



ETUDE DE TRAFIC – SAINT-JEAN-DE-MAURIENNE

► Etude et projection de trafic





SOMMAIRE

- ☐ Contexte de la mission
- ☐ Recueil de données – Trafic
- ☐ Recueil de données – Stationnement
- ☐ Trafic Moyen journalier
- ☐ Analyse des vitesses
- ☐ Validation des heures de pointes
- ☐ Charge de trafic en heures de pointe
- ☐ Comptage directionnel
- ☐ Observation des conditions de circulation
- ☐ Desserte en transport en commun
- ☐ Analyse du stationnement
- ☐ Projet et hypothèses d'induction de trafic
 - Présentation du projet
 - Préconisations sur les accès au site
 - Calcul d'induction du nombre de clients supplémentaires
- ☐ Réserve de capacité des intersections
 - A l'état actuel
 - A l'état futur
- ☐ Conclusion
- ☐ Synthèse

► Contexte de la mission

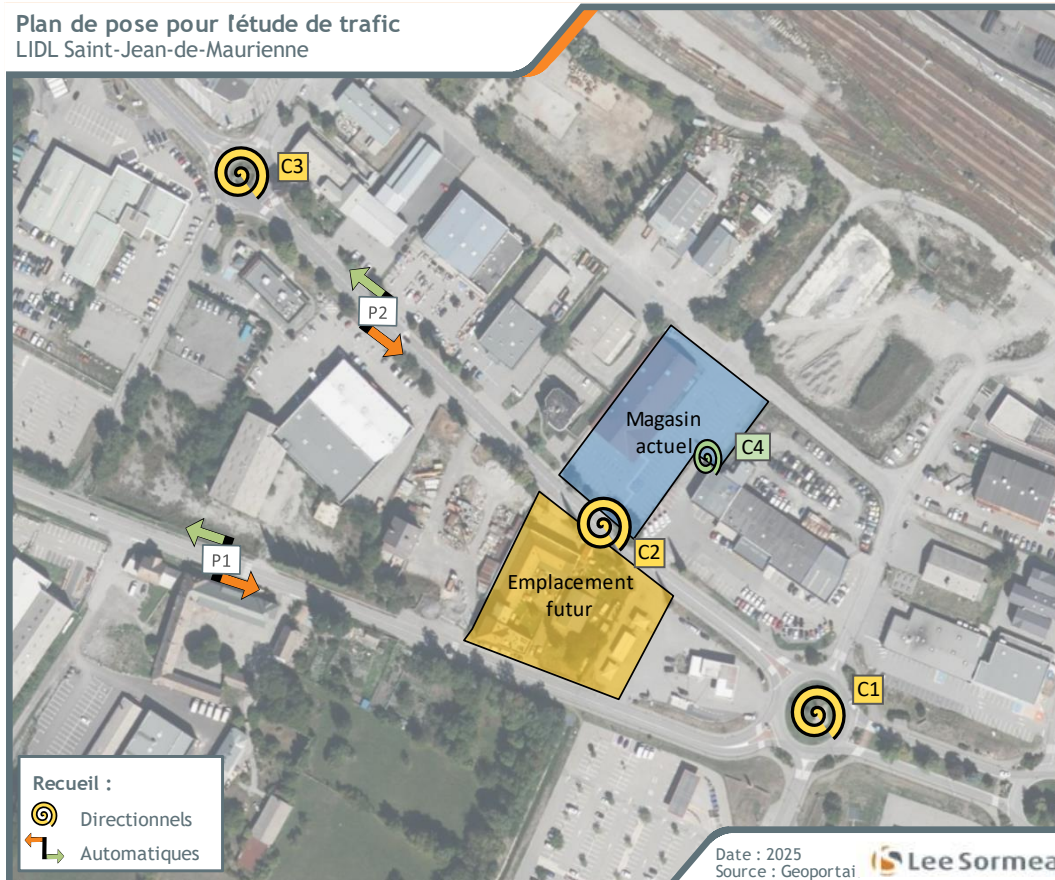
- L'enseigne LIDL souhaite déplacer son magasin situé à **Saint-Jean-de-Maurienne** dans le but de pouvoir étendre sa surface de vente.
- Le projet prend comme hypothèse une **surface de vente de 1 531 m² en état projeté**. A noter qu'aujourd'hui la surface de vente est d'environ 825 m², ce qui correspond à une augmentation d'environ 706 m².
- La présente mission a pour objectif de **réaliser un état des lieux des déplacements sur le secteur et de mesurer l'impact du déplacement du magasin et de son projet d'extension sur les conditions de circulation**. Le but est de déterminer si les infrastructures extérieures et les aménagements futurs seront en capacité d'absorber le flux de véhicules supplémentaires généré par le projet.
- L'objet de cette étude est de compléter le dossier de dépôt de CDAC.
- La présente mission fait également l'objet d'un comptage de **l'occupation du stationnement** sur le parking de l'enseigne LIDL le samedi.
- Pour cela nous avons réalisé :
 - Des **comptages sur une semaine et sur l'heure de pointe** permettant l'analyse du trafic actuel de la zone ;
 - Une **analyse des comportements** des usagers actuels ;
 - **L'estimation des flux futurs** à l'heure de pointe commerciale du vendredi et du samedi ;
 - A l'état actuel et futur, des calculs **de réserve de capacité des carrefours** en vérifiant la faisabilité du projet.

► Recueils de données - Trafic

- ❑ Des **relevés des conditions de circulation** le vendredi 16 et samedi 17 mai 2025,
- ❑ **Un comptage du débit routier** des véhicules en section courante du 16 au 22/05/2025
- ❑ Des **comptages directionnels** de véhicules aux carrefours d'accès à la zone commerciale : le vendredi 16 et samedi 17 mai 2025, durant l'heure de pointe.

Les comptages automatiques ont pour objectif de connaître les flux et leur répartition (VL/PL-Bus) sur une période d'une semaine complète, afin de connaître les charges de trafic sur les différents créneaux horaires de la semaine sur le secteur. Les résultats sont détaillés au pas de 15 minutes, avec différenciation des sens de circulation.

Le comptage directionnel a pour but de connaître le fonctionnement des carrefours situés aux entrées. L'objectif est de dénombrer tous les mouvements tournants afin de définir si les flux additionnels pourront être supportés par la configuration du carrefour actuel.



► Recueils de données - Stationnement

- Des **comptages aux entrées / sorties** le samedi 17 mai 2025, afin d'évaluer la montée en charge du parking.

Objectif : Le comptage a pour but de connaître l'usage des entrées / sorties ainsi que le volume de trafic. L'objectif est de **dénombrer tous les flux entrants et sortants**. Nous pouvons ainsi effectuer une **synthèse du taux d'occupation du parking** pour chaque plage horaire avec un détail au ¼h. Cette analyse permet d'identifier des éventuels **pics de demande** dans le cas d'une surcharge du parking.

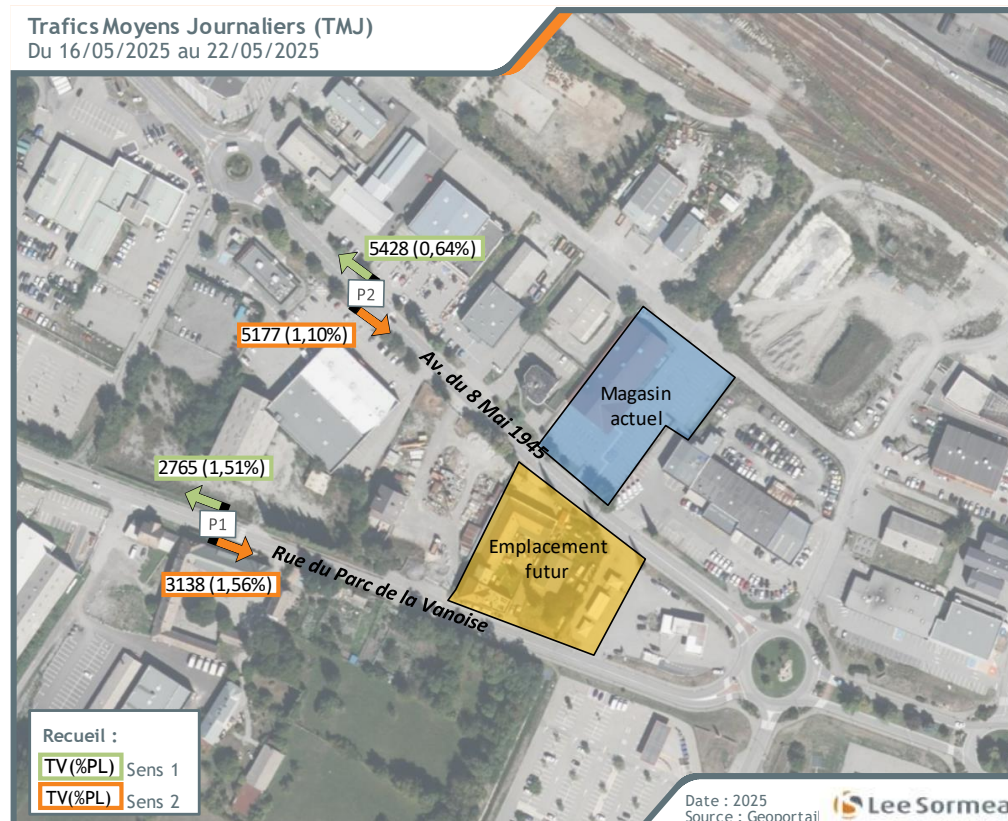
Données recueillies :

- Nombre véhicules entrants au pas de ¼h
- Nombre de véhicules sortants au pas de ¼h
- Typologie des véhicules : VL, 2R, vélos



► Trafic Moyen Journalier

- La carte de trafic ci-contre représente le Trafic Moyen Journalier (TMJ) sur une semaine.
- La charge de trafic sur l'avenue du 8 Mai 1945 connaît un trafic **très légèrement supérieur sur le sens Est → Ouest** (en entrée de la ville) avec +250 véh/j. Cet écart reste cependant moindre au regard des charges de trafics globales sur cet axe qui avoisinent les **10 600 véh/j sur le cumul des deux sens**.
- Sur la rue du Parc de la Vanoise, c'est le phénomène inverse qui se produit avec une charge de **trafic légèrement supérieure dans en sortie de la ville** dans le sens Ouest → Est (+370 véh/j). A noter, qu'avec 5 900 véh/j sur les deux sens, **cet axe porte presque deux fois moins de trafic** que l'avenue du 8 Mai 1945.



