2	1	0	2	1	0	0	0	0	11
de 30 à 40 km/h	0	1	0	0	0	1	1	1	1	2	1	1	1	2	1	1	2	1	0	1	1	1	1	1	22
de 40 à 50 km/h	2	1	1	0	0	1	1	0	1	2	1	2	1	1	0	1	0	1	2	4	2	2	1	1	28
de 50 à 60 km/h	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	1	0	2	1	2	1	0	1	10
de 60 à 70 km/h	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
de 70 à 80 km/h	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
de 80 à 90 km/h	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
de 90 à 110 km/h	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
de 110 à 130 km/h	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
de 130 à 150 km/h	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
V50 (en km/h)	43	40	45	15	15	40	40	30	40	40	35	43	40	38	50	35	35	40	45	44	48	45	40	45	41
V85 (en km/h)	48	47	49	26	26	47	47	37	47	47	46	48	47	46	57	53	54	47	56	50	56	54	47	56	50
Vmoy (en km/h)	35	40	45	15	15	40	40	25	40	40	32	42	40	38	45	33	35	40	38	41	47	45	40	45	39
Trafic total PL	3	2	1	1	1	2	2	2	2	4	3	3	2	3	2	5	4	2	6	7	5	4	2	3	71





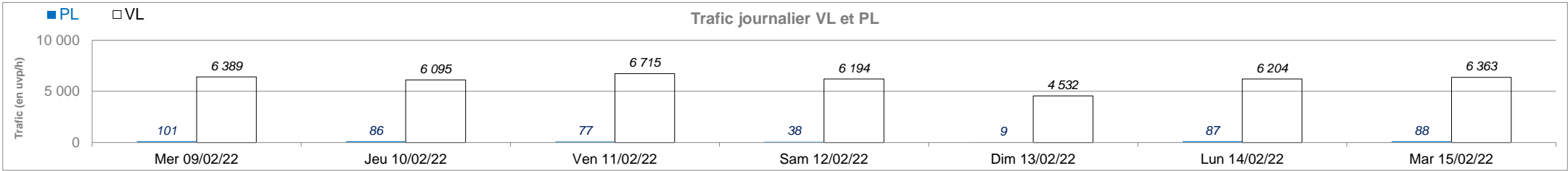


SYNTHESE DES DONNEES

SYNTHESE DES DONNEES				HPM	8 h	9 h	HPS	17 h	18 h	diurne	6 h	22 h	nocturne	22 h	6 h	TMJ-VMJ & TMJO-VMJO								trafic et vitesse moyens et jours ouvrés			
	TRAFFIC MOYEN												VITESSES (en km/h)														
	TV				VL				PL				TV				VL				PL						
	J	%TMJ	JO	%TMJO	J	%TMJ	JO	%TMJO	J	%TMJ	JO	%TMJO	V15	V50	V85	Vmoy	V15	V50	V85	Vmoy	V15	V50	V85	Vmoy			
	diurne	5 750	93%	6 100	95%	5 650	93%	6 000	94%	70	100%	80	89%	VMJ	44	54	64	54	44	54	64	54	40	49	58	49	
	nocturne	400	7%	350	5%	400	7%	350	6%	0	0%	10	11%	VMJO	43	53	63	53	43	53	63	53	41	49	59	49	
HPM	329	5%	408	6%	324	5%	401	6%	5	7%	7	8%	HJM	42	51	60	51	42	51	60	51	39	47	-	51		
HPS	529	9%	568	9%	524	9%	563	9%	5	7%	5	6%	HPS	41	50	60	51	41	50	60	51	39	-	55	51		

RECAPITULATIF DES FLUX ET VITESSES

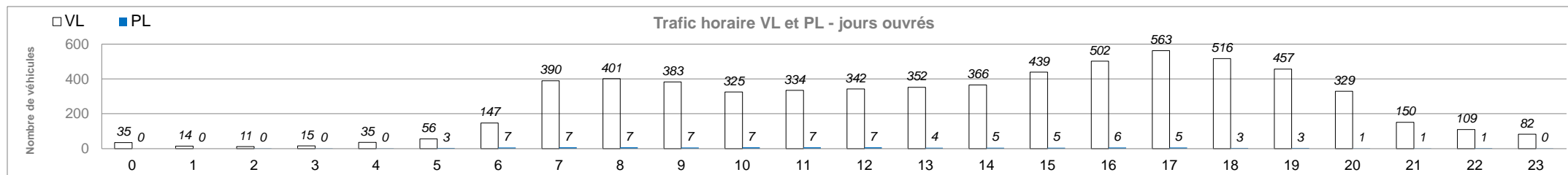
TV																											
Jour/Heure	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	Diurne	Nocturne	Journée
Mer 09/02/22	28	10	11	14	38	55	148	381	428	409	321	365	399	369	387	426	521	595	507	470	289	142	114	63	6 157	333	6 490
Jeu 10/02/22	31	11	10	24	31	67	167	381	407	394	332	360	299	319	334	413	491	554	554	420	281	141	109	51	5 847	334	6 181
Ven 11/02/22	32	12	15	17	37	66	149	344	407	336	353	339	385	374	417	496	556	596	475	525	457	188	121	95	6 397	395	6 792
Sam 12/02/22	62	56	23	29	30	30	48	86	183	282	341	383	404	408	396	479	526	473	517	532	428	229	155	132	5 715	517	6 232
Dim 13/02/22	103	83	39	40	40	32	37	36	78	153	237	332	381	293	284	331	394	390	410	298	261	154	81	54	4 069	472	4 541
Lun 14/02/22	32	15	9	4	40	45	143	447	412	381	299	322	327	345	355	455	489	510	547	467	297	155	109	86	5 951	340	6 291
Mar 15/02/22	50	21	12	20	31	65	159	433	387	429	355	319	337	371	361	429	483	585	515	415	325	130	101	118	6 033	418	6 451
Trafic moyen TLJ	48	30	17	21	35	51	122	301	329	341	320	346	362	354	362	433	494	529	504	447	334	163	113	86	5 738	401	6 140
Trafic moyen JO	35	14	11	16	35	60	153	397	408	390	332	341	349	356	371	444	508	568	520	459	330	151	111	83	6 077	364	6 441
Vmoy (km/h) TLJ	63	61	65	58	62	62	56	51	52	53	55	54	55	56	55	54	52	52	51	52	55	58	59	62	53	61	54
Vmoy (km/h) JO	64	64	63	55	62	62	56	51	51	53	55	55	56	55	54	53	52	51	50	51	55	58	59	61	53	61	53



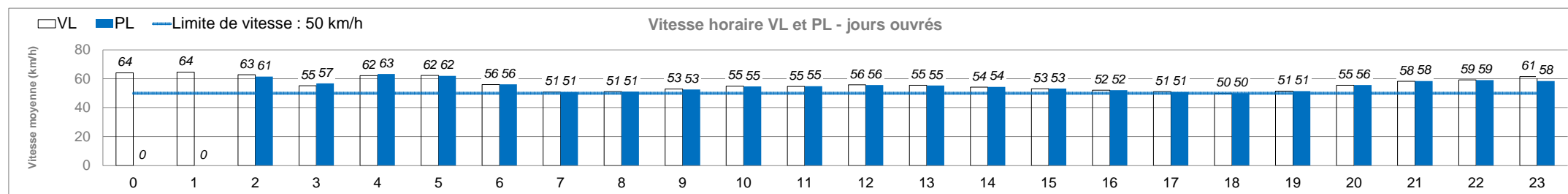
VL																											
Jour/Heure	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	Diurne	Nocturne	Journée
Mer 09/02/22	28	10	11	14	38	54	138	374	421	401	313	358	387	364	382	423	512	585	504	467	288	141	113	63	6 058	331	6 389
Jeu 10/02/22	31	11	10	23	31	64	161	374	400	388	321	354	292	317	329	405	486	552	551	417	279	140	108	51	5 766	329	6 095
Ven 11/02/22	32	12	14	17	37	60	145	337	398	334	346	335	380	369	415	492	550	590	472	523	456	187	119	95	6 329	386	6 715
Sam 12/02/22	62	56	23	29	30	30	44	84	182	279	338	379	402	406	394	478	524	469	514	531	425	228	155	132	5 677	517	6 194
Dim 13/02/22	103	83	39	40	40	32	36	36	78	153	236	331	381	292	284	331	394	389	409	298	259	153	81	54	4 060	472	4 532
Lun 14/02/22	32	15	9	4	39	41	136	441	404	376	296	313	322	339	348	448	485	506	543	464	296	154	107	86	5 871	333	6 204
Mar 15/02/22	50	21	12	19	31	62	153	423	384	417	348	311	331	369	355	425	478	580	511	413	324	129	100	117	5 951	412	6 363
Trafic moyen TLJ	48	30	17	21	35	49	116	296	324	335	314	340	356	351	358	429	490	524	501	445	332	162	112	85	5 673	397	6 070
Trafic moyen JO	35	14	11	15	35	56	147	390	401	383	325	334	342	352	366	439	502	563	516	457	329	150	109	82	5 995	358	6 353

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	
Mer 09/02/22	0	0	0	0	0	1	10	7	7	8	8	7	12	5	5	3	9	10	3	3	1	1	1	0	99	2	101	
Jeu 10/02/22	0	0	0	1	0	3	6	7	7	6	11	6	7	2	5	8	5	2	3	3	2	1	1	0	81	5	86	
Ven 11/02/22	0	0	1	0	0	6	4	7	9	2	7	4	5	5	2	4	6	6	3	2	1	1	2	0	68	9	77	
Sam 12/02/22	0	0	0	0	0	0	4	2	1	3	3	4	2	2	2	1	2	4	3	1	3	1	0	0	38	0	38	
Dim 13/02/22	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	1	1	0	1	0	0	0	1	1	0	2	1	0	0	9	0	9	
Lun 14/02/22	0	0	0	0	1	4	7	6	8	5	3	9	5	6	7	7	4	4	4	3	1	1	2	0	80	7	87	
Mar 15/02/22	0	0	0	1	0	3	6	10	3	12	7	8	6	2	6	4	5	5	4	2	1	1	1	1	82	6	88	
Trafic moyen TLJ	0	0	0	0	0	2	5	6	5	5	6	6	5	3	4	4	4	5	3	2	2	1	1	0	65	4	69	
Trafic moyen JO	0	0	0	0	0	3	7	7	7	7	7	7	7	4	5	5	6	5	3	3	1	1	1	0	82	6	88	
Taux de PL TLJ	0%	0%	1%	1%	0%	5%	4%	2%	2%	2%	2%	2%	1%	1%	1%	1%	1%	1%	1%	0%	0%	1%	1%	0%	1%	1%	1%	
Taux de PL JO	0%	0%	2%	3%	1%	6%	4%	2%	2%	2%	2%	2%	2%	1%	1%	1%	1%	1%	1%	1%	0%	1%	1%	0%	1%	2%	1%	

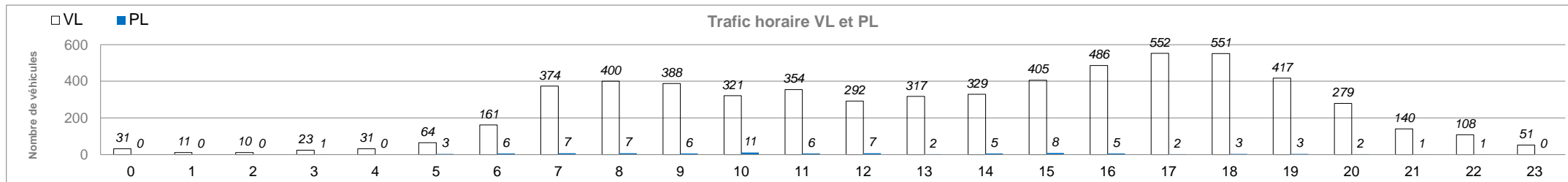
## TRAFFIC Horaire VL PL - JOURS OUVRÉS



## VITESSE Horaire VL PL - JOURS OUVRÉS



## TRAFFIC Horaire VL PL Jeu 10/02/22

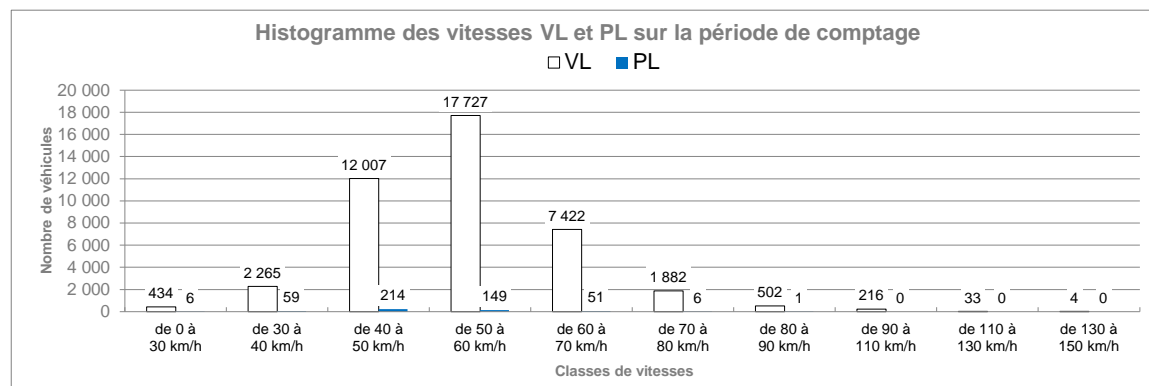


## ANALYSE DE VITESSE - ENSEMBLE DE LA PERIODE DE COMPTAGE



VEHICULES EN INFRACTION : vitesse supérieure à 50 km/h					
Trafic	TV	Trafic	VL	Trafic	PL
27 993	% Infraction 65%	27 786	% Infraction 65%	207	% Infraction 43%

TRAFFIC PERIODE COMPTAGE PAR TRANCHE DE VITESSE					
TV		VL		PL	
Trafic	% Période	Trafic	% Période	Trafic	% Période
440	1%	434	1%	6	1%
2 324	5%	2 265	5%	59	12%
12 221	28%	12 007	28%	214	44%
17 876	42%	17 727	42%	149	31%
7 473	17%	7 422	17%	51	10%
1 888	4%	1 882	4%	6	1%
503	1%	502	1%	1	0%
216	1%	216	1%	0	0%
33	0%	33	0%	0	0%
4	0%	4	0%	0	0%



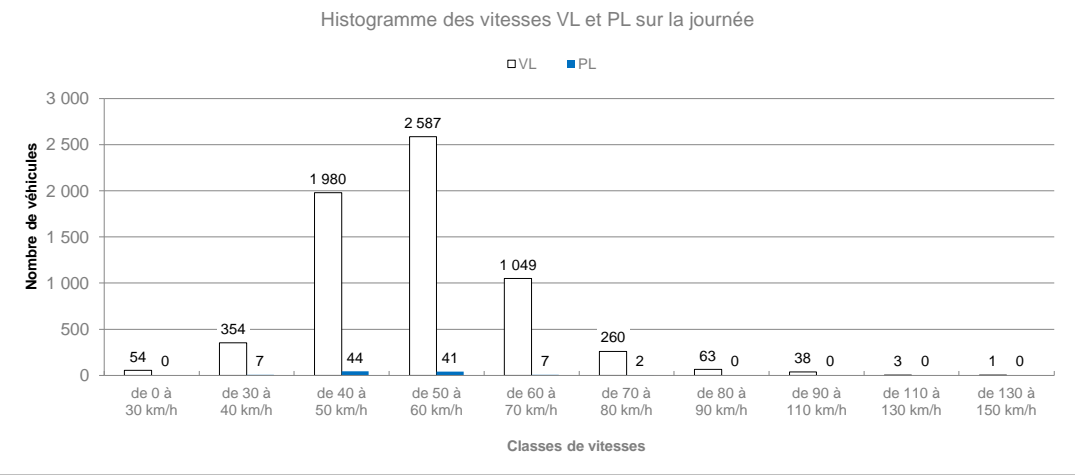
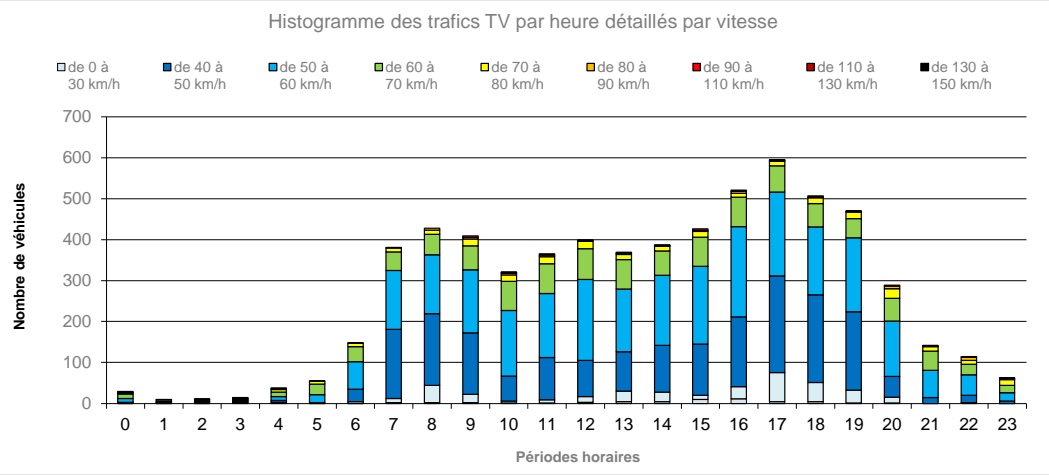


SYNTHESE DES DONNEES

TRAFFIC JOUR				TRAFFIC PERIODES								VITESSES (en km/h)															
TV	%PL	VL	PL	TV			VL			PL		TV				VL				PL							
6 490	2%	6 389	101	Trafic	%TMJ	%PL	Trafic	%TMJ	Trafic	%TMJ	Trafic	%TMJ	V15	V50	V85	Vmoy	V15	V50	V85	Vmoy	V15	V50	V85	Vmoy			
diurne nocturne HPM HPS				6 157	95%	2%	6 058	93%	99	2%	Journée	43	53	63	53	43	53	63	54	43	50	59	50				
				333	5%	1%	331	5%	2	0%	diurne	42	52	52	53	43	52	63	53	43	50	59	50				
				428	7%	2%	421	6%	7	0%	nocturne	50	61	74	62	40	48	58	62	42	45	49	50				
				595	9%	2%	585	9%	10	0%	HPM	41	50	60	51	41	50	60	51	44	52	60	52				
DETAIL DES VITESSES											HPS	41	49	59	50	41	49	60	50	43	48	58	50				

DETAIL DES VITESSES

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	Total
de 0 à 30 km/h	0	0	0	2	1	0	0	2	2	2	1	1	3	4	4	10	11	4	4	1	1	0	1	0	54
de 30 à 40 km/h	1	1	0	0	2	0	3	9	42	19	5	8	14	25	22	10	30	71	47	30	14	0	1	0	354
de 40 à 50 km/h	1	1	1	2	4	2	29	165	172	145	60	98	85	93	113	123	166	230	212	191	51	13	17	6	1 980
de 50 à 60 km/h	9	3	3	3	10	18	63	142	141	152	153	155	190	152	170	189	216	202	165	180	134	67	50	20	2 587
de 60 à 70 km/h	11	4	2	3	11	26	35	45	49	59	71	72	75	72	58	71	72	63	57	46	56	47	26	18	1 049
de 70 à 80 km/h	3	0	3	3	6	7	7	9	10	16	16	17	17	13	12	14	9	11	14	16	23	11	9	14	260
de 80 à 90 km/h	1	0	1	1	2	1	1	2	5	4	4	4	2	3	1	2	5	2	2	2	6	1	8	3	63
de 90 à 110 km/h	2	0	1	0	2	0	0	0	0	4	2	3	1	2	1	4	3	1	3	1	3	2	1	2	38
de 110 à 130 km/h	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	3
de 130 à 150 km/h	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
V50 (en km/h)	63	60	68	60	62	63	56	51	50	52	56	55	55	54	53	54	52	49	49	51	56	59	58	63	53
V85 (en km/h)	76	69	84	76	77	70	66	60	60	64	67	66	65	65	63	64	62	60	60	60	68	68	71	77	64
Vmoy (en km/h)	64	65	68	56	62	63	56	52	51	53	57	55	55	54	53	54	52	50	51	51	57	60	59	64	54
Trafic total VL	28	10	11	14	38	54	138	374	421	401	313	358	387	364	382	423	512	585	504	467	288	141	113	63	6 389
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	Total
de 0 à 30 km/h	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
de 30 à 40 km/h	0	0	0	0	0	0	1	1	0	1	0	0	0	1	2	0	0	0	0	1	0	0	0	0	7
de 40 à 50 km/h	0	0	0	0	0	0	2	4	3	5	1	5	3	3	1	2	4	6	2	1	0	1	1	0	44
de 50 à 60 km/h	0	0	0	0	0	1	4	2	3	2	7	1	8	1	1	1	5	3	1	0	1	0	0	0	41
de 60 à 70 km/h	0	0	0	0	0	0	2	0	1	0	0	1	0	0	1	0	0	1	0	1	0	0	0	0	7
de 70 à 80 km/h	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2
de 80 à 90 km/h	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
de 90 à 110 km/h	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
de 110 à 130 km/h	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
de 130 à 150 km/h	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
V50 (en km/h)	-	-	-	-	-	55	55	46	52	46	54	47	54	45	45	48	51	48	48	45	55	45	45	-	50
V85 (en km/h)	-	-	-	-	-	59	68	55	60	54	58	60	59	53	63	56	57	58	56	66	59	49	49	-	59
Vmoy (en km/h)	-	-	-	-	-	55	55	46	52	46	54	49	54	45	47	48	51	50	48	48	55	45	45	-	50
Trafic total PL	0	0	0	0	0	1	10	7	7	8	8	7	12	5	5	3	9	10	3	3	1	1	1	0	101





## SYNTHESE DES DONNEES

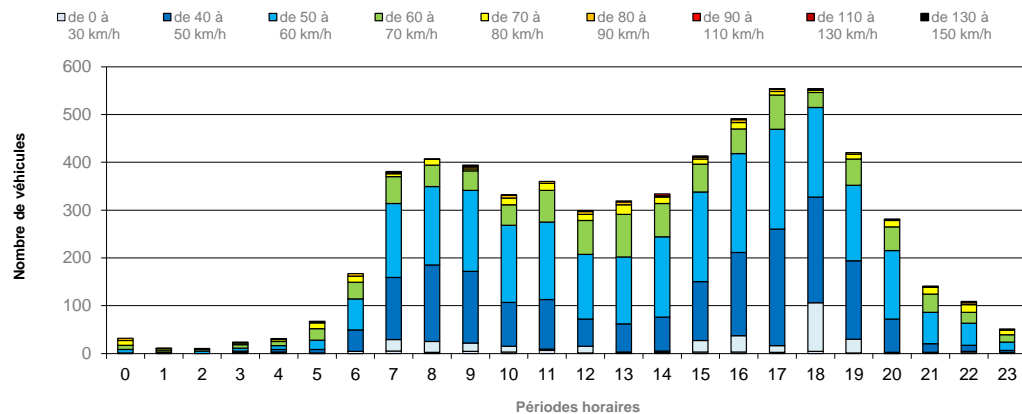
SYNTHSE DES DONNEES				HPM	8 h	9 h	HPS		17 h	18 h	diurne	6 h	22 h	nocturne		22 h	6 h		
TRAFFIC JOUR				TRAFFIC PERIODES								VITESSES (en km/h)							
TV	%PL	VL	PL	TV				VL		PL		TV				VL		PL	
6 181	1%	6 095	86	Trafic	%TMJ	%PL	Trafic	%TMJ	Trafic	%TMJ	Journée diurne nocturne HPM HPS	V15	V50	V85	Vmoy	V15	V50	V85	Vmoy
				5 847	95%	1%	5 766	93%	81	1%		V15	V50	V85	Vmoy	V15	V50	V85	Vmoy
				334	5%	1%	329	5%	5	0%		V15	V50	V85	Vmoy	V15	V50	V85	Vmoy
				407	7%	2%	400	6%	7	0%		V15	V50	V85	Vmoy	V15	V50	V85	Vmoy
				554	9%	0%	552	9%	2	0%		V15	V50	V85	Vmoy	V15	V50	V85	Vmoy
DETAIL DES VITESSES																			

## DETAIL DES VITESSES

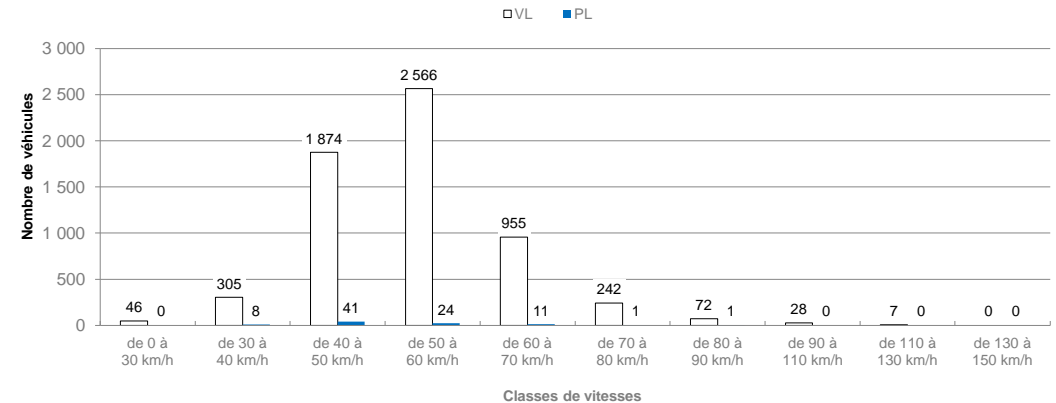
VL																									
Jour/Heure	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	Total
de 0 à 30 km/h	0	0	0	2	2	0	0	5	2	4	3	6	1	1	2	3	3	2	4	1	0	1	3	1	46
de 30 à 40 km/h	0	0	0	0	1	1	4	24	23	17	10	3	14	2	2	22	33	14	101	29	2	1	1	1	305
de 40 à 50 km/h	0	1	0	3	5	7	43	125	156	147	89	101	53	58	68	119	171	243	220	161	70	17	13	4	1 874
de 50 à 60 km/h	7	2	5	6	8	18	62	153	161	167	158	160	134	139	167	187	207	208	187	158	143	66	45	18	2 566
de 60 à 70 km/h	9	4	3	6	9	23	34	56	45	41	41	66	69	89	70	57	51	72	31	55	48	38	23	15	955
de 70 à 80 km/h	10	3	1	4	4	12	13	6	12	4	14	14	13	20	13	11	13	7	5	10	13	14	16	10	242
de 80 à 90 km/h	5	1	0	2	1	2	5	2	0	4	5	4	6	6	3	4	6	5	0	3	2	1	4	1	72
de 90 à 110 km/h	0	0	0	0	1	1	0	3	1	3	1	0	2	2	4	1	2	0	1	0	1	2	3	0	28
de 110 à 130 km/h	0	0	1	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	1	0	1	2	0	0	0	0	1	7
de 130 à 150 km/h	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
V50 (en km/h)	69	66	60	61	59	63	55	52	51	52	54	54	56	57	56	53	52	51	48	51	55	58	58	61	53
V85 (en km/h)	81	78	75	76	73	75	68	62	60	60	63	65	67	68	66	62	60	60	58	61	65	69	74	74	64
Vmoy (en km/h)	69	66	67	59	58	63	56	52	52	52	54	54	56	58	56	53	52	52	48	52	55	59	60	62	54
Trafic total VL	31	11	10	23	31	64	161	374	400	388	321	354	292	317	329	405	486	552	551	417	279	140	108	51	6 095

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	Total
de 0 à 30 km/h	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
de 30 à 40 km/h	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	2	0	0	0	1	2	1	0	1	0	0	0	0	0	8
de 40 à 50 km/h	0	0	0	0	0	0	2	5	4	3	3	3	4	1	3	4	3	1	1	3	0	1	0	0	41
de 50 à 60 km/h	0	0	0	0	0	2	3	2	3	2	3	2	1	1	1	1	0	1	1	0	0	0	1	0	24
de 60 à 70 km/h	0	0	0	1	0	1	1	0	0	0	2	0	2	0	0	1	1	0	0	0	2	0	0	0	11
de 70 à 80 km/h	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
de 80 à 90 km/h	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
de 90 à 110 km/h	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
de 110 à 130 km/h	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
de 130 à 150 km/h	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
V50 (en km/h)	-	-	-	65	-	58	53	47	49	47	52	50	49	50	45	45	45	50	45	45	65	45	55	-	49
V85 (en km/h)	-	-	-	69	-	66	61	55	57	56	67	71	65	57	53	58	63	57	56	49	69	49	59	-	60
Vmoy (en km/h)	-	-	-	65	-	58	53	48	49	47	53	53	52	50	45	46	47	50	45	45	65	45	55	-	50
Trafic total PL	0	0	0	1	0	3	6	7	7	6	11	6	7	2	5	8	5	2	3	3	2	1	1	0	86

