



SAS RIVE GAUCHE DISTRIBUTION
Lan Er Velin
56670 RIANTEC

SOMMAIRE

1	Objet du document	2
2	Rappel des objectifs - Méthodologie	3
3	Diagnostic.....	4
3.1	Le recueil de données	4
3.2	Les résultats du recueil de données	5
3.3	Vérification de la pertinence du relevé	9
3.4	Les conditions actuelles de circulation	10
3.5	Etude de capacité du Rond-Point de Kersabiec en situation actuelle	11
3.6	Analyses du diagnostic de mars 2025.....	13
4	Phase prospective	14
4.1	Le projet	14
4.2	Contexte	14
4.3	Estimation de la génération future du projet.....	15
4.3.1	Générations de trafic	15
4.3.2	Distribution des flux.....	15
4.4	Résultats des simulations de trafic	16
4.5	Etude de capacité du Rond-Point de Kersabiec	18
4.6	Impact global sur le réseau	19
4.7	Impact du projet en période estivale.....	20
4.7.1	Les écarts entre les 2 périodes en situation actuelle.....	20
4.7.2	Impact du projet en été	20
5	Conclusions	22
Annexes : détails des Comptages Automatiques et des Enquêtes.		23

Titre du document : **PROJET D'EXTENSION DU CENTRE E. LECLERC DE RIANTEC - ETUDE DE TRAFIC – Rapport d'étude**

Rédigé par : **Pierre Devos**

Vérifié par : Delphine Melot

Date d'édition : le 10 septembre 2025

Contact : **06-83-87-40-51 – pierre.devos@emtis.fr**



51 Chemin du Port de l'Homme, 33360 Latresne
33 (0) 5 56 91 36 53 / contact@emtis.fr

Siret : 422 987 750 00060

www.emtis.fr

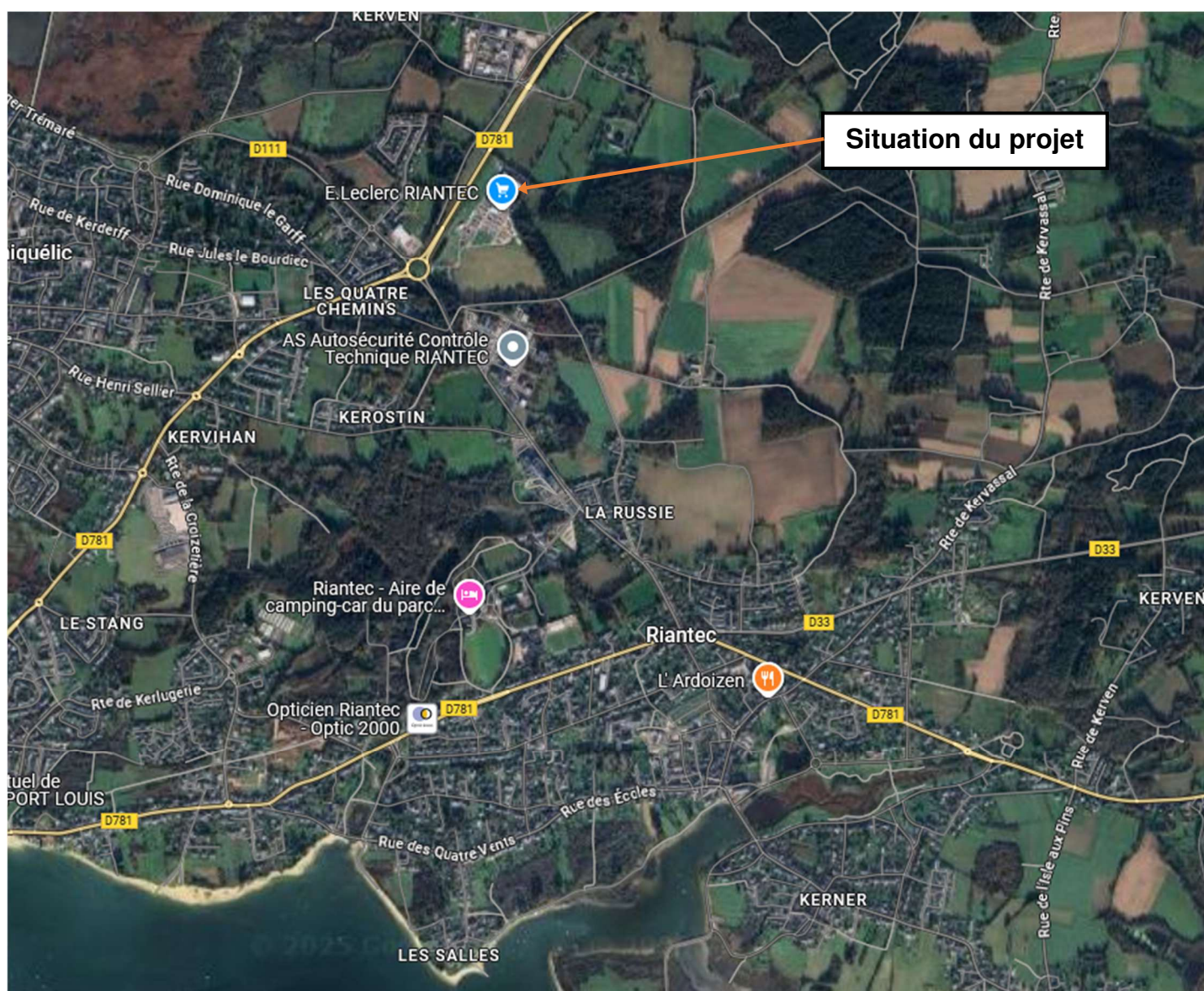
1 OBJET DU DOCUMENT

PROJET D'EXTENSION DU CENTRE E. LECLERC DE RIANTEC - ETUDE DE TRAFIC

Maîtrise d'Ouvrage : **SAS RIVE GAUCHE DISTRIBUTION - Monsieur Nicolas LANNUZEL**
Lan Er Velin - 56670 RIANTEC

La présente étude a pour objet l'évaluation de la circulation générée par le projet d'extension du Centre E. Leclerc sur la commune de Riantec dans le département du Morbihan.

La Maîtrise d'Ouvrage de ce dossier est assurée par la **SAS RIVE GAUCHE DISTRIBUTION**.



2 RAPPEL DES OBJECTIFS - MÉTHODOLOGIE

Les objectifs de l'étude qui sont assignés sont les suivants :

- Analyser le fonctionnement actuel en termes de circulation routière à proximité et sur les accès du site commercial
- Prévoir les trafics générés par le projet, analyser les impacts sur les volumes et les conditions de circulation sur le périmètre d'étude et estimer les réserves de capacité du réseau

La méthodologie qui a été adoptée est la suivante :

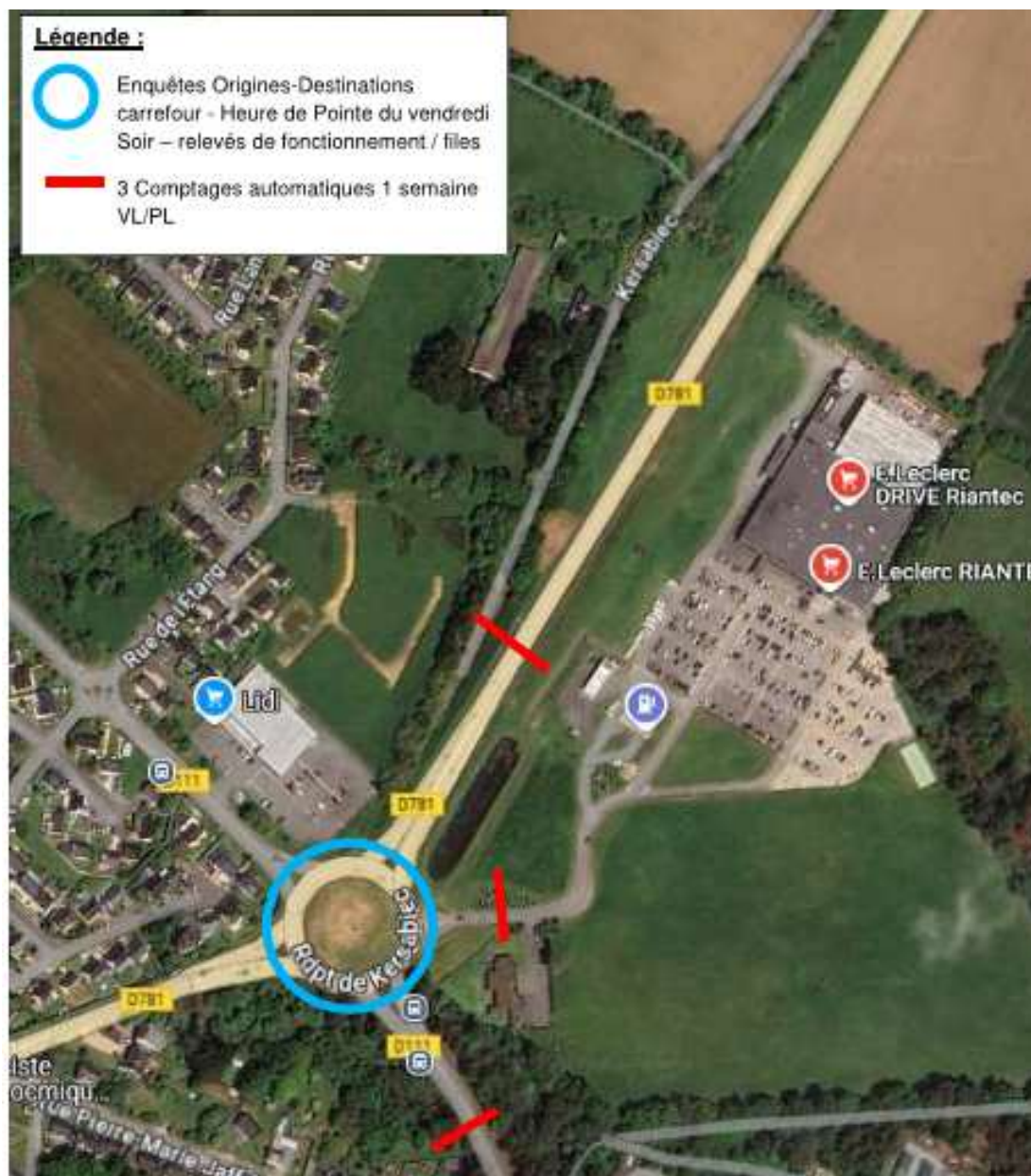
- Mise en place d'un recueil de données sur le secteur par enquêtes Origines-Destinations et comptages automatiques à proximité du site du projet
- Elaboration du diagnostic à partir des données recueillies
- Estimation d'hypothèses de générations de trafic du futur projet (surface de vente, fréquentation attendue ...)
- Projections de trafic sur le périmètre à l'échéance de l'ouverture du site à partir des hypothèses de développement attendues
- Etude de capacité et impact du projet sur les voies et carrefour d'accès

3 DIAGNOSTIC

3.1 Le recueil de données

Il s'est appuyé sur des comptages automatiques en section à proximité du projet et sur un relevé des mouvements directionnels le soir sur le Rond-Point de Kersabiec.

Le dispositif mis en place est figuré sur la carte qui suit.



Les comptages automatiques ont eu lieu sur une période de 1 semaine avec relevés horaires par sens de circulation du **mercredi 19 au mardi 25 mars 2025**.

Ils permettent de fournir les trafics heure par heure, par sens de circulation et en distinguant VL et PL.

Les relevés des flux directionnels aux carrefours se sont déroulés le **vendredi 21 mars 2025** entre 17h et 18h.

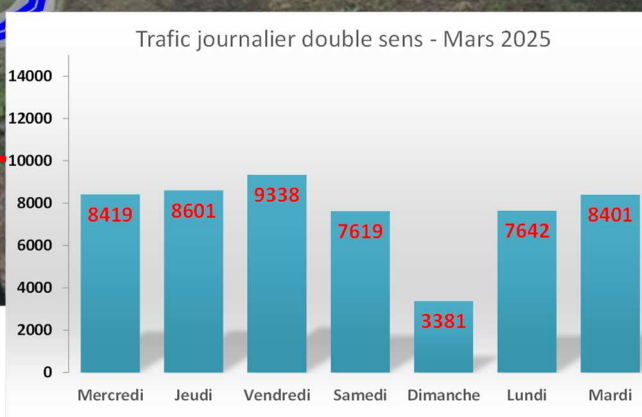
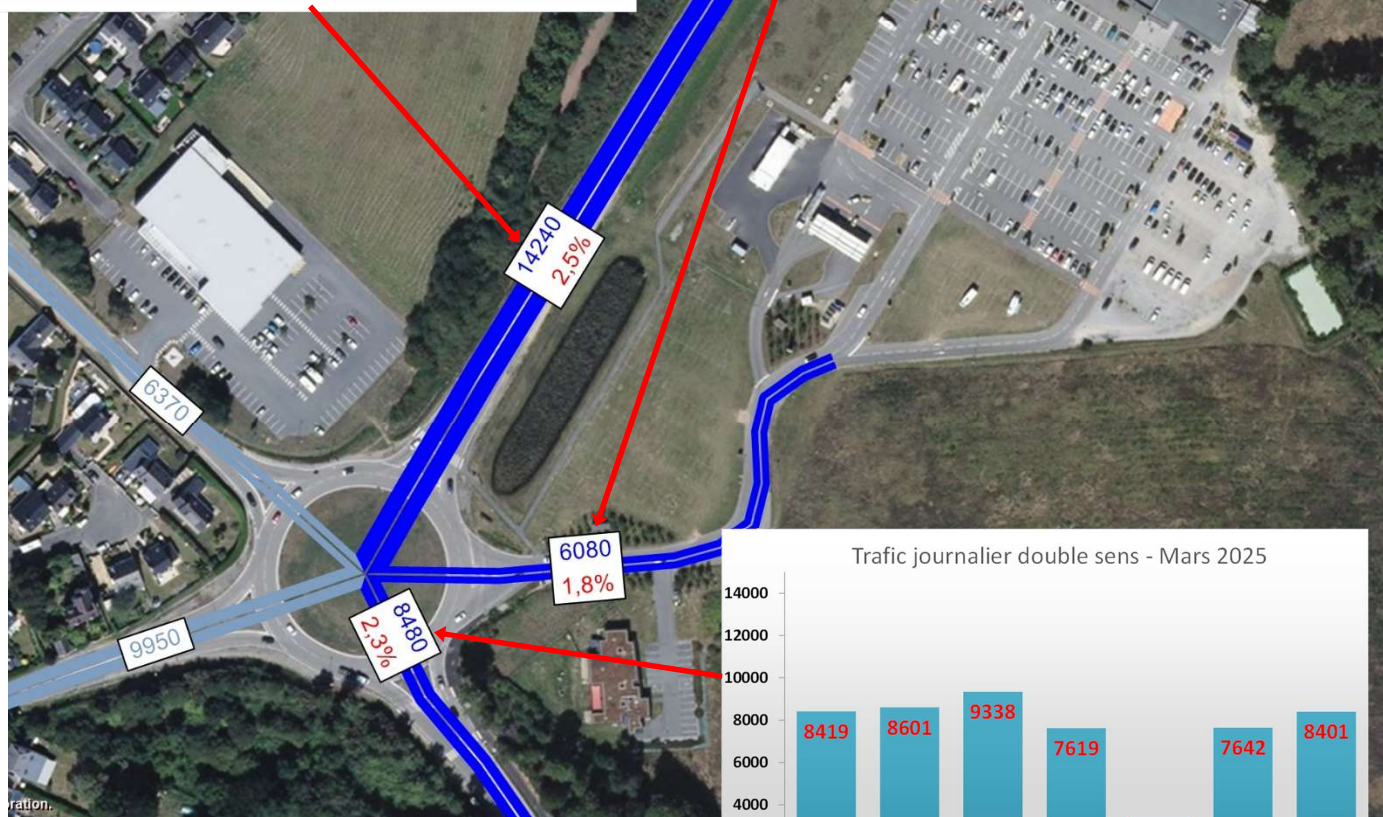
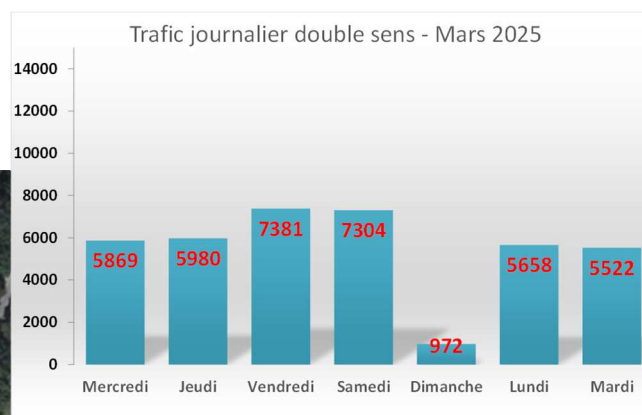
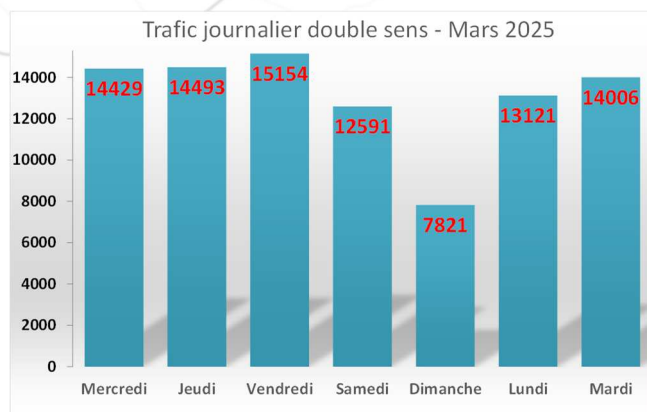
Le choix du vendredi correspond au jour le plus chargé de la semaine, cela permet de se placer dans une situation maximaliste.

