



ÉTUDE D'ACCESSIBILITÉ

Projet de VIRIAT | 21/06/2021

SOMMAIRE

01. CONTEXTE

02. PÉRIMÈTRE D'ÉTUDE

03. LE PROJET LIDL

04. DIAGNOSTIC DE L'ÉTAT ACTUEL

05. GÉNÉRATION / DISTRIBUTION DE TRAFIC

06. FONCTIONNEMENT FUTUR

GLOSSAIRE



HP : Heure de Pointe

HPM : Heure de Pointe du Matin

HPS : Heure de Pointe du Soir

OD : Origine/Destination

TC : Transports en Commun Urbains et autres Transports en Commun

TCU : Transports en Commun Urbains

TV : Tous Véhicules

VL : Véhicule Léger

VP : Véhicule Particulier

01.

CONTEXTE
—

CONTEXTE DE L'ÉTUDE



Cette étude d'accessibilité porte sur le projet d'implantation d'un magasin Lidl sur la commune de Viriat (01).

Le projet se situe à l'intersection de la Route de Paris (RD 1 079) et de la rue du Fort, sur la parcelle actuellement occupée par une concession Fiat et IVECO.

Le projet prévoit:

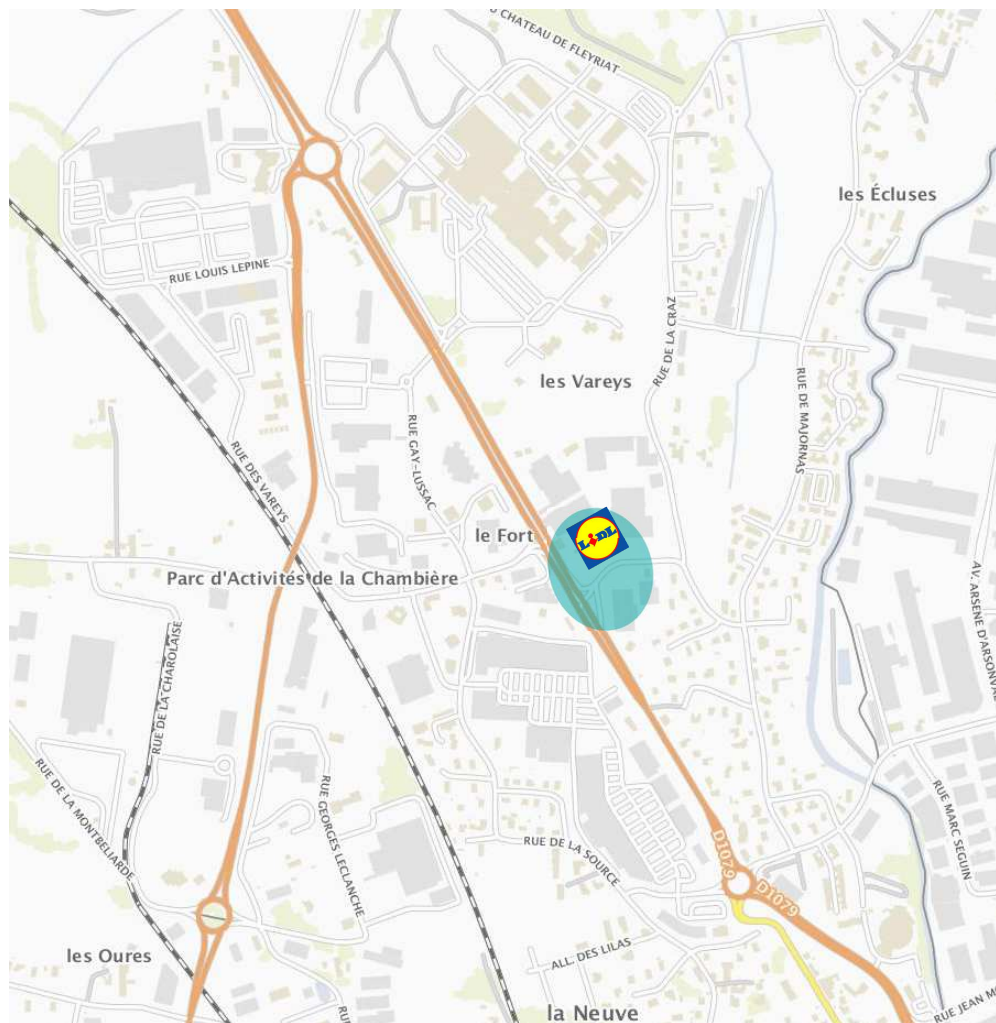
- Un magasin de 989m² de surface de vente
- Un parking de 141 places

L'objectif est d'étudier l'impact de la construction de ce magasin LIDL sur le réseau de voirie environnant en termes de trafic, à l'heure de pointe un soir de semaine.

