

## LA BAULE-ESCOUBLAC – OAP LE MÉNIGOT

---

Etude de circulation



## Rédacteur / Version du rapport

Rédacteur	N° version	Date version	Vérifié par	Assistant/Technicien	Modifications
L.Ferron l.ferron@cdvia.fr +33(0)2.85.52.80.61	1.0	04/02/2022	N.Delavenne n.delavenne@cdvia.fr +33(0)1.43.53.69.53	L.Fournie l.fournie@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.



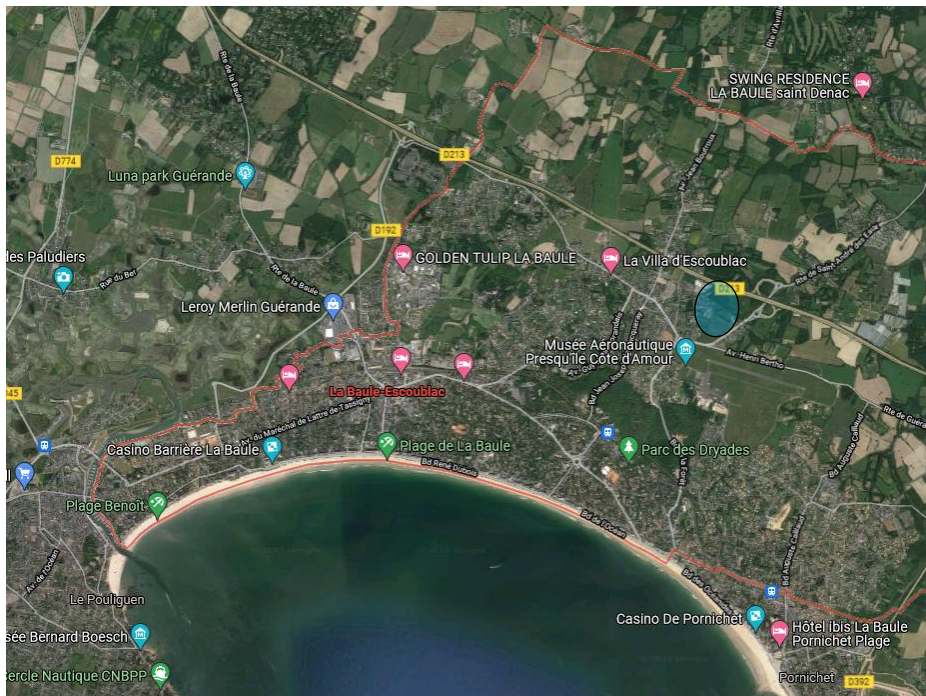
## SOMMAIRE

<b>1. SYNTHESE .....</b>	<b>4</b>
<b>2. PREAMBULE .....</b>	<b>5</b>
<b>3. DIAGNOSTIC DE LA SITUATION EXISTANTE .....</b>	<b>6</b>
— 3.1. DESSERTE ROUTIERE.....	6
— 3.2. DESSERTE EN TRANSPORTS COLLECTIFS .....	7
— 3.3. ACCESSIBILITE EN MODES ACTIFS .....	9
— 3.4. RECUEIL DE DONNEES .....	11
— 3.4.1. DISPOSITIF .....	11
— 3.4.2. FLUX AUX TROIS PERIODES HORAIRES.....	13
— 3.4.3. TRAFICS MOYENS JOURNALIERS .....	16
— 3.5. ANALYSE DE FONCTIONNEMENT .....	19
<b>4. HYPOTHESES .....</b>	<b>21</b>
— 4.1. NATURE DU PROJET .....	21
— 4.2. ACCES .....	21
— 4.3. FLUX GENERES.....	22
— 4.3.1. RATIOS DE GENERATION .....	22
— 4.3.2. REPARTITION DES FLUX SUR LE RESEAU .....	22
<b>5. IMPACT CIRCULATOIRE .....</b>	<b>23</b>
— 5.1. FLUX PREVISIONNELS AUX PERIODES HORAIRES ETUDIEES	23
— 5.2. ANALYSE DE FONCTIONNEMENT .....	26
— 5.3. ESTIMATION DES TRAFICS MOYENS JOURNALIERS PROJETES .....	29
<b>6. ANNEXES .....</b>	<b>31</b>
— 6.1. DETAIL DES COMPTAGES AUTOMATIQUES.....	31
— 6.2. DETAIL DES CALCULS DE CAPACITE DES CARREFOURS .....	41
— 6.2.1. RD217 / RD213 – GIRATOIRE NORD.....	41
— 6.2.2. RD217 / RD213 – GIRATOIRE SUD.....	48

— 6.2.3. CARREFOUR BERTHO / HOUSSAIS .....	55
— 6.2.4. CARREFOUR BERTHO / MENIGOT .....	60
— 6.2.5. ROND POINT DU CLOS COLIN .....	65
— 6.2.6. ACCES PROJET / BD HOUSSAIS.....	72

# 1. SYNTHÈSE

IFI Aménagement a missionné CDVIA pour réaliser une étude de flux concernant l'OAP Le Ménigot à La Baule-Escoublac.

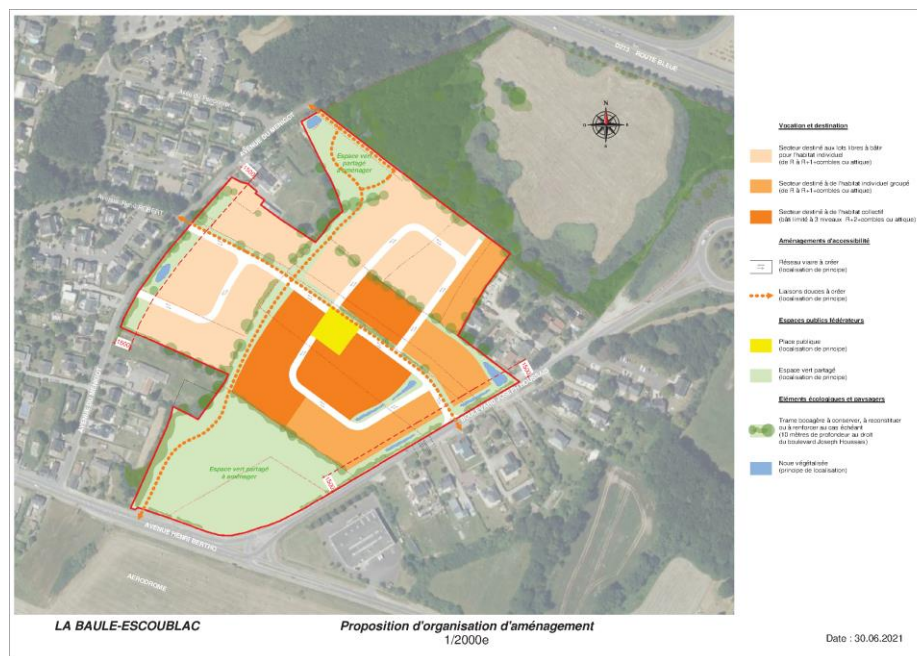


Localisation du projet

L'analyse des flux projetés montre que le projet aura un impact limité au niveau des volumes horaires de flux sur le réseau routier. Le fonctionnement des principaux carrefours ne sera pas fondamentalement modifié.

Par ailleurs, l'accès prévu sur le Boulevard de la Houssais pourra être géré par un STOP. Des aménagements de modération de vitesse sur le Boulevard pourraient faciliter la visibilité de ce nouveau carrefour.

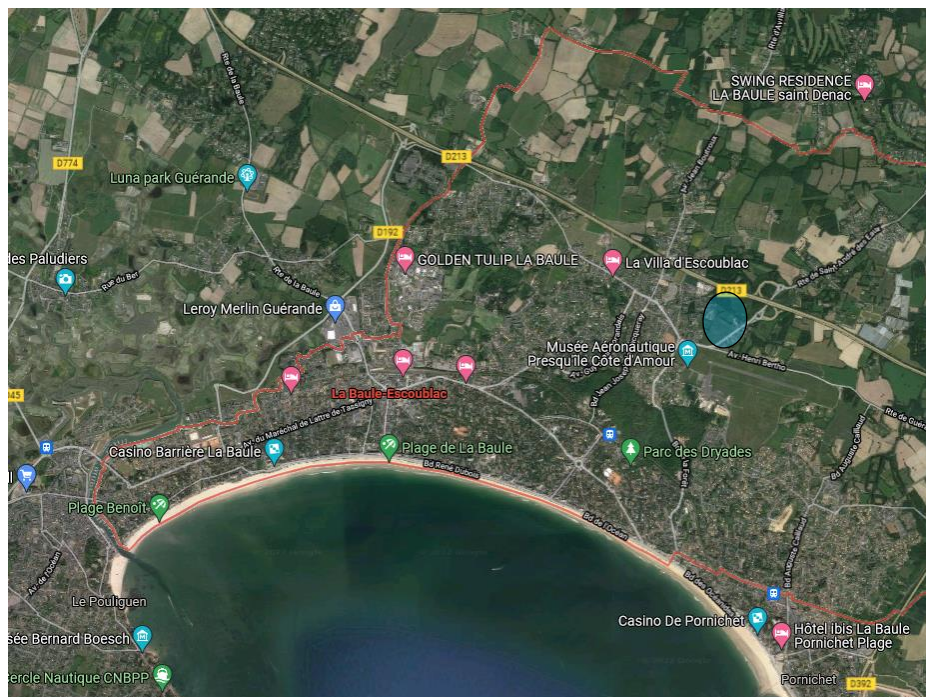
Les cheminements cyclables envisagés à l'intérieur du projet supprimeront les effets de coupure mais leur raccordement à l'offre existante devra être approfondie (notamment au Sud sur la rue Bertho pour laquelle la continuité avec la piste cyclable existante n'est pas évidente).





## 2. PREAMBULE

IFI Aménagement a missionné CDVIA pour réaliser une étude de flux concernant l'OAP Le Ménigot à La Baule-Escoublac. L'objectif est de vérifier les conditions d'accessibilité au projet. Ce document a pour objectifs de décrire le diagnostic de la situation existante et d'estimer l'impact du projet en termes de flux routiers.



Localisation du projet

### 3. DIAGNOSTIC DE LA SITUATION EXISTANTE

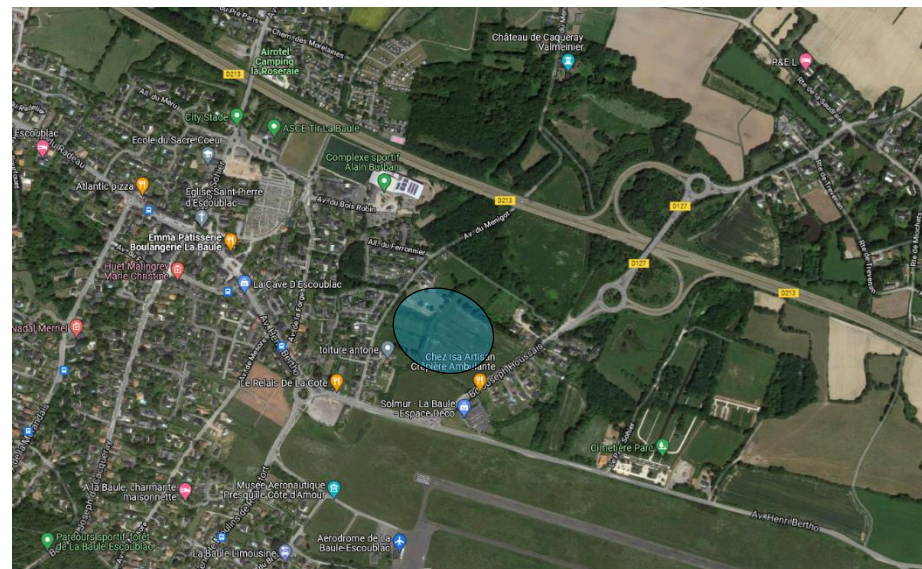
#### — 3.1. DESSERTE ROUTIERE

Le projet est situé à proximité de l'Avenue du Ménigot dans la partie Nord de La Baule – Escoublac. Cette Avenue a une vocation de desserte locale et se termine dans sa partie Nord par une voie douce réservée aux cycles et aux piétons.



Extrémité Nord de l'Avenue du Ménigot

La RD213 (route bleue reliant Guérande aux Moutiers-en-Retz) est accessible via un diffuseur complet avec la RD127



Desserte routière

### — 3.2. DESSERTE EN TRANSPORTS COLLECTIFS

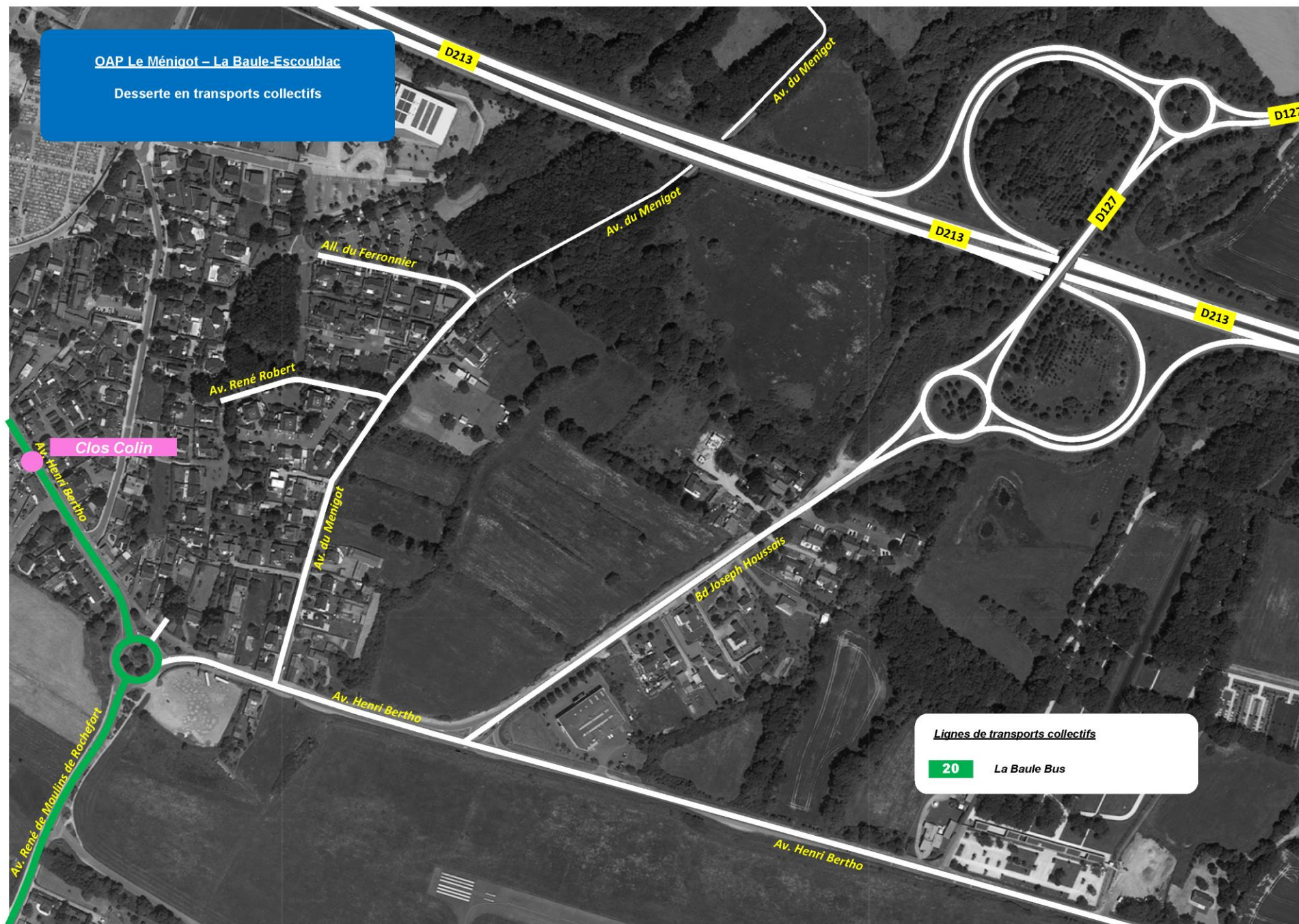
La station Clos Colin de la ligne 20 du réseau Lila Presqu'île est située à environ 400 m du site de projet.

Cette ligne reliant la gare de Pornichet à la Place des Palmiers effectue des passages à Clos Colin de 07h20 à 19h20 depuis la gare de Pornichet et de 09h00 à 1845 dans le sens opposé avec une fréquence de passage d'un bus toutes les deux heures.



Extrait du plan schématique du réseau de transports collectifs







### — 3.3. ACCESSIBILITE EN MODES ACTIFS

Plusieurs aménagements récents existent à proximité du site :

- La voie verte sur la partie Nord de l'Avenue du Ménigot,
- Les pistes cyclables sur l'Avenue Henri Bertho et sur l'Avenue Moulins de Rochefort,
- La voie dédiée aux modes doux sur le Boulevard Houssais.



Avenue Ménigot - Voie verte

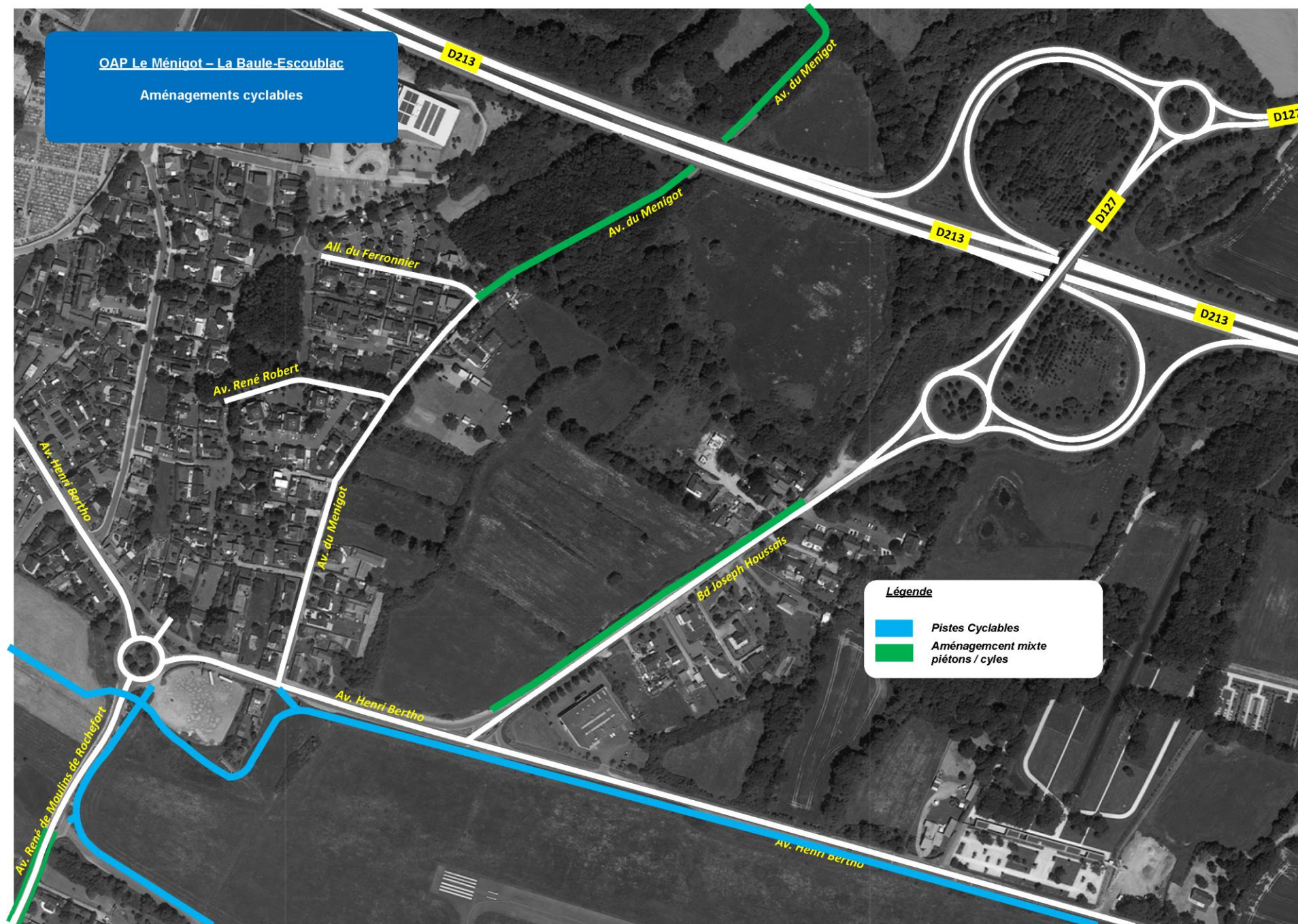


Avenue René de Moulins de Rochefort -Piste cyclable



Boulevard Houssais – Aménagement modes doux





### — 3.4. RECUEIL DE DONNEES

#### —— 3.4.1. DISPOSITIF

Des comptages directionnels ont été réalisés à l'aide mâts le mardi 04 janvier 2022 sur les créneaux suivants :

- 07h00 / 09h00,
- 16h30 / 18h30.

