

Projet urbain

Dessaux-Les-Aubrais

Etude de mobilité

Phase 2: Evaluation des trafics générés par les projets

Phase 3: Evaluation des trafics futurs et préconisations

(actualisation)

SOMMAIRE

LEXIQUE	4
1 OBJET D'ETUDE	5
2 SYNTHÈSE DU DIAGNOSTIC.....	6
2.1 Rappel des modélisations actuelle.....	7
2.2 Rappel de la hiérarchisation actuelle	8
2.3 hiérarchisation future souhaitée	9
3 EVALUATION DES TRAFICS GÉNÉRÉS PAR LES PROJETS	10
3.1 Hypothèses de départ	10
3.1.1 L'horizon des projets	10
3.1.2 Report modal.....	13
3.2 Générations de trafic attendues en fonction des projets	13
3.3 Régulation du réseau routier	15
4 EVALUATION DES TRAFICS FUTURS ET PRÉCONISATIONS	17
4.1 Affectations des trafics futurs	17
4.2 Etude de carrefour et conception de phasage.....	21
4.2.1 Carrefour à feux entre la rue Victor Hugo et la rue de Joie	21
4.2.2 Carrefour à feux entre la rue Victor Hugo et la rue du 11 octobre	22
4.2.3 Carrefour à feux entre la rue Dessaux et la rue Danton	23
4.2.4 Carrefour à feux entre la rue Dessaux et la rue de Joie	24
4.2.5 Autres carrefours à feux.....	25
4.3 Préconisations d'aménagements	27
ANNEXES.....	28

LEXIQUE

TMJO : Trafics Moyens Journaliers Ouvrés

HPM : Heure de Pointe du Matin

HPS : Heure de pointe du Soir

TV : Tous véhicules

PL : Poids Lourds

VL : Véhicules Légers

E : Emission depuis vers la zone vers l'extérieur

A : Attraction depuis l'extérieur vers l'intérieur de la zone

Charge : trafic reporté sur nouvelle voirie

Effet de report : différence entre un état sans aménagement et un scénario

1 OBJET D'ETUDE

Dans le cadre de la requalification de la zone Dessaux-Les Aubrais, une étude de mobilité a été demandée par la Communauté d'agglomération du Val de Loire afin d'approfondir les réflexions sur le sujet des déplacements, préalablement à l'élaboration du plan guide d'aménagement.

L'étude de mobilité doit permettre, dans un premier temps, d'établir un diagnostic des déplacements sur le secteur avec la réalisation d'une modélisation initiale du secteur et dans un second temps d'évaluer les impacts progressifs des projets par modélisations futures des trafics et de formuler des préconisations d'aménagements des carrefours à enjeux notamment.

Ainsi, l'étude de mobilité se décompose en trois phases :

1. Diagnostic des déplacements sur le secteur
2. Evaluation des trafics générés par les projets
3. Evaluation des trafics futurs et préconisations

Ce document porte sur les phases 2 et 3.

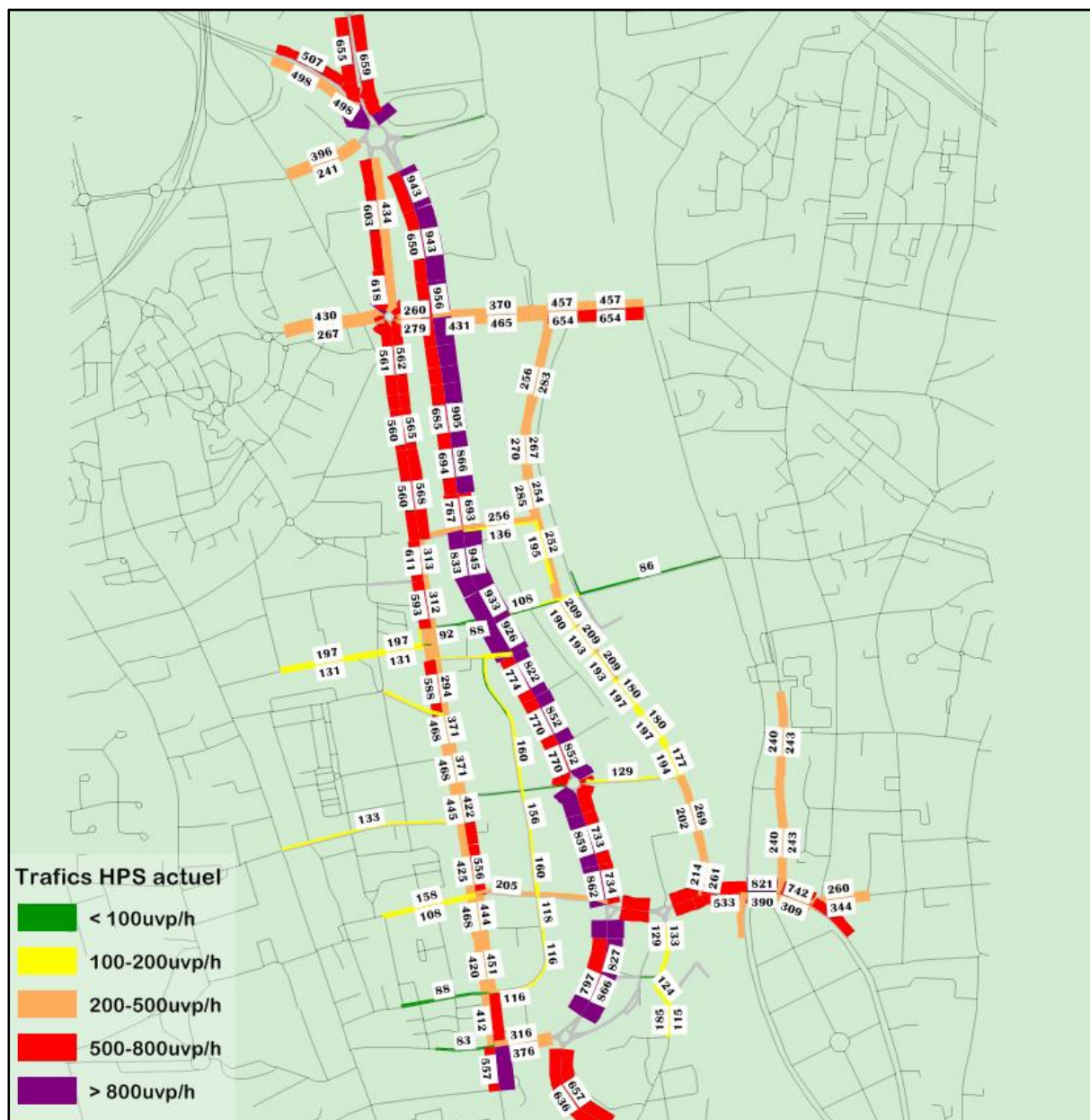
Il intègre également les comptages directionnels effectués le 3 juillet 2014 aux heures de pointes du matin et du soir sur les 3 carrefours en amont du pont de Joie. Il s'agit du carrefour rue Lamartine / boulevard Lamartine / boulevard Victor-Hugo, de celui entre le boulevard Lamartine et la rue Louis Labonne et du carrefour boulevard Lamartine / rue Marc Sangnier. **Les résultats de ces comptages ont été incorporés directement au modèle de trafic afin de pouvoir les intégrer à nos résultats.** Le traitement et la cartographie de ces comptages sont consultables en annexes.

2 SYNTHÈSE DU DIAGNOSTIC

Le diagnostic réalisé a permis de mettre en exergue les caractéristiques suivantes :

- ⇒ Des trafics forts sur les deux axes principaux orientés Nord-Sud de la zone :
 - la rue Dessaux avec environ 18 500 véh/jour,
 - le Faubourg Bannier 11 500 véh/jour.
- ⇒ Un trafic sur la zone plus important en heure de pointe du soir que pendant celle du matin.
- ⇒ Des flux orientés en heure de pointe du matin du Nord vers le Sud et de l'Est vers le Sud via le pont de Joie, qui indique l'attractivité de la commune d'Orléans.
- ⇒ Un trafic de transit important puisqu'il concerne 2 véhicules sur 3 sur la zone.
- ⇒ Deux carrefours sont très sollicités engendrant des difficultés de circulation :
 - Rue Dessaux / rue du 11 octobre.
 - Rue Dessaux / rue de Joie.
- ⇒ Une accessibilité au site peu perméable à l'Est causée par le faisceau ferroviaire.
- ⇒ Des trafics importants également sur deux des trois franchissements ferroviaires.
 - Le Pont de Joie au Sud (rue de Joie) environ 14 000 véh/j.
 - Le tunnel de l'ardoise au Nord (rue du 11 octobre), avec environ 10 000 véh/j.
 - Le tunnel des Champs Bouchauds au centre (rue Hoche et sens unique d'Est en Ouest) avec 2 000 véh/j.
- ⇒ Une bonne accessibilité en transports en commun, qui connaissent cependant des difficultés de circulation, notamment sur le Faubourg Bannier (absence de priorité bus aux carrefours à feux).
- ⇒ Un embryon de liaisons cyclables qui doivent être développées et maillées.
- ⇒ Des parcs de stationnement utilisés fortement par les rabatants gare.

2.1 RAPPEL DE LA MODELISATION ACTUELLE EN HPS



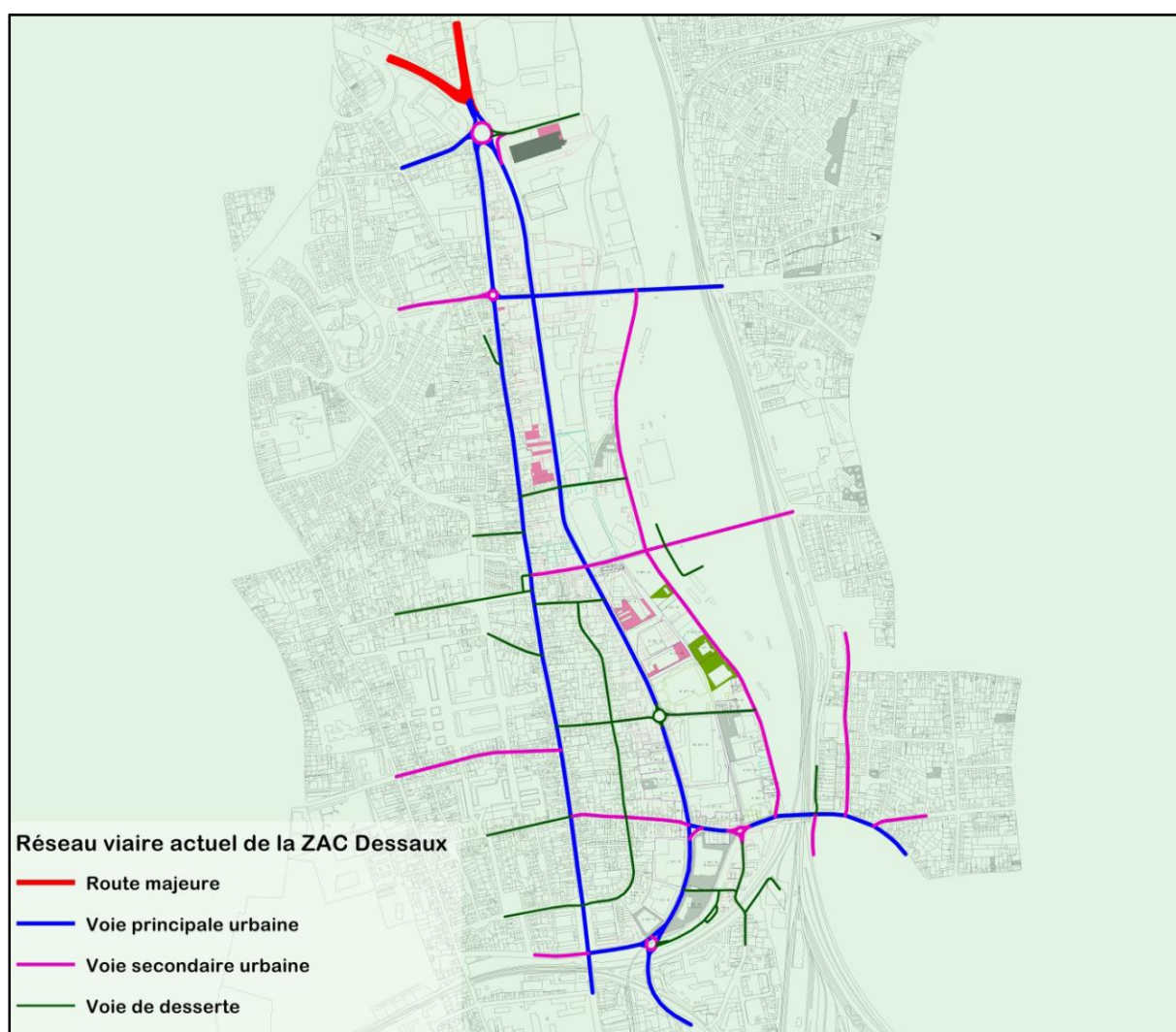
Modélisation du trafic actuel en HPS

La modélisation actuelle en HPM est disponible en annexe.

