



ÉTUDE DE TRAFIC

DOSSIERS RÉGLEMENTAIRES

JEUDI 24 OCTOBRE 2024



CRÉATION D'UN MAGASIN LIDL PAR TRANSFERT-EXTENSION sur une surface de vente de 1 514 m²

1 Boulevard Ambroise Paré à MEYZIEU (69)



Étude de vos territoires commerciaux

EMPRIXIA.COM | SERVICE.COMMERCIAL@EMPRIXIA.COM | 02 53 49 10 40

01 PRÉAMBULE

PAGE 3

02 CONTEXTE DE L'ÉTUDE

PAGE 6

03 ANALYSE

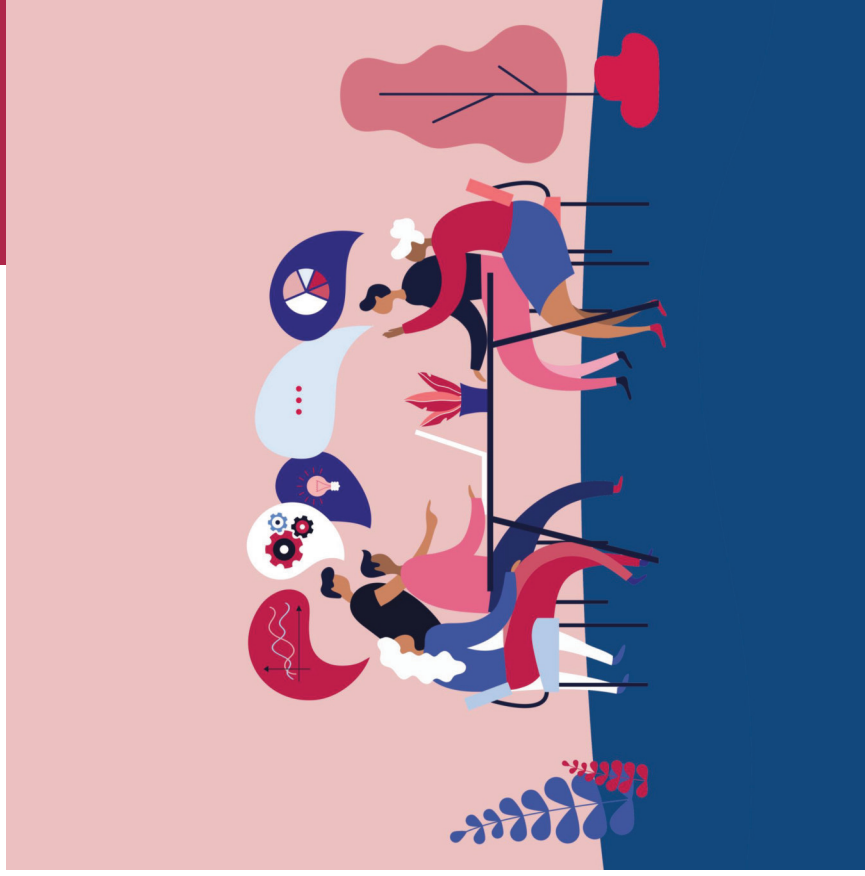
PAGE 11

04 ANNEXES

PAGE 19

PRÉAMBULE

1. Objectifs et méthodologie
2. Moyens techniques



LA PROBLÉMATIQUE ET LES OBJECTIFS

Le projet



Quel impact générera la création du magasin LIDL de 1 514 m² de surface de vente, sur les intersections à proximité du site du point de vente à Meyzieu (69) ?

Le demandeur

Alexis QUIGNETTE

Responsable Programmes

Service Immobilier DR5

contact : alexis.quignette@lidl.fr

Tél : 06 75 25 30 83



Les objectifs

L'objectif de cette étude est ainsi d'évaluer **l'impact de ce projet sur le trafic existant du tissu routier de proximité**. Ce rapport permettra donc de répondre aux questions suivantes :

En termes de diagnostic :

- Comment fonctionne le réseau routier du secteur actuellement ?
- Qui emprunte le réseau routier aux abords du secteur actuellement ?
- À quels moments se situent les heures de pointe ?

En termes d'évolutions envisageables :

- Comment vont évoluer les déplacements dans le secteur après le transfert du projet ?
- L'augmentation potentielle du trafic risque-t-elle de dégrader les conditions de fluidité et de sécurité par rapport à la situation actuelle ?

La méthodologie utilisée

La méthodologie utilisée pour réaliser cette étude de trafic suit plusieurs étapes :

- Réalisation d'une **enquête origines-destinations** aux différentes intersections importantes du secteur du projet pendant ces périodes d'heure de pointe ;
- Élaboration du **diagnostic de la situation actuelle** à partir des comptages réalisés ;
- Réalisation du **scénario potentiel** de génération de trafic par le projet ;
- **Estimation du trafic** à attendre aux différentes intersections du secteur du projet et évaluation de la saturation de ces dernières ;
- **Conclusion de l'impact du projet** sur le trafic dans le secteur.

LES MOYENS TECHNIQUES

TECHNIQUE D'ACQUISITION DES DONNÉES

COMPTAGE AUTOMATIQUE

Les comptages du **Trafic Moyen Journalier** (TMJ) double sens ont été effectués à partir de stations de comptages automatiques de type « capteurs radar à détection hors-sol ».

Ces comptages permettent de présenter les variations de trafic heure par heure pour chaque jour de la semaine. À partir de ces données, il est possible de mettre en évidence des heures de pointe, avec le plus de représentativité possible.



Exemple de capteur radar à détection hors-sol

COMPTAGE DIRECTIONNEL

Les **intersections situées à proximité** du projet LIDL ont fait l'objet d'un **comptage directionnel** réalisé via la technique de l'enregistrement vidéo.

Cette technique repose sur l'installation préalable d'une caméra enregistrant les passages aux intersections, sur **une période de deux heures**.

Une fois l'enregistrement réalisé, il est analysé sur écran et le décompte des véhicules peut être réalisé en minimisant la marge d'erreur (possibilité d'arrêter ou de remonter la vidéo en cas de doute).



Exemple de caméra d'enregistrement utilisée pour les comptages directionnels

GLOSSAIRE

Enquête OD : Enquête Origines Destinations

HPM : Heure de Pointe du Matin

HPS : Heure de Pointe du Soir

TAD : Tourne à Droite

TD : Tout droit

TAG : Tourne à Gauche

TMJO : Trafic Moyen Journalier Ouvrable

TMJA : Trafic Moyen Journalier Annuel

TV : Tous véhicules confondus

VL : Véhicules Légers

PL : Poids Lourds

TC : Transports en Commun

V85 : Vitesse maximale pratiquée par 85% des automobilistes dans une circulation fluide



