

An aerial photograph of the Mallemort area, showing a mix of urban development, agricultural fields, and a river. The image is overlaid with a semi-transparent blue filter.

MALLEMORT

Etude de trafic pour la création d'un EcoQuartier

Document du 11 janvier 2022



16 Route de la Gavotte - 13015 Marseille
Tél : 04 91 03 68 59 – Fax : 04 91 60 39 01
Email : contact@transmobilites.com

SAS Le Roure

Sommaire

Etude n° :	A1620	Objet de l'étude	page	3
Réalisée par :	Romain DURAND			
Vérifiée par :	Benoît JOGUET	Partie 1 : Diagnostic	page	4
Version du :	11 janvier 2022			
		Comptages réalisés	page	5
		Comptages automatiques sur voirie : trafics journaliers	page	6
		Poste 1 - Détails des comptages sur le Chemin de Salon	page	7
		Poste 2 - Détails des comptages sur le Chemin de Fontenelles	page	8
		Comptages directionnels au droit des carrefours : Heure de Pointe du Matin	page	9
		Comptages directionnels au droit des carrefours : Heure de Pointe du Soir	page	10
		Réserves de capacité en Heure de Pointe du Matin	page	11
		Réserves de capacité en Heure de Pointe du Soir	page	12
		Focus sur les dysfonctionnements observés aux heures de pointe	page	13
		Partie 2 : Impacts du projet	page	14
		Présentation du projet	page	15
		Présentation des hypothèses de génération de trafic	page	16
		Impacts sur le fonctionnement circulaire en Heure de Pointe du Matin	page	18
		Impacts sur le fonctionnement circulaire en Heure de Pointe du Soir	page	20
		Synthèse de l'étude	page	22

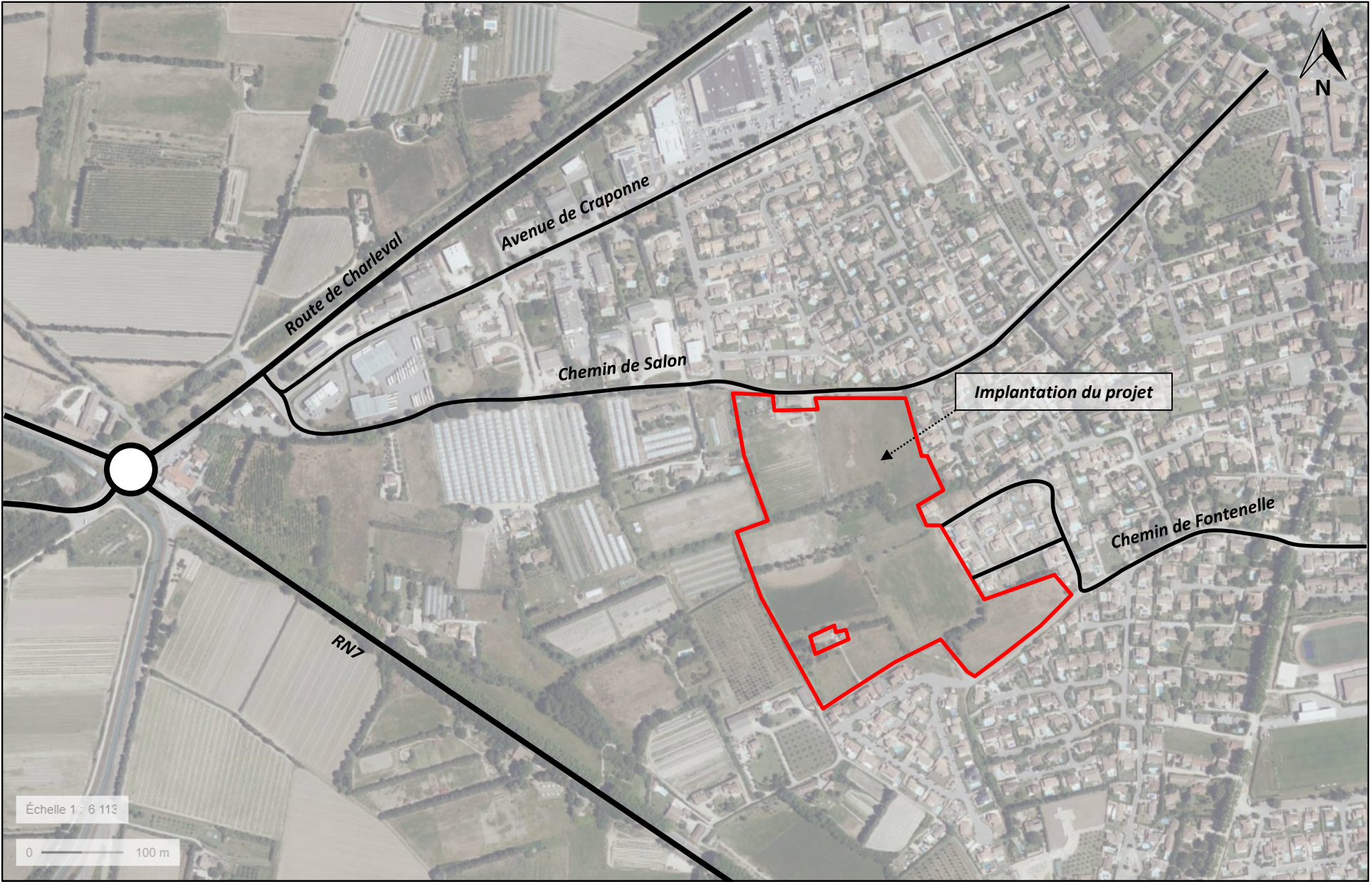
Objet de l'étude

La création d'un EcoQuartier est envisagée sur la commune de Mallemort. Dans le cadre de ce projet, il est nécessaire d'estimer le futur fonctionnement circulaire du secteur d'étude. Ce fonctionnement doit notamment être décrit par les conditions d'écoulement des trafics au niveau des carrefours du secteur d'étude :

- Carrefour giratoire entre la RN7 et la Route de Charleval
- Carrefour en T entre l'Avenue de Craponne et la Route de Charleval
- Carrefour en T entre l'Avenue de Craponne et le Chemin de Salon
- Carrefour en T entre le Chemin de Salon et la zone pavillonnaire
- Carrefour giratoire en la RN7 et la RD16

La présente étude doit permettre de rendre compte dans un premier temps d'un diagnostic du trafic et des déplacements actuels, puis des différents impacts du projet à terme sur les déplacements selon les préconisations retenues.

Plan de situation



Partie 1 : Diagnostic

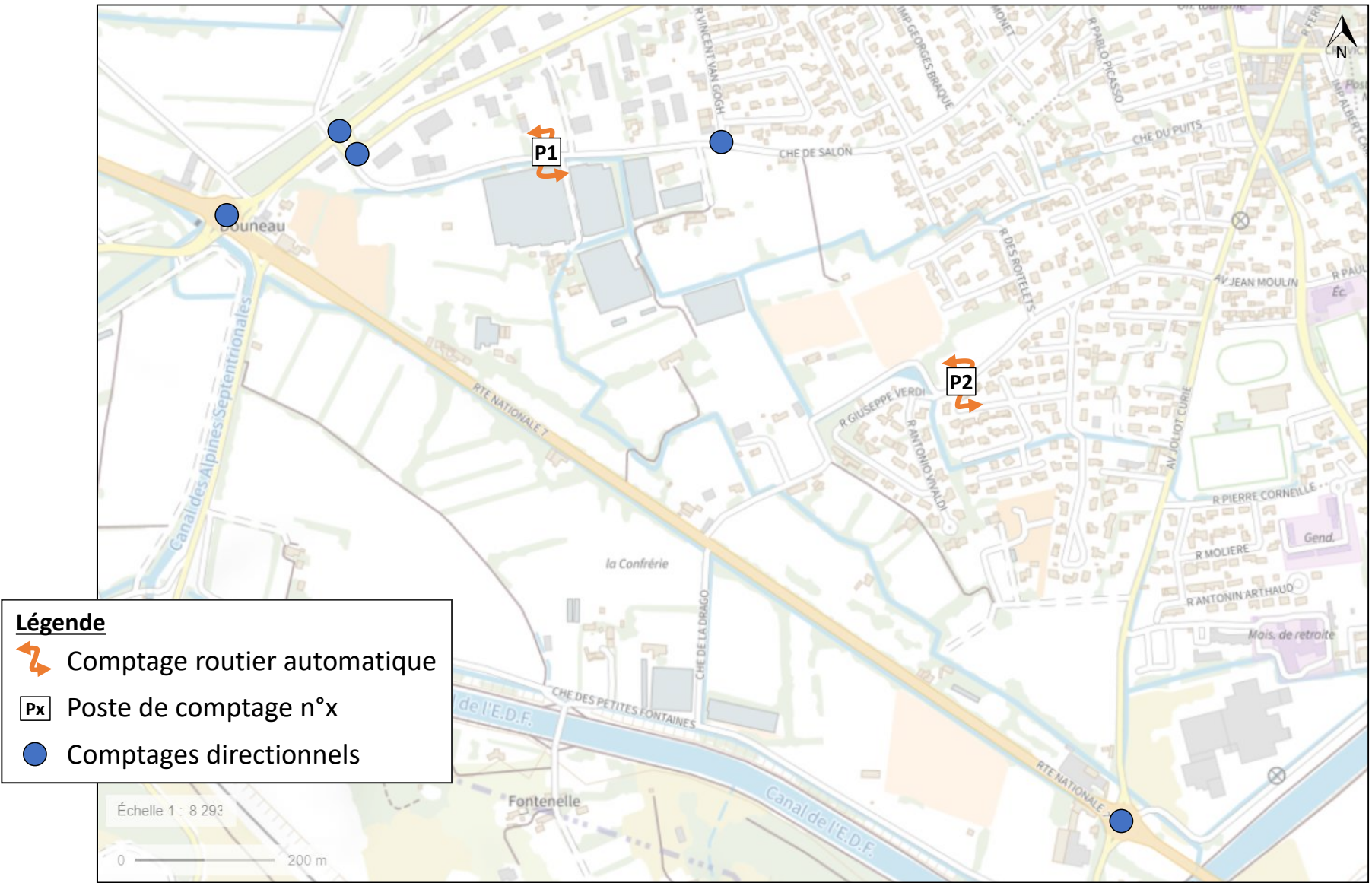
Comptages réalisés

Il a été réalisé deux types de comptages :

- Des comptages automatiques en section courante, qui permettent de mesurer les trafics pendant plusieurs jours, d’analyser les variations journalières et horaires, et ainsi de valider ou de corriger les niveaux de trafics recensés aux heures de pointe lors des comptages directionnels. Ces comptages ont été réalisés entre le jeudi 18 novembre 2021 et le jeudi 25 novembre 2021.
- Des comptages directionnels au droit des carrefours :
 - ❑ Carrefour giratoire entre la RN7 et la Route de Charleval
 - ❑ Carrefour en T entre l’Avenue de Craponne et la Route de Charleval
 - ❑ Carrefour en T entre l’Avenue de Craponne et le Chemin de Salon
 - ❑ Carrefour en T entre le Chemin de Salon et la zone pavillonnaire
 - ❑ Carrefour giratoire en la RN7 et la RD16

Il s’agit de comptages visuels réalisés par des enquêteurs, qui permettent de reconstituer tous les mouvements (tout droit, tourne-à-droite, tourne-à-gauche) au sein du carrefour, détail indispensable dans les calculs de capacité. Ces comptages ont été réalisés le jeudi 18 novembre 2021.

Plan de localisation des comptages



Comptages automatiques sur voirie : trafics journaliers

Les comptages automatiques réalisés à l’aide de tubes pneumatiques pendant 1 semaine complète du jeudi 18 novembre 2021 au jeudi 25 novembre 2021 permettent de distinguer :

- Les Trafics Moyens Journaliers (TMJ), calculés en moyenne sur les 7 jours complets, y compris le week-end
- Les Trafics Moyens en Jour Ouvré (TMJO), calculés en moyenne du lundi au vendredi

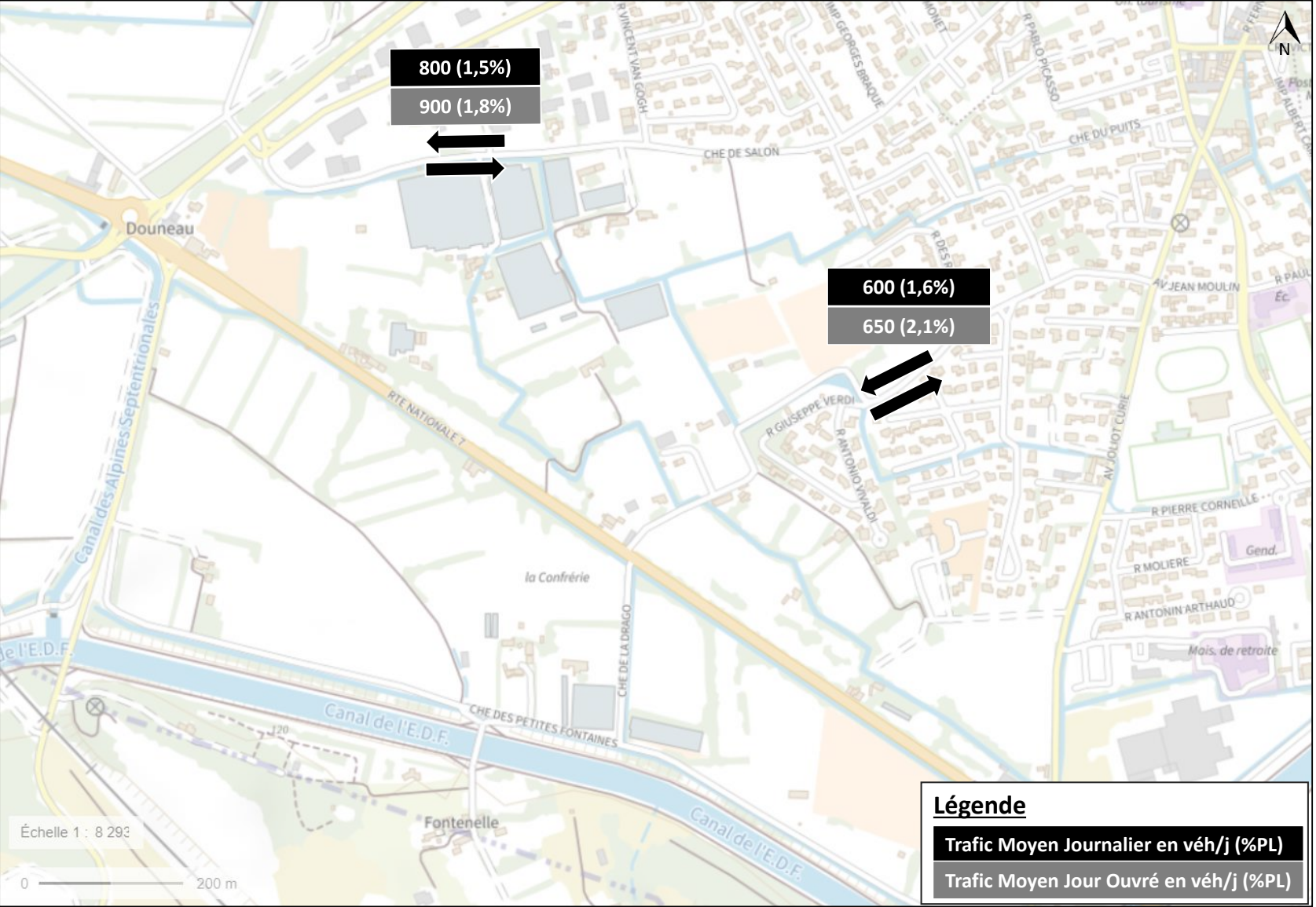
Pour rappel, les ordres de grandeur des niveaux de trafic pour une route bidirectionnelle (1 voie dans chaque sens) sont indiqués ci-dessous :

Pour une route bidirectionnelle :		
Trafic jour (2 sens)	Trafic heure (1 sens)	Niveau
<2 000	< 100	très faible
2 000 à 6 000	100 à 300	faible
6 000 à 12 000	300 à 600	modéré
12 000 à 16 000	600 à 800	élevé
>16 000	> 800	très élevé

Sur le Chemin de Salon et sur le Chemin de Fontenelle, les niveaux de trafic sont faibles, compris entre 600 et 900 véhicules/jour, deux sens confondus.