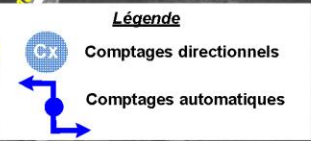


Exemple de mât de comptage sur le giratoire Nord RD127 / RD213

Des comptages automatiques ont également été réalisés à l'aide de mâts du mardi 04 au lundi 10 janvier 2022.



OAP Le Ménigot – La Baule-Escoublac  
Enquête de circulation  
Plan du dispositif



### —— 3.4.2. FLUX AUX HEURES DE POINTE

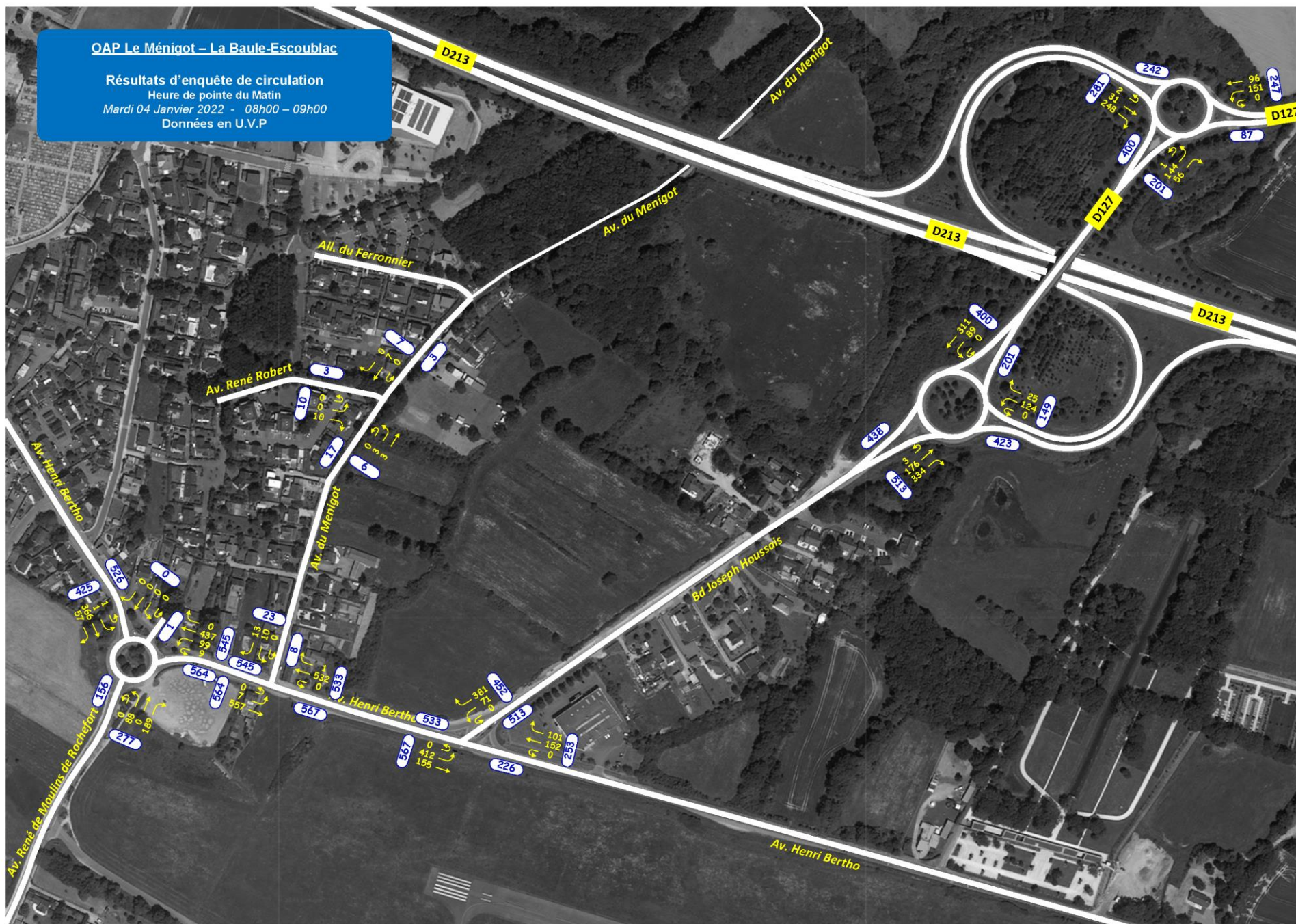
Les résultats des comptages sont donnés pages suivantes en unités de véhicules particuliers (1 voiture = 1 UVP, 1 bus ou 1 poids lourds = 2 UVP, 1 deux roues = 0.3 UVP).

Les flux motorisés sont d'un ordre de grandeur très similaire le matin et le soir : de l'ordre de 500 UVP par sens sur le Boulevard Joseph Houssais et 600 sur le Boulevard Henri Bertho. Sur l'Avenue René Moulins de Rochefort, les flux sont au maximum de 300 UVP par sens.

Sur l'Avenue du Ménigot, les flux sont faibles et restent inférieurs à 40 UVP par sens.

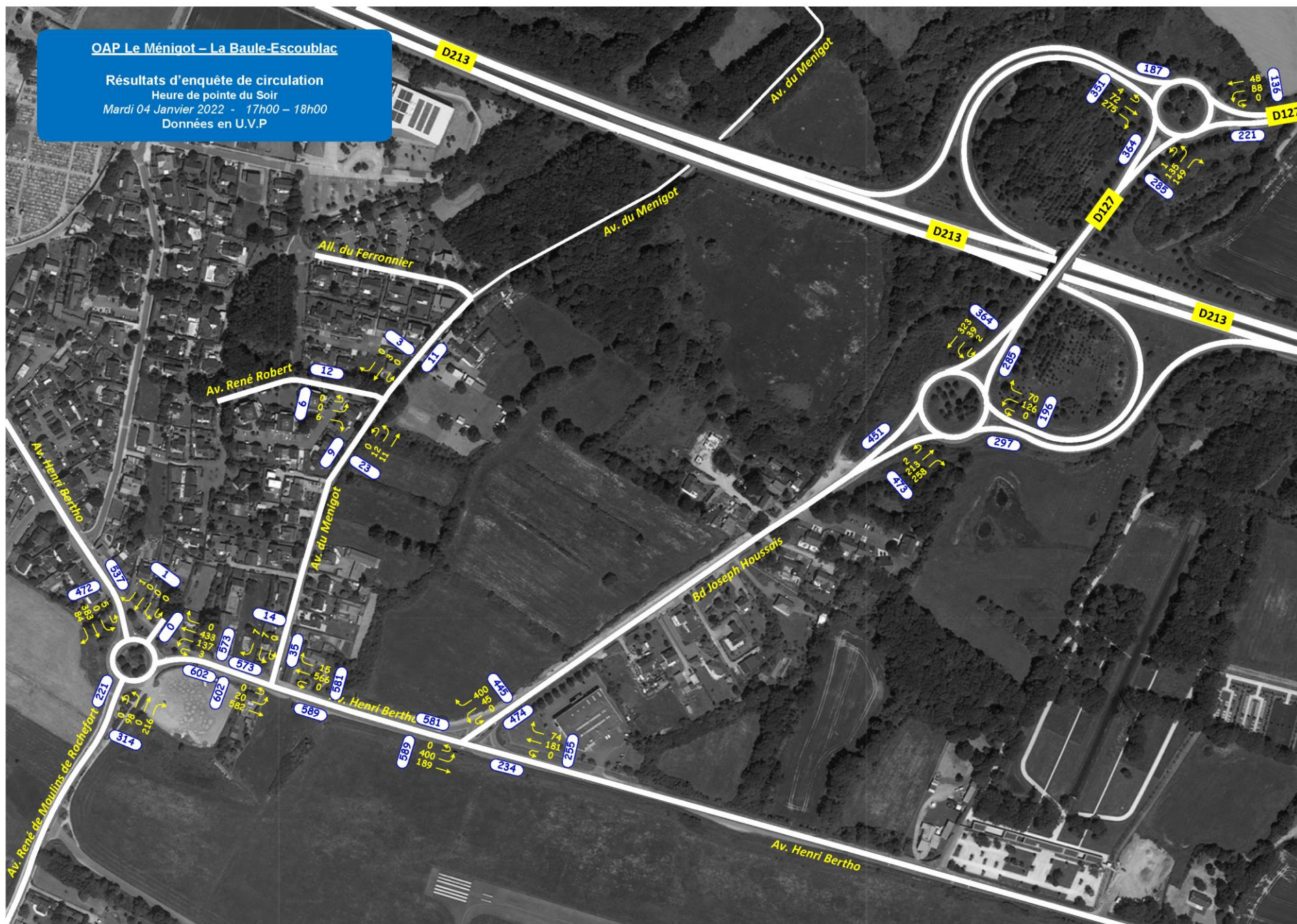


**Résultats d'enquête de circulation**  
**Heure de pointe du Matin**  
*Mardi 04 Janvier 2022 - 08h00 – 09h00*  
**Données en U.V.P**





**Résultats d'enquête de circulation**  
**Heure de pointe du Soir**  
*Mardi 04 Janvier 2022 - 17h00 – 18h00*  
**Données en U.V.P**



### —— 3.4.3. TRAFICS MOYENS JOURNALIERS

Les trafics moyens journaliers sont les plus importants sur la rue Henri Bertho (5.200 à 5.300 véhicules par sens). Sur le Boulevard Joseph Houssais, ils sont compris entre 4.400 et 4.500 véhicules par jour et par sens.

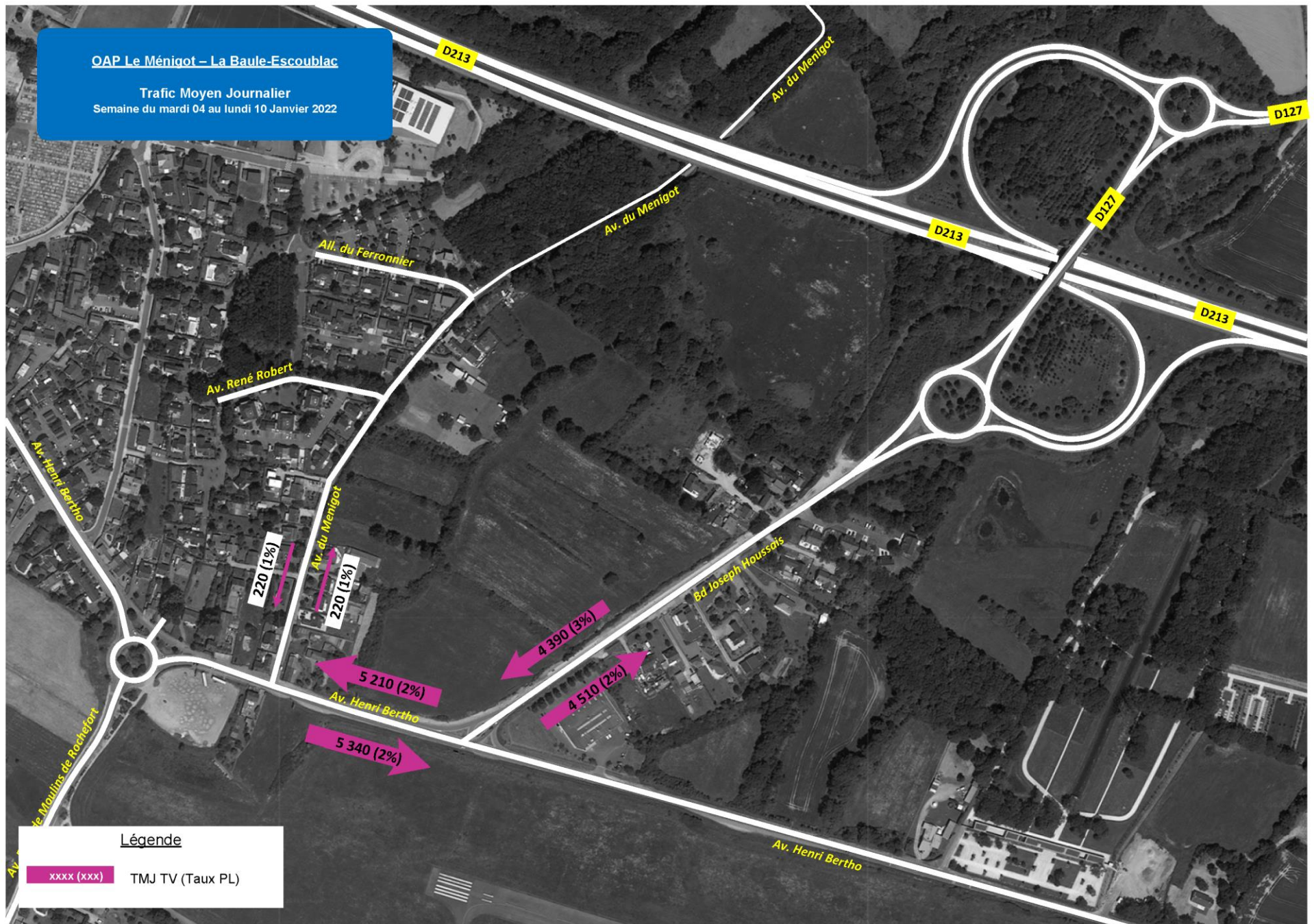
Sur l'Avenue du Ménigot, la vocation de desserte très locale se retrouve dans les flux journaliers qui sont de l'ordre de 220 véhicules par sens.

Les flux des jours ouvrés (moyenne calculée en excluant le samedi et le dimanche) sont plus élevés. Le trafic passe à environ 6.000 véhicules par jour et par sens sur le boulevard Henri Bertho et à 5.000 sur le Boulevard Joseph Houssais.



OAP Le Ménigot – La Baule-Escoubac

Trafic Moyen Journalier  
Semaine du mardi 04 au lundi 10 Janvier 2022



Légende

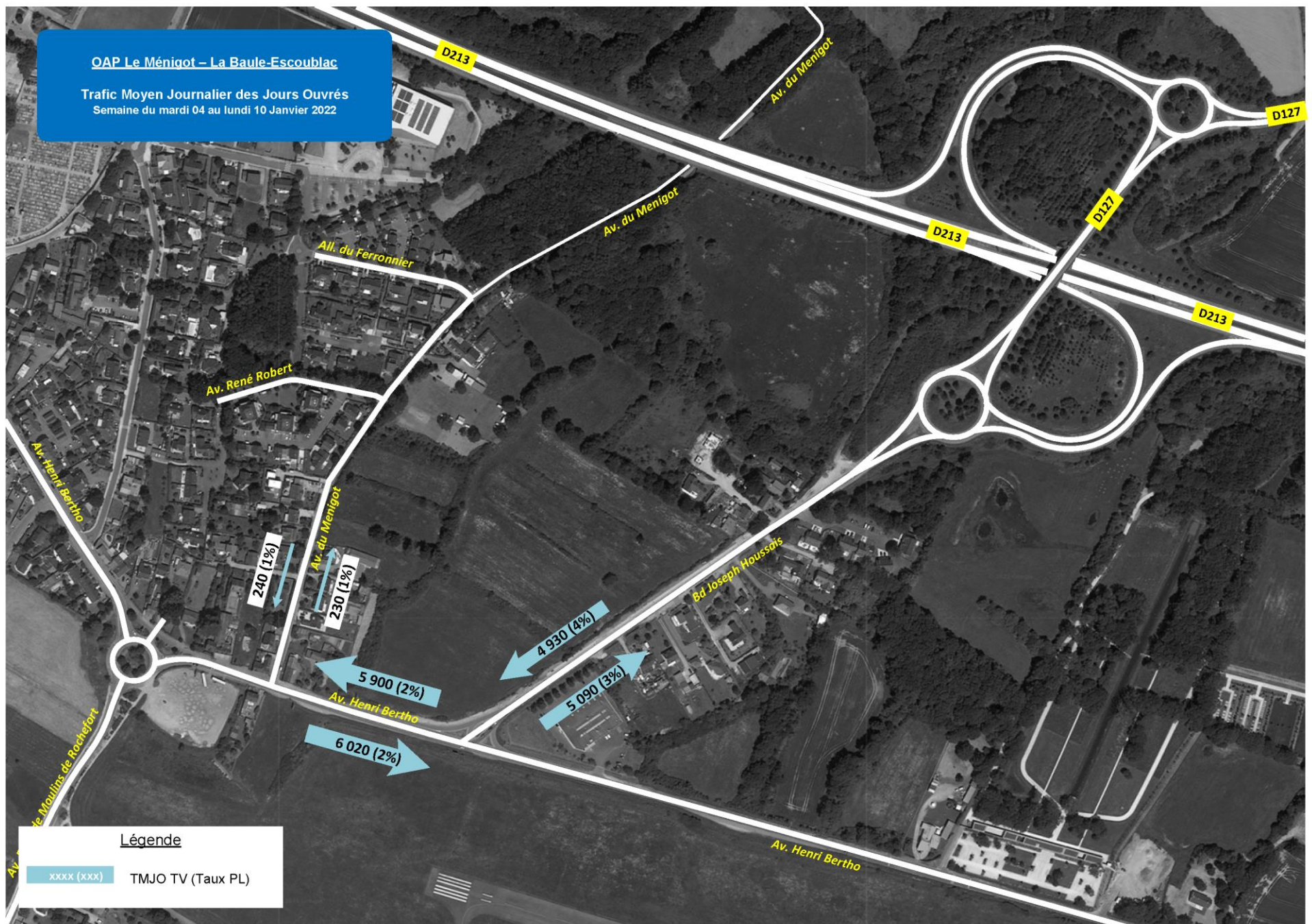
xxxx (xxx)

TMJ TV (Taux PL)



OAP Le Ménigot – La Baule-Escoubac

Trafic Moyen Journalier des Jours Ouvrés  
Semaine du mardi 04 au lundi 10 Janvier 2022





Légende

xxxx (xxx)

TMJO TV (Taux PL)

### — 3.5. ANALYSE DE FONCTIONNEMENT

Il n'a pas été observé de difficultés particulières sur le site. Les calculs de capacité théoriques concordent avec les observations.

