RAPPORT D'ETUDE
#9592
13 mai 2024
ICADE / Groupe DUVAL

SAINT – NAZAIRE (44)

DESTINATION GAVY

-

ETUDE DE CIRCULATION

Rédacteur	N° version	Date version	Vérifié par	Assistant/Technicien	Modifications
L.Ferron l.ferron@cdvia.fr +33(0)6.14.66.45.17	1.0	02/05/24	N. Delavenne n.delavenne@cdvia.fr	G.Velayoudon g.velayoudon@cdvia.fr	Rapport initial
L.Ferron	2.0	13/05/24	N. Delavenne	G.Velayoudon	Rapport initial

Certification OPQIBI

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

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

SOMMAIRE

1. SYNTHESE 4

2. PREAMBULE 5

3. DIAGNOSTIC DE LA SITUATION EXISTANTE 6

3.1. DESSERTE ROUTIERE 6

3.2. DESSERTE EN TRANSPORTS COLLECTIFS 8

3.3. MODES ACTIFS 10

3.4. RECUEIL DE DONNEES 12

3.4.1. Dispositif 12

3.4.2. Flux aux périodes de pointe 14

3.4.3. Trafics moyens journaliers 17

3.4.4. Analyse de fonctionnement 20

4. HYPOTHESES 22

4.1. NATURE DU PROJET 22

4.2. PROGRAMME 24

4.3. ACCES 24

4.4. FLUX GENERES 24

4.4.1. Flux existants 24

4.4.2. Flux générés 26

4.4.2.1. Logements 26

4.4.2.2. Foyer jeunes actifs 26

4.4.2.3. Emplois 26

4.4.2.4. Hôtel 26

4.4.2.5. Restaurant 26

4.4.2.6. Campus sport / santé 26

4.4.2.7. Bilan des flux générés 27

4.4.2.8. Répartition des flux sur le réseau de voirie 27

4.4.3. Scénarios 29

5. IMPACT CIRCULATOIRE 34

5.1. FLUX PREVISIONNELS AUX PERIODES DE POINTE . 34

5.2. TRAFICS MOYENS JOURNALIERS 39

5.3. ANALYSE DE FONCTIONNEMENT 41

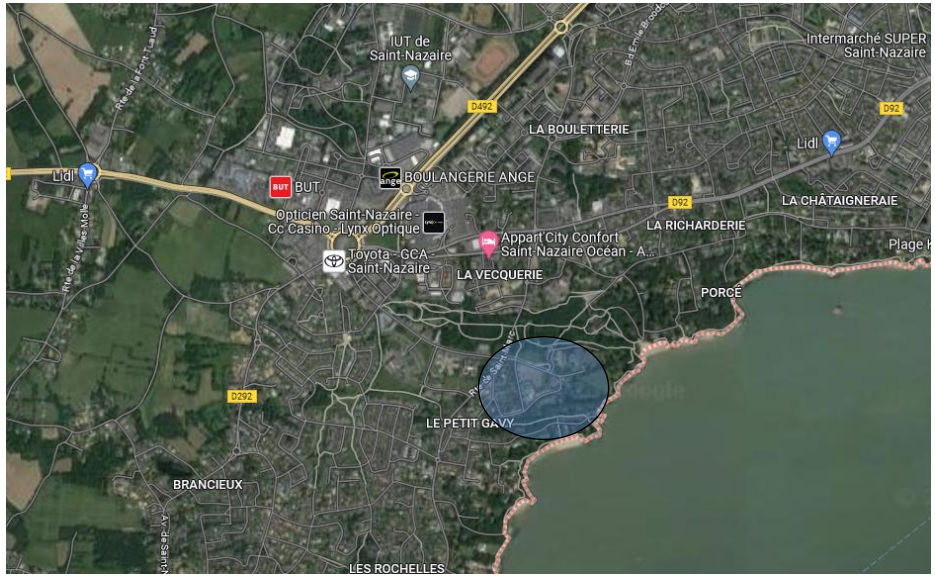
6. ANNEXES : 42

6.1. DETAIL DES COMPTAGES AUTOMATIQUES 42

6.2. DETAIL DES CALCULS DE RESERVE DE CAPACITE 55

1. SYNTHESE

Icade promotion et le Groupe Duval ont missionné CDVIA pour réaliser une étude de circulation sur le site de Gavy.



Localisation du projet

Le diagnostic de la situation actuelle a montré qu'il n'existait pas de difficultés de circulation majeure. La très forte présence de la voiture, malgré la desserte du site par quatre lignes de transports collectifs dont HélYce, rend difficile les cheminements piétons à l'intérieur du campus. Soulignons également la poursuite du maillage cyclable avec la mise en service récente de la piste sur la route de Saint Marc.

Les flux générés par le projet seront aux heures de pointe inférieurs aux flux existants sur site (déménagement à venir de l'ensemble des activités présentes aujourd'hui).

Plan masse du projet

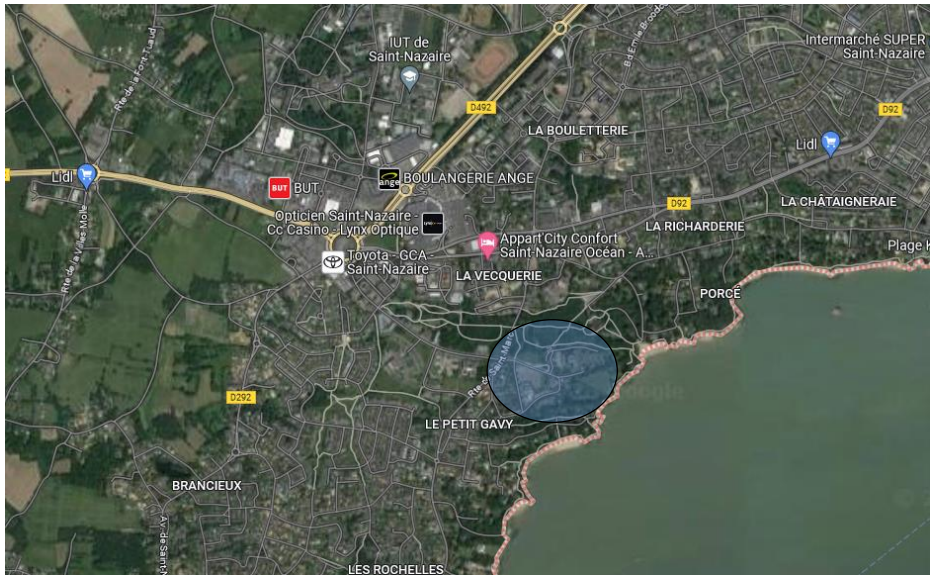
Pour les deux scénarios envisagés, le fonctionnement des carrefours est satisfaisant. La **mise en sens unique Sud → Nord de la rue du Campus** semble légèrement plus favorable dans le sens où elle simplifie la lecture du schéma global et réduit les mouvements sur certains carrefours pour lesquels la visibilité n'est pas optimale.

2. PREAMBULE

Lauréats de la consultation « Ambition Maritime et Littorale » sur le site de Gavy à Saint-Nazaire, Icade promotion et le Groupe Duval ont émis le souhait de disposer d'une étude de circulation.

La mission envisagée est constituée de deux phases :

- Phase 1 : Diagnostic de l'existant
  - Observations sur site,
  - Comptages,
  - Premières pistes d'amélioration de desserte,
- Phase 2 : Impact du projet
  - Estimation des flux prévisionnels aux périodes de pointe et en trafic moyen journalier,
  - Analyse du fonctionnement des carrefours afin de s'assurer de la bonne fluidité de la circulation,
  - Préconisations le cas échéant de mesures d'accompagnement.



Localisation du projet

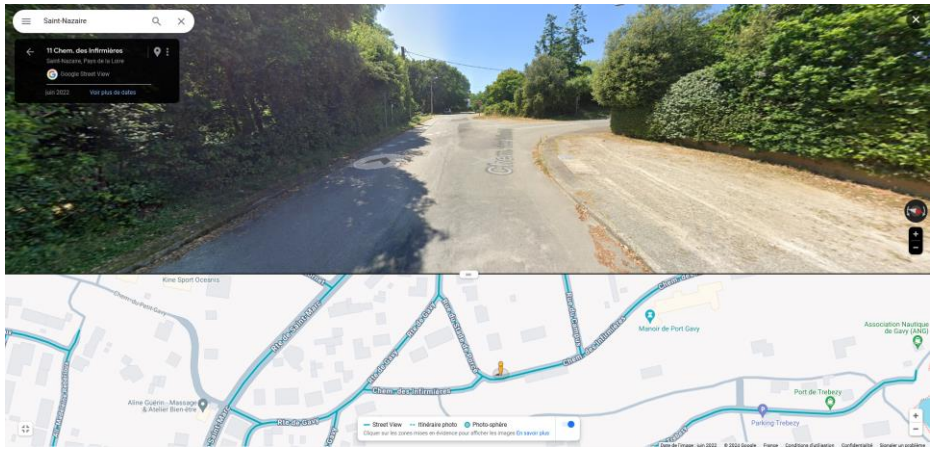
3. DIAGNOSTIC DE LA SITUATION EXISTANTE

3.1. DESSERTE ROUTIERE

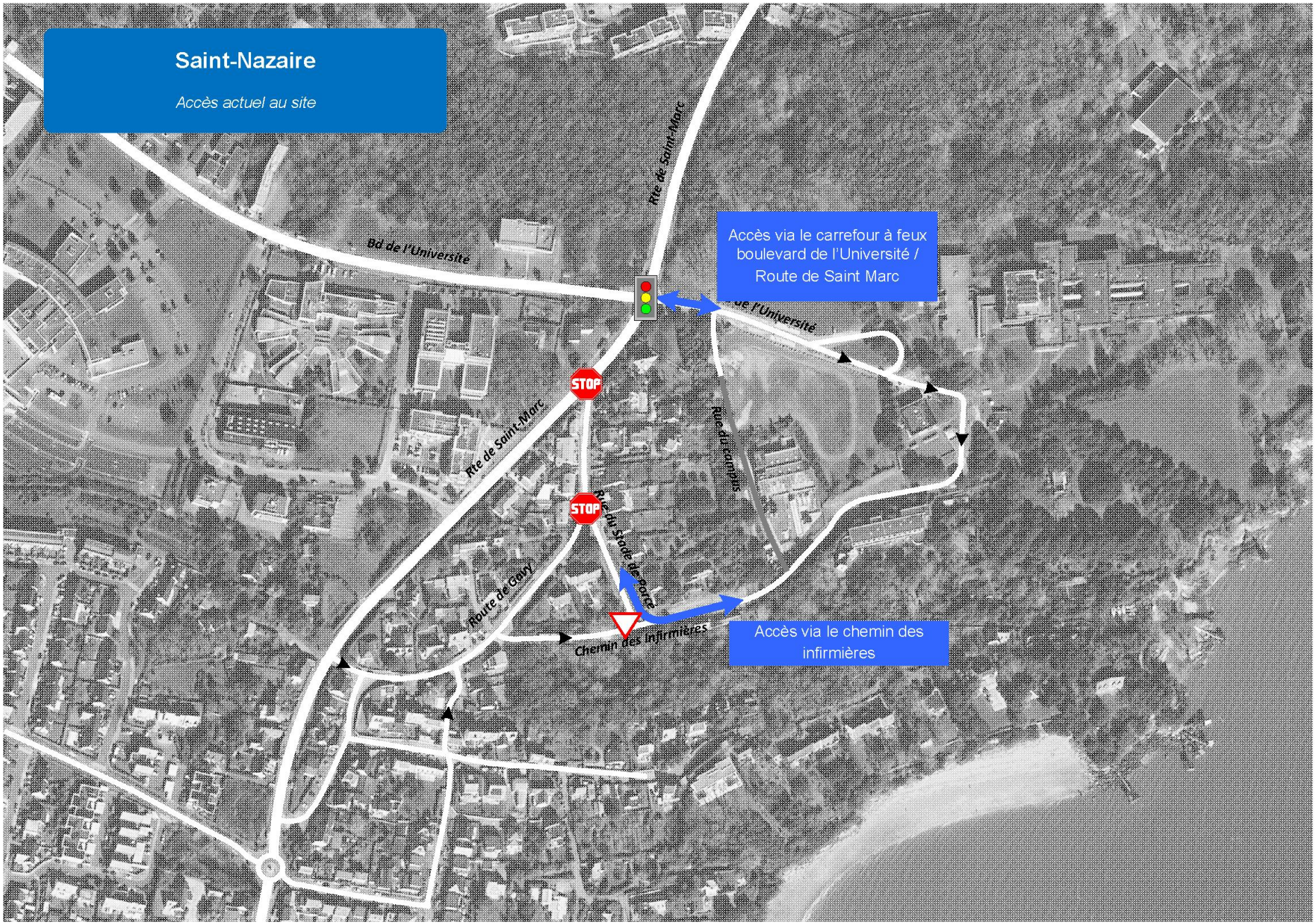
Le projet est situé à proximité immédiate de la route de Saint Marc qui longe le site du Nord au Sud. Le carrefour géré par feux tricolores qu'il forme avec le boulevard de l'université est le principal accès au site aujourd'hui.

Un autre accès existe plus au Sud par le Chemin des infirmières auquel il est possible d'accéder par la route de Gavy et la rue du Stade de Porcé.

Carrefour Boulevard de l'Université / Route de Saint Marc



Carrefour Chemin des Infirmières / rue du Stade de Porcé


Saint-Nazaire
Accès actuel au site
Rte de Saint-Marc
Bd de l'Université
Accès via le carrefour à feux boulevard de l'Université / Route de Saint Marc
STOP
Rte de Saint-Marc
Rue du campus
STOP
Rue du Stade de Foot
Route de Gavy
Chemin des Infirmières
Accès via le chemin des infirmières

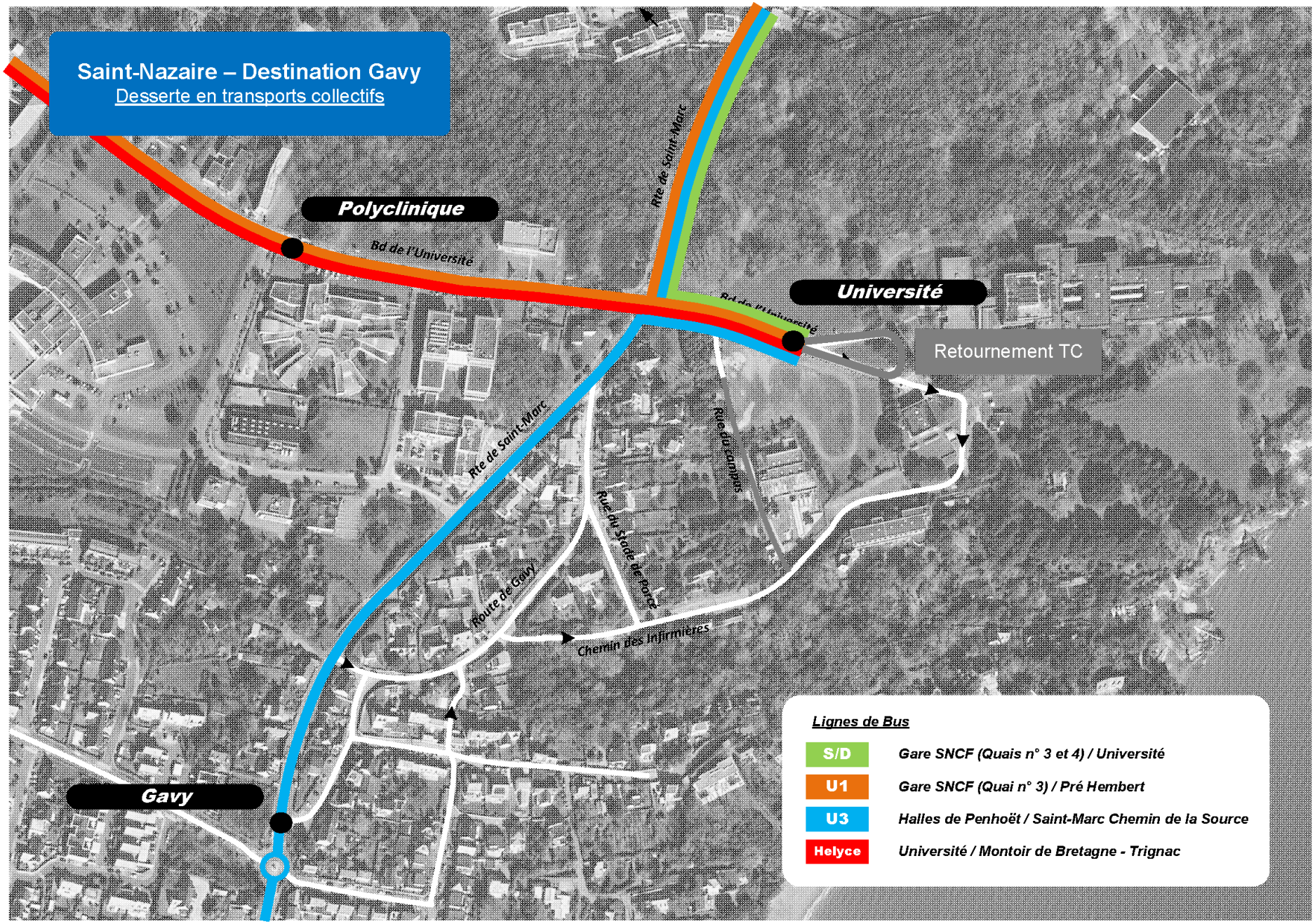
3.2. DESSERTE EN TRANSPORTS COLLECTIFS

Quatre lignes de transports en commun desservent le site :

- Hélyce (Mairie de Trignac / Montoir l'Ormois – Université) : amplitude horaire de 06h00 à 23h30 avec un 1 passage toutes les 10 minutes de 07h à 20h.
- U1 (Gare de Saint-Nazaire – Pré Hembert) : amplitude de 06h à 20h avec un passage toutes les 20 minutes .
- U3 (Halles de Penhoët – Chemin de la source) : amplitude horaire de 07h à 20h avec un passage toutes les 15 à 30 minutes selon la période de la journée.
- S/D (ligne circulaire gare de Saint-Nazaire – Saint Marc sur Mer – Gare de Saint Nazaire) : 3 passages en soirée entre 19h30 et 20h30 par sens.

Sur site, les demi-tours sont organisés à l'aide d'une raquette de retournement

Raquette de retournement des transports en commun


Saint-Nazaire – Destination Gavy
Desserte en transports collectifs
Polyclinique
Bd de l'Université
Rte de Saint-Marc
Université
Retournement TC
Rte de Saint-Marc
Rue du compas
Rue du Stade de Porcé
Route de Gavy
Chemin des Infirmières
Gavy
Lignes de Bus
S/D
Gare SNCF (Quais n° 3 et 4) / Université
U1
Gare SNCF (Quai n° 3) / Pré Hembert
U3
Halles de Penhoët / Saint-Marc Chemin de la Source
Helyce
Université / Montoir de Bretagne - Trignac

3.3. MODES ACTIFS

On entend par modes actifs les modes de déplacement ne faisant pas appel à des moyens motorisés.

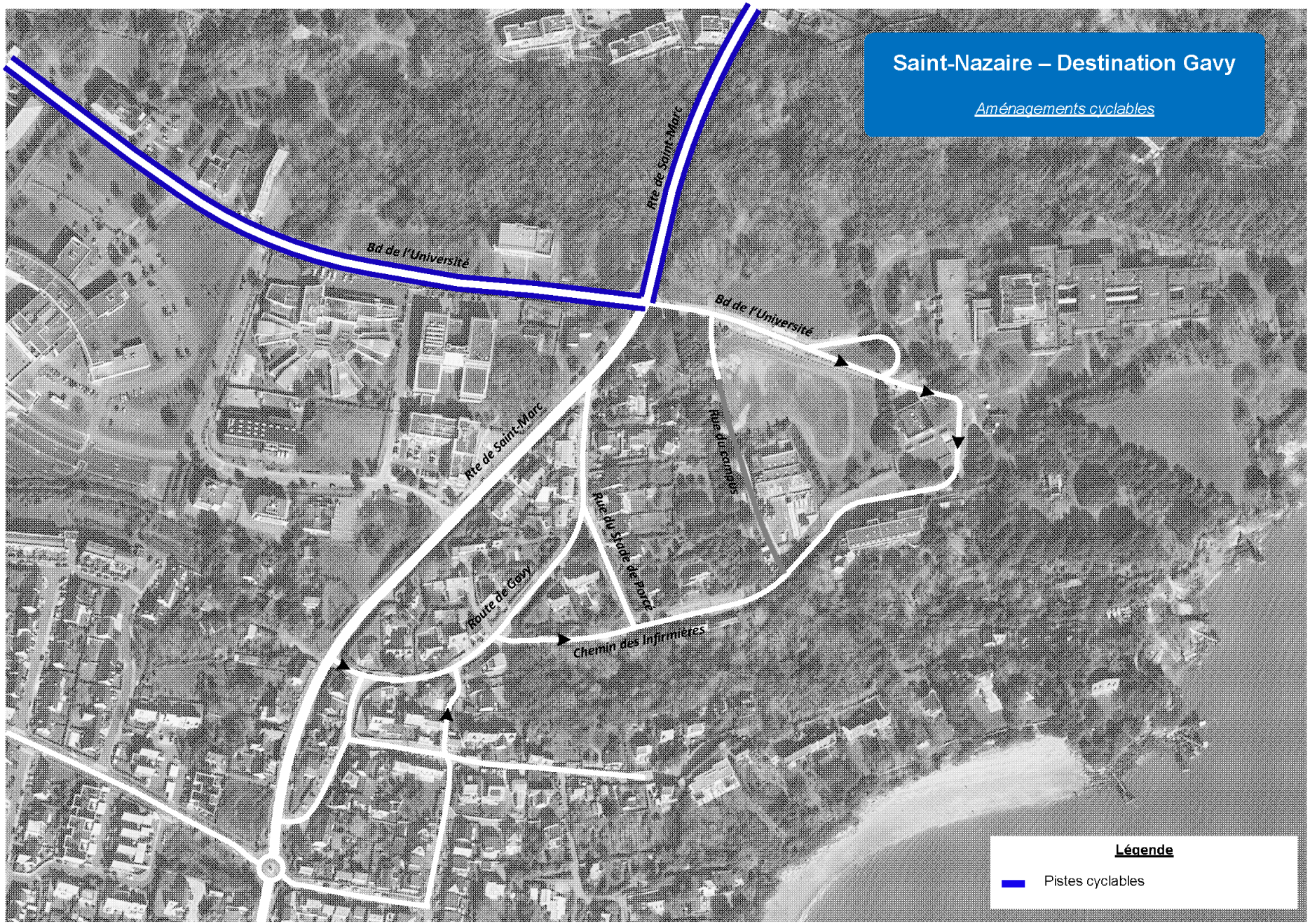
Il y a aujourd'hui assez peu d'aménagements qualitatifs pour les piétons, les trottoirs existants étant de plus régulièrement utilisés par les voitures en stationnement.

Concernant les cycles, des aménagements récents ont été mis en place sur la route de Saint Marc. Ils amorcent un maillage avec les cheminements déjà existants sur le Boulevard de l'Université.

Aménagement cyclable Boulevard de l'Université

On notera également la présence de cédez le passage cycliste au niveau du carrefour à feux Route de Saint Marc / Bd de l'Université.

Cédez le passage cycliste


Saint-Nazaire – Destination Gavy
Aménagements cyclables
Bd de l'Université
Rte de Saint-Marc
Bd de l'Université
Rte de Saint-Marc
Route de Gavy
Rue du Stade de Porcé
Rue du Scorpion
Chemin des Infirmières
Légende
Pistes cyclables

3.4. RECUEIL DE DONNEES

3.4.1. Dispositif

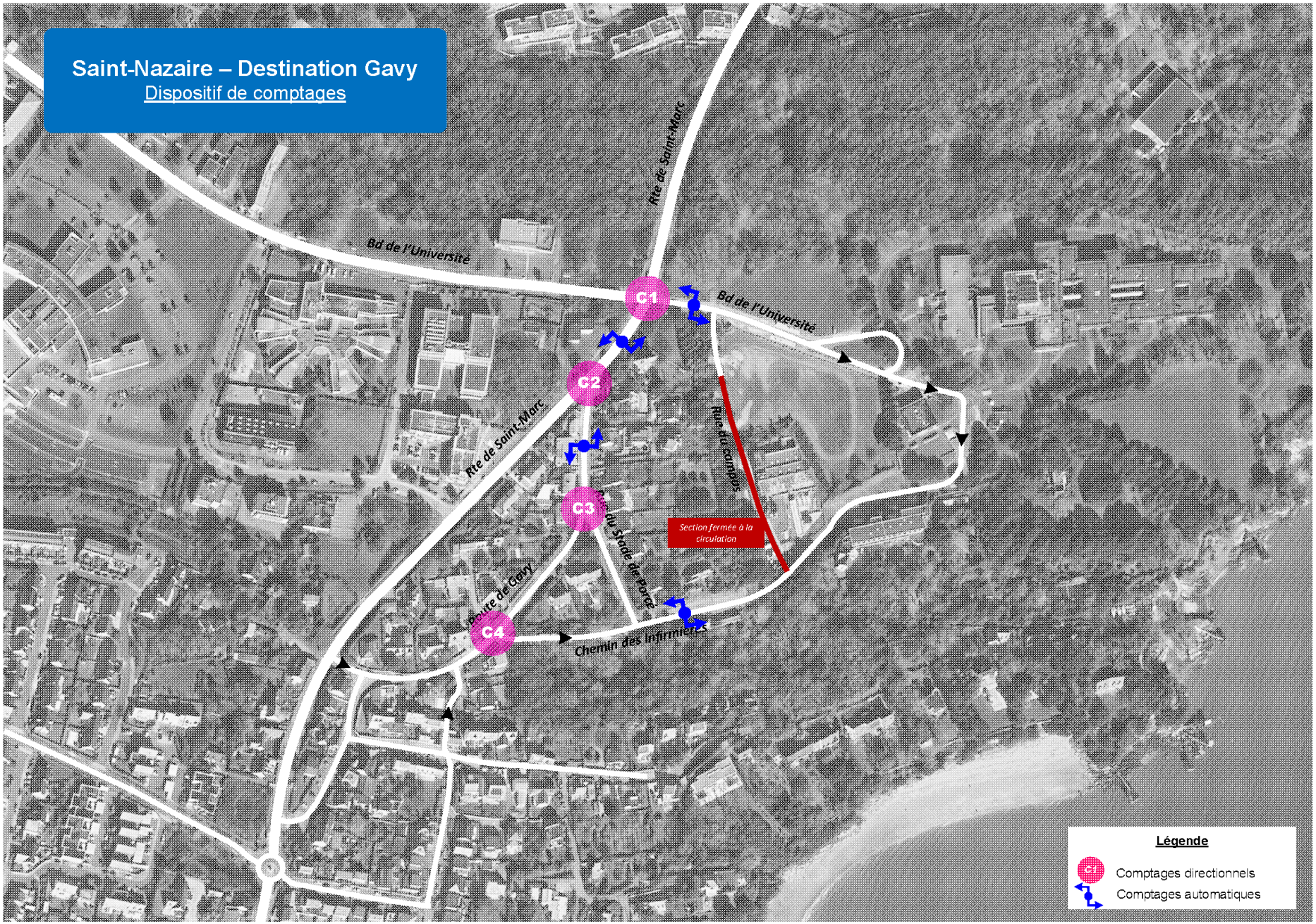
Des comptages directionnels ont été réalisés à l'aide mâts le jeudi 15 février 2024 sur les créneaux 07h00 / 09h00 et 16h30 / 18h30.

Exemple de mât de comptage au niveau du carrefour Route de Saint Marc / route de Gavy

Des comptages automatiques ont également été réalisés à l'aide de mâts du mercredi 14 au mardi 20 février 2024.

