



ÉTUDE D'OPPORTUNITÉ À LA CRÉATION D'UNE BRETELLE DE SORTIE DEPUIS LA RN1013

PARC D'ACTIVITÉS LONG BUISSON 3 COMMUNES D'ÉVREUX, ANGERVILLE LA CAMPAGNE ET GUICHAINVILLE

20 DÉCEMBRE 2018



ÉTUDE D'OPPORTUNITÉ À LA CRÉATION D'UNE BRETELLE DE SORTIE DEPUIS LA RN1013

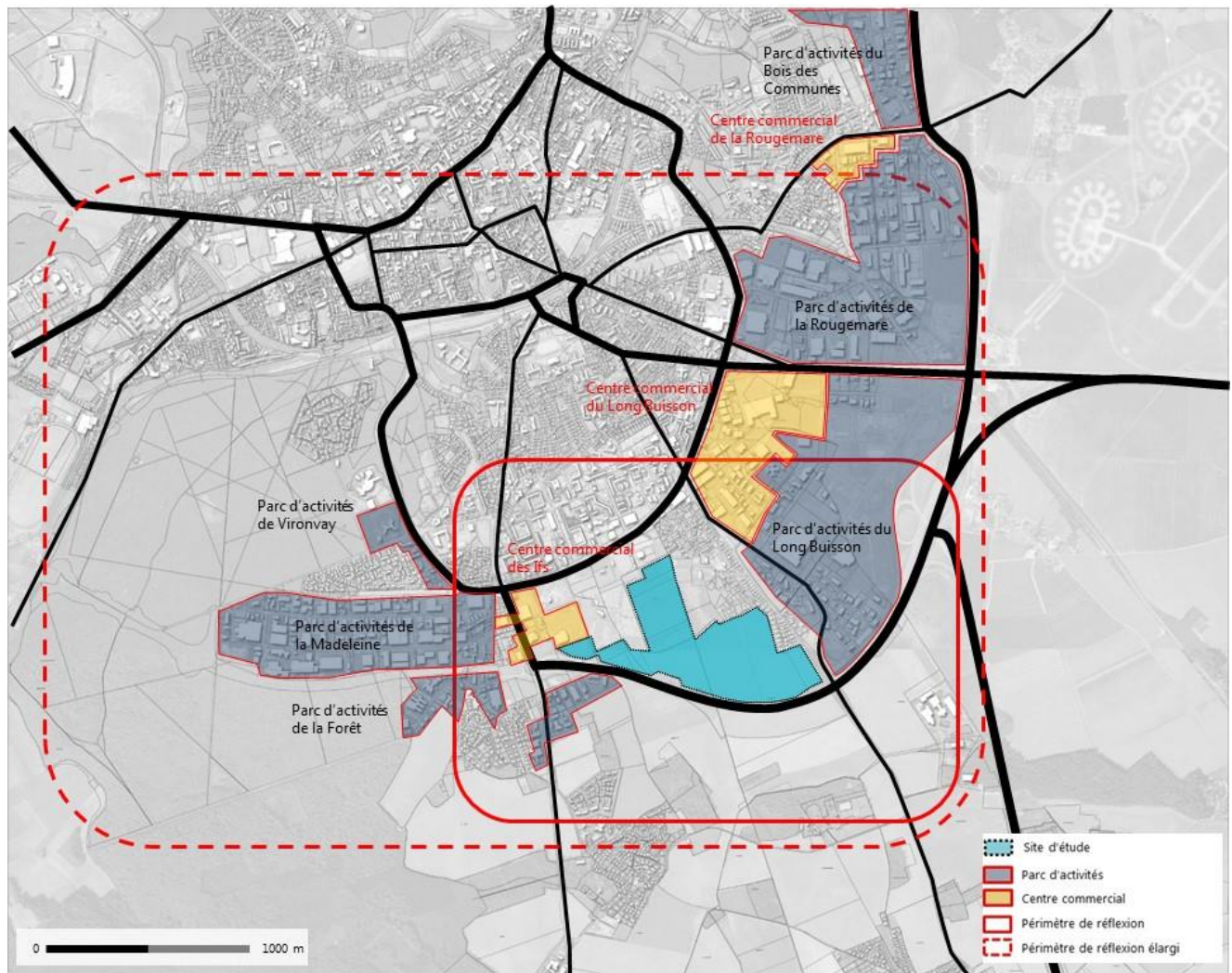
1. PRÉSENTATION DU PROJET

PRÉSENTATION DU PROJET

PRÉSENTATION DU SITE

Situation :

Le secteur de développement de Long Buisson 3, d'une surface de **61,4 hectares**, se situe sur les communes d'Angerville la Campagne (2,9 ha), Evreux (6,6 ha) et Guichainville (51,9 ha). Il s'insère entre le tissu existant du quartier de la Madeleine et la RN 1013, limite sud du secteur urbain de l'agglomération ébroïcienne.



A l'échelle de l'agglomération, le site :

- appartient à un **continuum économique**, séquencé par des centres commerciaux prenant place sur les pénétrantes au cœur d'agglomération,
- s'insère dans des **tissus urbains constitués** à dominante résidentielle au Nord du boulevard du 14 juillet et des espaces d'activités à développer,
- définit une **limite d'urbanisation** cadrée par la RN1013 et des espaces ouverts et agricoles.

PRÉSENTATION DU PROJET

ENJEUX DE DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE

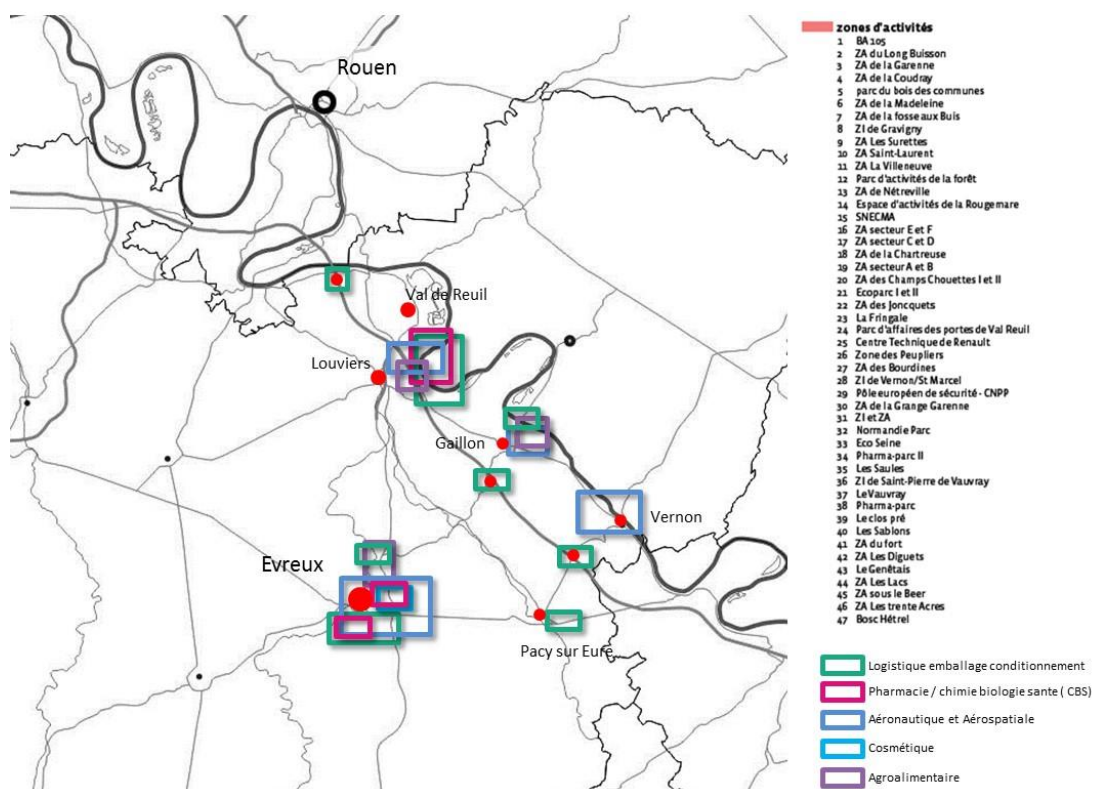
Un positionnement stratégique à valoriser à l'échelle régionale :

Concentrant 46 000 emplois, soit près d'1/4 des emplois du département, mais aussi 6 000 établissements et près de 620 hectares dédiés à l'économie, Evreux Portes de Normandie bénéficie d'un positionnement stratégique à l'échelle de la Région et plus globalement de l'axe Seine.

En effet, l'agglomération bénéficie de nombreux atouts engendré par :

- Sa localisation de carrefour, à 1h de Paris, de Caen, du Havre et de Dreux,
- Sa capacité d'emplois : 2^{ème} bassin d'emploi de la Région,
- Son réservoir de 3 500 étudiants,
- Les aides personnalisées à l'implantation d'entreprises,
- Et l'accompagnement personnalisé aux entreprises, salariés et à la recherche d'emploi fourni par l'EPN,

L'aménagement du secteur vise ainsi à conforter cette attractivité ainsi qu'à affirmer la centralité du cœur d'agglomération, rayonnant sur un bassin de vie de 110 000 habitants, par l'aménagement du secteur qui accueillera à terme près de 1 900 emplois.



Espaces d'activités économiques et pôles de compétitivité - Sources : IGN – CRCI de Haute Normandie

OPPORTUNITÉS :

- Inscrire pleinement l'agglomération en tant que pôle économique majeure de la Région et de l'axe Seine,
- Affirmer la centralité du cœur d'agglomération par le développement économique mais aussi réalisation d'équipements structurants qui participeront au rayonnement du territoire.

PRÉSENTATION DU PROJET

ENJEUX DE DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE

Enjeux de développement économique :

Une réponse au déficit d'offre en foncier économique :

Déjà révélé par le schéma départemental des zones d'activités (réalisé par le Département de l'Eure) établi en 2012, le territoire d'Évreux Portes de Normandie fait état de très faibles disponibilités foncières.

Les disponibilités recensées sur l'agglomération à ce jour sont de l'ordre de **13,4 hectares**, principalement situé sur :

- La zone du Rougemare, dédiée aux activités automobiles : 0,8 hectares
- Et des reliquats fonciers au sein des zones existantes de Long Buisson 1 et 2 : 12,6 hectares

Ce stock ne permet pas de répondre à la demande des années à venir et aux capacités de réponses aux entreprises endogènes et exogènes. De plus, la nature des fonciers disponibles n'offrent pas de réponses à des projets d'implantations dont la taille serait supérieure à 2,5 hectare.

Le développement de la zone de Long Buisson 3 répond à un enjeu fort de déficit en foncier économique, et plus particulièrement à un déficit en termes de grandes parcelles.

Il s'agit ici d'activer la création d'une offre foncière, voire immobilière adaptée aux besoins, tout en limitant les prélèvements fonciers, et en les contraignant à l'intérieur de la ceinture formée par la RN154 et la déviation sud-ouest d'Évreux, en utilisant/optimisant le patrimoine foncier existant déjà propriété de l'EPN et en valorisant les réserves fléchées (acquisitions foncières).

Des établissements d'envergure ont déjà manifesté un intérêt marqué pour les espaces du sud d'Évreux, qui bénéficiera ainsi d'une nouvelle visibilité et d'une desserte améliorée via la déviation : un effet levier au bénéfice de l'emploi est à attendre du développement de Long Buisson 3.

OPPORTUNITÉS :

- Répondre au déficit d'offre en foncier économique à court et moyen terme,
- Offrir des potentialités d'implantations plus conséquentes.

Un besoin de différenciation de l'offre :

Les nouveaux aménagements devront répondre à des besoins d'entreprises dont l'offre puisse potentiellement être rare et/ou peu développée et sa valeur ajoutée suffisamment forte pour justifier que les candidats à l'implantation diffèrent leurs projets de quelques trimestres.

Dans ce cadre, Evreux Portes de Normandie pose la notion de « qualité de vie » au cœur de l'aménagement des espaces d'activités. Cette notion implique le développement d'une offre de services connexes aux entreprises et aux utilisateurs (restauration, crèche d'entreprises, conciergerie, offres et commerces de proximité, Datacenter, espaces verts,...) et a notamment permis la définition d'une programmation mixte intégrant des programmes commerciaux et la réalisation d'un équipement aquatique d'intérêt communautaire.

OPPORTUNITÉS :

- Répondre aux besoins de différenciation et de qualité de la zone par un aménagement qualitatif et fonctionnel,
- Intégrer la mixité fonctionnelle développée et la diversité des utilisateurs projetés.

PRÉSENTATION DU PROJET

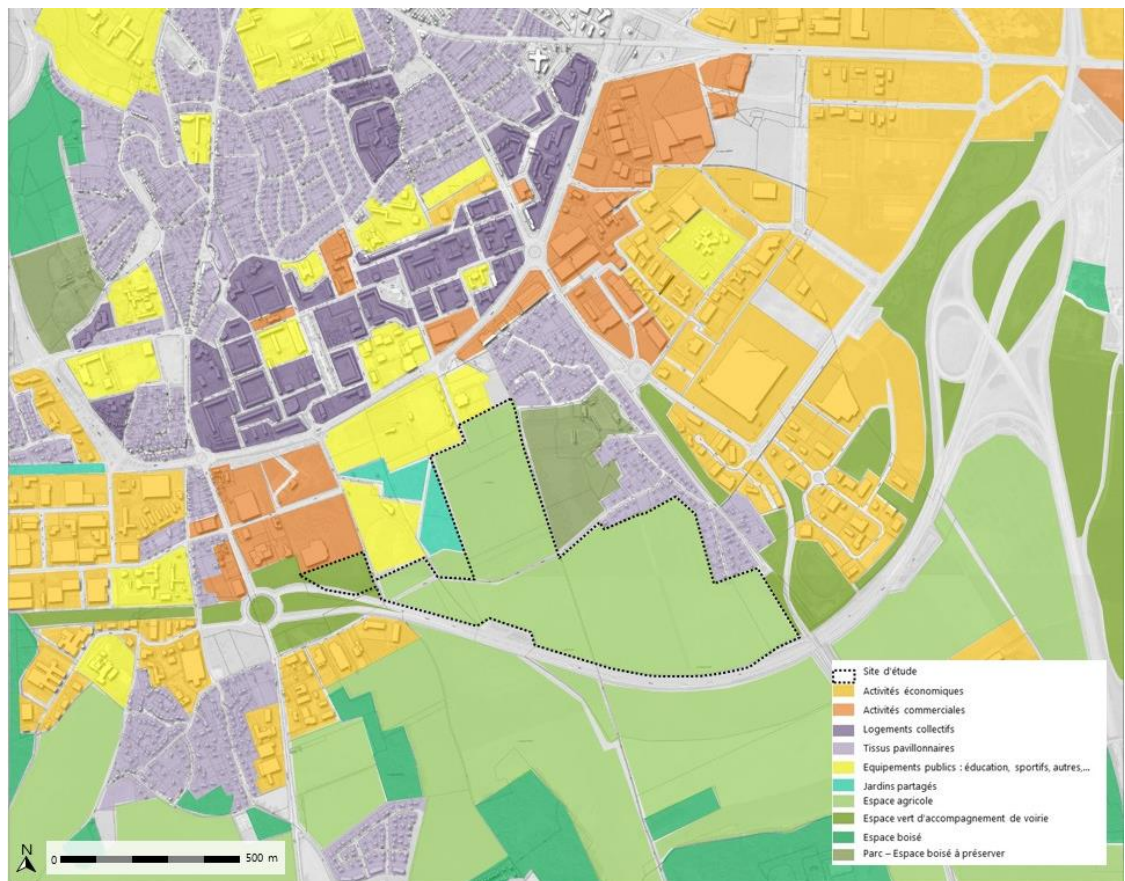
ENJEUX DE DÉVELOPPEMENT URBAIN

Enjeux de développement urbain :

Fort de son positionnement en entrée de ville, mais aussi des enjeux de programmation à vocation économique et plus globalement des enjeux d'une programmation mixte qualitative, le développement du secteur répond à une diversité d'enjeux urbains nécessitant la définition d'un projet d'ensemble, dépassant le seul périmètre de développement.

Un projet d'ensemble intégrant les tissus existants :

Le secteur est cadré par une diversité de tissus urbains : logements collectifs, pavillonnaires, crématorium, équipements sportifs, jardins ouvriers, château et parc, espace agricole ouvert, commerces,...induisant une diversité d'usages sur le site et nécessitant une gestion fine des interfaces entre ces tissus existants et le développement du site d'activités.



Nature et diversité des tissus existants

Desservi par des voies en liens avec la vocation des équipements – rue Georges Politzer, rue de l'Abbé Lemire, rue de la Mare Marigny, rue du Clos de la Noé – l'intégration de ces tissus existants et notamment le maintien d'une desserte cohérente constituent une donnée majeure à intégrer au développement du site.

OPPORTUNITÉS :

- Intégrer les tissus existants et les préserver des nuisances générés par le futur développement,
- Gérer la cohabitation des flux liés au développement du site et à la nature des axes existants.

PRÉSENTATION DU PROJET

ENJEUX DE DÉVELOPPEMENT URBAIN

Enjeux de développement urbain :

Un espace vitrine permettant la valorisation de l'entrée du cœur d'agglomération :

Appartenant à un continuum d'activités économiques cadré par les principales infrastructures de transports que sont les RN154 et RN1013, le développement de Long Buisson 3 revêt un enjeu majeur de développement d'une nouvelle vitrine économique mais aussi urbaine du cœur d'agglomération.

Ce rôle de vitrine pose la question de la valorisation d'une nouvelle entrée de ville et d'un nouveau point d'accès au cœur d'agglomération, en lien avec :

- Le développement d'un nouveau site d'activités économiques mixte, répondant à des besoins divers : TPE, PME-PMI, locaux mixte, activités industrielles, logistique/distribution,
- La réalisation d'un équipement communautaire supra-local au sein du site en lien avec les équipements sportifs existants,
- Et la gestion des accès au centre-ville pendant la phase travaux du futur échangeur des Fayaux, offrant un itinéraire bis à la route d'Orléans déjà saturé aux heures de pointe.

OPPORTUNITÉS

- Valorisation d'une vitrine économique accessible et connectée au territoire,
- Définition d'une nouvelle entrée de ville et entrée au cœur d'agglomération intégrant les problématiques de transports actuels liés à la route d'Orléans mais aussi aux problématiques de gestion de chantier liées à la réalisation du diffuseur des Fayaux.

Une limite d'urbanisation pour préserver les espaces ouverts :

L'aménagement de Long Buisson 3 se pose également en tant que limite d'urbanisation. La logique de développement se veut éviter les prélèvements fonciers au-delà de la RN1013 et donc l'étalement urbain.

Au-delà de la limitation de l'étalement urbain, l'aménagement du site de Long Buisson 3 se veut répondre à :

- La valorisation des espaces ouverts et des liaisons douces à l'intérieur du site, questionnant le maillage à une échelle plus large et notamment la préservation de la passerelle piétonne existante sur la RN1013,
- La préservation et la valorisation d'une ancienne trace de voie romaine, traversant le site du Nord au Sud et se prolongeant en partie Sud au-delà de la RN1013.

Dans ce cadre, si l'urbanisation est circonscrite au Nord de la RN1013, des liaisons vertes et modes doux sont à maintenir de part et d'autre de cet axe structurant. En ce sens, la passerelle piétonne existante doit être maintenue et intégrée au projet permettant des traversées sur la RN1013.

OPPORTUNITÉS

- Définition d'une limite d'urbanisation perméable permettant la mise en valeur des éléments paysagers et patrimoniaux,

PRÉSENTATION DU PROJET

ENJEUX DE DÉVELOPPEMENT URBAIN

Enjeux de développement urbain :

Une programmation multifonctionnelle à l'échelle territoriale :

La notion de « qualité de vie » au sein des espaces d'activités exprimée par Evreux Portes de Normandie se traduit par une programmation multifonctionnelle reposant sur :

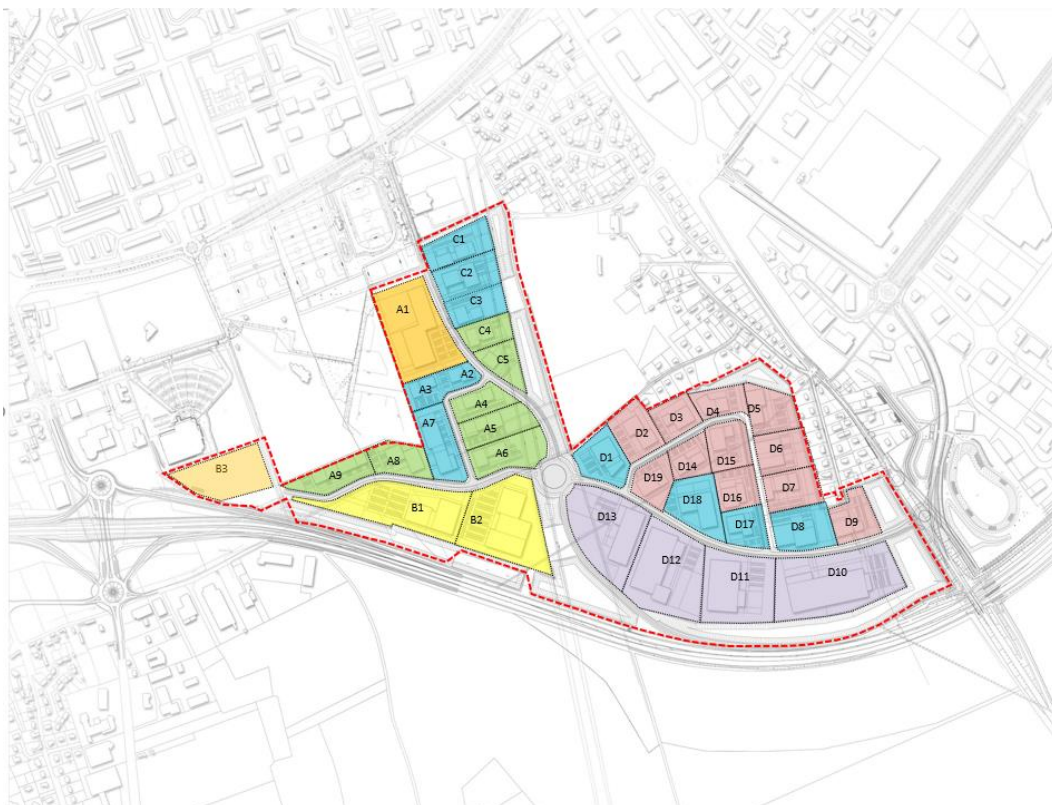
- La définition d'une réponse au déficit de foncier économique et notamment le développement d'une offre variée répondant aux besoins des TPE et PME-MPI génératrices d'emplois ainsi qu'à des besoins fonciers plus conséquents pour les entreprises à dominante industrielle ou logistique,
- L'intégration d'un équipement public d'intérêt majeur à l'échelle de l'agglomération via la réalisation d'un centre aqua ludique de dimension supra-local, dont la fréquentation attendue est estimée à 200.000 utilisateurs par an.
- Et de la promotion d'un développement commercial de qualité au cœur du projet, centré sur deux projets constituant un élément d'attractivité majeur pour le site et limiter l'évasion commerciale :
 - L'implantation de bricolage à rayonnement d'agglomération ;
 - Et le travail autour d'enseignes actuellement présentes sur site par les opportunités de revalorisation de leurs foncier et de leurs conditions d'intégration au projet.

Cette programmation pose le secteur de développement comme un site de développement majeur à l'échelle de l'agglomération élargie, visant à élargir sa capacité de réponses aux besoins des entreprises et des habitants .

Plus encore que les emplois attendus à terme (toute programmation confondue), il se veut un facteur clé d'un rapprochement entre bassin de vie et bassin d'emploi

OPPORTUNITÉS

- Définition et cohabitation des flux liés à des fonctions et des temporalités d'utilisation différenciée,
- Valorisation du site comme un morceau de ville à part entière.



PRÉSENTATION DU PROJET

ACCESSIBILITÉ DU PROJET

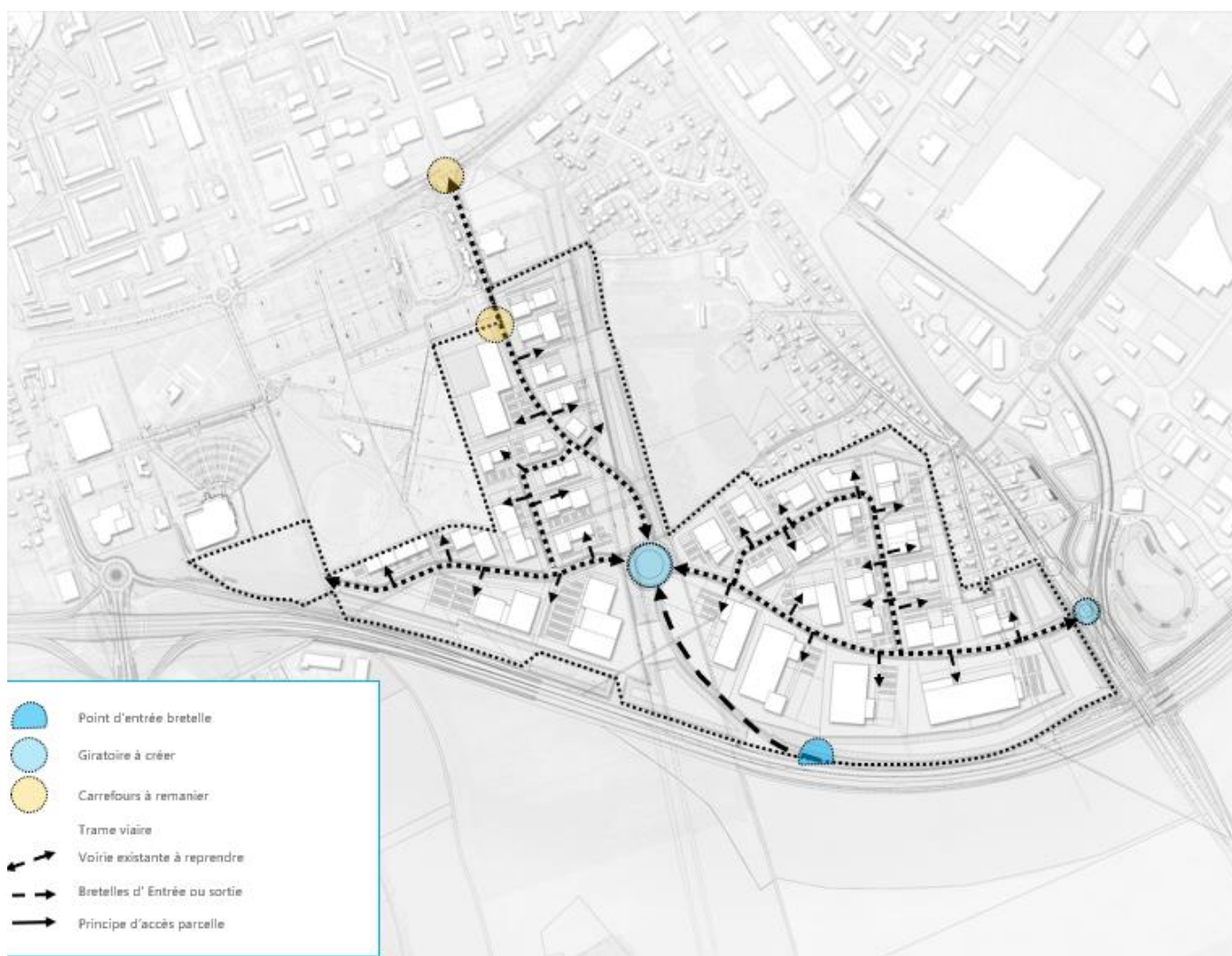
Principes d'accessibilité :

L'aménagement du site repose sur la création de deux voies permettant la desserte de l'ensemble des parcelles à créer.

La gestion et la distribution des flux s'organise à partir de la création :

- D'une bretelle de sortie depuis la RN1013,
- D'un giratoire central au débouché de la bretelle permettant la desserte du site,
- D'un giratoire sur la RD52 permettant la liaison avec la RD52, les parcs d'activité Long Buisson I et II, et la RN13,
- Et de l'adaptation du carrefour à feux sur le boulevard du 14 Juillet.

Deux voies de desserte secondaire se greffent sur l'axe structurant Est/Ouest autorisant le développement de typologies d'activités nécessitant des emprises plus réduites.



PRÉSENTATION DU PROJET

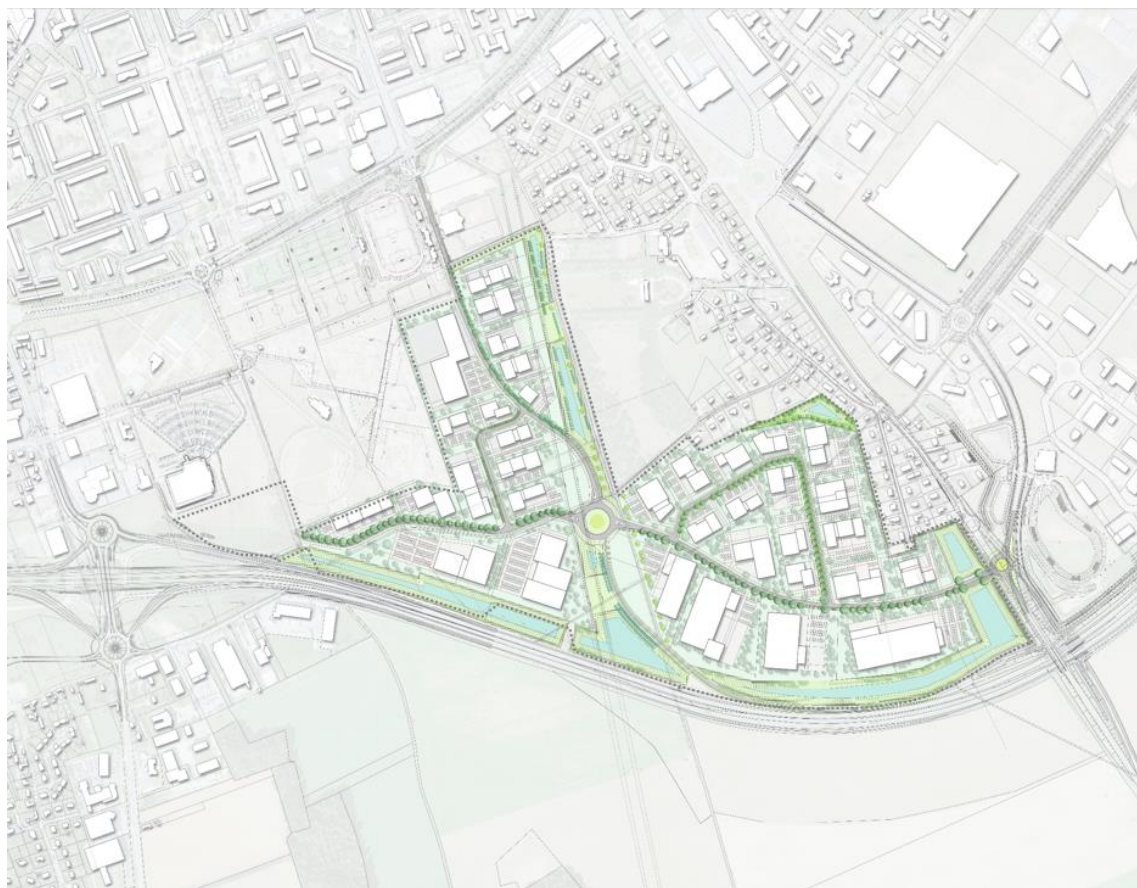
PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT

Orientations et principes d'aménagement :

Le développement du site s'organise à partir des trois points clés :

- La création d'une bretelle d'entrée sur la RN1013 permettant un accès direct au site,
- Le développement d'une trame viaire autour de deux axes structurants :
 - Un axe Est/Ouest permettant de relier les espaces économiques des zones d'activités de Long Buisson 1, 2 et 3,
 - Et un axe Nord/Sud reliant la RN1013 au boulevard du 14 Juillet, offrant un accès privilégié aux équipements sportifs existants et à développer,
- L'intégration des problématiques de gestion hydraulique et la définition d'emprises conséquentes en accompagnement de la voirie mais aussi de la trace de l'ancienne voie romaine.

Ces trois points clés permettent la définition d'un aménagement séquencé répondant aux problématiques de phasage du secteur ainsi qu'aux besoins d'emprises nécessaires au développement du Parc d'Activités, d'un équipement aquatique et d'enseignes commerciales.



Programmation :

La programmation repose sur la définition de **425 499m² de foncier cessible** permettant la réalisation d'environ **149 606m² de surface plancher.**, répartis comme suit :

- Activités (tertiaire, PME/PMI, grandes emprises) : 112 879 m²
- Commerce : 26 877 m²
- Centre aquatique communautaire : 9 850 m²



ÉTUDE D'OPPORTUNITÉ À LA CRÉATION D'UNE BRETELLE DE SORTIE DEPUIS LA RN1013

2. ETUDE FONCIERE

ETUDE FONCIÈRE

MAÎTRISE DU FONCIER

Le projet s'inscrit sur un foncier partiellement maîtrisé actuellement.



ETAT PARCELLAIRE LONG BUISSON 3					
Parcelle	Commune d'implantation	Superficie totale en m²	Superficie retenue pour le projet	Propriétaires	Nature et occupation
AD 5	Guichainville	8550	8550	Commune de Guichainville	Terres agricoles - exploitant par Monsieur ?
AD 6		10100	10100		
AD 19		20000	20000		
AD 8	Guichainville	8080	8080	Evreux Portes de Normandie	Terres agricoles non exploitées
AD 9		21070	21070		
AD 20		79200	79200		
ZA 6	Angerville la Campagne	14090	14090	Consorts BERNARD, DULAC, JOURDAN	Terres agricoles exploitées par M. BAUDART
ZA 7		9100	9100	SAFER	
ZA 8		6560	6560	Consorts MURRAY Jacques et Corinne	
ZA 31 *		12450	1367	ETAT (France Domaine)	Voirie (RN 1013)
ZB 1	Guichainville	7520	7520	Consorts MURRAY Jacques et Corinne	Terres exploitées par M. BAUDART
ZB 2		73290	73290	Consorts BERNARD, DULAC, JOURDAN	
ZB 4		265400	265400	LEMARIE Caroline	Terres agricoles exploitées par M. GILLES
ZB 5		26700	26700	Consorts BAGOT, DESHAYES,	
AZ 84 *	Evreux	44756	10035	Decathlon	Commerces
AZ 85		20044	20044	LEBLANC COULON	Espaces verts
AZ 86 *		1324	908	Consorts BERNARD, DULAC, JOURDAN	espaces verts
AZ 60 *	Evreux	5683	903	ETAT (France Domaine)	Délaisés RN 1013
AZ 62 *		41870	13013	ETAT (France Domaine)	
AD 10 *		56670	11000	Commune d'Evreux	Terre agricole exploitée par M. BAUDARD ?

Compte tenu de l'ambition portée par le projet et des impératifs de réalisation à court et moyen terme, plusieurs procédures sont ou seront engagées début 2018 :

- Lancement des négociations à l'amiable auprès des propriétaires privés,
- Mise en œuvre d'un dossier de Déclaration d'Utilité Publique qui sera élaboré en parallèle du lancement d'une procédure de ZAC et la réalisation d'un Dossier de Création de ZAC.

Ces procédures garantissent la maîtrise foncière nécessaires à la réalisation de la bretelle d'insertion depuis la RN1013.



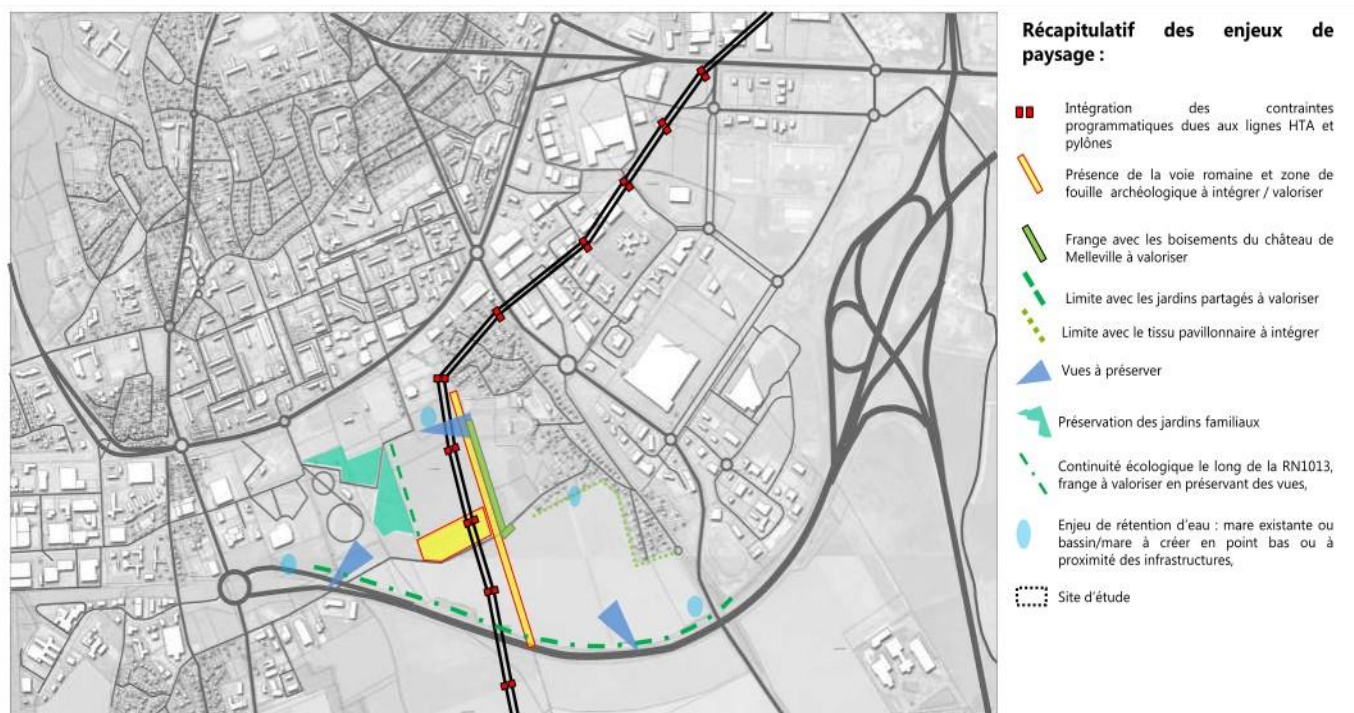
ÉTUDE D'OPPORTUNITÉ À LA CRÉATION D'UNE BRETELLE DE SORTIE DEPUIS LA RN1013

3. ENJEUX ENVIRONNEMENTAUX

Les vues sur le site

Les vues actuelles depuis la RN1013

La localisation exacte de la bretelle aura des impacts sur les vues possibles depuis la RN1013. En raison de la vitesse des véhicules et de la présence de séquences de plantations d'arbres le long de la voie, ces vues sont furtives. En raison de l'altitude de la voie, ces vues sont néanmoins lointaines et intéressantes à préserver. Certaines d'entre elles passeront entre les bâtiments et au-dessus de certains d'entre eux



Les vues depuis la future bretelle

L'aménagement de la bretelle et de ses abords devra éventuellement permettre des vues sur le site et sur les champs cultivés au sud de celle-ci. Ces vues seront bien sur plus faciles et lointaines en partie haute que lorsque la bretelle rejoint le sol.

Les vues sur la bretelle et ses ouvrages associés

L'ouvrage et les éventuelles plantations le bordant, seront partiellement visibles (en raison des plantations existantes le long de la RN1013) depuis les premières parcelles bâties de Long Buisson 3.

La bretelle sera quasi invisible depuis le sud d'autant que les premiers bâtis ou infrastructures (Angerville la Campagne, Buisson-Garembourg, Guichainville, D6154) sont lointains et cachés par de boisements : seules d'éventuelles plantations accompagnant l'ouvrage pourraient l'être.

Les ouvrages associés: remblais et plantations

Les déblais/remblais/bassins

L'enjeu de leur volumétrie et de leur visibilité dans le paysage est important. Il est associé à celui de renforcer les bassins de rétention aux abords de la bretelle et de la RN1013, d'autant que les sols sont peu perméables sur la majeure partie du site. La localisation précise de la bretelle aura des impacts sur l'importance de ces ouvrages.

Les plantations le long de la bretelle

Elles ont différents rôles qui jouent en leur faveur ou non : elles permettent d'intégrer l'ouvrage dans le paysage, quand celui-ci est constitué, comme ici au long de la RN1013, de séquences arborées tout en favorisant les continuités écologiques

Fonctionnellement, elles jouent un rôle primordial pour la bonne visibilité de la sortie en pouvant l'annoncer et l'accompagner.

L'exemple de l'échangeur du Coudray sur la N1013/N154 montre la diversité des plantations arborées ou arbustives selon les situations : quasi absentes coté sud, plus présentes coté nord, s'interrompant aux bifurcations vers les différentes voies ou encadrant les bretelles d'une végétation empêchant toute vue vers le paysage alentours.

ENJEUX ENVIRONNEMENTAUX

ENJEUX FAUNE/FLORE

Statuts d'inventaire et de protection

La zone d'étude n'est pas directement concernée par un Site d'Interêt Communautaire (SIC), zone NATURA 2000 au titre de la « Directive Européenne N°92/43/CEE du 21 mai 1992 concernant la conservation des habitats naturels ainsi que de la faune et de la flore sauvage ».

Le site NATURA 2000 le plus proche, intitulé « La vallée de l'Eure » se localise à environ 3,5 km du futur parc d'activités.

Habitats



Conclusions

- **Espaces protégés ou classés au titre du patrimoine naturel** : le site n'est concerné par aucune protection légale ou de reconnaissance scientifique,
- **Habitats** : absence d'enjeux forts en termes d'habitats remarquables,
- **Flore** : absence de plantes protégées, 4 espèces ont le statut de « quasi-menacé » (NT) dans la Liste rouge des plantes menacées de Haute-Normandie,
- **Faune** : absence d'enjeux forts pour la faune (40 oiseaux dont 31 protégés, 2 amphibiens, 1 reptile protégé, 4 mammifères, 3 odonates, 4 orthoptères, 14 lépidoptères).



ÉTUDE D'OPPORTUNITÉ À LA CRÉATION D'UNE BRETELLE DE SORTIE DEPUIS LA RN1013

4. ETUDE DE TRAFIC

ETUDE DE TRAFIC

SITUATION ACTUELLE

Accessibilité actuelle

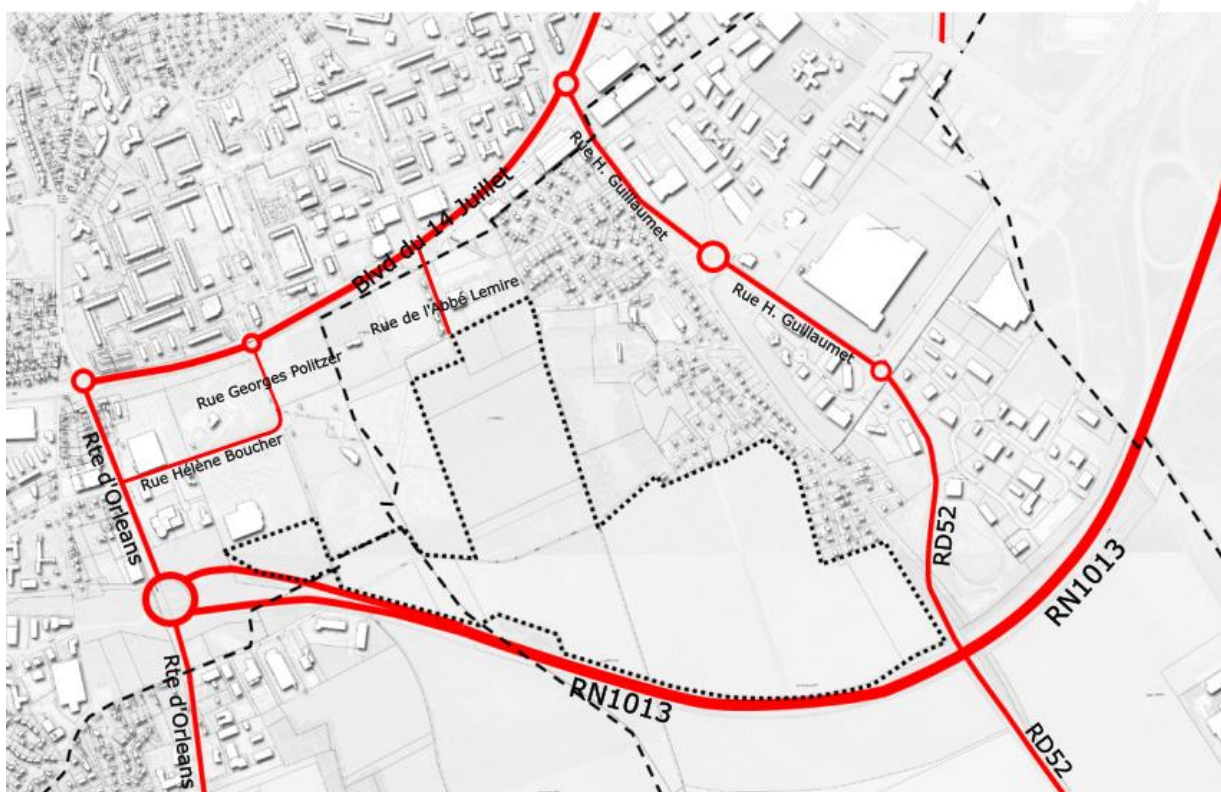
Actuellement le site est principalement desservi par la RD6154 – Route d'Orléans qui permet un point d'entrée sur la rue George Politzer desservant actuellement les enseignes commerciales et notamment Décathlon ainsi que le crématorium.

La route d'Orléans constitue la principale pénétrante vers le centre-ville d'Evreux et le premier point de connexion à la RN1013 après le giratoire existant avec la RN154 et la RN13.

Des accès secondaires sont également autorisés par des voies secondaires à partir du boulevard du 14 juillet. Participant au bouclage du centre ville d'Evreux, le boulevard du 14 juillet participe d'un réseau de boulevards intérieurs destinés à être transformés et réhabilités en boulevard urbain.

Enfin des voies de desserte locale à l'Est - rue de la Mare Marigny et rue du Clos de la Noé offrent des points de connexions potentiels au futur site de Long Buisson 3.

Ces accès secondaires ne paraissent pas suffisamment dimensionnés par rapport aux objectifs de développement du site. En effet, les voiries existantes répondent à la nature des tissus desservis (tissus pavillonnaires, équipements sportifs, équipements publics de dimension locale) et non aux objectifs de développement du projet.



ETUDE DE TRAFIC

SITUATION ACTUELLE

Les données de trafics en situation actuelle ont été déterminées sur la base de 2 dispositifs de comptages:

- 13 comptages automatiques pneumatiques double-sens installés 7 jours consécutifs hors vacances scolaires du 27 septembre au 3 octobre 2018, permettant de déterminer les trafics journaliers hebdomadaires moyens (TMJ),
- 12 comptages directionnels réalisés le jeudi 27 septembre 2018, permettant un recueil de données sur les plages horaires 7h-9h (HPM) et 17h-19h (HPS) d'un jour moyen.

