



ETUDE DE TRAFIC ROUTIER

**PARC D'ACTIVITE LOGISTIQUE
BERRE INVEST
13130 BERRE L'ETANG**



Informations relatives au document

INFORMATIONS GÉNÉRALES

Auteur(s)	Hugo MELNOTTE
Fonction	Chargé d'étude
Volume du document	
Version	V2
Référence	ETRxxxxx

HISTORIQUE DES MODIFICATIONS

Version	Date	Vérifié par	Fonction	Signature
V1	24/03/2025	Anne MARSOT	Cheffe de projet	

DESTINATAIRES

Nom	Entité
Nom	xx
Nom	xx
Nom	xx

SOMMAIRE

1 CONTEXTE ET OBJECTIFS 4

2 SITUATION ACTUELLE 5

2.1 Trafics journaliers 5

2.2 Trafics horaires.....7

3 SITUATION AVEC LES PROJETS 8

3.1 Génération de trafic du projet de plateforme logistique Berre Invest 8

3.2 Génération de trafic du projet Gemfi 10

3.3 Trafics journaliers avec les projets 12

3.4 Trafics horaires avec les projets 13

3.5 Fonctionnement des carrefours giratoires.....15

3.5.1 Carrefour giratoire d'accès au projet de plateforme logistique Berre Invest à 4 branches 15

3.5.2 Carrefour giratoire d'accès au projet projet de plateforme logistique Berre Invest à 3 branches 17

3.5.3 Carrefour giratoire RD21 / RD20f 18

3.5.4 Synthèse des réserves de capacité 20

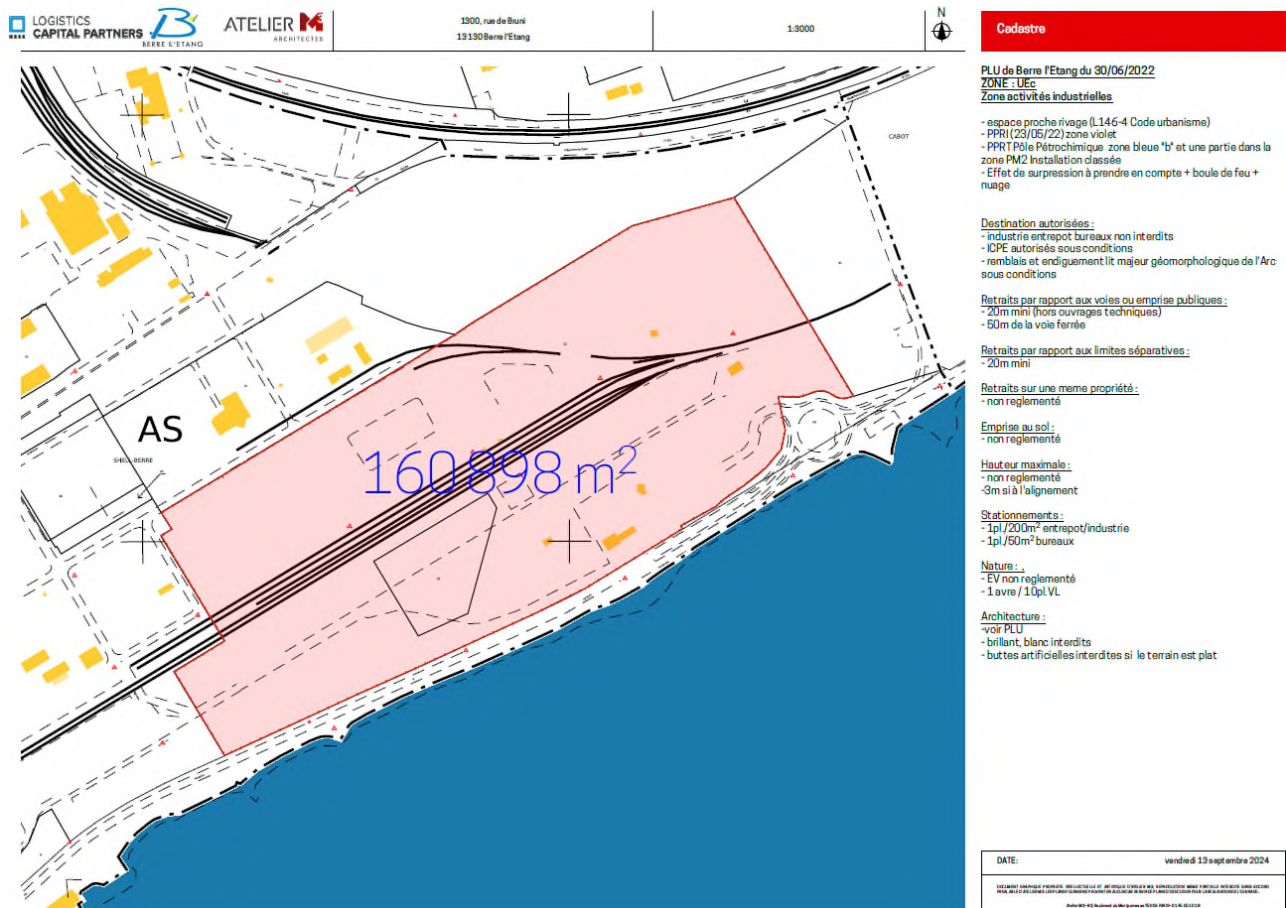
3.6 Desserte en transport en commun.....21

4 SYNTHESE DE L'ETUDE DE TRAFIC..... 22

1 CONTEXTE ET OBJECTIFS

La présente étude concerne le projet de parc d'activité logistique développé par Berre Invest ; c'est une actualisation de l'étude de 2018 réalisée pour le projet Baytree. Depuis, le projet a été modifié avec une augmentation de la surface de logistique (82 500m² contre 60 000m² en 2018).

Le projet de plateforme logistique développé par Berre Invest (anciennement Baytree) sera connecté à la RD21 par un carrefour giratoire existant. A l'est de la parcelle, un autre projet nommé Gemfi est également prévu à l'est du projet de plateforme logistique Berre Invest.