2.2 RAPPEL DE LA HIERARCHISATION ACTUELLE

Le réseau a été hiérarchisé selon le fonctionnement des tronçons. Ainsi, le plan de hiérarchisation actuelle de la voirie distingue 4 catégories d'axes :

- Le réseau majeur
- Le réseau communal principal de voirie
- Le réseau communal secondaire.
- Le réseau de voies de desserte locale,

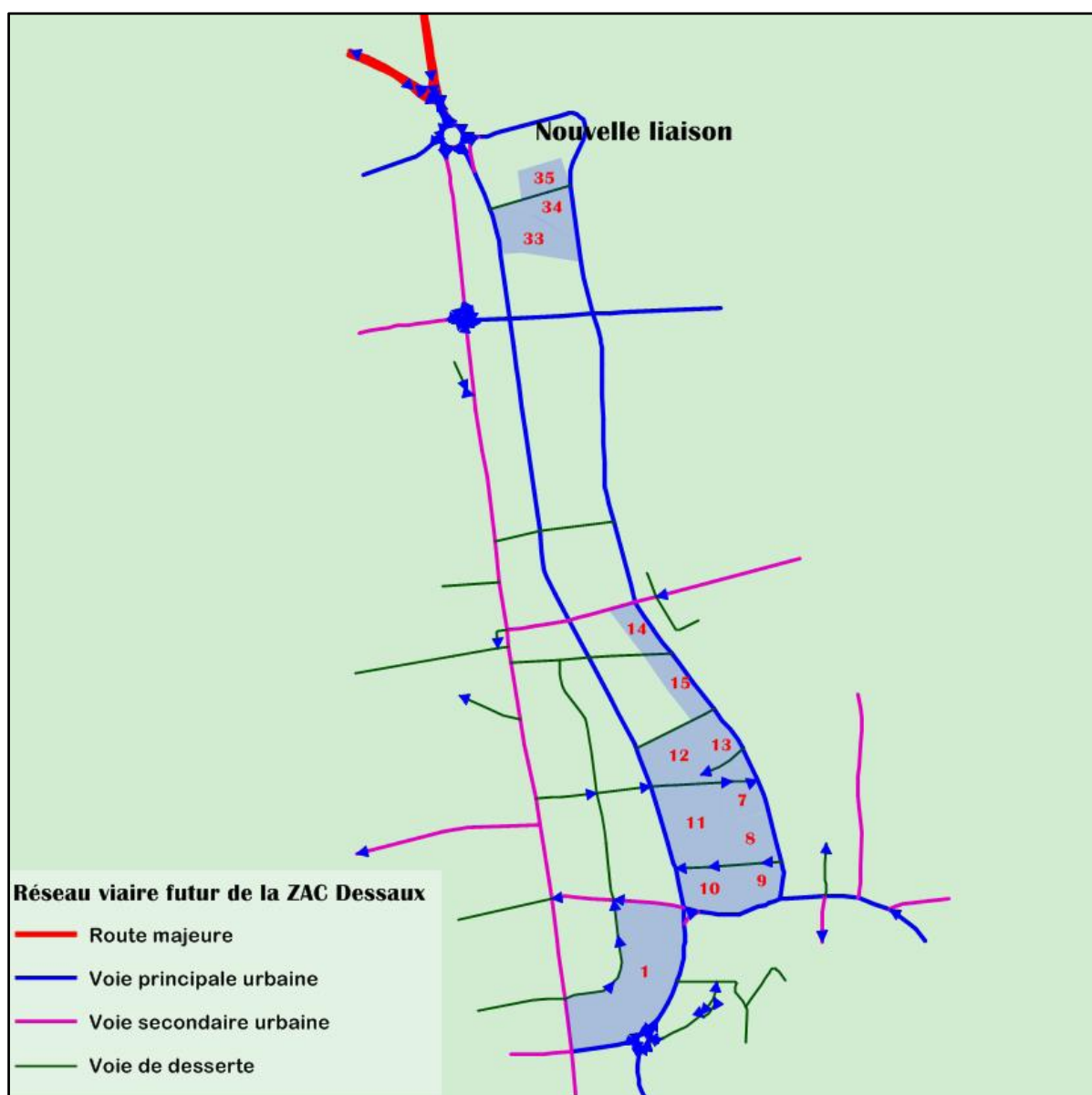


Réseau viaire actuel sur le périmètre d'étude

2.3 HIERARCHISATION FUTURE SOUHAITEE

Avec le projet, l'objectif est d'accroître le rôle de la rue Victor Hugo qui deviendra un axe principal, en irriguant la ZAC en longeant les voies ferrées par l'Est grâce à son prolongement et sa jonction jusqu'au giratoire Nord (rue Dessaux / Faubourg Bannier). La rue Victor Hugo offrira ainsi une alternative d'itinéraire à sa parallèle, la rue André Dessaux, dont la fonction sera maintenue et permettra surtout de limiter l'apport de trafics supplémentaires sur cette dernière afin de maintenir des conditions de circulation acceptables avec la création de la ZAC.

Parralèlement, la fonction du Faubourg Bannier tendra à diminuer vers une voie de desserte secondaire en contraignant d'avantage la circulation automobile afin de favoriser le développement des déplacements en transport en commun.



Objectif de réseau viaire futur sur le périmètre d'étude

3 EVALUATION DES TRAFICS GENERES PAR LES PROJETS

Cette phase doit permettre d'identifier les impacts de l'urbanisation et d'adapter la demande de déplacements au système viaire souhaité. Pour cela des hypothèses ont été déterminées.

3.1 HYPOTHESES DE DEPART

3.1.1 L'horizon des projets

Temps 1- Amorce de l'urbanisation

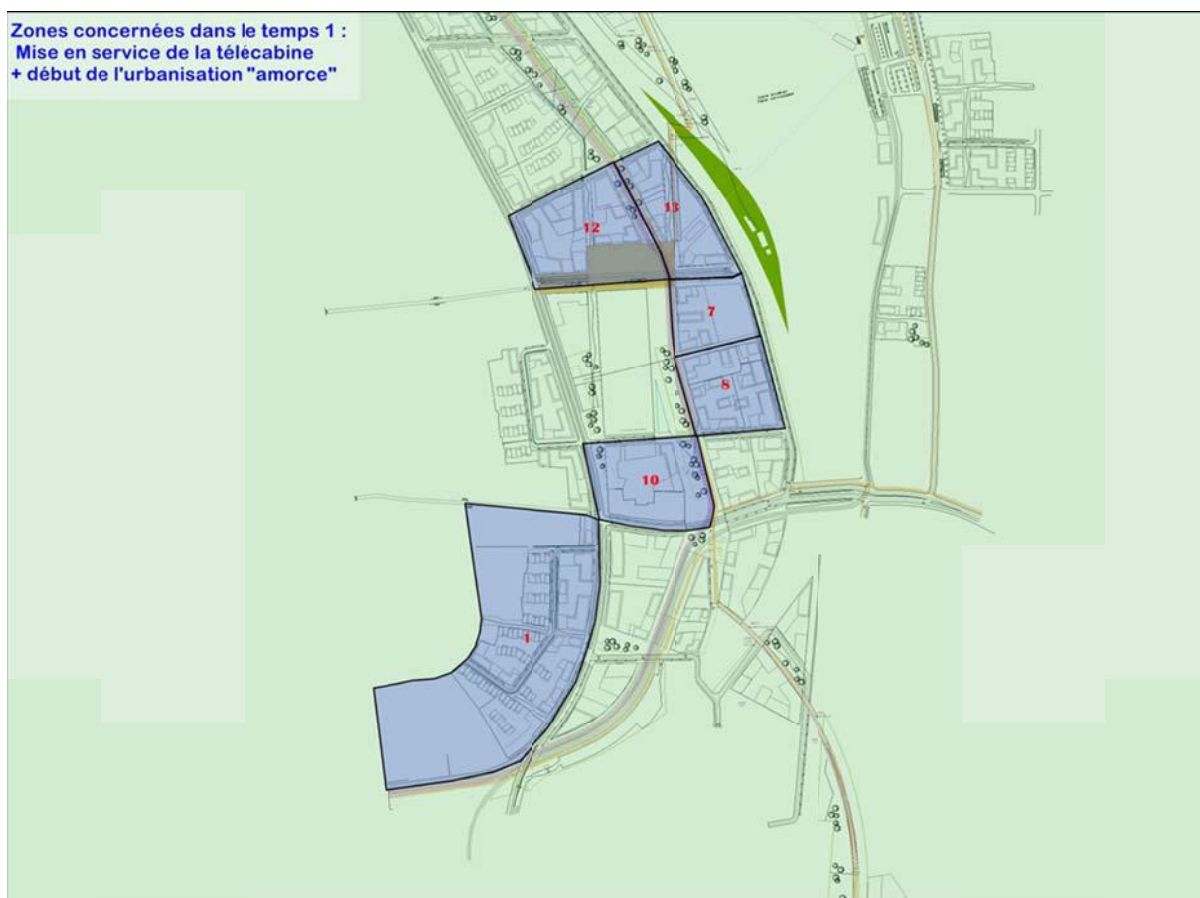
- Mise en service de la télécabine,
- Livraison concomitante d'un parking souterrain de 600 places sous la place piétonne (sur la friche actuelle de Rivière – Casalis),
- Urbanisation des premiers îlots (A4-A7 / E1-E2-E3-E4-E9 / F1-F2-F3-F4-F5) correspondant à :
 - Bureau : 40-45 000 m2 Surface De Plancher
 - Logements collectifs : 422 logements
 - Hôtel : 6000 m2 SDP
 - Commerces : 3650 m2 SDP
 - Groupe scolaire de 5 classes : 7850 m2 SDP
- Création d'une liaison piétonne confortable depuis la station Libération vers la place et la station de télécabine urbaine.

Les projets sont distribués dans les zones ci-dessous :

Volumes des projets au Temps 1													
Numéro de zone	Îlots concernés	Nombre de logements intermédiaires	Nombre de logements collectifs	Surface de logements intermédiaires	Surface de logements collectifs	Surface de bureaux	Surface des activités en RDC	Surface des activités commerciales	Nombre de place Parking	Surface de Parking	Surface des autres équipements	Surface des hôtels	Nombre de chambre hôtel
1	A4-A7	0	116	0	9050	0	0	0	0	0	0	0	0
7	E1-E2	0	93	0	6189	0	0	418	0	0	0	0	0
8	E3-E4	0	126	0	8399	0	0	0	0	0	0	0	0
10	E9	0	0	0	0	0	0	0	0	0	8368	0	0
12	F1-F2	0	82	0	7060	28800	0	3650	600	20480	0	0	0
13	F3-F4-F5	0	0	0	0	16090	0	0	0	0	0	6000	123
Total		0	417	0	30698	44890	0	4068	600	20480	8368	6000	123

Tab.1 Projets du Temps 1

Leur localisation est la suivante :



Urbanisation des projets temps 1

Temps 2 – Poursuite de l'urbanisation (phase 1 complète)

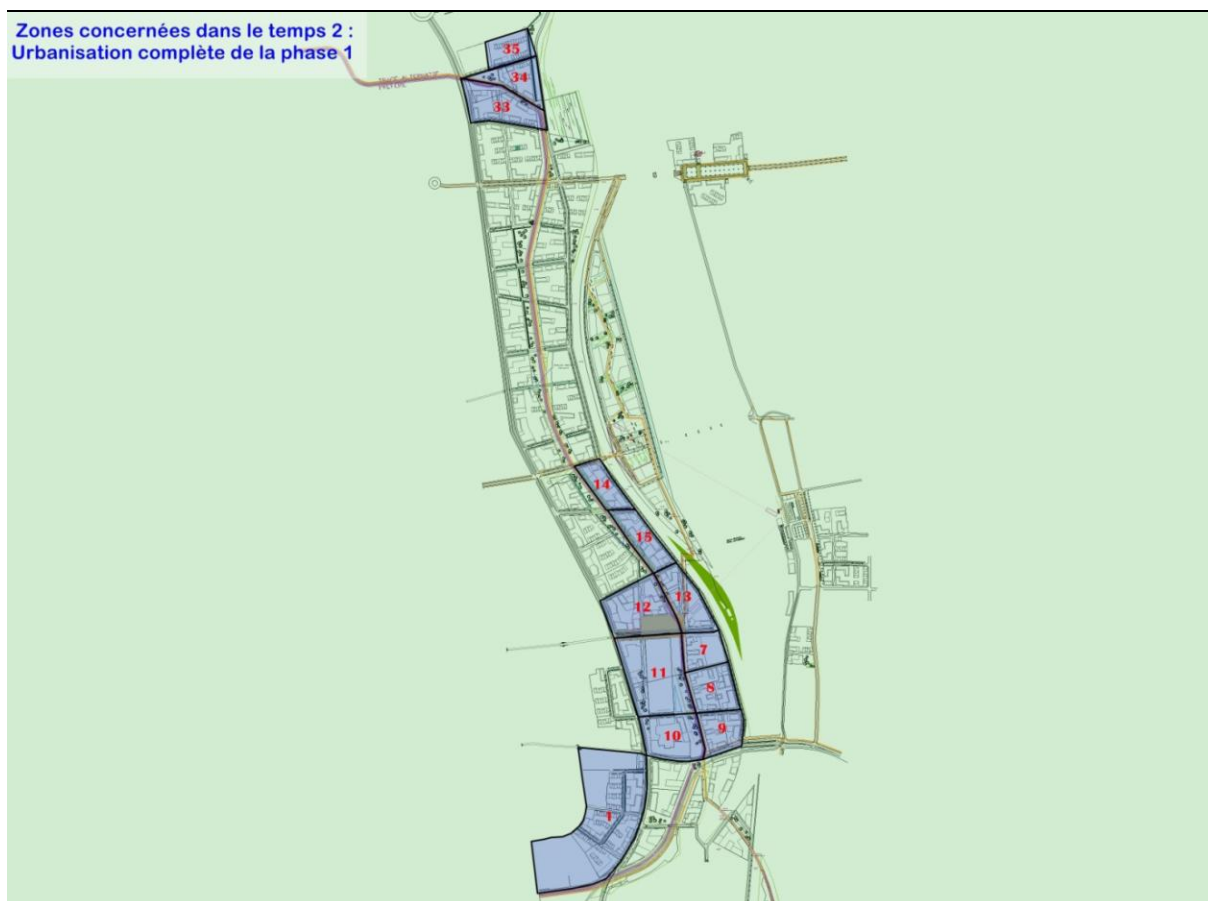
- Urbanisation des ilots E6-E7-E8-E10/G1-G2-G3-G4/N2-N3-N4-N5 correspondant à :
 - Bureaux : 58 900 m² SDP
 - Activités en RDC : 1620 m² SDP
 - Logements collectifs : 390 logements
 - Logements intermédiaires : 104 logements

Lors du temps 2, l'urbanisation se poursuit avec la réalisation des projets supplémentaires inscrits ci-dessus. Le tableau récapitulatif ci-après contient l'ensemble des projets réalisés sur les Temps 1 et 2.

Volumes des projets au Temps 2													
Numéro de zone	Ilots concernés	Nombre de logements intermédiaires	Nombre de logements collectifs	Surface de logements intermédiaires	Surface de logements collectifs	Surface de bureaux	Surface des activités en RDC	Surface des activités commerciales	Nombre de place Parking	Surface de Parking	Surface des autres équipements	Surface des hôtels	Nombre de chambre hôtel
1	A4-A7	0	116	0	9050	0	0	0	0	0	0	0	0
7	E1-E2	0	93	0	6189	0	0	418	0	0	0	0	0
8	E3-E4-E6	0	126	0	8399	12192	0	0	0	0	0	0	0
9	E7-E8	0	103	0	6833	8292	0	0	0	0	0	0	0
10	E9	0	23	0	1558	0	0	0	0	0	8368	0	0
11	E10	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
12	F1-F2	0	82	0	7060	28800	0	3650	600	20480	0	0	0
13	F3-F4-F5	0	0	0	0	16090	0	0	0	0	0	6000	123
14	G1	0	0	0	0	19939	0	0	0	0	0	0	0
15	G2-G3-G4	0	0	0	0	23472	0	0	0	0	0	0	0
33	N4-N5	14	184	1083	13005	0	1181	0	0	0	0	0	0
34	N3	33	80	1928	5589	0	442	0	0	0	0	0	0
35	N2	56	23	4237	1654	0	0	0	0	0	0	0	0
Total		103	830	7248	59337	108785	1623	4068	600	20480	8368	6000	123

Tab.2 Projets du Temps 1 et 2

La carte suivante présente l'urbanisation des temps 1 et 2 :



Urbanisation des projets temps 1 et 2

3.1.2 Report modal

Deux hypothèses de partage modal ont été déterminées :

Scénario 1:

- 80% Voiture particulière
- 20% autres modes (transports en commun, vélo, marche à pied)

Scénario 2:

- 70% Voiture particulière
- 30% autres modes (transports en commun, vélo, marche à pied)

Le report modal vers les autres modes s'appuie en l'absence d'une nouvelle ligne de bus programmée sur le renforcement de l'arrêt de tram libération et d'un cheminement en faveur des modes doux jusqu'à la place Danton.

3.2 GENERATIONS DE TRAFIC ATTENDUES EN FONCTION DES PROJETS

Les trafics générés sont calculés sur la base des volumes de projets déterminés sur les temps 1 et 2. Sur les autres zones dont l'urbanisation n'est pas encore programmée les trafics pris en compte correspondent aux trafics actuels.

