

## Demande d'examen au cas par cas préalable à la réalisation éventuelle d'une évaluation environnementale

**Article R. 122-3 du code de l'environnement**

*Ce formulaire sera publié sur le site Internet de l'autorité environnementale  
Avant de remplir cette demande, lire attentivement la notice explicative*

### Cadre réservé à l'autorité environnementale

Date de réception :

Dossier complet le :

N° d'enregistrement :

#### 1. Intitulé du projet

Projet de plate-forme logistique de la société GEMFI sur la ZAC du Tertre de Montereau à Montereau sur le Jard (77 950)

#### 2. Identification du (ou des) maître(s) d'ouvrage ou du (ou des) pétitionnaire(s)

##### 2.1 Personne physique

Nom

Prénom

##### 2.2 Personne morale

Dénomination ou raison sociale

GEMFI

Nom, prénom et qualité de la personne  
habilitée à représenter la personne morale

Monsieur HORBETTE Laurent, Directeur Général

RCS / SIRET

3	3	9	7	5	3	7	2	5	0	0	0	3	7
---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---

Forme juridique

Société par Actions Simplifiée

*Joignez à votre demande l'annexe obligatoire n°1*

#### 3. Catégorie(s) applicable(s) du tableau des seuils et critères annexé à l'article R. 122-2 du code de l'environnement et dimensionnement correspondant du projet

N° de catégorie et sous-catégorie	Caractéristiques du projet au regard des seuils et critères de la catégorie <i>(Préciser les éventuelles rubriques issues d'autres nomenclatures (ICPE, IOTA, etc.))</i>
1. Installations classées pour la protection de l'environnement a) Autres ICPE soumises à autorisation.	Le projet consiste en la réalisation d'un bâtiment à usage d'entrepôt et de bureaux d'une surface plancher totale de 140 500 m <sup>2</sup> . L'entrepôt sera classé sous le régime de l'autorisation au titre de la rubrique 1510. L'établissement sera également déclaré au titre des rubriques 1185-2, 2910 et 2925. Il sera non soumis pour les rubriques 4510, 4511, 4441, 1450, 4320, 4321, 4330, 4331, 1436 et 4734.
39. Travaux, constructions et opérations d'aménagement a) Travaux et constructions qui créent une sdp >10 000 m <sup>2</sup>	

#### 4. Caractéristiques générales du projet

*Doivent être annexées au présent formulaire les pièces énoncées à la rubrique 8.1 du formulaire*

##### 4.1 Nature du projet, y compris les éventuels travaux de démolition

Le projet consiste en la réalisation d'un bâtiment d'activités logistiques et de distribution moderne d'une surface plancher totale de 140 500 m<sup>2</sup> dont 12 800 m<sup>2</sup> de bureaux d'accompagnement et locaux sociaux. Les activités exercées dans ce bâtiment seront essentiellement des opérations de stockage de marchandises, de tri, d'acheminement et de préparation/expédition de commandes.

Le bâtiment sera implanté sur un terrain d'une superficie de 204 020 m<sup>2</sup> sur partie des parcelles cadastrales section ZQ n°19 et 24 et section A n°579, 594, 607 et 608. Ces parcelles situées dans l'emprise de la ZAC du Tertre de Montereau sont aujourd'hui aménagées.

Les dimensions du bâtiment seront : - longueur : 433 m

(hors locaux techniques) - largeur : 242 m

Doté de deux niveaux de planchers logistiques, ce bâtiment hautement mécanisé exploitera verticalement l'espace (hauteur libre de 15,5 mètres au point le plus hauteur pour un acrotère à 19,06 mètres afin de permettre une emprise au sol la plus compacte possible, pour une consommation foncière optimisée et limitée.

## 4.2 Objectifs du projet

Cet établissement est destiné à accueillir une activité d'entreposage et de logistique s'appliquant principalement à des produits textiles (vêtements, sacs, accessoires et chaussures) ne présentant pas d'autres risques que leur combustibilité. Il est également prévu en faibles quantités le stockage de produits d'hygiène et de beauté classables sous les rubriques 4510, 4511, 4441, 4320, 4321, 4330, 4331 et 1436, sous les seuils de la déclaration.

L'établissement sera divisé en douze cellules :

- Quatre cellules destinées au stockage dense de marchandises : Picktowers 1A, 1B et 4A et Shuttle 4B (stockage automatisé)
- Deux cellules en RDC dédiées à la réception de marchandises : cellules N02B et N03B
- Une cellule en R+1 : cellule N12B (située au-dessus de la cellule N02B) équipée d'un convoyeur dédié aux réceptions.
- Deux cellules en RDC dédiées à l'emballage et à l'expédition des colis préparés : cellules N02A et N03A.
- Deux cellules en R+1 : cellules N12A et N13A (situées au-dessus de N02A et N03A) dédiées aux systèmes de convoyeurs

D'une manière générale, les différentes étapes de l'activité logistique qui sera exercée sur le site sont :

- la réception des produits avec un approvisionnement par poids lourds puis un tri des produits entrants
- le stockage de produits dans les quatre cellules de stockage,
- la préparation des commandes,
- l'expédition des produits par poids lourds.

## 4.3 Décrivez sommairement le projet

### 4.3.1 dans sa phase travaux

Compte tenu de l'altimétrie et de la pente du terrain et de l'altimétrie prévue pour le bâtiment des terrassements en déblai/remblai sont prévus.

Des remblais/remblais seront équilibrés sur la parcelle. Les fondations seront dimensionnées suivant les caractéristiques techniques du sol telles que décrites dans l'étude géotechnique qui sera réalisée et que le projet prendra en compte au stade de la conception.

Le chantier durera environ 19 mois. Il comptera les phases suivantes :

- préparation du terrain
- construction du bâtiment,
- aménagement des parkings, voiries et réseaux
- aménagement des espaces verts,
- aménagement du processus interne (convoyeurs, picktowers, etc...).

L'ensemble du chantier respectera des consignes environnementales strictes dans le cadre du label BREEAM Excellent.

### 4.3.2 dans sa phase d'exploitation

Le bâtiment est destiné à un usage de stockage, d'expédition, d'activités et de bureaux.

Les activités exercées dans ce bâtiment seront essentiellement des opérations de stockage de marchandises, de tri, d'acheminement et de préparation/expédition de commandes.

L'activité de l'établissement nécessitera le travail de plusieurs équipes chargées de la réception et du contrôle des marchandises, du stockage, de la préparation des commandes, du contrôle de la préparation des commandes et de l'expédition.

Le personnel sera composé essentiellement de préparateurs de commandes, personnel de maintenance et d'encadrement.

Deux cellules en RDC (cellules N0 2B et 3B) et une cellule en R+1 (cellule N1 2B) au-dessus de la cellule N0 2B seront dédiées à la réception des marchandises.

Les marchandises réceptionnées dans les cellules trois cellules précitées seront convoyées mécaniquement dans les 4 cellules de stockage de l'établissement (cellules 1A, 1B, 4A et 4B) .

Dans les cellules 1A, 1B et 4A, le stockage sera organisé dans des picktowers de 5 niveaux (R+4) qui seront implantées sur 85% de la surface des cellules. La hauteur libre dans ces cellules sera de 15,5 mètres au point le plus haut. La cellule 4B sera divisée en deux espaces distincts : -Un système de stockage automatisé de bacs sans présence humaine sur 25 niveaux, - Des postes de travail sur deux niveaux (RDC et R+1) pour la préparation des commandes.

Enfin, deux cellules en RDC (cellules N02A et N03A) et deux cellules en R+1 (cellules N12A et N13A) seront dédiées à l'expédition des marchandises. Les deux cellules N02A et N03A seront alimentées en marchandises par le convoyeur automatisé implanté en R+1 dans les cellules N12A et N13A et par les convoyeurs provenant des cellules de stockage 1A, 1B, 4A et 4B (picktowers et shuttle). Il est prévu la création de 2 000 emplois équivalents temps plein (hors période de pic) répartis en présentiel en deux équipes de 600 personnes dans l'entrepôt (matin et après-midi) et 250 personnes dans les bureaux et la maintenance.

**4.4 A quelle(s) procédure(s) administrative(s) d'autorisation le projet a-t-il été ou sera-t-il soumis ?**

La décision de l'autorité environnementale devra être jointe au(x) dossier(s) d'autorisation(s).

Ce projet va faire l'objet d'une demande de permis de construire et d'une demande d'autorisation environnementale au titre de la législation ICPE.

**4.5 Dimensions et caractéristiques du projet et superficie globale de l'opération - préciser les unités de mesure utilisées**

Grandeurs caractéristiques	Valeur(s)
Tableau des surfaces plancher (compris les locaux techniques): - Entrepôt : 127 200 m <sup>2</sup> - Locaux techniques : 500 m <sup>2</sup> - Bureaux/locaux sociaux : 12 800 m <sup>2</sup> TOTAL SDP = 140 500 m <sup>2</sup>	Les dimensions du bâtiment seront : Longueur = 433 mètres / largeur = 242 mètres

**4.6 Localisation du projet**

Adresse et commune(s)  
d'implantation

ZAC du Tertre de Montereau  
77 950 Montereau-sur-le-Jard

Coordonnées géographiques<sup>1</sup>

Long. 48° 35' 38" N Lat. 02° 40' 00" E

Pour les catégories 5° a), 6° a), b) et c), 7° a), b) 9° a), b), c), d), 10°, 11° a) b), 12°, 13°, 22°, 32°, 34°, 38° ; 43° a), b) de l'annexe à l'article R. 122-2 du code de l'environnement :

Point de départ :

Long. \_\_\_° \_\_\_' \_\_\_" Lat. \_\_\_° \_\_\_' \_\_\_"

Point d'arrivée :

Long. \_\_\_° \_\_\_' \_\_\_" Lat. \_\_\_° \_\_\_' \_\_\_"

Communes traversées :

Joignez à votre demande les annexes n° 2 à 6

4.7 S'agit-il d'une modification/extension d'une installation ou d'un ouvrage existant ?

Oui

Non

4.7.1 Si oui, cette installation ou cet ouvrage a-t-il fait l'objet d'une évaluation environnementale ?

Oui

Non

4.7.2 Si oui, décrivez sommairement les différentes composantes de votre projet et indiquez à quelle date il a été autorisé ?

[Empty box for description of project components and authorization date]

<sup>1</sup> Pour l'outre-mer, voir notice explicative

## 5. Sensibilité environnementale de la zone d'implantation envisagée

Afin de réunir les informations nécessaires pour remplir le tableau ci-dessous, vous pouvez vous rapprocher des services instructeurs, et vous référer notamment à l'outil de cartographie interactive CARMEN, disponible sur le site de chaque direction régionale.

Le site Internet du ministère en charge de l'environnement vous propose, dans la rubrique concernant la demande de cas par cas, la liste des sites internet où trouver les données environnementales par région utiles pour remplir le formulaire.

Le projet se situe-t-il :	Oui	Non	Lequel/Laquelle ?
Dans une zone naturelle d'intérêt écologique, faunistique et floristique de type I ou II (ZNIEFF) ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Le terrain d'assiette du projet n'est pas situé dans une ZNIEFF. Les ZNIEFF les plus proches sont la ZNIEFF de type 2 n°110020145 : Bois de Bréviande, située à environ 5 km au Sud-ouest du terrain et la ZNIEFF de type 2 n°110020146 : Forêt de Rougeau, située à environ 7,4 km à l'Ouest du terrain.
En zone de montagne ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Le site n'est pas situé dans une zone montagneuse.
Dans une zone couverte par un arrêté de protection de biotope ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Il n'y a aucun arrêté préfectoral de protection de Biotope dans le périmètre d'étude. La zone couverte par un arrêté de protection de biotope la plus proche du site est le Marais De Fontenay-Le-Vicomte situé à 18 kilomètres au Sud-Ouest du site.
Sur le territoire d'une commune littorale ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Le site n'est pas situé sur le territoire d'une commune littorale.
Dans un parc national, un parc naturel marin, une réserve naturelle (nationale ou régionale), une zone de conservation halieutique ou un parc naturel régional ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Le site est situé à environ 11 kilomètres au Nord du Parc Naturel Régional du Gâtinais français.
Sur un territoire couvert par un plan de prévention du bruit, arrêté ou le cas échéant, en cours d'élaboration ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Le département de la Seine-et-Marne dispose d'un PPBE dont les 2ème et 3ème échéances ont été approuvées le 25/11/2019. Le terrain d'assiette du projet n'est pas située dans une zone impactée par les infrastructures routières de l'Etat visées par le PPBE.
Dans un bien inscrit au patrimoine mondial ou sa zone tampon, un monument historique ou ses abords ou un site patrimonial remarquable ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Le terrain d'assiette du présent projet ne se situe pas dans un périmètre de protection de l'UNESCO. La commune de Montereau-sur-le-Jard comporte trois monuments inscrits à l'inventaire des Monuments Historiques (source : Base Mérimée). Le terrain d'assiette du projet GEMFI est situé au delà des périmètres de protection de 500 mètres de ces monuments historiques.
Dans une zone humide ayant fait l'objet d'une délimitation ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Une campagne de terrain a été réalisée sur le site le 29 avril 2015 par la société ALISEA dans le but de déterminer la présence éventuelle de zones humides. Le sol ne présente pas de traits d'hydromorphie et ne peut être considéré comme déterminant de zone humide. L'analyse des habitats et de la flore aboutie aux mêmes conclusions. Le site n'est donc pas situé sur une zone humide.

Dans une commune couverte par un plan de prévention des risques naturels prévisibles (PPRN) ou par un plan de prévention des risques technologiques (PPRT) ? Si oui, est-il prescrit ou approuvé ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	La commune de Montereau-sur-le-Jard n'est concernée par aucun PPRN ni aucun PPRT.
Dans un site ou sur des sols pollués ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	La commune de Montereau-sur-le-Jard compte 5 sites industriels abandonnés ou non susceptibles d'avoir laissé des installations ou des sols pollués. Aucun site BASIAS n'est recensé sur le site d'étude. Ainsi aucune activité polluante ou potentiellement polluante n'a été recensée au niveau du terrain d'assiette du projet GEMFI. Il existait une pollution pyrotechnique sur le site qui a été évacuée par l'aménageur.
Dans une zone de répartition des eaux ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
Dans un périmètre de protection rapprochée d'un captage d'eau destiné à la consommation humaine ou d'eau minérale naturelle ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Les captages de la commune de Montereau-sur-le-Jard ne sont plus utilisés pour l'alimentation humaine. En effet, la commune est rattachée au réseau d'eau potable de Melun, dont la ressource en eau provient de l'usine de Livry-sur-Seine via le réservoir de Cherizy. Les seuls captages actifs de la commune appartiennent à Safran Aircraft Engines. Leurs périmètres de protection correspondent au site Safran Aircraft Engines en bordure ouest / nord ouest du terrain d'étude. Le site n'est donc pas situé dans le périmètre de protection rapprochée d'un captage d'eau potable.
Dans un site inscrit ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Le site inscrit le plus proche du terrain d'assiette du projet GEMFI est le site du Ru d'Ancoeuil situé à 5 km au Sud du terrain. Ce site a été inscrit le 14 octobre 1985.
<b>Le projet se situe-t-il, dans ou à proximité :</b>	<b>Oui</b>	<b>Non</b>	<b>Lequel et à quelle distance ?</b>
D'un site Natura 2000 ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Le site Natura 2000 le plus proche du projet est le site NATURA 2000 FR1110795, "Massif de Fontainebleau" situé à environ 10 kilomètres au Sud du terrain GEMFI.
D'un site classé ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Le site classé le plus proche du terrain d'assiette du projet GEMFI est le Domaine de Rubelles situé à 4,7 km au Sud du terrain. Ce site a été classé le 6 novembre 1995.

6. Caractéristiques de l'impact potentiel du projet sur l'environnement et la santé humaine au vu des informations disponibles

6.1 Le projet envisagé est-il **susceptible** d'avoir les incidences notables suivantes ?

Veillez compléter le tableau suivant :

Incidences potentielles	Oui	Non	De quelle nature ? De quelle importance ?
			Appréciez sommairement l'impact potentiel
<b>Ressources</b>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	L'eau utilisée sur le site (eau potable et eau incendie) sera issue du réseau public de distribution d'eau potable de la commune de Montereau-sur-le-Jard. Dans le cadre de son activité logistique, le bâtiment objet du présent CERFA n'utilisera pas d'eau industrielle. L'eau potable sera utilisée uniquement pour les besoins du personnel et pour l'entretien des locaux. La consommation d'eau pour un effectif quotidien cumulé de 1 450 personnes (répartis en deux équipes) prévu sur le site est estimée à 72,5 m3 d'eau potable par jour.
	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Il n'est prévu ni démolition ni évacuation de terres (équilibre déblais/remblais) pendant le chantier.
	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Le chantier de construction nécessitera des apports de matériaux (bâtiment, voiries, parkings, réseaux, etc...).
<b>Milieu naturel</b>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Globalement, le site est peu favorable à la biodiversité, en raison de l'activité précédemment d'usage agricole. Les milieux sont homogènes, et l'utilisation de produits chimiques liée à l'exploitation agricole limite la richesse faunistique et floristique. Seules quelques zones herbacées et buissonnantes, en périphérie des cultures, offrent un habitat plus favorable à la biodiversité. La zone d'étude est peu favorable à la présence de la faune : - Absence de boisements utilisés par les chiroptères pour le gîte et leurs lisières pour la chasse. - Absence de haies et lisières fréquentées par les reptiles. - Absence de points d'eau nécessaires à la reproduction des amphibiens.
	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Le site Natura 2000 le plus proche du projet est le site NATURA 2000 FR1110795, "Massif de Fontainebleau" situé à environ 10 kilomètres au Sud du terrain GEMFI. La distance et l'absence de corridor écologique rendent difficile toute communication entre le terrain d'assiette du projet et la zone Natura 2000.

	Est-il susceptible d'avoir des incidences sur les autres zones à sensibilité particulière énumérées au 5.2 du présent formulaire ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	Engendre-t-il la consommation d'espaces naturels, agricoles, forestiers, maritimes ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Le terrain aménagé d'assiette du projet GEMFI est implanté en ZAC. L'impact de la consommation de terres agricoles a été étudiée en amont du projet de la société GEMFI, dans l'étude d'impact de création de la ZAC du Tertre de Montereau.
<b>Risques</b>	Est-il concerné par des risques technologiques ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	La commune de Montereau-sur-le-Jard n'est concernée par aucun PPRT. Le site ne se situe ni dans un périmètre SEVESO seuil haut, ni dans un périmètre de risque technologique. Les établissements voisins les plus proches du site (usine SAFRAN AIRCRAFT ENGINES et plateforme colis LA POSTE) ne présentent pas de dangers pour les personnes ni pour les biens. Ils ne présentent donc pas de danger pour l'établissement objet du présent CERFA.
	Est-il concerné par des risques naturels ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	La commune de Montereau-sur-le-Jard n'est concernée par aucun PPRN. Le site n'est pas concerné par le risque d'inondation par débordement du Ru du Jard. Il est situé dans une zone à sensibilité faible concernant le risque de remontée de nappe. La commune de Montereau-sur-le-Jard est classée en zone de sismicité très faible (zone 1). Concernant la foudre, le bâtiment sera équipé d'une installation de protection contre les effets directs et indirects de la foudre.
	Engendre-t-il des risques sanitaires ? Est-il concerné par des risques sanitaires ?	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/>	
<b>Nuisances</b>	Engendre-t-il des déplacements/des trafics	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Il est prévu la création de 2 000 emplois à temps plein se répartissant comme suit : 1,700 collaborateurs pour la partie Plateforme/Activité, 150 profils administratifs (environ 100 dans les bureaux et 50 pour la Plateforme/Activité) et 200 collaborateurs pour les services et la maintenance. Le trafic PL sera de 150 camions/jour et 100 camionnettes/jour environ. En période de pic d'activité (8 semaines dans l'année) le trafic PL sera de 180 camions/jours environ et de 120 camionnettes/jour environ.
	Est-il source de bruit ? Est-il concerné par des nuisances sonores ?	<input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/>	Le trafic des poids lourds et des véhicules légers qui transiteront sur le site objet du présent CERFA sera source de bruit. La vitesse des véhicules sera limitée et les moteurs des poids lourds seront à l'arrêt pendant les phases de chargement/ déchargement.

	<p>Engendre-t-il des odeurs ?</p> <p>Est-il concerné par des nuisances olfactives ?</p>	<input type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/>	<p>Le site est destiné à accueillir une activité de stockage de marchandises combustibles.</p> <p>Seuls des produits emballés seront manipulés, aucun stockage de type vrac ne sera effectué.</p>
	<p>Engendre-t-il des vibrations ?</p> <p>Est-il concerné par des vibrations ?</p>	<input type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/>	<p>Aucun process ni équipement générateur de vibrations ne sont prévus sur le site.</p>
	<p>Engendre-t-il des émissions lumineuses ?</p> <p>Est-il concerné par des émissions lumineuses ?</p>	<input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/>	<p>Les appareils d'éclairage extérieurs qui seront mis en place sur le site seront capotés afin de ne pas entraîner de pollution lumineuse diffuse. Le site sera conçu de façon à ce que les émissions (inhérentes à la sécurité des personnes) soient concentrées au niveau des cours camions et des parkings. Il s'agira uniquement d'éclairage dirigés vers le sol pour éviter l'halo lumineux.</p>
<b>Emissions</b>	<p>Engendre-t-il des rejets dans l'air ?</p>	<input type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/>	<p>L'établissement ne présentera que peu de risques de pollution atmosphérique.</p> <p>Les seuls rejets atmosphériques seront :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- les échappement des véhicules transitant sur le site,</li> <li>- les gaz de combustion de l'installation de chauffage,</li> </ul>
	<p>Engendre-t-il des rejets liquides ?</p> <p>Si oui, dans quel milieu ?</p>	<input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<p>Dans le cadre de son activité, le bâtiment objet du présent CERFA n'utilisera pas d'eaux industrielles. L'eau potable sera utilisée uniquement pour les besoins du personnel, pour l'entretien des locaux, les installations incendie. Les eaux usées domestiques seront évacuées par le réseau d'assainissement de la ZAC du Tertre de Montereau jusqu'à la station d'épuration des eaux usées dont la construction est prévue par l'aménageur dans le cadre du développement de la ZAC au Nord du rond-point de la RD57.</p>
	<p>Engendre-t-il des effluents ?</p>	<input type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/>	<p>Le projet d'implantation de l'exploitant sur le site s'accompagne d'une imperméabilisation partielle du terrain. Cette imperméabilisation doit être compensée par la création d'un bassin d'orage permettant de ne pas augmenter le débit de pointe du rejet des eaux pluviales en cas d'orage. Dans le cas du projet objet du présent dossier, conformément aux dimensionnements hydrauliques présentées dans l'étude d'impact du dossier d'autorisation environnementale IOTA de la réalisation de la ZAC, les eaux pluviales de l'orage centennal seront infiltrées sur la parcelle.</p>
	<p>Engendre-t-il la production de déchets non dangereux, inertes, dangereux ?</p>	<input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<p>L'activité logistique qui sera mise en oeuvre dans le bâtiment objet du présent CERFA produira essentiellement des déchets d'emballage et d'autres déchets non dangereux qui seront triés, conditionnés et enlevés conformément à la législation en vigueur afin de favoriser leur valorisation. Les déchets seront stockés dans des bennes étanches en extérieur de l'établissement avant leur enlèvement par des sociétés spécialisées.</p>



Patrimoine / Cadre de vie / Population	Est-il susceptible de porter atteinte au patrimoine architectural, culturel, archéologique et paysager ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Le site a fait l'objet d'une étude architecturale spécifique pour une intégration du projet dans un environnement contrasté : à la fois logistique et industriel (insertion entre le site de SAFRAN (et son entrepôt), le centre de tri de la Poste et les infrastructures de Melun-Villaroche, mais aussi agricole et rural). Afin d'intégrer le bâtiment et les voiries dans un écrin végétal pour réduire l'impact visuel depuis le village, le projet inclut des aménagements paysagers constitués de haies bocagères, de bandes boisées, d'arbres en bosquets, d'arbres de haute tiges.
	Engendre-t-il des modifications sur les activités humaines (agriculture, sylviculture, urbanisme, aménagements), notamment l'usage du sol ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Comme indiqué plus avant, le terrain d'assiette du projet GEMFI est implanté dans une ZAC.  L'impact de la consommation de terres agricoles a été étudiée en amont du dossier du projet, dans l'étude d'impact de création de la ZAC du Tertre de Montereau.

**6.2 Les incidences du projet identifiées au 6.1 sont-elles susceptibles d'être cumulées avec d'autres projets existants ou approuvés ?**

Oui  Non  Si oui, décrivez lesquelles :

Les incidences du projet GEMFI objet du présent CERFA vont se cumuler avec les incidences du site SAFRAN AIRCRAFT ENGINES et avec la plateforme colis LA POSTE qui sont déjà implantés sur la ZAC du Tertre de Montereau.

Le cumul de trafic routier a été étudié dans une étude de circulation de la ZAC réalisée par l'aménageur et incluant les projections de trafic du projet. Cette étude de circulation a été versé au dossier de demande d'agrément préfectoral déposé par GEMFI en novembre 2020.

L'agrément préfectoral a été obtenu le 22 Décembre 2020.

**6.3 Les incidences du projet identifiées au 6.1 sont-elles susceptibles d'avoir des effets de nature transfrontière ?**

Oui  Non  Si oui, décrivez lesquels :

**6.4 Description, le cas échéant, des mesures et des caractéristiques du projet destinées à éviter ou réduire les effets négatifs notables du projet sur l'environnement ou la santé humaine (pour plus de précision, il vous est possible de joindre une annexe traitant de ces éléments) :**

Dans le cadre de l'aménagement de la ZAC des mesures d'accompagnement ont été prévues par l'aménageur :

MA1 : Après travaux, mise en place par l'aménageur de la ZAC du Tertre de Montereau d'un plan de gestion écologique des espaces publics (prenant notamment en compte la problématique des espèces exotiques envahissantes par la mise en place d'actions spécifiques de lutte contre celles-ci).

MA2 : Création par l'aménageur de la ZAC de haies champêtres dans les espaces publics.

MA3 : Création par l'aménageur de la ZAC d'un hibernaculum (abri artificiel composé de différents matériaux tels que branches, souches, pierres, parpaing de différentes tailles, et non compactés, stockés sous forme de tas, dans les secteurs bien exposés au soleil) dans espaces publics créés.

Ces aménagements sont pour partie déjà réalisés par l'aménageur et seront terminés avant tout travaux préparatoires et toute activité liée au projet, pour réduire les risques de destruction en phase hivernale.

**7. Auto-évaluation (facultatif)**

Au regard du formulaire rempli, estimez-vous qu'il est nécessaire que votre projet fasse l'objet d'une évaluation environnementale ou qu'il devrait en être dispensé ? Expliquez pourquoi.

Compte tenu du fait que le projet de la société GEMFI s'implante au sein d'une ZAC qui a fait l'objet d'une évaluation environnementale, et les effets cumulés notamment sur le trafic routier ayant été étudiés dans le cadre de la demande d'agrément, et que l'agrément a été accordé à GEMFI par arrêté préfectoral en date du 22/12/2020, nous ne pensons pas qu'il soit nécessaire que ce projet fasse l'objet d'une évaluation environnementale.

**8. Annexes**

**8.1 Annexes obligatoires**

Objet		
1	Document CERFA n°14734 intitulé « informations nominatives relatives au maître d'ouvrage ou pétitionnaire » - <b>non publié</b> ;	<input checked="" type="checkbox"/>
2	Un plan de situation au 1/25 000 ou, à défaut, à une échelle comprise entre 1/16 000 et 1/64 000 (il peut s'agir d'extraits cartographiques du document d'urbanisme s'il existe) ;	<input checked="" type="checkbox"/>
3	Au minimum, 2 photographies datées de la zone d'implantation, avec une localisation cartographique des prises de vue, l'une devant permettre de situer le projet dans l'environnement proche et l'autre de le situer dans le paysage lointain ;	<input checked="" type="checkbox"/>
4	Un plan du projet <u>ou</u> , pour les travaux, ouvrages ou aménagements visés aux catégories 5° a), 6°a), b) et c), 7°a), b), 9°a), b), c), d), 10°, 11°a), b), 12°, 13°, 22°, 32, 38° ; 43° a) et b) de l'annexe à l'article R. 122-2 du code de l'environnement un projet de tracé ou une enveloppe de tracé ;	<input checked="" type="checkbox"/>
5	Sauf pour les travaux, ouvrages ou aménagements visés aux 5° a), 6°a), b) et c), 7° a), b), 9°a), b), c), d), 10°, 11°a), b), 12°, 13°, 22°, 32, 38° ; 43° a) et b) de l'annexe à l'article R. 122-2 du code de l'environnement : plan des abords du projet (100 mètres au minimum) pouvant prendre la forme de photos aériennes datées et complétées si nécessaire selon les évolutions récentes, à une échelle comprise entre 1/2 000 et 1/5 000. Ce plan devra préciser l'affectation des constructions et terrains avoisinants ainsi que les canaux, plans d'eau et cours d'eau ;	<input checked="" type="checkbox"/>
6	Si le projet est situé dans un site Natura 2000, un plan de situation détaillé du projet par rapport à ce site. Dans les autres cas, une carte permettant de localiser le projet par rapport aux sites Natura 2000 sur lesquels le projet est susceptible d'avoir des effets.	<input checked="" type="checkbox"/>

**8.2 Autres annexes volontairement transmises par le maître d'ouvrage ou pétitionnaire**

Veillez compléter le tableau ci-joint en indiquant les annexes jointes au présent formulaire d'évaluation, ainsi que les parties auxquelles elles se rattachent

Objet

**9. Engagement et signature**

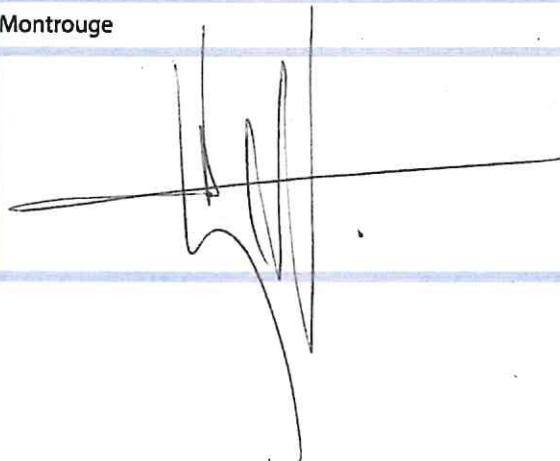
Je certifie sur l'honneur l'exactitude des renseignements ci-dessus



Fait à Montrouge

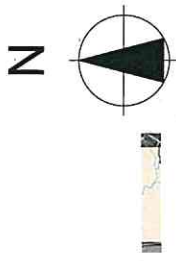
le, 14 janvier 2021

Signature

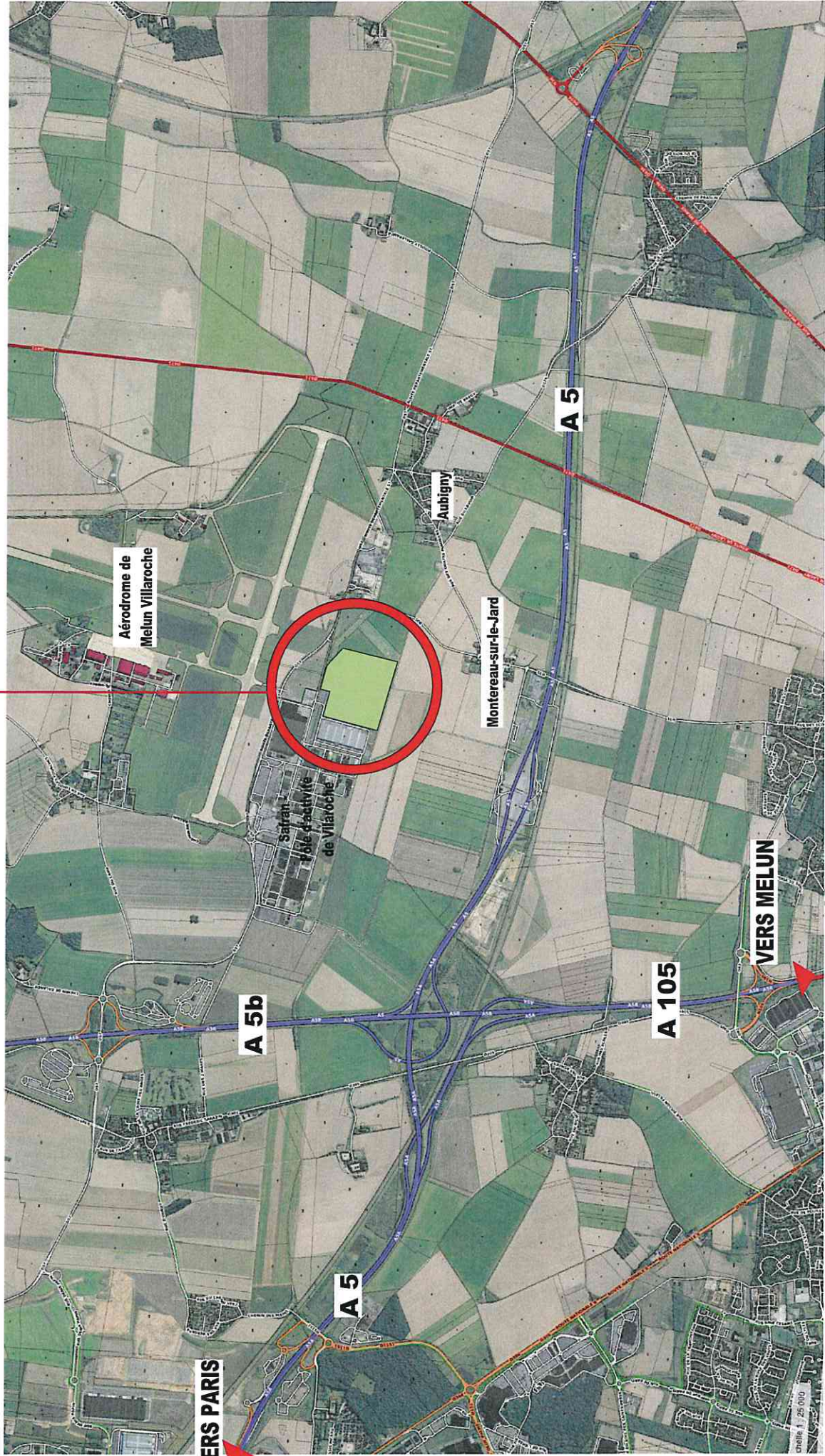


**GEMFI**  
28 bis, rue Barbès  
92120 Montrouge  
tél. : 01 55 48 90 00  
fax : 01 47 35 17 71  
RCS Nanterre B 339 753 725





**ZAC du Tertre de Montereau  
à Montereau-sur-le-Jard (77)**





**Annexe n°3 – Photographies de la zone d'implantation du projet**



*Vue aérienne – zone d'implantation du projet (Google, 2018)*



*Vue n° 1 panoramique (09/2020)*



*Vue n° 2 panoramique (09/2020)*





*Vue n°3 panoramique (09/2020)*

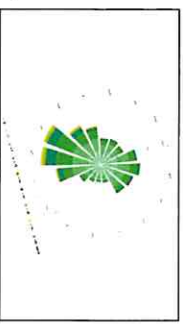


*Vue n°4 panoramique (09/2020)*



*Vue n °5 panoramique (09/2020)*

Rose des vents



EXPLOITATION, STOCKAGE ET BUREAU PAR INVEUX	
Zone (Code)	Nom et Adresse
Picktower 1 (A, B, C, D)	501-100 Outbound + 4 Main
Picktower 2 (E, F, G, H)	501-100 Outbound + 4 Main
Picktower 3 (I, J, K, L)	501-100 Outbound + 4 Main
Picktower 4 (M, N, O, P)	501-100 Outbound + 4 Main
Picktower 5 (Q, R, S, T)	501-100 Outbound + 4 Main
Picktower 6 (U, V, W, X)	501-100 Outbound + 4 Main
Picktower 7 (Y, Z, AA, AB)	501-100 Outbound + 4 Main
Picktower 8 (AC, AD, AE, AF)	501-100 Outbound + 4 Main
Picktower 9 (AG, AH, AI, AJ)	501-100 Outbound + 4 Main
Picktower 10 (AK, AL, AM, AN)	501-100 Outbound + 4 Main
Picktower 11 (AO, AP, AQ, AR)	501-100 Outbound + 4 Main
Picktower 12 (AS, AT, AU, AV)	501-100 Outbound + 4 Main
Picktower 13 (AW, AX, AY, AZ)	501-100 Outbound + 4 Main
Picktower 14 (BA, BB, BC, BD)	501-100 Outbound + 4 Main
Picktower 15 (BE, BF, BG, BH)	501-100 Outbound + 4 Main
Picktower 16 (BI, BJ, BK, BL)	501-100 Outbound + 4 Main
Picktower 17 (BM, BN, BO, BP)	501-100 Outbound + 4 Main
Picktower 18 (BQ, BR, BS, BT)	501-100 Outbound + 4 Main
Picktower 19 (BU, BV, BW, BX)	501-100 Outbound + 4 Main
Picktower 20 (BY, BZ, CA, CB)	501-100 Outbound + 4 Main
Picktower 21 (CC, CD, CE, CF)	501-100 Outbound + 4 Main
Picktower 22 (CG, CH, CI, CJ)	501-100 Outbound + 4 Main
Picktower 23 (CK, CL, CM, CN)	501-100 Outbound + 4 Main
Picktower 24 (CO, CP, CQ, CR)	501-100 Outbound + 4 Main
Picktower 25 (CS, CT, CU, CV)	501-100 Outbound + 4 Main
Picktower 26 (CW, CX, CY, CZ)	501-100 Outbound + 4 Main
Picktower 27 (CA, CB, CC, CD)	501-100 Outbound + 4 Main
Picktower 28 (CE, CF, CG, CH)	501-100 Outbound + 4 Main
Picktower 29 (CI, CJ, CK, CL)	501-100 Outbound + 4 Main
Picktower 30 (CM, CN, CO, CP)	501-100 Outbound + 4 Main
Picktower 31 (CQ, CR, CS, CT)	501-100 Outbound + 4 Main
Picktower 32 (CU, CV, CW, CX)	501-100 Outbound + 4 Main
Picktower 33 (CY, CZ, CA, CB)	501-100 Outbound + 4 Main
Picktower 34 (CC, CD, CE, CF)	501-100 Outbound + 4 Main
Picktower 35 (CG, CH, CI, CJ)	501-100 Outbound + 4 Main
Picktower 36 (CK, CL, CM, CN)	501-100 Outbound + 4 Main
Picktower 37 (CO, CP, CQ, CR)	501-100 Outbound + 4 Main
Picktower 38 (CS, CT, CU, CV)	501-100 Outbound + 4 Main
Picktower 39 (CW, CX, CY, CZ)	501-100 Outbound + 4 Main
Picktower 40 (CA, CB, CC, CD)	501-100 Outbound + 4 Main
Picktower 41 (CE, CF, CG, CH)	501-100 Outbound + 4 Main
Picktower 42 (CI, CJ, CK, CL)	501-100 Outbound + 4 Main
Picktower 43 (CM, CN, CO, CP)	501-100 Outbound + 4 Main
Picktower 44 (CQ, CR, CS, CT)	501-100 Outbound + 4 Main
Picktower 45 (CU, CV, CW, CX)	501-100 Outbound + 4 Main
Picktower 46 (CY, CZ, CA, CB)	501-100 Outbound + 4 Main
Picktower 47 (CC, CD, CE, CF)	501-100 Outbound + 4 Main
Picktower 48 (CG, CH, CI, CJ)	501-100 Outbound + 4 Main
Picktower 49 (CK, CL, CM, CN)	501-100 Outbound + 4 Main
Picktower 50 (CO, CP, CQ, CR)	501-100 Outbound + 4 Main
Picktower 51 (CS, CT, CU, CV)	501-100 Outbound + 4 Main
Picktower 52 (CW, CX, CY, CZ)	501-100 Outbound + 4 Main
Picktower 53 (CA, CB, CC, CD)	501-100 Outbound + 4 Main
Picktower 54 (CE, CF, CG, CH)	501-100 Outbound + 4 Main
Picktower 55 (CI, CJ, CK, CL)	501-100 Outbound + 4 Main
Picktower 56 (CM, CN, CO, CP)	501-100 Outbound + 4 Main
Picktower 57 (CQ, CR, CS, CT)	501-100 Outbound + 4 Main
Picktower 58 (CU, CV, CW, CX)	501-100 Outbound + 4 Main
Picktower 59 (CY, CZ, CA, CB)	501-100 Outbound + 4 Main
Picktower 60 (CC, CD, CE, CF)	501-100 Outbound + 4 Main
Picktower 61 (CG, CH, CI, CJ)	501-100 Outbound + 4 Main
Picktower 62 (CK, CL, CM, CN)	501-100 Outbound + 4 Main
Picktower 63 (CO, CP, CQ, CR)	501-100 Outbound + 4 Main
Picktower 64 (CS, CT, CU, CV)	501-100 Outbound + 4 Main
Picktower 65 (CW, CX, CY, CZ)	501-100 Outbound + 4 Main
Picktower 66 (CA, CB, CC, CD)	501-100 Outbound + 4 Main
Picktower 67 (CE, CF, CG, CH)	501-100 Outbound + 4 Main
Picktower 68 (CI, CJ, CK, CL)	501-100 Outbound + 4 Main
Picktower 69 (CM, CN, CO, CP)	501-100 Outbound + 4 Main
Picktower 70 (CQ, CR, CS, CT)	501-100 Outbound + 4 Main
Picktower 71 (CU, CV, CW, CX)	501-100 Outbound + 4 Main
Picktower 72 (CY, CZ, CA, CB)	501-100 Outbound + 4 Main
Picktower 73 (CC, CD, CE, CF)	501-100 Outbound + 4 Main
Picktower 74 (CG, CH, CI, CJ)	501-100 Outbound + 4 Main
Picktower 75 (CK, CL, CM, CN)	501-100 Outbound + 4 Main
Picktower 76 (CO, CP, CQ, CR)	501-100 Outbound + 4 Main
Picktower 77 (CS, CT, CU, CV)	501-100 Outbound + 4 Main
Picktower 78 (CW, CX, CY, CZ)	501-100 Outbound + 4 Main
Picktower 79 (CA, CB, CC, CD)	501-100 Outbound + 4 Main
Picktower 80 (CE, CF, CG, CH)	501-100 Outbound + 4 Main
Picktower 81 (CI, CJ, CK, CL)	501-100 Outbound + 4 Main
Picktower 82 (CM, CN, CO, CP)	501-100 Outbound + 4 Main
Picktower 83 (CQ, CR, CS, CT)	501-100 Outbound + 4 Main
Picktower 84 (CU, CV, CW, CX)	501-100 Outbound + 4 Main
Picktower 85 (CY, CZ, CA, CB)	501-100 Outbound + 4 Main
Picktower 86 (CC, CD, CE, CF)	501-100 Outbound + 4 Main
Picktower 87 (CG, CH, CI, CJ)	501-100 Outbound + 4 Main
Picktower 88 (CK, CL, CM, CN)	501-100 Outbound + 4 Main
Picktower 89 (CO, CP, CQ, CR)	501-100 Outbound + 4 Main
Picktower 90 (CS, CT, CU, CV)	501-100 Outbound + 4 Main
Picktower 91 (CW, CX, CY, CZ)	501-100 Outbound + 4 Main
Picktower 92 (CA, CB, CC, CD)	501-100 Outbound + 4 Main
Picktower 93 (CE, CF, CG, CH)	501-100 Outbound + 4 Main
Picktower 94 (CI, CJ, CK, CL)	501-100 Outbound + 4 Main
Picktower 95 (CM, CN, CO, CP)	501-100 Outbound + 4 Main
Picktower 96 (CQ, CR, CS, CT)	501-100 Outbound + 4 Main
Picktower 97 (CU, CV, CW, CX)	501-100 Outbound + 4 Main
Picktower 98 (CY, CZ, CA, CB)	501-100 Outbound + 4 Main
Picktower 99 (CC, CD, CE, CF)	501-100 Outbound + 4 Main
Picktower 100 (CG, CH, CI, CJ)	501-100 Outbound + 4 Main

### DEMANDE DE PERMIS DE CONSTRUIRE

COMMISSION FÉDÉRALE D'AMÉNAGEMENT URBAIN ET DE BUREAUX PERMIS D'AMÉNAGEMENT

BASE LOGISTIQUE DE DISTRIBUTION  
77950 Montreuil sur le Jari

Maître d'ouvrage: **GEMFI**  
21 rue des Bains - 93128 Montreuil  
Tél: 01 41 41 41 41

Architecte: **ARCHITECTURE ESPACE**  
Bureau de Contrôle  
111 Boulevard de la République - 93100 Montreuil  
Tél: 01 41 41 41 41