02.

PÉRIMÈTRE D'ÉTUDE

PÉRIMÈTRE D'ÉTUDE



Le périmètre d'étude couvre la parcelle accueillant le supermarché ainsi que les rues limitrophes:

- La Rue du Fort (au sud)
- La Route de Paris (RD 1 079) à l'Ouest

 Périmètre d'étude

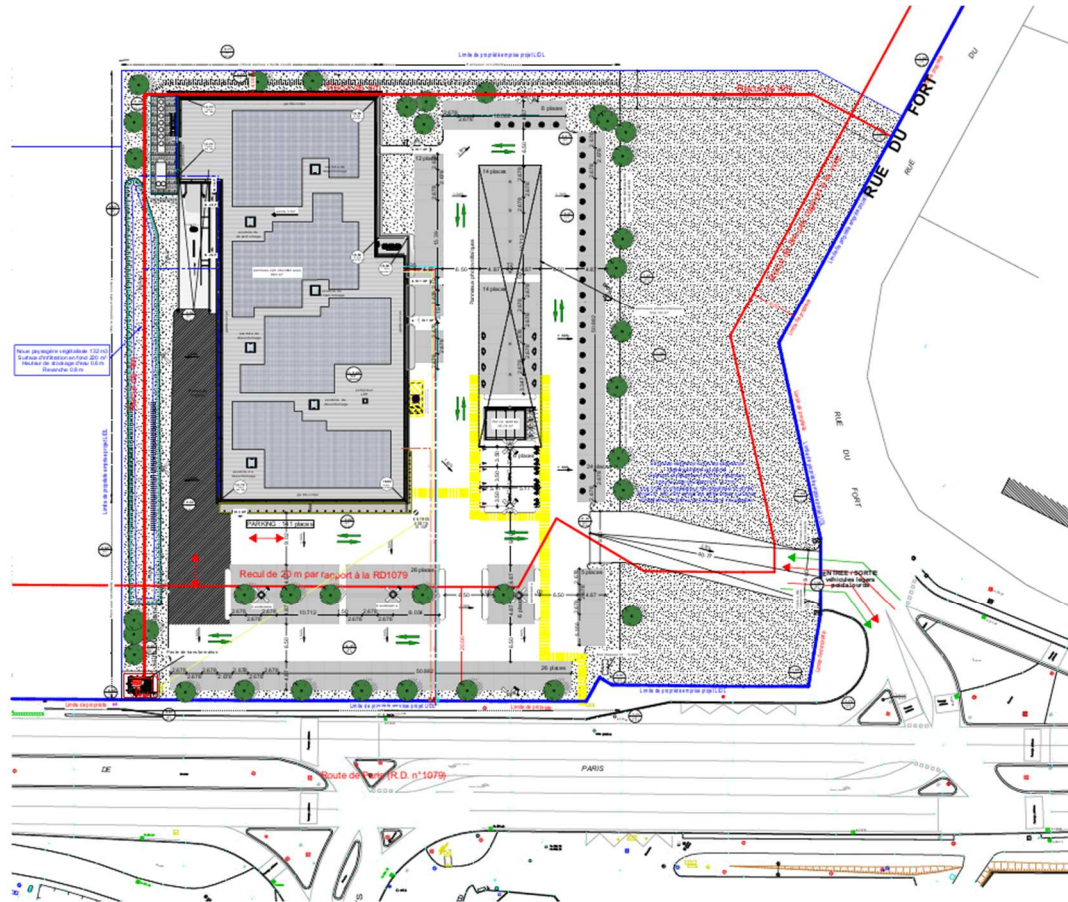
03.

LE PROJET LIDL

LE PROJET LIDL



PLAN MASSE DU PROJET DE CONSTRUCTION



Surface de vente : 989 m²

Nombre de place de stationnement :
141 places voitures

04.