Ainsi, d'après les ratios considérés par l'INSEE, l'agence d'urbanisme d'Orléans et de ceux proposés par le CERTU, les ratios par fonction ont été déterminés :

- Habitants par logement : 2,3 habitants par logement,
- Surface commerciale par emploi : 50 m²/emploi
- Surface de bureau par emploi : 25 m²/emploi
- Surface des autres fonctionnements par emploi : 75 m²/emploi

Les ratios varient également entre l'heure de pointe du matin et du soir où le trafic est plus diffus.

- Taux d'occupation de logement : 95%
- Présence de travail : 90%
- Taux d'actifs : 48% de l'Insee, nombre d'actifs par habitants, mais pas par habitants (15-64ans)
- Nombre de passager par voiture : 1,1 passagers/voiture
- Pour les emplacements en Parc Relais l'hypothèse prise en compte est la suivante. En HPM, chaque place attire 0,5 déplacement en voiture et émis 0,05 déplacement en voiture. Vice versa

en HPS. C'est-à-dire que sur les 600 emplacements, 300 seront occupés par des véhicules qui arriveront en heure de pointe du matin tandis que 30 véhicules sortiront du parking.

- Pour les emplacements de parking commerciaux l'hypothèse est la suivante: en HPM chaque place attire et émis 0,1 déplacement en voiture ; en HPS chaque place attire 0,8 déplacement en voiture.

Ci-dessous le tableau récapitulatif des ratios pris en compte pour le scénario 1, c'est-à-dire le plus défavorable en termes de report modal.

LOGEMENT	G_Journalier	Hab/log ¹	Taux d'occupation de logement	taux d'actif ²	présence de travail	part modal VP	nb passager/vp
Hyp_Log	0.68649	2.3	95.0%	48.0%	90.0%	80.0%	1.1
		Ratio HP					
E_HPM	0.41189	60.0%					
A_HPM	0.03432	5.0%					
E_HPS	0.03947	5.0%	augmentation du trafic en HPS de 15% liés aux activités en plus des flux domicile <> travail				
A_HPS	0.39473	50.0%					
COMMERCIAL	G_Journalier	M ² /emp	visiteur/parking de commercial	présence de travail	nb passager/vp	part modal VP	
Hyp_Com	0.01309	50	0.80	90.0%	1.1	80.0%	
		Ratio HP					
E_HPM	0.00065	5.0%	0.10				
A_HPM	0.00524	40.0%	0.10				
E_HPS	0.00393	30.0%	0.80				
A_HPS	0.00065	5.0%	0.80				
BUREAU	G_Journalier	M ² /emp	présence de travail	part modal VP	nb passager/vp		
Hyp_Bur	0.02618	25	90.0%	80.0%	1.1		
		Ratio HP					
E_HPM	0.00131	5.0%					
A_HPM	0.01309	50.0%					
E_HPS	0.01047	40.0%					
A_HPS	0.00131	5.0%					
AUTRES	G_Journalier	M ² /emp	présence de travail	part modal VP	nb passager/vp		
Hyp_Autres	0.00873	75	90.0%	80.0%	1.1		
		Ratio HP					
E_HPM	0.00044	5.0%					
A_HPM	0.00435	50.0%					
E_HPS	0.00349	40.0%					
A_HPS	0.00044	5.0%					
Parking P-R							
E_HPM	0.05						
A_HPM	0.5	7h30-8h30	HPM				
E_HPS	0.5	17h00-18h00	HPS				
A_HPS	0.05						

Tab.3 Les ratios de génération de trafics

- 1- Ratio validés avec l'agence d'urbanisme d'Orléans
- 2- Données INSEE : Taux d'actif = actif/population totale pour Orléans 49,8% et pour Fleury-les-Aubrais 47,9%.
- 3- E= Emission c'est-à-dire depuis la zone vers l'extérieur et A= Attraction c'est-à-dire depuis l'extérieur vers l'intérieur de la zone.

Ainsi, d'après les ratios déterminés précédemment les générations de trafics attendues sont les suivantes :

Prévision des trafics générés au "Temps 1"										
Numéro de zone	Nom	Habitant actuel	HPM_E	HPM_A	HPS_E	HPS_A	HPM_E	HPM_A	HPS_E	HPS_A
			Actuel				Temps 1			
1	A4-A7	247	82.7	108.6	147.6	158.8	47.8	4.0	4.6	45.8
7	E1-E2	1	12.8	41.2	42.2	22.7	38.6	5.2	5.1	37.0
8	E3-E4-E6	1	5.5	41.2	31.6	11.3	51.9	4.3	5.0	49.7
10	E9	11	5.7	10.9	10.5	11.3	3.3	32.9	26.3	3.3
12	F1-F2	14	0.0	0.0	0.0	0.0	129.9	419.3	587.6	98.4
13	F3-F4-F5	4	9.3	9.5	10.5	11.3	21.2	211.8	169.5	21.2
Total		278	116	211	243	215	293	677	798	255

Tab.4 Trafics générés au « Temps 1 »

Prévision des trafics générés au "Temps 2"										
Numéro de zone	Nom	Habitant actuel	HPM_E	HPM_A	HPS_E	HPS_A	HPM_E	HPM_A	HPS_E	HPS_A
			Actuel				Temps 2			
1	A4-A7	247	82.7	108.6	147.6	158.8	47.8	4.0	4.6	45.8
7	E1-E2	1	12.8	41.2	42.2	22.7	38.6	5.2	5.1	37.0
8	E3-E4-E6	1	5.5	41.2	31.6	11.3	66.3	148.0	119.9	64.1
9	E7-E8	1	5.3	35.1	31.6	11.3	52.2	101.2	82.2	50.4
10	E9	11	5.7	10.9	10.5	11.3	12.8	33.7	27.2	12.4
11	E10	2	6.3	20.7	21.1	11.3	0.0	0.0	0.0	0.0
12	F1-F2	14	0.0	0.0	0.0	0.0	129.9	419.3	587.6	98.4
13	F3-F4-F5	4	9.3	9.5	10.5	11.3	21.2	211.8	169.5	21.2
14	G1	2	0.0	0.0	0.0	0.0	23.5	234.9	187.9	23.5
15	G2-G3-G4	0	9.4	43.3	42.2	11.3	27.7	276.5	221.2	27.7
33	N4-N5	15	0.0	0.0	0.0	0.0	82.0	11.4	11.5	78.6
34	N3	2	0.0	0.0	0.0	0.0	46.7	5.6	5.8	44.8
35	N2	0	0.0	0.0	0.0	0.0	32.5	2.7	3.1	31.2
Total		300	137	311	337	249	581	1454	1426	535

Tab.5 Trafics générés au « Temps 2 »

En fonction des résultats des générations de trafic et du réseau viaire souhaité celui-ci doit être adapté.

3.3 REGULATION DU RESEAU ROUTIER

Afin d'assurer de bonne conditions de circulation future sur l'ensemble de la zone, le réseau est modifié de manière à intégrer les flux générés par les nouveaux projets d'urbanisation.

Le réseau actualisé prend en compte les éléments suivants :

- Afin que la rue Victor Hugo devienne un couloir principal Nord-Sud d'accès à la ZAC et la gare, la création d'un nouveau barreau entre la rue Victor Hugo et le giratoire RD2020 x RD920 est indispensable. Ce nouvel axe devra être considéré au même titre que la rue Dessaux afin d'y limiter l'ajout de trafic.
- De la création d'un carrefour à feux entre la rue Victor Hugo et la rue du 11 Octobre.

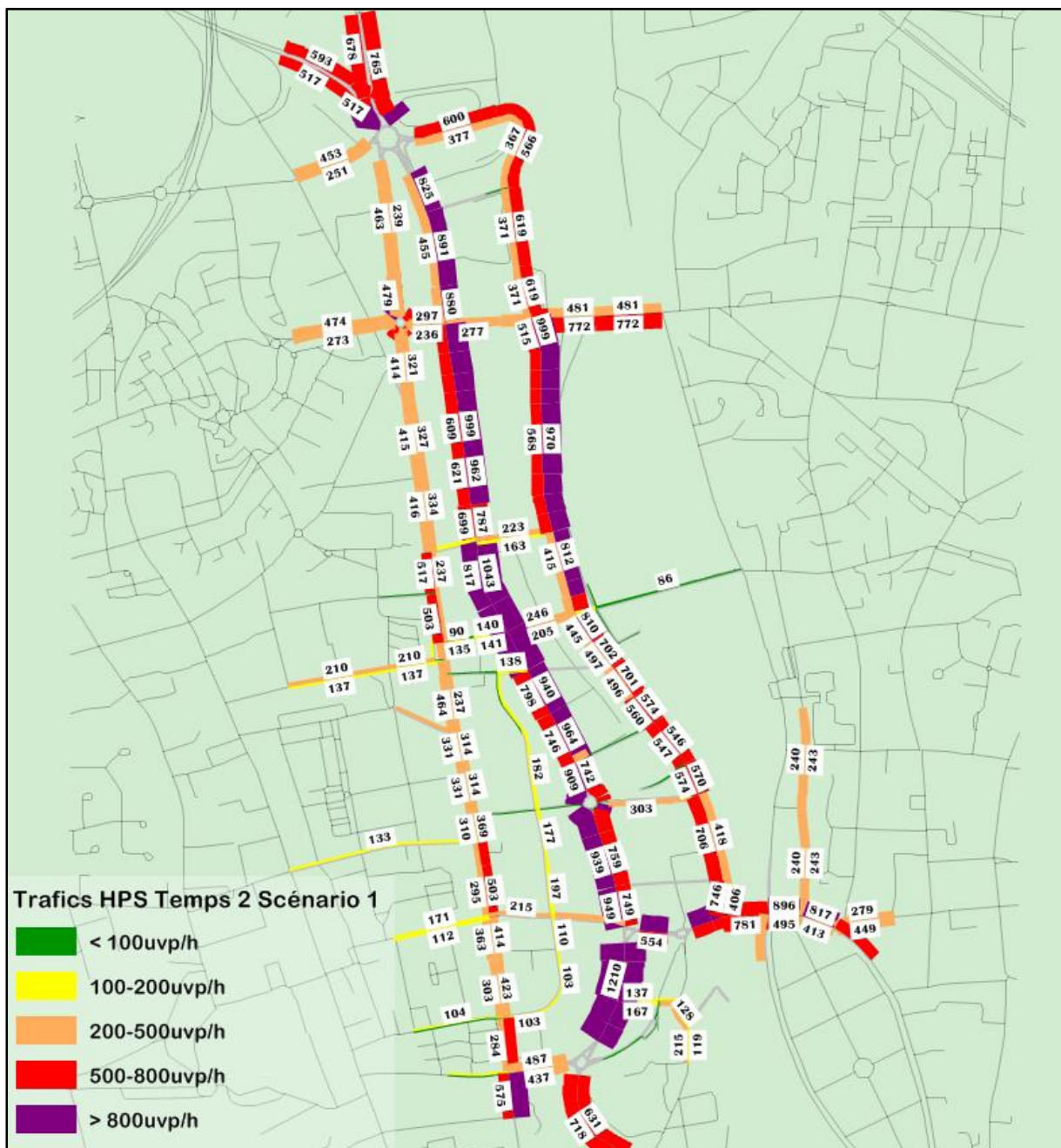
- De la création d'un carrefour à feux entre la rue Victor Hugo et la rue de Joie en Sud afin de permettre un accès à la ZAC et à la gare depuis l'Est via le pont de Joie.
- De la volonté de rester à 2x1 voie sur la rue Dessaux afin de la valoriser en termes d'aménagement urbain.
- De la suppression du giratoire entre la rue Dessaux et la rue Danton et de son réaménagement en carrefour à feux.
- De la mise en sens unique de la rue Danton dans le sens Ouest-Est excepté pour les taxis.
- De la suppression au Sud du carrefour rue de Joie x Rue de la Bourie Rouge
- De la volonté de diminuer le trafic sur la Faubourg Bannier afin de favoriser le déploiement des modes alternatifs (Transports en commun et les vélos). Pour cela des préconisations devront être proposées.

D'après ces différents éléments, les modélisations pour chaque temps et chaque scénario en heure de pointe du soir ont été réalisées. La modélisation présentée ci-après correspond au temps 2 et au scénario 1, c'est-à-dire celui dont le report modal est le plus faible afin d'observer les impacts sur la circulation les plus contraignants et d'établir le cas échéants des préconisations. Les autres modélisations sont disponibles en annexes.

4 EVALUATION DES TRAFICS FUTURS ET PRECONISATIONS

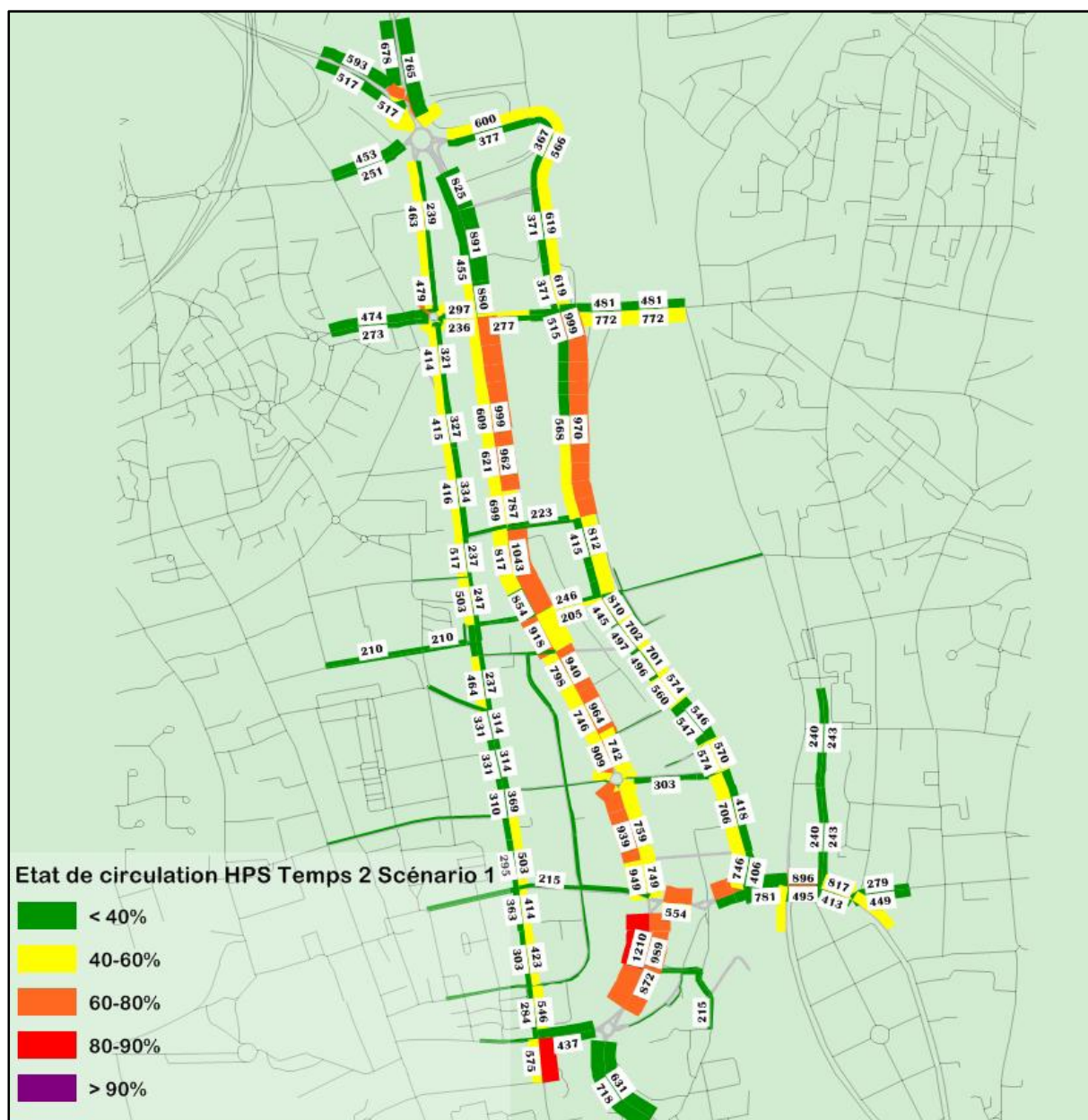
4.1 AFFECTATIONS DES TRAFICS FUTURS

La modélisation future temps 2 scénario 1, intègre les trafics générés par les projets d'urbanisation (temps1+2), du partage modal 80% VP et 20% autres modes ainsi que des modifications futures du réseau.