Les pages suivantes permettent d'observer que le vendredi est bien le plus circulé en moyenne dans le périmètre d'étude, on peut donc affirmer que le choix de ce jour est adapté.

3.2 Les résultats du recueil de données

A partir des données recueillies sur le terrain, les analyses de la situation actuelle de **mars 2025** sont proposées sur les pages qui suivent. Elles portent sur :

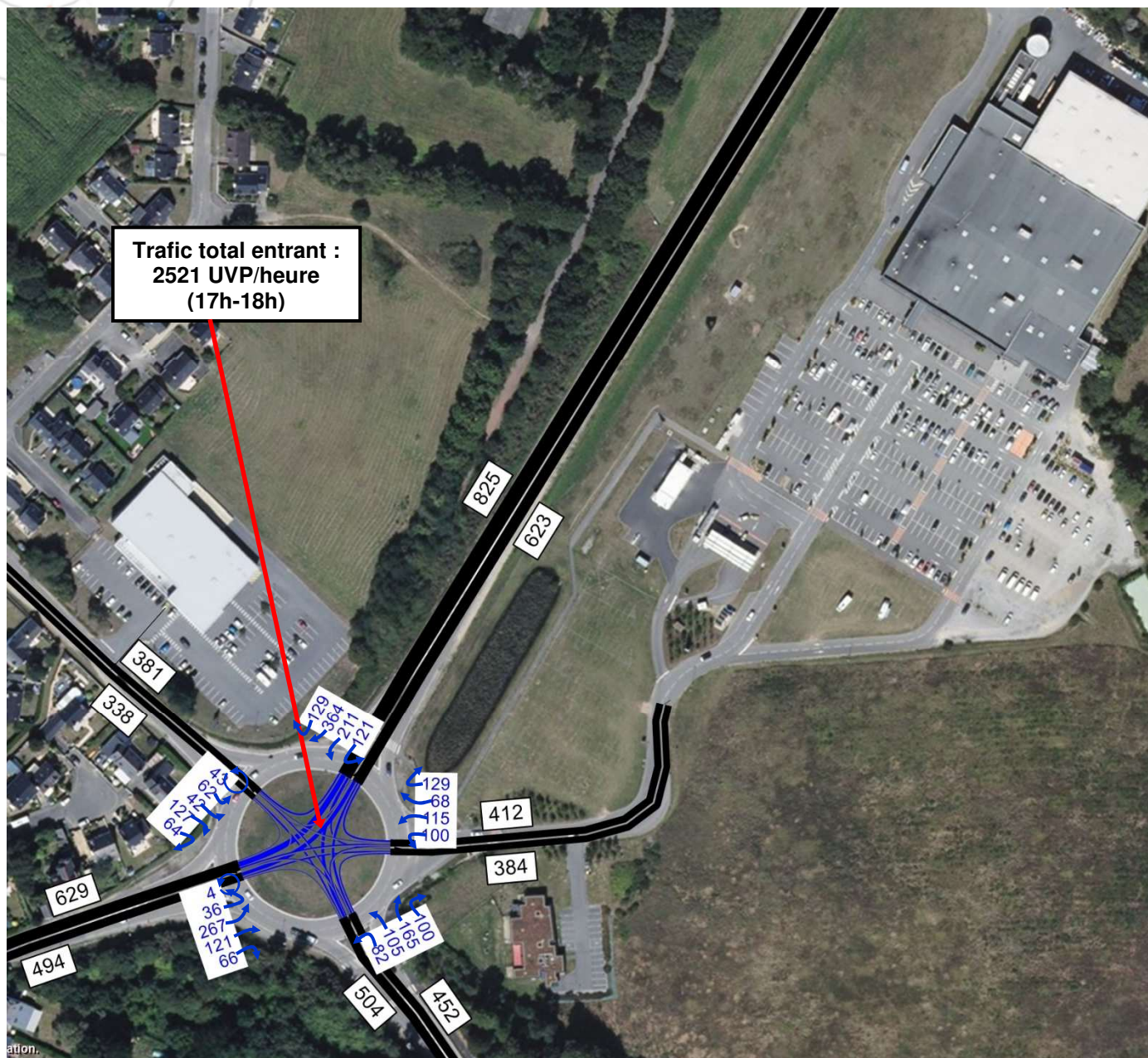
- Les comptages TMJ (Trafic Moyen Journalier) double sens sur les points de comptages automatiques avec la variation des trafics journaliers sur la semaine de recueil
- Les volumes et comptages HPS (Heure de Pointe du vendredi Soir) par sens de circulation sur les points de comptages et d'enquêtes. Les résultats horaires sont exprimés en **Unité de Voitures Particulières (UVP)**
- La variation horaire des trafics sur les postes de comptages automatiques



TMJ (Trafic Moyen Journalier) – Mars 2025

Légende :

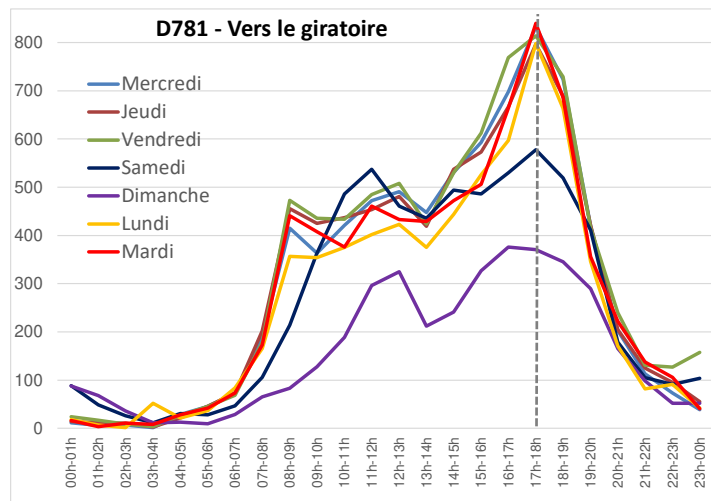
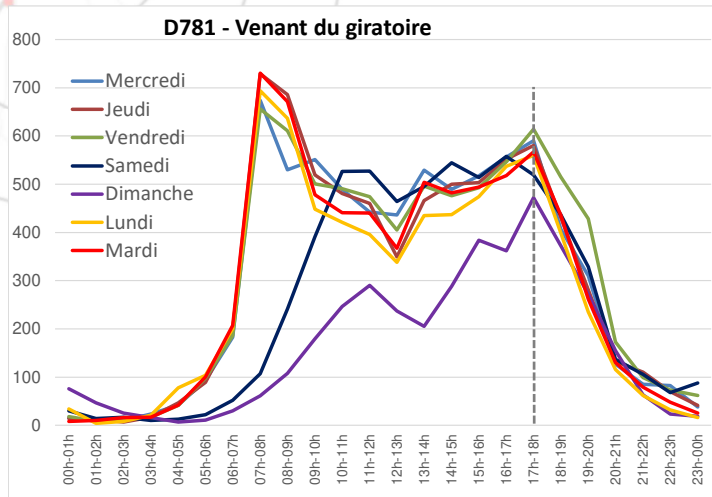
- 14240** : Trafic Moyen Jour Ouvré comptabilisé (Moyenne des 5 jours)
- 9950** : Trafic Moyen Journalier Ouvré reconstitué (Moyenne des 5 jours)
- 2.5%** : Pourcentage Poids Lourds



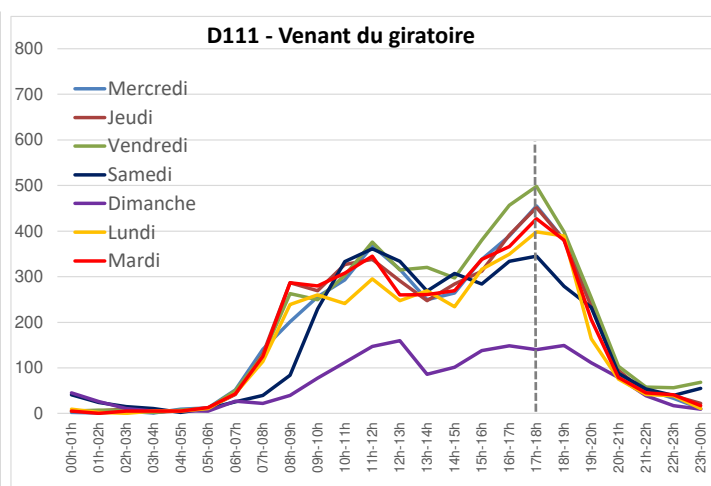
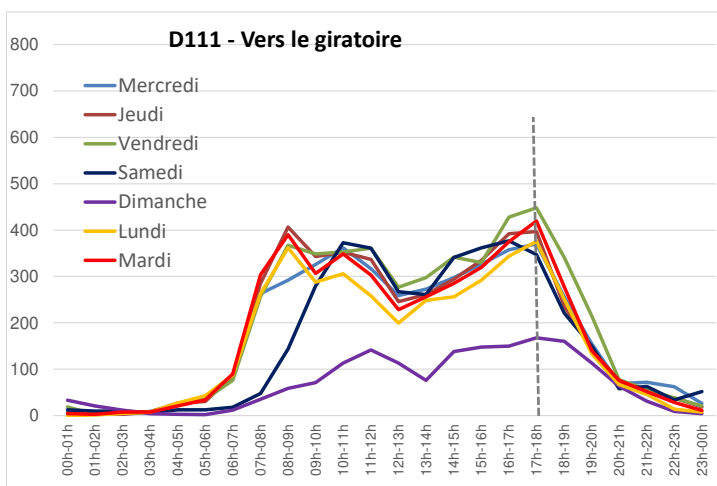
**Trafic Heure de Pointe du vendredi Soir (UVP - Unité de Véhicules Particuliers) –
Mars 2025**

L'heure de pointe la plus circulée le vendredi soir est 17h-18h, cela est avéré dans plus de 95% des cas sur le territoire national.

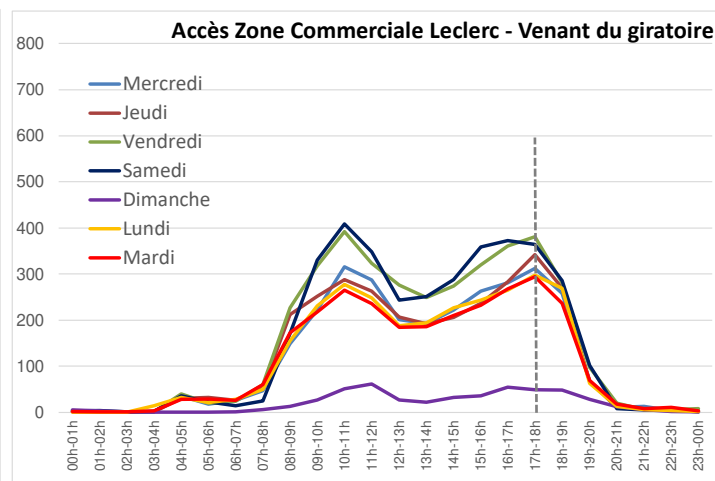
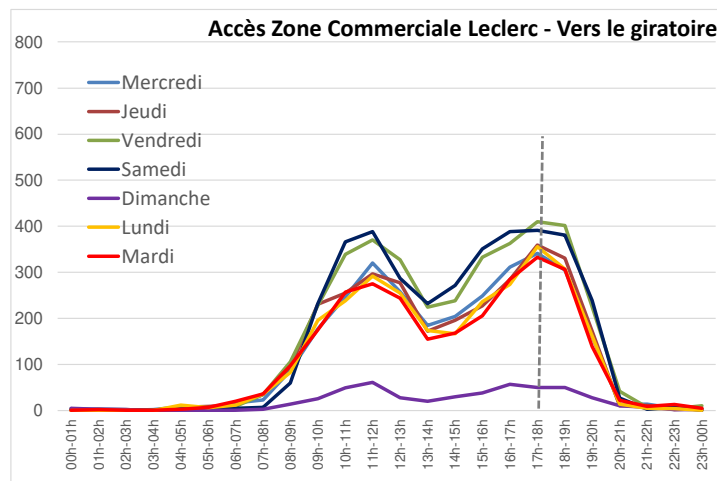
C'est bien le cas pour notre étude puisqu'on peut le vérifier dans le détail horaire des comptages fourni page suivante.



Variations horaires des flux pour les 7 jours de recueil
Sur la D781



Variations horaires des flux pour les 7 jours de recueil
Sur la D111



Variations horaires des flux pour les 7 jours de recueil
En accès au centre commercial E. Leclerc

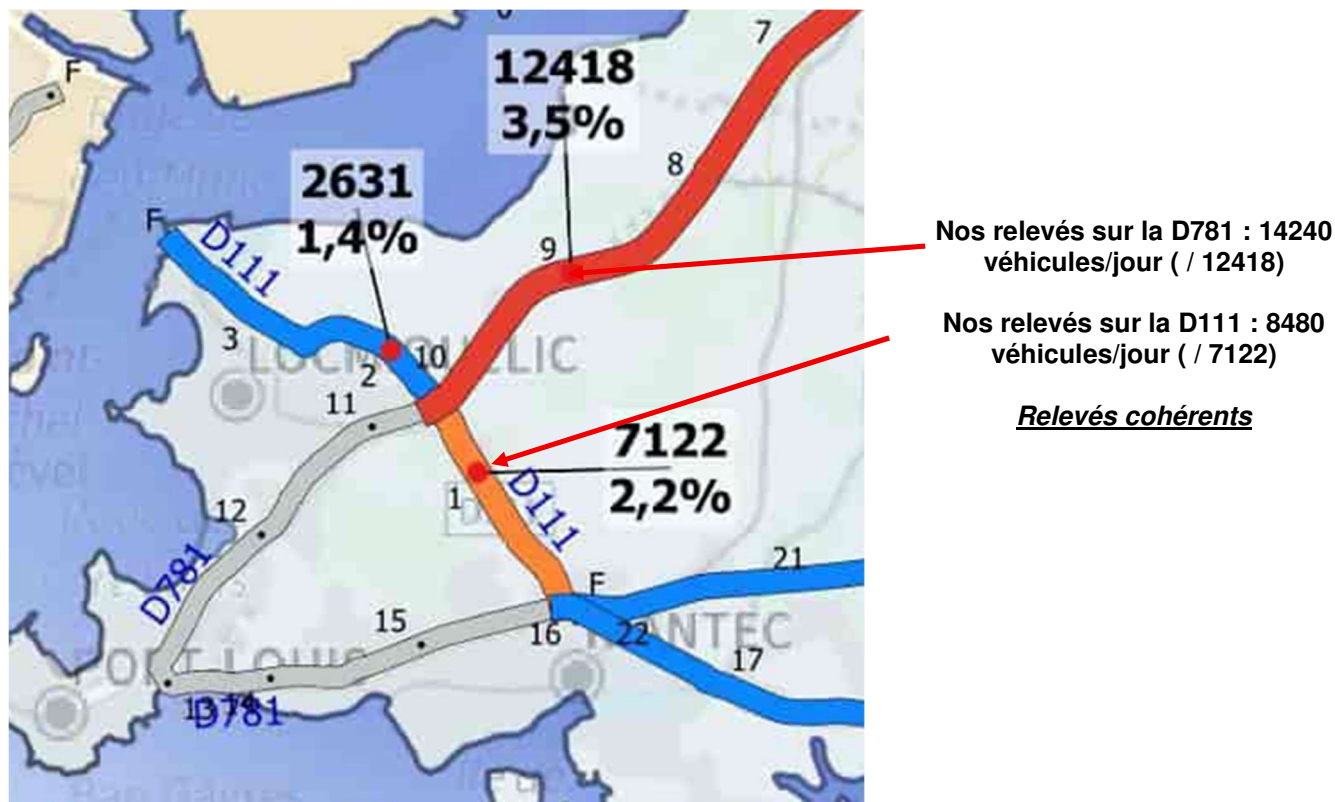
Les pics horaires du matin et du soir sont bien marqués selon le sens de circulation.

Tous les jours ouvrés de la semaine sont quasiment similaires et le vendredi soir à 17h-18h est bien la pointe de trafic la plus élevée.

3.3 Vérification de la pertinence du relevé

Le recueil de données ayant été réalisé en **mars 2025**, nous avons cherché à vérifier la cohérence et la pertinence des valeurs recueillies.

Nous avons comparé nos relevés à des relevés officiels de la Direction des Routes et de l'Aménagement du Morbihan dans le même périmètre d'étude, la carte suivante fournit les Trafics Moyens Jours Ouvrés en 2023 :



Source : Direction des Routes et de l'Aménagement du Morbihan – Comptages Trafic 2023

Les valeurs sont comparables puisque du même ordre de grandeur.