Histogramme des trafics TV par heure détaillés par vitesse



Histogramme des vitesses VL et PL sur la journée



## SYNTHESE DES DONNEES

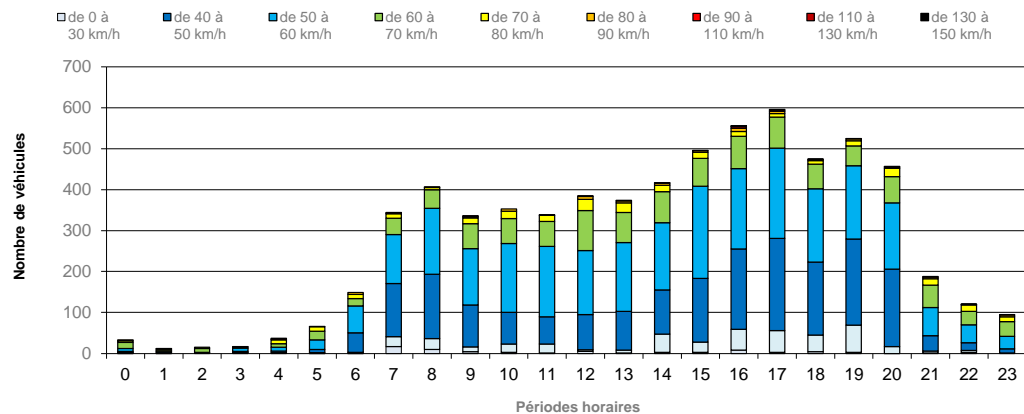
SYNTHESE DES DONNEES				HPM	8 h	9 h	HPS		17 h	18 h	diurne	6 h	22 h	nocturne		22 h	6 h							
TRAFFIC JOUR				TRAFFIC PERIODES								VITESSES (en km/h)												
TV	%PL	VL	PL	TV				VL		PL		TV				VL				PL				
6 792	1%	6 715	77	Trafic	%TMJ	%PL	Trafic	%TMJ	Trafic	%TMJ	Trafic	%TMJ	V15	V50	V85	Vmoy	V15	V50	V85	Vmoy	V15	V50	V85	Vmoy
				diurne	6 397	94%	1%	6 329	93%	68	1%	Journée	43	53	63	53	43	53	64	53	38	47	58	48
				nocturne	395	6%	2%	386	6%	9	0%	diurne	42	52	52	53	43	52	63	53	38	47	58	47
				HPM	407	6%	2%	398	6%	9	0%	nocturne	49	61	72	60	39	49	58	60	42	53	58	53
				HPS	596	9%	1%	590	9%	6	0%	HPM	41	51	59	50	42	51	60	51	34	46	56	44
												HPS	41	51	61	52	42	51	61	52	27	45	51	42
DETAIL DES VITESSES																								

## DETAIL DES VITESSES

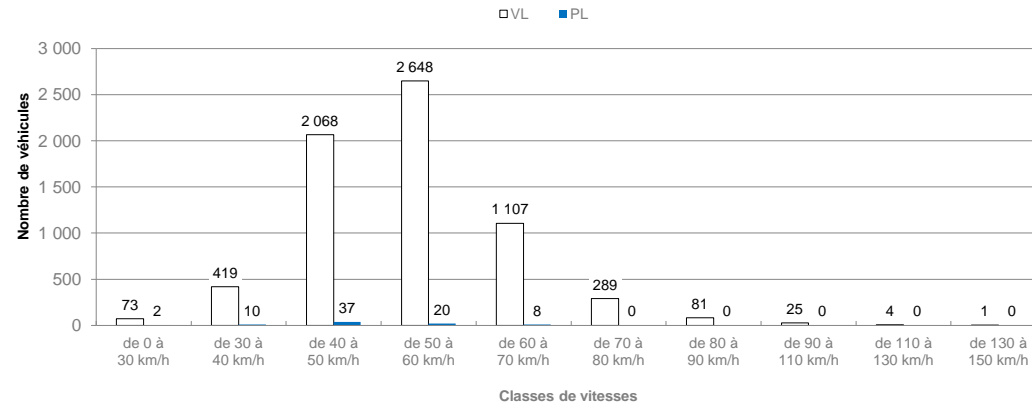
VL																									
Jour/Heure	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	Total
de 0 à 30 km/h	0	0	1	2	2	0	0	17	9	4	3	1	5	1	3	3	8	2	4	3	0	1	3	1	73
de 30 à 40 km/h	2	0	0	1	0	2	3	20	25	12	20	22	3	6	44	25	51	53	40	65	17	5	3	0	419
de 40 à 50 km/h	2	1	1	2	4	6	45	128	153	100	74	65	84	93	107	152	191	221	177	209	188	36	19	10	2 068
de 50 à 60 km/h	7	3	1	8	9	20	64	118	158	138	166	169	154	167	163	225	196	219	179	179	162	69	43	31	2 648
de 60 à 70 km/h	15	4	8	3	9	20	18	40	46	61	59	61	98	72	76	67	78	76	59	49	64	55	33	36	1 107
de 70 à 80 km/h	4	3	3	1	9	11	10	11	5	14	18	15	27	24	16	15	12	9	9	12	20	15	15	11	289
de 80 à 90 km/h	2	1	0	0	2	1	5	2	2	3	6	2	7	4	5	4	8	5	3	5	3	4	2	5	81
de 90 à 110 km/h	0	0	0	0	2	0	0	1	0	2	0	0	2	2	0	1	4	3	1	1	2	2	1	1	25
de 110 à 130 km/h	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1	2	0	0	0	0	0	0	4
de 130 à 150 km/h	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	1
V50 (en km/h)	63	65	65	54	64	61	54	50	51	54	55	55	56	55	53	53	51	51	51	49	51	57	58	62	53
V85 (en km/h)	73	77	73	65	78	73	66	61	60	65	65	65	68	66	65	62	63	61	60	59	63	69	70	73	65
Vmoy (en km/h)	62	65	61	51	63	61	55	50	51	54	55	55	57	56	53	53	52	52	51	50	53	58	58	62	53
Trafic total VL	32	12	14	17	37	60	145	337	398	334	346	335	380	369	415	492	550	590	472	523	456	187	119	95	6 715

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	Total
de 0 à 30 km/h	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	2
de 30 à 40 km/h	0	0	0	0	0	0	0	4	1	0	0	0	1	1	0	0	0	0	1	1	0	0	1	0	10
de 40 à 50 km/h	0	0	0	0	0	2	2	2	4	2	3	1	2	2	1	3	5	4	1	1	1	1	0	0	37
de 50 à 60 km/h	0	0	0	0	0	3	2	1	3	0	2	3	2	1	1	0	0	1	0	0	0	0	1	0	20
de 60 à 70 km/h	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0	2	0	0	1	0	1	1	0	1	0	0	0	0	0	8
de 70 à 80 km/h	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
de 80 à 90 km/h	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
de 90 à 110 km/h	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
de 110 à 130 km/h	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
de 130 à 150 km/h	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
V50 (en km/h)	-	-	65	-	-	53	50	39	46	45	53	53	48	48	50	47	46	45	45	40	45	45	50	-	47
V85 (en km/h)	-	-	69	-	-	61	57	50	56	49	65	58	56	63	57	64	61	51	66	47	49	49	57	-	58
Vmoy (en km/h)	-	-	65	-	-	53	50	41	44	45	54	53	47	49	50	50	48	42	48	40	45	45	45	-	48
Trafic total PL	0	0	1	0	0	6	4	7	9	2	7	4	5	5	2	4	6	6	3	2	1	1	2	0	77

Histogramme des trafics TV par heure détaillés par vitesse



Histogramme des vitesses VL et PL sur la journée



nocturne	22 h	6 h
----------	------	-----

Classes de vitesses	V.L.	P.L.
de 0 à 30 km/h	70	2
de 30 à 40 km/h	307	9
de 40 à 50 km/h	1 559	17
de 50 à 60 km/h	2 654	8
de 60 à 70 km/h	1 178	2
de 70 à 80 km/h	289	0
de 80 à 90 km/h	89	0
de 90 à 110 km/h	40	0
de 110 à 130 km/h	7	0
de 130 à 150 km/h	1	0

## SYNTHESE DES DONNEES

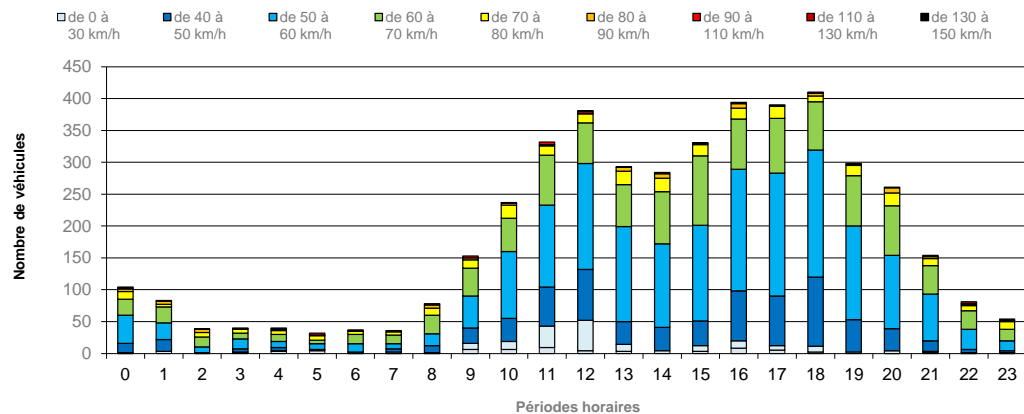
SYNTHSE DES DONNEES				HPM	9 h	10 h	HPS	18 h	19 h	diurne	6 h	22 h	nocturne	22 h	6 h									
TRAFFIC JOUR				TRAFFIC PERIODES								VITESSES (en km/h)												
TV	%PL	VL	PL	TV				VL		PL		TV				VL				PL				
4 541	0%	4 532	9	Trafic	%TMJ	%PL	Trafic	%TMJ	Trafic	%TMJ	V15	V50	V85	Vmoy	V15	V50	V85	Vmoy	V15	V50	V85	Vmoy		
				diurne	4 069	90%	0%	4 060	89%	9	0%	Journée	46	57	68	57	46	57	68	57	55	62	66	61
				nocturne	472	10%	0%	472	10%	0	0%	diurne	46	56	56	56	46	56	67	56	56	63	67	61
				HPM	153	3%	0%	153	3%	0	0%	nocturne	49	60	74	62	33	39	48	62	52	55	59	-
				HPS	410	9%	0%	409	9%	1	0%	HPM	43	57	69	57	43	57	69	57	-	-	-	-
											HPS	45	54	64	55	45	54	64	55	52	55	59	55	
DETAIL DES VITESSES																								

## DETAIL DES VITESSES

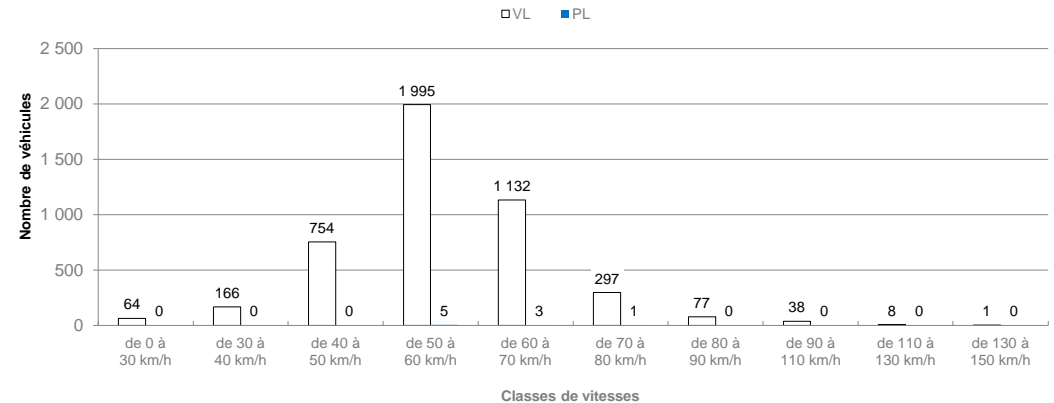
VL																									
Jour/Heure	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	Total
de 0 à 30 km/h	0	3	0	1	3	4	0	0	0	6	6	9	4	3	4	3	8	5	2	2	0	1	0	0	64
de 30 à 40 km/h	0	0	0	1	1	0	0	2	1	10	13	34	48	11	0	9	12	7	9	0	4	2	1	1	166
de 40 à 50 km/h	15	19	1	5	5	2	2	5	11	24	36	61	80	36	37	39	78	78	109	51	35	17	5	3	754
de 50 à 60 km/h	44	26	9	16	10	9	13	8	19	50	104	128	166	149	131	150	191	193	198	147	114	72	32	16	1 995
de 60 à 70 km/h	25	25	16	9	11	6	14	14	29	44	52	78	64	65	82	109	79	85	76	79	78	45	29	18	1 132
de 70 à 80 km/h	12	4	7	6	6	7	5	5	11	13	21	15	14	21	21	18	17	19	9	16	19	11	8	12	297
de 80 à 90 km/h	4	5	5	1	1	1	1	2	5	3	3	2	1	6	7	2	7	1	4	2	8	3	1	2	77
de 90 à 110 km/h	1	1	1	1	2	3	1	0	2	3	1	4	3	1	2	1	1	1	1	1	1	2	2	2	38
de 110 à 130 km/h	2	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	3	0	8
de 130 à 150 km/h	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
V50 (en km/h)	58	58	66	58	61	62	62	62	63	57	56	55	54	56	58	58	55	55	54	57	58	58	61	64	56
V85 (en km/h)	73	69	80	73	77	79	73	73	76	69	68	66	64	68	68	67	66	66	64	67	69	68	72	77	68
Vmoy (en km/h)	61	58	67	59	61	61	63	61	63	57	56	54	53	57	59	58	55	55	55	57	59	59	64	65	57
Trafic total VL	103	83	39	40	40	32	36	36	78	153	236	331	381	292	284	331	394	389	409	298	259	153	81	54	4 532

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	Total
de 0 à 30 km/h	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
de 30 à 40 km/h	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
de 40 à 50 km/h	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
de 50 à 60 km/h	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	1	0	1	1	0	0	5
de 60 à 70 km/h	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	3
de 70 à 80 km/h	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	1
de 80 à 90 km/h	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
de 90 à 110 km/h	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
de 110 à 130 km/h	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
de 130 à 150 km/h	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
V50 (en km/h)	-	-	-	-	-	-	65	-	-	-	55	55	-	65	-	-	-	65	55	-	70	55	-	-	59
V85 (en km/h)	-	-	-	-	-	-	69	-	-	-	59	59	-	69	-	-	-	69	59	-	77	59	-	-	69
Vmoy (en km/h)	-	-	-	-	-	-	65	-	-	-	55	55	-	65	-	-	-	65	55	-	65	55	-	-	61
Trafic total PL	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	1	1	0	1	0	0	0	1	1	0	2	1	0	0	9

Histogramme des trafics TV par heure détaillés par vitesse



Histogramme des vitesses VL et PL sur la journée





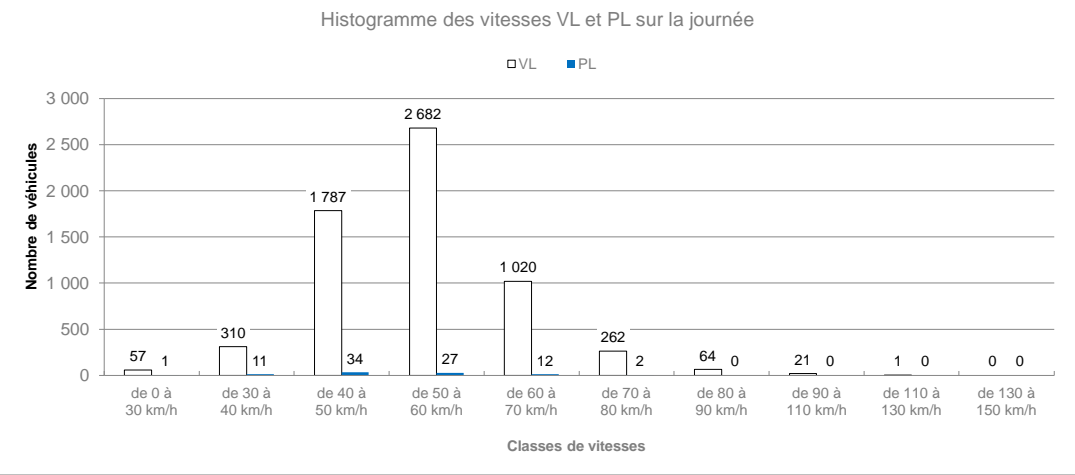
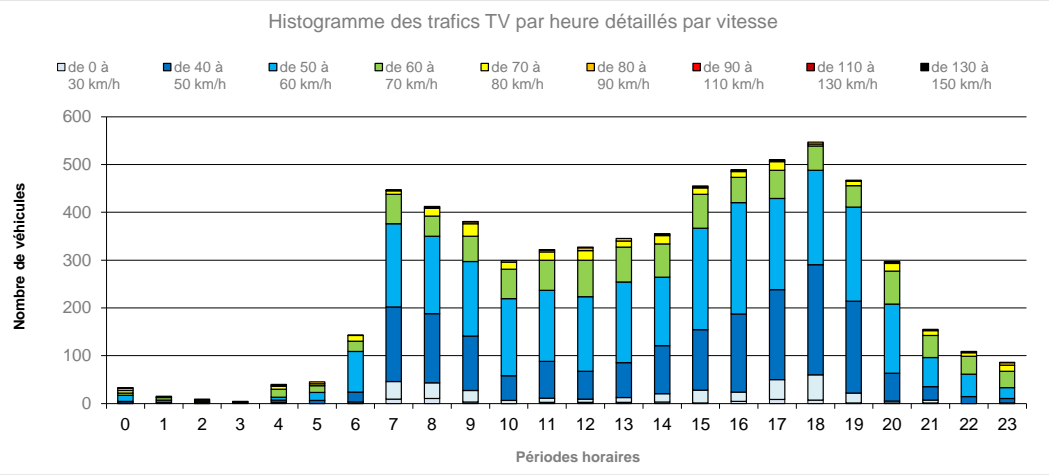


SYNTHESE DES DONNEES

TRAFFIC JOUR				TRAFFIC PERIODES								VITESSES (en km/h)															
TV	%PL	VL	PL	TV			VL			PL		TV				VL				PL							
6 291	1%	6 204	87	Trafic	%TMJ	%PL	Trafic	%TMJ	Trafic	%TMJ	Trafic	%TMJ	V15	V50	V85	Vmoy	V15	V50	V85	Vmoy	V15	V50	V85	Vmoy			
Journée	diurne			5 951	95%	1%	5 871	93%	80	1%	44	53	63	54	44	53	63	54	40	49	60	50					
	nocturne			340	5%	2%	333	5%	7	0%	43	53	53	53	44	53	63	53	40	49	60	50					
	HPM			447	7%	1%	441	7%	6	0%	50	61	73	61	40	49	58	62	44	48	51	52					
	HPS			547	9%	1%	543	9%	4	0%	41	51	61	51	41	51	60	51	39	47	66	50					
DETAIL DES VITESSES												HPM	41	49	59	50											
												HPS	41	49	59	50											

DETAIL DES VITESSES

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	Total
de 0 à 30 km/h	0	1	0	1	2	0	0	9	10	3	0	2	2	2	3	1	4	7	7	1	1	1	0	0	57
de 30 à 40 km/h	0	0	1	0	0	0	3	36	31	21	5	9	7	9	16	27	20	42	52	21	4	5	0	1	310
de 40 à 50 km/h	3	1	1	0	4	4	18	153	140	113	52	74	55	71	99	125	162	186	227	191	57	28	14	9	1 787
de 50 à 60 km/h	13	5	3	2	6	16	82	174	162	156	160	144	155	167	141	209	230	190	198	195	145	61	45	23	2 682
de 60 à 70 km/h	5	5	2	0	17	13	20	60	41	52	62	62	76	72	69	69	53	59	51	45	69	46	38	34	1 020
de 70 à 80 km/h	5	1	2	1	6	4	12	7	16	26	14	17	20	13	16	13	12	18	4	9	16	10	7	13	262
de 80 à 90 km/h	5	0	0	0	2	4	0	1	3	4	3	4	6	5	2	2	2	3	4	1	3	3	2	5	64
de 90 à 110 km/h	1	2	0	0	2	0	1	1	1	1	0	1	1	0	2	2	2	1	0	0	1	0	1	1	21
de 110 à 130 km/h	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	1
de 130 à 150 km/h	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
V50 (en km/h)	60	61	58	55	64	60	56	51	51	53	56	55	56	55	54	53	52	51	49	51	56	57	59	63	54
V85 (en km/h)	82	78	73	74	77	75	66	60	60	65	66	66	67	65	65	63	60	61	59	59	66	68	68	75	64
Vmoy (en km/h)	65	62	58	50	63	62	57	51	51	54	56	55	57	55	54	53	52	51	50	51	57	57	60	63	54
Trafic total VL	32	15	9	4	39	41	136	441	404	376	296	313	322	339	348	448	485	506	543	464	296	154	107	86	6 204
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	Total
de 0 à 30 km/h	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	1
de 30 à 40 km/h	0	0	0	0	0	0	0	1	2	3	1	0	0	1	1	0	0	0	1	0	0	1	0	0	11
de 40 à 50 km/h	0	0	0	0	1	2	3	3	5	1	0	3	3	2	2	1	1	2	3	1	1	0	0	0	34
de 50 à 60 km/h	0	0	0	0	0	1	3	0	0	0	1	5	1	2	2	4	3	1	0	2	0	0	2	0	27
de 60 à 70 km/h	0	0	0	0	0	1	1	2	1	1	0	1	1	1	1	2	0	0	0	0	0	0	0	0	12
de 70 à 80 km/h	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2
de 80 à 90 km/h	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
de 90 à 110 km/h	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
de 110 à 130 km/h	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
de 130 à 150 km/h	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
V50 (en km/h)	-	-	-	-	45	50	52	47	44	38	55	53	48	50	53	56	53	45	43	53	45	35	55	-	49
V85 (en km/h)	-	-	-	-	49	64	60	66	50	63	76	59	63	61	70	65	58	54	48	58	49	39	59	-	61
Vmoy (en km/h)	-	-	-	-	45	53	52	50	45	43	55	53	51	50	54	56	53	40	43	52	45	35	55	-	50
Trafic total PL	0	0	0	0	1	4	7	6	8	5	3	9	5	6	7	7	4	4	4	3	1	1	2	0	87





Lieu de pose

Ville Ormesson

Route ou Rue RD111

Sens 1 Vers RD124

Sens 2 Vers La Queue en Brie

Entre ... -

et ... -

Vitesse autorisée Sens 1 50 km/h

Vitesse autorisée Sens 2 50 km/h

Coordonnées GPS 48.78093 2.51413

Coordonnées Lambert 93 - -

Remarques

Résultats

	Sens 1			Sens 2		
	TV	VL	PL	TV	VL	PL
Total campagne (7 jours)	43 203	41 998	1 205	37 153	36 440	713
Trafic Moyen/ Jour ouvrés (TMJO)	6 510	6 300	210	5 580	5 450	130
Trafic Moyen / Jour (TMJ)	6 170	6 000	170	5 300	5 200	100
Vitesse Médiane (V50)	42 km/h	42 km/h	44 km/h	44 km/h	44 km/h	39 km/h
Vitesse 85% (V85)	55 km/h	55 km/h	53 km/h	53 km/h	53 km/h	46 km/h
Vitesse Moyenne (Vmoy)	41 km/h	41 km/h	43 km/h	44 km/h	44 km/h	39 km/h

Références

Numéro d'affaire 8321

Client EPAMARNE

Enquêtes réalisées par CDVIA

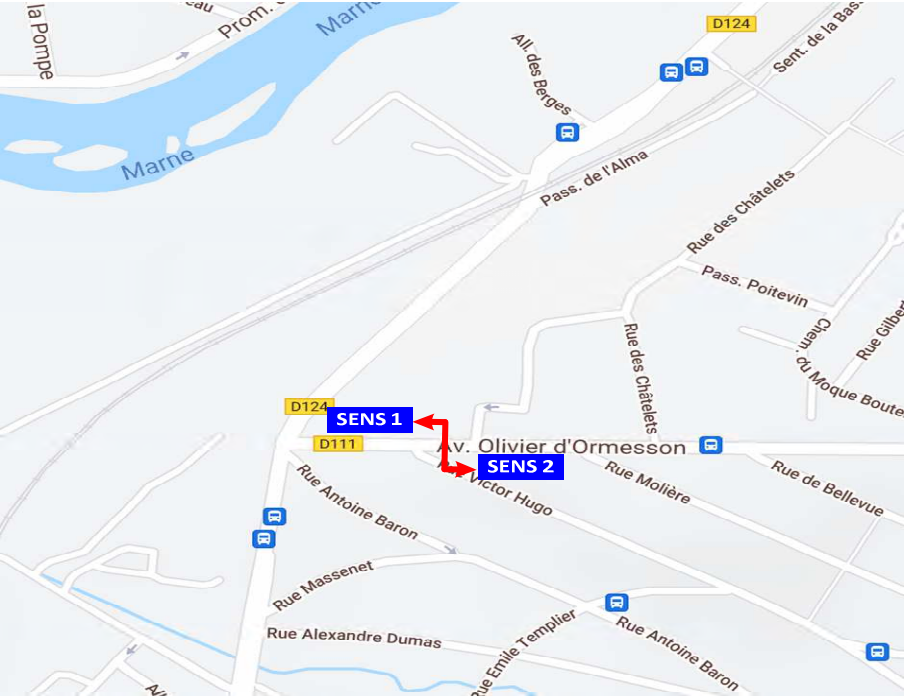
Dates

Pose du matériel Mar 08/02/22

Début d'analyse Mer 09/02/22

Fin d'analyse Mar 15/02/22

Plan de localisation



Photo(s) du matériel posé

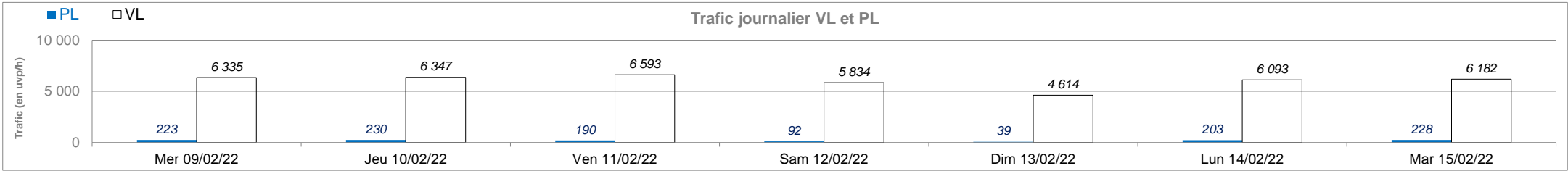


SYNTHESE DES DONNEES

SYNTHESE DES DONNEES				HPM	7 h	8 h		HPS	15 h	16 h		diurne	6 h	22 h		nocturne	22 h	6 h	TMJ-VMJ & TMJO-VMJO								trafic et vitesse moyens et jours ouvrés			
		TRAFFIC MOYEN																VITESSES (en km/h)												
		TV				VL				PL				TV				VL				PL								
		J	%TMJ	JO	%TMJO	J	%TMJ	JO	%TMJO	J	%TMJ	JO	%TMJO	V15	V50	V85	Vmoy	V15	V50	V85	Vmoy	V15	V50	V85	Vmoy					
		diurne	5 700	92%	6 050	92%	5 550	93%	5 850	93%	150	88%	190	90%	VMJ	28	42	55	41	28	42	55	41	33	44	53	43			
		nocturne	500	8%	500	8%	450	8%	450	7%	20	12%	20	10%	VMJO	26	41	54	40	25	41	54	40	33	43	53	43			
HPM	510	8%	663	10%	500	8%	649	10%	10	6%	13	6%	HPM	9	29	45	28	9	28	45	43	18	36	-	43					
HPS	353	6%	347	5%	344	6%	335	5%	10	6%	12	6%	HPS	27	43	55	41	28	43	55	41	18	-	49	41					

