



ETUDE D'IMPACT SUR LE TRAFIC ET LES DEPLACEMENTS D'UN PROJET D'AMENAGEMENT à CHAMBOURCY (78)

ÉTUDE D'IMPACT SUR LES DEPLACEMENTS





Rédacteur	N° version	Date version	Vérfié par	Assistant/Technicien	Modifications
G. Cosquer g.cosquer@cdvia.fr +33(0)7.50.54.47.56	3.0	22/09/23	M. Philippot m.philippot@cdvia.fr +33(0)7.68.00.28.69	-	Rapport final

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. SYNTHÈSE	6
2. PREAMBULE	9
3. GLOSSAIRE	10
4. DIAGNOSTIC DE L'ÉTAT ACTUEL	11
4.1. LOCALISATION DU PROJET.....	11
4.2. DONNÉES INSEE	12
4.3. DESSERTE EN TRANSPORTS EN COMMUN	13
4.4. AMÉNAGEMENTS DEDIES AUX MODES ACTIFS.....	15
4.5. CONDITIONS DE CIRCULATION.....	17
4.6. ITINÉRAIRES DE SHUNT	18
4.7. PRÉSENTATION DU DISPOSITIF D'ENQUÊTES	19
4.7.1. Carte des TMJA Actuels.....	20
4.7.2. Comptages directionnels aux heures de pointe.....	21
4.7.3. Fonctionnement des carrefours aux heures de pointe	28
4.7.4. Synthèse des conditions de circulation aux heures de pointe	35
5. GÉNÉRATION DE TRAFIC LIÉE AU PROJET	36
5.1. PRÉSENTATION DU PROJET ET ACCÈS.....	36
5.2. HYPOTHÈSES DE GÉNÉRATION DE TRAFIC	37
5.3. PROJETS ANNEXES	38
5.4. RÉPARTITION DES FLUX ORIGINE-DESTINATION	38
6. ÉTUDE PRÉVISIONNELLE	39
6.1. FONCTIONNEMENT EN PHASE CHANTIER	39
6.2. CARTE DES TMJA PRÉVISIONNELS	39
6.3. COMPTAGES DIRECTIONNELS AUX HEURES DE POINTE	41
6.4. FONCTIONNEMENT DES CARREFOURS AUX HEURES DE POINTE.....	44
6.4.2. Synthèse des conditions de circulation aux heures de pointe.....	52
7. PRÉCONISATIONS	53
7.1. MESURES EN FAVEUR DES ALTERNATIVES A LA VOITURES INDIVIDUELLE	53
7.2. STATIONNEMENT VÉLO.....	61
8. ANNEXES	62
8.1. COMPTAGES EN LIGNE	63
8.1.1. Avenue Lyautey (Poissy)	63
8.1.2. Rue Schweitzer ouest (Poissy).....	66
8.1.3. Rue Schweitzer est (Poissy)	69
8.1.4. D30 (Poissy).....	72
8.1.5. D113 (Chambourcy).....	75
8.1.6. Route de Poissy (Chambourcy)	78

8.1.7. Rue d'Aigremont (Poissy)	81	8.2.3. Carrefour C3 : D30 / Lyautey / Ronsard	90
8.1.8. Rue de Chambourcy (Poissy)	84	8.2.4. Carrefour C4 : Schweitzer/Aigremont	91
8.2. CALCULS DE CAPACITE	87	8.2.5. Carrefour C5 : Chambourcy / Schweitzer	92
8.2.1. Carrefour C1 : D30 / Poret / Beauregard / Chambourcy	87	8.2.6. Carrefour C6 : D113 / Pedron / Poissy	93
8.2.2. Carrefour C2 : D30 / Schweitzer.....	89	8.2.7. Carrefour C7 : Route de Poissy / Accès projet.....	96

1. SYNTHÈSE

L'étude de circulation présente l'impact d'un projet de logement à Chambourcy (78), situé en limite de la ville de Poissy.

La programmation du projet prévoit :

- La construction de 393 logements comprenant
 - 234 logements en accession libre
 - 40 maisons individuelles
 - 118 logements sociaux
- - Une crèche

Le secteur d'étude est bien desservi au niveau routier, par la présence de plusieurs axes structurants (D30, D113, A14).

La desserte en transports en commun est relativement bonne dans le quartier, même s'il se situe à distance de la gare, dont la desserte sera améliorée à terme avec l'extension de nouvelles lignes (RER E, T13).

Le diagnostic de circulation mené le 9 mars 2023 confirme que les conditions de circulations sont très chargées sur la D30 et fluides sur le reste du réseau routier principal comme à l'intérieur du quartier en lui-même.

La D30 est chargée aux heures de pointe dans les deux sens de circulation, notamment le matin en direction de l'A14 et le soir en direction de Poissy. La D113, au sud, est très fréquentée mais fluide au niveau de Chambourcy.

Les niveaux de trafic sont importants sur la rue de Chambourcy/route de Poissy, ce qui constitue un axe anxiogène pour les piétons et les cycles qui sont obligés de rouler sur le trottoir et exposés aux prises de vitesses des véhicules. La majorité des voies sont limitées à 30 km/h ou à 50 km/h, mais les excès de vitesse sont fréquents. Les aménagements cyclables sont très présents sur Chambourcy, mais peu développés sur Poissy, ce qui réduit l'attractivité de ce mode de déplacement.

Les conditions de circulation sont difficiles sur le carrefour entre la D30/Beaugard/Poret/Chambourcy, avec la formation de remontées de files importantes dépassant les 150m sur la plupart des branches le matin et 100m le soir.

Les remontées de files sont fréquentes sur carrefour D30/Lyautey/Ronsard, en direction de l'autoroute le matin et de Poissy le soir.

Même si les niveaux de trafic sur les voies résidentielles au sein du quartier sont modestes, il a été remarqué **qu'un important trafic de transit vers le centre de Poissy emprunte l'Avenue Anatole France.**

L'ensemble du site généra **1400 déplacements quotidiens en véhicules particuliers** (700 émissions et 700 réceptions).

La très grande majorité du flux généré par le projet se dirigera en direction du sud sur la route de Poissy, afin de rejoindre le réseau autoroutier ou la D113.

Les évolutions de trafic seront peu perceptibles dans la traversée de Poissy

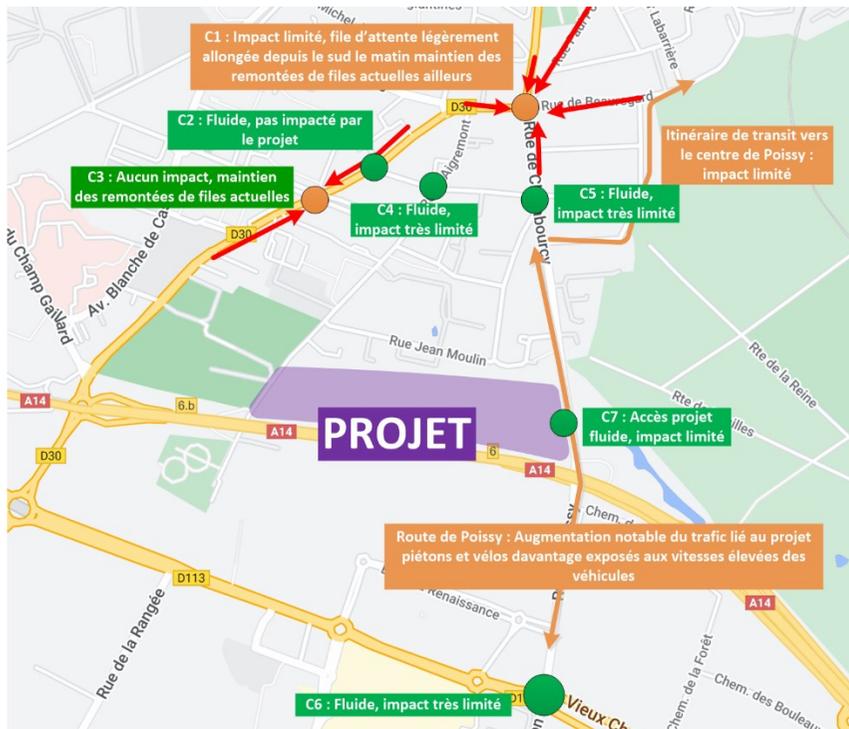
Le projet en lui-même aura un impact peu perceptible sur le fonctionnement des carrefours et ne dégradera pas les conditions de circulation de manière notable. Les difficultés de circulation actuelles seront toujours présentes sur la D30 mais ne seront pas impactées par le projet.

L'impact sur les niveaux de trafic de la route de Poissy sera notable, ce qui risque d'exposer davantage les piétons sur le trottoir aux vitesses élevées des véhicules. L'impact du projet sur la D113 sera limité, cet axe peut absorber les

flux attendus. La fluidité sera maintenue. Les impacts au nord et à l'ouest du projet seront inexistant.

Les autres carrefours du secteur d'étude connaîtront des évolutions de trafic modérées et seront capables d'écouler la demande supplémentaire.

Le projet de la Villa Joséphine (230 logements), considéré dans l'étude de trafic, apportera 800 déplacements supplémentaires en véhicules. Compte-tenu de la configuration des différents accès, l'impact sur la route de Poissy sera très limité en termes de trafic, dans la mesure où les véhicules rejoindront principalement la D30.



Conditions de circulations prévisionnelles à l'horizon projet

Afin d'accompagner les flux générés par le projet et les évolutions de trafic à venir dans le secteur d'étude, on peut proposer une série de **mesures d'aménagements, favorables aux modes de déplacements alternatifs à la**

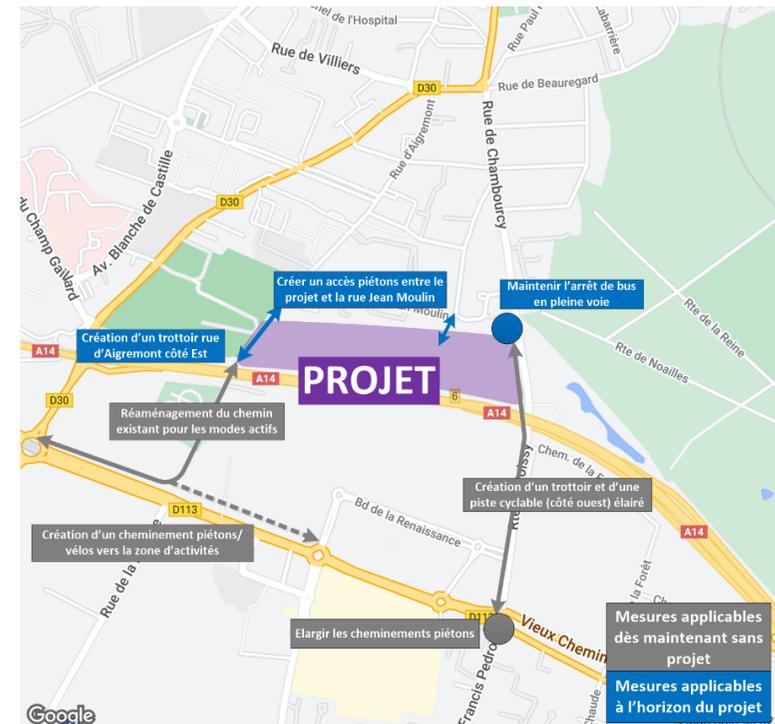
CDVIA INGENIERIE & MESURE DES DEPLACEMENTS WWW.CDVIA.FR

voiture individuelle dans un premier temps, qui peut se concrétiser par des aménagements d'apaisement de la circulation

L'augmentation de trafic importante prévue sur la route de Poissy nécessite la création d'une véritable piste cyclable et d'un trottoir, de préférence éloigné de la route, côté projet. Le réaménagement des chemins existants et l'amélioration des itinéraires piétons et cyclables vers Chambourcy permettrait de rendre ces moyens de déplacements plus attractifs et de les sécuriser.

L'aménagement de la voie de desserte du projet en zone de rencontre, compatible avec le trafic attendu, doit s'accompagner d'aménagement d'apaisement de la circulation pour casser la vitesse (chicanes, virages).

On note qu'une amélioration de la desserte en transports en commun du projet, si elle est efficace, participe à limiter l'usage de la voiture et donc atténuer l'impact du projet.



Préconisations d'aménagements proposées

2. PREAMBULE

Dans le cadre d'un projet d'aménagement à Chambourcy (78), le groupe NEXITY fait appel au bureau d'études CDVIA pour la réalisation de l'étude de trafic liée à l'impact de cet aménagement.

Cette étude permettra de déterminer l'augmentation du trafic, d'évaluer l'impact du projet sur le réseau viaire aux alentours du projet et de déterminer les mesures compensatoires à envisager.

Le BET propose ainsi une intervention basée sur :

- Un diagnostic de la circulation actuelle
- L'évaluation des impacts des aménagements prévus
- La proposition de mesures d'accompagnement



Localisation du secteur d'étude et plan masse du projet

3. GLOSSAIRE

- CLP : Cédez-le-passage
- D-T : Domicile-Travail
- HPM : Heure de pointe du matin
- HPS : Heure de pointe du soir
- HPMid : Heure de pointe du midi
- O/D : Origine/Destination
- PL : Poids Lourds (Véhicule >3,5T)
- TàD : Tourne-à-droite
- TàG : Tourne-à-gauche
- TC : Transports en Commun
- TMJ : Trafic Moyen Journalier
- TMJA : Trafic Moyen Journalier Annualisé
- TMJO : Trafic Moyen Journalier Ouvré
- TV : Tout Véhicule
- UVP : Unité de Véhicule Particulier, unité utilisée pour le calcul de capacité des carrefours, où 1 Véhicule particulier = 1 UVP, 1 Poids-Lourd = 2 UVP, 1 Deux Roues motorisé = 1/3 UVP
- Veh : Véhicule
- VL : Véhicule léger
- VP : Véhicule particulier
- 2R : Deux Roues motorisé
- SLT : Signalisation Lumineuse Tricolore

4. DIAGNOSTIC DE L'ETAT ACTUEL

4.1. LOCALISATION DU PROJET

Le projet se situe au nord de la commune de Chambourcy, en bordure de la ville de Poissy, dans le département des Yvelines, à 20 km de Paris.

Le site pressenti est situé à proximité de plusieurs axes routiers structurants, comme l'autoroute A14, la D113 (ex N13) et la D30. Les grands axes permettent de rejoindre rapidement Poissy, Saint-Germain-en-Laye (15 min), La Défense (25 min) ainsi que à l'A13, qui joint la porte de Saint-Cloud (30 min) et Mantes-la-Jolie (25 min).

Les abords de la D113 sont un secteur en pleine mutation, avec le développement des zones commerciales de Chambourcy et d'Orgeval.

La gare de Poissy, à 2 km du projet, est accessible en bus depuis le site du projet. Les liaisons permettent d'accéder à La Défense en 30 min et au centre de Paris en 40 min.



Localisation du site étudié

4.2. DONNEES INSEE

Chambourcy est une commune de 5 500 habitants situées dans les Yvelines, au sein de la Communauté d'Agglomération Saint-Germain Boucles de Seine.

Indicateurs de génération - INSEE 2019						
Zone	Population	Nb actifs occ. 15 ans ou +	Ratios actifs	Nb d'hab. par log.	Tx ménag. au moins 1 voit.	Emplois
Chambourcy	5 587	2 518	45%	2.42	90%	4 063
Dept. 78	1 441 398	699 525	49%	2.41	84%	529 196
Région IDF	12 213 447	5 374 407	44%	2.3	65%	5 759 926

Données démographiques INSEE 2019

La commune dispose d'une proportion d'actifs équivalente à la moyenne départementale et régionale. Le nombre d'habitants par logements est plus élevé.

Le taux de motorisation est très élevé s'explique par sa localisation géographique relativement éloignée des gares ferroviaires.

Les modes de déplacements privilégiés sont la voiture individuelle, avec une moindre utilisation des transports en commun.

L'usage des transports collectif concerne davantage les actifs désireux de rejoindre la gare. A l'inverse, les actifs qui travaillent dans le secteur utilisent un peu plus la voiture individuelle.

L'usage de la marche est modeste, tout comme celui du vélo.

Déplacements Domicile-Travail		Chambourcy et Poissy			Dép. Yvelines			Région Île de France		
		Emis	Reçus	Total	Emis	Reçus	Total	Emis	Reçus	Total
Tous modes	Nbr/jr	19 019	26 474	40 271	640k	532k	811k	5 502k	5 794k	5 502k
TC	Nbr/jr	7 879	6 641	13 424	206k	106k	254k	2 434k	2 543k	2 433k
	%	41%	25%	33%	32%	20%	31%	44%	44%	44%
VP	Nbr/jr	8 667	17 107	23 745	356k	353k	471k	2 216k	2 393k	2 217k
	%	46%	65%	59%	56%	66%	58%	41%	40%	40%
Deux-roues	Nbr/jr	297	370	594	14k	10k	18k	161k	163k	160k
	%	2%	1%	1%	2%	2%	2%	3%	3%	3%
Vélo	Nbr/jr	135	194	253	9k	8k	10k	133k	134k	133k
	%	1%	1%	1%	1%	2%	1%	2%	2%	2%
Marche à pied	Nbr/jr	1 522	1 646	1 713	34k	34k	36k	381k	383k	380k
	%	8%	6%	4%	5%	6%	4%	7%	7%	7%
Sans Déplace	Nbr/jr	519	617	643	20k	20k	21k	177k	178k	178k
	%	3%	2%	2%	3%	4%	3%	3%	3%	3%

Données de mobilité domicile-travail sur la commune de Stains (2019)

4.3. DESSERTE EN TRANSPORTS EN COMMUN

Le périmètre est situé à distance des gares. La gare de Poissy est la plus proche (2 km). Elle est située sur le transilien J et sur le terminus du RER A.

Le réseau de bus permet de joindre la gare de Poissy, tout comme la gare de Saint-Germain-en-Laye (RER A) et la gare de Lisière Pereire (Tramway T13).

Deux arrêts de bus sont à proximité du site.

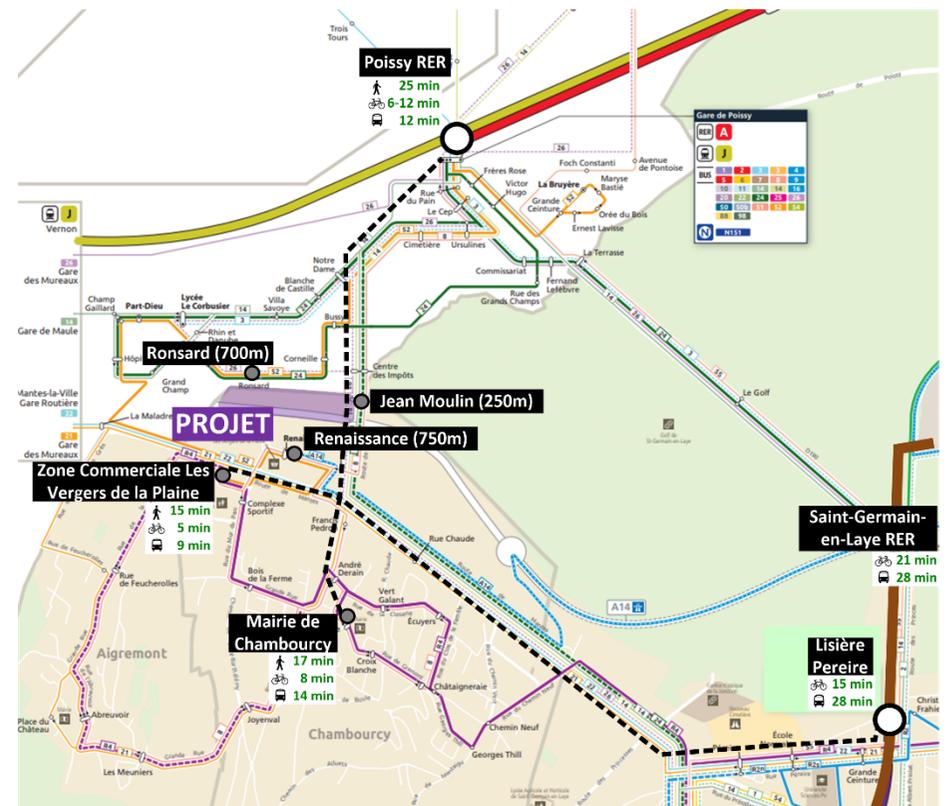
L'arrêt Jean Moulin sur la route de Chambourcy situé à environ 250 mètres de l'entrée du projet. 5 lignes passent par cet arrêt:

- La ligne 8 Gare de Poissy-Chambourcy Collège-Gare de Poissy avec 4 à 5 bus aux heures de pointe
- La ligne 14 Cergy Rondpoint haut Gency- Gare de Poissy avec un bus à l'heure de pointe dans un sens
- La ligne 14 Maule –Saint Germain en Laye avec 1 bus à heure de pointe dans un sens
- La ligne 24 Gare de St Germain en Laye –Part Dieu –Gare Sud de Poissy avec 1 bus à l'heure
- La ligne 26 Gare des Mureaux-Institut Notre Dame- Gare de Saint Germain en Laye (pas de bus aux heures de pointe)

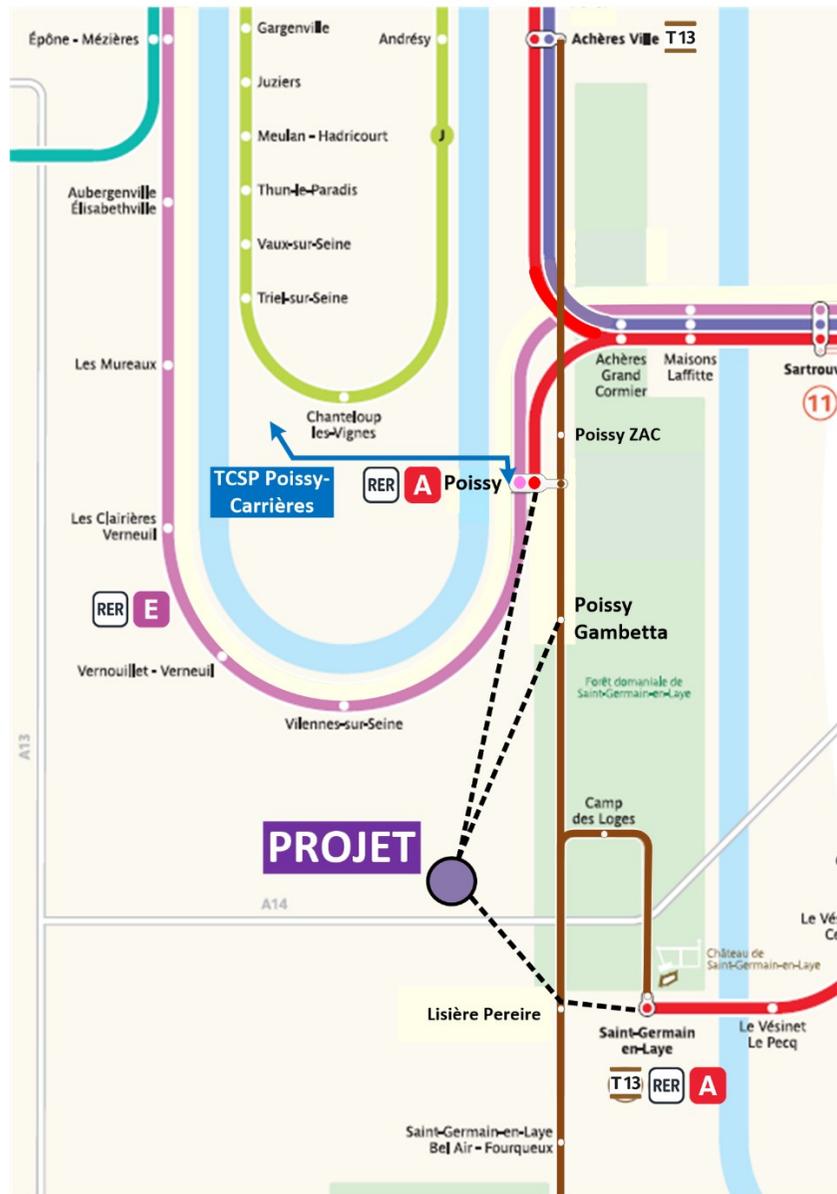
L'arrêt Renaissance situé Boulevard de la Renaissance. Cet arrêt est scindé en deux avec un arrêt à l'ouest situé à 500 mètres du projet et l'autre à 750 mètres (arrêt est) environ. 3 Lignes passent par cet arrêt :

- La ligne 8 Gare de Poissy-Chambourcy Collège-Gare de Poissy avec 4 à 5 bus aux heures de pointe
- La ligne A14 Chambourcy Renaissance – La Défense avec 2 bus à heure de pointe du matin

- La ligne 52 Poissy la Bruyère- Chambourcy Collège avec 6 bus aux heures de pointe



Desserte actuelle en transports en commun et temps de parcours depuis le projet



Desserte en transports en commun à long terme (horizon 2030)

La desserte en transports en commun sera améliorée d'ici 2030 dans le secteur de Poissy.

A court terme, il est prévu la création d'une ligne de bus en site propre (TCSP) entre Poissy et Carrières-sur-Seine en 2024, afin d'offrir une alternative à la voiture sur le pont de Poissy, souvent saturé. Un prolongement à Triel n'est pas exclu à plus long terme.

A moyen terme, la gare de Poissy sera concernée par le prolongement du RER E à Mantes-la-Jolie qui est attendu d'ici 2026, en remplacement des missions du transilien J.

Ce prolongement placera Poissy à 15 min de la Défense, contre 22 min aujourd'hui

Une fois le RER E pleinement opérationnel et régulier dans sa fréquence (6 trains par heure en heure de pointe), il est prévu une suppression de la branche Poissy du RER A, probablement après 2030.

Enfin, le prolongement de la ligne T13 Express du tramway au nord de Saint-Germain-en-Laye à Achères-ville, sera opérationnel en 2027.

Il desservira Poissy par 3 stations et sera en correspondance avec la gare de Poissy. La station Poissy Gambetta se situera à 2 km du projet (23 min à pied et 7 min en vélo).

Une extension jusqu'à Cergy est envisagée à plus long terme, pour offrir une alternative à la voiture entre Poissy et Cergy-Pontoise.

4.4. AMENAGEMENTS DEDIES AUX MODES ACTIFS

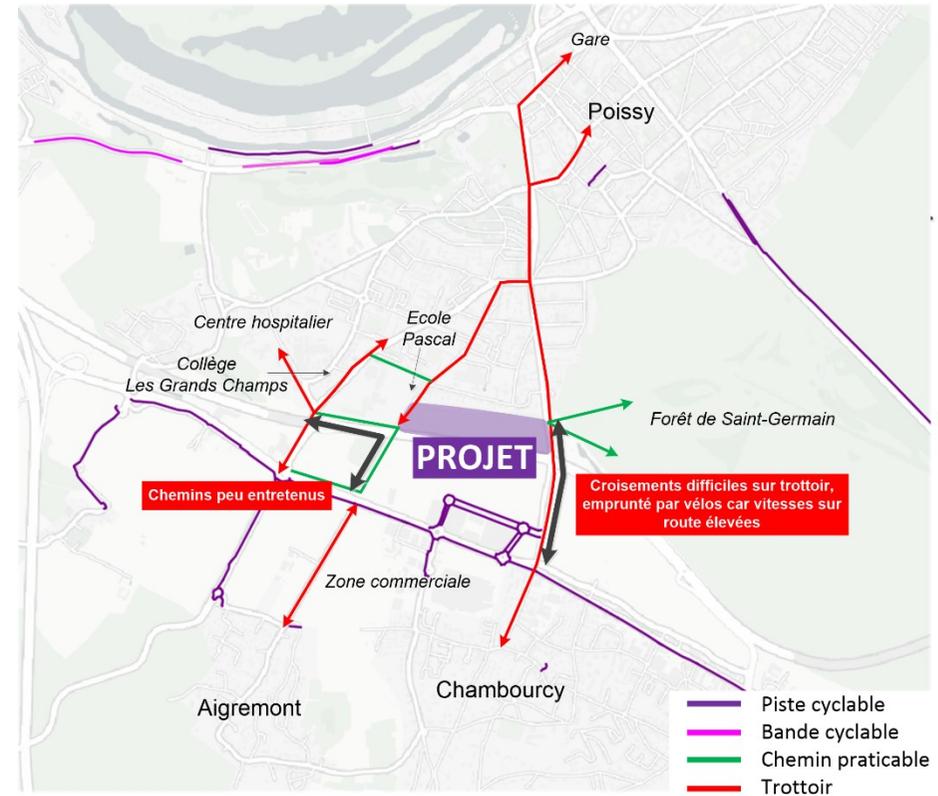
Le secteur dispose de plusieurs aménagements en faveur de la pratique du vélo et de la marche.

L'ensemble des voies sont équipées de trottoirs au moins d'un côté, ce qui permet de rejoindre Poissy et Chambourcy à pied. Les traversées piétonnes ne sont pas aux normes PMR. Le trottoir est abaissé au niveau de la chaussée, mais il n'existe pas de support podotactile au sol ni de signal sonore aux carrefours à feux tricolores.



Route de Poissy au niveau du projet : vélos empruntant le trottoir, à cause des vitesses élevées des véhicules motorisés

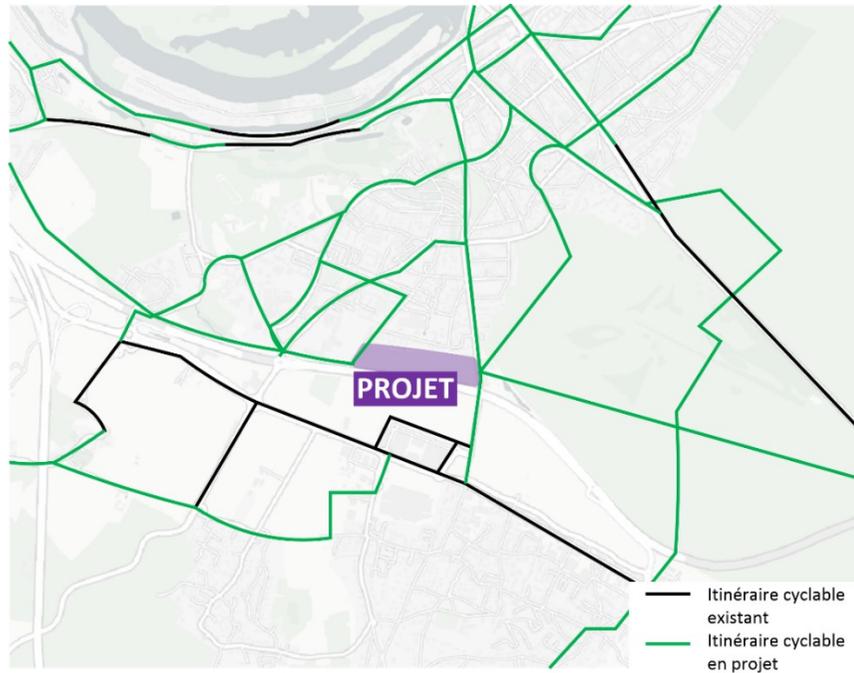
Chemin praticable peu entretenu, au bout de la rue d'Aigremont – Cheminements piétons étroits sur la D113 au carrefour avec la route de Poissy



Aménagements dédiés aux modes actifs dans le secteur d'étude

Côté Chambourcy, le réseau cyclable est bien développé, le long de la D113 et dans la zone commerciale. La jonction entre Poissy et Chambourcy n'est pas aménagée. Le passage se fait soit par des chemins peu entretenus à l'ouest ou alors le long de la route de Poissy, théoriquement limitée à 50 km/h mais où le passage se fait plutôt à 70km/h.