Par agrégation des ¼ heure, les heures de pointes hebdomadaires sur le réseau ont été constatées entre :

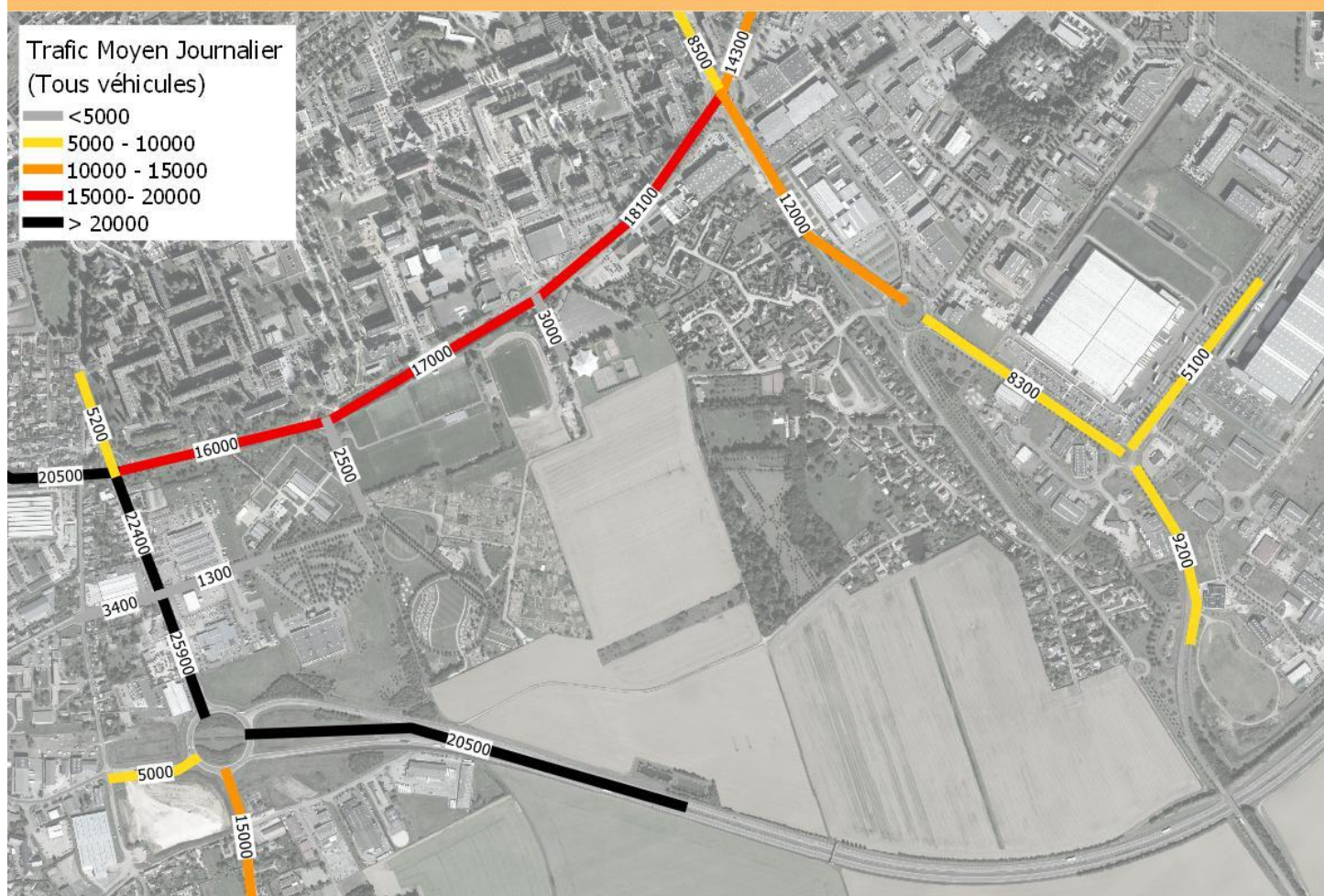
- 8h et 9h en HPM ;
- 17h et 18h en HPS.

Trafic Moyen Journalier

L'analyse des TMJ fait ressortir les principaux points suivants :

- La route d'Orléans nord supporte les flux les plus importants du périmètre,
- La RN1013 supporte un flux important, conforme à sa fonction de desserte d'agglomération,
- Les boulevards supportent des flux conformes à leur gabarit à 2x2 voies,
- La route d'Orléans est privilégiée par rapport à la RD52 pour la desserte du sud de l'agglomération ,

Situation actuelle - Trafic Moyen Journalier





Heure de pointe du matin

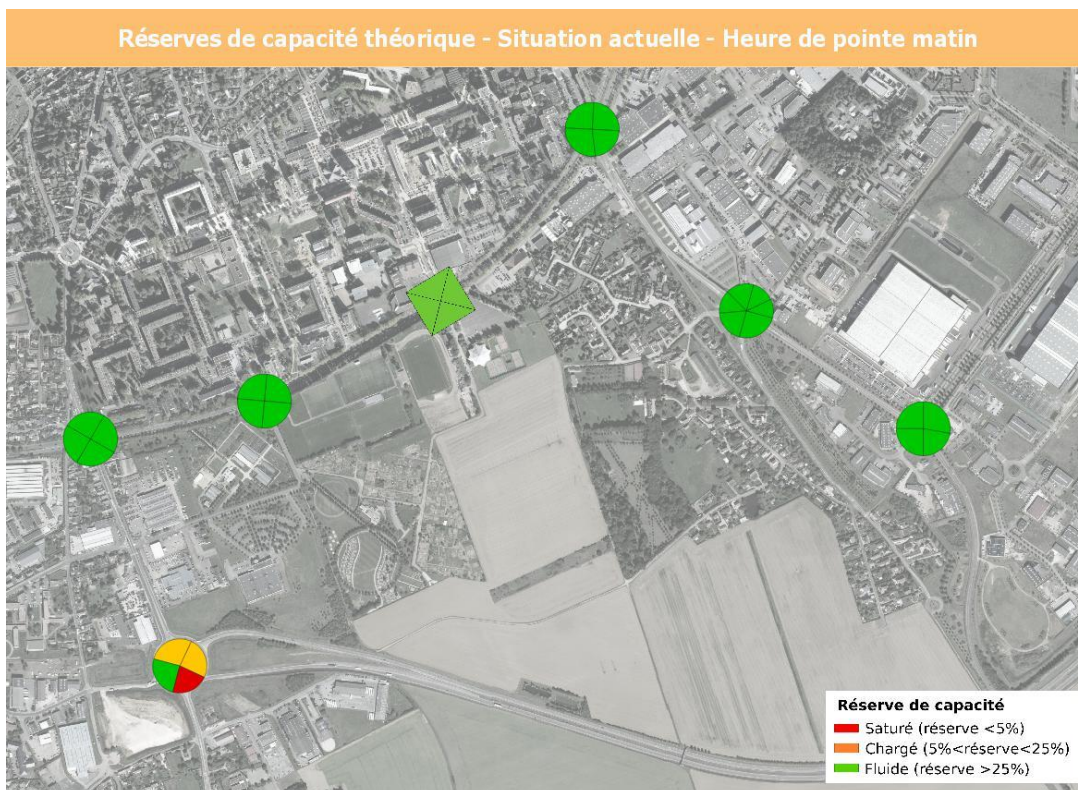
- Des flux importants sur la RN1013, conformes à sa fonction et à son gabarit,
- Des flux très importants sur la route d'Orléans vers le nord,
- Une circulation pendulaire orientée vers Evreux depuis le sud et l'est,
- Des flux modérés sur le boulevard du 14 juillet et la rue Henri Guillaumet



ETUDE DE TRAFIC

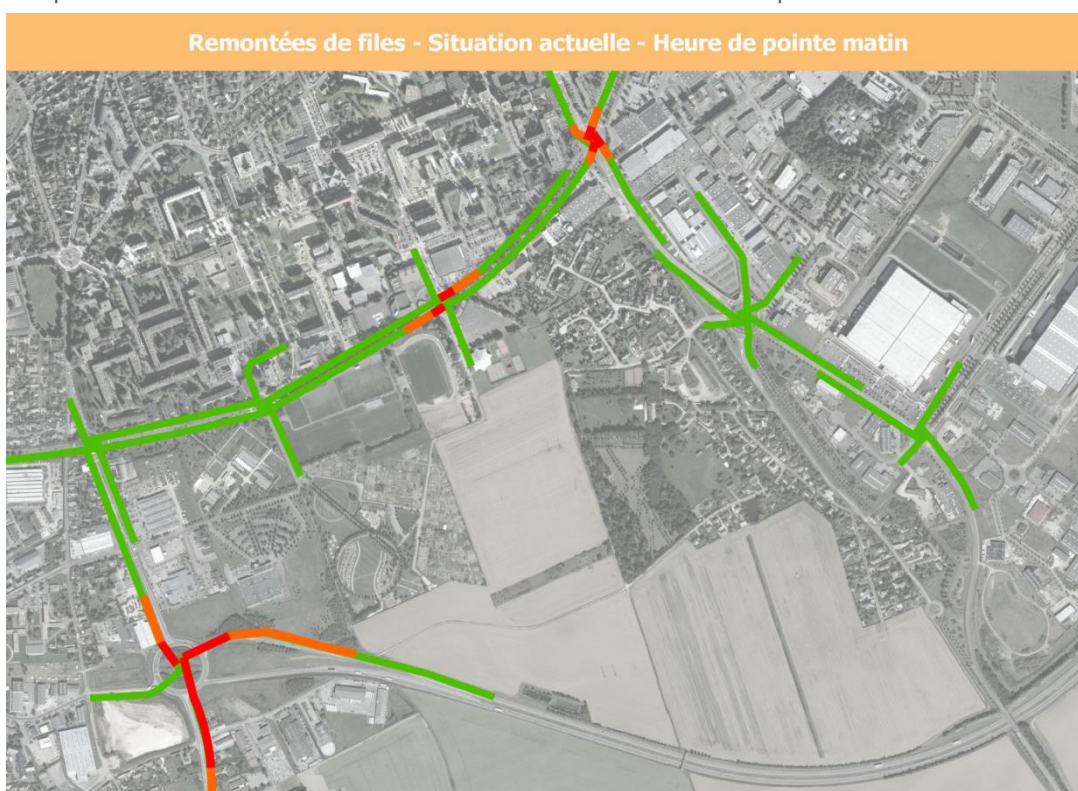
SITUATION ACTUELLE

Réserves de capacité et conditions de circulation sur les principaux giratoires à l'heure de pointe du matin :
(Les réserves de capacité détaillées sont présentées en annexe)



Concernant les points d'entrées et les réserves de capacités des carrefours existants, il ressort que :

- Les giratoires et carrefours du boulevard du 14 juillet, ainsi que la rue Henri Guillaumet disposent de réserves de capacités confortables sur toutes les branches, des remontées de files peu importantes se forment à l'approche de certains carrefours,
- La **branche Sud du giratoire de la RN1013 est saturée** et ne dispose d'aucune réserve de capacité.
- Des **remontées de files importantes et persistantes se forment sur la route d'Orléans** depuis le sud jusqu'au giratoire.
- Des remontées de files ponctuelles se forment sur la RN1013 et la route d'Orléans depuis le nord.



ETUDE DE TRAFIC

SITUATION ACTUELLE

Heure de pointe du soir

L'analyse des conditions de circulation en heure de pointe du soir fait ressortir les principaux points suivants :

- Des flux importants sur la RN1013, conformes à sa fonction et à son gabarit,
- Des flux très importants sur la route d'Orléans vers le sud,
- Une circulation pendulaire orientée depuis Evreux vers le sud et l'est,
- Des flux importants sur le boulevard du 14 juillet et la rue Henri Guillaumet

Situation actuelle - Heure de pointe soir

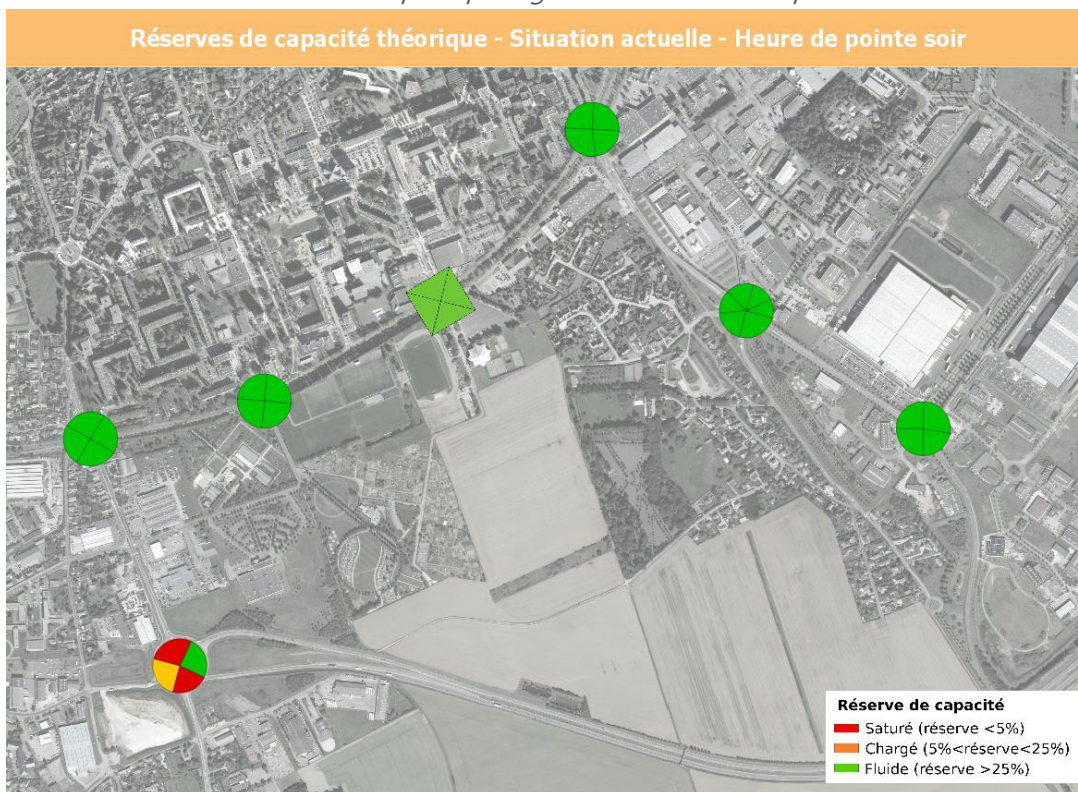


Globalement, **les flux existants sont conformes aux gabarits des voiries existantes**. Toutefois, le flux sur la route d'Orléans vers le sud, en amont du giratoire des Fayaux est très important. Cette voirie sert d'axe de desserte de la ZI de la Madeleine vers le sud et la RN1013.

ETUDE DE TRAFIC

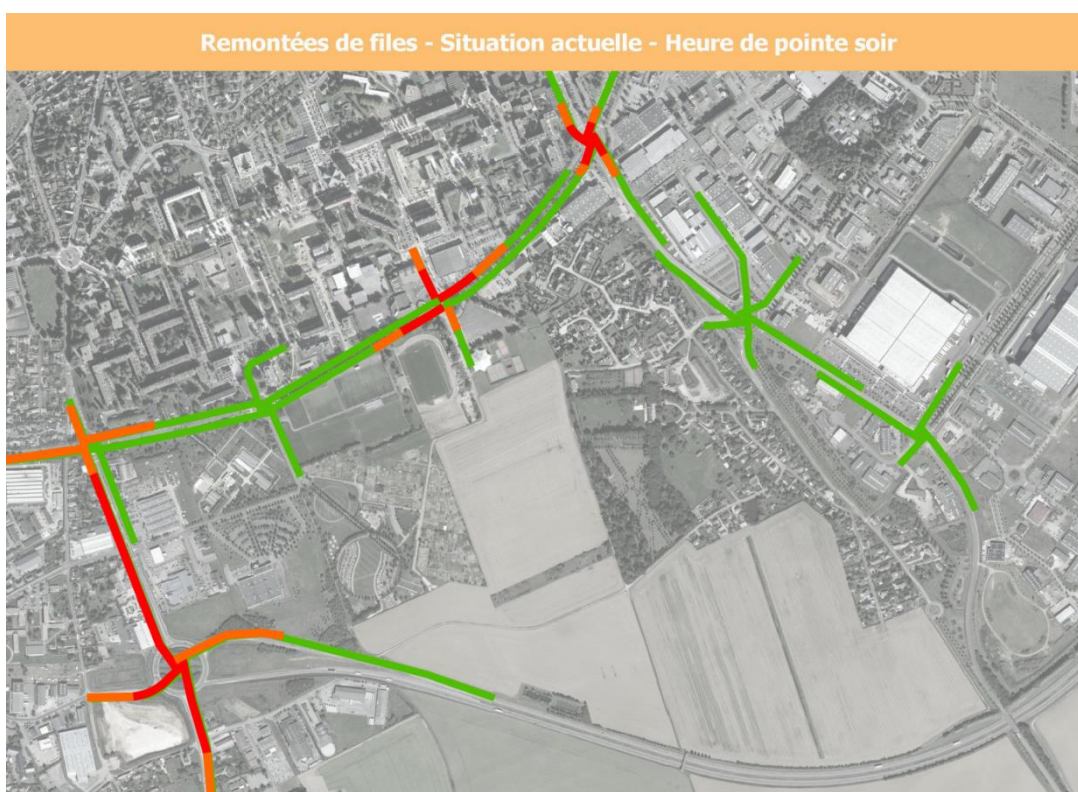
SITUATION ACTUELLE

Réserves de capacité et conditions de circulation sur les principaux giratoires à l'heure de pointe du soir:



Concernant les points d'entrées et les réserves de capacités des carrefours existants, il ressort que :

- Les giratoires et carrefours du boulevard du 14 juillet et de la rue Henri Guillaumet disposent toujours de réserves de capacité confortables, des remontées de files modérées se forment à l'approche de certains carrefours,
- Les **branches Sud et Nord du giratoire de la RN1013 sont saturées** et ne disposent d'aucune réserve de capacité, des **remontées de files importantes et persistantes se forment sur la route d'Orléans en direction du giratoire.**
- La rue Henri Becquerel dispose d'une réserve de capacité modérée, des remontées de files s'y forment ponctuellement, ainsi que de façon plus modérée sur la RN1013.



SITUATION ACTUELLE - POINTES MENSUELLES

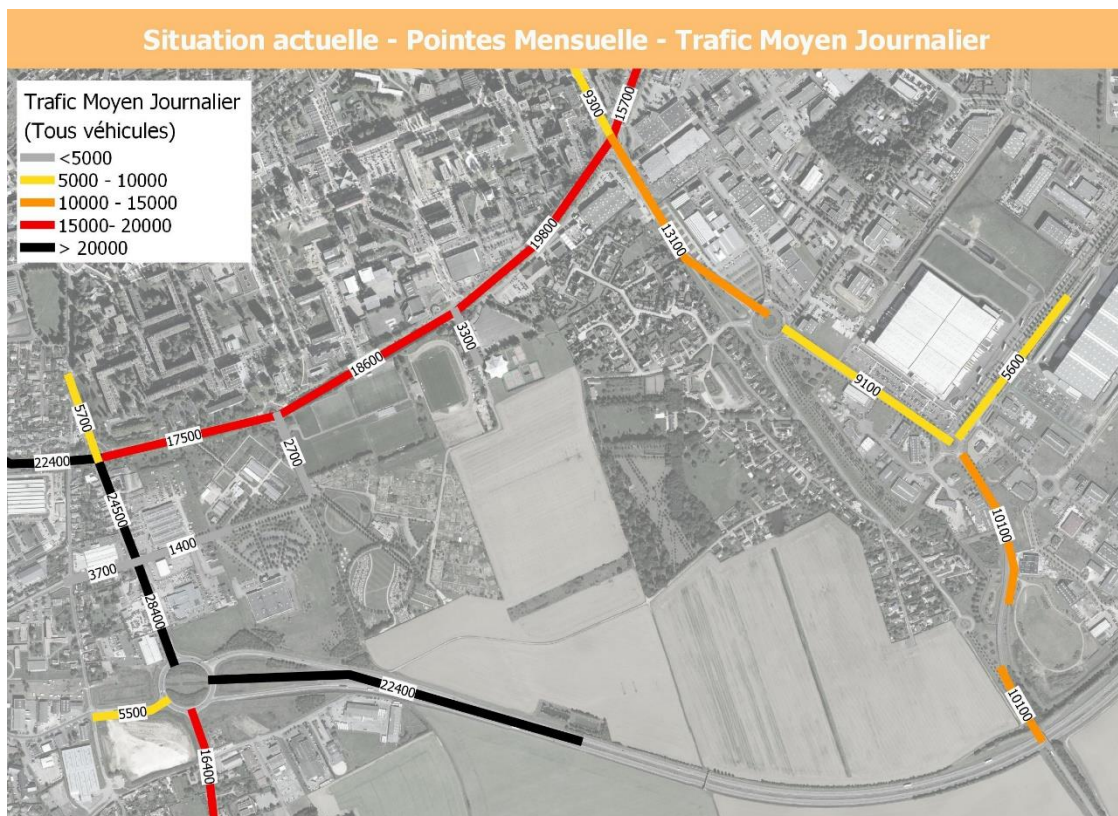
Conditions de circulations

Les ratios de pointes mensuelles sont définis sur la base de relevés annuels mensualisés.

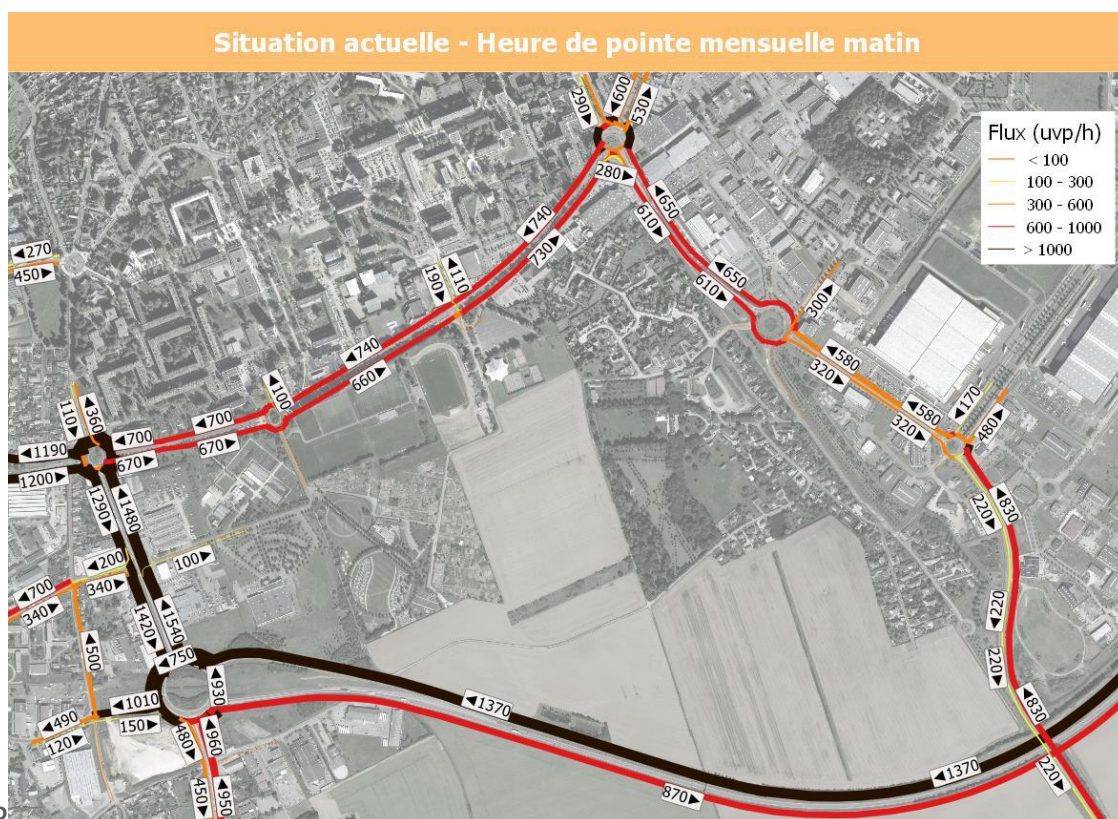
Etant donné qu'il n'existe pas de données permanentes SIREDO disponibles sur la RN1013, ces ratios ont été déterminés sur la base des données annuelles 2017 et 2015 relevées sur les roades de Rennes et d'Orléans (source DIRO et Orléans Métropole).

Ce ratio de pointe mensuelle (il s'agit de la moyenne annuelle des ratios mensuels H_{pmax}/H_{pmoy} journaliers) est constaté à +9,5% par rapport à une journée moyenne.

Trafic Moyen Journalier



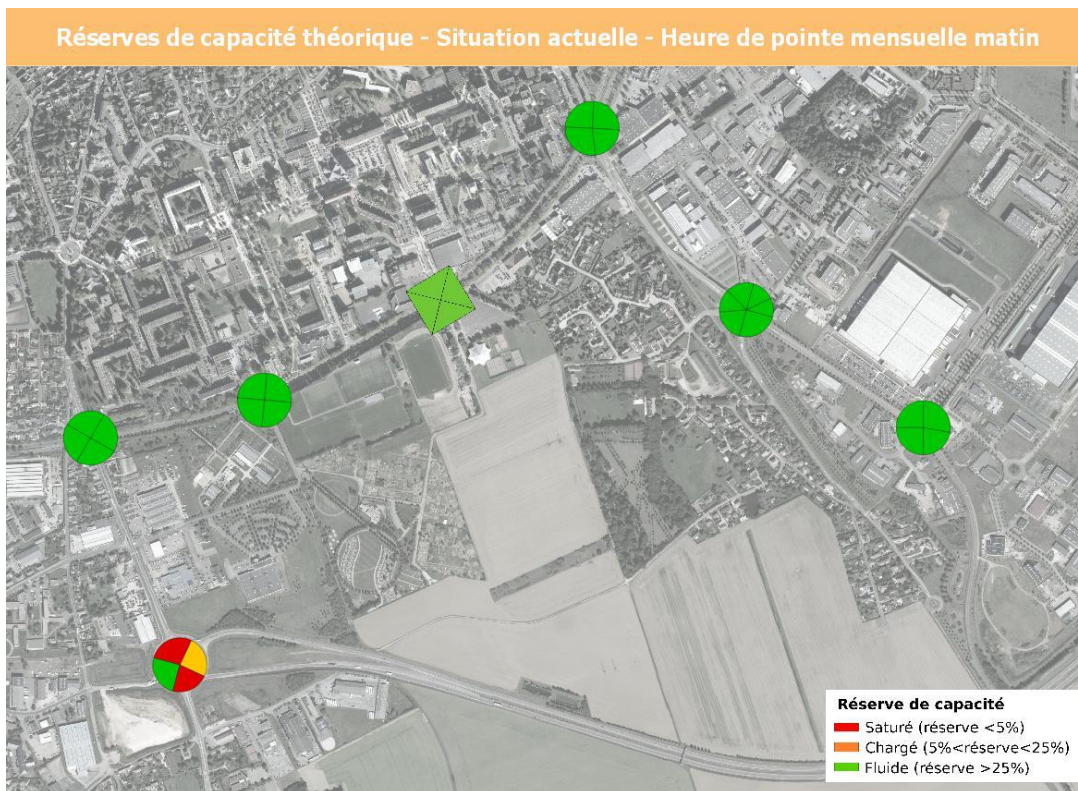
Heure de pointe mensuelle matin



ETUDE DE TRAFIC

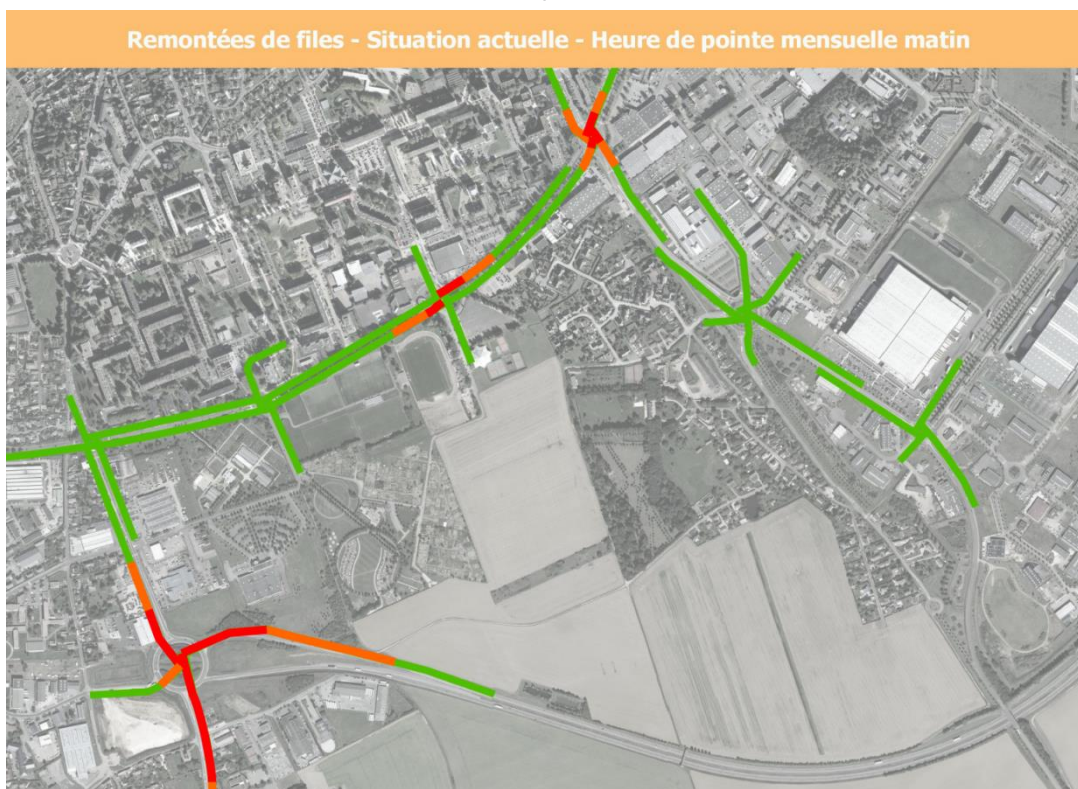
SITUATION ACTUELLE - POINTES MENSUELLES

Réserves de capacité et conditions de circulation sur les principaux giratoires à l'heure de pointe du matin :



Concernant les points d'entrées et les réserves de capacités des carrefours existants, il ressort que :

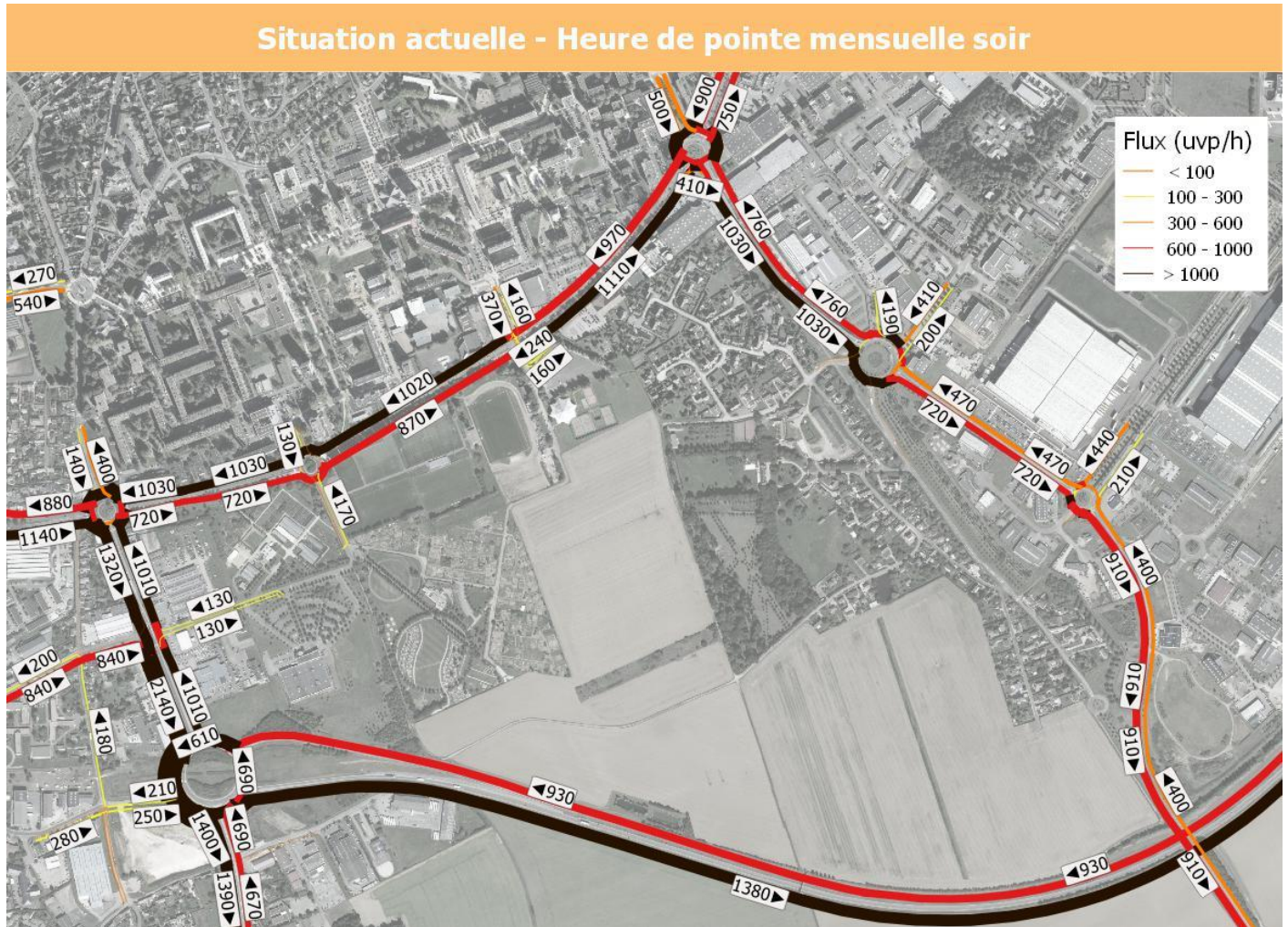
- Les giratoires et carrefours du boulevard du 14 juillet et de la de la rue Henri Guillaumet conservent des réserves de capacité confortables, des remontées de files peu importantes se forment à l'approche de certains carrefours,
- La **branche Nord du giratoire de la RN1013 sature** et des remontées de file pérennes se forment plus fréquemment en direction du giratoire. **La saturation de la branche Sud est amplifiée,**
- Des remontées de files récurrentes se forment sur la RN1013 sur plusieurs centaines de mètres.



ETUDE DE TRAFIC

SITUATION ACTUELLE - POINTES MENSUELLES

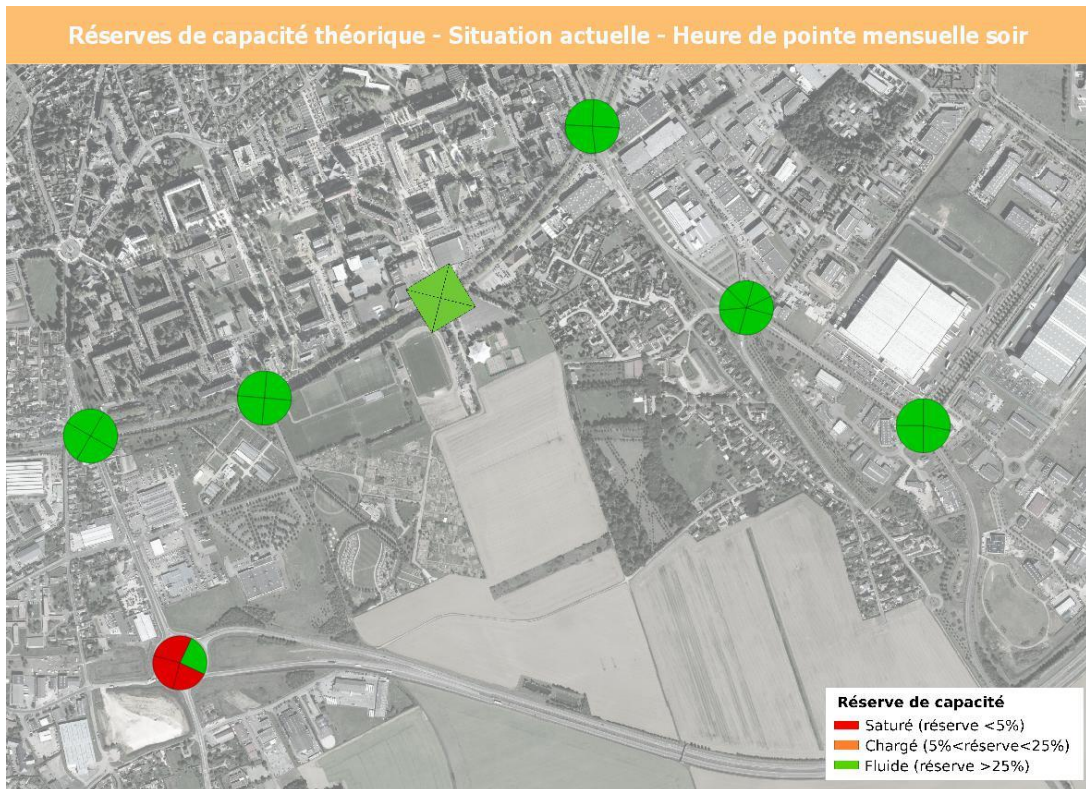
Heure de pointe mensuelle soir



ETUDE DE TRAFIC

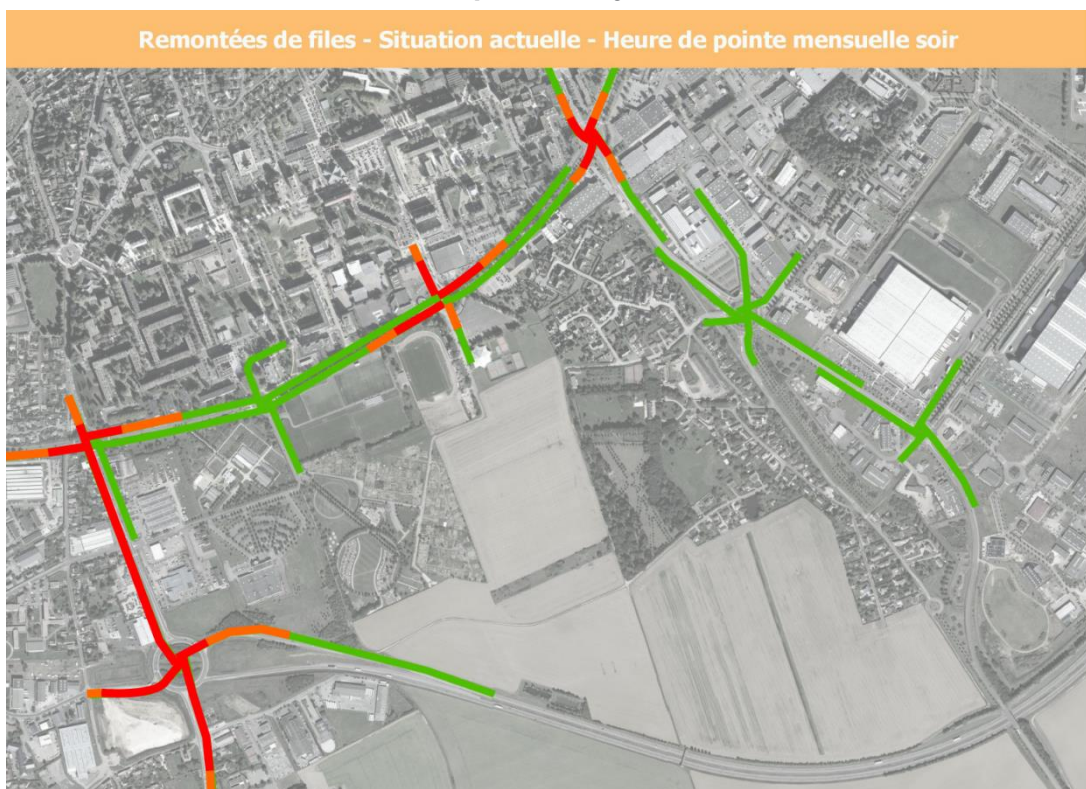
SITUATION ACTUELLE - POINTES MENSUELLES

Réserves de capacité et conditions de circulation sur les principaux giratoires à l'heure de pointe du soir:



Concernant les points d'entrées et les réserves de capacités des carrefours existants, il ressort que :

- Les giratoires et carrefours du boulevard du 14 juillet et de la rue Henri Guillaumet conservent des réserves de capacités confortables sur toutes les branches, des remontées de files modérées se forment à l'approche de certains carrefours,
- Les saturations des branches sud et nord du giratoire de la RN1013 sont amplifiées, les remontées de files sont plus importantes et pérennes,
- La rue Henri Becquerel sature et des remontées de files pérennes s'y forment.**



SITUATION DE RÉFÉRENCE

Méthodologie de génération de trafic

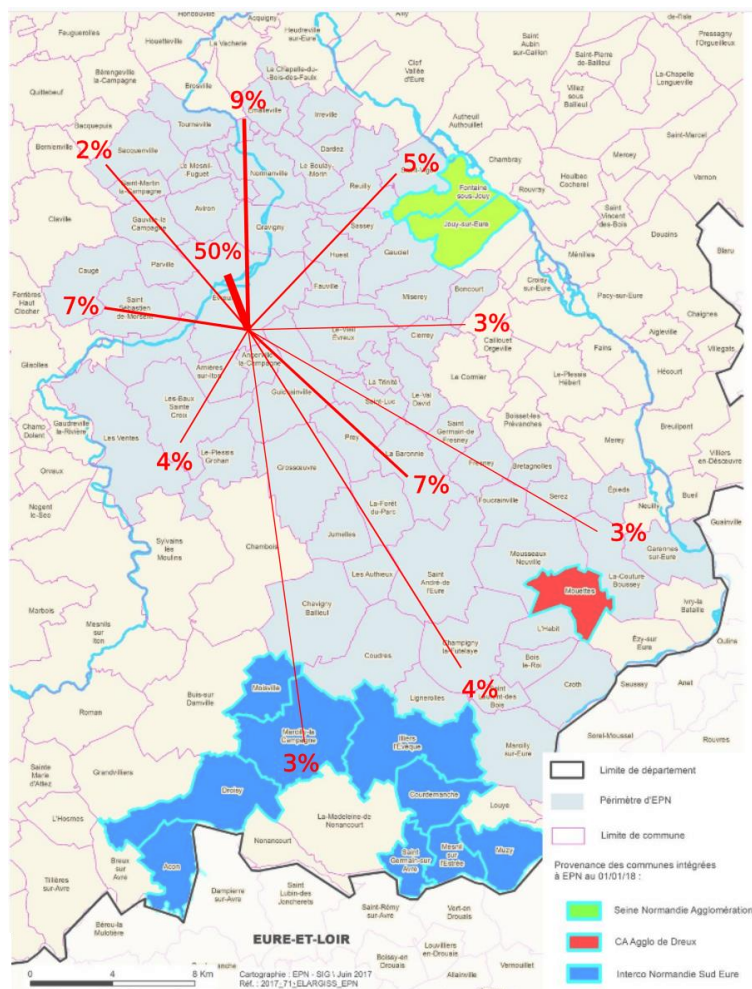
1) Programme de la ZAC

Sur la base du programme de la ZAC, les estimations des flux générés sont les suivantes:

- Environ 1000 véhicules/jour pour les emplois liés aux activités artisanales/PME/logistique (ratio de 18 emplois/ha, part modale VP 85%, taux de présence 80%, 2,6 déplacements/emplois/jour), soit environ 300 en heure de pointe matin et 250 en heure de pointe du soir (pointe matin 62%, contrepointe matin 7%, pointe soir 42%, contrepointe 12%);
- Environ 150 véhicules/jour pour les emplois liés aux commerces, soit environ 40 en heure de pointe matin et 30 en heure de pointe soir;
- Un flux clientèle nul en heure de pointe matin et estimé à environ 350 véhicules en heure de pointe soir (13 clients/HP/1000m² de surface commerciale) ;
- Une estimation de 200.000 visiteurs/an pour le centre aquatique, soit un flux inférieur à 10 véhicules en heure de pointe matin et environ 100 en heure de pointe soir,
- Environ 220 poids-lourds/jour (18 PL/ha/jour pour les activités logistiques, 2 PL/ha/jour pour les activités artisanat/PME), soit 20 en heure de pointe matin et environ 10 en heure de pointe soir.