DIAGNOSTIC DE L'ÉTAT ACTUEL

DIAGNOSTIC DE L'ÉTAT ACTUEL

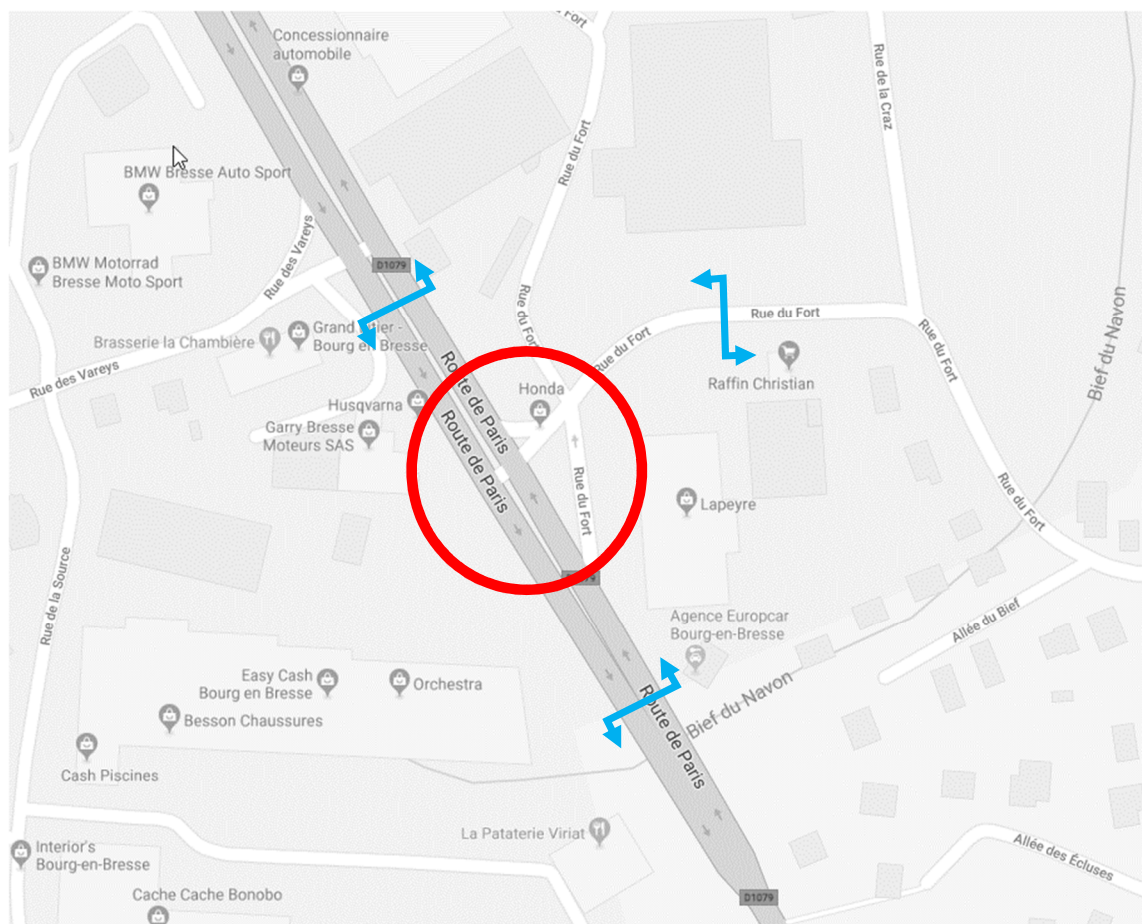


Le projet de construction du magasin Lidl aura une influence sur :

- La Rue du Fort (au sud)
- La Route de Paris (RD 1 079) à l'Ouest
- Et dans une moindre mesure sur la rue des Vareys (à l'Ouest)