Le trafic Poids Lourds (PL) sur ces axes représente entre 10 et 15 PL/jour, deux sens confondus.

Carte de synthèse des TMJ/TMJO



Poste 1 - Détails des comptages sur le Chemin de Salon

Les tableaux détaillés des enregistrements horaires avec décomposition VL/PL figurent en annexe.

Les diagrammes ci-contre représentent les évolutions horaires des trafics UVP pour chaque jour. Les courbes bleues montrent les jours ouvrés présentant des évolutions horaires très semblables. Les courbes noires représentent les samedi et dimanche, présentant des trafics plus faibles et des évolutions horaires différentes.

Les ordres de grandeur des niveaux de trafics sont ici rappelés :

Pour une route bidirectionnelle :

Trafic jour (2 sens)	Trafic heure (1 sens)	Niveau
<2 000	< 100	très faible
2 000 à 6 000	100 à 300	faible
6 000 à 12 000	300 à 600	modéré
12 000 à 16 000	600 à 800	élevé
>16 000	> 800	très élevé

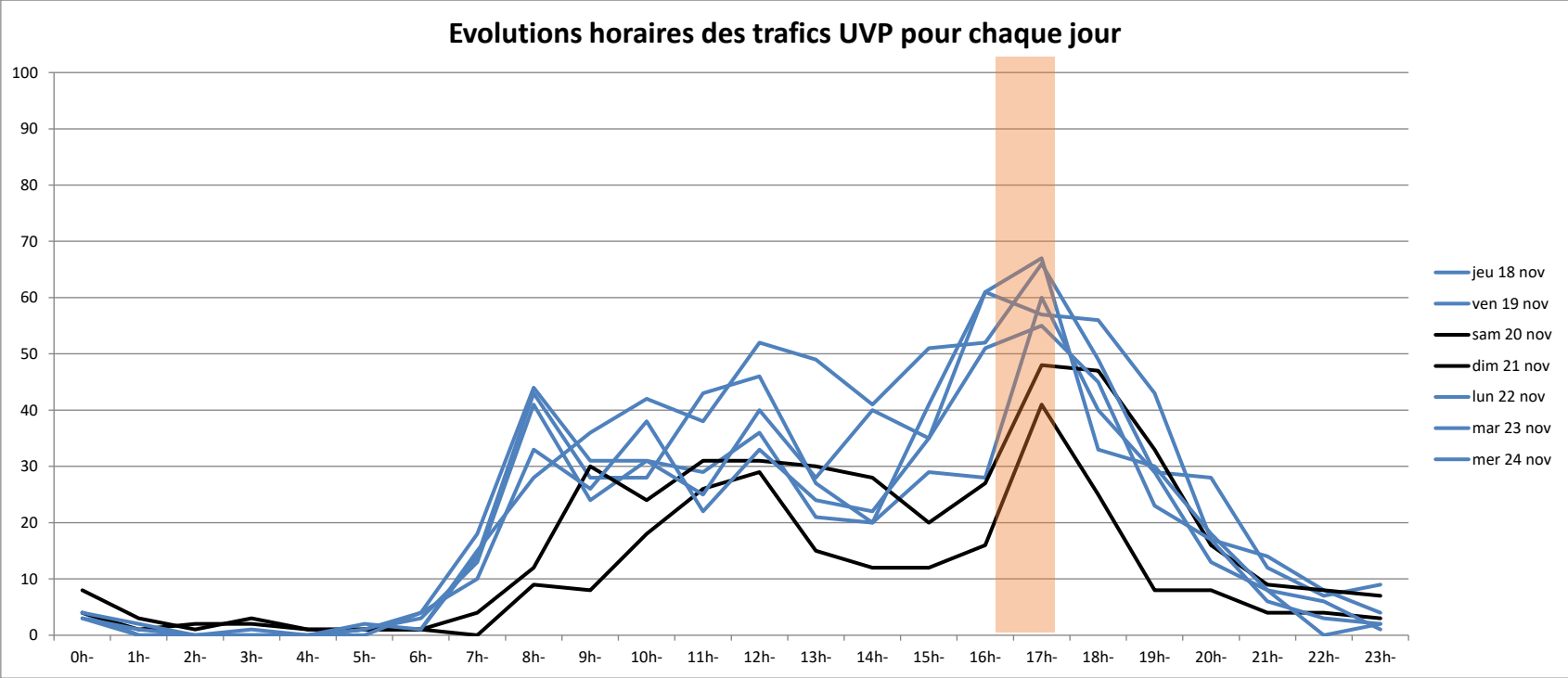
Pour ce poste, on constate :

- ❑ Le matin, une pointe, avec des niveaux de trafic très faibles (50 véh/h), vers l’est
- ❑ Le soir, une pointe, avec des niveaux de trafic très faibles (60 véh/h), vers l’ouest

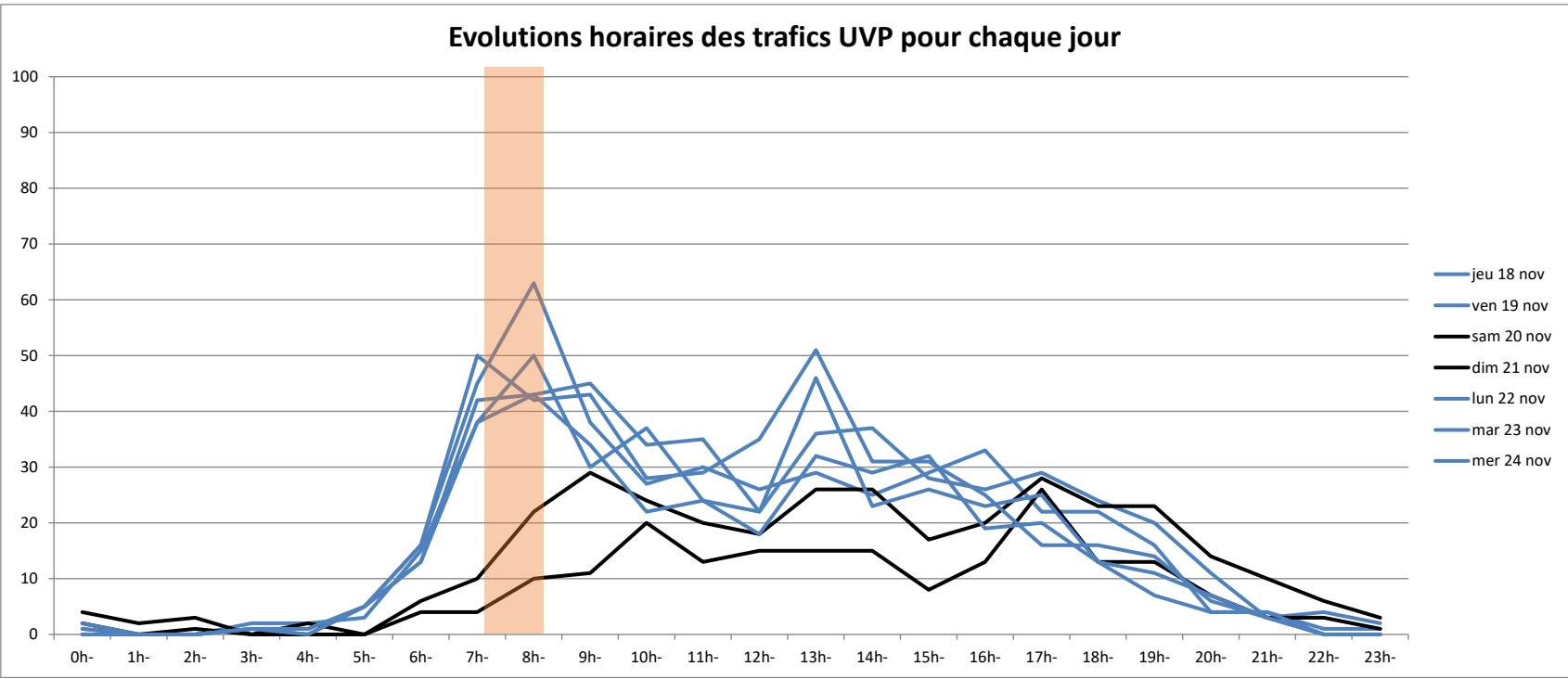
Sur le Chemin de Salon, en jour ouvré, l’HPM de 7h45 à 8h45 est la période de pointe la plus chargée, avec en moyenne 50 véh/heure en direction de l’Ouest.

Sur le Chemin de Salon, en jour ouvré, l’HPS de 16h45 à 17h45 est la période de pointe la plus chargée, avec en moyenne 60 véh/heure en direction de l’Est.

Vers l’est



Vers l’ouest



Poste 2 - Détails des comptages sur le Chemin de Fontenelle

Les tableaux détaillés des enregistrements horaires avec décomposition VL/PL figurent en annexe.

Les diagrammes ci-contre représentent les évolutions horaires des trafics UVP pour chaque jour. Les courbes bleues montrent les jours ouvrés présentant des évolutions horaires très semblables. Les courbes noires représentent les samedi et dimanche, présentant des trafics plus faibles et des évolutions horaires différentes.

Les ordres de grandeur des niveaux de trafics sont ici rappelés :

Pour une route bidirectionnelle :

Trafic jour (2 sens)	Trafic heure (1 sens)	Niveau
<2 000	< 100	très faible
2 000 à 6 000	100 à 300	faible
6 000 à 12 000	300 à 600	modéré
12 000 à 16 000	600 à 800	élevé
>16 000	> 800	très élevé

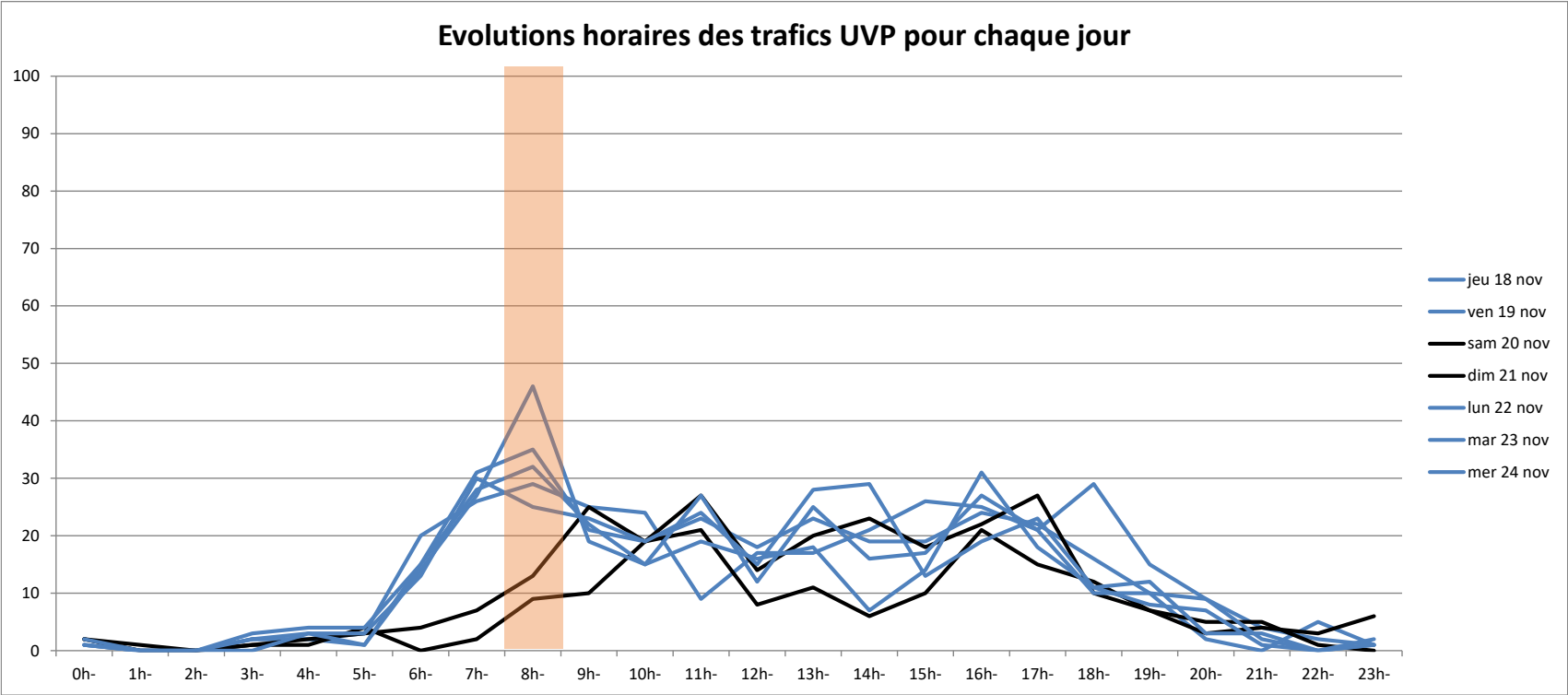
Pour ce poste, on constate :

- ☐ Le matin, une pointe, avec des niveaux de trafic très faibles (40 véh/h), vers l’est
- ☐ Le soir, une pointe, avec des niveaux de trafic très faibles (50 véh/h), vers l’ouest

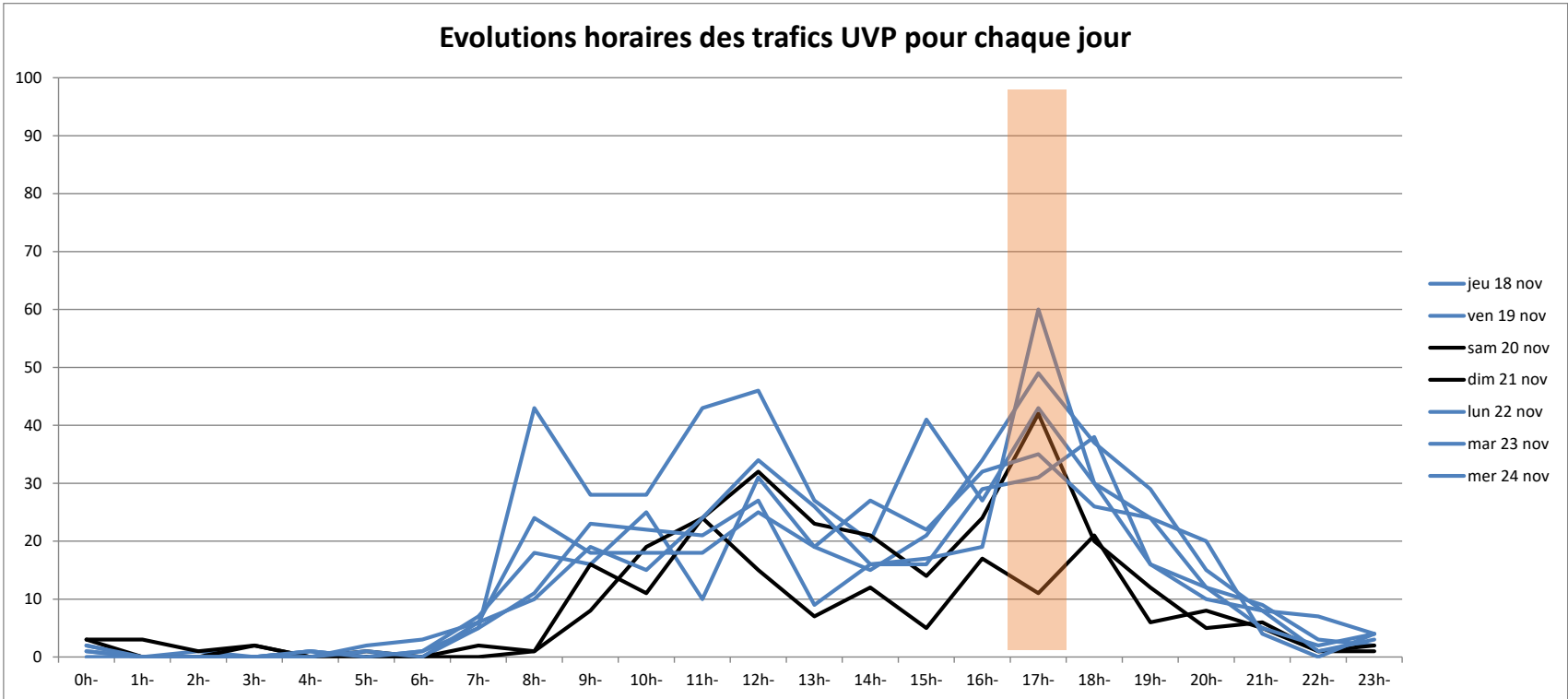
Sur le Chemin de Fontenelle, en jour ouvré, l’HPM de 8h à 9h est la période de pointe la plus chargée, avec en moyenne 40 véh/heure en direction de l’Est.