Saint-Nazaire – Destination Gavy

Dispositif de comptages



3.4.2. Flux aux périodes de pointe

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

Les volumes de flux sont globalement les plus élevés sur la section Nord de la route de Saint Marc (de l'ordre de 600 UVP deux sens confondus par heure de pointe). Ils sont un peu plus modérées sur la section Sud (de 500 à 550 UVP) et sur la section Ouest du Boulevard de l'Université (350 à 400 UVP).

Dans le secteur de la route de Gavy et de la rue du Stade de Porcé, les niveaux de flux sont plus modestes (toujours inférieurs à 200 UVP deux sens confondus par heure de pointe). La section Sud-Ouest de la route de Gavy est par ailleurs assez peu fréquentée (moins de 25 UVP par sens par heure de pointe).

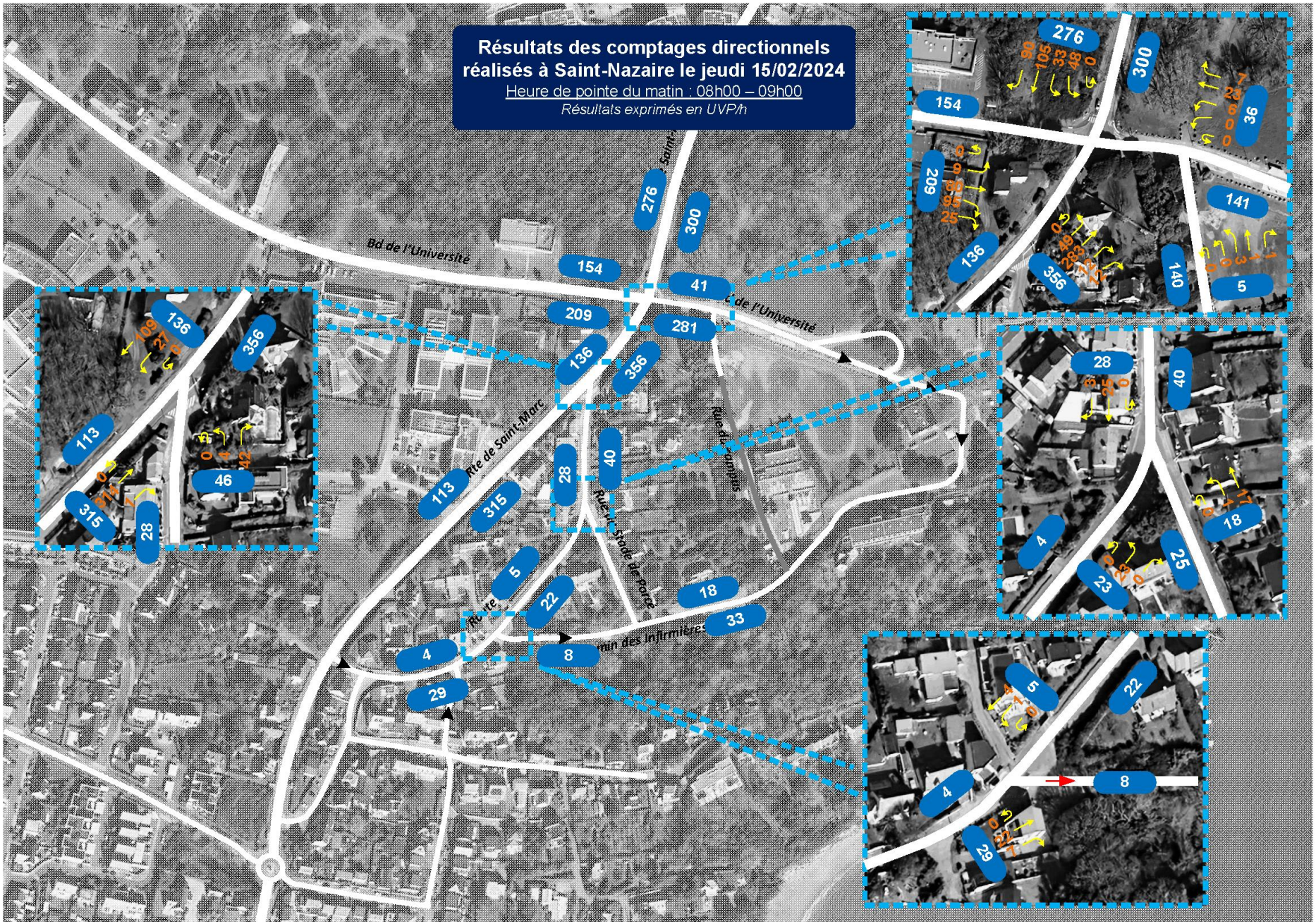
Les tableaux ci-dessous reprennent la répartition des flux sur les accès Nord (via le carrefour route de Saint Marc / Boulevard de l'Université) et Sud (via le Chemin des Infirmières) aux heures de pointe du matin et du soir.

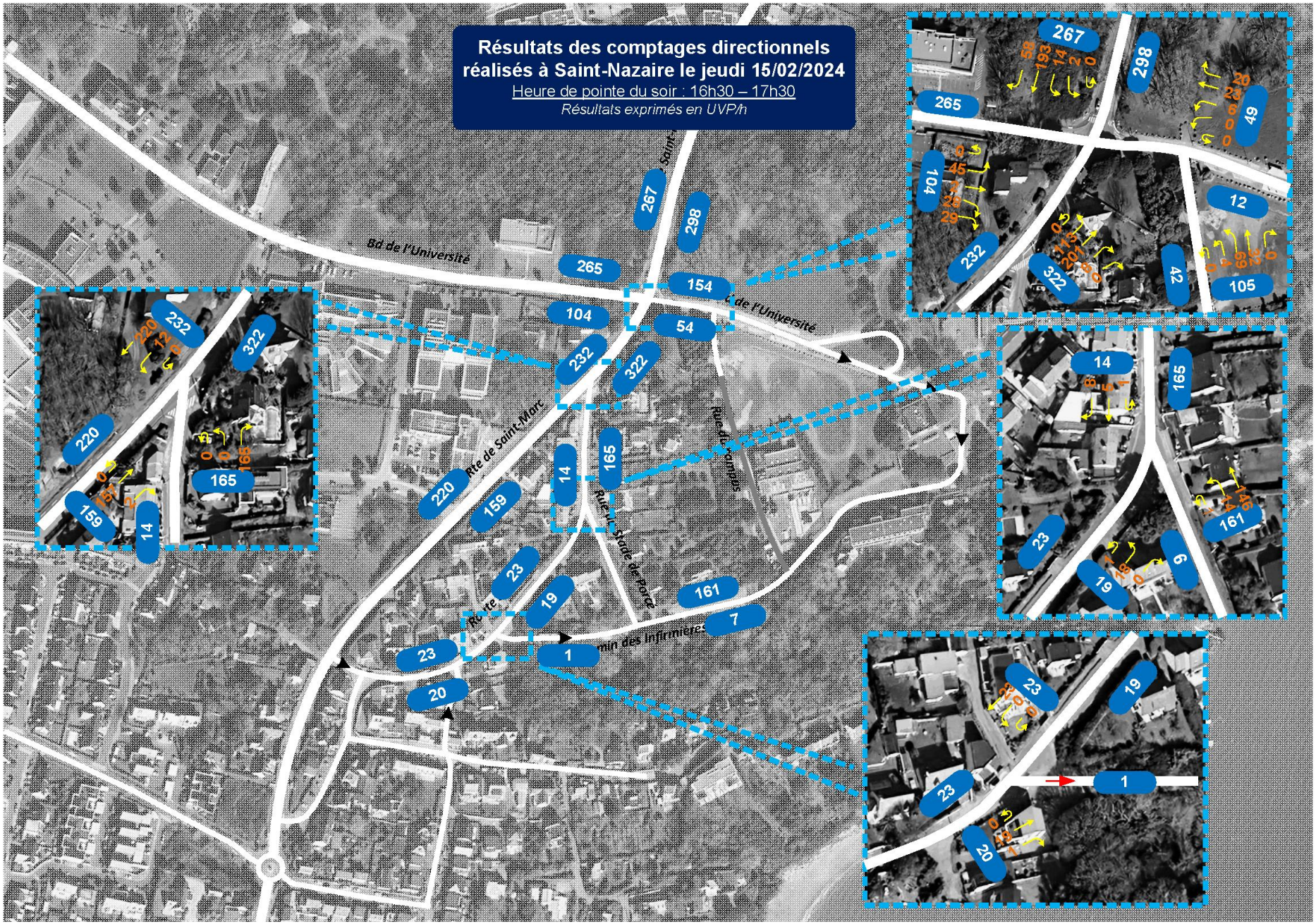
	Heure de pointe du matin		***Heure de pointe du soir***	
	Flux émis	Flux reçus	Flux émis	Flux reçus
Via accès Nord	40	281	154	54
Via accès Sud	18	33	161	7
Total	**58**	**314**	**315**	**61**

	Heure de pointe du matin		***Heure de pointe du soir***	
	Flux émis	Flux reçus	Flux émis	Flux reçus
Via accès Nord	69%	89%	49%	89%
Via accès Sud	31%	11%	51%	11%
Total	**100%**	**100%**	**100%**	**100%**

Répartition des flux sur les accès Nord et Sud aux heures de pointe

S'il apparaît clairement que le matin les flux empruntent très majoritairement l'accès Nord, la situation est plus contrastée le soir. Les flux émis se répartissent équitablement entre les deux accès. Ceci s'explique assez facilement en observant le plan de circulation actuel : le sens unique de circulation à l'intérieur de la zone guide les usagers vers le Sud. La fermeture partielle de la rue du Campus empêche toute remontée des flux vers le Nord autrement que par la rue du Stade de Porcé et par la route de Gavy. Cette tendance est d'ailleurs bien retrouvée au droit du carrefour route de Gavy / route de Saint Marc pour lequel les comptages directionnels montrent cette demande de trafic vers le Nord.


Résultats des comptages directionnels
réalisés à Saint-Nazaire le jeudi 15/02/2024
Heure de pointe du matin : 08h00 – 09h00
Résultats exprimés en UVP/h
Bd de l'Université
Rte de Saint-Marc
Rue du Campus
Rue du Stade de Parcé
Rue des Infirmières
276
300
154
41
209
281
136
356
113
315
28
40
5
22
18
33
4
8
29
36
141
140
46
25
23


Résultats des comptages directionnels réalisés à Saint-Nazaire le jeudi 15/02/2024
Heure de pointe du soir : 16h30 – 17h30
Résultats exprimés en UVP/h
Bd de l'Université
Rte de Saint-Marc
Rue du Stade
Rue du Stade de Porcé
Chemin des Infirmières

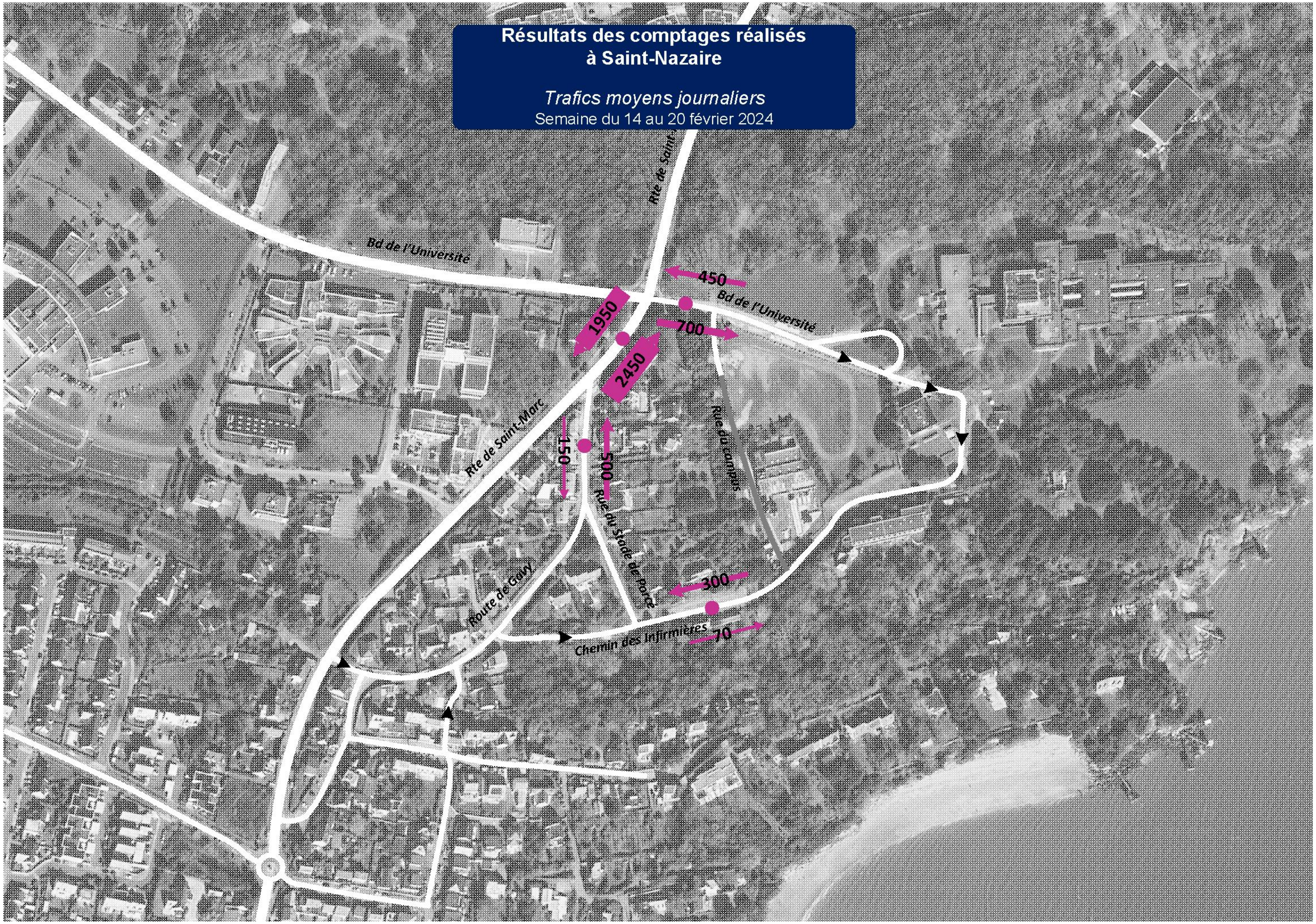
3.4.3. Trafics moyens journaliers

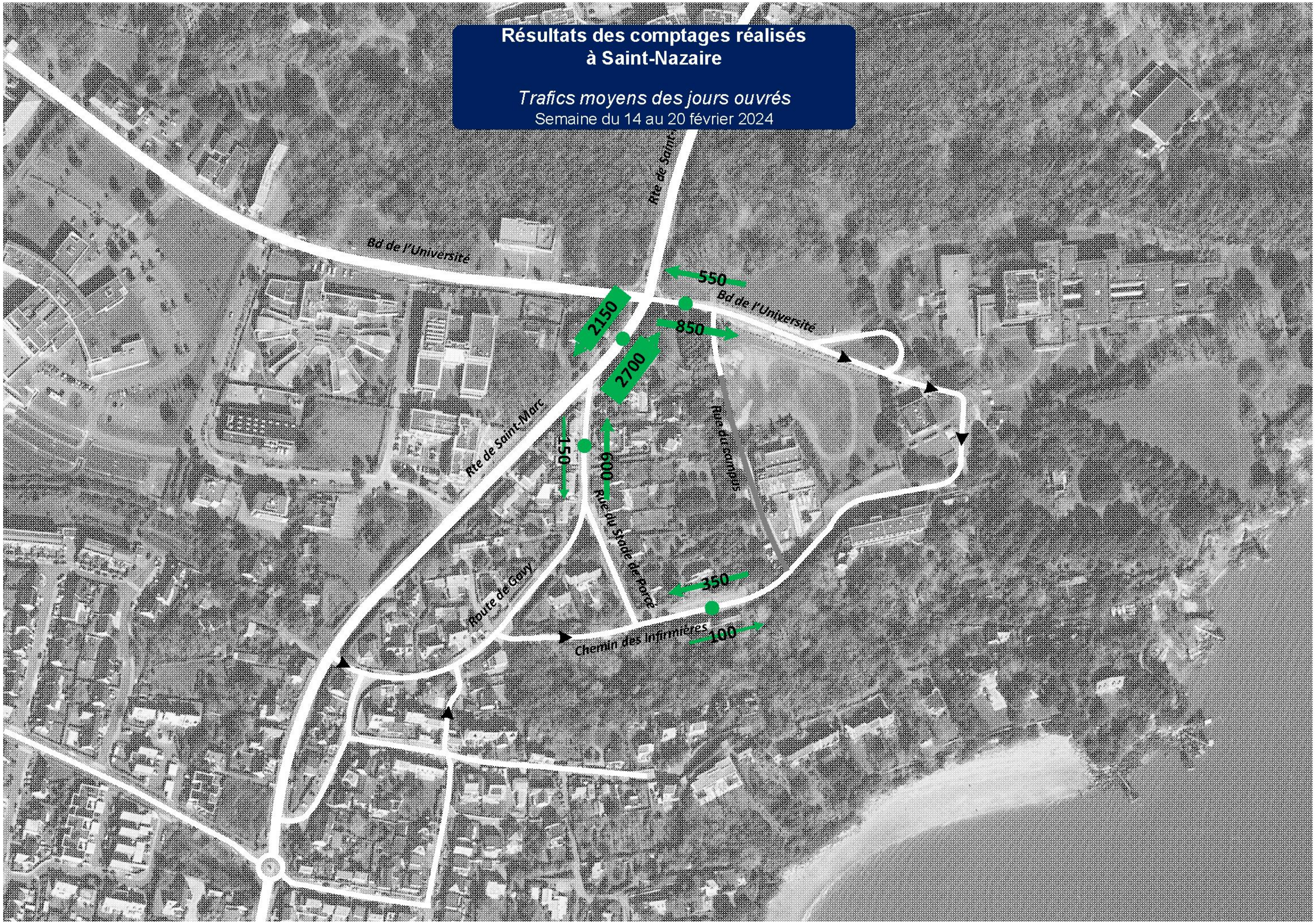
Les trafics moyens journaliers correspondent aux flux moyens comptabilisés sur une journée de semaine, samedi et dimanche inclus. Ils ont été estimés à partir des comptages effectués sur la période de mesure de 7 jours consécutifs.

Les trafics moyens des jours ouvrés correspondent quant à eux à la moyenne des flux journaliers sur une semaine, samedi et dimanche exclus.

Les variations entre les TMJ et les TMJO sont assez faibles. Par ailleurs, les flux les plus importants sur les sections instrumentées sont situés sur la route de Saint Marc allant de 2.000 véhicules par jour en direction du Sud à 2.500 dans le sens opposé. Cette dissymétrie est liée aux sens de circulation au sein du site et à la fermeture partielle de la rue du Campus comme déjà évoqué précédemment.

Sur les autres sections, les volumes de flux journaliers sont toujours inférieurs à 1.000 véhicules par jour et par sens. La fréquentation du chemin des Infirmières est inférieur à 500 véhicules par jour deux sens confondus.


Résultats des comptages réalisés
à Saint-Nazaire
Trafics moyens journaliers
Semaine du 14 au 20 février 2024
Rte de Saint-
Bd de l'Université
Bd de l'Université
450
700
1950
2450
150
500
300
70
Rte de Saint-Marc
Rue du Stade de Porcé
Rue du campus
Route de Gavy
Chemin des Infirmières


Résultats des comptages réalisés
à Saint-Nazaire
Trafics moyens des jours ouvrés
Semaine du 14 au 20 février 2024
Bd de l'Université
Bd de l'Université
Rte de Saint-
Rte de Saint-Marc
Rue du Campus
Rue du Stade de Porcé
Route de Gavy
Chemin des Infirmières
550
850
2150
2700
150
600
350
100

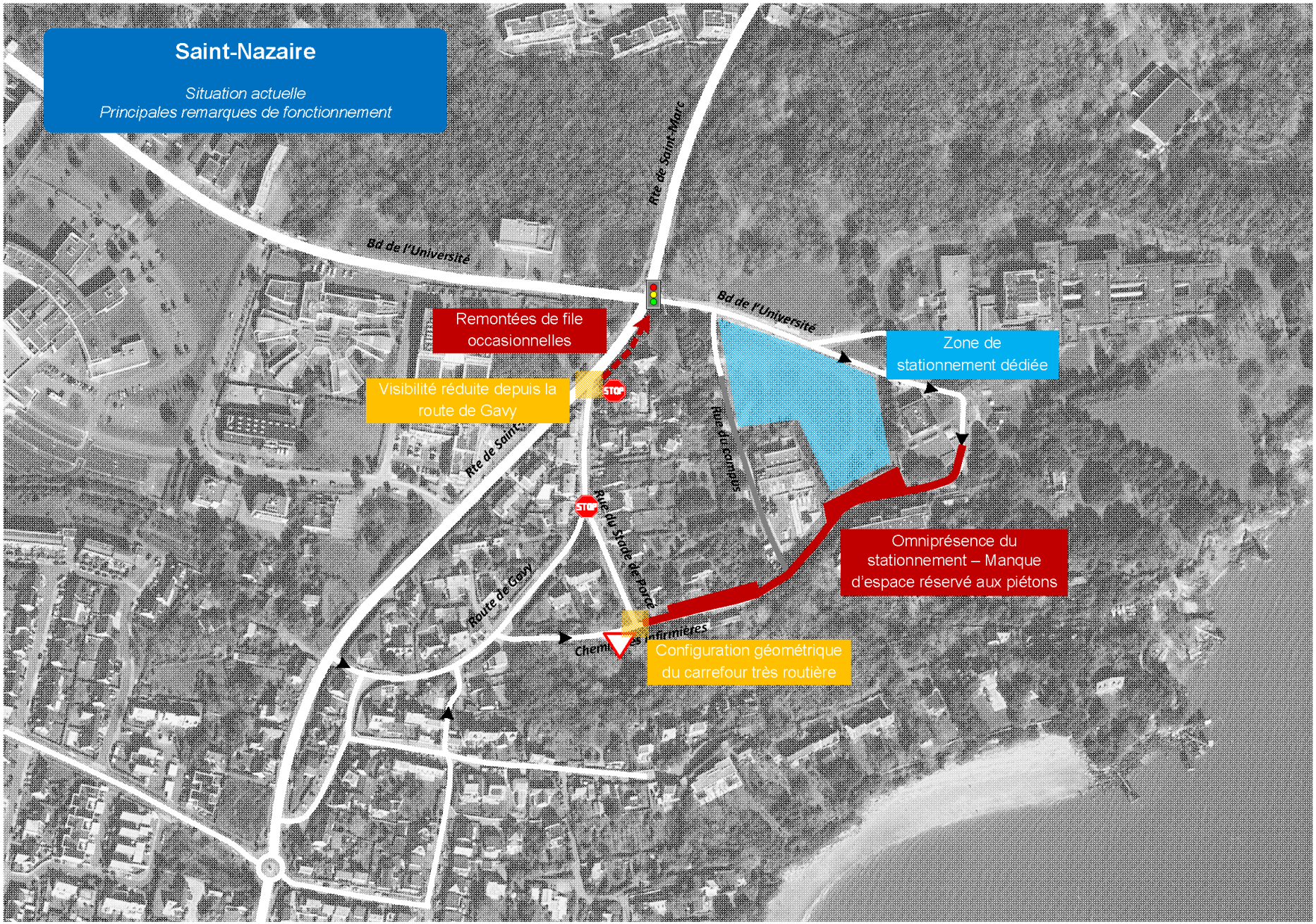
3.4.4. Analyse de fonctionnement

Lors des visites sur site, il n'a pas été remarqué de difficultés de circulation significatives sur les différents carrefours. A noter cependant :

- Très ponctuellement des remontées de files d'attente depuis le carrefour à feux Bd de l'Université / Route de Saint Marc jusqu'à la route de Gavy,
- La visibilité réduite pour les flux en tourne à droite depuis la route de Gavy vers la Route de Saint Marc du fait de l'angle formé par ces deux voies,
- L'aspect très routier du carrefour Chemin des Infirmières / rue du Stade de Porcé ne laissant pas de place satisfaisante aux autres modes,
- L'omniprésence du stationnement sur le site encombrant les trottoirs.

Remontées de file d'attente ponctuelle depuis le carrefour à feux

Carrefour Chemin des Infirmières / rue du Stade de Porcé – Cheminement piéton difficile


Saint-Nazaire
Situation actuelle
Principales remarques de fonctionnement
Bd de l'Université
Rte de Saint-Marc
Bd de l'Université
Remontées de file occasionnelles
Visibilité réduite depuis la route de Gavy
Zone de stationnement dédiée
Rue du campus
Rte de Saint-
Rue du Stade de Porcé
Route de Gavy
Omniprésence du stationnement – Manque d'espace réservé aux piétons
Configuration géométrique du carrefour très routière

4. HYPOTHESES

4.1. NATURE DU PROJET

Le projet Destination Gavy consiste à réhabiliter le campus universitaire et à développer un programme mixte composé de logements, d'hôtel, de restaurants et d'un campus sport – santé.

PLAN MASSE PROVISOIRE

4.2. PROGRAMME

Sur l'ensemble des deux phases, seront créés :

- 361 logements (dont un foyer jeunes actifs),
- 249 hébergements (98 chambres d'hôtel, 151 hébergements WeForm),
- Un campus sport / santé,
- Un restaurant panoramique.