DIAGNOSTIC DE L'ÉTAT ACTUEL

LA CAMPAGNE DE RECUEIL DE DONNEES



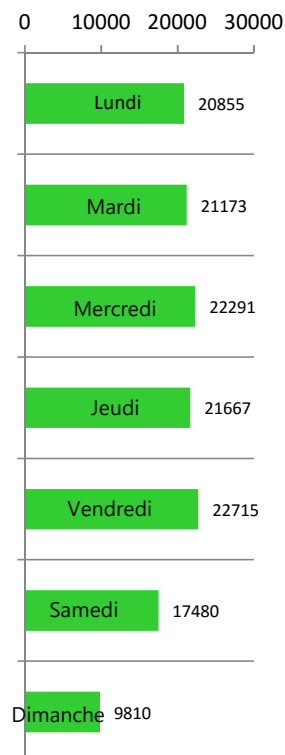
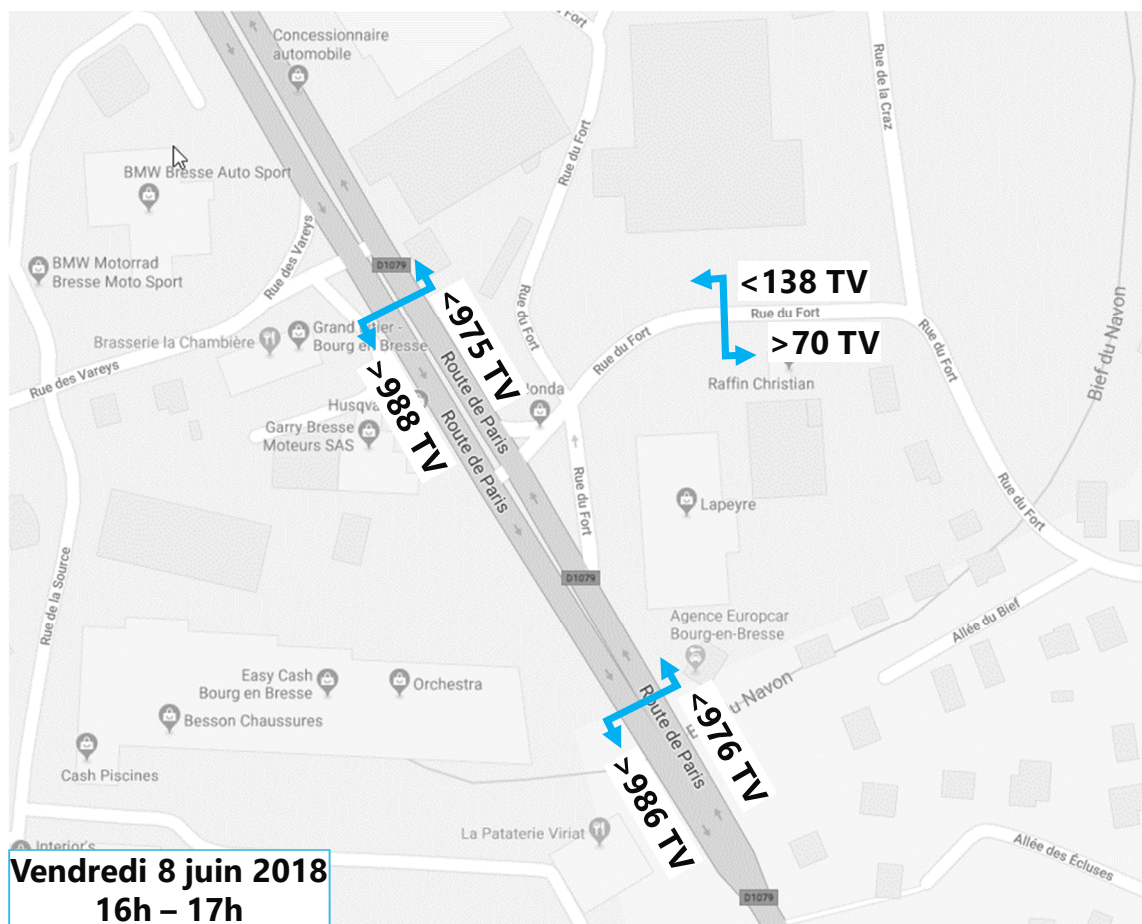
Une campagne de recueil de données a été réalisée du samedi 2 juin au vendredi 8 juin 2018.

