



PROJET DE CREATION D'UN MAGASIN LIDL A CHATILLON-SUR-CHALARONNE - ETUDE DE TRAFIC

Rapport d'étude

Décembre 2024



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 des relevés	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
4.3.1	La génération de véhicules	16
4.3.2	Hypothèses complémentaires	16
4.3.3	Synthèse des générations	17
4.4	Estimation de la distribution des flux	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 Accès LIDL / D17-Avenue Pierre Marcault	22
4.8	Impact global sur le réseau	23
4.9	Capacité et fonctionnement du parking	23
4.10	Estimation des émissions de GES (Gaz à effet de Serre)	24
5	Conclusions	25
	Annexes : détails des Comptages Automatiques et des Enquêtes.	26

Titre du document : **PROJET DE CREATION D'UN MAGASIN LIDL A CHATILLON-SUR-CHALARONNE - ETUDE DE TRAFIC– Rapport d'étude**

Rédigé par : **Pierre Devos**

Vérifié par : Delphine Melot

Date d'édition : le 19 décembre 2024

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

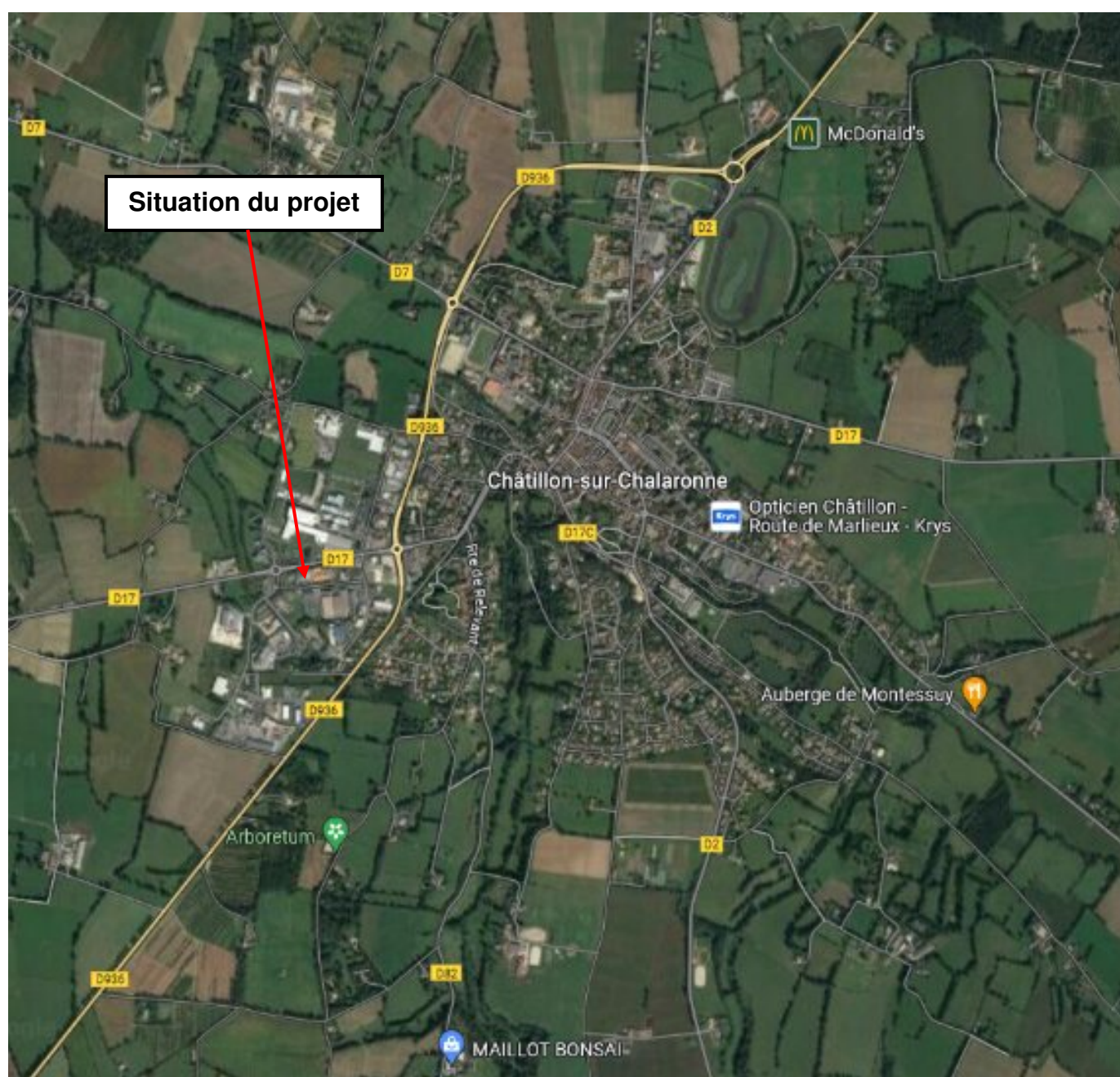
1 OBJET DU DOCUMENT

PROJET DE CREATION D'UN MAGASIN LIDL A CHATILLON-SUR-CHALARONNE - ETUDE DE TRAFIC

Maîtrise d'Ouvrage : LIDL

La présente étude a pour objet l'évaluation de la circulation générée par le projet de création d'un magasin LIDL à Châtillon-sur-Chalaronne dans le département de l'Ain.

La Maîtrise d'Ouvrage de ce dossier est assurée par la société 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 :

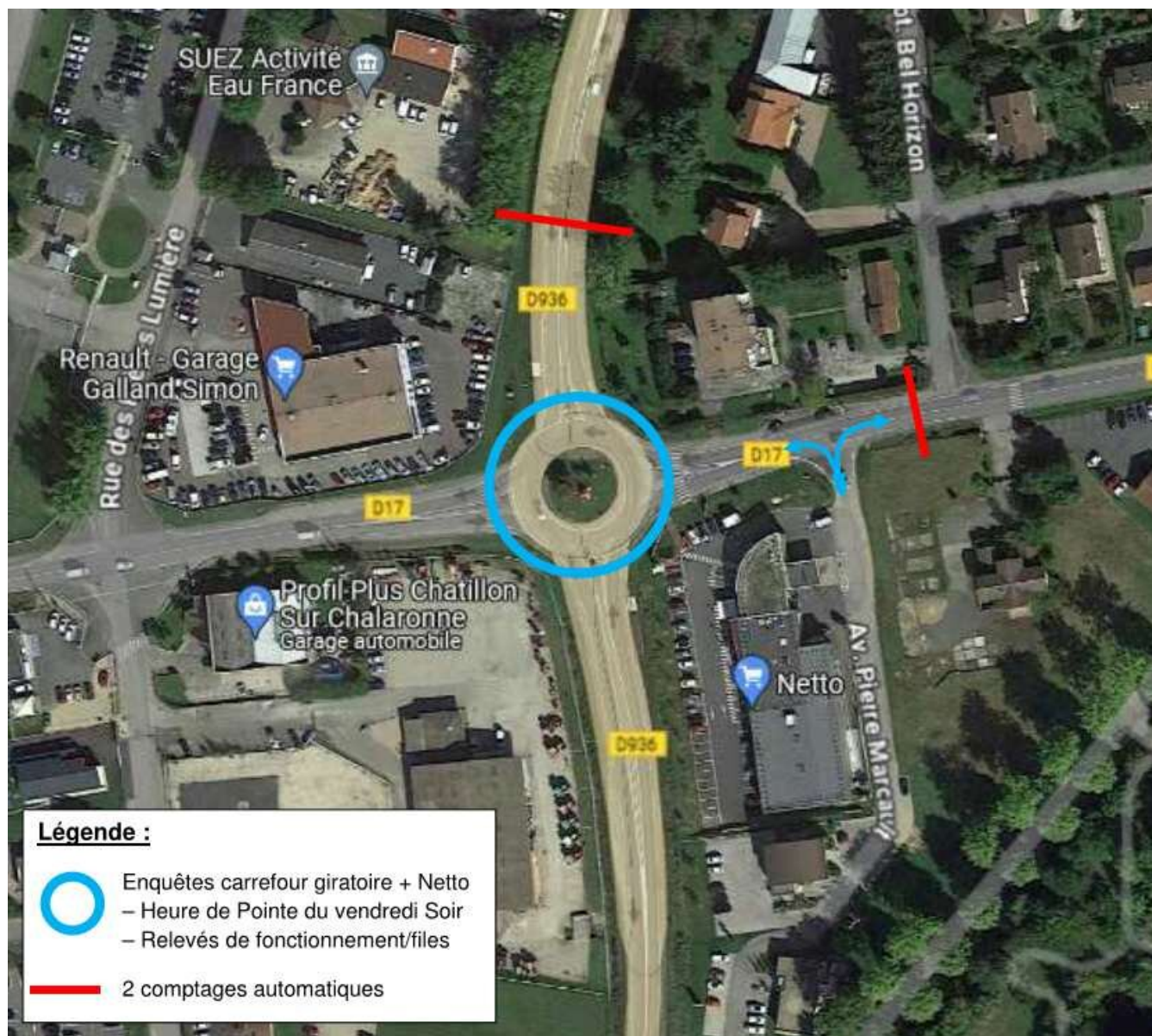
- Mise en place d'un recueil de données sur le secteur par enquêtes Origines-Destinations et comptages automatiques à proximité du site du projet
- Elaboration du diagnostic à partir des données recueillies
- Estimation d'hypothèses de générations de trafic du futur projet (surface de vente, fréquentation 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 vendredi soir sur le carrefour giratoire D17 Route de Belleville/ D17 Avenue Pierre Marcault / D936.

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 **mardi 17 au lundi 23 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 20 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.

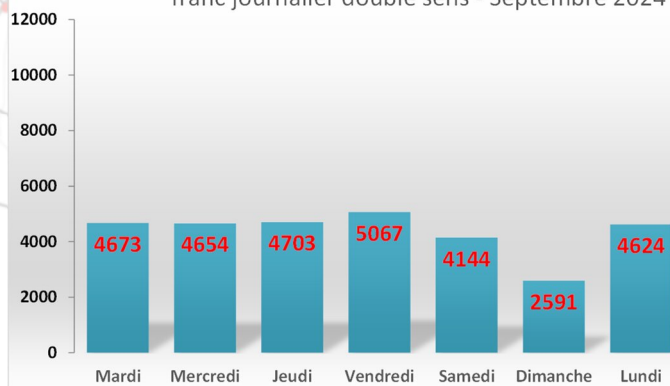
Les pages suivantes permettent d'observer que le vendredi est bien le plus circulé en moyenne dans le périmètre d'étude, on peut donc affirmer que le choix de ce jour est adapté.

3.2 Les résultats du recueil de données

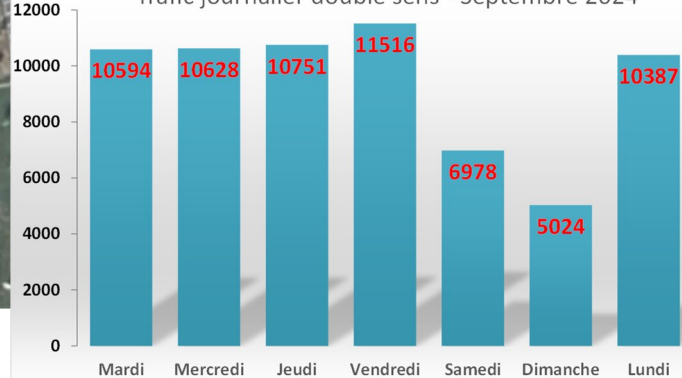
A partir des données recueillies sur le terrain, les analyses de la situation actuelle de **septembre 2024** sont proposées sur les pages qui suivent. Elles portent sur :

- 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'enquête. 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