Phasage	Programme	SDP	SHAB/SU	Nb logements	Nombre hébergements	Nombre parkings	Nombre parkings visiteurs lgt
Phase n°1	Emergence	5489	5105	74		74	15
	Lisière	2184	2031	34		34	7
	Lisière 1.1 et 1.2	3890	3618	63		63	0
	LLI Plots 3.1	1420	1321	22		22	5
	Plots 3.2	780	725	12		12	2
	Foyer jeunes actifs	1700	1580	45		30	0
	Total logements	**15463**	**14380**	**250**		**235**	**29**
	UCPA	2169	2128			31	0
	Pôle hébergement Weform	4410	3618		151	50	0
	Salle fitness Weform	1074	1050			15	0
	Ecoles / Sport / Santé Weform	864	818			0	0
	Bureaux	645	613			7	0
	Restaurant panoramique	625	600			16	0
	Total bâtiment université	**9787**	**8827**	**0**	**151**	**119**	**0**
	Hotel ***	3500	3227		98	29	0
	Total bâtiment IFSI	**3500**	**3227**	**0**	**98**	**29**	**0**
	Total Phase n°1	**28750**	**26434**	**250**	**249**	**383**	**29**
Phase n°2	Panoramique 4.1	1519	1413	23		23	5
	Panoramique 4.1	1780	1655	26		26	5
	Plots 3.3 à 3.6	3960	3683	62		62	13
	Total logements	**7259**	**6751**	**111**		**111**	**23**
	Total Phase n°2	**7259**	**6751**	**111**		**111**	**23**
Total programme		**36009**	**33185**	**361**	**249**	**494**	**52**

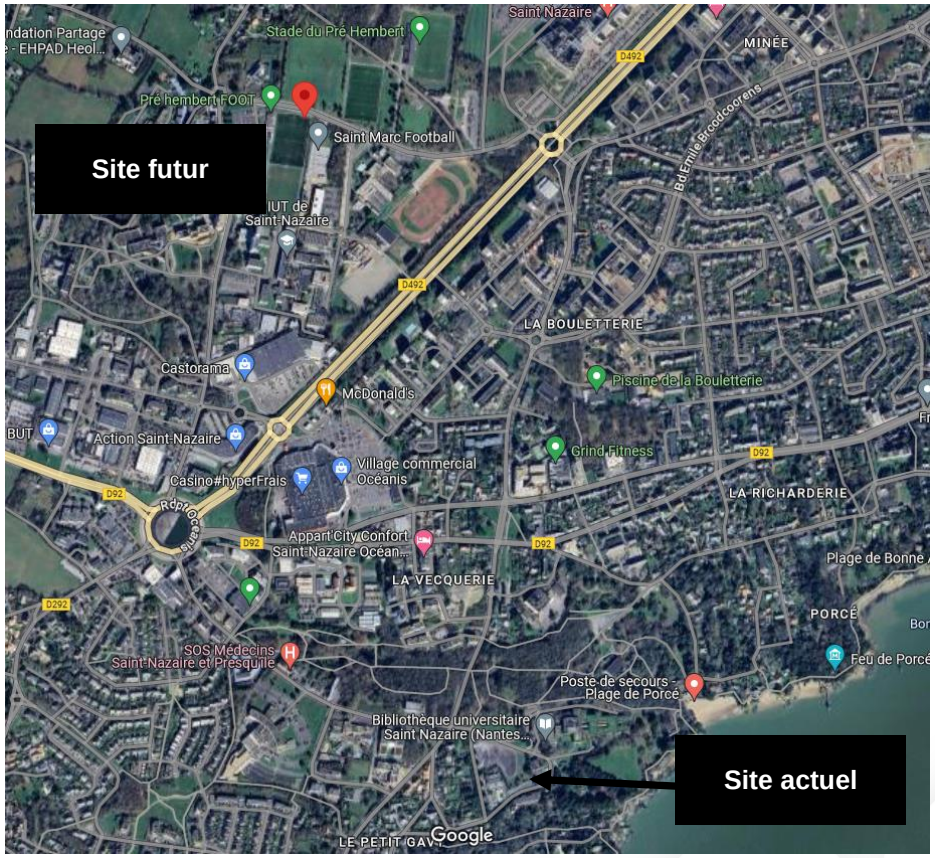
4.3. ACCES

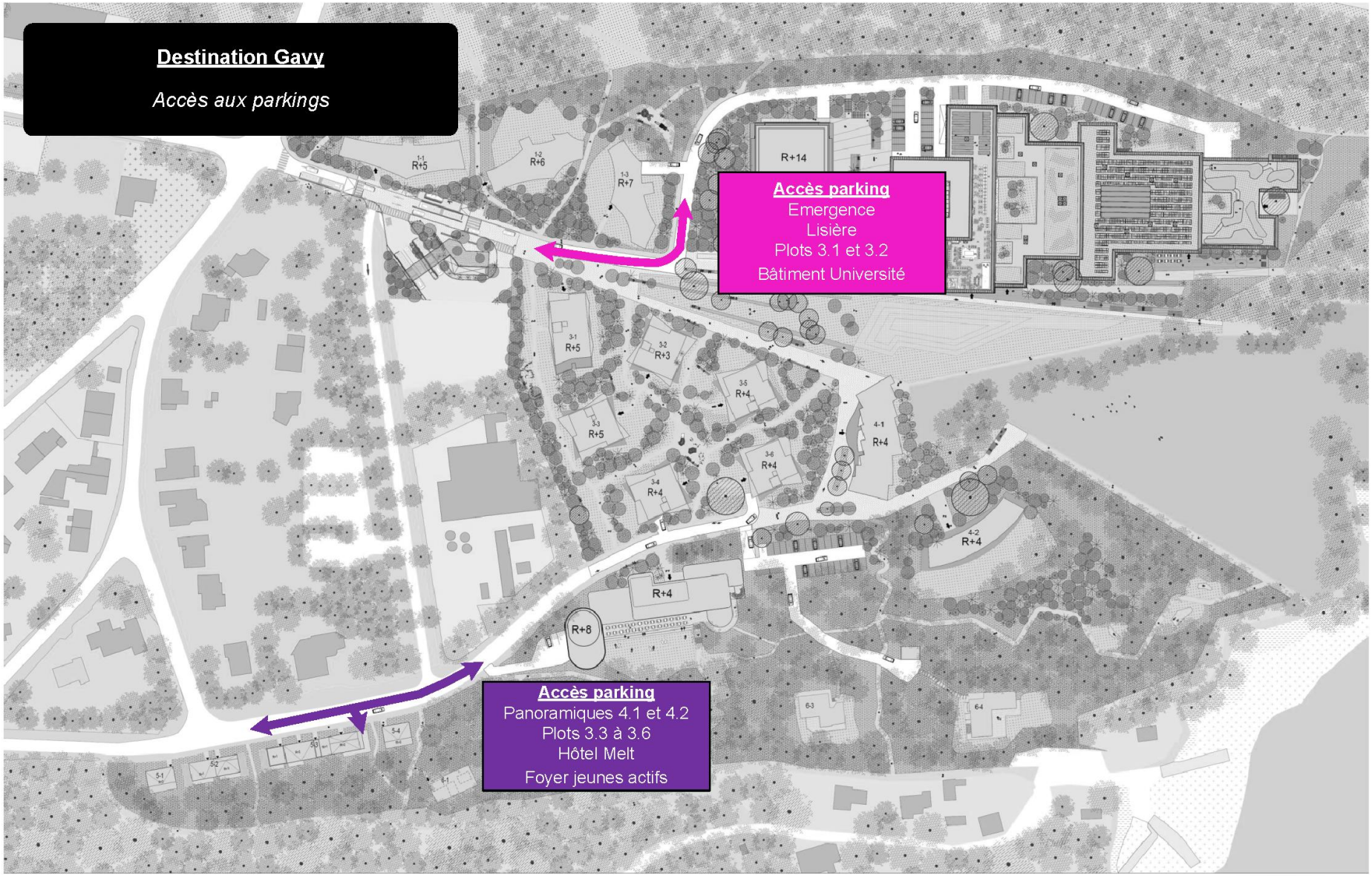
Les accès aux différentes poches de stationnement sont représentés page suivante.

4.4. FLUX GENERES

4.4.1. Flux existants

Les activités existantes sur le site ont vocation à être déplacées sur d'autres secteurs de la ville. Les formations universitaires seront déplacées vers le site d'Heinlex. Dans le cadre de l'étude de circulation, nous supposerons que tous les flux comptabilisés sur les accès en phase diagnostic ne passeront plus sur le secteur d'étude (mis à part une petite partie des flux en liaison avec le Sud qui pourrait passer par le carrefour Saint Marc / Université pour rejoindre le nouveau site).




Destination Gavy
Accès aux parkings
Accès parking
Emergence
Lisière
Plots 3.1 et 3.2
Bâtiment Université
Accès parking
Panoramiques 4.1 et 4.2
Plots 3.3 à 3.6
Hôtel Melt
Foyer jeunes actifs
R+14
R+8
R+4

4.4.2. Flux générés

Les flux générés par le projet sont estimés selon la nature du programme sur la base d'hypothèses décrites ci-dessous.

4.4.2.1. Logements

Les hypothèses retenues sont les suivantes :

- Part modale voiture : 75%,
- Nombre de personnes par logement : 2.00 (source INSEE 2020),
- Taux d'actifs : 45%,
- Taux de présence (prise en compte des RTT, CP, télétravail, …) : 85%,
- Covoiturage : 1.1 personnes par véhicule,
- Etalement de la pointe sur 1h30 à 1h45.

	Heure de pointe du matin		**Heure de pointe du soir**	
	Flux émis	*Flux reçus*	*Flux émis*	*Flux reçus*
Nbre véh. par logement	0.31	0.03	0.05	0.29

4.4.2.2. Foyer jeunes actifs

Nous supposons que les jeunes actifs sont moins motorisés et que par conséquent les flux correspondants sont plus faibles.

	Heure de pointe du matin		**Heure de pointe du soir**	
	Flux émis	*Flux reçus*	*Flux émis*	*Flux reçus*
Nbre véh. par logement	0.21	0.02	0.03	0.19

4.4.2.3. Emplois

Le projet doit générer la création de 92 emplois pérennes (hors emplois saisonniers). Nous proposons de prendre les hypothèses suivantes :

- UCPA : 20 emplois,
- Campus WEFORM : 12 emplois,
- Restaurant panoramique : 40 emplois, avec des arrivées / départs principalement en dehors des heures de pointe de la circulation générale,
- Hôtel : 20 emplois (doublé en haute saison),
- Bureaux : 30 emplois,
- Parts modales, covoiturage, étalement de la pointe : idem logements.

	Heure de pointe du matin		**Heure de pointe du soir**	
	Flux émis	*Flux reçus*	*Flux émis*	*Flux reçus*
Nbre véh. par emploi	0.03	0.35	0.32	0.06

4.4.2.4. Hôtel

Au-delà des flux liés aux emplois, nous prendrons une hypothèse de 0.15 véhicules générés par chambre en émission et en réception aux périodes de pointe.

4.4.2.5. Restaurant

Aux période de pointe considérées (créneau d'une heure compris entre 07h00 et 09h00 le matin et entre 16h30 et 18h30 le soir), les flux liés au restaurant seront marginaux.

4.4.2.6. Campus sport / santé

Le campus est composé de 2 écoles sport / santé qui pourront accueillir jusqu'à 150 élèves en simultané. Une résidence étudiante permettra de loger

l'intégralité des élèves. La salle de fitness servira de plateau sportif d'entraînement aux étudiants et sera également ouverte au public.

Sur ces bases, nous proposons de retenir des flux forfaitaires pour tenir compte de pratiques difficilement quantifiables aujourd'hui (élèves ne résidant pas sur place, amplitude horaire des cours, …).

4.4.2.7. Bilan des flux générés

Les flux générés sont détaillés dans le tableau page suivante. Ils sont dans la globalité plus faibles que ceux mesurés à l'heure actuelle aux périodes de pointe du matin et du soir (en cumul émission + réception). Là où aujourd'hui le site reçoit majoritairement des flux le matin et en émet le soir, la situation est ici différente du fait de la programmation dominée par les logements, et donc plus émettrice de flux le matin et receveuse le soir.

4.4.2.8. Répartition des flux sur le réseau de voirie

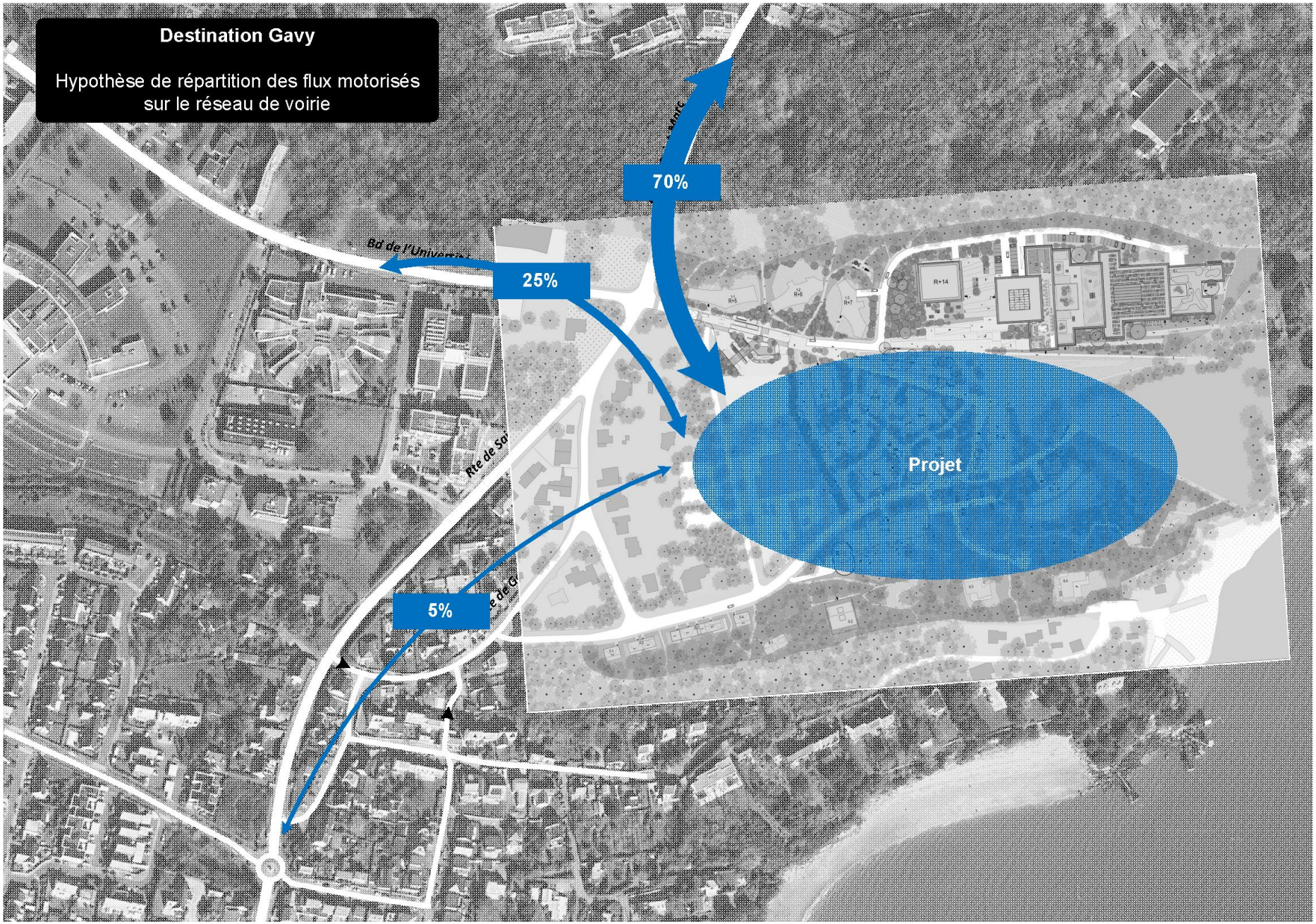
Les hypothèses établies en se basant sur les données INSEE sont illustrées page suivante.

		HPM		HPS	
Phasage	**Programme**	*Emis*	*Reçus*	*Emis*	*Reçus*
Phase n°1	Emergence	23	2	4	21
	Lisière	11	1	2	10
	Lisière 1.1 et 1.2	20	2	3	18
	LLI Plots 3.1	7	1	1	6
	Plots 3.2	4	0	1	3
	Foyer jeunes actifs	9	1	2	9
	Total logements	**74**	**6**	**12**	**67**
	UCPA	1	7	6	1
	Pôle hébergement Weform	10	10	10	10
	Ecoles / Sport / Santé Weform	15	44	44	41
	Bureaux	1	10	10	2
	Restaurant panoramique	0	0	5	5
	Total bâtiment université	**27**	**72**	**75**	**59**
	Hotel ***	15	20	19	16
	Total bâtiment IFSI	**15**	**20**	**19**	**16**
	Total Phase n°1	**115**	**97**	**106**	**142**
Phase n°2	Panoramique 4.1	7	1	1	7
	Panoramique 4.1	8	1	1	7
	Plots 3.3 à 3.6	19	2	3	18
	Total logements	**35**	**3**	**6**	**32**
	Total Phase n°2	**35**	**3**	**6**	**32**
Total programme		**150**	**100**	**112**	**173**

	HPM		HPS	
	Emis	*Reçus*	*Emis*	*Reçus*
Flux existants mesurés hors TC (février 2024)	26	281	272	25

	HPM		HPS	
	Emis	*Reçus*	*Emis*	*Reçus*
Ecarts flux prévisionnels / flux mesurés	**124**	**-181**	**-160**	**148**

Bilan des flux générés

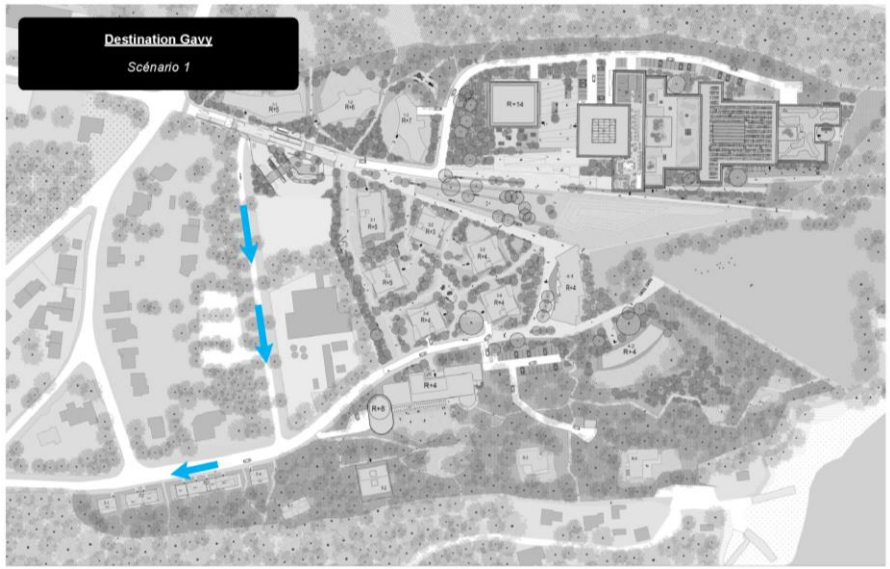

Destination Gavy
Hypothèse de répartition des flux motorisés sur le réseau de voirie
70%
25%
5%
Projet

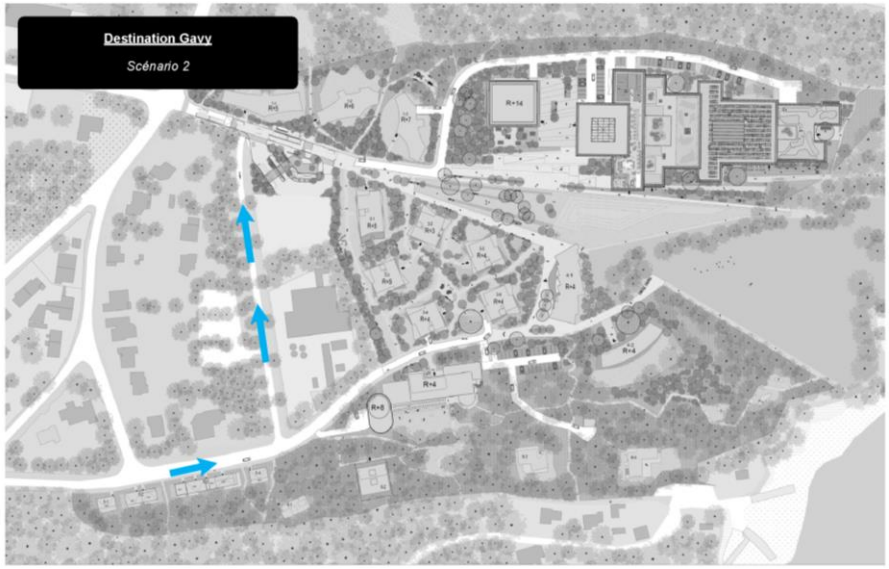
4.4.3. Scénarios

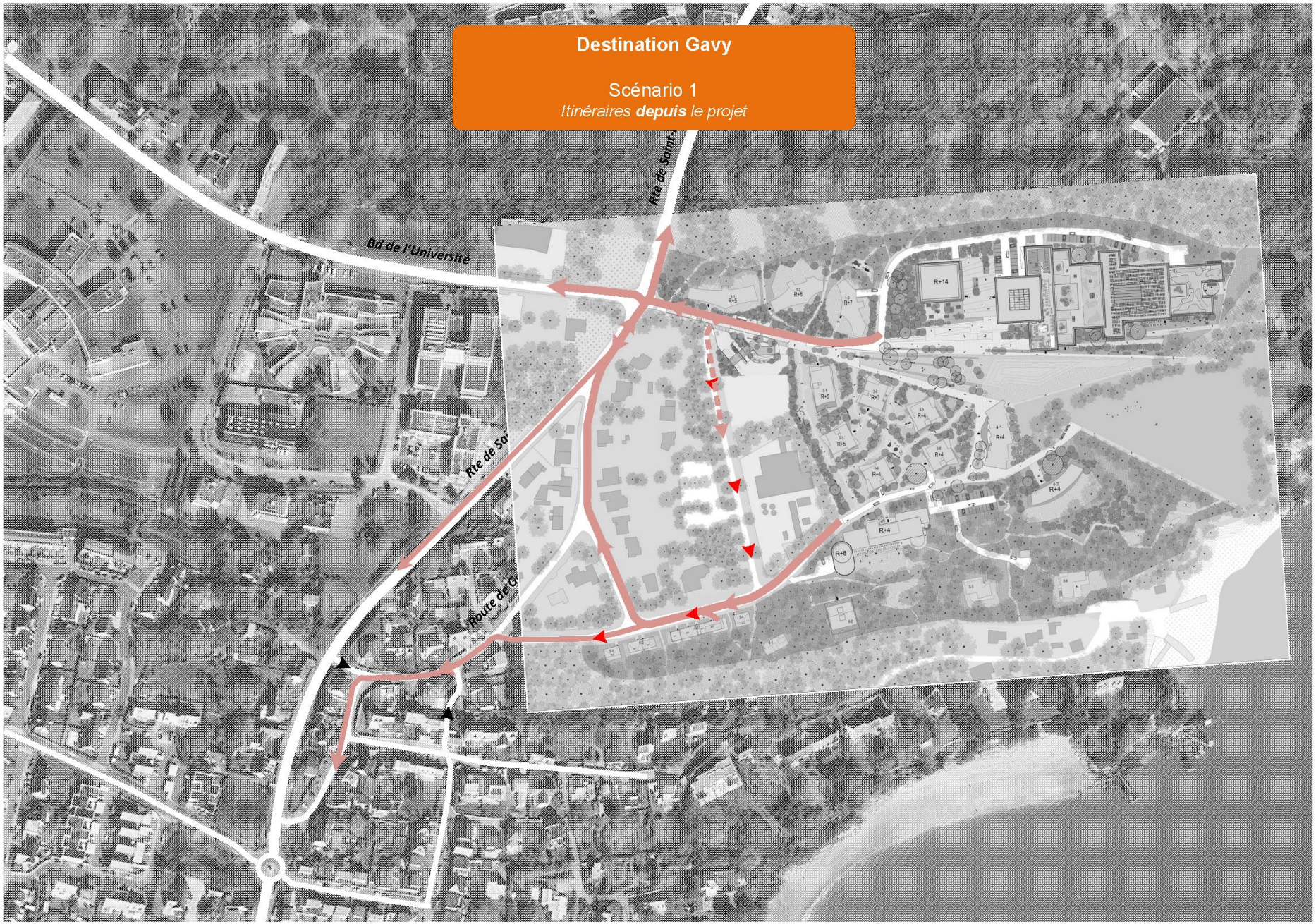
Deux scénarios sont étudiés :

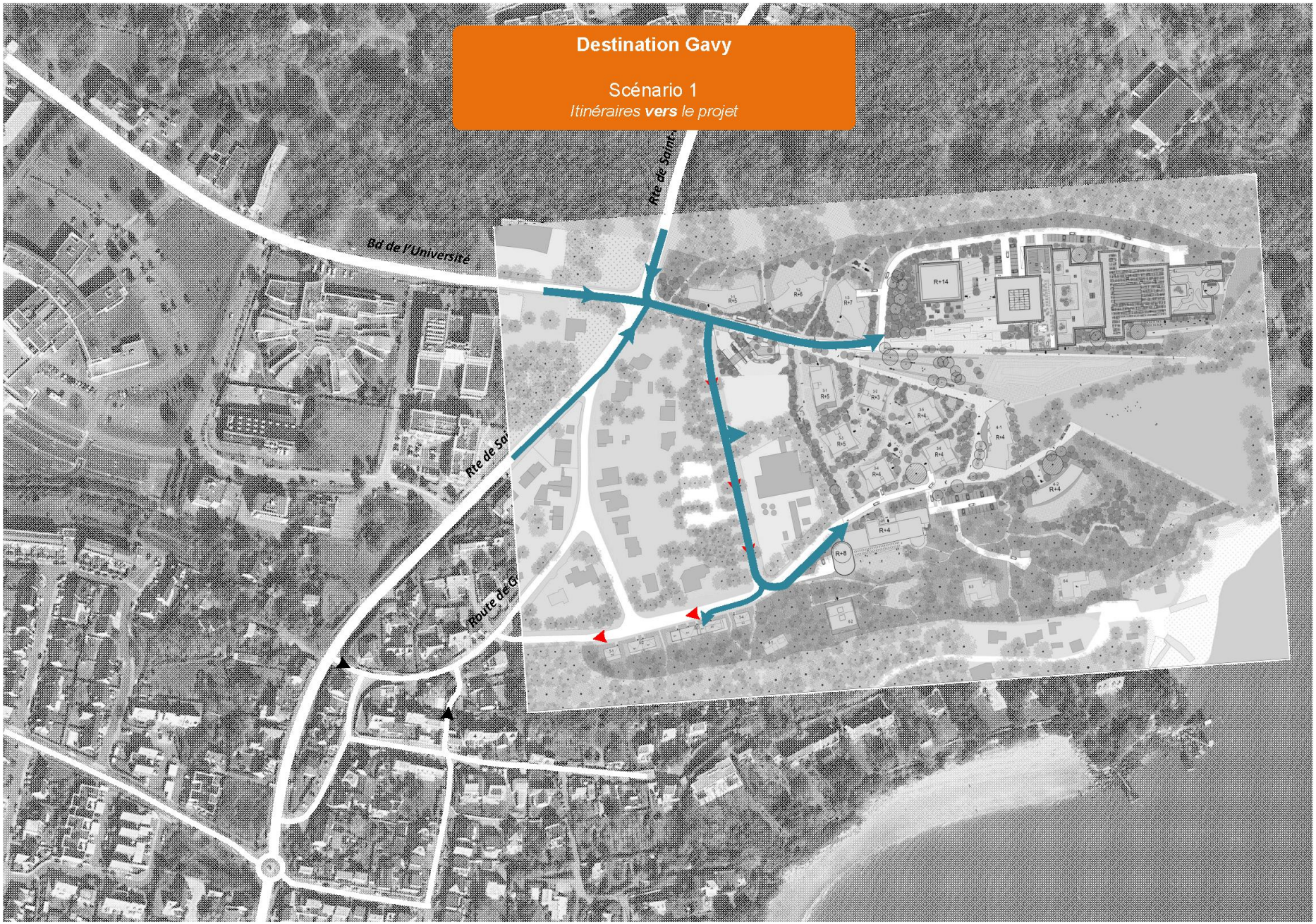
- Scénario 1 : rue du campus en sens unique Sud → Nord
- Scénario 2 : rue du campus en sens unique Nord → Sud.