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
Mer 09/02/22	31	11	23	28	51	157	485	673	653	530	378	384	329	403	444	291	307	318	336	261	214	125	78	48	6 131	427	6 558
Jeu 10/02/22	22	20	33	41	57	184	504	656	676	539	370	379	323	404	347	366	323	316	296	280	199	112	79	51	6 090	487	6 577
Ven 11/02/22	33	29	25	42	68	160	470	655	615	476	383	363	365	362	367	370	330	379	342	322	259	170	102	96	6 228	555	6 783
Sam 12/02/22	71	46	35	30	46	71	104	178	288	376	359	409	377	417	416	413	399	422	372	377	287	175	135	123	5 369	557	5 926
Dim 13/02/22	124	76	37	38	25	43	59	78	110	194	305	388	362	317	327	324	360	382	379	276	199	128	45	77	4 188	465	4 653
Lun 14/02/22	26	19	28	30	42	155	518	658	561	463	359	336	287	382	373	342	338	292	304	296	223	128	83	53	5 860	436	6 296
Mar 15/02/22	24	19	24	36	64	203	526	672	618	426	320	351	342	356	371	368	281	302	335	279	228	104	84	77	5 879	531	6 410
Trafic moyen TLJ	47	31	29	35	50	139	381	510	503	429	353	373	341	377	378	353	334	344	338	299	230	135	87	75	5 678	494	6 172
Trafic moyen JO	27	20	27	35	56	172	501	663	625	487	362	363	329	381	380	347	316	321	323	288	225	128	85	65	6 038	487	6 525
Vmoy (km/h) TLJ	54	54	59	58	57	50	44	30	29	37	42	43	46	44	44	42	41	42	41	43	47	51	53	53	40	54	41
Vmoy (km/h) JO	58	54	59	58	56	50	43	28	26	35	40	42	46	44	43	41	39	41	40	42	46	52	53	55	39	53	40

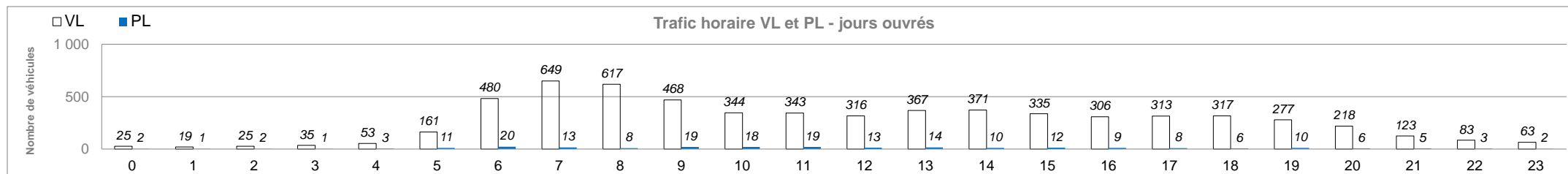


VL																											
Jour/Heure	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	Diurne	Nocturne	Journée
Mer 09/02/22	29	10	22	27	47	147	460	660	643	512	363	361	321	388	432	279	296	312	327	252	206	121	76	44	5 933	402	6 335
Jeu 10/02/22	20	20	31	40	51	174	478	639	667	517	347	366	306	389	340	354	314	305	293	270	192	107	77	50	5 884	463	6 347
Ven 11/02/22	31	29	22	40	66	151	456	644	609	454	367	347	354	353	360	356	321	375	337	311	252	165	98	95	6 061	532	6 593
Sam 12/02/22	70	45	35	30	44	67	100	175	285	369	353	401	367	410	413	408	393	419	366	373	282	173	133	123	5 287	547	5 834
Dim 13/02/22	122	76	35	38	24	43	58	78	109	192	304	385	359	313	325	323	357	379	377	274	196	127	45	75	4 156	458	4 614
Lun 14/02/22	25	18	26	30	40	146	498	645	553	446	339	317	275	370	361	330	330	285	298	286	220	124	80	51	5 677	416	6 093
Mar 15/02/22	22	18	22	36	61	188	510	659	611	411	305	325	326	337	361	356	271	290	329	267	221	98	82	76	5 677	505	6 182
Trafic moyen TLJ	46	31	28	34	48	131	366	500	497	414	340	357	330	366	370	344	326	338	332	290	224	131	84	73	5 525	475	6 000
Trafic moyen JO	25	19	25	35	53	161	480	649	617	468	344	343	316	367	371	335	306	313	317	277	218	123	83	63	5 846	464	6 310

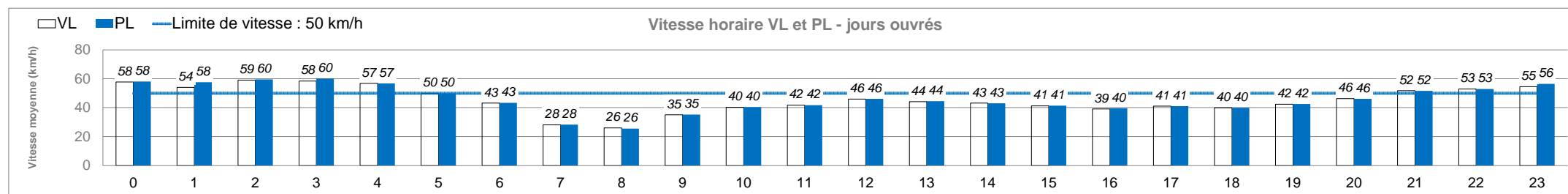
PL																											
Jour/Heure	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	Diurne	Nocturne	Journée
Mer 09/02/22	2	1	1	1	4	10	25	13	10	18	15	23	8	15	12	12	11	6	9	9	8	4	2	4	198	25	223
Jeu 10/02/22	2	0	2	1	6	10	26	17	9	22	23	13	17	15	7	12	9	11	3	10	7	5	2	1	206	24	230
Ven 11/02/22	2	0	3	2	2	9	14	11	6	22	16	16	11	9	7	14	9	4	5	11	7	5	4	1	167	23	190
Sam 12/02/22	1	1	0	0	2	4	4	3	3	7	6	8	10	7	3	5	6	3	6	4	5	2	2	0	82	10	92
Dim 13/02/22	2	0	2	0	1	0	1	0	1	2	1	3	3	4	2	1	3	3	2	2	3	1	0	2	32	7	39
Lun 14/02/22	1	1	2	0	2	9	20	13	8	17	20	19	12	12	12	12	8	7	6	10	3	4	3	2	183	20	203
Mar 15/02/22	2	1	2	0	3	15	16	13	7	15	15	26	16	19	10	12	10	12	6	12	7	6	2	1	202	26	228
Trafic moyen TLJ	2	1	2	1	3	8	15	10	6	15	14	15	11	12	8	10	8	7	5	8	6	4	2	2	153	19	172
Trafic moyen JO	2	1	2	1	3	11	20	13	8	19	18	19	13	14	10	12	9	8	6	10	6	5	3	2	191	24	215
Taux de PL TLJ	4%	2%	6%	2%	6%	6%	4%	2%	1%	3%	4%	4%	3%	3%	2%	3%	2%	2%	2%	3%	2%	3%	2%	2%	3%	4%	3%
Taux de PL JO	7%	3%	8%	2%	6%	6%	4%	2%	1%	4%	5%	5%	4%	4%	3%	4%	3%	2%	2%	4%	3%	4%	3%	3%	3%	5%	3%



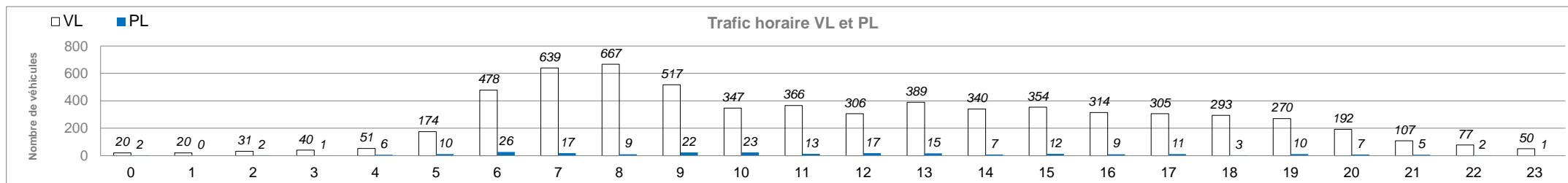
## TRAFFIC Horaire VL PL - JOURS OUVRES



## VITESSE Horaire VL PL - JOURS OUVRES



## TRAFFIC Horaire VL PL Jeu 10/02/22

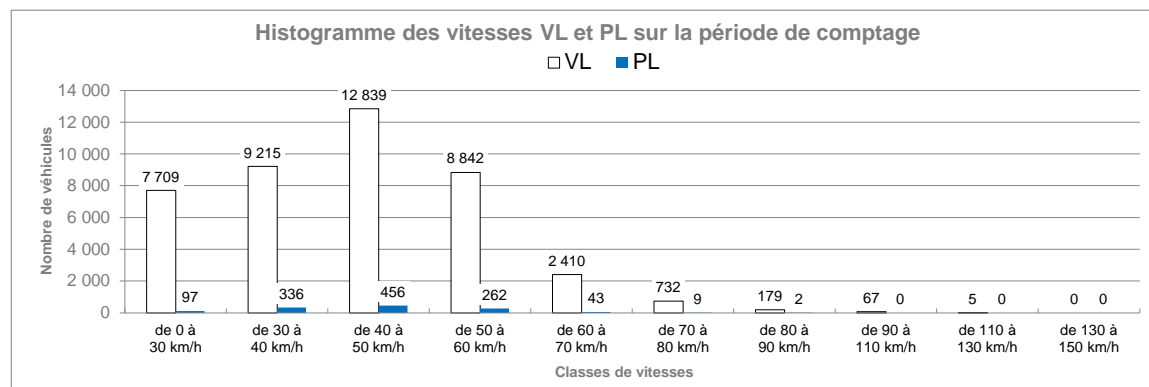


## ANALYSE DE VITESSE - ENSEMBLE DE LA PERIODE DE COMPTAGE



VEHICULES EN INFRACTION : vitesse supérieure à 50 km/h					
Trafic	TV	Trafic	VL	Trafic	PL
12 551	% Infraction 29%	12 235	% Infraction 29%	316	% Infraction 26%

TRAFFIC PERIODE COMPTAGE PAR TRANCHE DE VITESSE					
TV		VL		PL	
Trafic	% Période	Trafic	% Période	Trafic	% Période
7 806	18%	7 709	18%	97	8%
9 551	22%	9 215	22%	336	28%
13 295	31%	12 839	31%	456	38%
9 104	21%	8 842	21%	262	22%
2 453	6%	2 410	6%	43	4%
741	2%	732	2%	9	1%
181	0%	179	0%	2	0%
67	0%	67	0%	0	0%
5	0%	5	0%	0	0%
0	0%	0	0%	0	0%



nocturne	22 h	6 h
----------	------	-----

Classes de vitesses	V.L.	P.L.
de 0 à 30 km/h	1 251	15
de 30 à 40 km/h	1 472	63
de 40 à 50 km/h	1 823	76
de 50 à 60 km/h	1 291	57
de 60 à 70 km/h	353	10
de 70 à 80 km/h	105	1
de 80 à 90 km/h	30	1
de 90 à 110 km/h	7	0
de 110 à 130 km/h	3	0
de 130 à 150 km/h	0	0



SYNTHESE DES DONNEES

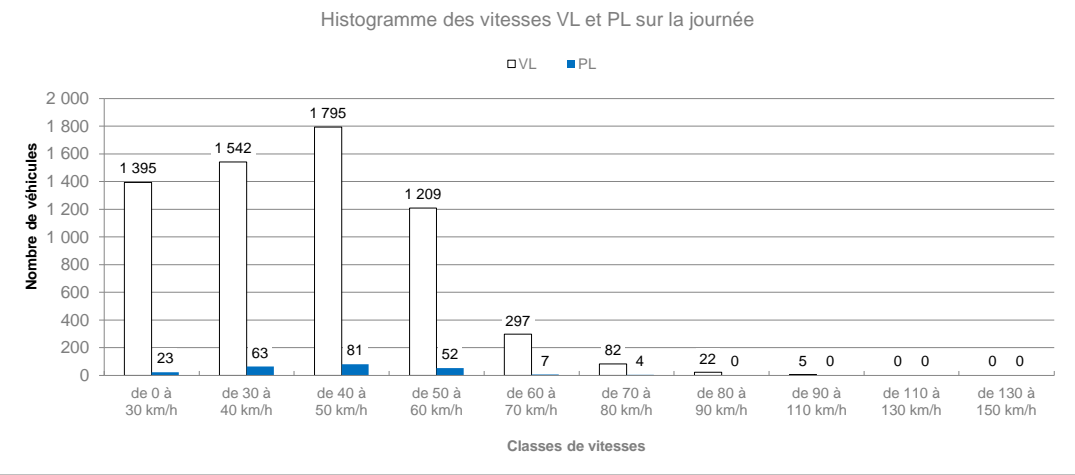
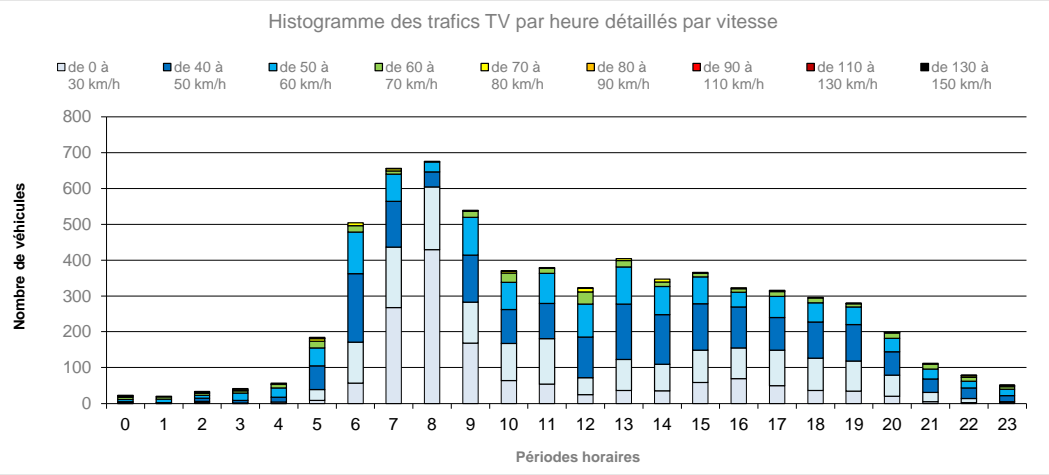
TRAFIC JOUR				HPM	8 h	9 h	HPS	15 h	16 h	diurne	6 h	22 h
TV	%PL	VL	PL	TRAFIC PERIODES								
6 577	3%	6 347	230		Trafic	%TMJ	%PL	Trafic	%TMJ	Trafic	%TMJ	
				diurne	6 090	93%	3%	5 884	89%	206	3%	
				nocturne	487	7%	5%	463	7%	24	0%	
				HPM	676	10%	1%	667	10%	9	0%	
				HPS	366	6%	3%	354	5%	12	0%	

Journée	VITESSES (en km/h)											
	TV				VL				PL			
	V15	V50	V85	Vmoy	V15	V50	V85	Vmoy	V15	V50	V85	Vmoy
diurne	25	40	54	40	25	40	54	39	32	43	54	43
nocturne	23	40	40	38	24	40	53	38	31	43	54	42
HPM	40	51	65	52	28	36	46	53	37	49	58	45
HPS	7	24	38	24	7	24	38	24	8	27	39	25
	28	43	54	41	28	43	54	41	32	43	56	43

DETAIL DES VITESSES

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	Total
	de 0 à 30 km/h	0	0	1	0	0	7	57	265	424	163	61	52	24	36	35	57	69	48	36	33	19	5	2	1	1 395
	de 30 à 40 km/h	0	1	4	1	3	27	110	162	172	109	98	123	44	83	73	87	83	97	88	77	59	25	12	4	1 542
	de 40 à 50 km/h	3	1	8	7	10	63	178	124	41	126	88	94	109	149	134	126	108	88	100	100	60	35	27	16	1 795
	de 50 à 60 km/h	6	10	8	21	24	49	108	72	28	101	70	81	84	98	77	71	41	56	54	49	37	27	19	18	1 209
	de 60 à 70 km/h	6	6	5	5	10	19	18	9	2	15	24	14	33	18	13	10	10	13	13	9	15	12	11	7	297
	de 70 à 80 km/h	1	2	3	3	1	6	7	6	0	2	5	2	10	5	8	3	3	1	2	1	1	3	4	3	82
	de 80 à 90 km/h	3	0	2	3	3	1	0	1	0	0	1	0	2	0	0	0	0	2	0	1	1	0	1	1	22
	de 90 à 110 km/h	1	0	0	0	0	2	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	5
	de 110 à 130 km/h	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
	de 130 à 150 km/h	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
	V50 (en km/h)	62	58	53	56	55	48	44	33	24	39	42	41	48	45	45	43	40	41	42	43	43	47	49	52	41
	V85 (en km/h)	83	68	71	70	66	61	56	49	38	54	57	55	60	56	56	54	52	55	55	54	57	60	65	65	55
	Vmoy (en km/h)	64	59	54	58	56	49	43	32	24	36	41	41	47	44	44	41	38	40	41	41	43	47	51	53	39
	Trafic total VL	20	20	31	40	51	174	478	639	667	517	347	366	306	389	340	354	314	305	293	270	192	107	77	50	6 347

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	Total
	de 0 à 30 km/h	0	0	1	0	0	1	0	2	5	5	3	2	0	0	0	1	0	1	0	1	1	0	0	0	23
	de 30 à 40 km/h	0	0	0	0	1	4	4	7	3	6	5	4	4	4	1	4	3	3	2	7	0	1	0	0	63
	de 40 à 50 km/h	1	0	1	0	3	3	13	4	1	5	7	4	4	5	5	3	6	3	1	2	5	2	2	1	81
	de 50 à 60 km/h	0	0	0	0	2	1	8	4	0	4	6	3	8	6	1	4	0	3	0	0	1	1	0	0	52
	de 60 à 70 km/h	0	0	0	1	0	0	0	0	0	2	2	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	7
	de 70 à 80 km/h	1	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	4
	de 80 à 90 km/h	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
	de 90 à 110 km/h	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
	de 110 à 130 km/h	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
	de 130 à 150 km/h	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
	V50 (en km/h)	70	-	40	65	47	40	47	39	27	40	45	41	51	47	45	43	43	45	38	36	45	48	45	45	44
	V85 (en km/h)	77	-	47	69	56	55	56	54	39	57	58	54	58	56	50	56	48	58	46	43	50	63	49	49	55
	Vmoy (en km/h)	60	-	30	65	47	42	48	40	25	39	43	40	49	46	45	43	42	45	38	35	42	49	45	45	43
	Trafic total PL	2	0	2	1	6	10	26	17	9	22	23	13	17	15	7	12	9	11	3	10	7	5	2	1	230



## SYNTHESE DES DONNEES

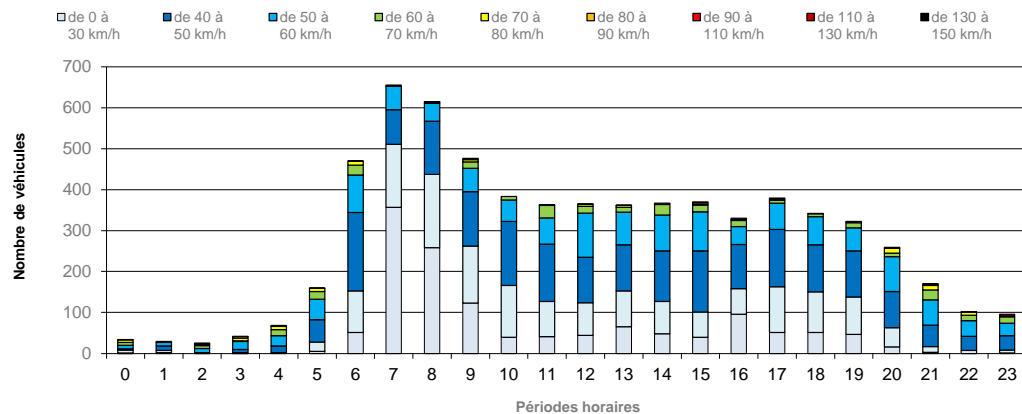
SYNTHSE DES DONNEES				HPM	7 h	8 h	HPS		17 h	18 h	diurne		6 h	22 h	nocturne		22 h	6 h								
TRAFIC JOUR				TRAFIC PERIODES								VITESSES (en km/h)														
TV	%PL	VL	PL	TV				VL				TV				VL				PL						
6 783	3%	6 593	190	Trafic	%TMJ	%PL	Trafic	%TMJ	Trafic	%TMJ	Trafic	%TMJ	V15	V50	V85	Vmoy	V15	V50	V85	Vmoy	V15	V50	V85	Vmoy		
diurne				6 228	92%	3%	6 061	89%	167	2%	Journée				26	42	54	40	26	42	54	40	33	43	51	42
nocturne				555	8%	4%	532	8%	23	0%	diurne				24	41	41	39	25	40	53	39	31	42	50	41
HPM				655	10%	2%	644	9%	11	0%	nocturne				41	53	67	54	31	39	50	54	45	55	61	53
HPS				379	6%	1%	375	6%	4	0%	HPM				8	27	45	27	8	27	45	27	17	36	52	35
											HPS				31	42	53	41	30	42	53	40	33	50	57	45
DETAIL DES VITESSES																										

## DETAIL DES VITESSES

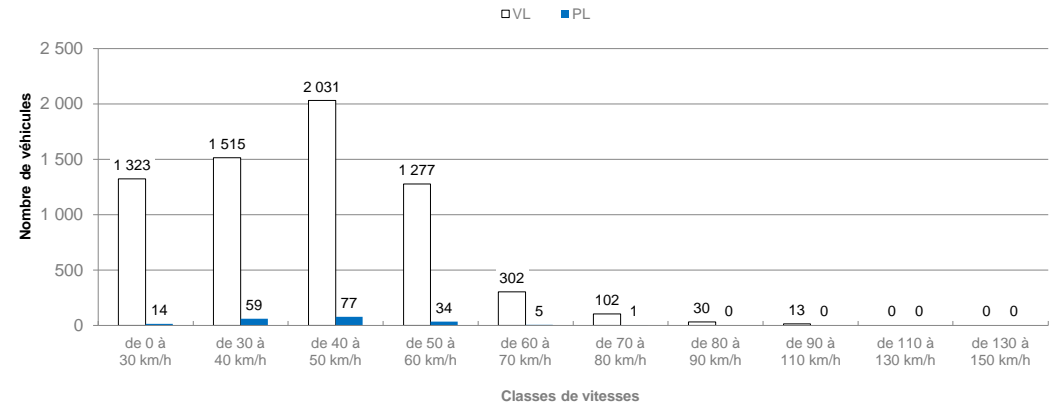
VL																									
Jour/Heure	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	Total
de 0 à 30 km/h	0	2	0	0	1	5	50	354	257	121	38	41	44	63	48	39	94	51	51	44	16	3	0	1	1 323
de 30 à 40 km/h	6	5	0	2	1	23	98	150	176	132	117	83	78	83	78	57	59	110	95	90	44	14	7	7	1 515
de 40 à 50 km/h	3	11	2	8	16	50	184	82	128	121	151	131	104	111	118	143	105	140	114	107	85	50	33	34	2 031
de 50 à 60 km/h	9	9	8	17	24	45	90	55	44	57	53	61	106	79	87	93	43	62	69	56	84	59	36	31	1 277
de 60 à 70 km/h	7	2	6	2	14	19	24	2	3	15	8	29	16	12	26	16	15	7	7	11	9	24	13	15	302
de 70 à 80 km/h	5	0	3	6	8	8	9	1	1	5	0	1	5	4	3	2	2	3	0	2	12	11	8	3	102
de 80 à 90 km/h	1	0	2	4	1	1	1	0	0	3	0	1	0	1	0	4	3	2	0	1	2	3	0	0	30
de 90 à 110 km/h	0	0	1	1	1	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	2	0	0	1	0	0	1	1	4	13
de 110 à 130 km/h	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
de 130 à 150 km/h	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
V50 (en km/h)	57	47	62	56	56	50	44	27	33	38	42	44	45	43	45	46	41	42	42	42	48	53	53	52	42
V85 (en km/h)	73	57	79	78	70	63	56	45	47	52	51	57	57	55	57	57	53	53	54	54	58	66	66	65	56
Vmoy (en km/h)	57	46	64	60	57	50	43	27	30	37	41	43	44	41	43	45	37	40	40	41	47	53	54	54	40
Trafic total VL	31	29	22	40	66	151	456	644	609	454	367	347	354	353	360	356	321	375	337	311	252	165	98	95	6 593

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	Total
de 0 à 30 km/h	0	0	0	0	0	0	1	3	1	2	1	0	0	2	0	0	2	0	0	2	0	0	0	0	14
de 30 à 40 km/h	1	0	0	0	0	0	4	4	3	7	10	3	2	5	1	5	3	2	4	2	3	0	0	0	59
de 40 à 50 km/h	0	0	0	0	0	4	7	2	2	12	5	9	7	1	5	6	3	0	1	5	3	2	2	1	77
de 50 à 60 km/h	0	0	2	2	1	5	2	2	0	0	0	3	2	1	1	3	1	2	0	1	1	3	2	0	34
de 60 à 70 km/h	0	0	1	0	1	0	0	0	0	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	5
de 70 à 80 km/h	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
de 80 à 90 km/h	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
de 90 à 110 km/h	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
de 110 à 130 km/h	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
de 130 à 150 km/h	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
V50 (en km/h)	70	-	58	55	60	51	43	36	37	42	37	46	45	35	45	43	38	50	36	43	42	52	50	45	43
V85 (en km/h)	77	-	66	59	67	57	50	52	46	48	45	55	52	47	50	53	49	57	43	54	50	58	57	49	53
Vmoy (en km/h)	55	-	58	55	60	51	41	35	35	40	37	46	45	34	45	44	36	45	37	40	42	51	50	45	42
Trafic total PL	2	0	3	2	2	9	14	11	6	22	16	16	11	9	7	14	9	4	5	11	7	5	4	1	190

Histogramme des trafics TV par heure détaillés par vitesse



Histogramme des vitesses VL et PL sur la journée





## SYNTHESE DES DONNEES

SYNTHESE DES DONNEES

				HPM	9 h	10 h	HPS		17 h	18 h	diurne		6 h	22 h	nocturne		22 h	6 h					
TRAFFIC JOUR				TRAFFIC PERIODES								VITESSES (en km/h)											
TV	%PL	VL	PL	TV				VL		PL		TV				VL		PL					
5 926	2%	5 834	92	Trafic	%TMJ	%PL	Trafic	%TMJ	Trafic	%TMJ	V15	V50	V85	Vmoy	V15	V50	V85	Vmoy	V15	V50	V85	Vmoy	
				5 369	91%	2%	5 287	89%	82	1%	Journée	33	46	58	45	33	46	58	45	37	45	55	45
				557	9%	2%	547	9%	10	0%	diurne	32	45	45	44	32	45	57	44	35	44	54	44
				376	6%	2%	369	6%	7	0%	nocturne	42	54	68	55	30	39	50	55	51	56	62	54
				422	7%	1%	419	7%	3	0%	HPM	29	42	55	41	29	42	55	41	33	39	50	41
											HPS	32	44	55	43	32	44	55	43	35	43	48	42

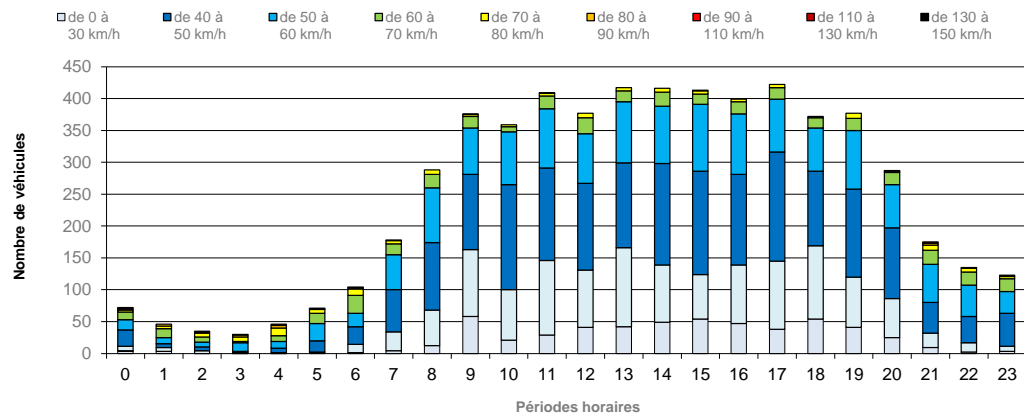
DETAIL DES VITESSES

## DETAIL DES VITESSES

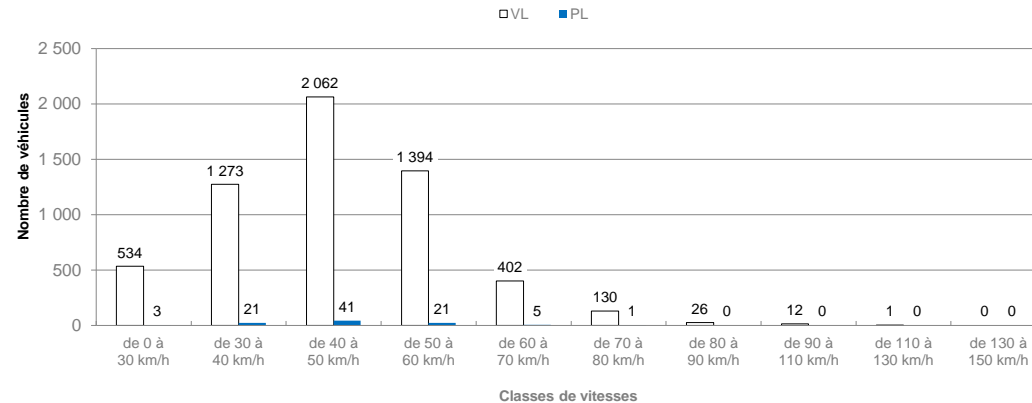
VL																										
Jour/Heure	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	Total	
de 0 à 30 km/h	3	3	0	0	0	1	1	4	12	58	21	29	40	42	47	54	47	38	54	41	25	9	2	3	534	
de 30 à 40 km/h	7	6	4	1	1	1	12	30	54	101	79	113	88	122	90	70	89	106	114	78	61	23	15	8	1 273	
de 40 à 50 km/h	26	6	6	2	7	15	28	63	105	116	160	143	134	129	158	159	140	169	114	137	106	47	40	52	2 062	
de 50 à 60 km/h	16	10	8	14	9	26	19	55	86	72	82	92	74	95	90	103	95	83	66	90	68	59	48	34	1 394	
de 60 à 70 km/h	12	13	8	2	9	16	27	17	21	18	8	19	24	17	22	16	18	18	16	19	19	22	21	20	402	
de 70 à 80 km/h	2	4	6	7	12	6	10	5	7	3	3	4	7	5	6	5	4	5	2	8	1	8	6	4	130	
de 80 à 90 km/h	2	3	0	3	4	1	2	1	0	1	0	1	0	0	0	1	0	0	0	0	2	3	1	1	26	
de 90 à 110 km/h	2	0	2	1	2	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	1	12	
de 110 à 130 km/h	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	
de 130 à 150 km/h	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	
V50 (en km/h)	50	58	59	59	66	56	55	48	47	42	45	44	44	43	44	45	44	44	41	45	45	51	52	50	45	
V85 (en km/h)	66	71	76	79	80	69	69	59	58	55	55	56	57	56	56	56	56	55	54	57	57	64	64	64	58	
Vmoy (en km/h)	52	55	61	64	65	57	55	49	47	41	44	44	43	42	43	43	43	43	40	44	44	51	52	51	45	
Trafic total VL	70	45	35	30	44	67	100	175	285	369	353	401	367	410	413	408	393	419	366	373	282	173	133	123	5 834	