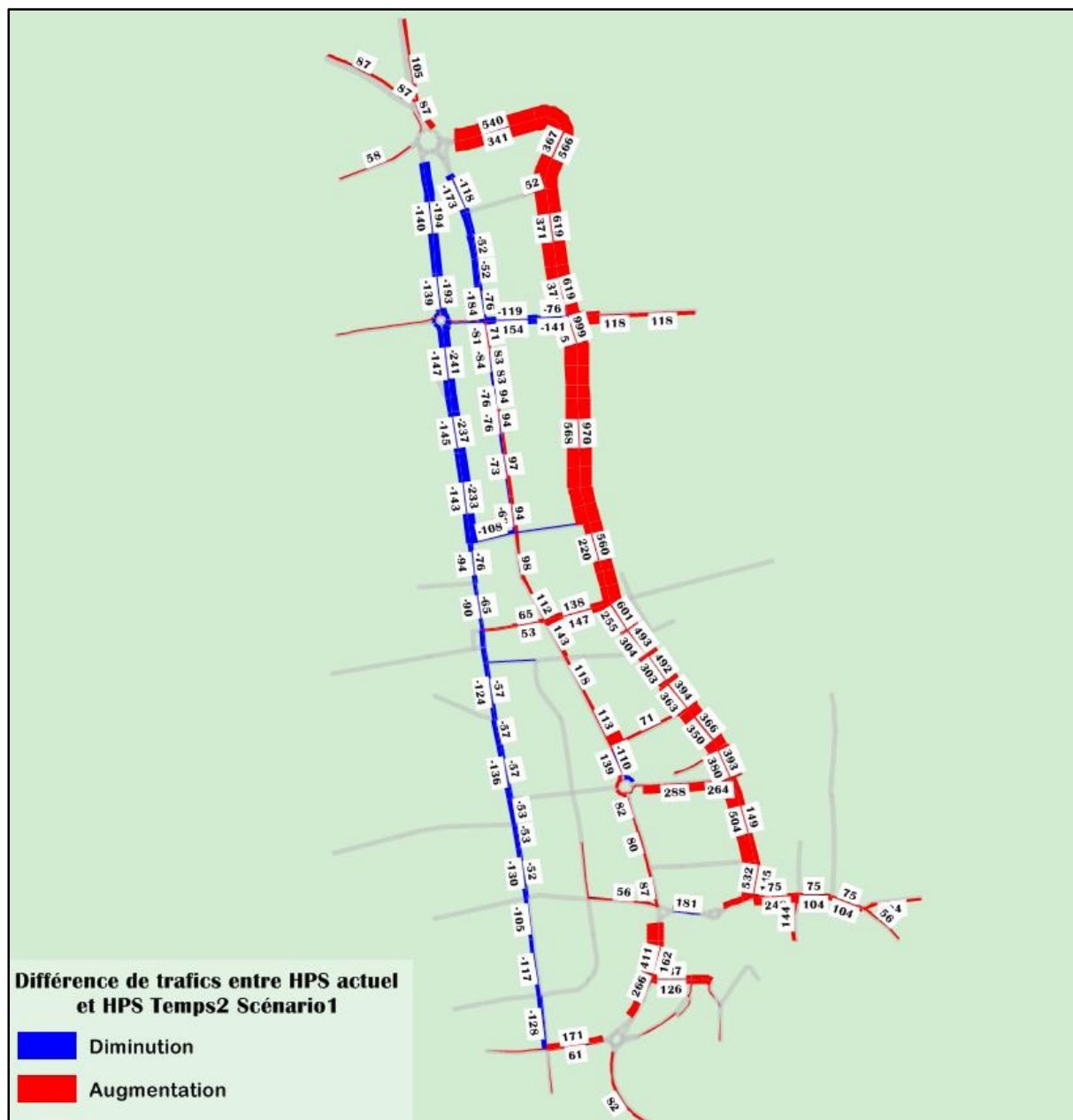
Trafic futur en HPS Temps 2 Scénario 1

La carte ci-dessous représente la saturation du trafic en section nous permettant d'identifier les points où la circulation est la plus contrainte, notamment au niveau des carrefours, afin de les examiner plus précisément pour s'assurer de leur bon fonctionnement.



Saturation des trafics futur en HPS Temps 2 Scénario 1

Cette troisième carte nous permet de noter la différence de circulation entre la situation actuelle et future.



Différence de trafic HPS entre actuel et futur Temps 2 Scénario 1

Ainsi, d'après ces trois cartes on observe tout d'abord que le trafic à diminuer sur le Faubourg Bannier, que le trafic tend à se maintenir sur la rue Dessaux puisque la majeure partie des trafics générés emprunte la rue Victor Hugo.

On note aussi qu'une partie des véhicules empruntant actuellement l'avenue de la libération (continuité Sud de la rue Dessaux) ou le faubourg Bannier pour retourner sur Orléans, va se reporter sur l'itinéraire rue Victor, pont de Joie avant de redescendre par le Boulevard Victor Hugo (RD497) à l'Est des voies ferrées pour rejoindre Orléans. Dans le sens Sud-Nord, les véhicules emprunteront le Boulevard Lamartine (le boulevard Victor Hugo étant à sens unique Nord-Sud) suivi du pont de Joie et de la rue Victor Hugo.

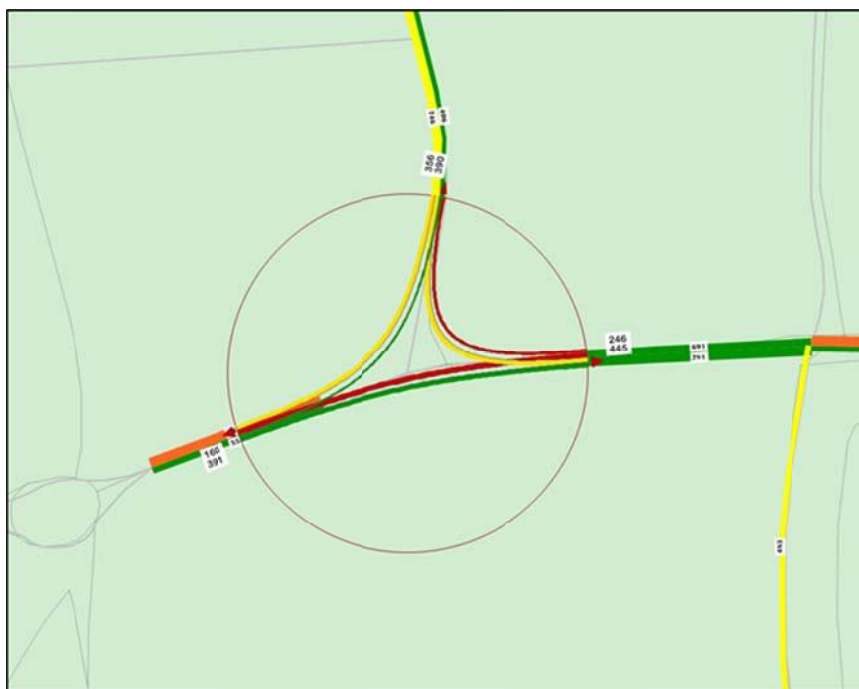
Par ailleurs, **il faut noter qu'au cours de la modélisation le pont de Joie a été doublé dans le sens de circulation Est-Ouest afin de maintenir des conditions de circulations convenable au niveau du carrefour d'accès Sud/Est à la gare entre la rue Victor Hugo et la rue de Joie.** Sans ce doublement les réserves de capacités deviennent insuffisantes en entrée de carrefour sur la branche provenant de Fleury-les-Aubrais. Le doublement du pont pourra être envisagé dans le sens Ouest-Est au cours de la phase finale d'urbanisation dans le cas d'une nouvelle desserte de la zone par une ligne de transport de type BHNS qui recommanderait l'aménagement d'un couloir de bus.

Enfin, il apparaît indispensable suite aux modifications apportés sur le réseau de regarder précisément les impacts circulatoires au niveau du carrefour entre la rue Victor Hugo et la rue de Joie, et celui avec la rue du 11 octobre. Mais aussi les impacts liés à la modification du carrefour entre la rue Dessaux et la rue Danton ainsi que celui avec la rue de Joie car c'est un des carrefours les plus sollicité déjà actuellement.

4.2 ETUDE DE CARREFOUR ET CONCEPTION DE PHASAGE

Pour définir les phasages futurs les mouvements tournants de chaque carrefour ont d'abord été exportés.

4.2.1 Carrefour à feux entre la rue Victor Hugo et la rue de Joie

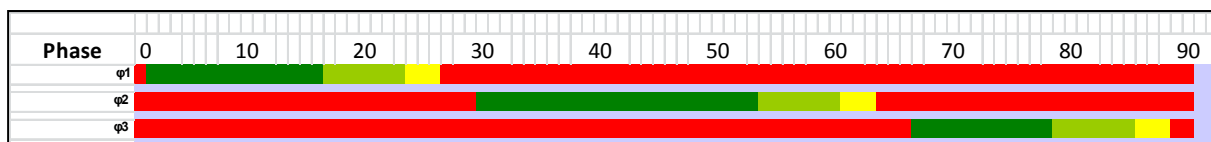
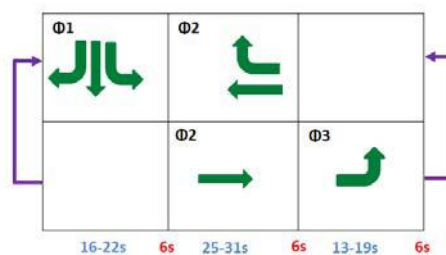


Trafics tournants au carrefour r. de Victor Hugo X r. de Joie

Sur ce carrefour, le mouvement le plus important est celui de filante d'Est en Ouest sur la rue de Joie avec 491 uvp/h et un mouvement de tourne-à-droite de 197 uvp/h en direction de la rue Victor Hugo nouvelle entrée de la ZAC/gare ce qui implique la mise à 2 voies sur le pont pour permettre de garantir des réserves de capacité suffisantes. En outre, on observe un mouvement de tourne-à-gauche depuis la rue de Joie vers la rue Victor Hugo assez important (228 uvp/h). Une phase particulière doit être créée, parallèlement à la création d'une voie spécifique de tourne-à-gauche d'environ 30m, pour permettre aux flux de s'écouler facilement sans créer de remontée de file sur la rue de Joie. De la même manière la sortie de Victor Hugo s'effectue sur 2 voies.

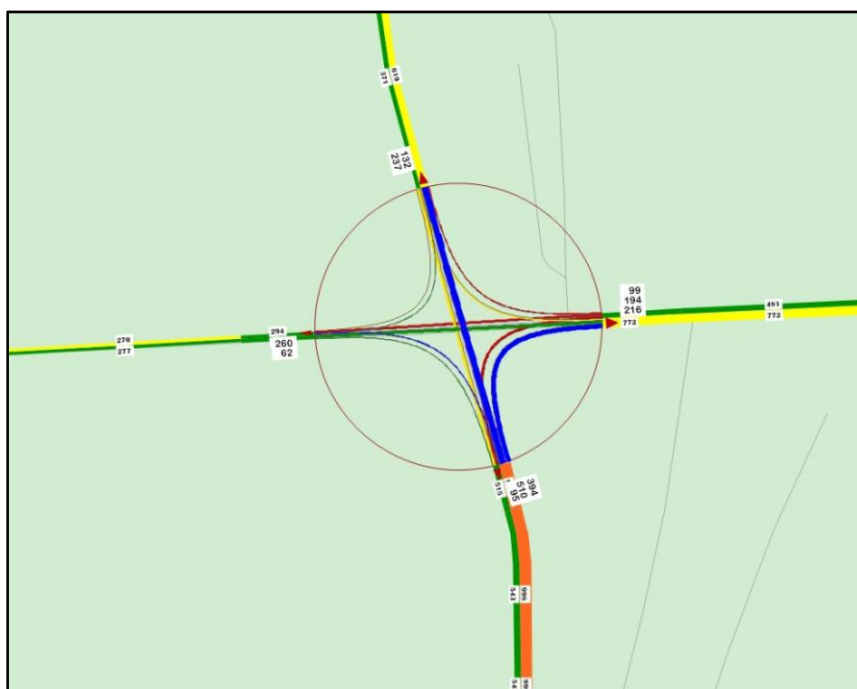
Ci-dessous notre proposition de phasage de feux :

Calcul de la durée des phases			
Cycle			
Durée totale du cycle (en s)	Nombre de phases	Temps interphase (en s)	
90	3	18	
Phase 1			
Flux le plus fort (en UVP)	Nombre de voie	Durée mini (en s)	Durée maxi (en s)
630	2	15.75	22
Phase 2			
Flux le plus fort (en UVP)	Nombre de voie	Durée mini (en s)	Durée maxi (en s)
491	1	24.55	31
Phase 3			
Flux le plus fort (en UVP)	Nombre de voie	Durée mini (en s)	Durée maxi (en s)
250	1	12.50	19



Phasage pour le carrefour r. de Victor Hugo X r. de Joie

4.2.2 Carrefour à feux entre la rue Victor Hugo et la rue du 11 octobre



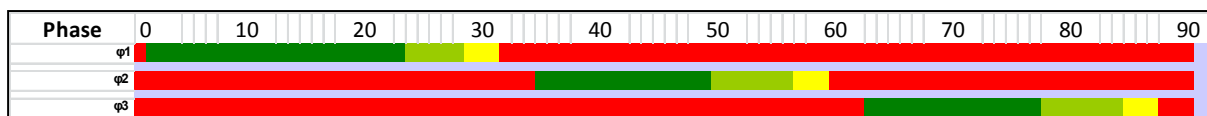
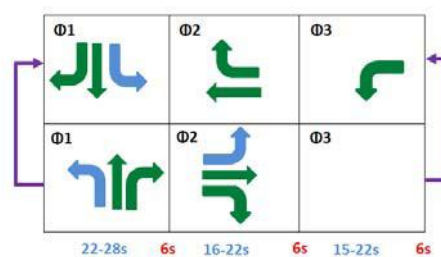
Traffic tournants au carrefour r. de Victor Hugo X r. du 11 octobre

Ce carrefour à feux permettra la jonction entre l'actuelle rue de Victor Hugo et le nouveau barreau créé pour rejoindre le giratoire RD2020/RD920. Ici, le trafic en tourne-à-gauche entre la rue du 11 octobre

Est et la rue Victor Hugo au Sud étant important (275uvp/h) il nécessite une phase particulière. Par ailleurs, en entrée de carrefour depuis les branches Victor Hugo Sud et Nord s'effectuent sur deux voies pour permettre l'écoulement des flux.