2 SITUATION ACTUELLE

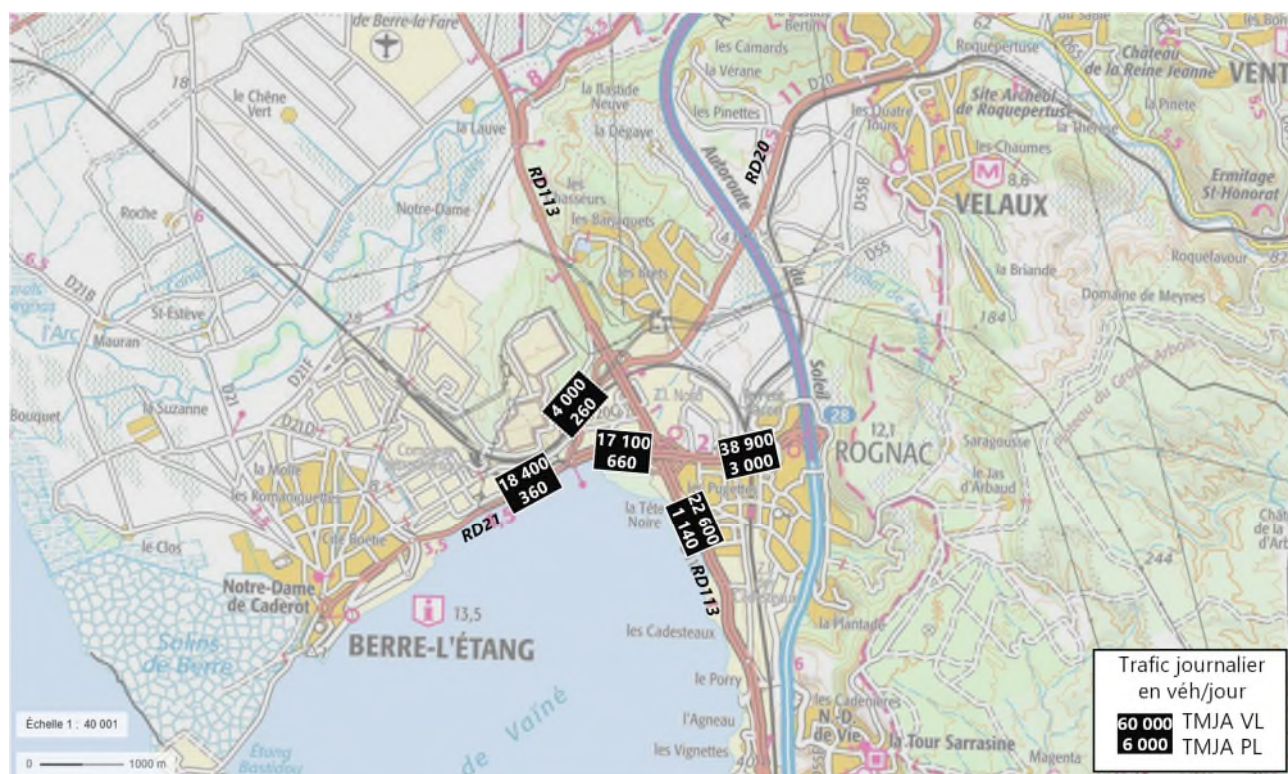
2.1 Trafics journaliers

L'étude pour le projet Baytree se basait sur la carte des trafics routiers de 2018 du CD13 (carte ci-dessous). Les dernières données du département disponibles sur la RD21 (compteur permanent avec taux de PL) indiquent un TMJ de 17 127 véh/j dont 1,8% de taux de PL. Le trafic est en baisse. Des comptages de trafic ont été réalisés début mars 2025 dans le secteur afin de connaître les trafics journaliers et horaires. Pour cette étude, nous utilisons les trafics temporaires relevés en mars 2025 et les comparons avec les comptages permanents.

Les trafics ci-dessous sont les trafics mesurés par le CD13 en 2022.



Les trafics relevés en mars 2025 sur les axes concernés par le projet figurent sur la carte ci-dessous. Le trafic relevé sur la RD21 au droit du projet est très proche du trafic fourni par le CD13 (17 900 véh/jour). Les trafics relevés en mars 2025 sont représentatifs. Le trafic sur la RD21 entre la RD113 et l'A7 est très élevé et de 38 900 véh/jour dont 3 000 PL/jour. Ce trafic est compatible avec un axe à 2x2 voies.



2.2 Trafics horaires

Les comptages réalisés en mars 2025 ont également permis de relever les trafics horaires en heure de pointe. Les heures de pointe dans le secteur sont 7h-8h le matin (HPM) et 16h-17h le soir (HPS). Les trafics par axe en heure de pointe figurent sur les cartes suivantes. Au droit du projet, les trafics sont très pendulaires (trafic élevé depuis Berre le matin et vers Berre le soir). Les trafics sur la RD21 entre la RD113 et l'A7 sont très élevés. Un axe à 2x2 voies est nécessaire entre la RD113 et l'A7.



3 SITUATION AVEC LES PROJETS

3.1 Génération de trafic du projet de plateforme logistique Berre Invest

La surface GLA du projet Berre Invest est de 82 500m². Cette surface est plus élevée que pour le projet Baytree analysé en 2018.

La génération de trafic du projet est la suivante :

Surface	Nb employés	Déplacements VL/jour/employé	Déplacements PL/jour/m ²	VL/jour	PL/jour
82500	286	2,8	0,005	800	431

La génération de trafic a été déterminée par le constructeur. Cette génération correspond à 2,8 déplacements/VL/jour/employé et 0,005PL/jour/m². La part modale VL pour les employés sera très élevée compte tenu de la localisation du projet et des heures d'entrée et de sortie des employés.

La génération horaire du trafic a également été déterminée par le constructeur. Les trafics générés heure par heure sont les suivants :

Génération de trafic	0h	1h	2h	3h	4h	5h	6h	7h	8h	9h	10h	11h	12h	13h	14h	15h	16h	17h	18h	19h	20h	21h	22h	23h
VL/h entrée	0	0	0	0	0	145	0	0	25	30	0	0	0	145	55	0	0	0	0	0	0	0	0	0
VL/h sortie	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	25	175	0	0	0	0	55	0	0	145	0	0	0
PL/h entrée	0	0	0	2	2	8	14	27	31	33	33	33	33	33	33	33	33	29	24	12	12	4	0	0
PL/h sortie	0	0	0	0	0	8	16	27	31	33	33	33	33	33	33	33	35	29	24	12	12	4	0	0
TV/total	0	0	0	2	2	161	30	54	87	96	66	91	241	211	121	66	68	113	48	24	169	8	0	0

Pour les employés, l'heure d'arrivée sera principalement 5h-6h et de sortie 19h-20h. En tenant compte des PL, les heures de pointe seront situées entre 12h et 14h. Le trafic généré pendant les heures de pointe du réseau (8h-9h et 17h-18h) sera faible.

Les hypothèses d'origine et de destination des trafics VL et PL générés dans l'étude de 2018 ne sont pas appuyées par des données d'entrée. De plus, les totaux des entrées et sorties sont supérieurs aux trafics générés (15% RD21 Ouest + 60% A7 + 17% RD113 Nord + 17% RD113 Sud + 9% RD20c soit 118% pour les VL).

Pour les VL, nous nous appuyons sur les données MobPro (données INSEE) de 2021 (dernières disponibles) en prenant comme commune de destination « Berre l'Etang » et comme origines uniquement les communes des Bouches-du-Rhône. Les origines et destinations des VL sont maintenant bien différentes avec 45% des VL depuis Berre l'Etang et donc la RD21 Ouest. Les origines et destinations des VL sont les suivantes :

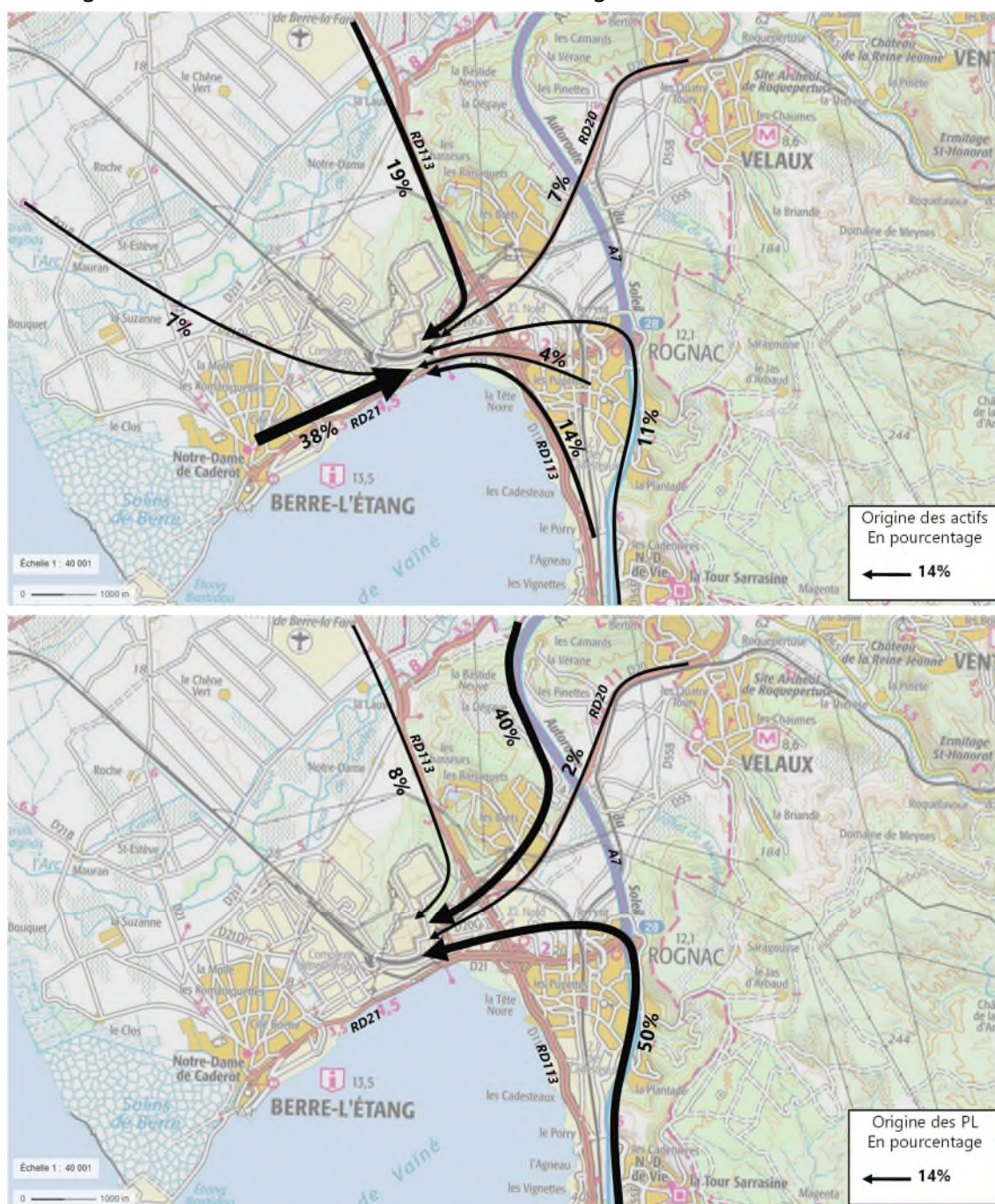
- 45% depuis la RD21 Ouest.
- 18% depuis la RD113 au Nord de Rognac.
- 18% depuis la RD113 au Sud de Rognac.
- 7% depuis la RD20 à l'Est de Rognac.
- 11% depuis l'A7 Sud.
- 1% depuis l'A7 Nord (les VL venant de Salon passeront par la RD113 Nord pour éviter le péage par exemple).