CONTEXTE DE L'ÉTUDE



CONTEXTE DE L'ÉTUDE

FICHE D'IDENTITÉ

Une commune majeure de la première couronne Lyonnaise

Région : **Auvergne-Rhône-Alpes**

Département : **Rhône (69)**

Intercommunalité : **Métropole de Lyon**

Population EPCI : **1 424 069 habitants**

Aire d'attraction : **Lyon**

Catégorie : **Aire de plus de 700 000 habitants (hors Paris)**

Communes : **398 communes**

Population 2021 : **35 882 habitants (31 493)**

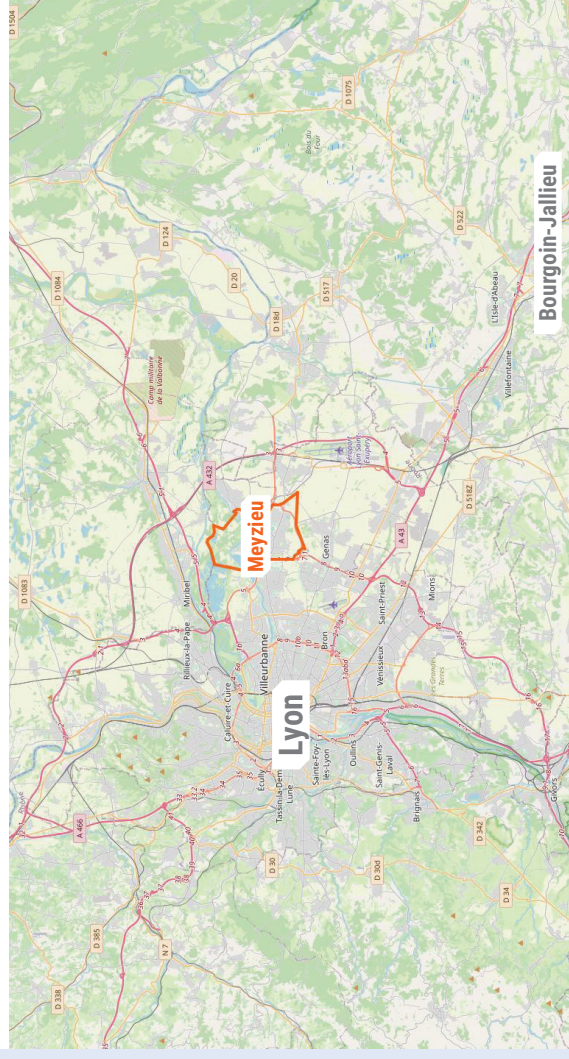
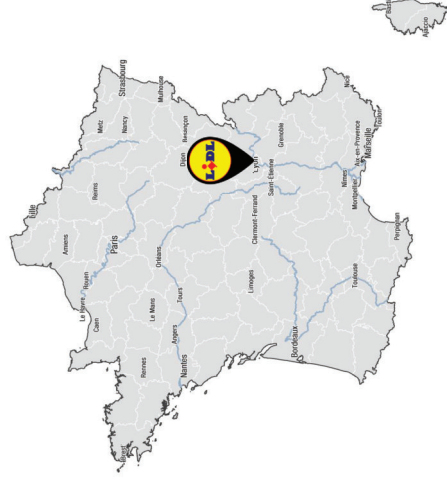
Evolution de population 2011 / 2021 : **+12,72%**

Superficie : **23,01 km²**

Densité de population : **1 559 hab./km²**

Description : À environ 10 km du centre-ville de Lyon, en banlieue est et au carrefour des départements du Rhône et de l'Isère, la commune est accessible par de nombreux modes de transports, dont le tramway T3 et la ligne Rhônexpress qui relie la gare de Lyon-Part-Dieu à l'aéroport de Lyon-Saint-Exupéry en passant par Meyzieu depuis août 2010.

VILLE DE MEYZIEU



CONTEXTE DE L'ÉTUDE

LOCALISATION & NATURE DU PROJET

Type de projet

Création par transfert et extension du magasin actuel

Adresse du magasin actuelle

6 rue Claude Monet à Meyzieu (69)

Surface de vente actuelle

680 m²

Adresse du projet

1 Boulevard Ambroise Paré à Meyzieu (69)

À 680 MÈTRES DU SITE ACTUEL

Surface de vente réglementaire future

1 514 m²

Parking

Parking couvert de 70 places

Accès clientèle

Depuis le giratoire sur la Rue du 24 Avril 1915

Accès livraisons

Depuis le giratoire sur la Rue du 24 Avril 1915

NOTA : 2 livraisons par jour actuellement contre 3 livraisons par jour après projet



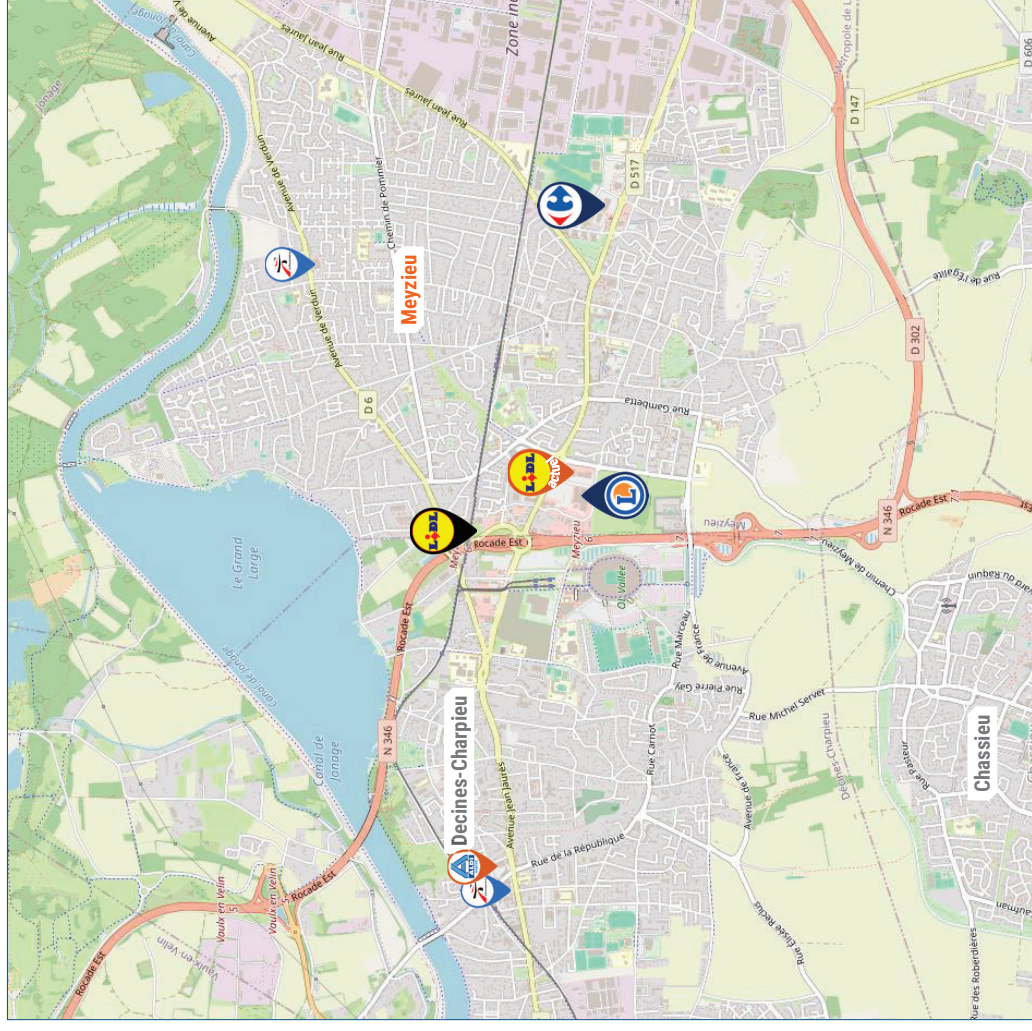
CONTEXTE DE L'ÉTUDE

OFFRE DE VOIRIE

Le magasin actuel **LIDL** à **Meyzieu (69)** est situé à l'extrémité ouest de la commune, dans la zone commerciale E.LECLERC et accessible via la RN 346, deuxième rocade est de la ville de Lyon.

Le **site du projet** est situé à moins d'un kilomètre vers le nord, sur un **terrain attenant au supermarché GRAND FRAIS**, lui-même en bordure de la RN 346.

Des **bandes cyclables** et des **cheminements piétons** permettent des déplacements en mode doux depuis les quartiers pavillonnaires alentours vers le site du projet LIDL.



