



MARCHÉ 2020-087 – ASSISTANCE À MAÎTRISE D'OUVRAGE SUR LES ÉTUDES DE CIRCULATION

■
COMMANDE N°7 – CENTRE BUS D'ORMOY

SOMMAIRE

- Contexte
- Résumé non technique
- Situation actuelle
- Situation référence
- Situation projet initial
- Situation « variante »

CENTRE BUS D'ORMOY

Contexte



- Le projet concerne la construction d'un Centre Opérationnel Bus sur la commune d'Ormoir, pour permettre le remisage et la maintenance de 80 autocars.
- Le Centre Opérationnel Bus sera équipé pour une flotte d'autocars GNV et permettra à sa mise en service en 2027 d'accueillir une part de véhicules gazoil en transition vers des motorisations faibles émissions.
- Le site retenu se situe sur un terrain d'une superficie totale de 20 380m², situé au 1 rue de la Plaine d'Ormoir à Ormoir. Le site comprend les parcelles cadastrales A420 et A906, dont Île-de-France Mobilités détient la propriété.
- Le projet de centre bus prévoit 2 accès sur la rue de la Plaine d'Ormoir, un pour les véhicules particuliers des chauffeurs, un pour les bus. Cette voie assure également la desserte de la ZAC Plaine Saint-Jacques dont une partie est livrée.

CENTRE BUS D'ORMOY

Résumé non technique

Les différents aménagements sur le secteur d'étude disposent de réserves de capacités permettant une circulation globalement fluide en situation actuelle. Seul le carrefour à feux peut générer, au plus fort des heures de pointe, quelques retenues épisodiques

La livraison de la totalité de la ZAC engendre une légère évolution à la hausse des trafics, les giratoires restent fluides et le carrefour à feux voit ses capacités très légèrement impactées – augmentant légèrement les temps d'attente

Le projet génère un trafic important de bus, principalement en dehors des heures de pointe ; pour autant la sortie des bus sur la route de la Plaine d'Ormoys se heurte à une capacité trop faible du carrefour à feux, qui engendre des remontées de file importantes, et des temps de parcours de plus de 10 minutes pour atteindre la RD191

CENTRE BUS D'ORMOY

Résumé non technique

Il est donc préconisé de faire circuler les bus par le giratoire de la rue du Saule Saint-Jacques, ce qui permet de réduire la congestion du carrefour à feux et garantir un temps de parcours stable aux bus vers la RD191

En complément de cette modification du plan de circulation des bus, la programmation des feux du carrefour doit être adaptée de façon à fluidifier la RD191 et minimiser les temps accordés aux transversales

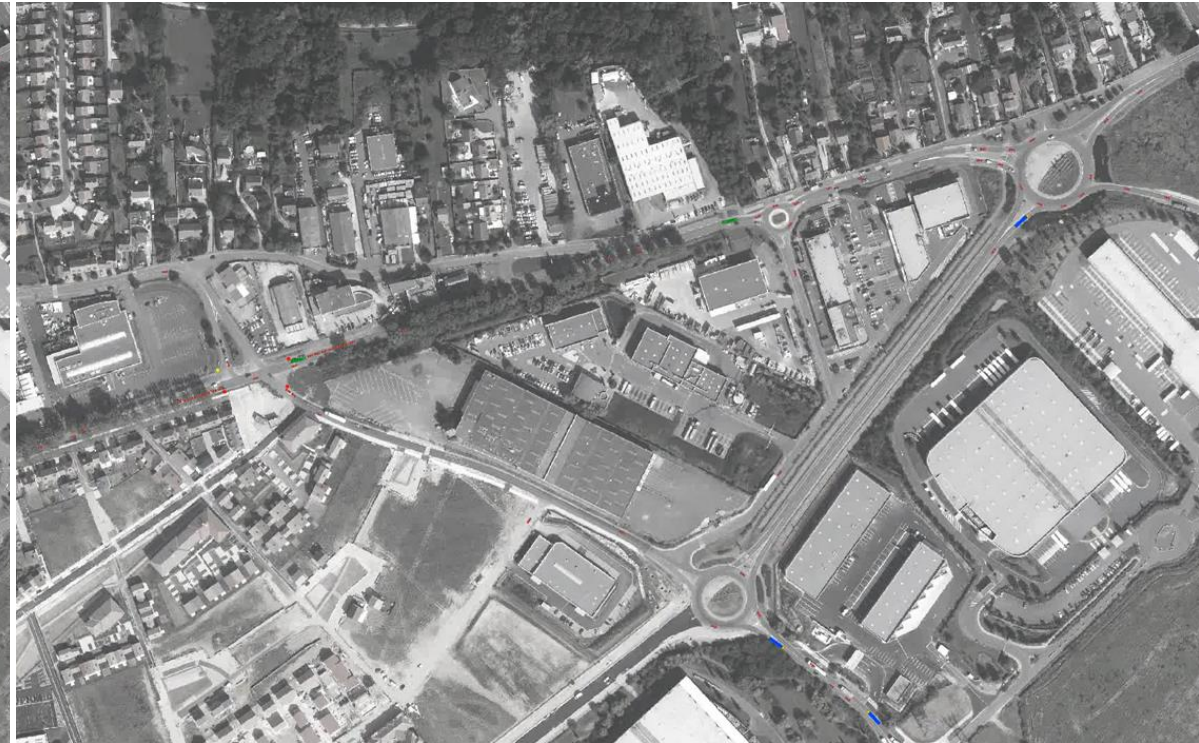
CENTRE BUS D'ORMOY

Animation – Situations projetées à 15h

Situation projet initial



Situation « variante »



Cliquer sur chaque image ci-dessus pour lancer la vidéo

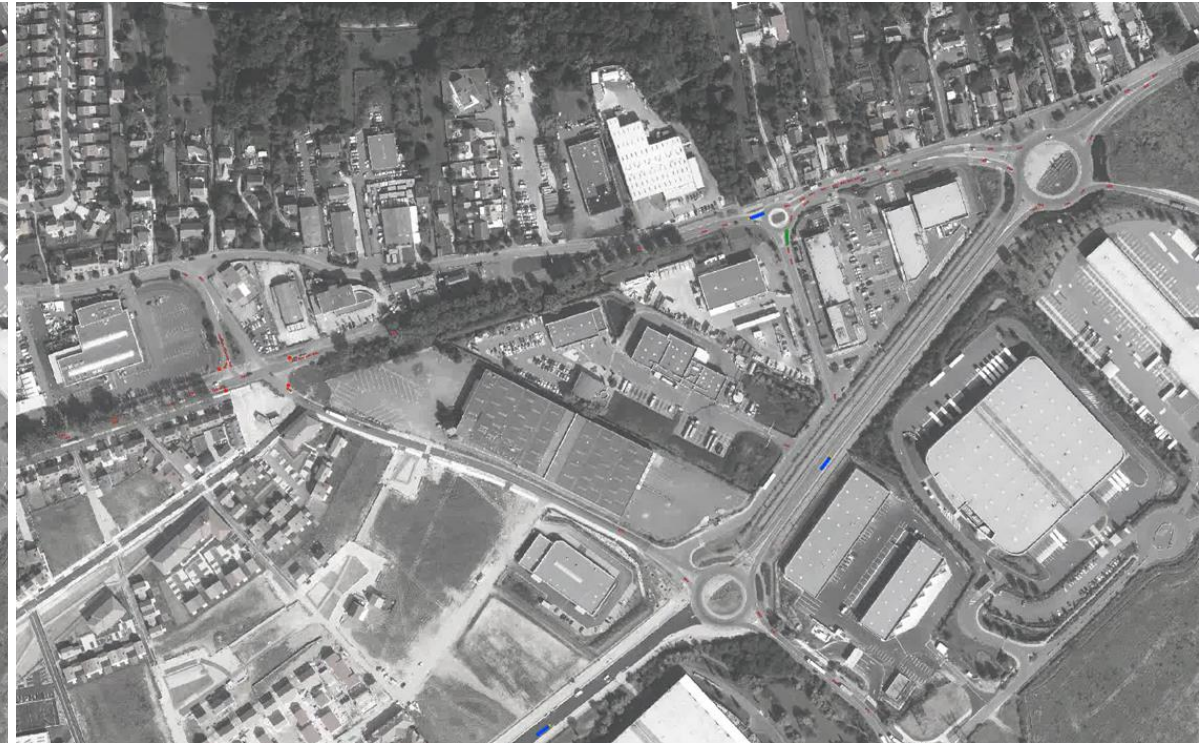
CENTRE BUS D'ORMOY

Animation – Situations projetées à 17h

Situation projet initial



Situation « variante »

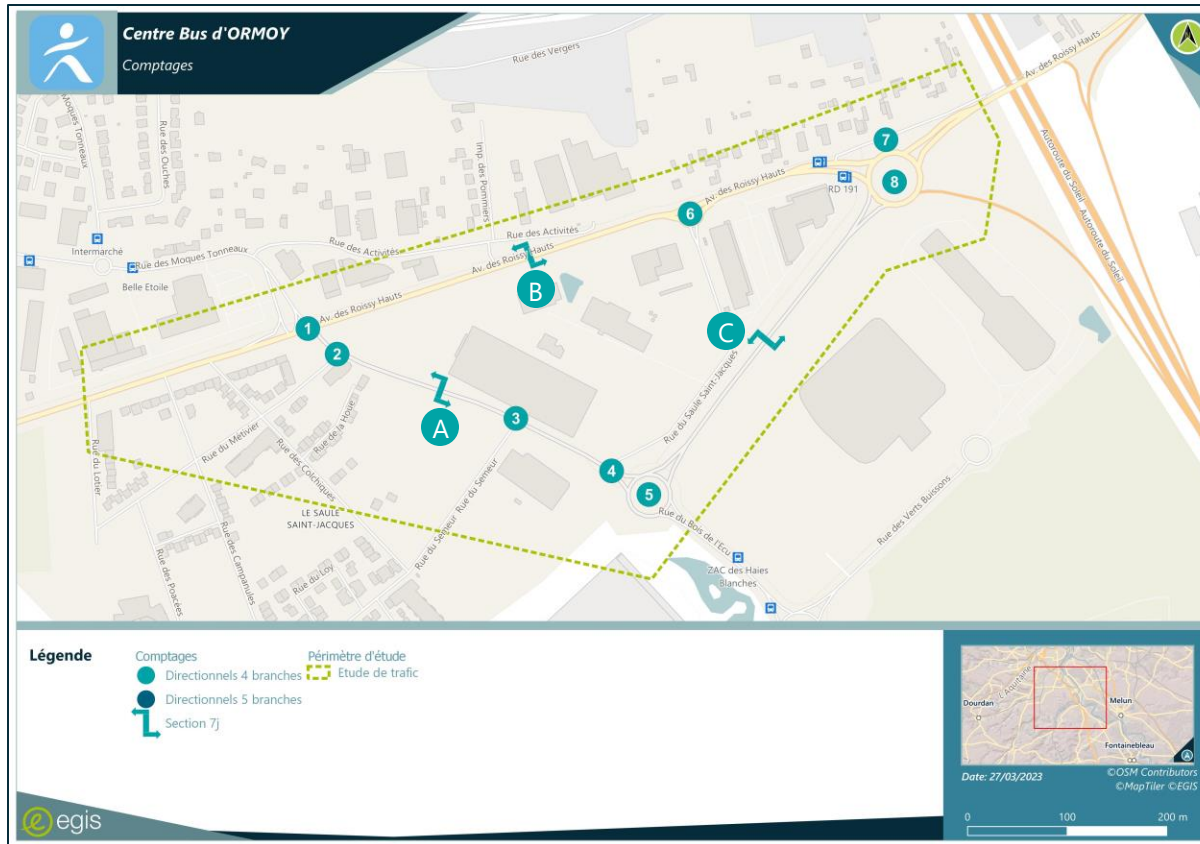


Cliquer sur chaque image ci-dessus pour lancer la vidéo

ANALYSE DÉTAILLÉE

CENTRE BUS D'ORMOY

Comptages effectués

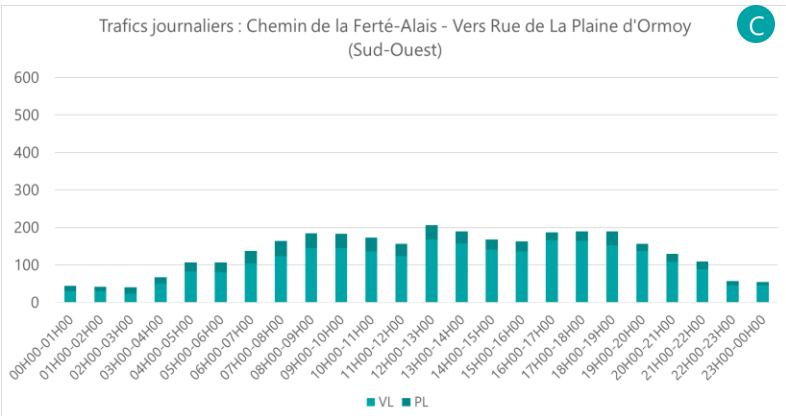
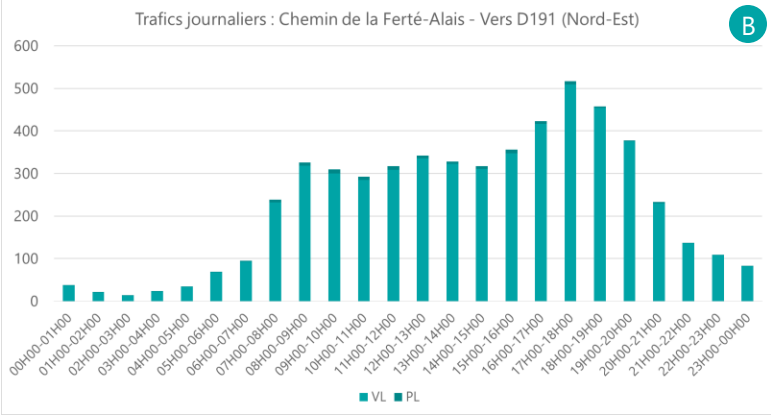
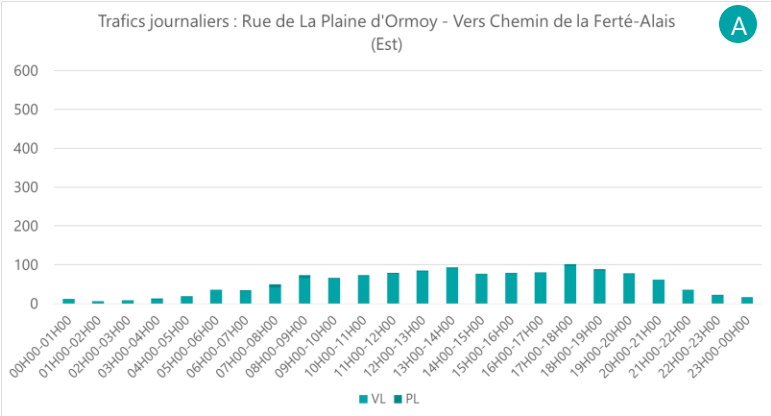
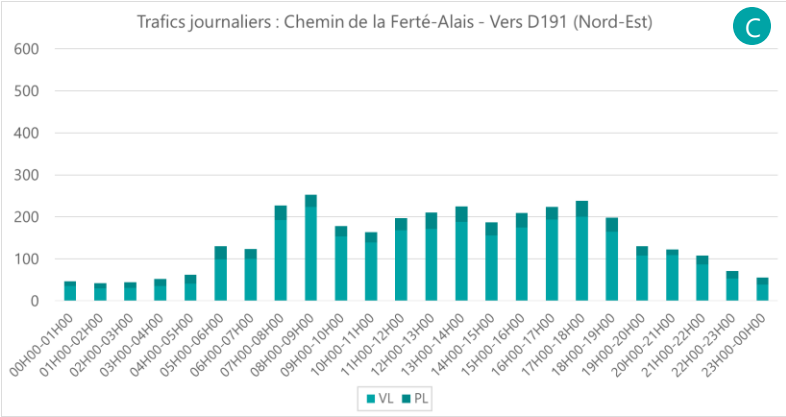
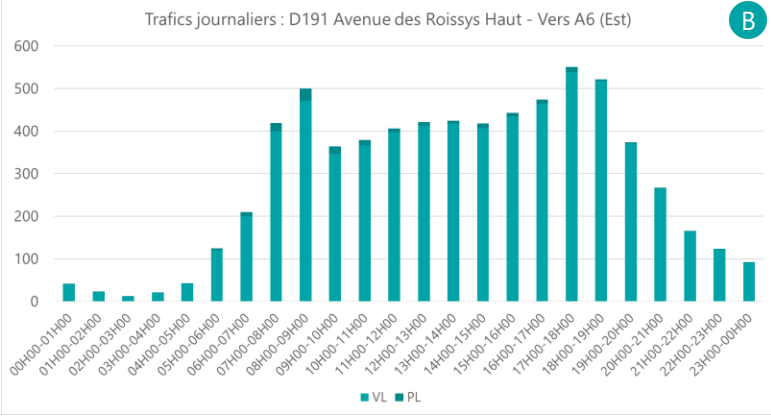
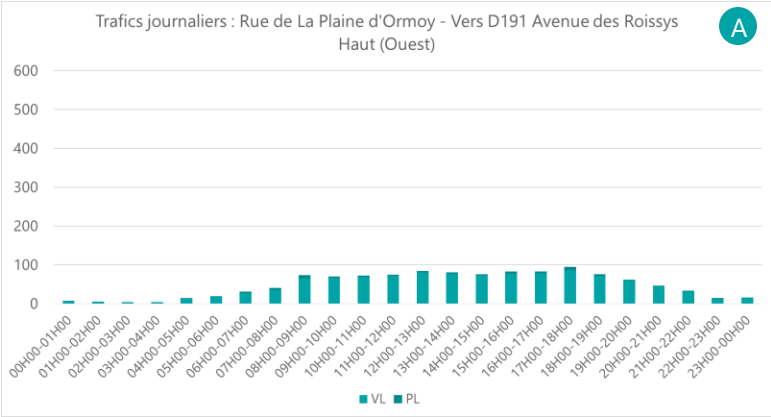


Les relevés ont été effectués :

- le mardi 14 février 2023 (7h00-8h00 le matin et 17h30-18h30 le soir) pour les postes directionnels
- entre le lundi 12 et le lundi 20 décembre, TV et PL, pour les postes automatiques

CENTRE BUS D'ORMOY

Comptages : les trafics journaliers



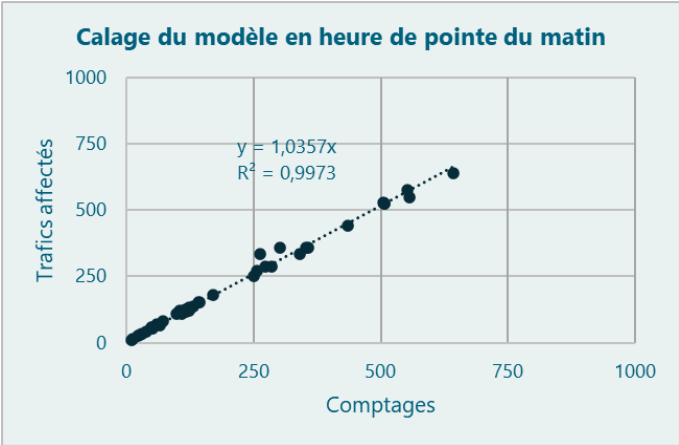
CENTRE BUS D'ORMOY

Calage du modèle - HPM



- Le GEH est un indicateur entre flux affectés et comptages observés par tronçon, la valeur en % représente l'écart avec le comptage
- 100% des GEH sont inférieurs à 5 ➔ bonne corrélation entre comptages et modèle
- Le R^2 (objectif entre 0,85 et 1) de la régression linéaire du calage en HPM est de 0,99 ➔ corrélation à 99% avec l'ensemble des points

Calage en GEH	
Nb de comptages	45
GEH Inférieur à 5	100%
GEH Inférieur à 10	100%
Corrélation Trafics / Comptages	
Droite de régression	1,036
Coefficient de corrélation	0,994



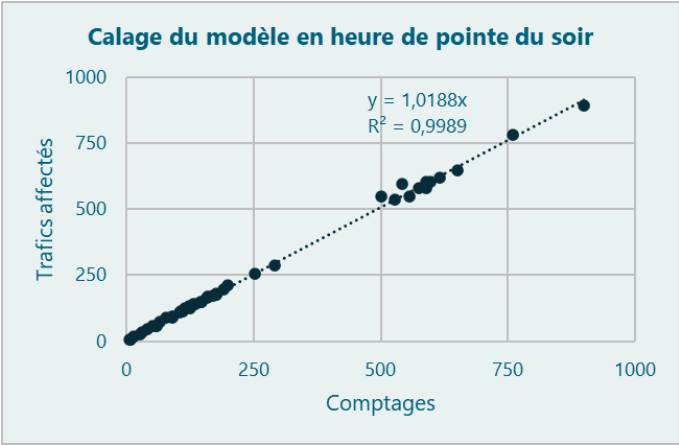
CENTRE BUS D'ORMOY

Calage du modèle - HPS



■ Les valeurs du GEH et la régression linéaire indiquent qu'il existe, comme en HPM, une très bonne corrélation entre les comptages et le modèle en HPS

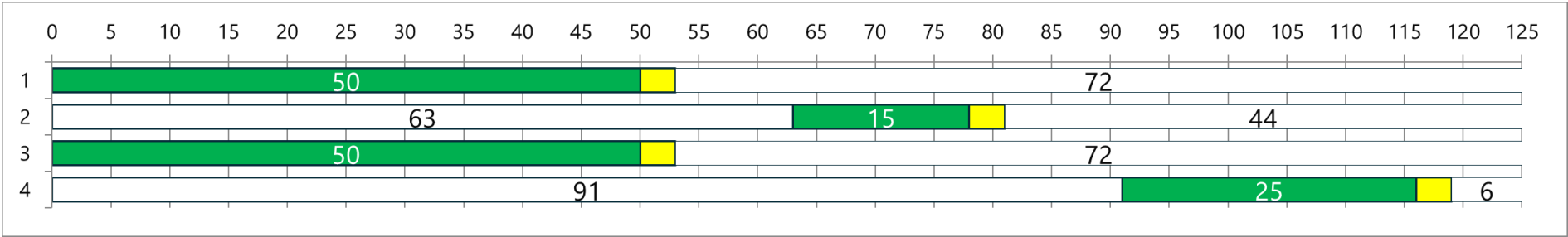
Calage en GEH	
Nb de comptages	47
GEH Inférieur à 5	100%
GEH Inférieur à 10	100%
Corrélation Trafics / Comptages	
Droite de régression	1,019
Coefficient de corrélation	0,998



CENTRE BUS D'ORMOY

Programmation du carrefour à feux

- Nous avons relevé les temps de vert, les temps de dégagement et la durée du cycle afin de reconstituer la programmation des feux ci-dessous
 - 1 : RD191 est
 - 2 : Route de la Plaine d'Ormoy
 - 3 : RD191 ouest
 - 4 : Rue des Moques Tonneaux

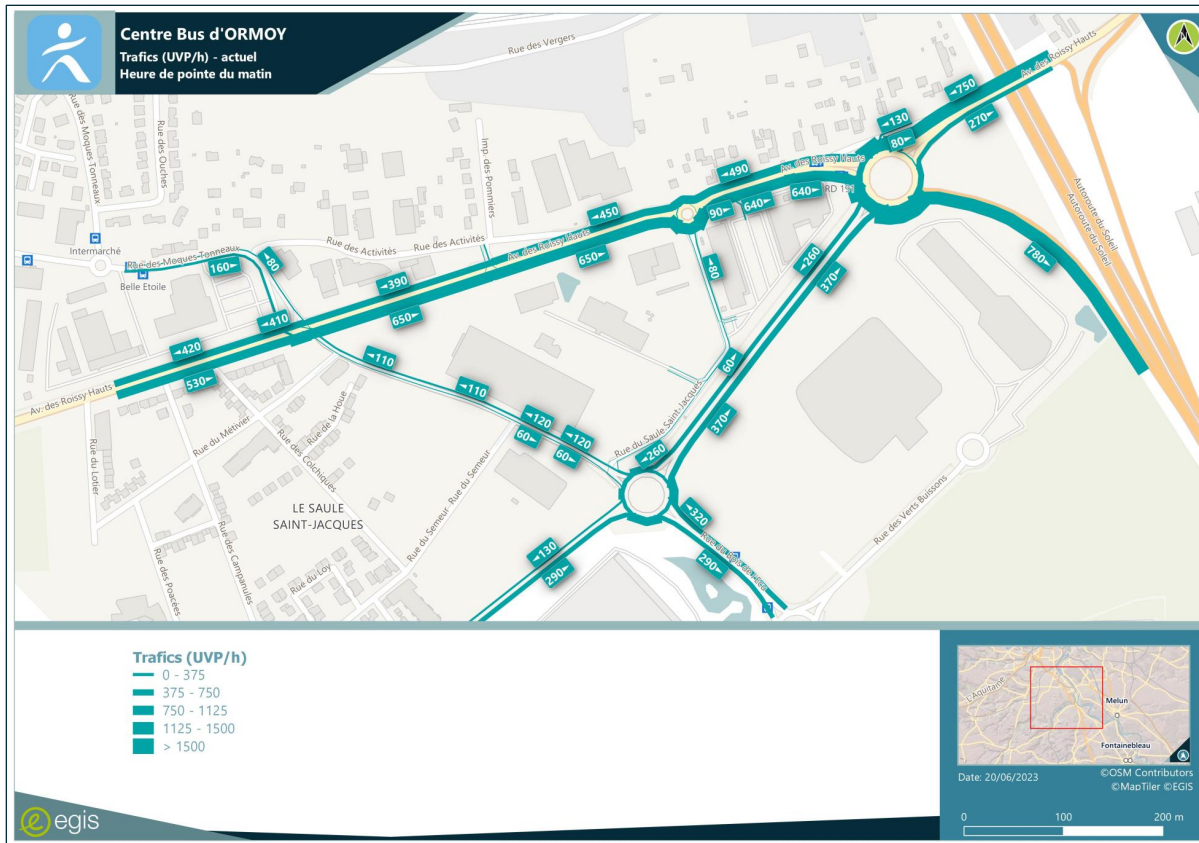




SITUATION ACTUELLE

CENTRE BUS D'ORMOY

Traffic modélisés – Situation actuelle HPM



Près de 2050 véh/h rentrent au périmètre via :

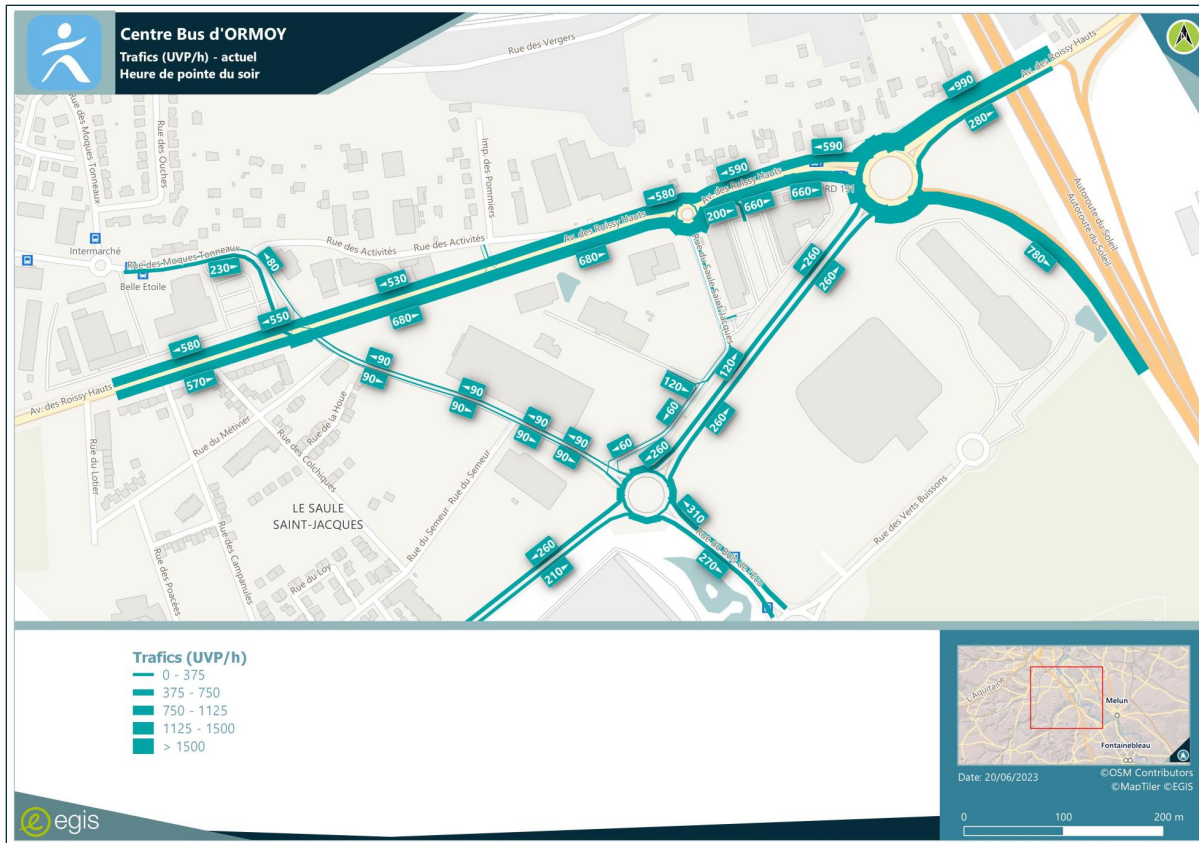
- La RD191 est (750 véh/h)
- La RD191 ouest (530 véh/h)
- Rue des Moques Tonneaux (160 véh/h)
- Chemin de la Ferté-Alais (290 véh/h)
- Rue du Bois de l'Ecu (320 véh/h)

Le trafic est plus important sur les axes structurant du secteur

- D191 supporte un trafic d'environ de 750 UVP/h à l'est et 530 UVP/h à l'ouest
- La bretelle d'accès A6 supporte un trafic d'environ de 780 UVP/h

CENTRE BUS D'ORMOY

Traffics modélisés – Situation actuelle HPS



Près de 2310 véh/h rentrent au périmètre via :

- La RD191 est (990 véh/h)
- La RD191 ouest (570 véh/h)
- Rue des Moques Tonneaux (230 véh/h)
- Chemin de la Ferté-Alais (210 véh/h)
- Rue du Bois de l'Ecu (310 véh/h)

Le trafic est plus important sur les axes structurant du secteur

- D191 supporte un trafic d'environ de 990 UVP/h à l'est et 570 UVP/h à l'ouest
- La bretelle d'accès A6 supporte un trafic d'environ de 780 UVP/h

CENTRE BUS D'ORMOY

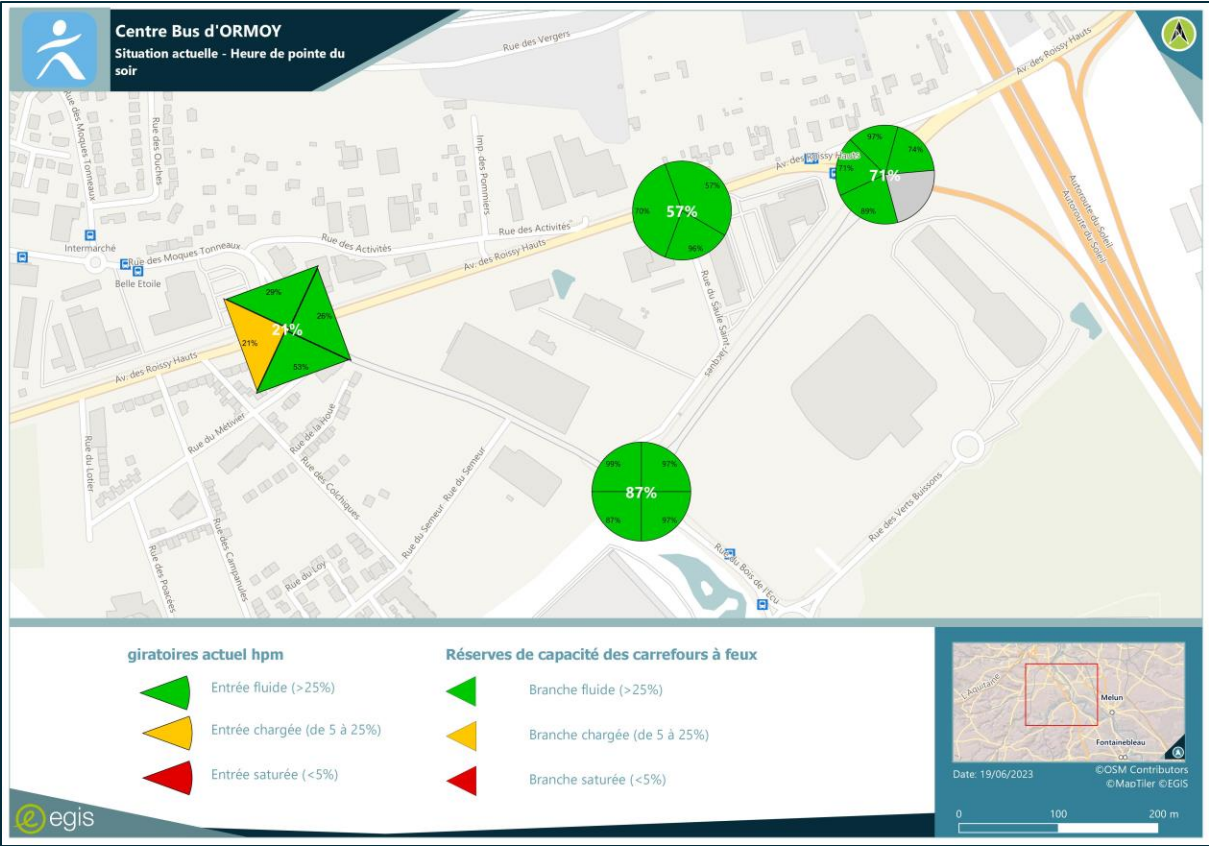
Analyses de capacité des carrefours – Situation actuelle HPM



L'ensemble des carrefours et giratoires disposent d'une réserve de capacité confortable en heure de pointe du matin, garantissant un fonctionnement théorique fluide du secteur.

CENTRE BUS D'ORMOY

Analyses de capacité des carrefours - Situation actuelle HPS

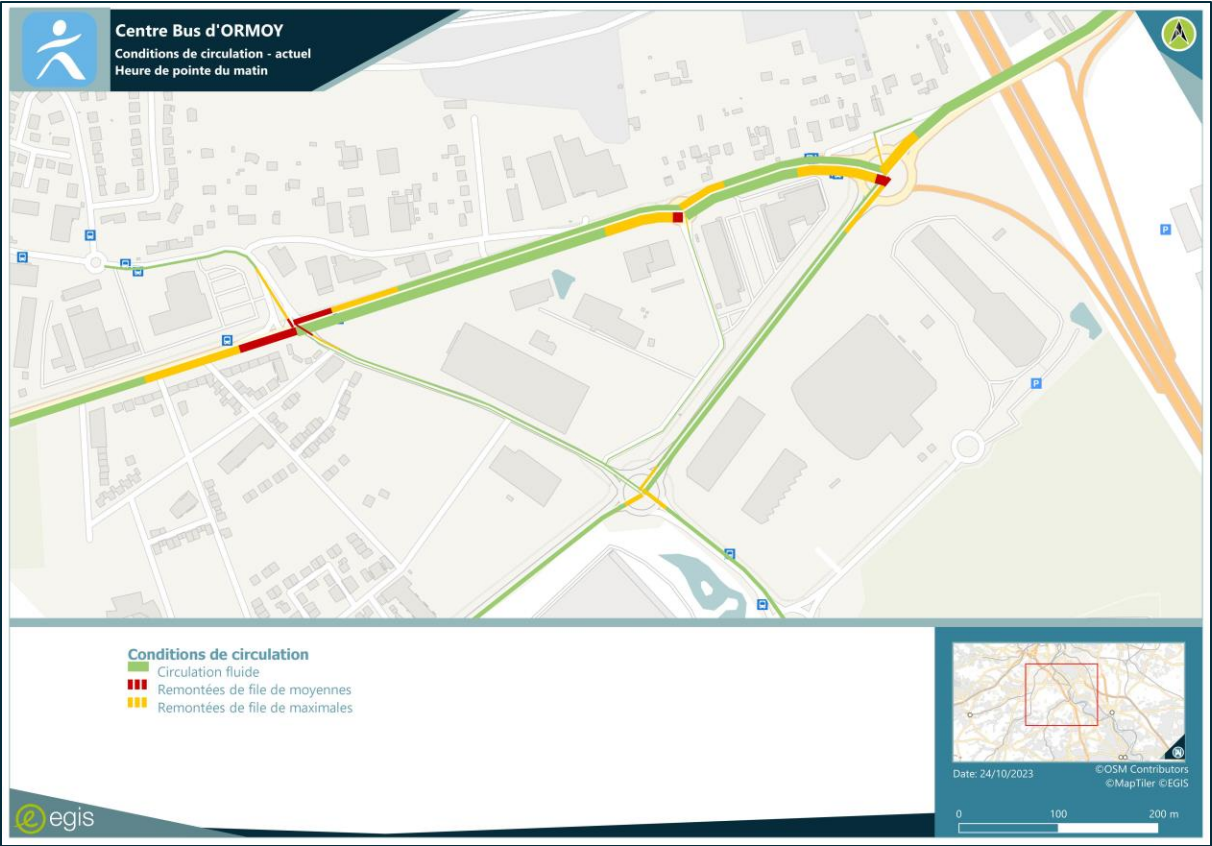


L'ensemble des giratoires disposent de réserves de capacité confortable en heure de pointe du soir.

Le carrefour à feux dispose d'une capacité limitée sur la RD191 depuis l'ouest – mais la réserve de capacité globale du carrefour est satisfaisante (21%).

CENTRE BUS D'ORMOY

Analyses dynamiques de circulation – Situation actuelle HPM



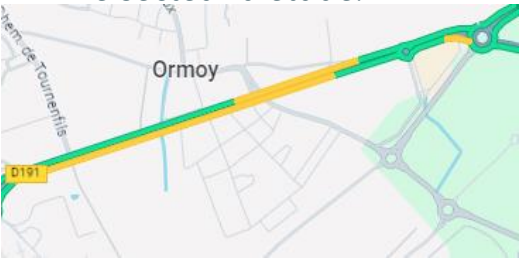
RD191 x Rte Ormoy - HPM	Demande	Offre	Déficit	Retards (mm:ss)		Remontées de file	
				moy.	max.	moy.	max.
RD191 ouest	480 u.v.	460 u.v.	-	00:36	01:11	60 m.	160 m.
RD191 est	340 u.v.	340 u.v.	-	00:31	01:09	40 m.	110 m.
Rue des Moques Tonneaux	150 u.v.	160 u.v.	-	00:46	01:30	10 m.	70 m.
Rte de la Plaine Ormoy	110 u.v.	110 u.v.	-	00:45	01:47	20 m.	50 m.

RD191 x ZAC - HPM	Demande	Offre	Déficit	Retards (mm:ss)		Remontées de file	
				moy.	max.	moy.	max.
RD191 ouest	600 u.v.	590 u.v.	-	00:04	00:07	10 m.	80 m.
RD191 est	430 u.v.	420 u.v.	-	00:02	00:04	0 m.	50 m.
Rue du Saule Saint-Jacques	70 u.v.	60 u.v.	-	00:05	00:18	0 m.	20 m.

RD191 x A6 - HPM	Demande	Offre	Déficit	Retards (mm:ss)		Remontées de file	
				moy.	max.	moy.	max.
RD191 ouest	580 u.v.	580 u.v.	-	00:04	00:09	10 m.	90 m.
RD191 est	600 u.v.	600 u.v.	-	00:02	00:04	0 m.	50 m.
Local	100 u.v.	110 u.v.	-	00:03	00:07	0 m.	40 m.
Chemin de la Ferte-Alais	280 u.v.	300 u.v.	-	00:08	00:22	10 m.	70 m.