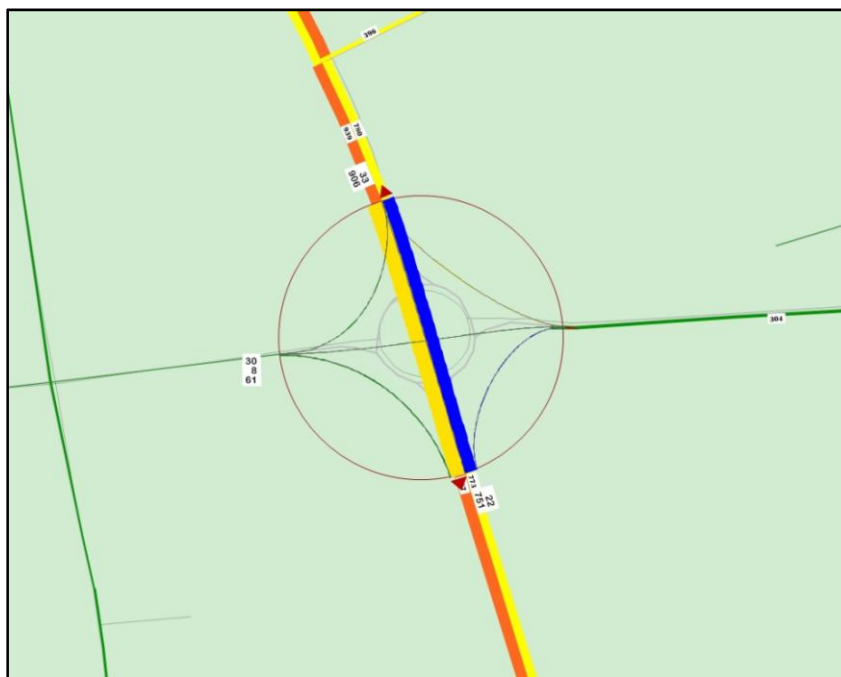
Le phasage conçu est le suivant :

Calcul de la durée des phases			
Cycle			
Durée totale du cycle (en s)	Nombre de phases	Temps interphase (en s)	
90	3	18	
Phase 1			
Flux le plus fort (en UVP)	Nombre de voie	Durée mini (en s)	Durée maxi (en s)
878	2	21.95	28
Phase 2			
Flux le plus fort (en UVP)	Nombre de voie	Durée mini (en s)	Durée maxi (en s)
310	1	15.50	22
Phase 3			
Flux le plus fort (en UVP)	Nombre de voie	Durée mini (en s)	Durée maxi (en s)
300	1	15.00	22



Phasage pour le carrefour r. de Victor Hugo X r. du 11 octobre

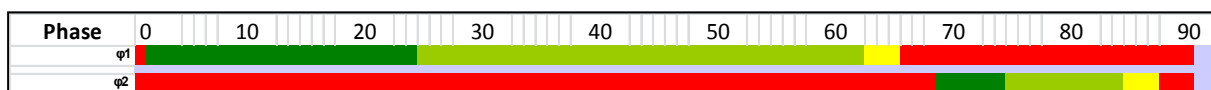
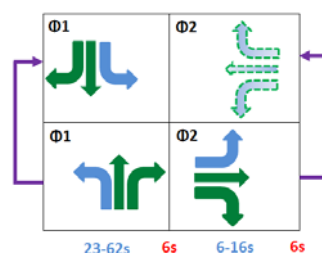
4.2.3 Carrefour à feux entre la rue Dessaux et la rue Danton



Traffic tournants au carrefour r. Dessaux x r. Danton

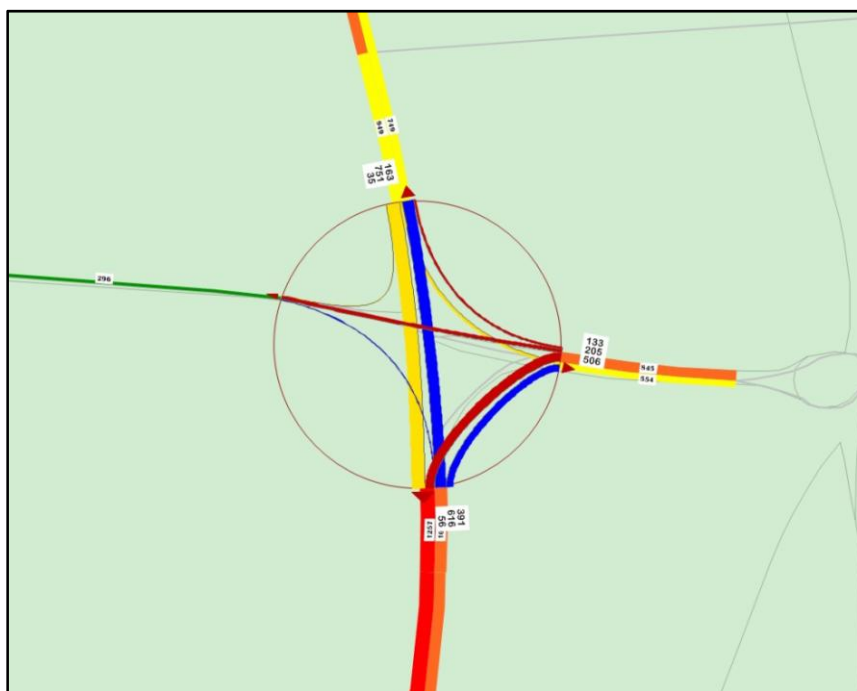
Sur ce carrefour à feux nous préconisons une entrée sur deux voies dans les deux sens de circulation sur la rue Dessaux afin de laisser la voie de filante libre et ainsi pouvoir créer une voie spécifique pour les mouvements tournants en direction de la gare. Cette rue sera en sens unique Ouest-Est excepté pour les taxis qui disposeront d'une boucle de détection pour pouvoir sortir directement sur Dessaux et rejoindre le plus rapidement possible le centre d'Orléans.

Calcul de la durée des phases			
Cycle			
Durée totale du cycle (en s)	Nombre de phases	Temps interphase (en s)	
90	2	12	
Phase 1			
Flux le plus fort (en UVP)	Nombre de voie	Durée mini (en s)	Durée maxi (en s)
948	2	23.70	62
Phase 2			
Flux le plus fort (en UVP)	Nombre de voie	Durée mini (en s)	Durée maxi (en s)
100	1	6.00	16



Phasage pour le carrefour r. André Dessaux X r. Danton

4.2.4 Carrefour à feux entre la rue Dessaux et la rue de Joie



Traffic tournants au carrefour r. André Dessaux X r. de Joie

Sur ce carrefour à feux l'entrée sur les branches de la rue Dessaux est également prévue sur 2 voies pour les mêmes raisons que celles évoquées précédemment. Il est aussi prévu de supprimer le by-pass entre la rue Libération au Sud et la rue de Joie. Le trafic étant important sur ces branches le phasage de feux actuel a été amélioré de sorte à créer un décalage à la fermeture (7 secondes) de la branche Sud pour permettre l'évacuation des tourne-à-gauche entre la rue Dessaux et la rue de Joie.

L'entrée sur le carrefour de la rue de Joie se fera également sur deux voies puisqu'ici les flux de tourne-à-gauche en direction du centre d'Orléans sont très importants (507uvp/h). Ainsi, l'évaluation du fonctionnement de feux est le suivant :

Evaluation détaillée du plan de feu de fonctionnement									
Débit de saturation ou Qs (en UVP) :			1800						
Durée du cycle ou Cy (en s) :			90						
Lignes	Charge de trafic (en UVP)	Coefficient	Demande (en UVPd)	Durée du vert (en s)	Capacité théorique (en UVP/h)	Réserve de capacité (en UVP)	Réserve de capacité (en %)	Retard (en s)	Longueur maximale moyenne de file d'attente (en m)
nord	499	1	499	46	920	421	45.8%	14.9	36.6
sud	626	1	626	46	920	294	32.0%	16.5	45.9
est	432	1	432	32	640	208	32.5%	24.6	41.8

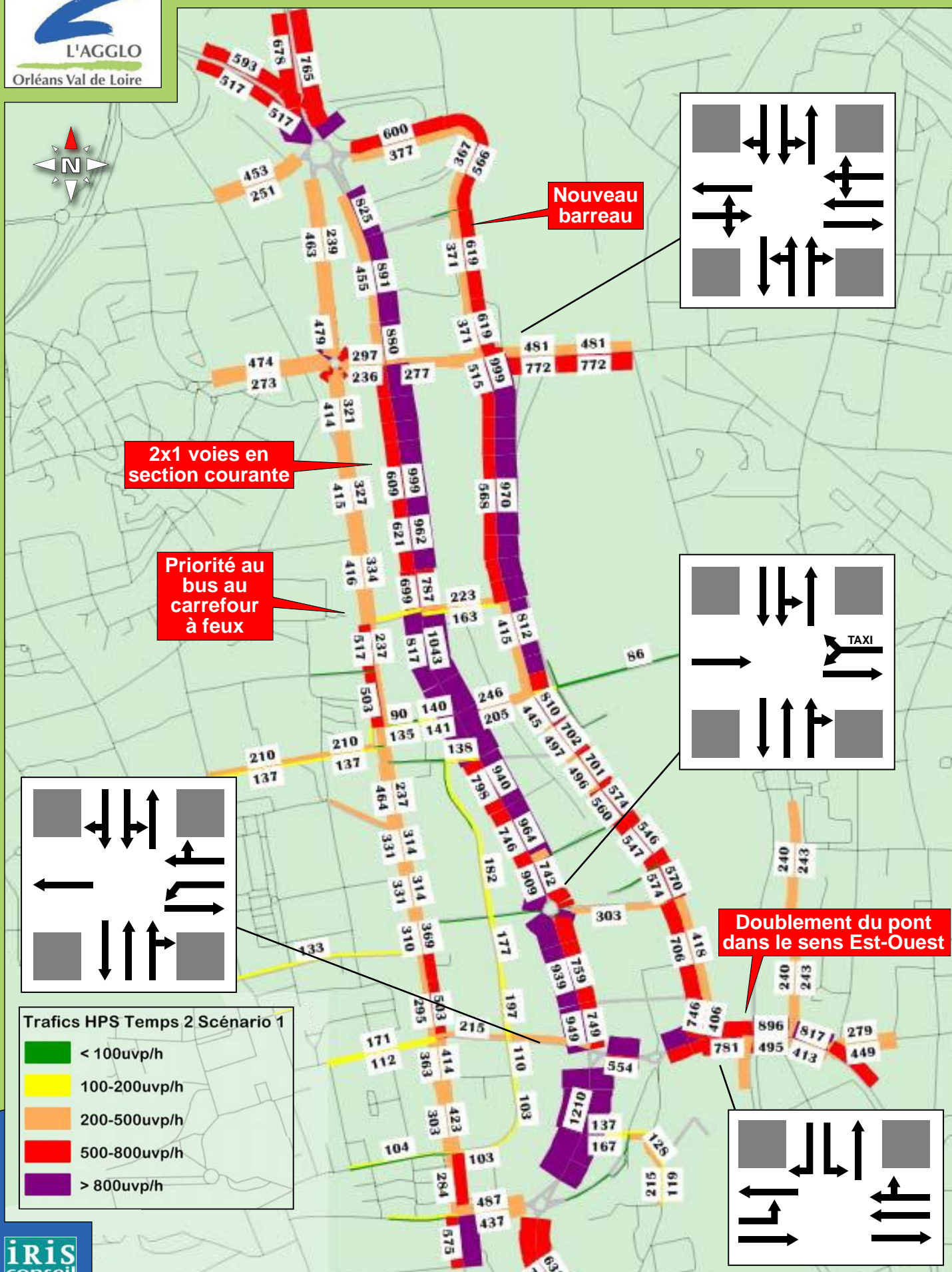
Evaluation de circulation du carrefour r. André Dessaux X r. de Joie

4.2.5 Autres carrefours à feux

Sur les autres carrefours à feux croisant la rue Dessaux l'insertion depuis Dessaux sur deux voies en entrée de carrefour dans les deux sens de circulation permet de maintenir des conditions de circulation satisfaisante sur les principaux carrefours concernés, à savoir, celui avec la rue de 11 octobre et celui avec la rue Hoche.

Pour les carrefours à feux sur le Faubourg Bannier, les réserves de capacités et les conditions de circulations seront améliorées du fait de la baisse de trafic généralisé sur l'ensemble du Faubourg.

ADAPTATION DU RESEAU



4.3 PRECONISATIONS D'AMENAGEMENTS

Au regard de la modélisation future plusieurs préconisations ont été formulés :

1. Créer le barreau de liaison entre la rue Victor Hugo et le giratoire RD2020/RD920 pour favoriser l'accession à la ZAC par la rue Victor Hugo est indispensable pour ne pas saturer la rue Dessaux. Un jalonnement efficace de cet itinéraire est donc essentiel.
2. Créer le carrefour à feux entre la rue Victor Hugo et la rue du 11 octobre dans le même but de favoriser les flux Nord-Sud sur la rue Victor Hugo pour se rendre à la gare.
3. Dans le même temps, le pont de Joie doit être doublé dans le sens Est-Ouest afin d'assurer le maintien des conditions de circulation et un accès fluide à la gare par la rue Victor Hugo depuis le Sud et l'Est.
4. Maintenir la rue Dessaux en 2x1 voies tout au long de la section courante afin de permettre sa requalification en boulevard plus urbain et créer en approche des carrefours une voie supplémentaire pour permettre de traiter plus facilement les mouvements tournants. Cette voie supplémentaire ne nécessite toutefois pas de revoir l'emprise de voirie définie.
5. En vue de la baisse de trafic estimée sur le Faubourg Bannier la mise en place d'une priorité aux bus au carrefour à feux doit être étudiée. Plusieurs pistes sont possibles, comme créer un couloir bus en approche du carrefour avec la suppression de places de stationnement mais également suppression du stationnement en faveur des modes doux avec la création de pistes cyclables.