La circulation sur le trottoir qui relie Chambourcy à Poissy est délicate, la largeur théorique du passage à 1m40 est réglementaire, mais la vitesse élevée des véhicules oblige les piétons s'écarter du bord de la route. Ces prises de vitesses sont anxiogènes pour les cyclistes qui préfèrent utiliser le trottoir à la place.



Aménagements cyclables projetés à terme

A terme, le schéma cyclable du Grand Paris Seine et Oise et de la Communauté d'Agglomération Saint-Germain Val de Seine proposent d'étendre le linéaire d'aménagements cyclables dans le secteur d'étude.

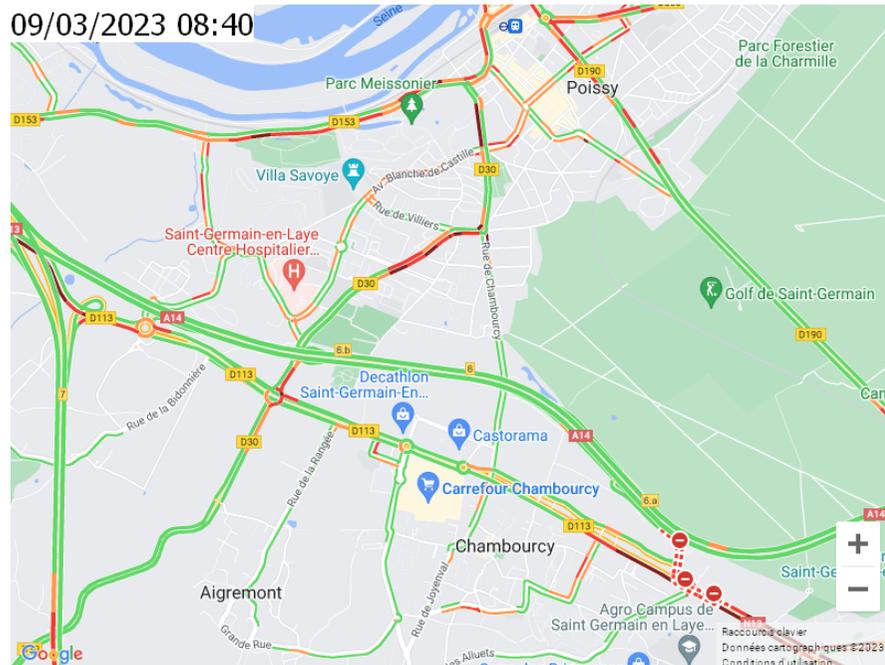
Il est notamment prévu de créer des aménagements cyclables entre les différents quartiers de Poissy, Chambourcy et Aigremont.

La route de Poissy et la rue d'Aigremont, les deux accès au site du projet, sont concernées par des projets d'itinéraires cyclables.

4.5. CONDITIONS DE CIRCULATION

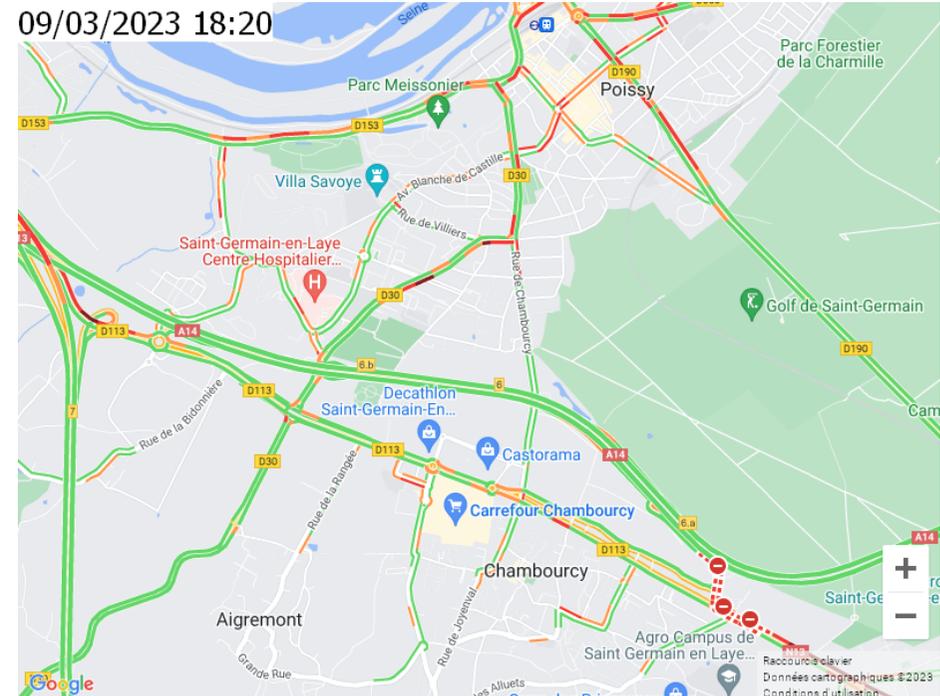
Aux heures de pointe, les conditions de circulation sont très chargées sur les grands axes du périmètre d'étude et fluides sur le réseau secondaire et résidentiel. La traversée de Poissy est très difficile aux heures de pointe, car traversée par des flux de transit très important, en direction du pont de Seine notamment.

La D30 est un axe privilégié qui permet de relier Poissy au réseau autoroutier (A13 et l'A14). Elle permet également de rejoindre le sud du département des Yvelines. Le matin, les remontées de files sont fréquentes sur cet axe dans les deux sens de circulation aux différents carrefours tricolores, en direction du sud (vers l'autoroute) comme en direction du nord (vers Poissy). La route entre Poissy et Chambourcy est fluide. La D113 est chargée mais généralement fluide au niveau de Chambourcy, mais l'approche de Saint-Germain-en-Laye est plus difficile. Le réseau autoroutier est fluide.



Conditions de circulation en HPM (8h45)

CDVIA INGENIERIE & MESURE DES DEPLACEMENTS WWW.CDVIA.FR



Conditions de circulation en HPS (17h15)

Le soir, les véhicules en provenance des autoroutes et en direction de Poissy se concentrent sur la D30, ce qui provoque des remontées de files en direction du nord sur cet axe. La route entre Chambourcy et Poissy est fluide.

La D113 est chargée mais fluide au niveau de Chambourcy, mais elle est souvent ralentie au niveau d'Orgeval et en sortie de Saint-Germain.

4.7. PRESENTATION DU DISPOSITIF D'ENQUETES

Afin de proposer une étude d'impact qui intègre les derniers aménagements et projets du secteur, des enquêtes ont été réalisées le **jeudi 9 mars 2023**.



Mât de comptage avec caméra et boîtier d'enregistrement

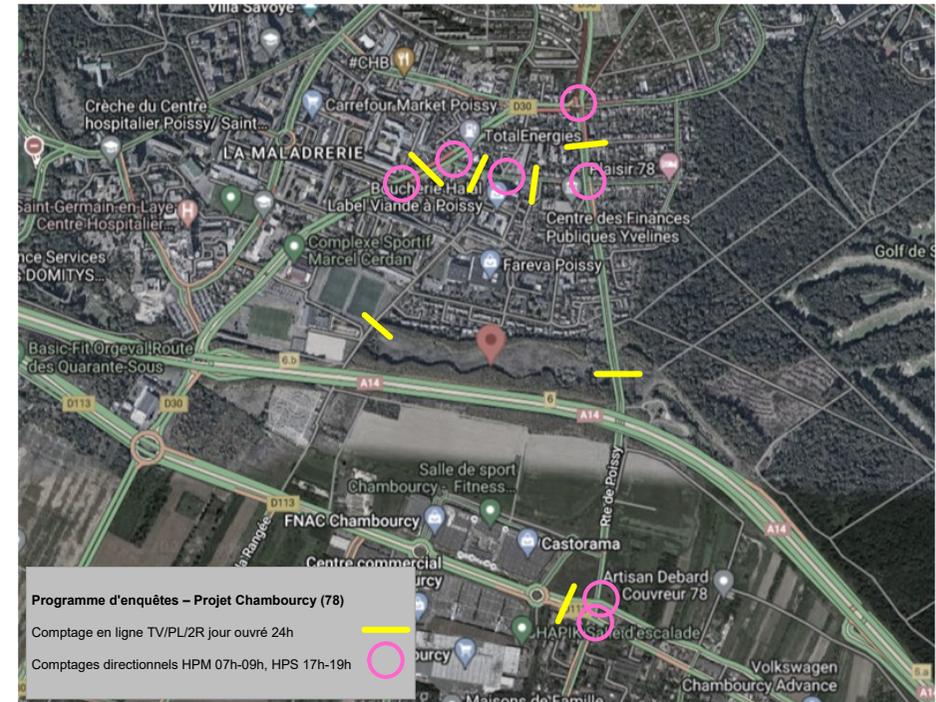
Des enregistrements vidéo sur 24h ont permis de réaliser des comptages des mouvements directionnels aux heures de pointe sur 7 carrefours.

Des comptages en ligne ont été relevés sur toute la journée du jeudi 9 mars 2023 sur 7 sites.



Aperçu des vidéos

CDVIA INGENIERIE & MESURE DES DEPLACEMENTS WWW.CDVIA.FR



Dispositif d'enquête circulation déployé le jeudi 9 mars 2023

Le jeudi 9 mars 2023, les niveaux de trafic étaient situés de la normale en Ile-de-France (+0%), d'après l'indicateur de trafic du CEREMA qui compare les données de trafic par rapport aux niveaux pré COVID (février 2020)



4.7.1. Carte des TMJA Actuels

On présente la carte des TMJA sur le secteur d'étude, à l'échelle du secteur, avec les taux de Poids-Lourds.

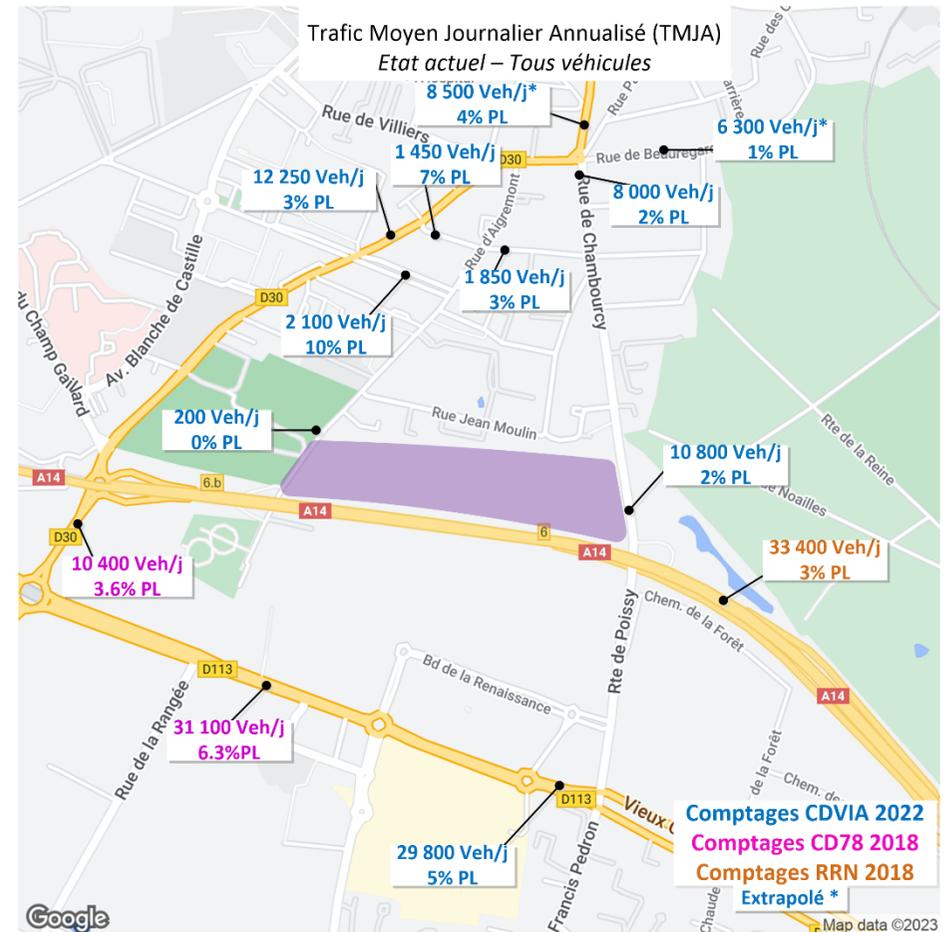
Elle regroupe les données de comptages réalisées lors de la phase d'enquêtes, compilées avec des données issues d'années antérieures récentes du département des Yvelines ou du réseau routier national.

La D113, au sud du secteur d'étude est fréquentée par 30 000 véhicules/jour au niveau de Chambourcy.

La D30, à l'est, comprend entre 8 500 et 12 000 véhicules/jour quotidiennement selon les sections, tandis que la route de Poissy/rue de Chambourcy voit transiter 8 à 10 000 véhicules/jour selon les sections.

Les niveaux de trafic observés sur les voies résidentielles sont très modestes, de 2 100 véhicules/jour sur l'avenue Lyautey (trafic bus important). La rue Schweitzer voit passer 1450 à 1850 véhicules chaque jour en moyenne, tandis que la section terminale de la rue d'Aigremont, ne voit passer que 200 véhicules sur l'ensemble de la journée.

L'A14 est empruntée par plus de 33 000 véh/j au niveau de Chambourcy.



Trafic Moyen Journalier actuel des principales voies du secteur d'étude

4.7.2. Comptages directionnels aux heures de pointe

On présente dans cette section les planches de trafic de synthèse aux heures de pointe du matin et du soir pour les différents modes de déplacements.

Les résultats sont donnés en nombre d'UVP (Unité de Véhicule Particulier) :

- 1 Véhicule particulier = 1 UVP
- 1 Poids-Lourd = 2 UVP
- 1 Deux Roues motorisé = 1/3 UVP

Les comptages ont été réalisés le jeudi 9 mars 2023 :

- Le matin entre 7h et 9h,
- Le soir entre 17h et 19h.

Les heures de pointe ont été identifiées :

- Le matin entre 8h et 9h,
- Le soir entre 17h30 et 18h30.

On note que les niveaux de trafic sont conséquents sur le réseau départemental aux heures de pointe. Les niveaux de trafic sur les rues résidentielles sont très faibles.

Le trafic poids-lourds et bus est bien présent, principalement sur le réseau routier départemental.