Les chiffres sont cohérents, nous pouvons affirmer que les comptages réalisés en mars 2025 fournissent des valeurs aux heures de pointe cohérentes et réalistes, elles peuvent servir de référence standard pour les calculs de réserve de capacité.

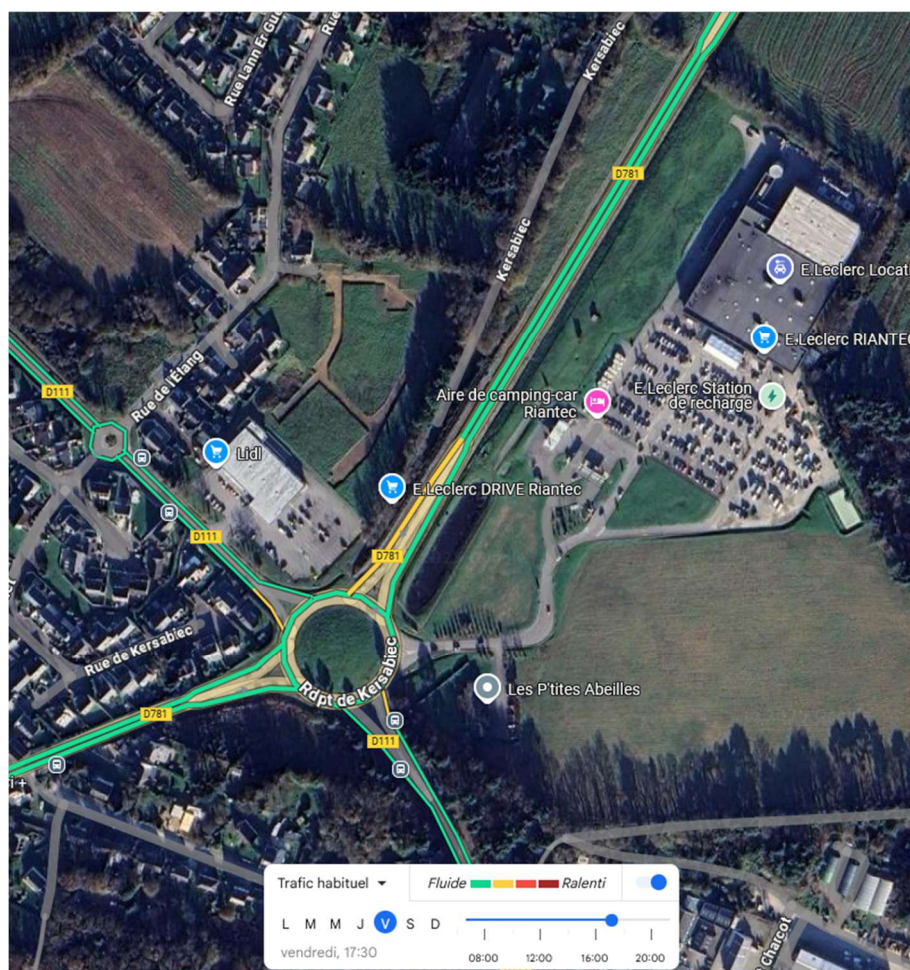
3.4 Les conditions actuelles de circulation

Lors du recueil de données sur le terrain, des relevés sur les conditions d'écoulement ont pu être effectués.

Ces relevés n'ont fait état d'aucun ralentissement particulier, les flux s'écoulent régulièrement, le trafic est fluide.

Nos constats sur le terrain sont d'ailleurs corroborés ci-après par la carte des indicateurs moyens de fluidité fournis par Google Trafic pour laquelle la majorité des sections apparaît en vert significative de fluidité totale du trafic.

Cette image traduit une bonne fluidité à **l'heure de pointe du vendredi soir** (créneau 17h-18h défini le plus souvent comme le plus circulé).



Fluidité du trafic selon les indicateurs GOOGLE TRAFIC – Moyenne vendredi 17h30

Nous avons retenu le vendredi à 17h30 pour notre relevé d'enquête et pour notre étude afin de correspondre à la situation d'hyper-pointe observée le soir (pour info, les images 1/2 heure avant et 1/2 heure après sont quasiment identiques).

Nous pouvons constater que les tendances retranscrites sont conformes à nos observations, à savoir **aucun problème de circulation** sur le périmètre d'étude.

On estime que des réserves de capacité sont existantes en situation actuelle.

Les vérifications de capacités sont proposées dans le chapitre suivant.

3.5 Etude de capacité du Rond-Point de Kersabiec en situation actuelle

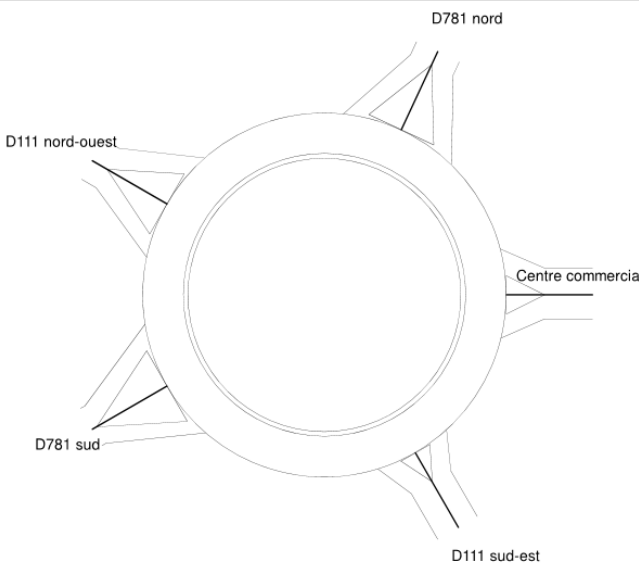
L'exercice qui a été mené, a consisté à étudier les réserves de capacité du Rond-Point de Kersabiec en situation actuelle afin de les comparer ultérieurement à la situation avec le projet.

Il s'agit également de vérifier que les résultats des calculs fournissent les tendances s'approchant des observations constatées sur le terrain.

Ces calculs de réserves de capacité ont été réalisés sous le logiciel Girabase. Les résultats sont proposés ci-après.

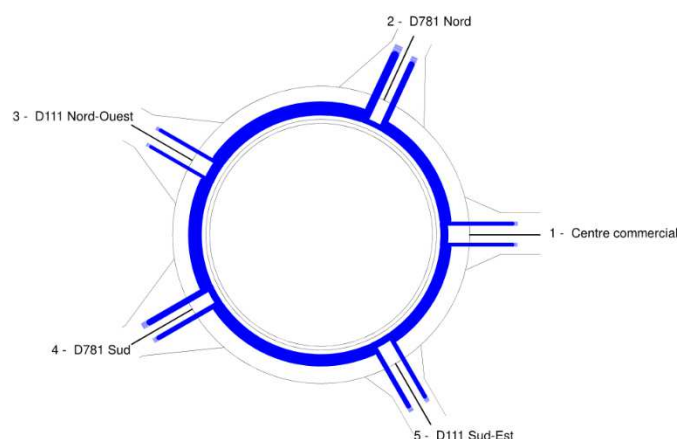
Configuration géométrique et trafics HPS (UVP)

Nom du Carrefour : Localisation : Environnement : Péri Urbain Variante : Date : 05/09/2025							
Anneau Rayon de l'îlot infranchissable : 28.50 m Largeur de la bande franchissable : 1.00 m Largeur de l'anneau : 8.50 m Rayon extérieur du giratoire : 38.00 m							
Branches							
Nom	Angle (degrés)	Rampe > 3%	Tourne à droite	Largeurs (en m)		Ilôt	Sortie
				Entrée à 4 m	à 15 m		
Centre commercial	0			5.60		8.00	5.00
D781 nord	65			4.90		15.00	5.00
D111 nord-ouest	150			4.50		14.50	5.00
D781 sud	210			4.00		17.00	5.00
D111 sud-est	300			4.50		7.00	5.00



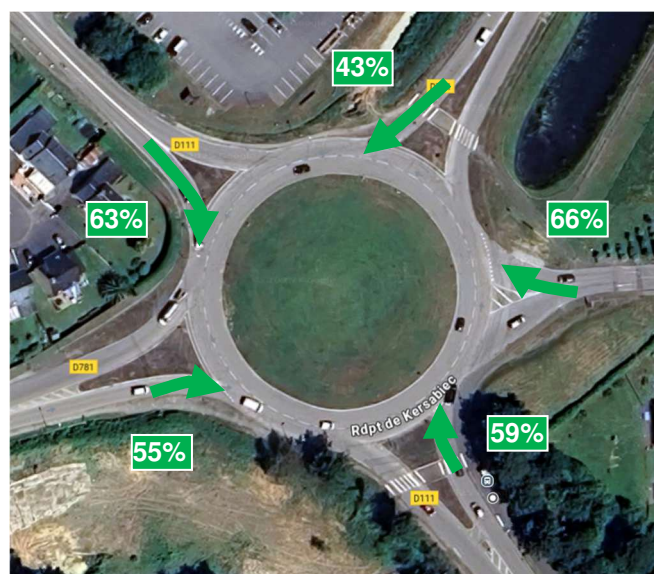
Trafic Heure de Pointe du Vendredi soir 17h00-18h00

	1-Centre commercial	2-D781 Nord	3-D111 Nord-Ouest	4-D781 Sud	5-D111 Sud-Est	Total entrant
1-Centre commercial	0	129	68	115	100	412
2-D781 Nord	121	0	129	364	211	825
3-D111 Nord-Ouest	42	62	43	64	127	338
4-D781 Sud	121	267	36	4	66	494
5-D111 Sud-Est	100	165	105	82	0	452
Total sortant	384	623	381	629	504	2521



Calculs des réserves de capacité pour un vendredi 17h00-18h00

	Réserve de Capacité		Longueur de Stockage		Temps d'Attente	
	en uvp/h	en %	moyenne	maximale	moyen	total
1-Centre commercial	797	66%	0vh	3vh	2s	0.2h
2-D781 nord	612	43%	0vh	3vh	2s	0.5h
3-D111 Nord-Ouest	566	63%	0vh	3vh	3s	0.3h
4-D781 Sud	610	55%	0vh	3vh	3s	0.4h
5-D111 Sud-Est	638	59%	0vh	3vh	3s	0.3h



Légende :

Réserves de capacité en entrée du giratoire

Capacité > 30% : Fluide

30% > Capacité > 15% : Chargé

Capacité < 15% : Difficile

Capacité < 0% : Saturé - *nécessite des aménagements*

Analyses :

Les résultats sont conformes aux relevés effectués sur le terrain puisque les longueurs moyennes de stockage sont toutes nulles.

Les temps d'attente moyens et totaux sont faibles et traduisent le fait qu'aucun ralentissement conséquent n'ait lieu.

Les réserves de capacité sont comprises entre **43% et 66%**, synonymes de bonnes réserves de capacités pour toutes les branches.

Il s'agit d'observer comment ces réserves de capacité évoluent en situation projet.

3.6 Analyses du diagnostic de mars 2025

- La carte des Trafics Moyens Jours Ouvrés met en évidence un trafic moyen jour ouvré de :

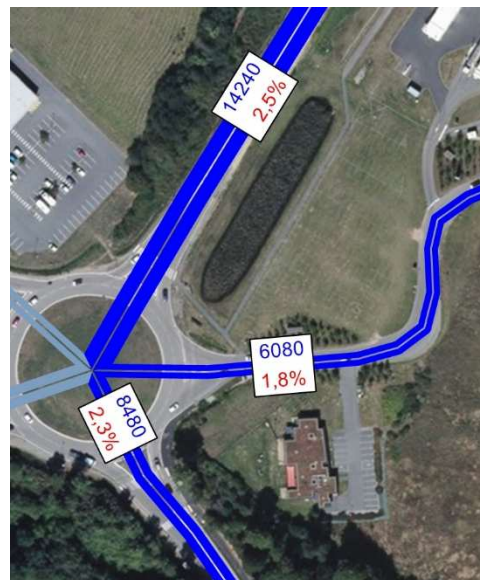
14240 véhicules/jour (double sens) **dont 2.5% de PL** sur la D781 soit **360 PL/jour**.

8480 véhicules/jour (double sens) **dont 2.3% de PL** sur la D111 soit **360 PL/jour**.

La zone commerciale E. Leclerc génère **6080 véhicules/jour** (double sens donc **3040 par sens**) **dont 1.8% de PL** soit **110 PL/jour**.

- Les variations journalières sont classiques sur le périmètre d'étude, le vendredi étant le plus chargé, et le dimanche est le moins fréquenté. La zone étudiée supporte essentiellement des flux de type domicile-travail et à vocation commerciale.

- Les volumes relevés sont assez élevés sur la D781 et moyennement élevés sur le reste du périmètre d'études en valeur absolue, **le gabarit des voies et des carrefours peut absorber le trafic y compris aux heures de pointe**.



- **En Heure de Pointe du vendredi soir à 17h-18h :**

La D781 supporte un flux compris **entre 494 et 825 véhicules/heure/sens**

La D111 supporte un flux compris **entre 338 et 504 véhicules/heure/sens**

Le Centre commercial E. Leclerc génère un flux **de 384 véhicules/heure/en entrée** et **412 véhicules/heure/en sortie**.

Ces trafics horaires sont situés dans des fourchettes moyennes à assez élevées (D781) en termes de volumes sur le périmètre d'étude.

- Les variations horaires relevées par les comptages automatiques mettent bien en évidence les pics horaires systématiques du matin et du soir correspondant aux mouvements domicile-travail.

- Les mouvements directionnels enquêtés le vendredi soir font état d'un total de **2521 UVP/heure** (Unité de Véhicules Particuliers) entrant dans le Rond-Point de Kersabiec.

Ces données représentent des **volumes moyennement élevés** en valeur absolue.

- **Le carrefour étudié fonctionne bien à l'heure de pointe du vendredi soir et offre de bonnes réserves de capacité.**

- Au final, en situation actuelle, les trafics relevés traduisent une situation assez chargée en termes de volume de trafic et les relevés sur les conditions de circulation et les résultats des calculs permettent d'affirmer **qu'il existe de bonnes réserves de capacité** à proximité immédiate du projet d'extension du Centre E. Leclerc.

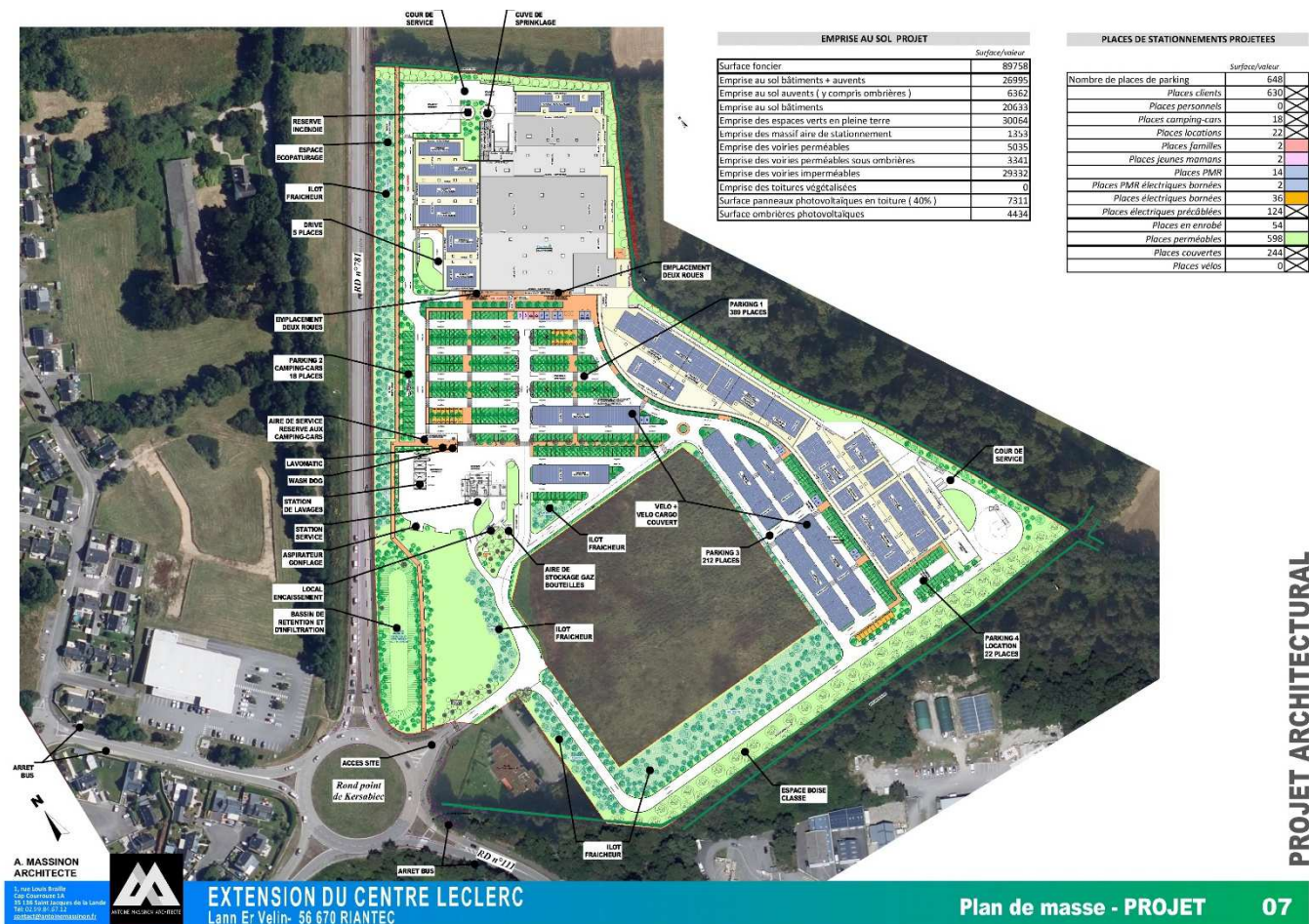
4 PHASE PROSPECTIVE

4.1 Le projet

Le projet consiste en l'extension du Centre E. Leclerc de Riantec et la création de cellules commerciales pour un total de 6399 m² de surface de vente supplémentaire.