ANNEXES

CARREFOUR 11

JEUDI 03 JUILLET 2014

HEURE DE POINTE DU MATIN

8h00 - 9h00

Rue Lamartine



0	0	4	0
0	15	0	0
0	5	0	4

0	0
0	3
0	1

0	0
0	12
0	4

Bd. Lamartine

Rue de la Joie

719	5
11	12
1	737

3	0
0	0
0	3

266	1
6	4
0	271

236	9
2	0
2	255

1118	6
22	9
9	1140

266	1
6	4
0	271

1	0
0	0
0	1

719	5
11	9
1	736

397	1
11	0
8	403

633	10
13	12
10	662

Bd. Victor Hugo

VL	PL
2R	Vélos
BUS	UVP
Piétons	

COMPTAGE DIRECTIONNEL

CARREFOUR 11

JEUDI 03 JUILLET 2014

HEURE DE POINTE DU SOIR

17h30 - 18h30

Rue Lamartine



0	0	9	0
0	13	1	0
0	4	0	9

0	0
0	4
0	1

0	0
0	9
0	3

Bd. Lamartine

Rue de la Joie

622	3
23	12
2	639

2	0
1	0
0	2

423	7
9	0
0	440

158	3
4	1
2	166

1	3
---	---

0	0
---	---

0	0
---	---

0	0
---	---

7	0
0	0
0	7

622	3
23	8
2	638

192	3
7	1
4	201

821	6
30	9
6	846

423	7
9	0
0	440

350	6
11	2
6	367

Bd. Victor Hugo

VL	PL
2R	Vélos
BUS	UVP
Piétons	

Carrefour n°11 : Bd Lamartine/rue de Joie / Bd Victor Hugo / Rue Lamartine
Commune d'Orléans
vendredi 7 mars 2014
Périodes d'enquête : 7h00-9h00 et 16h30-18h30

Véhicules légers (VL)

Heure de début de la période	Rue Lamartine					Boulevard Lamartine Est					Boulevard Victor Hugo					Rue de Joie				
	TAD	TD	TAG	DT	Total	TAD	TD	TAG	DT	Total	TAD	TD	TAG	DT	Total	TAD	TD	TAG	DT	Total
7:00	0	0	0	0	0	2	58	10	0	70	0	0	0	0	0	10	54	1	0	65
7:15	0	0	0	0	0	1	113	38	0	152	0	0	0	0	0	34	66	4	0	104
7:30	0	0	0	0	0	0	146	53	1	200	0	0	0	0	0	38	75	1	0	114
7:45	0	0	0	0	0	2	162	64	0	228	0	0	0	0	0	51	62	0	0	113
8:00	0	0	0	0	0	0	177	85	0	262	0	0	0	0	0	56	57	1	1	115
8:15	0	0	0	0	0	1	194	112	1	308	0	0	0	0	0	55	68	0	0	123
8:30	0	0	0	0	0	0	186	115	0	301	0	0	0	0	0	54	79	0	0	133
8:45	0	0	0	0	0	0	162	85	0	247	0	0	0	0	0	71	62	2	0	135
HPM : 8h00-9h00	0	0	0	0	0	1	719	397	1	1118	0	0	0	0	0	236	266	3	1	506
16:30	0	0	0	0	0	0	130	30	1	161	0	0	0	0	0	34	89	0	0	123
16:45	0	0	0	0	0	1	144	63	0	208	0	0	0	0	0	34	96	0	0	130
17:00	0	0	0	0	0	0	174	37	0	211	0	0	0	0	0	25	98	0	0	123
17:15	0	0	0	0	0	3	122	37	0	162	0	0	0	0	0	38	114	0	0	152
17:30	0	0	0	0	0	1	161	51	0	213	0	0	0	0	0	33	112	1	0	146
17:45	0	0	0	0	0	3	149	57	0	209	0	0	0	0	0	40	108	0	0	148
18:00	0	0	0	0	0	2	163	29	0	194	0	0	0	0	0	41	112	1	0	154
18:15	0	0	0	0	0	1	149	55	0	205	0	0	0	0	0	44	91	0	0	135
HPS : 17h30-18h30	0	0	0	0	0	7	622	192	0	821	0	0	0	0	0	158	423	2	0	583

HPM : heure de pointe du matin
HPS : heure de pointe du soir

TAD : Tourne-à-droite
TAG : Tourne-à-gauche

TD : Tout droit
DT : Demi-tour

Carrefour n°11 : Bd Lamartine/rue de Joie / Bd Victor Hugo / Rue Lamartine
Commune d'Orléans

41705

Périodes d'enquête : 7h00-9h00 et 16h30-18h30

Poids lourds (PL)

Heure de début de la période	Rue Lamartine					Boulevard Lamartine Est					Boulevard Victor Hugo					Rue de Joie				
	TAD	TD	TAG	DT	Total	TAD	TD	TAG	DT	Total	TAD	TD	TAG	DT	Total	TAD	TD	TAG	DT	Total
7:00	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0	0	1	0	0	0	1
7:15	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1
7:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	1
7:45	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0	0	3	1	0	0	4
8:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	0	0	0	4
8:15	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0	0	2	1	0	0	3
8:30	0	0	0	0	0	0	3	1	0	4	0	0	0	0	0	1	0	0	0	1
8:45	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0	0	2	0	0	0	2
HPM : 8h00-9h00	0	0	0	0	0	0	5	1	0	6	0	0	0	0	0	9	1	0	0	10
16:30	0	0	0	0	0	0	1	1	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
16:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	0	0	3
17:00	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
17:15	0	0	0	0	0	0	2	1	0	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
17:30	0	0	0	0	0	0	1	2	0	3	0	0	0	0	0	1	2	0	0	3
17:45	0	0	0	0	0	0	2	1	0	3	0	0	0	0	0	1	3	0	0	4
18:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	1
18:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	2
HPS : 17h30-18h30	0	0	0	0	0	0	3	3	0	6	0	0	0	0	0	3	7	0	0	10

HPM : heure de pointe du matin

HPS : heure de pointe du soir

TAD : Tourne-à-droite

TAG : Tourne-à-gauche

TD : Tout droit

DT : Demi-tour

Carrefour n°11 : Bd Lamartine/rue de Joie / Bd Victor Hugo / Rue Lamartine
Commune d'Orléans
41705
Périodes d'enquête : 7h00-9h00 et 16h30-18h30

Bus (PL)

Heure de début de la période	Rue Lamartine					Boulevard Lamartine Est					Boulevard Victor Hugo					Rue de Joie				
	TAD	TD	TAG	DT	Total	TAD	TD	TAG	DT	Total	TAD	TD	TAG	DT	Total	TAD	TD	TAG	DT	Total
7:00	0	0	0	0	0	0	1	2	0	3	0	0	0	0	0	1	0	0	0	1
7:15	0	0	0	0	0	0	1	3	0	4	0	0	0	0	0	2	0	0	0	2
7:30	0	0	0	0	0	0	2	1	0	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
7:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
8:00	0	0	0	0	0	0	1	1	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
8:15	0	0	0	0	0	0	0	3	0	3	0	0	0	0	0	1	0	0	0	1
8:30	0	0	0	0	0	0	0	4	0	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
8:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	1
HPM : 8h00-9h00	0	0	0	0	0	0	1	8	0	9	0	0	0	0	0	2	0	0	0	2
16:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
16:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	1
17:00	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0	0	1	0	0	0	1
17:15	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
17:30	0	0	0	0	0	0	0	2	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
17:45	0	0	0	0	0	0	2	1	0	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
18:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	1
18:15	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1	0	0	0	0	0	1	0	0	0	1
HPS : 17h30-18h30	0	0	0	0	0	0	2	4	0	6	0	0	0	0	0	2	0	0	0	2

HPM : heure de pointe du matin
HPS : heure de pointe du soir

TAD : Tourne-à-droite
TAG : Tourne-à-gauche

TD : Tout droit
DT : Demi-tour

Carrefour n°11 : Bd Lamartine/rue de Joie / Bd Victor Hugo / Rue Lamartine
Commune d'Orléans

41705

Périodes d'enquête : 7h00-9h00 et 16h30-18h30

Vélos

Heure de début de la période	Rue Lamartine					Boulevard Lamartine Est					Boulevard Victor Hugo					Rue de Joie				
	TAD	TD	TAG	DT	Total	TAD	TD	TAG	DT	Total	TAD	TD	TAG	DT	Total	TAD	TD	TAG	DT	Total
7:00	0	0	0	0	0	0	3	0	0	3	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1
7:15	0	0	0	0	0	0	8	1	0	9	0	0	0	0	0	0	0	2	0	2
7:30	0	0	0	0	0	0	3	2	0	5	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1
7:45	0	0	0	0	0	0	3	2	0	5	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1
8:00	1	5	0	0	6	0	2	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
8:15	0	3	0	0	3	0	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
8:30	0	1	0	0	1	0	5	0	0	5	0	0	0	0	0	0	2	0	0	2
8:45	2	3	0	0	5	0	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	2	0	0	2
HPM : 8h00-9h00	3	12	0	0	15	0	9	0	0	9	0	0	0	0	0	0	4	0	0	4
16:30	1	0	0	0	1	0	2	0	0	2	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1
16:45	0	0	0	0	0	0	1	1	0	2	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1
17:00	1	0	0	0	1	0	0	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
17:15	0	0	0	0	0	0	6	3	0	9	0	0	0	0	0	1	0	0	0	1
17:30	0	1	0	0	1	0	2	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
17:45	2	4	0	0	6	0	1	1	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
18:00	1	0	0	0	1	0	2	0	0	2	0	0	0	0	0	1	0	0	0	1
18:15	1	4	0	0	5	0	3	0	0	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
HPS : 17h30-18h30	4	9	0	0	13	0	8	1	0	9	0	0	0	0	0	1	0	0	0	1

HPM : heure de pointe du matin

HPS : heure de pointe du soir

TAD : Tourne-à-droite

TAG : Tourne-à-gauche

TD : Tout droit

DT : Demi-tour

Carrefour n°11 : Bd Lamartine/rue de Joie / Bd Victor Hugo / Rue Lamartine
Commune d'Orléans
41705

Périodes d'enquête : 7h00-9h00 et 16h30-18h30

Deux-roues motorisés

Heure de début de la période	Rue Lamartine					Boulevard Lamartine Est					Boulevard Victor Hugo					Rue de Joie				
	TAD	TD	TAG	DT	Total	TAD	TD	TAG	DT	Total	TAD	TD	TAG	DT	Total	TAD	TD	TAG	DT	Total
7:00	0	0	0	0	0	0	2	0	0	2	0	0	0	0	0	0	2	1	0	3
7:15	0	0	0	0	0	0	2	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
7:30	0	0	0	0	0	0	8	0	0	8	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
7:45	0	0	0	0	0	0	6	0	0	6	0	0	0	0	0	1	0	0	0	1
8:00	0	0	0	0	0	0	1	3	0	4	0	0	0	0	0	1	2	0	0	3
8:15	0	0	0	0	0	0	1	4	0	5	0	0	0	0	0	0	3	0	0	3
8:30	0	0	0	0	0	0	5	4	0	9	0	0	0	0	0	1	1	0	0	2
8:45	0	0	0	0	0	0	4	0	0	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
HPM : 8h00-9h00	0	0	0	0	0	0	11	11	0	22	0	0	0	0	0	2	6	0	0	8
16:30	0	0	0	0	0	0	5	0	0	5	0	0	0	0	0	1	0	0	0	1
16:45	0	0	0	0	0	0	3	4	0	7	0	0	0	0	0	1	3	0	0	4
17:00	0	0	0	0	0	0	5	1	0	6	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1
17:15	0	0	0	0	0	0	2	0	0	2	0	0	0	0	0	1	2	0	0	3
17:30	0	0	0	0	0	0	8	3	0	11	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1
17:45	0	0	0	0	0	0	6	2	0	8	0	0	0	0	0	2	2	1	0	5
18:00	0	0	0	0	0	0	5	1	0	6	0	0	0	0	0	1	3	0	0	4
18:15	0	0	0	0	0	0	4	1	0	5	0	0	0	0	0	1	3	0	0	4
HPS : 17h30-18h30	0	0	0	0	0	0	23	7	0	30	0	0	0	0	0	4	9	1	0	14

HPM : heure de pointe du matin

HPS : heure de pointe du soir

TAD : Tourne-à-droite

TAG : Tourne-à-gauche

TD : Tout droit

DT : Demi-tour

Carrefour n°11 : Bd Lamartine/rue de Joie / Bd Victor Hugo / Rue Lamartine
Commune d'Orléans

41705

Périodes d'enquête : 7h00-9h00 et 16h30-18h30

Unité Véhicule Particulier (UVP)

Heure de début de la période	Rue Lamartine					Boulevard Lamartine Est					Boulevard Victor Hugo					Rue de Joie				
	TAD	TD	TAG	DT	Total	TAD	TD	TAG	DT	Total	TAD	TD	TAG	DT	Total	TAD	TD	TAG	DT	Total
7:00	0	0	0	0	0	2	62	10	0	74	0	0	0	0	0	12	55	1	0	68
7:15	0	0	0	0	0	1	116	40	0	158	0	0	0	0	0	34	68	5	0	107
7:30	0	0	0	0	0	0	150	54	1	204	0	0	0	0	0	40	75	1	0	116
7:45	0	0	0	0	0	2	167	65	0	234	0	0	0	0	0	57	64	0	0	122
8:00	0	2	0	0	2	0	178	86	0	264	0	0	0	0	0	64	58	1	1	124
8:15	0	1	0	0	1	1	197	113	1	312	0	0	0	0	0	59	71	0	0	130
8:30	0	0	0	0	0	0	195	118	0	314	0	0	0	0	0	56	80	0	0	136
8:45	1	1	0	0	2	0	166	85	0	251	0	0	0	0	0	75	63	2	0	140
HPM : 8h00-9h00	1	4	0	0	5	1	736	403	1	1140	0	0	0	0	0	255	271	3	1	530
16:30	0	0	0	0	0	0	134	32	1	167	0	0	0	0	0	34	89	0	0	124
16:45	0	0	0	0	0	1	145	65	0	211	0	0	0	0	0	34	103	0	0	138
17:00	0	0	0	0	0	0	176	40	0	215	0	0	0	0	0	25	98	0	0	123
17:15	0	0	0	0	0	3	129	40	0	172	0	0	0	0	0	39	115	0	0	153
17:30	0	0	0	0	0	1	166	56	0	223	0	0	0	0	0	35	116	1	0	152
17:45	1	1	0	0	2	3	155	60	0	218	0	0	0	0	0	43	115	0	0	158
18:00	0	0	0	0	0	2	165	29	0	197	0	0	0	0	0	44	113	1	0	158
18:15	0	1	0	0	2	1	151	55	0	208	0	0	0	0	0	44	96	0	0	140
HPS : 17h30-18h30	1	3	0	0	4	7	638	201	0	846	0	0	0	0	0	166	440	2	0	608

