# Étude de trafic

## Projet BORDEAUX La Jallère
## Commune de Bordeaux

PICHET

Version du 28/01/2026

118 rue Bonnat

31400 Toulouse

05 62 73 53 93

iter@iternet.org

www.iternet.org

| Version | Auteur | Modification |
|---|---|---|
| 28/01/2026 | David DELGAT | Rédaction |

# Sommaire

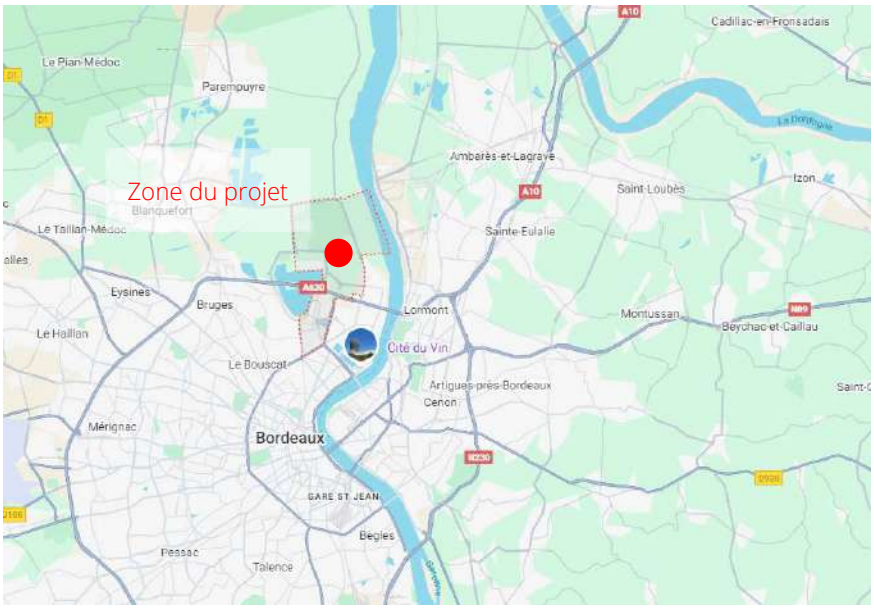

1 | Éléments de cadrage ..... 4
1.1 | Situation ..... 4
1.2 | Desserte et accessibilité du projet ..... 4
1.3 | Accidentologie routière et vitesses pratiquées ..... 12
2 | Le projet ..... 13
2.1 | Caractéristiques ..... 13
2.2 | Les flux générés ..... 15
2.2.1 | Rappel des ratios utilisés ..... 15
2.2.2 | Bilan des flux générés ..... 17
3 | Trafic en situation actuelle ..... 19
3.1 | Comptages ..... 19
3.2 | Les flux journaliers (TMJA) ..... 20
3.3 | Les flux en heure de pointe ..... 21
3.3.1 | Le matin (HPM) ..... 21
3.3.2 | Le soir (HPS) ..... 25
4 | Trafic en situation de référence ..... 30
4.1 | Les flux journaliers (TMJA) ..... 30
4.2 | Les flux en heure de pointe ..... 31
4.2.1 | Le matin (HPM) ..... 31
4.2.2 | Le soir (HPS) ..... 33
5 | Trafic en situation intermédiaire ..... 35
5.1 | Les flux journaliers (TMJA) ..... 35
5.2 | Les flux en heure de pointe ..... 37
5.2.1 | Le matin (HPM) ..... 37

5.2.2 | Le soir (HPS) ..... 38
6 | Trafic en situation projet ..... 40
6.1 | Les flux journaliers (TMJA) ..... 40
6.2 | Les flux en heure de pointe ..... 44
6.2.1 | Le matin (HPM) ..... 44
6.2.2 | Le soir (HPS) ..... 49
7 | Conclusion ..... 55
8 | Annexes ..... 56
8.1 | Synthèse des données en TMJ ..... 56
8.2 | Détail des évolutions de trafics sur les principales sections ..... 57
8.3 | Calculs de capacité des giratoires ..... 62
8.3.1 | Giratoire Labarde / La Jallère – État actuel ..... 62
8.3.2 | Giratoire Bricaud / 3 Cardinaux – État actuel ..... 65
8.3.3 | Giratoire Labarde / La Jallère – État projet ..... 67
8.3.4 | Giratoire Bricaud / 3 Cardinaux – État projet ..... 70

# 1 | Éléments de cadrage

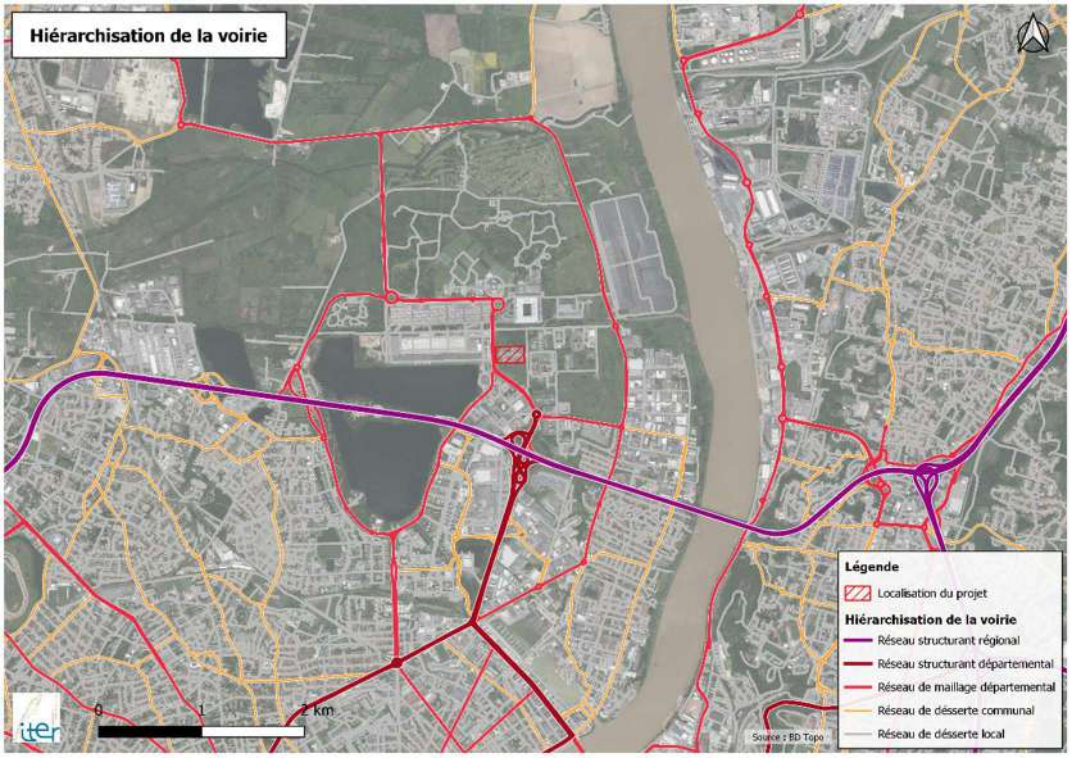
## 1.1 | Situation

Le projet est situé au nord de la commune de Bordeaux, sur le secteur de Bordeaux-Lac. Bordeaux-Lac est une zone multi activités, comprenant des zones commerciales, des équipements sportifs et des activités de bureau. Le secteur s'étend sur plusieurs hectares et est accessible à la fois en voiture par des axes routiers importants (dont l'A630 et le boulevard Aliénor d'Aquitaine), mais également en transports en commun.




## 1.2 | Desserte et accessibilité du projet

Le projet est accessible en voiture par le Cours Charles Bricaud au sud-ouest et l'Avenue de la Jallère au nord. Il sera connecté au réseau viaire existant au niveau de la rue du Vergne, côté est de la parcelle. Les axes routiers principaux à proximité sont le boulevard Aliénor d'Aquitaine et l'A630 au sud. Ces axes permettent respectivement de relier le centre-ville de Bordeaux ou de contourner la métropole pour connecter les différentes autoroutes qui la desservent.

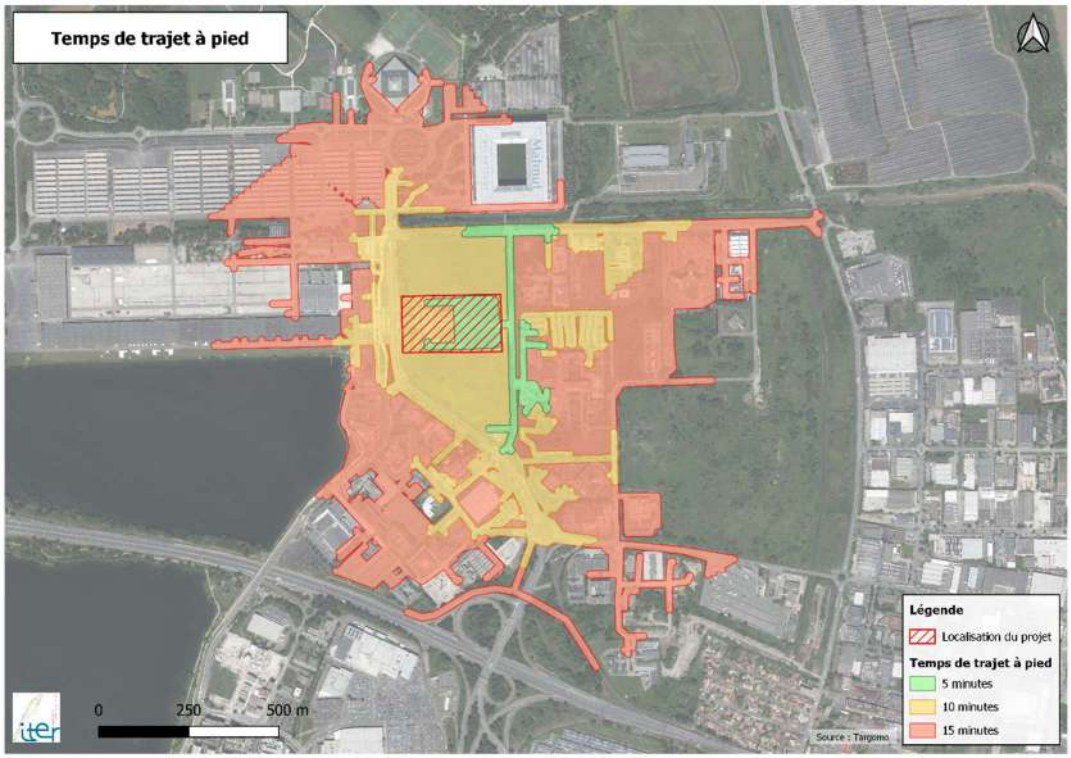



*Hiérarchisation de la voirie – Réalisation : Iter 2025*

## Accessibilité piétonne et vélo

L'utilisation de courbes isochrones, établies à partir du point d'accès du futur projet, permet de visualiser son niveau d'accessibilité à pied et à vélo. Ces isochrones sont calculées en tenant compte des réseaux existants praticables par les piétons, de la vitesse moyenne de déplacement et de l'altimétrie du site.

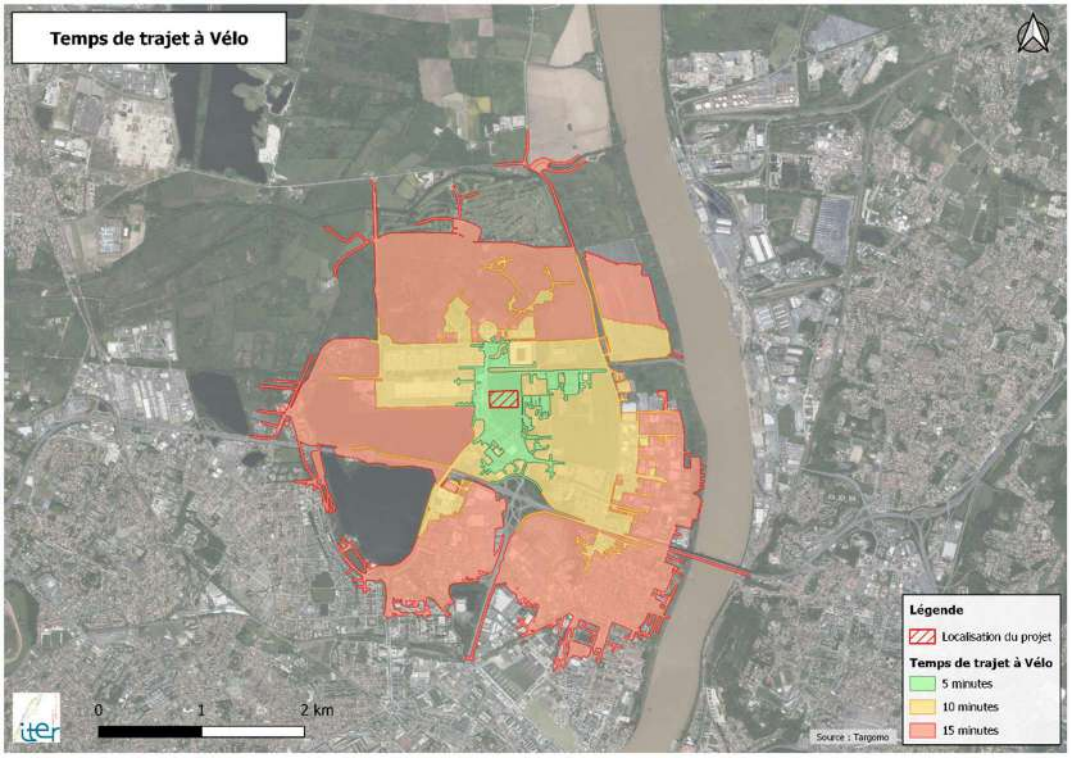
Le positionnement du projet permet de rejoindre l'arrêt de tramway existant sur le Cours Charles Bricaud en moins de 10 minutes. Il faut noter que la parcelle bénéficie aujourd'hui d'un accès modes actifs côté ouest, permettant de raccourcir de manière sensible le temps de déplacement à pied vers cet arrêt de transport en commun. Par ailleurs, la rue du Vergne bénéficie également d'un arrêt de transport en commun facilement accessible à pied. Le détail de l'offre de transport en commun à proximité se trouve dans une partie dédiée ci-après. Le parc des expositions et le stade Matmut Atlantique Bordeaux Métropole sont accessibles en moins de 15 minutes depuis la sortie rue du Vergne.




*Isochrones piétonnes à partir du projet – Iter 2025*

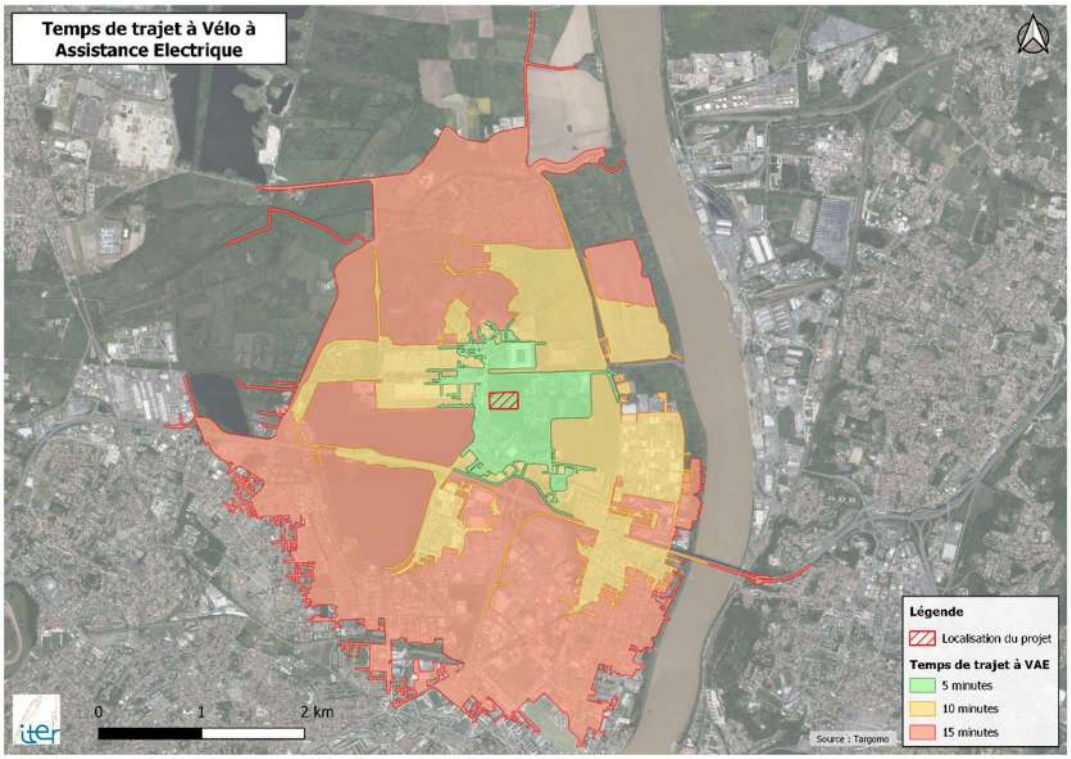
En termes de potentiel cyclable, le site n'est pas encore desservi directement par des aménagements dédiés. Mais plusieurs pistes et voies vertes sont déjà présentes à proximité (voir pages suivantes). Plusieurs projets sont en cours sur le secteur (voir pages suivantes), ce qui permettra, à terme, de sécuriser l'accès à la zone pour les vélos. Ces différents aménagements seront favorables aux mobilités actives en sécurisant et en rendant plus aisés les déplacements sur le secteur et en connexion avec les infrastructures et équipements existants.

Cependant, les cartes d'isochrones suivantes illustrent les zones qui sont aujourd'hui accessibles en moins de 15 minutes depuis le projet. Ainsi, à vélo, l'ensemble du secteur de Bordeaux Lac est accessible en moins de 15 minutes, permettant notamment de rejoindre des arrêts de transport en commun ou des aires de covoiturage à proximité.



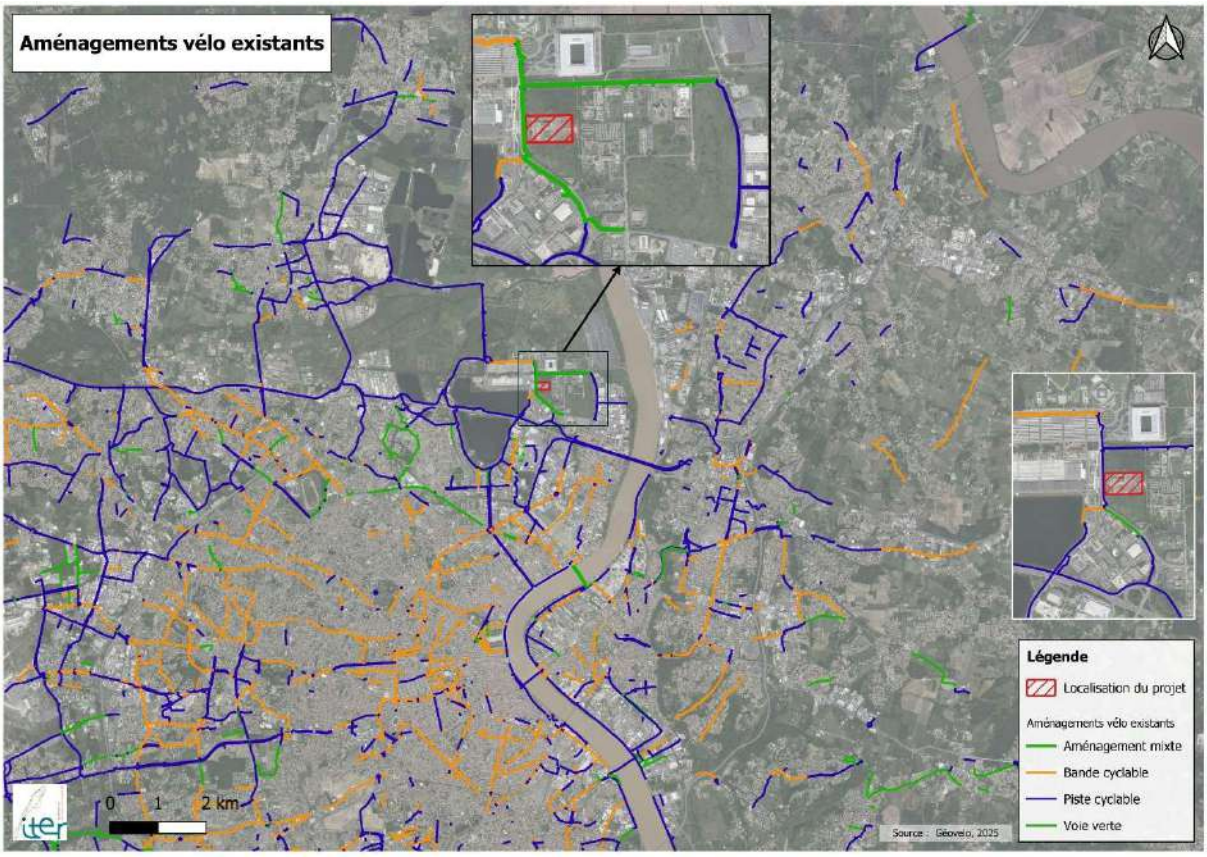

*Isochrones vélo à partir du projet – Iter 2025*

Par ailleurs, l'usage d'un vélo à assistance électrique (VAE) permet de couvrir un secteur plus étendu, ou bien de raccourcir les temps de trajet par rapport au vélo classique. Le centre-ville de Bordeaux n'est pas accessible en 15 minutes de VAE.




*Isochrones vélo à partir du projet – Iter 2025*

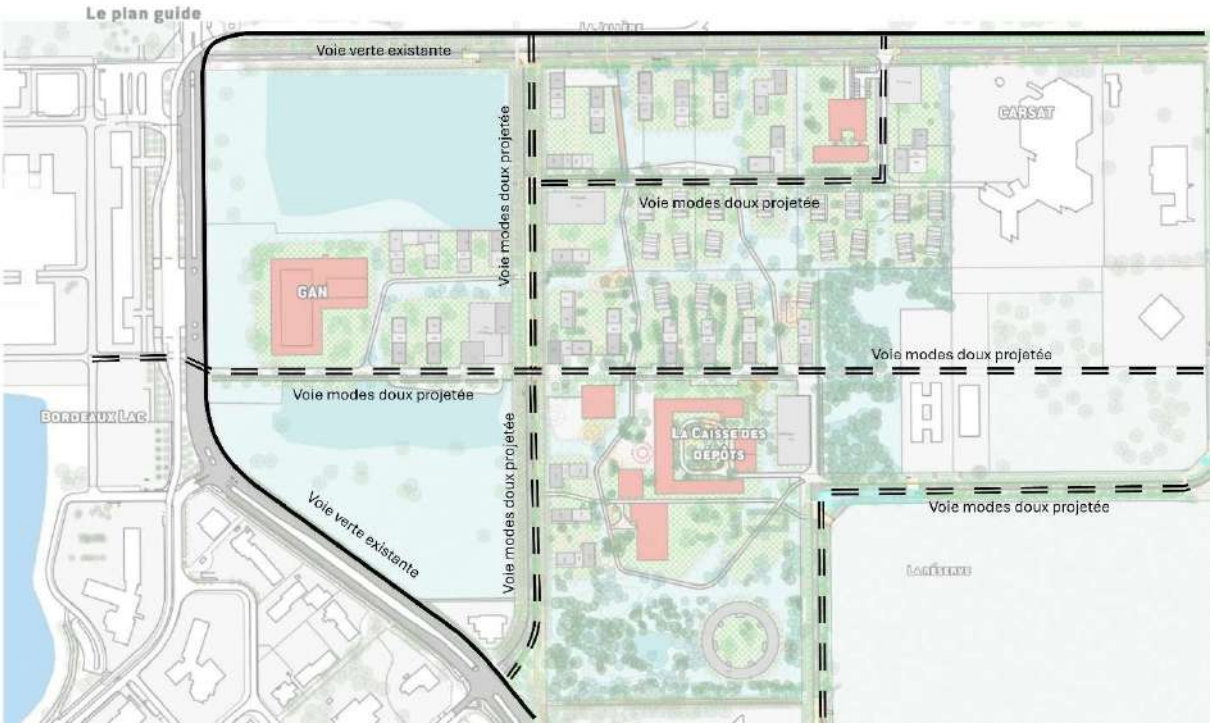
Dans le détail, le secteur est desservi par un ensemble de pistes cyclables et voies vertes qui ceinturent la quasi-totalité du périmètre du plan guide.



On note parallèlement une importante densité de stationnement vélos à proximité du stade Matmut Atlantique et du Parc des Expositions.

Le projet d'aménagement global de la zone prévoit de compléter ce réseau par deux grandes transversales (plan ci-dessous) :

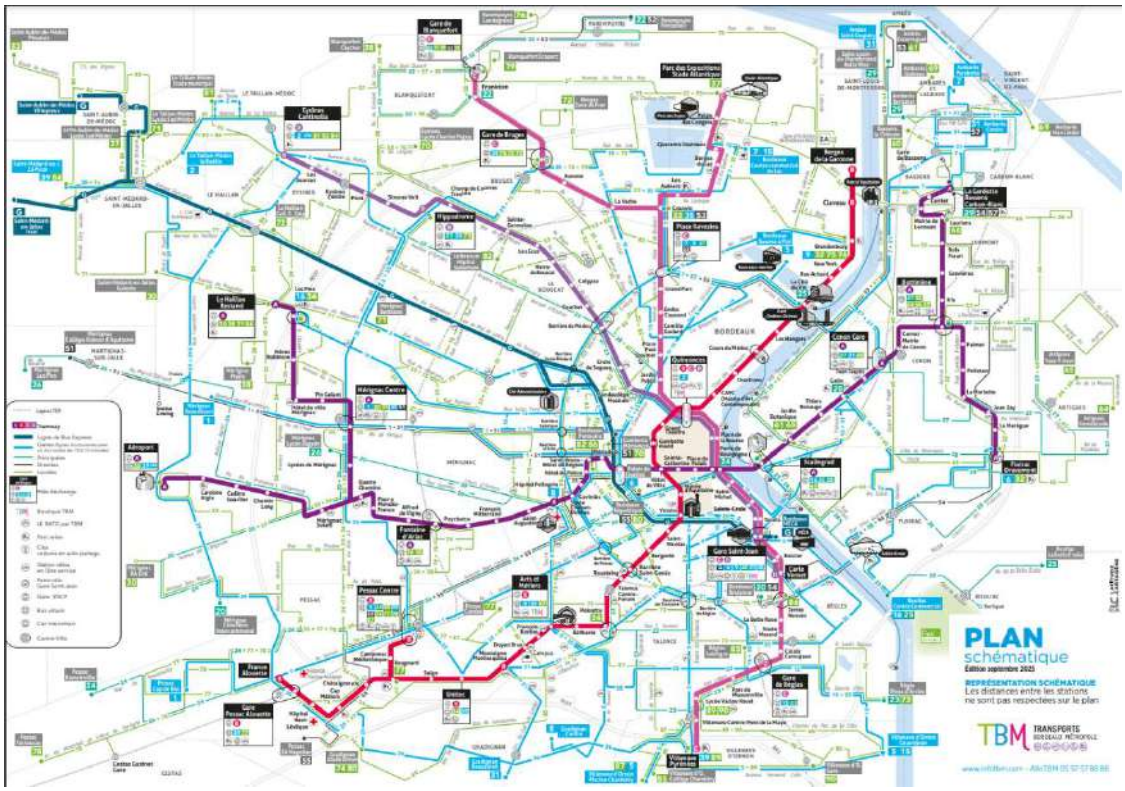
- Une liaison est-ouest, entre le Parc des Expositions et l'extrémité Est du périmètre plan guide
- Une liaison nord-sud le long de la rue du Vergne, assurant la connexion entre l'avenue de la Jallère au nord et le Cour Bricaud au sud
- Une desserte interne au périmètre plan guide sur la partie nord
- Une sécurisation de la rue du Docteur Péry, actuellement très accidentogène dans son aménagement



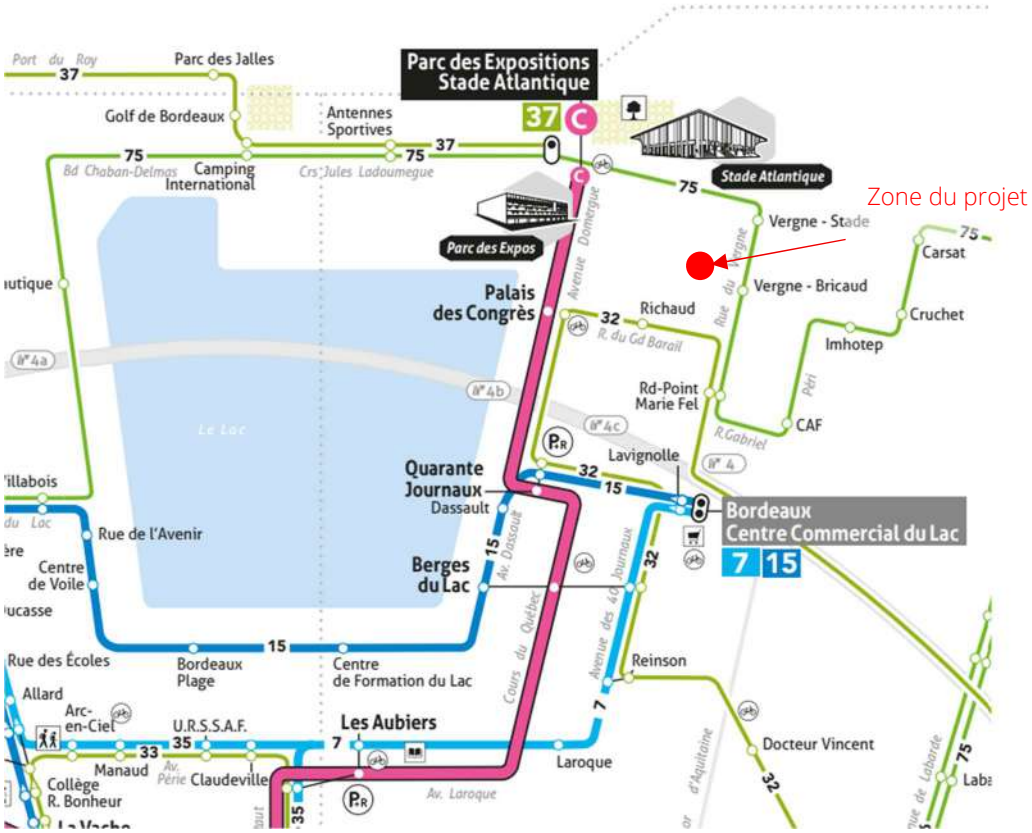

## Accessibilité en transport en commun

À l'heure actuelle, le site du projet est desservi par le tramway (Ligne C) et la ligne de bus 75 :

- La ligne de tramway offre un niveau de service très élevé avec des passages toutes les 5 à 15 minutes sur une amplitude horaire très importante. Cette ligne, qui suit un itinéraire nord <> sud, permet de connecter le site au centre-ville de Bordeaux, mais également à de nombreux parcs relais et une offre de transport en commun pléthorique.
- La ligne 75 parcourt un itinéraire est <> ouest, et permet notamment de connecter la gare de Bruges. Elle offre un service toutes les demi-heures environ, sur une large amplitude horaire. Elle permet également de desservir une offre de transport importante sur son itinéraire.