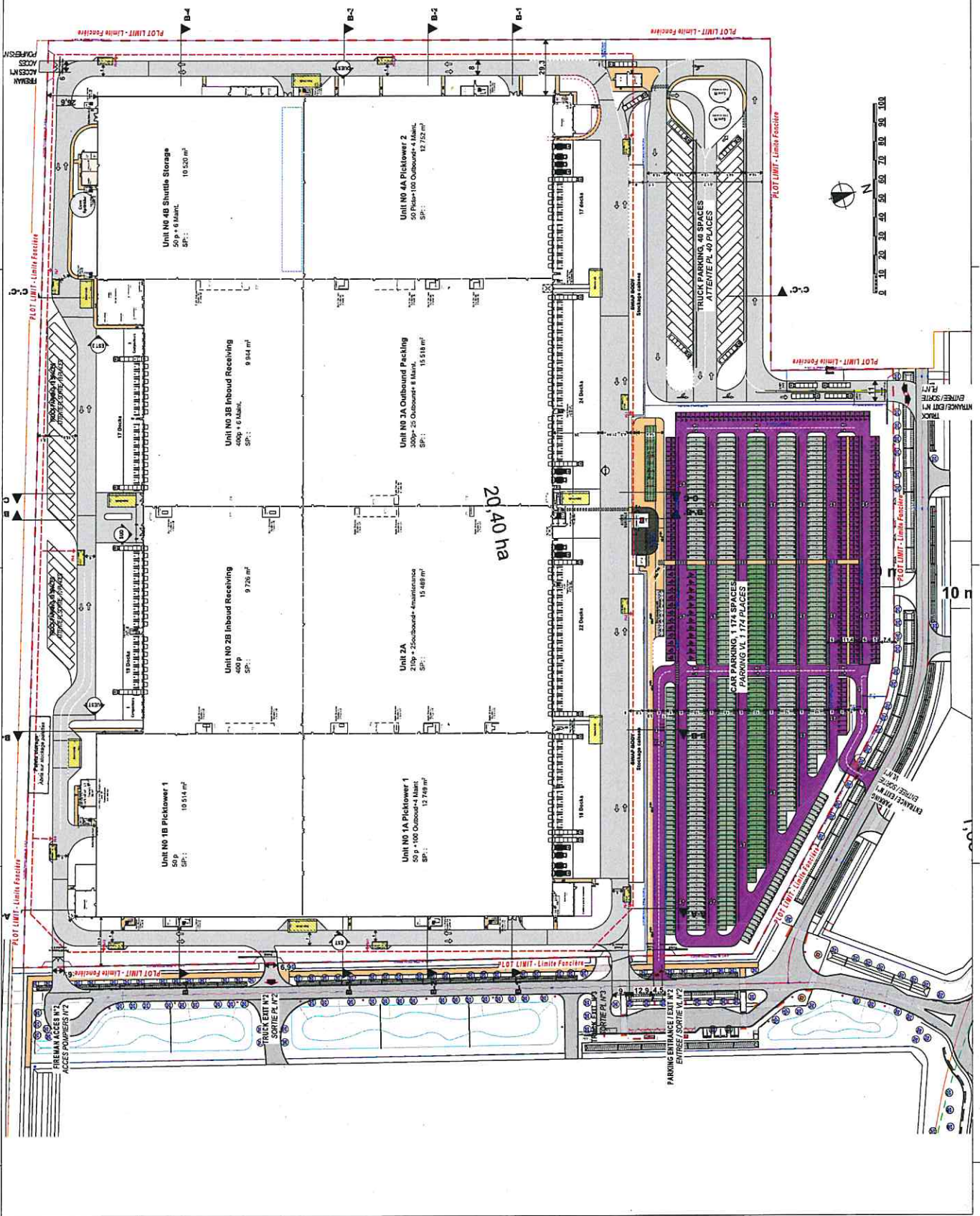
BETICPE: **SA**  
111 Boulevard de la République - 93100 Montreuil  
Tél: 01 41 41 41 41

PLAN DE MASSE ET DES RESEAUX PC2b

DATE DE RÉVISION: 12/01/2011

PROJET: 101 | 102 | 103 | 104 | 105 | 106 | 107 | 108 | 109 | 110 | 111 | 112 | 113 | 114 | 115 | 116 | 117 | 118 | 119 | 120

PROJET: 101 | 102 | 103 | 104 | 105 | 106 | 107 | 108 | 109 | 110 | 111 | 112 | 113 | 114 | 115 | 116 | 117 | 118 | 119 | 120



10 m





Surface terrain: 204 020 m<sup>2</sup>  
Zone du PLU : AUX



Aérodrome de  
Melun Villaroche

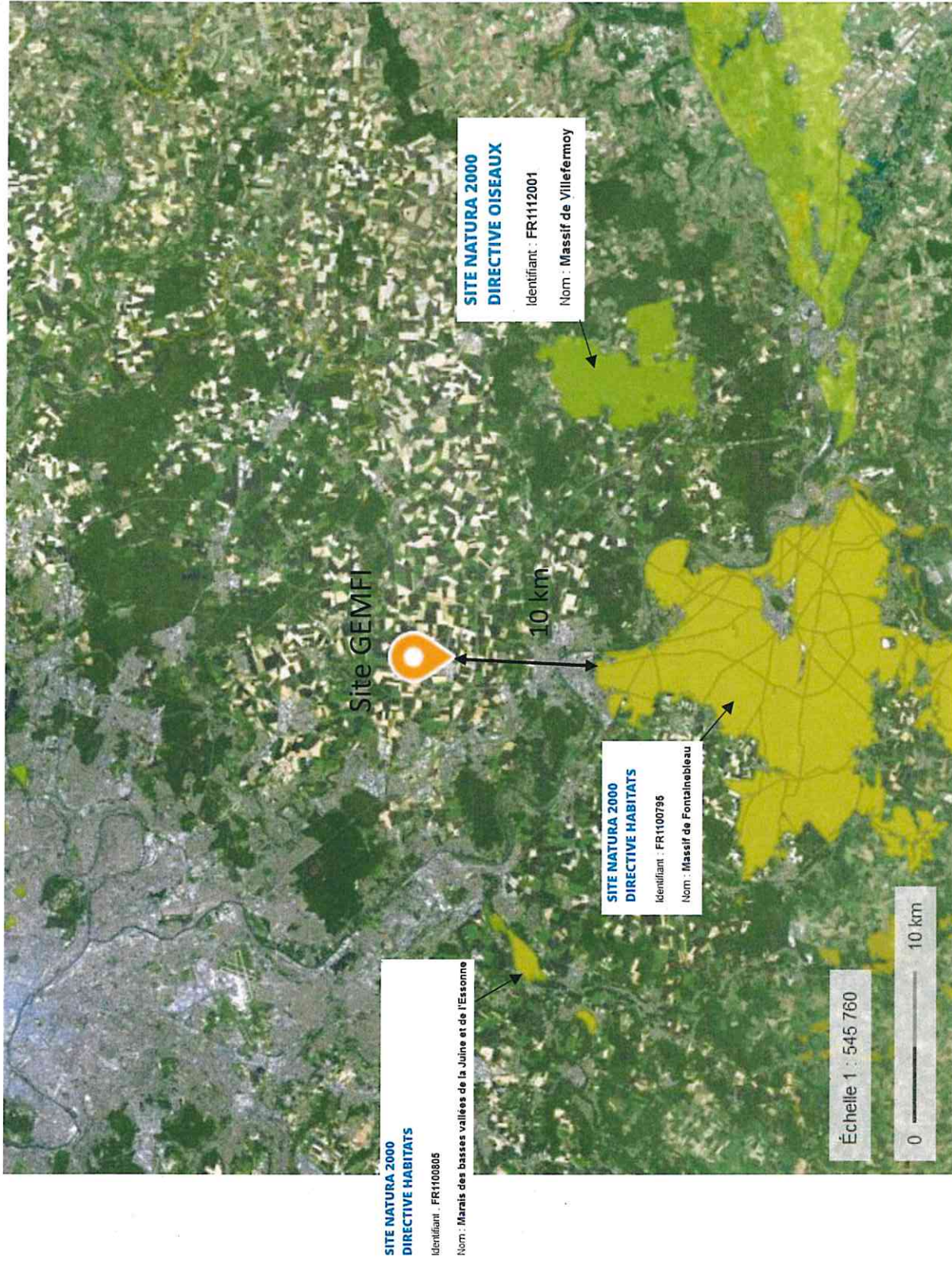
Safran -  
Pôle d'activité  
de Vilaroche

LA POSTE





Annexe n°6 – Localisation du projet par rapport au site Natura 2000 le plus proche







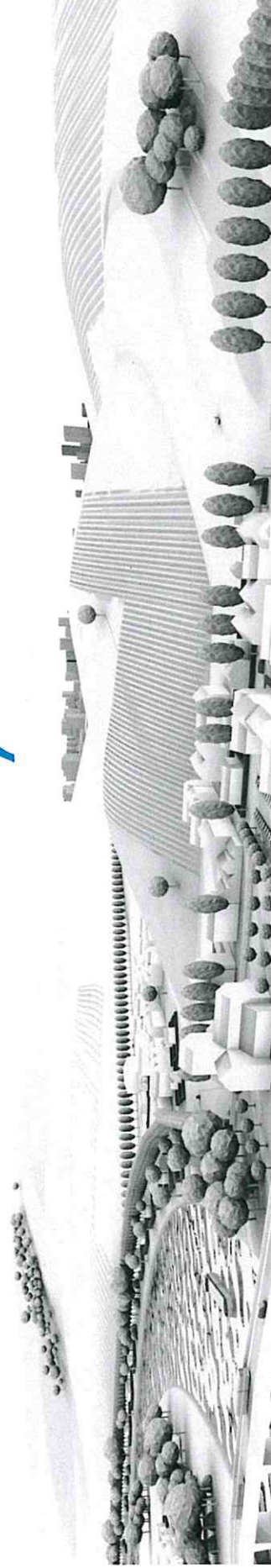


RAPPORT D'ETUDE CDVIA  
AFF. 7817  
DATE 10 Février 2021  
MOA CAMVS

## ETUDE DE CIRCULATION ET D'ACCESSIBILITE – Etude d'impact de la ZAC du Tertre de Montereau sur Villaroche (77)

ÉTUDE D'IMPACT SUR LES DEPLACEMENTS

**CDVIA**



CDVIA INGÉNIERIE & MESURE DES DEPLACEMENTS WWW.CDVIA.FR SARL AU CAPITAL DE 91.469,41 EUROS  
SIEGE SOCIAL 2 RUE SUCHET 94700 MAISONS-ALFORT FR TEL +33(0)1.43.53.69.47 FAX +33(0)1.43.53.69.51 E-MAIL cdvia@cdvia.fr  
415 303 593 RCS CRETEIL SIRET 415 303 593 00016 CODE APE 7112B N TVA INTRACOMMUNAUTAIRE FR14415303593  
AGENCE OUEST NANTES TEL +33(0)2.85.52.80.61 E-MAIL Lierron@cdvia.fr - AGENCE SUD MONTPELLIER TEL +33(0)7.66.12.29.47 E-MAIL t.pienne@cdvia.fr

## Rédacteur / Version du rapport

Rédacteur	N° version	Date version	Vérfié par	Assistant/Technicien	Modifications
T. Michallet t.michallet@cdvia.fr +33(0)1.84.04.08.47	1.0	07/08/20	N. Delavenne n.delavenne@cdvia.fr +33(0)1.43.53.69.53		Rapport initial
T. Michallet t.michallet@cdvia.fr +33(0)1.84.04.08.47	2.0	29/09/20	N. Delavenne n.delavenne@cdvia.fr +33(0)1.43.53.69.53		Reprise des hypothèses de génération
T. Michallet t.michallet@cdvia.fr +33(0)1.84.04.08.47	3.0	10/02/21	N. Delavenne n.delavenne@cdvia.fr +33(0)1.43.53.69.53		Reprise des hypothèses de génération

## Certification OPQIBI

Pour la recherche ou la sélection de prestataires d'ingénierie compétents, le maître d'ouvrage ou le donneur d'ordres reste maître des procédures qu'il entend utiliser et du contenu des documents qu'il entend demander. Il peut néanmoins faire référence aux qualifications OPQIBI qui constituent un outil d'aide à la décision, un véritable instrument de confiance. Les qualifications OPQIBI informent qu'un prestataire possède les capacités de réaliser et a déjà réalisé, à la satisfaction de clients, les prestations dans les domaines de l'ingénierie où il est qualifié.

CDVIA s'est vu attribuer le certificat de qualification n° 11 08 2324.



## SOMMAIRE

— 5.1.1. SCENARIO FIL DE L'EAU.....	27
— 5.1.2. SCENARIO PROJET.....	28
— 5.2. EVOLUTIONS DE TRAFIC AUX HEURES DE POINTE.....	29
— 5.2.1. SCENARIO FIL DE L'EAU.....	29
— 5.2.2. SCENARIO PROJET.....	30
— 5.3. CAPACITE PREVISIONNELLE DES CARREFOURS AUX HEURES DE POINTE.....	31
— 5.3.1. C1 : GIRATOIRE DIFFUSEUR A105-RD57 OUEST.....	31
— 5.3.2. C2 : GIRATOIRE DIFFUSEUR A105-RD57 EST.....	32
— 5.3.3. C3 : CARREFOUR RD57 – ROUTE DU CAMP.....	33
— 5.3.4. C4 : GIRATOIRE SAFRAN - RD57 - BASSIN.....	33
— 5.3.5. C5 : GIRATOIRE ZAC DU TERTRE DE MONTEREAU.....	34
— 5.3.6. C6 : CARREFOUR RD57 - RD35.....	34
— 5.3.7. C7 : CARREFOUR A FEUX RD57 – RD471.....	35
— 5.3.8. C8 : CARREFOUR RD57 – RN36.....	35
<b>6. ANALYSE DE LA CIRCULATION EN PERIODE DE PIC D'ACTIVITE DU PROJET GF8.....</b>	<b>37</b>
— 6.1. TMJ PREVISIONNELS.....	37
— 6.2. EVOLUTIONS DE TRAFIC AUX HEURES DE POINTE.....	39
<b>7. ANALYSE DE LA CIRCULATION A L'HORIZON DE RETOUR EN PLEINE ACTIVITE DE SAFRAN A PLUS LONG TERME.....</b>	<b>41</b>
— 7.1. TMJ PREVISIONNELS.....	41
— 7.2. EVOLUTIONS DE TRAFIC AUX HEURES DE POINTE.....	43
— 7.3. CAPACITE PREVISIONNELLE DES CARREFOURS AUX HEURES DE POINTE.....	44
— 7.3.1. C1 : GIRATOIRE DIFFUSEUR A105-RD57 OUEST.....	44
— 7.3.2. C2 : GIRATOIRE DIFFUSEUR A105-RD57 EST.....	45
— 7.3.3. C3 : CARREFOUR RD57 – ROUTE DU CAMP.....	46
— 7.3.4. C4 : GIRATOIRE SAFRAN - RD57 - BASSIN.....	47
— 7.3.5. C5 : GIRATOIRE ZAC DU TERTRE DE MONTEREAU.....	48
— 7.3.6. C6 : CARREFOUR RD57 - RD35.....	48
— 7.3.7. C7 : CARREFOUR A FEUX RD57 – RD471.....	49
— 7.3.8. C8 : CARREFOUR RD57 – RN36.....	49
<b>0. SYNTHESE.....</b>	<b>5</b>
<b>1. PREAMBULE.....</b>	<b>7</b>
<b>2. GLOSSAIRE.....</b>	<b>8</b>
<b>3. DIAGNOSTIC DE L'ETAT INITIAL.....</b>	<b>9</b>
— 3.1. LOCALISATION DU PROJET.....	9
— 3.2. DONNEES DE TRAFIC.....	10
— 3.2.1. ENQUETES REALISEES (JUN 2020).....	10
— 3.2.2. CARTE DES TMJ ACTUELS.....	16
— 3.3. CAPACITE ACTUELLE DES CARREFOURS AUX HEURES DE POINTE.....	17
— 3.3.1. C1 : GIRATOIRE DIFFUSEUR A105-RD57 OUEST.....	17
— 3.3.2. C2 : GIRATOIRE DIFFUSEUR A105-RD57 EST.....	18
— 3.3.3. C3 : CARREFOUR RD57 – ROUTE DU CAMP.....	18
— 3.3.4. C4 : GIRATOIRE SAFRAN - RD57 - BASSIN.....	19
— 3.3.5. C5 : GIRATOIRE ZAC DU TERTRE DE MONTEREAU.....	19
— 3.3.6. C6 : CARREFOUR RD57 - RD35.....	20
— 3.3.7. C7 : CARREFOUR A FEUX RD57 – RD471.....	20
— 3.3.1. C8 : CARREFOUR RD57 – RN36.....	21
— 3.4. SYNTHESE DE LA CIRCULATION ACTUELLE SUR LE SECTEUR.....	22
<b>4. PRESENTATION DU PROJET ET HYPOTHESES DE GENERATION DE TRAFIC.....</b>	<b>23</b>
— 4.1. PROJETS D'AMENAGEMENT RETENUS SUR LE SECTEUR D'ETUDE.....	23
— 4.2. PROGRAMMATION DU PROJET DE LA ZAC DU TERTRE DE MONTEREAU.....	24
<b>5. ANALYSE DE LA CIRCULATION A L'HORIZON DE MISE EN SERVICE DU PROJET GF8 EN ACTIVITE COURANTE ..</b>	<b>26</b>
— 5.1. TMJ PREVISIONNELS.....	26

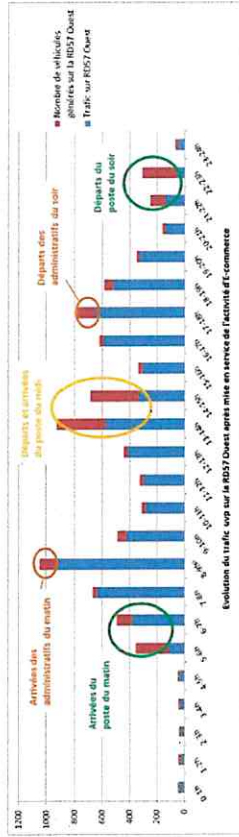
<b>8. SYNTHÈSE DES CONDITIONS DE CIRCULATION PREVISIONNELLES .....</b>	<b>51</b>
<b>9. ANNEXES .....</b>	<b>52</b>
— 9.1. CALCULS DE RESERVES DE CAPACITE .....	52
— 9.1.1. SITUATION AVANT COVID .....	52
— 9.1.1.1. SITUATION ACTUELLE .....	59
— 9.1.2. SITUATION FIL DE L'EAU .....	67
— 9.1.3. SITUATION PROJET A COURT TERME .....	76
— 9.1.4. SITUATION PROJET A LONG TERME .....	86
— 9.2. DONNEES DE TRAFIC RELEVÉES AVANT COVID (MAI 2017) ...	94
— 9.3. METHODOLOGIE D'ESTIMATION DES NIVEAUX DE TRAFIC FUTURS APRES RETOUR A LA NORMALE DE L'ACTIVITE DE SAFRAN .....	99

## 0. SYNTHÈSE

Dans le cadre du projet d'aménagement de la ZAC du Terre de Montereau à Montereau-sur-le-jard (77), une étude d'impact sur la circulation a été réalisée. La future ZAC s'étend sur une surface totale d'environ 38 ha, et accueillera un site de messagerie, ainsi qu'un site e-commerce dit « GF8 » à l'horizon 2023. Le nombre d'emplois prévus sur la ZAC est ainsi estimé à 350 emplois pour la messagerie Coliposte, et à 2 000 emplois pour le projet GF8 en activité courante.

En situation d'activité courante, la génération de trafic liée au projet GF8 a été estimée à environ 2 426 mouvements de véhicules par jour deux sens confondus, répartis à hauteur d'environ 1 934 mouvements de VL des employés et de 492 mouvements de PL/camionnettes.

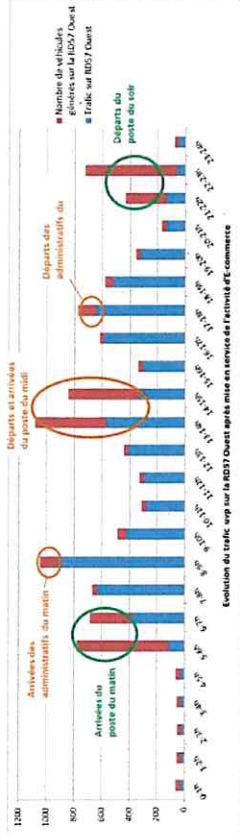
Ces flux seront répartis tout au long de la journée (surtout aux heures de roulement des travailleurs postés lorsque le réseau est moins chargé) et la génération sera maîtrisée aux heures de pointes du réseau. Les conditions de circulation sur le secteur aux heures de pointe ne seront que peu affectées d'autant plus si l'activité de Safran reste modérée comme celle relevé en Juin 2020.



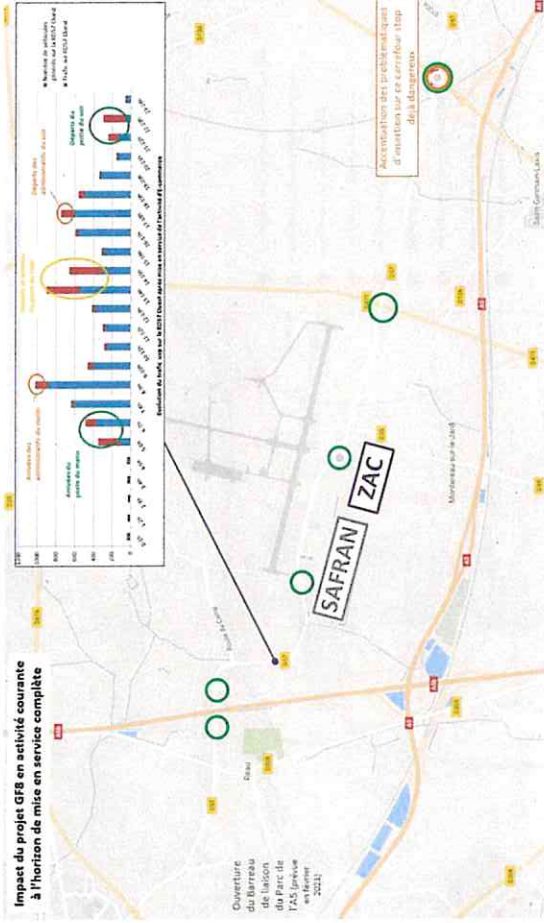
### Impact du projet GF8 sur la RD57 à l'ouest du site en activité courante

Sur les 4 à 8 semaines de pic d'activité (mise en place d'une troisième équipe de nuit), la génération de trafic maximaliste pourrait ainsi monter jusqu'à 4 450 mouvements de véhicules par jour deux sens confondus, répartis à hauteur d'environ 3 800 mouvements de VL des employés et de 650 mouvements de PL/camionnettes.

Ce pic d'activité sur GF8, sera sans incidence sur les flux de pointe. Le surplus de trafic attendu se situe en effet en dehors des heures de pointe du réseau ce qui aura avoir un impact minime sur le réseau à ces heures. La circulation à l'heure de pointe du midi sera également plus chargée (accroissement du roulement du midi) mais les conditions de trafic restent toutefois meilleures qu'aux heures de pointe du matin et du soir (trafic moins concentré car réparti sur les deux sens).

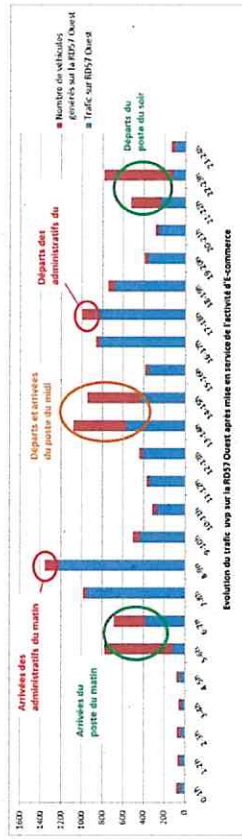


### Impact du projet GF8 sur la RD57 à l'ouest du site en pic d'activité



### Schéma de synthèse des conditions de circulation attendues à l'horizon de mise en service du projet GF8 en pic d'activité

A long terme, en intégrant un retour de pleine activité du groupe Safran, les flux générés par la ZAC viendront se cumuler aux flux relevés avant la crise sanitaire. Des perturbations pourront réapparaître sur certains carrefours dans l'hypothèse de maintien de leur géométrie actuelle.



Impact du projet GF8 sur la RD57 à l'ouest du site à long terme en pic d'activité

Sur la partie de la RD57 Est, le carrefour avec la RN36 est déjà prévu d'être aménagé à court terme en Giratoire (ce qui résoudra les difficultés) et un projet d'amélioration du carrefour RD471/Rd57 est en cours d'étude par les services du département.

Sur la partie Ouest (entre le diffuseur d'A105 et l'accès à Safran), des études plus larges sont en cours de réalisation, qui intègrent tout le développement à terme de autour de la plateforme de Villaroche, et qui permettront de définir les meilleurs aménagements à anticiper sur cette section de la RD57.

### 3. Schéma des dessertes routières



Schéma d'aménagement issu du protocole d'études relatif à l'aménagement du site de Paris-Villaroche (présentation le 20 Novembre 2020 en Comité de Pilotage n°4)

## 1. PREAMBULE

Cette mission a pour objet de réaliser une étude de trafic sur le secteur de Villaroche (Diagnostic de l'état actuel et analyse prospective) afin de compléter l'étude d'impact de la ZAC du Terre de Montereau en intégrant les dernières hypothèses connues sur ce secteur.

Cette ZAC, portée par la SPL Melun Val de Seine, se développera en deux temps avec deux opérations très précises :

- 1) l'ouverture du site de messagerie de Coliposte à fin 2020-début 2021, avec une mise en cadence progressive pour monter à 350 salariés,
- 2) l'ouverture d'un site e-commerce susceptible de démarrer début 2023 et d'être à plein régime début 2024 pour atteindre près de 2 000 emplois en activité courante.



### Plan masse du projet

L'objectif de cette mission est d'évaluer les flux prévisionnels attendus à court (2021) et long terme (2025) permettant de :

- mettre à jour l'étude d'impact de la ZAC sur son volet trafic
- prendre les mesures nécessaires visant à lisser les heures de pointe en organisant, avec les divers intervenants, les horaires de prise de poste,
- d'envisager les travaux nécessaires pour absorber ces flux VL et PL.

## 2. GLOSSAIRE

---

- CLP : Cédez-le-passage
- D-T : Domicile-Travail
- HPM : Heure de pointe du matin
- HPS : Heure de pointe du soir
- HPMid : Heure de pointe du midi, là où le roulement des employés de Safran s'effectue
- O/D : Origine/Destination
- PL : Poids Lourds (Véhicule >3,5T)
- TàD : Tourne-à-droite
- TàG : Tourne-à-gauche
- TC : Transports en Commun
- TMJ : Trafic Moyen Journalier
- TMJA : Trafic Moyen Journalier Annualisé
- TMJO : Trafic Moyen Journalier Ouvré
- TV : Tout Véhicule
- UVP : Unité de Véhicule Particulier, unité utilisée pour le calcul de capacité des carrefours, où 1 Véhicule particulier = 1 UVP, 1 Poids-Lourd = 2 UVP, 1 Deux Roues motorisé = 1/3 UVP
- Veh : Véhicule
- VL : Véhicule léger
- VP : Véhicule particulier
- 2R : Deux Roues motorisé



### 3. DIAGNOSTIC DE L'ETAT INITIAL

---

#### — 3.1. LOCALISATION DU PROJET

Le projet est situé sur la commune de Montereau-sur-le-Jard dans le département de Seine-et-Marne. La proximité directe du site de Safran façonne le secteur, et plus particulièrement la RD57 qui est l'unique voie d'accès à Safran, et la principale voie de desserte de la future ZAC.

De par sa proximité avec le diffuseur RD57-A105, le site est dispose d'un accès rapide aux principaux axes structurants du secteur (A105, RN104, A5, RN36, RN6) ce qui offre un accès à :

- Melun en 10 minutes
- Evry-Courcouronnes en 20 minutes
- Créteil en 40 minutes
- Paris – Porte de Bercy en 40 minutes

## — 3.2. DONNEES DE TRAFIC

### — 3.2.1. ENQUETES REALISEES (JUN 2020)

Depuis les dernières campagnes de mesures réalisées en 2017, les conditions de trafic ont évolué sur le secteur :

- Accroissement d'activité du groupe Safran. Lors de ces relevés de 2017, le nombre d'emplois du groupe sur ce site était en effet estimé autour de 6 500 emplois. L'activité sur ce site a progressé jusqu'à 8 000 emplois selon les derniers chiffres communiqués par la CAMVS
- Montée en charge progressive de Parc de l'A5 sur Réau

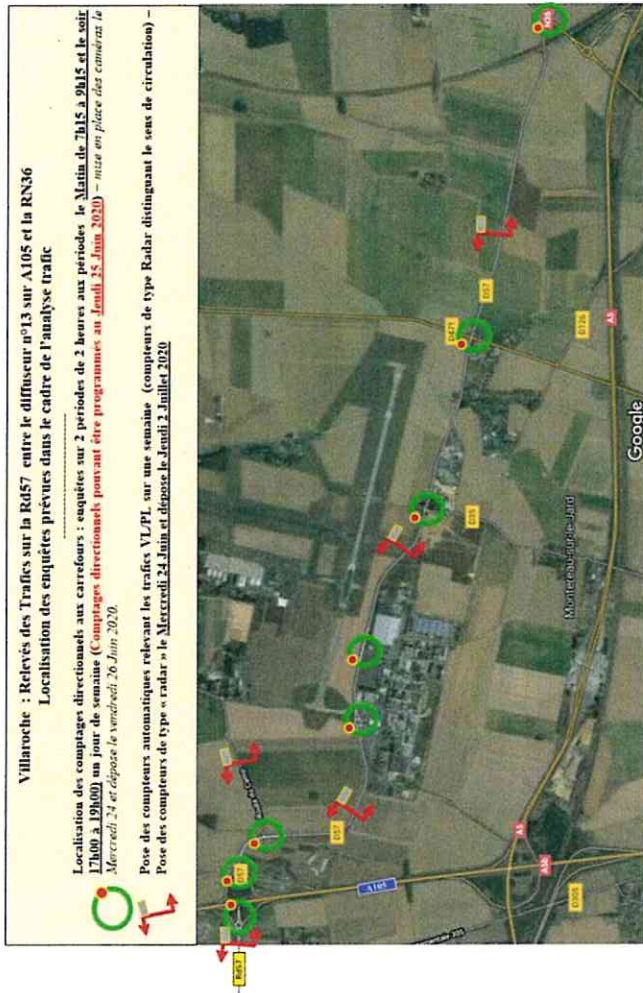
De nouvelles enquêtes ont été programmées afin d'intégrer les évolutions de trafic constatées depuis 2017 sur le secteur, ainsi que leur impact sur les conditions de trafic (ralentissements sur la bretelle de sortie d'A105 depuis le Nord à l'HPM notamment).

Les comptages directionnels ont été réalisés le Jeudi 25 Juin 2020, au moyen de caméras surmontées par un mât.

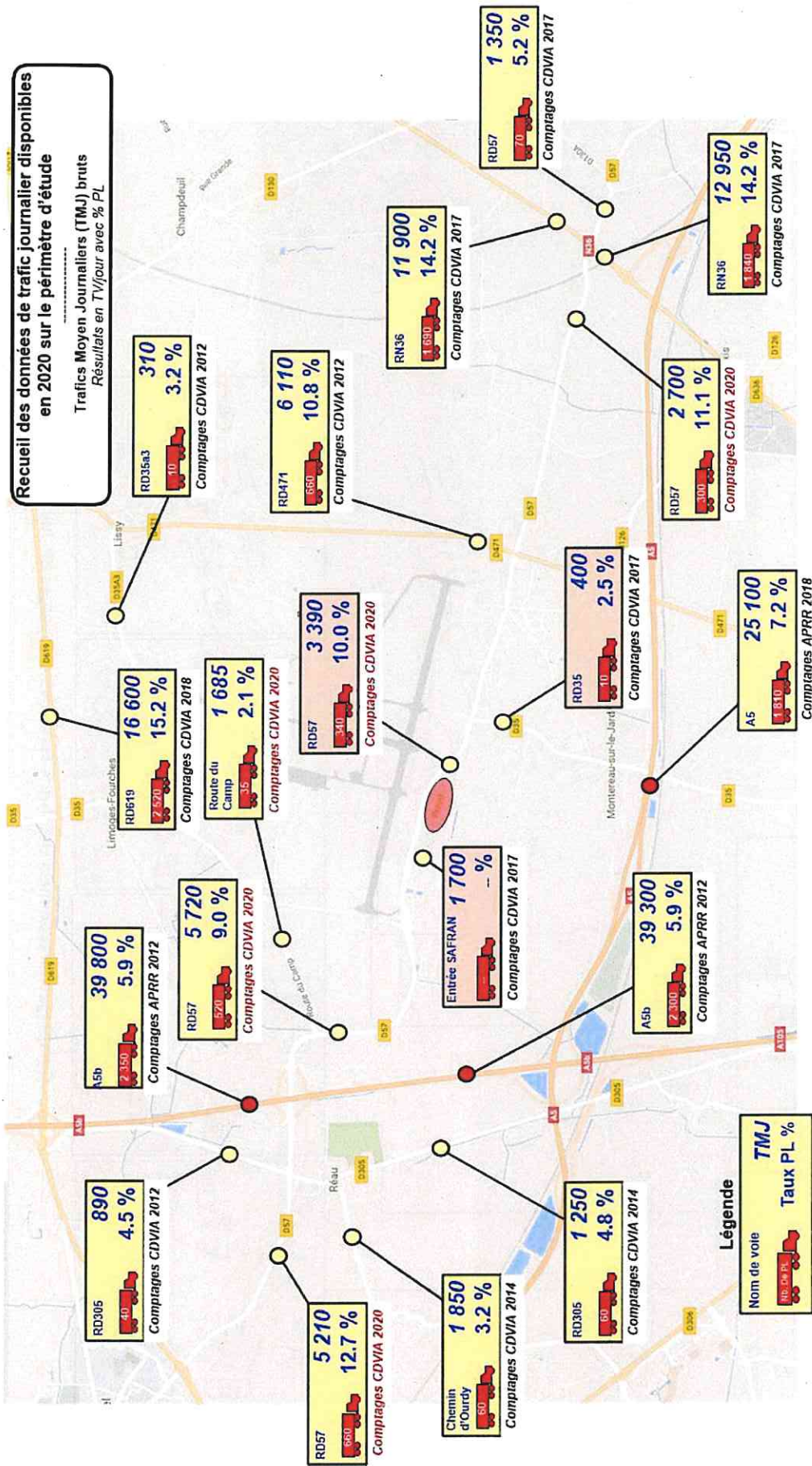
Les comptages en ligne ont quant à eux été réalisés par le bais de radars sur la semaine du mercredi 24 Juin au Jeudi 2 Juillet 2020.



### Mât de comptage avec caméra et boîtier d'enregistrement

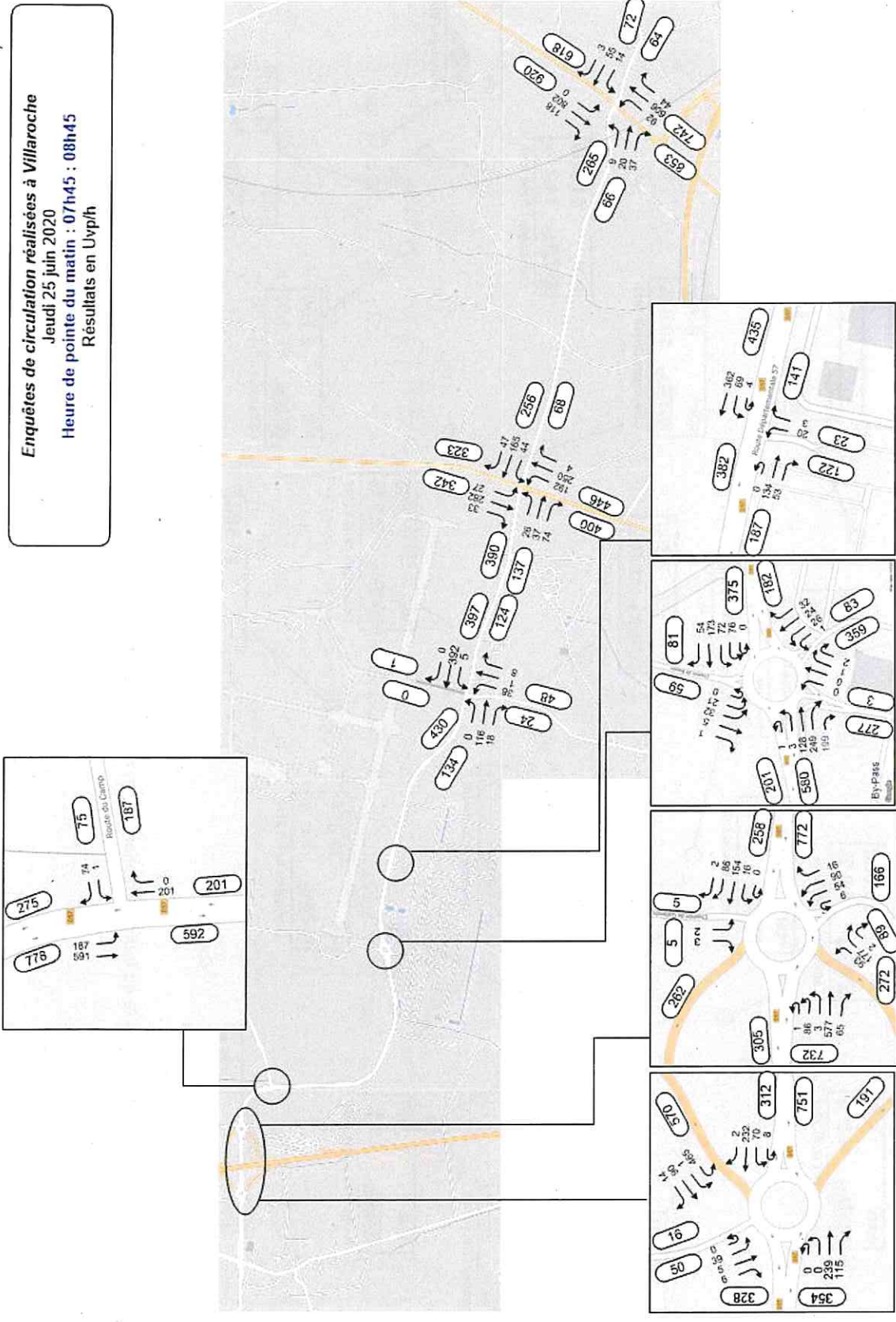


### Plan de pose des caméras et des radars lors des enquêtes de 2020



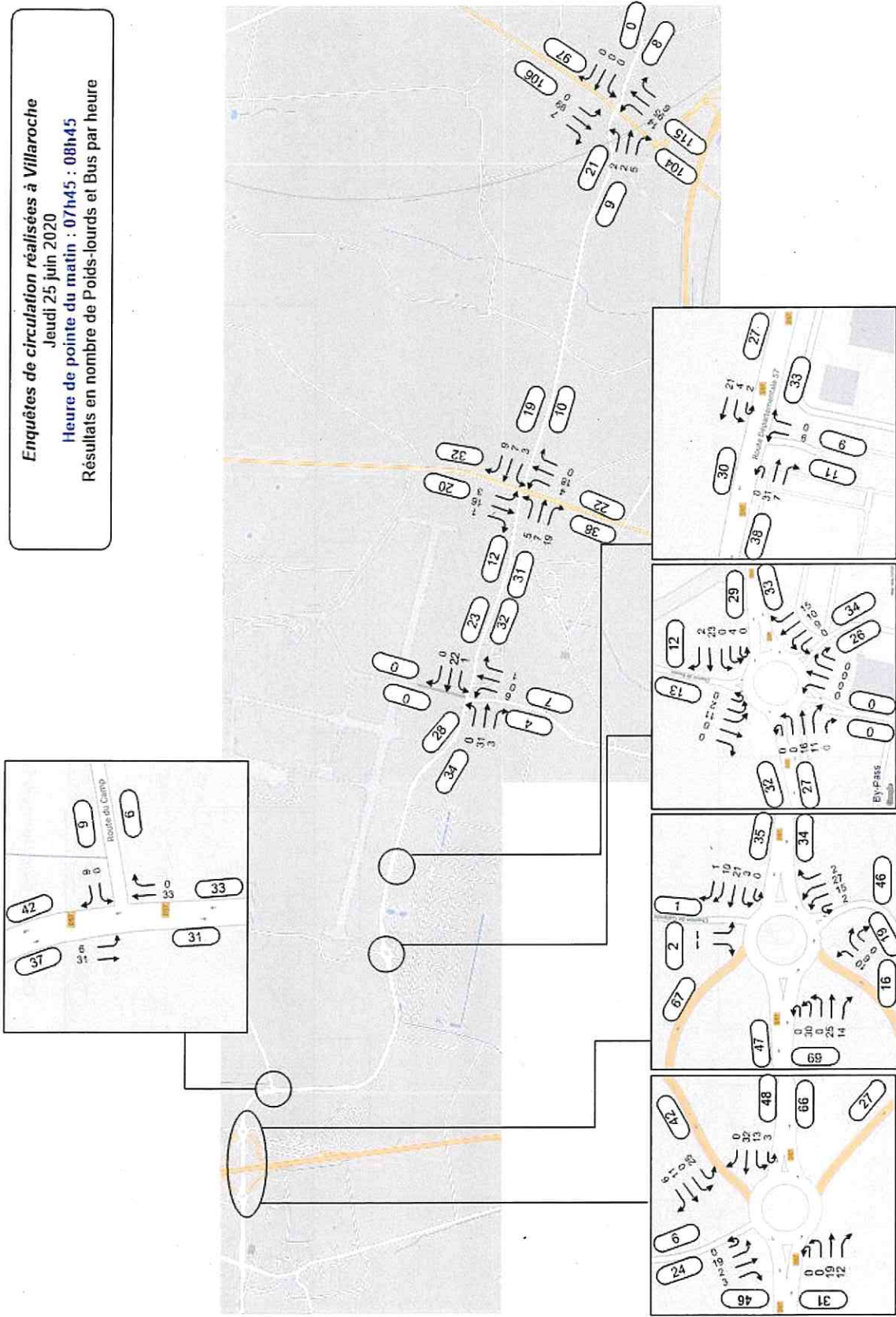
Carte du trafic journalier moyen annualisé brut issue des comptages de 2020 et antérieurs

**Enquêtes de circulation réalisées à Villaroche**  
 Jeudi 25 juin 2020  
 Heure de pointe du matin : 07h45 : 08h45  
 Résultats en Uvp/h



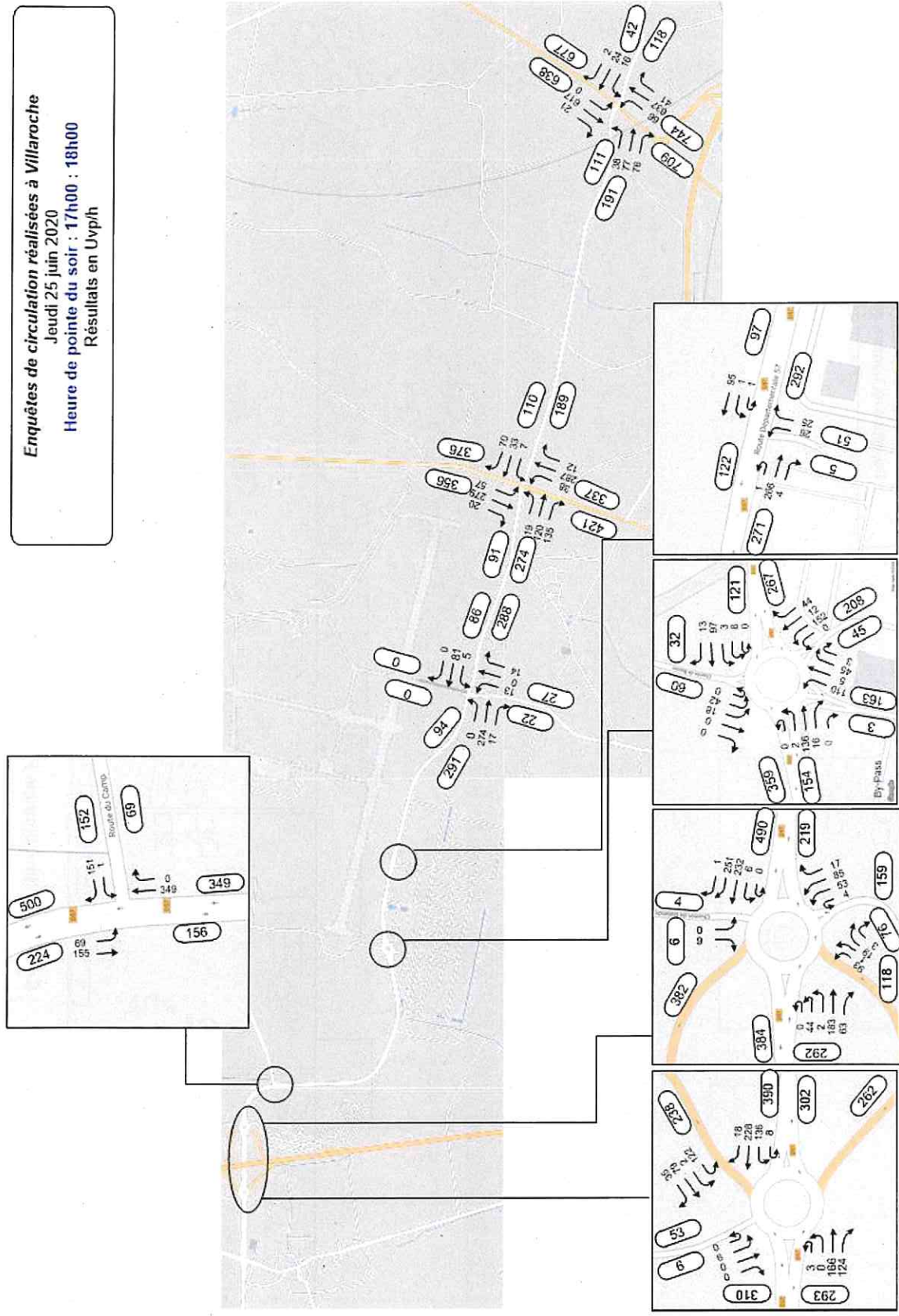
**Comptages directionnels UVP bruts issus des comptages de Juin 2020 à l'HPM**

**Enquêtes de circulation réalisées à Villaroche**  
 Jeudi 25 juin 2020  
 Heure de pointe du matin : 07h45 : 08h45  
 Résultats en nombre de Poids-lourds et Bus par heure



Comptages directionnels PL bruts issus des comptages de Juin 2020 à l'HPM

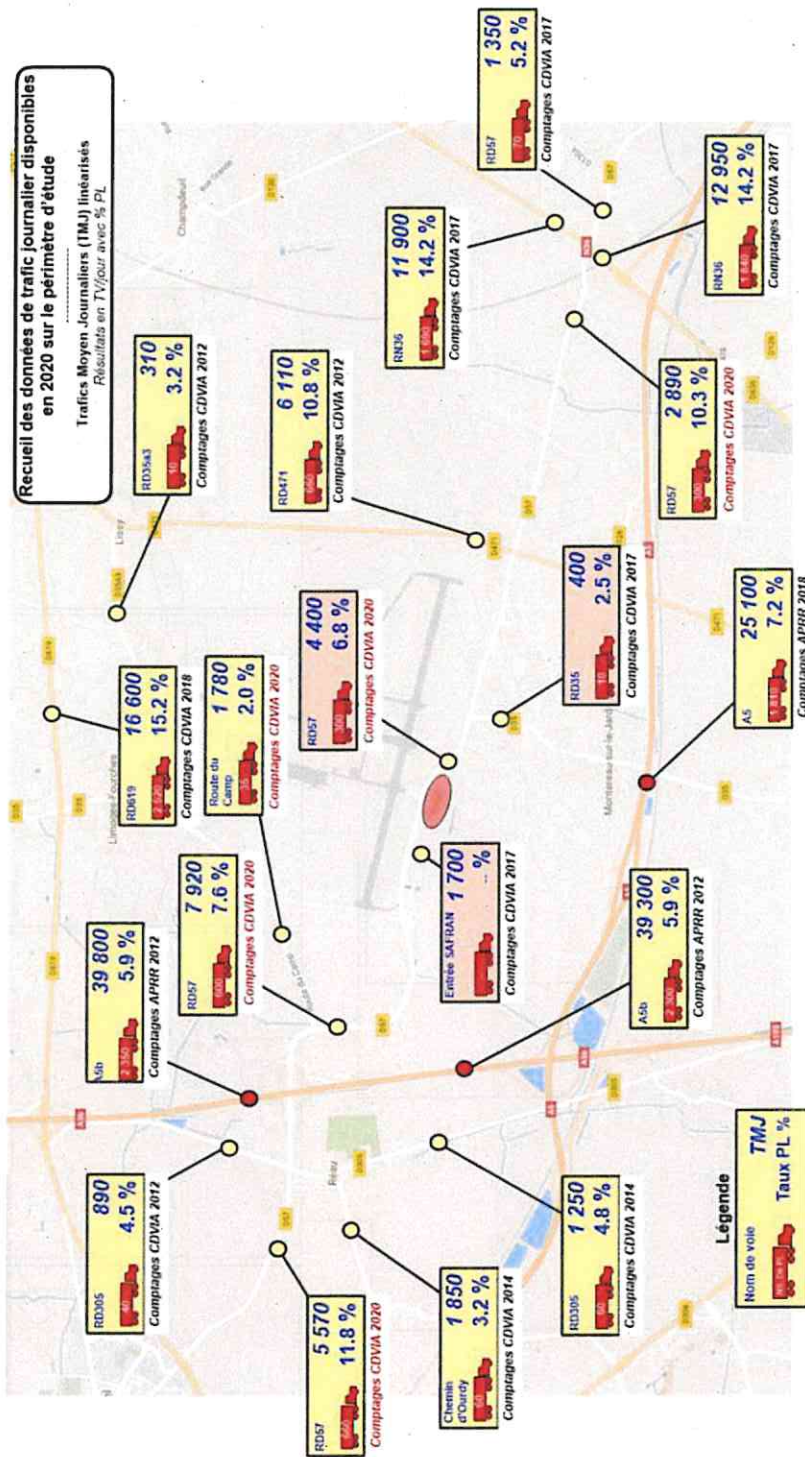
**Enquêtes de circulation réalisées à Villaroché**  
 Jeudi 25 juin 2020  
 Heure de pointe du soir : 17h00 : 18h00  
 Résultats en Uvp/h



Comptages directionnels UVP bruts issus des comptages de Juin 2020 à l'HPS



3.2.2. CARTE DES TMJ ACTUELS



Carte du trafic journalier moyen annualisé linéarisé en situation de référence



### — 3.3. CAPACITE ACTUELLE DES CARREFOURS AUX HEURES DE POINTE

On présente ci-après le détail des calculs de capacité des carrefours enquêtés.

