



PROJET D'EXTENSION DU MAGASIN LIDL DE LAGNIEU - ETUDE DE TRAFIC

Rapport d'étude

Juin 2025



SOMMAIRE

1	Objet du document	2
2	Rappel des objectifs - Méthodologie	3
3	Diagnostic.....	4
3.1	Le recueil de données	4
3.2	Les résultats du recueil de données	5
3.3	Vérification de la pertinence du relevé	9
3.4	Les conditions actuelles de circulation	10
3.5	Etude de capacité du carrefour giratoire en situation actuelle	11
3.6	Analyses du diagnostic de septembre 2024	13
4	Phase prospective	14
4.1	Le projet	14
4.2	Estimation des parts modales d'accès au magasin.....	15
4.3	Estimation de la génération future du projet.....	16
4.4	Hypothèses complémentaires	16
4.4.1	Contexte.....	16
4.4.2	Les livraisons	17
4.4.3	Les flux liés au personnel	17
4.4.4	Synthèse	17
4.5	Résultats des simulations de trafic.....	18
4.6	Etude de capacité du carrefour giratoire	20
4.7	Etude de capacité du carrefour d'accès à LIDL.....	22
4.8	Synthèse des réserves de capacité.....	23
4.9	Impact global sur le réseau	23
5	Conclusions	24
	Annexes : détails des Comptages Automatiques et des Enquêtes.....	25

Titre du document : **PROJET D'EXTENSION DU MAGASIN LIDL DE LAGNIEU - ETUDE DE TRAFIC – Rapport d'étude**

Rédigé par : **Pierre Devos**

Vérifié par : Delphine Melot

Date d'édition : le 26 juin 2025

Contact : **06-83-87-40-51 – pierre.devos@emtis.fr**



51 Chemin du Port de l'Homme, 33360 Latresne
33 (0) 5 56 91 36 53 / contact@emtis.fr

Siret : 422 987 750 00060

www.emtis.fr

1 OBJET DU DOCUMENT

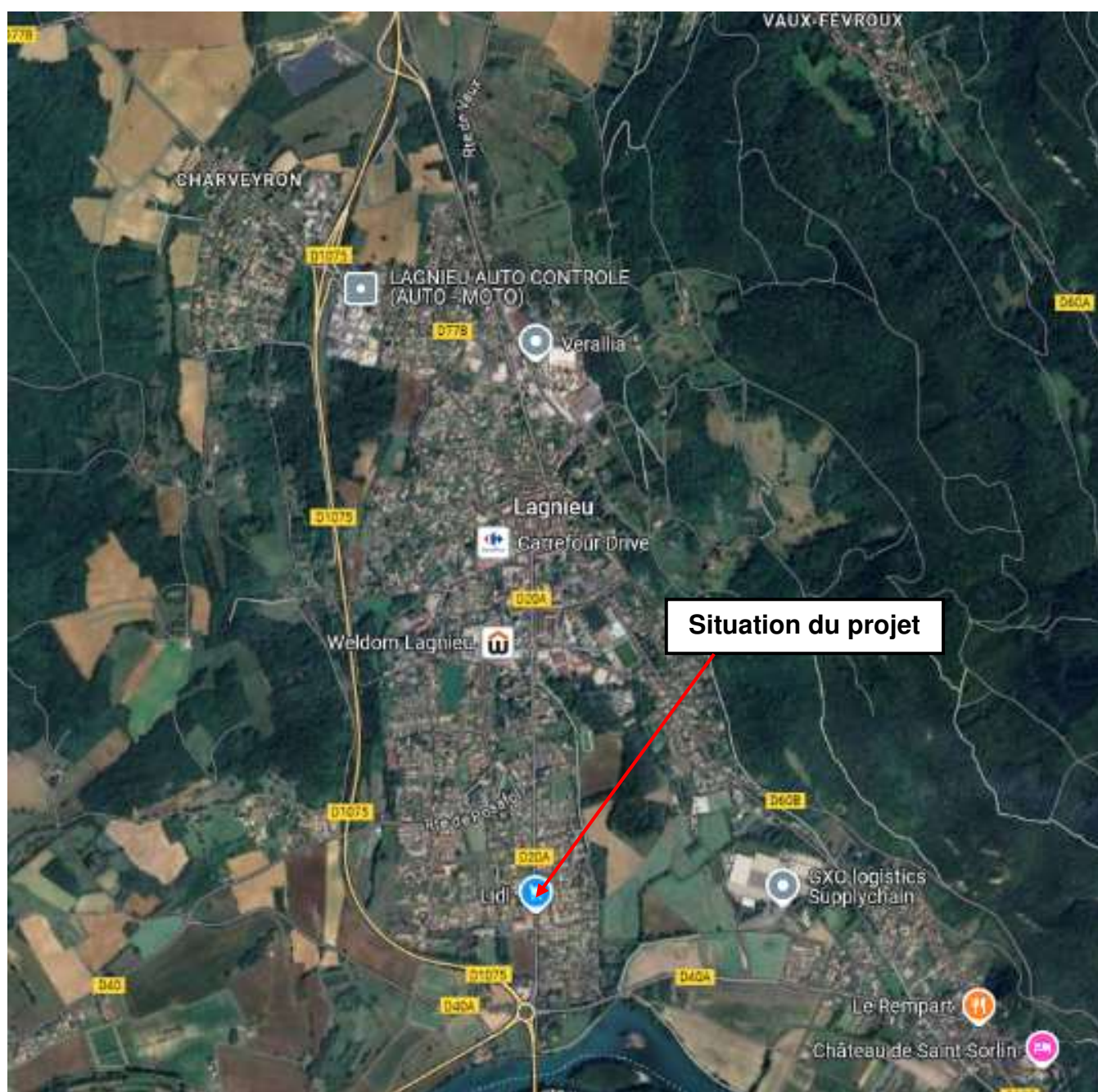
PROJET D'EXTENSION DU MAGASIN LIDL DE LAGNIEU - ETUDE DE TRAFIC

Maîtrise d'Ouvrage :



La présente étude a pour objet l'évaluation de la circulation générée par le projet d'extension du magasin LIDL de Lagnieu dans le département de l'Ain.

La Maîtrise d'Ouvrage de ce dossier est assurée par **LIDL**.



2 RAPPEL DES OBJECTIFS - MÉTHODOLOGIE

Les objectifs de l'étude qui sont assignés sont les suivants :

- Analyser le fonctionnement actuel en termes de circulation routière à proximité et sur les accès du site commercial
- Prévoir les trafics générés par le projet, analyser les impacts sur les volumes et les conditions de circulation sur le périmètre d'étude et estimer les réserves de capacité du réseau

La méthodologie qui a été adoptée est la suivante :

- Mise en place d'un recueil de données sur le secteur par enquêtes Origines-Destinations et comptages automatiques à proximité du site du projet
- Elaboration du diagnostic à partir des données recueillies
- Estimation d'hypothèses de générations de trafic du futur projet (surface de vente, fréquentation attendue ...)
- Projections de trafic sur le périmètre à l'échéance de l'ouverture du site à partir des hypothèses de développement attendues
- Etude de capacité et impact du projet sur les voies et carrefours d'accès

3 DIAGNOSTIC

3.1 Le recueil de données

Il s'est appuyé sur des comptages automatiques en section à proximité du projet et sur un relevé des mouvements directionnels le soir sur le carrefour giratoire D1075 / D20 / D40A / D20A.

Le dispositif mis en place est figuré sur la carte qui suit.



Les comptages automatiques ont eu lieu sur une période de 1 semaine avec relevés horaires par sens de circulation du **mercredi 04 au mardi 10 septembre 2024**.

Ils permettent de fournir les trafics heure par heure, par sens de circulation et en distinguant VL et PL.

Les relevés des flux directionnels aux carrefours se sont déroulés le **vendredi 06 septembre 2024** entre 17h et 18h.

Le choix du vendredi correspond au jour le plus chargé de la semaine, cela permet de se placer dans une situation maximaliste.

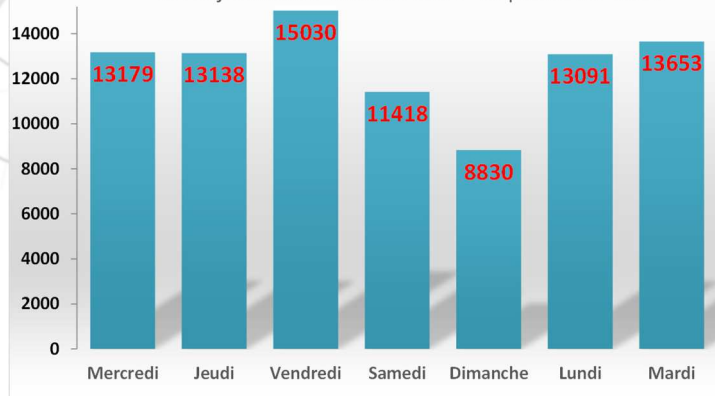
Les pages suivantes permettent d'observer que le vendredi est bien le plus circulé en moyenne dans le périmètre d'étude, on peut donc affirmer que le choix de ce jour est adapté.

3.2 Les résultats du recueil de données

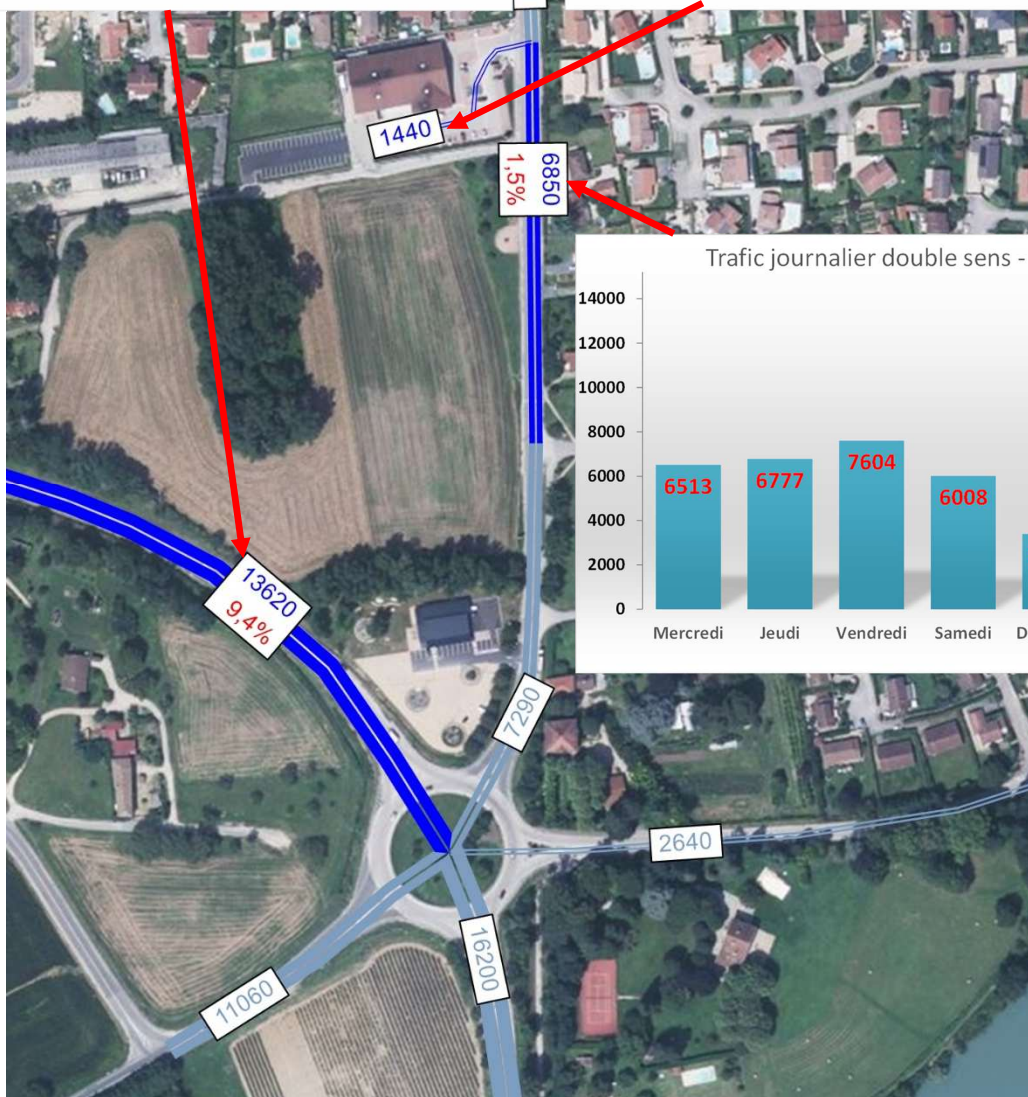
A partir des données recueillies sur le terrain, les analyses de la situation actuelle de **septembre 2024** sont proposées sur les pages qui suivent. Elles portent sur :

- Les comptages TMJ (Trafic Moyen Journalier) double sens sur les points de comptages automatiques avec la variation des trafics journaliers sur la semaine de recueil
- Les volumes et comptages HPS (Heure de Pointe du vendredi Soir) par sens de circulation sur les points de comptages et d'enquêtes. Les résultats horaires sont exprimés en **Unité de Voitures Particulières (UVP)**
- La variation horaire des trafics sur les postes de comptages automatiques

Trafic journalier double sens - Septembre 2024



Trafic journalier double sens - Septembre 2024



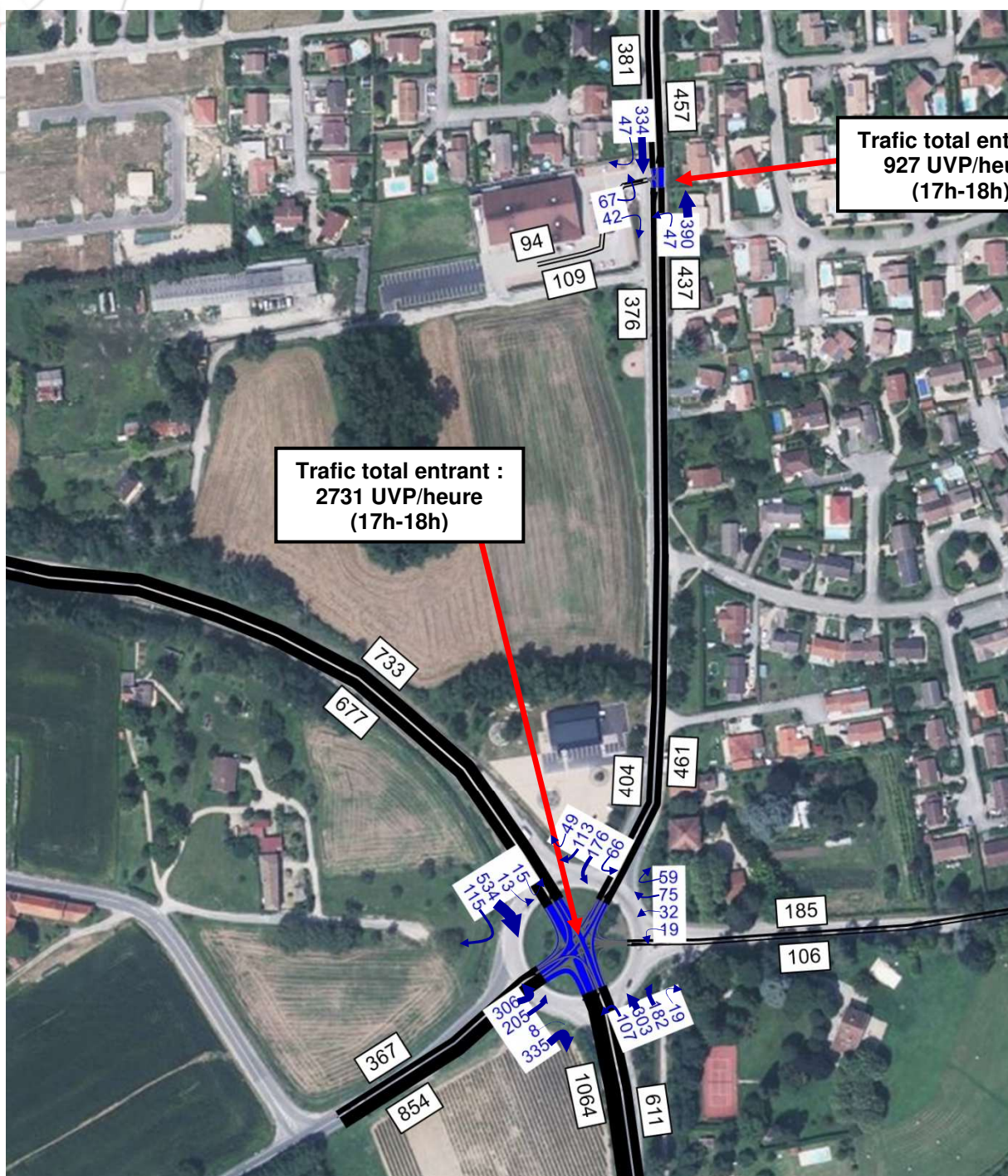
Trafic journalier double sens - Septembre 2024



TMJ (Trafic Moyen Journalier) – Septembre 2024

Légende :

