

## DOCUMENT TECHNIQUE

Janvier 2025

# DIEMOZ DISTRIBUTION

## Construction d'un entrepôt professionnel pour l'exploitation de l'enseigne E. LECLERC

Etude de trafic

---

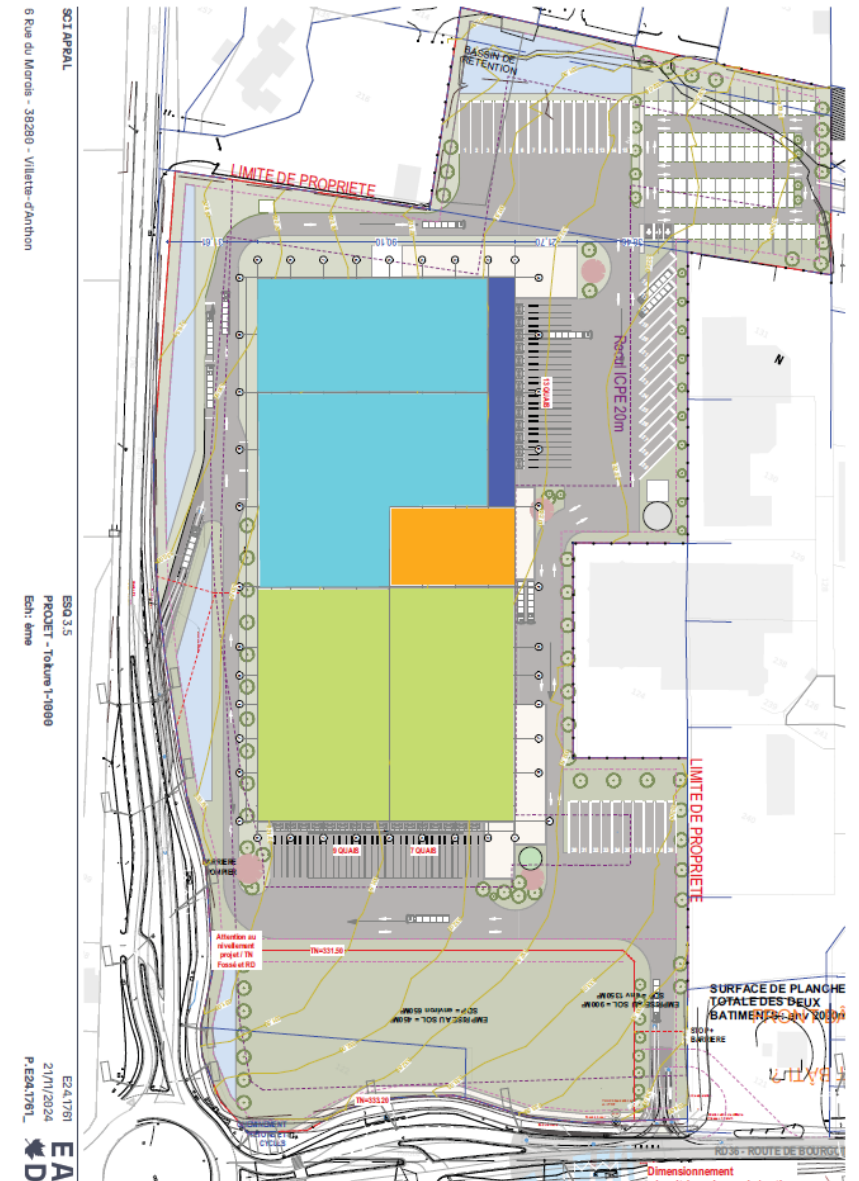
# Contexte et objectif de l'étude

- Un site logistique est projeté sur la commune de Diémoz.
- Dans ce cadre, une étude de trafic est réalisée afin de définir les incidences du projet sur la circulation pour les voiries alentours.

## Ce document présente les analyses suivantes :

- Phase 1 : état des lieux de l'existant.
- Phase 2 : estimation des flux générés par le programme.
- Phase 3 : évaluation des impacts du projet.

Plan masse en cours du projet



# Etat des lieux de l'existant



# Accessibilité du site

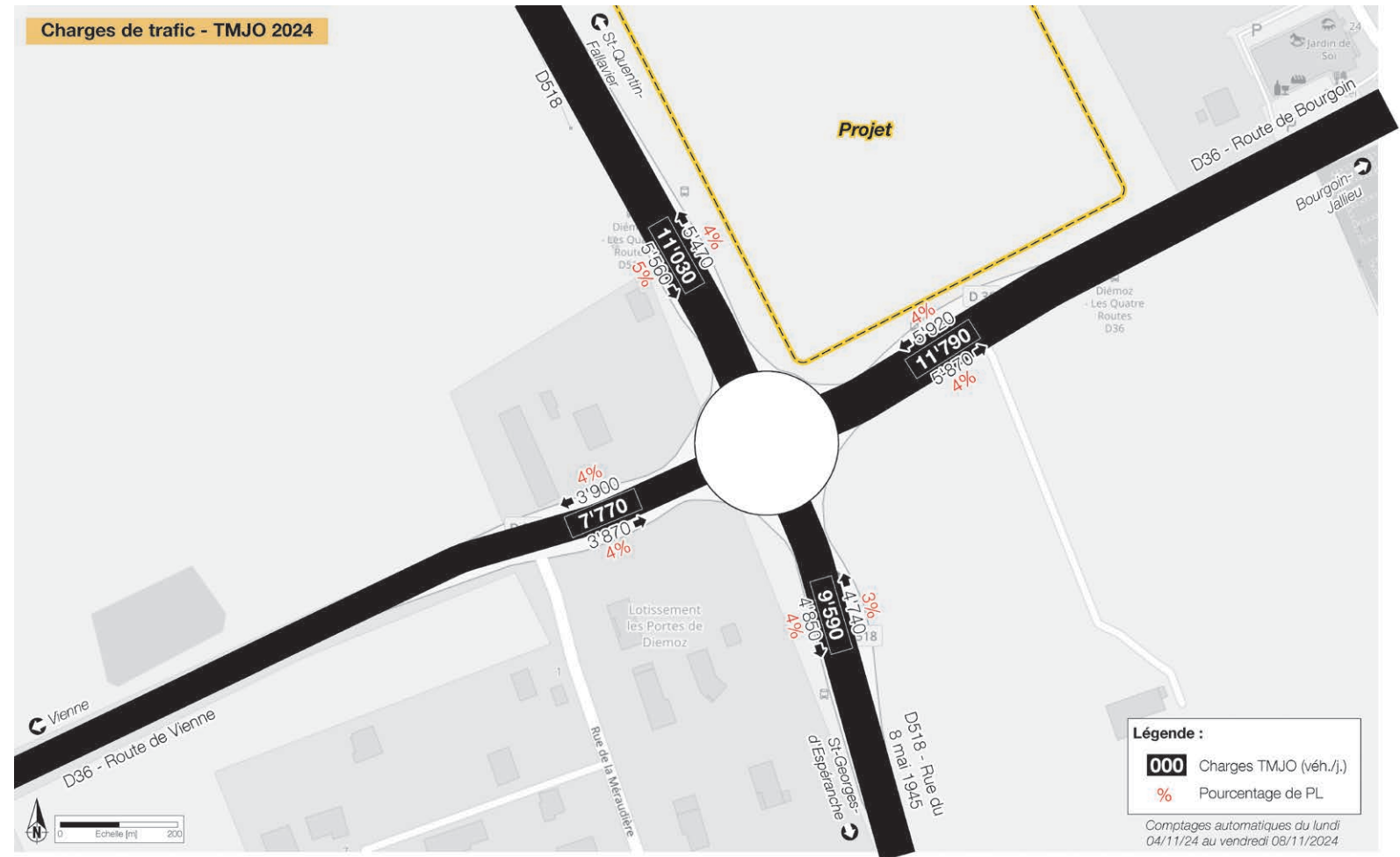
- Le site d'implantation du projet se situe au nord de la commune de Diémoz, sur un terrain non urbanisé situé entre un lotissement et l'actuelle zone artisanale.
- Le projet est situé au croisement de deux voies départementales (RD36 et RD518), à 2x1 voie, bénéficiant ainsi d'une très bonne desserte routière.
- L'arrêt de transport en commun « Les Quatre Routes » se trouve à proximité immédiate du projet et est desservi par certaines lignes de cars régionales (très peu fréquentes).
- Aucun aménagement cyclable n'existe sur le secteur à ce jour.





# Trafic moyen jours ouvrés (TMJO)

- Assez logiquement, des axes routiers très circulés avec en moyenne :
  - Près de 12'000 véh. / jour sur la route de Bourgoin (deux sens confondus) ;
  - Environ 11'000 véh. / jour sur la RD518 (deux sens confondus) ;
  - Près de 10'000 véh. / jour sur la rue du 8 mai 1945 (deux sens confondus) ;
  - Près de 8'000 véh. / jour sur la route de Vienne (deux sens confondus).
- Actuellement, les trafics de poids-lourds (PL) sont plutôt faibles (entre 3 et 5% du trafic moyen jours ouvrés) pour cette catégorie de voies.