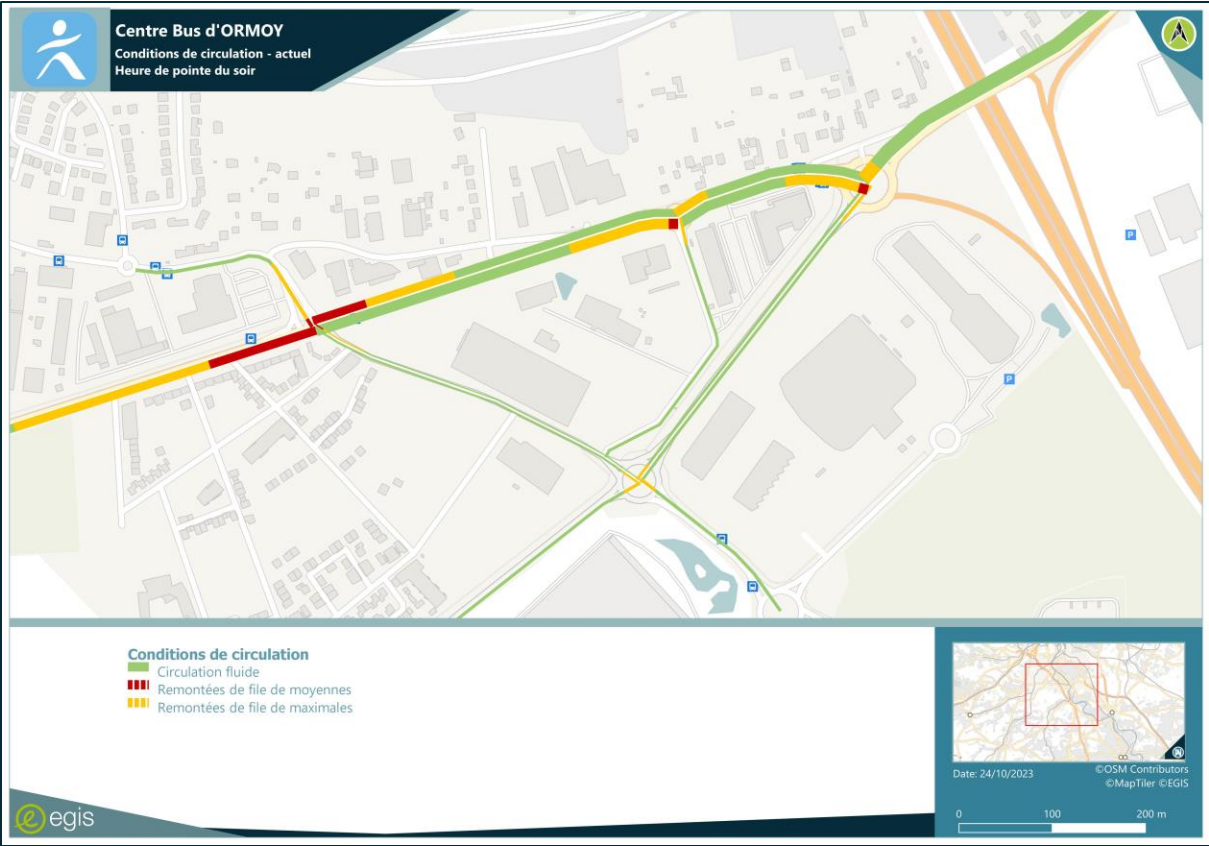
Rte Ormoy x Deviation - HPM	Demande	Offre	Déficit	Retards (mm:ss)		Remontées de file	
				moy.	max.	moy.	max.
Chemin de la Ferte-Alais est	160 u.v.	160 u.v.	-	00:02	00:06	0 m.	30 m.
Chemin de la Ferte-Alais ouest	270 u.v.	290 u.v.	-	00:03	00:07	0 m.	20 m.
Rue du Bois de l'Ecu	230 u.v.	240 u.v.	-	00:02	00:05	0 m.	30 m.
Rue de la Plaine d'Ormoy	60 u.v.	60 u.v.	-	00:00	00:01	0 m.	0 m.

■ Les conditions de circulation sont globalement fluides sur le secteur d'étude.



CENTRE BUS D'ORMOY

Analyses dynamiques de circulation – Situation actuelle HPS



RD191 x Rte Ormoy - HPS	Demande	Offre	Déficit	Retards (mm:ss)		Remontées de file	
				moy.	max.	moy.	max.
RD191 ouest	550 u.v.	530 u.v.	-	01:08	02:32	120 m.	340 m.
RD191 est	520 u.v.	500 u.v.	-	00:35	01:10	60 m.	160 m.
Rue des Moques Tonneaux	230 u.v.	220 u.v.	-	00:52	01:37	10 m.	80 m.
Rte de la Plaine Ormoy	80 u.v.	80 u.v.	-	00:45	01:41	10 m.	60 m.

RD191 x ZAC - HPS	Demande	Offre	Déficit	Retards (mm:ss)		Remontées de file	
				moy.	max.	moy.	max.
RD191 ouest	660 u.v.	640 u.v.	-	00:04	00:09	10 m.	120 m.
RD191 est	570 u.v.	570 u.v.	-	00:02	00:04	0 m.	40 m.
Rue du Saule Saint-Jacques	190 u.v.	180 u.v.	-	00:06	00:19	0 m.	30 m.

RD191 x A6 - HPS	Demande	Offre	Déficit	Retards (mm:ss)		Remontées de file	
				moy.	max.	moy.	max.
RD191 ouest	640 u.v.	620 u.v.	-	00:04	00:08	10 m.	90 m.
RD191 est	890 u.v.	890 u.v.	-	00:02	00:04	0 m.	20 m.
Local	10 u.v.	10 u.v.	-	00:04	00:10	0 m.	0 m.
Chemin de la Ferte-Alais	180 u.v.	170 u.v.	-	00:07	00:21	0 m.	50 m.

Rte Ormoy x Deviation - HPS	Demande	Offre	Déficit	Retards (mm:ss)		Remontées de file	
				moy.	max.	moy.	max.
Chemin de la Ferte-Alais est	170 u.v.	170 u.v.	-	00:02	00:06	0 m.	20 m.
Chemin de la Ferte-Alais ouest	200 u.v.	190 u.v.	-	00:02	00:07	0 m.	20 m.
Rue du Bois de l'Ecu	210 u.v.	210 u.v.	-	00:01	00:04	0 m.	20 m.
Rue de la Plaine d'Ormoy	130 u.v.	130 u.v.	-	00:01	00:02	0 m.	20 m.

- Les retards sont globalement acceptables, seul l'écoulement de la RD191 ouest présente des temps d'attente maximaux de l'ordre d'un cycle de feux.
- Les remontées de files sont acceptables et ne présentent pas d'interaction entre les différents carrefours du secteur d'étude, seul l'écoulement de la RD191 ouest présente des remontées de file d'une longueur moyenne de 120m

CENTRE BUS D'ORMOY

Synthèse - Situation actuelle

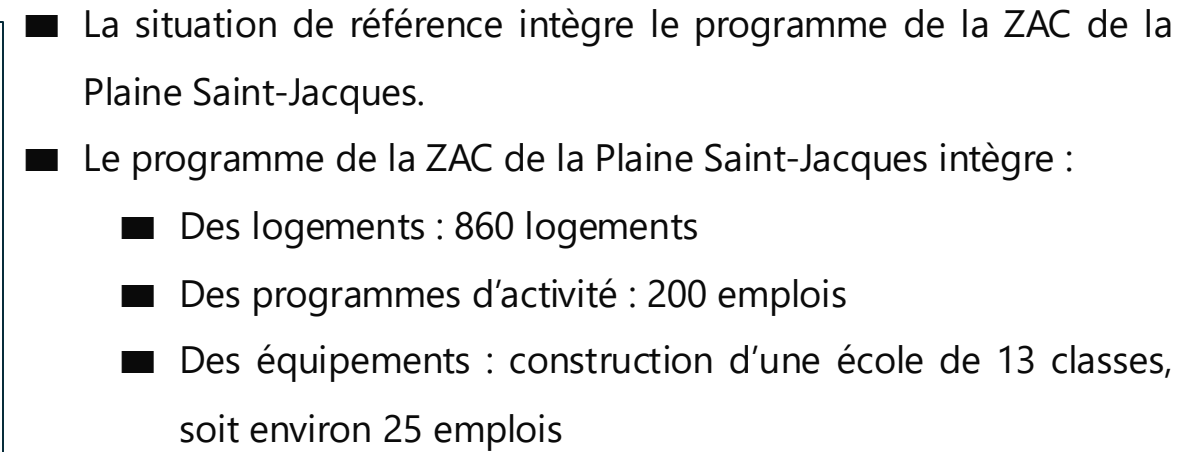
- Les trois giratoires présentent des réserves de capacité suffisantes pour garantir leur fluidité
- Le carrefour RD191 x rue de la Plaine d'Ormoys présente des réserves de capacité suffisantes sur toutes ses branches en heure de pointe du matin
- En heure de pointe du soir, en revanche, la branche RD191 ouest atteint la limite haute de la zone de vigilance – des ralentissements sont possibles au plus fort de l'heure de pointe
- Les retards sont globalement acceptables, seul l'écoulement de la RD191 ouest présente des temps d'attente maximaux de l'ordre d'un cycle de feux en HPS
- Les remontées de files sont acceptables et ne présentent pas d'interaction entre les différents carrefours du secteur d'étude, seul l'écoulement de la RD191 ouest présente des remontées de file d'une longueur moyenne de 120m en HPS pouvant dépasser 300m



SITUATION RÉFÉRENCE

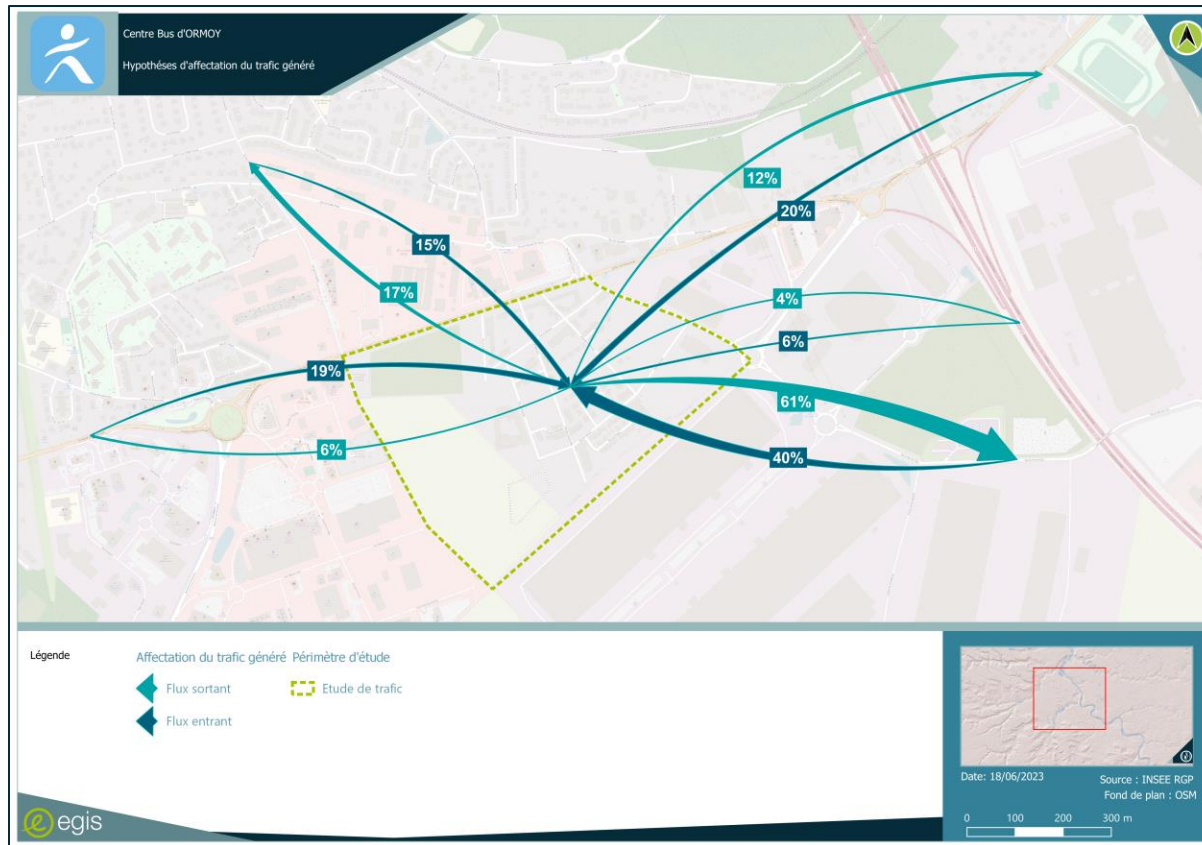
—

Génération de trafic – Situation de référence



CENTRE BUS D'ORMOY

Affectation du trafic généré – Situation de référence



- Le trafic qui résultera de la ZAC est affectée en se basant sur les déplacements domicile-travail effectués depuis ou vers Ormoir (données INSEE, RGP)
- Le principal effet des flux de véhicules générés se concentrera principalement sur la rue du Bois de l'Ecu, en direction de l'échangeur du Coudray sur l'A6. Les conséquences sur la RD 191 devraient demeurer relativement limitées.

CENTRE BUS D'ORMOY

Traffics modélisés – Situation référence HPM



Près de 2220 véh/h rentrent au périmètre via :

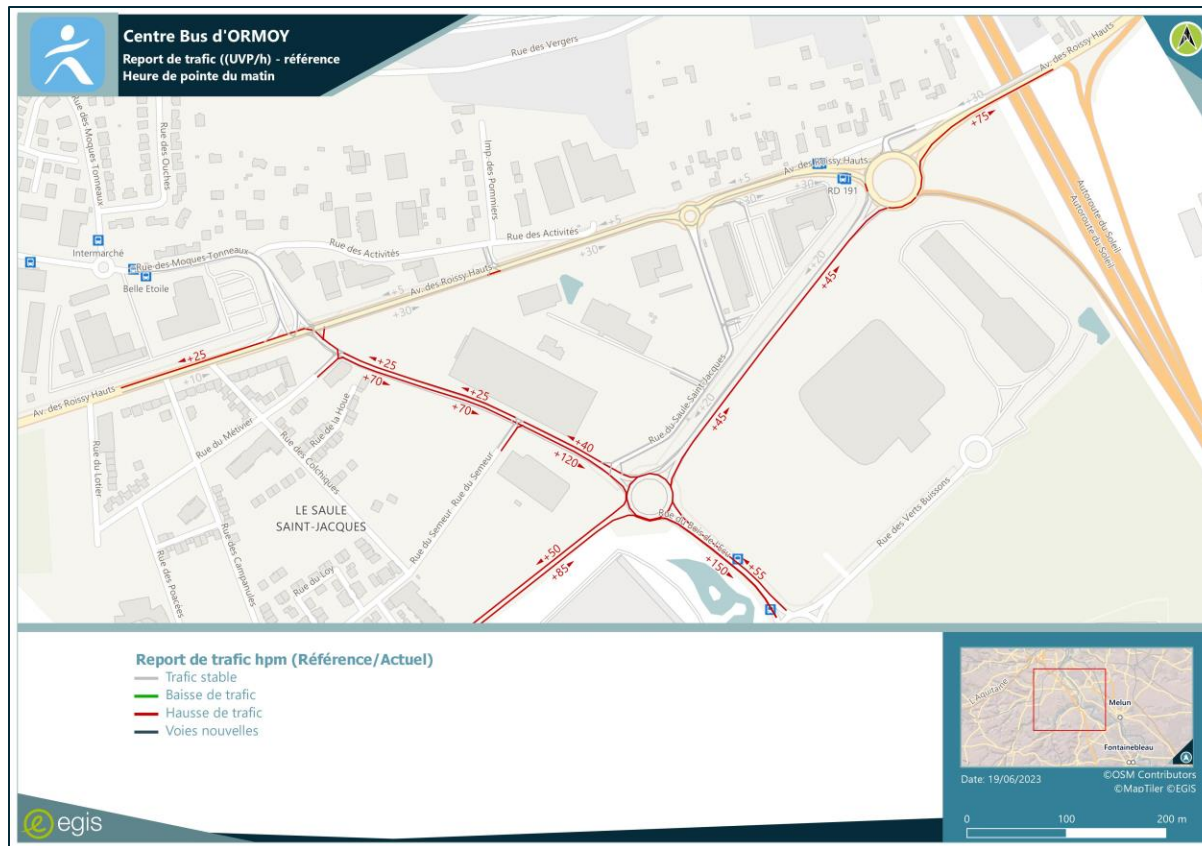
- La RD191 est (780 véh/h)
- La RD191 ouest (540 véh/h)
- Rue des Moques Tonneaux (160 véh/h)
- Chemin de la Ferté-Alais (370 véh/h)
- Rue du Bois de l'Ecu (370 véh/h)

Le trafic est plus important sur les axes structurant du secteur

- D191 supporte un trafic d'environ de 780 UVP/h à l'est et 540 UVP/h à l'ouest
- La bretelle d'accès A6 supporte un trafic d'environ de 780 UVP/h

CENTRE BUS D'ORMOY

Report de trafic HPM – Situation référence / actuel



- En situation de référence, en heure de pointe de matin :
 - Un trafic maîtrisé et globalement constant sur l'ensemble des axes du périmètre d'étude
 - Une légère augmentation des trafics sur la Rue du Bois de l'Ecu et sur le Chemin de la Ferté-Alais ouest

CENTRE BUS D'ORMOY

Traffics modélisés – Situation référence HPS



Près de 2560 véh/h rentrent au périmètre via :

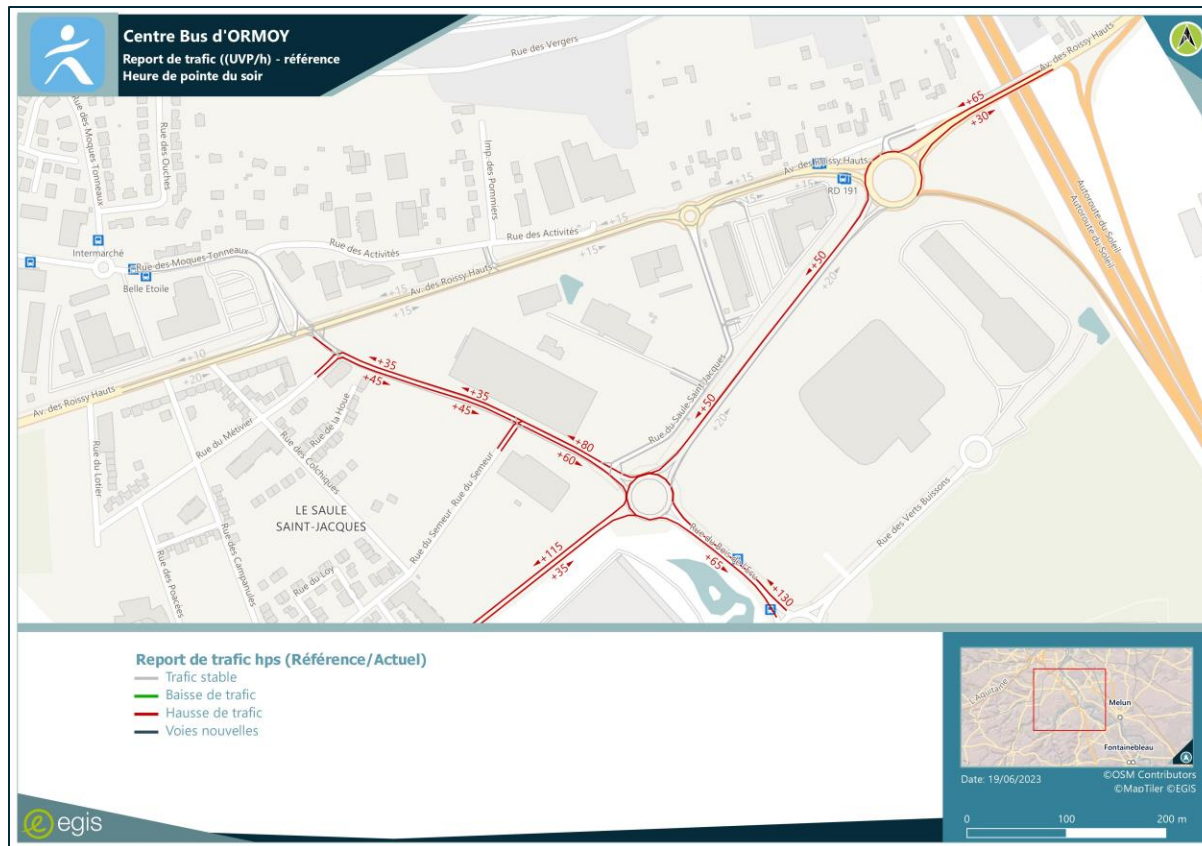
- La RD191 est (1060 véh/h)
- La RD191 ouest (590 véh/h)
- Rue des Moques Tonneaux (230 véh/h)
- Chemin de la Ferté-Alais (240 véh/h)
- Rue du Bois de l'Ecu (440 véh/h)

Le trafic est plus important sur les axes structurant du secteur

- D191 supporte un trafic d'environ de 1060 UVP/h à l'est et 590 UVP/h à l'ouest
- La bretelle d'accès A6 supporte un trafic d'environ de 780 UVP/h

CENTRE BUS D'ORMOY

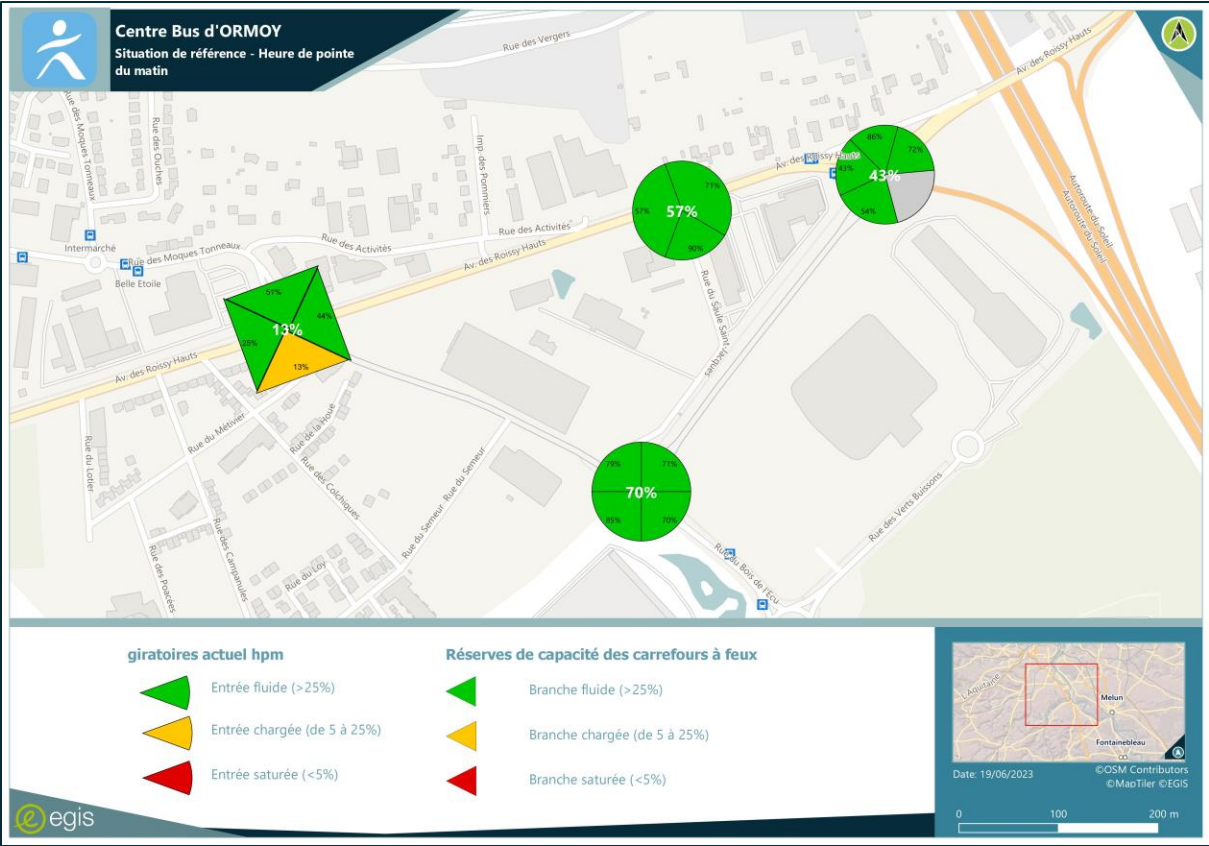
Report de trafic HPS – Situation référence / actuel



- En situation de référence, en heure de pointe de soir :
 - Un trafic maîtrisé et globalement constant sur l'ensemble des axes du périmètre d'étude
 - Une légère augmentation des trafics sur la Rue du Bois de l'Ecu et sur le Chemin de la Ferté-Alais ouest et est

CENTRE BUS D'ORMOY

Analyses de capacité des carrefours – Situation référence HPM

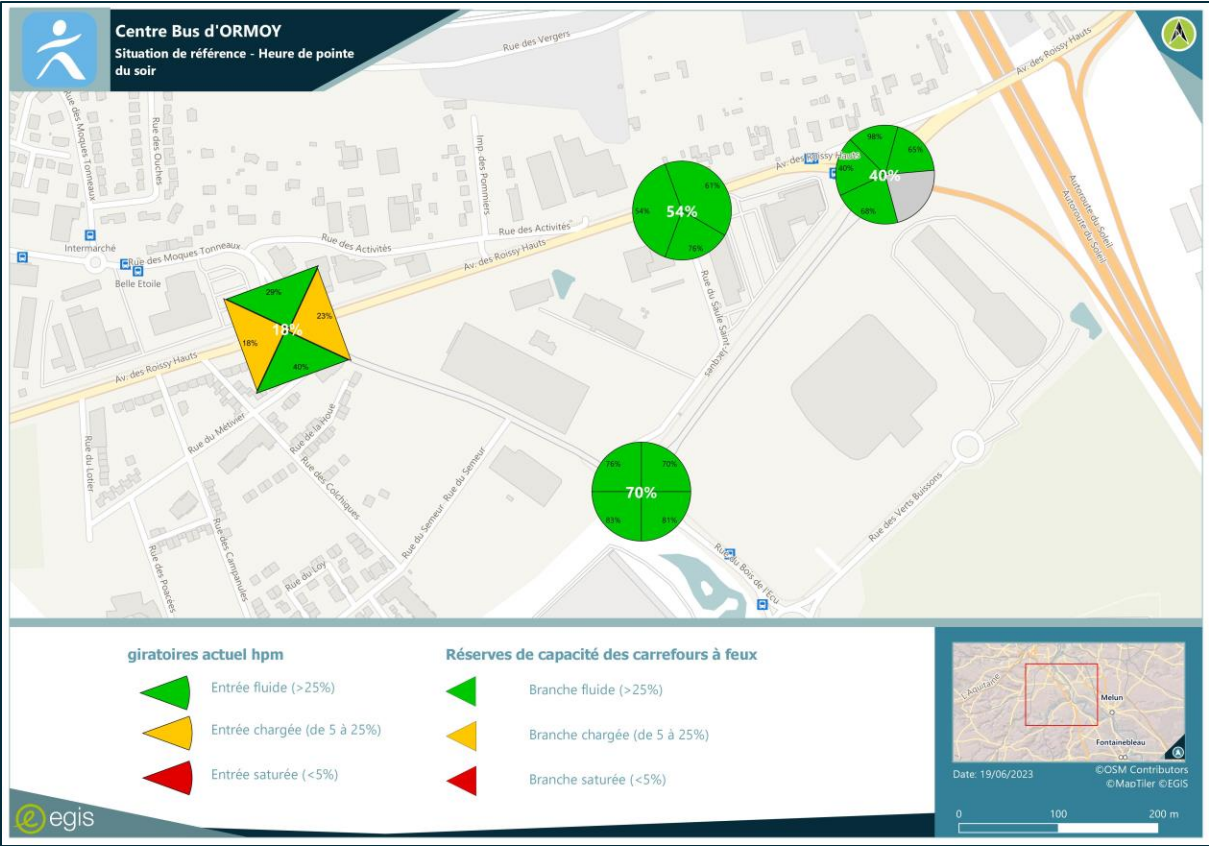


Les trois giratoires, sur le périmètre d'étude, présentent de bonnes réserves de capacité, et devraient rester fluides.

Le carrefour à feux dispose, en HPM, d'une capacité limitée sur la route de Plaine d'Ormoir

CENTRE BUS D'ORMOY

Analyses de capacité des carrefours – Situation référence HPS



Les trois giratoires, sur le périmètre d'étude, présentent de bonnes réserves de capacité, et ils devraient rester fluides.

Le carrefour à feux présente des réserves de capacité limitées sur les 2 branches de la RD191

CENTRE BUS D'ORMOY

Analyses dynamiques de circulation – Situation référence HPM



RD191 x Rte Ormoy - HPM	Demande	Offre	Déficit	Retards (mm:ss)		Remontées de file	
				moy.	max.	moy.	max.
RD191 ouest	490 u.v.	460 u.v.	-	00:35	01:11	60 m.	160 m.
RD191 est	350 u.v.	350 u.v.	-	00:34	01:11	40 m.	130 m.
Rue des Moques Tonneaux	150 u.v.	140 u.v.	-	00:46	01:30	10 m.	60 m.
Rte de la Plaine Ormoy	160 u.v.	160 u.v.	-	00:52	01:51	50 m.	120 m.

RD191 x ZAC - HPM	Demande	Offre	Déficit	Retards (mm:ss)		Remontées de file	
				moy.	max.	moy.	max.
RD191 ouest	630 u.v.	600 u.v.	-	00:04	00:08	10 m.	100 m.
RD191 est	430 u.v.	440 u.v.	-	00:02	00:03	0 m.	40 m.
Rue du Saule Saint-Jacques	70 u.v.	60 u.v.	-	00:04	00:13	0 m.	20 m.

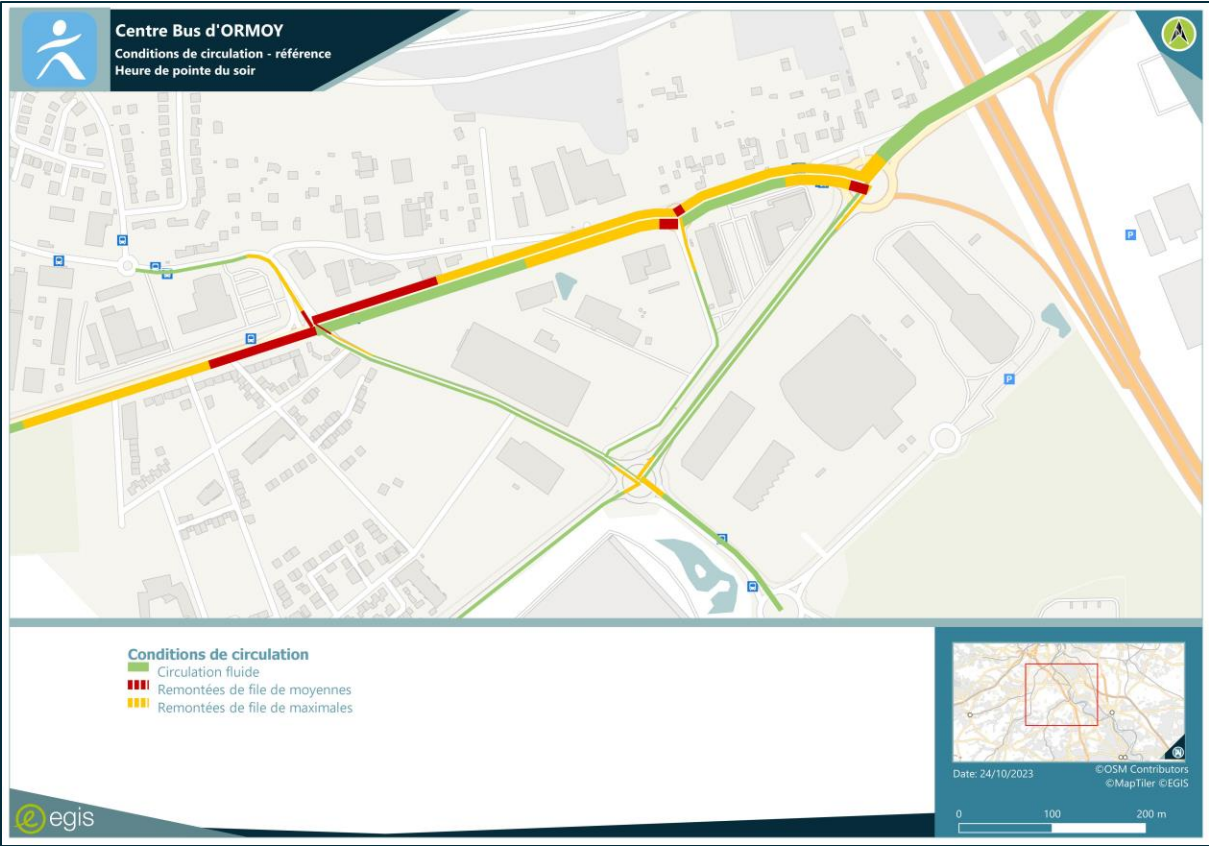
RD191 x A6 - HPM	Demande	Offre	Déficit	Retards (mm:ss)		Remontées de file	
				moy.	max.	moy.	max.
RD191 ouest	610 u.v.	590 u.v.	-	00:04	00:09	10 m.	100 m.
RD191 est	630 u.v.	620 u.v.	-	00:02	00:04	0 m.	40 m.
Local	100 u.v.	100 u.v.	-	00:03	00:07	0 m.	30 m.
Chemin de la Ferte-Alais	330 u.v.	320 u.v.	-	00:08	00:21	10 m.	60 m.

Rte Ormoy x Deviation - HPM	Demande	Offre	Déficit	Retards (mm:ss)		Remontées de file	
				moy.	max.	moy.	max.
Chemin de la Ferte-Alais est	180 u.v.	170 u.v.	-	00:02	00:06	0 m.	40 m.
Chemin de la Ferte-Alais ouest	360 u.v.	350 u.v.	-	00:03	00:08	0 m.	40 m.
Rue du Bois de l Ecu	290 u.v.	290 u.v.	-	00:02	00:05	0 m.	40 m.
Rue de la Plaine d Ormoy	180 u.v.	170 u.v.	-	00:01	00:02	0 m.	20 m.

- Les conditions de circulation sont fluides sur le secteur d'étude
- Le carrefour à feux présente des remontées de file normales, correspondant au stockage durant le temps de rouge du cycle

CENTRE BUS D'ORMOY

Analyses dynamiques de circulation – Situation référence HPS



RD191 x Rte Ormoy - HPS				Retards (mm:ss)		Remontées de file	
	Demande	Offre	Déficit	moy.	max.	moy.	max.
RD191 ouest	570 u.v.	560 u.v.	-	01:08	02:14	120 m.	330 m.
RD191 est	540 u.v.	520 u.v.	-	01:25	02:52	140 m.	550 m.
Rue des Moques Tonneaux	230 u.v.	250 u.v.	-	01:06	02:03	20 m.	110 m.
Rte de la Plaine Ormoy	110 u.v.	100 u.v.	-	00:48	01:45	20 m.	70 m.

RD191 x ZAC - HPS				Retards (mm:ss)		Remontées de file	
	Demande	Offre	Déficit	moy.	max.	moy.	max.
RD191 ouest	670 u.v.	680 u.v.	-	00:05	00:09	20 m.	170 m.
RD191 est	590 u.v.	590 u.v.	-	00:08	00:05	10 m.	230 m.
Rue du Saule Saint-Jacques	190 u.v.	190 u.v.	-	00:08	00:22	0 m.	60 m.

RD191 x A6 - HPS				Retards (mm:ss)		Remontées de file	
	Demande	Offre	Déficit	moy.	max.	moy.	max.
RD191 ouest	650 u.v.	660 u.v.	-	00:05	00:11	20 m.	90 m.
RD191 est	960 u.v.	950 u.v.	-	00:02	00:04	0 m.	30 m.
Local	10 u.v.	10 u.v.	-	00:08	00:21	0 m.	20 m.
Chemin de la Ferte-Alais	190 u.v.	170 u.v.	-	00:08	00:21	0 m.	60 m.

Rte Ormoy x Deviation - HPS				Retards (mm:ss)		Remontées de file	
	Demande	Offre	Déficit	moy.	max.	moy.	max.
Chemin de la Ferte-Alais est	220 u.v.	220 u.v.	-	00:02	00:07	0 m.	30 m.
Chemin de la Ferte-Alais ouest	230 u.v.	220 u.v.	-	00:02	00:07	0 m.	20 m.
Rue du Bois de l'Ecu	350 u.v.	340 u.v.	-	00:02	00:05	0 m.	30 m.
Rue de la Plaine d'Ormoy	190 u.v.	200 u.v.	-	00:01	00:03	0 m.	30 m.

- Sur les deux branches de la RD191 du carrefour à feux, les remontées de file sont marquées
- Le carrefour à feux engendre une retenue sur la RD191 est, qui peut interagir avec le carrefour RD191 x rue du Saule Saint-Jacques et se propager jusqu'au giratoire est d'accès à l'A6

CENTRE BUS D'ORMOY

Synthèse - Situation référence

- Les trois giratoires, conservent de bonnes réserves de capacité, leur fluidité devrait être conservée
- Les réserves de capacité sont dégradées sur le carrefour RD191 x rue de la Plaine d'Ormoy
 - La route de la Plaine d'Ormoy devrait subir des ralentissements en HPM
 - La RD191 devrait subir des ralentissements dans les deux sens de circulation en HPS
- Sur les deux branches de la RD191 du carrefour à feux, les remontées de file maximales sont importantes en HPS.
- Le soir, le carrefour à feux engendre une retenue sur la RD191 est, qui peut interagir avec les deux carrefours à l'est sur la RD191

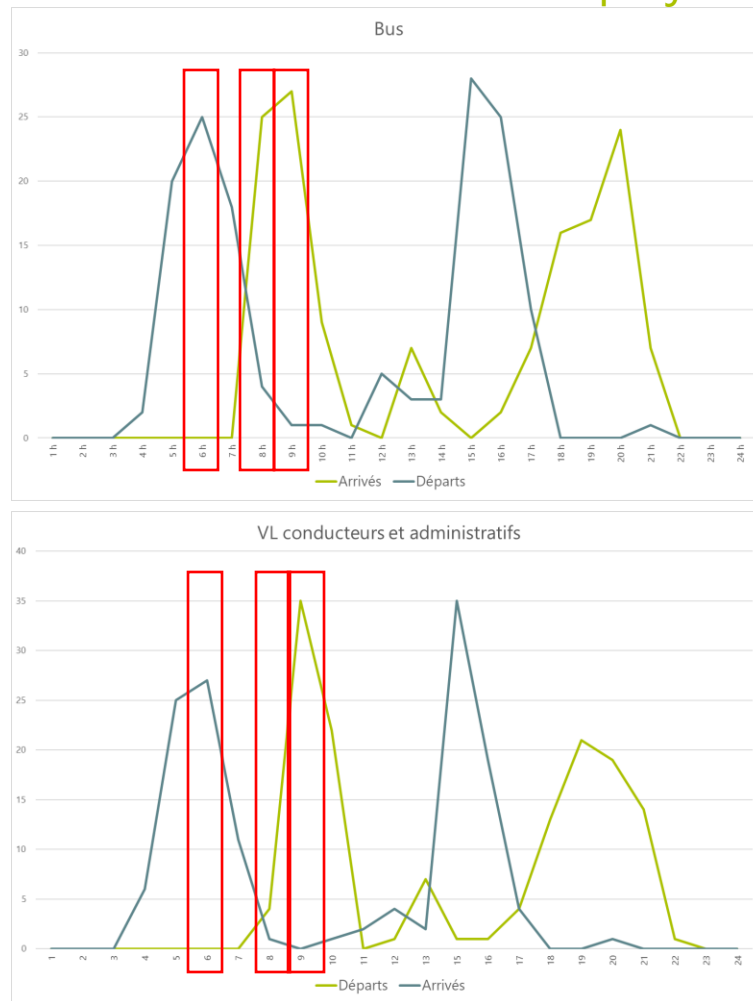
PROJET INITIAL



Analyse des trafics

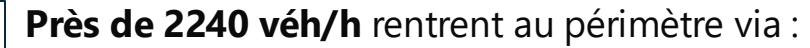
CENTRE BUS D'ORMOY

Génération de trafic – Situation de projet HPM



- Intégration des flux générés par le projet le Centre BUS et affectation de ces trafics sur le réseau routier :
- Affectation des VL conducteurs et des véhicules administratifs en se basant sur les déplacements domicile-travail effectués depuis ou vers Ormoir (données INSEE, RGP);
- 95% des véhicules quittent le dépôt en direction de l'ouest de la RD191 (vers Mennecy), et vice versa pour les trajets de retour vers le dépôt.