CONTEXTE DE L'ÉTUDE

INTERSECTIONS ÉTUDIÉES

Dans le cadre de cette étude de trafic, **une intersection a été analysée**. Elle a fait l'objet d'un comptage directionnel. Cette sélection a été opérée en prenant en compte :

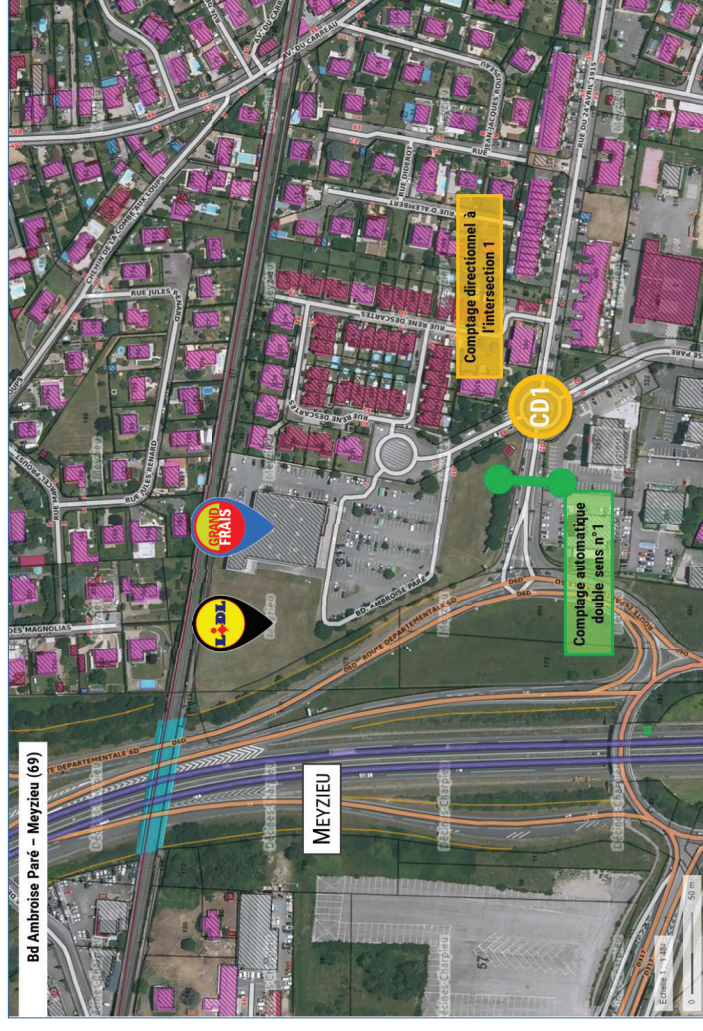
- L'environnement proche du projet,
- L'attractivité du projet LIDL,
- Le plan de circulation et les différents accès possibles,
- Les enseignes attenantes,

DATE DE COMPTAGES

Comptage automatique réalisé entre
le VENDREDI 12 et le JEUDI 18 JANVIER 2024.

Comptage(s) directionnel(s) réalisé(s) le
VENDREDI 12 JANVIER 2024 entre 16h et 18h.

> le créneau de 16h à 18h du vendredi est celui qui combine une forte fréquentation de l'enseigne et un fort trafic routier lié aux trajets domicile-travail.



Comptage automatique n°1 (CA01) sur rue du 24 Avril 1915

Comptage directionnelle n°1 (CD01) sur le giratoire entre la rue du 24 avril 1915 et la rue Ambroise Paré de 16h et 18h un vendredi



ANALYSE

1. Diagnostic
2. Fonctionnement actuel
3. Prévision d'évolution du trafic
4. Fonctionnement futur
5. Synthèse – Faisabilité du projet

COMPTAGE(S) AUTOMATIQUE(S)

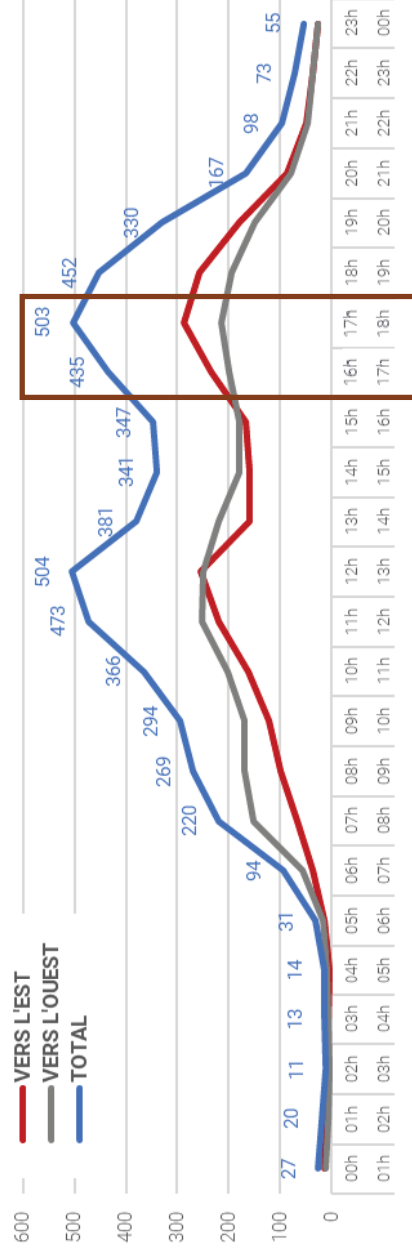
Le projet LIDL est situé en bordure de cet **axe secondaire (rue du 24 avril 1915)** en sortie de la RN 346, et permettant l'accès au centre-ville de Meyzieu.

Cette route concentre un trafic modeste, avec **5 519 véhicules par jour en moyenne**, d'une tendance de déplacement homogène dans les deux sens de circulation, ainsi que des **heures de pointe le midi entre 12h et 13h et le soir entre 17h et 18h**.

On ne relève pas de trafic poids-lourds sur cet axe. Le taux, de seulement 0,7%, peut correspondre aux livraisons des activités commerciales (GRAND FRAIS, restaurations).

Des aménagements permettant de sécuriser les accès vers le site du projet LIDL du supermarché GRAND FRAIS et des restaurants DEL ARTE et KFC

RUE DU 24 AVRIL 1915 à MEYZIEU (69)