L'offre de stationnement passe d'un total de 370 places à 652 places (3 parkings).

Le plan masse du projet est présenté ci-dessous :



Les accès se feront comme aujourd'hui depuis le Rond-Point de Kersabiec.

4.2 Contexte

Nous rappelons que nous avons pu démontrer la pertinence de la situation actuelle de référence.

L'étude d'impact du projet commercial a été considérée à trafic actuel constant (autre que les générations inhérentes au projet).

En effet compte tenu de l'horizon proche de mise en service du projet et des tendances actuelles à une relative stagnation des évolutions annuelles du trafic sur le réseau national, on peut estimer que le trafic actuel n'évoluera quasiment pas à l'ouverture du projet.

Cela permet également de juger directement de l'impact du projet par rapport à la situation actuelle.

4.3 Estimation de la génération future du projet

4.3.1 Générations de trafic

La génération future des cellules a été estimée à partir du tableau d'hypothèses et de calculs suivants :

MAGASINS	Surface de vente supplémentaire	Salariés supplémentaires	Nombre de clients supp./ jour	Nombre de livraisons supp./ jour	Trafic journalier - 1 sens	Trafic Heure de Pointe du Soir en UVP - 1 sens		Trafic journalier nouveau - 1 sens	Trafic Heure de Pointe du Soir nouveau en UVP - 1 sens	
			Flux	Flux		Entrée	Sortie		Entrée	Sortie
HYPERMARCHÉ	600 m ²	8	48	2	60	6	6	51	5	5
ESPACE CULTUREL & JOUET E. LECLERC	1500 m ²	10	321	3	336	36	36	275	29	29
E. LECLERC MAISON	785 m ²	8	128	3	142	15	15	118	12	12
MAGASIN NON ALIMENTAIRE	1100 m ²	10	169	5	188	20	20	156	16	16
ANIMALERIE E. LECLERC	500 m ²	6	166	3	176	19	19	145	16	16
BRICO E. LECLERC	2000 m ²	12	171	10	196	21	22	164	17	18
RESTAURANT	0 m ²	8	144	6	160	17	18	133	14	15
ESPACE JEUX ENFANTS	0 m ²	6	112	0	120	12	13	99	10	11
PODIUM GALERIE	-86 m ²	0	0	0	0	0	0	0	0	0
TOTAL	6399 m²	68	1259	32	1378	146	149	1141	119	122

Part modale voiture (maximaliste)	95%
Taux de présence au travail	90%
Ratio Jour/Heure de Pointe salariés	5%
Ratio Jour/Heure de Pointe clients	11%
Nb de trajets moyens par salariés	3
Taux de captage sur le trafic existant / Foisonnement entre commerces	20%

(1 arrivée le matin, 1 trajet A/R le midi avec 2 personnes/véh. en moyenne soit 1 déplacement/personne, 1 départ le soir)

1 PL = 2 UVP

Nous retenons :

- Une génération de trafic totale de **1378 véhicules/jour (1 sens) et 146 à 149 véhicules/heure/sens à l'heure de pointe du vendredi soir (entrée/sortie).**
- Une génération de trafic de **1141 véhicules/jour (1 sens) supplémentaires à aujourd'hui et 119 à 122 véhicules nouveaux /heure/sens à l'heure de pointe du vendredi soir.**
- **20% du trafic généré par les nouvelles cellules est en foisonnement avec le Centre E. Leclerc ou est capté sur le trafic actuel**

4.3.2 Distribution des flux

La répartition géographique des flux et des accès est prise en fonction de la zone de chalandise du projet, du trafic existant actuellement sur le réseau, information issue de nos relevés sur le terrain.

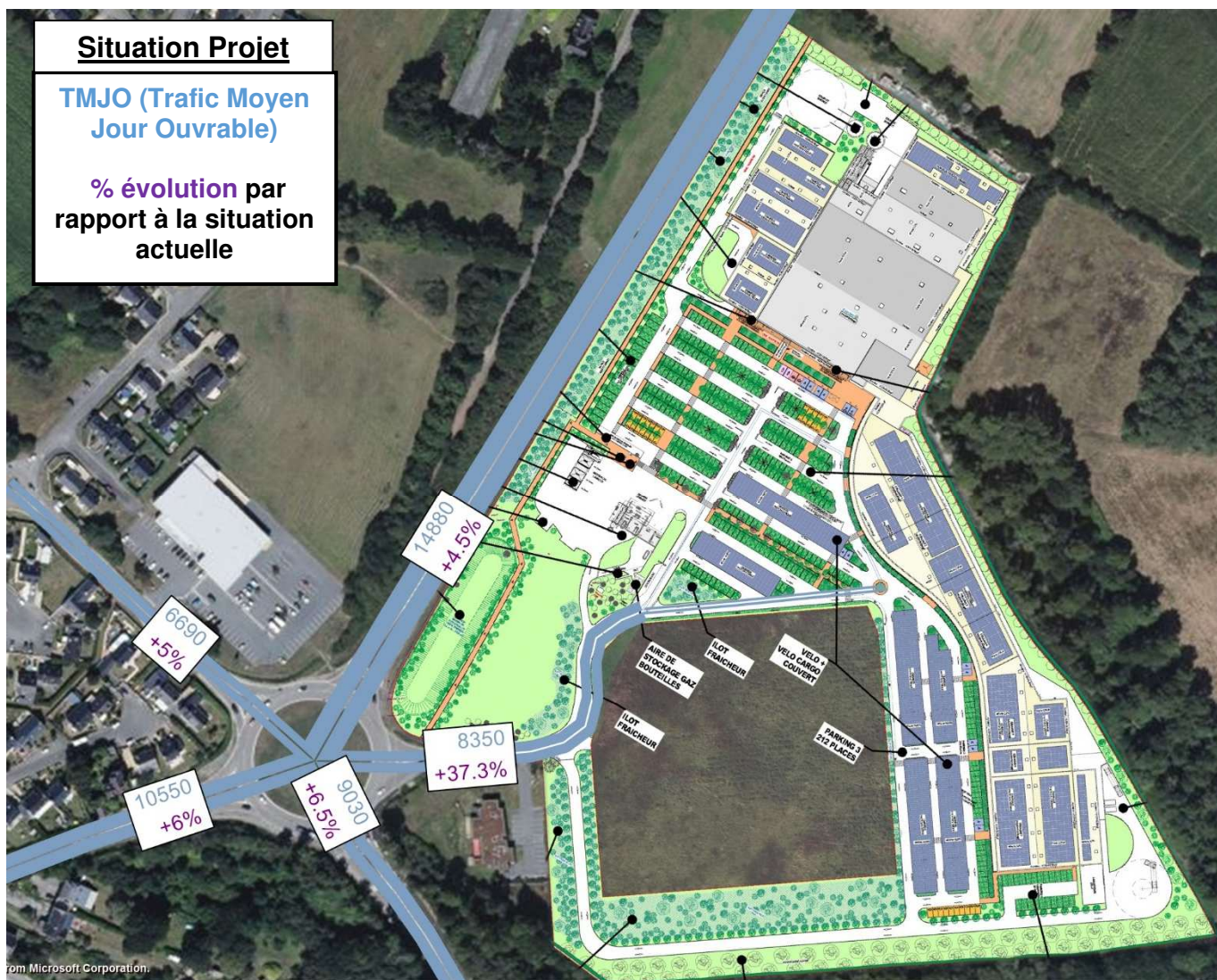
Nous avons conservé la répartition géographique actuelle et projeté les nouvelles générations.

C'est à partir de ces hypothèses de génération et distribution que sont calculées les simulations de trafic et les réserves de capacité du réseau.

4.4 Résultats des simulations de trafic

Les résultats finaux des simulations de trafic sont présentés sous forme de :

- Carte du Trafic Moyen Journalier estimé avec croissance par rapport à la situation actuelle.
- Carte des flux HPS (vendredi soir) sur tout le périmètre

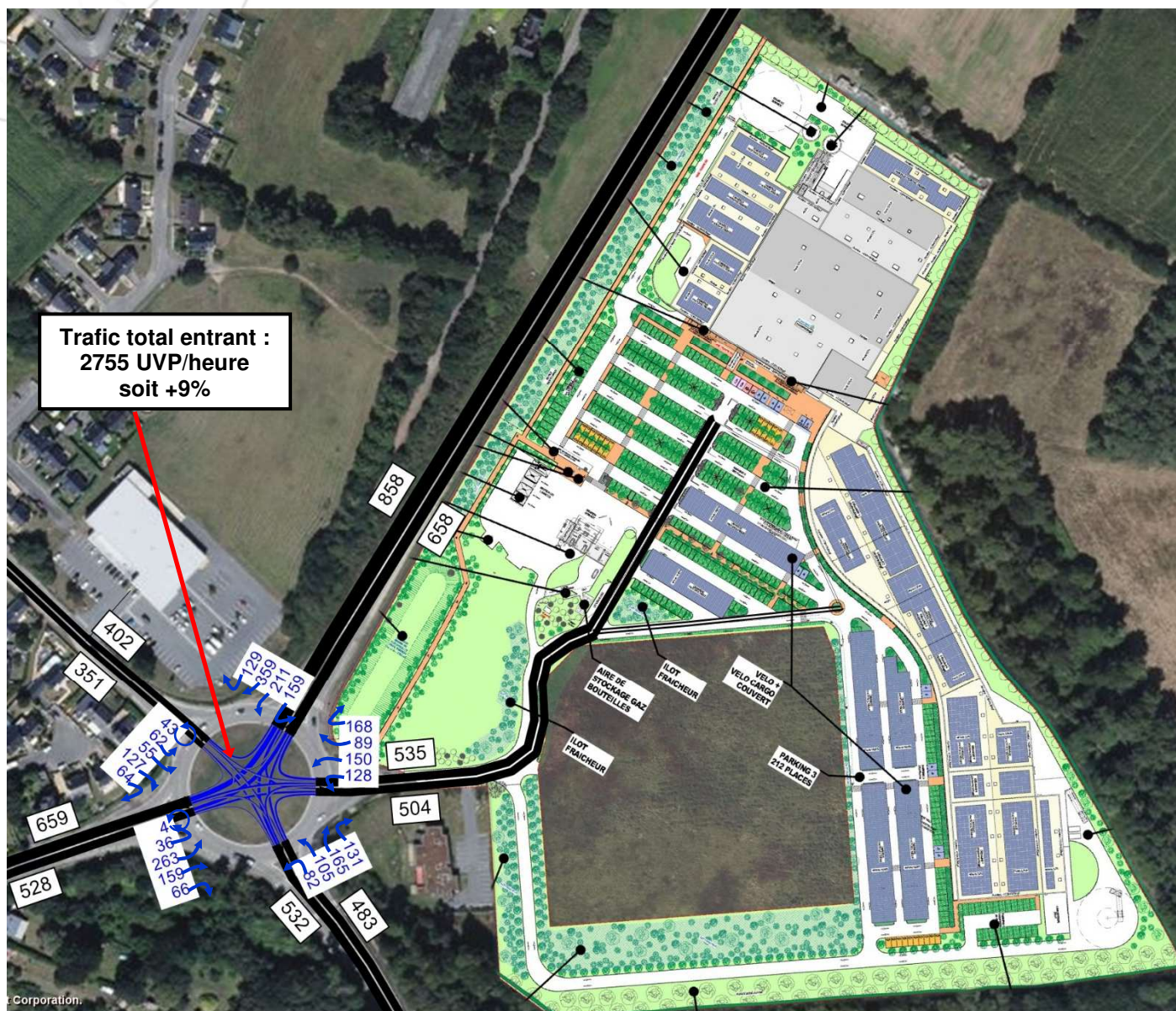


Analyses

Les résultats estimés font apparaître des évolutions de trafic limitées de +4,5% à +6,5% par rapport à la situation actuelle sur le réseau principal.

L'évolution des volumes journaliers atteint seulement +640 véhicules/jour dans les 2 sens au maximum sur la D781 Nord.

Les trafics journaliers estimés restent très proches de ceux de la situation actuelle.



Trafic Heure de Pointe du vendredi Soir (UVP) et répartition des flux au carrefour Situation projet

Analyses

A l'heure de pointe du vendredi soir, l'impact du projet commercial sur les flux en valeur absolue est de +122 véhicules (par sens) et ne représente que +9% de croissance dans le Rond-Point de Kersabiec.

La situation actuelle évolue assez peu.

A la lecture de ces chiffres d'évolution faibles en valeur absolue, nous estimons que ces flux seront écoulés par le réseau sans dysfonctionnements.

Il reste à analyser les résultats en termes de calcul des réserves de capacité du carrefour selon les prescriptions du CEREMA.

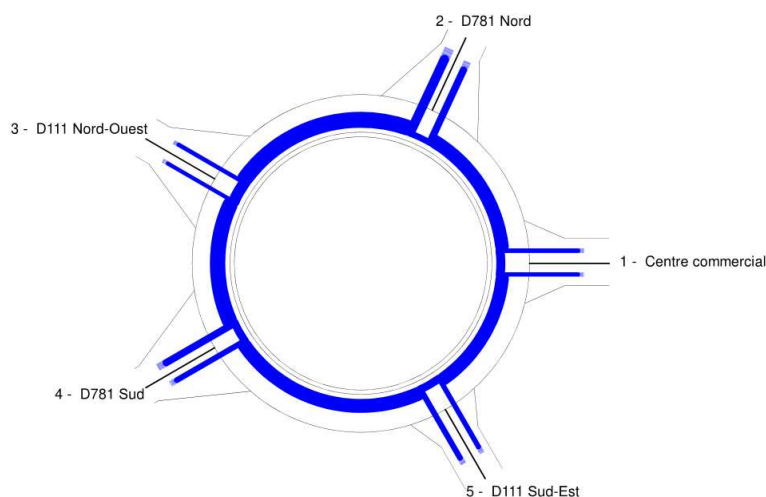
4.5 Etude de capacité du Rond-Point de Kersabiec

De la même manière qu'en situation actuelle, sur la base des volumes de trafics projetés, les calculs de réserve de capacité ont été menés sur le Rond-Point de Kersabiec.

Ils conduisent aux résultats suivants.

Trafic Heure de Pointe du vendredi soir 17h-18h – Situation projet

<i>Evolution par rapport à l'actuel : +9.3% soit +234 véh./heure</i>	1-Centre commercial	2-D781 Nord	3-D111 Nord-Ouest	4-D781 Sud	5-D111 Sud-Est	Total entrant
1-Centre commercial	0	168	89	150	128	535
2-D781 Nord	159	0	129	359	211	858
3-D111 Nord-Ouest	55	62	43	64	127	351
4-D781 Sud	159	263	36	4	66	528
5-D111 Sud-Est	131	165	105	82	0	483
Total sortant	504	658	402	659	532	2755



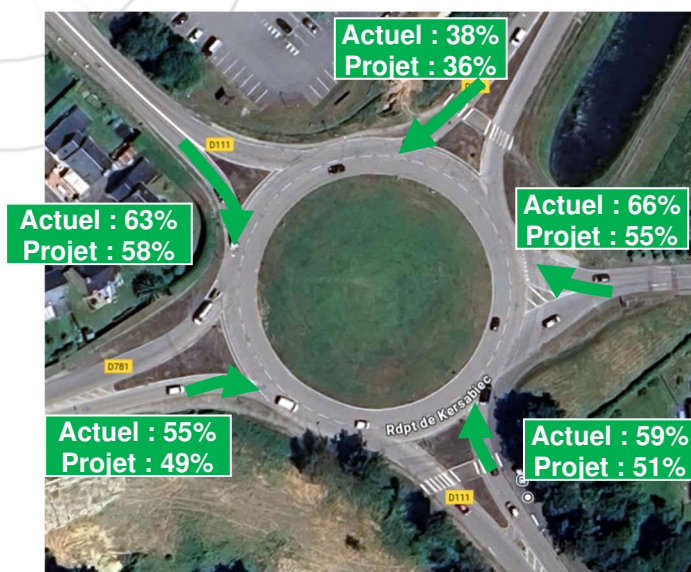
Calculs des réserves de capacité pour un vendredi 17h-18h

Rappel Situation actuelle

	Réserve de Capacité		Longueur de Stockage		Temps d'Attente	
	en uvp/h	en %	moyenne	maximale	moyen	total
1-Centre commercial	797	66%	0vh	3vh	2s	0.2h
2-D781 Nord	511	38%	1vh	4vh	3s	0.6h
3-D111 Nord-Ouest	566	63%	0vh	3vh	3s	0.3h
4-D781 Sud	610	55%	0vh	3vh	3s	0.4h
5-D111 Sud-Est	638	59%	0vh	3vh	3s	0.3h

Situation projet

	Réserve de Capacité		Longueur de Stockage		Temps d'Attente	
	en uvp/h	en %	moyenne	maximale	moyen	total
1-Centre commercial	653	55%	0vh	3vh	2s	0.3h
2-D781 nord	489	36%	1vh	4vh	3s	0.7h
3-D111 Nord-Ouest	490	58%	0vh	3vh	4s	0.4h
4-D781 Sud	512	49%	1vh	4vh	3s	0.5h
5-D111 Sud-Est	512	51%	0vh	3vh	4s	0.5h



Légende :

Réserves de capacité en entrée du giratoire

Capacité > 30% : Fluide
30% > Capacité > 15% : Chargé
Capacité < 15% : Difficile
Capacité < 0% : Saturé - *nécessite des aménagements*

Analyses :

Les réserves de capacité estimées en situation projet sont toutes supérieures à **36%** et **sont proches de celles de la situation actuelle**.