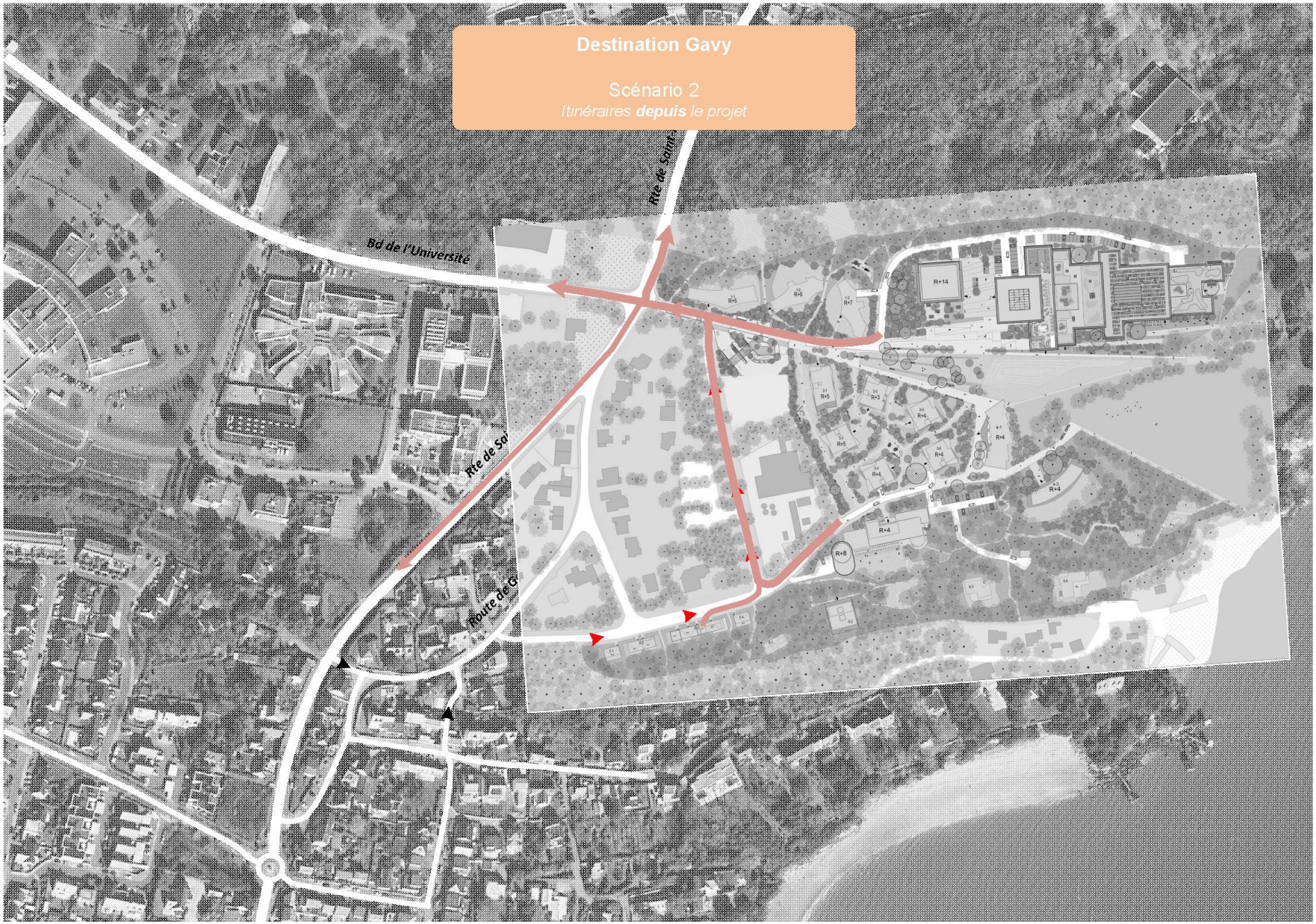
Les itinéraires empruntés pour accéder au projet et en repartir sont indiqués pages suivantes.

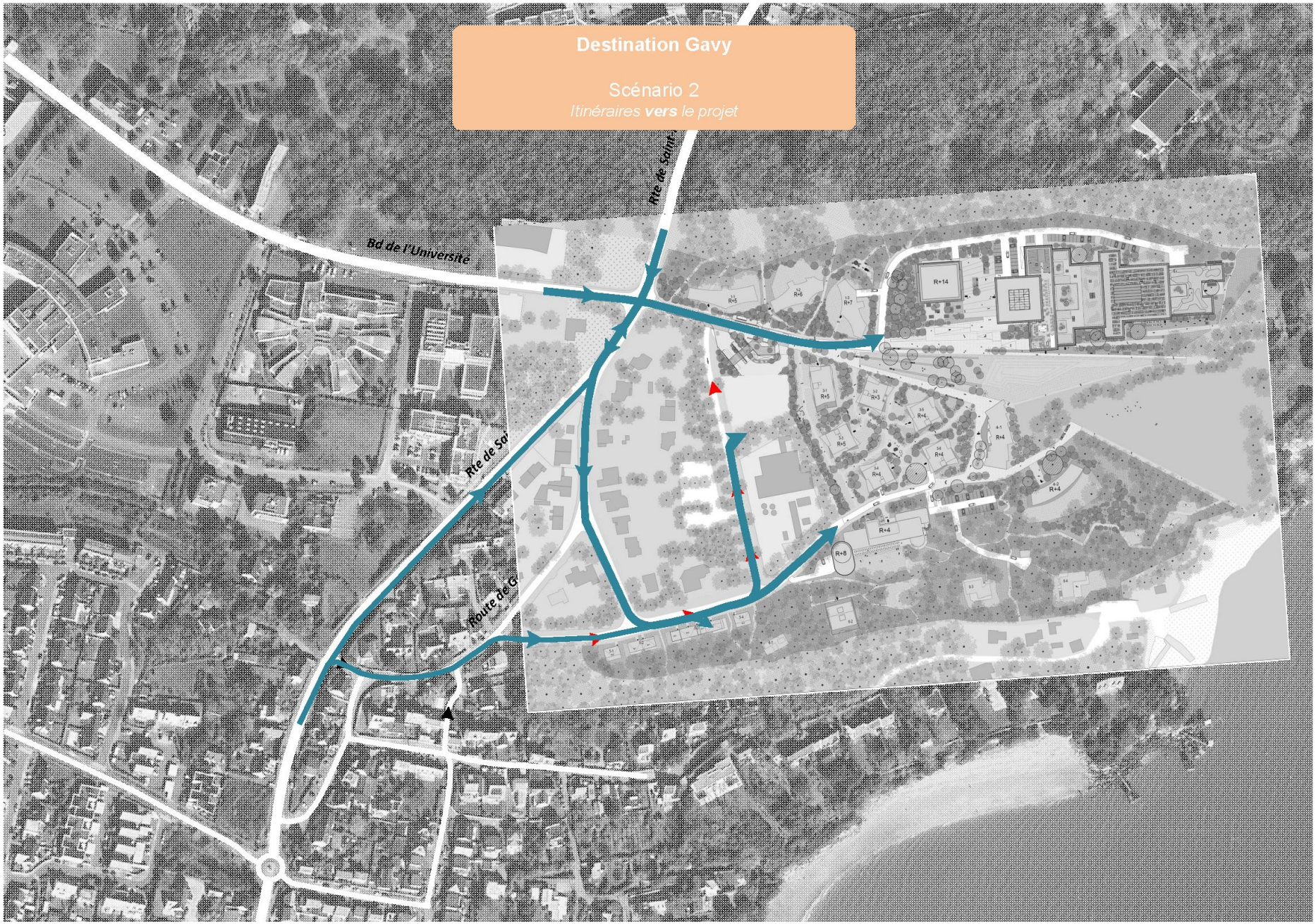





Destination Gavy
Scénario 1
Itinéraires depuis le projet
Bd de l'Université
Rte de Saint
Route de G


Destination Gavy
Scénario 1
Itinéraires vers le projet
Bd de l'Université
Rte de Saint
Route de G

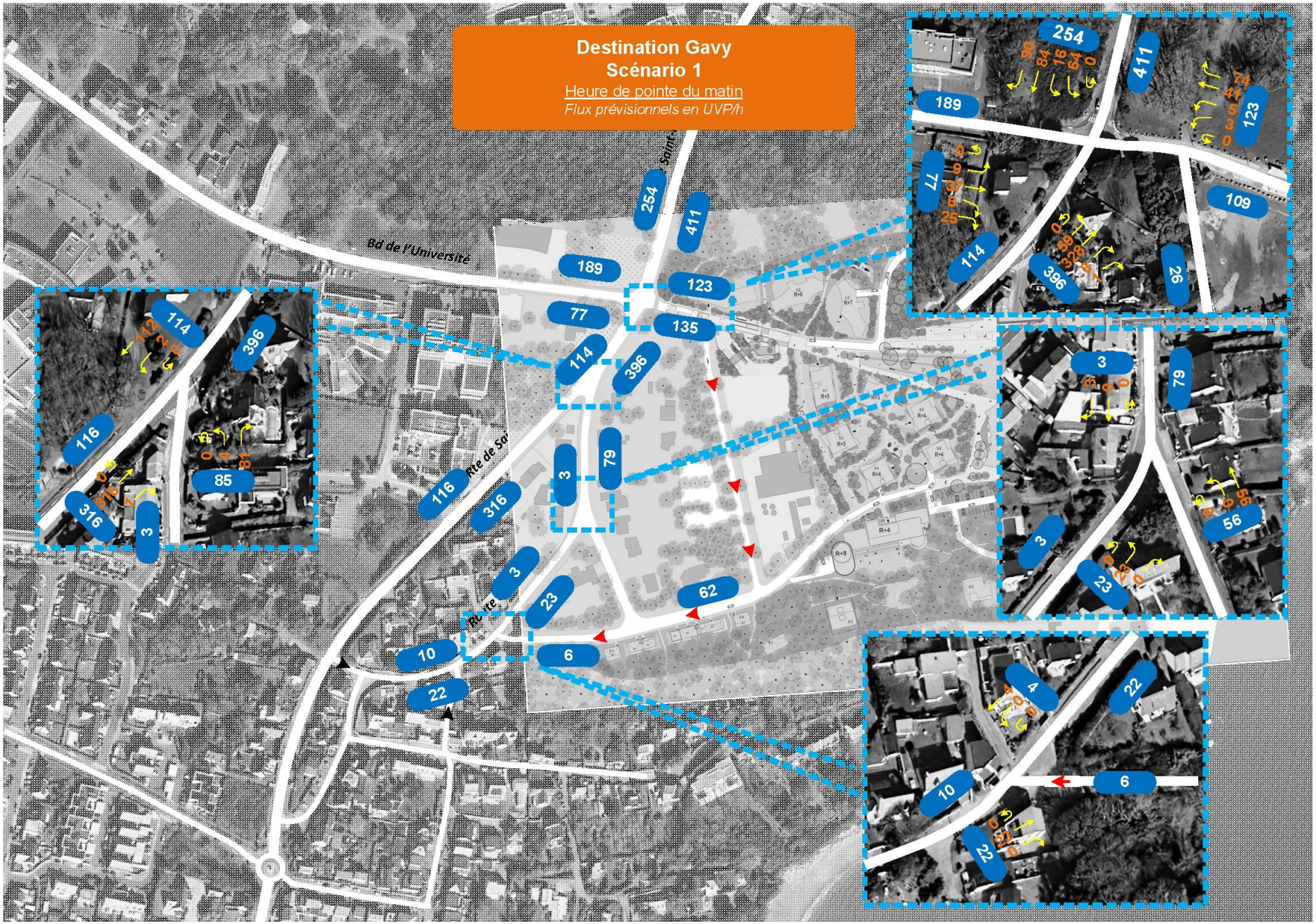

Destination Gavy
Scénario 2
Itinéraires depuis le projet
Bd de l'Université
Rte de Saint-
Rte de Saint-
Route de G

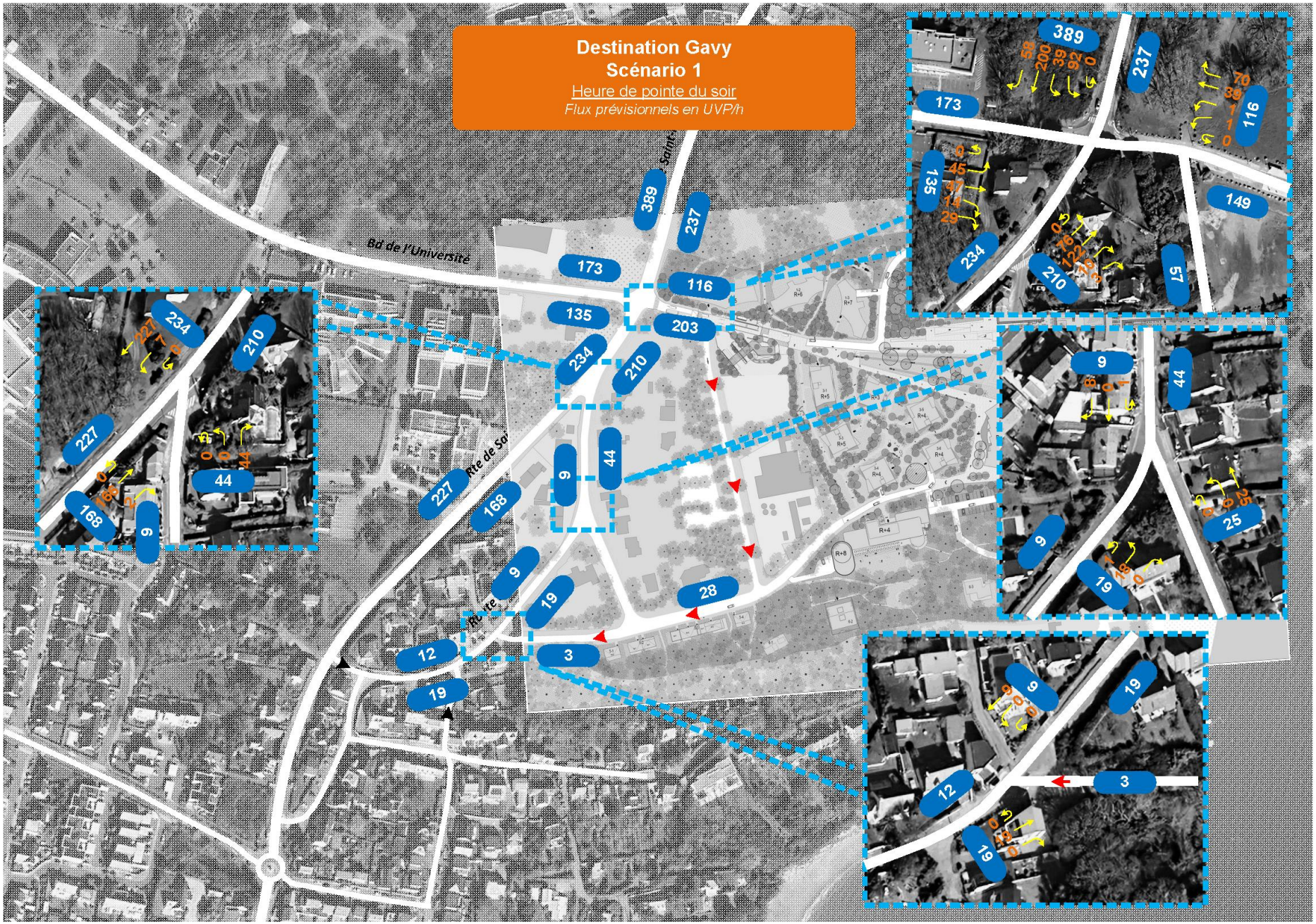

Destination Gavy
Scénario 2
Itinéraires vers le projet
Bd de l'Université
Rte de Saint-
Rte de Sa
Route de G

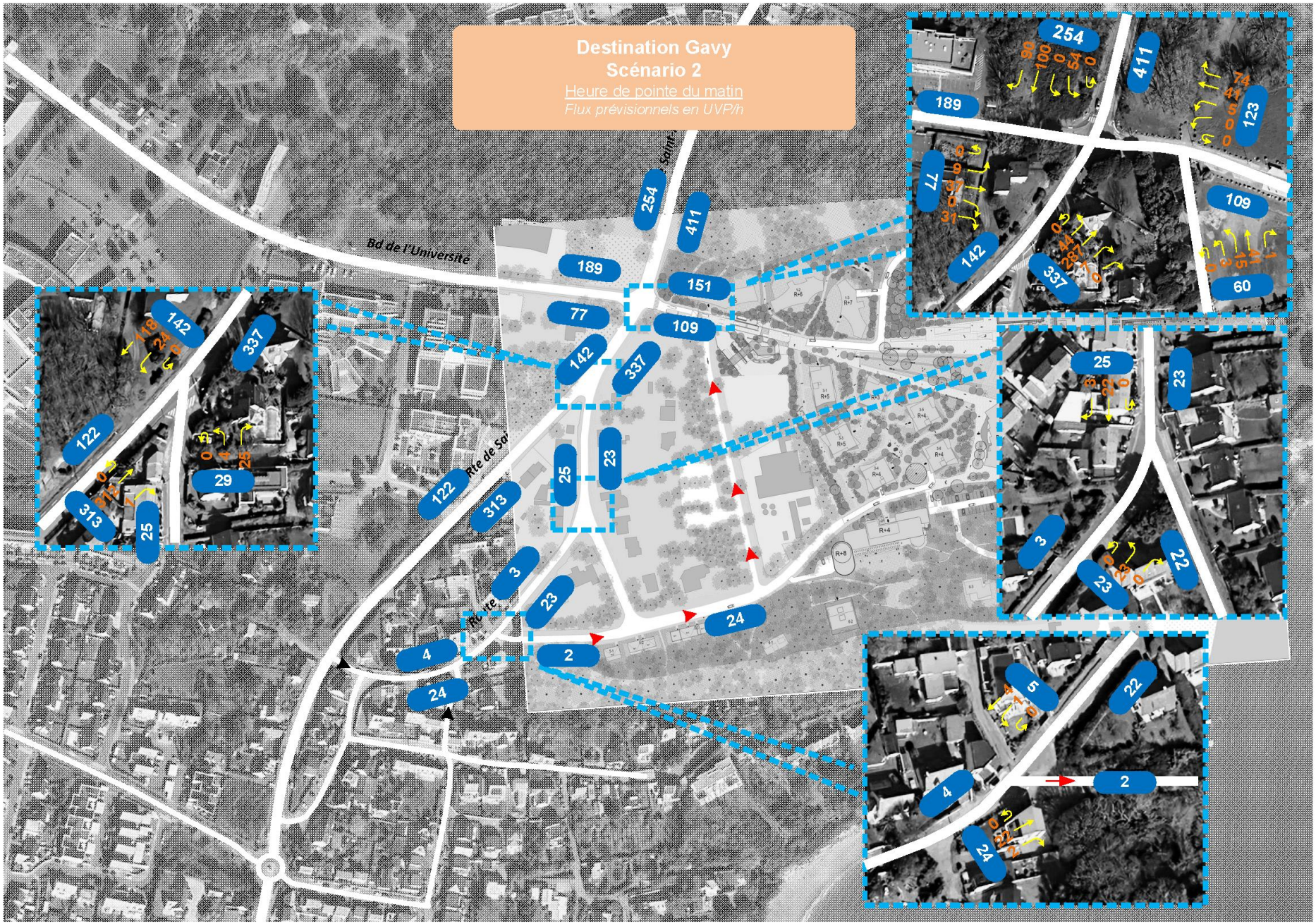
5. IMPACT CIRCULATOIRE

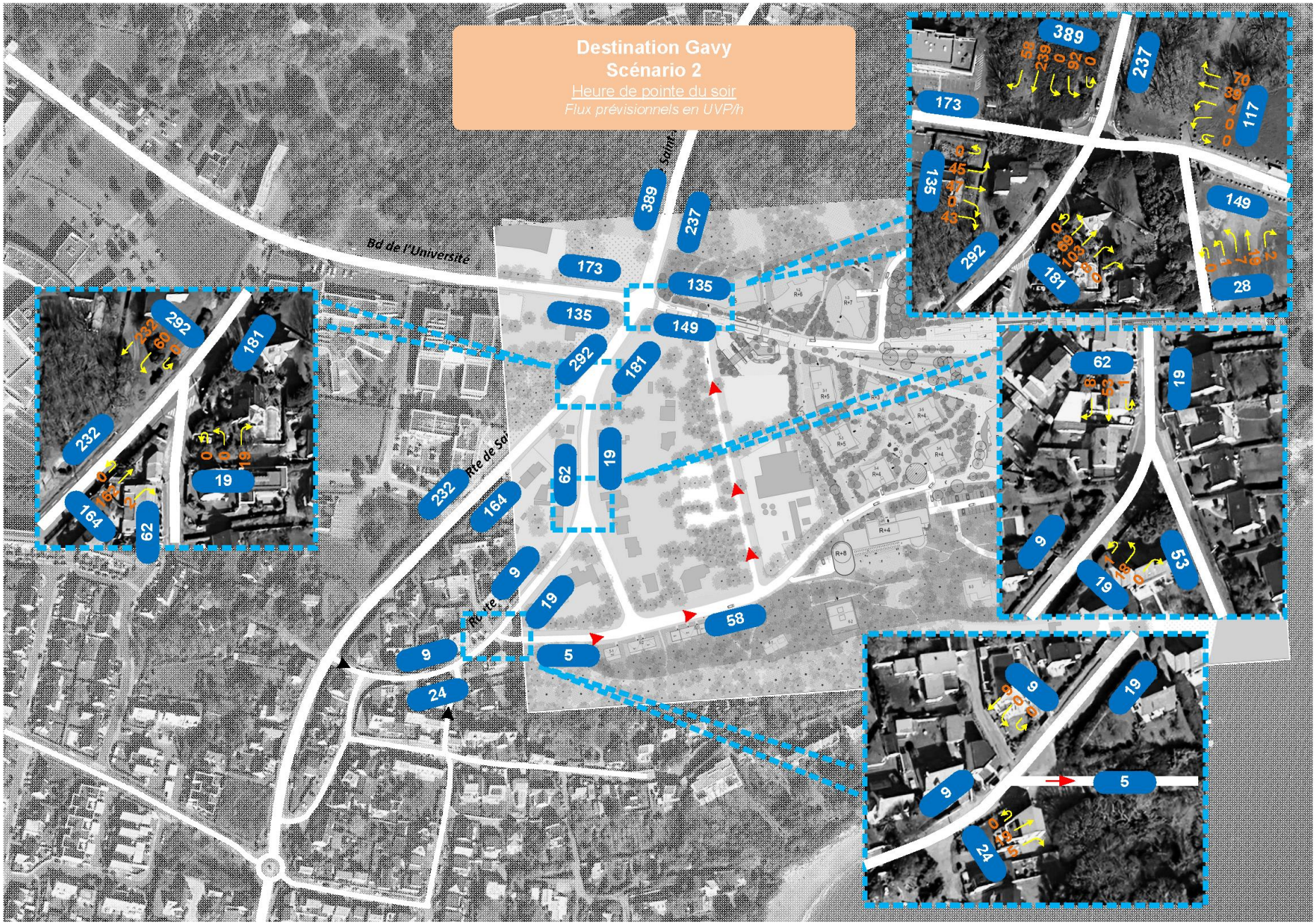
5.1. FLUX PREVISIONNELS AUX PERIODES DE POINTE

Les flux prévisionnels aux heures de pointe du matin te du soir sont donnés pages suivantes pour les deux scénarios.


Destination Gavy
Scénario 1
Heure de pointe du matin
Flux prévisionnels en UVP/h
Bd de l'Université
Rte de Sa
254
411
189
123
77
135
114
396
79
3
116
316
62
23
10
6
22
85
26
109
56
4


Destination Gavy
Scénario 1
Heure de pointe du soir
Flux prévisionnels en UVP/h
Bd de l'Université
Rte de Saint
Rte de Saint
389
237
173
116
135
203
234
210
227
168
9
44
19
28
12
3
149
57
25


Destination Gavy
Scénario 2
Heure de pointe du matin
Flux prévisionnels en UVP/h
Bd de l'Universite
Rte de Saint
254
411
189
151
77
109
142
337
122
313
25
23
3
24
4
2
29
60

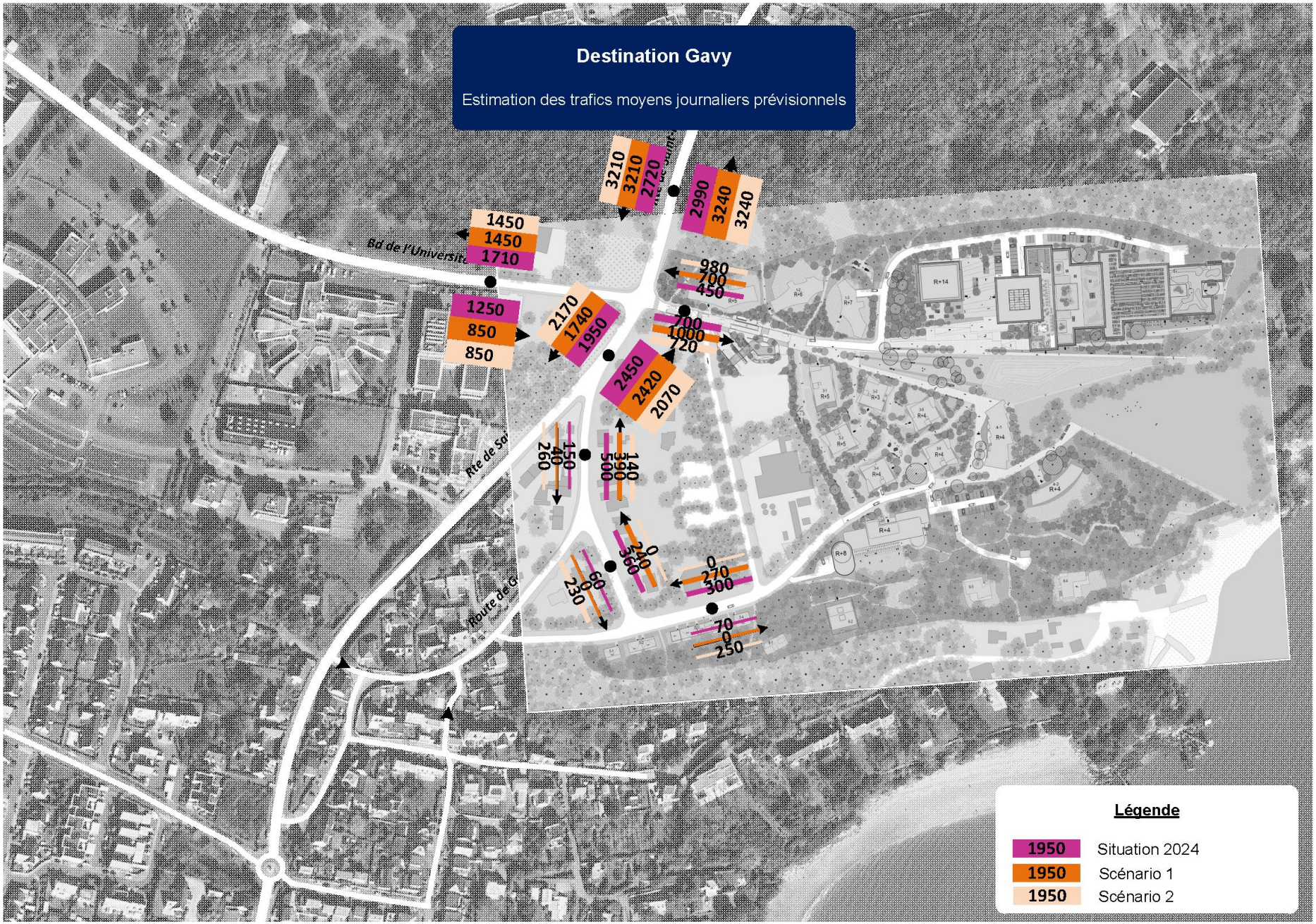

Destination Gavy
Scénario 2
Heure de pointe du soir
Flux prévisionnels en UVP/h
Bd de l'Université
Rte de Saint-Nazaire
Rte de Saint-Nazaire
389
237
173
135
149
292
181
62
19
232
164
9
19
58
5
24
117
28
53

5.2. TRAFICS MOYENS JOURNALIERS

La carte page suivante présente les estimations de trafic moyen journalier en situation actuelle (mesurés et estimés pour les sections non instrumentés) et pour les scénarios 1 et 2.

Si les flux augmentent légèrement sur la section Nord de la route de Saint Marc, ils se réduisent sur la section Ouest du Boulevard de l'Université Ceci est lié à modification des flux générés sur le site, à une distribution spatiale des flux motorisés différente de celle observée aujourd'hui et également au maintien de la présence sur le réseau de flux poursuivant vers le nouvel emplacement du site universitaire.

Par ailleurs, peu de différences sont à noter entre les scénarios 1 et 2 pour ce qui concernent les niveaux de flux sur la route de Gavy et sur le Chemin des Infirmières.