# Trafic à l'heure de pointe du matin (HPM)

- L'HPM représente 10% du trafic moyen journalier.
- Moins de 750 uvp/h\* circulent sur chacune des voies (dans un seul sens), la circulation est théoriquement fluide.

\* uvp : unité de véhicule particulier, utilisée pour les calculs de capacité d'écoulement du trafic aux carrefours :

- 1 véhicule léger = 1 uvp
- 1 poids-lourd = 2 uvp
- 1 deux-roues motorisé = 0,3 uvp



# Observations à l'heure de pointe du matin (HPM)

Observations sur le terrain réalisées le mardi 10/12/2024 entre 7h30 et 9h00 : **la circulation est fluide sur le secteur.**

D36-Route de Vienne – 08h10



D518 – 08h05



D36-Route de Bourgoin – 08h25



D518-Rue du 8 mai 1945 – 08h15



NB : quelques remontées de file ponctuelles et se résorbant assez vite (selon le phasage du feu tricolore en amont).

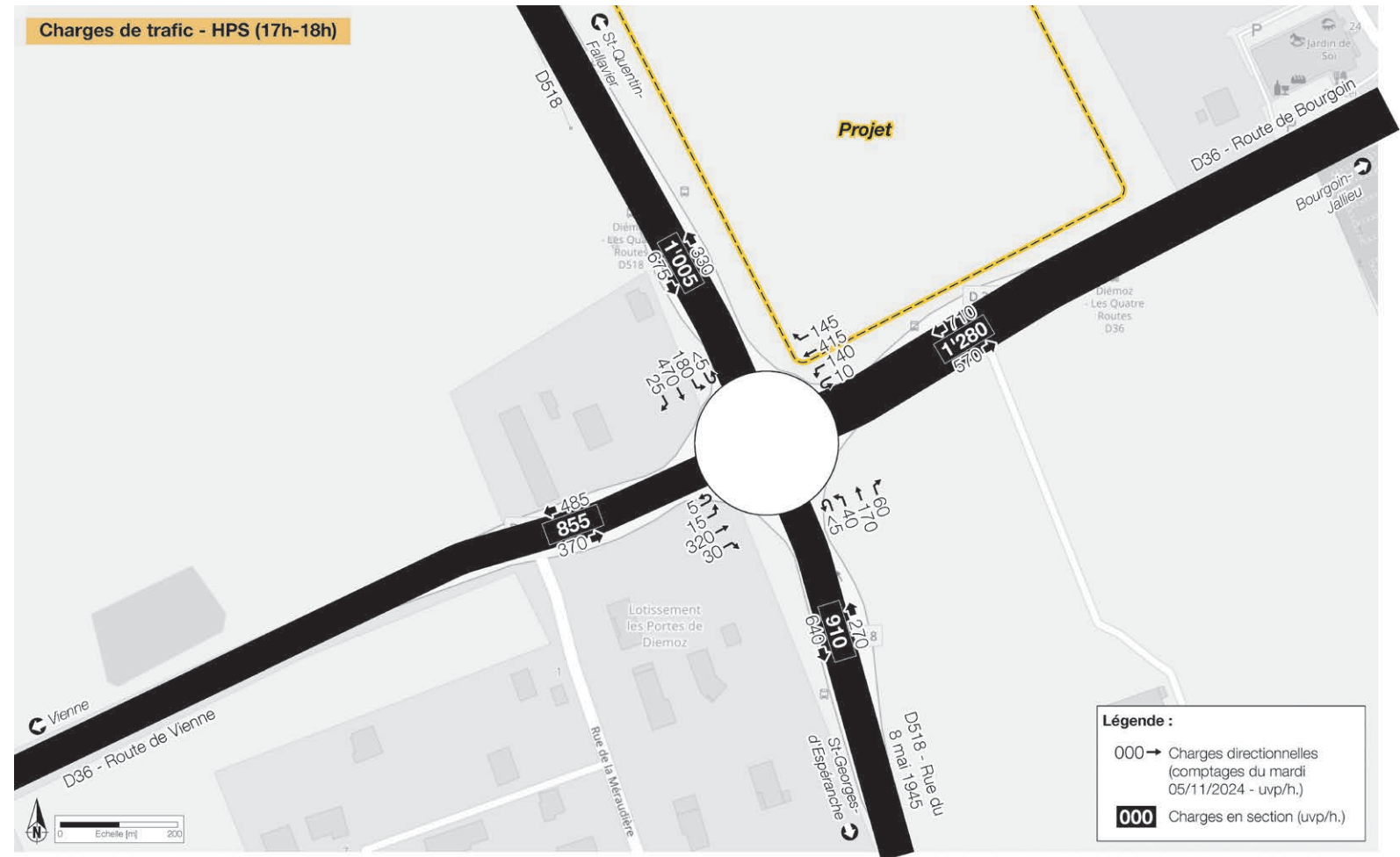


# Trafic à l'heure de pointe du soir (HPS)

- L'HPS représente 10% du trafic moyen journalier.
- Moins de 750 uvp/h\* circulent sur chacune des voies (dans un seul sens), la circulation est théoriquement fluide.

\* uvp : unité de véhicule particulier, utilisée pour les calculs de capacité d'écoulement du trafic aux carrefours :

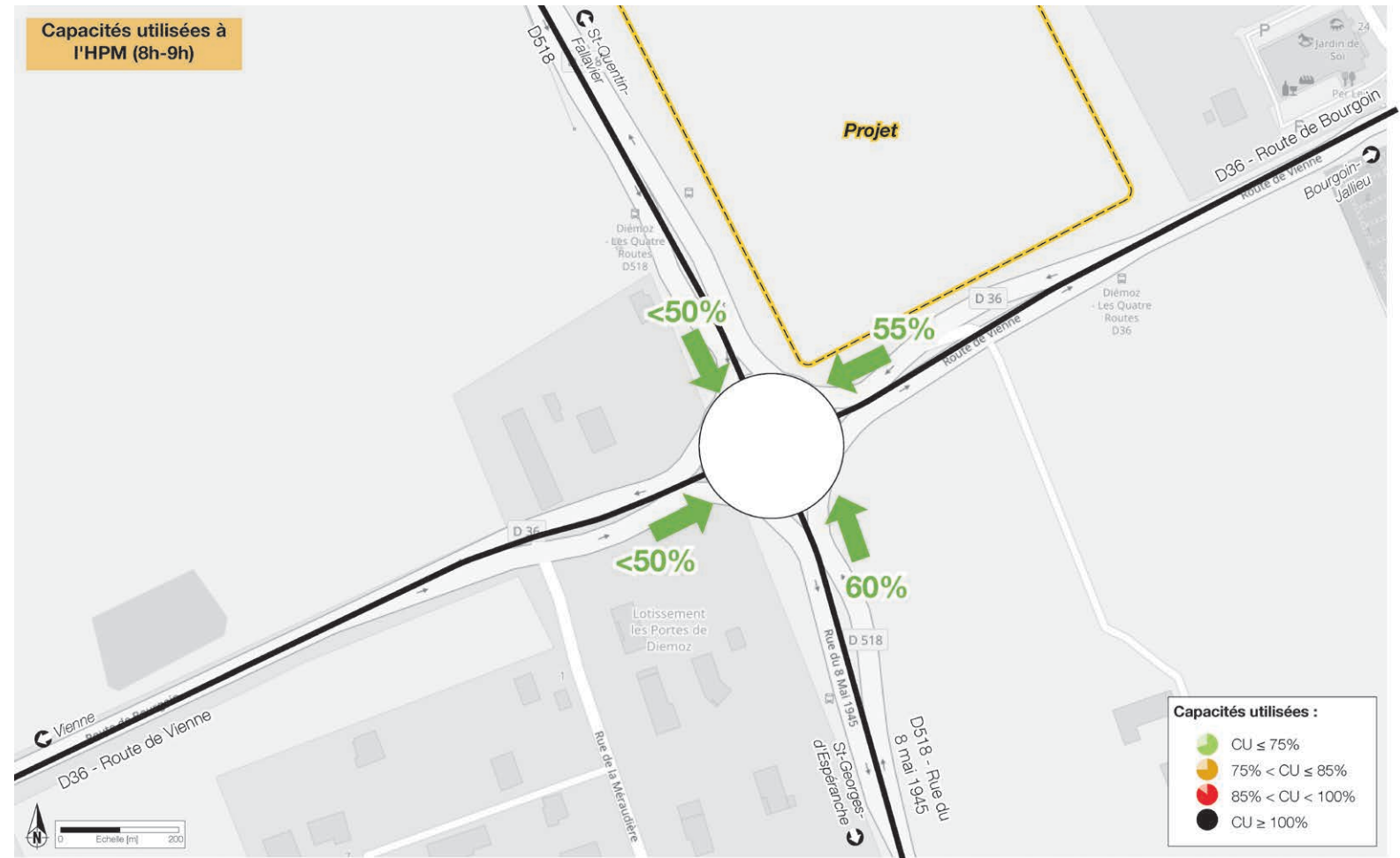
- 1 véhicule léger = 1 uvp
- 1 poids-lourd = 2 uvp
- 1 deux-roues motorisé = 0,3 uvp