*Plan du réseau de transport en commun TBM – TBM 2025*




*Zoom sur le secteur du projet – TBM 2025*

Aire de covoiturage/P+R

Le parc-relais Quarante Journaux (181 places) est situé à proximité du projet (2 km de l'entrée piétonne ouest de la parcelle) et est notamment accessible grâce à la ligne C du tramway.

## 1.3 | Accidentologie routière et vitesses pratiquées

Sur la période 2014-2023, la grande majorité des accidents recensés dans le périmètre élargi se sont produits sur les axes routiers principaux, notamment l'A630, l'avenue de Labarde et l'Avenue des 3 Cardinaux.

Un accident mortel a été enregistré à proximité du projet, sur le Cours Charles Bricaud, impliquant un deux-roues motorisé. Par ailleurs, un accident impliquant 3 piétons (blessés légers) a été recensé à proximité de l'arrêt de tramway du Parc des Expositions. Aussi, plusieurs accidents légers ont également été signalés, impliquant des véhicules et des motards.

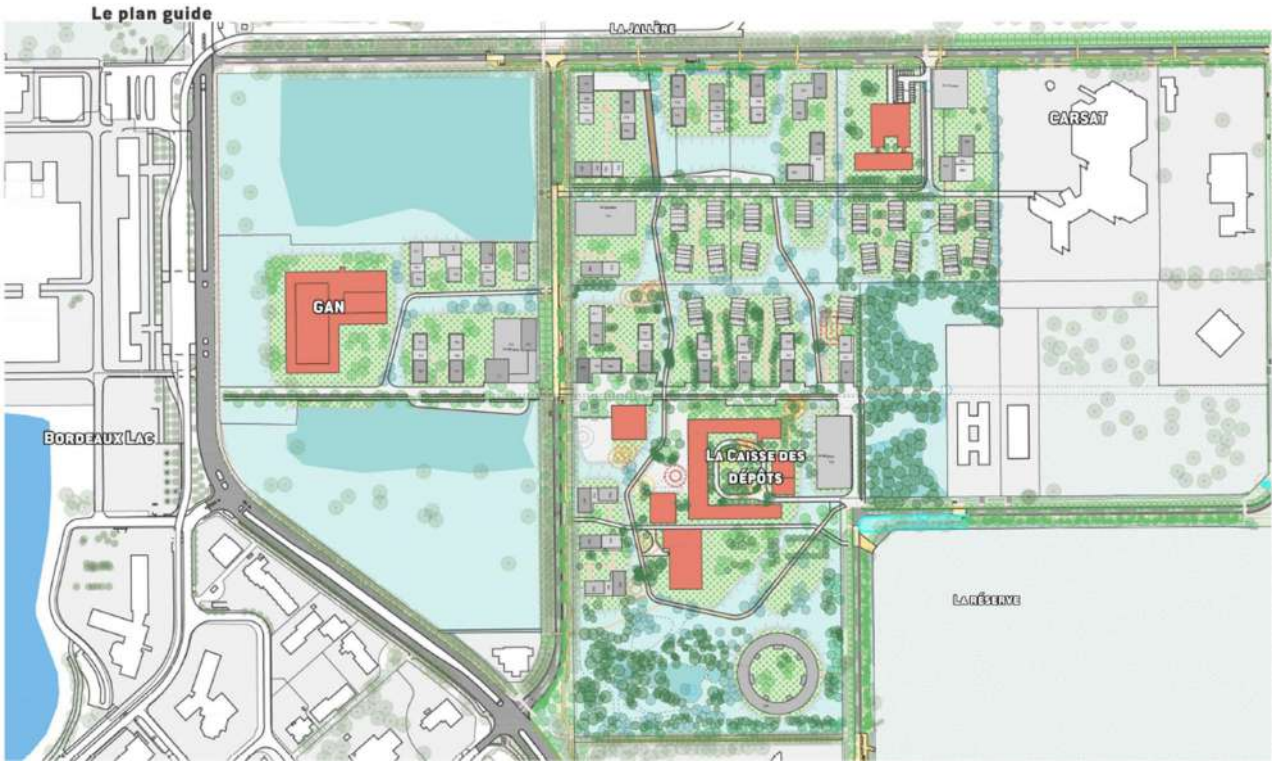
Ces données sont basées sur les informations disponibles sur l'ONISR. Nous ne pouvons pas garantir leur exhaustivité.

*Observatoire National Interministériel de la sécurité routière – Données de 2014 à 2023*

# 2 | Le projet

## 2.1 | Caractéristiques

Le projet BORDEAUX – La JALLERE porté par le groupe PICHET, s'inscrit dans le projet plus global de la Jallère. Celui-ci a déjà fait l'objet d'une étude d'impact intégrée dans le dossier de Demande d'Autorisation Environnementale. Le périmètre opérationnel sur lequel a été demandée l'autorisation environnementale n'intègre pas la parcelle GROUPAMA-GAN de 14 ha, mais a été intégrée à l'étude d'impact au titre du code de l'Environnement. Cette parcelle a fait l'objet d'une nouvelle étude de faisabilité qui nécessite une mise à jour de l'étude d'impact propre à ce projet, notamment sur le volet mobilité.




La présente étude d'impact se base donc sur la précédente afin :

- De réutiliser l'ensemble des analyses concernant les autres parcelles du projet global
- D'utiliser les mêmes ratios et hypothèses de génération d'usages et donc de trafic, pour garantir une cohérence d'ensemble
- D'utiliser la même base méthodologique issue du modèle de trafic et travailler sur une adaptation des données spécifiques à la parcelle GROUPAMA-GAN.

La parcelle GROUPAMA-GAN était constituée de la manière suivante lors de la constitution du dossier de DAE :

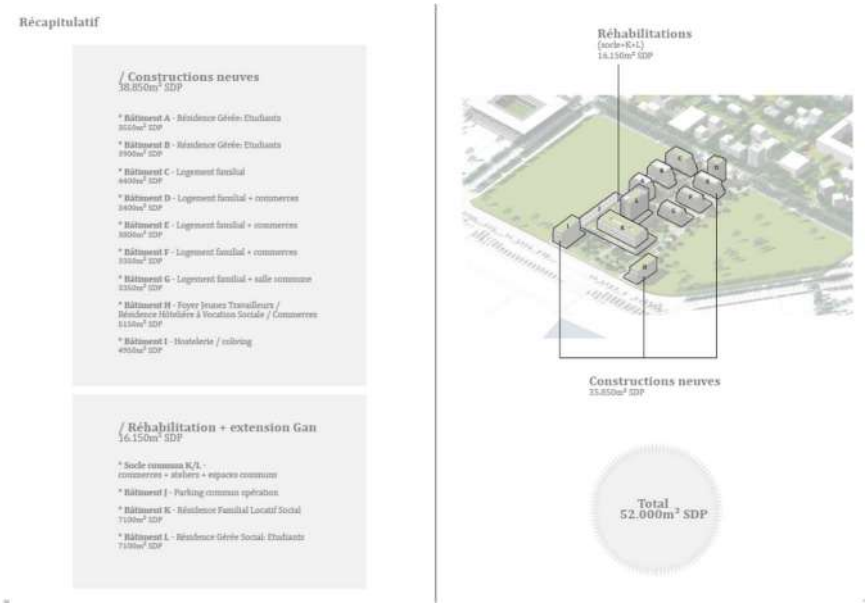
- Logements familiaux : 13 200 m² de SDP, générant 437 habitants
- Logements jeunes actifs : 2 400 m² de SDP, générant 86 habitants
- Logements étudiants : 2 900 m² de SDP, générant 116 habitants
- Commerces : 2 350 m² de SDP, générant 25 emplois et 100 clients par jour
- Bureaux/Activité : 2 350 m² de SDP, générant 165 emplois et 54 visiteurs par jour

Au total, c'était 23 200 m² qui étaient prévus, pour une estimation de 983 personnes, tous profils confondus.

La nouvelle étude de faisabilité se base sur les éléments suivants (les calculs sont basés sur les mêmes ratios que ceux utilisés lors du dossier de DAE) :

- Logements familiaux : 25 400 m² SDP, générant 841 habitants
- Logements jeunes actifs : 5 150 m² SDP, générant 166 habitants
- Logements étudiants : 14 550 m² de SDP, générant 582 habitants
- Logements autres : 1 950 m² de SDP, générant 58 habitants
- Coliving/Hôtellerie : 4 950 m² de SDP, générant 93 résidents
- Commerces : ils sont intégrés aux entités/bâtiments de logements. Leur fréquentation sera exclusivement en lien avec les logements proches et à la marge des usagers des TC. Aucun véhicule ne sera généré. En revanche, pour ne pas surestimé le nombre d'habitants de chaque bâtiment, nous minorons les volumes générés de 10% pour prendre en compte ces surfaces commerciales qui ne génèrerons, de fait, aucun habitant. Avec cette estimation, ce serait environ 3 750 m² de SDP qui seraient affectés à du commerce. Selon les ratios utilisés dans l'étude précédente, ce serait 40 emplois qui seraient créés.

- Au total, ce serait 52 000 m² construits ou réhabilités, pour une estimation de 1 686 personnes, tous profils confondus.




Les 52 000 m² de SDP se répartissent de la manière suivante :

- Constructions neuves : 35 850 m² SDP
- Réhabilitation + extension Gan : 16 150 m² SDP

## 2.2 | Les flux générés

La présente étude réutilise les données obtenues dans l'étude précédente pour l'ensemble du projet La Jallère, hors parcelle GROUPAMA-GAN, à savoir les parcelles PICHET / K&B / GIRONDE HABITAT, DOMO France et CDC.

Sur la base des ratios et de la méthodologie utilisée, et des nouvelles données de projet, nous avons mis à jour les calculs de génération pour obtenir les flux générés et analyser leur impact sur le système circulatoire.

### 2.2.1 | Rappel des ratios utilisés

## Génération des déplacements

### Hypothèses de composition du trafic - habitants

#### Part modale véhicule

| Parts modales | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| Mode | Famille | Jeunes actifs | Etudiant | Seniors | UVP |
| VL, PL | 33% | 30% | 30% | 25% | 1 |

#### Part de déplacement

| | Famille | Jeunes actifs | Etudiant | Seniors |
|---|---|---|---|---|
| Part de déplacement | 70% | 90% | 90% | 25% |

#### Taux de remplissage véhicules

| | Famille | Jeunes actifs | Etudiant | Seniors |
|---|---|---|---|---|
| Taux de remplissage | 1,1 | 1,3 | 1,3 | 1 |

#### Coefficients Sortants-Entrants

| Sortants | Famille | Jeunes actifs | Etudiant | Seniors |
|---|---|---|---|---|
| HPM | 0,8 | 0,8 | 0,8 | 0,1 |
| HPS | 0,2 | 0,3 | 0,4 | 0,05 |

| Entrants | Famille | Jeunes actifs | Etudiant | Seniors |
|---|---|---|---|---|
| HPM | 0,2 | 0,2 | 0,2 | 0,05 |
| HPS | 0,8 | 0,7 | 0,6 | 0,1 |

#### Génération de déplacements en voiture liées aux logements

| | Sortants HPM | Entrants HPM | Sortants HPS | Entrants HPS |
|---|---|---|---|---|
| Lot 1 : Groupama | 117 | 29 | 37 | 85 |
| Lot 2 : K&B Pichet / Gironde Habitat | 182 | 45 | 60 | 133 |
| Lot 3 : DomoFrance | 87 | 21 | 29 | 64 |
| Lot 4 : CDC | 267 | 62 | 94 | 205 |
| TOTAL | 653 | 158 | 219 | 487 |

## Génération des déplacements

### Hypothèses de composition du trafic - emplois

#### Part modale véhicule

| Parts modales | | |
|---|---|---|
| Mode | Employés | UVP |
| VL, PL | 40% | 1 |

#### Part de déplacement

| | Employés |
|---|---|
| Part de déplacement | 0,9 |

Ce coefficient prend en compte le taux d'absentéisme (télétravail, absence...).

#### Taux de remplissage véhicules

| | Employés |
|---|---|
| Taux de remplissage | 1,1 |

#### Coefficients Sortants-Entrants

| Employés | Emission | Attraction |
|---|---|---|
| HPM | 0,15 | 0,85 |
| HPS | 0,85 | 0,15 |

#### Génération de déplacements en voiture liées aux emplois

| | Sortants HPM | Entrants HPM | Sortants HPS | Entrants HPS |
|---|---|---|---|---|
| Lot 1 : Groupama | 9 | 53 | 53 | 9 |
| Lot 2 : K&B Pichet / Gironde Habitat | 1 | 4 | 4 | 1 |
| Lot 3 : DomoFrance | 5 | 28 | 28 | 5 |
| Lot 4 : CDC | 16 | 90 | 90 | 16 |
| TOTAL | 37 | 210 | 210 | 37 |

## Génération des déplacements

### Hypothèses de composition du trafic - visiteurs

#### Part modale véhicule

| Parts modales | | |
|---|---|---|
| Mode | Visiteurs/client | UVP |
| VL, PL | 40% | 1 |

#### Part de déplacement

| | Visiteurs |
|---|---|
| Part de déplacement | 1 |

#### Taux de remplissage véhicules

| | Employés |
|---|---|
| Taux de remplissage | 1,1 |

#### Coefficients Sortants-Entrants

| Employés | Emission | Attraction |
|---|---|---|
| HPM | 0 | 1 |
| HPS | 0,8 | 0,2 |

#### Génération visiteurs/clients

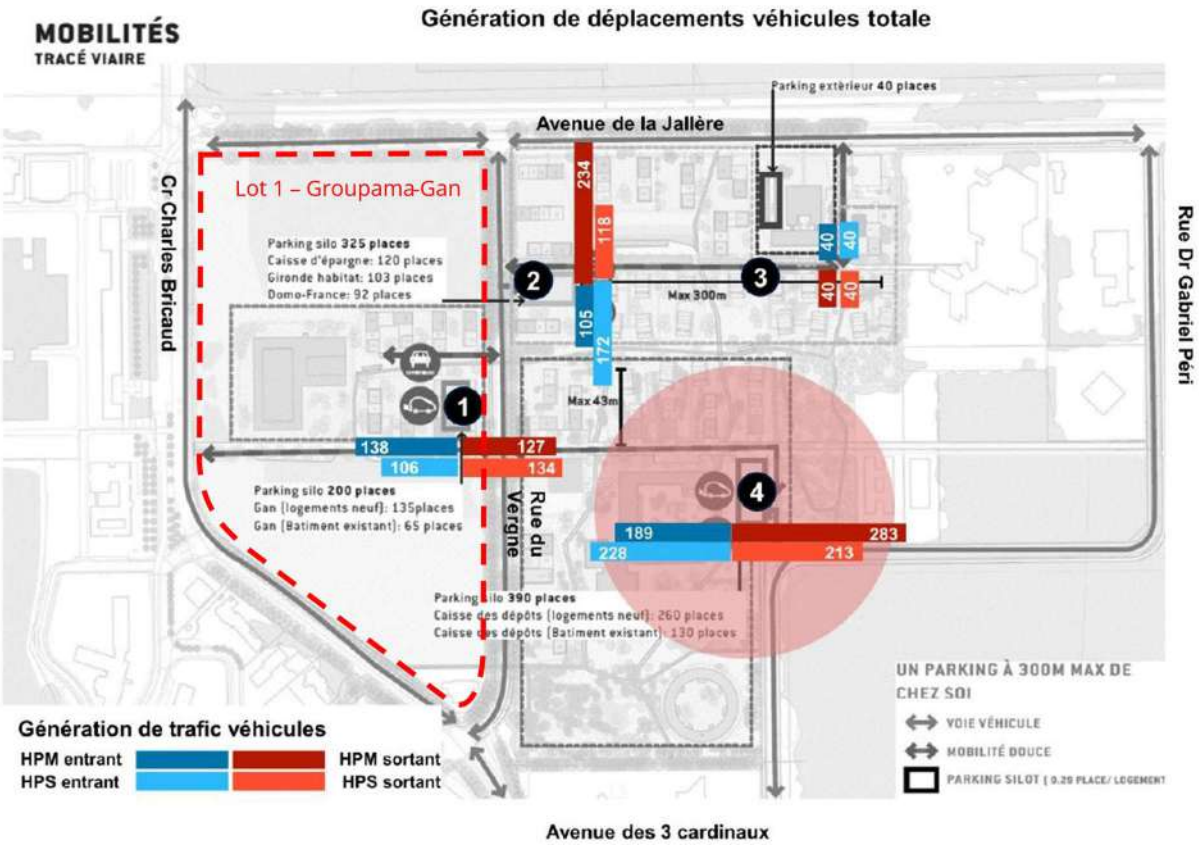
| | Sortants HPM | Entrants HPM | Sortants HPS | Entrants HPS |
|---|---|---|---|---|
| Lot 1 : Groupama | 0 | 56 | 45 | 11 |
| Lot 2 : K&B Pichet / Gironde Habitat | 0 | 34 | 27 | 7 |
| Lot 3 : DomoFrance | 0 | 13 | 10 | 3 |
| Lot 4 : CDC | 0 | 36 | 29 | 7 |
| TOTAL | 0 | 139 | 111 | 28 |

## 2.2.2 | Bilan des flux générés

Les flux générés en entrée et sortie du site pour le lot 1 – Groupama étaient les suivants :

| | Sortant HPM | Entrants HPM | Sortant HPS | Entrants HPS |
|---|---|---|---|---|
| Habitants | 117 | 29 | 37 | 85 |
| Emplois | 9 | 53 | 53 | 9 |
| Visiteurs | 0 | 56 | 45 | 11 |
| Total | 127 | 138 | 134 | 106 |

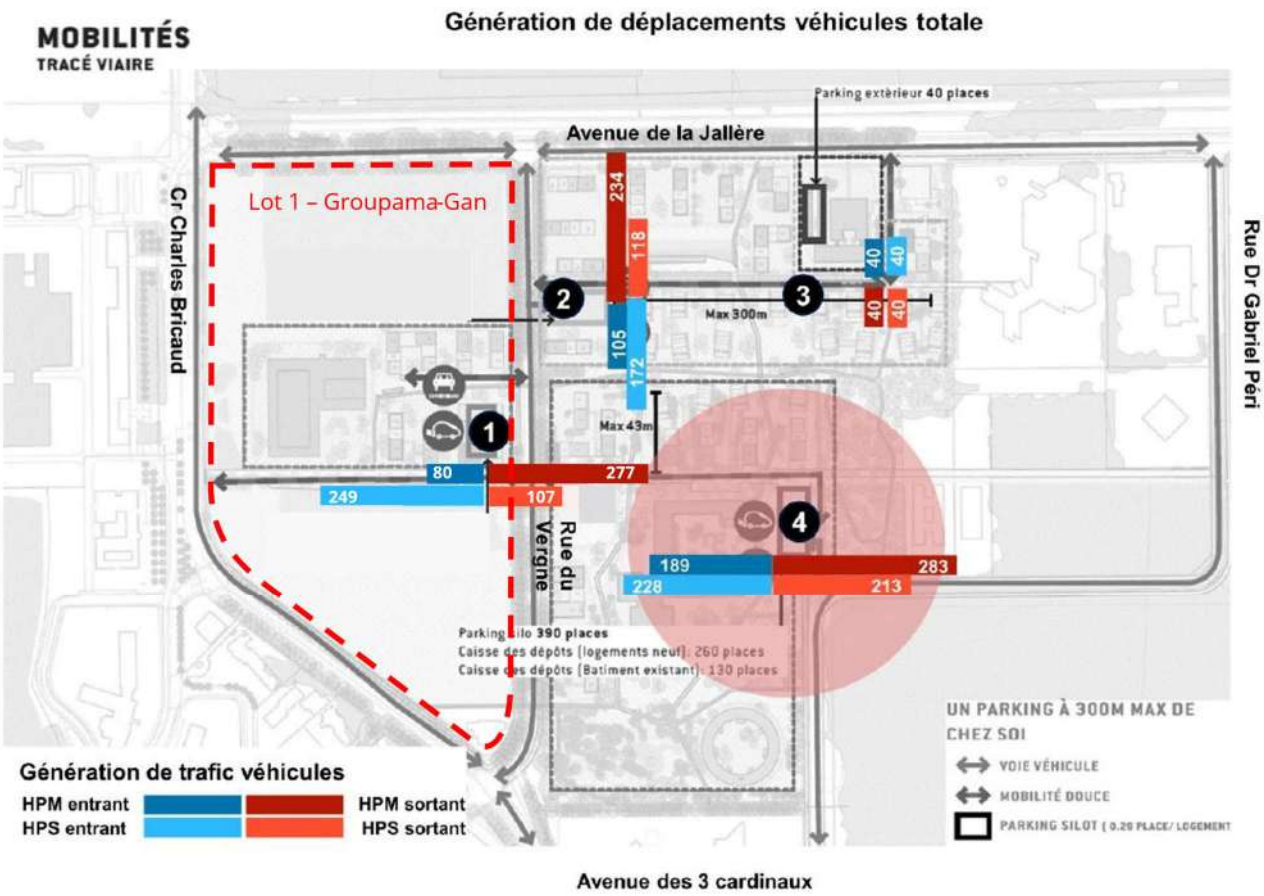
Les résultats étaient synthétisés de la manière suivante. Les flux entrent et sortent du lot 1 par la rue du Vergne.



Sur les mêmes bases, le nouveau projet génèrerait les flux suivants :

| | Sortant HPM | Entrants HPM | Sortant HPS | Entrants HPS |
|---|---|---|---|---|
| Habitants | 275 | 69 | 96 | 248 |
| Emplois | 2 | 11 | 11 | 2 |
| Visiteurs | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Total | 277 | 80 | 107 | 249 |

La nouvelle répartition des flux se fait toujours par la rue du Vergne. Les flux générés par le lot 1 – Groupama-Gan sont désormais parmi les plus importants dans le sens pendulaire lié à l'habitat.



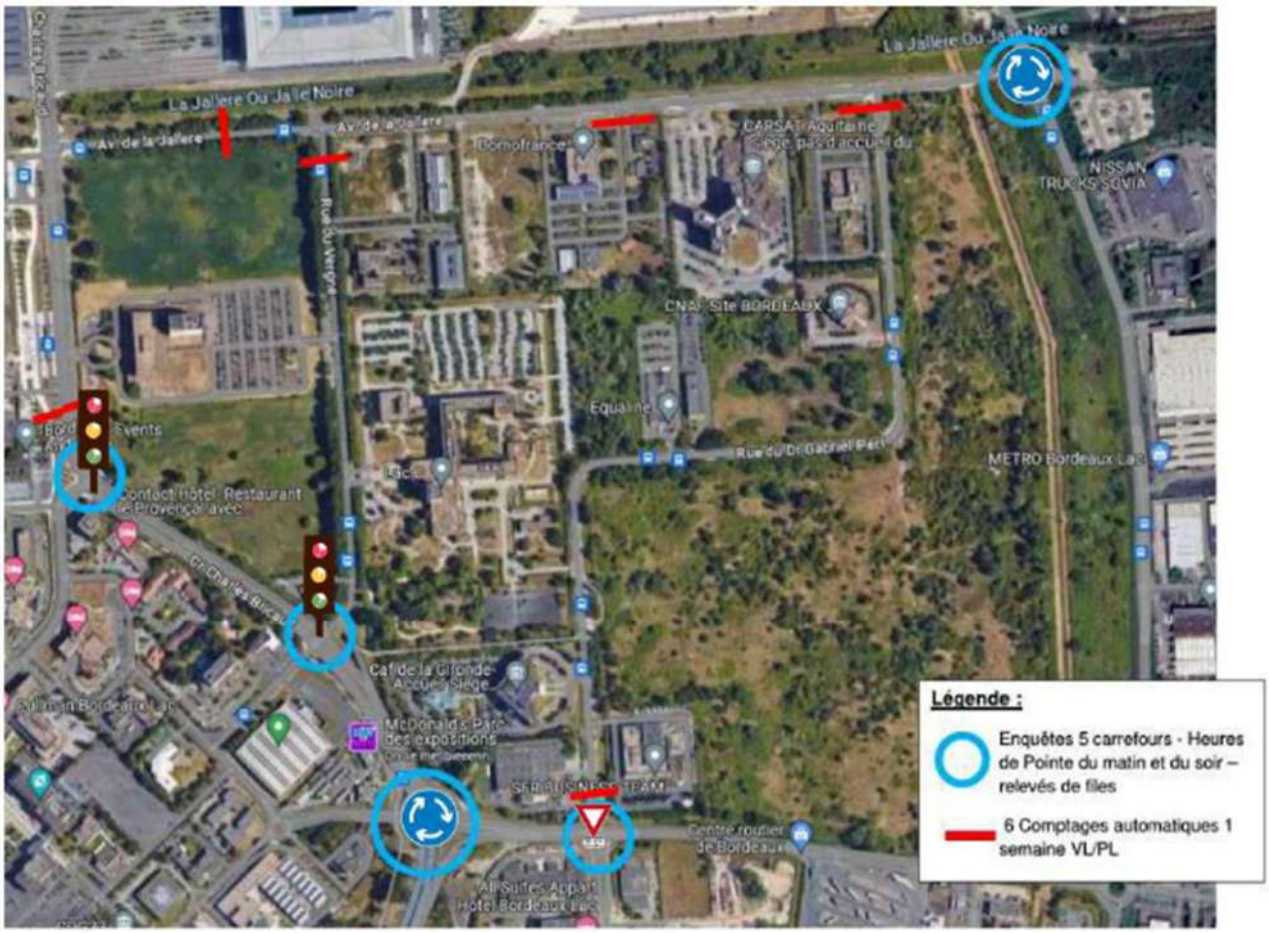
# 3 | Trafic en situation actuelle

Il s'agit d'une reprise et d'une reformulation des données issues de l'étude de 2024.

## 3.1 | Comptages

L'analyse permettant d'aboutir au diagnostic intégré au dossier de DAE, se base sur deux sources de données (source : EMTIS/INGEROP) :

- Comptages automatiques sur une semaine type, du mercredi 01 au mardi 07 mai 2024. Ils permettent de fournir les trafics heure par heure, par sens de circulation et en distinguant VL et PL.
- Comptages directionnels au niveau des 5 carrefours à proximité. Les relevés des flux directionnels aux carrefours se sont déroulés le jeudi 02 mai 2024 entre 08h et 09h et entre 17h et 18h.



# 3.2 | Les flux journaliers (TMJA[1])

*Données sources : EMTIS - MODELISATION DES TRAFICS SUR LA ZAC DE LA JALLERE A BORDEAUX – Juin 2024*

Les flux principaux se concentrent sur l'axe « 3 Cardinaux-Labarde » qui ceinturent le périmètre au Sud et à l'Est :

- L'avenue des 3 Cardinaux, en dehors de la bretelle d'accès à la rocade (35 000 v/j), est la voie la plus chargée avec plus de 16 000 v/j.
- L'avenue de Labarde supporte quant à elle environ 8 700 v/j deux sens confondus.