Afin d'analyser le fonctionnement des carrefours, les réserves de capacité des différentes entrées sont calculées. Cela représente le volume supplémentaire de trafic que peut supporter le carrefour.

Si la réserve est supérieure à 20% l'écoulement est fluide, entre 0 et 20% l'écoulement est chargé et en dessous de 0%, le carrefour est saturé.

Cet indicateur est calculé selon l'aménagement du carrefour avec les méthodes suivantes :

- Le logiciel CERTU « Girabase » pour les giratoires
- La méthodologie du « Guide de conception des carrefours à feux » du CEREMA pour les carrefours à feux
- La méthode dite « Allemande » de Harders & Sieglloch pour les carrefours à STOP et Cédez-le-passage

Les calculs réalisés considèrent les données de trafic linéarisées présentées en section 3.2.4

### — 3.3.1. C1 : GIRATOIRE DIFFUSEUR A105-RD57 OUEST



#### Description du carrefour

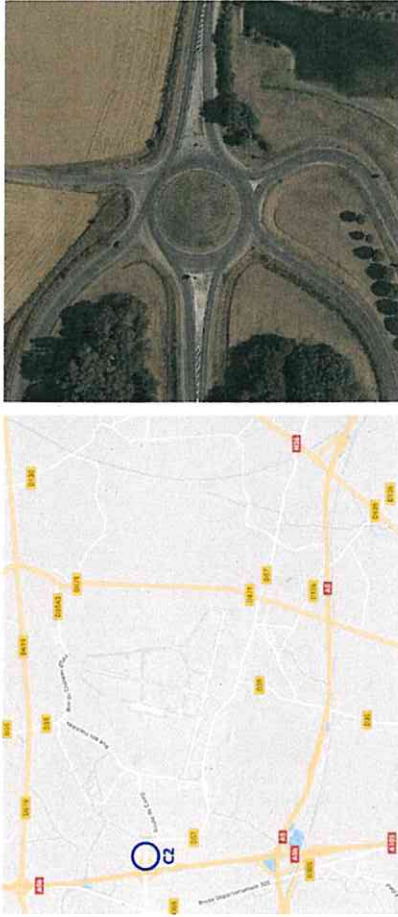
Ce carrefour est un point d'échanges entre l'A105 et la RD57. A l'HPM, la sortie d'A105 concentre un important flux de travailleurs en provenance du Nord (Francillienne, RN19, RN4, A4) et en direction du site Safran.

La branche de sortie d'A105 voit sa réserve de capacité moyenne fortement réduite à l'HPM, tandis que les hyperpointes (formées par les arrivées d'employés de Safran notamment) donnent lieu à des remontées de file le long de la bretelle. La RD57 Ouest possède également une réserve de capacité amoindrie à l'HPM, ce qui donne lieu à des ralentissements en hyperpointe.

Cl_Giratoire Diffuseur A105-RD57 Ouest	Situation avant Covid (fin 2019-Début 2020)		Situation actuelle	
	HPM	HPS	HPM	HPS
Entrée de carrefour				
RD57 Est	80%	59%	80%	76%
Sortie A105	19%	73%	50%	79%
Park +				
RD57 Ouest				
Entrée A105	21%	73%	62%	76%

#### Réserves de capacité du carrefour

### 3.3.2. C2 : GIRATOIRE DIFFUSEUR A105-RD57 EST



#### Description du carrefour

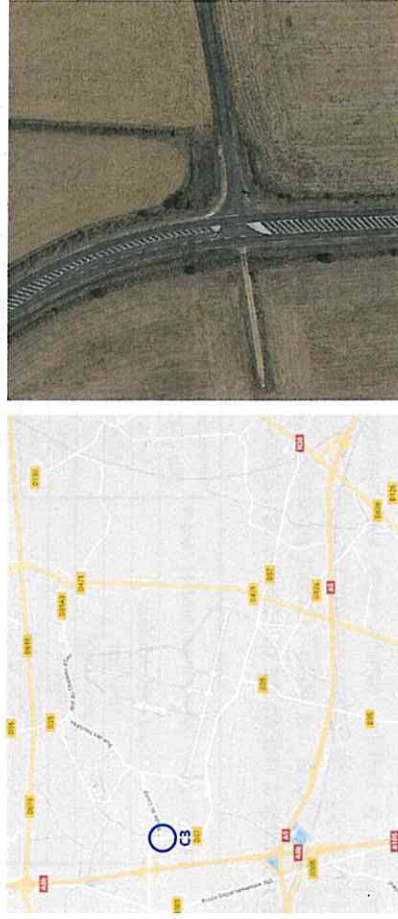
Ce carrefour est un point d'échanges entre l'A105 et la RD57. La RD57 Ouest concentre un important flux de travailleurs en provenance du Nord (Francilienne, RN19, RN4, A4) et en direction du site Safran à l'HPM, tandis que la RD57 Est concentre un flux en provenance du site à l'HPS.

La RD57 concentre la quasi-totalité du trafic émis par le groupe Safran vers l'ouest, ce qui donne lieu à une dégradation importante de la RD57 Ouest, et à des ralentissements conséquents lors des hyperpointes. La RD57 Ouest est également impactée à l'HPM, mais légèrement moins puisque le trafic en provenance du sud arrive par la sortie d'A105.

C2_Giratoire Diffuseur A105-RD57 Est	Situation avant Covid (fin 2019-Début 2020)		Situation actuelle	
	HPM	HPS	HPM	HPS
Entrée de carrefour	78%	17%	78%	62%
RD57 Est				
Entrée A105				
RD57 Ouest	21%	81%	53%	83%
Sortie A105	24%	90%	68%	93%
Aire de Galande	43%	84%	70%	85%

#### Réserves de capacité du carrefour

### 3.3.3. C3 : CARREFOUR RD57 – ROUTE DU CAMP



#### Description du carrefour

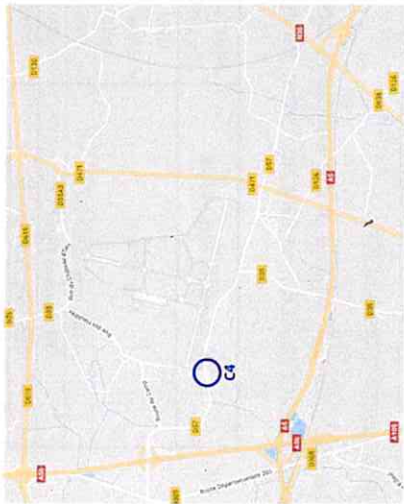
La majorité du trafic qui transite par ce carrefour est un flux Nord->Sud plutôt en direction du Sud à l'HPM (vers Safran) et en direction du Nord à l'HPS (depuis Safran). Ce courant Nord->Sud est priorisé par le stop de la route du Camp et aucune difficulté n'est à noter malgré l'important trafic de la RD57.

L'accès en TaG vers la Route du Camp ainsi que les accès à la RD57 depuis la Route du Camp donnent toutefois lieu à d'importants temps d'attente. A l'heure de pointe du soir, les problématiques sont d'autant plus importantes que le courant fort est le flux Sud->Nord et que ce dernier gêne tous les mouvements non prioritaires.

C3_Carrefour RD57-Route du Camp	Situation avant Covid (fin 2019-Début 2020)		Situation actuelle	
	HPM	HPS	HPM	HPS
Mouvement	Réserve de capacité	Réserve de capacité	Réserve de capacité	Réserve de capacité
TaD vers RD57 Nord	90%	48%	90%	74%
TaG depuis RD57 Nord	79%	83%	79%	91%
TaG vers RD57 Sud	98%	99%	99%	100%

#### Réserves de capacité du carrefour

### 3.3.4. C4 : GIRATOIRE SAFRAN - RD57 - BASSIN



#### Description du carrefour

Ce carrefour est composé d'un important flux d'échanges entre les deux parkings de Safran et les deux branches de la RD57, ainsi que du flux de transit de la RD57.

La branche RD57 Ouest voit sa réserve de capacité moyenne descendre sous les 30% en heure de pointe du matin. D'importantes hyperpointes sont attendues lors des prises de postes des employés, ce qui donne lieu à une situation bien plus détériorée que la situation moyenne de l'heure de pointe.

Des remontées de file conséquentes se forment ainsi sur la RD57 Ouest à l'HPM lors des arrivées d'employés.

C4_Giratoire Safran-RD57-Bassin	Situation avant Covid (fin 2019-Début 2020)		Situation actuelle	
	HPM	HPS	HPM	HPS
Entrée de carrefour RD57 Est	63%	85%	75%	90%
Chemin du Bassin	95%	93%	95%	95%
RD57 Ouest	29%	88%	68%	90%
Safran - Parking Ouest	99%	79%	99%	88%
Safran - Visiteurs	94%	41%	94%	82%

#### Réserves de capacité du carrefour

CDVIA INGENIERIE & MESURE DES DEPLACEMENTS WWW.CDVIA.FR

### 3.3.5. C5 : GIRATOIRE ZAC DU TERTRE DE MONTEREAU



#### Description du carrefour

Un giratoire est actuellement en cours d'aménagement sur la RD57 afin de permettre la desserte de la future ZAC du Tertre de Montereau au Sud.

La RD35 située 300 mètres à l'est se verra par ailleurs déviée afin de converger sur la branche Sud de ce nouveau giratoire.

3.3.6. C6 : CARREFOUR RD57 - RD35



Description du carrefour

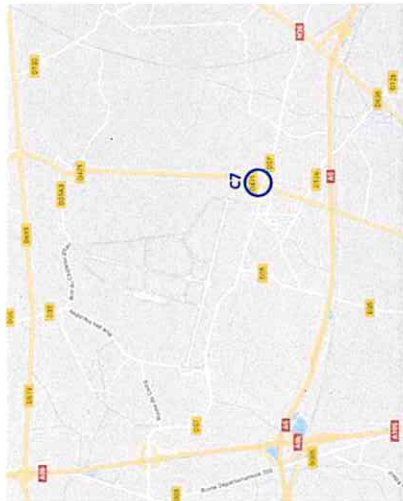
Ce carrefour fonctionne actuellement avec une priorité à la RD57, gérée par un « STOP » placé au droit de la RD35. Au vu du faible trafic mesuré sur la RD35 aux heures de pointe, ce carrefour fonctionne actuellement de manière satisfaisante. Les réserves de capacités actuelles sont plutôt importantes, et malgré de légers temps d'attente en TàG depuis la RD35, aucune difficulté particulière n'est à noter.

Le carrefour est amené à être supprimé lorsque la RD35 sera déviée et que la liaison avec la RD57 se fera au niveau du nouveau giratoire C5.

C6_ Carrefour RD57-RD35	Situation avant Covid (fin 2019-Début 2020)		Situation actuelle	
	HPM	HPS	HPM	HPS
Mouvement	Réserve de capacité	Réserve de capacité	Réserve de capacité	Réserve de capacité
TàD vers RD57 Est	99%	98%	99%	98%
TàG depuis RD57 Est	99%	99%	99%	99%
TàG vers RD57 Ouest	85%	97%	88%	97%

Réserves de capacité du carrefour

3.3.7. C7 : CARREFOUR A FEUX RD57 – RD471



Description du carrefour

Ce carrefour fonctionne actuellement avec une gestion par feux à 3 phases. Chacune des deux branches de la RD471 disposent d'une phase propre afin de limiter au maximum le risque de blocage au centre du carrefour en cas de tourne-à-gauche compliqué. Les branches de la RD57 sont sur la même phase, ce qui donne lieu à des ralentissements lors des heures de pointe.

Malgré des réserves de capacité moyennes plutôt satisfaisantes sur l'heure de pointe, des remontées de file conséquentes peuvent être générées lors des périodes d'hyperpointes où la RD57 Ouest concentre un important flux en direction ou en provenance de Safran notamment.

C7_ Carrefour RD57-RD471	Situation avant Covid (fin 2019-Début 2020)		Situation actuelle	
	HPM	HPS	HPM	HPS
Entrée de carrefour				
RD57 Est	13%	66%	31%	76%
RD471 Nord	57%	53%	59%	49%
RD57 Ouest	60%	24%	60%	42%
RD471 Sud	34%	63%	46%	60%

Réserves de capacité du carrefour

### 3.3.1. C8 : CARREFOUR RD57 – RN36



#### Description du carrefour

Ce carrefour est le point de rencontre de deux axes structurants que sont la RN36 et la RD57. La priorité est donnée à la RN36 via une ligne STOP au droit de la RD57. Les réserves de capacité sont plutôt satisfaisantes en dehors des mouvements de traversée de la RN36 fortement chargée.

La principale problématique constatée est les temps d'attente très importants pour les mouvements non prioritaires (tourne-à-gauche et traversée de la RN36 principalement).

Lorsque la RN36 est fortement chargée, les temps d'attente peuvent dépasser la minute pour les mouvements de tourne-à-gauche depuis la RD57, en particulier pour les poids-lourds qui nécessitent plus de temps de manœuvre.

C8_Carrefour RD57-RN36	Situation avant Covid (fin 2019-Début 2020)		Situation actuelle	
	HPM	HPS	HPM	HPS
Entrée de carrefour				
RD57 Est	0%	45%	45%	45%
RN36 Nord	100%	100%	100%	100%
RD57 Ouest	31%	33%	80%	33%
RN36 Sud	78%	89%	84%	89%

#### Réserves de capacité du carrefour

### — 3.4. SYNTHÈSE DE LA CIRCULATION ACTUELLE SUR LE SECTEUR

La méthodologie mise en œuvre pour aboutir à une situation de référence avant Covid la plus représentative possible a permis d'aboutir aux remarques suivantes :

- Les conditions de circulation dans le secteur sont fluctuantes selon les périodes de l'année et l'activité du groupe Safran, mais restent correctes dans l'ensemble
- La circulation est chargée à l'heure de pointe du matin en direction du site de la SAFRAN, et des remontées de files d'attente peuvent apparaître en hyper pointe au niveau des giratoires du diffuseur A105/RD57, et du giratoire d'accès à la SAFRAN (accès Ouest).
- À l'Est du site de SAFRAN des difficultés se manifestent au niveau au carrefour à feux RD57/RD471. Des remontées de files se forment alors, notamment sur la RD57 lors des hyper pointes.
- Le carrefour RN36/RD57 géré par « STOP » connaît des difficultés à l'HPM et s'avère dangereux. Le trafic soutenu sur la RN36 rend l'insertion depuis la RD57 ou la traversée de la RN36 très difficile.

## 4. PRESENTATION DU PROJET ET HYPOTHESES DE GENERATION DE TRAFIC

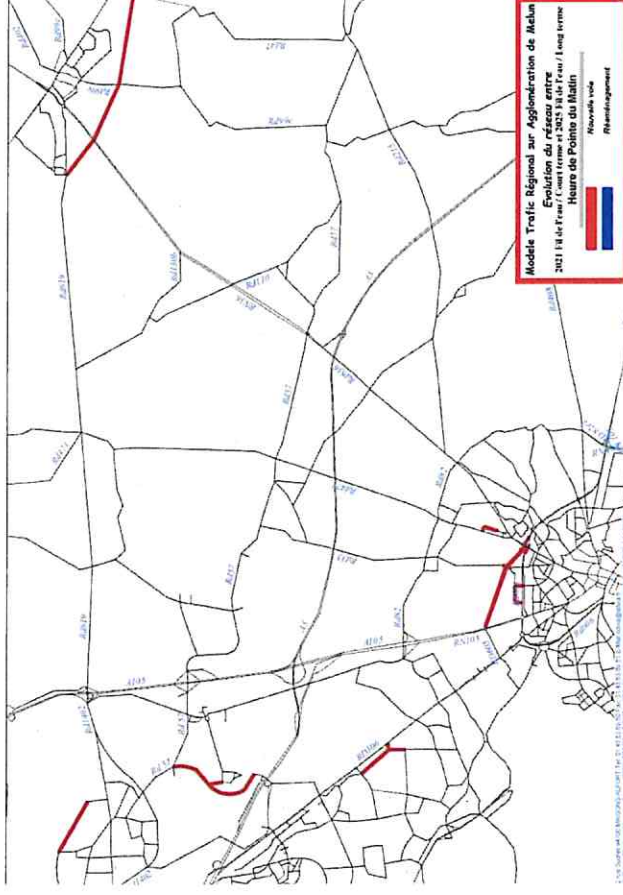
### — 4.1. PROJETS D'AMENAGEMENT RETENUS SUR LE SECTEUR D'ETUDE

Les projets de développements urbains retenus pour réaliser les simulations de trafic à l'Horizon de mise en service de la ZAC (2024) sont issus des études antérieures réalisées pour le compte de l'EPA Sénart et du CD77. Autour du secteur d'étude, notons la prise en compte à long terme :

- Sur Réau :
  - le développement de la ZAC du Près Neuf (hypothèse de 400 logements mis en service en 2025),
  - la mise en service du parc de l'A5 et du barreau de liaison entre la Rd57 et la Rd151,
- Sur Montereau-sur-le-Jard : le développement des projets de l'aérodrome (« Marché des Grès » et « Terrains de l'aérodrome »),
- Sur Crisenoy : le développement de la ZAC des Bordes (projet Fouju 1) et déviation de la RD57,
- Sur Rubelles : la mise en service de la ZAC des 3 Noyers (hypothèse de 400 logements mis en service) et une zone d'activité,
- Sur Moissy Cramayel : la prise en compte du réseau routier en desserte de la ZAC du Parc de Chanteloup,
- Sur Savigny : la modification du schéma de circulation au niveau du centre-ville avec l'arrivée du Tzen2,

- Sur Melun :

- la déviation Nord de la Rd1605 (nouveau barreau dans le prolongement de la Rd605 depuis le diffuseur des Mézereaux avec la Rd636, jusqu'au giratoire du Bois du Jard),
- Requalification du quadrilatère de Melun avec l'arrivée du Tzen2 et la prise en compte du Santé Pole



Evolution de réseau modélisée à l'horizon 2024

### 4.2. PROGRAMMATION DU PROJET DE LA ZAC DU TERTRE DE MONTEREAU

La future ZAC accueillera :

- un site de messagerie Coliposte dont la mise en service est prévue dès 2021
- Un site d'E-commerce dit « GF8 » dont la mise en service est prévue au T4 2020 avec une montée en puissance de l'activité jusqu'au T4 2024



Plan masse du projet

Le nombre total d'emplois prévus sur la ZAC est ainsi estimé à 350 à horizon 2021 (messagerie uniquement), et à 2 350 à horizon 2024 en activité courante (messagerie + e-commerce).

Le site d'E-commerce devrait subir 4 à 8 semaines de pic d'activité où le nombre d'emplois attendus pourrait culminer jusqu'à près 3 900 emplois (surplus d'emplois essentiellement la nuit), pour un total de 4 250 emplois sur l'ensemble de la ZAC (messagerie + E-commerce) durant ces périodes d'activité intensive.

	Journée (Mardi)				Mouvements PL / Jour	
	VL	PL	VL	PL	Rotations PL / Jour	Rotations VL / Jour
	Emission	200	Réception	300	400	200
					Mouvements VL / Jour	300
					600	
Periode étudiée	HPMI (7h30-8h30)					
	VL	PL	VL	PL	Mouvements PL	
	Emission	0	Réception	100	24	
					Mouvements VL	
					100	
Periode étudiée	HPS (17h30 - 18h30)					
	VL	PL	VL	PL	Mouvements PL	
	Emission	100	Réception	0	18	
					Mouvements VL	
					100	
Periode étudiée	HP Midi (12h30 - 13h30)					
	VL	PL	VL	PL	Mouvements PL	
	Emission	25	Réception	25	30	
					Mouvements VL	
					50	
Periode non étudiée	Prise de poste du matin (4h30 - 5h30)					
	VL	PL	VL	PL	Mouvements PL	
	Emission	0	Réception	20	6	
					Mouvements VL	
					20	
Periode non étudiée	Prise de poste du Soir (20h30 - 21h30)					
	VL	PL	VL	PL	Mouvements PL	
	Emission	20	Réception	0	8	
					Mouvements VL	
					20	

Hypothèses de génération de trafic relatives au projet de messagerie Coliposte





Période étudiée	Journée (Mardi)				Mouvements PL / Jour		Rotations PL / Jour	
	VL Emission	PL Emission	VL Réception	PL Réception	Mouvements VL / Jour	Mouvements PL / Jour	Rotations VL / Jour	Rotations PL / Jour
Periode étudiée	967	246	967	246	1934	492	246	967
Periode étudiée	HPM (7h30-8h30)				Mouvements PL			
	VL Emission	PL Emission	VL Réception	PL Réception	Mouvements VL	Mouvements PL		
Periode étudiée	HPS (17h30 - 18h30)				Mouvements PL			
	VL Emission	PL Emission	VL Réception	PL Réception	Mouvements VL	Mouvements PL		
Periode étudiée	HP Midi (12h30 - 13h30)				Mouvements PL			
	VL Emission	PL Emission	VL Réception	PL Réception	Mouvements VL	Mouvements PL		
Periode non étudiée	Prise de poste du Matin (4h30 - 5h30)				Mouvements PL			
	VL Emission	PL Emission	VL Réception	PL Réception	Mouvements VL	Mouvements PL		
Periode non étudiée	Prise de poste du Soir (20h30 - 21h30)				Mouvements PL			
	VL Emission	PL Emission	VL Réception	PL Réception	Mouvements VL	Mouvements PL		

**Hypothèses de génération de trafic du projet GF8 en situation d'activité courante**

Période étudiée	Journée (Mardi)				Mouvements PL / Jour		Rotations PL / Jour	
	VL Emission	PL Emission	VL Réception	PL Réception	Mouvements VL / Jour	Mouvements PL / Jour	Rotations VL / Jour	Rotations PL / Jour
Periode étudiée	1900	325	1900	325	3800	650	325	1900
Periode étudiée	HPM (7h30-8h30)				Mouvements PL			
	VL Emission	PL Emission	VL Réception	PL Réception	Mouvements VL	Mouvements PL		
Periode étudiée	HPS (17h30 - 18h30)				Mouvements PL			
	VL Emission	PL Emission	VL Réception	PL Réception	Mouvements VL	Mouvements PL		
Periode étudiée	HP Midi (12h30 - 13h30)				Mouvements PL			
	VL Emission	PL Emission	VL Réception	PL Réception	Mouvements VL	Mouvements PL		
Periode non étudiée	Prise de poste du Matin (4h30 - 5h30)				Mouvements PL			
	VL Emission	PL Emission	VL Réception	PL Réception	Mouvements VL	Mouvements PL		
Periode non étudiée	Prise de poste du Soir (20h30 - 21h30)				Mouvements PL			
	VL Emission	PL Emission	VL Réception	PL Réception	Mouvements VL	Mouvements PL		

**Hypothèses de génération de trafic du projet GF8 en situation d'activité de pic**

Les hypothèses de génération de trafic évoquées ci-dessous pour chacun des deux projets permettent d'estimer le trafic upv à affecter au générateur de la ZAC dans les scénarios modélisés.

## **5. ANALYSE DE LA CIRCULATION A L'HORIZON DE MISE EN SERVICE DU PROJET GF8 EN ACTIVITE COURANTE**

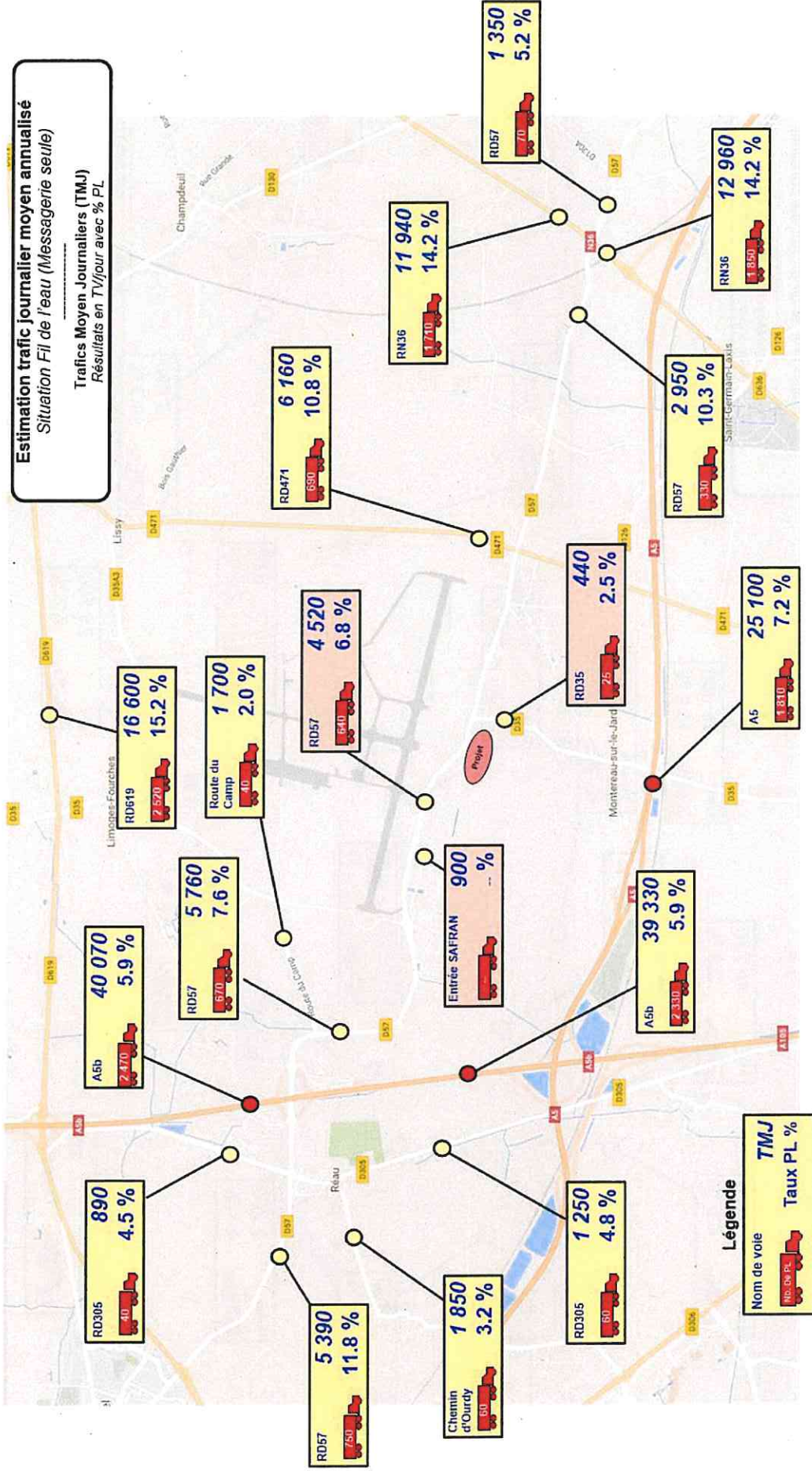
---

A l'aide des éléments du diagnostic et des générations de trafic définies précédemment, on peut estimer le trafic prévisionnel et les conditions de circulation afférentes à l'issue de la mise en service de Coliposte et de l'entreprise d'E-commerce.

### **— 5.1. TMJ PREVISIONNELS**

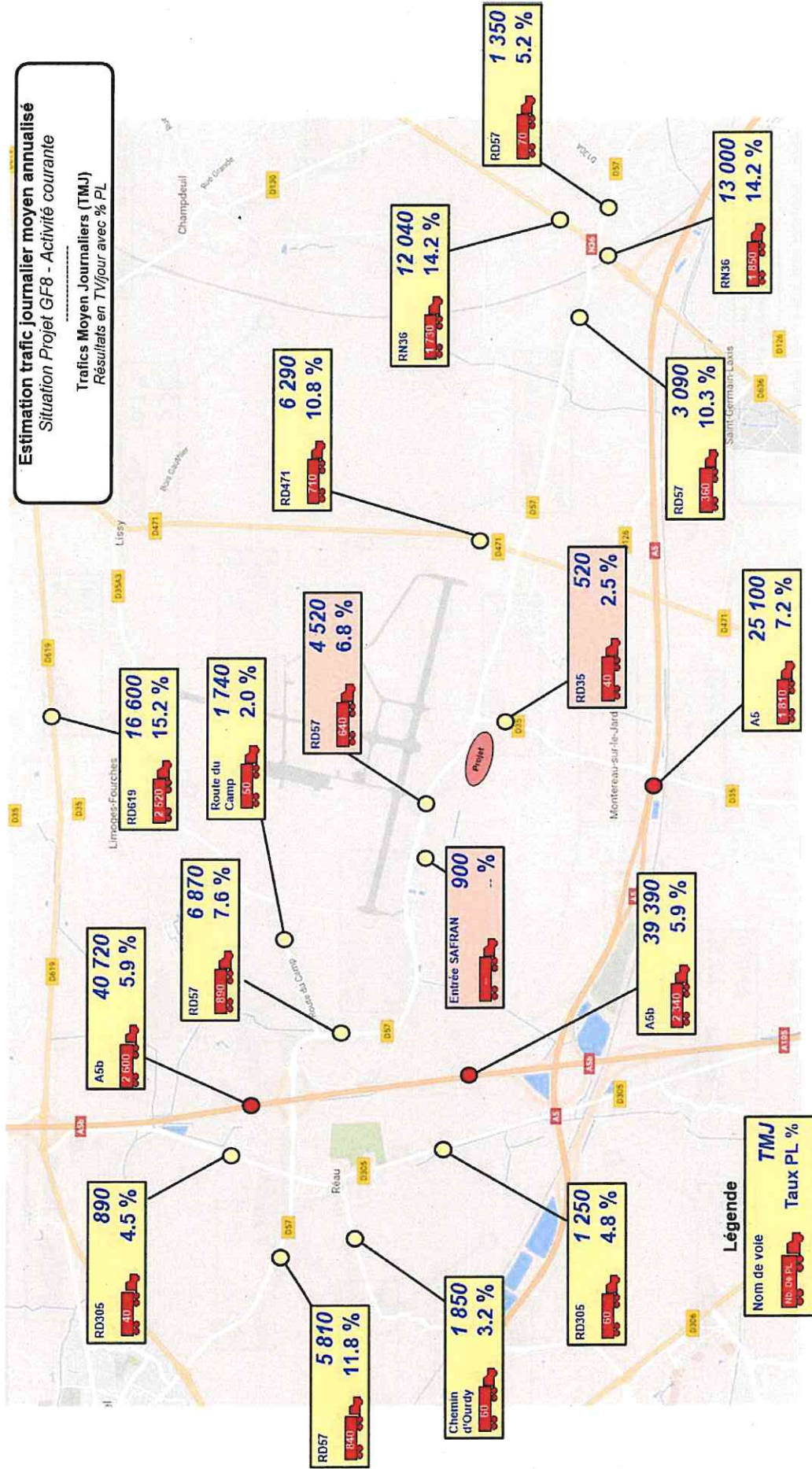
On présente ci-contre les cartes d'évolution des TMJ prévisionnels en situation fil de l'eau et en situation projet en activité courante (hors périodes de forte activité).

5.1.1. SCENARIO FIL DE L'EAU



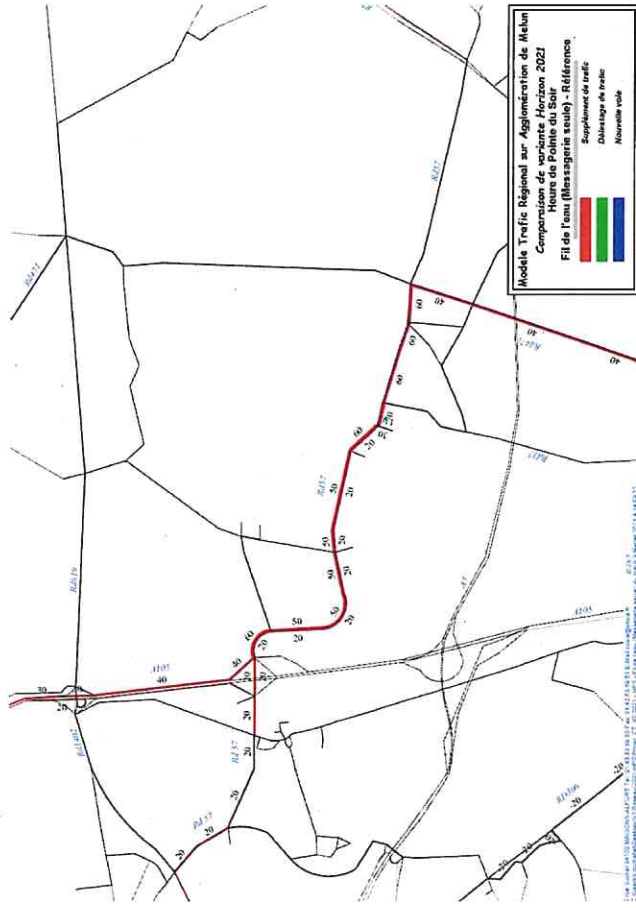
TMJ en situation fil de l'eau avant mise en service du projet GF8 (messagerie Coliposte seule)

5.1.2. SCENARIO PROJET



TMJ en situation projet GF8 en activité courante

5.2.1.2. HEURE DE POINTE DU SOIR

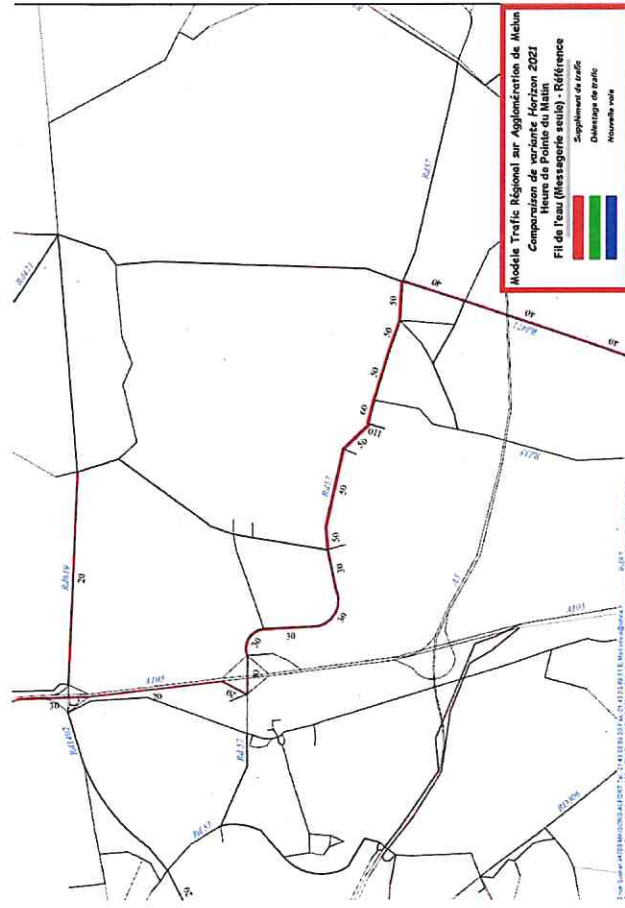


Carte d'évolution du trafic par rapport à la situation fil de l'eau à l'heure de pointe du soir

5.2. EVOLUTIONS DE TRAFIC AUX HEURES DE POINTE

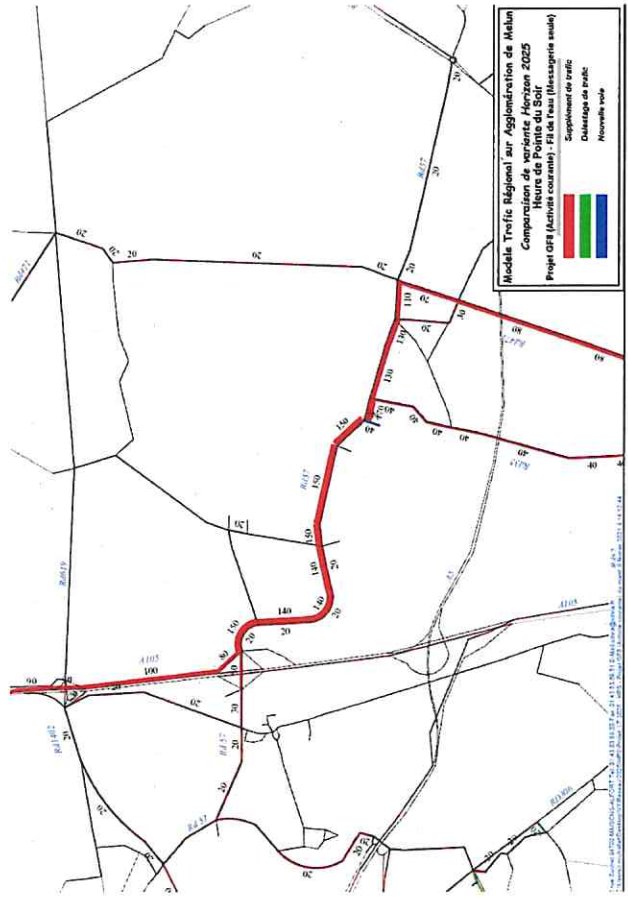
5.2.1. SCENARIO FIL DE L'EAU

5.2.1.1. HEURE DE POINTE DU MATIN



Carte d'évolution du trafic par rapport à la situation fil de l'eau à l'heure de pointe du matin

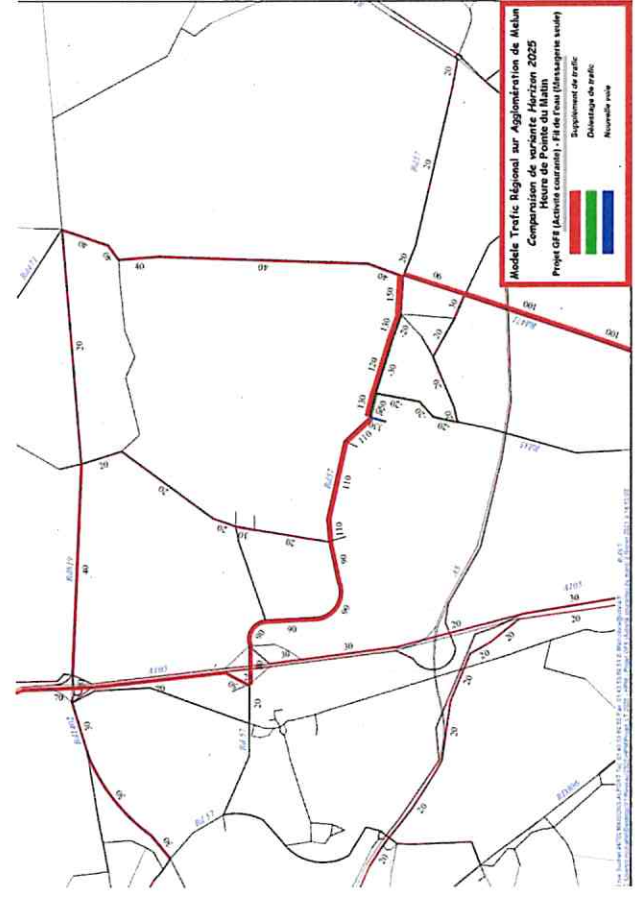
5.2.2.2. HEURE DE POINTE DU SOIR



Carte d'évolution du trafic par rapport à la situation fil de l'eau à l'heure de pointe du soir

5.2.2. SCENARIO PROJET

5.2.2.1. HEURE DE POINTE DU MATIN



Carte d'évolution du trafic par rapport à la situation fil de l'eau à l'heure de pointe du matin

### — 5.3. CAPACITE PREVISIONNELLE DES CARREFOURS AUX HEURES DE POINTE

On présente ci-après le détail des calculs de capacité des carrefours en situation prévisionnelle à l'ouverture du projet (hors périodes de pic d'activité).

Afin d'analyser le fonctionnement des carrefours, les réserves de capacité des différentes entrées sont calculées. Cela représente le volume supplémentaire de trafic que peut supporter le carrefour.

Si la réserve est supérieure à 20% l'écoulement est fluide, entre 0 et 20% l'écoulement est chargé et en dessous de 0%, le carrefour est saturé.

On trouvera en annexes le détail des calculs de capacité.

### — 5.3.1. C1 : GIRATOIRE DIFFUSEUR A105-RD57 OUEST



#### Description du carrefour

Comme évoqué dans le diagnostic, des ralentissements étaient déjà observés en situation de référence avant covid sur la bretelle de sortie de l'A105 ainsi que sur la branche Ouest de la RD57. Ces ralentissements seront accentués à l'horizon de mise en service du projet en raison du développement du parc de l'A5, et ce malgré la mise en service du barreau de liaison entre la RD57 et la RD15.

Les flux générés par la ZAC devraient également perturber l'écoulement des entrées du carrefour, mais le fonctionnement du carrefour devrait dans un premier temps être satisfaisant jusqu'au retour à la normale du trafic lié à l'activité du groupe Safran.