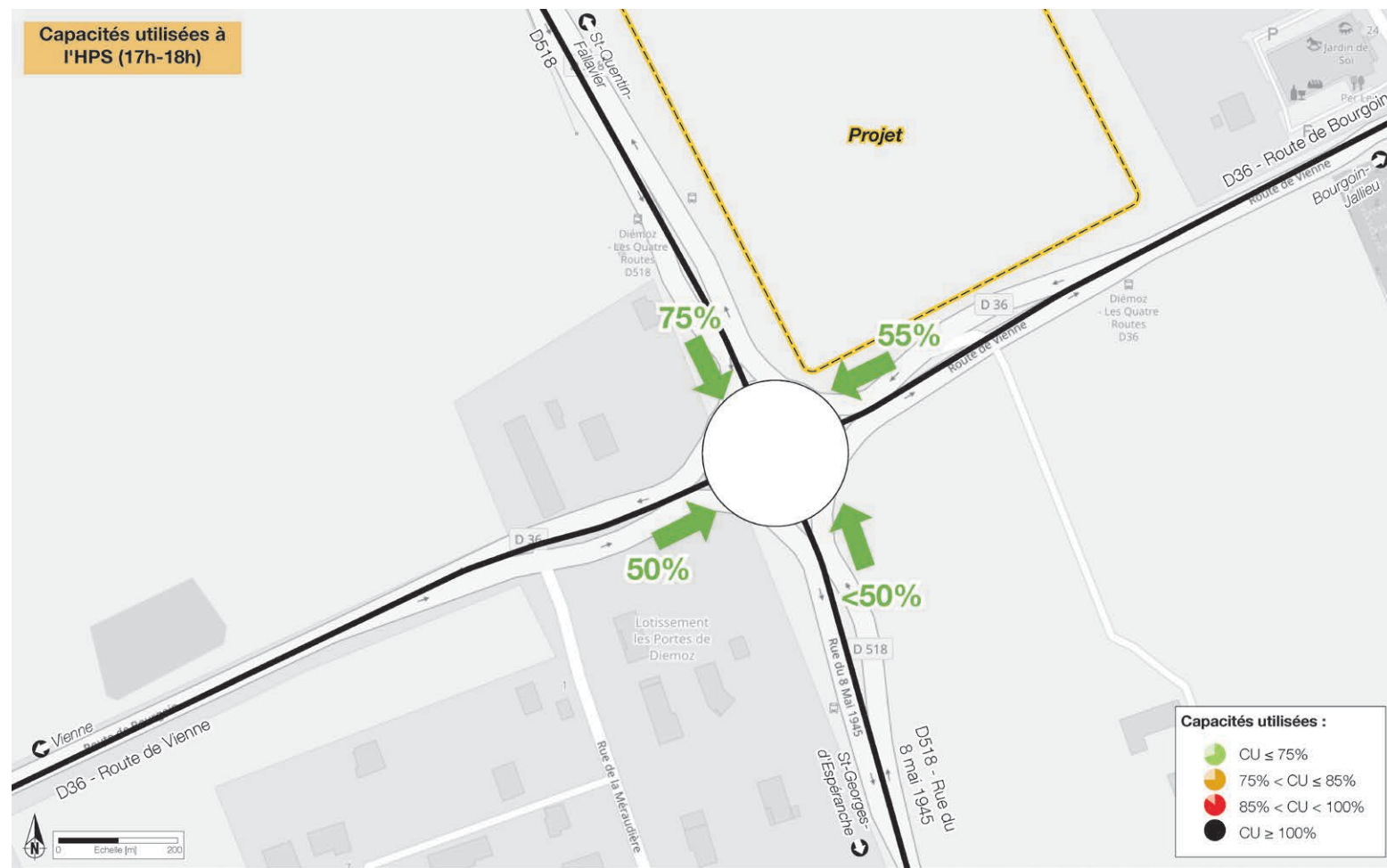
# Fonctionnement du giratoire D36xD518 à l'HPM

- La circulation au niveau du giratoire est théoriquement fluide à l'HPM.
- Aucun dysfonctionnement particulier n'a été relevé lors des observations sur le terrain réalisées le mardi 10/12/2024 entre 7h30 et 9h00.



# Fonctionnement du giratoire D36xD518 à l'HPS

- La circulation au niveau du giratoire est théoriquement fluide à l'HPS.



# Estimation des flux générés par le programme



# Estimation des flux générés par le programme

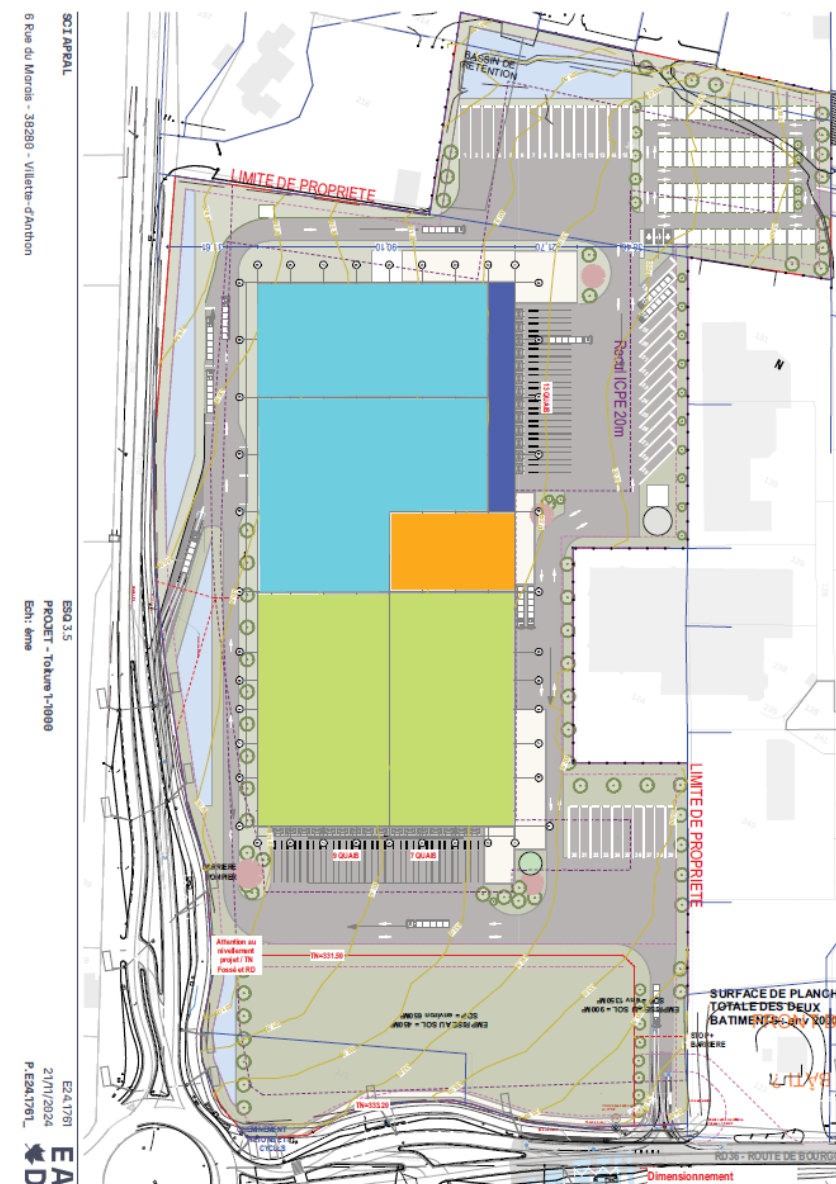
## Hypothèses d'évolution du trafic



# Le projet SOCARA

- Le projet prévoit l'ouverture pour **2028** d'un site logistique regroupant les activités fruits-légumes et surgelé (environ **52 300 m<sup>2</sup>**).
- Au maximum, **95 postes** pourraient être créés.
- Les entrées des PL sont prévues via la D518, après la sortie du giratoire D36xD518. Les sorties des PL sont prévues via la D36-Route de Bourgoin avec une interdiction de tourner à gauche (vers Bourgoin).
- Les entrées et sorties des VL sont prévues au nord du site logistique, via la zone artisanale existante.