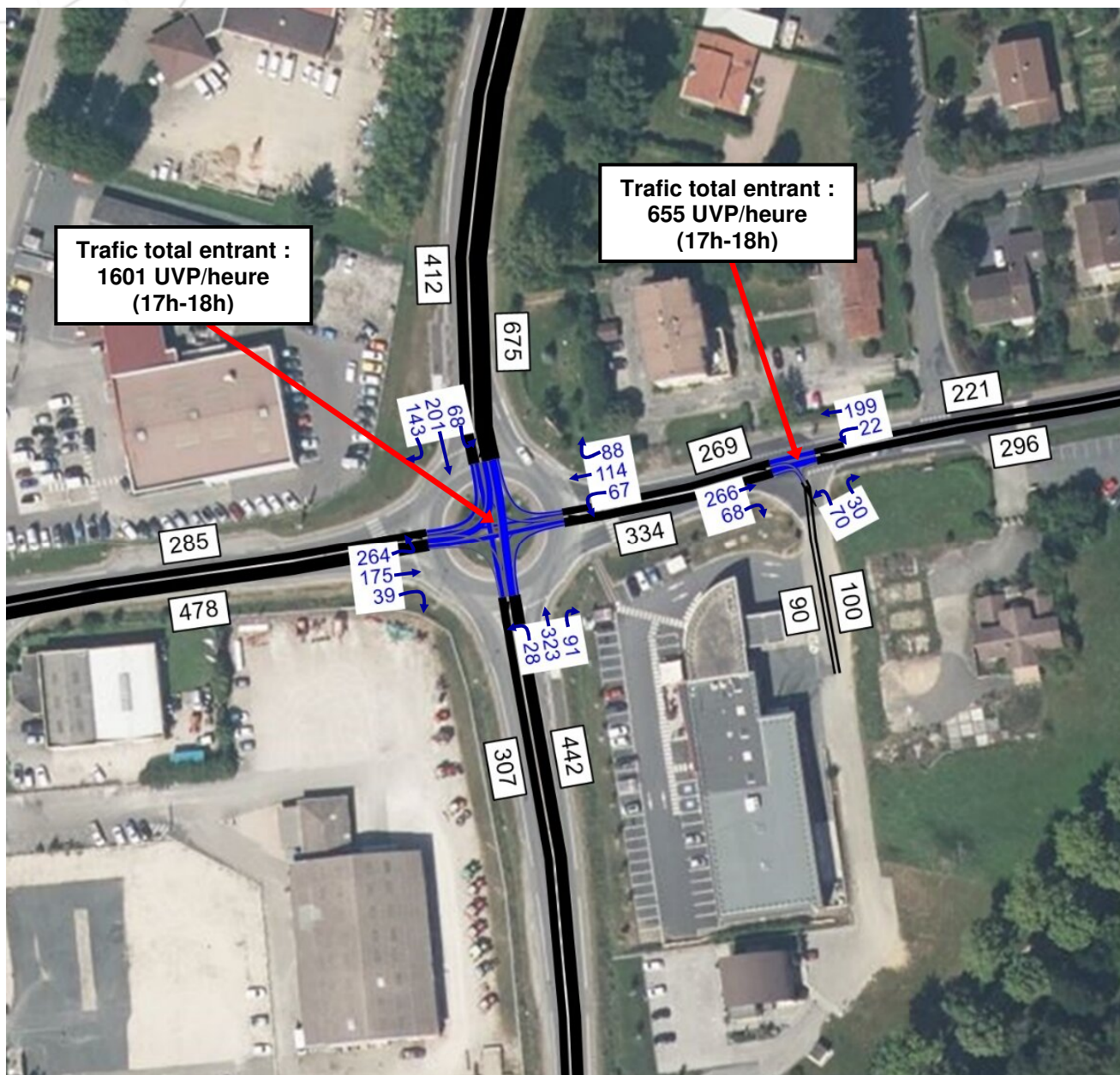
TMJ (Trafic Moyen Journalier) – Septembre 2024

Légende :

10780 : Trafic Moyen Jour Ouvré (Moyenne des 5 jours) – **Mesuré**

7250 : Trafic Moyen Jour Ouvré – **Reconstitué**

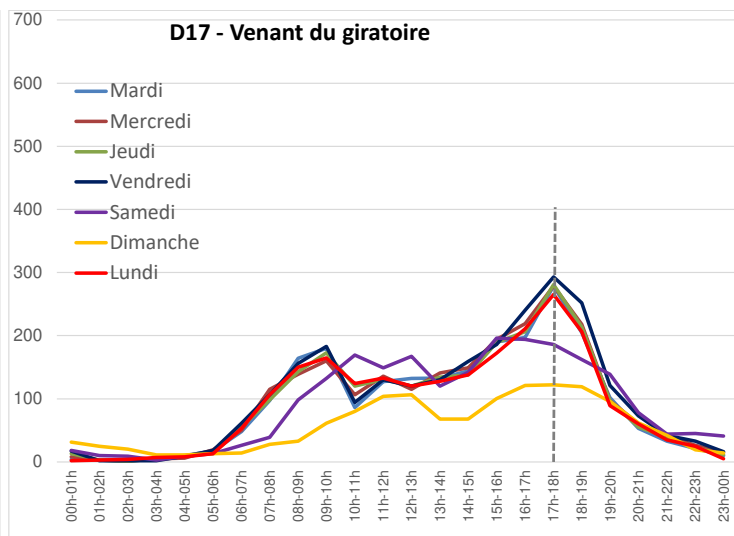
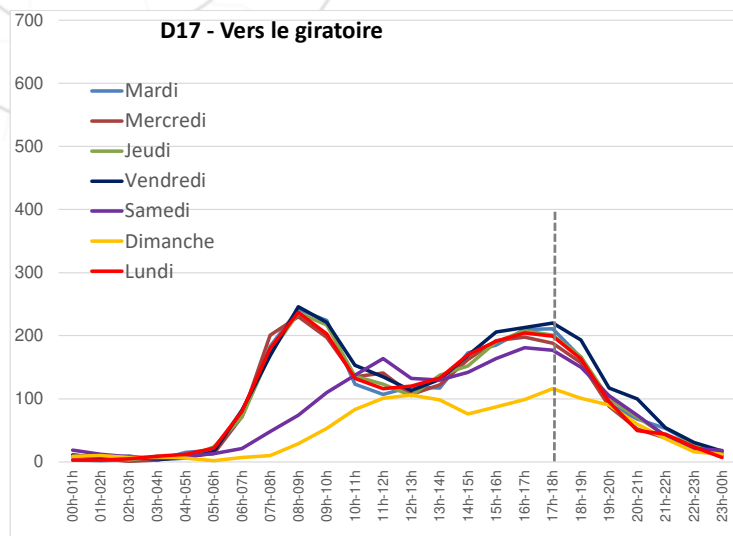
6,3% : Pourcentage Poids Lourds



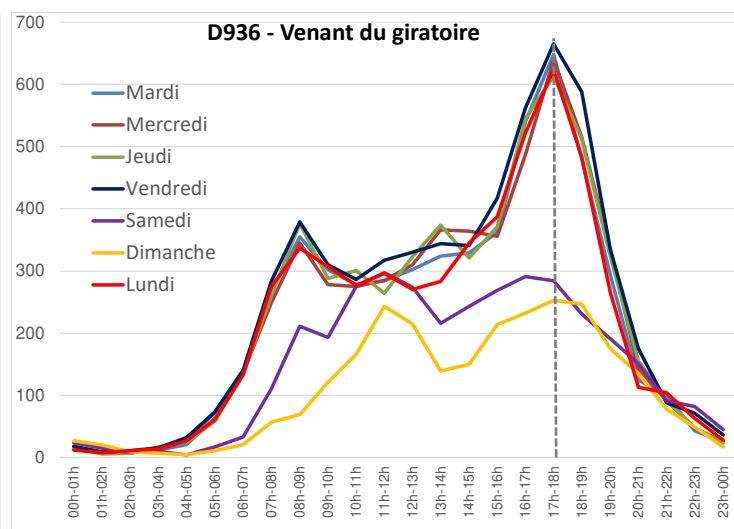
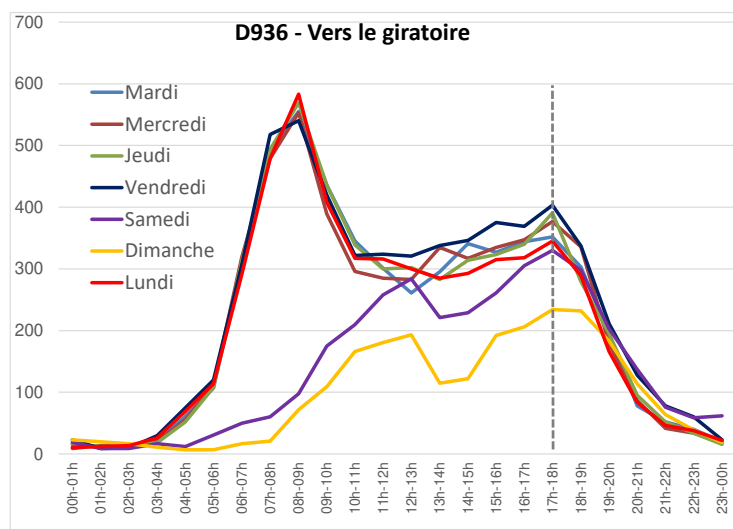
**Trafic Heure de Pointe du vendredi Soir 17h-18h (UVP - Unité de Véhicules Particuliers) –
Septembre 2024**

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 en suivant.



Variations horaires des flux pour les 7 jours de recueil
Sur la D17 Avenue Pierre Marcault



Variations horaires des flux pour les 7 jours de recueil
Sur la D936

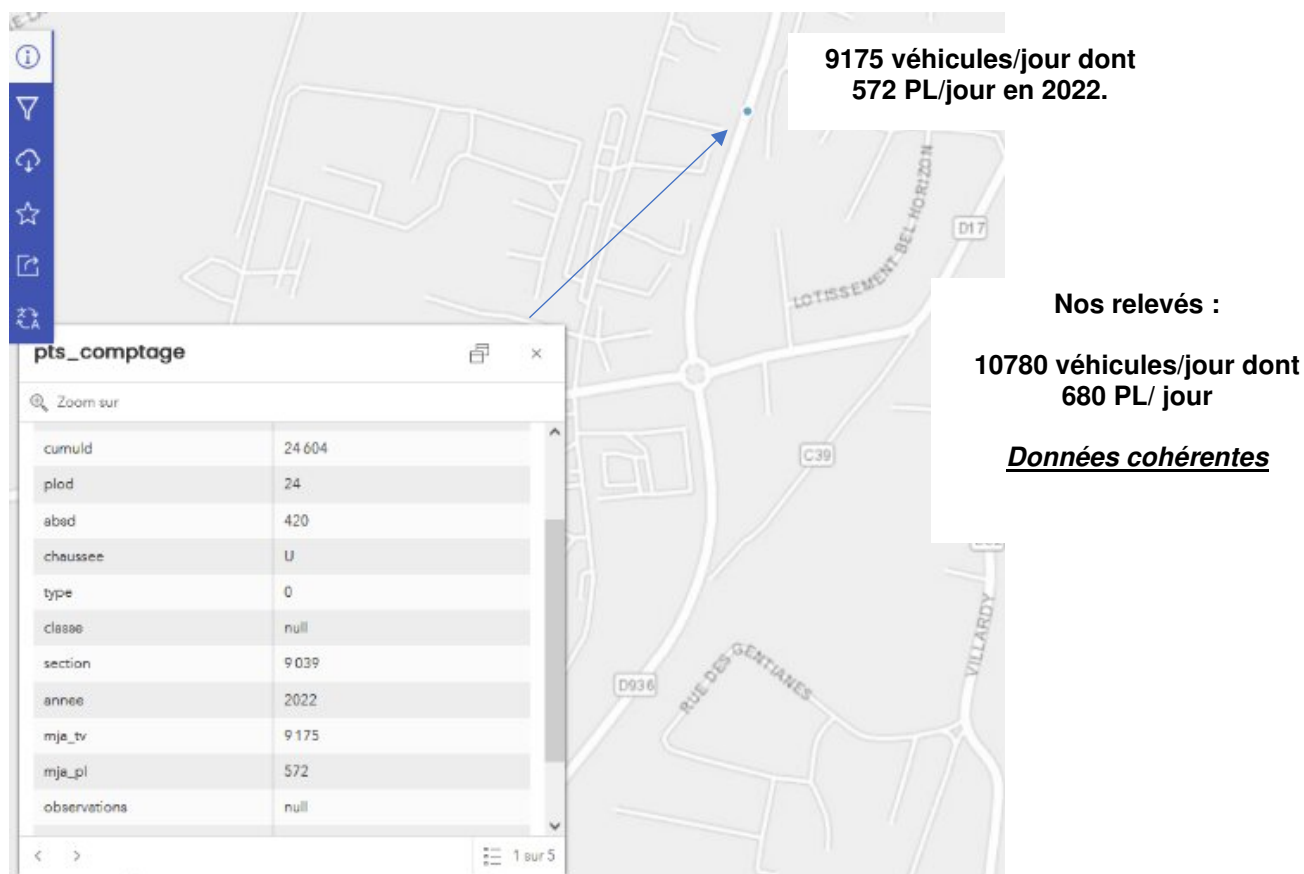
Les pics horaires du matin et du soir sont bien marqués selon le sens de circulation.

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 des relevés

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 Conseil Départemental de l'Ain dans le même périmètre d'étude, la carte suivante fournit les Trafics Moyens Journaliers 2022 :



Source : Conseil Départemental de l'Ain – OpenData – Carte des Trafics Journaliers 2022

On estime nos relevés crédibles en comparaison des niveaux de trafic relevés en 2022.

Les chiffres sont proches, on peut 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 réserves de capacité.

