



COGEDIM

Les Carrés du Golf -Bâtiment B, 1165 rue Jean-René Guilibert Gautier de la Lauzière- 13290 Aix-en-Provence



Création de logements à Gardanne (chemin de Font de Garach)

Etude d'impact circulatorio

AP 25-096 v1.0 – 23 juin 2025



401 av Xavier de Fourvière - 84440 Robion.

Tél : 09 50 04 97 18 - 06 99 83 13 13- contact@comptageroutier.com

Sommaire

1. OBJET – METHODOLOGIE.....	4	4. EVALUATION DU NIVEAU DE SERVICE.....	36
2. ETAT ACTUEL - TRAFICS DE REFERENCE	8	4.1 Giratoire A.....	36
2.1 Environnement local, réseau viaire et desserte par les modes alternatifs à l'automobile	8	4.2 Carrefour B.....	37
2.2 Contexte : variations saisonnières et tendance d'évolution des trafics au voisinage du site.....	12	5. CONCLUSIONS	38
2.2.1 Carte des trafics TMJA du Département.....	12	ANNEXES	
2.2.2 Tendance d'évolution (croissance annuelle moyenne)	12		
2.2.3 Variations saisonnières (trafics journaliers mensuels)	13		
2.3 Comptages automatiques de trafics	14		
2.3.1 Synthèse des trafics journaliers et horaires de pointe	14		
2.3.2 Analyse des trafics	16		
2.4 Périodes de référence dans la suite de l'étude	18		
2.5 Comptages directionnels et trafics de référence.....	18		
2.6 Remontées de file et analyse capacitaire	21		
2.6.1 Remontées de file	21		
2.6.2 Analyse de capacité et validation du modèle	23		
3. ETAT PROJETE.....	26		
3.1 Préambule méthodologique	26		
3.2 Croissance tendancielle	26		
3.3 Génération de trafic liée au projet	26		
3.3.1 Logements.....	26		
3.3.2 Bilan des trafics générés	29		
3.4 Trafics attendus (heures de pointe).....	30		
3.5 Trafics journaliers attendus (TMJA)	34		

1. OBJET – METHODOLOGIE

On trouvera ci-après un plan général de situation. En page 7 se trouve un repérage de la zone opérationnelle ainsi que le plan de comptages de trafics.

Un projet immobilier comprenant **121 logements et une résidence sociale pour jeunes actifs (RSJA)** est porté par le promoteur COGEDIM à l'extrémité Est du chemin de Font de Garach à Gardanne. Il s'inscrit dans le cadre d'une OAP intéressant un secteur en friche quasiment en limite de zone agglomérée. La livraison est prévue au 4ème trimestre 2028.

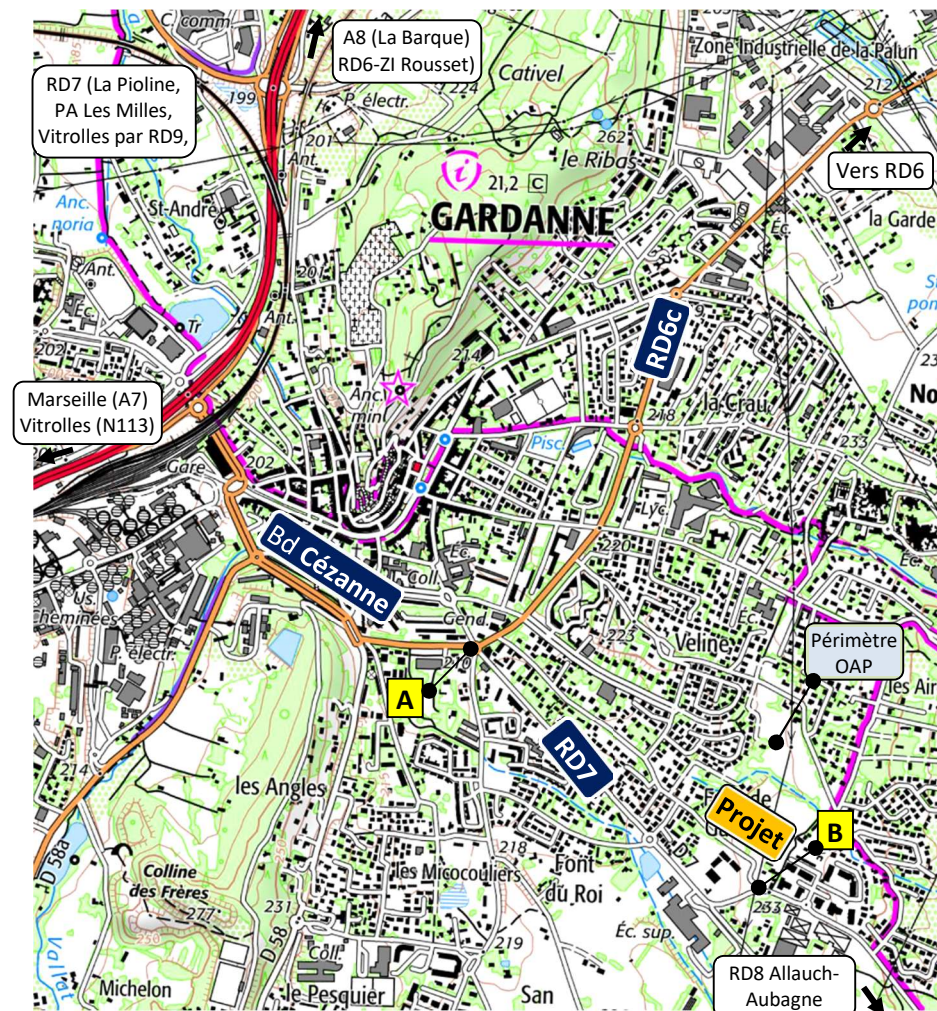
Ce projet doit faire l'objet d'études environnementales et sera soumis à un examen au cas par cas. Dans ce contexte, le promoteur souhaite inclure une étude de trafic (impact circulaire du projet), objet de la présente mission.

Le projet sera desservi par le chemin de Font de Garach depuis et vers la RD7-route de Mimet qui constitue une pénétrante secondaire de Gardanne. La route de Mimet rejoint à l'Est la RD8 à quelques kilomètres au sud-est à partir de laquelle il est possible d'atteindre la vallée de l'Huveaune (Auriol, Aubagne) ainsi que le nord et l'est de Marseille (Allauch, Plan-de-Cuques, la Valentine). Sur son flanc ouest, la RD7 rejoint le centre-ville et la RD6 qui offre de nombreuses solutions d'itinéraire vers les principaux bassins de population et d'emplois du département (Marseille/Vitrolles/Marignane par A7, échangeur de A8-La Barque, Aix-en-Provence-La Pioline par RD7, ZI de Rousset par RD6-Est etc...).

Outre le carrefour d'accès à la RD7-route de Mimet (dénommé carrefour "B" dans la suite), la grande majorité des futurs résidents seront amenés à emprunter le carrefour giratoire RD7/Bd Cézanne/avenue de Toulon (dénommé "A" dans la suite).

Le boulevard Cézanne est la principale artère de Gardanne, assurant l'interface entre le centre-ville qu'elle ceinture et les quartiers périphériques.

Plan général de situation – carrefours A-B (zone opérationnelle)



L'objet de l'étude est d'évaluer l'impact circulaire du projet sur la zone opérationnelle définie par les carrefours **A-B**.

Ce périmètre constitue la *zone dite opérationnelle* de la présente étude, c'est-à-dire le périmètre sur lequel portent les comptages, projections et analyses de trafic/capacité d'écoulement.

La zone d'étude ou périmètre de réflexion s'étend à quelques kilomètres autour du site.

➔ METHODOLOGIE

L'étude a été menée en suivant les **3 phases** décrites ci-après :

- Un **état des lieux** (état actuel) des trafics comprenant :
 - L'analyse du **contexte** local comprenant les fonctions du réseau viaire et la description du mode de gestion des carrefours A-B, l'analyse de la carte des trafics du Département 13 (selon les données disponibles) : tendance d'évolution, variations saisonnières, etc...à base d'histogrammes commentés) ainsi que les solutions de desserte par les modes alternatifs à l'automobile.
 - Des **comptages automatiques de trafics routiers** (débit en mode TV/PL) pendant une semaine aux points 1 à 3 du plan de comptages, c'est-à-dire sur la RD7-rte de Mimet, le bd Cézanne et le chemin du Font de Garach.

Les données recueillies permettent d'établir les caractéristiques des trafics (variations quotidiennes, variations horaires) et de vérifier et valider notamment l'occurrence des heures de pointe. Elles fournissent de plus des ratios permettant d'extrapoler les trafics journaliers sur d'autres segments homogènes du réseau.
 - Des **comptages directionnels** effectués par **caméras aux carrefours A-B** (mouvements tournants) à **l'heure de pointe du matin et du soir (8h-9h et 17h-18h)**, typiquement un mardi ou un jeudi.

- des observations de terrain relatives aux **remontées** de file/ralentissements à ces carrefours simultanément aux comptages directionnels, corroborées par les relevés GPS du site [google.com/maps](https://www.google.com/maps).

- Une **analyse de capacité** appliquée aux carrefours A-B sur la base des comptages directionnels afin de valider le modèle d'évaluation des réserves de capacité (abaques du CEREMA pour gestion avec perte de priorité, logiciel GIRABASE pour les giratoires).

Il s'agit d'effectuer la correcte simulation (reproduction) des remontées de file actuellement observées. Le modèle d'évaluation, une fois validé (et éventuellement affiné dans son paramétrage) est alors utilisable dans le cadre du scénario prospectif "avec projet".

- Enfin, l'établissement d'un **état de référence des trafics aux heures de pointe du matin et du soir (jour ouvré)** par la prise en compte des éventuelles variations saisonnières au regard de la date de comptages.

- Une **projection des trafics futurs (mouvements tournants)** sur les tranches horaires de pointe de référence (HP matin et soir).

Il s'agit de se placer en **fourchette plutôt haute (défavorable au projet)** en vue d'affermir les conclusions de l'étude.

Il est proposé de se placer à la mise en service du projet. Un taux de croissance tendancielle des trafics a été adopté pour représenter l'évolution socio-économique sans lien avec le projet.

La génération de trafic du projet a été imputée sur la base de ratios de mobilités en tenant compte du report modal en alternative à la voiture particulière.

Des hypothèses de ventilation spatiale (origine et destination) sont proposées.

Les trafics attendus (aux heures de pointe du matin et du soir) sont ainsi obtenus en section courante et au droit des points d'échanges.

- Une **analyse capacitaire** des carrefours A-B a été menée dans l'absolu en situation de projet sur la base du mode de gestion et des caractéristiques géométriques actuelles.
Ont notamment évaluées, aux heures de pointe, les réserves de capacité (au regard du seuil usuellement requis de +20%), les remontées de file moyennes et maximales, etc, ...

Une **comparaison** a été effectuée avec le scénario "au fil de l'eau" (sans projet immobilier) de sorte à mettre en évidence l'**impact intrinsèque** du projet au regard des trafics de « fond ».
- Une **extrapolation en termes de trafic journaliers TMJA (= moyenne annuelle)** a été produite sur les axes de la zone opérationnelle à l'**horizon de mise en service**.

➔ Lexique et acronymes utilisés dans l'étude :

Dans la suite, on désigne par :

- MJA : moyenne journalière annuelle-- MJ : moyenne journalière
- MJO : Moyenne journalière des jours ouvrés
- HM/HPM : heure de pointe du matin – HS/HPS : heure de pointe du soir
- TV : trafics tous véhicules – PL : poids-lourds
- uvp : unité de véhicule particulier*

L'uvp est une unité qui homogénéise le trafic en "équivalent VL" suivant la grille de conversion suivante : 1 VL = 1 uvp, 1 PL = 2 uvp ; 1 deux-roues motorisé ou vélo = 0.5 uvp.

➔ Annexes (en fin de rapport) :

- En *annexe 1* sont fournis les relevés de comptages " tous véhicules/poids-lourds" (relevés horaires et par sens) effectués dans le cadre de la présente étude (3-9 juin 2025).
- En *annexe 2*, sont fournies les évaluations du niveau de service (réserves de capacité) du giratoire A au moyen du logiciel "GIRABASE 4.0". L'évaluation du carrefour B est traitée dans le corps du présent rapport.

Projet de logements/RSJA à GARDANNE-Ch. Font de Garach : Plan de comptages / recueil de données



Les sens de circulation des postes de comptages sont repérés par sens 1 / sens 2. Le sens 1 est repéré par la flèche. Le poste 2 est sur une voie à sens unique.

2. ETAT ACTUEL - TRAFICS DE REFERENCE

2.1 Environnement local, réseau viaire et desserte par les modes alternatifs à l'automobile

Le contexte et les fonctions assurées par les différentes voies de la zone opérationnelles ont été décrites au paragraphe 1.

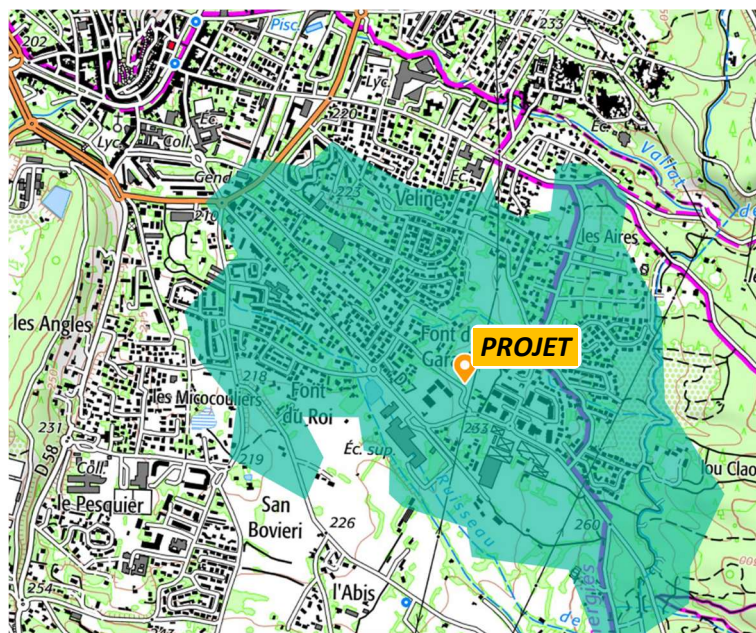
Le site se trouve quasiment en limite de zone agglomérée sans être très éloigné de l'hypercentre, distant de 1.5 km.

L'environnement local est résidentiel avec peu de commodités dans un proche voisinage. A l'exception d'un supermarché ALDI distant de 10 minutes de marche, la plupart des services, commerces, établissements scolaires et équipements se trouvent à un peu plus de 15 minutes de marche.

Ci-dessous figure une carte isochrone 15 minutes de marche à pied de/vers le site. La zone est bordée au nord par le boulevard Cézanne.

Carte isochrone 15 minutes de marche à pied de/vers le projet

(Source : www.geoportail.fr)



➔ Gestion des carrefours de la zone opérationnelle

Cf. vues aériennes pour illustration.

A est un **giratoire** dit *compact* ou *urbain* car peu étendu avec un rayon extérieur voisin de 14 m. Toutes les branches fonctionnent à 2x1 voies et sont équipées d'un passage piéton.

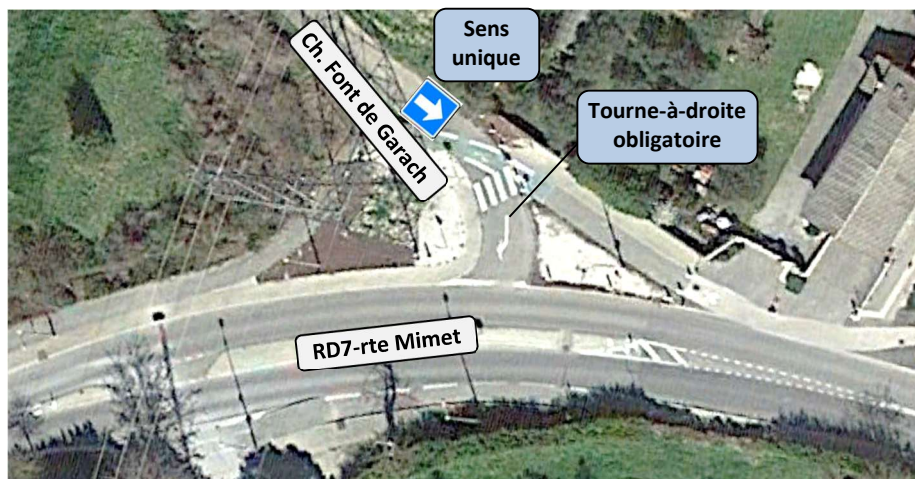
Carrefour A – vue aérienne



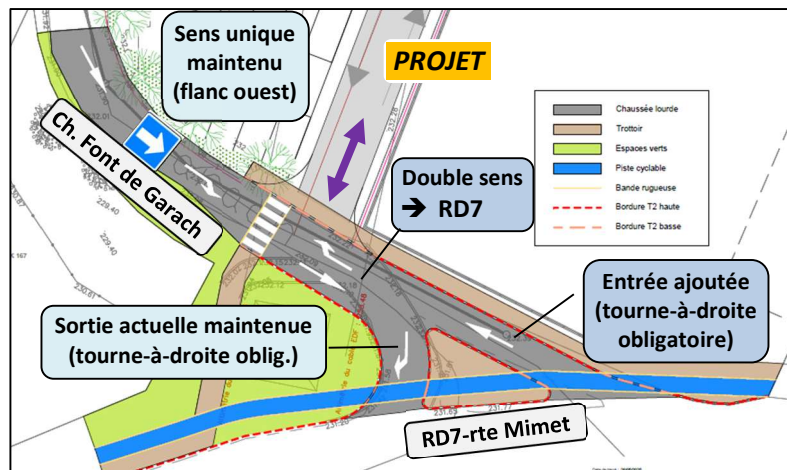
Le carrefour **B** est un carrefour plan à trois branches avec un panneau STOP s'appliquant au débouché du chemin de Font Garach qui est à sens unique et s'insère en tournant obligatoire à droite en direction du centre-ville (retournement vers Mimet possible au giratoire du campus Charpak à 160 m à l'ouest).

Ce chemin sera mis à double sens dans le projet avec des mouvements obligatoires de tourne-à-droite qui seront rétablis par le giratoire Charpak à l'Ouest et le giratoire de la résidence de Symphonie Provence à l'Est (cf. ci-contre).

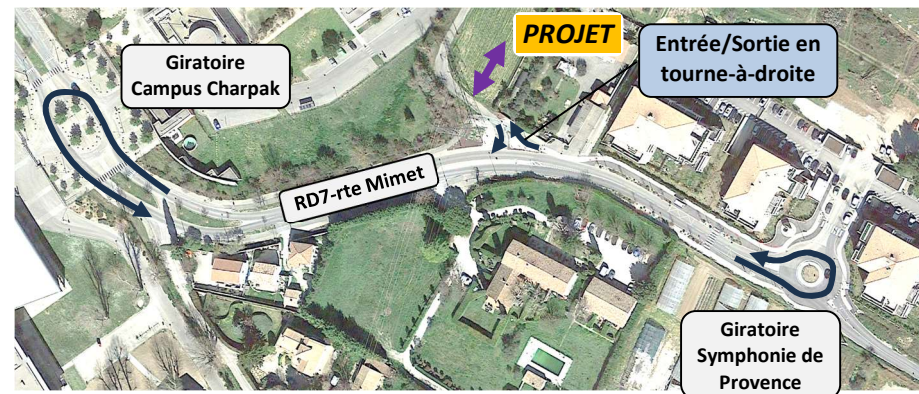
Carrefour B – vue aérienne (état actuel)



Carrefour A – Esquisse (projet : mise à double sens)



Entrée/sortie du chemin de Font de Garach
Retournement aux giratoires adjacents



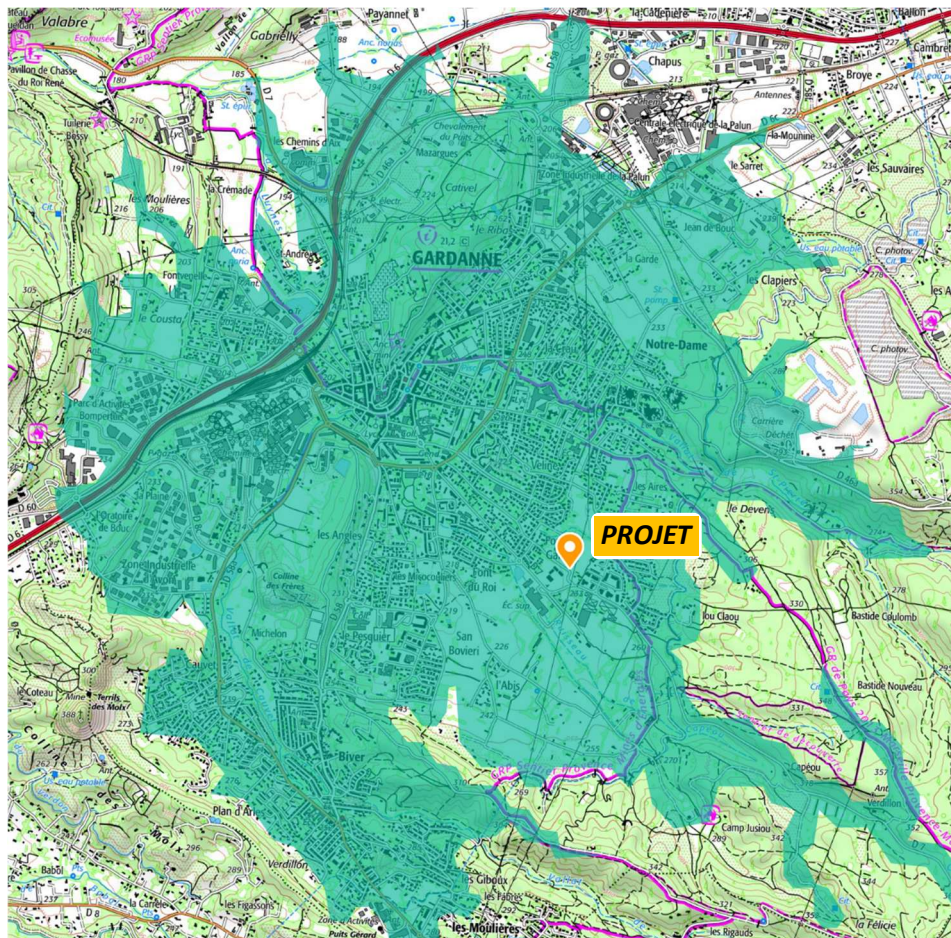
→ Desserte par les modes alternatifs au véhicule automobile

- La marche à pied a été abordée au début de ce paragraphe, la plupart des générateurs se trouvent dans le centre-ville.
- Les vélos bénéficient de bandes cyclables sur la RD7-route de Mimet entre le giratoire de la Résidence Symphonie de Provence (à 100 m à l'Est) et le giratoire de la rue de la Reine Jeanne (à 300 m à l'Ouest). En dehors de ce tronçon, la mixité VL/vélos prévaut.