FLUX	Unité: Nombre de véhicules										DEUX SENS CONFONDU																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																												
	00h		01h		02h		03h		04h		05h		06h		07h		08h		09h		10h		11h		12h		13h		14h		15h		16h		17h		18h		19h		20h		21h		22h		23h		Total																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																						
	00h	01h	02h	03h	04h	05h	06h	07h	08h	09h	10h	11h	12h	13h	14h	15h	16h	17h	18h	19h	20h	21h	22h	23h	24h	25h	26h	27h	28h	29h	30h	31h	32h	33h	34h	35h	36h	37h	38h	39h	40h	41h	42h	43h	44h	45h	46h	47h	48h	49h	50h	51h	52h	53h	54h	55h	56h	57h	58h	59h	60h																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																										
TV	Ven. 12/01	21	11	13	30	15	32	111	272	336	334	348	462	612	462	392	399	549	631	567	384	224	110	93	83	6 491	6 492	6 493	6 494	6 495	6 496	6 497	6 498	6 499	6 500	6 501	6 502	6 503	6 504	6 505	6 506	6 507	6 508	6 509	6 510	6 511	6 512	6 513	6 514	6 515	6 516	6 517	6 518	6 519	6 520	6 521	6 522	6 523	6 524	6 525	6 526	6 527	6 528	6 529	6 530	6 531	6 532	6 533	6 534	6 535	6 536	6 537	6 538	6 539	6 540	6 541	6 542	6 543	6 544	6 545	6 546	6 547	6 548	6 549	6 550	6 551	6 552	6 553	6 554	6 555	6 556	6 557	6 558	6 559	6 560	6 561	6 562	6 563	6 564	6 565	6 566	6 567	6 568	6 569	6 570	6 571	6 572	6 573	6 574	6 575	6 576	6 577	6 578	6 579	6 580	6 581	6 582	6 583	6 584	6 585	6 586	6 587	6 588	6 589	6 590	6 591	6 592	6 593	6 594	6 595	6 596	6 597	6 598	6 599	6 600	6 601	6 602	6 603	6 604	6 605	6 606	6 607	6 608	6 609	6 610	6 611	6 612	6 613	6 614	6 615	6 616	6 617	6 618	6 619	6 620	6 621	6 622	6 623	6 624	6 625	6 626	6 627	6 628	6 629	6 630	6 631	6 632	6 633	6 634	6 635	6 636	6 637	6 638	6 639	6 640	6 641	6 642	6 643	6 644	6 645	6 646	6 647	6 648	6 649	6 650	6 651	6 652	6 653	6 654	6 655	6 656	6 657	6 658	6 659	6 660	6 661	6 662	6 663	6 664	6 665	6 666	6 667	6 668	6 669	6 670	6 671	6 672	6 673	6 674	6 675	6 676	6 677	6 678	6 679	6 680	6 681	6 682	6 683	6 684	6 685	6 686	6 687	6 688	6 689	6 690	6 691	6 692	6 693	6 694	6 695	6 696	6 697	6 698	6 699	6 700	6 701	6 702	6 703	6 704	6 705	6 706	6 707	6 708	6 709	6 710	6 711	6 712	6 713	6 714	6 715	6 716	6 717	6 718	6 719	6 720	6 721	6 722	6 723	6 724	6 725	6 726	6 727	6 728	6 729	6 730	6 731	6 732	6 733	6 734	6 735	6 736	6 737	6 738	6 739	6 740	6 741	6 742	6 743	6 744	6 745	6 746	6 747	6 748	6 749	6 750	6 751	6 752	6 753	6 754	6 755	6 756	6 757	6 758	6 759	6 760	6 761	6 762	6 763	6 764	6 765	6 766	6 767	6 768	6 769	6 770	6 771	6 772	6 773	6 774	6 775	6 776	6 777	6 778	6 779	6 780	6 781	6 782	6 783	6 784	6 785	6 786	6 787	6 788	6 789	6 790	6 791	6 792	6 793	6 794	6 795	6 796	6 797	6 798	6 799	6 800	6 801	6 802	6 803	6 804	6 805	6 806	6 807	6 808	6 809	6 810	6 811	6 812	6 813	6 814	6 815	6 816	6 817	6 818	6 819	6 820	6 821	6 822	6 823	6 824	6 825	6 826	6 827	6 828	6 829	6 830	6 831	6 832	6 833	6 834	6 835	6 836	6 837	6 838	6 839	6 840	6 841	6 842	6 843	6 844	6 845	6 846	6 847	6 848	6 849	6 850	6 851	6 852	6 853	6 854	6 855	6 856	6 857	6 858	6 859	6 860	6 861	6 862	6 863	6 864	6 865	6 866	6 867	6 868	6 869	6 870	6 871	6 872	6 873	6 874	6 875	6 876	6 877	6 878	6 879	6 880	6 881	6 882	6 883	6 884	6 885	6 886	6 887	6 888	6 889	6 890	6 891	6 892	6 893	6 894	6 895	6 896	6 897	6 898	6 899	6 900	6 901	6 902	6 903	6 904	6 905	6 906	6 907	6 908	6 909	6 910	6 911	6 912	6 913	6 914	6 915	6 916	6 917	6 918	6 919	6 920	6 921	6 922	6 923	6 924	6 925	6 926	6 927	6 928	6 929	6 930	6 931	6 932	6 933	6 934	6 935	6 936	6 937	6 938	6 939	6 940	6 941	6 942	6 943	6 944	6 945	6 946	6 947	6 948	6 949	6 950	6 951	6 952	6 953	6 954	6 955	6 956	6 957	6 958	6 959	6 960	6 961	6 962	6 963	6 964	6 965	6 966	6 967	6 968	6 969	6 970	6 971	6 972	6 973	6 974	6 975	6 976	6 977	6 978	6 979	6 980	6 981	6 982	6 983	6 984	6 985	6 986	6 987	6 988	6 989	6 990	6 991	6 992	6 993	6 994	6 995	6 996	6 997	6 998	6 999	7 000																																																																																																
	Sam. 13/01	57	36	15	18	8	28	51	101	217	347	517	650	561	468	436	464	487	517	454	384	197	113	103	82	6 311	6 312	6 313	6 314	6 315	6 316	6 317	6 318	6 319	6 320	6 321	6 322	6 323	6 324	6 325	6 326	6 327	6 328	6 329	6 330	6 331	6 332	6 333	6 334	6 335	6 336	6 337	6 338	6 339	6 340	6 341	6 342	6 343	6 344	6 345	6 346	6 347	6 348	6 349	6 350	6 351	6 352	6 353	6 354	6 355	6 356	6 357	6 358	6 359	6 360	6 361	6 362	6 363	6 364	6 365	6 366	6 367	6 368	6 369	6 370	6 371	6 372	6 373	6 374	6 375	6 376	6 377	6 378	6 379	6 380	6 381	6 382	6 383	6 384	6 385	6 386	6 387	6 388	6 389	6 390	6 391	6 392	6 393	6 394	6 395	6 396	6 397	6 398	6 399	6 400	6 401	6 402	6 403	6 404	6 405	6 406	6 407	6 408	6 409	6 410	6 411	6 412	6 413	6 414	6 415	6 416	6 417	6 418	6 419	6 420	6 421	6 422	6 423	6 424	6 425	6 426	6 427	6 428	6 429	6 430	6 431	6 432	6 433	6 434	6 435	6 436	6 437	6 438	6 439	6 440	6 441	6 442	6 443	6 444	6 445	6 446	6 447	6 448	6 449	6 450	6 451	6 452	6 453	6 454	6 455	6 456	6 457	6 458	6 459	6 460	6 461	6 462	6 463	6 464	6 465	6 466	6 467	6 468	6 469	6 470	6 471	6 472	6 473	6 474	6 475	6 476	6 477	6 478	6 479	6 480	6 481	6 482	6 483	6 484	6 485	6 486	6 487	6 488	6 489	6 490	6 491	6 492	6 493	6 494	6 495	6 496	6 497	6 498	6 499	6 500	6 501	6 502	6 503	6 504	6 505	6 506	6 507	6 508	6 509	6 510	6 511	6 512	6 513	6 514	6 515	6 516	6 517	6 518	6 519	6 520	6 521	6 522	6 523	6 524	6 525	6 526	6 527	6 528	6 529	6 530	6 531	6 532	6 533	6 534	6 535	6 536	6 537	6 538	6 539	6 540	6 541	6 542	6 543	6 544	6 545	6 546	6 547	6 548	6 549	6 550	6 551	6 552	6 553	6 554	6 555	6 556	6 557	6 558	6 559	6 560	6 561	6 562	6 563	6 564	6 565	6 566	6 567	6 568	6 569	6 570	6 571	6 572	6 573	6 574	6 575	6 576	6 577	6 578	6 579	6 580	6 581	6 582	6 583	6 584	6 585	6 586	6 587	6 588	6 589	6 590	6 591	6 592	6 593	6 594	6 595	6 596	6 597	6 598	6 599	6 600	6 601	6 602	6 603	6 604	6 605	6 606	6 607	6 608	6 609	6 610	6 611	6 612	6 613	6 614	6 615	6 616	6 617	6 618	6 619	6 620	6 621	6 622	6 623	6 624	6 625	6 626	6 627	6 628	6 629	6 630	6 631	6 632	6 633	6 634	6 635	6 636	6 637	6 638	6 639	6 640	6 641	6 642	6 643	6 644	6 645	6 646	6 647	6 648	6 649	6 650	6 651	6 652	6 653	6 654	6 655	6 656	6 657	6 658	6 659	6 660	6 661	6 662	6 663	6 664	6 665	6 666	6 667	6 668	6 669	6 670	6 671	6 672	6 673	6 674	6 675	6 676	6 677	6 678	6 679	6 680	6 681	6 682	6 683	6 684	6 685	6 686	6 687	6 688	6 689	6 690	6 691	6 692	6 693	6 694	6 695	6 696	6 697	6 698	6 699	6 700	6 701	6 702	6 703	6 704	6 705	6 706	6 707	6 708	6 709	6 710	6 711	6 712	6 713	6 714	6 715	6 716	6 717	6 718	6 719	6 720	6 721	6 722	6 723	6 724	6 725	6 726	6 727	6 728	6 729	6 730	6 731	6 732	6 733	6 734	6 735	6 736	6 737	6 738	6 739	6 740	6 741	6 742	6 743	6 744	6 745	6 746	6 747	6 748	6 749	6 750	6 751	6 752	6 753	6 754	6 755	6 756	6 757	6 758	6 759	6 760	6 761	6 762	6 763	6 764	6 765	6 766	6 767	6 768	6 769	6 770	6 771	6 772	6 773	6 774	6 775	6 776	6 777	6 778	6 779	6 780	6 781	6 782	6 783	6 784	6 785	6 786	6 787	6 788	6 789	6 790	6 791	6 792	6 793	6 794	6 795	6 796	6 797	6 798	6 799	6 800	6 801	6 802	6 803	6 804	6 805	6 806	6 807	6 808	6 809	6 810	6 811	6 812	6 813	6 814	6 815	6 816	6 817	6 818	6 819	6 820	6 821	6 822	6 823	6 824	6 825	6 826	6 827	6 828	6 829	6 830	6 831	6 832	6 833	6 834	6 835	6 836	6 837	6 838	6 839	6 840	6 841	6 842	6 843	6 844	6 845	6 846	6 847	6 848	6 849	6 850	6 851	6 852	6 853	6 854	6 855	6 856	6 857	6 858	6 859	6 860	6 861	6 862	6 863	6 864	6 865	6 866	6 867	6 868	6 869	6 870	6 871	6 872	6 873	6 874	6 875	6 876	6 877	6 878	6 879	6 880	6 881	6 882	6 883	6 884	6 885	6 886	6 887	6 888	6 889	6 890	6 891	6 892	6 893	6 894	6 895	6 896	6 897	6 898	6 899	6 900	6 901	6 902	6 903	6 904	6 905	6 906	6 907	6 908	6 909	6 910	6 911	6 912	6 913	6 914	6 915	6 916