Trafics modélisés – Situation projet HPM 8h



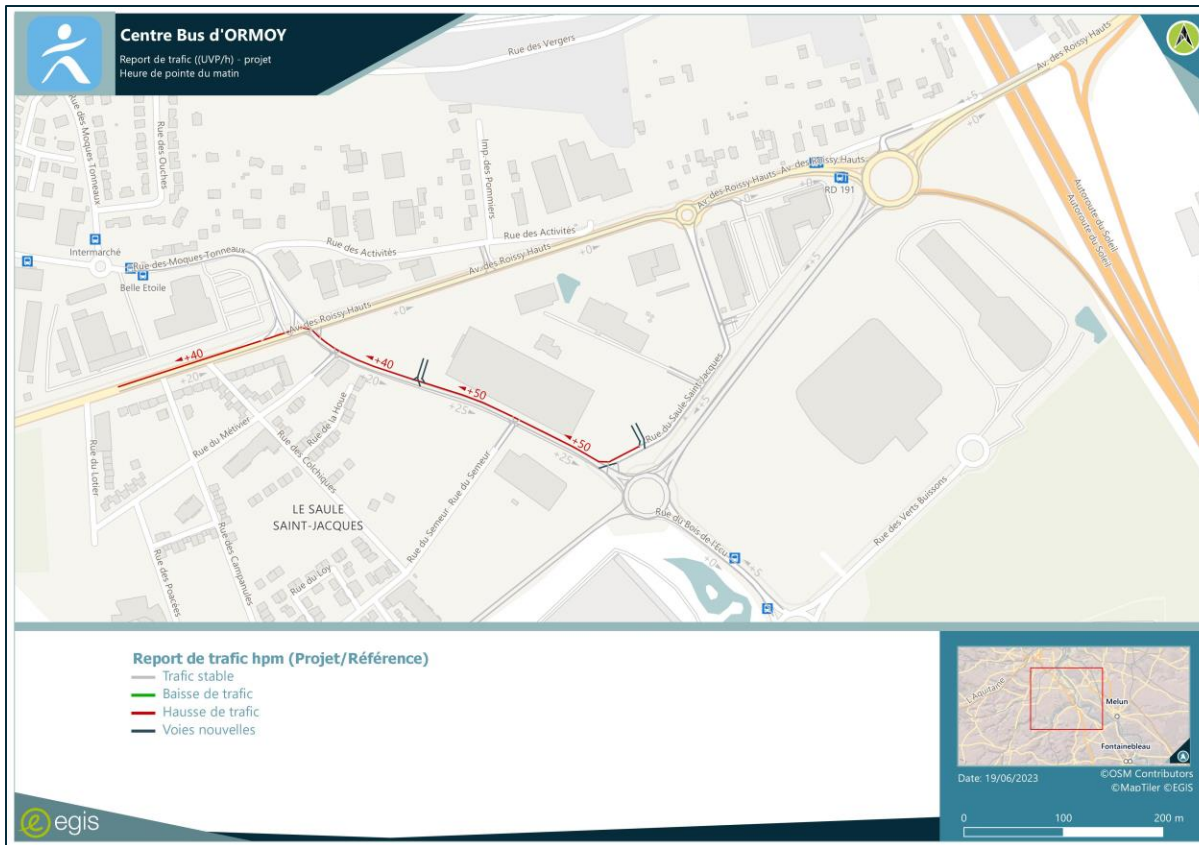
- La RD191 est (790 véh/h)
- La RD191 ouest (540 véh/h)
- Rue des Moques Tonneaux (160 véh/h)
- Chemin de la Ferté-Alais (370 véh/h)
- Rue du Bois de l'Ecu (380 véh/h)

- D191 supporte un trafic d'environ de 790 UVP/h à l'est et 540 UVP/h à l'ouest

- La bretelle d'accès A6 supporte un trafic d'environ de 780 UVP/h

CENTRE BUS D'ORMOY

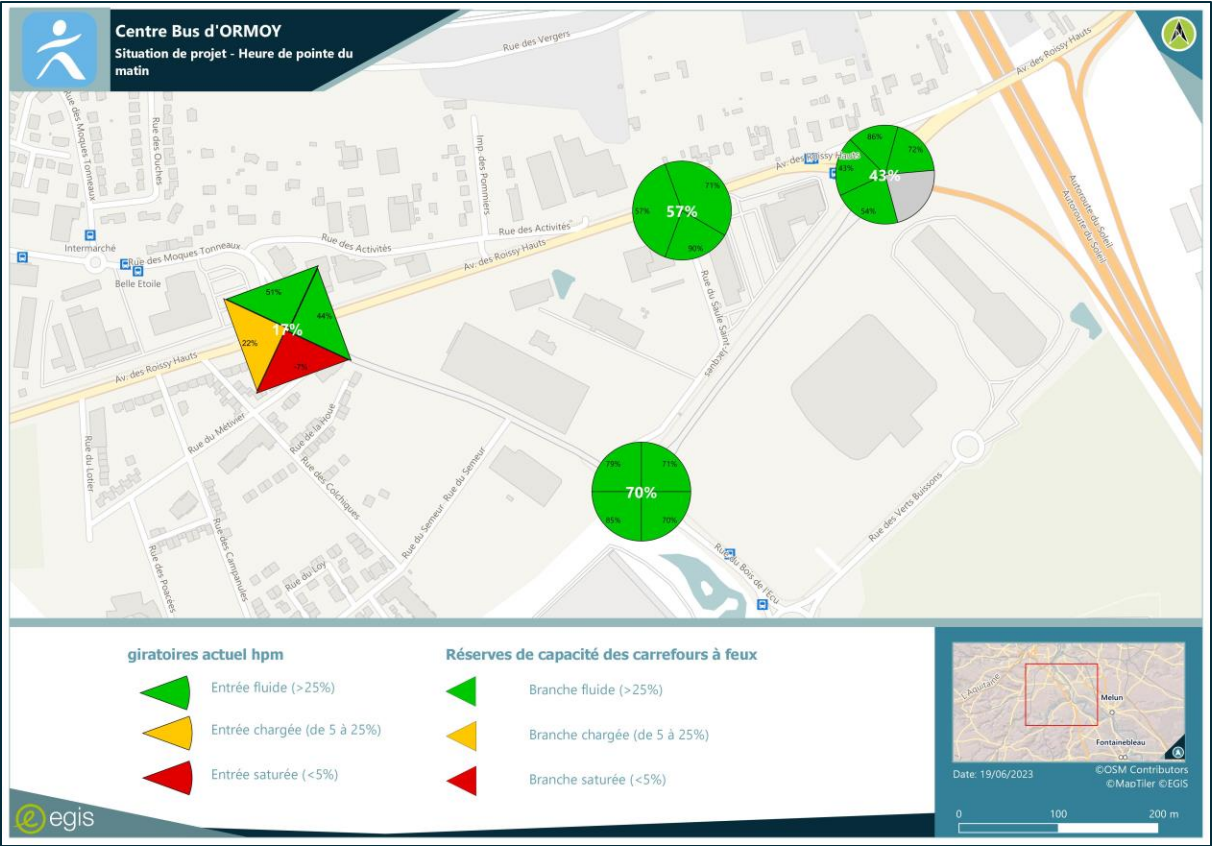
Report de trafic HPM 8h – Situation projet / référence



- En situation de référence, en heure de pointe de matin :
 - Un trafic maîtrisé et globalement constant sur l'ensemble des axes du périmètre d'étude
 - Une légère augmentation des trafics sur la Route de la Plaine d'Ormoir

CENTRE BUS D'ORMOY

Analyses de capacité des carrefours – Situation projet HPM 8h

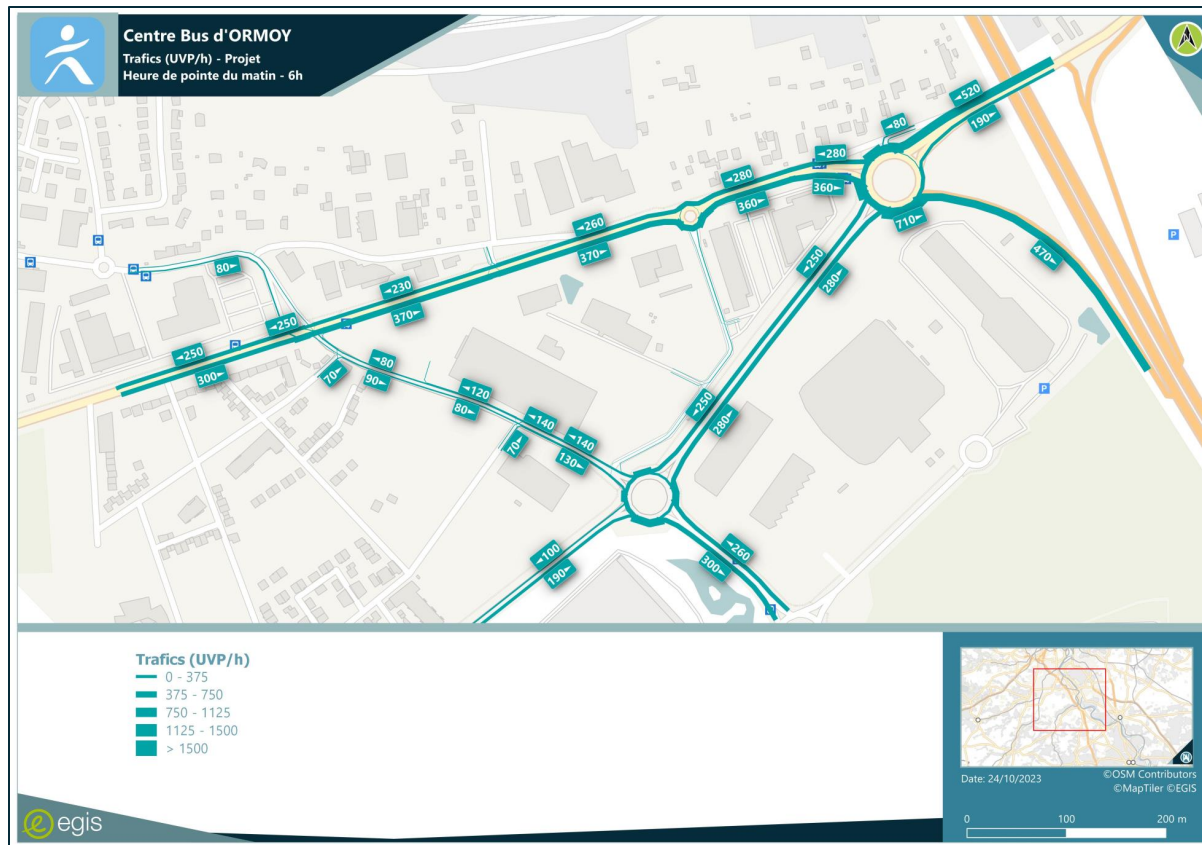


Les trois giratoires, sur le périmètre d'étude, conservent de bonnes réserves de capacité et devraient rester fluides.

Le carrefour à feux sature sur la branche route de la Plaine d'Ormoys et conserve une capacité limitée sur la RD191 depuis l'ouest

CENTRE BUS D'ORMOY

Traffic modélisés – Situation projet HPM 6h



Près de 1350 véh/h rentrent au périmètre via :

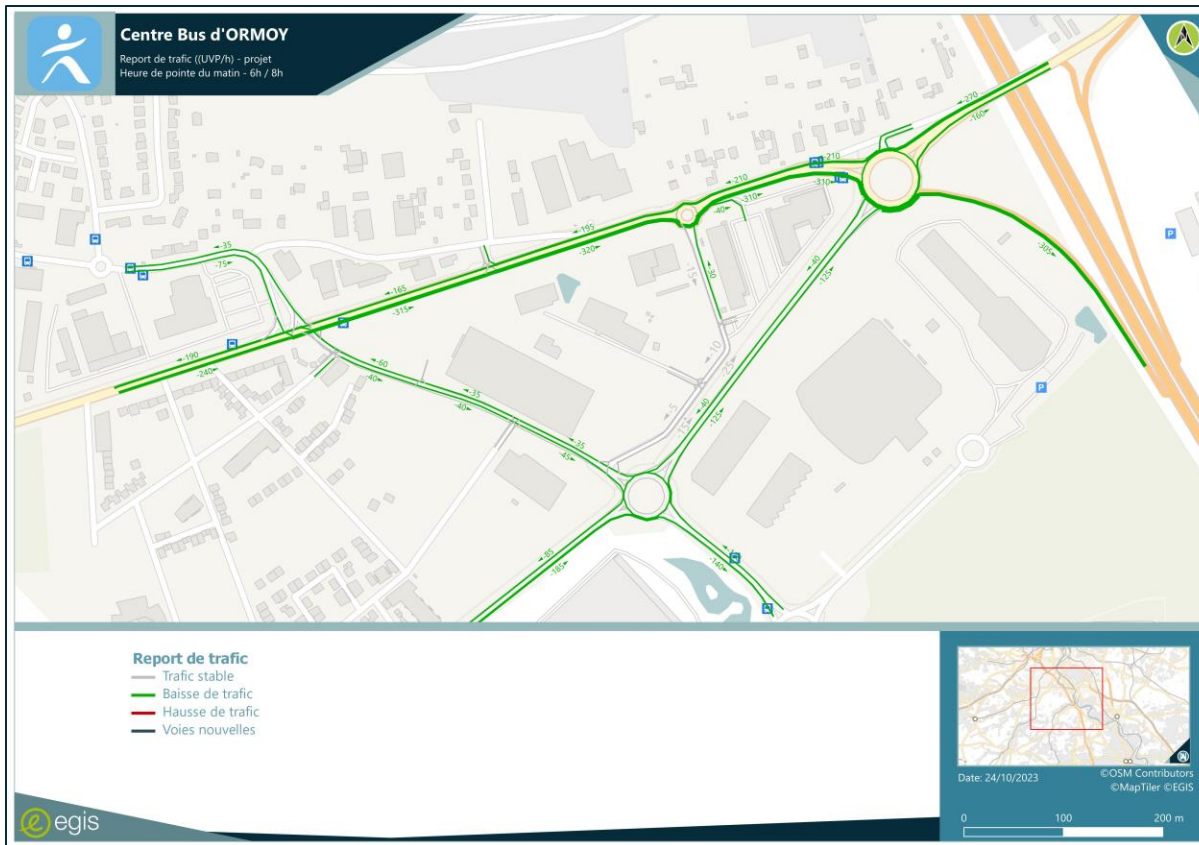
- La RD191 est (520 véh/h)
- La RD191 ouest (300 véh/h)
- Rue des Moques Tonneaux (80 véh/h)
- Chemin de la Ferté-Alais (190 véh/h)
- Rue du Bois de l'Ecu (260 véh/h)

Le trafic est plus important sur les axes structurant du secteur

- D191 supporte un trafic d'environ de 520 UVP/h à l'est et 300 UVP/h à l'ouest
- La bretelle d'accès A6 supporte un trafic d'environ de 470 UVP/h

CENTRE BUS D'ORMOY

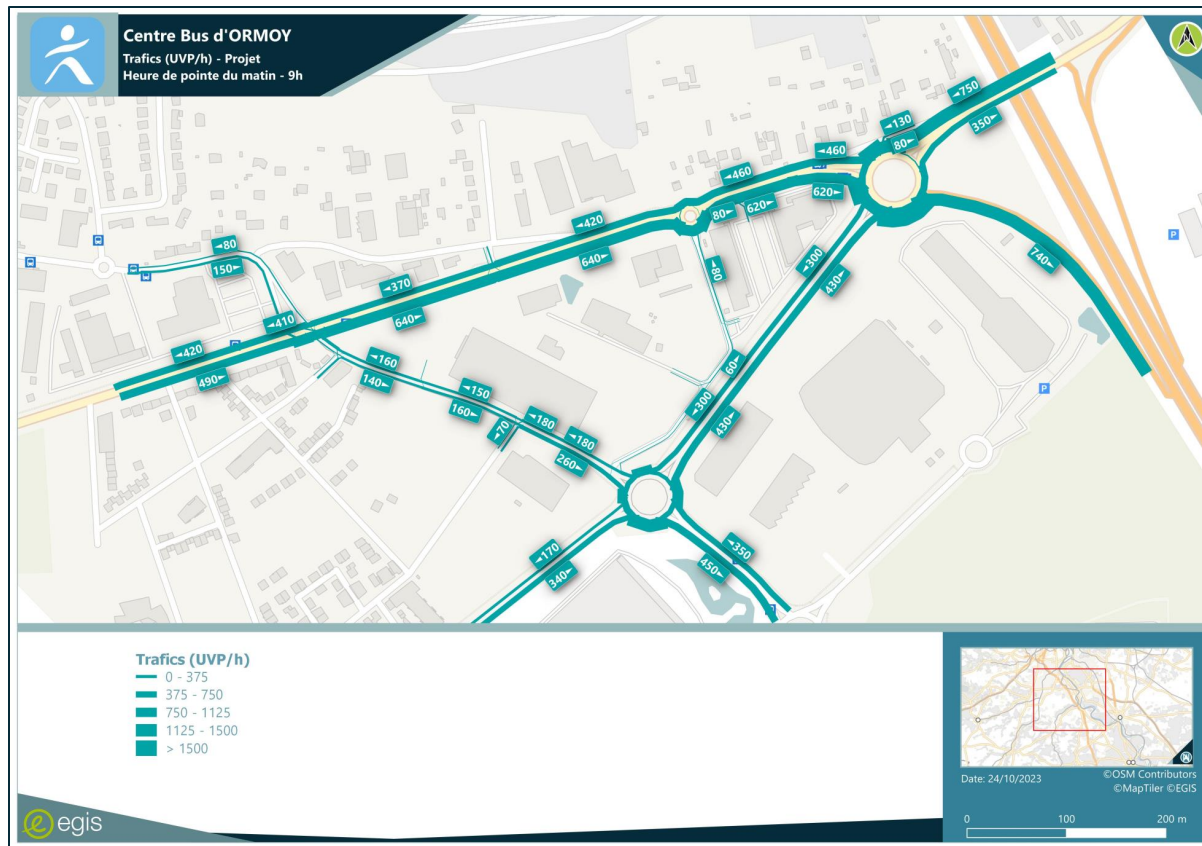
Report de trafic Situation projet – HPM 6H/ HPM 8h



- En situation de projet, à 6h le matin :
 - Sur l'ensemble des axes du périmètre d'étude, on observe une diminution du trafic par rapport à 8h.

CENTRE BUS D'ORMOY

Traffic modélisés – Situation projet HPM 9h



Près de 2080 véh/h rentrent au périmètre via :

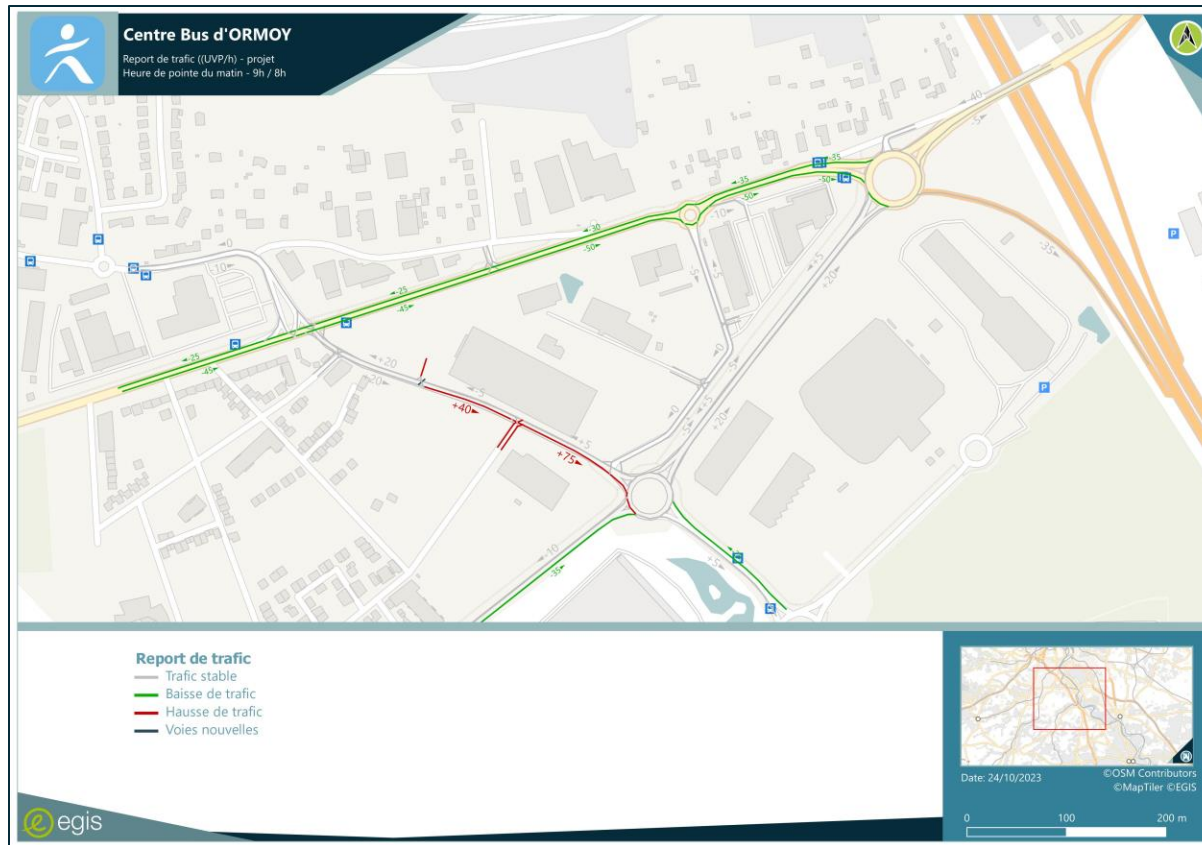
- La RD191 est (750 véh/h)
- La RD191 ouest (490 véh/h)
- Rue des Moques Tonneaux (150 véh/h)
- Chemin de la Ferté-Alais (340 véh/h)
- Rue du Bois de l'Ecu (350 véh/h)

Le trafic est plus important sur les axes structurant du secteur

- D191 supporte un trafic d'environ de 750 UVP/h à l'est et 490 UVP/h à l'ouest
- La bretelle d'accès A6 supporte un trafic d'environ de 740 UVP/h

CENTRE BUS D'ORMOY

Report de trafic Situation projet – HPM 9h/ HPM 8h

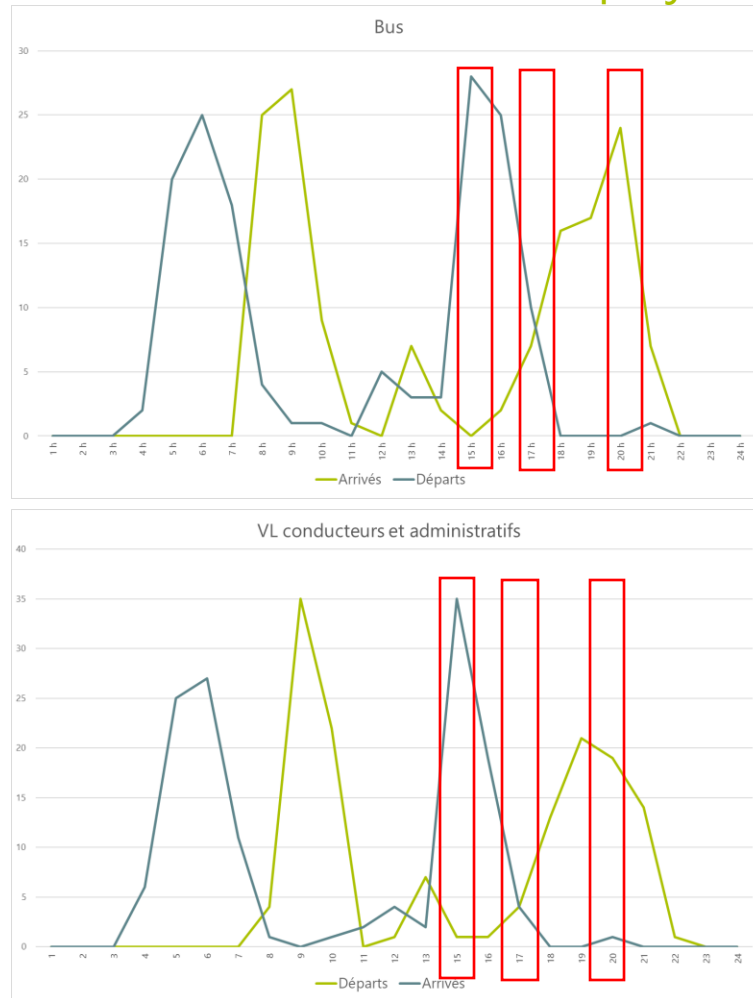


■ En situation de projet, à 9h le matin :

- Une légère diminution du trafic est observée sur la RD191 par rapport à 8h.
- Une légère augmentation du trafic est observée sur la rue Plaine d'Ormoir par rapport à 8h. Cette augmentation étant due à la pointe du matin trafic BUS entrant au dépôt.

CENTRE BUS D'ORMOY

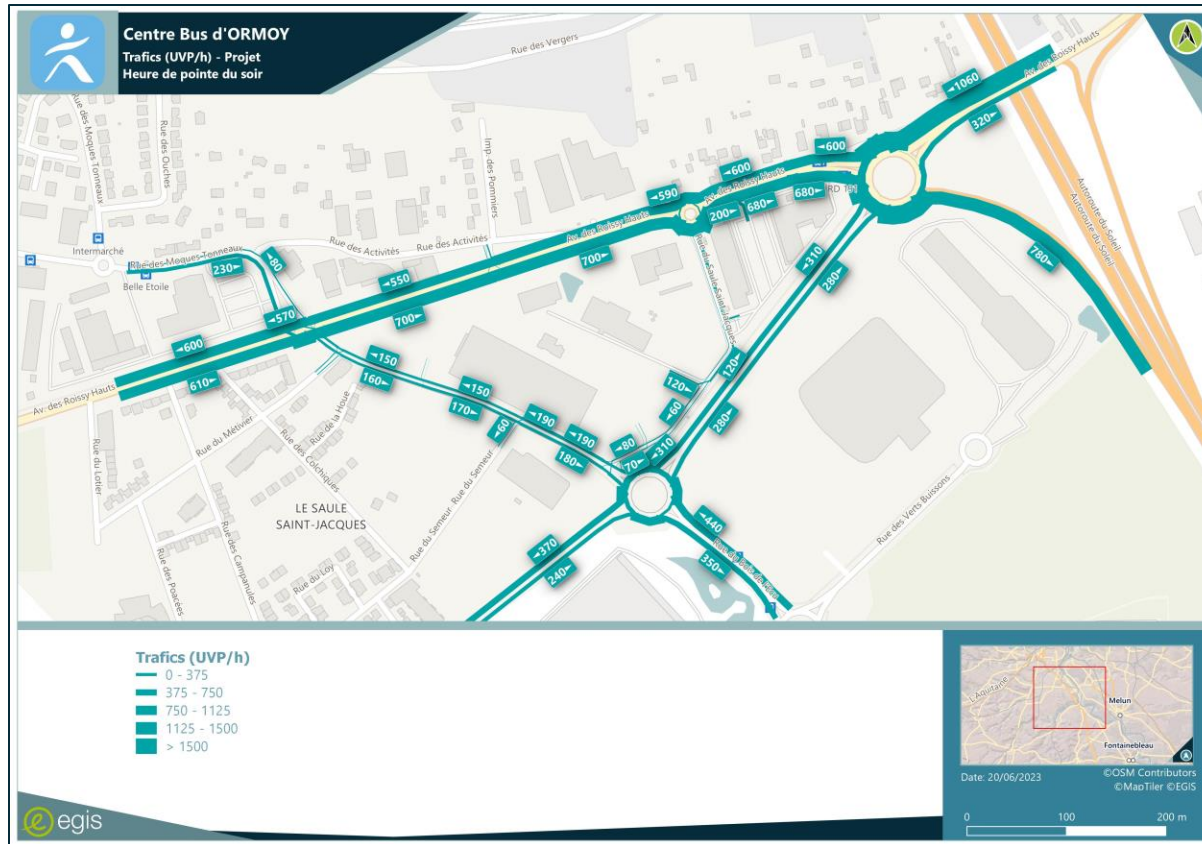
Génération de trafic – Situation de projet HPS



- Intégration des flux générés par le projet le Centre BUS et affectation de ces trafics sur le réseau routier :
- Affectation des VL conducteurs et des véhicules administratifs en se basant sur les déplacements domicile-travail effectués depuis ou vers Ormoir (données INSEE, RGP);
- 95% des véhicules quittent le dépôt en direction de l'ouest de la RD191 (vers Mennecy), et vice versa pour les trajets de retour vers le dépôt.

CENTRE BUS D'ORMOY

Traffics modélisés – Situation projet HPS 17h



Près de 2580 véh/h rentrent au périmètre via :

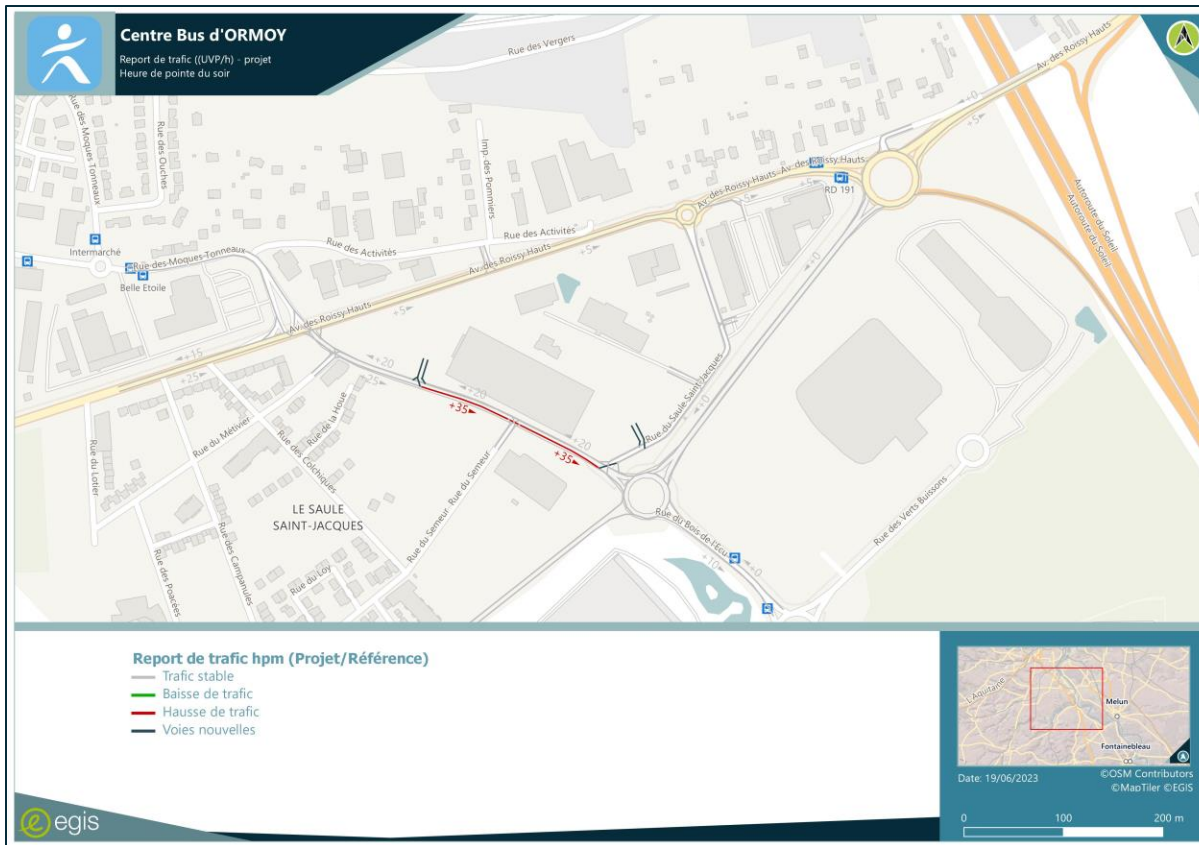
- La RD191 est (1060 véh/h)
- La RD191 ouest (610 véh/h)
- Rue des Moques Tonneaux (230 véh/h)
- Chemin de la Ferté-Alais (240 véh/h)
- Rue du Bois de l'Ecu (440 véh/h)

Le trafic est plus important sur les axes structurant du secteur

- D191 supporte un trafic d'environ de 1060 UVP/h à l'est et 610 UVP/h à l'ouest
- La bretelle d'accès A6 supporte un trafic d'environ de 780 UVP/h

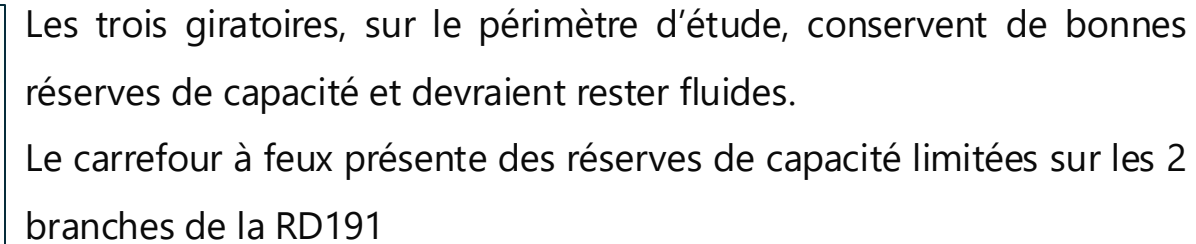
CENTRE BUS D'ORMOY

Report de trafic HPS 17h – Situation projet / référence



- En situation de référence, en heure de pointe de soir :
 - Un trafic maîtrisé et globalement constant sur l'ensemble des axes du périmètre d'étude

Analyses de capacité des carrefours – Situation projet HPS 17h



CENTRE BUS D'ORMOY

Trafics modélisés – Situation projet HPS 15h

Près de 2280 véh/h rentrent au périmètre via :

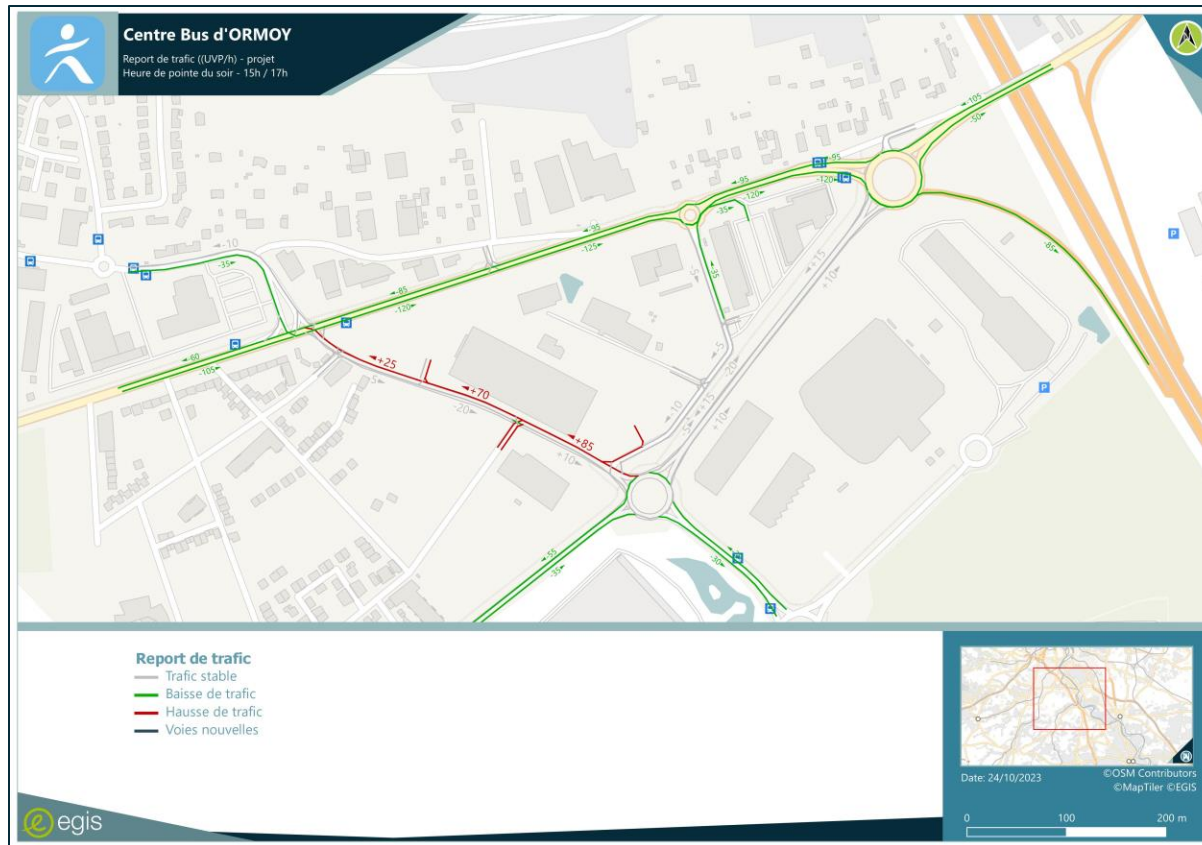
- La RD191 est (960 véh/h)
- La RD191 ouest (500 véh/h)
- Rue des Moques Tonneaux (200 véh/h)
- Chemin de la Ferté-Alais (210 véh/h)
- Rue du Bois de l'Ecu (410 véh/h)

Le trafic est plus important sur les axes structurant du secteur

- D191 supporte un trafic d'environ de 960 UVP/h à l'est et 500 UVP/h à l'ouest
- La bretelle d'accès A6 supporte un trafic d'environ de 650 UVP/h

CENTRE BUS D'ORMOY

Report de trafic Situation projet – HPS 15h/ HPS 17h

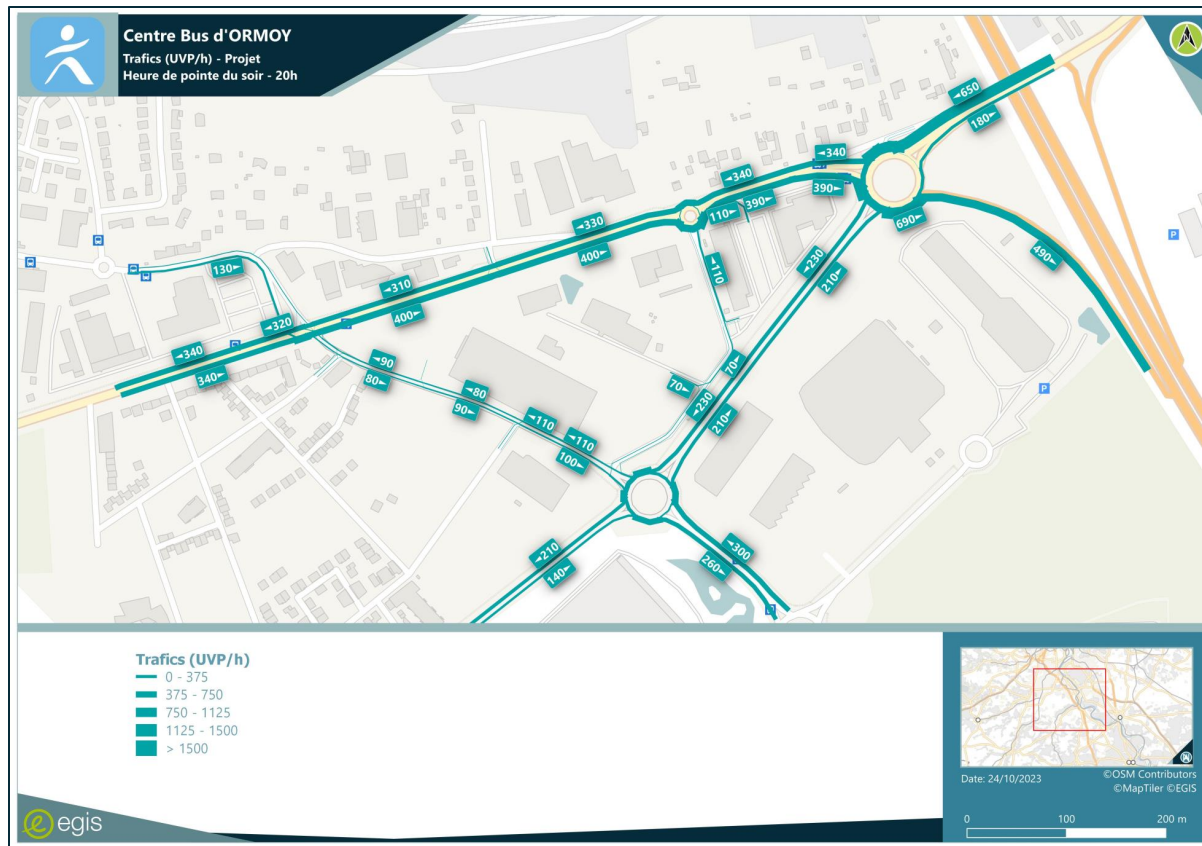


■ En situation de projet, à 15h le soir :

- Une légère augmentation du trafic est observée sur la route Plaine d'Ormoir par rapport à 17h, cette augmentation étant due à la pointe du soir trafic BUS sortant du dépôt.
- Sur le reste des axes du périmètre d'étude, on observe une diminution du trafic par rapport à 17h.

CENTRE BUS D'ORMOY

Traffic modélisés – Situation projet HPS 20h



Près de 1560 véh/h rentrent au périmètre via :

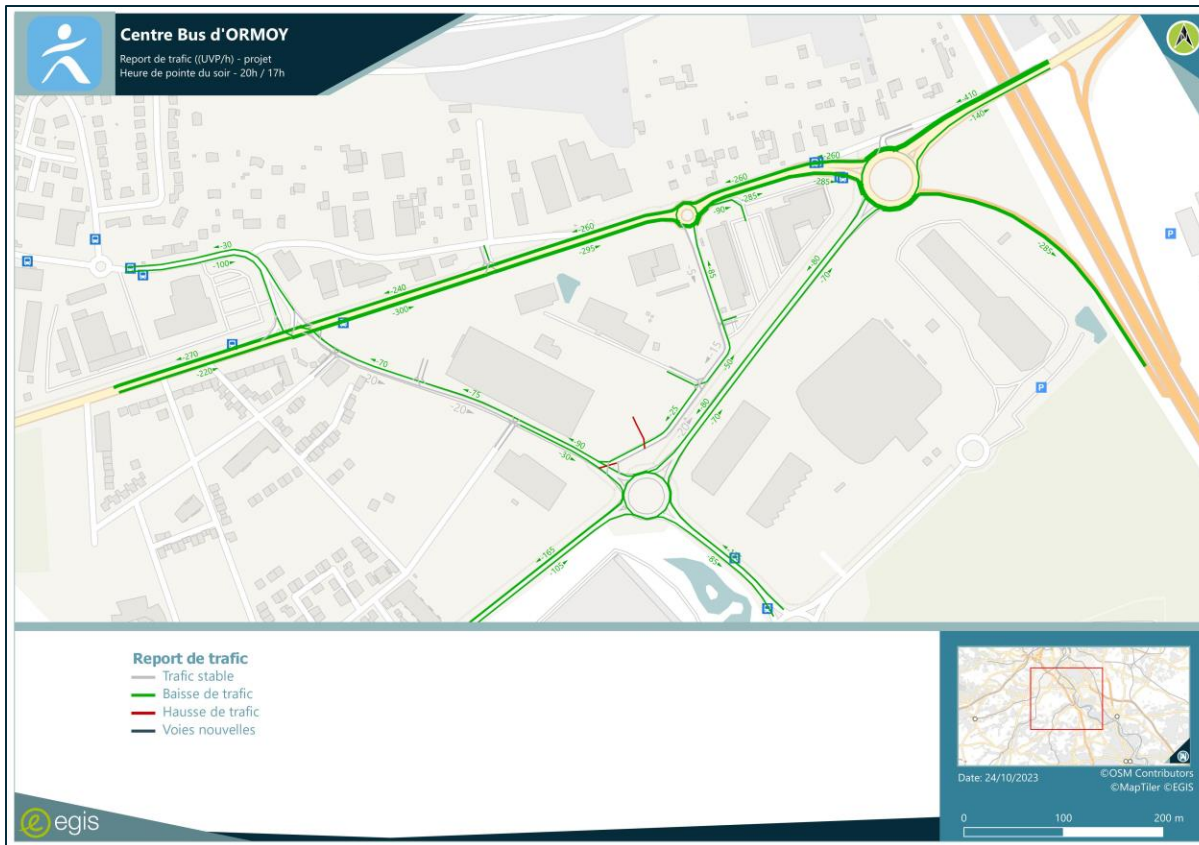
- La RD191 est (650 véh/h)
- La RD191 ouest (340 véh/h)
- Rue des Moques Tonneaux (130 véh/h)
- Chemin de la Ferté-Alais (140 véh/h)
- Rue du Bois de l'Ecu (300 véh/h)

Le trafic est plus important sur les axes structurant du secteur

- D191 supporte un trafic d'environ de 650 UVP/h à l'est et 340 UVP/h à l'ouest
- La bretelle d'accès A6 supporte un trafic d'environ de 300 UVP/h

CENTRE BUS D'ORMOY

Report de trafic Situation projet – HPS 20h/ HPS 17h



- En situation de projet, à 20h le soir :
 - Sur l'ensemble des axes du périmètre d'étude, on observe une diminution du trafic par rapport à 17h.