Pour les PL, aucune donnée n'est disponible. Nous adapterons toutefois la génération de trafic de Baytree pour enlever les incohérences (génération supérieure à 100% et poids trop important de l'A7 Sud : 90% et aucun PL depuis l'A7 Nord).

Les origines et destinations des PL sont les suivantes :

- 0% depuis la RD21 Ouest.
- 8% depuis la RD113 au Nord de Rognac.
- 0% depuis la RD113 au Sud de Rognac.
- 2% depuis la RD20 à l'Est de Rognac.
- 50% depuis l'A7 Sud.
- 40% depuis l'A7 Nord.

Les origines des actifs (en haut) et des PL (en bas) figurent sur les cartes suivantes :



3.2 Génération de trafic du projet Gemfi

Pour le projet Berre2, nous utilisons la génération de trafic de l'étude de 2023 réalisée par Cositrex pour le projet Gemfi. La surface GLA du projet est inférieure à celle du projet de plateforme logistique Berre Invest et le trafic généré est inférieur à celui de l'étude réalisée en 2018. Le site devrait accueillir environ 240 employés (50 employés de bureau et 190 employés en roulement répartis en deux équipes de 95).

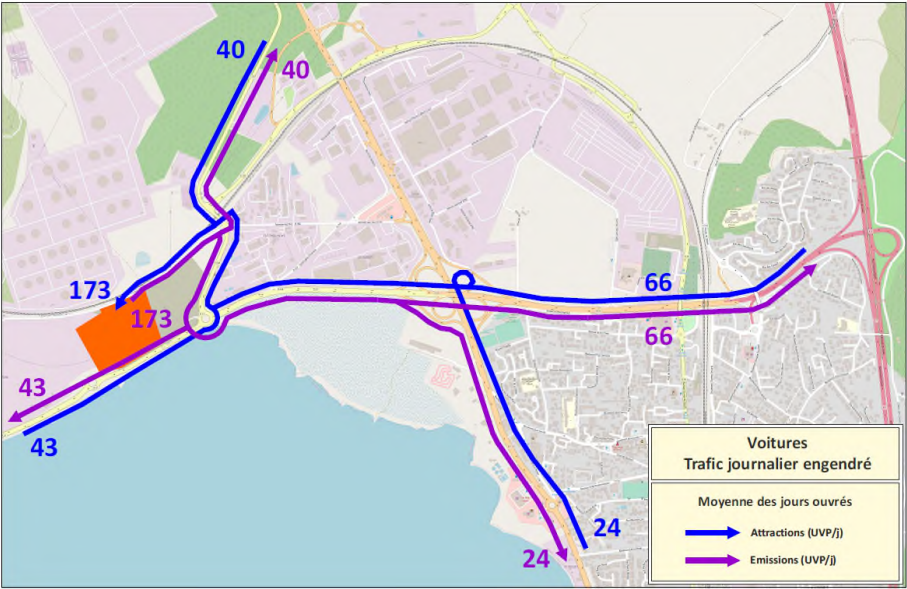
La génération de trafic du projet est la suivante :

- 76 PL/jour 2 sens confondus (38 PL/jour en entrée et 38 PL/jour en sortie).
- 5PL/h en moyenne 2 sens confondus (y compris en heure de pointe).
- 346 VL/jour 2 sens confondus (173 VL/jour en entrée et 173 VL/jour en sortie).
- 23 VL/h en entrée dans le projet en heure de pointe du matin et 19 VL/h en sortie du projet le soir.

La ventilation des véhicules est identique à l'étude de 2023 avec pour les PL :



Et pour les VL :



3.3 Trafics journaliers avec les projets

Les augmentations de trafic sur les axes concernés par les projets figurent sur le tableau et la carte ci-dessous. Par rapport au trafic journalier, les évolutions de trafic tous véhicules sont faibles (+5% au maximum sur la RD21 devant les projets). Cette évolution du trafic sera faible pendant les heures de pointe classique du réseau et principalement pendant d'autres heures (5h-6h, 12h-13h, 13h-14h, 20h-21h). Le fonctionnement global du secteur ne devrait pas être impacté. Le fonctionnement circulatorioire des carrefours giratoires est analysé dans le prochain chapitre.

En outre, l'évolution du trafic poids-lourd sur la RD21 jusqu'à l'A7 sera considérable avec plus qu'un doublement du trafic PL à l'Ouest de la RD113. Ce trafic PL supplémentaire ne générera pas de dysfonctionnement supplémentaire et empruntera un axe hors agglomération. Toutefois, cette augmentation aura un impact pour l'usure de la chaussée.

Trafics actuels et futurs	Données trafic 2022			Trafics supplémentaires Projet Babe		Trafics supplémentaires Projet Gemfi		Trafics avec les projets		Evolution des trafics	
	TMJA (véh/j)	% PL	PL/j	VL/j	PL/j	VL/j	PL/j	TMJA (véh/j)	PL/j	TMJA (véh/j)	PL/j
RD21 à l'Est du projet	18 400	2,0%	360	440	390	86	2	19 318	752	5%	109%
RD21 à l'Ouest du projet	18 400	2,0%	360	360	40	86	2	18 888	402	3%	12%
RD21 entre RD20f et RD113	17 100	3,9%	660	440	390	180	128	18 238	1178	7%	78%
RD21 entre RD113 et A7	38 900	7,7%	3000	100	350	132	124	39 606	3474	2%	16%
RD113 Nord	23 700	8,0%	1900	150	40	80	22	23 992	1962	1%	3%
RD113 Sud	22 600	5,0%	1140	140	0	48	4	22 792	1144	1%	0%
RD20	10 200	5,0%	510	50	0	0	0	10 250	510	0%	0%
RD20f	4 000	6,5%	260	200	0	80	22	4 302	282	8%	8%
A7 Nord	55 000	10,0%	5500	10	150	66	62	55 288	5712	1%	4%
A7 Sud	60 000	10,0%	6000	90	200	66	62	60 418	6262	1%	4%



Les évolutions du trafic journalier en tenant compte des projets Gemfi et de plateforme logistique Berre Invest sont de 5% au maximum. L'impact de cette augmentation serait faible. En revanche, l'évolution du nombre de PL par jour est très importante sur la RD21 au droit du projet. L'évolution du trafic est importante jusqu'à l'A7. Sur les autres axes, l'évolution est plus faible.