Plan masse en cours du projet



# L'évolution du trafic hors projet Socara

## Hypothèses Transitec

- Le projet se situant en zone rurale, où les perspectives de développement urbain semblent limitées, **le trafic existant est supposé constant** jusqu'à l'ouverture de la plateforme logistique de Diémoz.
- Les éventuelles augmentations du trafic, très limitées, pourraient par ailleurs être atténuées par une baisse de la mobilité d'autres usagers, notamment la diminution des trajets longue distance, favorisée par le télétravail, les nouvelles habitudes de consommation ou les politiques de développement local, etc.
- Les projections sont réalisées pour **un horizon où le site fonctionne à sa capacité maximale** selon les hypothèses de flux PL et d'effectifs transmis par SOCARA, **environ 15 ans après sa mise en service, soit en 2043**. A horizon de mise en service (2028) les flux sont environ 30% moins élevés qu'en 2043.

# Les flux de poids-lourds (PL) prévisionnels

## Hypothèses Socara

- En moyenne **56 camions / jour en expédition** (fruits-légumes et surgelé).
- En moyenne **88 camions / jour en réception** (fruits-légumes et surgelé).
- Soit un total de **144 camions / jour maximum**.

## Hypothèses Transitec

- Les 144 camions sont répartis sur la journée **au prorata des simulations effectuées par Socara** sur la base de 120 camions journaliers (voir éléments ci-contre).

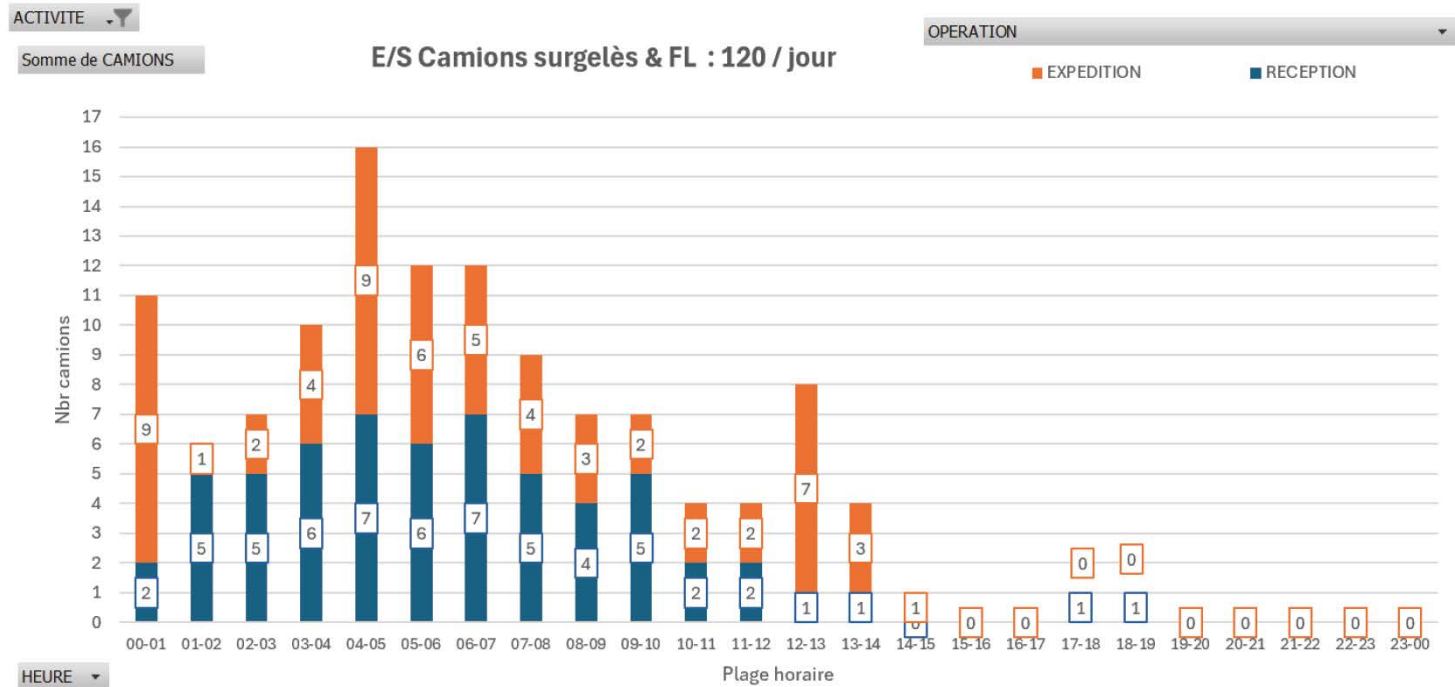
## ANNEXE 2 : Flux PL prévisionnels

Selon mail Socara du 29/07. Hypothèses inchangées.

Nombre moyen de camions en réceptions / expéditions sur un regroupement des activités surgelés et fruits et légumes pour la période du 1er janvier au 27 juillet 2024.

NB : Le nombre de camions en expédition des produits frais est extrapolé depuis les livraisons actuelles qui groupent le frais et les FL dans un même camion en considérant que l'on pourrait avoir 3 points de ventes par camion pour des livraisons de FL séparées.

Pour mémo, l'activité surgelé est basée sur une exploitation sur 5 jours lundi-vendredi et l'activité frais sur 6 jours lundi – samedi (le samedi devant très légèrement minorer la moyenne horaire...).



# Les flux de poids-lourds (PL) prévisionnels

## Compléments Socara par mail le 13/12/2024

- Chaque camion en **expédition** effectue **4 déplacements** :
  - Arrivée en tracteur solo sur la plateforme ;
  - Départ de la plateforme avec une remorque pleine **dans la même heure** ;
  - Arrivée sur la plateforme en moyenne **5h plus tard** avec la remorque vide ;
  - Départ de la plateforme en tracteur solo **dans la même heure**.
  
- Chaque camion en **réception** effectue **2 déplacements** :
  - Arrivée sur la plateforme avec la remorque pleine ;
  - Départ de la plateforme en moyenne **1h30 plus tard** avec la remorque vide.