2) Chalandise de la clientèle

La chalandise de la clientèle est définie sur la répartition des habitants d'EPN, pondérée par la proximité d'un équipement commercial similaire dans l'agglomération de Dreux,

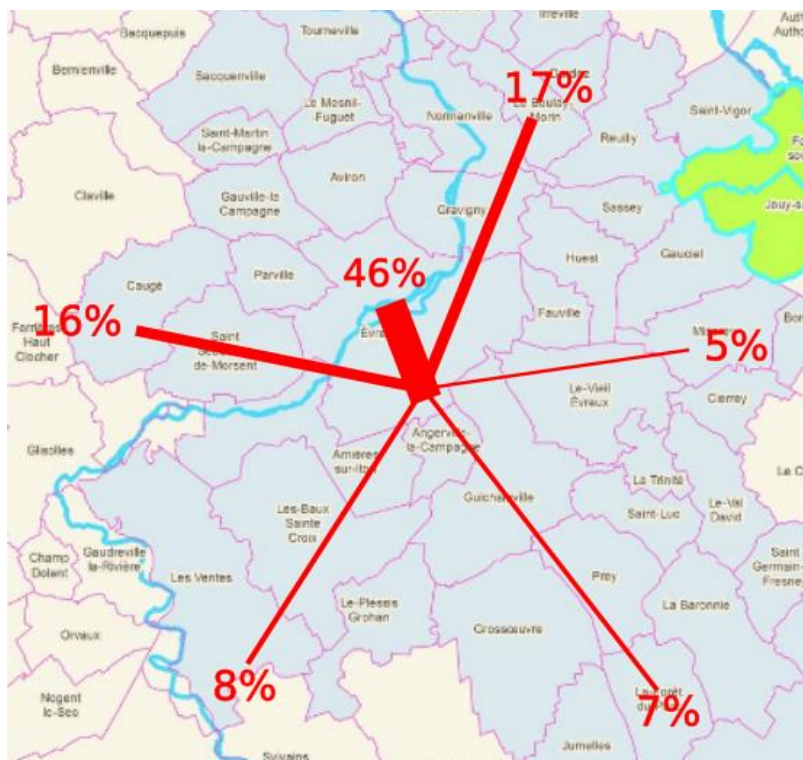


ETUDE DE TRAFIC

SITUATION DE RÉFÉRENCE

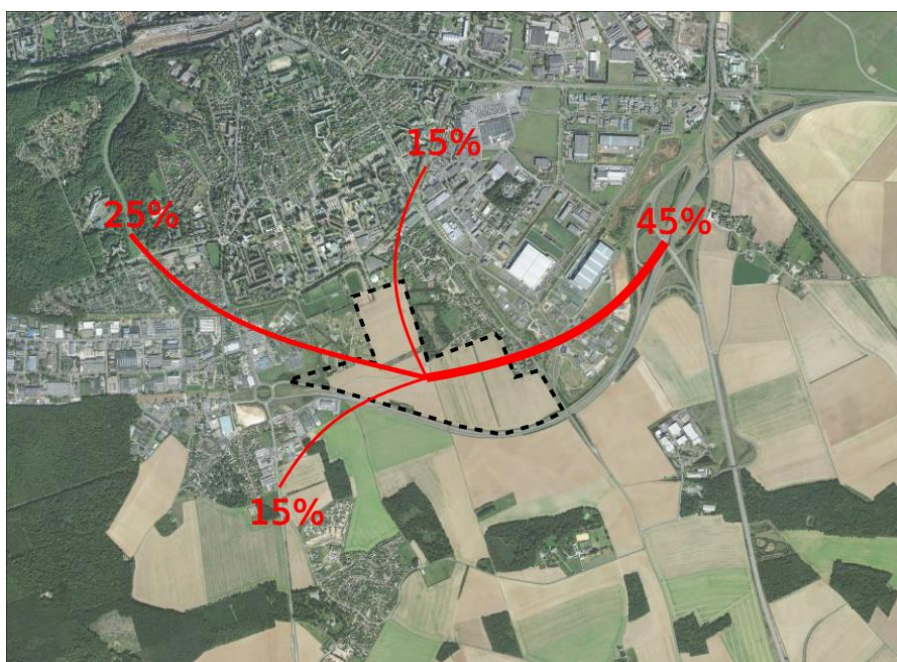
4) Chalandise des emplois

Sur la base des données analysées de 10400 déplacements domicile-travail à destination d'Evreux, extraites de la base de données MobPro de 2014, la répartition spatiale des flux VL liés aux emplois de la ZAC est la suivante:



5) Répartition des flux PL

Sur la base des comptages directionnels réalisés dans le périmètre d'étude et aux accès à la ZI de la Madeleine, présentant une typologie similaire au programme de LBIII, la répartition spatiale des flux PL sera la suivante:

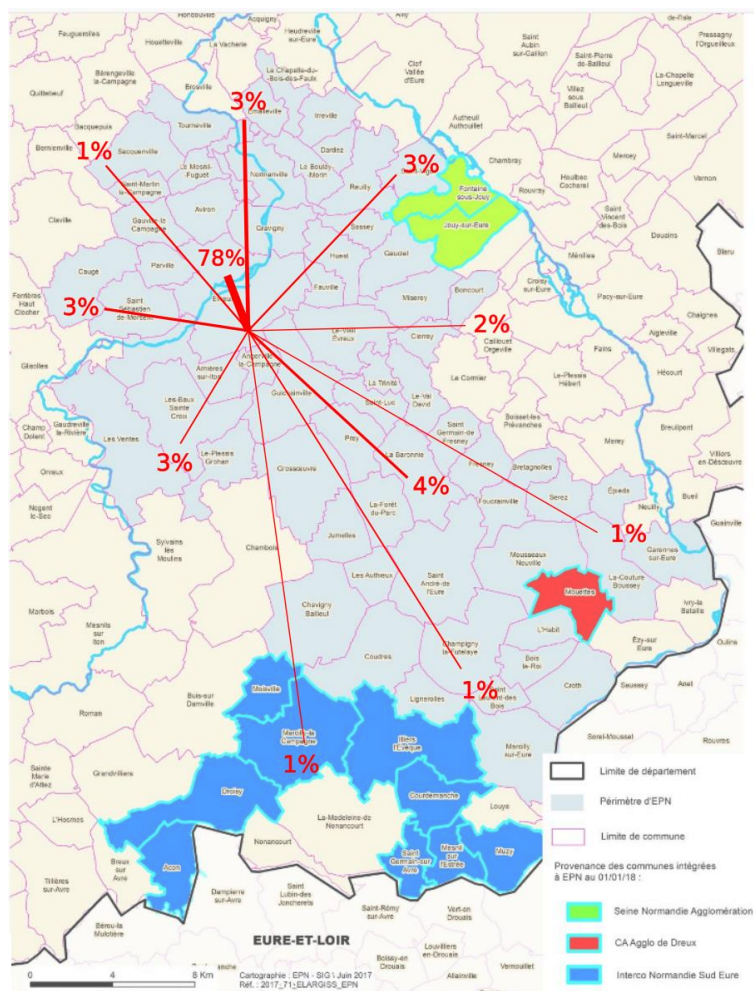


ETUDE DE TRAFIC

SITUATION DE RÉFÉRENCE

5) Répartition des flux liés au centre aquatique

La répartition spatiale des flux liés au centre aquatique de rayonnement d'agglomération est basée sur la chalandise de la clientèle commerciale, auquel on a rajouté une analyse spatiale des interactions avec les autres équipements aquatiques proches (Jean Bouin à Evreux, Louviers, Gaillon, Val de Reuil, Breteuil,,,,) ou extra-départementales (Dreux), La répartition spatiale des flux sera la suivante :



6) Evolution naturelle du trafic routier

Sur la base du rapport « Projections de la demande de transport sur le long terme, Juillet 2016, THEMA » réalisé pour le Commissariat Général au Développement Durable, l'évolution de trafic VL dans le périmètre d'étude est estimé à **0,45%/an**, soit une augmentation par rapport à la situation actuelle (2018) de :

- **1,8% à l'horizon de mise en service de la déviation sud-ouest (2022) ;**
- **11,3% à l'horizon +20 ans (2042).**

ETUDE DE TRAFIC

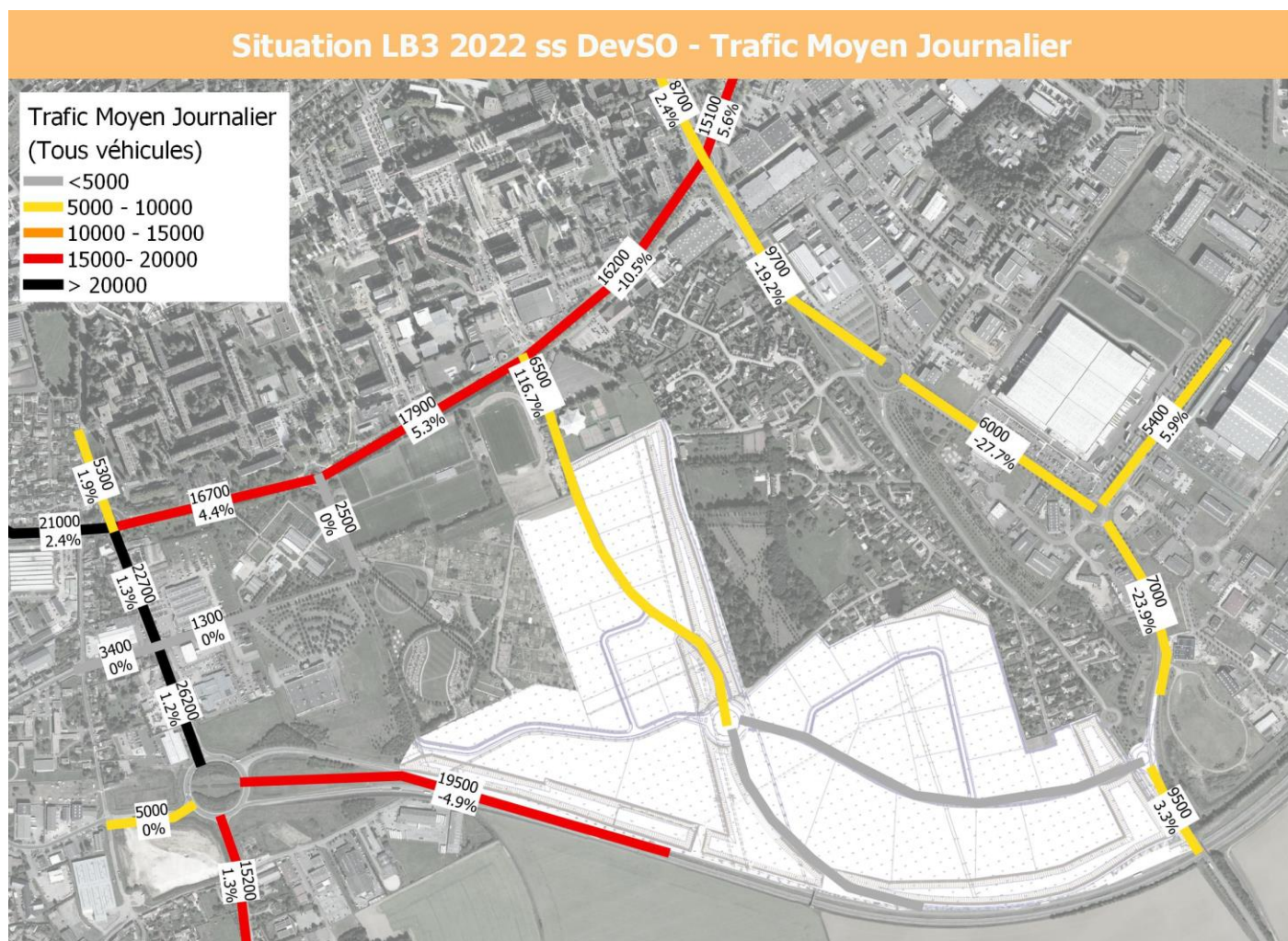
SITUATION LONG BUISSON 3 2022 SANS DÉVIATION SUD-OUEST

Traffic Moyens Journaliers

La création de la bretelle de sortie vers la ZAC soulage d'autant la branche RN1013 sur le giratoire des Fayaux.

L'aménagement du giratoire sur la RD52 crée un itinéraire alternatif privilégié entre la RD52 et le boulevard du 14 Juillet.

Les évolutions de trafic sur les autres axes sont faibles à modérées.



ETUDE DE TRAFIC

SITUATION LONG BUISSON 3 2022 SANS DÉVIATION SUD-OUEST

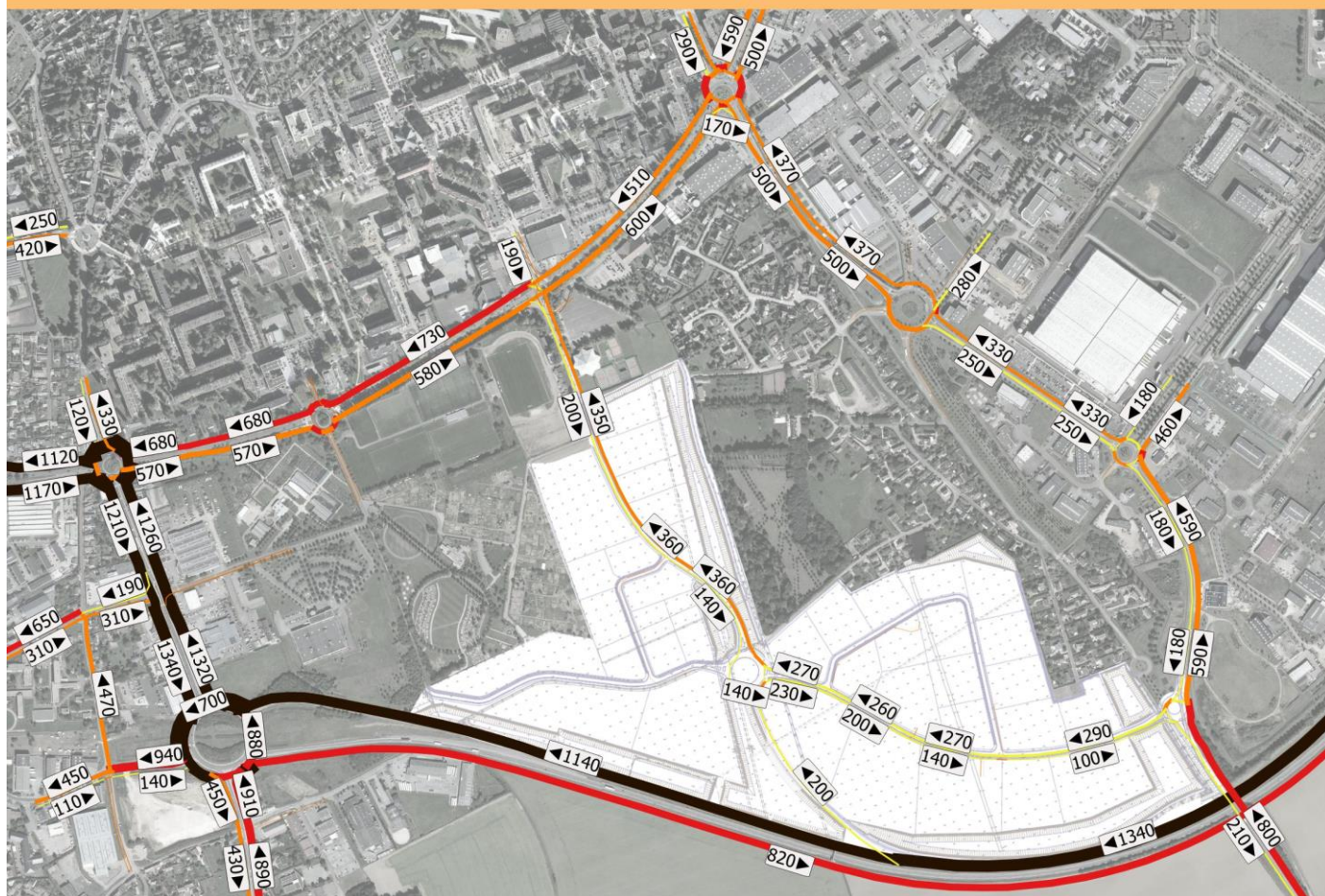
Heure de pointe matin

L'analyse des conditions de circulation en heure de pointe du matin fait ressortir les principaux points suivants :

- Les flux restent importants sur la portion nord de la route d'Orléans nord dans les deux sens et sur la route d'Orléans sud en direction d'Evreux,
- Les circulations pendulaires ne sont pas modifiées,
- Les flux sont modérés à l'intérieur de la ZAC,

Globalement, **les flux en situation de référence restent conformes aux gabarits des voiries existantes et projetées.**

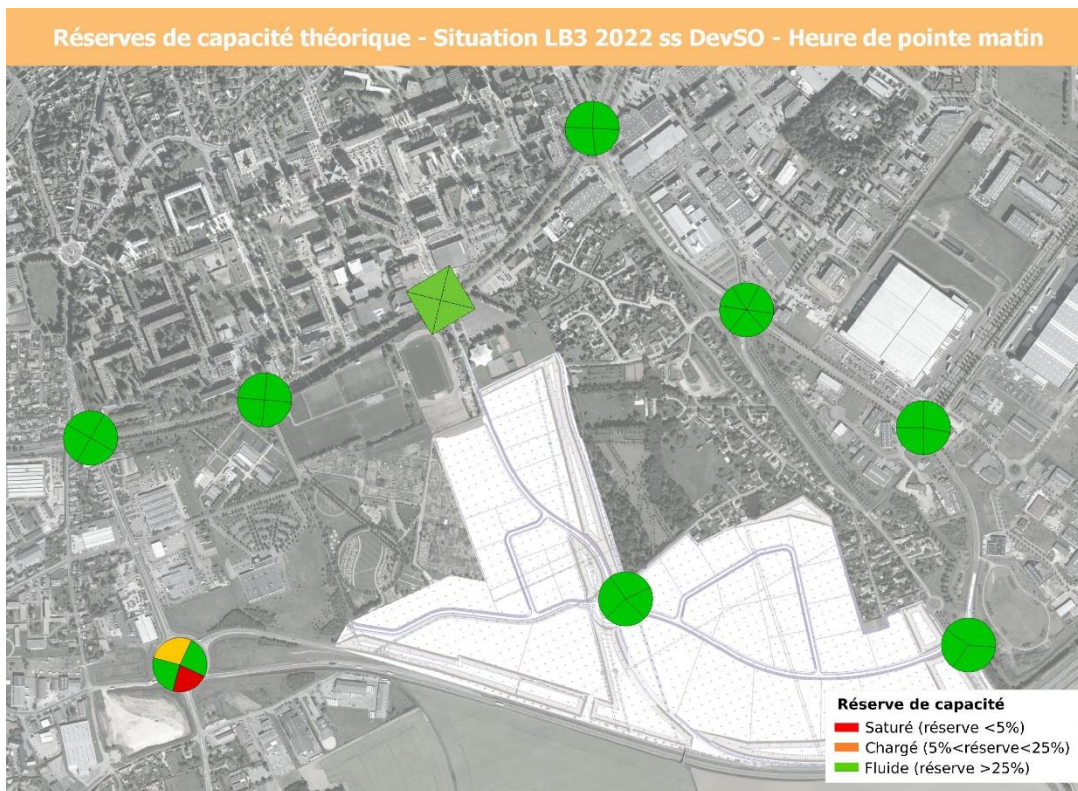
Situation LB3 2022 ss DevSO - Heure de pointe matin



ETUDE DE TRAFIC

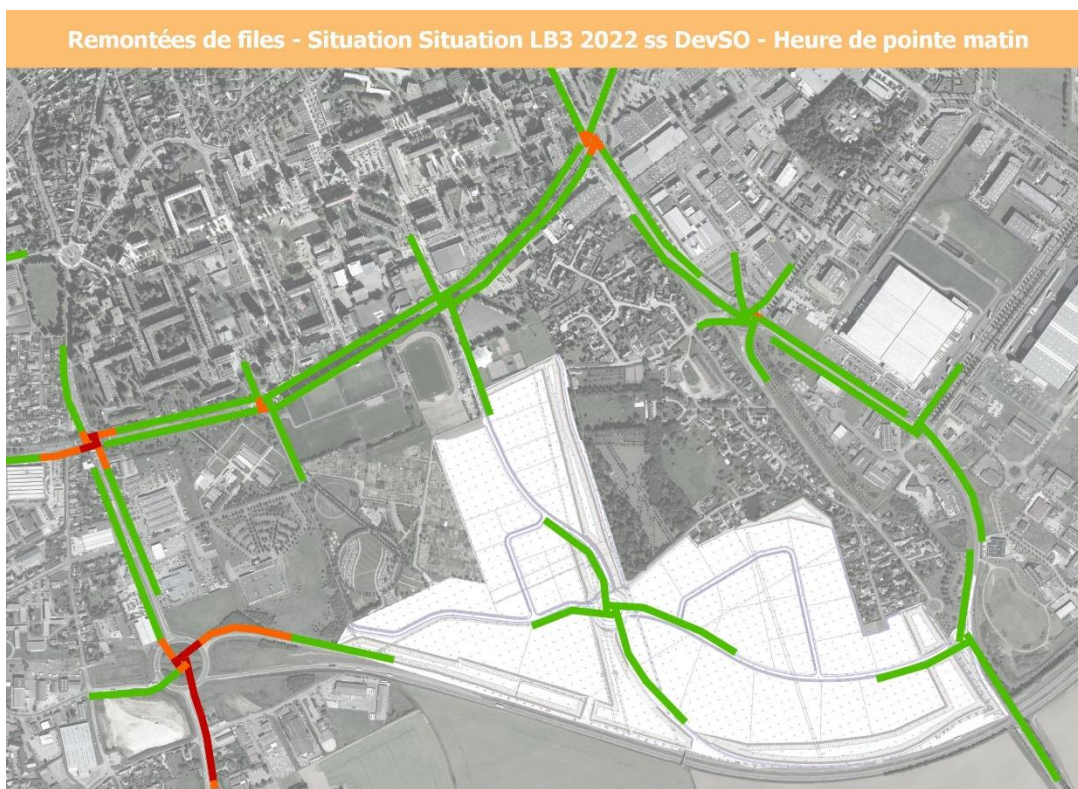
SITUATION LONG BUISSON 3 2022 SANS DÉVIATION SUD-OUEST

Réserve de capacité et conditions de circulation sur les principaux giratoires en heure de pointe du matin :



Concernant les points d'entrées et les réserves de capacités des carrefours existants, il ressort que :

- Par rapport à la situation actuelle, **l'aménagement de la bretelle de sortie depuis la RN1013 vers la ZAC permet de fluidifier la branche de la RN1013 sur le giratoire des Fayaux**, réduisant de fait les remontées de files observées en situation actuelle.
- Les réserves de capacités et les conditions de circulation des autres carrefours du périmètre ne sont pas significativement modifiées.



ETUDE DE TRAFIC

SITUATION LONG BUISSON 3 2022 SANS DÉVIATION SUD-OUEST

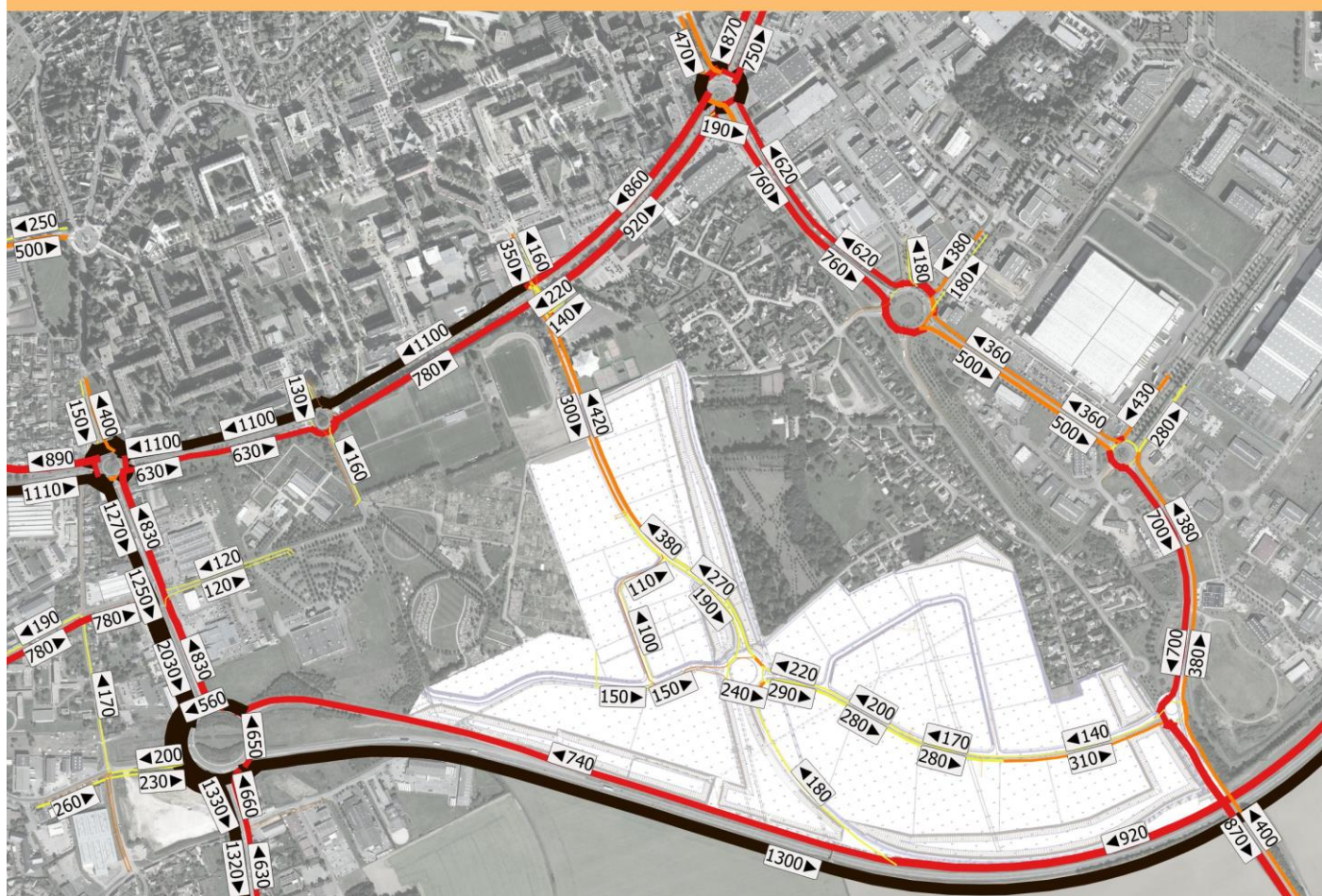
Heure de pointe soir

L'analyse des conditions de circulation en heure de pointe du soir fait apparaître les points suivants:

- Les trafics sur les principales voiries (route d'Orléans, RN1013) restent très importants et la pendularité n'est pas modifiée sur ces axes,
- Les flux internes de la ZAC sont modérés,
- Le trafic sur le boulevard du 14 juillet depuis la ZAC vers le boulevard du Président Allende devient important.

Globalement, **les flux existants restent conformes aux gabarits des voiries existantes.**

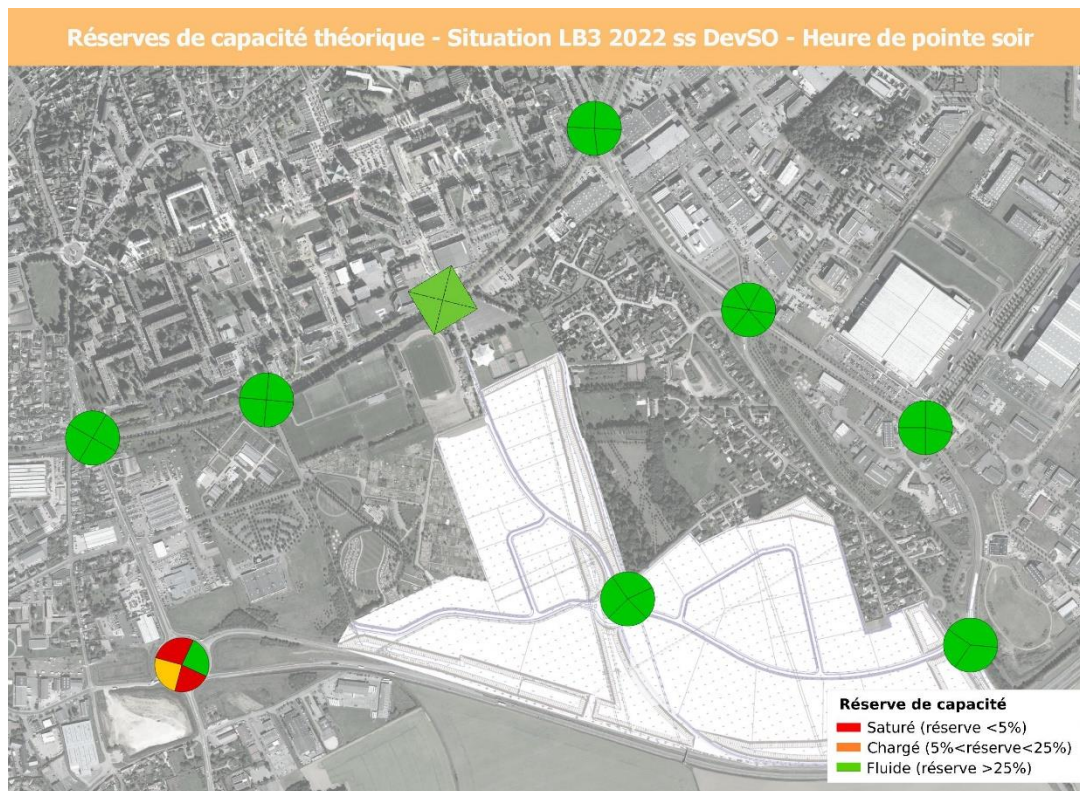
Situation LB3 2022 ss DevSO - Heure de pointe soir



ETUDE DE TRAFIC

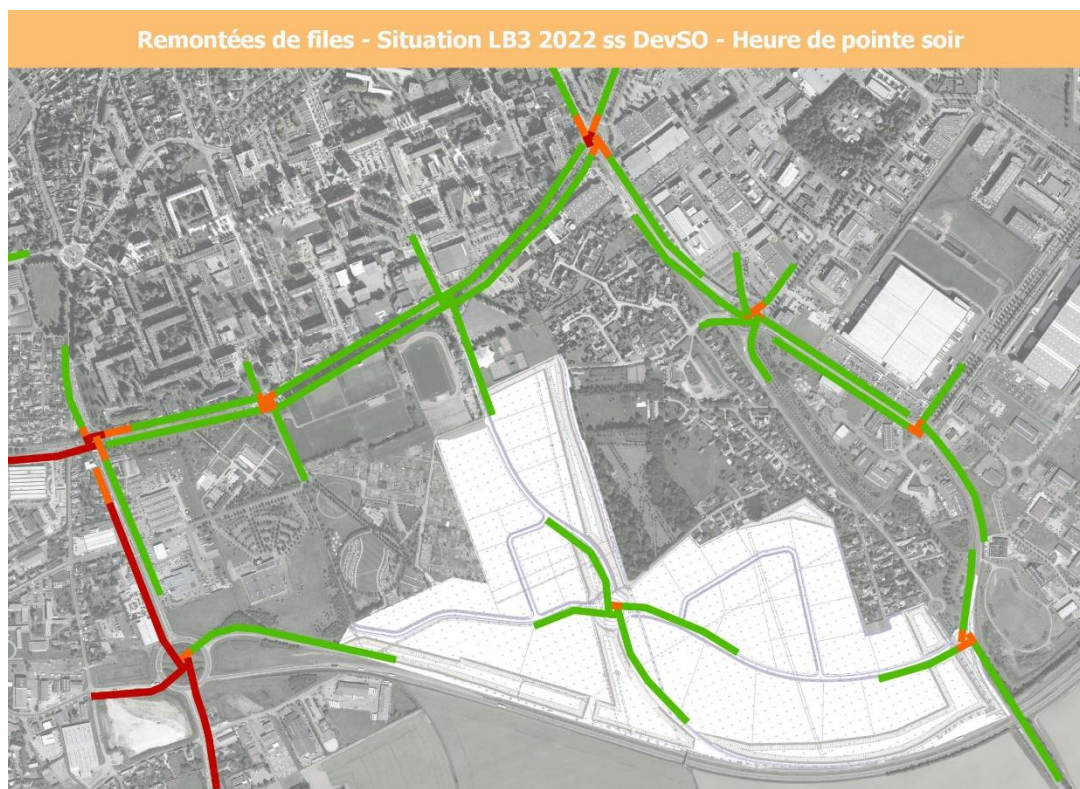
SITUATION LONG BUISSON 3 2022 SANS DÉVIATION SUD-OUEST

Réserves de capacité et conditions de circulation sur les principaux giratoires à l'heure de pointe du soir:



Concernant les points d'entrées et les réserves de capacités des carrefours existants, il ressort que :

- Les giratoires et carrefours du boulevard du 14 juillet et de la rue Henri Guillaumet conservent des réserves de capacité suffisantes,
- La saturation de la route d'Orléans vers le giratoire est amplifiée, de même que les remontées de files afférentes,
- Les remontées de files sur la rue Henri Becquerel sont amplifiées, l'insertion sur le giratoire est difficile.



ETUDE DE TRAFIC

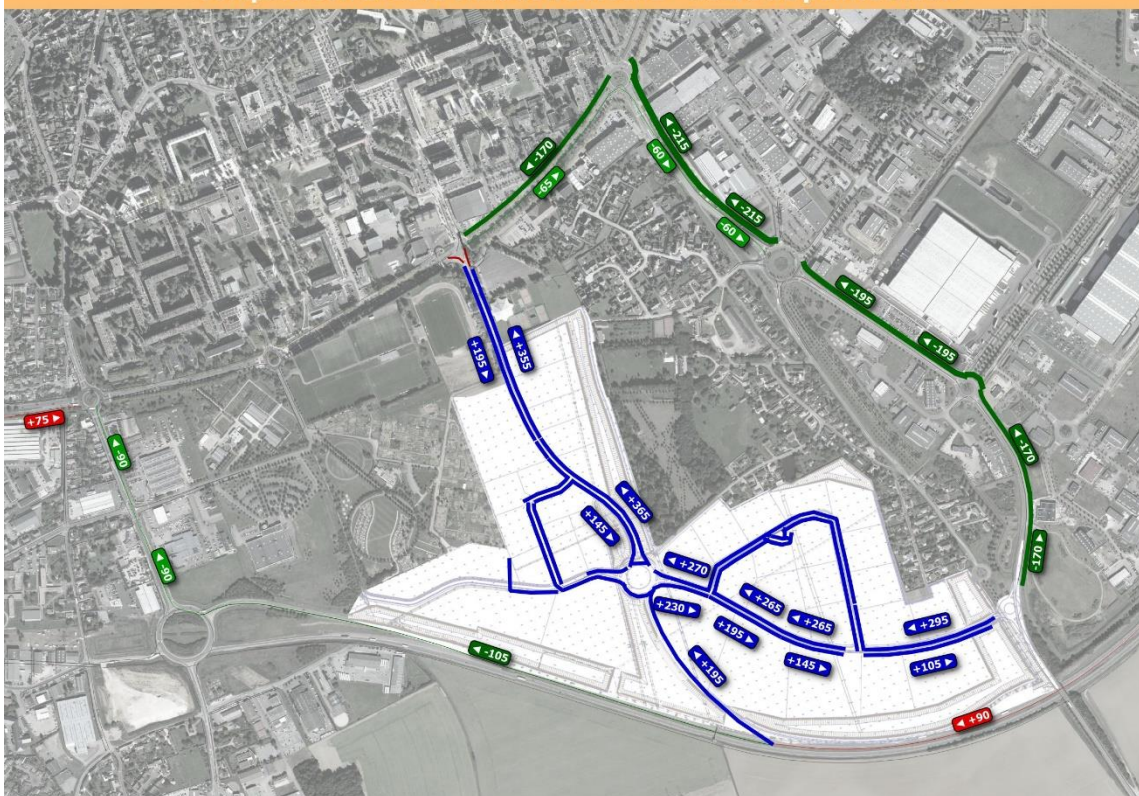
SITUATION LONG BUISSON 3 2022 SANS DÉVIATION SUD-OUEST

Evolution par rapport à la situation actuelle

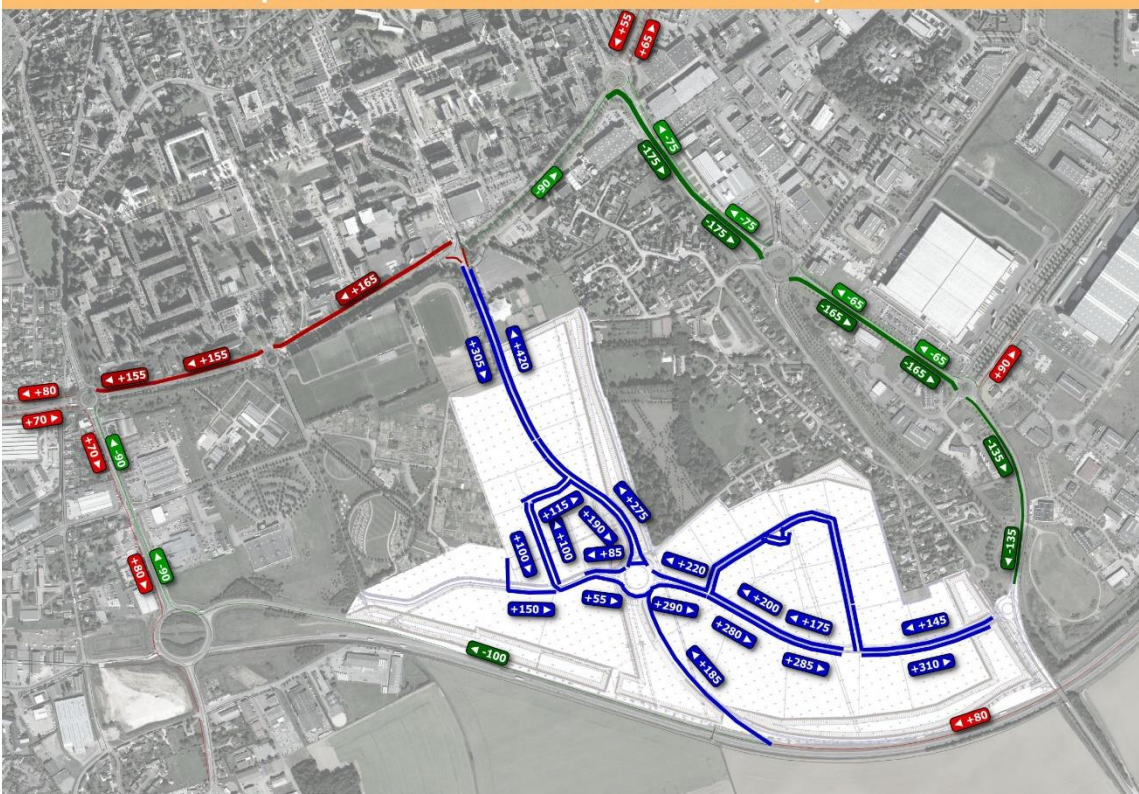
L'analyse de l'évolution du trafic aux heures de pointe par rapport à la situation actuelle fait apparaître que :

- La bretelle permet de soulager d'environ 100 véhicules aux heures de pointe la branche RN1013 du giratoire des Fayaux,
- La connexion entre la RD52 et le boulevard du 14 Juillet à travers la voirie interne de la ZAC permet de soulager la rue Henri Guillemet de 250 véhicules environ aux heures de pointe.

Comparaison avec la situation actuelle - Heure de pointe matin



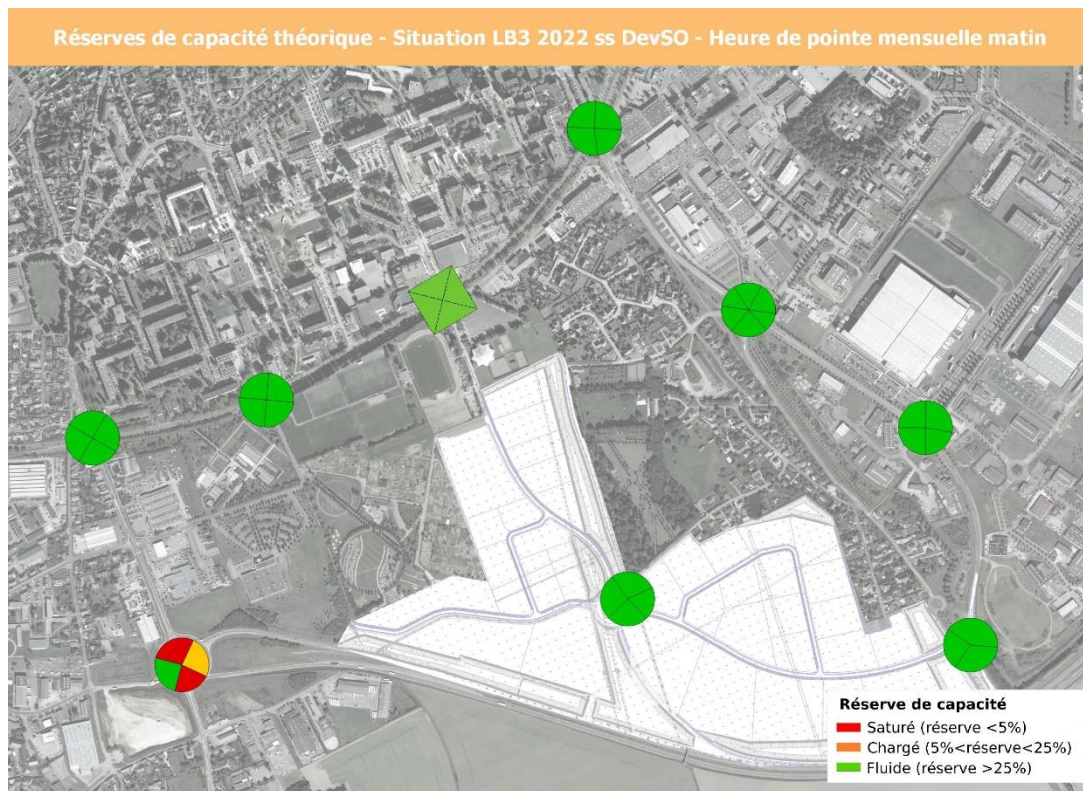
Comparaison avec la situation actuelle - Heure de pointe soir



ETUDE DE TRAFIC

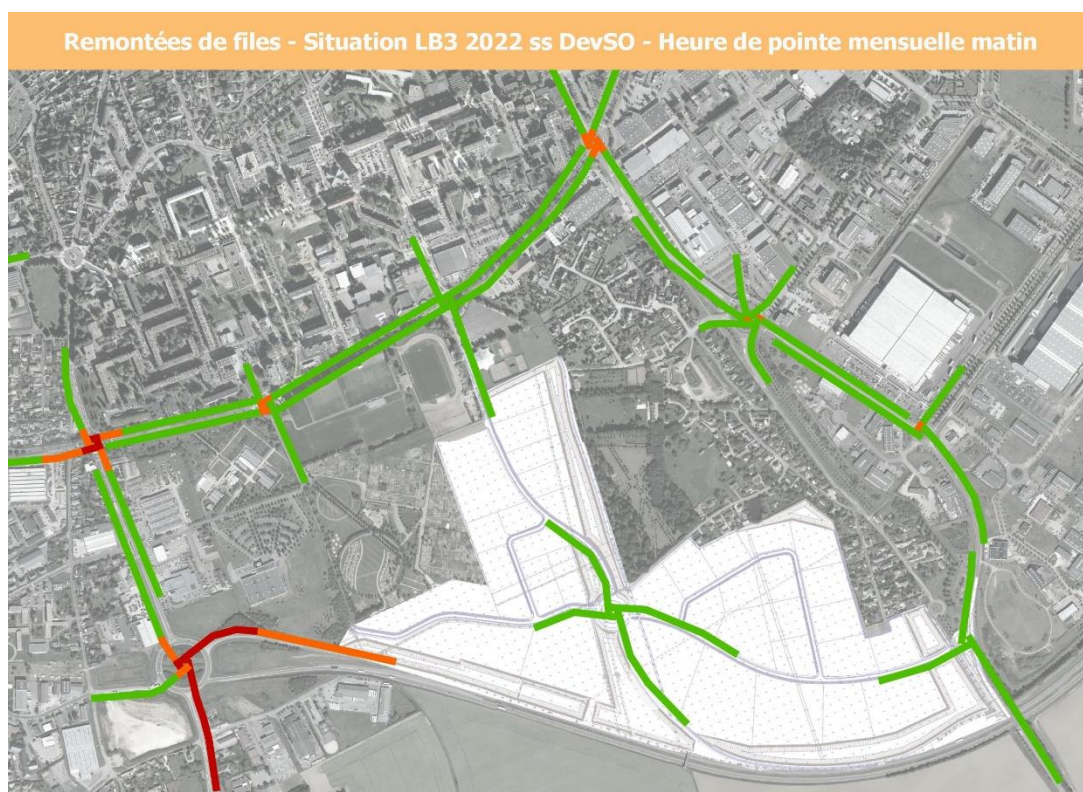
SITUATION LONG BUISSON 3 2022 SANS DÉVIATION SUD-OUEST POINTES MENSUELLES

Réserve de capacité et conditions de circulation sur les principaux giratoires en heure de pointe du matin :



Concernant les points d'entrées et les réserves de capacités des carrefours existants, il ressort que :

- Les giratoires et carrefours du boulevard du 14 juillet de la rue Henri Guillaumet conservent des réserves de capacité satisfaisantes,
- La branche de la RN1013 sur le giratoire se charge, sans toutefois créer de conditions de circulations difficiles. Les remontées de files engendrées seront similaires à une situation actuelle moyenne.
- Les branches nord et sud du giratoire des Fayaux saturent et des remontées de files se forment de façon pérenne.



ETUDE DE TRAFIC

SITUATION LONG BUISSON 3 2022 SANS DÉVIATION SUD-OUEST POINTES MENSUELLES

Heure de pointe mensuelle soir

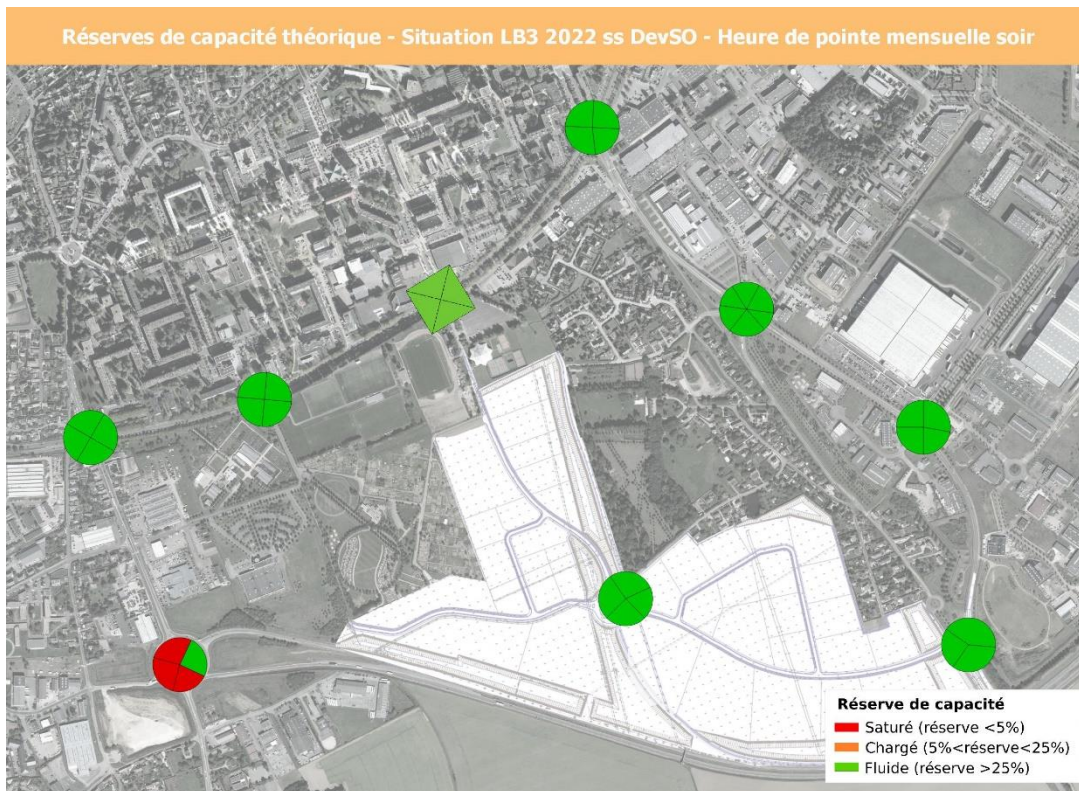
Situation LB3 2022 ss DevSO - Heure de pointe mensuelle soir



ETUDE DE TRAFIC

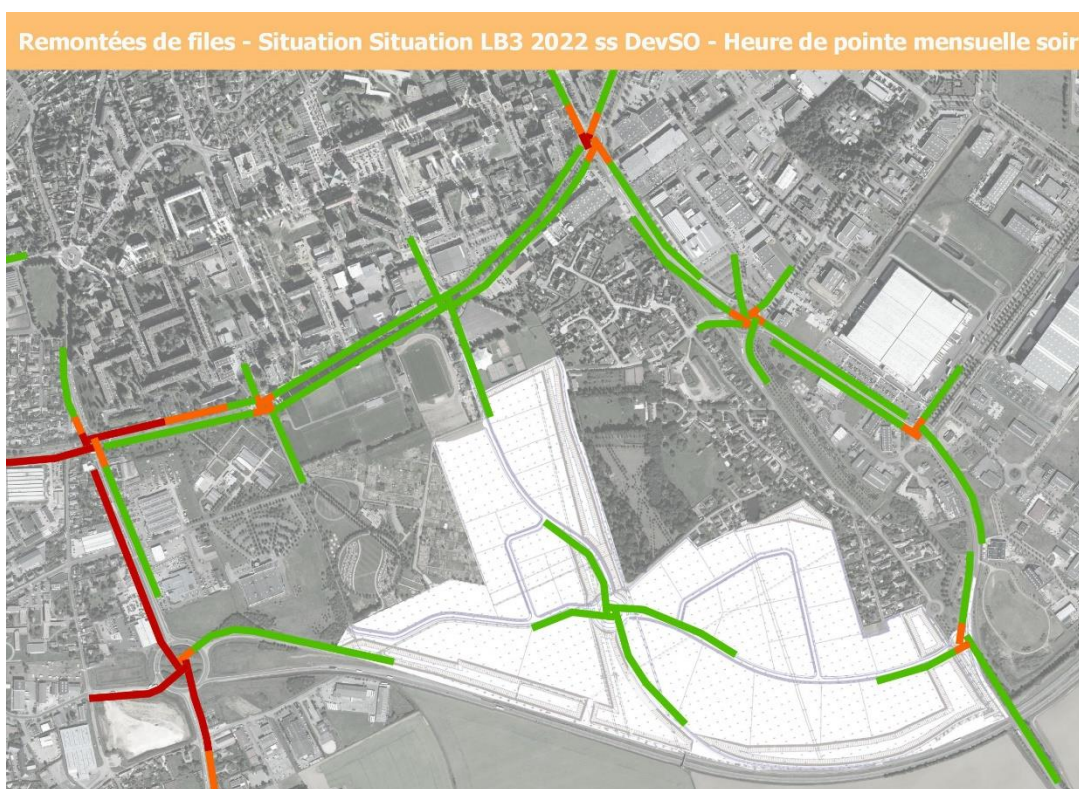
SITUATION LONG BUISSON 3 2022 SANS DÉVIATION SUD-OUEST POINTES MENSUELLES

Réserve de capacité et conditions de circulation sur les principaux giratoires en heure de pointe du soir:



Concernant les points d'entrées et les réserves de capacités des carrefours existants, il ressort que :

- Les giratoires et carrefours du boulevard du 14 juillet et de la rue Henri Guillaumet conservent des réserves de capacité satisfaisantes,
- En dehors de la branche de la RN1013, toutes les branches du giratoire de la RN1013 sont saturées et des remontées de files importantes et pérennes se forment.



Préconisations d'aménagement

Le giratoire central de la ZAC est correctement dimensionné pour garantir l'absence de remontée de file sur la RN1013.

La création de la bretelle soulage la branche RN1013 du giratoire des Fayaux et diminue de ce fait les remontées de files sur cette dernière.

La congestion des branches nord et sud du giratoire des Fayaux est légèrement amplifiée sans toutefois créer de remontée de file sur la RN1013 ni nécessiter d'aménagements supplémentaires.

Le giratoire aménagé sur la RD52 est correctement dimensionné pour garantir une fluidité de la circulation.