► Analyse des vitesses

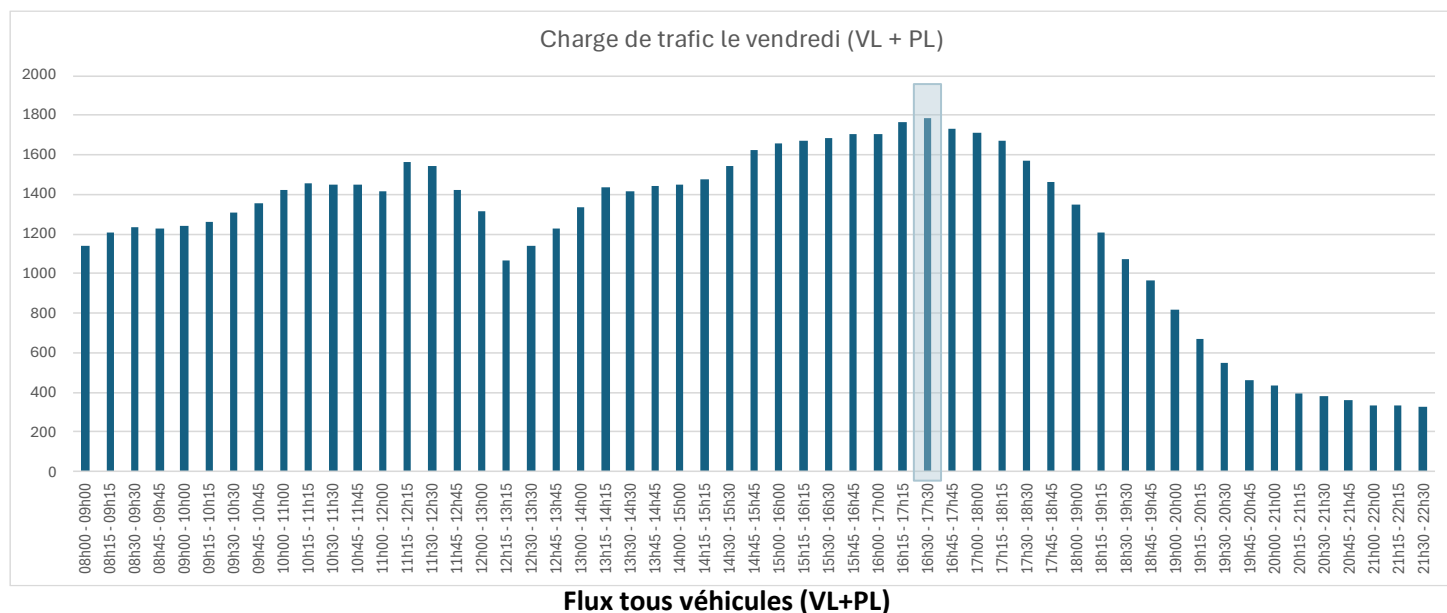
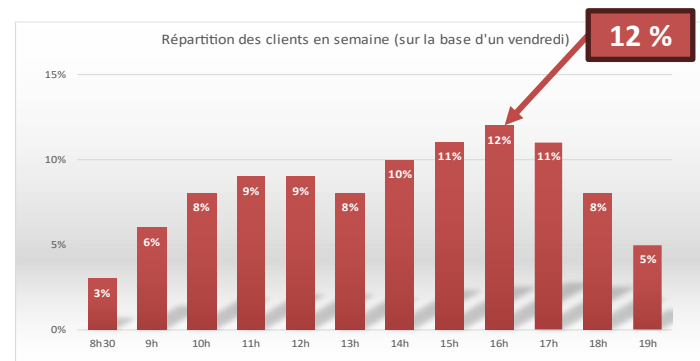
- La vitesse V85 représente la vitesse en dessous de laquelle circulent 85% des véhicules.
- Sur l'avenue du 8 Mai 1945, les vitesses pratiquées **restent proches de la réglementation** (de -6 à +1 km/h).
- Sur la rue du Parc de la Vanoise en revanche, **celles-ci sont supérieures à 15 km/h** sur les deux sens de circulation. Plusieurs facteurs peuvent expliquer cela : l'absence d'aménagement contraignant les vitesses (giratoires, ralentisseurs, chicane), le caractère rectiligne de l'axe ou encore une plus faible charge de trafic par rapport à l'avenue du 8 Mai 1945.



► Validation des heures de pointe du vendredi

- Les comptages automatiques nous ont permis de relever les flux de trafics durant une semaine. La définition de l'heure de pointe est identifiée par rapport aux comptages automatiques. La courbe de la charge de trafic montre un pic de charge de 16h30 et 17h30.
- La période de pointe retenue est le **vendredi de 16h30 à 17h30**.

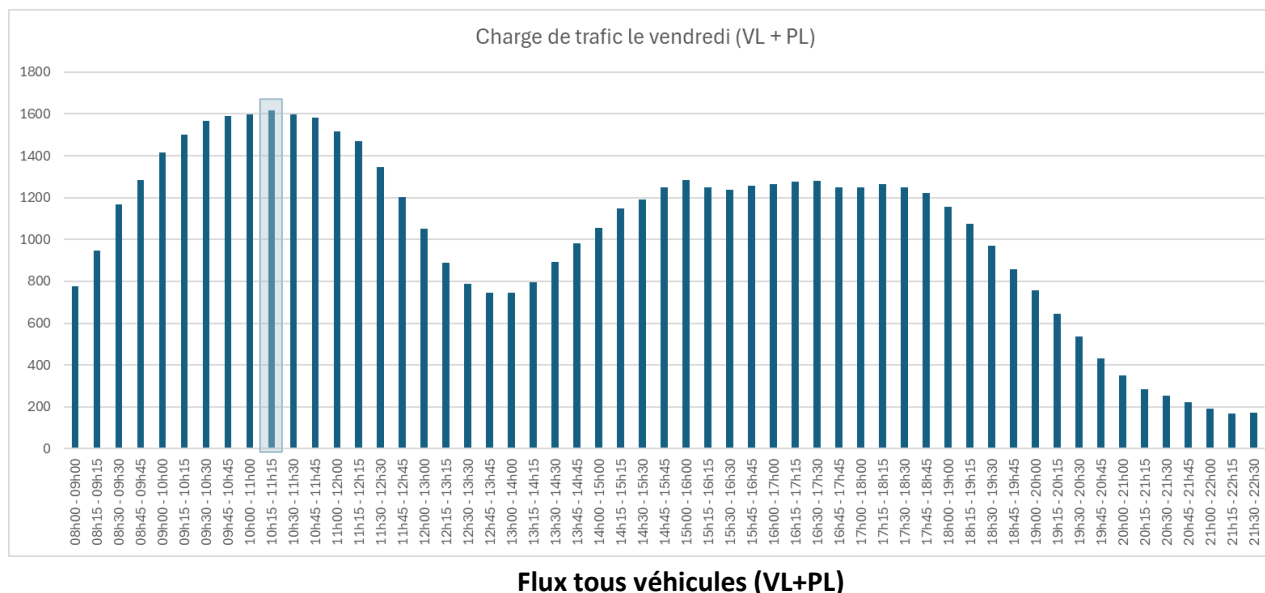
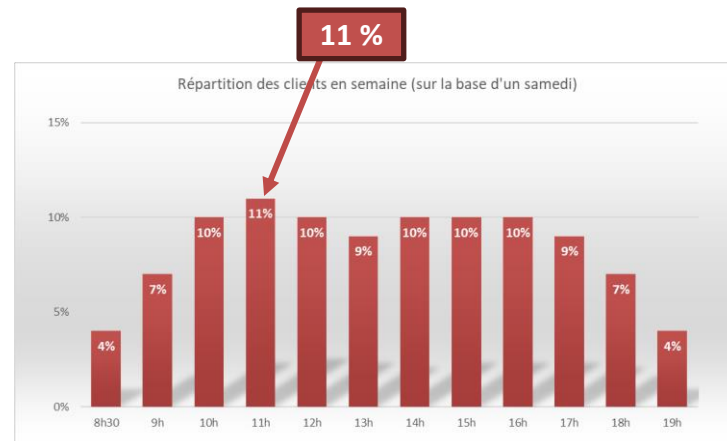
***Remarque :** l'heure de pointe du vendredi a été déterminée en accord avec la fréquentation haute classique du LIDL de Saint-Jean-de-Maurienne identifiée entre 16h et 17h le vendredi (source Google). La charge de trafic du vendredi relevée par le compteur est cohérente car globalement lissée entre 16h et 18h30.*



► Validation des heures de pointe du samedi

- ❑ Les comptages automatiques nous ont permis de relever les flux de trafics durant une semaine. La définition de l'heure de pointe est identifiée par rapport aux comptages automatiques.
- ❑ Le samedi, la période de pointe retenue est le **samedi de 10h15 à 11h15**.

Remarque : l'heure de pointe du samedi a été déterminée en accord avec la fréquentation haute classique du LIDL de Thônes (source Google) et précisée par les comptages de flux entrant/sortant du samedi 29/03.



► Charge de trafic en heure de pointe du soir

(vendredi 16h30-17h30)

La carte de charge de trafic ci-contre illustre un **flux équilibrer par sens sur l'avenue du 8 mai 1945 et la rue du Parc de la Vanoise**. Au total on dénombre près de 1200 véhicules/h dans les deux sens cumulés sur l'avenue du 8 mai 1945. Il s'agit de l'axe le plus emprunté du secteur.

On recense sur la rue du Parc de la Vanoise, plus de 600 véhicules/h dans les deux sens cumulés.

On observe également que la majorité des flux sortants de l'intersection (C1) sont dirigés vers l'avenue du 8 mai 1945 avec près de 500 véhicules/h.

L'accès direct de l'avenue du 8 mai 1945 avec la D1006 et l'A43 favorise un trafic plus important sur cet axe que la RD906.

Traffics Horaire (HPS)