Sur le Chemin de Fontenelle, en jour ouvré, l’HPS de 16h45 à 17h45 est la période de pointe la plus chargée, avec en moyenne 50 véh/heure en direction de l’Ouest.

Vers l’est

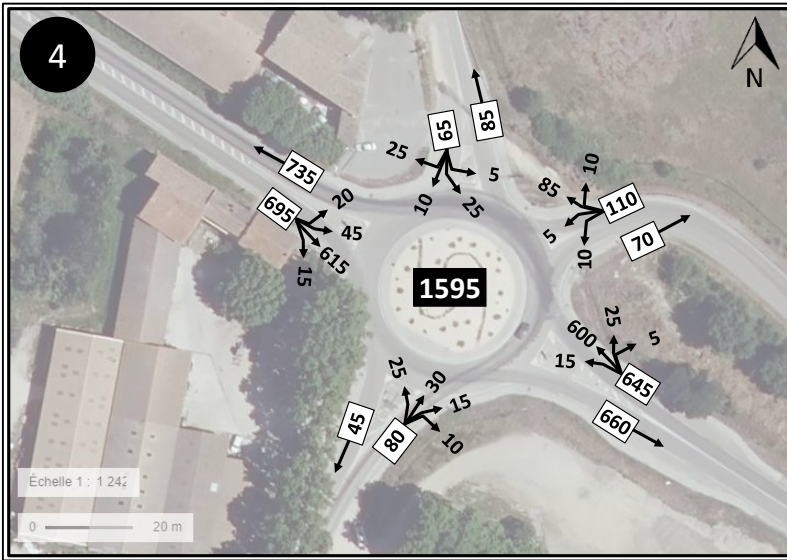
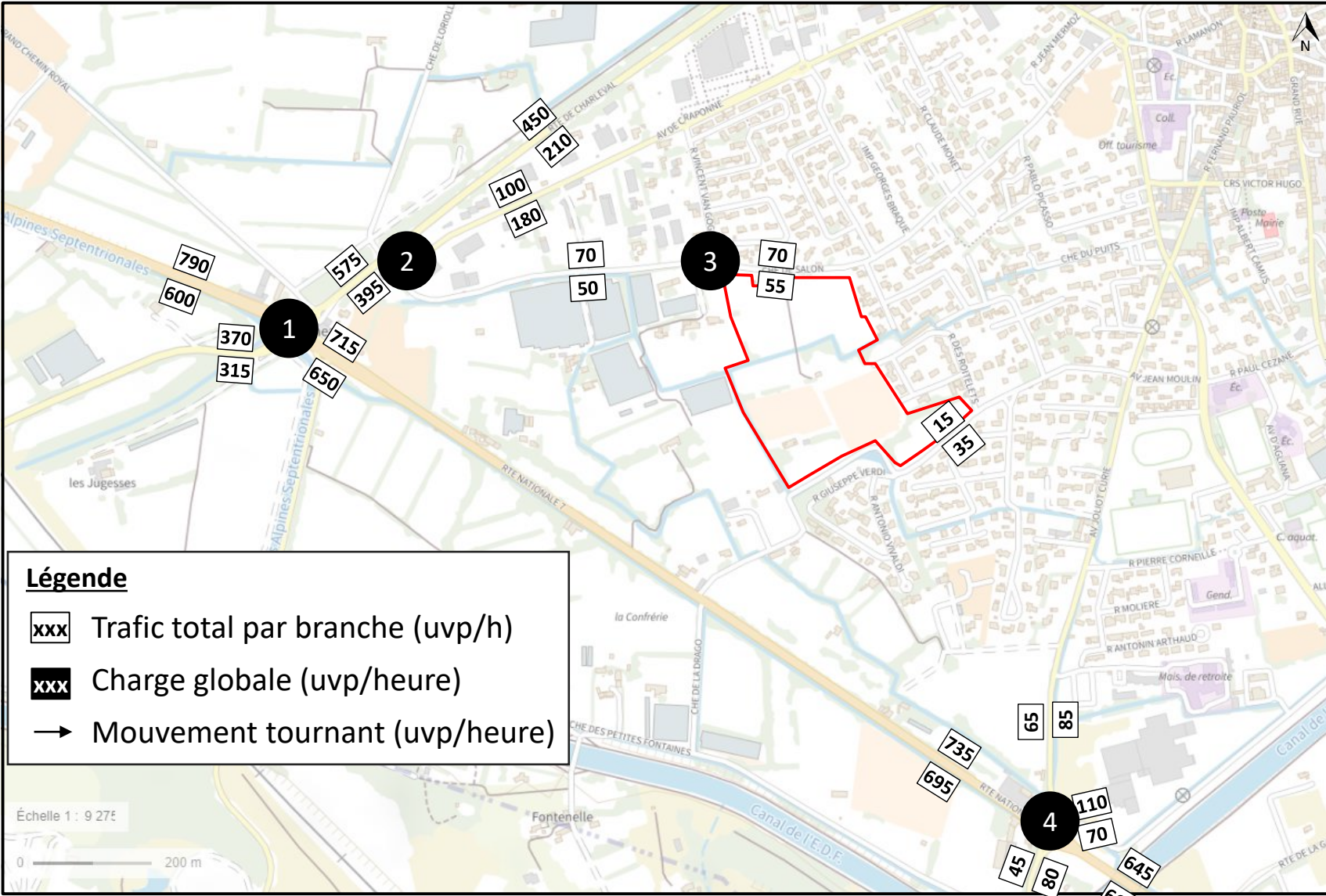
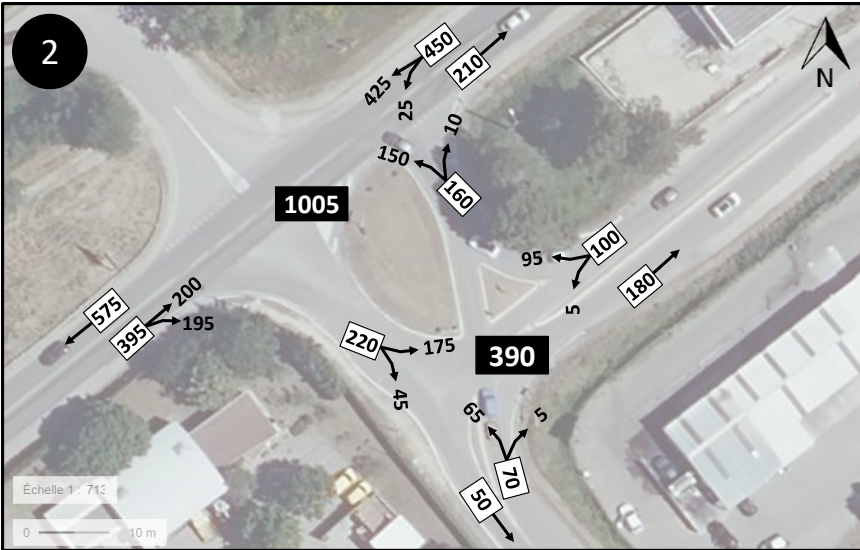
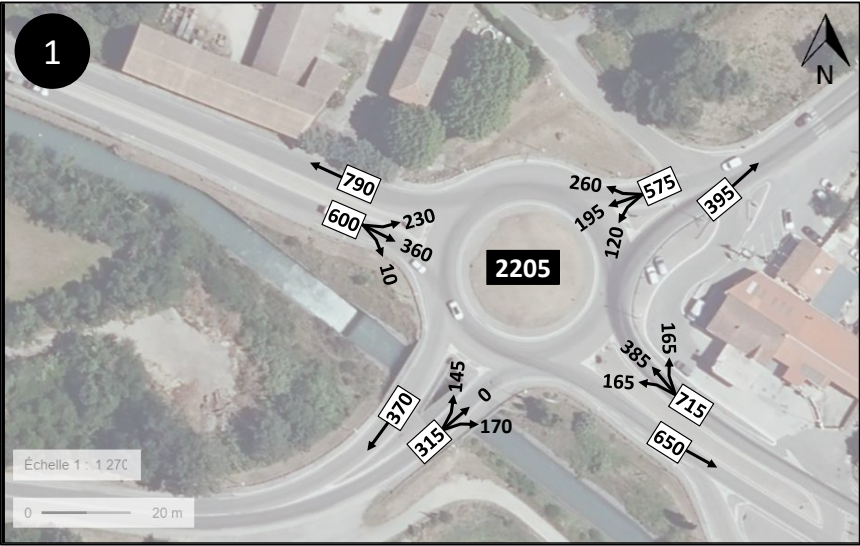


Vers l’ouest



Comptages directionnels au droit des carrefours : Heure de Pointe du Matin

Les comptages directionnels réalisés le jeudi 18 novembre 2021 présentent des niveaux de trafic qui sont du même ordre de grandeur que ceux mis en évidence par les comptages automatiques. Il permettent de reconstituer la charge globale, c'est-à-dire la somme des trafics traversant le carrefour. L'HPM a été identifiée entre 8h00 et 9h00. Les résultats ci-dessous sont présentés avec les conversions uvp (unité de véhicule particulier) suivantes : 1.VL=1.uvp / 1.PL ou bus=2.uvp / 1.moto ou vélo=1/3.uvp



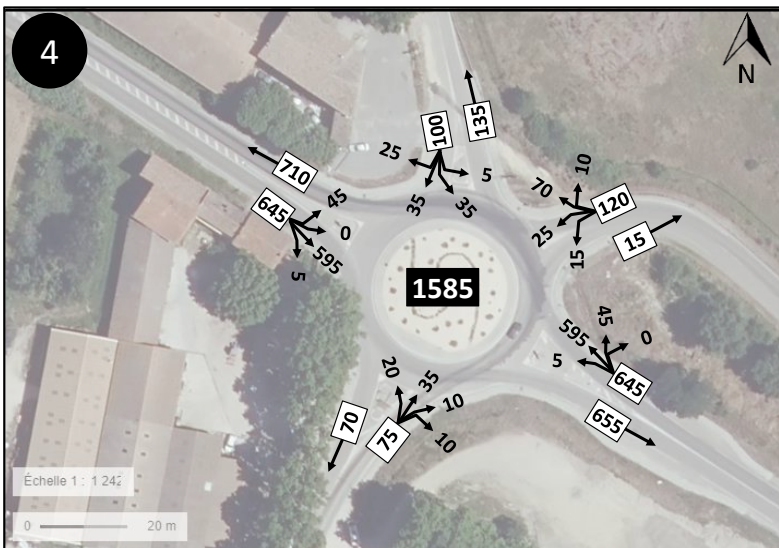
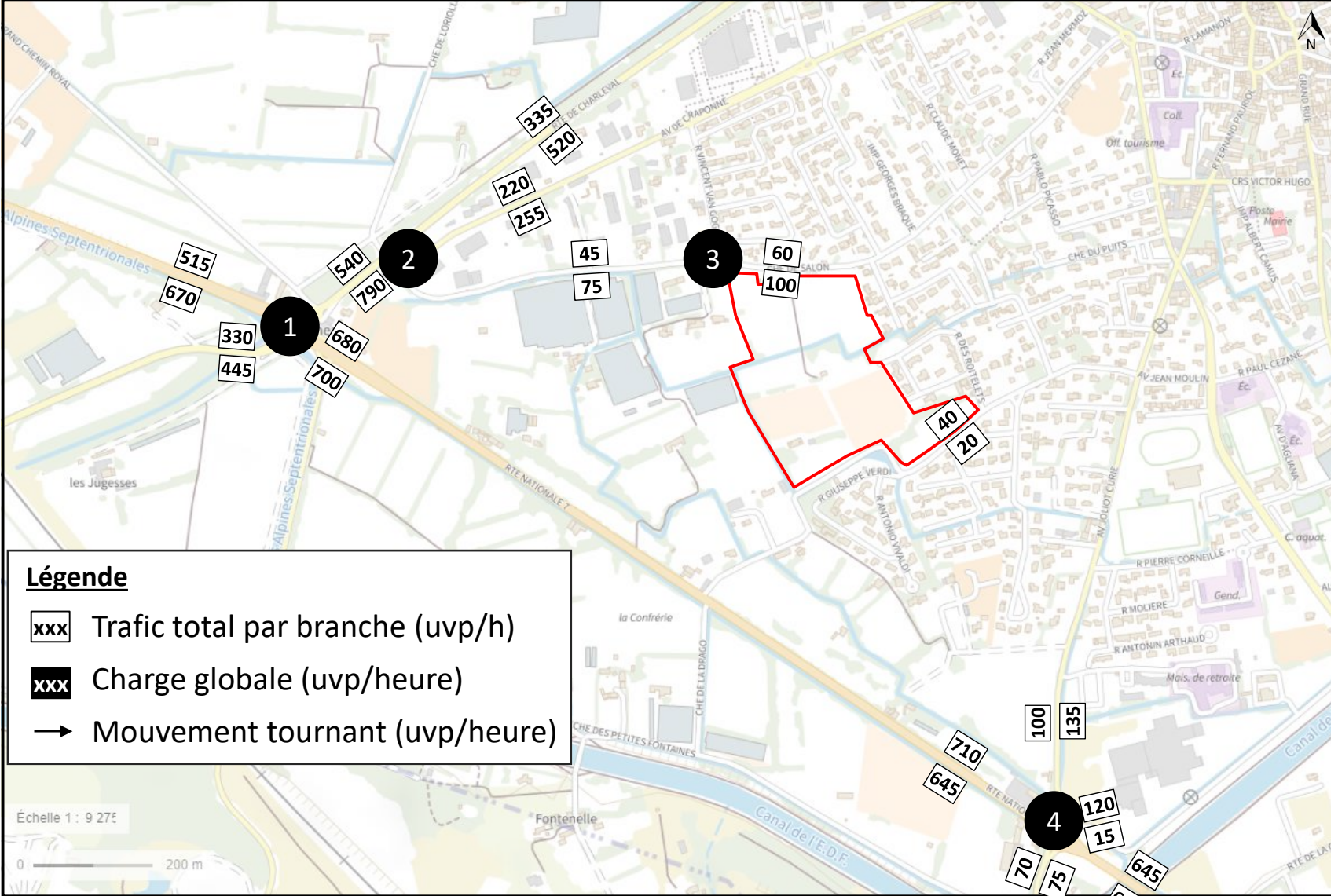
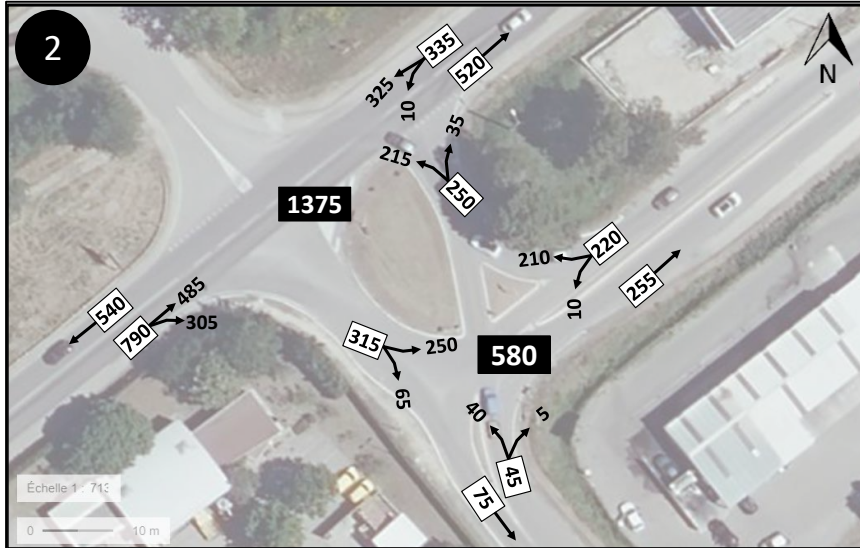
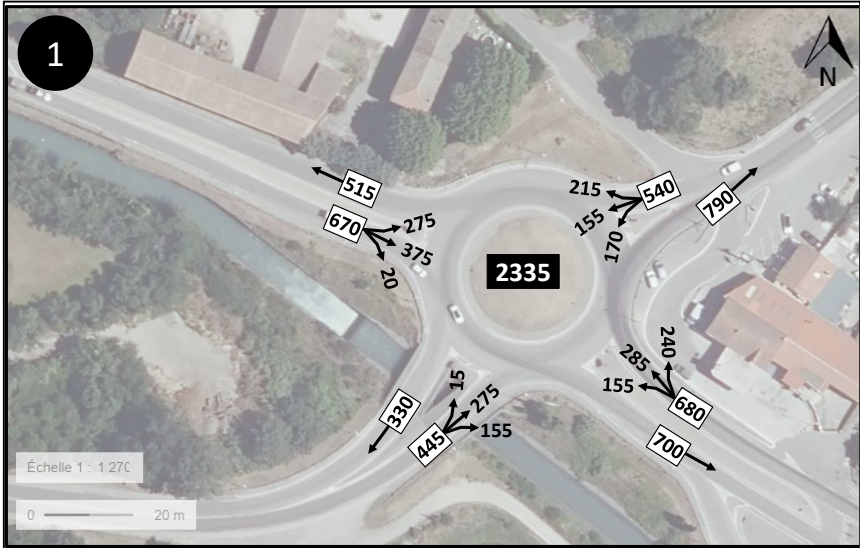
Les valeurs sur les plans correspondent aux totaux en entrée/sortie sur chaque branche. Les valeurs sur les images correspondent au détail des mouvements directionnels depuis chaque branche au sein des carrefours.