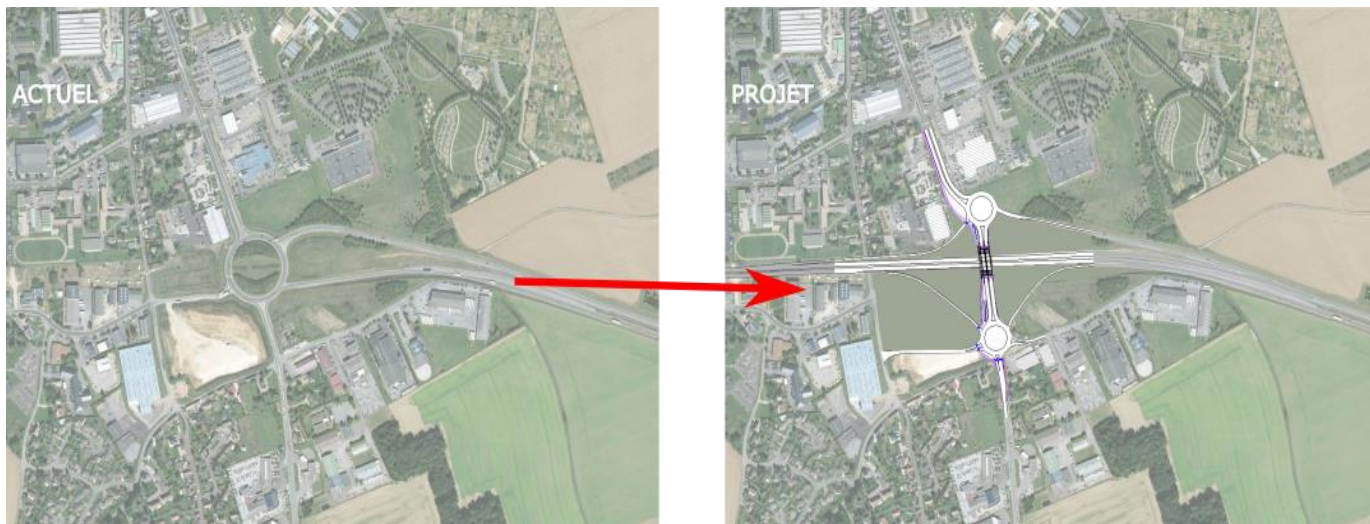
Le réseau viaire interne de la ZAC permet d'assimiler sans difficulté le flux qui l'emprunte.

ETUDE DE TRAFIC

SITUATION LONG BUISSON 3 2022 AVEC DÉVIATION SUD-OUEST

Le projet d'échangeur des Fayaux - Géométrie

Le diffuseur des Fayaux est situé à l'Est du projet de déviation Sud - Ouest d'Evreux. Il offre des connexions entre le grand contournement d'Evreux et la RD6154, pénétrante d'agglomération Sud et rapidement connectée au Nord aux boulevards extérieurs (Bd du Président Allende et Bd du 14 juillet).

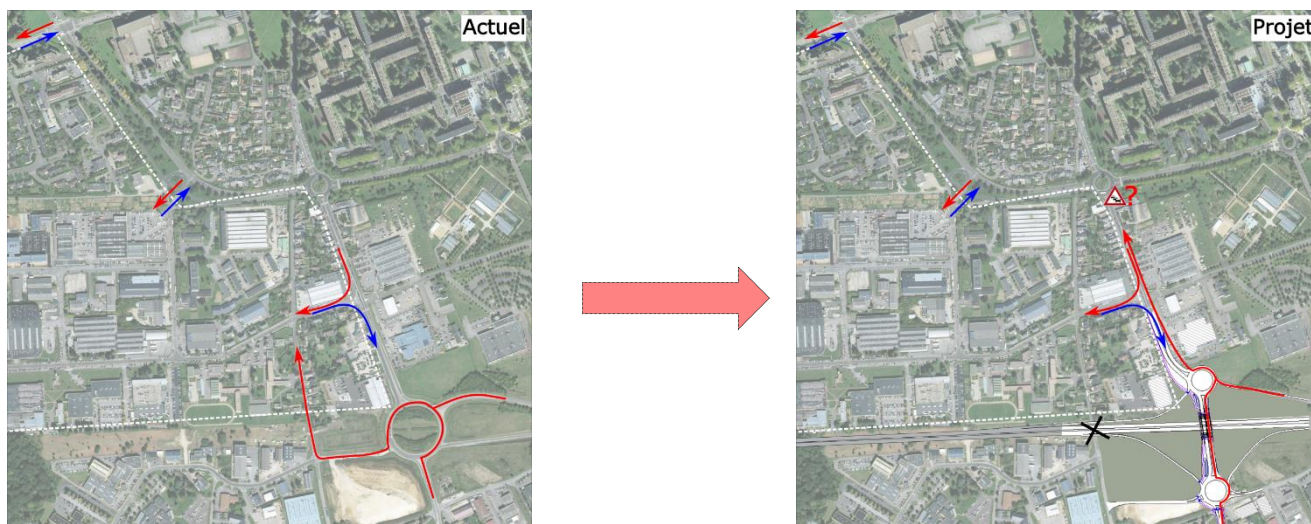


Il s'agit d'un échangeur complet de type « lunettes », présentant un giratoire au Sud et un giratoire au Nord de la déviation Sud-Ouest d'Evreux.

Quatre branches sont connectées au giratoire nord : la branche Nord (en lien avec Evreux) et la branche Sud (en lien avec le giratoire Sud de l'échangeur et avec la D6154) présentent un calibrage à deux voies en entrée et en sortie ; la branche Est est une entrée sur le giratoire depuis la partie Est de la déviation vers le diffuseur des Fayaux (calibrage à deux voies) ; la branche Ouest sort du giratoire vers la déviation côté Ouest (calibrage à une voie).

Pour autant, compte tenu des conditions de circulations actuelles, la réalisation de cet équipement structurant implique une modification de l'accessibilité à la ZI de la Madeleine.

Celle-ci perd un accès depuis le Sud (suppression de la rue d'Avrilly) reportant le flux automobile lié à la ZI sur la route d'Orléans.



ETUDE DE TRAFIC

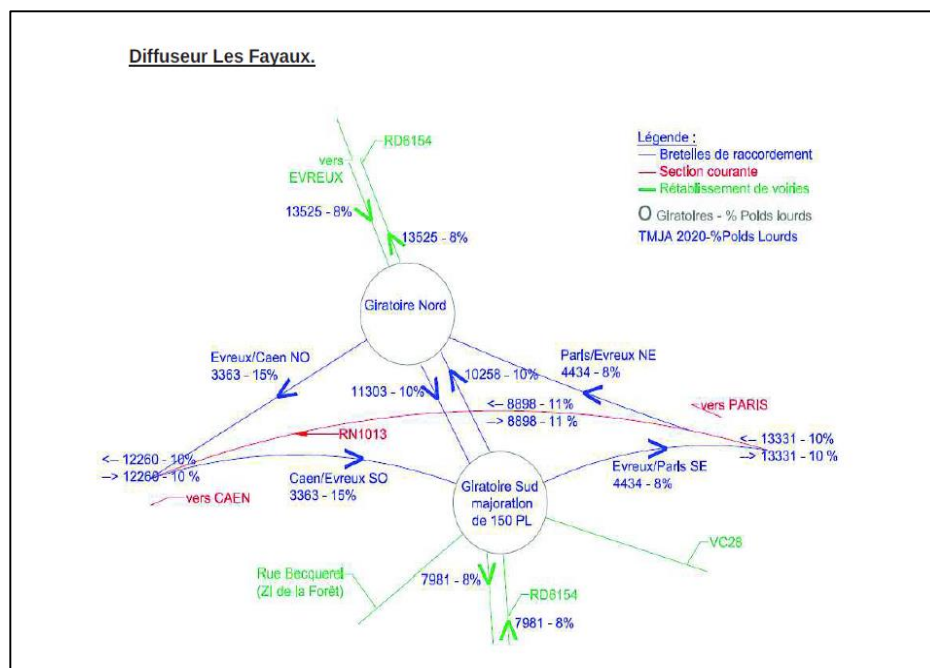
SITUATION LONG BUISSON 3 2022 AVEC DÉVIATION SUD-OUEST

Le projet d'échangeur des Fayaux – Trafics projetés

Les données de trafic projetées de la répartition des flux à l'ouverture de l'échangeur des Fayaux nous ont été transmises par la DREAL.

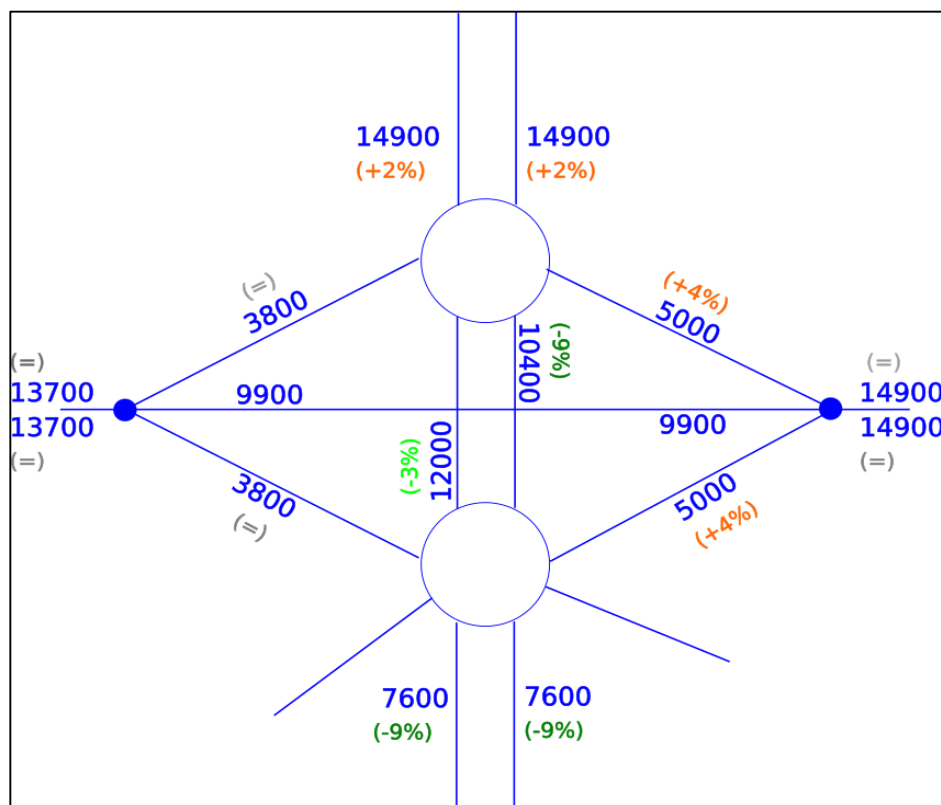
Les flux, exprimés en TMJA TV (tout véhicules) sont issus de l'étude d'impact de la Déviation Sud-Ouest d'Evreux de 1998 auxquels un correctif de projection a été appliqué en 2016 sur la base d'un rapport du CETE Normandie Centre.

A l'horizon d'ouverture prévu à l'époque de la Déviation Sud-Ouest d'Evreux (2020), les TMJA TV projetés par le CETE sont les suivants:



Ces TMJA ont été recalés par rapport aux flux issus du modèle de la situation « LB3 2022 sans Déviation Sud-Ouest », basés sur les comptages 2018 auquel ont été appliqués l'évolution naturelle de trafic de 2020 à 2022.

Sur la base de ces données, les TMJA UVP projetés à l'horizon 2022 sont les suivants:



ETUDE DE TRAFIC

SITUATION LONG BUISSON 3 2022 AVEC DÉVIATION SUD-OUEST

Trafic Moyen Journalier

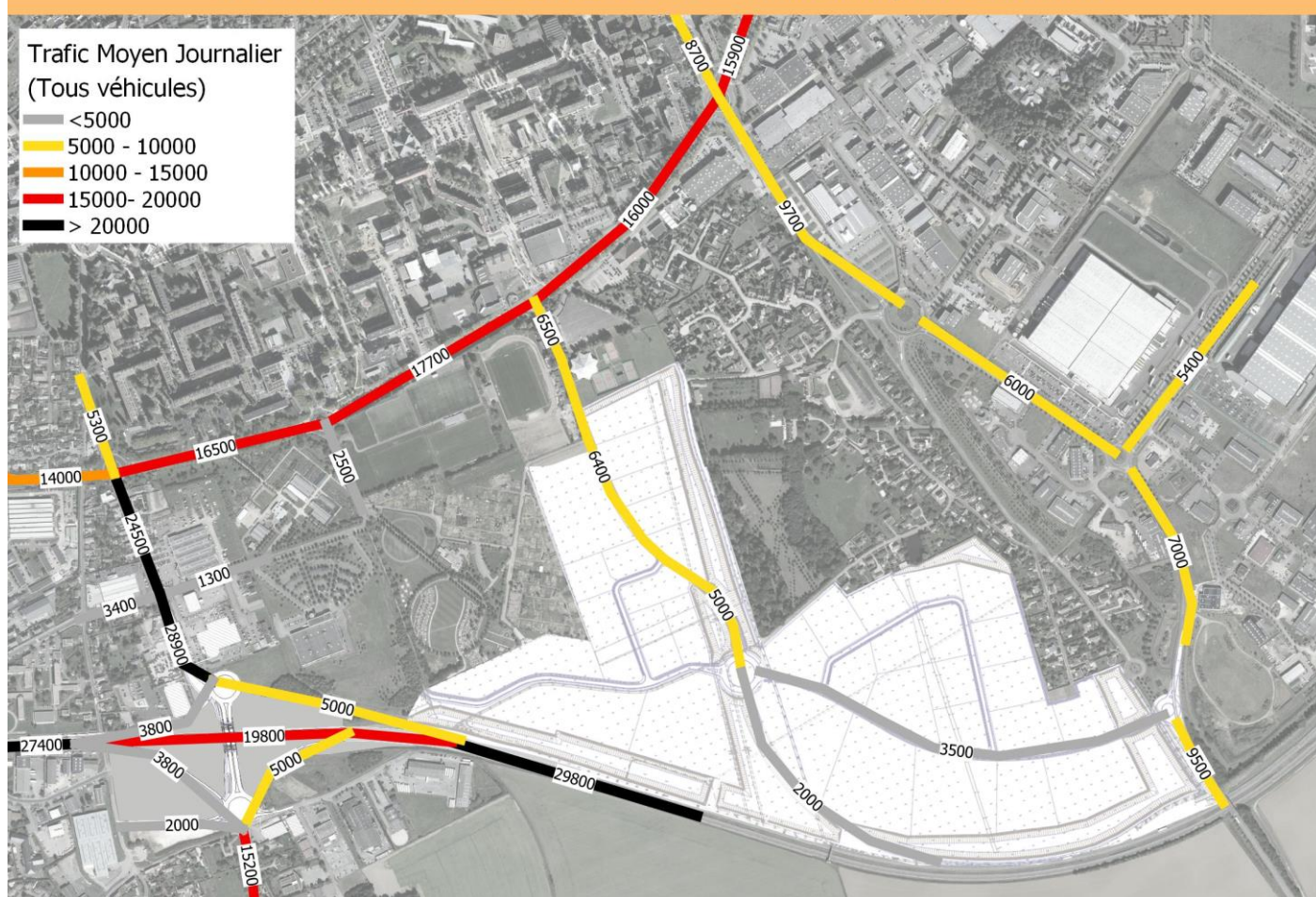
Les flux sur la RN1013 augmentent sensiblement par l'ouverture de la Déviation Sud-Ouest.

Les flux du boulevard Président Allende sont significativement diminués car ils sont captés par la Déviation Sud-Ouest

Les flux sur la route d'Orléans Nord sont similaires à la situation sans Déviation Sud-Ouest (l'augmentation due au non-rétablissement de la connexion entre la rue d'Avrilly et la ZI de la Madeleine compense la diminution liée à l'ouverture de la Déviation Sud-Ouest).

Les autres axes sont peu impactés.

Situation LB3 2022 avec DevSO - Trafic Moyen Journalier



ETUDE DE TRAFIC

SITUATION LONG BUISSON 3 2022 AVEC DÉVIATION SUD-OUEST

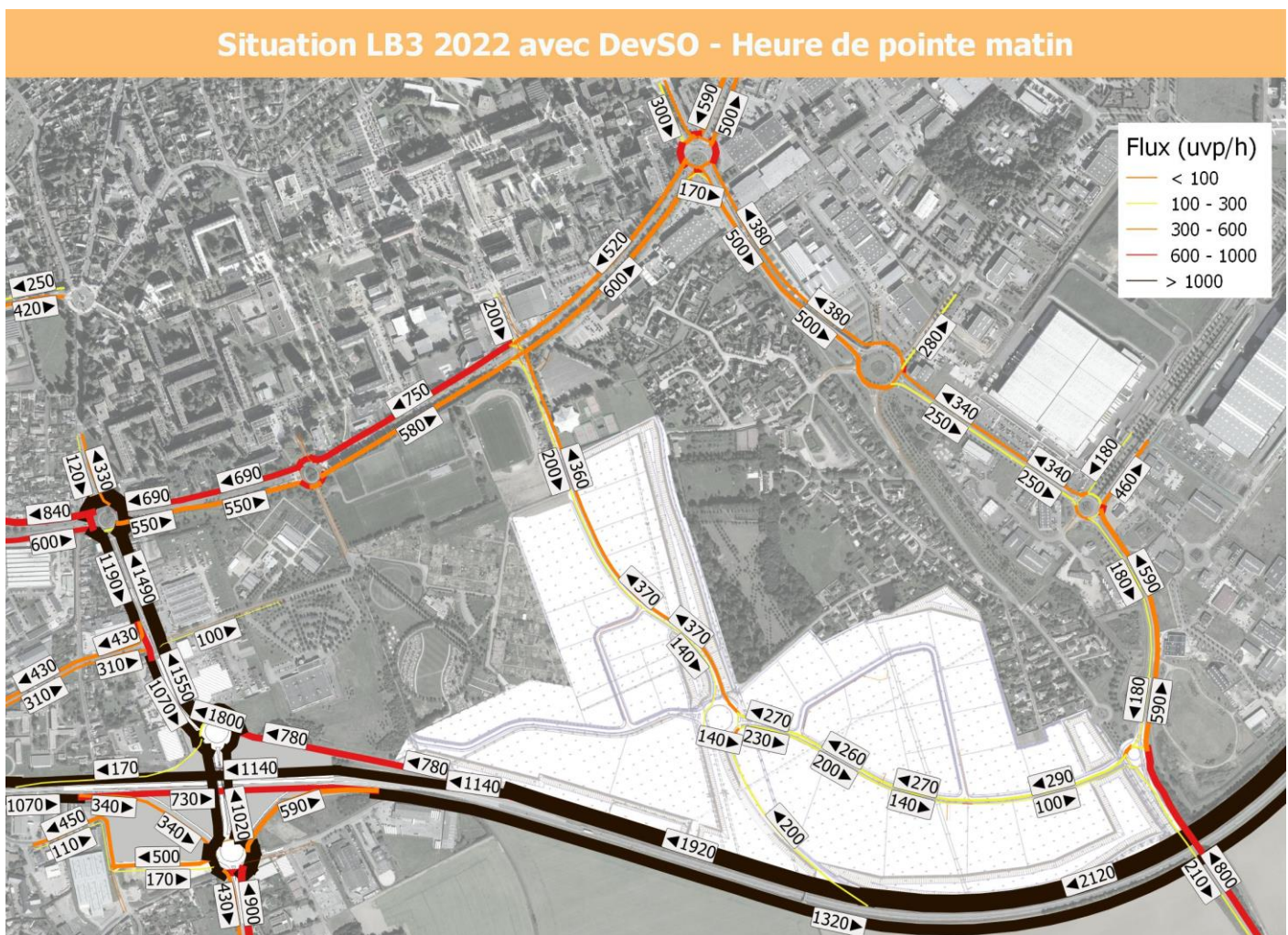
Les mouvements directionnel en HPM et HPS au diffuseur des Fayaux ont été établis sur la base des ratios TMJ/HPM et TMJ/HPS en situation actuelle.

Heure de pointe matin

L'analyse des conditions de circulation en heure de pointe du matin fait ressortir les principaux points suivants :

- Les flux sont importants sur la RN1013, notamment à l'est de l'échangeur des Fayaux, avec une pendularité conservée par rapport à la situation « LB3 2022 sans Déviation Sud-ouest »,
- Les flux du boulevard Président Allende sont modérés,
- Le flux sur la route d'Orléans en sens nord -> sud vers l'échangeur diminue significativement,
- Les flux sont importants sur la route d'Orléans en sens sud -> nord depuis l'échangeur, du fait du non-rétablissement de la connexion entre la rue d'Avrilly et la ZI de la Madeleine,

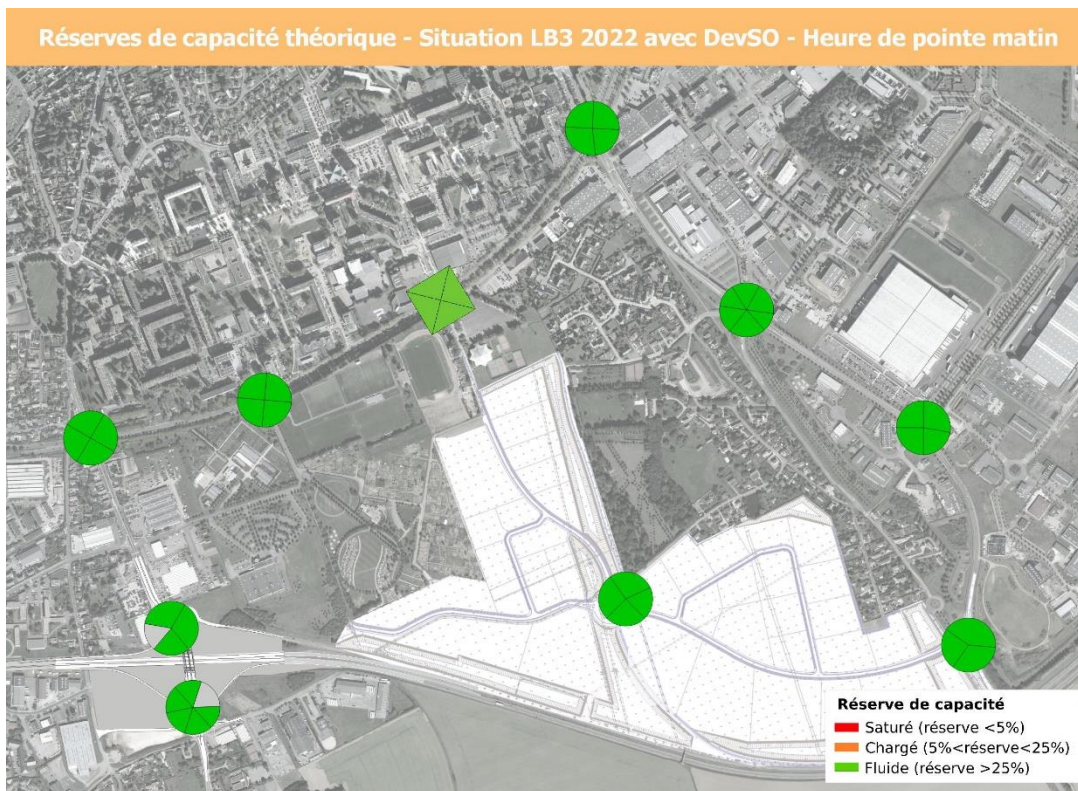
Globalement, **les flux projetés sont conformes aux gabarits des voiries existantes et projetées.**



ETUDE DE TRAFIC

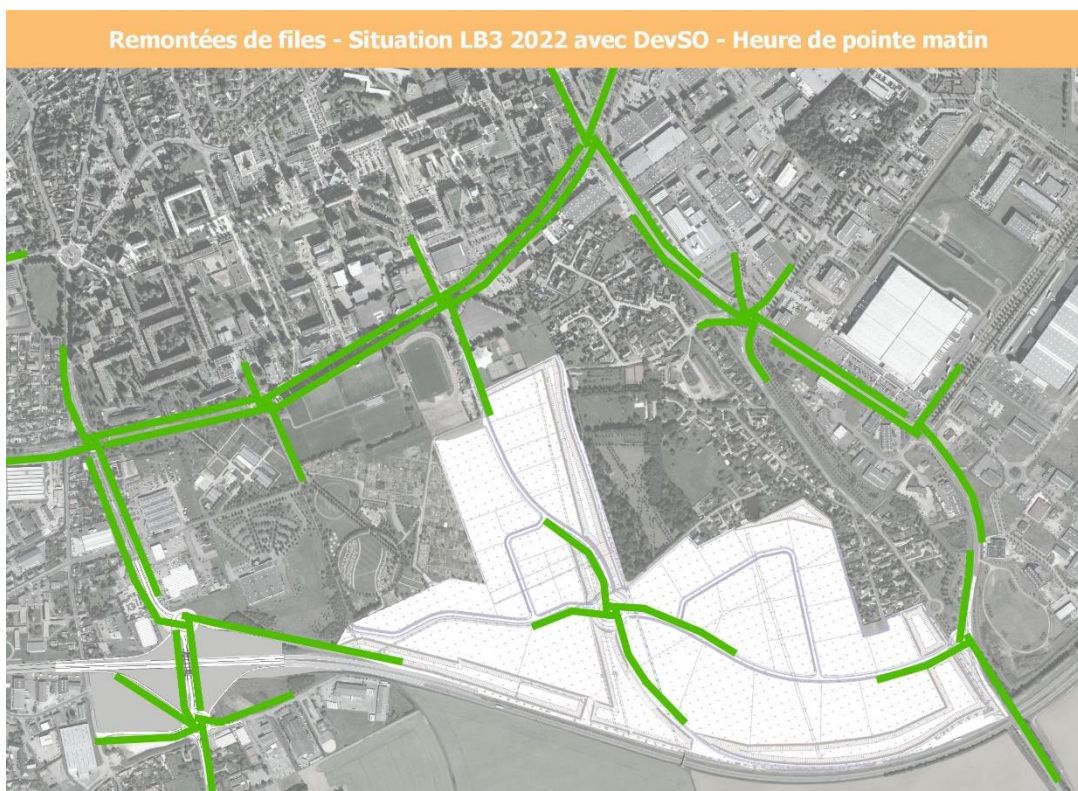
SITUATION LONG BUISSON 3 2022 AVEC DÉVIATION SUD-OUEST

Réserves de capacité et conditions de circulation sur les principaux giratoires à l'heure de pointe du matin :



Concernant les points d'entrées et les réserves de capacités des carrefours existants, il ressort que :

- Toutes les branches des carrefours du périmètre d'étude disposent de réserves de capacités satisfaisantes,
- Aucune remontée de file significative ne se forme.



ETUDE DE TRAFIC

SITUATION LONG BUISSON 3 2022 AVEC DÉVIATION SUD-OUEST

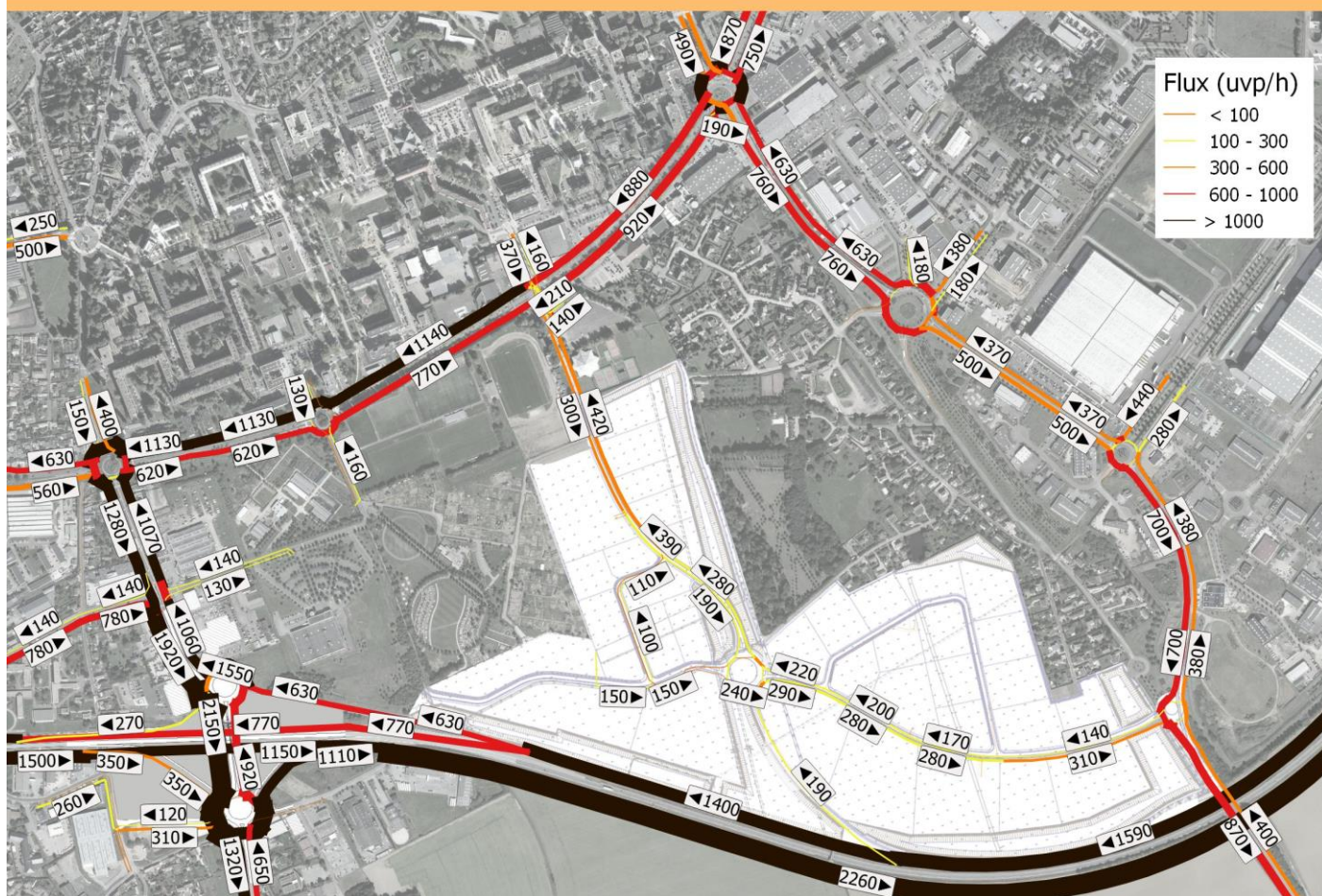
Heure de pointe soir

L'analyse des conditions de circulation en heure de pointe du soir fait ressortir les principaux points suivants :

- Des flux très importants sur la RN1013, avec une pendularité marquée vers l'est,
- Des flux importants sur l'axe de la route d'Orléans vers le sud.

Globalement, **les flux existants restent conformes aux gabarits des voiries existantes.**

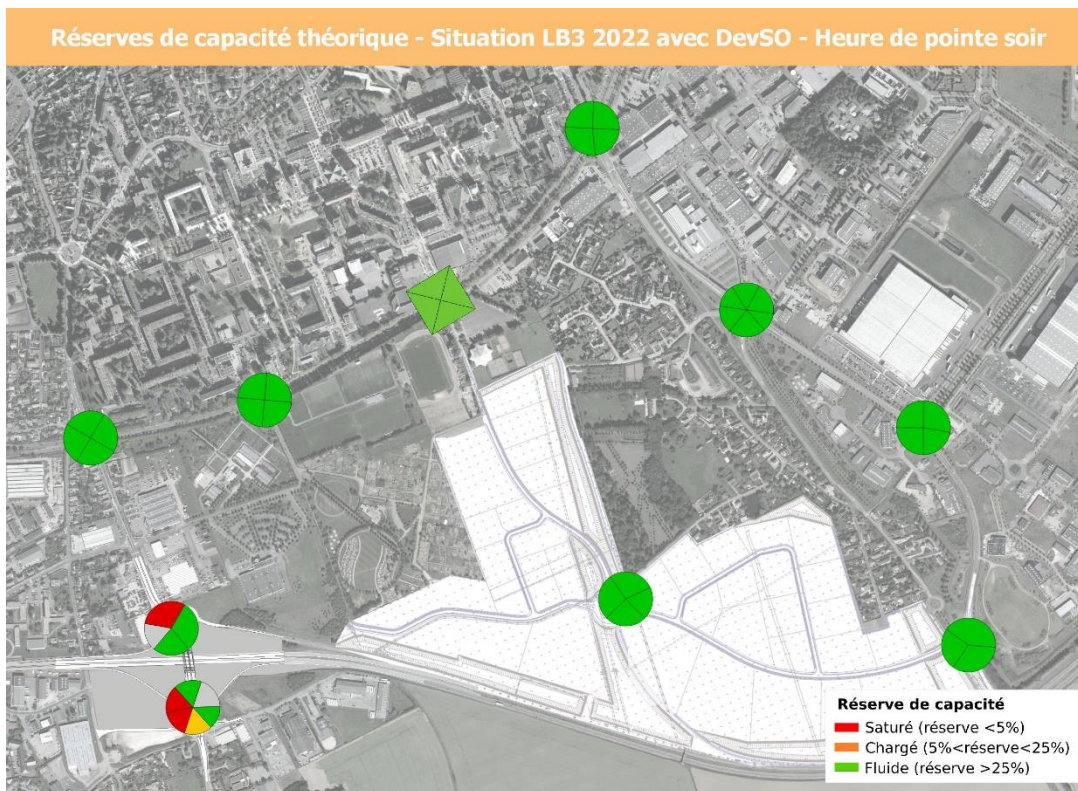
Situation LB3 2022 avec DevSO - Heure de pointe soir



ETUDE DE TRAFIC

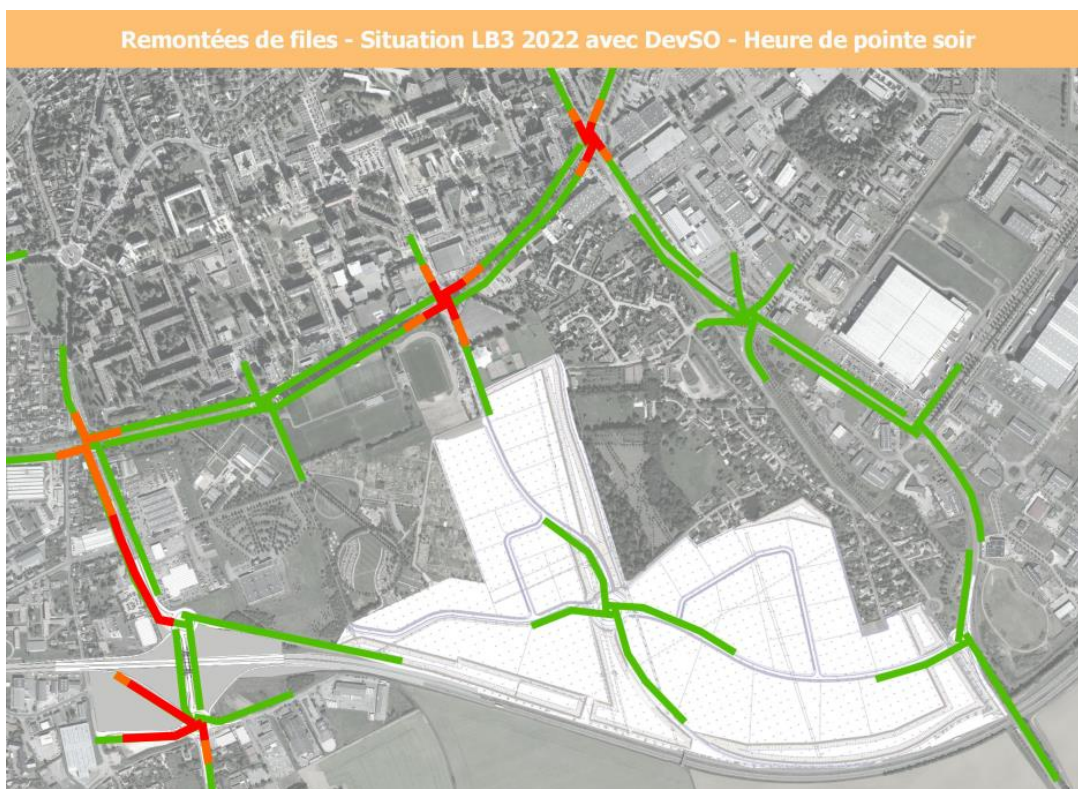
SITUATION LONG BUISSON 3 2022 AVEC DÉVIATION SUD-OUEST

Réserves de capacité et conditions de circulation sur les principaux giratoires à l'heure de pointe du soir:



Concernant les points d'entrées et les réserves de capacités des carrefours existants, il ressort que :

- La branche nord du giratoire nord de l'échangeur est saturée, des remontées de files importantes et pérennes se forment,
- La branche de sortie de la RN1013 vers le giratoire sud est saturée, des remontées de files pérennes ponctuellement importantes se forment,
- La branche de la rue Henri Becquerel sur le giratoire sud est saturée, d'importantes remontées de files pérennes se forment.



ETUDE DE TRAFIC

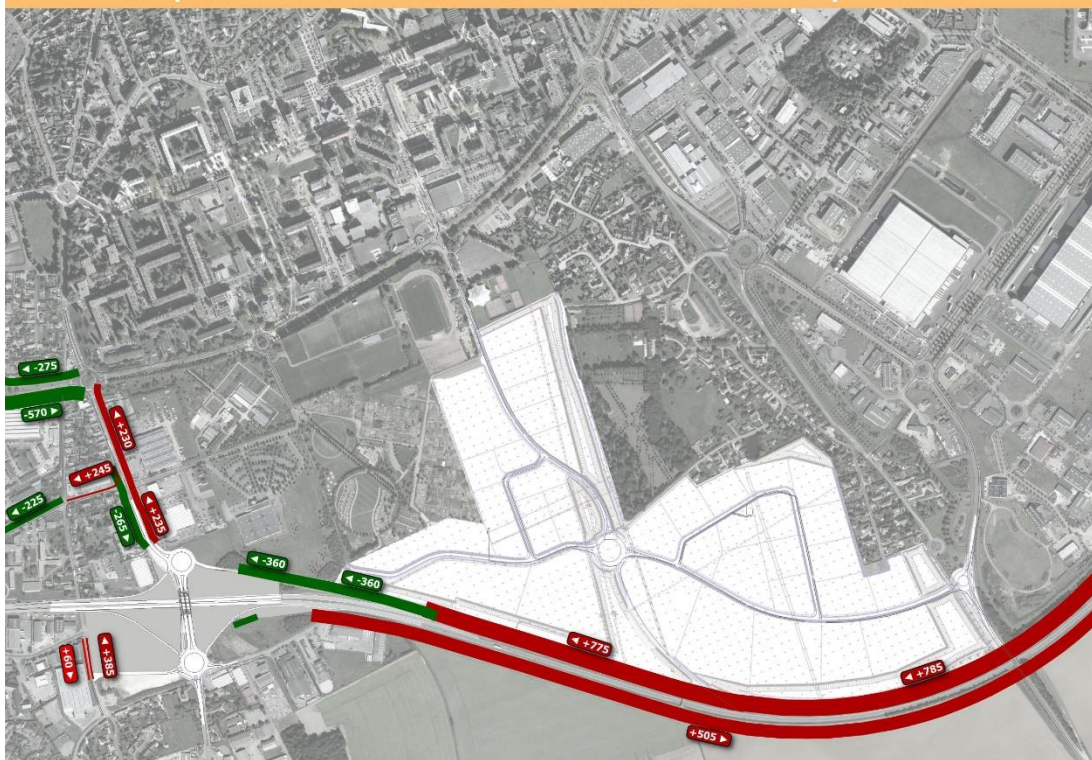
SITUATION LONG BUISSON 3 2022 AVEC DÉVIATION SUD-OUEST

Evolution par rapport à la situation « LB3 2022 sans Déviation Sud-Ouest »

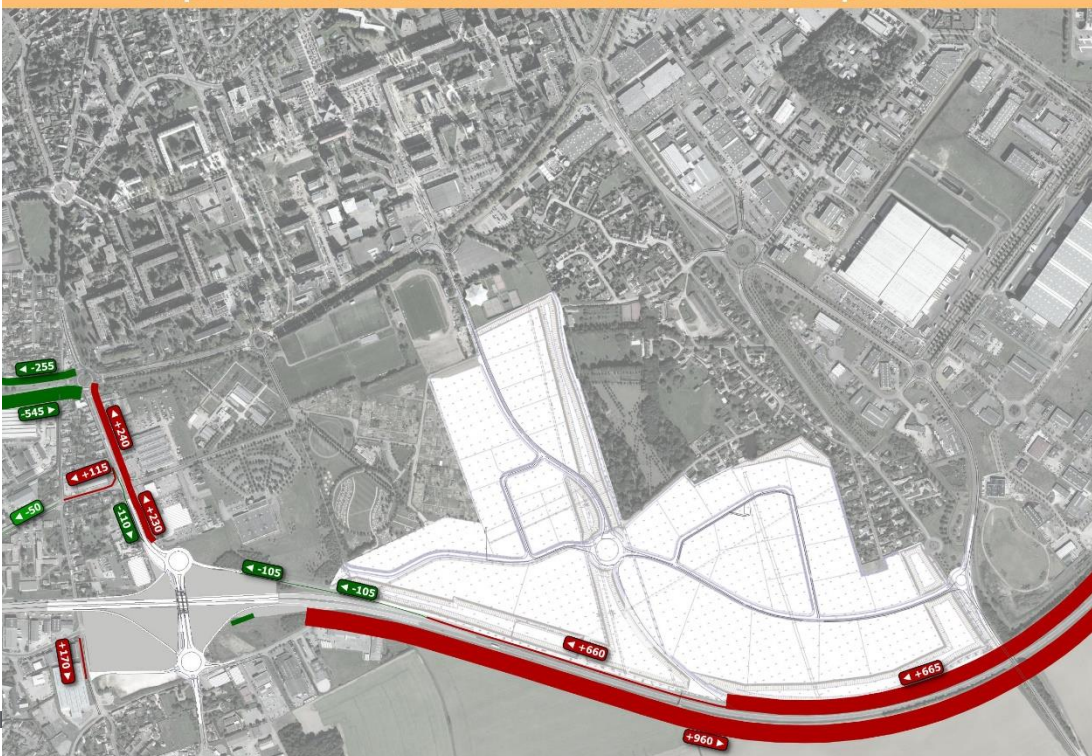
L'analyse de l'évolution du trafic aux heures de pointes par rapport à la situation « LB3 2022 sans Déviation Sud-Ouest » fait apparaître plusieurs dynamiques de report importantes:

- Le flux entre la RN1013 depuis l'est et le boulevard Président Allende est reporté de façon importante sur la Déviation Sud-Ouest dans les 2 sens de circulation,
- La suppression du barreau rue d'Avrilly reporte le flux vers la ZI de la Madeleine sur la route d'Orléans nord
- Le flux entre la route d'Orléans sud et le boulevard Président Allende est reporté de façon modérée sur la Déviation sud-ouest dans les deux sens de circulation,
- Une faible part du trafic sur le boulevard du 14 juillet se reporte sur la Déviation sud-ouest ,
- La Déviation sud-ouest n'a pas d'impact sur les niveaux de trafic à l'intérieur de la ZAC.