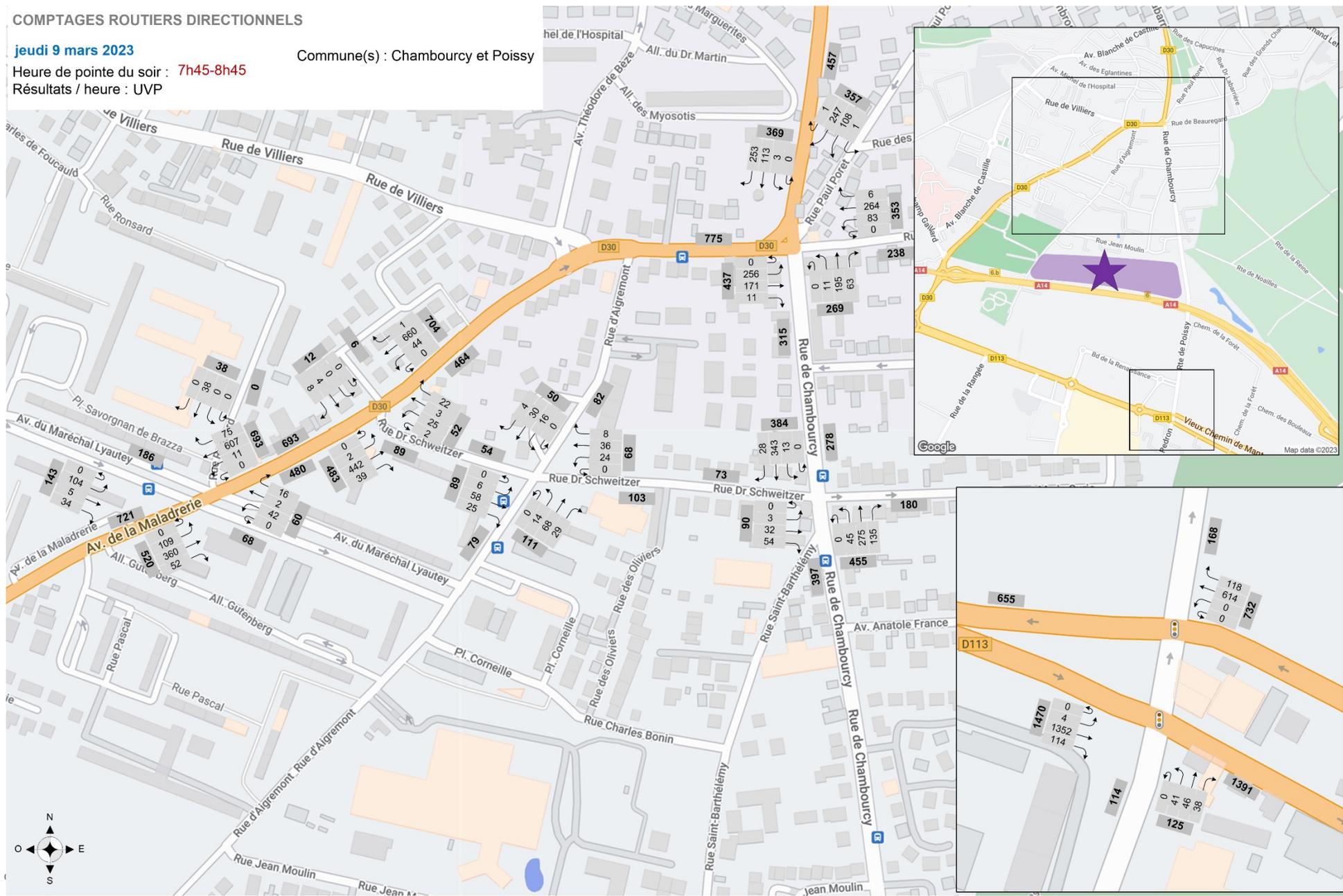
COMPTAGES ROUTIERS DIRECTIONNELS

jeudi 9 mars 2023

Heure de pointe du soir : 7h45-8h45

Résultats / heure : UVP

Commune(s) : Chambourcy et Poissy



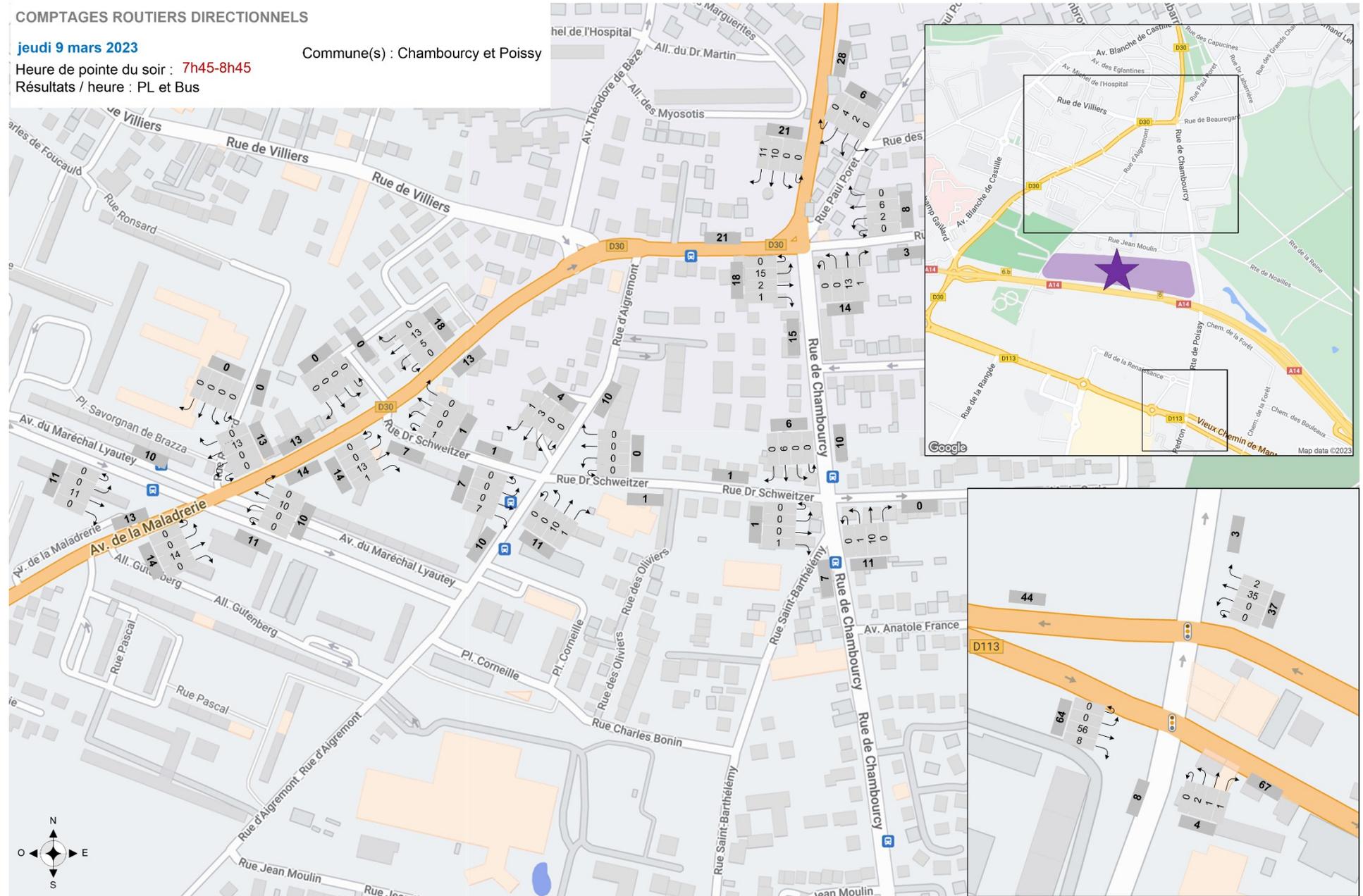
COMPTAGES ROUTIERS DIRECTIONNELS

jeudi 9 mars 2023

Heure de pointe du soir : 7h45-8h45

Résultats / heure : PL et Bus

Commune(s) : Chambourcy et Poissy



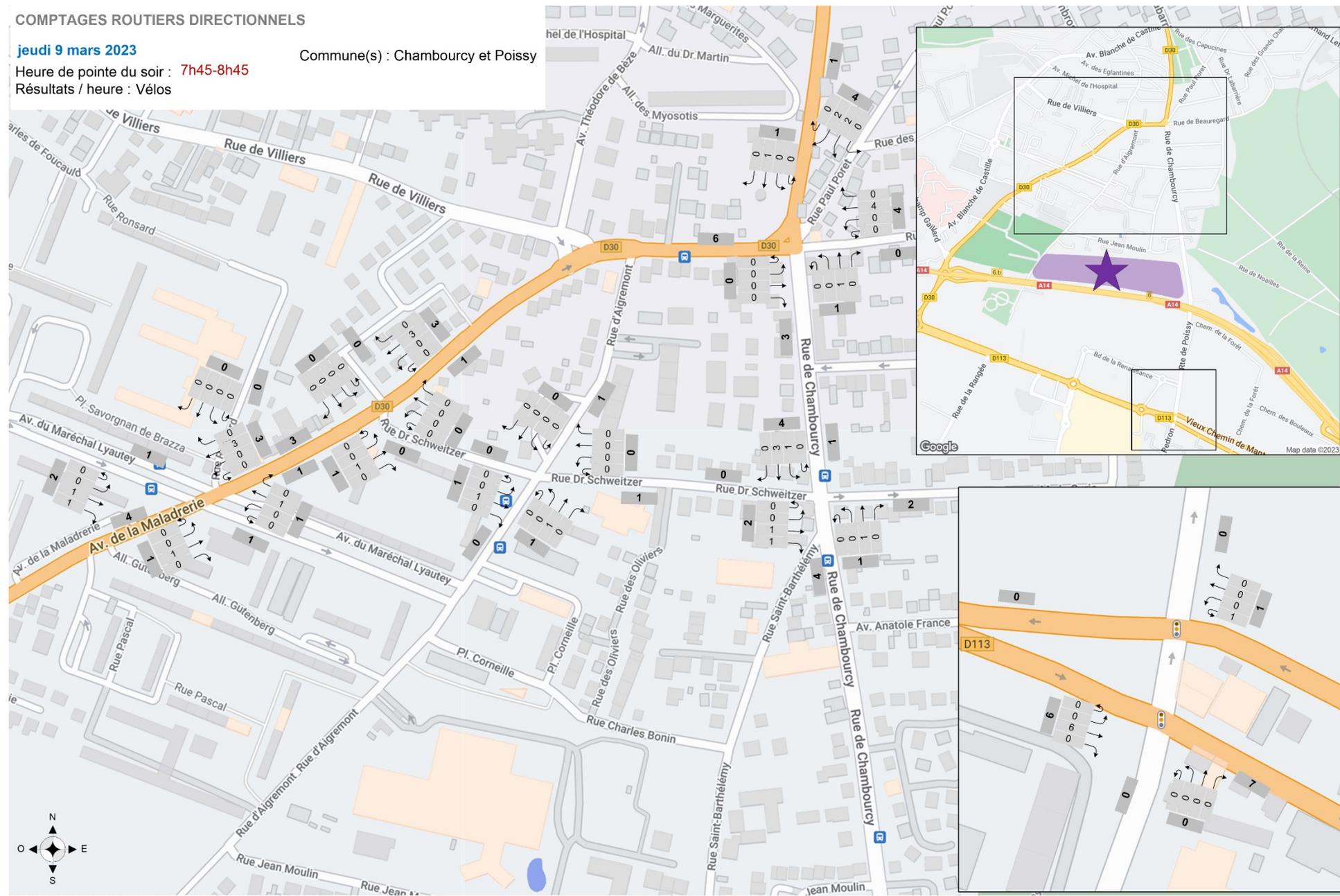
COMPTAGES ROUTIERS DIRECTIONNELS

jeudi 9 mars 2023

Heure de pointe du soir : 7h45-8h45

Résultats / heure : Vélos

Commune(s) : Chambourcy et Poissy



CDVIA INGENIERIE & MESURE DES DEPLACEMENTS WWW.CDVIA.FR

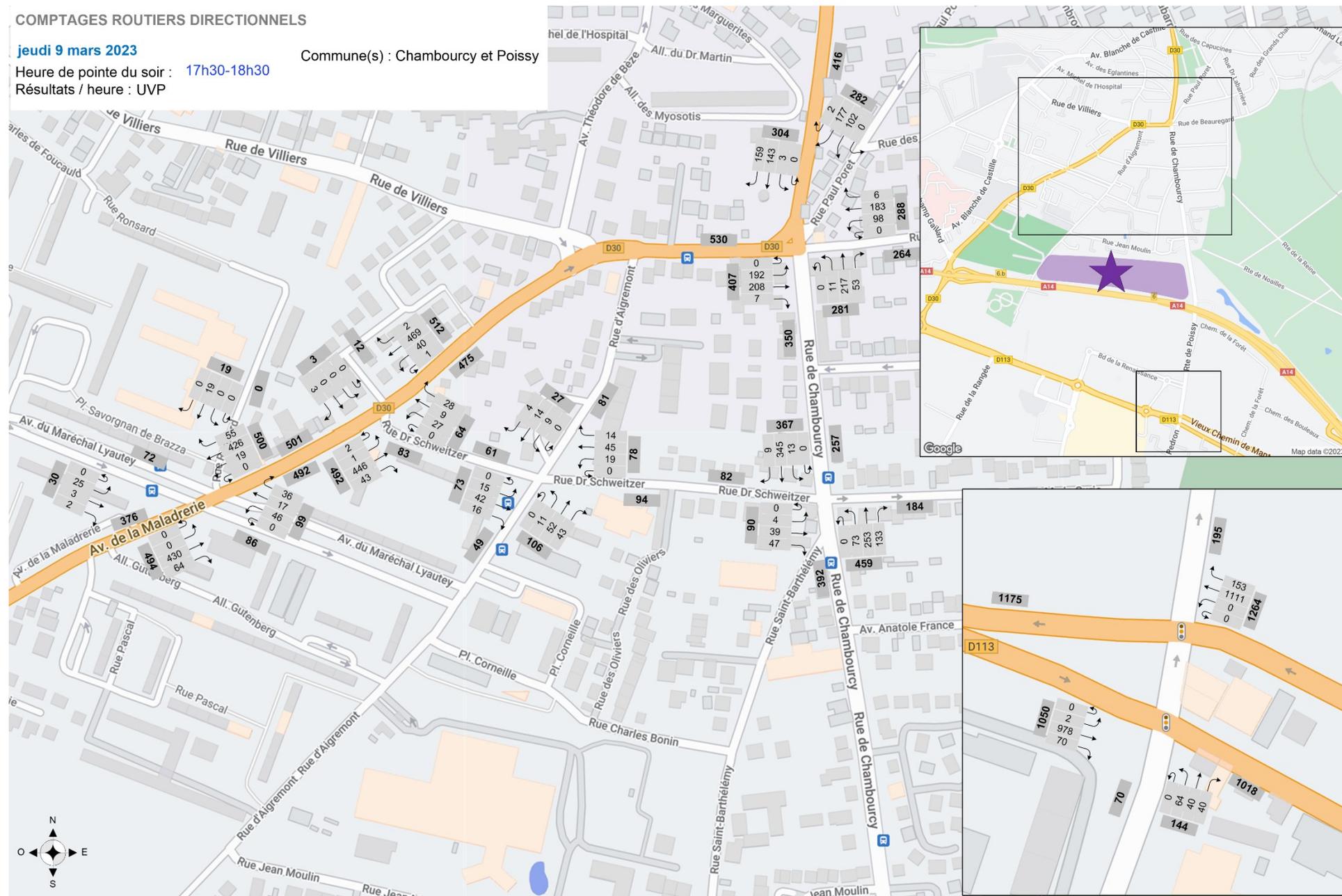
COMPTAGES ROUTIERS DIRECTIONNELS

jeudi 9 mars 2023

Heure de pointe du soir : 17h30-18h30

Résultats / heure : UVP

Commune(s) : Chambourcy et Poissy



CDVIA INGENIERIE & MESURE DES DEPLACEMENTS WWW.CDVIA.FR

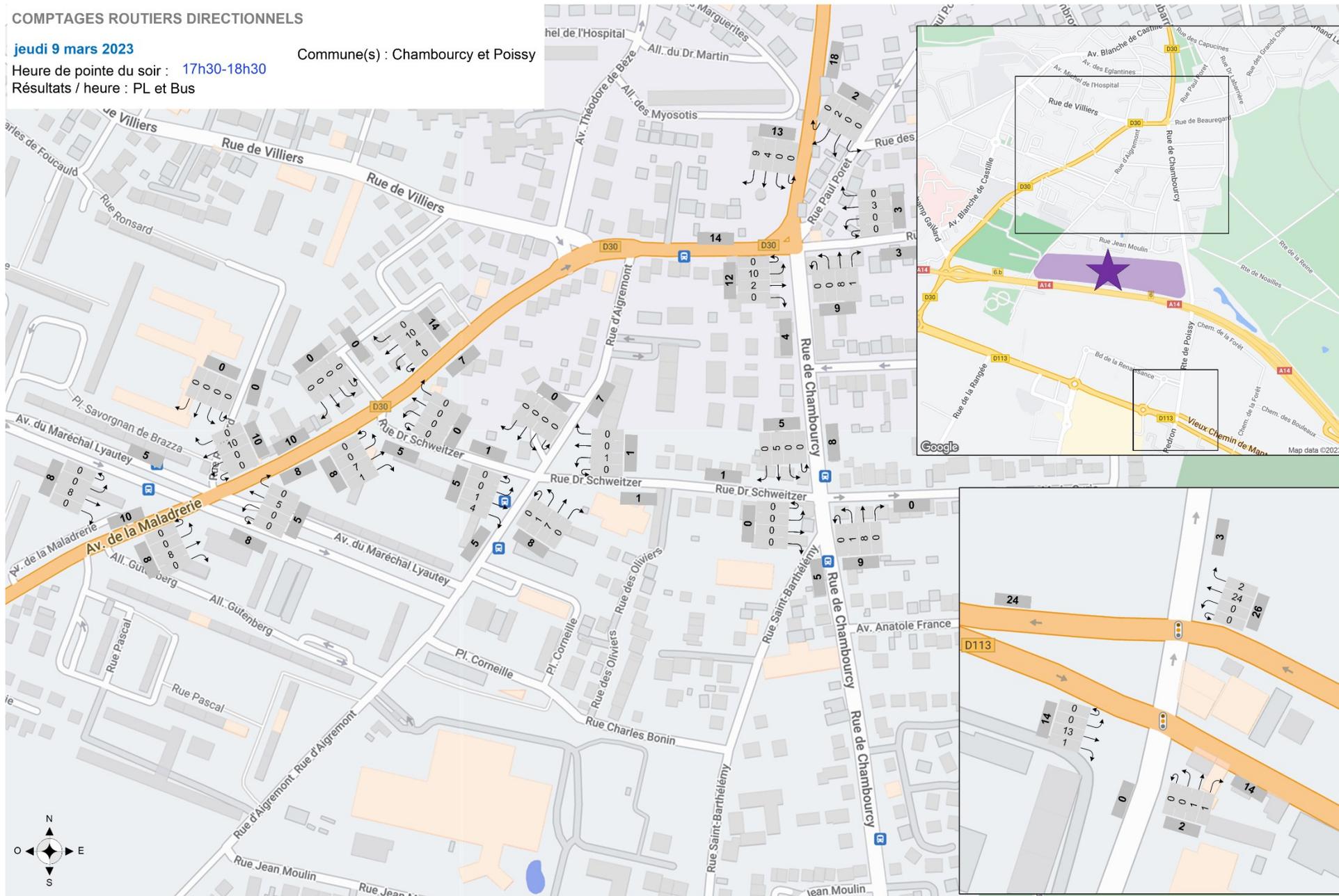
COMPTAGES ROUTIERS DIRECTIONNELS

jeudi 9 mars 2023

Heure de pointe du soir : 17h30-18h30

Résultats / heure : PL et Bus

Commune(s) : Chambourcy et Poissy



CDVIA INGENIERIE & MESURE DES DEPLACEMENTS WWW.CDVIA.FR

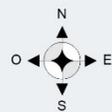
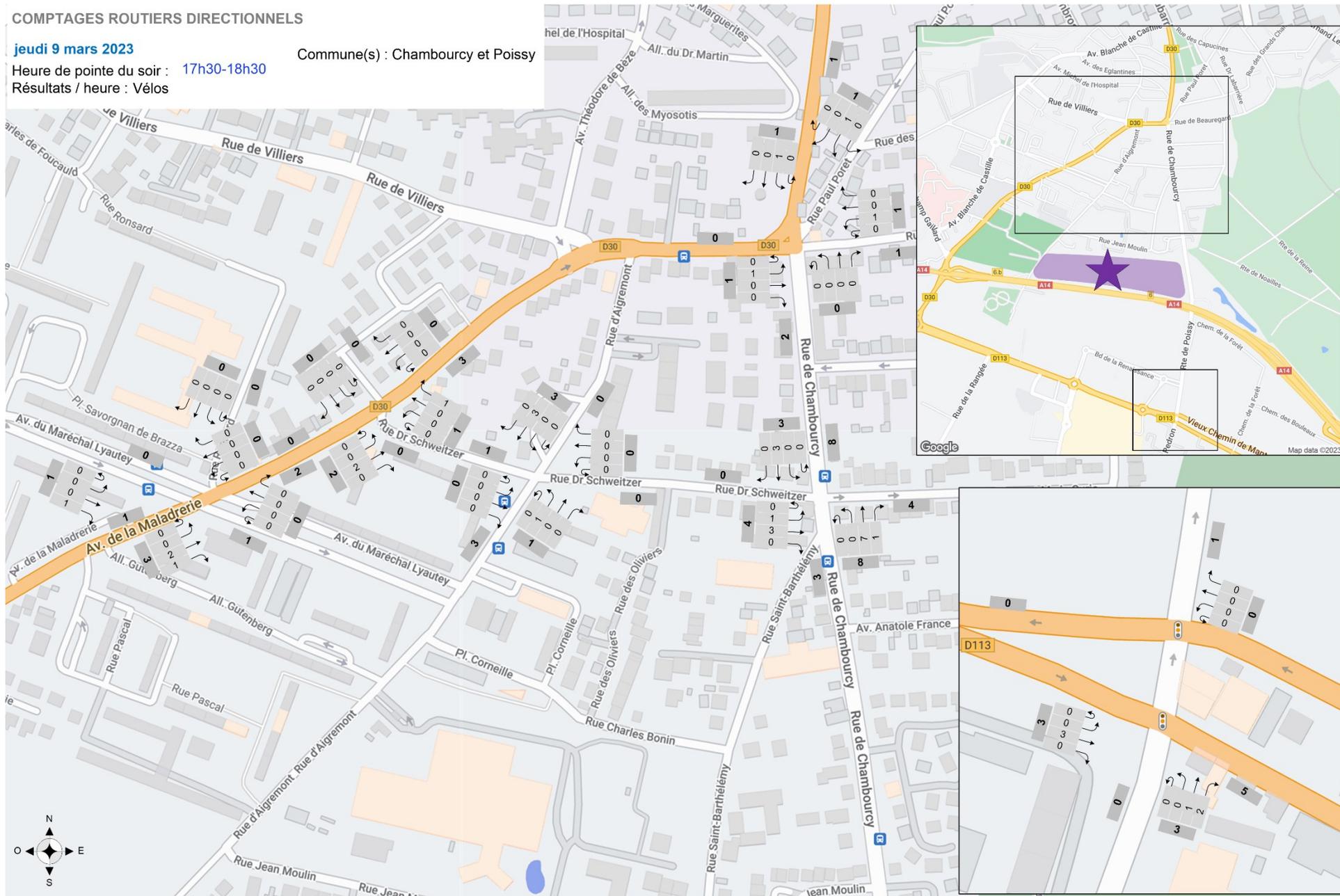
COMPTAGES ROUTIERS DIRECTIONNELS

jeudi 9 mars 2023

Heure de pointe du soir : 17h30-18h30

Résultats / heure : Vélos

Commune(s) : Chambourcy et Poissy



4.7.3. Fonctionnement des carrefours aux heures de pointe

Les conditions de circulation et réserves de capacité ont été évaluées sur 7 carrefours clés du secteur d'étude, en situation actuelle.

Tous les détails des calculs réalisés sur les carrefours d'étude sont disponibles en annexe.

Cet indicateur est calculé selon l'aménagement du carrefour avec les méthodes suivantes :

- Le logiciel CERTU « Girabase » pour les giratoires
- La méthodologie du « Guide de conception des carrefours à feux » du CEREMA pour les carrefours à feux
- La méthode dite « Allemande » de Harders & Siegloch pour les carrefours à STOP et Cédez-le-passage

On trouvera en annexes le détail des calculs de capacité.

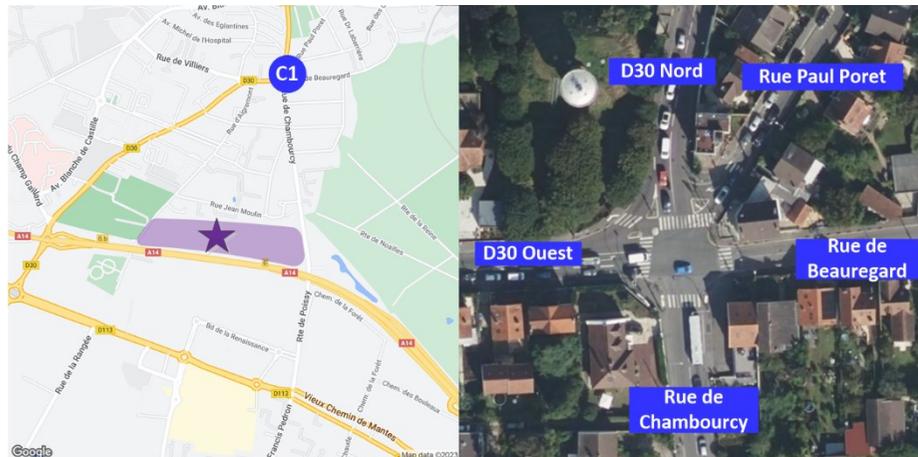
Nous présenterons, pour chaque carrefour d'étude (actuel ou prévisionnel) :

- La géométrie
- Les réserves de capacité
- Les remontées de file d'attente moyennes théoriques
- Les chemins d'attente théoriques.

Le tableau ci-dessous récapitule la légende utilisée pour les réserves de capacité des mouvements non prioritaires :

<i>LEGENDE</i>	Carrefour à feux	Carrefour sans feu
fonctionnement satisfaisant	réserve > 15%	réserve > 25%
fonctionnement chargé	5% < réserve < 15%	15% < réserve < 25%
fonctionnement très chargé	-5% < réserve < 5%	5% < réserve < 15%
fonctionnement saturé	-15% < réserve < -5%	-15% < réserve < 5%
fonctionnement très saturé	réserve < -15%	réserve < -15%

4.7.3.1. Carrefour C1 : D30 / Poret / Beauregard / Chambourcy



Localisation du carrefour

Ce carrefour tricolore se situe à l'intersection entre la D30, la rue Poret, la rue de Beauregard et la rue de Chambourcy.

Aux heures de pointe, les conditions de circulation sont très chargées, voire délicates.

Le matin, le carrefour est proche de la saturation, avec des remontées de files très importantes sur la rue Poret, la rue de Beauregard. Elles dépassent les 150m sur ces deux entrées.

La file d'attente peut atteindre jusqu'à 120m sur la RD30, la file de tourne à gauche déborde régulièrement sur la section courante.

Le soir, les remontées de files sont moins importantes, mais la rue de Chambourcy et la rue de Beauregard sont bien chargées, avec des remontées pouvant atteindre 100m en hyperpointe.

La charge du carrefour est de 1 780 UVP/h en HPM et de 1 560 UVP/h en HPS.

C1 : Feux tricolores D30 / Poret / Beauregard / Chambourcy		HPM				HPS				
Scénario	Ligne de feu ou mouvement non prioritaire	Nombre de files	Réserve de capacité globale du carrefour	Réserve de capacité	Demande maximale par file (u.v.p.)	Longueur de file d'attente par file max (m)	Réserve de capacité globale du carrefour	Réserve de capacité	Demande maximale par file (u.v.p.)	Longueur de file d'attente par file max (m)
Actuel	D30 nord	1	5%	65%	6	35	14%	56%	7	40
	D30 nord tād	1		30%	11	65		56%	7	40
	Poret	1		0%	25	150		23%	11	65
	Beauregard	1		0%	25	150		6%	13	80
	Chambourcy	1		17%	12	70		14%	13	80
	D30 Ouest	1		3%	20	120		16%	12	70

Réserves de capacité aux heures de pointe sur le carrefour



Remontées de files le matin sur la rue Poret, la rue Beauregard, la D30 ouest.
Remontées de file le soir sur la rue de Chambourcy.

4.7.3.2. Carrefour C2 : D30 / Schweitzer



Localisation du carrefour

Ce carrefour stop se situe à l'intersection entre la D30 et la rue Schweitzer.

Le fonctionnement théorique du carrefour est fluide aux heures de pointe.

Le matin, l'écoulement du carrefour peut être perturbé par les remontées de files liés aux autres carrefours à l'ouest et à l'est sur la D30. Les temps d'attente sur le tout droit et le tourne-à-gauche sont impactés légèrement. Les niveaux de trafic élevés sur la RD30 expliquent également ces temps d'attente sur Schweitzer.

Le soir, le carrefour est fluide, les temps d'attente moins importants car les niveaux de trafic sont moins intenses.

La charge du carrefour est de 1250 UVP/h en HPM et de 1070 UVP/h en HPS.



Remontées de files sur la D30 le matin qui peuvent gêner l'écoulement du carrefour

C2 : D30 / Schweitzer			HPM			HPS		
Scénario	Ligne de feu ou mouvement non prioritaire	Nombre de files	Réserve de capacité	Temps d'attente	Demande maximale par file (u.v.p.)	Réserve de capacité	Temps d'attente	Demande maximale par file (u.v.p.)
Actuel	T-à-D vers D30 Est	1	97%	5	0	96%	5	0
	T-à-D vers D30 ouest	1	99%	6	0	100%	5	0
	T-à-G depuis D30 Est	1	94%	5	0	94%	5	0
	T-à-G depuis D30 ouest	1	100%	6	0	100%	5	0
	TD depuis Schweitzer ouest	1	99%	15	0	97%	12	0
	TD depuis Champs Fleuris	1	98%	16	0	100%	0	0
	T-à-G vers D30 ouest	1	86%	22	0	89%	16	0
T-à-G vers D30 Est	1	100%	0	0	100%	0	0	

Réserve de capacité et temps d'attente aux heures de pointe sur le carrefour

4.7.3.3. Carrefour C3 : D30 / Lyautey / Ronsard



Localisation du carrefour

Ce carrefour se situe au niveau du croisement entre la D30 et l'avenue Lyautey.

Les conditions de circulation sont chargées aux heures de pointe, avec la formation d'importants ralentissements.

Le matin, une remontée de file depuis la D30 atteint jusqu'à 145m.

Le soir, une file d'attente se forme régulièrement sur la D30 ouest, jusqu'à 115m.

On note que le stockage des véhicules en tourne-à-gauche se fait en pleine voie, ce qui contraint les véhicules souhaitant aller tout droit à ralentir et se déporter sur la droite.

Les autres branches sont fluides aux heures de pointe.

C3 : Feux tricolores D30 / Lyautey / Ronsard			HPM			HPS				
Scénario	Ligne de feu ou mouvement non prioritaire	Nombre de files	Réserve de capacité globale du carrefour	Réserve de capacité	Demande maximale par file (u.v.p.)	Longueur de file d'attente par file max (m)	Réserve de capacité globale du carrefour	Réserve de capacité	Demande maximale par file (u.v.p.)	Longueur de file d'attente par file max (m)
Actuel	D30 est	1	32%	0%	24	145	45%	27%	15	90
	Lyautey est	1		84%	3	20		75%	4	25
	D30 ouest	1		22%	16	95		14%	19	115
	Lyautey ouest	1		62%	5	30		92%	1	5
	Ronsard	1		81%	2	10		90%	1	5

Réserves de capacité aux heures de pointe sur le carrefour



Remontées de files vers l'ouest le matin, vers l'est le soir

La charge du carrefour est de 1 450 UVP/h en HPM et de 1 440 UVP/h en HPS.

4.7.3.4. Carrefour C4 : Schweitzer/Aigremont



Localisation du carrefour

Ce carrefour stop se situe à l'intersection entre la rue d'Aigremont et la rue Schweitzer.

Les conditions de circulation sont très satisfaisantes aux heures de pointe, ce qui permet d'écouler les différentes branches sans créer de difficultés particulières.

La charge du carrefour est de 320 UVP/h en HPM et de 280 UVP/h en HPS.

Scénario	Ligne de feu ou mouvement non prioritaire	Nombre de files	Réserve de capacité	Temps d'attente	Demande maximale par file (u.v.p.)	Réserve de capacité	Temps d'attente	Demande maximale par file (u.v.p.)
Actuel	T-à-D vers Aigremont sud	1	97%	4	0	98%	4	0
	T-à-D vers Aigremont nord	1	99%	4	0	98%	4	0
	T-à-G depuis Aigremont sud	1	99%	3	0	99%	3	0
	T-à-G depuis Aigremont nord	1	99%	3	0	99%	3	0
	TD depuis Schweitzer ouest	1	92%	6	0	94%	5	0
	TD depuis Schweitzer est	1	95%	5	0	94%	5	0
	T-à-G vers Aigremont nord	1	96%	7	0	97%	6	0
	T-à-G vers Aigremont sud	1	95%	7	0	98%	6	0

Réserves de capacité et temps d'attente aux heures de pointe sur le carrefour

CDVIA INGENIERIE & MESURE DES DEPLACEMENTS WWW.CDVIA.FR

4.7.3.5. Carrefour C5 : Chambourcy / Schweitzer



Localisation du carrefour

Ce carrefour stop se situe à l'intersection entre la rue Schweitzer, la rue Pierre et Marie Curie et la rue de Chambourcy. La rue Curie est à sens unique en sortie de carrefour uniquement.

Les conditions de circulation sont très satisfaisantes aux heures de pointe, ce qui permet d'écouler les différentes branches sans créer de difficultés particulières

Les niveaux de trafic sur la rue de Chambourcy expliquent un léger allongement des temps d'attente le soir.

Les tourne-à-droite sont fréquents vers la rue Curie depuis le sud, notamment le soir, ce qui peut occasionner quelques légers ralentissements ponctuels.

La charge du carrefour est de 930 UVP/h en HPM et de 915 UVP/h en HPS.

C5 : Stop Chambourcy / Schweitzer			HPM			HPS		
Scénario	Ligne de feu ou mouvement non prioritaire	Nombre de files	Réserve de capacité	Temps d'attente	Demande maximale par file (u.v.p.)	Réserve de capacité	Temps d'attente	Demande maximale par file (u.v.p.)
Actuel	T-à-D vers Chambourcy sud	1	92%	6	0	93%	6	0
	T-à-G depuis Chambourcy nord	1	98%	5	0	98%	4	0
	T-à-G depuis Chambourcy sud	1	95%	5	0	91%	5	0
	TD depuis Schweitzer	1	88%	16	0	85%	17	0
	T-à-G vers Chambourcy nord	1	99%	16	0	98%	16	0

Réerves de capacité et temps d'attente aux heures de pointe sur le carrefour

4.7.3.6. Carrefour C6 : D113 / Pedron / Poissy



Localisation du carrefour

Ce carrefour à feux tricolores se situe à l'intersection entre la D113, la rue Pedron et la rue de Poissy. La rue de Poissy est à sens unique uniquement vers le nord, en sortie de carrefour. Un sas central permet de relier les deux sens de la D113.

Les conditions de circulation sont fluides aux heures de pointe, ce qui signifie que l'ensemble des véhicules sont écoulés à chaque cycle. Les remontées de files sont faibles.

Le trafic est intense et les prises de vitesses sont importantes sur la D113, à deux voies dans chaque sens. Le respect du feu orange et du début du rouge n'est pas toujours respecté.

La charge du carrefour est de 2 330 UVP/h en HPM et de 2 460 UVP/h en HPS.

C6 : Feux tricolores D113 / Pedron			HPM				HPS			
Scénario	Ligne de feu ou mouvement non prioritaire	Nombre de files	Réserve de capacité globale du carrefour	Réserve de capacité	Demande maximale par file (u.v.p.)	Longueur de file d'attente par file max (m)	Réserve de capacité globale du carrefour	Réserve de capacité	Demande maximale par file (u.v.p.)	Longueur de file d'attente par file max (m)
Actuel	D113 ouest	1	41%	39%	12	70	47%	57%	8	50
	Pedron	1		49%	4	25		42%	5	30
	SAS sud vers nord	1		80%	2	10		76%	2	10
	D113 Est	1		69%	5	30		48%	10	60

Réserves de capacité aux heures de pointe sur le carrefour

4.7.4. Synthèse des conditions de circulation aux heures de pointe

Aux heures de pointe, les conditions de circulation sont chargées sur les axes structurants et fluide à l'intérieur du quartier en lui-même.

La D30 constitue l'axe routier structurant du secteur d'étude. Elle est très sollicitée aux heures de pointe.

Elle sert de support à deux tendances principales de déplacements. Le matin, cet axe est à la fois emprunté depuis Poissy pour rejoindre l'A14 et l'A13 en direction du sud, le sens opposé pour les véhicules en direction de Poissy. Le soir, les niveaux de trafic sont moins importants sur cet axe, mais la pointe de véhicules en provenance de l'autoroute et en direction du centre de Poissy est bien visible.

Les tendances de trafic observées sur la rue de Chambourcy/route de Poissy, parallèle à la D30, sont similaires.

Les difficultés de circulation observées concernent essentiellement les carrefours de la D30.

Le carrefour C1 est proche de la saturation le matin et très chargé le soir. Les remontées de files dépassent les 140 m depuis la rue Poret, la rue de Beauregard et la D30 ouest. Le soir, les remontées de files sont un peu moins importantes, elles concernent la rue de Chambourcy et la rue de Beauregard.

Les difficultés sur ce carrefour expliquent qu'un certain nombre d'usagers transitent par les quartiers pavillonnaires, notamment depuis la rue de Chambourcy.

Le carrefour C3 connaît également des importantes remontées de files, le matin en direction de l'A14, le soir en direction du centre de Poissy.

Ces remontées de files peuvent ponctuellement gêner l'écoulement de la rue Schweitzer sur la S30 (carrefour C2).

Le carrefour C6, entre la D113 et la rue de Poissy est fluide aux heures de pointe. Il concentre des volumes de trafic importants, où les véhicules

circulent à vitesse élevée, occasionnant régulièrement des passages au feu orange et au rouge.

Les carrefours C4 (Schweitzer-Aigremont) et C5 (Schweitzer-Chambourcy) sont fluides, les conditions de circulation sont très satisfaisantes, c'est-à-dire sans formation de file d'attente.

Les traversées d'écoliers sont fréquentes aux abords des écoles, notamment de l'école Blaise Pascal, à proximité du site étudié.



Synthèse du fonctionnement actuel des carrefours dans le secteur d'étude

5.2. HYPOTHESES DE GENERATION DE TRAFIC

Les hypothèses les plus dimensionnantes en termes de volumes ont été intégrées à l'étude, afin de dimensionner les besoins au plus large.

Ratios de génération aux heures de pointe		
Nbr d'hab. par logt	2.4	
% d'actifs	46%	données INSEE
Part modale VP en émission (D-T)	68%	données INSEE
Part modale VP en réception (D-T)	68%	données INSEE
Taux de présence	85%	
Nbr de pers. par vh	1.1	

Hypothèses de génération prises en compte

La part modale de la voiture dans les déplacements domicile-travail est de 68% à Chambourcy (ce qui prend en compte la mauvaise desserte en transports en commun). La commune compte 46% d'actifs, ce qui s'explique par le fait que 25% de la population est retraitée et se déplace moins aux heures de pointe.

L'étalement de la pointe considéré se base sur l'heure la plus chargée de la période de pointe, le matin et le soir.

Étalement de la pointe	HPM		HPS	
	Emis	Reçus	Emis	Reçus
Logements	60%	5%	15%	40%

Génération (uvp/h)	HPM		HPS	
	Emis	Reçus	Emis	Reçus
par logement	0.348	0.029	0.087	0.232

Ratios de génération

Pour obtenir les ratios de génération ci-dessus, on effectue l'opération suivante : le nombre d'habitants par logement x % d'actifs x part modale de la voiture x taux de présence au travail (maladie, congé, télétravail...) / nombre de personnes par véhicule x étalement de la pointe.

CDVIA INGENIERIE & MESURE DES DEPLACEMENTS WWW.CDVIA.FR

Génération (uvp/h)	HPM		HPS		Journée	
	émis	reçus	émis	reçus	émis	reçus
Logements accession libre	81	7	20	54	473	473
Maisons individuelles	14	1	3	9	81	81
Logements sociaux	41	3	10	27	139	139
Crèche	0	4	4	0	4	4
TOTAL PROJET	136	15	38	91	698	698

Flux générés à la journée et aux heures de pointe par secteur en situation projet

A l'heure de pointe du matin, le site générera au total 152 véhicules (136 UVP émis et 15 UVP reçus). Le soir, le site générera 129 véhicules (38 UVP émis et 91 UVP reçus). Concernant la crèche, les flux considérés ne se basent que sur les employés, les flux des parents sont considérés comme des déplacements qui existent déjà et qui seront déviés vers le site.

Le calcul des niveaux de trafic à la journée se base sur les ratios suivants, issus de l'EGT 2020 (1.7 déplacement en voiture en lien avec le domicile par personne x 2.42 habitants par logement).

Ratios TMJ	
Nb logements	393
Nb déplacements en voiture quotidien (Yvelines)	2.2
Nb déplacements en lien avec le domicile	1.7
Nb habitants par logement	2.42

Ratios de génération pour les trafics à la journée

Ainsi, à terme, la génération du nombre de véhicules par le site s'élève à 1 400 déplacements par jour soit 700 véhicules émis et 700 véhicules reçus quotidiennement.

Comparé au reste des Yvelines, la commune de Chambourcy se situe en couronne périurbaine, comparé au reste des Yvelines. La desserte des transports en commun est limité mais présente, ce qui explique que le nombre de déplacements retenus en lien avec le domicile est de 1.5 et non 1.7 par jour.

Concrètement, le projet génère 1 400 déplacements en voiture chaque jour pour 940 habitants.

En moyenne, un habitant du site réalisera 1.5 déplacement en voiture quotidiennement. Il s'agit d'une moyenne entre les logements en accession (davantage motorisés) et les logements sociaux (moins motorisés).

5.3. PROJETS ANNEXES

L'impact du projet « Villa Joséphine » (230 nouveaux logements rue Jean Moulin) situé sur la commune de Poissy a été intégré à l'étude de trafic, afin de tester les conditions de circulation avec les deux projets.

L'impact de ce projet sera très limité aux heures de pointe. On présente les trafics générés par ce projet ci-dessous.

Les niveaux de trafic attendus avec ce projet seront moindres que ceux du projet de Chambourcy, dans la mesure où le nombre de logements est deux fois moins important.

800 déplacements en voiture supplémentaires chaque jour sont attendus (400 entrées et 400 sorties).

Génération (uvp/h)	HPM		HPS		Journée	
	émis	reçus	émis	reçus	émis	reçus
TOTAL PROJET	70	6	17	46	405	405

5.4. REPARTITION DES FLUX ORIGINE-DESTINATION

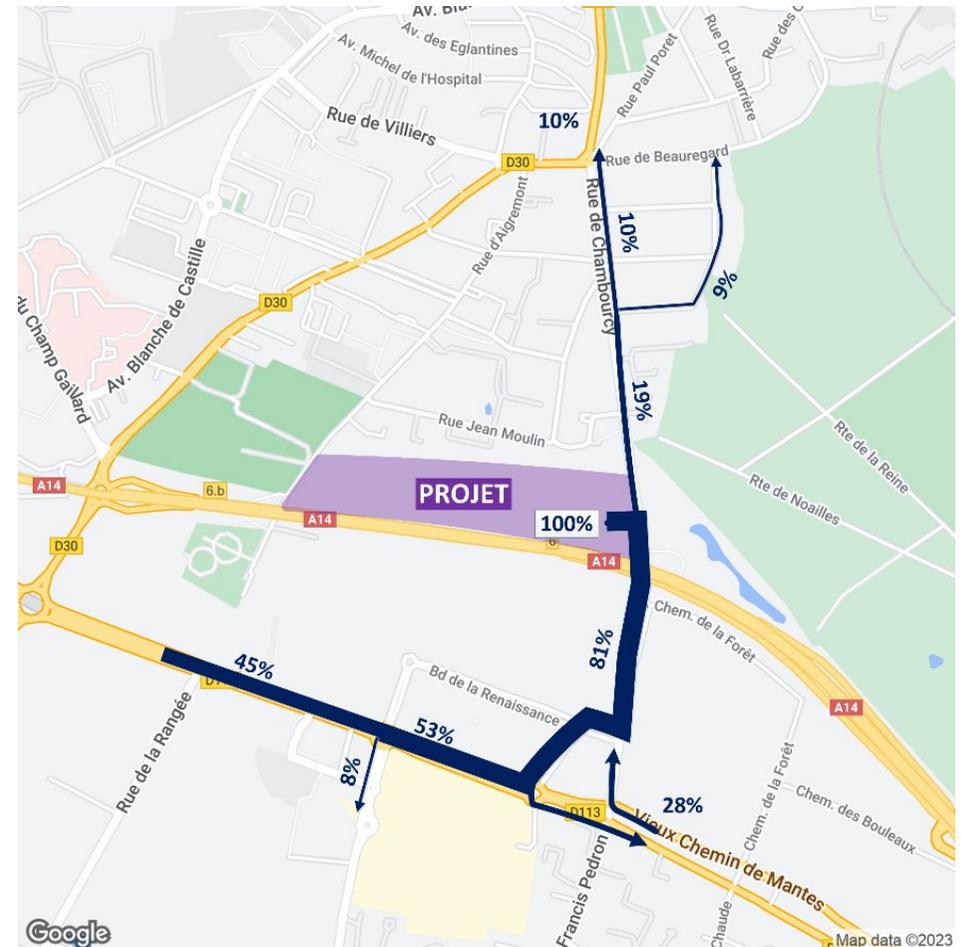
On présente ici la répartition des flux générés par le projet considéré dans son ensemble sur les axes routiers, à partir des données origine-destination domicile-travail de l'INSEE (2019).

La dispersion des flux s'opère principalement vers la route de Poissy, pour rejoindre la D113 puis le réseau autoroutier (A13 et A14).

La dispersion des flux restant se répartie au nord à travers Poissy et Saint-Germain-en-Laye à l'est, mais de manière plus modérée.