DIAGNOSTIC

FLUX		Unité : Nombre de véhicules																VERS L'EST										Total	
		01h	02h	03h	04h	05h	06h	07h	08h	09h	10h	11h	12h	13h	14h	15h	16h	17h	18h	19h	20h	21h	22h	23h	00h				
TV	Ven. 12/01	16	10	9	12	3	15	34	88	141	145	150	210	320	209	191	190	304	363	330	196	107	59	39	44	3 185			
	Sam. 13/01	26	28	10	10	6	21	27	36	91	157	244	312	290	207	201	226	245	280	253	203	99	61	56	33	3 122			
	Dim. 14/01	28	32	12	4	5	7	14	7	25	94	180	213	137	82	52	59	78	90	102	70	81	45	21	14	1 452			
	Lun. 15/01	11	8	1	6	3	12	48	80	104	113	133	183	258	144	169	176	262	329	274	186	64	45	28	18	2 655			
	Mar. 16/01	4	5	4	3	8	11	44	83	102	114	145	204	244	155	166	169	275	338	285	206	88	52	41	21	2 767			
	Mer. 17/01	10	5	3	5	2	15	44	86	123	116	153	209	286	153	175	175	229	294	278	221	91	46	33	40	2 792			
	Jeu. 18/01	8	5	3	8	7	17	46	85	116	125	136	205	243	170	172	169	259	320	285	185	76	47	36	24	2 747			
	TMJ0	10	7	4	7	5	14	43	84	117	123	143	202	270	166	175	176	266	329	290	199	85	50	35	29	2 829			
	TMJA	15	13	6	7	5	14	37	66	100	123	163	219	254	160	161	166	236	288	258	181	87	51	36	28	2 674			

En direction du giratoire d'accès au projet
2 674 véhicules par jour

FLUX		Unité : Nombre de véhicules																VERS L'OUEST										Total	
		00h	01h	02h	03h	04h	05h	06h	07h	08h	09h	10h	11h	12h	13h	14h	15h	16h	17h	18h	19h	20h	21h	22h	23h	24h			
TV	Ven. 12/01	5	1	4	18	12	17	77	184	195	189	198	252	292	253	201	209	245	268	237	188	117	51	54	39	3 306			
	Sam. 13/01	31	8	5	8	2	7	24	65	126	190	273	338	271	261	235	238	242	237	201	181	98	52	47	49	3 189			
	Dim. 14/01	18	15	20	3	8	3	16	10	39	114	174	235	166	87	79	72	64	94	82	77	64	58	16	7	1 521			
	Lun. 15/01	4	7	0	8	5	27	67	193	199	177	190	219	249	225	175	184	197	210	203	136	68	35	33	22	2 833			
	Mar. 16/01	5	3	3	3	11	25	55	213	208	172	181	227	242	223	161	177	207	223	212	173	79	44	46	21	2 914			
	Mer. 17/01	9	5	3	5	11	24	71	214	209	179	216	254	269	242	213	198	214	235	218	152	64	52	37	23	3 117			
	Jeu. 18/01	11	5	1	1	12	19	93	194	206	173	188	250	263	254	197	189	226	241	205	137	73	39	27	27	3 031			
	TMJ0	7	4	2	7	10	22	73	200	203	178	195	240	263	239	189	191	218	235	215	157	80	44	39	26	3 040			
	TMJA	12	6	5	7	9	17	58	153	169	171	203	254	250	221	180	181	199	215	194	149	80	47	37	27	2 844			

En direction de l'échangeur RN246
2 844 véhicules par jour

FLUX		Unité : Nombre de véhicules																DEUX SENS CONFONDU															
		00h	01h	02h	03h	04h	05h	06h	07h	08h	09h	10h	11h	12h	13h	14h	15h	16h	17h	18h	19h	20h	21h	22h	23h	Total							
TV	Ven. 12/01	21	11	13	30	15	32	111	272	336	334	348	462	612	462	392	399	549	631	567	384	224	110	93	83	6 491							
	Sam. 13/01	57	36	15	18	8	28	51	101	217	347	517	650	561	468	436	464	487	517	454	384	197	113	103	82	6 311							
	Dim. 14/01	46	47	32	7	13	10	30	17	64	208	354	448	303	169	131	131	142	184	184	147	145	103	37	21	2 973							
	Lun. 15/01	15	15	1	14	8	39	115	273	303	290	323	402	507	369	344	360	459	539	477	322	132	80	61	40	5 488							
	Mar. 16/01	9	8	7	6	19	36	99	296	310	286	326	431	486	378	327	346	482	561	497	379	167	96	87	42	5 681							
	Mer. 17/01	19	10	6	10	13	39	115	300	332	295	369	463	555	395	388	373	443	529	496	373	155	98	70	63	5 909							
	Jeu. 18/01	19	10	4	9	19	36	139	279	322	298	324	455	506	424	369	358	485	561	490	322	149	86	63	51	5 778							
	TMJ0	17	11	6	14	15	36	116	284	321	301	338	443	533	406	364	367	484	564	505	356	165	94	75	56	5 869							
	TMJA	27	20	11	13	14	31	94	220	269	294	366	473	504	381	341	347	435	503	452	330	167	98	73	55	5 519							

Deux sens confondus
5 519 véhicules par jour



Équipe de professionnels

DIAGNOSTIC

COMPTAGE(S) DIRECTIONNEL(S)

Détermination des heures de pointes

Les enseignes alimentaires atteignent généralement leur pointe de fréquentation le samedi.

Dans le cas d'une étude de trafic, il faut également prendre en compte le trafic déjà présent sur le tissu routier et pour cela, **le créneau de 16h à 18h du vendredi** est celui qui combine une forte fréquentation de l'enseigne et un fort trafic routier lié aux trajets domicile-travail.