Comparaison avec la situation LB3 2022 ss DevSO - Heure de pointe matin



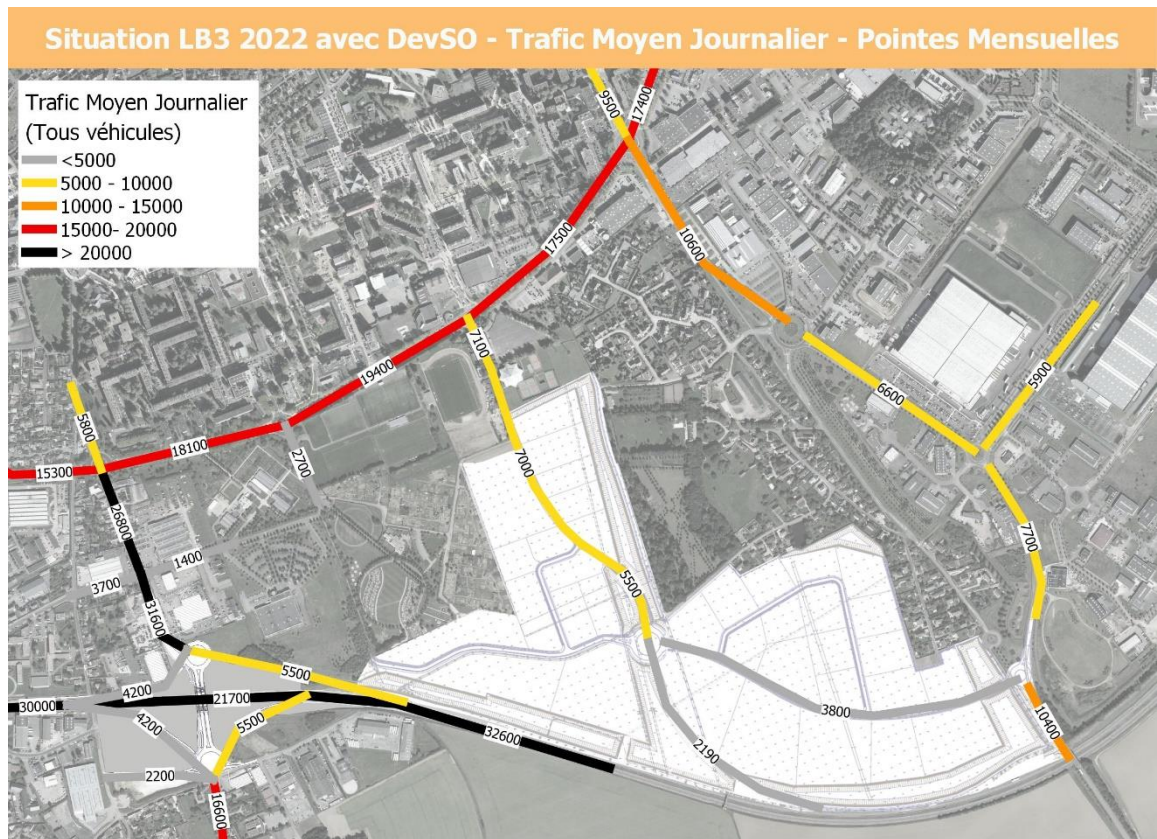
Comparaison avec la situation LB3 2022 ss DevSO - Heure de pointe soir



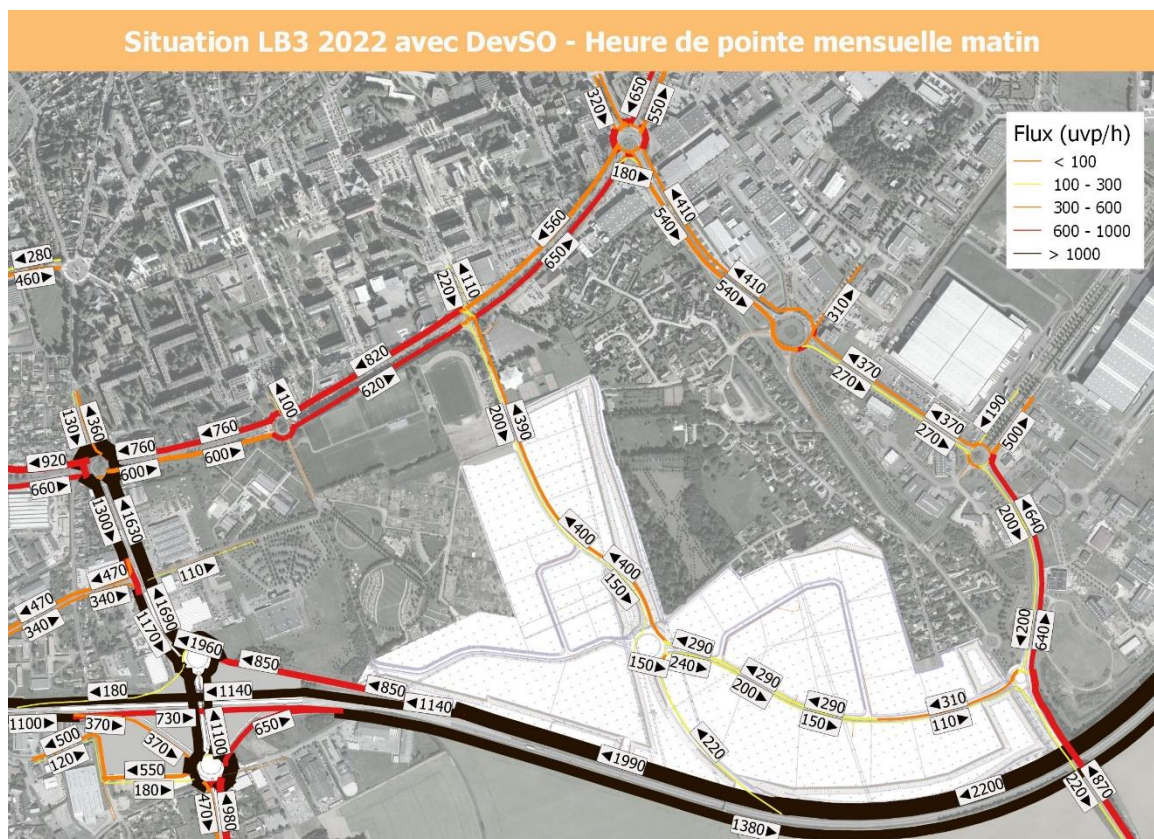
ETUDE DE TRAFIC

SITUATION LONG BUISSON 3 2022 AVEC DÉVIATION SUD-OUEST POINTES MENSUELLES

Trafic Moyen Journalier



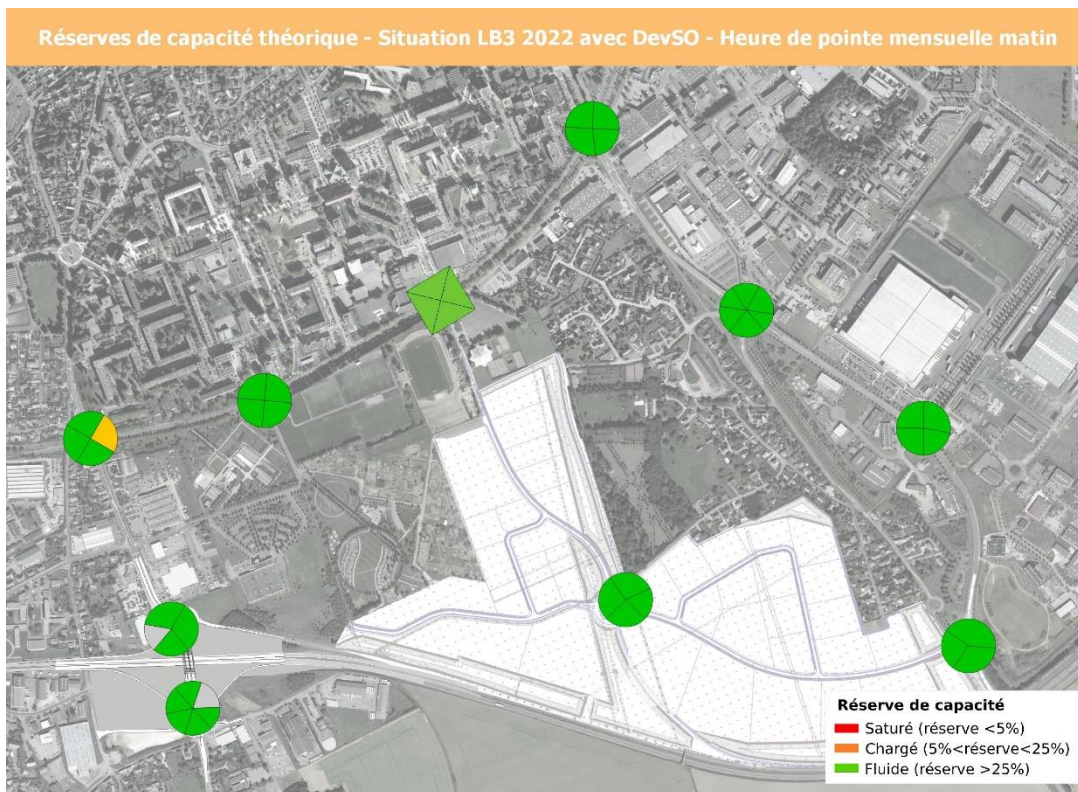
Heure de pointe mensuelle matin



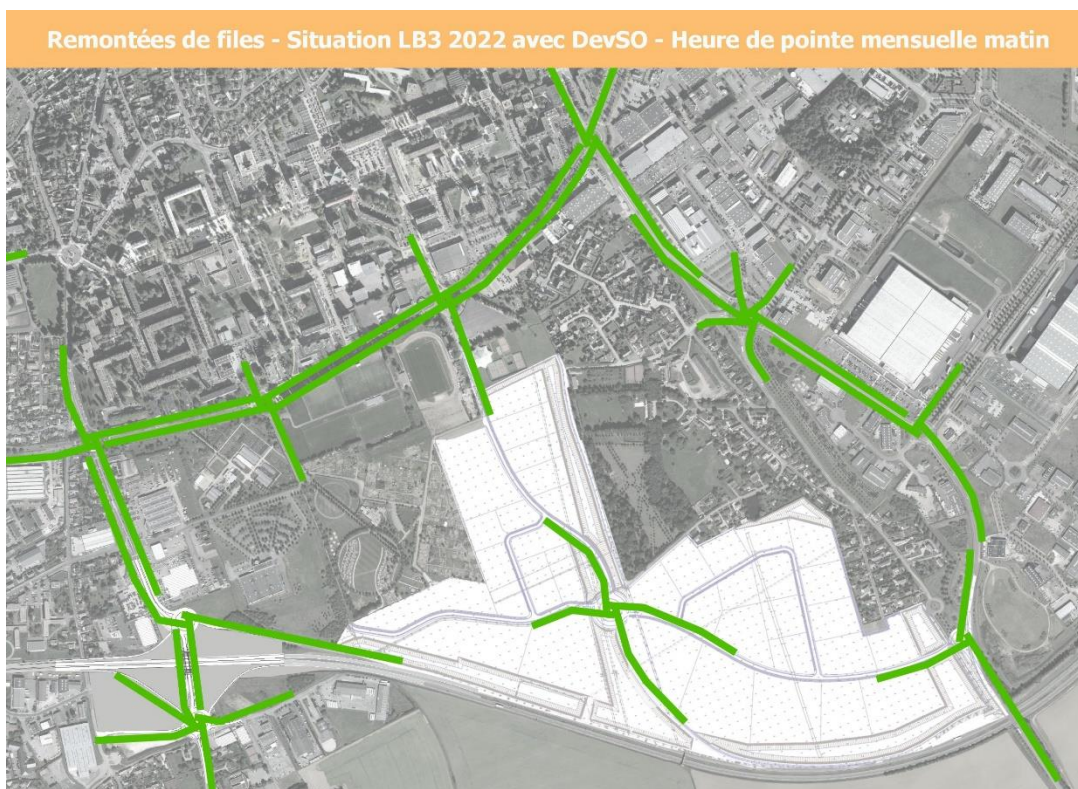
ETUDE DE TRAFIC

SITUATION LONG BUISSON 3 2022 AVEC DÉVIATION SUD-OUEST POINTES MENSUELLES

Réserves de capacité et conditions de circulation sur les principaux giratoires à l'heure de pointe du matin :



Exceptée la branche du boulevard du 14 juillet au niveau du giratoire avec la route d'Orléans qui est légèrement chargée et sur laquelle de petites remontées de files se forment ponctuellement, toutes les branches des carrefours disposent de réserves de capacités satisfaisantes.

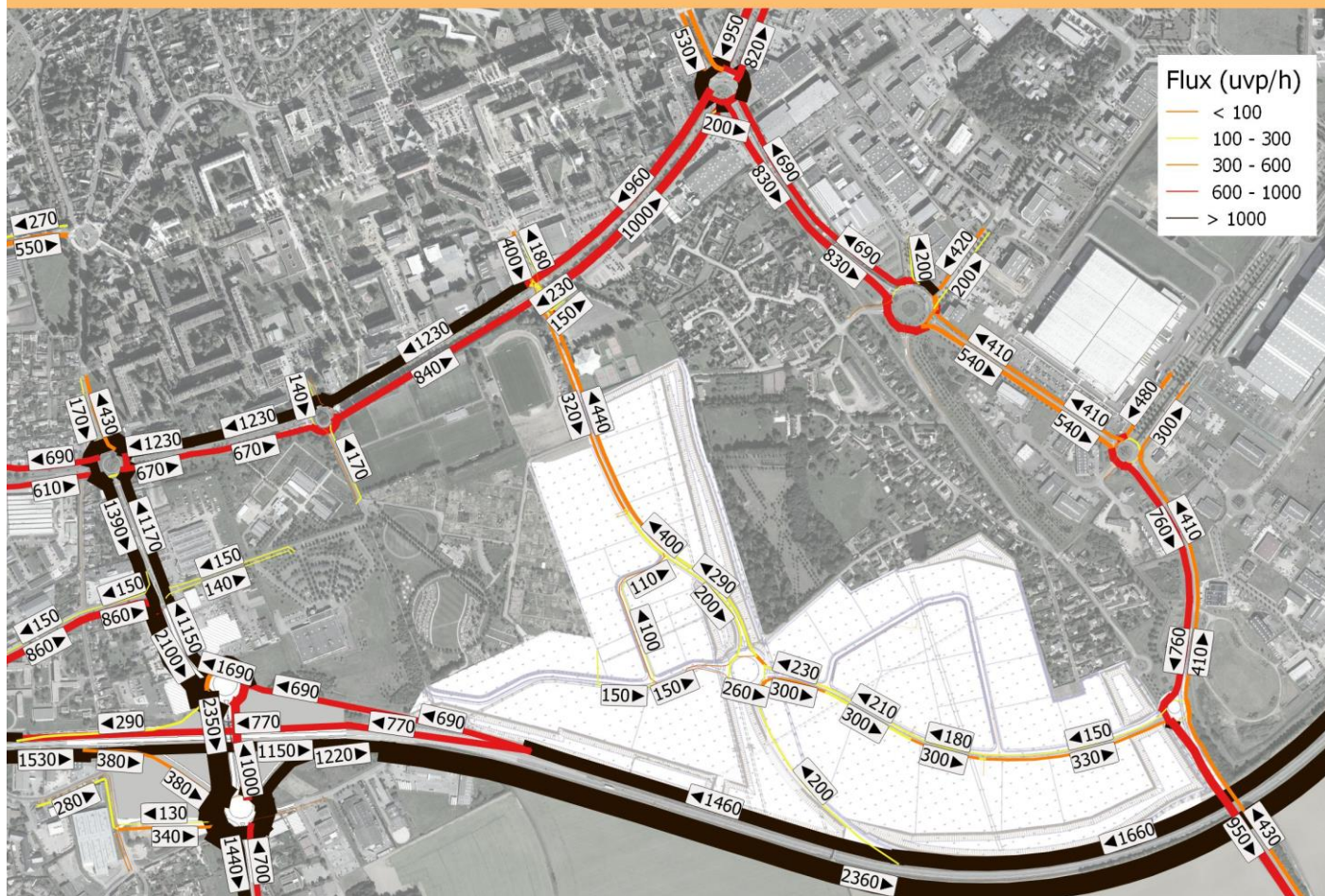


ETUDE DE TRAFIC

SITUATION LONG BUISSON 3 2022 AVEC DÉVIATION SUD-OUEST POINTES MENSUELLES

Heure de pointe soir

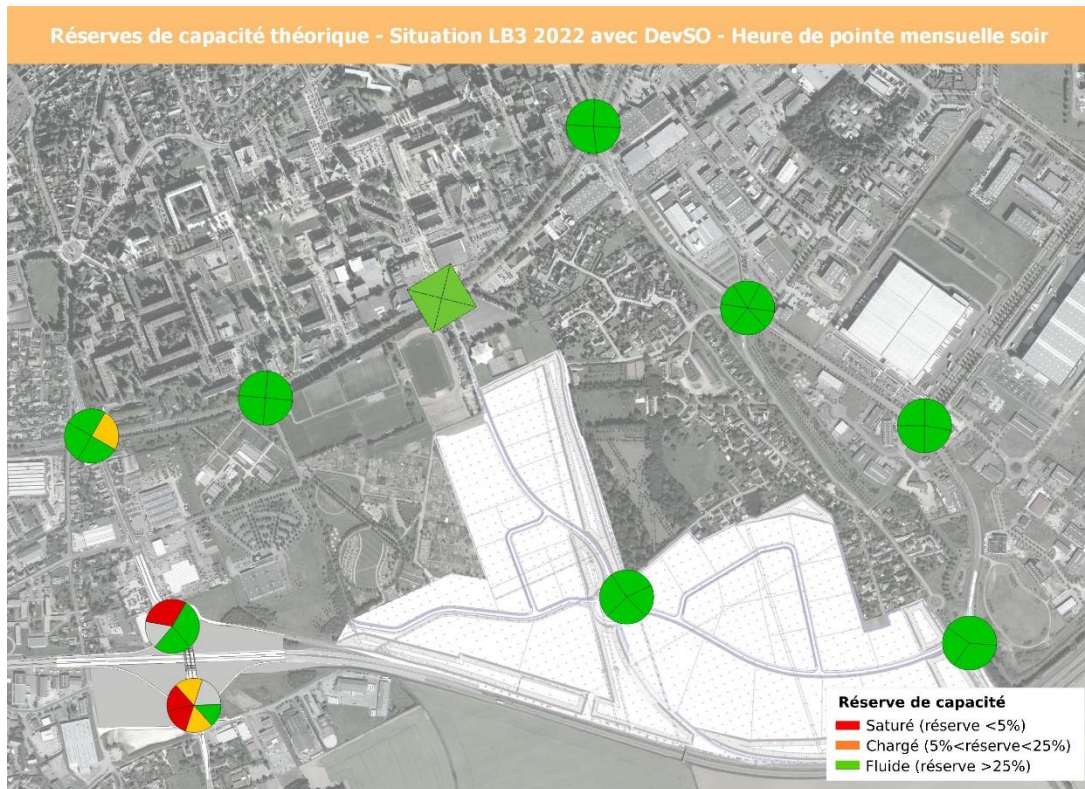
Situation LB3 2022 avec DevSO - Heure de pointe mensuelle soir



ETUDE DE TRAFIC

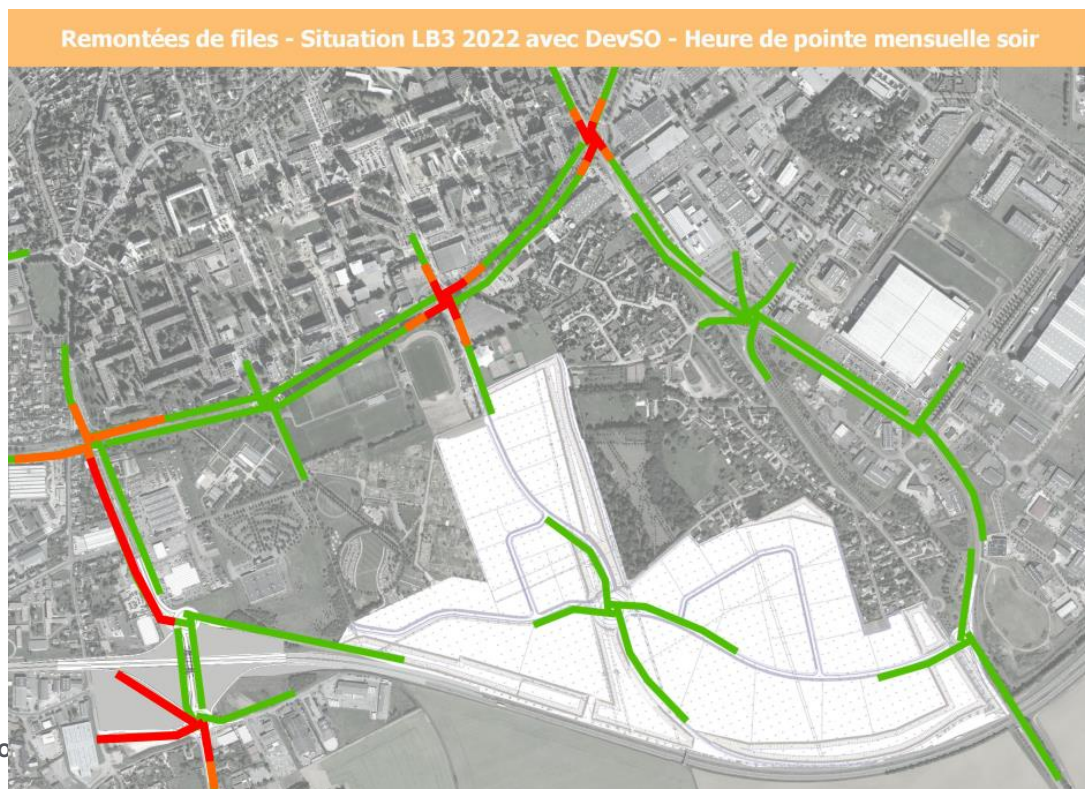
SITUATION LONG BUISSON 3 2022 AVEC DÉVIATION SUD-OUEST POINTES MENSUELLES

Réserves de capacité et conditions de circulation sur les principaux giratoires à l'heure de pointe du soir:



Concernant les points d'entrées et les réserves de capacités des carrefours existants, il ressort que par rapport à une situation moyenne:

- Les branches nord et sud du giratoire sud de l'échangeur se chargent, sans toutefois que des remontées de files significatives ne se forment,
- La branche du boulevard du 14 juillet au niveau du giratoire avec la route d'Orléans se charge sans toutefois que des remontées de files significatives ne se forment,
- Les remontées de files de la route d'Orléans nord, et de la rue H. Becquerel sont amplifiées,
- Les remontées de files de la bretelle de sortie de la rN1013 sur le giratoire sud sont amplifiées, dégradant ponctuellement les conditions de circulation sur la Déviation sud-ouest.



Préconisations d'aménagement

La congestion de la branche nord du giratoire nord de l'échangeur des Fayaux est structurellement liée à l'accessibilité à une échelle large de l'agglomération ébroïcienne vers les communes du sud de l'Eure, notamment dans les déplacements domicile-travail. Ce problème ne pouvant être traité par un aménagement local de voirie, il doit être pensé à une échelle plus large de maillage viaire dans l'agglomération. La congestion de cette branche ne dégrade pas les conditions de circulation sur la RN1013.

La saturation de la branche de sortie de la Déviation sud-ouest sur le giratoire sud de l'échangeur peut être résorbée par l'adjonction d'une surlargeur à 2 voies sur 60 mètres minimum à l'approche du giratoire, permettant de dégager une réserve de capacité théorique confortable en fonctionnement moyen (36% de réserve de capacité théorique de la branche) et satisfaisante (19%) en pic de fonctionnement mensuel, garantissant l'absence de dégradation des conditions de circulation sur la RN1013.

La saturation de la rue Henri Becquerel sur le giratoire sud de l'échangeur peut être amoindrie par un aménagement du carrefour rue du Ecraies x route d'Orléans pour une desserte du quartier par 2 points clairement identifiés.

Les aménagements de voirie interne à la ZAC sont correctement dimensionnés.

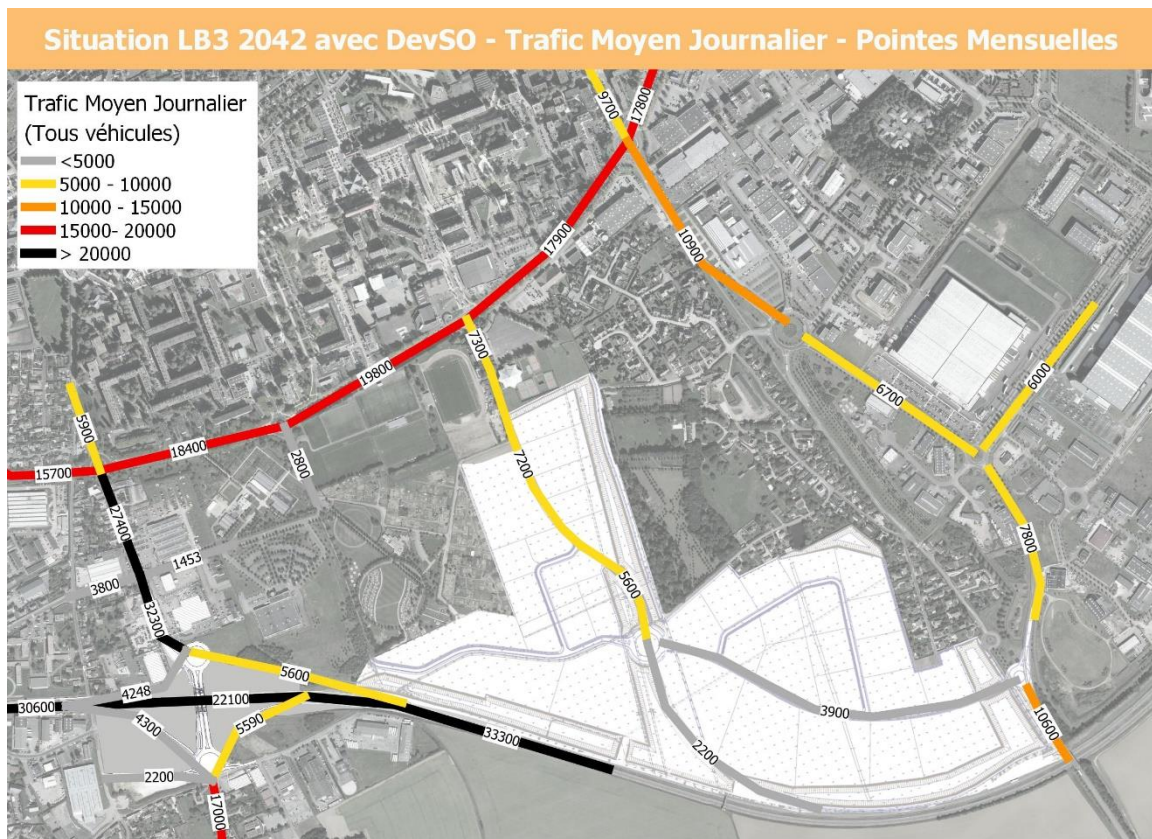
ETUDE DE TRAFIC

SITUATION LONG BUISSON 3 2042 AVEC DÉVIATION SUD-OUEST

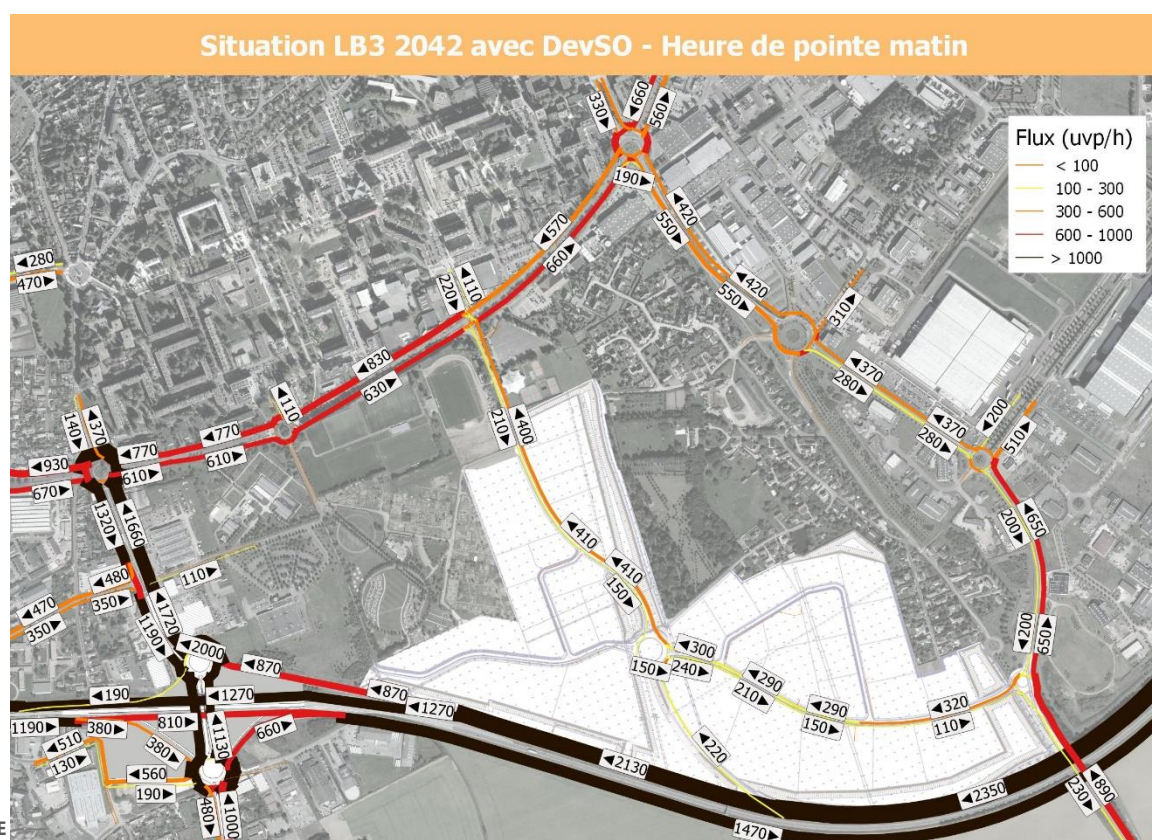
La situation projetée 2042 est basée sur une évolution de 11,5% du trafic routier par rapport à la situation projetée 2022.

Dans ce scénario, les volumes de trafic en lien avec la ZAC (emplois et clientèle) ont été conservés identiques à la situation projetée 2022, la croissance localisée du nombre d'emploi ne suivant pas de croissance annuelle définie.

Trafic Moyen Journalier



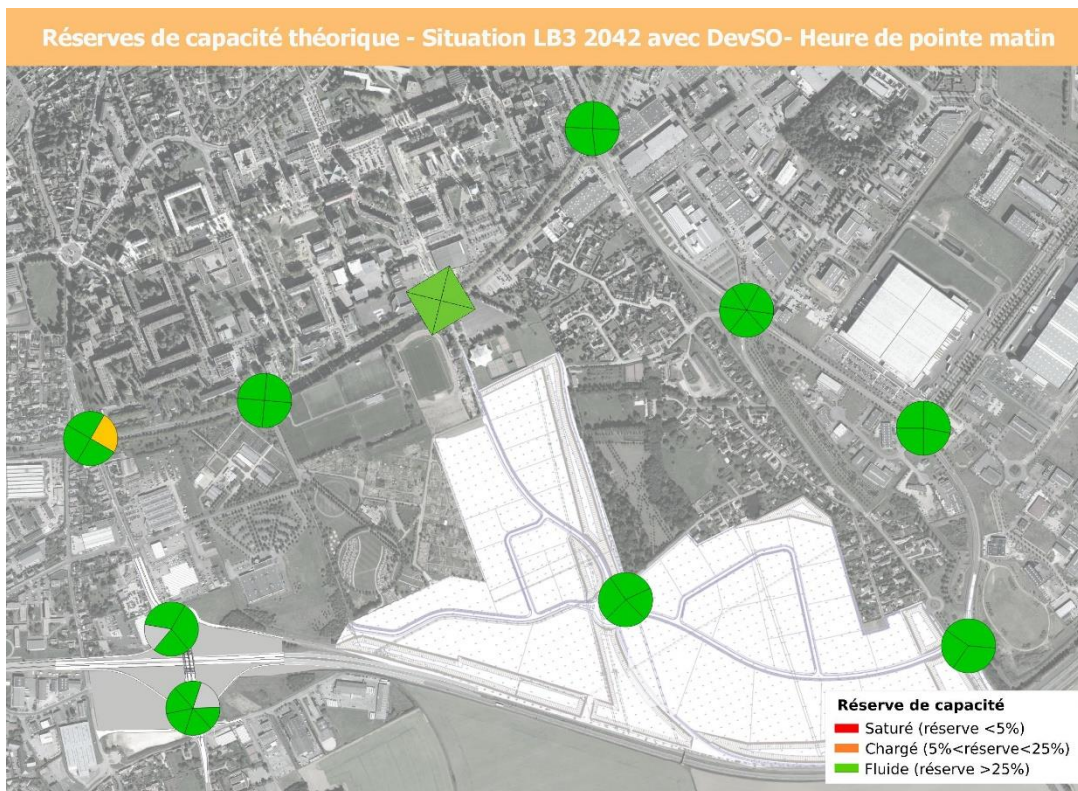
Heure de pointe mensuelle matin



ETUDE DE TRAFIC

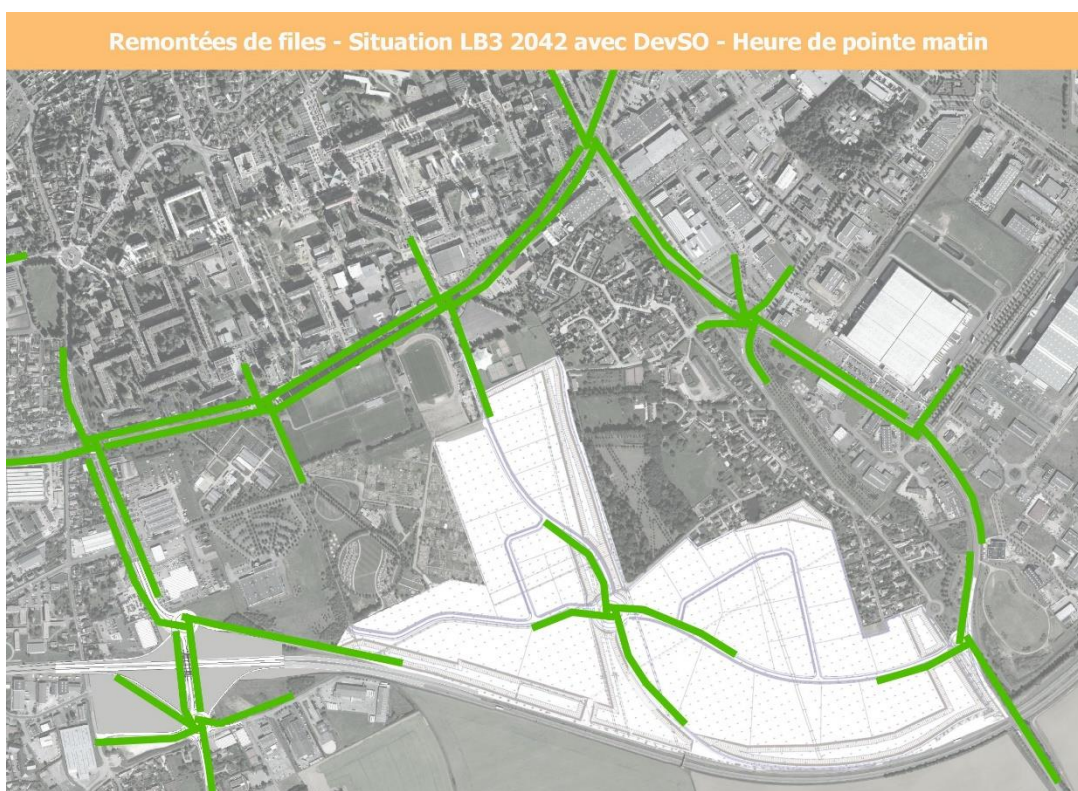
SITUATION LONG BUISSON 3 2042 AVEC DÉVIATION SUD-OUEST

Réserves de capacité et conditions de circulation sur les principaux giratoires à l'heure de pointe du matin :



Par rapport à la situation «LB3 2022 ss DevSO», les réserves de capacité des carrefours et des giratoires restent satisfaisantes.

Les conditions de circulation sont sensiblement identiques à la situation projetée 2022.

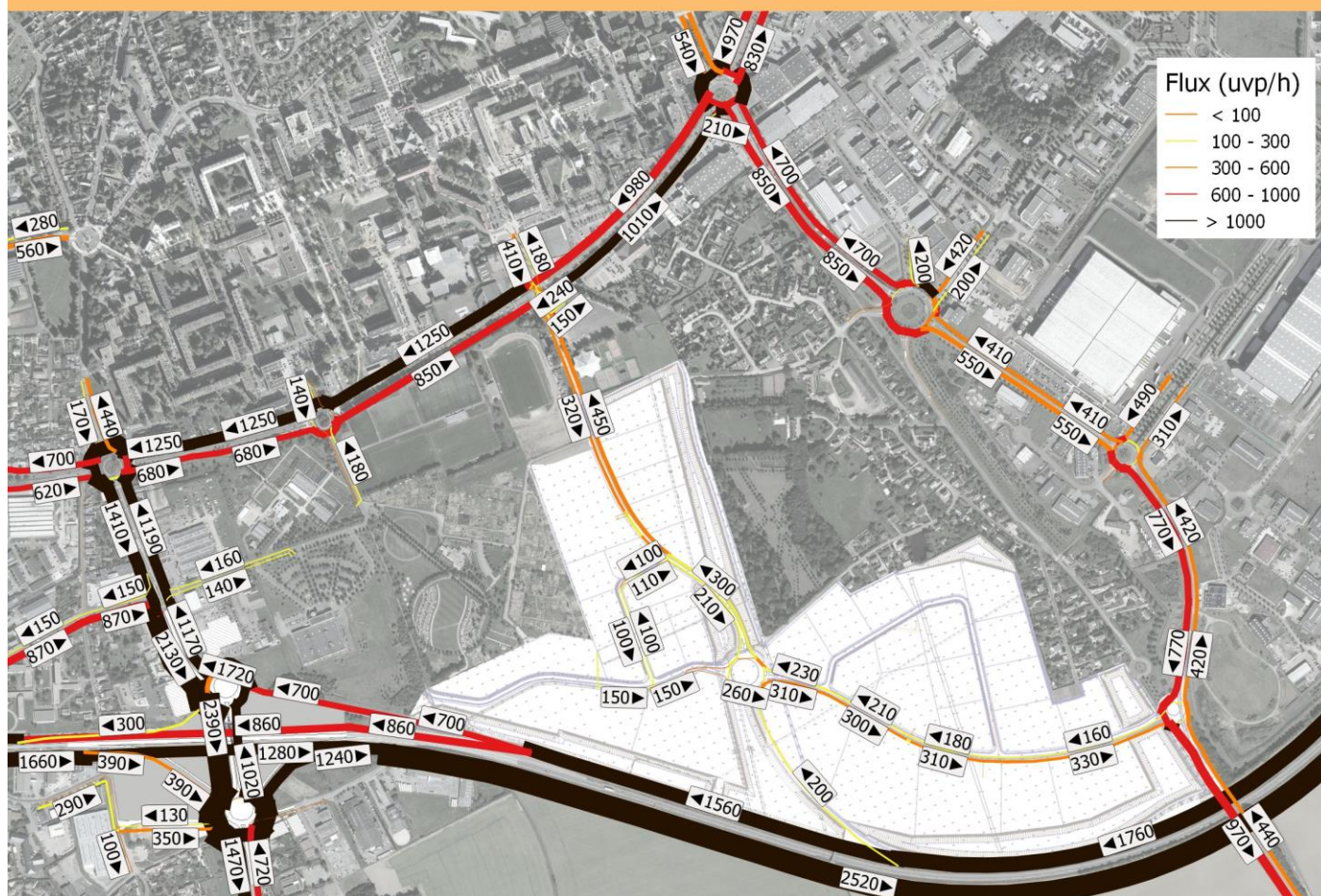


ETUDE DE TRAFIC

SITUATION LONG BUISSON 3 2042 AVEC DÉVIATION SUD-OUEST

Heure de pointe soir

Situation LB3 2042 avec DevSO - Heure de pointe soir

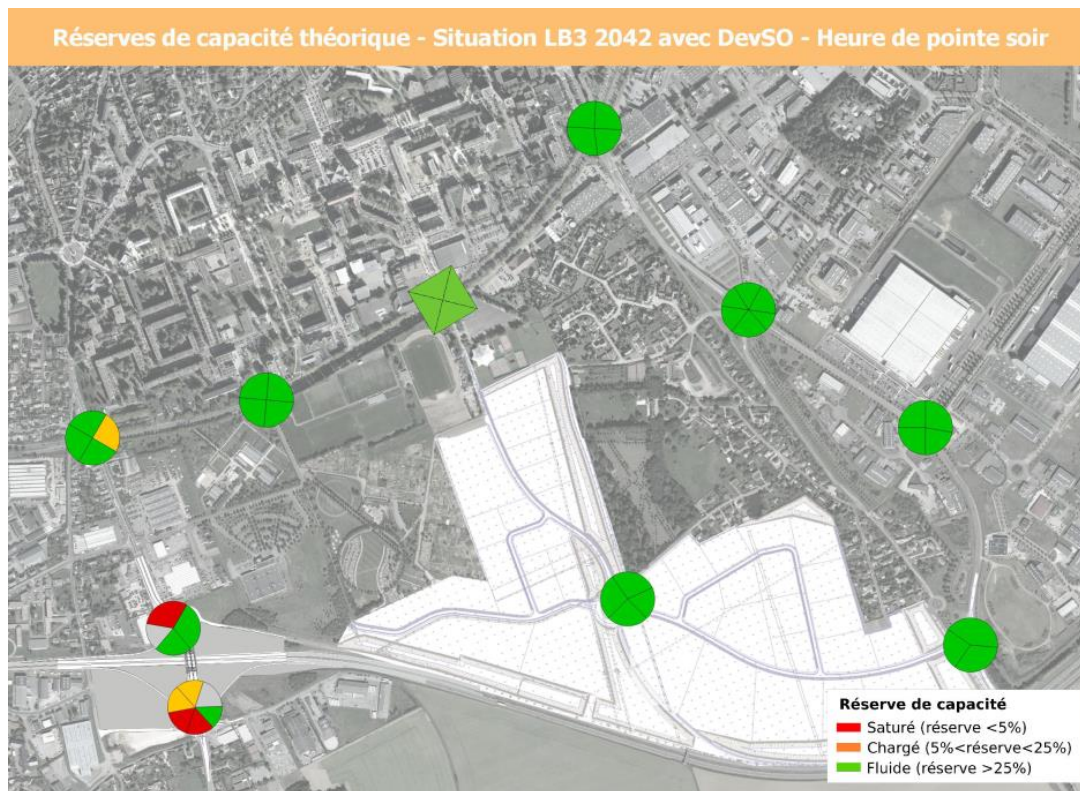


ETUDE DE TRAFIC

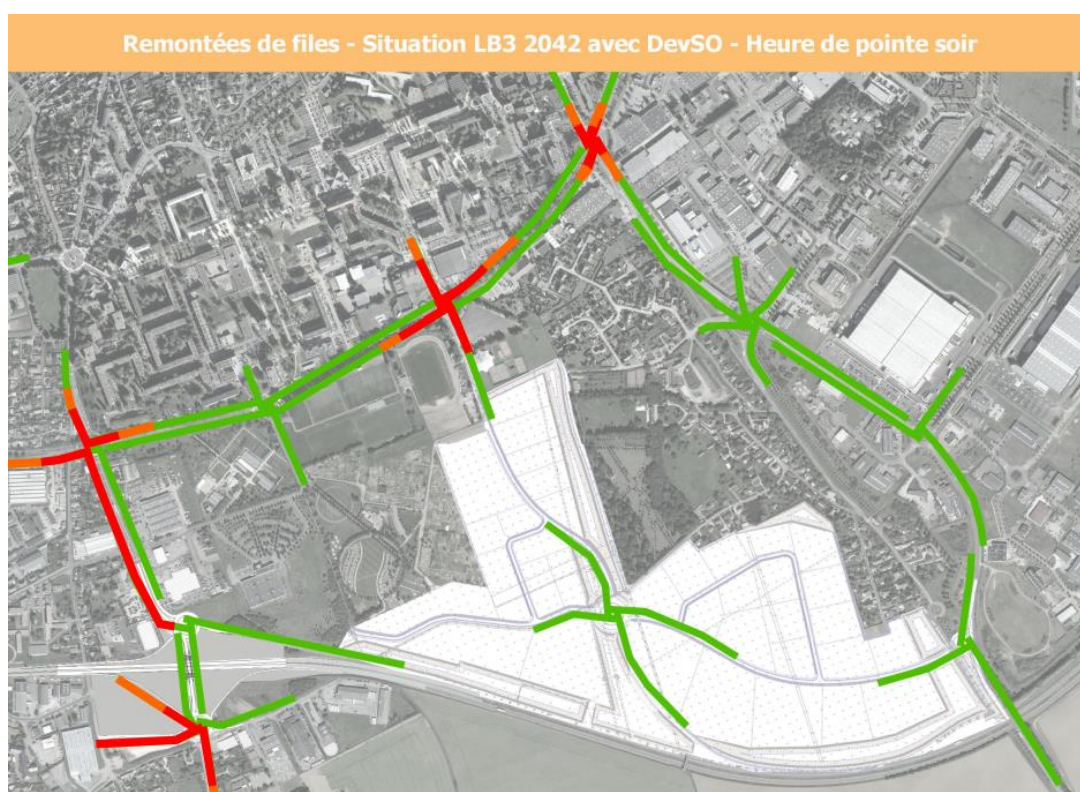
SITUATION LONG BUISSON 3 2042 AVEC DÉVIATION SUD-OUEST

Réserves de capacité et conditions de circulation sur les principaux giratoires à l'heure de pointe du soir:

Sans aménagement de voirie par rapport à la situation «LB3 2022 ss DevSO», les réserves de capacités des différentes branches des giratoires de l'échangeur diminuent de façon significative et les remontées de files afférentes augmentent. Dans le cadre de l'aménagement d'une surlargeur comme préconisé dès l'aménagement de l'échangeur en 2022, la réserve de capacité serait suffisante (14%) pour garantir une fluidité de la circulation sur la RN1013 en fonctionnement normal.



Avec la surlargeur préconisée dès 2022, les remontées de files sur la bretelle depuis la RN1013 sur le giratoire sud n'atteignent pas la RN1013 et donc n'en dégradent pas le fonctionnement.



Préconisations d'aménagement

Les aménagements de voirie interne à la ZAC sont toujours correctement dimensionnés 20 ans après leur mise en service. Le système de desserte de la ZAC est efficient et pérenne.

La surlargeur préconisée de la bretelle de sortie de la RN1013 vers le giratoire sud de l'échangeur des Fayaux permet de conserver une réserve de capacité suffisante pour garantir une fluidité de la circulation sur la RN1013 en fonctionnement normal 20 ans après la mise en service de la Déviation Sud-Ouest.



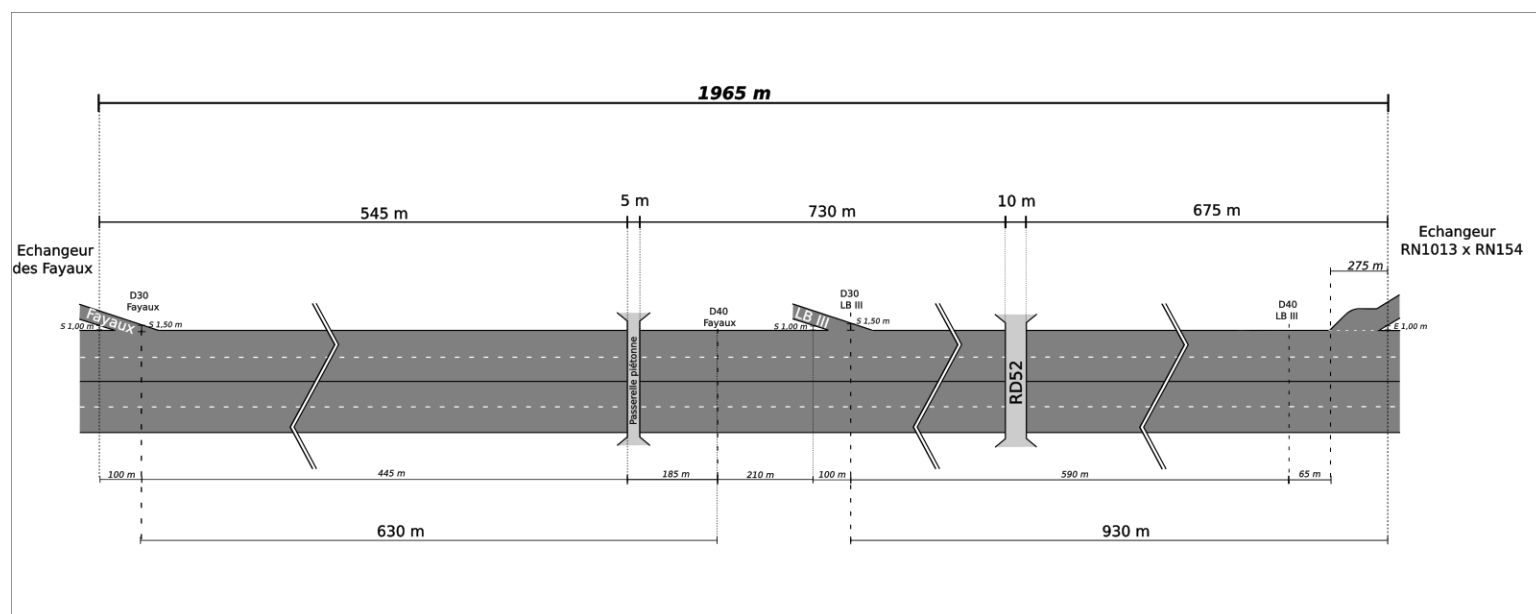
ÉTUDE D'OPPORTUNITÉ À LA CRÉATION D'UNE BRETELLE DE SORTIE DEPUIS LA RN1013

5. ETUDE GEOMETRIQUE

ETUDE GÉOMÉTRIQUE DE LA BRETELLE DE LA RN1013

L'aménagement de la bretelle de sortie depuis la RN1013 vers la ZAC présente des éléments géométriques d'interdistances compatibles au regard du guide VSA 110 comme préconisé dans la lettre en réponse à l'étude d'opportunité initiale « RN1013-Déviation Sud d'Evreux – Desserte du parc d'activités Long Buisson III » du 26 avril 2018 transmise par la Direction des Infrastructures de Transport – Sous-direction de l'Aménagement du réseau routier national,

Le principe d'implantation de la bretelle LB3 avec un positionnement entre la passerelle piétonne et le franchissement de la RD52 est alors le suivant:

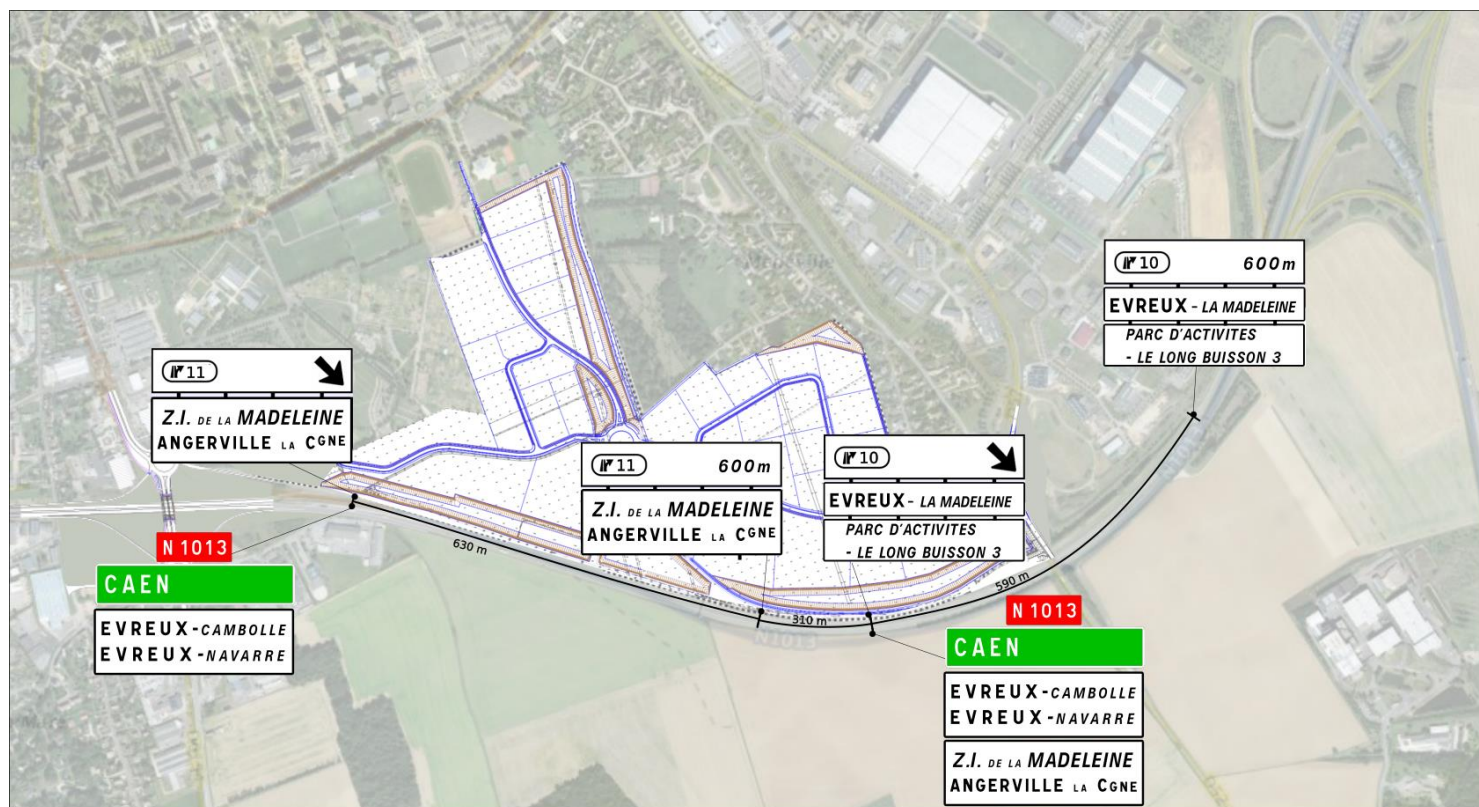


ETUDE GÉOMÉTRIQUE DE LA BRETELLE DE LA RN1013

ETUDE SIGNALÉTIQUE

Le nouveau plan de signalétique sur la RN1013 *nord* indiquera l'accès au quartier Evreux - La Madeleine par la bretelle Long Buisson III qui débouche sur un nouvel axe majeur d'entrée dans l'agglomération ébroïcienne.

c

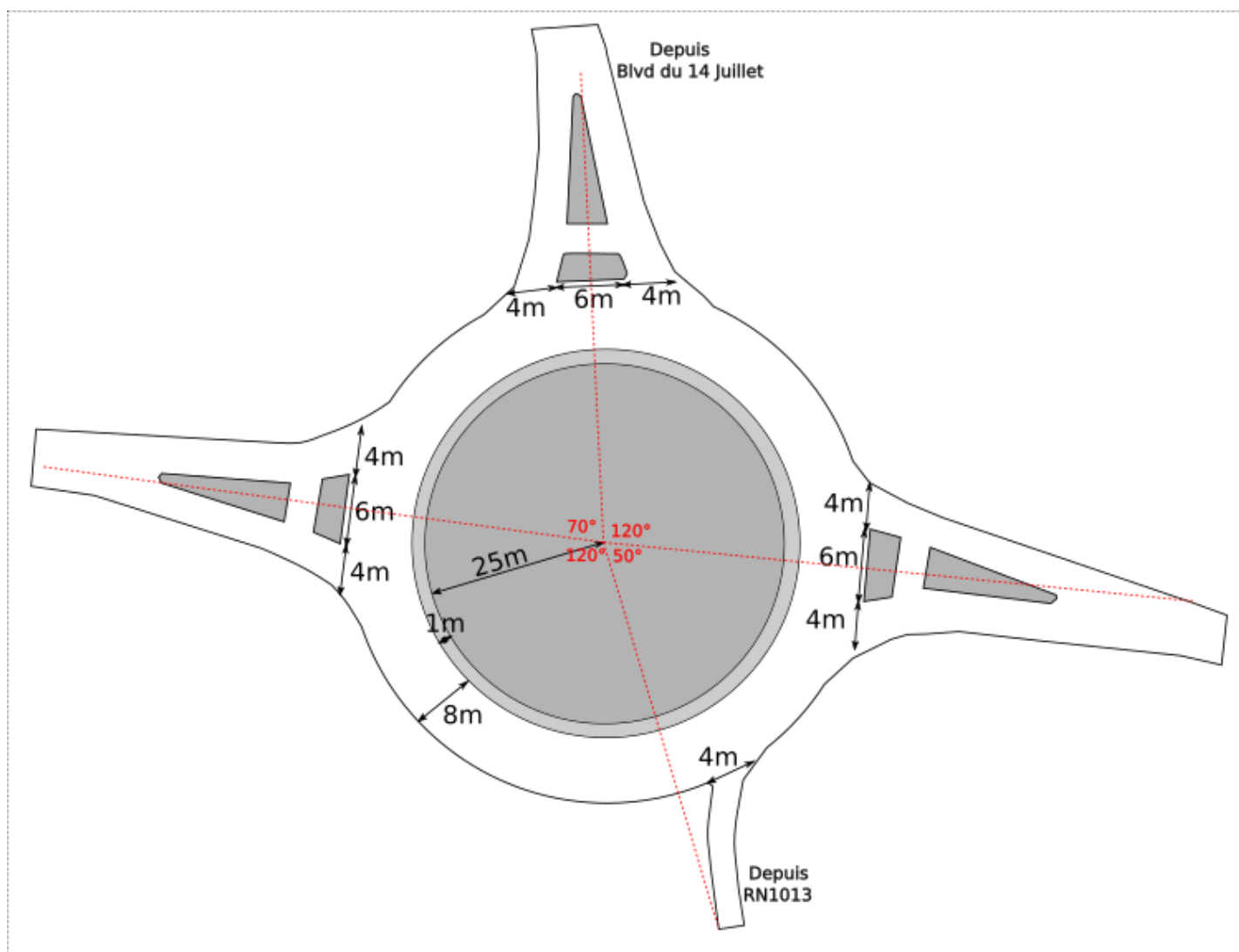


ETUDE GÉOMÉTRIQUE DU GIRATOIRE INTERNE À LA ZAC

Le dimensionnement du giratoire interne de la ZAC est large (34 m de rayon externe) pour accompagner le flux poids-lourds desservant la ZAC.