C1 - Giratoire Nord échangeur	<u>Aménagement</u>				
	rayon extérieur du giratoire: 27 m	D127 Est	1 file		
	rayon îlot : 20 m	Bretelles D213	1 file		
	bande franchissable: 0 m	D127 Ouest	1 file		
	largeur d'anneau : 7 m	Charge globale aux entrées (UVP)			
				<b>Situation Actuelle (2021)</b>	
				% Réserves	
				HPM	HPS
				85%	92%
				83%	80%
				89%	84%
				729	772
C2 - Giratoire Sud échangeur	<u>Aménagement</u>				
	rayon extérieur du giratoire: 32 m	D127 Nord	1 file		
	rayon îlot : 25 m	Bd Joseph Houssais	1 file		
	bande franchissable: 0 m	Bretelles D213	1 file		
	largeur d'anneau : 7 m	Charge globale aux entrées (UVP)			
				<b>Situation Actuelle (2021)</b>	
				% Réserves	
				HPM	HPS
				77%	79%
				71%	75%
				91%	87%
				1062	1033
C3 - Av. Henri Bertho / Bd Joseph Houssais	<u>Aménagement</u>				
		Bd Joseph Houssais TaD	1 file		
		Bd Joseph Houssais TaG	1 file		
		Av. Henri Bertho Ouest TaG	1 file		
		Charge globale aux entrées (UVP)			
				<b>Situation Actuelle (2021)</b>	
				% Réserves	
				HPM	HPS
				61%	59%
				67%	79%
				56%	57%
				1272	1289
C4 - Av. Henri Bertho / Av. du Menigot	<u>Aménagement</u>				
		Av. du Menigot	1 file		
		Av. Henri Bertho Ouest TaG	1 file		
		Charge globale aux entrées (UVP)			
				<b>Situation Actuelle (2021)</b>	
				% Réserves	
				HPM	HPS
				95%	96%
				99%	97%
				1120	1197
C5 - Rond Point du Clos Colin	<u>Aménagement</u>				
	rayon extérieur du giratoire: 23 m	Av. Henri Bertho Est	1 file		
		Habitations Nord	1 file		
	rayon îlot : 15 m	Av. Henri Bertho Ouest	1 file		
	bande franchissable: 0 m	Av. René de Moulins de Rochefort	1 file		
	largeur d'anneau : 8 m	Charge globale aux entrées (UVP)			
				<b>Situation Actuelle (2021)</b>	
				% Réserves	
				HPM	HPS
				65%	62%
				100%	100%
				72%	68%
				76%	73%
				1247	1360

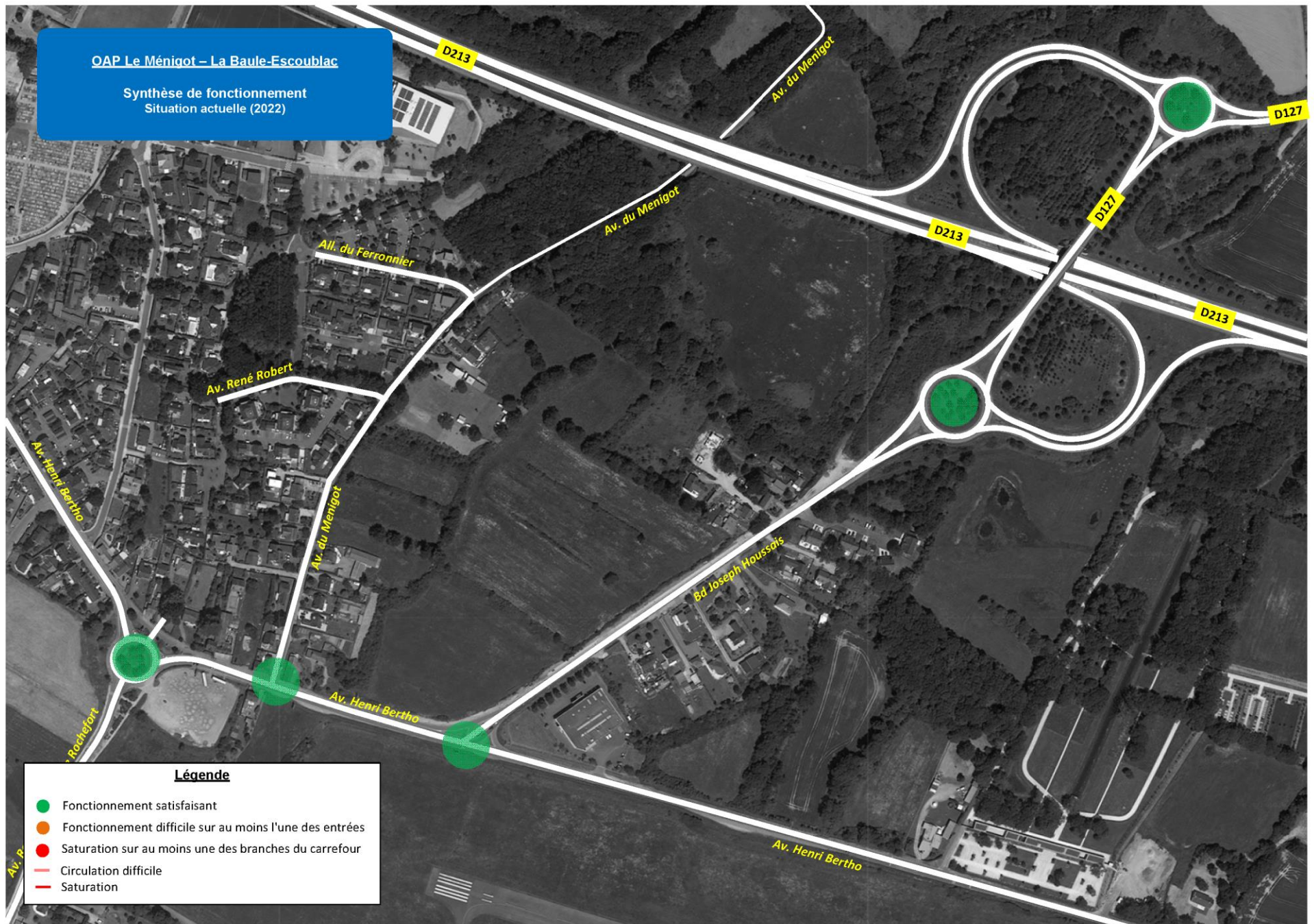
N.B. : Il est estimé que le fonctionnement est :

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



OAP Le Ménigot – La Baule-Escoubac

Synthèse de fonctionnement  
Situation actuelle (2022)

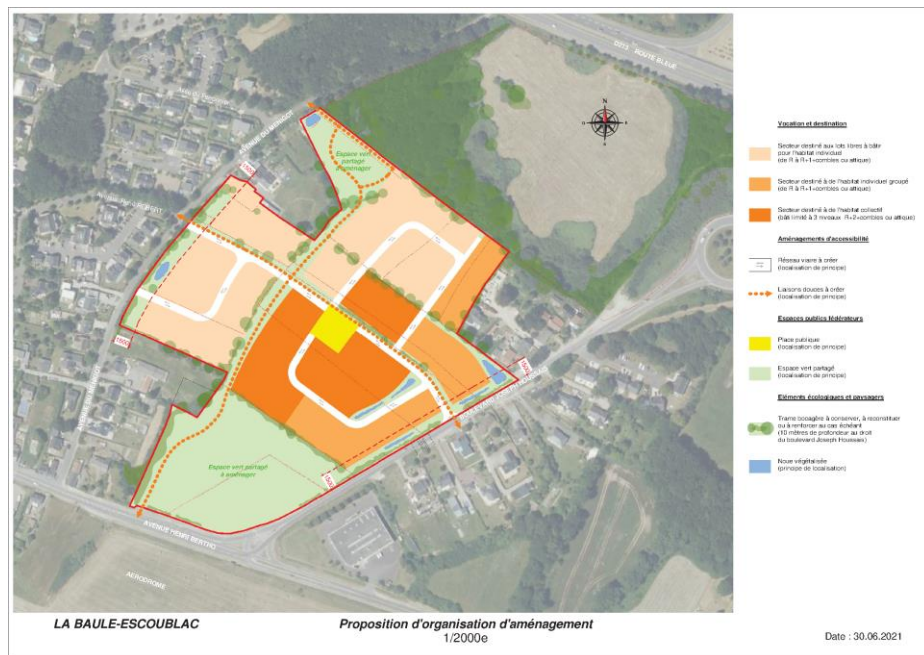




## 4. HYPOTHESES

### — 4.1. NATURE DU PROJET

Le projet consiste à construire 200 logements dans le secteur de l'Avenue du Ménigot.



Proposition d'organisation du projet

### — 4.2. ACCES

Trois entrées / sorties sont à ce jour prévues :

- Une sur le boulevard Joseph Houssais,
- Deux sur l'Avenue du Ménigot.



Accès au projet

— 4.3. FLUX GENERES

— 4.3.1. RATIOS DE GENERATION

Les flux générés sont estimés sur la base de ratios par unité de logement. Ils sont basés sur des retours d'expérience ainsi que sur le contexte de La Baule-Escoublac (nombre de personnes par logement, part modale voiture, ...).

Les ratios retenus sont détaillés dans le tableau ci-dessous .

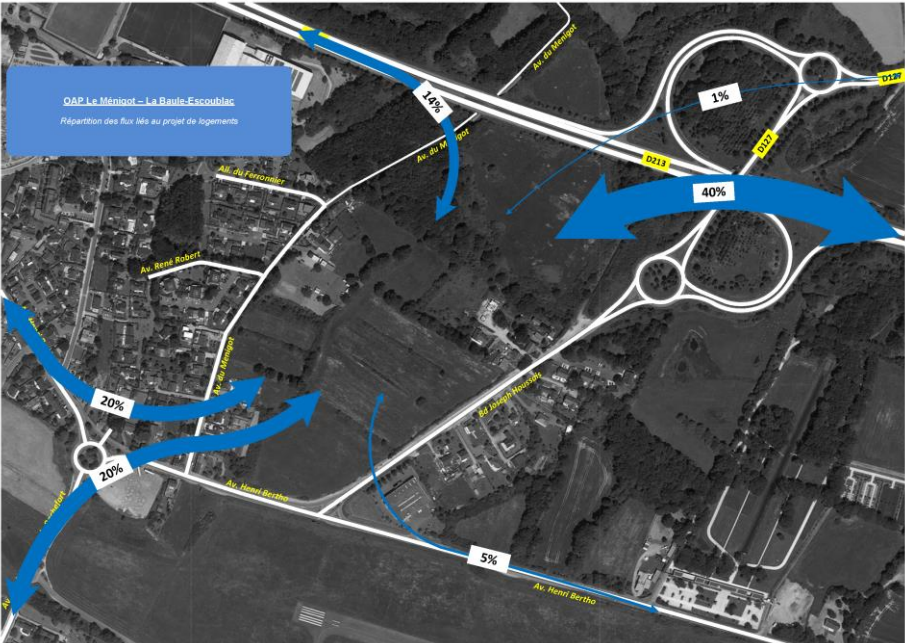
	Heure de pointe du matin		Heure de pointe du soir	
	<i>Emission</i>	<i>Réception</i>	<i>Emission</i>	<i>Réception</i>
Nbre de véhicules / logement	0.45	0.07	0.11	0.37

Les flux correspondant générés aux heures de pointe sont indiqués dans le tableau suivant.

	Heure de pointe du matin		Heure de pointe du soir	
	<i>Emission</i>	<i>Réception</i>	<i>Emission</i>	<i>Réception</i>
Nbre de véhicules	90	15	22	75

— 4.3.2. REPARTITION DES FLUX SUR LE RESEAU

La répartition des flux VL sur le réseau de voirie est déterminée par exploitation du fichier INSEE décrivant les mobilités domicile / travail.



## 5. IMPACT CIRCULATOIRE

---

### — 5.1. FLUX PREVISIONNELS AUX PERIODES HORAIREES ETUDIEES

Les flux prévisionnels sont obtenus par addition des flux générés par le projet de logements aux flux mesurés en situation actuelle.

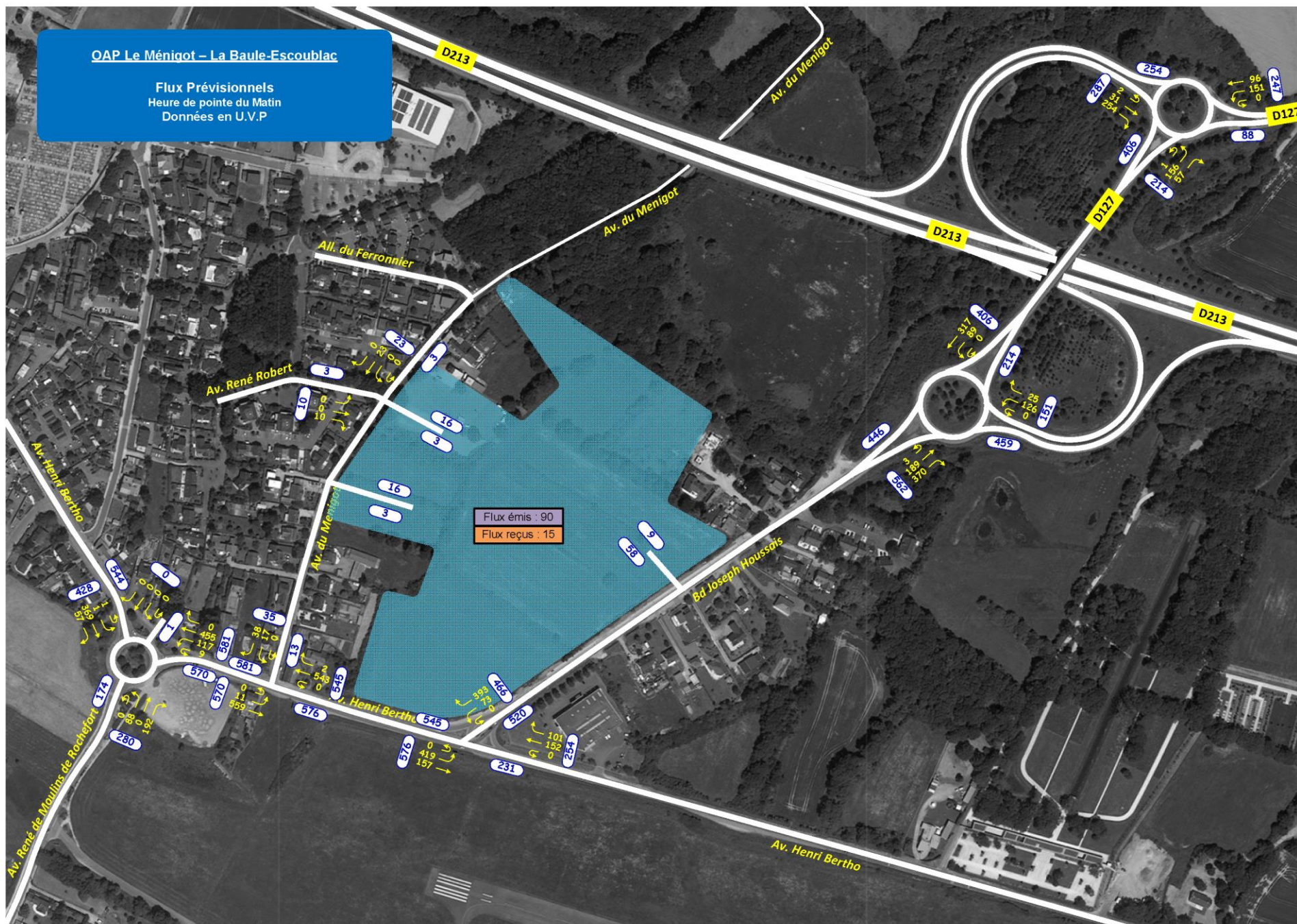


OAP Le Ménigot – La Baule-Escoublac

Flux Prévisionnels  
Heure de pointe du Matin  
Données en U.V.P

OAP Le Ménigot – La Baule-Escoublac

Flux Prévisionnels  
Heure de pointe du Matin  
Données en U.V.P





**OAP Le Ménigot – La Baule-Escoublac**

**Flux Prévisionnels**  
Heure de pointe du Soir  
Données en U.V.P



## — 5.2. ANALYSE DE FONCTIONNEMENT

Tous les carrefours fonctionnent correctement. Le carrefour nouveau sur le Boulevard de la Houssais pourra être géré par un STOP en autorisant tous les mouvements en entrée / sortie du projet. Des dispositifs de modération de vitesse pourraient avantageusement faciliter la compréhension d'un nouveau carrefour sur le Boulevard.

Les réserves de capacité généreuses permettent également d'envisager sereinement les pics de trafic liés aux périodes estivales.

	Aménagement		Situation Prévisionnelle	
			% Réserves	
			HPM	HPS
C1 - Giratoire Nord échangeur	rayon extérieur du giratoire: 27 m	D127 Est 1 file	85%	92%
	rayon ilot : 20 m	Bretelles D213 1 file	82%	78%
	bande franchissable: 0 m	D127 Ouest 1 file	89%	84%
	largeur d'anneau : 7 m	Charge globale aux entrées (UVP)	748	806
	Aménagement		Situation Prévisionnelle	
			% Réserves	
			HPM	HPS
C2 - Giratoire Sud échangeur	rayon extérieur du giratoire: 32 m	D127 Nord 1 file	76%	77%
	rayon ilot : 25 m	Bd Joseph Houssais 1 file	69%	74%
	bande franchissable: 0 m	Bretelles D213 1 file	90%	86%
	largeur d'anneau : 7 m	Charge globale aux entrées (UVP)	1119	1086
	Aménagement		Situation Prévisionnelle	
			% Réserves	
			HPM	HPS
C3 - Av. Henri Bertho / Bd Joseph Houssais		Bd Joseph Houssais TdD 1 file	62%	58%
		Bd Joseph Houssais TaG 1 file	66%	77%
		Av. Henri Bertho Ouest TaG 1 file	55%	56%
		Charge globale aux entrées (UVP)	1275	1317

	Aménagement		Situation Prévisionnelle	
			% Réserves	
			HPM	HPS
C4 - Av. Henri Bertho / Av. du Menigot		Av. du Menigot 1 file	92%	95%
		Av. Henri Bertho Ouest TaG 1 file	95%	94%
		Charge globale aux entrées (UVP)	1170	1244
	Aménagement		Situation Prévisionnelle	
			% Réserves	
			HPM	HPS
C5 - Rond Point du Clos Colin	rayon extérieur du giratoire: 23 m	Av. Henri Bertho Est 1 file	63%	62%
		Habitations Nord 1 file	100%	100%
	rayon ilot : 15 m	Av. Henri Bertho Ouest 1 file	71%	67%
	bande franchissable: 0 m	Av. René de Moulins de Rochefort 1 file	76%	71%
	largeur d'anneau : 8 m	Charge globale aux entrées (UVP)	1289	1398
	Aménagement		Situation Prévisionnelle	
			% Réserves	
			HPM	HPS
C6 - Accès logement / Bd Houssais		Accès logements 1 file	74%	94%
		Bd Houssais TaG 1 file	100%	99%
		Charge globale aux entrées (UVP)	1037	986