Destination Gavy
Estimation des trafics moyens journaliers prévisionnels
Bd de l'Universit
Rte de Sa
Route de G
3210
3210
2720
2990
3240
3240
1450
1450
1710
980
700
450
1250
850
850
2170
1740
1950
700
1000
720
2450
2420
2070
150
40
260
140
390
500
240
360
60
230
0
270
300
70
0
250
Légende
1950 Situation 2024
1950 Scénario 1
1950 Scénario 2

5.3. ANALYSE DE FONCTIONNEMENT

Les réserves de capacité des carrefours sont satisfaisantes pour les scénarios 1 et 2 (voir détail en annexes).

Soulignons cependant que **la mise à sens unique vers le Nord de la rue du Campus** permet :

- de réduire les mouvements de tourne à gauche depuis la section Nord de la route de Saint Marc. Le report d ce mouvement sur le carrefour Route de Saint Marc / route de Gavy ne devrait pas poser de difficultés majeurs.
- de diminuer le mouvement de tourne à droite depuis la route de Gavy vers la route de Saint Marc (mouvement souffrant d'un manque de visibilité).
- de simplifier la lisibilité globale en réduisant les croisements de flux

6. ANNEXES :

6.1. DETAIL DES COMPTAGES AUTOMATIQUES

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

Lieu de pose

Ville	SAINT-NAZAIRE	
Route ou Rue	Rte de Saint-Marc	
Sens 1	Direction Sud	
Sens 2	Direction Nord	
Entre ...		
et ...		
Vitesse autorisée Sens 1		
Vitesse autorisée Sens 2		
Coordonnées GPS	47.25268	-2.26105
Coordonnées Lambert 93		

Remarques

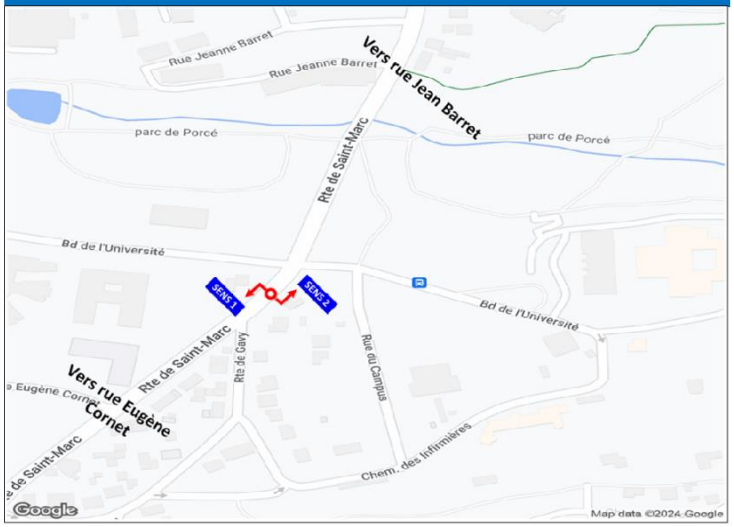
Résultats

	Sens 1				Sens 2			
	TV	VL	PL	2R	TV	VL	PL	2R
Total campagne (7 jours)	13 550	13 100	350	100	17 000	16 350	400	250
Trafic Moyen/ Jour ouvrés (TMJO)	2 150	2 050	50	20	2 700	2 600	50	40
Trafic Moyen / Jour (TMJ)	1 950	1 850	50	10	2 450	2 350	50	40
Vitesse Médiane (V50)	-	-	-	-	-	-	-	-
Vitesse 85% (V85)	-	-	-	-	-	-	-	-
Vitesse Moyenne (Vmoy)	-	-	-	-	-	-	-	-

Références

Numéro d'affaire	9592
Client	ICADE PROMOTION / Groupe Duval
Enquêtes réalisées par	CDVIA
Pose du matériel	13/02/2024
Début d'analyse	14/02/24
Fin d'analyse	20/02/24

Plan de localisation



Photo(s) du matériel posé

SENS 1 — Rte de Saint-Marc / Direction Sud / à SAINT-NAZAIRE

SYNTHESE du 14/02/2024 **au** 20/02/2024

SYNTHESE DES DONNEES

HPM 8 h 9 h — HPS 17 h 18 h — diurne 6 h 22 h — nocturne 22 h 6 h

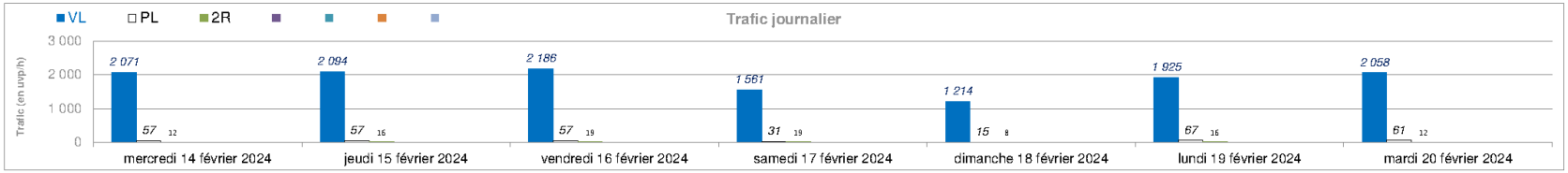
TRAFIC MOYEN

	TV J	TV %TMJ	TV JO	TV %TMJO	VL J	VL %TMJ	VL JO	VL %TMJO	PL J	PL %TMJ	PL JO	PL %TMJO	2R J	2R %TMJ	2R JO	2R %TMJO
diurne	1 850	95%	2 050	95%	1 794	96%	1 997	97%	48	98%	59	98%	13	92%	13	89%
nocturne	100	5%	100	5%	79	4%	70	3%	1	2%	1	2%	1	8%	2	11%
HPM	103	5%	134	6%	99	5%	130	6%	3	6%	4	6%	0	3%	0	3%
HPS	214	11%	247	11%	209	11%	242	12%	3	7%	4	6%	1	10%	2	11%

RECAPITULATIF DES FLUX ET VITESSES

TV

Jour/Heure	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	Diurne	Nocturne	Journée
mercredi 14 février 2024	3	3	1	1	5	7	13	52	**109**	96	102	128	230	**109**	127	161	191	**251**	232	132	83	47	35	22	2 063	74	2 140
jeudi 15 février 2024	4	3	1		6	3	4	45	**131**	95	113	143	194	133	105	153	193	**262**	229	158	95	48	35	14	2 101	76	2 167
vendredi 16 février 2024	7	4	2	1	4	9	11	54	**115**	111	122	132	205	123	117	147	200	232	**261**	188	100	39	56	22	2 157	129	2 262
samedi 17 février 2024	32	5	1	5	8		8	17	20	**71**	96	135	136	81	98	120	160	**161**	159	119	58	46	38	37	1 485	132	1 611
dimanche 18 février 2024	27	11	8	6	3	2	5	12	28	**44**	82	100	147	57	104	91	123	99	**130**	71	40	25	12	10	1 158	34	1 237
lundi 19 février 2024	2		1	1	2	6	12	51	**158**	94	95	125	146	110	120	106	214	**234**	**234**	140	74	34	36	13	1 947	69	2 008
mardi 20 février 2024	6	3	2	1	2	6	11	54	**159**	95	107	141	185	117	102	138	200	**257**	255	140	76	39	27	8	2 076	35	2 131
Trafic moyen TLJ	12	5	2	3	4	6	9	41	103	87	102	129	178	104	110	131	183	214	214	135	75	40	34	18	1 855	78	1 937
Trafic moyen JO	4	3	1	1	4	6	10	51	**134**	98	108	134	192	118	114	141	200	**247**	242	152	86	41	38	16	2 069	77	**2 142**



VL

Jour/Heure	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	Diurne	Nocturne	Journée
mercredi 14 février 2024	3	3	1	1	5	7	11	47	**104**	92	96	122	227	105	122	156	187	**245**	227	127	81	46	34	22	1 995	76	2 071
jeudi 15 février 2024	4	3	1	0	6	2	4	41	**128**	89	107	138	190	129	100	145	189	**255**	225	150	93	46	35	14	2 029	65	2 094
vendredi 16 février 2024	7	4	2	1	4	9	8	51	**111**	107	117	128	201	118	109	140	197	227	**251**	184	98	39	52	21	2 086	100	2 186
samedi 17 février 2024	32	5	1	5	8	0	8	14	17	**69**	93	128	134	75	96	115	**157**	156	155	116	58	45	37	37	1 436	125	1 561
dimanche 18 février 2024	27	11	8	6	3	2	5	11	27	**43**	81	99	146	57	103	89	122	98	**125**	67	39	24	11	10	1 136	78	1 214
lundi 19 février 2024	2	0	1	1	2	5	10	47	**153**	90	85	117	143	106	114	100	209	**229**	227	135	71	33	32	13	1 869	56	1 925
mardi 20 février 2024	6	3	2	1	2	5	8	50	**156**	90	102	130	182	114	97	135	193	**253**	247	136	74	38	26	8	2 005	53	2 058
Trafic moyen TLJ	12	4	2	2	4	4	8	37	99	83	97	123	175	101	106	126	179	209	208	131	73	39	32	18	1 794	79	1 873
Trafic moyen JO	4	3	1	1	4	6	8	47	**130**	94	101	127	189	114	108	135	195	**242**	235	146	83	40	36	16	1 997	70	**2 067**

PL

Jour/Heure	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	Diurne	Nocturne	Journée
mercredi 14 février 2024	0	0	0	0	0	0	2	4	**5**	4	**5**	6	3	4	4	**4**	**4**	3	3	3	2	0	1	0	56	1	57
jeudi 15 février 2024	0	0	0	0	0	1	0	4	3	**6**	**6**	4	4	3	5	**4**	**4**	3	**4**	3	2	1	0	0	56	1	57
vendredi 16 février 2024	0	0	0	0	0	0	3	3	3	**4**	**4**	**4**	**4**	3	8	**4**	3	**4**	3	**4**	2	0	1	0	56	1	57
samedi 17 février 2024	0	0	0	0	0	0	0	**2**	**2**	1	3	4	**2**	**2**	**2**	**3**	**2**	**3**	**2**	1	0	1	1	0	30	1	31
dimanche 18 février 2024	0	0	0	0	0	0	0	0	1	**1**	**1**	**1**	**1**	0	**1**	**2**	0	**1**	**2**	**1**	**1**	**1**	**1**	0	14	1	15
lundi 19 février 2024	0	0	0	0	0	1	2	**4**	**4**	**4**	8	6	3	**4**	5	**5**	3	**5**	**4**	**4**	3	1	1	0	65	2	67
mardi 20 février 2024	0	0	0	0	0	0	3	4	3	**5**	**5**	9	3	3	**5**	3	**4**	**4**	3	3	2	1	1	0	60	1	61
Trafic moyen TLJ	0	0	0	0	0	0	1	3	3	4	5	5	3	3	4	4	3	3	3	3	2	1	1	0	48	1	49
Trafic moyen JO	0	0	0	0	0	0	2	4	4	**5**	6	6	3	3	5	**4**	4	4	3	3	2	1	1	0	59	1	**60**

2R

Jour/Heure	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	Diurne	Nocturne	Journée
mercredi 14 février 2024	0	0	0	0	0	0	0	**1**	0	0	**1**	0	0	0	**1**	**1**	0	**3**	2	2	0	**1**	0	0	12	0	12
jeudi 15 février 2024	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	1	**0**	1	**0**	**4**	**0**	**4**	**0**	5	**0**	1	**0**	**0**	16	0	16
vendredi 16 février 2024	0	0	0	0	0	0	0	0	**1**	0	**1**	0	0	2	0	3	0	**1**	**7**	0	0	0	3	**1**	15	4	19
samedi 17 février 2024	0	0	0	0	0	0	0	**1**	**1**	**1**	0	3	0	4	0	**2**	**1**	**2**	**2**	2	0	0	0	0	19	0	19
dimanche 18 février 2024	0	0	0	0	0	0	0	**1**	0	0	0	0	0	0	0	0	**1**	0	**3**	3	0	0	0	0	8	0	8
lundi 19 février 2024	0	0	0	0	0	0	0	0	**1**	0	2	2	0	0	**1**	**1**	2	0	**3**	**1**	0	0	3	0	13	3	16
mardi 20 février 2024	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	1	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	2	**0**	**0**	**0**	**0**	3	**0**	**5**	1	**0**	**0**	**0**	**0**	11	1	12
Trafic moyen TLJ	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	0	1	0	2	1	1	3	2	0	0	1	0	13	1	15
Trafic moyen JO	0	0	0	0	0	0	0	0	**0**	0	1	1	0	1	0	2	1	2	**3**	2	0	0	1	0	13	2	**15**

SENS 2 — Rte de Saint-Marc / Direction Nord / à SAINT-NAZAIRE

SYNTHESE du *14/02/2024* **au** *20/02/2024*

SYNTHESE DES DONNEES

HPM *8 h 9 h* HPS *17 h 18 h* diurne *6 h 22 h* nocturne *22 h 6 h*

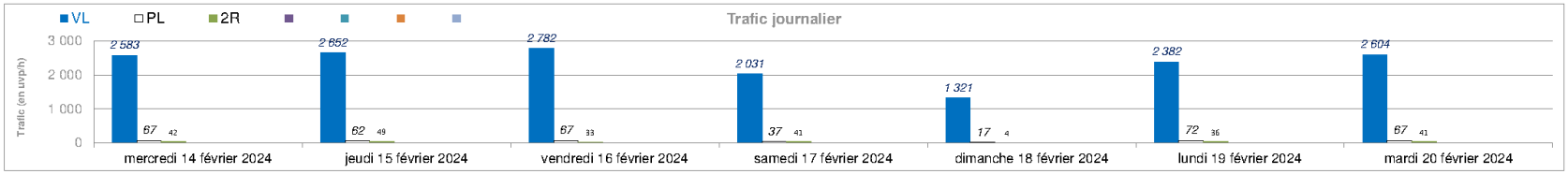
TRAFIC MOYEN

	TV J	TV %TMJ	TV JO	TV %TMJO	VL J	VL %TMJ	VL JO	VL %TMJO	PL J	PL %TMJ	PL JO	PL %TMJO	2R J	2R %TMJ	2R JO	2R %TMJO
diurne	2 350	98%	2 650	98%	2 270	97%	2 537	98%	54	97%	65	98%	34	96%	39	97%
nocturne	50	2%	50	2%	66	3%	63	2%	2	3%	2	2%	2	4%	1	3%
HPM	240	10%	316	12%	232	10%	305	12%	3	5%	3	5%	6	16%	8	19%
HPS	261	11%	294	11%	255	11%	288	11%	3	5%	3	5%	3	9%	3	7%

RECAPITULATIF DES FLUX ET VITESSES

TV

Jour/Heure	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	Diurne	Nocturne	Journée
mercredi 14 février 2024	6	7	2		7	10	40	215	**226**	139	164	132	162	230	158	211	285	**314**	142	121	57	24	23	17	2 620	78	2 692
jeudi 15 février 2024	10	5	1	2	7	13	38	194	**364**	147	130	167	156	207	169	188	259	**296**	198	107	48	22	23	12	2 690	73	2 763
vendredi 16 février 2024	14	4			3	17	41	199	**322**	152	161	166	188	210	163	195	254	**288**	205	107	70	61	35	27	2 782	97	2 882
samedi 17 février 2024	13	11	3		3	5	11	31	66	**137**	168	210	156	136	164	184	**201**	195	146	112	59	28	39	31	2 004	105	2 109
dimanche 18 février 2024	17	9	5	2	1	1	5	17	36	**76**	127	135	86	70	**76**	111	127	**161**	147	73	31	15	7	7	1 293	35	1 342
lundi 19 février 2024	1	2	2	1	4	11	37	206	**295**	137	135	141	167	195	133	171	231	**277**	161	99	43	20	12	9	2 448	42	2 490
mardi 20 février 2024	5	2		1	2	11	39	219	**373**	149	150	165	153	196	159	157	**298**	297	155	98	42	17	10	14	2 667	24	2 712
Trafic moyen TLJ	9	6	3	2	4	10	30	154	240	134	148	159	153	178	146	174	236	261	165	102	50	27	21	17	2 358	65	2 427
Trafic moyen JO	7	4	1	1	5	12	39	207	**316**	145	148	154	165	208	156	184	265	**294**	172	106	52	29	21	16	2 641	63	**2 708**



VL

Jour/Heure	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	Diurne	Nocturne	Journée
mercredi 14 février 2024	5	7	2	0	7	10	35	200	**220**	135	158	127	153	215	154	203	281	**306**	136	114	53	24	22	16	2 514	69	2 583
jeudi 15 février 2024	9	5	1	2	7	13	33	190	**341**	142	127	158	149	199	165	180	247	**290**	191	103	45	21	22	12	2 581	71	2 652
vendredi 16 février 2024	13	4	0	0	3	17	33	191	**318**	148	152	163	184	205	158	183	248	**282**	197	100	68	56	33	26	2 686	96	2 782
samedi 17 février 2024	11	11	3	0	3	5	11	29	64	**132**	162	206	152	128	161	176	**193**	186	144	106	54	28	38	28	1 932	99	2 031
dimanche 18 février 2024	17	9	5	2	1	1	5	16	35	**74**	126	135	83	67	75	109	125	**161**	146	71	31	14	6	7	1 273	48	1 321
lundi 19 février 2024	1	2	2	1	4	11	32	200	**286**	130	126	133	160	191	124	161	226	**275**	151	88	42	18	10	8	2 343	39	2 382
mardi 20 février 2024	5	2	0	1	2	11	34	206	**360**	140	144	156	149	190	156	150	**292**	288	148	92	40	17	8	13	2 562	42	2 604
Trafic moyen TLJ	9	6	2	1	4	10	26	147	232	129	142	154	147	171	142	166	230	255	159	96	48	25	20	16	2 270	66	2 336
Trafic moyen JO	7	4	1	1	5	12	33	197	**305**	139	141	147	159	200	151	175	259	**288**	165	99	50	27	19	15	2 537	63	**2 601**

PL

Jour/Heure	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	Diurne	Nocturne	Journée
mercredi 14 février 2024	0	0	0	0	0	0	**5**	3	**5**	3	**5**	**5**	9	6	3	**5**	3	4	2	**5**	2	0	1	1	65	2	67
jeudi 15 février 2024	0	0	0	0	0	0	**5**	3	3	4	3	7	**5**	3	3	**5**	**7**	3	3	4	3	0	1	0	61	1	62
vendredi 16 février 2024	0	0	0	0	0	0	**7**	**7**	2	4	8	3	2	4	4	**8**	4	2	3	5	2	0	1	1	65	2	67
samedi 17 février 2024	0	0	0	0	0	0	0	2	2	**3**	2	**3**	**3**	**3**	**3**	**3**	2	2	2	**3**	2	0	1	1	35	2	37
dimanche 18 février 2024	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	**2**	1	0	**2**	**2**	1	1	**2**	0	1	1	0	1	1	0	16	1	17
lundi 19 février 2024	0	0	0	0	0	0	**5**	3	4	**5**	7	6	**5**	3	7	**7**	3	2	**5**	7	1	0	1	1	70	2	72
mardi 20 février 2024	0	0	0	0	0	0	5	4	2	**8**	4	7	3	4	2	5	5	**6**	3	6	2	0	1	0	66	1	67
Trafic moyen TLJ	0	0	0	0	0	0	4	3	3	4	4	4	4	4	3	5	4	3	3	4	2	0	1	1	54	2	56
Trafic moyen JO	0	0	0	0	0	0	**5**	4	3	5	5	6	5	4	4	**6**	4	3	3	5	2	0	1	1	65	2	**67**

2R

Jour/Heure	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	Diurne	Nocturne	Journée
mercredi 14 février 2024	1	0	0	0	0	0	0	**12**	1	1	1	0	0	9	1	3	1	**4**	**4**	2	2	0	0	0	41	1	42
jeudi 15 février 2024	1	0	0	0	0	0	0	1	**20**	1	0	2	2	5	1	3	**5**	3	4	0	0	1	0	0	48	1	49
vendredi 16 février 2024	1	0	0	0	0	0	1	1	**2**	0	1	0	**2**	1	1	4	**2**	4	**5**	**2**	0	5	1	0	31	2	33
samedi 17 février 2024	**2**	0	0	0	0	0	0	0	0	**2**	4	1	1	5	0	5	6	**7**	0	3	3	0	0	**2**	37	4	41
dimanche 18 février 2024	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	1	1	**0**	**1**	**0**	**0**	**0**	1	**0**	**0**	**0**	**0**	4	0	4
lundi 19 février 2024	0	0	0	0	0	0	0	3	**5**	2	2	2	2	1	2	3	2	0	**5**	4	0	2	1	0	35	1	36
mardi 20 février 2024	0	0	0	0	0	0	0	9	**11**	1	2	2	1	2	1	2	1	3	**4**	0	0	0	1	1	39	2	41
Trafic moyen TLJ	1	0	0	0	0	0	0	4	6	1	1	1	1	3	1	3	2	3	3	2	1	1	0	0	34	2	35
Trafic moyen JO	1	0	0	0	0	0	0	5	**8**	1	1	1	1	4	1	3	2	3	**4**	2	0	2	1	0	39	1	**40**

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

Lieu de pose

Ville	SAINT-NAZAIRE	
Route ou Rue	Boulevard de l'université	
Sens 1	Direction Ouest	
Sens 2	Direction Est	
Entre ...		
et ...		
Vitesse autorisée Sens 1		
Vitesse autorisée Sens 2		
Coordonnées GPS	47.25285	-2.26036
Coordonnées Lambert 93		

Remarques

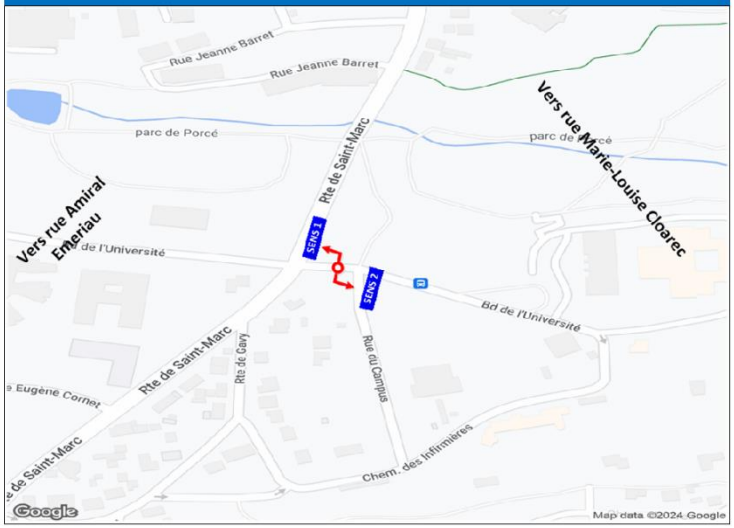
Résultats

	Sens 1				Sens 2			
	TV	VL	PL	2R	TV	VL	PL	2R
Total campagne (7 jours)	3 200	1 650	1 550	20	5 000	3 450	1 550	30
Trafic Moyen/ Jour ouvrés (TMJO)	550	300	250	0	850	600	250	0
Trafic Moyen / Jour (TMJ)	450	250	200	0	700	500	200	0
Vitesse Médiane (V50)	-	-	-	-	-	-	-	-
Vitesse 85% (V85)	-	-	-	-	-	-	-	-
Vitesse Moyenne (Vmoy)	-	-	-	-	-	-	-	-

Références

Numéro d'affaire	9592
Client	ICADE PROMOTION / Groupe Duval
Enquêtes réalisées par	CDVIA
Pose du matériel	13/02/2024
Début d'analyse	14/02/24
Fin d'analyse	20/02/24

Plan de localisation



Photo(s) du matériel posé

SENS 1 — Boulevard de l'université / Direction Ouest / à SAINT-NAZAIRE

SYNTHESE du 14/02/2024 **au** 20/02/2024

SYNTHESE DES DONNEES

HPM 9 h 10 h — HPS 16 h 17 h — diurne 6 h 22 h — nocturne 22 h 6 h

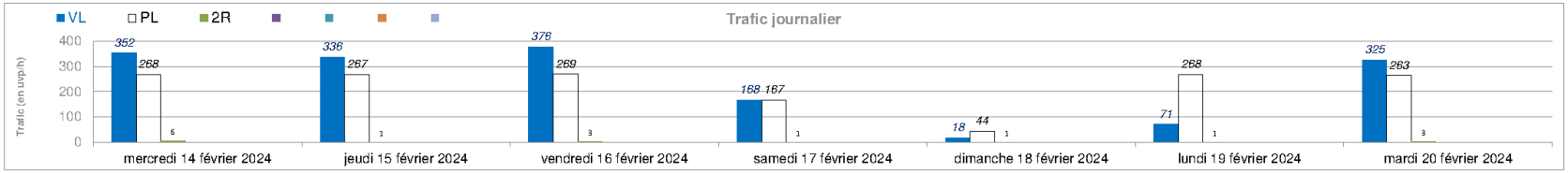
TRAFIC MOYEN

	TV J	TV %TMJ	TV JO	TV %TMJO	VL J	VL %TMJ	VL JO	VL %TMJO	PL J	PL %TMJ	PL JO	PL %TMJO	2R J	2R %TMJ	2R JO	2R %TMJO
diurne	450	100%	550	100%	232	99%	288	99%	212	96%	256	96%	2	100%	3	100%
nocturne	0	0%	0	0%	3	1%	4	1%	9	4%	11	4%	0	0%	0	0%
HPM	23	5%	28	5%	7	3%	8	3%	16	7%	20	7%	0	0%	0	0%
HPS	67	15%	88	16%	51	22%	68	23%	16	7%	19	7%	0	13%	0	14%

RECAPITULATIF DES FLUX ET VITESSES

TV

Jour/Heure	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	Diurne	Nocturne	Journée
mercredi 14 février 2024					1	6	11	**25**	21	24	26	32	81	**25**	**25**	37	108	**122**	45	16	7	7	6	1	612	15	626
jeudi 15 février 2024			1		1	6	11	**26**	23	23	36	54	68	24	**26**	33	**98**	97	35	18	11	6	4	3	589	15	604
vendredi 16 février 2024				1	1	6	12	24	24	**43**	26	50	92	22	28	46	**107**	95	35	19	8	5	4		636	7	648
samedi 17 février 2024		2				1	3	10	12	**17**	27	43	34	24	27	**42**	24	16	**17**	19	9	5	4		329	4	336
dimanche 18 février 2024									3	**6**	3	3	7	2	3	**6**	5	4	5	**6**	3	**6**	1		62	9	63
lundi 19 février 2024		1				7	11	23	22	**25**	19	21	28	21	23	23	30	**32**	19	13	8	6	7	1	324	15	340
mardi 20 février 2024					1	6	12	23	17	**24**	23	54	81	21	25	44	**95**	62	50	27	11	6	8	1	575	9	591
Trafic moyen TLJ	#DIV/0!	2	1	1	1	5	10	22	17	23	23	37	56	20	22	33	67	61	29	17	8	6	5	2	447	11	458
Trafic moyen JO	0	0	0	0	1	6	11	24	21	**28**	26	42	70	23	25	37	**88**	82	37	19	9	6	6	1	547	12	**562**



VL

Jour/Heure	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	Diurne	Nocturne	Journée
mercredi 14 février 2024	0	0	0	0	1	0	0	3	4	**5**	8	14	60	6	7	17	89	**102**	27	3	0	3	2	1	348	4	352
jeudi 15 février 2024	0	0	1	0	1	0	0	4	**6**	4	18	36	50	**6**	8	14	**79**	78	18	4	4	3	0	2	332	4	336
vendredi 16 février 2024	0	0	0	1	1	0	1	4	4	**22**	8	31	74	4	10	28	**86**	75	17	7	1	2	0	0	374	2	376
samedi 17 février 2024	0	2	0	0	0	0	0	0	0	**7**	14	31	22	13	16	**29**	12	3	5	9	3	2	0	0	166	2	168
dimanche 18 février 2024	0	0	0	0	0	0	0	0	0	**2**	1	1	3	1	0	**2**	**2**	1	1	**2**	0	**2**	0	0	18	0	18
lundi 19 février 2024	0	1	0	0	0	1	0	3	**4**	**4**	1	2	10	2	5	5	11	**12**	1	2	1	3	2	1	66	5	71
mardi 20 février 2024	0	0	0	0	1	0	1	1	3	**5**	**5**	36	61	3	6	28	**76**	44	31	14	4	3	3	0	321	4	325
Trafic moyen TLJ	0	0	0	0	1	0	0	2	3	7	8	22	40	5	7	18	51	45	14	6	2	3	1	1	232	3	235
Trafic moyen JO	0	0	0	0	1	0	0	3	4	**8**	8	24	51	4	7	18	**68**	62	19	6	2	3	1	1	288	4	**292**