3.4 Trafics horaires avec les projets

Les trafics horaires attendus avec les projets projet de plateforme logistique Berre Invest et Gemfi figurent sur les cartes suivantes. L'évolution des trafics n'aurait pas d'impacts en section courante. En heure de pointe, l'évolution du trafic serait faible et compatible avec les profils en travers.



3.5 Fonctionnement des carrefours giratoires

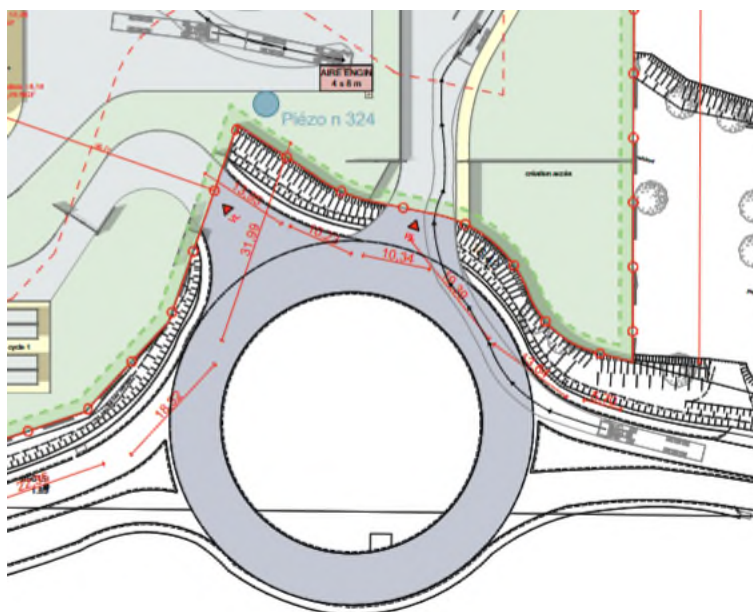
Le fonctionnement des deux carrefours giratoires impactés par les deux projets Gemfi et projet de plateforme logistique Berre Invest sont analysés :

- Carrefour giratoire d'accès à projet de plateforme logistique Berre Invest à 3 ou 4 branches.
- Carrefour giratoire RD20 / RD21f.

3.5.1 Carrefour giratoire d'accès au projet de plateforme logistique Berre Invest à 4 branches

Le projet Berre Invest se raccordera à la RD21 par un carrefour giratoire existant. Ce carrefour giratoire possède actuellement 3 branches : 2 pour la RD21 et une existante presque inutilisée pour la ZI de Vaine. Cette branche sera utilisée par le projet pour le parking VL. Une nouvelle branche plus à l'Est est prévue pour le parking PL.

La géométrie du giratoire envisagée pour l'entrée du site est reprise ci-dessous :



Les trafics horaires utilisés sont ceux relevés par les comptages temporaires de mars 2025. La géométrie prise en compte pour l'analyse du giratoire avec le logiciel Girabase est la suivante avec les deux branches VL et PL très rapprochées :

Nom du Carrefour :

Localisation :

Environnement :

Variante :

Date :

RD21 / Babe

Berre l'Etang

Péri Urbain

25/02/2025

Anneau

Rayon de l'îlot infranchissable :

Largeur de la bande franchissable :

Rayon extérieur du giratoire :

21,00 m

7,00 m

28,00 m

Branches

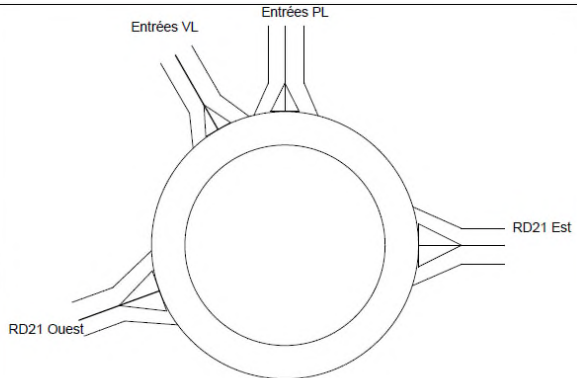
Nom	Angle (degrés)	Rampe > 3%	Tourne à droite	Largeurs (en m)			
				Entrée		Ilôt	Sortie
				à 4 m	à 15 m		
RD21 Est	0			3,50		9,00	4,00
Entrées PL	90			3,50		6,00	4,00
Entrées VL	120			3,50		6,00	4,00
RD21 Ouest	200			3,50		9,00	4,00

Entrées VL

Entrées PL

RD21 Est

RD21 Ouest



Avec cette géométrie et les 2 branches en entrée du projet, le fonctionnement circulaire du carrefour giratoire est satisfaisant en HPM et en HPS avec des réserves de capacité toutes supérieures à 20%.

	Réserve de Capacité		Longueur de Stockage		Temps d'Attente	
	en uvp/h	en %	moyenne	maximale	moyen	total
RD21 Est	1155	67%	0vh	2vh	1s	0,1h
Entrées PL	982	94%	0vh	2vh	2s	0,0h
Entrées VL	1013	100%	0vh	2vh	0s	0,0h
RD21 Ouest	506	31%	1vh	4vh	2s	0,7h

	Réserve de Capacité		Longueur de Stockage		Temps d'Attente	
	en uvp/h	en %	moyenne	maximale	moyen	total
RD21 Est	462	27%	1vh	4vh	2s	0,8h
Entrées PL	473	89%	0vh	2vh	5s	0,1h
Entrées VL	460	91%	0vh	2vh	6s	0,1h
RD21 Ouest	825	52%	0vh	3vh	1s	0,3h

Le fonctionnement circulatorio du carrefour a également été impacté le jour de pic de fréquentation du projet Berre Invest (environ un doublement des trafics. Le fonctionnement circulatorio du carrefour resterait satisfaisant avec des réserves de capacité toutes supérieures à 20%.

	Réserve de Capacité		Longueur de Stockage		Temps d'Attente	
	en uvp/h	en %	moyenne	maximale	moyen	total
RD21 Est	1047	62%	0vh	2vh	1s	0,1h
Entrées PL	876	88%	0vh	2vh	2s	0,1h
Entrées VL	948	100%	0vh	2vh	0s	0,0h
RD21 Ouest	392	26%	1vh	5vh	3s	1,0h

	Réserve de Capacité		Longueur de Stockage		Temps d'Attente	
	en uvp/h	en %	moyenne	maximale	moyen	total
RD21 Est	377	22%	1vh	5vh	3s	1,1h
Entrées PL	400	77%	0vh	3vh	6s	0,2h
Entrées VL	367	77%	0vh	3vh	7s	0,2h
RD21 Ouest	657	46%	0vh	3vh	2s	0,4h

3.5.2 Carrefour giratoire d'accès au projet projet de plateforme logistique Berre Invest à 3 branches

Le fonctionnement circulatorio du carrefour à 3 branches comme en situation actuelle est analysé. Les VL et les PL entrent et sortent du projet par l'accès existant

La géométrie prise en compte pour l'analyse du giratoire avec le logiciel Girabase est la suivante :

Nom du Carrefour :

Localisation :

Environnement :

Variante :

Date :

RD21-Babe

Berre l'Etang

Péri Urbain

27/02/2025

Anneau

Rayon de l'îlot infranchissable :

Largeur de l'anneau franchissable :

Rayon extérieur du giratoire :

21,00 m

7,00 m

28,00 m

Branches

Nom	Angle (degrés)	Rampe > 3%	Tourne à droite	Largeurs (en m)			
				Entrée		Ilôt	Sortie
				à 4 m	à 15 m		
RD21 Est	0			3,50		9,00	4,00
Entrée VL et PL	120			3,50		6,00	4,00
RD21 Ouest	200			3,50		9,00	4,00

Entrée VL et PL

RD21 Ouest

RD21 Est

Avec cette géométrie avec une branche en entrée du projet, le fonctionnement circulatorioire du carrefour giratoire est satisfaisant en HPM et en HPS avec des réserves de capacité toutes supérieures à 20%.