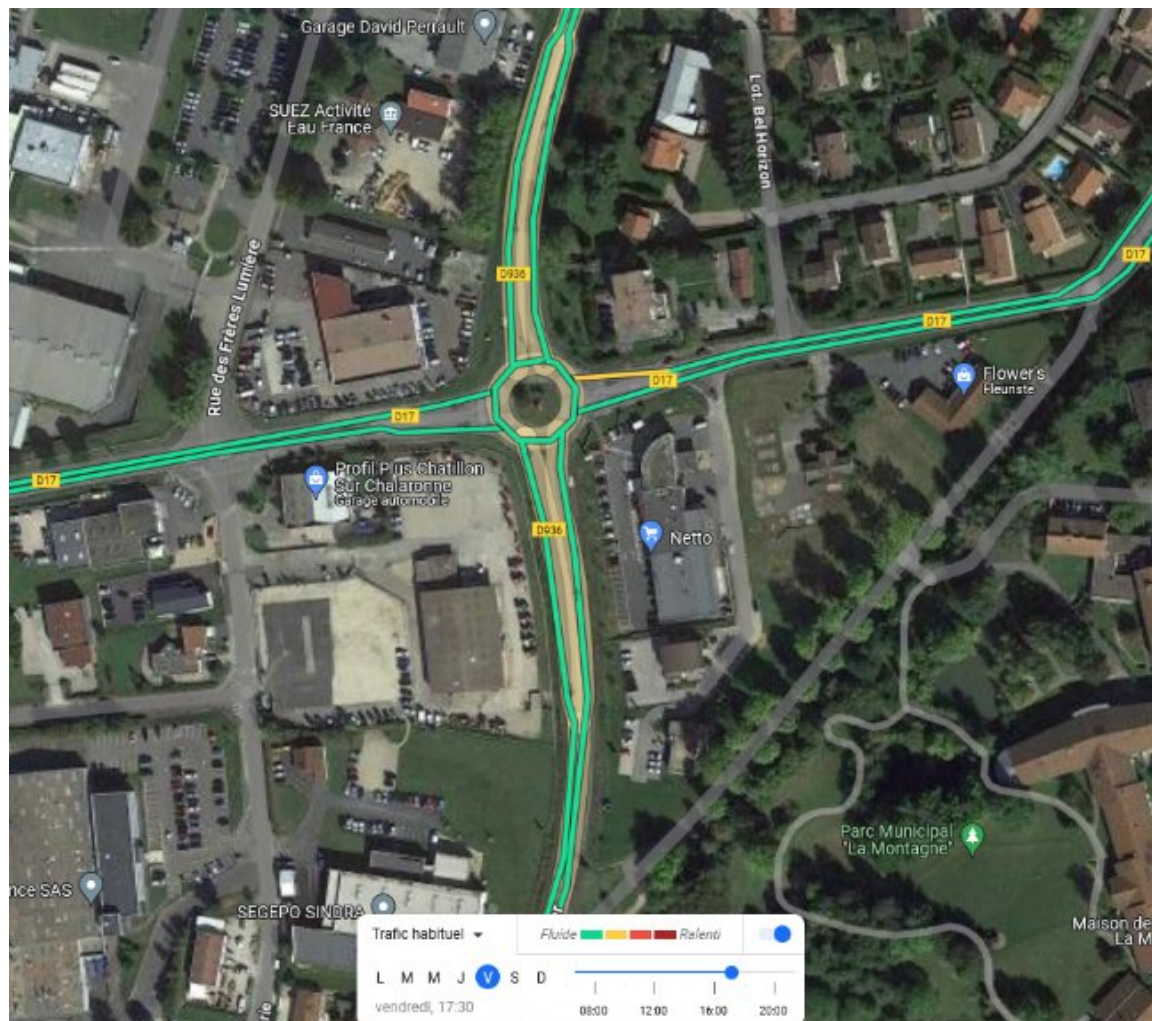
3.4 Les conditions actuelles de circulation

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

Ces relevés n'ont fait état d'aucun problème de circulation, le trafic est totalement fluide.

Nos constats sur le terrain sont d'ailleurs corroborés par les indicateurs moyens de fluidité fournis par Google Trafic. La totalité des sections apparaît en vert, significative de fluidité totale du trafic.

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



Fluidité du trafic selon les indicateurs GOOGLE TRAFIC - Moyenne vendredi 17h30

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** 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 D17 / D936 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 :

D17/D936
Péri Urbain
26/08/2024

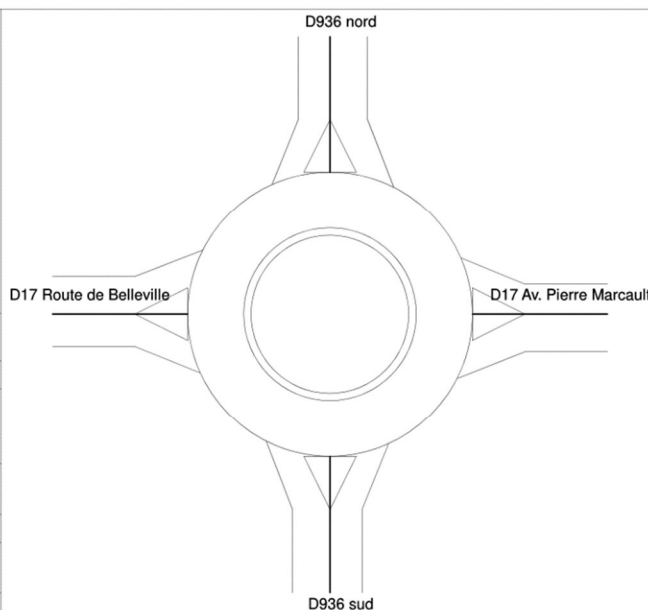
Anneau

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

10.50 m
1.00 m
7.50 m
19.00 m

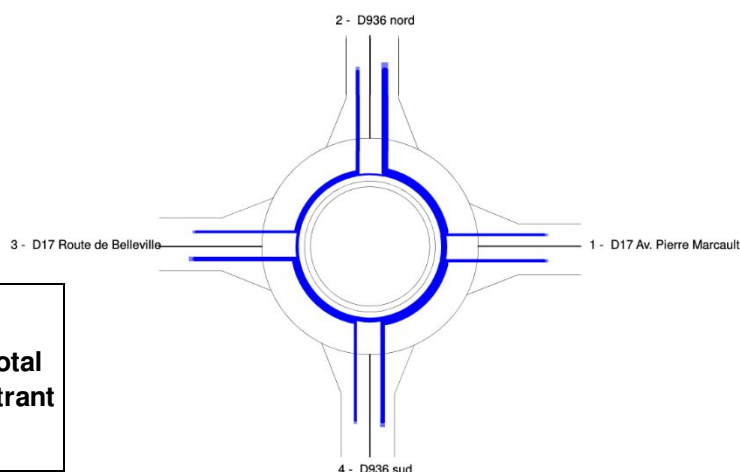
Branches

Nom	Angle (degrés)	Rampe > 3%	Tourne à droite	Largeurs (en m)			Sortie
				Entrée à 4 m	à 15 m	Ilôt	
D17 Av. Pierre Marcault	0			4.00		7.00	5.00
D936 nord	90			4.20		7.00	5.00
D17 Route de Belleville	180			4.30		7.00	5.00
D936 sud	270			4.30		7.00	5.00



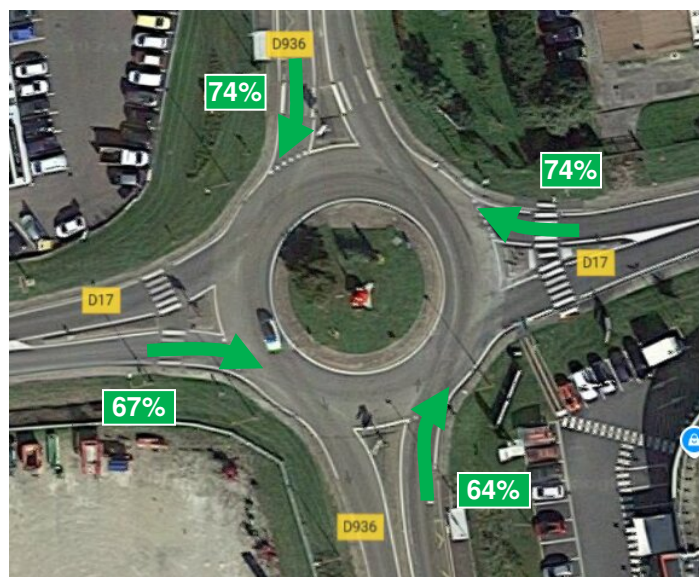
Trafic Heure de Pointe Du vendredi Soir 17h-18h

	1-D17 Av. Pierre	2-D936 Nord	3-D17 Route de Belleville	4-D936 Sud	Total entrant
1-D17 Av. Pierre Marcault	0	88	114	67	269
2-D936 Nord	68	0	143	201	412
3-D17 Route de Belleville	175	264	0	39	478
4-D936 Sud	91	323	28	0	442
Total sortant	334	675	285	307	1601



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-D17 Av. Pierre Marcault	756	74%	0vh	2vh	2s	0.2h
2-D936 Nord	1186	74%	0vh	2vh	1s	0.1h
3-D17 Route de Belleville	962	67%	0vh	2vh	1s	0.1h
4-D936 Sud	769	64%	0vh	3vh	2s	0.2h



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 toutes nulles.

Les temps d'attente moyens et totaux traduisent le fait qu'aucun ralentissement probant n'ait réellement lieu.

Les réserves de capacité sont comprises **entre 64% et 74%**, synonymes de très bonnes réserves de capacité pour toutes les branches.

3.6 Analyses du diagnostic de septembre 2024

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

10780 véhicules/jour (double sens) **dont 6.3% de PL** sur la D936 soit **680 PL/jour**.

4750 véhicules/jour (double sens) **dont 1.4% de PL** sur la D17 Avenue Pierre Marcault soit **70 PL/jour**.

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

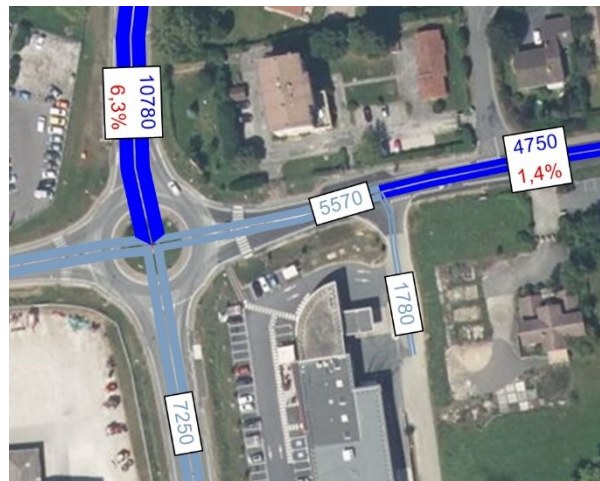
- Les volumes relevés sont assez élevés sur la D936 et moyennement élevés sur le reste du périmètre d'études en valeur absolue, **le gabarit des voies et des carrefours peut absorber le trafic y compris aux heures de pointe**.

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

La D17 supporte un flux compris **entre 221 et 478 véhicules/heure/sens**

La D936 supporte un flux compris **entre 307 et 675 véhicules/heure/sens**

L'Avenue Pierre Marcault en accès au projet supporte un flux de **90 véhicules/heure/en entrée et 100 véhicules/heure/en sortie**



- Ces trafics horaires sont situés dans des fourchettes moyennement 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 :

1601 UVP/heure (Unité de Véhicules Particuliers) entrant dans le carrefour giratoire D17 / D936.

655 UVP/heure entrant dans le carrefour D17 / Avenue Pierre Marcault.

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

- Les carrefours fonctionnent très bien à l'heure de pointe du vendredi soir.

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

4 PHASE PROSPECTIVE

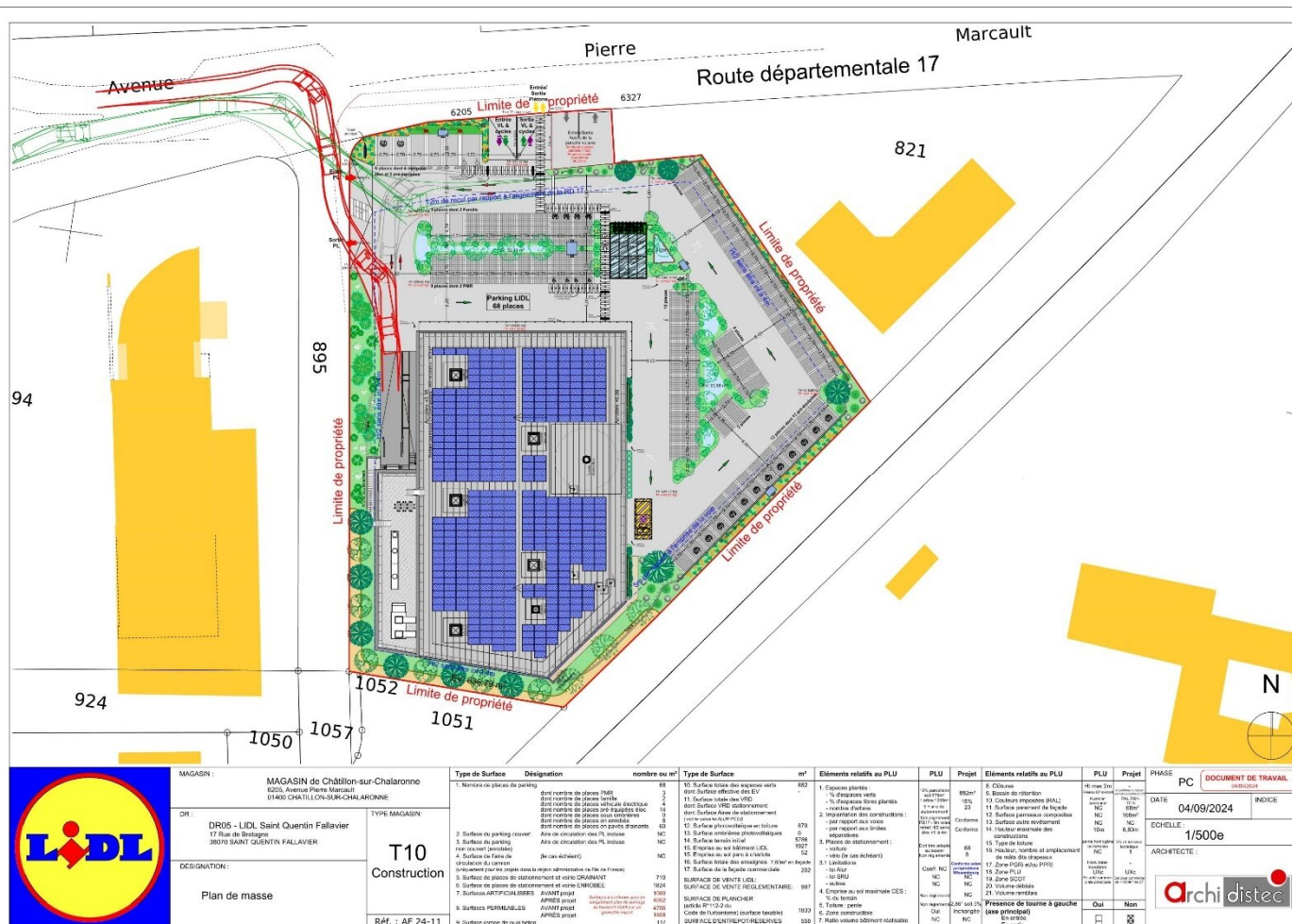
4.1 Le projet

Le projet concerne la création d'un magasin LIDL sur la commune de Châtillon sur Chalaronne.