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	Total	
de 0 à 30 km/h	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	
de 30 à 40 km/h	0	0	0	0	0	0	1	0	2	4	0	4	2	2	0	0	3	1	1	1	0	0	0	0	21	
de 40 à 50 km/h	0	0	0	0	0	3	0	3	1	2	5	2	2	4	1	3	2	2	3	1	5	1	1	0	41	
de 50 à 60 km/h	0	0	0	0	2	1	2	0	0	1	1	1	4	1	0	2	0	0	2	2	0	1	1	0	21	
de 60 à 70 km/h	0	1	0	0	0	0	1	0	0	0	0	1	1	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	5	
de 70 à 80 km/h	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	
de 80 à 90 km/h	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	
de 90 à 110 km/h	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	
de 110 à 130 km/h	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	
de 130 à 150 km/h	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	
V50 (en km/h)	75	65	-	-	55	47	55	45	38	39	46	40	50	44	23	48	40	43	47	50	45	50	50	-	45	
V85 (en km/h)	79	69	-	-	59	54	64	49	46	50	51	58	59	50	46	56	61	48	56	57	49	57	57	-	56	
Vmoy (en km/h)	75	65	-	-	55	48	53	45	38	41	47	44	46	44	25	49	43	42	47	48	45	50	50	-	45	
Trafic total PL	1	1	0	0	2	4	4	3	3	7	6	8	10	7	3	5	6	3	6	4	5	2	2	0	92	

Histogramme des trafics TV par heure détaillés par vitesse



Histogramme des vitesses VL et PL sur la journée



nocturne	22 h	6 h
----------	------	-----

VLPL

Classes de vitesses	VL	PL
de 0 à 30 km/h	202	2
de 30 à 40 km/h	757	10
de 40 à 50 km/h	1 667	12
de 50 à 60 km/h	1 407	10
de 60 à 70 km/h	418	4
de 70 à 80 km/h	123	0
de 80 à 90 km/h	27	1
de 90 à 110 km/h	13	0
de 110 à 130 km/h	0	0
de 130 à 150 km/h	0	0

## SYNTHESE DES DONNEES

SYNTHESE DES DONNEES

				HPM	7 h	8 h	HPS				15 h	16 h	diurne	6 h	22 h	nocturne				22 h	6 h						
TRAFFIC JOUR				TRAFFIC PERIODES												VITESSES (en km/h)											
TV	%PL	VL	PL	TV				VL				PL				TV				VL				PL			
6 296	3%	6 093	203	Trafic	%TMJ	%PL	Trafic	%TMJ	%PL	Trafic	%TMJ	%PL	Trafic	%TMJ	%PL	V15	V50	V85	Vmoy	V15	V50	V85	Vmoy	V15	V50	V85	Vmoy
				diurne	5 860	93%	3%	5 677	90%		183	3%		Journée	25	40	53	39		24	40	53	39	32	42	51	41
				nocturne	436	7%	5%	416	7%		20	0%		diurne	23	39	39	38		23	39	52	38	31	41	51	41
				HPM	658	10%	2%	645	10%		13	0%		nocturne	39	52	67	53		30	39	49	53	43	50	56	46
				HPS	342	5%	4%	330	5%		12	0%		HPM	8	25	45	26		8	25	45	26	15	34	40	30
													HPS	15	40	54	37		14	40	53	36	42	50	57	49	

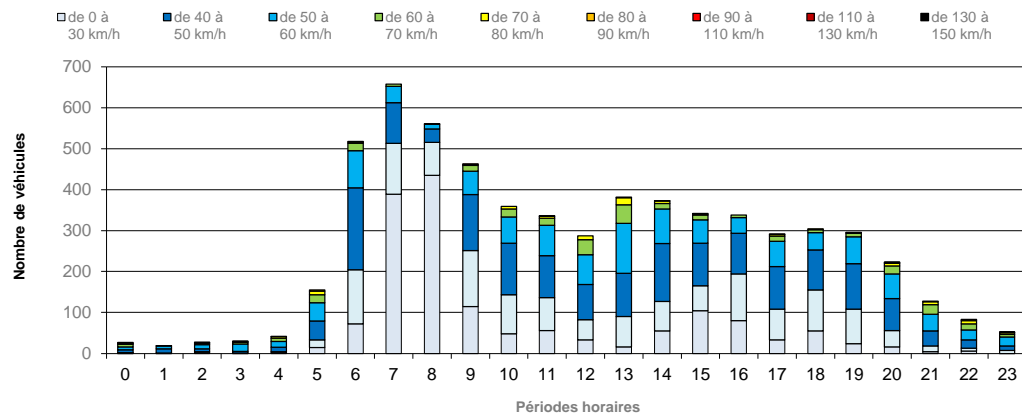
DETAIL DES VITESSES

## DETAIL DES VITESSES

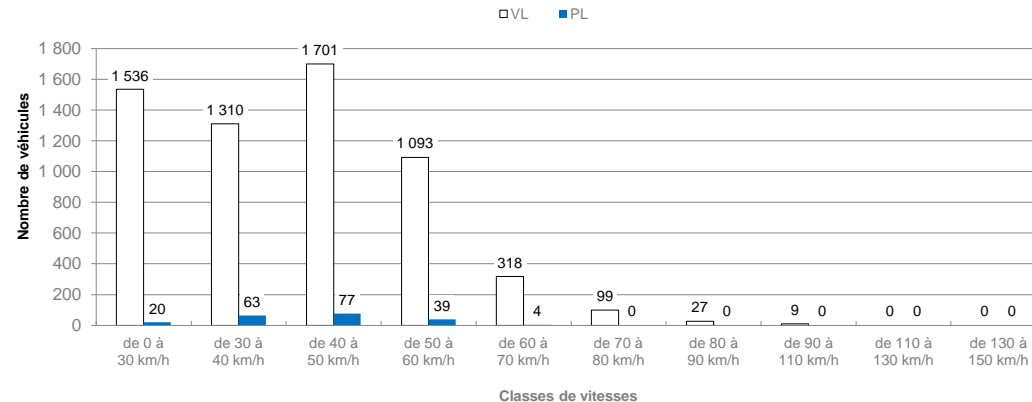
VL																									
Jour/Heure	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	Total
de 0 à 30 km/h	0	0	1	0	1	13	71	385	431	113	45	54	33	15	55	104	80	33	55	21	16	4	6	0	1 536
de 30 à 40 km/h	1	1	3	1	3	16	128	117	76	129	87	76	47	72	71	60	110	72	96	80	37	13	7	7	1 310
de 40 à 50 km/h	7	9	6	4	9	43	191	97	33	131	120	94	80	99	135	99	96	100	96	109	78	36	18	11	1 701
de 50 à 60 km/h	7	7	9	18	14	43	86	40	12	55	62	71	69	120	80	51	38	62	42	65	60	39	23	20	1 093
de 60 à 70 km/h	5	1	4	4	8	19	17	6	1	14	19	16	37	45	13	12	6	12	7	8	20	23	15	6	318
de 70 à 80 km/h	2	0	1	0	4	9	3	0	0	2	6	5	9	17	6	2	0	4	2	2	6	7	8	4	99
de 80 à 90 km/h	1	0	0	2	1	3	2	0	0	0	0	1	0	2	1	2	0	2	0	1	2	2	3	2	27
de 90 à 110 km/h	2	0	2	1	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	9
de 110 à 130 km/h	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
de 130 à 150 km/h	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
V50 (en km/h)	56	49	53	56	55	50	43	25	19	39	43	43	47	50	44	40	38	44	40	44	47	52	54	54	41
V85 (en km/h)	76	58	68	66	69	65	54	45	35	51	56	56	61	62	56	53	49	56	52	55	59	66	69	69	56
Vmoy (en km/h)	60	49	55	58	55	49	41	26	20	37	42	41	46	49	42	36	36	43	38	43	47	52	53	55	39
Trafic total VL	25	18	26	30	40	146	498	645	553	446	339	317	275	370	361	330	330	285	298	286	220	124	80	51	6 093

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	Total
de 0 à 30 km/h	0	0	0	0	0	1	1	4	4	1	3	2	0	1	0	0	0	0	0	3	0	0	0	0	20
de 30 à 40 km/h	0	0	0	0	0	3	4	7	4	8	8	4	2	2	1	1	4	3	4	4	3	1	0	0	63
de 40 à 50 km/h	0	1	1	0	2	3	9	2	0	6	6	9	6	7	6	5	3	4	2	2	0	1	2	0	77
de 50 à 60 km/h	0	0	1	0	0	2	5	0	0	2	2	3	4	2	5	6	1	0	0	1	0	2	1	2	39
de 60 à 70 km/h	1	0	0	0	0	0	1	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4
de 70 à 80 km/h	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
de 80 à 90 km/h	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
de 90 à 110 km/h	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
de 110 à 130 km/h	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
de 130 à 150 km/h	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
V50 (en km/h)	65	45	50	-	45	42	46	34	30	39	39	44	47	44	48	50	40	41	38	35	35	50	48	55	42
V85 (en km/h)	69	49	57	-	49	53	56	40	37	49	50	54	56	51	56	57	49	47	46	48	39	57	56	59	53
Vmoy (en km/h)	65	45	50	-	45	41	45	30	25	40	39	42	47	43	48	49	41	41	38	33	35	48	48	55	41
Trafic total PL	1	1	2	0	2	9	20	13	8	17	20	19	12	12	12	12	8	7	6	10	3	4	3	2	203

Histogramme des trafics TV par heure détaillés par vitesse



Histogramme des vitesses VL et PL sur la journée



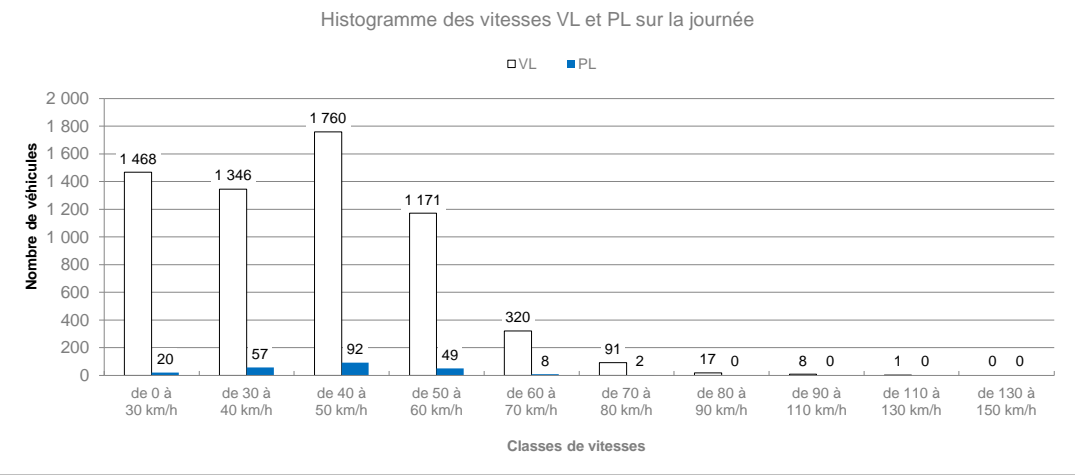
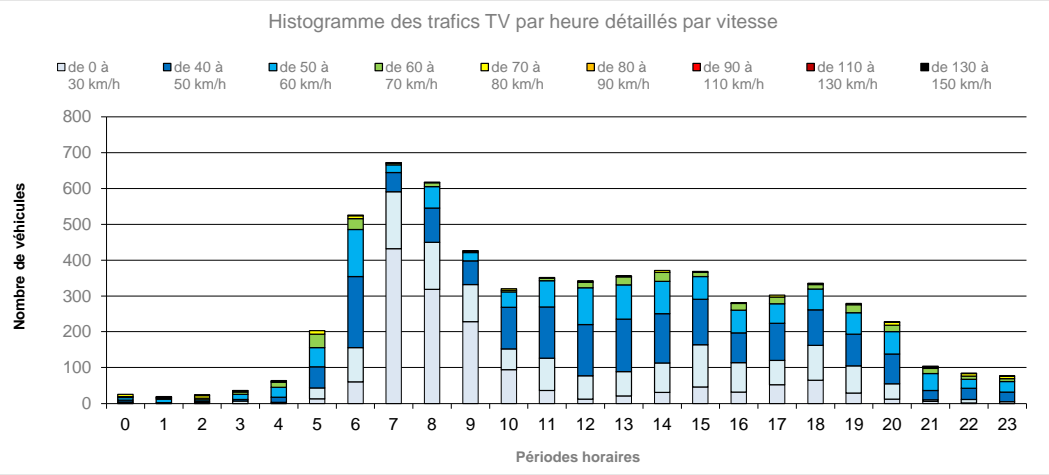


SYNTHESE DES DONNEES

TRAFFIC JOUR				TRAFFIC PERIODES								VITESSES (en km/h)															
TV	%PL	VL	PL	TV				VL				PL				TV				VL				PL			
6 410	4%	6 182	228	Trafic	%TMJ	%PL	Trafic	%TMJ	%PL	Trafic	%TMJ	Trafic	%TMJ	Trafic	%TMJ	V15	V50	V85	Vmoy	V15	V50	V85	Vmoy	V15	V50	V85	Vmoy
				diurne	5 879	92%	3%	5 677	89%	202	3%	Journée	25	40	54	39	25	40	54	39	33	44	53	43			
				nocturne	531	8%	5%	505	8%	26	0%	diurne	23	39	39	38	24	39	53	38	32	43	52	42			
				HPM	672	10%	2%	659	10%	13	0%	nocturne	40	53	67	53	30	38	48	53	47	57	61	51			
				HPS	368	6%	3%	356	6%	12	0%	HPM	7	23	39	24	7	23	39	24	12	33	44	30			
												HPS	31	42	53	41	31	42	54	41	34	42	49	42			
DETAIL DES VITESSES																											

DETAIL DES VITESSES

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	Total
de 0 à 30 km/h	0	0	0	0	0	12	60	427	317	223	92	34	12	20	31	46	32	52	65	26	12	6	1	0	1 468
de 30 à 40 km/h	2	0	3	7	3	27	93	154	127	97	54	82	63	66	82	113	77	68	96	72	41	4	10	5	1 346
de 40 à 50 km/h	5	2	3	4	13	56	191	50	94	64	108	132	133	136	133	121	80	96	95	85	79	25	29	26	1 760
de 50 à 60 km/h	7	10	4	14	26	48	125	22	60	22	42	68	100	92	85	62	61	50	57	59	61	42	25	29	1 171
de 60 à 70 km/h	3	1	4	7	14	35	31	4	11	4	5	8	14	20	25	12	19	19	13	21	18	15	9	8	320
de 70 à 80 km/h	5	2	6	3	2	10	8	1	2	1	4	1	2	2	5	0	1	5	2	4	8	3	7	7	91
de 80 à 90 km/h	0	1	2	1	3	0	2	1	0	0	0	0	2	1	0	0	0	0	1	0	2	1	0	0	17
de 90 à 110 km/h	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	2	1	1	8
de 110 à 130 km/h	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	1
de 130 à 150 km/h	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
V50 (en km/h)	56	57	63	55	56	50	45	23	29	28	41	44	47	46	45	42	43	43	40	44	47	53	50	52	42
V85 (en km/h)	73	83	78	68	67	65	57	39	48	45	51	54	57	57	57	54	57	56	54	57	59	64	65	66	56
Vmoy (en km/h)	57	63	61	54	56	50	44	24	29	27	36	42	46	45	44	41	43	41	39	44	47	53	52	54	39
Trafic total VL	22	18	22	36	61	188	510	659	611	411	305	325	326	337	361	356	271	290	329	267	221	98	82	76	6 182
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	Total
de 0 à 30 km/h	0	0	0	0	0	1	0	5	1	5	2	2	0	1	0	0	0	0	0	3	0	0	0	0	20
de 30 à 40 km/h	1	0	0	0	0	3	3	5	5	7	4	8	2	2	0	5	5	0	1	4	2	0	0	0	57
de 40 à 50 km/h	0	0	0	0	1	3	7	3	1	2	8	11	10	10	4	6	3	8	4	3	4	1	2	1	92
de 50 à 60 km/h	0	0	0	0	2	6	6	0	0	1	1	5	3	4	6	1	2	4	1	1	1	5	0	0	49
de 60 à 70 km/h	0	1	1	0	0	2	0	0	0	0	0	0	1	2	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	8
de 70 à 80 km/h	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2
de 80 à 90 km/h	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
de 90 à 110 km/h	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
de 110 à 130 km/h	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
de 130 à 150 km/h	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
V50 (en km/h)	70	65	70	-	53	51	47	33	35	34	42	43	46	47	52	42	40	48	45	38	44	54	45	45	44
V85 (en km/h)	77	69	77	-	58	60	56	44	40	44	48	52	55	58	58	49	53	56	51	52	50	58	49	49	55
Vmoy (en km/h)	55	65	70	-	52	48	47	30	34	31	39	42	47	47	51	42	42	48	45	37	44	53	45	45	43
Trafic total PL	2	1	2	0	3	15	16	13	7	15	15	26	16	19	10	12	10	12	6	12	7	6	2	1	228





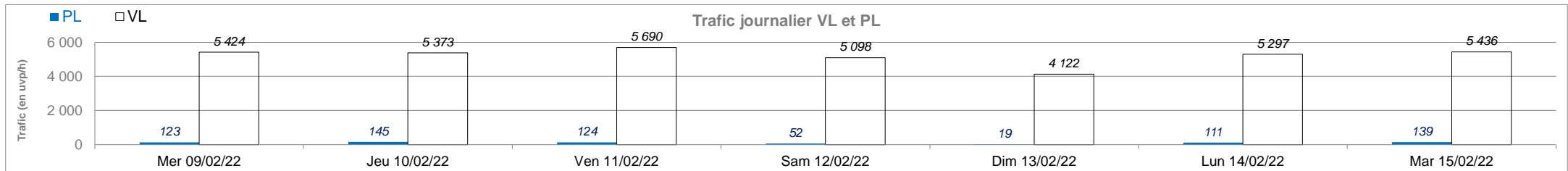
## SYNTHESE DES DONNEES

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

	TRAFFIC MOYEN												VITESSES (en km/h)											
	TV				VL				PL				TV				VL				PL			
	J	%TMJ	JO	%TMJO	J	%TMJ	JO	%TMJO	J	%TMJ	JO	%TMJO	V15	V50	V85	Vmoy	V15	V50	V85	Vmoy	V15	V50	V85	Vmoy
diurne	4 850	92%	5 150	92%	4 800	91%	5 050	93%	90	90%	110	85%	35	44	53	44	35	44	53	44	32	39	46	39
nocturne	450	8%	450	8%	450	9%	400	7%	10	10%	20	15%	34	43	52	43	34	43	53	43	32	39	46	39
HPM	200	4%	222	4%	193	4%	213	4%	7	7%	10	7%	32	42	52	42	32	42	52	39	32	39	-	39
HPS	509	10%	574	10%	504	10%	566	10%	6	6%	7	6%	32	40	49	40	32	40	49	40	32	-	46	40

## RECAPITULATIF DES FLUX ET VITESSES

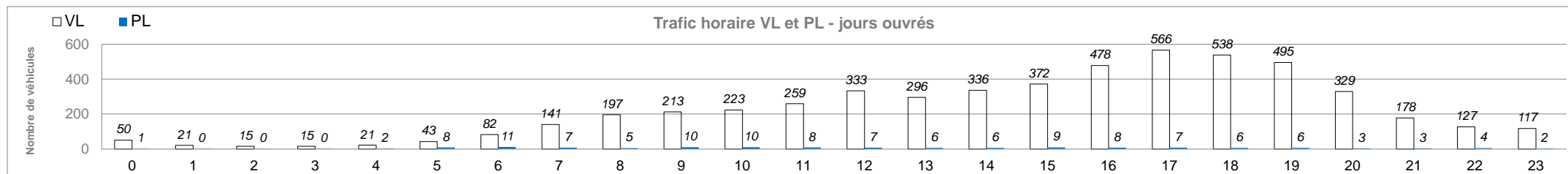
TV																											
Jour/Heure	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	Diurne	Nocturne	Journée
Mer 09/02/22	52	21	14	18	21	56	100	182	165	247	233	285	378	260	368	400	528	572	514	487	293	159	114	80	5 171	376	5 547
Jeu 10/02/22	46	16	16	12	21	51	89	178	217	225	226	260	344	309	319	394	507	556	498	518	321	188	131	76	5 149	369	5 518
Ven 11/02/22	57	20	21	17	16	49	91	134	256	261	256	294	326	355	397	344	431	580	574	474	380	221	147	113	5 374	440	5 814
Sam 12/02/22	76	64	31	19	25	40	52	88	138	171	280	352	307	395	387	453	406	305	438	400	305	196	113	109	4 673	477	5 150
Dim 13/02/22	105	79	49	41	24	25	21	45	48	115	193	256	332	309	291	305	341	391	395	280	193	148	89	66	3 663	478	4 141
Lun 14/02/22	32	16	8	5	26	42	83	121	143	215	248	239	332	278	302	366	486	605	565	510	301	166	156	163	4 960	448	5 408
Mar 15/02/22	70	31	17	24	31	56	102	125	229	164	203	258	323	306	326	399	474	555	566	516	366	167	106	161	5 079	496	5 575
Trafic moyen TLJ	63	35	22	19	23	46	77	125	171	200	234	278	335	316	341	380	453	509	507	455	308	178	122	110	4 867	441	5 308
Trafic moyen JO	51	21	15	15	23	51	93	148	202	222	233	267	341	302	342	381	485	574	543	501	332	180	131	119	5 147	426	5 572
Vmoy (km/h) TLJ	51	52	51	54	52	45	44	41	40	43	44	44	45	44	45	43	42	41	41	42	46	48	48	50	43	50	44
Vmoy (km/h) JO	51	52	53	53	51	45	43	39	39	42	43	43	45	45	44	43	41	40	40	42	46	48	48	50	42	49	43



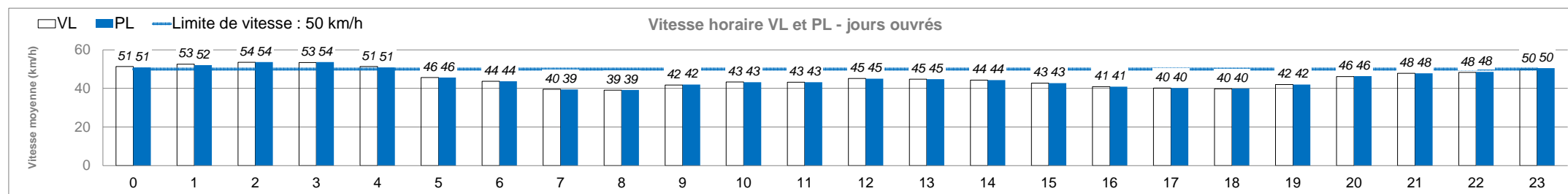
VL																											
Jour/Heure	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	Diurne	Nocturne	Journée
Mer 09/02/22	51	21	14	18	18	52	89	174	162	239	225	278	369	255	364	391	516	564	508	482	289	157	110	78	5 062	362	5 424
Jeu 10/02/22	46	16	15	12	20	42	76	168	209	210	215	249	339	302	311	382	503	547	493	512	319	187	127	73	5 022	351	5 373
Ven 11/02/22	56	20	21	17	15	39	80	127	249	252	245	286	321	349	391	337	422	574	568	470	377	218	143	113	5 266	424	5 690
Sam 12/02/22	76	64	31	19	24	36	46	82	133	170	278	348	303	393	384	450	402	305	437	400	303	194	111	109	4 628	470	5 098
Dim 13/02/22	105	79	49	41	24	25	21	44	47	115	193	256	330	309	291	302	339	389	394	277	191	146	89	66	3 644	478	4 122
Lun 14/02/22	32	16	8	5	25	36	71	114	138	209	238	232	325	272	297	360	481	597	561	504	298	163	153	162	4 860	437	5 297
Mar 15/02/22	67	30	17	22	29	45	93	120	226	154	194	251	313	301	317	390	466	549	559	507	363	163	101	159	4 966	470	5 436
Trafic moyen TLJ	62	35	22	19	22	39	68	118	166	193	227	271	329	312	336	373	447	504	503	450	306	175	119	109	4 778	427	5 206
Trafic moyen JO	50	21	15	15	21	43	82	141	197	213	223	259	333	296	336	372	478	566	538	495	329	178	127	117	5 035	409	5 444

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
Mer 09/02/22	1	0	0	0	3	4	11	8	3	8	8	7	9	5	4	9	12	8	6	5	4	2	4	2	109	14	123
Jeu 10/02/22	0	0	1	0	1	9	13	10	8	15	11	11	5	7	8	12	4	9	5	6	2	1	4	3	127	18	145
Ven 11/02/22	1	0	0	0	1	10	11	7	7	9	11	8	5	6	6	7	9	6	6	4	3	3	4	0	108	16	124
Sam 12/02/22	0	0	0	0	1	4	6	6	5	1	2	4	4	2	3	3	4	0	1	0	2	2	2	0	45	7	52
Dim 13/02/22	0	0	0	0	0	0	0	1	1	0	0	0	2	0	0	3	2	2	1	3	2	2	0	0	19	0	19
Lun 14/02/22	0	0	0	0	1	6	12	7	5	6	10	7	7	6	5	6	5	8	4	6	3	3	3	1	100	11	111
Mar 15/02/22	3	1	0	2	2	11	9	5	3	10	9	7	10	5	9	9	8	6	7	9	3	4	5	2	113	26	139
Trafic moyen TLJ	1	0	0	0	1	6	9	6	5	7	7	6	6	4	5	7	6	6	4	5	3	2	3	1	89	13	102
Trafic moyen JO	1	0	0	0	2	8	11	7	5	10	10	8	7	6	6	9	8	7	6	6	3	3	4	2	111	17	128
Taux de PL TLJ	1%	0%	1%	1%	5%	14%	12%	5%	3%	4%	3%	2%	2%	1%	1%	2%	1%	1%	1%	1%	1%	1%	3%	1%	2%	3%	2%
Taux de PL JO	2%	1%	1%	3%	7%	16%	12%	5%	3%	4%	4%	3%	2%	2%	2%	2%	2%	1%	1%	1%	1%	1%	3%	1%	2%	4%	2%