C1_Giratoire Diffuseur A105-RD57 Ouest	Fil de l'eau - Messagerie univoquement		Projet Gf8 - Activité courante	
	HPM	HPS	HPM	HPS
Entrée de carrefour RD57 Est	77%	76%	71%	72%
Sortie A105	46%	84%	41%	83%
Park +	91%	99%	90%	99%
RD57 Ouest	55%	67%	50%	50%
Entrée A105				

#### Réserves de capacité du carrefour

### 5.3.2. C2 : GIRATOIRE DIFFUSEUR A105-RD57 EST



C2_Giratoire Diffuseur A105-RD57 Est	Fil de l'eau - Messagerie uniquement		Projet GFB - Activité courante	
	HPM	HPS	HPM	HPS
Entrée de carrefour	72%	57%	65%	51%
RD57 Est				
Entrée A105				
RD57 Ouest	80%	82%	49%	74%
Sortie A105	67%	96%	58%	92%
Aire de Galande	68%	87%	66%	83%

### Réserves de capacité du carrefour

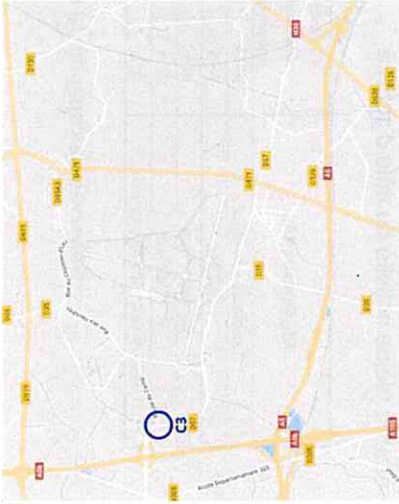
#### Description du carrefour

Le diagnostic fait là-aussi état de ralentissements sur ce deuxième giratoire du diffuseur RD56-A105 en situation de référence avant covid. Pour rappel, ces ralentissements sont en grande partie générés par l'activité du groupe Safran et se concentrent principalement aux heures de roulement des employés.

Les flux générés par la ZAC devraient assez fortement perturber l'écoulement des entrées du carrefour dans la mesure où la majorité des flux générés par la ZAC devrait y transiter. Dans un premier temps, le fonctionnement du carrefour devrait cependant être satisfaisant jusqu'au retour à la normale du trafic lié à l'activité du groupe Safran.



### 5.3.3. C3 : CARREFOUR RD57 – ROUTE DU CAMP



#### Description du carrefour

Bien que ce carrefour puisse théoriquement écouler le trafic, l'important flux prioritaire Sud->Nord génère déjà des difficultés d'insertion vers et depuis la Route du Camp en situation de référence.

Les difficultés d'insertion se verront accentuées en situation de projet lorsque les flux de Coliposte et de l'entreprise d'E-commerce viendront s'ajouter au flux d'employés de Safran. Dans un premier temps, le fonctionnement du carrefour devrait cependant être satisfaisant jusqu'au retour à la normale du trafic lié à l'activité du groupe Safran.

C3_Carrefour RD57-Route du Camp	Fil de l'eau - Messagerie		Projet Gf8 - Activité courante	
	HPM	HPS	HPM	HPS
Mouvement	Réserve de capacité	Réserve de capacité	Réserve de capacité	Réserve de capacité
TàD vers RD57 Nord	89%	72%	90%	71%
TàG depuis RD57 Nord	77%	91%	76%	91%
TàG vers RD57 Sud	99%	100%	99%	100%

#### Réserves de capacité du carrefour

### 5.3.4. C4 : GIRATOIRE SAFRAN - RD57 - BASSIN



#### Description du carrefour

De même que pour les carrefours C1 et C2, ce carrefour était déjà source de ralentissements en situation de référence avant covid, principalement aux heures de roulement des employés de Safran.

La mise en service de la ZAC devrait là-aussi accentuer assez fortement ces ralentissements, notamment à l'HPM lors de l'hyperpointe de Safran ou des remontées de file seront attendues sur la branche Ouest de la RD57. Dans un premier temps, le fonctionnement du carrefour devrait cependant être satisfaisant jusqu'au retour à la normale du trafic lié à l'activité du groupe Safran.

C4_Giratoire Safran-RD57-Bassin	Fil de l'eau - Messagerie uniquement		Projet Gf8 - Activité courante	
	HPM	HPS	HPM	HPS
Entrée de carrefour RD57 Est	66%	83%	55%	74%
Chemin du Bassin RD57 Ouest	91%	95%	80%	93%
Safran - Parking Ouest	64%	91%	53%	88%
Safran - Visiteurs	99%	88%	99%	87%
	83%	82%	92%	81%

#### Réserves de capacité du carrefour

5.3.5. C5 : GIRATOIRE ZAC DU TERTRE DE MONTEREAU



Description du carrefour

Afin de permettre un accès satisfaisant à la ZAC, un giratoire a été aménagé sur la RD57. Aucun dysfonctionnement n'est attendu en situation de projet sur ce giratoire, de surcroit à court terme avant retour à pleine activité du pôle d'activité.

C5_Giratoire ZAC	Fil de l'eau - Messagerie unique		Projet GF8 - Activité courante	
	HPM	HPS	HPM	HPS
Entrée de carrefour RD57 Est	66%	90%	59%	85%
Branche Nord RD57 Ouest	97%	98%	97%	98%
ZAC du Tertre de Montereau	85%	84%	78%	77%
	98%	91%	98%	84%

Réserves de capacité du carrefour

5.3.6. C6 : CARREFOUR RD57 - RD35



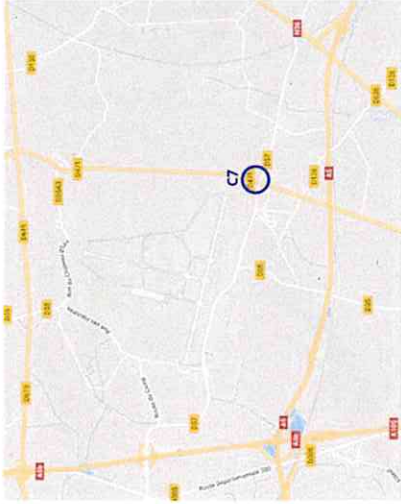
Description du carrefour

Ce carrefour à feux possède des réserves de capacité importantes et aucune remontée de file n'est attendue sur ce carrefour. Le flux principal est Est->Ouest et la priorisation de ce flux engendre des temps d'attente au niveau du stop de la RD35. Ces temps d'attente devraient augmenter en raison des flux générés, mais l'impact reste tout de même acceptable, de surcroit à court terme avant retour à pleine activité du pôle d'activité.

C6_Carrefour RD57-RD35	Fil de l'eau - Messagerie		Projet GF8 - Activité courante	
	HPM	HPS	HPM	HPS
Mouvement				
TàD vers RD57 Est	99%	98%	98%	97%
TàG depuis RD57 Est	99%	98%	99%	98%
TàG vers RD57 Ouest	72%	97%	40%	79%

Réserves de capacité du carrefour

### 5.3.7. C7 : CARREFOUR A FEUX RD57 – RD471



#### Description du carrefour

Ce carrefour à feux de la RD57 est déjà source de ralentissements en situation de référence avant covid. Les flux générés par Coliposte et l'entreprise d'E-commerce devraient assez fortement accentuer ces difficultés.

Les remontées de file attendues lors des hyperpointes de Safran restent toutefois acceptables à court terme jusqu'au retour en pleine activité du pôle d'activité et du groupe Safran en particulier.

C7_ Carrefour RD57-RD471	Fil de l'eau - Messagerie uniquement		Projet GFB - Activité courante	
	HPM	HPS	HPM	HPS
Entrée de carrefour RD57 Est	31%	87%	32%	85%
RD471 Nord	52%	54%	58%	63%
RD57 Ouest	63%	39%	61%	25%
RD471 Sud	38%	59%	24%	56%

#### Réserves de capacité du carrefour

### 5.3.8. C8 : CARREFOUR RD57 – RN36



#### Description du carrefour

C8_Carrefour RD57-RN36	Fil de l'eau - Messagerie uniquement		Projet GFB - Activité courante	
	HPM	HPS	HPM	HPS
Entrée de carrefour RD57 Est	43%	36%	28%	0%
RN36 Nord	99%	99%	96%	99%
RD57 Ouest	76%	28%	74%	0%
RN36 Sud	85%	98%	86%	88%

#### Réserves de capacité du carrefour

Ce carrefour à stop entre la RD57 et la RN57 est la source de difficultés d'insertion, notamment pour les mouvements non prioritaires de tourne-à-gauche ou de traversée de la RN36. Ces difficultés d'insertion devraient se voir très fortement accentuées en situation de projet si le carrefour n'est pas réaménagé, y compris à court terme avant que les flux générés par Safran ne retrouvent les niveaux mesurés avant la crise sanitaire de 2020.

Un projet de réaménagement en giratoire est prévu afin d'améliorer les conditions de franchissement de ce carrefour. Il est préconisé d'anticiper au maximum la réalisation de ce giratoire afin de limiter l'impact de la ZAC sur le carrefour.

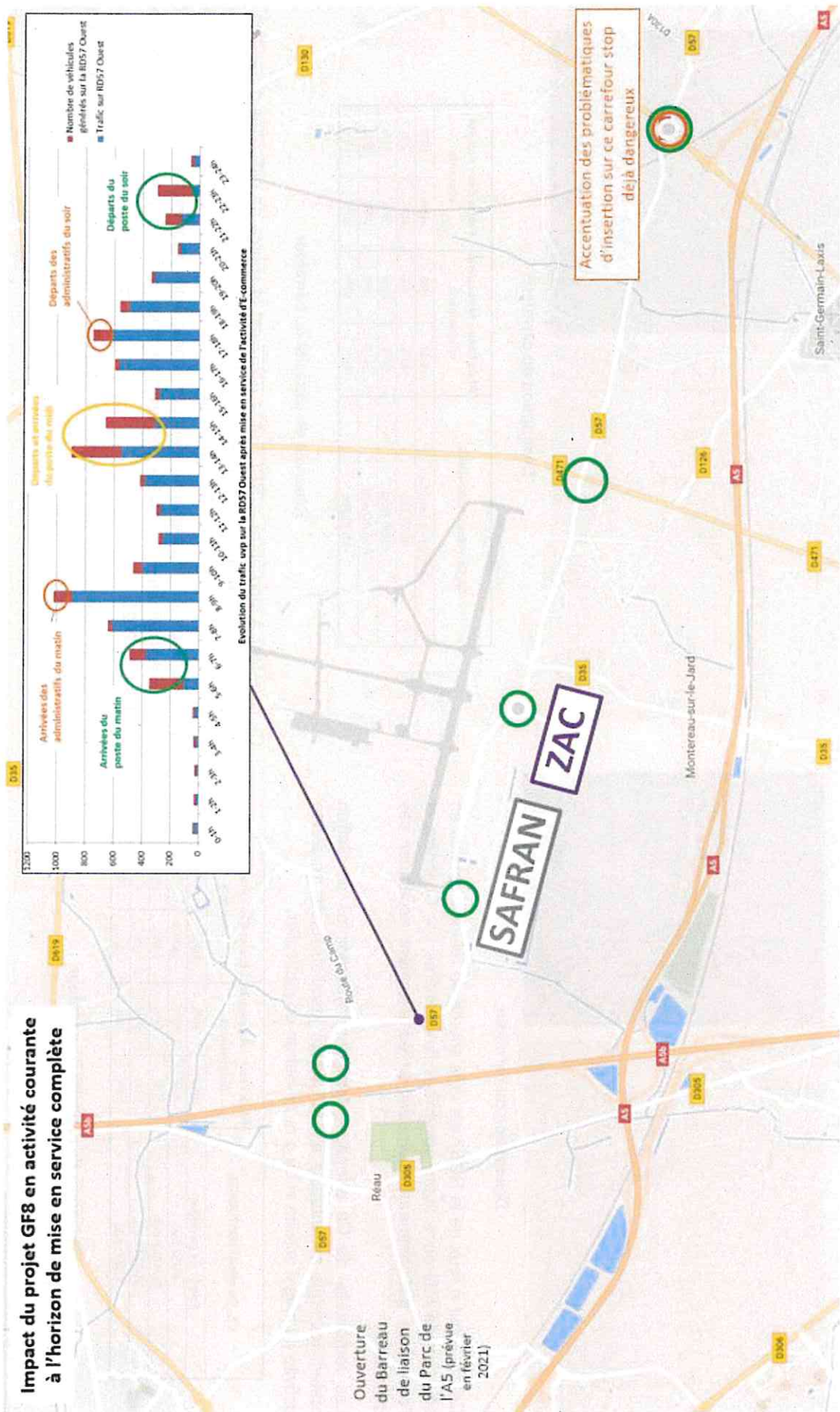


Schéma de synthèse des conditions de circulation attendues à l'horizon de mise en service du projet GF8 en activité courante

## 6. ANALYSE DE LA CIRCULATION EN PERIODE DE PIC D'ACTIVITE DU PROJET GF8

---

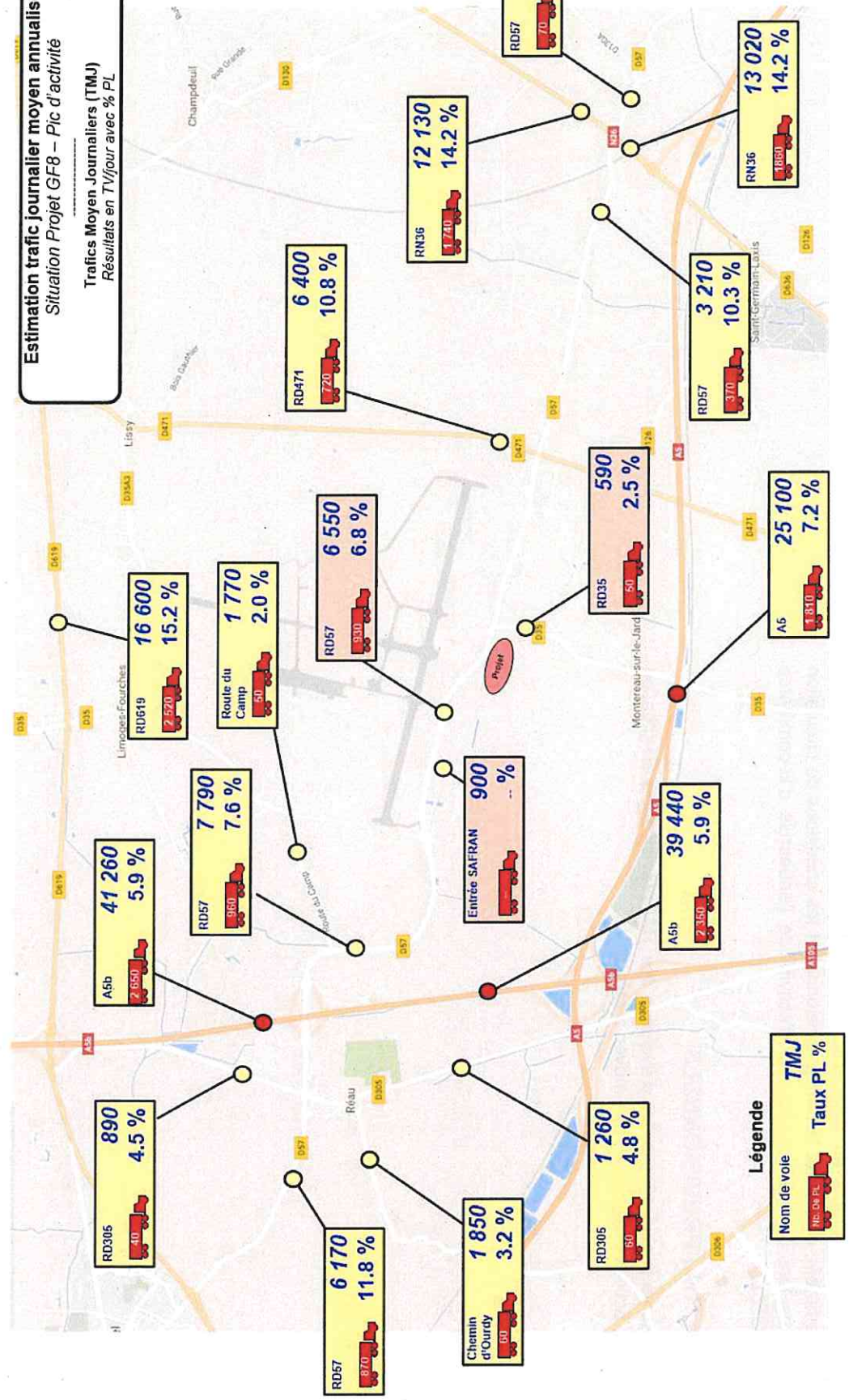
A l'aide des éléments du diagnostic et des générations de trafic définies précédemment, on estime le trafic prévisionnel et les conditions de circulation afférentes lors des périodes de pic d'activité de l'entreprise d'E-commerce (projet GF8).

### — 6.1. TMJ PREVISIONNELS

On présente ci-contre les cartes d'évolution des TMJ prévisionnels en situation de pic d'activité du projet GF8, à moyen terme.

**Estimation trafic journalier moyen annualisé**  
 Situation Projet GF8 – Pic d'activité

Traffic Moyen Journaliers (TMJ)  
 Résultats en Tvl/jour avec % PL



TMJ en situation projet GF8 lors des pics d'activité

**Légende**

Nom de voie

TMJ

Taux PL %

## — 6.2. EVOLUTIONS DE TRAFIC AUX HEURES DE POINTE

Les hypothèses de génération de trafic données en section 4.2 font état d'une situation à peu près comparable aux heures de pointes entre la situation d'activité courante et la situation de pic d'activité.

La principale différence entre les deux scénarios se situe aux niveaux des périodes de roulement des employés avec :

- la mise en place d'une équipe de nuit (impact à 22h et à 6h)
- L'augmentation des effectifs sur la période du matin et du soir (impact sur le roulement du midi principalement)

En parallèle, le trafic de poids-lourds/camionnettes devrait également augmenter de l'ordre de 30% soit près de 160 véhicules/jours, ce qui représente une hausse de trafic PL/camionnettes de l'ordre d'une dizaine de mouvements aux heures de pointe (5 émissions et 5 réceptions).

Bien que la situation de pic d'activité donne lieu à un trafic journalier plus important que la situation d'activité courante (page précédente), la situation attendue aux heures de pointe du matin et du soir est la même.

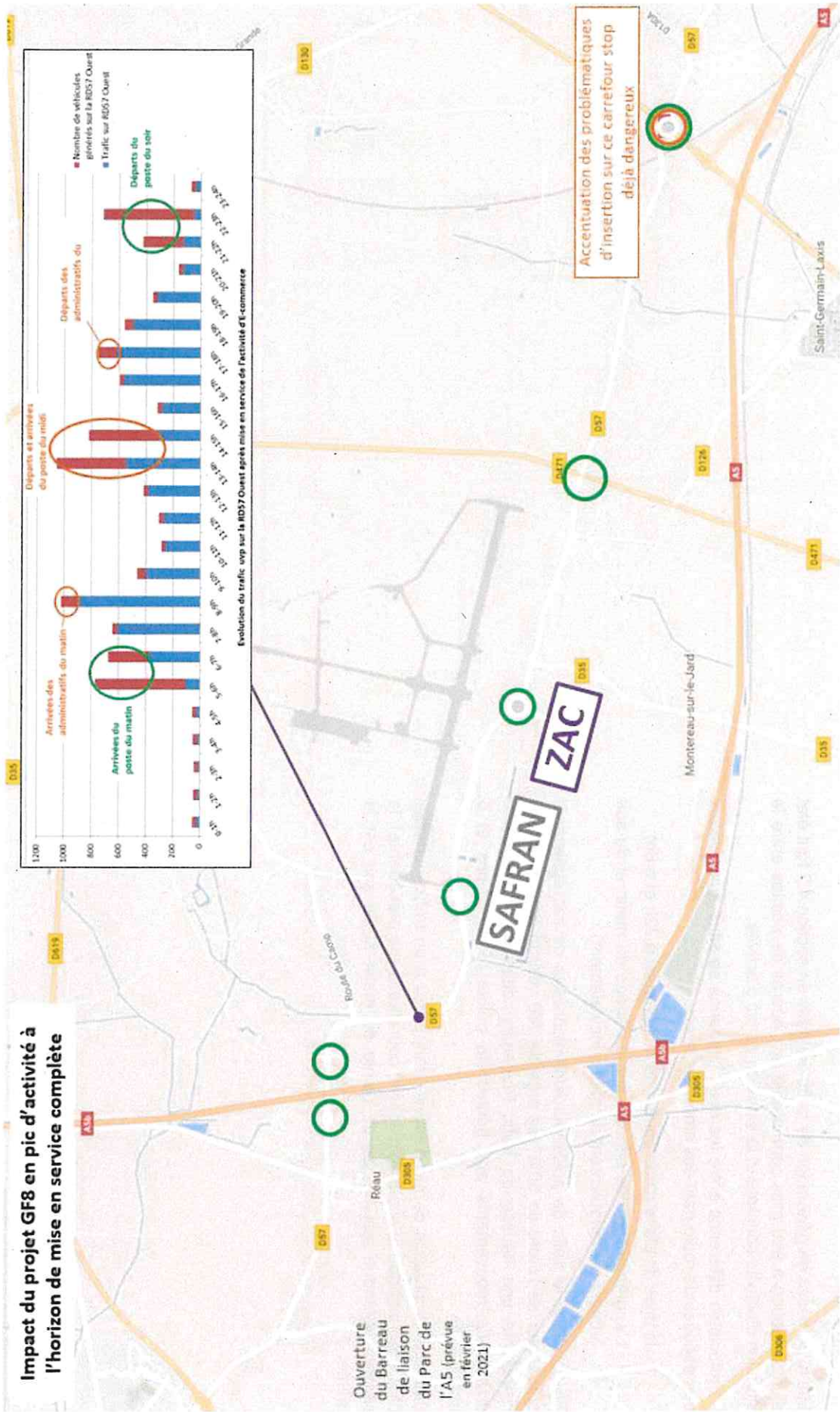


Schéma de synthèse des conditions de circulation attendues à l'horizon de mise en service du projet GF8 en pic d'activité



## **7. ANALYSE DE LA CIRCULATION A L'HORIZON DE RETOUR EN PLEINE ACTIVITE DE SAFRAN A PLUS LONG TERME**

---

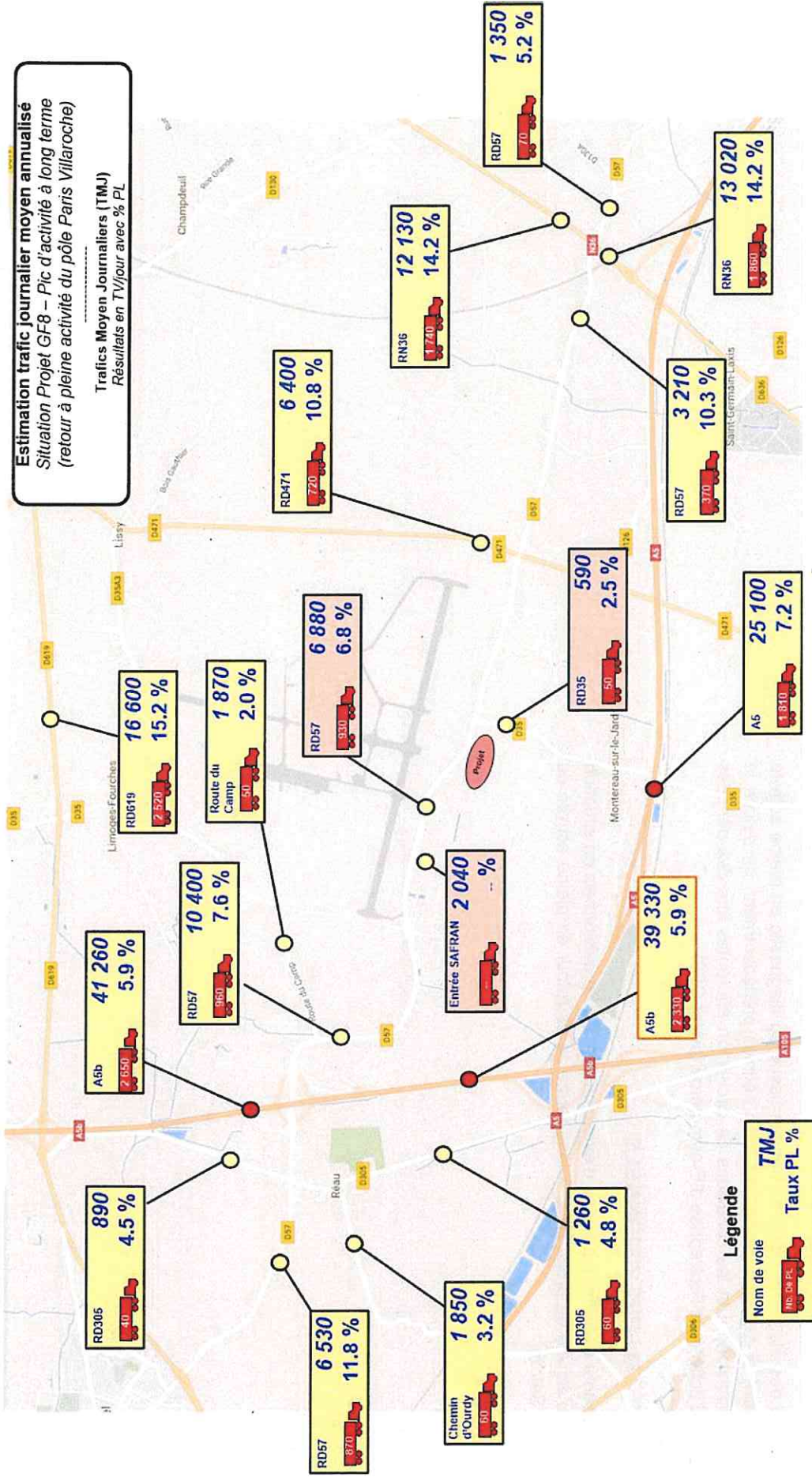
A l'aide des éléments repris en annexe (issus du diagnostic en pleine activité de Safran) et des générations de trafic définies précédemment, on estime le trafic prévisionnel et les conditions de circulation afférentes lors des périodes de pic d'activité de l'entreprise d'E-commerce (projet GF8).

### **— 7.1. TMJ PREVISIONNELS**

On présente ci-contre les cartes d'évolution des TMJ prévisionnels en situation de pic d'activité du projet GF8, à long terme après retour en pleine activité du groupe Safran.

**Estimation trafic journalier moyen annualisé**  
 Situation Projet GF8 – Pic d'activité à long terme  
 (retour à pleine activité du pôle Paris-Villaroche)

Traffic Moyen Journaliers (TMJ)  
 Résultats en TV/jour avec % PL



**Légende**  
 Nom de voie  
 TMJ  
 Taux PL %

TMJ en situation projet GF8 lors des pics d'activité à long terme (après retour en pleine activité du pôle Paris-Villaroche)

## — 7.2. EVOLUTIONS DE TRAFIC AUX HEURES DE POINTE

Ce scénario long terme réintègre l'intégralité des flux de la RD57 observés avant la baisse de trafic liée à la crise sanitaire. Ce flux a pu être estimé grâce aux comparaisons de trafic entre les comptages de 2017 (avant crise sanitaire) et ceux de Juin 2020 (après crise sanitaire) ainsi que grâce aux hypothèses d'évolution du nombre d'emplois de Safran entre 2017 et 2020.

Ces évolutions de trafic ont ainsi pu être ajoutées à la situation modélisée en section 6 afin de venir former une situation projet à long terme qui intègre pleinement tous les anciens flux déjà présents en situation de référence (modélisés que partiellement en section 5 en raison des hypothèses vraisemblables de retour en pleine activité de Safran).

### — 7.3. CAPACITE PREVISIONNELLE DES CARREFOURS AUX HEURES DE POINTE

On présente ci-après le détail des calculs de capacité des carrefours en situation prévisionnelle lors des périodes de pic d'activité du projet GF8.

Afin d'analyser le fonctionnement des carrefours, les réserves de capacité des différentes entrées sont calculées. Cela représente le volume supplémentaire de trafic que peut supporter le carrefour.

Si la réserve est supérieure à 20% l'écoulement est fluide, entre 0 et 20% l'écoulement est chargé et en dessous de 0%, le carrefour est saturé.

On trouvera en annexes le détail des calculs de capacité.

### — 7.3.1. C1 : GIRATOIRE DIFFUSEUR A105-RD57 OUEST



#### Description du carrefour

Comme évoqué dans le diagnostic, des ralentissements étaient déjà observés en situation de référence avant covid sur la bretelle de sortie de l'A105 ainsi que sur la branche Ouest de la RD57. Ces ralentissements seront accentués à l'horizon de mise en service du projet en raison du développement du parc de l'A5, et ce malgré la mise en service du barreau de liaison entre la RD57 et la RD15.

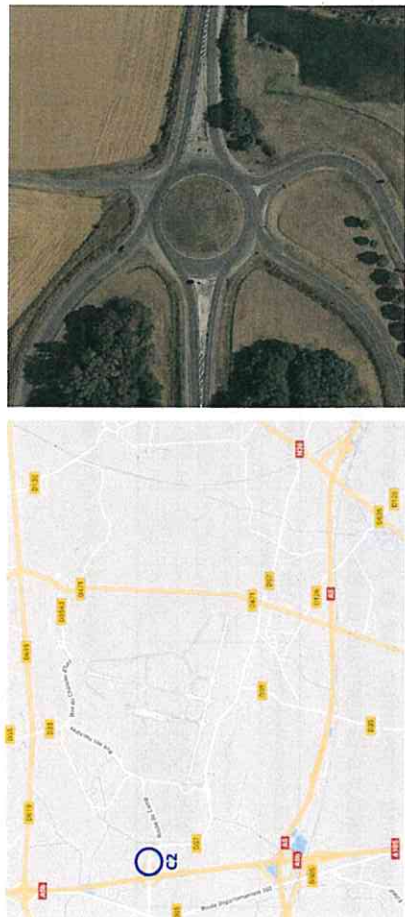
Les flux générés par la ZAC devraient également perturber l'écoulement des entrées du carrefour, et le fonctionnement du carrefour sera fortement dégradé après retour à la normale du trafic lié à l'activité du groupe Safran.

C1_Giratoire Diffuseur A105-RD57 Ouest	Fl de l'eau - Messagerie uniquement		Projet GF8 - Activité courante		Projet GF8 - Pic d'activité		Projet GF8 - Pic d'activité à long terme (plaine activité Safran)	
	HPM	HPS	HPM	HPS	HPM	HPS	HPM	HPS
Entrée de carrefour								
RD57 Est	77%	76%	71%	72%	71%	72%	71%	55%
Sortie A105	46%	84%	41%	83%	41%	83%	6%	77%
Park +	91%	99%	90%	99%	90%	99%	89%	99%
RD57 Ouest	55%	67%	50%	50%	50%	50%	3%	44%
Entrée A105								

#### Réserves de capacité du carrefour

Des réflexions sont actuellement menées sur un possible élargissement de l'entrée Est du giratoire, aussi est-il préconisé d'anticiper ces aménagements afin de limiter l'impact de la ZAC sur ce carrefour après retour en pleine activité du groupe Safran.

### 7.3.2. C2 : GIRATOIRE DIFFUSEUR A105-RD57 EST



#### Description du carrefour

Le diagnostic fait là-aussi état de ralentissements sur ce deuxième giratoire du diffuseur RD56-A105 en situation de référence avant covid. Pour rappel, ces ralentissements sont en grande partie générés par l'activité du groupe Safran et se concentrent principalement aux heures de roulement des employés.

Les flux générés par la ZAC devraient assez fortement perturber l'écoulement des entrées du carrefour dans la mesure où la majorité des flux générés par la ZAC devrait y transiter. Le fonctionnement du carrefour sera ainsi assez fortement dégradé après retour à la normale du trafic lié à l'activité du groupe Safran.

C2_Giratoire Diffuseur A105-RD57 Est	Fil de l'eau - Messagerie uniquement		Projet GFB - Activité courante		Projet GFB - Pic d'activité		Projet GFB - Pic d'activité à long terme (pleine activité Safran)	
	HPM	HPS	HPM	HPS	HPM	HPS	HPM	HPS
Entrée de carrefour RD57 Est	72%	57%	65%	51%	65%	51%	65%	4%
Entrée A105 RD57 Ouest	80%	82%	49%	74%	49%	74%	16%	72%
Sortie A105	67%	96%	58%	92%	58%	92%	8%	92%
Aire de Galande	68%	87%	66%	83%	66%	83%	34%	82%

#### Réserves de capacité du carrefour

### 7.3.3. C3 : CARREFOUR RD57 – ROUTE DU CAMP



#### Description du carrefour

Bien que ce carrefour puisse théoriquement écouler le trafic, l'important flux prioritaire Sud->Nord génère déjà des difficultés d'insertion vers et depuis la Route du Camp en situation de référence.

Les difficultés d'insertion se verront accentuées en situation de projet lorsque les flux de la ZAC viendront s'ajouter au flux d'employés de Safran. Les conditions d'insertion sur la RD57 seront ainsi assez fortement dégradées après retour à la normale du trafic lié à l'activité du groupe Safran.

C3_Carrefour RD57-Route du Camp	Fil de l'eau - Messagerie		Projet GFB - Activités courantes		Projet GFB - Pic d'activité		Projet GFB - Pic d'activité à long terme	
	HPM	HPS	HPM	HPS	HPM	HPS	HPM	HPS
Mouvement	Réserve de capacité	Réserve de capacité	Réserve de capacité	Réserve de capacité	Réserve de capacité	Réserve de capacité	Réserve de capacité	Réserve de capacité
T&D vers RD57 Nord	89%	72%	90%	71%	71%	71%	90%	42%
T&G depuis RD57 Nord	77%	91%	76%	91%	91%	91%	76%	84%
T&G vers RD57 Sud	99%	100%	99%	100%	100%	100%	97%	99%

#### Réserves de capacité du carrefour

### 7.3.4. C4 : GIRATOIRE SAFRAN - RD57 - BASSIN



Des réflexions sont actuellement menées sur un possible élargissement de l'entrée Ouest du giratoire, aussi est-il préconisé d'anticiper ces aménagements afin de limiter l'impact de la ZAC sur ce carrefour après retour en pleine activité du groupe Safran.

#### Description du carrefour

De même que pour les carrefours C1 et C2, ce carrefour était déjà source de ralentissements en situation de référence avant covid, principalement aux heures de roulement des employés de Safran.

La mise en service de la ZAC devrait là-aussi accentuer assez fortement ces ralentissements, notamment à l'HPM lors de l'hyperpointe de Safran ou des remontées de file seront attendues sur la branche Ouest de la RD57. Le fonctionnement du carrefour sera ainsi assez fortement dégradé à l'HPM après retour à la normale du trafic lié à l'activité du groupe Safran.

C4_Giratoire Safran-RD57-Bassin	Fl de l'eau - Messagerie uniquement		Projet GFB - Activité courante		Projet GFB - Pic d'activité		Projet GFB - Pic d'activité à long terme (pleine activité Safran)	
	HPM	HPS	HPM	HPS	HPM	HPS	HPM	HPS
Entrée de carrefour RD57 Est	66%	83%	55%	74%	55%	74%	43%	62%
Chemin de Bassin RD57 Ouest	91%	95%	80%	93%	80%	93%	77%	82%
Safran - Parking Ouest	64%	91%	53%	88%	53%	88%	10%	86%
Safran - Visiteurs	99%	88%	99%	87%	99%	87%	98%	77%
	83%	82%	92%	81%	92%	81%	91%	37%

#### Réserves de capacité du carrefour

7.3.5. C5 : GIRATOIRE ZAC DU TERTRE DE MONTEREAU



Description du carrefour

Afin de permettre un accès satisfaisant à la ZAC, un giratoire a été aménagé sur la RD57. Aucun dysfonctionnement n'est attendu en situation de projet sur ce giratoire, y compris à long terme après retour en pleine activité du pôle d'activité et de Safran en particulier.

C5_Giratoire ZAC	Fil de l'eau - Messagerie uniquement		Projet GF8 - Activité courante		Projet GF8 - Pic d'activité		Projet GF8 - Pic d'activité à long terme (pleine activité Safran)	
	HPM	HPS	HPM	HPS	HPM	HPS	HPM	HPS
Entrée de carrefour RD57 Est	66%	90%	59%	85%	59%	85%	48%	85%
Branche Nord RD57 Ouest	97%	98%	97%	98%	97%	98%	97%	98%
ZAC du Tertre de Montereau	85%	94%	78%	77%	78%	77%	78%	76%
	95%	91%	98%	84%	98%	84%	98%	83%

Réserves de capacité du carrefour

7.3.6. C6 : CARREFOUR RD57 - RD35



Description du carrefour

Ce carrefour à feux possède des réserves de capacité importantes et aucune remontée de file n'est attendue sur ce carrefour. Le flux principal est Est->Ouest et la priorisation de ce flux engendre des temps d'attente au niveau du stop de la RD35.

Ces temps d'attente devraient augmenter en raison des flux générés, mais l'impact reste tout de même acceptable, y compris à long terme après retour en pleine activité du pôle d'activité et de Safran en particulier.

C6_Carrefour RD57-RD35	Fil de l'eau - Messagerie		Projet GF8 - Activité courante		Projet GF8 - Pic d'activité		Projet GF8 - Pic d'activité à long terme	
	HPM	HPS	HPM	HPS	HPM	HPS	HPM	HPS
Mouvement								
TAD vers RD57 Est	99%	98%	98%	97%	98%	97%	98%	97%
T&G depuis RD57 Est	99%	98%	99%	98%	99%	98%	99%	98%
T&G vers RD57 Ouest	72%	97%	40%	79%	40%	79%	21%	79%

Réserves de capacité du carrefour



### 7.3.7. C7 : CARREFOUR A FEUX RD57 – RD471



#### Description du carrefour

Ce carrefour à feux de la RD57 est déjà source de ralentissements en situation de référence avant covid. Les flux générés par Coliposte et l'entreprise d'E-commerce devraient assez fortement accentuer ces difficultés.

Les remontées de file attendues lors des hyperpointes de Safran deviendront problématiques à long terme après retour en pleine activité du pôle d'activité et du groupe Safran en particulier.

C7_Carrefour RD57-RD471	Fil de l'eau - Messagerie uniquement			Projet GFB - Activité courante			Projet GFB - Pic d'activité à long terme (pleine activité Safran)		
	HPM	HPS	HP5	HPM	HPS	HP5	HPM	HPS	HP5
Entrée de carrefour RD57 Est	31%	87%	32%	32%	85%	32%	14%	88%	
RD471 Nord	52%	54%	58%	58%	63%	58%	56%	56%	56%
RD57 Ouest	63%	39%	51%	51%	25%	61%	61%	10%	
RD471 Sud	38%	59%	24%	24%	56%	24%	7%	45%	

#### Réserves de capacité du carrefour

Des réflexions sont actuellement menées sur un possible élargissement des entrées du carrefour, aussi est-il préconisé d'anticiper ces aménagements afin de limiter l'impact de la ZAC sur ce carrefour après retour en pleine activité du groupe Safran.

### 7.3.8. C8 : CARREFOUR RD57 – RN36



#### Description du carrefour

Ce carrefour à stop entre la RD57 et la RN57 est la source de difficultés d'insertion, notamment pour les mouvements non prioritaires de tourne-à-gauche ou de traversée de la RN36.

Ces difficultés d'insertion devraient se voir très fortement accentuées en situation de projet si le carrefour n'est pas réaménagé avant que les flux générés par Safran ne retrouvent les niveaux mesurés avant la crise sanitaire de 2020.

C8_Carrefour RD57-RN36	Fil de l'eau - Messagerie uniquement			Projet GFB - Activité courante			Projet GFB - Pic d'activité à long terme (pleine activité Safran)		
	HPM	HPS	HP5	HPM	HPS	HP5	HPM	HPS	HP5
Entrée de carrefour RD57 Est	43%	36%	28%	28%	0%	28%	0%	84%	87%
RN36 Nord	99%	99%	96%	96%	99%	96%	96%	99%	41%
RD57 Ouest	76%	28%	74%	74%	0%	74%	0%	82%	71%
RN36 Sud	85%	98%	88%	86%	88%	86%	88%	47%	44%

#### Réserves de capacité du carrefour

L'aménagement d'un giratoire simple à une voie en entrée permet d'assurer de bonnes conditions de circulation en situation de projet, y compris après retour en pleine activité du groupe Safran.

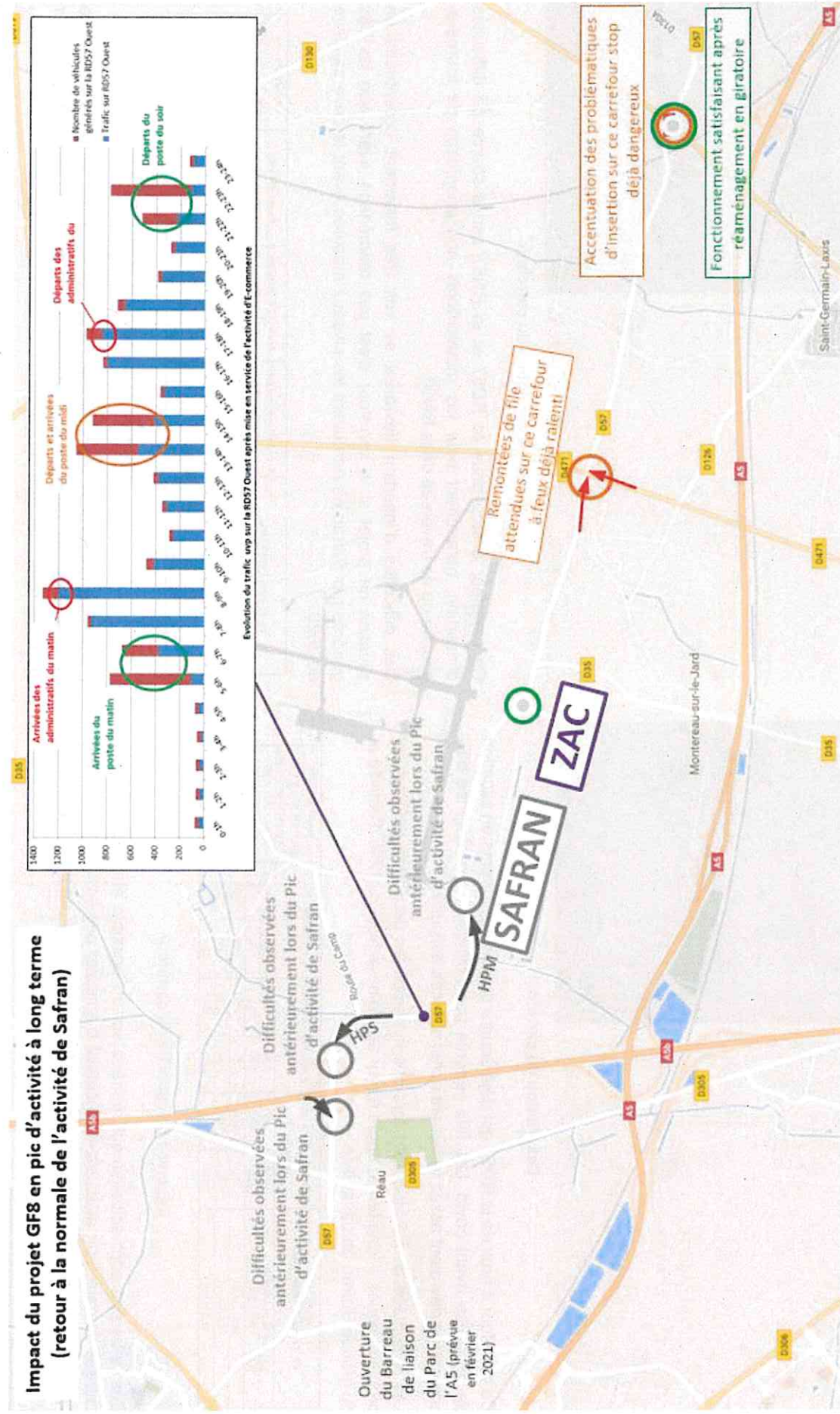
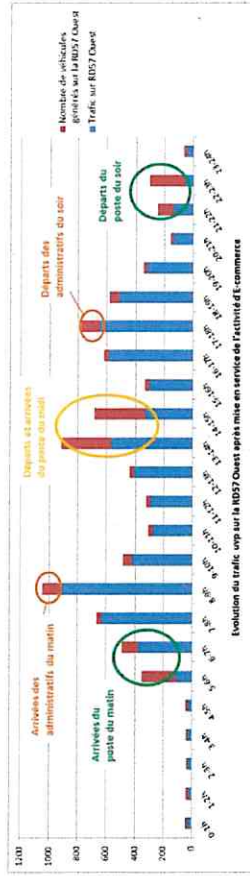


Schéma de synthèse des conditions de circulation attendues à l'horizon de mise en service du projet GF8 en pic d'activité après retour à la normale de l'activité de Safran

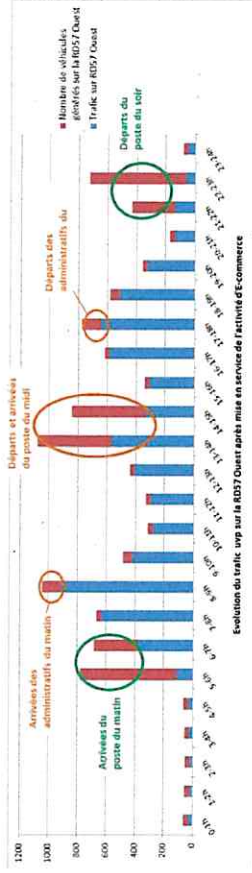
## 8. SYNTHÈSE DES CONDITIONS DE CIRCULATION PREVISIONNELLES

A la mise en service complète de la ZAC, les flux générés en période courante d'activité (3 430 TV/Jour deux sens confondus + cumul messagerie Coliposte + E-commerce GF8) viendront surtout charger le trafic en dehors des heures de pointe. Les conditions de circulation sur le secteur aux heures de pointe ne seront que peu affectées d'autant plus si l'activité de Safran reste modérée comme celle relevé en Juin 2020.