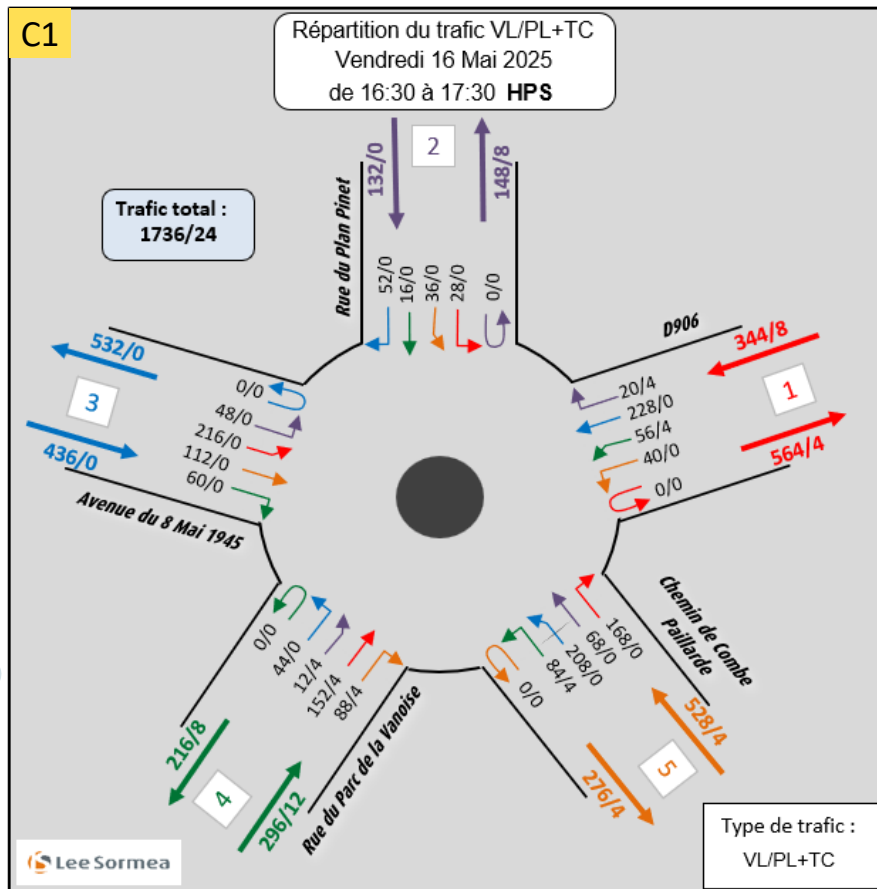
Le 16/05/2025



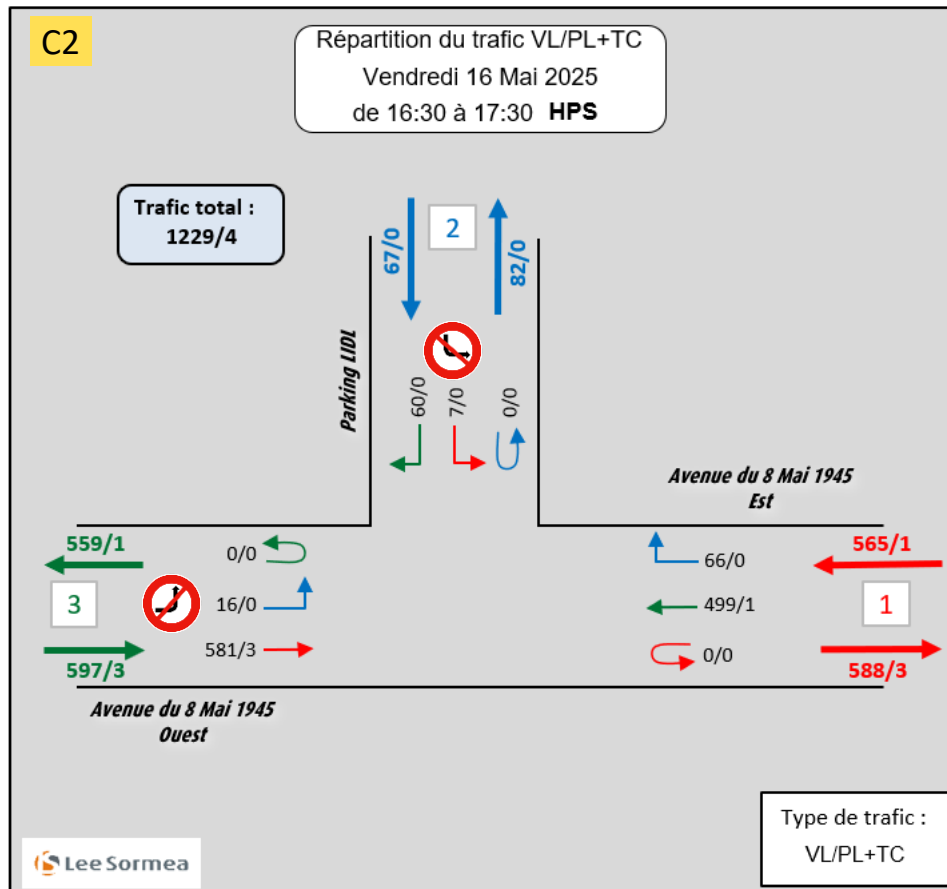
* UVP : Unité de Véhicules Particuliers

Comptages directionnels (vendredi 16h30 – 17h30)

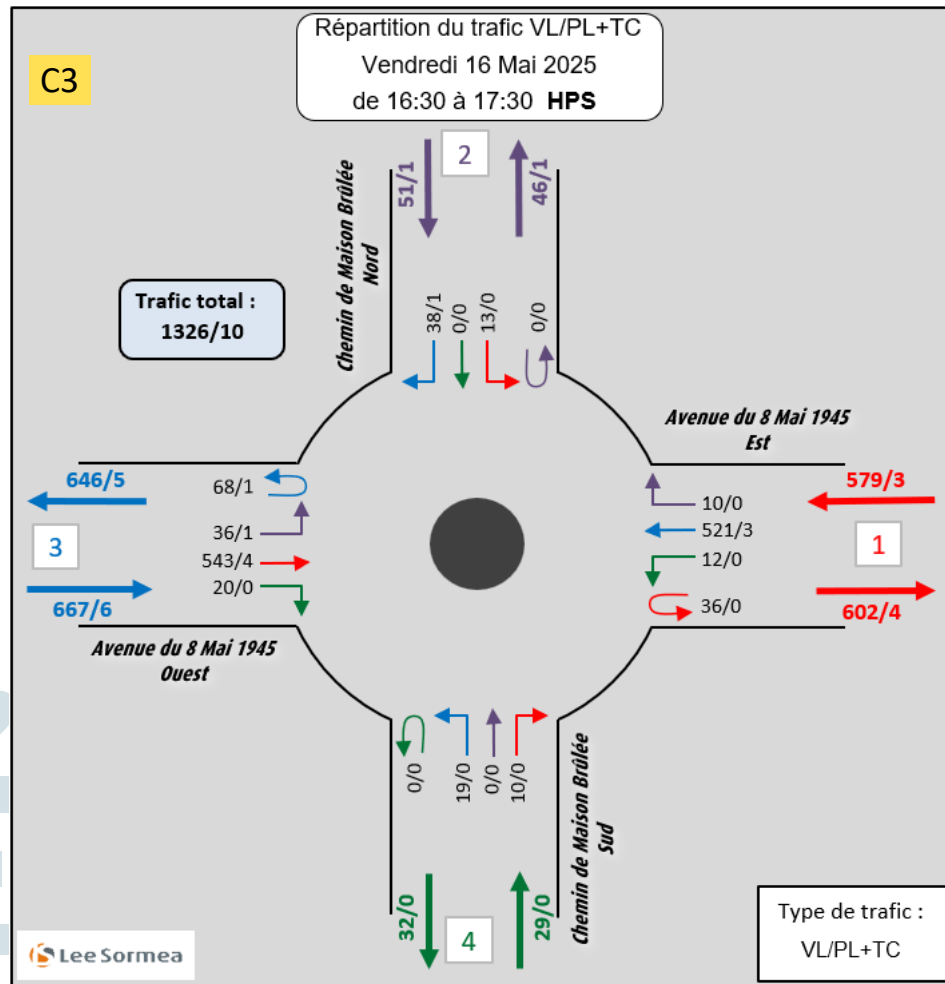
C1



C2



Comptages directionnels (vendredi 16h30 – 17h30)



Synthèse des 3 intersections :

- Flux majoritaire sur la traversée des carrefours de l'avenue du 8 Mai 1945 : Accès plus direct à l'A43.
- Flux important en provenance du sud-est sur le premier carrefour.
- Un nombre important de demi-tours sur les giratoires pour les accès aux commerces et les interdictions de tourne-à-gauche.
- D'après le C4 utilisé pour le stationnement on estime que 25 véhicules sortent par la rue Clément Ratel et 20 véhicules rentrent sur le Lidl par cette rue.

► Charge de trafic en heure de pointe du matin

(samedi 10h15 – 11h15)

La carte de charge de trafic ci-contre illustre un **flux équilibrer par sens sur l'avenue du 8 mai 1945 et la rue du Parc de la Vanoise**. Au total on dénombre près de 1200 véhicules/h dans les deux sens cumulés sur l'avenue du 8 mai 1945. Il s'agit de l'axe le plus emprunté du secteur.

On recense sur la rue du Parc de la Vanoise, plus de 400 véhicules/h dans les deux sens cumulés.

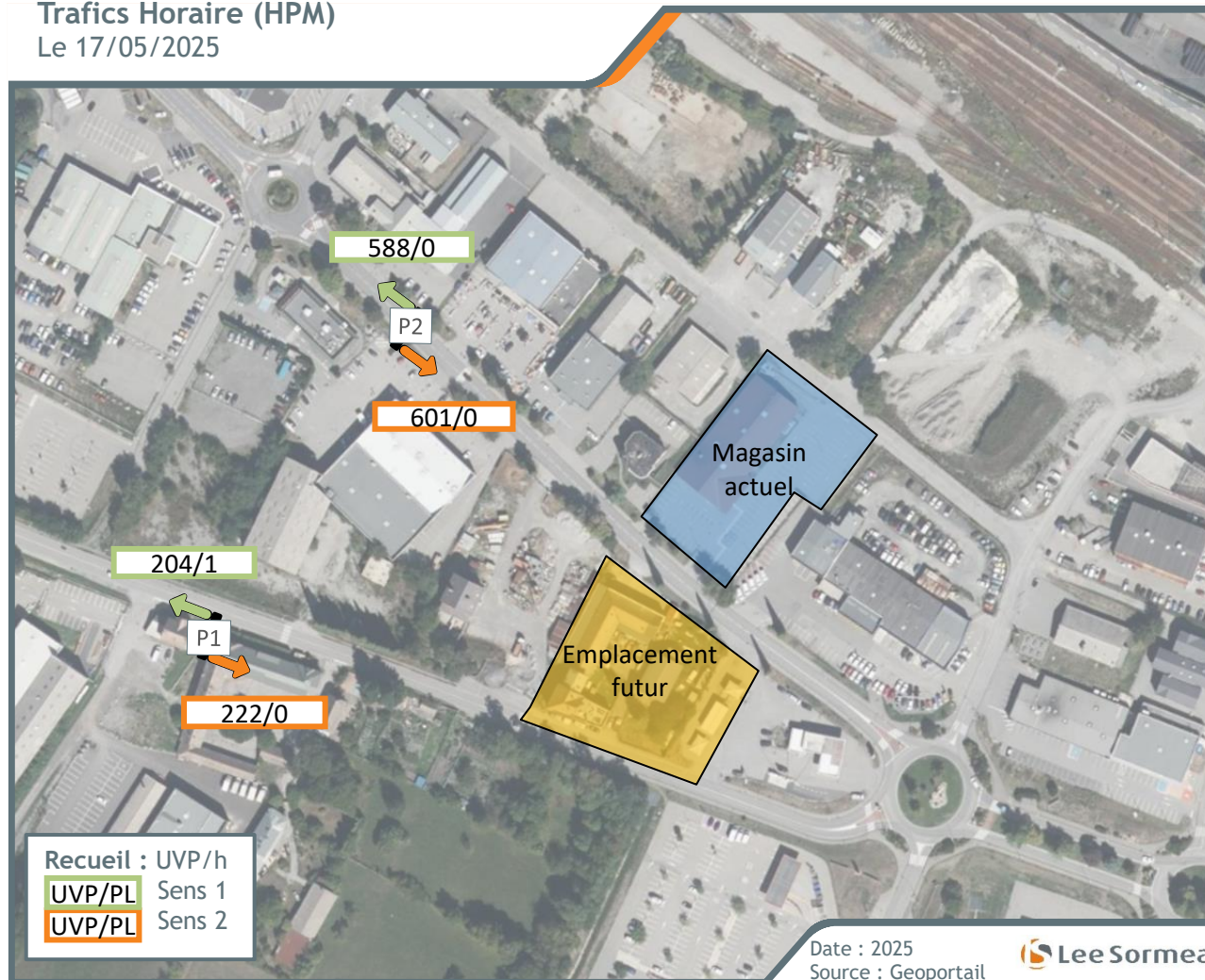
La répartition des flux cohérente entre le vendredi et le samedi.

On observe également que la majorité des flux sortants de l'intersection (C1) sont dirigés vers l'avenue du 8 mai 1945 avec près de 500 véhicules/h.

L'accès direct de l'avenue du 8 mai 1945 avec la D1006 et l'A43 favorise un trafic plus important sur cet axe que la RD906.

Traffic Horaire (HPM)