La surface de vente sera de 997 m².

Le parking offrira 68 places de stationnement (PMR et familles incluses).

Le plan masse du projet est présenté ci-dessous :



Les accès routiers se feront depuis la D17 Avenue Pierre Marcault.

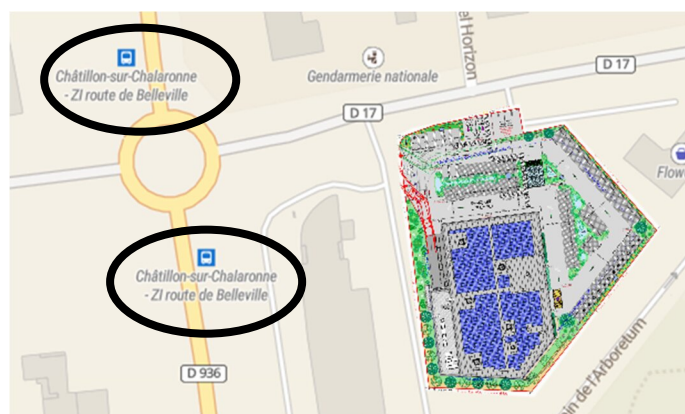
4.2 Estimation des parts modales d'accès au magasin

Nous avons analysé la desserte du site projet par les autres modes de transport que la voiture.

La commune de Chatillon-sur-Chalaronne est desservie par les cars des lignes 102 et 119 du réseau Cars Région.



L'arrêt ZI Route de Belleville est situé à environ **100-150 mètres** du magasin LIDL :







L'arrêt est desservi 8 fois par jour pour chaque sens de circulation.

VILLE/NEUVE	Parking saie des retes	06:30	08:20	09:30	10:45	11:00	13:04	14:40	19:47
ST-TRIVIER-SUR-MOIGNANS	Village	06:42	09:32	09:42	10:45	11:12	14:00	14:52	19:53
CHÂTILLON-SUR-CHALARONNE	ZI Route de Belleville	06:50	09:40	09:50	10:49	11:20	14:08	15:00	20:01
	Office de tourisme	06:55	09:45	09:55	10:52	11:25	14:13	15:05	20:06
NEUVILLE-LES-DAMES	Centre	07:02	09:52	10:02	11:00	11:32	14:20	15:12	20:13

NEUVILLE-LES-DAMES	Centre	07:31		09:06	11:26	12:44	12:55	14:43	16:45	18:45
CHÂTILLON-SUR-CHALARONNE	Lycée Charpak	-		09:11						
	Office de tourisme	07:38	07:42	09:13	11:33	12:50	13:01	14:49	16:51	18:52
	ZI Route de Belleville		07:46	09:17	11:37	12:56	13:07	14:55	16:57	18:58
ST-TRIVIER-SUR-MOIGNANS	Village		07:55	09:26	11:46	13:03	13:14	15:02	17:05	19:05

Du fait que le site projet soit à proximité de logements, nous estimons que les parts de la marche à pied et du vélo ne seront pas non plus négligeables.

Les parts modales estimées sont alors les suivantes :

-  **Voiture : 93%**
-  **Transport en commun : 3%**
-  **Vélo : 2%**
-  **Marche à pied : 2%**

4.3 Estimation de la génération future du projet

4.3.1 La génération de véhicules

La génération du magasin LIDL est estimée à 6000 clients/semaine soit environ 1000 clients/jour.

Avec une part modale de la voiture de 93% (voir précédemment), cela représente **930 véhicules/jour**.

Du fait de notre expérience et de la localisation du projet, nous estimons un total de **20% de foisonnement et de captage sur le trafic existant pour la génération du magasin LIDL**.

Cela signifie que sur les 930 véhicules/jour générés en plus de la situation actuelle, 186 véhicules/jour sont déjà existants sur le réseau et que le projet ne générera que **744 véhicules/jour nouveaux dans ce périmètre d'étude**.

Pour l'heure de pointe du soir, la génération supplémentaire sera de **93 véhicules/heure en entrée et en sortie**.

19 véhicules/heure sont déjà existants sur le réseau, il s'agit de considérer seulement **74 véhicules/heure nouveaux** par sens de circulation, soit environ **1 à 2 véhicules toutes les minutes**.

4.3.2 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.

4.3.2.1 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.

4.3.2.2 Les livraisons

Viennent également se rajouter les livraisons.

Le supermarché LIDL sera livré 1 fois par jour.

Ces livraisons ont lieu en dehors des heures de pointe.

4.3.2.3 Les flux liés au personnel

Il faut également prendre en considération les flux liés au personnel : 20 emplois seront créés, soit l'équivalent d'un maximum de **20 véhicules/jour** par sens de circulation.

4.3.3 Synthèse des générations

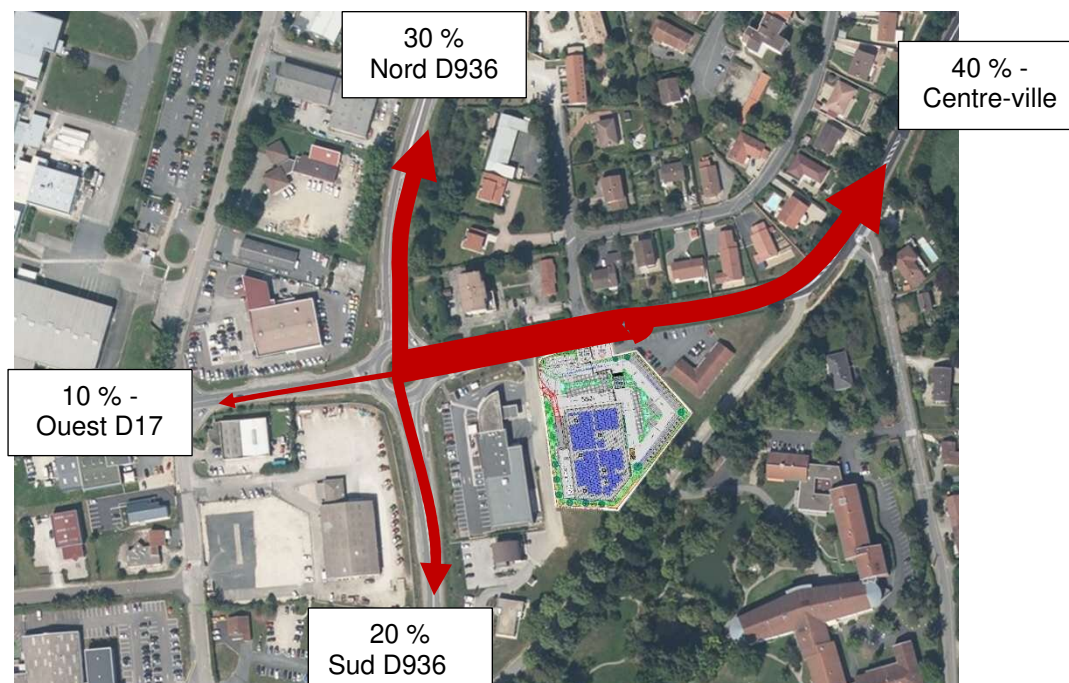
Au final, ce seront donc $(930+20+1=)$ **951 véhicules/jour/sens** qui accèderont au magasin en plus de la situation actuelle, dont seulement **744+20+1=765 nouveaux** sur le réseau.

A l'heure de Pointe du Soir, ce sont **93 véhicules/heure** en entrée et en sortie qui accèderont au projet en plus de la situation actuelle dont seulement **74 nouveaux**.

4.4 Estimation de la distribution des flux

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.

Nous avons retenu l'hypothèse suivante :

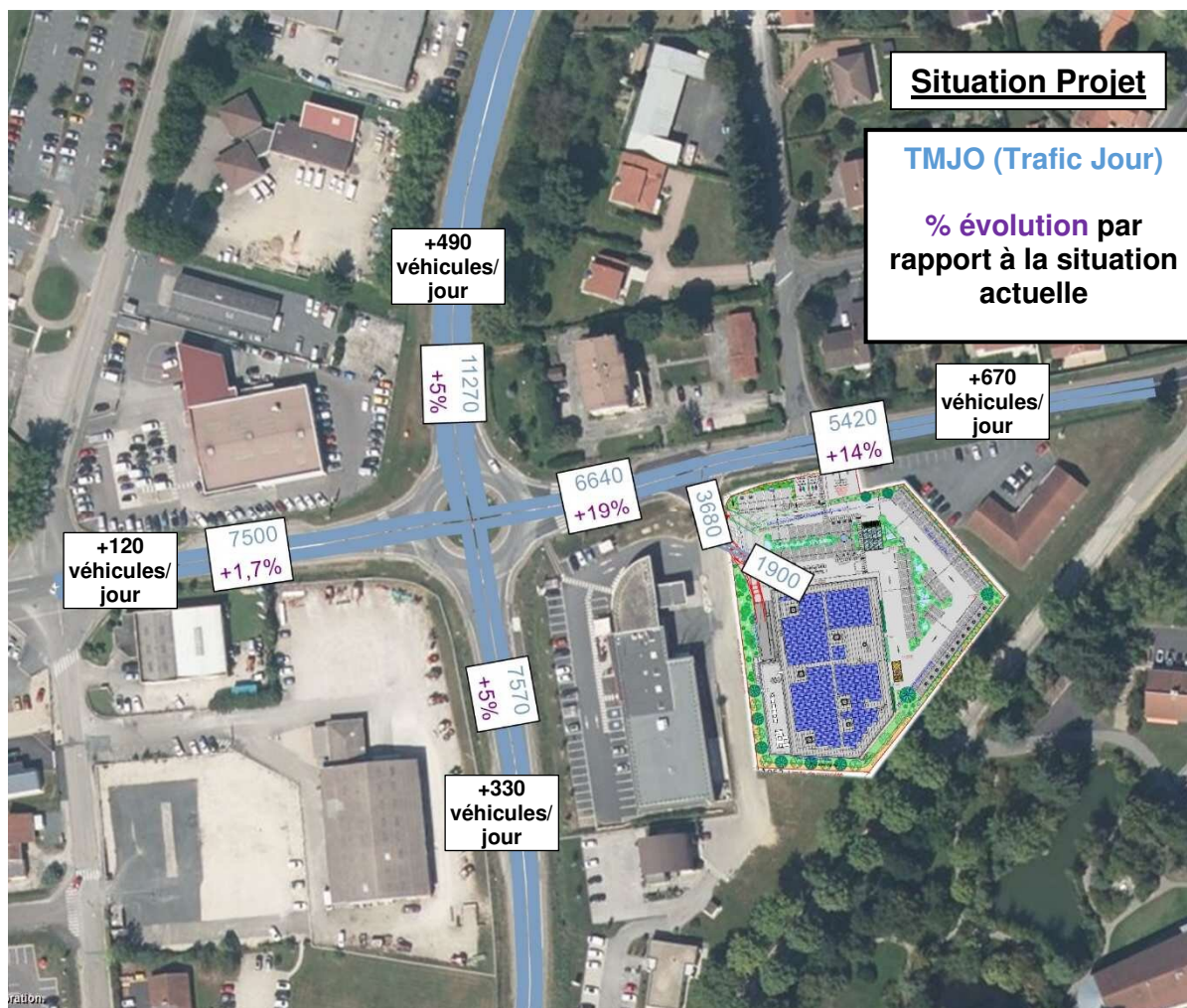


C'est à partir de ces hypothèses de génération et de distribution que sont calculées les simulations de trafic et les réserves de capacité du réseau.