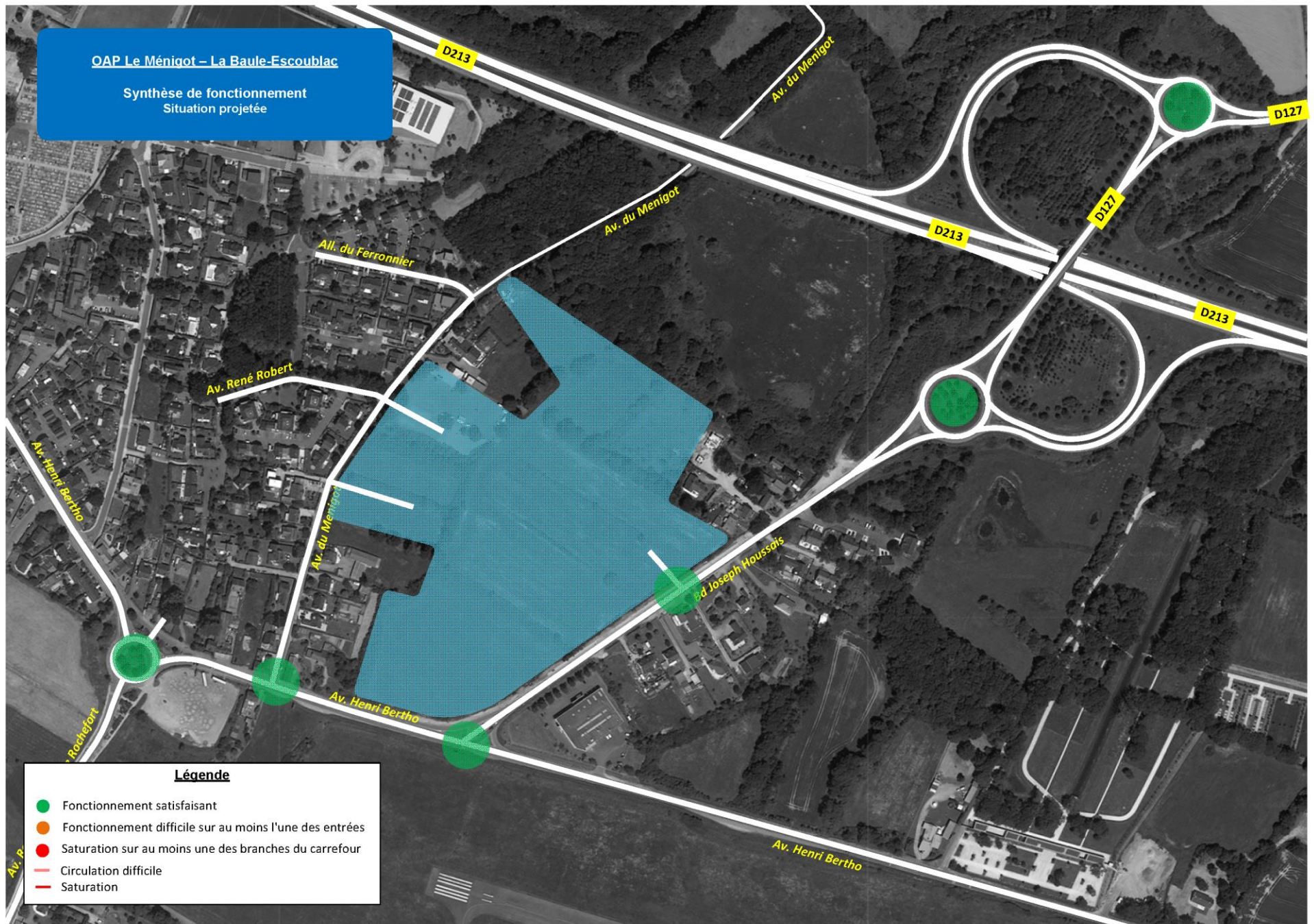
N.B. : Il est estimé que le fonctionnement est :

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



OAP Le Ménigot – La Baule-Escoubac

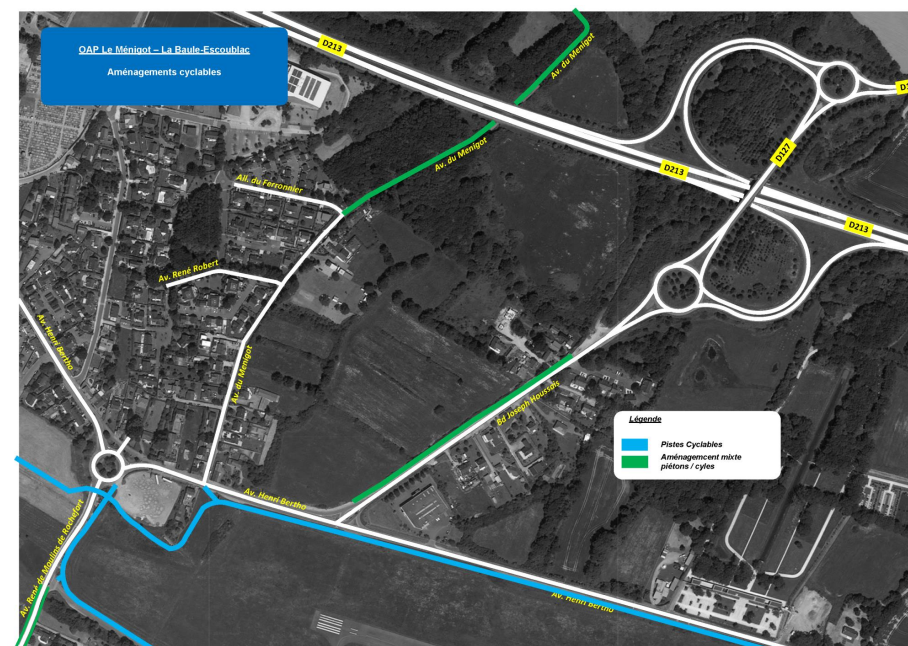
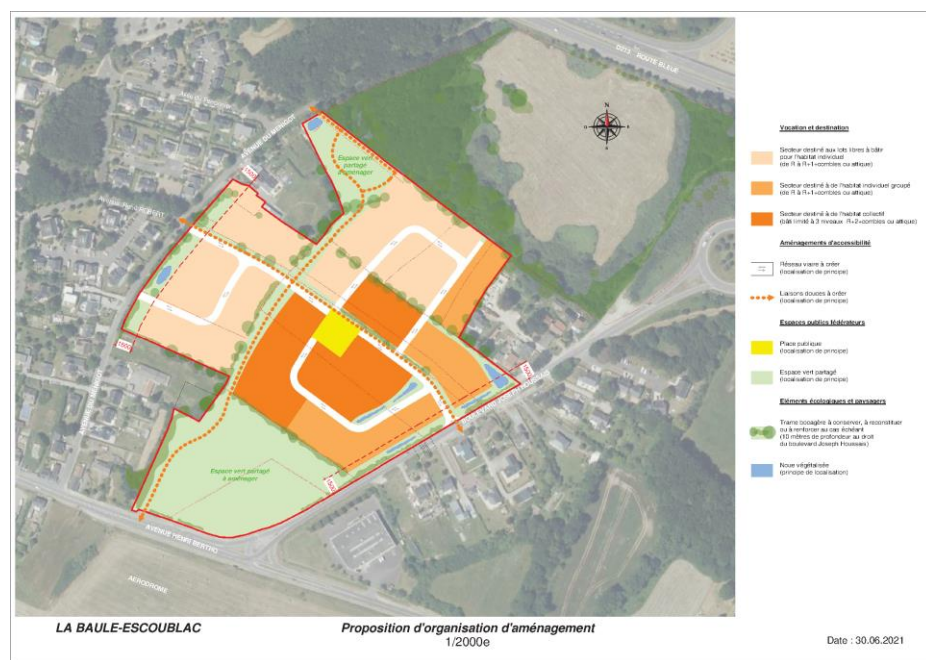
Synthèse de fonctionnement  
Situation projetée





Il est prévu de rendre perméable le projet du point de vue des circulations douces avec des liaisons Est / Ouest et Nord / Sud. Si la continuité avec les cheminements existants est assurée au Nord-Ouest, c'est moins le cas sur le Boulevard Houssais pour lequel l'aménagement existant s'interrompt au Nord un peu avant le diffuseur avec la RD213 et au Sud en amont du le carrefour de l'Avenue Bertho.

Le débouché sur l'Avenue Bertho au Sud ne propose pas non plus de bouclage évident avec la piste cyclable située de l'autre côté de la voie. Il pourrait être plus intéressant de ramener le cheminement via l'Avenue du Ménigot dont le débouché se situe en face de l'accès à la piste.



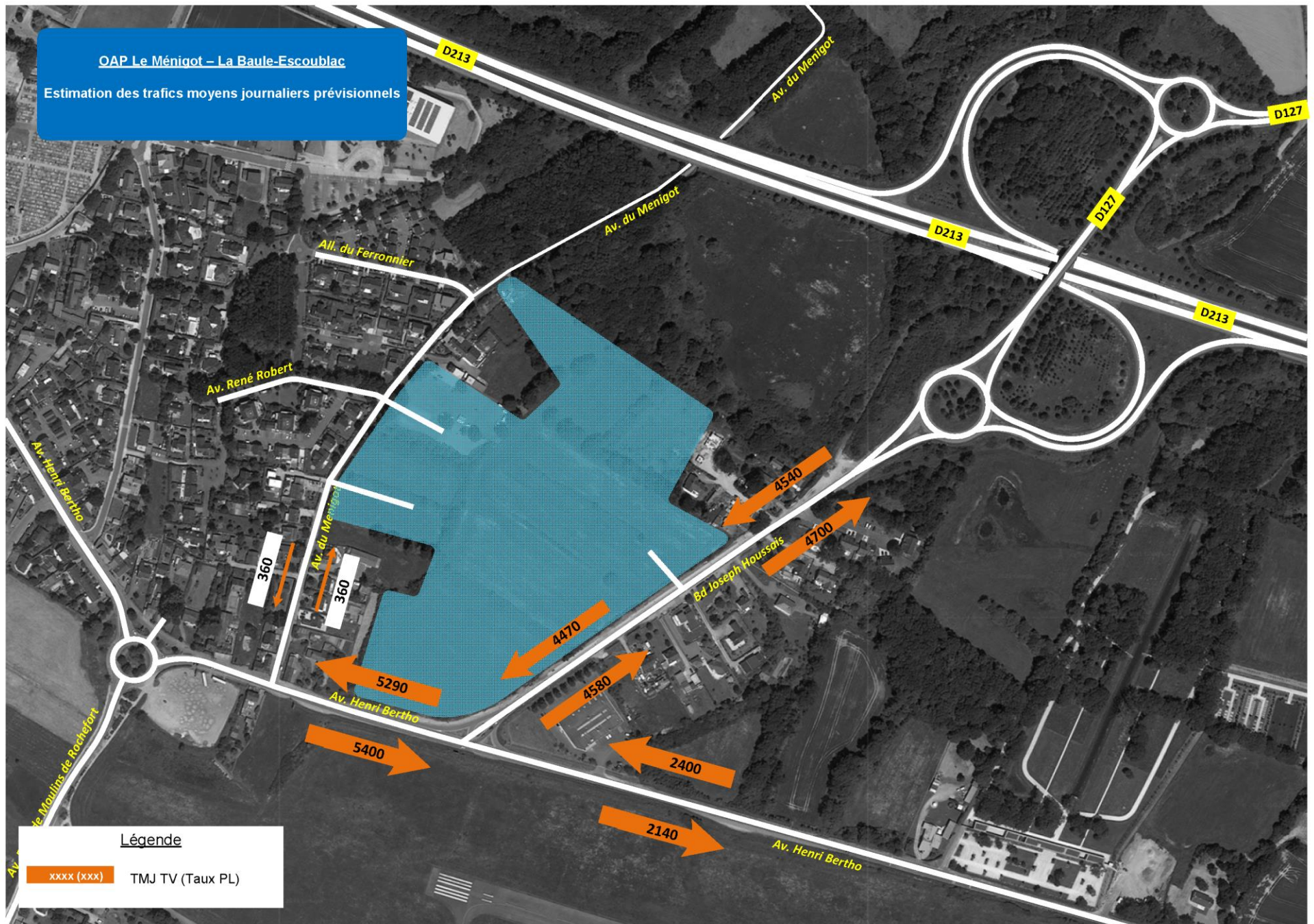


### — 5.3. ESTIMATION DES TRAFICS MOYENS JOURNALIERS PROJETES

Sur la base des données recueillies et des hypothèses de flux générés, les estimations de trafics moyens journaliers des jours ouvrés (du lundi au vendredi, jours de weekend exclus) en situation projetée sont données page suivante sur les voiries entourant le projet.

OAP Le Ménigot – La Baule-Escoublac

Estimation des trafics moyens journaliers prévisionnels





## 6. ANNEXES

---

### — 6.1. DETAIL DES COMPTAGES AUTOMATIQUES

Lieu de pose

Ville La Baule  
Route ou Rue Avenue Henri Bertho  
Sens 1 Vers Rond-Point du Clos Colin  
Sens 2 Vers Est  
Entre ... -  
et ... -  
Vitesse autorisée Sens 1 50 km/h  
Vitesse autorisée Sens 2 50 km/h  
Coordonnées GPS 47.29086 -2.35364  
Coordonnées Lambert 93 - -

Remarques

Résultats

	Sens 1			Sens 2		
	TV	VL	PL	TV	VL	PL
Total campagne (7 jours)	36 569	35 788	781	37 381	36 747	634
Trafic Moyen/ Jour ouvrés (TMJO)	5 900	5 750	150	6 020	5 900	120
Trafic Moyen / Jour (TMJ)	5 210	5 100	110	5 340	5 250	90
Vitesse Médiane (V50)	-	-	-	-	-	-
Vitesse 85% (V85)	-	-	-	-	-	-
Vitesse Moyenne (Vmoy)	-	-	-	-	-	-

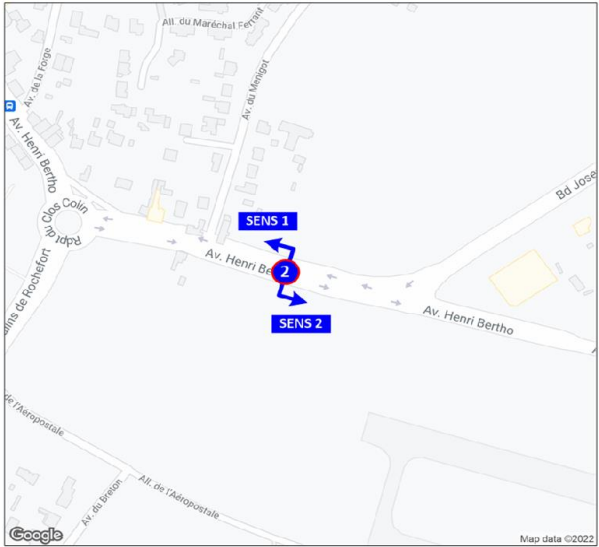
Références

Numéro d'affaire 8081  
Client IFI Aménagement  
Enquêtes réalisées par CDVIA

Dates

Pose du matériel Ven 02/11/18  
Début d'analyse Sam 03/11/18  
Fin d'analyse Ven 09/11/18

Plan de localisation



Photo(s) du matériel posé





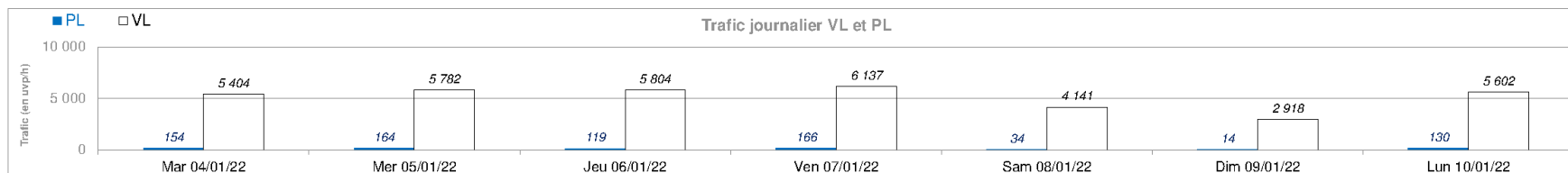
## SYNTHESE DES DONNEES

HPM 8 h 9 h HPS 17 h 18 h diurne 6 h 22 h nocturne 22 h 6 h TMJ-VMJ &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	5 050	97%	5 750	97%	4 950	97%	5 600	97%	110	100%	140	100%	VMJ	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
nocturne	150	3%	150	3%	150	3%	150	3%	0	0%	0	0%	VMJO	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
HPM	412	8%	530	9%	395	8%	507	9%	17	16%	23	17%	HPM	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
HPS	529	10%	619	10%	525	10%	614	11%	4	4%	5	4%	HPS	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	

## RECAPITULATIF DES FLUX ET VITESSES

TV																											
Jour/Heure	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	Diurne	Nocturne	Journée
Mar 04/01/22	7	4	7	4	18	20	54	211	520	320	349	344	370	343	359	395	549	582	491	350	128	63	48	22	5 428	130	5 558
Mer 05/01/22	9	5	6	3	15	22	53	212	461	387	356	383	500	388	422	488	522	593	520	326	148	63	43	21	5 822	124	5 946
Jeu 06/01/22	11	9	5	3	11	22	50	242	564	386	313	382	383	365	385	420	549	672	549	303	129	82	55	33	5 774	149	5 923
Ven 07/01/22	19	2	8	5	12	27	49	234	558	376	344	429	493	395	424	475	639	599	449	390	191	85	56	44	6 130	173	6 303
Sam 08/01/22	20	18	15	9	11	15	31	63	146	249	354	349	331	301	305	351	402	364	297	239	135	69	43	58	3 986	189	4 175
Dim 09/01/22	46	28	26	8	9	8	29	45	86	146	216	311	283	152	195	240	267	244	205	163	111	54	35	25	2 747	185	2 932
Lun 10/01/22	7	5	2	4	13	15	51	217	549	357	346	369	405	362	377	408	551	650	477	320	136	54	37	20	5 629	103	5 732
Trafic moyen TLJ	17	10	10	5	13	18	45	175	412	317	325	367	395	329	352	397	497	529	427	299	140	67	45	32	5 074	150	5 224
Trafic moyen JO	11	5	6	4	14	21	51	223	530	365	342	381	430	371	393	437	562	619	497	338	146	69	48	28	5 757	136	5 892



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
Mar 04/01/22	6	4	7	4	16	19	48	195	501	293	334	335	366	333	345	389	536	575	488	349	128	63	48	22	5 278	126	5 404
Mer 05/01/22	9	5	5	3	14	19	50	199	431	375	340	369	487	367	412	475	516	589	519	323	148	63	43	21	5 663	119	5 782
Jeu 06/01/22	11	9	5	3	10	21	46	226	542	371	306	373	377	357	378	414	544	666	547	300	128	82	55	33	5 657	147	5 804
Ven 07/01/22	18	2	7	5	12	26	41	218	530	354	328	410	484	382	413	470	627	599	446	390	190	85	56	44	5 967	170	6 137
Sam 08/01/22	20	18	14	9	8	13	26	57	144	246	352	348	329	299	305	351	400	363	296	239	135	68	43	58	3 958	183	4 141
Dim 09/01/22	46	28	26	7	9	8	28	44	85	146	215	309	282	149	194	239	267	244	205	163	110	54	35	25	2 734	184	2 918
Lun 10/01/22	7	5	2	3	11	14	47	203	531	341	339	354	401	355	368	401	541	641	475	316	136	54	37	20	5 503	99	5 602
Trafic moyen TLJ	17	10	9	5	11	17	41	163	395	304	316	357	389	320	345	391	490	525	425	297	139	67	45	32	4 966	147	5 113
Trafic moyen JO	10	5	5	4	13	20	46	208	507	347	329	368	423	359	383	430	553	614	495	336	146	69	48	28	5 614	132	5 746