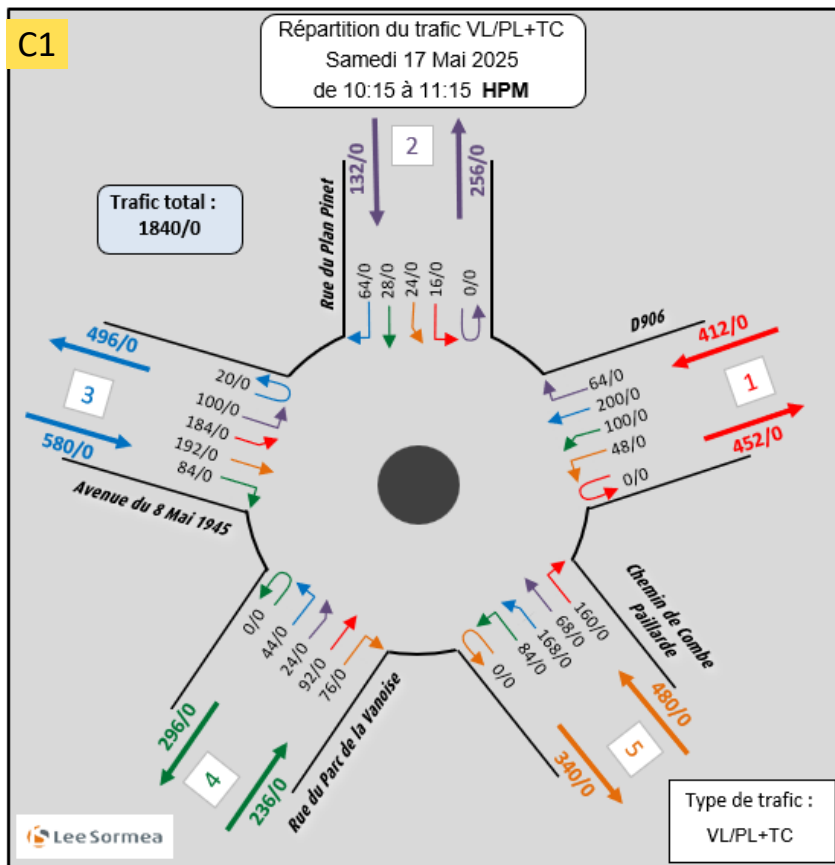
Le 17/05/2025



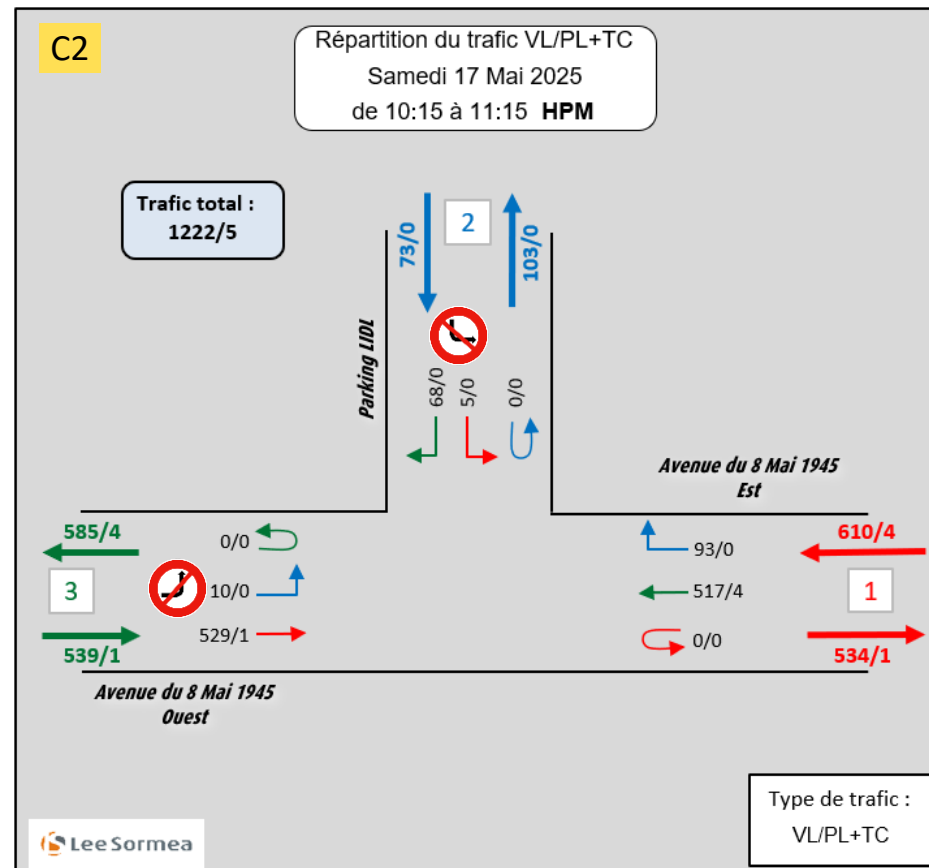
* UVP : Unité de Véhicules Particuliers

Comptages directionnels (samedi 10h15 – 11h15)

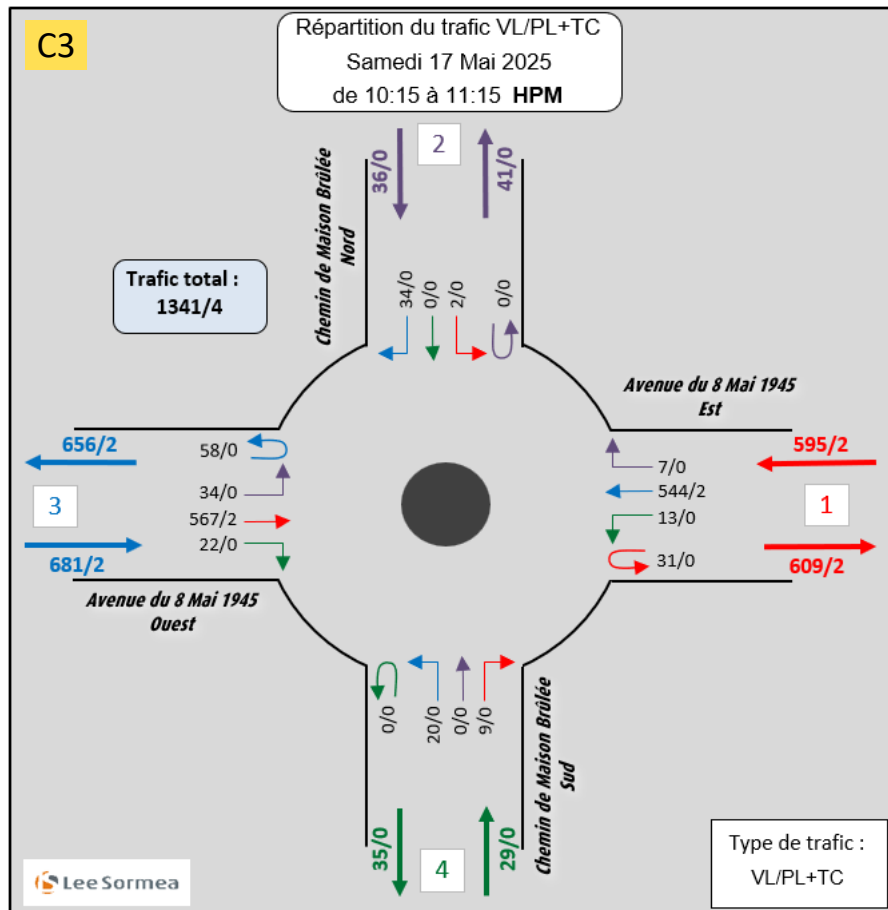
C1



C2



Comptages directionnels (samedi 10h15 – 11h15)



Synthèse des 3 intersections :

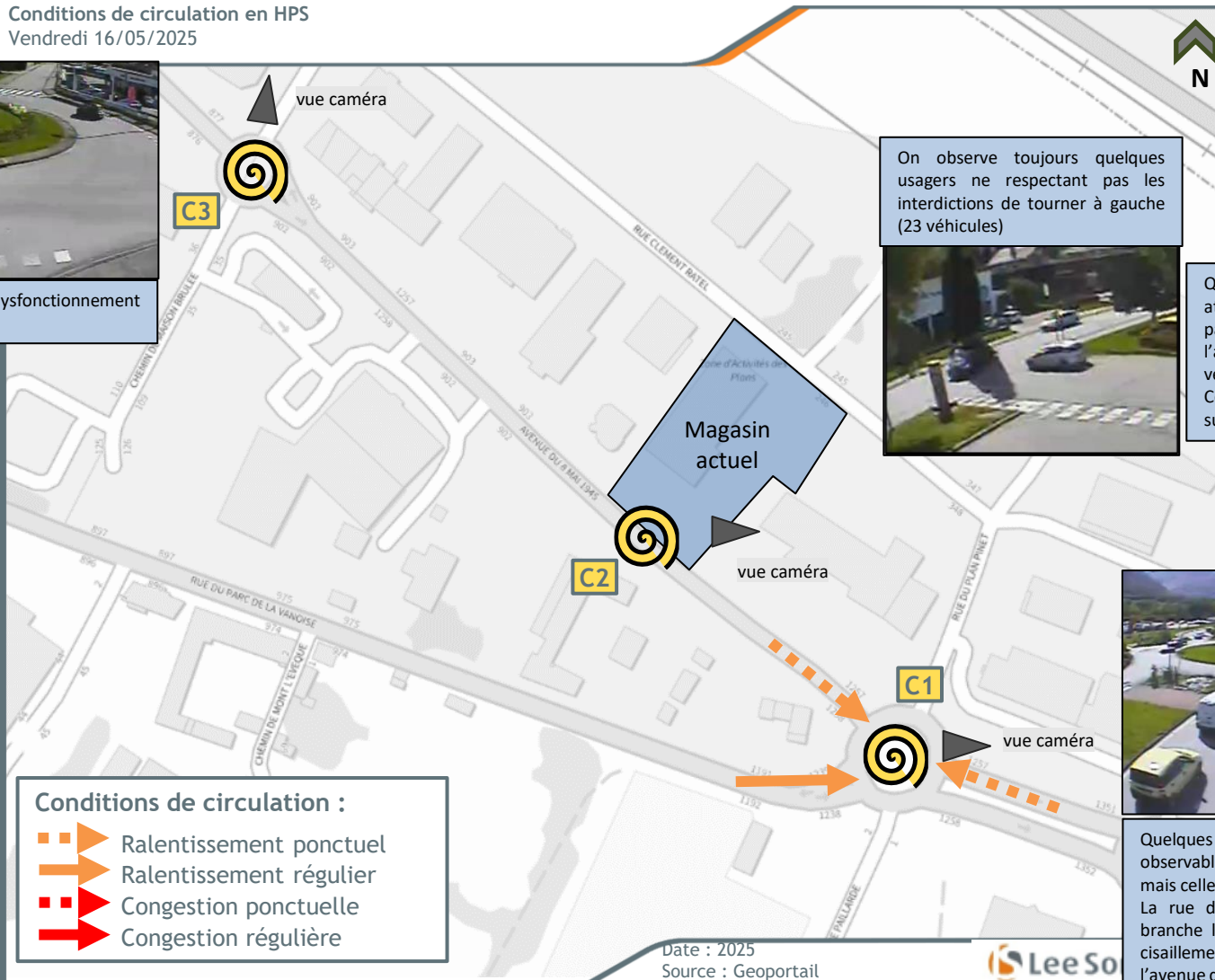
- La charge de trafic est identique entre l'HPS du vendredi qu'à l'HPM du samedi. Les mouvements sont également dans des proportions similaires mais les provenances depuis le C1 sont plus diffuses.
- Flux majoritaire sur la traversée des carrefours de l'avenue du 8 Mai 1945 : Accès plus direct à l'A43.
- Un nombre important de demi-tours sur les giratoires pour les accès aux commerces et les interdictions de tourne-à-gauche.
- La rue Clément Ratel et le chemin de Maison brûlée sont exclusivement utilisés pour les accès aux entreprises et au lidl.
- D'après le C4 utilisé pour le stationnement on estime que 33 véhicules sortent par la rue Clément Rate et 25 véhicules rentrent sur le Lidl par cette rue.