PL

Jour/Heure	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	Diurne	Nocturne	Journée
mercredi 14 février 2024	0	0	0	0	0	6	11	**22**	17	19	18	18	20	18	18	**19**	18	**19**	18	13	7	3	4	0	258	10	268
jeudi 15 février 2024	0	0	0	0	0	6	11	**22**	17	19	18	18	18	18	18	**19**	**19**	**19**	17	13	7	3	4	1	256	11	267
vendredi 16 février 2024	0	0	0	0	0	6	11	20	20	**21**	18	19	17	18	18	18	**20**	19	18	12	7	3	4	0	259	10	269
samedi 17 février 2024	0	0	0	0	0	1	3	10	**12**	10	13	**12**	**12**	11	11	**12**	**12**	**13**	**12**	10	6	3	4	0	162	5	167
dimanche 18 février 2024	0	0	0	0	0	0	0	0	3	**4**	2	2	**4**	1	3	**4**	3	3	**4**	3	3	**4**	1	0	43	1	44
lundi 19 février 2024	0	0	0	0	0	6	11	20	18	**21**	18	19	18	18	18	18	19	**20**	18	11	7	3	5	0	257	11	268
mardi 20 février 2024	0	0	0	0	0	6	11	**22**	14	19	18	18	19	18	18	15	**19**	18	**19**	13	7	3	5	1	251	12	263
Trafic moyen TLJ	0	0	0	0	0	4	8	17	14	16	15	15	15	15	15	15	16	16	15	11	6	3	4	0	212	9	221
Trafic moyen JO	0	0	0	0	0	6	11	**21**	17	20	18	18	18	18	18	18	**19**	**19**	18	12	7	3	4	0	256	11	**267**

2R

Jour/Heure	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	Diurne	Nocturne	Journée
mercredi 14 février 2024	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	1	1	**0**	**1**	**1**	**1**	**0**	**0**	**0**	1	**0**	**0**	6	0	6
jeudi 15 février 2024	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	1	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	1	0	1
vendredi 16 février 2024	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	1	**0**	**0**	**0**	**1**	**1**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	3	0	3
samedi 17 février 2024	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**1**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	1	0	1
dimanche 18 février 2024	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	1	**0**	**0**	**0**	**0**	1	0	1
lundi 19 février 2024	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	1	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	1	0	1
mardi 20 février 2024	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	1	**0**	1	**1**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	3	0	3
Trafic moyen TLJ	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	2
Trafic moyen JO	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	0	0	1	0	0	**0**	**0**	**0**	0	0	0	0	0	0	3	0	**3**

SENS 2 *Boulevard de l'université / Direction Est / à SAINT-NAZAIRE* **SYNTHESE du** *14/02/2024* **au** *20/02/2024*

SYNTHESE DES DONNEES

HPM *8 h* *9 h* HPS *15 h* *16 h* diurne *6 h* *22 h* nocturne *22 h* *6 h*

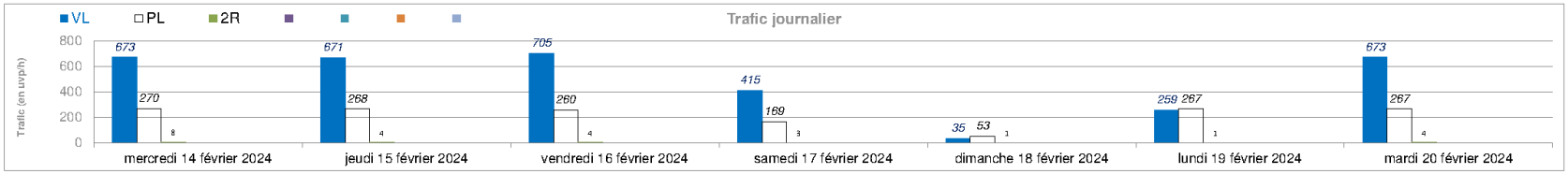
TRAFIC MOYEN

	TV				VL				PL				2R			
	J	*%TMJ*	*JO*	*%TMJO*	*J*	*%TMJ*	*JO*	*%TMJO*	*J*	*%TMJ*	*JO*	*%TMJO*	*J*	*%TMJ*	*JO*	*%TMJO*
diurne	700	100%	850	100%	487	99%	593	99%	214	96%	256	96%	4	100%	4	100%
nocturne	0	0%	0	0%	3	1%	4	1%	8	4%	10	4%	0	0%	0	0%
HPM	173	25%	232	27%	157	32%	213	36%	15	7%	18	7%	1	20%	1	24%
HPS	35	5%	40	5%	20	4%	22	4%	15	7%	18	7%	0	8%	0	10%

RECAPITULATIF DES FLUX ET VITESSES

TV

Jour/Heure	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	Diurne	Nocturne	Journée
mercredi 14 février 2024					2	6	16	86	**238**	82	51	36	65	164	34	**41**	38	37	20	15	8	6	6		937	15	951
jeudi 15 février 2024			1		2	6	17	88	**263**	66	43	41	75	115	41	**48**	36	39	25	19	7	6	3	2	929	14	943
vendredi 16 février 2024				1	2	6	18	67	**295**	68	53	41	74	135	42	36	**41**	36	22	16	7	6	3		957	6	969
samedi 17 février 2024		2				1	3	13	51	**90**	94	60	39	48	51	**35**	27	24	17	15	11	3	3		581	3	587
dimanche 18 février 2024									4	**9**	5	5	7	5	6	**11**	6	8	6	6	2	6	3		86	10	89
lundi 19 février 2024					1	6	15	27	**124**	35	30	27	35	37	30	**40**	35	30	20	15	7	7	5	1	514	14	527
mardi 20 février 2024					2	6	16	129	**239**	64	31	41	56	160	34	37	**38**	30	23	17	8	6	6	1	929	7	944
Trafic moyen TLJ	#DIV/0!	2	1	1	2	5	14	68	173	59	44	36	50	95	34	35	32	29	19	15	7	6	4	1	705	10	716
Trafic moyen JO	0	0	0	0	2	6	16	79	**232**	63	42	37	61	122	36	**40**	38	34	22	16	7	6	5	1	853	11	**867**



VL

Jour/Heure	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	Diurne	Nocturne	Journée
mercredi 14 février 2024	0	0	0	0	2	0	2	65	**219**	62	33	18	44	143	16	**21**	20	17	2	3	1	3	2	0	669	4	673
jeudi 15 février 2024	0	0	1	0	2	0	4	67	**244**	48	26	21	57	96	23	**29**	17	19	8	4	2	2	0	1	667	4	671
vendredi 16 février 2024	0	0	0	1	2	0	4	47	**274**	49	34	23	56	120	23	19	**25**	17	4	4	1	2	0	0	702	3	705
samedi 17 février 2024	0	2	0	0	0	0	0	2	39	**75**	82	48	27	36	39	**23**	16	11	5	5	5	0	0	0	413	2	415
dimanche 18 février 2024	0	0	0	0	0	0	0	0	0	**5**	2	2	3	2	3	**6**	2	**5**	2	1	0	2	0	0	35	0	35
lundi 19 février 2024	0	0	0	0	1	0	1	8	**104**	16	12	8	16	20	12	**22**	16	10	3	4	1	3	1	1	256	3	259
mardi 20 février 2024	0	0	0	0	2	0	2	107	**222**	44	14	22	39	141	15	18	**19**	13	5	5	1	2	2	0	669	4	673
Trafic moyen TLJ	0	0	0	0	1	0	2	42	157	43	29	20	35	80	19	20	16	13	4	4	2	2	1	0	487	3	490
Trafic moyen JO	0	0	0	0	2	0	3	59	**213**	44	24	18	42	104	18	**22**	19	15	4	4	1	2	1	0	593	4	**596**

PL

Jour/Heure	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	Diurne	Nocturne	Journée
mercredi 14 février 2024	0	0	0	0	0	6	14	**21**	18	18	18	18	20	19	18	19	18	**20**	17	12	7	3	4	0	260	10	270
jeudi 15 février 2024	0	0	0	0	0	6	13	**21**	18	18	17	20	18	17	18	19	18	**20**	17	15	5	4	3	1	258	10	268
vendredi 16 février 2024	0	0	0	0	0	6	14	**20**	19	19	19	18	17	15	18	17	16	**19**	18	12	6	4	3	0	251	9	260
samedi 17 février 2024	0	0	0	0	0	1	3	11	12	**14**	12	12	12	12	11	12	11	**13**	11	10	6	3	3	0	165	4	169
dimanche 18 février 2024	0	0	0	0	0	0	0	0	**4**	**4**	3	3	**4**	3	3	**5**	**4**	3	**4**	**4**	2	**4**	3	0	50	3	53
lundi 19 février 2024	0	0	0	0	0	6	14	**19**	**19**	**19**	18	**19**	**19**	17	18	18	**19**	**20**	17	11	6	4	4	0	257	10	267
mardi 20 février 2024	0	0	0	0	0	6	14	**22**	17	20	17	19	16	18	18	18	**19**	17	18	12	7	4	4	1	256	11	267
Trafic moyen TLJ	0	0	0	0	0	4	10	16	15	16	15	16	15	14	15	15	15	16	15	11	6	4	3	0	214	8	222
Trafic moyen JO	0	0	0	0	0	6	14	**21**	18	19	18	19	18	17	18	18	18	**19**	17	12	6	4	4	0	256	10	**266**

2R

Jour/Heure	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	Diurne	Nocturne	Journée
mercredi 14 février 2024	0	0	0	0	0	0	0	0	1	**2**	0	0	1	**2**	0	**1**	0	0	**1**	0	0	0	0	0	8	0	8
jeudi 15 février 2024	0	0	0	0	0	0	0	0	**1**	0	0	0	0	2	0	0	**1**	0	0	0	0	0	0	0	4	0	4
vendredi 16 février 2024	0	0	0	0	0	0	0	0	**2**	0	0	0	1	0	1	**0**	**0**	**0**	**0**	0	0	0	0	0	4	0	4
samedi 17 février 2024	0	0	0	0	0	0	0	0	0	**1**	0	0	0	0	**1**	0	0	0	**1**	0	0	0	0	0	3	0	3
dimanche 18 février 2024	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	1	**0**	**0**	**0**	**0**	1	0	1
lundi 19 février 2024	0	0	0	0	0	0	0	0	**1**	0	0	0	0	0	0	**0**	**0**	**0**	**0**	0	0	0	0	0	1	0	1
mardi 20 février 2024	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	1	1	1	**1**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	4	0	4
Trafic moyen TLJ	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	0	4
Trafic moyen JO	0	0	0	0	0	0	0	0	**1**	0	0	0	1	1	0	**0**	0	0	0	0	0	0	0	0	4	0	**4**

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

Lieu de pose

Ville	SAINT-NAZAIRE	
Route ou Rue	Route de Gavy	
Sens 1	Direction Sud	
Sens 2	Direction Nord	
Entre ...		
et ...		
Vitesse autorisée Sens 1		
Vitesse autorisée Sens 2		
Coordonnées GPS	47.25212	-2.26139
Coordonnées Lambert 93		

Remarques

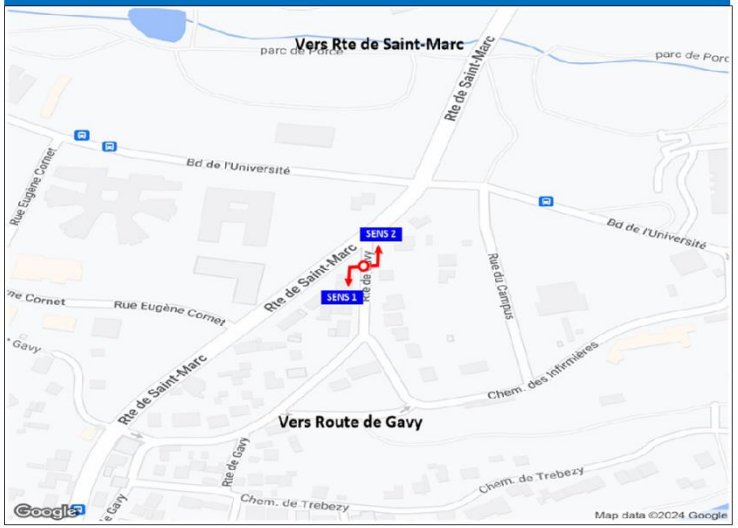
Résultats

	Sens 1				Sens 2			
	TV	VL	PL	2R	TV	VL	PL	2R
Total campagne (7 jours)	1 150	1 150	0	20	3 600	3 500	50	50
Trafic Moyen/ Jour ouvrés (TMJO)	200	200	0	0	600	600	0	10
Trafic Moyen / Jour (TMJ)	150	150	0	0	500	500	0	10
Vitesse Médiane (V50)	-	-	-	-	-	-	-	-
Vitesse 85% (V85)	-	-	-	-	-	-	-	-
Vitesse Moyenne (Vmoy)	-	-	-	-	-	-	-	-

Références

Numéro d'affaire	9592
Client	ICADE PROMOTION / Groupe Duval
Enquêtes réalisées par	CDVIA
Pose du matériel	13/02/2024
Début d'analyse	14/02/24
Fin d'analyse	20/02/24

Plan de localisation



Photo(s) du matériel posé

SENS 1 — Route de Gavy / Direction Sud / à SAINT-NAZAIRE

SYNTHESE du 14/02/2024 **au** 20/02/2024

SYNTHESE DES DONNEES

HPM 8 h 9 h — HPS 18 h 19 h — diurne 6 h 22 h — nocturne 22 h 6 h

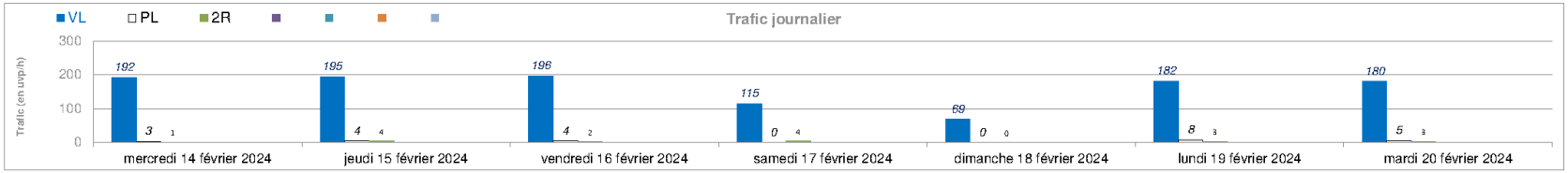
TRAFIC MOYEN

	TV J	TV %TMJ	TV JO	TV %TMJO	VL J	VL %TMJ	VL JO	VL %TMJO	PL J	PL %TMJ	PL JO	PL %TMJO	2R J	2R %TMJ	2R JO	2R %TMJO
diurne	150	100%	200	100%	157	97%	185	98%	3	100%	5	100%	2	94%	3	100%
nocturne	0	0%	0	0%	5	3%	4	2%	0	0%	0	0%	0	6%	0	0%
HPM	30	20%	35	18%	25	16%	35	18%	0	0%	0	0%	0	12%	0	15%
HPS	14	9%	15	7%	13	8%	14	7%	0	4%	0	4%	0	18%	1	23%

RECAPITULATIF DES FLUX ET VITESSES

TV

Jour/Heure	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	Diurne	Nocturne	Journée
mercredi 14 février 2024	1						3	4	**34**	17	10	7	17	17	13	14	9	14	**18**	10	6	2			195	1	196
jeudi 15 février 2024	1						1	9	**27**	10	10	17	15	26	10	6	14	11	**15**	19	3	7	2		200	4	203
vendredi 16 février 2024	2						2	7	**31**	11	13	5	15	20	9	14	11	**19**	13	15	8	3	4		196	7	202
samedi 17 février 2024	2	1					1	1		**11**	10	7	13	8	6	9	**13**	10	10	3	3	1	3	7	106	12	119
dimanche 18 février 2024		1		1			**2**	1	1		**2**	8	11	1	4	**2**	9	5	**12**	7	1	1			67	0	69
lundi 19 février 2024							2	6	**40**	13	9	15	15	12	11	6	11	**13**	12	12	8	2	4	2	187	7	193
mardi 20 février 2024		1					1	9	**44**	10	4	12	19	7	9	8	10	14	**16**	15	3	4	2		185	2	188
Trafic moyen TLJ	2	1	#DIV/0!	1	#DIV/0!	#DIV/0!	2	5	30	12	8	10	15	13	9	8	11	12	14	12	5	3	3	5	162	5	167
Trafic moyen JO	1	0	0	0	0	0	2	7	**35**	12	9	11	16	16	10	10	11	14	**15**	14	6	4	2	0	193	4	**196**



VL

Jour/Heure	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	Diurne	Nocturne	Journée
mercredi 14 février 2024	1	0	0	0	0	0	3	4	**33**	17	9	7	17	16	13	14	8	14	**18**	10	6	2	0	0	191	1	192
jeudi 15 février 2024	1	0	0	0	0	0	1	9	**27**	9	9	17	14	26	10	6	**14**	10	13	17	3	7	2	0	192	3	195
vendredi 16 février 2024	2	0	0	0	0	0	2	7	**31**	11	12	5	14	20	8	14	11	**18**	13	13	8	3	4	0	190	6	196
samedi 17 février 2024	2	1	0	0	0	0	1	1	0	**10**	9	6	13	8	6	9	**13**	**10**	**10**	3	3	1	3	6	103	12	115
dimanche 18 février 2024	0	1	0	1	0	0	**2**	1	1	0	**2**	8	11	1	4	**2**	9	5	**12**	7	1	1	0	0	67	2	69
lundi 19 février 2024	0	0	0	0	0	0	2	6	**40**	12	6	13	15	11	11	6	11	**12**	11	10	8	2	4	2	176	6	182
mardi 20 février 2024	0	1	0	0	0	0	1	9	**43**	9	4	9	19	6	9	8	10	13	**15**	15	3	4	2	0	177	3	180
Trafic moyen TLJ	1	0	0	0	0	0	2	5	25	10	7	9	15	13	9	8	11	12	13	11	5	3	2	1	157	5	161
Trafic moyen JO	1	0	0	0	0	0	2	7	**35**	12	8	10	16	16	10	10	11	13	**14**	13	6	4	2	0	185	4	**189**

PL

Jour/Heure	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	Diurne	Nocturne	Journée
mercredi 14 février 2024	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	1	**0**	**0**	1	**0**	**0**	**1**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	3	0	3
jeudi 15 février 2024	0	0	0	0	0	0	0	0	0	**1**	**1**	0	**1**	0	0	0	0	0	**1**	0	0	0	0	0	4	0	4
vendredi 16 février 2024	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	1	**0**	1	**0**	1	**0**	**0**	**1**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	4	0	4
samedi 17 février 2024	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	0	0	0
dimanche 18 février 2024	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	0	0	0
lundi 19 février 2024	0	0	0	0	0	0	0	0	0	**1**	2	2	0	**1**	0	0	0	**1**	0	**1**	0	0	0	0	8	0	8
mardi 20 février 2024	0	0	0	0	0	0	0	0	0	**1**	0	3	0	0	0	0	0	**1**	0	0	0	0	0	0	5	0	5
Trafic moyen TLJ	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	0	3
Trafic moyen JO	0	0	0	0	0	0	0	0	0	**1**	1	1	0	0	0	0	0	**1**	0	0	0	0	0	0	5	0	**5**

2R

Jour/Heure	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	Diurne	Nocturne	Journée
mercredi 14 février 2024	0	0	0	0	0	0	0	0	**1**	0	0	0	0	0	0	**0**	**0**	**0**	**0**	0	0	0	0	0	1	0	1
jeudi 15 février 2024	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**1**	**1**	2	**0**	**0**	**0**	**0**	4	0	4
vendredi 16 février 2024	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	2	**0**	**0**	**0**	**0**	2	0	2
samedi 17 février 2024	0	0	0	0	0	0	0	0	0	**1**	**1**	**1**	0	0	0	**0**	**0**	**0**	**0**	0	0	0	0	**1**	3	1	4
dimanche 18 février 2024	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	0	0	0
lundi 19 février 2024	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	1	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**1**	1	**0**	**0**	**0**	**0**	3	0	3
mardi 20 février 2024	0	0	0	0	0	0	0	0	**1**	0	0	0	0	**1**	0	0	0	0	**1**	0	0	0	0	0	3	0	3
Trafic moyen TLJ	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	2	0	2
Trafic moyen JO	0	0	0	0	0	0	0	0	**0**	0	0	0	0	0	0	0	0	0	**1**	1	0	0	0	0	3	0	**3**

SENS 2 *Route de Gavy / Direction Nord / à SAINT-NAZAIRE* **SYNTHESE du** *14/02/2024* **au** *20/02/2024*

SYNTHESE DES DONNEES

HPM *8 h* *9 h* HPS *17 h* *18 h* diurne *6 h* *22 h* nocturne *22 h* *6 h*

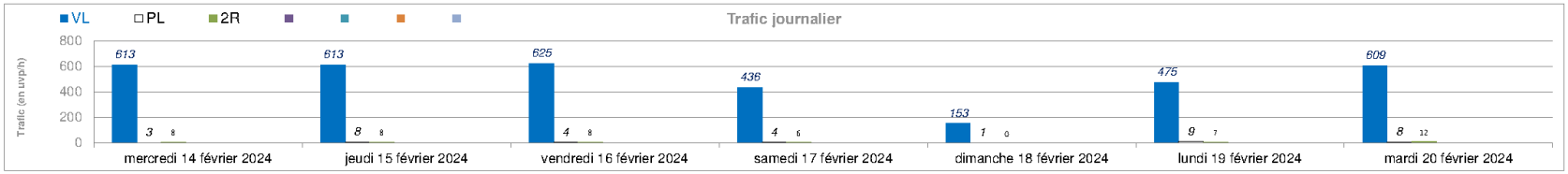
TRAFIC MOYEN

	TV J	TV %TMJ	TV JO	TV %TMJO	VL J	VL %TMJ	VL JO	VL %TMJO	PL J	PL %TMJ	PL JO	PL %TMJO	2R J	2R %TMJ	2R JO	2R %TMJO
diurne	500	100%	600	100%	495	98%	578	98%	5	100%	6	100%	7	100%	9	100%
nocturne	0	0%	0	0%	8	2%	9	2%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%
HPM	28	6%	37	6%	28	6%	37	6%	0	3%	0	3%	0	6%	1	7%
HPS	90	18%	119	20%	89	18%	117	20%	0	0%	0	0%	1	20%	2	21%

RECAPITULATIF DES FLUX ET VITESSES

TV

Jour/Heure	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	Diurne	Nocturne	Journée
mercredi 14 février 2024					1	4	6	20	29	**30**	35	35	62	47	26	37	87	**149**	31	14	7	3		1	618	8	624
jeudi 15 février 2024	1				2	4	8	22	**41**	25	31	**41**	56	43	30	36	95	**128**	38	12	10	2	2	2	618	11	629
vendredi 16 février 2024	1				1	5	9	20	**39**	30	33	34	91	41	37	40	80	**96**	37	16	12	9	1	5	624	12	637
samedi 17 février 2024	2					4	2	4	8	**28**	52	60	51	35	**28**	**53**	47	22	20	15	4	7	3	1	436	5	446
dimanche 18 février 2024		1					1	5	4	**11**	23	16	7	8	10	**11**	14	**16**	15	6	3	1	1	1	151	8	154
lundi 19 février 2024						6	5	18	**41**	25	25	34	54	33	21	27	42	**105**	35	12	4	1		3	482	8	491
mardi 20 février 2024		1				4	7	22	**37**	23	34	51	56	34	35	26	114	**115**	39	22	5	2	1	1	622	2	629
Trafic moyen TLJ	1	1	#DIV/0!	#DIV/0!	1	5	5	16	28	25	33	39	54	34	27	33	68	90	31	14	6	4	2	2	507	8	516
Trafic moyen JO	0	0	0	0	1	5	7	20	**37**	27	32	39	64	40	30	33	84	**119**	36	15	8	3	1	2	593	8	**602**



VL

Jour/Heure	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	Diurne	Nocturne	Journée
mercredi 14 février 2024	0	0	0	0	1	4	5	19	**29**	**29**	33	35	60	47	26	36	86	**147**	31	14	7	3	0	1	607	6	613
jeudi 15 février 2024	1	0	0	0	2	4	7	22	**41**	23	30	40	55	43	30	35	94	**125**	35	11	9	2	2	2	602	11	613
vendredi 16 février 2024	1	0	0	0	1	5	7	20	**39**	30	31	34	90	40	36	**39**	78	**94**	37	16	12	9	1	5	612	13	625
samedi 17 février 2024	2	0	0	0	0	4	2	4	8	**28**	51	60	48	34	**28**	**51**	46	21	20	15	4	6	3	1	426	10	436
dimanche 18 février 2024	0	1	0	0	0	0	1	5	4	**11**	23	16	7	8	10	**11**	13	**16**	15	6	3	1	1	1	150	3	153
lundi 19 février 2024	0	0	0	0	0	6	4	18	**38**	24	23	32	53	31	19	26	42	**105**	35	11	4	1	0	3	466	9	475
mardi 20 février 2024	0	1	0	0	0	4	6	21	**36**	21	33	47	55	30	35	26	111	**113**	39	22	5	2	1	1	602	7	609
Trafic moyen TLJ	1	0	0	0	1	4	5	16	28	24	32	38	53	33	26	32	67	89	30	14	6	3	1	2	495	8	503
Trafic moyen JO	0	0	0	0	1	5	6	20	**37**	25	30	38	63	38	29	32	82	**117**	35	15	7	3	1	2	578	9	**587**

PL

Jour/Heure	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	Diurne	Nocturne	Journée
mercredi 14 février 2024	0	0	0	0	0	0	**1**	0	0	**1**	**1**	0	0	0	0	**0**	**0**	**0**	**0**	0	0	0	0	0	3	0	3
jeudi 15 février 2024	0	0	0	0	0	0	**1**	0	0	**1**	**1**	**1**	**1**	0	0	**1**	0	0	**1**	0	**1**	0	0	0	8	0	8
vendredi 16 février 2024	0	0	0	0	0	0	**1**	0	0	0	**1**	0	0	0	**1**	**1**	0	0	0	0	0	0	0	0	4	0	4
samedi 17 février 2024	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	3	**0**	**0**	**1**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	4	0	4
dimanche 18 février 2024	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**1**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	1	0	1
lundi 19 février 2024	0	0	0	0	0	0	**1**	0	**1**	**1**	**1**	**1**	0	**1**	**1**	**1**	0	0	0	**1**	0	0	0	0	9	0	9
mardi 20 février 2024	0	0	0	0	0	0	1	1	0	**2**	0	**2**	0	1	0	0	**1**	0	0	0	0	0	0	0	8	0	8
Trafic moyen TLJ	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	1	1	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	5	0	5
Trafic moyen JO	0	0	0	0	0	0	**1**	0	0	**1**	1	1	1	0	0	**1**	0	0	0	0	0	0	0	0	6	0	**6**