HPM : heure de pointe du matin

HPS : heure de pointe du soir

TAD : Tourne-à-droite

TAG : Tourne-à-gauche

TD : Tout droit

DT : Demi-tour

1VL = 1 UVP

1 PL = 2 UVP

1 deux-roues motorisés = 1/3 UVP

1 vélo = 1/3 UVP

Charge totale du carrefour en HPM :	1675
Charge totale du carrefour en HPS:	1458

COMPTAGE DIRECTIONNEL



Rue Louis
Labonne

CARREFOUR 12

JEUDI 03 JUILLET 2014

HEURE DE POINTE DU MATIN

8h00 - 9h00

223	0
5	2
4	225

177	0
5	2
4	178

213	0
5	2
1	215

10	0
0	0
3	10

6 4

1132	7
22	10
10	1154

3	0
0	0
0	3

99	0
4	0
0	100

172	1
2	7
0	175

Bd. Lamartine

78	0
1	2
4	78

916	7
17	8
9	936

995	7
18	10
13	1015

1	0
0	0
0	1

183	1
2	7
3	186

VL	PL
2R	Vélos
BUS	UVP
Piétons	

COMPTAGE DIRECTIONNEL



Rue Louis
Labonne

CARREFOUR 12

JEUDI 03 JUILLET 2014

HEURE DE POINTE DU SOIR

16h45 - 17h45

244	1
7	3
2	248

256	1
3	0
6	259

214	0
7	2
0	216

30	1
0	1
2	32

3 0

817	5
27	8
3	836

3	0
0	0
0	3

134	0
3	0
0	135

431	4
8	7
0	442

294	4
5	7
0	304

Bd. Lamartine

Bd Lamartine

122	1
0	0
6	124

600	5
20	6
3	617

722	6
20	6
9	741

324	5
5	8
2	336

VL	PL
2R	Vélos
BUS	UVP
Piétons	

Carrefour n°12 : Bd Lamartine / Rue L. Labonne
Commune d'Orléans
jeudi 3 juillet 2014
Périodes d'enquête : 7h00-9h00 et 16h30-18h30

Véhicules légers (VL)

Heure de début de la période	Rue Louis Labonne				Bd Lamartine Est				Bd Lamartine Ouest			
	TAD	TAG	DT	Total	TAD	TD	DT	Total	TD	TAG	DT	Total
7:00	16	4	1	21	26	65	0	91	23	34	0	57
7:15	55	6	0	61	30	108	0	138	19	48	0	67
7:30	36	3	0	39	28	164	0	192	34	44	0	78
7:45	53	3	0	56	18	174	0	192	33	29	0	62
8:00	52	3	0	55	19	226	0	245	31	27	0	58
8:15	61	1	0	62	24	242	1	267	49	25	1	75
8:30	58	4	0	62	12	254	0	266	60	16	0	76
8:45	42	2	0	44	23	194	0	217	32	31	2	65
HPM : 8h00-9h00	213	10	0	223	78	916	1	995	172	99	3	274
16:30	57	8	0	65	20	119	0	139	65	31	0	96
16:45	68	6	0	74	32	132	0	164	68	30	1	99
17:00	38	7	0	45	28	175	0	203	64	35	0	99
17:15	33	7	0	40	40	131	0	171	78	36	1	115
17:30	75	10	0	85	22	162	0	184	84	33	1	118
17:45	48	2	0	50	26	136	0	162	71	33	1	105
18:00	45	10	0	55	32	147	0	179	56	50	1	107
18:15	89	15	0	104	27	113	0	140	65	32	0	97
HPS : 16h45-17h45	214	30	0	244	122	600	0	722	294	134	3	431

TAD : Tourne-à-droite TD : Tout droit
TAG : Tourne-à-gauche DT : Demi-tour

Carrefour n°12 : Bd Lamartine / Rue L. Labonne
Commune d'Orléans
jeudi 3 juillet 2014
Périodes d'enquête : 7h00-9h00 et 16h30-18h30

Poids lourds (PL)

Heure de début de la période	Rue Louis Labonne				Bd Lamartine Est				Bd Lamartine Ouest			
	TAD	TAG	DT	Total	TAD	TD	DT	Total	TD	TAG	DT	Total
7:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
7:15	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1
7:30	0	0	0	0	0	1	0	1	1	0	0	1
7:45	0	0	0	0	0	1	0	1	1	0	0	1
8:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
8:15	0	0	0	0	0	2	0	2	1	0	0	1
8:30	0	0	0	0	0	3	0	3	0	0	0	0
8:45	0	0	0	0	0	2	0	2	0	0	0	0
HPM : 8h00-9h00	0	0	0	0	0	7	0	7	1	0	0	1
16:30	0	0	0	0	0	3	0	3	0	0	0	0
16:45	0	0	0	0	0	0	0	0	3	0	0	3
17:00	0	1	0	1	0	1	0	1	0	0	0	0
17:15	0	0	0	0	1	3	0	4	0	0	0	0
17:30	0	0	0	0	0	1	0	1	1	0	0	1
17:45	0	0	0	0	0	1	0	1	0	0	0	0
18:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
18:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
HPS : 16h45-17h45	0	1	0	1	1	5	0	6	4	0	0	4

TAD : Tourne-à-droite TD : Tout droit
TAG : Tourne-à-gauche DT : Demi-tour

Carrefour n°12 : Bd Lamartine / Rue L. Labonne
Commune d'Orléans
jeudi 3 juillet 2014
Périodes d'enquête : 7h00-9h00 et 16h30-18h30

Bus (PL)

Heure de début de la période	Rue Louis Labonne				Bd Lamartine Est				Bd Lamartine Ouest			
	TAD	TAG	DT	Total	TAD	TD	DT	Total	TD	TAG	DT	Total
7:00	3	0	0	3	0	2	0	2	0	0	0	0
7:15	0	1	0	1	2	3	0	5	0	0	0	0
7:30	0	1	0	1	2	2	0	4	0	1	0	1
7:45	0	1	0	1	1	0	0	1	0	0	0	0
8:00	1	0	0	1	2	1	0	3	0	0	0	0
8:15	0	0	0	0	1	3	0	4	0	0	0	0
8:30	0	2	0	2	1	5	0	6	0	0	0	0
8:45	0	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0
HPM : 8h00-9h00	1	3	0	4	4	9	0	13	0	0	0	0
16:30	0	2	0	2	1	0	0	1	0	0	0	0
16:45	0	0	0	0	1	1	0	2	0	0	0	0
17:00	0	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0
17:15	0	0	0	0	4	1	0	5	0	0	0	0
17:30	0	1	0	1	1	1	0	2	0	0	0	0
17:45	1	1	0	2	2	2	0	4	0	0	0	0
18:00	0	2	0	2	1	0	0	1	0	0	0	0
18:15	1	0	0	1	3	0	0	3	0	0	0	0
HPS : 16h45-17h45	0	2	0	2	6	3	0	9	0	0	0	0

TAD : Tourne-à-droite TD : Tout droit
TAG : Tourne-à-gauche DT : Demi-tour

Carrefour n°12 : Bd Lamartine / Rue L. Labonne
Commune d'Orléans
jeudi 3 juillet 2014
Périodes d'enquête : 7h00-9h00 et 16h30-18h30

Deux-roues motorisés

Heure de début de la période	Rue Louis Labonne				Bd Lamartine Est				Bd Lamartine Ouest			
	TAD	TAG	DT	Total	TAD	TD	DT	Total	TD	TAG	DT	Total
7:00	0	0	0	0	5	2	0	7	0	3	0	3
7:15	0	0	0	0	0	5	0	5	0	0	0	0
7:30	0	0	0	0	6	2	0	8	0	1	0	1
7:45	3	0	0	3	0	2	0	2	2	0	0	2
8:00	0	0	0	0	0	3	0	3	1	1	0	2
8:15	3	0	0	3	0	3	0	3	1	2	0	3
8:30	2	0	0	2	0	9	0	9	0	1	0	1
8:45	0	0	0	0	1	2	0	3	0	0	0	0
HPM : 8h00-9h00	5	0	0	5	1	17	0	18	2	4	0	6
16:30	2	0	0	2	0	7	0	7	0	1	0	1
16:45	2	0	0	2	0	3	0	3	2	2	0	4
17:00	0	0	0	0	0	6	0	6	1	0	0	1
17:15	0	0	0	0	0	4	0	4	1	1	0	2
17:30	5	0	0	5	0	7	0	7	1	0	0	1
17:45	3	0	0	3	1	4	0	5	3	2	0	5
18:00	0	0	0	0	0	6	0	6	2	1	0	3
18:15	3	0	0	3	1	4	0	5	3	0	0	3
HPS : 16h45-17h45	7	0	0	7	0	20	0	20	5	3	0	8

TAD : Tourne-à-droite TD : Tout droit
TAG : Tourne-à-gauche DT : Demi-tour

Carrefour n°12 : Bd Lamartine / Rue L. Labonne
Commune d'Orléans
jeudi 3 juillet 2014
Périodes d'enquête : 7h00-9h00 et 16h30-18h30

Vélos

Heure de début de la période	Rue Louis Labonne				Bd Lamartine Est				Bd Lamartine Ouest			
	TAD	TAG	DT	Total	TAD	TD	DT	Total	TD	TAG	DT	Total
7:00	1	0	0	1	0	1	0	1	1	0	0	1
7:15	2	0	0	2	0	3	0	3	1	0	0	1
7:30	0	0	0	0	0	5	0	5	1	1	0	2
7:45	0	0	0	0	0	2	0	2	0	0	0	0
8:00	0	0	0	0	0	1	0	1	0	0	0	0
8:15	0	0	0	0	2	1	0	3	2	0	0	2
8:30	2	0	0	2	0	4	0	4	2	0	0	2
8:45	0	0	0	0	0	2	0	2	3	0	0	3
HPM : 8h00-9h00	2	0	0	2	2	8	0	10	7	0	0	7
16:30	0	0	0	0	0	1	0	1	2	0	0	2
16:45	0	0	0	0	0	1	0	1	2	0	0	2
17:00	0	0	0	0	0	1	0	1	2	0	0	2
17:15	1	0	0	1	0	2	0	2	1	0	0	1
17:30	1	1	0	2	0	2	0	2	2	0	0	2
17:45	4	0	0	4	0	3	0	3	1	0	0	1
18:00	0	0	0	0	1	3	0	4	2	1	0	3
18:15	1	0	0	1	0	4	0	4	1	2	0	3
HPS : 16h45-17h45	2	1	0	3	0	6	0	6	7	0	0	7

TAD : Tourne-à-droite TD : Tout droit
TAG : Tourne-à-gauche DT : Demi-tour

Carrefour n°12 : Bd Lamartine / Rue L. Labonne
Commune d'Orléans
jeudi 3 juillet 2014
Périodes d'enquête : 7h00-9h00 et 16h30-18h30

Unité Véhicule Particulier (UVP)

Heure de début de la période	Rue Louis Labonne				Bd Lamartine Est				Bd Lamartine Ouest			
	TAD	TAG	DT	Total	TAD	TD	DT	Total	TD	TAG	DT	Total
7:00	16	4	1	21	28	66	0	93	23	35	0	58
7:15	55	6	0	61	30	110	0	140	21	48	0	69
7:30	36	3	0	39	30	167	0	197	36	44	0	80
7:45	54	3	0	57	18	177	0	195	36	29	0	65
8:00	52	3	0	55	19	227	0	246	31	27	0	59
8:15	62	1	0	63	24	247	1	272	51	26	1	78
8:30	59	4	0	63	12	263	0	275	60	16	0	76
8:45	42	2	0	44	23	199	0	222	32	31	2	65
HPM : 8h00-9h00	215	10	0	225	78	936	1	1015	175	100	3	278
16:30	58	8	0	66	20	127	0	147	65	31	0	96
16:45	69	6	0	75	32	133	0	165	75	31	1	106
17:00	38	9	0	47	28	179	0	207	64	35	0	99
17:15	33	7	0	40	42	138	0	180	78	36	1	116
17:30	77	10	0	87	22	166	0	188	86	33	1	120
17:45	49	2	0	51	26	139	0	166	72	34	1	107
18:00	45	10	0	55	32	149	0	181	57	50	1	108
18:15	90	15	0	105	27	114	0	142	66	32	0	98
HPS : 16h45-17h45	216	32	0	248	124	617	0	741	304	135	3	442