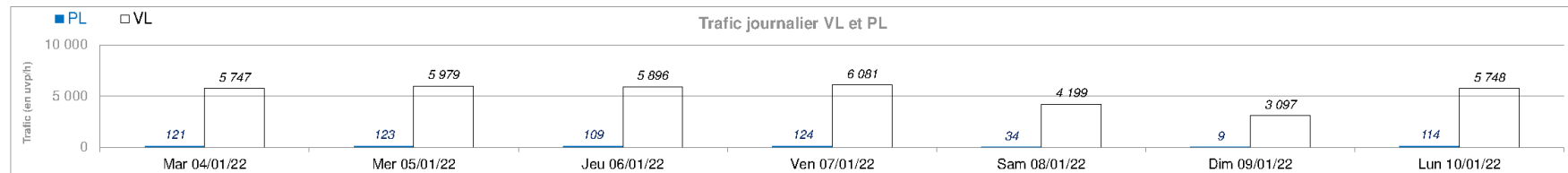
PL																												
Jour/Heure	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	Diurne	Nocturne	Journée	
Mar 04/01/22	1	0	0	0	2	1	6	16	19	27	15	9	4	10	14	6	13	7	3	1	0	0	0	0	150	4	154	
Mer 05/01/22	0	0	1	0	1	3	3	13	30	12	16	14	13	21	10	13	6	4	1	3	0	0	0	0	159	5	164	
Jeu 06/01/22	0	0	0	0	1	1	4	16	22	15	7	9	6	8	7	6	5	6	2	3	1	0	0	0	117	2	119	
Ven 07/01/22	1	0	1	0	0	1	8	16	28	22	16	19	9	13	11	5	12	0	3	0	1	0	0	0	163	3	166	
Sam 08/01/22	0	0	1	0	3	2	5	6	2	3	2	1	2	2	0	0	2	1	1	0	0	1	0	0	28	6	34	
Dim 09/01/22	0	0	0	1	0	0	1	1	1	0	1	2	1	3	1	1	0	0	0	0	1	0	0	0	13	1	14	
Lun 10/01/22	0	0	0	1	2	1	4	14	18	16	7	15	4	7	9	7	10	9	2	4	0	0	0	0	126	4	130	
Trafic moyen TLJ	0	0	0	0	1	1	4	12	17	14	9	10	6	9	7	5	7	4	2	2	0	0	0	0	108	4	112	
Trafic moyen JO	0	0	0	0	1	1	5	15	23	18	12	13	7	12	10	7	9	5	2	2	0	0	0	0	143	4	147	
Taux de PL TLJ	2%	0%	4%	6%	10%	7%	10%	7%	4%	4%	3%	3%	1%	3%	2%	1%	1%	1%	0%	1%	0%	0%	0%	0%	2%	2%	2%	
Taux de PL JO	4%	0%	7%	5%	9%	7%	10%	7%	4%	5%	4%	3%	2%	3%	3%	2%	2%	1%	0%	1%	0%	0%	0%	0%	2%	3%	2%	

## SYNTHESE DES DONNEES

	HPM 8 h 9 h				HPS 16 h 17 h				diurne 6 h 22 h				nocturne 22 h 6 h				TMJ-VMJ & TMJO-VMJO				trafic et vitesse moyens et jours ouvrés			
	TV				VL				PL				TV				VITESSES (en km/h)				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	5 200	97%	5 850	96%	5 100	97%	5 750	97%	90	100%	120	100%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
nocturne	150	3%	150	3%	150	3%	150	3%	0	0%	0	0%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
HPM	425	8%	550	9%	416	8%	537	9%	9	10%	13	11%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
HPS	506	9%	576	10%	499	10%	566	10%	7	8%	10	8%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

## 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
Mar 04/01/22	8	2	4	7	23	24	95	355	559	383	369	388	375	411	412	414	561	584	444	236	104	41	47	22	5 731	137	5 868
Mer 05/01/22	6	1	2	8	16	31	98	319	489	377	402	417	456	441	435	548	585	607	412	240	114	47	31	20	5 987	115	6 102
Jeu 06/01/22	11	2	4	8	18	29	112	292	605	366	368	354	381	443	427	479	594	559	428	269	146	60	32	18	5 883	122	6 005
Ven 07/01/22	12	8	2	11	19	39	111	307	525	404	406	437	447	471	442	514	572	534	375	274	128	58	53	56	6 005	200	6 205
Sam 08/01/22	35	28	18	18	22	27	35	59	150	240	350	401	320	294	327	389	354	331	323	248	109	53	47	55	3 983	250	4 233
Dim 09/01/22	38	29	21	21	17	5	31	45	77	105	200	314	307	163	203	252	311	331	277	179	90	43	30	17	2 928	178	3 106
Lun 10/01/22	6	4	6	9	28	41	107	381	571	374	383	388	395	432	405	431	568	551	373	216	122	38	22	11	5 735	127	5 862
Trafic moyen TLJ	17	11	8	12	20	28	84	251	425	321	354	386	383	379	379	432	506	500	376	237	116	49	37	28	5 179	161	5 340
Trafic moyen JO	9	3	4	9	21	33	105	331	550	381	386	397	411	440	424	477	576	567	406	247	123	49	37	25	5 868	140	6 008



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
Mar 04/01/22	8	2	3	7	22	23	94	352	549	366	349	374	368	404	405	400	554	576	442	235	104	41	47	22	5 613	134	5 747
Mer 05/01/22	6	1	2	8	16	29	97	316	472	363	386	408	449	429	425	535	573	603	410	239	114	47	31	20	5 866	113	5 979
Jeu 06/01/22	11	2	3	8	18	28	110	282	595	357	357	346	374	437	419	466	583	553	424	268	146	60	32	17	5 777	119	5 896
Ven 07/01/22	12	8	2	11	19	36	110	301	513	385	399	422	439	454	436	503	564	526	374	273	128	57	53	56	5 884	197	6 081
Sam 08/01/22	35	27	18	18	20	24	33	58	149	238	348	398	318	288	326	387	353	330	321	247	108	53	47	55	3 955	244	4 199
Dim 09/01/22	38	29	21	21	17	5	30	44	77	105	199	313	307	163	202	249	311	331	276	179	90	43	30	17	2 919	178	3 097
Lun 10/01/22	6	4	6	9	27	39	104	377	555	365	372	375	388	424	399	423	557	542	370	213	122	38	22	11	5 624	124	5 748
Trafic moyen TLJ	17	10	8	12	20	26	83	247	416	311	344	377	378	371	373	423	499	494	374	236	116	48	37	28	5 091	158	5 250
Trafic moyen JO	9	3	3	9	20	31	103	326	537	367	373	385	404	430	417	465	566	560	404	246	123	49	37	25	5 753	137	5 890

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
Mar 04/01/22	0	0	1	0	1	1	1	3	10	17	20	14	7	7	7	14	7	8	2	1	0	0	0	0	118	3	121
Mer 05/01/22	0	0	0	0	0	2	1	3	17	14	16	9	7	12	10	13	12	4	2	1	0	0	0	0	121	2	123
Jeu 06/01/22	0	0	1	0	0	1	2	10	10	9	11	8	7	6	8	13	11	6	4	1	0	0	0	1	106	3	109
Ven 07/01/22	0	0	0	0	0	3	1	6	12	19	7	15	8	17	6	11	8	8	1	1	0	1	0	0	121	3	124
Sam 08/01/22	0	1	0	0	2	3	2	1	1	2	2	3	2	6	1	2	1	1	2	1	1	0	0	0	28	6	34
Dim 09/01/22	0	0	0	0	0	0	1	1	0	0	1	1	0	0	1	3	0	0	1	0	0	0	0	0	9	0	9
Lun 10/01/22	0	0	0	0	1	2	3	4	16	9	11	13	7	8	6	8	11	9	3	3	0	0	0	0	111	3	114
Trafic moyen TLJ	0	0	0	0	1	2	2	4	9	10	10	9	5	8	6	9	7	5	2	1	0	0	0	0	88	3	91
Trafic moyen JO	0	0	0	0	0	2	2	5	13	14	13	12	7	10	7	12	10	7	2	1	0	0	0	0	115	3	118
Taux de PL TLJ	0%	1%	4%	0%	3%	6%	2%	2%	2%	3%	3%	2%	1%	2%	1%	2%	1%	1%	1%	0%	0%	0%	0%	1%	2%	2%	2%
Taux de PL JO	0%	0%	11%	0%	2%	5%	2%	2%	2%	4%	3%	3%	2%	2%	2%	2%	2%	1%	1%	1%	0%	0%	0%	1%	2%	2%	2%



Lieu de pose

Ville La Baule  
Route ou Rue Avenue du Menigot  
Sens 1 Vers Avenue Henri Bertho  
Sens 2 Vers Nord  
Entre ... -  
et ... -  
Vitesse autorisée Sens 1 50 km/h  
Vitesse autorisée Sens 2 50 km/h  
Coordonnées GPS 47.29244 -2.35420  
Coordonnées Lambert 93 - -

Remarques

Résultats

	Sens 1			Sens 2		
	TV	VL	PL	TV	VL	PL
Total campagne (7 jours)	1 525	1 517	8	1 516	1 507	9
Trafic Moyen/ Jour ouvrés (TMJO)	241	240	1	232	230	2
Trafic Moyen / Jour (TMJ)	221	220	1	221	220	1
Vitesse Médiane (V50)	-	-	-	-	-	-
Vitesse 85% (V85)	-	-	-	-	-	-
Vitesse Moyenne (Vmoy)	-	-	-	-	-	-

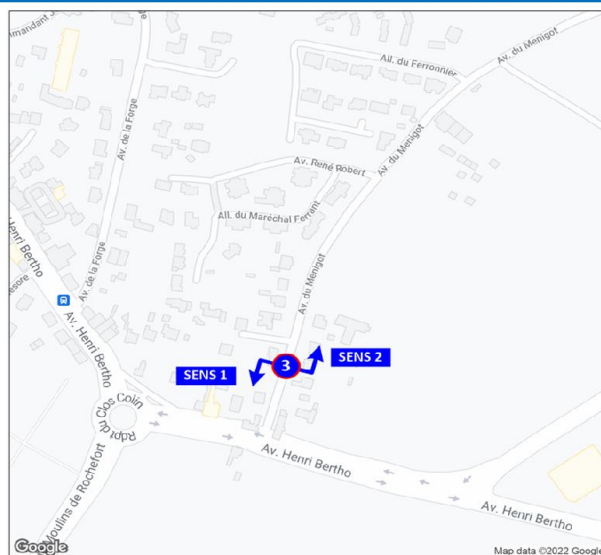
Références

Numéro d'affaire 8081  
Client IFI Aménagement  
Enquêtes réalisées par CDVIA

Dates

Pose du matériel Ven 02/11/18  
Début d'analyse Sam 03/11/18  
Fin d'analyse Ven 09/11/18

Plan de localisation



Photo(s) du matériel posé



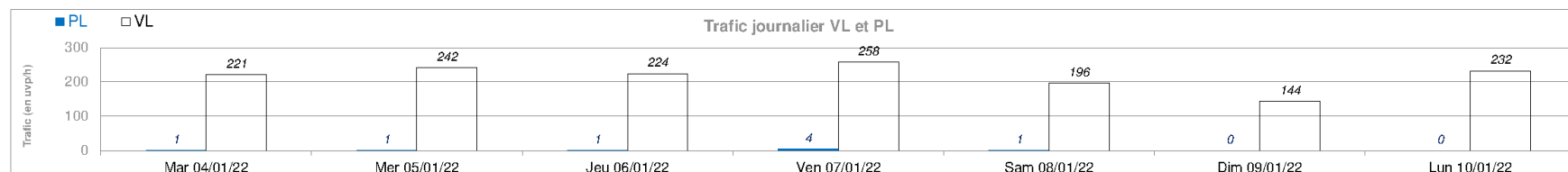
## SYNTHESE DES DONNEES

HPM 8 h 9 h HPS 16 h 17 h diurne 6 h 22 h nocturne 22 h 6 h TMJ-VMJ &amp; TMJO-VMJO trafic et vitesse moyens et jours ouvrés

	TV				TRAFFIC MOYEN				PL					TV				VITESSES (en km/h)				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	200	100%	250	100%	200	100%	250	100%	0	-	0	-	VMJ VMJO HPM HPS	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
nocturne	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	-	0	-		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
HPM	21	11%	26	10%	21	11%	26	10%	0	-	0	-		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
HPS	17	8%	18	7%	17	8%	18	7%	0	-	0	-		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

## RECAPITULATIF DES FLUX ET VITESSES

Jour/Heure	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	Diurne	Nocturne	Journée
Mar 04/01/22	0	0	0	0	1	2	6	18	25	17	17	16	8	11	20	13	17	13	15	15	3	2	1	2	216	6	222
Mer 05/01/22	0	0	0	0	1	3	6	19	30	18	15	12	11	21	18	17	21	14	16	12	2	3	4	0	235	8	243
Jeu 06/01/22	2	0	0	0	1	1	6	20	24	22	24	12	4	17	19	15	16	14	16	10	1	0	1	0	220	5	225
Ven 07/01/22	1	0	0	0	1	1	6	21	23	19	27	13	19	22	16	20	19	17	14	11	7	1	2	2	255	7	262
Sam 08/01/22	8	0	0	1	1	1	1	1	15	20	15	16	10	16	7	14	12	13	13	18	6	2	3	4	179	18	197
Dim 09/01/22	3	2	1	0	0	0	1	3	5	8	13	10	7	11	6	12	16	17	10	13	2	1	1	2	135	9	144
Lun 10/01/22	1	0	0	0	0	0	9	19	27	17	12	15	11	23	21	13	16	17	11	11	3	1	3	2	226	6	232
Trafic moyen TLJ	2	0	0	0	1	1	5	14	21	17	18	13	10	17	15	15	17	15	14	13	3	1	2	2	209	8	218
Trafic moyen JO	1	0	0	0	1	1	7	19	26	19	19	14	11	19	19	16	18	15	14	12	3	1	2	1	230	6	237



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
Mar 04/01/22	0	0	0	0	1	2	5	18	25	17	17	16	8	11	20	13	17	13	15	15	3	2	1	2	215	6	221
Mer 05/01/22	0	0	0	0	1	3	5	19	30	18	15	12	11	21	18	17	21	14	16	12	2	3	4	0	234	8	242
Jeu 06/01/22	2	0	0	0	1	1	6	20	24	22	24	12	4	16	19	15	16	14	16	10	1	0	1	0	219	5	224
Ven 07/01/22	1	0	0	0	1	1	5	21	23	19	27	12	19	21	16	19	19	17	14	11	7	1	2	2	251	7	258
Sam 08/01/22	8	0	0	1	1	1	1	1	15	20	15	16	9	16	7	14	12	13	13	18	6	2	3	4	178	18	196
Dim 09/01/22	3	2	1	0	0	0	1	3	5	8	13	10	7	11	6	12	16	17	10	13	2	1	1	2	135	9	144
Lun 10/01/22	1	0	0	0	0	0	9	19	27	17	12	15	11	23	21	13	16	17	11	11	3	1	3	2	226	6	232
Trafic moyen TLJ	2	0	0	0	1	1	5	14	21	17	18	13	10	17	15	15	17	15	14	13	3	1	2	2	208	8	217
Trafic moyen JO	1	0	0	0	1	1	6	19	26	19	19	13	11	18	19	15	18	15	14	12	3	1	2	1	229	6	235

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
Mar 04/01/22	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1
Mer 05/01/22	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1
Jeu 06/01/22	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	0	1
Ven 07/01/22	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	1	0	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	4	0	4
Sam 08/01/22	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	0	1
Dim 09/01/22	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Lun 10/01/22	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Trafic moyen TLJ	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1
Trafic moyen JO	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1
Taux de PL TLJ	0%	0%	0%	0%	0%	0%	9%	0%	0%	0%	0%	1%	1%	2%	0%	1%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	1%	0%	1%
Taux de PL JO	0%	-	-	-	0%	0%	9%	0%	0%	0%	0%	1%	0%	2%	0%	1%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	1%	0%	1%



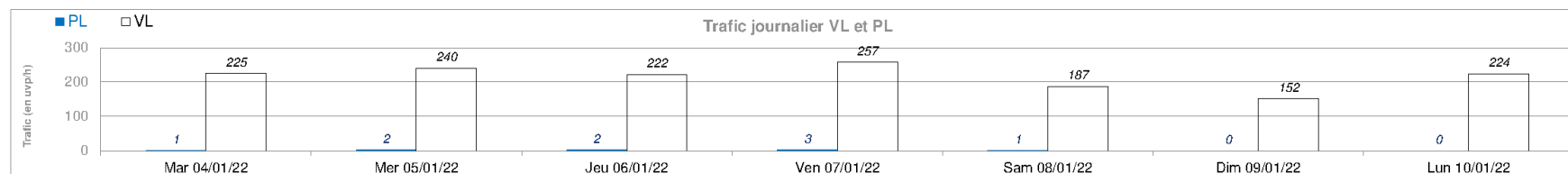
## SYNTHESE DES DONNEES

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

	TV				TRAFFIC MOYEN				PL					TV				VITESSES (en km/h)				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	200	100%	250	100%	200	100%	250	100%	0	-	0	-	VMJ VMJO HPM HPS	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
nocturne	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	-	0	-		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
HPM	9	4%	11	4%	9	4%	11	4%	0	-	0	-		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
HPS	28	14%	33	13%	28	14%	33	13%	0	-	0	-		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

## RECAPITULATIF DES FLUX ET VITESSES

Jour/Heure	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	Diurne	Nocturne	Journée
Mar 04/01/22	0	0	0	0	1	1	2	2	8	2	15	16	23	12	11	14	18	37	26	19	12	4	2	1	221	5	226
Mer 05/01/22	1	1	0	0	1	2	2	3	12	5	14	11	29	12	11	25	16	34	27	13	13	5	5	0	232	10	242
Jeu 06/01/22	2	0	0	0	1	1	1	0	9	8	11	21	17	11	7	19	16	26	43	14	6	7	3	1	216	8	224
Ven 07/01/22	0	0	0	0	2	1	1	3	11	9	9	19	27	17	14	15	21	37	31	24	14	4	0	1	256	4	260
Sam 08/01/22	5	0	1	2	1	1	0	2	5	7	6	20	17	13	11	12	14	20	9	17	11	7	1	6	171	17	188
Dim 09/01/22	4	4	2	1	0	0	0	3	4	2	7	17	9	12	8	11	19	11	19	9	4	2	4	0	137	15	152
Lun 10/01/22	2	0	0	0	0	0	1	5	13	8	3	20	17	9	12	18	22	30	29	22	2	5	5	1	216	8	224
Trafic moyen TLJ	2	1	0	0	1	1	1	3	9	6	9	18	20	12	11	16	18	28	26	17	9	5	3	1	207	10	217
Trafic moyen JO	1	0	0	0	1	1	1	3	11	6	10	17	23	12	11	18	19	33	31	18	9	5	3	1	228	7	235



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
Mar 04/01/22	0	0	0	0	1	1	1	2	8	2	15	16	23	12	11	14	18	37	26	19	12	4	2	1	220	5	225
Mer 05/01/22	1	1	0	0	1	1	2	3	12	5	14	11	29	12	10	25	16	34	27	13	13	5	5	0	231	9	240
Jeu 06/01/22	2	0	0	0	1	1	1	0	9	8	10	21	17	11	7	19	16	26	43	13	6	7	3	1	214	8	222
Ven 07/01/22	0	0	0	0	2	1	0	3	11	9	9	19	27	16	13	15	21	37	31	24	14	4	0	1	253	4	257
Sam 08/01/22	5	0	1	2	1	1	0	2	5	7	6	20	16	13	11	12	14	20	9	17	11	7	1	6	170	17	187
Dim 09/01/22	4	4	2	1	0	0	0	3	4	2	7	17	9	12	8	11	19	11	19	9	4	2	4	0	137	15	152
Lun 10/01/22	2	0	0	0	0	0	1	5	13	8	3	20	17	9	12	18	22	30	29	22	2	5	5	1	216	8	224
Trafic moyen TLJ	2	1	0	0	1	1	1	3	9	6	9	18	20	12	10	16	18	28	26	17	9	5	3	1	206	9	215
Trafic moyen JO	1	0	0	0	1	1	1	3	11	6	10	17	23	12	11	18	19	33	31	18	9	5	3	1	227	7	234

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
Mar 04/01/22	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1
Mer 05/01/22	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	2
Jeu 06/01/22	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	2	0	2
Ven 07/01/22	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	0	3
Sam 08/01/22	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	0	1
Dim 09/01/22	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Lun 10/01/22	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Trafic moyen TLJ	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1
Trafic moyen JO	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	2
Taux de PL TLJ	0%	0%	0%	0%	0%	17%	29%	0%	0%	0%	2%	0%	1%	1%	3%	0%	0%	0%	0%	1%	0%	0%	0%	0%	1%	1%	1%
Taux de PL JO	0%	0%	-	-	0%	20%	29%	0%	0%	0%	2%	0%	0%	2%	4%	0%	0%	0%	0%	1%	0%	0%	0%	0%	1%	3%	1%