Les branches d'entrée et de sortie sont dimensionnées à 1 voie,

Les analyses capacitaires statiques réalisées avec le logiciel Girabase en environnement périurbain indiquent des réserves de capacité très confortables de plus de 80% quel que soit le scénario ou l'horizon envisagé.





ÉTUDE D'OPPORTUNITÉ À LA CRÉATION D'UNE BRETELLE DE SORTIE DEPUIS LA RN1013

6. PLANS AVP

PLANS AVP

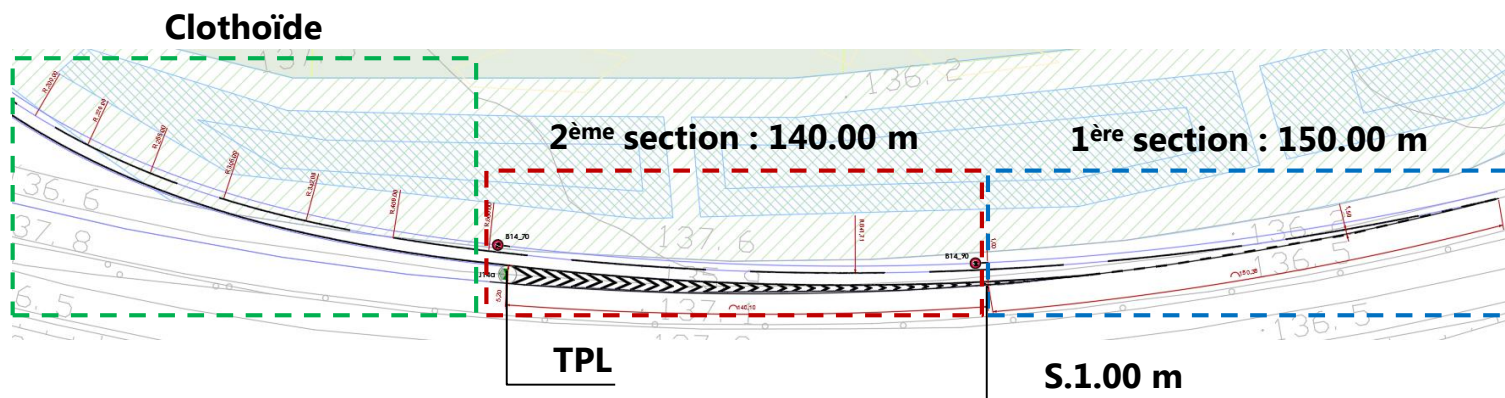
BRETELLE DE SORTIE RN1013 – ZAC LONG BUISSON III

La bretelle présentée dans ce document a été conçue en se basant sur le référentiel des Voies structurantes d'agglomération à 110 km/h (VSA 110), autrement dit des voies à caractéristiques autoroutières. Cet ouvrage a donc été construit en intégrant les équipements et les données liés à ce type d'aménagement (Profil en long, profil en travers, tracé en plan, signalisation, géométrie, etc.).

Bretelle de sortie RN1013 – ZAC Long Buisson III

Cette voie, sortie à une voie en déboitement, s'inscrit dans le cadre d'un divergent pour une sortie en courbe à droite de rayon inférieur à $1.5 R_{dn}$. Cette bretelle débutera avec un intervalle de 150.00 m entre le début de la branche et le point S.1.00 m. La deuxième portion de la branche, correspond à la longueur $l_m = 140,00$ m entre le bord droit de la chaussée émettrice et le bord gauche de la bretelle (S.1.00 m) et la fin du terre plein latéral aura un rayon de de 840° . Cette section précèdera un raccordement à courbure progressive. Cette clothoïde débutera avec un rayon de 600° .

En raison de la topographie du site, relativement plat, le profil en long sera homogène avec une pente moyenne de 0.60%. Afin de gérer la collecte et l'évacuation des eaux pluviales, un point haut a été positionné 40.00 m après la fin de la clothoïde.



Le profil en travers se composera d'une voie de circulation de 3.50 m de large, une bande dérasée de 2.00 m à droite et une bande dérasée de 50 cm à gauche. Le devers sera compris entre 2.50 % (sur les alignements droits) et 5.00 % en courbe.



PLANS AVP

BRETELLE DE SORTIE RN1013 – ZAC LONG BUISSON III

Plan AVP de la bretelle de sortie RN1013 – ZAC Long Buisson III



ÉTUDE D'OPPORTUNITÉ À LA CRÉATION D'UNE BRETELLE DE SORTIE DEPUIS LA RN1013

7. ENJEUX HYDRAULIQUES

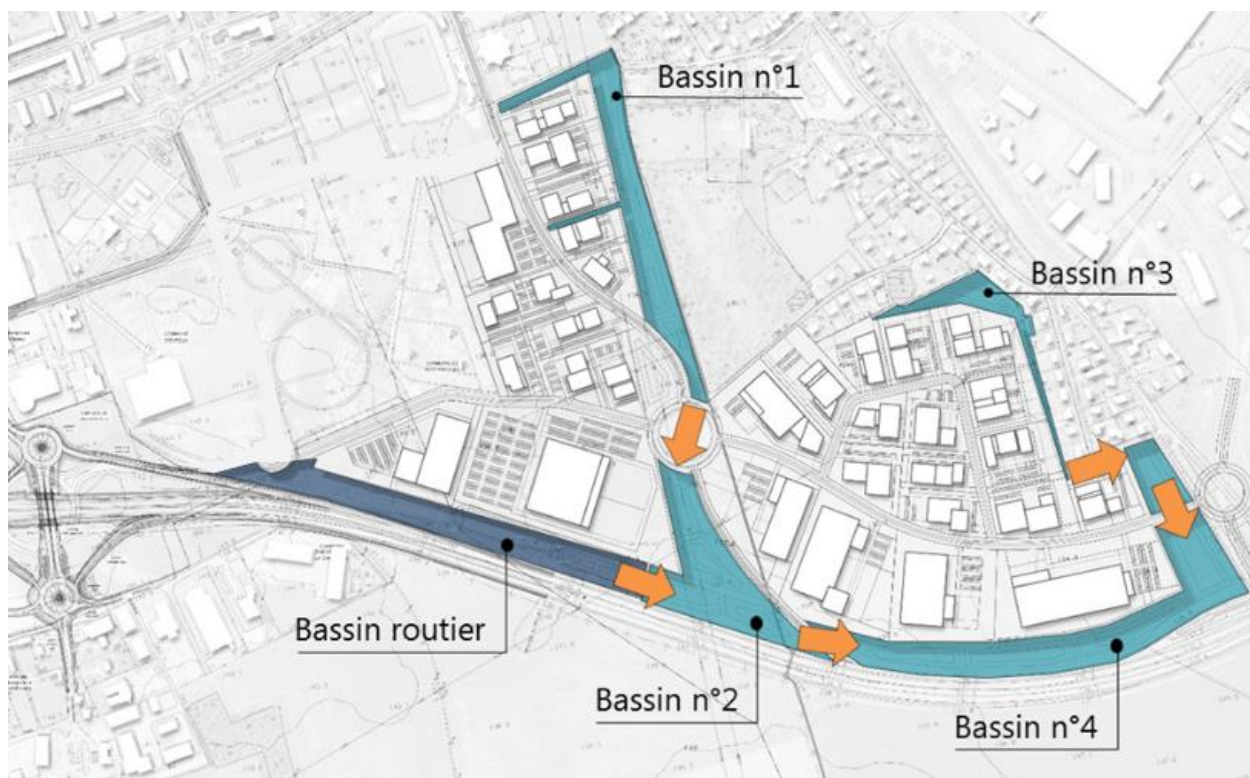
ENJEUX HYDRAULIQUES

PRINCIPES DE GESTION

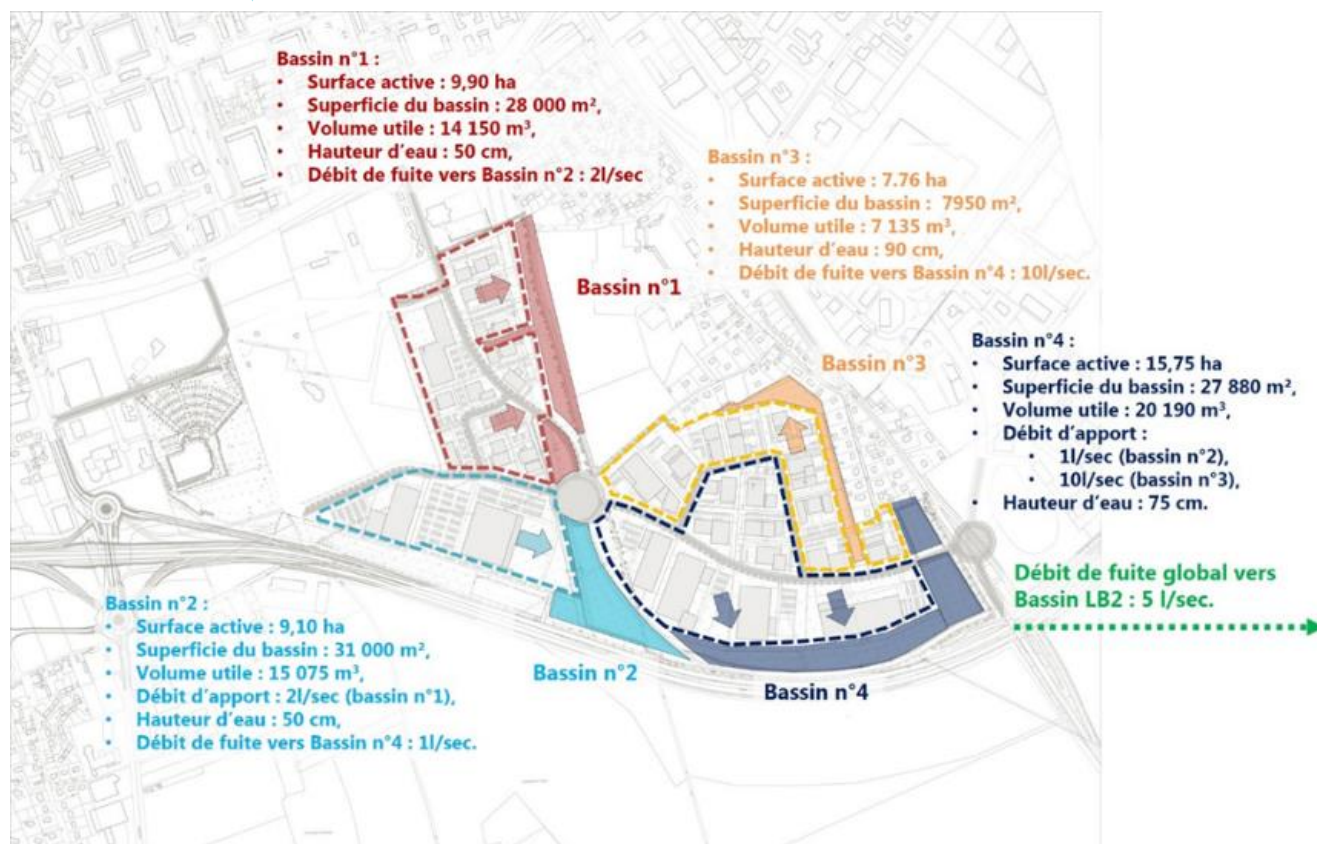
La gestion des eaux pluviales reposera sur un principe d'hydraulique douce. En fonction de la configuration du site, plusieurs portions du site, sous la forme de noues enherbées et de bassins, seront dédiées au stockage, à l'infiltration et à l'acheminement des eaux de pluie issues des voiries et des parcelles. Ces ouvrages s'inscrivent dans le cadre du traitement paysager (mise en valeur de la voie romaine, création d'un parc linéaire semi-humide et accompagnement des trames piétonnes) et serviront à valoriser des sections délaissées de la ZAC (Implantation sous les lignes hautes tensions notamment).

Compte-tenu de la topographie du site, une succession de bassins en étage est prévue pour s'affranchir de bassins en sur-profondeur. La hauteur d'eau dans les bassins sera de 90 cm maximum. Les liaisons entre les bassins seront assurées par des canalisations dont les diamètres seront calculés en fonction des débits de fuite déterminés. Chacun des quatre bassins sera équipé d'un ouvrage de régulation de débit

Le débit de fuite global de la ZAC sera de 5l/sec. Celui-ci sera rejetter dans le bassin n°17b de la ZAC LONG BUISSON II.



ENJEUX HYDRAULIQUES



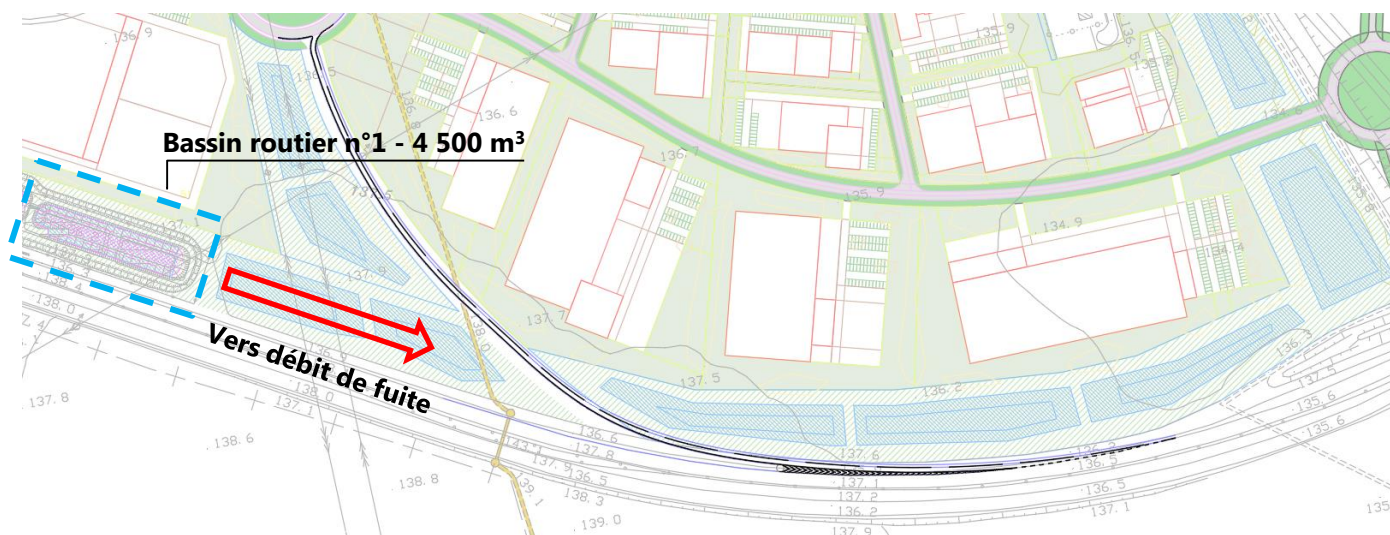
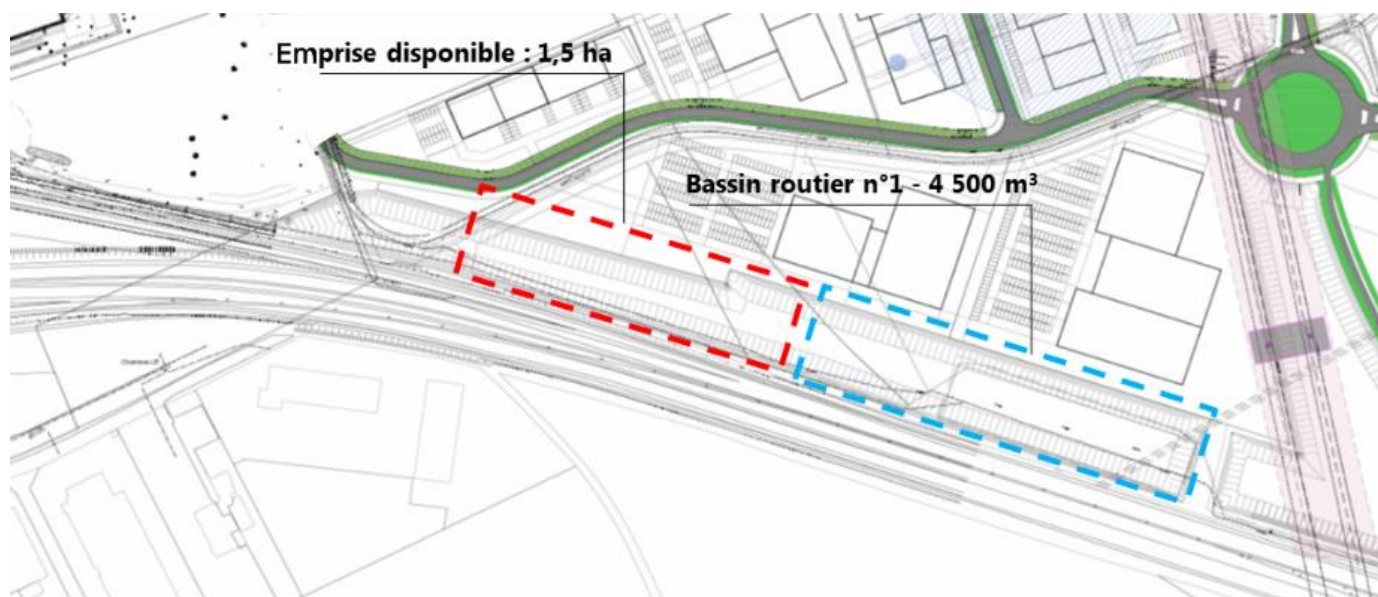
Au-delà de la gestion des eaux pluviales internes à la zone d'activités Long Buisson III, un des enjeux majeurs concerne la prise en compte de la gestion hydraulique des ouvrages routiers de l'Etat.

Dans le cadre de son projet de déviation Sud-Ouest d'EVREUX, la DREAL sollicite le réseau pluvial communautaire pour pouvoir évacuer un débit de fuite de 20 litres/seconde au niveau du bassin routier n°1 de 4550 m³ (dans l'emprise de l'Etat) et jouxtant le site du projet de ZAC. Hors, ce réseau n'est techniquement pas en mesure d'admettre ce débit de fuite (saturation du réseau). La solution privilégiée d'un point de vue technique et financier serait de redimensionner ce bassin routier n°1 afin d'augmenter le volume de stockage et de ramener ce débit de fuite à 5 litres/seconde, davantage admissible pour le réseau communautaire.

Pour ce faire, une partie de l'emprise de la future ZAC pourrait être dédiée à la réalisation d'ouvrages complémentaires à ce bassin. Une augmentation de 30% du volume du bassin routier n°1 permettrait d'atteindre ce débit de fuite de 5 litres/seconde soit environ 1 500 m³.

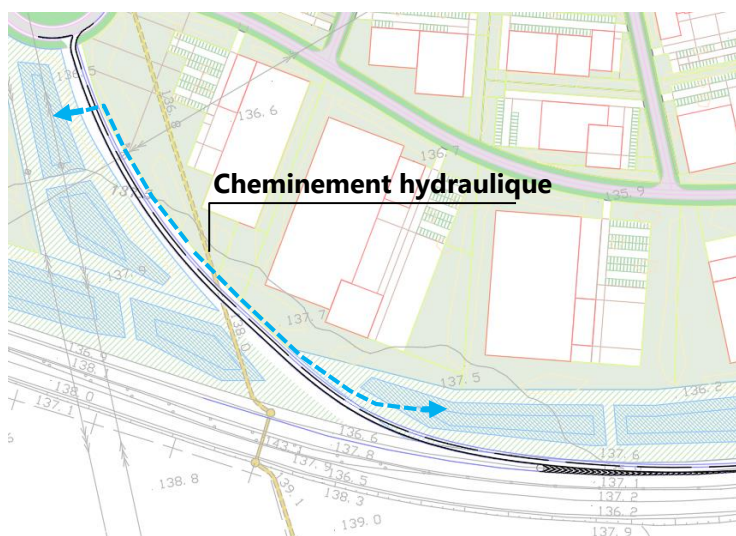
La configuration du plan masse, additionnée à la reprise du projet de l'échangeur des Fayaux permet de dégager 1,50 hectares de surface en amont du bassin routier n°1 pouvant être utilisé pour redimensionner l'ouvrage et réaliser les 1500 m³ de stockage nécessaire. Afin de garantir le côté qualitatif et homogène de l'ensemble, ces ouvrages dédiés à l'aménagement de la déviation Sud-Ouest d'EVREUX bénéficieront du même traitement paysager que la zone d'activités Long Buisson III (Prairie naturelle et arbrisseaux afin de permettre une gestion extensive de ces espaces).

ENJEUX HYDRAULIQUES



Gestion hydraulique de la bretelle d'accès :

La bretelle d'accès à la ZAC Long Buisson III depuis la RN1013 sera intégrée dans le principe de gestion des eaux pluviales de la ZAC comme expliqué dans le chapitre précédent. Un fossé en béton sera réalisé en rive de la voie et aura pour mission de collecter les eaux de ruissellement et de les acheminer gravitairement vers les bassins de rétention. La bretelle de sortie de la ZAC nécessitera un volume de 236 m³ de rétention. La configuration du plan masse et l'emprise dédiée aux bassins permettent aisément de gérer cet apport.





ÉTUDE D'OPPORTUNITÉ À LA CRÉATION D'UNE BRETELLE DE SORTIE DEPUIS LA RN1013

8. ESTIMATION DES COÛTS

ESTIMATION DES COUTS

BRETELLE DE SORTIE RN1013 VERS ZAC LONG BUISSON III

ZAC LONG BUISSON III					
Estimation bretelle de sortie RN1013					
Numéro	Libellé	Unité	Quantité	Prix unitaire	Montant
1	TRAVAUX PREPARATOIRES				
1.1	Installation de chantier	F	1	30 000,00 €	30 000,00 €
1.2	Signalisation de chantier	F	1	15 000,00 €	15 000,00 €
1.20	Débroussaillage et nettoyage du terrain naturel	F	1	1 000,00 €	1 000,00 €
1.21	Abattage d'arbre existant	U	25	280,00 €	7 000,00 €
1.24	Découpe de revêtements hydrocarbonés à la scie	ml	325	6,50 €	2 112,50 €
Total TRAVAUX PREPARATOIRES					55 112,50 €
2	TERRASSEMENT				
2.1	TERRASSEMENT EN PLATE-FORME				
2.1.1	Décapage de terre végétale sur 30 cm et stockage sur site	m²	9 300	6,50 €	60 450,00 €
2.1.6	Déblais pour réalisation de la forme et mise en remblais sur site	m3	2 585	8,50 €	21 972,50 €
2.1.20	Rabotage ou décapage de revêtement existant	m²	935	4,50 €	4 207,50 €
Total TERRASSEMENT					86 630,00 €
3	STRUCTURES ET REVETEMENTS				
3.1	VOIRIE LOURDE finition ENROBE NOIR				
3.1.1	Déblais pour réalisation de la forme et évacuation	m3	8 370	12,00 €	100 440,00 €
3.1.2	Fourniture et mise en oeuvre de géotextile	m²	5 182	1,50 €	7 773,00 €
3.1.3	Grave naturelle 0/60 sur une épaisseur de 40 cm	m²	5 182	16,00 €	82 912,00 €
3.1.4	Grave naturelle 0/31.5 sur une épaisseur de 10 cm	m²	5 182	4,00 €	20 728,00 €
3.1.5	Réalisation d'une imprégnation gravillonnée	m²	5 182	1,50 €	7 773,00 €
3.1.6	Grave Bitume 0/14 sur une épaisseur de 12 cm	m²	5 182	19,50 €	101 049,00 €
3.1.7	Réalisation d'une couche d'accrochage	m²	5 182	1,50 €	7 773,00 €
3.1.8	Grave Bitume 0/14 sur une épaisseur de 11 cm	m²	5 182	18,00 €	93 276,00 €
3.1.9	Réalisation d'une couche d'accrochage	m²	5 182	1,50 €	7 773,00 €
3.1.10	BB4 classe 3 sur 4 cm	m²	5 182	14,00 €	72 548,00 €
3.1.11	Réalisation d'une couche d'accrochage	m²	5 182	1,50 €	7 773,00 €
3.1.12	BBTM classe 3 sur 2.5 cm	m²	5 182	12,50 €	64 775,00 €
Total STRUCTURES ET REVETEMENTS					574 593,00 €
4	BARRIERE				
4.1	Glissière GS 4m	ml	480	550,00 €	264 000,00 €
4.2	Ecran moto GS 4m	ml	480	250,00 €	120 000,00 €
Total BARRIERE					384 000,00 €
8	ASSAINISSEMENT EAUX PLUVIALES				
8.2	Terrassement				
8.2.3	Tranchée d'une profondeur de 1.00 à 1.30 m pour Ø500	ml	70	45,00 €	3 150,00 €
8.4	Canalisation				
8.4.1	Fourniture et pose de Ø500 béton	ml	70	50,00 €	3 500,00 €
8.5	Ouvrage				
8.5.1	Regard de visite Ø1000	U	3	950,00 €	2 850,00 €
8.5.2	Fourniture et pose d'un fossé béton préfabriqué 90x30x30	U	682	140,00 €	95 480,00 €
8.5.3	Muret de tête Ø500	U	2	600,00 €	1 200,00 €
Total ASSAINISSEMENT EAUX PLUVIALES					106 180,00 €
15	ESPACES VERTS				
15.1	Préparation				
15.1.6	Reprise de terre végétale stockée sur le site	m²	5 460	6,50 €	35 490,00 €
15.2	Plantation / Semence				
15.2.1	Arbres				
15.2.1.1	Arbre tige d'alignement, y compris tuteurage	U	50	350,00 €	17 500,00 €
15.2.4	Semences				
15.2.4.1	Engazonnement	m²	5 460	2,50 €	13 650,00 €
15.4	Garantie de reprise et entretien				
15.4.1	Garantie de reprise et entretien pendant un an	F	1	10 000,00 €	10 000,00 €
Total ESPACES VERTS					76 640,00 €
16	SIGNALISATION				
16.1	Signalisation Verticale				
16.1.1	Cédez-le-passage - AB3a	U	1	270,00 €	270,00 €
16.1.2	Carrefour à sens giratoire - AB25	U	1	270,00 €	270,00 €
16.1.3	Sens interdit - B1	U	2	270,00 €	540,00 €
16.1.4	Limitation de vitesse à 90 km/h_B14_90	U	1	270,00 €	270,00 €
16.1.5	Limitation de vitesse à 70 km/h_B14_70	U	1	270,00 €	270,00 €
16.1.6	Fin de route à accès réglementé - C108	U	1	270,00 €	270,00 €
16.1.7	Balise de muisoir - J14a 2m	U	1	350,00 €	350,00 €
16.2	Signalisation Horizontale				
16.2.1	Ligne blanche continue - 3U	ml	906	2,50 €	2 265,00 €
16.2.2	Ligne blanche discontinue - T2 5U	ml	868	2,50 €	2 170,00 €
16.2.3	Ligne blanche discontinue - T3 3U	ml	132	2,50 €	330,00 €
16.2.4	Zébra en peinture thermocollée	m²	480	20,00 €	9 600,00 €
Total SIGNALISATION					16 605,00 €
				TOTAL HT	1 299 760,50 €
				TVA (20,00%)	259 952,10 €
				TOTAL TTC	1 559 712,60 €

ESTIMATION DES COUTS

BRETELLE DE SORTIE RN1013 VERS ZAC LONG BUISSON III

RECAPITULATIF

Lot	Libellé	HT	Taxes	TTC
1	TRAVAUX PREPARATOIRES	55 112,50 €	11 022,50 €	66 135,00 €
2	TERRASSEMENT	86 630,00 €	17 326,00 €	103 956,00 €
3	STRUCTURES ET REVETEMENTS	574 593,00 €	114 918,60 €	689 511,60 €
4	BARRIERE	384 000,00 €	76 800,00 €	460 800,00 €
8	ASSAINISSEMENT EAUX PLUVIALES	106 180,00 €	21 236,00 €	127 416,00 €
15	ESPACES VERTS	76 640,00 €	15 328,00 €	91 968,00 €
16	SIGNALISATION	16 605,00 €	3 321,00 €	19 926,00 €
TOTAL		1 299 760,50 €	259 952,10 €	1 559 712,60 €



ÉTUDE D'OPPORTUNITÉ À LA CRÉATION D'UNE BRETELLE DE SORTIE DEPUIS LA RN1013

9. DELAIS DE REALISATION ET PHASAGE





ÉTUDE D'OPPORTUNITÉ À LA CRÉATION D'UNE BRETELLE DE SORTIE DEPUIS LA RN1013

10. ENGAGEMENT DU MAÎTRE D'OUVRAGE

Éléments à transmettre par la SHEMA



ÉTUDE D'OPPORTUNITÉ À LA CRÉATION D'UNE BRETELLE DE SORTIE DEPUIS LA RN1013

ANNEXE



Analyses capacitaires statiques

Girabase

(Le texte qui suit est extrait de la documentation du logiciel *Girabase*).

On peut considérer que la plage de bon fonctionnement d'un carrefour giratoire en heure de pointe va de 25% à 80% de réserve de capacité sur toutes les entrées.

Si la réserve de capacité est supérieure à 80% sur toutes les entrées, le carrefour giratoire n'est probablement pas justifié.

Si la réserve de capacité est supérieure à 50% pour une entrée donnée, il y a lieu de vérifier que l'entrée n'est pas surdimensionnée. Par exemple, s'il est prévu 2 voies (7 m), on envisagera de rétrécir à 1 voie (3,5 ou 4 m). Ceci laissera une capacité suffisante et améliorera la sécurité (traversée piétonne, vitesse d'entrée en heure creuse...).

Si toutes les entrées ont une large réserve de capacité (plus de 50%), le dimensionnement global du giratoire pourra être réduit: un rayon de 15 à 20 m peut suffire plutôt que 35 à 50 m pour des 3 ou 4 branches (ceci va aussi dans le sens de la sécurité en heure creuse). La largeur de la chaussée annulaire n'a que rarement besoin d'être supérieure à 8 ou 9 m (on rappelle qu'un anneau à 3 voies n'est justifié que si au moins une entrée est à 3 voies).

Si la réserve de capacité d'une entrée est comprise entre 5 et 25%, des files d'attente assez longues peuvent être prévisibles aux hyperpointes (périodes courtes à l'intérieur de l'heure de pointe) ou aux pointes hebdomadaires ou saisonnières. Sur les axes à fortes pointes saisonnières, il sera nécessaire d'étudier le carrefour dans le contexte de ces pointes. Ceci peut être fâcheux si un autre carrefour (feux ou giratoire) existe à proximité immédiate (moins de 100 m). On cherchera soit à élargir l'entrée (sur 30 ou 40 m), ou à agrandir le rayon ou la largeur de l'anneau.

Si la réserve de capacité est inférieure à 5% et à fortiori, si elle est négative, de fortes perturbations sont à craindre: files d'attente importantes, saturation. Suivant le type de giratoire et la répartition des trafics, quelques solutions sont présentées ci-après.

1. *Élargissement de la largeur d'entrée:*

Si le trafic entrant est supérieur au trafic gênant, le passage de 1 à 2 voies ou de 2 à 3 voies améliorera nettement la capacité.

Si le trafic entrant est inférieur au trafic gênant mais supérieur à la moitié du trafic gênant, le passage de 1 à 2 voies peut encore être une solution intéressante.

Sinon, il faut chercher à réduire l'importance du trafic gênant.

2. *Élargissement de l'îlot séparateur*

La capacité d'une entrée est liée au trafic gênant au droit de l'entrée étudiée (rappel: composé du trafic circulant sur l'anneau au droit de l'entrée et d'une partie du trafic sortant). Or, l'influence du trafic sortant dépend de la largeur de l'îlot séparateur (plus l'îlot est large, plus l'automobiliste en attente en entrée peut distinguer rapidement les véhicules qui vont sortir de ceux qui vont continuer à tourner sur l'anneau).

Dans le cas où le trafic sortant représente entre 25 et 75% du trafic gênant, et si l'îlot séparateur fait moins de 5 mètres, son élargissement peut donner des résultats intéressants.

3. *Élargissement de la largeur d'anneau*

Pour les petits giratoires (rayon d'îlot central inférieur à 10 m), une largeur d'anneau trop étroite peut entraîner une perte de capacité (assez faible cependant). Si un anneau de moins de 6 m était prévu, le passer à 8 m ou plus, diminuera la gêne des véhicules tournant.

Si l'emprise du giratoire est limitée, l'élargissement de la chaussée annulaire peut être obtenu en réduisant le rayon de l'îlot central.

Pour les giratoires plus grands, lorsque les mouvements de tourne à gauche sont importants, un anneau large (9 à 10 m plutôt que 7 à 8) permettra de diminuer sensiblement l'importance du trafic gênant en favorisant la circulation sur 2 files dans l'anneau.

Il faut dans tous les cas, éviter les anneaux de plus de 10 m qui sont néfastes du point de vue sécurité (sauf si une entrée au moins est à 3 voies).

Si le giratoire reste très saturé lorsqu'on a testé toutes les possibilités d'utilisation de l'espace disponible, les solutions sont:

- l'affectation de voies directes de tourne à droite si un tel mouvement est particulièrement important (mais attention à l'heure de pointe inverse);
- la dénivellation de mouvements directs;
- la remise en cause du plan de circulation.

Situation actuelle

Giratoire rue Guillaumet x rue des Caravelles

Géométrie du giratoire						
Rayon de l'îlot infranchissable :				30,00 m		
Largeur de la bande franchissable :				1,00 m		
Largeur de l'anneau :				8,00 m		
Rayon extérieur du giratoire :				39,00 m		

Nom	Angle (degrés)	Rampe > 3%	Tourne à droite	Entrée à 4 m	Entrée à 15 m	Ilôt	Sortie
rue Concorde	0			3,50		9,00	4,00
rue des Caravelles	60			3,50		8,00	4,00
rue Guillaumet Nord	120			3,50		12,00	4,00
rue du Clos de la Noe	150			3,50		6,00	4,00
rue des Gravieres	260			3,50		6,00	4,00
rue Guillaumet Sud	330			3,50		12,00	4,00

rue Concorde		Réserve de capacité		Longueur de Stockage		Temps d'attente	
Périodes de trafic	en uvp/h	en %	moyenne	maximale	moyen	total	
hpm	1056	97%	0vh	2vh	1s	0,0h	
hps	679	65%	0vh	3vh	2s	0,3h	

rue des Caravelles		Réserve de capacité		Longueur de Stockage		Temps d'attente	
Périodes de trafic	en uvp/h	en %	moyenne	maximale	moyen	total	
hpm	992	99%	0vh	2vh	2s	0,0h	
hps	782	98%	0vh	2vh	3s	0,0h	

rue Guillaumet Nord		Réserve de capacité		Longueur de Stockage		Temps d'attente	
Périodes de trafic	en uvp/h	en %	moyenne	maximale	moyen	total	
hpm	1176	68%	0vh	2vh	0s	0,1h	
hps	637	41%	0vh	3vh	2s	0,5h	

rue du Clos de la Noe		Réserve de capacité		Longueur de Stockage		Temps d'attente	
Périodes de trafic	en uvp/h	en %	moyenne	maximale	moyen	total	
hpm	1152	97%	0vh	2vh	1s	0,0h	
hps	839	97%	0vh	2vh	2s	0,0h	

rue des Gravieres		Réserve de capacité		Longueur de Stockage		Temps d'attente	
Périodes de trafic	en uvp/h	en %	moyenne	maximale	moyen	total	
hpm	1032	96%	0vh	2vh	1s	0,0h	
hps	718	98%	0vh	2vh	3s	0,0h	

rue Guillaumet Sud		Réserve de capacité		Longueur de Stockage		Temps d'attente	
Périodes de trafic	en uvp/h	en %	moyenne	maximale	moyen	total	
hpm	743	58%	0vh	3vh	2s	0,3h	
hps	779	65%	0vh	3vh	2s	0,2h	

Giratoire boulevard du 14 Juillet x rue Lemire

Géométrie du giratoire						
Rayon de l'îlot infranchissable :				15,00 m		
Largeur de la bande franchissable :				1,00 m		
Largeur de l'anneau :				8,00 m		
Rayon extérieur du giratoire :				24,00 m		

Nom	Angle (degrés)	Rampe > 3%	Tourne à droite	Entrée à 4 m	Entrée à 15 m	Ilôt	Sortie
Blvd du 14 Juillet Est	40			7,00		6,00	8,00
rue Jean de la Bruyeres	130			3,50		0,00	4,00
Blvd du 14 Juillet Ouest	220			7,00		6,00	8,00
rue Lemire	310			3,50		1,00	4,00

Blvd du 14 Juillet Est		Réserve de capacité		Longueur de Stockage		Temps d'attente	
Périodes de trafic	en uvp/h	en %	moyenne	maximale	moyen	total	
hpm	2645	80%	0vh	2vh	0s	0,0h	
hps	2413	72%	0vh	2vh	0s	0,0h	

rue Jean de la Bruyeres		Réserve de capacité		Longueur de Stockage		Temps d'attente	
Périodes de trafic	en uvp/h	en %	moyenne	maximale	moyen	total	
hpm	1020	96%	0vh	2vh	2s	0,0h	
hps	720	86%	0vh	2vh	3s	0,1h	

Blvd du 14 Juillet Ouest		Réserve de capacité		Longueur de Stockage		Temps d'attente	
Périodes de trafic	en uvp/h	en %	moyenne	maximale	moyen	total	
hpm	2743	82%	0vh	2vh	0s	0,0h	
hps	2500	79%	0vh	2vh	0s	0,0h	

rue Lemire	Réserve de capacité		Longueur de Stockage		Temps d'attente	
Périodes de trafic	en uvp/h	en %	moyenne	maximale	moyen	total
hpm	1077	95%	0vh	2vh	1s	0,0h
hps	882	85%	0vh	2vh	2s	0,1h

Giratoire des Fayaux

Géométrie du giratoire						
Rayon de l'îlot infranchissable :					50,00 m	
Largeur de la bande franchissable :					1,00 m	
Largeur de l'anneau :					8,00 m	
Rayon extérieur du giratoire :					59,00 m	

Nom	Angle (degrés)	Rampe > 3%	Tourne à droite	Entrée à 4 m	Entrée à 15 m	Ilôt	Sortie
N1013	20			7,00		60,00	4,00
route d'Orleans Nord	110			7,00		15,00	4,00
rue Becquerel	210			3,50		10,00	4,00
route d'Orleans Sud	290			3,50		13,00	4,00

N1013	Réserve de capacité		Longueur de Stockage		Temps d'attente	
Périodes de trafic	en uvp/h	en %	moyenne	maximale	moyen	total
hpm	420	25%	1vh	5vh	3s	1,0h
hps	1067	56%	0vh	2vh	0s	0,1h

route d'Orleans Nord	Réserve de capacité		Longueur de Stockage		Temps d'attente	
Périodes de trafic	en uvp/h	en %	moyenne	maximale	moyen	total
hpm	283	18%	2vh	7vh	5s	1,7h
hps	-51	-3%	61vh	182vh	116s	62,9h

rue Becquerel	Réserve de capacité		Longueur de Stockage		Temps d'attente	
Périodes de trafic	en uvp/h	en %	moyenne	maximale	moyen	total
hpm	507	78%	0vh	3vh	5s	0,2h
hps	73	25%	3vh	10vh	42s	2,6h

route d'Orleans Sud	Réserve de capacité		Longueur de Stockage		Temps d'attente	
Périodes de trafic	en uvp/h	en %	moyenne	maximale	moyen	total
hpm	-8	-1%	26vh	79vh	107s	26,2h
hps	-120	-24%	60vh	159vh	424s	74,2h

Giratoire RD52 x rue Roland Garros

Géométrie du giratoire						
Rayon de l'îlot infranchissable :					15,00 m	
Largeur de la bande franchissable :					1,00 m	
Largeur de l'anneau :					8,00 m	
Rayon extérieur du giratoire :					24,00 m	

Nom	Angle (degrés)	Rampe > 3%	Tourne à droite	Entrée à 4 m	Entrée à 15 m	Ilôt	Sortie
Roland Garros	45			4,00		20,00	4,00
RD52 Nord	135			4,00		10,00	4,00
rue Dumont	215			4,00		7,00	4,00
RD52 Sud	310			4,00		10,00	4,00

Roland Garros	Réserve de capacité		Longueur de Stockage		Temps d'attente	
Périodes de trafic	en uvp/h	en %	moyenne	maximale	moyen	total
hpm	1122	88%	0vh	2vh	1s	0,0h
hps	1115	74%	0vh	2vh	1s	0,1h

RD52 Nord	Réserve de capacité		Longueur de Stockage		Temps d'attente	
Périodes de trafic	en uvp/h	en %	moyenne	maximale	moyen	total
hpm	1481	83%	0vh	2vh	0s	0,0h
hps	878	57%	0vh	3vh	1s	0,2h

rue Dumont	Réserve de capacité		Longueur de Stockage		Temps d'attente	
Périodes de trafic	en uvp/h	en %	moyenne	maximale	moyen	total
hpm	1416	98%	0vh	2vh	0s	0,0h
hps	822	94%	0vh	2vh	2s	0,0h

RD52 Sud	Réserve de capacité		Longueur de Stockage		Temps d'attente	
Périodes de trafic	en uvp/h	en %	moyenne	maximale	moyen	total
hpm	921	55%	0vh	3vh	1s	0,2h
hps	1385	79%	0vh	2vh	0s	0,0h

Giratoire route d'Orléans x boulevard du 14 Juillet

Géométrie du giratoire	
Rayon de l'îlot infranchissable :	15,00 m
Largeur de la bande franchissable :	1,00 m
Largeur de l'anneau :	8,00 m
Rayon extérieur du giratoire :	24,00 m

Nom	Angle (degrés)	Rampe > 3%	Tourne à droite	Entrée à 4 m	Entrée à 15 m	Ilôt	Sortie
14juillet	15			7,00		4,00	8,00
Moulin	105			4,00		5,00	4,00
Allende	195			7,00		4,00	8,00
Rte Orleans	285			8,00		6,00	4,00

14juillet	Réserve de capacité		Longueur de Stockage		Temps d'attente	
Périodes de trafic	en uvp/h	en %	moyenne	maximale	moyen	total
hpm	497	44%	1vh	4vh	4s	0,7h
hps	854	48%	0vh	3vh	1s	0,3h

Moulin	Réserve de capacité		Longueur de Stockage		Temps d'attente	
Périodes de trafic	en uvp/h	en %	moyenne	maximale	moyen	total
hpm	443	81%	0vh	3vh	6s	0,2h
hps	550	81%	0vh	2vh	4s	0,2h

Allende	Réserve de capacité		Longueur de Stockage		Temps d'attente	
Périodes de trafic	en uvp/h	en %	moyenne	maximale	moyen	total
hpm	928	46%	0vh	3vh	1s	0,3h
hps	873	46%	0vh	3vh	1s	0,3h

Rte Orleans	Réserve de capacité		Longueur de Stockage		Temps d'attente	
Périodes de trafic	en uvp/h	en %	moyenne	maximale	moyen	total
hpm	863	39%	0vh	3vh	1s	0,3h
hps	1355	60%	0vh	2vh	0s	0,1h

Giratoire route d'Orléans x route de St-André

Géométrie du giratoire	
Rayon de l'îlot infranchissable :	20,00 m
Largeur de la bande franchissable :	1,00 m
Largeur de l'anneau :	8,00 m
Rayon extérieur du giratoire :	29,00 m

Nom	Angle (degrés)	Rampe > 3%	Tourne à droite	Entrée à 4 m	Entrée à 15 m	Ilôt	Sortie
14juillet Est	70			7,00		7,00	8,00
St Andre Nord	105			4,00		9,00	4,00
14juillet Ouest	245		OUI	7,00		7,00	8,00
St Andre Sud	300			8,00		6,00	4,00

14juillet Est	Réserve de capacité		Longueur de Stockage		Temps d'attente	
Périodes de trafic	en uvp/h	en %	moyenne	maximale	moyen	total
hpm	1602	75%	0vh	2vh	0s	0,0h
hps	1039	56%	0vh	3vh	1s	0,2h