CENTRE BUS D'ORMOY

Synthèse - Situation projet

- Les trois giratoires, conservent de bonnes réserves de capacité, leur fluidité devrait être conservée
- Les réserves de capacité sont dégradées sur le carrefour RD191 x rue de la Plaine d'Ormoy
 - La route de la Plaine d'Ormoy devrait être saturée en HPM
 - La RD191 devrait subir des ralentissements dans les deux sens de circulation en HPS

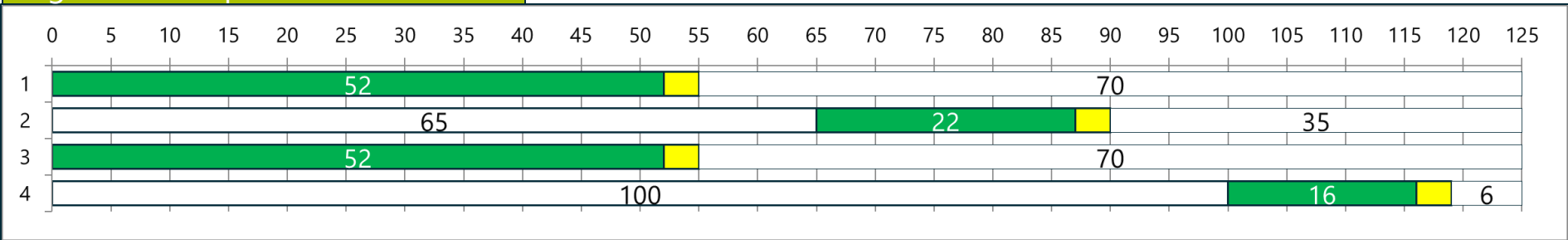
CENTRE BUS D'ORMOY

Préconisations

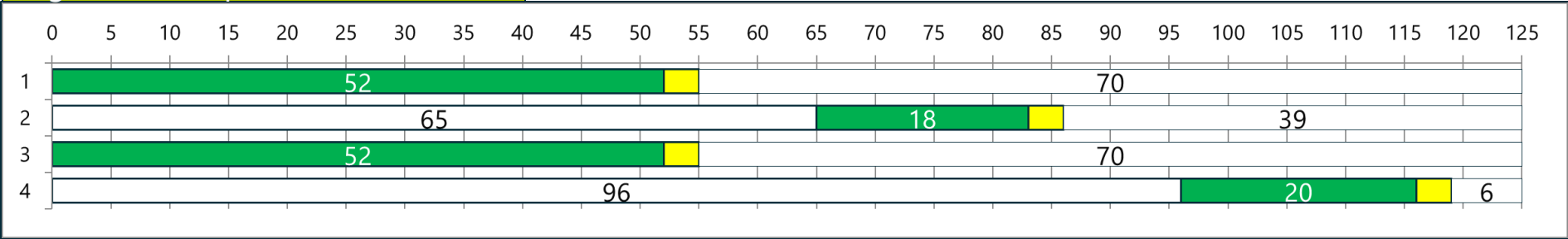
■ Programmation du carrefour à feux

- Les temps de vert alloués aux différents mouvements sont à recalculer pour équilibrer le carrefour et donner de la capacité à la route de la Plaine d'Ormoiy et éviter la saturation de cet axe

Programmation préconisée en HPM



Programmation préconisée en HPS



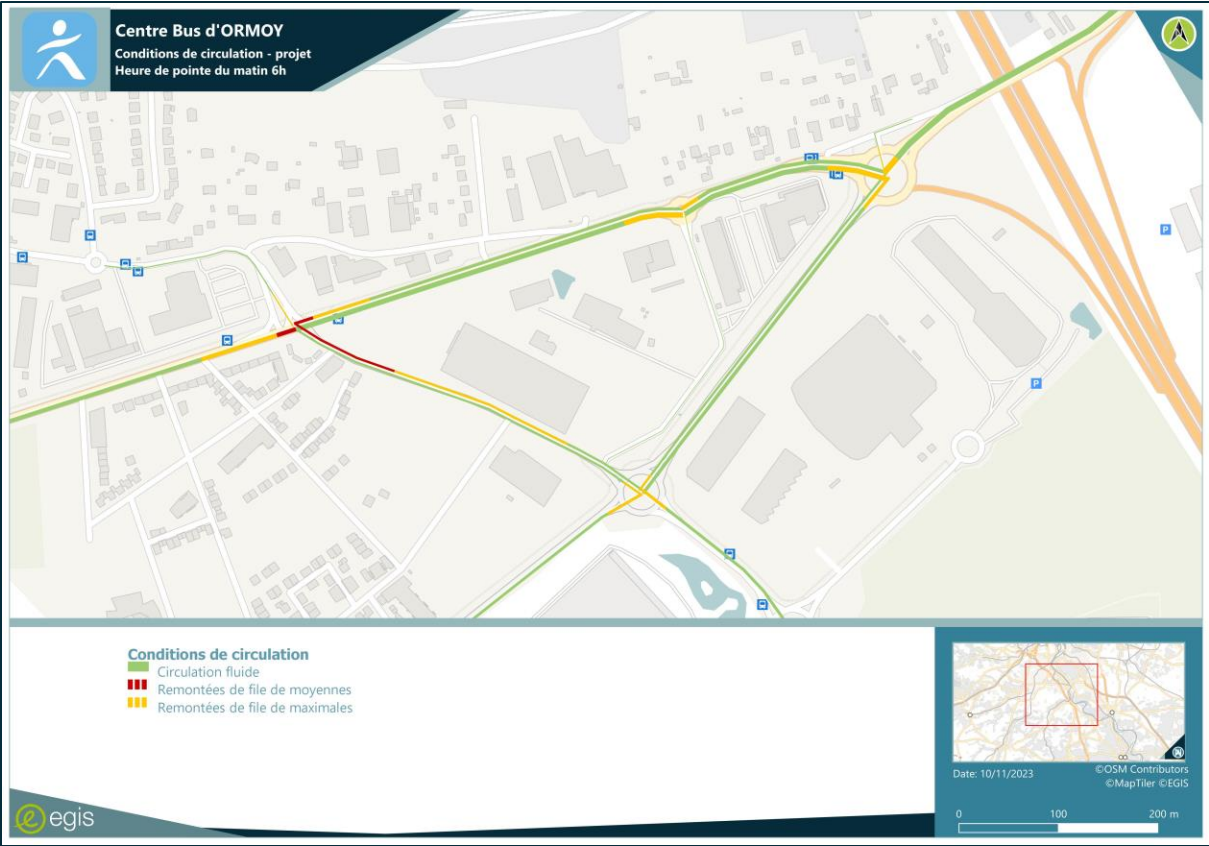
PROJET INITIAL



Simulations dynamiques

CENTRE BUS D'ORMOY

Analyses dynamiques de circulation – Situation projet HPM 6h



RD191 x Rte Ormoy - HPM6		Demande	Offre	Déficit	Retards (mm:ss)		Remontées de file	
					moy.	max.	moy.	max.
RD191 ouest		250 u.v.	240 u.v.	-	00:27	01:05	20 m.	100 m.
RD191 est		180 u.v.	180 u.v.	-	00:27	01:05	20 m.	80 m.
Rue des Moques Tonneaux		70 u.v.	70 u.v.	-	00:44	01:28	0 m.	40 m.
Rte de la Plaine Ormoy		140 u.v.	120 u.v.	-	00:58	01:51	110 m.	300 m.

RD191 x ZAC - HPM6		Demande	Offre	Déficit	Retards (mm:ss)		Remontées de file	
					moy.	max.	moy.	max.
RD191 ouest		310 u.v.	310 u.v.	-	00:02	00:05	0 m.	60 m.
RD191 est		220 u.v.	220 u.v.	-	00:01	00:03	0 m.	20 m.
Rue du Saule Saint-Jacques		40 u.v.	40 u.v.	-	00:02	00:04	0 m.	10 m.

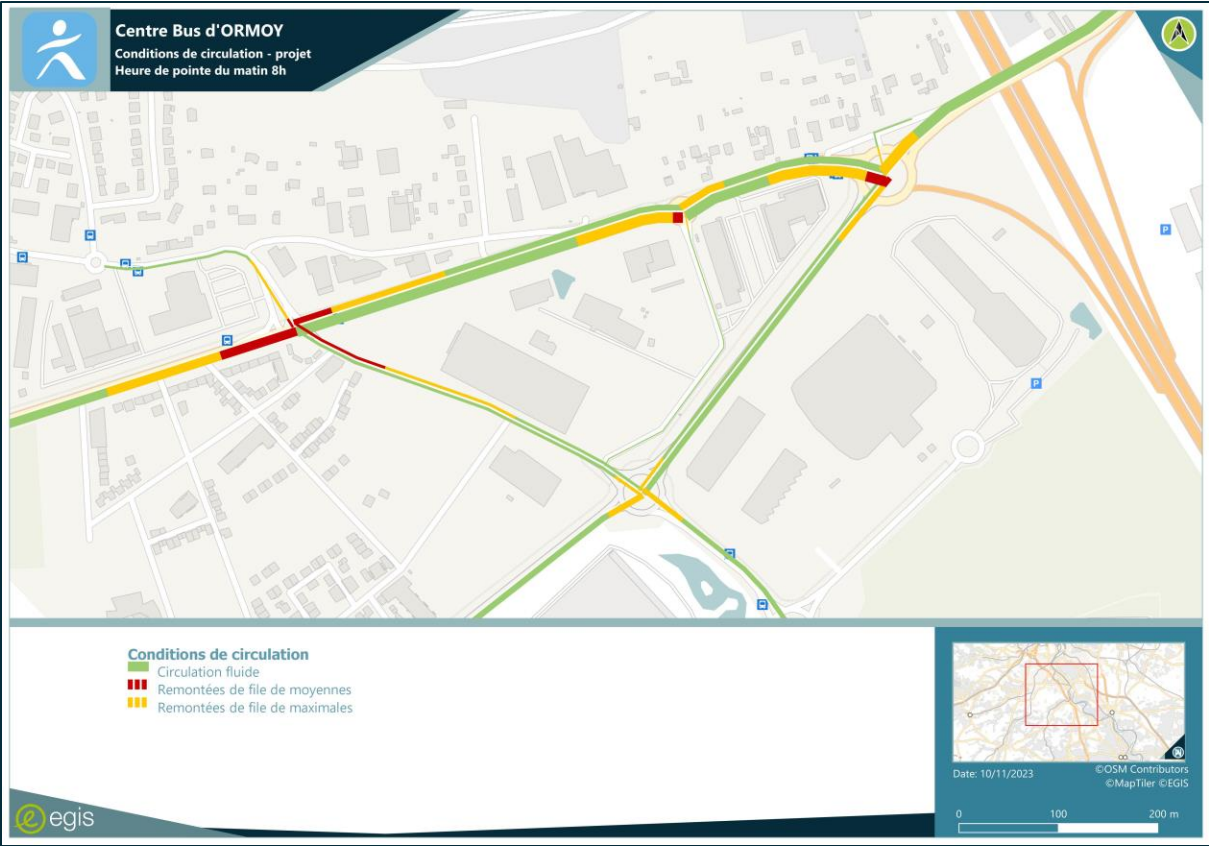
RD191 x A6 - HPM6		Demande	Offre	Déficit	Retards (mm:ss)		Remontées de file	
					moy.	max.	moy.	max.
RD191 ouest		300 u.v.	310 u.v.	-	00:02	00:04	0 m.	60 m.
RD191 est		360 u.v.	360 u.v.	-	00:01	00:03	0 m.	20 m.
Local		60 u.v.	60 u.v.	-	00:01	00:04	0 m.	30 m.
Chemin de la Ferte-Alais		200 u.v.	200 u.v.	-	00:03	00:08	0 m.	40 m.

Rte Ormoy x Deviation - HPM6		Demande	Offre	Déficit	Retards (mm:ss)		Remontées de file	
					moy.	max.	moy.	max.
Chemin de la Ferte-Alais est		140 u.v.	140 u.v.	-	00:02	00:06	0 m.	20 m.
Chemin de la Ferte-Alais ouest		170 u.v.	170 u.v.	-	00:02	00:07	0 m.	40 m.
Rue du Bois de l'Ecu		180 u.v.	170 u.v.	-	00:01	00:04	0 m.	30 m.
Rue de la Plaine d'Ormoy		130 u.v.	130 u.v.	-	00:00	00:01	0 m.	20 m.

■ Les conditions de circulation sont fluides sur le secteur d'étude.

CENTRE BUS D'ORMOY

Analyses dynamiques de circulation – Situation projet HPM 8h



RD191 x Rte Ormoy - HPM	Demande	Offre	Déficit	Retards (mm:ss)		Remontées de file	
				moy.	max.	moy.	max.
RD191 ouest	530 u.v.	520 u.v.	-	00:43	01:17	80 m.	200 m.
RD191 est	350 u.v.	350 u.v.	-	00:36	01:13	40 m.	160 m.
Rue des Moques Tonneaux	150 u.v.	150 u.v.	-	00:48	01:32	10 m.	80 m.
Rte de la Plaine Ormoy	170 u.v.	160 u.v.	-	00:55	01:51	100 m.	240 m.

RD191 x ZAC - HPM	Demande	Offre	Déficit	Retards (mm:ss)		Remontées de file	
				moy.	max.	moy.	max.
RD191 ouest	630 u.v.	630 u.v.	-	00:04	00:07	10 m.	110 m.
RD191 est	430 u.v.	430 u.v.	-	00:02	00:04	0 m.	50 m.
Rue du Saule Saint-Jacques	70 u.v.	60 u.v.	-	00:04	00:13	0 m.	20 m.

RD191 x A6 - HPM	Demande	Offre	Déficit	Retards (mm:ss)		Remontées de file	
				moy.	max.	moy.	max.
RD191 ouest	620 u.v.	620 u.v.	-	00:04	00:09	20 m.	120 m.
RD191 est	630 u.v.	630 u.v.	-	00:02	00:04	0 m.	50 m.
Local	100 u.v.	100 u.v.	-	00:03	00:07	0 m.	30 m.
Chemin de la Ferte-Alais	330 u.v.	330 u.v.	-	00:09	00:22	10 m.	80 m.

Rte Ormoy x Deviation - HPM	Demande	Offre	Déficit	Retards (mm:ss)		Remontées de file	
				moy.	max.	moy.	max.
Chemin de la Ferte-Alais est	180 u.v.	180 u.v.	-	00:02	00:06	0 m.	40 m.
Chemin de la Ferte-Alais ouest	360 u.v.	350 u.v.	-	00:03	00:08	0 m.	40 m.
Rue du Bois de l'Ecu	290 u.v.	290 u.v.	-	00:02	00:05	0 m.	50 m.
Rue de la Plaine d'Ormoy	180 u.v.	180 u.v.	-	00:01	00:02	0 m.	30 m.

- Les remontées de files sont acceptables et ne présentent pas d'interaction entre les différents carrefours du secteur d'étude
- Au niveau du carrefour à feux, la route Plaine d'Ormoy présente des remontées de file d'une longueur maximale de 240m

CENTRE BUS D'ORMOY

Analyses dynamiques de circulation – Situation projet HPM 9h



RD191 x Rte Ormoy - HPM9	Demande	Offre	Déficit	Retards (mm:ss)		Remontées de file	
				moy.	max.	moy.	max.
RD191 ouest	490 u.v.	490 u.v.	-	00:40	01:14	80 m.	180 m.
RD191 est	320 u.v.	320 u.v.	-	00:39	01:16	40 m.	150 m.
Rue des Moques Tonneaux	140 u.v.	140 u.v.	-	00:48	01:32	10 m.	60 m.
Rte de la Plaine Ormoy	190 u.v.	170 u.v.	-	00:54	01:51	120 m.	490 m.

RD191 x ZAC - HPM9	Demande	Offre	Déficit	Retards (mm:ss)		Remontées de file	
				moy.	max.	moy.	max.
RD191 ouest	580 u.v.	570 u.v.	-	00:03	00:06	10 m.	100 m.
RD191 est	400 u.v.	400 u.v.	-	00:02	00:03	0 m.	50 m.
Rue du Saule Saint-Jacques	60 u.v.	60 u.v.	-	00:04	00:11	0 m.	20 m.

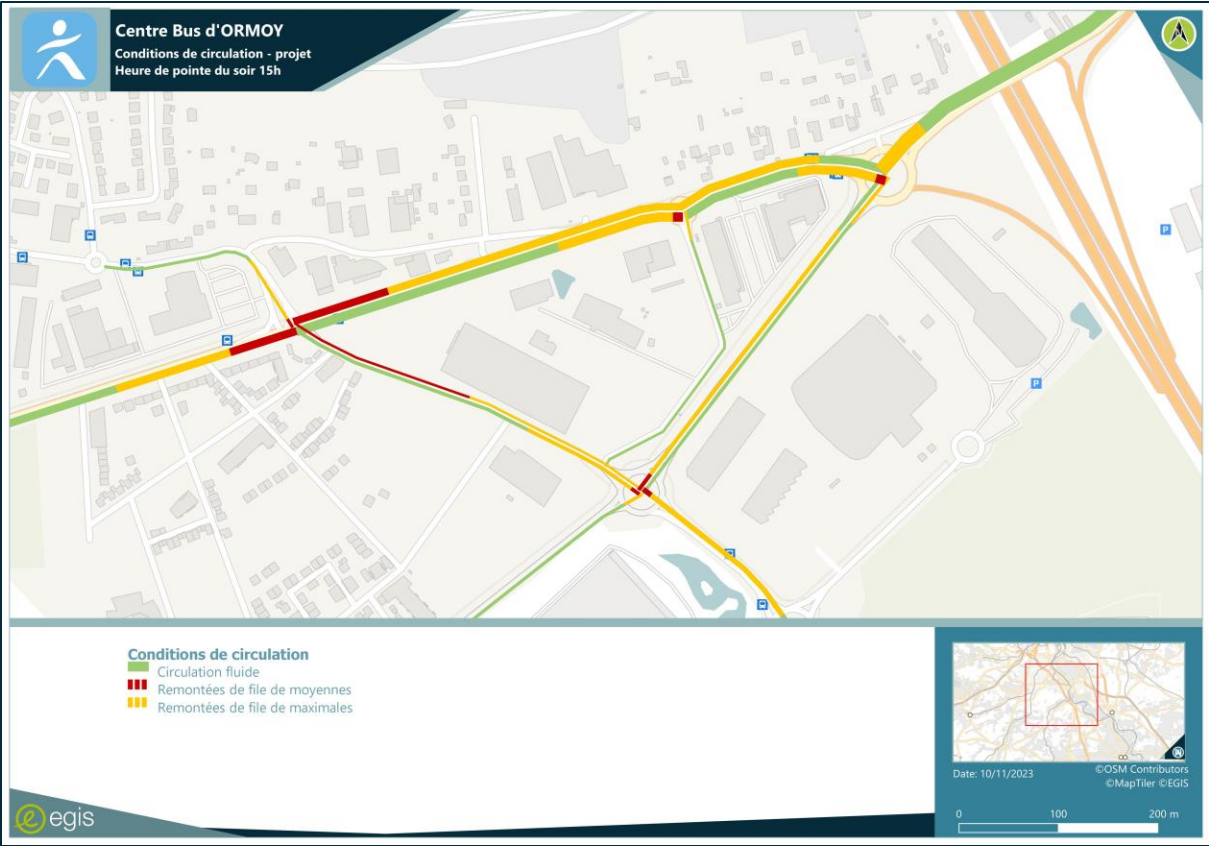
RD191 x A6 - HPM9	Demande	Offre	Déficit	Retards (mm:ss)		Remontées de file	
				moy.	max.	moy.	max.
RD191 ouest	570 u.v.	560 u.v.	-	00:04	00:08	10 m.	90 m.
RD191 est	590 u.v.	590 u.v.	-	00:02	00:04	0 m.	50 m.
Local	100 u.v.	100 u.v.	-	00:03	00:07	0 m.	30 m.
Chemin de la Ferte-Alais	350 u.v.	340 u.v.	-	00:07	00:18	10 m.	70 m.

Rte Ormoy x Deviation - HPM9	Demande	Offre	Déficit	Retards (mm:ss)		Remontées de file	
				moy.	max.	moy.	max.
Chemin de la Ferte-Alais est	190 u.v.	190 u.v.	-	00:04	00:06	0 m.	170 m.
Chemin de la Ferte-Alais ouest	320 u.v.	330 u.v.	-	00:04	00:08	0 m.	60 m.
Rue du Bois de l'Ecu	270 u.v.	270 u.v.	-	00:04	00:06	0 m.	100 m.
Rue de la Plaine d'Ormoy	260 u.v.	250 u.v.	-	00:01	00:02	0 m.	50 m.

- Sur la branche de la route Plaine d'Ormoy du carrefour à feux, les remontées de file sont importantes
- La retenue qui est générée au niveau du carrefour à feux sur la route Plaine d'Ormoy peut se propager au-delà du carrefour du chemin la Ferté-Alais

CENTRE BUS D'ORMOY

Analyses dynamiques de circulation – Situation projet HPS 15h



RD191 x Rte Ormoy - HPS15		Demande	Offre	Déficit	Retards (mm:ss)		Remontées de file	
					moy.	max.	moy.	max.
RD191 ouest		480 u.v.	480 u.v.	-	00:43	01:18	70 m.	190 m.
RD191 est		450 u.v.	450 u.v.	-	01:20	02:53	100 m.	530 m.
Rue des Moques Tonneaux		190 u.v.	200 u.v.	-	00:51	01:33	10 m.	80 m.
Rte de la Plaine Ormoy		150 u.v.	120 u.v.	-	01:00	01:51	190 m.	670 m.

RD191 x ZAC - HPS15		Demande	Offre	Déficit	Retards (mm:ss)		Remontées de file	
					moy.	max.	moy.	max.
RD191 ouest		560 u.v.	560 u.v.	-	00:04	00:08	10 m.	130 m.
RD191 est		490 u.v.	500 u.v.	-	00:04	00:04	0 m.	150 m.
Rue du Saule Saint-Jacques		160 u.v.	160 u.v.	-	00:04	00:14	0 m.	30 m.

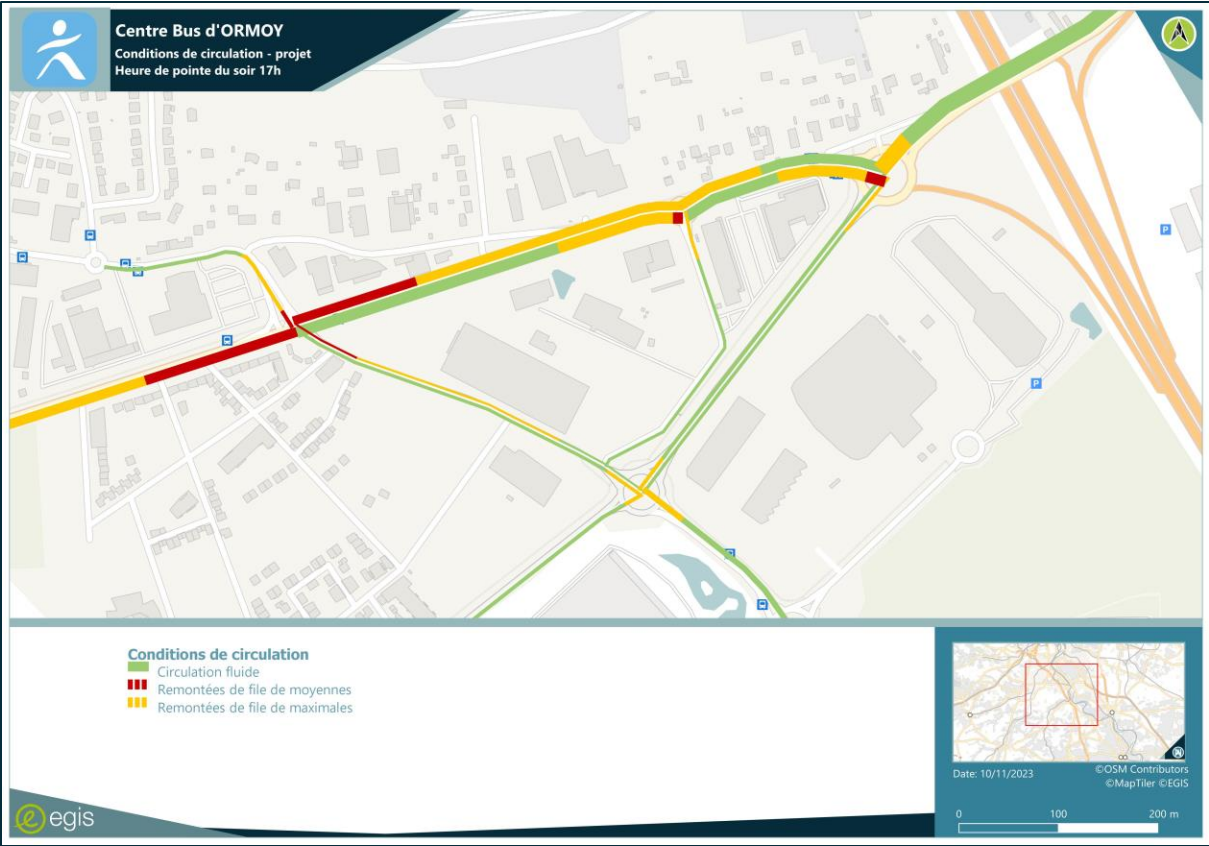
RD191 x A6 - HPS15		Demande	Offre	Déficit	Retards (mm:ss)		Remontées de file	
					moy.	max.	moy.	max.
RD191 ouest		540 u.v.	540 u.v.	-	00:04	00:09	10 m.	90 m.
RD191 est		850 u.v.	870 u.v.	-	00:02	00:04	0 m.	60 m.
Local		10 u.v.	10 u.v.	-	00:04	00:11	0 m.	10 m.
Chemin de la Ferte-Alais		200 u.v.	200 u.v.	-	00:06	00:15	0 m.	60 m.

Rte Ormoy x Deviation - HPS15		Demande	Offre	Déficit	Retards (mm:ss)		Remontées de file	
					moy.	max.	moy.	max.
Chemin de la Ferte-Alais est		240 u.v.	240 u.v.	-	00:21	00:08	20 m.	330 m.
Chemin de la Ferte-Alais ouest		200 u.v.	190 u.v.	-	00:03	00:07	0 m.	20 m.
Rue du Bois de l'Ecu		320 u.v.	320 u.v.	-	00:07	00:05	10 m.	190 m.
Rue de la Plaine d'Ormoy		220 u.v.	210 u.v.	-	00:01	00:03	10 m.	130 m.

- Sur les deux branches de la RD191 est et la route Plaine d'Ormoy du carrefour à feux, les remontées de file sont importantes
- Les retenues qui sont générées au niveau du carrefour à feux sur la RD191 est et la route Plaine d'Ormoy se propagent à l'est et au sud au-delà des deux carrefours voisins.

CENTRE BUS D'ORMOY

Analyses dynamiques de circulation – Situation projet HPS 17h



RD191 x Rte Ormoy - HPS		Demande	Offre	Déficit	Retards (mm:ss)		Remontées de file	
					moy.	max.	moy.	max.
RD191 ouest		590 u.v.	570 u.v.	-	01:29	02:46	160 m.	360 m.
RD191 est		540 u.v.	540 u.v.	-	01:23	02:49	130 m.	420 m.
Rue des Moques Tonneaux		230 u.v.	230 u.v.	-	00:57	01:39	20 m.	90 m.
Rte de la Plaine Ormoy		130 u.v.	130 u.v.	-	00:55	01:50	70 m.	290 m.

RD191 x ZAC - HPS		Demande	Offre	Déficit	Retards (mm:ss)		Remontées de file	
					moy.	max.	moy.	max.
RD191 ouest		680 u.v.	660 u.v.	-	00:04	00:09	10 m.	130 m.
RD191 est		590 u.v.	590 u.v.	-	00:03	00:04	0 m.	90 m.
Rue du Saule Saint-Jacques		190 u.v.	190 u.v.	-	00:06	00:18	0 m.	50 m.

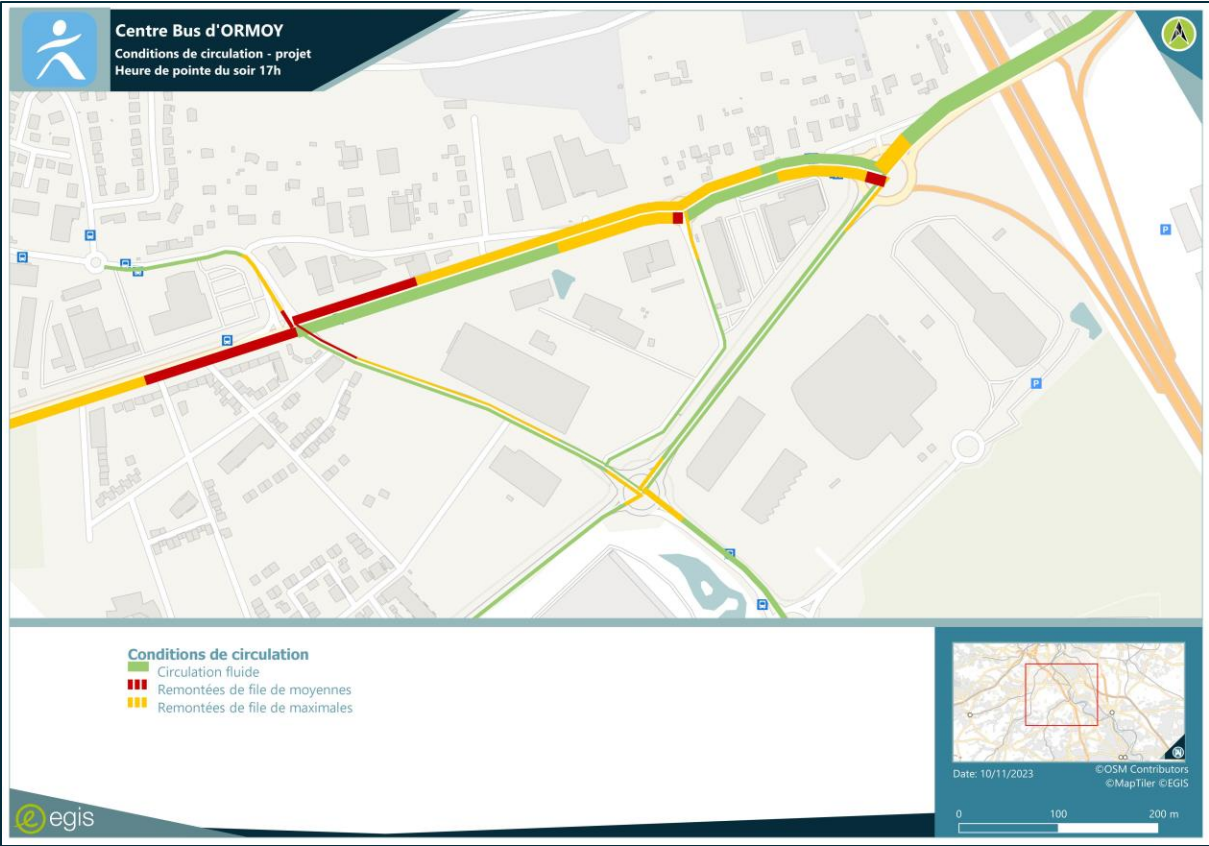
RD191 x A6 - HPS		Demande	Offre	Déficit	Retards (mm:ss)		Remontées de file	
					moy.	max.	moy.	max.
RD191 ouest		660 u.v.	650 u.v.	-	00:05	00:10	20 m.	110 m.
RD191 est		960 u.v.	960 u.v.	-	00:02	00:04	0 m.	40 m.
Local		10 u.v.	10 u.v.	-	00:05	00:12	0 m.	0 m.
Chemin de la Ferte-Alais		190 u.v.	190 u.v.	-	00:07	00:19	0 m.	70 m.

Rte Ormoy x Deviation - HPS		Demande	Offre	Déficit	Retards (mm:ss)		Remontées de file	
					moy.	max.	moy.	max.
Chemin de la Ferte-Alais est		220 u.v.	220 u.v.	-	00:03	00:07	0 m.	40 m.
Chemin de la Ferte-Alais ouest		230 u.v.	230 u.v.	-	00:02	00:07	0 m.	20 m.
Rue du Bois de l'Ecu		350 u.v.	340 u.v.	-	00:02	00:05	0 m.	50 m.
Rue de la Plaine d'Ormoy		200 u.v.	210 u.v.	-	00:01	00:03	0 m.	40 m.

- Sur les deux branches de la RD191 du carrefour à feux, les remontées de file sont importantes
- La retenue qui est générée au niveau du carrefour à feux sur la RD191 se propage à l'est au-delà du carrefour de la rue du Saule Saint-Jacques.

CENTRE BUS D'ORMOY

Analyses dynamiques de circulation – Situation projet HPS 17h



RD191 x Rte Ormoy - HPS		Demande	Offre	Déficit	Retards (mm:ss)		Remontées de file	
					moy.	max.	moy.	max.
RD191 ouest		590 u.v.	570 u.v.	-	01:29	02:46	160 m.	360 m.
RD191 est		540 u.v.	540 u.v.	-	01:23	02:49	130 m.	420 m.
Rue des Moques Tonneaux		230 u.v.	230 u.v.	-	00:57	01:39	20 m.	90 m.
Rte de la Plaine Ormoy		130 u.v.	130 u.v.	-	00:55	01:50	70 m.	290 m.

RD191 x ZAC - HPS		Demande	Offre	Déficit	Retards (mm:ss)		Remontées de file	
					moy.	max.	moy.	max.
RD191 ouest		680 u.v.	660 u.v.	-	00:04	00:09	10 m.	130 m.
RD191 est		590 u.v.	590 u.v.	-	00:03	00:04	0 m.	90 m.
Rue du Saule Saint-Jacques		190 u.v.	190 u.v.	-	00:06	00:18	0 m.	50 m.

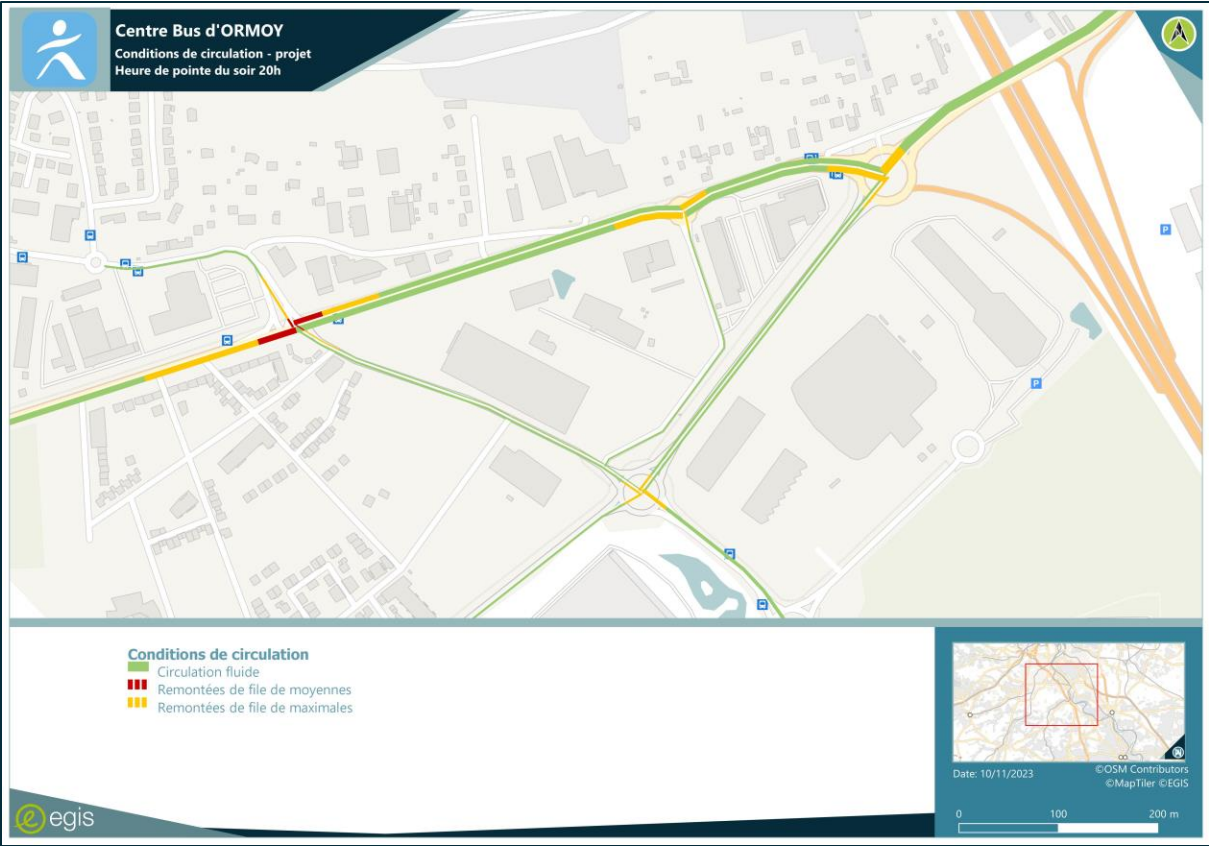
RD191 x A6 - HPS		Demande	Offre	Déficit	Retards (mm:ss)		Remontées de file	
					moy.	max.	moy.	max.
RD191 ouest		660 u.v.	650 u.v.	-	00:05	00:10	20 m.	110 m.
RD191 est		960 u.v.	960 u.v.	-	00:02	00:04	0 m.	40 m.
Local		10 u.v.	10 u.v.	-	00:05	00:12	0 m.	0 m.
Chemin de la Ferte-Alais		190 u.v.	190 u.v.	-	00:07	00:19	0 m.	70 m.

Rte Ormoy x Deviation - HPS		Demande	Offre	Déficit	Retards (mm:ss)		Remontées de file	
					moy.	max.	moy.	max.
Chemin de la Ferte-Alais est		220 u.v.	220 u.v.	-	00:03	00:07	0 m.	40 m.
Chemin de la Ferte-Alais ouest		230 u.v.	230 u.v.	-	00:02	00:07	0 m.	20 m.
Rue du Bois de l'Ecu		350 u.v.	340 u.v.	-	00:02	00:05	0 m.	50 m.
Rue de la Plaine d'Ormoy		200 u.v.	210 u.v.	-	00:01	00:03	0 m.	40 m.

- Sur les deux branches de la RD191 du carrefour à feux, les remontées de file sont importantes
- La retenue qui est générée au niveau du carrefour à feux sur la RD191 se propage à l'est au-delà du carrefour de la rue du Saule Saint-Jacques.

CENTRE BUS D'ORMOY

Analyses dynamiques de circulation – Situation projet HPS 20h



RD191 x Rte Ormoy - HPS20		Demande	Offre	Déficit	Retards (mm:ss)		Remontées de file	
					moy.	max.	moy.	max.
RD191 ouest		360 u.v.	340 u.v.	-	00:33	01:08	40 m.	160 m.
RD191 est		300 u.v.	300 u.v.	-	00:29	01:07	30 m.	90 m.
Rue des Moques Tonneaux		130 u.v.	130 u.v.	-	00:45	01:29	10 m.	60 m.
Rte de la Plaine Ormoy		70 u.v.	70 u.v.	-	00:48	01:42	10 m.	50 m.

RD191 x ZAC - HPS20		Demande	Offre	Déficit	Retards (mm:ss)		Remontées de file	
					moy.	max.	moy.	max.
RD191 ouest		380 u.v.	370 u.v.	-	00:02	00:05	0 m.	70 m.
RD191 est		330 u.v.	330 u.v.	-	00:01	00:03	0 m.	30 m.
Rue du Saule Saint-Jacques		110 u.v.	110 u.v.	-	00:02	00:05	0 m.	20 m.