Ont été réalisés :

- Des comptages automatiques sur les principales voiries d'accès au projet (3 postes)
- Un comptage directionnel sur le carrefour principal impacté par le projet Lidl

DIAGNOSTIC DE L'ÉTAT ACTUEL

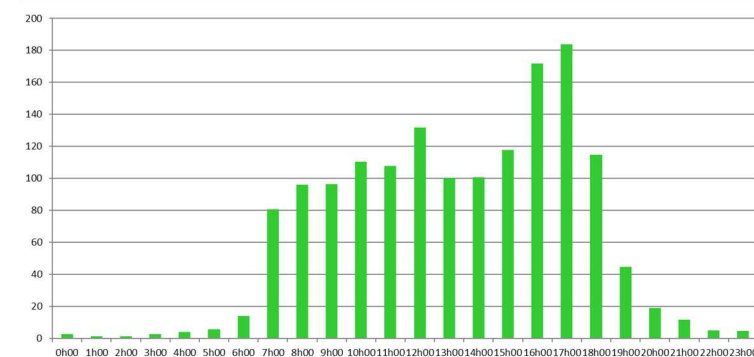
LES VOLUMES DE TRAFIC EN SITUATION ACTUELLE



Traffic hebdomadaire TV sur la RD 1079
(sens sud/nord)

Suite à ces comptages et au croisement de l'information avec le fonctionnement des magasins Lidl, l'heure retenue pour analyser les impacts du projet est le vendredi de 16h00 à 17h00 (HPS), heure comptabilisant le maximum de flux.

En HPM (heure de pointe du matin), le magasin n'est pas encore ouvert.



Traffic journalier TV sur la rue du Fort
Avec heure de pointe de 16h à 17h

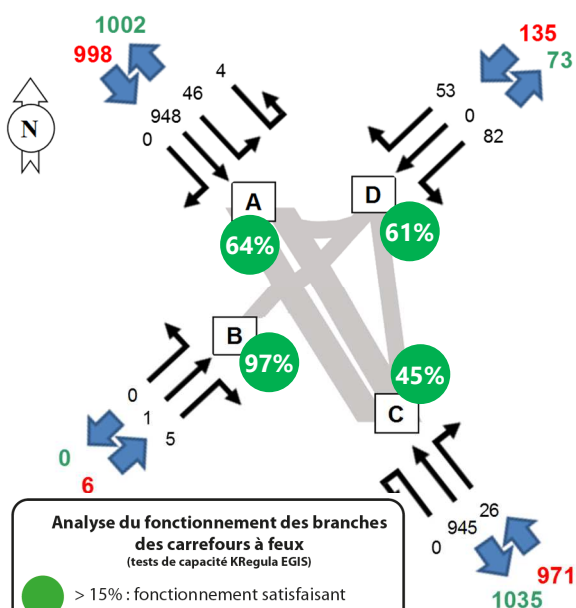
DIAGNOSTIC DE L'ÉTAT ACTUEL



LE FONCTIONNEMENT DU CARREFOUR EN SITUATION ACTUELLE

ROUTE DE PARIS (RD 1 079) X RUE DU FORT

Période de pointe : 16h00-17h00 Date : Ven 08 Juin



TV	A - Route de Paris Nord	B - Route sans Nom	C - Route de Paris Sud	D - Rue du Fort	Total
A - Route de Paris Nord	4	0	948	46	998
B - Route sans Nom	0	0	5	1	6
C - Route de Paris Sud	945	0	0	26	971
D - Rue du Fort	53	0	82	0	135 ²
Total	1002	0	1035	73	2110

Lecture des résultats :

par exemple sur la rue du Fort, il reste une réserve de capacité de 243⁽¹⁾ véhicules/h en plus des 135 veh/h ⁽²⁾ actuels, avant d'atteindre une situation de saturation de cette branche du carrefour (soit 61% ⁽³⁾ de la capacité de la branche rue du Fort).

Le schéma ci-contre restitue la demande de trafic pour l'heure de pointe un soir de semaine entre 16h et 17h, période dimensionnante pour l'activité commerciale LIDL.

Aucune difficulté n'est apparue sur ce carrefour lors des comptages réalisés. La réserve de capacité est à ce jour de 51%, et le fonctionnement globalement fluide.

ACTUEL

egisFrance
Villes & Transports

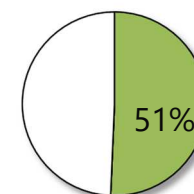
Viriat Période : HPS 16h-17

Durée de cycle : 90 sec

Nb de phases : 3

Réserve de capacité

51%



Détail par axe

Phase	Mouvement	Capacité résiduelle	Réserve capacité	Longueur maximale de file d'attente
1	Route de Paris Nord	1 750 uvp/h	64%	20 m
3	Route sans nom	194 uvp/h	97%	1 m
1	Route de Paris Sud	802 uvp/h	45%	43 m
3	Rue du Fort	243 uvp/h ¹	61% ³	9 m
1	Route de Paris Nord TAG	1 295 uvp/h	95%	2 m

05.