	Réserve de Capacité		Longueur de Stockage		Temps d'Attente	
	en uvp/h	en %	moyenne	maximale	moyen	total
RD21 Est	1155	67%	0vh	2vh	1s	0,1h
Entrée VL et PL	988	94%	0vh	2vh	2s	0,0h
RD21 Ouest	506	31%	1vh	4vh	2s	0,7h

	Réserve de Capacité		Longueur de Stockage		Temps d'Attente	
	en uvp/h	en %	moyenne	maximale	moyen	total
RD21 Est	462	27%	1vh	4vh	2s	0,8h
Entrée VL et PL	415	80%	0vh	3vh	6s	0,2h
RD21 Ouest	825	52%	0vh	3vh	1s	0,3h

Le maintien d'une seule branche pour l'accès aux VL et aux PL entraînerait la création d'un carrefour juste au Nord du carrefour giratoire existant avec de possibles remontées de véhicules dans l'anneau (les VL devraient tourner à gauche pour rejoindre le parking VL et céder le passage aux PL sortant du projet). De plus, la branche d'entrée au projet ne reprendrait pas la géométrie de la branche actuelle et serait située plus à l'Est que la branche actuelle.

Dans la mesure où :

- Les réserves de capacité sont semblables entre les 2 configurations de giratoire de l'entrée de site (Versions 3 branches ou 4 branches).
- La dissociation des flux PLs et VLs permettra d'éviter de probables remontées de files et donc d'alimenter le site dans les conditions de sécurité (accès véhicules de secours par accès VL)
- La signalétique permettra de diriger clairement les véhicules sur chaque accès
- La géométrie du rond-point projeté par ailleurs très proche de la géométrie du giratoire RD21/RD20f permet d'accéder dans des conditions normales de sécurité, il peut être envisagé la mise en œuvre d'îlots sur chacune des branches secondaires pour augmenter la sécurité des accès.

En conclusion la solution du giratoire a 4 branches est privilégiée.

3.5.3 Carrefour giratoire RD21 / RD20f

Le projet Gemfi se raccordera à la RD21 par le carrefour giratoire RD21/RD20f. Ce carrefour giratoire est situé à proximité du projet Berre Invest. Le fonctionnement circulatorioire du carrefour est également analysé pour vérifier l'impact du projet Berre Invest sur son fonctionnement

Les trafics horaires utilisés sont ceux relevés par les comptages temporaires de mars 2025. La géométrie prise en compte pour l'analyse du giratoire avec le logiciel Girabase est la suivante avec les deux branches VL et PL très rapprochées :

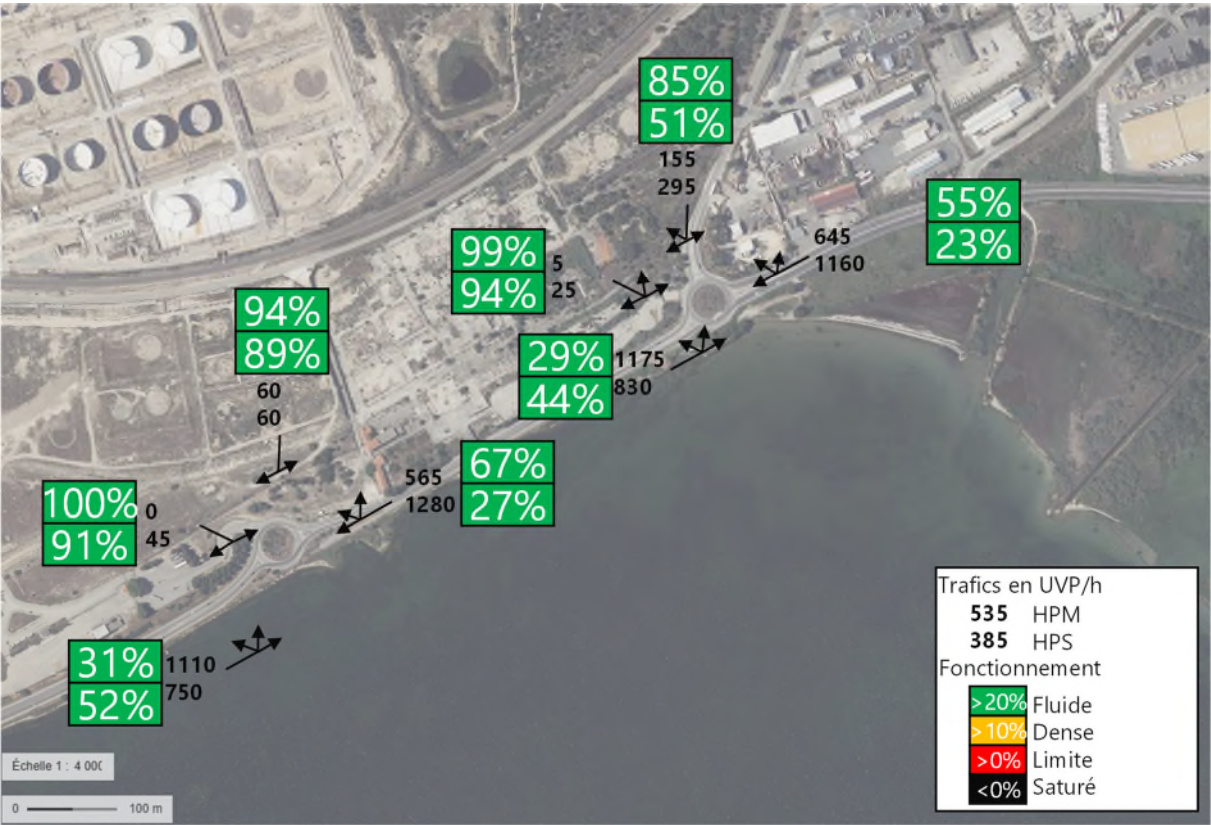
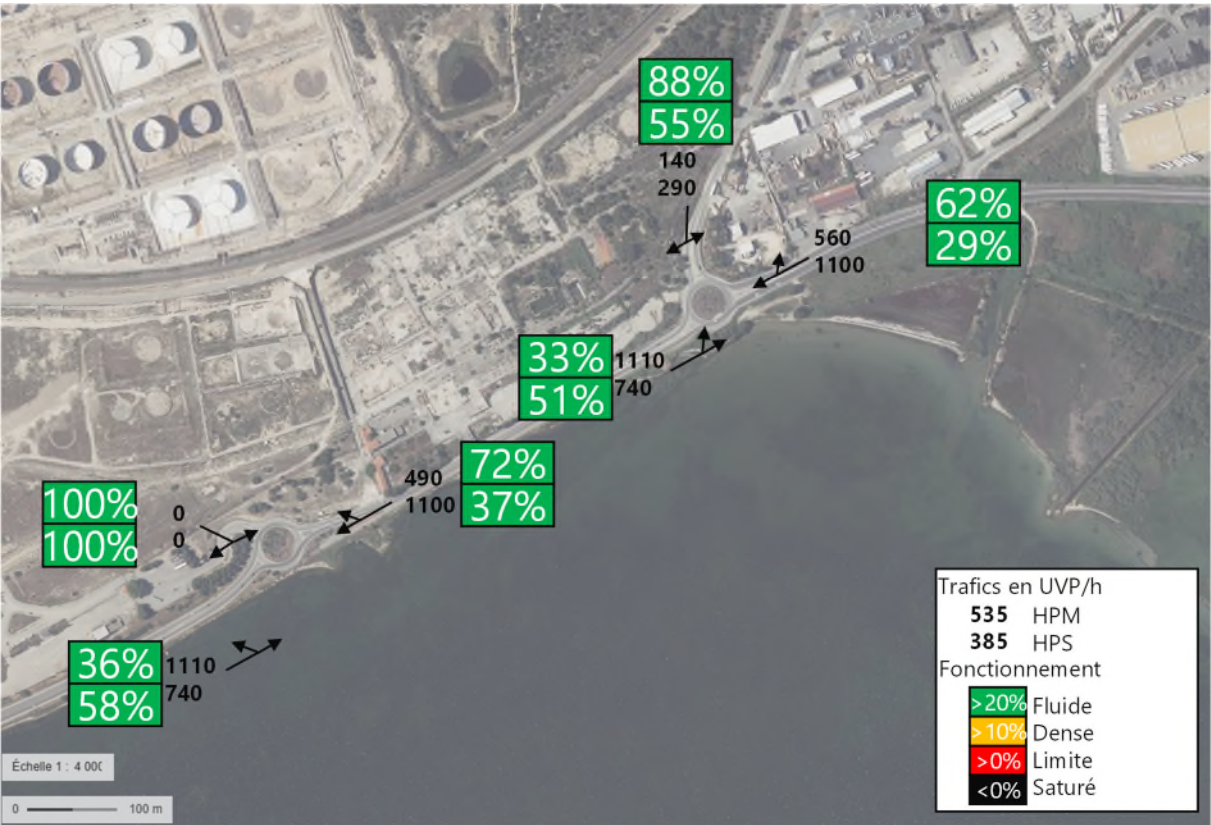
Avec cette géométrie, le fonctionnement circulatoire du carrefour giratoire est satisfaisant en HPM et en HPS avec des réserves de capacité toutes supérieures à 20%.