Au-delà de ces axes, le cour Bricaud est moyennement circulé malgré un dimensionnement généreux, nécessaire pour accueillir les flux liés à des manifestations en lien avec le parc des expositions ou le stade : entre 3 200 v/j et 6 400 v/j selon la section considérée.

L'avenue de la Jallère est principalement utilisée sur sa partie Est (4 700 v/j). La partie ouest est peu circulée (1 800 v/j environ).

[1] TMJA : Trafic Moyen Journalier Annuel

Enfin, le cœur de la zone, dont l'accès au projet, supporte des trafics modérés à faibles, à l'exception de la rue Péry (2 200 v/j) : entre 1 300 et 1 600 v/j.

La part de poids lourds au cœur de la zone, et notamment sur la rue du Vergne, est de l'ordre de 4 à 5%, mais intègre une part de bus en lien avec la ligne 75.

Sur le reste du périmètre, sauf cas particuliers, cette part varie entre environ 2,5% et 4%.

# 3.3 | Les flux en heure de pointe

## 3.3.1 | Le matin (HPM)

La structure des flux est légèrement marquée par plusieurs phénomènes pendulaires :

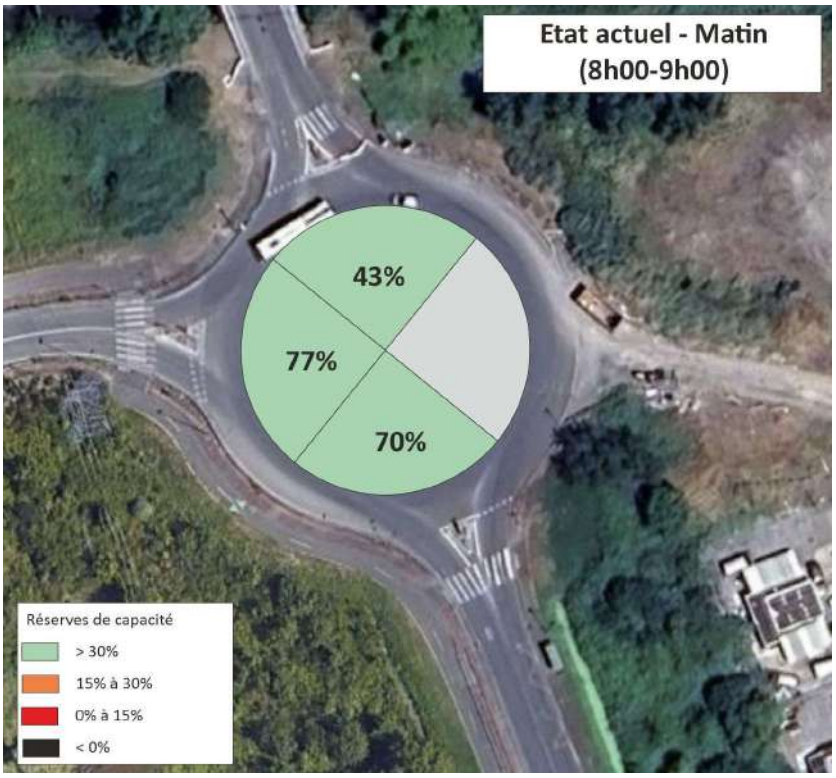
- Sur l'avenue de Labarde : 900 à 1 000 uvp/h en direction du sud, contre 500 à 600 dans l'autre sens.
- Sur l'avenue des 3 Cardinaux : 700 à 950 uvp/h en direction de l'Est, contre 400 à 500 dans l'autre sens.
- Sur le Cour Bricaud : 300 à 600 uvp/h en direction du sud, contre 150 à 300 dans l'autre sens. Le séquencement des volumes sur cet axe montre son rôle de diffuseur/collecteur de flux pour tout le secteur.
- Les sections secondaires qui desservent le cœur de la zone supportent des flux beaucoup plus modérés : 180 uvp/h sur la section et le sens les plus chargés.

Des calculs de capacité sous Girabase[2] ont été réalisés sur les deux principaux giratoires du secteur d'analyse. Ils s'appuient sur les comptages directionnels effectués en mai 2024.

Les résultats montrent de fortes réserves de capacité sur le carrefour de Labarde. La voie la plus contrainte est l'Avenue de Labarde Nord en insertion sur le giratoire. Elle affiche encore 43% de réserve, c'est-à-dire qu'elle peut encore accueillir 795 véhicules avant d'atteindre la capacité maximale de la voie.

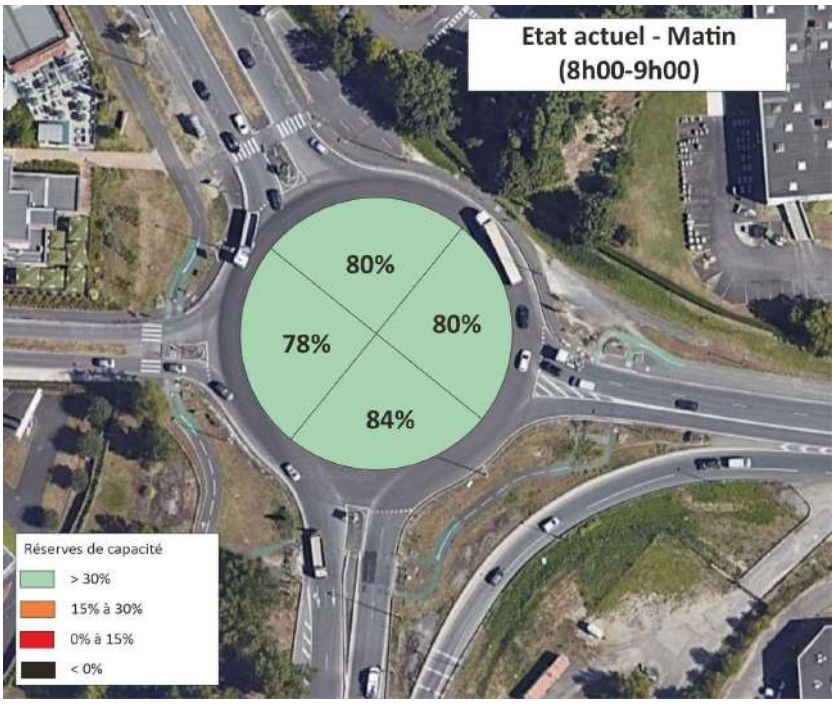
| | Réserve de Capacité | | Longueur de Stockage | | Temps d'Attente | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | en uvp/h | en % | moyenne | maximale | moyen | total |
| Avenue de Labarde Sud | 1390 | 70% | 0vh | 2vh | 0s | 0,1h |
| Avenue de Labarde Nord | 795 | 43% | 0vh | 3vh | 1s | 0,4h |
| Avenue de La Jallère | 915 | 77% | 0vh | 2vh | 2s | 0,1h |

[2] Voir détails en annexes




Les résultats au niveau du giratoire de la rocade montrent des réserves de capacité encore plus confortables. La voie la plus contrainte est la rue Germaine Tailleferre en insertion sur le giratoire. Elle affiche encore 78% de réserve, c'est-à-dire qu'elle peut encore accueillir 734 véhicules avant d'atteindre la capacité maximale de la voie.

| | Réserve de Capacité | | Longueur de Stockage | | Temps d'Attente | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | en uvp/h | en % | moyenne | maximale | moyen | total |
| Av. des 3 Cardinaux | 1948 | 80% | 0vh | 2vh | 0s | 0,0h |
| Cours Charles Bricaud | 1627 | 80% | 0vh | 2vh | 0s | 0,0h |
| Rue Germaine Tailleferre | 734 | 78% | 0vh | 2vh | 3s | 0,2h |
| Accès rocade | 2469 | 84% | 0vh | 2vh | 0s | 0,0h |




*Note : les résultats diffèrent à la marge par rapport à ceux affichés dans l'étude de 2014 en raison d'un recalage des angles des branches du giratoire (angles erronés en 2024).*

Les présents calculs reprennent les seuils utilisés dans la précédente étude d'impact, à savoir :

| | |
|---|---|
| **Capacité >30%** | Fluide |
| **30% > Capacité > 15%** | Chargé |
| **Capacité < 15%** | Difficile |
| **Capacité < 0%** | Saturé - Nécessite des aménagements |

Ces seuils ont également été utilisée dans les calculs de capacité des carrefours à feux.

L'analyse des carrefours à feux situés sur le Cours Bricaud, d'une part avec l'avenue Domergue et d'autre part avec la rue du Vergne/rue du Grand Barail, montre un fonctionnement parfaitement fluide à cette période. Seule la branche du Cour Bricaud située au nord du carrefour avec l'avenue Domergue, affiche une réserve de capacité de 36%. Toutes les autres voies ont au moins 69% de réserve. Dans les faits, cela se traduit par des temps de vert largement suffisant pour écouler la totalité des véhicules en attente aux feux sur la première phase de vert.

**Carrefour Bricaud / Vergne**

| | | |
|---|---|---|
| Durée du cycle Cy (s) | 75 | Cy |
| Débit de saturation Qs (uvp) | 1600 | Qs |
| Occupation moyenne par véhicule (m) | 6,25 | Luvp |

| Nb Phases | Interphase |
|---|---|
| 3 | 6 |

| | | |
|---|---|---|
| TàD Simple | 1,1 | Mouvement tournant à angle droit |
| TàD Difficile | 1,2 | Mouvement soumis à une giration difficile |
| TàD Piéton | 1,3 | Mouvement tournant sur un flux piéton important (> 250 piétons/h) |
| TàG Séparé | 1,2 | Mouvement tournant sans véhicule en face ou avec zone de stockage suffisante |
| TàG Conflit | 1,7 | Mouvement tournant se stockant dans le carrefour |

| ACTUEL | td | tad | tag | d0 | D | Nbv | Tv | C | Res_uvp | Res_% | | cf | cf | cf |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| HPM | TD | TàD | TàG | Demande sur le mouvement le plus chargé **d0 (uvp)** | Demande **D (uvpd)** | Nb voies **Nbv** | Temps de vert **Tv (sec)** | Capacité de la ligne **C (uvp/h)** | Réserve de capacité **(uvp)** | Réserve de capacité **(en %)** | Position extrême de la queue **(en m)** | TD | TàD | TàG |
| F1 - Rue du Grand Barail | 22 | 8 | 7 | 22 | 43 | 1 | 20 sec | 427 | 384 | 90% | **2 m** | 1 | 1,1 | 1,7 |
| F1 - Rue du Vergne | 43 | 2 | 95 | 95 | 150 | 2 | 20 sec | 853 | 703 | 82% | **10 m** | 1 | 1,1 | 1,1 |
| F2 - Cours Bricaud nord | 300 | 37 | | 300 | 341 | 2 | 22 sec | 939 | 598 | 64% | **34 m** | 1 | 1,1 | 1,7 |
| F2 - Cours Bricaud sud | 143 | 156 | | 156 | 315 | 2 | 22 sec | 939 | 624 | 66% | **16 m** | 1 | 1,1 | 1,7 |
| F2bis - Cours Bricaud nord TàG | | | 5 | 5 | 6 | 1 | 8 sec | 171 | 165 | 96% | **1 m** | 1 | 1,1 | 1,1 |
| F2bis - Cours Bricaud sud TàG | | | 36 | 36 | 40 | 1 | 8 sec | 171 | 131 | 77% | **4 m** | 1 | 1,1 | 1,1 |
| | | | | MAX (TD;TàD;TàG) | TD x cf_td + TàD x cf_tad + TàG x cf_tag | | | (Qs x Nbv x Tv) /Cy | C - D | Res_uvp / C | Luvp x (60 x (Cy- Tv)) / (3600 x (1- (uvp/Qs))) | | | |

**CARREFOUR**

| | | |
|---|---|---|
| Courants prépondérants Réserve de capacité | 431 | NS |
| Capacité Max Carrefour/Utilisée | 1216 | 35% |
| Réserve de capacité du carrefour | 65% | |

**Carrefour Bricaud / Domergue**

| | | |
|---|---|---|
| Durée du cycle Cy (s) | 85 | Cy |
| Débit de saturation Qs (uvp) | 1600 | Qs |
| Occupation moyenne par véhicule (m) | 6,25 | Luvp |

| Nb Phases | Interphase |
|---|---|
| 2,5 | 6 |

| | | |
|---|---|---|
| TàD Simple | 1,1 | Mouvement tournant à angle droit |
| TàD Difficile | 1,2 | Mouvement soumis à une giration difficile |
| TàD Piéton | 1,3 | Mouvement tournant sur un flux piéton important (> 250 piétons/h) |
| TàG Séparé | 1,2 | Mouvement tournant sans véhicule en face ou avec zone de stockage suffisante |
| TàG Conflit | 1,7 | Mouvement tournant se stockant dans le carrefour |

| ACTUEL | td | tad | tag | d0 | D | Nbv | Tv | C | Res_uvp | Res_% | | cf | cf | cf |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| HPM | TD | TàD | TàG | Demande sur le mouvement le plus chargé **d0 (uvp)** | Demande **D (uvpd)** | Nb voies **Nbv** | Temps de vert **Tv (sec)** | Capacité de la ligne **C (uvp/h)** | Réserve de capacité **(uvp)** | Réserve de capacité **(en %)** | Position extrême de la queue **(en m)** | TD | TàD | TàG |
| F1 - Cours Bricaud nord | 294 | 298 | | 298 | 622 | 2 | 26 sec | 979 | 357 | 36% | **38 m** | 1 | 1,1 | 1,7 |
| F1 - Cours Bricaud sud | 111 | | | 111 | 111 | 2 | 40 sec | 1506 | 1395 | 92% | **9 m** | 1 | 1,1 | 1,1 |
| F1 - Cours Bricaud sud TàG | | | 40 | 40 | 44 | 1 | 12 sec | 226 | 182 | 81% | **5 m** | 1 | 1,1 | 1,1 |
| F2 - Av. JG Domergue | | 48 | 94 | 94 | 157 | 1 | 27 sec | 508 | 351 | 69% | **10 m** | 1 | 1,1 | 1,1 |
| | | | | MAX (TD;TàD;TàG) | TD x cf_td + TàD x cf_tad + TàG x cf_tag | | | (Qs x Nbv x Tv) /Cy | C - D | Res_uvp / C | Luvp x (60 x (Cy- Tv)) / (3600 x (1- (uvp/Qs))) | | | |

**CARREFOUR**

| | | |
|---|---|---|
| Courants prépondérants Réserve de capacité | 382 | NS |
| Capacité Max Carrefour/Utilisée | 1278 | 30% |
| Réserve de capacité du carrefour | 70% | |

## 3.3.2 | Le soir (HPS)

A l'image du matin, bien que moins marqués, la structure des flux affiche plusieurs phénomènes pendulaires :

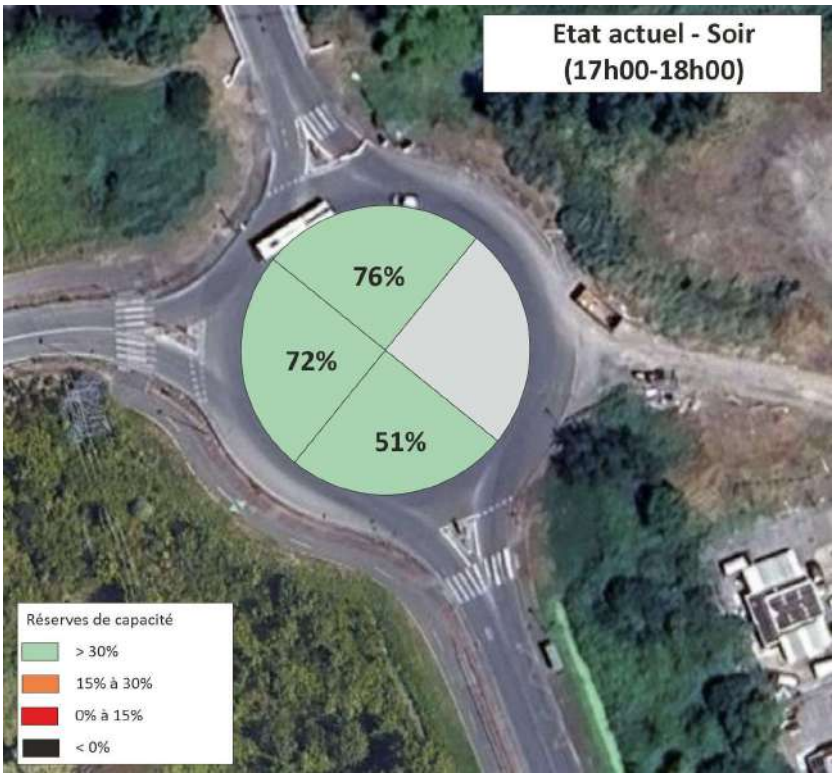
- Sur l'avenue de Labarde : 750 à 930 uvp/h en direction du nord, contre 450 à 500 dans l'autre sens, à l'inverse du matin.
- Sur l'avenue des 3 Cardinaux : 620 à 730 uvp/h en direction de l'Est comme le matin, contre 475 à 600 dans l'autre sens.
- Sur le Cour Bricaud : des flux équilibrés sur la partie nord, mais un flux plus important en direction de la rocade, sur la partie sud de l'axe.
- Les sections secondaires qui desservent le cœur de la zone sont légèrement plus sollicités, mais les volumes restent modérés : 300 uvp/h sur la section la plus chargée de la rue du Vergne (deux sens confondus) et 250 sur la rue Péry en partie sud.

Des calculs de capacité sous Girabase[3] ont été réalisés sur les deux principaux giratoires du secteur d'analyse. Ils s'appuient sur les comptages directionnels effectués en mai 2024.

Les résultats montrent de fortes réserves de capacité sur le carrefour de Labarde. La voie la plus contrainte est l'Avenue de Labarde Sud en insertion sur le giratoire. Elle affiche encore 51% de réserve, c'est-à-dire qu'elle peut encore accueillir 797 véhicules avant d'atteindre la capacité maximale de la voie.

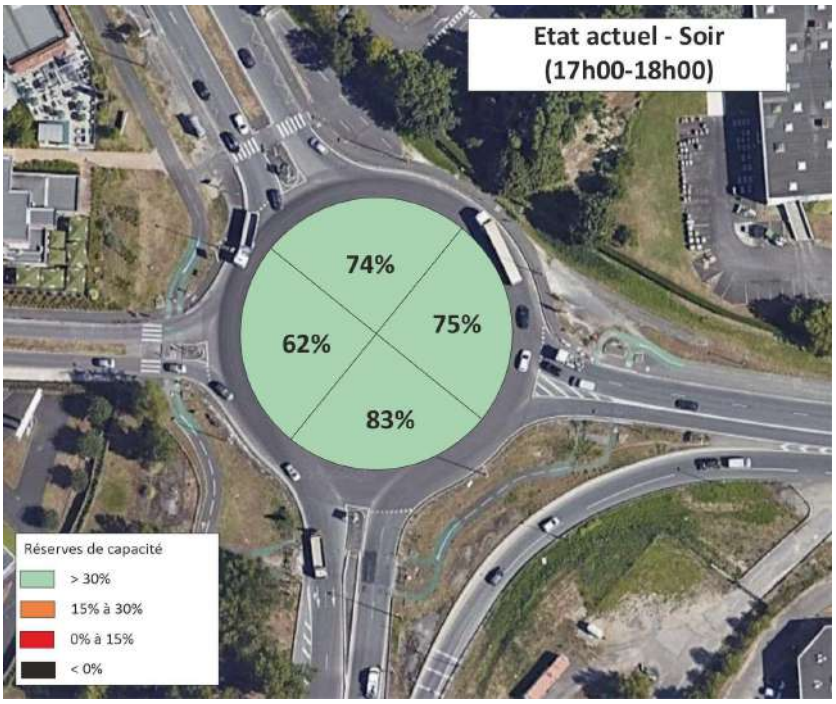
| | Réserve de Capacité | | Longueur de Stockage | | Temps d'Attente | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | en uvp/h | en % | moyenne | maximale | moyen | total |
| Avenue de Labarde Sud | 797 | 51% | 0vh | 3vh | 2s | 0,3h |
| Avenue de Labarde Nord | 1458 | 76% | 0vh | 2vh | 0s | 0,1h |
| Avenue de La Jallère | 1259 | 72% | 0vh | 2vh | 1s | 0,1h |

[3] Voir détails en annexes




| | Réserve de Capacité | | Longueur de Stockage | | Temps d'Attente | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | en uvp/h | en % | moyenne | maximale | moyen | total |
| Av. des 3 Cardinaux | 1784 | 75% | 0vh | 2vh | 0s | 0,0h |
| Cours Charles Bricaud | 1262 | 74% | 0vh | 2vh | 1s | 0,1h |
| Rue Germaine Tailleferre | 454 | 62% | 0vh | 3vh | 5s | 0,4h |
| Accès rocade | 2543 | 83% | 0vh | 2vh | 0s | 0,0h |

Bien que plus chargé que le matin, les résultats au niveau du giratoire de la rocade montrent des réserves de capacité encore très confortables. La voie la plus contrainte est la rue Germaine Tailleferre en insertion sur le giratoire. Elle affiche encore 62% de réserve, c'est-à-dire qu'elle peut encore accueillir 454 véhicules avant d'atteindre la capacité maximale de la voie.




*Note : les résultats diffèrent à la marge par rapport à ceux affichés dans l'étude de 2014 en raison d'un recalage des angles des branches du giratoire (angles erronés en 2024).*

Les présents calculs reprennent les seuils utilisés dans la précédente étude d'impact, à savoir :

| | |
|---|---|
| **Capacité >30%** | Fluide |
| **30% > Capacité > 15%** | Chargé |
| **Capacité < 15%** | Difficile |
| **Capacité < 0%** | Saturé - Nécessite des aménagements |

Ces seuils ont également été utilisée dans les calculs de capacité des carrefours à feux.

L'analyse des carrefours à feux situés sur le Cours Bricaud, d'une part avec la rue Domergue et d'autre part avec la rue du Vergne/rue du Grand Barail, montre :

- Un fonctionnement parfaitement fluide à cette période du carrefour avec la rue du Vergne. Toutes les autres voies ont au moins 64% de réserve.
- Un fonctionnement globalement fluide du carrefour avec l'avenue Domergue. Seuls les flux qui arrivent de cette dernière sont contraints. La branche affiche une réserve de seulement 14%, soit une estimation de remontée de file d'environ 40m.

**Carrefour Bricaud / Vergne**

| | | |
|---|---|---|
| Durée du cycle Cy (s) | 75 | Cy |
| Débit de saturation Qs (uvp) | 1600 | Qs |
| Occupation moyenne par véhicule (m) | 6,25 | Luvp |

| Nb Phases | Interphase |
|---|---|
| 3 | 6 |

| | | |
|---|---|---|
| TàD Simple | 1,1 | Mouvement tournant à angle droit |
| TàD Difficile | 1,2 | Mouvement soumis à une giratoin difficile |
| TàD Piéton | 1,3 | Mouvement tournant sur un flux piéton important (> 250 piétons/h) |
| TàG Séparé | 1,2 | Mouvement tournant sans véhicule en face ou avec zone de stockage suffisante |
| TàG Conflit | 1,7 | Mouvement tournant se stockant dans le carrefour |

| ACTUEL | td | tad | tag | d0 | D | Nbv | Tv | C | Res_uvp | Res_% | | cf | cf | cf |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| HPS | TD | TàD | TàG | Demande sur le mouvement le plus chargé d0 (uvp) | Demande D (uvpd) | Nb voies Nbv | Temps de vert Tv (sec) | Capacité de la ligne C (uvp/h) | Réserve de capacité (uvp) | Réserve de capacité (en %) | Position extrême de la queue (en m) | TD | TàD | TàG |
| F1 - Rue du Grand Barail | 60 | 81 | 25 | 81 | 192 | 1 | 20 sec | 427 | 235 | 55% | 8 m | 1 | 1,1 | 1,7 |
| F1 - Rue du Vergne | 25 | 10 | 124 | 124 | 173 | 2 | 20 sec | 853 | 680 | 80% | 13 m | 1 | 1,1 | 1,1 |
| F2 - Cours Bricaud nord | 228 | 17 | | 228 | 247 | 2 | 22 sec | 939 | 692 | 74% | 24 m | 1 | 1,1 | 1,7 |
| F2 - Cours Bricaud sud | 112 | 75 | | 112 | 195 | 2 | 22 sec | 939 | 744 | 79% | 11 m | 1 | 1,1 | 1,7 |
| F2bis - Cours Bricaud nord TàG | | | 4 | 4 | 5 | 1 | 8 sec | 171 | 166 | 97% | 0 m | 1 | 1,1 | 1,1 |
| F2bis - Cours Bricaud sud TàG | | | 22 | 22 | 25 | 1 | 8 sec | 171 | 146 | 85% | 3 m | 1 | 1,1 | 1,1 |
| | | | | MAX (TD,TàD,TàG) | TD x cf_td + TàD x cf_tad + TàG x cf_tag | | | (Qs x Nbv x Tv) /Cy | C - D | Res_uvp / C | Luvp x (d0 x (Cy-Tv)) / (3600 x (1-(d0/Qs))) | | | |

CARREFOUR

| | | |
|---|---|---|
| Courants prépondérants Réserve de capacité | 374 | NS |
| Capacité Max Carrefour/Utilisée | 1216 | 31% |
| Réserve de capacité du carrefour | 69% | |

**Carrefour Bricaud / Domergue**

| | | |
|---|---|---|
| Durée du cycle Cy (s) | 85 | Cy |
| Débit de saturation Qs (uvp) | 1600 | Qs |
| Occupation moyenne par véhicule (m) | 6,25 | Luvp |

| Nb Phases | Interphase |
|---|---|
| 2,5 | 6 |

| | | |
|---|---|---|
| TàD Simple | 1,1 | Mouvement tournant à angle droit |
| TàD Difficile | 1,2 | Mouvement soumis à une giratoin difficile |
| TàD Piéton | 1,3 | Mouvement tournant sur un flux piéton important (> 250 piétons/h) |
| TàG Séparé | 1,2 | Mouvement tournant sans véhicule en face ou avec zone de stockage suffisante |
| TàG Conflit | 1,7 | Mouvement tournant se stockant dans le carrefour |

| ACTUEL | td | tad | tag | d0 | D | Nbv | Tv | C | Res_uvp | Res_% | | cf | cf | cf |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| HPS | TD | TàD | TàG | Demande sur le mouvement le plus chargé d0 (uvp) | Demande D (uvpd) | Nb voies Nbv | Temps de vert Tv (sec) | Capacité de la ligne C (uvp/h) | Réserve de capacité (uvp) | Réserve de capacité (en %) | Position extrême de la queue (en m) | TD | TàD | TàG |
| F1 - Cours Bricaud nord | 170 | 238 | | 238 | 432 | 2 | 26 sec | 979 | 547 | 56% | 29 m | 1 | 1,1 | 1,7 |
| F1 - Cours Bricaud sud | 115 | | | 115 | 115 | 2 | 40 sec | 1506 | 1391 | 92% | 10 m | 1 | 1,1 | 1,1 |
| F1 - Cours Bricaud sud TàG | | | 31 | 31 | 35 | 1 | 12 sec | 226 | 191 | 85% | 4 m | 1 | 1,1 | 1,1 |
| F2 - Av. JG Domergue | | 79 | 318 | 318 | 437 | 1 | 27 sec | 508 | 71 | 14% | 40 m | 1 | 1,1 | 1,1 |
| | | | | MAX (TD,TàD,TàG) | TD x cf_td + TàD x cf_tad + TàG x cf_tag | | | (Qs x Nbv x Tv) /Cy | C - D | Res_uvp / C | Luvp x (d0 x (Cy-Tv)) / (3600 x (1-(d0/Qs))) | | | |

CARREFOUR

| | | |
|---|---|---|
| Courants prépondérants Réserve de capacité | 356 | NS |
| Capacité Max Carrefour/Utilisée | 1216 | 42% |
| Réserve de capacité du carrefour | 58% | |

# 4 | Trafic en situation de référence

Les données sont reprises du dossier de 2024. Celles-ci sont basées sur l'utilisation du modèle de trafic de l'agglomération, qui permet la prise en compte d'une échelle élargie et des projets hors secteur d'étude qui impacteraient les flux et leur organisation au niveau de notre secteur d'analyse.