HPM : heure de pointe du matin

TAD : Tourne-à-droite

HPS : heure de pointe du soir

TAG : Tourne-à-gauche

Charge totale du carrefour en HPM : 1518

Charge totale du carrefour en HPS: 1431

1 deux-roues motorisé ou non = 1/3 UVP

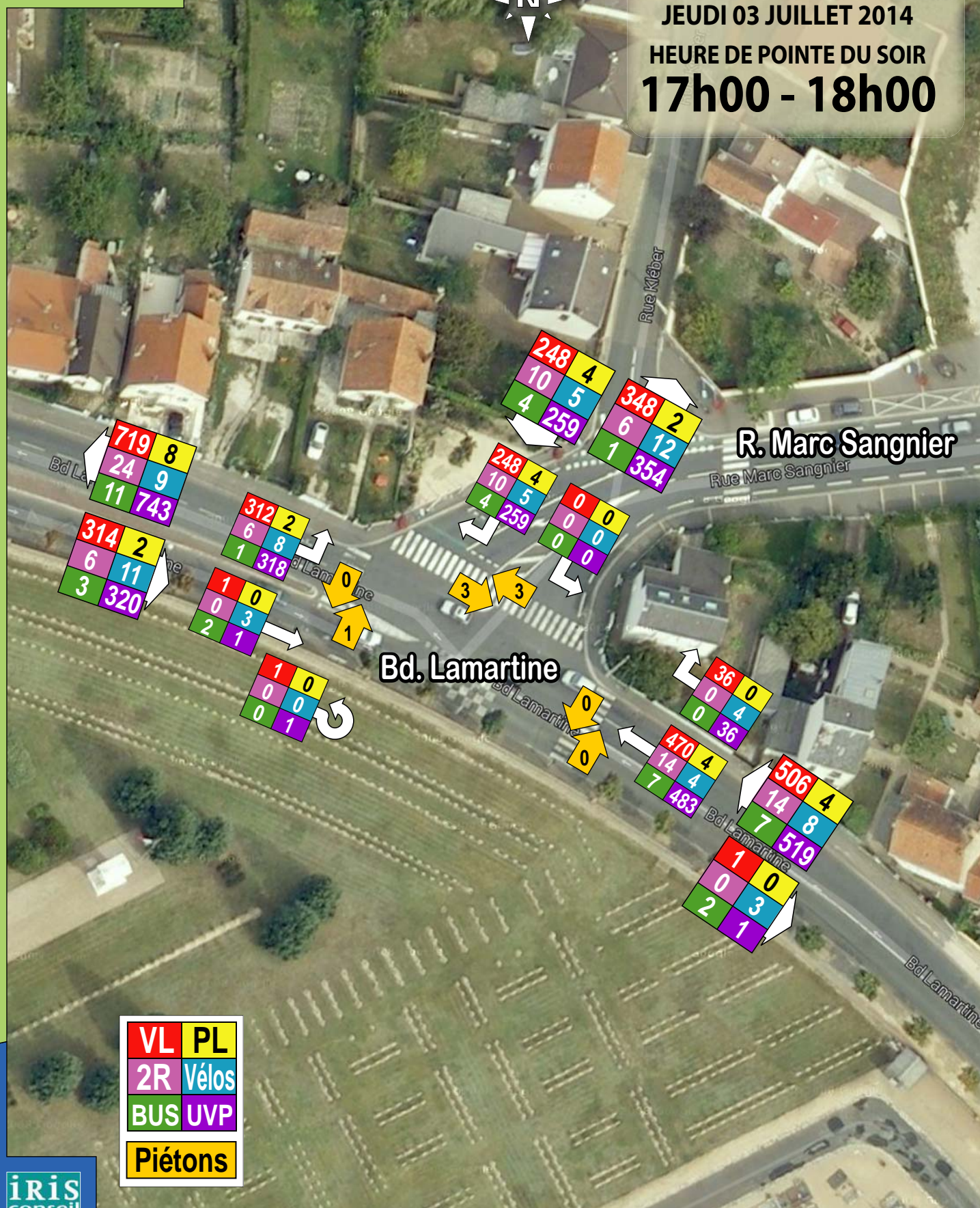
COMPTAGE DIRECTIONNEL

CARREFOUR 13

JEUDI 03 JUILLET 2014

HEURE DE POINTE DU SOIR

17h00 - 18h00



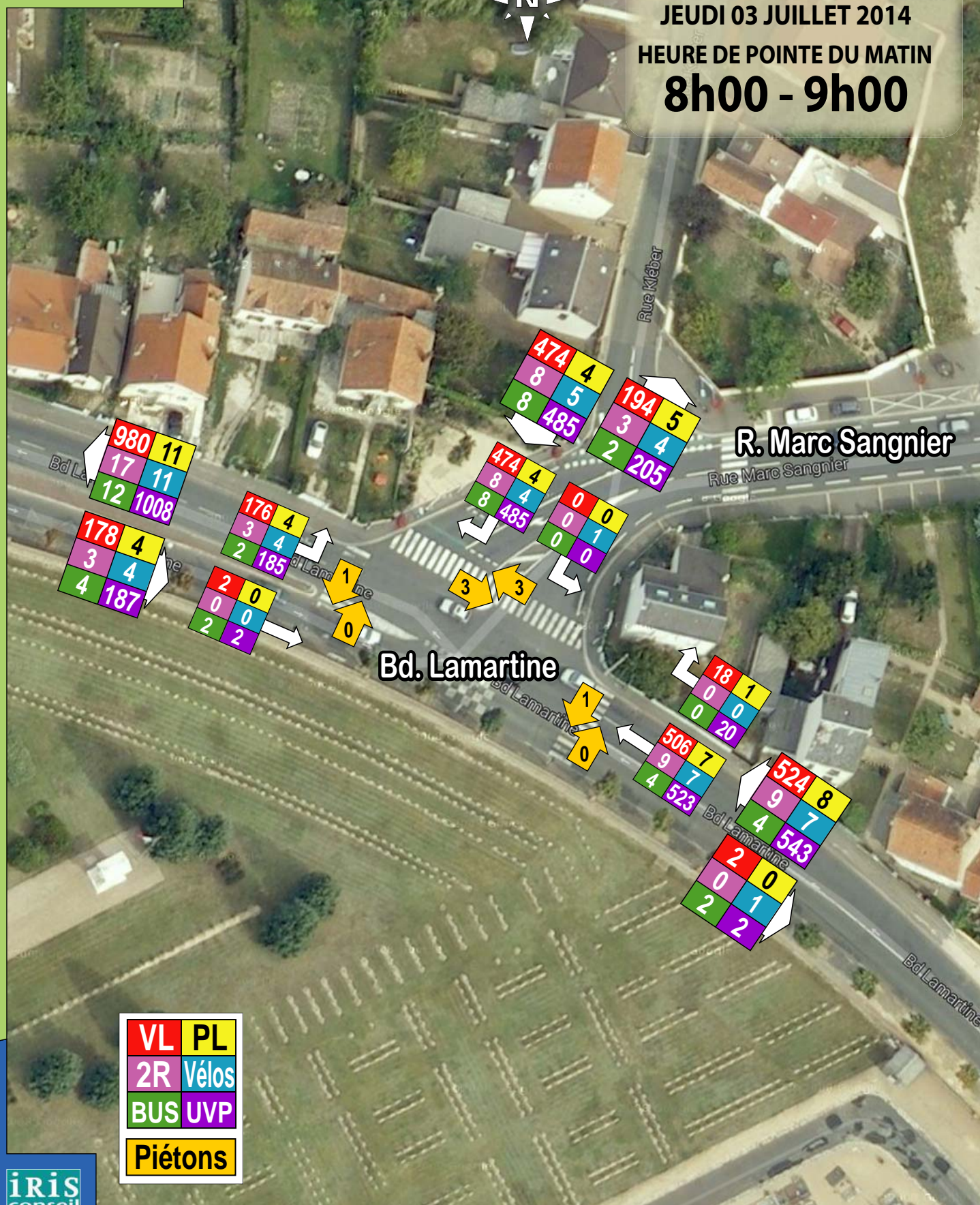
COMPTAGE DIRECTIONNEL

CARREFOUR 13

JEUDI 03 JUILLET 2014

HEURE DE POINTE DU MATIN

8h00 - 9h00



Carrefour n°13 : Bd Lamartine / Rue L. Labonne
Commune d'Orléans
jeudi 3 juillet 2014
Périodes d'enquête : 7h00-9h00 et 16h30-18h30

Véhicules légers (VL)

Heure de début de la période	Rue Marc Sangnier				Bd Lamartine Est				Bd Lamartine Ouest			
	TAD	TAG	DT	Total	TAD	TD	DT	Total	TD	TAG	DT	Total
7:00	22	0	0	22	2	69	0	71	0	23	1	24
7:15	54	0	0	54	5	86	0	91	0	26	0	26
7:30	74	0	0	74	7	112	0	119	0	36	0	36
7:45	84	0	0	84	2	105	0	107	0	37	1	38
8:00	119	0	0	119	8	123	0	131	1	31	0	32
8:15	120	0	0	120	3	149	0	152	1	45	0	46
8:30	127	0	0	127	5	127	0	132	0	64	0	64
8:45	108	0	0	108	2	107	0	109	0	36	0	36
HPM : 8h00-9h00	474	0	0	474	18	506	0	524	2	176	0	178
16:30	57	0	0	57	9	86	0	95	0	71	0	71
16:45	58	0	0	58	5	101	0	106	0	74	0	74
17:00	68	0	0	68	12	136	0	148	0	71	0	71
17:15	51	0	0	51	7	123	0	130	0	82	1	83
17:30	74	0	0	74	11	106	0	117	1	86	0	87
17:45	55	0	0	55	6	105	0	111	0	73	0	73
18:00	53	0	0	53	8	127	0	135	0	69	0	69
18:15	51	0	0	51	15	83	0	98	0	77	0	77
HPS : 17h00-18h00	248	0	0	248	36	470	0	506	1	312	1	314

TAD : Tourne-à-droite TD : Tout droit
TAG : Tourne-à-gauche DT : Demi-tour

Carrefour n°13 : Bd Lamartine / Rue L. Labonne
Commune d'Orléans
jeudi 3 juillet 2014
Périodes d'enquête : 7h00-9h00 et 16h30-18h30

Poids lourds (PL)

Heure de début de la période	Rue Marc Sangnier				Bd Lamartine Est				Bd Lamartine Ouest			
	TAD	TAG	DT	Total	TAD	TD	DT	Total	TD	TAG	DT	Total
7:00	1	0	0	1	0	1	0	1	0	0	0	0
7:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1
7:30	1	0	0	1	0	0	0	0	0	1	0	1
7:45	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0
8:00	1	0	0	1	1	0	0	1	0	0	0	0
8:15	2	0	0	2	0	2	0	2	0	2	0	2
8:30	0	0	0	0	0	4	0	4	0	1	0	1
8:45	1	0	0	1	0	1	0	1	0	1	0	1
HPM : 8h00-9h00	4	0	0	4	1	7	0	8	0	4	0	4
16:30	1	0	0	1	0	1	0	1	0	0	0	0
16:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1
17:00	0	0	0	0	0	1	0	1	0	1	0	1
17:15	3	0	0	3	0	2	0	2	0	0	0	0
17:30	0	0	0	0	0	1	0	1	0	1	0	1
17:45	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0
18:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
18:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
HPS : 17h00-18h00	4	0	0	4	0	4	0	4	0	2	0	2

TAD : Tourne-à-droite TD : Tout droit
TAG : Tourne-à-gauche DT : Demi-tour

Carrefour n°13 : Bd Lamartine / Rue L. Labonne
Commune d'Orléans
jeudi 3 juillet 2014
Périodes d'enquête : 7h00-9h00 et 16h30-18h30

Bus (PL)

Heure de début de la période	Rue Marc Sangnier				Bd Lamartine Est				Bd Lamartine Ouest			
	TAD	TAG	DT	Total	TAD	TD	DT	Total	TD	TAG	DT	Total
7:00	1	0	0	1	0	1	0	1	0	0	0	0
7:15	3	0	0	3	0	1	0	1	1	0	0	1
7:30	0	0	0	0	0	3	0	3	0	1	0	1
7:45	0	0	0	0	0	1	0	1	1	0	0	1
8:00	0	0	0	0	0	3	0	3	0	0	0	0
8:15	4	0	0	4	0	0	0	0	0	0	0	0
8:30	4	0	0	4	0	1	0	1	1	2	0	3
8:45	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1
HPM : 8h00-9h00	8	0	0	8	0	4	0	4	2	2	0	4
16:30	0	0	0	0	0	1	0	1	1	1	0	2
16:45	0	0	0	0	0	2	0	2	0	0	0	0
17:00	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1
17:15	2	0	0	2	0	3	0	3	0	0	0	0
17:30	1	0	0	1	0	1	0	1	0	1	0	1
17:45	1	0	0	1	0	3	0	3	1	0	0	1
18:00	0	0	0	0	0	1	0	1	1	1	0	2
18:15	1	0	0	1	0	2	0	2	0	0	0	0
HPS : 17h00-18h00	4	0	0	4	0	7	0	7	2	1	0	3

TAD : Tourne-à-droite TD : Tout droit
TAG : Tourne-à-gauche DT : Demi-tour

Carrefour n°13 : Bd Lamartine / Rue L. Labonne
Commune d'Orléans
jeudi 3 juillet 2014
Périodes d'enquête : 7h00-9h00 et 16h30-18h30

Deux-roues motorisés

Heure de début de la période	Rue Marc Sangnier				Bd Lamartine Est				Bd Lamartine Ouest			
	TAD	TAG	DT	Total	TAD	TD	DT	Total	TD	TAG	DT	Total
7:00	0	0	0	0	0	5	0	5	0	0	0	0
7:15	2	0	0	2	0	2	0	2	0	0	0	0
7:30	4	0	0	4	0	4	0	4	0	0	0	0
7:45	2	0	0	2	0	2	0	2	0	2	0	2
8:00	1	0	0	1	0	1	0	1	0	1	0	1
8:15	1	0	0	1	0	2	0	2	0	1	0	1
8:30	5	0	0	5	0	4	0	4	0	1	0	1
8:45	1	0	0	1	0	2	0	2	0	0	0	0
HPM : 8h00-9h00	8	0	0	8	0	9	0	9	0	3	0	3
16:30	6	0	0	6	0	2	0	2	0	0	0	0
16:45	3	0	0	3	0	0	0	0	0	2	0	2
17:00	4	0	0	4	0	3	0	3	0	1	0	1
17:15	1	0	0	1	0	3	0	3	0	1	0	1
17:30	3	0	0	3	0	4	0	4	0	1	0	1
17:45	2	0	0	2	0	4	0	4	0	3	0	3
18:00	2	0	0	2	0	2	0	2	0	2	0	2
18:15	1	0	0	1	0	4	0	4	0	3	0	3
HPS : 17h00-18h00	10	0	0	10	0	14	0	14	0	6	0	6

TAD : Tourne-à-droite TD : Tout droit
TAG : Tourne-à-gauche DT : Demi-tour

Carrefour n°13 : Bd Lamartine / Rue L. Labonne
Commune d'Orléans
jeudi 3 juillet 2014
Périodes d'enquête : 7h00-9h00 et 16h30-18h30

Vélos

Heure de début de la période	Rue Marc Sangnier				Bd Lamartine Est				Bd Lamartine Ouest			
	TAD	TAG	DT	Total	TAD	TD	DT	Total	TD	TAG	DT	Total
7:00	4	0	0	4	0	1	0	1	0	1	0	1
7:15	5	0	0	5	0	1	0	1	0	1	0	1
7:30	4	0	0	4	0	3	0	3	0	0	0	0
7:45	3	0	0	3	0	4	0	4	0	0	0	0
8:00	1	0	0	1	0	1	0	1	0	1	0	1
8:15	1	0	0	1	0	2	0	2	0	1	0	1
8:30	1	1	0	2	0	3	0	3	0	0	0	0
8:45	1	0	0	1	0	1	0	1	0	2	0	2
HPM : 8h00-9h00	4	1	0	5	0	7	0	7	0	4	0	4
16:30	1	0	0	1	0	0	0	0	1	1	0	2
16:45	1	0	0	1	0	1	0	1	0	1	0	1
17:00	1	0	0	1	1	1	0	2	0	2	0	2
17:15	1	0	0	1	1	2	0	3	1	2	0	3
17:30	1	0	0	1	1	0	0	1	2	2	0	4
17:45	2	0	0	2	1	1	0	2	0	2	0	2
18:00	3	0	0	3	1	3	0	4	0	0	0	0
18:15	2	0	0	2	1	2	0	3	0	3	0	3
HPS : 17h00-18h00	5	0	0	5	4	4	0	8	3	8	0	11

TAD : Tourne-à-droite TD : Tout droit
TAG : Tourne-à-gauche DT : Demi-tour

Carrefour n°13 : Bd Lamartine / Rue L. Labonne
Commune d'Orléans
jeudi 3 juillet 2014
Périodes d'enquête : 7h00-9h00 et 16h30-18h30

Unité Véhicule Particulier (UVP)

Heure de début de la période	Rue Marc Sangnier				Bd Lamartine Est				Bd Lamartine Ouest			
	TAD	TAG	DT	Total	TAD	TD	DT	Total	TD	TAG	DT	Total
7:00	24	0	0	24	2	73	0	75	0	23	1	24
7:15	55	0	0	55	5	87	0	92	0	28	0	28
7:30	77	0	0	77	7	113	0	120	0	38	0	38
7:45	87	0	0	87	2	106	0	108	0	38	1	39
8:00	121	0	0	121	10	123	0	133	1	31	0	32
8:15	124	0	0	124	3	154	0	157	1	49	0	50
8:30	129	0	0	129	5	136	0	141	0	66	0	66
8:45	110	0	0	110	2	110	0	112	0	38	0	38
HPM : 8h00-9h00	485	0	0	485	20	523	0	543	2	185	0	187
16:30	61	0	0	61	9	89	0	98	0	71	0	71
16:45	59	0	0	59	5	101	0	106	0	77	0	77
17:00	69	0	0	69	12	139	0	151	0	73	0	73
17:15	57	0	0	57	7	128	0	135	0	82	1	83
17:30	75	0	0	75	11	109	0	120	1	88	0	89
17:45	58	0	0	58	6	106	0	112	0	74	0	74
18:00	54	0	0	54	8	128	0	136	0	70	0	70
18:15	51	0	0	51	15	84	0	99	0	78	0	78
HPS : 17h00-18h00	259	0	0	259	36	483	0	519	1	318	1	320

HPM : heure de pointe du matin

TAD : Tourne-à-droite

HPS : heure de pointe du soir

TAG : Tourne-à-gauche

Charge totale du carrefour en HPM :	1215
Charge totale du carrefour en HPS:	1098

1 deux-roues motorisé ou non = 1/3 UVP