Les charges globales des carrefours ont été calculées : **il ressort que les charges globales des carrefours sont cohérentes avec les différents modes de gestion.**

Le carrefour en T sur le Chemin de Salon a une charge globale très faible de 145 uvp/heure.

Comptages directionnels au droit des carrefours : Heure de Pointe du Soir

Les comptages directionnels réalisés le jeudi 18 novembre 2021 présentent des niveaux de trafics qui sont du même ordre de grandeur que ceux mis en évidence par les comptages automatiques. Il permettent de reconstituer la charge globale, c'est-à-dire la somme des trafics traversant le carrefour. L'HPS a été identifiée entre 16h45 et 17h45. Les résultats ci-dessous sont présentés avec les conversions uvp (unité de véhicule particulier) suivantes : 1.VL=1.uvp / 1.PL ou bus=2.uvp / 1.moto ou vélo=1/3.uvp



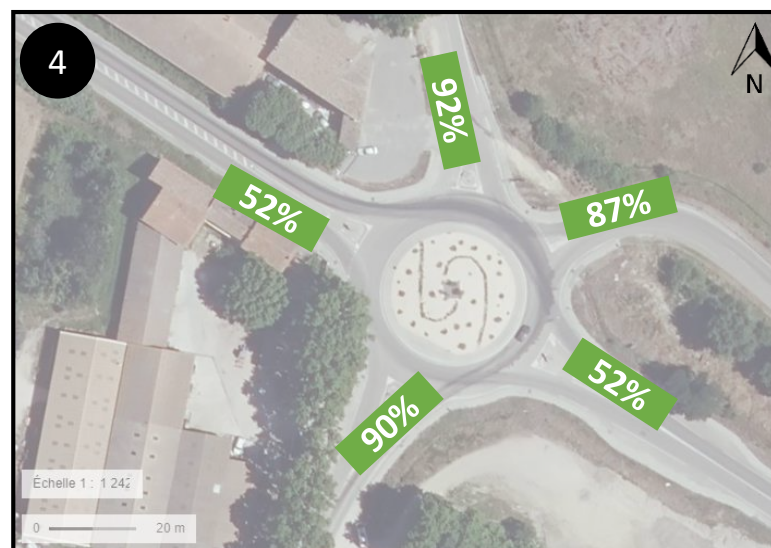
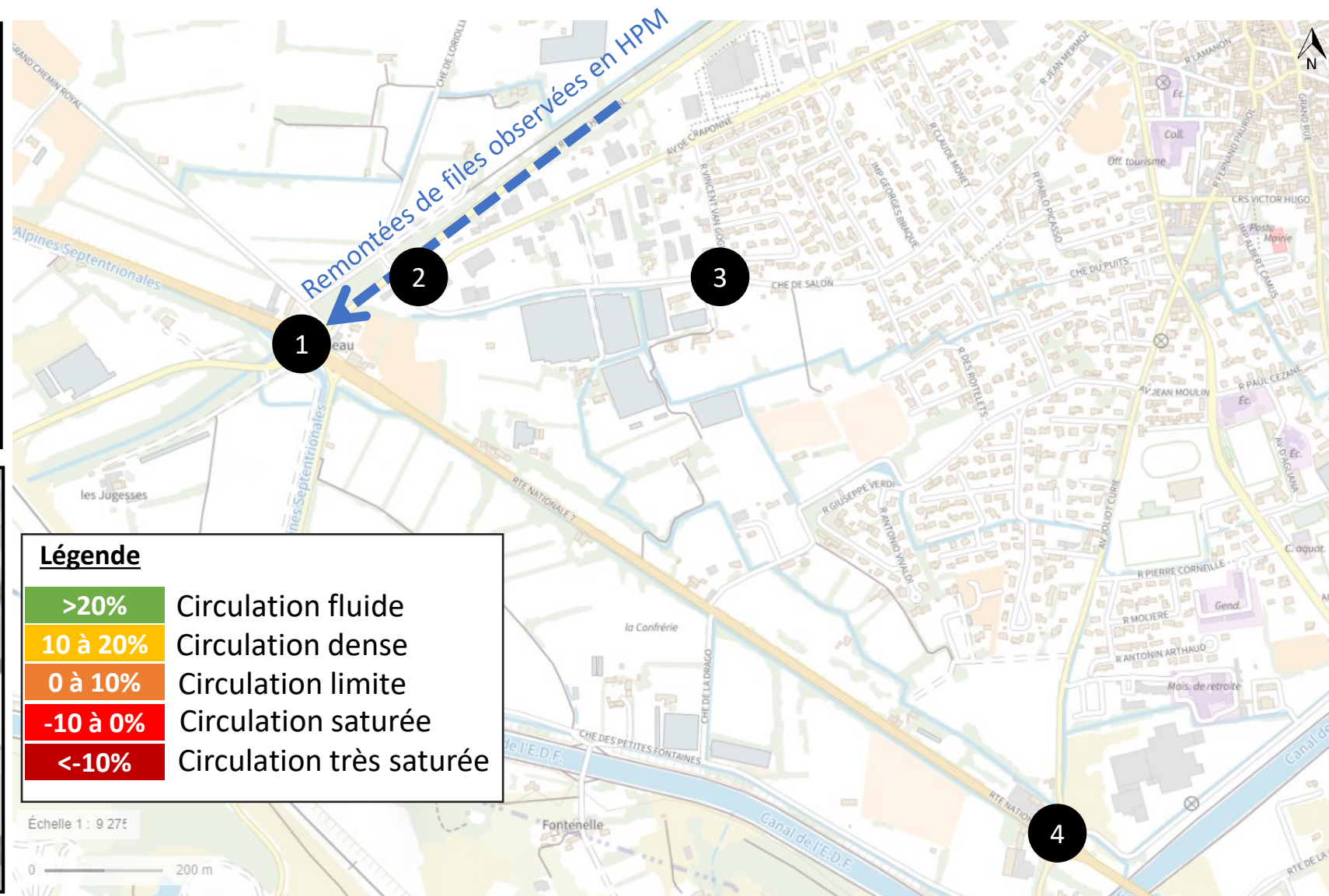
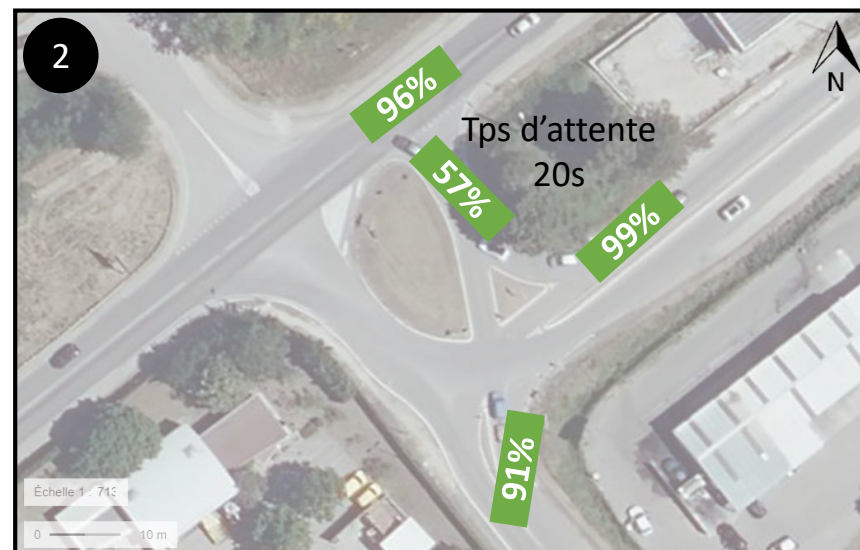
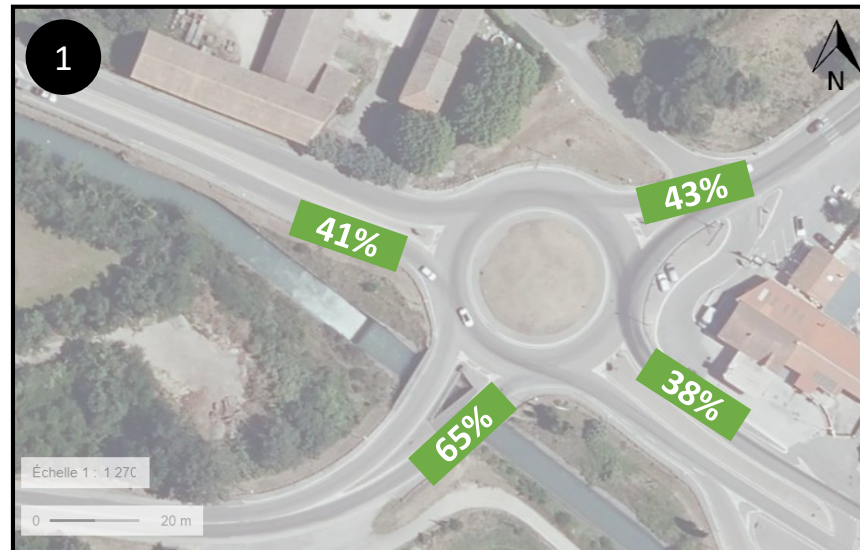
Les valeurs sur les plans correspondent aux totaux en entrée/sortie sur chaque branche. Les valeurs sur les images correspondent au détail des mouvements directionnels depuis chaque branche au sein des carrefours.

Les charges globales des carrefours ont été calculées : **il ressort que les charges globales des carrefours sont cohérentes avec les différents modes de gestion.**

Le carrefour en T sur le Chemin de Salon a une charge globale très faible de 170 uvp/heure.

Réerves de capacité en Heure de Pointe du Matin

La capacité est le trafic global qui peut s'écouler sur une voie, et elle dépend du trafic prioritaire au niveau du carrefour. La réserve de capacité (RC) est la différence entre la capacité et le trafic actuel. Elle s'exprime en % et il est usuellement admis que : si $RC > 20\%$, la circulation est fluide / si $20\% > RC > 10\%$, la circulation est dense / si $10\% > RC > 0\%$, la circulation est limite / si $0\% > RC > -10\%$, la circulation est saturée / si $-10\% > RC$, la circulation est très saturée



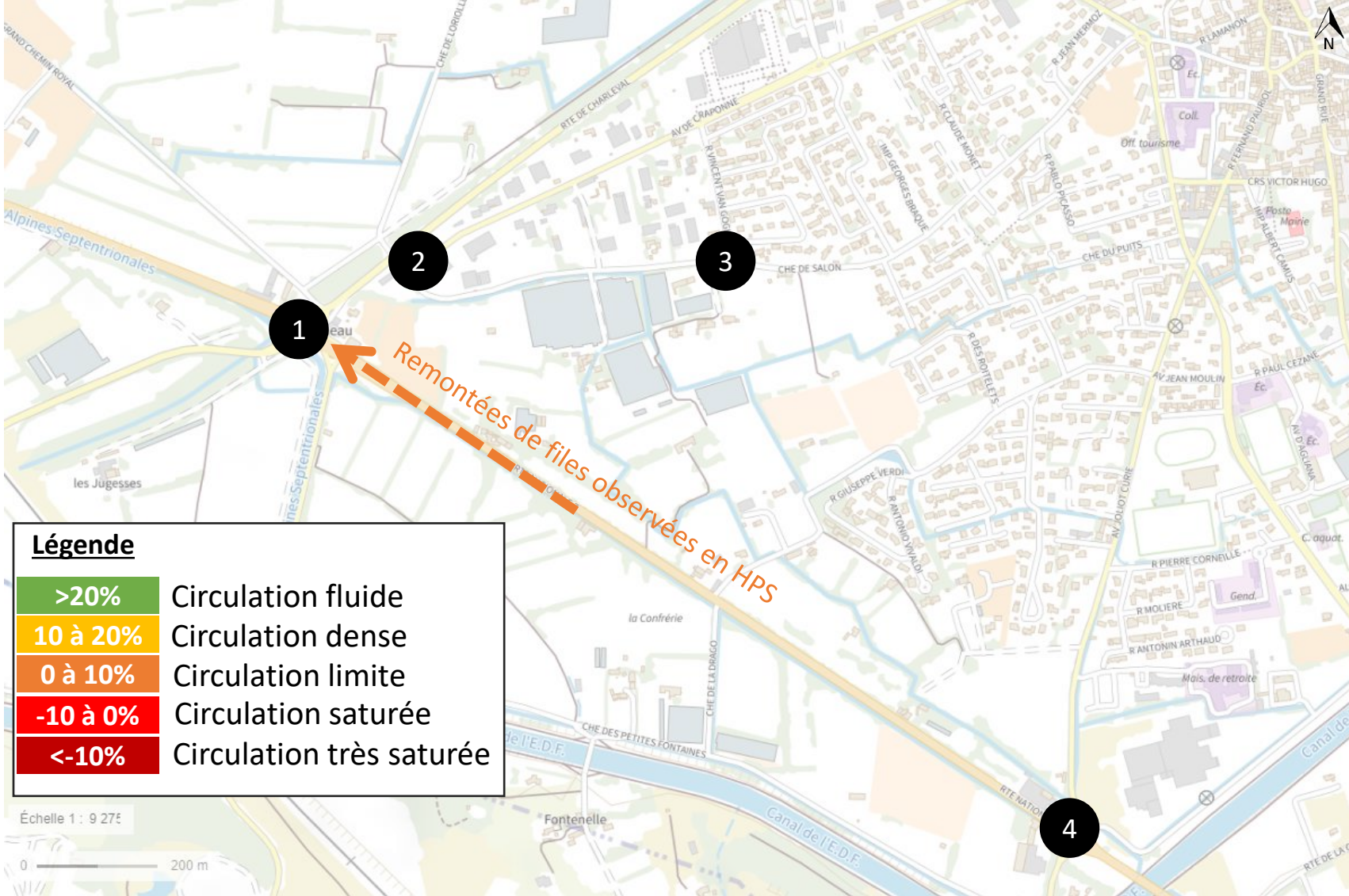
Les réserves de capacité calculées sont supérieures à 38%. **La circulation est globalement fluide** sur le secteur d'étude.