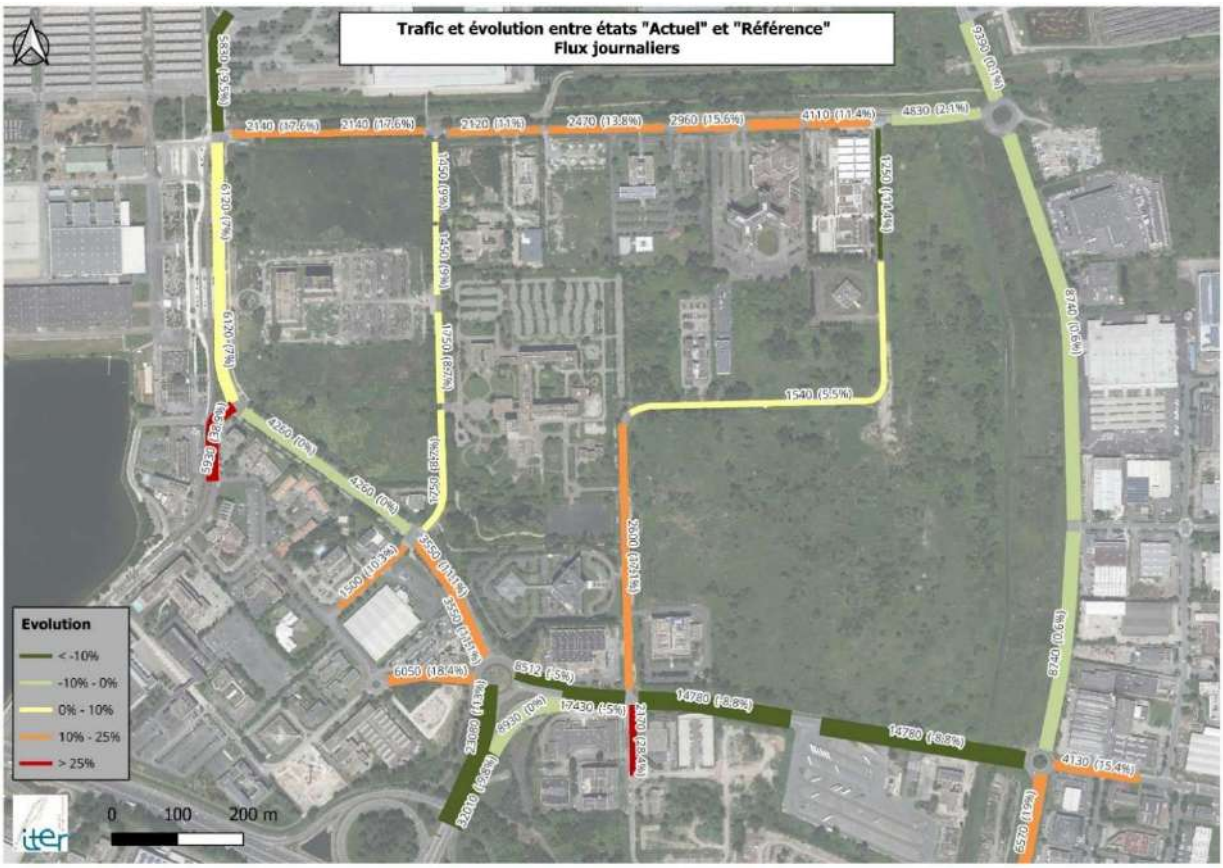
## 4.1 | Les flux journaliers (TMJA[4])

L'état projeté au « fil de l'eau » dans le modèle d'agglomération et dans le dossier de 2024, montre les principaux éléments suivants :

- Des voies internes (Vergne et Péry) davantage sollicitées, y compris sans les différents projets.
- Une hausse assez significative des flux sur l'avenue de la Jallère : +11 à +18% sur l'essentiel de l'avenue.
- Une légère baisse sur l'avenue de Labarde
- Une baisse plus marquée sur l'avenue des 3 Cardinaux

[4] TMJA : Trafic Moyen Journalier Annuel

- Des hausses assez marquées sur les voies d'accès à la zone Bordeaux-Lac, notamment sur l'avenue Domergue (+39% environ).



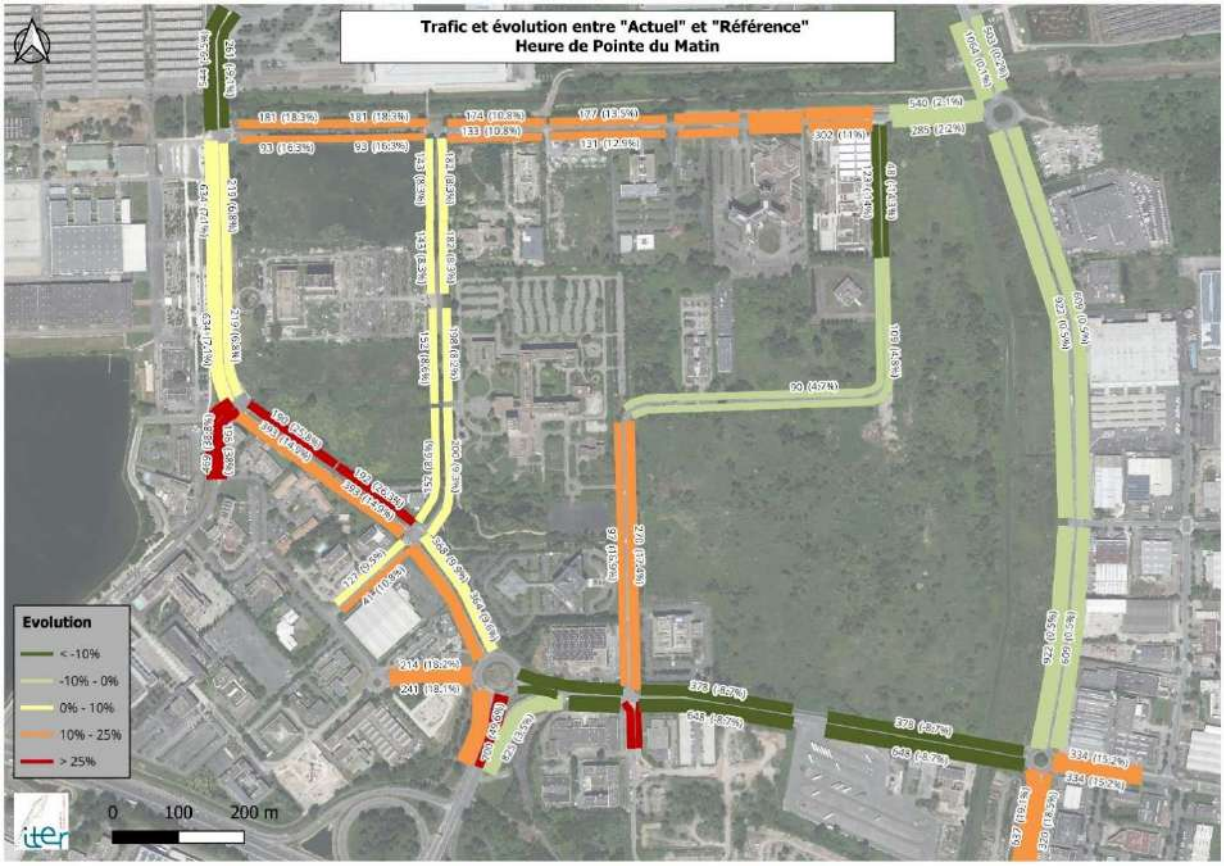

# 4.2 | Les flux en heure de pointe

## 4.2.1 | Le matin (HPM)

La structure des flux reste légèrement marquée par plusieurs phénomènes pendulaires tout en affichant quelques variations de volumes :

- Une stabilité sur l'avenue de Labarde (hausse d'environ 0,5%) : 900 à 1 000 uvp/h en direction du sud, contre 500 à 600 dans l'autre sens.
- Une relative baisse sur l'avenue des 3 Cardinaux (baisse d'environ 9%) : 650 à 900 uvp/h en direction de l'Est, contre 380 à 500 dans l'autre sens.
- Une hausse assez hétérogène sur le Cour Bricaud : 400 à 630 uvp/h en direction du sud, contre 200 à 370 dans l'autre sens (soit entre 7% et 26% selon la section).
- Les sections secondaires, l'augmentation est modérée sur la plupart des sections : jusqu'à 350 uvp/h deux sens confondus sur la rue du Vergne et 370 uvp/h sur le bas de la rue Péry. Soit entre +8% et

+19% sur la rue du Vergne ; entre +5% et +17% sur la partie sud de la rue Péry. En revanche, la partie nord de cette même rue affiche une baisse de 14% environ.

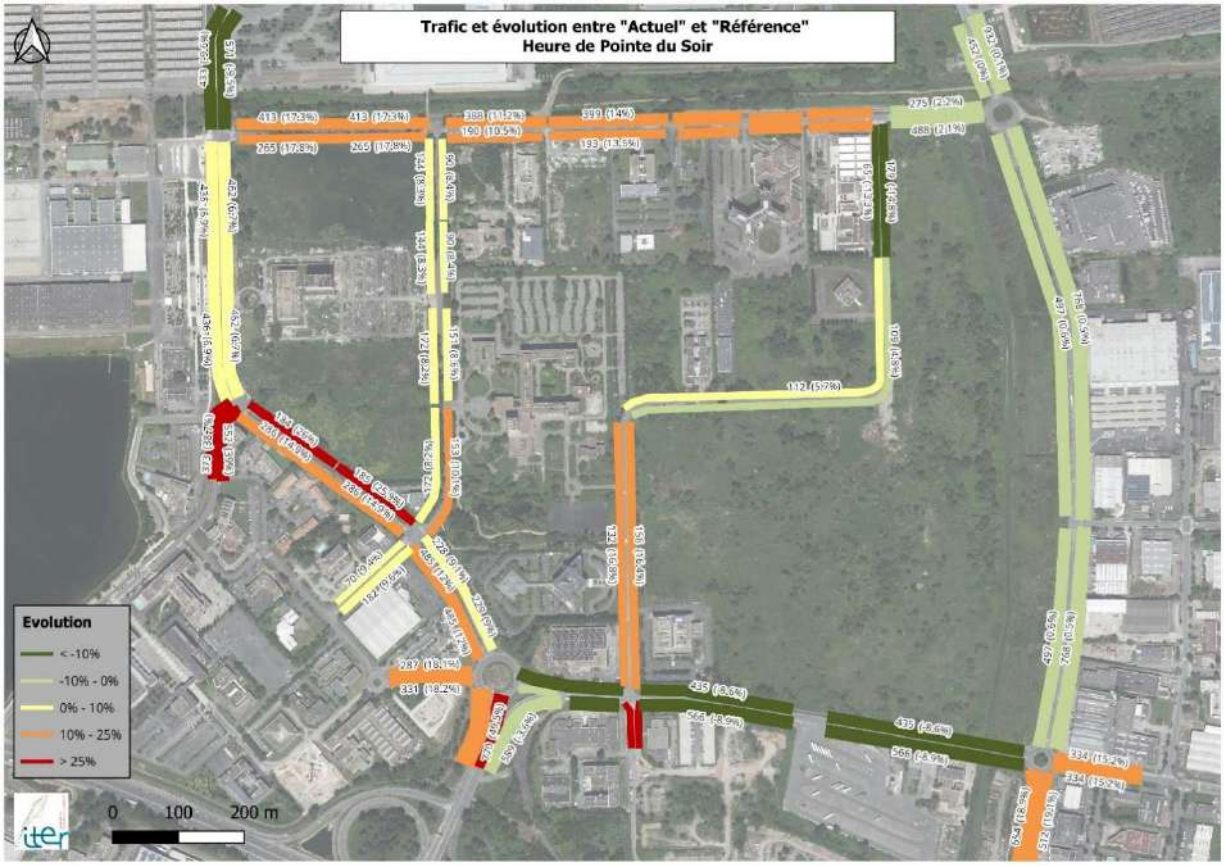



## 4.2.2 | Le soir (HPS)

Les évolutions sont marginales, aussi bien en termes d'augmentation que de diminution :

- Une stabilité sur l'avenue de Labarde (hausse d'environ 0,5%) : 770 à 930 uvp/h en direction du nord, contre 450 à 500 dans l'autre sens, à l'inverse du matin.
- Une relative baisse sur l'avenue des 3 Cardinaux (baisse d'environ 9%) : 570 à 700 uvp/h en direction de l'Est comme le matin, contre 435 à 570 dans l'autre sens.
- Une hausse assez hétérogène sur le Cour Bricaud : entre 7% et 26% selon la section.
- Les sections secondaires, l'augmentation est modérée sur la plupart des sections : entre +8% et +10% sur la rue du Vergne ; entre +5% et +17% sur la partie sud de la rue Péry. En revanche, la partie nord de cette même rue affiche une baisse de 15%.

Trafic Heure de Pointe du Soir 17h-18h (UVP - Unité de Véhicules Particuliers) – REFERENCE
UVP/h
< 100
100 à 250
250 à 400
400 à 700
> 700
0
100
200 m


Trafic et évolution entre "Actuel" et "Référence"
Heure de Pointe du Soir
Evolution
< -10%
-10% - 0%
0% - 10%
10% - 25%
> 25%
0
100
200 m

# 5 | Trafic en situation intermédiaire

Cet horizon correspond à la situation où tous les projets sont livrés, à l'exception du projet GROUPAMA-GAN. L'intégration de cet horizon permet d'évaluer l'impact propre du projet GROUPAMA-GAN, à la fois par rapport à la situation de référence mais aussi à la situation où tous les autres projets seraient livrés et en fonctionnement.

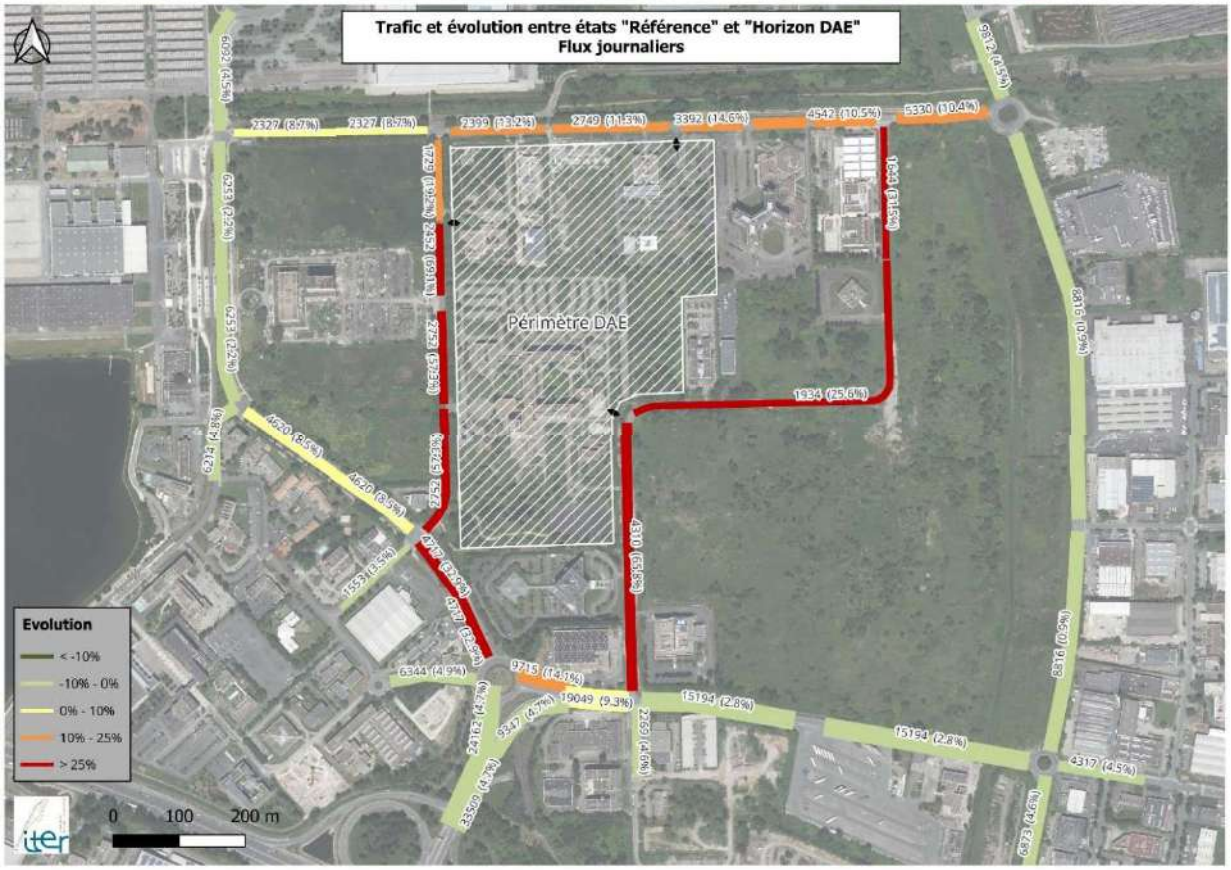
## 5.1 | Les flux journaliers (TMJA[5])

L'état simulé montre les principaux éléments suivants :

- Une augmentation marquée sur la rue du Vergne : entre +19% au nord et +69% sur la partie centrale. La partie sud au contact du carrefour à feux affiche une augmentation d'environ +57%.
- Une augmentation également marquée sur la rue du Péry : entre +25% au centre et +66% au sud.
- Une augmentation modérée sur l'avenue de la Jallère : entre +9% et +15%.
- Une augmentation plus hétérogène sur les différentes branches du giratoire de la rocade : entre +5% sur la partie sud et +33% au nord.
- Une augmentation plus faible sur le reste du périmètre, notamment sur l'avenue de Labarde et l'avenue des 3 Cardinaux.

[5] TMJA : Trafic Moyen Journalier Annuel

TMJA (Trafic Moyen Journalier Annuel) – HORIZON PROJETS
hors PROJET GROUPAMA-GAN
Périmètre DAE
Véhicules/Jour
< 1000
1000 - 3000
3000 - 5000
5000 - 8000
> 8000
0 100 200 m

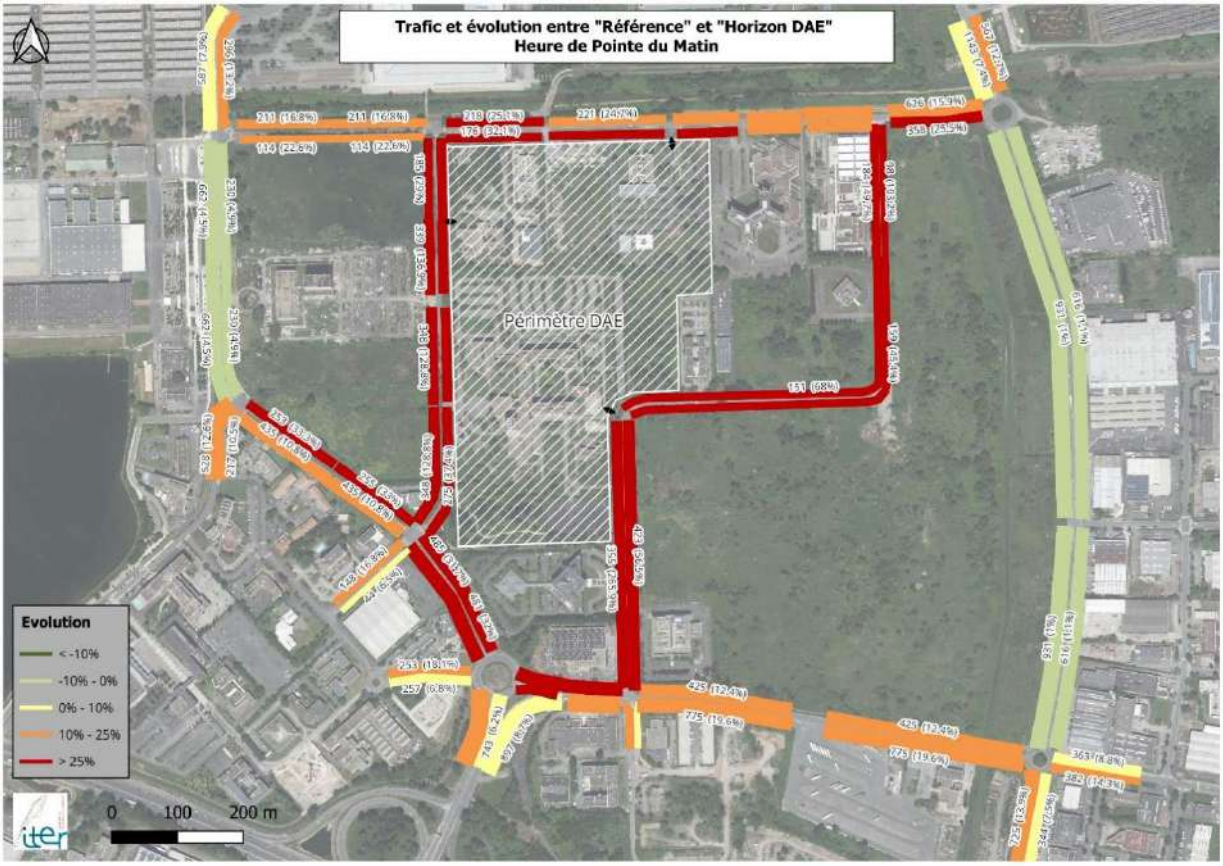

Trafic et évolution entre états "Référence" et "Horizon DAE"
Flux journaliers
Périmètre DAE
Evolution
< -10%
-10% - 0%
0% - 10%
10% - 25%
> 25%
0 100 200 m

# 5.2 | Les flux en heure de pointe

## 5.2.1 | Le matin (HPM)

L'état simulé en HPM montre les principaux éléments suivants :

- Une augmentation très marquée sur la rue du Vergne : entre +29% au nord et +137% sur la partie centrale. La partie sud au contact du carrefour à feux affiche une augmentation d'environ +129% en insertion sur le carrefour.
- Une augmentation également très significative sur la rue du Péry : entre +45% au centre et +266% au sud.
- Une augmentation plus modérée sur l'avenue de la Jallère : entre +16% et +32%.
- Une augmentation plus hétérogène sur les différentes branches du giratoire de la rocade : entre +7% sur la partie sud et +77% en sortie Est. En insertion sur le giratoire, l'augmentation est similaire entre le Cour Bricaud et l'avenue des 3 Cardinaux : +44%.
- Une augmentation plus faible sur le reste du périmètre, notamment sur l'avenue de Labarde.

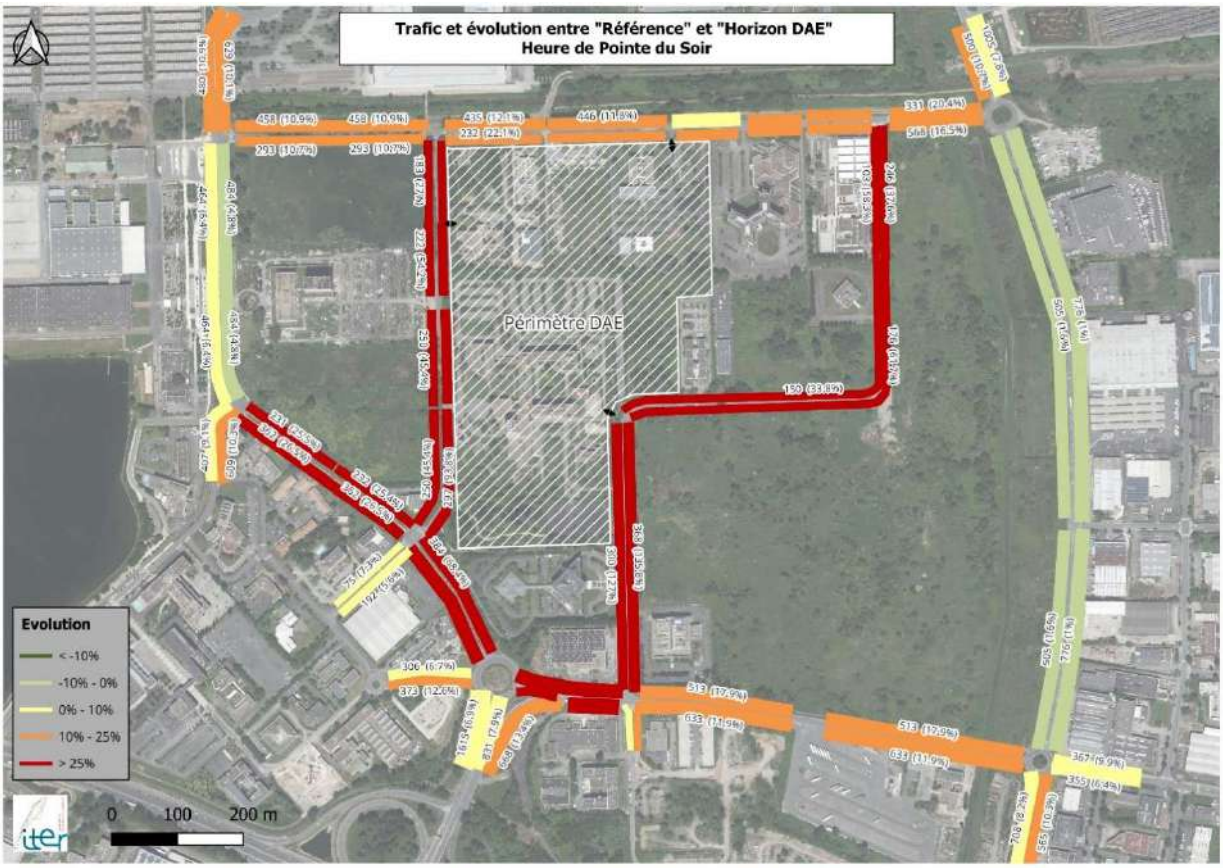



## 5.2.2 | Le soir (HPS)

A l'image du matin, et en comparaison avec l'état de Référence, l'état simulé en HPS montre les principaux éléments suivants :

- Une augmentation très marquée sur la rue du Vergne : entre +27% au nord et +95% sur la partie centrale. La partie sud au contact du carrefour à feux affiche une augmentation d'environ +45% en insertion sur le carrefour.
- Une augmentation également très significative sur la rue du Péry, bien que plus faible que le matin : entre +34% au centre et +136% au sud.
- Une augmentation plus modérée sur l'avenue de la Jallère : entre +10% et +23%.
- Une augmentation plus hétérogène sur les différentes branches du giratoire de la rocade : entre +8%/+13% sur la partie sud et +92% en sortie Est. En insertion sur le giratoire, l'augmentation est assez similaire entre le Cour Bricaud et l'avenue des 3 Cardinaux : +26%/+28%.
- Une augmentation plus faible sur le reste du périmètre, notamment sur l'avenue de Labarde.

Trafic Heure de Pointe du Soir (UVP - Unité de Véhicules Particuliers) – HORIZON PROJETS hors PROJET GROUPAMA-GAN
Périmètre DAE
UVP/h
< 100
100 à 250
250 à 400
400 à 700
> 700
0
100
200 m


Trafic et évolution entre "Référence" et "Horizon DAE"
Heure de Pointe du Soir
Périmètre DAE
Evolution
< -10%
-10% - 0%
0% - 10%
10% - 25%
> 25%
0
100
200 m

# 6 | Trafic en situation projet

Le trafic à la mise en service du projet GROUPAMA-GAN intègre les flux générés par celui-ci. L'analyse propose deux comparaisons :

- Avec l'état de référence. L'augmentation correspond dans ce cas à l'apport cumulé de tous les projets du périmètre, dont le projet GROUPAMA-GAN.
- Avec l'état projeté. L'augmentation correspond dans ce cas à l'apport uniquement du projet GROUPAMA-GAN par rapport à la situation intermédiaire où tous les autres projets du plan guide seraient livrés et en fonctionnement.