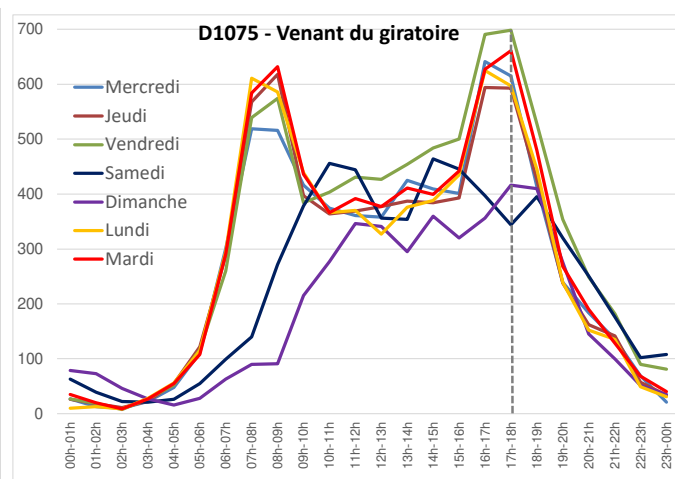
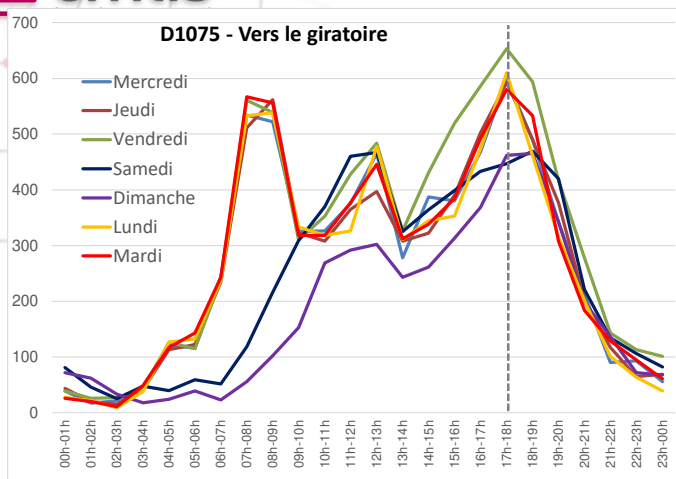
- 13620** : Trafic Moyen Jour Ouvré comptabilisé (Moyenne des 5 jours)
- 16200** : Trafic Moyen Journalier Ouvré reconstitué (Moyenne des 5 jours)
- 9.4%** : Pourcentage Poids Lourds



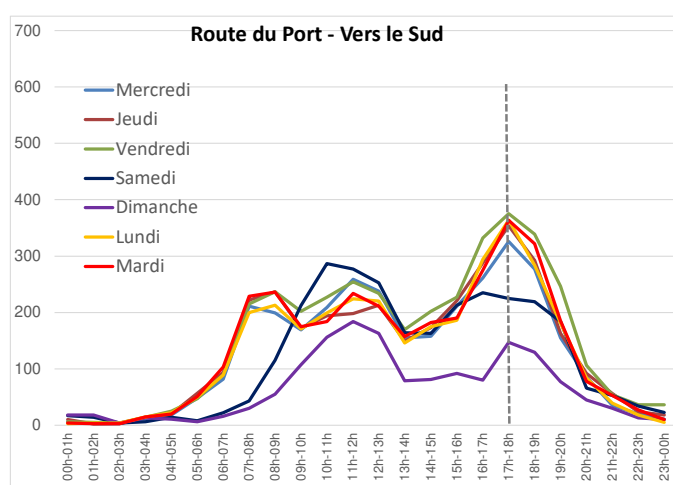
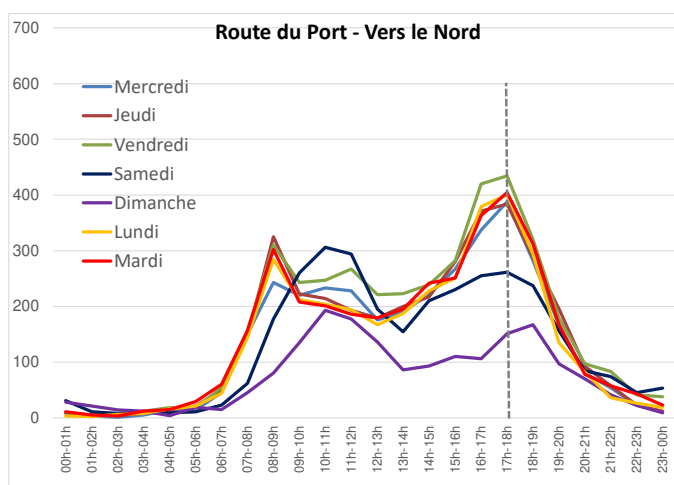
**Trafic Heure de Pointe du vendredi Soir (UVP - Unité de Véhicules Particuliers) –
Septembre 2024**

L'heure de pointe la plus circulée le vendredi soir est 17h-18h, cela est avéré dans plus de 95% des cas sur le territoire national.

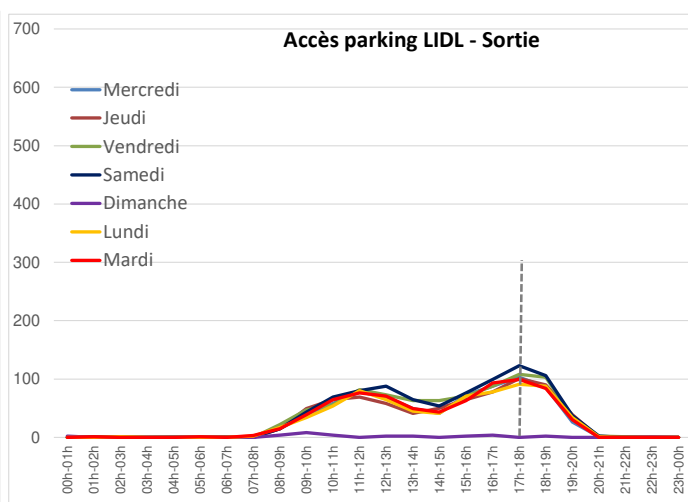
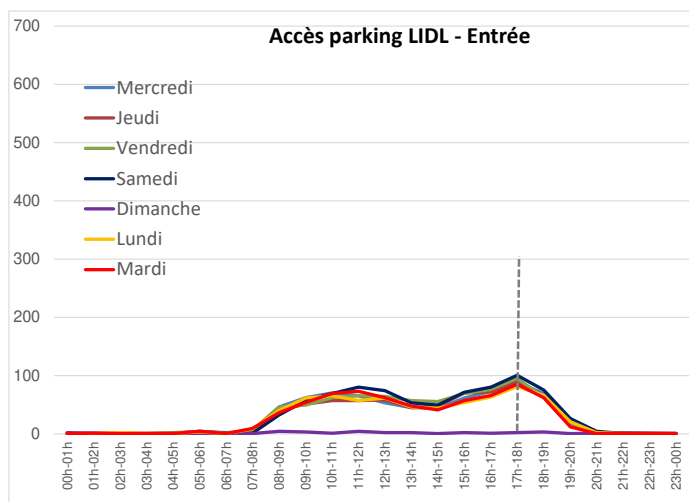
C'est bien le cas pour notre étude puisqu'on peut le vérifier dans le détail horaire des comptages fourni page suivante.



Variations horaires des flux pour les 7 jours de recueil sur la D1075



Variations horaires des flux pour les 7 jours de recueil sur la Route du Port



Variations horaires des flux pour les 7 jours de recueil en accès au magasin LIDL

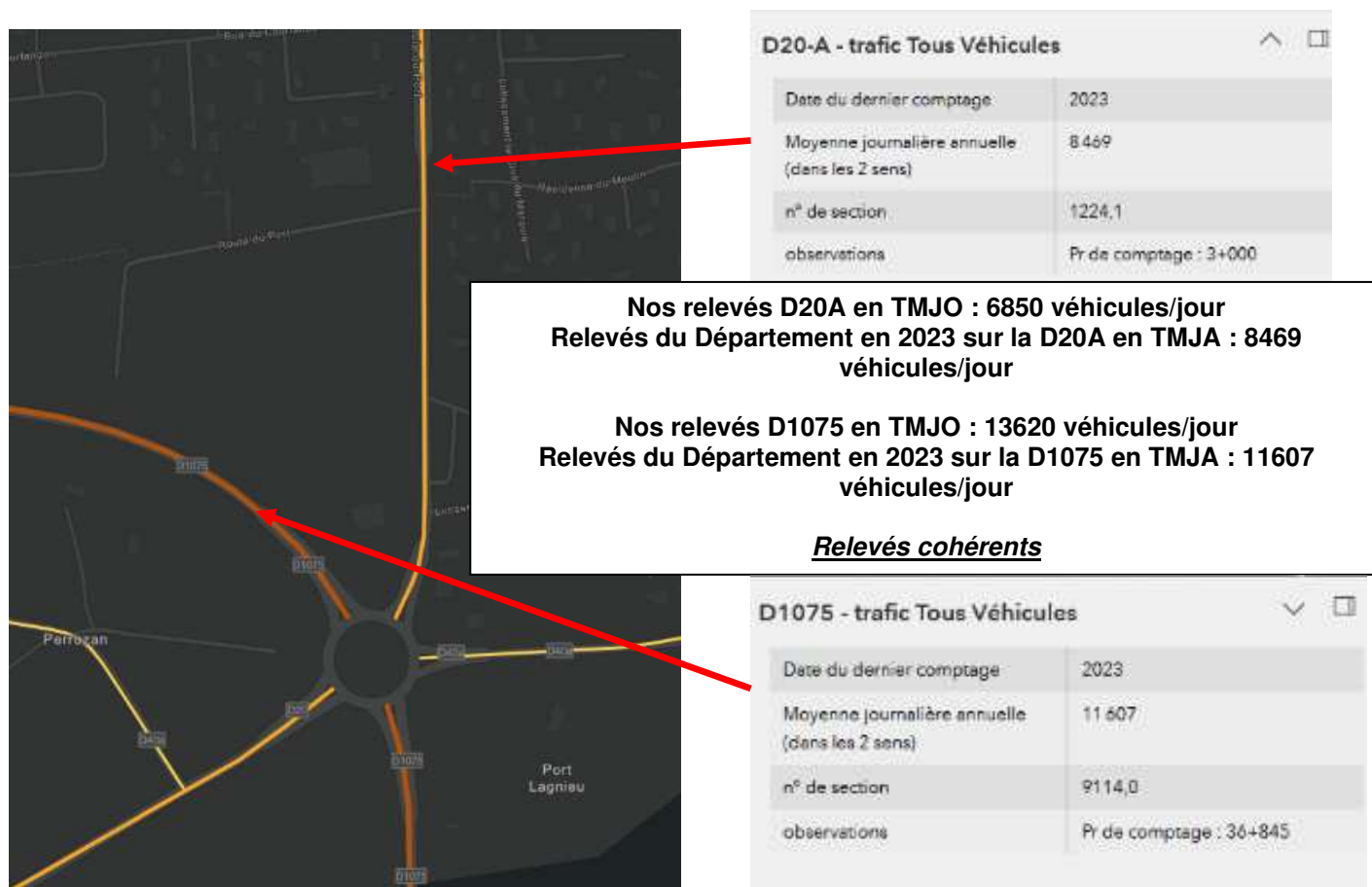
Les pics horaires du matin et du soir sont bien marqués selon le sens de circulation.

Tous les jours ouvrés de la semaine sont quasiment similaires et le vendredi soir à 17h-18h est bien la pointe de trafic la plus élevée.

3.3 Vérification de la pertinence du relevé

Le recueil de données ayant été réalisé en **septembre 2024**, nous avons cherché à vérifier la cohérence et la pertinence des valeurs recueillies.

Nous avons comparé nos relevés à des relevés officiels du Département de l'Ain dans le même périmètre d'étude, la carte suivante fournit les Trafics Moyens Journaliers Annuels en 2023 :



Source : Département de l'Ain – Comptages Trafic Jour Annuel 2023

Nous estimons nos relevés crédibles en comparaison des niveaux de trafic datés de 2023.

Les valeurs sont en effet comparables puisque du même ordre de grandeur.

Les chiffres sont cohérents, nous pouvons affirmer que les comptages réalisés en septembre 2024 fournissent des valeurs aux heures de pointe cohérentes et réalistes, elles peuvent servir de référence standard pour les calculs de réserve de capacité.

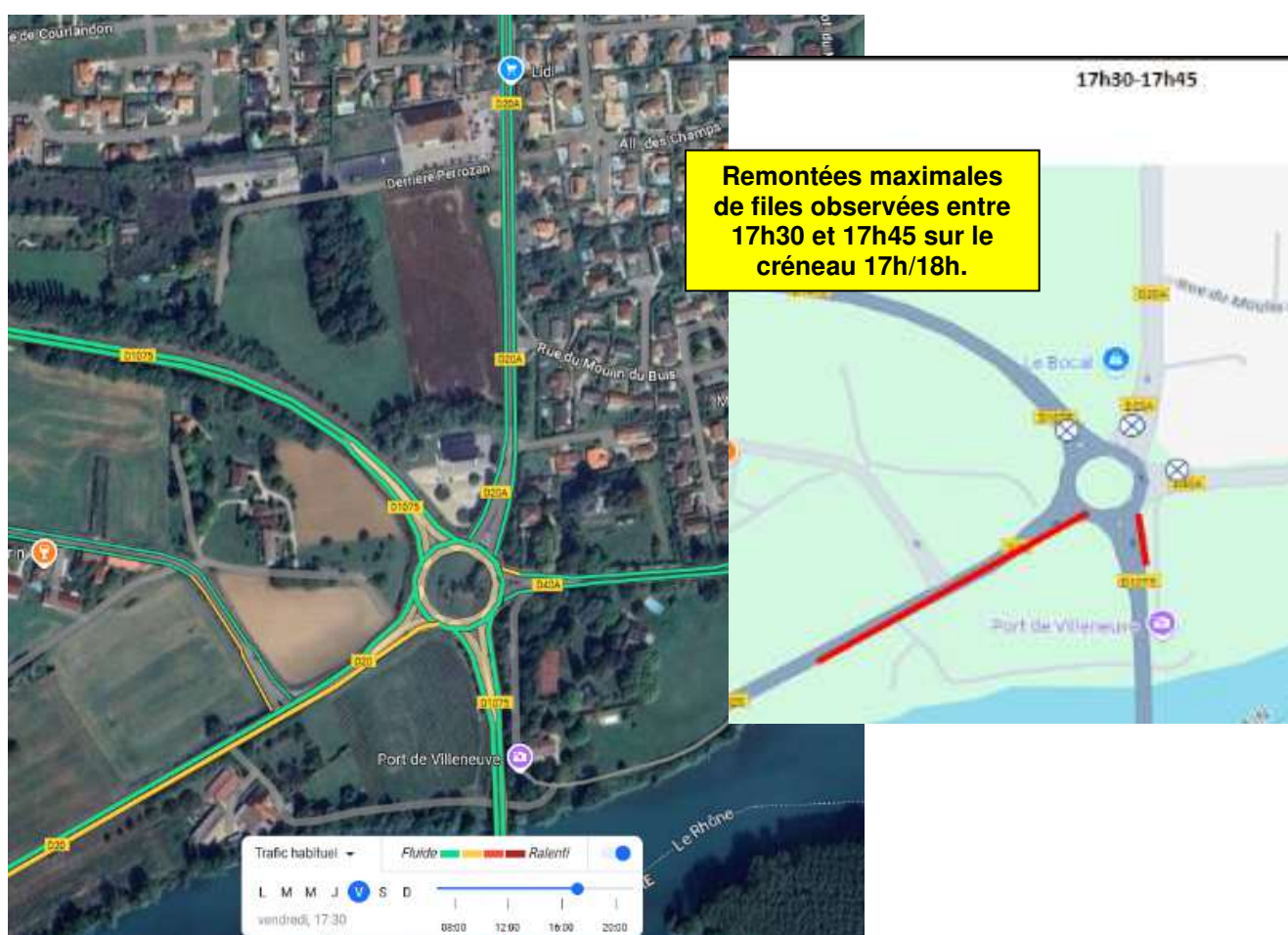
3.4 Les conditions actuelles de circulation

Lors du recueil de données sur le terrain, des relevés sur les conditions d'écoulement ont pu être effectués.

Ces relevés ont fait état de ralentissements sur la D20 en insertion du giratoire essentiellement entre 17h30 et 18h avec des remontées des files de l'ordre de 200 mètres maximum. Le trafic est fluide sur le reste du périmètre d'études.

Nos constats sur le terrain sont d'ailleurs corroborés ci-après par la carte des indicateurs moyens de fluidité fournis par Google Trafic pour laquelle la majorité des sections apparaît en vert illustrant la fluidité totale du trafic à l'exception de la D20 qui apparaît en jaune dont les véhicules s'insèrent lentement.

Cette image traduit une fluidité moyenne correcte à **l'heure de pointe du vendredi soir** (créneau 17h-18h défini le plus souvent comme le plus circulé).



Nous avons retenu le vendredi à 17h30 pour notre relevé d'enquête et pour notre étude afin de correspondre à la situation d'hyper-pointe observée le soir (pour info, les images 1/2 heure avant et 1/2 heure après sont quasiment identiques).

Nous pouvons constater que les tendances retranscrites sont conformes à nos observations, à savoir **aucun problème de circulation prépondérant** sur le périmètre d'étude.

On estime alors que des réserves de capacité sont existantes sur le réseau de voirie et les carrefours en situation actuelle.