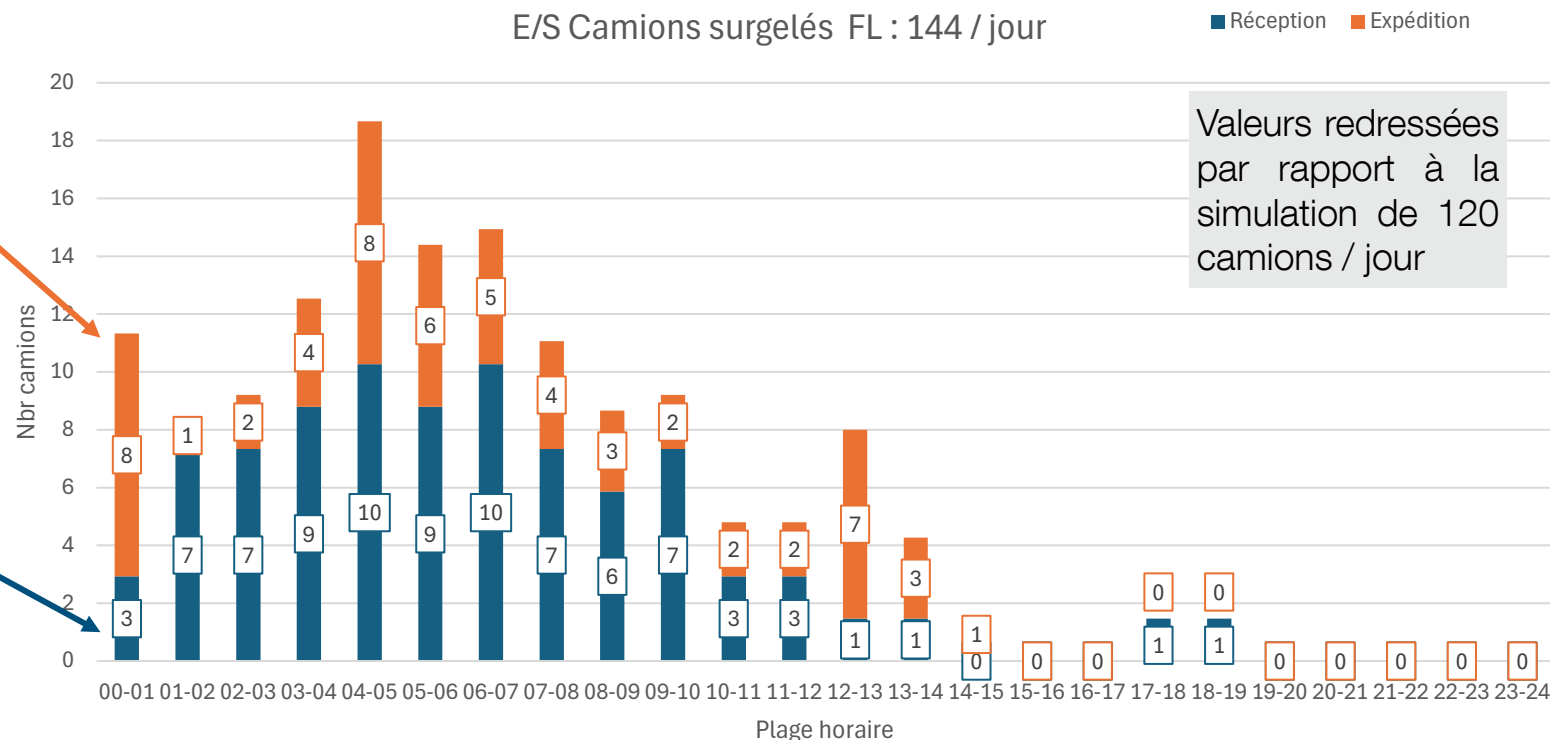


# Les flux de poids-lourds (PL) prévisionnels

## Exemple d'application des hypothèses pour estimer les déplacements PL qui sont effectués au cours de la journée

- 1) 8 camions en expédition arrivent en tracteur solo entre 00h et 01h
- 2) Ils repartent avec leur remorque pleine entre 00h et 01h
- 3) Ils reviendront entre 05h et 06h (5h plus tard) la remorque vide
- 4) Ils repartent entre 05h et 06h en tracteur solo

- 1) 3 camions en réception arrivent la remorque pleine entre 00h et 01h
- 2) Ils repartent avec leur remorque vide entre 01h et 02h



Entre 00h et 01h sont comptabilisés :

- Arrivée de 8 camions en expédition (tracteur solo) et de 3 camions en réception (avec remorque)
- Départ de 8 camions en expédition (avec remorque)

# Les flux de véhicules légers (VL) prévisionnels

Compléments Socara par mail le 13/12/2024

	FRUITS-LÉGUMES		SURGELE	
	Effectifs	Horaires	Effectifs	Horaires
Resp. entrepot	1	5h-13h	1	5h-13h
Resp reception	2	2H-10h	2	5h-13h
Resp Prep	2	4h-12h	2	5h-13h
Resp exp	2	20h-4h	2	5h-13h
Admin rec	2	2H-10h	2	5h-13h
Reception	9	2H-10h	3	5h-13h
Cariste		3h-11h	3	5h-13h
Preparation	25	4h-12h	22	5h-13h
Agréeur	6	2H-10h		
Chargement	6	20h-4h	3	5h-13h
Total	55		40	

## Hypothèses Transitec

- **100% des effectifs** se rendent au travail en **voiture**, en raison des horaires décalés et du manque d’alternatives à la voiture sur le secteur.
- En moyenne, **1 personne par véhicule**.
- En moyenne, **2 déplacements par personne et par jour** (arrivée sur le site et départ du site).

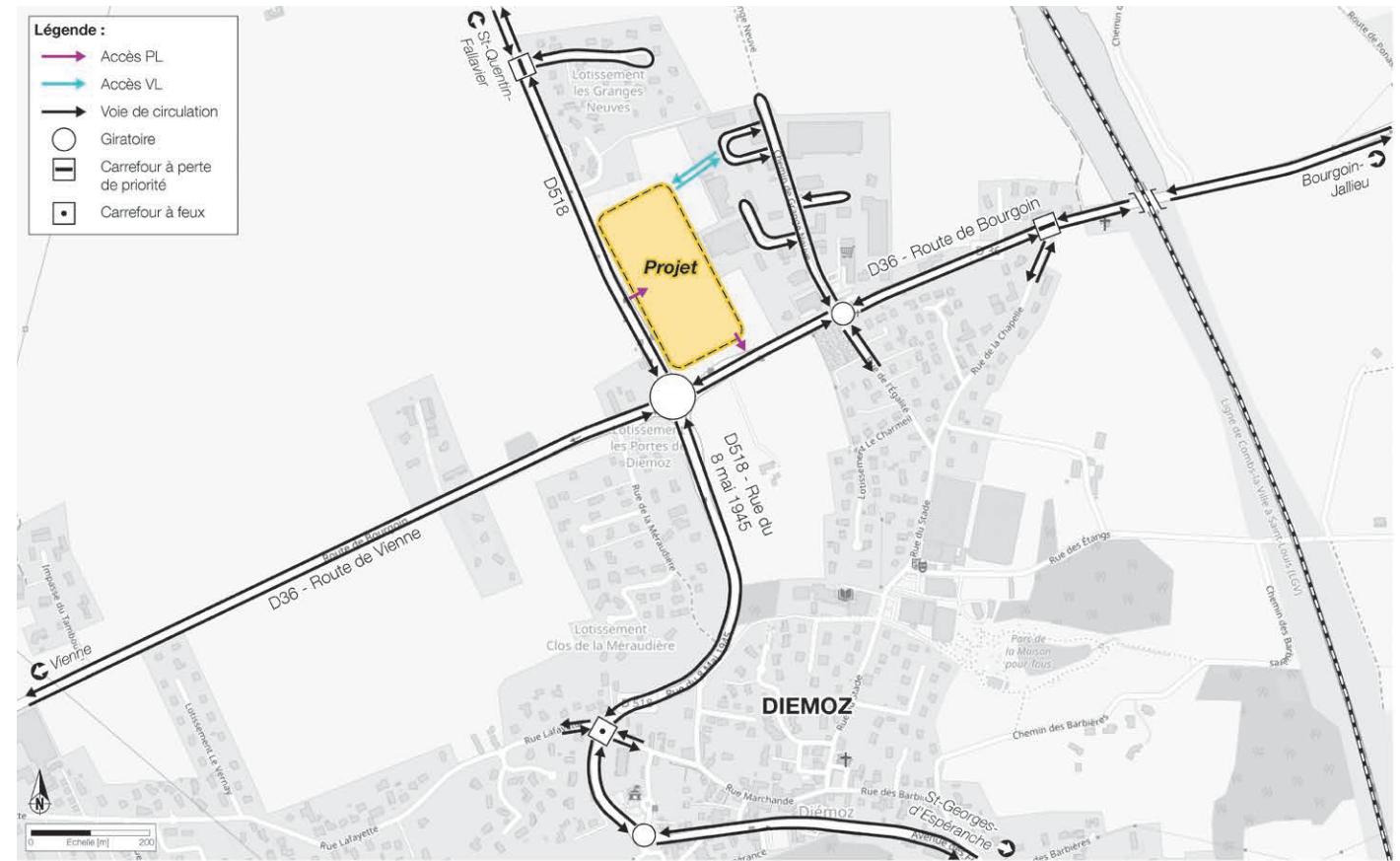
# Affectation des trafics générés par le projet

## Hypothèse Socara, selon le plan masse transmis au démarrage de la mission

- Les entrées PL se font **via la D518**.
- Les sorties PL se font **via la D36**.
- Les entrées et sorties VL se font depuis la **Zone artisanale** existante à l'est du projet.

## Hypothèses Transitec

- Les trafics PL générés par le projet sont affectés sur le réseau routier au prorata des trafics PL actuels sur le secteur.
- Les trafics VL générés par le projet sont affectés sur le réseau routier au prorata des trafics VL actuels sur le secteur.