## 6.1 | Les flux journaliers (TMJA[6])

Les flux principaux se concentrent sur l'axe « 3 Cardinaux-Labarde » qui ceinturent le périmètre au Sud et à l'Est :

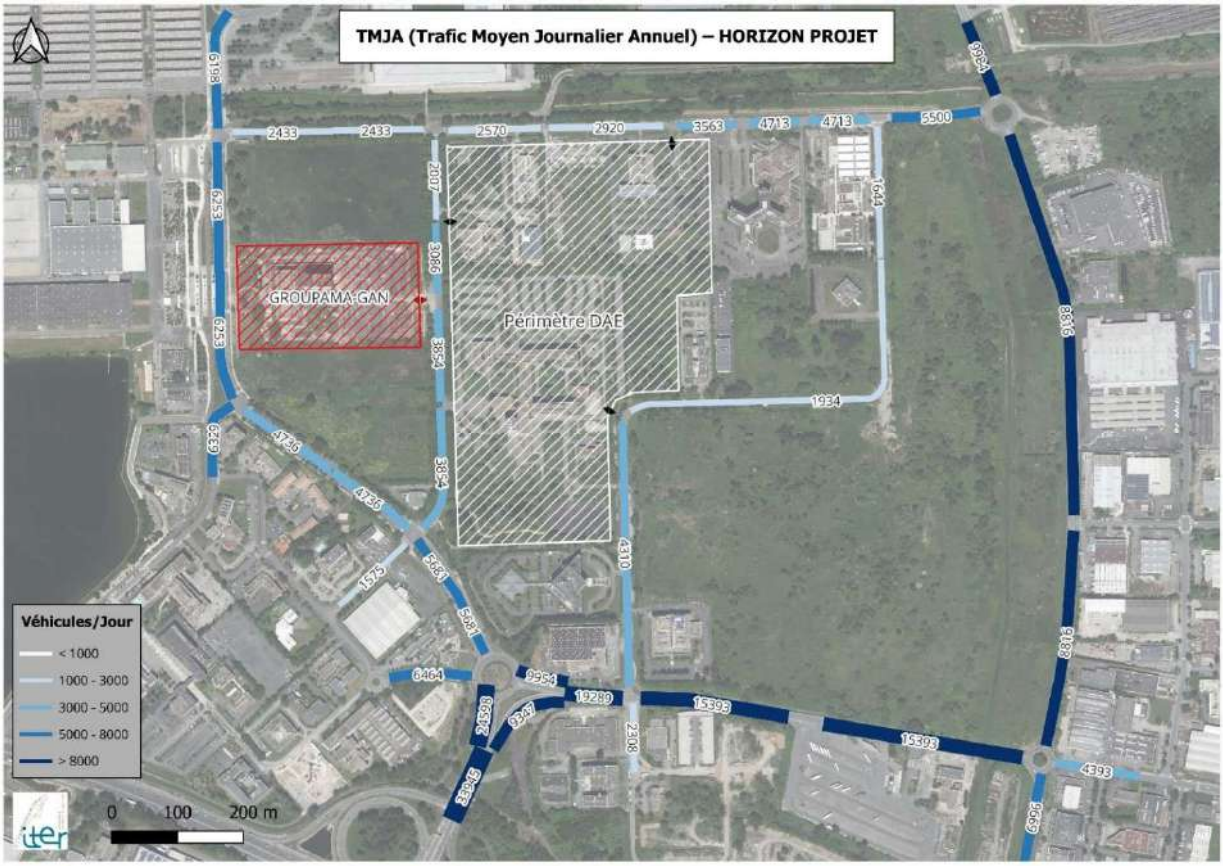
- L'avenue des 3 Cardinaux, en dehors de la bretelle d'accès à la rocade (34 000 v/j), est la voie la plus chargée avec plus de 15 400 v/j.
- L'avenue de Labarde supporte quant à elle environ 8 800 v/j deux sens confondus sur sa partie centrale.

Au-delà de ces axes, le cour Bricaud est moyennement circulé malgré un dimensionnement généreux et une augmentation significative : entre 4 700 v/j et 6 300 v/j selon la section considérée.

L'avenue de la Jallère est principalement utilisée sur sa partie Est (5 500 v/j). La partie ouest est modérément circulée (2 400 v/j environ).

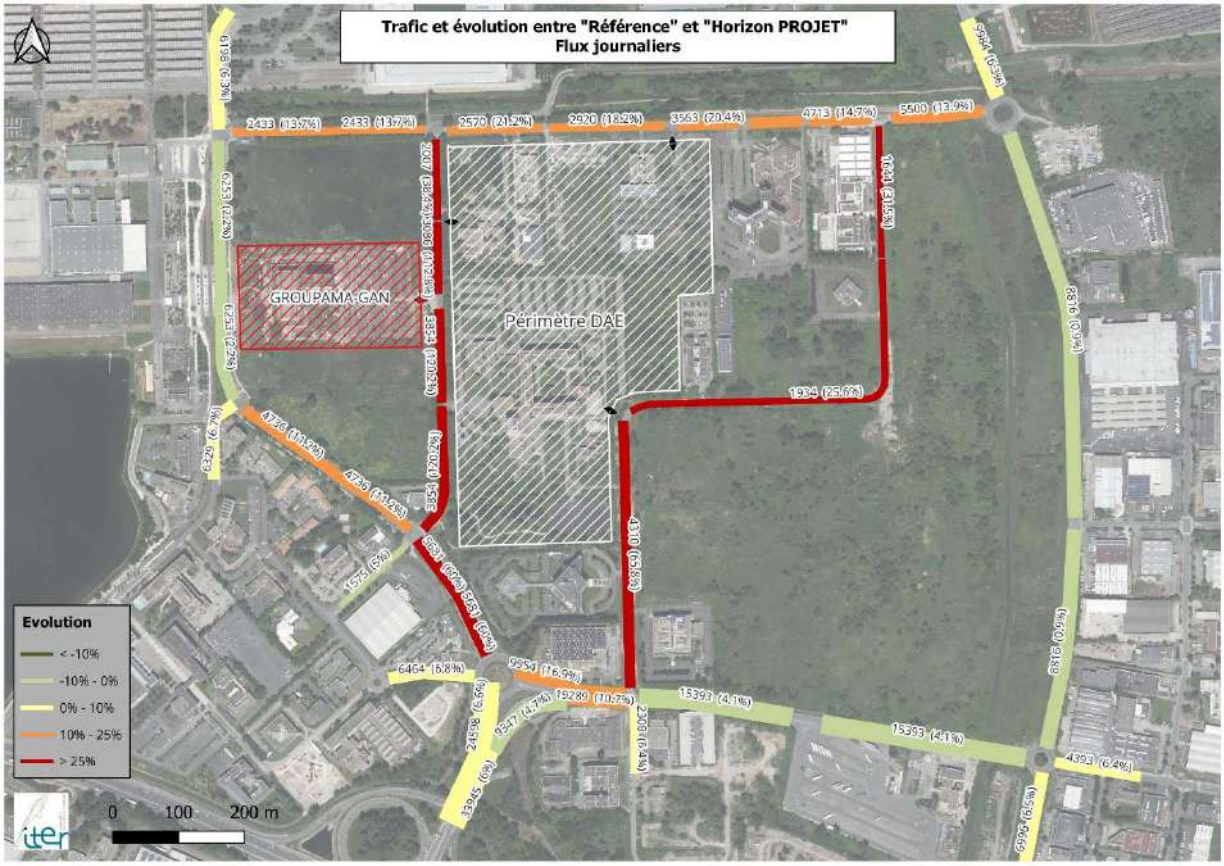
Enfin, le cœur de la zone, dont l'accès aux projets, supporte des trafics plus marqués qu'aujourd'hui, notamment les parties sud des axes Vergne et Péry : environ 3 850 v/j sur la première, environ 4 300 v/j sur la seconde.

[6] TMJA : Trafic Moyen Journalier Annuel




On note, de fait, une augmentation très différente entre les deux comparaisons :

- L'état simulé comparant l'état final (tous projets dont GROUPAMA-GAN) à l'état de référence montre les principaux éléments suivants :
    - Une augmentation marquée sur la rue du Vergne : entre +38% au nord et +120% sur la partie sud, notamment au contact du carrefour à feux.
    - Une augmentation également marquée sur la rue du Péry, mais non liée au projet GROUPAMA-GAN : entre +26% au centre et +66% au sud.
    - Une augmentation modérée sur l'avenue de la Jallère : entre +14% et +21%.
    - Une augmentation plus hétérogène sur les différentes branches du giratoire de la rocade : entre +5%/7% sur la partie sud et +60% au nord.
    - Une augmentation plus faible sur le reste du périmètre, notamment sur l'avenue de Labarde et l'avenue des 3 Cardinaux.




- L'état simulé comparant l'état final (tous projets dont GROUPAMA-GAN) à l'état « Projets » (c'est-à-dire intégrant tous les projets du périmètre du plan guide) montre les principaux éléments suivants :
    - Une augmentation assez marquée sur la rue du Vergne : entre +16% au nord et +40% sur la partie sud, notamment au contact du carrefour à feux.
    - Une stagnation sur la rue du Péry.
    - Une augmentation faible sur l'avenue de la Jallère : entre +3% et +7%.
    - Une augmentation plus hétérogène sur les différentes branches du giratoire de la rocade : entre +1%/2% sur la partie sud et +20% au nord.
    - Une augmentation très marginale sur le reste du périmètre, notamment sur l'avenue de Labarde et l'avenue des 3 Cardinaux.

Trafic et évolution entre "Horizon DAE" et "Horizon PROJET"
Flux journaliers
GROUPAMA-GAN
Périmètre DAE
Evolution
< -10%
-10% - 0%
0% - 10%
10% - 25%
> 25%
0
100
200 m

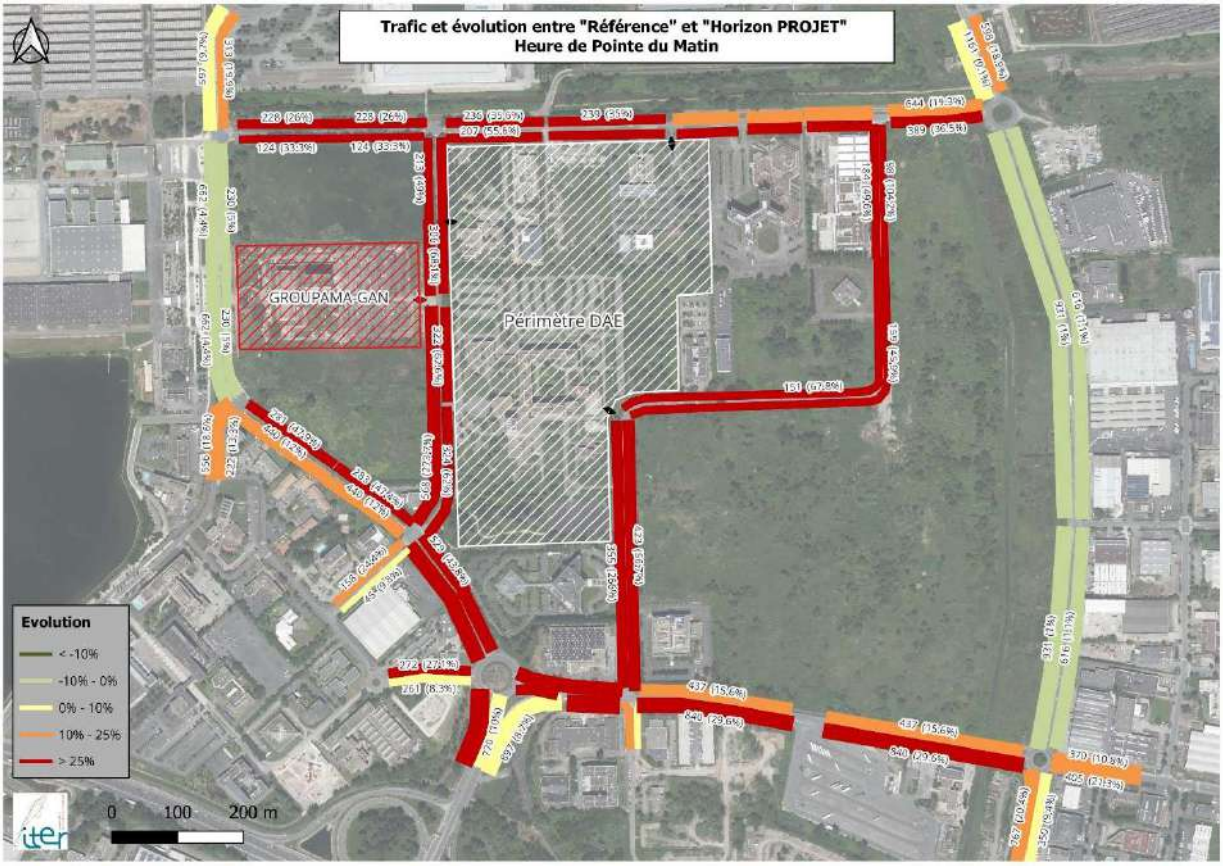
# 6.2 | Les flux en heure de pointe

## 6.2.1 | Le matin (HPM)

A l'image des flux journaliers, on note, de fait, une augmentation très différente entre les deux comparaisons :

- L'état simulé comparant l'état final (tous projets dont GROUPAMA-GAN) à l'état de référence montre les principaux éléments suivants :
    - Une augmentation très marquée sur la rue du Vergne : entre +49% au nord et +274% sur la partie sud, notamment au contact du carrefour à feux.
    - Une augmentation également très marquée sur la rue du Péry, mais non liée au projet GROUPAMA-GAN : entre +46% au centre et +266% au sud.
    - Une augmentation assez significative sur l'avenue de la Jallère : entre +20% et +56%.
    - Une augmentation plus hétérogène sur les différentes branches du giratoire de la rocade : entre +8% sur la partie sud et +84% au nord.

Une augmentation plus faible sur le reste du périmètre, notamment sur l'avenue de Labarde.

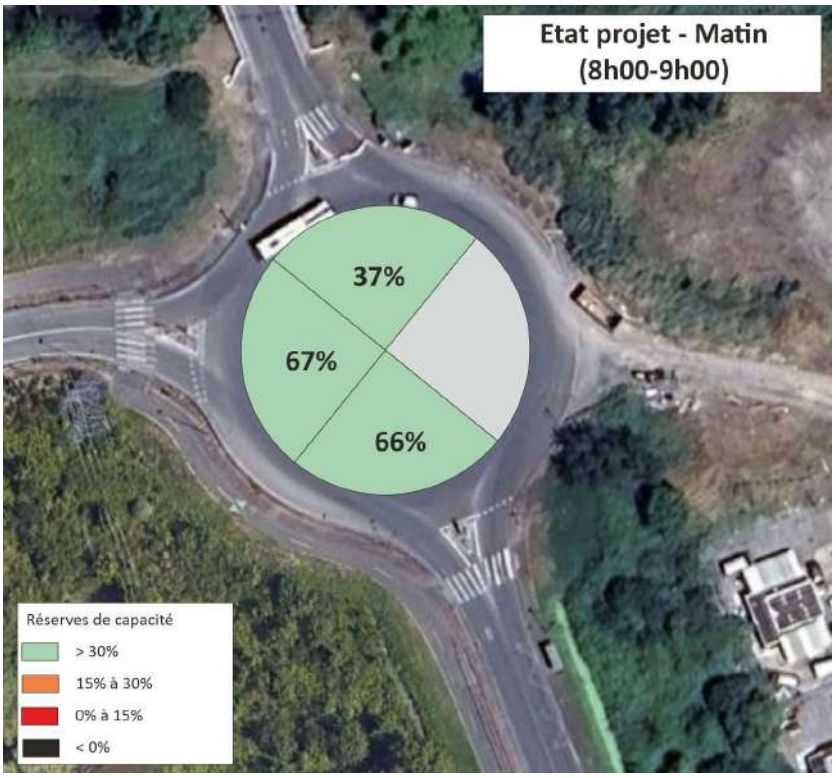

Trafic et évolution entre "Référence" et "Horizon PROJET"
Heure de Pointe du Matin
GROUPAMA-GAN
Périmètre DAE
Evolution
< -10%
-10% - 0%
0% - 10%
10% - 25%
> 25%
0
100
200 m

Trafic et évolution entre "Horizon DAE" et "Horizon PROJET"
Heure de Pointe du Matin
GROUPAMA-GAN
Périmètre DAE
Evolution
< -10%
-10% - 0%
0% - 10%
10% - 25%
> 25%
0
100
200 m

- L'état simulé comparant l'état final (tous projets dont GROUPAMA-GAN) à l'état « Projets » (c'est-à-dire intégrant tous les projets du périmètre du plan guide) montre les principaux éléments suivants :
    - Une augmentation assez marquée sur la rue du Vergne : entre +8% au nord et +63% sur la partie sud, notamment au contact du carrefour à feux.
    - Une stagnation sur la rue du Péry.
    - Une augmentation modérée sur l'avenue de la Jallère : entre +3% et +18%.
    - Une augmentation plus hétérogène sur les différentes branches du giratoire de la rocade : entre +2% sur la partie sud et +28% au nord et en sortie sur l'avenue des 3 Cardinaux.

Une augmentation très marginale sur le reste du périmètre, notamment sur l'avenue de Labarde, l'avenue des 3 Cardinaux et le nord du Cour Bricaud.

Les calculs de capacité sous Girabase[7] montrent des réserves de capacité confortables sur le carrefour de Labarde. La voie la plus contrainte est l'Avenue de Labarde Nord en insertion sur le giratoire. Elle affiche encore 37% de réserve, c'est-à-dire qu'elle peut encore accueillir 674 véhicules avant d'atteindre la capacité maximale de la voie.

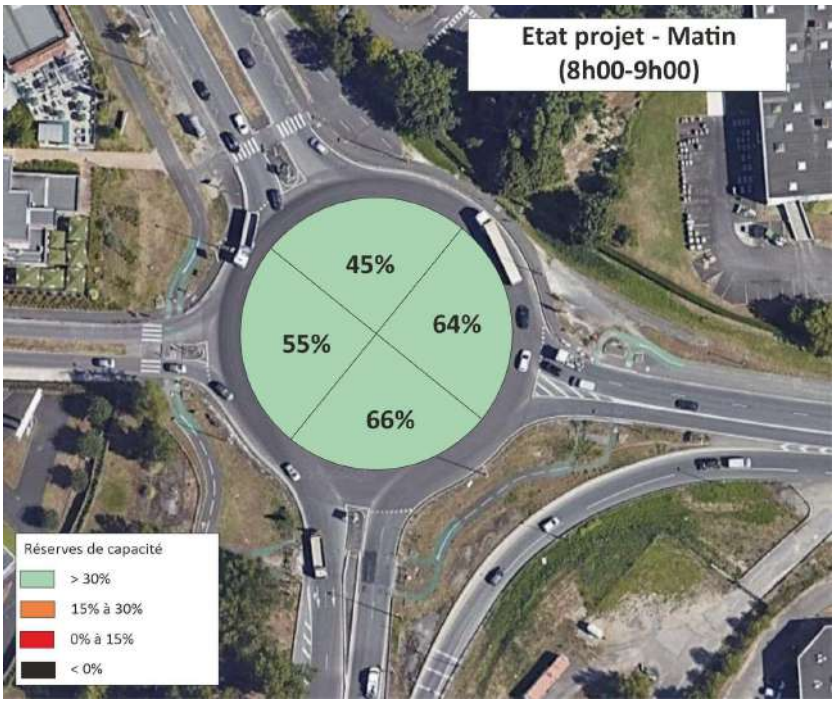



[7] Voir détails en annexes

| | Réserve de Capacité | | Longueur de Stockage | | Temps d'Attente | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | en uvp/h | en % | moyenne | maximale | moyen | total |
| Avenue de Labarde Sud | 1173 | 66% | 0vh | 2vh | 1s | 0,1h |
| Avenue de Labarde Nord | 674 | 37% | 1vh | 4vh | 2s | 0,5h |
| Avenue de La Jallère | 785 | 67% | 0vh | 3vh | 2s | 0,2h |

Les résultats au niveau du giratoire de la rocade montrent des réserves de capacité encore plus confortables. La voie la plus contrainte est le Cour Bricaud en insertion sur le giratoire. Il affiche encore 45% de réserve, c'est-à-dire qu'elle peut encore accueillir 695 véhicules avant d'atteindre la capacité maximale de la voie.

| | Réserve de Capacité | | Longueur de Stockage | | Temps d'Attente | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | en uvp/h | en % | moyenne | maximale | moyen | total |
| Av. des 3 Cardinaux | 1200 | 64% | 0vh | 2vh | 1s | 0,1h |
| Cours Charles Bricaud | 695 | 45% | 0vh | 3vh | 2s | 0,5h |
| Rue Germaine Tailleferre | 317 | 55% | 1vh | 4vh | 8s | 0,6h |
| Accès rocade | 1523 | 66% | 0vh | 2vh | 0s | 0,0h |




Les présents calculs reprennent les seuils utilisés dans la précédente étude d'impact, à savoir :

| | |
|---|---|
| **Capacité >30%** | Fluide |
| **30% > Capacité > 15%** | Chargé |
| **Capacité < 15%** | Difficile |
| **Capacité < 0%** | Saturé - Nécessite des aménagements |

Ces seuils ont également été utilisée dans les calculs de capacité des carrefours à feux.

L'analyse des carrefours à feux situés sur le Cours Bricaud, d'une part avec la rue Domergue et d'autre part avec la rue du Vergne/rue du Grand Barail, montre :

- Un fonctionnement encore globalement fluide à cette période du carrefour avec la rue du Vergne, dans la mesure où il est en limite de seuil (29% de réserve.
- Un fonctionnement globalement fluide du carrefour avec l'avenue Domergue. Seuls les flux qui arrivent de cette dernière sont légèrement contraints (29%).

**Carrefour Bricaud / Vergne**

| | | |
|---|---|---|
| Durée du cycle Cy (s) | 75 | Cy |
| Débit de saturation Qs (uvp) | 1600 | Qs |
| Occupation moyenne par véhicule (m) | 6,25 | Luvp |

| Nb Phases | Interphase |
|---|---|
| 3 | 6 |

| | | |
|---|---|---|
| TaD Simple | 1,1 | Mouvement tournant à angle droit |
| TaD Difficile | 1,2 | Mouvement soumis à une giration difficile |
| TaD Piéton | 1,3 | Mouvement tournant sur un flux piéton important (> 250 piétons/h) |
| TaG Séparé | 1,2 | Mouvement tournant sans véhicule en face ou avec zone de stockage suffisante |
| TaG Conflit | 1,7 | Mouvement tournant se stockant dans le carrefour |

| PROJET | td | tad | tag | d0 | D | Nbv | Tv | C | Res_uvp | Res_% | | cj | cj | cj |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| HPM | TD | TaD | TaG | Demande sur le mouvement le plus chargé d0 (uvp) | Demande D (uvpd) | Nb voies Nbv | Temps de vert Tv (sec) | Capacité de la ligne C (uvp/h) | Réserve de capacité (uvp) | Réserve de capacité (en %) | Position extrême de la queue (en m) | TD | TaD | TaG |
| F1 - Rue du Grand Barail | 26 | 11 | 8 | 26 | 52 | 1 | 20 sec | 427 | 375 | 88% | 3 m | 1 | 1,1 | 1,7 |
| F1 - Rue du Vergne | 67 | 55 | 446 | 446 | 619 | 2 | 20 sec | 853 | 234 | 27% | 59 m | 1 | 1,1 | 1,1 |
| F2 - Cours Bricaud nord | 381 | 42 | | 381 | 428 | 2 | 22 sec | 939 | 511 | 54% | 46 m | 1 | 1,1 | 1,7 |
| F2 - Cours Bricaud sud | 205 | 281 | | 281 | 515 | 2 | 22 sec | 939 | 424 | 45% | 31 m | 1 | 1,1 | 1,7 |
| F2bis - Cours Bricaud nord TaG | | | 17 | 17 | 19 | 1 | 8 sec | 171 | 152 | 89% | 2 m | 1 | 1,1 | 1,1 |
| F2bis - Cours Bricaud sud TaG | | | 39 | 39 | 43 | 1 | 8 sec | 171 | 128 | 75% | 5 m | 1 | 1,1 | 1,1 |
| | | | | MAX (TD;TaD;TaG) | TD x cf_td + TaD x cf_tad + TaG x cf_tag | | | (Qs x Nbv x Tv) / Cy | C - D | Res_uvp / C | Luvp x (d0 x (Cy-Tv)) / (3600 x D - (d0/Qs)) | | | |

CARREFOUR

| | | |
|---|---|---|
| Courants prépondérants Réserve de capacité | 866 | 40% |
| Capacité Max Carrefour/Utilisée | 1216 | 71% |
| Réserve de capacité du carrefour | | 29% |

**Carrefour Bricaud / Domergue**

| | | |
|---|---|---|
| Durée du cycle Cy (s) | 85 | Cy |
| Débit de saturation Qs (uvp) | 1600 | Qs |
| Occupation moyenne par véhicule (m) | 6,25 | Luvp |

| Nb Phases | Interphase |
|---|---|
| 2,5 | 6 |

| | | |
|---|---|---|
| TaD Simple | 1,1 | Mouvement tournant à angle droit |
| TaD Difficile | 1,2 | Mouvement soumis à une giration difficile |
| TaD Piéton | 1,3 | Mouvement tournant sur un flux piéton important (> 250 piétons/h) |
| TaG Séparé | 1,2 | Mouvement tournant sans véhicule en face ou avec zone de stockage suffisante |
| TaG Conflit | 1,7 | Mouvement tournant se stockant dans le carrefour |

| PROJET | td | tad | tag | d0 | D | Nbv | Tv | C | Res_uvp | Res_% | | cj | cj | cj |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| HPM | TD | TaD | TaG | Demande sur le mouvement le plus chargé d0 (uvp) | Demande D (uvpd) | Nb voies Nbv | Temps de vert Tv (sec) | Capacité de la ligne C (uvp/h) | Réserve de capacité (uvp) | Réserve de capacité (en %) | Position extrême de la queue (en m) | TD | TaD | TaG |
| F1 - Cours Bricaud nord | 338 | 322 | | 338 | 693 | 2 | 26 sec | 979 | 286 | 29% | 44 m | 1 | 1,1 | 1,7 |
| F1 - Cours Bricaud sud | 148 | | | 148 | 148 | 2 | 40 sec | 1506 | 1358 | 90% | 13 m | 1 | 1,1 | 1,1 |
| F1 - Cours Bricaud sud TaG | | | 133 | 133 | 147 | 1 | 12 sec | 226 | 79 | 35% | 18 m | 1 | 1,1 | 1,1 |
| F2 - Av. JG Domergue | | 90 | 132 | 132 | 245 | 1 | 27 sec | 508 | 263 | 52% | 14 m | 1 | 1,1 | 1,1 |
| | | | | MAX (TD;TaD;TaG) | TD x cf_td + TaD x cf_tad + TaG x cf_tag | | | (Qs x Nbv x Tv) / Cy | C - D | Res_uvp / C | Luvp x (d0 x (Cy-Tv)) / (3600 x D - (d0/Qs)) | | | |

CARREFOUR

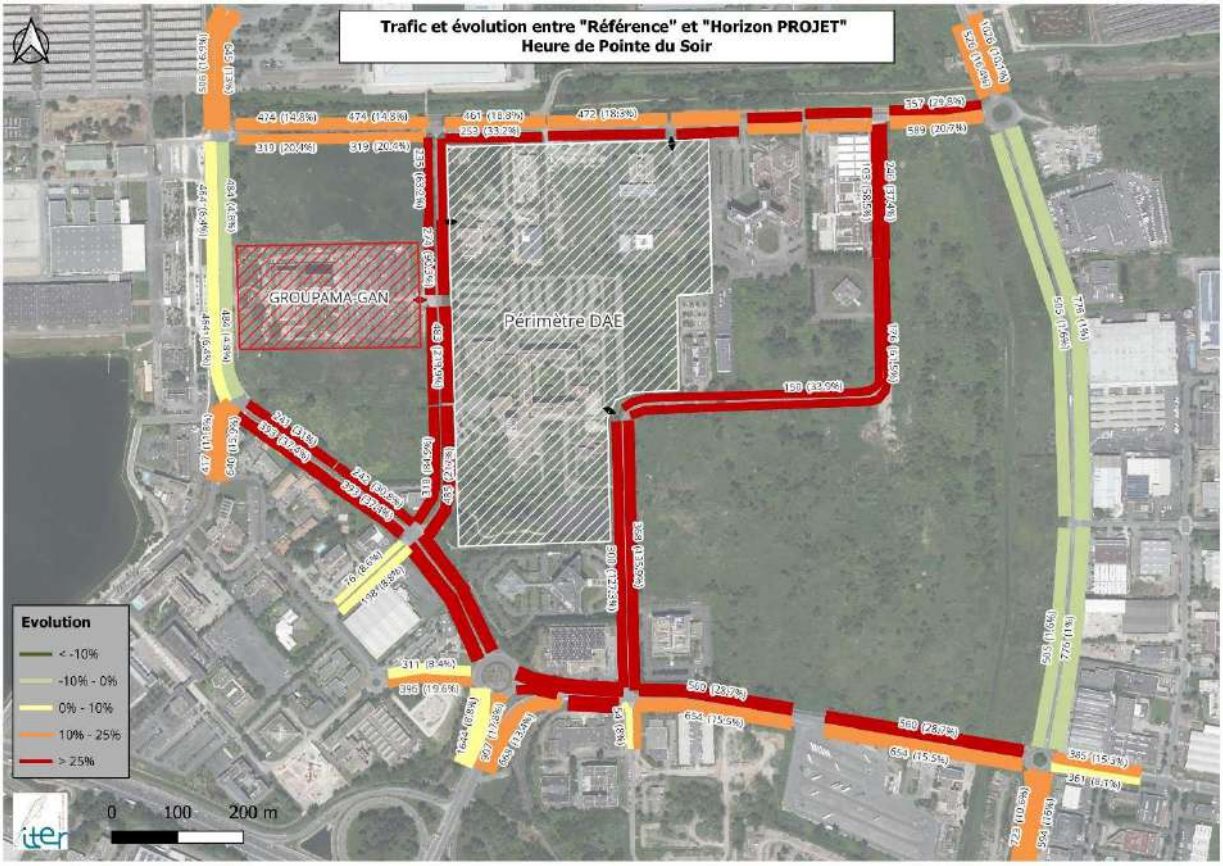
| | | |
|---|---|---|
| Courants prépondérants Réserve de capacité | 470 | NS |
| Capacité Max Carrefour/Utilisée | 1318 | 96% |
| Réserve de capacité du carrefour | | 64% |

## 6.2.2 | Le soir (HPS)

Comme le matin, on note une augmentation très différente entre les deux comparaisons :

- L'état simulé comparant l'état final (tous projets dont GROUPAMA-GAN) à l'état de référence montre les principaux éléments suivants :
    - Une augmentation très élevée sur la rue du Vergne : entre +63% à +90% en direction du sud et +98% à +369% en direction du nord.
    - Une augmentation très marquée sur la rue du Péry, mais non liée au projet GROUPAMA-GAN : entre +34% au centre et +136% au sud.
    - Une augmentation plus modérée mais assez significative sur l'avenue de la Jallère : entre +15% et +33%.
    - Une augmentation plus hétérogène sur les différentes branches du giratoire de la rocade : entre +8% sur la partie sud et +135% au nord.