RD191 x A6 - HPS20		Demande	Offre	Déficit	Retards (mm:ss)		Remontées de file	
					moy.	max.	moy.	max.
RD191 ouest		370 u.v.	360 u.v.	-	00:02	00:04	0 m.	60 m.
RD191 est		550 u.v.	540 u.v.	-	00:01	00:03	0 m.	30 m.
Local		10 u.v.	10 u.v.	-	00:02	00:06	0 m.	0 m.
Chemin de la Ferte-Alais		130 u.v.	130 u.v.	-	00:03	00:09	0 m.	40 m.

Rte Ormoy x Deviation - HPS20		Demande	Offre	Déficit	Retards (mm:ss)		Remontées de file	
					moy.	max.	moy.	max.
Chemin de la Ferte-Alais est		140 u.v.	140 u.v.	-	00:02	00:06	0 m.	20 m.
Chemin de la Ferte-Alais ouest		130 u.v.	140 u.v.	-	00:02	00:07	0 m.	20 m.
Rue du Bois de l Ecu		210 u.v.	210 u.v.	-	00:01	00:04	0 m.	30 m.
Rue de la Plaine d Ormoy		120 u.v.	120 u.v.	-	00:01	00:02	0 m.	20 m.

■ Les conditions de circulation sont fluides sur le secteur d'étude.

CENTRE BUS D'ORMOY

Synthèse - Situation projet

- La retenue qui est générée au niveau du carrefour à feux sur la route Plaine d'Ormoy se propage au sud au-delà du carrefour du chemin la Ferté-Alais le matin à 9h et le soir à 15h.
- La retenue qui est générée au niveau du carrefour à feux sur la branche RD191 se propage à l'est au-delà du carrefour de la rue du Saule Saint-Jacques le soir à 15h et à 17h.

En conclusion, la sortie des bus du dépôt sur la route de la Plaine d'Ormoy vers le carrefour à feux engendre des situations de congestion fortes au plus fort de la sortie des bus

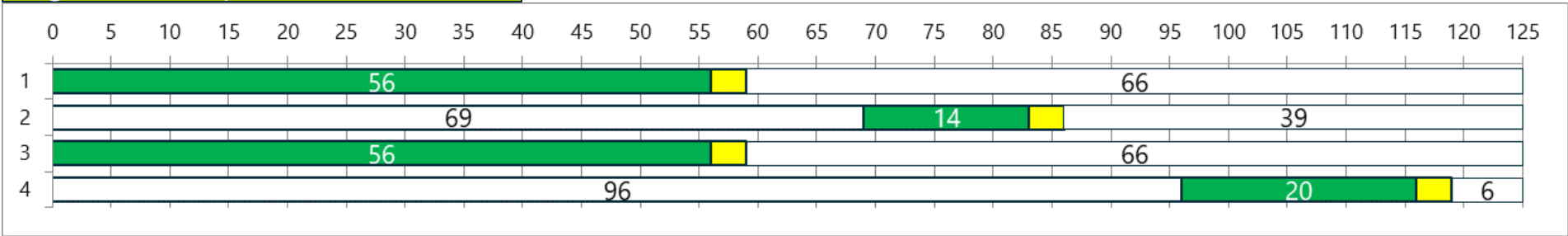
CENTRE BUS D'ORMOY

Préconisations

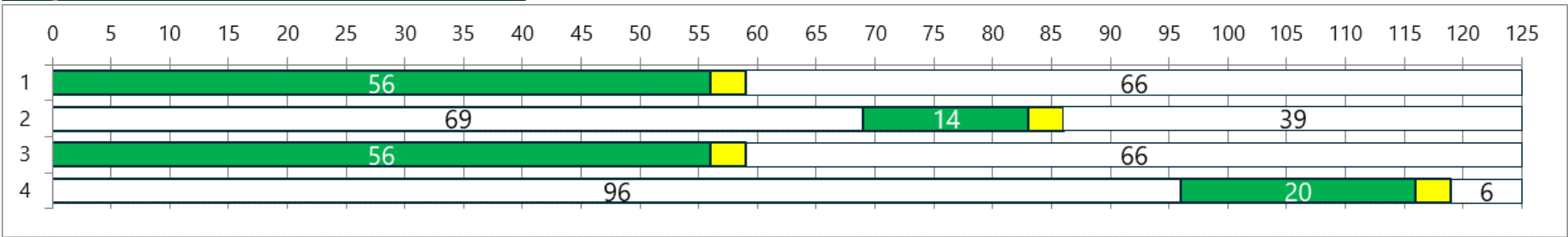
■ Programmation du carrefour à feux

- Les temps de vert alloués aux différents mouvements sont à recalculer pour équilibrer le carrefour et donner de la capacité à la route de la Plaine d'Ormoiy et éviter la saturation de cet axe

Programmation préconisée en HPM



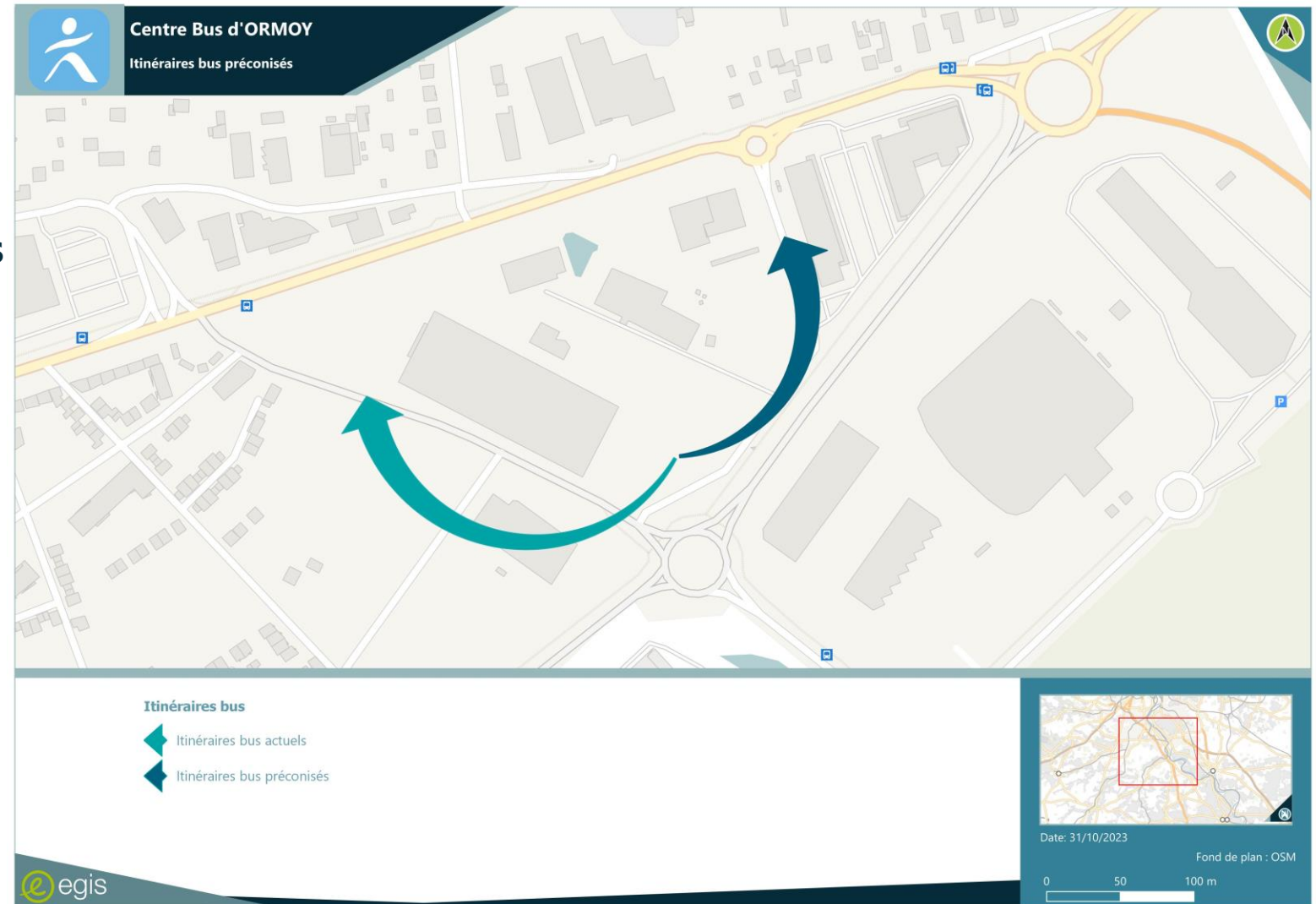
Programmation préconisée en HPS



CENTRE BUS D'ORMOY

Préconisations

- **Reports des itinéraires bus :**
il est préconisé d'orienter les bus vers le giratoire de la rue du Saule Saint-Jacques pour rejoindre la RD191

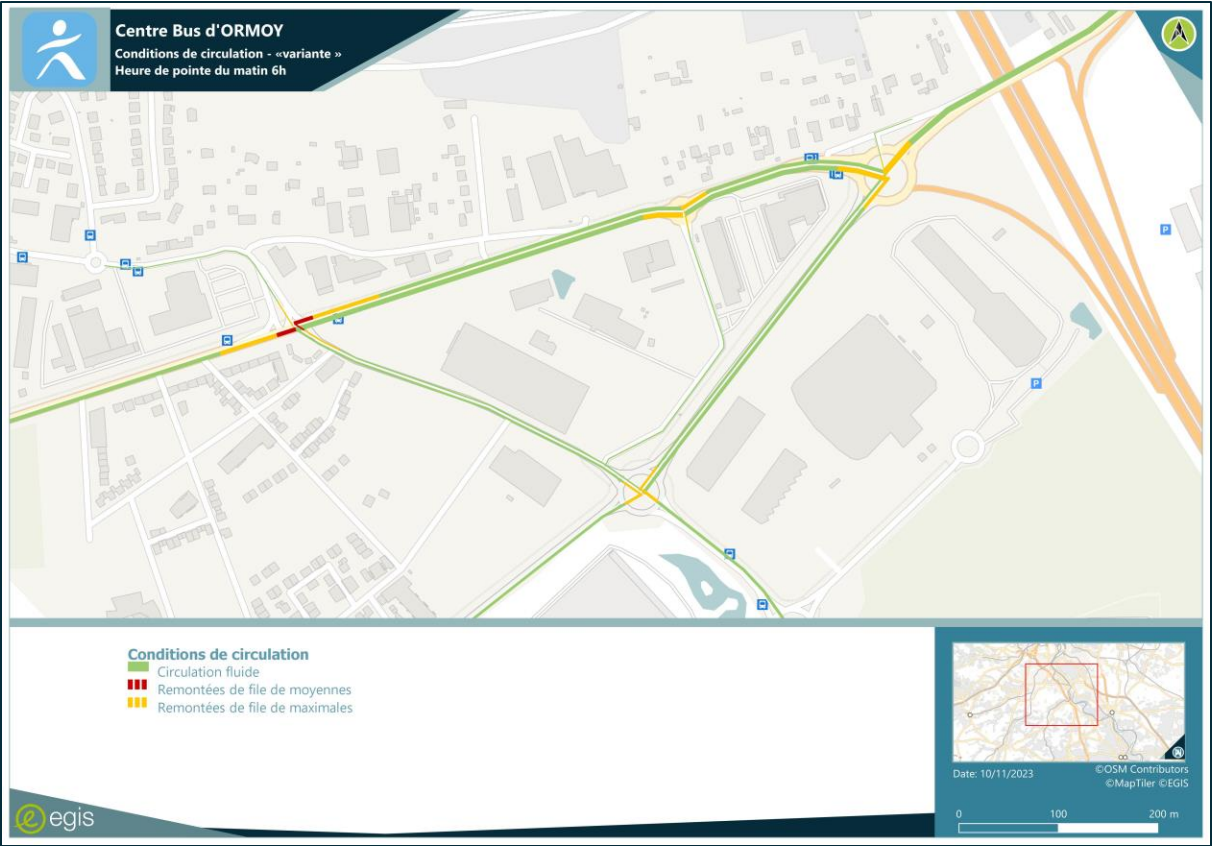


SITUATION « VARIANTE »

Simulations dynamiques

CENTRE BUS D'ORMOY

Analyses dynamiques de circulation – Situation « variante » HPM 6h



RD191 x Rte Ormoy - HPM6		Demande	Offre	Déficit	Retards (mm:ss)		Remontées de file	
					moy.	max.	moy.	max.
RD191 ouest		250 u.v.	240 u.v.	-	00:23	00:47	20 m.	80 m.
RD191 est		230 u.v.	230 u.v.	-	00:25	00:49	20 m.	90 m.
Rue des Moques Tonneaux		70 u.v.	80 u.v.	-	00:34	01:03	0 m.	30 m.
Rte de la Plaine Ormoy		90 u.v.	90 u.v.	-	00:30	01:01	10 m.	50 m.

RD191 x ZAC - HPM6		Demande	Offre	Déficit	Retards (mm:ss)		Remontées de file	
					moy.	max.	moy.	max.
RD191 ouest		310 u.v.	310 u.v.	-	00:02	00:04	0 m.	40 m.
RD191 est		220 u.v.	230 u.v.	-	00:01	00:03	0 m.	30 m.
Rue du Saule Saint-Jacques		80 u.v.	80 u.v.	-	00:01	00:04	0 m.	20 m.

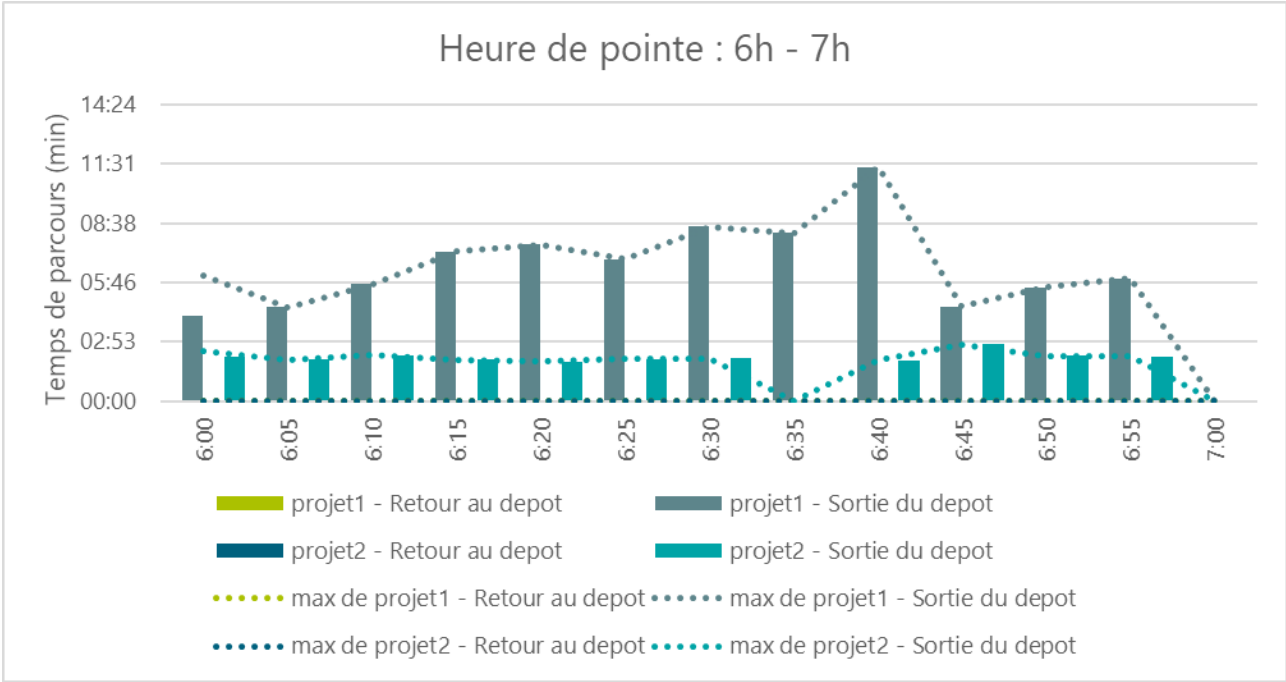
RD191 x A6 - HPM6		Demande	Offre	Déficit	Retards (mm:ss)		Remontées de file	
					moy.	max.	moy.	max.
RD191 ouest		300 u.v.	310 u.v.	-	00:02	00:04	0 m.	50 m.
RD191 est		360 u.v.	380 u.v.	-	00:01	00:03	0 m.	40 m.
Local		60 u.v.	60 u.v.	-	00:01	00:05	0 m.	20 m.
Chemin de la Ferte-Alais		200 u.v.	200 u.v.	-	00:03	00:08	0 m.	40 m.

Rte Ormoy x Deviation - HPM6		Demande	Offre	Déficit	Retards (mm:ss)		Remontées de file	
					moy.	max.	moy.	max.
Chemin de la Ferte-Alais est		140 u.v.	150 u.v.	-	00:02	00:06	0 m.	30 m.
Chemin de la Ferte-Alais ouest		170 u.v.	180 u.v.	-	00:02	00:07	0 m.	20 m.
Rue du Bois de l'Ecu		180 u.v.	170 u.v.	-	00:01	00:04	0 m.	20 m.
Rue de la Plaine d'Ormoy		130 u.v.	120 u.v.	-	00:00	00:01	0 m.	20 m.

■ Les conditions de circulation sont fluides sur le secteur d'étude.

CENTRE BUS D'ORMOY

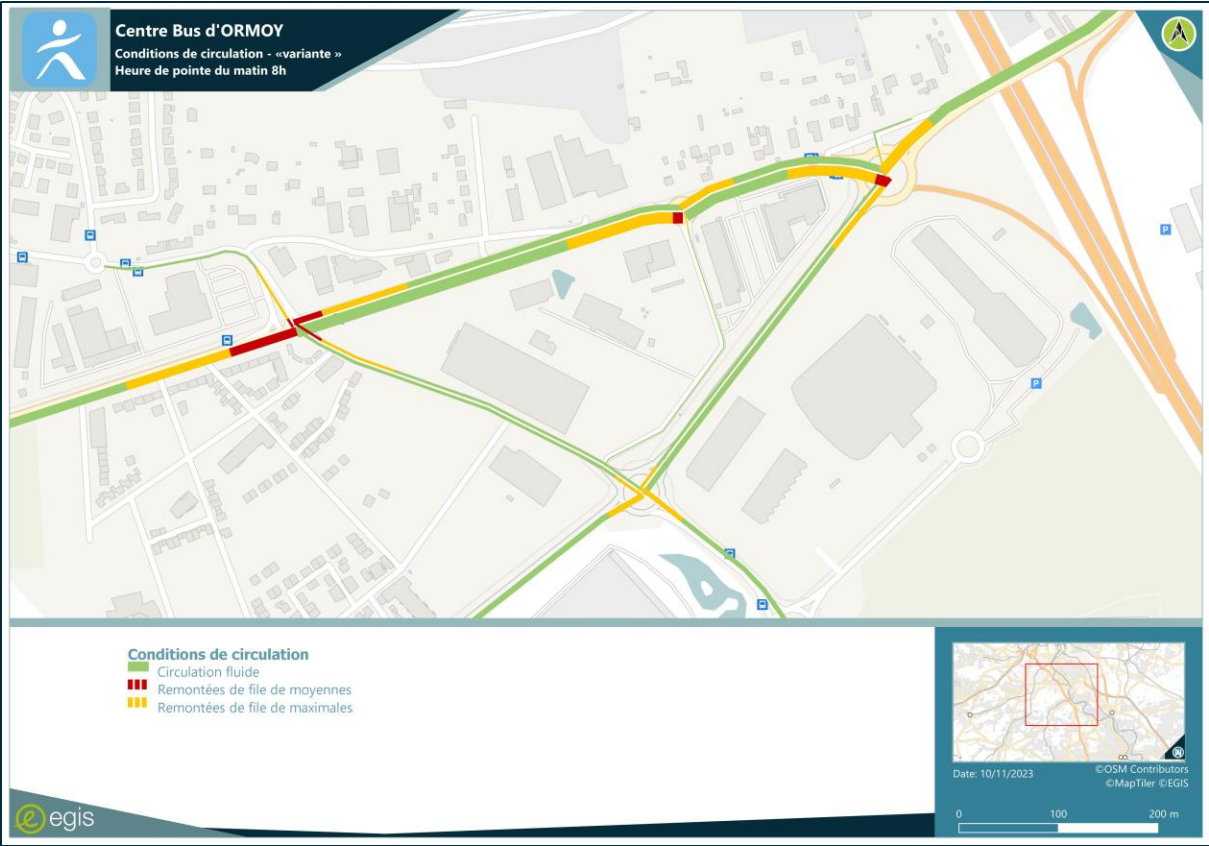
Temps de parcours Bus – Situation « variante »/projet HPM 6h



- Diminution du temps de parcours des bus sortants du dépôt suite au report de la Plaine d'Ormoy vers la rue du Saule Saint-Jacques et la reprogrammation du carrefour à feux.

CENTRE BUS D'ORMOY

Analyses dynamiques de circulation – Situation « variante » HPM 8h



RD191 x Rte Ormoy - HPM		Demande	Offre	Déficit	Retards (mm:ss)		Remontées de file	
					moy.	max.	moy.	max.
RD191 ouest		530 u.v.	540 u.v.	-	00:33	00:59	70 m.	180 m.
RD191 est		360 u.v.	360 u.v.	-	00:28	00:58	30 m.	120 m.
Rue des Moques Tonneaux		150 u.v.	150 u.v.	-	00:53	01:33	10 m.	70 m.
Rte de la Plaine Ormoy		160 u.v.	170 u.v.	-	00:44	01:38	30 m.	110 m.

RD191 x ZAC - HPM		Demande	Offre	Déficit	Retards (mm:ss)		Remontées de file	
					moy.	max.	moy.	max.
RD191 ouest		670 u.v.	680 u.v.	-	00:04	00:08	10 m.	120 m.
RD191 est		430 u.v.	440 u.v.	-	00:02	00:04	0 m.	60 m.
Rue du Saule Saint-Jacques		70 u.v.	70 u.v.	-	00:04	00:14	0 m.	20 m.

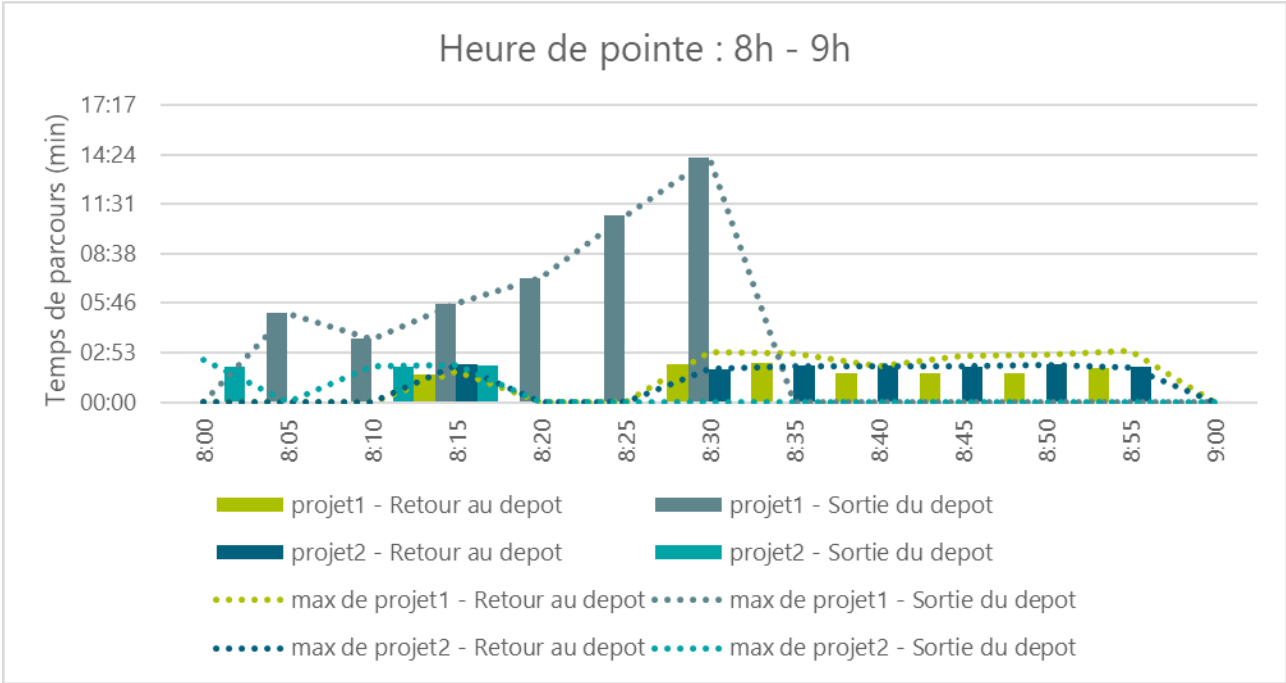
RD191 x A6 - HPM		Demande	Offre	Déficit	Retards (mm:ss)		Remontées de file	
					moy.	max.	moy.	max.
RD191 ouest		620 u.v.	630 u.v.	-	00:04	00:08	10 m.	100 m.
RD191 est		630 u.v.	640 u.v.	-	00:02	00:04	0 m.	70 m.
Local		100 u.v.	100 u.v.	-	00:03	00:07	0 m.	30 m.
Chemin de la Ferte-Alais		330 u.v.	320 u.v.	-	00:09	00:22	10 m.	90 m.

Rte Ormoy x Deviation - HPM		Demande	Offre	Déficit	Retards (mm:ss)		Remontées de file	
					moy.	max.	moy.	max.
Chemin de la Ferte-Alais est		180 u.v.	180 u.v.	-	00:02	00:06	0 m.	30 m.
Chemin de la Ferte-Alais ouest		360 u.v.	360 u.v.	-	00:03	00:08	0 m.	40 m.
Rue du Bois de l'Ecu		290 u.v.	290 u.v.	-	00:02	00:05	0 m.	50 m.
Rue de la Plaine d'Ormoy		180 u.v.	180 u.v.	-	00:01	00:02	0 m.	30 m.

- Les conditions de circulation sont fluides sur le secteur d'étude.
- Le report des bus de la rue de la Plaine d'Ormoy sur la rue du Saule Saint-Jacques et la reprogrammation du carrefour à feux permettent de soulager la rue de la Plaine d'Ormoy et de conserver des conditions de circulation globalement fluides

CENTRE BUS D'ORMOY

Temps de parcours Bus – Situation « variante »/projet HPM 8h



- La sortie des bus sur la route de la Plaine d'Ormay peut engendrer des temps de trajet importants (plus de 10 minutes) perdu dans l'attente au feu sur la route de la Plaine d'Ormay
- Le report de la sortie des bus sur le giratoire de la rue du Saule Saint-Jacques permet de stabiliser les temps de parcours à moins de 3 minutes entre le dépôt et la RD191

CENTRE BUS D'ORMOY

Analyses dynamiques de circulation – Situation « variante » HPM 9h



RD191 x Rte Ormoy - HPM9	Demande	Offre	Déficit	Retards (mm:ss)		Remontées de file	
				moy.	max.	moy.	max.
RD191 ouest	490 u.v.	470 u.v.	-	00:30	00:57	50 m.	160 m.
RD191 est	320 u.v.	330 u.v.	-	00:30	00:59	30 m.	110 m.
Rue des Moques Tonneaux	140 u.v.	140 u.v.	-	00:47	01:25	10 m.	70 m.
Rte de la Plaine Ormoy	190 u.v.	180 u.v.	-	00:43	01:36	40 m.	130 m.

RD191 x ZAC - HPM9	Demande	Offre	Déficit	Retards (mm:ss)		Remontées de file	
				moy.	max.	moy.	max.
RD191 ouest	630 u.v.	620 u.v.	-	00:04	00:07	10 m.	110 m.
RD191 est	400 u.v.	400 u.v.	-	00:02	00:03	0 m.	40 m.
Rue du Saule Saint-Jacques	60 u.v.	60 u.v.	-	00:04	00:11	0 m.	20 m.

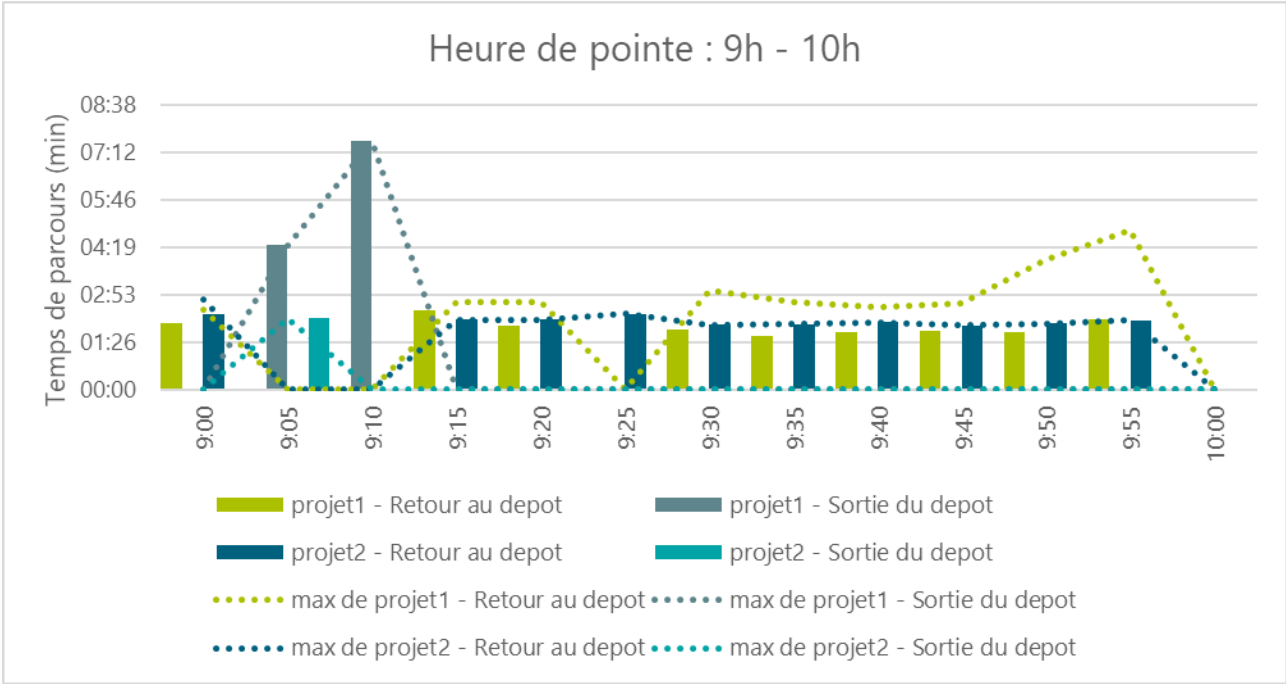
RD191 x A6 - HPM9	Demande	Offre	Déficit	Retards (mm:ss)		Remontées de file	
				moy.	max.	moy.	max.
RD191 ouest	570 u.v.	560 u.v.	-	00:03	00:07	10 m.	90 m.
RD191 est	590 u.v.	590 u.v.	-	00:02	00:04	0 m.	50 m.
Local	100 u.v.	100 u.v.	-	00:02	00:06	0 m.	30 m.
Chemin de la Ferte-Alais	350 u.v.	350 u.v.	-	00:07	00:18	10 m.	70 m.

Rte Ormoy x Deviation - HPM9	Demande	Offre	Déficit	Retards (mm:ss)		Remontées de file	
				moy.	max.	moy.	max.
Chemin de la Ferte-Alais est	190 u.v.	190 u.v.	-	00:02	00:06	0 m.	40 m.
Chemin de la Ferte-Alais ouest	320 u.v.	320 u.v.	-	00:03	00:08	0 m.	40 m.
Rue du Bois de l'Ecu	270 u.v.	270 u.v.	-	00:02	00:05	0 m.	50 m.
Rue de la Plaine d'Ormoy	260 u.v.	250 u.v.	-	00:01	00:02	0 m.	30 m.

- Le report des bus de la rue de la Plaine d'Ormoy sur la rue du Saule Saint-Jacques et la reprogrammation du carrefour à feux ont permis de soulager la rue de la Plaine d'Ormoy.

CENTRE BUS D'ORMOY

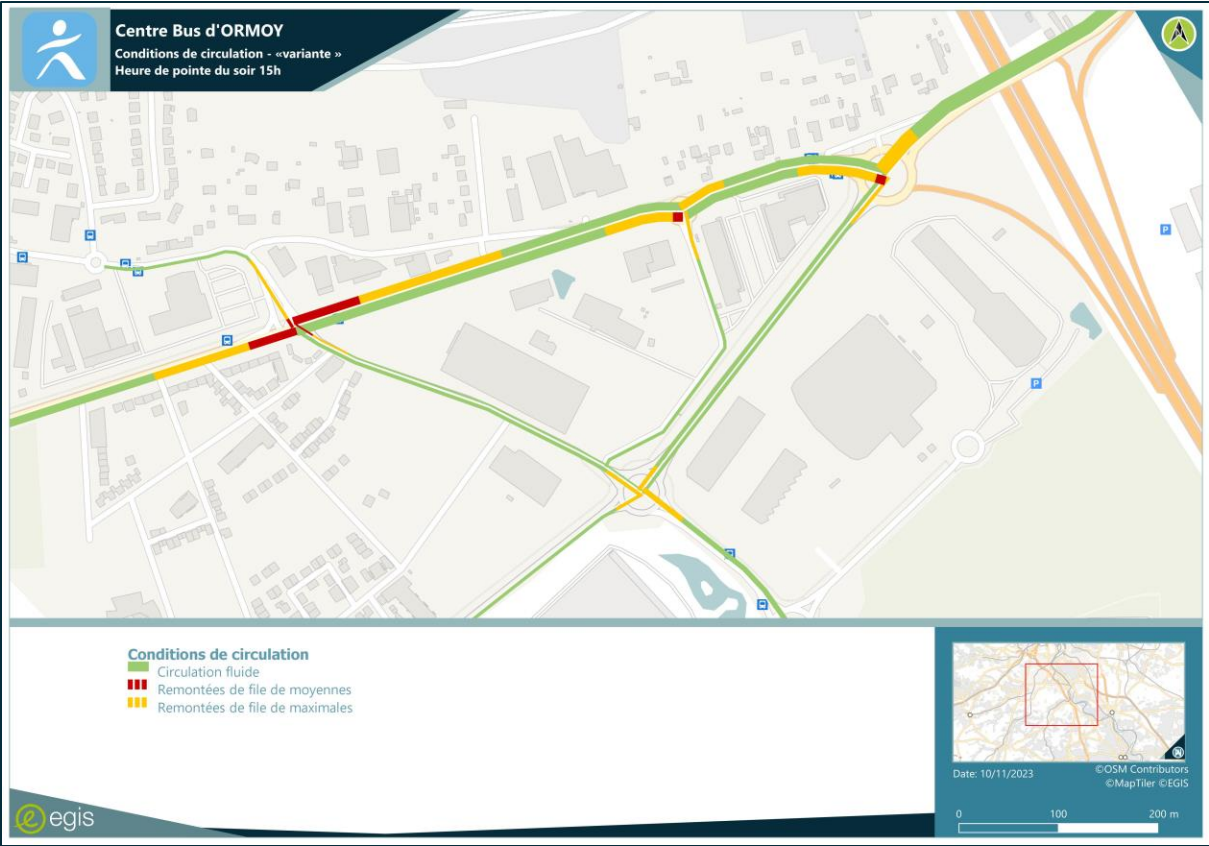
Temps de parcours Bus – Situation « variante »/projet HPM 9h



■ Peu de changement de temps de parcours des bus entrants du dépôt suite au report de la rue de la Plaine d’Ormoy vers la rue du Saule Saint-Jacques.

CENTRE BUS D'ORMOY

Analyses dynamiques de circulation – Situation « variante » HPS 15h



RD191 x Rte Ormoy - HPS15		Demande	Offre	Déficit	Retards (mm:ss)		Remontées de file	
					moy.	max.	moy.	max.
RD191 ouest		480 u.v.	500 u.v.	-	00:29	00:58	50 m.	150 m.
RD191 est		500 u.v.	490 u.v.	-	00:44	01:25	70 m.	220 m.
Rue des Moques Tonneaux		190 u.v.	190 u.v.	-	00:56	01:39	10 m.	80 m.
Rte de la Plaine Ormoy		110 u.v.	100 u.v.	-	00:46	01:39	20 m.	60 m.

RD191 x ZAC - HPS15		Demande	Offre	Déficit	Retards (mm:ss)		Remontées de file	
					moy.	max.	moy.	max.
RD191 ouest		560 u.v.	560 u.v.	-	00:03	00:06	10 m.	80 m.
RD191 est		490 u.v.	490 u.v.	-	00:02	00:04	0 m.	50 m.
Rue du Saule Saint-Jacques		200 u.v.	200 u.v.	-	00:04	00:13	0 m.	50 m.

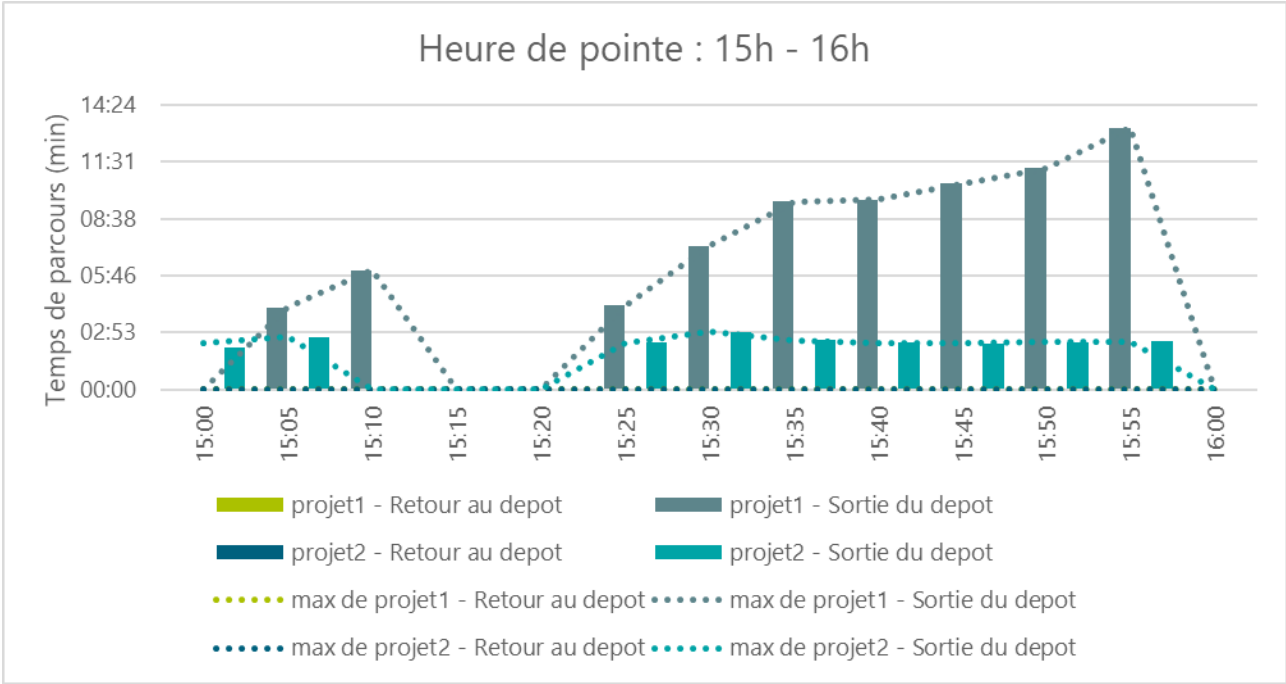
RD191 x A6 - HPS15		Demande	Offre	Déficit	Retards (mm:ss)		Remontées de file	
					moy.	max.	moy.	max.
RD191 ouest		540 u.v.	530 u.v.	-	00:04	00:08	10 m.	90 m.
RD191 est		850 u.v.	840 u.v.	-	00:02	00:04	0 m.	50 m.
Local		10 u.v.	10 u.v.	-	00:03	00:09	0 m.	10 m.
Chemin de la Ferte-Alais		200 u.v.	190 u.v.	-	00:05	00:13	0 m.	60 m.

Rte Ormoy x Deviation - HPS15		Demande	Offre	Déficit	Retards (mm:ss)		Remontées de file	
					moy.	max.	moy.	max.
Chemin de la Ferte-Alais est		240 u.v.	240 u.v.	-	00:02	00:07	0 m.	30 m.
Chemin de la Ferte-Alais ouest		200 u.v.	190 u.v.	-	00:02	00:07	0 m.	30 m.
Rue du Bois de l'Ecu		320 u.v.	300 u.v.	-	00:02	00:05	0 m.	50 m.
Rue de la Plaine d'Ormoy		220 u.v.	220 u.v.	-	00:01	00:03	0 m.	40 m.

- Les conditions de circulation sont fluides sur le secteur d'étude.
- Le report des bus de la rue de la Plaine d'Ormoy sur la rue du Saule Saint-Jacques et la reprogrammation du carrefour à feux ont permis de soulager la rue de la Plaine d'Ormoy et la RD191.