## TRAFFIC Horaire VL PL - JOURS OUVRÉS

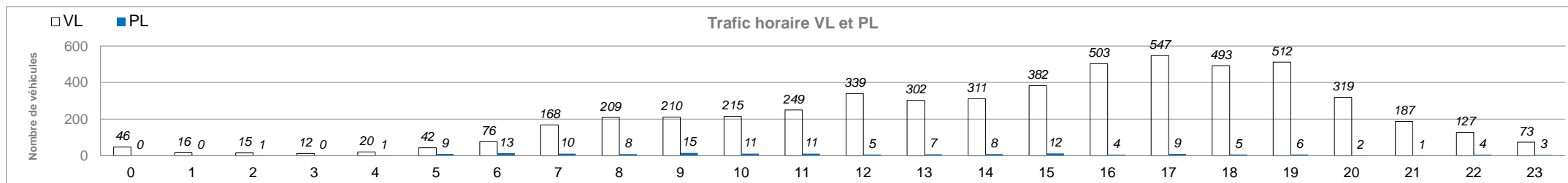


## VITESSE Horaire VL PL - JOURS OUVRÉS



## TRAFFIC Horaire VL PL

Jeu 10/02/22



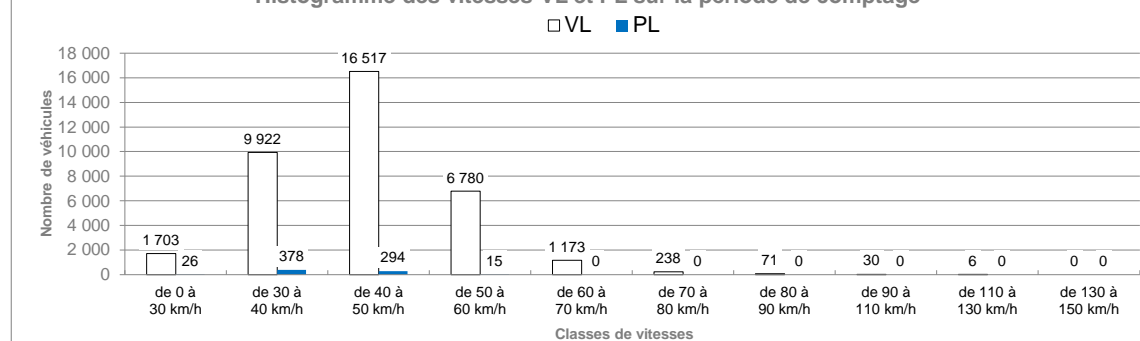
## ANALYSE DE VITESSE - ENSEMBLE DE LA PERIODE DE COMPTAGE



VEHICULES EN INFRACTION : vitesse supérieure à 50 km/h					
Trafic	TV	Trafic	VL	Trafic	PL
8 313	% Infraction 22%	8 298	% Infraction 23%	15	% Infraction 2%

TRAFFIC PERIODE COMPTAGE PAR TRANCHE DE VITESSE					
TV		VL		PL	
Trafic	% Période	Trafic	% Période	Trafic	% Période
1 729	5%	1 703	5%	26	4%
10 300	28%	9 922	27%	378	53%
16 811	45%	16 517	45%	294	41%
6 795	18%	6 780	19%	15	2%
1 173	3%	1 173	3%	0	0%
238	1%	238	1%	0	0%
71	0%	71	0%	0	0%
30	0%	30	0%	0	0%
6	0%	6	0%	0	0%
0	0%	0	0%	0	0%

## Histogramme des vitesses VL et PL sur la période de comptage



## SYNTHESE DES DONNEES

SYNTHESE DES DONNEES				HPM	9 h	10 h	HPS	17 h	18 h	diurne	6 h	22 h	nocturne	22 h	6 h									
TRAFIC JOUR				TRAFIC PERIODES								VITESSES (en km/h)												
TV	%PL	VL	PL	TV		VL		PL		TV				VL				PL						
5 547	2%	5 424	123	Trafic	%TMJ	%PL	Trafic	%TMJ	Trafic	%TMJ	V15	V50	V85	Vmoy	V15	V50	V85	Vmoy	V15	V50	V85	Vmoy		
				diurne	5 171	93%	2%	5 062	91%	109	2%	Journée	34	43	53	43	34	44	53	43	34	40	47	40
				nocturne	376	7%	4%	362	7%	14	0%	diurne	33	43	43	43	34	43	52	43	33	40	47	40
				HPM	247	4%	3%	239	4%	8	0%	nocturne	40	49	60	49	33	39	47	50	36	42	47	40
				HPS	572	10%	1%	564	10%	8	0%	HPM	33	43	54	42	33	43	54	42	31	38	46	36
												HPS	32	41	49	40	32	41	49	40	32	43	48	40
DETAIL DES VITESSES																								

## DETAIL DES VITESSES

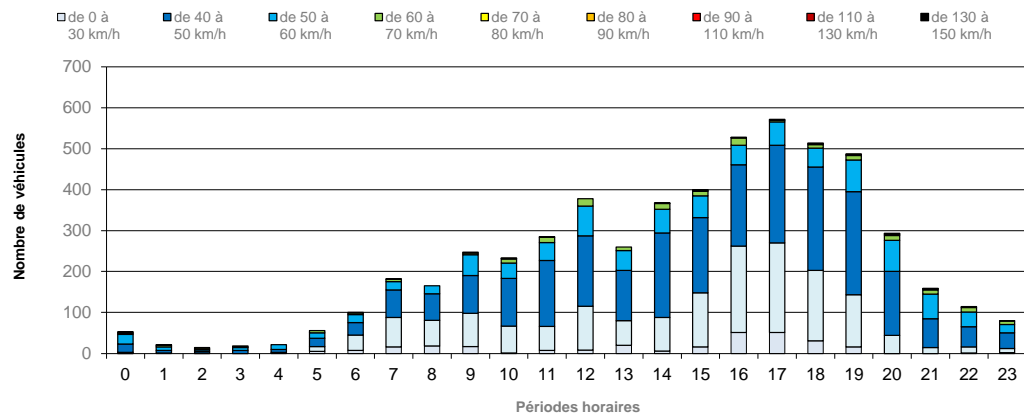
## VL

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	Total
de 0 à 30 km/h	0	1	0	0	1	5	7	16	18	16	1	7	8	20	6	15	51	50	31	16	0	0	1	2	272
de 30 à 40 km/h	2	0	1	0	0	9	31	68	62	77	61	58	101	58	80	128	203	218	171	125	43	14	14	9	1 533
de 40 à 50 km/h	19	6	4	7	6	19	26	63	63	89	113	156	169	121	204	180	195	232	248	250	153	69	46	37	2 475
de 50 à 60 km/h	23	9	4	7	11	13	20	20	19	51	38	43	73	47	58	53	47	57	45	76	76	60	36	21	907
de 60 à 70 km/h	3	4	2	2	0	6	4	6	0	4	10	13	18	9	14	11	18	4	9	11	12	10	11	8	189
de 70 à 80 km/h	3	1	3	2	0	0	1	0	0	2	1	1	0	0	1	1	1	1	2	3	3	2	2	0	30
de 80 à 90 km/h	1	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	1	2	1	0	0	1	1	1	0	0	10
de 90 à 110 km/h	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	2	2	0	1	1	0	1	8
de 110 à 130 km/h	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
de 130 à 150 km/h	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
V50 (en km/h)	52	54	55	53	52	46	43	40	40	43	44	45	44	44	45	43	40	41	42	44	47	49	49	48	44
V85 (en km/h)	60	65	73	67	58	59	56	50	49	54	54	54	55	54	53	52	49	49	49	52	57	58	59	59	54
Vmoy (en km/h)	53	53	56	54	49	45	43	40	39	42	45	45	45	43	45	43	40	40	41	44	48	50	49	49	43
Trafic total VL	51	21	14	18	18	52	89	174	162	239	225	278	369	255	364	391	516	564	508	482	289	157	110	78	5 424

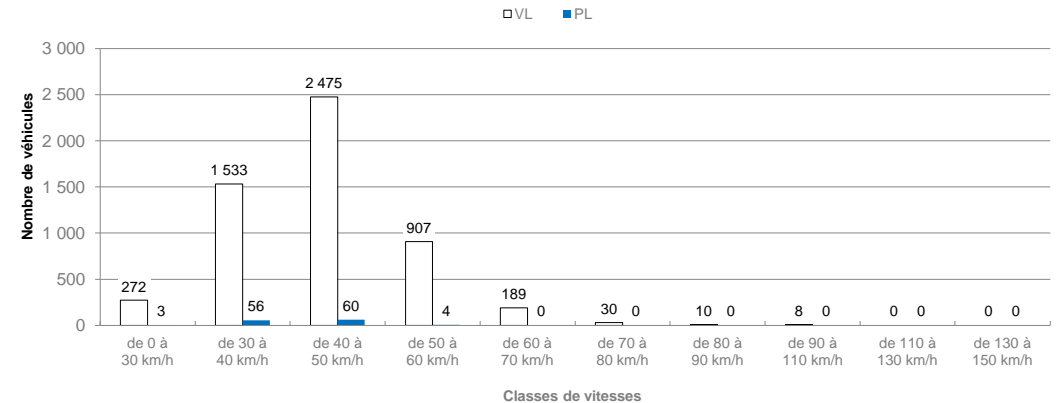
PL

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	Total
de 0 à 30 km/h	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	1	0	1	0	0	0	0	0	0	3
de 30 à 40 km/h	0	0	0	0	2	3	7	4	1	4	5	1	6	2	2	4	8	1	1	2	1	0	1	1	56
de 40 à 50 km/h	1	0	0	0	1	1	4	4	2	3	3	5	3	2	2	4	4	6	4	2	3	2	3	1	60
de 50 à 60 km/h	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0	4
de 60 à 70 km/h	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
de 70 à 80 km/h	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
de 80 à 90 km/h	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
de 90 à 110 km/h	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
de 110 à 130 km/h	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
de 130 à 150 km/h	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
V50 (en km/h)	45	-	-	-	38	37	38	40	43	38	38	45	38	43	40	39	38	43	45	43	43	45	43	40	40
V85 (en km/h)	49	-	-	-	46	44	46	47	48	46	46	50	46	53	47	47	46	48	51	53	48	49	48	47	48
Vmoy (en km/h)	45	-	-	-	38	38	39	40	42	36	39	45	38	43	40	37	38	40	45	43	43	45	43	40	40
Trafic total PL	1	0	0	0	3	4	11	8	3	8	8	7	9	5	4	9	12	8	6	5	4	2	4	2	123

### Histogramme des trafics TV par heure détaillés par vitesse



Histogramme des vitesses VL et PL sur la journée



SYNTHESE DES DONNEES

TRAFIC JOUR			
TV	%PL	VL	PL
5 518	3%	5 373	145

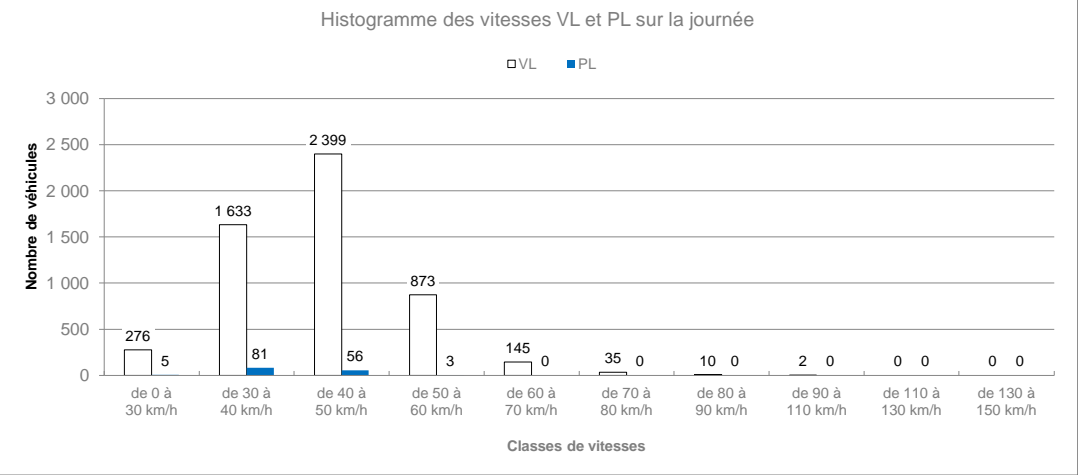
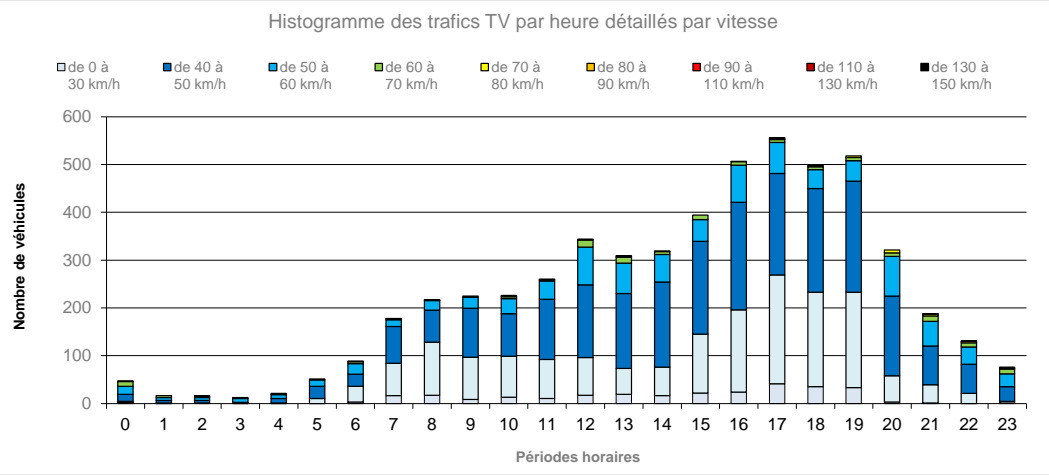
	TRAFIC PERIODES							
	TV				VL		PL	
	Trafic	%TMJ	%PL	Trafic	%TMJ	Trafic	%TMJ	
diurne	5 149	93%	2%	5 022	91%	127	2%	
nocturne	369	7%	5%	351	6%	18	0%	
HPM	225	4%	7%	210	4%	15	0%	
HPS	556	10%	2%	547	10%	9	0%	

	VITESSES (en km/h)															
	TV								VL							
	V15	V50	V85	Vmoy	V15	V50	V85	Vmoy	V15	V50	V85	Vmoy	V15	V50	V85	Vmoy
Journée	34	43	52	43	34	43	52	43	32	39	46	39	32	39	46	39
diurne	33	43	43	42	33	43	51	42	32	38	45	38	32	38	45	38
nocturne	41	50	60	50	33	40	49	51	41	45	52	46	41	45	52	46
HPM	33	42	49	41	33	42	49	42	32	37	44	38	32	37	44	38
HPS	32	40	50	40	32	41	50	40	32	38	46	38	32	38	46	38

DETAIL DES VITESSES

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	Total
de 0 à 30 km/h	1	0	1	0	0	0	3	16	16	8	13	9	17	19	16	20	23	41	35	33	3	1	0	1	276
de 30 à 40 km/h	2	1	0	0	1	9	23	61	107	78	79	77	77	50	56	115	169	222	195	196	54	37	21	3	1 633
de 40 à 50 km/h	15	5	4	2	8	19	22	74	64	98	85	121	149	154	174	192	225	209	215	230	166	81	58	29	2 399
de 50 à 60 km/h	17	6	6	8	8	12	22	14	20	23	31	38	79	64	58	46	78	65	39	43	83	52	35	26	873
de 60 à 70 km/h	10	4	2	2	3	2	4	2	1	3	4	3	15	12	6	9	7	6	6	7	7	11	9	10	145
de 70 à 80 km/h	1	0	2	0	0	0	2	1	0	0	3	0	2	2	0	0	0	3	2	3	6	4	3	1	35
de 80 à 90 km/h	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1	1	0	1	1	1	0	0	1	0	3	10
de 90 à 110 km/h	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	2
de 110 à 130 km/h	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
de 130 à 150 km/h	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
V50 (en km/h)	53	53	54	55	51	46	45	41	38	42	42	43	45	45	45	43	43	41	41	41	46	47	47	51	43
V85 (en km/h)	64	64	69	61	60	56	58	49	49	49	52	51	56	55	53	50	51	50	49	49	56	58	58	63	53
Vmoy (en km/h)	53	53	54	55	52	47	46	40	39	42	42	43	45	45	44	42	42	40	40	41	47	48	49	53	43
Trafic total VL	46	16	15	12	20	42	76	168	209	210	215	249	339	302	311	382	503	547	493	512	319	187	127	73	5 373

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	Total
de 0 à 30 km/h	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	2	1	0	0	0	0	0	0	0	5
de 30 à 40 km/h	0	0	0	0	0	1	10	7	4	11	7	5	2	4	4	8	3	6	3	4	1	1	0	0	81
de 40 à 50 km/h	0	0	1	0	1	7	3	3	3	4	4	5	3	3	4	2	0	3	2	2	1	0	3	2	56
de 50 à 60 km/h	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	3
de 60 à 70 km/h	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
de 70 à 80 km/h	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
de 80 à 90 km/h	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
de 90 à 110 km/h	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
de 110 à 130 km/h	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
de 130 à 150 km/h	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
V50 (en km/h)	-	-	45	-	45	45	37	37	38	37	38	39	42	39	40	35	33	38	38	38	40	35	47	48	38
V85 (en km/h)	-	-	49	-	49	50	44	45	46	44	46	47	48	47	47	41	38	46	46	46	47	39	54	56	47
Vmoy (en km/h)	-	-	45	-	45	45	37	38	36	38	39	38	41	39	40	33	30	38	39	38	40	35	48	48	39
Trafic total PL	0	0	1	0	1	9	13	10	8	15	11	11	5	7	8	12	4	9	5	6	2	1	4	3	145







SYNTHESE DES DONNEES

TRAFIC JOUR			
TV	%PL	VL	PL
5 814	2%	5 690	124

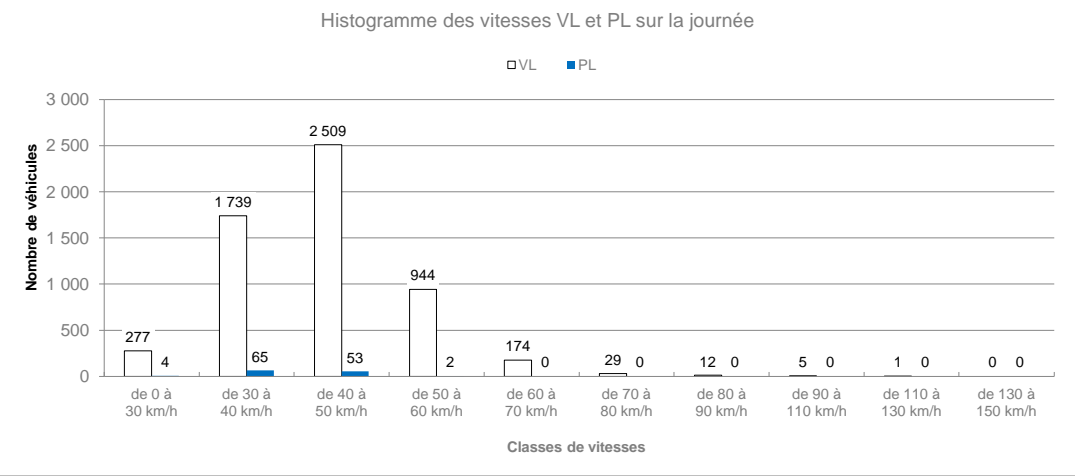
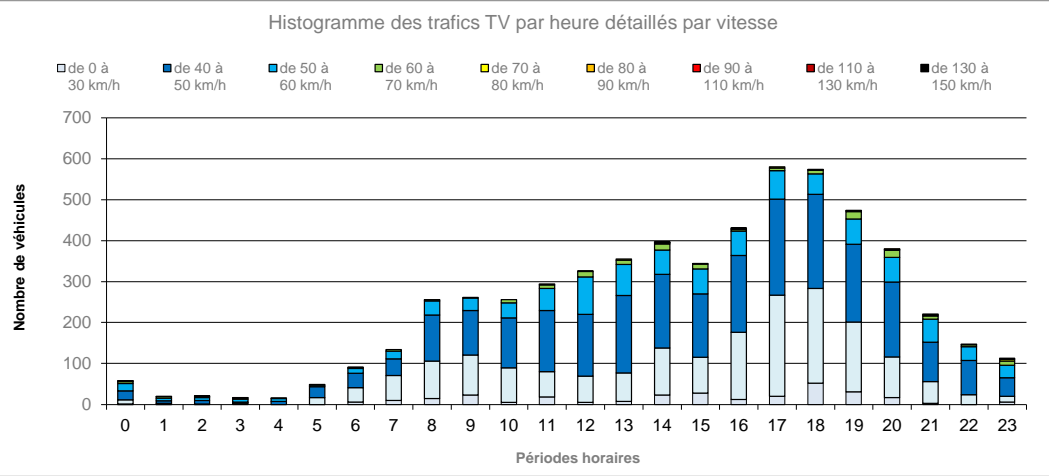
HPM	9 h	10 h	HPS			17 h	18 h
	TRAFIC PERIODES						
	TV			VL		PL	
	Trafic	%TMJ	%PL	Trafic	%TMJ	Trafic	%TMJ
diurne	5 374	92%	2%	5 266	91%	108	2%
nocturne	440	8%	4%	424	7%	16	0%
HPM	261	4%	3%	252	4%	9	0%
HPS	580	10%	1%	574	10%	6	0%

	VITESSES (en km/h)											
	TV				VL				PL			
	V15	V50	V85	Vmoy	V15	V50	V85	Vmoy	V15	V50	V85	Vmoy
Journée	34	43	53	43	34	43	53	43	32	39	46	39
diurne	33	43	43	43	33	43	52	43	32	39	46	39
nocturne	39	47	58	48	31	39	48	48	34	41	46	41
HPM	32	41	49	40	32	41	49	40	33	41	47	41
HPS	33	41	50	41	33	41	50	41	32	36	41	37

DETAIL DES VITESSES

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	Total
de 0 à 30 km/h	0	0	0	1	0	0	6	10	14	23	4	18	5	7	23	27	11	20	52	30	17	3	0	6	277
de 30 à 40 km/h	9	3	1	3	0	14	26	57	89	94	79	59	62	68	111	84	158	242	228	168	96	52	22	14	1 739
de 40 à 50 km/h	22	6	9	2	6	19	33	37	109	103	117	144	148	185	178	152	186	233	228	189	183	94	81	45	2 509
de 50 à 60 km/h	18	6	7	7	7	4	12	19	34	31	37	54	91	76	59	61	59	70	49	62	60	56	34	31	944
de 60 à 70 km/h	5	4	2	3	2	2	2	4	3	1	8	9	14	10	15	12	4	6	9	18	18	8	5	10	174
de 70 à 80 km/h	1	0	1	1	0	0	1	0	0	0	0	2	1	3	2	1	3	3	0	2	1	2	1	4	29
de 80 à 90 km/h	1	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1	0	1	0	2	3	0	1	12
de 90 à 110 km/h	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	1	1	0	0	0	2	5
de 110 à 130 km/h	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
de 130 à 150 km/h	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
V50 (en km/h)	49	52	51	54	52	43	42	39	42	41	43	45	46	45	43	44	42	41	40	42	44	46	46	48	43
V85 (en km/h)	59	65	64	65	60	50	53	52	50	49	52	54	56	55	53	54	51	50	49	52	54	56	55	60	53
Vmoy (en km/h)	50	53	53	51	52	43	42	40	41	40	43	44	46	45	43	43	42	41	40	42	44	46	47	49	43
Trafic total VL	56	20	21	17	15	39	80	127	249	252	245	286	321	349	391	337	422	574	568	470	377	218	143	113	5 690

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	Total
de 0 à 30 km/h	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	1	1	0	0	1	0	0	0	0	4
de 30 à 40 km/h	1	0	0	0	0	3	9	4	3	4	5	3	2	2	4	3	6	5	3	2	3	1	2	0	65
de 40 à 50 km/h	0	0	0	0	1	7	2	3	3	5	5	5	3	4	2	3	2	1	2	1	0	2	2	0	53
de 50 à 60 km/h	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	2
de 60 à 70 km/h	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
de 70 à 80 km/h	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
de 80 à 90 km/h	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
de 90 à 110 km/h	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
de 110 à 130 km/h	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
de 130 à 150 km/h	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
V50 (en km/h)	35	-	-	-	45	43	36	39	42	41	39	42	42	43	38	38	36	36	40	35	35	43	40	-	39
V85 (en km/h)	39	-	-	-	49	48	42	47	50	47	47	48	48	48	46	47	43	41	51	44	39	48	47	-	47
Vmoy (en km/h)	35	-	-	-	45	42	37	39	42	41	38	41	41	42	38	36	35	37	42	33	35	42	40	-	39
Trafic total PL	1	0	0	0	1	10	11	7	7	9	11	8	5	6	6	7	9	6	6	4	3	3	4	0	124



## SYNTHESE DES DONNEES

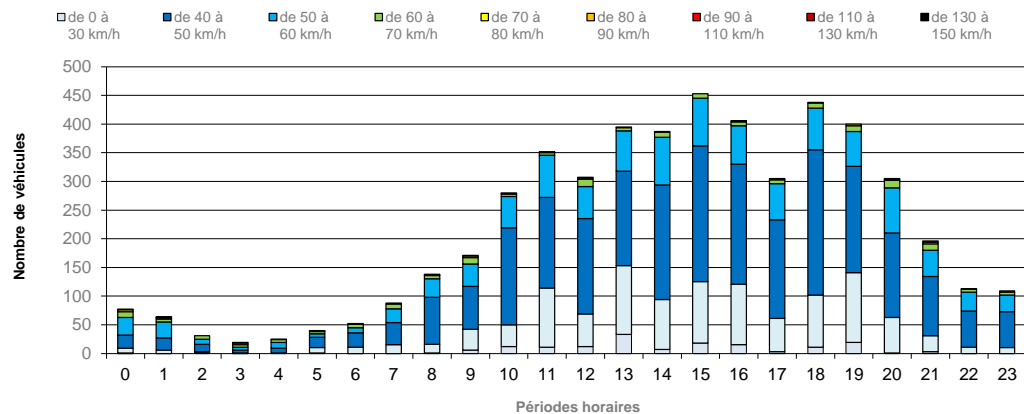
SYNTHESE DES DONNEES				HPM	9 h	10 h	HPS		15 h	16 h	diurne		6 h	22 h	nocturne		22 h	6 h		
TRAFIC JOUR				TRAFIC PERIODES								VITESSES (en km/h)								
TV	%PL	VL	PL	TV		VL		PL		TV		VL		PL						
5 150	1%	5 098	52	Trafic	%TMJ	%PL	Trafic	%TMJ	Trafic	%TMJ	V15	V50	V85	Vmoy	V15	V50	V85	Vmoy		
				diurne	4 673	91%	1%	4 628	90%	45	1%	Journée	36	45	54	45	36	45	55	45
				nocturne	477	9%	1%	470	9%	7	0%	diurne	35	45	45	45	36	45	54	45
				HPM	171	3%	1%	170	3%	1	0%	nocturne	41	49	60	50	30	36	44	50
				HPS	453	9%	1%	450	9%	3	0%	HPM	36	46	57	46	36	46	57	46
											HPS	35	44	53	44	35	44	53	44	

## DETAIL DES VITESSES

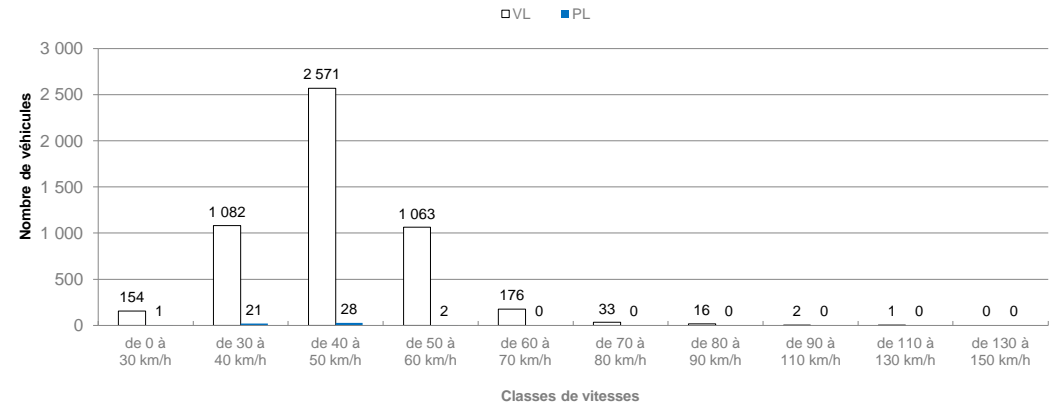
VL																									
Jour/Heure	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	Total
de 0 à 30 km/h	0	0	1	0	1	1	0	0	1	6	12	10	12	33	7	18	15	3	11	19	1	3	0	0	154
de 30 à 40 km/h	8	6	2	1	0	6	9	12	13	35	37	102	54	120	85	107	105	58	91	122	62	27	10	10	1 082
de 40 à 50 km/h	23	21	13	5	7	17	21	37	80	75	168	156	165	163	199	234	206	172	252	185	145	102	62	63	2 571
de 50 à 60 km/h	31	28	9	5	10	6	9	23	31	39	55	74	56	70	83	83	67	63	73	61	79	46	33	29	1 063
de 60 à 70 km/h	10	5	6	4	5	4	6	8	6	11	4	4	13	6	9	8	7	7	9	10	13	11	5	5	176
de 70 à 80 km/h	3	2	0	3	0	1	0	2	0	3	1	2	2	1	0	0	1	2	0	3	1	3	1	2	33
de 80 à 90 km/h	1	1	0	1	1	1	1	0	1	0	1	0	1	0	1	0	1	0	1	0	2	2	0	0	16
de 90 à 110 km/h	0	1	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2
de 110 à 130 km/h	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
de 130 à 150 km/h	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
V50 (en km/h)	52	52	50	57	54	46	47	48	47	46	45	44	45	43	45	44	44	45	45	43	46	47	47	47	45
V85 (en km/h)	63	60	62	74	65	62	60	59	56	57	54	54	55	53	54	53	52	54	52	52	56	57	57	57	55
Vmoy (en km/h)	52	52	50	58	54	48	48	49	48	46	45	44	45	42	45	44	43	46	44	43	47	48	48	48	45
Trafic total VL	76	64	31	19	24	36	46	82	133	170	278	348	303	393	384	450	402	305	437	400	303	194	111	109	5 098