Ces réserves de capacité sont suffisantes selon les critères Girabase (voir légende du schéma plus haut), les longueurs moyennes de stockage restent toutes nulles ou égales à 1 véhicule.

La situation future évolue peu, nous sommes en mesure d'affirmer qu'**en situation projet le carrefour giratoire fonctionnera sans problème à l'heure de pointe du vendredi soir**.

4.6 Impact global sur le réseau

Les calculs ont démontré un impact assez limité localement sur la voirie, les carrefours offrant des réserves de capacité suffisantes.

Concernant le réseau plus éloigné et les grands axes notamment, l'impact sera encore plus diffus et minime.

Les estimations du flux supplémentaire ne représentent que **119 à 122 véhicules/heure/sens nouveaux**.

Cela ne représente 2 véhicules toutes les minutes par sens de circulation. Ils seront répartis de façon diffuse vers les grands axes et ne représentent qu'une infime part du trafic total.

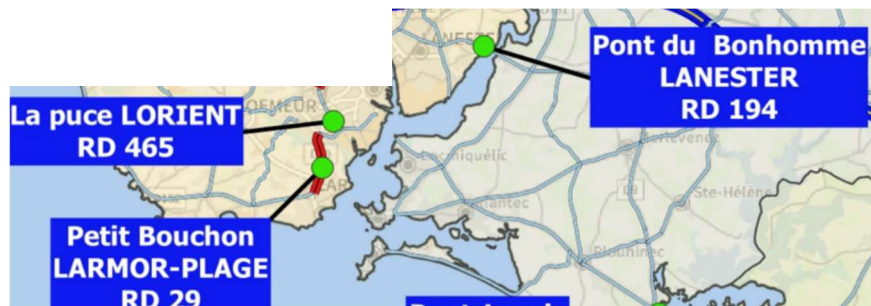
En période de pointe, ces augmentations de trafic minimales ne sont absolument pas de nature à dégrader les conditions d'écoulement.

4.7 Impact du projet en période estivale

4.7.1 Les écarts entre les 2 périodes en situation actuelle

Afin de juger de l'impact du projet en saison estivale, nous avons utilisé des données de comptages du **Département du Morbihan** datant de l'année 2023.

Nous avons analysé 3 points de mesure proches et dans un profil similaire à notre périmètre d'étude :



Les écarts entre les mois de mars (période de notre recueil) et mois d'août 2023 sont présentés dans le tableau suivant :

Route	Localisation	TMJA 2023	Mars 2023	Août 2023	Ecart août/mars
RD29	Larmor Plage Petit Bouchon	22043	20082	23640	+18%
RD194	Lannester Pont ud Bonhomme	15147	15165	15596	+3%
RD465	Lorient La Puce	27896	25251	29229	+16%

Il ressort de nos analyses que l'écart maximal mesuré entre mars et août est de 18% (RD29).

Nous retenons une valeur majorée de 20%.

4.7.2 Impact du projet en été

Nous avons pris en considération les écarts entre les 2 périodes pour estimer l'impact du projet en été en créant une situation heure de pointe du vendredi soir été et en rajoutant les générations du projet estimées précédemment.

Nous avons ensuite calculé les réserves de capacité sur le carrefour giratoire, les résultats sont fournis sur la page suivante.

Situation été sans projet

	Réserve de Capacité		Longueur de Stockage		Temps d'Attente	
	en uvp/h	en %	moyenne	maximale	moyen	total
1-Centre commercial	547	53%	0vh	3vh	3s	0.4h
2-D781 nord	321	24%	1vh	6vh	5s	1.3h
3-D111 nord-ouest	358	47%	1vh	4vh	6s	0.7h
4-D781 sud	395	40%	1vh	4vh	5s	0.8h
5-D111 sud-est	411	43%	1vh	4vh	5s	0.7h

Situation avec projet

	Réserve de Capacité		Longueur de Stockage		Temps d'Attente	
	en uvp/h	en %	moyenne	maximale	moyen	total
1-Centre commercial	377	37%	1vh	5vh	5s	0.9h
2-D781 nord	184	15%	3vh	10vh	9s	2.7h
3-D111 Nord-Ouest	276	40%	1vh	5vh	8s	1.0h
4-D781 Sud	284	31%	1vh	6vh	7s	1.3h
5-D111 Sud-Est	275	32%	1vh	6vh	8s	1.2h

On en conclut un ***impact du projet en situation estivale relativement limité***, on conserve encore des réserves suffisantes et la diminution des réserves n'est pas de nature à créer de véritables situations congestionnées.

5 CONCLUSIONS

Le tableau synthétique suivant résume l'impact du projet et fournit les capacités résiduelles estimées sur les accès :

Axe desserte			Flux actuel	Capacité résiduelle actuelle *	Evaluation des flux générés par le projet	Evolution des flux	Capacité résiduelle projet*
D781 nord	2 sens	Jour	14240	50%	640	4%	45%
	1 sens (entrée giratoire)	HPS	825	38%	33	4%	36%
D111 sud	2 sens	Jour	8490	70%	540	6%	60%
	1 sens (entrée giratoire)	HPS	452	59%	483	107%	51%
Accès Centre E. Leclerc	2 sens	Jour	6080	75%	2270	37%	65%
	1 sens (sortie zone)	HPS	412	66%	123	30%	55%

* Capacité résiduelle estimée selon :

- Calculs capacité sous Girabase CEREMA pour les Heures de Pointe du matin et du soir
- Calculs capacité sous Girabase CEREMA avec un trafic plus dilué pour la journée

- **Une génération de trafic totale de 1378 véhicules/jour (1 sens) et 146 à 149 véhicules/heure/sens à l'heure de pointe du vendredi soir (entrée/sortie).**
- **Une génération de trafic de 1141 véhicules/jour (1 sens) supplémentaires à aujourd'hui et 119 à 122 véhicules nouveaux /heure/sens à l'heure de pointe du vendredi soir.**

Le projet génèrera **1378** véhicules/jour/sens dont **1141** nouveaux en plus de la situation actuelle.

A l'heure de pointe du vendredi soir (période la plus chargée), la génération horaire supplémentaire liée au projet commercial sera de **146 à 149** véhicules/heure/sens, dont seulement **119 à 122** nouveaux véhicules.

L'augmentation du trafic induite par le projet commercial est assez limitée avec +4 ,5% à +6,5% sur les voies principales.

Les flux dans le Rond-Point de Kersabiec sont non négligeables en Heure de Pointe du vendredi Soir (9% soit +234 véhicules/heure).

Toutefois, les estimations de réserves de capacité montrent qu'aucune dégradation n'est à prévoir sur le carrefour giratoire desservant le projet et ce, même au pic estival.

Les axes plus éloignés ne seront pas impactés par le faible volume de trafic supplémentaire (l'équivalent de 2 véhicules toutes les minutes en plus).

Nous sommes en mesure d'affirmer que le projet d'extension du Centre E. Leclerc de Riantec n'aura qu'un impact limité sur la circulation.



ANNEXES : DÉTAILS DES COMPTAGES AUTOMATIQUES ET DES ENQUÊTES

POINT GPS

47.72673, -3.32232

Unité : Nombre de véhicules

		00h	01h	02h	03h	04h	05h	06h	07h	08h	09h	10h	11h	12h	13h	14h	15h	16h	17h	18h	19h	20h	21h	22h	23h	Total
		01h	02h	03h	04h	05h	06h	07h	08h	09h	10h	11h	12h	13h	14h	15h	16h	17h	18h	19h	20h	21h	22h	23h	00h	Total
	Mercredi 19 mars	12	5	7	2	26	41	66	182	393	342	405	463	477	434	518	577	683	821	721	418	203	113	73	38	7 020
	Jeudi 20 mars	14	11	11	3	19	43	67	187	438	405	413	441	472	408	523	558	654	787	684	420	204	125	95	55	7 037
	Vendredi 21 mars	24	16	8	3	23	41	63	170	451	413	419	473	499	412	513	594	759	805	726	414	238	130	127	157	7 478
	Samedi 22 mars	89	49	26	11	29	25	42	99	210	357	481	533	460	435	493	485	528	575	517	410	178	104	90	103	6 329
	Dimanche 23 mars	86	67	36	12	13	10	29	65	81	127	188	294	324	209	238	326	374	370	344	289	165	99	52	50	3 848
	Lundi 24 mars	18	7	2	48	19	36	77	159	344	333	356	387	413	360	430	510	581	793	660	345	171	81	91	42	6 263
	Mardi 25 mars	16	2	11	6	26	37	67	165	417	385	356	449	423	419	456	490	652	835	685	355	222	138	106	41	6 759
	TMJO	17	8	8	12	23	40	68	173	409	376	390	443	457	407	488	546	666	808	695	390	208	117	98	67	6 911
	TMJA	37	22	14	12	22	33	59	147	333	337	374	434	438	382	453	506	604	712	620	379	197	113	91	69	6 391
	Mercredi 19 mars	0	1	0	0	3	4	7	9	22	21	16	9	14	14	13	16	15	12	3	2	0	0	0	1	182
	Jeudi 20 mars	0	1	0	0	3	3	6	15	18	20	24	13	9	11	14	15	13	10	5	1	1	0	0	0	182
	Vendredi 21 mars	0	1	1	1	4	4	6	8	22	23	15	12	9	12	17	18	10	9	3	2	2	1	0	1	181
	Samedi 22 mars	0	0	0	1	2	3	5	7	4	6	5	4	1	1	1	1	2	3	2	1	1	1	1	1	53
	Dimanche 23 mars	2	1	0	0	0	0	0	0	2	1	1	2	1	3	3	1	2	1	1	1	0	0	0	2	25
	Lundi 24 mars	0	0	0	4	3	1	7	7	13	21	19	15	10	15	14	16	16	5	3	1	0	1	0	0	171
	Mardi 25 mars	0	2	0	2	2	5	6	8	24	23	20	12	10	10	16	16	12	5	1	1	0	0	0	0	175
	TMJO	0	1	0	1	3	3	6	9	20	22	19	12	10	12	15	16	13	8	3	1	1	0	0	0	178
	TMJA	0	1	0	1	2	3	5	8	15	16	14	10	8	9	11	12	10	6	3	1	1	0	0	1	138
	Mercredi 19 mars	12	6	7	2	29	45	73	191	415	363	421	472	491	448	531	593	698	833	724	420	203	113	73	39	7 202
	Jeudi 20 mars	14	12	11	3	22	46	73	202	456	425	437	454	481	419	537	573	667	797	689	421	205	125	95	55	7 219
	Vendredi 21 mars	24	17	9	4	27	45	69	178	473	436	434	485	508	424	530	612	769	814	729	416	240	131	127	158	7 659
	Samedi 22 mars	89	49	26	12	31	28	47	106	214	363	486	537	461	436	494	486	530	578	519	411	179	105	91	104	6 382
	Dimanche 23 mars	88	68	36	12	13	10	29	65	83	128	189	296	325	212	241	327	376	371	345	290	166	99	52	52	3 873
	Lundi 24 mars	18	7	2	52	22	37	84	166	357	354	375	402	423	375	444	526	597	798	663	346	171	82	91	42	6 434
	Mardi 25 mars	16	4	11	8	28	42	73	173	441	408	376	461	433	429	472	506	664	840	686	356	222	138	106	41	6 934
	TMJO	17	9	8	14	26	43	74	182	428	397	409	455	467	419	503	562	679	816	698	392	208	118	98	67	7 090
	TMJA	37	23	15	13	25	36	64	154	348	354	388	444	446	392	464	518	614	719	622	380	198	113	91	70	6 529



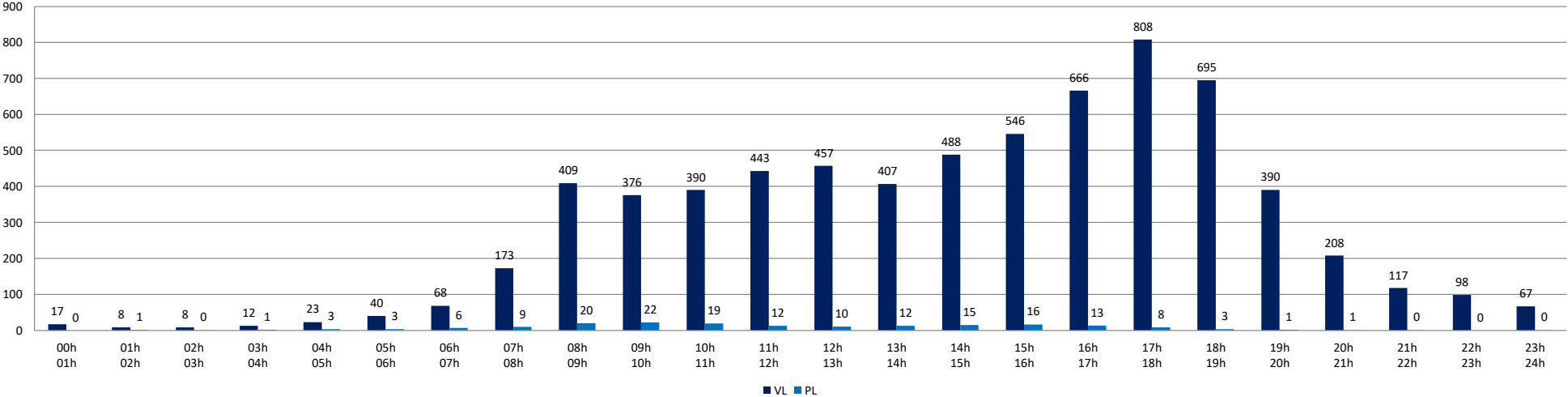
TMJO TVC
7090
TMJO PL
178
2.5%

TMJA TVC
6529
TMJA PL
138
2.1%

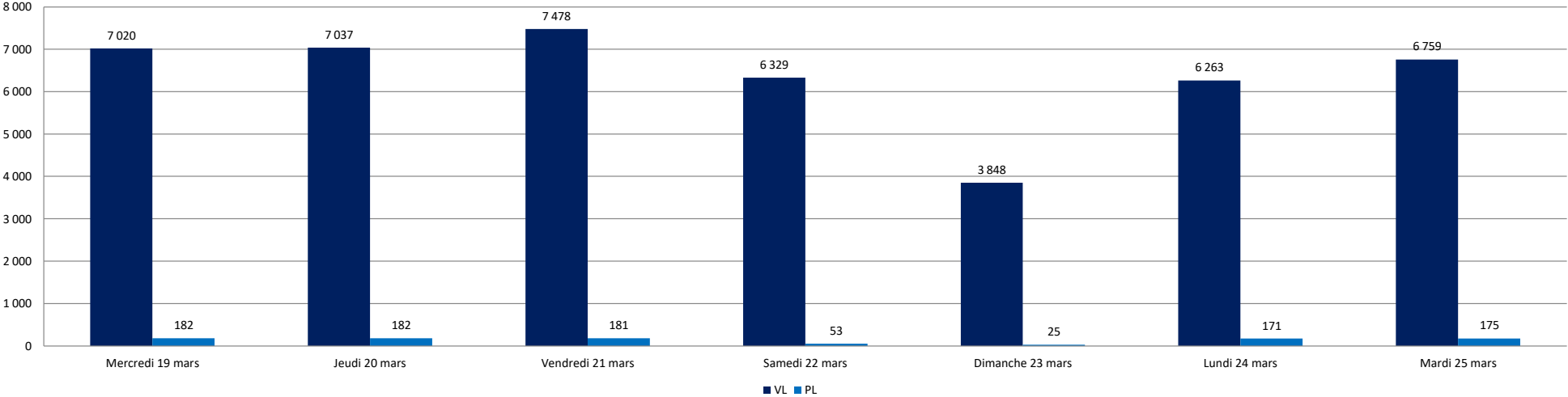
VL = Véhicules légers PL = Poids lourds
TVC = Tous véhicules confondus

TMJO = Trafic moyen journalier ouvrable (lundi>vendredi)
TMJA = Trafic moyen journalier annuel (lundi>dimanche)

DISTRIBUTION HORAIRE DES FLUX (TMJO)