Lieu de pose

Ville La Baule  
Route ou Rue Bd Joseph Houssais  
Sens 1 Vers Avenue Henri Bertho  
Sens 2 Vers Nord  
Entre ... -  
et ... -  
Vitesse autorisée Sens 1 50 km/h  
Vitesse autorisée Sens 2 50 km/h  
Coordonnées GPS 47.29163 -2.35040  
Coordonnées Lambert 93 - -

Remarques

Résultats

	Sens 1			Sens 2		
	TV	VL	PL	TV	VL	PL
Total campagne (7 jours)	30 681	29 736	945	31 701	30 940	761
Trafic Moyen/ Jour ouvrés (TMJO)	4 930	4 750	180	5 090	4 950	140
Trafic Moyen / Jour (TMJ)	4 390	4 250	140	4 510	4 400	110
Vitesse Médiane (V50)	-	-	-	-	-	-
Vitesse 85% (V85)	-	-	-	-	-	-
Vitesse Moyenne (Vmoy)	-	-	-	-	-	-

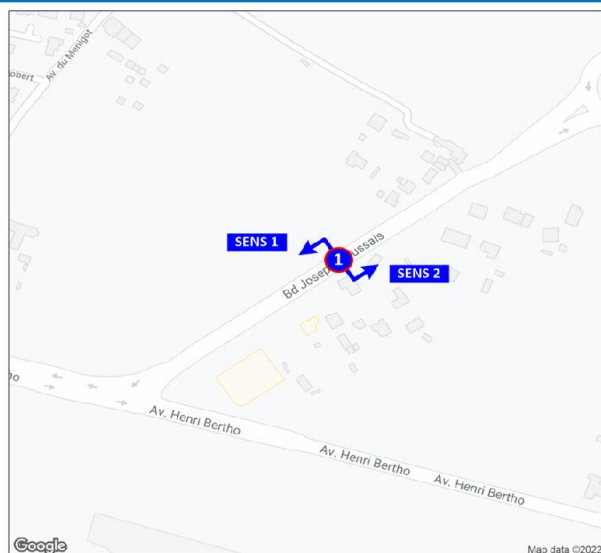
Références

Numéro d'affaire 8081  
Client IFI Aménagement  
Enquêtes réalisées par CDVIA

Dates

Pose du matériel Ven 02/11/18  
Début d'analyse Sam 03/11/18  
Fin d'analyse Ven 09/11/18

Plan de localisation



Photo(s) du matériel posé





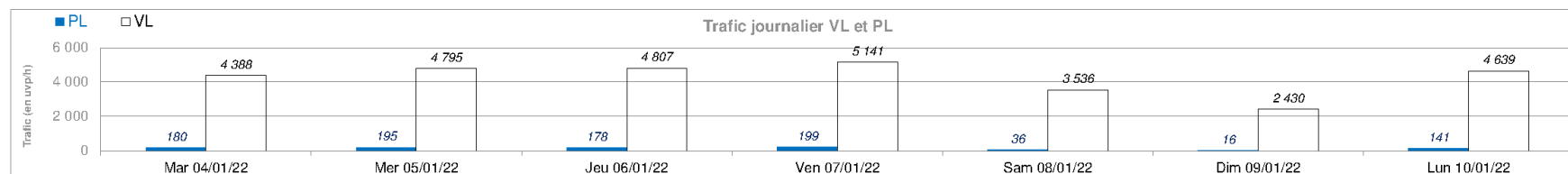
## SYNTHESE DES DONNEES

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

	TV				TRAFFIC MOYEN				PL					TV				VITESSES (en km/h)				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	4 250	97%	4 800	96%	4 100	96%	4 650	98%	130	100%	180	100%	VMJ	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
nocturne	150	3%	100	2%	150	4%	100	2%	0	0%	0	0%	VMJO	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
HPM	354	8%	455	9%	332	8%	425	9%	22	17%	30	17%	HPM	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
HPS	423	10%	484	10%	418	10%	479	10%	4	3%	6	3%	HPS	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

## RECAPITULATIF DES FLUX ET VITESSES

TV																											
Jour/Heure	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	Diurne	Nocturne	Journée
Mar 04/01/22	7	4	6	4	16	14	49	172	438	263	294	280	298	278	294	324	443	446	406	307	109	56	39	21	4 457	111	4 568
Mer 05/01/22	7	4	5	3	14	16	51	169	406	307	306	335	392	309	366	417	426	477	447	284	137	54	42	16	4 883	107	4 990
Jeu 06/01/22	10	8	4	3	11	17	51	201	493	325	265	316	320	315	316	345	440	523	479	278	110	75	46	34	4 852	133	4 985
Ven 07/01/22	14	2	6	3	8	21	50	187	484	326	299	360	410	349	363	392	516	466	386	360	173	67	54	44	5 188	152	5 340
Sam 08/01/22	18	17	14	8	9	15	32	59	133	204	283	282	295	251	256	294	333	319	267	202	125	67	37	52	3 402	170	3 572
Dim 09/01/22	41	23	21	6	9	7	25	28	68	125	180	244	234	124	148	206	216	217	186	142	99	49	27	21	2 291	155	2 446
Lun 10/01/22	7	2	2	2	11	13	47	175	456	305	293	311	329	302	317	339	445	510	408	287	121	46	33	19	4 691	89	4 780
Trafic moyen TLJ	15	9	8	4	11	15	44	142	354	265	274	304	325	275	294	331	403	423	368	266	125	59	40	30	4 252	131	4 383
Trafic moyen JO	9	4	5	3	12	16	50	181	455	305	291	320	350	311	331	363	454	484	425	303	130	60	43	27	4 814	118	4 933



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
Mar 04/01/22	6	4	6	4	15	13	41	154	407	237	280	268	291	266	279	312	433	440	401	306	109	56	39	21	4 280	108	4 388
Mer 05/01/22	7	4	4	3	13	13	46	150	389	281	282	319	377	281	351	405	422	471	446	282	137	54	42	16	4 693	102	4 795
Jeu 06/01/22	10	8	4	3	9	16	46	173	449	298	250	310	315	306	305	337	434	518	476	276	109	75	46	34	4 677	130	4 807
Ven 07/01/22	13	2	6	3	8	20	42	163	437	297	282	341	401	337	349	390	506	464	383	360	172	67	54	44	4 991	150	5 141
Sam 08/01/22	18	17	13	8	6	12	28	52	131	201	278	281	293	248	256	294	331	319	267	202	125	67	37	52	3 373	163	3 536
Dim 09/01/22	41	23	21	5	9	7	24	27	67	124	179	242	233	121	147	205	216	216	186	142	98	49	27	21	2 276	154	2 430
Lun 10/01/22	7	2	2	1	9	12	41	159	444	284	284	295	324	294	305	331	437	500	405	284	121	46	33	19	4 554	85	4 639
Trafic moyen TLJ	15	9	8	4	10	13	38	125	332	246	262	294	319	265	285	325	397	418	366	265	124	59	40	30	4 121	127	4 248
Trafic moyen JO	9	4	4	3	11	15	43	160	425	279	276	307	342	297	318	355	446	479	422	302	130	60	43	27	4 639	115	4 754

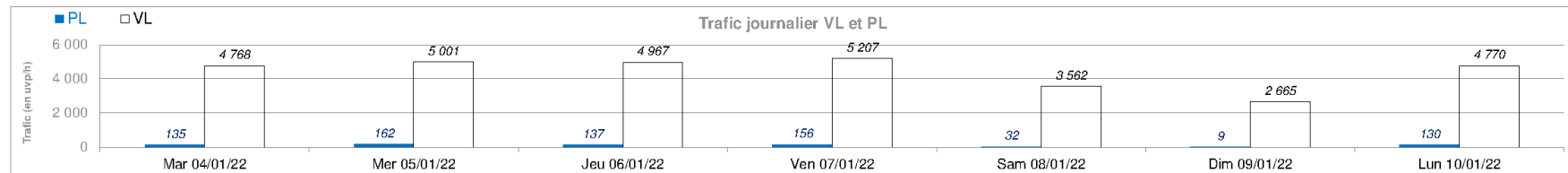
PL																											
Jour/Heure	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	Diurne	Nocturne	Journée
Mar 04/01/22	1	0	0	0	1	1	8	18	31	26	14	12	7	12	15	12	10	6	5	1	0	0	0	0	177	3	180
Mer 05/01/22	0	0	1	0	1	3	5	19	17	26	24	16	15	28	15	12	4	6	1	2	0	0	0	0	190	5	195
Jeu 06/01/22	0	0	0	0	2	1	5	28	44	27	15	6	5	9	11	8	6	5	3	2	1	0	0	0	175	3	178
Ven 07/01/22	1	0	0	0	0	1	8	24	47	29	17	19	9	12	14	2	10	2	3	0	1	0	0	0	197	2	199
Sam 08/01/22	0	0	1	0	3	3	4	7	2	3	5	1	2	3	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	29	7	36
Dim 09/01/22	0	0	0	1	0	0	1	1	1	1	1	2	1	3	1	1	0	1	0	0	1	0	0	0	15	1	16
Lun 10/01/22	0	0	0	1	2	1	6	16	12	21	9	16	5	8	12	8	8	10	3	3	0	0	0	0	137	4	141
Trafic moyen TLJ	0	0	0	0	1	1	5	16	22	19	12	10	6	11	10	6	6	4	2	1	0	0	0	0	131	4	135
Trafic moyen JO	0	0	0	0	1	1	6	21	30	26	16	14	8	14	13	8	8	6	3	2	0	0	0	0	175	3	179
Taux de PL TLJ	2%	0%	3%	7%	12%	10%	12%	11%	6%	7%	4%	3%	2%	4%	3%	2%	1%	1%	1%	0%	0%	0%	0%	0%	3%	3%	3%
Taux de PL JO	4%	0%	4%	7%	10%	9%	13%	12%	7%	8%	5%	4%	2%	4%	4%	2%	2%	1%	1%	1%	0%	0%	0%	0%	4%	3%	4%

## SYNTHESE DES DONNEES

	HPM 8 h 9 h				HPS 16 h 17 h				diurne 6 h 22 h				nocturne 22 h 6 h				TMJ-VMJ & TMJO-VMJO trafic et vitesse moyens et jours ouvrés							
	TV				TRAFIC MOYEN VL				PL				TV				VITESSES (en km/h) 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	4 400	97%	4 950	96%	4 300	97%	4 650	98%	110	100%	140	100%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
nocturne	150	3%	100	2%	150	3%	100	2%	0	0%	0	0%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
HPM	368	8%	474	9%	355	8%	455	9%	14	12%	18	13%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
HPS	425	9%	480	9%	416	9%	468	9%	9	8%	12	8%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

## 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
Mar 04/01/22	5	2	2	7	20	20	87	281	478	323	314	328	290	355	348	395	443	471	362	200	79	36	43	14	4 790	113	4 903
Mer 05/01/22	7	4	3	6	16	22	83	306	425	332	344	361	357	369	382	437	500	484	348	188	102	44	26	17	5 062	101	5 163
Jeu 06/01/22	8	3	3	6	14	27	101	303	509	310	309	311	303	388	354	422	490	459	331	225	133	53	27	15	5 001	103	5 104
Ven 07/01/22	13	8	2	10	16	31	112	292	476	358	347	379	346	418	394	456	492	424	300	232	101	52	45	59	5 179	184	5 363
Sam 08/01/22	25	26	15	18	19	25	32	54	146	197	297	319	269	258	288	332	307	274	277	192	81	50	47	46	3 373	221	3 594
Dim 09/01/22	24	18	14	20	12	7	20	35	64	91	170	271	271	161	175	220	267	278	242	162	79	41	22	10	2 547	127	2 674
Lun 10/01/22	5	4	3	3	25	26	63	315	480	341	325	336	308	374	349	376	473	445	302	181	103	34	19	10	4 805	95	4 900
Trafic moyen TLJ	12	9	6	10	17	23	71	227	368	279	301	329	306	332	327	377	425	405	309	197	97	44	33	24	4 394	135	4 529
Trafic moyen JO	8	4	3	6	18	25	89	299	474	333	328	343	321	381	365	417	480	457	329	205	104	44	32	23	4 967	119	5 087



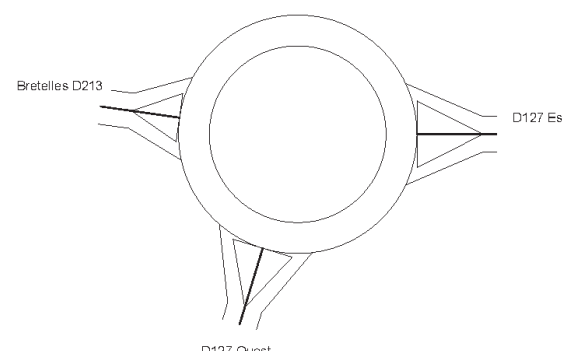
VL																											
Jour/Heure	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	Diurne	Nocturne	Journée
Mar 04/01/22	5	2	1	7	19	20	82	277	465	309	295	312	282	348	337	375	439	463	359	199	79	36	43	14	4 657	111	4 768
Mer 05/01/22	7	4	3	6	16	21	78	302	403	312	319	343	353	356	366	427	487	479	343	187	102	44	26	17	4 901	100	5 001
Jeu 06/01/22	8	3	2	6	14	26	96	293	489	301	295	301	294	384	344	408	474	450	328	223	133	53	27	15	4 866	101	4 967
Ven 07/01/22	13	8	2	10	16	29	108	282	454	337	336	362	336	403	387	447	479	411	300	230	101	52	45	59	5 025	182	5 207
Sam 08/01/22	25	26	15	18	19	22	29	53	143	195	295	316	267	252	287	331	306	274	275	191	80	50	47	46	3 344	218	3 562
Dim 09/01/22	24	18	14	19	12	7	19	34	64	91	169	269	270	161	174	220	267	278	242	162	79	41	22	9	2 540	125	2 665
Lun 10/01/22	5	4	3	3	24	25	60	308	465	334	311	319	301	367	340	368	460	433	298	176	103	34	19	10	4 677	93	4 770
Trafic moyen TLJ	12	9	6	10	17	21	67	221	355	268	289	317	300	324	319	368	416	398	306	195	97	44	33	24	4 287	133	4 420
Trafic moyen JO	8	4	2	6	18	24	85	292	455	319	311	327	313	372	355	405	468	447	326	203	104	44	32	23	4 825	117	4 943

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
Mar 04/01/22	0	0	1	0	1	0	5	4	13	14	19	16	8	7	11	20	4	8	3	1	0	0	0	0	133	2	135
Mer 05/01/22	0	0	0	0	0	1	5	4	22	20	25	18	4	13	16	10	13	5	5	1	0	0	0	0	161	1	162
Jeu 06/01/22	0	0	1	0	0	1	5	10	20	9	14	10	9	4	10	14	16	9	3	2	0	0	0	0	135	2	137
Ven 07/01/22	0	0	0	0	0	2	4	10	22	21	11	17	10	15	7	9	13	13	0	2	0	0	0	0	154	2	156
Sam 08/01/22	0	0	0	0	0	3	3	1	3	2	2	3	2	6	1	1	1	0	2	1	1	0	0	0	29	3	32
Dim 09/01/22	0	0	0	1	0	0	1	1	1	0	0	1	2	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	1	7	2	9
Lun 10/01/22	0	0	0	0	1	1	3	7	15	7	14	17	7	7	9	8	13	12	4	5	0	0	0	0	128	2	130
Trafic moyen TLJ	0	0	0	0	0	1	4	5	14	10	12	12	6	7	8	9	9	7	2	2	0	0	0	0	107	2	109
Trafic moyen JO	0	0	0	0	0	1	4	7	18	14	17	16	8	9	11	12	12	9	3	2	0	0	0	0	142	2	144
Taux de PL TLJ	0%	0%	5%	1%	2%	5%	5%	2%	4%	4%	4%	4%	2%	2%	2%	2%	2%	2%	1%	1%	0%	0%	0%	1%	2%	1%	2%
Taux de PL JO	0%	0%	15%	0%	2%	4%	5%	2%	4%	4%	5%	5%	2%	2%	3%	3%	2%	2%	1%	1%	0%	0%	0%	0%	3%	2%	3%



## — 6.2. DETAIL DES CALCULS DE CAPACITE DES CARREFOURS

### —— 6.2.1. RD217 / RD213 – GIRATOIRE NORD

<p>Nom du Carrefour :                    giratoire nord échangeur          Localisation :                        La Baule          Environnement :                    Péri Urbain          Variante :          Date :                                    21/01/2022</p> <p><b>Anneau</b>          Rayon de l'îlot infranchissable :    20.00 m          Largeur de l'anneau franchissable :   7.00 m          Rayon extérieur du giratoire :       27.00 m</p>																																				
<p><b>Branches</b></p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse; text-align: center;"> <thead> <tr> <th rowspan="2">Nom</th> <th rowspan="2">Angle (degrés)</th> <th rowspan="2">Rampe &gt; 3%</th> <th rowspan="2">Tourne à droite</th> <th colspan="3">Largeurs (en m)</th> <th rowspan="2">Sortie</th> </tr> <tr> <th>Entrée à 4 m</th> <th>à 15 m</th> <th>Ilôt</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>D127 Est</td> <td>0</td> <td></td> <td></td> <td>4.00</td> <td></td> <td>15.00</td> <td>4.00</td> </tr> <tr> <td>Bretelles D213</td> <td>172</td> <td></td> <td></td> <td>4.00</td> <td></td> <td>11.00</td> <td>4.00</td> </tr> <tr> <td>D127 Ouest</td> <td>253</td> <td></td> <td></td> <td>4.00</td> <td></td> <td>14.00</td> <td>4.00</td> </tr> </tbody> </table>		Nom	Angle (degrés)	Rampe > 3%	Tourne à droite	Largeurs (en m)			Sortie	Entrée à 4 m	à 15 m	Ilôt	D127 Est	0			4.00		15.00	4.00	Bretelles D213	172			4.00		11.00	4.00	D127 Ouest	253			4.00		14.00	4.00
Nom	Angle (degrés)					Rampe > 3%	Tourne à droite	Largeurs (en m)			Sortie																									
		Entrée à 4 m	à 15 m	Ilôt																																
D127 Est	0			4.00		15.00	4.00																													
Bretelles D213	172			4.00		11.00	4.00																													
D127 Ouest	253			4.00		14.00	4.00																													
<p><b>Remarques de conception</b></p> <p>Néant</p>																																				



**Période Actu\_HPM**

**Trafic Piétons**

1	2	3
10	10	10

**Trafic Véhicules en UVP**

	1	2	3	Total Entrant
1	0	96	151	247
2	31	2	248	281
3	56	144	1	201
Total Sortant	87	242	400	729

**Remarques sur la période**

Néant

**Résultats**

	Réserve de Capacité		Longueur de Stockage		Temps d'Attente	
	en uvp/h	en %	moyenne	maximale	moyen	total
D127 Est	1430	85%	0vh	2vh	0s	0.0h
Bretelles D213	1354	83%	0vh	2vh	0s	0.0h
D127 Ouest	1669	89%	0vh	2vh	0s	0.0h

**Conseils**

Branche D127 Est

Branche Bretelles D213

Branche D127 Ouest

**Période Actu\_HPS**

**Trafic Piétons**

1	2	3
10	10	10

**Trafic Véhicules en UVP**

	1	2	3	Total Entrant
1	0	48	88	136
2	72	4	275	351
3	149	135	1	285
Total Sortant	221	187	364	772