GÉNÉRATION / DISTRIBUTION DES TRAFICS

—

GÉNÉRATION DE TRAFIC



■ SITUATION PROJETÉE ET HYPOTHÈSES DE GÉNÉRATION

- Le projet de nouveau magasin LIDL à VIRIAT développera **989 m² de surface de vente** environ.
- Sur la base du ratio de génération de trafic de 10 véhicules émis aux heures de pointe pour 100m² de surface de vente, nous estimons **la génération de trafic induite par le futur magasin à environ 100 véh/heure**, en entrée et en sortie de parking LIDL.
- Le trafic journalier en lien avec le projet est estimé à **1 000 véhicules jour** (le trafic en lien avec le projet représentant 10% à l'heure de pointe du soir).

***NB :** Dans le cadre de cette étude est considérée l'hypothèse pessimiste que 100% des clients futurs sont des nouveaux usagers du réseau de voirie actuel.*

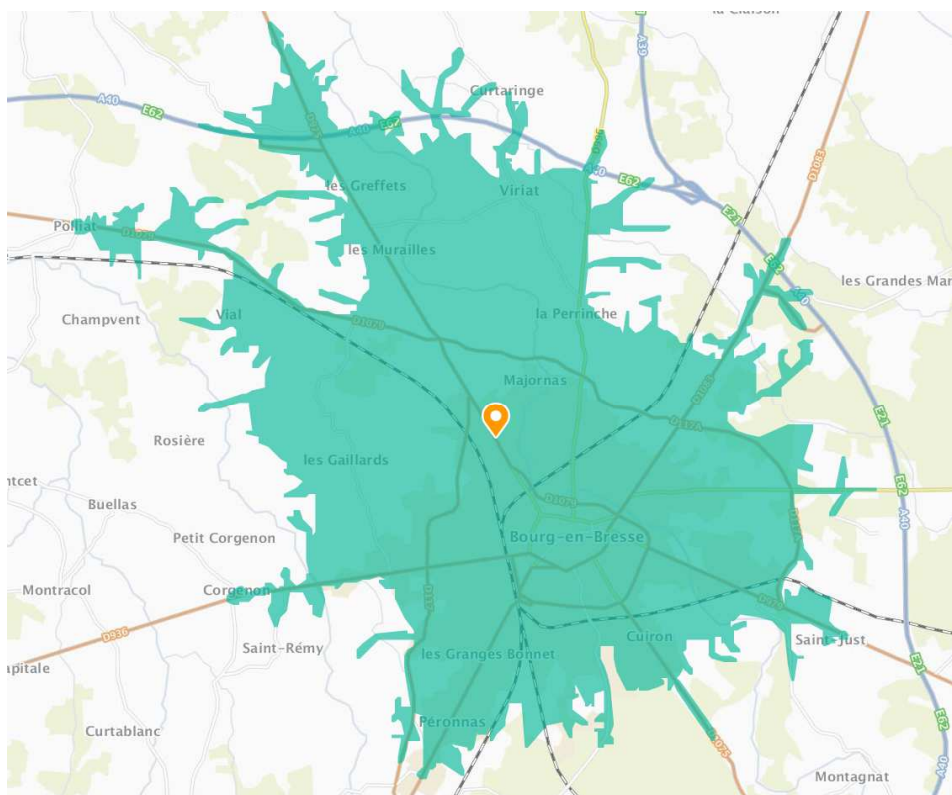
Cette hypothèse ne prend donc pas en compte:

- *La part de clientèle qui fréquente la zone existante,*
- *La captation probable d'automobilistes qui, s'ils seront de nouveaux clients de l'enseigne, sont aujourd'hui en partie déjà présents sur les routes.*

Cette hypothèse pessimiste permet de tester le fonctionnement des aménagements dans le cadre de projections de flux les plus contraignantes.