En termes de distance, sur la base de 4 km de trajet maximum (soit 15 minutes à 15 km/h de moyenne, cf. carte ci-après), la zone de captation couvre la totalité de la zone agglomérée de Gardanne. Le profil en long est par ailleurs favorable sur ce périmètre (plan).

Carte isochrone (4 km de trajet parcouru au maximum)

(Source : www.geoportail.fr)



- Les **transports en commun** sont assurés par le réseau **Métropole Mobilité** géré par la Métropole AMP.

Deux arrêts de transports en commun sont recensés de part et d'autre du projet sur la RD7 :

- Côté Est (le plus proche), **Font de Garach** à 2 minutes de marche (≈150 m) de l'entrée du projet

- Côté Ouest (le plus éloigné), **Centre Charpak** sur le flanc ouest du giratoire du Campus Charpak (à ≈250 m, 3 minutes de marche)

Ils sont desservis par la ligne urbaine n°183 du réseau *lebus* :

- **Ligne 183 : avenue du 8-mai-45 – Pôle d'échanges – Zone d'activités Avon** : cadencement de 25 minutes aux heures de pointe et 40 minutes en dehors (10h-17h) du lundi au samedi.
Cette ligne est globalement orientée Est/Ouest. Cf. *extrait du réseau ci-après.*

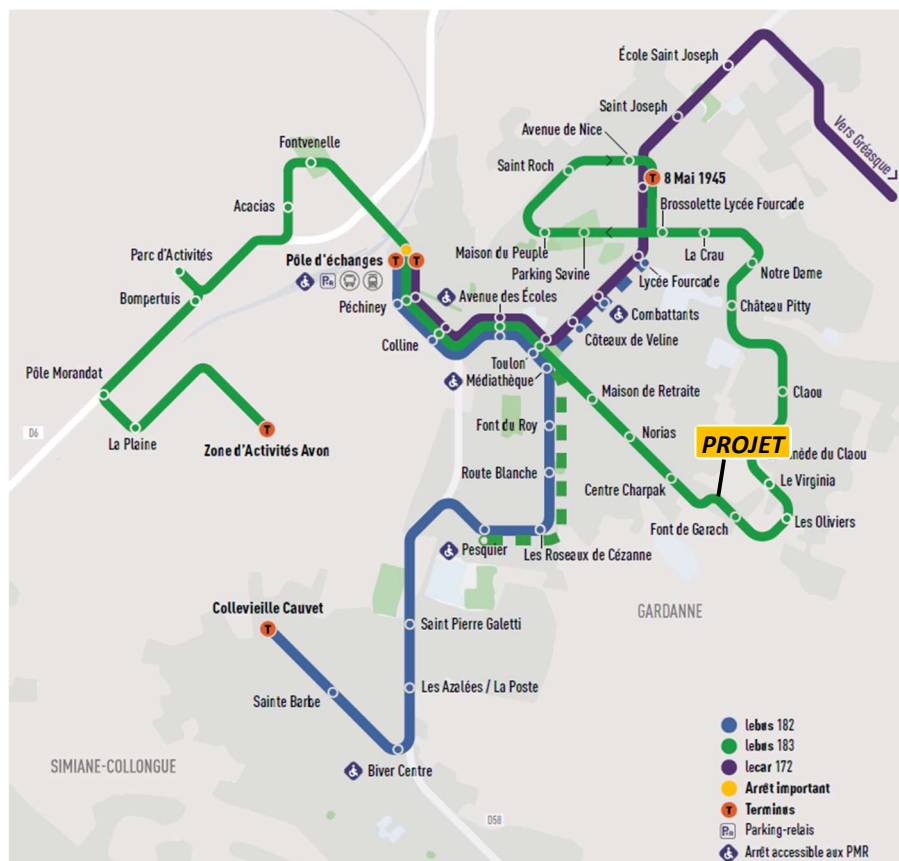
A noter plusieurs correspondances avec des lignes interurbaines (réseau *lecar*) offertes au Pôle d'Echanges (cf. *extrait du réseau à la page suivante*) :

- **Ligne urbaine 182** (orientée nord/sud) : **Collevieille Cauvet (Biver) – lycée Fourcade – Pôle d'échanges**
- **Ligne 64** : **Trets (Pôle d'Echanges) – Marseille** (Gare St-Charles)
- **Ligne 172** : **Fuveau – Gardanne** (Pôle d'Echanges)
- **Ligne 180** : **Gardanne (Pôle d'Echanges) – Aix-en-Pce** (P+R Krypton)
- **Ligne 290** : **Mimet – Aix-en-Provence** (P+R Krypton)

A noter que le Pôle d'échanges de Gardanne se trouve à 8 minutes du site à vélo (25 minutes à pied) et dispose d'emplacements sécurisés pour les vélos.

Le P.E. qui est abrité dans la gare SNCF permet également d'utiliser les TER Aix-Marseille (avec possibilité d'emporter son vélo dans le train).

Ci-après figure un extrait du réseau lebus (lignes urbaines) :



Extrait du réseau *lecar* autour de Gardanne



En résumé, le site bénéficie de la relative proximité (notamment à vélo) du centre-ville (et du pôle d'échanges) mais ne dispose pas de commodité dans un proche voisinage.

Il est desservi par une ligne de bus urbain moyennant un arrêt de proximité.

2.2 Contexte : variations saisonnières et tendance d'évolution des trafics au voisinage du site

2.2.1 Carte des trafics TMJA du Département

Les Services du **Département des Bouches-du-Rhône** exploitent des comptages de trafics sur leur réseau viaire et produisent une carte annuelle des Trafics Moyens Journaliers Annuels ou **TMJA** (en véh/jour).

Ci-contre figure un extrait de la carte des TMJA 2022 (année la plus récente pour laquelle nous avons pu obtenir des données)

2.2.2 Tendance d'évolution (croissance annuelle moyenne)

Les variations des **TMJA** (Trafics Moyens Journaliers Annuels) ont été obtenues entre 2016 et 2022 pour plusieurs postes dans un proche rayon autour du projet (soit une période effective de 5 ainsi l'on fait abstraction de la crise sanitaire en 2020, cf. ci-contre).

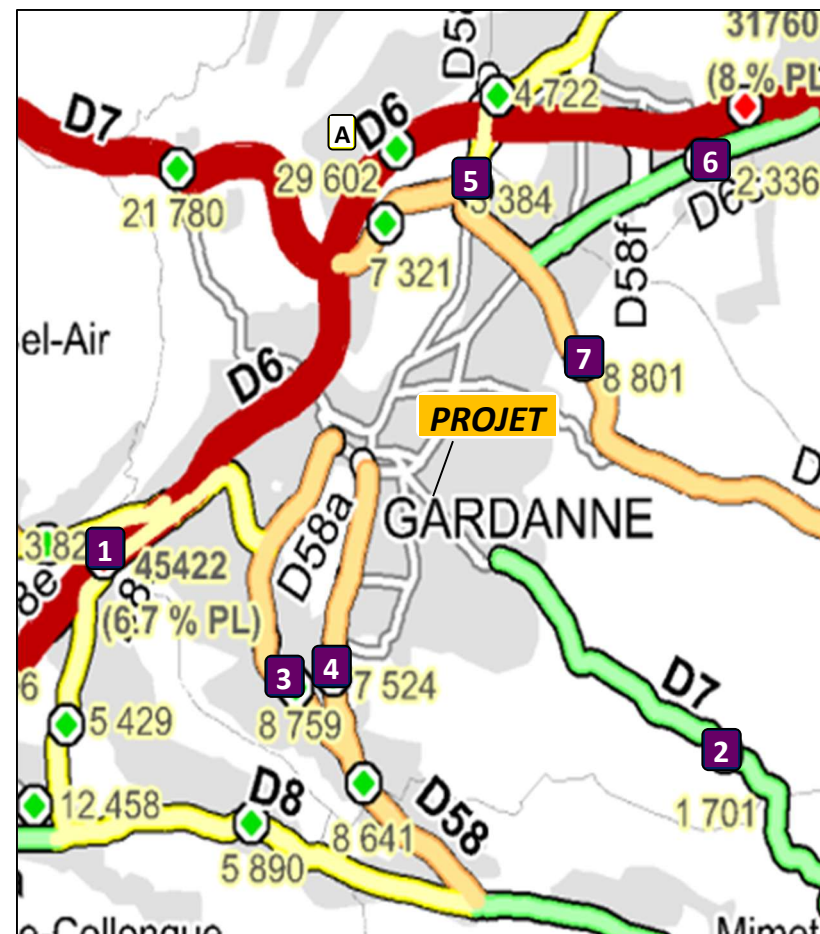
Le **TCAM** ou Taux de Croissance Annuel Moyen obtenu indique un accroissement modéré entre +0.0% et +0.9% :

EVOLUTION DES TRAFICS JOURNALIERS - TMJA - TCAM								
Station ou point de comptages	2016	2017	2018	2019	2021	2022	TCAM % période	
1-(P) RD6-Gardanne Sud	43 129	43 260	43 970	43 610	45 105	45 422	0,9%	2016-2022
2-RD7 entre Mimet-Gardanne	1 611	1 615	1 641	1 638	1 690	1 701	0,9%	2014-2022
3- RD58a-sud	8 280	8 305	8 441	8 411	8 698	8 759	0,9%	2014-2022
4- RD58-sud	7 113	7 134	7 251	7 225	7 472	7 524	0,9%	2014-2022
5-RD58d	3 389	3 408	3 865	3 511	3 475	3 384	0,0%	2014-2022
6-RD6-nord-est	3 286	3 295	3 349	3 337	3 450	3 336	0,3%	2014-2022
7-RD46a-est	8 807	8 857	10 047	9 128	9 036	8 801	0,0%	2014-2022

(P) indique un compteur permanent indique un écart inhabituel avec l'année précédente

Les points de comptages sont repérés ci-après.

Extrait de la carte des TMJA 2022 (CD13)



2.2.3 Variations saisonnières (trafics journaliers mensuels)

Le secteur et plus généralement les communes en façade de la RD6 ne présentent pas d'attractivité touristique particulière et se trouve très essentiellement fréquenté par les résidents locaux. La courbe des trafics suit ainsi l'activité locale. Dans ce type de contexte les variations mensuelles se situent dans une fourchette de moins de $\pm 10\%$ autour de la moyenne annuelle MJA.

Les périodes les plus fréquentées se situent en général en mai-juin et à la rentrée (septembre-octobre) lorsque les actifs (qui n'ont pas encore pris leurs congés annuels ou viennent de les prendre) et les scolaires sont présents. Le climat favorable et l'allongement de la période diurne induisent de plus davantage de sorties.

Les comptages ad hoc réalisés début juin 2025 peuvent ainsi être considérés comme représentatifs et se situent même légèrement au-dessus du MJA (d'un facteur de $\approx +5\%$).

2.3 Comptages automatiques de trafics

2.3.1 Synthèse des trafics journaliers et horaires de pointe

Trois postes de comptages automatiques de trafics ont été installés pendant une semaine glissante (du 3 au 9 juin 2025*, en période scolaire) aux emplacements suivants :

- **Poste 1 : RD7-route de Mimet** (sur le flanc ouest de B)
- **Poste 2 : Chemin Font de Garach** (au droit de B)
- **Poste 3 : Bd Cézanne** (flanc ouest du carrefour A).

* le lundi 9 juin 2025 étant jour férié (Pentecôte), la moyenne MJO est estimée à partir des quatre autres jours ouvrés. La moyenne journalière "tous jours" ou MJ a été estimée comme suit : MJ = (MJO estimé *5+samedi+dimanche)/7.

Les comptages ont été effectués mode TV/PL (tous véhicules/poids-lourds) sauf au poste 2 en mode TV (faible trafic et aucun PL attendu). Les sens sont définis par sens 1 / sens 2 repérés sur le plan en page 7. Le sens 3 est le total deux sens confondus.

Les résultats détaillés par tranche horaire et par sens sont fournis dans l'**annexe 1**.

Ci-après figure une synthèse en termes de trafics journaliers (deux sens confondus), en moyenne "tous jours" (MJ) et en moyenne des jours ouvrés (MJO).

Lexique :

MJ = moyenne "tous jours" (Lun-Dim) -MJO = moy. des jours ouvrés (lun-ven)

Les trafics sur le schéma ci-contre ont été arrondis à la demi-dizaine près et les pourcentages PL sont arrondis à la décimale près après calcul sur la base des valeurs exactes

Il ressort (en moyenne des jours ouvrés).

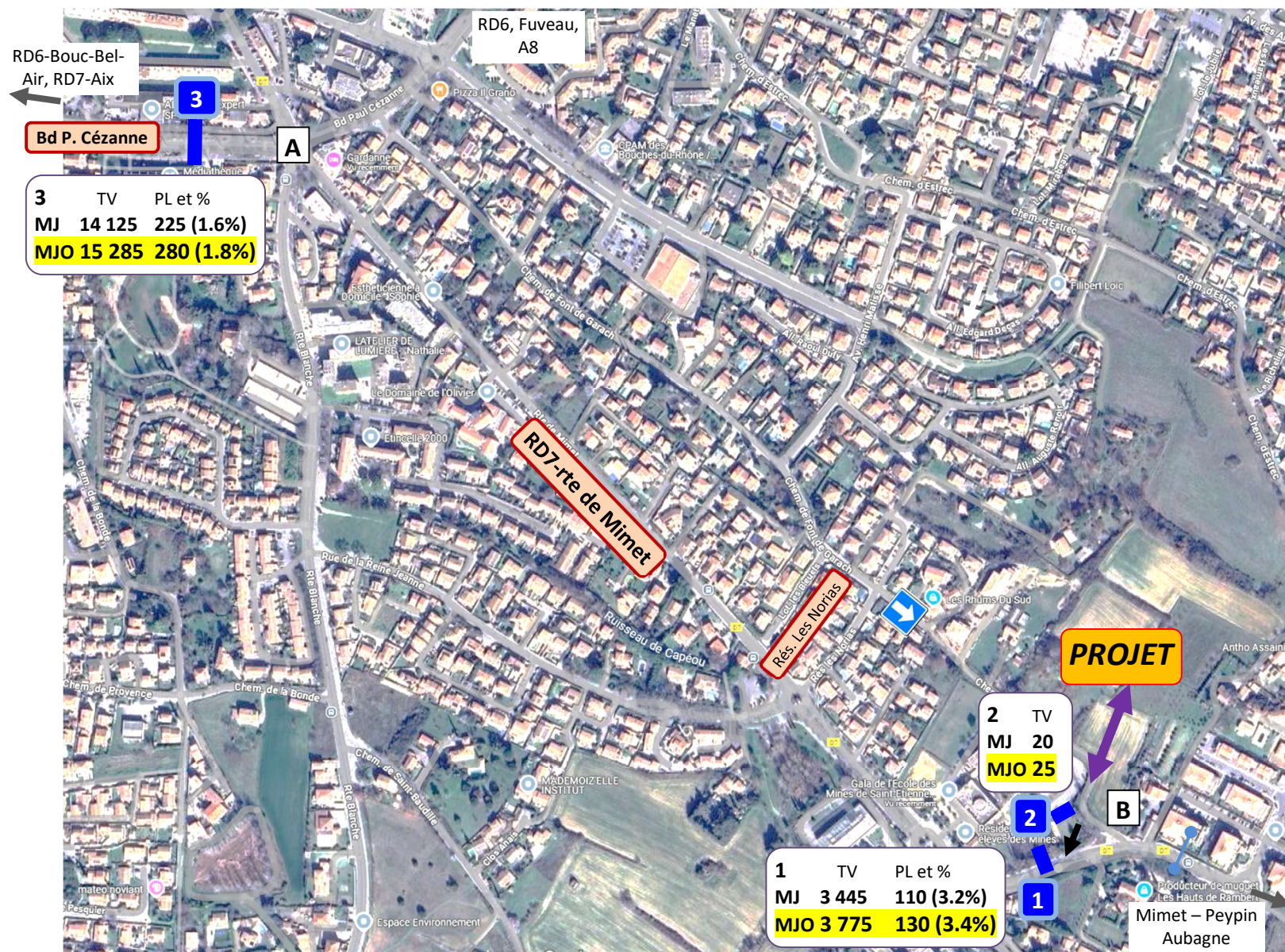
- **1-RD7-rte Mimet 3775 véh/jour ouvré** dont **130 PL/jour ouvré** (3.4%)
- **2-Ch. Fon de Garach :25 véh/jour ouvré**
- **3-Bd Cézanne-ouest : 15 285 véh/j. ouvré** dont **280 PL/jour ouvré** (1.8%)

Ces niveaux de trafics sont conformes aux fonctions assurées par ces axes : la RD7 est une pénétrante secondaire à Gardanne, le boulevard Cézanne est la principale artère urbaine et le chemin de Font de Garach (à sens unique) n'est utilisé que par un petit nombre de riverains (exutoire).

La faible part de PL est conforme à la desserte locale.

SYNTHESE DES TRAFICS JOURNALIERS MJ/ MJO

du 3 au 9 juin 2025 (véh/j) – par sens et deux sens confondus ou sens 3 (en TV ou TV/PL)



Il est proposé à la suite d'analyser les caractéristiques des trafics : variations journalières et occurrence des pointes.

2.3.2 Analyse des trafics

→ Variation journalière des trafics

Le diagramme en barres ci-après indique, à chaque poste (sauf au poste 2 dont le trafic est insignifiant), les variations des trafics journaliers d'un jour sur l'autre au cours de la semaine de comptages ainsi que le ratio par rapport à la moyenne des jours ouvrés (ou MJO qui se voit affecter par définition un ratio de 1.00).

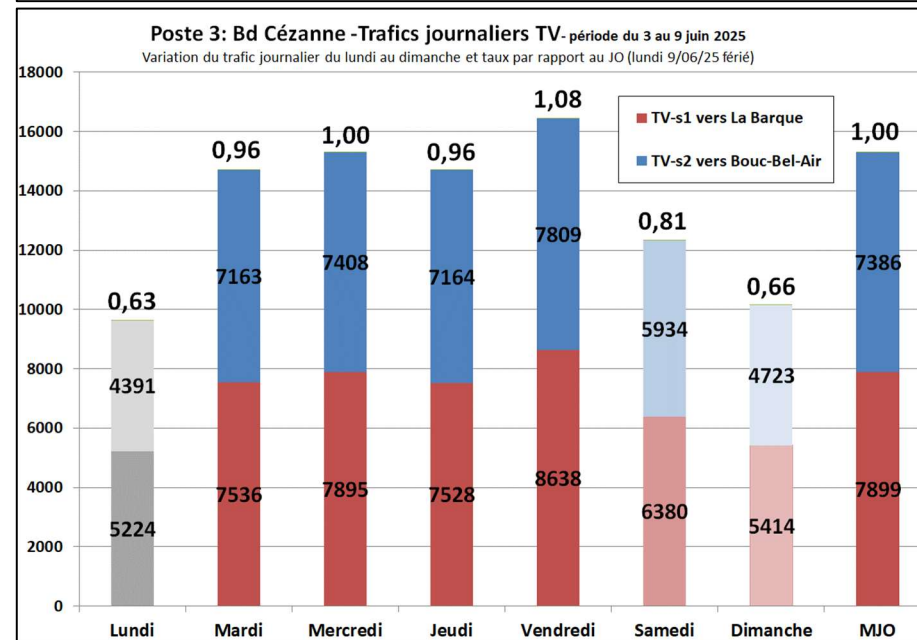
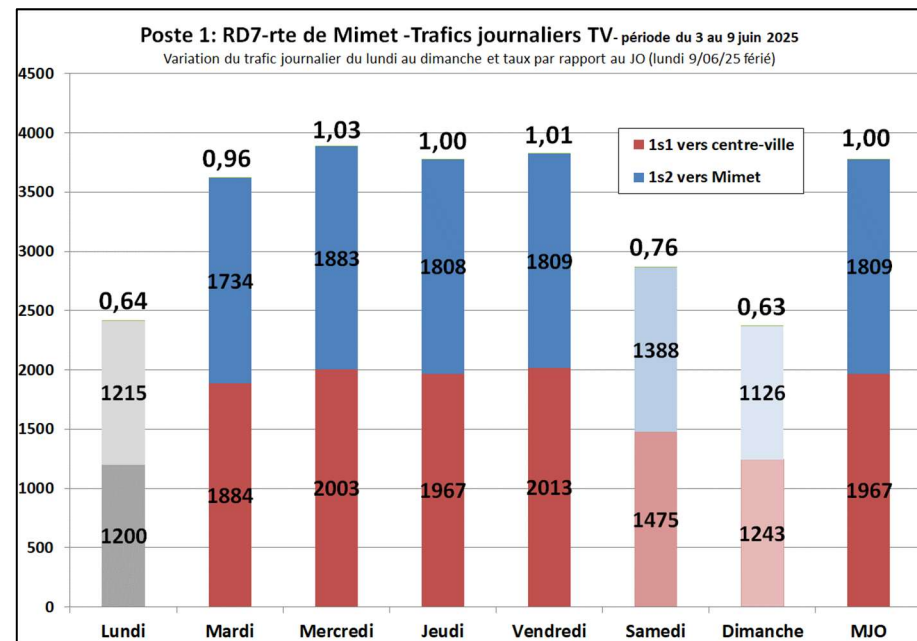
On rappelle que le lundi étant jour férié n'est pas pris en compte dans l'estimation du MJO.