La répartition des flux pour le projet de la Villa Joséphine est différente, dans la mesure où les accès ne sont pas les mêmes. Les flux de ce projet emprunteront la D30 plutôt que la route de Poissy.

CDVIA INGENIERIE & MESURE DES DEPLACEMENTS WWW.CDVIA.FR



Répartition des flux origine destination liée au projet

6. ETUDE PREVISIONNELLE

6.1. FONCTIONNEMENT EN PHASE CHANTIER

On présente ici les principaux effets de l'impact d'une phase chantier.

Les camions proviendront principalement de l'A13 et de la D113, potentiellement de la D30 au nord. On estime le trafic poids-lourds à 25 PL/j en moyenne durant le chantier, pouvant atteindre 50 PL/j maximum.

La création d'un carrefour giratoire sur la route de Poissy impliquera de gérer les flux importants sur cet axe.

Aux heures de pointe du matin et du soir, les niveaux de trafic sur la route de Poissy sont proches des 650 UVP/h en direction de Poissy, alors qu'ils ne sont que de 350 UVP/h dans le sens opposé.

Dans le cas d'une éventuelle circulation en alternat, le feu tricolore devra être programmé pour laisser davantage de temps au sens le plus fréquenté.

Enfin, la mise en place de travaux sur la route de Poissy qui impliquera des reports de trafic sur les axes parallèles, principalement sur la D30 et potentiellement la D190. Les difficultés de circulations présentes sur ces axes aux heures de pointe seront renforcées, avec un allongement des temps de parcours.

6.2. CARTE DES TMJA PREVISIONNELS

On présente la carte des TMJA en situation prévisionnelle avec projet, à l'échelle du secteur, avec les taux de Poids-Lourds.

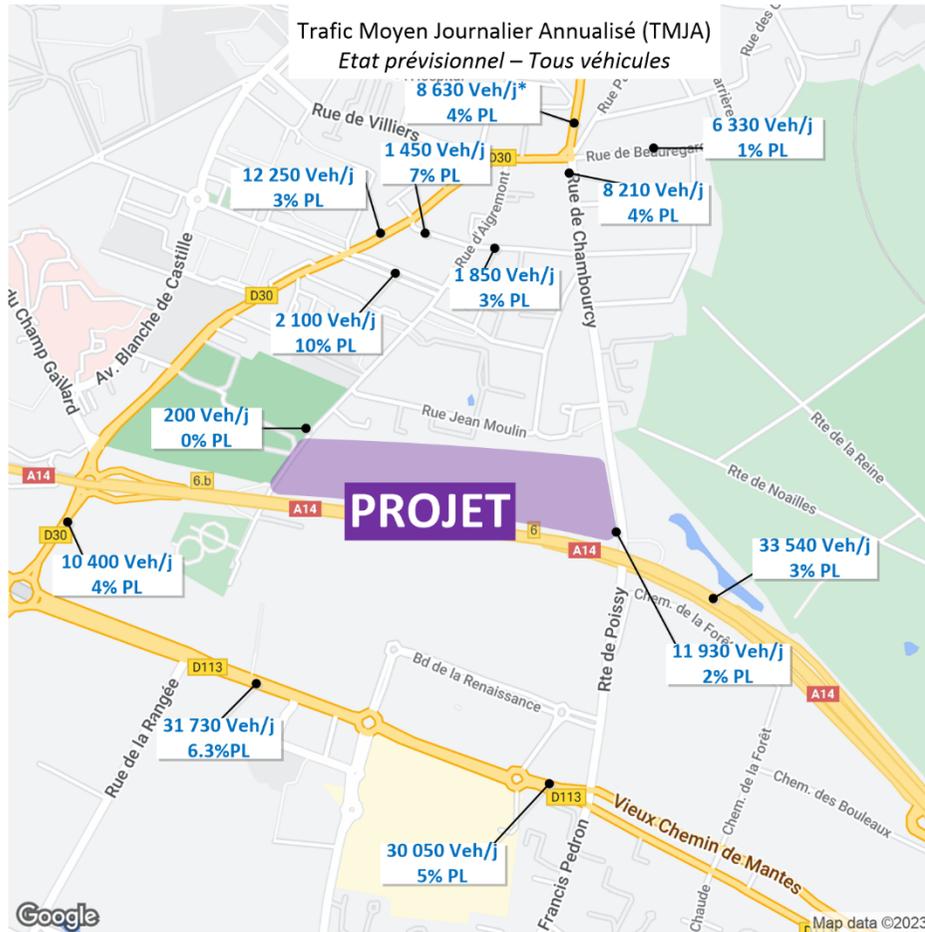
Les niveaux de trafic attendus par le projet se concentreront sur la route de Poissy, pour se disperser ensuite sur la D113 et l'A14. Ailleurs, les augmentations de trafic à la journée restent très faibles.

La route de Poissy sera l'axe le plus concerné par les augmentations de trafic, avec 1 130 véhicules supplémentaires attendus quotidiennement (+10%) Ils se disperseront rapidement des deux côtés de la D113.

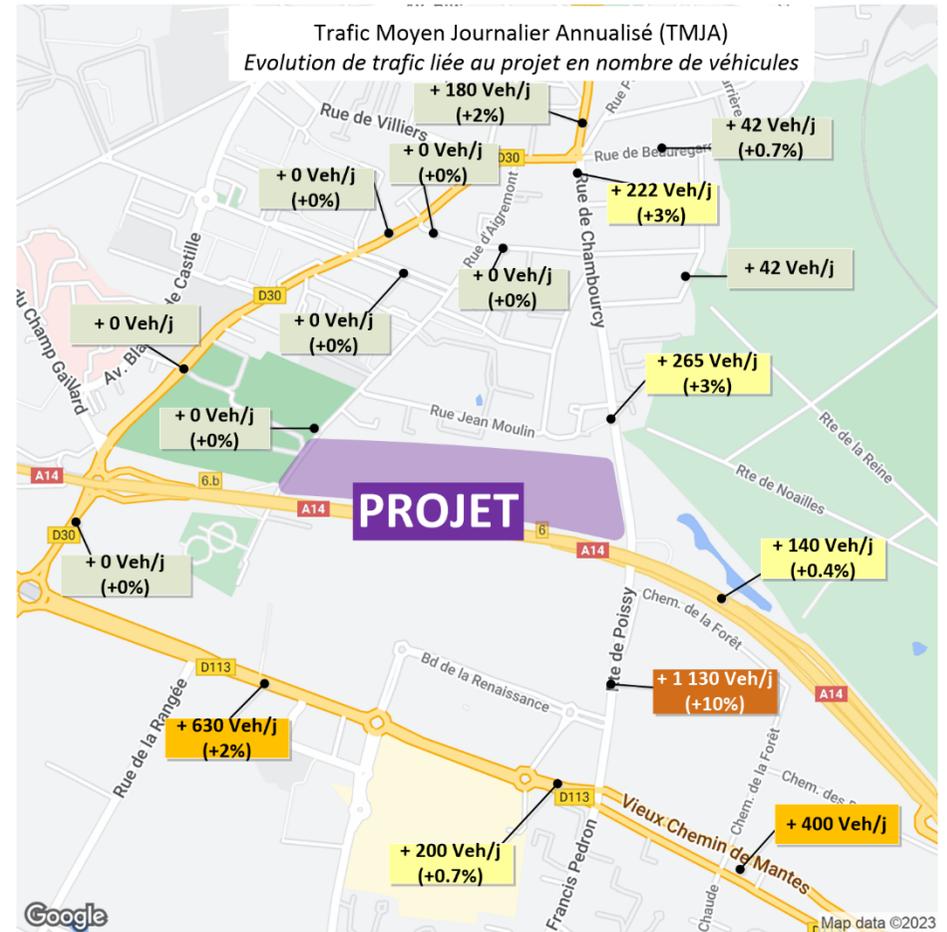
La D113 sera concernée par des suppléments de trafic allant de 200 à 600 véh/jour selon les sections, au niveau de la zone d'activité (évolutions inférieures à 2% par rapport à la situation actuelle).

En direction du nord et de Poissy, les niveaux de trafic augmenteront peu, les évolutions seront peu perceptibles (+220 à 265 véh/jour sur la rue de Chambourcy, +42 véh/jour sur la rue de Beauregard).

Le projet n'aura pas d'impact sur les axes au nord et à l'ouest du projet, comme la D30, la rue d'Aigremont ou l'avenue Lyautey.



Trafic Moyen Journalier prévisionnels en situation avec projet



Evolutions de trafic à la journée liées au projet

6.3. COMPTAGES DIRECTIONNELS AUX HEURES DE POINTE

On présente dans cette section les planches de trafic de synthèse aux heures de pointe du matin et du soir pour les différents modes de déplacements.

Les résultats sont donnés en nombre d'UVP (Unité de Véhicule Particulier) :

- 1 Véhicule particulier = 1 UVP
- 1 Poids-Lourd = 2 UVP
- 1 Deux Roues motorisé = 1/3 UVP

Les comptages ont été réalisés le jeudi 9 mars 2023 :

- Le matin entre 7h et 9h,
- Le soir entre 17h et 19h.

Les heures de pointe ont été identifiées :

- Le matin entre 8h et 9h,
- Le soir entre 17h30 et 18h30.

On note que les niveaux de trafic sont conséquents sur le réseau départemental aux heures de pointe. Les niveaux de trafic sur les rues résidentielles sont très faibles.

Le trafic poids-lourds et bus est bien présent, principalement sur le réseau routier départemental.

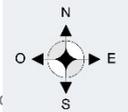
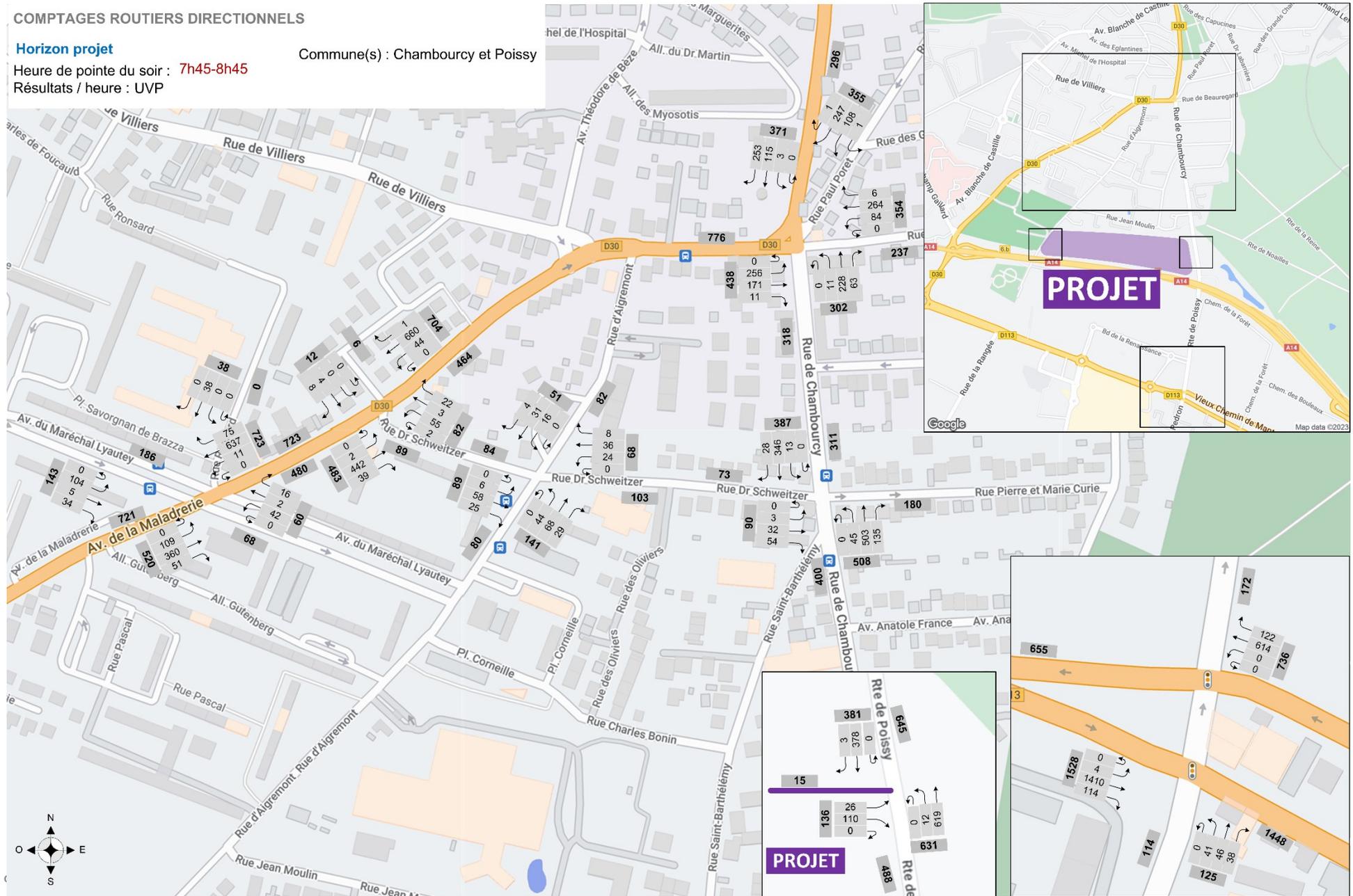
COMPTAGES ROUTIERS DIRECTIONNELS

Horizon projet

Heure de pointe du soir : 7h45-8h45

Résultats / heure : UVP

Commune(s) : Chambourcy et Poissy



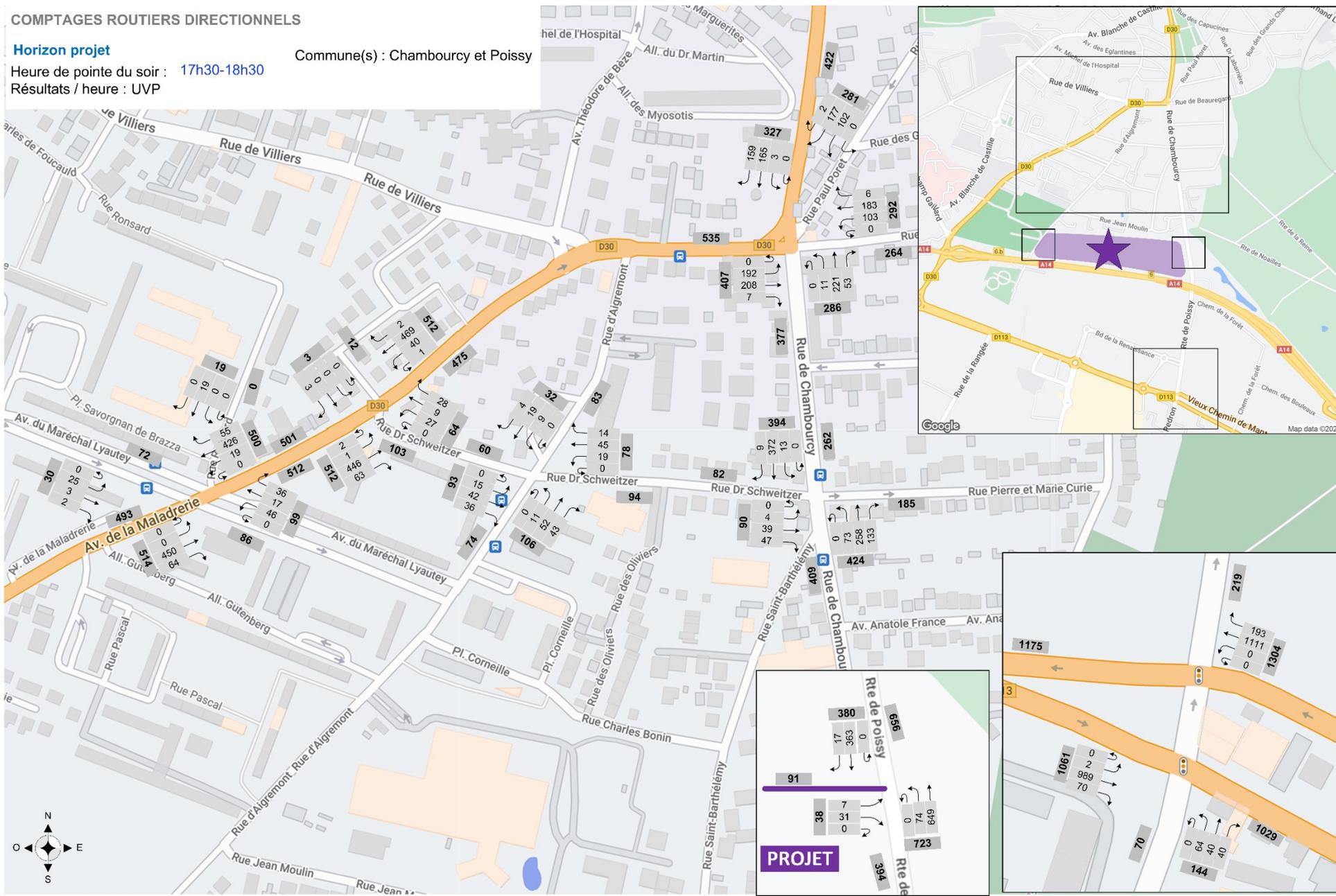
COMPTAGES ROUTIERS DIRECTIONNELS

Horizon projet

Heure de pointe du soir : 17h30-18h30

Résultats / heure : UVP

Commune(s) : Chambourcy et Poissy



CDVIA INGENIERIE & MESURE DES DEPLACEMENTS WWW.CDVIA.FR



6.4. FONCTIONNEMENT DES CARREFOURS AUX HEURES DE POINTE

Les conditions de circulation et réserves de capacité ont été évaluées sur 7 carrefours clés du secteur d'étude, en situation actuelle.

Tous les détails des calculs réalisés sur les carrefours d'étude sont disponibles en annexe.

Cet indicateur est calculé selon l'aménagement du carrefour avec les méthodes suivantes :

- Le logiciel CERTU « Girabase » pour les giratoires
- La méthodologie du « Guide de conception des carrefours à feux » du CEREMA pour les carrefours à feux
- La méthode dite « Allemande » de Harders & Siegloch pour les carrefours à STOP et Cédez-le-passage

On trouvera en annexes le détail des calculs de capacité.

Nous présenterons, pour chaque carrefour d'étude (actuel ou prévisionnel) :

- La géométrie
- Les réserves de capacité
- Les remontées de file d'attente moyennes théoriques
- Les chemins d'attente théoriques.

Le tableau ci-dessous récapitule la légende utilisée pour les réserves de capacité des mouvements non prioritaires :

LEGENDE	Carrefour à feux	Carrefour sans feu
fonctionnement satisfaisant	réserve > 15%	réserve > 25%
fonctionnement chargé	5% < réserve < 15%	15% < réserve < 25%
fonctionnement très chargé	-5% < réserve < 5%	5% < réserve < 15%
fonctionnement saturé	-15% < réserve < -5%	-15% < réserve < 5%
fonctionnement très saturé	réserve < -15%	réserve < -15%

6.4.1.1. Carrefour C1 : D30 / Poret / Beauregard / Chambourcy



Localisation du carrefour

Ce carrefour tricolore se situe à l'intersection entre la D30, la rue Poret, la rue de Beauregard et la rue de Chambourcy.

Aux heures de pointe, les conditions de circulation demeureront difficiles, en particulier le matin. L'impact du projet sur le fonctionnement du carrefour sera limité. Quelques véhicules supplémentaires pourront s'ajouter aux files d'attente existantes sur certains cycles.

Le matin, le carrefour est toujours proche de la saturation, avec des remontées de files très importantes sur la rue Poret, la rue de Beauregard ne sont pas significativement aggravées. La rue de Chambourcy sera la plus impactée, avec 2 véhicules supplémentaires en moyenne sur cette entrée (+10m). La file d'attente atteindra toujours 120m sur la RD30.

Le soir, les remontées de files sont moins importantes. La rue de Beauregard et la D30 ouest seront les plus concernées par le trafic supplémentaire, mais les remontées de files resteront assez proches de la situation actuelle.

La charge du carrefour est de 1 800 UVP/h en HPM (+1%) et de 1 580 UVP/h en HPS (+1%).

C1 : Feux tricolores D30 / Poret / Beauregard / Chambourcy			HPM				HPS			
Scénario	Ligne de feu ou mouvement non prioritaire	Nombre de files	Réserve de capacité globale du carrefour	Réserve de capacité	Demande maximale par file (u.v.p.)	Longueur de file d'attente par file max (m)	Réserve de capacité globale du carrefour	Réserve de capacité	Demande maximale par file (u.v.p.)	Longueur de file d'attente par file max (m)
Actuel	D30 nord	1	5%	65%	6	35	14%	56%	7	40
	D30 nord tād	1		30%	11	65		56%	7	40
	Poret	1		0%	25	150		23%	11	65
	Beauregard	1		0%	25	150		6%	13	80
	Chambourcy	1		17%	12	70		14%	13	80
	D30 Ouest	1		3%	20	120		16%	12	70
Projet	D30 nord	1	3%	64%	6	35	13%	49%	8	50
	D30 nord tād	1		30%	11	65		56%	7	40
	Poret	1		-3%	25	150		23%	11	65
	Beauregard	1		-3%	25	150		4%	13	80
	Chambourcy	1		7%	14	85		12%	13	80
	D30 Ouest	1		3%	14	85		16%	12	70

Réserves de capacité aux heures de pointe sur le carrefour

6.4.1.2. Carrefour C2 : D30 / Schweitzer



Localisation du carrefour

Ce carrefour stop se situe à l'intersection entre la D30 et la rue Schweitzer.

Le carrefour ne sera pas impacté par les flux liés au projet.

Le fonctionnement théorique du carrefour restera fluide aux heures de pointe. Les remontées de files sur la D30 seront toujours présentes le matin, mais ne seront pas aggravées.

Le soir, le carrefour demeurera fluide.

Les temps d'attente seront semblables à la situation actuelle.

La charge du carrefour est de 1250 UVP/h en HPM (+0%) et de 1070 UVP/h en HPS (+0%).

C2 : D30 / Schweitzer			HPM			HPS		
Scénario	Ligne de feu ou mouvement non prioritaire	Nombre de files	Réserve de capacité	Temps d'attente	Demande maximale par file (u.v.p.)	Réserve de capacité	Temps d'attente	Demande maximale par file (u.v.p.)
Actuel	T-à-D vers D30 Est	1	97%	5	0	96%	5	0
	T-à-D vers D30 ouest	1	99%	6	0	100%	5	0
	T-à-G depuis D30 Est	1	94%	5	0	94%	5	0
	T-à-G depuis D30 ouest	1	100%	6	0	100%	5	0
	TD depuis Schweitzer ouest	1	99%	15	0	97%	12	0
	TD depuis Champs Fleuris	1	98%	16	0	100%	0	0
Projet	T-à-G vers D30 ouest	1	86%	22	0	89%	16	0
	T-à-G vers D30 Est	1	100%	0	0	100%	0	0
	T-à-D vers D30 Est	1	97%	5	0	96%	5	0
	T-à-D vers D30 ouest	1	99%	6	0	100%	5	0
	T-à-G depuis D30 Est	1	94%	5	0	94%	5	0
	T-à-G depuis D30 ouest	1	100%	6	0	100%	5	0
	TD depuis Schweitzer ouest	1	99%	15	0	97%	12	0
	TD depuis Champs Fleuris	1	98%	16	0	100%	0	0
T-à-G vers D30 ouest	1	71%	26	0	89%	16	0	
T-à-G vers D30 Est	1	100%	0	0	100%	0	0	

Réserves de capacité et temps d'attente aux heures de pointe sur le carrefour

6.4.1.3. Carrefour C3 : D30 / Lyautey / Ronsard



Localisation du carrefour

Ce carrefour se situe au niveau du croisement entre la D30 et l'avenue Lyautey. Le carrefour ne sera pas impacté par les flux liés au projet.

Les conditions de circulation resteront les mêmes qu'actuellement, à savoir chargées aux heures de pointe, avec la formation d'importants ralentissements sur la D30, vers l'autoroute le matin et depuis l'autoroute le soir.

C3 : Feux tricolores D30 / Lyautey / Ronsard			HPM				HPS			
Scénario	Ligne de feu ou mouvement non prioritaire	Nombre de files	Réserve de capacité globale du carrefour	Réserve de capacité	Demande maximale par file (u.v.p.)	Longueur de file d'attente par file max (m)	Réserve de capacité globale du carrefour	Réserve de capacité	Demande maximale par file (u.v.p.)	Longueur de file d'attente par file max (m)
Actuel	D30 est	1	32%	0%	24	145	45%	27%	15	90
	Lyautey est	1		84%	3	20		75%	4	25
	D30 ouest	1		22%	16	95		14%	19	115
	Lyautey ouest	1		62%	5	30		92%	1	5
	Ronsard	1		81%	2	10		90%	1	5
Projet	D30 est	1	30%	-4%	26	155	45%	27%	15	90
	Lyautey est	1		84%	3	20		75%	4	25
	D30 ouest	1		22%	16	95		14%	19	115
	Lyautey ouest	1		62%	5	30		92%	1	5
	Ronsard	1		81%	2	10		90%	1	5

Réserves de capacité aux heures de pointe sur le carrefour

La charge du carrefour est de 1 450 UVP/h en HPM (+0%) et de 1 140 UVP/h en HPS (+0%).

6.4.1.4. Carrefour C4 : Schweitzer/Aigremont



Localisation du carrefour

Ce carrefour stop se situe à l'intersection entre la rue d'Aigremont et la rue Schweitzer.

Le projet n'aura pas d'impact sur le fonctionnement de ce carrefour.

Les conditions de circulation seront identiques à la situation actuelle. Elles sont très satisfaisantes aux heures de pointe, ce qui permet d'écouler les différentes branches sans créer de difficultés particulières.

Les temps d'attente seront très proches de la situation actuelle.

La charge du carrefour est de 320 UVP/h en HPM (+0%) et de 290 UVP/h en HPS (+0%).

C4 : Stop Aigremont / Schweitzer			HPM			HPS		
Scénario	Ligne de feu ou mouvement non prioritaire	Nombre de files	Réserve de capacité	Temps d'attente	Demande maximale par file (u.v.p.)	Réserve de capacité	Temps d'attente	Demande maximale par file (u.v.p.)
Actuel	T-à-D vers Aigremont sud	1	97%	4	0	98%	4	0
	T-à-D vers Aigremont nord	1	99%	4	0	98%	4	0
	T-à-G depuis Aigremont sud	1	99%	3	0	99%	3	0
	T-à-G depuis Aigremont nord	1	99%	3	0	99%	3	0
	TD depuis Schweitzer ouest	1	92%	6	0	94%	5	0
	TD depuis Schweitzer est	1	95%	5	0	94%	5	0
Projet	T-à-G vers Aigremont nord	1	96%	7	0	97%	6	0
	T-à-G vers Aigremont sud	1	95%	7	0	98%	6	0
	T-à-D vers Aigremont sud	1	97%	4	0	96%	4	0
	T-à-D vers Aigremont nord	1	99%	4	0	98%	4	0
	T-à-G depuis Aigremont sud	1	96%	3	0	99%	3	0
	T-à-G depuis Aigremont nord	1	99%	3	0	99%	3	0
	TD depuis Schweitzer ouest	1	92%	6	0	94%	5	0
	TD depuis Schweitzer est	1	95%	5	0	94%	5	0
	T-à-G vers Aigremont nord	1	96%	7	0	97%	6	0
	T-à-G vers Aigremont sud	1	95%	7	0	98%	6	0

Réserve de capacité et temps d'attente aux heures de pointe sur le carrefour

6.4.1.5. Carrefour C5 : Chambourcy / Schweitzer



Localisation du carrefour

Ce carrefour stop se situe à l'intersection entre la rue Schweitzer, la rue Pierre et Marie Curie et la rue de Chambourcy. La rue Curie est à sens unique en sortie de carrefour uniquement.

L'impact du projet sera très limité sur le fonctionnement du carrefour.

Les conditions de circulation sont très satisfaisantes aux heures de pointe, ce qui permet d'écouler les différentes branches sans créer de difficultés particulières

Les temps d'attente seront très proches de la situation actuelle.

La charge du carrefour est de 950 UVP/h en HPM (+2%) et de 940 UVP/h en HPS (+2%)

C5 : Stop Chambourcy / Schweitzer			HPM			HPS		
Scénario	Ligne de feu ou mouvement non prioritaire	Nombre de files	Réserve de capacité	Temps d'attente	Demande maximale par file (u.v.p.)	Réserve de capacité	Temps d'attente	Demande maximale par file (u.v.p.)
Actuel	T-à-D vers Chambourcy sud	1	92%	6	0	93%	6	0
	T-à-G depuis Chambourcy nord	1	98%	5	0	98%	4	0
	T-à-G depuis Chambourcy sud	1	95%	5	0	91%	5	0
	TD depuis Schweitzer	1	88%	16	0	85%	17	0
Projet	T-à-G vers Chambourcy nord	1	99%	16	0	98%	16	0
	T-à-D vers Chambourcy sud	1	92%	6	0	93%	6	0
	T-à-G depuis Chambourcy nord	1	98%	5	0	98%	4	0
	T-à-G depuis Chambourcy sud	1	95%	5	0	91%	5	0
	TD depuis Schweitzer	1	88%	16	0	83%	23	0
	T-à-G vers Chambourcy nord	1	99%	16	0	98%	16	0

Réserve de capacité et temps d'attente aux heures de pointe sur le carrefour

6.4.1.6. Carrefour C6 : D113 / Pedron / Poissy



Localisation du carrefour

Ce carrefour à feux tricolore se situe à l'intersection entre la D113, la rue Pedron et la rue de Poissy. La rue de Poissy est à sens unique uniquement vers le nord, en sortie de carrefour. Un sas central permet de relier les deux sens de la D113.

L'impact du projet sur ce carrefour sera très limité.

Les conditions de circulation sont fluides aux heures de pointe, ce qui signifie que l'ensemble des véhicules sont écoulés à chaque cycle. Les remontées de files sont faibles.

La charge du carrefour est de 2 370 UVP/h en HPM (+2%) et de 2 495 UVP/h en HPS (+1%).

C6 : Feux tricolores D113 / Pedron			HPM				HPS			
Scénario	Ligne de feu ou mouvement non prioritaire	Nombre de files	Réserve de capacité globale du carrefour	Réserve de capacité	Demande maximale par file (u.v.p.)	Longueur de file d'attente par file max (m)	Réserve de capacité globale du carrefour	Réserve de capacité	Demande maximale par file (u.v.p.)	Longueur de file d'attente par file max (m)
Actuel	D113 ouest	1	41%	39%	12	70	47%	57%	8	50
	Pedron	1		49%	4	25		42%	5	30
	SAS sud vers nord	1		80%	2	10		76%	2	10
	D113 Est	1		69%	5	30		48%	10	60
Projet	D113 ouest	1	39%	37%	12	70	45%	56%	8	50
	Pedron	1		49%	4	25		42%	5	30
	SAS sud vers nord	1		80%	2	10		76%	2	10
	D113 Est	1		69%	5	30		46%	10	60

Réserves de capacité aux heures de pointe sur le carrefour

6.4.1.7. Carrefour C7 : Route de Poissy / Accès projet



Localisation du carrefour

Ce carrefour giratoire sera aménagé au débouché de l'accès projet sur la route de Poissy (situé à l'est).