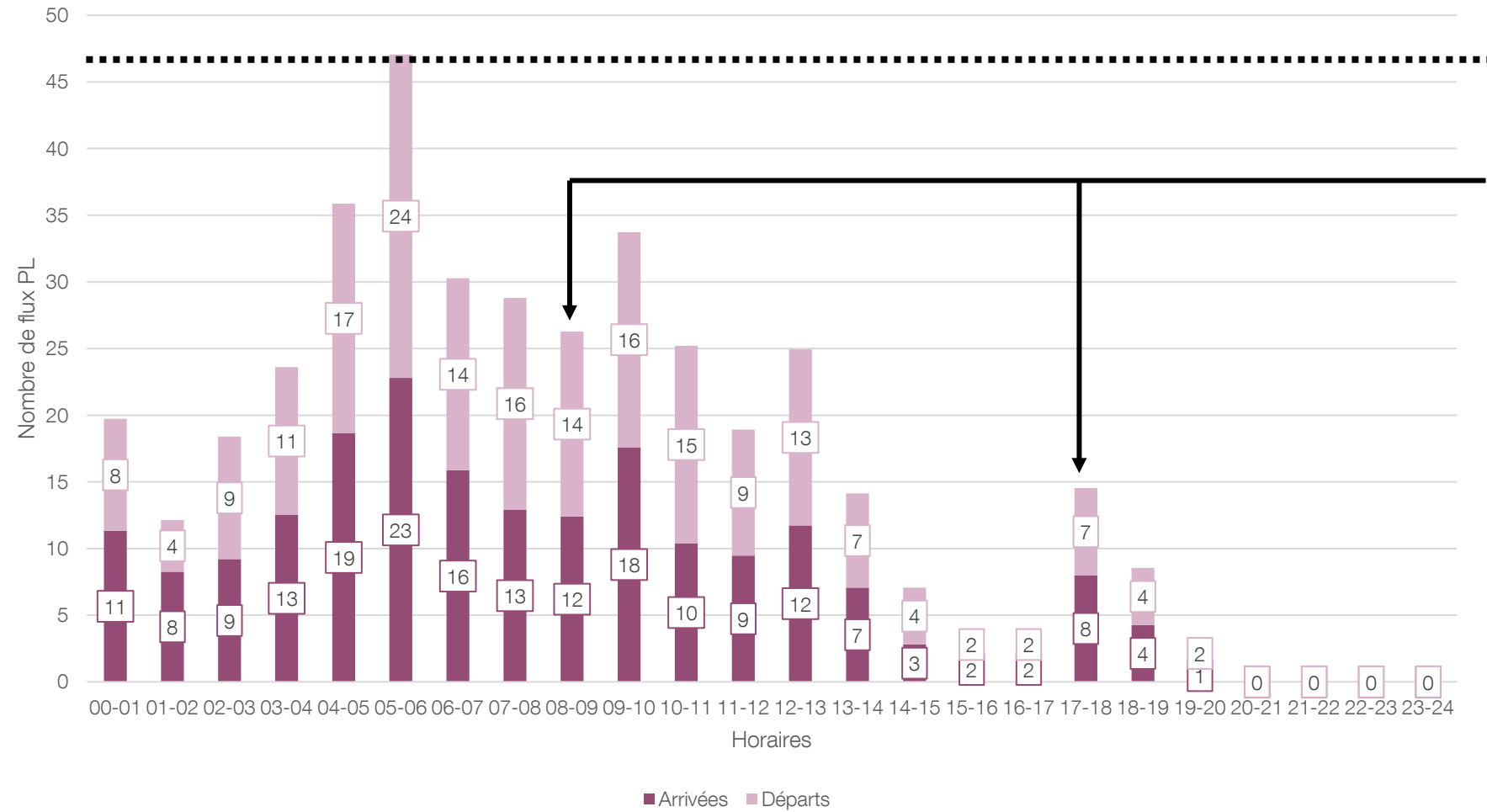
# Estimation des flux générés par le programme

## Bilan de la génération de trafic



# Bilan des flux de PL générés en moyenne par jour

Flux poids lourds générés par le projet



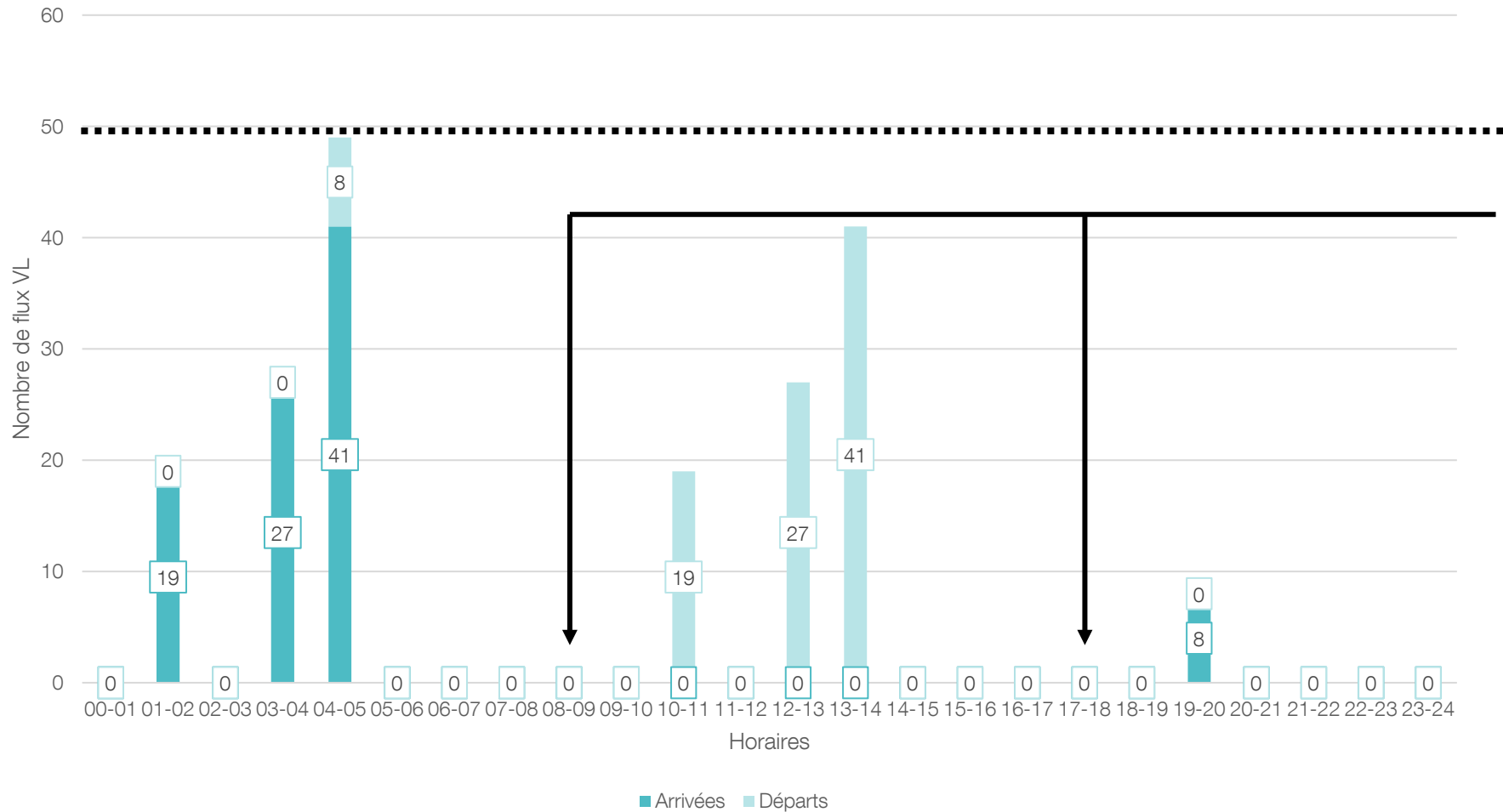
**Maximum de 47 flux PL entre 5h et 6h**

**26 flux PL entre 8h et 9h (HPM)  
15 flux PL entre 17h et 18h (HPS)**

**Total jour moyen  
400 flux PL**

# Bilan des flux de VL générés en moyenne par jour

Flux véhicules légers générés par le projet



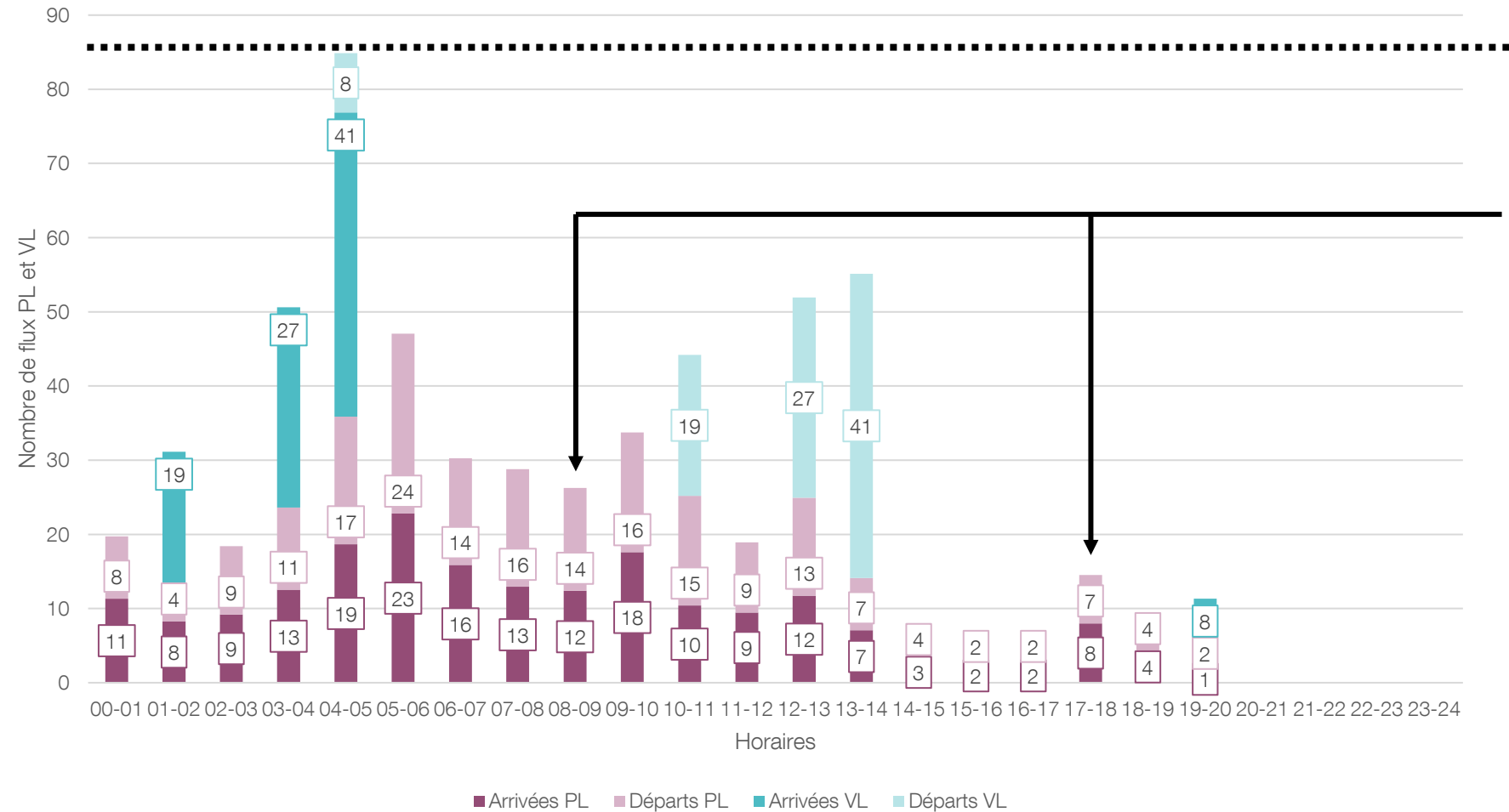
**Maximum de 49 flux VL entre 4h et 5h**