4.5 Résultats des simulations de trafic

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

- Carte du Trafic Journalier estimé avec croissance par rapport à la situation actuelle
- Carte des flux HPS (Heure de Pointe du Vendredi Soir 17h-18h) sur tout le périmètre

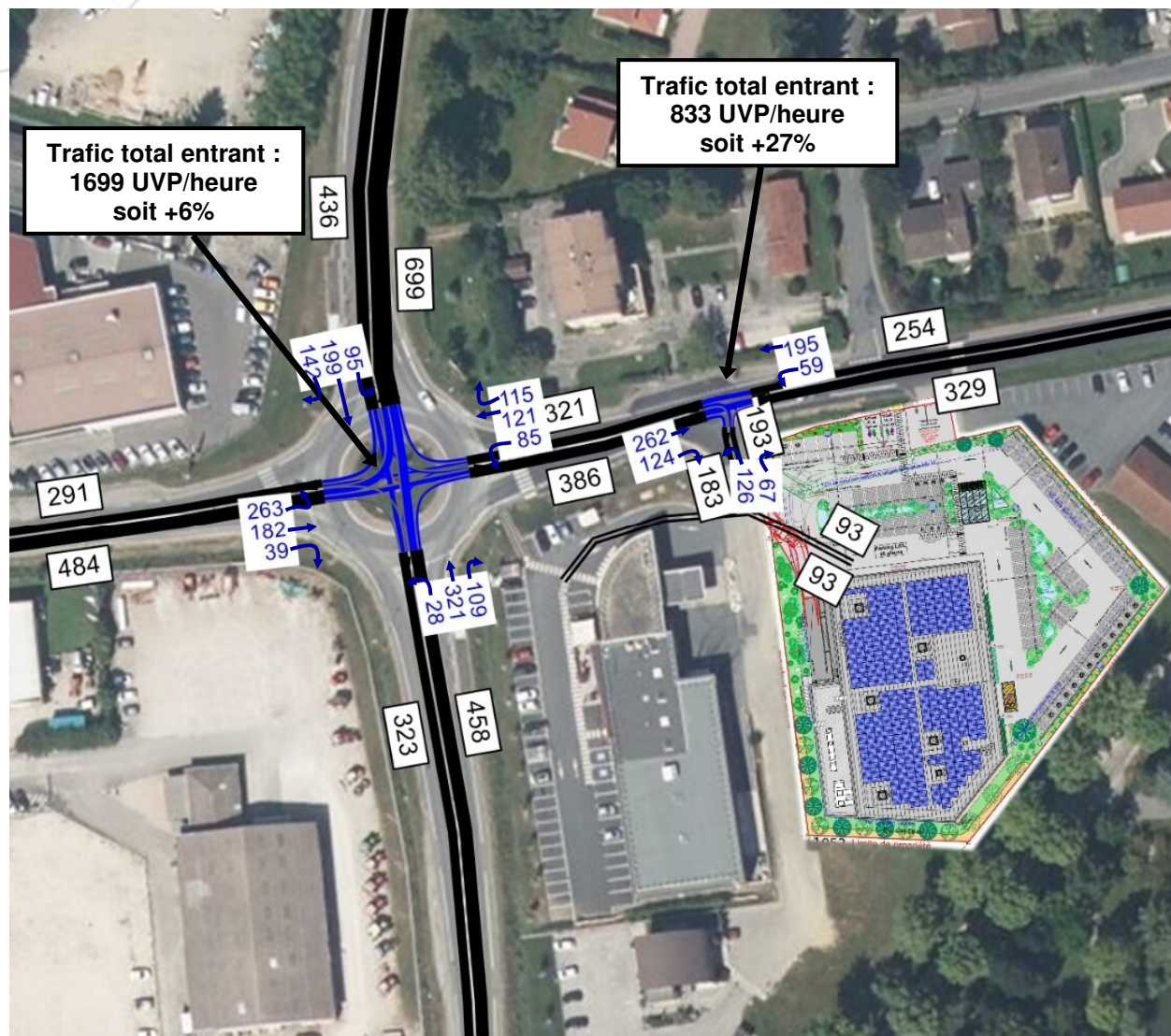


Analyses

Les résultats estimés font apparaître des évolutions de trafic de +1,7% à +14% par rapport à la situation actuelle sur les axes principaux.

L'évolution des volumes journaliers atteint +670 véhicules/jour dans les 2 sens au maximum en direction du centre ville.

Les volumes de trafic journalier estimés restent toutefois relativement proches de ceux de la situation actuelle.



Trafic Heure de Pointe du Soir (UVP) et répartition des flux aux carrefours
Situation projet

Analyses

A l'heure de pointe du soir, l'impact du projet commercial sur les flux en valeur absolue est de +93 véhicules/heure par sens et représente +6% de croissance dans le carrefour giratoire D17/D936.

La situation actuelle évolue relativement 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.

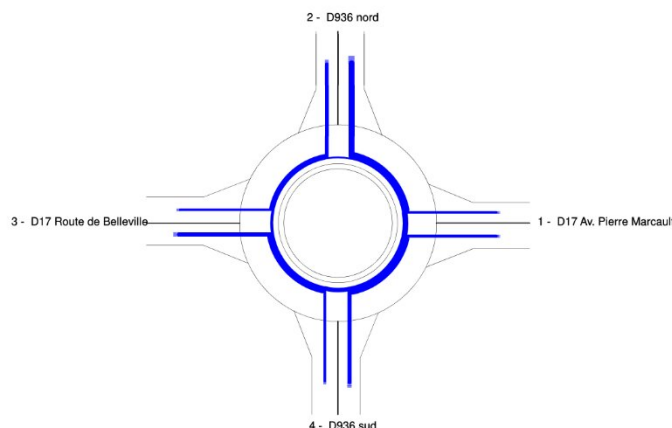
4.6 Etude de capacité du carrefour giratoire

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 D17 / D936.

Ils conduisent aux résultats suivants.

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

<i>Evolution par rapport à l'actuel : +6% soit +98 véh./heure</i>	1-D17 Av. Pierre Marcault	2-D936 Nord	3-D17 Route de Belleville	4-D936 Sud	Total entrant
1-D17 Av. Pierre Marcault	0	115	121	85	321
2-D936 Nord	95	0	142	199	436
3-D17 Route de Belleville	182	263	0	39	484
4-D936 Sud	109	321	28	0	458
Total sortant	386	699	291	323	1699



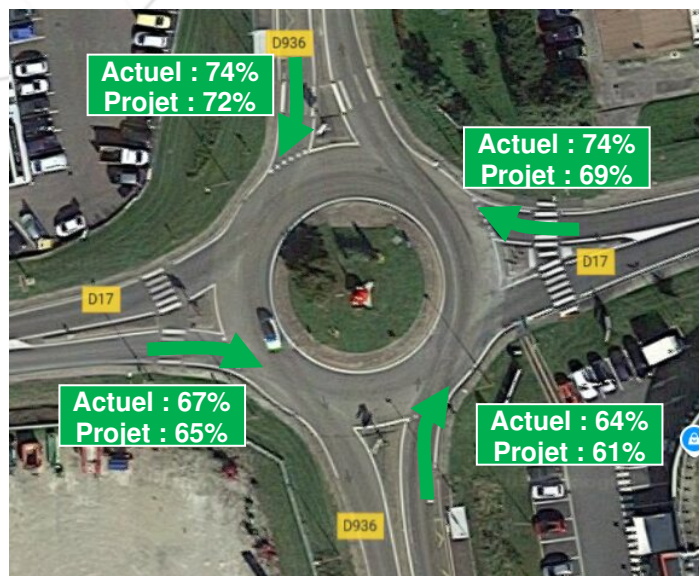
Calculs des réserves de capacité pour un vendredi 17h-18h

Rappel Situation actuelle

	Réserve de Capacité		Longueur de Stockage		Temps d'Attente	
	en uvp/h	en %	moyenne	maximale	moyen	total
1-D17 Av. Pierre Marcault	756	74%	0vh	2vh	2s	0.2h
2-D936 Nord	1186	74%	0vh	2vh	1s	0.1h
3-D17 Route de Belleville	962	67%	0vh	2vh	1s	0.1h
4-D936 Sud	769	64%	0vh	3vh	2s	0.2h

Situation projet

	Réserve de Capacité		Longueur de Stockage		Temps d'Attente	
	en uvp/h	en %	moyenne	maximale	moyen	total
1-D17 Av. Pierre Marcault	703	69%	0vh	3vh	2s	0,2h
2-D936 nord	1119	72%	0vh	2vh	1s	0,1h
3-D17 Route de Belleville	895	65%	0vh	3vh	1s	0,2h
4-D936 sud	713	61%	0vh	3vh	2s	0,3h



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 réserves de capacité estimées en situation projet sont toutes supérieures à **61%** et **sont proches de celles de celles de la situation actuelle.**

Ces 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 très peu, nous sommes en mesure d'affirmer qu'**en situation projet le carrefour giratoire fonctionnera sans problème.**

4.7 Etude de capacité du carrefour Accès LIDL / D17-Avenue Pierre Marcault

Le complément d'analyses porte sur l'étude du carrefour en accès au magasin LIDL depuis l'Avenue Pierre Marcault.

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 :

Entrée depuis D17	TAG	
Trafic Tourne à Gauche vers commerces	59	véh./heure
Créneau critique	6	sec.
Trafic de la voie principale	386	
Capacité	580	
Temps d'attente moyen	7	sec.
Réserves de capacité	90%	

Sortie depuis commerces	TAG	
Trafic Tourne à Gauche vers D17	126	véh./heure
Créneau critique	6	sec.
Trafic de la voie principale	516	
Capacité	500	
Temps d'attente moyen	10	sec.
Réserves de capacité	75%	

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 10 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 magasin LIDL depuis l'Avenue Pierre Marcault ne connaîtra pas de dysfonctionnement.

4.8 Impact global sur le réseau

Les estimations ont démontré que des réserves de capacité étaient bonnes en situation projet sur les carrefours desservant la zone commerciale.

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

Les estimations du flux supplémentaire (heure de pointe du vendredi soir) ne représentent que 93 véhicules nouveaux par sens en valeur absolue.

Cela représente **1 à 2 véhicules toutes les minutes**, ils seront répartis de façon diffuse vers les grands axes et ne représentent qu'une part infime du trafic total.

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

4.9 Capacité et fonctionnement du parking

Le projet propose un total de **68 places de parking** avec un accès et une diffusion rapide pour l'accessibilité aux différentes places proposées à la clientèle.

Les 68 places dédiées au magasin LIDL constituent une offre répondant bien à la demande totale attendue aux heures de pointe (93 véhicules/heure au maximum le vendredi soir à 17h-18h).

Avec une rotation bien inférieure à 1 heure (temps passé dans le magasin estimé à 30-40 minutes en moyenne), il n'y aura pas de problème de capacité ou de manque de places.

Compte tenu de ces éléments liés à la configuration et au dimensionnement du parking, nous sommes en mesure d'affirmer qu'il n'y aura pas de remontées de files entrantes ou sortantes liées au stationnement des véhicules.

4.10 Estimation des émissions de GES (Gaz à effet de Serre)

Dans le cadre de la loi ELAN, il est prévu d'estimer les émissions de GES du projet.

Cette estimation est réalisée en estimant la quantité de CO2 émise par les nouveaux véhicules fréquentant le site sur une année.

Les hypothèses retenues et le détail des calculs sont les suivants :

Emission unitaire CO2 (source : ADEME) :

VL	112 grammes/km
Livraisons	500 grammes/km

Génération de trafic	Actuel	Projet	
Nb de véhicules/jour 2 sens :	0	1900	(1530 véhicules nouveaux générés par le projet - 2 sens)
Nb jours/an d'ouverture du projet : 310			

OD - Zone de chalandise		Emissions CO2 en tonnes/année			
Origine<>Destination	Distance	Poids	Actuel	Projet	
Projet	Chatillon-Chalaronne	3	60%	0	96
	Autres	8	39.9%	0	170
	Site livraison	60	0.1%	0	19
		Total		0	284

**GES émis par le projet :
284 tonnes CO2/an**

Le projet commercial de création du magasin LIDL à Chatillon-sur-Chalaronne générera 284 tonnes de CO2 par an.

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*
D936 nord	2 sens	Jour	10780	80%	490	5%	80%
	1 sens (entrée giratoire)	HPS	412	74%	24	6%	72%
D17 Avenue Marcault	2 sens	Jour	4750	80%	670	14%	80%
	1 sens (entrée giratoire)	HPS	269	74%	52	19%	69%
Accès LIDL	2 sens	Jour			1900		85%
	1 sens (sortie site)	HPS			93		75%

* Capacité résiduelle estimée selon :

- Calculs capacité sous Girabase CEREMA pour les Heures de Pointe du matin et du soir
- Calculs capacité sous Girabase CEREMA avec un trafic plus dilué pour la journée

Le projet commercial générera **951** véhicules/jour/sens dont seulement **765** nouveaux sur le réseau.

A l'heure de pointe du vendredi soir (période la plus chargée), la génération horaire totale du site sera de **93** véhicules/heure/sens, dont seulement **74** nouveaux véhicules.

L'évolution du trafic induite est de +1,7% à +14% sur le réseau principal.

Les flux dans les carrefours restent assez proches de ceux de la situation actuelle en Heure de Pointe du vendredi Soir (+6% dans le carrefour giratoire D17/D936).