3.5 Etude de capacité du carrefour giratoire en situation actuelle

L'exercice qui a été mené, a consisté à étudier les réserves de capacité du carrefour giratoire D1075 / D20 / D20A D40A en situation actuelle afin de les comparer ultérieurement à la situation avec le projet.

Il s'agit également de vérifier que les résultats des calculs fournissent les tendances s'approchant des observations constatées sur le terrain.

Ces calculs de réserves de capacité ont été réalisés sous le logiciel Girabase. Les résultats sont proposés ci-après.

Configuration géométrique et trafics HPS (UVP)

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

D20/D1075
Lagnieu
Péri Urbain

13/11/2024

Anneau

Rayon de l'îlot infranchissable :
Largeur de la bande franchissable :
Largeur de l'anneau :
Rayon extérieur du giratoire :

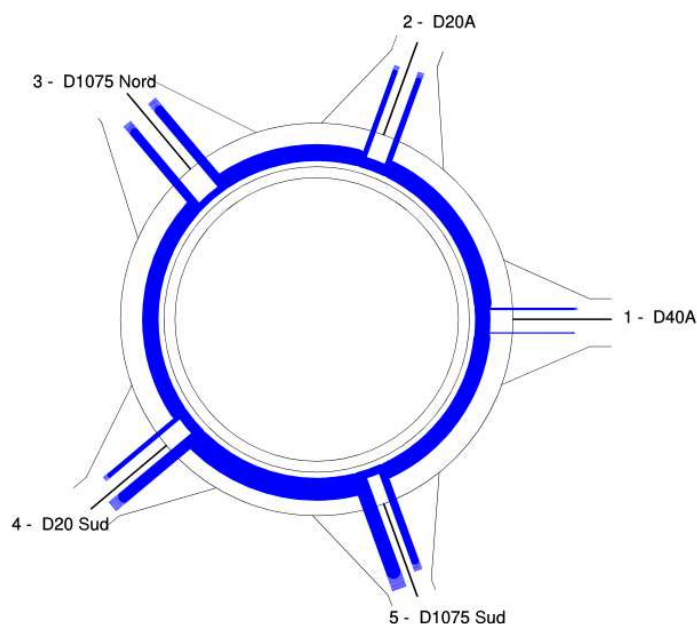
26.00 m
2.00 m
8.00 m
36.00 m

Branches

Nom	Angle (degrés)	Rampe > 3%	Tourne à droite	Largeurs (en m)		Ilôt 	Sortie
				à 4 m	à 15 m		
D40A	0			3.80		14.00	5.00
D20A	70			4.00		15.00	5.00
D1075 Nord	130			7.00		17.00	5.00
D20 Sud	220			4.30		15.00	5.00
D1075 Sud	290			3.50		16.00	5.00

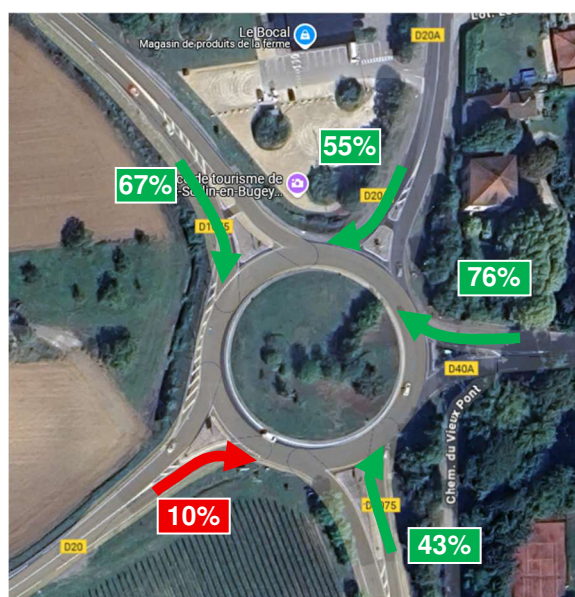
Trafic Heure de Pointe Du vendredi Soir 17h-18h

	1-D40A	2-D20A	3-D1075 Nord	4-D20 Sud	5-D1075 Sud	Total entrant
1-D40A	0	59	75	32	19	185
2-D20A	66	0	49	113	176	404
3-D1075 Nord	13	15	0	115	534	677
4-D20 Sud	8	205	306	0	335	854
5-D1075 Sud	19	182	303	107	0	611
Total sortant	106	461	733	367	1064	2731



Calculs des réserves de capacité pour un vendredi 17h-18h

	Réserve de Capacité		Longueur de Stockage		Temps d'Attente	
	en uvp/h	en %	moyenne	maximale	moyen	total
1-D40A	596	76%	0vh	3vh	3s	0.2h
2-D20A	487	55%	0vh	3vh	4s	0.5h
3-D1075 Nord	1349	67%	0vh	2vh	0s	0.0h
4-D20 Sud	98	10%	5vh	17vh	21s	5.0h
5-D1075 Sud	467	43%	1vh	4vh	4s	0.6h



Légende :

Réserves de capacité en entrée du giratoire

Capacité > 30% : Fluide
30% > Capacité > 15% : Chargé
Capacité < 15% : Difficile
Capacité < 0% : Saturé - *nécessite des aménagements*

Analyses :

Les résultats sont conformes aux relevés effectués sur le terrain puisque les longueurs moyennes de stockage sont comprises entre 0 et 1 véhicule/heure à l'exception de la D20 au Sud qui affiche des remontées maximales de 17 véhicules/heure, ce qui a été observé sur place mais sur un créneau court de ¼ d'heure.

Les temps d'attente moyens et totaux traduisent le fait qu'aucun ralentissement probant n'ait lieu à l'exception de la D20 au sud qui connaît des remontées de files en raison d'un trafic chargé mais non saturé. Cette situation se résorbe assez vite. Les autres branches du giratoire sont totalement fluides.

Les réserves de capacité sont comprises **entre 10% et 76%**, synonymes de bonnes réserves de capacité pour toutes les branches à l'exception de la branche Sud de la D20 plus contrainte mais sur un créneau horaire assez court.

3.6 Analyses du diagnostic de septembre 2024

- La carte des Trafics Moyens Jours Ouvrés met en évidence un trafic moyen jour ouvré de :

13620 véhicules/jour (double sens) **dont 9.4% de PL** sur la D1075 soit **1280 PL/jour**.

6850 véhicules/jour (double sens) **dont 1.5% de PL** sur la Route du Port D20A soit **100 PL/jour**.

Le magasin **LIDL** génère **1440 véhicules/jour** (double sens), soit 720 véhicules/jour par sens, valeur cohérente avec la fréquentation moyenne de 4900 clients/semaine soit 754 clients/jour.

- Les variations journalières sont classiques sur le périmètre d'étude, le vendredi étant le plus chargé et le samedi en accès au LIDL, et le dimanche est le moins fréquenté. La zone étudiée supporte essentiellement des flux de type domicile-travail et à vocation commerciale.

- Les volumes relevés sont moyennement élevés à élevés (D1075) sur le périmètre d'études en valeur absolue, **le gabarit des voies et des carrefours peut absorber le trafic y compris aux heures de pointe**.

- **En Heure de Pointe du vendredi soir à 17h-18h :**

La D1075 supporte un flux compris **entre 611 et 1064** véhicules/heure/sens

La D20 supporte un flux compris **entre 367 et 854** véhicules/heure/sens

La D40A supporte un flux compris **entre 611 et 1064** véhicules/heure/sens

La D20A supporte un flux compris **entre 376 et 641** véhicules/heure/sens

Le magasin LIDL génère un flux de **94** véhicules/heure/en entrée et **109** véhicules/heure/en sortie.

Ces trafics horaires sont situés dans des fourchettes élevées en termes de volumes sur le périmètre d'étude.

- Les variations horaires relevées par les comptages automatiques mettent bien en évidence les pics horaires systématiques du matin et du soir correspondant aux mouvements domicile-travail.

- Les mouvements directionnels enquêtés le vendredi soir font état d'un total de :

2731 UVP/heure (Unité de Véhicules Particuliers) entrant dans le carrefour giratoire D1075 / D20 / D40A / D20A.

313 UVP/heure entrant dans le carrefour d'accès au LIDL depuis la D20A Route du Port.

Ces données représentent des **volumes élevés** en valeur absolue.

- **Les carrefours étudiés fonctionnent bien à l'heure de pointe du vendredi soir, même si la branche Sud de la D20 du giratoire apparaît bien chargée pendant ½ heure. Excepté pour cette branche, ils offrent de bonnes réserves de capacité.**

- Au final, en situation actuelle, les trafics relevés traduisent une situation chargée en termes de volume de trafic sur le périmètre d'études et les relevés sur les conditions de circulation et les résultats des calculs permettent d'affirmer **qu'il existe de bonnes réserves de capacité** à proximité immédiate du projet d'extension du magasin LIDL.



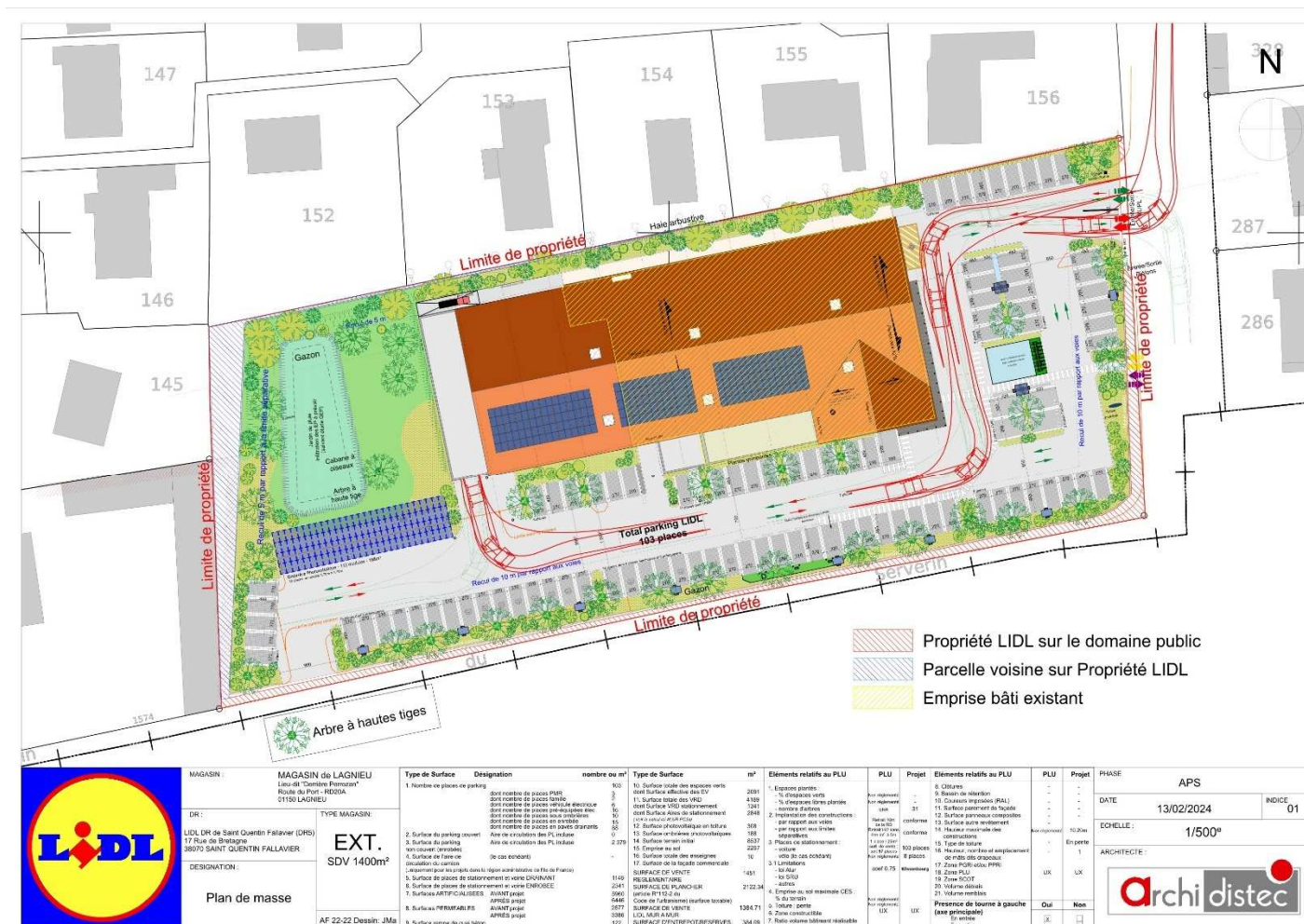
4 PHASE PROSPECTIVE

4.1 Le projet

Le projet consiste en l'extension et la modernisation du magasin LIDL sur la commune de Lagnieu.
La surface de vente passe de 925 m² à 1400 m².

Le parking conserve 103 places de parking.

Le plan masse du projet est présenté ci-dessous :



Les accès se feront comme aujourd'hui depuis la Route du Port D20A.

4.2 Estimation des parts modales d'accès au magasin

Sans avoir à disposition des éléments issus par exemple d'une enquête par interview, nous avons analysé la desserte du site projet par les autres modes de transport que la voiture et avons estimé les parts modales à partir d'autres sites similaires et de données d'enquêtes.

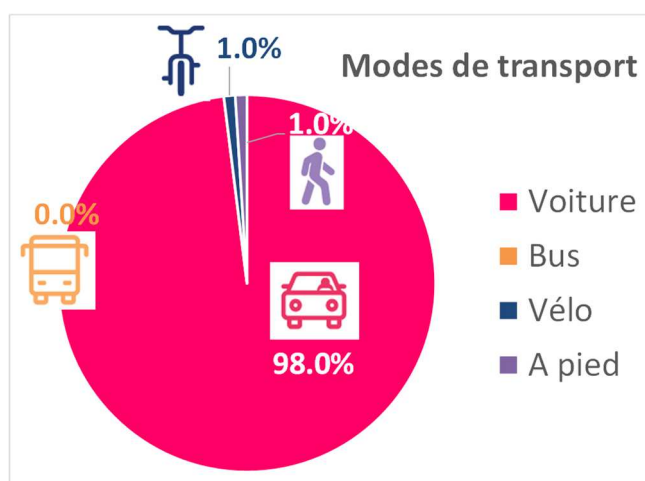
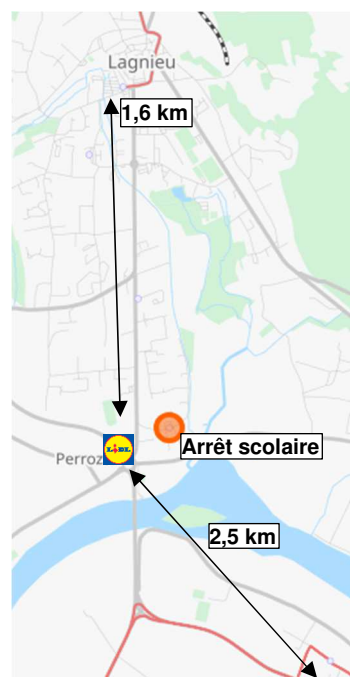
Le secteur n'est desservi que par le car scolaire du réseau Région Auvergne-Rhône-Alpes avec l'arrêt Saint—Sorlin-en-Bugey-Résidence du Moulin. Il n'est pas possible d'utiliser cette ligne pour les clients du magasin.

Les autres lignes de cars sont situées trop loin pour une bonne accessibilité au magasin LIDL.

La part modale du TC est ainsi estimée à 0%.

Du fait que le site soit situé relativement proche des logements et dans une certaine mesure, un peu plus éloignée du centre-ville, nous estimons que la part de la marche à pied et du vélo ne sera pas nulle.

Compte tenu de tous ces éléments, nous retenons les parts modales suivantes :



4.3 Estimation de la génération future du projet

La génération actuelle du magasin est de 4900 clients/semaine, la génération future est estimée à 5635 personnes/semaine (source LIDL), soit une évolution d'environ +15%.

Nous appliquons directement ces +15% au trafic actuel de 720 véhicules/jour par sens, cela représente environ 108 véhicules/jour en plus qu'aujourd'hui.

Du fait de notre expérience, nous estimons à 20% le trafic de foisonnement entre commerces et le taux de captage sur le trafic existant.

Cela signifie que sur les 108 véhicules/jour générés en plus de la situation actuelle, 22 véhicules/jour sont déjà existants sur le réseau et que le projet ne générera que **84 véhicules/jour nouveaux**.

Pour l'heure de pointe du vendredi soir, la génération supplémentaire sera de **11 véhicules/heure en entrée et en sortie**, soit 1 véhicule toutes les 5 minutes.

2 véhicules/heure sont déjà existants sur le réseau, il s'agit de considérer seulement **9 véhicules/heure nouveaux** par sens de circulation.

La répartition géographique des flux et des accès est prise en fonction de la zone de chalandise du projet et du trafic existant actuellement sur le réseau et les accès, information issue de nos relevés sur le terrain.

C'est à partir de ces chiffres de génération que sont calculées les simulations de trafic et les réserves de capacité du réseau.

4.4 Hypothèses complémentaires

Un certain nombre d'hypothèses complémentaires a été retenu pour estimer les générations totales et l'évolution du trafic sur le périmètre d'étude.

4.4.1 Contexte

Nous rappelons que **nous avons pu démontrer que les relevés permettaient d'établir une situation de référence valide**.

L'étude d'impact du projet commercial a été considérée à trafic actuel constant (autre que les générations inhérentes au projet).