DISTRIBUTION DES TRAFICS

SITUATION PROJETÉE ET HYPOTHÈSES DE GÉNÉRATION

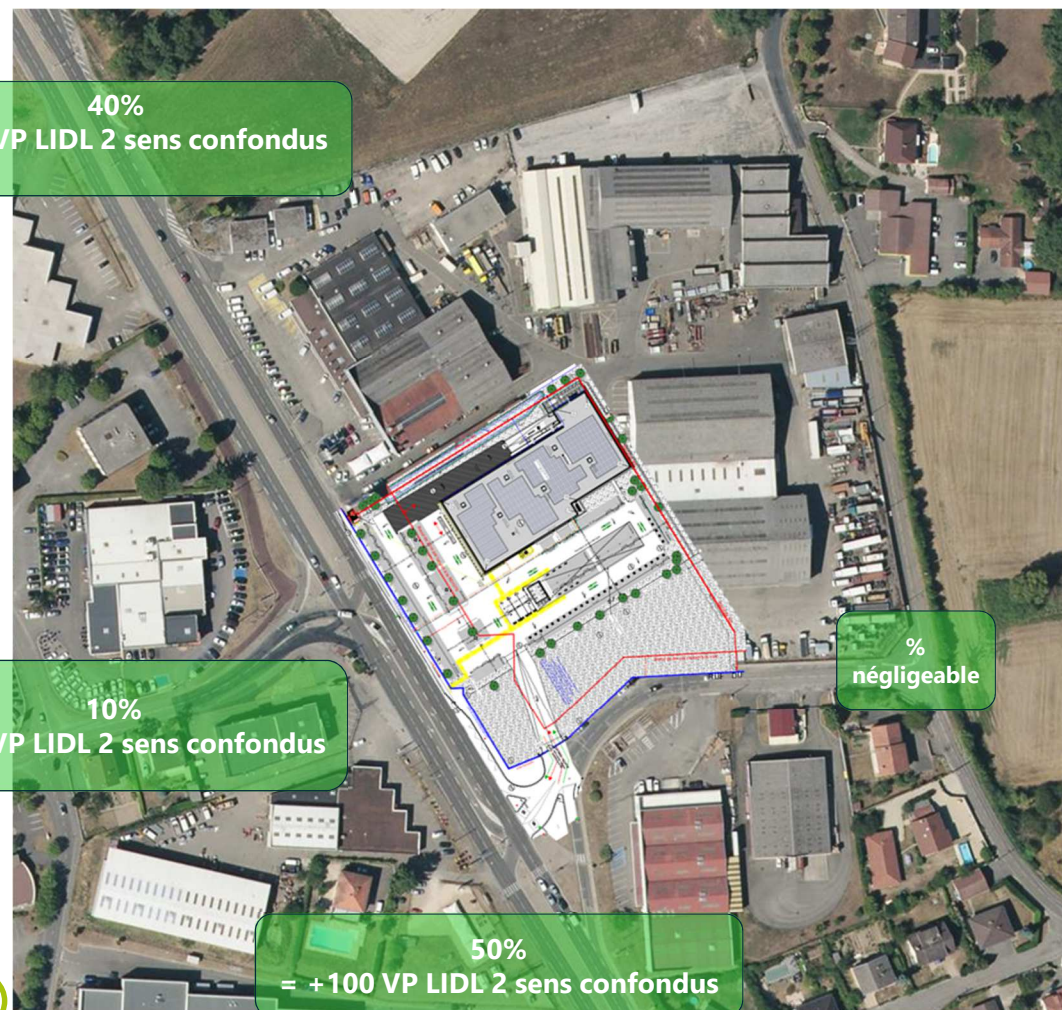


Cette génération de trafic a ensuite été distribuée sur le réseau viaire, en fonction de la zone de chalandise de proximité (10 minutes en voiture)