➤ Poste 1 : RD7-route de Mimet

Le profil indique de faibles variations au travers des jours ouvrés. Le mercredi domine très légèrement avec +3% au-dessus du MJO.

➤ Poste 3 : av. Bd Cézanne

Le profil est davantage usuel avec le pic hebdomadaire du vendredi (+8%) qui ressort nettement et se trouve en l'occurrence probablement renforcé par les départs induits par le long week-end de la Pentecôte.



→ Variations horaires des trafics

Les variations horaires des trafics horaires (TV) figurent sur le graphe ci-après pour la moyenne des jours ouvrés et la journée présentant la tranche horaire maximale de la semaine, à savoir le mardi 3 juin.

➤ Poste 1 : RD7-rte Mimet

On retrouve les pointes pendulaires usuelles du matin/soir en MJO avec un étalement entre 16h-19h en fin de journée.

L'HPM (8h-9h) est la tranche dominante ou critique et culmine le mardi matin. Cependant l'écart avec la pointe du soir (HPS ; 17h-18h) est minime (335 véh/h contre 317 véh/h).

➤ Poste 2 : Bd Cézanne

A ce poste, c'est la pointe du soir (17h-18h) qui domine et culmine le mardi soir.

Cependant la pointe du matin (8h-9h) est d'intensité voisine (1197 véh/h contre 1150 véh/h en MJO).

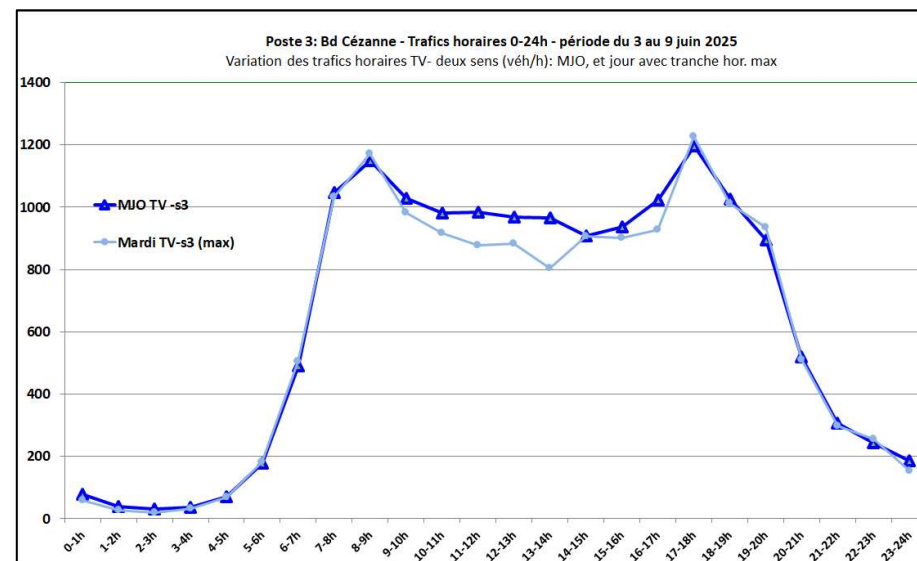
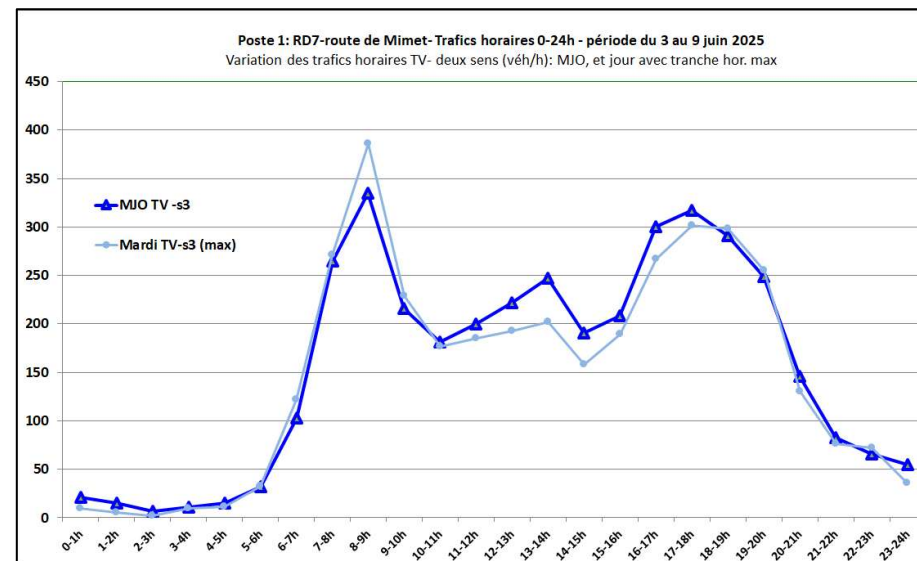
A noter que le mardi HPM est supérieur à la moyenne MJO.

En résumé, les pointes pendulaires du matin et du soir des jours ouvrés sont avérées :

- HPM (8h-9h)
- et HPS (17h-18h).

Ces pointes horaires sont d'intensité voisine.

Les pointes du matin/soir du mardi se situent en fourchette haute (niveau maximum ou voisin du maximum).



2.4 Périodes de référence dans la suite de l'étude

Sur la base des analyses précédentes, les périodes de référence suivantes sont retenues :

- **Heure de pointe du matin (8h-9h) et heure de pointe du soir (17h-18h) en jour ouvré en fourchette moyenne-haute.**

Il s'agit de se placer dans un état des trafics défavorable au projet et ce dans le but d'affermir les conclusions.

2.5 Comptages directionnels et trafics de référence

Des comptages **directionnels** de trafic ont été effectués par caméra au carrefour A le mardi 3 juin 2025 à l'heure de pointe du matin (8h-9h) et du soir (17h-18h).

NB : Les mouvements tournants au carrefour B (limité à la sortie en tourne-à-droite du chemin de Font de Garach) sont déduits des comptages automatiques.

Les mouvements tournants horaires ont été convertis **en uvp/h (unité de véhicule particulier/heure)** qui est l'unité standardisée ("équivalent VL") pour les études de capacité de carrefour (cf. §1) et qui s'obtient suivant la grille de conversion ci-après :

- 1 VL = 1 uvp - 1 PL = 2 uvp - 1 deux-roues motorisé = 0.5 uvp

→ Obtention des trafics de référence (fourchette haute)

Un premier calage a été effectué sur les valeurs des comptages automatiques (en retenant le maximum du MJO et du jour d'enquête pour s'assurer qu'on se place à minima au niveau du MJO).

Cependant, aucun redressement ou correction supplémentaire n'a été appliqué aux comptages compte tenu de la période des comptages (juin) et

de l'analyse précédente (§2.3) indiquant que les pointes du mardi se situent en fourchette haute en comparaison des autres jours ouvrés.

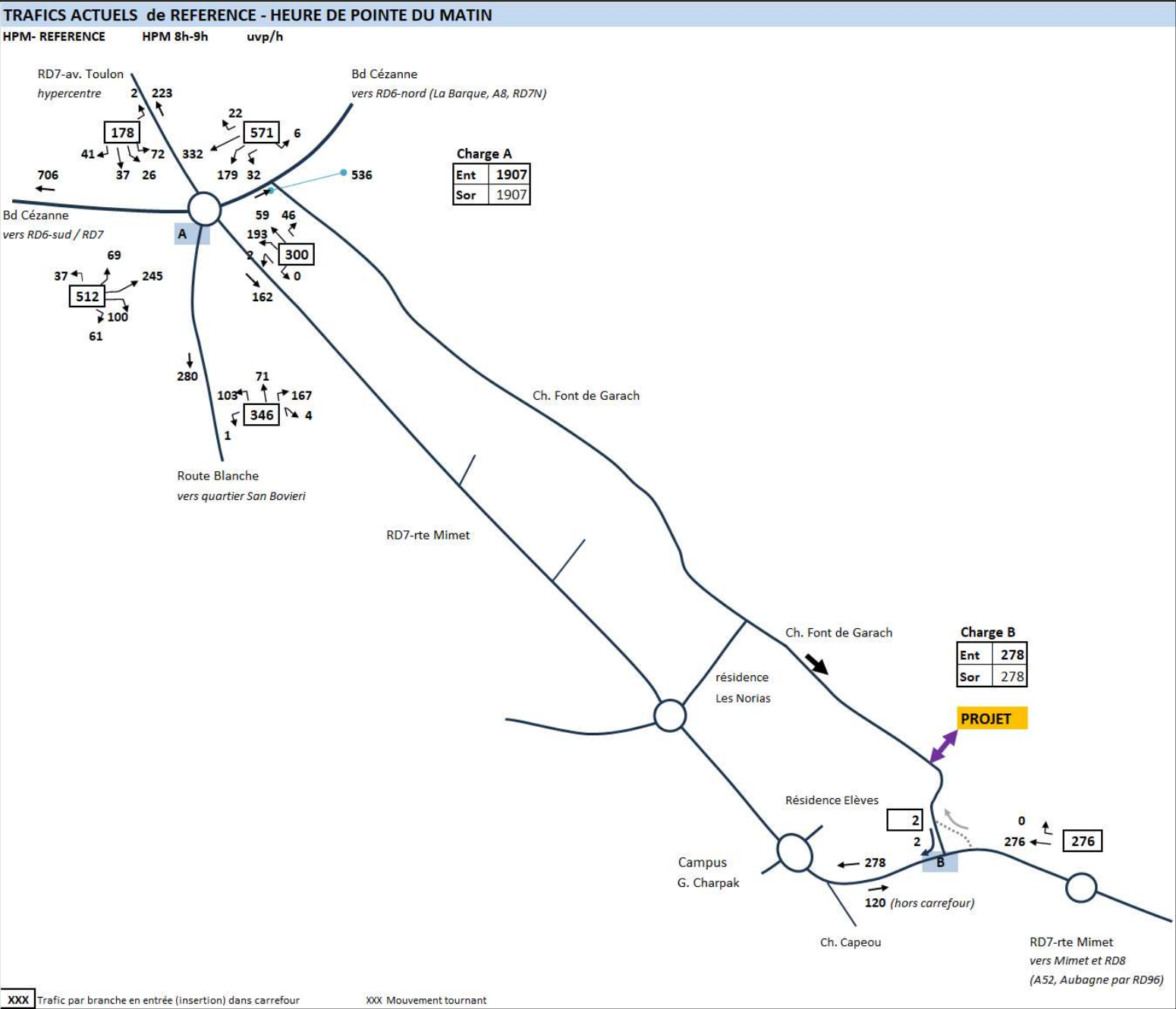
En conséquence, les trafics de référence sont identiques aux comptages.

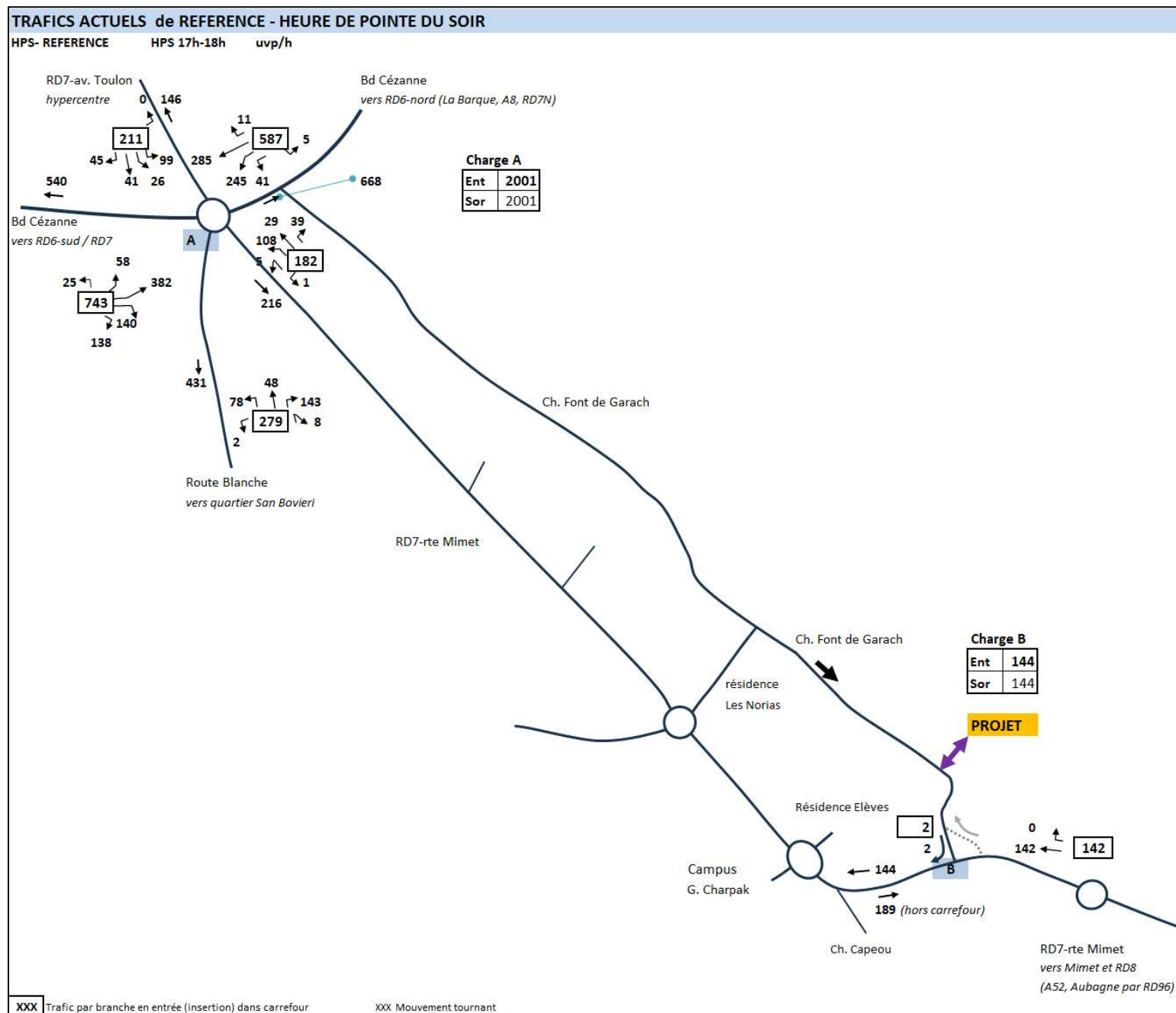
Les trafics directionnels de référence ainsi obtenus sont présentés ci-après. A chaque carrefour est de plus indiquée la charge de trafic, c'est-à-dire le trafic total l'empruntant.

A noter qu'au carrefour B, la charge ne concerne que le flanc nord de la RD7 (sens vers centre-ville) car le sens vers Mimet n'est pas intersecté.

La charge de A est de 1 907 uvp/h à l'HPM et de 2 001 uvp/h à l'HPS

La charge de B est de 278 uvp/h à l'HPM et de 144 uvp/h à l'HPS





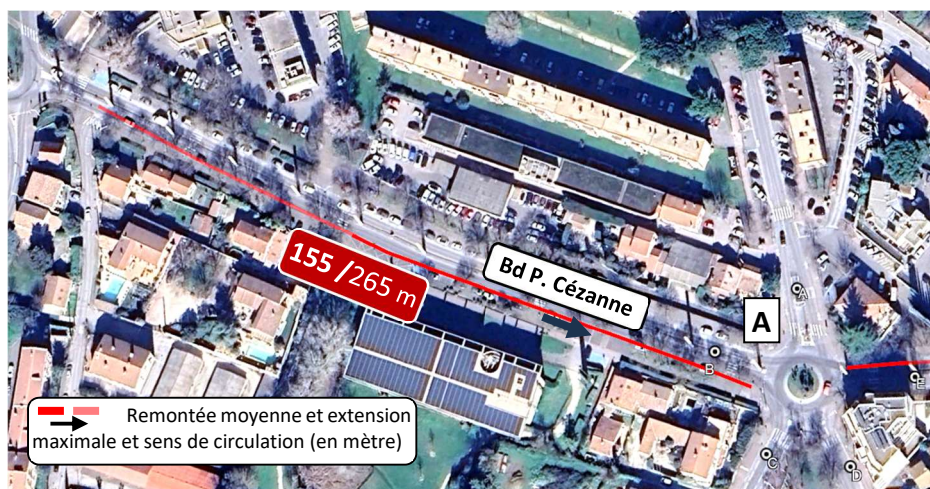
2.6 Remontées de file et analyse capacitaire

2.6.1 Remontées de file

Les remontées de file ont été observées sur site simultanément aux comptages directionnels présentés précédemment, aux carrefours A et B sur la route de Mimet entre ces deux points d'échange.

La seule remontée de file significative est observée à l'HPS au carrefour A et concerne un ralentissement sur le boulevard Cézanne-ouest :

Ralentissement au carrefour A – HPS (mardi 3/06/2025)



Les remontées de file peuvent aussi être appréhendées à l'aide du site [google.com/maps](https://www.google.com/maps) qui indique le niveau de fluidité en se basant sur la vitesse d'écoulement des véhicules (au regard des GPS embarqués ou de la géolocalisation des téléphones portables).

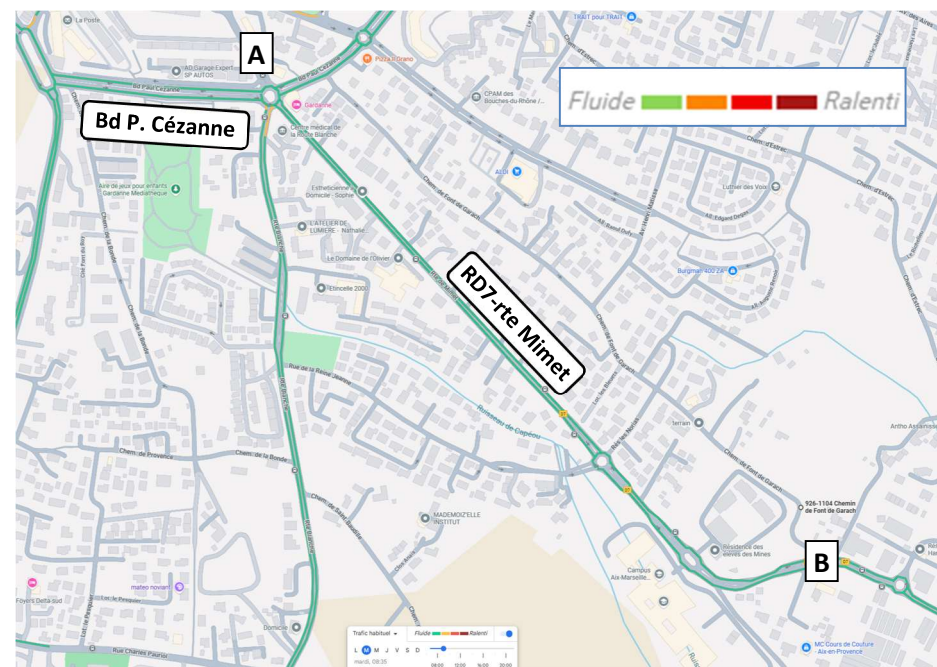
L'écoulement est gradué suivant 4 niveaux qualitatifs identifiés par un jeu de couleurs, allant de "fluide" (degré 1) à "saturé" (degré 4).

Ci-après (et à la page suivante) figurent des captures d'écran du site [google.com/maps](https://www.google.com/maps) un mardi et/ou jeudi (moyen) au cœur de l'HPM (≈8h et 8h30) et de l'HPS (≈17h30) aux carrefours A-B-C.

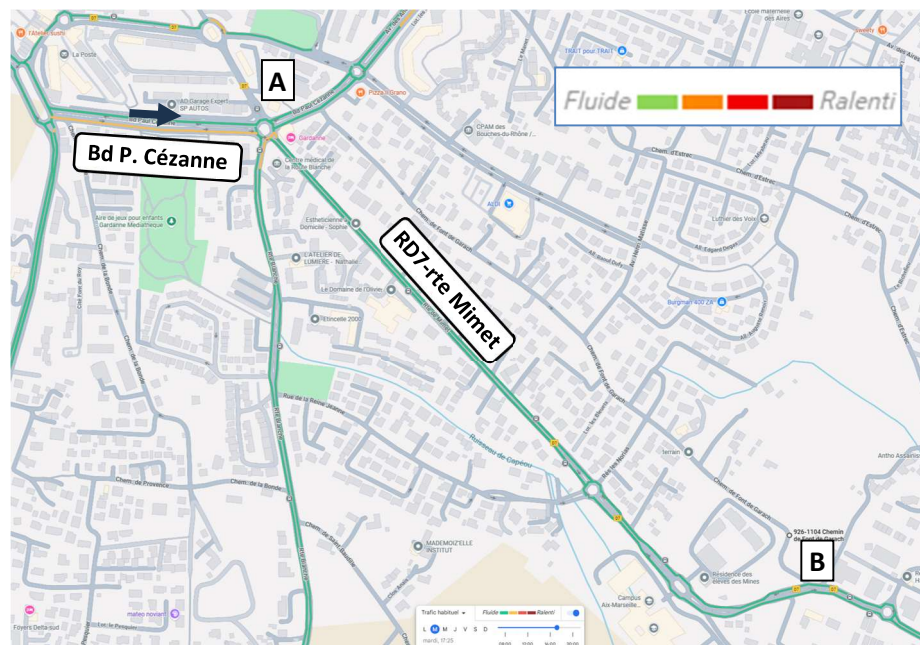
Il ressort un niveau de fluidité au degré 1 (fluide) pour la plupart et au degré 2 à l'HPS au Bd Cézanne-ouest, en cohérence avec les observations de terrain.