► Observation des conditions de circulation – HPS vendredi

Conditions de circulation en HPS
Vendredi 16/05/2025



Trafic fluide, pas de dysfonctionnement observé



On observe toujours quelques usagers ne respectant pas les interdictions de tourner à gauche (23 véhicules)



Quelques véhicules en attente pour sortir du parking et s'insérer sur l'avenue du 8 Mai 1945 (3 véhicules maximum). Certains préfèrent sortir sur la rue Clément Ratel



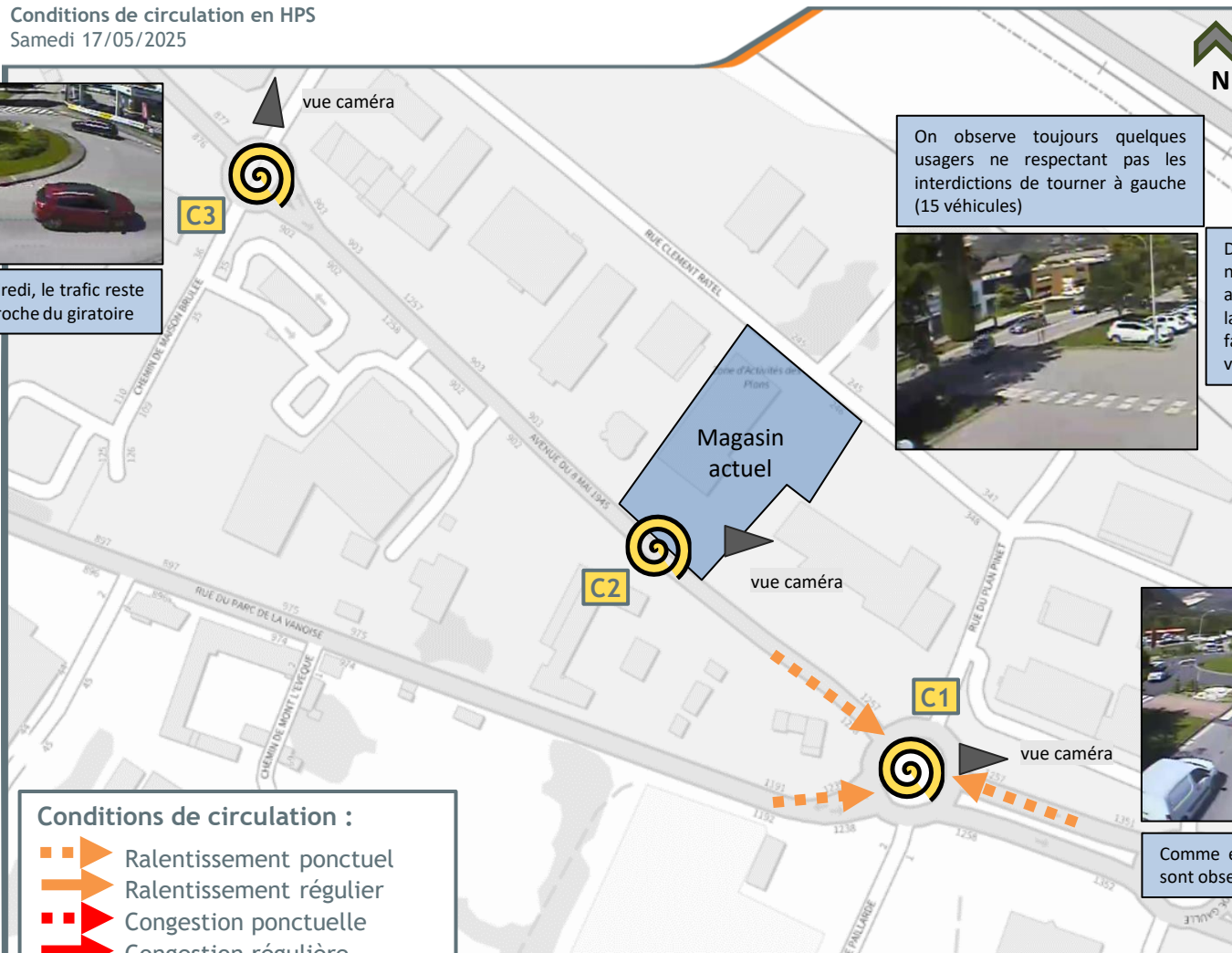
Quelques remontées de file sont observables sur les branches du giratoire mais celles-ci se résorbent rapidement. La rue du Parc de la Vanoise est la branche la plus impactée en raison du cisaillement provoqué par les trafics de l'avenue du 8 Mai 1945.

► Observation des conditions de circulation – HPM samedi

Conditions de circulation en HPS
Samedi 17/05/2025



Comme en HPS du vendredi, le trafic reste tout à fait fluide en approche du giratoire



On observe toujours quelques usagers ne respectant pas les interdictions de tourner à gauche (15 véhicules)



De manière générale le nombre de véhicule en attente pour s'insérer sur la rue du 8 Mai 1945 reste faible (moins de 3 véhicules)



Comme en HPS, des remontées de file sont observables mais se résorbent vite.

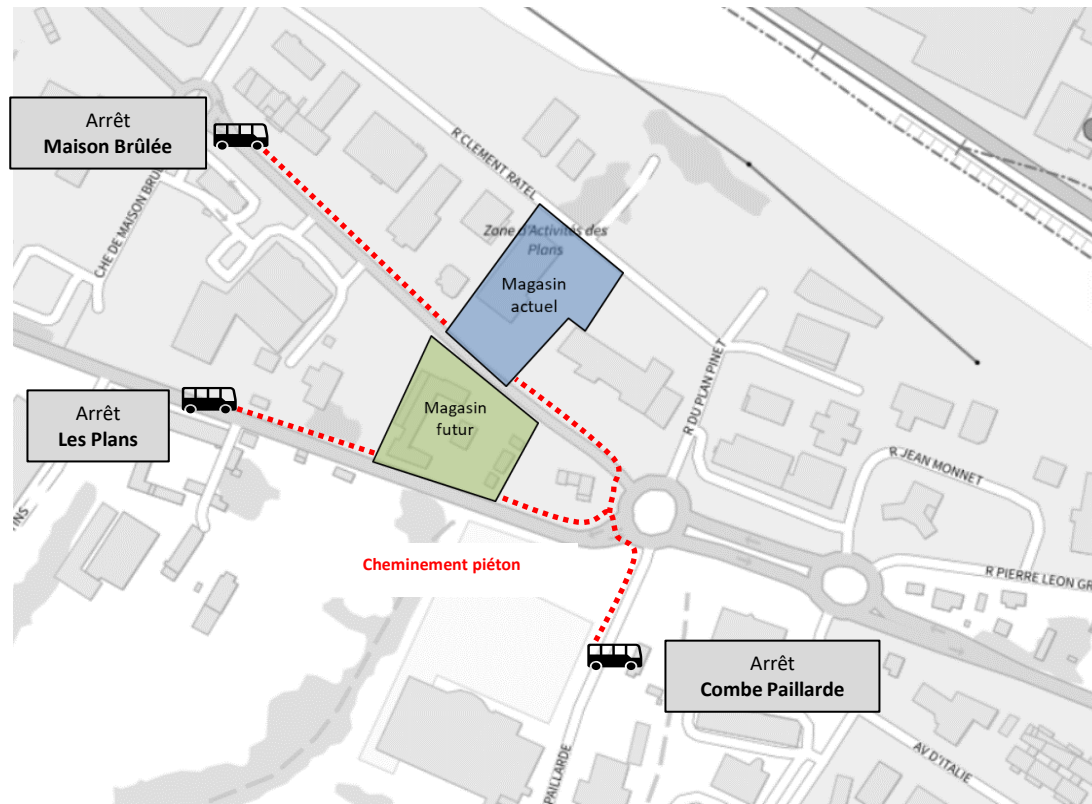
Conditions de circulation :

- Ralentissement ponctuel
- Ralentissement régulier
- Congestion ponctuelle
- Congestion régulière

Date : 2025
Source : Geoportail

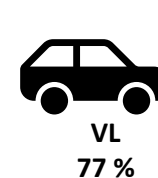
Lee Sormea

► Desserte des transports en commun



- 2 lignes de Transports en Commun desservent le secteur d'étude via 3 arrêts à proximité:
 - La ligne 1 – 1 bus toutes les 20min desservant les 3 arrêts (du lundi au samedi midi)
 - La ligne mixte – 1 bus toutes les 30min desservant les arrêts Combe Paillarde et Maison Brûlée (le samedi après-midi)
- Chacun des 3 arrêts se trouve à moins de 250m du magasin actuel de l'emplacement du magasin futur.

► Analyse du stationnement

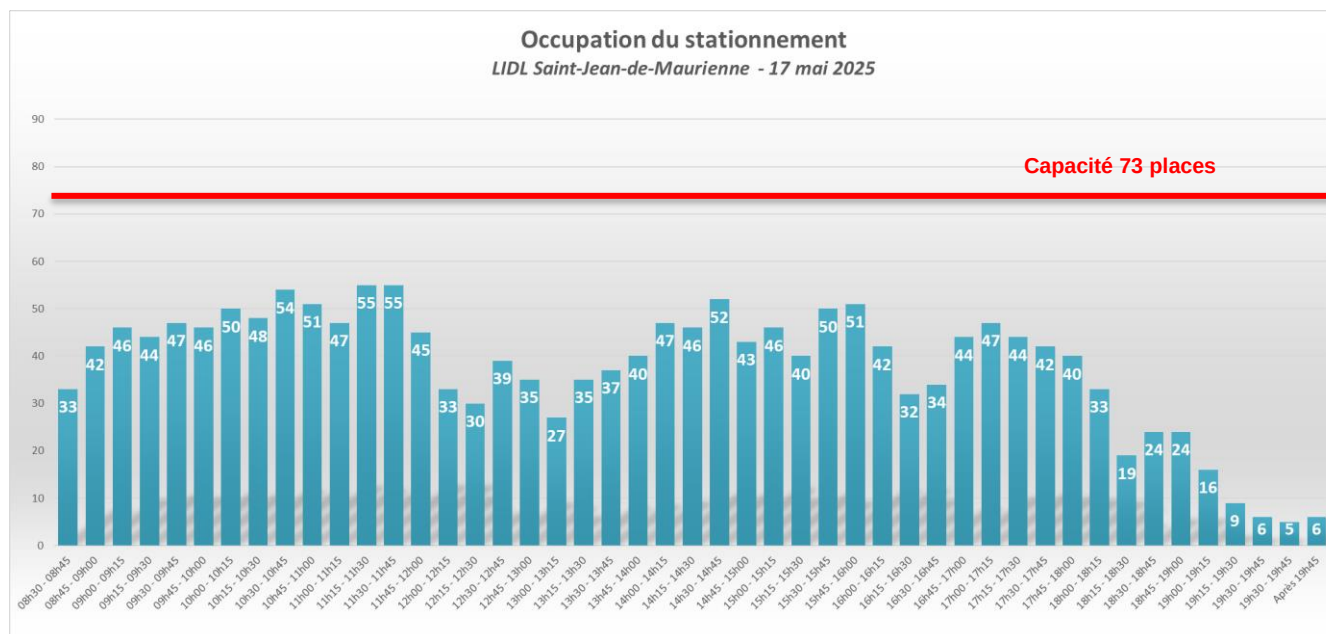


La majorité de la clientèle se rend au magasin LIDL à l'aide d'un véhicule motorisé, à plus de 77%.

D'autres modes de déplacements sont sollicités. On comptabilise près d'**1/4 des entrées** se faisant à pied.

Le parking destiné à la clientèle LIDL a une offre en stationnement de **73 places**.

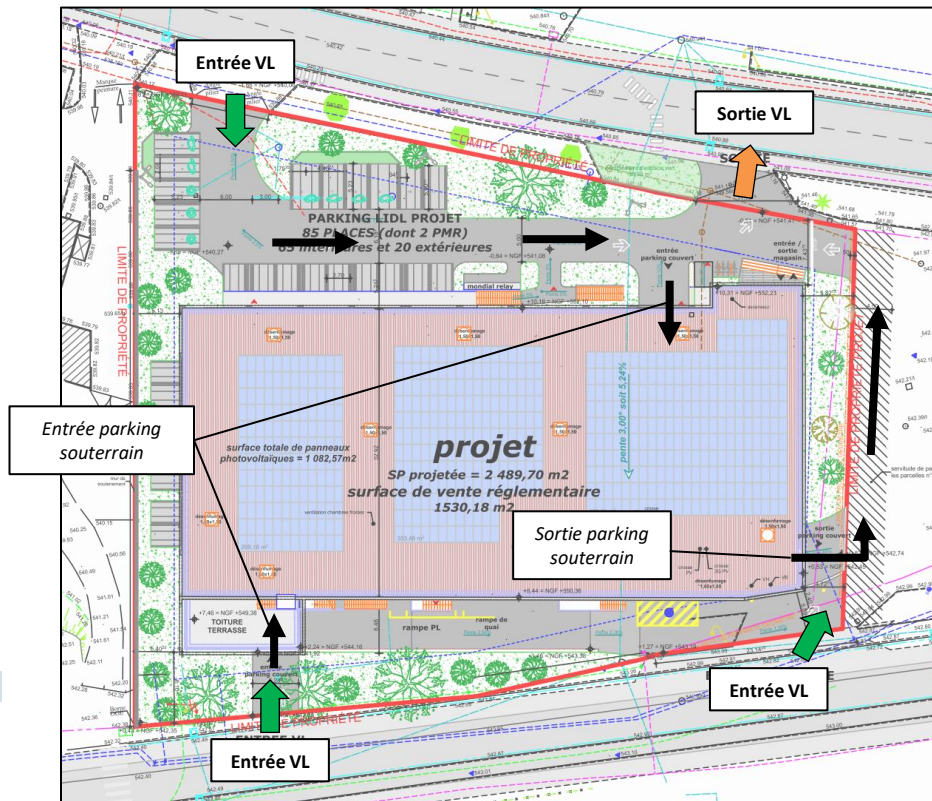
- La fréquentation journalière actuelle (ici samedi 17 mai 2025) est de 760 véhicules cumulés au long de la journée en entrée.
- **Au pic de la demande, le taux d'occupation du parking atteint 75%.**
- Le parking est ainsi en mesure de pouvoir accueillir plus de clientèle (dans le cas d'un samedi). A noter que cette analyse n'a pas été effectué sur le reste des jours de la semaine.