	Réserve de Capacité		Longueur de Stockage		Temps d'Attente	
	en uvp/h	en %	moyenne	maximale	moyen	total
RD21 Rognac	800	55%	0vh	3vh	1s	0,3h
RD20f	907	85%	0vh	2vh	2s	0,1h
Gemfi	949	99%	0vh	2vh	2s	0,0h
RD21 Berre	480	29%	1vh	4vh	2s	0,8h

	Réserve de Capacité		Longueur de Stockage		Temps d'Attente	
	en uvp/h	en %	moyenne	maximale	moyen	total
RD21 Rognac	353	23%	1vh	6vh	4s	1,2h
RD20f	311	51%	1vh	4vh	8s	0,7h
Gemfi	428	94%	0vh	2vh	6s	0,1h
RD21 Berre	640	44%	0vh	3vh	2s	0,4h

3.5.4 Synthèse des réserves de capacité

Les réserves de capacité actuelles et futures des deux carrefours étudiés figurent sur les cartes suivantes (actuelles en haut et futures en bas). Le fonctionnement circulatoire des deux carrefours restera satisfaisant avec les deux projets. L'impact des deux projets sur le fonctionnement des deux carrefours est faible.



3.6 Desserte en transport en commun

Le projet est situé sur la RD21 entre Rognac et Berre l'Etang. Aucun arrêt de bus n'est situé à proximité du projet actuellement. L'arrêt de bus le plus proche est celui des « Mouettes » à Berre l'Etang. Sur la RD21 passe la ligne 11 exploitée par la Métropole Aix-Marseille-Provence. Une desserte en transport en commun du projet nécessiterait la création d'un nouvel arrêt de bus le long de la RD21. Cet arrêt de bus se situerait à l'Est du carrefour giratoire d'accès au projet avec une emprise suffisante. L'arrêt pourrait également desservir le projet GEMFI dont un accès piéton se situerait à proximité.

Cette ligne de bus fonctionne :

- Du lundi au vendredi de 6h à 21h avec un bus toutes les 15 minutes par sens en heure de pointe et toutes les 20 minutes en heure creuse.
- Le samedi de 6h à 21h avec un bus toutes les 30 minutes par sens.
- Le dimanche de 8h à 20h avec un bus par heure par sens.

Depuis le projet, la ligne de bus dessert :

- Une partie importante du territoire de Berre-l'Etang (5 à 15 minutes de temps de trajet depuis le projet).
- Une partie importante du territoire de Rognac dont la gare desservie par les TER Marseille-Avignon-Valence (5 à 10 minutes de temps de trajet depuis le projet).
- Le centre de Vitrolles (15 à 20 minutes de temps de trajet depuis le projet).

La fréquence de la ligne de bus est intéressante et permettrait une desserte satisfaisante du projet. En desservant directement Berre-l'Etang, Rognac et Vitrolles, la ligne de bus dessert 46% des employés du projet et 10% indirectement (via une correspondance avec le TER à la gare de Rognac).

Ainsi, 130 employés du projet et 110 employés de GEMFI seraient desservis directement par la ligne de bus. La facilité de stationnement et le temps de parcours favorable à la voiture entraîneraient un report modal faible vers les transports en commun. **Toutefois, la création d'un arrêt de bus à cet endroit est pertinente pour la desserte du projet. Cette disposition devra être analysée au regard des contraintes existant sur site et notamment le périmètre PPRT-zone b01 par laquelle le projet est concerné qui interdit « la création d'équipements ou aménagement liés à des transports collectifs de personnes sans relation avec les activités à l'origine du risque ou membres de la PFE, sauf en cas de déplacement d'un arrêt vers une zone d'aléa moindre »**



4 SYNTHÈSE DE L'ÉTUDE DE TRAFIC

Le projet de plateforme logistique Berre Invest générera 800 VL/jour et 430 PL/jour en moyenne. Le trafic généré entraînera une hausse du trafic de 5% sur la RD21 et un doublement des PL sur cet axe. L'évolution du trafic sur cet axe sera importante, surtout pour les PL. Toutefois, cette hausse du trafic interviendra principalement en-dehors des heures de pointe habituelles et sur un axe hors agglomération et non saturé. Sur le reste du réseau, la hausse de trafic sera faible et non-perceptible.

Le fonctionnement circulaire des deux carrefours giratoires à proximité du projet restera fluide en raison de la faible augmentation du trafic pendant les heures de pointe habituelles.

www.egis-group.com



Nom du Carrefour :
Localisation :
Environnement :
Variante :
Date :

RD21- Parc log Berre Invest
Berre l'Etang
Péri Urbain

26/03/2025

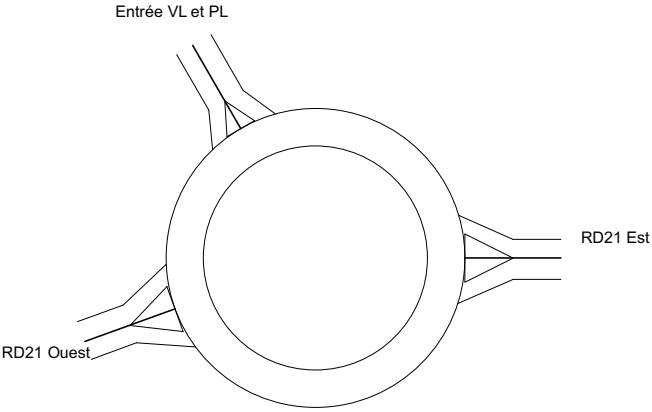
Anneau

Rayon de l'îlot infranchissable :
Largeur de l'anneau franchissable :
Rayon extérieur du giratoire :

21,00 m
7,00 m
28,00 m

Branches

Nom	Angle (degrés)	Rampe > 3%	Tourne à droite	Largeurs (en m)			
				Entrée		Ilôt	Sortie
				à 4 m	à 15 m		
RD21 Est	0			3,50		9,00	4,00
Entrée VL et PL	120			3,50		6,00	4,00
RD21 Ouest	200			3,50		9,00	4,00



Remarques de conception

Néant

Période HPM futur

Trafic Piétons

1	2	3
10	10	10

Trafic Véhicules en UVP

	1	2	3	Total Entrant
1	0	75	490	565
2	60	0	0	60
3	1100	10	0	1110
Total Sortant	1160	85	490	1735

Remarques sur la période

Néant

Résultats

	Réserve de Capacité		Longueur de Stockage		Temps d'Attente	
	en uvp/h	en %	moyenne	maximale	moyen	total
RD21 Est	1155	67%	0vh	2vh	1s	0,1h
Entrée VL et PL	988	94%	0vh	2vh	2s	0,0h
RD21 Ouest	506	31%	1vh	4vh	2s	0,7h

Conseils

Branche RD21 Est

Branche Entrée VL et PL

Branche RD21 Ouest

Un des mouvements est assez important pour envisager de déniveler le carrefour.