St Andre Nord	Réserve de capacité		Longueur de Stockage		Temps d'attente	
Périodes de trafic	en uvp/h	en %	moyenne	maximale	moyen	total
hpm	935	78%	0vh	2vh	2s	0,1h
hps	489	52%	1vh	4vh	4s	0,5h

14juillet Ouest	Réserve de capacité		Longueur de Stockage		Temps d'attente	
Périodes de trafic	en uvp/h	en %	moyenne	maximale	moyen	total
hpm	2096	84%	0vh	2vh	0s	0,0h
hps	1247	66%	0vh	2vh	1s	0,1h

St Andre Sud	Réserve de capacité		Longueur de Stockage		Temps d'attente	
Périodes de trafic	en uvp/h	en %	moyenne	maximale	moyen	total
hpm	1818	76%	0vh	2vh	0s	0,0h
hps	1221	64%	0vh	2vh	1s	0,1h

Situation actuelle - Pointes mensuelles

Giratoire rue Guillaumet x rue des Caravelles

Géométrie du giratoire	
Rayon de l'îlot infranchissable :	30,00 m
Largeur de la bande franchissable :	1,00 m
Largeur de l'anneau :	8,00 m
Rayon extérieur du giratoire :	39,00 m

Nom	Angle (degrés)	Rampe > 3%	Tourne à droite	Entrée à 4 m	Entrée à 15 m	Îlot	Sortie
rue Concorde	0			3,50		9,00	4,00
rue des Caravelles	60			3,50		8,00	4,00
rue Guillaumet Nord	120			3,50		12,00	4,00
rue du Clos de la Noe	150			3,50		6,00	4,00
rue des Gravieres	260			3,50		6,00	4,00
rue Guillaumet Sud	330			3,50		12,00	4,00

rue Concorde		Réserve de capacité		Longueur de Stockage		Temps d'attente	
Périodes de trafic	en uvp/h	en %		moyenne	maximale	moyen	total
hpm	1004	96%		0vh	2vh	1s	0,0h
hps	589	59%		0vh	3vh	3s	0,3h

rue des Caravelles		Réserve de capacité		Longueur de Stockage		Temps d'attente	
Périodes de trafic	en uvp/h	en %		moyenne	maximale	moyen	total
hpm	937	99%		0vh	2vh	2s	0,0h
hps	722	98%		0vh	2vh	3s	0,0h

rue Guillaumet Nord		Réserve de capacité		Longueur de Stockage		Temps d'attente	
Périodes de trafic	en uvp/h	en %		moyenne	maximale	moyen	total
hpm	1120	65%		0vh	2vh	1s	0,1h
hps	527	34%		1vh	4vh	2s	0,7h

rue du Clos de la Noe		Réserve de capacité		Longueur de Stockage		Temps d'attente	
Périodes de trafic	en uvp/h	en %		moyenne	maximale	moyen	total
hpm	1103	96%		0vh	2vh	1s	0,0h
hps	779	97%		0vh	2vh	3s	0,0h

rue des Gravieres		Réserve de capacité		Longueur de Stockage		Temps d'attente	
Périodes de trafic	en uvp/h	en %		moyenne	maximale	moyen	total
hpm	976	96%		0vh	2vh	2s	0,0h
hps	657	98%		0vh	2vh	3s	0,0h

rue Guillaumet Sud		Réserve de capacité		Longueur de Stockage		Temps d'attente	
Périodes de trafic	en uvp/h	en %		moyenne	maximale	moyen	total
hpm	650	53%		0vh	3vh	2s	0,4h
hps	691	60%		0vh	3vh	2s	0,3h

Giratoire boulevard du 14 Juillet x rue Lemire

Géométrie du giratoire	
Rayon de l'îlot infranchissable :	15,00 m
Largeur de la bande franchissable :	1,00 m
Largeur de l'anneau :	8,00 m
Rayon extérieur du giratoire :	24,00 m

Nom	Angle (degrés)	Rampe > 3%	Tourne à droite	Entrée à 4 m	Entrée à 15 m	Îlot	Sortie
Blvd du 14 Juillet Est	40			7,00		6,00	8,00
rue Jean de la Bruyeres	130			3,50		0,00	4,00
Blvd du 14 Juillet Ouest	220			7,00		6,00	8,00
rue Lemire	310			3,50		1,00	4,00

Blvd du 14 Juillet Est		Réserve de capacité		Longueur de Stockage		Temps d'attente	
Périodes de trafic	en uvp/h	en %		moyenne	maximale	moyen	total
hpm	2557	78%		0vh	2vh	0s	0,0h
hps	2304	69%		0vh	2vh	0s	0,0h

rue Jean de la Bruyeres		Réserve de capacité		Longueur de Stockage		Temps d'attente	
Périodes de trafic	en uvp/h	en %		moyenne	maximale	moyen	total
hpm	950	95%		0vh	2vh	2s	0,0h
hps	640	83%		0vh	2vh	4s	0,1h

Blvd du 14 Juillet Ouest		Réserve de capacité		Longueur de Stockage		Temps d'attente	
Périodes de trafic	en uvp/h	en %		moyenne	maximale	moyen	total
hpm	2662	80%		0vh	2vh	0s	0,0h
hps	2398	77%		0vh	2vh	0s	0,0h

rue Lemire	Réserve de capacité		Longueur de Stockage		Temps d'attente	
Périodes de trafic	en uvp/h	en %	moyenne	maximale	moyen	total
hpm	1011	95%	0vh	2vh	2s	0,0h
hps	802	82%	0vh	2vh	2s	0,1h

Giratoire des Fayaux

Géométrie du giratoire						
Rayon de l'îlot infranchissable :					50,00 m	
Largeur de la bande franchissable :					1,00 m	
Largeur de l'anneau :					8,00 m	
Rayon extérieur du giratoire :					59,00 m	

Nom	Angle (degrés)	Rampe > 3%	Tourne à droite	Entrée à 4 m	Entrée à 15 m	Ilôt	Sortie
N1013	20			7,00		60,00	4,00
route d'Orleans Nord	110			7,00		15,00	4,00
rue Becquerel	210			3,50		10,00	4,00
route d'Orleans Sud	290			3,50		13,00	4,00

N1013	Réserve de capacité		Longueur de Stockage		Temps d'attente	
Périodes de trafic	en uvp/h	en %	moyenne	maximale	moyen	total
hpm	208	13%	2vh	9vh	7s	2,5h
hps	903	49%	0vh	3vh	1s	0,2h

route d'Orleans Nord	Réserve de capacité		Longueur de Stockage		Temps d'attente	
Périodes de trafic	en uvp/h	en %	moyenne	maximale	moyen	total
hpm	62	4%	23vh	71vh	58s	23,1h
hps	-323	-18%	161vh	438vh	320s	190h

rue Becquerel	Réserve de capacité		Longueur de Stockage		Temps d'attente	
Périodes de trafic	en uvp/h	en %	moyenne	maximale	moyen	total
hpm	435	74%	0vh	3vh	6s	0,2h
hps	4	2%	10vh	31vh	141s	9,6h

route d'Orleans Sud	Réserve de capacité		Longueur de Stockage		Temps d'attente	
Périodes de trafic	en uvp/h	en %	moyenne	maximale	moyen	total
hpm	-147	-18%	74vh	200vh	326s	87,1h
hps	-238	-52%	119vh	277vh	944s	181h

Giratoire RD52 x rue Roland Garros

Géométrie du giratoire						
Rayon de l'îlot infranchissable :					15,00 m	
Largeur de la bande franchissable :					1,00 m	
Largeur de l'anneau :					8,00 m	
Rayon extérieur du giratoire :					24,00 m	

Nom	Angle (degrés)	Rampe > 3%	Tourne à droite	Entrée à 4 m	Entrée à 15 m	Ilôt	Sortie
Roland Garros	45			4,00		20,00	4,00
RD52 Nord	135			4,00		10,00	4,00
rue Dumont	215			4,00		7,00	4,00
RD52 Sud	310			4,00		10,00	4,00

Roland Garros	Réserve de capacité		Longueur de Stockage		Temps d'attente	
Périodes de trafic	en uvp/h	en %	moyenne	maximale	moyen	total
hpm	1054	86%	0vh	2vh	1s	0,1h
hps	1038	70%	0vh	2vh	1s	0,1h

RD52 Nord	Réserve de capacité		Longueur de Stockage		Temps d'attente	
Périodes de trafic	en uvp/h	en %	moyenne	maximale	moyen	total
hpm	1434	82%	0vh	2vh	0s	0,0h
hps	778	52%	0vh	3vh	1s	0,3h

rue Dumont	Réserve de capacité		Longueur de Stockage		Temps d'attente	
Périodes de trafic	en uvp/h	en %	moyenne	maximale	moyen	total
hpm	1369	98%	0vh	2vh	1s	0,0h
hps	751	92%	0vh	2vh	3s	0,1h

RD52 Sud	Réserve de capacité		Longueur de Stockage		Temps d'attente	
Périodes de trafic	en uvp/h	en %	moyenne	maximale	moyen	total
hpm	822	50%	0vh	3vh	1s	0,3h
hps	1330	77%	0vh	2vh	0s	0,0h

Giratoire route d'Orléans x boulevard du 14 Juillet

Géométrie du giratoire	
Rayon de l'îlot infranchissable :	15,00 m
Largeur de la bande franchissable :	1,00 m
Largeur de l'anneau :	8,00 m
Rayon extérieur du giratoire :	24,00 m

Nom	Angle (degrés)	Rampe > 3%	Tourne à droite	Entrée à 4 m	Entrée à 15 m	Ilôt	Sortie
14juillet	15			7,00		4,00	8,00
Moulin	105			4,00		5,00	4,00
Allende	195			7,00		4,00	8,00
Rte Orleans	285			8,00		6,00	4,00

14juillet	Réserve de capacité		Longueur de Stockage		Temps d'attente	
Périodes de trafic	en uvp/h	en %	moyenne	maximale	moyen	total
hpm	320	31%	1vh	6vh	6s	1,3h
hps	654	39%	1vh	4vh	2s	0,5h

Moulin	Réserve de capacité		Longueur de Stockage		Temps d'attente	
Périodes de trafic	en uvp/h	en %	moyenne	maximale	moyen	total
hpm	367	77%	0vh	3vh	8s	0,2h
hps	465	77%	0vh	3vh	5s	0,2h

Allende	Réserve de capacité		Longueur de Stockage		Temps d'attente	
Périodes de trafic	en uvp/h	en %	moyenne	maximale	moyen	total
hpm	720	37%	0vh	3vh	1s	0,5h
hps	665	37%	1vh	4vh	2s	0,5h

Rte Orleans	Réserve de capacité		Longueur de Stockage		Temps d'attente	
Périodes de trafic	en uvp/h	en %	moyenne	maximale	moyen	total
hpm	638	30%	1vh	4vh	1s	0,6h
hps	1171	54%	0vh	2vh	0s	0,1h

Giratoire route d'Orléans x route de St-André

Géométrie du giratoire	
Rayon de l'îlot infranchissable :	20,00 m
Largeur de la bande franchissable :	1,00 m
Largeur de l'anneau :	8,00 m
Rayon extérieur du giratoire :	29,00 m

Nom	Angle (degrés)	Rampe > 3%	Tourne à droite	Entrée à 4 m	Entrée à 15 m	Ilôt	Sortie
14juillet Est	70			7,00		7,00	8,00
St Andre Nord	105			4,00		9,00	4,00
14juillet Ouest	245		OUI	7,00		7,00	8,00
St Andre Sud	300			8,00		6,00	4,00

14juillet Est	Réserve de capacité		Longueur de Stockage		Temps d'attente	
Périodes de trafic	en uvp/h	en %	moyenne	maximale	moyen	total
hpm	1452	71%	0vh	2vh	0s	0,1h
hps	847	49%	0vh	3vh	1s	0,3h

St Andre Nord	Réserve de capacité		Longueur de Stockage		Temps d'attente	
Périodes de trafic	en uvp/h	en %	moyenne	maximale	moyen	total
hpm	842	75%	0vh	2vh	2s	0,2h
hps	372	43%	1vh	4vh	6s	0,8h

14juillet Ouest	Réserve de capacité		Longueur de Stockage		Temps d'attente	
Périodes de trafic	en uvp/h	en %	moyenne	maximale	moyen	total
hpm	1976	81%	0vh	2vh	0s	0,0h
hps	1075	61%	0vh	2vh	1s	0,2h

St Andre Sud	Réserve de capacité		Longueur de Stockage		Temps d'attente	
Périodes de trafic	en uvp/h	en %	moyenne	maximale	moyen	total
hpm	1677	72%	0vh	2vh	0s	0,0h
hps	1043	58%	0vh	3vh	1s	0,2h

Situation "LB3 2022 sans Déviation Sud-Ouest"

Giratoire rue Guillaumet x rue des Caravelles

Géométrie du giratoire							
Rayon de l'îlot infranchissable :					30,00 m		
Largeur de la bande franchissable :					1,00 m		
Largeur de l'anneau :					8,00 m		
Rayon extérieur du giratoire :					39,00 m		
Nom	Angle (degrés)	Rampe > 3%	Tourne à droite	Entrée à 4 m	Entrée à 15 m	Ilôt	Sortie
rue Concorde	30			3,50		9,00	4,00
rue des Caravelles	95			3,50		8,00	4,00
rue Guillaumet Nord	150			3,50		12,00	4,00
rue du Clos de la Noe	180			3,50		6,00	4,00
rue des Gravieres	260			3,50		6,00	4,00
rue Guillaumet Sud	330			3,50		12,00	4,00
rue Concorde		Réserve de capacité		Longueur de Stockage		Temps d'attente	
Périodes de trafic		en uvp/h	en %	moyenne	maximale	moyen	total
hpm		1247	97%	0vh	2vh	1s	0,0h
hps		727	66%	0vh	3vh	2s	0,2h
rue des Caravelles		Réserve de capacité		Longueur de Stockage		Temps d'attente	
Périodes de trafic		en uvp/h	en %	moyenne	maximale	moyen	total
hpm		1219	99%	0vh	2vh	1s	0,0h
hps		839	98%	0vh	2vh	2s	0,0h
rue Guillaumet Nord		Réserve de capacité		Longueur de Stockage		Temps d'attente	
Périodes de trafic		en uvp/h	en %	moyenne	maximale	moyen	total
hpm		1232	71%	0vh	2vh	0s	0,1h
hps		804	51%	0vh	3vh	1s	0,3h
rue du Clos de la Noe		Réserve de capacité		Longueur de Stockage		Temps d'attente	
Périodes de trafic		en uvp/h	en %	moyenne	maximale	moyen	total
hpm		1193	97%	0vh	2vh	1s	0,0h
hps		942	98%	0vh	2vh	2s	0,0h
rue des Gravieres		Réserve de capacité		Longueur de Stockage		Temps d'attente	
Périodes de trafic		en uvp/h	en %	moyenne	maximale	moyen	total
hpm		1108	97%	0vh	2vh	1s	0,0h
hps		855	98%	0vh	2vh	2s	0,0h
rue Guillaumet Sud		Réserve de capacité		Longueur de Stockage		Temps d'attente	
Périodes de trafic		en uvp/h	en %	moyenne	maximale	moyen	total
hpm		964	74%	0vh	2vh	1s	0,1h
hps		888	71%	0vh	2vh	1s	0,2h

Giratoire boulevard du 14 Juillet x rue Lemire

Géométrie du giratoire							
Rayon de l'îlot infranchissable :					15,00 m		
Largeur de la bande franchissable :					1,00 m		
Largeur de l'anneau :					8,00 m		
Rayon extérieur du giratoire :					24,00 m		
Nom	Angle (degrés)	Rampe > 3%	Tourne à droite	Entrée à 4 m	Entrée à 15 m	Ilôt	Sortie
Blvd du 14 Juillet Est	40			7,00		6,00	8,00
rue Jean de la Bruyeres	130			3,50		0,00	4,00
Blvd du 14 Juillet Ouest	220			7,00		6,00	8,00
rue Lemire	310			3,50		1,00	4,00
Blvd du 14 Juillet Est		Réserve de capacité		Longueur de Stockage		Temps d'attente	
Périodes de trafic		en uvp/h	en %	moyenne	maximale	moyen	total
hpm		2633	78%	0vh	2vh	0s	0,0h
hps		2250	67%	0vh	2vh	0s	0,0h
rue Jean de la Bruyeres		Réserve de capacité		Longueur de Stockage		Temps d'attente	
Périodes de trafic		en uvp/h	en %	moyenne	maximale	moyen	total
hpm		977	95%	0vh	2vh	2s	0,0h
hps		597	82%	0vh	2vh	4s	0,1h
Blvd du 14 Juillet Ouest		Réserve de capacité		Longueur de Stockage		Temps d'attente	
Périodes de trafic		en uvp/h	en %	moyenne	maximale	moyen	total
hpm		2752	83%	0vh	2vh	0s	0,0h
hps		2485	80%	0vh	2vh	0s	0,0h

rue Lemire	Réserve de capacité		Longueur de Stockage		Temps d'attente	
Périodes de trafic	en uvp/h	en %	moyenne	maximale	moyen	total
hpm	1105	95%	0vh	2vh	1s	0,0h
hps	889	85%	0vh	2vh	2s	0,1h

Giratoire des Fayaux

Géométrie du giratoire						
Rayon de l'îlot infranchissable :					50,00 m	
Largeur de la bande franchissable :					1,00 m	
Largeur de l'anneau :					8,00 m	
Rayon extérieur du giratoire :					59,00 m	

Nom	Angle (degrés)	Rampe > 3%	Tourne à droite	Entrée à 4 m	Entrée à 15 m	Ilôt	Sortie
N1013	20			7,00		60,00	4,00
route d'Orleans Nord	110			7,00		15,00	4,00
rue Becquerel	210			3,50		10,00	4,00
route d'Orleans Sud	290			3,50		13,00	4,00

N1013	Réserve de capacité		Longueur de Stockage		Temps d'attente	
Périodes de trafic	en uvp/h	en %	moyenne	maximale	moyen	total
hpm	492	30%	1vh	4vh	2s	0,7h
hps	1139	61%	0vh	2vh	0s	0,1h

route d'Orleans Nord	Réserve de capacité		Longueur de Stockage		Temps d'attente	
Périodes de trafic	en uvp/h	en %	moyenne	maximale	moyen	total
hpm	237	15%	2vh	8vh	6s	2,1h
hps	-134	-7%	81vh	235vh	154s	87,0h

rue Becquerel	Réserve de capacité		Longueur de Stockage		Temps d'attente	
Périodes de trafic	en uvp/h	en %	moyenne	maximale	moyen	total
hpm	487	77%	0vh	3vh	5s	0,2h
hps	50	18%	4vh	14vh	61s	3,9h

route d'Orleans Sud	Réserve de capacité		Longueur de Stockage		Temps d'attente	
Périodes de trafic	en uvp/h	en %	moyenne	maximale	moyen	total
hpm	-52	-6%	35vh	104vh	149s	37,4h
hps	-163	-33%	82vh	206vh	600s	109h

Giratoire RD52 x rue Roland Garros

Géométrie du giratoire						
Rayon de l'îlot infranchissable :					15,00 m	
Largeur de la bande franchissable :					1,00 m	
Largeur de l'anneau :					8,00 m	
Rayon extérieur du giratoire :					24,00 m	

Nom	Angle (degrés)	Rampe > 3%	Tourne à droite	Entrée à 4 m	Entrée à 15 m	Ilôt	Sortie
Roland Garros	45			4,00		20,00	4,00
RD52 Nord	135			4,00		10,00	4,00
Dumont	225			4,00		6,00	4,00
RD52 Sud	310			4,00		10,00	4,00

Roland Garros	Réserve de capacité		Longueur de Stockage		Temps d'attente	
Périodes de trafic	en uvp/h	en %	moyenne	maximale	moyen	total
hpm	1712	90%	0vh	2vh	0s	0,0h
hps	1590	88%	0vh	2vh	0s	0,0h

RD52 Nord	Réserve de capacité		Longueur de Stockage		Temps d'attente	
Périodes de trafic	en uvp/h	en %	moyenne	maximale	moyen	total
hpm	1522	88%	0vh	2vh	0s	0,0h
hps	1721	94%	0vh	2vh	0s	0,0h

Dumont	Réserve de capacité		Longueur de Stockage		Temps d'attente	
Périodes de trafic	en uvp/h	en %	moyenne	maximale	moyen	total
hpm	1505	97%	0vh	2vh	0s	0,0h
hps	1648	95%	0vh	2vh	0s	0,0h

RD52 Sud	Réserve de capacité		Longueur de Stockage		Temps d'attente	
Périodes de trafic	en uvp/h	en %	moyenne	maximale	moyen	total
hpm	1612	97%	0vh	2vh	0s	0,0h
hps	1613	95%	0vh	2vh	0s	0,0h

Giratoire route d'Orléans x boulevard du 14 Juillet

Géométrie du giratoire							
Rayon de l'îlot infranchissable :					15,00 m		
Largeur de la bande franchissable :					1,00 m		
Largeur de l'anneau :					8,00 m		
Rayon extérieur du giratoire :					24,00 m		
Nom	Angle (degrés)	Rampe > 3%	Tourne à droite	Entrée à 4 m	Entrée à 15 m	Ilôt	Sortie
14juillet	15			7,00		4,00	8,00
Moulin	105			4,00		5,00	4,00
Allende	195			7,00		4,00	8,00
Rte Orleans	285			8,00		6,00	4,00
14juillet		Réserve de capacité		Longueur de Stockage		Temps d'attente	
Périodes de trafic		en uvp/h	en %	moyenne	maximale	moyen	total
hpm		447	40%	1vh	4vh	4s	0,8h
hps		680	38%	1vh	4vh	2s	0,5h
Moulin		Réserve de capacité		Longueur de Stockage		Temps d'attente	
Périodes de trafic		en uvp/h	en %	moyenne	maximale	moyen	total
hpm		400	76%	0vh	3vh	7s	0,2h
hps		445	75%	0vh	3vh	6s	0,3h
Allende		Réserve de capacité		Longueur de Stockage		Temps d'attente	
Périodes de trafic		en uvp/h	en %	moyenne	maximale	moyen	total
hpm		773	40%	0vh	3vh	1s	0,4h
hps		651	37%	1vh	4vh	2s	0,6h
Rte Orleans		Réserve de capacité		Longueur de Stockage		Temps d'attente	
Périodes de trafic		en uvp/h	en %	moyenne	maximale	moyen	total
hpm		769	38%	0vh	3vh	1s	0,4h
hps		1249	60%	0vh	2vh	0s	0,1h

Giratoire route d'Orléans x route de St-André

Géométrie du giratoire							
Rayon de l'îlot infranchissable :					25,00 m		
Largeur de la bande franchissable :					1,00 m		
Largeur de l'anneau :					8,00 m		
Rayon extérieur du giratoire :					34,00 m		
Nom	Angle (degrés)	Rampe > 3%	Tourne à droite	Entrée à 4 m	Entrée à 15 m	Ilôt	Sortie
14juillet Est	70			7,00		7,00	8,00
St Andre Nord	105			4,00		9,00	4,00
14juillet Ouest	245		OUI	7,00		7,00	8,00
St Andre Sud	300			8,00		6,00	4,00
14juillet Est		Réserve de capacité		Longueur de Stockage		Temps d'attente	
Périodes de trafic		en uvp/h	en %	moyenne	maximale	moyen	total
hpm		1983	77%	0vh	2vh	0s	0,0h
hps		1035	54%	0vh	3vh	1s	0,2h
St Andre Nord		Réserve de capacité		Longueur de Stockage		Temps d'attente	
Périodes de trafic		en uvp/h	en %	moyenne	maximale	moyen	total
hpm		1110	79%	0vh	2vh	1s	0,1h
hps		516	52%	1vh	4vh	4s	0,5h
14juillet Ouest		Réserve de capacité		Longueur de Stockage		Temps d'attente	
Périodes de trafic		en uvp/h	en %	moyenne	maximale	moyen	total
hpm		2014	83%	0vh	2vh	0s	0,0h
hps		1096	60%	0vh	2vh	1s	0,2h
St Andre Sud		Réserve de capacité		Longueur de Stockage		Temps d'attente	
Périodes de trafic		en uvp/h	en %	moyenne	maximale	moyen	total
hpm		2032	85%	0vh	2vh	0s	0,0h
hps		1184	66%	0vh	2vh	1s	0,1h

Giratoire interne de la ZAC

Géométrie du giratoire							
Rayon de l'îlot infranchissable :					25,00 m		
Largeur de la bande franchissable :					2,00 m		
Largeur de l'anneau :					8,00 m		
Rayon extérieur du giratoire :					35,00 m		
Nom	Angle (degrés)	Rampe > 3%	Tourne à droite	Entrée à 4 m	Entrée à 15 m	Ilôt	Sortie
ZAC Nord	90			4,00		6,00	4,00
ZAC Ouest	160			4,00		6,00	4,00
Bretelle RN1013	280			4,00		0,00	0,00
ZAC Est	330			4,00		6,00	4,00
ZAC Nord		Réserve de capacité		Longueur de Stockage		Temps d'attente	
Périodes de trafic	en uvp/h	en %		moyenne	maximale	moyen	total
hpm	2056	94%		0vh	2vh	0s	0,0h
hps	1831	91%		0vh	2vh	0s	0,0h
ZAC Ouest		Réserve de capacité		Longueur de Stockage		Temps d'attente	
Périodes de trafic	en uvp/h	en %		moyenne	maximale	moyen	total
hpm	2023	100%		0vh	2vh	0s	0,0h
hps	1867	97%		0vh	2vh	0s	0,0h
Bretelle RN1013		Réserve de capacité		Longueur de Stockage		Temps d'attente	
Périodes de trafic	en uvp/h	en %		moyenne	maximale	moyen	total
hpm	1774	90%		0vh	2vh	0s	0,0h
hps	1619	90%		0vh	2vh	0s	0,0h
ZAC Est		Réserve de capacité		Longueur de Stockage		Temps d'attente	
Périodes de trafic	en uvp/h	en %		moyenne	maximale	moyen	total
hpm	1738	87%		0vh	2vh	0s	0,0h
hps	1735	89%		0vh	2vh	0s	0,0h

Giratoire RD52 x ZAC

Géométrie du giratoire							
Rayon de l'îlot infranchissable :					15,00 m		
Largeur de la bande franchissable :					1,00 m		
Largeur de l'anneau :					8,00 m		
Rayon extérieur du giratoire :					24,00 m		
Nom	Angle (degrés)	Rampe > 3%	Tourne à droite	Entrée à 4 m	Entrée à 15 m	Ilôt	Sortie
RD52 Nord	90			4,00		6,00	4,00
LB3	200			4,00		6,00	4,00
RD52 Sud	270			4,00		6,00	4,00
RD52 Nord		Réserve de capacité		Longueur de Stockage		Temps d'attente	
Périodes de trafic	en uvp/h	en %		moyenne	maximale	moyen	total
hpm	1293	88%		0vh	2vh	1s	0,0h
hps	1008	59%		0vh	2vh	1s	0,1h
LB3		Réserve de capacité		Longueur de Stockage		Temps d'attente	
Périodes de trafic	en uvp/h	en %		moyenne	maximale	moyen	total
hpm	1546	94%		0vh	2vh	0s	0,0h
hps	680	69%		0vh	3vh	3s	0,2h
RD52 Sud		Réserve de capacité		Longueur de Stockage		Temps d'attente	
Périodes de trafic	en uvp/h	en %		moyenne	maximale	moyen	total
hpm	1065	57%		0vh	2vh	0s	0,1h
hps	1327	77%		0vh	2vh	0s	0,0h

Situation "LB3 2022 sans Déviation Sud-Ouest" - Pointes mensuelles

Giratoire rue Guillaumet x rue des Caravelles

Géométrie du giratoire							
Rayon de l'îlot infranchissable :					30,00 m		
Largeur de la bande franchissable :					1,00 m		
Largeur de l'anneau :					8,00 m		
Rayon extérieur du giratoire :					39,00 m		
Nom	Angle (degrés)	Rampe > 3%	Tourne à droite	Entrée à 4 m	Entrée à 15 m	Ilôt	Sortie
rue Concorde	30			3,50		9,00	4,00
rue des Caravelles	95			3,50		8,00	4,00
rue Guillaumet Nord	150			3,50		12,00	4,00
rue du Clos de la Noe	180			3,50		6,00	4,00
rue des Gravieres	260			3,50		6,00	4,00
rue Guillaumet Sud	330			3,50		12,00	4,00
rue Concorde		Réserve de capacité		Longueur de Stockage		Temps d'attente	
Périodes de trafic		en uvp/h	en %	moyenne	maximale	moyen	total
hpm		1205	97%	0vh	2vh	1s	0,0h
hps		644	61%	0vh	3vh	3s	0,3h
rue des Caravelles		Réserve de capacité		Longueur de Stockage		Temps d'attente	
Périodes de trafic		en uvp/h	en %	moyenne	maximale	moyen	total
hpm		1175	99%	0vh	2vh	1s	0,0h
hps		781	98%	0vh	2vh	3s	0,0h
rue Guillaumet Nord		Réserve de capacité		Longueur de Stockage		Temps d'attente	
Périodes de trafic		en uvp/h	en %	moyenne	maximale	moyen	total
hpm		1181	69%	0vh	2vh	0s	0,1h
hps		713	46%	0vh	3vh	2s	0,4h
rue du Clos de la Noe		Réserve de capacité		Longueur de Stockage		Temps d'attente	
Périodes de trafic		en uvp/h	en %	moyenne	maximale	moyen	total
hpm		1150	96%	0vh	2vh	1s	0,0h
hps		887	97%	0vh	2vh	2s	0,0h
rue des Gravieres		Réserve de capacité		Longueur de Stockage		Temps d'attente	
Périodes de trafic		en uvp/h	en %	moyenne	maximale	moyen	total
hpm		1060	96%	0vh	2vh	1s	0,0h
hps		797	98%	0vh	2vh	2s	0,0h
rue Guillaumet Sud		Réserve de capacité		Longueur de Stockage		Temps d'attente	
Périodes de trafic		en uvp/h	en %	moyenne	maximale	moyen	total
hpm		893	71%	0vh	2vh	1s	0,2h
hps		815	67%	0vh	3vh	2s	0,2h

Giratoire boulevard du 14 Juillet x rue Lemire

Géométrie du giratoire							
Rayon de l'îlot infranchissable :					15,00 m		
Largeur de la bande franchissable :					1,00 m		
Largeur de l'anneau :					8,00 m		
Rayon extérieur du giratoire :					24,00 m		
Nom	Angle (degrés)	Rampe > 3%	Tourne à droite	Entrée à 4 m	Entrée à 15 m	Ilôt	Sortie
Blvd du 14 Juillet Est	40			7,00		6,00	8,00
rue Jean de la Bruyeres	130			3,50		0,00	4,00
Blvd du 14 Juillet Ouest	220			7,00		6,00	8,00
rue Lemire	310			3,50		1,00	4,00
Blvd du 14 Juillet Est		Réserve de capacité		Longueur de Stockage		Temps d'attente	
Périodes de trafic		en uvp/h	en %	moyenne	maximale	moyen	total
hpm		2545	76%	0vh	2vh	0s	0,0h
hps		2146	64%	0vh	2vh	0s	0,0h
rue Jean de la Bruyeres		Réserve de capacité		Longueur de Stockage		Temps d'attente	
Périodes de trafic		en uvp/h	en %	moyenne	maximale	moyen	total
hpm		910	94%	0vh	2vh	2s	0,0h
hps		527	79%	0vh	3vh	5s	0,2h
Blvd du 14 Juillet Ouest		Réserve de capacité		Longueur de Stockage		Temps d'attente	
Périodes de trafic		en uvp/h	en %	moyenne	maximale	moyen	total
hpm		2686	81%	0vh	2vh	0s	0,0h
hps		2398	78%	0vh	2vh	0s	0,0h

rue Lemire	Réserve de capacité		Longueur de Stockage		Temps d'attente	
Périodes de trafic	en uvp/h	en %	moyenne	maximale	moyen	total
hpm	1047	95%	0vh	2vh	2s	0,0h
hps	820	83%	0vh	2vh	2s	0,1h

Giratoire des Fayaux

Géométrie du giratoire						
Rayon de l'îlot infranchissable :					50,00 m	
Largeur de la bande franchissable :					1,00 m	
Largeur de l'anneau :					8,00 m	
Rayon extérieur du giratoire :					59,00 m	

Nom	Angle (degrés)	Rampe > 3%	Tourne à droite	Entrée à 4 m	Entrée à 15 m	Ilôt	Sortie
N1013	20			7,00		60,00	4,00
route d'Orleans Nord	110			7,00		15,00	4,00
rue Becquerel	210			3,50		10,00	4,00
route d'Orleans Sud	290			3,50		13,00	4,00

N1013	Réserve de capacité		Longueur de Stockage		Temps d'attente	
Périodes de trafic	en uvp/h	en %	moyenne	maximale	moyen	total
hpm	291	19%	2vh	7vh	5s	1,6h
hps	984	55%	0vh	2vh	1s	0,2h

route d'Orleans Nord	Réserve de capacité		Longueur de Stockage		Temps d'attente	
Périodes de trafic	en uvp/h	en %	moyenne	maximale	moyen	total
hpm	15	1%	35vh	106vh	85s	34,6h
hps	-406	-22%	203vh	537vh	402s	248h

rue Becquerel	Réserve de capacité		Longueur de Stockage		Temps d'attente	
Périodes de trafic	en uvp/h	en %	moyenne	maximale	moyen	total
hpm	416	73%	0vh	3vh	6s	0,3h
hps	-16	-7%	11vh	33vh	169s	11,7h

route d'Orleans Sud	Réserve de capacité		Longueur de Stockage		Temps d'attente	
Périodes de trafic	en uvp/h	en %	moyenne	maximale	moyen	total
hpm	-194	-24%	97vh	255vh	439s	121h
hps	-281	-65%	141vh	313vh	1167s	232h

Giratoire RD52 x rue Roland Garros

Géométrie du giratoire						
Rayon de l'îlot infranchissable :					15,00 m	
Largeur de la bande franchissable :					1,00 m	
Largeur de l'anneau :					8,00 m	
Rayon extérieur du giratoire :					24,00 m	

Nom	Angle (degrés)	Rampe > 3%	Tourne à droite	Entrée à 4 m	Entrée à 15 m	Ilôt	Sortie
Roland Garros	45			4,00		20,00	4,00
RD52 Nord	135			4,00		10,00	4,00
Dumont	225			4,00		6,00	4,00
RD52 Sud	310			4,00		10,00	4,00

Roland Garros	Réserve de capacité		Longueur de Stockage		Temps d'attente	
Périodes de trafic	en uvp/h	en %	moyenne	maximale	moyen	total
hpm	1684	89%	0vh	2vh	0s	0,0h
hps	1552	87%	0vh	2vh	0s	0,0h

RD52 Nord	Réserve de capacité		Longueur de Stockage		Temps d'attente	
Périodes de trafic	en uvp/h	en %	moyenne	maximale	moyen	total
hpm	1476	86%	0vh	2vh	0s	0,0h
hps	1692	93%	0vh	2vh	0s	0,0h

Dumont	Réserve de capacité		Longueur de Stockage		Temps d'attente	
Périodes de trafic	en uvp/h	en %	moyenne	maximale	moyen	total
hpm	1464	97%	0vh	2vh	0s	0,0h
hps	1616	95%	0vh	2vh	0s	0,0h

RD52 Sud	Réserve de capacité		Longueur de Stockage		Temps d'attente	
Périodes de trafic	en uvp/h	en %	moyenne	maximale	moyen	total
hpm	1583	97%	0vh	2vh	0s	0,0h
hps	1579	94%	0vh	2vh	0s	0,0h

Giratoire route d'Orléans x boulevard du 14 Juillet

Géométrie du giratoire	
Rayon de l'îlot infranchissable :	15,00 m
Largeur de la bande franchissable :	1,00 m
Largeur de l'anneau :	8,00 m
Rayon extérieur du giratoire :	24,00 m

Nom	Angle (degrés)	Rampe > 3%	Tourne à droite	Entrée à 4 m	Entrée à 15 m	Ilôt	Sortie
14juillet	15			7,00		4,00	8,00
Moulin	105			4,00		5,00	4,00
Allende	195			7,00		4,00	8,00
Rte Orleans	285			8,00		6,00	4,00

14juillet	Réserve de capacité		Longueur de Stockage		Temps d'attente	
Périodes de trafic	en uvp/h	en %	moyenne	maximale	moyen	total
hpm	268	27%	2vh	7vh	8s	1,6h
hps	479	29%	1vh	5vh	3s	0,9h

Moulin	Réserve de capacité		Longueur de Stockage		Temps d'attente	
Périodes de trafic	en uvp/h	en %	moyenne	maximale	moyen	total
hpm	322	71%	0vh	3vh	9s	0,3h
hps	366	69%	0vh	3vh	7s	0,3h

Allende	Réserve de capacité		Longueur de Stockage		Temps d'attente	
Périodes de trafic	en uvp/h	en %	moyenne	maximale	moyen	total
hpm	562	31%	1vh	4vh	2s	0,7h
hps	450	27%	1vh	5vh	3s	1,0h

Rte Orleans	Réserve de capacité		Longueur de Stockage		Temps d'attente	
Périodes de trafic	en uvp/h	en %	moyenne	maximale	moyen	total
hpm	558	29%	1vh	4vh	2s	0,8h
hps	1084	54%	0vh	3vh	1s	0,2h

Giratoire route d'Orléans x route de St-André

Géométrie du giratoire	
Rayon de l'îlot infranchissable :	25,00 m
Largeur de la bande franchissable :	1,00 m
Largeur de l'anneau :	8,00 m
Rayon extérieur du giratoire :	34,00 m

Nom	Angle (degrés)	Rampe > 3%	Tourne à droite	Entrée à 4 m	Entrée à 15 m	Ilôt	Sortie
14juillet Est	70			7,00		7,00	8,00
St Andre Nord	105			4,00		9,00	4,00
14juillet Ouest	245		OUI	7,00		7,00	8,00
St Andre Sud	300			8,00		6,00	4,00

14juillet Est	Réserve de capacité		Longueur de Stockage		Temps d'attente	
Périodes de trafic	en uvp/h	en %	moyenne	maximale	moyen	total
hpm	1849	74%	0vh	2vh	0s	0,0h
hps	851	47%	0vh	3vh	1s	0,3h

St Andre Nord	Réserve de capacité		Longueur de Stockage		Temps d'attente	
Périodes de trafic	en uvp/h	en %	moyenne	maximale	moyen	total
hpm	1028	77%	0vh	2vh	1s	0,1h
hps	403	44%	1vh	4vh	5s	0,8h

14juillet Ouest	Réserve de capacité		Longueur de Stockage		Temps d'attente	
Périodes de trafic	en uvp/h	en %	moyenne	maximale	moyen	total
hpm	1889	80%	0vh	2vh	0s	0,0h
hps	922	54%	0vh	3vh	1s	0,3h

St Andre Sud	Réserve de capacité		Longueur de Stockage		Temps d'attente	
Périodes de trafic	en uvp/h	en %	moyenne	maximale	moyen	total
hpm	1907	82%	0vh	2vh	0s	0,0h
hps	1024	60%	0vh	3vh	1s	0,2h

Giratoire interne de la ZAC

Géométrie du giratoire	
Rayon de l'îlot infranchissable :	25,00 m
Largeur de la bande franchissable :	2,00 m
Largeur de l'anneau :	8,00 m
Rayon extérieur du giratoire :	35,00 m

Nom	Angle (degrés)	Rampe > 3%	Tourne à droite	Entrée à 4 m	Entrée à 15 m	Ilôt	Sortie
ZAC Nord	90			4,00		6,00	4,00
ZAC Ouest	160			4,00		6,00	4,00
Bretelle RN1013	280			4,00		0,00	0,00
ZAC Est	330			4,00		6,00	4,00

ZAC Nord	Réserve de capacité		Longueur de Stockage		Temps d'attente	
Périodes de trafic	en uvp/h	en %	moyenne	maximale	moyen	total
hpm	2052	93%	0vh	2vh	0s	0,0h
hps	1814	90%	0vh	2vh	0s	0,0h

ZAC Ouest	Réserve de capacité		Longueur de Stockage		Temps d'attente	
Périodes de trafic	en uvp/h	en %	moyenne	maximale	moyen	total
hpm	2017	100%	0vh	2vh	0s	0,0h
hps	1847	97%	0vh	2vh	0s	0,0h

Bretelle RN1013	Réserve de capacité		Longueur de Stockage		Temps d'attente	
Périodes de trafic	en uvp/h	en %	moyenne	maximale	moyen	total
hpm	1753	89%	0vh	2vh	0s	0,0h
hps	1583	89%	0vh	2vh	0s	0,0h

ZAC Est	Réserve de capacité		Longueur de Stockage		Temps d'attente	
Périodes de trafic	en uvp/h	en %	moyenne	maximale	moyen	total
hpm	1701	85%	0vh	2vh	0s	0,0h
hps	1711	88%	0vh	2vh	0s	0,0h

Giratoire RD52 x ZAC

Géométrie du giratoire	
Rayon de l'îlot infranchissable :	15,00 m
Largeur de la bande franchissable :	1,00 m
Largeur de l'anneau :	8,00 m
Rayon extérieur du giratoire :	24,00 m

Nom	Angle (degrés)	Rampe > 3%	Tourne à droite	Entrée à 4 m	Entrée à 15 m	Ilôt	Sortie
RD52 Nord	90			4,00		6,00	4,00
LB3	200			4,00		6,00	4,00
RD52 Sud	270			4,00		6,00	4,00

RD52 Nord	Réserve de capacité		Longueur de Stockage		Temps d'attente	
Périodes de trafic	en uvp/h	en %	moyenne	maximale	moyen	total
hpm	1245	86%	0vh	2vh	1s	0,0h
hps	926	55%	0vh	3vh	1s	0,2h

LB3	Réserve de capacité		Longueur de Stockage		Temps d'attente	
Périodes de trafic	en uvp/h	en %	moyenne	maximale	moyen	total
hpm	1510	93%	0vh	2vh	0s	0,0h
hps	601	65%	0vh	3vh	3s	0,3h

RD52 Sud	Réserve de capacité		Longueur de Stockage		Temps d'attente	
Périodes de trafic	en uvp/h	en %	moyenne	maximale	moyen	total
hpm	988	53%	0vh	2vh	1s	0,2h
hps	1290	75%	0vh	2vh	0s	0,1h

Situation "LB3 2022 avec Déviation Sud-Ouest"

Giratoire rue Guillaumet x rue des Caravelles

Géométrie du giratoire						
Rayon de l'îlot infranchissable :				30,00 m		
Largeur de la bande franchissable :				1,00 m		
Largeur de l'anneau :				8,00 m		
Rayon extérieur du giratoire :				39,00 m		

Nom	Angle (degrés)	Rampe > 3%	Tourne à droite	Entrée à 4 m	Entrée à 15 m	Ilôt	Sortie
rue Concorde	30			3,50		9,00	4,00
rue des Caravelles	95			3,50		8,00	4,00
rue Guillaumet Nord	150			3,50		12,00	4,00
rue du Clos de la Noe	180			3,50		6,00	4,00
rue des Gravieres	260			3,50		6,00	4,00
rue Guillaumet Sud	330			3,50		12,00	4,00

rue Concorde		Réserve de capacité		Longueur de Stockage		Temps d'attente	
Périodes de trafic	en uvp/h	en %		moyenne	maximale	moyen	total
hpm	1243	97%		0vh	2vh	1s	0,0h
hps	719	66%		0vh	3vh	2s	0,2h

rue des Caravelles		Réserve de capacité		Longueur de Stockage		Temps d'attente	
Périodes de trafic	en uvp/h	en %		moyenne	maximale	moyen	total
hpm	1214	99%		0vh	2vh	1s	0,0h
hps	831	98%		0vh	2vh	2s	0,0h

rue Guillaumet Nord		Réserve de capacité		Longueur de Stockage		Temps d'attente	
Périodes de trafic	en uvp/h	en %		moyenne	maximale	moyen	total
hpm	1232	71%		0vh	2vh	0s	0,1h
hps	804	51%		0vh	3vh	1s	0,3h

rue du Clos de la Noe		Réserve de capacité		Longueur de Stockage		Temps d'attente	
Périodes de trafic	en uvp/h	en %		moyenne	maximale	moyen	total
hpm	1193	97%		0vh	2vh	1s	0,0h
hps	942	98%		0vh	2vh	2s	0,0h

rue des Gravieres		Réserve de capacité		Longueur de Stockage		Temps d'attente	
Périodes de trafic	en uvp/h	en %		moyenne	maximale	moyen	total
hpm	1108	97%		0vh	2vh	1s	0,0h
hps	855	98%		0vh	2vh	2s	0,0h

rue Guillaumet Sud		Réserve de capacité		Longueur de Stockage		Temps d'attente	
Périodes de trafic	en uvp/h	en %		moyenne	maximale	moyen	total
hpm	960	74%		0vh	2vh	1s	0,1h
hps	879	70%		0vh	2vh	1s	0,2h

Giratoire boulevard du 14 Juillet x rue Lemire

Géométrie du giratoire						
Rayon de l'îlot infranchissable :				15,00 m		
Largeur de la bande franchissable :				1,00 m		
Largeur de l'anneau :				8,00 m		
Rayon extérieur du giratoire :				24,00 m		

Nom	Angle (degrés)	Rampe > 3%	Tourne à droite	Entrée à 4 m	Entrée à 15 m	Ilôt	Sortie
Blvd du 14 Juillet Est	40			7,00		6,00	8,00
rue Jean de la Bruyeres	130			3,50		0,00	4,00
Blvd du 14 Juillet Ouest	220			7,00		6,00	8,00
rue Politzer	310			3,50		1,00	4,00

Blvd du 14 Juillet Est		Réserve de capacité		Longueur de Stockage		Temps d'attente	
Périodes de trafic	en uvp/h	en %		moyenne	maximale	moyen	total
hpm	2609	78%		0vh	2vh	0s	0,0h
hps	2209	66%		0vh	2vh	0s	0,0h

rue Jean de la Bruyeres		Réserve de capacité		Longueur de Stockage		Temps d'attente	
Périodes de trafic	en uvp/h	en %		moyenne	maximale	moyen	total
hpm	955	95%		0vh	2vh	2s	0,0h
hps	570	82%		0vh	2vh	4s	0,2h

Blvd du 14 Juillet Ouest		Réserve de capacité		Longueur de Stockage		Temps d'attente	
Périodes de trafic	en uvp/h	en %		moyenne	maximale	moyen	total
hpm	2742	83%		0vh	2vh	0s	0,0h
hps	2484	80%		0vh	2vh	0s	0,0h

rue Politzer	Réserve de capacité		Longueur de Stockage		Temps d'attente	
Périodes de trafic	en uvp/h	en %	moyenne	maximale	moyen	total
hpm	1113	95%	0vh	2vh	1s	0,0h
hps	900	85%	0vh	2vh	2s	0,1h

Giratoire nord de l'échangeur des Fayaux

Géométrie du giratoire						
Rayon de l'îlot infranchissable :					20,00 m	
Largeur de la bande franchissable :					1,00 m	
Largeur de l'anneau :					8,00 m	
Rayon extérieur du giratoire :					29,00 m	

Nom	Angle (degrés)	Rampe > 3%	Tourne à droite	Entrée à 4 m	Entrée à 15 m	Ilôt	Sortie
route d Orleans Nord	140			7,00		10,00	8,00
N1013 Sortie	200			0,00		0,00	4,00
route d Orleans Sud	260			7,00		10,00	8,00
N1013 Entree	350			8,00		0,00	0,00

route d Orleans Nord	Réserve de capacité		Longueur de Stockage		Temps d'attente	
Périodes de trafic	en uvp/h	en %	moyenne	maximale	moyen	total
hpm	1302	66%	0vh	2vh	0s	0,0h
hps	-14	-1%	52vh	158vh	99s	52,7h

route d Orleans Sud	Réserve de capacité		Longueur de Stockage		Temps d'attente	
Périodes de trafic	en uvp/h	en %	moyenne	maximale	moyen	total
hpm	2009	66%	0vh	2vh	0s	0,0h
hps	2108	70%	0vh	2vh	0s	0,0h

N1013 Entree	Réserve de capacité		Longueur de Stockage		Temps d'attente	
Périodes de trafic	en uvp/h	en %	moyenne	maximale	moyen	total
hpm	585	43%	0vh	3vh	2s	0,5h
hps	842	57%	0vh	3vh	1s	0,2h