**Aucun flux VL entre 8h et 9h (HPM) ni entre 17h et 18h (HPS)**

**Total jour moyen  
190 flux VL**

# Bilan des flux PL et VL générés par le projet

Flux générés par le projet



**Maximum de 85 flux (PL et VL)  
entre 4h et 5h**

**26 flux (PL et VL) entre 8h et 9h  
(HPM)**

**15 flux (PL et VL) entre 17h et 18h  
(HPS)**

## Total jour moyen

**590 flux dont :**

■ **400 en PL**

■ **190 en VL**

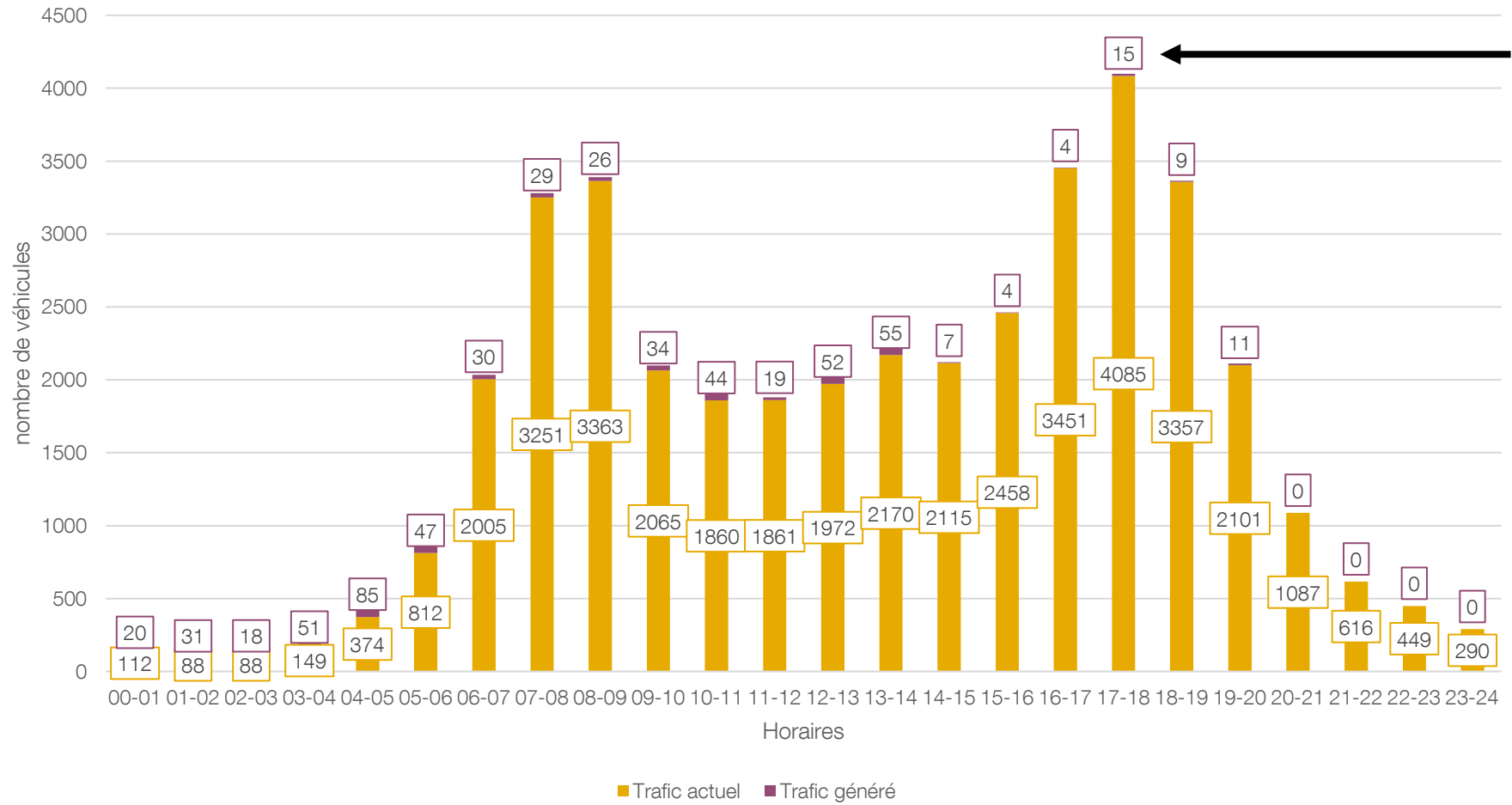
# Estimation des flux générés par le programme

Identification de la période de pointe déterminante



# Identification de la période déterminante

TMJO projeté sur les 4 branches du giratoire RD36 x RD518



Maximum de 4100 véhicules (PL et VL) entre 17h et 18h

Bien que le projet génère du trafic supplémentaire par rapport à 2024, **l'heure de pointe du soir (HPS) reste dimensionnante pour évaluer le fonctionnement du réseau viaire à proximité du site logistique.**