Conditions de circulation -mardi HPM (8h35)

Source : [google.com/maps](https://www.google.com/maps)



Conditions de circulation -mardi HPS (17h35)



Le ralentissement du boulevard Cézanne doit être relativisé : le site google.com/maps indique en effet que le temps de parcours sur les 300 m à l'approche de A est d'une minute, **soit une vitesse moyenne ≈ 18 km/h**, comme illustré à la suite. Ce flux n'est pas saturé mais simplement ralenti (effet de peloton).

Il convient de tenir compte du contexte urbain d'entrée en zone dense avec du stationnement en façade, des accès riverains, de l'effet de paroi dû au TPC séparant les sens de circulation, des flux piétons induits par la médiathèque sur le flanc sud et enfin de l'effet d'obstacle lié au giratoire.

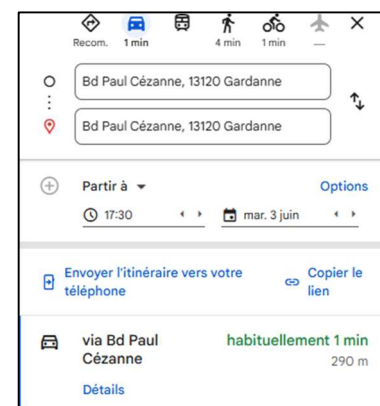
On peut ajouter de plus l'implantation d'un candélabre sur le TPC au droit de la ligne "cédez-le-passage" qui induit une gêne visuelle (obstacle), ce qui ne permet pas d'anticiper l'insertion. Le trafic en insertion est quasiment obligé de s'arrêter sur la ligne de cédez-le-passage pour une question de visibilité. Ces différentes observations sont illustrées à la suite.

Zoom sur le Boulevard Cézanne

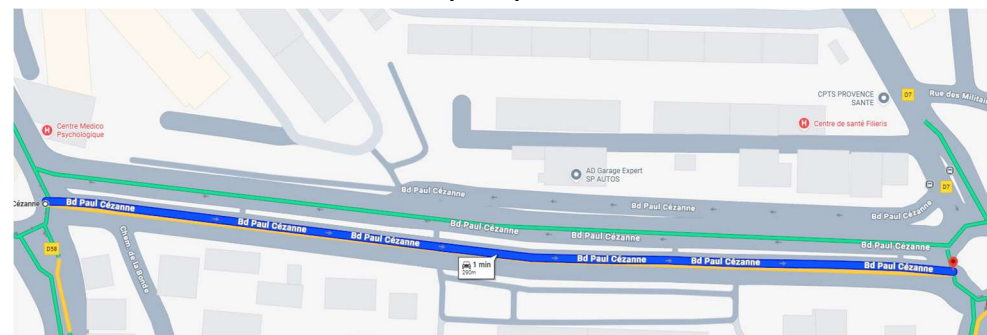
Stationnement longitudinal, TPC



Candélabre gênant la vue (ligne de cédez-le-passage)



Temps de parcours HPS : 290 m en 1 minute



2.6.2 Analyse de capacité et validation du modèle

→ Préambule

L'analyse de capacité a été menée à l'aide des outils suivants :

- **Logiciel GIRABASE 4.0 (giratoire A)**

GIRABASE développé par le CEREMA (ex-CERTU), le SETRA et le CETE de l'OUEST estime la **réserve de capacité R de chacune des branches** s'insérant dans un giratoire, compte tenu de ses caractéristiques géométriques.

R est le pourcentage de trafic supplémentaire (par rapport au plafond admissible) que peut absorber la branche en question toutes choses étant égales par ailleurs.

Le modèle estime en outre la **remontée de file moyenne et maximale** (en nombre de véhicules, une estimation en longueur est obtenue sur la base de 1 véhicule = 6 m).

Il est communément admis les seuils suivants :

- $R \approx 20\%$ ou plus : fonctionnement satisfaisant. Avec des hypothèses de trafic élevées ou en fourchette haute, on peut abaisser le seuil à 15% voire 10% en milieu urbain dense.
- R entre 10% et 20% : niveau "limite" tolérable à passable, il convient d'examiner l'état des remontées de files pour éviter tout blocage amont
- R entre 0% et 10% : passable à médiocre. Le risque de ralentissement est avéré et en général, une telle réserve est jugée insuffisante.
- $R < 0\%$: la branche est saturée, induisant une remontée importante voire en pratique des risques de fuite en amont par le réseau secondaire.

Il convient de souligner les limites du modèle GIRABASE qui traite notamment les giratoires sous forme de carrefours isolés avec une distribution de trafic non forcée par des feux tricolores par exemple (loi de Poisson).

De plus, le modèle ne peut tenir compte des perturbations externes sur des carrefours adjacents. Autrement dit, le modèle évalue la capacité intrinsèque du giratoire.

Par ailleurs, ce type de modèle statique permet de paramétrer le niveau de réactivité des usagers que de façon globale moyennant la prise de risque en insertion dans l'anneau compte tenu du trafic prioritaire. Un usager très réactif maximisera ainsi son insertion en appréciant au mieux l'écart véhiculaire permettant l'insertion en question.

Trois "niveaux" de réactivité existent dans le modèle : urbain (forte réactivité, capacité d'insertion optimale), périurbain (réactivité moyenne) et rural (faible réactivité et nécessité d'un écart important entre les véhicules pour s'insérer).

En l'occurrence, en cohérence avec le milieu environnant, il a été retenu le mode **périurbain** (contexte d'entrée de ville, giratoires aux caractéristiques routières) de préférence au mode urbain.

- **Abaques (carrefours avec perte de priorité : carrefour B)**

D'après "voirie urbaine : guide d'aménagement, chap. 31" (CEREMA).

Le critère à retenir est le "créneau critique" (CC) à savoir l'intervalle de temps minimal entre deux véhicules prioritaires permettant l'insertion d'un véhicule non prioritaire. Le CC est lié au type de mouvement, au nombre de voies à intersecter et à la vitesse réglementaire des véhicules prioritaires.

Une fois le CC défini (celui variant de 4 à 7 secondes), l'utilisateur a recours la courbe débit prioritaire / capacité associée.

Les courbes indiquent la capacité d'insertion (ou plutôt le plafond de capacité désigné abusivement par "capacité") d'un mouvement non prioritaire dans un mouvement prioritaire en fonction des trafics horaires de pointe prévalant.

On en déduit la réserve de capacité en pourcentage (et le taux de saturation $T_s = \text{demande/capacité}$).

Par l'application d'une loi de Poisson fonction du ratio demande (trafic non prioritaire à insérer)/offre (capacité), on peut estimer la file d'attente moyenne et maximale (au risque de dépassement de 5%).

Dans le cas d'une voie mixte accueillant plusieurs mouvements (par exemple, un STOP sur une seule voie ou file), il convient de calculer la capacité de chacun des mouvements (tourne-à-gauche, tourne-à-droite, etc...) et d'en déduire la capacité globale en pondérant chaque capacité de chaque mouvement au poids des trafics (ou bien par la somme des taux de saturation).

Dans le cas d'un arrêt sur chaussée depuis une voie prioritaire (en l'absence de voie de stockage d'un tourne-à-gauche par exemple, ce qui oblige les véhicules suivant à s'arrêter derrière ce dernier), le calcul s'effectue comme pour une voie mixte (sur la base de deux mouvements : le tourne-à-gauche et le tout-droit) en tenant compte que le mouvement de tout-droit (prioritaire) est en fait à écoulement libre soit 1500 uvp/h en milieu rural ou périurbain peu dense, 1200 uvp/h en milieu périurbain et 1000 uvp/h en milieu urbain ou contraint (cas présent).

Dans le cas d'un mouvement stocké à part (voie dédiée de tourne-à-gauche), la "demande" ne porte que sur le mouvement stocké et il convient de vérifier que la longueur de stockage est suffisante.

En règle générale, une réserve de capacité de 20% est souhaitable, sachant qu'une réserve nulle ou négative signifie la saturation.

Toutefois, c'est l'évaluation des **remontées de file moyennes et maximales** (sur la base du ratio demande/capacité et d'une arrivée des véhicules suivant une loi de Poisson.

La remontée maximale est évaluée au risque de dépassement de 5%) qui permet de conclure quant au niveau de service effectif du carrefour.

Enfin, on évalue le temps moyen d'attente sur la voie secondaire par véhicule. Le seuil d'acceptabilité est usuellement fixé à **30 secondes**, avec une tolérance laissée jusqu'à 1 minute à l'appréciation du concepteur.

→ Giratoire A

Les réserves de capacité sont évaluées ici pour les comptages recalés (équivalents à l'état de référence présenté au §2.5.

Ci-après figurent les réserves de capacité dans les tableaux suivants, ainsi que les remontées de file moyennes et maximales.

Une vue aérienne du giratoire est rappelée ci-après :

Carrefour A – vue aérienne



→ Comptages - HPM

Résultats

	Réserve de Capacité		Longueur de Stockage		Temps d'Attente	
	en uvp/h	en %	moyenne	maximale	moyen	total
Bd Cézanne-EST	352	38%	1vh	5vh	6s	0,9h
Av. Toulon (Nord)	516	74%	0vh	3vh	4s	0,2h
Bd Cézanne-OUEST	524	51%	0vh	3vh	3s	0,5h
Route Blanche	450	57%	0vh	3vh	5s	0,5h
RD7-Route de Mimet	382	56%	1vh	4vh	6s	0,5h

→ Comptages - HPS

Résultats

	Réserve de Capacité		Longueur de Stockage		Temps d'Attente	
	en uvp/h	en %	moyenne	maximale	moyen	total
Bd Cézanne-EST	530	47%	1vh	4vh	3s	0,5h
Av. Toulon (Nord)	558	73%	0vh	3vh	4s	0,2h
Bd Cézanne-OUEST	185	20%	2vh	9vh	11s	2,3h
Route Blanche	361	56%	1vh	4vh	7s	0,5h
RD7-Route de Mimet	447	71%	0vh	3vh	5s	0,3h

Les réserves de capacité sont satisfaisantes aux deux heures de pointe car atteignant ou dépassant le seuil requis de 20%.

A l'HPS, le modèle peut sembler optimiste en ce qui concerne le bd Cézanne-ouest (réserve de capacité : 20%). Comme indiqué précédemment, ce boulevard présente plusieurs caractéristiques "urbaines" susceptibles de contraindre et cisailer l'écoulement et qui sont indépendantes du fonctionnement du giratoire.

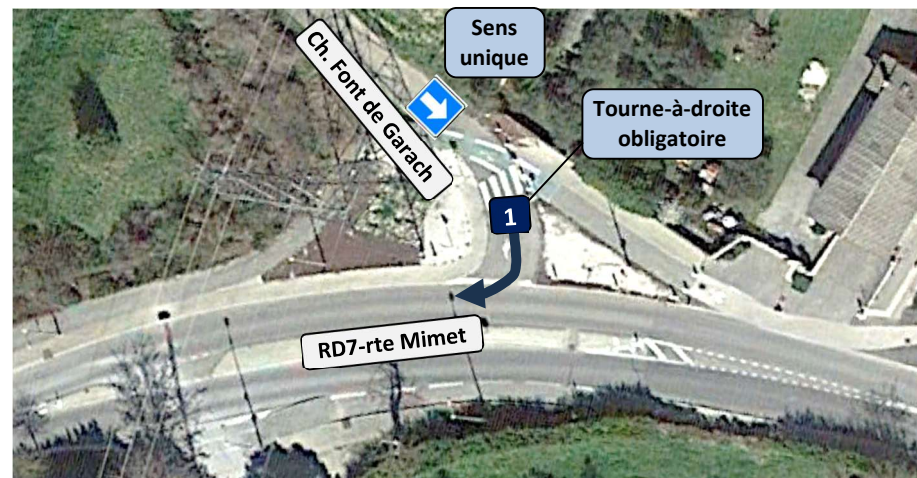
→ Carrefour B

Ce carrefour plan ménage un seul mouvement non prioritaire à savoir l'insertion du chemin de Font de Garach dans la RD7-route de Mimet (mouvement obligatoire de tourne-à-droite).

Il est géré par STOP.

La demande est quasi-nulle aux heures de pointe (2 véhicules/h), ce qui ne pose aucun enjeu de fluidité

Carrefour B-état actuel : mouvement non prioritaire



En résumé, l'analyse du niveau de service des carrefours A à B aux heures de pointe du matin/soir et sur la base des comptages est conforme aux observations (en tenant compte des spécificités du boulevard Cézanne et de ses abords).

3. ETAT PROJETE

3.1 Préambule méthodologique

Les projections en termes de mouvements directionnels ont été obtenues aux carrefours A et B, à l'HPM et HPS de référence (cf. §2.4) et à l'**horizon de mise en service (2029*)**. Elles sont la somme :

- Des trafics directionnels **actuels** de référence ou trafics de "fond" (cf. § 2.5)
- De la croissance **tendancielle** des trafics, c'est-à-dire l'évolution des trafics en lien avec l'évolution socio-économique générale (appréhendée ci-après sous forme de taux moyen annuel de croissance).
- De la **génération de trafic** supplémentaire due au projet immobilier

* la livraison est prévue au 4^{ème} trimestre 2028 pour une occupation effective à 100% supposée courant 2029.

3.2 Croissance tendancielle

L'accroissement tendanciel des trafics à l'horizon 2029 est adoptée sous forme d'un taux annuel moyen de **+0.5% par an (soit un cumul de +2% sur la période de 2025-2029)**.

Ce taux correspond à l'ordre de grandeur de l'évolution des trafics journaliers sur le réseau départemental (cf. §2.3) tout en tenant compte que les trafics aux heures de pointe ont un rythme de croissance moindre que celui des trafics journaliers par effet d'étalement des pointes.

3.3 Génération de trafic liée au projet

3.3.1 Logements

Le trafic généré s'appuie sur des ratios de mobilités en véhicule particulier (automobile).

On raisonne en hypothèse plutôt défavorable.

Programme

Le projet comprend **121** logements et une résidence sociale pour jeunes actifs (RSJA) de **92** chambres (T1 ou équivalent).

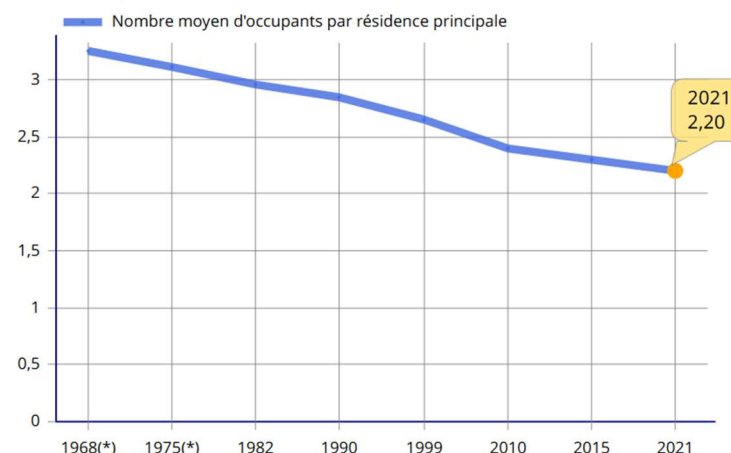
Ci-dessous figure la répartition par type et la taille moyenne des ménages estimée à 2.38 pers/logt pour les logements et 1.05 pour la RSJA.

PROGRAMMATION LOGEMENTS						
	T1-1/2	T1-bis	T2	T3	T4/mais.	Total
Bastides/collectif/maisons			45	46	30	121
RSJA	87	5				92
TOTAL	87	5	45	46	30	213
pers/logt	1	2	1,5	2,5	3,5	

A noter que d'après l'INSEE, la taille moyenne des ménages est de 2.20 Gardanne selon le recensement de 2021. En l'occurrence, l'hypothèse retenue est de +10% supérieure à la moyenne communale.

FAM G1 - Évolution de la taille des ménages en historique depuis 1968

FAM G1 - Évolution de la taille des ménages en historique depuis 1968



○ Taux de déplacements VP (véh/ pers./jour ouvré) :

Le taux de déplacements VP nécessite d'estimer au préalable :

- Le nombre de déplacements tous modes par personne
- le taux de recours au véhicule automobile
- le nombre de passagers par véhicule

Ces ratios s'appuient sur l'enquête mobilité réalisée en 2019-2020 sur l'aire de la Métropole AMM et plus particulièrement sur les résultats propres au bassin d'Aix-en-Provence.

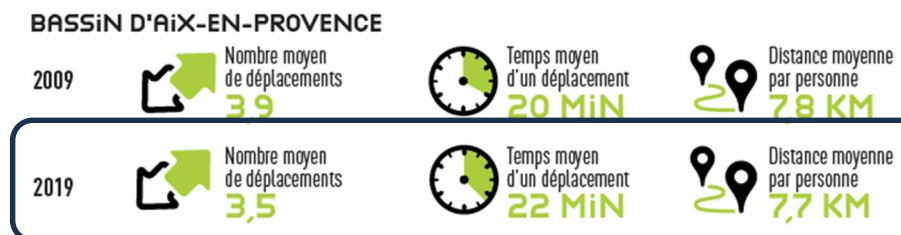
Source : les chiffres clé de l'enquête mobilité certifié CEREMA (2019-2020), bassin de mobilité Aix-en-Provence :



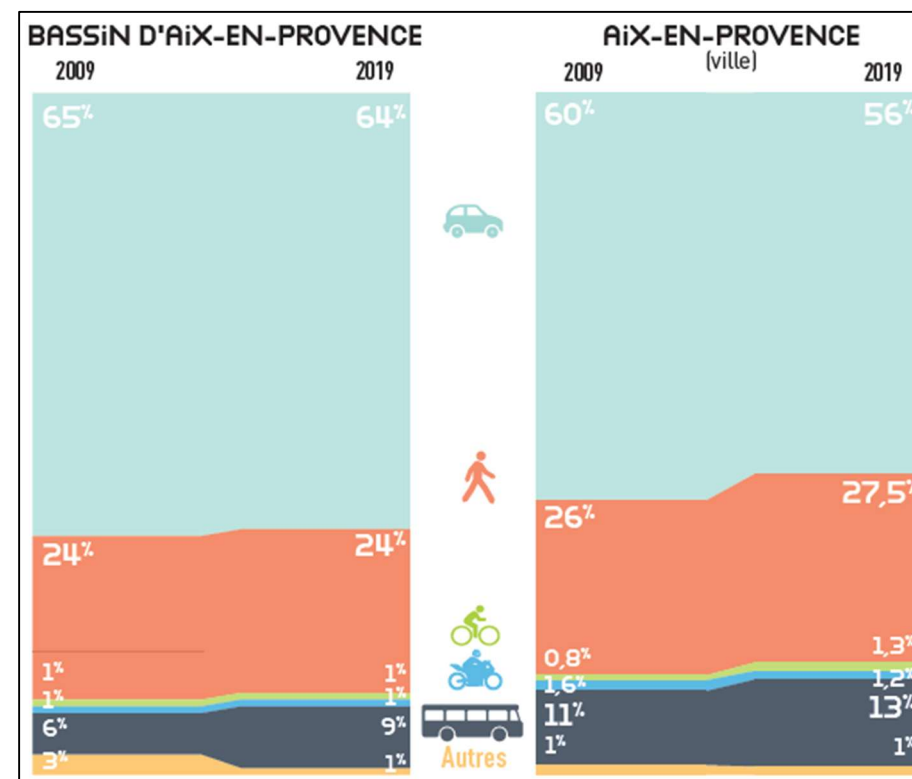
Le nombre moyen de déplacements, tous modes confondus est de **3.5 dépl./jour (ouvré)/personne** comme l'indique l'extrait de l'étude ci-après. Il est en baisse par rapport à la précédente enquête.

Ce taux est adopté tel quel mais constitue une fourchette haute car il englobe tous les motifs de déplacements dont une part, certes très minoritaire, n'est pas liée au domicile (par exemple travail → loisirs en fin de journée). En toute

rigueur, il conviendrait de minorer le taux de 3.5 pour ne conserver que la part des motifs en lien avec le domicile.



La part de l'automobile est voisine de 65% en moyenne pour le bassin d'enquête d'après cette enquête mobilité (cf. extrait de l'étude ci-dessous).



Compte tenu de l'emplacement quelque peu excentré du projet au sein de la zone agglomérée de Gardanne qui dépasse de peu les 20 000 habitants, nous majorons ce taux à **75% pour les logements et à 45% pour la RSJA** (compte tenu de l'offre de stationnement réduite pour cette dernière avec 42 places pour 92 logements, soit 0.45 pl/logt).

○ Taux d'occupation par véhicule

L'enquête ménages ne fournit pas le nombre moyen de passagers par véhicule. Toutefois la moyenne nationale est de **1.43 personnes** pour les courtes distances inférieures à 100 km.