**Remarques sur la période**

Néant

**Résultats**

	Réserve de Capacité en uvp/h	Réserve de Capacité en %	Longueur de Stockage moyenne	Longueur de Stockage maximale	Temps d'Attente moyen	Temps d'Attente total
D127 Est	1549	92%	0vh	2vh	0s	0.0h
Bretelles D213	1399	80%	0vh	2vh	0s	0.0h
D127 Ouest	1503	84%	0vh	2vh	0s	0.0h

**Conseils**

Branche D127 Est

Branche Bretelles D213

Branche D127 Ouest

**Période Prev\_HPM**

**Trafic Piétons**

1	2	3
10	10	10

**Trafic Véhicules en UVP**

	1	2	3	Total Entrant
1	0	96	151	247
2	31	2	254	287
3	57	156	1	214
Total Sortant	88	254	406	748

**Remarques sur la période**

Néant

**Résultats**

	Réserve de Capacité		Longueur de Stockage		Temps d'Attente	
	en uvp/h	en %	moyenne	maximale	moyen	total
D127 Est	1411	85%	0vh	2vh	0s	0.0h
Bretelles D213	1348	82%	0vh	2vh	0s	0.0h
D127 Ouest	1656	89%	0vh	2vh	0s	0.0h

**Conseils**

Branche D127 Est

Branche Bretelles D213

Branche D127 Ouest



Période Prev\_HPS

Trafic Piétons

1	2	3
10	10	10

Trafic Véhicules en UVP

	1	2	3	Total Entrant
1	0	48	89	137
2	72	4	305	381
3	149	138	1	288
Total Sortant	221	190	395	806

Remarques sur la période

Néant

Résultats

	Réserve de Capacité en uvp/h	en %	Longueur de Stockage moyenne	maximale	Temps d'Attente moyen	total
D127 Est	1543	92%	0vh	2vh	0s	0.0h
Bretelles D213	1368	78%	0vh	2vh	0s	0.0h
D127 Ouest	1500	84%	0vh	2vh	0s	0.0h

Conseils

Branche D127 Est

Branche Bretelles D213

Branche D127 Ouest

**Branche D127 Est**

Périodes de trafic	Réserve de Capacité		Longueur de Stockage		Temps d'Attente	
	en uvp/h	en %	moyenne	maximale	moyen	total
Actu_HPM	1430	85%	0vh	2vh	0s	0.0h
Actu_HPS	1549	92%	0vh	2vh	0s	0.0h
Prev_HPM	1411	85%	0vh	2vh	0s	0.0h
Prev_HPS	1543	92%	0vh	2vh	0s	0.0h

**Branche Bretelles D213**

Périodes de trafic	Réserve de Capacité		Longueur de Stockage		Temps d'Attente	
	en uvp/h	en %	moyenne	maximale	moyen	total
Actu_HPM	1354	83%	0vh	2vh	0s	0.0h
Actu_HPS	1399	80%	0vh	2vh	0s	0.0h
Prev_HPM	1348	82%	0vh	2vh	0s	0.0h
Prev_HPS	1368	78%	0vh	2vh	0s	0.0h

**Branche D127 Ouest**

Périodes de trafic	Réserve de Capacité		Longueur de Stockage		Temps d'Attente	
	en uvp/h	en %	moyenne	maximale	moyen	total
Actu_HPM	1669	89%	0vh	2vh	0s	0.0h
Actu_HPS	1503	84%	0vh	2vh	0s	0.0h
Prev_HPM	1656	89%	0vh	2vh	0s	0.0h
Prev_HPS	1500	84%	0vh	2vh	0s	0.0h

### —— 6.2.2. RD217 / RD213 – GIRATOIRE SUD



**Girabase Version 4 CERTU - CETE de l'Ouest - SETRA**  
**21/01/2022 - giratoire sud échangeur**

**Page 1**

Nom du Carrefour : giratoire sud échangeur Localisation : La Baulle Environnement : Péri Urbain Variante : Date : 18/01/2022							
<b>Anneau</b> Rayon de l'îlot infranchissable : 25.00 m Largeur de l'anneau franchissable : 7.00 m Rayon extérieur du giratoire : 32.00 m							
<b>Branches</b>							
Nom	Angle (degrés)	Rampe > 3%	Tourne à droite	Largeurs (en m)			Sortie
				Entrée à 4 m	à 15 m	Ilôt	
D127 Nord	0			4.00		18.00	4.00
Bd Joseph Houssais	172			4.00		20.00	4.00
Bretelles D213	285			4.00		12.00	4.00
<b>Remarques de conception</b>							
Néant							

Période Actu\_HPM

Trafic Piétons

1	2	3
10	10	10

Trafic Véhicules en UVP

	1	2	3	Total Entrant
1	0	311	89	400
2	176	3	334	513
3	25	124	0	149
Total Sortant	201	438	423	1062

Remarques sur la période

Néant

Résultats

	Réserve de Capacité		Longueur de Stockage		Temps d'Attente	
	en uvp/h	en %	moyenne	maximale	moyen	total
D127 Nord	1325	77%	0vh	2vh	0s	0.0h
Bd Joseph Houssais	1275	71%	0vh	2vh	0s	0.1h
Bretelles D213	1425	91%	0vh	2vh	0s	0.0h

Conseils

Branche D127 Nord

Branche Bd Joseph Houssais

Branche Bretelles D213

Période Actu\_HPS

Trafic Piétons

1	2	3
10	10	10

Trafic Véhicules en UVP

	1	2	3	Total Entrant
1	2	323	39	364
2	213	2	258	473
3	70	126	0	196
Total Sortant	285	451	297	1033

Remarques sur la période

Néant

Résultats

	Réserve de Capacité		Longueur de Stockage		Temps d'Attente	
	en uvp/h	en %	moyenne	maximale	moyen	total
D127 Nord	1358	79%	0vh	2vh	0s	0.0h
Bd Joseph Houssais	1393	75%	0vh	2vh	0s	0.0h
Bretelles D213	1321	87%	0vh	2vh	0s	0.0h

Conseils

Branche D127 Nord

Branche Bd Joseph Houssais

Branche Bretelles D213



**Période Prev\_HPM**

**Trafic Piétons**

1	2	3
10	10	10

**Trafic Véhicules en UVP**

	1	2	3	Total Entrant
1	0	317	89	406
2	189	3	370	562
3	25	126	0	151
Total Sortant	214	446	459	1119

**Remarques sur la période**

Néant

**Résultats**

	Réserve de Capacité		Longueur de Stockage		Temps d'Attente	
	en uvp/h	en %	moyenne	maximale	moyen	total
D127 Nord	1316	76%	0vh	2vh	0s	0.0h
Bd Joseph Houssais	1226	69%	0vh	2vh	0s	0.1h
Bretelles D213	1399	90%	0vh	2vh	0s	0.0h

**Conseils**

Branche D127 Nord

Branche Bd Joseph Houssais

Branche Bretelles D213

**Période Prev\_HPS**

**Trafic Piétons**

1	2	3
10	10	10

**Trafic Véhicules en UVP**

	1	2	3	Total Entrant
1	2	354	39	395
2	216	2	267	485
3	70	136	0	206
Total Sortant	288	492	306	1086

**Remarques sur la période**

Néant

**Résultats**

	Réserve de Capacité		Longueur de Stockage		Temps d'Attente	
	en uvp/h	en %	moyenne	maximale	moyen	total
D127 Nord	1312	77%	0vh	2vh	0s	0.0h
Bd Joseph Houssais	1381	74%	0vh	2vh	0s	0.0h
Bretelles D213	1305	86%	0vh	2vh	1s	0.0h

**Conseils**

Branche D127 Nord

Branche Bd Joseph Houssais

Branche Bretelles D213

**Branche D127 Nord**

Périodes de trafic	Réserve de Capacité		Longueur de Stockage		Temps d'Attente	
	en uvp/h	en %	moyenne	maximale	moyen	total
Actu_HPM	1325	77%	0vh	2vh	0s	0.0h
Actu_HPS	1358	79%	0vh	2vh	0s	0.0h
Prev_HPM	1316	76%	0vh	2vh	0s	0.0h
Prev_HPS	1312	77%	0vh	2vh	0s	0.0h

**Branche Bd Joseph Houssais**

Périodes de trafic	Réserve de Capacité		Longueur de Stockage		Temps d'Attente	
	en uvp/h	en %	moyenne	maximale	moyen	total
Actu_HPM	1275	71%	0vh	2vh	0s	0.1h
Actu_HPS	1393	75%	0vh	2vh	0s	0.0h
Prev_HPM	1226	69%	0vh	2vh	0s	0.1h
Prev_HPS	1381	74%	0vh	2vh	0s	0.0h

**Branche Bretelles D213**

Périodes de trafic	Réserve de Capacité		Longueur de Stockage		Temps d'Attente	
	en uvp/h	en %	moyenne	maximale	moyen	total
Actu_HPM	1425	91%	0vh	2vh	0s	0.0h
Actu_HPS	1321	87%	0vh	2vh	0s	0.0h
Prev_HPM	1399	90%	0vh	2vh	0s	0.0h
Prev_HPS	1305	86%	0vh	2vh	1s	0.0h

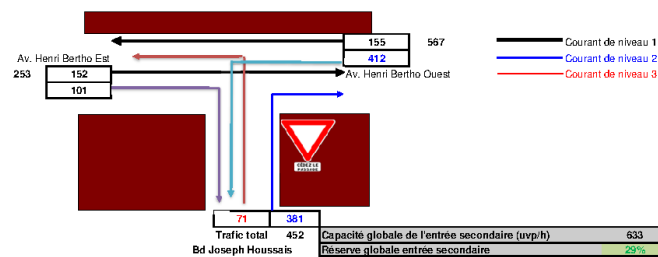


### —— 6.2.3. CARREFOUR BERTHO / HOUSSAIS

## La Baule - Escoublac

### Situation Actuelle

Heure de pointe du matin 08h00 - 09h00



Courant étudié	Créneau critique	Qte (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	Reserve de capacité (uvp/h)	Reserve de capacité (%)	Commentaires	Tps d'attente moyen (s)	Longueur moyenne de queue (vh)
T-à-D vers la route principale	5.0	381	203	980	0.69	999	1.00	980	599	61%	Retards très faibles	6	0.6
T-à-G depuis la route principale	5.0	412	253	932	0.64	999	1.00	931	519	56%	Retards très faibles	7	0.8
T-à-G vers la route principale	6.5	71	779	339	0.55	999	1.00	218	147	67%	Retards moyens	24	0.9

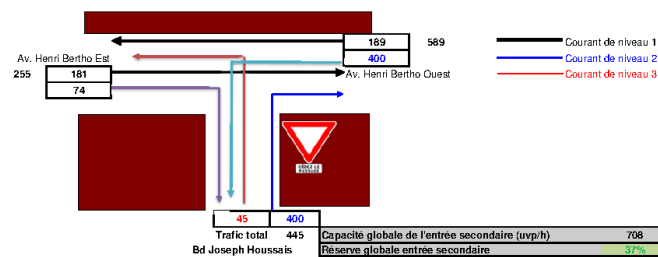
La longueur de file d'attente représente le nombre de places dans la file d'attente du courant avant que celle-ci ne gêne d'autres courants.  
Par défaut, on met 999 lorsque l'on ne considère aucune gêne de ce type. On renseignera ce champ dans le cas où le carrefour admet par exemple une zone centrale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

Créneaux critiques				
Manoeuvre	Vitesse limite 50 km/h		Pas de vit. limite 90 km/h	
	Route principale 2 voies	Route principale 4 voies	Route principale 2 voies	Route principale 4 voies
T-à-D vers la route principale				
Régulation à l'aide d'une CLP	5	5	6	6
Régulation à l'aide d'un STOP	6	6	7	7
Voe spéciale d'accélération	3	3	4	4
T-à-D vers un giratoire	4,5	4,5	4,5	4,5
T-à-G quittant la route principale	5	5,5	5,5	6
Traverse de la route principale				
Régulation à l'aide d'une CLP	6	6,5	7	8
Régulation à l'aide d'un STOP	7	7,5	8	9
T-à-G vers la route principale				
Régulation à l'aide d'une CLP	6,5	7	8	9
Régulation à l'aide d'un STOP	7,5	8	9	10

## La Baule - Escoublac

### Situation Actuelle

Heure de pointe du soir 17h00 - 18h00



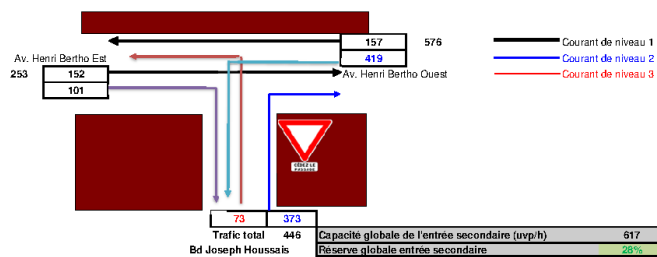
Courant étudié	Créneau critique	Qte (uvp/h)	Courant gênant	Capacité de base du courant étudié	Probabilité de conditions fluides	Capacité de file d'attente (en vh)	Probabilité de conditions non congestionnées	Capacité réelle du courant étudié	Reserve de capacité (uvp/h)	Reserve de capacité (%)	Commentaires	Tps d'attente moyen (s)	Longueur moyenne de queue (vh)
T-à-D vers la route principale	5.0	400	218	965	0.67	999	1.00	964	564	59%	Retards très faibles	6	0.7
T-à-G depuis la route principale	5.0	400	255	930	0.65	999	1.00	929	529	57%	Retards très faibles	7	0.8
T-à-G vers la route principale	6.5	45	807	323	0.91	999	1.00	211	166	79%	Retards moyens	22	0.3

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

Créneaux critiques				
Manœuvre	Vitesse limite 50 km/h		Pas de vit. limite 90 km/h	
	Route principale 2 voies	Route principale 4 voies	Route principale 2 voies	Route principale 4 voies
T-à-D vers la route principale				
Régulation à l'aide d'une CLP	5	5	6	6
Régulation à l'aide d'un STOP	6	6	7	7
Vie spéciale d'accélération	3	3	4	4
T-à-D vers un giratoire	4.5	4.5	4.5	4.5
T-à-G quittant la route principale	5	5.5	5.5	6
Traverse de la route principale				
Régulation à l'aide d'une CLP	6	6.5	7	8
Régulation à l'aide d'un STOP	7	7.5	8	9
T-à-G vers la route principale				
Régulation à l'aide d'une CLP	6.5	7	8	9
Régulation à l'aide d'un STOP	7.5	8	9	10



**La Baule - Escoublac**  
Situation Prévisionnelle  
Heure de pointe du matin

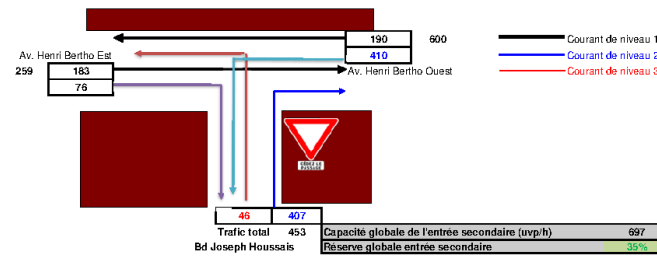


Courant étudié	Créneau critique	Qte (uvp/h)	Courant gênant	Capacité de base du courant étudié	Probabilité de conditions fluides	Capacité de file d'attente (en vh)	Probabilité de conditions non congestionnées	Capacité réelle du courant étudié	Réserve de capacité (uvp/h)	Réserve de capacité (%)	Commentaires	Tps d'attente moyen (s)	Longueur moyenne de queue (vh)
T-à-D vers la route principale	5.0	373	203	980	0.70	999	1.00	980	607	62%	Pas de retard	6	0.6
T-à-G depuis la route principale	5.0	419	253	932	0.64	999	1.00	931	512	55%	Retards très faibles	7	0.8
T-à-G vers la route principale	6.5	73	779	336	0.94	999	1.00	213	140	66%	Retards moyens	25	0.9

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

Créneaux critiques				
Manœuvre	Vitesse limite 50 km/h		Pas de vit. limite 90 km/h	
	Route principale 2 voies	Route principale 4 voies	Route principale 2 voies	Route principale 4 voies
T-à-D vers la route principale				
Régulation à l'aide d'une CLP	5	5	6	6
Régulation à l'aide d'un STOP	6	6	7	7
Voe spéciale d'accélération	3	3	4	4
T-à-D vers un giratoire	4.5	4.5	4.5	4.5
T-à-G quittant la route principale	5	5.5	5.5	6
Traverse de la route principale				
Régulation à l'aide d'une CLP	6	6.5	7	8
Régulation à l'aide d'un STOP	7	7.5	8	9
T-à-G vers la route principale				
Régulation à l'aide d'une CLP	6.5	7	8	9
Régulation à l'aide d'un STOP	7.5	8	9	10

**La Baule - Escoublac**  
Situation Prévisionnelle  
Heure de pointe du soir



Courant étudié	Créneau critique	Qte (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	Reserve de capacité (uvp/h)	Reserve de capacité (%)	Commentaires	Tps d'attente moyen (s)	Longueur moyenne de queue (vh)
T-à-D vers la route principale	5.0	407	221	962	0.66	999	1.00	962	555	58%	Retards très faibles	6	0.7
T-à-G depuis la route principale	5.0	410	259	926	0.64	999	1.00	926	516	56%	Retards très faibles	7	0.8
T-à-G vers la route principale	6.5	46	821	317	0.90	999	1.00	203	157	77%	Retards moyens	23	0.3

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

Créneaux critiques				
Manœuvre	Vitesse limite 50 km/h		Pas de vit. limite 90 km/h	
	Route principale 2 voies	Route principale 4 voies	Route principale 2 voies	Route principale 4 voies
T-à-D vers la route principale				
Régulation à l'aide d'une CLP	5	5	6	6
Régulation à l'aide d'un STOP	6	6	7	7
Vie spéciale d'accélération	3	3	4	4
T-à-D vers un giratoire	4.5	4.5	4.5	4.5
T-à-G quittant la route principale	5	5.5	5.5	6
Traverse de la route principale				
Régulation à l'aide d'une CLP	6	6.5	7	8
Régulation à l'aide d'un STOP	7	7.5	8	9
T-à-G vers la route principale				
Régulation à l'aide d'une CLP	6.5	7	8	9
Régulation à l'aide d'un STOP	7.5	8	9	10

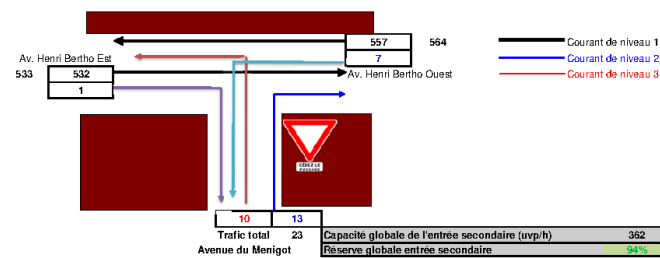
#### —— 6.2.4. CARREFOUR BERTHO / MENIGOT



## La Baule - Escoublac

### Situation Actuelle

Heure de pointe du matin 08h00 - 09h00

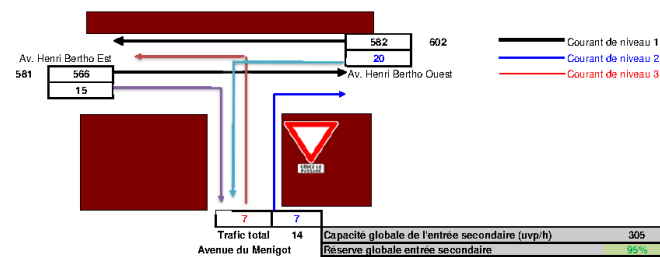


Courant étudié	Créneau critique	Qte (vvp/h)	Courant gênant	Capacité de base du courant étudié	Probabilité de conditions fluides	Capacité de file d'attente (en vh)	Probabilité de conditions non congestionnées	Capacité réelle du courant étudié	Reserve de capacité (vvp/h)	Reserve de capacité (%)	Commentaires	Tps d'attente moyen (s)	Longueur moyenne de queue (vh)
T-à-D vers la route principale	5.0	13	533	705	1.00	999	1.00	704	691	98%	Pas de retard	5	0.0
T-à-G depuis la route principale	5.0	7	533	704	1.00	999	1.00	704	697	99%	Pas de retard	5	0.0
T-à-G vers la route principale	6.5	10	1097	222	0.98	999	1.00	222	212	99%	Retards assez faibles	17	0.0