# Evaluation des impacts du projet

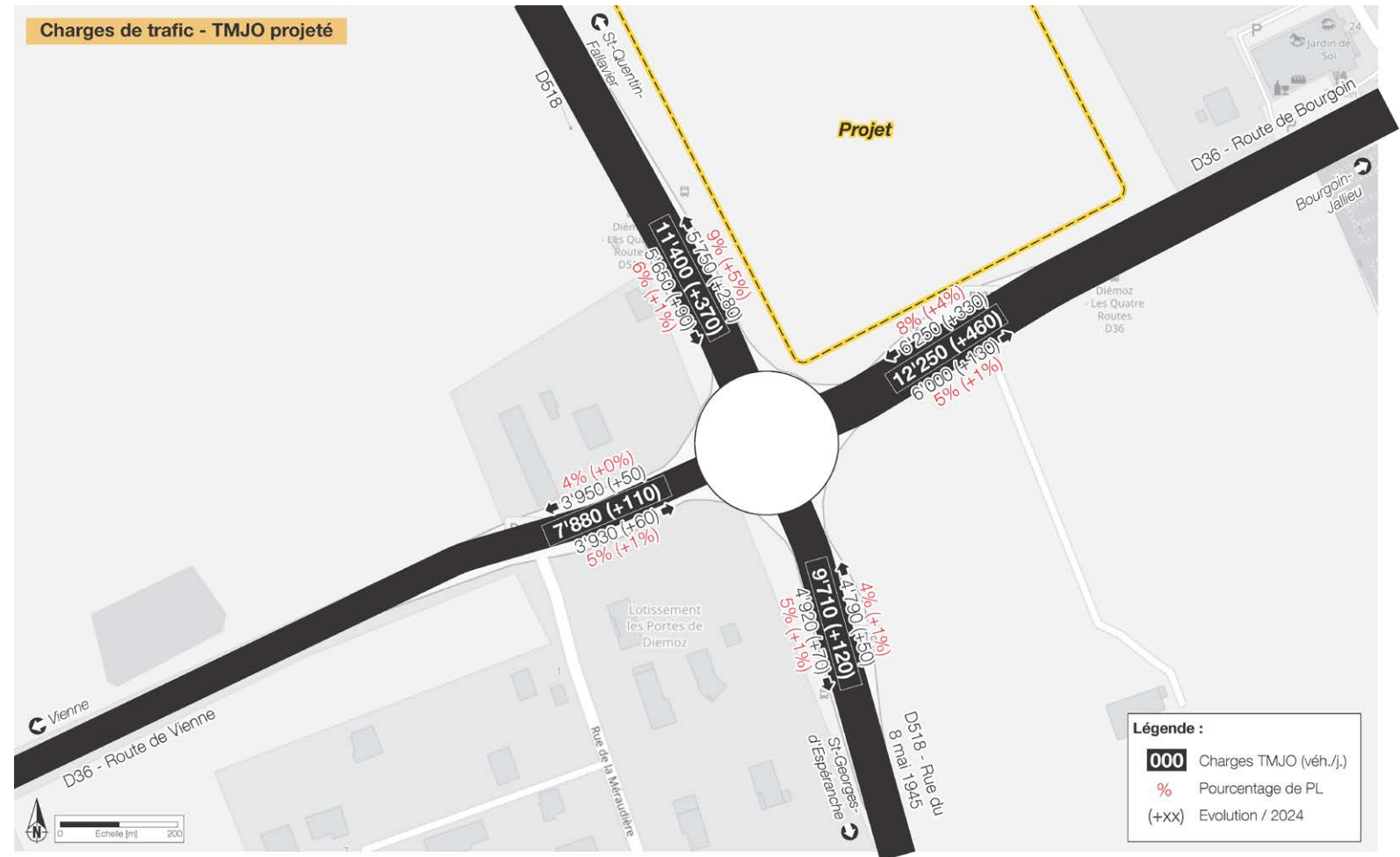


# Trafic moyen jours ouvrés projeté

En comparaison à l'état actuel (2024) :

- **Le projet induit de légères augmentations du trafic, de l'ordre de +1% (2 sens confondus), sur la D36-route de Vienne et la D518-rue du 8 mai 1945.**
- **L'augmentation est un peu plus marquée sur la D518 (+3%, 2 sens confondus) et la D36-route de Bourgoin (+4%, 2 sens confondus), sur lesquelles les accès poids lourds à la plateforme sont prévus.**

Une augmentation du trafic comprise entre +100 et +430 véhicules par jour (deux sens confondus) sur les axes d'accès au projet (représentant 1 à 4 % du trafic actuel)



# Trafic projeté à l'heure de pointe déterminante (HPS)

En comparaison à l'état actuel (2024) :

- **Le projet induit de légères augmentations du trafic, comprises entre +1% et +2% (2 sens confondus), sur chacun des 4 axes.**
- L'augmentation est un peu plus marquée au niveau des accès PL de la plateforme : **+4% sur la D518 (sens montant) et +3% sur la D36-route de Bourgoin vers le giratoire).**

Une augmentation du trafic comprise entre +5 et +25 uvp\* par jour (deux sens confondus) sur les axes d'accès au projet (représentant 1 à 3 % du trafic actuel)

\* uvp : unité de véhicule particulier, utilisée pour les calculs de capacité d'écoulement du trafic aux carrefours :

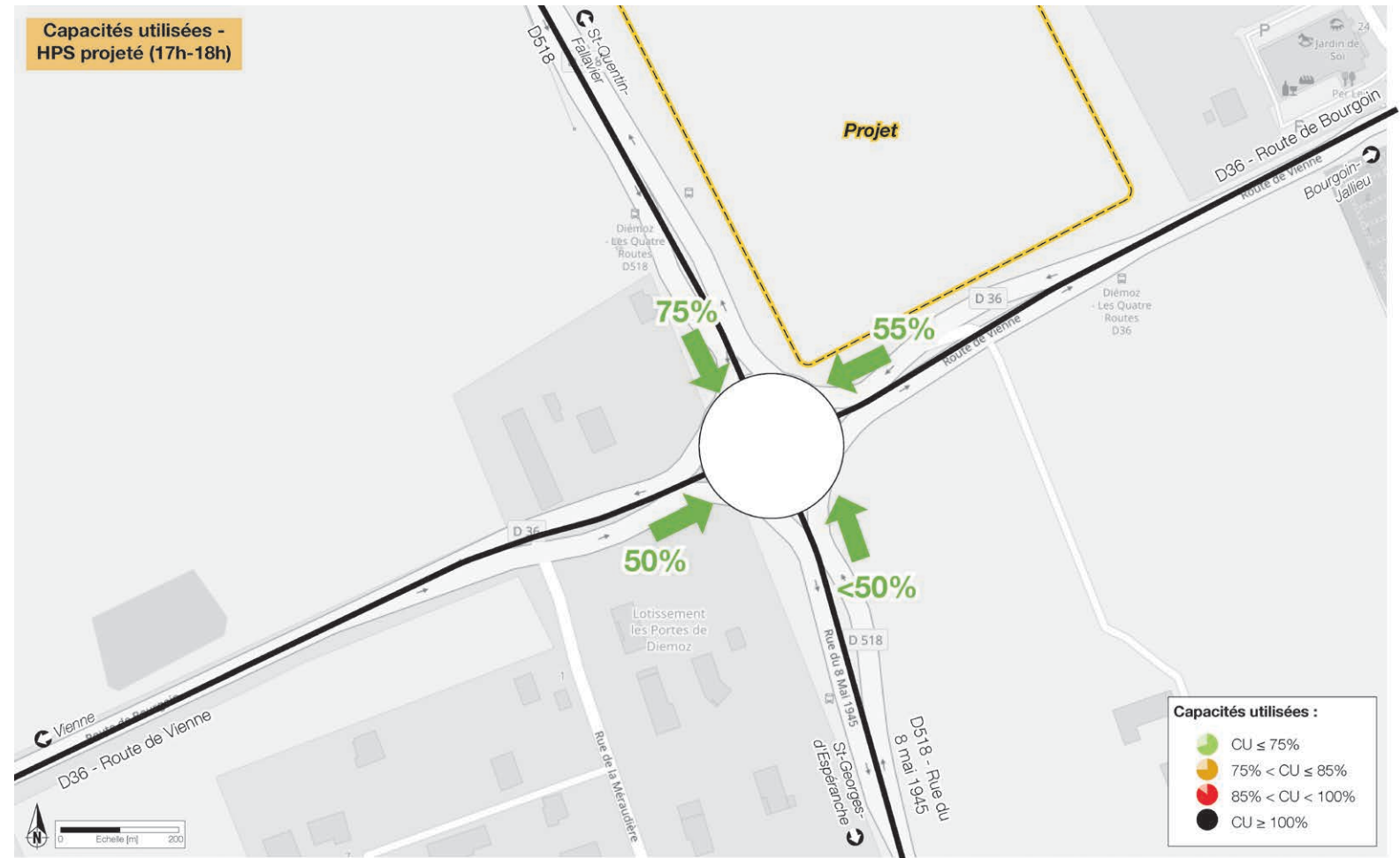
- 1 véhicule léger = 1 uvp
- 1 poids-lourd = 2 uvp
- 1 deux-roues motorisé = 0,3 uvp





# Fonctionnement projeté du giratoire D36xD518 à l'HPS

- Le projet génère des flux supplémentaires très limités aux heures de pointe, ainsi les capacités utilisées des entrées du giratoire sont similaires à celles de 2024.
- **La circulation au niveau du giratoire reste théoriquement fluide à l'HPS.**





# Conclusion



# Conclusion

- En 2024 (état actuel), la circulation dans le secteur est fluide et **aucun dysfonctionnement majeur ne semble contraindre l'arrivée du projet.**
- En effet, le projet génère des flux **relativement étalés pendant la journée** et la majorité d'entre eux se font **en dehors des heures de pointe actuelles** (pour rappel un maximum de 85 véhicules supplémentaires entre 4h et 5h).
- Selon les projections simulées avec un fonctionnement du site à pleine capacité, la circulation dans le giratoire D36xD518 **reste fluide y compris à l'heure de pointe déterminante** (17h-18h).

# Merci pour votre attention.

**Mélanie Delenne**

[Melanie.delenne@transitec.net](mailto:Melanie.delenne@transitec.net)

**Léonore Lucas**

[Leonore.lucas@transitec.net](mailto:Leonore.lucas@transitec.net)



TRANSITEC Ingénieurs-Conseils

75 rue de la Villette · F-69003 LYON

T +33 (0)4 72 37 94 10

[lyon@transitec.net](mailto:lyon@transitec.net) · [www.transitec.net](http://www.transitec.net)

une société du groupe Transitec Ingénieurs-Conseils SA, certifié