DISTRIBUTION JOURNALIERE DES FLUX



POINT GPS

47.72673, -3.32232

Unité : Nombre de véhicules

		00h	01h	02h	03h	04h	05h	06h	07h	08h	09h	10h	11h	12h	13h	14h	15h	16h	17h	18h	19h	20h	21h	22h	23h	Total
		01h	02h	03h	04h	05h	06h	07h	08h	09h	10h	11h	12h	13h	14h	15h	16h	17h	18h	19h	20h	21h	22h	23h	00h	Total
	Mercredi 19 mars	14	7	8	21	39	88	177	666	508	534	470	427	426	514	476	507	544	582	401	307	127	83	82	37	7 045
	Jeudi 20 mars	11	10	6	17	42	86	196	717	669	500	461	446	341	454	488	493	537	571	426	281	131	106	70	41	7 100
	Vendredi 21 mars	18	8	13	15	36	97	184	645	592	480	470	459	392	483	461	482	531	604	509	426	173	98	73	60	7 309
	Samedi 22 mars	29	13	17	10	10	20	46	105	237	386	521	526	459	488	540	513	554	519	437	328	137	104	67	86	6 152
	Dimanche 23 mars	73	45	25	16	7	11	30	61	106	178	244	289	237	203	287	383	359	470	371	268	152	63	23	19	3 920
	Lundi 24 mars	32	4	8	21	75	100	199	687	619	427	404	381	332	423	419	461	522	551	394	233	116	58	32	16	6 514
	Mardi 25 mars	8	10	12	17	38	99	199	720	652	462	423	422	359	487	462	477	507	553	432	260	129	75	46	24	6 873
	TMJO	17	8	9	18	46	94	191	687	608	481	446	427	370	472	461	484	528	572	432	301	135	84	61	36	6 968
TMJA	26	14	13	17	35	72	147	514	483	424	428	421	364	436	448	474	508	550	424	300	138	84	56	40	6 416	
	Mercredi 19 mars	1	2	2	2	3	5	6	8	22	17	19	15	10	15	13	10	12	8	6	3	0	2	0	1	182
	Jeudi 20 mars	3	3	1	0	5	3	1	12	17	19	20	14	8	12	12	10	15	9	5	0	1	4	0	0	174
	Vendredi 21 mars	0	1	0	2	5	1	2	11	19	21	21	15	13	13	15	11	15	10	6	2	0	1	0	2	186
	Samedi 22 mars	1	1	0	0	3	2	6	2	4	5	5	1	5	7	4	1	4	0	0	1	0	2	1	2	57
	Dimanche 23 mars	3	2	0	0	0	0	0	0	2	1	2	1	0	2	1	1	3	2	1	4	3	0	0	0	28
	Lundi 24 mars	2	0	0	0	3	4	2	7	18	21	17	15	6	12	18	13	15	9	5	2	0	4	0	0	173
	Mardi 25 mars	0	0	4	0	4	1	8	10	19	16	18	18	8	17	20	17	11	14	4	2	1	4	2	1	199
	TMJO	1	1	1	1	4	3	4	10	19	19	19	15	9	14	16	12	14	10	5	2	0	3	0	1	183
TMJA	1	1	1	1	3	2	4	7	14	14	15	11	7	11	12	9	11	7	4	2	1	2	0	1	143	
 + 	Mercredi 19 mars	15	9	10	23	42	93	183	674	530	551	489	442	436	529	489	517	556	590	407	310	127	85	82	38	7 227
	Jeudi 20 mars	14	13	7	17	47	89	197	729	686	519	481	460	349	466	500	503	552	580	431	281	132	110	70	41	7 274
	Vendredi 21 mars	18	9	13	17	41	98	186	656	611	501	491	474	405	496	476	493	546	614	515	428	173	99	73	62	7 495
	Samedi 22 mars	30	14	17	10	13	22	52	107	241	391	526	527	464	495	544	514	558	519	437	329	137	106	68	88	6 209
	Dimanche 23 mars	76	47	25	16	7	11	30	61	108	179	246	290	237	205	288	384	362	472	372	272	155	63	23	19	3 948
	Lundi 24 mars	34	4	8	21	78	104	201	694	637	448	421	396	338	435	437	474	537	560	399	235	116	62	32	16	6 687
	Mardi 25 mars	8	10	16	17	42	100	207	730	671	478	441	440	367	504	482	494	518	567	436	262	130	79	48	25	7 072
	TMJO	18	9	11	19	50	97	195	697	627	499	465	442	379	486	477	496	542	582	438	303	136	87	61	36	7 151
TMJA	28	15	14	17	39	74	151	522	498	438	442	433	371	447	459	483	518	557	428	302	139	86	57	41	6 559	



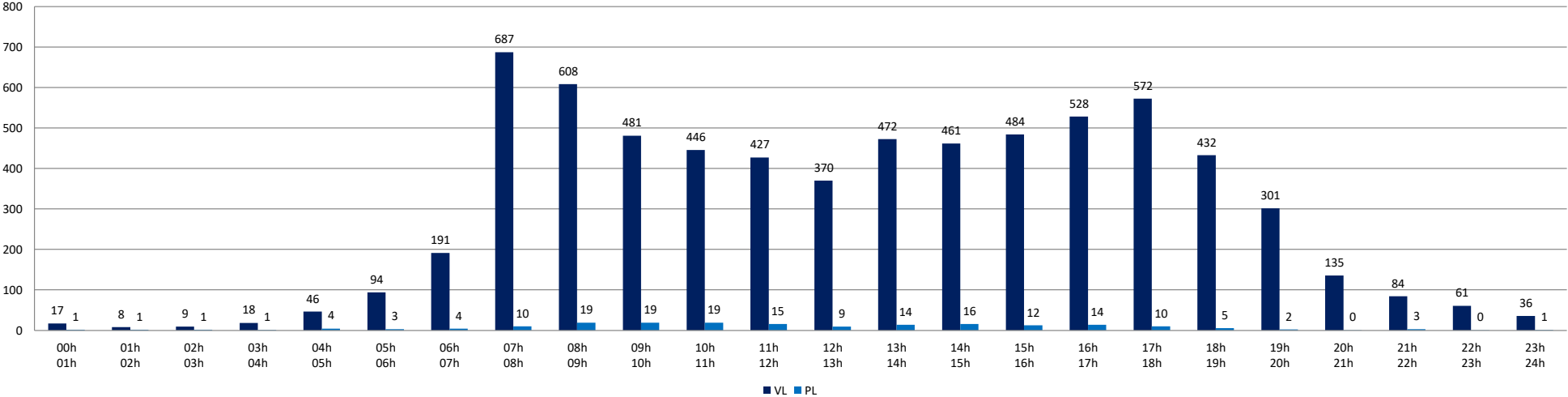
TMJO TVC
7151
TMJO PL
183
2.6%

TMJA TVC
6559
TMJA PL
143
2.2%

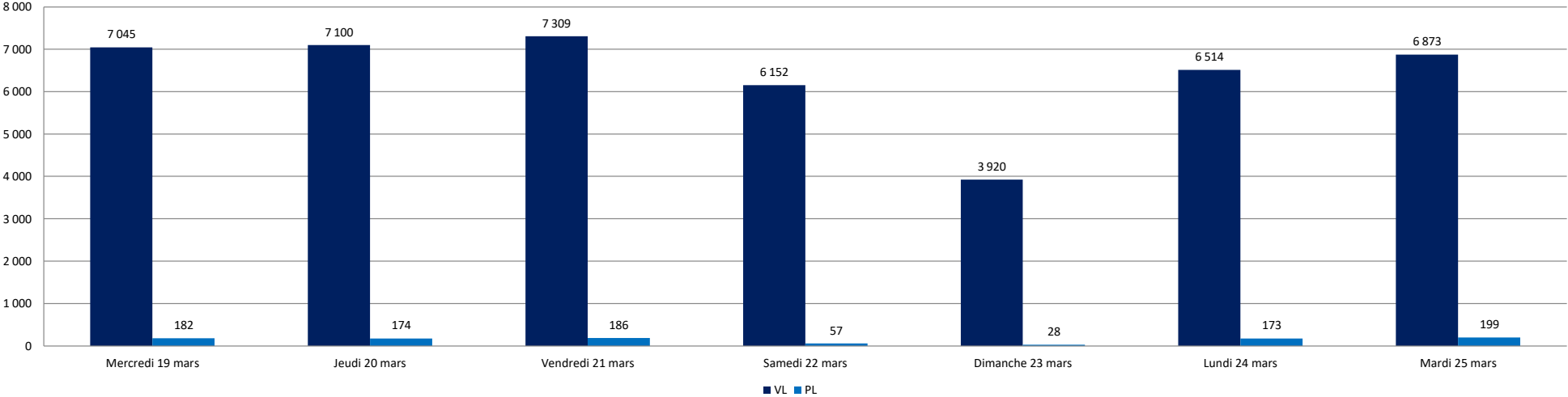
VL = Véhicules légers PL = Poids lourds
TVC = Tous véhicules confondus

TMJO = Trafic moyen journalier ouvrable (lundi>vendredi)
TMJA = Trafic moyen journalier annuel (lundi>dimanche)

DISTRIBUTION HORAIRE DES FLUX (TMJO)



DISTRIBUTION JOURNALIERE DES FLUX



Riantec COMPTAGES ROUTIERS - SYNTHESE (DEBIT VL/PL)	Point	Sens	Voie : Accès Zone Commerciale Direction : Vers ouest Période : Du 19/03/2025 au 25/03/2025	Page 1/2
	P02	1		

POINT GPS	47.72547, -3.32248
-----------	--------------------

Unité : Nombre de véhicules

		Chart: Number of Vehicles																								
		00h 01h	01h 02h	02h 03h	03h 04h	04h 05h	05h 06h	06h 07h	07h 08h	08h 09h	09h 10h	10h 11h	11h 12h	12h 13h	13h 14h	14h 15h	15h 16h	16h 17h	17h 18h	18h 19h	19h 20h	20h 21h	21h 22h	22h 23h	23h 00h	Total
	Mercredi 19 mars	1	1	1	1	6	2	12	20	81	172	240	313	252	181	198	246	306	337	304	159	12	12	5	3	2 865
	Jeudi 20 mars	1	1	1	1	3	8	8	30	90	223	252	295	272	170	191	222	281	358	329	172	9	8	2	4	2 931
	Vendredi 21 mars	4	1	1	0	4	4	7	35	98	224	333	365	325	221	234	331	359	407	398	222	41	5	3	9	3 631
	Samedi 22 mars	2	3	2	0	2	5	5	7	59	232	365	388	285	232	272	351	388	390	380	239	26	3	7	1	3 644
	Dimanche 23 mars	4	2	2	0	0	0	1	3	14	26	48	61	28	20	30	38	57	50	50	28	10	7	2	2	483
	Lundi 24 mars	0	0	0	0	12	4	9	33	80	193	233	290	251	168	165	235	272	352	305	162	14	4	4	1	2 787
	Mardi 25 mars	1	1	1	1	1	6	12	35	95	170	254	274	240	152	166	203	280	331	300	138	22	9	13	5	2 710
	TMJO	1	1	1	1	5	5	10	31	89	196	262	307	268	178	191	247	300	357	327	171	20	8	5	4	2 985
TMJA	2	1	1	0	4	4	8	23	74	177	246	284	236	163	179	232	278	318	295	160	19	7	5	4	2 722	

	Mercredi 19 mars	0	0	0	1	2	0	5	3	6	5	7	7	6	4	6	3	5	4	1	2	1	2	0	0	70
	Jeudi 20 mars	0	0	0	0	4	1	4	5	4	8	3	2	5	2	5	5	3	1	2	0	1	3	0	0	58
	Vendredi 21 mars	0	0	0	1	2	1	2	0	8	4	6	5	2	3	4	2	4	3	4	3	1	2	1	1	59
	Samedi 22 mars	0	0	0	0	1	1	0	0	1	0	1	0	2	0	0	0	0	1	1	0	1	0	0	0	9
	Dimanche 23 mars	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3
	Lundi 24 mars	0	0	0	0	0	2	3	3	3	3	5	2	4	6	2	1	2	4	2	0	0	1	0	0	43
	Mardi 25 mars	0	1	0	0	2	1	8	1	2	5	3	1	4	3	2	3	5	2	6	1	0	0	0	0	50
	TMJO	0	0	0	0	2	1	4	2	5	5	5	3	4	4	4	3	4	3	3	1	1	2	0	0	56
	TMJA	0	0	0	0	2	1	3	2	3	4	4	2	3	3	3	2	3	2	2	1	1	1	0	0	42

 + 	Mercredi 19 mars	1	1	1	2	8	2	17	23	87	177	247	320	258	185	204	249	311	341	305	161	13	14	5	3	2 935
	Jeudi 20 mars	1	1	1	1	7	9	12	35	94	231	255	297	277	172	196	227	284	359	331	172	10	11	2	4	2 989
	Vendredi 21 mars	4	1	1	1	6	5	9	35	106	228	339	370	327	224	238	333	363	410	402	225	42	7	4	10	3 690
	Samedi 22 mars	2	3	2	0	3	6	5	7	60	232	366	388	287	232	272	351	388	391	381	239	27	3	7	1	3 653
	Dimanche 23 mars	5	3	2	0	0	0	1	3	14	26	49	61	28	20	30	38	57	50	50	28	10	7	2	2	486
	Lundi 24 mars	0	0	0	0	12	6	12	36	83	196	238	292	255	174	167	236	274	356	307	162	14	5	4	1	2 830
	Mardi 25 mars	1	2	1	1	3	7	20	36	97	175	257	275	244	155	168	206	285	333	306	139	22	9	13	5	2 760
	TMJO	1	1	1	1	7	6	14	33	93	201	267	311	272	182	195	250	303	360	330	172	20	9	6	5	3 041
	TMJA	2	2	1	1	6	5	11	25	77	181	250	286	239	166	182	234	280	320	297	161	20	8	5	4	2 763



TMJO TVC
3041

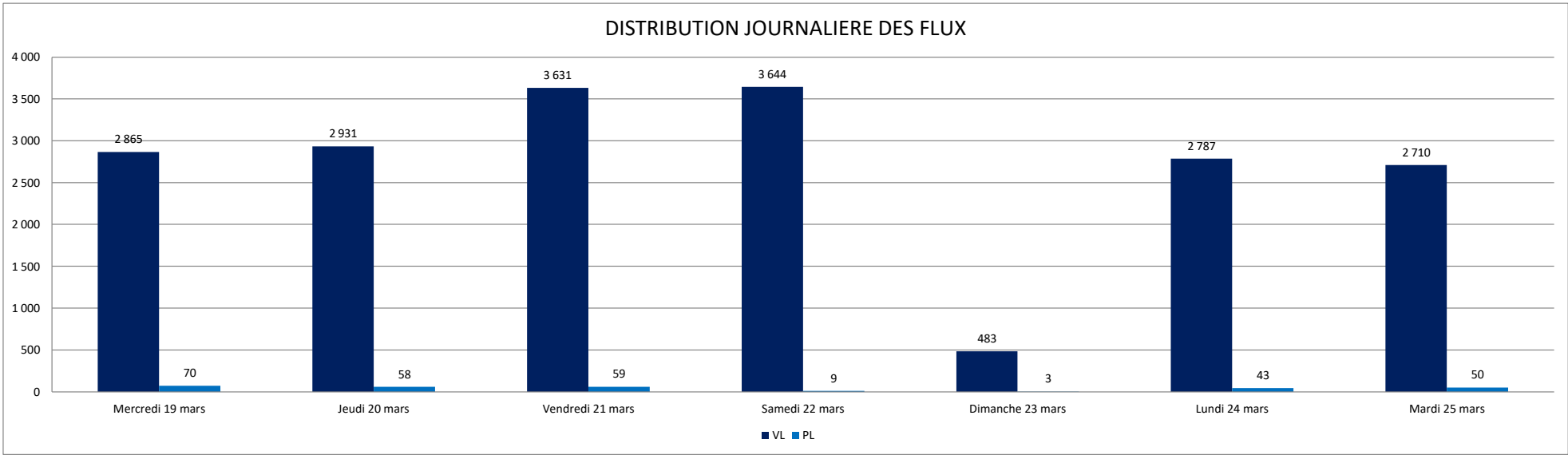
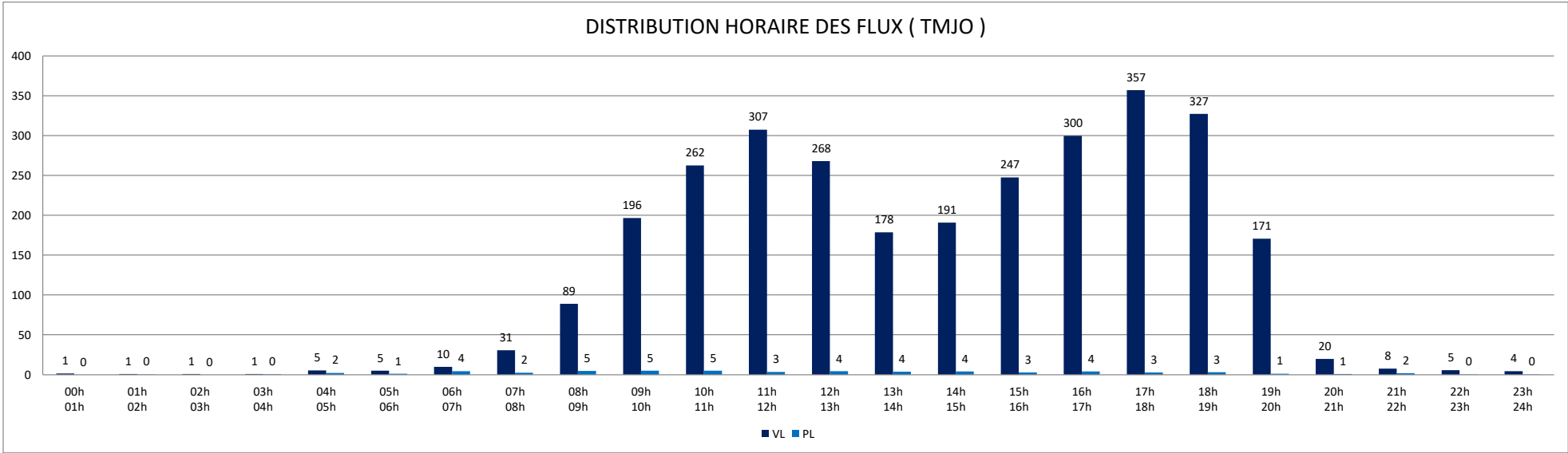
TMJA TVC
2763