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

Créneaux critiques				
Manoeuvre	Vitesse limite 50 km/h		Pas de vit. limite 90 km/h	
	Route principale 2 voies	Route principale 4 voies	Route principale 2 voies	Route principale 4 voies
T-à-D vers la route principale				
Régulation à l'aide d'une CLP	5	5	6	6
Régulation à l'aide d'un STOP	6	6	7	7
Vie spéciale d'accélération	3	3	4	4
T-à-D vers un giratoire	4.5	4.5	4.5	4.5
T-à-G quittant la route principale	5	5.5	5.5	6
Traverse de la route principale				
Régulation à l'aide d'une CLP	6	6.5	7	8
Régulation à l'aide d'un STOP	7	7.5	8	9
T-à-G vers la route principale				
Régulation à l'aide d'une CLP	6.5	7	8	9
Régulation à l'aide d'un STOP	7.5	8	9	10

**La Baule - Escoublac**  
Situation Actuelle  
*Heure de pointe du soir 17h00 - 18h00*

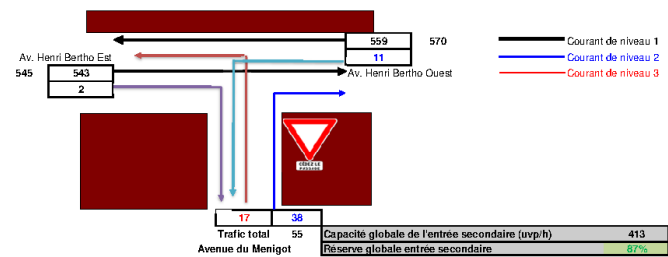


Courant étudié	Créneau critique	Qte (vvp/h)	Courant gênant	Capacité de base du courant étudié	Probabilité de conditions fluides	Capacité de file d'attente (en vh)	Probabilité de conditions non congestionnées	Capacité réelle du courant étudié	Reserve de capacité (vvp/h)	Reserve de capacité (%)	Commentaires	Tps d'attente moyen (s)	Longueur moyenne de queue (vh)
T-à-D vers la route principale	5.0	7	574	676	1.00	999	1.00	676	669	99%	Pas de retard	5	0.0
T-à-G depuis la route principale	5.0	20	581	671	0.99	999	1.00	671	651	97%	Pas de retard	6	0.0
T-à-G vers la route principale	6.5	7	1176	200	0.98	999	1.00	197	190	98%	Retards assez faibles	19	0.0

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

Créneaux critiques				
Manœuvre	Vitesse limite 50 km/h		Pas de vit. limite 90 km/h	
	Route principale 2 voies	Route principale 4 voies	Route principale 2 voies	Route principale 4 voies
T-à-D vers la route principale				
Régulation à l'aide d'une CLP	5	5	6	6
Régulation à l'aide d'un STOP	6	6	7	7
Voe spéciale d'accélération	3	3	4	4
T-à-D vers un giratoire	4.5	4.5	4.5	4.5
T-à-G quittant la route principale	5	5.5	5.5	6
Traverse de la route principale				
Régulation à l'aide d'une CLP	6	6.5	7	8
Régulation à l'aide d'un STOP	7	7.5	8	9
T-à-G vers la route principale				
Régulation à l'aide d'une CLP	6.5	7	8	9
Régulation à l'aide d'un STOP	7.5	8	9	10

**La Baule - Escoublac**  
Situation Prévisionnelle  
Heure de pointe du matin

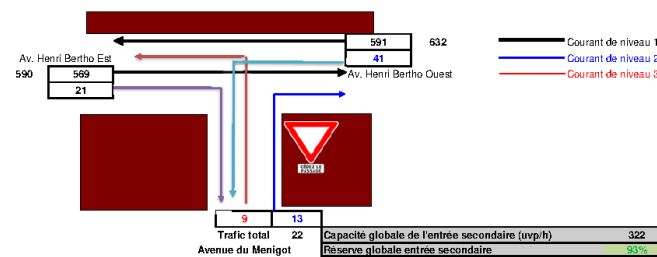


Courant étudié	Créneau critique	Qte (uvp/h)	Courant gênant	Capacité de base du courant étudié	Probabilité de conditions fluides	Capacité de file d'attente (en vh)	Probabilité de conditions non congestionnées	Capacité réelle du courant étudié	Reserve de capacité (uvp/h)	Reserve de capacité (%)	Commentaires	Tps d'attente moyen (s)	Longueur moyenne de queue (vh)
T-à-D vers la route principale	5.0	38	544	697	0.97	999	1.00	696	658	95%	Pas de retard	5	0.1
T-à-G depuis la route principale	5.0	11	545	696	1.00	999	1.00	695	664	96%	Pas de retard	5	0.0
T-à-G vers la route principale	6.5	17	1114	217	0.96	999	1.00	216	199	92%	Retards assez faibles	18	0.1

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

Créneaux critiques				
Manœuvre	Vitesse limite 50 km/h		Pas de vit limite 90 km/h	
	Route principale 2 voies	Route principale 4 voies	Route principale 2 voies	Route principale 4 voies
T-à-D vers la route principale				
Régulation à l'aide d'une CLP	5	5	6	6
Régulation à l'aide d'un STOP	6	6	7	7
Vie spéciale d'accélération	3	3	4	4
T-à-D vers un giratoire	4.5	4.5	4.5	4.5
T-à-G quittant la route principale	5	5.5	5.5	6
Traverse de la route principale				
Régulation à l'aide d'une CLP	6	6.5	7	8
Régulation à l'aide d'un STOP	7	7.5	8	9
T-à-G vers la route principale				
Régulation à l'aide d'une CLP	6.5	7	8	9
Régulation à l'aide d'un STOP	7.5	8	9	10

**La Baule - Escoublac**  
Situation Prévisionnelle  
Heure de pointe du soir



Courant étudié	Créneau critique	Qte (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	Reserve de capacité (uvp/h)	Reserve de capacité (%)	Commentaires	Tps d'attente moyen (s)	Longueur moyenne de queue (vh)
T-à-D vers la route principale	5.0	13	580	672	1.00	999	1.00	672	659	98%	Pas de retard	5	0.0
T-à-G depuis la route principale	5.0	41	590	665	0.97	999	1.00	665	624	94%	Pas de retard	6	0.1
T-à-G vers la route principale	6.5	9	1212	191	0.98	999	1.00	164	175	99%	Retards assez faibles	21	0.1

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

Créneaux critiques				
Manoeuvre	Vitesse limite 50 km/h		Pas de vit.limite 90 km/h	
	Route principale 2 voies	Route principale 4 voies	Route principale 2 voies	Route principale 4 voies
T-à-D vers la route principale				
Régulation à l'aide d'une CLP	5	5	6	6
Régulation à l'aide d'un STOP	6	6	7	7
Vie spéciale d'accélération	3	3	3	3
T-à-D vers un giratoire	4.5	4.5	4.5	4.5
T-à-G quittant la route principale	5	5.5	5.5	6
Traverse de la route principale				
Régulation à l'aide d'une CLP	6	6.5	7	8
Régulation à l'aide d'un STOP	7	7.5	8	9
T-à-G vers la route principale				
Régulation à l'aide d'une CLP	6.5	7	8	9
Régulation à l'aide d'un STOP	7.5	8	9	10



## —— 6.2.5. ROND POINT DU CLOS COLIN

Nom du Carrefour :  
Localisation :  
Environnement :  
Variante :  
Date :

Rond Point du Clos Colin  
La Baule  
Péri Urbain  
  
18/01/2022

Anneau

Rayon de l'îlot infranchissable :  
Largeur de l'anneau franchissable :  
Rayon extérieur du giratoire :

15.00 m  
8.00 m  
23.00 m

Branches

Nom	Angle (degrés)	Rampe > 3%	Tourne à droite	Largeurs (en m)			
				Entrée à 4 m	à 15 m	Ilôt	Sortie
Av. Henri Bertho Est	0			3.50		4.00	4.00
Habitations Nord	68			3.50		0.00	3.50
Av. Henri Bertho Ouest	137			3.50		5.00	4.00
Av. René de Moulins de Rochefort	262			3.50		5.00	4.00

Remarques de conception

Branche Habitations Nord

Un îlot plus large serait préférable pour les piétons.

**Période Actu\_HPM**

**Trafic Piétons**

1	2	3	4
10	10	10	10

**Trafic Véhicules en UVP**

	1	2	3	4	Total Entrant
1	9	0	437	99	545
2	0	0	0	0	0
3	366	1	1	57	425
4	189	0	88	0	277
Total Sortant	564	1	526	156	1247

**Remarques sur la période**

Branche Habitations Nord  
 Comme il n'y a jamais de trafic, la largeur d'entrée de la branche devrait être nulle.

**Résultats**

	Réserve de Capacité		Longueur de Stockage		Temps d'Attente	
	en uvp/h	en %	moyenne	maximale	moyen	total
Av. Henri Bertho Est	1005	65%	0vh	2vh	1s	0.1h
Habitations Nord	945	100%	0vh	2vh	0s	0.0h
Av. Henri Bertho Ouest	1100	72%	0vh	2vh	1s	0.1h
Av. René de Moulins de Rochefort	896	76%	0vh	2vh	2s	0.1h

**Conseils**

Branche Av. Henri Bertho Est

Branche Habitations Nord

Branche Av. Henri Bertho Ouest

Branche Av. René de Moulins de Rochefort

**Période Actu\_HPS**

**Trafic Piétons**

1	2	3	4
10	10	10	10

**Trafic Véhicules en UVP**

	1	2	3	4	Total Entrant
1	3	0	433	137	573
2	0	0	1	0	1
3	383	0	5	84	472
4	216	0	98	0	314
Total Sortant	602	0	537	221	1360

**Remarques sur la période**

Branche Habitations Nord  
 Comme il n'y a jamais de trafic, la largeur de sortie la branche devrait être nulle.

**Résultats**

	Réserve de Capacité		Longueur de Stockage		Temps d'Attente	
	en uvp/h	en %	moyenne	maximale	moyen	total
Av. Henri Bertho Est	952	62%	0vh	2vh	1s	0.2h
Habitations Nord	909	100%	0vh	2vh	2s	0.0h
Av. Henri Bertho Ouest	998	68%	0vh	2vh	1s	0.1h
Av. René de Moulins de Rochefort	830	73%	0vh	2vh	2s	0.2h

**Conseils**

Branche Av. Henri Bertho Est

Branche Habitations Nord

Branche Av. Henri Bertho Ouest

Branche Av. René de Moulins de Rochefort



### Période Prev\_HPM

### Trafic Piétons

1	2	3	4
10	10	10	10

### Trafic Véhicules en UVP

	1	2	3	4	Total Entrant
1	9	0	455	117	581
2	0	0	0	0	0
3	369	1	1	57	428
4	192	0	88	0	280
Total Sortant	570	1	544	174	1289

### Remarques sur la période

Branche Habitations Nord  
Comme il n'y a jamais de trafic, la largeur d'entrée de la branche devrait être nulle.

### Résultats

	Réserve de Capacité		Longueur de Stockage		Temps d'Attente	
	en uvp/h	en %	moyenne	maximale	moyen	total
Av. Henri Bertho Est	969	63%	0vh	2vh	1s	0.2h
Habitations Nord	914	100%	0vh	2vh	0s	0.0h
Av. Henri Bertho Ouest	1065	71%	0vh	2vh	1s	0.1h
Av. René de Moulins de Rochefort	885	76%	0vh	2vh	2s	0.1h

### Conseils

Branche Av. Henri Bertho Est

Branche Habitations Nord

Branche Av. Henri Bertho Ouest

Branche Av. René de Moulins de Rochefort

### Période Prev\_HPS

### Trafic Piétons

1	2	3	4
10	10	10	10

### Trafic Véhicules en UVP

	1	2	3	4	Total Entrant
1	3	0	437	141	581
2	0	0	1	0	1
3	398	0	5	84	487
4	231	0	98	0	329
Total Sortant	632	0	541	225	1398

### Remarques sur la période

Branche Habitations Nord  
Comme il n'y a jamais de trafic, la largeur de sortie la branche devrait être nulle.

### Résultats

	Réserve de Capacité		Longueur de Stockage		Temps d'Attente	
	en uvp/h	en %	moyenne	maximale	moyen	total
Av. Henri Bertho Est	944	62%	0vh	2vh	1s	0.2h
Habitations Nord	902	100%	0vh	2vh	2s	0.0h
Av. Henri Bertho Ouest	975	67%	0vh	2vh	1s	0.1h
Av. René de Moulins de Rochefort	798	71%	0vh	3vh	2s	0.2h

### Conseils

Branche Av. Henri Bertho Est

Branche Habitations Nord

Branche Av. Henri Bertho Ouest

Branche Av. René de Moulins de Rochefort

**Branche Av. Henri Bertho Est**

Périodes de trafic	Réserve de Capacité		Longueur de Stockage		Temps d'Attente	
	en uvp/h	en %	moyenne	maximale	moyen	total
Actu_HPM	1005	65%	0vh	2vh	1s	0.1h
Actu_HPS	952	62%	0vh	2vh	1s	0.2h
Prev_HPM	969	63%	0vh	2vh	1s	0.2h
Prev_HPS	944	62%	0vh	2vh	1s	0.2h

**Branche Habitations Nord**

Périodes de trafic	Réserve de Capacité		Longueur de Stockage		Temps d'Attente	
	en uvp/h	en %	moyenne	maximale	moyen	total
Actu_HPM	945	100%	0vh	2vh	0s	0.0h
Actu_HPS	909	100%	0vh	2vh	2s	0.0h
Prev_HPM	914	100%	0vh	2vh	0s	0.0h
Prev_HPS	902	100%	0vh	2vh	2s	0.0h

**Branche Av. Henri Bertho Ouest**

Périodes de trafic	Réserve de Capacité		Longueur de Stockage		Temps d'Attente	
	en uvp/h	en %	moyenne	maximale	moyen	total
Actu_HPM	1100	72%	0vh	2vh	1s	0.1h
Actu_HPS	998	68%	0vh	2vh	1s	0.1h
Prev_HPM	1065	71%	0vh	2vh	1s	0.1h
Prev_HPS	975	67%	0vh	2vh	1s	0.1h

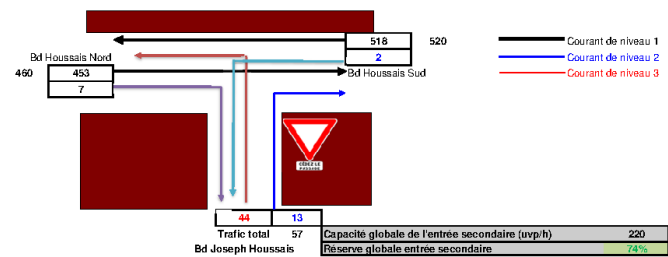
**Branche Av. René de Moulins de Rochefort**

Périodes de trafic	Réserve de Capacité		Longueur de Stockage		Temps d'Attente	
	en uvp/h	en %	moyenne	maximale	moyen	total
Actu_HPM	896	76%	0vh	2vh	2s	0.1h
Actu_HPS	830	73%	0vh	2vh	2s	0.2h
Prev_HPM	885	76%	0vh	2vh	2s	0.1h
Prev_HPS	798	71%	0vh	3vh	2s	0.2h

## —— 6.2.6. ACCES PROJET / BD HOUSSAIS



**La Baule - Escoublac**  
*Situation Prévisionnelle*  
*Heure de pointe du matin*

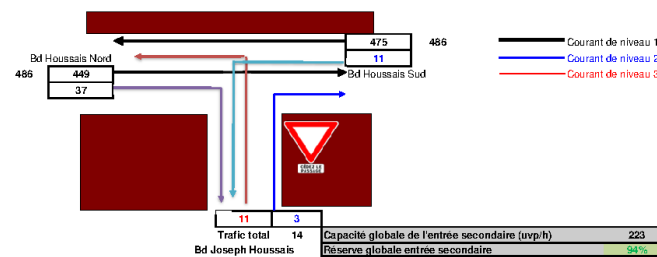


Courant étudié	Créneau critique	Qte (uvp/h)	Courant gênant	Capacité de base du courant étudié	Probabilité de conditions fluides	Capacité de file d'attente (en vh)	Probabilité de conditions non congestionnées	Capacité réelle du courant étudié	Réserve de capacité (uvp/h)	Réserve de capacité (%)	Commentaires	Tps d'attente moyen (s)	Longueur moyenne de queue (vh)
T-à-D vers la route principale	6.0	13	457	578	0.99	999	1.00	578	565	98%	Retards très faibles	6	0.0
T-à-G depuis la route principale	5.0	2	460	758	1.01	999	1.00	757	755	100%	Pas de retard	5	0.0
T-à-G vers la route principale	7.5	44	977	185	0.98	999	1.00	166	142	78%	Retards moyens	25	0.3

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

Créneaux critiques				
Manœuvre	Vitesse limite 50 km/h		Pas de vit. limite 90 km/h	
	Route principale 2 voies	Route principale 4 voies	Route principale 2 voies	Route principale 4 voies
T-à-D vers la route principale				
Régulation à l'aide d'une CLP	5	5	6	6
Régulation à l'aide d'un STOP	6	6	7	7
Vie spéciale d'accélération	3	3	4	4
T-à-D vers un giratoire	4.5	4.5	4.5	4.5
T-à-G quittant la route principale	5	5.5	5.5	6
Traverse de la route principale				
Régulation à l'aide d'une CLP	6	6.5	7	8
Régulation à l'aide d'un STOP	7	7.5	8	9
T-à-G vers la route principale				
Régulation à l'aide d'une CLP	6.5	7	8	9
Régulation à l'aide d'un STOP	7.5	8	9	10

**La Baule - Escoublac**  
Situation Prévisionnelle  
Heure de pointe du soir



Courant étudié	Créneau critique	Qte (vvp/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 (vvp/h)	Réserve de capacité (%)	Commentaires	Tps d'attente moyen (s)	Longueur moyenne de queue (vh)
T-à-D vers la route principale	6.0	3	468	571	1.01	999	1.00	570	567	99%	Retards très faibles	6	0.0
T-à-G depuis la route principale	5.0	11	486	738	1.00	999	1.00	738	727	99%	Pas de retard	5	0.0
T-à-G vers la route principale	7.5	11	954	191	0.97	999	1.00	191	180	94%	Retards assez faibles	20	0.1

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

Créneaux critiques				
Manoeuvre	Vitesse limite 50 km/h		Pas de vit. limite 90 km/h	
	Route principale 2 voies	Route principale 4 voies	Route principale 2 voies	Route principale 4 voies
T-à-D vers la route principale				
Régulation à l'aide d'une CLP	5	5	6	6
Régulation à l'aide d'un STOP	6	6	7	7
Vie spéciale d'accélération	3	3	3	3
T-à-D vers un giratoire	4.5	4.5	4.5	4.5
T-à-G quittant la route principale	5	5.5	5.5	6
Traverse de la route principale				
Régulation à l'aide d'une CLP	6	6.5	7	8
Régulation à l'aide d'un STOP	7	7.5	8	9
T-à-G vers la route principale				
Régulation à l'aide d'une CLP	6.5	7	8	9
Régulation à l'aide d'un STOP	7.5	8	9	10



INGENIERIE & MESURE DES DEPLACEMENTS

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