Une augmentation plus faible sur le reste du périmètre, notamment sur l'avenue de Labarde.


Trafic et évolution entre "Référence" et "Horizon PROJET"
Heure de Pointe du Soir
GROUPAMA-GAN
Périmètre DAE
Evolution
< -10%
-10% - 0%
0% - 10%
10% - 25%
> 25%
0
100
200 m

Trafic et évolution entre "Horizon DAE" et "Horizon PROJET"
Heure de Pointe du Soir
GROUPAMA-GAN
Périmètre DAE
Evolution
< -10%
-10% - 0%
0% - 10%
10% - 25%
> 25%
0
100
200 m

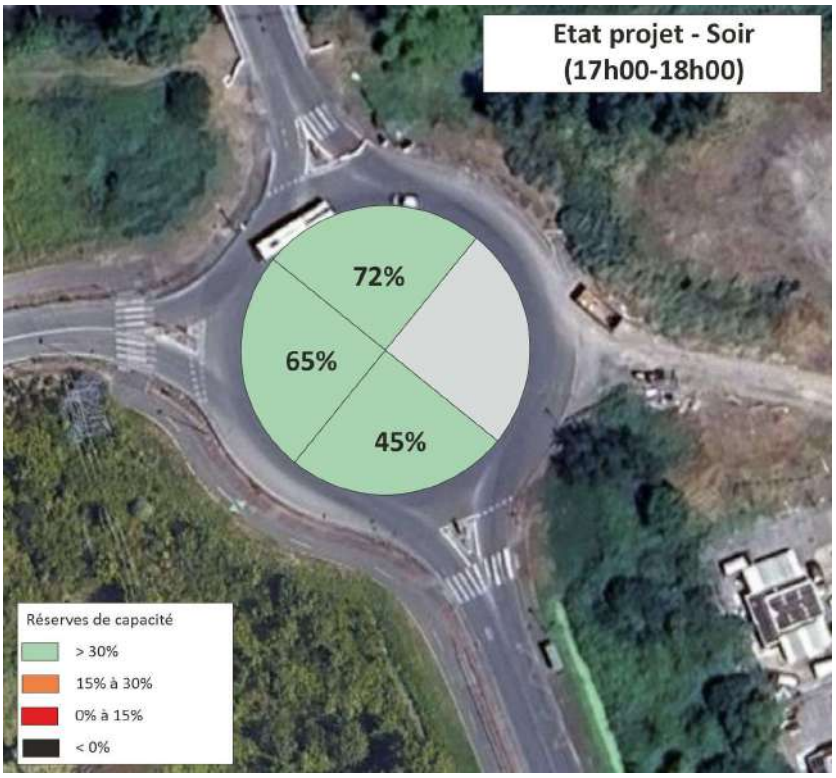
- L'état simulé comparant l'état final (tous projets dont GROUPAMA-GAN) à l'état « Projets » (c'est-à-dire intégrant tous les projets du périmètre du plan guide) montre les principaux éléments suivants :
    - Une augmentation assez marquée sur la rue du Vergne : entre +23% à +28% en direction du sud et +26% à +80% en direction du nord.
    - Une stagnation sur la rue du Péry.
    - Une augmentation modérée sur l'avenue de la Jallère : entre +4% et +9%.
    - Une augmentation faible à modérée sur les différentes branches du giratoire de la rocade : toutes les branches affichent une augmentation inférieure à +10%, et seule la voie sortante sur le Cour Bricaud subie une augmentation de +39%.

Une augmentation très marginale sur le reste du périmètre, notamment sur l'avenue de Labarde, l'avenue des 3 Cardinaux et le nord du Cour Bricaud.

Les calculs de capacité sous Girabase[8] montrent de fortes réserves de capacité sur le carrefour de Labarde. La voie la plus contrainte est l'Avenue de Labarde Sud en insertion sur le giratoire. Elle affiche encore 45% de réserve, c'est-à-dire qu'elle peut encore accueillir 634 véhicules avant d'atteindre la capacité maximale de la voie.

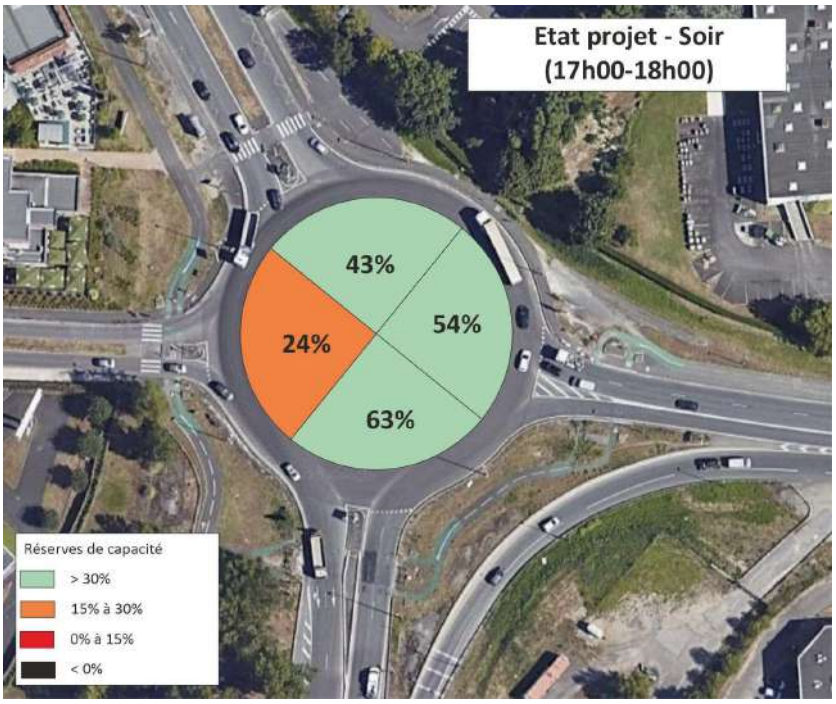
| | Réserve de Capacité | | Longueur de Stockage | | Temps d'Attente | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | en uvp/h | en % | moyenne | maximale | moyen | total |
| Avenue de Labarde Sud | 634 | 45% | 1vh | 4vh | 2s | 0,5h |
| Avenue de Labarde Nord | 1345 | 72% | 0vh | 2vh | 0s | 0,1h |
| Avenue de La Jallère | 1119 | 65% | 0vh | 2vh | 1s | 0,1h |

[8] Voir détails en annexes




| | Réserve de Capacité | | Longueur de Stockage | | Temps d'Attente | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | en uvp/h | en % | moyenne | maximale | moyen | total |
| Av. des 3 Cardinaux | 931 | 54% | 0vh | 3vh | 1s | 0,3h |
| Cours Charles Bricaud | 497 | 43% | 1vh | 4vh | 4s | 0,7h |
| Rue Germaine Tailleferre | 122 | 24% | 2vh | 9vh | 23s | 2,5h |
| Accès rocade | 1565 | 63% | 0vh | 2vh | 0s | 0,0h |

Bien que plus chargé que le matin, les résultats au niveau du giratoire de la rocade montrent des réserves de capacité encore très confortables, à l'exception de la rue Germaine Tailleferre en insertion sur le giratoire. Celle-ci affiche seulement 24% de réserve, c'est-à-dire qu'elle supporte un flux relativement contraint.




Les présents calculs reprennent les seuils utilisés dans la précédente étude d'impact, à savoir :

| | |
|---|---|
| **Capacité >30%** | Fluide |
| **30% > Capacité > 15%** | Chargé |
| **Capacité < 15%** | Difficile |
| **Capacité < 0%** | Saturé - Nécessite des aménagements |

Ces seuils ont également été utilisée dans les calculs de capacité des carrefours à feux.

L'analyse des carrefours à feux situés sur le Cours Bricaud, d'une part avec la rue Domergue et d'autre part avec la rue du Vergne/rue du Grand Barail, montre :

- Un fonctionnement parfaitement fluide à cette période du carrefour avec la rue du Vergne. Toutes les autres voies ont au moins 42% de réserve, et le carrefour dans sa globalité bénéficie encore de 45% de réserve.
- Un fonctionnement globalement fluide du carrefour avec l'avenue Domergue (47% de réserve). Néanmoins l'avenue Domergue serait largement saturée à cet horizon.

**Carrefour Bricaud / Vergne**

| | | |
|---|---|---|
| Durée du cycle Cy (s) | 75 | Cy |
| Débit de saturation Qs (uvp) | 1600 | Qs |
| Occupation moyenne par véhicule (m) | 6,25 | Luvp |

| Nb Phases | Interphase |
|---|---|
| 3 | 6 |

| | | |
|---|---|---|
| TàD Simple | 1,1 | Mouvement tournant à angle droit |
| TàD Difficile | 1,2 | Mouvement soumis à une giratoire difficile |
| TàD Piéton | 1,3 | Mouvement tournant sur un flux piéton important (> 250 piétons/h) |
| TàG Séparé | 1,2 | Mouvement tournant sans véhicule en face ou avec zone de stockage suffisante |
| TàG Conflit | 1,7 | Mouvement tournant se stockant dans le carrefour |

| PROJET | td | tàd | tàg | d0 | D | Nbv | Tv | C | Res_uvp | Res_% | | cf | cf | cf |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| HPS | TD | TàD | TàG | Demande sur le mouvement le plus chargé d0 (uvp) | Demande D (uvpd) | Nb voies Nbv | Temps de vert Tv (sec) | Capacité de la ligne C (uvp/h) | Réserve de capacité (uvp) | Réserve de capacité (en %) | Position extrême de la queue (en m) | TD | TàD | TàG |
| F1 - Rue du Grand Barail | 77 | 94 | 28 | 94 | 228 | 1 | 20 sec | 427 | 199 | 47% | 10 m | 1 | 1,1 | 1,7 |
| F1 - Rue du Vergne | 30 | 32 | 256 | 256 | 347 | 2 | 20 sec | 853 | 506 | 59% | 29 m | 1 | 1,1 | 1,1 |
| F2 - Cours Bricaud nord | 315 | 20 | | 315 | 337 | 2 | 22 sec | 939 | 602 | 64% | 36 m | 1 | 1,1 | 1,7 |
| F2 - Cours Bricaud sud | 161 | 350 | | 350 | 546 | 2 | 22 sec | 939 | 393 | 42% | 41 m | 1 | 1,1 | 1,7 |
| F2bis - Cours Bricaud nord TàG | | | 58 | 58 | 64 | 1 | 8 sec | 171 | 107 | 63% | 7 m | 1 | 1,1 | 1,1 |
| F2bis - Cours Bricaud sud TàG | | | 24 | 24 | 27 | 1 | 8 sec | 171 | 144 | 84% | 3 m | 1 | 1,1 | 1,1 |
| | | | | MAX (TD,TàD,TàG) | TD x cf_td + TàD x cf_tàd + TàG x cf_tàg | | | (Qs x Nbv x Tv) /Cy | C - D | Res_uvp / C | Luvp x (d0 x (Cy-Tv)) / (3600 x (1-(d0/Qs))) | | | |

**CARREFOUR**

| | | |
|---|---|---|
| Courants prépondérants Réserve de capacité | 664 | 83% |
| Capacité Max Carrefour/Utilisée | 1316 | 55% |

Réserve de capacité du carrefour: 45%

**Carrefour Bricaud / Domergue**

| | | |
|---|---|---|
| Durée du cycle Cy (s) | 85 | Cy |
| Débit de saturation Qs (uvp) | 1600 | Qs |
| Occupation moyenne par véhicule (m) | 6,25 | Luvp |

| Nb Phases | Interphase |
|---|---|
| 2,5 | 6 |

| | | |
|---|---|---|
| TàD Simple | 1,1 | Mouvement tournant à angle droit |
| TàD Difficile | 1,2 | Mouvement soumis à une giratoire difficile |
| TàD Piéton | 1,3 | Mouvement tournant sur un flux piéton important (> 250 piétons/h) |
| TàG Séparé | 1,2 | Mouvement tournant sans véhicule en face ou avec zone de stockage suffisante |
| TàG Conflit | 1,7 | Mouvement tournant se stockant dans le carrefour |

| PROJET | td | tàd | tàg | d0 | D | Nbv | Tv | C | Res_uvp | Res_% | | cf | cf | cf |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| HPS | TD | TàD | TàG | Demande sur le mouvement le plus chargé d0 (uvp) | Demande D (uvpd) | Nb voies Nbv | Temps de vert Tv (sec) | Capacité de la ligne C (uvp/h) | Réserve de capacité (uvp) | Réserve de capacité (en %) | Position extrême de la queue (en m) | TD | TàD | TàG |
| F1 - Cours Bricaud nord | 206 | 258 | | 258 | 490 | 2 | 26 sec | 979 | 489 | 50% | 32 m | 1 | 1,1 | 1,7 |
| F1 - Cours Bricaud sud | 162 | | | 162 | 162 | 2 | 40 sec | 1506 | 1344 | 89% | 14 m | 1 | 1,1 | 1,1 |
| F1 - Cours Bricaud sud TàG | | | 79 | 79 | 87 | 1 | 12 sec | 226 | 139 | 61% | 11 m | 1 | 1,1 | 1,1 |
| F2 - Av. JG Domergue | | 191 | 446 | 446 | 701 | 1 | 27 sec | 508 | -193 | -38% | 62 m | 1 | 1,1 | 1,1 |
| | | | | MAX (TD,TàD,TàG) | TD x cf_td + TàD x cf_tàd + TàG x cf_tàg | | | (Qs x Nbv x Tv) /Cy | C - D | Res_uvp / C | Luvp x (d0 x (Cy-Tv)) / (3600 x (1-(d0/Qs))) | | | |

**CARREFOUR**

| | | |
|---|---|---|
| Courants prépondérants Réserve de capacité | 704 | 87% |
| Capacité Max Carrefour/Utilisée | 1316 | 53% |

Réserve de capacité du carrefour: 47%

# 7 | Conclusion

Quelle que soit la période de référence analysée (flux journaliers, HPM, HPS), l'augmentation des flux est très significative sur les voies d'accès aux différents projets, notamment la rue du Vergne, lorsque l'on cumule l'apport de tous les projets du secteur. Plusieurs autres voies sont impactées à proximité, notamment certaines branches du giratoire.

En revanche, l'impact du seul projet GROUPAMA-GAN représente un apport beaucoup plus modéré. L'augmentation des flux par rapport à une situation intégrant déjà tous les autres projets, sera cantonnée à la rue du Vergne et plus particulièrement sur sa partie sud. Les autres voies subiront une augmentation relative assez faible car les flux vont se ventiler sur le réseau.

Quoi qu'il en soit, à terme, c'est-à-dire avec tous les projets cumulés, tous les carrefours analysés seront encore capacitaires. Le seul légèrement contraint sera le carrefour à feux de la rue du Vergne en HPM (29% de réserve de capacité).

Concernant les branches, seules quelques-unes seront contraintes ou saturées :

- L'avenue Domergue : saturée en HPS
- La rue Germaine Tailleferre : contrainte en HPS (24% de réserve de capacité)
- Le Cour Bricaud : contraint en HPM (29% de réserve de capacité)
- La rue du Vergne : contraint en HPM (27% de réserve de capacité)

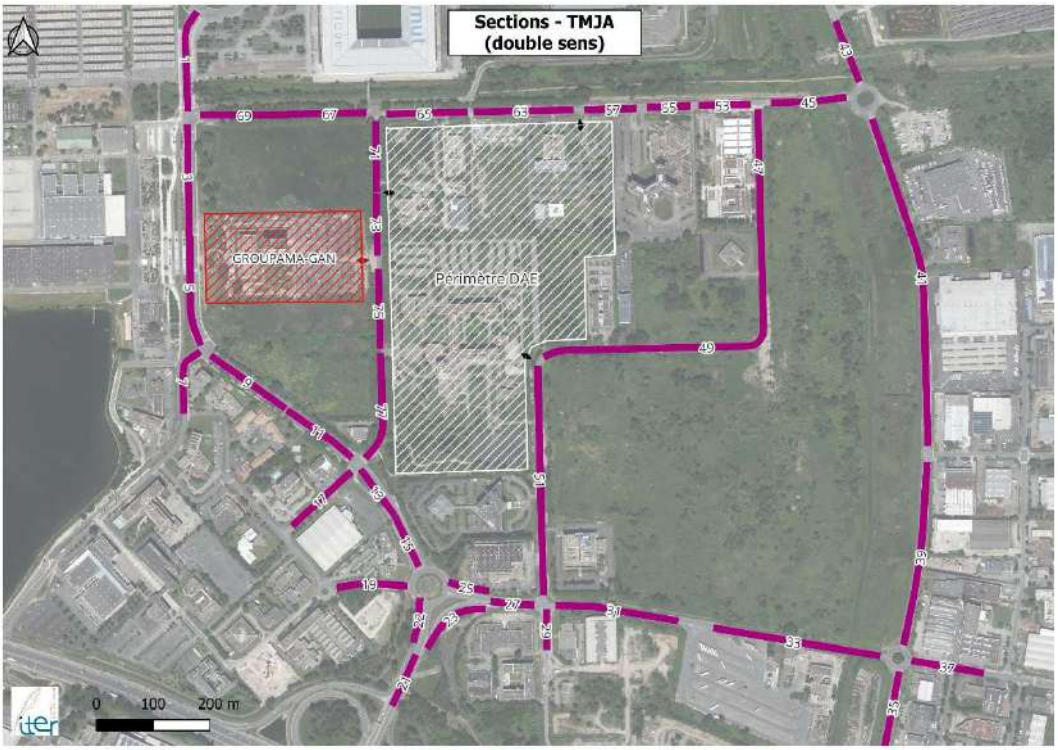
# 8 | Annexes

## 8.1 | Synthèse des données en TMJ

| Id | Rue | TMJA_ACTUEL | TMJA_REFERENCE | TMJA_PROJETS | TMJA_EVOL_ACTUEL_REF | TMJA_EVOL_REF_PROJETS | TMJA_GAN | TMJA_EVOL_ACTUEL_GAN | TMJA_EVOL_REF_GAN | TMJA_EVOL_PROJETS_GAN | TMJA_PL_ACTUEL | TMJA_PL_REFERENCE | TMJA_PL_PROJETS | TMJA_PL_GAN | TMJA_VL_ACTUEL | TMJA_VL_REFERENCE | TMJA_VL_PROJETS | TMJA_VL_GAN | TMJA_PartPL_ACTUEL | TMJA_PartPL_REFERENCE | TMJA_PartPL_PROJETS | TMJA_PartPL_GAN | VITESSE_ACTUEL | VITESSE_FUTUR |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1 | Cours Charles Bricaud | 6440 | 5830 | 6092 | -9,5 | 4,5 | 6198 | -3,8 | 6,3 | 1,7 | 180 | 164 | 164 | 164 | 6260 | 5666 | 5928 | 6034 | 2,8 | 2,8 | 2,7 | 2,6 | 50 | 50 |
| 3 | Cours Charles Bricaud | 5720 | 6120 | 6253 | 7 | 2,2 | 6253 | 9,3 | 2,2 | 0 | 138 | 146 | 146 | 146 | 5582 | 5974 | 6107 | 6107 | 2,4 | 2,4 | 2,3 | 2,3 | 50 | 50 |
| 5 | Cours Charles Bricaud | 5720 | 6120 | 6253 | 7 | 2,2 | 6253 | 9,3 | 2,2 | 0 | 138 | 146 | 146 | 146 | 5582 | 5974 | 6107 | 6107 | 2,4 | 2,4 | 2,3 | 2,3 | 50 | 50 |
| 7 | Avenue Domergue | 4270 | 5930 | 6214 | 38,9 | 4,8 | 6329 | 48,2 | 6,7 | 1,9 | 106 | 148 | 148 | 148 | 4164 | 5782 | 6066 | 6181 | 2,5 | 2,5 | 2,4 | 2,3 | 50 | 50 |
| 9 | Cours Charles Bricaud | 4260 | 4260 | 4620 | 0 | 8,5 | 4736 | 11,2 | 11,2 | 2,5 | 64 | 64 | 64 | 64 | 4196 | 4196 | 4556 | 4672 | 1,5 | 1,5 | 1,4 | 1,4 | 50 | 50 |
| 11 | Cours Charles Bricaud | 4260 | 4260 | 4620 | 0 | 8,5 | 4736 | 11,2 | 11,2 | 2,5 | 64 | 64 | 64 | 64 | 4196 | 4196 | 4556 | 4672 | 1,5 | 1,5 | 1,4 | 1,4 | 50 | 50 |
| 13 | Cours Charles Bricaud | 3195 | 3550 | 4717 | 11,1 | 32,9 | 5681 | 77,8 | 60 | 20,4 | 48 | 53 | 53 | 53 | 3147 | 3497 | 4664 | 5628 | 1,5 | 1,5 | 1,1 | 0,9 | 50 | 50 |
| 15 | Cours Charles Bricaud | 3195 | 3550 | 4717 | 11,1 | 32,9 | 5681 | 77,8 | 60 | 20,4 | 48 | 53 | 53 | 53 | 3147 | 3497 | 4664 | 5628 | 1,5 | 1,5 | 1,1 | 0,9 | 50 | 50 |
| 17 | Rue du Grand Barail | 1360 | 1500 | 1553 | 10,3 | 3,5 | 1575 | 15,8 | 5 | 1,4 | 50 | 56 | 56 | 56 | 1310 | 1444 | 1497 | 1519 | 3,7 | 3,7 | 3,6 | 3,6 | 50 | 50 |
| 19 | Rue Tailleferre | 5110 | 6050 | 6344 | 18,4 | 4,9 | 6464 | 26,5 | 6,8 | 1,9 | 178 | 212 | 212 | 212 | 4932 | 5838 | 6132 | 6252 | 3,5 | 3,5 | 3,3 | 3,3 | 50 | 50 |
| 21 | Bretelle A630 | 35470 | 32010 | 33509 | -9,8 | 4,7 | 33945 | -4,3 | 6 | 1,3 | 1107 | 987 | 987 | 987 | 34363 | 31023 | 32522 | 32958 | 3,1 | 3,1 | 2,9 | 2,9 | 50 | 50 |
| 22 | Bretelle A630 | 26540 | 23080 | 24162 | -13 | 4,7 | 24598 | -7,3 | 6,6 | 1,8 | 928 | 808 | 808 | 808 | 25612 | 22272 | 23354 | 23790 | 3,5 | 3,5 | 3,3 | 3,3 | 50 | 50 |
| 23 | Bretelle A630 | 8930 | 8930 | 9347 | 0 | 4,7 | 9347 | 4,7 | 4,7 | 0 | 179 | 179 | 179 | 179 | 8751 | 8751 | 9168 | 9168 | 2 | 2 | 1,9 | 1,9 | 30 | 30 |
| 25 | Avenue des 3 Cardinaux | 8961 | 8512 | 9715 | -5 | 14,1 | 9954 | 11,1 | 16,9 | 2,5 | 340 | 324 | 324 | 324 | 8621 | 8188 | 9391 | 9630 | 3,8 | 3,8 | 3,3 | 3,3 | 50 | 50 |
| 27 | Avenue des 3 Cardinaux | 18350 | 17430 | 19049 | -5 | 9,3 | 19289 | 5,1 | 10,7 | 1,3 | 1667 | 1583 | 1583 | 1583 | 16683 | 15847 | 17466 | 17706 | 9,1 | 9,1 | 8,3 | 8,2 | 50 | 50 |
| 29 | Rue Dangeard | 1690 | 2170 | 2269 | 28,4 | 4,6 | 2308 | 36,6 | 6,4 | 1,7 | 64 | 82 | 82 | 82 | 1626 | 2088 | 2187 | 2226 | 3,8 | 3,8 | 3,6 | 3,6 | 50 | 50 |
| 31 | Avenue des 3 Cardinaux | 16200 | 14780 | 15194 | -8,8 | 2,8 | 15393 | -5 | 4,1 | 1,3 | 632 | 576 | 576 | 576 | 15568 | 14204 | 14618 | 14817 | 3,9 | 3,9 | 3,8 | 3,7 | 50 | 50 |
| 33 | Avenue des 3 Cardinaux | 16200 | 14780 | 15194 | -8,8 | 2,8 | 15393 | -5 | 4,1 | 1,3 | 632 | 576 | 576 | 576 | 15568 | 14204 | 14618 | 14817 | 3,9 | 3,9 | 3,8 | 3,7 | 50 | 50 |
| 35 | Avenue de Labarde | 5520 | 6570 | 6873 | 19 | 4,6 | 6996 | 26,7 | 6,5 | 1,8 | 210 | 250 | 250 | 250 | 5310 | 6320 | 6623 | 6746 | 3,8 | 3,8 | 3,6 | 3,6 | 50 | 50 |
| 37 | Rue Besse | 3580 | 4130 | 4317 | 15,4 | 4,5 | 4393 | 22,7 | 6,4 | 1,8 | 132 | 152 | 152 | 152 | 3448 | 3978 | 4165 | 4241 | 3,7 | 3,7 | 3,5 | 3,5 | 50 | 50 |
| 39 | Avenue de Labarde | 8690 | 8740 | 8816 | 0,6 | 0,9 | 8816 | 1,4 | 0,9 | 0 | 322 | 324 | 324 | 324 | 8368 | 8416 | 8492 | 8492 | 3,7 | 3,7 | 3,7 | 3,7 | 50 | 50 |
| 41 | Avenue de Labarde | 8690 | 8740 | 8816 | 0,6 | 0,9 | 8816 | 1,4 | 0,9 | 0 | 322 | 324 | 324 | 324 | 8368 | 8416 | 8492 | 8492 | 3,7 | 3,7 | 3,7 | 3,7 | 50 | 50 |
| 43 | Avenue de Labarde | 9380 | 9390 | 9812 | 0,1 | 4,5 | 9984 | 6,4 | 6,3 | 1,8 | 348 | 348 | 348 | 348 | 9032 | 9042 | 9464 | 9636 | 3,7 | 3,7 | 3,5 | 3,5 | 50 | 50 |
| 45 | Avenue de la Jallère | 4730 | 4830 | 5330 | 2,1 | 10,4 | 5500 | 16,3 | 13,9 | 3,2 | 128 | 130 | 130 | 130 | 4602 | 4700 | 5200 | 5370 | 2,7 | 2,7 | 2,4 | 2,4 | 50 | 30 |
| 47 | Rue Professeur Cruchet | 1460 | 1250 | 1644 | -14,4 | 31,5 | 1644 | 12,6 | 31,5 | 0 | 68 | 58 | 58 | 58 | 1392 | 1192 | 1586 | 1586 | 4,7 | 4,6 | 3,5 | 3,5 | 50 | 30 |
| 49 | Rue Professeur Cruchet | 1460 | 1540 | 1934 | 5,5 | 25,6 | 1934 | 32,5 | 25,6 | 0 | 58 | 62 | 62 | 62 | 1402 | 1478 | 1872 | 1872 | 4 | 4 | 3,2 | 3,2 | 30 | 30 |
| 51 | Rue Professeur Cruchet | 2220 | 2600 | 4310 | 17,1 | 65,8 | 4310 | 94,1 | 65,8 | 0 | 72 | 84 | 84 | 84 | 2148 | 2516 | 4226 | 4226 | 3,2 | 3,2 | 1,9 | 1,9 | 50 | 30 |
| 53 | Avenue de la Jallère | 3690 | 4110 | 4542 | 11,4 | 10,5 | 4713 | 27,7 | 14,7 | 3,8 | 88 | 98 | 98 | 98 | 3602 | 4012 | 4444 | 4615 | 2,4 | 2,4 | 2,2 | 2,1 | 50 | 30 |
| 55 | Avenue de la Jallère | 3690 | 4110 | 4542 | 11,4 | 10,5 | 4713 | 27,7 | 14,7 | 3,8 | 88 | 98 | 98 | 98 | 3602 | 4012 | 4444 | 4615 | 2,4 | 2,4 | 2,2 | 2,1 | 50 | 30 |
| 57 | Avenue de la Jallère | 2560 | 2960 | 3392 | 15,6 | 14,6 | 3563 | 39,2 | 20,4 | 5 | 62 | 72 | 72 | 72 | 2498 | 2888 | 3320 | 3491 | 2,4 | 2,4 | 2,1 | 2 | 50 | 30 |
| 59 | Avenue de la Jallère | 2560 | 2960 | 3392 | 15,6 | 14,6 | 3563 | 39,2 | 20,4 | 5 | 62 | 72 | 72 | 72 | 2498 | 2888 | 3320 | 3491 | 2,4 | 2,4 | 2,1 | 2 | 50 | 30 |
| 63 | Avenue de la Jallère | 2170 | 2470 | 2749 | 13,8 | 11,3 | 2920 | 34,6 | 18,2 | 6,2 | 52 | 60 | 60 | 60 | 2118 | 2410 | 2689 | 2860 | 2,4 | 2,4 | 2,2 | 2,1 | 50 | 30 |
| 65 | Avenue de la Jallère | 1910 | 2120 | 2399 | 11 | 13,2 | 2570 | 34,6 | 21,2 | 7,1 | 80 | 90 | 90 | 90 | 1830 | 2030 | 2309 | 2480 | 4,2 | 4,2 | 3,8 | 3,5 | 50 | 30 |
| 67 | Avenue de la Jallère | 1820 | 2140 | 2327 | 17,6 | 8,7 | 2433 | 33,7 | 13,7 | 4,6 | 74 | 88 | 88 | 88 | 1746 | 2052 | 2239 | 2345 | 4,1 | 4,1 | 3,8 | 3,6 | 50 | 30 |
| 69 | Avenue de la Jallère | 1820 | 2140 | 2327 | 17,6 | 8,7 | 2433 | 33,7 | 13,7 | 4,6 | 74 | 88 | 88 | 88 | 1746 | 2052 | 2239 | 2345 | 4,1 | 4,1 | 3,8 | 3,6 | 50 | 30 |
| 71 | Rue du Vergne | 1330 | 1450 | 1729 | 9 | 19,2 | 2007 | 50,9 | 38,4 | 16,1 | 58 | 62 | 62 | 62 | 1272 | 1388 | 1667 | 1945 | 4,4 | 4,3 | 3,6 | 3,1 | 50 | 30 |
| 73 | Rue du Vergne | 1330 | 1450 | 2452 | 9 | 69,1 | 3086 | 132 | 112,8 | 25,9 | 58 | 62 | 62 | 62 | 1272 | 1388 | 2390 | 3024 | 4,4 | 4,3 | 2,5 | 2 | 50 | 30 |
| 75 | Rue du Vergne | 1610 | 1750 | 2752 | 8,7 | 57,3 | 3854 | 139,4 | 120,2 | 40 | 70 | 76 | 76 | 76 | 1540 | 1674 | 2676 | 3778 | 4,3 | 4,3 | 2,8 | 2 | 50 | 30 |
| 77 | Rue du Vergne | 1610 | 1750 | 2752 | 8,7 | 57,3 | 3854 | 139,4 | 120,2 | 40 | 70 | 76 | 76 | 76 | 1540 | 1674 | 2676 | 3778 | 4,3 | 4,3 | 2,8 | 2 | 50 | 30 |

Les identifiants de sections sont présentés en pages suivante sur le premier plan.