Compte tenu des volumes prévisibles, nous sommes en mesure d'affirmer que l'impact du projet restera 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 à 2 véhicules toutes les minutes en plus).

Nous sommes en mesure d'affirmer que le projet d'implantation d'un magasin LIDL à Châtillon sur Chalaronne n'aura qu'un impact très limité sur la circulation.






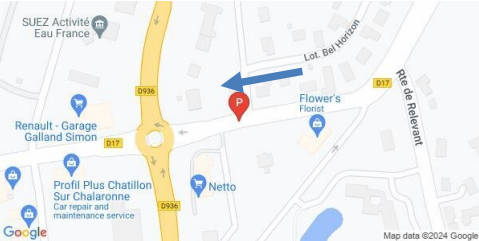
ANNEXES : DÉTAILS DES COMPTAGES AUTOMATIQUES ET DES ENQUÊTES

POINT GPS

46.11687, 4.94929

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
	Mardi 17 septembre	3	2	2	3	14	17	72	182	240	223	121	105	116	115	169	184	208	207	164	92	67	52	29	13	2 400
	Mercredi 18 septembre	9	5	1	3	8	13	71	199	227	196	133	138	105	118	160	191	197	186	157	86	52	38	19	10	2 322
	Jeudi 19 septembre	8	10	3	8	7	23	69	171	236	213	134	121	104	135	151	188	205	198	165	99	71	42	27	14	2 402
	Vendredi 20 septembre	11	7	8	3	6	15	82	166	242	219	150	133	113	129	168	204	212	218	193	116	99	54	31	17	2 596
	Samedi 21 septembre	19	12	8	5	9	13	21	47	72	109	137	163	131	129	140	163	181	175	149	105	74	40	21	18	1 941
	Dimanche 22 septembre	9	10	7	8	6	2	7	10	28	52	83	101	105	98	76	87	99	116	101	90	60	37	16	12	1 220
	Lundi 23 septembre	3	2	5	8	12	21	79	178	236	201	131	113	118	129	168	189	203	197	162	94	50	44	24	7	2 374
	TMJO	7	5	4	5	9	18	75	179	236	210	134	122	111	125	163	191	205	201	168	97	68	46	26	12	2 419
	TMJA	9	7	5	5	9	15	57	136	183	173	127	125	113	122	147	172	186	185	156	97	68	44	24	13	2 179
	Mardi 17 septembre	0	0	1	0	1	2	0	1	2	1	2	2	3	2	4	1	2	4	1	0	1	1	0	1	32
	Mercredi 18 septembre	1	0	0	0	1	0	1	2	3	1	2	3	2	4	2	1	1	2	0	2	0	0	1	0	29
	Jeudi 19 septembre	0	0	0	1	0	1	2	1	0	4	2	2	1	2	1	2	3	3	2	1	0	0	1	0	29
	Vendredi 20 septembre	0	0	1	1	0	1	0	2	4	2	3	2	0	2	1	2	1	2	0	1	1	0	0	0	26
	Samedi 21 septembre	0	0	0	0	0	0	0	1	2	1	0	1	1	1	2	1	0	2	1	0	0	1	0	0	14
	Dimanche 22 septembre	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3
	Lundi 23 septembre	0	1	0	1	0	1	1	2	1	2	1	3	2	4	2	2	1	2	1	1	0	0	0	0	28
	TMJO	0	0	0	1	0	1	1	2	2	2	2	2	2	3	2	2	2	3	1	1	0	0	0	0	29
	TMJA	0	0	0	0	0	1	1	1	2	2	1	2	1	2	2	1	1	2	1	1	0	0	0	0	23
	Mardi 17 septembre	3	2	3	3	15	19	72	183	242	224	123	107	119	117	173	185	210	211	165	92	68	53	29	14	2 432
	Mercredi 18 septembre	10	5	1	3	9	13	72	201	230	197	135	141	107	122	162	192	198	188	157	88	52	38	20	10	2 351
	Jeudi 19 septembre	8	10	3	9	7	24	71	172	236	217	136	123	105	137	152	190	208	201	167	100	71	42	28	14	2 431
	Vendredi 20 septembre	11	7	9	4	6	16	82	168	246	221	153	135	113	131	169	206	213	220	193	117	100	54	31	17	2 622
	Samedi 21 septembre	19	12	8	5	9	13	21	48	74	110	137	164	132	130	142	164	181	177	150	105	74	41	21	18	1 955
	Dimanche 22 septembre	9	10	7	8	6	2	7	10	29	53	83	101	106	98	76	87	99	116	101	90	60	37	16	12	1 223
	Lundi 23 septembre	3	3	5	9	12	22	80	180	237	203	132	116	120	133	170	191	204	199	163	95	50	44	24	7	2 402
	TMJO	7	5	4	6	10	19	75	181	238	212	136	124	113	128	165	193	207	204	169	98	68	46	26	12	2 448
	TMJA	9	7	5	6	9	16	58	137	185	175	128	127	115	124	149	174	188	187	157	98	68	44	24	13	2 202

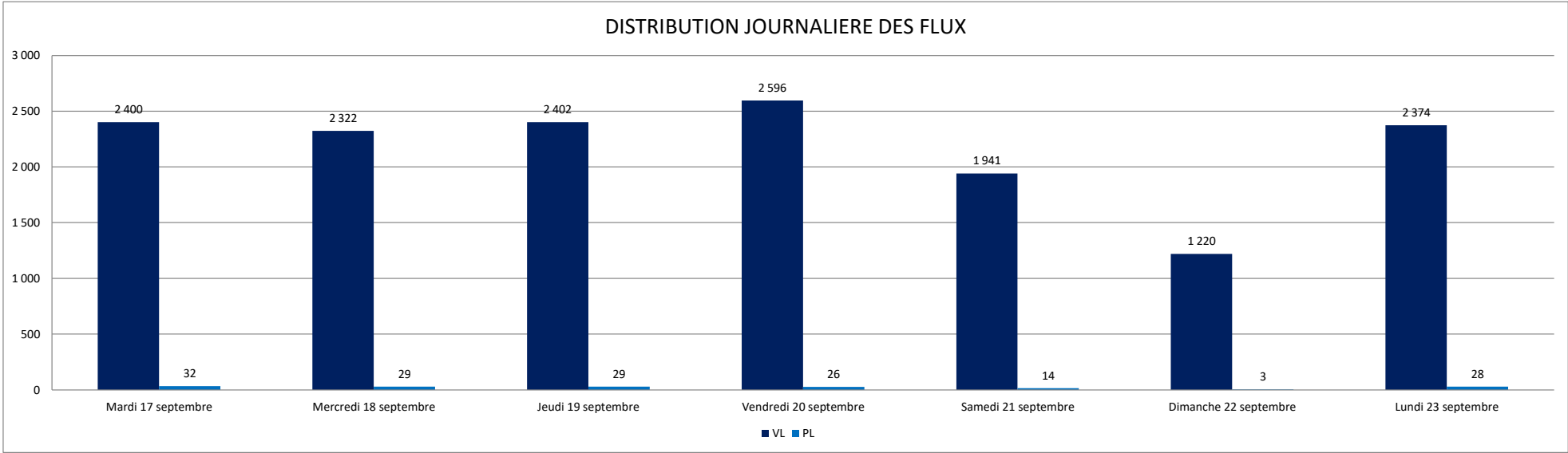
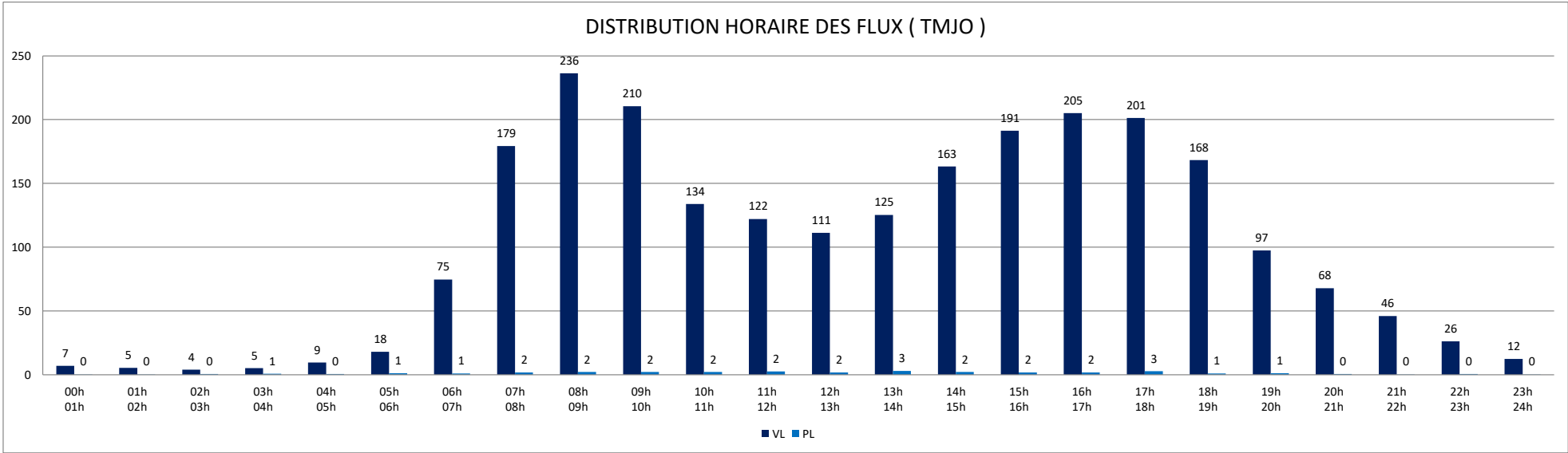


TMJO TVC
2448
TMJO PL
29
1,2%

TMJA TVC
2202
TMJA PL
23
1,0%

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






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

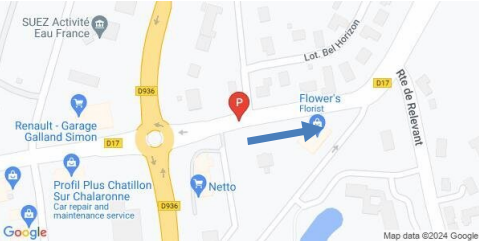


POINT GPS

46.11687, 4.94929

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
	Mardi 17 septembre	4	2	0	6	9	15	48	96	162	177	84	127	130	130	140	188	194	277	203	101	52	33	21	10	2 209
	Mercredi 18 septembre	8	3	2	4	6	19	49	113	135	159	104	134	114	139	146	192	217	275	217	95	60	40	25	14	2 270
	Jeudi 19 septembre	12	2	1	5	9	14	55	95	141	171	116	129	120	132	137	186	204	280	212	96	55	38	23	11	2 244
	Vendredi 20 septembre	17	1	2	1	8	18	60	104	153	180	92	130	118	127	157	184	238	290	251	119	72	42	32	16	2 412
	Samedi 21 septembre	18	10	9	3	9	13	26	38	98	131	167	148	166	120	141	196	193	185	162	138	78	44	45	41	2 179
	Dimanche 22 septembre	31	25	20	11	11	13	14	28	33	61	80	104	105	67	68	100	120	122	119	96	62	42	19	14	1 365
	Lundi 23 septembre	1	3	2	6	8	12	51	102	148	163	121	132	118	124	136	171	209	261	205	88	59	35	25	5	2 185
	TMJO	8	2	1	4	8	16	53	102	148	170	103	130	120	130	143	184	212	277	218	100	60	38	25	11	2 264
	TMJA	13	7	5	5	9	15	43	82	124	149	109	129	124	120	132	174	196	241	196	105	63	39	27	16	2 123
	Mardi 17 septembre	0	1	0	0	1	2	0	1	2	3	2	0	2	3	4	2	3	2	2	1	1	0	0	0	32
	Mercredi 18 septembre	0	0	0	1	0	0	1	2	4	1	2	2	1	2	3	2	2	4	1	2	0	1	1	1	33
	Jeudi 19 septembre	1	1	0	0	0	0	0	3	2	2	4	2	0	2	1	3	2	1	2	1	0	1	0	0	28
	Vendredi 20 septembre	0	1	0	1	1	0	1	2	3	3	2	0	2	3	2	2	3	1	2	1	0	1	0	0	33
	Samedi 21 septembre	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1	2	1	1	0	1	0	1	1	0	1	0	0	0	0	10
	Dimanche 22 septembre	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	3
	Lundi 23 septembre	1	0	2	1	0	1	2	4	2	2	3	1	2	4	2	1	2	4	1	1	1	0	0	0	37
	TMJO	0	1	0	1	0	1	1	2	3	2	3	1	1	3	2	2	2	3	1	1	1	0	0	0	33
	TMJA	0	0	0	0	0	0	1	2	2	2	2	1	1	2	2	1	2	2	1	1	0	0	0	0	25
	Mardi 17 septembre	4	3	0	6	10	17	48	97	164	180	86	127	132	133	144	190	197	279	205	102	53	33	21	10	2 241
	Mercredi 18 septembre	8	3	2	5	6	19	50	115	139	160	106	136	115	141	149	194	219	279	218	97	60	41	26	15	2 303
	Jeudi 19 septembre	13	3	1	5	9	14	55	98	143	173	120	131	120	134	138	189	206	281	214	97	55	39	23	11	2 272
	Vendredi 20 septembre	17	2	2	2	9	18	61	106	156	183	94	130	120	130	159	186	240	293	252	121	73	42	33	16	2 445
	Samedi 21 septembre	18	10	9	3	9	13	26	39	98	132	169	149	167	120	142	196	194	186	162	139	78	44	45	41	2 189
	Dimanche 22 septembre	31	25	20	11	11	13	14	28	33	61	80	104	106	68	68	100	121	122	119	96	62	42	19	14	1 368
	Lundi 23 septembre	2	3	4	7	8	13	53	106	150	165	124	133	120	128	138	172	211	265	206	89	60	35	25	5	2 222
	TMJO	9	3	2	5	8	16	53	104	150	172	106	131	121	133	146	186	215	279	219	101	60	38	26	11	2 297
	TMJA	13	7	5	6	9	15	44	84	126	151	111	130	126	122	134	175	198	244	197	106	63	39	27	16	2 149