Giratoire sud de l'échangeur des Fayaux

Géométrie du giratoire						
Rayon de l'îlot infranchissable :					20,00 m	
Largeur de la bande franchissable :					1,00 m	
Largeur de l'anneau :					8,00 m	
Rayon extérieur du giratoire :					29,00 m	

Nom	Angle (degrés)	Rampe > 3%	Tourne à droite	Entrée à 4 m	Entrée à 15 m	Ilôt	Sortie
N1013 Sortie	45			0,00		0,00	4,00
route d'Orleans Nord	100			7,00		10,00	8,00
N1013 Entree	150			3,50		0,00	0,00
Becquerel	210			4,00		8,00	4,00
route d Orleans Sud	270			7,00		10,00	4,00
rue de Melleville	320			4,00		5,00	4,00

route d'Orleans Nord	Réserve de capacité		Longueur de Stockage		Temps d'attente	
Périodes de trafic	en uvp/h	en %	moyenne	maximale	moyen	total
hpm	1647	60%	0vh	2vh	0s	0,0h
hps	781	27%	0vh	2vh	0s	0,1h

N1013 Entree	Réserve de capacité		Longueur de Stockage		Temps d'attente	
Périodes de trafic	en uvp/h	en %	moyenne	maximale	moyen	total
hpm	292	47%	1vh	4vh	8s	0,8h
hps	-33	-10%	16vh	48vh	187s	18,0h

Becquerel	Réserve de capacité		Longueur de Stockage		Temps d'attente	
Périodes de trafic	en uvp/h	en %	moyenne	maximale	moyen	total
hpm	552	77%	0vh	3vh	4s	0,2h
hps	-80	-35%	40vh	101vh	621s	53,5h

route d Orleans Sud	Réserve de capacité		Longueur de Stockage		Temps d'attente	
Périodes de trafic	en uvp/h	en %	moyenne	maximale	moyen	total
hpm	634	42%	0vh	3vh	2s	0,5h
hps	212	25%	2vh	7vh	10s	1,8h

rue de Melleville	Réserve de capacité		Longueur de Stockage		Temps d'attente	
Périodes de trafic	en uvp/h	en %	moyenne	maximale	moyen	total
hpm	492	100%	0vh	2vh	0s	0,0h
hps	351	100%	0vh	2vh	0s	0,0h

Giratoire RD52 x rue Roland Garros

Géométrie du giratoire						
Rayon de l'îlot infranchissable :				15,00 m		
Largeur de la bande franchissable :				1,00 m		
Largeur de l'anneau :				8,00 m		
Rayon extérieur du giratoire :				24,00 m		

Nom	Angle (degrés)	Rampe > 3%	Tourne à droite	Entrée à 4 m	Entrée à 15 m	Ilôt	Sortie
Roland Garros	45			4,00		20,00	4,00
RD52 Nord	135			4,00		10,00	4,00
Dumont	225			4,00		6,00	4,00
RD52 Sud	310			4,00		10,00	4,00

Roland Garros		Réserve de capacité		Longueur de Stockage		Temps d'attente	
Périodes de trafic	en uvp/h	en %		moyenne	maximale	moyen	total
hpm	1708	90%		0vh	2vh	0s	0,0h
hps	1581	88%		0vh	2vh	0s	0,0h

RD52 Nord		Réserve de capacité		Longueur de Stockage		Temps d'attente	
Périodes de trafic	en uvp/h	en %		moyenne	maximale	moyen	total
hpm	1522	88%		0vh	2vh	0s	0,0h
hps	1721	94%		0vh	2vh	0s	0,0h

Dumont		Réserve de capacité		Longueur de Stockage		Temps d'attente	
Périodes de trafic	en uvp/h	en %		moyenne	maximale	moyen	total
hpm	1505	97%		0vh	2vh	0s	0,0h
hps	1648	95%		0vh	2vh	0s	0,0h

RD52 Sud		Réserve de capacité		Longueur de Stockage		Temps d'attente	
Périodes de trafic	en uvp/h	en %		moyenne	maximale	moyen	total
hpm	1612	97%		0vh	2vh	0s	0,0h
hps	1613	95%		0vh	2vh	0s	0,0h

Giratoire route d'Orléans x boulevard du 14 Juillet

Géométrie du giratoire						
Rayon de l'îlot infranchissable :				15,00 m		
Largeur de la bande franchissable :				1,00 m		
Largeur de l'anneau :				8,00 m		
Rayon extérieur du giratoire :				24,00 m		

Nom	Angle (degrés)	Rampe > 3%	Tourne à droite	Entrée à 4 m	Entrée à 15 m	Ilôt	Sortie
14juillet	15			7,00		4,00	8,00
Moulin	105			4,00		5,00	4,00
Allende	195			7,00		4,00	8,00
Rte Orleans	285			8,00		6,00	4,00

14juillet		Réserve de capacité		Longueur de Stockage		Temps d'attente	
Périodes de trafic	en uvp/h	en %		moyenne	maximale	moyen	total
hpm	394	36%		1vh	5vh	5s	1,0h
hps	583	34%		1vh	4vh	2s	0,7h

Moulin		Réserve de capacité		Longueur de Stockage		Temps d'attente	
Périodes de trafic	en uvp/h	en %		moyenne	maximale	moyen	total
hpm	382	76%		0vh	3vh	7s	0,3h
hps	414	73%		0vh	3vh	6s	0,3h

Allende		Réserve de capacité		Longueur de Stockage		Temps d'attente	
Périodes de trafic	en uvp/h	en %		moyenne	maximale	moyen	total
hpm	802	57%		0vh	3vh	2s	0,3h
hps	737	57%		0vh	3vh	2s	0,3h

Rte Orleans		Réserve de capacité		Longueur de Stockage		Temps d'attente	
Périodes de trafic	en uvp/h	en %		moyenne	maximale	moyen	total
hpm	1059	42%		0vh	2vh	0s	0,2h
hps	1574	60%		0vh	2vh	0s	0,0h

Giratoire route d'Orléans x route de St-André

Géométrie du giratoire	
Rayon de l'îlot infranchissable :	20,00 m
Largeur de la bande franchissable :	1,00 m
Largeur de l'anneau :	8,00 m
Rayon extérieur du giratoire :	29,00 m

Nom	Angle (degrés)	Rampe > 3%	Tourne à droite	Entrée à 4 m	Entrée à 15 m	Ilôt	Sortie
14juillet Est	70			7,00		7,00	8,00
St Andre Nord	105			4,00		9,00	4,00
14juillet Ouest	245		OUI	7,00		7,00	8,00
St Andre Sud	300			8,00		6,00	4,00

14juillet Est	Réserve de capacité		Longueur de Stockage		Temps d'attente	
Périodes de trafic	en uvp/h	en %	moyenne	maximale	moyen	total
hpm	1985	77%	0vh	2vh	0s	0,0h
hps	1031	54%	0vh	3vh	1s	0,2h

St Andre Nord	Réserve de capacité		Longueur de Stockage		Temps d'attente	
Périodes de trafic	en uvp/h	en %	moyenne	maximale	moyen	total
hpm	1081	79%	0vh	2vh	1s	0,1h
hps	470	49%	1vh	4vh	4s	0,6h

14juillet Ouest	Réserve de capacité		Longueur de Stockage		Temps d'attente	
Périodes de trafic	en uvp/h	en %	moyenne	maximale	moyen	total
hpm	2037	83%	0vh	2vh	0s	0,0h
hps	1130	61%	0vh	2vh	1s	0,2h

St Andre Sud	Réserve de capacité		Longueur de Stockage		Temps d'attente	
Périodes de trafic	en uvp/h	en %	moyenne	maximale	moyen	total
hpm	1994	84%	0vh	2vh	0s	0,0h
hps	1139	65%	0vh	2vh	1s	0,1h

Giratoire interne de la ZAC

Géométrie du giratoire	
Rayon de l'îlot infranchissable :	25,00 m
Largeur de la bande franchissable :	1,00 m
Largeur de l'anneau :	8,00 m
Rayon extérieur du giratoire :	34,00 m

Nom	Angle (degrés)	Rampe > 3%	Tourne à droite	Entrée à 4 m	Entrée à 15 m	Ilôt	Sortie
ZAC Nord	90			4,00		6,00	4,00
ZAC Ouest	160			4,00		3,00	4,00
Bretelle RN1013	280			4,00		0,00	0,00
ZAC Est	330			4,00		6,00	4,00

ZAC Nord	Réserve de capacité		Longueur de Stockage		Temps d'attente	
Périodes de trafic	en uvp/h	en %	moyenne	maximale	moyen	total
hpm	2054	94%	0vh	2vh	0s	0,0h
hps	1825	91%	0vh	2vh	0s	0,0h

ZAC Ouest	Réserve de capacité		Longueur de Stockage		Temps d'attente	
Périodes de trafic	en uvp/h	en %	moyenne	maximale	moyen	total
hpm	2005	100%	0vh	2vh	0s	0,0h
hps	1836	97%	0vh	2vh	0s	0,0h

Bretelle RN1013	Réserve de capacité		Longueur de Stockage		Temps d'attente	
Périodes de trafic	en uvp/h	en %	moyenne	maximale	moyen	total
hpm	1758	90%	0vh	2vh	0s	0,0h
hps	1602	90%	0vh	2vh	0s	0,0h

ZAC Est	Réserve de capacité		Longueur de Stockage		Temps d'attente	
Périodes de trafic	en uvp/h	en %	moyenne	maximale	moyen	total
hpm	1713	87%	0vh	2vh	0s	0,0h
hps	1715	89%	0vh	2vh	0s	0,0h

Giratoire RD52 x ZAC

Géométrie du giratoire							
Rayon de l'îlot infranchissable :						15,00 m	
Largeur de la bande franchissable :						1,00 m	
Largeur de l'anneau :						8,00 m	
Rayon extérieur du giratoire :						24,00 m	

Nom	Angle (degrés)	Rampe > 3%	Tourne à droite	Entrée à 4 m	Entrée à 15 m	Ilôt	Sortie
RD52 Nord	90			4,00		10,00	4,00
LB3	200			4,00		10,00	4,00
RD52 Sud	270			4,00		10,00	4,00

RD52 Nord		Réserve de capacité		Longueur de Stockage		Temps d'attente	
Périodes de trafic	en uvp/h	en %		moyenne	maximale	moyen	total
hpm	1345	88%		0vh	2vh	0s	0,0h
hps	1038	60%		0vh	2vh	1s	0,1h

LB3		Réserve de capacité		Longueur de Stockage		Temps d'attente	
Périodes de trafic	en uvp/h	en %		moyenne	maximale	moyen	total
hpm	1577	94%		0vh	2vh	0s	0,0h
hps	702	70%		0vh	3vh	2s	0,2h

RD52 Sud		Réserve de capacité		Longueur de Stockage		Temps d'attente	
Périodes de trafic	en uvp/h	en %		moyenne	maximale	moyen	total
hpm	1078	57%		0vh	2vh	0s	0,1h
hps	1359	77%		0vh	2vh	0s	0,0h

Situation "2022 avec Déviation Sud-Ouest sans LB3"

Giratoire sud de l'échangeur des Fayaux

Géométrie du giratoire							
Rayon de l'îlot infranchissable :						20,00 m	
Largeur de la bande franchissable :						1,00 m	
Largeur de l'anneau :						8,00 m	
Rayon extérieur du giratoire :						29,00 m	

Nom	Angle (degrés)	Rampe > 3%	Tourne à droite	Entrée à 4 m	Entrée à 15 m	Ilôt	Sortie
N1013 Sortie	45			0,00		0,00	4,00
route d'Orleans Nord	100			7,00		10,00	8,00
N1013 Entree	150			4,00		0,00	0,00
Becquerel	210			4,00		8,00	4,00
route d Orleans Sud	270			7,00		10,00	4,00
rue de Melleville	320			4,00		5,00	4,00

route d'Orleans Nord		Réserve de capacité		Longueur de Stockage		Temps d'attente	
Périodes de trafic	en uvp/h	en %		moyenne	maximale	moyen	total
hps	827	28%		0vh	2vh	0s	0,1h

N1013 Entree		Réserve de capacité		Longueur de Stockage		Temps d'attente	
Périodes de trafic	en uvp/h	en %		moyenne	maximale	moyen	total
hps	54	15%		5vh	16vh	54s	4,7h

Becquerel		Réserve de capacité		Longueur de Stockage		Temps d'attente	
Périodes de trafic	en uvp/h	en %		moyenne	maximale	moyen	total
hps	-62	-25%		31vh	83vh	454s	39,1h

route d Orleans Sud		Réserve de capacité		Longueur de Stockage		Temps d'attente	
Périodes de trafic	en uvp/h	en %		moyenne	maximale	moyen	total
hps	268	30%		1vh	6vh	8s	1,3h

rue de Melleville		Réserve de capacité		Longueur de Stockage		Temps d'attente	
Périodes de trafic	en uvp/h	en %		moyenne	maximale	moyen	total
hps	371	100%		0vh	2vh	0s	0,0h

Situation "2022 avec Déviation Sud-Ouest sans LB3"- Pointes mensuelles

Giratoire sud de l'échangeur des Fayaux

Géométrie du giratoire	
Rayon de l'îlot infranchissable :	20,00 m
Largeur de la bande franchissable :	1,00 m
Largeur de l'anneau :	8,00 m
Rayon extérieur du giratoire :	29,00 m

Nom	Angle (degrés)	Rampe > 3%	Tourne à droite	Entrée à 4 m	Entrée à 15 m	Ilôt	Sortie
N1013 Sortie	45			0,00		0,00	4,00
route d'Orleans Nord	100			7,00		10,00	8,00
N1013 Entree	150			4,00		0,00	0,00
Becquerel	210			4,00		8,00	4,00
route d Orleans Sud	270			7,00		10,00	4,00
rue de Melleville	320			4,00		5,00	4,00

route d'Orleans Nord	Réserve de capacité		Longueur de Stockage		Temps d'attente	
Périodes de trafic	en uvp/h	en %	moyenne	maximale	moyen	total
hps	618	21%	0vh	3vh	0s	0,3h

N1013 Entree	Réserve de capacité		Longueur de Stockage		Temps d'attente	
Périodes de trafic	en uvp/h	en %	moyenne	maximale	moyen	total
hps	-29	-9%	15vh	45vh	177s	16,6h

Becquerel	Réserve de capacité		Longueur de Stockage		Temps d'attente	
Périodes de trafic	en uvp/h	en %	moyenne	maximale	moyen	total
hps	-137	-67%	68vh	152vh	1210s	114h

route d Orleans Sud	Réserve de capacité		Longueur de Stockage		Temps d'attente	
Périodes de trafic	en uvp/h	en %	moyenne	maximale	moyen	total
hps	110	14%	4vh	14vh	20s	3,9h

rue de Melleville	Réserve de capacité		Longueur de Stockage		Temps d'attente	
Périodes de trafic	en uvp/h	en %	moyenne	maximale	moyen	total
hps	317	100%	0vh	2vh	0s	0,0h

Situation "LB3 2022 avec Déviation Sud-Ouest" - Pointes mensuelles

Giratoire rue Guillaumet x rue des Caravelles

Géométrie du giratoire	
Rayon de l'îlot infranchissable :	30,00 m
Largeur de la bande franchissable :	1,00 m
Largeur de l'anneau :	8,00 m
Rayon extérieur du giratoire :	39,00 m

Nom	Angle (degrés)	Rampe > 3%	Tourne à droite	Entrée à 4 m	Entrée à 15 m	Ilôt	Sortie
rue Concorde	30			3,50		9,00	4,00
rue des Caravelles	95			3,50		8,00	4,00
rue Guillaumet Nord	150			3,50		12,00	4,00
rue du Clos de la Noe	180			3,50		6,00	4,00
rue des Gravières	260			3,50		6,00	4,00
rue Guillaumet Sud	330			3,50		12,00	4,00

rue Concorde	Réserve de capacité		Longueur de Stockage		Temps d'attente	
Périodes de trafic	en uvp/h	en %	moyenne	maximale	moyen	total
hpm	1201	97%	0vh	2vh	1s	0,0h
hps	637	61%	0vh	3vh	3s	0,3h

rue des Caravelles	Réserve de capacité		Longueur de Stockage		Temps d'attente	
Périodes de trafic	en uvp/h	en %	moyenne	maximale	moyen	total
hpm	1171	99%	0vh	2vh	1s	0,0h
hps	774	98%	0vh	2vh	3s	0,0h

rue Guillaumet Nord	Réserve de capacité		Longueur de Stockage		Temps d'attente	
Périodes de trafic	en uvp/h	en %	moyenne	maximale	moyen	total
hpm	1181	69%	0vh	2vh	0s	0,1h
hps	713	46%	0vh	3vh	2s	0,4h

rue du Clos de la Noe		Réserve de capacité		Longueur de Stockage		Temps d'attente	
Périodes de trafic	en uvp/h	en %	moyenne	maximale	moyen	total	
hpm	1150	96%	0vh	2vh	1s	0,0h	
hps	887	97%	0vh	2vh	2s	0,0h	

rue des Gravieres		Réserve de capacité		Longueur de Stockage		Temps d'attente	
Périodes de trafic	en uvp/h	en %	moyenne	maximale	moyen	total	
hpm	1060	96%	0vh	2vh	1s	0,0h	
hps	797	98%	0vh	2vh	2s	0,0h	

rue Guillaumet Sud		Réserve de capacité		Longueur de Stockage		Temps d'attente	
Périodes de trafic	en uvp/h	en %	moyenne	maximale	moyen	total	
hpm	889	71%	0vh	2vh	1s	0,2h	
hps	805	67%	0vh	3vh	2s	0,2h	

Giratoire boulevard du 14 Juillet x rue Lemire

Géométrie du giratoire	
Rayon de l'îlot infranchissable :	15,00 m
Largeur de la bande franchissable :	1,00 m
Largeur de l'anneau :	8,00 m
Rayon extérieur du giratoire :	24,00 m

Nom	Angle (degrés)	Rampe > 3%	Tourne à droite	Entrée à 4 m	Entrée à 15 m	Ilôt	Sortie
Blvd du 14 Juillet Est	40			7,00		6,00	8,00
rue Jean de la Bruyeres	130			3,50		0,00	4,00
Blvd du 14 Juillet Ouest	220			7,00		6,00	8,00
rue Politzer	310			3,50		1,00	4,00

Blvd du 14 Juillet Est		Réserve de capacité		Longueur de Stockage		Temps d'attente	
Périodes de trafic	en uvp/h	en %	moyenne	maximale	moyen	total	
hpm	2521	76%	0vh	2vh	0s	0,0h	
hps	2102	63%	0vh	2vh	0s	0,0h	

rue Jean de la Bruyeres		Réserve de capacité		Longueur de Stockage		Temps d'attente	
Périodes de trafic	en uvp/h	en %	moyenne	maximale	moyen	total	
hpm	889	94%	0vh	2vh	2s	0,0h	
hps	501	78%	0vh	3vh	5s	0,2h	

Blvd du 14 Juillet Ouest		Réserve de capacité		Longueur de Stockage		Temps d'attente	
Périodes de trafic	en uvp/h	en %	moyenne	maximale	moyen	total	
hpm	2679	82%	0vh	2vh	0s	0,0h	
hps	2401	78%	0vh	2vh	0s	0,0h	

rue Politzer		Réserve de capacité		Longueur de Stockage		Temps d'attente	
Périodes de trafic	en uvp/h	en %	moyenne	maximale	moyen	total	
hpm	1059	95%	0vh	2vh	2s	0,0h	
hps	833	83%	0vh	2vh	2s	0,1h	

Giratoire nord de l'échangeur des Fayaux

Géométrie du giratoire	
Rayon de l'îlot infranchissable :	20,00 m
Largeur de la bande franchissable :	1,00 m
Largeur de l'anneau :	8,00 m
Rayon extérieur du giratoire :	29,00 m

Nom	Angle (degrés)	Rampe > 3%	Tourne à droite	Entrée à 4 m	Entrée à 15 m	Ilôt	Sortie
route d Orleans Nord	140			7,00		10,00	8,00
N1013 Sortie	200			0,00		0,00	4,00
route d Orleans Sud	260			7,00		10,00	8,00
N1013 Entree	350			8,00		0,00	0,00

route d Orleans Nord		Réserve de capacité		Longueur de Stockage		Temps d'attente	
Périodes de trafic	en uvp/h	en %	moyenne	maximale	moyen	total	
hpm	1164	50%	0vh	2vh	0s	0,0h	
hps	-261	-14%	131vh	361vh	256s	149h	

route d Orleans Sud		Réserve de capacité		Longueur de Stockage		Temps d'attente	
Périodes de trafic	en uvp/h	en %	moyenne	maximale	moyen	total	
hpm	1924	64%	0vh	2vh	0s	0,0h	
hps	2031	67%	0vh	2vh	0s	0,0h	

N1013 Entree	Réserve de capacité		Longueur de Stockage		Temps d'attente	
Périodes de trafic	en uvp/h	en %	moyenne	maximale	moyen	total
hpm	423	33%	1vh	5vh	4s	0,9h
hps	696	50%	0vh	3vh	2s	0,4h

Giratoire sud de l'échangeur des Fayaux

Géométrie du giratoire						
Rayon de l'îlot infranchissable :					20,00 m	
Largeur de la bande franchissable :					1,00 m	
Largeur de l'anneau :					8,00 m	
Rayon extérieur du giratoire :					29,00 m	

Nom	Angle (degrés)	Rampe > 3%	Tourne à droite	Entrée à 4 m	Entrée à 15 m	Ilôt	Sortie
N1013 Sortie	45			0,00		0,00	4,00
route d'Orleans Nord	100			7,00		10,00	8,00
N1013 Entree	150			4,00		0,00	0,00
Becquerel	210			4,00		8,00	4,00
route d Orleans Sud	270			7,00		10,00	4,00
rue de Melleville	320			4,00		5,00	4,00

route d'Orleans Nord	Réserve de capacité		Longueur de Stockage		Temps d'attente	
Périodes de trafic	en uvp/h	en %	moyenne	maximale	moyen	total
hpm	1519	55%	0vh	2vh	0s	0,0h
hps	573	20%	0vh	3vh	1s	0,4h

N1013 Entree	Réserve de capacité		Longueur de Stockage		Temps d'attente	
Périodes de trafic	en uvp/h	en %	moyenne	maximale	moyen	total
hpm	270	43%	1vh	5vh	9s	0,9h
hps	-78	-26%	39vh	102vh	470s	49,0h

Becquerel	Réserve de capacité		Longueur de Stockage		Temps d'attente	
Périodes de trafic	en uvp/h	en %	moyenne	maximale	moyen	total
hpm	473	72%	0vh	3vh	5s	0,3h
hps	-150	-79%	75vh	161vh	1427s	135h

route d Orleans Sud	Réserve de capacité		Longueur de Stockage		Temps d'attente	
Périodes de trafic	en uvp/h	en %	moyenne	maximale	moyen	total
hpm	464	33%	1vh	4vh	3s	0,8h
hps	65	9%	8vh	25vh	40s	7,7h

rue de Melleville	Réserve de capacité		Longueur de Stockage		Temps d'attente	
Périodes de trafic	en uvp/h	en %	moyenne	maximale	moyen	total
hpm	436	100%	0vh	2vh	0s	0,0h
hps	301	100%	0vh	2vh	0s	0,0h

Giratoire RD52 x rue Roland Garros

Géométrie du giratoire						
Rayon de l'îlot infranchissable :					15,00 m	
Largeur de la bande franchissable :					1,00 m	
Largeur de l'anneau :					8,00 m	
Rayon extérieur du giratoire :					24,00 m	

Nom	Angle (degrés)	Rampe > 3%	Tourne à droite	Entrée à 4 m	Entrée à 15 m	Ilôt	Sortie
Roland Garros	45			4,00		20,00	4,00
RD52 Nord	135			4,00		10,00	4,00
Dumont	225			4,00		6,00	4,00
RD52 Sud	310			4,00		10,00	4,00

Roland Garros	Réserve de capacité		Longueur de Stockage		Temps d'attente	
Périodes de trafic	en uvp/h	en %	moyenne	maximale	moyen	total
hpm	1680	89%	0vh	2vh	0s	0,0h
hps	1542	86%	0vh	2vh	0s	0,0h

RD52 Nord	Réserve de capacité		Longueur de Stockage		Temps d'attente	
Périodes de trafic	en uvp/h	en %	moyenne	maximale	moyen	total
hpm	1476	86%	0vh	2vh	0s	0,0h
hps	1692	93%	0vh	2vh	0s	0,0h

Dumont	Réserve de capacité		Longueur de Stockage		Temps d'attente	
Périodes de trafic	en uvp/h	en %	moyenne	maximale	moyen	total
hpm	1464	97%	0vh	2vh	0s	0,0h
hps	1616	95%	0vh	2vh	0s	0,0h

RD52 Sud	Réserve de capacité		Longueur de Stockage		Temps d'attente	
Périodes de trafic	en uvp/h	en %	moyenne	maximale	moyen	total
hpm	1583	97%	0vh	2vh	0s	0,0h
hps	1579	94%	0vh	2vh	0s	0,0h

Giratoire route d'Orléans x boulevard du 14 Juillet

Géométrie du giratoire						
Rayon de l'îlot infranchissable :					15,00 m	
Largeur de la bande franchissable :					1,00 m	
Largeur de l'anneau :					8,00 m	
Rayon extérieur du giratoire :					24,00 m	

Nom	Angle (degrés)	Rampe > 3%	Tourne à droite	Entrée à 4 m	Entrée à 15 m	Ilôt	Sortie
14juillet	15			7,00		4,00	8,00
Moulin	105			4,00		5,00	4,00
Allende	195			7,00		4,00	8,00
Rte Orleans	285			8,00		6,00	4,00

14juillet	Réserve de capacité		Longueur de Stockage		Temps d'attente	
Périodes de trafic	en uvp/h	en %	moyenne	maximale	moyen	total
hpm	217	22%	2vh	8vh	10s	2,1h
hps	378	24%	1vh	6vh	4s	1,3h

Moulin	Réserve de capacité		Longueur de Stockage		Temps d'attente	
Périodes de trafic	en uvp/h	en %	moyenne	maximale	moyen	total
hpm	306	70%	0vh	3vh	9s	0,4h
hps	338	67%	0vh	3vh	8s	0,4h

Allende	Réserve de capacité		Longueur de Stockage		Temps d'attente	
Périodes de trafic	en uvp/h	en %	moyenne	maximale	moyen	total
hpm	630	49%	0vh	3vh	3s	0,5h
hps	578	49%	1vh	4vh	3s	0,5h

Rte Orleans	Réserve de capacité		Longueur de Stockage		Temps d'attente	
Périodes de trafic	en uvp/h	en %	moyenne	maximale	moyen	total
hpm	849	34%	0vh	3vh	1s	0,3h
hps	1413	55%	0vh	2vh	0s	0,0h

Giratoire route d'Orléans x route de St-André

Géométrie du giratoire						
Rayon de l'îlot infranchissable :					20,00 m	
Largeur de la bande franchissable :					1,00 m	
Largeur de l'anneau :					8,00 m	
Rayon extérieur du giratoire :					29,00 m	

Nom	Angle (degrés)	Rampe > 3%	Tourne à droite	Entrée à 4 m	Entrée à 15 m	Ilôt	Sortie
14juillet Est	70			7,00		7,00	8,00
St Andre Nord	105			4,00		9,00	4,00
14juillet Ouest	245		OUI	7,00		7,00	8,00
St Andre Sud	300			8,00		6,00	4,00

14juillet Est	Réserve de capacité		Longueur de Stockage		Temps d'attente	
Périodes de trafic	en uvp/h	en %	moyenne	maximale	moyen	total
hpm	1852	74%	0vh	2vh	0s	0,0h
hps	847	47%	0vh	3vh	1s	0,3h

St Andre Nord	Réserve de capacité		Longueur de Stockage		Temps d'attente	
Périodes de trafic	en uvp/h	en %	moyenne	maximale	moyen	total
hpm	996	76%	0vh	2vh	1s	0,1h
hps	354	40%	1vh	5vh	6s	0,9h

14juillet Ouest	Réserve de capacité		Longueur de Stockage		Temps d'attente	
Périodes de trafic	en uvp/h	en %	moyenne	maximale	moyen	total
hpm	1912	80%	0vh	2vh	0s	0,0h
hps	959	55%	0vh	3vh	1s	0,2h

St Andre Sud	Réserve de capacité		Longueur de Stockage		Temps d'attente	
Périodes de trafic	en uvp/h	en %	moyenne	maximale	moyen	total
hpm	1865	82%	0vh	2vh	0s	0,0h
hps	976	59%	0vh	3vh	1s	0,2h

Giratoire interne de la ZAC

Géométrie du giratoire							
Rayon de l'îlot infranchissable :					25,00 m		
Largeur de la bande franchissable :					1,00 m		
Largeur de l'anneau :					8,00 m		
Rayon extérieur du giratoire :					34,00 m		
Nom	Angle (degrés)	Rampe > 3%	Tourne à droite	Entrée à 4 m	Entrée à 15 m	Ilôt	Sortie
ZAC Nord	90			4,00		6,00	4,00
ZAC Ouest	160			4,00		6,00	4,00
Bretelle RN1013	280			4,00		0,00	0,00
ZAC Est	330			4,00		6,00	4,00
ZAC Nord		Réserve de capacité		Longueur de Stockage		Temps d'attente	
Périodes de trafic	en uvp/h	en %		moyenne	maximale	moyen	total
hpm	2050	93%		0vh	2vh	0s	0,0h
hps	1810	90%		0vh	2vh	0s	0,0h
ZAC Ouest		Réserve de capacité		Longueur de Stockage		Temps d'attente	
Périodes de trafic	en uvp/h	en %		moyenne	maximale	moyen	total
hpm	2003	100%		0vh	2vh	0s	0,0h
hps	1829	97%		0vh	2vh	0s	0,0h
Bretelle RN1013		Réserve de capacité		Longueur de Stockage		Temps d'attente	
Périodes de trafic	en uvp/h	en %		moyenne	maximale	moyen	total
hpm	1737	89%		0vh	2vh	0s	0,0h
hps	1564	89%		0vh	2vh	0s	0,0h
ZAC Est		Réserve de capacité		Longueur de Stockage		Temps d'attente	
Périodes de trafic	en uvp/h	en %		moyenne	maximale	moyen	total
hpm	1674	85%		0vh	2vh	0s	0,0h
hps	1689	88%		0vh	2vh	0s	0,0h

Giratoire RD52 x ZAC

Géométrie du giratoire							
Rayon de l'îlot infranchissable :					15,00 m		
Largeur de la bande franchissable :					1,00 m		
Largeur de l'anneau :					8,00 m		
Rayon extérieur du giratoire :					24,00 m		
Nom	Angle (degrés)	Rampe > 3%	Tourne à droite	Entrée à 4 m	Entrée à 15 m	Ilôt	Sortie
RD52 Nord	90			4,00		10,00	4,00
LB3	200			4,00		10,00	4,00
RD52 Sud	270			4,00		10,00	4,00
RD52 Nord		Réserve de capacité		Longueur de Stockage		Temps d'attente	
Périodes de trafic	en uvp/h	en %		moyenne	maximale	moyen	total
hpm	1300	87%		0vh	2vh	1s	0,0h
hps	959	56%		0vh	2vh	1s	0,2h
LB3		Réserve de capacité		Longueur de Stockage		Temps d'attente	
Périodes de trafic	en uvp/h	en %		moyenne	maximale	moyen	total
hpm	1544	93%		0vh	2vh	0s	0,0h
hps	623	66%		0vh	3vh	3s	0,3h
RD52 Sud		Réserve de capacité		Longueur de Stockage		Temps d'attente	
Périodes de trafic	en uvp/h	en %		moyenne	maximale	moyen	total
hpm	1001	53%		0vh	2vh	1s	0,1h
hps	1323	75%		0vh	2vh	0s	0,0h

Situation "LB3 2042 avec Déviation Sud-Ouest"

Giratoire rue Guillaumet x rue des Caravelles

Géométrie du giratoire							
Rayon de l'îlot infranchissable :					30,00 m		
Largeur de la bande franchissable :					1,00 m		
Largeur de l'anneau :					8,00 m		
Rayon extérieur du giratoire :					39,00 m		
Nom	Angle (degrés)	Rampe > 3%	Tourne à droite	Entrée à 4 m	Entrée à 15 m	Ilôt	Sortie
rue Concorde	30			3,50		9,00	4,00
rue des Caravelles	95			3,50		8,00	4,00
rue Guillaumet Nord	150			3,50		12,00	4,00
rue du Clos de la Noe	180			3,50		6,00	4,00
rue des Gravieres	260			3,50		6,00	4,00
rue Guillaumet Sud	330			3,50		12,00	4,00
rue Concorde		Réserve de capacité		Longueur de Stockage		Temps d'attente	
Périodes de trafic		en uvp/h	en %	moyenne	maximale	moyen	total
hpm		1192	96%	0vh	2vh	1s	0,0h
hps		619	60%	0vh	3vh	3s	0,3h
rue des Caravelles		Réserve de capacité		Longueur de Stockage		Temps d'attente	
Périodes de trafic		en uvp/h	en %	moyenne	maximale	moyen	total
hpm		1160	99%	0vh	2vh	1s	0,0h
hps		763	98%	0vh	2vh	3s	0,0h
rue Guillaumet Nord		Réserve de capacité		Longueur de Stockage		Temps d'attente	
Périodes de trafic		en uvp/h	en %	moyenne	maximale	moyen	total
hpm		1173	68%	0vh	2vh	0s	0,1h
hps		696	45%	0vh	3vh	2s	0,4h
rue du Clos de la Noe		Réserve de capacité		Longueur de Stockage		Temps d'attente	
Périodes de trafic		en uvp/h	en %	moyenne	maximale	moyen	total
hpm		1142	96%	0vh	2vh	1s	0,0h
hps		875	97%	0vh	2vh	2s	0,0h
rue des Gravieres		Réserve de capacité		Longueur de Stockage		Temps d'attente	
Périodes de trafic		en uvp/h	en %	moyenne	maximale	moyen	total
hpm		1051	96%	0vh	2vh	1s	0,0h
hps		786	98%	0vh	2vh	2s	0,0h
rue Guillaumet Sud		Réserve de capacité		Longueur de Stockage		Temps d'attente	
Périodes de trafic		en uvp/h	en %	moyenne	maximale	moyen	total
hpm		877	70%	0vh	2vh	1s	0,2h
hps		790	66%	0vh	3vh	2s	0,2h

Giratoire boulevard du 14 Juillet x rue Lemire

Géométrie du giratoire							
Rayon de l'îlot infranchissable :					15,00 m		
Largeur de la bande franchissable :					1,00 m		
Largeur de l'anneau :					8,00 m		
Rayon extérieur du giratoire :					24,00 m		
Nom	Angle (degrés)	Rampe > 3%	Tourne à droite	Entrée à 4 m	Entrée à 15 m	Ilôt	Sortie
Blvd du 14 Juillet Est	40			7,00		6,00	8,00
rue Jean de la Bruyeres	130			3,50		0,00	4,00
Blvd du 14 Juillet Ouest	220			7,00		6,00	8,00
rue Politzer	310			3,50		1,00	4,00
Blvd du 14 Juillet Est		Réserve de capacité		Longueur de Stockage		Temps d'attente	
Périodes de trafic		en uvp/h	en %	moyenne	maximale	moyen	total
hpm		2503	75%	0vh	2vh	0s	0,0h
hps		2078	62%	0vh	2vh	0s	0,0h
rue Jean de la Bruyeres		Réserve de capacité		Longueur de Stockage		Temps d'attente	
Périodes de trafic		en uvp/h	en %	moyenne	maximale	moyen	total
hpm		875	94%	0vh	2vh	2s	0,0h
hps		486	77%	0vh	3vh	5s	0,2h
Blvd du 14 Juillet Ouest		Réserve de capacité		Longueur de Stockage		Temps d'attente	
Périodes de trafic		en uvp/h	en %	moyenne	maximale	moyen	total
hpm		2665	81%	0vh	2vh	0s	0,0h
hps		2383	78%	0vh	2vh	0s	0,0h

rue Politzer	Réserve de capacité		Longueur de Stockage		Temps d'attente	
Périodes de trafic	en uvp/h	en %	moyenne	maximale	moyen	total
hpm	1045	95%	0vh	2vh	2s	0,0h
hps	819	82%	0vh	2vh	2s	0,1h

Giratoire nord de l'échangeur des Fayaux

Géométrie du giratoire						
Rayon de l'îlot infranchissable :					20,00 m	
Largeur de la bande franchissable :					1,00 m	
Largeur de l'anneau :					8,00 m	
Rayon extérieur du giratoire :					29,00 m	

Nom	Angle (degrés)	Rampe > 3%	Tourne à droite	Entrée à 4 m	Entrée à 15 m	Ilôt	Sortie
route d Orleans Nord	140			7,00		10,00	8,00
N1013 Sortie	200			0,00		0,00	4,00
route d Orleans Sud	260			7,00		10,00	8,00
N1013 Entree	350			8,00		0,00	0,00

route d Orleans Nord	Réserve de capacité		Longueur de Stockage		Temps d'attente	
Périodes de trafic	en uvp/h	en %	moyenne	maximale	moyen	total
hpm	1116	48%	0vh	2vh	0s	0,1h
hps	-324	-18%	162vh	439vh	322s	191h

route d Orleans Sud	Réserve de capacité		Longueur de Stockage		Temps d'attente	
Périodes de trafic	en uvp/h	en %	moyenne	maximale	moyen	total
hpm	1898	63%	0vh	2vh	0s	0,0h
hps	2009	66%	0vh	2vh	0s	0,0h

N1013 Entree	Réserve de capacité		Longueur de Stockage		Temps d'attente	
Périodes de trafic	en uvp/h	en %	moyenne	maximale	moyen	total
hpm	383	31%	1vh	5vh	4s	1,0h
hps	659	48%	0vh	3vh	2s	0,4h

Giratoire sud de l'échangeur des Fayaux

Géométrie du giratoire						
Rayon de l'îlot infranchissable :					20,00 m	
Largeur de la bande franchissable :					1,00 m	
Largeur de l'anneau :					8,00 m	
Rayon extérieur du giratoire :					29,00 m	

Nom	Angle (degrés)	Rampe > 3%	Tourne à droite	Entrée à 4 m	Entrée à 15 m	Ilôt	Sortie
N1013 Sortie	45			0,00		0,00	4,00
route d'Orleans Nord	100			7,00		10,00	8,00
N1013 Entree	150			4,00		0,00	0,00
Becquerel	210			4,00		8,00	4,00
route d Orleans Sud	270			7,00		10,00	4,00
rue de Melleville	320			4,00		5,00	4,00

route d'Orleans Nord	Réserve de capacité		Longueur de Stockage		Temps d'attente	
Périodes de trafic	en uvp/h	en %	moyenne	maximale	moyen	total
hpm	1490	54%	0vh	2vh	0s	0,0h
hps	529	18%	0vh	3vh	1s	0,4h

N1013 Entree	Réserve de capacité		Longueur de Stockage		Temps d'attente	
Périodes de trafic	en uvp/h	en %	moyenne	maximale	moyen	total
hpm	252	41%	1vh	5vh	10s	1,0h
hps	-93	-32%	47vh	119vh	585s	61,9h

Becquerel	Réserve de capacité		Longueur de Stockage		Temps d'attente	
Périodes de trafic	en uvp/h	en %	moyenne	maximale	moyen	total
hpm	459	71%	0vh	3vh	5s	0,3h
hps	-164	-90%	82vh	170vh	1618s	156h

route d Orleans Sud	Réserve de capacité		Longueur de Stockage		Temps d'attente	
Périodes de trafic	en uvp/h	en %	moyenne	maximale	moyen	total
hpm	423	30%	1vh	5vh	3s	0,9h
hps	31	4%	14vh	45vh	73s	14,3h

rue de Melleville	Réserve de capacité		Longueur de Stockage		Temps d'attente	
Périodes de trafic	en uvp/h	en %	moyenne	maximale	moyen	total
hpm	423	100%	0vh	2vh	0s	0,0h
hps	290	100%	0vh	2vh	0s	0,0h

Giratoire RD52 x rue Roland Garros

Géométrie du giratoire						
Rayon de l'îlot infranchissable :				15,00 m		
Largeur de la bande franchissable :				1,00 m		
Largeur de l'anneau :				8,00 m		
Rayon extérieur du giratoire :				24,00 m		

Nom	Angle (degrés)	Rampe > 3%	Tourne à droite	Entrée à 4 m	Entrée à 15 m	Ilôt	Sortie
Roland Garros	45			4,00		20,00	4,00
RD52 Nord	135			4,00		10,00	4,00
Dumont	225			4,00		6,00	4,00
RD52 Sud	310			4,00		10,00	4,00

Roland Garros		Réserve de capacité		Longueur de Stockage		Temps d'attente	
Périodes de trafic	en uvp/h	en %		moyenne	maximale	moyen	total
hpm	1677	89%		0vh	2vh	0s	0,0h
hps	1536	86%		0vh	2vh	0s	0,0h

RD52 Nord		Réserve de capacité		Longueur de Stockage		Temps d'attente	
Périodes de trafic	en uvp/h	en %		moyenne	maximale	moyen	total
hpm	1468	86%		0vh	2vh	0s	0,0h
hps	1691	93%		0vh	2vh	0s	0,0h

Dumont		Réserve de capacité		Longueur de Stockage		Temps d'attente	
Périodes de trafic	en uvp/h	en %		moyenne	maximale	moyen	total
hpm	1456	97%		0vh	2vh	0s	0,0h
hps	1614	94%		0vh	2vh	0s	0,0h

RD52 Sud		Réserve de capacité		Longueur de Stockage		Temps d'attente	
Périodes de trafic	en uvp/h	en %		moyenne	maximale	moyen	total
hpm	1576	97%		0vh	2vh	0s	0,0h
hps	1572	94%		0vh	2vh	0s	0,0h

Giratoire route d'Orléans x boulevard du 14 Juillet

Géométrie du giratoire						
Rayon de l'îlot infranchissable :				15,00 m		
Largeur de la bande franchissable :				1,00 m		
Largeur de l'anneau :				8,00 m		
Rayon extérieur du giratoire :				24,00 m		

Nom	Angle (degrés)	Rampe > 3%	Tourne à droite	Entrée à 4 m	Entrée à 15 m	Ilôt	Sortie
14juillet	15			7,00		4,00	8,00
Moulin	105			4,00		5,00	4,00
Allende	195			7,00		4,00	8,00
Rte Orleans	285			8,00		6,00	4,00

14juillet		Réserve de capacité		Longueur de Stockage		Temps d'attente	
Périodes de trafic	en uvp/h	en %		moyenne	maximale	moyen	total
hpm	183	19%		3vh	10vh	12s	2,5h
hps	333	21%		2vh	7vh	4s	1,6h

Moulin		Réserve de capacité		Longueur de Stockage		Temps d'attente	
Périodes de trafic	en uvp/h	en %		moyenne	maximale	moyen	total
hpm	292	68%		0vh	3vh	10s	0,4h
hps	322	66%		0vh	3vh	9s	0,4h

Allende		Réserve de capacité		Longueur de Stockage		Temps d'attente	
Périodes de trafic	en uvp/h	en %		moyenne	maximale	moyen	total
hpm	599	47%		1vh	4vh	3s	0,5h
hps	546	47%		1vh	4vh	3s	0,6h

Rte Orleans		Réserve de capacité		Longueur de Stockage		Temps d'attente	
Périodes de trafic	en uvp/h	en %		moyenne	maximale	moyen	total
hpm	807	33%		0vh	3vh	1s	0,3h
hps	1379	54%		0vh	2vh	0s	0,0h

Giratoire route d'Orléans x route de St-André

Géométrie du giratoire	
Rayon de l'îlot infranchissable :	20,00 m
Largeur de la bande franchissable :	1,00 m
Largeur de l'anneau :	8,00 m
Rayon extérieur du giratoire :	29,00 m

Nom	Angle (degrés)	Rampe > 3%	Tourne à droite	Entrée à 4 m	Entrée à 15 m	Ilôt	Sortie
14juillet Est	70			7,00		7,00	8,00
St Andre Nord	105			4,00		9,00	4,00
14juillet Ouest	245		OUI	7,00		7,00	8,00
St Andre Sud	300			8,00		6,00	4,00

14juillet Est	Réserve de capacité		Longueur de Stockage		Temps d'attente	
Périodes de trafic	en uvp/h	en %	moyenne	maximale	moyen	total
hpm	1827	74%	0vh	2vh	0s	0,0h
hps	810	46%	0vh	3vh	1s	0,4h

St Andre Nord	Réserve de capacité		Longueur de Stockage		Temps d'attente	
Périodes de trafic	en uvp/h	en %	moyenne	maximale	moyen	total
hpm	979	75%	0vh	2vh	1s	0,1h
hps	331	38%	1vh	5vh	7s	1,0h

14juillet Ouest	Réserve de capacité		Longueur de Stockage		Temps d'attente	
Périodes de trafic	en uvp/h	en %	moyenne	maximale	moyen	total
hpm	1891	80%	0vh	2vh	0s	0,0h
hps	924	53%	0vh	3vh	1s	0,3h

St Andre Sud	Réserve de capacité		Longueur de Stockage		Temps d'attente	
Périodes de trafic	en uvp/h	en %	moyenne	maximale	moyen	total
hpm	1845	82%	0vh	2vh	0s	0,0h
hps	943	57%	0vh	3vh	1s	0,2h

Giratoire interne de la ZAC

Géométrie du giratoire	
Rayon de l'îlot infranchissable :	25,00 m
Largeur de la bande franchissable :	1,00 m
Largeur de l'anneau :	8,00 m
Rayon extérieur du giratoire :	34,00 m

Nom	Angle (degrés)	Rampe > 3%	Tourne à droite	Entrée à 4 m	Entrée à 15 m	Ilôt	Sortie
ZAC Nord	90			4,00		6,00	4,00
ZAC Ouest	160			4,00		6,00	4,00
Bretelle RN1013	280			4,00		0,00	0,00
ZAC Est	330			4,00		6,00	4,00

ZAC Nord	Réserve de capacité		Longueur de Stockage		Temps d'attente	
Périodes de trafic	en uvp/h	en %	moyenne	maximale	moyen	total
hpm	2049	93%	0vh	2vh	0s	0,0h
hps	1806	90%	0vh	2vh	0s	0,0h

ZAC Ouest	Réserve de capacité		Longueur de Stockage		Temps d'attente	
Périodes de trafic	en uvp/h	en %	moyenne	maximale	moyen	total
hpm	2001	100%	0vh	2vh	0s	0,0h
hps	1822	97%	0vh	2vh	0s	0,0h

Bretelle RN1013	Réserve de capacité		Longueur de Stockage		Temps d'attente	
Périodes de trafic	en uvp/h	en %	moyenne	maximale	moyen	total
hpm	1732	89%	0vh	2vh	0s	0,0h
hps	1555	89%	0vh	2vh	0s	0,0h

ZAC Est	Réserve de capacité		Longueur de Stockage		Temps d'attente	
Périodes de trafic	en uvp/h	en %	moyenne	maximale	moyen	total
hpm	1663	85%	0vh	2vh	0s	0,0h
hps	1683	88%	0vh	2vh	0s	0,0h

Giratoire RD52 x ZAC

Géométrie du giratoire							
Rayon de l'îlot infranchissable :					15,00 m		
Largeur de la bande franchissable :					1,00 m		
Largeur de l'anneau :					8,00 m		
Rayon extérieur du giratoire :					24,00 m		

Nom	Angle (degrés)	Rampe > 3%	Tourne à droite	Entrée à 4 m	Entrée à 15 m	Ilôt	Sortie
RD52 Nord	90			4,00		10,00	4,00
LB3	200			4,00		10,00	4,00
RD52 Sud	270			4,00		10,00	4,00

RD52 Nord		Réserve de capacité		Longueur de Stockage		Temps d'attente	
Périodes de trafic	en uvp/h	en %		moyenne	maximale	moyen	total
hpm	1288	87%		0vh	2vh	1s	0,0h
hps	945	55%		0vh	3vh	1s	0,2h

LB3		Réserve de capacité		Longueur de Stockage		Temps d'attente	
Périodes de trafic	en uvp/h	en %		moyenne	maximale	moyen	total
hpm	1537	93%		0vh	2vh	0s	0,0h
hps	607	65%		0vh	3vh	3s	0,3h

RD52 Sud		Réserve de capacité		Longueur de Stockage		Temps d'attente	
Périodes de trafic	en uvp/h	en %		moyenne	maximale	moyen	total
hpm	984	53%		0vh	2vh	1s	0,2h
hps	1312	75%		0vh	2vh	0s	0,0h