Les remontées de files observées au niveau du giratoire (carrefour n°1) sont d'une vingtaine de véhicules sur des périodes très brèves à l'HPM.

La circulation reste globalement fluide à l'HPM.

Réserves de capacité en Heure de Pointe du Soir

La capacité est le trafic global qui peut s'écouler sur une voie, et elle dépend du trafic prioritaire au niveau du carrefour. La réserve de capacité (RC) est la différence entre la capacité et le trafic actuel. Elle s'exprime en % et il est usuellement admis que : si $RC > 20\%$, la circulation est fluide / si $20\% > RC > 10\%$, la circulation est dense / si $10\% > RC > 0\%$, la circulation est limite / si $0\% > RC > -10\%$, la circulation est saturée / si $-10\% > RC$, la circulation est très saturée



Les réserves de capacité calculées sont supérieures à 23%. **La circulation est globalement fluide** sur le secteur d'étude.

Les remontées de files observées au niveau du giratoire (carrefour n°1) sont d'une vingtaine de véhicules sur des périodes très brèves à l'HPS : la circulation reste globalement fluide à l'HPS.

Le temps d'attente de 1 minute calculé au niveau du carrefour en T (carrefour n°2) pour les usagers non prioritaires sont relativement longs.

La fluidité de circulation reste acceptable en HPS.

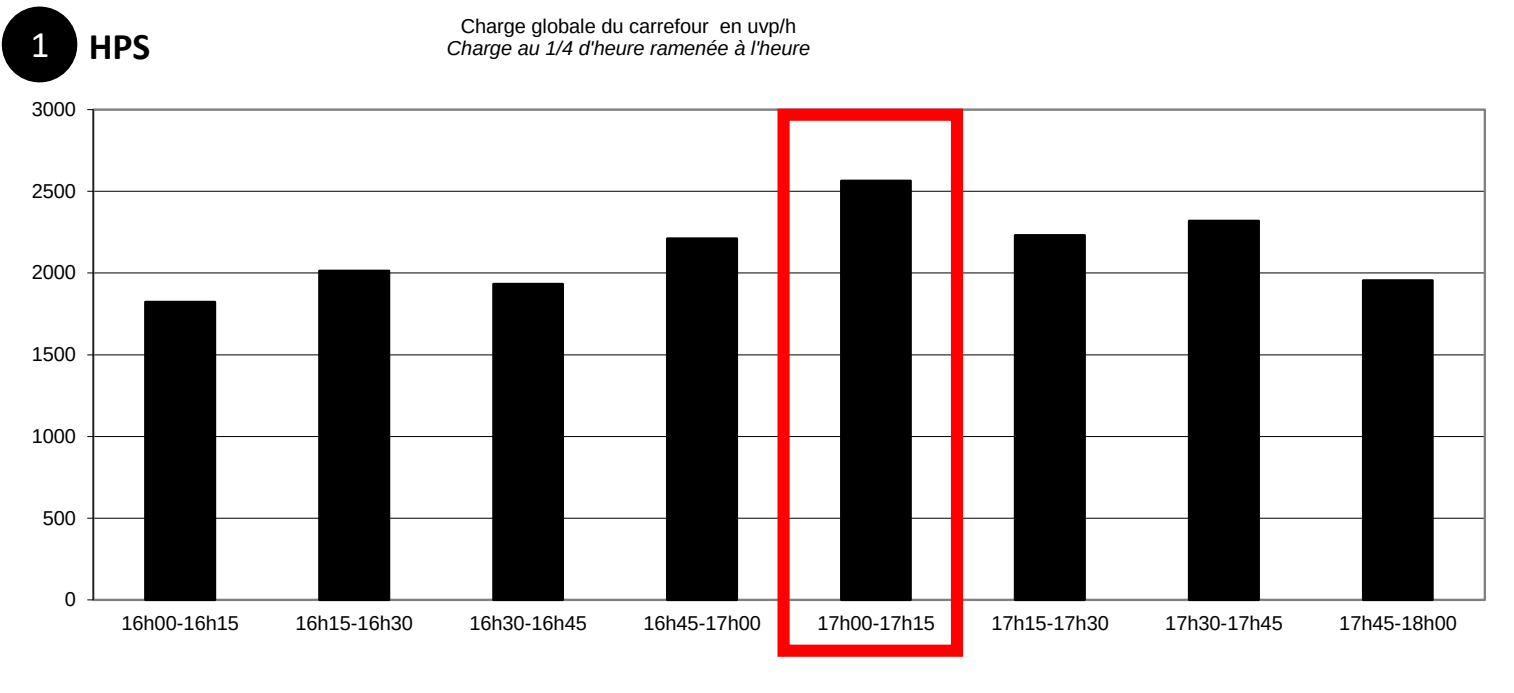
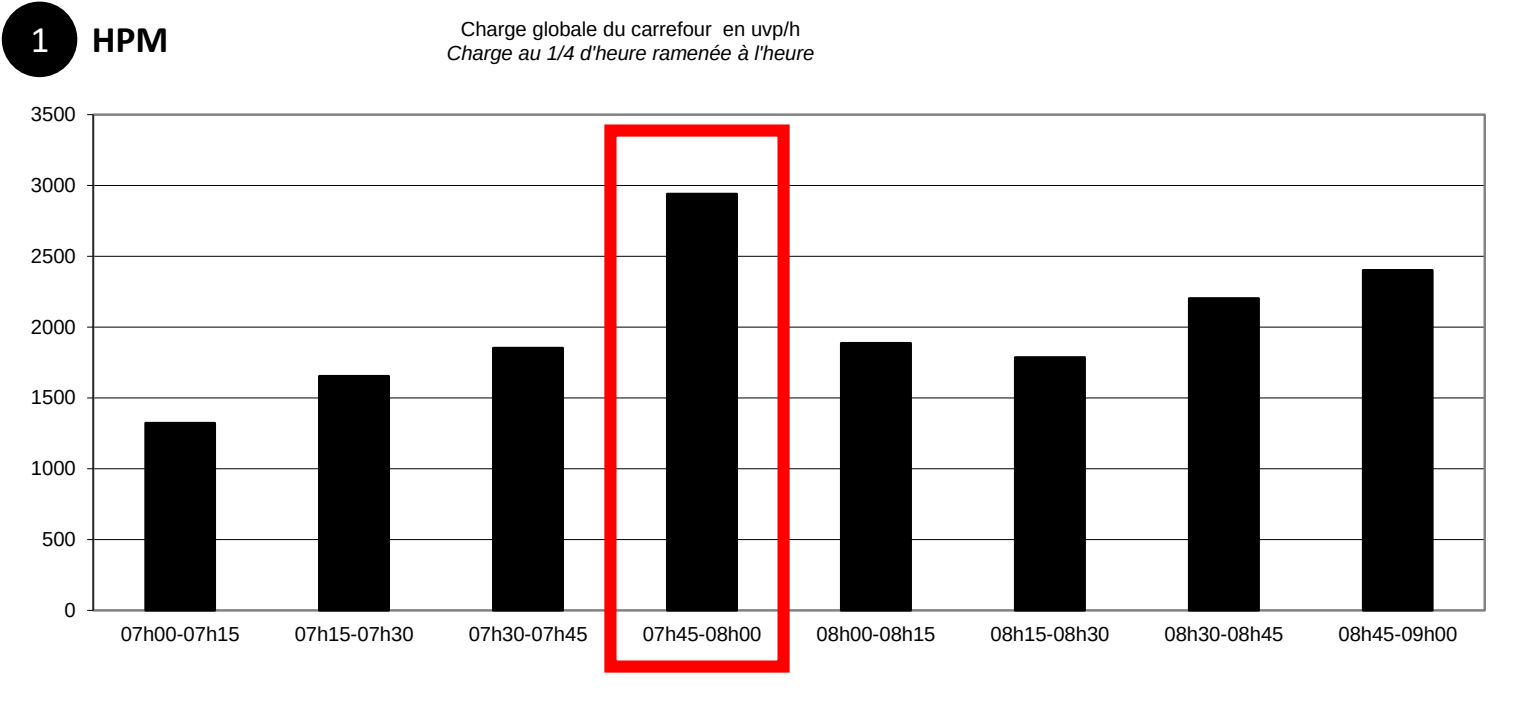
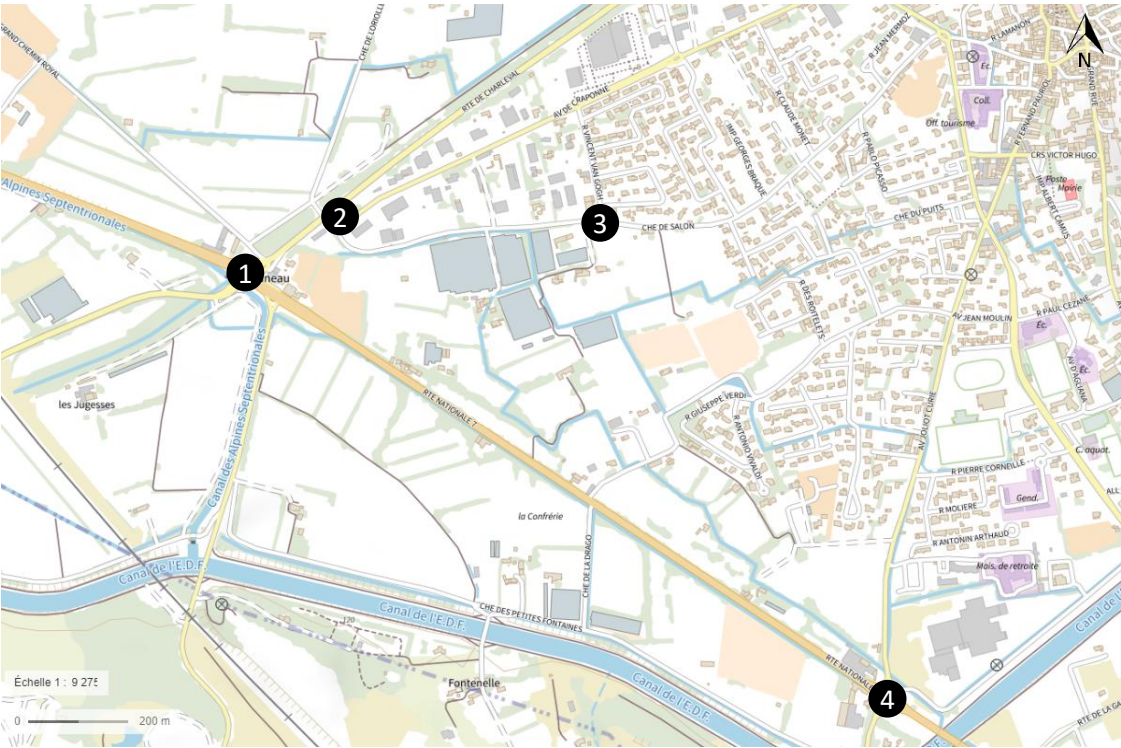
Focus sur les dysfonctionnements observés aux heures de pointe

Les dysfonctionnements circulatoires constatés sur le terrain peuvent représenter un enjeu de circulation ponctuel, sur des périodes de 15 minutes tant le matin que le soir.

Le détail des comptages directionnels des enquêteurs aux quarts d’heure au niveau des carrefours identifiés précédemment nous permettent de connaître le quart d’heure dimensionnant ainsi que les trafics associés. Les diagrammes ci-dessous présentent la charge globale du giratoire (carrefour n°1), quart d’heure par quart d’heure, en HPM et en HPS. Les encadrés rouges mettent en évidence :

- le quart d’heure 7h45-8h00 en HPM, où la charge globale avoisine les 3 000 uvp/heure alors que durant les autres quarts d’heure la charge globale ne dépasse que rarement les 2 000 uvp/heure
- le quart d’heure 17h00-17h15 en HPS, où la charge globale dépasse les 2 500 uvp/heure alors que durant les autres quarts d’heure la charge globale ne dépasse que rarement les 2 000 uvp/heure

Ces observations permettent de conclure que les dysfonctionnements observés ne sont dus qu’à une hyperpointe d’un quart d’heure en HPM et en HPS. Dans l’ensemble, le trafic reste fluide sur les heures de pointe.



Partie 2 : Impacts du projet

Présentation du projet

Un projet de mise en place d'un EcoQuartier est envisagé sur la partie Sud-Ouest de la commune de Mallemort. La desserte de cet EcoQuartier est prévue via 3 accès précisés ci-contre : 1 au Nord et 1 au Sud de l'artère principale pour les VL de l'EcoQuartier, et 1 au niveau de la voie qui dessert la partie Nord-Est de l'EcoQuartier.

Cheminements pour les différents modes et sens de circulation

L'artère principale de l'EcoQuartier est à double-sens, et la voie qui dessert la partie Nord-Est du quartier également. Les autres voies sont à sens unique. Les modes doux ont également des cheminements et aménagements spécifiques précisés également sur la carte ci-contre.