En effet compte tenu de l'horizon proche de mise en service du projet et des tendances actuelles à une relative stagnation des évolutions annuelles du trafic sur le réseau national, on peut estimer que le trafic actuel n'évoluera quasiment pas à l'ouverture du projet.

Cela permet également de juger directement de l'impact du projet par rapport à la situation actuelle.

4.4.2 Les livraisons

Viennent également se rajouter les livraisons.

Elles sont actuellement de 1 livraison par jour, elles restent inchangées en situation projet.

Ces livraisons ont lieu en dehors des heures de pointe.

4.4.3 Les flux liés au personnel

Il faut également prendre en considération les flux liés au personnel : 8 emplois créés dans le projet (en plus des 15 existants), soit l'équivalent de **8 véhicules/jour** supplémentaires par sens de circulation.

4.4.4 Synthèse

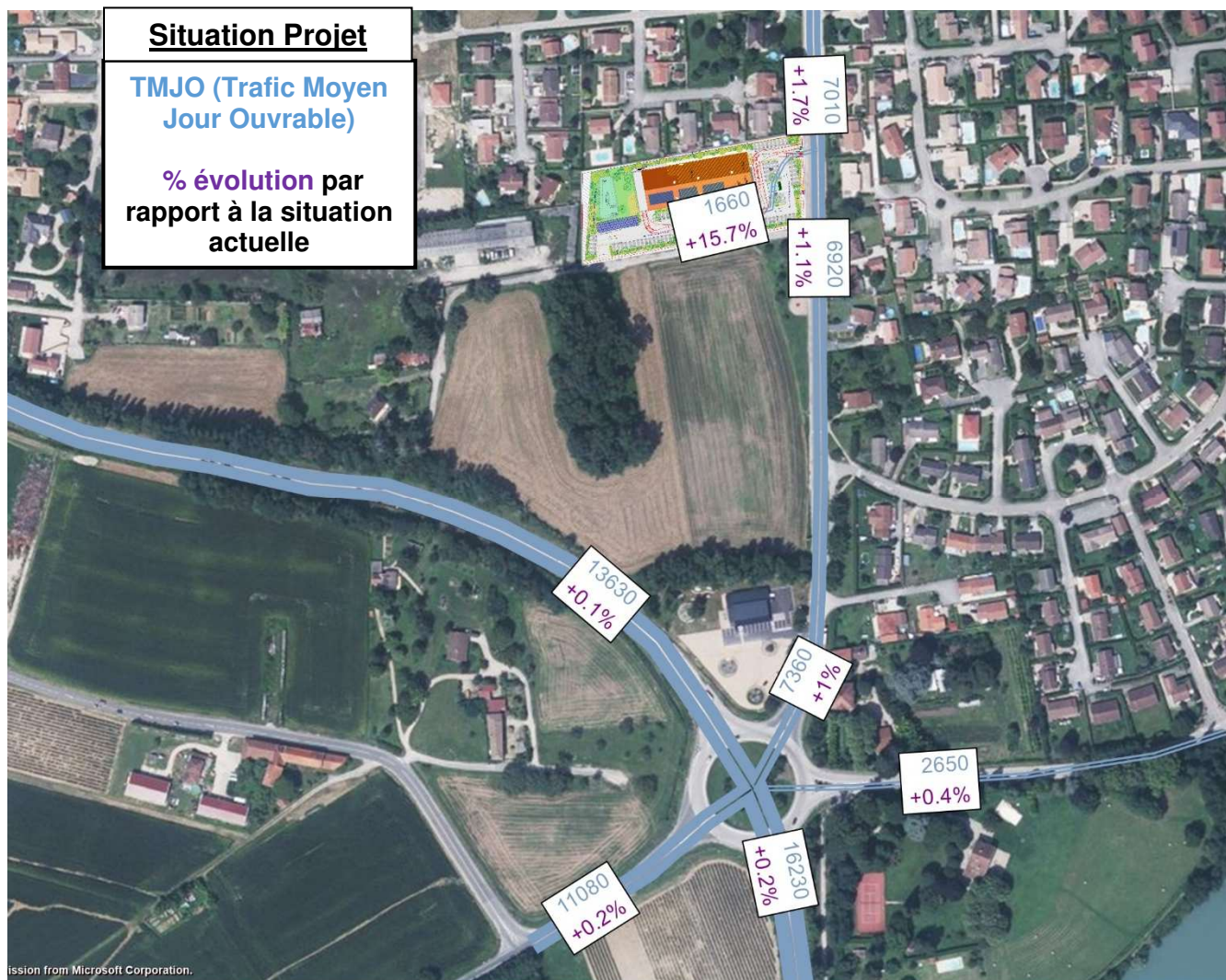
Au final, ce seront donc $(108+8=)$ **116** véhicules/jour/sens qui accèderont au magasin en plus de la situation actuelle, dont **92 nouveaux**.

A l'heure de Pointe du vendredi Soir, ce sont **11** véhicules/heure en entrée et en sortie qui accèderont au projet en plus de la situation actuelle, dont **9 nouveaux**.

4.5 Résultats des simulations de trafic

Les résultats finaux des simulations de trafic sont présentés sous forme de :

- Carte du Trafic Moyen Journalier estimé avec croissance par rapport à la situation actuelle au droit de l'accès du projet commercial.
- Carte des flux HPS (vendredi soir) sur tout le périmètre

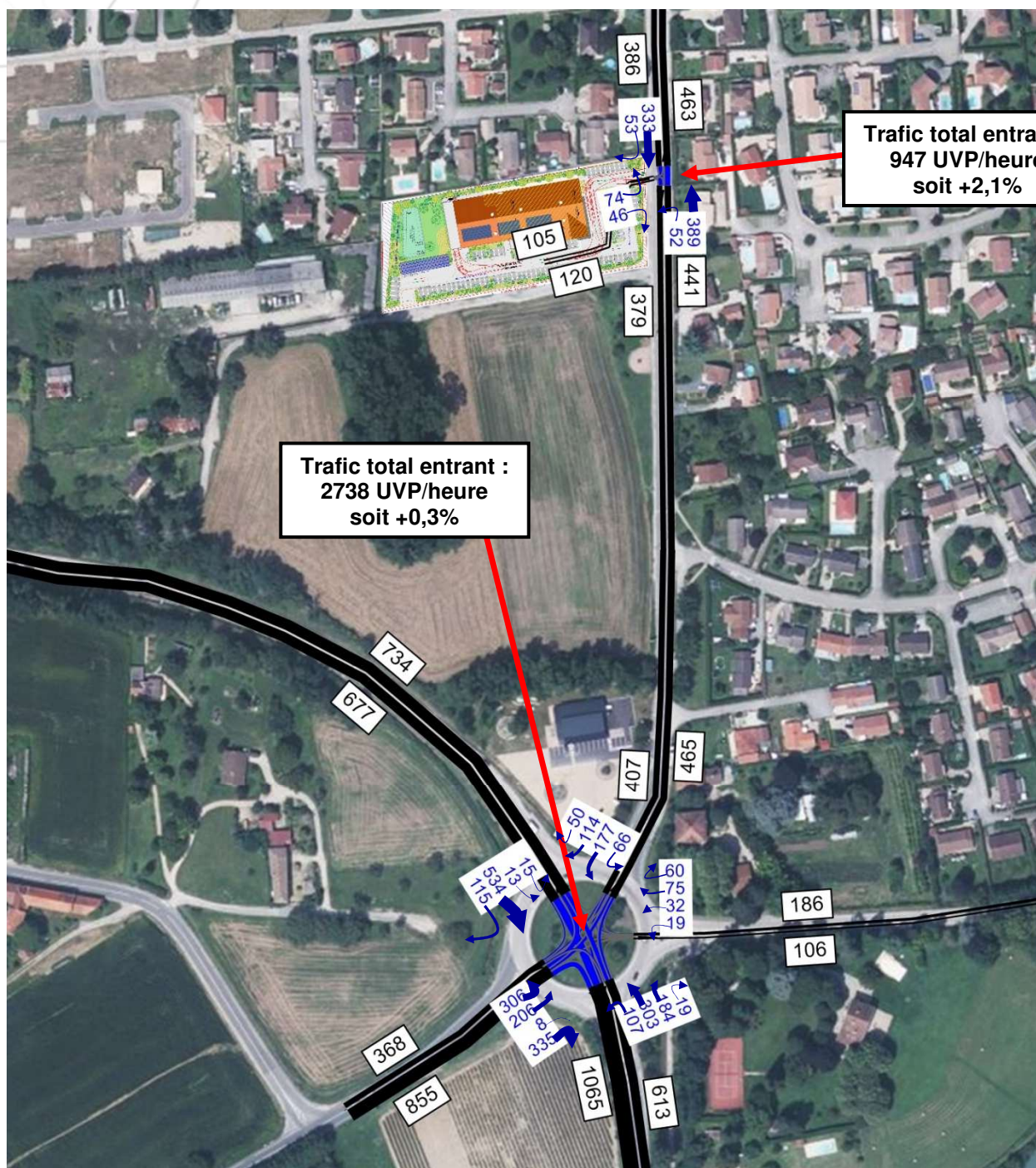


Analyses

Les résultats estimés font apparaître des évolutions de trafic très limitées de +0,1% à +1,7% par rapport à la situation actuelle sur le réseau principal.

L'évolution des volumes journaliers atteint seulement +110 véhicules/jour dans les 2 sens au maximum sur la D20A.

Les trafics journaliers estimés restent très proches de ceux de la situation actuelle.



Analyses

A l'heure de pointe du vendredi soir, l'impact du projet commercial sur les flux en valeur absolue est de +9 véhicules (par sens) et ne représente que +0,3% de croissance dans le carrefour giratoire de la D1075/D20 (+7 véhicules/heure).

La situation actuelle évolue très peu.

A la lecture de ces chiffres d'évolution faibles en valeur absolue, nous estimons que ces flux seront écoulés par le réseau sans dysfonctionnements.

Il reste à analyser les résultats en termes de calcul des réserves de capacité des carrefours selon les prescriptions du CEREMA, c'est l'objet du chapitre suivant.

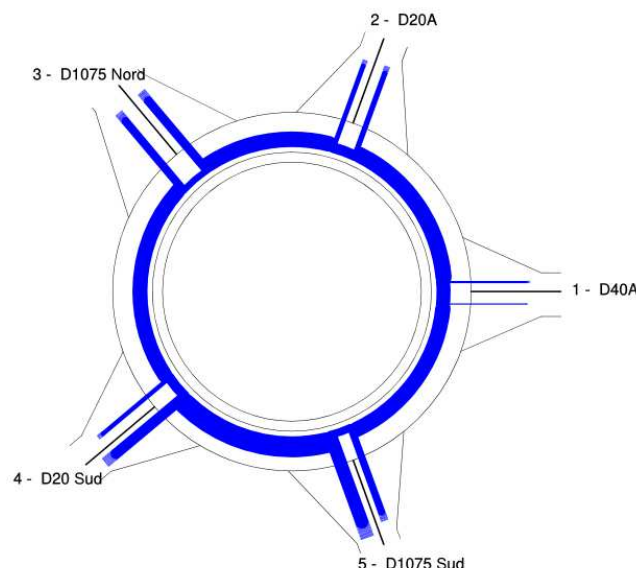
4.6 Etude de capacité du carrefour giratoire

De la même manière qu'en situation actuelle, sur la base des volumes de trafics projetés, les calculs de réserve de capacité ont été menés sur le carrefour giratoire D1075 / D20 / D40A / D20A.

Ils conduisent aux résultats suivants.

Trafic Heure de Pointe du vendredi Soir 17h-18h – Situation projet

Evolution par rapport à l'actuel : +0.3% soit +7 véh./heure	1-D40A	2-D20A	3-D1075 nord	4-D20 sud	5-D1075 sud	Total entrant
1-D40A	0	60	75	32	19	186
2-D20A	66	0	50	114	177	407
3-D1075 nord	13	15	0	115	534	677
4-D20 sud	8	206	306	0	335	855
5-D1075 sud	19	184	303	107	0	613
Total sortant	106	465	734	368	1065	2738



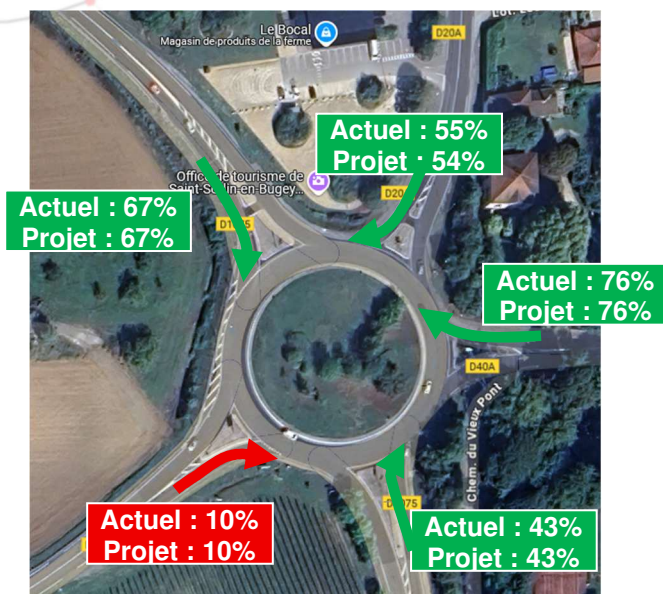
Calculs des réserves de capacité pour un vendredi 17h-18h

Rappel Situation actuelle

	Réserve de Capacité		Longueur de Stockage		Temps d'Attente	
	en uvp/h	en %	moyenne	maximale	moyen	total
1-D40A	596	76%	0vh	3vh	3s	0.2h
2-D20A	487	55%	0vh	3vh	4s	0.5h
3-D1075 Nord	1349	67%	0vh	2vh	0s	0.0h
4-D20 Sud	98	10%	5vh	17vh	21s	5.0h
5-D1075 Sud	467	43%	1vh	4vh	4s	0.6h

Situation projet

	Réserve de Capacité		Longueur de Stockage		Temps d'Attente	
	en uvp/h	en %	moyenne	maximale	moyen	total
1-D40A	593	76%	0vh	3vh	4s	0.2h
2-D20A	483	54%	0vh	3vh	4s	0.5h
3-D1075 nord	1345	67%	0vh	2vh	0s	0.0h
4-D20 sud	96	10%	5vh	17vh	21s	5.1h
5-D1075 sud	464	43%	1vh	4vh	4s	0.6h



Légende :

Réserves de capacité en entrée du giratoire

Capacité > 30%	: Fluide
30% > Capacité > 15%	: Chargé
Capacité < 15%	: Difficile
Capacité < 0%	: Saturé - <i>nécessite des aménagements</i>

Analyses :

Les réserves de capacité estimées en situation projet sont toutes supérieures à 10% et **sont très proches ou identiques à celles de la situation actuelle.**

Les valeurs sont identiques à la situation actuelle, l'impact sur le giratoire est quasiment nul.

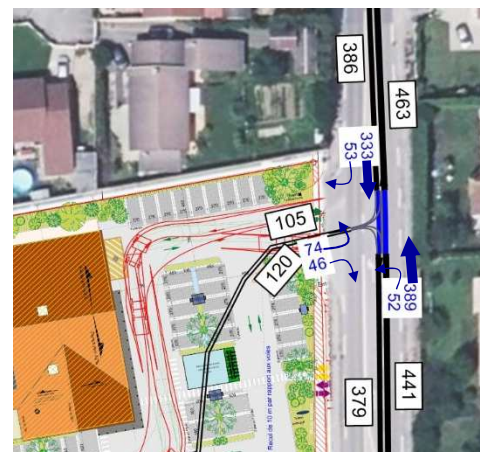
Hormis pour la branche de la D20 sud, les réserves de capacité sont suffisantes selon les critères Girabase (voir légende du schéma plus haut), les longueurs moyennes de stockage restent toutes nulles.

La situation future évolue extrêmement peu, nous sommes en mesure d'affirmer qu'**en situation projet le carrefour giratoire fonctionnera sans problème supplémentaire à aujourd'hui.**

4.7 Etude de capacité du carrefour d'accès à LIDL

Le complément d'analyses porte sur l'étude du carrefour d'accès au magasin LIDL depuis la Route du Port D20A.

Les calculs de réserves de capacité ont été réalisés selon la méthode du créneau critique du CEREMA pour tous les **mouvements de tourne-à-gauche**. Les résultats sont proposés ci-après dans les tableaux suivants :



Situation actuelle

Entrée du parking	TAG	
Trafic Tourne à Gauche depuis RD20A	47	véh./heure
Créneau critique	6	sec.
Trafic de la voie principale	381	
Capacité	580	
Temps d'attente moyen	7	sec.
Réserves de capacité	92%	

Sortie du parking	TAG	
Trafic Tourne à Gauche vers RD20A	67	véh./heure
Créneau critique	6	sec.
Trafic de la voie principale	771	
Capacité	380	
Temps d'attente moyen	12	sec.
Réserves de capacité	82%	

Situation projet

Entrée du parking	TAG	
Trafic Tourne à Gauche depuis RD20A	52	véh./heure
Créneau critique	6	sec.
Trafic de la voie principale	386	
Capacité	580	
Temps d'attente moyen	7	sec.
Réserves de capacité	91%	

Sortie du parking	TAG	
Trafic Tourne à Gauche vers RD20A	74	véh./heure
Créneau critique	6	sec.
Trafic de la voie principale	774	
Capacité	370	
Temps d'attente moyen	12	sec.
Réserves de capacité	80%	

On en déduit des temps d'attente satisfaisants pour tous les mouvements de tourne-à-gauche en situation projet puisqu'ils sont estimés à 7 ou 12 secondes (≤ 30 secondes), critère jugé satisfaisant selon les normes de calcul (quand il est inférieur à 30 secondes, on considère qu'il n'y aura aucun problème et quand ils sont supérieurs à 60 secondes, il faut envisager un aménagement spécifique).