(<https://www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr/se-deplacer-en-voiture-seul-plusieurs-ou-en-covoiturage-0>)

Dans la suite, compte tenu d'une part plus importante d'autosolisme (conducteur voyageant seul) aux heures de pointe en raison des *déplacements liés au travail*, un **taux de 1.25 est retenu pour les logements (1.05 pour la RSJA)** compte tenu qu'il s'agit de chambre individuelles, pas de covoiturage familial possible par définition).

NB : En revanche en moyenne journalière TMJA (cf. §3.5), le taux est ramené à la moyenne nationale soit 1.43 (1.05 maintenu pour la RSJA).

○ Ratios de mobilités

Sous ces hypothèses, on obtient les taux de mobilités en VL/jour suivants (par logement ou par personne) en distinguant logements et résidences gérées :

Ratios de mobilité - taux de génération véh/jour (HPM/HPS)						
	Taille ménages	Dépl Pers/jour	Part VP	Tx occ/véh	VL/jour /pers	VL/ jour / logt
Bastides/collectif/maisons	2,38	3,5	75%	1,25	2,10	4,99
RSJA	1,05	3,5	45%	1,05	1,49	1,58

Ces taux doivent être ensuite adaptés aux heures de pointe du matin / soir.

○ Taux de concentration horaire HPM/HPS :

Afin de déterminer le trafic généré aux heures de pointe, on retient les taux de concentration horaire suivants :

- HPM : concentre 20% du trafic journalier. La sous-répartition entre trafic entrant/sortant est 20%-80% respectivement (idem pour les résidences gérées)
- HPS : concentre 15% du trafic journalier. La sous-répartition entre trafic entrant/sortant est 70%-30% respectivement (80%-20%)

Autrement dit, les deux tranches horaires retenues génèrent en cumulé plus d'un tiers du trafic journalier ouvré.

NB : Poids-Lourds générés

La vocation résidentielle du projet entraînera *un trafic PL généré insignifiant* en temps normal car limité aux interventions ponctuelles d'artisans ou de livraisons (déplacements mutualisables toutefois, un livreur effectuant une tournée et rarement un aller-retour spécifique entre le client et le dépôt).

A noter que les services de nettoyage et ramassage des ordures ménagères ne généreront pas de réel déplacement supplémentaire net mais un simple détour sur la tournée en cours.

Dans la suite, le trafic PL généré par le projet est réputé négligeable.

3.3.2 Bilan des trafics générés

Sous ces hypothèses, le trafic généré à l'HPM/HPS par les différents projets est résumé dans les tableaux suivants :

- **HPM : 30 uvp/h en entrée et 120 uvp/h en sortie (total : 150)**
- **HPS : 79 uvp/h en entrée et 34 uvp/h en sortie (total : 112)**

HPM Réf- Trafic généré									
SENS DOMINANT = sortie de résidence									
LOGEMENTS						Répartition Sortant/Entrant			
Nombre	uvp/j/logt	uvp/jour	part HM	HM uvp/h	2 sens	part	part	E/S	
						20%	80%	0,25	
Bastides/collectif/maison	121	4,99	604	20,0%	121	24	97	121	
						part	part	E/S	
						20%	80%	0,25	
RJSA	92	1,58	145	20,0%	29	6	23	29	
						Entrant	Sortant	2 sens	
TOTAL						30	120	150	

HPS Réf- Trafic généré									
SENS DOMINANT = entrée dans la résidence									
LOGEMENTS						Répartition Sortant/Entrant			
Nombre	uvp/j/logt	uvp/jour	part HS	HS uvp/h	2 sens	part	part	E/S	
						70%	30%	2,33	
Bastides/collectif/maison	121	4,99	604	15,0%	91	63	27	91	
						part	part	E/S	
						70%	30%	2,33	
RJSA	92	1,58	145	15,0%	22	15	7	22	
						Entrant	Sortant	2 sens	
TOTAL						79	34	112	

• Répartition du trafic en origine et destination

Les résidents seront tous tournés vers la RD7-route de Mimet, unique exutoire.

Une première répartition à 80% de/vers Gardanne (et au-delà vers RD6-A7, RD7-La Pioline etc..), et à 20% vers Mimet (et au-delà Aubagne, Allauch) a été adoptée et tient compte du poids des zones desservies.

La répartition en origines et destinations (O/D) du trafic côté Gardanne, c'est-à-dire au giratoire A s'appuie sur les résultats des comptages traduisant les lignes de désir des usagers.

Au final la clé de répartition en pourcentage se présente comme suit :

Répartition spatiale O/D HPM-Réf						
Entrant (origine)						
Origine	RD7-SUD	Cézanne-O	Cézanne-E	Av. Toulon (centre)	Rte Blanche	Total
Poids %	20%	49%	16%	13%	2%	100%
uvp/h	6	15	5	4	1	30
Répartition spatiale O/D HPM-Réf						
Sortant (destination)						
Destination	RD7-SUD	Cézanne-O	Cézanne-E	Av. Toulon (centre)	Rte Blanche	Total
Poids %	20%	51%	12%	16%	1%	100%
uvp/h	24	62	15	19	1	120

Répartition spatiale O/D HPS Réf						
Entrant (origine)						
Origine	RD7-SUD	Cézanne-O	Cézanne-E	Av. Toulon (centre)	Rte Blanche	Total
Poids %	20%	52%	15%	10%	3%	100%
uvp/h	16	41	12	8	2	79
Répartition spatiale O/D HPS Réf						
Sortant (destination)						
Destination	RD7-SUD	Cézanne-O	Cézanne-E	Av. Toulon (centre)	Rte Blanche	Total
Poids %	20%	48%	17%	13%	2%	100%
uvp/h	7	16	6	4	1	34

3.4 Trafics attendus (heures de pointe)

Une analyse de capacité des carrefours figure au paragraphe 4.

Les trafics attendus avec projets aux deux heures de pointe de référence sont présentés à la suite. Le scénario "fil de l'eau" figure dans l'annexe 2.

Il est en outre indiqué aux carrefours A - au niveau de la charge de trafics- la contribution intrinsèque de la croissance tendancielle et celle du projet s'ajoutant à la charge actuelle de référence.

■ Carrefour A

HPM : La charge attendue est de **2 065** uvp/h contre 1 907 uvp/h en l'état actuel de référence, soit + 158 uvp/h au total ou **+8.3%**

- +38 uvp/h ou +2.0% d'accroissement tendanciel
- +120 uvp/h ou **+6.3% imputable au projet**

HPS : La charge attendue est de **2 131** uvp/h contre 2 041 uvp/h en l'état actuel de référence, soit + 90 uvp/h au total ou **+4.5%**

- +40 uvp/h ou +2.0% d'accroissement tendanciel
- +90 uvp/h ou **+4.5% imputable au projet**

■ Carrefour B

HPM : La charge attendue est de **433** uvp/h contre 278 uvp/h en l'état actuel de référence, soit + 155 uvp/h au total ou **+56%**

- +6 uvp/h ou +2.0% d'accroissement tendanciel
- +150 uvp/h ou **+54% imputable au projet**

HPS : La charge attendue est de **259** uvp/h contre 144 uvp/h en l'état actuel de référence, soit + 115 uvp/h au total ou **+80%**

- +3 uvp/h ou +2.0% d'accroissement tendanciel
- +112 uvp/h ou **+76% imputable au projet**

En résumé, la contribution intrinsèque du projet est de l'ordre de +5% à +6% au carrefour A soit tout juste le seuil de significativité usuellement fixé à +5%.

Les variations en pourcentage au carrefour B n'ont pas de signification compte tenu de la base de départ très faible (effet d'amplification arithmétique). Ce carrefour restera peu chargé avec moins de 500 uvp/h.

→ Validation du périmètre de la zone opérationnelle

L'examen des variations de trafics TV/h (*deux sens confondus*) en *section courante* sur les **voies pénétrantes aux extrémités de la zone opérationnelle** (cf. **caractères bleus** sur la figure ci-après), indiquent que le projet contribue à ajouter à l'heure de pointe de référence (en comparaison du scénario "fil de l'eau") :

HPM-REF

Variations de trafics 2 sens sur les pénétrantes à la zone opérationnelle

Bd Cézanne-OUEST (A)	76 uvp/h/2 sens	soit	6,1%
Bd Cézanne-EST (A)	19 uvp/h/2 sens	soit	1,7%
Av. Toulon (A)	23 uvp/h/2 sens	soit	5,5%
RD7-rte Mimet-EST de B	30 uvp/h/2 sens	soit	7,4%

HPS-REF

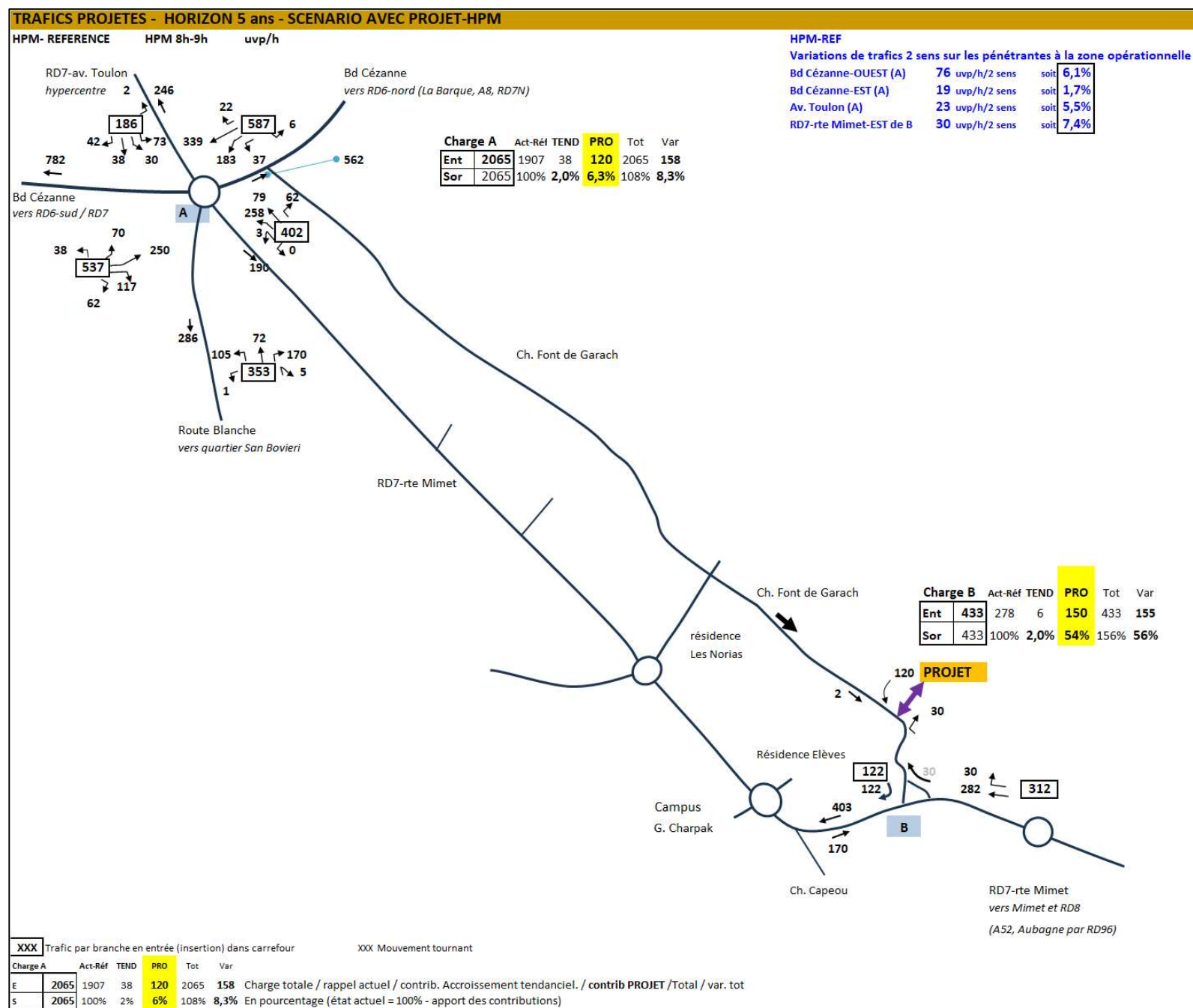
Variations de trafics 2 sens sur les pénétrantes à la zone opérationnelle

Bd Cézanne-OUEST (A)	57 uvp/h/2 sens	soit	4,4%
Bd Cézanne-EST (A)	18 uvp/h/2 sens	soit	1,4%
Av. Toulon (A)	12 uvp/h/2 sens	soit	3,3%
RD7-rte Mimet-EST de B	22 uvp/h/2 sens	soit	6,7%

Les pourcentages sont au plus légèrement supérieurs au seuil de significativité (fixé à +5%). En volume, c'est le Bd Cézanne qui est le plus affecté avec +76 véh/h/2 sens à l'HPM, soit ≈ +1 véh/minute supplémentaire en moyenne sur les deux sens.

Rappelons par ailleurs que les hypothèses de trafics générés se situent en fourchette haute.

Ces résultats valident à posteriori **la définition de la zone opérationnelle, à savoir qu'au-delà des carrefours A-B, la diffusion des trafics rendra l'impact du projet peu voire pas significatif.**





3.5 Trafics journaliers attendus (TMJA)

Les trafics journaliers TMJA TV/PL (moyenne annuelle, "tous jours" confondus, tous véhicules et poids-lourds) ont été estimés :

- en l'état actuel (2025)
- à la date de mis en service des logements (2029), pour les scénarios "fil de l'eau" et "avec projet"

L'estimation des TMJA en l'état actuel s'appuie sur les comptages directionnels et de la somme HPM+HPS redressée en total journalier (à l'aide des comptages de débits fournissant les ratios d'extrapolation nécessaires).

On a par la suite tenu compte d'une correction saisonnière de -5% pour le trafic TV (pas de correction pour le trafic PL) compte tenu de la période des comptages (juin) supérieure à la moyenne annuelle TMJA.

→ Accroissement tendanciel

- Entre 2025 et 2029 (mise en service)
 - **Trafic TV : +0.5% par an soit +2.0%**
 - **Trafic PL : +0.5% par an, soit +2.0%**

→ Trafics générés par le projet TMJA

Les trafics générés en total journalier (en jour ouvré dans un premier temps) sont directement déduits des ratios du §3.4 moyennant l'ajustement du taux de passagers par véhicule.

L'affectation des trafics journaliers générés (après avoir extrapolé les trafics journaliers obtenus en jour ouvré vers la moyenne "tous jours" moyennant un ratio correctif de 0.912 issu des comptages automatique) se base sur une clé de répartition O/D issue de la moyenne des clés O/D à l'HPM et à l'HPS et symétrique.

Le trafic TMJA généré par le projet est de $\approx$ 614 véh/jour (deux sens confondus) comme détaillé ci-après.

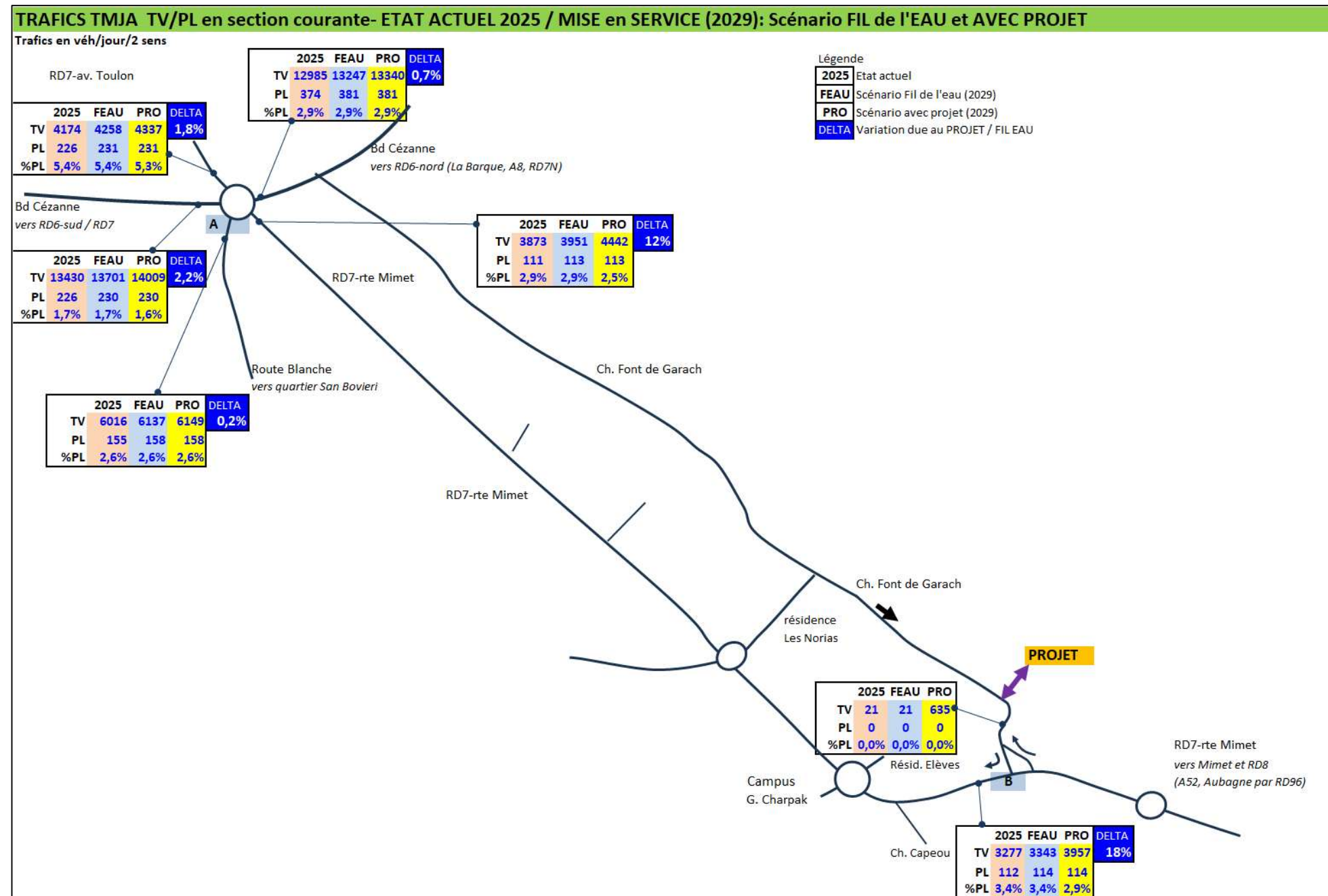
Rappel : Le taux de PL est insignifiant (pris comme nul).

TMJA- Trafic généré									
						Répartition Sortant/Entrant			
						part	part	E/S	
						50%	50%	1,00	
LOGEMENTS						2 sens	Entrant	Sortant	2 sens
Nombre	VP/j/logt	TV JO	part MJA/MJO	véh/j					
Bastid	121	4,36	528	91,2%	481		241	241	481
						2 sens	50%	50%	1,00
RJSA	92	1,58	145	91,2%	132		66	66	132
						2 sens	50%	50%	1,00
							Entrant	Sortant	2 sens
TOTAL							307	307	614

On trouvera à la page suivante les TMJA deux sens confondus en section courante homogène sur le réseau viaire, exprimés en TV/PL (véh/jour) deux sens confondus et avec une estimation de la part de Poids-Lourds en pourcentage du trafic TV.

L'accroissement de trafic TV due au projet est également indiquée.

Elle est minime sur les branches de A à l'exception de la route de Mimet qui toutefois avec moins de 4 500 véh/jour attendus dispose d'une réserve de capacité confortable (un axe à 2x1 voie peut écouler jusqu'à 15 000 véh/jour).

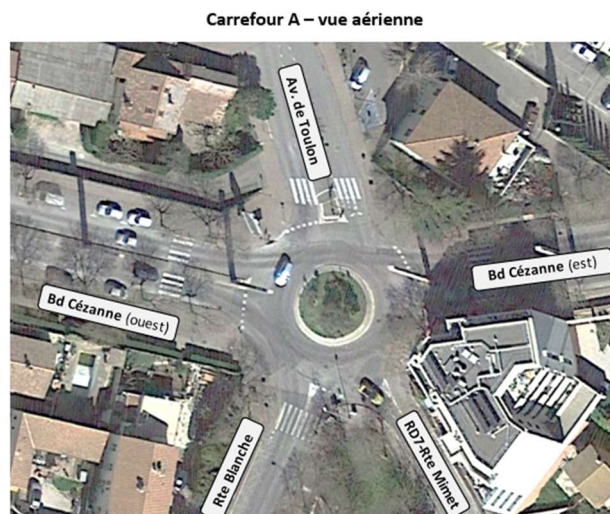


4. EVALUATION DU NIVEAU DE SERVICE

Rappel : on trouvera le détail des évaluations sous logiciel GIRABASE dans l'annexe 2 en fin de rapport.

4.1 Giratoire A

Ci-après figure le récapitulatif des réserves de capacité suivant les différents scénarios.



A l'HPM, en situation de projet, les réserves de capacité sont satisfaisantes et supérieures à 20%.

La comparaison projet / fil de l'eau indique que le projet induit une perte de capacité minime de 6 points maximum (Bd Cézanne-Est).

A l'HPS, les réserves sont supérieures à 20% sauf sur l'insertion depuis le Bd Cézanne-ouest avec 11% soit une baisse de -6 points comparé au scénario "fil de l'eau". Le modèle indique une *variation modérée* de la remontée de file : +2 véhicules soit +12 m en niveau moyen, et +6 véh. (+35 m) en niveau maximal).

En résumé, le carrefour A verra son niveau de service très modestement affecté par le projet. Il restera satisfaisant à l'HPM et peu significativement différent à l'HPS par rapport à un scénario sans projet.