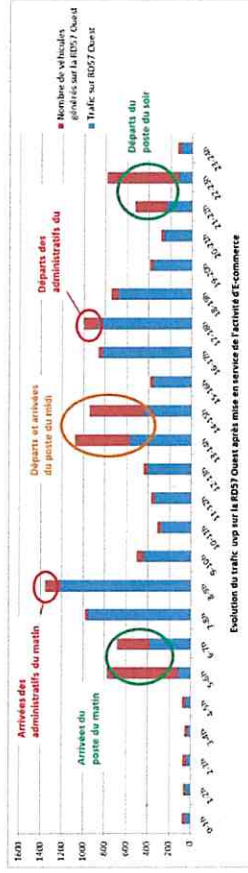
### Impact du projet GF8 sur la RD57 à l'ouest du site en activité courante

Le scénario complémentaire testé, considérant le pic d'activité sur GF8 (entre 4 à 8 semaines dans l'année où une troisième équipe de nuit est mise en place avec prise de poste de 22h à 6h du matin), sera sans incidence sur les flux de pointe. Le surplus de trafic attendu se situe en effet en dehors des heures de pointe du réseau ce qui aura pour effet un impact minimal sur le réseau à ces heures. La circulation à l'heure de pointe du midi sera également plus chargée (accroissement du roulement du midi) mais les conditions de trafic restent toutefois meilleures qu'aux heures de pointe du matin et du soir (trafic moins concentré car réparti sur les deux sens).



### Impact du projet GF8 sur la RD57 à l'ouest du site en pic d'activité

A long terme, en intégrant un retour de pleine activité du groupe Safran, les flux générés par la ZAC viendront se cumuler aux flux relevés avant la crise sanitaire. Des perturbations pourront réapparaître sur certains carrefours dans l'hypothèse de maintien de leur géométrie actuelle.



### Impact du projet GF8 sur la RD57 à l'ouest du site à long terme en pic d'activité

Sur la partie de la RD57 Est, le carrefour avec la RN36 est déjà prévu d'être aménagé à court terme en Giratoire (ce qui résoudra les difficultés) et un projet d'amélioration du carrefour RD471/Rd57 est en cours d'étude par les services du département.

Sur la partie Ouest (entre le diffuseur d'A105 et l'accès à Safran), des études plus larges sont en cours de réalisation, qui intègrent tout le développement à terme de la plateforme de Villaroche, et qui permettront de définir les meilleurs aménagements à anticiper sur cette section de la RD57.

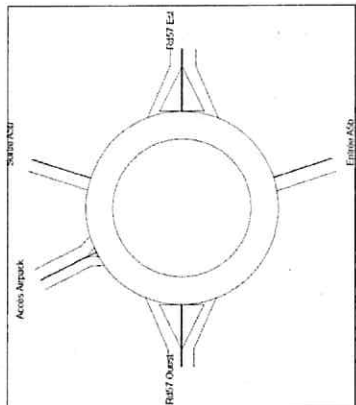
## 9. ANNEXES

### 9.1. CALCULS DE RESERVES DE CAPACITE

#### 9.1.1. SITUATION AVANT COVID

##### 9.1.1.1. C1 : GIRATOIRE DIFFUSEUR A105-RD57 OUEST

Nom du Carrefour : Villaroche Localisation : Rase Campagne Environnement : Variante : Date : 28/07/2020		Rayon de l'îlot franchissable : 20.00 m Largeur de l'axe franchissable : 8.00 m Rayon extérieur du giratoire : 26.00 m			
<b>Anneau</b> Rayon de l'îlot franchissable : 20.00 m Largeur de l'axe franchissable : 8.00 m Rayon extérieur du giratoire : 26.00 m					
Nom	Angle (degrés)	Rampe >	Tourne à	Largeurs (en m)	
				Entrée	Sortie
Rd57 Est	0	3%	droite	3.50	13.00
Sortie A5b	72			3.50	0.00
Accès Airpark	117			3.00	3.00
Rd57 Ouest	180			3.50	13.00
Entrée A5b	288			0.00	0.00



#### Branche Rd57 Est

Périodes de trafic	Réserve de Capacité en %		Longueur de Stockage maximale		Temps d'Attente total	
	en uvp/h	en %	moyenne	maximale	moyen	total
HPM	1275	80%	0vh	2vh	0s	0.0h
HPS	931	59%	0vh	2vh	1s	0.1h

#### Branche Sortie A5b

Périodes de trafic	Réserve de Capacité en %		Longueur de Stockage maximale		Temps d'Attente total	
	en uvp/h	en %	moyenne	maximale	moyen	total
HPM	235	19%	2vh	7vh	7s	1.8h
HPS	649	73%	0vh	3vh	3s	0.2h

#### Branche Accès Airpark

Périodes de trafic	Réserve de Capacité en %		Longueur de Stockage maximale		Temps d'Attente total	
	en uvp/h	en %	moyenne	maximale	moyen	total
HPM	401	89%	0vh	2vh	6s	0.1h
HPS	619	99%	0vh	2vh	4s	0.0h

#### Branche Rd57 Ouest

Périodes de trafic	Réserve de Capacité en %		Longueur de Stockage maximale		Temps d'Attente total	
	en uvp/h	en %	moyenne	maximale	moyen	total
HPM	140	21%	2vh	9vh	17s	2.4h
HPS	801	73%	0vh	2vh	2s	0.1h

#### Branche Entrée A5b

Branche de sortie uniquement

## 9.1.1.2. C2 : GIRATOIRE DIFFUSEUR A105-RD57 Est

Nom du Carrefour : Carrefour Rd57/A5b Est Localisation : Villaroche Environnement : Rase Campagne Variante : Date : 28/07/2020		Rayon de l'îlot franchissable : 21,00 m Rayon de l'îlot : 4,00 m Longueur de l'anneau : 8,00 m Rayon extérieur du giratoire : 29,50 m		
<b>Branches</b>				
Nom	Angle (degrés)	Rampe à droite	Largeurs (en m)	
			Entrée à 4 m à 15 m	Sortie îlot
Rd57 Est	0	3%	3,50	15,00
A5b Paris	110		0,00	4,00
Rd57 Ouest	180		3,50	13,00
A5b Melun	240		3,50	0,00
Aire de Service	300		3,00	3,50

## Branche Rd57 Est

Périodes de trafic	Réserve de Capacité en uvp/h		Longueur de Stockage moyenne		Temps d'Attente moyen	
	en %		maximale		total	
HPM	922	78%	0vh	2vh	1s	0.1h
HPS	215	17%	2vh	8vh	7s	2.0h

Branche A5b Paris  
Branche de sortie uniquement

## Branche Rd57 Ouest

Périodes de trafic	Réserve de Capacité en uvp/h		Longueur de Stockage moyenne		Temps d'Attente moyen	
	en %		maximale		total	
HPM	320	21%	1vh	6vh	4s	1.3h
HPS	1266	81%	0vh	2vh	0s	0.0h

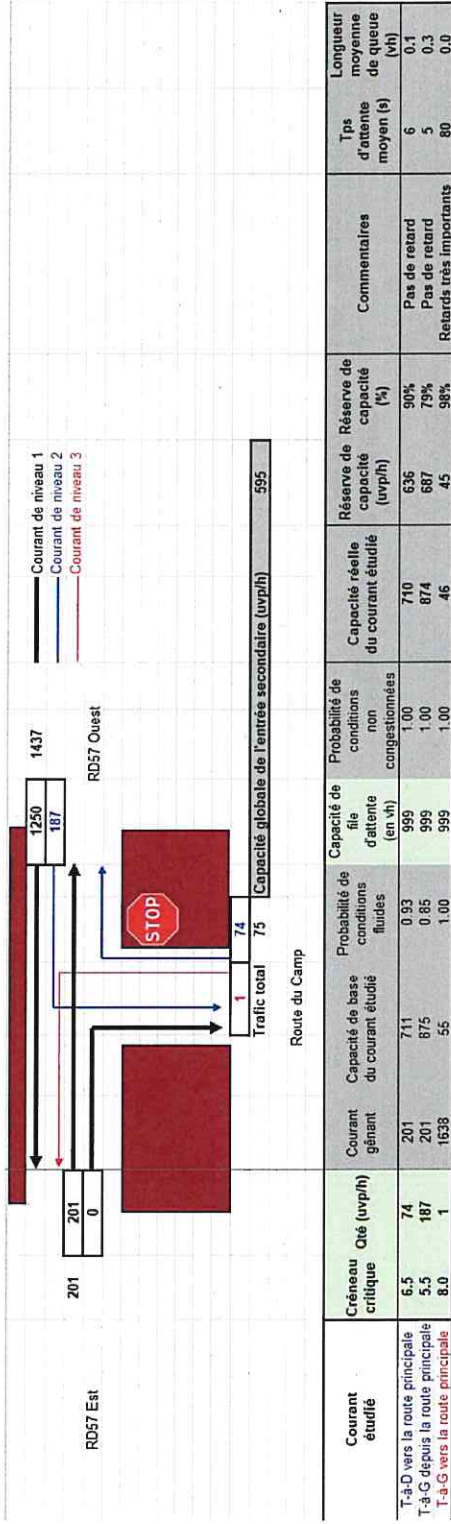
## Branche A5b Melun

Périodes de trafic	Réserve de Capacité en uvp/h		Longueur de Stockage moyenne		Temps d'Attente moyen	
	en %		maximale		total	
HPM	133	24%	2vh	9vh	19s	2.2h
HPS	1094	90%	0vh	2vh	1s	0.0h

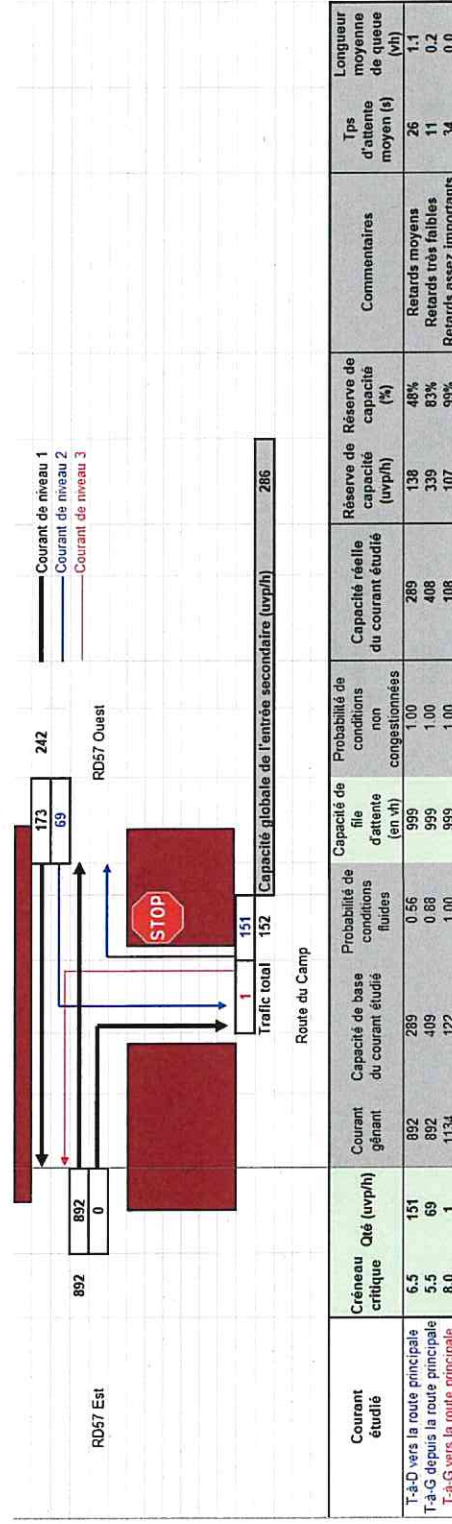
## Branche Aire de Service

Périodes de trafic	Réserve de Capacité en uvp/h		Longueur de Stockage moyenne		Temps d'Attente moyen	
	en %		maximale		total	
HPM	124	43%	1vh	5vh	24s	1.1h
HPS	831	84%	0vh	2vh	2s	0.1h

9.1.1.3. C3 : CARREFOUR RD57 – ROUTE DU CAMP



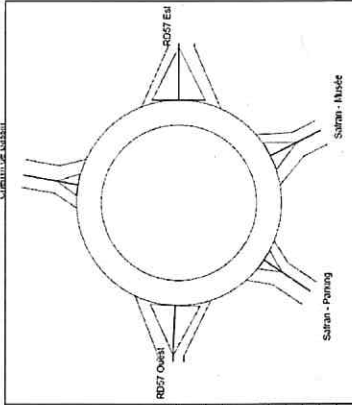
HPM



HPS

## 9.1.1.4. C4 : GIRATOIRE SAFRAN - RD57 - BASSIN

Nom du Carrefour : Localisation : Environnement : Variante : Date :		Montreuil-sur-Jard Rive Campagne 28/07/2020					
Anneau Rayon de l'lot franchissable : Largeur de l'anneau franchissable : Rayon extérieur du giratoire :		25,00 m 8,00 m 33,00 m					
<b>Branches</b>							
Nom	Angle (degrés)	Rampes	Tourne	Largeurs (en m)			
				Entrée	lot	Sortie	Sortie
RD57 Est	0	3%	droite	3,50	17,00	5,00	5,00
Chemin de Bassin	80			4,00	7,00	5,00	5,00
RD57 Ouest	178			3,50	15,00	5,00	5,00
Safran - Parking	235			3,50	7,00	5,00	5,00
Safran - Musée	257			3,50	9,50	5,00	5,00



## Branche RD57 Est

Périodes de trafic	Réserve de Capacité en uvp/h		Longueur de Stockage		Temps d'Attente	
	en %		moyenne	maximale	moyen	total
HPM	955	63%	0vh	2vh	1s	0.1h
HPS	745	85%	0vh	2vh	2s	0.1h

## Branche Chemin de Bassin

Périodes de trafic	Réserve de Capacité en uvp/h		Longueur de Stockage		Temps d'Attente	
	en %		moyenne	maximale	moyen	total
HPM	1029	95%	0vh	2vh	1s	0.0h
HPS	785	93%	0vh	2vh	2s	0.0h

## Branche RD57 Ouest

Périodes de trafic	Réserve de Capacité en uvp/h		Longueur de Stockage		Temps d'Attente	
	en %		moyenne	maximale	moyen	total
HPM	323	29%	1vh	5vh	5s	1.1h
HPS	1305	88%	0vh	2vh	0s	0.0h

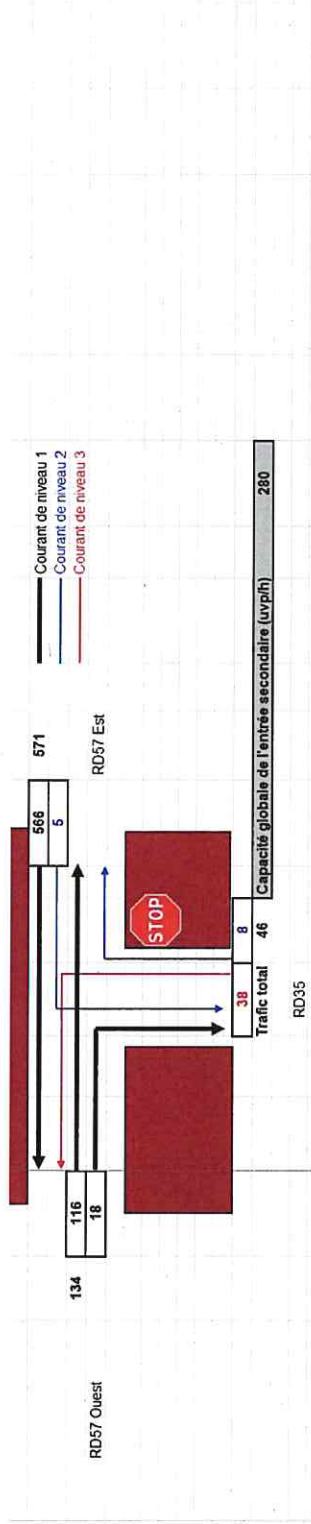
## Branche Safran - Parking

Périodes de trafic	Réserve de Capacité en uvp/h		Longueur de Stockage		Temps d'Attente	
	en %		moyenne	maximale	moyen	total
HPM	590	99%	0vh	2vh	4s	0.0h
HPS	1016	79%	0vh	2vh	1s	0.1h

## Branche Safran - Musée

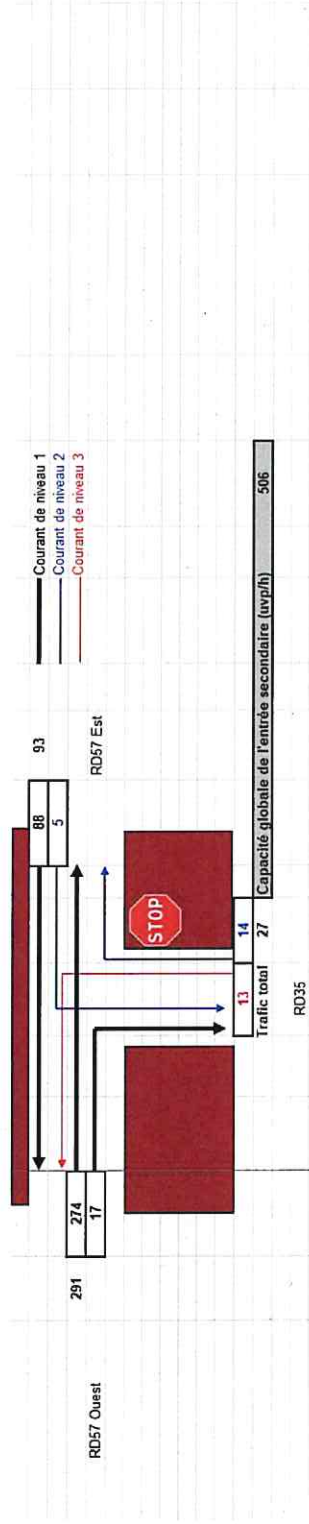
Périodes de trafic	Réserve de Capacité en uvp/h		Longueur de Stockage		Temps d'Attente	
	en %		moyenne	maximale	moyen	total
HPM	1210	94%	0vh	2vh	1s	0.0h
HPS	425	41%	1vh	4vh	4s	0.7h

9.1.1.5. C6 : CARREFOUR RD57 - RD35



Courant étudié	Créneau critique	Qté (uvph)	Courant gênant	Capacité de base du courant étudié	Probabilité de conditions fluides	Capacité de file d'attente (en vh)	Probabilité de conditions non congestionnées	Capacité réelle du courant étudié	Réserve de capacité (uvph)	Réserve de capacité (%)	Commentaires	Tps d'attente moyen (s)	Longueur moyenne de queue (vh)
T-à-D vers la route principale	6.5	8	125	785	1.00	999	1.00	784	776	99%	Pas de retard	5	0.0
T-à-G depuis la route principale	5.5	5	134	941	1.01	999	1.00	941	936	99%	Pas de retard	4	0.0
T-à-G vers la route principale	8.0	38	696	246	0.90	999	1.00	247	209	85%	Retards assez faibles	17	0.2

HPM



Courant étudié	Créneau critique	Qté (uvph)	Courant gênant	Capacité de base du courant étudié	Probabilité de conditions fluides	Capacité de file d'attente (en vh)	Probabilité de conditions non congestionnées	Capacité réelle du courant étudié	Réserve de capacité (uvph)	Réserve de capacité (%)	Commentaires	Tps d'attente moyen (s)	Longueur moyenne de queue (vh)
T-à-D vers la route principale	6.5	14	283	639	0.99	999	1.00	639	625	98%	Pas de retard	6	0.0
T-à-G depuis la route principale	5.5	5	291	792	1.00	999	1.00	792	787	99%	Pas de retard	5	0.0
T-à-G vers la route principale	8.0	13	376	411	0.99	999	1.00	413	400	97%	Retards très faibles	9	0.0

HPS



9.1.1.6. C7 : CARREFOUR A FEUX RD57 – RD471

CALCUL DES CHARGES PAR LIGNE DE FEUX

Ligne de feux	Compriétés (u.v.p./h)	Coefficients	Charges	Caractéristiques	Charges				
	T.A.C. Direct	T.A.C. Indirect	(opd/h)	Nbre de Véhic.	(opd/h)				
F1 RD57 Est	44	2,50	47	1,4	1,2	357	1	0	357
F2 RD471 Nord	27	2,02	47	1,4	1,1	351	1	8	175
F3 RD57 Ouest	26	37	74	1,4	1,2	162	1	0	162
F4 RD471 Sud	278	250	4	1,4	1,1	643	1	8	321

\* Capacité de stockage en nombre de véhicule / cycle de la voie de longueur limitée

Diagramme de feux		Temps V-O	Temps inter-phase
Phase	1	22	2
Phase	2	19	4
Phase	3	19	4
Durée du cycle en secondes : 70			
Temps perdu par phase (usage - démarrage) : 3			
Nombre total de cycle par heure : 51			

Ligne de feux aux entrées de carrefour	Capacité (veh)	Temps V-O	Phase	Temps vert-bleffé (opd/h)	Capacité vert-bleffé (opd/h)	Charge (opd/h)	Réserve Aitme (veh.C)	Nbre (%) moy	max
F1 RD57 Est	1800	19	1	16	411	357	54	15	6
F2 RD471 Nord	1800	19	2	16	411	175	235	87	2
F3 RD57 Ouest	1800	19	3	16	411	162	249	80	2
F4 RD471 Sud	1800	22	1	19	488	321	166	34	4

Réserve de capacité minimum par ligne de feux (%): 13

RÉSERVE DE CAPACITÉ GLOBALE du CARREFOUR (Traffics aux entrées)

Phase de feux	Capacité	Charge
F1 RD57 Est	411	357
F2 RD471 Nord	411	175
F4 RD471 Sud	488	321
Total uspl/h/v :		1 311
Réserve de capacité globale (%):		34

HPI

Nombre de phases principales : 3  
Temps total perdu par cycle : 19

CALCUL DES CHARGES PAR LIGNE DE FEUX

Ligne de feux	Compriétés (u.v.p./h)	Coefficients	Charges	Caractéristiques	Charges				
	T.A.C. Direct	T.A.C. Indirect	(opd/h)	Nbre de Véhic.	(opd/h)				
F1 RD57 Est	7	43	70	1,4	1,2	136	1	0	136
F2 RD471 Nord	57	279	21	1,4	1,1	381	1	3	190
F3 RD57 Ouest	19	120	135	1,4	1,2	308	1	0	308
F4 RD471 Sud	41	287	12	1,4	1,1	357	1	8	178

\* Capacité de stockage en nombre de véhicule / cycle de la voie de longueur limitée

Diagramme de feux		Temps V-O	Temps inter-phase
Phase	1	22	2
Phase	2	19	4
Phase	3	19	4
Durée du cycle en secondes : 70			
Temps perdu par phase (usage - démarrage) : 3			
Nombre total de cycle par heure : 51			

Ligne de feux aux entrées de carrefour	Capacité (veh)	Temps V-O	Phase	Temps vert-bleffé (opd/h)	Capacité vert-bleffé (opd/h)	Charge (opd/h)	Réserve Aitme (veh.C)	Nbre (%) moy	max
F1 RD57 Est	1800	19	1	16	411	136	274	66	1
F2 RD471 Nord	1800	19	2	16	411	190	220	53	2
F3 RD57 Ouest	1800	19	3	16	411	308	102	24	4
F4 RD471 Sud	1800	22	1	19	488	178	309	63	2

Réserve de capacité minimum par ligne de feux (%): 24

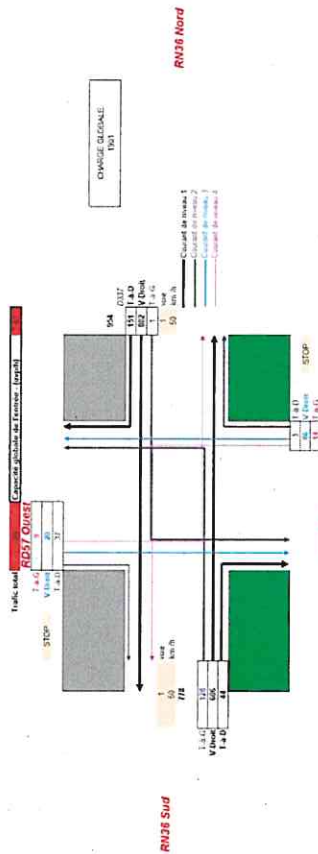
RÉSERVE DE CAPACITÉ GLOBALE du CARREFOUR (Traffics aux entrées)

Phase de feux	Capacité	Charge
F3 RD57 Ouest	411	308
F2 RD471 Nord	411	190
F4 RD471 Sud	488	178
Total uspl/h/v :		1 311
Réserve de capacité globale (%):		48

HPS

Nombre de phases principales : 3  
Temps total perdu par cycle : 19

9.1.1.7. C8 : CARREFOUR RD57 – RN36



Traffic local RD57 Ouest

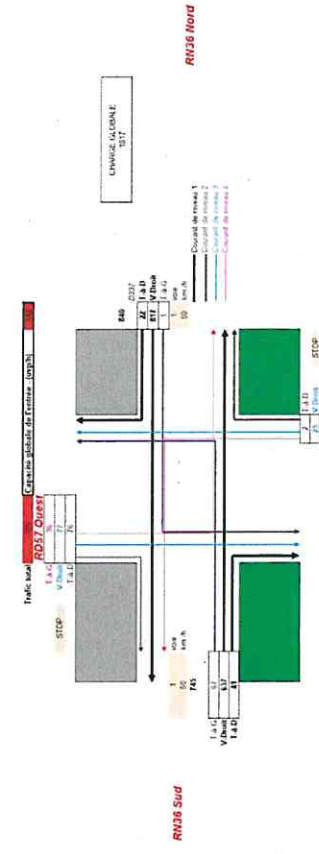
Capacité globale de l'entrée (veh/h)

Traffic local RD57 Est

Capacité globale de l'entrée (veh/h)

Commentaire	Créneau critique (s)	Capacité (veh/h)	Capacité de base (veh/h)	Prévisions de conditions de trafic	Capacité de base (veh/h)	Prévisions de conditions de trafic	Capacité globale de l'entrée (veh/h)	Capacité résiduelle de l'entrée (veh/h)	Reserve de capacité (veh/h)	Minimale (s)	Maximale (s)	Commentaires	Type d'annonce (emp/h)	Longueur moyenne théorique de queue par voie (m)
RD57 Est - RN36 Nord	6	37	267	0,35	113	0,35	380	267	123	10	10	RD57 Est - RN36 Nord	7	0,3
RD57 Ouest - RN36 Sud	6	37	267	0,35	113	0,35	380	267	123	10	10	RD57 Ouest - RN36 Sud	7	0,3
RD57 Nord - RD57 Est	4,5	14	640	3,11	209	3,11	1000	640	360	10	10	RD57 Nord - RD57 Est	5	0,3
RD57 Sud - RD57 Ouest	4,5	14	640	3,11	209	3,11	1000	640	360	10	10	RD57 Sud - RD57 Ouest	5	0,3
RD57 Est - RN36 Nord	6,5	30	1170	0,35	380	0,35	1550	1170	380	10	10	RD57 Est - RN36 Nord	7	0,3
RD57 Ouest - RN36 Sud	6,5	30	1170	0,35	380	0,35	1550	1170	380	10	10	RD57 Ouest - RN36 Sud	7	0,3
RD57 Nord - RD57 Est	7,8	9	1170	0,35	380	0,35	1550	1170	380	10	10	RD57 Nord - RD57 Est	8	0,3
RD57 Ouest - RN36 Sud	7,8	9	1170	0,35	380	0,35	1550	1170	380	10	10	RD57 Ouest - RN36 Sud	8	0,3

HPM



Traffic local RD57 Ouest

Capacité globale de l'entrée (veh/h)

Traffic local RD57 Est

Capacité globale de l'entrée (veh/h)

Commentaire	Créneau critique (s)	Capacité (veh/h)	Capacité de base (veh/h)	Prévisions de conditions de trafic	Capacité de base (veh/h)	Prévisions de conditions de trafic	Capacité globale de l'entrée (veh/h)	Capacité résiduelle de l'entrée (veh/h)	Reserve de capacité (veh/h)	Minimale (s)	Maximale (s)	Commentaires	Type d'annonce (emp/h)	Longueur moyenne théorique de queue par voie (m)
RD57 Est - RN36 Nord	6	37	267	0,35	113	0,35	380	267	123	10	10	RD57 Est - RN36 Nord	7	0,3
RD57 Ouest - RN36 Sud	6	37	267	0,35	113	0,35	380	267	123	10	10	RD57 Ouest - RN36 Sud	7	0,3
RD57 Nord - RD57 Est	4,5	14	640	3,11	209	3,11	1000	640	360	10	10	RD57 Nord - RD57 Est	5	0,3
RD57 Sud - RD57 Ouest	4,5	14	640	3,11	209	3,11	1000	640	360	10	10	RD57 Sud - RD57 Ouest	5	0,3
RD57 Est - RN36 Nord	6,5	30	1170	0,35	380	0,35	1550	1170	380	10	10	RD57 Est - RN36 Nord	7	0,3
RD57 Ouest - RN36 Sud	6,5	30	1170	0,35	380	0,35	1550	1170	380	10	10	RD57 Ouest - RN36 Sud	7	0,3
RD57 Nord - RD57 Est	7,8	9	1170	0,35	380	0,35	1550	1170	380	10	10	RD57 Nord - RD57 Est	8	0,3
RD57 Ouest - RN36 Sud	7,8	9	1170	0,35	380	0,35	1550	1170	380	10	10	RD57 Ouest - RN36 Sud	8	0,3

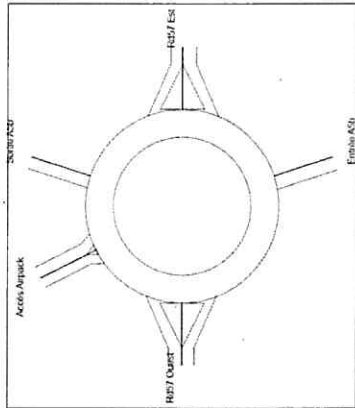
HPS



### 9.1.1. SITUATION ACTUELLE

#### 9.1.1.1. C1 : GIRATOIRE DIFFUSEUR A105-RD57 OUEST

Nom du Carrefour : Localisation : Environnement : Variante : Date :		Villanche Rase Campagne 28/07/2020				
Anneau Rayon de l'axe franchissable : Largeur de l'axe franchissable : Rayon extérieur du giratoire :		20,00 m 6,00 m 25,00 m				
<b>Branches</b>						
Nom	Angle (degrés)	Rampe	Tournes	Largeurs (en m)		
				Entrée	lil	Sortie
Rd57 Est	0	3%	droite	3,50	13,00	4,00
Sortie A5b	72			3,50	0,00	0,00
Accès Airpack	117			3,00	3,00	3,50
Rd57 Ouest	180			3,50	13,00	4,00
Entrée A5b	288			0,00	0,00	4,00



#### Branche Rd57 Est

Périodes de trafic	Réserve de Capacité en uvph		Longueur de Stockage moyenne		Temps d'Attente moyen	
	en uvph	en %	moyenne	maximale	moyen	total
HPM	1275	80%	0vh	2vh	0s	0.0h
HPS	1198	76%	0vh	2vh	0s	0.0h

#### Branche Sortie A5b

Périodes de trafic	Réserve de Capacité en uvph		Longueur de Stockage moyenne		Temps d'Attente moyen	
	en uvph	en %	moyenne	maximale	moyen	total
HPM	607	50%	0vh	3vh	2s	0.4h
HPS	892	79%	0vh	2vh	1s	0.1h

#### Branche Accès Airpack

Périodes de trafic	Réserve de Capacité en uvph		Longueur de Stockage moyenne		Temps d'Attente moyen	
	en uvph	en %	moyenne	maximale	moyen	total
HPM	571	92%	0vh	2vh	4s	0.1h
HPS	806	99%	0vh	2vh	2s	0.0h

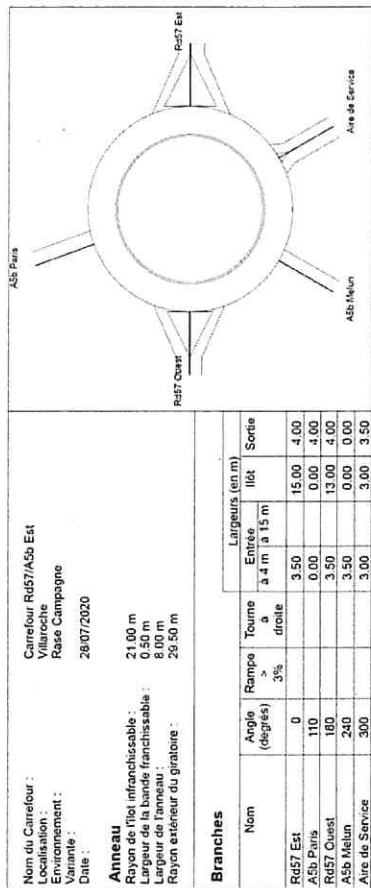
#### Branche Rd57 Ouest

Périodes de trafic	Réserve de Capacité en uvph		Longueur de Stockage moyenne		Temps d'Attente moyen	
	en uvph	en %	moyenne	maximale	moyen	total
HPM	568	62%	0vh	3vh	3s	0.3h
HPS	930	76%	0vh	2vh	1s	0.1h

#### Branche Entrée A5b

Branche de sortie uniquement

## 9.1.1.2. C2 : GIRATOIRE DIFFUSEUR A105-RD57 EST



Nom du Carrefour : Carrefour Rd57/A5b Est  
 Localisation : Villarsche  
 Environnement : Rase Campagne  
 Variante :  
 Date : 28/07/2020

**Anneau**  
 Rayon de l'îlot franchissable : 21.00 m  
 Longueur de la bande franchissable : 0.50 m  
 Longueur de l'anneau : 5.00 m  
 Rayon extérieur du giratoire : 29.50 m

Nom	Angle (degrés)	Rampes	Tourne à droite	Largeurs (en m)	
				Entrée	Sortie
Rd57 Est	0	3%	droite	3.50	15.00
A5b Paris	110			0.00	0.00
Rd57 Ouest	180			3.50	13.00
A5b Melun	240			3.50	0.00
Aire de Service	300			3.00	3.50

**Branche Rd57 Est**

Périodes de trafic	Réserve de Capacité en uvph		Longueur de Stockage maximale		Temps d'Attente total	
	en uvph	en %	moyenne	maximale	moyen	total
HPM	926	78%	0vh	2vh	1s	0.1h
HPS	789	62%	0vh	3vh	1s	0.2h

**Branche A5b Paris**  
 Branche de sortie uniquement
**Branche Rd57 Ouest**

Périodes de trafic	Réserve de Capacité en uvph		Longueur de Stockage maximale		Temps d'Attente total	
	en uvph	en %	moyenne	maximale	moyen	total
HPM	824	53%	0vh	3vh	1s	0.2h
HPS	1298	83%	0vh	2vh	0s	0.0h

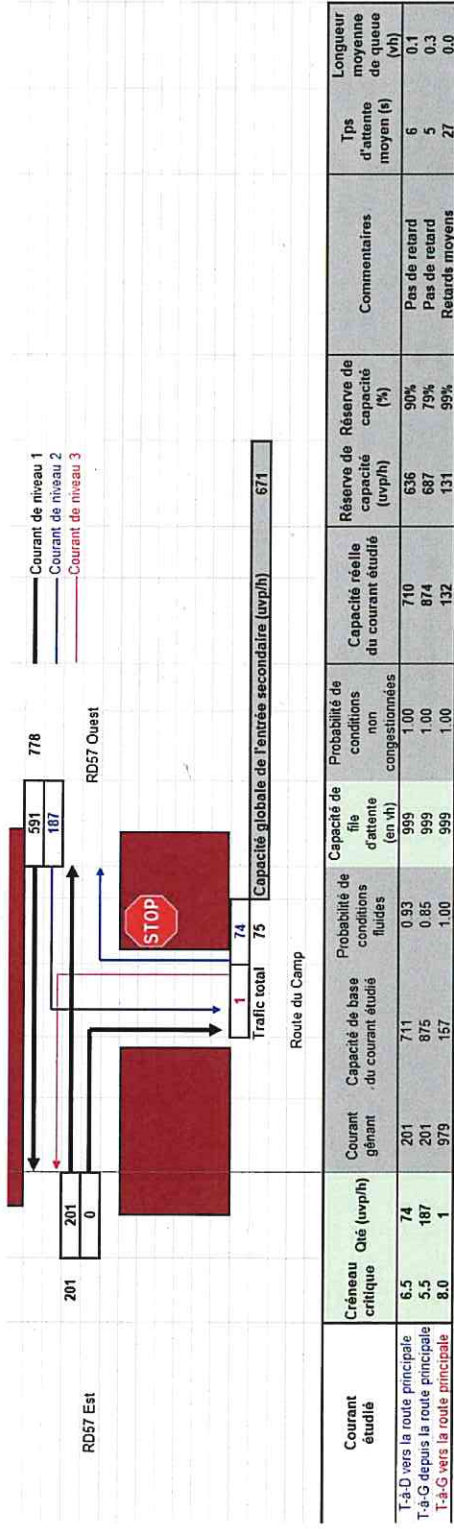
**Branche A5b Melun**

Périodes de trafic	Réserve de Capacité en uvph		Longueur de Stockage maximale		Temps d'Attente total	
	en uvph	en %	moyenne	maximale	moyen	total
HPM	575	68%	0vh	3vh	3s	0.3h
HPS	1157	93%	0vh	2vh	1s	0.0h

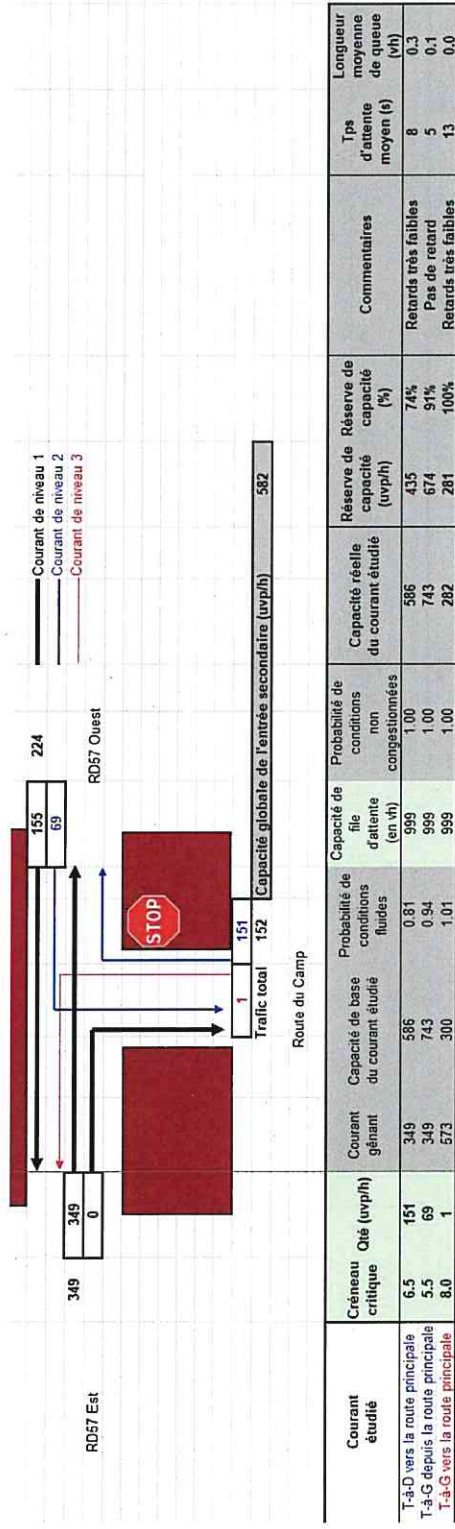
**Branche Aire de Service**

Périodes de trafic	Réserve de Capacité en uvph		Longueur de Stockage maximale		Temps d'Attente total	
	en uvph	en %	moyenne	maximale	moyen	total
HPM	392	70%	0vh	3vh	6s	0.3h
HPS	889	85%	0vh	2vh	2s	0.1h

9.1.1.3. C3 : CARREFOUR RD57 – ROUTE DU CAMP



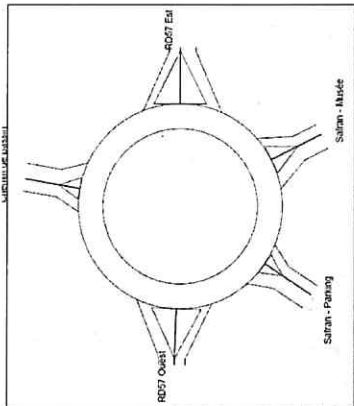
HPM



HPS

## 9.1.1.4. C4 : GIRATOIRE SAFRAN - RD57 - BASSIN

Nom du Carrefour : Localisation : Environnement : Variante : Date :		Montreuil-sur-Jard Rase Campagne 28/07/2020				
Anneau Rayon de l'îlot franchissable : Rayon de l'anneau franchissable : Rayon extérieur du giratoire :		25,00 m 8,00 m 33,00 m				
Nom	Angle (degrés)	Rampes >	Tourne à droite	Largeurs (en m)		
				Entrée a + m	Voie b	Sortie
RD57 Est	0	3%		3,50	17,00	5,00
Chemin de Bassin	80			4,00	7,00	5,00
RD57 Ouest	178			3,50	15,00	5,00
Safran - Parking	235			3,50	7,00	5,00
Safran - Musée	297			3,50	9,50	5,00



## Branche RD57 Est

Périodes de trafic	Réserve de Capacité en %		Longueur de Stockage		Temps d'Attente	
	en uvp/h	en %	moyenne	maximale	moyen	total
HPM	1129	75%	0vh	2vh	1s	0.1h
HPS	1126	90%	0vh	2vh	1s	0.0h

## Branche Chemin de Bassin

Périodes de trafic	Réserve de Capacité en %		Longueur de Stockage		Temps d'Attente	
	en uvp/h	en %	moyenne	maximale	moyen	total
HPM	1194	95%	0vh	2vh	1s	0.0h
HPS	1183	95%	0vh	2vh	1s	0.0h

## Branche RD57 Ouest

Périodes de trafic	Réserve de Capacité en %		Longueur de Stockage		Temps d'Attente	
	en uvp/h	en %	moyenne	maximale	moyen	total
HPM	885	68%	0vh	2vh	1s	0.1h
HPS	1333	90%	0vh	2vh	0s	0.0h

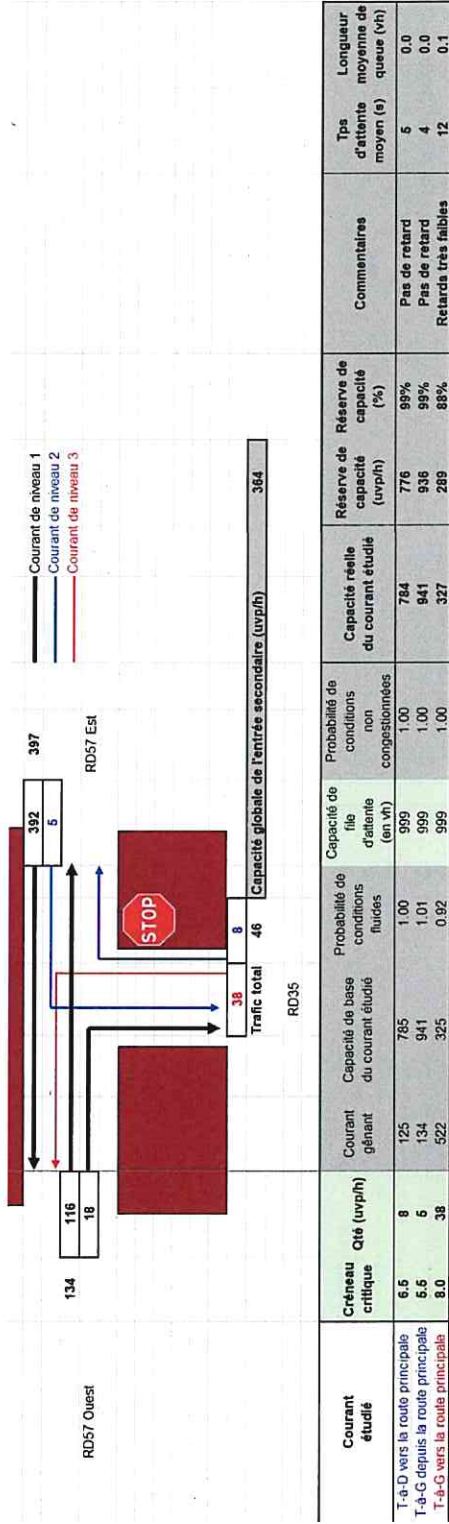
## Branche Safran - Parking

Périodes de trafic	Réserve de Capacité en %		Longueur de Stockage		Temps d'Attente	
	en uvp/h	en %	moyenne	maximale	moyen	total
HPM	933	99%	0vh	2vh	2s	0.0h
HPS	1154	88%	0vh	2vh	1s	0.0h