Période HPS futur

Trafic Piétons

1	2	3
10	10	10

Trafic Véhicules en UVP

	1	2	3	Total Entrant
1	0	60	1220	1280
2	80	0	25	105
3	750	0	0	750
Total Sortant	830	60	1245	2135

Remarques sur la période

Néant

Résultats

	Réserve de Capacité		Longueur de Stockage		Temps d'Attente	
	en uvp/h	en %	moyenne	maximale	moyen	total
RD21 Est	462	27%	1vh	4vh	2s	0,8h
Entrée VL et PL	415	80%	0vh	3vh	6s	0,2h
RD21 Ouest	825	52%	0vh	3vh	1s	0,3h

Conseils

Branche RD21 Est
Un des mouvements est assez important pour envisager de déniveler le carrefour.

Branche Entrée VL et PL

Branche RD21 Ouest
Une sortie à deux voies est nécessaire. Attention aux traversées piétonnes.

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

26/03/2025 - RD21 / Parc d'activité logistique Berre Invest - Version 4 branches

Nom du Carrefour :
Localisation :
Environnement :
Variante :
Date :

RD21 / Parc log Berre Invest
Berre l'Etang
Péri Urbain

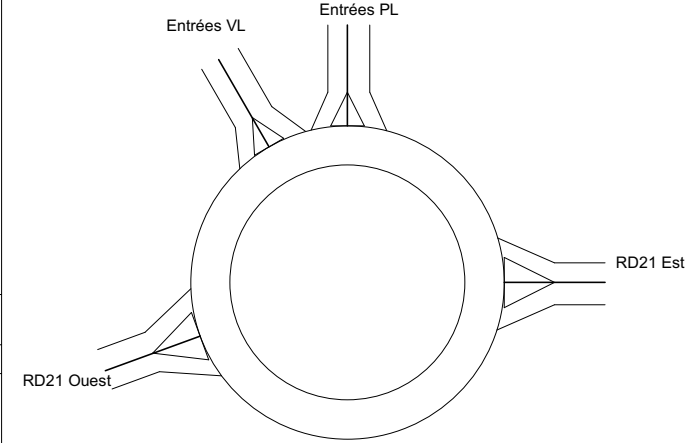
26/03/2025

Anneau

Rayon de l'îlot infranchissable :
Largeur de l'anneau franchissable :
Rayon extérieur du giratoire :

21,00 m
7,00 m
28,00 m

Branches							
Nom	Angle (degrés)	Rampe > 3%	Tourne à droite	Largeurs (en m)		Ilôt	Sortie
				Entrée			
				à 4 m	à 15 m		
RD21 Est	0			3,50		9,00	4,00
Entrées PL	90			3,50		6,00	4,00
Entrées VL	120			3,50		6,00	4,00
RD21 Ouest	200			3,50		9,00	4,00



Remarques de conception

Néant

Période HPM futur

Trafic Piétons

1	2	3	4
10	10	10	10

Trafic Véhicules en UVP

	1	2	3	4	Total Entrant
1	0	60	15	490	565
2	60	0	0	0	60
3	0	0	0	0	0
4	1100	0	10	0	1110
Total Sortant	1160	60	25	490	1735

Remarques sur la période

Branche Entrées VL
Comme il n'y a jamais de trafic, la largeur d'entrée de la branche devrait être nulle.

Résultats

	Réserve de Capacité		Longueur de Stockage		Temps d'Attente	
	en uvp/h	en %	moyenne	maximale	moyen	total
RD21 Est	1155	67%	0vh	2vh	1s	0,1h
Entrées PL	982	94%	0vh	2vh	2s	0,0h
Entrées VL	1013	100%	0vh	2vh	0s	0,0h
RD21 Ouest	506	31%	1vh	4vh	2s	0,7h

Conseils

Branche RD21 Est

Branche Entrées PL

Branche Entrées VL

Branche RD21 Ouest
Un des mouvements est assez important pour envisager de déniveler le carrefour.

Période HPS futur

Trafic Piétons

1	2	3	4
10	10	10	10

Trafic Véhicules en UVP

	1	2	3	4	Total Entrant
1	0	60	0	1220	1280
2	60	0	0	0	60
3	20	0	0	25	45
4	750	0	0	0	750
Total Sortant	830	60	0	1245	2135

Remarques sur la période

Branche Entrées VL
Comme il n'y a jamais de trafic, la largeur de sortie la branche devrait être nulle.

Résultats

	Réserve de Capacité		Longueur de Stockage		Temps d'Attente	
	en uvp/h	en %	moyenne	maximale	moyen	total
RD21 Est	462	27%	1vh	4vh	2s	0,8h
Entrées PL	473	89%	0vh	2vh	5s	0,1h
Entrées VL	460	91%	0vh	2vh	6s	0,1h
RD21 Ouest	825	52%	0vh	3vh	1s	0,3h

Conseils

Branche RD21 Est
Un des mouvements est assez important pour envisager de déniveler le carrefour.

Branche Entrées PL

Branche Entrées VL

Branche RD21 Ouest
Une sortie à deux voies est nécessaire. Attention aux traversées piétonnes.

Période HPM actuel

Trafic Piétons

1	2	3	4
10	10	10	10

Trafic Véhicules en UVP

	1	2	3	4	Total Entrant
1	0	0	0	490	490
2	0	0	0	0	0
3	0	0	0	0	0
4	1110	0	0	0	1110
Total Sortant	1110	0	0	490	1600

Remarques sur la période

Branche Entrées PL
Comme il n'y a jamais de trafic, la largeur d'entrée de la branche devrait être nulle.
Comme il n'y a jamais de trafic, la largeur de sortie la branche devrait être nulle.

Branche Entrées VL
Comme il n'y a jamais de trafic, la largeur d'entrée de la branche devrait être nulle.
Comme il n'y a jamais de trafic, la largeur de sortie la branche devrait être nulle.

Résultats

	Réserve de Capacité en uvp/h en %		Longueur de Stockage moyenne maximale		Temps d'Attente moyen total	
RD21 Est	1252	72%	0vh	2vh	0s	0,1h
Entrées PL	1095	100%	0vh	2vh	0s	0,0h
Entrées VL	1085	100%	0vh	2vh	0s	0,0h
RD21 Ouest	632	36%	0vh	3vh	2s	0,5h

Conseils

Branche RD21 Est

Branche Entrées PL

Branche Entrées VL

Branche RD21 Ouest

Un des mouvements est assez important pour envisager de déniveler le carrefour.

Période HPS actuel

Trafic Piétons

1	2	3	4
10	10	10	10

Trafic Véhicules en UVP

	1	2	3	4	Total Entrant
1	0	0	0	1100	1100
2	0	0	0	0	0
3	0	0	0	0	0
4	740	0	0	0	740
Total Sortant	740	0	0	1100	1840

Remarques sur la période

Branche Entrées PL
Comme il n'y a jamais de trafic, la largeur d'entrée de la branche devrait être nulle.
Comme il n'y a jamais de trafic, la largeur de sortie la branche devrait être nulle.

Branche Entrées VL
Comme il n'y a jamais de trafic, la largeur d'entrée de la branche devrait être nulle.
Comme il n'y a jamais de trafic, la largeur de sortie la branche devrait être nulle.

Résultats

	Réserve de Capacité		Longueur de Stockage		Temps d'Attente	
	en uvp/h	en %	moyenne	maximale	moyen	total
RD21 Est	642	37%	0vh	3vh	1s	0,5h
Entrées PL	614	100%	0vh	2vh	0s	0,0h
Entrées VL	601	100%	0vh	2vh	0s	0,0h
RD21 Ouest	1002	58%	0vh	2vh	1s	0,1h

Conseils

Branche RD21 Est
Un des mouvements est assez important pour envisager de déniveler le carrefour.

Branche Entrées PL

Branche Entrées VL

Branche RD21 Ouest

Période HPM futur pic

Trafic Piétons

1	2	3	4
10	10	10	10

Trafic Véhicules en UVP

	1	2	3	4	Total Entrant
1	0	110	30	490	630
2	110	0	0	10	120
3	0	0	0	0	0
4	1100	10	20	0	1130
Total Sortant	1210	120	50	500	1880

Remarques sur la période

Branche Entrées VL
Comme il n'y a jamais de trafic, la largeur d'entrée de la branche devrait être nulle.