Avec les flux liés au projet, les conditions de circulation sont fluides aux heures de pointe. Au vu des niveaux de trafic sur la route de Poissy, il permet de faciliter le passage pour les véhicules souhaitant sortir du site. Ce carrefour accompagne les augmentations de trafic prévues, en limitant les temps d'attente et les remontées de files pour accéder au projet. La charge du carrefour est de 1 125 UVP/h en HPM (+16%) et de 1 125 UVP/h en HPS (+13%).

C7 : Giratoire Route de Poissy / Accès projet								
Scénario	Ligne de feu ou mouvement non prioritaire	Nombre de files	Réserve de capacité	Demande maximale par file (u.v.p.)	Longueur de file d'attente par file max (m)	Réserve de capacité	Demande maximale par file (u.v.p.)	Longueur de file d'attente par file max (m)
Projet	Poissy sud	1	63%	2	10	58%	2	10
	Poissy nord	1	78%	2	10	76%	2	10
	Projet	1	89%	2	10	97%	2	10

Réerves de capacité aux heures de pointe sur le carrefour

CDVIA INGENIERIE & MESURE DES DEPLACEMENTS WWW.CDVIA.FR

6.4.2. Synthèse des conditions de circulation aux heures de pointe

Aux heures de pointe, l'impact du projet sera très limité sur les conditions de circulation.

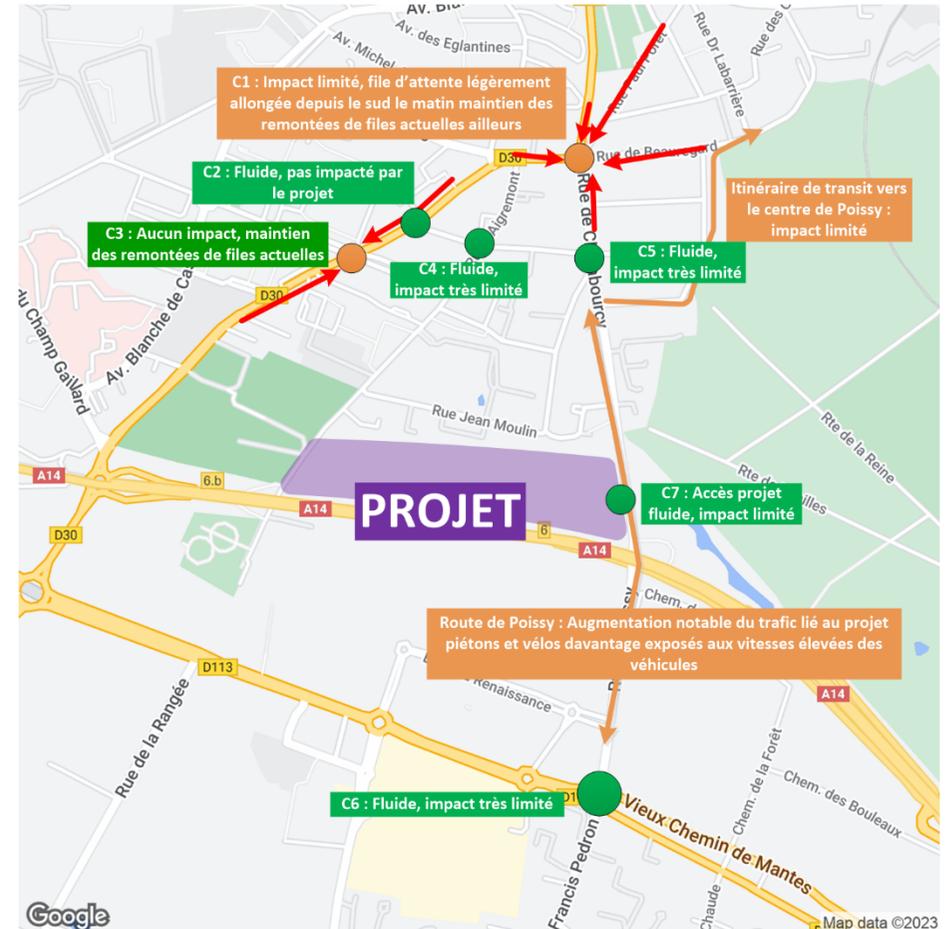
Le trafic se répartira essentiellement en direction du sud, sur la route de Poissy/rue de Chambourcy, la D113 qui pourront absorber les flux attendus. Les flux en direction de Poissy seront moindres.

Les conditions de circulations demeureront difficiles sur le carrefour C1, avec un peu plus de véhicules en attente depuis la rue de Chambourcy le matin. Les files d'attentes sur les autres branches seront proches de la situation actuelle, matin comme soir. Le fonctionnement du carrefour ne sera pas dégradé dans son fonctionnement.

Le carrefour C6, entre la D113 et la rue de Poissy, sera peu impacté dans son fonctionnement par les flux du projet. Il restera fluide aux heures de pointe.

Les carrefours au nord et à l'est du projet, le long de la D30 et de la rue d'Aigremont ne seront pas impactés par les flux du projet.

Les itinéraires piétons depuis le projet vers Chambourcy et la zone commerciales sont peu attrayants, de par leur exposition aux véhicules à pleine vitesse ou alors par le manque d'aménagements. La forte augmentation de trafic attendue sur la route de Poissy participe à augmenter l'insécurité pour les piétons exposés sur le trottoir.



Synthèse du fonctionnement actuel des carrefours dans le secteur d'étude

7. PRECONISATIONS

7.1. MESURES EN FAVEUR DES ALTERNATIVES A LA VOITURES INDIVIDUELLE

Afin d'améliorer l'accès au site, accompagner les évolutions de trafic attendus et favoriser les déplacements pour les modes alternatifs à la voiture individuelle, on peut proposer les aménagements suivants.

Dès à présent, l'amélioration des itinéraires entre Poissy et Chambourcy à pied et à vélo peut être entreprise, en considérant :

- La création d'une véritable piste cyclable et d'un cheminement piéton éloigné des véhicules sur la route de Poissy est conseillé, afin de sécuriser et de favoriser les déplacements à pied et à vélos sur cet itinéraire.
- L'apaisement de la rue d'Aigremont, qui constitue un itinéraire plus sécurisé pour les vélos entre Poissy et Chambourcy (faible trafic), notamment avec la mise en place de chicanes complémentaires aux ralentisseurs, destinés à faire respecter la zone 30 en vigueur.

Pour rappel, le temps de trajet à vélo depuis le centre de Poissy vers le site est de 12 min (en prenant en compte le relief), contre 6 min dans le sens de la descente en direction du centre.

- L'amélioration de l'itinéraire entre le sud de Poissy et la zone commerciale de Chambourcy. On peut envisager le réaménagement du chemin existant entre la D113 et la rue d'Aigremont, en installant le mobilier nécessaire pour interdire les véhicules motorisés type scooter. La création d'un chemin au nord de la D113, permet d'assurer la continuité du parcours.
- L'élargissement des cheminements piétons et mise aux normes PMR du carrefour entre la D113 et la route de Poissy

A l'horizon projet, nous conseillons plusieurs pistes d'amélioration des accès.

Nous conseillons l'ouverture de plusieurs accès dédiés aux modes actifs (piétons et vélos), en priorité sur la rue d'Aigremont pour favoriser les déplacements à pied vers l'école et à vélo vers le centre de Poissy.

Un accès piéton au nord du site, qui se connecte à la rue Jean Moulin offrira un raccourci de 200m pour les piétons en direction de Poissy depuis la future aire de jeux par rapport à l'entrée prévue.

L'aménagement de la voie de desserte du projet en zone de rencontre, compatible avec le trafic attendu, doit s'accompagner d'aménagement d'apaisement de la circulation pour casser la vitesse (chicanes, virages).

Concernant la desserte en transports en commun, on propose les pistes d'amélioration suivantes.

On propose le maintien de l'arrêt de bus au niveau du futur carrefour giratoire en pleine voie, afin de limiter les temps d'attente lorsque le bus redémarre.

L'arrêt de bus le plus proche est situé à 200 mètres de l'accès est du projet. Pour les futurs habitants situés plus à l'ouest dans le quartier, cet arrêt est pratiquement à un kilomètre. Deux autres accès pourraient être utilisés pour les habitants du quartier :

- L'arrêt Marcel Cerdan situé à environ 400 mètres de l'accès ouest du quartier, mais cela suppose de traverser le stade (à vérifier si la traversée est autorisée)
- L'arrêt Corneille situé à environ à environ 600 mètres de l'accès ouest du quartier.

Ces deux arrêts sont encore trop éloignés des habitations. Si le quartier commence à se développer plutôt du côté de la route de Poissy, un nouvel arrêt pourrait être créé à proximité du carrefour entre la nouvelle voie et le

route de Poissy intégrant les lignes s'arrêtant à Jean Moulin (lignes 8, 14,24 et 26)

Cependant à terme au vu de l'étendu du quartier (environ 800 mètres) et du nombre d'habitants prévus à terme (environ 800), une ligne de transport devra emprunter le nouveau quartier (à voir avec Ile de France mobilités). Une adaptation du trajet de la ligne 51 qui dispose d'une bonne fréquence pourrait être envisagée.

La mise en place de véhicules en autopartage peut également aller dans le sens de limiter l'emprise des véhicules et de mutualiser les déplacements en particulier pour les trajets locaux.



Mesures d'aménagements proposées dans le secteur d'étude

7.2. STATIONNEMENT VELO

Le PDUIF prescrit le dimensionnement du stationnement vélo à prévoir.

 Les normes proposées sont minimales, il appartiendra aux collectivités de s'investir plus avant en faveur du vélo en proposant des normes plus contraignantes, qui exigent la réalisation de davantage de places.

- Habitat collectif* : 0,75 m² par logement pour les logements jusqu'à deux pièces principales et 1,5 m² par logement dans les autres cas, avec une superficie minimale de 3 m² ;
- Bureaux* : 1,5 m² pour 100 m² de surface de plancher.
- Activités, commerces de plus de 500 m² de surface de plancher, industries et équipements publics : a minima une place pour dix employés. On prévoira aussi le stationnement des visiteurs.
- Établissements scolaires (écoles primaires, collèges, lycées, universités) : 1 place pour huit à douze élèves.

Il est recommandé aux collectivités de suivre les recommandations visées ci-après pour adapter l'offre de stationnement vélo selon le niveau de l'établissement scolaire concerné :

- Ecoles primaires : une place pour 8 à 12 élèves,
- Collèges et lycées : une place pour 3 à 5 élèves ;
- Universités et autres : une place pour 3 à 5 étudiants

* Conformément à l'arrêté du 20 février 2012 relatif à l'application des articles R. 111-14-2 à R. 111-14-5 du code de la construction et de l'habitation, pris pour application du décret du 25 juillet 2011 relatif aux installations dédiées à la recharge des véhicules électriques ou hybrides rechargeables dans les bâtiments et aux infrastructures pour le stationnement sécurisé des vélos.

Mesure prescriptive du PDUIF sur le stationnement vélo privé

On détermine ainsi l'offre de stationnement vélo à prévoir à partir des éléments suivants :

- 0.75 m² de local vélo par logement pour les logements collectifs jusqu'à 2 pièces principales et 1.5 m² par logement dans les autres cas
- 1 place pour 10 employés pour 500m² de commerces
- Emprise d'un vélo en m² : 1.2

Bâtiments	Type de logement	Nombre de logements	Local vélo (m ²)	Places vélo à prévoir
1 à 7 (Accession libre)	T2	63	47	39
	T3	60	90	75
	T4	30	45	38
	T5	1	2	1
8 à 10 (Accession libre)	T1	13	10	8
	T2	18	14	11
	T3	39	59	49
	T4	11	17	14
11 à 15 (Social)	T1	5	4	3
	T2	36	27	23
	T3	45	68	56
	T4	21	32	26
	T5	11	17	14
TOTAL		353	428	357

Offre à prévoir en stationnement vélo pour les logements collectifs

- L'offre à prévoir pour les logements est de 357 places (428m² de locaux vélos)
- 1 place pour 10 employés pour 500m² de commerces + crèche = 2 à 3 places
- Stationnement visiteur crèche et commerce : 2 à 3 places

8. ANNEXES

8.1. COMPTAGES EN LIGNE

8.1.1. Avenue Lyautey (Poissy)



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

Lieu de pose

Ville Poissy

Route ou Rue Avenue Lyautey

Sens 1 Vers D30

Sens 2 Vers Rue d'Aigremont

Entre ...

et ...

Vitesse autorisée Sens 1 -

Vitesse autorisée Sens 2 -

Coordonnées GPS 48.91982 2.03445

Coordonnées Lambert 93

Remarques

Résultats

	Sens 1					Sens 2				
	TV	VL	PL	2R	Vélos	TV	VL	PL	2R	Vélos
Total campagne (7 jours)	1 100	950	100	10	12	1 000	900	100	20	9
Trafic Moyen/ Jour ouvrés (TMJO)	1 100	950	100	10	12	1 000	900	100	20	9
Trafic Moyen / Jour (TMJ)	1 100	950	100	10	12	1 000	900	100	20	9
Vitesse Médiane (V50)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Vitesse 85% (V85)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Vitesse Moyenne (Vmoj)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

Références

Numéro d'affaire 8924

Client NEXITY

Enquêtes réalisées par CDVIA

Pose du matériel 08/03/2023

Début d'analyse 09/03/2023

Fin d'analyse 09/03/2023

Plan de localisation



Photo(s) du matériel posé



SENS 1 Avenue Lyautey / Vers D30 / à Poissy **SYNTHESE** du 09/03/2023 au 09/03/2023

SYNTHESE DES DONNEES

	HPM 9 h 10 h				HPS 17 h 18 h				diurne 6 h 22 h				nocturne 22 h 6 h			
	J	%TMJ	JO	%TMJO	J	%TMJ	JO	%TMJO	J	%TMJ	JO	%TMJO	J	%TMJ	JO	%TMJO
diurne	1 000	91%	1 000	91%	881	92%	881	92%	105	90%	105	90%	11	92%	11	92%
nocturne	100	9%	100	9%	76	8%	76	8%	12	10%	12	10%	1	8%	1	8%
HPM	81	7%	81	7%	67	7%	67	7%	12	10%	12	10%	1	8%	1	8%
HPS	107	10%	107	10%	99	10%	99	10%	7	6%	7	6%	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
jeudi 9 mars 2023	7	5	1	0	6	33	25	49	75	81	67	75	68	75	46	44	94	107	69	65	39	27	21	19	1 006	92	1 098
Trafic moyen TLJ	7	5	1	0	6	33	25	49	75	81	67	75	68	75	46	44	94	107	69	65	39	27	21	19	1 006	92	1 098
Trafic moyen JO	7	5	1	0	6	33	25	49	75	81	67	75	68	75	46	44	94	107	69	65	39	27	21	19	1 006	92	1 098



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
jeudi 9 mars 2023	7	5	1	0	5	26	20	42	60	67	58	68	60	67	35	39	88	99	61	57	37	23	15	17	881	76	957
Trafic moyen TLJ	7	5	1	0	5	26	20	42	60	67	58	68	60	67	35	39	88	99	61	57	37	23	15	17	881	76	957
Trafic moyen JO	7	5	1	0	5	26	20	42	60	67	58	68	60	67	35	39	88	99	61	57	37	23	15	17	881	76	957

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
jeudi 9 mars 2023	0	0	0	0	1	7	5	6	15	12	8	7	5	5	8	5	5	7	7	6	2	2	2	2	105	12	117
Trafic moyen TLJ	0	0	0	0	1	7	5	6	15	12	8	7	5	5	8	5	5	7	7	6	2	2	2	2	105	12	117
Trafic moyen JO	0	0	0	0	1	7	5	6	15	12	8	7	5	5	8	5	5	7	7	6	2	2	2	2	105	12	117

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
jeudi 9 mars 2023	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	2	3	0	1	0	1	1	0	1	1	0	11	1	12
Trafic moyen TLJ	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	2	3	0	1	0	1	1	0	1	1	0	11	1	12
Trafic moyen JO	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	2	3	0	1	0	1	1	0	1	1	0	11	1	12

Vélos

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
jeudi 9 mars 2023	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1	1	0	2	1	0	0	0	1	0	1	0	1	3	0	9	3	12
Trafic moyen TLJ	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1	1	0	2	1	0	0	0	1	0	1	0	1	3	0	9	3	12
Trafic moyen JO	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1	1	0	2	1	0	0	0	1	0	1	0	1	3	0	9	3	12

SENS 2 Avenue Lyautey / Vers Rue d'Aigremont / à Poissy

SYNTHESE du 09/03/2023 au 09/03/2023



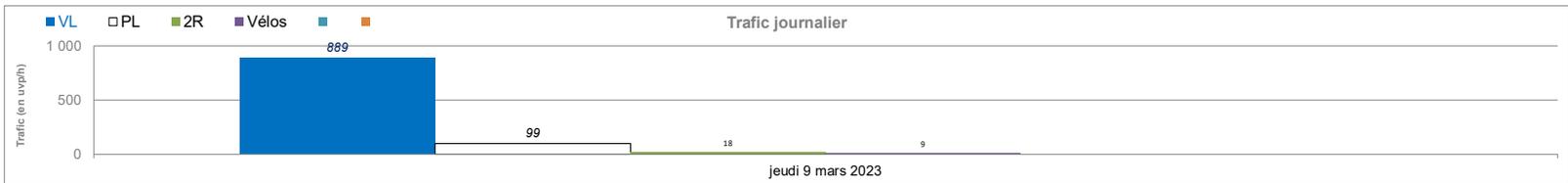
SYNTHESE DES DONNEES

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

	TV				VL				PL				2R				Vélos			
	J	%TMJ	JO	%TMJO	J	%TMJ	JO	%TMJO	J	%TMJ	JO	%TMJO	J	%TMJ	JO	%TMJO	J	%TMJ	JO	%TMJO
diurne	950	95%	950	95%	838	94%	838	94%	90	91%	90	91%	13	72%	13	72%	7	78%	7	78%
nocturne	50	5%	50	5%	51	6%	51	6%	9	9%	9	9%	5	28%	5	28%	2	22%	2	22%
HPM	79	8%	79	8%	68	8%	68	8%	11	11%	11	11%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%
HPS	95	10%	95	10%	84	9%	84	9%	8	8%	8	8%	2	11%	2	11%	1	11%	1	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
	jeudi 9 mars 2023	8	6	0	1	4	11	27	39	79	65	61	75	38	68	50	56	85	95	77	54	50	29	18	19	948	67	1 015
	Trafic moyen TLJ	8	6	0	1	4	11	27	39	79	65	61	75	38	68	50	56	85	95	77	54	50	29	18	19	948	67	1 015
	Trafic moyen JO	8	6	0	1	4	11	27	39	79	65	61	75	38	68	50	56	85	95	77	54	50	29	18	19	948	67	1 015



VL	Jour/Heure	0	1	2	3	4	5	6	7	8	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	Diurne	Nocturne	Journée	
	jeudi 9 mars 2023	6	6	0	1	3	8	23	30	68	55	56	64	34	60	46	51	79	84	69	48	45	26	12	15	838	51	889
	Trafic moyen TLJ	6	6	0	1	3	8	23	30	68	55	56	64	34	60	46	51	79	84	69	48	45	26	12	15	838	51	889
	Trafic moyen JO	6	6	0	1	3	8	23	30	68	55	56	64	34	60	46	51	79	84	69	48	45	26	12	15	838	51	889

PL	Jour/Heure	0	1	2	3	4	5	6	7	8	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	Diurne	Nocturne	Journée	
	jeudi 9 mars 2023	1	0	0	0	1	3	4	8	11	10	5	9	3	5	3	4	4	8	6	5	2	3	2	2	90	9	99
	Trafic moyen TLJ	1	0	0	0	1	3	4	8	11	10	5	9	3	5	3	4	4	8	6	5	2	3	2	2	90	9	99
	Trafic moyen JO	1	0	0	0	1	3	4	8	11	10	5	9	3	5	3	4	4	8	6	5	2	3	2	2	90	9	99

2R	Jour/Heure	0	1	2	3	4	5	6	7	8	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	Diurne	Nocturne	Journée	
	jeudi 9 mars 2023	1	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	1	1	3	1	1	1	2	1	0	1	0	2	2	13	5	18
	Trafic moyen TLJ	1	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	1	1	3	1	1	1	2	1	0	1	0	2	2	13	5	18
	Trafic moyen JO	1	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	1	1	3	1	1	1	2	1	0	1	0	2	2	13	5	18

Vélos	Jour/Heure	0	1	2	3	4	5	6	7	8	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	Diurne	Nocturne	Journée	
	jeudi 9 mars 2023	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	1	1	1	1	1	2	0	2	0	7	2	9
	Trafic moyen TLJ	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	1	1	1	1	1	2	0	2	0	7	2	9
	Trafic moyen JO	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	1	1	1	1	1	2	0	2	0	7	2	9

8.1.2. Rue Schweitzer ouest (Poissy)

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

Lieu de pose

Ville Poissy

Route ou Rue Rue Dr Schweitzer

Sens 1 Vers Rue d'Aigremont

Sens 2 Vers D30

Entre ...

et ...

Vitesse autorisée Sens 1 -

Vitesse autorisée Sens 2 -

Coordonnées GPS 48.92097 2.03378

Coordonnées Lambert 93

Remarques

Résultats

	Sens 1					Sens 2				
	TV	VL	PL	2R	Vélos	TV	VL	PL	2R	Vélos
Total campagne (7 jours)	700	600	100	10	2	750	700	0	10	5
Trafic Moyen/ Jour ouvrés (TMJO)	700	600	100	10	2	750	700	0	10	5
Trafic Moyen / Jour (TMJ)	700	600	100	10	2	750	700	0	10	5
Vitesse Médiane (V50)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Vitesse 85% (V85)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Vitesse Moyenne (Vmo)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

Références

Numéro d'affaire 8924

Client NEXITY

Enquêtes réalisées par CDVIA

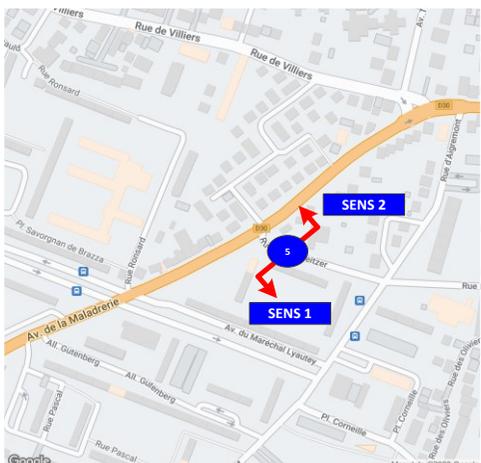
Pose du matériel 08/03/2023

Début d'analyse 09/03/2023

Fin d'analyse 09/03/2023

Plan de localisation

Photo(s) du matériel posé





SENS 1 Rue Dr Schweitzer / Vers Rue d'Aigremont / à Poissy **SYNTHESE** du 09/03/2023 au 09/03/2023

	HPM 8 h 9 h				HPS 17 h 18 h				diurne 6 h 22 h				nocturne 22 h 6 h							
	J	%TMJ	JO	%TMJO	J	%TMJ	JO	%TMJO	J	%TMJ	JO	%TMJO	J	%TMJ	JO	%TMJO				
diurne	650	93%	650	93%	576	95%	576	95%	80	90%	80	90%	6	67%	6	67%	1	50%	1	50%
nocturne	50	7%	50	7%	33	5%	33	5%	9	10%	9	10%	3	33%	3	33%	1	50%	1	50%
HPM	81	12%	81	12%	74	12%	74	12%	7	8%	7	8%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%
HPS	75	11%	75	11%	67	11%	67	11%	7	8%	7	8%	1	11%	1	11%	0	0%	0	0%

RECAPITULATIF DES FLUX ET VITESSES

TV	Jour/Heure	TRAFIC MOYEN																							Diurne	Nocturne	Journée	
		0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22				23
	jeudi 9 mars 2023	5	3	2	6	2	6	17	31	81	35	39	41	37	31	29	34	55	75	68	51	25	14	13	9	663	46	709
Trafic moyen TLJ		5	3	2	6	2	6	17	31	81	35	39	41	37	31	29	34	55	75	68	51	25	14	13	9	663	46	709
Trafic moyen JO		5	3	2	6	2	6	17	31	81	35	39	41	37	31	29	34	55	75	68	51	25	14	13	9	663	46	709



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
	jeudi 9 mars 2023	4	3	2	5	1	3	12	22	74	27	36	33	32	28	24	31	52	67	61	44	23	10	9	6	576	33	609
Trafic moyen TLJ		4	3	2	5	1	3	12	22	74	27	36	33	32	28	24	31	52	67	61	44	23	10	9	6	576	33	609
Trafic moyen JO		4	3	2	5	1	3	12	22	74	27	36	33	32	28	24	31	52	67	61	44	23	10	9	6	576	33	609

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
	jeudi 9 mars 2023	1	0	0	1	1	2	5	7	7	8	3	7	5	3	5	3	3	7	7	5	2	3	2	2	80	9	89
Trafic moyen TLJ		1	0	0	1	1	2	5	7	7	8	3	7	5	3	5	3	3	7	7	5	2	3	2	2	80	9	89
Trafic moyen JO		1	0	0	1	1	2	5	7	7	8	3	7	5	3	5	3	3	7	7	5	2	3	2	2	80	9	89

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
	jeudi 9 mars 2023	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	2	0	1	2	1	6	3	9
Trafic moyen TLJ		0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	2	0	1	2	1	6	3	9
Trafic moyen JO		0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	2	0	1	2	1	6	3	9

Vélos	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
	jeudi 9 mars 2023	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	2
Trafic moyen TLJ		0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	2
Trafic moyen JO		0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	2

SENS 2 Rue Dr Schweitzer / Vers D30 / à Poissy **SYNTHESE du 09/03/2023 au 09/03/2023** **CDVIA**

SYNTHESE DES DONNEES HPM 8 h 9 h HPS 16 h 17 h diurne 6 h 22 h nocturne 22 h 6 h

	TV				VL				PL				2R				Vélos			
	J	%TMJ	JO	%TMJO	J	%TMJ	JO	%TMJO	J	%TMJ	JO	%TMJO	J	%TMJ	JO	%TMJO	J	%TMJ		
diurne	700	93%	700	93%	655	95%	655	95%	14	78%	14	78%	9	90%	9	90%	5	100%	5	100%
nocturne	50	7%	50	7%	37	5%	37	5%	4	22%	4	22%	1	10%	1	10%	0	0%	0	0%
HPM	47	6%	47	6%	47	7%	47	7%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%
HPS	65	9%	65	9%	64	9%	64	9%	0	0%	0	0%	1	10%	1	10%	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
jeudi 9 mars 2023	5	2	1	6	8	3	10	29	47	45	48	56	54	49	36	37	65	63	57	38	37	12	5	12	683	42	725
Trafic moyen TLJ	5	2	1	6	8	3	10	29	47	45	48	56	54	49	36	37	65	63	57	38	37	12	5	12	683	42	725
Trafic moyen JO	5	2	1	6	8	3	10	29	47	45	48	56	54	49	36	37	65	63	57	38	37	12	5	12	683	42	725



VL

Jour/Heure	0	1	2	3	4	5	6	7	8	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	Diurne	Nocturne	Journée	
jeudi 9 mars 2023	5	2	1	4	7	2	7	28	47	41	46	50	52	48	35	37	64	61	55	37	35	12	5	11	655	37	692
Trafic moyen TLJ	5	2	1	4	7	2	7	28	47	41	46	50	52	48	35	37	64	61	55	37	35	12	5	11	655	37	692
Trafic moyen JO	5	2	1	4	7	2	7	28	47	41	46	50	52	48	35	37	64	61	55	37	35	12	5	11	655	37	692

PL

Jour/Heure	0	1	2	3	4	5	6	7	8	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	Diurne	Nocturne	Journée	
jeudi 9 mars 2023	0	0	0	2	1	1	2	0	0	4	1	5	0	0	1	0	0	0	1	0	0	0	0	0	14	4	18
Trafic moyen TLJ	0	0	0	2	1	1	2	0	0	4	1	5	0	0	1	0	0	0	1	0	0	0	0	0	14	4	18
Trafic moyen JO	0	0	0	2	1	1	2	0	0	4	1	5	0	0	1	0	0	0	1	0	0	0	0	0	14	4	18

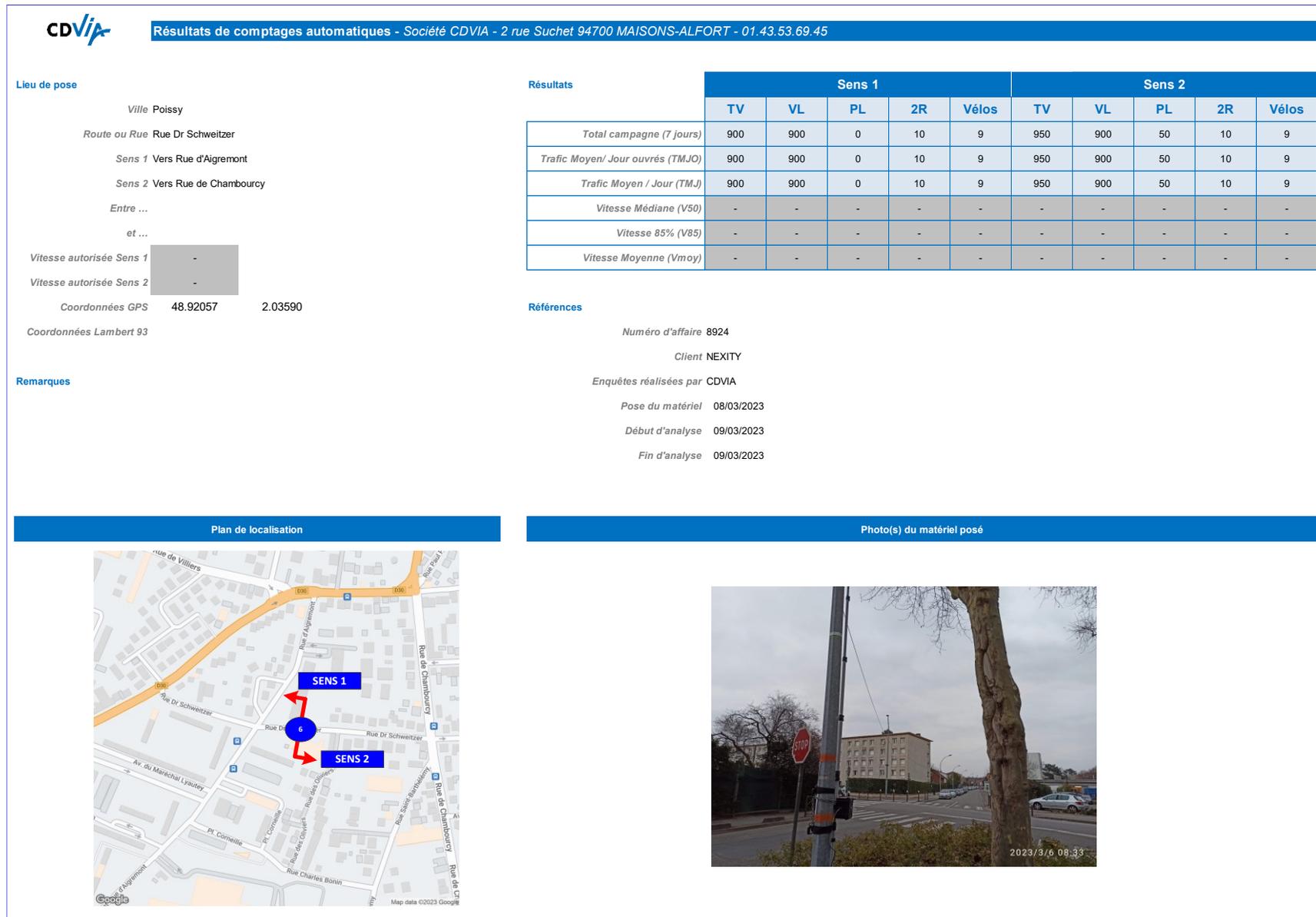
2R

Jour/Heure	0	1	2	3	4	5	6	7	8	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	Diurne	Nocturne	Journée
jeudi 9 mars 2023	0	0	0	0	0	0	1	1	0	1	0	1	1	0	0	1	1	1	0	1	0	0	1	9	1	10
Trafic moyen TLJ	0	0	0	0	0	0	1	1	0	1	0	1	1	0	0	1	1	1	0	1	0	0	1	9	1	10
Trafic moyen JO	0	0	0	0	0	0	1	1	0	1	0	1	1	0	0	1	1	1	0	1	0	0	1	9	1	10