Stationnement

Au total, la mise en place de 659 places de stationnement est prévue au cours des 2 phases du projet, selon la répartition suivante :

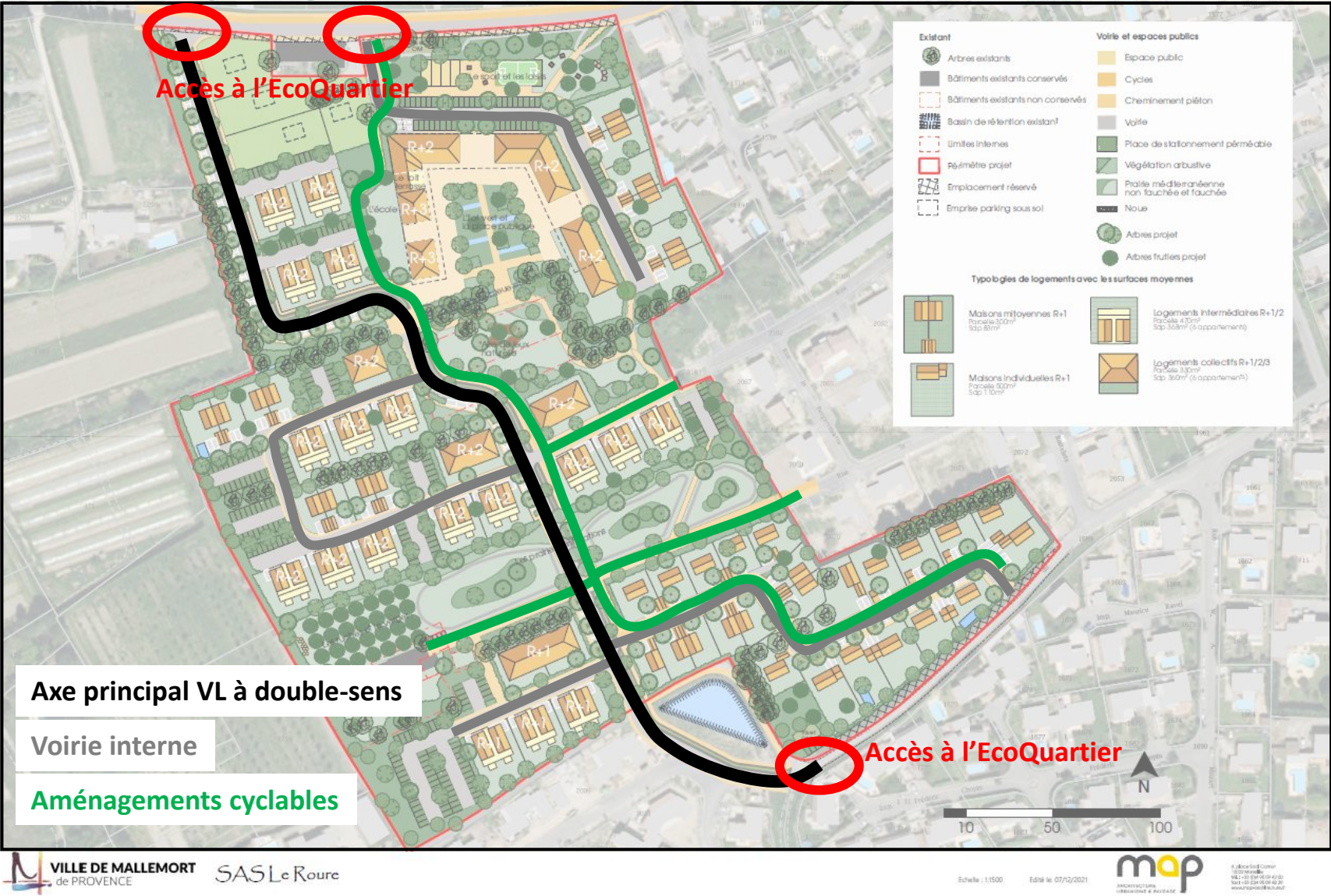
- 246 places privées
- 293 places en parking partagé
- 120 places en parking souterrain

Programmation du projet

Le projet sera au total composé de 202 logements selon la répartition suivante :

- 50 logements en T2
- 107 logements en T3
- 45 logements en T4/T5

Plan masse du projet



Présentation des hypothèses de génération de trafic

Pour rappel, le projet sera au total composé de 202 logements selon la répartition suivante :

- 50 logements en T2
- 107 logements en T3
- 45 logements en T4/T5

Hypothèses de génération de trafic

- 3,46 déplacements/jour/habitant (source : EMD 2009)
- Part modale VL : 75% (source : EMD 2009)

Pour les logements en T2

- 1,5 habitants/logement

Pour les logements en T3

- 2,5 habitants/logement

Pour les logements en T4/T5

- 3,5 habitants/logement

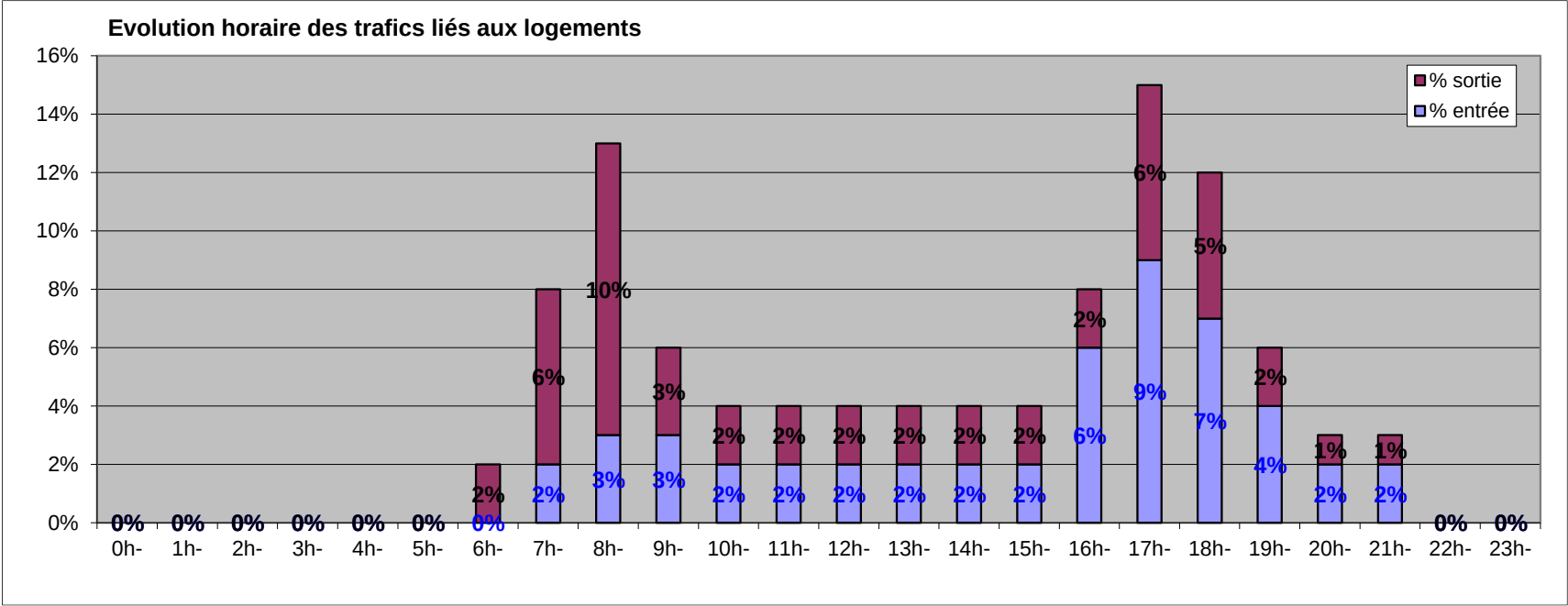
Au total, cela représente **500 habitants** dans l’EcoQuartier
(50x1,5 + 107x2,5 + 45x3,5 = 500)
pour **1 730 déplacements/jour** (500x3,46 = 1 730)
et **1 298 véhicules/jour** (1 730x0,75 = 1 298)

Hypothèses de répartition horaire des trafics générés

Les répartitions horaires sont visibles sur le graphique ci-contre. Elles sont issues de bases de données internes à TransMobilités. Cela représente :

- En HPM, 3% du trafic généré en entrée du projet et 10% en sortie du projet
Soit 39 véhicules en entrée et 130 en sortie en HPM
- En HPS, 9% du trafic généré en entrée du projet et 6% en sortie du projet
Soit 117 véhicules en entrée et 78 en sortie en HPS

Graphique de répartition horaire des trafics en entrée et en sortie du projet liés aux logements



Répartition horaire des trafics en entrée et en sortie du projet liés aux logements

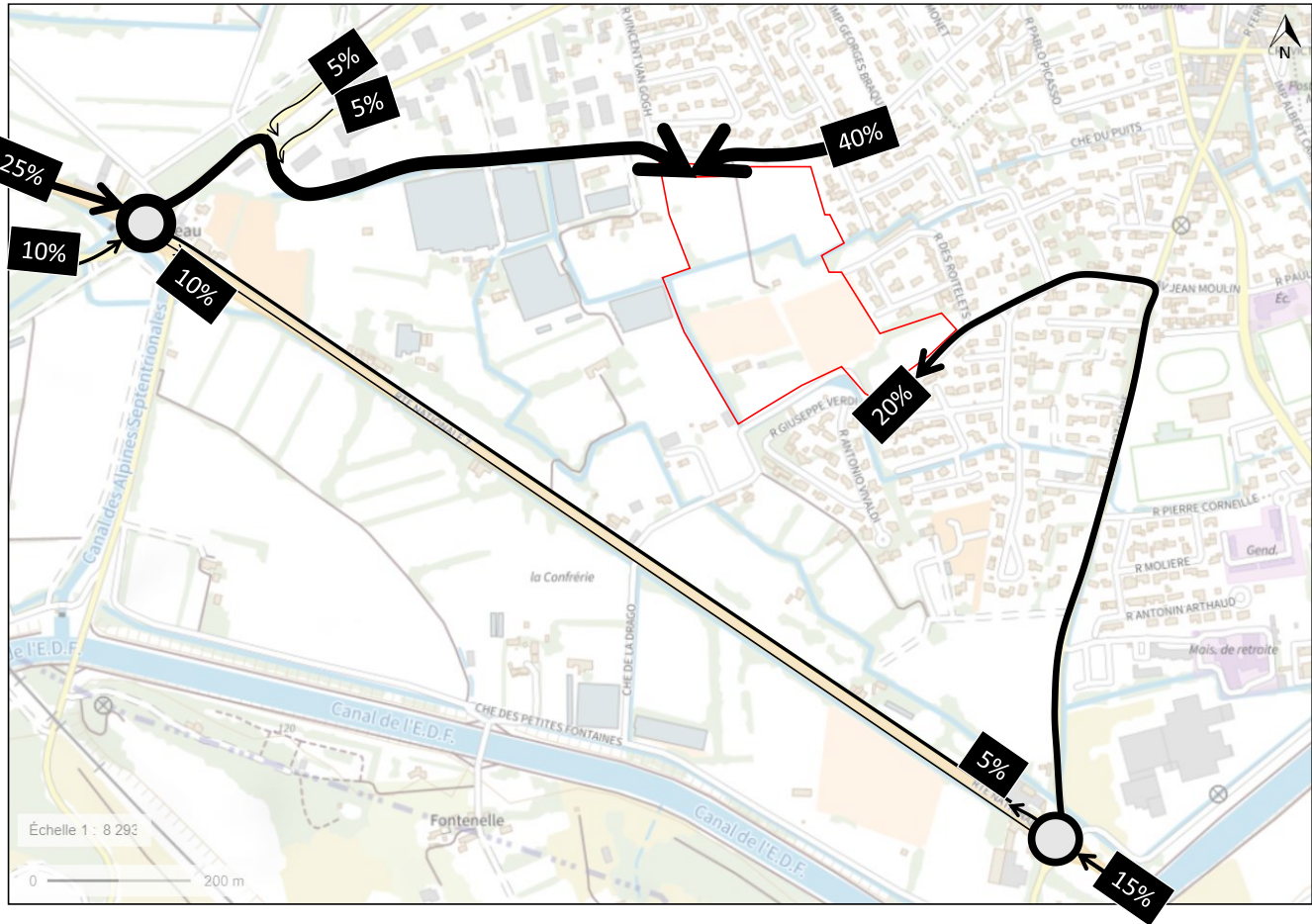
	0h-	1h-	2h-	3h-	4h-	5h-	6h-	7h-	8h-	9h-	10h-	11h-	12h-	13h-	14h-	15h-	16h-	17h-	18h-	19h-	20h-	21h-	22h-	23h-
entrée	0	0	0	0	0	0	0	26	39	39	26	26	26	26	26	26	78	117	91	52	26	26	0	0
sortie	0	0	0	0	0	0	26	78	130	39	26	26	26	26	26	26	26	78	65	26	13	13	0	0

Présentation des hypothèses de génération de trafic

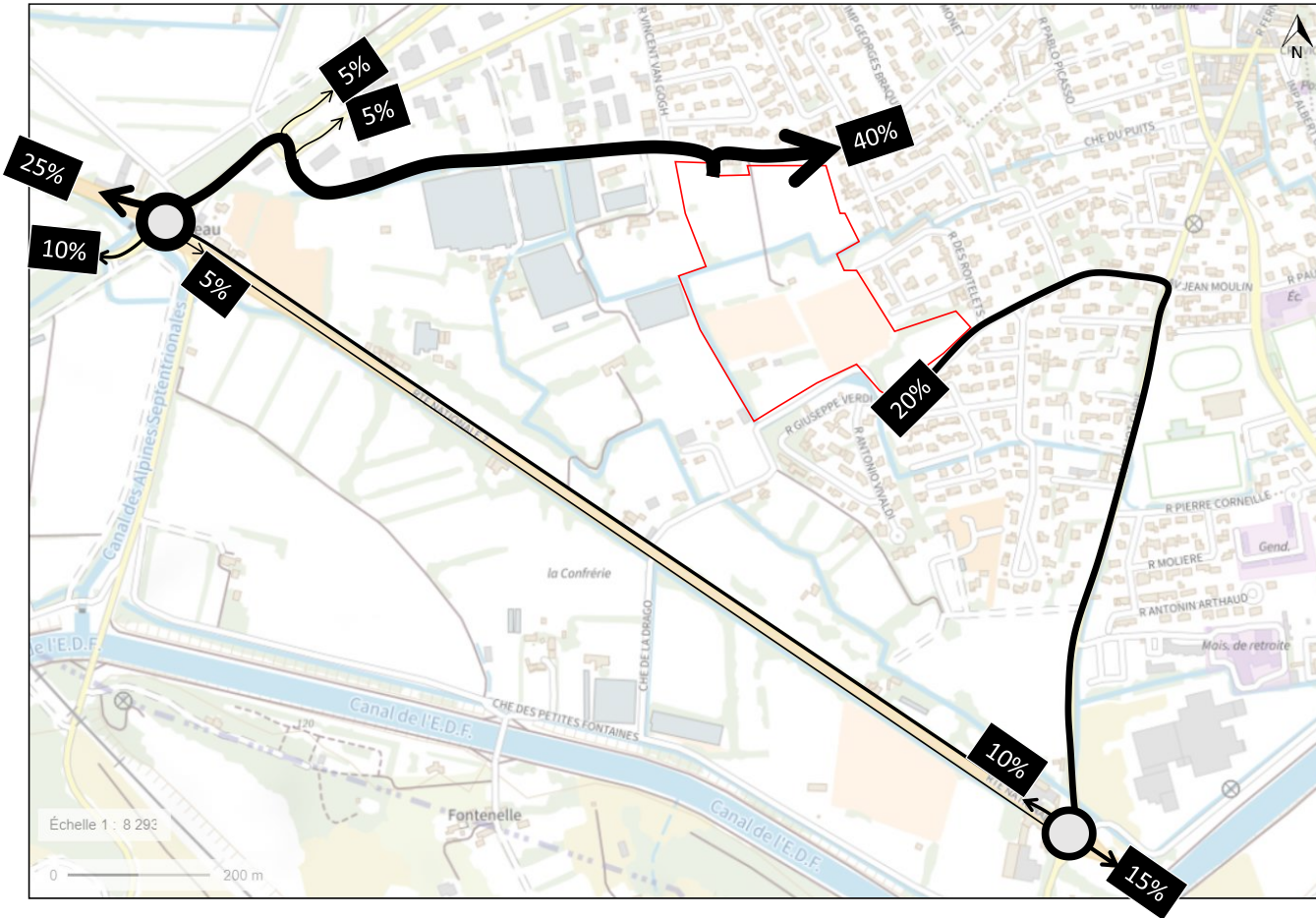
Hypothèses d'affectation des trafics générés

Par rapport aux observations des pratiques actuelles et de la structure de l'EcoQuartier, il sera pris les hypothèses ci-dessous, pour l'HPM et pour l'HPS, quant à la répartition des trafics supplémentaires engendrés par le projet d'EcoQuartier :

Carte de synthèse de l'affectation des trafics générés en entrée de l'EcoQuartier