Girabase Version 4 CERTU - CETE de l'Ouest - SETRA 20/06/2025 - A-RD7 rte Mimet - Bd Cézanne - rte Blanche-av. Toulon

Branche Bd Cézanne-EST

Périodes de trafic	Réserve de Capacité		Longueur de Stockage		Temps d'Attente	
	en uvp/h	en %	moyenne	maximale	moyen	total
HPM Comptages 2025	352	38%	1vh	5vh	6s	0,9h
HPM REF 2025 (état actuel)	352	38%	1vh	5vh	6s	0,9h
HPM REF FIL EAU +5 ans	329	36%	1vh	5vh	6s	1,0h
HPM REF PROJET +5 ans	249	30%	1vh	6vh	9s	1,4h
HPS Comptages 2025	530	47%	1vh	4vh	3s	0,5h
HPS REF 2025 (état actuel)	530	47%	1vh	4vh	3s	0,5h
HPS REF FIL EAU +5 ans	508	46%	1vh	4vh	3s	0,6h
HPS REF PROJET +5 ans	469	43%	1vh	4vh	4s	0,6h

Branche Av. Toulon (Nord)

Périodes de trafic	Réserve de Capacité		Longueur de Stockage		Temps d'Attente	
	en uvp/h	en %	moyenne	maximale	moyen	total
HPM Comptages 2025	516	74%	0vh	3vh	4s	0,2h
HPM REF 2025 (état actuel)	516	74%	0vh	3vh	4s	0,2h
HPM REF FIL EAU +5 ans	499	73%	0vh	3vh	5s	0,2h
HPM REF PROJET +5 ans	451	71%	0vh	3vh	5s	0,3h
HPS Comptages 2025	558	73%	0vh	3vh	4s	0,2h
HPS REF 2025 (état actuel)	558	73%	0vh	3vh	4s	0,2h
HPS REF FIL EAU +5 ans	541	71%	0vh	3vh	4s	0,2h
HPS REF PROJET +5 ans	512	70%	0vh	3vh	4s	0,3h

Branche Bd Cézanne-OUEST

Périodes de trafic	Réserve de Capacité		Longueur de Stockage		Temps d'Attente	
	en uvp/h	en %	moyenne	maximale	moyen	total
HPM Comptages 2025	524	51%	0vh	3vh	3s	0,5h
HPM REF 2025 (état actuel)	524	51%	0vh	3vh	3s	0,5h
HPM REF FIL EAU +5 ans	503	49%	1vh	4vh	4s	0,5h
HPM REF PROJET +5 ans	477	47%	1vh	4vh	4s	0,6h
HPS Comptages 2025	185	20%	2vh	9vh	11s	2,3h
HPS REF 2025 (état actuel)	185	20%	2vh	9vh	11s	2,3h
HPS REF FIL EAU +5 ans	160	17%	3vh	10vh	13s	2,7h
HPS REF PROJET +5 ans	98	11%	5vh	16vh	22s	4,8h

Branche Route Blanche

Périodes de trafic	Réserve de Capacité		Longueur de Stockage		Temps d'Attente	
	en uvp/h	en %	moyenne	maximale	moyen	total
HPM Comptages 2025	450	57%	0vh	3vh	5s	0,5h
HPM REF 2025 (état actuel)	450	57%	0vh	3vh	5s	0,5h
HPM REF FIL EAU +5 ans	434	55%	0vh	3vh	5s	0,5h
HPM REF PROJET +5 ans	415	54%	1vh	4vh	5s	0,5h
HPS Comptages 2025	361	56%	1vh	4vh	7s	0,5h
HPS REF 2025 (état actuel)	361	56%	1vh	4vh	7s	0,5h
HPS REF FIL EAU +5 ans	344	55%	1vh	4vh	7s	0,6h
HPS REF PROJET +5 ans	304	51%	1vh	4vh	8s	0,7h

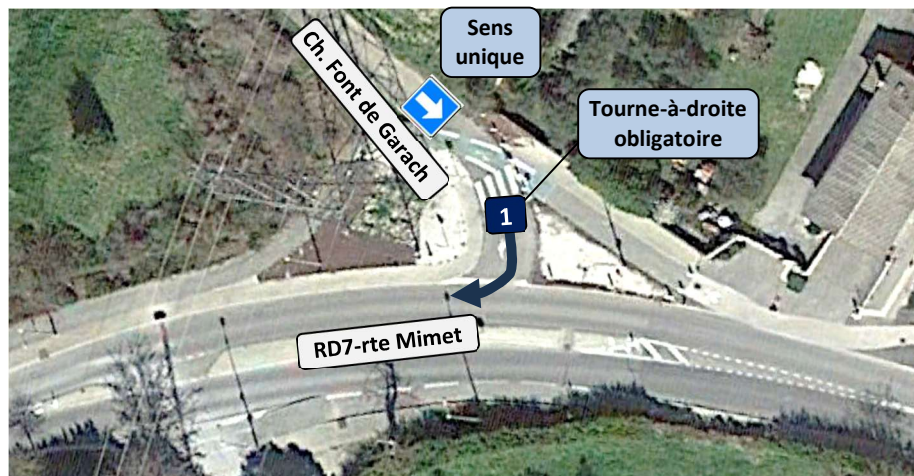
Branche RD7-Route de Mimet

Périodes de trafic	Réserve de Capacité		Longueur de Stockage		Temps d'Attente	
	en uvp/h	en %	moyenne	maximale	moyen	total
HPM Comptages 2025	382	56%	1vh	4vh	6s	0,5h
HPM REF 2025 (état actuel)	382	56%	1vh	4vh	6s	0,5h
HPM REF FIL EAU +5 ans	366	54%	1vh	4vh	6s	0,6h
HPM REF PROJET +5 ans	265	40%	1vh	5vh	9s	1,0h
HPS Comptages 2025	447	71%	0vh	3vh	5s	0,3h
HPS REF 2025 (état actuel)	447	71%	0vh	3vh	5s	0,3h
HPS REF FIL EAU +5 ans	431	70%	0vh	3vh	6s	0,3h
HPS REF PROJET +5 ans	394	65%	0vh	3vh	6s	0,4h

4.2 Carrefour B

Ce carrefour plan ménage un seul mouvement non prioritaire à savoir l'insertion du chemin de Font de Garach dans la RD7-route de Mimet (mouvement obligatoire de tourne-à-droite). Il restera géré par STOP en situation de projet.

Carrefour B-état actuel : mouvement non prioritaire



L'évaluation du niveau de service figure à la page suivante.

→ Evaluation du mouvement n°1- tourne-à-droite

Sortie Font de Garach (STOP)	Vd*	Vp	Cap.	Ts	Rés %	Rmoy	Rmax	Tps
HPM-Tourne-à-droite (CC : 5'')	122	312	710	0.172	83%	0	1	6''
HPS-Tourne-à-droite (CC : 5'')	36	223	760	0.047	95%	0	1	5''

* CC = créneau critique (aide au choix de l'abaque) – la vitesse maximale réglementaire sur l'axe principal étant de 50 km/h, CC = 5''.

Vd = demande (mouvement non prioritaire) – uvp/h

Vp = trafic prioritaire – uvp/h

Cap. = capacité d'insertion – uvp/h

Ts = taux de saturation

Rés % = réserve de capacité (1-Ts) en pourcentage

Rmoy – Rmax = Remontée de file moyenne et maximale en véh.

Tps = Temps moyen d'attente sur la voie secondaire

En résumé, le carrefour B aura un niveau de service **satisfaisant** en situation de projet : aucune file d'attente (ou quasiment) à anticiper et temps d'attente faibles.

5. CONCLUSIONS

La présente étude porte sur l'impact circulatorio de la création de 121 logements et de 92 chambres (en résidence sociale jeunes actifs pour ces derniers). Le projet se trouve en façade du chemin de Font de Garach, quasiment en limite de zone agglomérée, à 1.5 km environ à l'Est de l'hypercentre. Il sera désenclavé par la route de Mimet (RD7) qui permet toutes les directions : côté ouest vers Gardanne-centre et la RD6 (accès aux principaux bassins d'emplois, d'activités et de commerces du département : Aix-en-Pce, Marseille, Vitrolles, P.A. Milles, ZI Rousset etc...) et côté est vers la vallée de l'Huveaune (Aubagne) ainsi que le nord de l'agglomération marseillaise (Allauch, Plan-de-Cuques).

L'étude a défini une zone opérationnelle comprenant le carrefour d'accès à la RD7 (simple carrefour plan désenclavant le projet) et le giratoire RD7/Bd Cézanne sur la principale artère du centre-ville (carrefours A et B ci-après).

L'étude a vérifié à posteriori qu'au-delà de ce périmètre, la diffusion des trafics devrait rendre l'impact du projet peu significatif sur le réseau viaire, validant sa définition.

Des comptages de débits et de mouvements directionnels aux carrefours A-B ont été effectués, aux heures de pointe pendulaires du matin (8h-9h) et du soir (17h-18h) en période de fréquentation plutôt haute (mois de juin) et à un niveau supérieur à la moyenne des jours ouvrés, proche du niveau hebdomadaire maximal.

Par la suite, l'étude se place aussi en fourchette plutôt haute en termes de trafics actuels (dite "situation de référence") et d'hypothèses de génération de trafics du projet et ce en vue d'affermir les conclusions.

Les trafics générés par le projet immobilier a été estimé sur la base de ratios de mobilité issus de l'enquête mobilité certifiée CEREMA de 2019-2020 et sur

la base d'une répartition en origines/destinations tenant compte du poids issus des comptages directionnels.

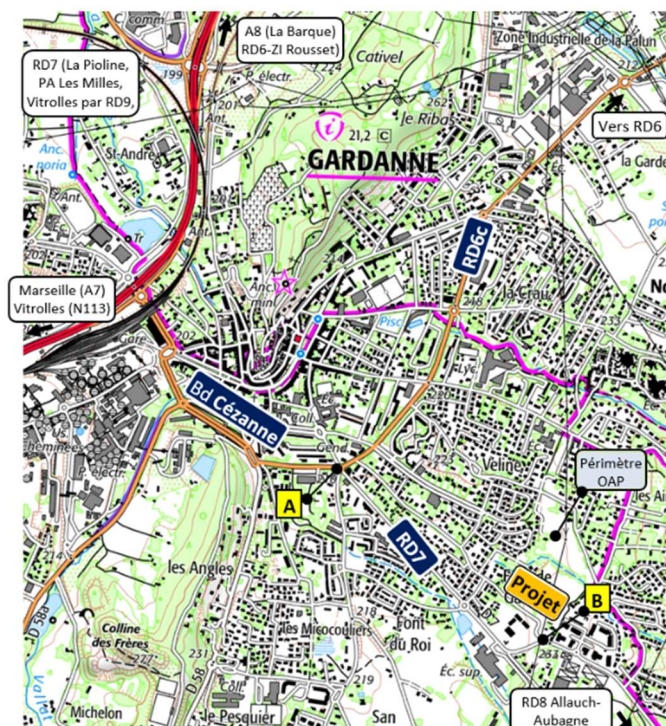
Les projections de trafic se placent à la mise en service effective (2029) et tiennent ainsi compte d'un accroissement tendanciel (scénario "fil de l'eau").

L'analyse des trafics attendus aux heures de pointe dimensionnantes du matin et du soir indiquent,

- le carrefour A verra son niveau de service très modérément affecté par le projet. Il restera satisfaisant à l'HPM et peu significativement différent à l'HPS par rapport à un scénario sans projet.
- le carrefour B aura un niveau de service satisfaisant en situation de projet avec aucune file d'attente (ou quasiment) à anticiper et des temps d'attente faibles.

En conséquence, les carrefours et le réseau viaire de la zone opérationnelle sont compatibles avec le projet.

Plan général de situation – carrefours A-B (zone opérationnelle)



ANNEXE 1 : Comptages horaires de trafics - postes 1 à 3 (du 3 au 9 juin 2025)

	MOYENNE DE LA PERIODE DE RELEVÉ												
	SENS1	Sens	1	Voie	0	Sect: 0000 / Ind: 01 / Count: 0703				du 03/06/2025 00:00 au 10/06/2025 00:00		Mode 3 / Seq = 60mn	
		CA01 - Gardanne - RD7 - Rte de Mimet											

		0h00	1h00	2h00	3h00	4h00	5h00	6h00	7h00	8h00	9h00	10h00	11h00	12h00	13h00	14h00	15h00	16h00	17h00	18h00	19h00	20h00	21h00	22h00	23h00	Total /j
		1h00	2h00	3h00	4h00	5h00	6h00	7h00	8h00	9h00	10h00	11h00	12h00	13h00	14h00	15h00	16h00	17h00	18h00	19h00	20h00	21h00	22h00	23h00	0h00	
FERIE	TV	13	2	4	5	4	12	20	57	57	79	101	95	64	66	68	71	99	97	93	83	53	29	16	12	1200
Lundi	VL	13	2	4	5	4	12	20	57	56	77	100	93	64	66	67	69	96	95	93	83	53	29	16	12	1186
09/06/25	PL	0	0	0	0	0	0	0	0	1	2	1	2	0	0	1	2	3	2	0	0	0	0	0	0	14
	TV	4	2	1	6	8	24	96	205	271	137	95	90	84	113	77	89	143	118	115	99	52	23	24	8	1884
Mardi	VL	4	2	1	6	8	23	94	199	264	131	91	86	81	108	75	86	139	111	112	97	52	23	24	8	1825
03/06/25	PL	0	0	0	0	0	1	2	6	7	6	4	4	3	5	2	3	4	7	3	2	0	0	0	0	59
	TV	11	5	2	9	8	23	69	197	203	142	104	99	97	141	105	107	171	153	115	109	64	29	21	19	2003
Mercredi	VL	11	5	2	9	8	23	67	191	196	135	98	93	92	136	102	101	166	149	112	107	64	29	21	19	1936
04/06/25	PL	0	0	0	0	0	0	2	6	7	7	6	6	5	5	3	6	5	4	3	2	0	0	0	0	67
	TV	10	15	4	15	9	24	72	206	232	121	109	95	97	140	77	100	143	151	99	97	64	32	37	18	1967
Jeudi	VL	10	15	4	15	8	23	70	200	225	117	103	90	93	135	74	94	139	144	96	95	64	32	37	18	1901
05/06/25	PL	0	0	0	0	1	1	2	6	7	4	6	5	4	5	3	6	4	7	3	2	0	0	0	0	66
	TV	14	11	4	7	15	24	73	188	217	138	101	92	109	154	124	103	146	130	102	101	74	31	23	32	2013
Vendredi	VL	14	11	4	7	15	24	71	182	212	134	95	88	107	148	121	98	142	124	99	98	73	31	23	32	1953
06/06/25	PL	0	0	0	0	0	0	2	6	5	4	6	4	2	6	3	5	4	6	3	3	1	0	0	0	60
	TV	18	9	9	7	11	10	31	49	82	117	127	120	88	68	84	95	88	117	107	104	53	25	32	24	1475
Samedi	VL	18	9	9	7	11	10	29	44	77	114	124	115	85	65	82	90	82	113	103	102	53	25	32	24	1423
07/06/25	PL	0	0	0	0	0	0	2	5	5	3	3	5	3	3	2	5	6	4	4	2	0	0	0	0	52
	TV	25	23	10	6	5	7	16	36	64	107	119	131	74	41	50	62	61	94	100	93	41	39	19	20	1243
Dimanche	VL	24	23	10	6	5	7	16	36	63	105	116	126	72	41	48	60	59	91	99	93	41	39	19	20	1219
08/06/25	PL	1	0	0	0	0	0	0	0	1	2	3	5	2	0	2	2	2	3	1	0	0	0	0	0	24

MJ estimée	TV	13	10	5	8	9	19	62	154	186	128	108	103	92	113	88	94	129	129	107	101	59	30	26	20	1793
	VL	13	10	5	8	9	19	60	149	180	124	103	98	89	109	85	89	125	123	104	99	59	30	26	20	1737
	PL	0	0	0	0	0	0	2	5	6	4	5	5	3	4	3	5	4	5	3	2	0	0	0	0	56
% PL		1,1%	0,0%	0,0%	0,0%	1,9%	1,8%	2,8%	3,2%	3,0%	3,5%	4,4%	4,7%	3,5%	3,7%	2,9%	4,9%	3,2%	4,1%	2,7%	1,9%	0,3%	0,0%	0,0%	0,0%	3,1%

MJO hors 09/06	TV	10	8	3	9	10	24	78	199	231	135	102	94	97	137	96	100	151	138	108	102	64	29	26	19	1967
	VL	10	8	3	9	10	23	76	193	224	129	97	89	93	132	93	95	147	132	105	99	63	29	26	19	1904
	PL	0	0	0	0	0	1	2	6	7	5	6	5	4	5	3	5	4	6	3	2	0	0	0	0	63
% PL		0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	2,5%	2,1%	2,6%	3,0%	2,8%	3,9%	5,4%	5,1%	3,6%	3,8%	2,9%	5,0%	2,8%	4,3%	2,8%	2,2%	0,4%	0,0%	0,0%	0,0%	3,2%

	MOYENNE DE LA PERIODE DE RELEVÉ										
	SENS2	Sens	2	Voie	1	Sect: 0000 / Ind: 01 / Count: 0703			du 03/06/2025 00:00 au 10/06/2025 00:00		Mode 3 / Seq = 60mn
		CA01 - Gardanne - RD7 - Rte de Mimet									

		0h00	1h00	2h00	3h00	4h00	5h00	6h00	7h00	8h00	9h00	10h00	11h00	12h00	13h00	14h00	15h00	16h00	17h00	18h00	19h00	20h00	21h00	22h00	23h00	Total /j
		1h00	2h00	3h00	4h00	5h00	6h00	7h00	8h00	9h00	10h00	11h00	12h00	13h00	14h00	15h00	16h00	17h00	18h00	19h00	20h00	21h00	22h00	23h00	0h00	
FERIE	TV	21	12	4	1	7	8	11	27	19	52	52	97	80	54	69	90	107	122	128	114	56	42	27	15	1215
Lundi	VL	21	12	4	1	7	8	11	27	18	49	51	95	78	54	68	88	104	120	128	113	56	42	27	15	1197
09/06/25	PL	0	0	0	0	0	0	0	0	1	3	1	2	2	0	1	2	3	2	0	1	0	0	0	0	18
	TV	6	3	1	4	3	8	26	66	115	92	82	95	109	89	81	100	124	184	183	156	78	53	48	28	1734
Mardi	VL	6	3	1	4	3	8	23	60	110	88	79	92	107	85	79	97	117	179	179	153	78	53	48	28	1680
03/06/25	PL	0	0	0	0	0	0	3	6	5	4	3	3	2	4	2	3	7	5	4	3	0	0	0	0	54
	TV	10	6	5	2	4	8	32	64	100	92	62	107	144	112	95	113	162	192	201	160	86	57	35	34	1883
Mercredi	VL	10	6	5	2	4	8	29	58	92	87	56	99	135	108	90	106	157	188	197	158	86	57	35	34	1807
04/06/25	PL	0	0	0	0	0	0	3	6	8	5	6	8	9	4	5	7	5	4	4	2	0	0	0	0	76
	TV	18	7	1	2	6	9	24	66	106	69	86	110	116	109	87	110	147	189	184	142	98	50	35	37	1808
Jeudi	VL	18	7	1	2	5	8	22	61	101	63	78	106	111	104	84	103	143	179	180	140	98	49	35	37	1735
05/06/25	PL	0	0	0	0	1	1	2	5	5	6	8	4	5	5	3	7	4	10	4	2	0	1	0	0	73
	TV	10	13	9	0	8	7	18	67	94	74	88	112	130	129	117	113	166	151	164	131	69	55	40	44	1809
Vendredi	VL	10	13	9	0	8	7	16	62	89	69	82	109	127	124	114	109	159	146	160	128	69	55	40	44	1749
06/06/25	PL	0	0	0	0	0	0	2	5	5	5	6	3	3	5	3	4	7	5	4	3	0	0	0	0	60
	TV	32	18	17	5	4	6	20	32	47	58	86	98	116	75	91	93	85	117	105	120	58	34	43	28	1388
Samedi	VL	32	18	17	5	4	6	18	27	42	55	82	95	114	72	89	89	80	111	102	119	58	34	43	28	1340
07/06/25	PL	0	0	0	0	0	0	2	5	5	3	4	3	2	3	2	4	5	6	3	1	0	0	0	0	48
	TV	30	24	7	2	3	6	18	19	20	57	63	108	114	69	59	60	66	73	91	75	58	47	37	20	1126
Dimanche	VL	30	24	7	2	3	6	18	19	19	55	62	106	114	69	58	58	64	70	91	75	57	47	37	20	1111
08/06/25	PL	0	0	0	0	0	0	0	0	1	2	1	2	0	0	1	2	2	3	0	0	1	0	0	0	15

MJ estimée	TV	17	11	6	2	5	7	23	54	84	75	78	105	122	99	89	100	129	155	159	133	76	50	40	32	1651
	VL	17	11	6	2	5	7	21	50	79	71	73	101	118	95	87	95	123	149	155	131	76	50	40	32	1595
	PL	0	0	0	0	0	0	2	5	5	4	5	4	4	4	3	5	5	6	3	2	0	0	0	0	56
% PL		0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	3,8%	2,4%	8,9%	8,6%	5,9%	5,7%	6,2%	3,7%	3,0%	3,7%	3,1%	4,6%	4,0%	3,6%	2,1%	1,4%	0,2%	0,4%	0,0%	0,0%	3,4%

MJO hors 09/06	TV	11	7	4	2	5	8	25	66	104	82	80	106	125	110	95	109	150	179	183	147	83	54	40	36	1809
	VL	11	7	4	2	5	8	23	60	98	77	74	102	120	105	92	104	144	173	179	145	83	54	40	36	1743
	PL	0	0	0	0	0	0	3	6	6	5	6	5	5	5	3	5	6	6	4	3	0	0	0	0	66
% PL		0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	4,8%	3,1%	10,0%	8,4%	5,5%	6,1%	7,2%	4,2%	3,8%	4,1%	3,4%	4,8%	3,8%	3,4%	2,2%	1,7%	0,0%	0,5%	0,0%	0,0%	3,6%