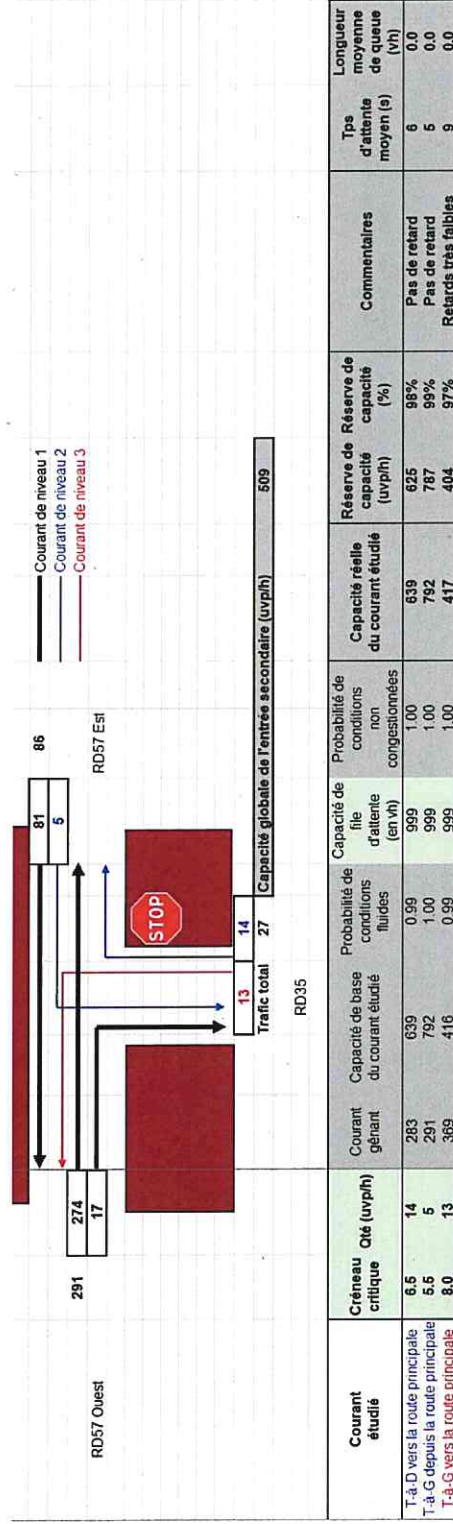
## Branche Safran - Musée

Périodes de trafic	Réserve de Capacité en %		Longueur de Stockage		Temps d'Attente	
	en uvp/h	en %	moyenne	maximale	moyen	total
HPM	1220	94%	0vh	2vh	1s	0.0h
HPS	931	82%	0vh	2vh	1s	0.1h

9.1.1.5. C6 : CARREFOUR RD57 - RD35



HPM



HPS

9.1.1.6. C7 : CARREFOUR A FEUX RD57 – RD471

**CALCUL DES CHARGES PAR LIGNE DE FEUX**

Ligne de feux	Comptages (u.v.p.h)			Coefficients			Charges			Caractéristiques			
	T.A.C.	T.A.D.	T.A.C. Divert	T.A.C.	T.A.C. Divert	T.A.C. Divert	T.A.C.	T.A.C. Divert	T.A.C. Divert	Nbr de ph.	Nbr de dir.	Indicant	Charge
F1 RD57 Est	47	165	44	1.4	1.4	1.2	283	1	0	0	0	0	283
F2 RD471 Nord	27	261	33	1.4	1.4	1.1	335	1	8	1	8	1	167
F3 RD57 Ouest	192	250	4	1.4	1.4	1.1	323	1	0	162	1	0	162
F4 RD471 Sud	192	250	4	1.4	1.4	1.1	323	1	8	162	1	8	261

\* Capacité de stockage en nombre de véhicule / cycle de la voie de longueur limitée

**RESERVE DE CAPACITE PAR LIGNE DE FEUX**

Phase	Diagramme de feux		Durée du cycle en secondes	Temps perdu par phase (enq-démarq)	Nombre total de cycle par heure
	Phase	Temps V-O inter-phase			
Phase 1	1	22	70	3	51
Phase 2	2	19	70	3	51
Phase 3	3	19	70	3	51

**RESERVE DE CAPACITE GLOBALE DU CARREFOUR (Trafics aux entrées)**

Ligne de feux aux entrées de carrefour	Capacité (veh.)	Temps V-O	Phase	Temps vert effectif (seph.k.v)	Capacité (seph.k.v)	Charge (seph.k.v)	Réserve (%)	Atteint (veh.C) moy	Atteint (veh.C) max
F1 RD57 Est	1800	19	1	16	411	167	243	59	2
F2 RD471 Nord	1800	19	1	16	411	162	249	60	2
F3 RD57 Ouest	1800	22	1	19	488	261	226	46	3
F4 RD471 Sud	1800	22	1	19	488	261	226	46	3

Réserve de capacité minimum par ligne de feux (%): 31

**RESERVE DE CAPACITE GLOBALE DU CARREFOUR (Trafics aux entrées)**

Phase de feux	Capacité	Charge	Réserve de capacité globale (%)
F1 RD57 Est	411	283	45
F2 RD471 Nord	411	167	45
F4 RD471 Sud	488	261	45
<b>Total impl.k.v.:</b>	<b>1 311</b>	<b>712</b>	<b>45</b>

Nombre de phases principales : 3  
Temps total perdu par cycle : 19

**HPM**

**CALCUL DES CHARGES PAR LIGNE DE FEUX**

Ligne de feux	Comptages (u.v.p.h)			Coefficients			Charges			Caractéristiques			
	T.A.C.	T.A.D.	T.A.C. Divert	T.A.C.	T.A.C. Divert	T.A.C. Divert	T.A.C.	T.A.C. Divert	T.A.C. Divert	Nbr de ph.	Nbr de dir.	Indicant	Charge
F1 RD57 Est	7	33	70	1.4	1.4	1.2	126	1	0	0	0	0	126
F2 RD471 Nord	57	279	20	1.4	1.4	1.1	380	1	8	1	8	1	190
F3 RD57 Ouest	19	120	135	1.4	1.4	1.2	308	1	0	308	1	0	308
F4 RD471 Sud	38	287	12	1.4	1.4	1.1	353	1	8	1	8	1	176

\* Capacité de stockage en nombre de véhicule / cycle de la voie de longueur limitée

**RESERVE DE CAPACITE PAR LIGNE DE FEUX**

Phase	Diagramme de feux		Durée du cycle en secondes	Temps perdu par phase (enq-démarq)	Nombre total de cycle par heure
	Phase	Temps V-O inter-phase			
Phase 1	1	22	77	3	46
Phase 2	2	19	77	3	46
Phase 3	3	19	77	3	46

**RESERVE DE CAPACITE GLOBALE DU CARREFOUR (Trafics aux entrées)**

Ligne de feux aux entrées de carrefour	Capacité (veh.)	Temps V-O	Phase	Temps vert effectif (seph.k.v)	Capacité (seph.k.v)	Charge (seph.k.v)	Réserve (%)	Atteint (veh.C) moy	Atteint (veh.C) max
F1 RD57 Est	1800	26	1	23	537	126	410	76	1
F2 RD471 Nord	1800	19	1	16	374	190	183	49	3
F3 RD57 Ouest	1800	26	1	23	537	308	229	42	4
F4 RD471 Sud	1800	22	1	19	444	176	267	60	2

Réserve de capacité minimum par ligne de feux (%): 42

**RESERVE DE CAPACITE GLOBALE DU CARREFOUR (Trafics aux entrées)**

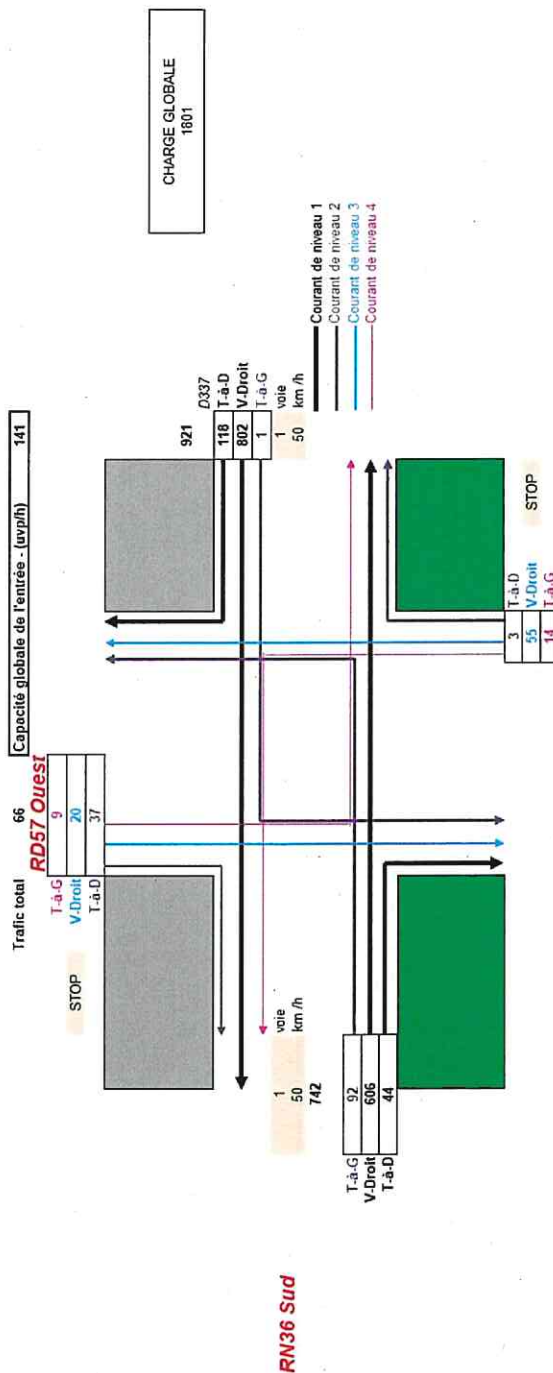
Phase de feux	Capacité	Charge	Réserve de capacité globale (%)
F1 RD57 Ouest	537	308	50
F2 RD471 Nord	374	190	50
F4 RD471 Sud	444	176	50
<b>Total impl.k.v.:</b>	<b>1 355</b>	<b>675</b>	<b>50</b>

Nombre de phases principales : 3  
Temps total perdu par cycle : 19

**HPS**



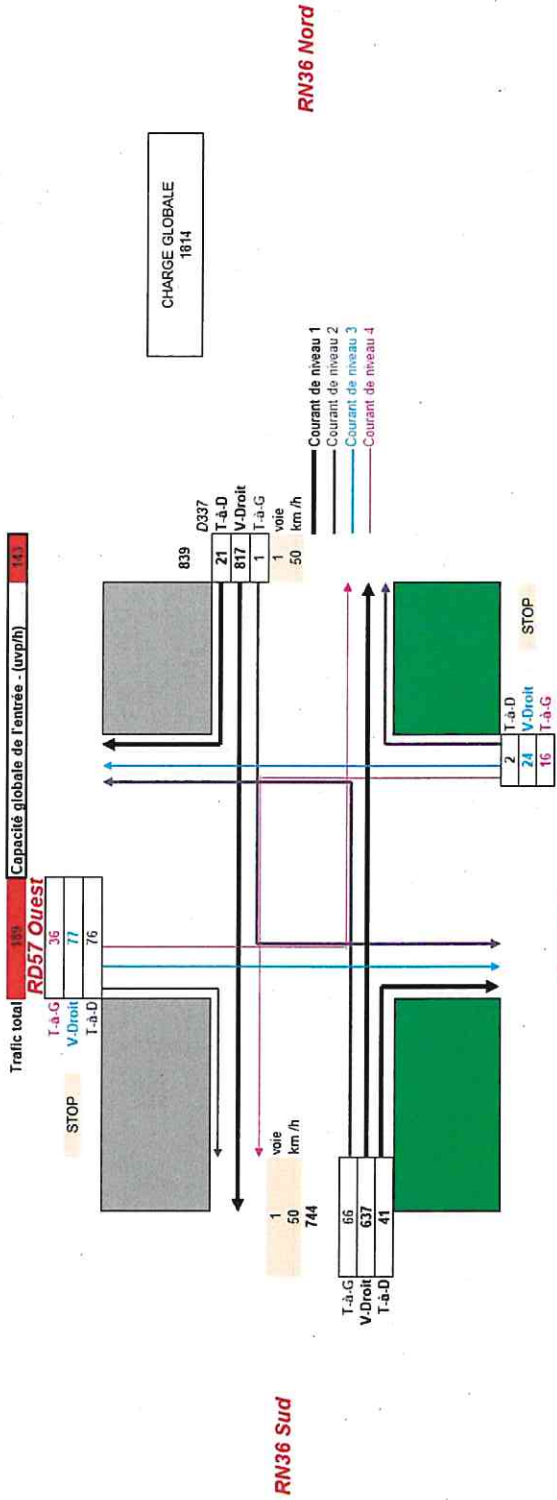
9.1.1.7. C8 : CARREFOUR RD57 – RN36



RD57 Est Trafic total 72 Capacité globale de l'entrée - (uvph) 92

Courant étudié	Créneau critique	Qté (uvph)	Courant gênant	Capacité de base du courant étudié	Probabilité de conditions fluides	Capacité de file d'attente (en vh)	Probabilité de conditions non congestionnées	Capacité réelle du courant étudié	Réserve de capacité (uvph)	Réserve de capacité (%)	Commentaires	Tps d'attente moyen (s)	Longueur moyenne théorique de queue par mvf (vh)
RD57 Est -> RN36 Nord	6	3	621	551	1.01	999	1.00	550	547	99%	Retards très faibles	7	0.0
RD57 Ouest -> RN36 Sud	6	37	843	431	0.95	999	1.00	431	394	91%	Retards très faibles	9	0.1
RN36 Nord -> RD57 Est	4.5	1	648	744	1.01	999	1.00	744	743	100%	Pas de retard	5	0.0
RN36 Sud -> RD57 Ouest	4.5	92	914	585	0.89	999	1.00	585	493	84%	Retards très faibles	7	0.2
RD57 Est -> RD57 Ouest	6.5	55	1628	111	0.59	999	1.00	100	45	45%	Retards très importants	80	1.2
RD57 Ouest -> RD57 Est	6.5	20	1566	121	0.89	999	1.00	108	88	81%	Retards assez importants	41	0.2
RD57 Est -> RN36 Sud	7.0	14	1674	82	0.88	999	1.00	62	48	77%	Retards très importants	75	0.3
RD57 Ouest -> RN36 Nord	7.0	9	1638	87	0.93	999	1.00	46	37	80%	Retards très importants	97	0.2

HPM



Courant étudié	Créneau critique	Qté (vp/h)	Courant gênant	Capacité de base du courant étudié	Probabilité de conditions fluides	Capacité de file d'attente (en vh)	Probabilité de conditions non congestionnées	Capacité réelle du courant étudié	Réserve de capacité (vp/h)	Réserve de capacité (%)	Commentaires	Tps d'attente moyen (s)	Longueur moyenne théorique de queue par mv (vh)
RD57 Est -> RN36 Nord	6	2	651	633	1.01	999	1.00	532	530	100%	Retards très faibles	7	0.0
RD57 Ouest -> RN36 Sud	6	76	824	441	0.88	999	1.00	440	364	83%	Retards très faibles	10	0.2
RN36 Nord -> RD57 Est	4.5	1	676	726	1.01	999	1.00	725	724	100%	Pas de retard	5	0.0
RN36 Sud -> RD57 Ouest	4.5	66	837	628	0.93	999	1.00	627	501	89%	Retards très faibles	6	0.1
RD57 Est -> RD57 Ouest	6.5	24	1555	122	0.86	999	1.00	115	91	79%	Retards assez importants	40	0.3
RD57 Ouest -> RD57 Est	6.5	77	1554	122	0.45	999	1.00	115	30	33%	Retards très importants	95	2.0
RD57 Est -> RN36 Sud	7.0	16	1706	79	0.86	999	1.00	29	13	45%	Retards très importants	277	1.2
RD57 Ouest -> RN36 Nord	7.0	36	1589	93	0.69	999	1.00	75	39	52%	Retards très importants	92	0.9

HPS

## 9.1.2. SITUATION FIL DE L'EAU

### 9.1.2.1. C1 : GIRATOIRE DIFFUSEUR A105-RD57 OUEST

<p>Nom du Carrefour : Villarsche Localisation : Rase Campagne Établissement : Date : 28/07/2020</p>																																									
<p><b>Anneau</b> Rayon de filot franchissable : 20.00 m Rayon de l'anneau franchissable : 8.00 m Rayon extérieur du giratoire : 28.00 m</p>																																									
<p><b>Branches</b></p> <table border="1"> <thead> <tr> <th rowspan="2">Nom</th> <th rowspan="2">Angle (degrés)</th> <th rowspan="2">Rampes &gt;</th> <th rowspan="2">Tourne à droite</th> <th colspan="2">Largeurs (en m)</th> </tr> <tr> <th>Entrée 3-4 m</th> <th>Sortie 3-15 m</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Rd57 Est</td> <td>0</td> <td>3%</td> <td>3.50</td> <td>13.00</td> <td>4.00</td> </tr> <tr> <td>Sortie ASb</td> <td>72</td> <td></td> <td>3.50</td> <td>0.00</td> <td>0.00</td> </tr> <tr> <td>Accès Airpack</td> <td>117</td> <td></td> <td>3.00</td> <td>3.00</td> <td>3.50</td> </tr> <tr> <td>Rd57 Ouest</td> <td>180</td> <td></td> <td>3.50</td> <td>13.00</td> <td>4.00</td> </tr> <tr> <td>Entrée ASb</td> <td>288</td> <td></td> <td>0.00</td> <td>0.00</td> <td>4.00</td> </tr> </tbody> </table>				Nom	Angle (degrés)	Rampes >	Tourne à droite	Largeurs (en m)		Entrée 3-4 m	Sortie 3-15 m	Rd57 Est	0	3%	3.50	13.00	4.00	Sortie ASb	72		3.50	0.00	0.00	Accès Airpack	117		3.00	3.00	3.50	Rd57 Ouest	180		3.50	13.00	4.00	Entrée ASb	288		0.00	0.00	4.00
Nom	Angle (degrés)	Rampes >	Tourne à droite					Largeurs (en m)																																	
				Entrée 3-4 m	Sortie 3-15 m																																				
Rd57 Est	0	3%	3.50	13.00	4.00																																				
Sortie ASb	72		3.50	0.00	0.00																																				
Accès Airpack	117		3.00	3.00	3.50																																				
Rd57 Ouest	180		3.50	13.00	4.00																																				
Entrée ASb	288		0.00	0.00	4.00																																				

### Branche Rd57 Est

Périodes de trafic	Réserve de Capacité en uvp/h		Longueur de Stockage maximale		Temps d'Attente total	
	en uvp/h	en %	moyenne	maximale	moyen	total
HPM	1220	77%	0vh	2vh	0s	0.0h
HPS	1198	76%	0vh	2vh	0s	0.0h

### Branche Sortie ASb

Périodes de trafic	Réserve de Capacité en uvp/h		Longueur de Stockage maximale		Temps d'Attente total	
	en uvp/h	en %	moyenne	maximale	moyen	total
HPM	530	46%	0vh	3vh	3s	0.5h
HPS	944	84%	0vh	2vh	1s	0.1h

### Branche Accès Airpack

Périodes de trafic	Réserve de Capacité en uvp/h		Longueur de Stockage maximale		Temps d'Attente total	
	en uvp/h	en %	moyenne	maximale	moyen	total
HPM	529	91%	0vh	2vh	4s	0.1h
HPS	844	99%	0vh	2vh	2s	0.0h

### Branche Rd57 Ouest

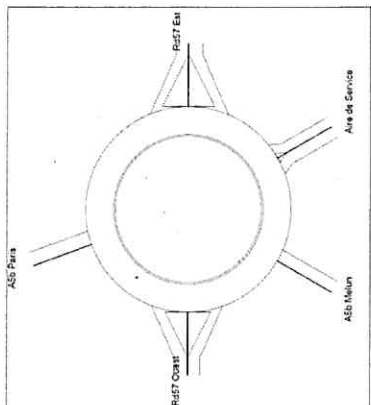
Périodes de trafic	Réserve de Capacité en uvp/h		Longueur de Stockage maximale		Temps d'Attente total	
	en uvp/h	en %	moyenne	maximale	moyen	total
HPM	497	55%	0vh	3vh	4s	0.4h
HPS	864	67%	0vh	2vh	1s	0.2h

### Branche Entrée ASb

Branche de sortie uniquement

## 9.1.2.2. C2 : GIRATOIRE DIFFUSEUR A105-RD57 EST

<p>Carrefour Rd57/A5b Est Villarsche Rase Campagne Date : 28/07/2020</p>		<p>Rayon de l'îlot franchissable : 21,00 m Largeur de la bande franchissable : 0,50 m Longueur de l'anneau : 8,00 m Rayon extérieur du giratoire : 29,50 m</p>		
<p><b>Branches</b></p>				
Nom	Angle (degrés)	Rampes	Largeurs (en m)	
			Entrée à 4 m	Sortie à 15 m
Rd57 Est	0	3%	3,50	15,00
A5b Paris	110		0,00	0,00
Rd57 Ouest	180		3,50	13,00
A5b Melun	240		3,50	0,00
Aire de Service	300		3,00	3,50



## Branche Rd57 Est

Périodes de trafic	Réserve de Capacité en uvp/h	Longueur de Stockage		Temps d'Attente	
		moyenne	maximale	moyen	total
HPM	849	0vh	2vh	1s	0.1h
HPS	721	0vh	3vh	2s	0.3h

Branche A5b Paris  
Branche de sortie uniquement

## Branche Rd57 Ouest

Périodes de trafic	Réserve de Capacité en uvp/h	Longueur de Stockage		Temps d'Attente	
		moyenne	maximale	moyen	total
HPM	771	0vh	3vh	1s	0.2h
HPS	1281	0vh	2vh	0s	0.0h

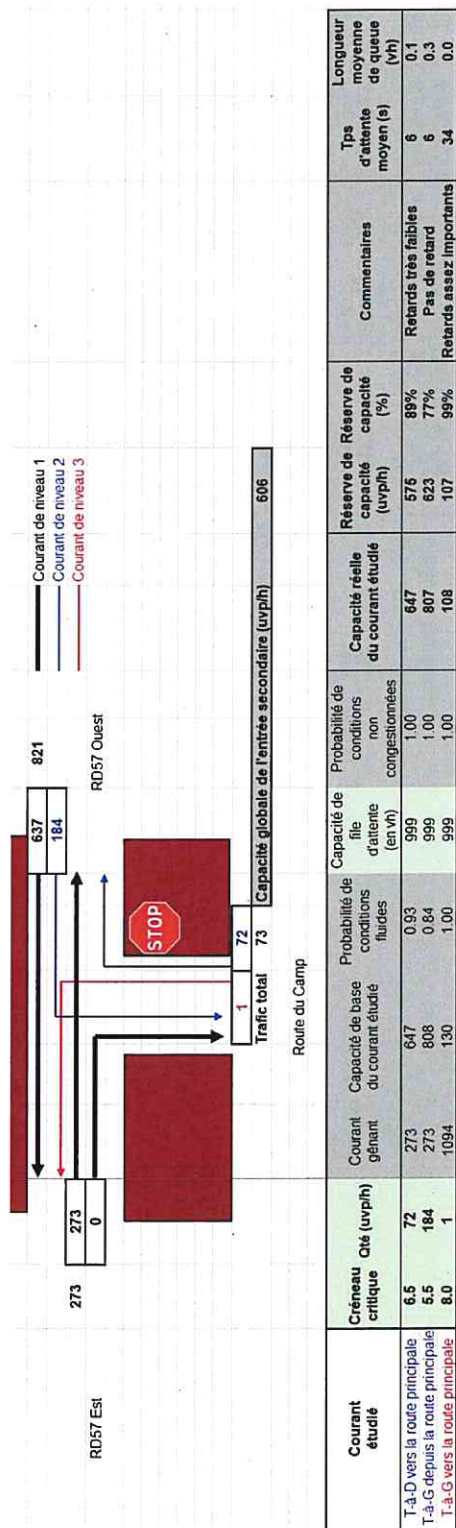
## Branche A5b Melun

Périodes de trafic	Réserve de Capacité en uvp/h	Longueur de Stockage		Temps d'Attente	
		moyenne	maximale	moyen	total
HPM	546	0vh	3vh	4s	0.3h
HPS	1172	0vh	2vh	1s	0.0h

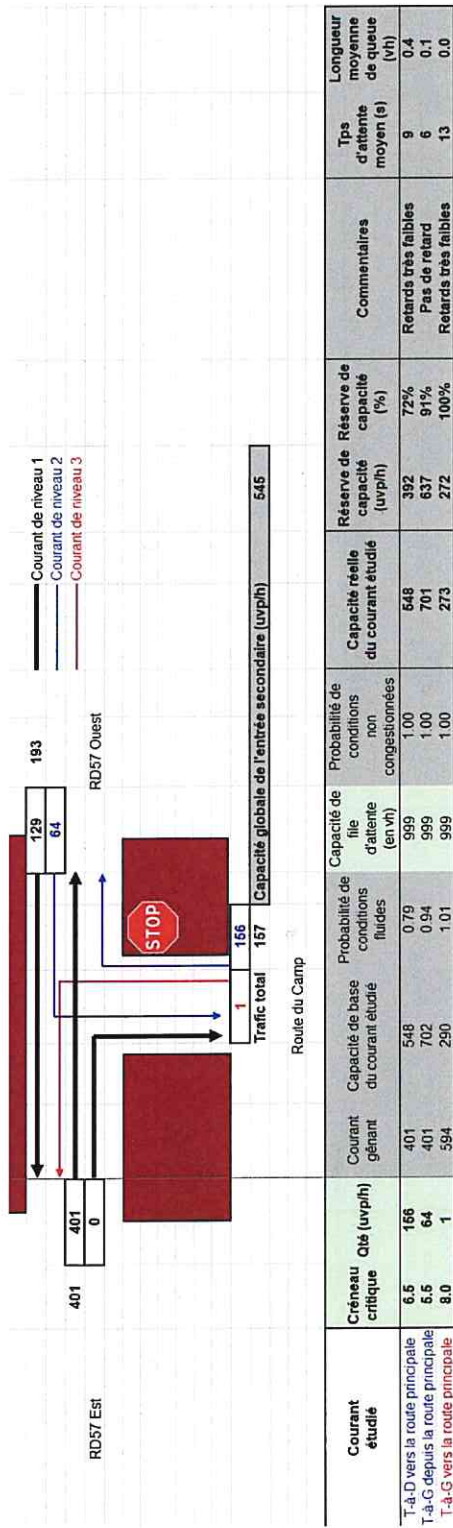
## Branche Aire de Service

Périodes de trafic	Réserve de Capacité en uvp/h	Longueur de Stockage		Temps d'Attente	
		moyenne	maximale	moyen	total
HPM	364	0vh	3vh	7s	0.3h
HPS	909	0vh	2vh	1s	0.1h

9.1.2.3. C3 : CARREFOUR RD57 – ROUTE DU CAMP



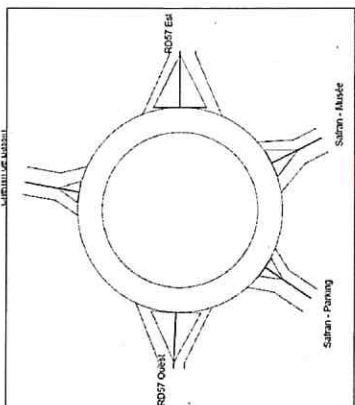
HPM



HPS

## 9.1.2.4. C4 : GIRATOIRE SAFFRAN - RD57 - BASSIN

Nom du Carrefour : Localisation : Environnement : Variante : Date :		Montereau-sur-le-Jard Rase Campagne 28/07/2020		
Anneau Rayon de l'iclot franchissable : Longueur de l'anneau franchissable : Rayon extérieur du giratoire :		25,00 m 5,00 m 33,00 m		
Branches				
Nom	Angle (degrés)	Rampe >	Largeurs (en m)	
			Entrée à 4 m	Sortie à 15 m
RD57 Est	0	3%	3,50	17,00
Chemin de Bassin	80		4,00	7,00
RD57 Ouest	178		3,50	16,00
Safran - Parking	235		3,50	7,00
Safran - Musée	297		3,50	9,50



## Branche RD57 Est

Périodes de trafic	Réserve de Capacité en uvph		Longueur de Stockage moyenne maximale		Temps d'Attente moyen total	
	en uvph	en %	moyenne	maximale	moyen	total
HPM	987	66%	0vh	2vh	1s	0.1h
HPS	1057	83%	0vh	2vh	1s	0.1h

## Branche Chemin de Bassin

Périodes de trafic	Réserve de Capacité en uvph		Longueur de Stockage moyenne maximale		Temps d'Attente moyen total	
	en uvph	en %	moyenne	maximale	moyen	total
HPM	1007	91%	0vh	2vh	1s	0.0h
HPS	1109	95%	0vh	2vh	1s	0.0h

## Branche RD57 Ouest

Périodes de trafic	Réserve de Capacité en uvph		Longueur de Stockage moyenne maximale		Temps d'Attente moyen total	
	en uvph	en %	moyenne	maximale	moyen	total
HPM	751	64%	0vh	3vh	2s	0.2h
HPS	1346	91%	0vh	2vh	0s	0.0h

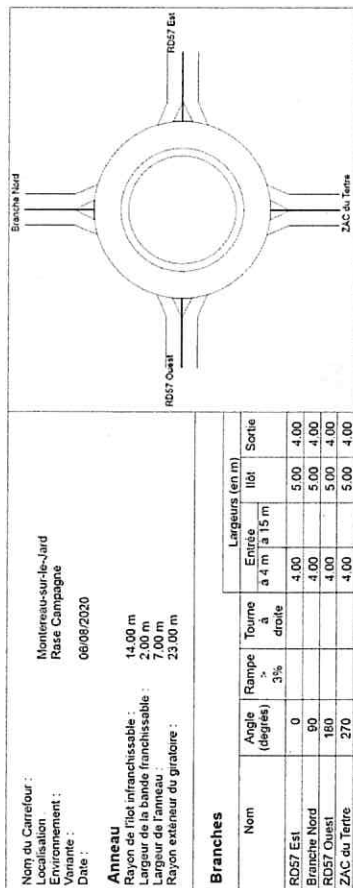
## Branche Safran - Parking

Périodes de trafic	Réserve de Capacité en uvph		Longueur de Stockage moyenne maximale		Temps d'Attente moyen total	
	en uvph	en %	moyenne	maximale	moyen	total
HPM	851	99%	0vh	2vh	2s	0.0h
HPS	1173	88%	0vh	2vh	1s	0.0h

## Branche Safran - Musée

Périodes de trafic	Réserve de Capacité en uvph		Longueur de Stockage moyenne maximale		Temps d'Attente moyen total	
	en uvph	en %	moyenne	maximale	moyen	total
HPM	1066	93%	0vh	2vh	1s	0.0h
HPS	951	82%	0vh	2vh	1s	0.1h

## 9.1.2.5. C5 : GIRATOIRE ZAC DU TERTRE DE MONTERREAU



## Branche RD57 Est

Périodes de trafic	Réserve de Capacité en uvph		Longueur de Stockage moyenne		Temps d'Attente moyen	
	en uvph	en %	moyenne	maximale	moyen	total
HPM	1111	66%	0vh	2vh	0s	0.1h
HPS	1453	90%	0vh	2vh	0s	0.0h

## Branche Branche Nord

Périodes de trafic	Réserve de Capacité en uvph		Longueur de Stockage moyenne		Temps d'Attente moyen	
	en uvph	en %	moyenne	maximale	moyen	total
HPM	965	97%	0vh	2vh	1s	0.0h
HPS	1408	98%	0vh	2vh	0s	0.0h

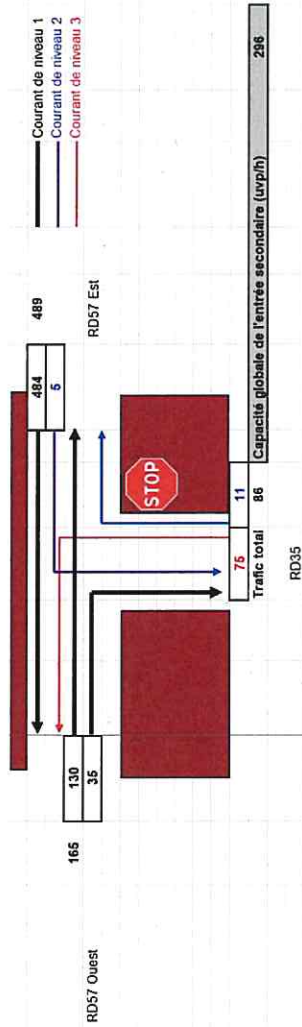
## Branche RD57 Ouest

Périodes de trafic	Réserve de Capacité en uvph		Longueur de Stockage moyenne		Temps d'Attente moyen	
	en uvph	en %	moyenne	maximale	moyen	total
HPM	1351	85%	0vh	2vh	0s	0.0h
HPS	1431	84%	0vh	2vh	0s	0.0h

## Branche ZAC du Tertre

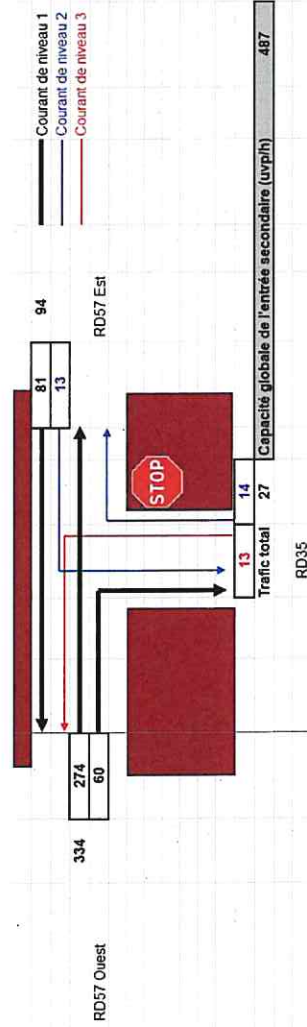
Périodes de trafic	Réserve de Capacité en uvph		Longueur de Stockage moyenne		Temps d'Attente moyen	
	en uvph	en %	moyenne	maximale	moyen	total
HPM	1393	98%	0vh	2vh	0s	0.0h
HPS	1207	91%	0vh	2vh	1s	0.0h

9.1.2.6. C6 : CARREFOUR RD57 - RD35



Courant étudié	Créneau critique	Qté (uvph)	Courant gênant	Capacité de base du courant étudié	Probabilité de conditions fluides	Capacité de file d'attente (en vh)	Probabilité de conditions non congestées	Capacité réelle du courant étudié	Réserve de capacité (uvph)	Réserve de capacité (%)	Commentaires	Tps d'attente moyen (s)	Longueur moyenne de queue (vh)
T-à-D vers la route principale	6.5	11	148	762	1.00	999	1.00	762	751	99%	Pas de retard	5	0.0
T-à-G depuis la route principale	5.5	5	165	910	1.01	999	1.00	909	904	99%	Pas de retard	4	0.0
T-à-G vers la route principale	8.0	76	637	271	0.79	999	1.00	272	197	72%	Retards assez faibles	18	0.4
			Traffic total	86	Capacité globale de l'entrée secondaire (uvph)		296						

HPM



Courant étudié	Créneau critique	Qté (uvph)	Courant gênant	Capacité de base du courant étudié	Probabilité de conditions fluides	Capacité de file d'attente (en vh)	Probabilité de conditions non congestées	Capacité réelle du courant étudié	Réserve de capacité (uvph)	Réserve de capacité (%)	Commentaires	Tps d'attente moyen (s)	Longueur moyenne de queue (vh)
T-à-D vers la route principale	6.5	14	304	622	0.99	999	1.00	621	607	98%	Pas de retard	6	0.0
T-à-G depuis la route principale	5.5	13	334	755	1.00	999	1.00	765	742	98%	Pas de retard	5	0.0
T-à-G vers la route principale	8.0	13	398	397	0.99	999	1.00	395	382	97%	Retards très faibles	9	0.0
			Traffic total	27	Capacité globale de l'entrée secondaire (uvph)		487						

HPS



9.1.2.7. C7 : CARREFOUR A FEUX RD57 – RD471

**CALCUL DES CHARGES PAR LIGNE DE FEUX**

Ligne de feux	Comptes (u.v.p.h)	Coefficients	Charge	Caractéristiques	Charge				
	T.A.C. Direct	T.A.C. Direct	T.A.D. Direct	u/vp/h	u/vp/h				
F1 RD57 Est	43	166	39	1.4	1.2	280	1	0	230
F2 RD471 Nord	87	245	24	1.4	1.1	393	1	8	196
F3 RD57 Ouest	30	37	60	1.4	1.2	151	1	0	151
F4 RD471 Sud	251	250	4	1.4	1.1	605	1	8	302

\* Capacité de stockage en nombre de véhicule / cycle de la voie de longueur limitée

**RESERVE DE CAPACITE PAR LIGNE DE FEUX**

Diagramme de feux	Temps V-O	Temps inter-phase
Phase 1	22	2
Phase 2	19	4
Phase 3	19	4

Durée du cycle en secondes : 70  
 Temps perdu par phase (ouaz-démaraz) : 3  
 Nombre total de cycle par heure : 51

Ligne de feux	Capacité (veh.)	Temps V-O	Capacité (capak/h)	Charge (capak/h)	Reserve (veh.)	Atome (veh/c)			
F1 RD57 Est	1800	19	10	411	280	131	31	4	8
F2 RD471 Nord	1800	19	10	411	196	214	52	2	5
F3 RD57 Ouest	1800	19	10	411	151	260	63	2	4
F4 RD471 Sud	1800	22	10	488	302	185	38	4	7

Reserve de capacité minimum par ligne de feux (%) : 31

**RESERVE DE CAPACITE GLOBALE DU CARREFOUR (Traffics aux entrées)**

Phase de feux	Capacité	Charge
F1 RD57 Est	411	280
F2 RD471 Nord	411	196
F4 RD471 Sud	488	302

Total u/vp/h.v : 1 311      Réserve de capacité globale (%) : 40

Nombre de phases principales : 3  
 Temps total perdu par cycle : 19

HPM

**CALCUL DES CHARGES PAR LIGNE DE FEUX**

Ligne de feux	Comptes (u.v.p.h)	Coefficients	Charge	Caractéristiques	Charge				
	T.A.C. Direct	T.A.C. Direct	T.A.D. Direct	u/vp/h	u/vp/h				
F1 RD57 Est	8	36	16	1.4	1.2	66	1	0	66
F2 RD471 Nord	34	269	21	1.4	1.1	339	1	8	169
F3 RD57 Ouest	6	153	116	1.4	1.2	324	1	0	324
F4 RD471 Sud	34	307	8	1.4	1.1	363	1	8	181

\* Capacité de stockage en nombre de véhicule / cycle de la voie de longueur limitée

**RESERVE DE CAPACITE PAR LIGNE DE FEUX**

Diagramme de feux	Temps V-O	Temps inter-phase
Phase 1	22	2
Phase 2	26	4
Phase 3	19	4

Durée du cycle en secondes : 77  
 Temps perdu par phase (ouaz-démaraz) : 3  
 Nombre total de cycle par heure : 46

Ligne de feux	Capacité (veh.)	Temps V-O	Capacité (capak/h)	Charge (capak/h)	Reserve (veh.)	Atome (veh/c)			
F1 RD57 Est	1800	26	23	537	66	471	87	0	2
F2 RD471 Nord	1800	19	16	374	169	204	54	3	6
F3 RD57 Ouest	1800	26	23	537	324	213	39	5	9
F4 RD471 Sud	1800	22	19	444	181	262	59	3	6

Reserve de capacité minimum par ligne de feux (%) : 39

**RESERVE DE CAPACITE GLOBALE DU CARREFOUR (Traffics aux entrées)**

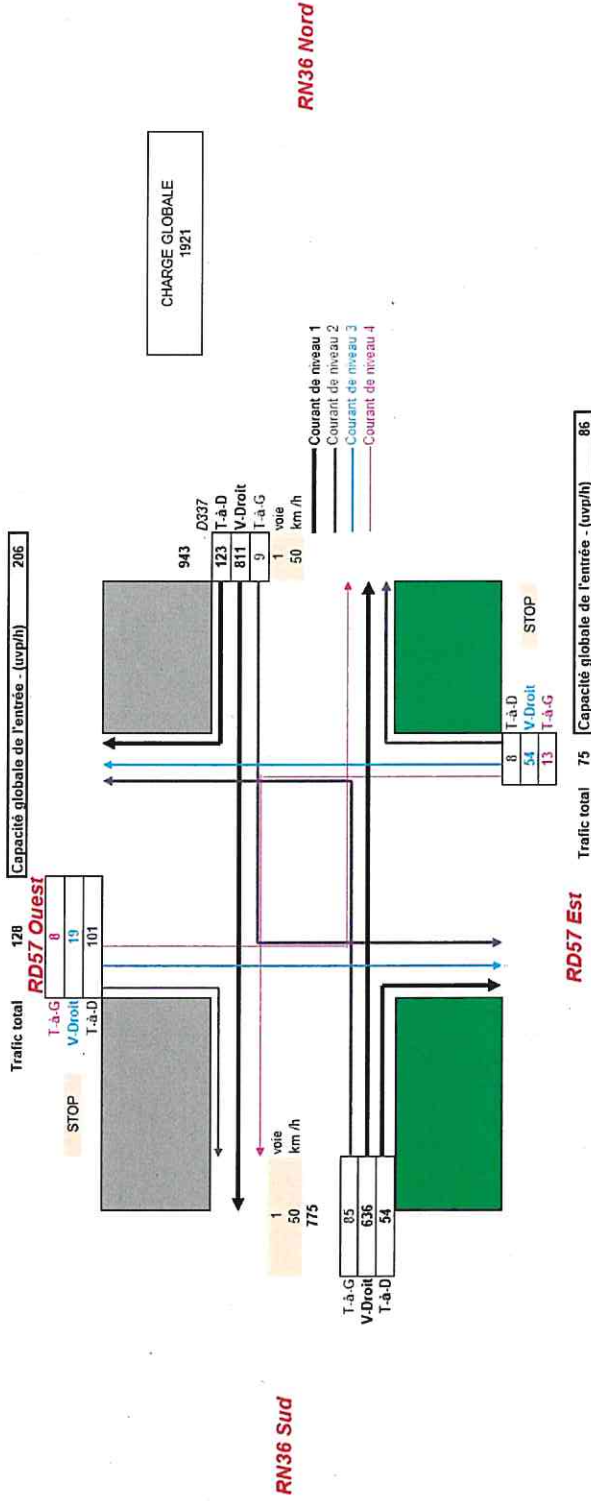
Phase de feux	Capacité	Charge
F3 RD57 Ouest	537	324
F2 RD471 Nord	374	169
F4 RD471 Sud	444	181

Total u/vp/h.v : 1 355      Réserve de capacité globale (%) : 50

Nombre de phases principales : 3  
 Temps total perdu par cycle : 19

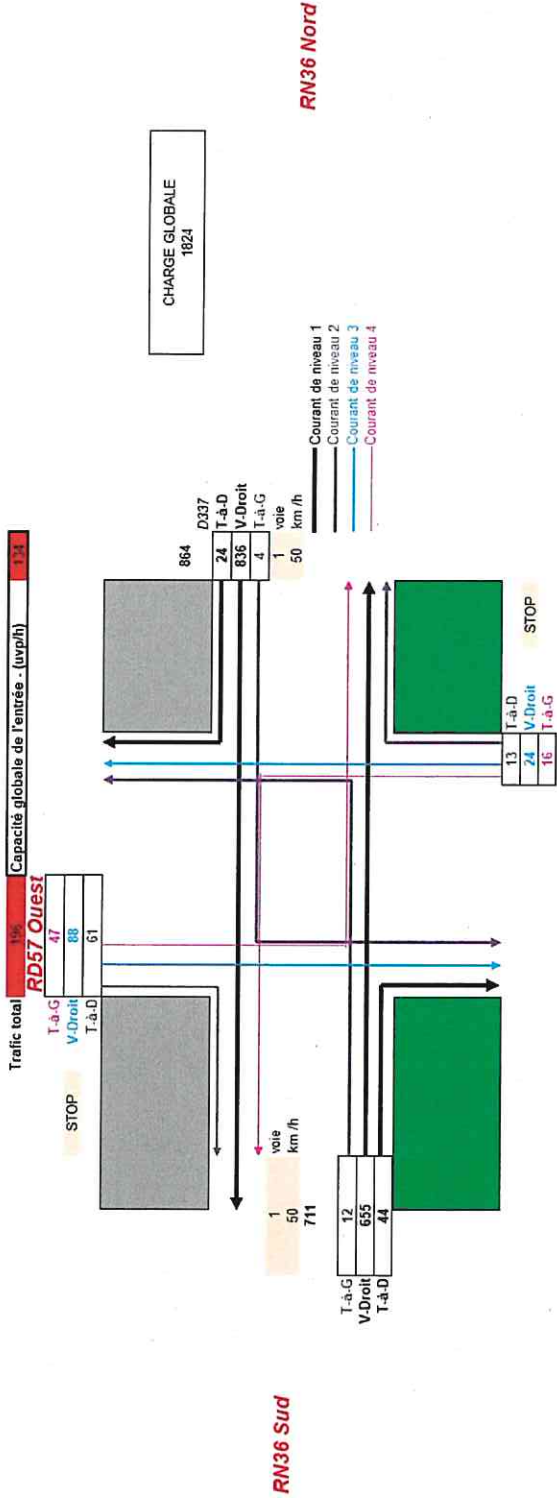
HPS

9.1.2.8. C8 : CARREFOUR RD57 – RN36



Courant étudié	Créneau critique	Qté (vp/h)	Courant gênant	Capacité de base du courant étudié	Probabilité de conditions fluides	Capacité de file d'attente (en vh)	Capacité de conditions non congestionnées	Capacité réelle du courant étudié	Réserve de capacité (vp/h)	Réserve de capacité (%)	Commentaires	Tps d'attente moyen (s)	Longueur moyenne théorique de queue par mvx (vh)
RD57 Est -> RN36 Nord	6	8	655	531	1.00	999	1.00	530	522	98%	Retards très faibles	7	0.0
RD57 Ouest -> RN36 Sud	6	101	854	426	0.83	999	1.00	426	325	76%	Retards très faibles	11	0.3
RN36 Nord -> RD57 Est	4.5	9	687	718	1.00	999	1.00	718	709	99%	Pas de retard	5	0.0
RN36 Sud -> RD57 Ouest	4.5	85	928	578	0.90	999	1.00	578	493	85%	Retards très faibles	7	0.2
RD57 Est -> RD57 Ouest	6.5	54	1675	105	0.67	999	1.00	94	40	43%	Retards très importants	90	1.4
RD57 Ouest -> RD57 Est	6.5	19	1618	113	0.83	999	1.00	101	82	81%	Retards assez importants	44	0.2
RD57 Est -> RN36 Sud	7.0	13	1784	70	0.87	999	1.00	46	33	72%	Retards très importants	109	0.4
RD57 Ouest -> RN36 Nord	7.0	8	1692	80	0.94	999	1.00	41	33	80%	Retards très importants	109	0.2