2R

Jour/Heure	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	Diurne	Nocturne	Journée
mercredi 14 février 2024	0	0	0	0	0	0	0	**1**	0	0	**1**	0	2	0	0	**1**	**1**	**2**	0	0	0	0	0	0	8	0	8
jeudi 15 février 2024	0	0	0	0	0	0	0	0	0	**1**	0	0	0	0	0	0	**1**	**3**	2	**1**	0	0	0	0	8	0	8
vendredi 16 février 2024	0	0	0	0	0	0	**1**	0	0	0	**1**	0	**1**	**1**	0	0	**2**	**2**	0	0	0	0	0	0	8	0	8
samedi 17 février 2024	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	1	**0**	**0**	1	**0**	**1**	**1**	**1**	**0**	**0**	**0**	1	**0**	**0**	6	0	6
dimanche 18 février 2024	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	0	0	0
lundi 19 février 2024	0	0	0	0	0	0	0	0	**2**	0	1	1	1	1	1	**0**	**0**	**0**	**0**	0	0	0	0	0	7	0	7
mardi 20 février 2024	0	0	0	0	0	0	0	0	**1**	0	**1**	2	**1**	3	0	0	**2**	**2**	0	0	0	0	0	0	12	0	12
Trafic moyen TLJ	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1	1	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	7	0	7
Trafic moyen JO	0	0	0	0	0	0	0	0	**1**	0	1	1	1	1	0	0	1	**2**	0	0	0	0	0	0	9	0	**9**

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

Lieu de pose

Ville	SAINT-NAZAIRE	
Route ou Rue	Chemin des infirmières	
Sens 1	Direction Ouest	
Sens 2	Direction Est	
Entre ...		
et ...		
Vitesse autorisée Sens 1		
Vitesse autorisée Sens 2		
Coordonnées GPS	47.25090	-2.26062
Coordonnées Lambert 93		

Remarques

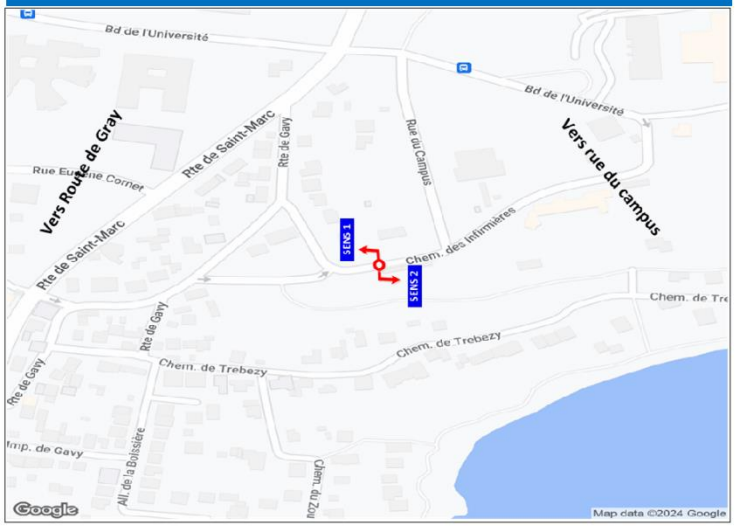
Résultats

	Sens 1				Sens 2			
	TV	VL	PL	2R	TV	VL	PL	2R
Total campagne (7 jours)	2 050	2 000	0	20	500	500	0	10
Trafic Moyen/ Jour ouvrés (TMJO)	350	350	0	0	100	100	0	0
Trafic Moyen / Jour (TMJ)	300	300	0	0	50	50	0	0
Vitesse Médiane (V50)	-	-	-	-	-	-	-	-
Vitesse 85% (V85)	-	-	-	-	-	-	-	-
Vitesse Moyenne (Vmoy)	-	-	-	-	-	-	-	-

Références

Numéro d'affaire	9592
Client	ICADE PROMOTION / Groupe Duval
Enquêtes réalisées par	CDVIA
Pose du matériel	13/02/2024
Début d'analyse	14/02/24
Fin d'analyse	20/02/24

Plan de localisation



Photo(s) du matériel posé

SENS 1 — *Chemin des infirmières / Direction Ouest / à SAINT-NAZAIRE*

SYNTHESE du *14/02/2024* **au** *20/02/2024*

SYNTHESE DES DONNEES

HPM *8 h* *9 h* HPS *17 h* *18 h* diurne *6 h* *22 h* nocturne *22 h* *6 h*

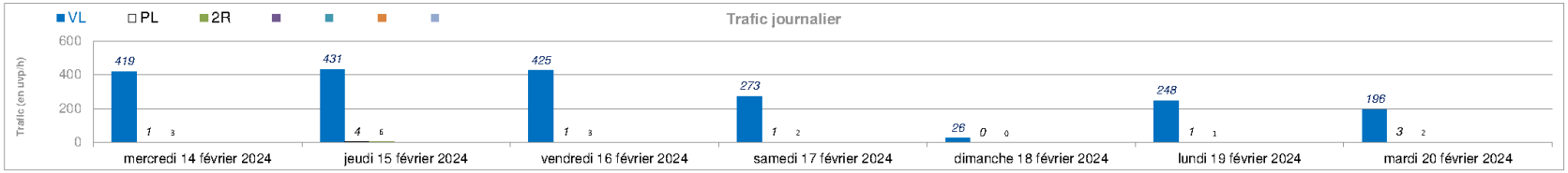
TRAFIC MOYEN

	TV J	TV %TMJ	TV JO	TV %TMJO	VL J	VL %TMJ	VL JO	VL %TMJO	PL J	PL %TMJ	PL JO	PL %TMJO	2R J	2R %TMJ	2R JO	2R %TMJO
diurne	300	100%	350	100%	288	100%	343	100%	2	100%	2	100%	2	100%	3	100%
nocturne	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%
HPM	11	4%	13	4%	10	3%	13	4%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%
HPS	72	24%	84	24%	61	21%	83	24%	0	0%	0	0%	1	24%	1	27%

RECAPITULATIF DES FLUX ET VITESSES

TV

Jour/Heure	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	Diurne	Nocturne	Journée
mercredi 14 février 2024								3	10	**13**	16	24	58	36	12	17	71	**131**	19	10	1	2			423	0	423
jeudi 15 février 2024								8	**18**	11	15	34	54	32	10	22	80	**115**	27	8	5	1	1		440	1	441
vendredi 16 février 2024							1	5	**14**	**14**	17	36	89	24	16	22	72	**86**	25	5	2	1			429	0	429
samedi 17 février 2024								1	2	**15**	28	49	39	24	17	**44**	33	9	11	4					276	0	276
dimanche 18 février 2024							1	1		**3**	1	2	1	1	4	**3**	**3**	**5**	1						26	0	26
lundi 19 février 2024								2	8	**11**	7	23	40	10	9	15	14	**88**	20	2				1	249	1	250
mardi 20 février 2024							2	7	**15**	13	12	39	57	14	22	**20**									201	0	201
Trafic moyen TLJ	#DIV/0!	#DIV/0!	#DIV/0!	#DIV/0!	#DIV/0!	#DIV/0!	1	4	11	11	14	30	48	20	13	20	46	72	17	6	3	1	1	1	292	0	292
Trafic moyen JO	0	0	0	0	0	0	1	5	**13**	12	13	31	60	23	14	19	47	**84**	18	5	2	1	0	0	348	0	**349**



VL

Jour/Heure	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	Diurne	Nocturne	Journée
mercredi 14 février 2024	0	0	0	0	0	0	0	3	10	**12**	15	24	58	36	**12**	17	70	**130**	19	10	1	2	0	0	419	0	419
jeudi 15 février 2024	0	0	0	0	0	0	0	8	**18**	10	15	32	54	31	10	22	80	**112**	25	8	4	1	1	0	430	1	431
vendredi 16 février 2024	0	0	0	0	0	0	0	5	**14**	**14**	17	36	88	23	16	22	71	**86**	25	5	2	1	0	0	425	0	425
samedi 17 février 2024	0	0	0	0	0	0	0	1	2	**15**	28	49	38	24	17	**43**	33	9	11	3	0	0	0	0	273	0	273
dimanche 18 février 2024	0	0	0	0	0	0	1	1	0	**3**	1	2	1	1	4	**3**	**3**	**5**	1	0	0	0	0	0	26	0	26
lundi 19 février 2024	0	0	0	0	0	0	0	2	8	**11**	6	22	40	10	9	15	14	**88**	20	2	0	0	0	1	247	1	248
mardi 20 février 2024	0	0	0	0	0	0	1	6	**15**	13	12	37	56	14	22	**20**	0	0	0	0	0	0	0	0	196	0	196
Trafic moyen TLJ	0	0	0	0	0	0	0	4	10	11	13	29	48	20	13	20	39	61	14	4	1	1	0	0	288	0	288
Trafic moyen JO	0	0	0	0	0	0	0	5	**13**	12	13	30	59	23	14	19	47	**83**	18	5	1	1	0	0	343	0	**344**

PL

Jour/Heure	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	Diurne	Nocturne	Journée
mercredi 14 février 2024	0	0	0	0	0	0	0	0	0	**1**	0	0	0	0	0	**0**	**0**	**0**	**0**	0	0	0	0	0	1	0	1
jeudi 15 février 2024	0	0	0	0	0	0	0	0	0	**1**	0	**1**	0	**1**	0	**0**	**0**	**0**	**0**	0	**1**	0	0	0	4	0	4
vendredi 16 février 2024	0	0	0	0	0	0	**1**	0	0	0	0	0	0	0	0	**0**	**0**	**0**	**0**	0	0	0	0	0	1	0	1
samedi 17 février 2024	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	1	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	1	0	1
dimanche 18 février 2024	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	0	0	0
lundi 19 février 2024	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	1	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	1	0	1
mardi 20 février 2024	0	0	0	0	0	0	**1**	**1**	0	0	0	**1**	0	0	0	**0**	**0**	**0**	0	0	0	0	0	0	3	0	3
Trafic moyen TLJ	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	2
Trafic moyen JO	0	0	0	0	0	0	**0**	0	0	**0**	0	0	0	0	0	**0**	**0**	**0**	**0**	0	0	0	0	0	2	0	**2**

2R

Jour/Heure	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	Diurne	Nocturne	Journée
mercredi 14 février 2024	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	1	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**1**	**1**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	3	0	3
jeudi 15 février 2024	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	1	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**3**	2	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	6	0	6
vendredi 16 février 2024	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	1	1	**0**	**0**	**1**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	3	0	3
samedi 17 février 2024	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**1**	**0**	**0**	1	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	2	0	2
dimanche 18 février 2024	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	0	0	0
lundi 19 février 2024	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	1	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	1	0	1
mardi 20 février 2024	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	1	1	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	2	0	2
Trafic moyen TLJ	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	2	0	2
Trafic moyen JO	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	0	1	0	0	0	0	0	**1**	0	0	0	0	0	0	3	0	**3**

SENS 2 — *Chemin des infirmières / Direction Est / à SAINT-NAZAIRE*

SYNTHESE du *14/02/2024* **au** *20/02/2024*

SYNTHESE DES DONNEES

HPM *8 h* *9 h* — HPS *16 h* *17 h* — diurne *6 h* *22 h* — nocturne *22 h* *6 h*

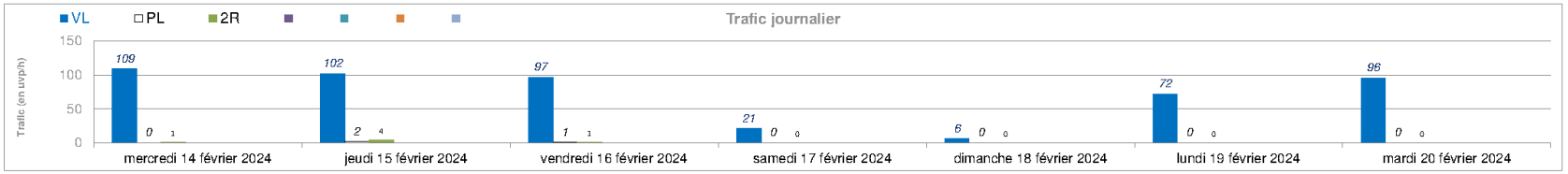
TRAFIC MOYEN

	TV J	TV %TMJ	TV JO	TV %TMJO	VL J	VL %TMJ	VL JO	VL %TMJO	PL J	PL %TMJ	PL JO	PL %TMJO	2R J	2R %TMJ	2R JO	2R %TMJO
diurne	50	100%	100	100%	71	99%	94	99%	0	100%	1	100%	1	100%	1	100%
nocturne	0	0%	0	0%	1	1%	1	1%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%
HPM	35	71%	35	35%	25	35%	35	37%	0	0%	0	0%	0	17%	0	17%
HPS	4	8%	3	3%	3	4%	3	4%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%

RECAPITULATIF DES FLUX ET VITESSES

TV

Jour/Heure	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	Diurne	Nocturne	Journée
mercredi 14 février 2024							2	8	40	12	3	2	8	19	4	3	3	2	1		2			1	109	1	110
jeudi 15 février 2024							1	11	32	8	6	5	8	20	3	1	5	3	2	1	1		1		107	1	108
vendredi 16 février 2024							2	7	35	6	10	3	4	18	3	3	4	2	1				1		98	1	99
samedi 17 février 2024								1		2	2	4	1		2	2	3		2	1				1	20	1	21
dimanche 18 février 2024								1		1			1					1	2						6	0	6
lundi 19 février 2024								2	26	7	3	4	4	7	5	1	5	2	4	1				1	71	1	72
mardi 20 février 2024							1	11	44	10	2	4	2	8	10	4									96	0	96
Trafic moyen TLJ	#DIV/0!	#DIV/0!	#DIV/0!	#DIV/0!	#DIV/0!	#DIV/0!	2	6	35	7	4	4	4	14	5	2	4	2	2	1	2	#DIV/0!	1	1	72	1	73
Trafic moyen JO	0	0	0	0	0	0	1	8	35	9	5	4	5	14	5	2	3	2	2	0	1	0	0	0	96	1	97



VL

Jour/Heure	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	Diurne	Nocturne	Journée
mercredi 14 février 2024	0	0	0	0	0	0	2	8	40	12	2	2	8	19	4	3	3	2	1	0	2	0	0	1	108	1	109
jeudi 15 février 2024	0	0	0	0	0	0	1	11	32	7	6	3	8	19	3	1	5	2	1	1	1	0	1	0	101	1	102
vendredi 16 février 2024	0	0	0	0	0	0	2	7	34	5	10	3	4	18	3	3	4	2	1	0	0	0	1	0	96	1	97
samedi 17 février 2024	0	0	0	0	0	0	0	1	0	2	2	4	1	0	2	2	3	0	2	1	0	0	0	1	20	1	21
dimanche 18 février 2024	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1	0	0	1	0	0	0	0	1	2	0	0	0	0	0	6	0	6
lundi 19 février 2024	0	0	0	0	0	0	0	2	26	7	3	4	4	7	5	1	5	2	4	1	0	0	0	1	71	1	72
mardi 20 février 2024	0	0	0	0	0	0	1	11	44	10	2	4	2	8	10	4	0	0	0	0	0	0	0	0	96	0	96
Trafic moyen TLJ	0	0	0	0	0	0	1	6	25	6	4	3	4	10	4	2	3	1	2	0	0	0	0	0	71	1	72
Trafic moyen JO	0	0	0	0	0	0	1	8	35	8	5	3	5	14	5	2	3	2	1	0	1	0	0	0	94	1	95

PL

Jour/Heure	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	Diurne	Nocturne	Journée
mercredi 14 février 2024	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
jeudi 15 février 2024	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	2
vendredi 16 février 2024	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1
samedi 17 février 2024	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
dimanche 18 février 2024	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
lundi 19 février 2024	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
mardi 20 février 2024	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Trafic moyen TLJ	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Trafic moyen JO	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1

2R

Jour/Heure	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	Diurne	Nocturne	Journée
mercredi 14 février 2024	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1
jeudi 15 février 2024	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	4	0	4
vendredi 16 février 2024	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1
samedi 17 février 2024	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
dimanche 18 février 2024	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
lundi 19 février 2024	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
mardi 20 février 2024	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Trafic moyen TLJ	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1
Trafic moyen JO	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1

6.2. DETAIL DES CALCULS DE RESERVE DE CAPACITE

			Situation Actuelle (2024) % Réserves		Scénario 1 % Réserves		Scénario 2 % Réserves	
			HPM	HPS	HPM	HPS	HPM	HPS
C1 - Carrefour à feux route de Saint Marc / Bd de l'Université	Rte de St Marc Nord Dir	1 file	65%	56%	68%	55%	66%	48%
	Rte de St Marc Nord TàG	1 file	76%	95%	81%	62%	84%	73%
	Rte de St Marc Sud	1 file	33%	31%	25%	54%	36%	61%
	Bd. de l'Université Est	1 file	95%	93%	84%	85%	83%	84%
	Bd. de l'Université Ouest	1 file	73%	61%	89%	79%	89%	79%
	Charge globale aux entrées (UVP)		**56%**	**61%**	**58%**	**69%**	**64%**	**66%**

			Situation Actuelle (2024) % Réserves		Scénario 1 % Réserves		Scénario 2 % Réserves	
			HPM	HPS	HPM	HPS	HPM	HPS
C2 - Carrefour Route de Saint Marc / Route de Gavy	route de Gavy	1 file	93%	80%	87%	95%	95%	98%
	route de St Marc Nord TàG	1 file	97%	99%	99%	99%	97%	94%
	Charge globale aux entrées (UVP)		**505**	**564**	**515**	**491**	**484**	**475**

			Situation Actuelle (2024) % Réserves		Scénario 1 % Réserves		Scénario 2 % Réserves	
			HPM	HPS	HPM	HPS	HPM	HPS
C3 - Carrefour Route de Gavy / Rue du Stade de Porcé	route de Gavy	1 file	97%	97%	97%	98%	97%	97%
	Rue du stade de Porcé TàG	1 file	100%	99%	100%	100%	100%	100%
	Charge globale aux entrées (UVP)		**69**	**194**	**82**	**52**	**50**	**85**

Saint Nazaire

RESERVE de CAPACITE du CARREFOUR :

Sc1

HPM

PHASAGE

CALCUL DES CHARGES PAR LIGNE DE FEUX

	Ligne de feux	Comptages (u.v.p./h) T.A.G.	Direct	T.A.D.	Coefficients T.A.G.	Direct	T.A.D.	Charge uvpd/h	Caractéristiques Nbre de file	Surlargeur	Charge uvpd/h/vo
F1a	*Rte de St Marc Nord Dir*	0	84	90	0	1	1.1	183	1	0	**183**
F1b	*Rte de St Marc Nord TàG*	64	0	0	1.7	1	0	108	1	0	**108**
F2	*Rte de St Marc Sud*	59	328	8	1.7	1	1.1	437	1	0	**437**
F3	*Bd. de l'Université Est*	5	41	74	1.7	1	1.1	130	1	0	**130**
F4	*Bd. de l'Université Ouest*	9	43	25	1.7	1	1.1	85	1	0	**85**

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

RESERVE DE CAPACITE PAR LIGNE DE FEUX

Diagramme de feux	Phase	Temps V+O	Temps inter-phase
Phase	1	21	3
Phase	2	28	3
Durée du cycle en secondes			**55**
Temps perdu par phase (orange +démarrage)			**3**
Nombre total de cycle par heure			**65**

	Ligne de feux (aux entrées du carrefour)	Capacité (véh/h)	Temps V+O	Phase	Temps vert effectif	Capacité (uvpd/h/v)	Charge (uvpd/h/v)	Réserve Nbre	(%)	Attente (véh/C) moy	max
F1a	*Rte de St Marc Nord Dir*	1800	21	1	18	589	183	406	**68**	1	4
F1b	*Rte de St Marc Nord TàG*	1800	21	1	18	589	108	480	**81**	0	2
F2	*Rte de St Marc Sud*	1800	21	1	18	589	437	151	**25**	5	9
F3	*Bd. de l'Université Est*	1800	28	2	25	818	130	687	**84**	1	2
F4	*Bd. de l'Université Ouest*	1800	28	2	25	818	85	732	**89**	0	2

Réserve de capacité minimum par ligne de feux (%) **25**

RESERVE DE CAPACITE GLOBALE du CARREFOUR (Trafics aux entrées)

Phase de feux	Capacité	Charge
F2 Rte de St Marc Sud	589	437
F3 Bd. de l'Université Est	818	130
Total uvpdh/h/v :	**1 407**	**568**

Nombre de phases principales 2
Temps total perdu par cycle : 12

Réserve de capacité globale (%): **59**

Saint Nazaire

RESERVE de CAPACITE du CARREFOUR :

Sc1

HPS

PHASAGE

CALCUL DES CHARGES PAR LIGNE DE FEUX

	Ligne de feux	Comptages (u.v.p./h) T.A.G.	Direct	T.A.D.	Coefficients T.A.G.	Direct	T.A.D.	Charge uvpd/h	Caractéristiques Nbre de file	Surlargeur	Charge uvpd/h/vo
F1a	*Rte de St Marc Nord Dir*	0	200	58	0	1	1.1	263	1	0	**263**
F1b	*Rte de St Marc Nord TàG*	131	0	0	1.7	1	0	222	1	0	**222**
F2	*Rte de St Marc Sud*	76	122	13	1.7	1	1.1	265	1	0	**265**
F3	*Bd. de l'Université Est*	1	39	70	1.7	1	1.1	117	1	0	**117**
F4	*Bd. de l'Université Ouest*	45	61	29	1.7	1	1.1	169	1	0	**169**

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

RESERVE DE CAPACITE PAR LIGNE DE FEUX

Diagramme de feux	Phase	Temps V+O	Temps inter-phase
Phase	1	21	3
Phase	2	28	3
Durée du cycle en secondes			**55**
Temps perdu par phase (orange +démarrage)			**3**
Nombre total de cycle par heure			**65**

	Ligne de feux (aux entrées du carrefour)	Capacité (véh/h)	Temps V+O	Phase	Temps vert effectif	Capacité (uvpd/h/v)	Charge (uvpd/h/v)	Réserve Nbre	(%)	Attente (véh/C) moy	max
F1a	*Rte de St Marc Nord Dir*	1800	21	1	18	589	263	325	**55**	3	6
F1b	*Rte de St Marc Nord TàG*	1800	21	1	18	589	222	366	**62**	1	3
F2	*Rte de St Marc Sud*	1800	21	1	18	589	265	323	**54**	2	5
F3	*Bd. de l'Université Est*	1800	28	2	25	818	117	700	**85**	0	2
F4	*Bd. de l'Université Ouest*	1800	28	2	25	818	169	648	**79**	1	3

Réserve de capacité minimum par ligne de feux (%) **54**

RESERVE DE CAPACITE GLOBALE du CARREFOUR (Trafics aux entrées)

Phase de feux	Capacité	Charge
F2 Rte de St Marc Sud	589	265
F4 Bd. de l'Université Ouest	818	169
Total uvpdh/h/v :	**1 407**	**434**

Nombre de phases principales 2
Temps total perdu par cycle : 12

Réserve de capacité globale (%): **69**

Saint Nazaire

RESERVE de CAPACITE du CARREFOUR :

Sc2

HPM

PHASAGE

CALCUL DES CHARGES PAR LIGNE DE FEUX

	Ligne de feux	Comptages (u.v.p./h) T.A.G.	Direct	T.A.D.	Coefficients T.A.G.	Direct	T.A.D.	Charge uvpd/h	Caractéristiques Nbre de file	Surlargeur	Charge uvpd/h/vo
F1a	*Rte de St Marc Nord Dir*	0	100	90	0	1	1.1	199	1	0	**199**
F1b	*Rte de St Marc Nord TàG*	54	0	0	1.7	1	0	91	1	0	**91**
F2	*Rte de St Marc Sud*	44	287	7	1.7	1	1.1	369	1	0	**369**
F3	*Bd. de l'Université Est*	8	41	74	1.7	1	1.1	136	1	0	**136**
F4	*Bd. de l'Université Ouest*	9	37	31	1.7	1	1.1	86	1	0	**86**

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

RESERVE DE CAPACITE PAR LIGNE DE FEUX

Diagramme de feux	Phase	Temps V+O	Temps inter-phase
Phase	1	21	3
Phase	2	28	3
Durée du cycle en secondes			**55**
Temps perdu par phase (orange +démarrage)			**3**
Nombre total de cycle par heure			**65**

	Ligne de feux (aux entrées du carrefour)	Capacité (véh/h)	Temps V+O	Phase	Temps vert effectif	Capacité (uvpd/h/v)	Charge (uvpd/h/v)	Réserve Nbre	(%)	Attente (véh/C) moy	max
F1a	*Rte de St Marc Nord Dir*	1800	21	1	18	589	199	390	**66**	2	4
F1b	*Rte de St Marc Nord TàG*	1800	21	1	18	589	91	497	**84**	0	1
F2	*Rte de St Marc Sud*	1800	21	1	18	589	369	219	**37**	4	7
F3	*Bd. de l'Université Est*	1800	28	2	25	818	136	682	**83**	1	2
F4	*Bd. de l'Université Ouest*	1800	28	2	25	818	86	731	**89**	0	2

Réserve de capacité minimum par ligne de feux (%) 37

RESERVE DE CAPACITE GLOBALE du CARREFOUR (Trafics aux entrées)

Phase de feux	Capacité	Charge
F2 Rte de St Marc Sud	589	369
F3 Bd. de l'Université Est	818	136
Total uvpdh/h/v :	**1 407**	**505**

Nombre de phases principales 2

Temps total perdu par cycle : 12

Réserve de capacité globale (%): 64

Saint Nazaire

RESERVE de CAPACITE du CARREFOUR :

Sc2

HPS

PHASAGE

CALCUL DES CHARGES PAR LIGNE DE FEUX

	Ligne de feux	Comptages (u.v.p./h) T.A.G.	Direct	T.A.D.	Coefficients T.A.G.	Direct	T.A.D.	Charge uvpd/h	Caractéristiques Nbre de file	Surlargeur	Charge uvpd/h/vo
F1a	*Rte de St Marc Nord Dir*	0	239	58	0	1	1.1	302	1	0	**302**
F1b	*Rte de St Marc Nord TàG*	92	0	0	1.7	1	0	156	1	0	**156**
F2	*Rte de St Marc Sud*	69	103	8	1.7	1	1.1	229	1	0	**229**
F3	*Bd. de l'Université Est*	4	39	70	1.7	1	1.1	122	1	0	**122**
F4	*Bd. de l'Université Ouest*	45	47	43	1.7	1	1.1	170	1	0	**170**

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

RESERVE DE CAPACITE PAR LIGNE DE FEUX

Diagramme de feux	Phase	Temps V+O	Temps inter-phase
Phase	1	21	3
Phase	2	28	3
Durée du cycle en secondes			**55**
Temps perdu par phase (orange +démarrage)			**3**
Nombre total de cycle par heure			**65**

	Ligne de feux (aux entrées du carrefour)	Capacité (véh/h)	Temps V+O	Phase	Temps vert effectif	Capacité (uvpd/h/v)	Charge (uvpd/h/v)	Réserve Nbre	(%)	Attente (véh/C) moy	max
F1a	*Rte de St Marc Nord Dir*	1800	21	1	18	589	302	286	**48**	3	6
F1b	*Rte de St Marc Nord TàG*	1800	21	1	18	589	156	432	**73**	0	2
F2	*Rte de St Marc Sud*	1800	21	1	18	589	229	359	**61**	2	4
F3	*Bd. de l'Université Est*	1800	28	2	25	818	122	695	**84**	1	2
F4	*Bd. de l'Université Ouest*	1800	28	2	25	818	170	647	**79**	1	3

Réserve de capacité minimum par ligne de feux (%) 48

RESERVE DE CAPACITE GLOBALE du CARREFOUR (Trafics aux entrées)

Phase de feux	Capacité	Charge
F1a Rte de St Marc Nord Dir	589	302
F4 Bd. de l'Université Ouest	818	170
Total uvpdh/h/v :	**1 407**	**473**