	MOYENNE DE LA PERIODE DE RELEVÉ											
	SENS3	Sens	3	Voie	1	Sect: 0001 / Ind: 00 / Count: 0489				du 03/06/2025 00:00 au 10/06/2025 00:00		Mode 3 / Seq = 60mn
		CA01 - Gardanne - RD7 - Rte de Mimet										

		0h00 1h00	1h00 2h00	2h00 3h00	3h00 4h00	4h00 5h00	5h00 6h00	6h00 7h00	7h00 8h00	8h00 9h00	9h00 10h00	10h00 11h00	11h00 12h00	12h00 13h00	13h00 14h00	14h00 15h00	15h00 16h00	16h00 17h00	17h00 18h00	18h00 19h00	19h00 20h00	20h00 21h00	21h00 22h00	22h00 23h00	23h00 0h00	Total /j
FERIE	TV	34	14	8	6	11	20	31	84	76	131	153	192	144	120	137	161	206	219	221	197	109	71	43	27	2415
Lundi	VL	34	14	8	6	11	20	31	84	74	126	151	188	142	120	135	157	200	215	221	196	109	71	43	27	2383
09/06/25	PL	0	0	0	0	0	0	0	0	2	5	2	4	2	0	2	4	6	4	0	1	0	0	0	0	32
	TV	10	5	2	10	11	32	122	271	386	229	177	185	193	202	158	189	267	302	298	255	130	76	72	36	3618
Mardi	VL	10	5	2	10	11	31	117	259	374	219	170	178	188	193	154	183	256	290	291	250	130	76	72	36	3505
03/06/25	PL	0	0	0	0	0	1	5	12	12	10	7	7	5	9	4	6	11	12	7	5	0	0	0	0	113
	TV	21	11	7	11	12	31	101	261	303	234	166	206	241	253	200	220	333	345	316	269	150	86	56	53	3886
Mercredi	VL	21	11	7	11	12	31	96	249	288	222	154	192	227	244	192	207	323	337	309	265	150	86	56	53	3743
04/06/25	PL	0	0	0	0	0	0	5	12	15	12	12	14	14	9	8	13	10	8	7	4	0	0	0	0	143
	TV	28	22	5	17	15	33	96	272	338	190	195	205	213	249	164	210	290	340	283	239	162	82	72	55	3775
Jeudi	VL	28	22	5	17	13	31	92	261	326	180	181	196	204	239	158	197	282	323	276	235	162	81	72	55	3636
05/06/25	PL	0	0	0	0	2	2	4	11	12	10	14	9	9	10	6	13	8	17	7	4	0	1	0	0	139
	TV	24	24	13	7	23	31	91	255	311	212	189	204	239	283	241	216	312	281	266	232	143	86	63	76	3822
Vendredi	VL	24	24	13	7	23	31	87	244	301	203	177	197	234	272	235	207	301	270	259	226	142	86	63	76	3702
06/06/25	PL	0	0	0	0	0	0	4	11	10	9	12	7	5	11	6	9	11	11	7	6	1	0	0	0	120
	TV	50	27	26	12	15	16	51	81	129	175	213	218	204	143	175	188	173	234	212	224	111	59	75	52	2863
Samedi	VL	50	27	26	12	15	16	47	71	119	169	206	210	199	137	171	179	162	224	205	221	111	59	75	52	2763
07/06/25	PL	0	0	0	0	0	0	4	10	10	6	7	8	5	6	4	9	11	10	7	3	0	0	0	0	100
	TV	55	47	17	8	8	13	34	55	84	164	182	239	188	110	109	122	127	167	191	168	99	86	56	40	2369
Dimanche	VL	54	47	17	8	8	13	34	55	82	160	178	232	186	110	106	118	123	161	190	168	98	86	56	40	2330
08/06/25	PL	1	0	0	0	0	0	0	0	2	4	4	7	2	0	3	4	4	6	1	0	1	0	0	0	39
MJ	TV	30	22	11	11	14	27	85	209	269	203	186	208	214	212	177	193	258	284	265	234	134	80	66	52	3444
estimée	VL	30	22	11	11	14	26	82	199	259	194	177	199	207	205	172	184	248	273	259	230	134	79	66	52	3332
	PL	0	0	0	0	0	1	4	10	10	9	10	9	7	8	5	9	9	11	6	4	0	0	0	0	112
% PL		0,5%	0,0%	0,0%	0,0%	2,5%	2,0%	4,4%	4,6%	3,9%	4,3%	5,2%	4,2%	3,2%	3,7%	3,0%	4,7%	3,6%	3,8%	2,3%	1,6%	0,2%	0,2%	0,0%	0,0%	3,2%
MJO hors	TV	21	16	7	11	15	32	103	265	335	216	182	200	222	247	191	209	301	317	291	249	146	83	66	55	3775
09/06	VL	21	16	7	11	15	31	98	253	322	206	171	191	213	237	185	199	291	305	284	244	146	82	66	55	3647
	PL	0	0	0	0	1	1	5	12	12	10	11	9	8	10	6	10	10	12	7	5	0	0	0	0	129
% PL		0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	3,3%	2,4%	4,4%	4,3%	3,7%	4,7%	6,2%	4,6%	3,7%	4,0%	3,1%	4,9%	3,3%	3,8%	2,4%	1,9%	0,2%	0,3%	0,0%	0,0%	3,4%

	MOYENNE DE LA PERIODE DE RELEVÉ												
	SENS1	Sens	1	Voie	0	Sect: 0000 / Ind: 02 / Count: 0704			du 03/06/2025 00:00 au 10/06/2025 00:00			Mode 1 / Seq = 60mn	
		CA02 - Gardanne - Ch de Font de Garach (sens unique)											

		0h00 1h00	1h00 2h00	2h00 3h00	3h00 4h00	4h00 5h00	5h00 6h00	6h00 7h00	7h00 8h00	8h00 9h00	9h00 10h00	10h00 11h00	11h00 12h00	12h00 13h00	13h00 14h00	14h00 15h00	15h00 16h00	16h00 17h00	17h00 18h00	18h00 19h00	19h00 20h00	20h00 21h00	21h00 22h00	22h00 23h00	23h00 0h00	Total /j		
FERIE Lundi 09/06/25	TV VL PL	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	2	3	1	0	2	0	1	3	1	3	1	0	0	0	1	19	
Mardi 03/06/25	TV VL PL	0	0	0	0	0	0	0	1	2	2	2	3	3	1	1	3	1	2	1	4	0	0	0	0	0	26	
Mercredi 04/06/25	TV VL PL	0	0	0	0	0	0	0	3	0	1	2	4	1	0	1	2	2	1	1	3	1	0	1	0	0	23	
Jeudi 05/06/25	TV VL PL	0	0	0	0	1	1	0	1	2	0	2	3	1	2	0	0	0	2	2	3	1	2	0	1	1	24	
Vendredi 06/06/25	TV VL PL	0	0	0	0	0	1	0	0	0	1	0	2	1	0	4	2	1	2	3	4	0	1	0	1	1	23	
Samedi 07/06/25	TV VL PL	0	0	0	2	1	0	0	0	0	1	2	0	0	1	1	0	1	0	1	1	1	0	1	0	0	13	
Dimanche 08/06/25	TV VL PL	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	2	1	0	2	1	0	3	5	3	2	0	0	0	21	
MJ estimée	TV	0	0	0	0	0	0	0	1	1	1	1	2	1	1	1	2	1	1	2	3	1	1	0	0	0	22	
	VL																											
	PL																											

MJO hors 09/06	TV	0	0	0	0	0	1	0	1	1	1	2	3	2	1	2	2	1	2	2	4	1	1	0	1	24
	VL																									
	PL																									

	MOYENNE DE LA PERIODE DE RELEVÉ										
	SENS1	Sens	1	Voie	0	Sect: 0003 / Ind: 02 / Count: 0711			du 03/06/2025 00:00 au 10/06/2025 00:00		Mode 3 / Seq = 60mn
		CA03 - Gardanne - Bd Paul Cézanne									

		0h00	1h00	2h00	3h00	4h00	5h00	6h00	7h00	8h00	9h00	10h00	11h00	12h00	13h00	14h00	15h00	16h00	17h00	18h00	19h00	20h00	21h00	22h00	23h00	Total /j
		1h00	2h00	3h00	4h00	5h00	6h00	7h00	8h00	9h00	10h00	11h00	12h00	13h00	14h00	15h00	16h00	17h00	18h00	19h00	20h00	21h00	22h00	23h00	0h00	
FERIE	TV	80	34	16	19	11	19	64	118	157	250	337	422	389	272	331	354	385	486	476	379	264	174	116	71	5224
	Lundi VL	80	34	16	19	11	18	64	116	153	247	332	421	383	269	330	352	380	484	472	376	262	172	116	71	5178
	09/06/25 PL	0	0	0	0	0	1	0	2	4	3	5	1	6	3	1	2	5	2	4	3	2	2	0	0	46
	TV	42	20	9	13	26	48	132	337	475	469	484	467	478	413	472	509	462	698	570	593	340	207	169	103	7536
	Mardi VL	42	20	7	12	25	46	125	322	463	461	472	457	469	402	459	499	452	683	554	586	336	206	169	100	7367
	03/06/25 PL	0	0	2	1	1	2	7	15	12	8	12	10	9	11	13	10	10	15	16	7	4	1	0	3	169
	TV	56	24	18	14	18	46	143	331	483	489	447	529	558	512	505	504	561	648	705	545	327	201	143	88	7895
	Mercredi VL	56	24	17	14	18	44	135	315	467	476	438	514	545	501	496	496	550	636	698	538	324	200	142	86	7730
	04/06/25 PL	0	0	1	0	0	2	8	16	16	13	9	15	13	11	9	8	11	12	7	7	3	1	1	2	165
	TV	63	21	20	12	27	53	133	332	527	463	454	476	462	494	428	485	504	644	590	528	342	206	132	132	7528
	Jeudi VL	63	21	19	12	25	49	128	323	515	435	440	460	445	486	418	475	490	632	581	525	340	205	132	132	7351
	05/06/25 PL	0	0	1	0	2	4	5	9	12	28	14	16	17	8	10	10	14	12	9	3	2	1	0	0	177
	TV	60	34	24	11	16	51	168	510	513	549	567	607	606	592	518	507	583	696	603	596	308	198	147	174	8638
	Vendredi VL	60	34	23	10	16	50	158	493	502	537	549	595	599	585	507	494	569	681	596	589	306	195	147	173	8468
	06/06/25 PL	0	0	1	1	0	1	10	17	11	12	18	12	7	7	11	13	14	15	7	7	2	3	0	1	170
	TV	149	81	40	20	26	23	63	122	207	367	505	521	484	377	371	377	426	486	491	455	307	164	162	156	6380
	Samedi VL	149	81	39	20	26	22	60	118	201	357	500	515	479	372	367	373	418	478	486	451	304	164	162	155	6297
	07/06/25 PL	0	0	1	0	0	1	3	4	6	10	5	6	5	5	4	4	8	8	5	4	3	0	0	1	83
	TV	131	100	34	24	18	31	107	138	207	386	495	511	463	275	279	218	270	311	383	351	241	178	157	106	5414
	Dimanche VL	131	99	34	24	18	30	105	137	206	385	494	505	462	272	277	217	270	308	380	349	238	177	157	105	5380
	08/06/25 PL	0	1	0	0	0	1	2	1	1	1	1	6	1	3	2	1	0	3	3	2	3	1	0	1	34
MJ	TV	79	44	23	15	22	43	127	307	416	459	491	519	511	452	436	443	476	594	566	519	313	194	151	126	7327
	estimée VL	79	43	22	15	21	41	121	296	406	447	481	508	502	445	428	435	466	582	557	514	311	193	151	125	7189
	PL	0	0	1	0	1	2	6	11	10	12	10	11	9	8	9	8	10	11	8	5	3	1	0	1	138
% PL		0,0%	0,3%	4,5%	2,3%	2,5%	4,4%	4,8%	3,6%	2,4%	2,7%	2,1%	2,2%	1,8%	1,7%	2,0%	1,8%	2,1%	1,9%	1,4%	1,0%	0,9%	0,6%	0,1%	1,1%	1,9%
MJO hors	TV	55	25	18	13	22	50	144	378	500	493	488	520	526	503	481	501	528	672	617	566	329	203	148	124	7899
	09/06 VL	55	25	17	12	21	47	137	363	487	477	475	507	515	494	470	491	515	658	607	560	327	202	148	123	7729
	PL	0	0	1	1	1	2	8	14	13	15	13	13	12	9	11	10	12	14	10	6	3	2	0	2	170
% PL		0,0%	0,0%	7,0%	4,0%	3,4%	4,5%	5,2%	3,8%	2,6%	3,1%	2,7%	2,5%	2,2%	1,8%	2,2%	2,0%	2,3%	2,0%	1,6%	1,1%	0,8%	0,7%	0,2%	1,2%	2,2%

	MOYENNE DE LA PERIODE DE RELEVÉ									
	SENS2	Sens	2	Voie	1	Sect: 0003 / Ind: 02 / Count: 0711	du 03/06/2025 00:00 au 10/06/2025 00:00			Mode 3 / Seq = 60mn
		CA03 - Gardanne - Bd Paul Cézanne								

		0h00	1h00	2h00	3h00	4h00	5h00	6h00	7h00	8h00	9h00	10h00	11h00	12h00	13h00	14h00	15h00	16h00	17h00	18h00	19h00	20h00	21h00	22h00	23h00	Total /j
		1h00	2h00	3h00	4h00	5h00	6h00	7h00	8h00	9h00	10h00	11h00	12h00	13h00	14h00	15h00	16h00	17h00	18h00	19h00	20h00	21h00	22h00	23h00	0h00	
FERIE	TV	34	13	17	14	22	45	105	181	248	348	391	386	261	268	266	251	273	317	297	249	187	110	70	38	4391
	Lundi VL	34	13	17	14	22	45	105	179	247	345	391	383	260	266	265	250	272	316	297	248	187	109	70	37	4372
	09/06/25 PL	0	0	0	0	0	0	0	2	1	3	0	3	1	2	1	1	1	1	0	1	0	1	0	1	19
	TV	17	8	11	19	44	135	373	697	697	514	434	412	404	391	436	392	465	528	443	343	171	91	87	51	7163
	Mardi VL	17	8	10	19	43	133	364	681	688	507	431	407	401	384	430	386	455	517	436	340	171	90	86	51	7055
	03/06/25 PL	0	0	1	0	1	2	9	16	9	7	3	5	3	7	6	6	10	11	7	3	0	1	1	0	108
	TV	31	11	9	25	49	127	322	630	651	533	519	485	443	536	431	434	509	539	412	288	202	120	63	39	7408
	Mercredi VL	30	11	9	25	48	126	311	612	642	527	510	477	430	522	428	429	504	534	410	286	201	118	62	39	7291
	04/06/25 PL	1	0	0	0	1	1	11	18	9	6	9	8	13	14	3	5	5	5	2	2	1	2	1	0	117
	TV	20	16	18	25	53	128	346	662	658	474	440	433	416	428	390	439	526	532	394	327	178	86	119	56	7164
	Jeudi VL	20	16	18	25	52	124	338	640	649	468	433	426	409	425	384	432	519	523	390	326	178	85	119	55	7054
	05/06/25 PL	0	0	0	0	1	4	8	22	9	6	7	7	7	3	6	7	7	9	4	1	0	1	0	1	110
	TV	22	19	11	22	51	125	346	689	594	625	582	528	504	496	449	474	486	501	392	357	210	116	112	98	7809
	Vendredi VL	22	19	11	22	50	122	341	667	583	617	574	523	502	491	443	469	480	488	389	356	210	114	111	98	7702
	06/06/25 PL	0	0	0	0	1	3	5	22	11	8	8	5	2	5	6	5	6	13	3	1	0	2	1	0	107
	TV	53	38	19	18	39	42	105	153	343	548	587	472	411	382	390	340	337	422	396	336	203	115	95	90	5934
	Samedi VL	53	38	19	18	39	42	104	152	341	546	584	469	407	381	389	340	335	420	394	334	203	114	95	90	5907
	07/06/25 PL	0	0	0	0	0	0	1	1	2	2	3	3	4	1	1	0	2	2	2	2	0	1	0	0	27
	TV	72	58	19	24	25	29	55	124	278	415	537	557	342	291	238	204	210	258	269	272	161	122	96	67	4723
	Dimanche VL	69	57	19	24	25	29	55	123	277	415	531	553	341	288	233	203	208	258	268	271	161	121	95	67	4691
	08/06/25 PL	3	1	0	0	0	0	0	1	1	0	6	4	1	3	5	1	2	0	1	1	0	1	1	0	32
MJ	TV	34	23	14	22	44	102	271	518	553	521	513	479	423	427	394	388	433	472	388	322	188	108	95	66	6798
	estimée VL	33	23	14	22	44	100	265	504	546	516	507	473	418	421	390	384	427	465	385	320	188	106	95	66	6711
	PL	1	0	0	0	1	2	6	14	7	5	6	5	5	6	5	4	6	7	3	2	0	1	1	0	87
% PL		1,8%	0,6%	1,3%	0,0%	1,6%	1,7%	2,2%	2,7%	1,3%	1,0%	1,2%	1,1%	1,2%	1,3%	1,2%	1,1%	1,3%	1,5%	0,8%	0,5%	0,1%	1,3%	0,7%	0,3%	1,3%
MJO hors	TV	23	14	12	23	49	129	347	670	650	537	494	465	442	463	427	435	497	525	410	329	190	103	95	61	7386
	09/06 VL	22	14	12	23	48	126	339	650	641	530	487	458	436	456	421	429	490	516	406	327	190	102	95	61	7276
	PL	0	0	0	0	1	3	8	20	10	7	7	6	6	7	5	6	7	10	4	2	0	2	1	0	111
% PL		1,1%	0,0%	2,0%	0,0%	2,0%	1,9%	2,4%	2,9%	1,5%	1,3%	1,4%	1,3%	1,4%	1,6%	1,2%	1,3%	1,4%	1,8%	1,0%	0,5%	0,1%	1,5%	0,8%	0,4%	1,5%

	MOYENNE DE LA PERIODE DE RELEVÉ									
	SENS3	Sens	3	Voie	1	Sect: 0001 / Ind: 00 / Count: 0489	du 03/06/2025 00:00 au 10/06/2025 00:00			Mode 3 / Seq = 60mn
		CA03 - Gardanne - Bd Paul Cézanne								