► Projet de la zone commerciale

- Le projet porte sur le déplacement et l'extension de la surface commerciale LIDL de Saint-Jean-de-Maurienne, pour une surface de vente projetée de **1 531m²**.
- Il prévoit également l'augmentation du nombre de places de stationnement pour un total de **85 places**.
- En termes d'accès, le magasin disposera de :
 - **2 entrées** depuis la rue du Parc de la Vanoise (une directement vers le parking souterrain, l'autre qui permettra de longer le magasin pour accéder à l'entrée Nord du parking souterrain)
 - **1 entrée et 1 sortie** sur la rue du 8 Mai 1945 (l'entrée permettra d'accéder aux places extérieures)

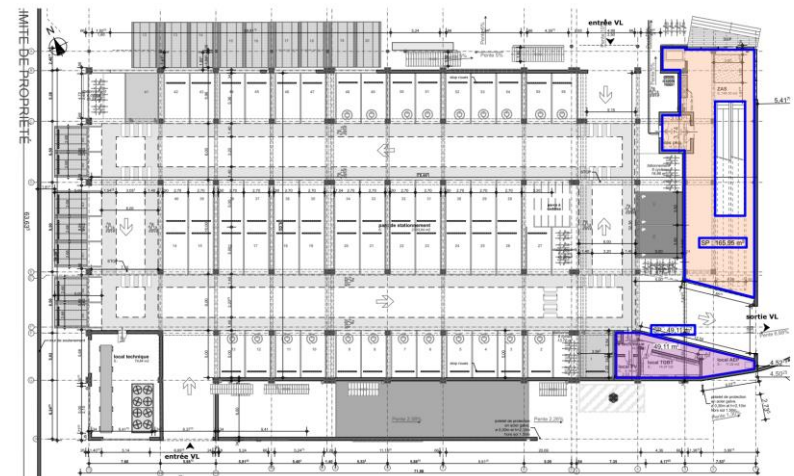
Sur l'emprise de la zone commerciale, la circulation s'effectue en sens unique.



Rappels :

La surface de vente actuelle est de 825m², le projet prévoit une augmentation de **86%** avec 706m² supplémentaires.

Le nombre de stationnement actuel est de 73 places, le projet prévoit donc une augmentation de **16%** avec 12 places supplémentaires.



► Trafics induits par la zone commerciale

Le trafic induit par le projet de zone commerciale est calculé sur la base d'une occupation du nombre de véhicules entrants et sortants de la zone commerciale à l'état actuel.

Période d'analyse	Véhicules entrants dans la zone commerciale	Véhicules sortants de la zone commerciale	Surface de vente	Coefficient du nombre de clients/m ² /h
État actuel vendredi HPS	100	90	825 m ²	0,121
État actuel samedi HPM	100	75		0,121
Véhicules supplémentaires en HPS	+86	+78	+706 m ²	0,121
Véhicules supplémentaires en HPM	+86	+65		0,121
État futur vendredi HPS	186	168	1531 m ²	0,121
État futur samedi HPM	186	140		0,121

Le temps d'achat moyen variant selon les profils de client présents et la période horaire, nous nous basons sur deux coefficients permettant d'avoir le nombre de clients/m² de surface de vente pour chaque heure de pointe.

Appliqués à la surface de vente projetée, ces coefficients nous permettront d'avoir une estimation du nombre de clients supplémentaires sur la future surface commerciale

* HPS : Heure de Pointe du Soir

* HPM : Heure de Pointe du Matin

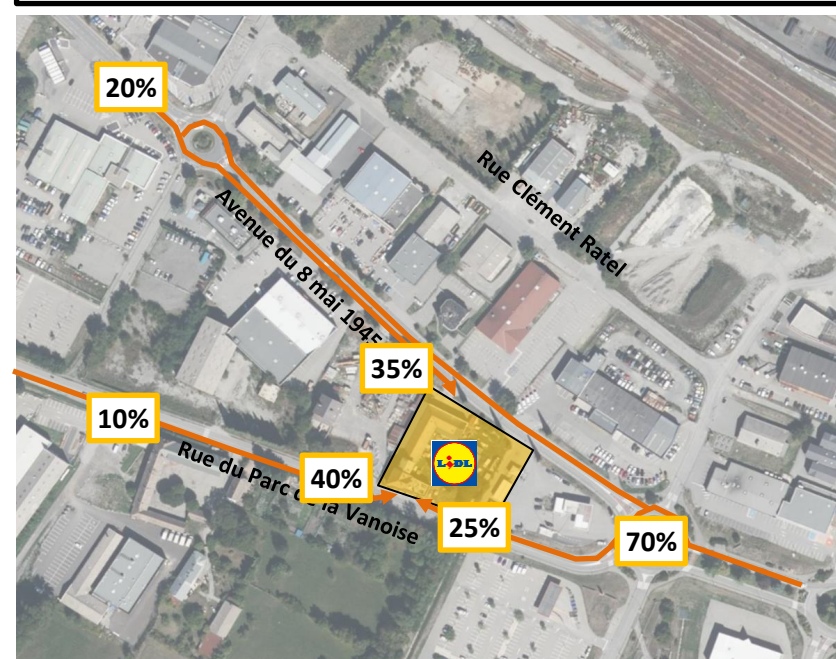
► Projet et hypothèses retenues – répartition des flux le vendredi

Répartition des flux en accès au magasin – flux sortants



HPS – vendredi

Répartition des flux en accès au magasin – flux entrants



HPS - vendredi

- ❑ Les flux additionnels liés à l'extension de la surface de vente du LIDL seront répartis selon une répartition similaire de la zone de chalandise actuelle mais suivant les nouvelles entrées/sorties. Nous partons d'une hypothèse d'interdiction des mouvements de tourne-à-gauche comme dans la configuration actuelle des axes.
- ❑ On constate que 100% des flux sortants seront dirigés vers le giratoire RD906/8 mai 1945. Il se répartiront ensuite de manière plus ou moins forte sur la rue du parc de la Vanoise, l'avenue du 8 mai 1945 et la RD906
- ❑ Les flux entrants sont majoritairement en provenance des RD906 Est.

* HPS : Heure de Pointe du Soir

* HPM : Heure de Pointe du Matin

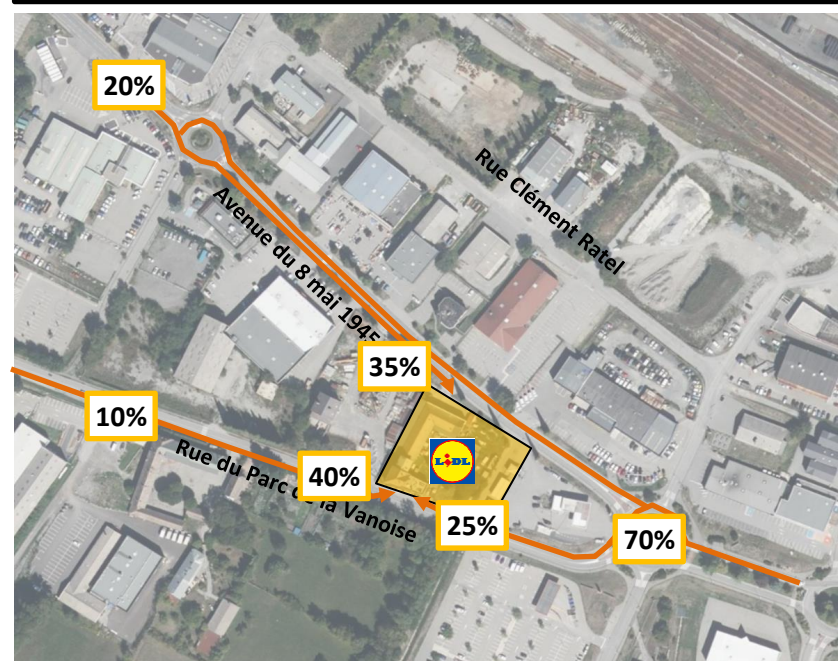
► Projet et hypothèses retenues – répartition des flux le samedi

Répartition des flux en accès au magasin – flux sortants



HPS – vendredi

Répartition des flux en accès au magasin – flux entrants



HPS - vendredi

- Les constats sont dans l'ensemble identique à l'HPS au regard des trafics et des mouvements similaires.
- Les hypothèses de répartition de flux prennent en compte les interdictions de tourne-à-gauche.

* HPS : Heure de Pointe du Soir
* HPM : Heure de Pointe du Matin

► Flux futurs – Heure de pointe du soir

L'induction de trafic génère des flux supplémentaires sur le secteur, de l'ordre de 164 véhicules/h en HPS.

Les flux sortants se répartissent à 100% sur l'avenue du 8 mai 1945 vers l'est puis à 10% sur la rue du Parc de la Vanoise et à 30% sur l'avenue du 8 mai 1945 ouest.

Les flux entrants proviennent pour 10% de la partie ouest du parc de la Vanoise et en finalité de 65% de sa partie est (non représenté sur le compteur ci-dessous). On estime à 35% le flux en provenance du 8 mai 1945 dont 15% opèrent un demi-tour au giratoire nord.

L'augmentation du trafic est donc plus marquée sur l'avenue du 8 mai 1945, notamment à cause des demi-tours.