TMJO PL
56
1.8%

TMJA PL
42
1.5%

VL = Véhicules légers PL = Poids lourds
TVC = Tous véhicules confondus

TMJO = Trafic moyen journalier ouvrable (lundi>vendredi)
TMJA = Trafic moyen journalier annuel (lundi>dimanche)



POINT GPS

47.72547, -3.32248

Unité : Nombre de véhicules

		00h 01h	01h 02h	02h 03h	03h 04h	04h 05h	05h 06h	06h 07h	07h 08h	08h 09h	09h 10h	10h 11h	11h 12h	12h 13h	13h 14h	14h 15h	15h 16h	16h 17h	17h 18h	18h 19h	19h 20h	20h 21h	21h 22h	22h 23h	23h 00h	Total
	Mercredi 19 mars	1	1	1	1	33	16	20	43	141	215	309	284	197	187	219	259	279	309	256	67	9	11	3	3	2 864
	Jeudi 20 mars	1	1	1	1	26	29	22	48	203	246	286	260	200	190	202	235	282	340	269	68	9	7	4	3	2 933
	Vendredi 21 mars	4	1	1	0	37	20	23	56	218	316	387	318	270	245	271	316	358	379	279	97	20	4	5	7	3 632
	Samedi 22 mars	3	4	1	1	35	23	12	25	171	330	407	347	243	251	288	358	373	364	286	101	8	5	5	1	3 642
	Dimanche 23 mars	4	2	1	0	0	0	1	6	13	26	51	61	27	22	32	36	55	49	48	28	12	6	2	1	483
	Lundi 24 mars	0	0	0	13	30	21	24	47	149	227	275	247	184	190	225	240	263	295	268	63	13	5	4	2	2 785
	Mardi 25 mars	2	0	1	2	27	23	23	59	170	213	263	232	182	186	208	229	264	291	231	67	17	8	11	3	2 712
	TMJO	2	1	1	3	31	22	22	51	176	243	304	268	207	200	225	256	289	323	261	72	14	7	5	4	2 985
	TMJA	2	1	1	3	27	19	18	41	152	225	283	250	186	182	206	239	268	290	234	70	13	7	5	3	2 722
	Mercredi 19 mars	0	0	0	1	2	2	6	4	8	7	7	3	4	6	3	4	2	3	2	1	2	2	1	0	70
	Jeudi 20 mars	0	0	0	0	4	3	4	6	9	6	2	3	7	2	4	2	1	2	1	0	1	1	0	0	58
	Vendredi 21 mars	0	0	0	1	3	0	1	4	9	2	5	5	6	4	3	4	3	2	2	1	0	2	1	1	59
	Samedi 22 mars	0	0	0	1	1	0	2	0	0	0	2	1	0	0	0	1	0	0	0	1	0	0	0	0	9
	Dimanche 23 mars	1	1	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3
	Lundi 24 mars	0	0	0	1	2	0	4	3	6	4	2	1	4	4	2	3	2	3	1	0	0	1	0	0	43
	Mardi 25 mars	0	1	0	1	1	6	3	1	3	5	2	4	2	0	2	3	4	3	6	2	1	0	0	0	50
	TMJO	0	0	0	1	2	2	4	4	7	5	4	3	5	3	3	3	2	3	2	1	1	1	0	0	56
	TMJA	0	0	0	1	2	2	3	3	5	4	3	2	3	2	2	2	2	2	2	1	1	1	0	0	42
	Mercredi 19 mars	1	1	1	2	35	18	26	47	149	222	316	287	201	193	222	263	281	312	258	68	11	13	4	3	2 934
	Jeudi 20 mars	1	1	1	1	30	32	26	54	212	252	288	263	207	192	206	237	283	342	270	68	10	8	4	3	2 991
	Vendredi 21 mars	4	1	1	1	40	20	24	60	227	318	392	323	276	249	274	320	361	381	281	98	20	6	6	8	3 691
	Samedi 22 mars	3	4	1	2	36	23	14	25	171	330	409	348	243	251	288	359	373	364	286	102	8	5	5	1	3 651
	Dimanche 23 mars	5	3	1	0	0	0	1	6	13	27	51	61	27	22	32	36	55	49	48	28	12	6	2	1	486
	Lundi 24 mars	0	0	0	14	32	21	28	50	155	231	277	248	188	194	227	243	265	298	269	63	13	6	4	2	2 828
	Mardi 25 mars	2	1	1	3	28	29	26	60	173	218	265	236	184	186	210	232	268	294	237	69	18	8	11	3	2 762
	TMJO	2	1	1	4	33	24	26	54	183	248	308	271	211	203	228	259	292	325	263	73	14	8	6	4	3 041
	TMJA	2	2	1	3	29	20	21	43	157	228	285	252	189	184	208	241	269	291	236	71	13	7	5	3	2 763

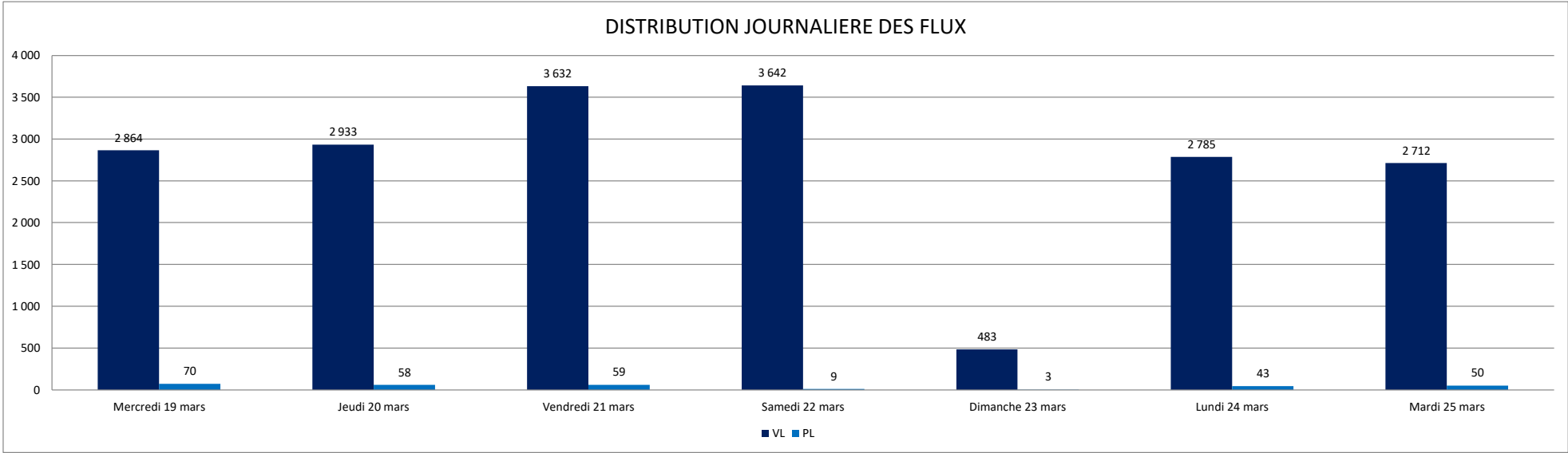
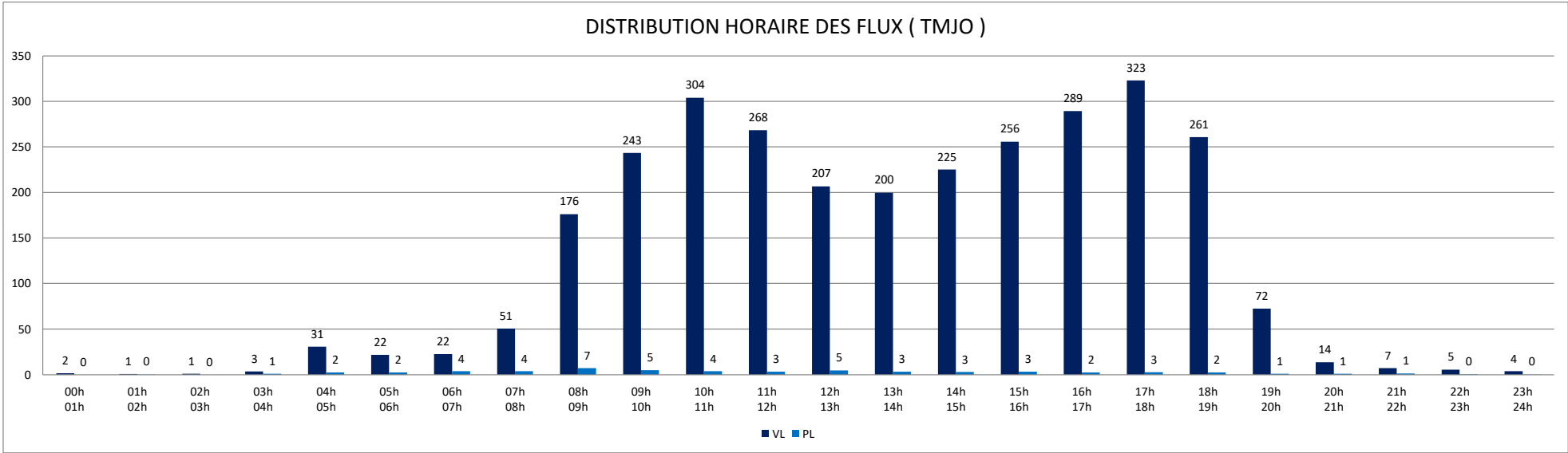


TMJO TVC
3041
TMJO PL
56
1.8%

TMJA TVC
2763
TMJA PL
42
1.5%

VL = Véhicules légers PL = Poids lourds
TVC = Tous véhicules confondus

TMJO = Trafic moyen journalier ouvrable (lundi>vendredi)
TMJA = Trafic moyen journalier annuel (lundi>dimanche)



POINT GPS

47.72451, -3.32266

Unité : Nombre de véhicules

		00h 01h	01h 02h	02h 03h	03h 04h	04h 05h	05h 06h	06h 07h	07h 08h	08h 09h	09h 10h	10h 11h	11h 12h	12h 13h	13h 14h	14h 15h	15h 16h	16h 17h	17h 18h	18h 19h	19h 20h	20h 21h	21h 22h	22h 23h	23h 00h	Total
	Mercredi 19 mars	9	4	4	8	24	35	82	259	282	314	353	312	255	266	289	321	350	366	253	152	67	70	62	25	4 162
	Jeudi 20 mars	5	4	3	8	26	30	81	281	396	335	343	332	240	255	289	327	382	393	231	141	73	48	38	19	4 280
	Vendredi 21 mars	19	2	6	7	24	35	71	251	359	339	342	355	273	294	333	325	421	443	338	213	76	53	37	19	4 635
	Samedi 22 mars	12	9	10	7	12	12	17	48	143	277	369	359	266	259	338	358	375	346	221	149	58	62	34	50	3 791
	Dimanche 23 mars	32	20	12	4	3	2	12	35	58	71	113	142	113	75	138	147	150	168	160	113	64	31	9	4	1 676
	Lundi 24 mars	0	1	5	8	27	43	82	257	353	280	297	250	195	243	249	285	338	368	244	131	66	45	14	8	3 789
	Mardi 25 mars	4	3	6	8	21	34	86	296	380	297	338	297	225	247	279	313	367	415	274	137	75	52	27	10	4 191
	TMJO	7	3	5	8	24	35	80	269	354	313	335	309	238	261	288	314	372	397	268	155	71	54	36	16	4 211
	TMJA	12	6	7	7	20	27	62	204	282	273	308	292	224	234	274	297	340	357	246	148	68	52	32	19	3 789
	Mercredi 19 mars	1	2	0	1	0	2	3	4	10	12	9	5	4	7	9	6	8	4	3	3	2	2	0	1	98
	Jeudi 20 mars	1	3	0	0	1	0	5	4	11	8	9	5	6	6	5	8	10	4	5	2	2	0	0	0	95
	Vendredi 21 mars	0	0	0	0	0	0	5	6	8	10	11	6	4	4	9	5	7	5	3	2	1	3	1	2	92
	Samedi 22 mars	1	1	0	0	1	1	1	0	1	3	4	2	1	2	3	4	2	1	0	1	0	1	0	2	32
	Dimanche 23 mars	1	1	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	5
	Lundi 24 mars	0	0	0	0	0	0	5	6	9	8	9	8	5	6	7	7	6	8	7	2	1	1	0	0	95
	Mardi 25 mars	0	0	2	0	0	0	4	8	10	10	11	6	4	9	6	7	8	5	4	3	1	0	1	1	100
	TMJO	0	1	0	0	0	0	4	6	10	10	10	6	5	6	7	7	8	5	4	2	1	1	0	1	96
	TMJA	1	1	0	0	0	0	3	4	7	7	8	5	3	5	6	5	6	4	3	2	1	1	0	1	74
	Mercredi 19 mars	10	6	4	9	24	37	85	263	292	326	362	317	259	273	298	327	358	370	256	155	69	72	62	26	4 260
	Jeudi 20 mars	6	7	3	8	27	30	86	285	407	343	352	337	246	261	294	335	392	397	236	143	75	48	38	19	4 375
	Vendredi 21 mars	19	2	6	7	24	35	76	257	367	349	353	361	277	298	342	330	428	448	341	215	77	56	38	21	4 727
	Samedi 22 mars	13	10	10	7	13	13	18	48	144	280	373	361	267	261	341	362	377	347	221	150	58	63	34	52	3 823
	Dimanche 23 mars	33	21	12	4	3	2	12	35	59	71	113	142	113	76	138	148	150	168	160	113	64	31	9	4	1 681
	Lundi 24 mars	0	1	5	8	27	43	87	263	362	288	306	258	200	249	256	292	344	376	251	133	67	46	14	8	3 884
	Mardi 25 mars	4	3	8	8	21	34	90	304	390	307	349	303	229	256	285	320	375	420	278	140	76	52	28	11	4 291
	TMJO	8	4	5	8	25	36	85	274	364	323	344	315	242	267	295	321	379	402	272	157	73	55	36	17	4 307
	TMJA	12	7	7	7	20	28	65	208	289	281	315	297	227	239	279	302	346	361	249	150	69	53	32	20	3 863