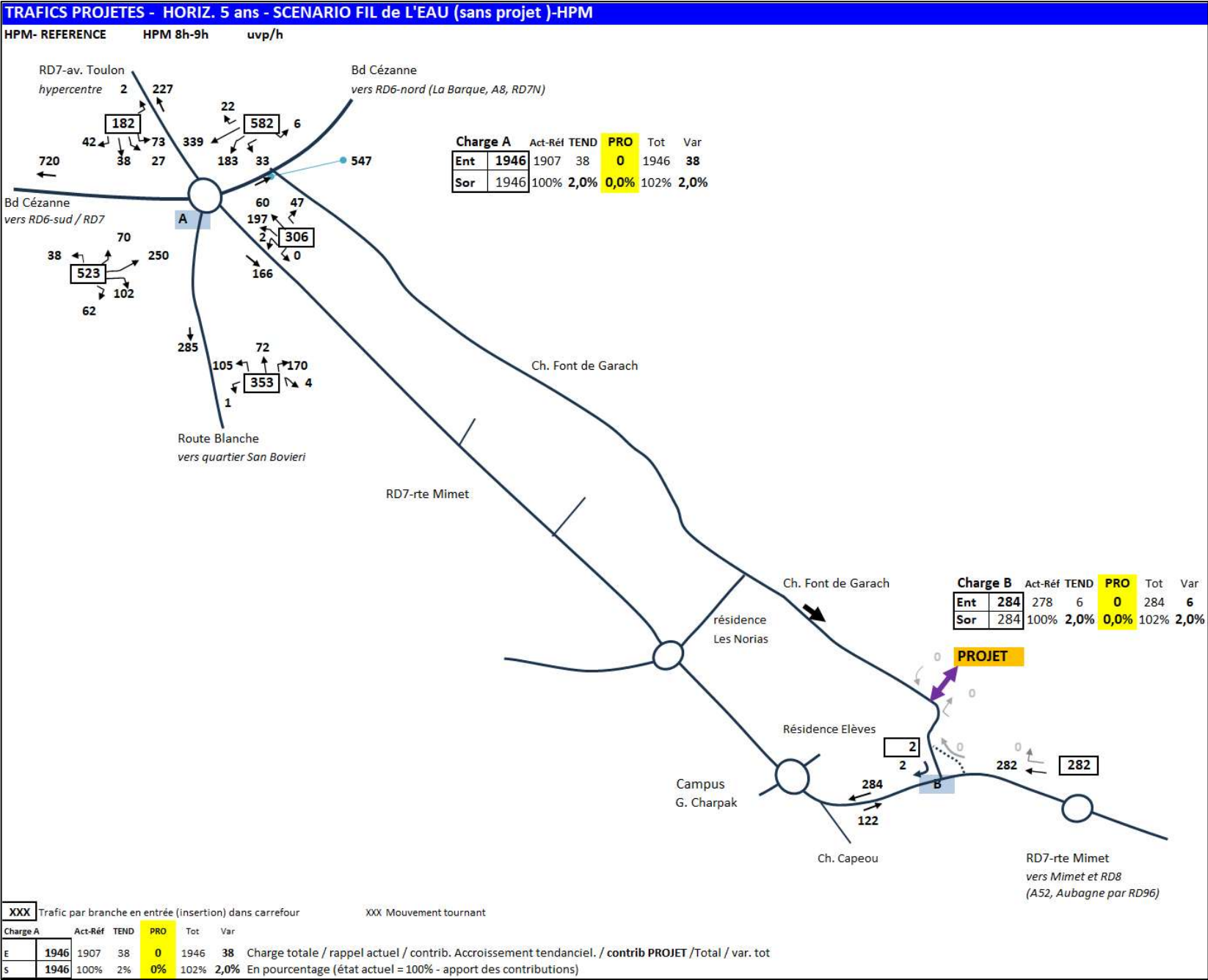
		0h00 1h00	1h00 2h00	2h00 3h00	3h00 4h00	4h00 5h00	5h00 6h00	6h00 7h00	7h00 8h00	8h00 9h00	9h00 10h00	10h00 11h00	11h00 12h00	12h00 13h00	13h00 14h00	14h00 15h00	15h00 16h00	16h00 17h00	17h00 18h00	18h00 19h00	19h00 20h00	20h00 21h00	21h00 22h00	22h00 23h00	23h00 0h00	Total /j
FERIE	TV	114	47	33	33	33	64	169	299	405	598	728	808	650	540	597	605	658	803	773	628	451	284	186	109	9615
Lundi	VL	114	47	33	33	33	63	169	295	400	592	723	804	643	535	595	602	652	800	769	624	449	281	186	108	9550
09/06/25	PL	0	0	0	0	0	1	0	4	5	6	5	4	7	5	2	3	6	3	4	4	2	3	0	1	65
	TV	59	28	20	32	70	183	505	1034	1172	983	918	879	882	804	908	901	927	1226	1013	936	511	298	256	154	14699
Mardi	VL	59	28	17	31	68	179	489	1003	1151	968	903	864	870	786	889	885	907	1200	990	926	507	296	255	151	14422
03/06/25	PL	0	0	3	1	2	4	16	31	21	15	15	15	12	18	19	16	20	26	23	10	4	2	1	3	277
	TV	87	35	27	39	67	173	465	961	1134	1022	966	1014	1001	1048	936	938	1070	1187	1117	833	529	321	206	127	15303
Mercredi	VL	86	35	26	39	66	170	446	927	1109	1003	948	991	975	1023	924	925	1054	1170	1108	824	525	318	204	125	15021
04/06/25	PL	1	0	1	0	1	3	19	34	25	19	18	23	26	25	12	13	16	17	9	9	4	3	2	2	282
	TV	83	37	38	37	80	181	479	994	1185	937	894	909	878	922	818	924	1030	1176	984	855	520	292	251	188	14692
Jeudi	VL	83	37	37	37	77	173	466	963	1164	903	873	886	854	911	802	907	1009	1155	971	851	518	290	251	187	14405
05/06/25	PL	0	0	1	0	3	8	13	31	21	34	21	23	24	11	16	17	21	21	13	4	2	2	0	1	287
	TV	82	53	35	33	67	176	514	1199	1107	1174	1149	1135	1110	1088	967	981	1069	1197	995	953	518	314	259	272	16447
Vendredi	VL	82	53	34	32	66	172	499	1160	1085	1154	1123	1118	1101	1076	950	963	1049	1169	985	945	516	309	258	271	16170
06/06/25	PL	0	0	1	1	1	4	15	39	22	20	26	17	9	12	17	18	20	28	10	8	2	5	1	1	277
	TV	202	119	59	38	65	65	168	275	550	915	1092	993	895	759	761	717	763	908	887	791	510	279	257	246	12314
Samedi	VL	202	119	58	38	65	64	164	270	542	903	1084	984	886	753	756	713	753	898	880	785	507	278	257	245	12204
07/06/25	PL	0	0	1	0	0	1	4	5	8	12	8	9	9	6	5	4	10	10	7	6	3	1	0	1	110
	TV	203	158	53	48	43	60	162	262	485	801	1032	1068	805	566	517	422	480	569	652	623	402	300	253	173	10137
Dimanche	VL	200	156	53	48	43	59	160	260	483	800	1025	1058	803	560	510	420	478	566	648	620	399	298	252	172	10071
08/06/25	PL	3	2	0	0	0	1	2	2	2	1	7	10	2	6	7	2	2	3	4	3	3	2	1	1	66
MJ	TV	113	67	37	37	66	145	398	825	969	980	1005	997	934	879	831	831	909	1066	954	841	501	301	246	192	14125
estimée	VL	113	67	36	37	65	142	386	799	952	963	988	981	920	865	817	819	894	1047	942	834	498	299	246	191	13900
	PL	1	0	1	0	1	4	12	25	17	18	16	17	14	14	13	12	15	18	11	7	3	3	1	2	226
% PL		0,5%	0,4%	3,2%	1,0%	1,9%	2,5%	3,0%	3,0%	1,8%	1,8%	1,6%	1,7%	1,5%	1,5%	1,6%	1,5%	1,7%	1,7%	1,2%	0,8%	0,6%	0,9%	0,3%	0,8%	1,6%
MJO hors	TV	78	38	30	35	71	178	491	1047	1150	1029	982	984	968	966	907	936	1024	1197	1027	894	520	306	243	185	15285
09/06	VL	78	38	29	35	69	174	475	1013	1127	1007	962	965	950	949	891	920	1005	1174	1014	887	517	303	242	184	15005
	PL	0	0	2	1	2	5	16	34	22	22	20	20	18	17	16	16	19	23	14	8	3	3	1	2	281
% PL		0,3%	0,0%	5,0%	1,4%	2,5%	2,7%	3,2%	3,2%	1,9%	2,1%	2,0%	2,0%	1,8%	1,7%	1,8%	1,7%	1,9%	1,9%	1,3%	0,9%	0,6%	1,0%	0,4%	0,9%	1,8%

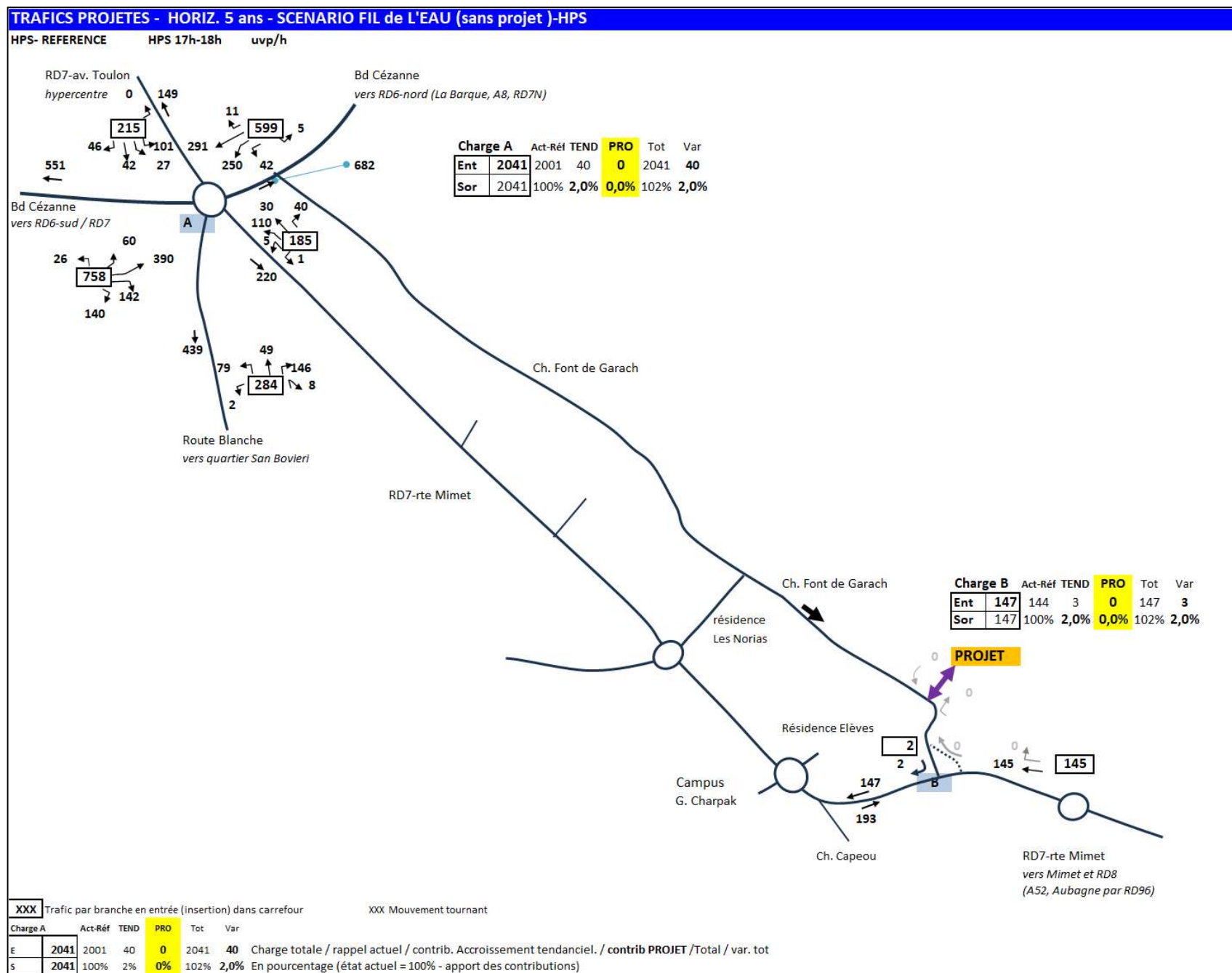
ANNEXE 2

Carrefours giratoire A

Résultats détaillés des évaluations du niveau de service sous GIRABASE

- **A l'heure de pointe du matin/ soir**
 - **Comptages recalés = Etat actuel de référence**
 - **Scénario Fil de l'eau** (sans projet immobilier, accroissement tendanciel uniquement)
Cf. figures pages suivantes
 - **Scénario avec projet**





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

A-RD7 rte Mimet - Bd Cézanne - rte Blanche-av. Toulon
GARDANNE
Péri Urbain

20/06/2025

<

Période HPM Comptages 2025

Trafic Piétons

1	2	3	4	5
30	30	30	30	30

Trafic Véhicules en UVP

	1	2	3	4	5	Total Entrant
1	6	22	332	179	32	571
2	72	2	41	37	26	178
3	245	69	37	61	100	512
4	167	71	103	1	4	346
5	46	59	193	2	0	300
Total Sortant	536	223	706	280	162	1907

Remarques sur la période

Néant

Résultats

	Réserve de Capacité		Longueur de Stockage		Temps d'Attente	
	en uvp/h	en %	moyenne	maximale	moyen	total
Bd Cézanne-EST	352	38%	1vh	5vh	6s	0,9h
Av. Toulon (Nord)	516	74%	0vh	3vh	4s	0,2h
Bd Cézanne-OUEST	524	51%	0vh	3vh	3s	0,5h
Route Blanche	450	57%	0vh	3vh	5s	0,5h
RD7-Route de Mimet	362	56%	1vh	4vh	6s	0,5h

Conseils

Branche Bd Cézanne-EST

Branche Av. Toulon (Nord)

Branche Bd Cézanne-OUEST

Branche Route Blanche

Branche RD7-Route de Mimet

Branche RD7-Route de Mimet

Période HPM REF PROJET +5 ans

Trafic Piétons

1	2	3	4	5
30	30	30	30	30

Trafic Véhicules en UVP

	1	2	3	4	5	Total Entrant
1	6	22	339	183	37	587
2	73	2	42	38	30	185
3	250	70	38	62	117	537
4	170	72	105	1	5	353
5	62	79	258	3	0	402
Total Sortant	561	245	782	287	189	2064

Remarques sur la période

Néant

Résultats

	Réserve de Capacité		Longueur de Stockage		Temps d'Attente	
	en uvp/h	en %	moyenne	maximale	moyen	total
Bd Cézanne-EST	249	30%	1vh	6vh	9s	1,4h
Av. Toulon (Nord)	451	71%	0vh	3vh	5s	0,3h
Bd Cézanne-OUEST	477	47%	1vh	4vh	4s	0,6h
Route Blanche	415	54%	1vh	4vh	5s	0,5h
RD7-Route de Mimet	265	40%	1vh	5vh	9s	1,0h

Conseils

Branche Bd Cézanne-EST

Branche Av. Toulon (Nord)

Branche Bd Cézanne-OUEST

Branche Route Blanche

Branche RD7-Route de Mimet

Période HPS Comptages 2025

Trafic Piétons

1	2	3	4	5
30	30	30	30	30

Trafic Véhicules en UVP

	1	2	3	4	5	Total Entrant
1	5	11	285	245	41	587
2	99	0	45	41	26	211
3	382	58	25	138	140	743
4	143	48	78	2	8	279
5	39	29	108	5	1	182
Total Sortant	668	146	541	431	216	2002

Remarques sur la période

Néant

Résultats

	Réserve de Capacité		Longueur de Stockage		Temps d'Attente	
	en uvp/h	en %	moyenne	maximale	moyen	total
Bd Cézanne-EST	530	47%	1vh	4vh	3s	0,5h
Av. Toulon (Nord)	558	73%	0vh	3vh	4s	0,2h
Bd Cézanne-OUEST	185	20%	2vh	9vh	11s	2,3h
Route Blanche	361	56%	1vh	4vh	7s	0,5h
RD7-Route de Mimet	447	71%	0vh	3vh	5s	0,3h

Conseils

Branche Bd Cézanne-EST

Branche Av. Toulon (Nord)

Branche Bd Cézanne-OUEST

Branche Route Blanche

Branche RD7-Route de Mimet

Période HPS REF 2025 (état actuel)

Trafic Piétons

1	2	3	4	5
30	30	30	30	30

Trafic Véhicules en UVP

	1	2	3	4	5	Total Entrant
1	5	11	285	245	41	587
2	99	0	45	41	26	211
3	382	58	25	138	140	743
4	143	48	78	2	8	279
5	39	29	108	5	1	182
Total Sortant	668	146	541	431	216	2002

Remarques sur la période

Néant

Résultats

	Réserve de Capacité		Longueur de Stockage		Temps d'Attente	
	en uvp/h	en %	moyenne	maximale	moyen	total
Bd Cézanne-EST	530	47%	1vh	4vh	3s	0,5h
Av. Toulon (Nord)	558	73%	0vh	3vh	4s	0,2h
Bd Cézanne-OUEST	185	20%	2vh	9vh	11s	2,3h
Route Blanche	361	56%	1vh	4vh	7s	0,5h
RD7-Route de Mimet	447	71%	0vh	3vh	5s	0,3h

Conseils

Branche Bd Cézanne-EST

Branche Av. Toulon (Nord)

Branche Bd Cézanne-OUEST

Branche Route Blanche

Branche RD7-Route de Mimet

Période HPS REF FIL EAU +5 ans

Trafic Piétons

1	2	3	4	5
30	30	30	30	30

Trafic Véhicules en UVP

	1	2	3	4	5	Total Entrant
1	5	11	291	250	42	599
2	101	0	46	42	27	216
3	390	60	26	140	142	758
4	146	49	79	2	8	284
5	40	30	110	5	1	186
Total Sortant	682	150	552	439	220	2043

Remarques sur la période

Néant

Résultats

	Réserve de Capacité		Longueur de Stockage		Temps d'Attente	
	en uvp/h	en %	moyenne	maximale	moyen	total
Bd Cézanne-EST	508	46%	1vh	4vh	3s	0,6h
Av. Toulon (Nord)	541	71%	0vh	3vh	4s	0,2h
Bd Cézanne-OUEST	160	17%	3vh	10vh	13s	2,7h
Route Blanche	344	55%	1vh	4vh	7s	0,6h
RD7-Route de Mimet	431	70%	0vh	3vh	6s	0,3h

Conseils

Branche Bd Cézanne-EST

Branche Av. Toulon (Nord)

Branche Bd Cézanne-OUEST

Branche Route Blanche

Branche RD7-Route de Mimet

Période HPS REF PROJET +5 ans

Trafic Piétons

1	2	3	4	5
30	30	30	30	30

Trafic Véhicules en UVP

	1	2	3	4	5	Total Entrant
1	5	11	291	250	54	611
2	101	0	46	42	34	223
3	390	60	26	140	183	799
4	146	49	79	2	11	287
5	46	34	126	6	1	213
Total Sortant	688	154	568	440	283	2133

Remarques sur la période

Néant

Résultats

	Réserve de Capacité		Longueur de Stockage		Temps d'Attente	
	en uvp/h	en %	moyenne	maximale	moyen	total
Bd Cézanne-EST	469	43%	1vh	4vh	4s	0,6h
Av. Toulon (Nord)	512	70%	0vh	3vh	4s	0,3h
Bd Cézanne-OUEST	98	11%	5vh	16vh	22s	4,8h
Route Blanche	304	51%	1vh	4vh	8s	0,7h
RD7-Route de Mimet	394	65%	0vh	3vh	6s	0,4h

Conseils

Branche Bd Cézanne-EST

Branche Av. Toulon (Nord)

Branche Bd Cézanne-OUEST

Attention, la réserve de capacité est faible ; vous pouvez :
- élargir l'entrée à 2 voies, mais attention au traitement des traversées piétonnes

Branche Route Blanche

Branche RD7-Route de Mimet

Branche Bd Cézanne-EST

Périodes de trafic	Réserve de Capacité		Longueur de Stockage		Temps d'Attente	
	en uvp/h	en %	moyenne	maximale	moyen	total
HPM Comptages 2025	352	38%	1vh	5vh	6s	0,9h
HPM REF 2025 (état actuel)	352	38%	1vh	5vh	6s	0,9h
HPM REF FIL EAU +5 ans	329	36%	1vh	5vh	6s	1,0h
HPM REF PROJET +5 ans	249	30%	1vh	6vh	9s	1,4h
HPS Comptages 2025	530	47%	1vh	4vh	3s	0,5h
HPS REF 2025 (état actuel)	530	47%	1vh	4vh	3s	0,5h
HPS REF FIL EAU +5 ans	508	46%	1vh	4vh	3s	0,6h
HPS REF PROJET +5 ans	469	43%	1vh	4vh	4s	0,6h

Branche Av. Toulon (Nord)

Périodes de trafic	Réserve de Capacité		Longueur de Stockage		Temps d'Attente	
	en uvp/h	en %	moyenne	maximale	moyen	total
HPM Comptages 2025	516	74%	0vh	3vh	4s	0,2h
HPM REF 2025 (état actuel)	516	74%	0vh	3vh	4s	0,2h
HPM REF FIL EAU +5 ans	499	73%	0vh	3vh	5s	0,2h
HPM REF PROJET +5 ans	451	71%	0vh	3vh	5s	0,3h
HPS Comptages 2025	558	73%	0vh	3vh	4s	0,2h
HPS REF 2025 (état actuel)	558	73%	0vh	3vh	4s	0,2h
HPS REF FIL EAU +5 ans	541	71%	0vh	3vh	4s	0,2h
HPS REF PROJET +5 ans	512	70%	0vh	3vh	4s	0,3h

Branche Bd Cézanne-OUEST

Périodes de trafic	Réserve de Capacité		Longueur de Stockage		Temps d'Attente	
	en uvp/h	en %	moyenne	maximale	moyen	total
HPM Comptages 2025	524	51%	0vh	3vh	3s	0,5h
HPM REF 2025 (état actuel)	524	51%	0vh	3vh	3s	0,5h
HPM REF FIL EAU +5 ans	503	49%	1vh	4vh	4s	0,5h
HPM REF PROJET +5 ans	477	47%	1vh	4vh	4s	0,6h
HPS Comptages 2025	185	20%	2vh	9vh	11s	2,3h
HPS REF 2025 (état actuel)	185	20%	2vh	9vh	11s	2,3h
HPS REF FIL EAU +5 ans	160	17%	3vh	10vh	13s	2,7h
HPS REF PROJET +5 ans	98	11%	5vh	16vh	22s	4,8h

Branche Route Blanche

Périodes de trafic	Réserve de Capacité		Longueur de Stockage		Temps d'Attente	
	en uvp/h	en %	moyenne	maximale	moyen	total
HPM Comptages 2025	450	57%	0vh	3vh	5s	0,5h
HPM REF 2025 (état actuel)	450	57%	0vh	3vh	5s	0,5h
HPM REF FIL EAU +5 ans	434	55%	0vh	3vh	5s	0,5h
HPM REF PROJET +5 ans	415	54%	1vh	4vh	5s	0,5h
HPS Comptages 2025	361	56%	1vh	4vh	7s	0,5h
HPS REF 2025 (état actuel)	361	56%	1vh	4vh	7s	0,5h
HPS REF FIL EAU +5 ans	344	55%	1vh	4vh	7s	0,6h
HPS REF PROJET +5 ans	304	51%	1vh	4vh	8s	0,7h

Branche RD7-Route de Mimet

Périodes de trafic	Réserve de Capacité		Longueur de Stockage		Temps d'Attente	
	en uvp/h	en %	moyenne	maximale	moyen	total
HPM Comptages 2025	382	56%	1vh	4vh	6s	0,5h
HPM REF 2025 (état actuel)	382	56%	1vh	4vh	6s	0,5h
HPM REF FIL EAU +5 ans	366	54%	1vh	4vh	6s	0,6h
HPM REF PROJET +5 ans	265	40%	1vh	5vh	9s	1,0h
HPS Comptages 2025	447	71%	0vh	3vh	5s	0,3h
HPS REF 2025 (état actuel)	447	71%	0vh	3vh	5s	0,3h
HPS REF FIL EAU +5 ans	431	70%	0vh	3vh	6s	0,3h
HPS REF PROJET +5 ans	394	65%	0vh	3vh	6s	0,4h