Le carrefour d'accès au LIDL depuis la Route du Port D20A ne connaîtra pas de dysfonctionnement.

4.8 Synthèse des réserves de capacité

La carte suivante propose de synthétiser les réserves de capacité estimées à **l'heure de pointe du vendredi soir en situation projet.**



Légende :

55% : Réserves de capacité -
 heure de pointe du vendredi soir-
 Situation projet

Excepté pour la branche D20 sud du giratoire (mais la réserve reste la même qu'aujourd'hui), on confirme des réserves de capacité suffisantes sur l'ensemble des branches des carrefours à proximité du site en situation projet.

4.9 Impact global sur le réseau

Les calculs ont démontré un impact assez limité localement sur la voirie, les carrefours offrant des réserves de capacité suffisantes.

Concernant le réseau plus éloigné et les grands axes notamment, l'impact sera encore plus diffus et minime.

Les estimations du flux supplémentaire ne représentent que 9 véhicules/heure/sens nouveaux.

Cela ne représente environ que 1 véhicule toutes les 6-7 minutes par sens de circulation. Ils seront répartis de façon diffuse vers les grands axes et ne représentent qu'une infime part du trafic total.

En période de pointe, ces augmentations de trafic minimales ne sont absolument pas de nature à dégrader les conditions d'écoulement.

5 CONCLUSIONS

Le tableau synthétique suivant résume l'impact du projet et fournit les capacités résiduelles estimées sur les accès :

Axe desserte			Flux actuel	Capacité résiduelle actuelle *	Evaluation des flux générés par le projet	Evolution des flux	Capacité résiduelle projet*
RD902 Est	2 sens	Jour	7500	80%	130	2%	80%
	1 sens (entrée giratoire)	HPS	405	70%	7	2%	69%
RD902 Ouest	2 sens	Jour	5920	85%	250	4%	85%
	1 sens (entrée giratoire)	HPS	254	78%	11	4%	77%
Accès commerces/LIDL	2 sens	Jour	2350	95%	660	28%	90%
	1 sens (sortie)	HPS	161	89%	32	20%	87%

* Capacité résiduelle estimée selon :

- Calculs capacité sous Girabase CEREMA pour l'Heure de Pointe du vendredi soir
- Calculs capacité sous Girabase CEREMA avec un trafic plus dilué pour la journée

Le projet commercial générera **116** véhicules/jour/sens dont **92** nouveaux en plus de la situation actuelle.

A l'heure de pointe du vendredi soir (période la plus chargée), la génération horaire supplémentaire liée au projet commercial sera de **11** véhicules/heure/sens, dont seulement **9** nouveaux véhicules.

L'évolution du trafic induite est de +0,1% à +1,7% sur le réseau principal.

Les flux dans le carrefour giratoire de la D1075 sont contenus et restent très proches de ceux de la situation actuelle en Heure de Pointe du vendredi Soir (+0,3%).

Compte tenu des volumes prévisibles, nous sommes en mesure d'affirmer que l'impact du projet sera très limité en valeur absolue.

Les estimations de réserves de capacité montrent qu'aucune dégradation n'est à prévoir sur les carrefours desservant le projet.

Les axes plus éloignés ne seront pas impactés par le faible volume de trafic supplémentaire (l'équivalent de 1 véhicule toutes les 6-7 minutes en plus).

Nous sommes en mesure d'affirmer que le projet d'extension du magasin LIDL de Lagnieu aura un impact très limité sur la circulation.



ANNEXES : DÉTAILS DES COMPTAGES AUTOMATIQUES ET DES ENQUÊTES

POINT GPS

45.88857, 5.34741

Unité : Nombre de véhicules

		00h 01h	01h 02h	02h 03h	03h 04h	04h 05h	05h 06h	06h 07h	07h 08h	08h 09h	09h 10h	10h 11h	11h 12h	12h 13h	13h 14h	14h 15h	15h 16h	16h 17h	17h 18h	18h 19h	19h 20h	20h 21h	21h 22h	22h 23h	23h 00h	Total
	Mercredi 04 septembre	0	0	0	0	1	4	2	5	46	62	70	65	53	45	44	61	73	88	69	18	0	0	0	0	706
	Jeudi 05 septembre	0	0	0	0	0	4	1	2	41	51	57	57	58	45	47	70	72	90	64	22	1	2	0	0	684
	Vendredi 06 septembre	0	0	1	0	2	3	0	6	46	49	62	65	64	57	55	69	76	95	63	20	0	1	0	0	734
	Samedi 07 septembre	0	1	0	0	0	2	1	1	32	57	69	80	74	53	49	71	80	100	75	26	4	0	1	0	776
	Dimanche 08 septembre	2	0	0	0	0	0	0	0	4	3	1	4	2	2	0	2	1	2	3	0	1	1	0	0	28
	Lundi 09 septembre	0	0	2	0	0	3	0	8	40	61	65	57	61	46	44	54	63	81	66	21	2	0	0	0	674
	Mardi 10 septembre	0	1	0	0	0	4	0	9	36	54	69	73	62	48	41	57	66	85	62	12	0	0	0	0	679
	TMJO	0	0	1	0	1	4	1	6	42	55	65	63	60	48	46	62	70	88	65	19	1	1	0	0	695
	TMJA	0	0	0	0	0	3	1	4	35	48	56	57	53	42	40	55	62	77	57	17	1	1	0	0	612
	Mercredi 04 septembre	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Jeudi 05 septembre	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Vendredi 06 septembre	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Samedi 07 septembre	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Dimanche 08 septembre	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Lundi 09 septembre	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Mardi 10 septembre	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	TMJO	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	TMJA	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Mercredi 04 septembre	0	0	0	0	1	4	2	5	46	62	70	65	53	45	44	61	73	88	69	18	0	0	0	0	706
	Jeudi 05 septembre	0	0	0	0	0	4	1	2	41	51	57	57	58	45	47	70	72	90	64	22	1	2	0	0	684
	Vendredi 06 septembre	0	0	1	0	2	3	0	6	46	49	62	65	64	57	55	69	76	95	63	20	0	1	0	0	734
	Samedi 07 septembre	0	1	0	0	0	2	1	1	32	57	69	80	74	53	49	71	80	100	75	26	4	0	1	0	776
	Dimanche 08 septembre	2	0	0	0	0	0	0	0	4	3	1	4	2	2	0	2	1	2	3	0	1	1	0	0	28
	Lundi 09 septembre	0	0	2	0	0	3	0	8	40	61	65	57	61	46	44	54	63	81	66	21	2	0	0	0	674
	Mardi 10 septembre	0	1	0	0	0	4	0	9	36	54	69	73	62	48	41	57	66	85	62	12	0	0	0	0	679
	TMJO	0	0	1	0	1	4	1	6	42	55	65	63	60	48	46	62	70	88	65	19	1	1	0	0	695
	TMJA	0	0	0	0	0	3	1	4	35	48	56	57	53	42	40	55	62	77	57	17	1	1	0	0	612



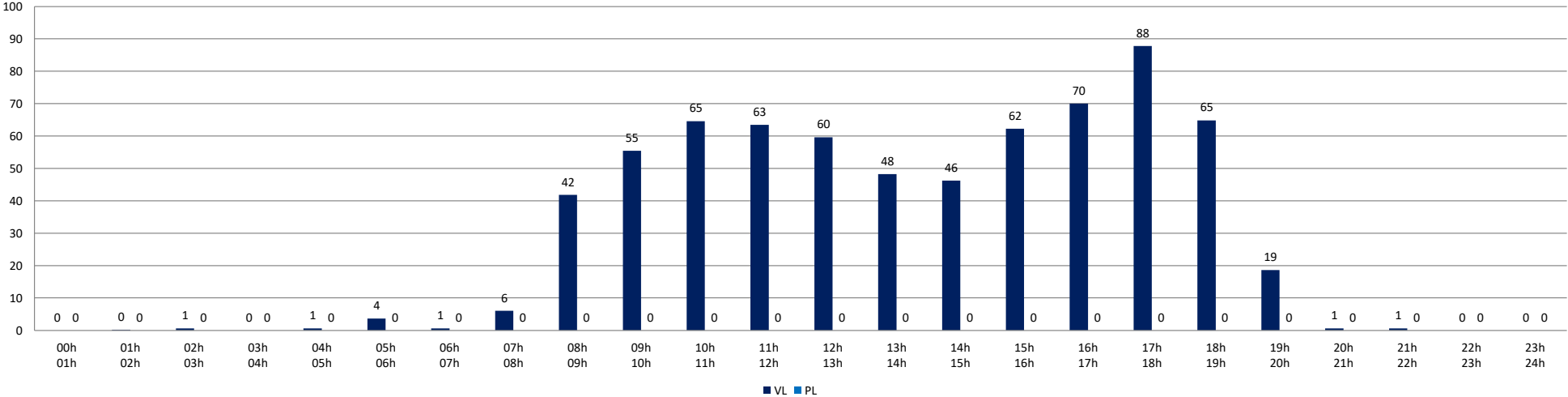
TMJO TVC
695
TMJO PL
0
0.0%

TMJA TVC
612
TMJA PL
0
0.0%

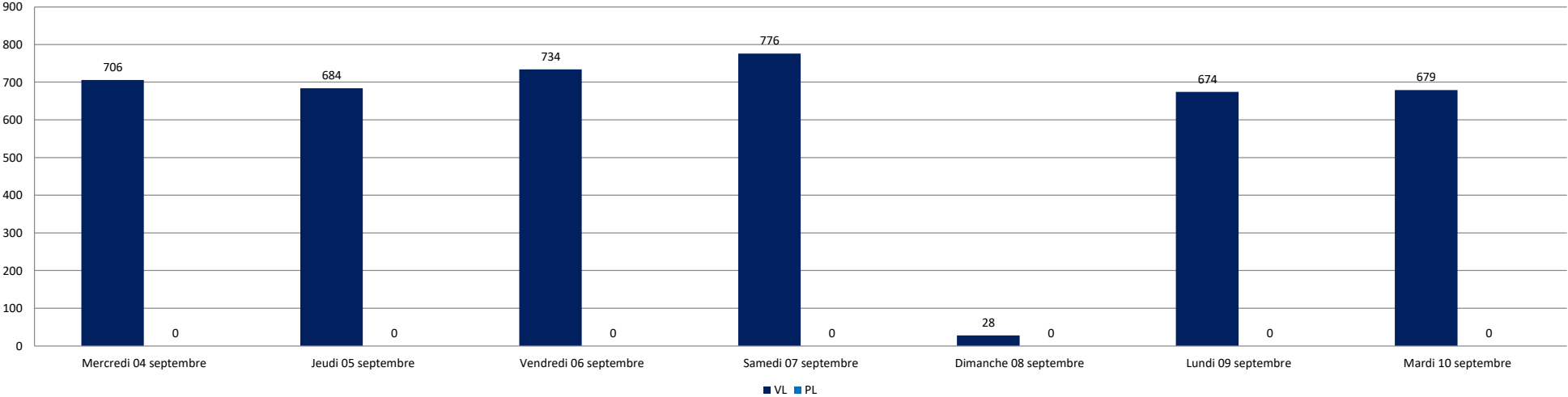
VL = Véhicules légers PL = Poids lourds
TVC = Tous véhicules confondus

TMJO = Trafic moyen journalier ouvrable (lundi>vendredi)
TMJA = Trafic moyen journalier annuel (lundi>dimanche)

DISTRIBUTION HORAIRE DES FLUX (TMJO)



DISTRIBUTION JOURNALIERE DES FLUX



POINT GPS

45.88857, 5.34741

Unité : Nombre de véhicules

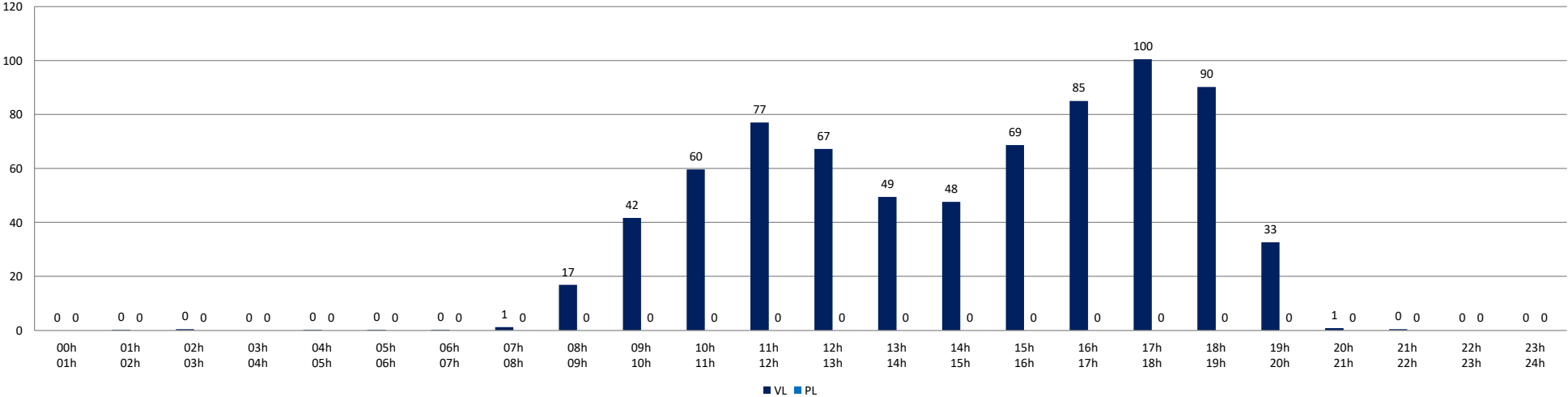
		00h 01h	01h 02h	02h 03h	03h 04h	04h 05h	05h 06h	06h 07h	07h 08h	08h 09h	09h 10h	10h 11h	11h 12h	12h 13h	13h 14h	14h 15h	15h 16h	16h 17h	17h 18h	18h 19h	19h 20h	20h 21h	21h 22h	22h 23h	23h 00h	Total
	Mercredi 04 septembre	0	0	0	0	1	0	0	1	15	39	58	78	69	49	41	73	88	103	86	26	1	0	0	0	728
	Jeudi 05 septembre	0	0	0	0	0	0	1	0	15	49	65	69	58	41	50	65	78	101	90	39	0	1	0	0	722
	Vendredi 06 septembre	0	0	1	0	0	0	0	0	22	47	56	82	73	63	63	71	88	108	103	34	2	1	0	0	814
	Samedi 07 septembre	0	1	0	0	0	0	0	0	15	43	69	80	88	65	54	76	99	123	106	37	2	0	0	0	858
	Dimanche 08 septembre	2	0	0	0	0	0	0	0	4	8	4	0	2	2	0	2	4	0	2	0	0	0	1	0	31
	Lundi 09 septembre	0	0	1	0	0	0	0	2	17	34	54	80	65	45	41	71	78	91	88	34	1	0	0	0	702
	Mardi 10 septembre	0	1	0	0	0	1	0	3	15	39	65	76	71	49	43	63	93	99	84	30	0	0	0	0	732
	TMJO	0	0	0	0	0	0	0	1	17	42	60	77	67	49	48	69	85	100	90	33	1	0	0	0	740
	TMJA	0	0	0	0	0	0	0	1	15	37	53	66	61	45	42	60	75	89	80	29	1	0	0	0	655
	Mercredi 04 septembre	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Jeudi 05 septembre	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Vendredi 06 septembre	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Samedi 07 septembre	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Dimanche 08 septembre	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Lundi 09 septembre	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Mardi 10 septembre	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	TMJO	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	TMJA	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Mercredi 04 septembre	0	0	0	0	1	0	0	1	15	39	58	78	69	49	41	73	88	103	86	26	1	0	0	0	728
	Jeudi 05 septembre	0	0	0	0	0	0	1	0	15	49	65	69	58	41	50	65	78	101	90	39	0	1	0	0	722
	Vendredi 06 septembre	0	0	1	0	0	0	0	0	22	47	56	82	73	63	63	71	88	108	103	34	2	1	0	0	814
	Samedi 07 septembre	0	1	0	0	0	0	0	0	15	43	69	80	88	65	54	76	99	123	106	37	2	0	0	0	858
	Dimanche 08 septembre	2	0	0	0	0	0	0	0	4	8	4	0	2	2	0	2	4	0	2	0	0	0	1	0	31
	Lundi 09 septembre	0	0	1	0	0	0	0	2	17	34	54	80	65	45	41	71	78	91	88	34	1	0	0	0	702
	Mardi 10 septembre	0	1	0	0	0	1	0	3	15	39	65	76	71	49	43	63	93	99	84	30	0	0	0	0	732
	TMJO	0	0	0	0	0	0	0	1	17	42	60	77	67	49	48	69	85	100	90	33	1	0	0	0	740
	TMJA	0	0	0	0	0	0	0	1	15	37	53	66	61	45	42	60	75	89	80	29	1	0	0	0	655