TMJO TVC
4307
TMJO PL
96
2.2%

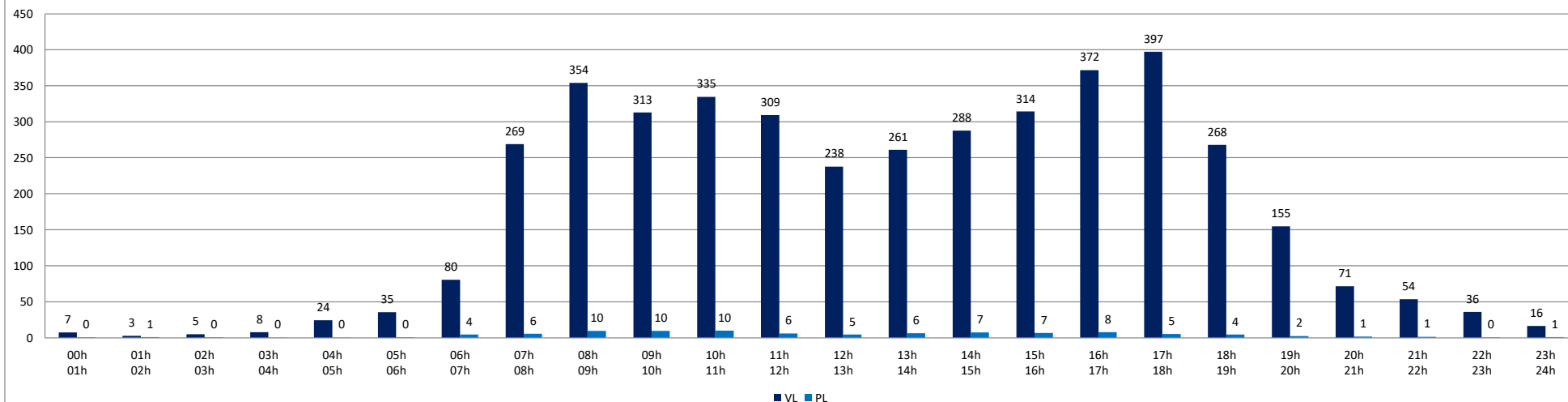
TMJA TVC
3863
TMJA PL
74
1.9%

VL = Véhicules légers PL = Poids lourds
TVC = Tous véhicules confondus

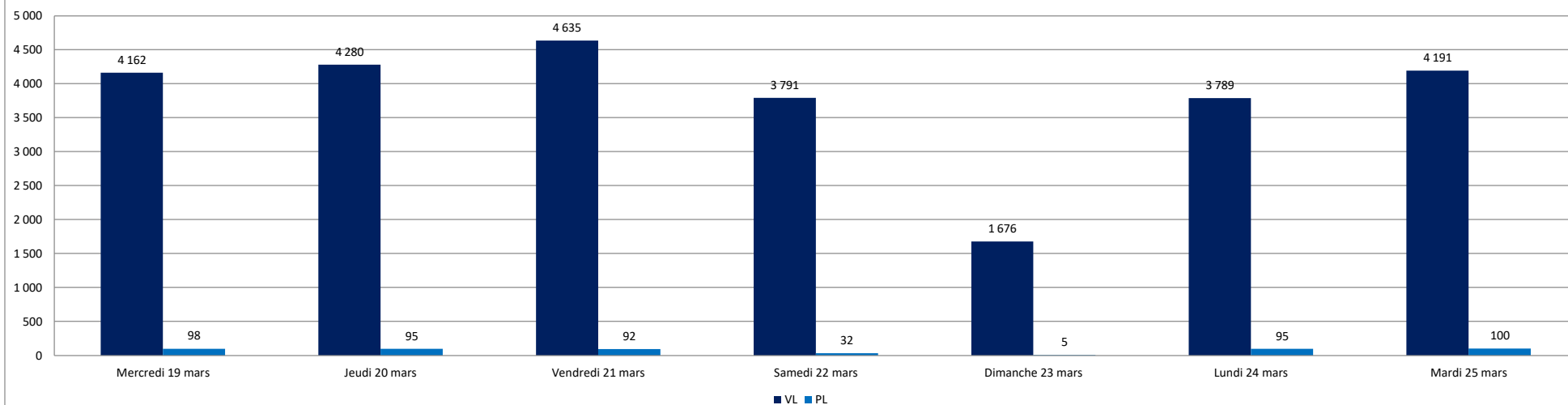
TMJO = Trafic moyen journalier ouvrable (lundi>vendredi)
TMJA = Trafic moyen journalier annuel (lundi>dimanche)

Riantec COMPTAGES ROUTIERS - SYNTHESE (DEBIT VL/PL)	Point	Sens	Voie : RD111 Direction : Vers nord Période : Du 19/03/2025 au 25/03/2025	Page 2/2
	P03	1		

DISTRIBUTION HORAIRE DES FLUX (TMJO)



DISTRIBUTION JOURNALIERE DES FLUX



POINT GPS	47.72451, -3.32266
-----------	--------------------

Unité : Nombre de véhicules

		00h 01h	01h 02h	02h 03h	03h 04h	04h 05h	05h 06h	06h 07h	07h 08h	08h 09h	09h 10h	10h 11h	11h 12h	12h 13h	13h 14h	14h 15h	15h 16h	16h 17h	17h 18h	18h 19h	19h 20h	20h 21h	21h 22h	22h 23h	23h 00h	Total
	Mercredi 19 mars	2	1	5	1	9	11	47	137	192	246	283	359	309	238	258	329	383	451	379	242	86	50	33	11	4 062
	Jeudi 20 mars	5	5	10	2	6	10	40	124	278	261	319	329	282	237	276	304	385	447	378	235	95	43	39	22	4 132
	Vendredi 21 mars	5	7	6	1	7	11	44	122	255	243	291	366	308	310	291	373	452	494	395	252	103	56	55	67	4 514
	Samedi 22 mars	40	24	15	11	2	11	24	36	81	227	329	356	332	266	306	283	333	343	278	232	88	52	40	55	3 764
	Dimanche 23 mars	44	26	11	5	6	5	27	22	39	77	112	147	159	86	100	137	147	139	148	111	79	39	17	9	1 692
	Lundi 24 mars	9	2	0	5	5	10	40	111	229	249	229	289	237	263	229	309	345	395	385	162	74	41	39	11	3 668
	Mardi 25 mars	5	0	5	5	5	12	38	118	275	270	301	338	254	253	260	329	361	423	377	204	78	44	41	17	4 013
	TMJO	5	3	5	3	6	11	42	122	246	254	285	336	278	260	263	329	385	442	383	219	87	47	41	26	4 078
	TMJA	16	9	7	4	6	10	37	96	193	225	266	312	269	236	246	295	344	385	334	205	86	46	38	27	3 692
	Mercredi 19 mars	0	0	0	0	0	1	4	4	9	10	10	8	7	11	6	9	6	4	2	3	1	2	0	0	97
	Jeudi 20 mars	0	0	0	0	0	2	2	6	9	8	8	9	9	10	8	8	6	5	3	0	0	1	0	0	94
	Vendredi 21 mars	0	0	1	1	0	0	6	5	8	6	12	10	7	10	6	7	5	4	3	2	0	2	1	1	97
	Samedi 22 mars	1	0	0	0	0	0	1	4	3	2	4	5	2	2	1	1	1	2	1	1	0	1	0	0	32
	Dimanche 23 mars	1	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	1	0	1	1	1	1	1	0	0	0	0	0	8
	Lundi 24 mars	0	0	0	0	0	1	4	3	10	11	12	6	10	6	5	7	4	3	4	2	1	1	0	0	90
	Mardi 25 mars	0	0	0	0	0	1	5	7	12	10	7	7	6	8	9	9	5	4	3	2	1	1	0	0	97
	TMJO	0	0	0	0	0	1	4	5	10	9	10	8	8	9	7	8	5	4	3	2	1	1	0	0	95
	TMJA	0	0	0	0	0	1	3	4	7	7	8	6	6	7	5	6	4	3	2	1	0	1	0	0	74
	Mercredi 19 mars	2	1	5	1	9	12	51	141	201	256	293	367	316	249	264	338	389	455	381	245	87	52	33	11	4 159
	Jeudi 20 mars	5	5	10	2	6	12	42	130	287	269	327	338	291	247	284	312	391	452	381	235	95	44	39	22	4 226
	Vendredi 21 mars	5	7	7	2	7	11	50	127	263	249	303	376	315	320	297	380	457	498	398	254	103	58	56	68	4 611
	Samedi 22 mars	41	24	15	11	2	11	25	40	84	229	333	361	334	268	307	284	334	345	279	233	88	53	40	55	3 796
	Dimanche 23 mars	45	26	11	5	6	5	27	22	40	77	112	147	160	86	101	138	148	140	149	111	79	39	17	9	1 700
	Lundi 24 mars	9	2	0	5	5	11	44	114	239	260	241	295	247	269	234	316	349	398	389	164	75	42	39	11	3 758
	Mardi 25 mars	5	0	5	5	5	13	43	125	287	280	308	345	260	261	269	338	366	427	380	206	79	45	41	17	4 110
	TMJO	5	3	5	3	6	12	46	127	255	263	294	344	286	269	270	337	390	446	386	221	88	48	42	26	4 173
	TMJA	16	9	8	4	6	11	40	100	200	231	274	318	275	243	251	301	348	388	337	207	87	48	38	28	3 766



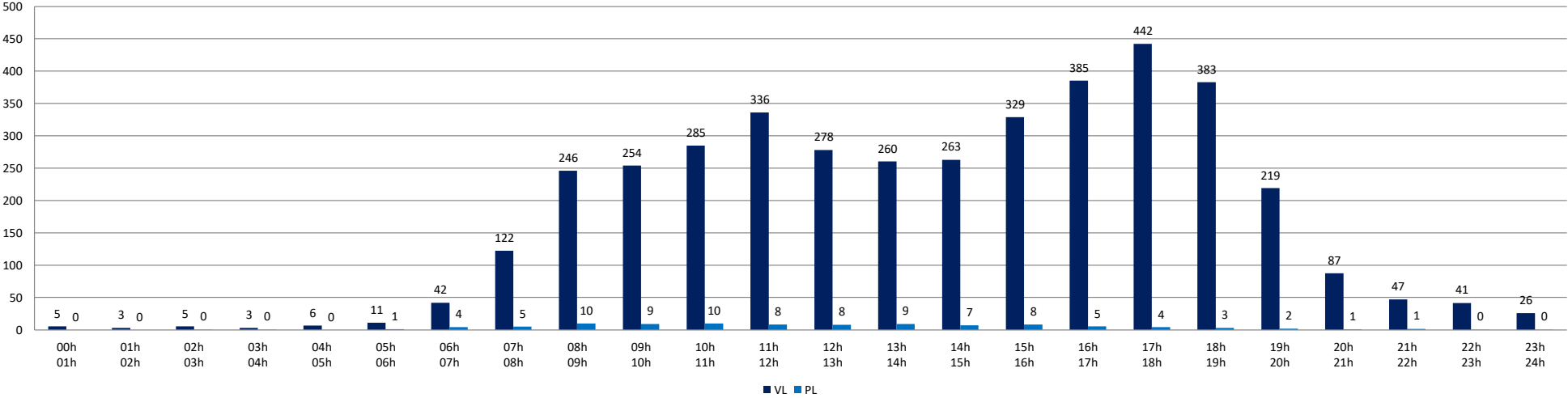
TMJO TVC
4173
TMJO PL
95
2.3%

TMJA TVC
3766
TMJA PL
74
2.0%

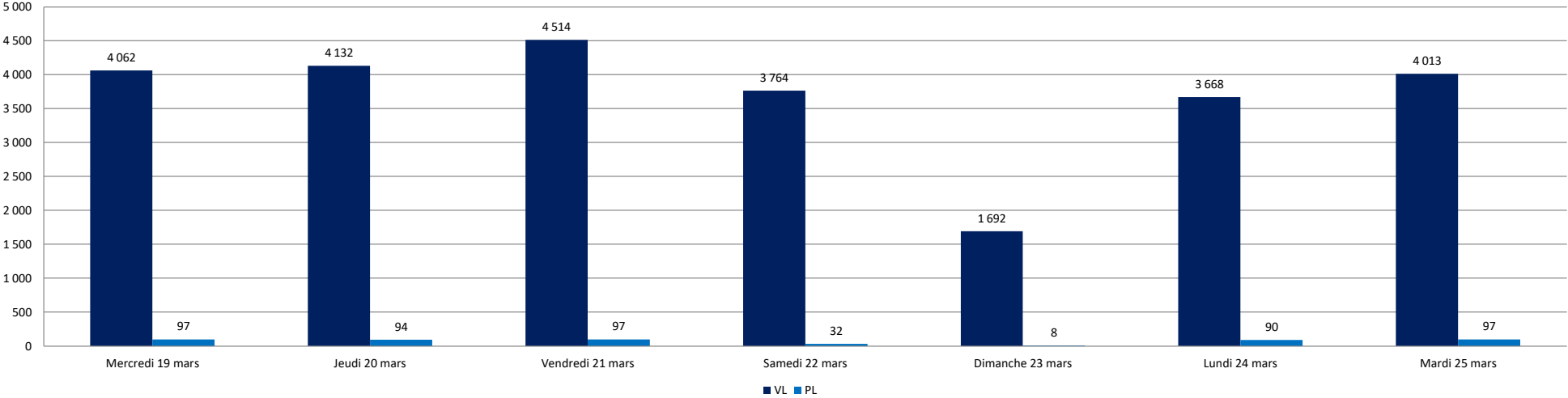
VL = Véhicules légers PL = Poids lourds
TVC = Tous véhicules confondus

TMJO = Trafic moyen journalier ouvrable (lundi>vendredi)
TMJA = Trafic moyen journalier annuel (lundi>dimanche)

DISTRIBUTION HORAIRE DES FLUX (TMJO)



DISTRIBUTION JOURNALIERE DES FLUX



ENQUÊTE DIRECTIONNELLE

RIANTEC

Localisation : RIANTEC

Date : Vendredi 21 Mars 2025

Nombre de carrefour : 1

Créneaux : 17H00-18H00

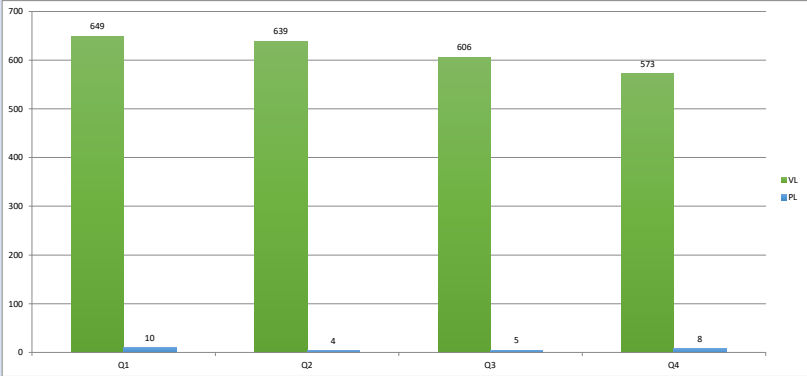


SYNTHESE HPS - 17H00-18H00

SYNTHESE



	Q1	Q2	Q3	Q4
VL	649	639	606	573
PL	10	4	5	8
17H00-18H00				
HEURE DE PONTE	2521			



UVP

17H00-17H15						
Q1	A	B	C	D	E	TOTAL
A	0	29	89	58	30	206
B	17	13	18	29	11	88
C	77	11	1	16	40	145
D	52	27	20	0	22	121
E	30	15	33	31	0	109
TOTAL	176	95	161	134	103	669

17H15-17H30						
Q2	A	B	C	D	E	TOTAL
A	0	34	85	48	31	198
B	17	10	10	31	10	78
C	77	13	2	21	30	143
D	36	30	22	0	29	117
E	34	21	30	26	0	111
TOTAL	164	108	149	126	100	647

17H30-17H45						
Q3	A	B	C	D	E	TOTAL
A	0	34	93	52	27	206
B	18	9	22	40	9	98
C	55	7	0	12	27	101
D	41	23	23	0	27	114
E	31	14	28	24	0	97
TOTAL	145	87	166	128	90	616

17H45-18H00						
Q4	A	B	C	D	E	TOTAL
A	0	32	97	53	33	215
B	10	11	14	27	12	74
C	58	5	1	17	24	105
D	36	25	17	0	22	100
E	34	18	24	19	0	95
TOTAL	138	91	153	116	91	589

TOTAL HPS						
UVP	A	B	C	D	E	TOTAL
A	0	129	364	211	121	825
B	62	43	64	127	42	338
C	267	36	4	66	121	494
D	165	105	82	0	100	452
E	129	68	115	100	0	412
TOTAL	623	381	629	504	384	2521

VL

17H00-17H15						
Q1	A	B	C	D	E	TOTAL
A		29	85	56	28	198
B	17	13	16	27	11	84
C	73	11	1	16	40	141
D	50	25	20		22	117
E	30	15	33	31		109
TOTAL	170	93	155	130	101	649

17H15-17H30						
Q2	A	B	C	D	E	TOTAL
A		34	83	48	31	196
B	15	10	10	31	10	76
C	75	13	2	21	30	141
D	36	28	22		29	115
E	34	21	30	26		111
TOTAL	160	106	147	126	100	639

17H30-17H45						
Q3	A	B	C	D	E	TOTAL
A		32	93	52	27	204
B	18	9	22	38	9	96
C	53	7		12	27	99
D	41	23	21		27	112
E	29	14	28	24		95
TOTAL	141	85	164	126	90	606

17H45-18H00						
Q4	A	B	C	D	E	TOTAL
A		28	97	53	31	209
B	10	11	14	27	12	74
C	56	5	1	15	24	101
D	36	23	17		22	98
E	30	18	24	19		91
TOTAL	132	85	153	114	89	573

TOTAL VL						
VL	A	B	C	D	E	TOTAL
A	0	123	358	209	117	807
B	60	43	62	123	42	330
C	257	36	4	64	121	482
D	163	99	80	0	100	442
E	123	68	115	100	0	406
TOTAL	603	369	619	496	380	2467

PL

17H00-17H15						
Q1	A	B	C	D	E	TOTAL
A		0	2	1	1	4
B	0		1	1	0	2
C	2	0		0	0	2
D	1	1	0		0	2
E	0	0	0	0		0
TOTAL	3	1	3	2	1	10

17H15-17H30						
Q2	A	B	C	D	E	TOTAL
A		0	1	0	0	1
B	1		0	0	0	1
C	1	0		0	0	1
D	0	1	0		0	1
E	0	0	0	0		0
TOTAL	2	1	1	0	0	4

17H30-17H45						
Q3	A	B	C	D	E	TOTAL
A		1	0	0	0	1
B	0		0	1	0	1
C	1	0		0	0	1
D	0	0	1		0	1
E	1	0	0	0		1
TOTAL	2	1	1	1	0	5

17H45-18H00						
Q4	A	B	C	D	E	TOTAL
A		2	0	0	1	3
B	0		0	0	0	0
C	1	0		1	0	2
D	0	1	0		0	1
E	2	0	0	0		2
TOTAL	3	3	0	1	1	8

TOTAL PL						
PL	A	B	C	D	E	TOTAL
A	0	3	3	1	2	9
B	1	0	1	2	0	4
C	5	0	0	1	0	6
D	1	3	1	0	0	5
E	3	0	0	0	0	3
TOTAL	10	6	5	4	2	27