Nombre de phases principales 2

Temps total perdu par cycle : 12

Réserve de capacité globale (%): 66

Saint Nazaire

RESERVE de CAPACITE du CARREFOUR :

Situation actuelle

HPM

PHASAGE

CALCUL DES CHARGES PAR LIGNE DE FEUX

	Ligne de feux	Comptages (u.v.p./h) T.A.G.	Direct	T.A.D.	Coefficients T.A.G.	Direct	T.A.D.	Charge uvpd/h	Caractéristiques Nbre de file	Surlargeur	Charge uvpd/h/vo
F1a	*Rte de St Marc Nord Dir*		105	90		1	1.1	204	1	0	**204**
F1b	*Rte de St Marc Nord TàG*	81			1.7	1		137	1	0	**137**
F2	*Rte de St Marc Sud*	49	283	24	1.7	1	1.1	392	1	0	**392**
F3	*Bd. de l'Université Est*	6	23	7	1.7	1	1.1	40	1	0	**40**
F4	*Bd. de l'Université Ouest*	9	175	25	1.7	1	1.1	217	1	0	**217**

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

RESERVE DE CAPACITE PAR LIGNE DE FEUX

Diagramme de feux	Phase	Temps V+O	Temps inter-phase
Phase	1	21	3
Phase	2	28	3
Durée du cycle en secondes			**55**
Temps perdu par phase (orange +démarrage)			**3**
Nombre total de cycle par heure			**65**

	Ligne de feux (aux entrées du carrefour)	Capacité (véh/h)	Temps V+O	Phase	Temps vert effectif	Capacité (uvpd/h/v)	Charge (uvpd/h/v)	Réserve Nbre	(%)	Attente (véh/C) moy	max
F1a	*Rte de St Marc Nord Dir*	1800	21	1	**18**	589	204	385	**65**	2	4
F1b	*Rte de St Marc Nord TàG*	1800	21	1	**18**	589	137	451	**76**	0	2
F2	*Rte de St Marc Sud*	1800	21	1	**18**	589	392	196	**33**	4	8
F3	*Bd. de l'Université Est*	1800	28	2	**25**	818	40	777	**95**	0	1
F4	*Bd. de l'Université Ouest*	1800	28	2	**25**	818	217	600	**73**	1	4

Réserve de capacité minimum par ligne de feux (%) **33**

RESERVE DE CAPACITE GLOBALE du CARREFOUR (Trafics aux entrées)

Phase de feux	Capacité	Charge
F2 Rte de St Marc Sud	589	392
F4 Bd. de l'Université Ouest	818	217
Total uvpdh/h/v :	**1 407**	**610**

Nombre de phases principales 2
Temps total perdu par cycle : 12

Réserve de capacité globale (%): **56**

Saint Nazaire

RESERVE de CAPACITE du CARREFOUR :

Situation actuelle

HPS

PHASAGE

CALCUL DES CHARGES PAR LIGNE DE FEUX

	Ligne de feux	Comptages (u.v.p./h) T.A.G.	Direct	T.A.D.	Coefficients T.A.G.	Direct	T.A.D.	Charge uvpd/h	Caractéristiques Nbre de file	Surlargeur	Charge uvpd/h/vo
F1a	*Rte de St Marc Nord Dir*	0	193	58	0	1	1.1	256	1	0	**256**
F1b	*Rte de St Marc Nord TàG*	16	0	0	1.7	1	0	27	1	0	**27**
F2	*Rte de St Marc Sud*	113	201	8	1.7	1	1.1	401	1	0	**401**
F3	*Bd. de l'Université Est*	6	23	20	1.7	1	1.1	55	1	0	**55**
F4	*Bd. de l'Université Ouest*	45	30	29	1.7	1	1.1	138	1	0	**138**

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

RESERVE DE CAPACITE PAR LIGNE DE FEUX

Diagramme de feux	Phase	Temps V+O	Temps inter-phase
Phase	1	21	3
Phase	2	28	3
Durée du cycle en secondes			**55**
Temps perdu par phase (orange +démarrage)			**3**
Nombre total de cycle par heure			**65**

	Ligne de feux (aux entrées du carrefour)	Capacité (véh/h)	Temps V+O	Phase	Temps vert effectif	Capacité (uvpd/h/v)	Charge (uvpd/h/v)	Réserve Nbre	(%)	Attente (véh/C) moy	max
F1a	*Rte de St Marc Nord Dir*	1800	21	1	**18**	589	256	332	**56**	2	5
F1b	*Rte de St Marc Nord TàG*	1800	21	1	**18**	589	27	561	**95**	0	0
F2	*Rte de St Marc Sud*	1800	21	1	**18**	589	401	187	**31**	4	7
F3	*Bd. de l'Université Est*	1800	28	2	**25**	818	55	762	**93**	0	1
F4	*Bd. de l'Université Ouest*	1800	28	2	**25**	818	138	679	**83**	0	2

Réserve de capacité minimum par ligne de feux (%) **31**

RESERVE DE CAPACITE GLOBALE du CARREFOUR (Trafics aux entrées)

Phase de feux	Capacité	Charge
F2 Rte de St Marc Sud	589	401
F4 Bd. de l'Université Ouest	818	138
Total uvpdh/h/v :	**1 407**	**540**

Nombre de phases principales 2
Temps total perdu par cycle : 12

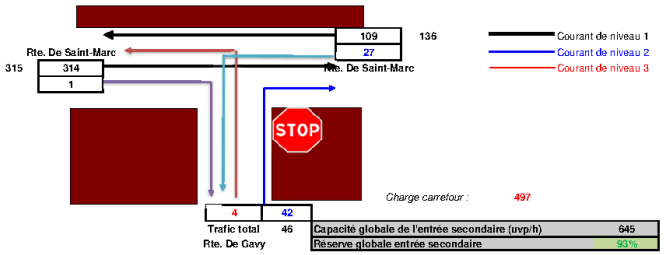
Réserve de capacité globale (%): **61**

Rte. De Saint-Marc / Rte. De Gavy

Saint Nazaire

Situation Actuelle

Heure de pointe du matin 08h00 - 09h00



Courant étudié	Créneau critique	Qté (uvp/h)	Courant gênant	Capacité de base du courant étudié	Probabilité de conditions fluides	Capacité de file d'attente (en vh)	Probabilité de conditions non congestionnées	Capacité réelle du courant étudié	Réserve de capacité (uvp/h)	Reserve de capacité (%)	Commentaires	Tps d'attente moyen (s)	Longueur moyenne de queue (vh)
T-à-D vers la route principale	6.0	42	315	686	0.97	999	1.00	685	643	94%	Pas de retard	5	0.1
T-à-G depuis la route principale	5.0	27	315	876	0.99	999	1.00	875	848	97%	Pas de retard	4	0.0
T-à-G vers la route principale	7.5	4	451	407	1.00	999	1.00	401	397	99%	Retards très faibles	9	0.0

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

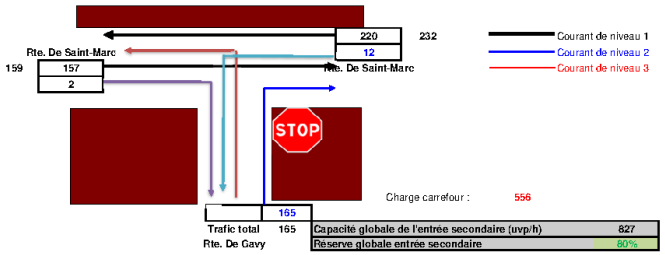
Manœuvre	Créneaux critiques			
	Vitesse limite 50 km/h		Pas de vit.limite 90 km/h	
	Route principale 2 voies	Route principale 4 voies	Route principale 2 voies	Route principale 4 voies
T-à-D vers la route principale				
Régulation à l'aide d'une CLP	5	5	6	6
Régulation à l'aide d'un STOP	6	6	7	7
Voie spéciale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

Rte. De Saint-Marc / Rte. De Gavy

Saint Nazaire

Situation Actuelle

Heure de pointe du soir 16h30 - 17h30



Courant étudié	Créneau critique	Qté (uvp/h)	Courant gênant	Capacité de base du courant étudié	Probabilité de conditions fluides	Capacité de file d'attente (en vh)	Probabilité de conditions non congestionnées	Capacité réelle du courant étudié	Réserve de capacité (uvp/h)	Reserve de capacité (%)	Commentaires	Tps d'attente moyen (s)	Longueur moyenne de queue (vh)
T-à-D vers la route principale	6.0	165	158	827	0.86	999	1.00	827	662	80%	Pas de retard	5	0.2
T-à-G depuis la route principale	5.0	12	159	1024	1.00	999	1.00	1023	1011	99%	Pas de retard	4	0.0
T-à-G vers la route principale	7.5	0	390	445	1.01	999	1.00	446	446	100%	Retards très faibles	0	0.0

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

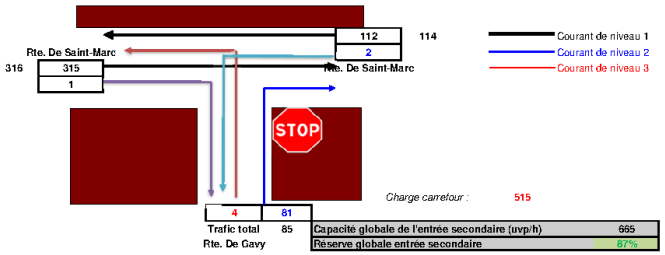
Manœuvre	Créneaux critiques			
	Vitesse limite 50 km/h		Pas de vit.limite 90 km/h	
	Route principale 2 voies	Route principale 4 voies	Route principale 2 voies	Route principale 4 voies
T-à-D vers la route principale				
Régulation à l'aide d'une CLP	5	5	6	6
Régulation à l'aide d'un STOP	6	6	7	7
Voie spéciale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

Rte. De Saint-Marc / Rte. De Gavy

Saint Nazaire

Scénario 1

Heure de pointe du matin 08h00 - 09h00



Courant étudié	Créneau critique	Qté (uvp/h)	Courant gênant	Capacité de base du courant étudié	Probabilité de conditions fluides	Capacité de file d'attente (en vh)	Probabilité de conditions non congestionnées	Capacité réelle du courant étudié	Réserve de capacité (uvp/h)	Réserve de capacité (%)	Commentaires	Tps d'attente moyen (s)	Longueur moyenne de queue (vh)
T-à-D vers la route principale	6.0	81	316	685	0.92	999	1.00	684	603	88%	Pas de retard	6	0.1
T-à-G depuis la route principale	5.0	2	316	875	1.01	999	1.00	874	872	100%	Pas de retard	4	0.0
T-à-G vers la route principale	7.5	4	430	429	1.00	999	1.00	423	419	99%	Retards très faibles	9	0.0

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

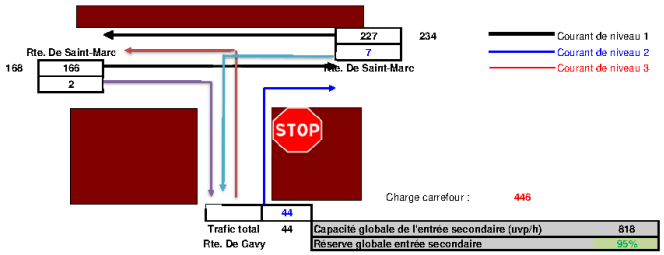
Manœuvre	Créneaux critiques			
	Vitesse limite 50 km/h		Pas de vit.limite 90 km/h	
	Route principale 2 voies	Route principale 4 voies	Route principale 2 voies	Route principale 4 voies
T-à-D vers la route principale				
Régulation à l'aide d'une CLP	5	5	6	6
Régulation à l'aide d'un STOP	6	6	7	7
Voie spéciale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

Rte. De Saint-Marc / Rte. De Gavy

Saint Nazaire

Scénario 1

Heure de pointe du soir 16h30 - 17h30



Courant étudié	Créneau critique	Qté (uvp/h)	Courant gênant	Capacité de base du courant étudié	Probabilité de conditions fluides	Capacité de file d'attente (en vh)	Probabilité de conditions non congestionnées	Capacité réelle du courant étudié	Réserve de capacité (uvp/h)	Reserve de capacité (%)	Commentaires	Tps d'attente moyen (s)	Longueur moyenne de queue (vh)
T-à-D vers la route principale	6.0	44	167	818	0.97	999	1.00	818	774	95%	Pas de retard	5	0.1
T-à-G depuis la route principale	5.0	7	168	1014	1.00	999	1.00	1014	1007	99%	Pas de retard	4	0.0
T-à-G vers la route principale	7.5	0	401	438	1.01	999	1.00	440	440	100%	Retards très faibles	0	0.0

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

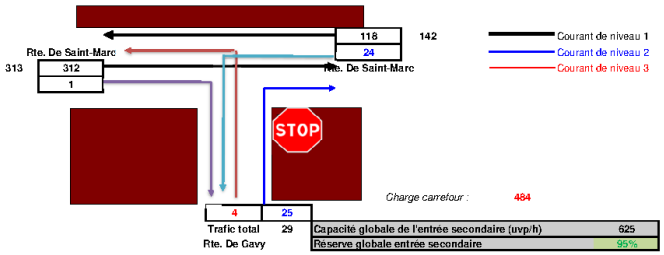
Manœuvre	Créneaux critiques			
	Vitesse limite 50 km/h		Pas de vit.limite 90 km/h	
	Route principale 2 voies	Route principale 4 voies	Route principale 2 voies	Route principale 4 voies
T-à-D vers la route principale				
Régulation à l'aide d'une CLP	5	5	6	6
Régulation à l'aide d'un STOP	6	6	7	7
Voie spéciale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

Rte. De Saint-Marc / Rte. De Gavy

Saint Nazaire

Scénario 2

Heure de pointe du matin 08h00 - 09h00



Courant étudié	Créneau critique	Qté (uvp/h)	Courant gênant	Capacité de base du courant étudié	Probabilité de conditions fluides	Capacité de file d'attente (en vh)	Probabilité de conditions non congestionnées	Capacité réelle du courant étudié	Réserve de capacité (uvp/h)	Réserve de capacité (%)	Commentaires	Tps d'attente moyen (s)	Longueur moyenne de queue (vh)
T-à-D vers la route principale	6.0	25	313	687	0.98	999	1.00	687	662	96%	Pas de retard	5	0.0
T-à-G depuis la route principale	5.0	24	313	877	0.99	999	1.00	877	853	97%	Pas de retard	4	0.0
T-à-G vers la route principale	7.5	4	455	405	1.00	999	1.00	400	396	99%	Retards très faibles	9	0.0

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

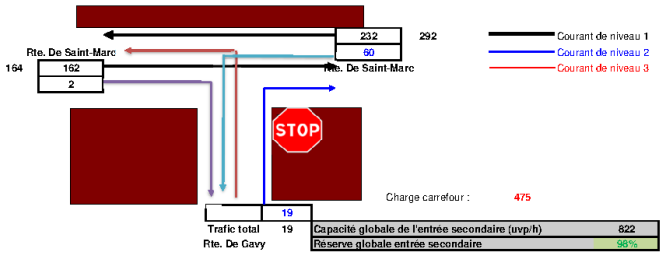
Manœuvre	Créneaux critiques			
	Vitesse limite 50 km/h		Pas de vit.limite 90 km/h	
	Route principale 2 voies	Route principale 4 voies	Route principale 2 voies	Route principale 4 voies
T-à-D vers la route principale				
Régulation à l'aide d'une CLP	5	5	6	6
Régulation à l'aide d'un STOP	6	6	7	7
Voie spéciale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

Rte. De Saint-Marc / Rte. De Gavy

Saint Nazaire

Scénario 2

Heure de pointe du soir 16h30 - 17h30



Courant étudié	Créneau critique	Qté (uvp/h)	Courant gênant	Capacité de base du courant étudié	Probabilité de conditions fluides	Capacité de file d'attente (en vh)	Probabilité de conditions non congestionnées	Capacité réelle du courant étudié	Réserve de capacité (uvp/h)	Réserve de capacité (%)	Commentaires	Tps d'attente moyen (s)	Longueur moyenne de queue (vh)
T-à-D vers la route principale	6.0	19	163	822	0.99	999	1.00	822	803	98%	Pas de retard	4	0.0
T-à-G depuis la route principale	5.0	60	164	1018	0.97	999	1.00	1018	958	94%	Pas de retard	4	0.1
T-à-G vers la route principale	7.5	0	455	404	1.01	999	1.00	391	391	100%	Retards très faibles	0	0.0

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

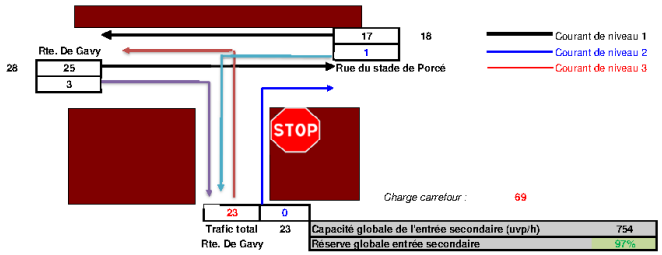
Manœuvre	Créneaux critiques			
	Vitesse limite 50 km/h		Pas de vit.limite 90 km/h	
	Route principale 2 voies	Route principale 4 voies	Route principale 2 voies	Route principale 4 voies
T-à-D vers la route principale				
Régulation à l'aide d'une CLP	5	5	6	6
Régulation à l'aide d'un STOP	6	6	7	7
Voie spéciale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

Rte. De Gavy / Rue du stade de Porcé

Saint Nazaire

Situation Actuelle

Heure de pointe du matin 08h00 - 09h00



Courant étudié	Créneau critique	Qté (uvp/h)	Courant gênant	Capacité de base du courant étudié	Probabilité de conditions fluides	Capacité de file d'attente (en vh)	Probabilité de conditions non congestionnées	Capacité réelle du courant étudié	Réserve de capacité (uvp/h)	Réserve de capacité (%)	Commentaires	Tps d'attente moyen (s)	Longueur moyenne de queue (vh)
T-à-D vers la route principale	6.0	0	27	969	1.01	999	1.00	968	968	100%	Pas de retard	0	0.0
T-à-G depuis la route principale	5.0	1	28	1167	1.01	999	1.00	1166	1165	100%	Pas de retard	3	0.0
T-à-G vers la route principale	7.5	23	45	748	0.99	999	1.00	754	731	97%	Pas de retard	5	0.0

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

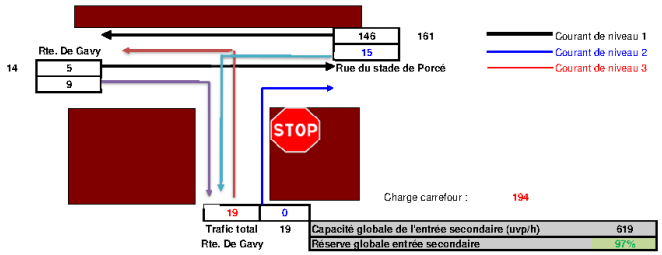
Manœuvre	Créneaux critiques			
	Vitesse limite 50 km/h		Pas de vit.limite 90 km/h	
	Route principale 2 voies	Route principale 4 voies	Route principale 2 voies	Route principale 4 voies
T-à-D vers la route principale				
Régulation à l'aide d'une CLP	5	5	6	6
Régulation à l'aide d'un STOP	6	6	7	7
Voie spéciale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

Rte. De Gavy / Rue du stade de Porcé

Saint Nazaire

Situation Actuelle

Heure de pointe du soir 16h30 - 17h30



Courant étudié	Créneau critique	Qté (uvp/h)	Courant gênant	Capacité de base du courant étudié	Probabilité de conditions fluides	Capacité de file d'attente (en vh)	Probabilité de conditions non congestionnées	Capacité réelle du courant étudié	Réserve de capacité (uvp/h)	Réserve de capacité (%)	Commentaires	Tps d'attente moyen (s)	Longueur moyenne de queue (vh)
T-à-D vers la route principale	6.0	0	10	989	1.01	999	1.00	988	988	100%	Pas de retard	0	0.0
T-à-G depuis la route principale	5.0	15	14	1183	1.00	999	1.00	1183	1168	99%	Pas de retard	3	0.0
T-à-G vers la route principale	7.5	19	171	619	0.99	999	1.00	619	600	97%	Pas de retard	6	0.0

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

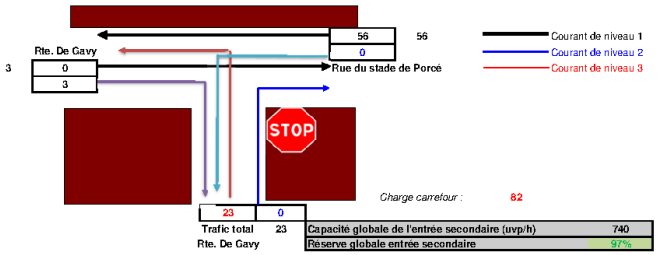
Manœuvre	Créneaux critiques			
	Vitesse limite 50 km/h		Pas de vit.limite 90 km/h	
	Route principale 2 voies	Route principale 4 voies	Route principale 2 voies	Route principale 4 voies
T-à-D vers la route principale				
Régulation à l'aide d'une CLP	5	5	6	6
Régulation à l'aide d'un STOP	6	6	7	7
Voie spéciale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

Rte. De Gavy / Rue du stade de Porcé

Saint Nazaire

Scénario 1

Heure de pointe du matin 08h00 - 09h00



Courant étudié	Créneau critique	Qté (uvp/h)	Courant gênant	Capacité de base du courant étudié	Probabilité de conditions fluides	Capacité de file d'attente (en vh)	Probabilité de conditions non congestionnées	Capacité réelle du courant étudié	Réserve de capacité (uvp/h)	Réserve de capacité (%)	Commentaires	Tps d'attente moyen (s)	Longueur moyenne de queue (vh)
T-à-D vers la route principale	6.0	0	2	998	1.01	999	1.00	998	998	100%	Pas de retard	0	0.0
T-à-G depuis la route principale	5.0	0	3	1196	1.01	999	1.00	1196	1196	100%	Pas de retard	0	0.0
T-à-G vers la route principale	7.5	23	58	734	0.99	999	1.00	740	717	97%	Pas de retard	5	0.0

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

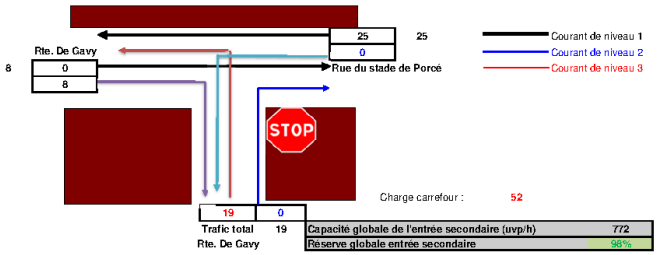
Manœuvre	Créneaux critiques			
	Vitesse limite 50 km/h		Pas de vit.limite 90 km/h	
	Route principale 2 voies	Route principale 4 voies	Route principale 2 voies	Route principale 4 voies
T-à-D vers la route principale				
Régulation à l'aide d'une CLP	5	5	6	6
Régulation à l'aide d'un STOP	6	6	7	7
Voie spéciale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

Rte. De Gavy / Rue du stade de Porcé

Saint Nazaire

Scénario 1

Heure de pointe du soir 16h30 - 17h30



Courant étudié	Créneau critique	Qté (uvp/h)	Courant gênant	Capacité de base du courant étudié	Probabilité de conditions fluides	Capacité de file d'attente (en vh)	Probabilité de conditions non congestionnées	Capacité réelle du courant étudié	Réserve de capacité (uvp/h)	Réserve de capacité (%)	Commentaires	Tps d'attente moyen (s)	Longueur moyenne de queue (vh)
T-à-D vers la route principale	6.0	0	4	995	1.01	999	1.00	995	995	100%	Pas de retard	0	0.0
T-à-G depuis la route principale	5.0	0	8	1190	1.01	999	1.00	1190	1190	100%	Pas de retard	0	0.0
T-à-G vers la route principale	7.5	19	29	766	0.99	999	1.00	772	753	98%	Pas de retard	5	0.0

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

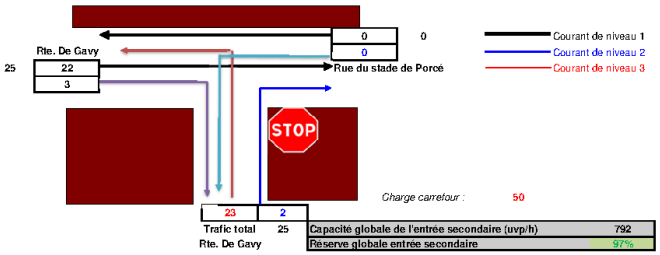
Manœuvre	Créneaux critiques			
	Vitesse limite 50 km/h		Pas de vit.limite 90 km/h	
	Route principale 2 voies	Route principale 4 voies	Route principale 2 voies	Route principale 4 voies
T-à-D vers la route principale				
Régulation à l'aide d'une CLP	5	5	6	6
Régulation à l'aide d'un STOP	6	6	7	7
Voie spéciale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

Rte. De Gavy / Rue du stade de Porcé

Saint Nazaire

Scénario 2

Heure de pointe du matin 08h00 - 09h00



Courant étudié	Créneau critique	Qté (uvp/h)	Courant gênant	Capacité de base du courant étudié	Probabilité de conditions fluides	Capacité de file d'attente (en vh)	Probabilité de conditions non congestionnées	Capacité réelle du courant étudié	Réserve de capacité (uvp/h)	Réserve de capacité (%)	Commentaires	Tps d'attente moyen (s)	Longueur moyenne de queue (vh)
T-à-D vers la route principale	6.0	2	24	972	1.01	999	1.00	972	970	100%	Pas de retard	4	0.0
T-à-G depuis la route principale	5.0	0	25	1170	1.01	999	1.00	1170	1170	100%	Pas de retard	0	0.0
T-à-G vers la route principale	7.5	23	24	772	0.99	999	1.00	779	756	97%	Pas de retard	5	0.0

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

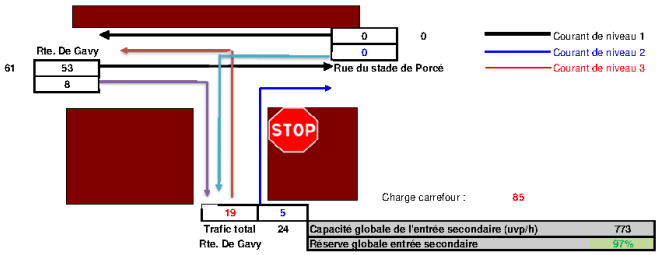
Manœuvre	Créneaux critiques			
	Vitesse limite 50 km/h		Pas de vit.limite 90 km/h	
	Route principale 2 voies	Route principale 4 voies	Route principale 2 voies	Route principale 4 voies
T-à-D vers la route principale				
Régulation à l'aide d'une CLP	5	5	6	6
Régulation à l'aide d'un STOP	6	6	7	7
Voie spéciale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

Rte. De Gavy / Rue du stade de Porcé

Saint Nazaire

Scénario 2

Heure de pointe du soir 16h30 - 17h30



Courant étudié	Créneau critique	Qté (uvp/h)	Courant gênant	Capacité de base du courant étudié	Probabilité de conditions fluides	Capacité de file d'attente (en vh)	Probabilité de conditions non congestionnées	Capacité réelle du courant étudié	Réserve de capacité (uvp/h)	Réserve de capacité (%)	Commentaires	Tps d'attente moyen (s)	Longueur moyenne de queue (vh)
T-à-D vers la route principale	6.0	5	57	934	1.01	999	1.00	933	928	99%	Pas de retard	4	0.0
T-à-G depuis la route principale	5.0	0	61	1129	1.01	999	1.00	1128	1128	100%	Pas de retard	0	0.0
T-à-G vers la route principale	7.5	19	57	734	0.99	999	1.00	740	721	97%	Pas de retard	5	0.0

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

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