CENTRE BUS D'ORMOY

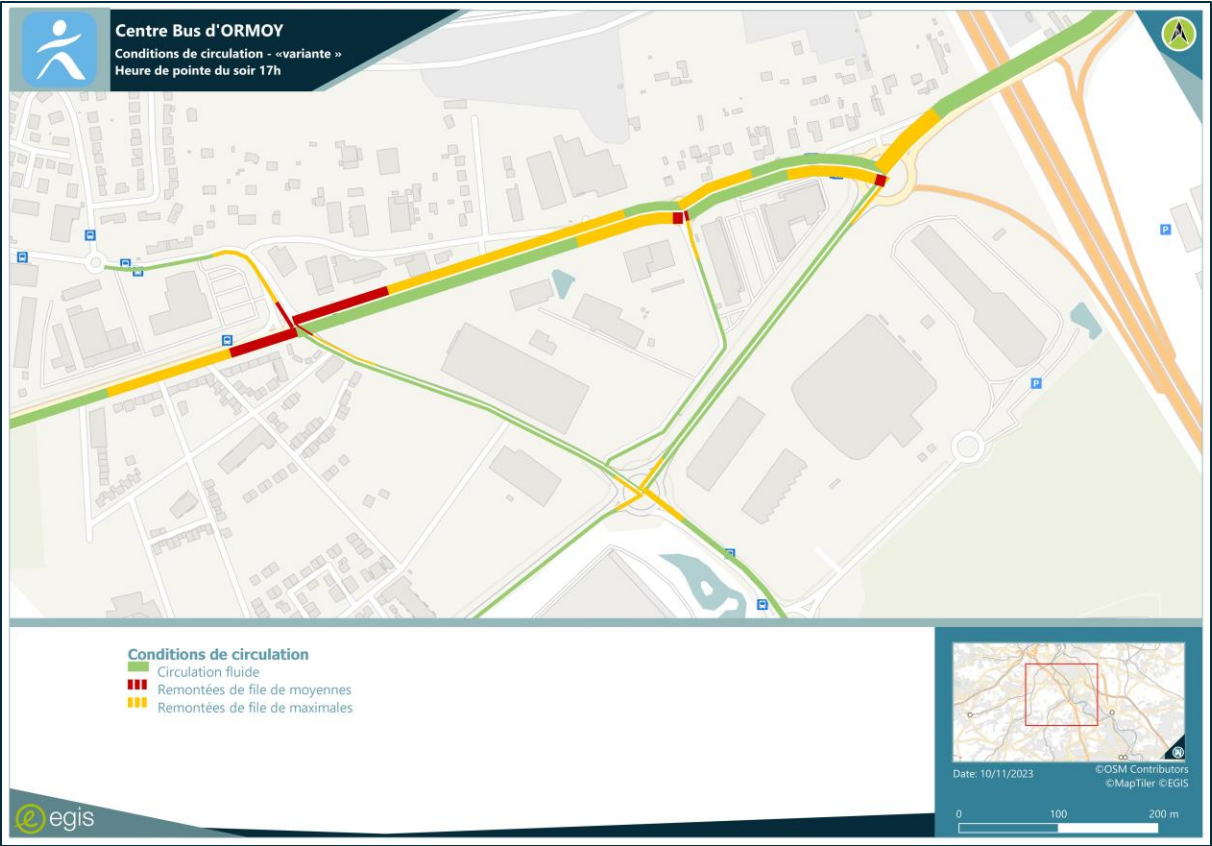
Analyses temps de parcours Bus – Situation « variante »/projet HPS 15h



- Diminution du temps de parcours des bus sortants du dépôt suite au report de la Plaine d'Ormay vers la rue du Saule Saint-Jacques et la reprogrammation du carrefour à feux.

CENTRE BUS D'ORMOY

Analyses dynamiques de circulation – Situation « variante » HPS 17h



RD191 x Rte Ormoy - HPS	Demande	Offre	Déficit	Retards (mm:ss)		Remontées de file	
				moy.	max.	moy.	max.
RD191 ouest	590 u.v.	560 u.v.	-	00:38	01:11	70 m.	200 m.
RD191 est	550 u.v.	560 u.v.	-	00:56	01:54	100 m.	350 m.
Rue des Moques Tonneaux	230 u.v.	230 u.v.	-	01:27	02:40	30 m.	120 m.
Rte de la Plaine Ormoy	110 u.v.	110 u.v.	-	00:49	01:47	20 m.	90 m.

RD191 x ZAC - HPS	Demande	Offre	Déficit	Retards (mm:ss)		Remontées de file	
				moy.	max.	moy.	max.
RD191 ouest	690 u.v.	670 u.v.	-	00:04	00:08	10 m.	110 m.
RD191 est	590 u.v.	590 u.v.	-	00:03	00:04	0 m.	80 m.
Rue du Saule Saint-Jacques	210 u.v.	200 u.v.	-	00:06	00:19	10 m.	50 m.

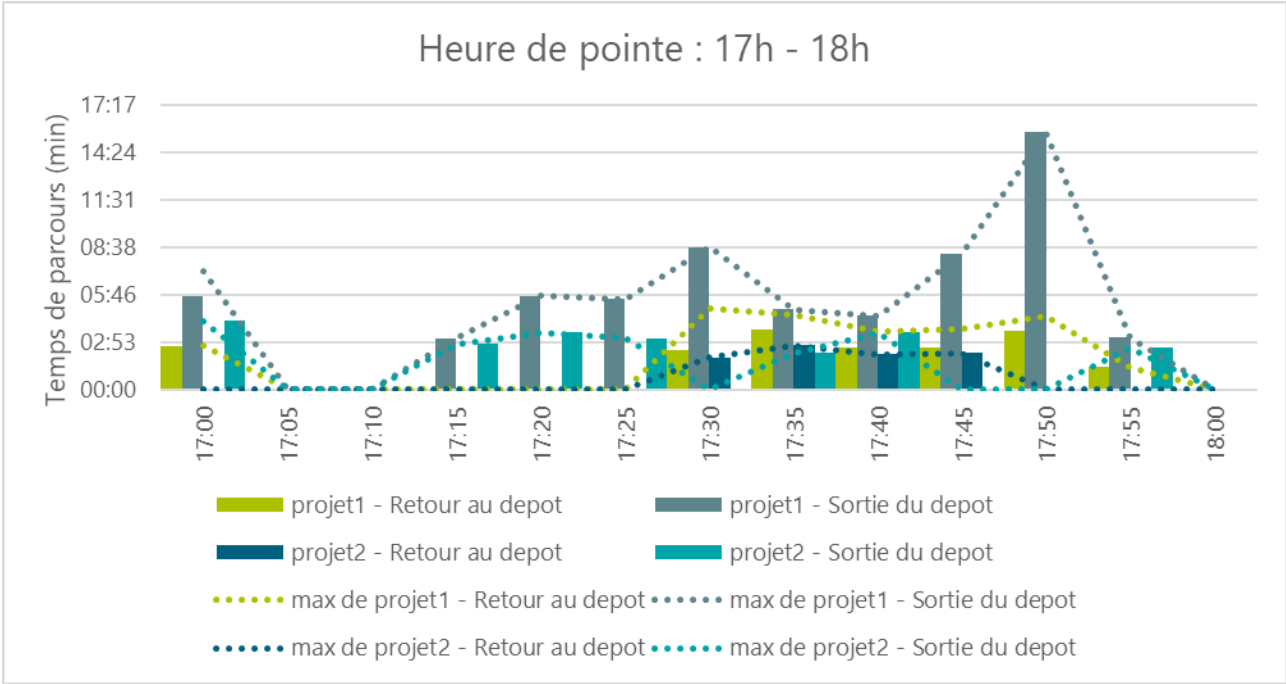
RD191 x A6 - HPS	Demande	Offre	Déficit	Retards (mm:ss)		Remontées de file	
				moy.	max.	moy.	max.
RD191 ouest	660 u.v.	640 u.v.	-	00:04	00:10	10 m.	100 m.
RD191 est	960 u.v.	960 u.v.	-	00:02	00:04	0 m.	80 m.
Local	10 u.v.	10 u.v.	-	00:08	00:21	0 m.	10 m.
Chemin de la Ferte-Alais	190 u.v.	200 u.v.	-	00:07	00:18	0 m.	60 m.

Rte Ormoy x Deviation - HPS	Demande	Offre	Déficit	Retards (mm:ss)		Remontées de file	
				moy.	max.	moy.	max.
Chemin de la Ferte-Alais est	220 u.v.	220 u.v.	-	00:02	00:07	0 m.	40 m.
Chemin de la Ferte-Alais ouest	230 u.v.	230 u.v.	-	00:03	00:08	0 m.	30 m.
Rue du Bois de l'Ecu	350 u.v.	360 u.v.	-	00:02	00:05	0 m.	50 m.
Rue de la Plaine d'Ormoy	200 u.v.	200 u.v.	-	00:01	00:03	0 m.	30 m.

- Les conditions de circulation sont fluides sur le secteur d'étude.
- Le report des bus de la rue de la Plaine d'Ormoy sur la rue du Saule Saint-Jacques et la reprogrammation du carrefour à feux ont permis de soulager la rue de la Plaine d'Ormoy et la RD191.

CENTRE BUS D'ORMOY

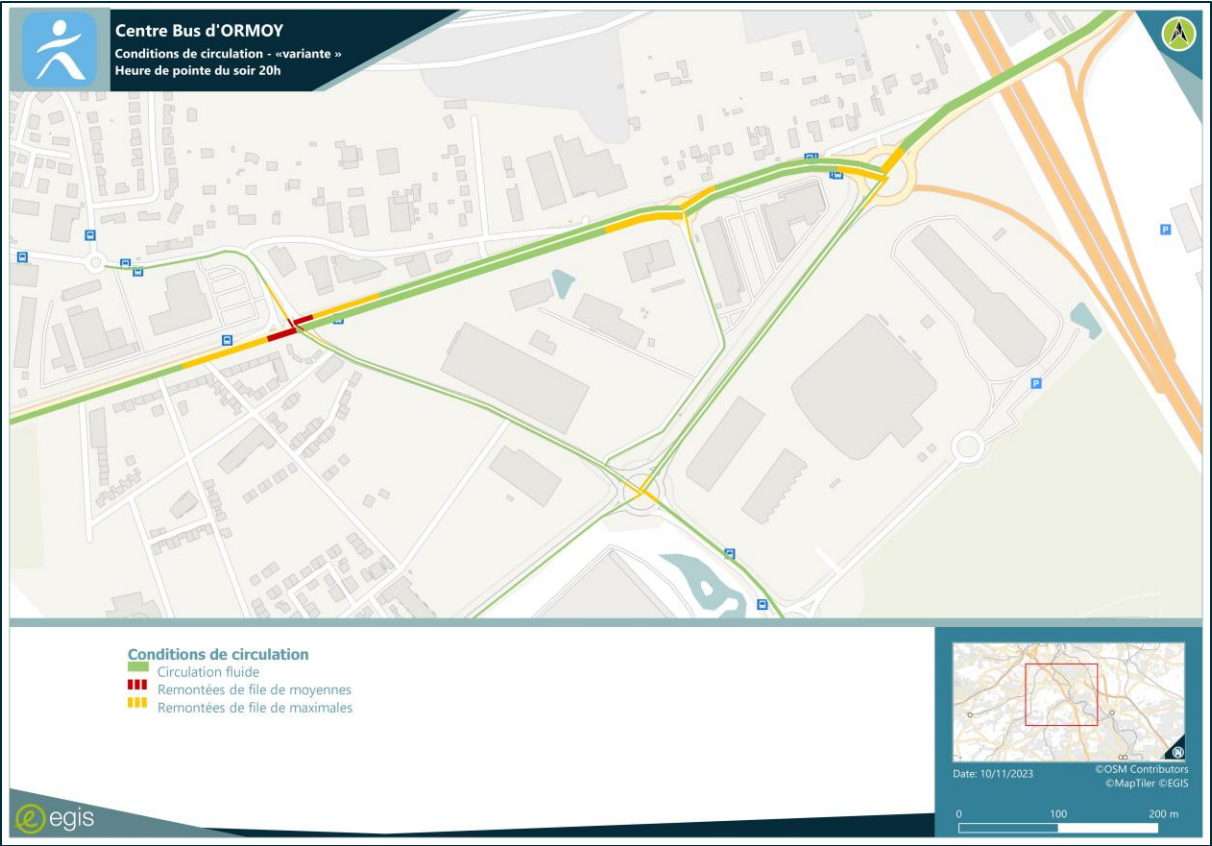
Temps de parcours Bus – Situation « variante »/projet HPS 17h



- Diminution du temps de parcours des bus sortants du dépôt suite au report de la Plaine d'Ormay vers la rue du Saule Saint-Jacques et la reprogrammation du carrefour à feux.

CENTRE BUS D'ORMOY

Analyses dynamiques de circulation – Situation « variante » HPS 20h



RD191 x Rte Ormoy - HPS20		Demande	Offre	Déficit	Retards (mm:ss)		Remontées de file	
					moy.	max.	moy.	max.
RD191 ouest		360 u.v.	360 u.v.	-	00:26	00:51	30 m.	120 m.
RD191 est		300 u.v.	300 u.v.	-	00:25	00:50	20 m.	90 m.
Rue des Moques Tonneaux		130 u.v.	130 u.v.	-	00:38	01:09	10 m.	50 m.
Rte de la Plaine Ormoy		70 u.v.	70 u.v.	-	00:31	01:05	10 m.	40 m.

RD191 x ZAC - HPS20		Demande	Offre	Déficit	Retards (mm:ss)		Remontées de file	
					moy.	max.	moy.	max.
RD191 ouest		430 u.v.	420 u.v.	-	00:03	00:05	0 m.	80 m.
RD191 est		330 u.v.	330 u.v.	-	00:01	00:03	0 m.	40 m.
Rue du Saule Saint-Jacques		110 u.v.	120 u.v.	-	00:02	00:05	0 m.	30 m.

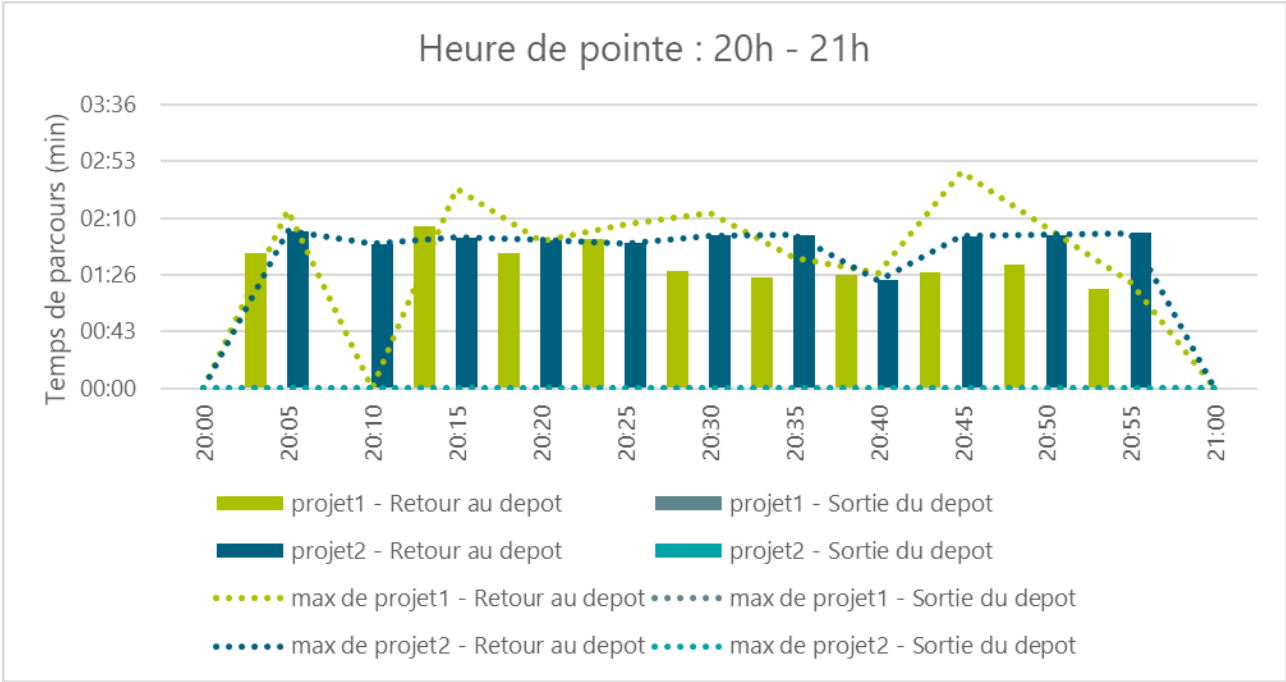
RD191 x A6 - HPS20		Demande	Offre	Déficit	Retards (mm:ss)		Remontées de file	
					moy.	max.	moy.	max.
RD191 ouest		370 u.v.	360 u.v.	-	00:02	00:04	0 m.	50 m.
RD191 est		550 u.v.	540 u.v.	-	00:01	00:03	0 m.	30 m.
Local		10 u.v.	10 u.v.	-	00:02	00:07	0 m.	0 m.
Chemin de la Ferte-Alais		130 u.v.	120 u.v.	-	00:03	00:08	0 m.	40 m.

Rte Ormoy x Deviation - HPS20		Demande	Offre	Déficit	Retards (mm:ss)		Remontées de file	
					moy.	max.	moy.	max.
Chemin de la Ferte-Alais est		140 u.v.	140 u.v.	-	00:02	00:06	0 m.	20 m.
Chemin de la Ferte-Alais ouest		130 u.v.	130 u.v.	-	00:02	00:07	0 m.	10 m.
Rue du Bois de l'Ecu		210 u.v.	220 u.v.	-	00:01	00:04	0 m.	20 m.
Rue de la Plaine d'Ormoy		120 u.v.	120 u.v.	-	00:01	00:02	0 m.	20 m.

■ Les conditions de circulation sont fluides sur le secteur d'étude.

CENTRE BUS D'ORMOY

Temps de parcours Bus – Situation « variante »/projet HPS 20h



■ Peu de changement de temps de parcours des bus entrants du dépôt suite au report de la rue de la Plaine d'Ormoys vers la rue du Saule Saint-Jacques.

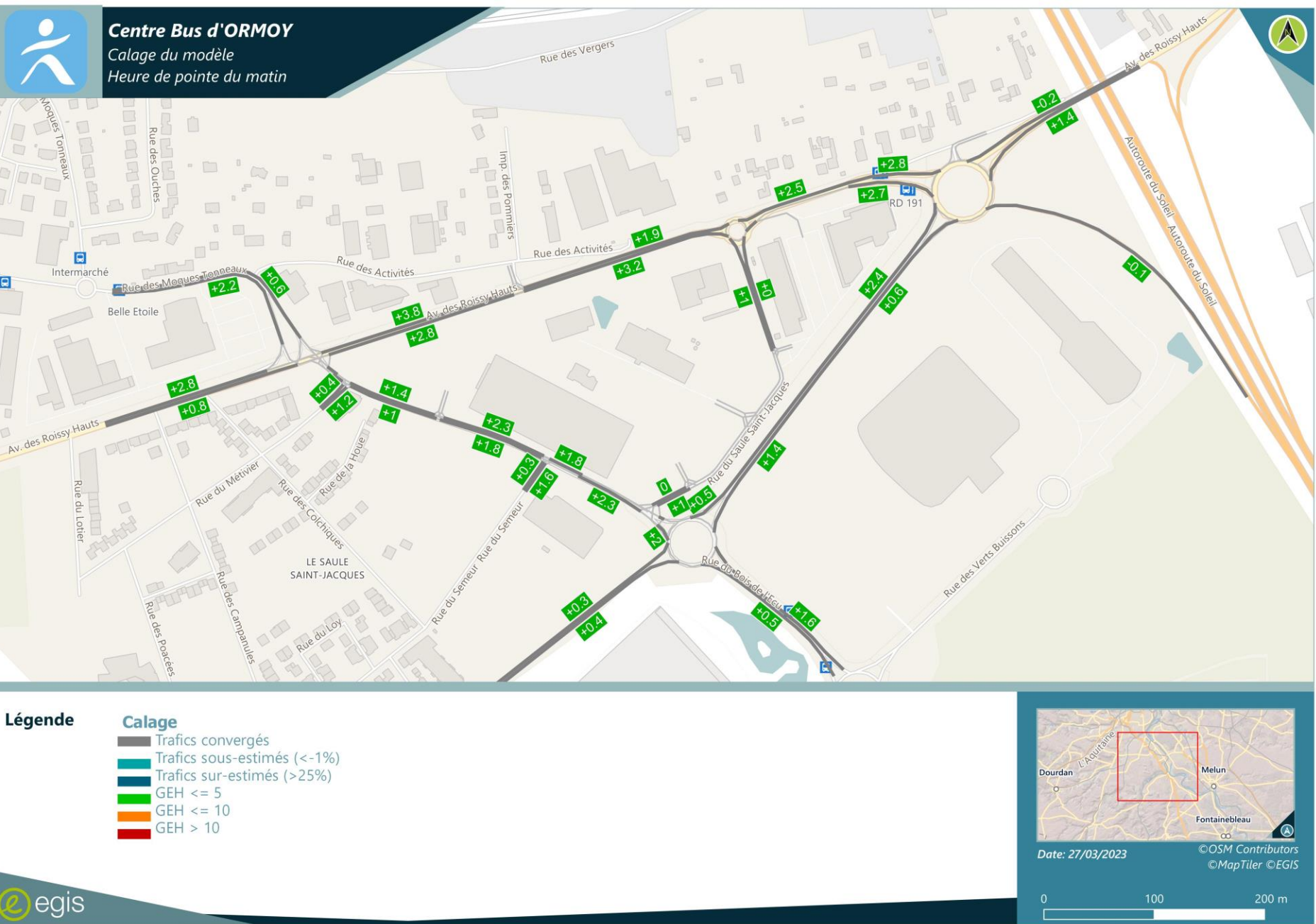
CENTRE BUS D'ORMOY

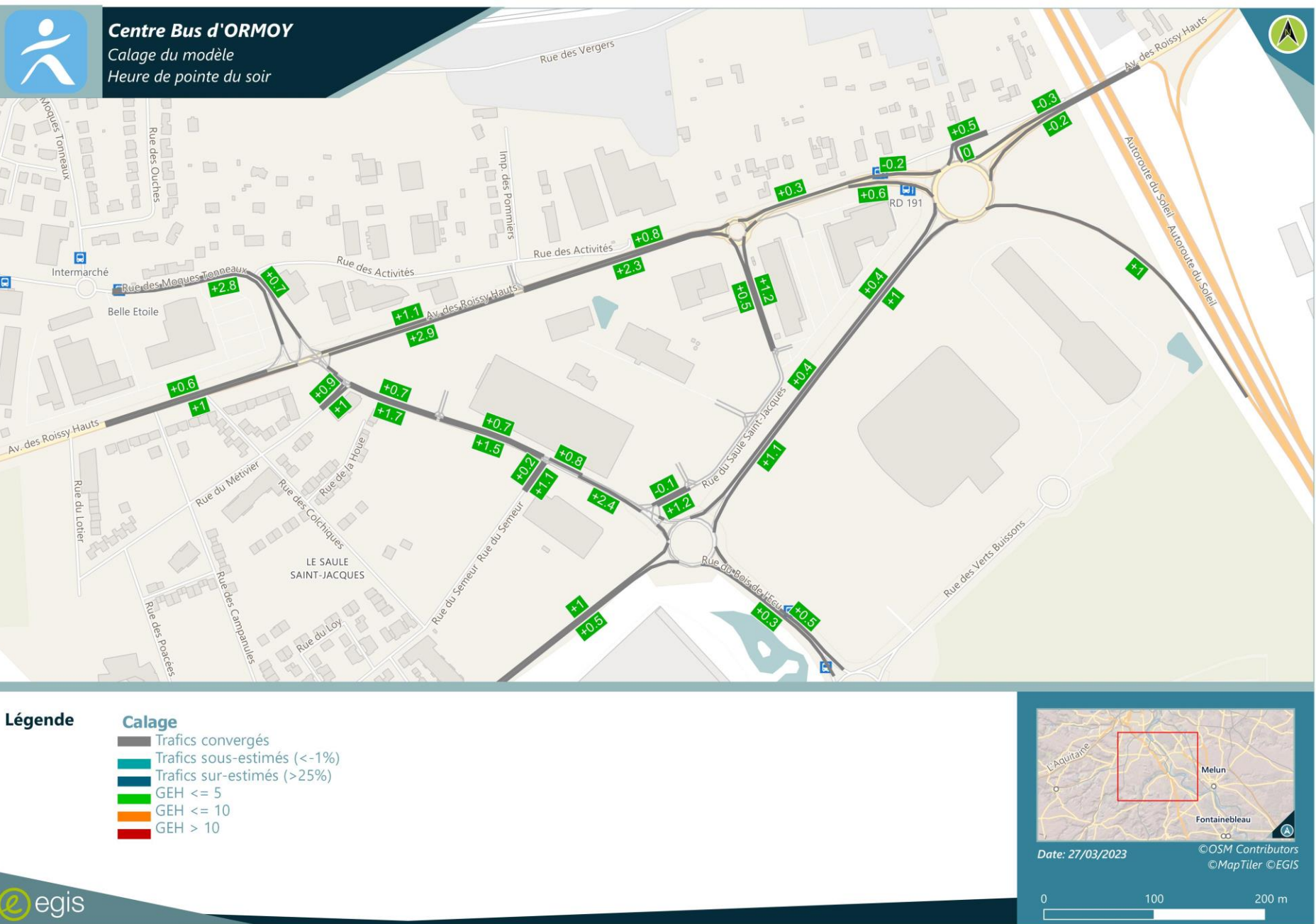
Synthèse - Situation « variante »

- Les conditions de circulation sont fluides sur le secteur d'étude.
- Le report des bus de la rue de la Plaine d'Ormoy sur la rue du Saule Saint-Jacques et la reprogrammation du carrefour à feux ont permis de soulager la rue de la Plaine d'Ormoy et la RD191.



ANNEXES
—

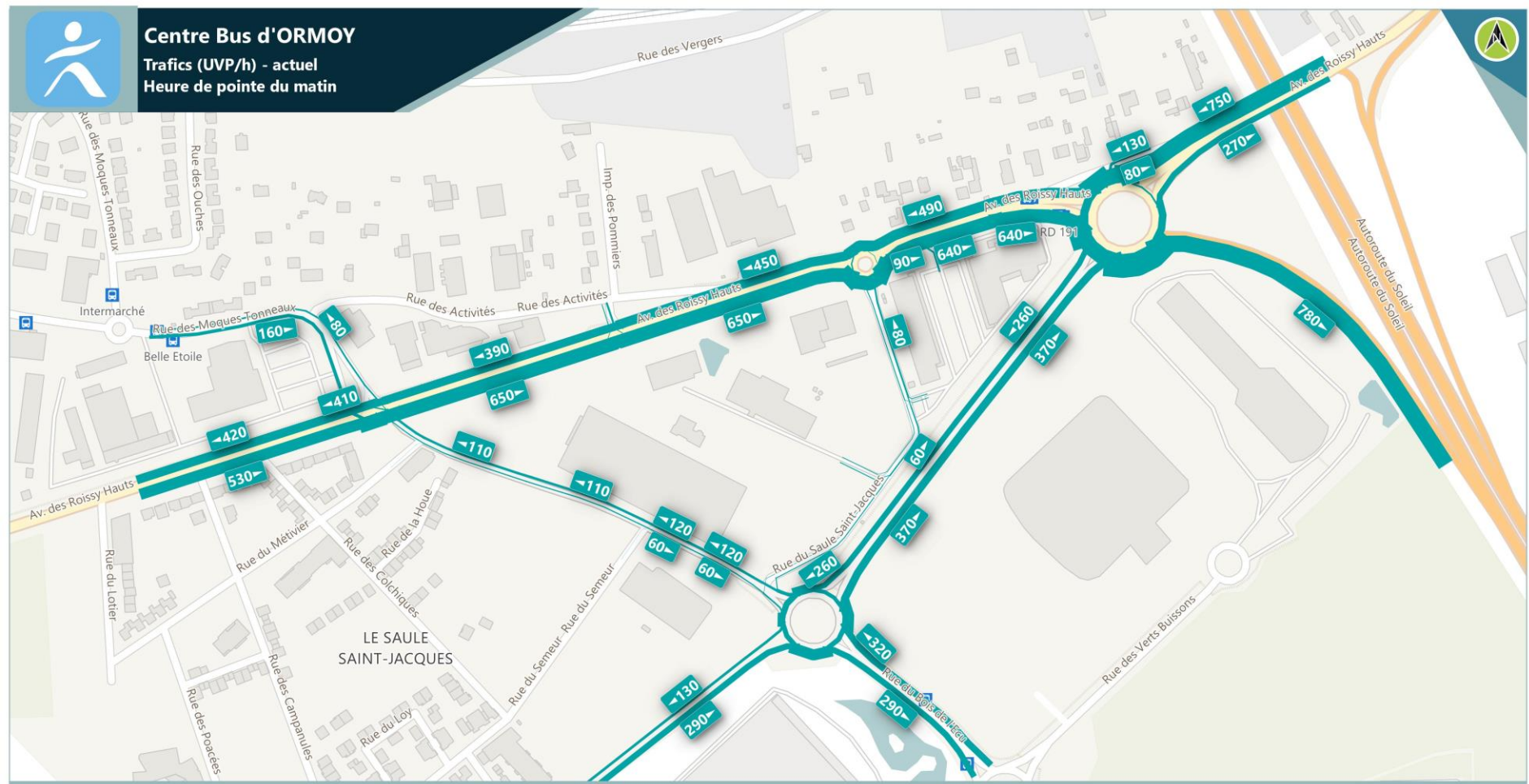






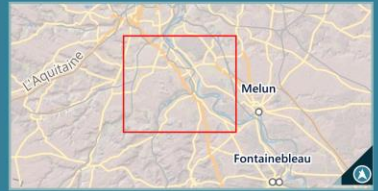
Centre Bus d'ORMOY

Traffic (UVP/h) - actuel
Heure de pointe du matin



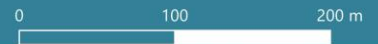
Traffic (UVP/h)

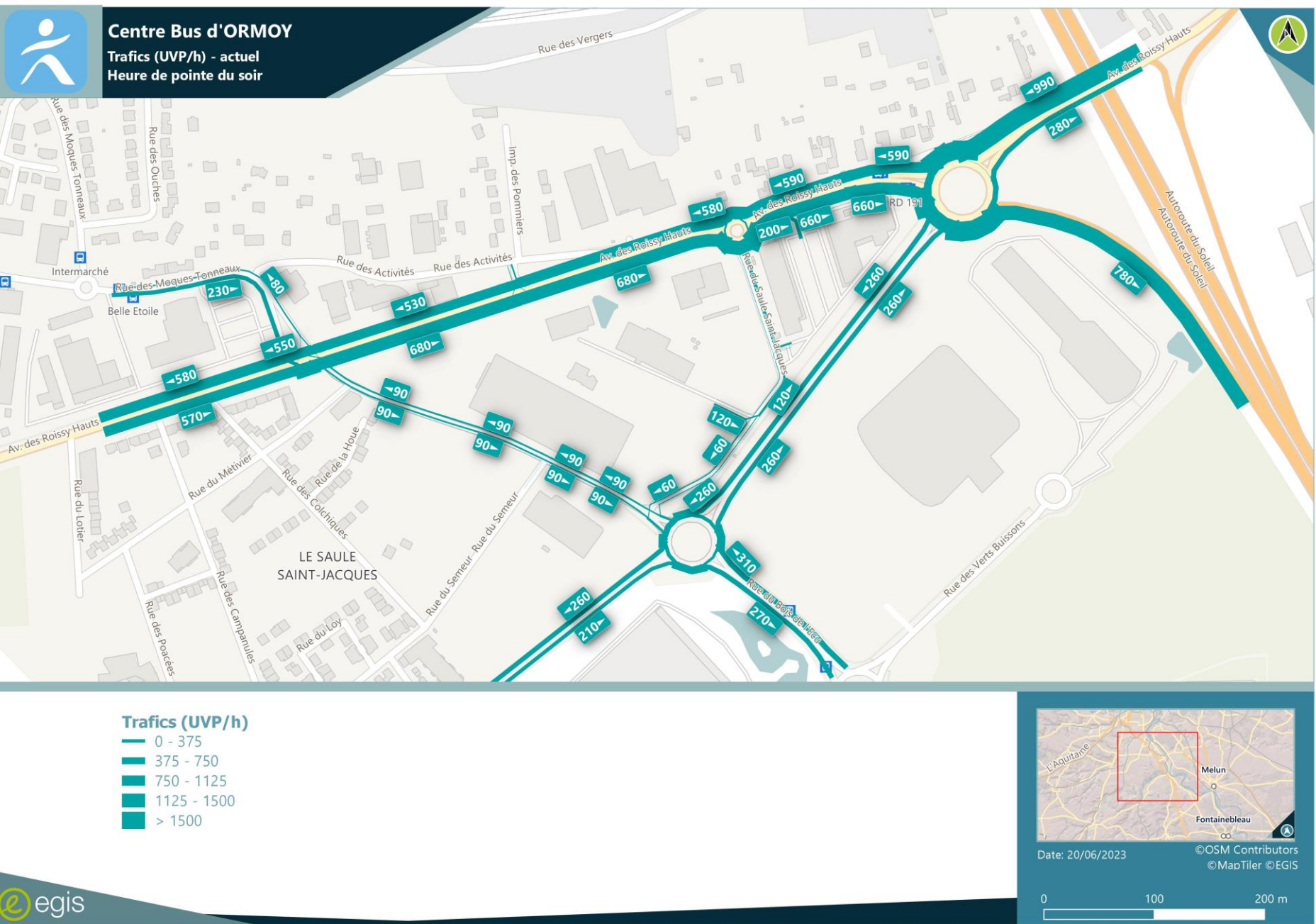
- 0 - 375
- 375 - 750
- 750 - 1125
- 1125 - 1500
- > 1500



Date: 20/06/2023

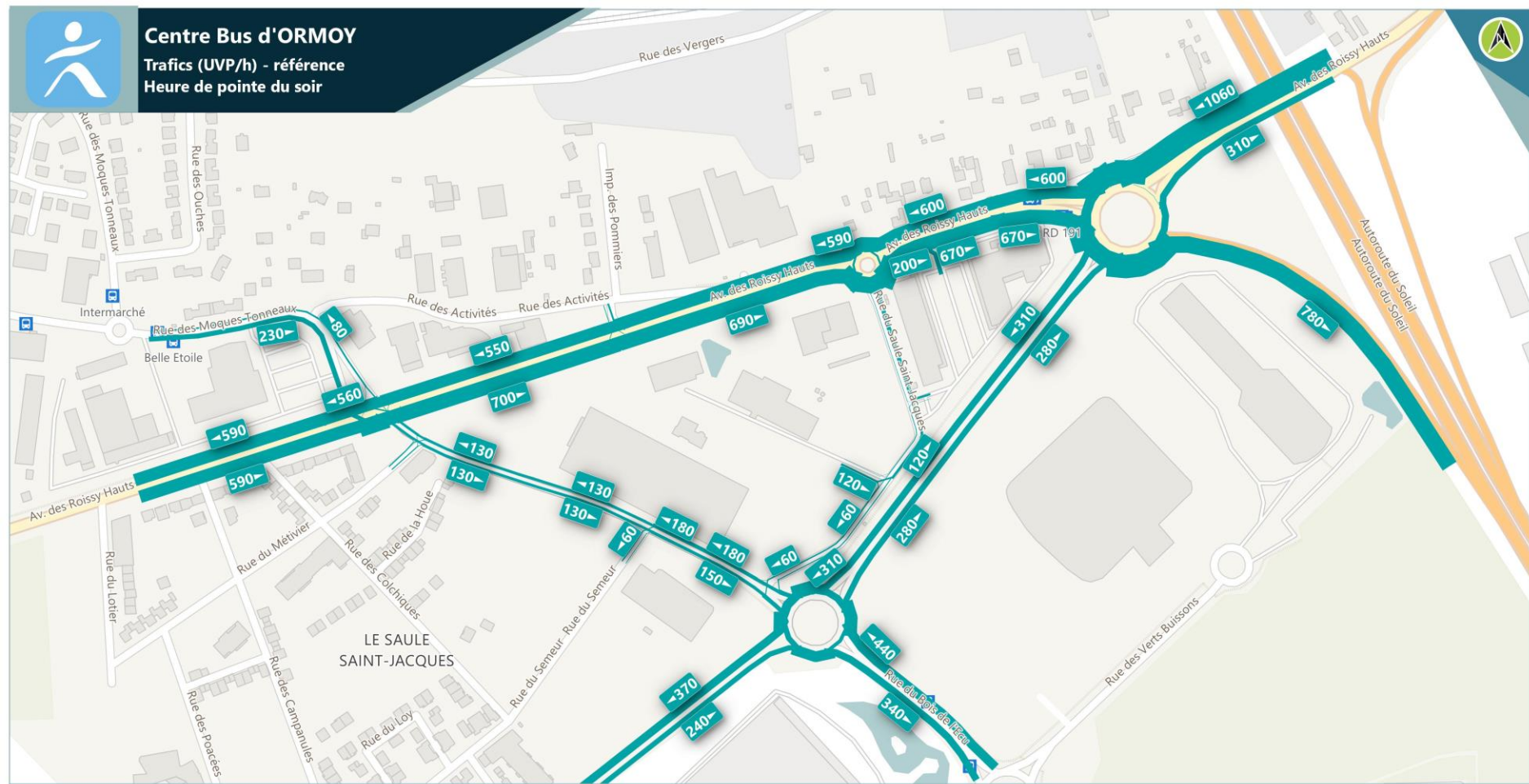
©OSM Contributors
©MapTiler ©EGIS





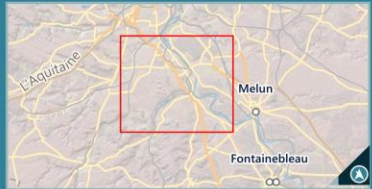


Centre Bus d'ORMOY
Trafics (UVP/h) - référence
Heure de pointe du soir



Trafics (UVP/h)

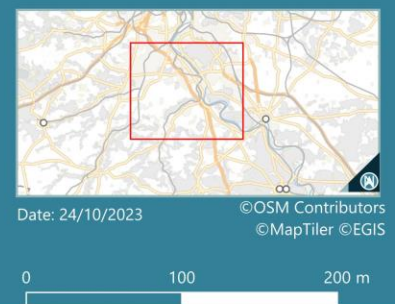
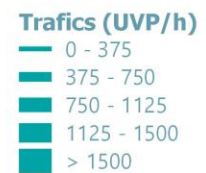
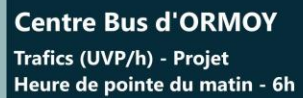
- 0 - 375
- 375 - 750
- 750 - 1125
- 1125 - 1500
- > 1500