## 8.2 | Détail des évolutions de trafics sur les principales sections



*Synthèse des évolutions de trafic sur les principales sections impactées (en TMJA)*

| Véhicule par jour (v/j) | Flux actuels * | Flux Etat de Référence * | Flux Etat Projets "DAE" | Evolution entre Référence et "DAE" | Flux Etat Projet GAN | Evolution entre Référence et "GAN" | Evolution entre "DAE" et "GAN" |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1 - Cours Charles Bricaud | 6 440 | 5 830 | 6 092 | 4,5% | 6 198 | 6,3% | 1,7% |
| 3 - Cours Charles Bricaud | 5 720 | 6 120 | 6 253 | 2,2% | 6 253 | 2,2% | 0,0% |
| 5 - Cours Charles Bricaud | 5 720 | 6 120 | 6 253 | 2,2% | 6 253 | 2,2% | 0,0% |
| 7 - Avenue Domergue | 4 270 | 5 930 | 6 214 | 4,8% | 6 329 | 6,7% | 1,9% |
| 9 - Cours Charles Bricaud | 4 260 | 4 260 | 4 620 | 8,5% | 4 736 | 11,2% | 2,5% |
| 11 - Cours Charles Bricaud | 4 260 | 4 260 | 4 620 | 8,5% | 4 736 | 11,2% | 2,5% |
| 13 - Cours Charles Bricaud | 3 195 | 3 550 | 4 717 | 32,9% | 5 681 | 60,0% | 20,4% |
| 15 - Cours Charles Bricaud | 3 195 | 3 550 | 4 717 | 32,9% | 5 681 | 60,0% | 20,4% |
| 17 - Rue du Grand Barail | 1 360 | 1 500 | 1 553 | 3,5% | 1 575 | 5,0% | 1,4% |
| 19 - Rue Tailleferre | 5 110 | 6 050 | 6 344 | 4,9% | 6 464 | 6,8% | 1,9% |
| 21 - Bretelle A630 | 35 470 | 32 010 | 33 509 | 4,7% | 33 945 | 6,0% | 1,3% |
| 22 - Bretelle A630 | 26 540 | 23 080 | 24 162 | 4,7% | 24 598 | 6,6% | 1,8% |
| 23 - Bretelle A630 | 8 930 | 8 930 | 9 347 | 4,7% | 9 347 | 4,7% | 0,0% |
| 25 - Avenue des 3 Cardinaux | 8 961 | 8 512 | 9 715 | 14,1% | 9 954 | 16,9% | 2,5% |
| 27 - Avenue des 3 Cardinaux | 18 350 | 17 430 | 19 049 | 9,3% | 19 289 | 10,7% | 1,3% |
| 29 - Rue Dangeard | 1 690 | 2 170 | 2 269 | 4,6% | 2 308 | 6,4% | 1,7% |
| 31 - Avenue des 3 Cardinaux | 16 200 | 14 780 | 15 194 | 2,8% | 15 393 | 4,1% | 1,3% |
| 33 - Avenue des 3 Cardinaux | 16 200 | 14 780 | 15 194 | 2,8% | 15 393 | 4,1% | 1,3% |
| 35 - Avenue de Labarde | 5 520 | 6 570 | 6 873 | 4,6% | 6 996 | 6,5% | 1,8% |
| 37 - Rue Besse | 3 580 | 4 130 | 4 317 | 4,5% | 4 393 | 6,4% | 1,8% |
| 39 - Avenue de Labarde | 8 690 | 8 740 | 8 816 | 0,9% | 8 816 | 0,9% | 0,0% |
| 41 - Avenue de Labarde | 8 690 | 8 740 | 8 816 | 0,9% | 8 816 | 0,9% | 0,0% |
| 43 - Avenue de Labarde | 9 380 | 9 390 | 9 812 | 4,5% | 9 984 | 6,3% | 1,8% |
| 45 - Avenue de la Jallère | 4 730 | 4 830 | 5 330 | 10,4% | 5 500 | 13,9% | 3,2% |
| 47 - Rue Professeur Cruchet | 1 460 | 1 250 | 1 644 | 31,5% | 1 644 | 31,5% | 0,0% |
| 49 - Rue Professeur Cruchet | 1 460 | 1 540 | 1 934 | 25,6% | 1 934 | 25,6% | 0,0% |
| 51 - Rue Professeur Cruchet | 2 220 | 2 600 | 4 310 | 65,8% | 4 310 | 65,8% | 0,0% |
| 53 - Avenue de la Jallère | 3 690 | 4 110 | 4 542 | 10,5% | 4 713 | 14,7% | 3,8% |
| 55 - Avenue de la Jallère | 3 690 | 4 110 | 4 542 | 10,5% | 4 713 | 14,7% | 3,8% |
| 57 - Avenue de la Jallère | 2 560 | 2 960 | 3 392 | 14,6% | 3 563 | 20,4% | 5,0% |
| 59 - Avenue de la Jallère | 2 560 | 2 960 | 3 392 | 14,6% | 3 563 | 20,4% | 5,0% |
| 63 - Avenue de la Jallère | 2 170 | 2 470 | 2 749 | 11,3% | 2 920 | 18,2% | 6,2% |
| 65 - Avenue de la Jallère | 1 910 | 2 120 | 2 399 | 13,2% | 2 570 | 21,2% | 7,1% |
| 67 - Avenue de la Jallère | 1 820 | 2 140 | 2 327 | 8,7% | 2 433 | 13,7% | 4,6% |
| 69 - Avenue de la Jallère | 1 820 | 2 140 | 2 327 | 8,7% | 2 433 | 13,7% | 4,6% |
| 71 - Rue du Vergne | 1 330 | 1 450 | 1 729 | 19,2% | 2 007 | 38,4% | 16,1% |
| 73 - Rue du Vergne | 1 330 | 1 450 | 2 452 | 69,1% | 3 086 | 112,8% | 25,9% |
| 75 - Rue du Vergne | 1 610 | 1 750 | 2 752 | 57,3% | 3 854 | 120,2% | 40,0% |
| 77 - Rue du Vergne | 1 610 | 1 750 | 2 752 | 57,3% | 3 854 | 120,2% | 40,0% |

** Données issues de l'étude d'impact 2014*

*Synthèse des évolutions de trafic sur les principales sections impactées (en HPM).*

| Véhicule par jour (uvp/h) | Flux actuels * | Flux Etat de Référence * | Flux Etat Projets "DAE" | Evolution entre Référence et "DAE" | Flux Etat Projet GAN | Evolution entre Référence et "GAN" | Evolution entre "DAE" et "GAN" |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1 - Cours Charles Bricaud | 601 | 544 | 587 | 7,9% | 597 | 9,7% | 1,7% |
| 2 - Cours Charles Bricaud | 287 | 261 | 296 | 13,4% | 313 | 19,9% | 5,7% |
| 3 - Cours Charles Bricaud | 592 | 634 | 662 | 4,4% | 662 | 4,4% | 0,0% |
| 4 - Cours Charles Bricaud | 205 | 219 | 230 | 5,0% | 230 | 5,0% | 0,0% |
| 5 - Cours Charles Bricaud | 592 | 634 | 662 | 4,4% | 662 | 4,4% | 0,0% |
| 6 - Cours Charles Bricaud | 205 | 219 | 230 | 5,0% | 230 | 5,0% | 0,0% |
| 7 - Avenue Domergue | 142 | 196 | 217 | 10,7% | 222 | 13,3% | 2,3% |
| 8 - Avenue Domergue | 338 | 469 | 528 | 12,6% | 556 | 18,6% | 5,3% |
| 9 - Cours Charles Bricaud | 151 | 190 | 253 | 33,2% | 281 | 47,9% | 11,1% |
| 10 - Cours Charles Bricaud | 342 | 393 | 435 | 10,7% | 440 | 12,0% | 1,1% |
| 11 - Cours Charles Bricaud | 152 | 192 | 255 | 32,8% | 283 | 47,4% | 11,0% |
| 12 - Cours Charles Bricaud | 342 | 393 | 435 | 10,7% | 440 | 12,0% | 1,1% |
| 13 - Cours Charles Bricaud | 335 | 368 | 485 | 31,8% | 529 | 43,8% | 9,1% |
| 14 - Cours Charles Bricaud | 403 | 452 | 650 | 43,8% | 832 | 84,1% | 28,0% |
| 15 - Cours Charles Bricaud | 332 | 364 | 481 | 32,1% | 525 | 44,2% | 9,1% |
| 16 - Cours Charles Bricaud | 403 | 452 | 650 | 43,8% | 832 | 84,1% | 28,0% |
| 17 - Rue du Grand Barail | 37 | 41 | 44 | 7,3% | 45 | 9,8% | 2,3% |
| 18 - Rue du Grand Barail | 116 | 127 | 148 | 16,5% | 158 | 24,4% | 6,8% |
| 19 - Rue Tailleferre | 204 | 241 | 257 | 6,6% | 261 | 8,3% | 1,6% |
| 20 - Rue Tailleferre | 181 | 214 | 253 | 18,2% | 272 | 27,1% | 7,5% |
| 21 - Bretelle A630 | 468 | 700 | 743 | 6,1% | 770 | 10,0% | 3,6% |
| 22 - Bretelle A630 | 889 | 1 073 | 1 259 | 17,3% | 1 349 | 25,7% | 7,1% |
| 23 - Bretelle A630 | 797 | 825 | 897 | 8,7% | 897 | 8,7% | 0,0% |
| 24 - Avenue des 3 Cardinaux | 153 | 145 | 257 | 77,2% | 330 | 127,6% | 28,4% |
| 25 - Avenue des 3 Cardinaux | 480 | 456 | 652 | 43,0% | 665 | 45,8% | 2,0% |
| 26 - Avenue des 3 Cardinaux | 950 | 902 | 1 086 | 20,4% | 1 159 | 28,5% | 6,7% |
| 27 - Avenue des 3 Cardinaux | 480 | 456 | 652 | 43,0% | 665 | 45,8% | 2,0% |
| 28 - Rue Dangeard | 82 | 105 | 121 | 15,2% | 129 | 22,9% | 6,6% |
| 29 - Rue Dangeard | 50 | 64 | 68 | 6,3% | 69 | 7,8% | 1,5% |
| 30 - Avenue des 3 Cardinaux | 710 | 648 | 775 | 19,6% | 840 | 29,6% | 8,4% |
| 31 - Avenue des 3 Cardinaux | 414 | 378 | 425 | 12,4% | 437 | 15,6% | 2,8% |
| 32 - Avenue des 3 Cardinaux | 710 | 648 | 775 | 19,6% | 840 | 29,6% | 8,4% |
| 33 - Avenue des 3 Cardinaux | 414 | 378 | 425 | 12,4% | 437 | 15,6% | 2,8% |
| 34 - Avenue de Labarde | 535 | 637 | 725 | 13,8% | 767 | 20,4% | 5,8% |
| 35 - Avenue de Labarde | 270 | 320 | 344 | 7,5% | 350 | 9,4% | 1,7% |
| 36 - Rue Besse | 290 | 334 | 382 | 14,4% | 405 | 21,3% | 6,0% |
| 37 - Rue Besse | 290 | 334 | 363 | 8,7% | 370 | 10,8% | 1,9% |
| 38 - Avenue de Labarde | 606 | 609 | 616 | 1,1% | 616 | 1,1% | 0,0% |
| 39 - Avenue de Labarde | 917 | 922 | 931 | 1,0% | 931 | 1,0% | 0,0% |
| 40 - Avenue de Labarde | 606 | 609 | 616 | 1,1% | 616 | 1,1% | 0,0% |
| 41 - Avenue de Labarde | 917 | 922 | 931 | 1,0% | 931 | 1,0% | 0,0% |
| 42 - Avenue de Labarde | 502 | 503 | 567 | 12,7% | 598 | 18,9% | 5,5% |
| 43 - Avenue de Labarde | 1 063 | 1 064 | 1 143 | 7,4% | 1 161 | 9,1% | 1,6% |
| 44 - Avenue de la Jallère | 529 | 540 | 626 | 15,9% | 644 | 19,3% | 2,9% |

| | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 45 - Avenue de la Jallère | 279 | 285 | 358 | 25,6% | 389 | 36,5% | 8,7% |
| 46 - Rue Professeur Cruchet | 56 | 48 | 98 | 104,2% | 98 | 104,2% | 0,0% |
| 47 - Rue Professeur Cruchet | 143 | 123 | 184 | 49,6% | 184 | 49,6% | 0,0% |
| 48 - Rue Professeur Cruchet | 104 | 109 | 159 | 45,9% | 159 | 45,9% | 0,0% |
| 49 - Rue Professeur Cruchet | 86 | 90 | 151 | 67,8% | 151 | 67,8% | 0,0% |
| 50 - Rue Professeur Cruchet | 230 | 270 | 423 | 56,7% | 423 | 56,7% | 0,0% |
| 51 - Rue Professeur Cruchet | 83 | 97 | 355 | 266,0% | 355 | 266,0% | 0,0% |
| 52 - Avenue de la Jallère | 435 | 485 | 543 | 12,0% | 561 | 15,7% | 3,3% |
| 53 - Avenue de la Jallère | 272 | 302 | 359 | 18,9% | 390 | 29,1% | 8,6% |
| 54 - Avenue de la Jallère | 435 | 485 | 543 | 12,0% | 561 | 15,7% | 3,3% |
| 55 - Avenue de la Jallère | 272 | 302 | 359 | 18,9% | 390 | 29,1% | 8,6% |
| 56 - Avenue de la Jallère | 286 | 331 | 389 | 17,5% | 407 | 23,0% | 4,6% |
| 57 - Avenue de la Jallère | 160 | 184 | 241 | 31,0% | 272 | 47,8% | 12,9% |
| 58 - Avenue de la Jallère | 286 | 331 | 389 | 17,5% | 407 | 23,0% | 4,6% |
| 59 - Avenue de la Jallère | 160 | 184 | 241 | 31,0% | 272 | 47,8% | 12,9% |
| 62 - Avenue de la Jallère | 156 | 177 | 221 | 24,9% | 239 | 35,0% | 8,1% |
| 63 - Avenue de la Jallère | 116 | 131 | 174 | 32,8% | 205 | 56,5% | 17,8% |
| 64 - Avenue de la Jallère | 157 | 174 | 218 | 25,3% | 236 | 35,6% | 8,3% |
| 65 - Avenue de la Jallère | 120 | 133 | 176 | 32,3% | 207 | 55,6% | 17,6% |
| 66 - Avenue de la Jallère | 153 | 181 | 211 | 16,6% | 228 | 26,0% | 8,1% |
| 67 - Avenue de la Jallère | 80 | 93 | 114 | 22,6% | 124 | 33,3% | 8,8% |
| 68 - Avenue de la Jallère | 153 | 181 | 211 | 16,6% | 228 | 26,0% | 8,1% |
| 69 - Avenue de la Jallère | 80 | 93 | 114 | 22,6% | 124 | 33,3% | 8,8% |
| 70 - Rue du Vergne | 132 | 143 | 185 | 29,4% | 213 | 49,0% | 15,1% |
| 71 - Rue du Vergne | 168 | 182 | 232 | 27,5% | 279 | 53,3% | 20,3% |
| 72 - Rue du Vergne | 132 | 143 | 339 | 137,1% | 367 | 156,6% | 8,3% |
| 73 - Rue du Vergne | 168 | 182 | 257 | 41,2% | 306 | 68,1% | 19,1% |
| 74 - Rue du Vergne | 140 | 152 | 348 | 128,9% | 568 | 273,7% | 63,2% |
| 75 - Rue du Vergne | 183 | 198 | 273 | 37,9% | 322 | 62,6% | 17,9% |
| 76 - Rue du Vergne | 140 | 152 | 348 | 128,9% | 568 | 273,7% | 63,2% |
| 77 - Rue du Vergne | 183 | 200 | 275 | 37,5% | 324 | 62,0% | 17,8% |

*Synthèse des évolutions de trafic sur les principales sections impactées (en HPS).*

| Véhicule par jour (uvp/h) | Flux actuels * | Flux Etat de Référence * | Flux Etat Projets "DAE" | Evolution entre Référence et "DAE" | Flux Etat Projet GAN | Evolution entre Référence et "GAN" | Evolution entre "DAE" et "GAN" |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1 - Cours Charles Bricaud | 479 | 433 | 480 | 10,9% | 506 | 16,9% | 5,4% |
| 2 - Cours Charles Bricaud | 631 | 571 | 629 | 10,2% | 645 | 13,0% | 2,5% |
| 3 - Cours Charles Bricaud | 408 | 436 | 464 | 6,4% | 464 | 6,4% | 0,0% |
| 4 - Cours Charles Bricaud | 433 | 462 | 484 | 4,8% | 484 | 4,8% | 0,0% |
| 5 - Cours Charles Bricaud | 408 | 436 | 464 | 6,4% | 464 | 6,4% | 0,0% |
| 6 - Cours Charles Bricaud | 433 | 462 | 484 | 4,8% | 484 | 4,8% | 0,0% |
| 7 - Avenue Domergue | 397 | 552 | 609 | 10,3% | 640 | 15,9% | 5,1% |
| 8 - Avenue Domergue | 269 | 373 | 407 | 9,1% | 417 | 11,8% | 2,5% |
| 9 - Cours Charles Bricaud | 146 | 184 | 231 | 25,5% | 241 | 31,0% | 4,3% |
| 10 - Cours Charles Bricaud | 249 | 286 | 362 | 26,6% | 393 | 37,4% | 8,6% |
| 11 - Cours Charles Bricaud | 147 | 185 | 232 | 25,4% | 242 | 30,8% | 4,3% |
| 12 - Cours Charles Bricaud | 249 | 286 | 362 | 26,6% | 393 | 37,4% | 8,6% |

| | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 13 - Cours Charles Bricaud | 209 | 228 | 384 | 68,4% | 535 | 134,6% | 39,3% |
| 14 - Cours Charles Bricaud | 433 | 485 | 609 | 25,6% | 666 | 37,3% | 9,4% |
| 15 - Cours Charles Bricaud | 210 | 229 | 385 | 68,1% | 536 | 134,1% | 39,2% |
| 16 - Cours Charles Bricaud | 433 | 485 | 609 | 25,6% | 666 | 37,3% | 9,4% |
| 17 - Rue du Grand Barail | 166 | 182 | 192 | 5,5% | 198 | 8,8% | 3,1% |
| 18 - Rue du Grand Barail | 64 | 70 | 75 | 7,1% | 76 | 8,6% | 1,3% |
| 19 - Rue Tailleferre | 280 | 331 | 373 | 12,7% | 396 | 19,6% | 6,2% |
| 20 - Rue Tailleferre | 243 | 287 | 306 | 6,6% | 311 | 8,4% | 1,6% |
| 21 - Bretelle A630 | 515 | 770 | 831 | 7,9% | 907 | 17,8% | 9,1% |
| 22 - Bretelle A630 | 1 253 | 1 511 | 1 615 | 6,9% | 1 644 | 8,8% | 1,8% |
| 23 - Bretelle A630 | 611 | 589 | 668 | 13,4% | 668 | 13,4% | 0,0% |
| 24 - Avenue des 3 Cardinaux | 123 | 117 | 225 | 92,3% | 247 | 111,1% | 9,8% |
| 25 - Avenue des 3 Cardinaux | 601 | 570 | 730 | 28,1% | 782 | 37,2% | 7,1% |
| 26 - Avenue des 3 Cardinaux | 734 | 696 | 882 | 26,7% | 904 | 29,9% | 2,5% |
| 27 - Avenue des 3 Cardinaux | 601 | 570 | 730 | 28,1% | 782 | 37,2% | 7,1% |
| 28 - Rue Dangeard | 39 | 50 | 53 | 6,0% | 54 | 8,0% | 1,9% |
| 29 - Rue Dangeard | 76 | 97 | 108 | 11,3% | 114 | 17,5% | 5,6% |
| 30 - Avenue des 3 Cardinaux | 621 | 566 | 633 | 11,8% | 654 | 15,5% | 3,3% |
| 31 - Avenue des 3 Cardinaux | 476 | 435 | 513 | 17,9% | 560 | 28,7% | 9,2% |
| 32 - Avenue des 3 Cardinaux | 621 | 566 | 633 | 11,8% | 654 | 15,5% | 3,3% |
| 33 - Avenue des 3 Cardinaux | 476 | 435 | 513 | 17,9% | 560 | 28,7% | 9,2% |
| 34 - Avenue de Labarde | 550 | 654 | 708 | 8,3% | 723 | 10,6% | 2,1% |
| 35 - Avenue de Labarde | 430 | 512 | 565 | 10,4% | 594 | 16,0% | 5,1% |
| 36 - Rue Besse | 290 | 334 | 355 | 6,3% | 361 | 8,1% | 1,7% |
| 37 - Rue Besse | 290 | 334 | 367 | 9,9% | 385 | 15,3% | 4,9% |
| 38 - Avenue de Labarde | 764 | 768 | 776 | 1,0% | 776 | 1,0% | 0,0% |
| 39 - Avenue de Labarde | 494 | 497 | 505 | 1,6% | 505 | 1,6% | 0,0% |
| 40 - Avenue de Labarde | 764 | 768 | 776 | 1,0% | 776 | 1,0% | 0,0% |
| 41 - Avenue de Labarde | 494 | 497 | 505 | 1,6% | 505 | 1,6% | 0,0% |
| 42 - Avenue de Labarde | 931 | 932 | 1 005 | 7,8% | 1 026 | 10,1% | 2,1% |
| 43 - Avenue de Labarde | 452 | 452 | 500 | 10,6% | 526 | 16,4% | 5,2% |
| 44 - Avenue de la Jallère | 269 | 275 | 331 | 20,4% | 357 | 29,8% | 7,9% |
| 45 - Avenue de la Jallère | 478 | 488 | 568 | 16,4% | 589 | 20,7% | 3,7% |
| 46 - Rue Professeur Cruchet | 210 | 179 | 246 | 37,4% | 246 | 37,4% | 0,0% |
| 47 - Rue Professeur Cruchet | 75 | 65 | 103 | 58,5% | 103 | 58,5% | 0,0% |
| 48 - Rue Professeur Cruchet | 104 | 109 | 176 | 61,5% | 176 | 61,5% | 0,0% |
| 49 - Rue Professeur Cruchet | 106 | 112 | 150 | 33,9% | 150 | 33,9% | 0,0% |
| 50 - Rue Professeur Cruchet | 134 | 156 | 368 | 135,9% | 368 | 135,9% | 0,0% |
| 51 - Rue Professeur Cruchet | 113 | 132 | 300 | 127,3% | 300 | 127,3% | 0,0% |
| 52 - Avenue de la Jallère | 223 | 248 | 305 | 23,0% | 331 | 33,5% | 8,5% |
| 53 - Avenue de la Jallère | 297 | 330 | 382 | 15,8% | 403 | 22,1% | 5,5% |
| 54 - Avenue de la Jallère | 223 | 248 | 305 | 23,0% | 331 | 33,5% | 8,5% |
| 55 - Avenue de la Jallère | 297 | 330 | 382 | 15,8% | 403 | 22,1% | 5,5% |
| 56 - Avenue de la Jallère | 505 | 583 | 640 | 9,8% | 666 | 14,2% | 4,1% |
| 57 - Avenue de la Jallère | 232 | 269 | 321 | 19,3% | 342 | 27,1% | 6,5% |
| 58 - Avenue de la Jallère | 505 | 583 | 640 | 9,8% | 666 | 14,2% | 4,1% |
| 59 - Avenue de la Jallère | 232 | 269 | 321 | 19,3% | 342 | 27,1% | 6,5% |
| 62 - Avenue de la Jallère | 350 | 399 | 446 | 11,8% | 472 | 18,3% | 5,8% |
| 63 - Avenue de la Jallère | 170 | 193 | 235 | 21,8% | 256 | 32,6% | 8,9% |
| 64 - Avenue de la Jallère | 349 | 388 | 435 | 12,1% | 461 | 18,8% | 6,0% |

| | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 65 - Avenue de la Jallère | 172 | 190 | 232 | 22,1% | 253 | 33,2% | 9,1% |
| 66 - Avenue de la Jallère | 352 | 413 | 458 | 10,9% | 474 | 14,8% | 3,5% |
| 67 - Avenue de la Jallère | 225 | 265 | 293 | 10,6% | 319 | 20,4% | 8,9% |
| 68 - Avenue de la Jallère | 352 | 413 | 458 | 10,9% | 474 | 14,8% | 3,5% |
| 69 - Avenue de la Jallère | 225 | 265 | 293 | 10,6% | 319 | 20,4% | 8,9% |
| 70 - Rue du Vergne | 133 | 144 | 183 | 27,1% | 235 | 63,2% | 28,4% |
| 71 - Rue du Vergne | 83 | 90 | 141 | 56,7% | 178 | 97,8% | 26,2% |
| 72 - Rue du Vergne | 133 | 144 | 222 | 54,2% | 274 | 90,3% | 23,4% |
| 73 - Rue du Vergne | 83 | 90 | 234 | 160,0% | 422 | 368,9% | 80,3% |
| 74 - Rue du Vergne | 159 | 172 | 250 | 45,3% | 318 | 84,9% | 27,2% |
| 75 - Rue du Vergne | 139 | 151 | 295 | 95,4% | 483 | 219,9% | 63,7% |
| 76 - Rue du Vergne | 159 | 172 | 250 | 45,3% | 318 | 84,9% | 27,2% |
| 77 - Rue du Vergne | 139 | 153 | 297 | 94,1% | 485 | 217,0% | 63,3% |

# 8.3 | Calculs de capacité des giratoires

## 8.3.1 | Giratoire Labarde / La Jallère – État actuel

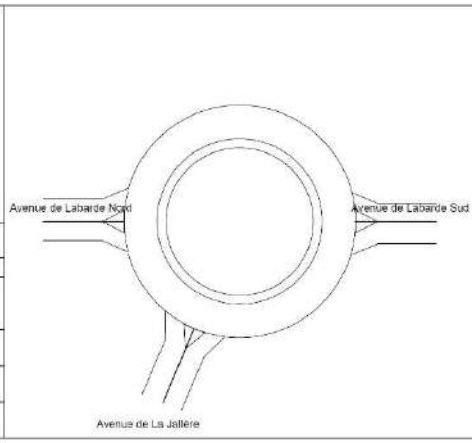
Nom du Carrefour : Labarde / La Jallère
Localisation : Bordeaux La Jallère
Environnement : Urbain
Variante :
Date : 06/11/2025