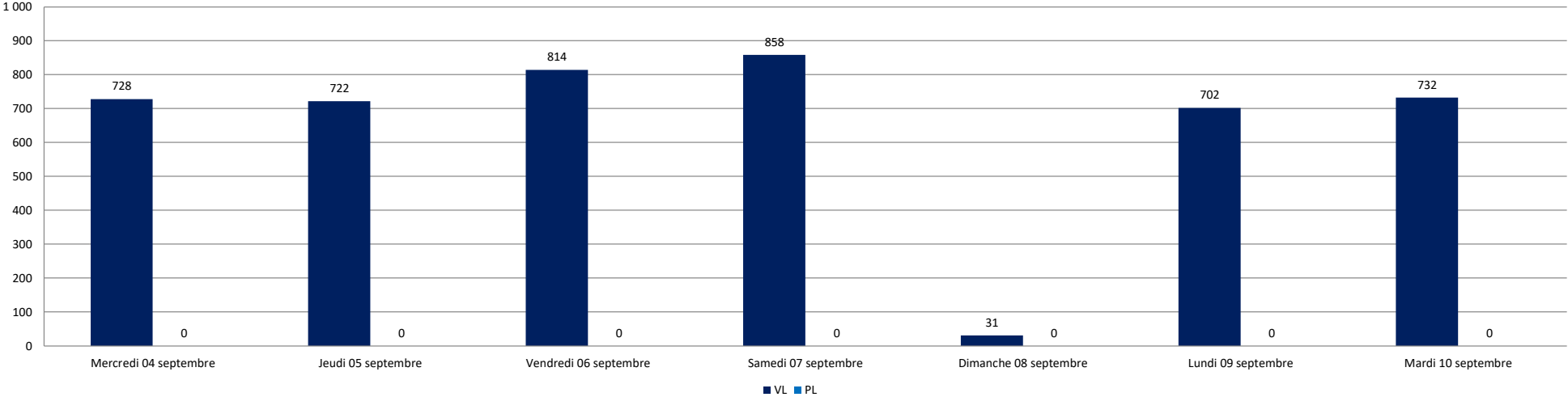
TMJO TVC
740
TMJO PL
0
0.0%

TMJA TVC
655
TMJA PL
0
0.0%

DISTRIBUTION HORAIRE DES FLUX (TMJO)



DISTRIBUTION JOURNALIERE DES FLUX



POINT GPS

45.88832, 5.34767

Unité : Nombre de véhicules

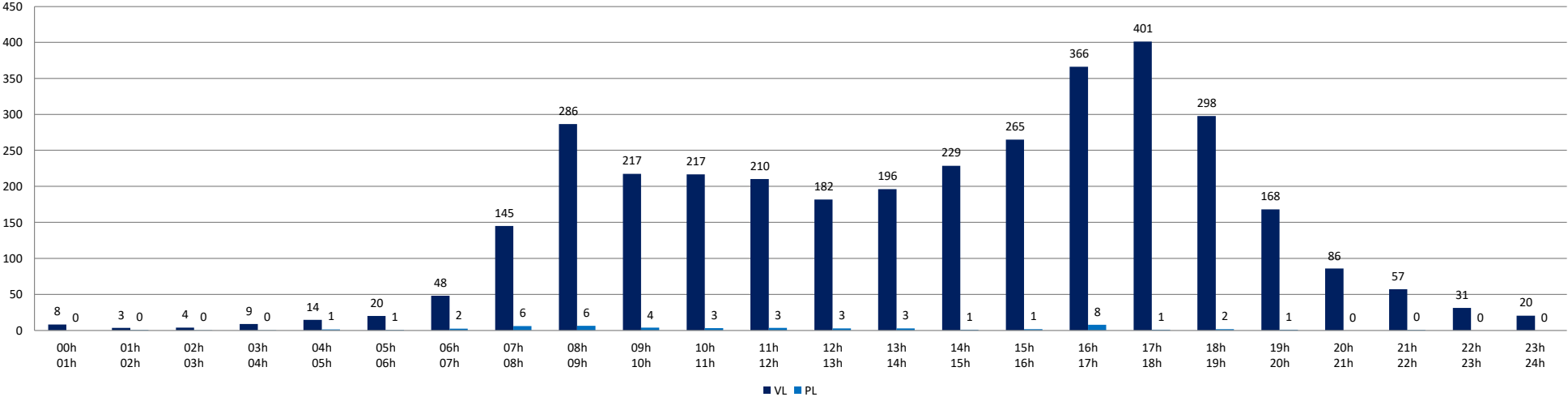
		00h 01h	01h 02h	02h 03h	03h 04h	04h 05h	05h 06h	06h 07h	07h 08h	08h 09h	09h 10h	10h 11h	11h 12h	12h 13h	13h 14h	14h 15h	15h 16h	16h 17h	17h 18h	18h 19h	19h 20h	20h 21h	21h 22h	22h 23h	23h 00h	Total
	Mercredi 04 septembre	9	3	1	5	12	13	44	145	237	216	230	224	172	189	220	265	334	387	279	167	80	54	23	10	3 319
	Jeudi 05 septembre	8	5	4	7	14	21	47	139	320	218	211	192	175	198	217	280	362	382	288	194	92	57	23	12	3 466
	Vendredi 06 septembre	10	3	6	12	17	17	53	150	300	242	243	264	221	216	238	280	413	433	318	178	97	82	41	38	3 872
	Samedi 07 septembre	31	11	8	11	9	10	21	61	177	260	306	293	195	153	210	230	255	261	236	155	84	74	45	53	3 149
	Dimanche 08 septembre	28	21	14	12	4	19	15	45	80	135	193	177	136	86	93	110	106	151	167	97	70	41	22	9	1 831
	Lundi 09 septembre	3	2	5	8	15	21	41	140	278	207	201	189	165	184	228	248	370	400	293	135	82	36	26	19	3 296
	Mardi 10 septembre	11	4	3	12	14	27	56	150	297	204	199	182	176	194	240	251	352	403	311	166	78	56	43	23	3 452
	TMJO	8	3	4	9	14	20	48	145	286	217	217	210	182	196	229	265	366	401	298	168	86	57	31	20	3 481
	TMJA	14	7	6	10	12	18	40	119	241	212	226	217	177	174	207	238	313	345	270	156	83	57	32	23	3 198
	Mercredi 04 septembre	0	0	0	0	2	1	1	5	6	4	3	4	4	1	2	2	3	1	3	0	0	0	0	0	42
	Jeudi 05 septembre	0	0	0	1	1	0	2	8	5	4	3	1	4	2	0	0	9	2	1	2	0	0	0	0	45
	Vendredi 06 septembre	0	1	0	0	1	0	2	6	10	1	4	3	0	7	1	2	7	1	2	1	0	1	0	0	50
	Samedi 07 septembre	0	0	0	0	0	1	2	1	0	0	0	1	0	1	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0	8
	Dimanche 08 septembre	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Lundi 09 septembre	0	0	1	0	1	0	3	4	6	5	3	5	2	3	0	3	9	0	1	0	0	0	0	0	46
	Mardi 10 septembre	0	1	0	0	1	2	4	7	5	4	2	4	3	1	2	0	11	1	1	1	0	1	0	0	51
	TMJO	0	0	0	0	1	1	2	6	6	4	3	3	3	3	1	1	8	1	2	1	0	0	0	0	47
	TMJA	0	0	0	0	1	1	2	4	5	3	2	3	2	2	1	1	6	1	1	1	0	0	0	0	35
	Mercredi 04 septembre	9	3	1	5	14	14	45	150	243	220	233	228	176	190	222	267	337	388	282	167	80	54	23	10	3 361
	Jeudi 05 septembre	8	5	4	8	15	21	49	147	325	222	214	193	179	200	217	280	371	384	289	196	92	57	23	12	3 511
	Vendredi 06 septembre	10	4	6	12	18	17	55	156	310	243	247	267	221	223	239	282	420	434	320	179	97	83	41	38	3 922
	Samedi 07 septembre	31	11	8	11	9	11	23	62	177	260	306	294	195	154	210	230	255	261	237	156	84	74	45	53	3 157
	Dimanche 08 septembre	28	21	14	12	4	19	15	45	80	135	193	177	136	86	93	110	106	151	167	97	70	41	22	9	1 831
	Lundi 09 septembre	3	2	6	8	16	21	44	144	284	212	204	194	167	187	228	251	379	400	294	135	82	36	26	19	3 342
	Mardi 10 septembre	11	5	3	12	15	29	60	157	302	208	201	186	179	195	242	251	363	404	312	167	78	57	43	23	3 503
	TMJO	8	4	4	9	16	20	51	151	293	221	220	214	184	199	230	266	374	402	299	169	86	57	31	20	3 528
	TMJA	14	7	6	10	13	19	42	123	246	214	228	220	179	176	207	239	319	346	272	157	83	57	32	23	3 232



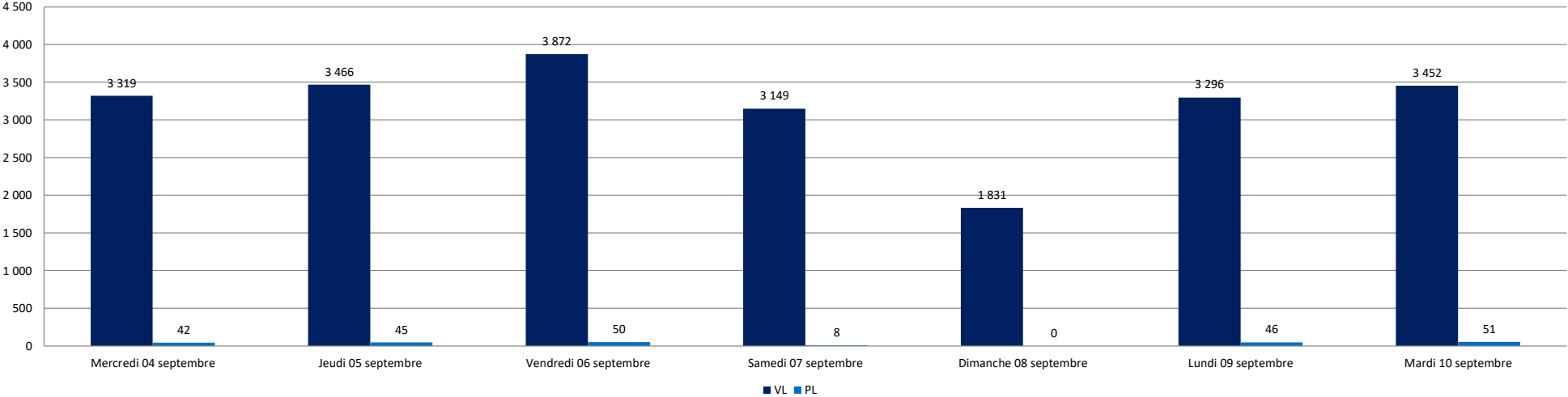
TMJO TVC
3528
TMJO PL
47
1.3%

TMJA TVC
3232
TMJA PL
35
1.1%

DISTRIBUTION HORAIRE DES FLUX (TMJO)



DISTRIBUTION JOURNALIERE DES FLUX



POINT GPS

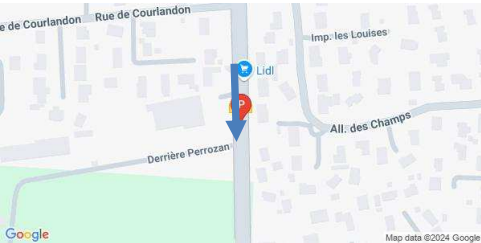
45.88832, 5.34767

Unité : Nombre de véhicules

		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
		01h	02h	03h	04h	05h	06h	07h	08h	09h	10h	11h	12h	13h	14h	15h	16h	17h	18h	19h	20h	21h	22h	23h	00h	Total
	Mercredi 04 septembre	6	3	3	12	18	41	80	208	193	165	205	251	235	154	157	209	257	325	275	154	85	35	19	11	3 101
	Jeudi 05 septembre	10	2	3	14	18	52	93	218	230	170	189	191	211	147	172	219	279	352	289	163	91	56	24	18	3 211
	Vendredi 06 septembre	6	5	3	14	25	41	86	211	233	196	223	248	229	170	200	224	325	372	337	245	105	54	36	36	3 624
	Samedi 07 septembre	17	14	3	6	14	7	22	42	115	212	287	274	253	163	163	213	234	225	219	183	66	53	34	23	2 842
	Dimanche 08 septembre	18	18	4	13	11	6	16	30	55	107	156	183	163	79	81	92	80	147	129	77	45	30	13	10	1 563
	Lundi 09 septembre	3	4	4	15	22	43	87	195	206	168	193	219	217	145	173	182	286	361	281	180	83	39	18	5	3 129
	Mardi 10 septembre	4	3	3	15	20	45	100	223	231	171	181	227	207	155	179	189	268	362	320	183	77	53	27	10	3 253
	TMJO	6	3	3	14	21	44	89	211	219	174	198	227	220	154	176	205	283	354	300	185	88	47	25	16	3 264
	TMJA	9	7	3	13	18	34	69	161	180	170	205	228	216	145	161	190	247	306	264	169	79	46	24	16	2 960

	Mercredi 04 septembre	0	0	0	0	0	7	2	3	6	4	4	8	3	1	1	2	4	1	2	1	1	0	1	0	51
	Jeudi 05 septembre	0	0	0	0	2	5	1	4	7	2	5	7	2	2	1	2	9	2	3	0	1	0	0	0	55
	Vendredi 06 septembre	0	0	1	0	0	6	3	4	4	6	4	6	5	0	2	3	7	3	2	1	1	0	0	0	58
	Samedi 07 septembre	0	0	1	0	0	1	0	1	0	0	0	3	0	1	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0	9
	Dimanche 08 septembre	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
	Lundi 09 septembre	0	0	0	0	0	7	2	5	7	3	6	5	3	1	2	4	8	3	3	1	1	0	0	0	61
	Mardi 10 septembre	0	0	0	0	0	6	3	6	5	4	3	7	4	2	3	1	7	1	2	2	1	0	0	0	57
	TMJO	0	0	0	0	0	6	2	4	6	4	4	7	3	1	2	2	7	2	2	1	1	0	0	0	56
	TMJA	0	0	0	0	0	5	2	3	4	3	3	5	2	1	1	2	5	1	2	1	1	0	0	0	42

	Mercredi 04 septembre	6	3	3	12	18	48	82	211	199	169	209	259	238	155	158	211	261	326	277	155	86	35	20	11	3 152
	Jeudi 05 septembre	10	2	3	14	20	57	94	222	237	172	194	198	213	149	173	221	288	354	292	163	92	56	24	18	3 266
	Vendredi 06 septembre	6	5	4	14	25	47	89	215	237	202	227	254	234	170	202	227	332	375	339	246	106	54	36	36	3 682
	Samedi 07 septembre	17	14	4	6	14	8	22	43	115	212	287	277	253	164	163	213	235	225	219	184	66	53	34	23	2 851
	Dimanche 08 septembre	18	18	4	13	11	6	16	30	55	107	156	184	163	79	81	92	80	147	129	77	45	30	13	10	1 564
	Lundi 09 septembre	3	4	4	15	22	50	89	200	213	171	199	224	220	146	175	186	294	364	284	181	84	39	18	5	3 190
	Mardi 10 septembre	4	3	3	15	20	51	103	229	236	175	184	234	211	157	182	190	275	363	322	185	78	53	27	10	3 310
	TMJO	6	3	3	14	21	51	91	215	224	178	203	234	223	155	178	207	290	356	303	186	89	47	25	16	3 320
	TMJA	9	7	4	13	19	38	71	164	185	173	208	233	219	146	162	191	252	308	266	170	80	46	25	16	3 002