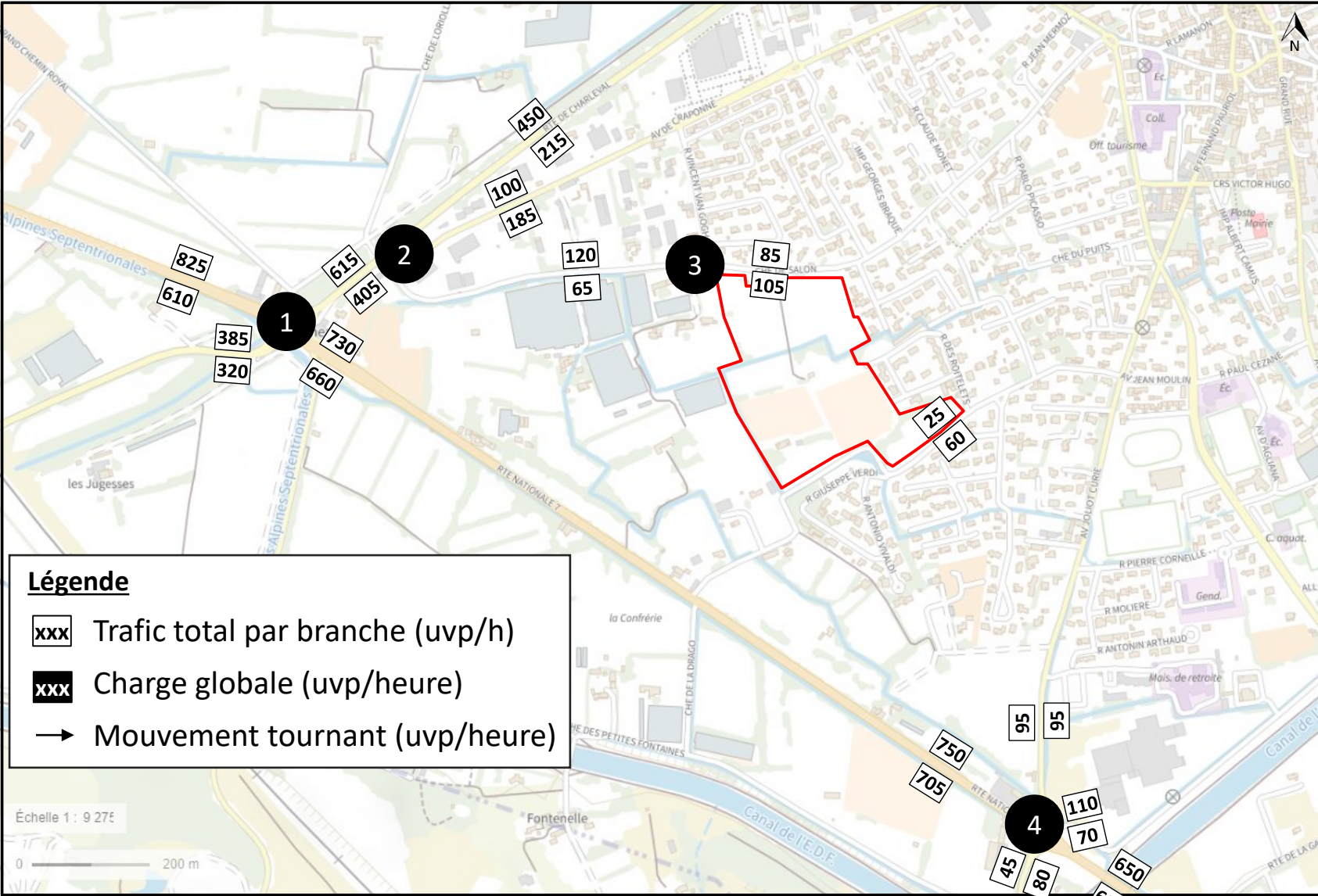
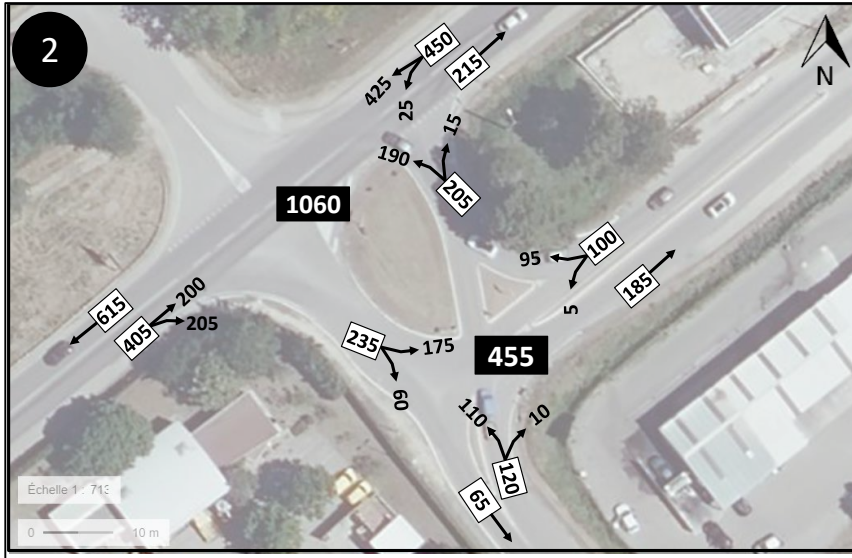
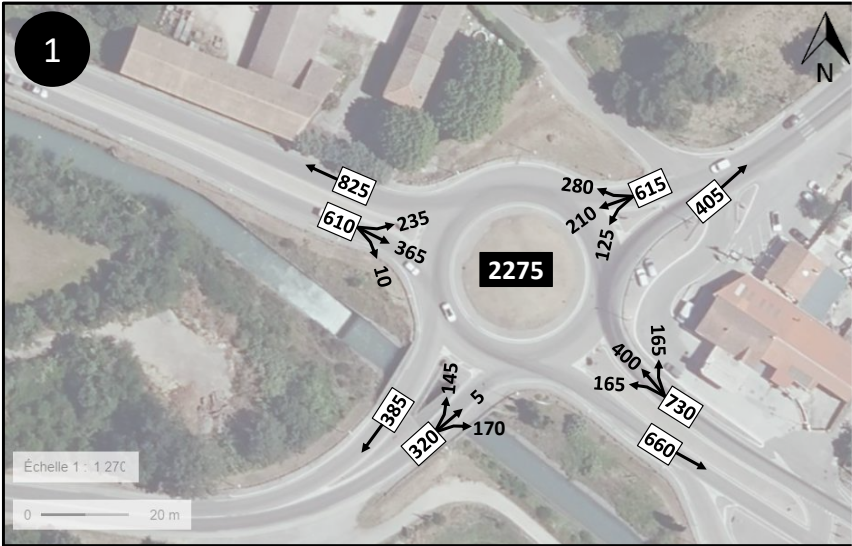


Carte de synthèse de l'affectation des trafics générés en sortie de l'EcoQuartier



Impacts sur le fonctionnement circulatoire en Heure de Pointe du Matin

Les cartes ci-dessous présentent les mouvements tournants estimés avec la mise en place du projet, lorsque l'on ajoute le trafic généré par le projet aux trafics actuels. Pour rappel, l'HPM a été identifiée entre 8h00 et 9h00. Les résultats ci-dessous sont présentés avec les conversions uvp (unité de véhicule particulier) suivantes : 1.VL=1.uvp / 1.PL ou bus=2.uvp / 1.moto ou vélo=1/3.uvp



Légende

- xxx Trafic total par branche (uvp/h)
- xxx Charge globale (uvp/heure)
- Mouvement tournant (uvp/heure)

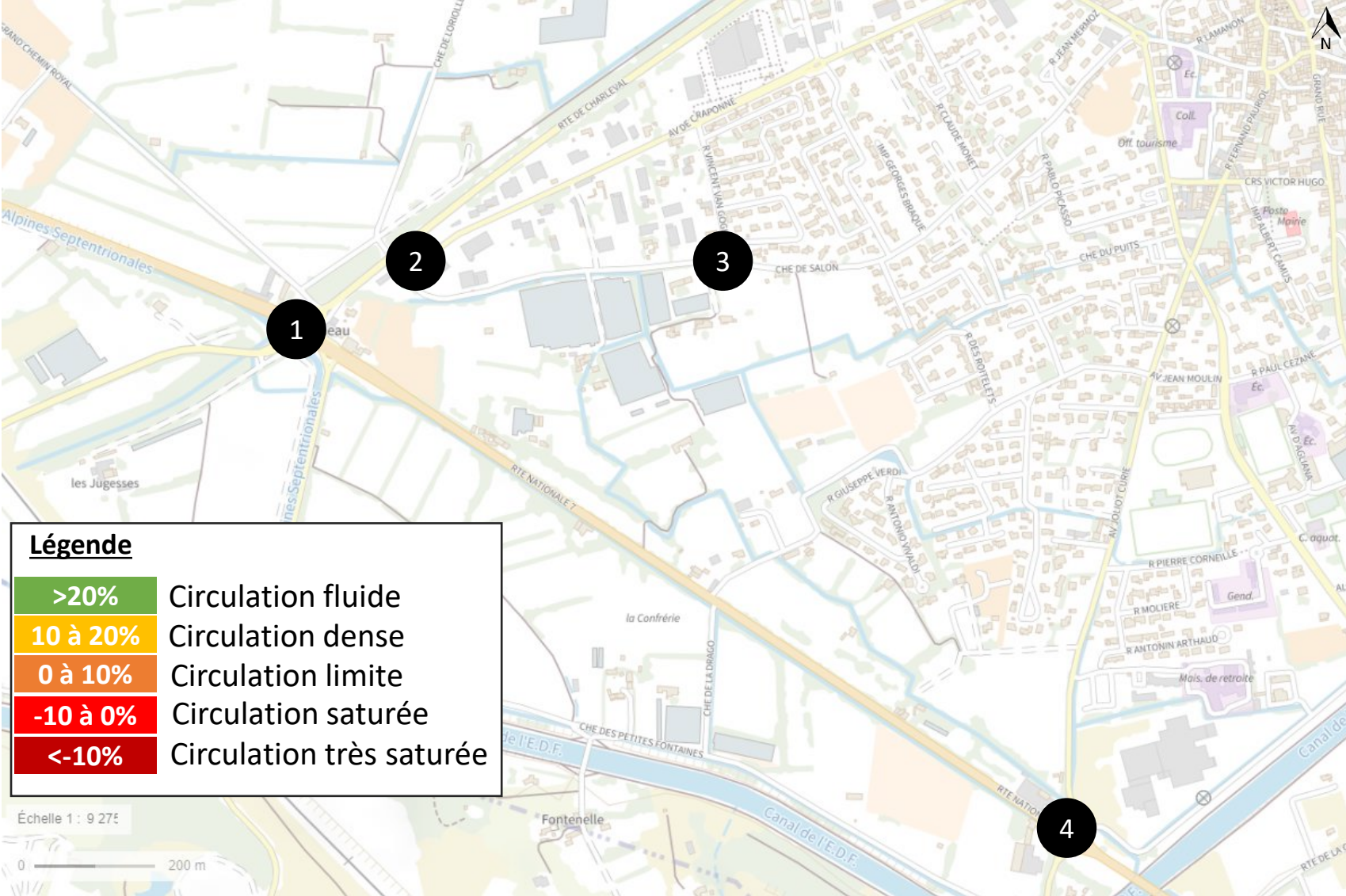
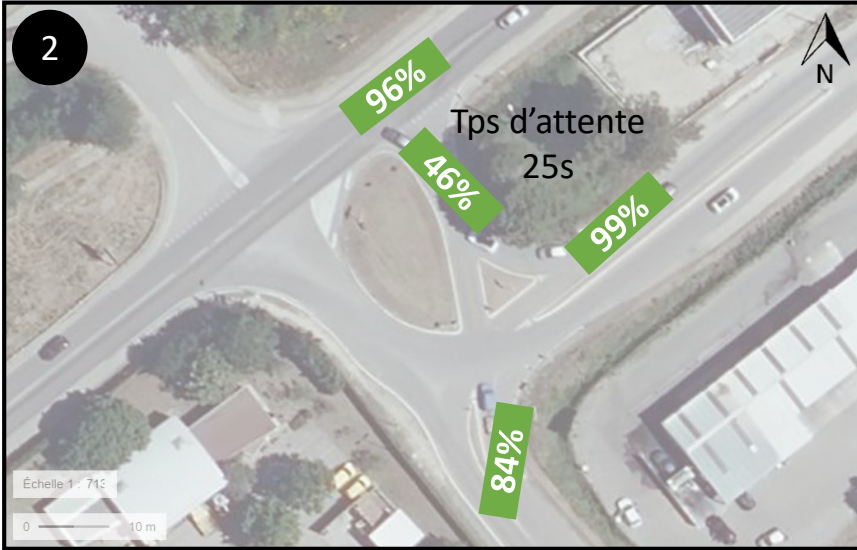
Les valeurs sur les plans correspondent aux totaux en entrée/sortie sur chaque branche. Les valeurs sur les images correspondent au détail des mouvements directionnels depuis chaque branche au sein des carrefours.

Les charges globales des carrefours ont été calculées : **il ressort que les charges globales des carrefours sont cohérentes avec les différents modes de gestion.**

Le carrefour desservant le projet sur le Chemin de Salon a une charge globale très faible de 275 uvp/heure.