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	Total
de 0 à 30 km/h	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
de 30 à 40 km/h	0	0	0	0	0	3	2	3	2	1	1	1	3	0	2	0	1	0	0	0	0	1	1	0	21
de 40 à 50 km/h	0	0	0	0	1	1	4	2	2	0	1	2	1	2	1	3	3	0	1	0	2	1	1	0	28
de 50 à 60 km/h	0	0	0	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2
de 60 à 70 km/h	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
de 70 à 80 km/h	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
de 80 à 90 km/h	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
de 90 à 110 km/h	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
de 110 à 130 km/h	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
de 130 à 150 km/h	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
V50 (en km/h)	-	-	-	-	45	37	43	40	43	35	40	40	37	45	38	45	43	-	45	-	45	40	40	-	41
V85 (en km/h)	-	-	-	-	49	44	48	51	53	39	47	47	44	49	46	49	48	-	49	-	49	47	47	-	48
Vmoy (en km/h)	-	-	-	-	45	38	42	42	43	35	40	35	38	45	38	45	43	-	45	-	45	40	40	-	41
Trafic total PL	0	0	0	0	1	4	6	6	5	1	2	4	4	2	3	3	4	0	1	0	2	2	2	0	52

Histogramme des trafics TV par heure détaillés par vitesse



Histogramme des vitesses VL et PL sur la journée



## SYNTHESE DES DONNEES

SYNTHSE DES DONNEES

TRAFFIC JOUR				HPM	9 h	10 h	HPS				18 h	19 h	diurne	6 h	22 h	nocturne	22 h	6 h									
TV	%PL	VL	PL	TRAFFIC PERIODES								VITESSES (en km/h)															
				TV				VL				PL				TV				VL				PL			
				Trafic	%TMJ	%PL		Trafic	%TMJ			Trafic	%TMJ			V15	V50	V85	Vmoy	V15	V50	V85	Vmoy	V15	V50	V85	Vmoy
4 141	0%	4 122	19																								
diurne				3 663	88%	1%		3 644	88%			19	0%			38	46	56	47	38	47	56	47	34	41	46	40
nocturne				478	12%	0%		478	12%			0	0%			38	46	46	46	38	46	55	46	34	41	46	40
HPM				115	3%	0%		115	3%			0	0%			41	50	61	51	27	33	40	51	33	40	47	-
HPS				395	10%	0%		394	10%			1	0%			38	46	57	47	38	46	57	47	-	-	-	-

Journée

diurne

nocturne

HPM

HPS

38

46

56

47

38

46

55

46

34

41

46

40

41

50

61

51

27

33

40

51

33

40

47

-

-

-

36

44

52

44

36

44

52

44

32

35

39

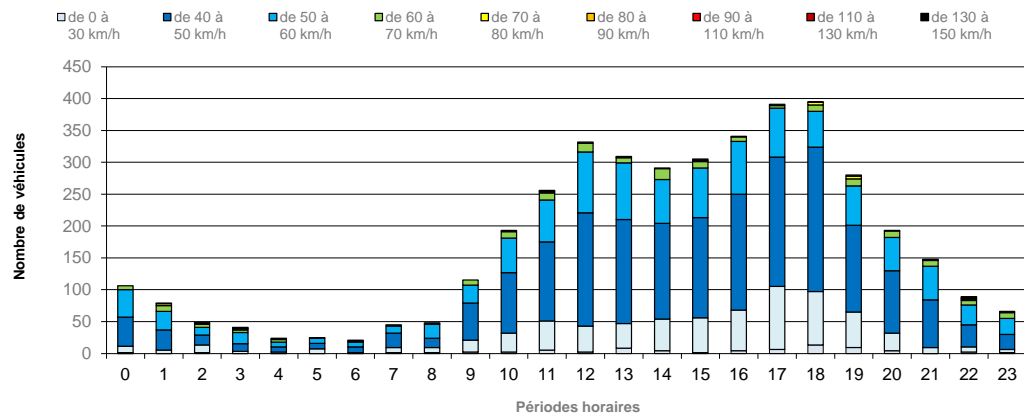
35

## DETAIL DES VITESSES

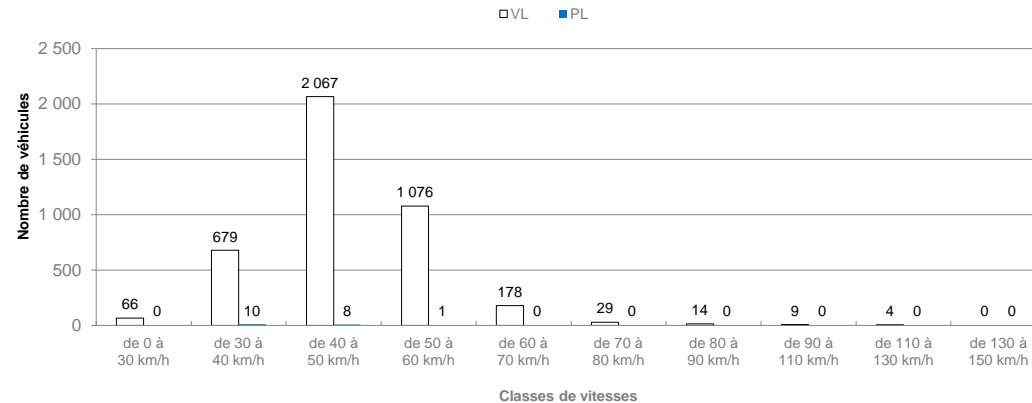
VL																									
Jour/Heure	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	Total
de 0 à 30 km/h	0	0	1	0	0	0	0	1	1	2	2	5	2	8	4	1	4	6	13	9	4	0	2	1	66
de 30 à 40 km/h	10	5	12	3	2	7	1	7	7	19	30	46	40	39	50	54	64	98	83	55	26	8	8	5	679
de 40 à 50 km/h	46	32	16	12	8	9	9	23	15	58	95	124	177	163	150	155	180	203	227	134	98	74	35	24	2 067
de 50 à 60 km/h	43	29	12	18	8	8	8	11	22	28	54	66	95	89	69	78	83	76	56	62	52	53	31	25	1 076
de 60 à 70 km/h	6	9	5	4	4	1	1	2	1	8	10	11	14	8	17	10	7	4	10	11	10	9	7	9	178
de 70 à 80 km/h	0	3	1	2	1	0	0	0	1	0	0	2	2	1	1	2	0	2	4	4	1	1	1	0	29
de 80 à 90 km/h	0	1	2	1	0	0	1	0	0	0	0	1	0	1	0	0	0	0	1	2	0	0	2	2	14
de 90 à 110 km/h	0	0	0	0	1	0	1	0	0	0	2	1	0	0	0	2	0	0	0	0	0	1	1	0	9
de 110 à 130 km/h	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	2	0	4
de 130 à 150 km/h	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
V50 (en km/h)	49	51	47	53	53	46	51	46	50	46	47	46	47	47	46	46	46	44	44	46	47	49	50	51	46
V85 (en km/h)	58	61	61	65	66	57	60	56	58	57	57	56	56	56	56	55	53	52	56	57	58	60	61	56	56
Vmoy (en km/h)	49	52	49	55	54	46	54	46	49	47	48	47	48	47	47	47	46	44	44	46	47	50	52	52	47
Trafic total VL	105	79	49	41	24	25	21	44	47	115	193	256	330	309	291	302	339	389	394	277	191	146	89	66	4 122

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	Total
de 0 à 30 km/h	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
de 30 à 40 km/h	0	0	0	0	0	0	0	1	1	0	0	0	1	0	0	1	0	1	1	1	2	1	0	0	10
de 40 à 50 km/h	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	2	2	0	0	2	0	1	0	0	8
de 50 à 60 km/h	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	1
de 60 à 70 km/h	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
de 70 à 80 km/h	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
de 80 à 90 km/h	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
de 90 à 110 km/h	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
de 110 à 130 km/h	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
de 130 à 150 km/h	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
V50 (en km/h)	-	-	-	-	-	-	-	35	35	-	-	-	40	-	-	43	45	50	35	43	35	40	-	-	40
V85 (en km/h)	-	-	-	-	-	-	-	39	39	-	-	-	47	-	-	48	49	57	39	48	39	47	-	-	48
Vmoy (en km/h)	-	-	-	-	-	-	-	35	35	-	-	-	40	-	-	42	45	45	35	42	35	40	-	-	40
Trafic total PL	0	0	0	0	0	0	0	1	1	0	0	0	2	0	0	3	2	2	1	3	2	2	0	0	19

Histogramme des trafics TV par heure détaillés par vitesse



Histogramme des vitesses VL et PL sur la journée



## SYNTHESE DES DONNEES

SYNTHESE DES DONNEES

				HPM	9 h	10 h	HPS				17 h	18 h	diurne	6 h	22 h	nocturne				22 h	6 h							
TRAFFIC JOUR				TRAFFIC PERIODES												VITESSES (en km/h)												
TV	%PL	VL	PL	TV				VL				PL				TV				VL				PL				
5 408	2%	5 297	111	Trafic	%TMJ	%PL	Trafic	%TMJ	Trafic	%TMJ	Trafic	%TMJ	Trafic	%TMJ	V15	V50	V85	Vmoy	V15	V50	V85	Vmoy	V15	V50	V85	Vmoy		
				diurne	4 960	92%	2%	4 860	90%	100	2%					Journée	33	43	52	42	33	43	53	43	30	37	44	37
				nocturne	448	8%	2%	437	8%	11	0%					diurne	32	42	42	42	33	42	52	42	30	37	44	37
				HPM	215	4%	3%	209	4%	6	0%					nocturne	40	49	59	50	34	42	51	50	35	39	46	40
				HPS	605	11%	1%	597	11%	8	0%					HPM	31	43	53	41	31	43	53	41	33	40	47	40
																HPS	31	39	49	38	31	39	49	38	30	35	40	34

DETAIL DES VITESSES





SYNTHESE DES DONNEES

TRAFIC JOUR			
TV	%PL	VL	PL
5 575	2%	5 436	139

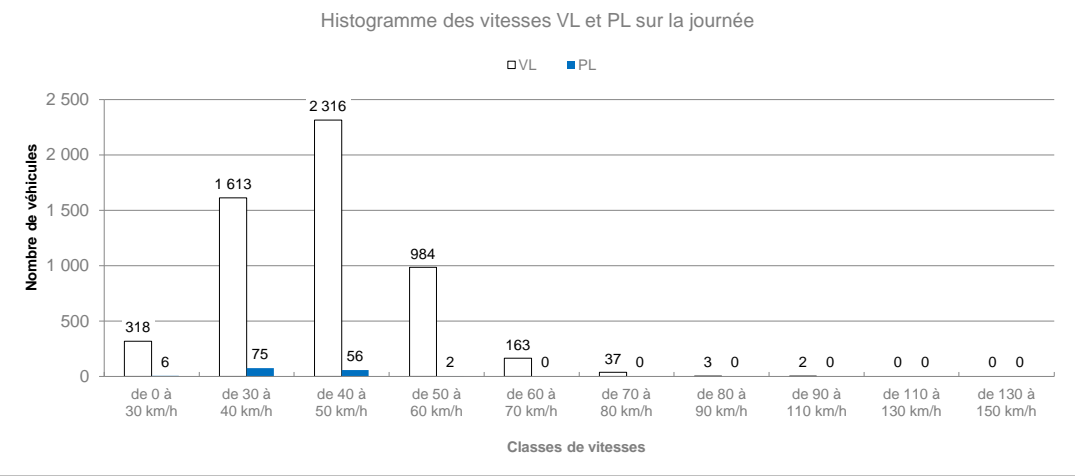
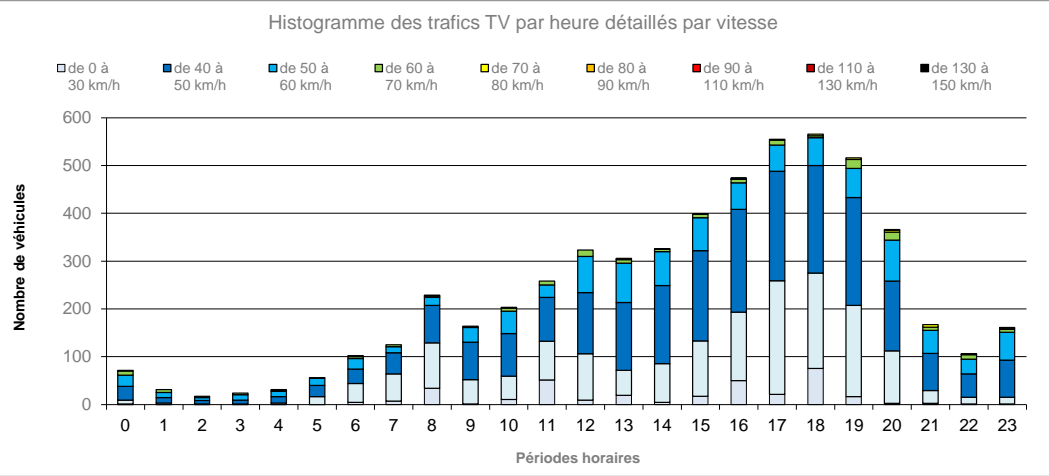
	HPM	8 h	9 h	HPS	18 h	19 h	diurne	6 h	22 h
TRAFIC PERIODES									
	TV			VL			PL		
	Trafic	%TMJ	%PL	Trafic	%TMJ	Trafic	%TMJ		
diurne	5 079	91%	2%	4 966	89%	113	2%		
nocturne	496	9%	5%	470	8%	26	0%		
HPM	229	4%	1%	226	4%	3	0%		
HPS	566	10%	1%	559	10%	7	0%		

	VITESSES (en km/h)															
	TV				VL				PL							
	V15	V50	V85	Vmoy	V15	V50	V85	Vmoy	V15	V50	V85	Vmoy				
Journée	33	43	53	43	33	43	53	43	31	39	46	38				
diurne	32	43	43	42	33	43	52	42	30	39	46	38				
nocturne	40	49	58	49	31	38	45	50	34	40	47	40				
HPM	30	38	48	38	30	38	48	38	35	43	48	42				
HPS	30	40	49	39	31	40	49	39	16	38	47	34				

DETAIL DES VITESSES

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	Total
de 0 à 30 km/h	0	0	0	0	0	0	4	6	34	1	9	49	9	19	4	17	50	21	73	16	2	2	1	1	318
de 30 à 40 km/h	7	2	1	0	2	12	33	53	94	46	46	77	92	50	74	111	139	233	198	185	108	26	11	13	1 613
de 40 à 50 km/h	27	11	7	7	12	17	28	44	76	74	85	91	123	139	162	185	211	228	222	223	145	75	47	77	2 316
de 50 à 60 km/h	23	11	6	11	12	15	22	13	17	30	46	26	76	83	71	69	56	55	58	61	86	48	31	58	984
de 60 à 70 km/h	9	6	3	4	1	1	4	4	3	3	6	8	13	7	5	7	7	10	4	19	17	7	9	6	163
de 70 à 80 km/h	1	0	0	0	2	0	2	0	2	0	2	0	0	3	1	1	1	2	4	3	4	5	1	3	37
de 80 à 90 km/h	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	1	0	0	1	3
de 90 à 110 km/h	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	1	0	2
de 110 à 130 km/h	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
de 130 à 150 km/h	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
V50 (en km/h)	50	52	51	54	50	46	43	40	38	44	45	40	45	46	45	44	42	41	40	42	45	47	48	49	43
V85 (en km/h)	60	63	62	62	59	56	56	50	48	53	55	50	56	56	54	53	50	49	49	51	56	57	59	58	54
Vmoy (en km/h)	51	52	51	54	51	46	44	41	38	44	45	38	44	45	45	43	41	41	39	43	46	48	49	49	43
Trafic total VL	67	30	17	22	29	45	93	120	226	154	194	251	313	301	317	390	466	549	559	507	363	163	101	159	5 436

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	Total
de 0 à 30 km/h	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	2	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	6
de 30 à 40 km/h	1	1	0	1	1	4	7	4	1	5	3	4	5	2	7	5	4	5	2	6	2	1	3	1	75
de 40 à 50 km/h	2	0	0	1	1	7	2	0	2	4	4	1	5	3	2	4	4	1	3	3	1	3	2	1	56
de 50 à 60 km/h	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2
de 60 à 70 km/h	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
de 70 à 80 km/h	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
de 80 à 90 km/h	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
de 90 à 110 km/h	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
de 110 à 130 km/h	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
de 130 à 150 km/h	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
V50 (en km/h)	43	35	-	40	40	42	36	34	43	40	41	34	40	42	36	39	40	36	38	38	38	43	38	40	38
V85 (en km/h)	48	39	-	47	47	48	43	38	48	49	49	40	47	48	43	47	47	41	47	46	46	48	46	47	47
Vmoy (en km/h)	42	35	-	40	40	41	37	31	42	41	39	31	40	41	37	39	40	37	34	38	38	43	39	40	38
Trafic total PL	3	1	0	2	2	11	9	5	3	10	9	7	10	5	9	9	8	6	7	9	3	4	5	2	139



## — 4.2. CALCULS DE RESERVE DE CAPACITE DES CARREFOURS

### — 4.2.1. C1 : CARREFOUR RD111 / RD124

Ormesson-sur-Marne

RESERVE de CAPACITE du CARREFOUR : RD124/RD111

Situation actuelle

HPM

CALCUL DES CHARGES PAR LIGNE DE FEUX

Ligne de feux	Comptages (u.v.p./h)			Coefficients			Charge	Caractéristiques		Charge
	L.A.G.	Direct	L.A.D.	L.A.G.	Direct	L.A.D.	(vvp/h)	Nbre de lcs.	Statut	(vvp/h)
F1 RD124 nord	34	225	0	1.5	1	0	276	1	0	276
F2 RD111 sud	0	388	0	0	1.05	0	407	0	15	407
F2d RD111 sud Tal	0	0	257	0	0	1.1	282	1	0	282
F3 RD111 est	524	0	93	1.3	1	1.1	783	1	0	783

\* Capacité de stockage en nombre de véhicule / cycle de la voie de longueur limitée

RESERVE DE CAPACITE PAR LIGNE DE FEUX

Diagramme de feux		Phase	Temps V+O	Temps Inter-phase
Phase		1	18	
Phase		2	40	4
Phase		3	50	4
Durée du cycle en secondes			116	
Temps perdu par phase (usage 100marge)			3	
Nombre total de cycle par heure			31	

Ligne de feux	Capacité	Temps	Phase	Temps	Capacité	Charge	Réserve	Attente (vvh/c)
(vvh/c)	(vvh/c)	(s)		(s)	(vvp/h)	(vvp/h)	(%)	(vvh/c)
F1 RD124 nord	1800	50	3	47	729	276	453	62 5 9
F2 RD111 sud	1800	50	3	47	465	407	58	12 9 14
F2d RD111 sud Tal	1800	94	2.5	91	1412	282	1129	79 2 4
F3 RD111 est	1800	58	1.2	55	853	783	69	8 15 22

Réserve de capacité minimum par ligne de feux (%) 8

RESERVE DE CAPACITE GLOBALE du CARREFOUR (Trafic aux entrées)

Phase de feux		Capacité	Charge
F2 RD111 sud		465	407
F3 RD111 est		853	783
Total vvp/h/v :		1 318	1 190

Nombre de phases principales 2

Temps total perdu par cycle : 14

Réserve de capacité globale (%) : 9

Ormesson-sur-Marne

RESERVE de CAPACITE du CARREFOUR : RD124/RD111

Situation actuelle

HPS

CALCUL DES CHARGES PAR LIGNE DE FEUX

Ligne de feux	Comptages (u.v.p./h)			Coefficients			Charges	Caractéristiques		Charge
	L.A.G.	Direct	L.A.D.	L.A.G.	Direct	L.A.D.	(vvp/h)	Abordée	Suraborn	(vvp/h)
F1 RD124 nord	63	441	0	1.5	1	0	535	1	0	535
F2 RD111 sud	0	417	0	0	1.05	0	437	0	15	437
F2d RD111 sud Tal	0	0	415	0	0	1.1	456	1	0	456
F3 RD111 est	291	0	42	1.3	1	1.1	424	1	0	424

\* Capacité de stockage en nombre de véhicule / cycle de la voie de longueur limitée

RESERVE DE CAPACITE PAR LIGNE DE FEUX

Diagramme de feux		Phase	Temps V+O	Temps Inter-phase
Phase		1	22	
Phase		2	22	4
Phase		3	62	4
Durée du cycle en secondes		114		
Temps perdu par phase		3		
Nombre total de cycle par heure		31		

Ligne de feux	Capacité	Temps	Phase	Temps	Capacité	Charge	Réserve	Attente
(vvh/c)	(vvh/c)	(s)		(s)	(vvp/h)	(vvp/h)	(%)	(vvh/c)
F1 RD124 nord	1800	62	3	59	931	535	396	42
F2 RD111 sud	1800	62	3	59	473	437	35	7
F2d RD111 sud Tal	1800	88	2.5	85	1342	456	885	65
F3 RD111 est	1800	44	1.2	41	647	424	222	34

Réserve de capacité minimum par ligne de feux (%) 7

RESERVE DE CAPACITE GLOBALE du CARREFOUR (Trafic aux entrées)

Phase de feux		Capacité	Charge
F1 RD124 nord		931	535
F3 RD111 est		647	424
Total vvp/h/v :		1 578	960

Nombre de phases principales 2

Temps total perdu par cycle : 14

Réserve de capacité globale (%) : 39

07/04/2022 17:15:16

N° aff: 8321

CD VIA (Conseils en Déplacements sur Voirie - Iséric & Associés)

2, Rue Suchet 94700 MAISONS-AL-FORT-Tel:01.43.53.69.50-Fax:01.43.53.69.51-E-Mail:cdvia@cdvia.fr

Page 2

07/04/2022 17:15:16

CD VIA (Conseils en Déplacements sur Voirie - Isbérie &amp; Associés)

N° 401 - 8321

2, Rue Sudest 94700 MAISONS-AL-FORT-Tel: 01.43.53.69.50-Fax: 01.43.53.69.51-E-Mail:cdvia@cdvia.fr

Page : 1

Ormesson-sur-Marne

RESERVE de CAPACITE du CARREFOUR : RD124/RD111

Fil de l'eau 2028

HPM

CALCUL DES CHARGES PAR LIGNE DE FEUX

Ligne de feux	Comptages (vlv.p/h)			Coefficients			Charge	Caractéristiques		Charge
	T.A.G.	Direct	T.A.D.	T.A.G.	Direct	T.A.D.	(vvpd/h)	Nbre de Bc	Saturation	(vvpd/h/vt)
F1 RD124 nord	59	255	0	1.5	1	0	343	1	0	343
F2 RD111 sud	0	338	0	0	1.05	0	354	0	15	354
F2d RD111 sud TaD	0	0	297	0	0	1.1	326	1	0	326
F3 RD111 est	549	0	53	1.3	1	1.1	772	1	0	772

\* Capacité de stockage en nombre de véhicule / cycle de la voie de longueur limitée

RESERVE DE CAPACITE PAR LIGNE DE FEUX

Diagramme de feux	Phase	Temps V+O	Temps Inter-phase
Phase	1	18	
Phase	2	40	4
Phase	3	50	4
Durée du cycle en secondes			116
Temps perdu par phase (reculage (décalage))			3
Nombre total de cycle par heure			31

Ligne de feux des entrées au carrefour	Capacité (véh/c)	Temps V+O (s/c)	Phase	Temps sur allée (vvpd/h/s)	Capacité (vvpd/h/s)	Charge (vvpd/h/s)	Réserve Nbre (%)	Attente (véh/c) min	max	
F1 RD124 nord	1800	50	3	47	729	343	385	52	7	11
F2 RD111 sud	1800	50	3	47	465	354	110	23	7	12
F2d RD111 sud TaD	1800	94	23	91	1412	326	1085	76	2	5
F3 RD111 est	1800	58	12	55	853	772	81	9	15	22

Réserve de capacité minimum par ligne de feux (%) 9

RESERVE DE CAPACITE GLOBALE du CARREFOUR (Trafics aux entrées)

Phase de feux	Capacité	Charge
F2 RD111 sud	465	354
F3 RD111 est	853	772
Total vvpd/h/v :	1 318	1 126

Nombre de phases principales 2

Temps total perdu par cycle : 14

Réserve de capacité globale (%): 14

07/04/2022 17:15:42

CD VIA (Conseils en Déplacements sur Voirie - Isbérie & Associés)

N° att: 8321

2, Rue Suchet 94700 MAISONS-AL-FORT-T93.01.43.53.69.50-Fax: 01.43.53.69.51-E-Mail:cdvia@cdvia.fr

Page :

Ormesson-sur-Marne

RESERVE de CAPACITE du CARREFOUR : RD124/RD111

F11 de l'eau 2028

HPS

CALCUL DES CHARGES PAR LIGNE DE FEUX

Ligne de feux	Comptages (vlv.p/h)	Coefficients	Charges	Caractéristiques	Charge
	T.A.G. Direct T.A.D.	T.A.G. Direct T.A.D.	(vvpd/h)	Nbre de Bc Saturation	(vvpd/h/vt)
F1 RD124 nord	58 436 0	1.5 1 0	523	1 0	523
F2 RD111 sud	0 417 0	0 1.05 0	437	0 15	437
F2d RD111 sud TaD	0 0 405	0 0 1.1	445	1 0	445
F3 RD111 est	286 0 47	1.3 1 1.1	423	1 0	423

\* Capacité de stockage en nombre de véhicule / cycle de la voie de longueur limitée

RESERVE DE CAPACITE PAR LIGNE DE FEUX

Diagramme de feux	Phase	Temps V+O	Temps Inter-phase
Phase	1	22	
Phase	2	22	4
Phase	3	62	4
Durée du cycle en secondes			114
Temps perdu par phase			3
Nombre total de cycle par heure			31

Ligne de feux des entrées au carrefour	Capacité (véh/c)	Temps (s/c)	Phase	Temps sur allée (vvpd/h/s)	Capacité (vvpd/h/s)	Charge (vvpd/h/s)	Réserve Nbre (%)	Attente min	Attente (véh/c) max
F1 RD124 nord	1800	62	3	59	931	523	408	43	10 15
F2 RD111 sud	1800	62	3	59	473	437	35	7	8 13
F2d RD111 sud TaD	1800	88	23	85	1342	445	896	66	4 7
F3 RD111 est	1800	44	12	41	647	423	223	34	8 13

Réserve de capacité minimum par ligne de feux (%) 7

RESERVE DE CAPACITE GLOBALE du CARREFOUR (Trafics aux entrées)

Phase de feux	Capacité	Charge
F1 RD124 nord	931	523
F3 RD111 est	647	423
Total vvpd/h/v :	1 578	946

Nombre de phases principales 2

Temps total perdu par cycle : 14

Réserve de capacité globale (%) : 40

07/04/2022 17:15:44

CD VIA (Conseils en Déplacements sur Voirie - Isbérie & Associés)

N° att: 8321 2, Rue Suchet 94700 MAISONS-AL-FORT-T93.01.43.53.69.50-Fax: 01.43.53.69.51-E-Mail:cdvia@cdvia.fr

Page :

Ormesson-sur-Marne

RESERVE de CAPACITE du CARREFOUR : RD124/RD111

Avec projet variante 1

HPM

CALCUL DES CHARGES PAR LIGNE DE FEUX

Ligne de feux	Comptages (vlv.p/h)			Coefficients			Charge	Caractéristiques		Charge
	T.A.G.	Direct	T.A.D.	T.A.G.	Direct	T.A.D.	(vvpd/h)	Nbre de Bc	Saturation	(vvpd/h/vt)
F1 RD124 nord	89	265	0	1.5	1	0	398	1	0	398
F2 RD111 sud	0	338	0	0	1.05	0	354	0	15	354
F2d RD111 sud TaD	0	0	287	0	0	1.1	315	1	0	315
F3 RD111 est	529	0	73	1.3	1	1.1	768	1	0	768

\* Capacité de stockage en nombre de véhicule / cycle de la voie de longueur limitée