Projection du trafic horaire en Heure de Pointe du Soir



* HPS : Heure de Pointe du Soir

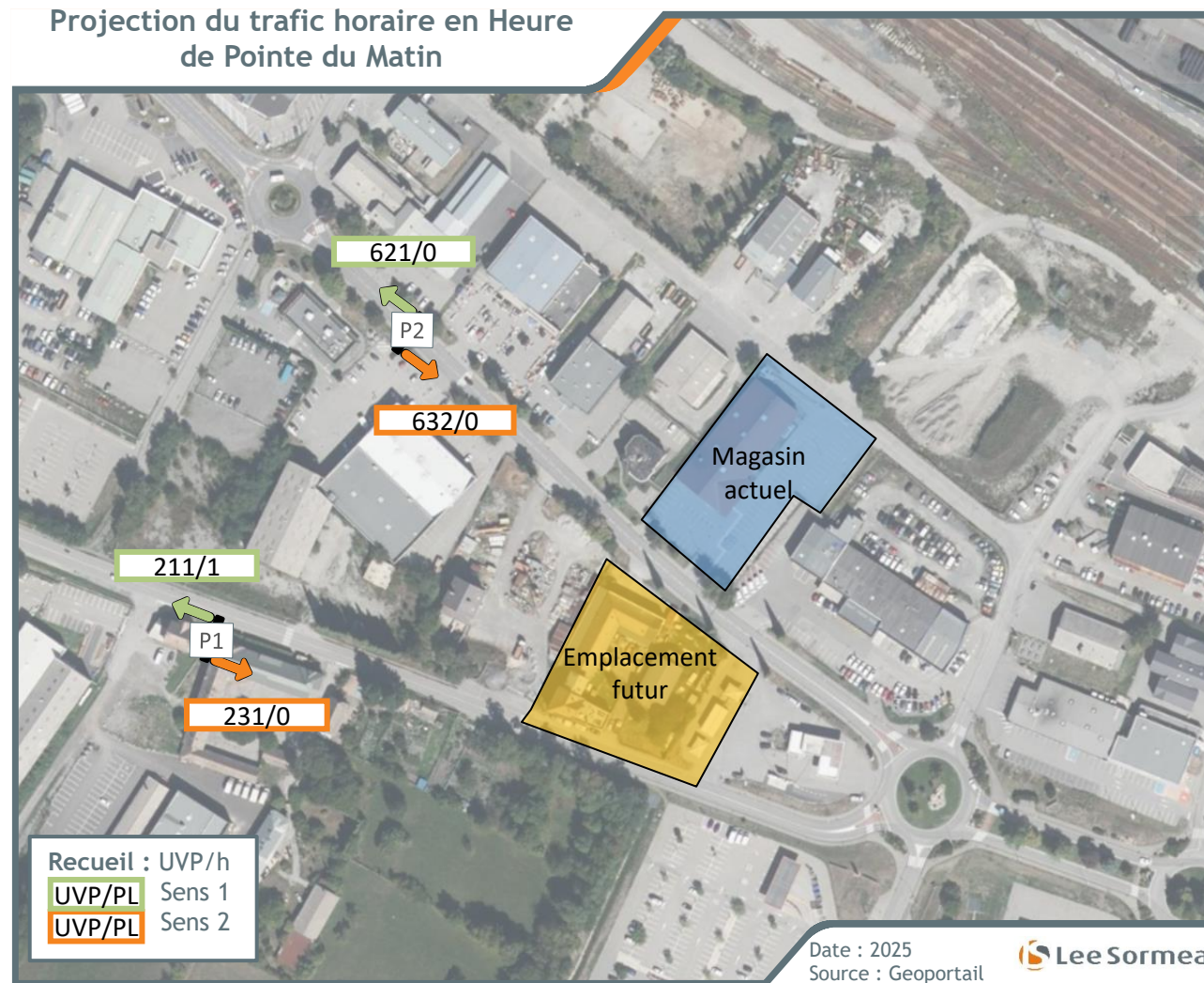
► Flux futurs – Heure de pointe du matin

L'induction de trafic génère des flux supplémentaires sur le secteur, de l'ordre de 150 véhicules/h en HPM.

Les flux sortants se répartissent à 100% sur l'avenue du 8 mai 1945 vers l'est puis à 10% sur la rue du Parc de la Vanoise et à 30% sur l'avenue du 8 mai 1945 ouest.

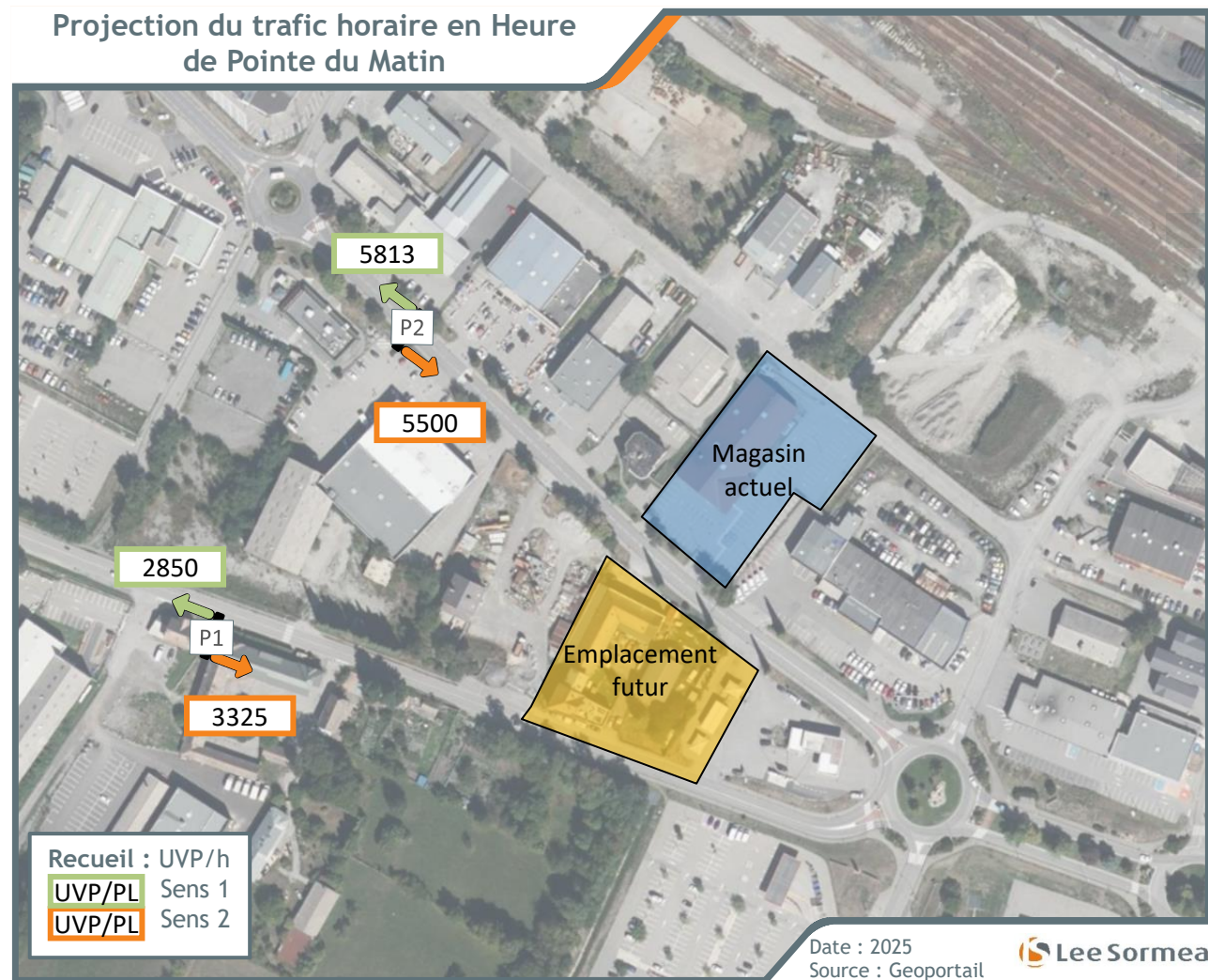
Les flux entrants proviennent pour 10% de la partie ouest du parc de la Vanoise et en finalité de 65% de sa partie est (demi-tour au giratoire non représenté sur le compteur ci-dessous). On estime à 35% le flux en provenance du 8 mai 1945 dont 15% opèrent un demi-tour au giratoire nord.

L'augmentation du trafic est donc plus marquée sur l'avenue du 8 mai 1945, notamment à cause des demi-tours.



► Trafic Moyen Journalier – Projeté

A l'échelle de la journée, l'induction de trafic représente en termes de flux additionnels en moyenne 850 véhicules supplémentaires générés par le projet. Ils se répartissent comme pour les heures de pointes.



► Définition des études capacitaires

Pour déterminer la capacité d'un carrefour / intersection à absorber trafic, nous réalisons une étude capacitaire qui nous permet d'obtenir la réserve de capacité et le temps d'attente moyen. Les calculs sont réalisés sur l'ensemble des périodes de pointe, donnant un résultat moyenné d'une affluence fluctuante sur l'heure.

Dans cette étude de trafic, l'étude capacitaire sera réalisée pour deux giratoire et 5 intersections en T.

Définitions générales :

- La **capacité limite** et le **temps moyen d'attente** sont **calculés uniquement pour les voies cédant le passage**, les autres voies n'étant pas contraintes car prioritaires.
- Par définition, le **créneau critique** désigne le temps minimum pour s'insérer sur la voie principale depuis la voie secondaire, en considérant le flux antagoniste sur la voie principale (1 sens ou 2 sens).
- Le **temps moyen d'attente** limite est acceptable en dessous de 30 secondes. Entre 30 secondes et 1 minute, l'acceptabilité est discutable d'autant plus que l'apparition de comportements à risque augmente. Au-delà d'une minute, des feux sont nécessaires.

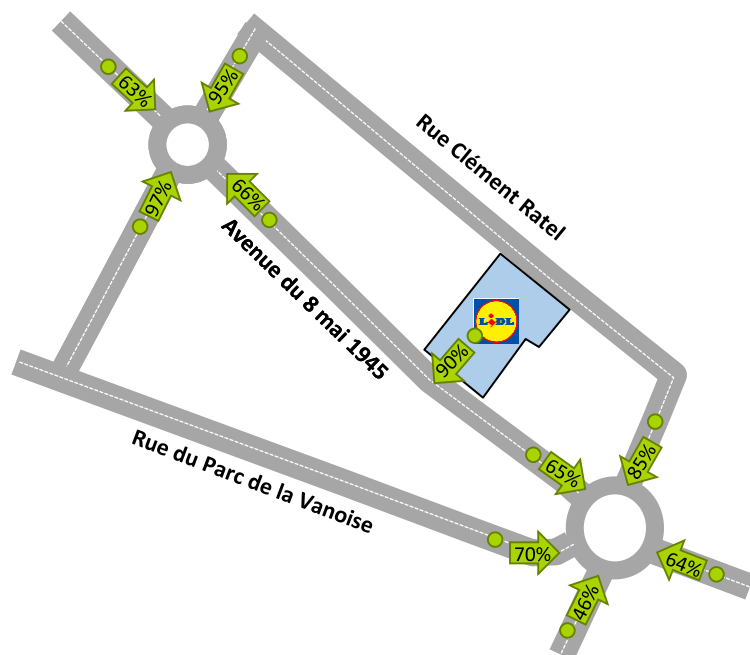


► Réserves de capacité – Vendredi HPS

Impact du projet sur les flux de circulation – 16h30 – 17h30

Lee Sormea

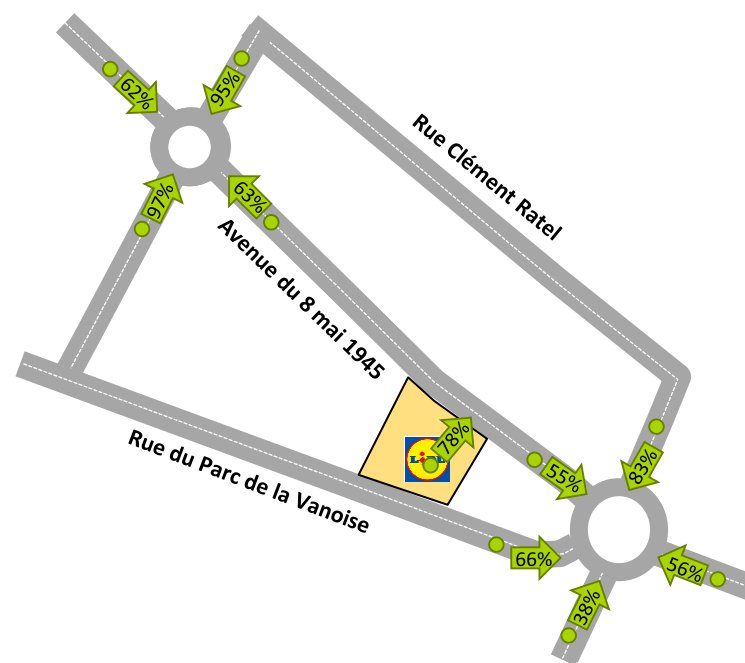
SITUATION ACTUELLE (2025) :



Temps d'attente moyen d'insertion en secondes



SITUATION PROJET



Réserve de capacité de l'infrastructure



Les réserves de capacité et les temps moyens d'attente restent satisfaisants malgré le projet d'agrandissement du Lidl. Le secteur d'étude ne connaît en effet **pas de dysfonctionnement particulier**. Les reports ici estimés impliquent les obligations de demi-tours au giratoire pour l'interdiction des mouvements de tourne-à-gauche.