Vélos

Jour/Heure	0	1	2	3	4	5	6	7	8	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	Diurne	Nocturne	Journée
jeudi 9 mars 2023	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0	1	0	1	1	1	0	0	5	0	5
Trafic moyen TLJ	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0	1	0	1	1	1	0	0	5	0	5
Trafic moyen JO	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0	1	0	1	1	1	0	0	5	0	5

8.1.3. Rue Schweitzer est (Poissy)



SENS 1 Rue Dr Schweitzer / Vers Rue d'Aigremont / à Poissy **SYNTHESE** du 09/03/2023 au 09/03/2023

SYNTHESE DES DONNEES

	HPM 8h 9h				HPS 16h 17h				diurne 6h 22h				nocturne 22h 6h							
	J	TV %TMJ	JO	%TMJO	J	VL %TMJ	JO	%TMJO	J	PL %TMJ	JO	%TMJO	J	2R %TMJ	JO	%TMJO	J	Vélos %TMJ	JO	%TMJO
diurne	850	94%	850	94%	837	94%	837	94%	8	73%	8	73%	11	92%	11	92%	9	100%	9	100%
nocturne	50	6%	50	6%	49	6%	49	6%	3	27%	3	27%	1	8%	1	8%	0	0%	0	0%
HPM	70	8%	70	8%	68	8%	68	8%	1	9%	1	9%	1	8%	1	8%	0	0%	0	0%
HPS	87	10%	87	10%	86	10%	86	10%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	1	11%	1	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	
jeudi 9 mars 2023	8	3	3	3	6	9	6	8	33	70	50	45	67	58	47	42	75	87	75	87	50	53	18	9	9	865	53	918
Trafic moyen TLJ	8	3	3	3	6	9	6	8	33	70	50	45	67	58	47	42	75	87	75	87	50	53	18	9	9	865	53	918
Trafic moyen JO	8	3	3	3	6	9	6	8	33	70	50	45	67	58	47	42	75	87	75	87	50	53	18	9	9	865	53	918



VL

Jour/Heure	0	1	2	3	4	5	6	7	8	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	Diurne	Nocturne	Journée	
jeudi 9 mars 2023	8	3	3	4	8	5	7	32	68	45	44	65	55	46	41	73	86	73	85	49	51	17	9	9	837	49	886
Trafic moyen TLJ	8	3	3	4	8	5	7	32	68	45	44	65	55	46	41	73	86	73	85	49	51	17	9	9	837	49	886
Trafic moyen JO	8	3	3	4	8	5	7	32	68	45	44	65	55	46	41	73	86	73	85	49	51	17	9	9	837	49	886

PL

Jour/Heure	0	1	2	3	4	5	6	7	8	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	Diurne	Nocturne	Journée	
jeudi 9 mars 2023	0	0	0	1	1	1	0	0	1	2	1	1	0	0	1	0	0	2	0	0	0	0	0	0	8	3	11
Trafic moyen TLJ	0	0	0	1	1	1	0	0	1	2	1	1	0	0	1	0	0	2	0	0	0	0	0	0	8	3	11
Trafic moyen JO	0	0	0	1	1	1	0	0	1	2	1	1	0	0	1	0	0	2	0	0	0	0	0	0	8	3	11

2R

Jour/Heure	0	1	2	3	4	5	6	7	8	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	Diurne	Nocturne	Journée	
jeudi 9 mars 2023	0	0	0	1	0	0	1	1	1	1	0	0	1	1	0	2	0	0	1	0	2	0	0	0	11	1	12
Trafic moyen TLJ	0	0	0	1	0	0	1	1	1	1	0	0	1	1	0	2	0	0	1	0	2	0	0	0	11	1	12
Trafic moyen JO	0	0	0	1	0	0	1	1	1	1	0	0	1	1	0	2	0	0	1	0	2	0	0	0	11	1	12

Vélos

Jour/Heure	0	1	2	3	4	5	6	7	8	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	Diurne	Nocturne	Journée	
jeudi 9 mars 2023	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	1	2	0	0	1	0	1	1	0	1	0	0	0	9	0	9
Trafic moyen TLJ	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	1	2	0	0	1	0	1	1	0	1	0	0	0	9	0	9
Trafic moyen JO	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	1	2	0	0	1	0	1	1	0	1	0	0	0	9	0	9

SENS 2 Rue Dr Schweitzer / Vers Rue de Chambourcy / à Poissy

SYNTHESE du 09/03/2023 au 09/03/2023



SYNTHESE DES DONNEES

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

	TV				VL				PL				2R				Vélos			
	J	%TMJ	JO	%TMJO	J	%TMJ	JO	%TMJO	J	%TMJ	JO	%TMJO	J	%TMJ	JO	%TMJO	J	%TMJ	JO	%TMJO
diurne	900	95%	900	95%	872	95%	872	95%	25	96%	25	96%	10	100%	10	100%	8	89%	8	89%
nocturne	50	5%	50	5%	42	5%	42	5%	1	4%	1	4%	0	0%	0	0%	1	11%	1	11%
HPM	111	12%	111	12%	106	12%	106	12%	3	12%	3	12%	1	10%	1	10%	1	11%	1	11%
HPS	98	10%	98	10%	95	10%	95	10%	1	4%	1	4%	1	10%	1	10%	1	11%	1	11%

RECAPITULATIF DES FLUX ET VITESSES

TV	Jour/Heure	Trafic journalier																							Diurne	Nocturne	Journée	
		0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22				23
	jeudi 9 mars 2023	4	2	5	8	2	7	26	52	111	53	53	70	49	53	49	40	83	98	79	62	25	12	11	5	915	44	959
	Trafic moyen TLJ	4	2	5	8	2	7	26	52	111	53	53	70	49	53	49	40	83	98	79	62	25	12	11	5	915	44	959
	Trafic moyen JO	4	2	5	8	2	7	26	52	111	53	53	70	49	53	49	40	83	98	79	62	25	12	11	5	915	44	959



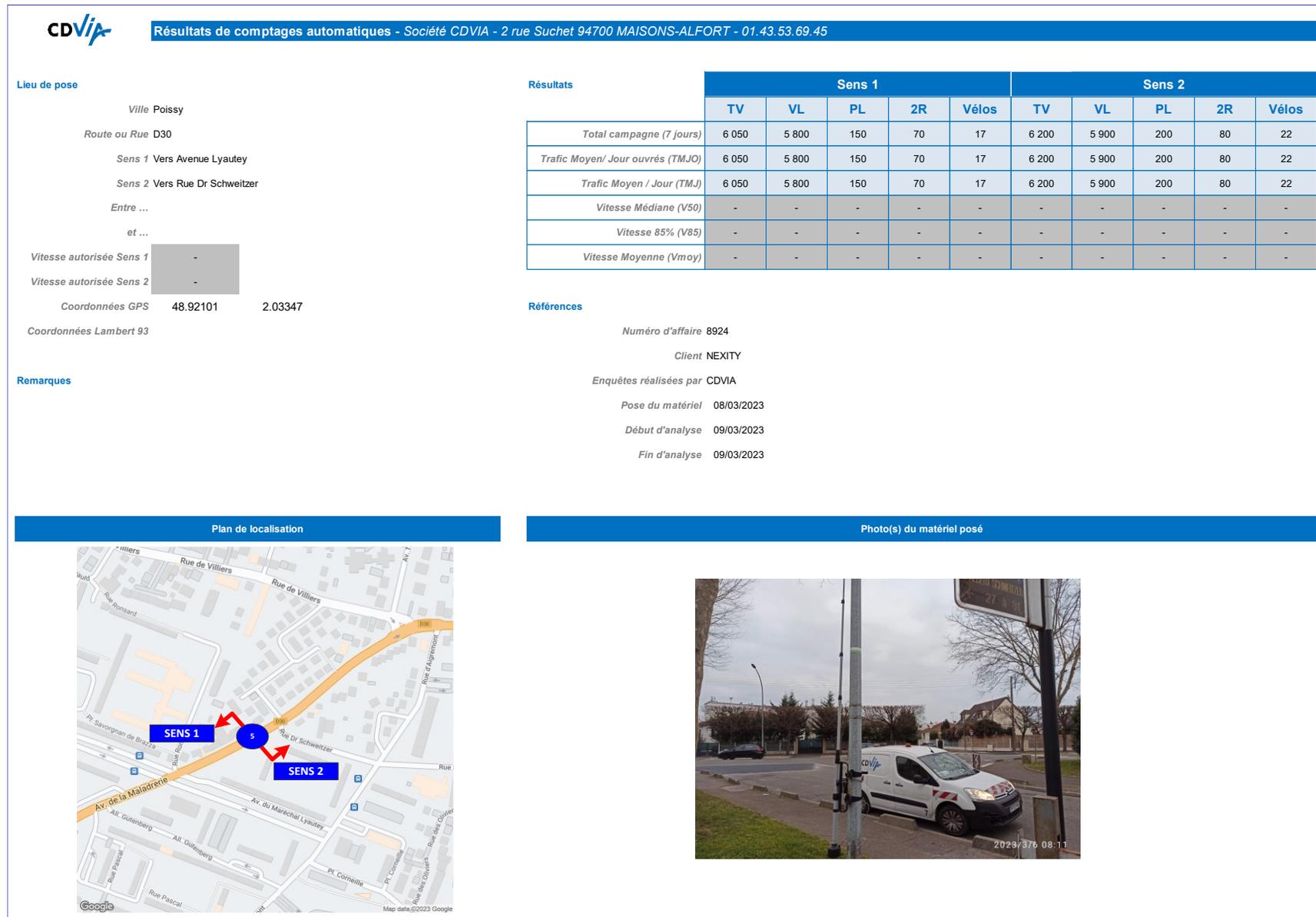
VL	Jour/Heure	0	1	2	3	4	5	6	7	8	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	Diurne	Nocturne	Journée	
	jeudi 9 mars 2023	4	2	5	7	2	6	26	47	106	50	50	64	46	49	45	40	82	95	76	60	25	11	11	5	872	42	914
	Trafic moyen TLJ	4	2	5	7	2	6	26	47	106	50	50	64	46	49	45	40	82	95	76	60	25	11	11	5	872	42	914
	Trafic moyen JO	4	2	5	7	2	6	26	47	106	50	50	64	46	49	45	40	82	95	76	60	25	11	11	5	872	42	914

PL	Jour/Heure	0	1	2	3	4	5	6	7	8	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	Diurne	Nocturne	Journée	
	jeudi 9 mars 2023	0	0	0	1	0	0	0	3	3	2	3	5	1	3	3	0	0	1	1	0	0	0	0	0	25	1	26
	Trafic moyen TLJ	0	0	0	1	0	0	0	3	3	2	3	5	1	3	3	0	0	1	1	0	0	0	0	0	25	1	26
	Trafic moyen JO	0	0	0	1	0	0	0	3	3	2	3	5	1	3	3	0	0	1	1	0	0	0	0	0	25	1	26

2R	Jour/Heure	0	1	2	3	4	5	6	7	8	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	Diurne	Nocturne	Journée	
	jeudi 9 mars 2023	0	0	0	0	0	0	0	2	1	0	0	0	1	1	1	0	0	1	1	2	0	0	0	0	10	0	10
	Trafic moyen TLJ	0	0	0	0	0	0	0	2	1	0	0	0	1	1	1	0	0	1	1	2	0	0	0	0	10	0	10
	Trafic moyen JO	0	0	0	0	0	0	0	2	1	0	0	0	1	1	1	0	0	1	1	2	0	0	0	0	10	0	10

Vélos	Jour/Heure	0	1	2	3	4	5	6	7	8	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	Diurne	Nocturne	Journée	
	jeudi 9 mars 2023	0	0	0	0	0	1	0	0	1	1	0	1	1	0	0	0	1	1	1	0	0	1	0	0	8	1	9
	Trafic moyen TLJ	0	0	0	0	0	1	0	0	1	1	0	1	1	0	0	0	1	1	1	0	0	1	0	0	8	1	9
	Trafic moyen JO	0	0	0	0	0	1	0	0	1	1	0	1	1	0	0	0	1	1	1	0	0	1	0	0	8	1	9

8.1.4. D30 (Poissy)



SENS 1 D30 / Vers Avenue Lyautey / à Poissy **SYNTHESE** du 09/03/2023 au 09/03/2023

SYNTHESE DES DONNEES

	HPM 8 h 9 h				HPS 18 h 19 h				diurne 6 h 22 h				nocturne 22 h 6 h							
	J	%TMJ	JO	%TMJO	J	%TMJ	JO	%TMJO	J	%TMJ	JO	%TMJO	J	%TMJ	JO	%TMJO				
diurne	5 750	95%	5 750	95%	5 529	95%	5 529	95%	155	96%	155	96%	71	96%	71	96%	16	94%	16	94%
nocturne	300	5%	300	5%	286	5%	286	5%	6	4%	6	4%	3	4%	3	4%	1	6%	1	6%
HPM	648	11%	648	11%	620	11%	620	11%	11	7%	11	7%	15	20%	15	20%	2	12%	2	12%
HPS	463	8%	463	8%	447	8%	447	8%	12	7%	12	7%	3	4%	3	4%	1	6%	1	6%

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
jeudi 9 mars 2023	26	21	6	15	26	54	263	596	648	500	300	308	315	316	265	272	431	451	463	339	208	96	77	71	5 529	286	5 815
Trafic moyen TLJ	26	21	6	15	26	54	263	596	648	500	300	308	315	316	265	272	431	451	463	339	208	96	77	71	5 529	286	6 067
Trafic moyen JO	26	21	6	15	26	54	263	596	648	500	300	308	315	316	265	272	431	451	463	339	208	96	77	71	5 529	286	6 067



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
jeudi 9 mars 2023	26	21	5	13	24	52	253	577	620	470	283	291	289	305	251	261	419	440	447	330	201	92	75	70	5 529	286	5 815
Trafic moyen TLJ	26	21	5	13	24	52	253	577	620	470	283	291	289	305	251	261	419	440	447	330	201	92	75	70	5 529	286	5 815
Trafic moyen JO	26	21	5	13	24	52	253	577	620	470	283	291	289	305	251	261	419	440	447	330	201	92	75	70	5 529	286	5 815

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
jeudi 9 mars 2023	0	0	0	2	2	2	9	10	11	20	13	13	21	7	10	7	8	6	12	2	3	3	0	0	155	6	161
Trafic moyen TLJ	0	0	0	2	2	2	9	10	11	20	13	13	21	7	10	7	8	6	12	2	3	3	0	0	155	6	161
Trafic moyen JO	0	0	0	2	2	2	9	10	11	20	13	13	21	7	10	7	8	6	12	2	3	3	0	0	155	6	161

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
jeudi 9 mars 2023	0	0	0	0	0	0	7	15	9	4	2	4	3	4	3	4	5	3	5	2	1	2	1	2	71	3	74
Trafic moyen TLJ	0	0	0	0	0	0	7	15	9	4	2	4	3	4	3	4	5	3	5	2	1	2	1	2	71	3	74
Trafic moyen JO	0	0	0	0	0	0	7	15	9	4	2	4	3	4	3	4	5	3	5	2	1	2	1	2	71	3	74

Vélos

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
jeudi 9 mars 2023	0	0	1	0	0	0	1	2	2	1	0	2	1	1	0	1	0	0	1	2	2	0	0	0	16	1	17
Trafic moyen TLJ	0	0	1	0	0	0	1	2	2	1	0	2	1	1	0	1	0	0	1	2	2	0	0	0	16	1	17
Trafic moyen JO	0	0	1	0	0	0	1	2	2	1	0	2	1	1	0	1	0	0	1	2	2	0	0	0	16	1	17

SENS 2 D30 / Vers Rue Dr Schweitzer / à Poissy **SYNTHESE du 09/03/2023 au 09/03/2023** 

SYNTHESE DES DONNEES HPM 8 h 9 h HPS 17 h 18 h diurne 6 h 22 h nocturne 22 h 6 h

	TV				VL				PL				2R				Vélos			
	J	%TMJ	JO	%TMJO	J	%TMJ	JO	%TMJO	J	%TMJ	JO	%TMJO	J	%TMJ	JO	%TMJO	J	%TMJ	JO	%TMJO
diurne	5 800	94%	5 800	94%	5 523	93%	5 523	93%	170	94%	170	94%	73	96%	73	96%	21	95%	21	95%
nocturne	400	6%	400	6%	388	7%	388	7%	11	6%	11	6%	3	4%	3	4%	1	5%	1	5%
HPM	454	7%	454	7%	432	7%	432	7%	11	6%	11	6%	8	11%	8	11%	3	14%	3	14%
HPS	492	8%	492	8%	474	8%	474	8%	7	4%	7	4%	10	13%	10	13%	1	5%	1	5%

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
jeudi 9 mars 2023	62	28	16	14	26	36	169	418	454	349	292	325	336	345	340	326	467	492	490	504	311	169	147	74	5 787	403	6 190
Trafic moyen TLJ	62	28	16	14	26	36	169	418	454	349	292	325	336	345	340	326	467	492	490	504	311	169	147	74	5 787	403	6 190
Trafic moyen JO	62	28	16	14	26	36	169	418	454	349	292	325	336	345	340	326	467	492	490	504	311	169	147	74	5 787	403	6 190



VL

Jour/Heure	0	1	2	3	4	5	6	7	8	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	Diurne	Nocturne	Journée	
jeudi 9 mars 2023	61	28	16	12	23	32	155	401	432	326	278	301	316	328	323	312	454	474	474	490	299	160	145	71	5 523	388	5 911
Trafic moyen TLJ	61	28	16	12	23	32	155	401	432	326	278	301	316	328	323	312	454	474	474	490	299	160	145	71	5 523	388	5 911
Trafic moyen JO	61	28	16	12	23	32	155	401	432	326	278	301	316	328	323	312	454	474	474	490	299	160	145	71	5 523	388	5 911

PL

Jour/Heure	0	1	2	3	4	5	6	7	8	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	Diurne	Nocturne	Journée	
jeudi 9 mars 2023	1	0	0	2	3	3	13	13	11	17	9	20	14	12	15	9	6	7	6	5	7	6	0	2	170	11	181
Trafic moyen TLJ	1	0	0	2	3	3	13	13	11	17	9	20	14	12	15	9	6	7	6	5	7	6	0	2	170	11	181
Trafic moyen JO	1	0	0	2	3	3	13	13	11	17	9	20	14	12	15	9	6	7	6	5	7	6	0	2	170	11	181

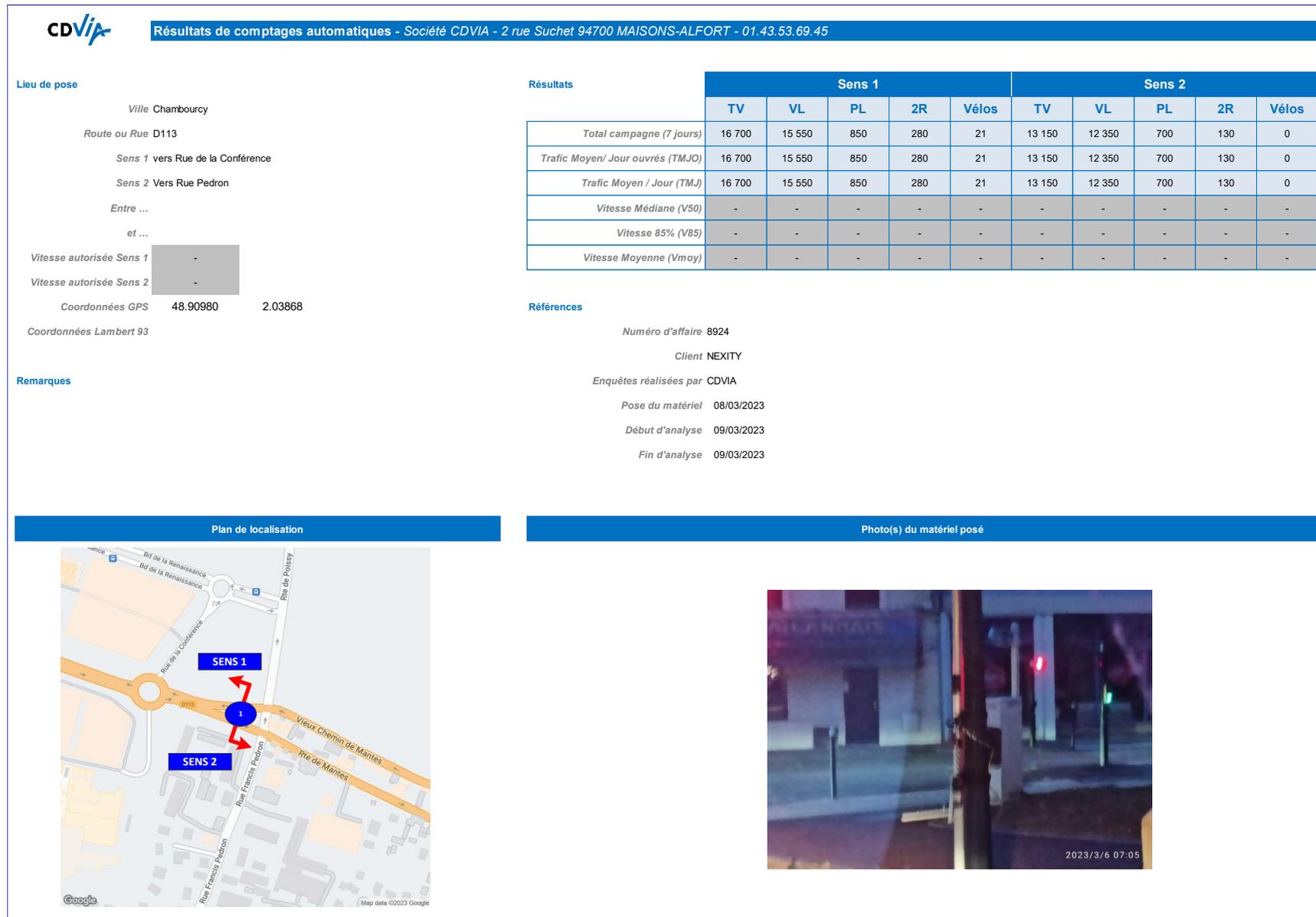
2R

Jour/Heure	0	1	2	3	4	5	6	7	8	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	Diurne	Nocturne	Journée	
jeudi 9 mars 2023	0	0	0	0	0	0	0	4	8	4	3	2	4	2	2	4	7	10	8	8	5	2	2	1	73	3	76
Trafic moyen TLJ	0	0	0	0	0	0	0	4	8	4	3	2	4	2	2	4	7	10	8	8	5	2	2	1	73	3	76
Trafic moyen JO	0	0	0	0	0	0	0	4	8	4	3	2	4	2	2	4	7	10	8	8	5	2	2	1	73	3	76

Vélos

Jour/Heure	0	1	2	3	4	5	6	7	8	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	Diurne	Nocturne	Journée	
jeudi 9 mars 2023	0	0	0	0	0	1	1	0	3	2	2	2	2	3	0	1	0	1	2	1	0	1	0	0	21	1	22
Trafic moyen TLJ	0	0	0	0	0	1	1	0	3	2	2	2	2	3	0	1	0	1	2	1	0	1	0	0	21	1	22
Trafic moyen JO	0	0	0	0	0	1	1	0	3	2	2	2	2	3	0	1	0	1	2	1	0	1	0	0	21	1	22

8.1.5. D113 (Chambourcy)



SENS 1 D113 / vers Rue de la Conférence / à Chambourcy **SYNTHESE du 09/03/2023 au 09/03/2023** 

SYNTHESE DES DONNEES

	HPM 7 h 8 h				HPS 16 h 17 h				diurne 6 h 22 h				nocturne 22 h 6 h			
	J	%TMJ	JO	%TMJO	J	%TMJ	JO	%TMJO	J	%TMJ	JO	%TMJO	J	%TMJ	JO	%TMJO
diurne	15 900	95%	15 900	95%	14 822	95%	14 822	95%	777	90%	777	90%	271	97%	271	97%
nocturne	800	5%	800	5%	710	5%	710	5%	84	10%	84	10%	7	3%	7	3%
HPM	1410	8%	1410	8%	1313	8%	1313	8%	78	9%	78	9%	18	6%	18	6%
HPS	1192	7%	1192	7%	1131	7%	1131	7%	38	4%	38	4%	23	8%	23	8%

RECAPITULATIF DES FLUX ET VITESSES

TV

Jour/Heure	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	Diurne	Nocturne	Journée
jeudi 9 mars 2023	87	35	20	40	75	203	711	1 410	1 349	1 144	1 001	986	938	1 098	1 004	1 100	1 192	1 120	993	929	570	345	196	146	15 890	802	16 692
Trafic moyen TLJ	87	35	20	40	75	203	711	1 410	1 349	1 144	1 001	986	938	1 098	1 004	1 100	1 192	1 120	993	929	570	345	196	146	15 890	802	16 692
Trafic moyen JO	87	35	20	40	75	203	711	1 410	1 349	1 144	1 001	986	938	1 098	1 004	1 100	1 192	1 120	993	929	570	345	196	146	15 890	802	16 692



VL

Jour/Heure	0	1	2	3	4	5	6	7	8	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	Diurne	Nocturne	Journée	
jeudi 9 mars 2023	81	28	16	31	61	162	635	1 313	1 241	1 043	909	893	868	1 033	913	1 041	1 131	1 078	969	891	541	323	194	137	14 822	710	15 532
Trafic moyen TLJ	81	28	16	31	61	162	635	1 313	1 241	1 043	909	893	868	1 033	913	1 041	1 131	1 078	969	891	541	323	194	137	14 822	710	15 532
Trafic moyen JO	81	28	16	31	61	162	635	1 313	1 241	1 043	909	893	868	1 033	913	1 041	1 131	1 078	969	891	541	323	194	137	14 822	710	15 532

PL

Jour/Heure	0	1	2	3	4	5	6	7	8	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	Diurne	Nocturne	Journée	
jeudi 9 mars 2023	4	5	4	9	14	41	70	78	65	82	79	76	54	50	73	44	38	17	9	20	14	8	1	6	777	84	861
Trafic moyen TLJ	4	5	4	9	14	41	70	78	65	82	79	76	54	50	73	44	38	17	9	20	14	8	1	6	777	84	861
Trafic moyen JO	4	5	4	9	14	41	70	78	65	82	79	76	54	50	73	44	38	17	9	20	14	8	1	6	777	84	861

2R

Jour/Heure	0	1	2	3	4	5	6	7	8	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	Diurne	Nocturne	Journée	
jeudi 9 mars 2023	2	2	0	0	0	0	6	18	38	19	13	17	14	13	18	15	23	23	15	16	10	13	1	2	271	7	278
Trafic moyen TLJ	2	2	0	0	0	0	6	18	38	19	13	17	14	13	18	15	23	23	15	16	10	13	1	2	271	7	278
Trafic moyen JO	2	2	0	0	0	0	6	18	38	19	13	17	14	13	18	15	23	23	15	16	10	13	1	2	271	7	278

Vélos

Jour/Heure	0	1	2	3	4	5	6	7	8	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	Diurne	Nocturne	Journée
jeudi 9 mars 2023	0	0	0	0	0	0	1	5	0	0	0	2	2	0	0	0	2	0	2	5	1	0	1	20	1	21
Trafic moyen TLJ	0	0	0	0	0	0	1	5	0	0	0	2	2	0	0	0	2	0	2	5	1	0	1	20	1	21
Trafic moyen JO	0	0	0	0	0	0	1	5	0	0	0	2	2	0	0	0	2	0	2	5	1	0	1	20	1	21

SENS 2 D113 / Vers Rue Pedron / à Chambourcy **SYNTHESE du 09/03/2023 au 09/03/2023** 

SYNTHESE DES DONNEES HPM 9 h 10 h HPS 17 h 18 h diurne 6 h 22 h nocturne 22 h 6 h

	TV				VL				PL				2R				Vélos	
	J	%TMJ	JO	%TMJO	J	%TMJ	JO	%TMJO	J	%TMJ	JO	%TMJO	J	%TMJ	JO	%TMJO	J	%TMJ
diurne	12 450	94%	12 450	94%	11 694	95%	11 694	95%	620	91%	620	91%	122	95%	122	95%	0	0
nocturne	750	6%	750	6%	668	5%	668	5%	58	9%	58	9%	7	5%	7	5%	0	0
HPM	735	6%	735	6%	653	5%	653	5%	76	11%	76	11%	6	5%	6	5%	0	0
HPS	1184	9%	1184	9%	1149	9%	1149	9%	23	3%	23	3%	12	9%	12	9%	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
jeudi 9 mars 2023	118	54	35	33	52	88	185	511	678	735	809	794	956	696	854	977	1 148	1 184	1 134	897	581	297	180	173	12 436	733	13 169
Trafic moyen TLJ	118	54	35	33	52	88	185	511	678	735	809	794	956	696	854	977	1 148	1 184	1 134	897	581	297	180	173	12 436	733	13 169
Trafic moyen JO	118	54	35	33	52	88	185	511	678	735	809	794	956	696	854	977	1 148	1 184	1 134	897	581	297	180	173	12 436	733	13 169



VL

Jour/Heure	0	1	2	3	4	5	6	7	8	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	Diurne	Nocturne	Journée	
jeudi 9 mars 2023	113	51	26	25	41	69	158	470	622	653	741	710	904	632	782	935	1 104	1 149	1 094	883	567	290	173	170	11 694	668	12 362
Trafic moyen TLJ	113	51	26	25	41	69	158	470	622	653	741	710	904	632	782	935	1 104	1 149	1 094	883	567	290	173	170	11 694	668	12 362
Trafic moyen JO	113	51	26	25	41	69	158	470	622	653	741	710	904	632	782	935	1 104	1 149	1 094	883	567	290	173	170	11 694	668	12 362

PL

Jour/Heure	0	1	2	3	4	5	6	7	8	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	Diurne	Nocturne	Journée	
jeudi 9 mars 2023	5	3	8	7	11	18	26	39	46	76	64	67	45	58	59	35	32	23	18	14	13	5	3	3	620	58	678
Trafic moyen TLJ	5	3	8	7	11	18	26	39	46	76	64	67	45	58	59	35	32	23	18	14	13	5	3	3	620	58	678
Trafic moyen JO	5	3	8	7	11	18	26	39	46	76	64	67	45	58	59	35	32	23	18	14	13	5	3	3	620	58	678

2R

Jour/Heure	0	1	2	3	4	5	6	7	8	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	Diurne	Nocturne	Journée	
jeudi 9 mars 2023	0	0	1	1	0	1	1	2	10	6	4	17	7	6	13	7	12	12	22	0	1	2	4	0	122	7	129
Trafic moyen TLJ	0	0	1	1	0	1	1	2	10	6	4	17	7	6	13	7	12	12	22	0	1	2	4	0	122	7	129
Trafic moyen JO	0	0	1	1	0	1	1	2	10	6	4	17	7	6	13	7	12	12	22	0	1	2	4	0	122	7	129

Vélos

Jour/Heure	0	1	2	3	4	5	6	7	8	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	Diurne	Nocturne	Journée	
jeudi 9 mars 2023	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	0	0	0

8.1.6. Route de Poissy (Chambourcy)

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

Lieu de pose

Ville Chambourcy

Route ou Rue Route de Poissy

Sens 1 Vers D113

Sens 2 Vers Rue Jean Moulin

Entre ...

et ...