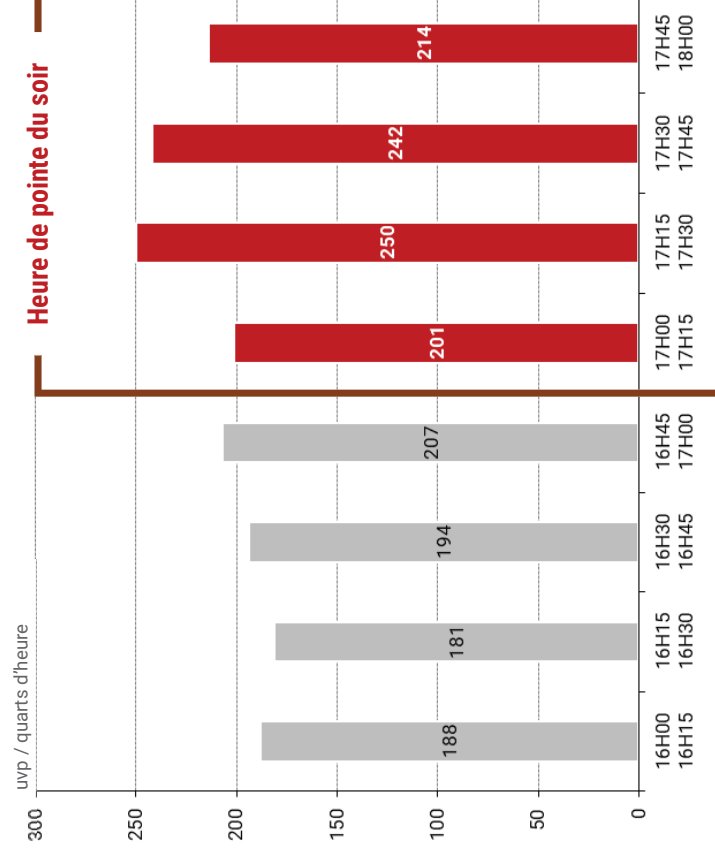
Ainsi, cette plage horaire a fait l'objet d'enquêtes origines-destinations.

Enquête origine - destination

L'intersection étudiée lors de l'enquête origines-destinations est la plus importante dans les alentours du projet LIDL.

L'enquête permet d'attribuer un poids à chaque branche de l'intersection étudiée et d'évaluer leurs taux de saturation, correspondant à la fluidité du trafic à l'instant T dans un secteur donné. L'enquête a été réalisée aux périodes de pointe.

Une fois cette plage de deux heures enquêtées, une analyse au quart d'heure a été réalisée afin d'isoler les 4 quarts d'heures consécutifs ayant les plus fortes circulations. Cela permet d'affiner l'enquête en mettant en avant une heure de pointe, ce qui est plus représentatif pour l'étude de trafic.



FONCTIONNEMENT ACTUEL

FONCTIONNEMENT DE L'INTERSECTION

Contexte

À partir des données de comptage Trafic Moyen Journalier et de l'enquête origines-destinations, un diagnostic précis du fonctionnement actuel de l'intersection peut être établi. Ce diagnostic présente de manière schématique le fonctionnement de l'intersection afin d'établir son **taux de saturation** et de **mettre en avant ses réserves actuelles de capacité**.

Comptages

DEVERS	Vendredi 17h00 à 18h00 – UVP (Unité de Véhicule Particulier)				
	A	B	C	D	TOTAL
A - Rue du 24 avril 1915 (Ouest)	4	6	178	178	366
B - Boulevard Ambroise Paré (Sud)	10	0	11	48	69
C - Rue du 24 Avril 1915 (Est)	68	5	4	69	146
D - Boulevard Ambroise Paré (Nord)	182	1	143	0	326
TOTAL	264	12	336	295	907

* Exemple de lecture : « Pour le vendredi, 6 véhicules circulent de la rue du 24 avril 1915 (branche A) vers le Bd Ambroise Paré (Branche B). »

Résultats

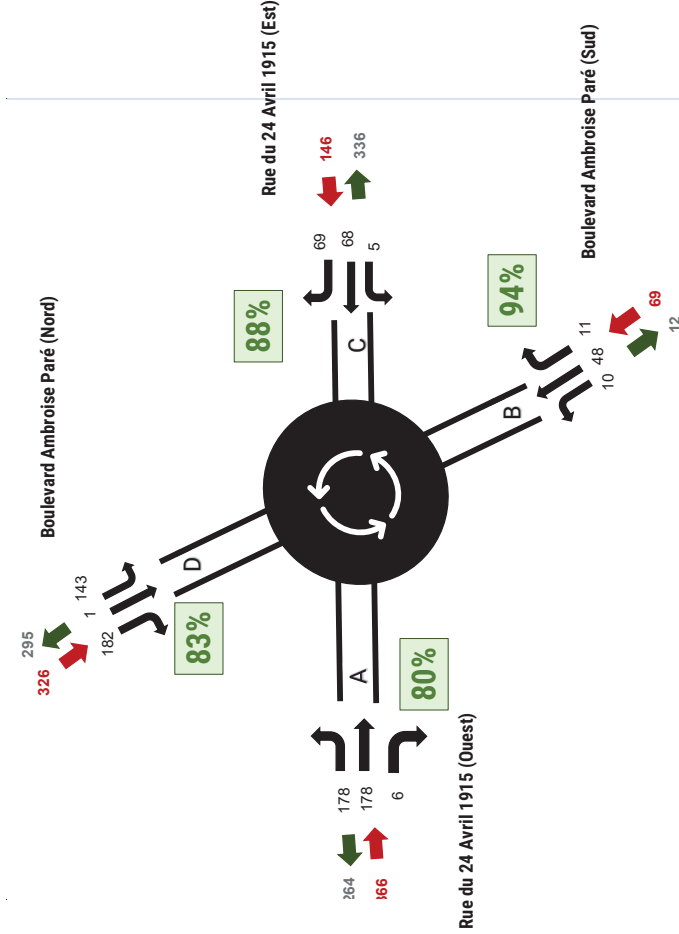
Branche	Résultat Vendredi 17h00 à 18h00 – UVP – Situation actuelle				
	Réserve de capacité		Longueur de stockage (nbre de véh.)		Temps d'attente
	UVP/h	%	Moy.	Max.	Moyen (s)
A - Rue du 24 avril 1915 (Ouest)	1 440	80%	0	2	0
B - Boulevard Ambroise Paré (Sud)	1 023	94%	0	2	2
C - Rue du 24 Avril 1915 (Est)	1 120	88%	0	2	1
D - Boulevard Ambroise Paré (Nord)	1 573	83%	0	2	0

(Au-delà de 25% de réserve de capacité, la situation est favorable, entre 5% et 25%, des ralentissements peuvent subvenir et en dessous de 5%, des blocages apparaissent et l'intersection est saturée)



INTERSECTION(S) ÉTUDIÉE(S)

CD01 : GIRATOIRE ENTRE LA RUE DU 24 AVRIL 1915 ET LE BOULEVARD AMBROISE PARÉ



À RETENIR

L'étude du giratoire sur la rue du 24 avril 1915 ne montre pas de situations de saturation à l'heure de pointe du soir.

Les réserves de capacités, comprises entre 80 et 94%, sont à des niveaux favorables pour le bon fonctionnement des intersections.



PRÉVISION D'ÉVOLUTION DU TRAFIC

COMPTAGE(S) DIRECTIONNEL(S)

Méthode de calcul

La méthode utilisée pour déterminer la fréquentation prévisionnelle du projet se base sur la méthode d'évaluation développée par le CERTU concernant les générateurs de trafic de type « surface commerciale ».

Nous nous basons également sur les flux clients projetés du projet pour préciser le ratio de génération de trafic.

Destination du trafic supplémentaire

L'affectation du trafic généré par **le projet** est réalisée en croisant plusieurs facteurs et méthodes de calcul, détaillés en page suivante. On adapte la méthode de calcul, en fonction de l'environnement, de la nature de l'intersection et de la nature de la voie qui est desservie par chacune des branches.

Dans le cas du **projet de création par transfert du magasin LIDL à Meyzieu**, l'affectation a été réalisée en simulant le trafic futur et en se basant sur les aménagements et le trafic routier actuel. À noter que la configuration des voies de desserte du site tend à montrer que l'itinéraire emprunté pour un trajet « Aller » n'est pas forcément identique à celui d'un trajet « Retour ».