DISTRIBUTION DES TRAFICS

DISTRIBUTION DES NOUVEAUX TRAFICS LIÉS AUX PROJETS



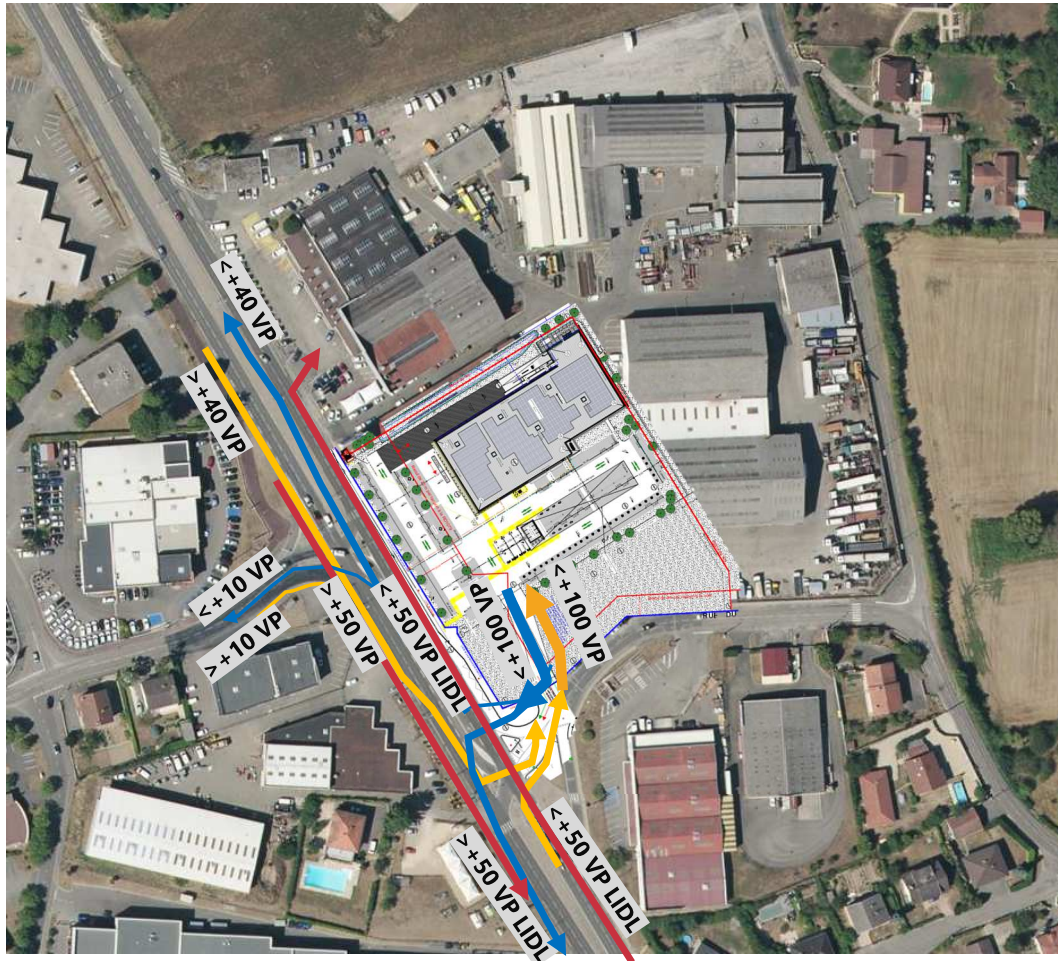
Cette génération de trafic (+ 100 véh/HP liés au projet LIDL) a ensuite été distribuée sur le réseau viaire :

Le schéma ci-contre explicite cette étape de distribution des flux nouveaux induits par le projet LIDL



DISTRIBUTION DES TRAFICS

■ DISTRIBUTION DES NOUVEAUX TRAFICS LIÉS AU PROJET LIDL



La génération de trafic du projet Lidl a ensuite été distribuée sur le réseau viaire, sur chaque sens de circulation :

Le schéma ci-contre explicite cette étape de distribution des flux nouveaux induits par le projet LIDL.

06.

FONCTIONNEMENT FUTUR

—

CONCLUSIONS



■ RAPPEL DU CONTEXTE

Un scénario contraignant a été étudié en prenant en compte une hypothèse pessimiste du point de vue des trafics :

- 100% des clients futurs du magasin LIDL ont été considérés comme des nouveaux usagers du réseau de voirie actuel, soit 100 véhicules en heure de pointe.

■ ORGANISATION DES ENTRÉES/SORTIES

A l'heure de pointe du soir du jour le plus chargé, il y a donc 100 véhicules qui entreront et 100 véhicules qui sortiront du site en projet :

A la vue des volumes de trafic, le fonctionnement en carrefour à feux semble adapté, au regard de la réserve de capacité sur l'ensemble des axes et ce malgré l'hypothèse pessimiste consistant à avoir 100% de flux supplémentaires nouveaux pour les clients LIDL.

Une attention particulière sera portée sur les Tourne à Gauche en accès au site depuis la rue du Fort. Le trafic sur cette voie étant actuellement très faible, ces Tourne à Gauche devraient pouvoir s'effectuer facilement.