Vitesse autorisée Sens 1 -

Vitesse autorisée Sens 2 -

Coordonnées GPS 48.91507 2.04004

Coordonnées Lambert 93

Remarques

Résultats

	Sens 1					Sens 2				
	TV	VL	PL	2R	Vélos	TV	VL	PL	2R	Vélos
Total campagne (7 Jours)	4 500	4 300	100	80	19	6 300	6 000	150	100	52
Trafic Moyen/ Jour ouvrés (TMJO)	4 500	4 300	100	80	19	6 300	6 000	150	100	52
Trafic Moyen / Jour (TMJ)	4 500	4 300	100	80	19	6 300	6 000	150	100	52
Vitesse Médiane (V50)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Vitesse 85% (V85)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Vitesse Moyenne (Vmoy)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

Références

Numéro d'affaire 8924

Client NEXITY

Enquêtes réalisées par CDVIA

Pose du matériel 08/03/2023

Début d'analyse 09/03/2023

Fin d'analyse 09/03/2023

Plan de localisation

Photo(s) du matériel posé





SENS 1 Route de Poissy / Vers D113 / à Chambourcy **SYNTHESE** du 09/03/2023 au 09/03/2023

	HPM 9 h 10 h				HPS 17 h 18 h				diurne 6 h 22 h				nocturne 22 h 6 h			
	J	%TMJ	JO	%TMJO	J	%TMJ	JO	%TMJO	J	%TMJ	JO	%TMJO	J	%TMJ	JO	%TMJO
diurne	4 400	98%	4 400	98%	4 192	97%	4 192	97%	107	93%	107	93%	75	96%	75	96%
nocturne	100	2%	100	2%	111	3%	111	3%	8	7%	8	7%	3	4%	3	4%
HPM	373	8%	373	8%	357	8%	357	8%	12	10%	12	10%	4	5%	4	5%
HPS	364	8%	364	8%	353	8%	353	8%	7	6%	7	6%	3	4%	3	4%

RECAPITULATIF DES FLUX ET VITESSES

TV	Jour/Heure	TRAFIC MOYEN																							Diurne	Nocturne	Journée	
		0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22				23
	jeudi 9 mars 2023	11	5	6	11	19	29	94	253	353	373	288	323	287	320	339	300	321	364	344	220	143	69	32	11	4 391	124	4 515
	Trafic moyen TLJ	11	5	6	11	19	29	94	253	353	373	288	323	287	320	339	300	321	364	344	220	143	69	32	11	4 391	124	4 515
	Trafic moyen JO	11	5	6	11	19	29	94	253	353	373	288	323	287	320	339	300	321	364	344	220	143	69	32	11	4 391	124	4 515



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
	jeudi 9 mars 2023	11	3	6	9	17	24	85	235	334	357	278	308	274	309	327	289	305	353	335	205	133	65	30	11	4 192	111	4 303
	Trafic moyen TLJ	11	3	6	9	17	24	85	235	334	357	278	308	274	309	327	289	305	353	335	205	133	65	30	11	4 192	111	4 303
	Trafic moyen JO	11	3	6	9	17	24	85	235	334	357	278	308	274	309	327	289	305	353	335	205	133	65	30	11	4 192	111	4 303

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
	jeudi 9 mars 2023	0	0	0	1	2	5	8	12	12	12	5	8	4	5	5	6	8	7	4	6	5	0	0	0	107	8	115
	Trafic moyen TLJ	0	0	0	1	2	5	8	12	12	12	5	8	4	5	5	6	8	7	4	6	5	0	0	0	107	8	115
	Trafic moyen JO	0	0	0	1	2	5	8	12	12	12	5	8	4	5	5	6	8	7	4	6	5	0	0	0	107	8	115

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
	jeudi 9 mars 2023	0	2	0	0	0	0	5	6	4	5	7	8	4	5	4	4	3	4	9	3	4	1	0	75	3	78	
	Trafic moyen TLJ	0	2	0	0	0	0	5	6	4	5	7	8	4	5	4	4	3	4	9	3	4	1	0	75	3	78	
	Trafic moyen JO	0	2	0	0	0	0	5	6	4	5	7	8	4	5	4	4	3	4	9	3	4	1	0	75	3	78	

Vélos	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
	jeudi 9 mars 2023	0	0	0	1	0	0	1	1	1	0	0	0	1	2	2	1	4	1	1	0	2	0	1	0	17	2	19
	Trafic moyen TLJ	0	0	0	1	0	0	1	1	1	0	0	0	1	2	2	1	4	1	1	0	2	0	1	0	17	2	19
	Trafic moyen JO	0	0	0	1	0	0	1	1	1	0	0	0	1	2	2	1	4	1	1	0	2	0	1	0	17	2	19

SENS 2 Route de Poissy / Vers Rue Jean Moulin / à Chambourcy **SYNTHESE** du 09/03/2023 au 09/03/2023 **CDVIA**

SYNTHESE DES DONNEES

	HPM 8 h 9 h				HPS 17 h 18 h				diurne 6 h 22 h				nocturne 22 h 6 h							
	J	TV %TMJ	JO %TMJO	%TMJO	J	VL %TMJ	JO %TMJO	%TMJO	J	PL %TMJ	JO %TMJO	%TMJO	J	2R %TMJ	JO %TMJO	%TMJO	J	Vélos %TMJ	JO %TMJO	%TMJO
diurne	6 050	97%	6 050	97%	5 787	97%	5 787	97%	136	95%	136	95%	89	93%	89	93%	50	96%	50	96%
nocturne	200	3%	200	3%	198	3%	198	3%	7	5%	7	5%	7	7%	7	7%	2	4%	2	4%
HPM	646	10%	646	10%	619	10%	619	10%	21	15%	21	15%	5	5%	5	5%	1	2%	1	2%
HPS	657	11%	657	11%	634	11%	634	11%	11	8%	11	8%	7	7%	7	7%	5	10%	5	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
jeudi 9 mars 2023	31	13	9	7	8	15	49	244	646	311	305	307	359	365	338	451	511	657	614	467	294	144	76	55	6 062	214	6 276
Trafic moyen TLJ	31	13	9	7	8	15	49	244	646	311	305	307	359	365	338	451	511	657	614	467	294	144	76	55	6 062	214	6 276
Trafic moyen JO	31	13	9	7	8	15	49	244	646	311	305	307	359	365	338	451	511	657	614	467	294	144	76	55	6 062	214	6 276



VL

Jour/Heure	0	1	2	3	4	5	6	7	8	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	Diurne	Nocturne	Journée	
jeudi 9 mars 2023	28	13	8	7	5	11	38	235	619	291	290	283	342	345	324	440	493	634	592	447	278	136	74	52	5 787	198	5 985
Trafic moyen TLJ	28	13	8	7	5	11	38	235	619	291	290	283	342	345	324	440	493	634	592	447	278	136	74	52	5 787	198	5 985
Trafic moyen JO	28	13	8	7	5	11	38	235	619	291	290	283	342	345	324	440	493	634	592	447	278	136	74	52	5 787	198	5 985

PL

Jour/Heure	0	1	2	3	4	5	6	7	8	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	Diurne	Nocturne	Journée	
jeudi 9 mars 2023	1	0	0	0	2	3	8	4	21	17	11	13	8	7	5	4	8	11	5	7	6	1	1	0	136	7	143
Trafic moyen TLJ	1	0	0	0	2	3	8	4	21	17	11	13	8	7	5	4	8	11	5	7	6	1	1	0	136	7	143
Trafic moyen JO	1	0	0	0	2	3	8	4	21	17	11	13	8	7	5	4	8	11	5	7	6	1	1	0	136	7	143

2R

Jour/Heure	0	1	2	3	4	5	6	7	8	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	Diurne	Nocturne	Journée	
jeudi 9 mars 2023	2	0	1	0	0	1	2	4	5	0	2	8	6	7	5	5	7	7	9	10	5	7	1	2	89	7	96
Trafic moyen TLJ	2	0	1	0	0	1	2	4	5	0	2	8	6	7	5	5	7	7	9	10	5	7	1	2	89	7	96
Trafic moyen JO	2	0	1	0	0	1	2	4	5	0	2	8	6	7	5	5	7	7	9	10	5	7	1	2	89	7	96

Vélos

Jour/Heure	0	1	2	3	4	5	6	7	8	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	Diurne	Nocturne	Journée	
jeudi 9 mars 2023	0	0	0	0	1	0	1	1	1	3	2	3	3	6	4	2	3	5	8	3	5	0	0	1	50	2	52
Trafic moyen TLJ	0	0	0	0	1	0	1	1	1	3	2	3	3	6	4	2	3	5	8	3	5	0	0	1	50	2	52
Trafic moyen JO	0	0	0	0	1	0	1	1	1	3	2	3	3	6	4	2	3	5	8	3	5	0	0	1	50	2	52

8.1.7. Rue d'Aigremont (Poissy)

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

Lieu de pose

Ville Poissy

Route ou Rue Rue d'Aigremont

Sens 1 Vers Chemin de la Plaine

Sens 2 Vers Rue Jean Moulin

Entre ...

et ...

Vitesse autorisée Sens 1 -

Vitesse autorisée Sens 2 -

Coordonnées GPS 48.91663 2.03036

Coordonnées Lambert 93

Remarques

Résultats

	Sens 1					Sens 2				
	TV	VL	PL	2R	Vélos	TV	VL	PL	2R	Vélos
Total campagne (7 jours)	100	50	0	0	9	100	50	0	0	7
Trafic Moyen/ Jour ouvrés (TMJO)	100	50	0	0	9	100	50	0	0	7
Trafic Moyen / Jour (TMJ)	100	50	0	0	9	100	50	0	0	7
Vitesse Médiane (V50)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Vitesse 85% (V85)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Vitesse Moyenne (V moy)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

Références

Numéro d'affaire 8924

Client NEXITY

Enquêtes réalisées par CDVIA

Pose du matériel 08/03/2023

Début d'analyse 09/03/2023

Fin d'analyse 09/03/2023

Plan de localisation

Photo(s) du matériel posé



Map data ©2023 Google



2023/3/6 08:58

SENS 1 Rue d'Aigremont / Vers Chemin de la Plaine / à Poissy **SYNTHESE** du 09/03/2023 au 09/03/2023 **CDVIA**

SYNTHESE DES DONNEES

	HPM 9 h 10 h				HPS 15 h 16 h				diurne 6 h 22 h				nocturne 22 h 6 h							
	TRAFIC MOYEN																			
	TV				VL				PL				2R				Vélos			
	J	%TMJ	JO	%TMJO	J	%TMJ	JO	%TMJO	J	%TMJ	JO	%TMJO	J	%TMJ	JO	%TMJO	J	%TMJ	JO	%TMJO
diurne	100	100%	100	100%	70	99%	70	99%	2	67%	2	67%	0	0	0	0	9	100%	9	100%
nocturne	0	0%	0	0%	1	1%	1	1%	1	33%	1	33%	0	0	0	0	0	0%	0	0%
HPM	7	7%	7	7%	6	8%	6	8%	1	33%	1	33%	0	0	0	0	0	0%	0	0%
HPS	10	10%	10	10%	9	13%	9	13%	0	0%	0	0%	0	0	0	0	1	11%	1	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
jeudi 9 mars 2023	0	1	0	0	0	1	1	2	5	7	9	7	6	5	18	10	4	3	3	0	0	1	0	0	81	2	83
Trafic moyen TLJ	0	1	0	0	0	1	1	2	5	7	9	7	6	5	18	10	4	3	3	0	0	1	0	0	81	2	83
Trafic moyen JO	0	1	0	0	0	1	1	2	5	7	9	7	6	5	18	10	4	3	3	0	0	1	0	0	81	2	83



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
jeudi 9 mars 2023	0	1	0	0	0	1	1	2	5	6	8	5	4	4	18	9	2	3	3	0	0	0	0	0	70	1	71
Trafic moyen TLJ	0	1	0	0	0	1	1	2	5	6	8	5	4	4	18	9	2	3	3	0	0	0	0	0	70	1	71
Trafic moyen JO	0	1	0	0	0	1	1	2	5	6	8	5	4	4	18	9	2	3	3	0	0	0	0	0	70	1	71

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
jeudi 9 mars 2023	0	0	0	0	0	1	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	1	3
Trafic moyen TLJ	0	0	0	0	0	1	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	1	3
Trafic moyen JO	0	0	0	0	0	1	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	1	3

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
jeudi 9 mars 2023	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	0	0	0

Vélos

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
jeudi 9 mars 2023	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	2	1	0	1	2	0	0	0	0	0	1	0	0	9	0	9
Trafic moyen TLJ	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	2	1	0	1	2	0	0	0	0	0	1	0	0	9	0	9
Trafic moyen JO	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	2	1	0	1	2	0	0	0	0	0	1	0	0	9	0	9

SENS 2 Rue d'Aigremont / Vers Rue Jean Moulin / à Poissy **SYNTHESE** du 09/03/2023 au 09/03/2023 **CDVIA**

SYNTHESE DES DONNEES

	HPM 9 h 10 h				HPS 15 h 16 h				diurne 6 h 22 h				nocturne 22 h 6 h							
	J	TV %TMJ	JO	%TMJO	J	VL %TMJ	JO	%TMJO	J	PL %TMJ	JO	%TMJO	J	2R %TMJ	JO	%TMJO	J	Vélos %TMJ	JO	%TMJO
diurne	100	100%	100	100%	67	99%	67	99%	6	100%	6	100%	0	100%	0	100%	7	100%	7	100%
nocturne	0	0%	0	0%	1	1%	1	1%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%
HPM	7	7%	7	7%	6	9%	6	9%	1	17%	1	17%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%
HPS	23	23%	23	23%	22	32%	22	32%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	1	14%	1	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	
jeudi 9 mars 2023	0	1	0	0	0	0	0	0	3	2	7	9	8	5	4	6	23	6	4	3	0	0	0	0	0	80	1	81
Trafic moyen TLJ	0	1	0	0	0	0	0	0	3	2	7	9	8	5	4	6	23	6	4	3	0	0	0	0	0	80	1	81
Trafic moyen JO	0	1	0	0	0	0	0	0	3	2	7	9	8	5	4	6	23	6	4	3	0	0	0	0	0	80	1	81



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	
jeudi 9 mars 2023	0	1	0	0	0	0	0	1	2	6	9	5	5	2	5	22	3	4	3	0	0	0	0	0	0	67	1	68
Trafic moyen TLJ	0	1	0	0	0	0	0	1	2	6	9	5	5	2	5	22	3	4	3	0	0	0	0	0	0	67	1	68
Trafic moyen JO	0	1	0	0	0	0	0	1	2	6	9	5	5	2	5	22	3	4	3	0	0	0	0	0	0	67	1	68

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	
jeudi 9 mars 2023	0	0	0	0	0	0	0	2	0	1	0	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	0	6
Trafic moyen TLJ	0	0	0	0	0	0	0	2	0	1	0	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	0	6
Trafic moyen JO	0	0	0	0	0	0	0	2	0	1	0	3	0	0	0	0	0	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	
jeudi 9 mars 2023	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	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	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	0	0	0	0

Vélos

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	
jeudi 9 mars 2023	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	1	1	3	0	0	0	0	0	0	0	0	7	0	7
Trafic moyen TLJ	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	1	1	3	0	0	0	0	0	0	0	0	7	0	7
Trafic moyen JO	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	1	1	3	0	0	0	0	0	0	0	0	7	0	7

8.1.8. Rue de Chambourcy (Poissy)



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

Lieu de pose

Ville Poissy
 Route ou Rue Rue de Chambourcy
 Sens 1 Vers Rue Courtan
 Sens 2 Vers D30
 Entre ...
 et ...
 Vitesse autorisée Sens 1 -
 Vitesse autorisée Sens 2 -
 Coordonnées GPS 48.92197 2.03856
 Coordonnées Lambert 93

Remarques

Résultats

	Sens 1					Sens 2				
	TV	VL	PL	2R	Vélos	TV	VL	PL	2R	Vélos
Total campagne (7 jours)	4 250	4 050	150	70	27	3 750	3 550	150	70	25
Trafic Moyen/ Jour ouvrés (TMJO)	4 250	4 050	150	70	27	3 750	3 550	150	70	25
Trafic Moyen / Jour (TMJ)	4 250	4 050	150	70	27	3 750	3 550	150	70	25
Vitesse Médiane (V50)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Vitesse 85% (V85)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Vitesse Moyenne (Vmoy)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

Références

Numéro d'affaire 8924
 Client NEXITY
 Enquêtes réalisées par CDVIA
 Pose du matériel 08/03/2023
 Début d'analyse 09/03/2023
 Fin d'analyse 09/03/2023

Plan de localisation



Photo(s) du matériel posé



SENS 1 Rue de Chambourcy / Vers Rue Courtan / à Poissy **SYNTHESE** du 09/03/2023 au 09/03/2023

SYNTHESE DES DONNEES

	HPM 9 h 10 h				HPS 17 h 18 h				diurne 6 h 22 h				nocturne 22 h 6 h							
	J	%TMJ	JO	%TMJO	J	%TMJ	JO	%TMJO	J	%TMJ	JO	%TMJO	J	%TMJ	JO	%TMJO				
diurne	4 150	97%	4 150	97%	3 921	97%	3 921	97%	123	94%	123	94%	70	97%	70	97%	26	96%	26	96%
nocturne	150	3%	150	3%	122	3%	122	3%	8	6%	8	6%	2	3%	2	3%	1	4%	1	4%
HPM	343	8%	343	8%	322	8%	322	8%	17	13%	17	13%	3	4%	3	4%	1	4%	1	4%
HPS	354	8%	354	8%	339	8%	339	8%	7	5%	7	5%	6	8%	6	8%	2	7%	2	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
jeudi 9 mars 2023	15	9	8	9	11	27	56	203	323	343	285	313	280	312	323	258	304	354	335	223	144	84	31	23	4 140	133	4 273
Trafic moyen TLJ	15	9	8	9	11	27	56	203	323	343	285	313	280	312	323	258	304	354	335	223	144	84	31	23	4 140	133	4 273
Trafic moyen JO	15	9	8	9	11	27	56	203	323	343	285	313	280	312	323	258	304	354	335	223	144	84	31	23	4 140	133	4 273



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
jeudi 9 mars 2023	15	8	7	9	10	20	46	190	302	322	276	288	264	297	307	250	291	339	325	210	133	81	30	23	3 921	122	4 043
Trafic moyen TLJ	15	8	7	9	10	20	46	190	302	322	276	288	264	297	307	250	291	339	325	210	133	81	30	23	3 921	122	4 043
Trafic moyen JO	15	8	7	9	10	20	46	190	302	322	276	288	264	297	307	250	291	339	325	210	133	81	30	23	3 921	122	4 043

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
jeudi 9 mars 2023	0	0	1	0	1	6	8	9	11	17	5	14	5	10	10	5	7	7	5	6	4	0	0	0	123	8	131
Trafic moyen TLJ	0	0	1	0	1	6	8	9	11	17	5	14	5	10	10	5	7	7	5	6	4	0	0	0	123	8	131
Trafic moyen JO	0	0	1	0	1	6	8	9	11	17	5	14	5	10	10	5	7	7	5	6	4	0	0	0	123	8	131

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
jeudi 9 mars 2023	0	1	0	0	0	1	1	3	6	3	4	8	9	3	5	3	4	6	3	6	4	2	0	0	70	2	72
Trafic moyen TLJ	0	1	0	0	0	1	1	3	6	3	4	8	9	3	5	3	4	6	3	6	4	2	0	0	70	2	72
Trafic moyen JO	0	1	0	0	0	1	1	3	6	3	4	8	9	3	5	3	4	6	3	6	4	2	0	0	70	2	72

Vélos

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
jeudi 9 mars 2023	0	0	0	0	0	1	1	4	1	0	3	2	2	1	0	2	2	2	1	3	1	1	0	0	26	1	27
Trafic moyen TLJ	0	0	0	0	0	1	1	4	1	0	3	2	2	1	0	2	2	2	1	3	1	1	0	0	26	1	27
Trafic moyen JO	0	0	0	0	0	1	1	4	1	0	3	2	2	1	0	2	2	2	1	3	1	1	0	0	26	1	27

SENS 2 Rue de Chambourcy / Vers D30 / à Poissy

SYNTHESE du 09/03/2023 au 09/03/2023



SYNTHESE DES DONNEES

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

	TV				VL				PL				2R				Vélos			
	J	%TMJ	JO	%TMJO	J	%TMJ	JO	%TMJO	J	%TMJ	JO	%TMJO	J	%TMJ	JO	%TMJO	J	%TMJ	JO	%TMJO
diurne	3 600	96%	3 600	96%	3 390	96%	3 390	96%	131	96%	131	96%	60	88%	60	88%	21	84%	21	84%
nocturne	150	4%	150	4%	148	4%	148	4%	6	4%	6	4%	8	12%	8	12%	4	16%	4	16%
HPM	270	7%	270	7%	249	7%	249	7%	18	13%	18	13%	1	1%	1	1%	2	8%	2	8%
HPS	314	8%	314	8%	305	9%	305	9%	6	4%	6	4%	3	4%	3	4%	0	0%	0	0%

RECAPITULATIF DES FLUX ET VITESSES

TV	Jour/Heure	Trafic																							Diurne	Nocturne	Journée	
		0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22				23
	jeudi 9 mars 2023	23	8	2	4	12	11	36	134	270	222	213	251	247	282	273	314	268	262	276	257	189	108	64	42	3 602	166	3 768
	Trafic moyen TLJ	23	8	2	4	12	11	36	134	270	222	213	251	247	282	273	314	268	262	276	257	189	108	64	42	3 602	166	3 768
	Trafic moyen JO	23	8	2	4	12	11	36	134	270	222	213	251	247	282	273	314	268	262	276	257	189	108	64	42	3 602	166	3 768



VL	Jour/Heure	0	1	2	3	4	5	6	7	8	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	Diurne	Nocturne	Journée	
	jeudi 9 mars 2023	19	7	2	4	7	9	29	125	249	203	200	231	230	267	261	305	254	248	261	243	182	102	61	39	3 390	148	3 538
	Trafic moyen TLJ	19	7	2	4	7	9	29	125	249	203	200	231	230	267	261	305	254	248	261	243	182	102	61	39	3 390	148	3 538
	Trafic moyen JO	19	7	2	4	7	9	29	125	249	203	200	231	230	267	261	305	254	248	261	243	182	102	61	39	3 390	148	3 538

PL	Jour/Heure	0	1	2	3	4	5	6	7	8	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	Diurne	Nocturne	Journée	
	jeudi 9 mars 2023	1	1	0	0	3	1	6	6	18	16	10	11	8	10	6	6	5	9	6	7	6	1	0	0	131	6	137
	Trafic moyen TLJ	1	1	0	0	3	1	6	6	18	16	10	11	8	10	6	6	5	9	6	7	6	1	0	0	131	6	137
	Trafic moyen JO	1	1	0	0	3	1	6	6	18	16	10	11	8	10	6	6	5	9	6	7	6	1	0	0	131	6	137

2R	Jour/Heure	0	1	2	3	4	5	6	7	8	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	Diurne	Nocturne	Journée	
	jeudi 9 mars 2023	2	0	0	0	0	1	0	3	1	0	1	6	5	5	3	3	8	5	8	6	1	5	3	2	60	8	68
	Trafic moyen TLJ	2	0	0	0	0	1	0	3	1	0	1	6	5	5	3	3	8	5	8	6	1	5	3	2	60	8	68
	Trafic moyen JO	2	0	0	0	0	1	0	3	1	0	1	6	5	5	3	3	8	5	8	6	1	5	3	2	60	8	68

Vélos	Jour/Heure	0	1	2	3	4	5	6	7	8	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	Diurne	Nocturne	Journée	
	jeudi 9 mars 2023	1	0	0	0	2	0	1	0	2	3	2	3	4	0	3	0	1	0	1	1	0	0	0	1	21	4	25
	Trafic moyen TLJ	1	0	0	0	2	0	1	0	2	3	2	3	4	0	3	0	1	0	1	1	0	0	0	1	21	4	25
	Trafic moyen JO	1	0	0	0	2	0	1	0	2	3	2	3	4	0	3	0	1	0	1	1	0	0	0	1	21	4	25

8.2. CALCULS DE CAPACITE

8.2.1. Carrefour C1 : D30 / Poret / Beauregard / Chambourcy

RESERVE de CAPACITE du CARREFOUR :
Actuel
HPS
PHASAGE

CALCUL DES CHARGES PAR LIGNE DE FEUX

Ligne de feux	Comptages (u.v.p./h)			Coefficients		Charge uvvd/h	Caractéristiques		Charge uvvd/h/v	
	T.A.G.	Direct	T.A.D.	T.A.G.	Direct		Nbre de file	Sat/phase		
F1 D30 Nord	3	143	0	1.3	1	1.1	146	1	0	146
F2 D30 TàD	0	0	189	1.3	1	1.1	174	1	0	174
F3 Poret	102	177	2	1.1	1	1.1	291	1	1	259
F4 Beauregard	98	183	6	1.3	1	1.1	317	1	0	317
F5 Chambourcy	11	217	53	1.3	1	1.1	289	1	0	289
F6 D30 Ouest	192	208	7	1.3	1	1.1	465	1	4	336

* 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	1	24	3
Phase 2	2	24	3
Phase 3	3	28	3
Phase 4	4	24	3

Durée du cycle en secondes 112

Temps perdu par phase (orange - démarrage) 3

Nombre total de cycle par heure 32

Ligne de feux aux entrées du carrefour	Capacité (veh/h)	Temps V-O	Phase	Temps vert effectif (s)	Capacité (vpd/h)	Charge (vpd/h)	Réserve		Attente (veh/C)	
							Nbre (%)	max	min	max
F1 D30 Nord	1800	24	4	21	337	146	190	56	4	7
F2 D30 TàD	1800	28	3	25	401	174	226	56	4	7
F3 Poret	1800	24	1	21	337	259	78	23	7	11
F4 Beauregard	1800	24	2	21	337	317	20	6	8	13
F5 Chambourcy	1800	24	4	21	337	289	47	14	8	13
F6 D30 Ouest	1800	28	3	25	401	336	65	16	7	12

Réserve de capacité minimum par ligne de feux (%) 6

RESERVE DE CAPACITE GLOBALE du CARREFOUR (Trafics aux entrées)

Phase de feux	Capacité	Charge
F5 Chambourcy	337	289
F6 D30 Ouest	401	336
F3 Poret	337	

RESERVE de CAPACITE du CARREFOUR :
Actuel
HPM
PHASAGE

CALCUL DES CHARGES PAR LIGNE DE FEUX

Ligne de feux	Comptages (u.v.p./h)			Coefficients		Charge uvvd/h	Caractéristiques		Charge uvvd/h/v	
	T.A.G.	Direct	T.A.D.	T.A.G.	Direct		Nbre de file	Sat/phase		
F1 D30 Nord	3	113	0	1.3	1	1.1	116	1	0	116
F2 D30 TàD	0	0	253	1.3	1	1.1	278	1	0	278
F3 Poret	1	108	238	1.1	1	1.1	370	1	1	338
F4 Beauregard	70	240	6	1.3	1	1.1	337	1	0	337
F5 Chambourcy	11	195	63	1.3	1	1.1	278	1	0	278
F6 D30 Ouest	256	171	11	1.3	1	1.1	515	1	4	387

* 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	1	24	3
Phase 2	2	24	3
Phase 3	3	28	3
Phase 4	4	24	3

Durée du cycle en secondes 112

Temps perdu par phase (orange - démarrage) 3

Nombre total de cycle par heure 32

Ligne de feux aux entrées du carrefour	Capacité (veh/h)	Temps V-O	Phase	Temps vert effectif (s)	Capacité (vpd/h)	Charge (vpd/h)	Réserve		Attente (veh/C)	
							Nbre (%)	max	min	max
F1 D30 Nord	1800	24	4	21	337	116	220	65	3	6
F2 D30 TàD	1800	28	3	25	401	278	123	30	7	11
F3 Poret	1800	24	1	21	337	338	-1	0	6	11
F4 Beauregard	1800	24	2	21	337	337	0	0	5	10
F5 Chambourcy	1800	24	4	21	337	278	58	17	7	12
F6 D30 Ouest	1800	28	3	25	401	387	14	3	9	14

Réserve de capacité minimum par ligne de feux (%) 0

RESERVE DE CAPACITE GLOBALE du CARREFOUR (Trafics aux entrées)

Phase de feux	Capacité	Charge
F5 Chambourcy	337	278
F6 D30 Ouest	401	387
F3 Poret	337	338
F4 Beauregard	337	337