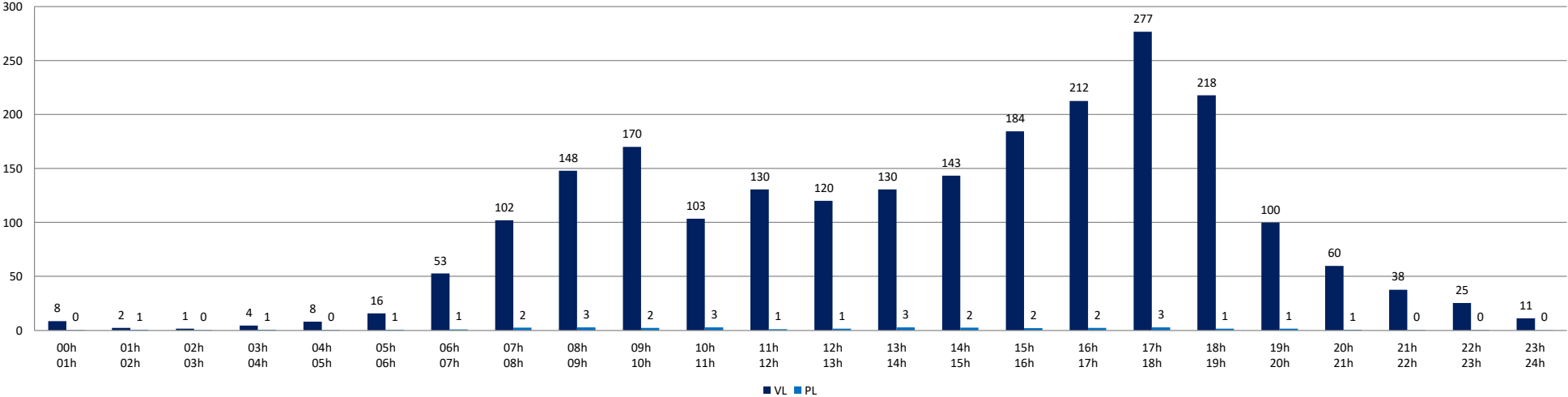
TMJO TVC
2297
TMJO PL
33
1,4%

TMJA TVC
2149
TMJA PL
25
1,2%

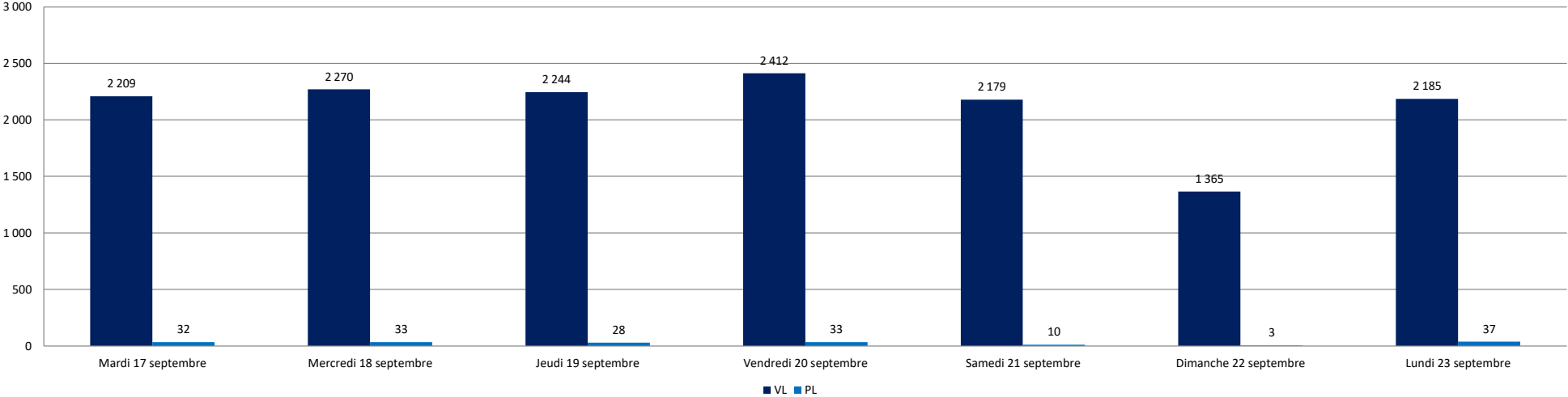
VL = Véhicules légers PL = Poids lourds
TVC = Tous véhicules confondus

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

46.11779, 4.94824

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
	Mardi 17 septembre	14	10	8	17	54	96	289	466	521	403	322	275	240	274	313	303	326	336	294	191	76	51	39	19	4 937
	Mercredi 18 septembre	7	9	9	19	50	103	301	454	524	359	269	261	257	310	289	312	328	363	324	174	83	42	32	17	4 896
	Jeudi 19 septembre	15	8	11	12	42	92	298	468	536	408	305	269	282	265	288	299	320	375	270	189	95	49	34	15	4 945
	Vendredi 20 septembre	20	9	8	23	67	108	290	488	513	391	297	298	293	314	323	356	353	392	331	209	127	78	59	21	5 368
	Samedi 21 septembre	18	9	8	15	11	31	48	55	91	170	204	253	282	216	222	256	299	325	296	199	136	74	59	61	3 338
	Dimanche 22 septembre	23	19	17	11	7	6	17	21	70	108	162	180	192	113	122	190	205	234	231	182	113	63	39	19	2 344
	Lundi 22 juillet	10	8	12	20	61	104	271	454	552	378	291	288	276	259	271	296	304	332	279	163	81	42	38	19	4 809
	TMJO	13	9	10	18	55	101	290	466	529	388	297	278	270	284	297	313	326	360	300	185	92	52	40	18	4 991
	TMJA	15	10	10	17	42	77	216	344	401	317	264	261	260	250	261	287	305	337	289	187	102	57	43	24	4 377
	Mardi 17 septembre	2	2	4	3	7	11	17	27	34	33	23	26	21	21	28	24	18	16	9	4	2	1	1	1	335
	Mercredi 18 septembre	2	5	3	2	5	8	19	25	29	30	27	24	26	25	28	23	19	14	12	5	4	0	2	1	338
	Jeudi 19 septembre	1	4	2	6	10	16	16	26	33	28	34	31	20	18	26	24	20	16	10	6	0	3	0	1	351
	Vendredi 20 septembre	3	0	2	7	8	12	18	30	27	29	25	26	28	24	23	19	16	11	6	2	1	0	1	2	320
	Samedi 21 septembre	1	0	1	2	1	0	2	5	7	5	6	5	2	5	7	5	6	5	2	4	1	2	0	1	75
	Dimanche 22 septembre	0	1	0	0	0	1	0	0	2	1	4	1	1	2	0	2	1	0	1	1	1	1	0	0	20
	Lundi 22 juillet	1	4	2	6	8	10	21	25	31	30	26	28	24	26	22	19	14	13	10	3	3	4	0	3	333
	TMJO	2	3	3	5	8	11	18	27	31	30	27	27	24	23	25	22	17	14	9	4	2	2	1	2	335
	TMJA	1	2	2	4	6	8	13	20	23	22	21	20	17	17	19	17	13	11	7	4	2	2	1	1	253
	Mardi 17 septembre	16	12	12	20	61	107	306	493	555	436	345	301	261	295	341	327	344	352	303	195	78	52	40	20	5 272
	Mercredi 18 septembre	9	14	12	21	55	111	320	479	553	389	296	285	283	335	317	335	347	377	336	179	87	42	34	18	5 234
	Jeudi 19 septembre	16	12	13	18	52	108	314	494	569	436	339	300	302	283	314	323	340	391	280	195	95	52	34	16	5 296
	Vendredi 20 septembre	23	9	10	30	75	120	308	518	540	420	322	324	321	338	346	375	369	403	337	211	128	78	60	23	5 688
	Samedi 21 septembre	19	9	9	17	12	31	50	60	98	175	210	258	284	221	229	261	305	330	298	203	137	76	59	62	3 413
	Dimanche 22 septembre	23	20	17	11	7	7	17	21	72	109	166	181	193	115	122	192	206	234	232	183	114	64	39	19	2 364
	Lundi 22 juillet	11	12	14	26	69	114	292	479	583	408	317	316	300	285	293	315	318	345	289	166	84	46	38	22	5 142
	TMJO	15	12	12	23	62	112	308	493	560	418	324	305	293	307	322	335	344	374	309	189	94	54	41	20	5 326
	TMJA	17	13	12	20	47	85	230	363	424	339	285	281	278	267	280	304	318	347	296	190	103	59	43	26	4 630



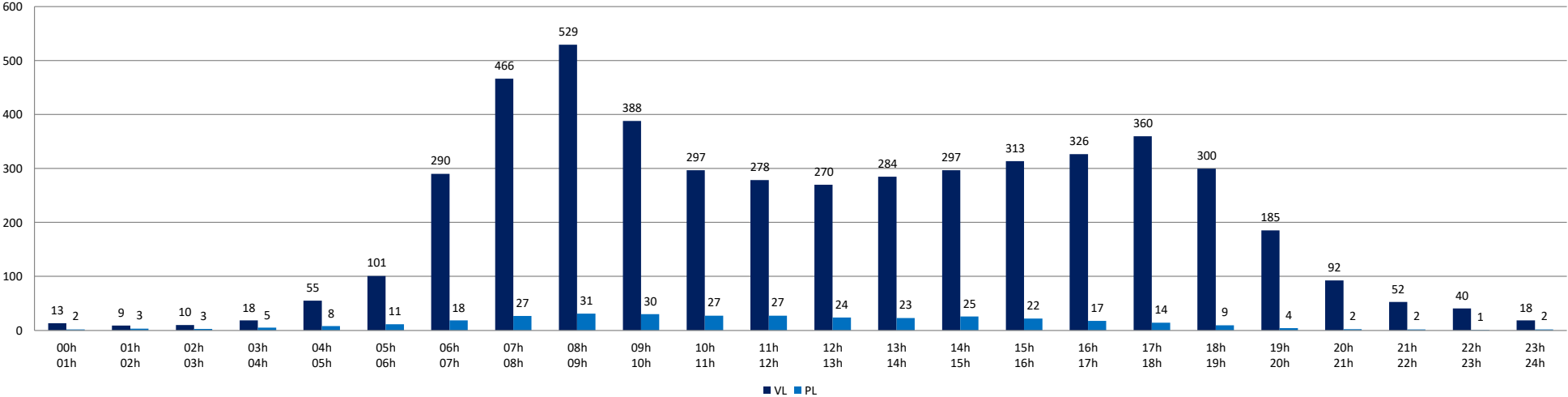
TMJO TVC
5326
TMJO PL
335
6,3%

TMJA TVC
4630
TMJA PL
253
5,5%

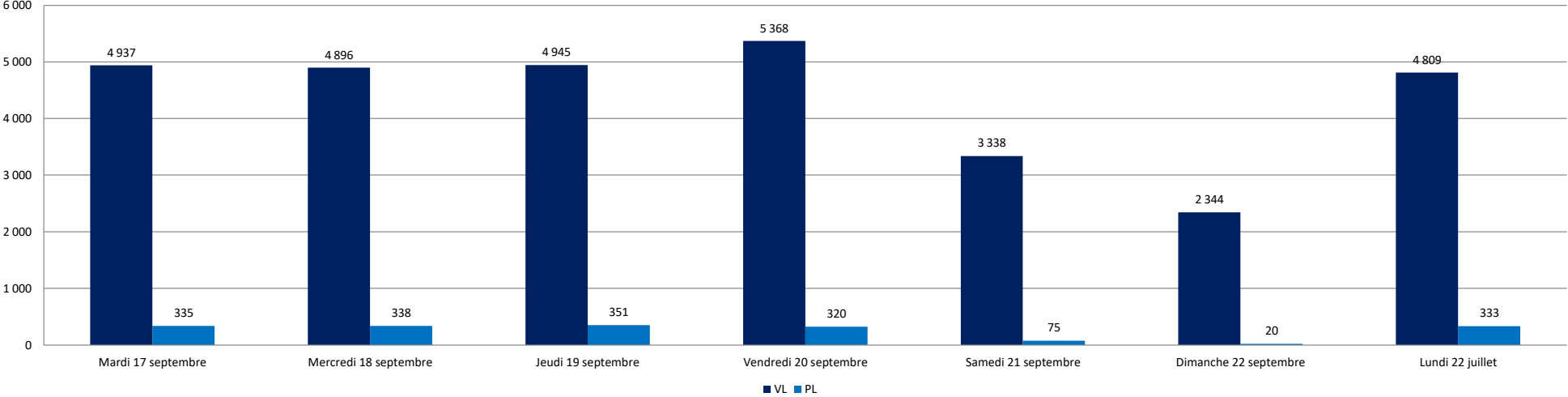
VL = Véhicules légers PL = Poids lourds
TVC = Tous véhicules confondus