Chaque véhicule généré par le projet est comptabilisé deux fois sur le réseau routier, à son arrivée et à son départ du site.

ENVIRONNEMENT DU PROJET

L'étude de l'environnement proche du projet permet d'évaluer la proportion de clientèle motorisée, celle se déplaçant en modes doux et celle utilisant les transports en commun. Cette évaluation repose sur l'expérience d'EMPRIXIA en matière de création ou d'extension de magasins de grande distribution.



ACCÈS À PIED

Le projet est **attenant à des zones pavillonnaires** de la commune, avec des accès à pied possible.



ACCÈS EN VÉLO

Des **bandes cyclables** sur la rue du 24 Avril 1915 permettent de circuler à vélo. De plus, la **voie Lyonnaise n°10 qui ouvrira dès 2026**, facilitera les déplacements en mode doux



TRANSPORT EN COMMUN

Un arrêt de transport en commun est **situé à 350 mètres** du site du projet.



CLIENTÈLE MOTORISÉE

90% de clientèle motorisée

PRÉVISION D'ÉVOLUTION DU TRAFIC

GÉNÉRATION DE TRAFIC ATTENDU

Méthode de calcul CERTU

Cette méthode se base sur l'estimation d'un volume de clientèle en fonction de la nature du projet et de sa surface de vente. Pour un projet de ce type et de cette surface de vente, nous projetons une clientèle pour l'heure de pointe du soir.

Projet

Aussi, dans le cadre d'une création, la surface de vente nouvellement créée est retenue dans le calcul. Ainsi, pour une surface de vente future de 1 514 m², nous calculons la génération de trafic sur les m² créés.

Foisonnement

De plus, la nature du projet LIDL et sa localisation laissent penser qu'il y aura non seulement une part de trafic d'appel mais aussi une part de foisonnement (circulation déjà existante sur le secteur d'étude et qui profite de l'implantation du magasin LIDL pour s'y rendre).

Ce foisonnement s'explique par les flux domicile-travail entre Meyzieu et l'accès RN346 déjà présent sur la rue du 24 avril 1915 et par la localisation du projet au sein d'une zone commerciale déjà fréquentée à l'heure de pointe (supermarché GRAND FRAIS, DEL ARTE et KFC).

Nous estimons une proportion de trafic de foisonnement de 80% (donc 20 % de trafic d'appel).

1 514 m² de surface de vente

0,15 clients en HPS par m²
(hypothèse CEREMA)

227 véhicules motorisés supplémentaires
attendus en heure de pointe du soir
(hors foisonnement)

80 % de foisonnement
(GRAND FRAIS, DEL ARTE, KFC et rue du 24 Avril 1915)

Hypothèse haute

 **45** véhicules générés en HPS



FONCTIONNEMENT DE L'INTERSECTION

Contexte

À partir des prévisions de génération de trafic et de l'enquête origines-destinations, une simulation du fonctionnement futur de l'intersection peut être établie. Cette simulation présente de manière schématique le fonctionnement de l'intersection afin d'établir son taux de saturation et de mettre en avant ses réserves de capacité une fois le projet réalisé.

Comptages

Vendredi 17h00 à 18h00 – UVP (Unité de Véhicule Particulier)						
DEVERS	A	B	C	D	TOTAL	
A - Rue du 24 avril 1915 (Ouest)	4	6	168	273	452	
B - Boulevard Ambroise Paré (Sud)	10	0	11	72	93	
C - Rue du 24 Avril 1915 (Est)	64	5	4	109	182	
D - Boulevard Ambroise Paré (Nord)	244	1	194	0	440	
TOTAL	322	12	378	454	1 166	

* Exemple de lecture : « Pour le vendredi, 5 véhicules circulent de la rue du 24 avril 1915 (branche A) vers le Bd Ambroise Paré (Branche B). »

Résultats

Résultat Vendredi 17h00 à 18h00 – UVP – Situation future						
Branche	Réserve de capacité		Longueur de stockage (nbre de véh.)		Temps d'attente	
	UVP/h	%	Moy.	Max.	Moyen (s)	Total (h)
	1 262	74%	0	2	1	0,1
A - Rue du 24 avril 1915 (Ouest)						
B - Boulevard Ambroise Paré (Sud)	875	90%	0	2	2	0,1
C - Rue du 24 Avril 1915 (Est)	941	84%	0	2	0	0,1
D - Boulevard Ambroise Paré (Nord)	1 466	77%	0	2	2	0,1

(Au-delà de 25% de réserve de capacité, la situation est favorable, entre 5% et 25%, des ralentissements peuvent subvenir et en dessous de 5%, des blocages apparaissent et l'intersection est saturée)

Contexte

Comptages

* Exemple de lecture : « Pour le vendredi, 5 véhicules circulent de la rue du 24 avril 1915 (branche A) vers le Bd Ambroise Paré (Branche B). »

Résultat Vendredi 17h00 à 18h00 – UVP – Situation future						
Branche	Réserve de capacité		Longueur de stockage (nbre de véh.)		Temps d'attente	
	UVP/h	%	Moy.	Max.	Moyen (s)	Total (h)
	A - Rue du 24 avril 1915 (Ouest)	1 262	74%	0	2	1
B - Boulevard Ambroise Paré (Sud)	875	90%	0	2	2	0,1
C - Rue du 24 Avril 1915 (Est)	941	84%	0	2	0	0,1
D - Boulevard Ambroise Paré (Nord)	1 466	77%	0	2	2	0,1

(Au-delà de 25% de réserve de capacité, la situation est favorable, entre 5% et 25%, des ralentissements peuvent subvenir et en dessous de 5%, des blocages apparaissent et l'intersection est saturée)

À RETENIR

En situation future, après transfert du magasin LIDL, le giratoire reste fluide sur l'ensemble des branches. La branche D perd 6 points de capacité mais garde un niveau largement favorable (77% de réserve à l'heure de pointe maximale).

Le giratoire dispose d'un bon fonctionnement compte tenu des réserves de capacité très importantes

SYNTHÈSE – FAISABILITÉ DU PROJET

BILAN DE L'ÉTUDE

Le niveau de trafic actuel

Les comptages routiers effectués sur la rue du 24 avril 1915 montrent un trafic modeste avec seulement 5 519 véhicules par jour en moyenne, homogène dans les deux sens de circulation et une **heure de pointe entre 17h et 18h**.

On relève un faible taux de poids-lourds, de 0,7%, et des aménagements existants favorisent la sécurité des accès automobiles vers le site du projet LIDL.

L'étude de l'intersection permettant l'accès au parking du projet, indique des **situations de circulation favorables en heure de pointe du soir**. Les accès sur le giratoire sont fluides et non saturés.

La génération de trafic attendue

En situation future, le réseau routier connaîtra **une augmentation modeste de son flux**, compte tenu de la nature du projet, de sa localisation et d'un **trafic de foisonnement important** (80%) dû à l'accès au projet directement connecté à un axe important en sortie de RN, d'une **zone commerciale déjà bien fréquentée** (GRAND FRAIS, DEL ARTE, KFC) et d'un report de trafic dû au transfert du LIDL.

Le projet en lui-même générera un trafic supplémentaire estimé de l'ordre de

45 véhicules en heure de pointe du soir

Ainsi, l'intersection étudiée garde des **réserves de capacité favorables** (de 72% à 90%) et quasi-identiques compte tenu du faible trafic supplémentaire généré par le projet LIDL Meyzieu au regard des capacités du giratoire.