HPM



**RD57 Est** Trafic total 53 Capacité globale de l'entrée - (uvph) 62

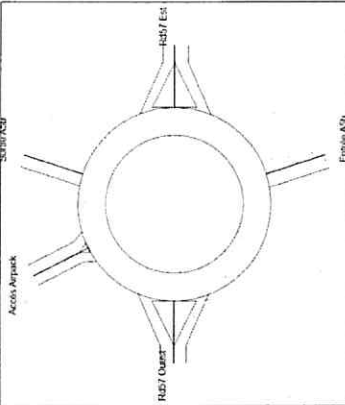
Courant étudié	Créneau critique	Qté (uvph)	Courant gênant	Capacité de base du courant étudié	Probabilité de conditions fluides	Capacité de file d'attente (en vh)	Probabilité de conditions non congestionnées	Capacité réelle du courant étudié	Réserve de capacité (uvph)	Réserve de capacité (%)	Commentaires	Tps d'attente moyen (s)	Longueur moyenne théorique de queue par mvt (vh)
RD57 Est -> RN36 Nord	6	13	670	522	0.99	999	1.00	521	508	98%	Retards très faibles	7	0.0
RD57 Ouest -> RN36 Sud	6	61	844	431	0.91	999	1.00	430	369	86%	Retards très faibles	10	0.2
RN36 Nord -> RD57 Est	4.5	4	697	712	1.01	999	1.00	712	708	99%	Pas de retard	5	0.0
RN36 Sud -> RD57 Ouest	4.5	12	859	616	1.00	999	1.00	615	603	98%	Pas de retard	6	0.0
RD57 Est -> RD57 Ouest	6.5	24	1544	124	0.86	999	1.00	124	100	81%	Retards assez importants	36	0.2
RD57 Ouest -> RD57 Est	6.5	88	1555	122	0.35	999	1.00	122	34	28%	Retards très importants	106	2.6
RD57 Est -> RN36 Sud	7.0	16	1692	80	0.86	999	1.00	25	9	36%	Retards très importants	400	1.8
RD57 Ouest -> RN36 Nord	7.0	47	1590	93	0.58	999	1.00	79	32	41%	Retards très importants	113	1.5

HPS

### 9.1.3. SITUATION PROJET A COURT TERME

#### 9.1.3.1. C1 : GIRATOIRE DIFFUSEUR A105-RD57 OUEST

Nom du Carrefour : Localisation : Environnement : Variante : Date :		Villanche Rase Campagne 28/07/2020				
Anneau Rayon de l'îlot franchissable : Largeur de la bande franchissable : Rayon extérieur du giratoire :		20,00 m 8,00 m 28,00 m				
<b>Branches</b>						
Nom	Angle (degrés)	Rampe	Tourne à droite	Largeurs (en m)		
				Entrée	îlot	Sortie
Rd57 Est	0	3%		3,50	13,00	4,00
Sortie A5b	72			3,50	0,00	0,00
Accès Airpack	117			3,00	3,00	3,50
Rd57 Ouest	180			3,50	13,00	4,00
Entrée A5b	288			0,00	0,00	4,00



#### Branche Rd57 Est

Périodes de trafic	Réserve de Capacité en %		Longueur de Stockage maximale		Temps d'Attente total	
	en uvp/h	en %	moyenne	maximale	moyen	total
HPM	1123	71%	0vh	2vh	0s	0.1h
HPS	1143	72%	0vh	2vh	0s	0.1h

#### Branche Sortie A5b

Périodes de trafic	Réserve de Capacité en %		Longueur de Stockage maximale		Temps d'Attente total	
	en uvp/h	en %	moyenne	maximale	moyen	total
HPM	437	41%	1vh	4vh	4s	0.6h
HPS	891	83%	0vh	2vh	1s	0.1h

#### Branche Accès Airpack

Périodes de trafic	Réserve de Capacité en %		Longueur de Stockage maximale		Temps d'Attente total	
	en uvp/h	en %	moyenne	maximale	moyen	total
HPM	474	90%	0vh	2vh	5s	0.1h
HPS	799	99%	0vh	2vh	2s	0.0h

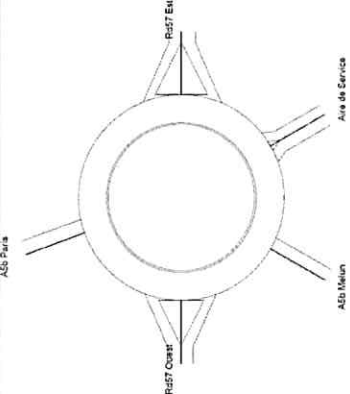
#### Branche Rd57 Ouest

Périodes de trafic	Réserve de Capacité en %		Longueur de Stockage maximale		Temps d'Attente total	
	en uvp/h	en %	moyenne	maximale	moyen	total
HPM	439	50%	1vh	4vh	4s	0.5h
HPS	641	50%	0vh	3vh	2s	0.3h

#### Branche Entrée A5b

Branche de sortie uniquement

## 9.1.3.2. C2 : GIRATOIRE DIFFUSEUR A105-RD57 EST

<p><b>Carrefour Rd57/A5b Est</b>  Villarsche  Ruze Campagne  28/07/2020</p>		<p><b>Annneau</b>  Rayon de l'îlot franchissable : 21,00 m  Largeur de la bande franchissable : 0,50 m  Rayon de l'anneau : 8,00 m  Rayon extérieur du giratoire : 29,50 m</p>				
Nom	Angle (degrés)	Rampes	Tourne à droite	Largeurs (en m)		
				Entrée	Ilot	Sortie
Rd57 Est	0	3%		3,4 m	15,00	4,00
A5b Paris	110			0,00	0,00	4,00
Rd57 Ouest	180			3,50	13,00	4,00
A5b Melun	240			3,50	0,00	0,00
Aire de Service	300			3,00	3,00	3,50

## Branche Rd57 Est

Périodes de trafic	Réserve de Capacité en uvp/h	Longueur de Stockage		Temps d'Attente	
		moyenne	maximale	moyen	total
HPM	722	0vh	3vh	2s	0.2h
HPS	589	0vh	3vh	2s	0.4h

## Branche A5b Paris

Branche de sortie uniquement

## Branche Rd57 Ouest

Périodes de trafic	Réserve de Capacité en uvp/h	Longueur de Stockage		Temps d'Attente	
		moyenne	maximale	moyen	total
HPM	755	0vh	3vh	1s	0.3h
HPS	1160	0vh	2vh	0s	0.1h

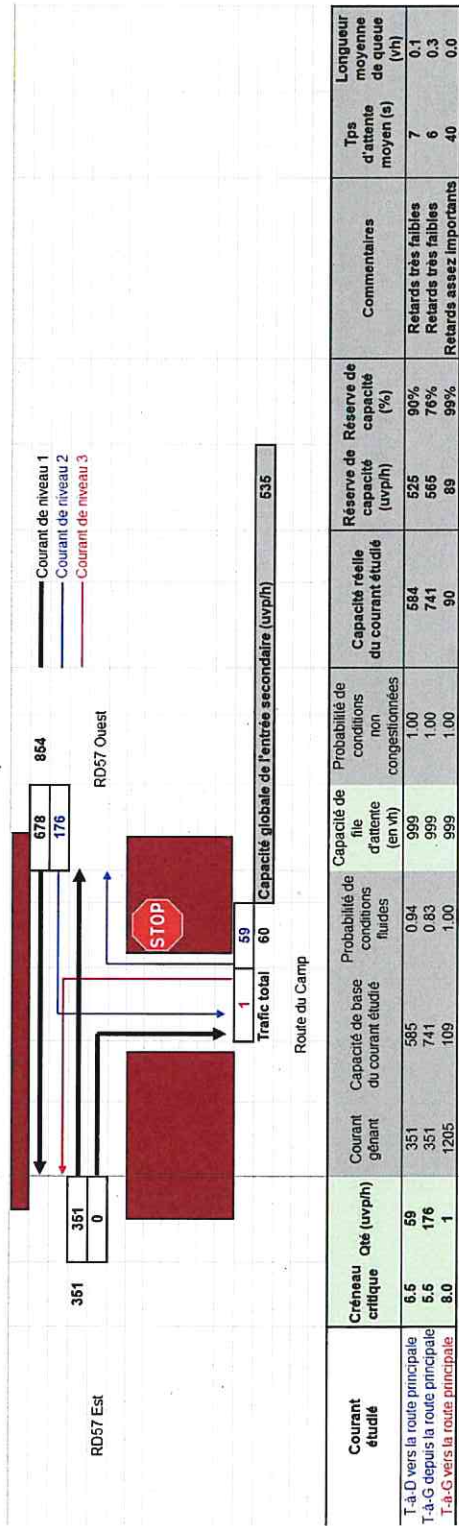
## Branche A5b Melun

Périodes de trafic	Réserve de Capacité en uvp/h	Longueur de Stockage		Temps d'Attente	
		moyenne	maximale	moyen	total
HPM	467	0vh	3vh	4s	0.4h
HPS	1020	0vh	2vh	1s	0.0h

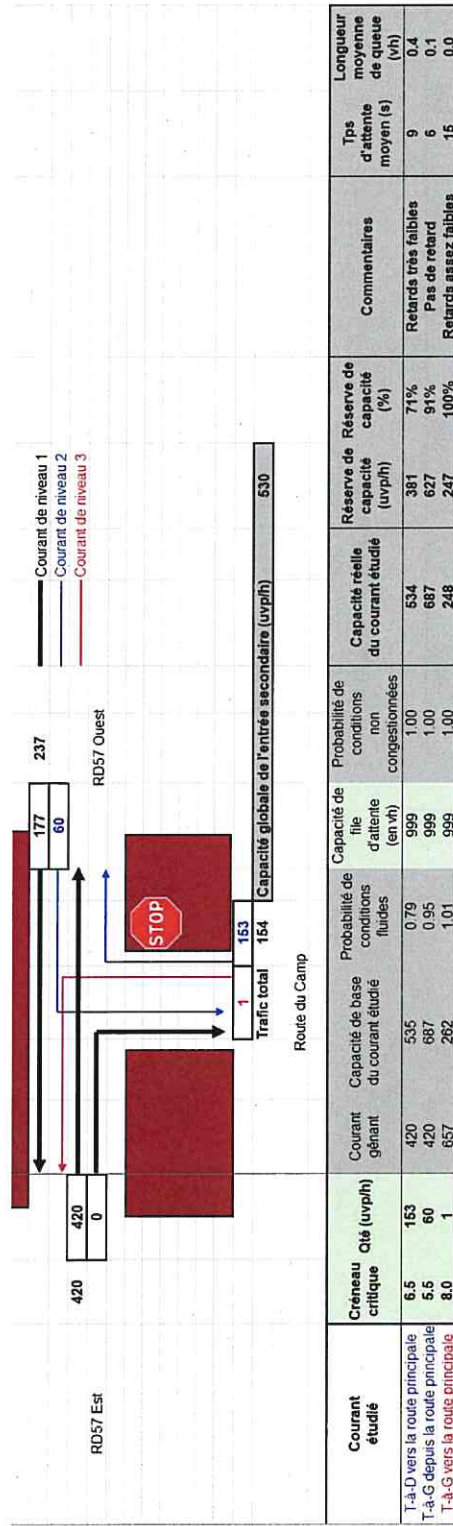
## Branche Aire de Service

Périodes de trafic	Réserve de Capacité en uvp/h	Longueur de Stockage		Temps d'Attente	
		moyenne	maximale	moyen	total
HPM	323	0vh	3vh	8s	0.4h
HPS	770	0vh	2vh	2s	0.1h

9.1.3.3. C3 : CARREFOUR RD57 – ROUTE DU CAMP



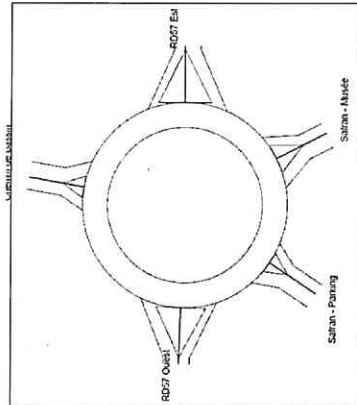
HPM



HPS

## 9.1.3.4. C4 : GIRATOIRE SAFRAN - RD57 - BASSIN

Nom du Carrefour : Localisation : Environnement : Variante : Date :		Montereau-sur-le-Jard Bass Campagne 28/07/2020					
Anneau Rayon intérieur fonctionnel : Rayon de base fonctionnelle : Rayon extérieur du giratoire :		25,00 m 8,00 m 33,00 m					
Branches	Nom	Angle (degré)	Rampe >	Tourne à droite	Largeurs (en m)		
					Entrée	100	Sortie
	RD57 Est	0	3%		3,50	17,00	5,00
	Chemin de Bassin	80			4,00	7,00	5,00
	RD57 Ouest	178			3,50	16,00	5,00
	Safran - Parking	235			3,50	7,00	5,00
	Safran - Musée	297			3,50	9,50	5,00



## Branche RD57 Est

Périodes de trafic	Réserve de Capacité en uvp/h		Longueur de Stockage moyenne		Temps d'Attente moyen	
	en %		maximale		total	
HPM	820	55%	0vh	3vh	1s	0.2h
HPS	999	74%	0vh	2vh	1s	0.1h

## Branche Chemin de Bassin

Périodes de trafic	Réserve de Capacité en uvp/h		Longueur de Stockage moyenne		Temps d'Attente moyen	
	en %		maximale		total	
HPM	775	80%	0vh	2vh	2s	0.1h
HPS	1051	93%	0vh	2vh	1s	0.0h

## Branche RD57 Ouest

Périodes de trafic	Réserve de Capacité en uvp/h		Longueur de Stockage moyenne		Temps d'Attente moyen	
	en %		maximale		total	
HPM	533	53%	0vh	3vh	3s	0.4h
HPS	1261	88%	0vh	2vh	0s	0.0h

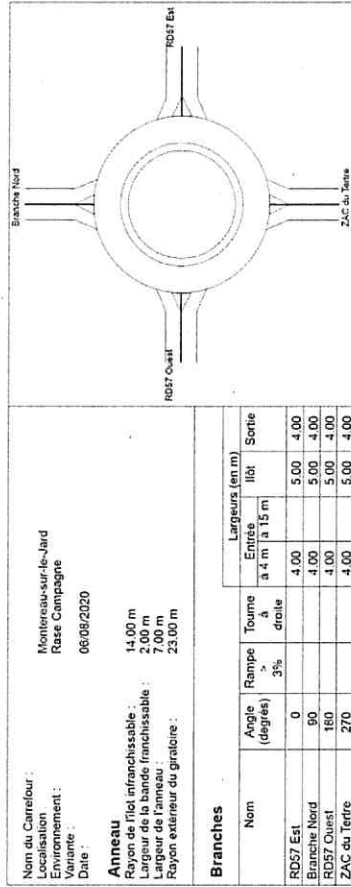
## Branche Safran - Parking

Périodes de trafic	Réserve de Capacité en uvp/h		Longueur de Stockage moyenne		Temps d'Attente moyen	
	en %		maximale		total	
HPM	742	99%	0vh	2vh	3s	0.0h
HPS	1102	87%	0vh	2vh	1s	0.0h

## Branche Safran - Musée

Périodes de trafic	Réserve de Capacité en uvp/h		Longueur de Stockage moyenne		Temps d'Attente moyen	
	en %		maximale		total	
HPM	909	92%	0vh	2vh	2s	0.0h
HPS	875	81%	0vh	2vh	2s	0.1h

### 9.1.3.5. C5 : GIRATOIRE ZAC DU TERTRE DE MONTEAREAU



#### Branche RD57 Est

Périodes de trafic	Réserve de Capacité en uvp/h en %		Longueur de Stockage maximale		Temps d'Attente total	
	en uvp/h	en %	moyenne	maximale	moyen	total
HPM	984	59%	0vh	2vh	1s	0.1h
HPS	1312	85%	0vh	2vh	0s	0.0h

#### Branche Branche Nord

Périodes de trafic	Réserve de Capacité en uvp/h en %		Longueur de Stockage maximale		Temps d'Attente total	
	en uvp/h	en %	moyenne	maximale	moyen	total
HPM	852	97%	0vh	2vh	2s	0.0h
HPS	1266	98%	0vh	2vh	1s	0.0h

#### Branche RD57 Ouest

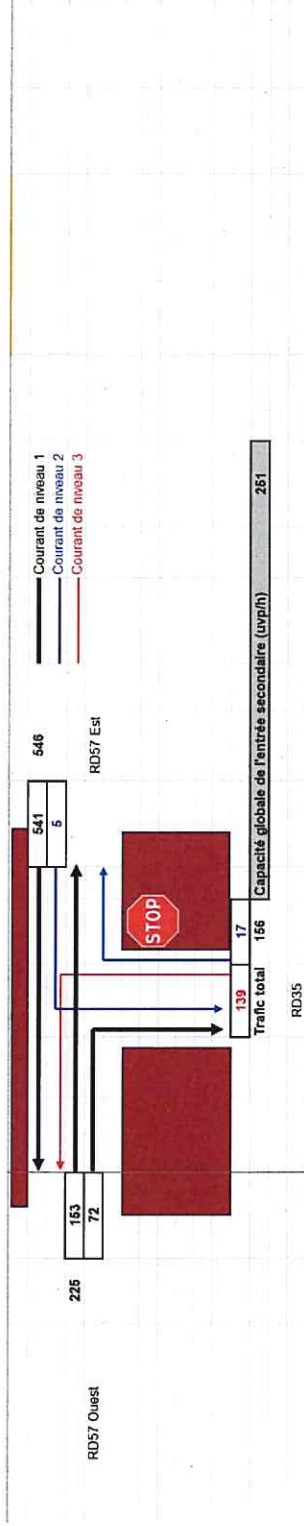
Périodes de trafic	Réserve de Capacité en uvp/h en %		Longueur de Stockage maximale		Temps d'Attente total	
	en uvp/h	en %	moyenne	maximale	moyen	total
HPM	1185	78%	0vh	2vh	0s	0.0h
HPS	1311	77%	0vh	2vh	0s	0.0h

#### Branche ZAC du Tertre

Périodes de trafic	Réserve de Capacité en uvp/h en %		Longueur de Stockage maximale		Temps d'Attente total	
	en uvp/h	en %	moyenne	maximale	moyen	total
HPM	1292	98%	0vh	2vh	1s	0.0h
HPS	999	84%	0vh	2vh	1s	0.1h

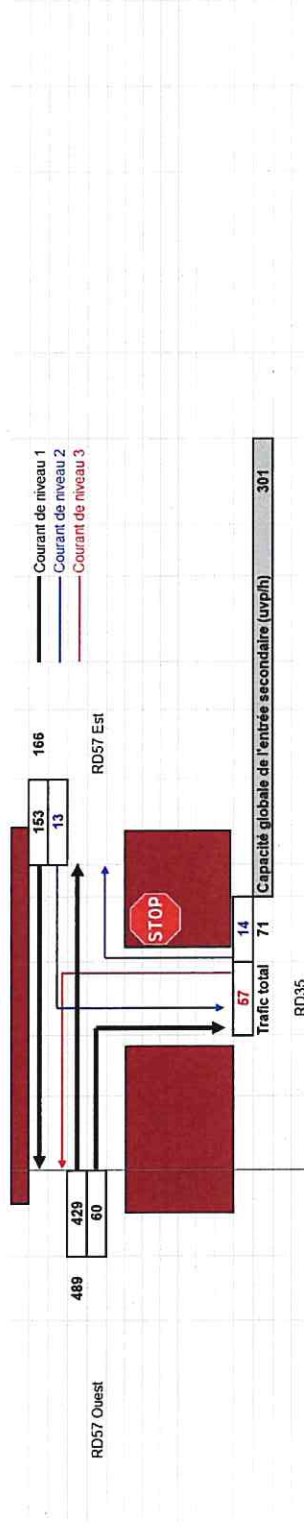


9.1.3.6. C6 : CARREFOUR RD57 - RD35



Courant étudié	Créneau critique	Qté (uvph)	Courant gênant	Capacité de base du courant étudié	Probabilité de conditions fluides	Capacité de file d'attente (en vh)	Probabilité de conditions non congestionnées	Capacité réelle du courant étudié (uvph)	Réserve de capacité (uvph)	Réserve de capacité (%)	Commentaires	Tps d'attente moyen (s)	Longueur moyenne de queue (vh)
T-A-D vers la route principale	6.5	17	189	722	0.99	999	1.00	721	704	98%	Pas de retard	6	0.0
T-A-G depuis la route principale	5.5	5	225	852	1.00	999	1.00	851	846	99%	Pas de retard	4	0.0
T-A-G vers la route principale	8.0	139	735	231	0.48	999	1.00	232	93	40%	Retards assez importants	39	1.5
		Traffic total	139	17	156	Capacité globale de l'entrée secondaire (uvph)		251					

HPM



Courant étudié	Créneau critique	Qté (uvph)	Courant gênant	Capacité de base du courant étudié	Probabilité de conditions fluides	Capacité de file d'attente (en vh)	Probabilité de conditions non congestionnées	Capacité réelle du courant étudié (uvph)	Réserve de capacité (uvph)	Réserve de capacité (%)	Commentaires	Tps d'attente moyen (s)	Longueur moyenne de queue (vh)
T-A-D vers la route principale	6.5	14	459	508	0.99	999	1.00	508	494	97%	Retards très faibles	7	0.0
T-A-G depuis la route principale	5.5	13	489	637	0.99	999	1.00	637	624	98%	Pas de retard	6	0.0
T-A-G vers la route principale	8.0	57	825	276	0.85	999	1.00	274	217	79%	Retards assez faibles	17	0.3
		Traffic total	57	14	71	Capacité globale de l'entrée secondaire (uvph)		301					

HPS

9.1.3.7. C7 : CARREFOUR A FEUX RD57 – RD471

**CALCUL DES CHARGES PAR LIGNE DE FEUX**

Ligne de feux	Comptes (u.v.p./h)			Coefficients			Charges			Caractéristiques		
	T.A.C.	T.A.D.	T.A.G.	T.A.C.	T.A.D.	T.A.G.	T.A.C.	T.A.D.	T.A.G.	u.v.p./h	u.v.p./h	u.v.p./h
F1 RD57 Est	11	44	15	1.4	1.4	1.2	77	1	1.2	77	1	0
F2 RD471 Nord	3	245	23	1.4	1.4	1.1	274	1	1.1	274	1	8
F3 RD57 Ouest	0	192	175	1.4	1.4	1.2	402	1	1.2	402	1	0
F4 RD471 Sud	33	317	22	1.4	1.4	1.1	386	1	1.1	386	1	8

\* Capacité de stockage en nombre de véhicule / cycle de la voie de longueur limitée

**RESERVE DE CAPACITE PAR LIGNE DE FEUX**

Diagramme de feux			Temps		
Phase	V-O	inter-phase	Phase	V-O	inter-phase
Phase	1	22	2		
Phase	2	29	4		
Phase	3	19	4		
Durée du cycle en secondes					
Temps perdu par phase (ouss-démarqs)					
Nombre total de cycle par heure					

Ligne de feux	Capacité	Temps	Temps	Capacité	Charge	Reserve	Attente (vh/c)
aux entrées de carrefour	(veh/c)	V-O	inter-éclat (seph/c)	(veh/c)	(veh/c)	(%)	max
F1 RD57 Est	1800	26	23	537	77	460	85
F2 RD471 Nord	1800	19	16	374	137	236	63
F3 RD57 Ouest	1800	26	23	537	402	135	25
F4 RD471 Sud	1800	22	19	444	193	251	56

Reserve de capacité minimum par ligne de feux (°o)

**RESERVE DE CAPACITE GLOBALE du CARREFOUR (Traffics aux entrées)**

Phase de feux	Capacité	Charge
F3 RD57 Ouest	537	402
F2 RD471 Nord	374	137
F4 RD471 Sud	444	193
Total approb./h v:		

Nombre de phases principales: 3  
Temps total perdu par cycle: 19

Reserve de capacité globale (°o): 45

HPM

**CALCUL DES CHARGES PAR LIGNE DE FEUX**

Ligne de feux	Comptes (u.v.p./h)			Coefficients			Charges			Caractéristiques		
	T.A.C.	T.A.D.	T.A.G.	T.A.C.	T.A.D.	T.A.G.	T.A.C.	T.A.D.	T.A.G.	u.v.p./h	u.v.p./h	u.v.p./h
F1 RD57 Est	66	146	32	1.4	1.4	1.2	276	1	1.2	276	1	0
F2 RD471 Nord	33	238	4	1.4	1.4	1.1	344	1	1.1	344	1	8
F3 RD57 Ouest	34	41	57	1.4	1.4	1.2	157	1	1.2	157	1	0
F4 RD471 Sud	33*	260	8	1.4	1.4	1.1	740	1	1.1	740	1	8

\* Capacité de stockage en nombre de véhicule / cycle de la voie de longueur limitée

**RESERVE DE CAPACITE PAR LIGNE DE FEUX**

Diagramme de feux			Temps		
Phase	V-O	inter-phase	Phase	V-O	inter-phase
Phase	1	22	2		
Phase	2	19	4		
Phase	3	19	4		
Durée du cycle en secondes					
Temps perdu par phase (ouss-démarqs)					
Nombre total de cycle par heure					

Ligne de feux	Capacité	Temps	Temps	Capacité	Charge	Reserve	Attente (vh/c)
aux entrées de carrefour	(veh/c)	V-O	inter-éclat (seph/c)	(veh/c)	(veh/c)	(%)	max
F1 RD57 Est	1800	19	16	411	276	134	32
F2 RD471 Nord	1800	19	16	411	172	239	58
F3 RD57 Ouest	1800	19	16	411	157	254	61
F4 RD471 Sud	1800	22	19	488	370	118	24

Reserve de capacité minimum par ligne de feux (°o)

**RESERVE DE CAPACITE GLOBALE du CARREFOUR (Traffics aux entrées)**

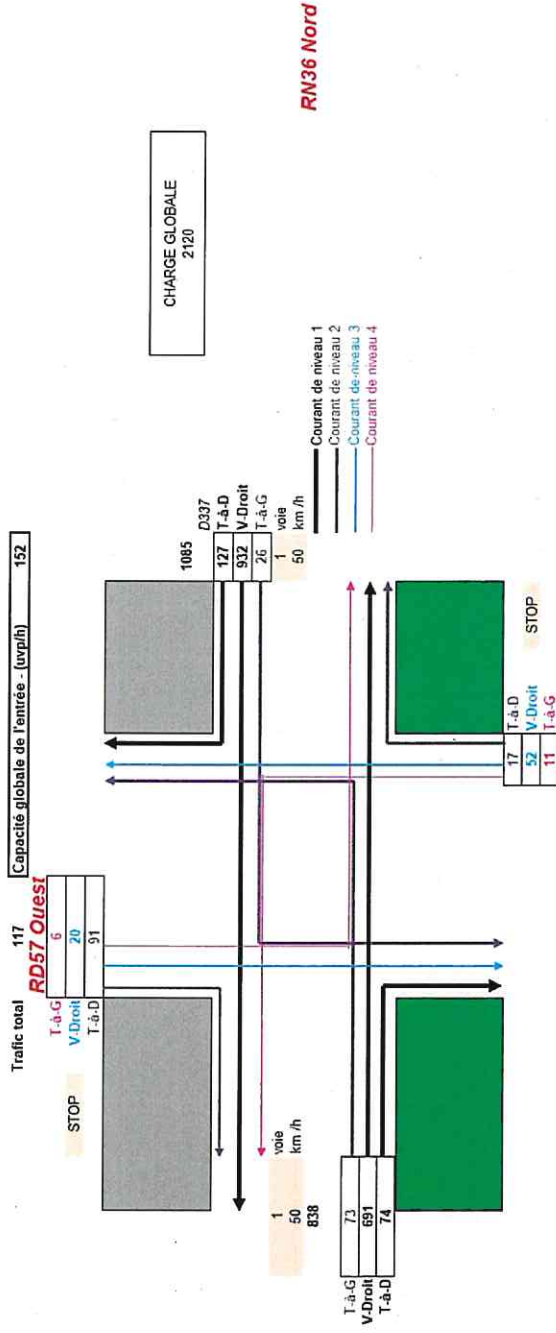
Phase de feux	Capacité	Charge
F1 RD57 Est	411	276
F2 RD471 Nord	411	172
F4 RD471 Sud	488	370
Total approb./h v:		

Nombre de phases principales: 3  
Temps total perdu par cycle: 19

Reserve de capacité globale (°o): 37

HPS

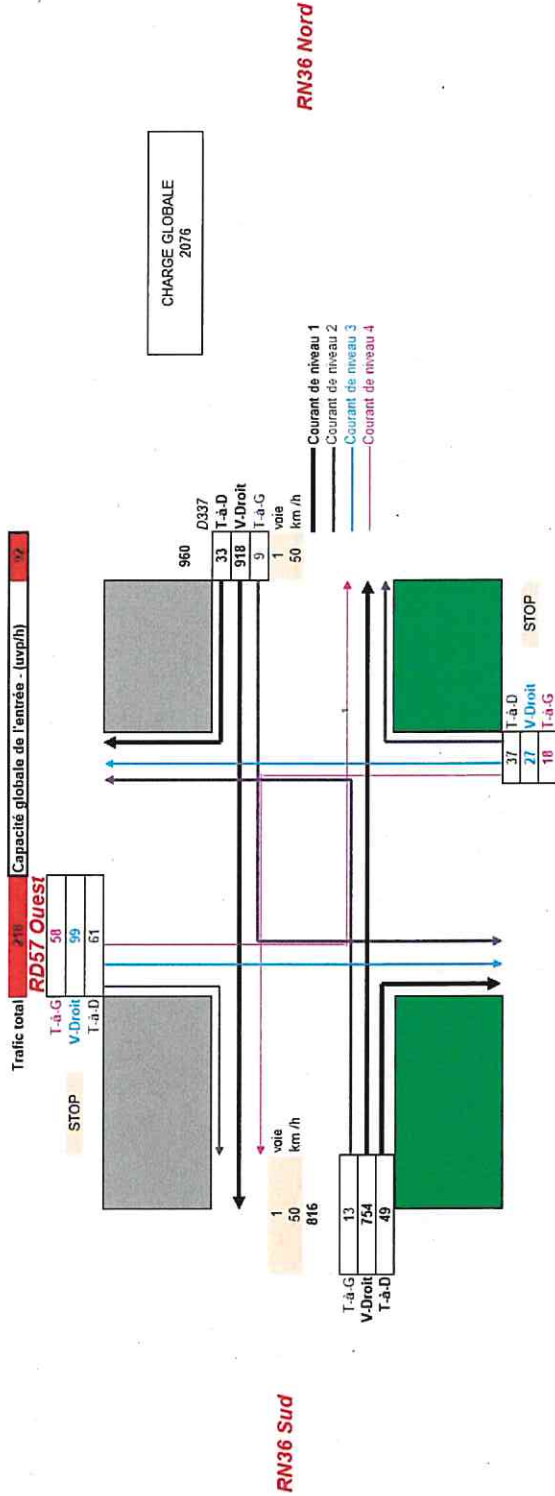
9.1.3.8. C8 : CARREFOUR RD57 – RN36



RD57 Est Capacité globale de l'entrée - (vup/h) 66

Courant étudié	Créneau critique	Qté (vup/h)	Courant gênant	Capacité de base du courant étudié	Probabilité de conditions fluides	Capacité de file d'attente (en vh)	Probabilité de conditions non congestionnées	Capacité réelle du courant étudié	Réserve de capacité (vup/h)	Réserve de capacité (%)	Commentaires	Tps d'attente moyen (s)	Longueur moyenne théorique de queue par mvt (vh)
RD57 Est -> RN36 Nord	6	17	717	496	0.99	999	1.00	495	478	97%	Retards très faibles	8	0,0
RD57 Ouest -> RN36 Sud	6	91	976	373	0.82	999	1.00	372	281	76%	Retards très faibles	13	0,3
RN36 Nord -> RD57 Est	4,5	26	761	672	0.98	999	1.00	672	646	96%	Pas de retard	6	0,0
RN36 Sud -> RD57 Ouest	4,5	73	1053	517	0.91	999	1.00	517	444	85%	Retards très faibles	8	0,2
RD57 Est -> RD57 Ouest	6,5	52	1853	82	0.44	999	1.00	72	20	28%	Retards très importants	180	2,6
RD57 Ouest -> RD57 Est	6,5	20	1622	95	0.33	999	1.00	76	56	74%	Retards très importants	64	0,4
RD57 Est -> RN36 Sud	7,0	11	1967	55	0.06	999	1.00	33	22	67%	Retards très importants	164	0,5
RD57 Ouest -> RN36 Nord	7,0	6	1898	60	0.94	999	1.00	23	17	74%	Retards très importants	212	0,4

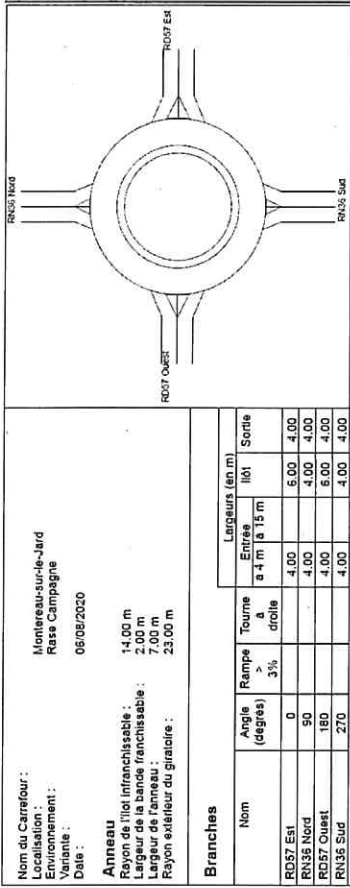
HPM



Traffic total 82 Capacité globale de l'entrée - (vpp/h) ###

Courant étudié	Créneau critique	Qté (vpp/h)	Courant gênant	Capacité de base du courant étudié	Probabilité de conditions fluides	Capacité de file d'attente (en vh)	Capacité de conditions non congestionnées	Capacité réelle du courant étudié	Réserve de capacité (vpp/h)	Réserve de capacité (%)	Commentaires	Tps d'attente moyen (s)	Longueur moyenne théorique de queue par mvt (vh)
RD57 Est -> RN36 Nord	6	37	771	467	0.95	999	1.00	467	430	92%	Retards très faibles	8	0.1
RD57 Ouest -> RN36 Sud	6	61	930	392	0.89	999	1.00	392	331	84%	Retards très faibles	11	0.2
RN36 Nord -> RD57 Est	4.5	9	801	649	1.00	999	1.00	648	639	99%	Pas de retard	6	0.0
RN36 Sud -> RD57 Ouest	4.5	13	949	567	0.99	999	1.00	567	554	98%	Retards très faibles	6	0.0
RD57 Est -> RD57 Ouest	6.5	27	1741	96	0.79	999	1.00	95	68	72%	Retards très importants	53	0.4
RD57 Ouest -> RD57 Est	6.5	99	1750	95	0.00	999	0.00	94	5	0%	Congestion	Saturation	Saturation
RD57 Est -> RN36 Sud	7.0	18	1899	60	0.77	999	1.00	0	0	#DIV/0!	Congestion	Saturation	Saturation
RD57 Ouest -> RN36 Nord	7.0	58	1811	68	0.18	999	1.00	50	0	0%	Congestion	Saturation	Saturation

HPS



**Nom du Carrefour :** Montereau-sur-le-Jard  
**Localisation :** Rase Campagne  
**Environnement :**  
**Variante :**  
**Date :** 06/05/2020  
**Anneau**  
**Rayon de l'îlot infranchissable :** 14.00 m  
**Rayon de la bande franchissable :** 2.00 m  
**Largeur de l'anneau :** 7.00 m  
**Rayon extérieur du giratoire :** 23.00 m

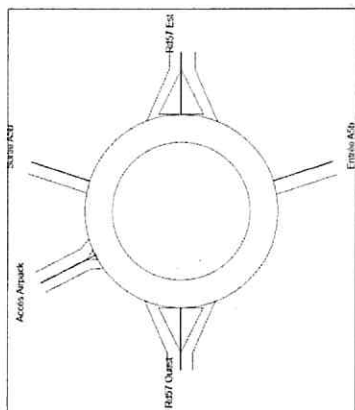
**Branches**

Nom	Angle (degré)	Rampe >	Tourne à droite	Largeurs (en m)		
				Entrée 4 m	Îlot 15 m	Sortie
RD57 Est	0	3%		4.00	6.00	4.00
RN36 Nord	90			4.00	4.00	4.00
RD57 Ouest	180			4.00	6.00	4.00
RN36 Sud	270			4.00	4.00	4.00

## 9.1.4. SITUATION PROJET A LONG TERME

### 9.1.4.1. C1 : GIRATOIRE DIFFUSEUR A 105-RD57 OUEST

Nom du Carrefour : Localisation : Environnement : Variante : Date :		Villarsche Rase Campagne 28/07/2020				
Anneau Rayon de l'îlot franchissable : Largeur de l'anneau franchissable : Rayon extérieur du giratoire :		20.00 m 6.00 m 28.00 m				
<b>Branches</b>						
Nom	Angle (degrés)	Rampe (%)	Tourne	Largeurs (en m)		
				Entrée	Îlot	Sortie
Rd57 Est	0	3%	droite	3.50	13.00	4.00
Sortie A5b	72			3.50	0.00	0.00
Accès Airpack	117			3.00	3.00	3.50
Rd57 Ouest	180			3.50	13.00	4.00
Entrée A5b	288			0.00	0.00	4.00



### Branche Rd57 Est

Périodes de trafic	Réserve de Capacité en %		Longueur de Stockage		Temps d'Attente	
	en uv/h	en %	moyenne	maximale	moyen	total
HPM	1123	71%	0vh	2vh	0s	0.1h
HPS	874	55%	0vh	2vh	1s	0.2h

### Branche Sortie A5b

Périodes de trafic	Réserve de Capacité en %		Longueur de Stockage		Temps d'Attente	
	en uv/h	en %	moyenne	maximale	moyen	total
HPM	65	6%	13vh	41vh	47s	13.0h
HPS	657	77%	0vh	2vh	3s	0.2h

### Branche Accès Airpack

Périodes de trafic	Réserve de Capacité en %		Longueur de Stockage		Temps d'Attente	
	en uv/h	en %	moyenne	maximale	moyen	total
HPM	329	86%	0vh	2vh	8s	0.1h
HPS	613	99%	0vh	2vh	4s	0.0h

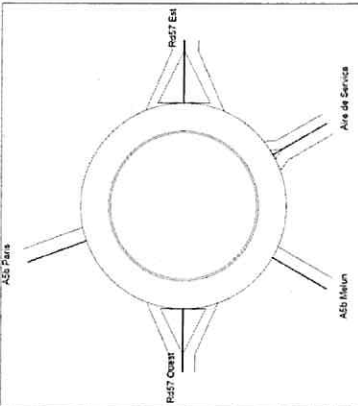
### Branche Rd57 Ouest

Périodes de trafic	Réserve de Capacité en %		Longueur de Stockage		Temps d'Attente	
	en uv/h	en %	moyenne	maximale	moyen	total
HPM	20	3%	14vh	45vh	84s	14.5h
HPS	507	44%	1vh	4vh	3s	0.5h

### Branche Entrée A5b

Branche de sortie uniquement

## 9.1.4.2. C2 : GIRATOIRE DIFFUSEUR A105-RD57 EST

<p>Nom du Carrefour : Carrefour Rd57/A5b Est          Localisation : Villaroche          Environnement : Rase Campagne          Variante :          Date : 28/07/2020</p>																																																
<p><b>Anneau</b>          Rayon de l'îlot franchissable : 21,00 m          Rayon de la bande franchissable : 8,00 m          Largeur de l'anneau : 8,00 m          Rayon extérieur du giratoire : 29,50 m</p>																																																
<p><b>Branches</b></p> <table border="1"> <thead> <tr> <th rowspan="2">Nom</th> <th rowspan="2">Angle (degrés)</th> <th rowspan="2">Rampes à droite</th> <th rowspan="2">Tourne à droite</th> <th colspan="3">Largeurs (en m)</th> </tr> <tr> <th>Entrée</th> <th>Îlot</th> <th>Sortie</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Rd57 Est</td> <td>0</td> <td>3,50</td> <td>15,00</td> <td>4,00</td> <td>15,00</td> <td>4,00</td> </tr> <tr> <td>A5b Paris</td> <td>110</td> <td>0,00</td> <td>0,00</td> <td>4,00</td> <td>0,00</td> <td>4,00</td> </tr> <tr> <td>Rd57 Ouest</td> <td>180</td> <td>3,50</td> <td>13,00</td> <td>4,00</td> <td>13,00</td> <td>4,00</td> </tr> <tr> <td>A5b Melun</td> <td>240</td> <td>3,50</td> <td>0,00</td> <td>0,00</td> <td>0,00</td> <td>0,00</td> </tr> <tr> <td>Aire de Service</td> <td>300</td> <td>3,00</td> <td>3,00</td> <td>3,00</td> <td>3,00</td> <td>3,50</td> </tr> </tbody> </table>				Nom	Angle (degrés)	Rampes à droite	Tourne à droite	Largeurs (en m)			Entrée	Îlot	Sortie	Rd57 Est	0	3,50	15,00	4,00	15,00	4,00	A5b Paris	110	0,00	0,00	4,00	0,00	4,00	Rd57 Ouest	180	3,50	13,00	4,00	13,00	4,00	A5b Melun	240	3,50	0,00	0,00	0,00	0,00	Aire de Service	300	3,00	3,00	3,00	3,00	3,50
Nom	Angle (degrés)	Rampes à droite	Tourne à droite					Largeurs (en m)																																								
				Entrée	Îlot	Sortie																																										
Rd57 Est	0	3,50	15,00	4,00	15,00	4,00																																										
A5b Paris	110	0,00	0,00	4,00	0,00	4,00																																										
Rd57 Ouest	180	3,50	13,00	4,00	13,00	4,00																																										
A5b Melun	240	3,50	0,00	0,00	0,00	0,00																																										
Aire de Service	300	3,00	3,00	3,00	3,00	3,50																																										

## Branche Rd57 Est

Périodes de trafic	Réserve de Capacité en uvp/h		Longueur de Stockage maximale		Temps d'Attente total	
	en uvp/h	en %	moyenne	maximale	moyen	total
HPM	717	65%	0vh	3vh	2s	0.2h
HPS	46	4%	19vh	60vh	63s	19.3h

Branche A5b Paris  
Branche de sortie uniquement

## Branche Rd57 Ouest

Périodes de trafic	Réserve de Capacité en uvp/h		Longueur de Stockage maximale		Temps d'Attente total	
	en uvp/h	en %	moyenne	maximale	moyen	total
HPM	251	16%	2vh	7vh	5s	1.7h
HPS	1128	72%	0vh	2vh	0s	0.1h

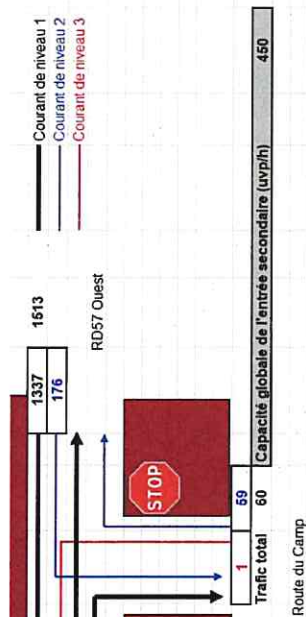
## Branche A5b Melun

Périodes de trafic	Réserve de Capacité en uvp/h		Longueur de Stockage maximale		Temps d'Attente total	
	en uvp/h	en %	moyenne	maximale	moyen	total
HPM	41	8%	8vh	27vh	62s	8.5h
HPS	991	92%	0vh	2vh	1s	0.0h

## Branche Aire de Service

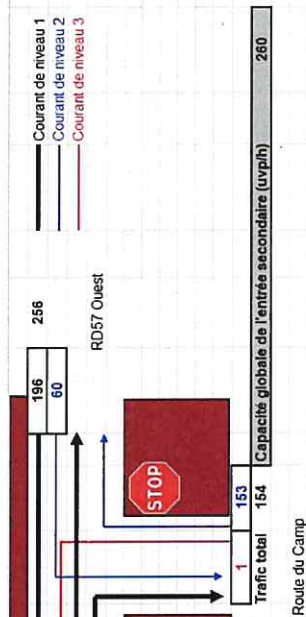
Périodes de trafic	Réserve de Capacité en uvp/h		Longueur de Stockage maximale		Temps d'Attente total	
	en uvp/h	en %	moyenne	maximale	moyen	total
HPM	87	34%	2vh	7vh	35s	1.7h
HPS	740	82%	0vh	2vh	2s	0.1h