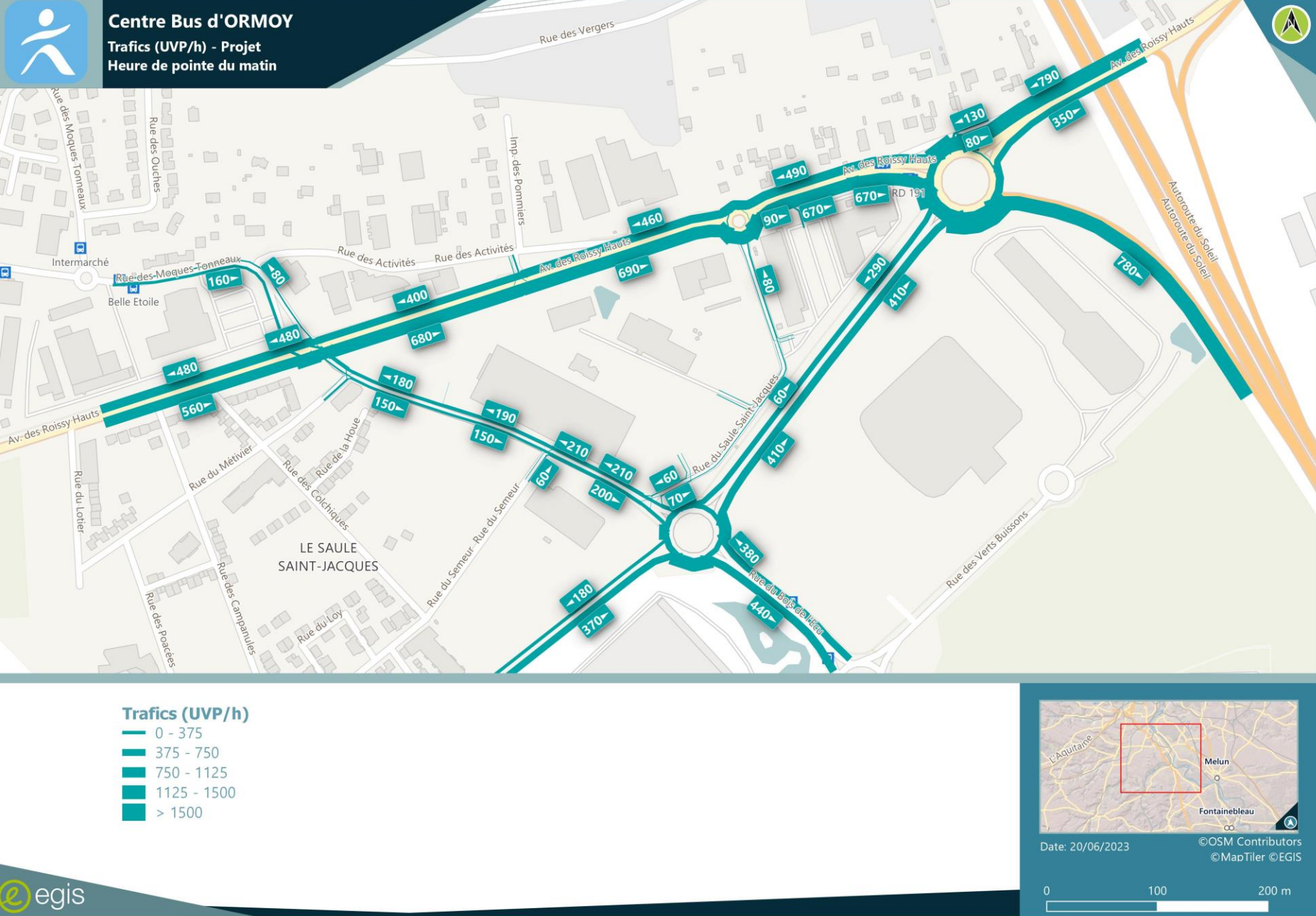


Date: 20/06/2023

©OSM Contributors
©MapTiler ©EGIS

0 100 200 m

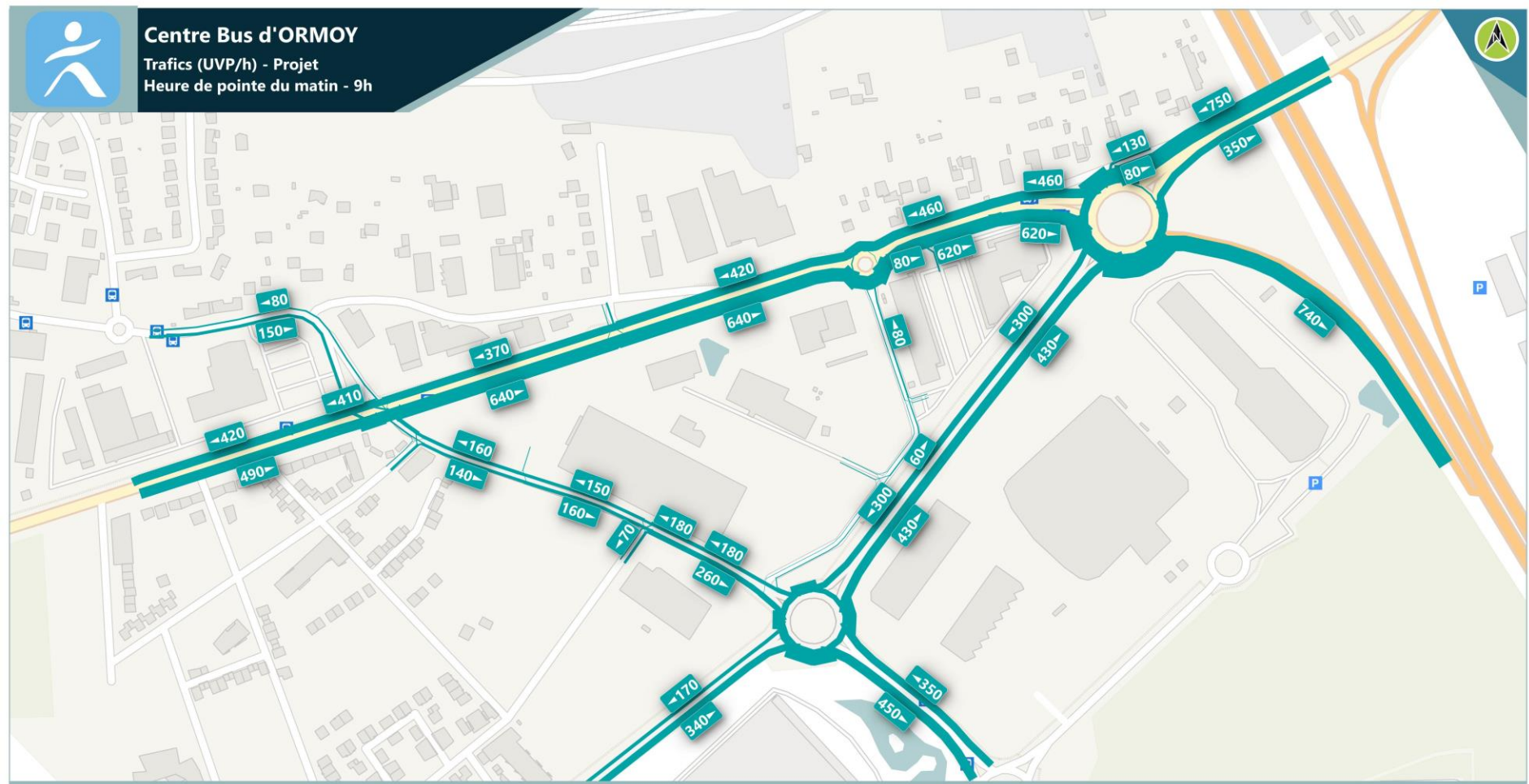






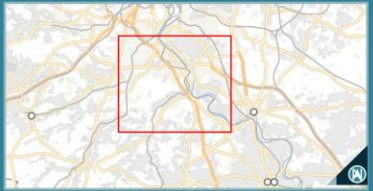
Centre Bus d'ORMOY

Traffics (UVP/h) - Projet
Heure de pointe du matin - 9h



Traffics (UVP/h)

- 0 - 375
- 375 - 750
- 750 - 1125
- 1125 - 1500
- > 1500



Date: 24/10/2023

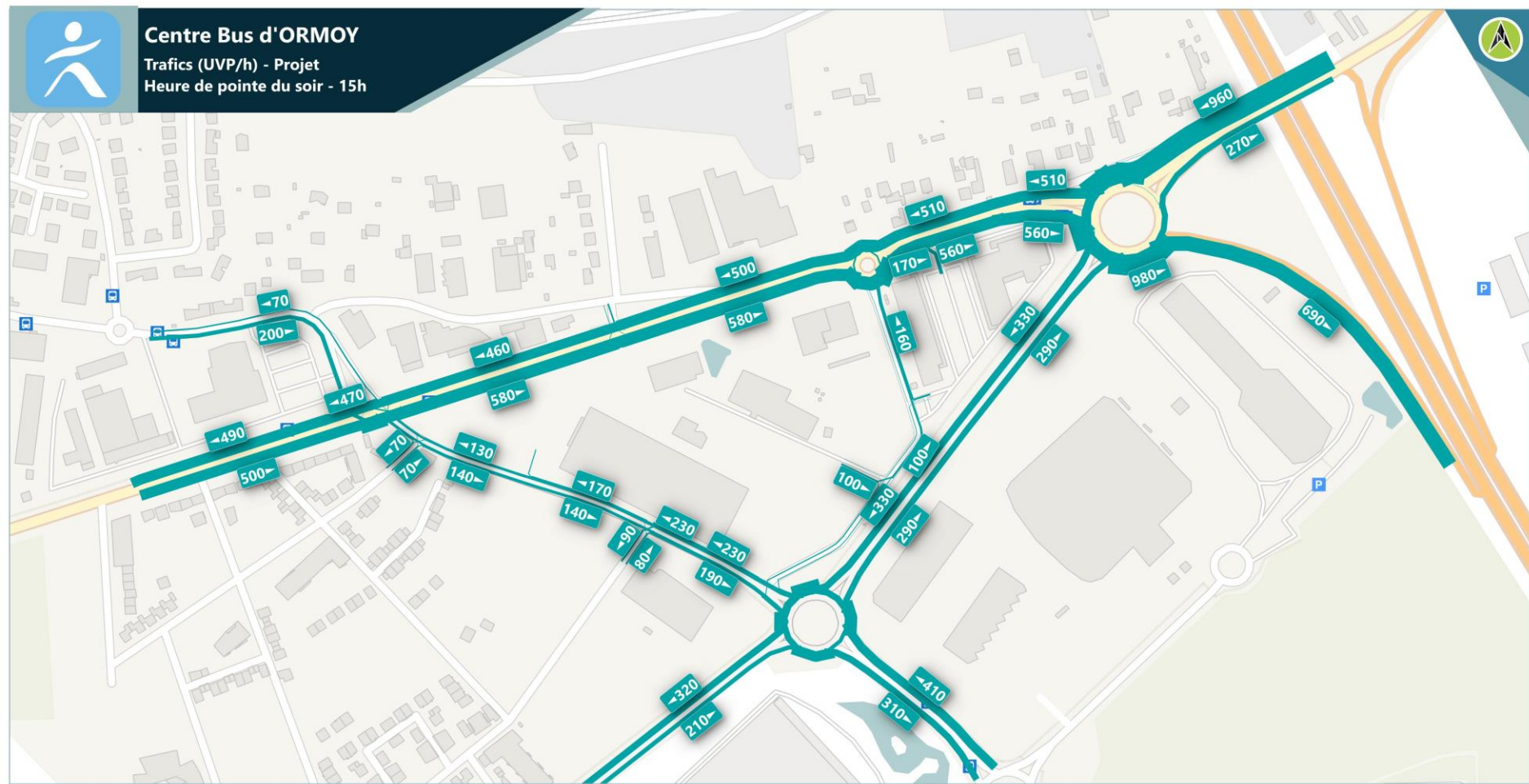
©OSM Contributors
©MapTiler ©EGIS

0 100 200 m



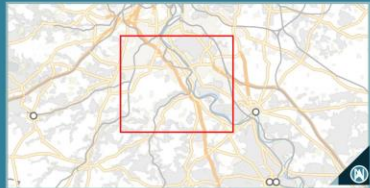
Centre Bus d'ORMOY

Traffics (UVP/h) - Projet
Heure de pointe du soir - 15h



Traffics (UVP/h)

- 0 - 375
- 375 - 750
- 750 - 1125
- 1125 - 1500
- > 1500



Date: 24/10/2023

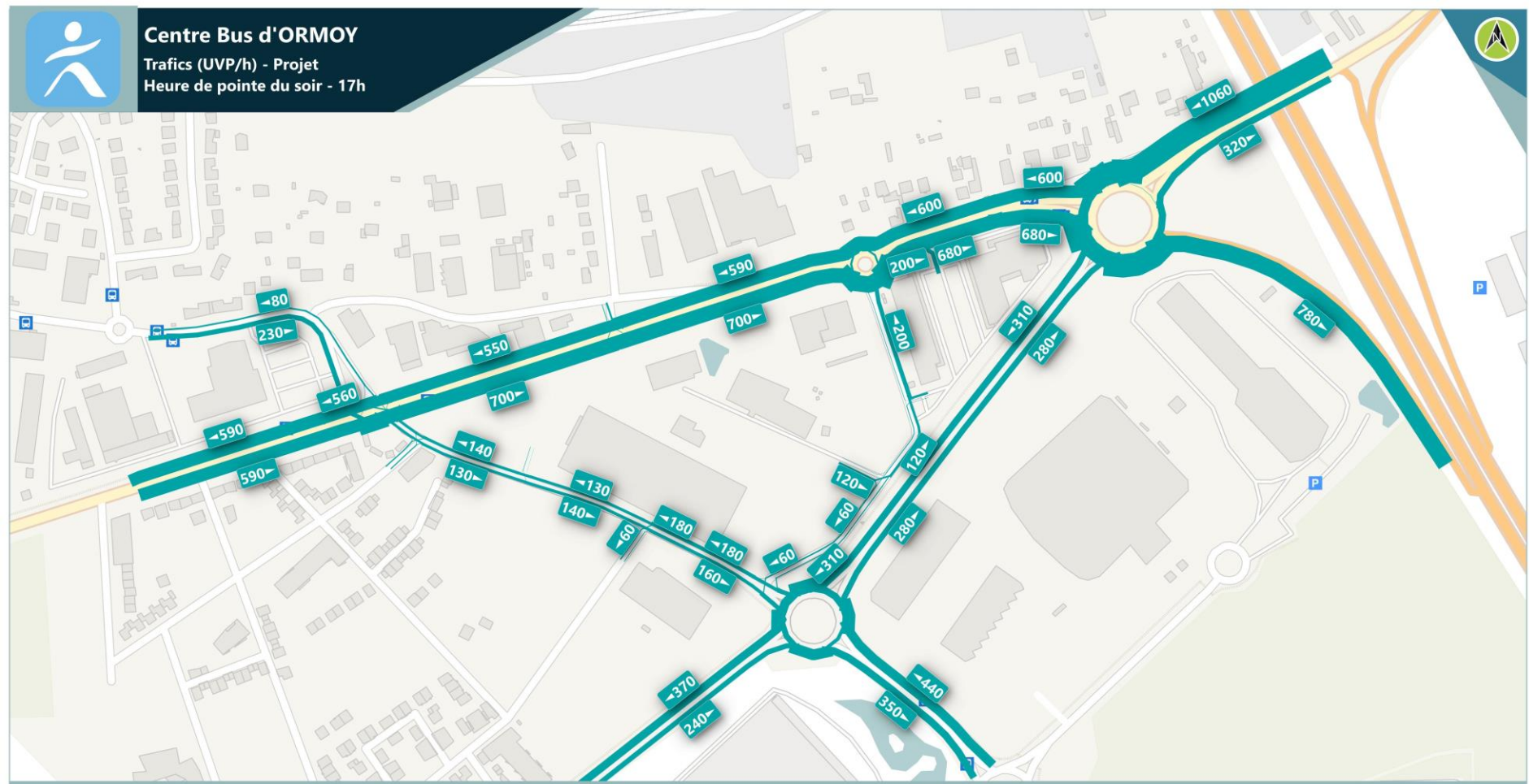
©OSM Contributors
©MapTiler ©EGIS

0 100 200 m



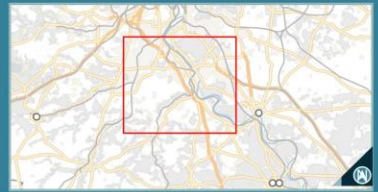
Centre Bus d'ORMOY

Traffic (UVP/h) - Projet
Heure de pointe du soir - 17h



Traffic (UVP/h)

- 0 - 375
- 375 - 750
- 750 - 1125
- 1125 - 1500
- > 1500



Date: 24/10/2023

©OSM Contributors
©MapTiler ©EGIS

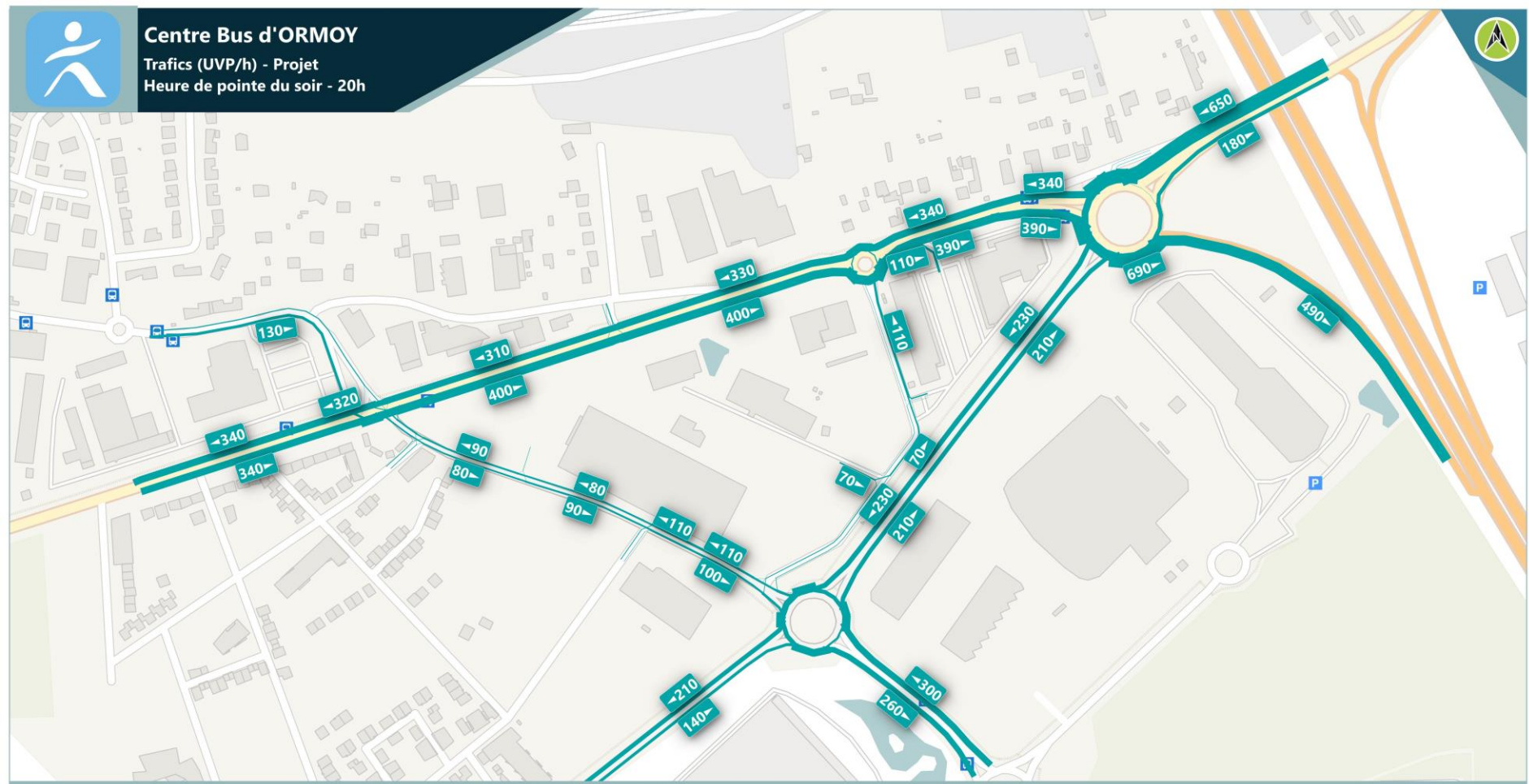
0 100 200 m





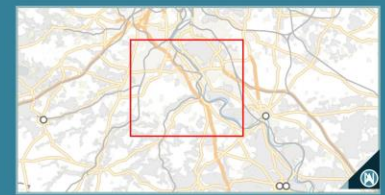
Centre Bus d'ORMOY

Traffic (UVP/h) - Projet
Heure de pointe du soir - 20h



Traffic (UVP/h)

- 0 - 375
- 375 - 750
- 750 - 1125
- 1125 - 1500
- > 1500



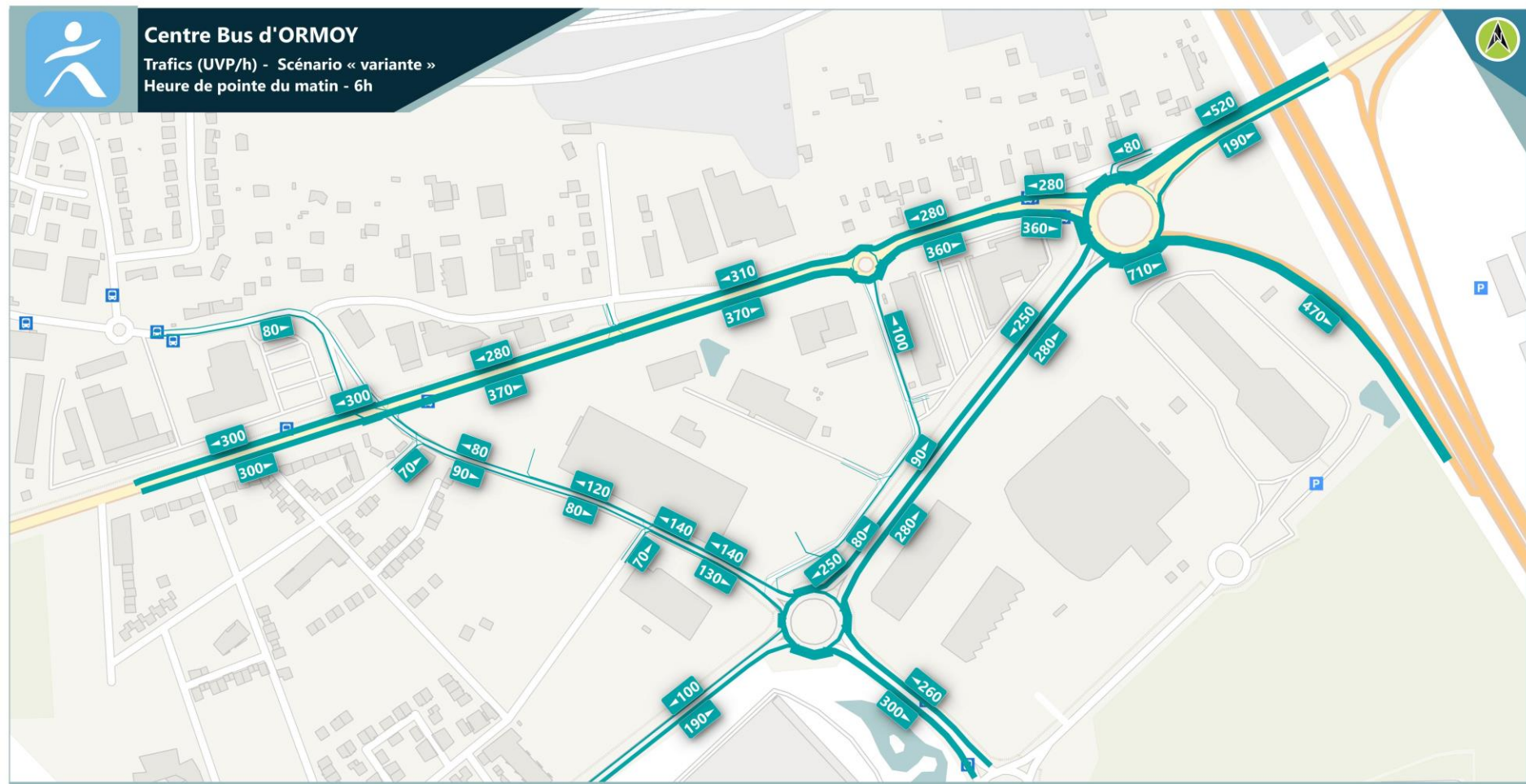
Date: 24/10/2023
©OSM Contributors
©MapTiler ©EGIS





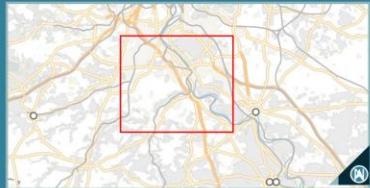
Centre Bus d'ORMOY

Traffics (UVP/h) - Scénario « variante »
Heure de pointe du matin - 6h



Traffics (UVP/h)

- 0 - 375
- 375 - 750
- 750 - 1125
- 1125 - 1500
- > 1500



Date: 24/10/2023

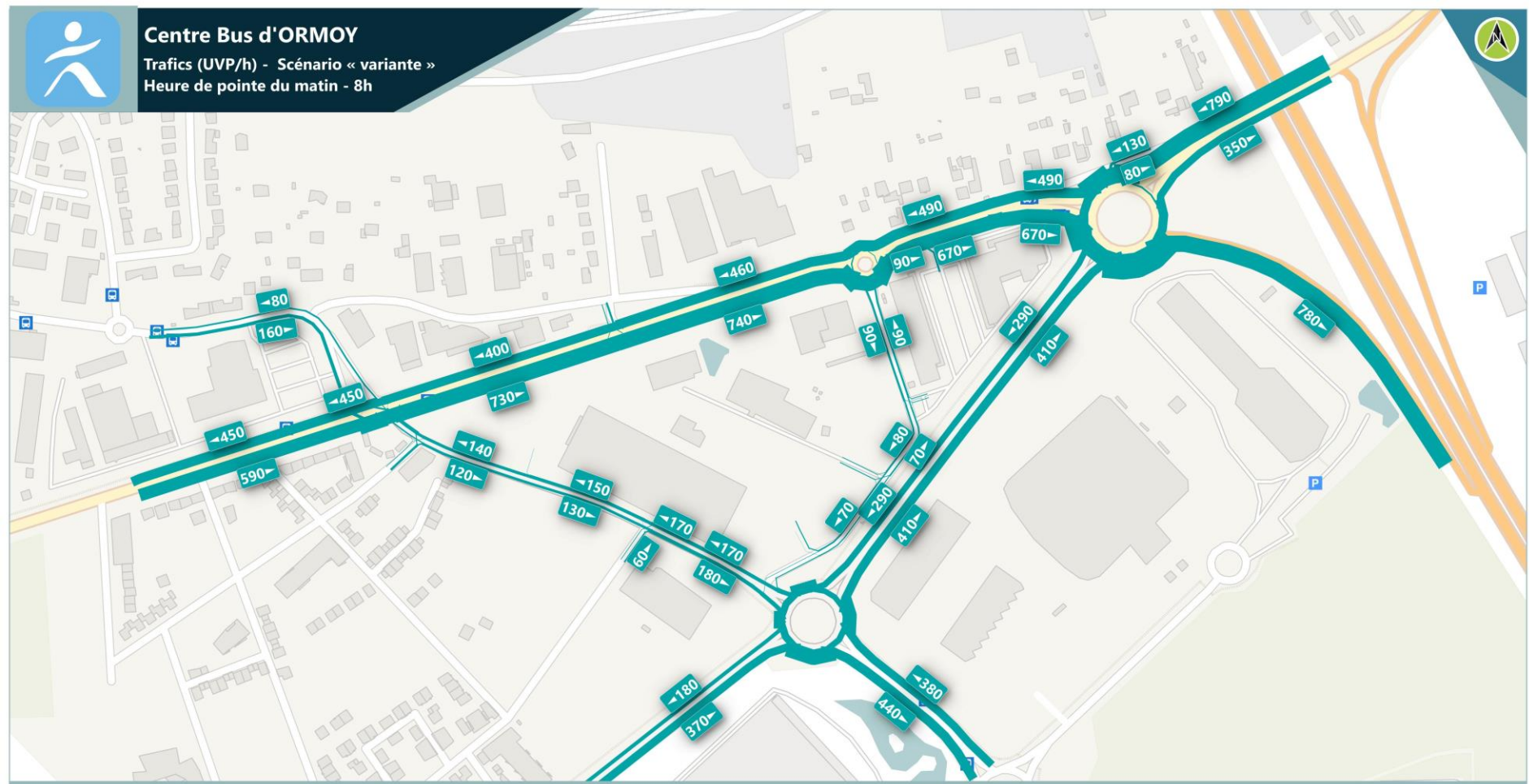
©OSM Contributors
©MapTiler ©EGIS

0 100 200 m



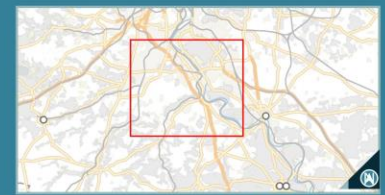
Centre Bus d'ORMOY

Traffics (UVP/h) - Scénario « variante »
Heure de pointe du matin - 8h



Traffics (UVP/h)

- 0 - 375
- 375 - 750
- 750 - 1125
- 1125 - 1500
- > 1500



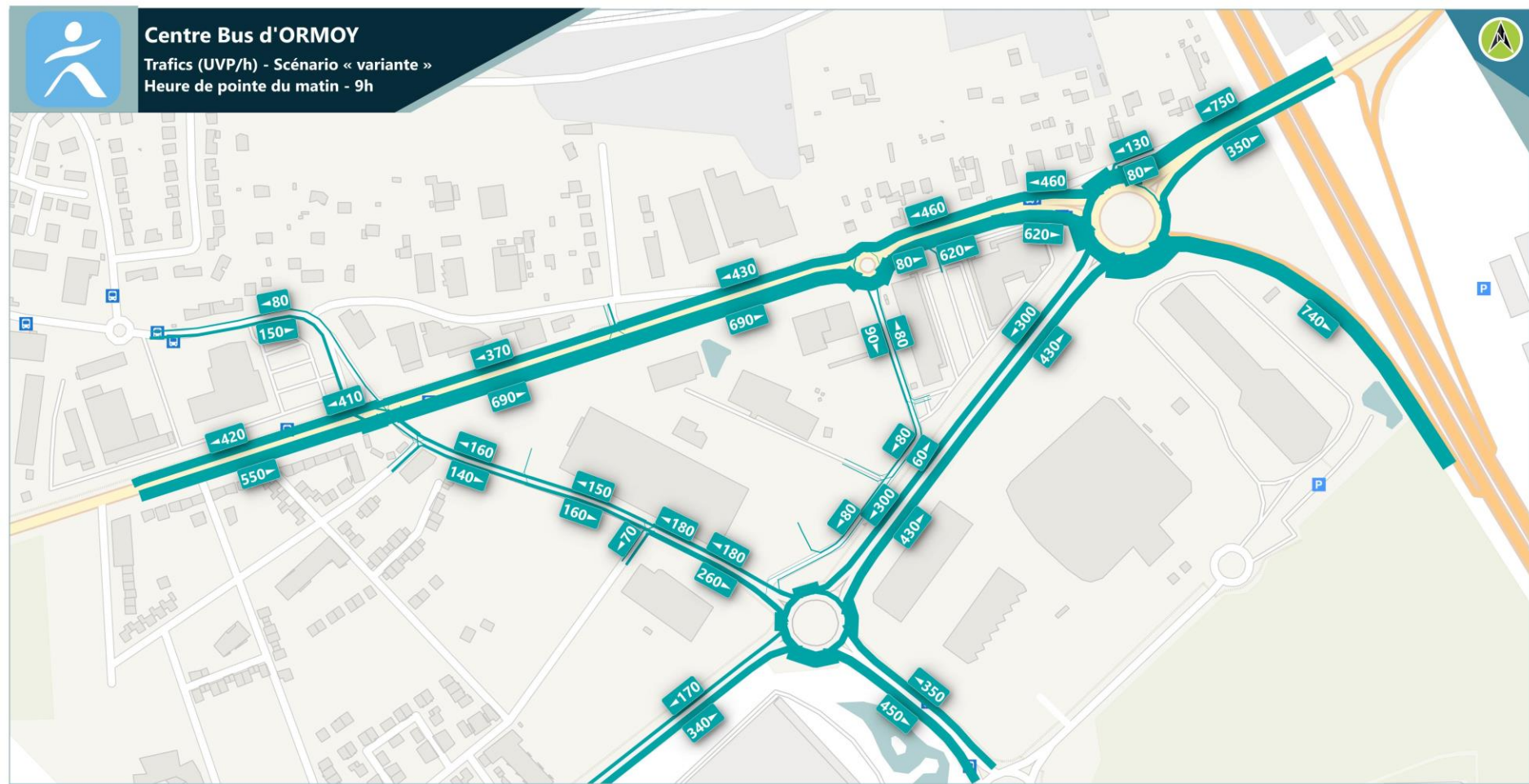
Date: 24/10/2023
©OSM Contributors
©MapTiler ©EGIS





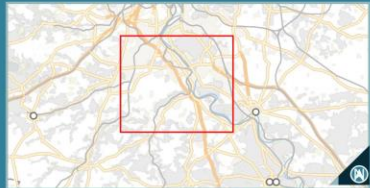
Centre Bus d'ORMOY

Traffics (UVP/h) - Scénario « variante »
Heure de pointe du matin - 9h



Traffics (UVP/h)

- 0 - 375
- 375 - 750
- 750 - 1125
- 1125 - 1500
- > 1500



Date: 24/10/2023

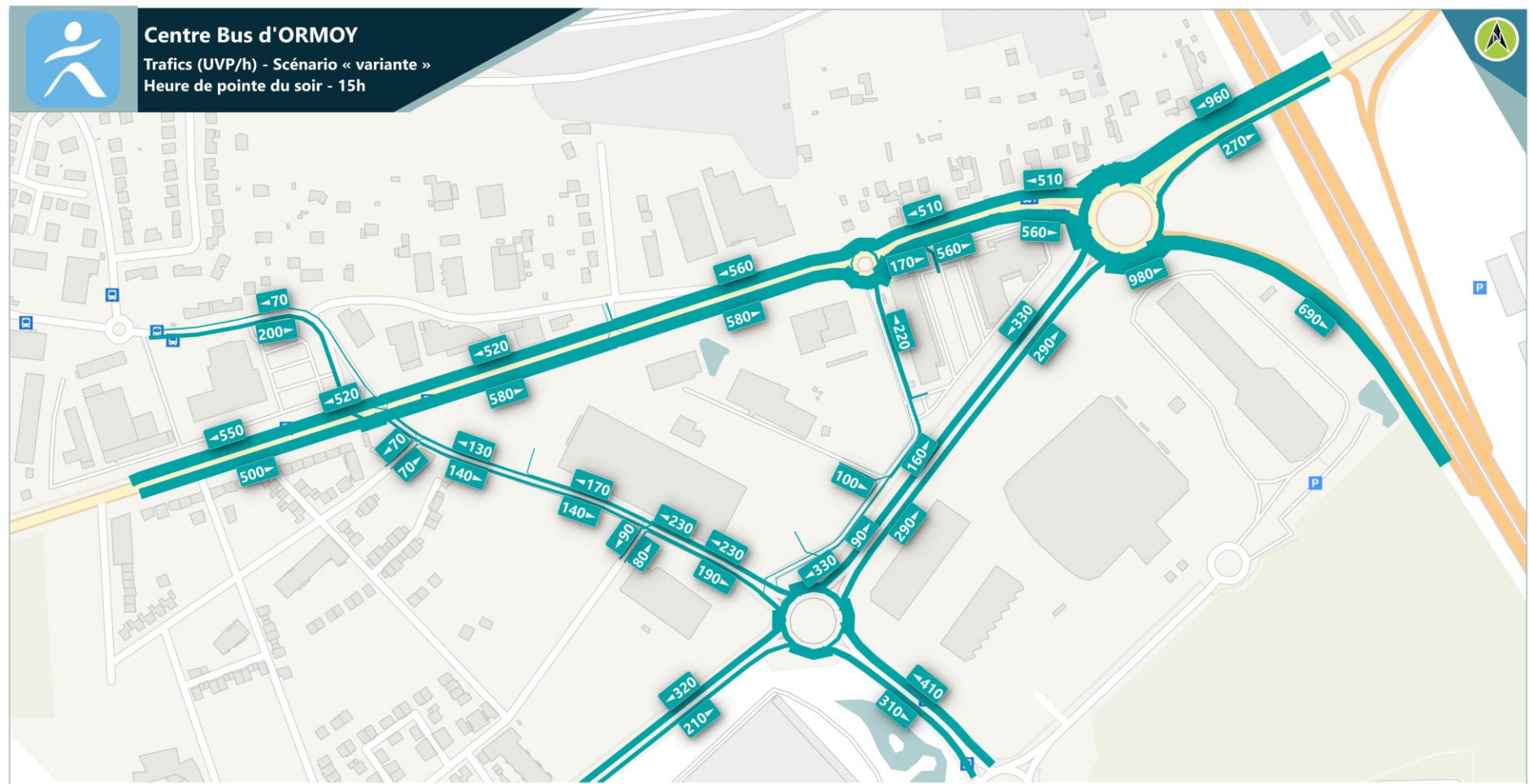
©OSM Contributors
©MapTiler ©EGIS

0 100 200 m



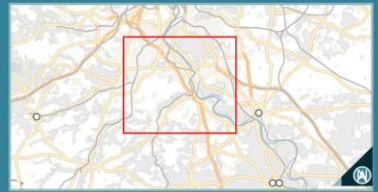
Centre Bus d'ORMOY

Traffics (UVP/h) - Scénario « variante »
Heure de pointe du soir - 15h



Traffics (UVP/h)

- 0 - 375
- 375 - 750
- 750 - 1125
- 1125 - 1500
- > 1500



Date: 24/10/2023

©OSM Contributors
©MapTiler ©EGIS

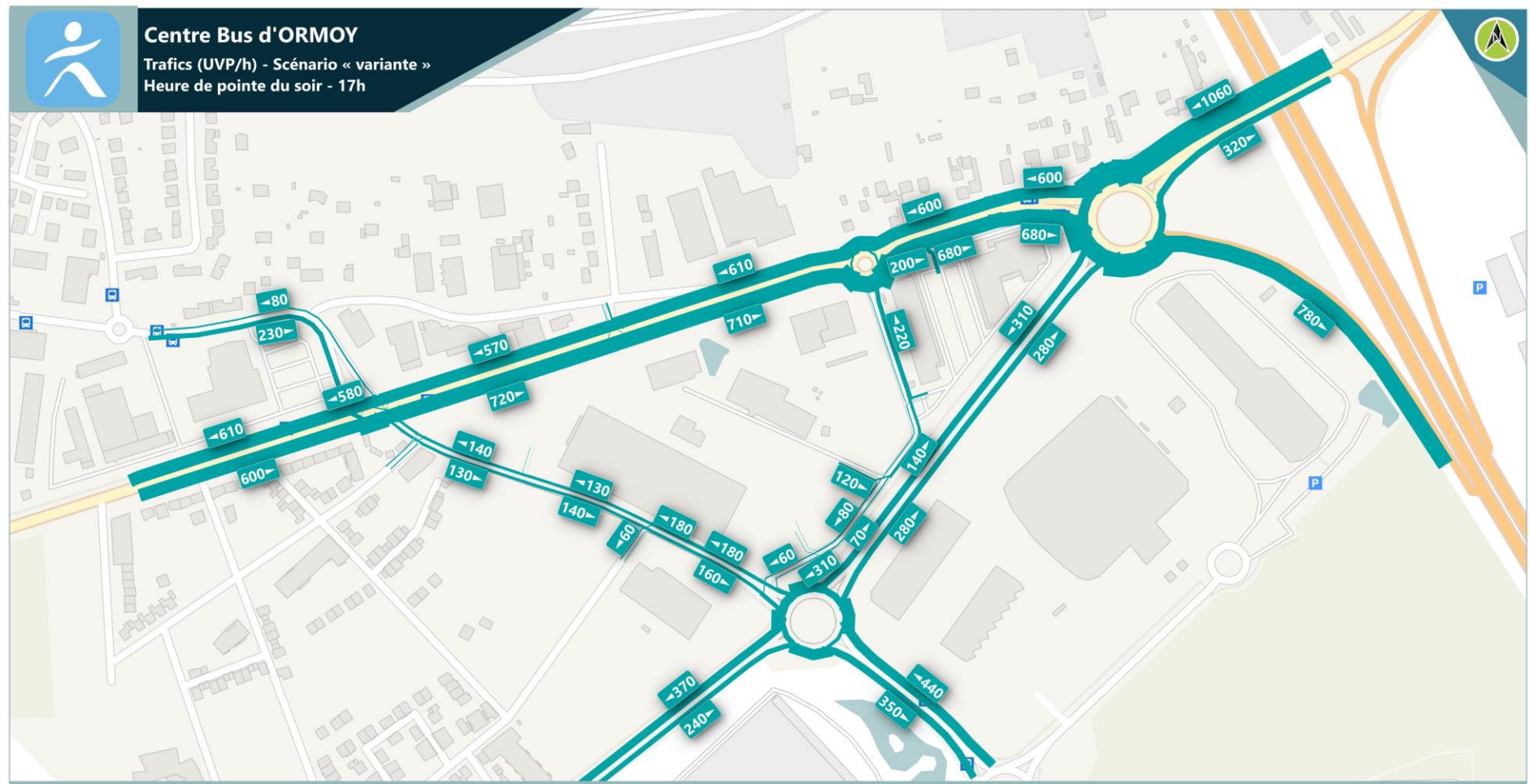
0 100 200 m





Centre Bus d'ORMOY

Traffics (UVP/h) - Scénario « variante »
Heure de pointe du soir - 17h



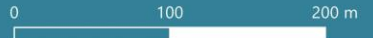
Traffics (UVP/h)

- 0 - 375
- 375 - 750
- 750 - 1125
- 1125 - 1500
- > 1500



Date: 24/10/2023

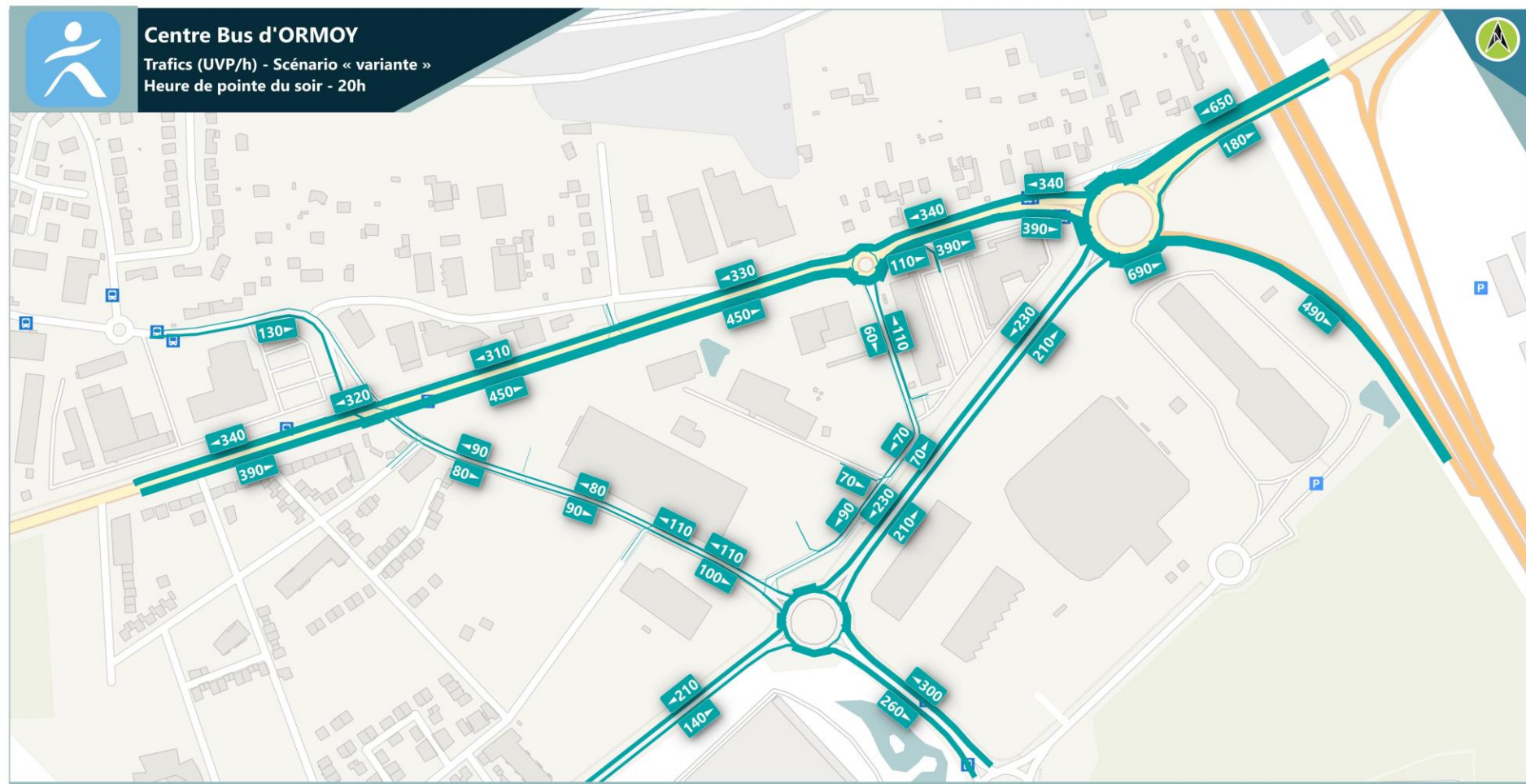
©OSM Contributors
©MapTiler ©EGIS





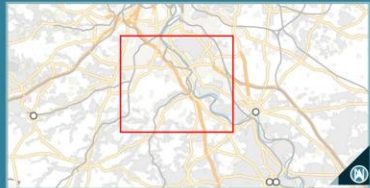
Centre Bus d'ORMOY

Traffics (UVP/h) - Scénario « variante »
Heure de pointe du soir - 20h



Traffics (UVP/h)