TMJO TVC
3320
TMJO PL
56
1.7%

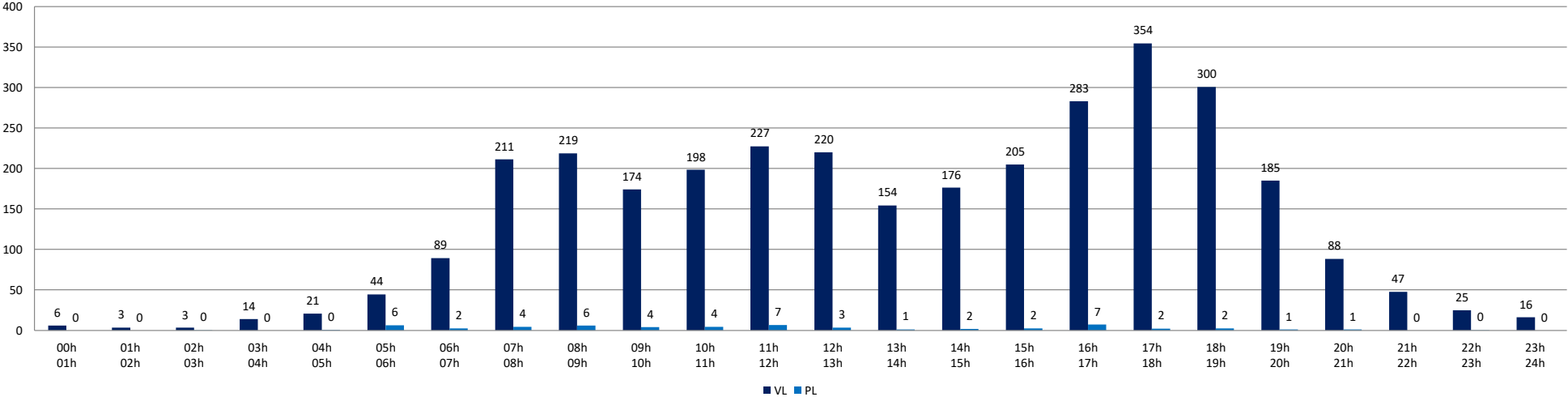
TMJA TVC
3002
TMJA PL
42
1.4%

VL = Véhicules légers PL = Poids lourds
TVC = Tous véhicules confondus

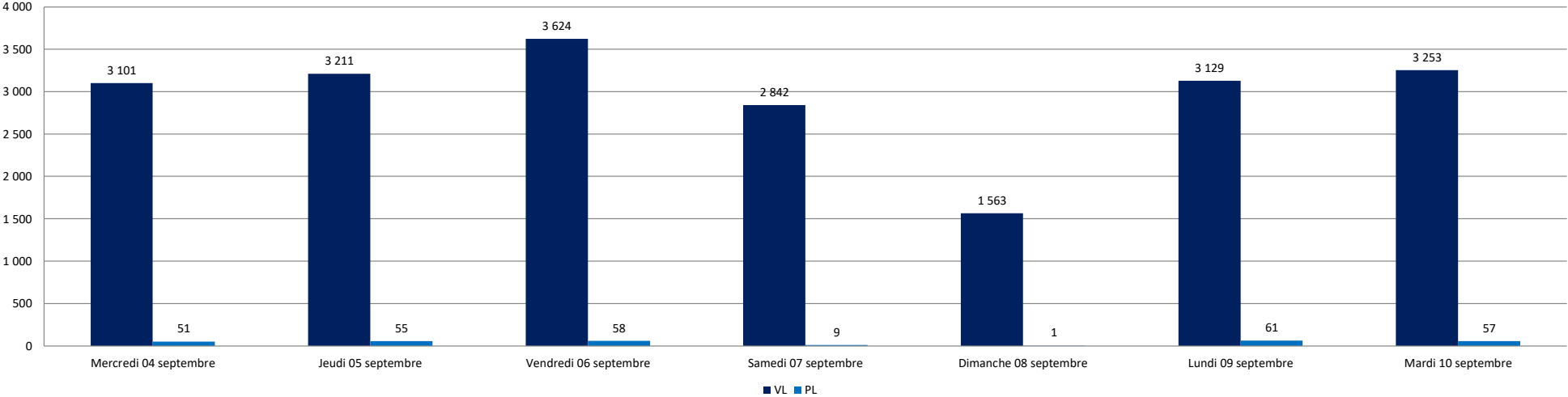
TMJO = Trafic moyen journalier ouvrable (lundi>vendredi)
TMJA = Trafic moyen journalier annuel (lundi>dimanche)

Saint-Sorlin-en-Bugey COMPTAGES ROUTIERS - SYNTHESE (DEBIT VL/PL)	Point	Sens	Voie : Route du Port Direction : Venant de nord Période : Du 04/09/2024 au 10/09/2024	Page 2/2
	P02	2		

DISTRIBUTION HORAIRE DES FLUX (TMJO)



DISTRIBUTION JOURNALIERE DES FLUX



POINT GPS

45.88618, 5.34571

Unité : Nombre de véhicules

		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
		01h	02h	03h	04h	05h	06h	07h	08h	09h	10h	11h	12h	13h	14h	15h	16h	17h	18h	19h	20h	21h	22h	23h	00h	Total
	Mercredi 04 septembre	33	11	14	39	105	95	202	486	460	265	278	325	423	243	345	337	439	573	477	326	206	84	87	52	5 905
	Jeudi 05 septembre	40	17	7	37	105	96	200	459	497	269	263	321	354	267	278	350	468	569	474	358	192	112	57	64	5 854
	Vendredi 06 septembre	34	17	19	37	110	98	200	510	484	257	303	382	446	285	392	484	550	631	582	403	268	141	111	97	6 841
	Samedi 07 septembre	77	44	22	40	38	50	45	112	210	300	367	452	461	319	359	398	432	439	464	416	219	134	106	82	5 586
	Dimanche 08 septembre	71	62	33	18	24	38	23	54	102	153	267	288	301	240	258	308	366	462	464	341	194	135	68	67	4 337
	Lundi 09 septembre	19	19	3	32	109	98	209	498	483	275	258	285	432	272	299	315	444	585	444	294	194	96	55	35	5 753
	Mardi 10 septembre	22	17	8	38	102	122	210	521	505	257	264	335	402	271	302	339	459	554	511	295	172	124	90	57	5 977
	TMJO	30	16	10	37	106	102	204	495	486	265	273	330	411	268	323	365	472	582	498	335	206	111	80	61	6 066
	TMJA	42	27	15	34	85	85	156	377	392	254	286	341	403	271	319	362	451	545	488	348	206	118	82	65	5 750
	Mercredi 04 septembre	6	6	7	9	16	21	42	48	62	60	48	50	42	35	42	43	29	26	13	16	7	6	6	4	644
	Jeudi 05 septembre	4	3	8	5	8	26	35	52	65	54	45	44	43	41	44	40	34	24	16	19	10	5	8	5	638
	Vendredi 06 septembre	5	9	8	6	16	17	39	51	55	53	50	46	38	41	39	35	36	22	12	14	10	2	2	4	610
	Samedi 07 septembre	4	2	3	8	2	9	7	6	6	9	3	8	6	6	5	1	1	8	5	4	2	0	0	0	105
	Dimanche 08 septembre	1	0	0	0	0	1	0	2	0	0	2	4	1	3	3	5	2	0	1	1	4	2	4	1	37
	Lundi 09 septembre	9	3	6	6	18	34	29	35	55	58	60	41	46	39	46	38	29	25	17	22	7	5	9	4	641
	Mardi 10 septembre	4	3	3	11	15	21	33	46	51	61	54	42	44	41	36	45	33	26	22	13	12	5	5	4	630
	TMJO	6	5	6	7	15	24	36	46	58	57	51	45	43	39	41	40	32	25	16	17	9	5	6	4	633
	TMJA	5	4	5	6	11	18	26	34	42	42	37	34	31	29	31	30	23	19	12	13	7	4	5	3	472
	Mercredi 04 septembre	39	17	21	48	121	116	244	534	522	325	326	375	465	278	387	380	468	599	490	342	213	90	93	56	6 549
	Jeudi 05 septembre	44	20	15	42	113	122	235	511	562	323	308	365	397	308	322	390	502	593	490	377	202	117	65	69	6 492
	Vendredi 06 septembre	39	26	27	43	126	115	239	561	539	310	353	428	484	326	431	519	586	653	594	417	278	143	113	101	7 451
	Samedi 07 septembre	81	46	25	48	40	59	52	118	216	309	370	460	467	325	364	399	433	447	469	420	221	134	106	82	5 691
	Dimanche 08 septembre	72	62	33	18	24	39	23	56	102	153	269	292	302	243	261	313	368	462	465	342	198	137	72	68	4 374
	Lundi 09 septembre	28	22	9	38	127	132	238	533	538	333	318	326	478	311	345	353	473	610	461	316	201	101	64	39	6 394
	Mardi 10 septembre	26	20	11	49	117	143	243	567	556	318	318	377	446	312	338	384	492	580	533	308	184	129	95	61	6 607
	TMJO	35	21	17	44	121	126	240	541	543	322	325	374	454	307	365	405	504	607	514	352	216	116	86	65	6 699
	TMJA	47	30	20	41	95	104	182	411	434	296	323	375	434	300	350	391	475	563	500	360	214	122	87	68	6 223



TMJO TVC

6699

TMJO PL

633

9.4%

TMJA TVC

6223

TMJA PL

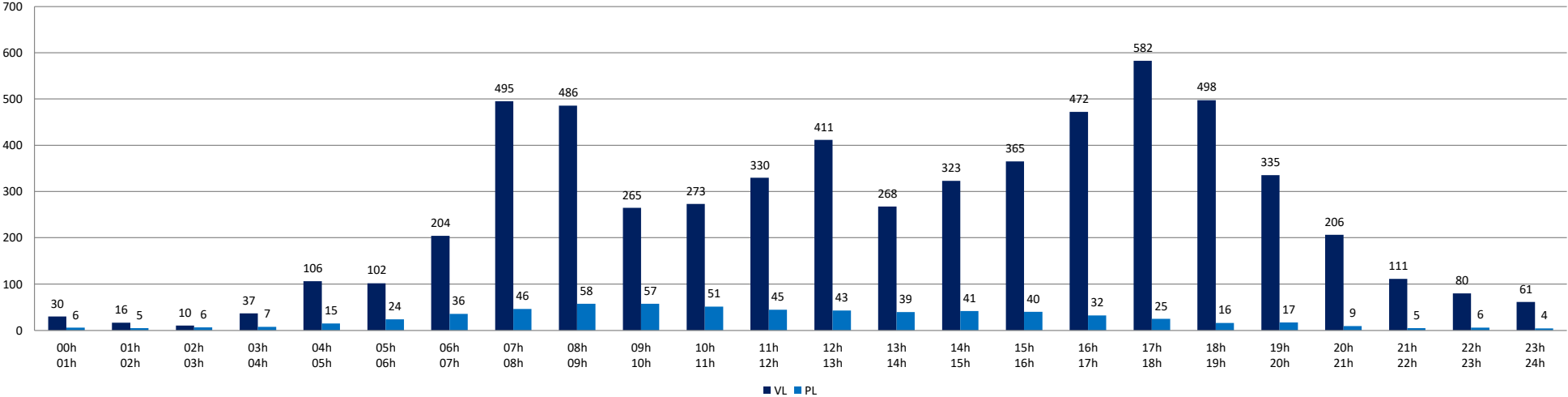
472

7.6%

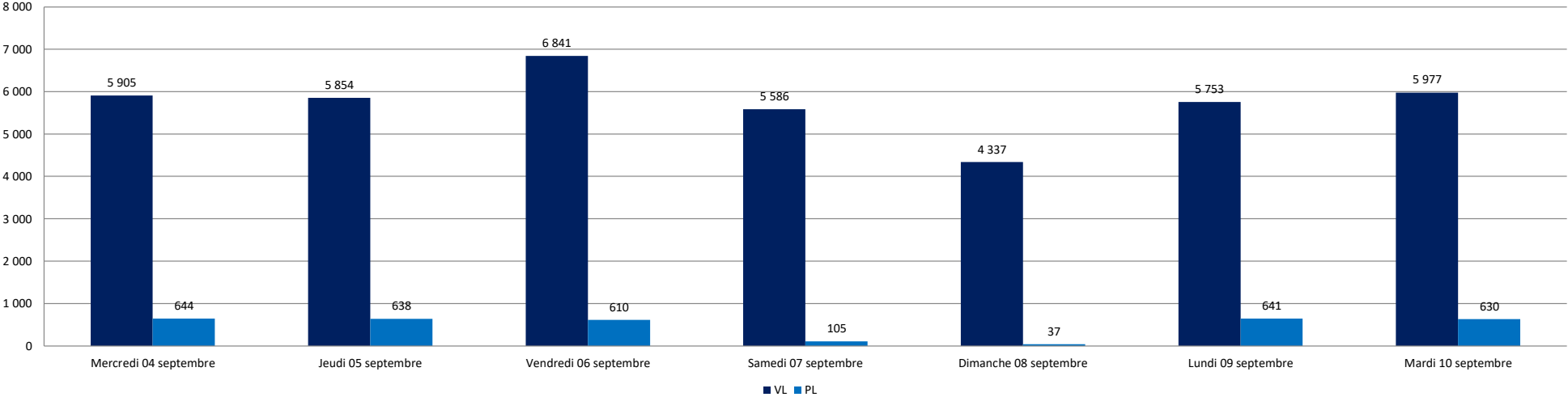
VL = Véhicules légers PL = Poids lourds
TVC = Tous véhicules confondus

TMJO = Trafic moyen journalier ouvrable (lundi>vendredi)
TMJA = Trafic moyen journalier annuel (lundi>dimanche)

DISTRIBUTION HORAIRE DES FLUX (TMJO)



DISTRIBUTION JOURNALIERE DES FLUX



POINT GPS

45.88618, 5.34571

Unité : Nombre de véhicules

		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
		01h	02h	03h	04h	05h	06h	07h	08h	09h	10h	11h	12h	13h	14h	15h	16h	17h	18h	19h	20h	21h	22h	23h	00h	
	Mercredi 04 septembre	18	10	5	20	42	86	268	482	466	372	315	308	295	374	361	356	606	586	397	233	175	131	66	17	5 989
	Jeudi 05 septembre	20	11	7	19	44	94	249	528	565	352	301	320	328	338	329	347	554	567	408	218	155	136	55	28	5 973
	Vendredi 06 septembre	21	13	7	21	45	96	227	491	527	331	352	385	386	407	430	450	647	666	505	342	240	176	85	77	6 927
	Samedi 07 septembre	58	37	18	20	24	53	94	134	266	367	449	436	351	346	459	440	396	340	394	315	244	173	102	107	5 623
	Dimanche 08 septembre	79	72	46	27	16	28	60	90	89	212	275	344	340	293	356	320	355	415	410	276	143	99	48	28	4 421
	Lundi 09 septembre	7	9	5	21	47	95	261	568	534	382	309	322	291	331	351	389	584	561	418	230	140	129	42	28	6 054
	Mardi 10 septembre	28	12	8	21	45	86	253	534	575	374	323	348	335	380	361	402	585	628	455	256	180	121	65	32	6 407
	TMJO	19	11	6	20	45	91	252	521	533	362	320	337	327	366	366	389	595	602	437	256	178	139	63	36	6 270
	TMJA	33	23	14	21	38	77	202	404	432	341	332	352	332	353	378	386	532	538	427	267	182	138	66	45	5 913
	Mercredi 04 septembre	9	3	5	2	6	25	33	37	50	44	59	53	63	51	48	45	35	29	17	6	9	5	3	4	641
	Jeudi 05 septembre	6	7	4	4	11	28	39	40	53	45	63	49	49	49	55	46	40	26	18	20	7	6	2	6	673
	Vendredi 06 septembre	6	6	1	6	7	21	33	48	47	53	51	46	41	47	54	50	44	32	23	12	9	6	5	4	652
	Samedi 07 septembre	5	2	4	1	2	2	5	6	6	11	7	8	5	8	5	5	1	4	1	5	7	3	0	1	104
	Dimanche 08 septembre	0	1	0	0	0	0	3	0	2	3	2	2	1	2	4	0	1	1	0	0	2	1	3	7	35
	Lundi 09 septembre	3	4	4	7	9	20	34	43	52	57	57	48	36	45	37	46	41	36	27	9	12	6	7	3	643
	Mardi 10 septembre	7	8	1	6	10	22	38	50	57	62	43	44	42	31	38	40	42	33	25	12	10	7	3	8	639
	TMJO	6	6	3	5	9	23	35	44	52	52	55	48	46	45	46	45	40	31	22	12	9	6	4	5	650
	TMJA	5	4	3	4	6	17	26	32	38	39	40	36	34	33	34	33	29	23	16	9	8	5	3	5	484
	Mercredi 04 septembre	27	13	10	22	48	111	301	519	516	416	374	361	358	425	409	401	641	615	414	239	184	136	69	21	6 630
	Jeudi 05 septembre	26	18	11	23	55	122	288	568	618	397	364	369	377	387	384	393	594	593	426	238	162	142	57	34	6 646
	Vendredi 06 septembre	27	19	8	27	52	117	260	539	574	384	403	431	427	454	484	500	691	698	528	354	249	182	90	81	7 579
	Samedi 07 septembre	63	39	22	21	26	55	99	140	272	378	456	444	356	354	464	445	397	344	395	320	251	176	102	108	5 727
	Dimanche 08 septembre	79	73	46	27	16	28	63	90	91	215	277	346	341	295	360	320	356	416	410	276	145	100	51	35	4 456
	Lundi 09 septembre	10	13	9	28	56	115	295	611	586	439	366	370	327	376	388	435	625	597	445	239	152	135	49	31	6 697
	Mardi 10 septembre	35	20	9	27	55	108	291	584	632	436	366	392	377	411	399	442	627	661	480	268	190	128	68	40	7 046
	TMJO	25	17	9	25	53	115	287	564	585	414	375	385	373	411	413	434	636	633	459	268	187	145	67	41	6 920
	TMJA	38	28	16	25	44	94	228	436	470	381	372	388	366	386	413	419	562	561	443	276	190	143	69	50	6 397