RESERVE DE CAPACITE PAR LIGNE DE FEUX

Diagramme de feux		Temps		Temps	
		Phase		V+O Inter-phase	
Phase		1		18	
Phase		2		40 4	
Phase		3		50 4	
Durée du cycle en secondes				116	
Temps perdu par phase (voiture 1800m/s)				3	
Nombre total de cycle par heure				31	

Ligne de feux des entrées au carrefour	Capacité (véh/c)	Temps (s/c)	Phase	Temps (s/cycle)	Capacité (véh/c/h)	Charge (véh/c/h)	Réserve (véh/c)	Attente (véh/c)	max
F1 RD124 nord	1800	50	3	47	729	398	330	45	8 13
F2 RD111 sud	1800	50	3	47	465	354	110	23	7 12
F2d RD111 sud TaD	1800	94	23	91	1412	315	1096	77	2 5
F3 RD111 est	1800	58	12	55	853	768	85	10	15 22

Réserve de capacité minimum par ligne de feux (%)

10

RESERVE DE CAPACITE GLOBALE du CARREFOUR (Trafics aux entrées)

Phase de feux		Capacité		Charge	
F1 RD124 nord				729 398	
F3 RD111 est				853 768	
Total vvpd/h/v :		1 582		1 666	

Nombre de phases principales 2

Temps total perdu par cycle : 14

Réserve de capacité globale (%): 26

07/04/2022 17:16:15

CD VIA (Conseils en Déplacements sur Voirie - Isbérie & Associés)

N° att: 8321 2, Rue Suchet 94700 MAISONS-AL-FORT-T93.01.43.53.69.50-Fax: 01.43.53.69.51-E-Mail:cdvia@cdvia.fr

Page :

Ormesson-sur-Marne

RESERVE DE CAPACITE du CARREFOUR : RD124/RD111

Avec projet variante 1

HPS

CALCUL DES CHARGES PAR LIGNE DE FEUX

Ligne de feux	Comptages (vlv.p/h)	Coefficients	Charge	Caractéristiques	Charge
	T.A.G. Direct T.A.D.	T.A.G. Direct T.A.D.	(vvpd/h)	Nbre de Bc Saturation	(vvpd/h/vt)
F1 RD124 nord	68 436 0	1.5 1 0	538	1 0	538
F2 RD111 sud	0 427 0	0 1.05 0	448	0 15	448
F2d RD111 sud TaD	0 0 390	0 0 1.1	429	1 0	429
F3 RD111 est	281 0 62	1.3 1 1.1	433	1 0	433

\* Capacité de stockage en nombre de véhicule / cycle de la voie de longueur limitée

RESERVE DE CAPACITE PAR LIGNE DE FEUX

Diagramme de feux	Temps	Temps
Phase	V+O	Inter-phase
Phase	1 22	
Phase	2 22	4
Phase	3 62	4
Durée du cycle en secondes		114
Temps perdu par phase (stockage véhicules)		3
Nombre total de cycle par heure		31

Ligne de feux des entrées au carrefour	Capacité (véh/c)	Temps (s/c)	Phase	Temps (s/cycle)	Capacité (véh/c/h)	Charge (véh/c/h)	Réserve Nbre (%)	Attente (véh/c) min max
F1 RD124 nord	1800	62	3	59	931	538	393 42	10 16
F2 RD111 sud	1800	62	3	59	473	448	25 5	8 13
F2d RD111 sud TaD	1800	88	23	85	1342	429	913 68	4 7
F3 RD111 est	1800	44	12	41	647	433	213 33	8 13

Réserve de capacité minimum par ligne de feux (%)

5

RESERVE DE CAPACITE GLOBALE du CARREFOUR (Trafics aux entrées)

Phase de feux	Capacité	Charge
F1 RD124 nord	931	538
F3 RD111 est	647	433
Total vvpd/h/v :	1 578	971

Nombre de phases principales 2

Temps total perdu par cycle : 14

Réserve de capacité globale (%) : 38

07/04/2022 17:16:25

CD VIA (Conseils en Déplacements sur Voirie - Isbérie & Associés)

N° att : 8321

2, Rue Suchet 94700 MAISONS-AL-FORT-T93.01.43.53.69.50-Fax: 01.43.53.69.51-E-Mail:cdvia@cdvia.fr

Page :



Ormesson-sur-Marne

RESERVE de CAPACITE du CARREFOUR : RD124/RD111

Avec projet variante 2

HPM

CALCUL DES CHARGES PAR LIGNE DE FEUX

Ligne de feux	Comptages (vlv.p/h)			Coefficients			Charge	Caractéristiques			Charge
	T.A.G.	Direct	T.A.D.	T.A.G.	Direct	T.A.D.	(vvp/h)	Nbre de Bc	Saturation		(vvp/h)
F1 RD124 nord	114	295	0	1.5	1	0	466	1	0		466
F2 RD111 sud	0	378	0	0	1.05	0	396	0	15		396
F2d RD111 sud TaD	0	0	242	0	0	1.1	266	1	0		266
F3 RD111 est	529	0	2	1.3	1	1.1	689	1	0		689

\* Capacité de stockage en nombre de véhicule / cycle de la voie de longueur limitée

RESERVE DE CAPACITE PAR LIGNE DE FEUX

Diagramme de feux		Phase	Temps V+O	Temps Inter-phase
Phase		1	18	
Phase		2	40	4
Phase		3	50	4
Durée du cycle en secondes				116
Temps perdu par phase (voies 18m+2x50m)				3
Nombre total de cycle par heure				31

Ligne de feux des entrées au carrefour	Capacité (veh/c)	Temps (s/c)	Phase	Temps sur allée (vvp/h)	Capacité (veh/c)	Charge (vvh/c)	Réserve Nbre (%)	Attente (vvh/c)	min	max
F1 RD124 nord	1800	50	3	47	729	466	263	36	10	15
F2 RD111 sud	1800	50	3	47	465	396	68	14	9	14
F2d RD111 sud TaD	1800	94	23	91	1412	266	1145	81	1	4
F3 RD111 est	1800	58	12	55	853	689	163	19	12	18

Réserve de capacité minimum par ligne de feux (%)

14

RESERVE DE CAPACITE GLOBALE du CARREFOUR (Trafics aux entrées)

Phase de feux		Capacité	Charge
F1 RD124 nord		729	466
F3 RD111 est		853	689
Total vvp/h/v :		1 582	1 155

Nombre de phases principales 2

Temps total perdu par cycle : 14

Réserve de capacité globale (%): 26

07/04/2022 17:16:35

CD VIA (Conseils en Déplacements sur Voirie - Isbérie & Associés)

N° att: 8321 2, Rue Suchet 94700 MAISONS-AL-FORT-T93-01-43.53.69.50-Fax: 01.43.53.69.51-E-Mail:cdvia@cdvia.fr

Page :

Ormesson-sur-Marne

RESERVE de CAPACITE du CARREFOUR : RD124/RD111

Avec projet variante 2

HPS

CALCUL DES CHARGES PAR LIGNE DE FEUX

Ligne de feux	Comptages (vlv.p/h)	Coefficients	Charges	Caractéristiques	Charges
	T.A.G. Direct T.A.D.	T.A.G. Direct T.A.D.	(vvh/c)	Nbre de Bc Saturation	(vvh/c)
F1 RD124 nord	33 446 0	1.5 1 0	495	1 0	495
F2 RD111 sud	0 462 0	0 1 0	462	0 15	462
F2d RD111 sud TaD	0 0 370	0 0 1.1	407	1 0	407
F3 RD111 est	281 0 13	1.3 1 1.1	379	1 0	379

\* Capacité de stockage en nombre de véhicule / cycle de la voie de longueur limitée

RESERVE DE CAPACITE PAR LIGNE DE FEUX

Diagramme de feux	Phase	Temps V+O	Temps Inter-phase
Phase	1	22	
Phase	2	22	4
Phase	3	62	4
Durée du cycle en secondes			114
Temps perdu par phase (surtoutage / décalage)			3
Nombre total de cycle par heure			31

Ligne de feux des entrées au carrefour	Capacité (veh/c)	Temps (s/c)	Phase	Temps sur allée (vvp/h)	Capacité (veh/c)	Charge (vvh/c)	Réserve Nbre (%)	Attente (vvh/c) min	max	
F1 RD124 nord	1800	62	3	59	931	495	436	46	9	15
F2 RD111 sud	1800	62	3	59	473	462	11	2	9	14
F2d RD111 sud TaD	1800	88	23	85	1342	407	935	69	3	7
F3 RD111 est	1800	44	12	41	647	379	267	41	7	11

Réserve de capacité minimum par ligne de feux (%)

2

RESERVE DE CAPACITE GLOBALE du CARREFOUR (Trafics aux entrées)

Phase de feux	Capacité	Charge
F1 RD124 nord	931	495
F3 RD111 est	647	379
Total vvp/h/v :	1 578	875

Nombre de phases principales 2

Temps total perdu par cycle : 14

Réserve de capacité globale (%) : 44

07/04/2022 17:16:46

CD VIA (Conseils en Déplacements sur Voirie - Isbérie & Associés)

N° att: 8321

2, Rue Suchet 94700 MAISONS-AL-FORT-T93-01-43.53.69.50-Fax: 01.43.53.69.51-E-Mail:cdvia@cdvia.fr

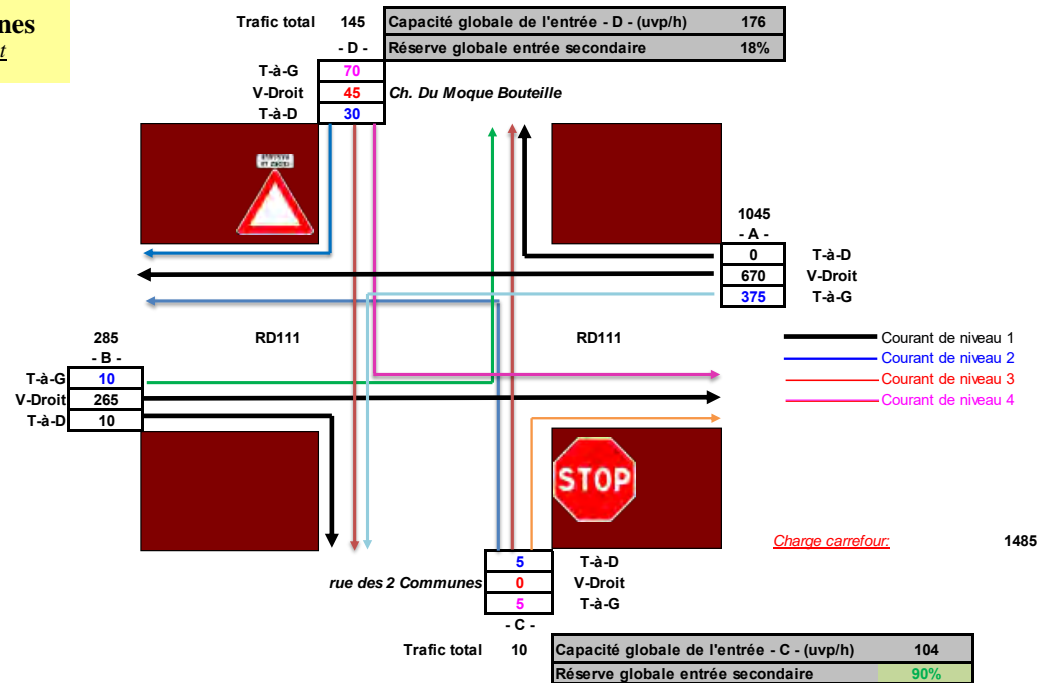
Page :

## 4.2.2. C2 : CARREFOUR RD111 / RUE DES 2 COMMUNES

### Ormesson-sur-Marne

#### RD111 / Rue des Deux Communes

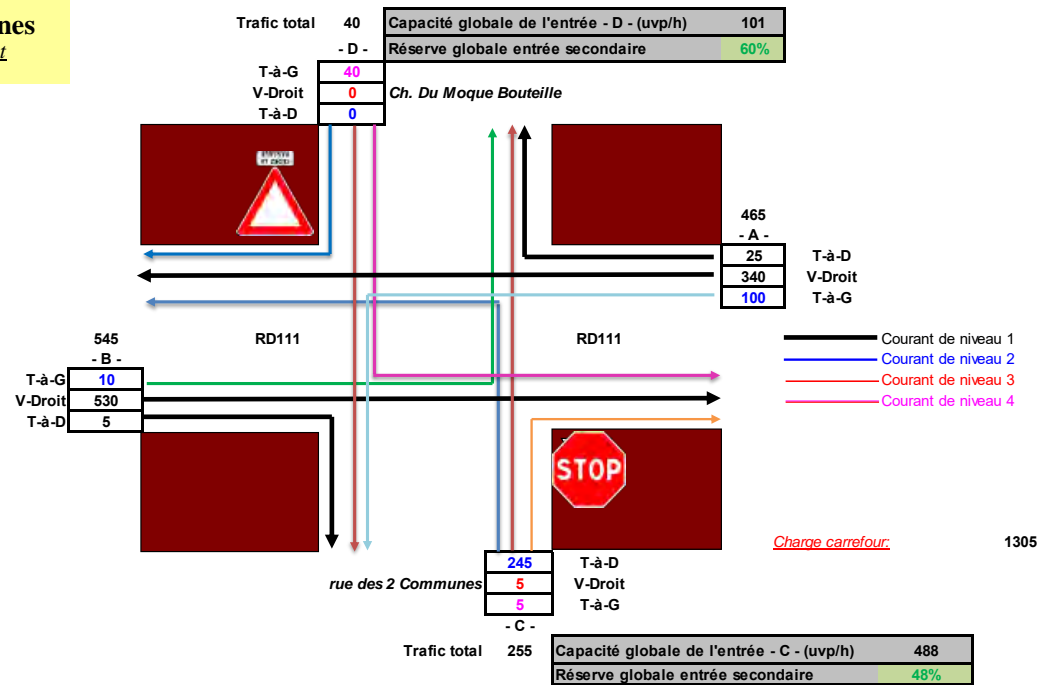
*Situation de référence 2028 sans projet*  
*Heure de pointe du matin*



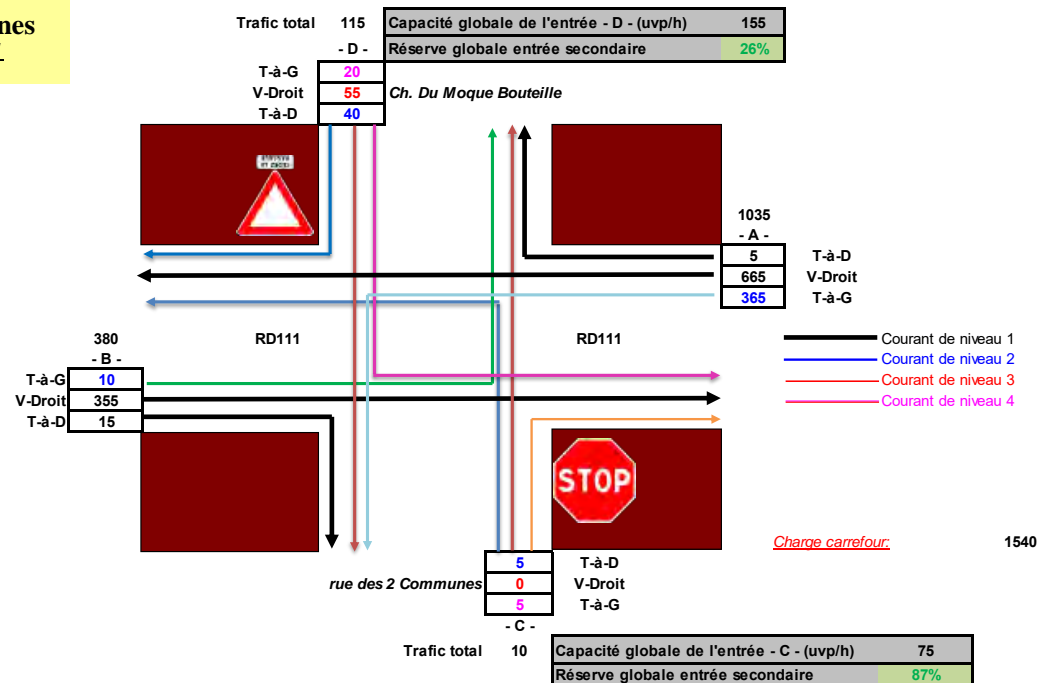
Courant étudié	Créneau critique	Qté (uvp/h)	Courant gênant	Capacité de base du courant étudié	Probabilité de conditions fluides	Capacité de file d'attente (en vh)	Probabilité de conditions non congestionnées	Capacité réelle du courant étudié	Réserve de capacité (uvp/h)	Réserve de capacité (%)	Commentaires	Tps d'attente moyen (s)	Longueur moyenne de queue (vh)
T-à-D vers la route principale C	6.0	5	270	723	1.00	999	1.00	723	718	99%	Pas de retard	5	0.0
T-à-D vers la route principale D	4.5	30	670	730	0.98	999	1.00	729	699	96%	Pas de retard	5	0.0
T-à-G depuis la route principale A	5.0	375	275	911	0.67	999	1.00	911	536	59%	Retards très faibles	7	0.7
T-à-G depuis la route principale B	5.0	10	670	614	1.00	999	1.00	614	604	98%	Pas de retard	6	0.0
Traversée de la route principale C	7.0	0	1325	134	1.01	999	1.00	89	89	100%	Retards assez importants	0	0.0
Traversée de la route principale D	5.5	45	1330	253	0.88	999	1.00	169	124	73%	Retards assez importants	29	0.4
T-à-G vers la route principale C	7.5	5	1400	98	0.97	999	1.00	56	51	91%	Retards très importants	71	0.1
T-à-G vers la route principale D	6.0	70	1335	201	0.73	999	1.00	136	66	49%	Retards très importants	55	1.1

Ormesson-sur-Marne**RD111 / Rue des Deux Communes**

*Situation de référence 2028 sans projet*  
*Heure de pointe du soir*

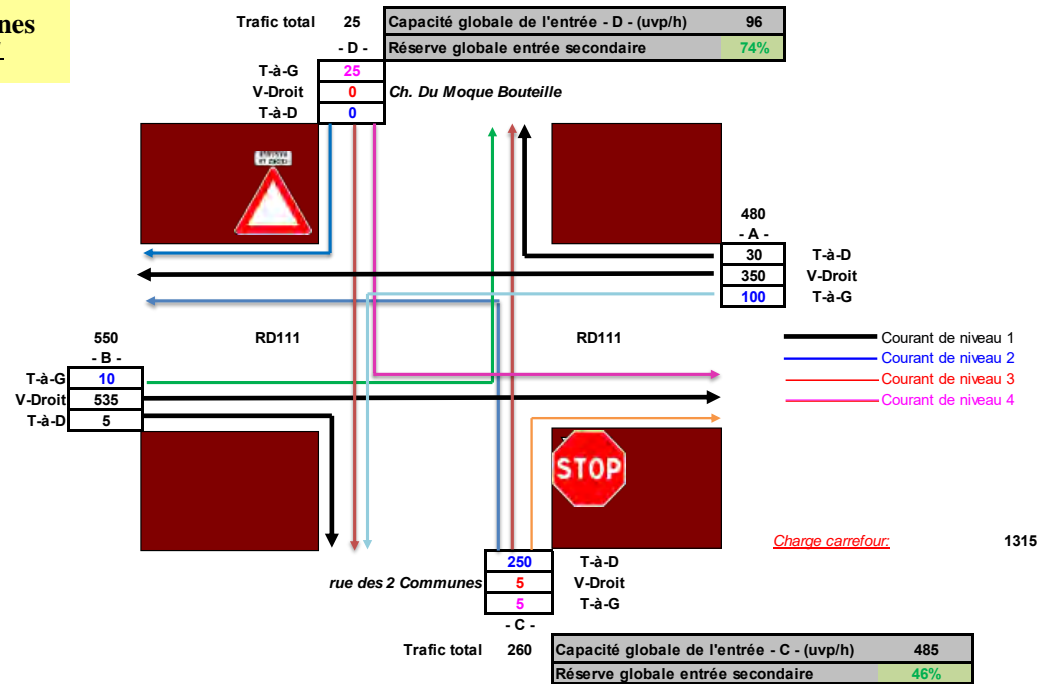


Courant étudié	Créneau critique	Qté (uvp/h)	Courant gênant	Capacité de base du courant étudié	Probabilité de conditions fluides	Capacité de file d'attente (en vh)	Probabilité de conditions non congestionnées	Capacité réelle du courant étudié	Réserve de capacité (uvp/h)	Réserve de capacité (%)	Commentaires	Tps d'attente moyen (s)	Longueur moyenne de queue (vh)
T-à-D vers la route principale C	6.0	245	533	528	0.62	999	1.00	527	282	54%	Retards très faibles	13	0.9
T-à-D vers la route principale D	5.0	0	353	844	1.01	999	1.00	843	843	100%	Pas de retard	0	0.0
T-à-G depuis la route principale A	5.0	100	535	703	0.91	999	1.00	702	602	86%	Pas de retard	6	0.2
T-à-G depuis la route principale B	5.0	10	365	833	1.00	999	1.00	833	823	99%	Pas de retard	4	0.0
Traversée de la route principale C	7.0	5	1008	209	0.99	999	1.00	189	184	97%	Retards assez faibles	20	0.0
Traversée de la route principale D	6.0	0	998	302	1.01	999	1.00	273	273	100%	Retards très faibles	0	0.0
T-à-G vers la route principale C	7.5	5	1008	177	0.99	999	1.00	162	157	97%	Retards moyens	23	0.0
T-à-G vers la route principale D	6.5	40	1248	182	0.84	999	1.00	101	61	60%	Retards très importants	59	0.7

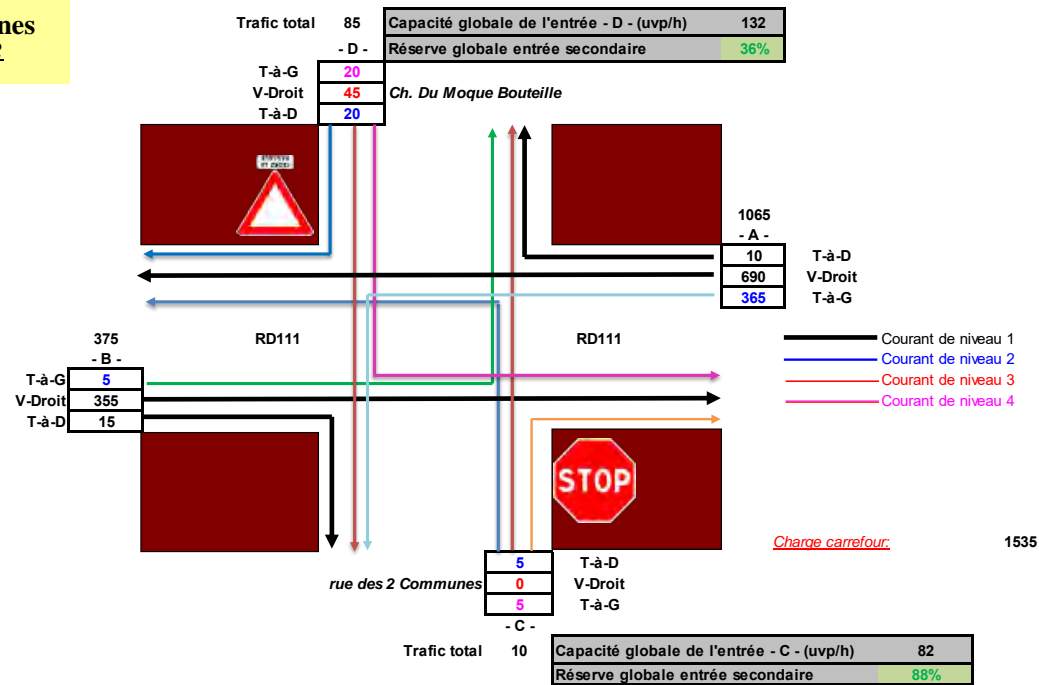
Ormesson-sur-Marne**RD111 / Rue des Deux Communes***Situation 2028 avec projet - variante 1**Heure de pointe du matin*

Courant étudié	Créneau critique	Qté (uvp/h)	Courant gênant	Capacité de base du courant étudié	Probabilité de conditions fluides	Capacité de file d'attente (en vh)	Probabilité de conditions non congestionnées	Capacité réelle du courant étudié	Réserve de capacité (uvp/h)	Réserve de capacité (%)	Commentaires	Tps d'attente moyen (s)	Longueur moyenne de queue (vh)
T-à-D vers la route principale C	6.0	5	363	647	1.00	999	1.00	647	642	99%	Pas de retard	6	0.0
T-à-D vers la route principale D	5.0	40	668	616	0.96	999	1.00	615	575	93%	Retards très faibles	6	0.1
T-à-G depuis la route principale A	5.0	365	370	829	0.64	999	1.00	828	463	56%	Retards très faibles	8	0.8
T-à-G depuis la route principale B	5.0	10	670	614	1.00	999	1.00	614	604	98%	Pas de retard	6	0.0
Traversée de la route principale C	7.0	0	1408	119	1.01	999	1.00	76	76	100%	Retards assez importants	0	0.0
Traversée de la route principale D	6.0	55	1413	184	0.77	999	1.00	118	63	53%	Retards très importants	57	0.9
T-à-G vers la route principale C	7.5	5	1503	84	0.97	999	1.00	40	35	88%	Retards très importants	103	0.1
T-à-G vers la route principale D	6.5	20	1418	146	0.91	999	1.00	95	75	79%	Retards assez importants	48	0.3

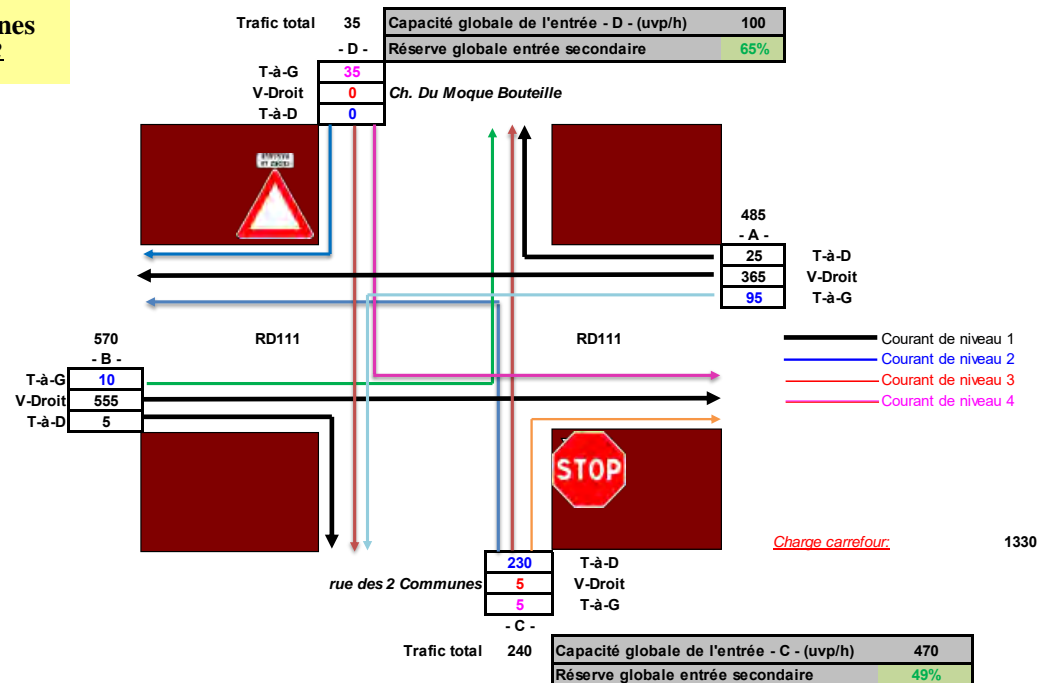


Ormesson-sur-Marne**RD111 / Rue des Deux Communes***Situation 2028 avec projet - variante 1**Heure de pointe du soir*

Courant étudié	Créneau critique	Qté (uvp/h)	Courant gênant	Capacité de base du courant étudié	Probabilité de conditions fluides	Capacité de file d'attente (en vh)	Probabilité de conditions non congestionnées	Capacité réelle du courant étudié	Réserve de capacité (uvp/h)	Réserve de capacité (%)	Commentaires	Tps d'attente moyen (s)	Longueur moyenne de queue (vh)
T-à-D vers la route principale C	6.0	250	538	525	0.61	999	1.00	524	274	52%	Retards très faibles	13	0.9
T-à-D vers la route principale D	5.0	0	365	833	1.01	999	1.00	833	833	100%	Pas de retard	0	0.0
T-à-G depuis la route principale A	5.0	100	540	699	0.90	999	1.00	699	599	86%	Retards très faibles	6	0.2
T-à-G depuis la route principale B	5.0	10	380	821	1.00	999	1.00	820	810	99%	Pas de retard	4	0.0
Traversée de la route principale C	7.0	5	1028	203	0.99	999	1.00	184	179	97%	Retards assez faibles	20	0.0
Traversée de la route principale D	6.0	0	1015	296	1.01	999	1.00	267	267	100%	Retards très faibles	0	0.0
T-à-G vers la route principale C	7.5	5	1028	171	0.99	999	1.00	157	152	97%	Retards moyens	24	0.0
T-à-G vers la route principale D	6.5	25	1270	177	0.91	999	1.00	96	71	74%	Retards très importants	51	0.4