**Anneau**

Rayon de l'îlot infranchissable : 16,50 m
Largeur de la bande franchissable : 2,00 m
Largeur de l'anneau : 7,50 m
Rayon extérieur du giratoire : 26,00 m

**Branches**

| Nom | Angle (degrés) | Rampe > 3% | Tourne à droite | Largeurs (en m) Entrée à 4 m | Entrée à 15 m | Ilôt | Sortie |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Avenue de Labarde Sud | 0 | | | 4,00 | | 5,00 | 5,00 |
| Avenue de Labarde Nord | 180 | | | 4,30 | | 5,00 | 5,00 |
| Avenue de La Jallère | 247 | | | 4,50 | | 5,00 | 5,00 |




**Remarques de conception**

Néant

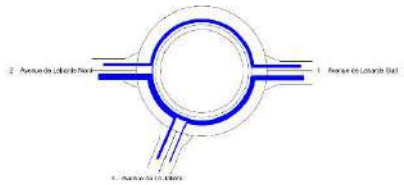
**Période HPM**

**Trafic Piétons**

| 1 | 2 | 3 |
|---|---|---|
| 10 | 10 | 10 |

**Trafic Véhicules Mode UVP**

| | 1 | 2 | 3 | Total Entrant |
|---|---|---|---|---|
| 1 | 0 | 412 | 193 | 605 |
| 2 | 727 | 0 | 336 | 1063 |
| 3 | 189 | 90 | 0 | 279 |
| Total Sortant | 916 | 502 | 529 | 1947 |



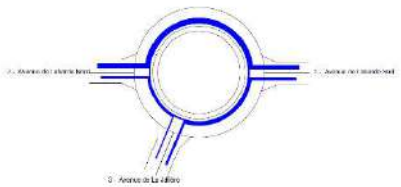

**Période HPS**

**Trafic Piétons**

| 1 | 2 | 3 |
|---|---|---|
| 10 | 10 | 10 |

**Trafic Véhicules Mode UVP**

| | 1 | 2 | 3 | Total Entrant |
|---|---|---|---|---|
| 1 | 0 | 591 | 165 | 756 |
| 2 | 346 | 0 | 104 | 450 |
| 3 | 140 | 338 | 0 | 478 |
| Total Sortant | 486 | 929 | 269 | 1684 |




## Période HPM

### Trafic Piétons

| 1 | 2 | 3 |
|---|---|---|
| 10 | 10 | 10 |

### Trafic Véhicules en UVP

| | 1 | 2 | 3 | Total Entrant |
|---|---|---|---|---|
| 1 | 0 | 412 | 193 | 605 |
| 2 | 727 | 0 | 336 | 1063 |
| 3 | 189 | 90 | 0 | 279 |
| Total Sortant | 916 | 502 | 529 | 1947 |

### Remarques sur la période

Néant

### Résultats

| | Réserve de Capacité | | Longueur de Stockage | | Temps d'Attente | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | en uvp/h | en % | moyenne | maximale | moyen | total |
| Avenue de Labarde Sud | 1390 | 70% | 0vh | 2vh | 0s | 0,1h |
| Avenue de Labarde Nord | 795 | 43% | 0vh | 3vh | 1s | 0,4h |
| Avenue de La Jallère | 915 | 77% | 0vh | 2vh | 2s | 0,1h |

### Conseils

Branche Avenue de Labarde Sud

Branche Avenue de Labarde Nord

Branche Avenue de La Jallère

**Période HPS**

**Trafic Piétons**

| 1 | 2 | 3 |
|---|---|---|
| 10 | 10 | 10 |

**Trafic Véhicules en UVP**

| | 1 | 2 | 3 | Total Entrant |
|---|---|---|---|---|
| 1 | 0 | 591 | 165 | 756 |
| 2 | 346 | 0 | 104 | 450 |
| 3 | 140 | 338 | 0 | 478 |
| Total Sortant | 486 | 929 | 269 | 1684 |

**Remarques sur la période**

Néant

**Résultats**

| | Réserve de Capacité en uvp/h | en % | Longueur de Stockage moyenne | maximale | Temps d'Attente moyen | total |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Avenue de Labarde Sud | 797 | 51% | 0vh | 3vh | 2s | 0,3h |
| Avenue de Labarde Nord | 1458 | 76% | 0vh | 2vh | 0s | 0,1h |
| Avenue de La Jallère | 1259 | 72% | 0vh | 2vh | 1s | 0,1h |

**Conseils**

Branche Avenue de Labarde Sud

Branche Avenue de Labarde Nord

Branche Avenue de La Jallère

## Branche Avenue de Labarde Sud

| Périodes de trafic | Réserve de Capacité en uvp/h | en % | Longueur de Stockage moyenne | maximale | Temps d'Attente moyen | total |
|---|---|---|---|---|---|---|
| HPM | 1390 | 70% | 0vh | 2vh | 0s | 0,1h |
| HPS | 797 | 51% | 0vh | 3vh | 2s | 0,3h |

## Branche Avenue de Labarde Nord

| Périodes de trafic | Réserve de Capacité en uvp/h | en % | Longueur de Stockage moyenne | maximale | Temps d'Attente moyen | total |
|---|---|---|---|---|---|---|
| HPM | 795 | 43% | 0vh | 3vh | 1s | 0,4h |
| HPS | 1458 | 76% | 0vh | 2vh | 0s | 0,1h |

## Branche Avenue de La Jallère

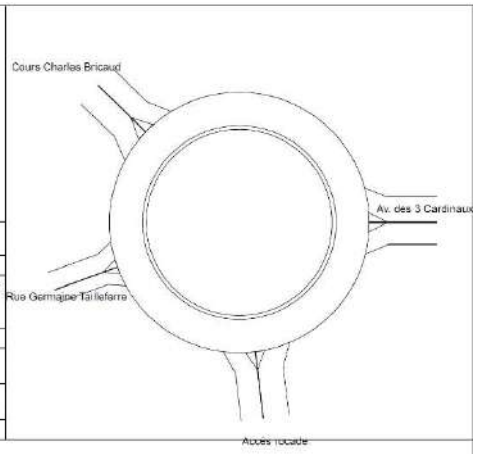
| Périodes de trafic | Réserve de Capacité en uvp/h | en % | Longueur de Stockage moyenne | maximale | Temps d'Attente moyen | total |
|---|---|---|---|---|---|---|
| HPM | 915 | 77% | 0vh | 2vh | 2s | 0,1h |
| HPS | 1259 | 72% | 0vh | 2vh | 1s | 0,1h |

# 8.3.2 | Giratoire Bricaud / 3 Cardinaux – État actuel

| | |
|---|---|
| Nom du Carrefour : | Bricaud/3 Cardinaux |
| Localisation : | Bordeaux La Jallère |
| Environnement : | Urbain |
| Variante : | |
| Date : | 06/11/2025 |

**Anneau**

| | |
|---|---|
| Rayon de l'îlot infranchissable : | 25,00 m |
| Largeur de la bande franchissable : | 1,00 m |
| Largeur de l'anneau : | 9,00 m |
| Rayon extérieur du giratoire : | 35,00 m |




**Branches**

| Nom | Angle (degrés) | Rampe > 3% | Tourne à droite | Largeurs (en m) Entrée à 4 m | Entrée à 15 m | Îlôt | Sortie |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Av. des 3 Cardinaux | 0 | | | 6,80 | | 5,00 | 6,00 |
| Cours Charles Bricaud | 136 | | | 6,80 | | 5,50 | 6,00 |
| Rue Germaine Tailleferre | 200 | | | 3,60 | | 4,00 | 5,00 |
| Accès rocade | 277 | | OUI | 7,00 | | 5,00 | 6,00 |

**Remarques de conception**

Néant

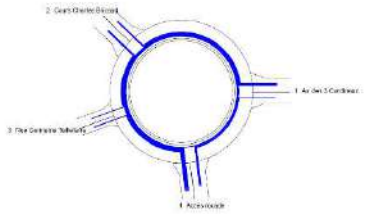
**Période HPM**

**Trafic Piétons**

| 1 | 2 | 3 | 4 |
|---|---|---|---|
| 10 | 10 | 10 | 10 |

**Trafic Véhicules Mode UVP**

| | 1 | 2 | 3 | 4 | Total Entrant |
|---|---|---|---|---|---|
| 1 | 1 | 96 | 18 | 376 | 481 |
| 2 | 123 | 1 | 15 | 264 | 403 |
| 3 | 30 | 6 | 0 | 168 | 204 |
| 4 | 797 | 240 | 147 | 81 | 1265 |
| Total Sortant | 951 | 333 | 180 | 889 | 2353 |



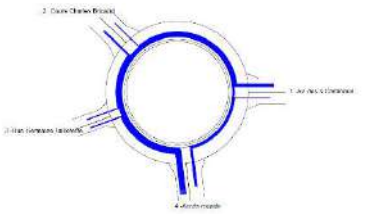
**Période HPS**

**Trafic Piétons**

| 1 | 2 | 3 | 4 |
|---|---|---|---|
| 10 | 10 | 10 | 10 |

**Trafic Véhicules Mode UVP**

| | 1 | 2 | 3 | 4 | Total Entrant |
|---|---|---|---|---|---|
| 1 | 0 | 51 | 16 | 634 | 701 |
| 2 | 110 | 0 | 4 | 321 | 435 |
| 3 | 13 | 1 | 0 | 266 | 280 |
| 4 | 611 | 158 | 225 | 132 | 1126 |
| Total Sortant | 734 | 210 | 245 | 1253 | 2442 |



## Période HPM

### Trafic Piétons

| 1 | 2 | 3 | 4 |
|---|---|---|---|
| 10 | 10 | 10 | 10 |

### Trafic Véhicules en UVP

| | 1 | 2 | 3 | 4 | Total Entrant |
|---|---|---|---|---|---|
| 1 | 1 | 86 | 18 | 376 | 481 |
| 2 | 123 | 1 | 15 | 264 | 403 |
| 3 | 30 | 6 | 0 | 168 | 204 |
| 4 | 797 | 240 | 147 | 81 | 1265 |
| Total Sortant | 951 | 333 | 180 | 889 | 2353 |

### Remarques sur la période

Néant

### Résultats

| | Réserve de Capacité en uvp/h | en % | Longueur de Stockage moyenne | maximale | Temps d'Attente moyen | total |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Av. des 3 Cardinaux | 1948 | 80% | 0vh | 2vh | 0s | 0,0h |
| Cours Charles Bricaud | 1627 | 80% | 0vh | 2vh | 0s | 0,0h |
| Rue Germaine Tailleferre | 734 | 78% | 0vh | 2vh | 3s | 0,2h |
| Accès rocade | 2469 | 84% | 0vh | 2vh | 0s | 0,0h |

### Conseils

Branche Av. des 3 Cardinaux
Une entrée à une voie suffit probablement et serait plus favorable aux piétons

Branche Cours Charles Bricaud
Une entrée à une voie suffit probablement et serait plus favorable aux piétons

Branche Rue Germaine Tailleferre

Branche Accès rocade
Une entrée à une voie suffit probablement et serait plus favorable aux piétons

## Période HPS

### Trafic Piétons

| 1 | 2 | 3 | 4 |
|---|---|---|---|
| 10 | 10 | 10 | 10 |

### Trafic Véhicules en UVP

| | 1 | 2 | 3 | 4 | Total Entrant |
|---|---|---|---|---|---|
| 1 | 0 | 51 | 16 | 534 | 601 |
| 2 | 110 | 0 | 4 | 321 | 435 |
| 3 | 13 | 1 | 0 | 266 | 280 |
| 4 | 611 | 158 | 225 | 132 | 1126 |
| Total Sortant | 734 | 210 | 245 | 1253 | 2442 |

### Remarques sur la période

Néant

### Résultats

| | Réserve de Capacité en uvp/h | en % | Longueur de Stockage moyenne | maximale | Temps d'Attente moyen | total |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Av. des 3 Cardinaux | 1784 | 75% | 0vh | 2vh | 0s | 0,0h |
| Cours Charles Bricaud | 1282 | 74% | 0vh | 2vh | 1s | 0,1h |
| Rue Germaine Tailleferre | 454 | 62% | 0vh | 3vh | 5s | 0,4h |
| Accès rocade | 2543 | 83% | 0vh | 2vh | 0s | 0,0h |

### Conseils

Branche Av. des 3 Cardinaux
Une entrée à une voie suffit probablement et serait plus favorable aux piétons

Branche Cours Charles Bricaud
Une entrée à une voie suffit probablement et serait plus favorable aux piétons

Branche Rue Germaine Tailleferre

Branche Accès rocade
Une entrée à une voie suffit probablement et serait plus favorable aux piétons

**Branche Av. des 3 Cardinaux**

| Périodes de trafic | Réserve de Capacité en uvp/h | en % | Longueur de Stockage moyenne | maximale | Temps d'Attente moyen | total |
|---|---|---|---|---|---|---|
| HPM | 1948 | 80% | 0vh | 2vh | 0s | 0,0h |
| HPS | 1784 | 75% | 0vh | 2vh | 0s | 0,0h |

**Branche Cours Charles Bricaud**

| Périodes de trafic | Réserve de Capacité en uvp/h | en % | Longueur de Stockage moyenne | maximale | Temps d'Attente moyen | total |
|---|---|---|---|---|---|---|
| HPM | 1627 | 80% | 0vh | 2vh | 0s | 0,0h |
| HPS | 1262 | 74% | 0vh | 2vh | 1s | 0,1h |

**Branche Rue Germaine Tailleferre**

| Périodes de trafic | Réserve de Capacité en uvp/h | en % | Longueur de Stockage moyenne | maximale | Temps d'Attente moyen | total |
|---|---|---|---|---|---|---|
| HPM | 734 | 78% | 0vh | 2vh | 3s | 0,2h |
| HPS | 454 | 62% | 0vh | 3vh | 5s | 0,4h |

**Branche Accès rocade**

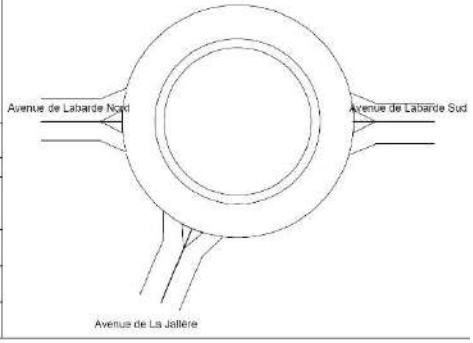
| Périodes de trafic | Réserve de Capacité en uvp/h | en % | Longueur de Stockage moyenne | maximale | Temps d'Attente moyen | total |
|---|---|---|---|---|---|---|
| HPM | 2469 | 84% | 0vh | 2vh | 0s | 0,0h |
| HPS | 2543 | 83% | 0vh | 2vh | 0s | 0,0h |

## 8.3.3 | Giratoire Labarde / La Jallère – État projet

Nom du Carrefour : Labarde / La Jallère
Localisation : Bordeaux La Jallère
Environnement : Urbain
Variante :
Date : 06/11/2025

**Anneau**

Rayon de l'îlot infranchissable : 16,50 m
Largeur de la bande franchissable : 2,00 m
Largeur de l'anneau : 7,50 m
Rayon extérieur du giratoire : 26,00 m




**Branches**

| Nom | Angle (degrés) | Rampe > 3% | Tourne à droite | Largeurs (en m) Entrée à 4 m | Entrée à 15 m | Ilôt | Sortie |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Avenue de Labarde Sud | 0 | | | 4,00 | | 5,00 | 5,00 |
| Avenue de Labarde Nord | 180 | | | 4,30 | | 5,00 | 5,00 |
| Avenue de La Jallère | 247 | | | 4,50 | | 5,00 | 5,00 |

**Remarques de conception**

Néant

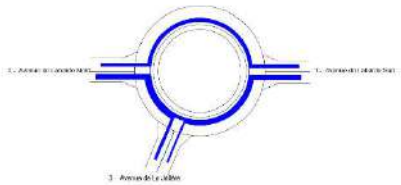
**Période HPM PROJET GAN**

**Trafic Piétons**

| 1 | 2 | 3 |
|---|---|---|
| 10 | 10 | 10 |

**Trafic Véhicules Mode UVP**

| | 1 | 2 | 3 | Total Entrant |
|---|---|---|---|---|
| 1 | 1 | 414 | 201 | 616 |
| 2 | 728 | 0 | 433 | 1161 |
| 3 | 202 | 187 | 0 | 389 |
| Total Sortant | 931 | 601 | 634 | 2166 |



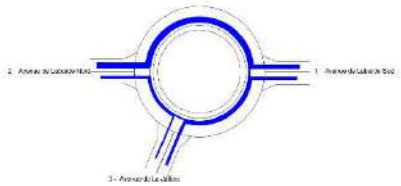
**Période HPS PROJET GAN**

**Trafic Piétons**

| 1 | 2 | 3 |
|---|---|---|
| 10 | 10 | 10 |

**Trafic Véhicules Mode UVP**

| | 1 | 2 | 3 | Total Entrant |
|---|---|---|---|---|
| 1 | 8 | 594 | 174 | 776 |
| 2 | 346 | 0 | 178 | 524 |
| 3 | 161 | 439 | 0 | 600 |
| Total Sortant | 505 | 1033 | 352 | 1890 |



**Période HPM PROJET GAN**

**Trafic Piétons**

| 1 | 2 | 3 |
|---|---|---|
| 10 | 10 | 10 |

**Trafic Véhicules en UVP**

| | 1 | 2 | 3 | Total Entrant |
|---|---|---|---|---|
| 1 | 1 | 414 | 201 | 616 |
| 2 | 728 | 0 | 433 | 1161 |
| 3 | 202 | 187 | 0 | 389 |
| Total Sortant | 931 | 601 | 634 | 2166 |

**Remarques sur la période**

Néant

**Résultats**

| | Réserve de Capacité en uvp/h | en % | Longueur de Stockage moyenne | maximale | Temps d'Attente moyen | total |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Avenue de Labarde Sud | 1173 | 66% | 0vh | 2vh | 1s | 0,1h |
| Avenue de Labarde Nord | 674 | 37% | 1vh | 4vh | 2s | 0,5h |
| Avenue de La Jallère | 785 | 67% | 0vh | 3vh | 2s | 0,2h |

**Conseils**

Branche Avenue de Labarde Sud

Branche Avenue de Labarde Nord

Branche Avenue de La Jallère

**Période HPS PROJET GAN**

**Trafic Piétons**

| 1 | 2 | 3 |
|---|---|---|
| 10 | 10 | 10 |

**Trafic Véhicules en UVP**

| | 1 | 2 | 3 | Total Entrant |
|---|---|---|---|---|
| 1 | 8 | 594 | 174 | 776 |
| 2 | 346 | 0 | 178 | 524 |
| 3 | 151 | 439 | 0 | 590 |
| Total Sortant | 505 | 1033 | 352 | 1890 |

**Remarques sur la période**

Néant

**Résultats**

| | Réserve de Capacité en uvp/h | en % | Longueur de Stockage moyenne | maximale | Temps d'Attente moyen | total |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Avenue de Labarde Sud | 634 | 45% | 1vh | 4vh | 2s | 0,5h |
| Avenue de Labarde Nord | 1345 | 72% | 0vh | 2vh | 0s | 0,1h |
| Avenue de La Jallère | 1119 | 65% | 0vh | 2vh | 1s | 0,1h |

**Conseils**

Branche Avenue de Labarde Sud

Branche Avenue de Labarde Nord

Branche Avenue de La Jallère

## Branche Avenue de Labarde Sud

| Périodes de trafic | Réserve de Capacité en uvp/h | en % | Longueur de Stockage moyenne | maximale | Temps d'Attente moyen | total |
|---|---|---|---|---|---|---|
| HPM PROJET GAN | 1173 | 66% | 0vh | 2vh | 1s | 0,1h |
| HPS PROJET GAN | 634 | 45% | 1vh | 4vh | 2s | 0,5h |

## Branche Avenue de Labarde Nord

| Périodes de trafic | Réserve de Capacité en uvp/h | en % | Longueur de Stockage moyenne | maximale | Temps d'Attente moyen | total |
|---|---|---|---|---|---|---|
| HPM PROJET GAN | 674 | 37% | 1vh | 4vh | 2s | 0,5h |
| HPS PROJET GAN | 1345 | 72% | 0vh | 2vh | 0s | 0,1h |

## Branche Avenue de La Jallère

| Périodes de trafic | Réserve de Capacité en uvp/h | en % | Longueur de Stockage moyenne | maximale | Temps d'Attente moyen | total |
|---|---|---|---|---|---|---|
| HPM PROJET GAN | 785 | 67% | 0vh | 3vh | 2s | 0,2h |
| HPS PROJET GAN | 1119 | 65% | 0vh | 2vh | 1s | 0,1h |

## 8.3.4 | Giratoire Bricaud / 3 Cardinaux – État projet

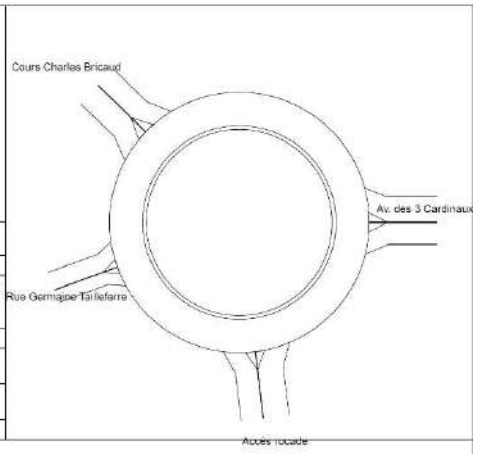
Nom du Carrefour : Bricaud/3 Cardinaux
Localisation : Bordeaux La Jallère
Environnement : Urbain
Variante :
Date : 06/11/2025

**Anneau**

Rayon de l'îlot infranchissable : 25,00 m
Largeur de la bande franchissable : 1,00 m
Largeur de l'anneau : 9,00 m
Rayon extérieur du giratoire : 35,00 m

**Branches**

| Nom | Angle (degrés) | Rampe > 3% | Tourne à droite | Largeurs (en m) Entrée à 4 m | Entrée à 15 m | Ilôt | Sortie |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Av. des 3 Cardinaux | 0 | | | 6,80 | | 5,00 | 6,00 |
| Cours Charles Bricaud | 136 | | | 6,80 | | 5,50 | 6,00 |
| Rue Germaine Tailleferre | 200 | | | 3,60 | | 4,00 | 5,00 |
| Accès rocade | 277 | | OUI | 7,00 | | 5,00 | 6,00 |




**Remarques de conception**

Néant

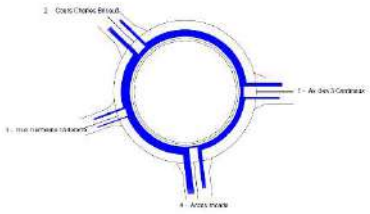
**Période HPM PROJET GAN**

**Trafic Piétons**

| 1 | 2 | 3 | 4 |
|---|---|---|---|
| 10 | 10 | 10 | 10 |

**Trafic Véhicules Mode UVP**

| | 1 | 2 | 3 | 4 | Total Entrant |
|---|---|---|---|---|---|
| 1 | 1 | 162 | 38 | 465 | 666 |
| 2 | 312 | 1 | 65 | 466 | 844 |
| 3 | 48 | 17 | 0 | 198 | 263 |
| 4 | 897 | 359 | 200 | 120 | 1586 |
| Total Sortant | 1258 | 539 | 303 | 1250 | 3428 |



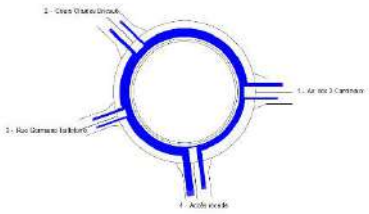

**Période HPS PROJET GAN**

**Trafic Piétons**

| 1 | 2 | 3 | 4 |
|---|---|---|---|
| 10 | 10 | 10 | 10 |

**Trafic Véhicules Mode UVP**

| | 1 | 2 | 3 | 4 | Total Entrant |
|---|---|---|---|---|---|
| 1 | 0 | 179 | 27 | 579 | 784 |
| 2 | 229 | 0 | 14 | 422 | 665 |
| 3 | 38 | 42 | 0 | 314 | 394 |
| 4 | 685 | 235 | 474 | 167 | 1574 |
| Total Sortant | 935 | 456 | 515 | 1512 | 3417 |



## Période HPM PROJET GAN

### Trafic Piétons

| 1 | 2 | 3 | 4 |
|---|---|---|---|
| 10 | 10 | 10 | 10 |

### Trafic Véhicules en UVP

| | 1 | 2 | 3 | 4 | Total Entrant |
|---|---|---|---|---|---|
| 1 | 1 | 162 | 38 | 465 | 666 |
| 2 | 312 | 1 | 55 | 466 | 834 |
| 3 | 46 | 17 | 0 | 199 | 262 |
| 4 | 897 | 359 | 290 | 120 | 1666 |
| Total Sortant | 1256 | 539 | 383 | 1250 | 3428 |

### Remarques sur la période

Néant

### Résultats

| | Réserve de Capacité en uvp/h | en % | Longueur de Stockage moyenne | maximale | Temps d'Attente moyen | total |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Av. des 3 Cardinaux | 1200 | 64% | 0vh | 2vh | 1s | 0.1h |
| Cours Charles Bricaud | 686 | 46% | 0vh | 3vh | 2s | 0.5h |
| Rue Germaine Tailleferre | 317 | 55% | 1vh | 4vh | 8s | 0.6h |
| Accès rocade | 1523 | 66% | 0vh | 2vh | 0s | 0.0h |

### Conseils

Branche Av. des 3 Cardinaux
Une entrée à une voie suffit probablement et serait plus favorable aux piétons

Branche Cours Charles Bricaud

Branche Rue Germaine Tailleferre

Branche Accès rocade
Une entrée à une voie suffit probablement et serait plus favorable aux piétons

## Période HPS PROJET GAN

### Trafic Piétons

| 1 | 2 | 3 | 4 |
|---|---|---|---|
| 10 | 10 | 10 | 10 |

### Trafic Véhicules en UVP

| | 1 | 2 | 3 | 4 | Total Entrant |
|---|---|---|---|---|---|
| 1 | 0 | 178 | 27 | 579 | 784 |
| 2 | 229 | 0 | 14 | 422 | 665 |
| 3 | 38 | 42 | 0 | 314 | 394 |
| 4 | 668 | 235 | 474 | 197 | 1574 |
| Total Sortant | 935 | 455 | 515 | 1512 | 3417 |

### Remarques sur la période

Néant

### Résultats

| | Réserve de Capacité en uvp/h | en % | Longueur de Stockage moyenne | maximale | Temps d'Attente moyen | total |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Av. des 3 Cardinaux | 931 | 54% | 0vh | 3vh | 1s | 0.3h |
| Cours Charles Bricaud | 497 | 43% | 1vh | 4vh | 4s | 0.7h |
| Rue Germaine Tailleferre | 122 | 24% | 2vh | 9vh | 23s | 2.5h |
| Accès rocade | 1565 | 63% | 0vh | 2vh | 0s | 0.0h |

### Conseils

Branche Av. des 3 Cardinaux
Une entrée à une voie suffit probablement et serait plus favorable aux piétons

Branche Cours Charles Bricaud

Branche Rue Germaine Tailleferre

Branche Accès rocade
Une entrée à une voie suffit probablement et serait plus favorable aux piétons

**Branche Av. des 3 Cardinaux**

| Périodes de trafic | Réserve de Capacité en uvp/h | en % | Longueur de Stockage moyenne | maximale | Temps d'Attente moyen | total |
|---|---|---|---|---|---|---|
| HPM PROJET GAN | 1200 | 64% | 0vh | 2vh | 1s | 0,1h |
| HPS PROJET GAN | 931 | 54% | 0vh | 3vh | 1s | 0,3h |

**Branche Cours Charles Bricaud**

| Périodes de trafic | Réserve de Capacité en uvp/h | en % | Longueur de Stockage moyenne | maximale | Temps d'Attente moyen | total |
|---|---|---|---|---|---|---|
| HPM PROJET GAN | 695 | 45% | 0vh | 3vh | 2s | 0,5h |
| HPS PROJET GAN | 497 | 43% | 1vh | 4vh | 4s | 0,7h |

**Branche Rue Germaine Tailleferre**

| Périodes de trafic | Réserve de Capacité en uvp/h | en % | Longueur de Stockage moyenne | maximale | Temps d'Attente moyen | total |
|---|---|---|---|---|---|---|
| HPM PROJET GAN | 317 | 55% | 1vh | 4vh | 8s | 0,6h |
| HPS PROJET GAN | 122 | 24% | 2vh | 9vh | 23s | 2,5h |

**Branche Accès rocade**

| Périodes de trafic | Réserve de Capacité en uvp/h | en % | Longueur de Stockage moyenne | maximale | Temps d'Attente moyen | total |
|---|---|---|---|---|---|---|
| HPM PROJET GAN | 1523 | 66% | 0vh | 2vh | 0s | 0,0h |
| HPS PROJET GAN | 1565 | 63% | 0vh | 2vh | 0s | 0,0h |