TMJO TVC

6920

TMJO PL

650

9.4%

TMJA TVC

6397

TMJA PL

484

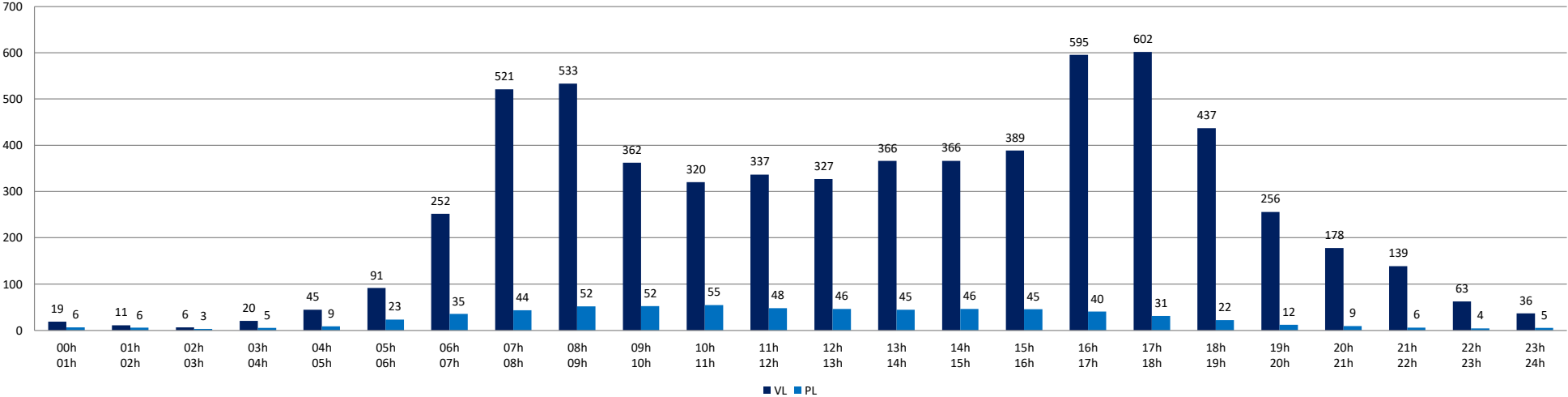
7.6%

VL = Véhicules légers PL = Poids lourds
TVC = Tous véhicules confondus

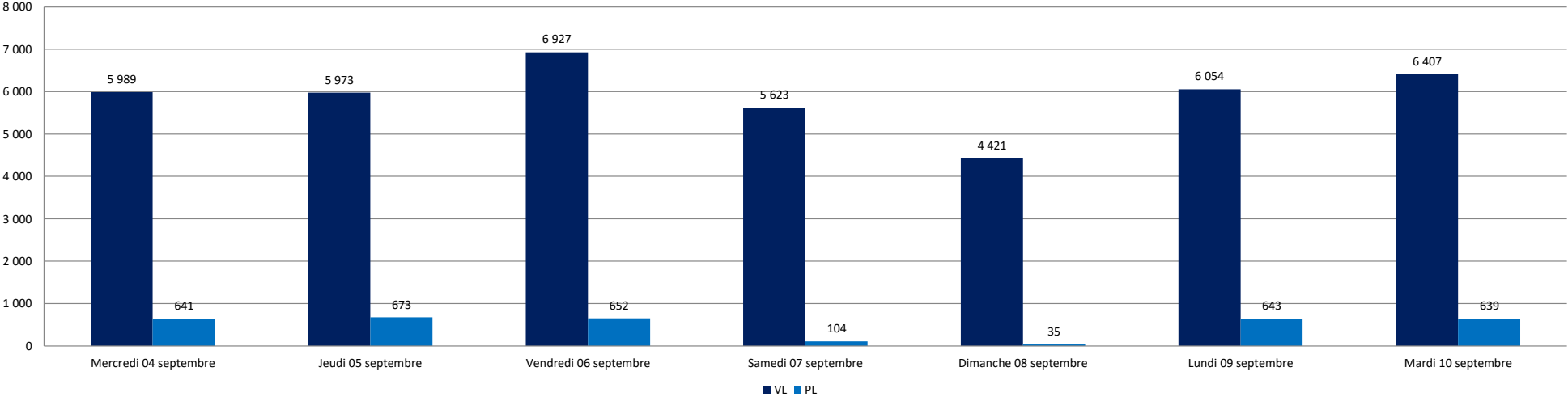
TMJO = Trafic moyen journalier ouvrable (lundi>vendredi)
TMJA = Trafic moyen journalier annuel (lundi>dimanche)

Saint-Sorlin-en-Bugey COMPTAGES ROUTIERS - SYNTHESE (DEBIT VL/PL)	Point	Sens	Voie : RD1075 Direction : Venant de sud-est Période : Du 04/09/2024 au 10/09/2024	Page 2/2
	P03	2		

DISTRIBUTION HORAIRE DES FLUX (TMJO)



DISTRIBUTION JOURNALIERE DES FLUX



ENQUÊTE DIRECTIONNELLE

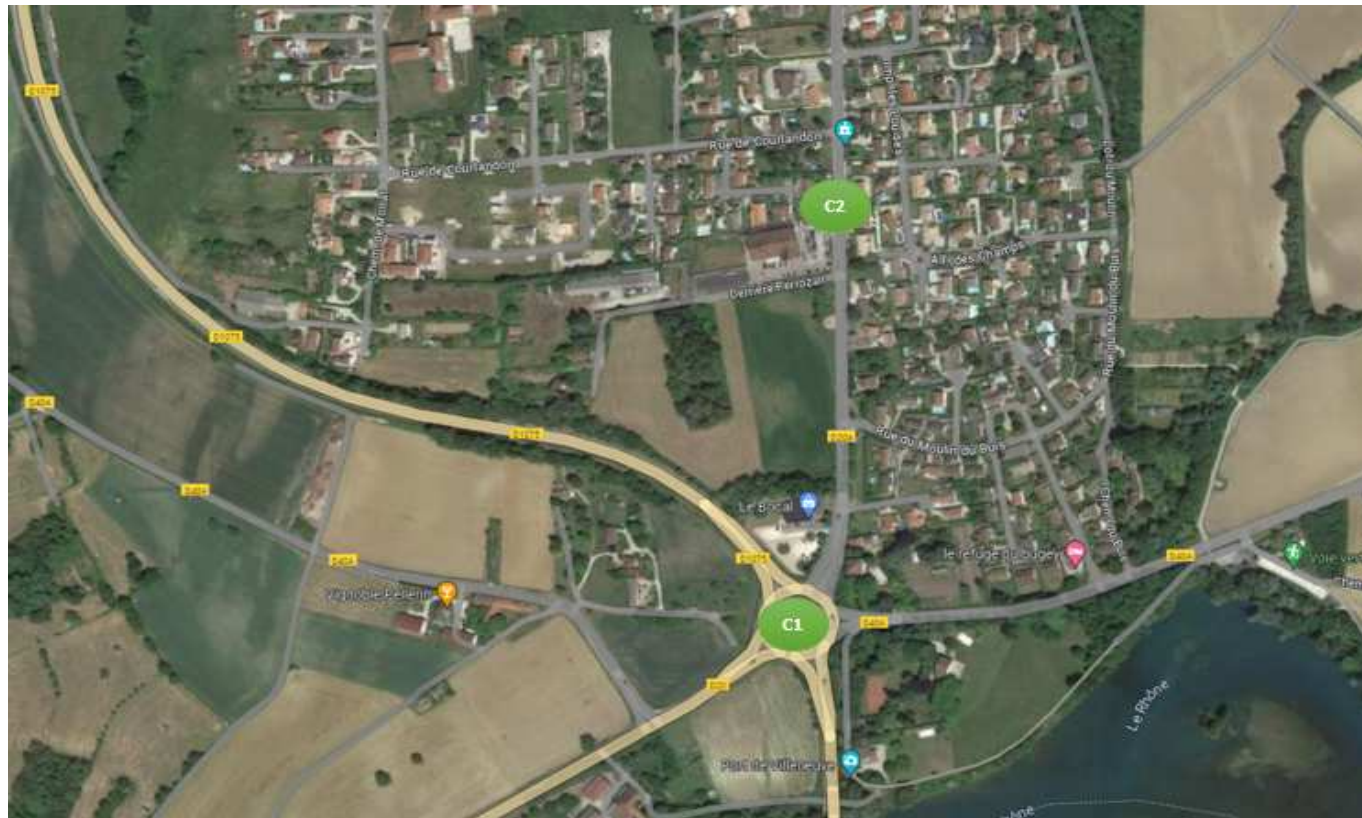
LAGNIEU

Localisation : LAGNIEU

Date : Vendredi 06 Septembre 2024

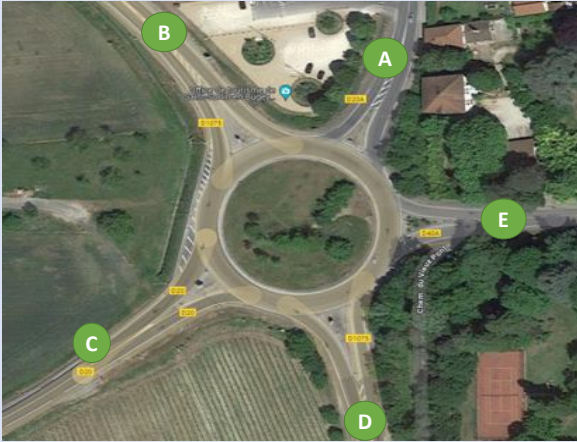
Nombre de carrefour : 2

Créneaux : 17H00-18H00

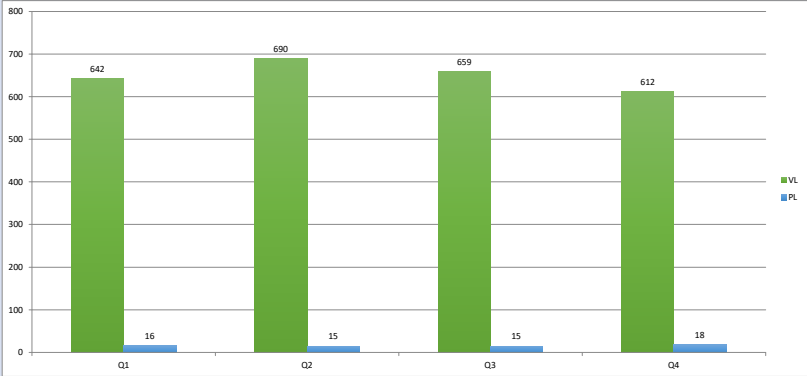


SYNTHESE HPS - 17H00-18H00

SYNTHESE



	Q1	Q2	Q3	Q4
VL	642	690	659	612
PL	16	15	15	18
HEURE DE POINTE	17H00-18H00			
	2731			



UVP

17H00-17H15						
Q1	A	B	C	D	E	TOTAL
A	0	14	31	43	9	97
B	3	0	28	126	1	158
C	41	88	0	76	2	207
D	55	72	23	0	9	159
E	15	23	9	6	0	53
TOTAL	114	197	91	251	21	674

17H15-17H30						
Q2	A	B	C	D	E	TOTAL
A	0	12	26	48	20	106
B	8	0	37	151	4	200
C	45	68	0	97	2	212
D	36	81	34	0	1	152
E	20	21	6	3	0	50
TOTAL	109	182	103	299	27	720

17H30-17H45						
Q3	A	B	C	D	E	TOTAL
A	0	13	27	41	19	100
B	2	0	25	126	2	155
C	55	101	0	85	0	241
D	50	67	26	0	3	146
E	14	17	9	7	0	47
TOTAL	121	198	87	259	24	689

17H45-18H00						
Q4	A	B	C	D	E	TOTAL
A	0	10	29	44	18	101
B	2	0	25	131	6	164
C	64	49	0	77	4	194
D	41	83	24	0	6	154
E	10	14	8	3	0	35
TOTAL	117	156	86	255	34	648

TOTAL HPS						
UVP	A	B	C	D	E	TOTAL
A	0	49	113	176	66	404
B	15	0	115	534	13	677
C	205	306	0	335	8	854
D	182	303	107	0	19	611
E	59	75	32	19	0	185
TOTAL	461	733	367	1064	106	2731

VL

17H00-17H15						
Q1	A	B	C	D	E	TOTAL
A		14	31	43	7	95
B	3		24	124	1	152
C	41	78		72	0	191
D	55	66	23		9	153
E	15	21	9	6		51
TOTAL	114	179	87	245	17	642

17H15-17H30						
Q2	A	B	C	D	E	TOTAL
A		12	26	46	20	104
B	6		29	143	4	182
C	45	62		97	2	206
D	36	79	32		1	148
E	20	21	6	3		50
TOTAL	107	174	93	289	27	690

17H30-17H45						
Q3	A	B	C	D	E	TOTAL
A		13	27	41	19	100
B	2		21	122	2	147
C	55	91		85	0	231
D	50	59	24		3	136
E	14	15	9	7		45
TOTAL	121	178	81	255	24	659

17H45-18H00						
Q4	A	B	C	D	E	TOTAL
A		10	29	44	16	99
B	2		25	123	2	152
C	64	47		77	2	190
D	41	65	24		6	136
E	10	14	8	3		35
TOTAL	117	136	86	247	26	612

TOTAL VL						
VL	A	B	C	D	E	TOTAL
A	0	49	113	174	62	398
B	13	0	99	512	9	633
C	205	278	0	331	4	818
D	182	269	103	0	19	573
E	59	71	32	19	0	181
TOTAL	459	667	347	1036	94	2603

PL

17H00-17H15						
Q1	A	B	C	D	E	TOTAL
A		0	0	0	1	1
B	0		2	1	0	3
C	0	5		2	1	8
D	0	3	0		0	3
E	0	1	0	0		1
TOTAL	0	9	2	3	2	16

17H15-17H30						
Q2	A	B	C	D	E	TOTAL
A		0	0	1	0	1
B	1		4	4	0	9
C	0	3		0	0	3
D	0	1	1		0	2
E	0	0	0	0		0
TOTAL	1	4	5	5	0	15

17H30-17H45						
Q3	A	B	C	D	E	TOTAL
A		0	0	0	0	0
B	0		2	2	0	4
C	0	5		0	0	5
D	0	4	1		0	5
E	0	1	0	0		1
TOTAL	0	10	3	2	0	15

17H45-18H00						
Q4	A	B	C	D	E	TOTAL
A		0	0	0	1	1
B	0		0	4	2	6
C	0	1		0	1	2
D	0	9	0		0	9
E	0	0	0	0		0
TOTAL	0	10	0	4	4	18

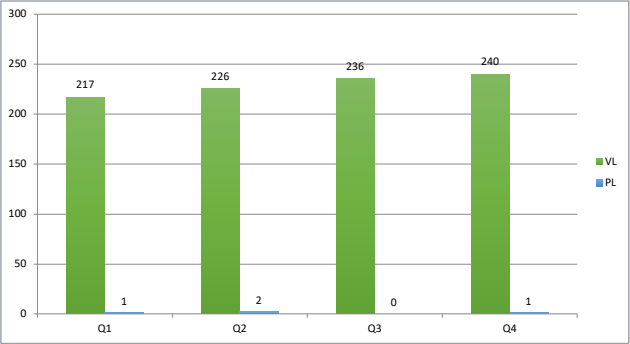
TOTAL PL						
PL	A	B	C	D	E	TOTAL
A	0	0	0	1	2	3
B	1	0	8	11	2	22
C	0	14	0	2	2	18
D	0	17	2	0	0	19
E	0	2	0	0	0	2
TOTAL	1	33	10	14	6	64

SYNTHESE HPS - 17H00-18H00

SYNTHESE



	Q1	Q2	Q3	Q4
VL	217	226	236	240
PL	1	2	0	1
HEURE DE POINTE	17H00-18H00			
	927			



UVP

17H00-17H15				
Q1	A	B	C	TOTAL
A	0	11	86	97
B	12	0	6	18
C	91	13	0	104
TOTAL	103	24	92	219

17H15-17H30				
Q2	A	B	C	TOTAL
A	0	13	82	95
B	21	0	16	37
C	86	12	0	98
TOTAL	107	25	98	230

17H30-17H45				
Q3	A	B	C	TOTAL
A	0	8	87	95
B	15	0	9	24
C	104	13	0	117
TOTAL	119	21	96	236

17H45-18H00				
Q4	A	B	C	TOTAL
A	0	15	79	94
B	19	0	11	30
C	109	9	0	118
TOTAL	128	24	90	242

TOTAL HPS				
UVP	A	B	C	TOTAL
A	0	47	334	381
B	67	0	42	109
C	390	47	0	437
TOTAL	457	94	376	927

VL

17H00-17H15				
Q1	A	B	C	TOTAL
A		11	84	95
B	12		6	18
C	91	13		104
TOTAL	103	24	90	217

17H15-17H30				
Q2	A	B	C	TOTAL
A		13	80	93
B	21		16	37
C	84	12		96
TOTAL	105	25	96	226

17H30-17H45				
Q3	A	B	C	TOTAL
A		8	87	95
B	15		9	24
C	104	13		117
TOTAL	119	21	96	236

17H45-18H00				
Q4	A	B	C	TOTAL
A		15	77	92
B	19		11	30
C	109	9		118
TOTAL	128	24	88	240

TOTAL VL				
VL	A	B	C	TOTAL
A	0	47	328	375
B	67	0	42	109
C	388	47	0	435
TOTAL	455	94	370	919

PL

17H00-17H15				
Q1	A	B	C	TOTAL
A		0	1	1
B	0		0	0
C	0	0		0
TOTAL	0	0	1	1

17H15-17H30				
Q2	A	B	C	TOTAL
A		0	1	1
B	0		0	0
C	1	0		1
TOTAL	1	0	1	2

17H30-17H45				
Q3	A	B	C	TOTAL
A		0	0	0
B	0		0	0
C	0	0		0
TOTAL	0	0	0	0

17H45-18H00				
Q4	A	B	C	TOTAL
A		0	1	1
B	0		0	0
C	0	0		0
TOTAL	0	0	1	1

TOTAL VL				
PL	A	B	C	TOTAL
A	0	0	3	3
B	0	0	0	0
C	1	0	0	1
TOTAL	1	0	3	4