- 0 - 375
- 375 - 750
- 750 - 1125
- 1125 - 1500
- > 1500



Date: 24/10/2023

©OSM Contributors
©MapTiler ©EGIS

0 100 200 m

ANALYSE GIRABASE DU GIRATOIRE RD191 X BRETELLE A6

Giratoire RD191xBretelleA6 Ormoy actuel 14/06/2023

Propriétés géométriques de l'anneau du giratoire

Rayon de l'îlot infranchissable	21 m
Largeur de la bande franchissable	
Largeur de l'anneau	9 m
Rayon extérieur du giratoire	30 m

Propriétés géométriques des branches du giratoire

Nom	Angle	Rampe	Voie de TAD	Entrée	Îlot	Sortie
RD191 est	0	Non	Non	7,0 m	9,0 m	4,0 m
Local	40	Non	Non	3,5 m	1,0 m	4,0 m
RD191 ouest	120	Non	Non	3,5 m	12,0 m	4,0 m
Chemin de la Ferte-Alais	180	Non	Non	3,5 m	10,0 m	4,0 m
Bretelle A6	270	Non	Non	0,0 m	0,0 m	4,0 m

RD191 est	Réserve de Capacité	Longueur de Stockage	Temps d'Attente
Périodes de trafic	en uvp/h	en %	moyenne maximale moyen total
actuel hpm	2037	73%	0vh 2vh 0s 0,0h
actuel hps	2011	67%	0vh 2vh 0s 0,0h

Local	Réserve de Capacité	Longueur de Stockage	Temps d'Attente
Périodes de trafic	en uvp/h	en %	moyenne maximale moyen total
actuel hpm	786	86%	0vh 2vh 2s 0,1h
actuel hps	757	98%	0vh 2vh 3s 0,0h

RD191 ouest	Réserve de Capacité	Longueur de Stockage	Temps d'Attente
Périodes de trafic	en uvp/h	en %	moyenne maximale moyen total
actuel hpm	575	47%	0vh 3vh 3s 0,5h
actuel hps	519	44%	1vh 4vh 3s 0,6h

Chemin de la Ferte-Alais	Réserve de Capacité	Longueur de Stockage	Temps d'Attente
Périodes de trafic	en uvp/h	en %	moyenne maximale moyen total
actuel hpm	538	60%	0vh 3vh 4s 0,4h
actuel hps	608	70%	0vh 3vh 3s 0,2h

Bretelle A6	Réserve de Capacité	Longueur de Stockage	Temps d'Attente
Périodes de trafic	En UVP/h	En %	Moyenne Maximale Moyen Total

Branche de sortie uniquement

Giratoire RD191xBretelleA6 Ormoy référence 19/06/2023

Propriétés géométriques de l'anneau du giratoire

Rayon de l'îlot infranchissable	21 m
Largeur de la bande franchissable	
Largeur de l'anneau	9 m
Rayon extérieur du giratoire	30 m

Propriétés géométriques des branches du giratoire

Nom	Angle	Rampe	Voie de TAD	Entrée	Îlot	Sortie
RD191 est	0	Non	Non	7,0 m	9,0 m	4,0 m
Local	40	Non	Non	3,5 m	1,0 m	4,0 m
RD191 ouest	120	Non	Non	3,5 m	12,0 m	4,0 m
Chemin de la Ferte-Alais	180	Non	Non	3,5 m	10,0 m	4,0 m
Bretelle A6	270	Non	Non	0,0 m	0,0 m	4,0 m

RD191 est	Réserve de Capacité	Longueur de Stockage	Temps d'Attente
Périodes de trafic	en uvp/h	en %	moyenne maximale moyen total
reference hpm	2004	72%	0vh 2vh 0s 0,0h
reference hps	1946	65%	0vh 2vh 0s 0,0h

Local	Réserve de Capacité	Longueur de Stockage	Temps d'Attente
Périodes de trafic	en uvp/h	en %	moyenne maximale moyen total
reference hpm	765	86%	0vh 2vh 2s 0,1h
reference hps	719	98%	0vh 2vh 3s 0,0h

RD191 ouest	Réserve de Capacité	Longueur de Stockage	Temps d'Attente
Périodes de trafic	en uvp/h	en %	moyenne maximale moyen total
reference hpm	515	43%	1vh 4vh 3s 0,6h
reference hps	448	40%	1vh 4vh 4s 0,7h

Chemin de la Ferte-Alais	Réserve de Capacité	Longueur de Stockage	Temps d'Attente
Périodes de trafic	en uvp/h	en %	moyenne maximale moyen total
reference hpm	471	54%	0vh 3vh 4s 0,5h
reference hps	574	68%	0vh 3vh 3s 0,3h

Bretelle A6	Réserve de Capacité	Longueur de Stockage	Temps d'Attente
Périodes de trafic	En UVP/h	En %	Moyenne Maximale Moyen Total

Branche de sortie uniquement

Giratoire RD191xBretelleA6 Ormoy projet 19/06/2023

Propriétés géométriques de l'anneau du giratoire

Rayon de l'îlot infranchissable	21 m
Largeur de la bande franchissable	
Largeur de l'anneau	9 m
Rayon extérieur du giratoire	30 m

Propriétés géométriques des branches du giratoire

Nom	Angle	Rampe	Voie de TAD	Entrée	Îlot	Sortie
RD191 est	0	Non	Non	7,0 m	9,0 m	4,0 m
Local	40	Non	Non	3,5 m	1,0 m	4,0 m
RD191 ouest	120	Non	Non	3,5 m	12,0 m	4,0 m
Chemin de la Ferte-Alais	180	Non	Non	3,5 m	10,0 m	4,0 m
Bretelle A6	270	Non	Non	0,0 m	0,0 m	4,0 m

RD191 est	Réserve de Capacité	Longueur de Stockage	Temps d'Attente
Périodes de trafic	en uvp/h	en %	moyenne maximale moyen total
projet1 hpm	1999	72%	0vh 2vh 0s 0,0h
projet1 hps	1944	65%	0vh 2vh 0s 0,0h

Local	Réserve de Capacité	Longueur de Stockage	Temps d'Attente
Périodes de trafic	en uvp/h	en %	moyenne maximale moyen total
projet1 hpm	762	86%	0vh 2vh 2s 0,1h
projet1 hps	718	98%	0vh 2vh 3s 0,0h

RD191 ouest	Réserve de Capacité	Longueur de Stockage	Temps d'Attente
Périodes de trafic	en uvp/h	en %	moyenne maximale moyen total
projet1 hpm	508	43%	1vh 4vh 3s 0,6h
projet1 hps	440	39%	1vh 4vh 4s 0,7h

Chemin de la Ferte-Alais	Réserve de Capacité	Longueur de Stockage	Temps d'Attente
Périodes de trafic	en uvp/h	en %	moyenne maximale moyen total
projet1 hpm	470	54%	0vh 3vh 4s 0,5h
projet1 hps	571	68%	0vh 3vh 3s 0,3h

Bretelle A6	Réserve de Capacité	Longueur de Stockage	Temps d'Attente
Périodes de trafic	En UVP/h	En %	Moyenne Maximale Moyen Total

Branche de sortie uniquement

ANALYSE GIRABASE DU GIRATOIRE RD191 X BRETELLE A6

Giratoire RD191xPlaineOrmoy			Ormoy		actuel	14/06/2023
Propriétés géométriques de l'anneau du giratoire						
Rayon de l'îlot infranchissable	33 m					
Largeur de la bande franchissable						
Largeur de l'anneau	9 m					
Rayon extérieur du giratoire	42 m					
Propriétés géométriques des branches du giratoire						
Nom	Angle	Rampe	Voie de TAD	Entrée	Îlot	Sortie
Rue du Bois de l Ecu	0	Non	Non	3,5 m	9,0 m	4,0 m
Chemin de la Ferte-Alais est	90	Non	Non	3,5 m	10,0 m	4,0 m
Rue de la Plaine d Ormoy	180	Non	Non	3,5 m	8,0 m	4,0 m
Chemin de la Ferte-Alais ouest	270	Non	Non	3,5 m	5,0 m	4,0 m
Rue du Bois de l Ecu		Réserve de Capacité		Longueur de Stockage		Temps d'Attente
Périodes de trafic		en uvp/h	en %	moyenne	maximale	moyen total
actuel hpm		1070	77%	0vh	2vh	1s 0,1h
actuel hps		1205	80%	0vh	2vh	1s 0,1h
Chemin de la Ferte-Alais est		Réserve de Capacité		Longueur de Stockage		Temps d'Attente
Périodes de trafic		en uvp/h	en %	moyenne	maximale	moyen total
actuel hpm		1186	82%	0vh	2vh	1s 0,1h
actuel hps		1196	82%	0vh	2vh	1s 0,1h
Rue de la Plaine d Ormoy		Réserve de Capacité		Longueur de Stockage		Temps d'Attente
Périodes de trafic		en uvp/h	en %	moyenne	maximale	moyen total
actuel hpm		1295	95%	0vh	2vh	1s 0,0h
actuel hps		1186	90%	0vh	2vh	1s 0,0h
Chemin de la Ferte-Alais ouest		Réserve de Capacité		Longueur de Stockage		Temps d'Attente
Périodes de trafic		en uvp/h	en %	moyenne	maximale	moyen total
actuel hpm		1103	79%	0vh	2vh	1s 0,1h
actuel hps		1184	85%	0vh	2vh	1s 0,1h

Giratoire RD191xPlaineOrmoy			Ormoy	référence	19/06/2023		
Propriétés géométriques de l'anneau du giratoire							
Rayon de l'îlot infranchissable	33 m						
Largeur de la bande franchissable							
Largeur de l'anneau	9 m						
Rayon extérieur du giratoire	42 m						
Propriétés géométriques des branches du giratoire							
Nom	Angle	Rampe	Voie de TAD	Entrée	Îlot	Sortie	
Rue du Bois de l Ecu	0	Non	Non	3,5 m	9,0 m	4,0 m	
Chemin de la Ferte-Alais est	90	Non	Non	3,5 m	10,0 m	4,0 m	
Rue de la Plaine d Ormoy	180	Non	Non	3,5 m	8,0 m	4,0 m	
Chemin de la Ferte-Alais ouest	270	Non	Non	3,5 m	5,0 m	4,0 m	
Rue du Bois de l Ecu		Réserve de Capacité		Longueur de Stockage		Temps d'Attente	
Périodes de trafic		en uvp/h	en %	moyenne	maximale	moyen	total
reference hpm		931	71%	0vh	2vh	1s	0,1h
reference hps		1037	70%	0vh	2vh	1s	0,1h
Chemin de la Ferte-Alais est		Réserve de Capacité		Longueur de Stockage		Temps d'Attente	
Périodes de trafic		en uvp/h	en %	moyenne	maximale	moyen	total
reference hpm		1077	79%	0vh	2vh	1s	0,1h
reference hps		990	76%	0vh	2vh	1s	0,1h
Rue de la Plaine d Ormoy		Réserve de Capacité		Longueur de Stockage		Temps d'Attente	
Périodes de trafic		en uvp/h	en %	moyenne	maximale	moyen	total
reference hpm		1109	85%	0vh	2vh	1s	0,1h
reference hps		992	83%	0vh	2vh	1s	0,1h
Chemin de la Ferte-Alais ouest		Réserve de Capacité		Longueur de Stockage		Temps d'Attente	
Périodes de trafic		en uvp/h	en %	moyenne	maximale	moyen	total
reference hpm		871	70%	0vh	2vh	1s	0,2h
reference hps		1065	81%	0vh	2vh	1s	0,1h

Giratoire RD191xPlaineOrmoy			Ormoy	projet	19/06/2023		
Propriétés géométriques de l'anneau du giratoire							
Rayon de l'îlot infranchissable			33 m				
Largeur de la bande franchissable							
Largeur de l'anneau			9 m				
Rayon extérieur du giratoire			42 m				
Propriétés géométriques des branches du giratoire							
Nom	Angle	Rampe	Voie de TAD	Entrée	Îlot	Sortie	
Rue du Bois de l Ecu	0	Non	Non	3,5 m	9,0 m	4,0 m	
Chemin de la Ferte-Alais est	90	Non	Non	3,5 m	10,0 m	4,0 m	
Rue de la Plaine d Ormoy	180	Non	Non	3,5 m	8,0 m	4,0 m	
Chemin de la Ferte-Alais ouest	270	Non	Non	3,5 m	5,0 m	4,0 m	
Rue du Bois de l Ecu		Réserve de Capacité		Longueur de Stockage		Temps d'Attente	
Périodes de trafic		en uvp/h	en %	moyenne	maximale	moyen	total
projet1 hpm		924	71%	0vh	2vh	1s	0,1h
projet1 hps		1035	70%	0vh	2vh	1s	0,1h
Chemin de la Ferte-Alais est		Réserve de Capacité		Longueur de Stockage		Temps d'Attente	
Périodes de trafic		en uvp/h	en %	moyenne	maximale	moyen	total
projet1 hpm		1067	79%	0vh	2vh	1s	0,1h
projet1 hps		987	76%	0vh	2vh	1s	0,1h
Rue de la Plaine d Ormoy		Réserve de Capacité		Longueur de Stockage		Temps d'Attente	
Périodes de trafic		en uvp/h	en %	moyenne	maximale	moyen	total
projet1 hpm		1103	85%	0vh	2vh	1s	0,1h
projet1 hps		980	82%	0vh	2vh	1s	0,1h
Chemin de la Ferte-Alais ouest		Réserve de Capacité		Longueur de Stockage		Temps d'Attente	
Périodes de trafic		en uvp/h	en %	moyenne	maximale	moyen	total
projet1 hpm		869	70%	0vh	2vh	2s	0,2h
projet1 hps		1051	81%	0vh	2vh	1s	0,1h

ANALYSE GIRABASE DU GIRATOIRE RD191 X BRETELLE A6

Giratoire RD191xSaulSaintJacques			Ormoy		actuel		14/06/2023	
Propriétés géométriques de l'anneau du giratoire								
Rayon de l'îlot infranchissable			15 m					
Largeur de la bande franchissable								
Largeur de l'anneau			5 m					
Rayon extérieur du giratoire			20 m					
Propriétés géométriques des branches du giratoire								
Nom			Angle	Rampe	Voie de TAD	Entrée	Îlot	Sortie
RD191 est			0	Non	Non	3,5 m	3,0 m	4,0 m
RD191 ouest			180	Non	Non	3,5 m	3,0 m	4,0 m
Rue du Saule Saint-Jacques			270	Non	Non	3,5 m	3,0 m	4,0 m
RD191 est			Réserve de Capacité		Longueur de Stockage		Temps d'Attente	
Périodes de trafic			en uvp/h	en %	moyenne	maximale	moyen	total
actuel hpm			1203	71%	0vh	2vh	0s	0,1h
actuel hps			943	62%	0vh	2vh	1s	0,2h
RD191 ouest			Réserve de Capacité		Longueur de Stockage		Temps d'Attente	
Périodes de trafic			en uvp/h	en %	moyenne	maximale	moyen	total
actuel hpm			947	59%	0vh	2vh	1s	0,2h
actuel hps			839	55%	0vh	3vh	1s	0,2h
Rue du Saule Saint-Jacques			Réserve de Capacité		Longueur de Stockage		Temps d'Attente	
Périodes de trafic			en uvp/h	en %	moyenne	maximale	moyen	total
actuel hpm			806	91%	0vh	2vh	2s	0,1h
actuel hps			629	76%	0vh	3vh	3s	0,2h

Giratoire RD191xSaulSaintJacques			Ormoy		référence		19/06/2023	
Propriétés géométriques de l'anneau du giratoire								
Rayon de l'îlot infranchissable			15 m					
Largeur de la bande franchissable								
Largeur de l'anneau			5 m					
Rayon extérieur du giratoire			20 m					
Propriétés géométriques des branches du giratoire								
Nom			Angle	Rampe	Voie de TAD	Entrée	Îlot	Sortie
RD191 est			0	Non	Non	3,5 m	3,0 m	4,0 m
RD191 ouest			180	Non	Non	3,5 m	3,0 m	4,0 m
Rue du Saule Saint-Jacques			270	Non	Non	3,5 m	3,0 m	4,0 m
RD191 est			Réserve de Capacité		Longueur de Stockage		Temps d'Attente	
Périodes de trafic			en uvp/h	en %	moyenne	maximale	moyen	total
reference hpm			1197	71%	0vh	2vh	0s	0,1h
reference hps			928	61%	0vh	3vh	1s	0,2h
RD191 ouest			Réserve de Capacité		Longueur de Stockage		Temps d'Attente	
Périodes de trafic			en uvp/h	en %	moyenne	maximale	moyen	total
reference hpm			915	57%	0vh	3vh	1s	0,2h
reference hps			826	54%	0vh	3vh	1s	0,2h
Rue du Saule Saint-Jacques			Réserve de Capacité		Longueur de Stockage		Temps d'Attente	
Périodes de trafic			en uvp/h	en %	moyenne	maximale	moyen	total
reference hpm			779	90%	0vh	2vh	2s	0,1h
reference hps			619	76%	0vh	3vh	3s	0,2h

Giratoire RD191xSaulSaintJacques			Ormoy		projet		19/06/2023	
Propriétés géométriques de l'anneau du giratoire								
Rayon de l'îlot infranchissable			15 m					
Largeur de la bande franchissable								
Largeur de l'anneau			5 m					
Rayon extérieur du giratoire			20 m					
Propriétés géométriques des branches du giratoire								
Nom			Angle	Rampe	Voie de TAD	Entrée	Ilôt	Sortie
RD191 est			0	Non	Non	3,5 m	3,0 m	4,0 m
RD191 ouest			180	Non	Non	3,5 m	3,0 m	4,0 m
Rue du Saule Saint-Jacques			270	Non	Non	3,5 m	3,0 m	4,0 m
RD191 est			Réserve de Capacité		Longueur de Stockage		Temps d'Attente	
Périodes de trafic			en uvp/h	en %	moyenne	maximale	moyen	total
projet1 hpm			1197	71%	0vh	2vh	0s	0,1h
projet1 hps			928	61%	0vh	3vh	1s	0,2h
RD191 ouest			Réserve de Capacité		Longueur de Stockage		Temps d'Attente	
Périodes de trafic			en uvp/h	en %	moyenne	maximale	moyen	total
projet1 hpm			914	57%	0vh	3vh	1s	0,2h
projet1 hps			819	54%	0vh	3vh	1s	0,3h
Rue du Saule Saint-Jacques			Réserve de Capacité		Longueur de Stockage		Temps d'Attente	
Périodes de trafic			en uvp/h	en %	moyenne	maximale	moyen	total
projet1 hpm			778	90%	0vh	2vh	2s	0,1h
projet1 hps			613	76%	0vh	3vh	3s	0,2h

ANALYSE CEREMA DU CARREFOUR À FEUX RD191 X ROUTE DE LA PLAINE D'ORMOY

CARREFOUR	RD191 x Rte de la plaine d'Ormoyn										
LOCALITÉ	Ormoyn										
HEURE DE POINTE	Actuel - HPM										
CALCUL DES CHARGES PAR LIGNE DE FEUX											
Ligne de feux	Trafics (u.v.p./h)			Coefficients		Charge par axe	Caractéristiques		Charge / Voie	Débit horaire surlargeur	
aux entrées du carrefour	T.A.G	Direct	T.A.D	T.A.G.	T.A.D.		Nb de files	Surlargeur*			
RD191 est	3	355	32	1,1	1,1	394 u.v.p.	1	0	394 u.v.p.	0 u.v.p.	
Rte de la Plaine d Ormoyn	59	38	18	1,1	1,1	123 u.v.p.	1	0	123 u.v.p.	0 u.v.p.	
RD191 ouest	6	522	0	1,1	1,1	529 u.v.p.	1	0	529 u.v.p.	0 u.v.p.	
Rue des Moques Tonneaux	155	0	4	1,1	1,1	175	1	0	175	0 u.v.p.	
RÉSERVE DE CAPACITÉ PAR LIGNE DE FEUX											
	Données Carrefour			Durée V+O	Durée d'inter- phase	Nb total de cycles/h			29		
	Capacité (Véh/h) Théorique d'une voie										1800 u.v.p
	phase 1			53s	10s						
	phase 2			18s	10s						
	phase 3			28s	6s						
	durée du cycle (en s)				125s	Réserve de capacité globale du carrefour				29%	
	Temps perdu par phase				6s						
Ligne de feux	Temps V+O	Phase	Temps Vert effectif	Capacité (uvpd/h/v)	Charge/Voie (u.v.p.d./h/voie)	Réserve		Stockage			
aux entrées du carrefour						Nb/voie	(%)	max (u.v.p.)	max (m)		
RD191 est	53	1	50	720 u.v.p.	394	326	45%	20 u.v.p.	100m		
Rte de la Plaine d Ormoyn	18	2	15	216 u.v.p.	123	93	43%	8 u.v.p.	40m		
RD191 ouest	53	1	50	720 u.v.p.	529	191	27%	26 u.v.p.	130m		
Rue des Moques Tonneaux	28	3	25	360 u.v.p.	175	185	51%	11 u.v.p.	55m		
Nombre de phases principales			3	Charge prédominante par phase (u.v.p.d./h/voie)				Charge globale du carrefour			
Temps total perdu par cycle			44	phase 1				529	827 u.v.p/h		
Capacité théorique du carrefour (u.v.p.d./h/voie)			1166	phase 2				123			
				phase 3				175			
				phase 4				0			

CARREFOUR		RD191 x Rte de la plaine d'Ormoyn									
LOCALITÉ		Ormoyn									
HEURE DE POINTE		Actuel - HPS									
CALCUL DES CHARGES PAR LIGNE DE FEUX											
Ligne de feux	Trafics (u.v.p./h)			Coefficients		Charge par axe	Caractéristiques		Charge / Voie	Débit horaire	
aux entrées du carrefour	T.A.G	Direct	T.A.D	T.A.G.	T.A.D.		Nb de files	Surlargeur*			
RD191 est	3	492	36	1,1	1,1	535 u.v.p.	1	0	535 u.v.p.	0 u.v.p.	
Rte de la Plaine d Ormoyn	53	26	16	1,1	1,1	102 u.v.p.	1	0	102 u.v.p.	0 u.v.p.	
RD191 ouest	15	554	0	1,1	1,1	571 u.v.p.	1	0	571 u.v.p.	0 u.v.p.	
Rue des Moques Tonneaux	203	0	30	1,1	1,1	257	1	0	257	0 u.v.p.	
RÉSERVE DE CAPACITÉ PAR LIGNE DE FEUX											
	Données Carrefour			Durée V+O	Durée d'inter-phase	Nb total de cycles/h			29		
	Capacité (Véh/h) Théorique d'une voie		1800 u.v.p								
			phase 1	53s	10s						
			phase 2	18s	10s						
			phase 3	28s	6s						
			durée du cycle (en s)		125s						
			Temps perdu par phase		6s	Réserve de capacité globale du carrefour		20%			
Ligne de feux	Temps V+O	Phase	Temps Vert effectif	Capacité (uvpd/h/v)	Charge/Voie (u.v.p.d./h/voie)	Réserve		Stockage			
aux entrées du carrefour						Nb/voie	(%)	max (u.v.p.)	max (m)		
RD191 est		53	1	50	720 u.v.p.	535	185	26%	26 u.v.p.	130m	
Rte de la Plaine d Ormoyn		18	2	15	216 u.v.p.	102	114	53%	7 u.v.p.	35m	
RD191 ouest		53	1	50	720 u.v.p.	571	149	21%	28 u.v.p.	140m	
Rue des Moques Tonneaux		28	3	25	360 u.v.p.	257	103	29%	15 u.v.p.	75m	
Nombre de phases principales		3		Charge prédominante par phase (u.v.p.d./h/voie)				Charge globale du carrefour			
Temps total perdu par cycle		44		phase 1				571			
Capacité théorique du carrefour (u.v.p.d./h/voie)		1166		phase 2				102			
				phase 3				257			
				phase 4				0			
								930 u.v.p/h			

ANALYSE CEREMA DU CARREFOUR À FEUX RD191 X ROUTE DE LA PLAINE D'ORMOY

CARREFOUR	RD191 x Rte de la plaine d'Ormoyn									
LOCALITÉ	Ormoyn									
HEURE DE POINTE	Référence - HPM									
CALCUL DES CHARGES PAR LIGNE DE FEUX										
Ligne de feux	Trafics (u.v.p./h)			Coefficients		Charge par axe	Caractéristiques		Charge / Voie	Débit horaire surlargeur
aux entrées du carrefour	T.A.G	Direct	T.A.D	T.A.G.	T.A.D.		Nb de files	Surlargeur*		
RD191 est	10	355	32	1,1	1,1	402 u.v.p.	1	0	402 u.v.p.	0 u.v.p.
Rte de la Plaine d Ormoyn	85	38	50	1,1	1,1	187 u.v.p.	1	0	187 u.v.p.	0 u.v.p.
RD191 ouest	6	531	0	1,1	1,1	538 u.v.p.	1	0	538 u.v.p.	0 u.v.p.
Rue des Moques Tonneaux	155	0	4	1,1	1,1	175	1	0	175	0 u.v.p.
RÉSERVE DE CAPACITÉ PAR LIGNE DE FEUX										
	Données Carrefour			Durée V+O	Durée d'inter- phase	Nb total de cycles/h			29	
	Capacité (Véh/h) Théorique d'une voie									
	phase 1			53s	10s					
	phase 2			18s	10s					
	phase 3			28s	6s					
	durée du cycle (en s)				125s	Réserve de capacité globale du carrefour				23%
	Temps perdu par phase				6s					
Ligne de feux	Temps V+O	Phase	Temps Vert effectif	Capacité (uvpd/h/v)	Charge/Voie (u.v.p.d./h/voie)	Réserve		Stockage		
aux entrées du carrefour						Nb/voie	(%)	max (u.v.p.)	max (m)	
RD191 est	53	1	50	720 u.v.p.	402	318	44%	21 u.v.p.	105m	
Rte de la Plaine d Ormoyn	18	2	15	216 u.v.p.	187	29	13%	11 u.v.p.	55m	
RD191 ouest	53	1	50	720 u.v.p.	538	182	25%	27 u.v.p.	135m	
Rue des Moques Tonneaux	28	3	25	360 u.v.p.	175	185	51%	11 u.v.p.	55m	
Nombre de phases principales			3		Charge prédominante par phase (u.v.p.d./h/voie)			Charge globale du carrefour		
Temps total perdu par cycle			44		phase 1		538	900 u.v.p/h		
Capacité théorique du carrefour (u.v.p.d./h/voie)			1166		phase 2		187			
					phase 3		175			
					phase 4		0			

CARREFOUR	RD191 x Rte de la plaine d'Ormoyn										
LOCALITÉ	Ormoyn										
HEURE DE POINTE	Référence - HPS										
CALCUL DES CHARGES PAR LIGNE DE FEUX											
Ligne de feux	Trafics (u.v.p./h)			Coefficients		Charge par axe	Caractéristiques		Charge / Voie	Débit horaire surlargeur	
aux entrées du carrefour	T.A.G	Direct	T.A.D	T.A.G.	T.A.D.		Nb de files	Surlargeur*			
RD191 est	18	492	36	1,1	1,1	552 u.v.p.	1	0	552 u.v.p.	0 u.v.p.	
Rte de la Plaine d Ormoyn	64	26	30	1,1	1,1	130 u.v.p.	1	0	130 u.v.p.	0 u.v.p.	
RD191 ouest	15	575	0	1,1	1,1	592 u.v.p.	1	0	592 u.v.p.	0 u.v.p.	
Rue des Moques Tonneaux	203	0	30	1,1	1,1	257	1	0	257	0 u.v.p.	
RÉSERVE DE CAPACITÉ PAR LIGNE DE FEUX											
	Données Carrefour			Durée V+O	Durée d'inter- phase	Nb total de cycles/h	29				
	Capacité (Véh/h) Théorique d'une voie		1800 u.v.p								
	phase 1			53s	10s	Réserve de capacité globale du carrefour					16%
	phase 2			18s	10s						
	phase 3			28s	6s						
	durée du cycle (en s)			125s							
	Temps perdu par phase			6s							
Ligne de feux	Temps V+O	Phase	Temps Vert effectif	Capacité (uvpd/h/v)	Charge/Voie (u.v.p.d./h/voie)	Réserve		Stockage			
aux entrées du carrefour						Nb/voie	(%)	max (u.v.p.)	max (m)		
RD191 est	53	1	50	720 u.v.p.	552	168	23%	27 u.v.p.	135m		
Rte de la Plaine d Ormoyn	18	2	15	216 u.v.p.	130	86	40%	9 u.v.p.	45m		
RD191 ouest	53	1	50	720 u.v.p.	592	128	18%	29 u.v.p.	145m		
Rue des Moques Tonneaux	28	3	25	360 u.v.p.	257	103	29%	15 u.v.p.	75m		
Nombre de phases principales			3	Charge prédominante par phase (u.v.p.d./h/voie)				Charge globale du carrefour			
Temps total perdu par cycle			44	phase 1				592	979 u.v.p/h		
Capacité théorique du carrefour (u.v.p.d./h/voie)			1166	phase 2				130			
				phase 3				257			
				phase 4				0			

ANALYSE CEREMA DU CARREFOUR À FEUX RD191 X ROUTE DE LA PLAINE D'ORMOY

CARREFOUR		RD191 x Rte de la plaine d'Ormoyn									
LOCALITÉ		Ormoyn									
HEURE DE POINTE		Projet - HPM									
CALCUL DES CHARGES PAR LIGNE DE FEUX											
Ligne de feux	Trafics (u.v.p./h)			Coefficients		Charge par axe	Caractéristiques		Charge / Voie	Débit horaire	
aux entrées du carrefour	T.A.G	Direct	T.A.D	T.A.G.	T.A.D.		Nb de files	Surlargeur*			surlargeur
RD191 est	10	355	32	1,1	1,1	402 u.v.p.	1	0	402 u.v.p.	0 u.v.p.	
Rte de la Plaine d Ormoyn	93	38	51	1,1	1,1	197 u.v.p.	1	0	197 u.v.p.	0 u.v.p.	
RD191 ouest	6	582	0	1,1	1,1	589 u.v.p.	1	0	589 u.v.p.	0 u.v.p.	
Rue des Moques Tonneaux	155	0	4	1,1	1,1	175	1	0	175	0 u.v.p.	
RÉSERVE DE CAPACITÉ PAR LIGNE DE FEUX											
	Données Carrefour				Durée V+O	Durée d'inter-phase	Nb total de cycles/h		29		
	Capacité (Véh/h) Théorique d'une voie			1800 u.v.p							
				phase 1	55s	10s					
				phase 2	25s	10s					
				phase 3	19s	6s					
				durée du cycle (en s)		125s	Réserve de capacité globale du carrefour		18%		
Temps perdu par phase <td colspan="2">6s</td> <th colspan="5"></th>				6s							
Ligne de feux	Temps V+O	Phase	Temps Vert effectif	Capacité (uvpd/h/v)	Charge/Voie (u.v.p.d./h/voie)	Réserve		Stockage			
aux entrées du carrefour						Nb/voie	(%)	max (u.v.p.)	max (m)		
RD191 est		55	1	52	749 u.v.p.	402	347	46%	21 u.v.p.	105m	
Rte de la Plaine d Ormoyn		25	2	22	317 u.v.p.	197	120	38%	12 u.v.p.	60m	
RD191 ouest		55	1	52	749 u.v.p.	589	160	21%	29 u.v.p.	145m	
Rue des Moques Tonneaux		19	3	16	230 u.v.p.	175	55	24%	11 u.v.p.	55m	
Nombre de phases principales			3	Charge prédominante par phase (u.v.p.d./h/voie)				Charge globale du carrefour			
Temps total perdu par cycle			44	phase 1				589	961 u.v.p/h		
Capacité théorique du carrefour (u.v.p.d./h/voie)			1166	phase 2				197			
				phase 3				175			
				phase 4				0			

CARREFOUR		RD191 x Rte de la plaine d'Ormoyn								
LOCALITÉ		Ormoyn								
HEURE DE POINTE		Projet - HPS								
CALCUL DES CHARGES PAR LIGNE DE FEUX										
Ligne de feux	Trafics (u.v.p./h)			Coefficients		Charge par axe	Caractéristiques		Charge / Voie	Débit horaire
aux entrées du carrefour	T.A.G	Direct	T.A.D	T.A.G.	T.A.D.		Nb de files	Surlargeur*		
RD191 est	18	492	36	1,1	1,1	552 u.v.p.	1	0	552 u.v.p.	0 u.v.p.
Rte de la Plaine d Ormoyn	86	26	36	1,1	1,1	161 u.v.p.	1	0	161 u.v.p.	0 u.v.p.
RD191 ouest	15	590	0	1,1	1,1	607 u.v.p.	1	0	607 u.v.p.	0 u.v.p.
Rue des Moques Tonneaux	203	0	30	1,1	1,1	257	1	0	257	0 u.v.p.
RÉSERVE DE CAPACITÉ PAR LIGNE DE FEUX										
	Données Carrefour				Durée V+O	Durée d'inter-phase	Nb total de cycles/h		29	
	Capacité (Véh/h) Théorique d'une voie			1800 u.v.p						
	phase 1			55s	10s	Réserve de capacité globale du carrefour		12%		
	phase 2			21s	10s					
	phase 3			23s	6s					
	durée du cycle (en s)			125s						
Temps perdu par phase			6s							
Ligne de feux	Temps V+O	Phase	Temps Vert effectif	Capacité (u.vpd/h/v)	Charge/Voie (u.v.p.d./h/voie)	Réserve		Stockage		
aux entrées du carrefour						Nb/voie	(%)	max (u.v.p.)	max (m)	
RD191 est	55	1	52	749 u.v.p.	552	197	26%	27 u.v.p.	135m	
Rte de la Plaine d Ormoyn	21	2	18	259 u.v.p.	161	98	38%	10 u.v.p.	50m	
RD191 ouest	55	1	52	749 u.v.p.	607	142	19%	29 u.v.p.	145m	
Rue des Moques Tonneaux	23	3	20	288 u.v.p.	257	31	11%	15 u.v.p.	75m	
Nombre de phases principales		3		Charge prédominante par phase (u.v.p.d./h/voie)				Charge globale du carrefour		
Temps total perdu par cycle		44		phase 1		607	1025 u.v.p/h			
Capacité théorique du carrefour (u.v.p.d./h/voie)		1166		phase 2		161				
				phase 3		257				
			phase 4		0					

ANALYSE CEREMA DU CARREFOUR À FEUX RD191 X ROUTE DE LA PLAINE D'ORMOY

CARREFOUR		RD191 x Rte de la plaine d'Ormoyn								
LOCALITÉ		Ormoyn								
HEURE DE POINTE		Scénario « variante » - HPM								
CALCUL DES CHARGES PAR LIGNE DE FEUX										
Ligne de feux	Trafics (u.v.p./h)			Coefficients		Charge par axe	Caractéristiques		Charge / Voie	Débit horaire
aux entrées du carrefour	T.A.G	Direct	T.A.D	T.A.G.	T.A.D.		Nb de files	Surlargeur*		
RD191 est	10	363	32	1,1	1,1	410 u.v.p.	1	0	410 u.v.p.	0 u.v.p.
Rte de la Plaine d Ormoyn	85	38	51	1,1	1,1	188 u.v.p.	1	0	188 u.v.p.	0 u.v.p.
RD191 ouest	6	582	0	1,1	1,1	589 u.v.p.	1	0	589 u.v.p.	0 u.v.p.
Rue des Moques Tonneaux	155	0	4	1,1	1,1	175	1	0	175	0 u.v.p.
RÉSERVE DE CAPACITÉ PAR LIGNE DE FEUX										
	Données Carrefour			Durée V+O	Durée d'inter-phase	Nb total de cycles/h	29			
	Capacité (Véh/h) Théorique d'une voie		1800 u.v.p							
			phase 1	59s	10s					
			phase 2	17s	10s					
			phase 3	23s	6s					
			durée du cycle (en s)		125s	Réserve de capacité globale du carrefour		18%		
		Temps perdu par phase		6s						
Ligne de feux	Temps V+O	Phase	Temps Vert effectif	Capacité (u.v.p.d./h/v)	Charge/Voie (u.v.p.d./h/voie)	Réserve		Stockage		
aux entrées du carrefour						Nb/voie	(%)	max (u.v.p.)	max (m)	
RD191 est		59	1	56	806 u.v.p.	410	396	49%	21 u.v.p.	105m
Rte de la Plaine d Ormoyn		17	2	14	202 u.v.p.	188	14	7%	11 u.v.p.	55m
RD191 ouest		59	1	56	806 u.v.p.	589	217	27%	29 u.v.p.	145m
Rue des Moques Tonneaux		23	3	20	288 u.v.p.	175	113	39%	11 u.v.p.	55m
Nombre de phases principales			3	Charge prédominante par phase (u.v.p.d./h/voie)				Charge globale du carrefour		
Temps total perdu par cycle			44	phase 1				589	952 u.v.p/h	
Capacité théorique du carrefour (u.v.p.d./h/voie)			1166	phase 2				188		
				phase 3				175		
				phase 4				0		

CARREFOUR		RD191 x Rte de la plaine d'Ormoyn								
LOCALITÉ		Ormoyn								
HEURE DE POINTE		Scénario « variante » - HPS								
CALCUL DES CHARGES PAR LIGNE DE FEUX										
Ligne de feux	Trafics (u.v.p./h)			Coefficients		Charge par axe	Caractéristiques		Charge / Voie	Débit horaire
aux entrées du carrefour	T.A.G	Direct	T.A.D	T.A.G.	T.A.D.		Nb de files	Surlargeur*		
RD191 est	18	512	36	1,1	1,1	572 u.v.p.	1	0	572 u.v.p.	0 u.v.p.
Rte de la Plaine d Ormoyn	66	26	36	1,1	1,1	139 u.v.p.	1	0	139 u.v.p.	0 u.v.p.
RD191 ouest	15	590	0	1,1	1,1	607 u.v.p.	1	0	607 u.v.p.	0 u.v.p.
Rue des Moques Tonneaux	203	0	30	1,1	1,1	257	1	0	257	0 u.v.p.
RÉSERVE DE CAPACITÉ PAR LIGNE DE FEUX										
	Données Carrefour				Durée V+O	Durée d'inter-phase	Nb total de cycles/h		29	
	Capacité (Véh/h) Théorique d'une voie			1800 u.v.p						
	phase 1			59s	10s	Réserve de capacité globale du carrefour		14%		
	phase 2			17s	10s					
	phase 3			23s	6s					
	durée du cycle (en s)			125s						
Temps perdu par phase			6s							
Ligne de feux	Temps V+O	Phase	Temps Vert effectif	Capacité (u.vpd/h/v)	Charge/Voie (u.v.p.d./h/voie)	Réserve		Stockage		
aux entrées du carrefour						Nb/voie	(%)	max (u.v.p.)	max (m)	
RD191 est	59	1	56	806 u.v.p.	572	234	29%	28 u.v.p.	140m	
Rte de la Plaine d Ormoyn	17	2	14	202 u.v.p.	139	63	31%	9 u.v.p.	45m	
RD191 ouest	59	1	56	806 u.v.p.	607	199	25%	29 u.v.p.	145m	
Rue des Moques Tonneaux	23	3	20	288 u.v.p.	257	31	11%	15 u.v.p.	75m	
Nombre de phases principales		3		Charge prédominante par phase (u.v.p.d./h/voie)				Charge globale du carrefour		
Temps total perdu par cycle		44		phase 1		607		1003 u.v.p/h		
Capacité théorique du carrefour (u.v.p.d./h/voie)		1166		phase 2		139				
				phase 3		257				
			phase 4		0					