POINTS FORTS DU PROJET

Trafic de foisonnement important

Impact limité du projet LIDL sur les axes alentours

Intersection en capacité d'absorber un trafic supplémentaire

Stationnement en parti mutualisé avec le supermarché GRAND FRAIS

À RETENIR



L'impact du projet LIDL est limité sur le réseau routier



ANNEXE

1. Détails des comptages automatiques
2. Géométrie des giratoires

AXE ÉTUDIÉ

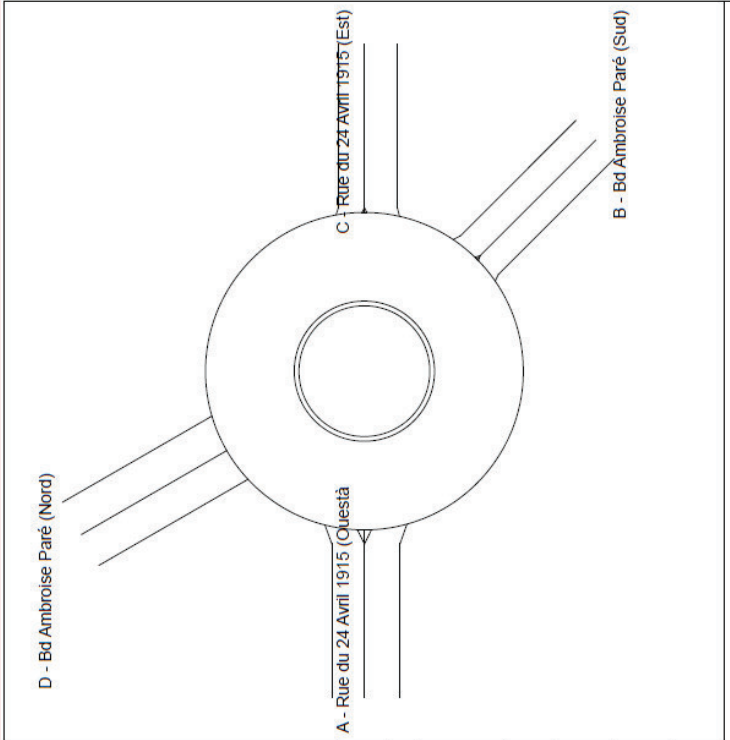
FLUX		Unités : Nombre de véhicules										VERS L'OUEST															
		00h 01h 02h	03h 04h 05h	06h 07h 08h	09h 10h 11h	12h 13h 14h	15h 16h 17h	18h 19h 20h	21h 22h 23h	24h	00h 01h 02h	03h 04h 05h	06h 07h 08h	09h 10h 11h	12h 13h 14h	15h 16h 17h	18h 19h 20h	21h 22h 23h	24h	Total							
V.L.	Ven. 12/01	5	1	4	15	12	15	76	181	192	187	194	247	290	252	201	209	245	268	237	188	117	50	54	39	3 279	281
	Sam. 13/01	31	8	1	5	24	65	126	190	273	338	271	260	235	232	242	237	201	181	98	52	46	7	1 520	94	1 183	
	Dim. 14/01	18	14	20	3	8	3	16	39	114	174	235	166	87	79	72	64	94	82	77	64	58	16	7	1 520	94	
	Lun. 15/01	4	7	0	8	5	27	67	191	197	173	188	215	248	224	175	184	197	209	203	136	68	35	33	22	2 016	
	Mar. 16/01	5	3	1	3	23	53	209	204	179	227	240	223	160	177	207	223	212	79	44	46	21	2	2 889	281		
	Mer. 17/01	8	3	4	11	23	69	213	209	177	211	250	266	240	178	213	235	218	152	64	52	37	23	3 094	281		
	Jeu. 18/01	11	4	1	11	19	90	192	205	170	184	246	260	251	197	189	226	241	205	137	73	39	26	27	3 005	281	
	T.M.J.	4	2	6	9	21	71	190	192	175	191	237	261	238	180	181	199	215	157	80	44	39	26	2	3 027	281	
	T.M.J.A	12	6	5	6	16	56	152	167	169	200	251	249	228	180	181	199	215	194	149	80	47	37	27	2 827	281	

PA	Nov. 12/01	0	0	0	3	0	2	1	3	3	2	4	5	2	1	0	0	0	0	0	1	0	0	27
	Sun. 13/01	0	0	1	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	1	6	
	Mon. 14/01	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	
	Tue. 15/01	0	0	0	0	0	0	0	2	2	4	2	4	1	1	0	0	0	1	0	0	0	17	
	Wed. 16/01	0	2	0	3	2	2	4	3	2	0	2	0	2	0	1	0	0	0	0	0	0	25	
	Thu. 17/01	1	0	0	1	0	2	1	0	2	5	4	3	2	0	0	0	1	0	0	0	0	23	
	Fri. 18/01	0	1	0	0	1	0	3	2	1	3	4	4	3	3	0	0	0	0	0	0	1	26	
	Sat. 19/01	0	1	0	1	1	2	2	2	3	3	3	2	1	0	0	0	0	0	0	0	0	24	
	Sun. 20/01	0	0	0	1	1	1	2	2	2	3	3	2	1	0	0	0	0	0	0	0	0	18	
	Mon. 21/01	0	0	0	1	1	1	2	2	1	2	2	2	2	1	0	0	0	0	0	0	0	18	

TV	Jan. 12/01	Feb.	Mar.	Apr.	May	Jun.	Jul.	Aug.	Sep.	Oct.	Nov.	Dec.	Total													
1	5	1	4	18	12	17	77	184	195	189	198	252	292	253	201	209	245	268	237	188	117	51	54	39	3,306	
2	31	18	2	7	24	65	126	190	273	338	271	261	235	238	242	237	201	181	98	52	47	49	3	3,189		
3	18	15	20	3	8	3	16	10	39	114	174	235	166	87	72	64	94	82	7	64	58	16	7	1,821	941	
4	7	0	8	5	27	67	193	199	177	190	219	249	225	175	184	197	210	203	136	68	35	53	22	2,833	333	
5	3	3	3	11	25	55	213	208	172	181	227	242	223	213	177	207	225	218	173	79	44	46	21	2,914	214	
6	9	5	3	11	24	71	214	209	179	216	254	269	242	163	198	218	235	218	152	64	52	37	23	3	3,117	
7	11	5	1	12	19	93	194	206	173	188	250	263	254	197	189	226	241	205	137	73	39	27	27	3	3,031	249
8	4	2	7	10	22	73	204	203	178	195	240	263	239	189	191	218	235	215	157	80	47	37	26	3	3,040	319
9	12	6	5	7	17	58	153	169	171	203	254	250	221	180	181	199	215	194	149	80	44	37	27	2	2,844	244

Les intersections à l'étude ont fait l'objet d'une simulation de leur fonctionnement avec le logiciel GIRABASE développé par le CERTU. Voici les caractéristiques géométriques utilisées pour la modélisation du fonctionnement des giratoires :

Nom du Carrefour : Localisation : Environnement : Variante : Date : CD01 Meyzieu Urbain 31/01/2024 Anneau Rayon de l'îlot franchissable : 7,00 m Largeur de la bande franchissable : 0,50 m Largeur de l'anneau : 9,50 m Rayon extérieur du giratoire : 17,00 m				D - Bd Ambroise Paré (Nord) A - Rue du 24 Avril 1915 (Ouest) C - Rue du 24 Avril 1915 (Est) B - Bd Ambroise Paré (Sud)			
Branches							
Nom		Angle (degrés)	Rampe > 3%	Tourne à droite	Largeurs (en m)		
					Entrée à 4 m	Sortie à 15 m	
C - Rue du 24 Avril 1915 (Est)		0			2,80	0,50	
D - Bd Ambroise Paré (Nord)		120			3,80	0,00	
A - Rue du 24 Avril 1915 (Ouest)		180			3,80	1,50	
B - Bd Ambroise Paré (Sud)		315			3,00	0,50	





20 ANS
D'EXPÉRIENCE
DANS TOUTE LA FRANCE

PLUS DE
400
ÉTUDES DE MARCHÉ
SUR CES THÈMES RÉALISÉES CHAQUE ANNÉE

Fédération
Française
Franchise
EXPERTS

Membre du réseau
commerce
d'initiative
territoire

Votre contact



Nicolas LEROY

Responsable Urbanisme commercial

contact : n.leroy@emprixia.com

Tél : 02 53 49 10 40