Un point de vigilance reste cependant à apporter sur le giratoire RD906, rue du Parc de la Vanoise et Avenue du 8 mai 1945, notamment sur la branche Chemin de Combe Paillarde qui dessert une zone commerciale et industrielle qui présente en état projeté une réserve de capacité de 38%.

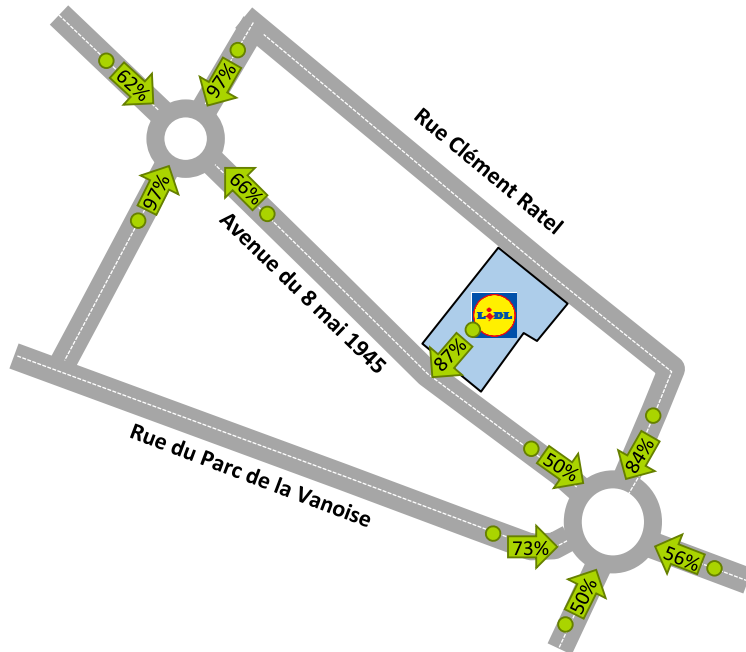
L'accès au Lidl présente une réserve de capacité confortable en gardant l'exclusivité d'un mouvement de Tourne à Droite.

► Réserves de capacité – Samedi HPM

Impact du projet sur les flux de circulation – 10h15 – 11h15

Lee Sormea

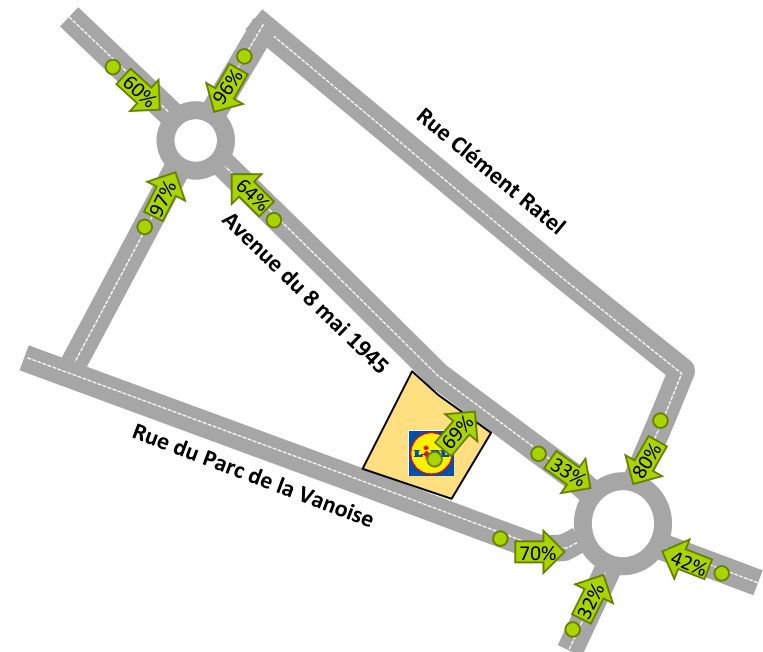
SITUATION ACTUELLE (2025) :



Temps d'attente moyen d'insertion en secondes

● Satisfaisant (<10'') ● Acceptable (10 à 20'') ● Critique (>20'')

SITUATION PROJET



Réserve de capacité de l'infrastructure

➡ Satisfaisante (>25%) ➡ Acceptable (5 à 25%) ➡ Critique (<5%)

L'heure de pointe du matin est plus saturée sur les carrefours que l'heure de pointe du soir, notamment à cause des demi-tours imposés pour desservir les commerces qui ralentissent l'insertion sur le giratoire. Dans l'ensemble, on reste sur des capacités satisfaisantes sur l'ensemble des carrefours. Il reste une vigilance sur les branches Avenue du 8 mai 1945 et Chemin de Combe Paillarde qui ont des réserves de capacité proche des 30%. Le trafic généré par le Lidl représente toutefois moins de 10% du trafic entrant sur les giratoires.

L'agrandissement du Lidl ne génère donc pas de bouleversement majeur.

► Conclusion

L'étude de trafic vise à examiner les impacts du déménagement, de l'extension de la surface de vente et de stationnement du magasin LIDL de Saint-Jean-de-Maurienne. L'étude se base sur :

- l'analyse du trafic journalier et des jours / horaires de fréquentation du magasin sur une semaine en mai 2025 à l'aide de comptages automatiques ;
 - le fonctionnement des carrefours du secteur d'étude et des accès actuels, à l'aide de comptages directionnels, en heure de pointe du vendredi 16/05/25 et du samedi 17/05/25.
- A l'état actuel, on peut observer :
- **Trafic** : un trafic plus important sur l'avenue du 8 mai 1945 de près de 10 500 véh/j dans les deux sens de circulation, avec plus de 1 000 véh/h en heure de pointe.
 - **Conditions de circulation** :
 - Le trafic est fluide sur le secteur et les conditions de circulation sont satisfaisantes. **Aucun dysfonctionnement n'est à relever.**
 - En période de pointe vendredi (HPS) et samedi (HPM), les carrefours ne sont pas saturés. On relève toutefois le chemin de Combe Paillarde qui présente la plus forte saturation.
- Impact du projet d'extension :
- L'extension de la surface de vente du magasin LIDL permettra de compléter l'offre de service sur le secteur. Elle se caractérise par une surface de vente de 1 531m². **Elle génère à terme un trafic supplémentaire de l'ordre d'environ 150 véhicules en heures de pointe du matin et de 170 véhicules en heure de pointe du soir, soit un trafic de près de 850 véhicules / jour supplémentaire.**
 - A l'état projeté, l'étude de capacité aux différents intersections / carrefours montre une légère augmentation des temps d'attente moyens (+1 à +3 secondes) et diminution des réserves de capacité (-20% sur les nouveaux accès du Lidl et le giratoire RD906/8 mai 1945), pour autant les conditions d'insertion restent satisfaisantes par rapport aux recommandations du CEREMA. Les réserves de capacité sont toutes supérieures à 30% en HPS et en HPM, et les temps d'attente n'excèdent pas les 5 secondes (sur le réseau routier). On observe un temps d'attente projeté en HPM de l'ordre de 10 secondes en sortie du LIDL (ce qui reste satisfaisant). Par conséquent nous pouvons conclure que l'induction de trafic ne génère aucun dysfonctionnement sur le réseau.
 - **Le projet n'a pas d'impact sur le fonctionnement global du secteur.**

Synthèse

- Extension : surface de vente projetée de 1 531m²
- Passage de 73 à 85 places => **Réserve de capacité de 30 places**

Accès au site :

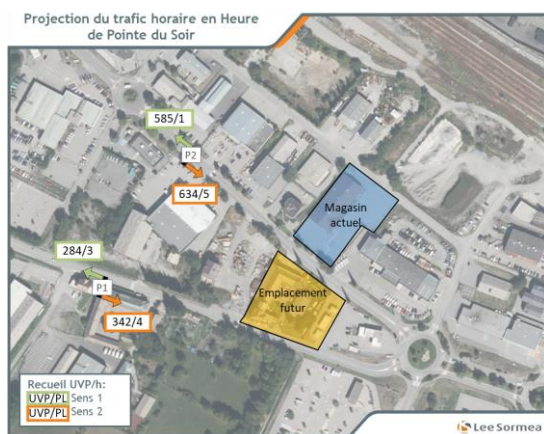
3 entrées : 1 avenue du 8 mai 1945 et 2 rue du Parc de la Vanoise
 1 sortie avenue du 8 mai 1945

Dans la situation actuelle, les conditions de circulation sont fluides. Aucun dysfonctionnement n'est constaté. En état projeté, les résultats démontrent que l'évolution de trafic ne génère pas de dégradation par rapport au fonctionnement actuel de la zone. **Le projet n'a aucun impact sur le fonctionnement global du secteur.**

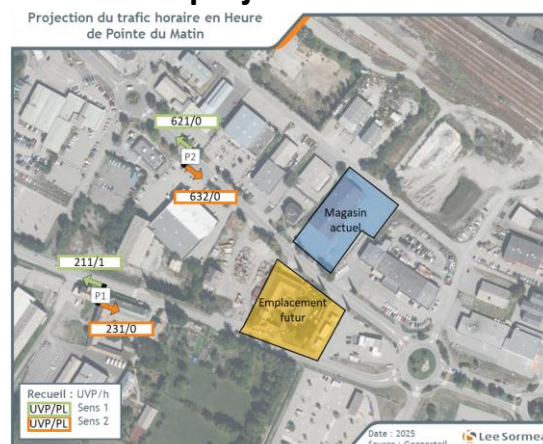
/!\ Le nombre de places de stationnement associé au projet présente un volume jugé faible pour répondre à la demande actuelle et projetée. On estime un taux de remplissage de l'ordre de 120% dans l'hypothèse d'un temps moyen de course de 30 minutes.

/!\ Vigilance sur le futur accès d'entrée VL/PL : accumulation des usages, croisement de véhicules pour l'accès au parking souterrain (sortie et entrée)...

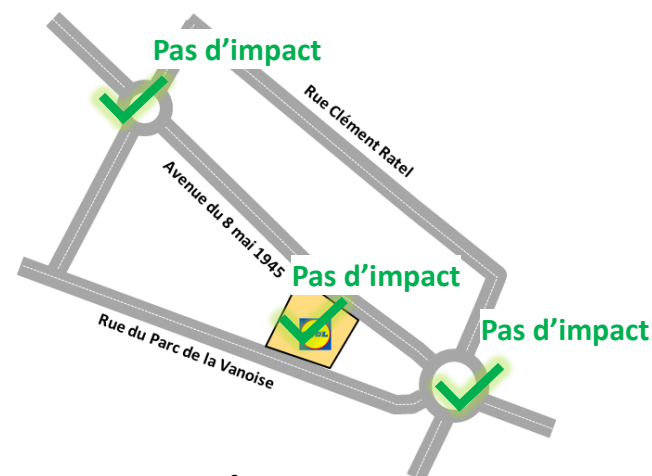
Trafic projeté en HPS



Trafic projeté en HPM



Période	Trafic induit aux entrées / sorties du LIDL
Vendredi HPS	170 véhicules/heure
Samedi HPM	150 véhicules/heure
TMJ	≈ 850 véhicules/jour



Impacts carrefours

Giratoire RD906 / 8 mai 1945 → aucun impact – Diminution de 20% des réserves de capacité au maximum

Giratoire Avenue du 8 mai 1945/Maisoon Brûlée → aucun impact

Intersection accès LIDL / 8 mai 1945 → aucun impact

On constate diminutions des réserves de capacité de 0% à 20% et augmentations des temps d'attente (de l'ordre de +1/3 secondes, ce qui est non significatif). Pour autant, ceux-ci restent **satisfaisants** par rapport aux préconisations du CEREMA. **L'extension de la surface de vente du LIDL de Saint-Jean-de-Maurienne ne génère aucun dysfonctionnement sur le fonctionnement global du secteur.**