Impacts sur le fonctionnement circulatoire en Heure de Pointe du Matin

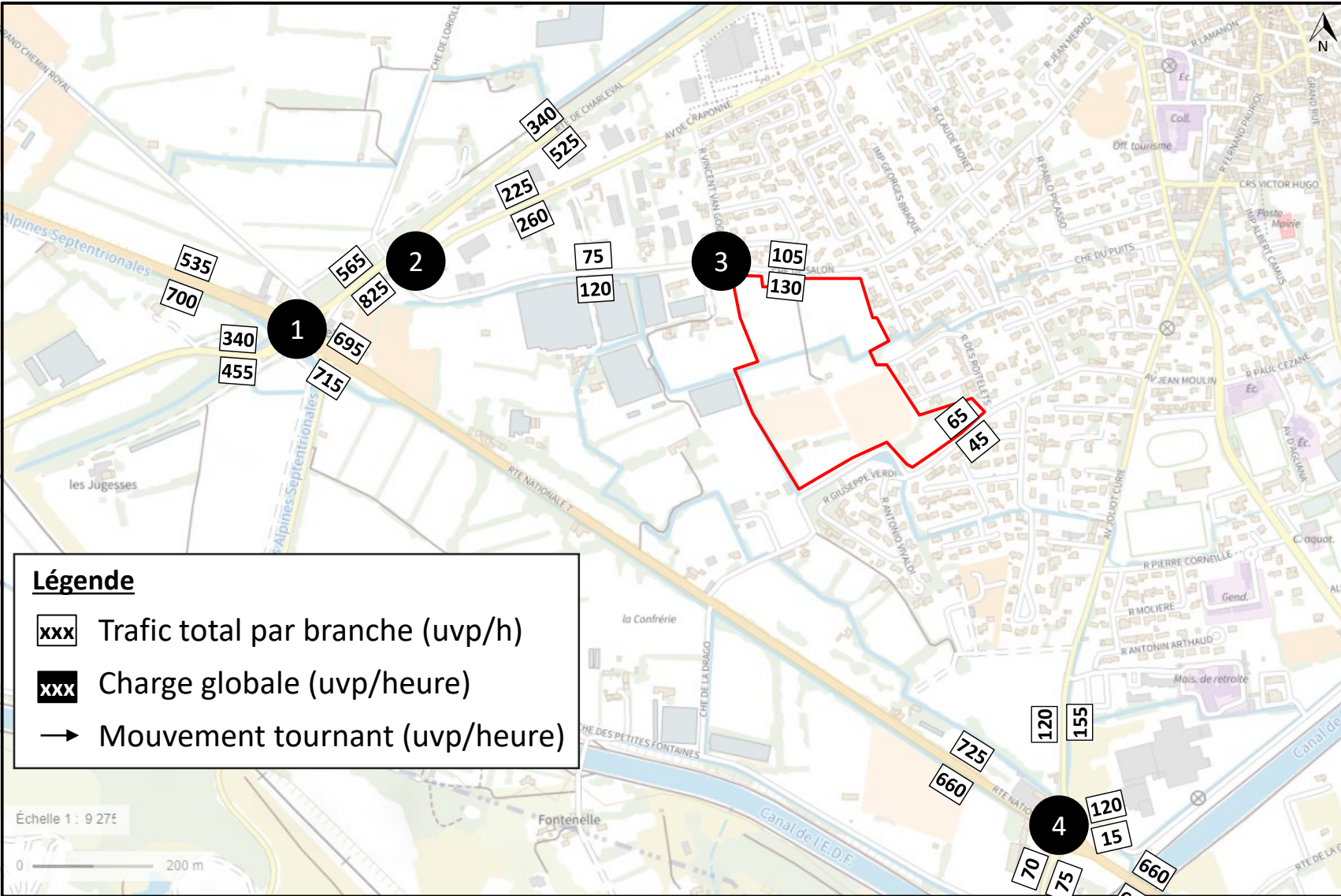
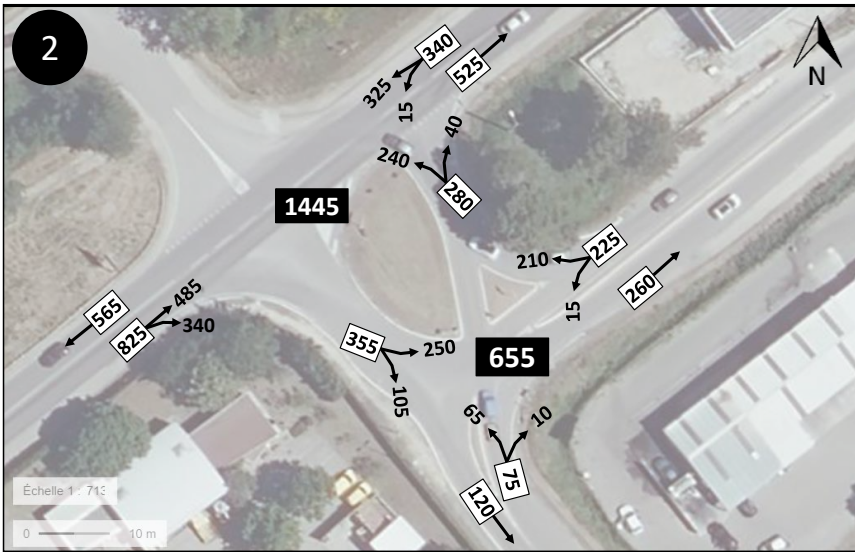
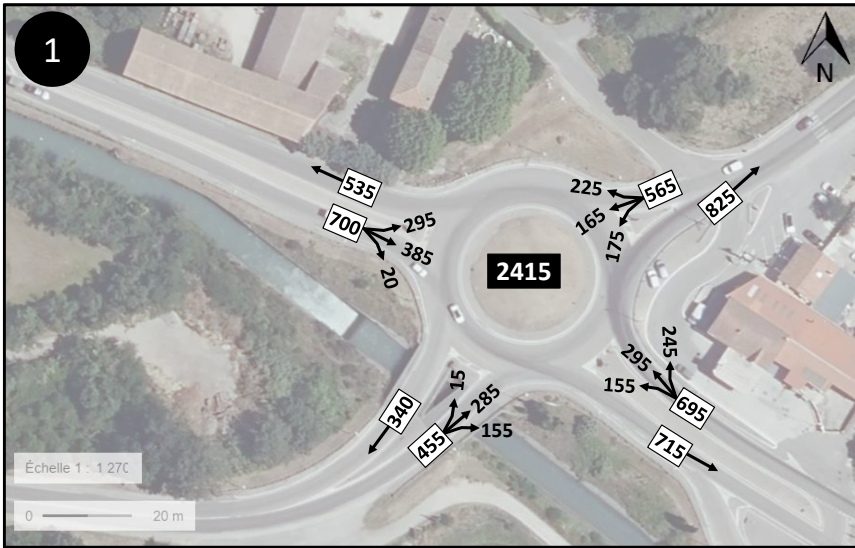
La capacité est le trafic global qui peut s'écouler sur une voie, et elle dépend du trafic prioritaire au niveau du carrefour. La réserve de capacité (RC) est la différence entre la capacité et le trafic actuel. Elle s'exprime en % et il est usuellement admis que : si $RC > 20\%$, la circulation est fluide / si $20\% > RC > 10\%$, la circulation est dense / si $10\% > RC > 0\%$, la circulation est limitée / si $0\% > RC > -10\%$, la circulation est saturée / si $-10\% > RC$, la circulation est très saturée



A noter que, pour les calculs de réserves de capacité au niveau du carrefour desservant le projet avec le Chemin de Salon, il a été considéré que l'axe prioritaire reste le Chemin de Salon. Les réserves de capacité calculées sont supérieures à 30%. **La circulation est globalement fluide** sur le secteur d'étude. Les remontées de files observées à l'état actuel au niveau du giratoire (carrefour n°1) devraient persister sur des périodes très brèves à l'HPM. La circulation reste globalement fluide à l'HPM.

Impacts sur le fonctionnement circulatoire en Heure de Pointe du Soir

Les cartes ci-dessous présentent les mouvements tournants estimés avec la mise en place du projet, lorsque l’on ajoute le trafic généré par le projet aux trafics actuels. Pour rappel, l’HPS a été identifiée entre 16h45 et 17h45. Les résultats ci-dessous sont présentés avec les conversions uvp (unité de véhicule particulier) suivantes : 1.VL=1.uvp / 1.PL ou bus=2.uvp / 1.moto ou vélo=1/3.uvp



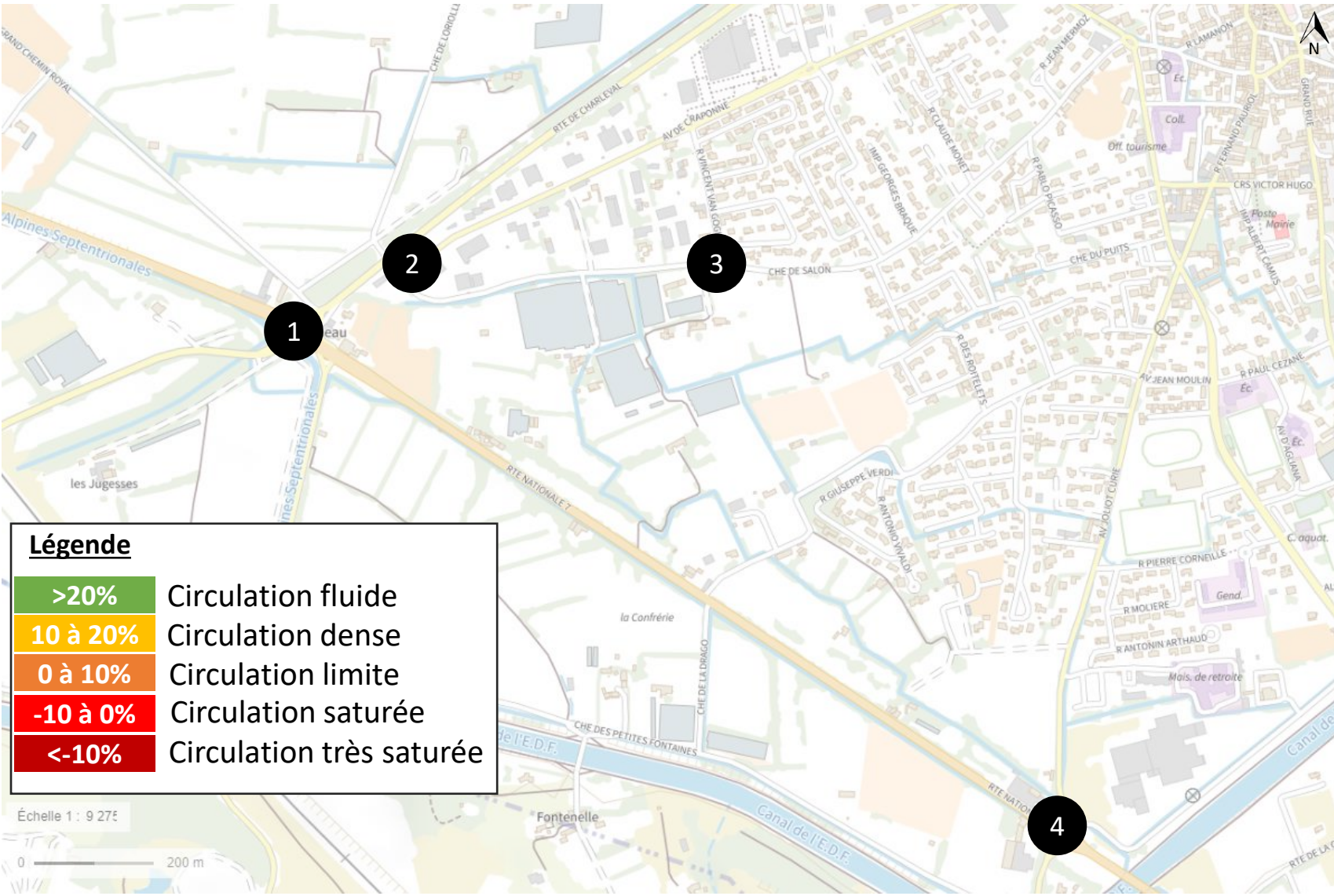
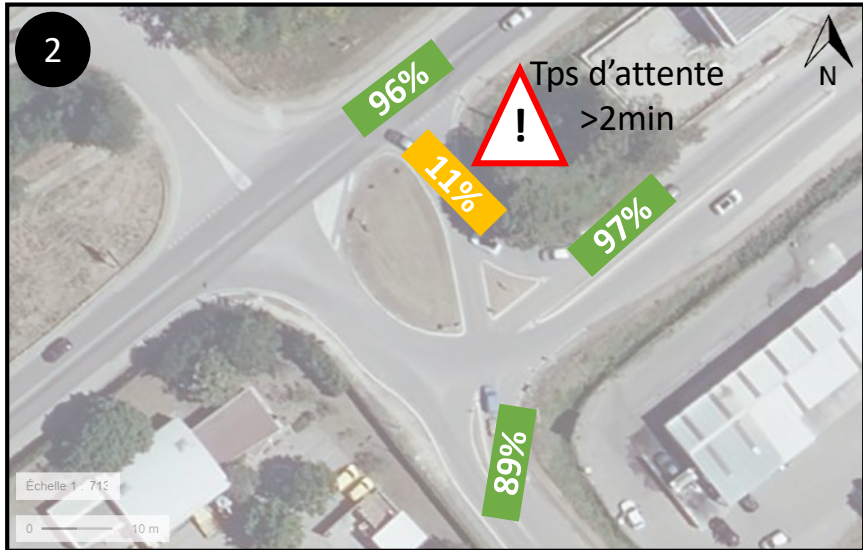
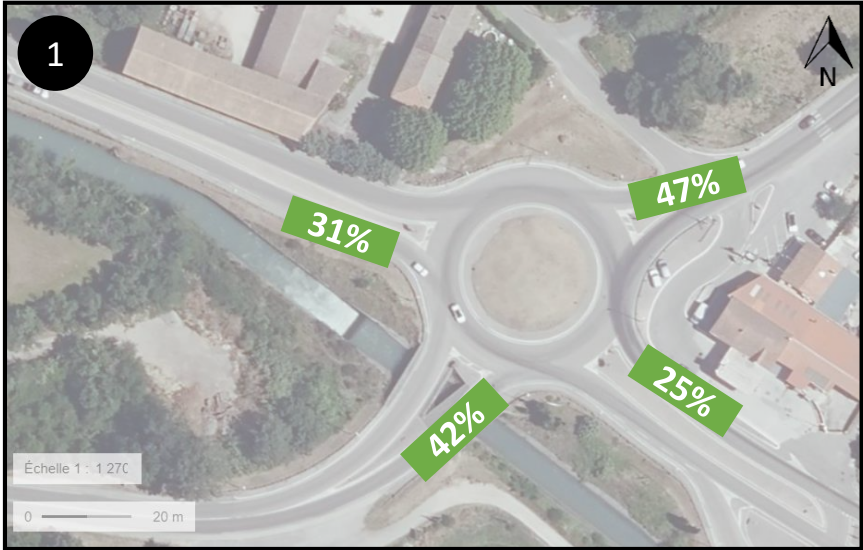
Les valeurs sur les plans correspondent aux totaux en entrée/sortie sur chaque branche. Les valeurs sur les images correspondent au détail des mouvements directionnels depuis chaque branche au sein des carrefours.

Les charges globales des carrefours ont été calculées : **il ressort que les charges globales des carrefours sont cohérentes avec les différents modes de gestion.**

Le carrefour desservant le projet sur le Chemin de Salon a une charge globale très faible de 320 uvp/heure.

Impacts sur le fonctionnement circulaire en Heure de Pointe du Soir

La capacité est le trafic global qui peut s'écouler sur une voie, et elle dépend du trafic prioritaire au niveau du carrefour. La réserve de capacité (RC) est la différence entre la capacité et le trafic actuel. Elle s'exprime en % et il est usuellement admis que : si $RC > 20\%$, la circulation est fluide / si $20\% > RC > 10\%$, la circulation est dense / si $10\% > RC > 0\%$, la circulation est limitée / si $0\% > RC > -10\%$, la circulation est saturée / si $-10\% > RC$, la circulation est très saturée



Une réserve de capacité de 11% est calculée au niveau du carrefour n°2 pour les usagers voulant s'insérer sur la RD23, ce qui correspond à **une circulation dense, qui pourrait entraver le fonctionnement du carrefour entre le Chemin de Salon et l'Avenue de Craponne.** Cette situation nécessiterait une modification du mode de gestion du carrefour. La charge globale avoisinant les 1 500 uvp/heure et le mouvement fort de tourne-à-gauche pour s'insérer sur la RD23 suggèrent, si possible, l'aménagement d'un carrefour giratoire. Sinon, **les autres carrefours du secteur d'étude sont globalement fluides en HPS.**

Synthèse de l'étude

DIAGNOSTIC

Trafics journaliers

Actuellement, les niveaux de trafic sont faibles, compris entre 600 et 900 véhicules/jour, deux sens confondus, sur le Chemin de Salon et le Chemin de Fontenelle.

Fonctionnement circulaire aux heures de pointe

Les charges globales des carrefours aux heures de pointe sont cohérentes avec les modes de gestion aménagés actuellement sur le secteur d’étude.

De légers dysfonctionnements circulatoires sont constatés au niveau du giratoire entre la RDN7 et la RD23, avec des remontées de file d’une vingtaine de véhicule sur la RD23 EST et la RDN7 SUD. Cependant, les réserves de capacité confortables, largement supérieures à 20%, et le caractère ponctuel de ces remontées, sur des hyperpointes d’un quart d’heure, mettent en évidence une circulation globalement fluide aux heures de pointe.

IMPACTS DU PROJET

Contenu du projet

Le projet d’EcoQuartier sur la commune de Mallemort est majoritairement composé de logements. Il a été dénombré 202 logements, du T2 au T5.

Trafics générés par le projet

Selon les hypothèses établies, issues d’Enquêtes Ménages Déplacements et de bases de données internes à TransMobilités, il ressort que, au total, **500 habitants vivront** dans l’EcoQuartier, ce qui représente environ **1 700 déplacements/jour** et de l’ordre de **1 300 véhicules/jour** avec :

- En HPM, 3% du trafic généré en entrée du projet et 10% en sortie du projet

Soit 40 véhicules en entrée et 130 en sortie

- En HPS, 9% du trafic généré en entrée du projet et 6% en sortie du projet

Soit 115 véhicules en entrée et 80 en sortie

Impact du projet sur le fonctionnement circulaire

En HPM, les réserves de capacité confortables, largement supérieures à 20%, ne relèvent aucun enjeu de fluidité de circulation sur cette période.

En HPS, en revanche, une réserve de capacité de 11% est calculée au niveau du carrefour entre la RD23 et le Chemin de Salon pour les usagers voulant s’insérer sur la RD23 depuis le Chemin de Salon et l’Avenue de Craonne, ce qui correspond à **une circulation limite, qui pourrait entraver le fonctionnement du carrefour entre le Chemin de Salon et l’Avenue de Craonne**.

Cette situation, **déjà constatée actuellement**, nécessiterait une modification du mode de gestion du carrefour. La charge globale avoisinant les 1 500 uvp/heure et le mouvement fort de tourne-à-gauche pour s’insérer sur la RD23 suggèrent, si possible, l’aménagement d’un carrefour giratoire.

Sinon, les autres carrefours du secteur d’étude sont globalement fluides en HPS.