Résultats

	Réserve de Capacité en uvp/h en %		Longueur de Stockage moyenne maximale		Temps d'Attente moyen total	
RD21 Est	1047	62%	0vh	2vh	1s	0,1h
Entrées PL	876	88%	0vh	2vh	2s	0,1h
Entrées VL	948	100%	0vh	2vh	0s	0,0h
RD21 Ouest	392	26%	1vh	5vh	3s	1,0h

Conseils

Branche RD21 Est
Une sortie à deux voies est nécessaire. Attention aux traversées piétonnes.

Branche Entrées PL

Branche Entrées VL

Branche RD21 Ouest
Un des mouvements est assez important pour envisager de déniveler le carrefour.

Période HPS futur pic

Trafic Piétons

1	2	3	4
10	10	10	10

Trafic Véhicules en UVP

	1	2	3	4	Total Entrant
1	0	100	0	1220	1320
2	100	0	0	20	120
3	60	0	0	50	110
4	750	20	0	0	770
Total Sortant	910	120	0	1290	2320

Remarques sur la période

Branche Entrées VL
Comme il n'y a jamais de trafic, la largeur de sortie la branche devrait être nulle.

Résultats

	Réserve de Capacité		Longueur de Stockage		Temps d'Attente	
	en uvp/h	en %	moyenne	maximale	moyen	total
RD21 Est	377	22%	1vh	5vh	3s	1,1h
Entrées PL	400	77%	0vh	3vh	6s	0,2h
Entrées VL	367	77%	0vh	3vh	7s	0,2h
RD21 Ouest	657	46%	0vh	3vh	2s	0,4h

Conseils

Branche RD21 Est
Un des mouvements est assez important pour envisager de déniveler le carrefour.

Branche Entrées PL

Branche Entrées VL

Branche RD21 Ouest
Une sortie à deux voies est nécessaire. Attention aux traversées piétonnes.

Girabase Version 4 CERTU - CETE de l'Ouest - SETRA
26/03/2025 - RD21/RD20f

Nom du Carrefour :RD21/RD20f

Localisation :

Environnement :Péri Urbain

Variante :

Date :26/03/2025

Anneau

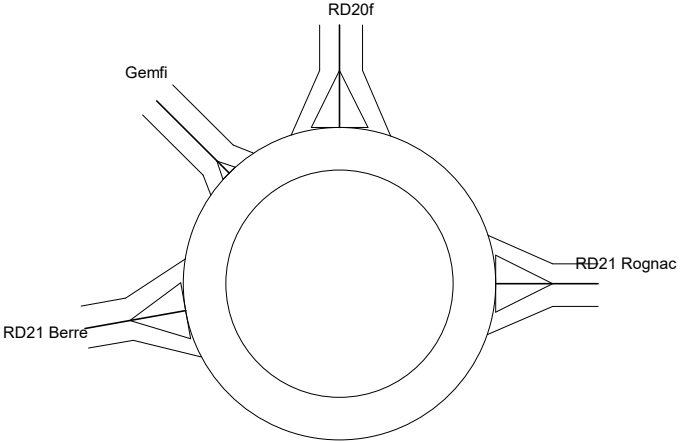
Rayon de l'îlot infranchissable :20,00 m

Largeur de l'anneau franchissable :7,50 m

Rayon extérieur du giratoire :27,50 m

Branches

Nom	Angle (degrés)	Rampe > 3%	Tourne à droite	Largeurs (en m)		Ilôt	Sortie
				à 4 m	à 15 m		
RD21 Rognac	0			3,50		10,00	4,00
RD20f	90			3,50		10,00	4,00
Gemfi	135			3,50		3,00	4,00
RD21 Berre	190			3,50		10,00	4,00



Remarques de conception

Néant

Période HPM

Trafic Piétons

1	2	3	4
10	10	10	10

Trafic Véhicules en UVP

	1	2	3	4	Total Entrant
1	0	170	0	390	560
2	40	0	0	100	140
3	0	0	0	0	0
4	960	150	0	0	1110
Total Sortant	1000	320	0	490	1810

Remarques sur la période

Branche Gemfi
Comme il n'y a jamais de trafic, la largeur d'entrée de la branche devrait être nulle.
Comme il n'y a jamais de trafic, la largeur de sortie la branche devrait être nulle.

Résultats

	Réserve de Capacité en uvp/h en %		Longueur de Stockage moyenne maximale		Temps d'Attente moyen total	
RD21 Rognac	901	62%	0vh	3vh	1s	0,2h
RD20f	1020	88%	0vh	2vh	1s	0,1h
Gemfi	1043	100%	0vh	2vh	0s	0,0h
RD21 Berre	554	33%	1vh	4vh	2s	0,6h

Conseils

Branche RD21 Rognac

Branche RD20f

Branche Gemfi

Branche RD21 Berre

Période HPS

Trafic Piétons

1	2	3	4
10	10	10	10

Trafic Véhicules en UVP

	1	2	3	4	Total Entrant
1	0	60	0	1040	1100
2	130	0	0	160	290
3	0	0	0	0	0
4	640	100	0	0	740
Total Sortant	770	160	0	1200	2130

Remarques sur la période

Branche Gemfi
Comme il n'y a jamais de trafic, la largeur d'entrée de la branche devrait être nulle.
Comme il n'y a jamais de trafic, la largeur de sortie la branche devrait être nulle.

Résultats

	Réserve de Capacité		Longueur de Stockage		Temps d'Attente	
	en uvp/h	en %	moyenne	maximale	moyen	total
RD21 Rognac	450	29%	1vh	5vh	3s	0,8h
RD20f	354	55%	1vh	4vh	7s	0,6h
Gemfi	482	100%	0vh	2vh	0s	0,0h
RD21 Berre	764	51%	0vh	3vh	1s	0,3h

Conseils

Branche RD21 Rognac
Un des mouvements est assez important pour envisager de déniveler le carrefour.

Branche RD20f

Branche Gemfi

Branche RD21 Berre

Période HPM Projet

Trafic Piétons

1	2	3	4
10	10	10	10

Trafic Véhicules en UVP

	1	2	3	4	Total Entrant
1	0	170	20	455	645
2	40	0	5	110	155
3	5	0	0	0	5
4	1015	155	5	0	1175
Total Sortant	1060	325	30	565	1980

Remarques sur la période

Néant

Résultats

	Réserve de Capacité		Longueur de Stockage		Temps d'Attente	
	en uvp/h	en %	moyenne	maximale	moyen	total
RD21 Rognac	800	55%	0vh	3vh	1s	0,3h
RD20f	907	85%	0vh	2vh	2s	0,1h
Gemfi	949	99%	0vh	2vh	2s	0,0h
RD21 Berre	480	29%	1vh	4vh	2s	0,8h

Conseils

Branche RD21 Rognac

Branche RD20f

Branche Gemfi

Branche RD21 Berre

Un des mouvements est assez important pour envisager de déniveler le carrefour.

Période HPS Projet

Trafic Piétons

1	2	3	4
10	10	10	10

Trafic Véhicules en UVP

	1	2	3	4	Total Entrant
1	0	60	5	1095	1160
2	130	0	0	165	295
3	15	5	0	5	25
4	715	115	0	0	830
Total Sortant	860	180	5	1265	2310

Remarques sur la période

Néant

Résultats

	Réserve de Capacité		Longueur de Stockage		Temps d'Attente	
	en uvp/h	en %	moyenne	maximale	moyen	total
RD21 Rognac	353	23%	1vh	6vh	4s	1,2h
RD20f	311	51%	1vh	4vh	8s	0,7h
Gemfi	428	94%	0vh	2vh	6s	0,1h
RD21 Berre	640	44%	0vh	3vh	2s	0,4h

Conseils

Branche RD21 Rognac
Un des mouvements est assez important pour envisager de déniveler le carrefour.

Branche RD20f

Branche Gemfi

Branche RD21 Berre
Une sortie à deux voies est nécessaire. Attention aux traversées piétonnes.