Ormesson-sur-Marne**RD111 / Rue des Deux Communes***Situation 2028 avec projet - variante 2**Heure de pointe du matin*

Courant étudié	Créneau critique	Qté (uvp/h)	Courant gênant	Capacité de base du courant étudié	Probabilité de conditions fluides	Capacité de file d'attente (en vh)	Probabilité de conditions non congestionnées	Capacité réelle du courant étudié	Réserve de capacité (uvp/h)	Réserve de capacité (%)	Commentaires	Tps d'attente moyen (s)	Longueur moyenne de queue (vh)
T-à-D vers la route principale C	6.0	5	363	647	1.00	999	1.00	647	642	99%	Pas de retard	6	0.0
T-à-D vers la route principale D	5.0	20	695	599	0.99	999	1.00	598	578	97%	Retards très faibles	6	0.0
T-à-G depuis la route principale A	5.0	365	370	829	0.64	999	1.00	828	463	56%	Retards très faibles	8	0.8
T-à-G depuis la route principale B	5.0	5	700	596	1.00	999	1.00	595	590	99%	Retards très faibles	6	0.0
Traversée de la route principale C	7.0	0	1433	115	1.01	999	1.00	74	74	100%	Retards très importants	0	0.0
Traversée de la route principale D	6.0	45	1435	179	0.82	999	1.00	115	70	61%	Retards très importants	51	0.6
T-à-G vers la route principale C	7.5	5	1498	85	0.97	999	1.00	44	39	89%	Retards très importants	92	0.1
T-à-G vers la route principale D	6.5	20	1440	142	0.91	999	1.00	92	72	78%	Retards très importants	50	0.3

Ormesson-sur-Marne**RD111 / Rue des Deux Communes***Situation 2028 avec projet - variante 2**Heure de pointe du soir*

Courant étudié	Créneau critique	Qté (uvp/h)	Courant gênant	Capacité de base du courant étudié	Probabilité de conditions fluides	Capacité de file d'attente (en vh)	Probabilité de conditions non congestionnées	Capacité réelle du courant étudié	Réserve de capacité (uvp/h)	Réserve de capacité (%)	Commentaires	Tps d'attente moyen (s)	Longueur moyenne de queue (vh)
T-à-D vers la route principale C	6.0	230	558	512	0.64	999	1.00	512	282	55%	Retards très faibles	13	0.8
T-à-D vers la route principale D	5.0	0	378	823	1.01	999	1.00	822	822	100%	Pas de retard	0	0.0
T-à-G depuis la route principale A	5.0	95	560	685	0.91	999	1.00	685	590	86%	Retards très faibles	6	0.2
T-à-G depuis la route principale B	5.0	10	390	812	1.00	999	1.00	812	802	99%	Pas de retard	4	0.0
Traversée de la route principale C	7.0	5	1053	196	0.99	999	1.00	178	173	97%	Retards moyens	21	0.0
Traversée de la route principale D	6.0	0	1043	286	1.01	999	1.00	260	260	100%	Retards très faibles	0	0.0
T-à-G vers la route principale C	7.5	5	1053	165	0.99	999	1.00	152	147	97%	Retards moyens	24	0.0
T-à-G vers la route principale D	6.5	35	1278	175	0.86	999	1.00	100	65	65%	Retards très importants	55	0.5

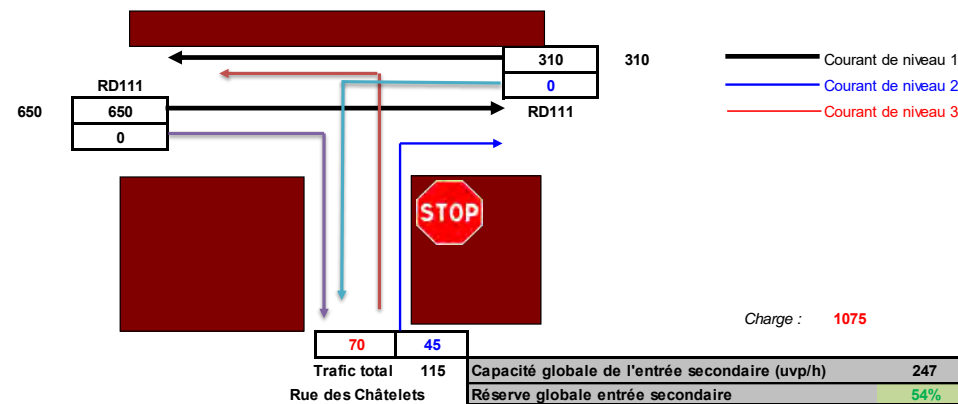
### 4.2.3. C3 : CARREFOUR RD111 / RUE DES CHATELETS

#### Ormesson-sur-Marne

#### RD111 / Rue des Châtelets

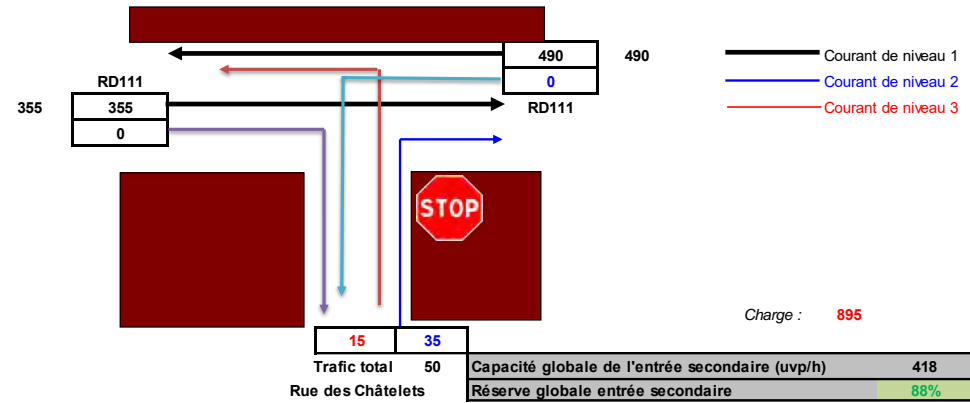
*Situation 2028 avec projet - variante 1*

*Heure de pointe du matin*

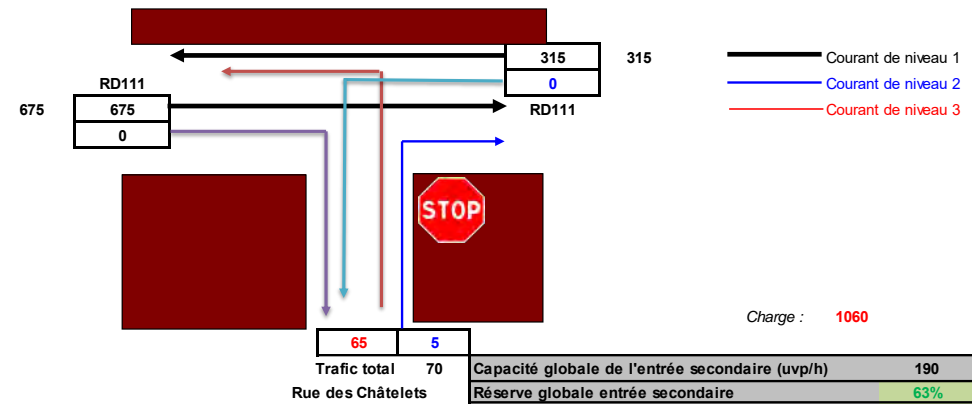


Courant étudié	Créneau critique	Qté (uvp/h)	Courant gênant	Capacité de base du courant étudié	Probabilité de conditions fluides	Capacité de file d'attente (en vh)	Probabilité de conditions non congestionnées	Capacité réelle du courant étudié	Réserve de capacité (uvp/h)	Réserve de capacité (%)	Commentaires	Tps d'attente moyen (s)	Longueur moyenne de queue (vh)
T-à-D vers la route principale	6.0	45	650	458	0.94	999	1.00	458	413	90%	Retards très faibles	9	0.1
T-à-G vers la route principale	7.5	70	960	190	0.71	999	1.00	191	121	63%	Retards assez importants	30	0.6

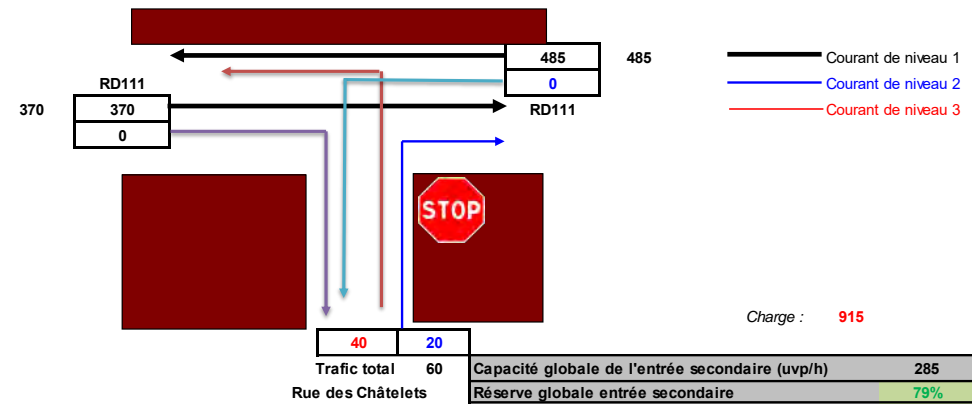


**Ormesson-sur-Marne****RD111 / Rue des Châtelets***Situation 2028 avec projet - variante 1**Heure de pointe du soir*

Courant étudié	Créneau critique	Qté (uvp/h)	Courant gênant	Capacité de base du courant étudié	Probabilité de conditions fluides	Capacité de file d'attente (en vh)	Probabilité de conditions non congestionnées	Capacité réelle du courant étudié	Réserve de capacité (uvp/h)	Réserve de capacité (%)	Commentaires	Tps d'attente moyen (s)	Longueur moyenne de queue (vh)
T-à-D vers la route principale	6.0	35	355	653	0.97	999	1.00	653	618	95%	Pas de retard	6	0.1
T-à-G vers la route principale	7.5	15	845	225	0.96	999	1.00	227	212	93%	Retards assez faibles	17	0.1

Ormesson-sur-Marne**RD111 / Rue des Châtelets***Situation 2028 avec projet - variante 2***Heure de pointe du matin**

Courant étudié	Créneau critique	Qté (uvp/h)	Courant gênant	Capacité de base du courant étudié	Probabilité de conditions fluides	Capacité de file d'attente (en vh)	Probabilité de conditions non congestionnées	Capacité réelle du courant étudié	Réserve de capacité (uvp/h)	Réserve de capacité (%)	Commentaires	Tps d'attente moyen (s)	Longueur moyenne de queue (vh)
T-à-D vers la route principale	6.0	5	675	445	1.00	999	1.00	444	439	99%	Retards très faibles	8	0.0
T-à-G vers la route principale	7.5	65	990	181	0.72	999	1.00	182	117	64%	Retards assez importants	31	0.6

**Ormesson-sur-Marne****RD111 / Rue des Châtelets***Situation 2028 avec projet - variante 2**Heure de pointe du soir*

Courant étudié	Créneau critique	Qté (uvp/h)	Courant gênant	Capacité de base du courant étudié	Probabilité de conditions fluides	Capacité de file d'attente (en vh)	Probabilité de conditions non congestionnées	Capacité réelle du courant étudié	Réserve de capacité (uvp/h)	Réserve de capacité (%)	Commentaires	Tps d'attente moyen (s)	Longueur moyenne de queue (vh)
T-à-D vers la route principale	6.0	20	370	641	0.99	999	1.00	641	621	97%	Pas de retard	6	0.0
T-à-G vers la route principale	7.5	40	855	222	0.88	999	1.00	223	183	82%	Retards assez faibles	20	0.2

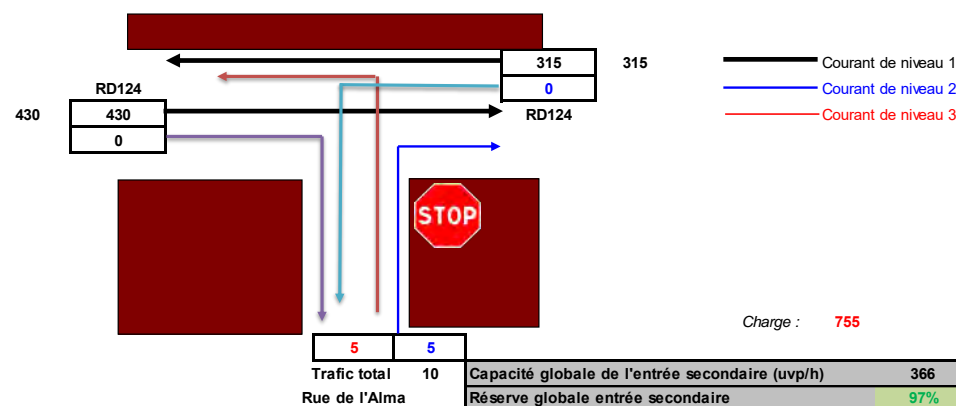
#### 4.2.4. C4 : CARREFOUR RD124 / RUE DE L'ALMA

##### Ormesson-sur-Marne

##### **RD111 / Rue de l'Alma**

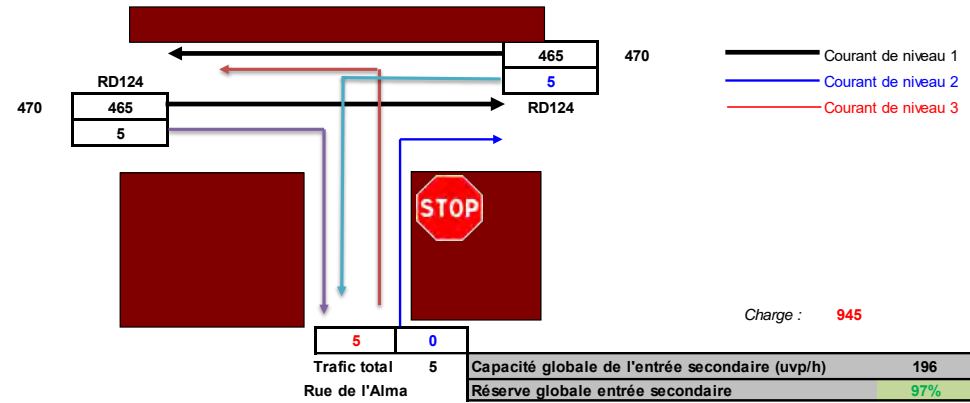
*Situation de référence 2028 sans projet*

*Heure de pointe du matin*

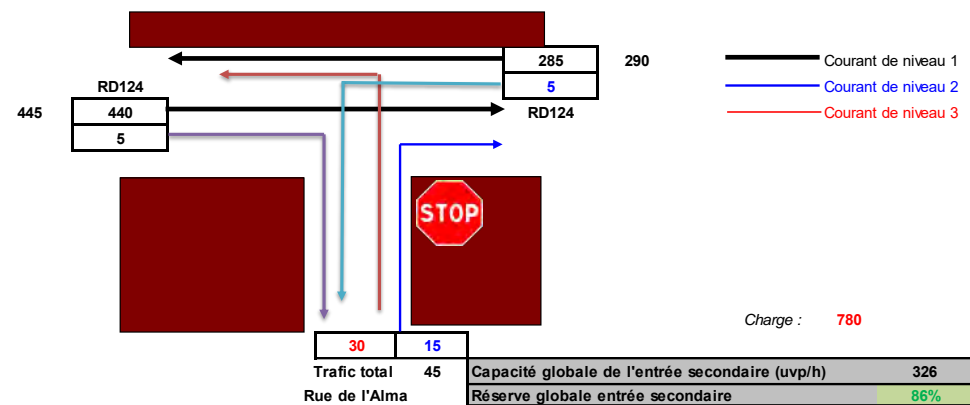


Courant étudié	Créneau critique	Qté (uvp/h)	Courant gênant	Capacité de base du courant étudié	Probabilité de conditions fluides	Capacité de file d'attente (en vh)	Probabilité de conditions non congestionnées	Capacité réelle du courant étudié	Réserve de capacité (uvp/h)	Réserve de capacité (%)	Commentaires	Tps d'attente moyen (s)	Longueur moyenne de queue (vh)
T-à-D vers la route principale	6.0	5	430	597	1.00	999	1.00	596	591	99%	Retards très faibles	6	0.0
T-à-G vers la route principale	7.5	5	745	262	1.00	999	1.00	264	259	98%	Retards très faibles	14	0.0

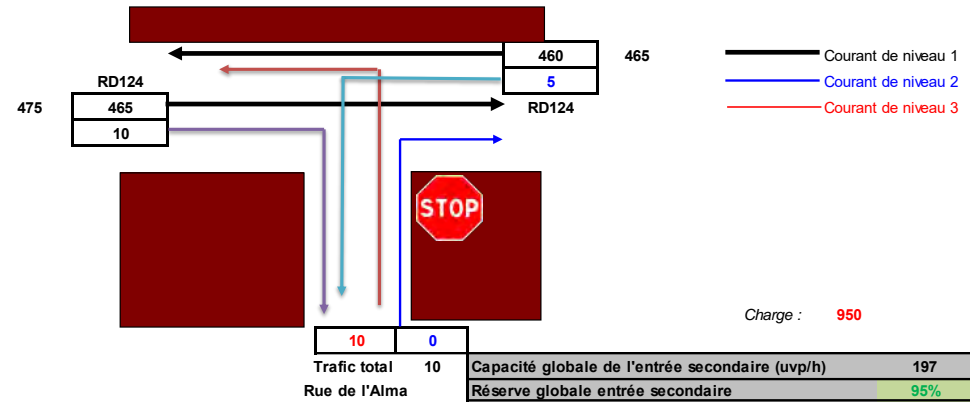


**Ormesson-sur-Marne****RD111 / Rue de l'Alma***Situation de référence 2028 sans projet**Heure de pointe du soir*

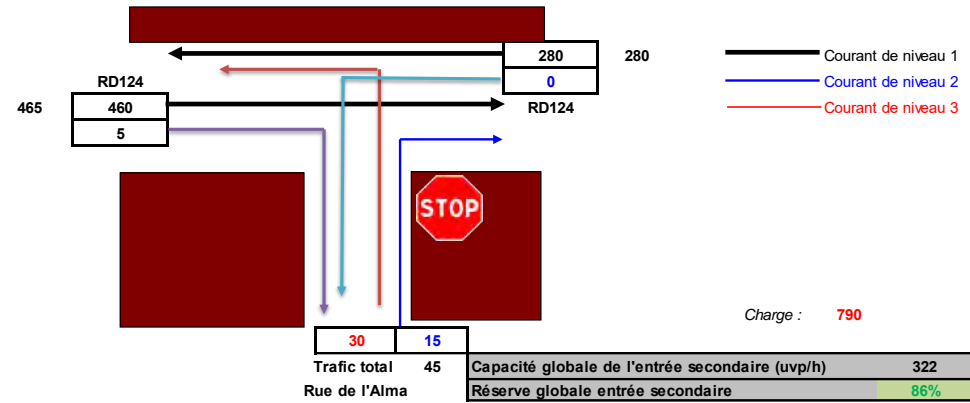
Courant étudié	Créneau critique	Qté (uvp/h)	Courant gênant	Capacité de base du courant étudié	Probabilité de conditions fluides	Capacité de file d'attente (en vh)	Probabilité de conditions non congestionnées	Capacité réelle du courant étudié	Réserve de capacité (uvp/h)	Réserve de capacité (%)	Commentaires	Tps d'attente moyen (s)	Longueur moyenne de queue (vh)
T-à-D vers la route principale	6.0	0	468	571	1.01	999	1.00	570	570	100%	Retards très faibles	0	0.0
T-à-G vers la route principale	7.5	5	938	196	0.99	999	1.00	196	191	97%	Retards assez faibles	19	0.0

Ormesson-sur-Marne**RD111 / Rue de l'Alma***Situation 2028 avec projet - variante 1***Heure de pointe du matin**

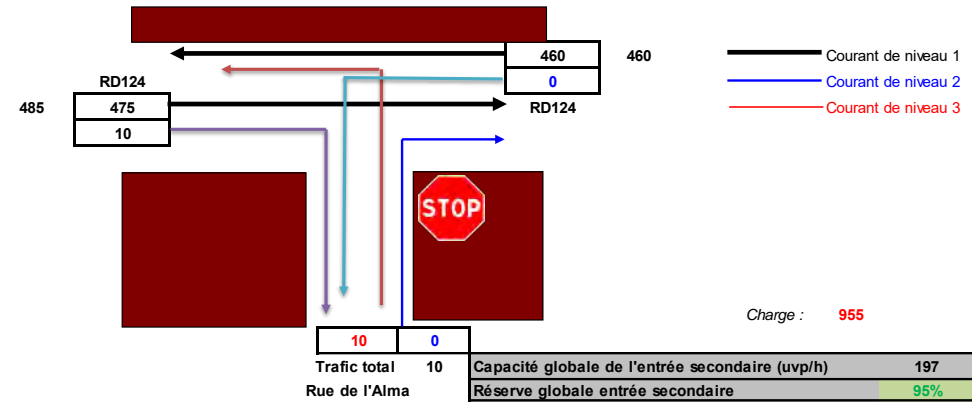
Courant étudié	Créneau critique	Qté (uvp/h)	Courant gênant	Capacité de base du courant étudié	Probabilité de conditions fluides	Capacité de file d'attente (en vh)	Probabilité de conditions non congestionnées	Capacité réelle du courant étudié	Réserve de capacité (uvp/h)	Réserve de capacité (%)	Commentaires	Tps d'attente moyen (s)	Longueur moyenne de queue (vh)
T-à-D vers la route principale	6.0	15	443	588	0.99	999	1.00	588	573	97%	Retards très faibles	6	0.0
T-à-G vers la route principale	7.5	30	733	267	0.93	999	1.00	267	237	89%	Retards assez faibles	15	0.1

**Ormesson-sur-Marne****RD111 / Rue de l'Alma***Situation 2028 avec projet - variante 1**Heure de pointe du soir*

Courant étudié	Créneau critique	Qté (uvp/h)	Courant gênant	Capacité de base du courant étudié	Probabilité de conditions fluides	Capacité de file d'attente (en vh)	Probabilité de conditions non congestionnées	Capacité réelle du courant étudié	Réserve de capacité (uvp/h)	Réserve de capacité (%)	Commentaires	Tps d'attente moyen (s)	Longueur moyenne de queue (vh)
T-à-D vers la route principale	6.0	0	470	569	1.01	999	1.00	568	568	100%	Retards très faibles	0	0.0
T-à-G vers la route principale	7.5	10	935	197	0.97	999	1.00	197	187	95%	Retards assez faibles	19	0.1

Ormesson-sur-Marne**RD111 / Rue de l'Alma***Situation 2028 avec projet - variante 2***Heure de pointe du matin**

Courant étudié	Créneau critique	Qté (uvp/h)	Courant gênant	Capacité de base du courant étudié	Probabilité de conditions fluides	Capacité de file d'attente (en vh)	Probabilité de conditions non congestionnées	Capacité réelle du courant étudié	Réserve de capacité (uvp/h)	Réserve de capacité (%)	Commentaires	Tps d'attente moyen (s)	Longueur moyenne de queue (vh)
T-à-D vers la route principale	6.0	15	463	574	0.99	999	1.00	574	559	97%	Retards très faibles	6	0.0
T-à-G vers la route principale	7.5	30	743	263	0.93	999	1.00	264	234	89%	Retards assez faibles	15	0.1

**Ormesson-sur-Marne****RD111 / Rue de l'Alma***Situation 2028 avec projet - variante 2**Heure de pointe du soir*

Courant étudié	Créneau critique	Qté (uvp/h)	Courant gênant	Capacité de base du courant étudié	Probabilité de conditions fluides	Capacité de file d'attente (en vh)	Probabilité de conditions non congestionnées	Capacité réelle du courant étudié	Réserve de capacité (uvp/h)	Réserve de capacité (%)	Commentaires	Tps d'attente moyen (s)	Longueur moyenne de queue (vh)
T-à-D vers la route principale	6.0	0	480	562	1.01	999	1.00	562	562	100%	Retards très faibles	0	0.0
T-à-G vers la route principale	7.5	10	940	195	0.97	999	1.00	197	187	95%	Retards assez faibles	19	0.1



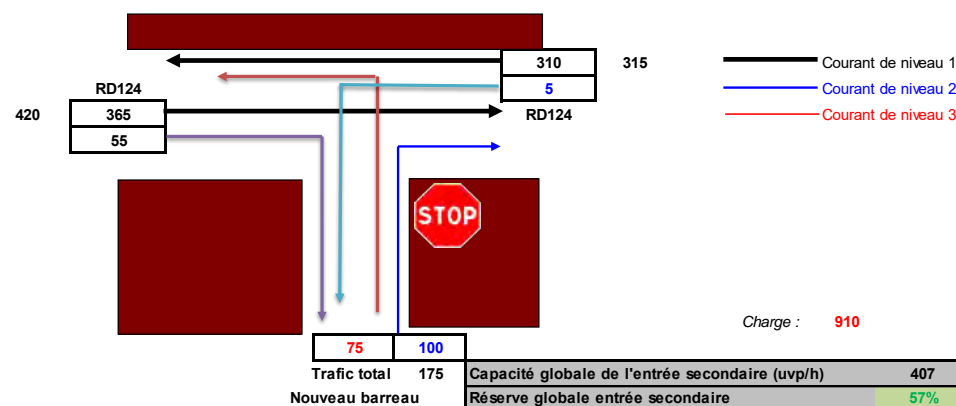
#### 4.2.5. C5 : CARREFOUR RD124 / NOUVEAU BARREAU

##### Ormesson-sur-Marne

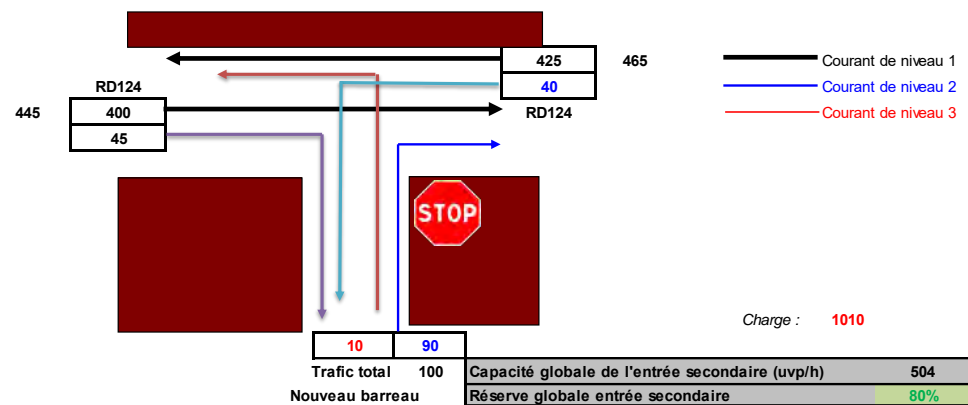
##### **RD111 / Nouveau barreau**

*Situation 2028 avec projet - variante 2*

*Heure de pointe du matin*



Courant étudié	Créneau critique	Qté (uvp/h)	Courant gênant	Capacité de base du courant étudié	Probabilité de conditions fluides	Capacité de file d'attente (en vh)	Probabilité de conditions non congestionnées	Capacité réelle du courant étudié	Réserve de capacité (uvp/h)	Réserve de capacité (%)	Commentaires	Tps d'attente moyen (s)	Longueur moyenne de queue (vh)
T-à-D vers la route principale	6.0	100	393	624	0.89	999	1.00	624	524	84%	Retards très faibles	7	0.2
T-à-G vers la route principale	7.5	75	708	277	0.80	999	1.00	278	203	73%	Retards assez faibles	18	0.4

Ormesson-sur-Marne**RD111 / Nouveau barreau***Situation 2028 avec projet - variante 2**Heure de pointe du soir*

Courant étudié	Créneau critique	Qté (uvp/h)	Courant gênant	Capacité de base du courant étudié	Probabilité de conditions fluides	Capacité de file d'attente (en vh)	Probabilité de conditions non congestionnées	Capacité réelle du courant étudié	Réserve de capacité (uvp/h)	Réserve de capacité (%)	Commentaires	Tps d'attente moyen (s)	Longueur moyenne de queue (vh)
T-à-D vers la route principale	6.0	90	423	602	0.90	999	1.00	602	512	85%	Retards très faibles	7	0.2
T-à-G vers la route principale	7.5	10	888	211	0.98	999	1.00	205	195	95%	Retards assez faibles	18	0.1



INGENIERIE & MESURE DES DEPLACEMENTS

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