9.1.4.3. C3 : CARREFOUR RD57 – ROUTE DU CAMP



Courant étudié	Créneau critique	Qté (uvph)	Courant gênant	Capacité de base du courant étudié	Probabilité de conditions fluides	Capacité de file d'attente (en vh)	Capacité de conditions non congestionnées	Probabilité de conditions non congestionnées	Capacité réelle du courant étudié (uvph)	Réserve de capacité (uvph)	Réserve de capacité (%)	Commentaires	Tps d'attente moyen (s)	Longueur moyenne de queue (vh)	
T-A-D vers la route principale	6.5	59	351	585	0.94	999	1.00	1.00	584	525	90%	Retards très faibles	7	0.1	
T-A-G depuis la route principale	5.5	176	351	741	0.83	999	1.00	1.00	741	565	76%	Retards très faibles	6	0.3	
T-A-G vers la route principale	8.0	1	1864	38	0.99	999	1.00	1.00	31	30	97%	Retards très importants	120	0.0	
		Trafic total	1	59	60	Capacité globale de l'entrée secondaire (uvph)		450							

HPM



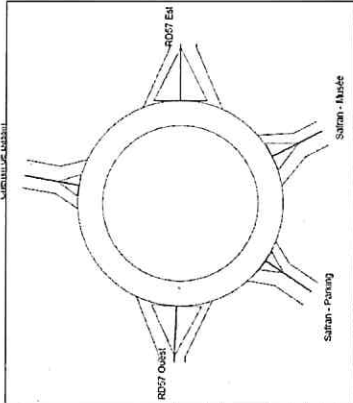
Courant étudié	Créneau critique	Qté (uvph)	Courant gênant	Capacité de base du courant étudié	Probabilité de conditions fluides	Capacité de file d'attente (en vh)	Capacité de conditions non congestionnées	Probabilité de conditions non congestionnées	Capacité réelle du courant étudié (uvph)	Réserve de capacité (uvph)	Réserve de capacité (%)	Commentaires	Tps d'attente moyen (s)	Longueur moyenne de queue (vh)	
T-A-D vers la route principale	6.5	153	963	264	0.50	999	1.00	1.00	263	110	42%	Retards assez importants	33	1.4	
T-A-G depuis la route principale	5.5	60	963	378	0.89	999	1.00	1.00	378	318	84%	Retards très faibles	11	0.2	
T-A-G vers la route principale	8.0	1	1219	107	1.00	999	1.00	1.00	95	94	99%	Retards assez importants	38	0.0	
		Trafic total	1	153	184	Capacité globale de l'entrée secondaire (uvph)		260							

HPS



## 9.1.4.4. C4 : GIRATOIRE SAFRAN - RD57 - BASSIN

Nom du Carrefour : Localisation : Environnement : Variante : Date :		Montereau-sur-le-Jard Rase Campagne 28/07/2020			
Anneau Rayon de l'otif franchissable : Largeur de l'anneau franchissable : Rayon extérieur du giratoire :		25,00 m 5,00 m 33,00 m			
<b>Branches</b>					
Nom	Angle (degrés)	Rampes >	Tourne à droite	Largeurs (en m)	
				Entrée	Sortie
RD57 Est	0	3%		15 m	5,00
Chemin de Bassin	80			17,00	5,00
RD57 Ouest	178			7,00	5,00
Safran - Parking	236			16,00	5,00
Safran - Musée	257			7,00	5,00



## Branche RD57 Est

Périodes de trafic	Réserve de Capacité en uvp/h		Longueur de Stockage		Temps d'Attente	
	en %		moyenne	maximale	moyen	total
HPM	43%	645	0vh	3vh	2s	0.4h
HPS	62%	583	0vh	3vh	3s	0.3h

## Branche Chemin de Bassin

Périodes de trafic	Réserve de Capacité en uvp/h		Longueur de Stockage		Temps d'Attente	
	en %		moyenne	maximale	moyen	total
HPM	77%	648	0vh	2vh	3s	0.2h
HPS	82%	627	0vh	2vh	3s	0.1h

## Branche RD57 Ouest

Périodes de trafic	Réserve de Capacité en uvp/h		Longueur de Stockage		Temps d'Attente	
	en %		moyenne	maximale	moyen	total
HPM	10%	88	5vh	17vh	24s	5.0h
HPS	86%	1156	0vh	2vh	1s	0.0h

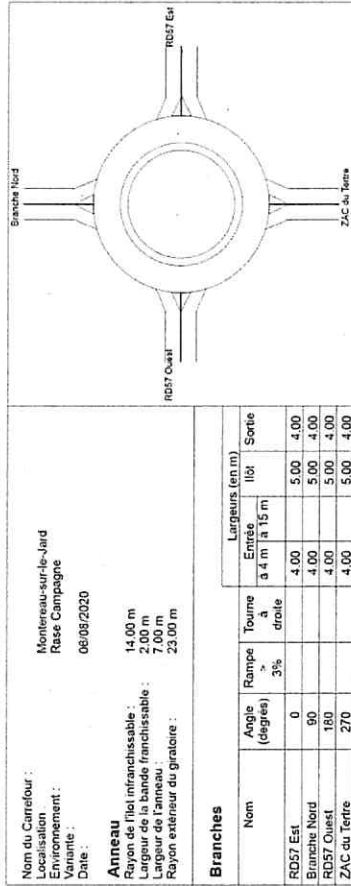
## Branche Safran - Parking

Périodes de trafic	Réserve de Capacité en uvp/h		Longueur de Stockage		Temps d'Attente	
	en %		moyenne	maximale	moyen	total
HPM	98%	478	0vh	2vh	5s	0.0h
HPS	77%	891	0vh	2vh	1s	0.1h

## Branche Safran - Musée

Périodes de trafic	Réserve de Capacité en uvp/h		Longueur de Stockage		Temps d'Attente	
	en %		moyenne	maximale	moyen	total
HPM	91%	881	0vh	2vh	2s	0.0h
HPS	37%	359	1vh	5vh	5s	0.9h

## 9.1.4.5. C5 : GIRATOIRE ZAC DU TERTRE DE MONTEREAU



## Branche RD57 Est

Périodes de trafic	Réserve de Capacité en uvph		Longueur de Stockage moyenne		Temps d'Attente moyen	
	en uvph	en %	moyenne	maximale	moyen	total
HPM	810	48%	0vh	3vh	1s	0.2h
HPS	1311	85%	0vh	2vh	0s	0.0h

## Branche Branche Nord

Périodes de trafic	Réserve de Capacité en uvph		Longueur de Stockage moyenne		Temps d'Attente moyen	
	en uvph	en %	moyenne	maximale	moyen	total
HPM	714	97%	0vh	2vh	3s	0.0h
HPS	1266	98%	0vh	2vh	1s	0.0h

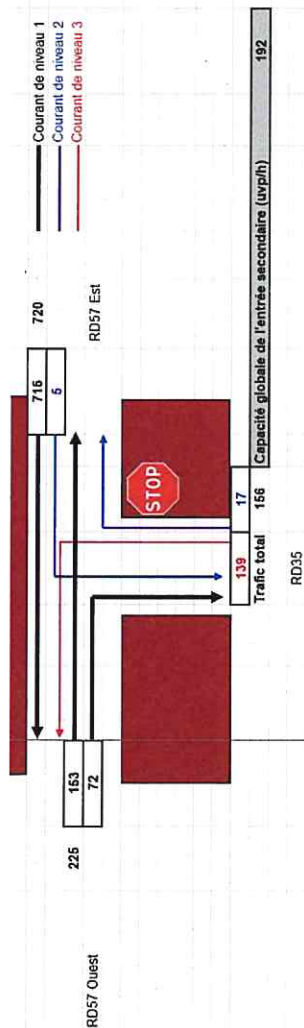
## Branche RD57 Ouest

Périodes de trafic	Réserve de Capacité en uvph		Longueur de Stockage moyenne		Temps d'Attente moyen	
	en uvph	en %	moyenne	maximale	moyen	total
HPM	1185	78%	0vh	2vh	0s	0.0h
HPS	1286	76%	0vh	2vh	0s	0.0h

## Branche ZAC du Tertre

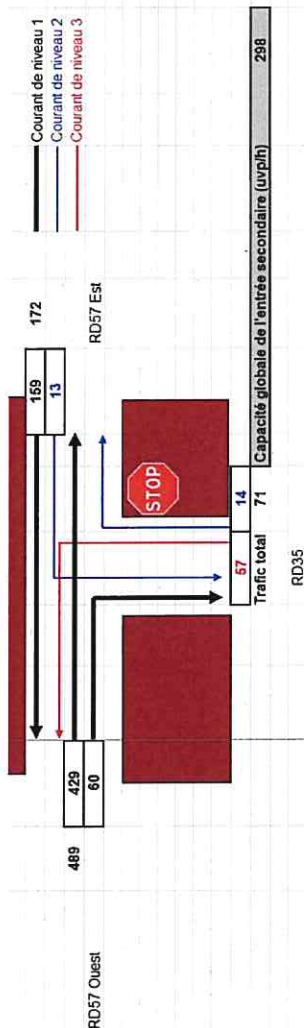
Périodes de trafic	Réserve de Capacité en uvph		Longueur de Stockage moyenne		Temps d'Attente moyen	
	en uvph	en %	moyenne	maximale	moyen	total
HPM	1293	98%	0vh	2vh	1s	0.0h
HPS	969	83%	0vh	2vh	1s	0.1h

9.1.4.6. C6 : CARREFOUR RD57 - RD35



Courant étudié	Créneau critique	Courant gênant	Capacité de base du courant étudié	Probabilité de conditions fluides	Capacité de file d'attente (en vh)	Probabilité de conditions non congestionnées	Capacité réelle du courant étudié	Réserve de capacité (vup/h)	Réserve de capacité (%)	Commentaires	Tps d'attente moyen (s)	Longueur moyenne de queue (vh)
T-à-D vers la route principale	6.5	189	722	0.99	999	1.00	721	704	98%	Pas de retard	5	0.0
T-à-G depuis la route principale	6.5	225	852	1.00	999	1.00	851	846	99%	Pas de retard	4	0.0
T-à-G vers la route principale	8.0	909	175	0.26	999	1.00	176	37	21%	Retards très importants	97	3.8
		Traffic total	139	17	Capacité globale de l'entrée secondaire (vup/h)		192					

HPM



Courant étudié	Créneau critique	Courant gênant	Capacité de base du courant étudié	Probabilité de conditions fluides	Capacité de file d'attente (en vh)	Probabilité de conditions non congestionnées	Capacité réelle du courant étudié	Réserve de capacité (vup/h)	Réserve de capacité (%)	Commentaires	Tps d'attente moyen (s)	Longueur moyenne de queue (vh)
T-à-D vers la route principale	6.5	459	508	0.99	999	1.00	508	494	97%	Retards très faibles	7	0.0
T-à-G depuis la route principale	6.5	489	637	0.99	999	1.00	637	624	98%	Pas de retard	6	0.0
T-à-G vers la route principale	8.0	631	273	0.85	999	1.00	271	214	79%	Retards assez faibles	17	0.3
		Traffic total	57	14	Capacité globale de l'entrée secondaire (vup/h)		298					

HPS

9.1.4.7. C7 : CARREFOUR A FEUX RD57 – RD471

**CALCUL DES CHARGES PAR LIGNE DE FEUX**

Ligne de feux	Compléts T.A.C.	(u.v.p.h.) Duret	Coefficients T.A.C.	Charg T.A.C.	Caractéristiques Nbre de V. Longueur	Charg v.p.h. (v)			
F1 RD57 Est	66	220	32	1.4	1.1	350	1	0	350
F2 RD471 Nord	73	238	18	1.4	1.1	360	1	8	180
F3 RD57 Ouest	34	41	57	1.4	1.1	157	1	0	157
F4 RD471 Sud	423	260	8	1.4	1.1	861	1	8	449

\* Capacité de stockage en nombre de véhicule / cycle de la voie de longueur limitée

**RESERVE DE CAPACITE PAR LIGNE DE FEUX**

Diagramme de feux	Temps V-O	Temps inter-phase
Phase 1	22	2
Phase 2	19	4
Phase 3	19	4

Durée du cycle en secondes : 70  
Temps perdu par phase (onset-démarage) : 3  
Nombre total de cycle par heure : 51

Ligne de feux aux entrées du carrefour	Capacité (veh.)	Temps V-O	Capacité (veh.p.h.)	Charge (veh.p.h.)	Reserve (%)	Arrivée (veh.C)
F1 RD57 Est	1800	19	411	350	60	14
F2 RD471 Nord	1800	19	411	180	254	61
F3 RD57 Ouest	1800	22	488	449	39	7
F4 RD471 Sud	1800	22	488	449	39	7

**RESERVE DE CAPACITE GLOBALE DU CARREFOUR (Trafics aux entrées)**

Phase de feux	Capacité	Charge
F1 RD57 Est	411	350
F2 RD471 Nord	411	180
F4 RD471 Sud	488	449

Nombre de phases principales : 3  
Temps total perdu par cycle : 19  
Total v.p.h. par cycle : 1311  
Reserve de capacité globale (%): 25

HPM

**CALCUL DES CHARGES PAR LIGNE DE FEUX**

Ligne de feux	Compléts T.A.C.	(u.v.p.h.) Duret	Coefficients T.A.C.	Charg T.A.C.	Caractéristiques Nbre de V. Longueur	Charg v.p.h. (v)			
F1 RD57 Est	11	54	15	1.4	1.1	87	1	0	87
F2 RD471 Nord	3	245	24	1.4	1.1	275	1	8	137
F3 RD57 Ouest	0	220	364	1.4	1.1	656	1	0	656
F4 RD471 Sud	35	317	22	1.4	1.1	390	1	8	195

\* Capacité de stockage en nombre de véhicule / cycle de la voie de longueur limitée

**RESERVE DE CAPACITE PAR LIGNE DE FEUX**

Diagramme de feux	Temps V-O	Temps inter-phase
Phase 1	20	2
Phase 2	38	4
Phase 3	18	4

Durée du cycle en secondes : 56  
Temps perdu par phase (onset-démarage) : 3  
Nombre total de cycle par heure : 41

Ligne de feux aux entrées du carrefour	Capacité (veh.)	Temps V-O	Capacité (veh.p.h.)	Charge (veh.p.h.)	Reserve (%)	Arrivée (veh.C)
F1 RD57 Est	1800	38	313	275	645	88
F2 RD471 Nord	1800	18	15	137	176	56
F3 RD57 Ouest	1800	38	313	656	195	10
F4 RD471 Sud	1800	20	17	355	160	46

**RESERVE DE CAPACITE GLOBALE DU CARREFOUR (Trafics aux entrées)**

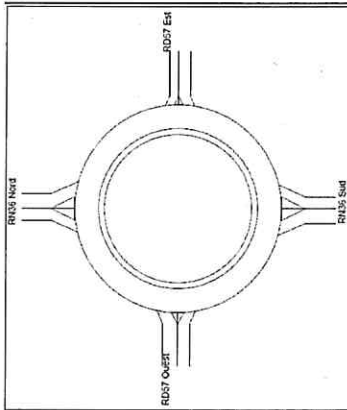
Phase de feux	Capacité	Charge
F3 RD57 Ouest	732	656
F2 RD471 Nord	313	137
F4 RD471 Sud	355	195

Nombre de phases principales : 3  
Temps total perdu par cycle : 19  
Total v.p.h. par cycle : 1402  
Reserve de capacité globale (%): 29

HPS

## 9.1.4.8. C8 : CARREFOUR RD57 – RN36

Nom du Carrefour : Localisation : Département : Variante : Date :		Montreuil-sur-Jard Rase Campagna 05/02/2021				
Anneau Rayon de l'îlot infranchissable : Largeur de la bande franchissable : Largeur de l'anneau : Rayon extérieur du gratoir :		25.00 m 2.00 m 8.00 m 35.00 m				
<b>Branches</b>						
Nom	Angle (degrés)	Rampe (%)	Tourne à droite	Largeurs (en m)		
				Entrée 9 m à 15 m	Îlot	Sortie
RD57 Est	0	3%		3.00	4.00	4.00
RN36 Nord	90			4.00	8.00	5.00
RD57 Ouest	180			4.00	4.00	5.00
RN36 Sud	270			4.00	8.00	5.00
Remarques de conception						
Neant						



## Branche RD57 Est

Périodes de trafic	Réserve de Capacité en uvp/h en %		Longueur de Stockage moyenne maximale		Temps d'Attente moyen total	
	HPM	581	84%	0vh	2vh	4s
HPS	580	87%	0vh	2vh	4s	0.1h

## Branche RN36 Nord

Périodes de trafic	Réserve de Capacité en uvp/h en %		Longueur de Stockage moyenne maximale		Temps d'Attente moyen total	
	HPM	267	19%	2vh	7vh	5s
HPS	671	41%	0vh	3vh	1s	0.3h

## Branche RD57 Ouest

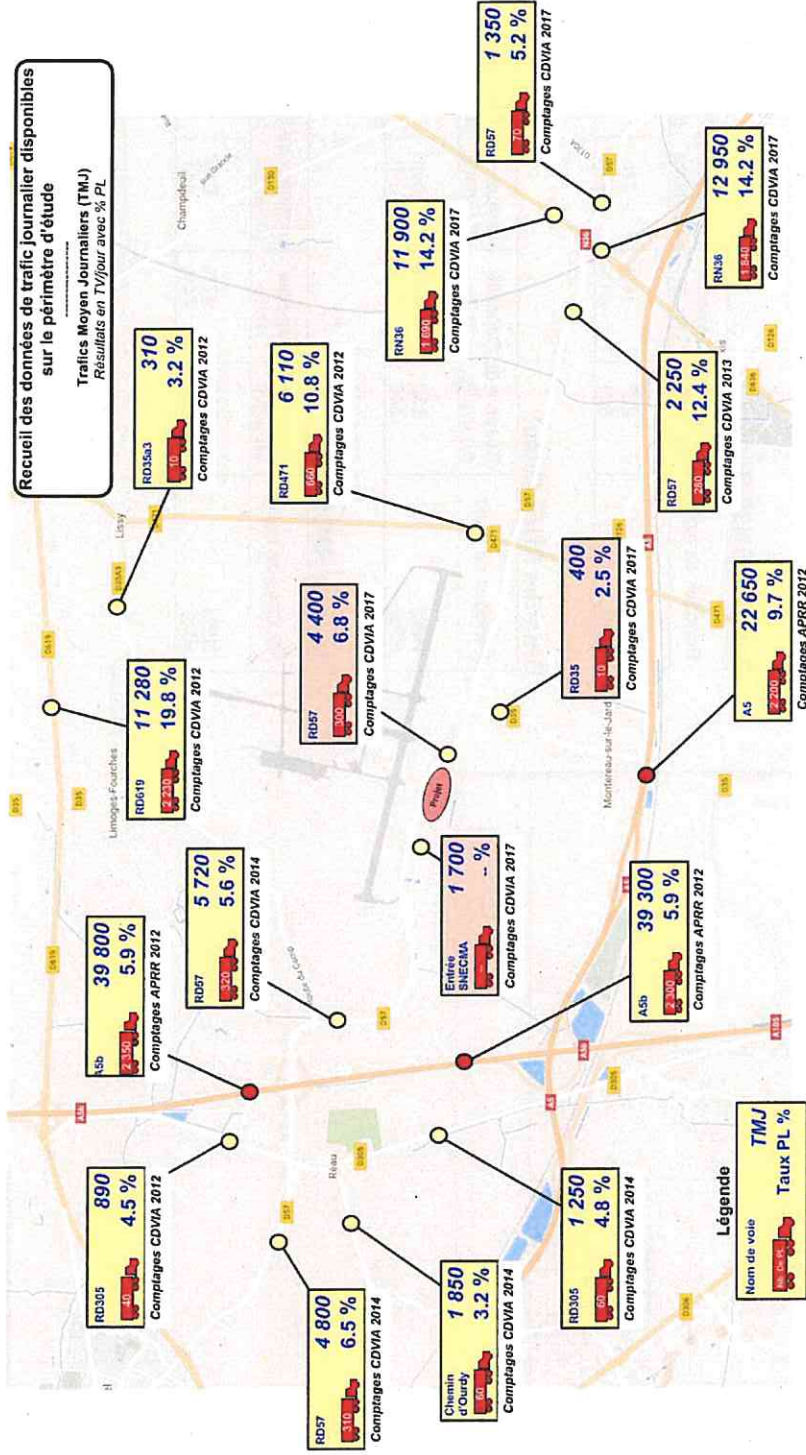
Périodes de trafic	Réserve de Capacité en uvp/h en %		Longueur de Stockage moyenne maximale		Temps d'Attente moyen total	
	HPM	552	82%	0vh	2vh	4s
HPS	546	71%	0vh	3vh	4s	0.2h

## Branche RN36 Sud

Périodes de trafic	Réserve de Capacité en uvp/h en %		Longueur de Stockage moyenne maximale		Temps d'Attente moyen total	
	HPM	767	47%	0vh	3vh	1s
HPS	631	44%	0vh	3vh	2s	0.4h

### — 9.2. DONNEES DE TRAFIC RELEVES AVANT COVID (MAI 2017)

Dans le cadre de précédentes études, des données antérieures à 2020 sont déjà disponibles sur le secteur. En particulier, des comptages directionnels et des comptages en ligne ont été réalisés en 2017 sur la RD57 entre le diffuseur de l'A105 et la RD71. La carte de TMJA ci-dessous (dernière mise à jour en 2017) synthétise les TMJ issus de ces enquêtes ainsi que d'autres sources de données. Le détail des mouvements tournants mesurés en 2017 est disponible sur les pages suivantes.

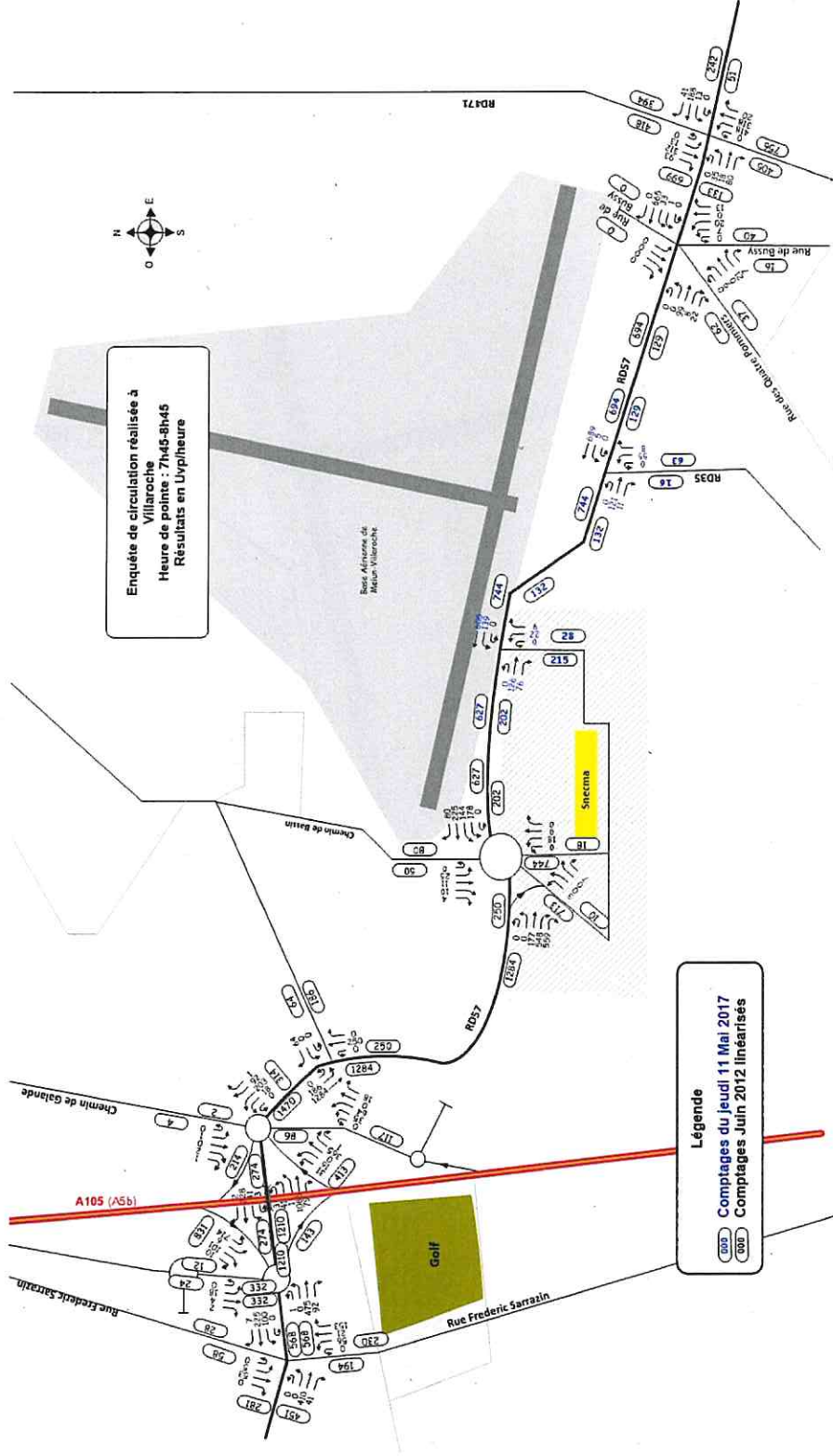


Carte du trafic journalier moyen annualisé issue des comptages de 2017 et antérieurs

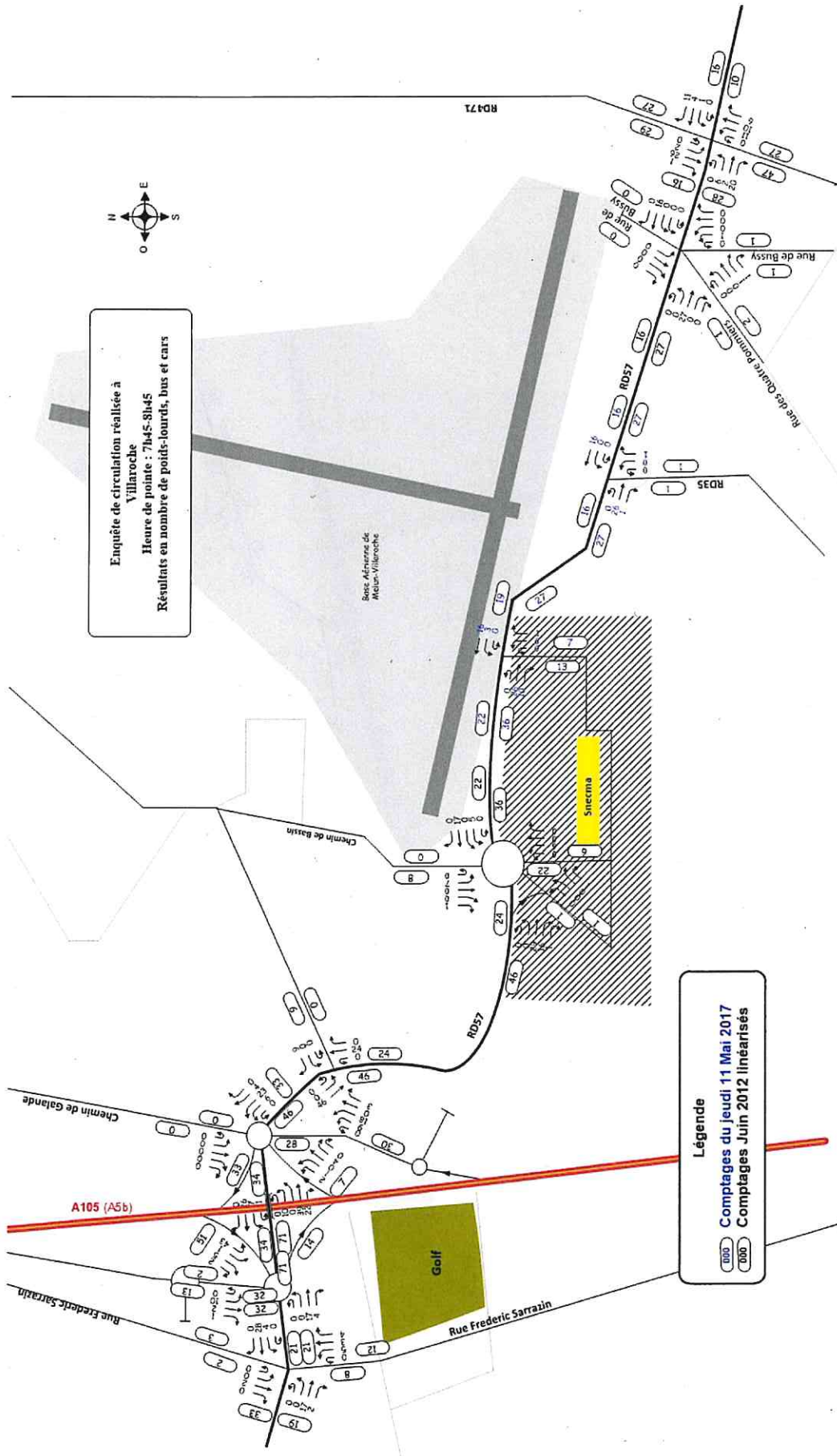
L'exploitation des comptages directionnels montre une pointe de trafic située :

- Entre 7h45 et 8h45 à l'HPM
- Entre 17h00 et 18h00 à l'HPS

La pointe de la demande à l'HPM est orientée vers le giratoire d'accès à SAFRAN (Ex-SNECMA). Le trafic sur la RD57 dans le sens de la pointe depuis l'Ouest est entre 1300 et 1500 UVP/h. Ce trafic est d'environ 700 UVP/h depuis l'Est dans le sens de la pointe. La charge globale (somme des trafics de toutes les entrées) du giratoire RD57 / Chemin de Bassin est de 1989 UVP/h à l'HPM. Au niveau du carrefour d'accès au parking Est de SAFRAN, la charge globale est de 974 UVP/h, avec 215 UVP/h en entrée vers le parking.



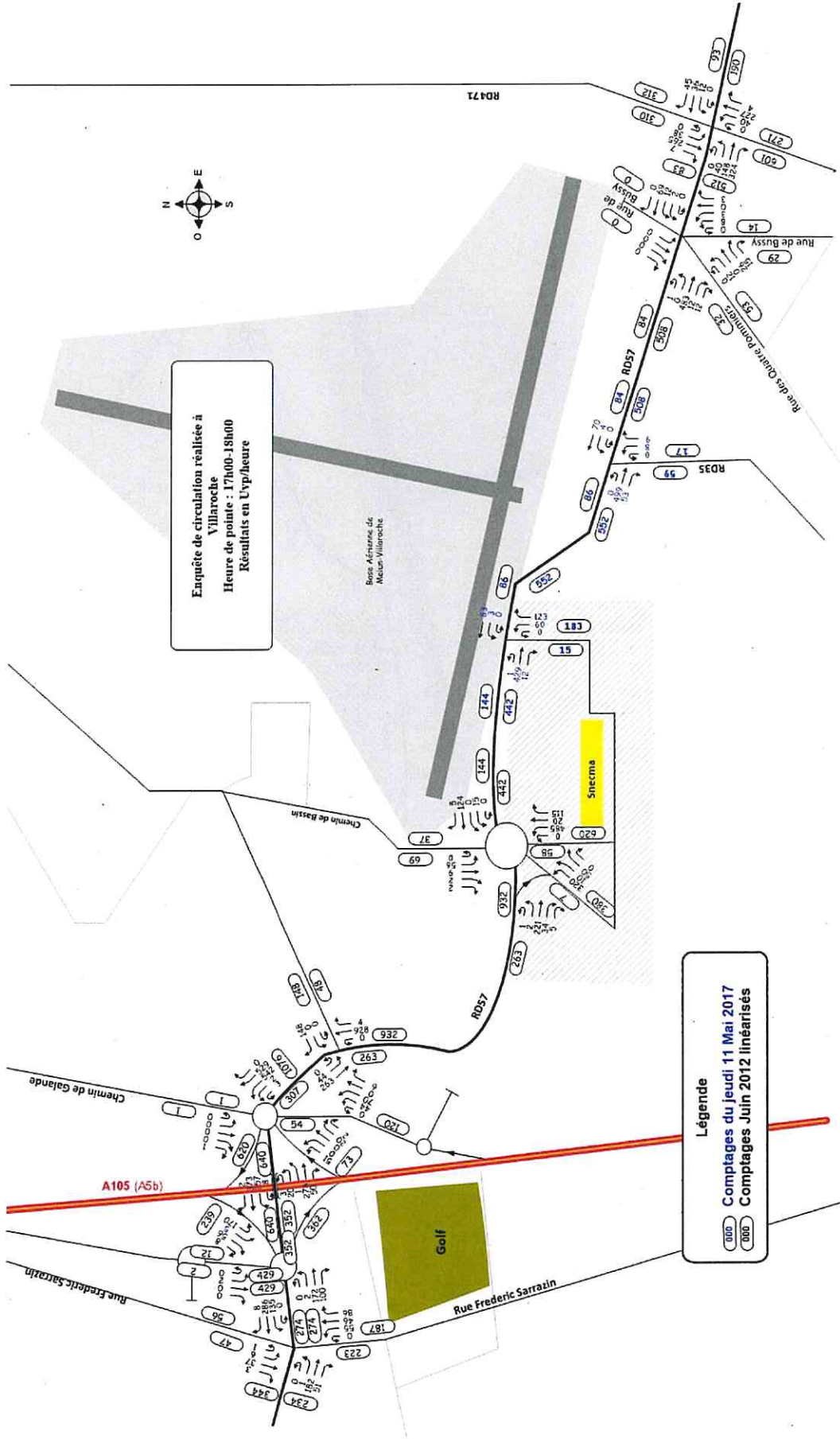
Comptages directionnels UVP issus des comptages de 2017 à l'HPM



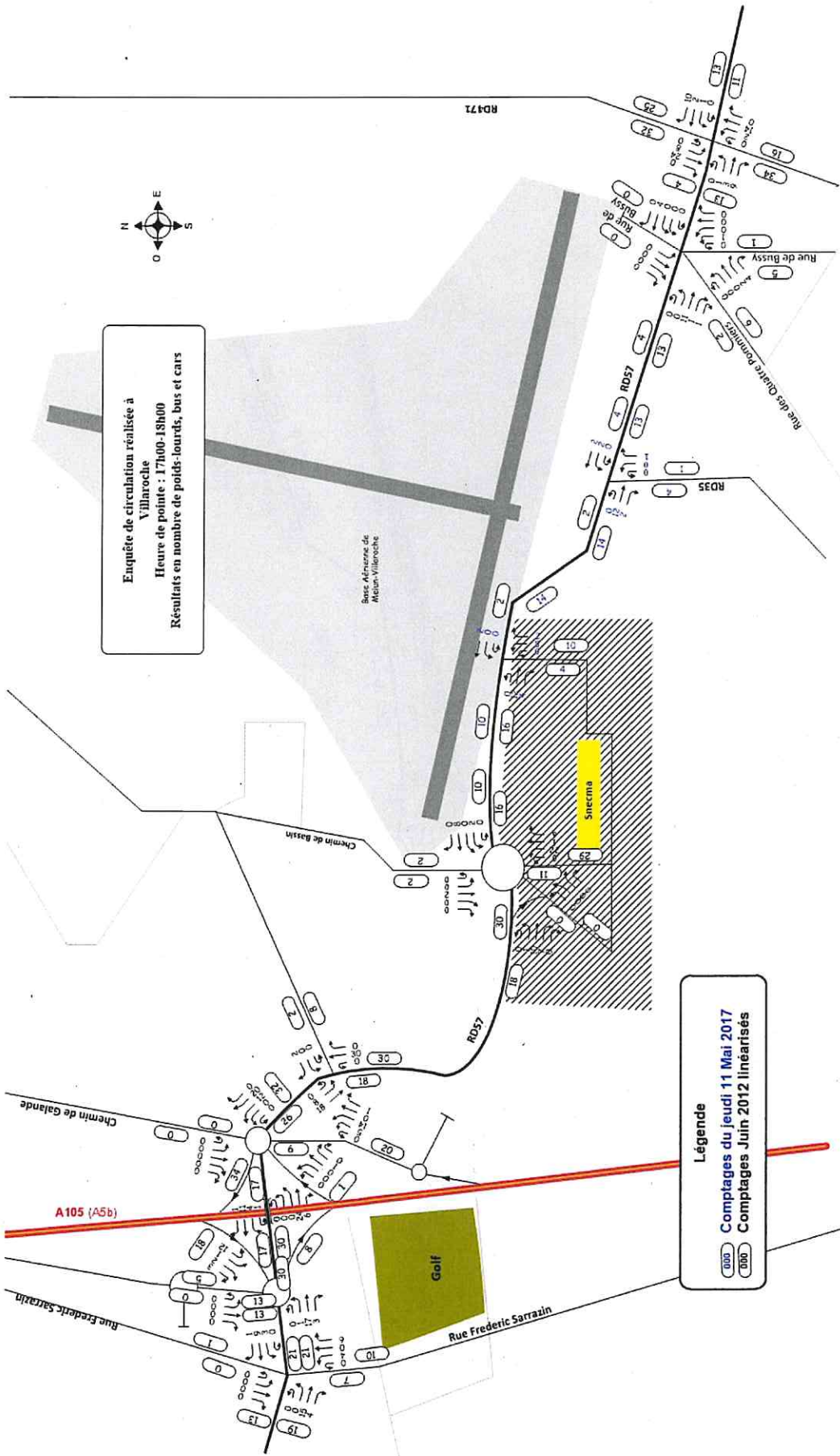
Comptages directionnels PL issus des comptages de 2017 à l'HPM



A l'HPS le sens de la pointe de trafic est inversé par rapport au matin. La pointe de la demande de trafic est orientée depuis la SNECMA vers l'autoroute A5 a l'Ouest ou vers la RD471 a l'Est (et plus loin vers la RN36). La charge globale du giratoire d'accès à SAFRAN est de 1476 UVP/h. Quant à la charge globale du carrefour d'accès au parking Est, elle est de 711 UVP/h, avec 183 UVP en sortie enregistrées depuis ce parking a l'HPS.



Comptages directionnels UVP issus des comptages de 2017 à l'HPS



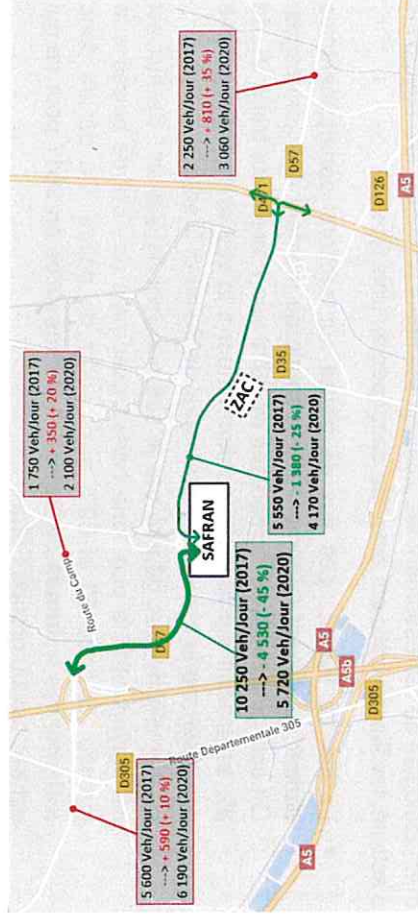
Comptages directionnels PL issus des comptages de 2017 à l'HPS

— 9.3. METHODOLOGIE D'ESTIMATION DES NIVEAUX DE TRAFIC FUTURS APRES RETOUR A LA NORMALE DE L'ACTIVITE DE SAFRAN

Le trafic mesuré sur la RD57 à l'ouest de Safran a fortement chuté par rapport aux comptages en ligne de Mai 2017. On mesure en effet une baisse du trafic journalier moyen de 45 % sur la semaine de mesure.

La RD57 à l'Est de Safran (moins empruntée que la section à l'Ouest) enregistre quant à elle une baisse de trafic moins importante en absolue, mais comparable en relatif.

La carte d'évolution du TMJO ci-dessous précise les baisses de trafic moyennes constatées sur chacune des sections comptées à la semaine.

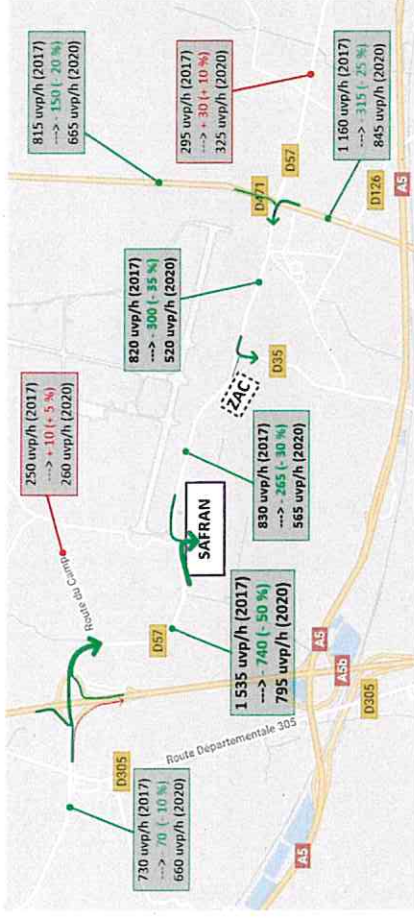


Evolution du trafic journalier moyen en jour ouvré (TMJO) entre les comptages de 2017 et ceux de 2020

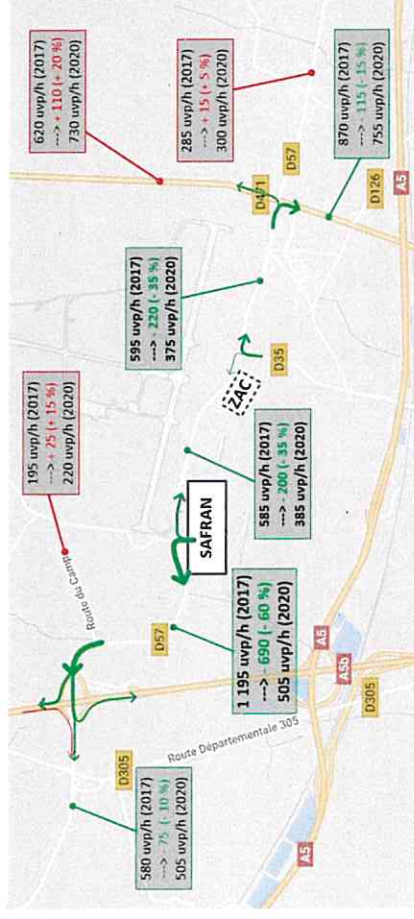
La reprise d'activité des autres entreprises du secteur est de toute évidence plus importante que celle du groupe Safran. La hausse d'activité globale des autres entreprises du secteur depuis 2017 parvient donc à surcompenser la baisse d'activité liée à la période post covid, ce qui donne lieu à une augmentation de trafic sur les sections plus éloignées de Safran.

Les heures de pointe du matin et du soir sont habituellement particulièrement marquées par l'activité du groupe Safran qui représentait déjà en 2017 jusqu'à 65% du trafic de la RD57 du site aux heures de pointe.

L'impact de la baisse d'activité du groupe Safran est ainsi plus importante aux heures de pointe que le reste de la journée avec une baisse de trafic sur la RD57 à l'Ouest du site principal de l'ordre de 50 à 60% aux heures de pointe contre 45% à la journée.



Evolution du trafic UVP entre les comptages de 2017 et ceux de 2020 à l'HPM



Evolution du trafic UVP entre les comptages de 2017 et ceux de 2020 à l'HPM

De même que pour le trafic journalier, on observe une baisse du trafic aux heures de pointe de bien plus importante aux abords immédiats du site Safran que sur le reste du réseau.

A titre de comparaison, la baisse générale de trafic observée sur l'ensemble du réseau routier seine et marnais était d'environ 8% sur la fin du mois de Juin. Le trafic PL était quant à lui retourné à la normale sur le réseau départemental à cette période.

Afin d'isoler au mieux les causes de baisse du trafic, et afin de proposer des méthodologies de redressement les plus représentatives possibles des évolutions d'activité, les flux de trafic ont ainsi été découpés en trois types :

- Le flux de transit : Les flux de transit sur sections départementales étaient quasiment retournés à la normale au moment des comptages. On applique donc aux comptages de 2020 une **hausse de trafic VL de 8% en transit** sur la RD57 conformément à la baisse de trafic globale constatée sur le réseau départemental de Seine-et-Marne.
- Le flux d'échanges généré par le site principal de Safran : Ce flux est celui ayant subi la plus forte baisse avec près de 45% de baisse à la journée, et entre 50 et 60% aux heures de pointe. On décide donc **d'aligner les volumes de trafic à ceux mesurés en 2017** pour ce qui est des flux du groupe Safran.
- Le flux d'échanges généré par les autres générateurs du secteur : Les comptages montrent que ces flux semblent être là-aussi quasiment retournés à la normale au moment des comptages. De même que pour le flux de transit, on applique aux comptages de 2020 une **hausse de trafic VL de 8% en échanges** sur la RD57 conformément à la baisse de trafic globale constatée sur le réseau départemental de Seine-et-Marne.





INGENIERIE & MESURE DES DEPLACEMENTS  
[WWW.CDVIA.FR](http://WWW.CDVIA.FR)