Total uvvd/h/v 1 414 1 342

Nombre de phases principales 4

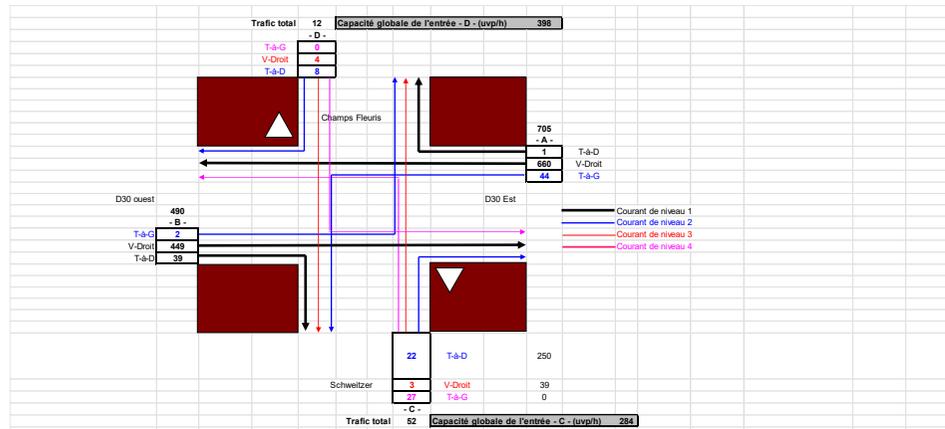
Temps total perdu par cycle : 24

Réserve de capacité globale (%) 5

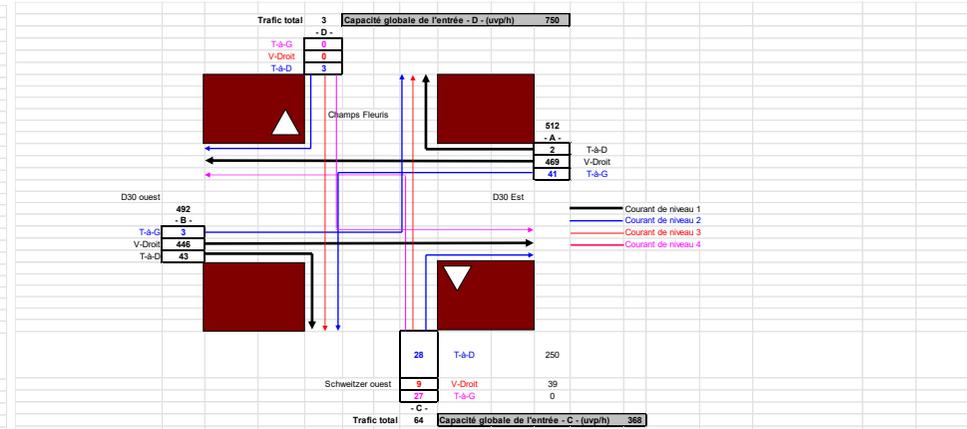
RESERVE de CAPACITE du CARREFOUR :												
Projet												
HPM												
PHASAGE												
CALCUL DES CHARGES PAR LIGNE DE FEUX												
Ligne de feux	Comptages (u.v.p.h)			Coefficients			Charge	Caractéristiques			Charge	
F1 D30 Nord	3	114	0	1.3	1	1.1	117	1	0	0	117	
F2 D30 TâD	0	0	254	1.3	1	1.1	279	1	0	0	279	
F3 Poret	1	108	247	1.1	1	1.1	380	1	1	1	348	
F4 Beaugard	83	264	6	1.3	1	1.1	378	1	0	0	378	
F5 Chambourcy	11	206	63	1.3	1	1.1	289	1	0	0	289	
F6 D30 Ouest	263	171	11	1.3	1	1.1	525	1	4	4	396	
* 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	Phase	Temps V+O	Temps inter-phase									
Phase 1	1	24	3									
Phase 2	2	24	3									
Phase 3	3	28	3									
Phase 4	4	24	3									
Durée du cycle en secondes										112		
Temps perdu par phase (orange +démarrage)										3		
Nombre total de cycle par heure										32		
Ligne de feux	Capacité	Temps	Phase	Temps	Capacité	Charge	Réserve	Atteinte (v/h/c)				
F1 D30 Nord	1800	24	4	21	337	117	219	66	3	6		
F2 D30 TâD	1800	28	3	25	401	279	122	30	7	11		
F3 Poret	1800	24	1	21	337	348	-11	-3	16	21		
F4 Beaugard	1800	24	2	21	337	378	-41	-12	46	51		
F5 Chambourcy	1800	24	4	21	337	289	47	14	8	13		
F6 D30 Ouest	1800	28	3	25	401	396	5	1	9	14		
Réserve de capacité minimum par ligne de feux (%)										-12		
RESERVE DE CAPACITE GLOBALE du CARREFOUR (Trafics aux entrées)												
Phase de feux												
F5 Chambourcy	Capacité		Charge									
F5 Chambourcy	337		289									
F6 D30 Ouest	401		396									
F3 Poret	337		348									
F4 Beaugard	337		378									
Total uvpdh/h/v				1 414		1 413						
Nombre de phases principales										4		
Temps total perdu par cycle :										24		
Réserve de capacité globale (%) :										0		
28/09/2023 18:11:55 CD VIA (Conseils en Déplacements sur Voirie - Isbérie & Associés)												
N° aff: 8924 2, Rue Suchet 94700 MAISONS-ALFORT -T él.01.43.53.69.50-Fax..01.43.53.69.51-E-Mail:cdvia@cdvia.fr Page:												

RESERVE de CAPACITE du CARREFOUR :												
Projet												
HPS												
PHASAGE												
CALCUL DES CHARGES PAR LIGNE DE FEUX												
Ligne de feux	Comptages (u.v.p.h)			Coefficients			Charge	Caractéristiques			Charge	
F1 D30 Nord	3	180	0	1.3	1	1.1	153	1	0	0	153	
F2 D30 TâD	0	0	164	1.3	1	1.1	180	1	0	0	180	
F3 Poret	102	177	2	1.1	1	1.1	291	1	1	1	259	
F4 Beaugard	103	183	6	1.3	1	1.1	323	1	0	0	323	
F5 Chambourcy	11	220	53	1.3	1	1.1	292	1	0	0	292	
F6 D30 Ouest	194	208	7	1.3	1	1.1	467	1	4	4	339	
* 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	Phase	Temps V+O	Temps inter-phase									
Phase 1	1	24	3									
Phase 2	2	24	3									
Phase 3	3	28	3									
Phase 4	4	24	3									
Durée du cycle en secondes										112		
Temps perdu par phase (orange +démarrage)										3		
Nombre total de cycle par heure										32		
Ligne de feux	Capacité	Temps	Phase	Temps	Capacité	Charge	Réserve	Atteinte (v/h/c)				
F1 D30 Nord	1800	24	4	21	337	153	183	54	4	7		
F2 D30 TâD	1800	28	3	25	401	180	221	56	4	7		
F3 Poret	1800	24	1	21	337	259	78	23	7	11		
F4 Beaugard	1800	24	2	21	337	323	14	4	8	13		
F5 Chambourcy	1800	24	4	21	337	292	44	13	8	13		
F6 D30 Ouest	1800	28	3	25	401	339	62	15	8	12		
Réserve de capacité minimum par ligne de feux (%)										4		
RESERVE DE CAPACITE GLOBALE du CARREFOUR (Trafics aux entrées)												
Phase de feux												
Capacité												
F5 Chambourcy	337		292									
F6 D30 Ouest	401		339									
F3 Poret	337		259									
F4 Beaugard	337		323									
Total uvpdh/h/v				1 414		1 214						
Nombre de phases principales										4		
Temps total perdu par cycle :										24		
Réserve de capacité globale (%) :										14		
28/09/2023 18:12:56 CD VIA (Conseils en Déplacements sur Voirie - Isbérie & Associés)												
N° aff: 8924 2, Rue Suchet 94700 MAISONS-ALFORT -T él.01.43.53.69.50-Fax..01.43.53.69.51-E-Mail:cdvia@cdvia.fr Page:												

8.2.2. Carrefour C2 : D30 / Schweitzer



Courant étudié	Créneau critique	Qté (vp/h)	Courant gênant	Capacité de base du courant étudié	Capacité de conditions fluides	Probabilité de conditions non congestionnées	Capacité réelle du courant étudié	Réserve de capacité (vp/h)	Réserve de capacité (%)	Commentaires	Tps d'attente moyen (s)	Longueur moyenne de queue (vh)
T-D vers D30 Est	5.0	22	489	751	0.99	999	751	729	97%	Pas de retard	5	0.0
T-D vers D30 Ouest	5.0	8	661	620	1.00	999	619	611	99%	Pas de retard	6	0.0
T-G depuis D30 Est	5.0	44	488	737	0.97	999	736	692	94%	Pas de retard	5	0.1
T-G depuis D30 Ouest	5.0	2	661	620	1.01	999	619	617	100%	Pas de retard	6	0.0
TD depuis Schweitzer	6.0	3	1176	244	1.00	999	237	234	99%	Retards assez faibles	15	0.0
TD depuis Champs Fleuris	6.0	4	1195	238	1.00	999	232	228	98%	Retards assez faibles	16	0.0
T-G vers D30 Ouest	6.5	27	1188	197	0.91	999	191	184	86%	Retards moyens	22	0.2
T-G vers D30 Est	6.5	0	1220	189	1.01	999	192	192	100%	Retards assez faibles	0	0.0



Courant étudié	Créneau critique	Qté (vp/h)	Courant gênant	Capacité de base du courant étudié	Capacité de conditions fluides	Probabilité de conditions non congestionnées	Capacité réelle du courant étudié	Réserve de capacité (vp/h)	Réserve de capacité (%)	Commentaires	Tps d'attente moyen (s)	Longueur moyenne de queue (vh)
T-D vers D30 Est	5.0	28	468	752	0.98	999	751	723	96%	Pas de retard	5	0.0
T-D vers D30 Ouest	5.0	3	470	750	1.01	999	750	747	100%	Pas de retard	5	0.0
T-G depuis D30 Est	5.0	41	489	736	0.97	999	735	694	94%	Pas de retard	5	0.1
T-G depuis D30 Ouest	5.0	3	471	749	1.01	999	748	746	100%	Pas de retard	5	0.0
TD depuis Schweitzer ouest	6.0	9	983	308	0.99	999	300	291	97%	Retards très faibles	12	0.0
TD depuis Champs Fleuris	6.0	0	1003	300	1.01	999	292	292	100%	Retards très faibles	0	0.0
T-G vers D30 Ouest	6.5	27	986	256	0.93	999	253	226	89%	Retards assez faibles	16	0.1
T-G vers D30 Est	6.5	0	1040	239	1.01	999	236	226	100%	Retards assez faibles	0	0.0

Réserves de capacité en HPM et en HPS (valable pour actuel et projet)

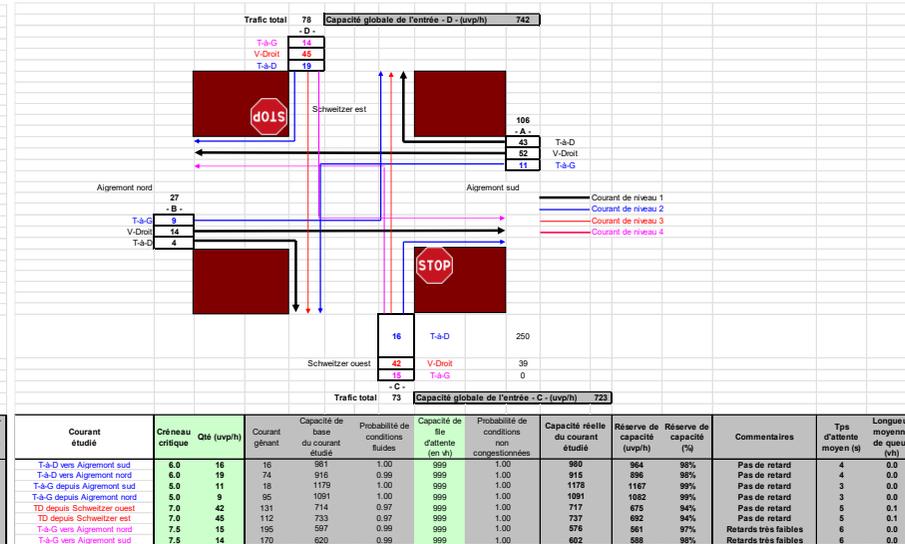
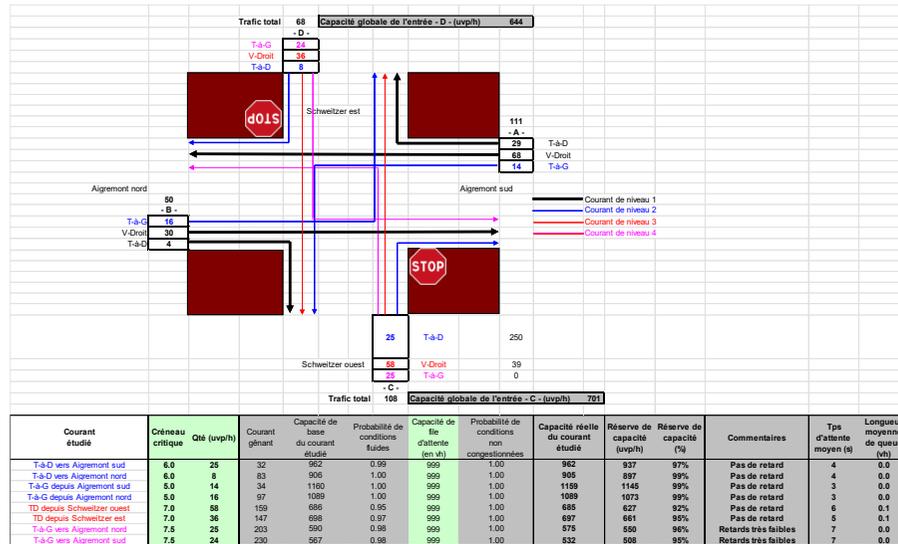
8.2.3. Carrefour C3 : D30 / Lyautey / Ronsard

RESERVE de CAPACITE du CARREFOUR :											
Actuel											
HPM											
PHASAGE											
CALCUL DES CHARGES PAR LIGNE DE FEUX											
Ligne de feux	Comptages (u.v.p.h)	Coef. P.L.A.	Coef. P.L.A.D.	Charge	Caractéristiques	Charge					
F1 D30 Nord	11 607 75	1.3	1.1	764	1 0 0	764					
F2 Lyautey Est	42 2 16	1.3	1.1	74	1 0 0	74					
F3 D30 Sud	109 360 52	1.3	1.1	594	1 0 0	594					
F4 Lyautey Ouest	104 5 34	1.3	1.1	177	1 0 0	177					
F5 Ronsard	0 38 0	1.3	1.1	38	1 0 0	38					
* 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	1	43	3								
Phase 2	2	28	3								
Phase 3	3	14	3								
Durée du cycle en secondes : 94											
Temps perdu par phase (vitesse + démarrage) : 3											
Nombre total de cycle par heure : 38											
Ligne de feux	Capacité	Temps V+O	Phase	Temps vert effectif	Capacité (véhic/h)	Charge (véhic/h)	Réserve Nbre. (%)	Atteinte (véhic)			
F1 D30 Nord	1800	43	1	40	765	764	1 0	16 24			
F2 Lyautey Est	1800	28	2	25	478	74	404 84	1 3			
F3 D30 Sud	1800	43	1	40	765	594	171 22	10 16			
F4 Lyautey Ouest	1800	28	2	25	478	177	301 62	2 5			
F5 Ronsard	1800	14	3	11	210	38	172 81	0 2			
Réserve de capacité minimum par ligne de feux (%) 0											
RESERVE DE CAPACITE GLOBALE du CARREFOUR (Trafics aux entrées)											
Phase de feux											
Phase	Capacité	Charge									
F1 D30 Nord	765	764									
F4 Lyautey Ouest	478	177									
F5 Ronsard	210	38									
Total uvpd/h.v 1 455 990											
Nombre de phases principales : 3											
Temps total perdu par cycle : 18 Réserve de capacité globale (%) : 32											
28/09/2023 18:13:22 CD VIA (Conseils en Déplacements sur Voirie - Isbérie & Associés)											
N° aff: 8924 2, Rue Suchet 94700 MAISONS-ALFORT - T él. 01.43.53.69.50-Fax: 01.43.53.69.51-E-Mail:cdvia@cdvia.fr Page:											

RESERVE de CAPACITE du CARREFOUR :											
Actuel											
HPS											
PHASAGE											
CALCUL DES CHARGES PAR LIGNE DE FEUX											
Ligne de feux	Comptages (u.v.p.h)	Coef. P.L.A.	Coef. P.L.A.D.	Charge	Caractéristiques	Charge					
F1 D30 Nord	19 426 55	1.3	1.1	553	1 0 0	553					
F2 Lyautey Est	46 17 36	1.3	1.1	116	1 0 0	116					
F3 D30 Sud	45 470 64	1.3	1.1	658	1 0 0	658					
F4 Lyautey Ouest	25 3 2	1.3	1.1	37	1 0 0	37					
F5 Ronsard	0 19 0	1.3	1.1	19	1 0 0	19					
* 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	1	43	3								
Phase 2	2	28	3								
Phase 3	3	14	3								
Durée du cycle en secondes : 94											
Temps perdu par phase (vitesse + démarrage) : 3											
Nombre total de cycle par heure : 38											
Ligne de feux	Capacité	Temps V+O	Phase	Temps vert effectif	Capacité (véhic/h)	Charge (véhic/h)	Réserve Nbre. (%)	Atteinte (véhic)			
F1 D30 Nord	1800	43	1	40	765	553	212 27	10 15			
F2 Lyautey Est	1800	28	2	25	478	116	362 75	2 4			
F3 D30 Sud	1800	43	1	40	765	658	107 14	12 19			
F4 Lyautey Ouest	1800	28	2	25	478	37	441 92	0 1			
F5 Ronsard	1800	14	3	11	210	19	191 90	0 1			
Réserve de capacité minimum par ligne de feux (%) 14											
RESERVE DE CAPACITE GLOBALE du CARREFOUR (Trafics aux entrées)											
Phase de feux											
Phase	Capacité	Charge									
F3 D30 Sud	765	658									
F2 Lyautey Est	478	116									
F5 Ronsard	210	19									
Total uvpd/h.v 1 455 794											
Nombre de phases principales : 3											
Temps total perdu par cycle : 18 Réserve de capacité globale (%) : 45											
28/09/2023 18:13:38 CD VIA (Conseils en Déplacements sur Voirie - Isbérie & Associés)											
N° aff: 8924 2, Rue Suchet 94700 MAISONS-ALFORT - T él. 01.43.53.69.50-Fax: 01.43.53.69.51-E-Mail:cdvia@cdvia.fr Page:											

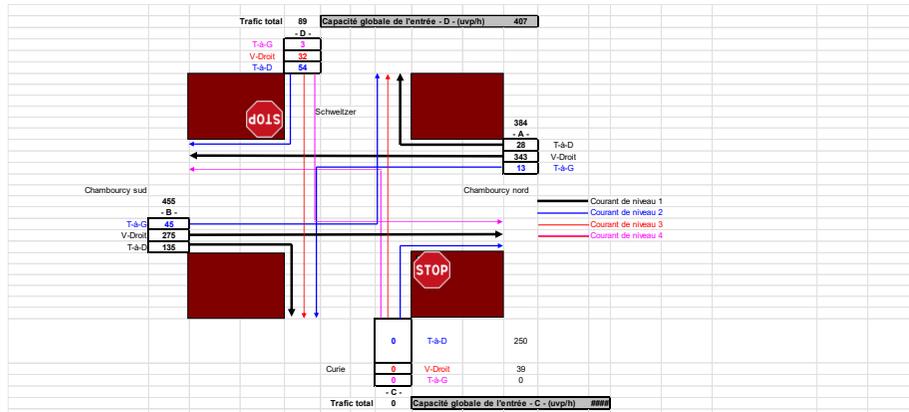
Réserves de capacité du carrefour (valable pour actuel et horizon projet)

8.2.4. Carrefour C4 : Schweitzer/Aigremont

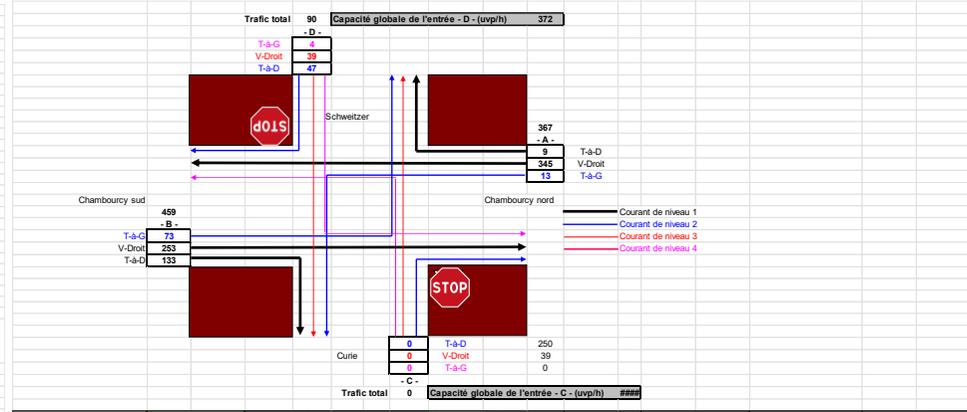


Réserves de capacité en HPM et en HPS (valables pour l'horizon actuel et projet)

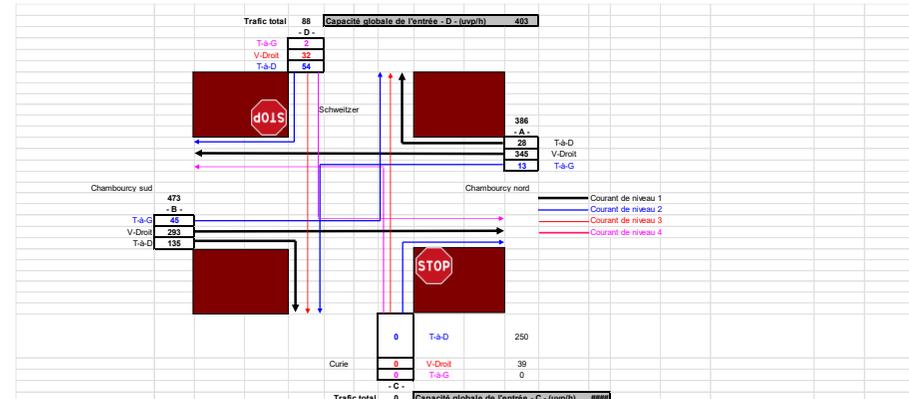
8.2.5. Carrefour C5 : Chambourcy / Schweitzer



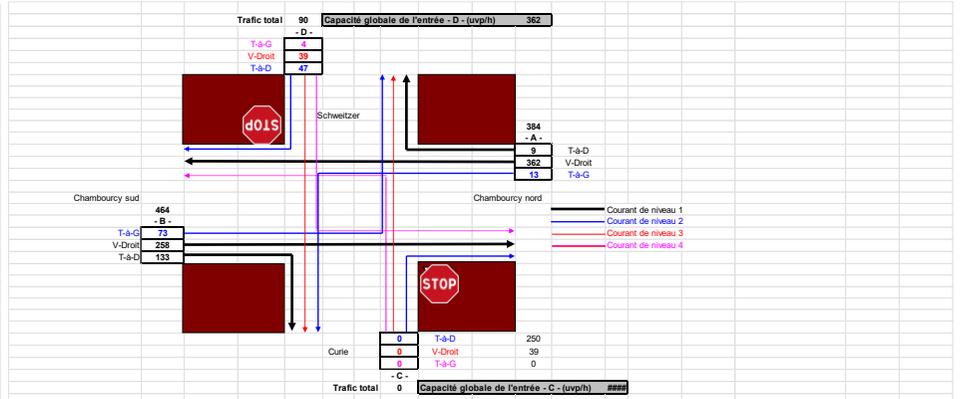
Courant étudié	Créneau critique	Qté (vp/h)	Courant gênant	Capacité de base du courant étudié	Probabilité de conditions fluides	Capacité de file d'attente (en vh)	Probabilité de conditions non congestionnées	Capacité réelle du courant étudié	Réserve de capacité (vp/h)	Réserve de capacité (%)	Commentaires	Tps d'attente moyen (s)	Longueur moyenne de queue (vh)
T&D vers Chambourcy nord	6.0	0	343	663	1.01	999	1.00	662	662	100%	Pas de retard	0	0.0
T&D vers Chambourcy sud	6.0	64	357	852	0.95	999	1.00	651	997	92%	Retards très faibles	6	0.1
T&G depuis Chambourcy nord	5.0	13	410	796	1.00	999	1.00	796	793	98%	Pas de retard	5	0.0
T&G depuis Chambourcy sud	5.0	45	371	828	0.97	999	1.00	828	783	95%	Pas de retard	5	0.1
TD depuis Curie	7.0	0	772	291	1.01	999	1.00	291	281	100%	Retards très faibles	0	0.0
TD depuis Schweitzer	7.0	32	825	270	0.92	999	1.00	261	229	86%	Retards assez faibles	16	0.1
T&G vers Chambourcy sud	7.5	0	858	221	1.01	999	1.00	187	187	100%	Retards assez faibles	0	0.0
T&G vers Chambourcy nord	7.5	3	825	232	1.00	999	1.00	228	225	99%	Retards assez faibles	16	0.0



Courant étudié	Créneau critique	Qté (vp/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 (vp/h)	Réserve de capacité (%)	Commentaires	Tps d'attente moyen (s)	Longueur moyenne de queue (vh)
T&D vers Chambourcy nord	6.0	0	320	682	1.01	999	1.00	681	681	100%	Pas de retard	0	0.0
T&D vers Chambourcy sud	6.0	47	350	857	0.96	999	1.00	657	610	93%	Pas de retard	6	0.1
T&G depuis Chambourcy nord	5.0	13	386	816	1.00	999	1.00	816	802	98%	Pas de retard	4	0.0
T&G depuis Chambourcy sud	5.0	73	354	842	0.95	999	1.00	842	769	91%	Pas de retard	5	0.1
TD depuis Curie	7.0	0	760	296	1.01	999	1.00	279	279	100%	Retards très faibles	0	0.0
TD depuis Schweitzer	7.0	39	822	271	0.90	999	1.00	256	217	85%	Retards assez faibles	17	0.2
T&G vers Chambourcy sud	7.5	0	846	225	1.01	999	1.00	184	184	100%	Retards assez faibles	0	0.0
T&G vers Chambourcy nord	7.5	4	822	233	1.00	999	1.00	224	220	98%	Retards assez faibles	16	0.0



Courant étudié	Créneau critique	Qté (vp/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 (vp/h)	Réserve de capacité (%)	Commentaires	Tps d'attente moyen (s)	Longueur moyenne de queue (vh)
T&D vers Chambourcy nord	6.0	0	361	669	1.01	999	1.00	648	648	100%	Pas de retard	0	0.0
T&D vers Chambourcy sud	6.0	54	359	650	0.95	999	1.00	649	695	92%	Retards très faibles	6	0.1
T&G depuis Chambourcy nord	5.0	13	428	782	1.00	999	1.00	782	769	98%	Pas de retard	5	0.0
T&G depuis Chambourcy sud	5.0	45	373	828	0.97	999	1.00	828	781	95%	Pas de retard	5	0.1
TD depuis Curie	7.0	0	792	283	1.01	999	1.00	274	274	100%	Retards très faibles	0	0.0
TD depuis Schweitzer	7.0	32	845	263	0.92	999	1.00	254	222	87%	Retards assez faibles	16	0.1
T&G vers Chambourcy sud	7.5	0	878	215	1.01	999	1.00	181	181	100%	Retards assez faibles	0	0.0
T&G vers Chambourcy nord	7.5	2	845	225	1.00	999	1.00	222	220	99%	Retards assez faibles	16	0.0



Courant étudié	Créneau critique	Qté (vp/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 (vp/h)	Réserve de capacité (%)	Commentaires	Tps d'attente moyen (s)	Longueur moyenne de queue (vh)
T&D vers Chambourcy nord	6.0	0	325	677	1.01	999	1.00	677	677	100%	Pas de retard	0	0.0
T&D vers Chambourcy sud	6.0	47	367	644	0.96	999	1.00	644	597	93%	Retards très faibles	6	0.1
T&G depuis Chambourcy nord	5.0	13	391	812	1.00	999	1.00	811	796	98%	Pas de retard	5	0.0
T&G depuis Chambourcy sud	5.0	73	371	828	0.95	999	1.00	828	755	91%	Pas de retard	5	0.1
TD depuis Curie	7.0	0	782	287	1.01	999	1.00	271	271	100%	Retards très faibles	0	0.0
TD depuis Schweitzer	7.0	39	844	263	0.90	999	1.00	248	209	84%	Retards assez faibles	17	0.2
T&G vers Chambourcy sud	7.5	0	858	218	1.01	999	1.00	177	177	100%	Retards assez faibles	0	0.0
T&G vers Chambourcy nord	7.5	4	844	226	1.00	999	1.00	216	212	98%	Retards assez faibles	17	0.0

Réserves de capacité en HPM et en HPS (Actuel puis horizon projet)

8.2.7. Carrefour C7 : Route de Poissy / Accès projet

Girabase Version 4 CERTU - CETE de l'Ouest - SETRA

28/03/2023 - Route de Poissy / Accès projet

Page 1

Nom du Carrefour : Route de Poissy / Accès projet Localisation : Environnement : Péri Urbain Variante : Date : 28/03/2023							
Anneau Rayon de l'îlot franchissable : 6.00 m Largeur de la bande franchissable : 2.00 m Largeur de l'anneau : 7.00 m Rayon extérieur du giratoire : 15.00 m							
Branches							
Nom	Angle (degrés)	Rampe > 3%	Tourne à droite	Largeurs (en m)			
				Entrée à 4 m	à 15 m	Ilôt	Sortie
Poissy sud	0			3.50		3.00	4.00
Poissy nord	150			3.50		3.00	4.00
Projet	250			3.50		3.00	4.00
Remarques de conception Néant							

Branche Poissy sud

Périodes de trafic	Réserve de Capacité en uvp/h	en %	Longueur de Stockage		Temps d'Attente	
			moyenne	maximale	moyen	total
HPM prev	1056	63%	0vh	2vh	1s	0.1h
HPS prev	1019	59%	0vh	2vh	1s	0.1h

Branche Poissy nord

Périodes de trafic	Réserve de Capacité en uvp/h	en %	Longueur de Stockage		Temps d'Attente	
			moyenne	maximale	moyen	total
HPM prev	1361	79%	0vh	2vh	0s	0.0h
HPS prev	1213	76%	0vh	2vh	1s	0.1h

Branche Projet

Périodes de trafic	Réserve de Capacité en uvp/h	en %	Longueur de Stockage		Temps d'Attente	
			moyenne	maximale	moyen	total
HPM prev	1095	89%	0vh	2vh	1s	0.0h
HPS prev	1163	97%	0vh	2vh	1s	0.0h