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

46.11779, 4.94824

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
	Mardi 17 septembre	13	10	9	10	19	55	119	240	323	274	259	261	277	298	308	338	511	628	464	284	121	95	41	23	4 980
	Mercredi 18 septembre	16	8	8	11	24	63	125	216	316	253	251	261	284	335	336	326	461	615	502	326	136	87	45	24	5 029
	Jeudi 19 septembre	14	4	6	17	22	50	120	229	342	260	276	237	297	345	297	350	525	591	497	314	152	92	44	22	5 103
	Vendredi 20 septembre	15	9	10	14	26	59	130	254	349	285	265	288	306	323	321	394	543	652	579	330	173	88	70	35	5 518
	Samedi 21 septembre	24	14	8	9	4	15	29	105	202	185	268	291	269	214	238	261	288	279	229	187	150	91	80	44	3 484
	Dimanche 22 septembre	27	19	9	7	4	10	21	57	67	117	164	238	214	137	149	211	232	251	246	175	135	77	49	17	2 633
	Lundi 22 juillet	11	8	10	12	21	51	120	251	308	281	256	276	252	264	317	353	495	606	472	258	111	103	58	26	4 920
	TMJO	14	8	9	13	22	56	123	238	328	271	261	265	283	313	316	352	507	618	503	302	139	93	52	26	5 110
	TMJA	17	10	9	11	17	43	95	193	272	236	248	265	271	274	281	319	436	517	427	268	140	90	55	27	4 524
	Mardi 17 septembre	1	0	0	2	2	9	16	25	32	28	19	23	25	26	21	24	29	20	16	10	4	5	2	3	342
	Mercredi 18 septembre	1	1	0	1	4	10	12	33	29	25	24	24	26	31	28	30	26	24	13	8	6	5	2	2	365
	Jeudi 19 septembre	1	2	1	0	3	9	15	31	34	28	25	27	26	29	24	21	20	22	15	10	3	1	4	1	352
	Vendredi 20 septembre	3	0	1	2	6	15	11	29	30	25	21	29	24	21	20	23	19	13	9	5	2	0	1	1	310
	Samedi 21 septembre	0	1	0	1	0	2	4	5	9	8	7	6	5	2	5	8	3	5	2	4	1	0	2	1	81
	Dimanche 22 septembre	0	1	0	0	1	1	0	0	2	4	2	5	1	2	1	3	0	2	1	0	0	1	0	0	27
	Lundi 22 juillet	1	0	1	2	6	10	13	24	29	26	21	20	18	19	28	34	27	17	11	8	2	1	5	2	325
	TMJO	1	1	1	1	4	11	13	28	31	26	22	25	24	25	24	26	24	19	13	8	3	2	3	2	339
	TMJA	1	1	0	1	3	8	10	21	24	21	17	19	18	19	18	20	18	15	10	6	3	2	2	1	257
	Mardi 17 septembre	14	10	9	12	21	64	135	265	355	302	278	284	302	324	329	362	540	648	480	294	125	100	43	26	5 322
	Mercredi 18 septembre	17	9	8	12	28	73	137	249	345	278	275	285	310	366	364	356	487	639	515	334	142	92	47	26	5 394
	Jeudi 19 septembre	15	6	7	17	25	59	135	260	376	288	301	264	323	374	321	371	545	613	512	324	155	93	48	23	5 455
	Vendredi 20 septembre	18	9	11	16	32	74	141	283	379	310	286	317	330	344	341	417	562	665	588	335	175	88	71	36	5 828
	Samedi 21 septembre	24	15	8	10	4	17	33	110	211	193	275	297	274	216	243	269	291	284	231	191	151	91	82	45	3 565
	Dimanche 22 septembre	27	20	9	7	5	11	21	57	69	121	166	243	215	139	150	214	232	253	247	175	135	78	49	17	2 660
	Lundi 22 juillet	12	8	11	14	27	61	133	275	337	307	277	296	270	283	345	387	522	623	483	266	113	104	63	28	5 245
	TMJO	15	8	9	14	27	66	136	266	358	297	283	289	307	338	340	379	531	638	516	311	142	95	54	28	5 449
	TMJA	18	11	9	13	20	51	105	214	296	257	265	284	289	292	299	339	454	532	437	274	142	92	58	29	4 781



TMJO TVC

5449

TMJO PL

339

6,2%

TMJA TVC

4781

TMJA PL

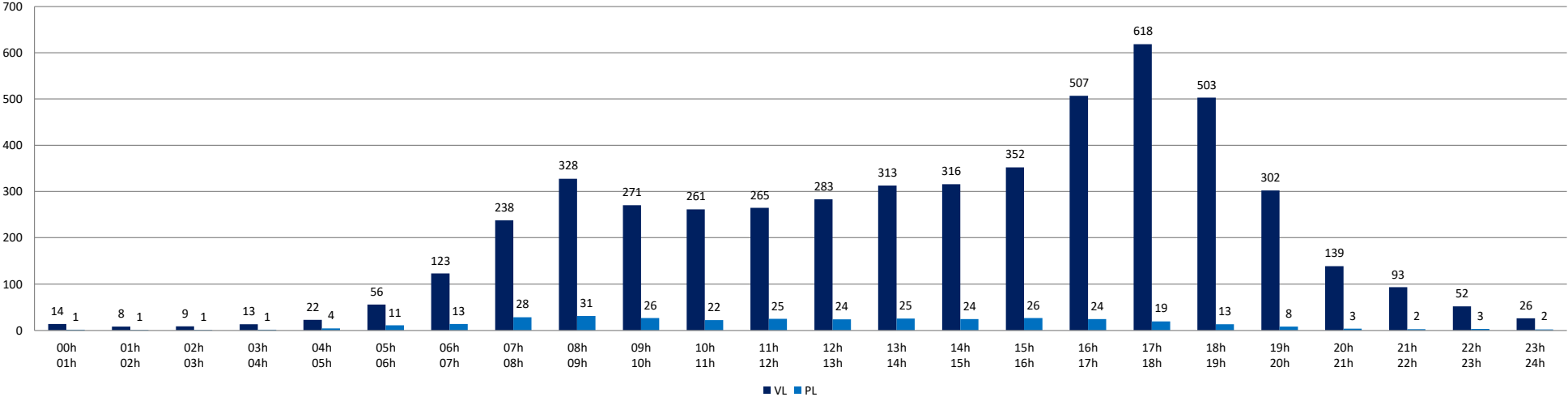
257

5,4%

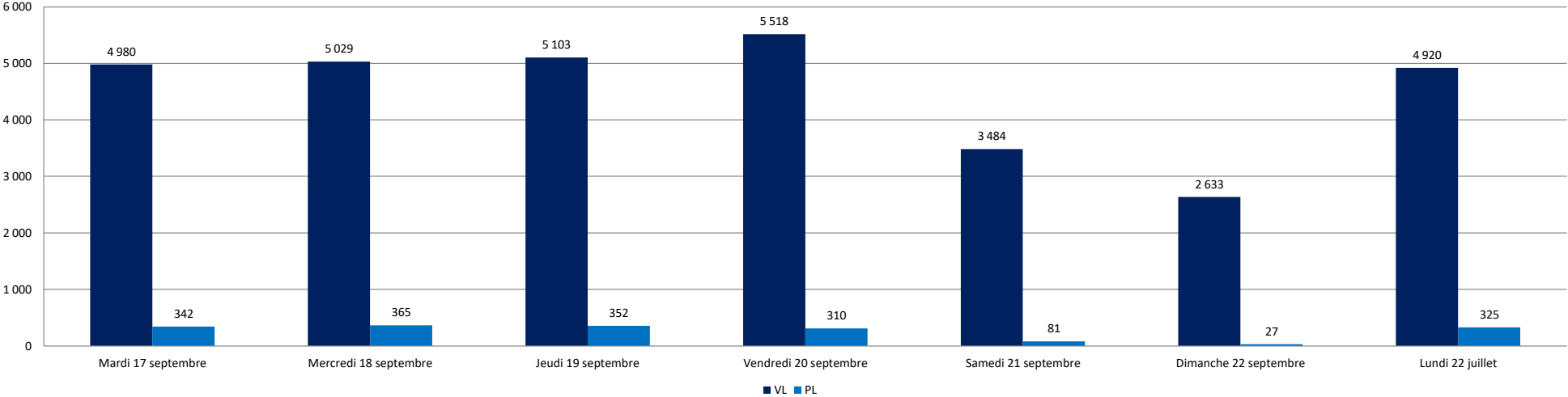
VL = Véhicules légers PL = Poids lourds
TVC = Tous véhicules confondus

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

DISTRIBUTION HORAIRE DES FLUX (TMJO)



DISTRIBUTION JOURNALIERE DES FLUX



ENQUÊTE DIRECTIONNELLE

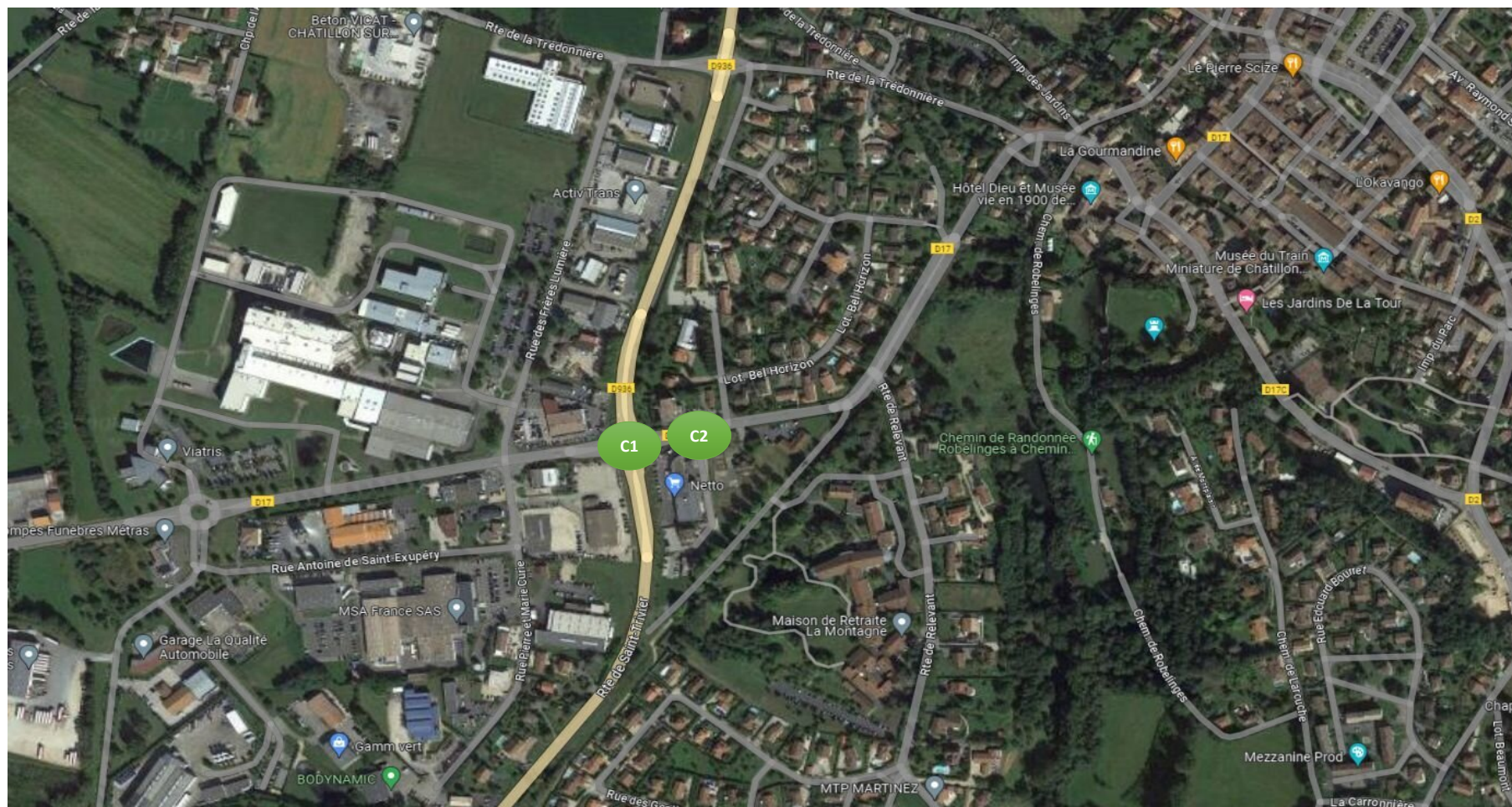
CHATILLON SUR CHALARONNE

Localisation : CHATILLON SUR CHALARONNE

Date : Vendredi 20 septembre 2024

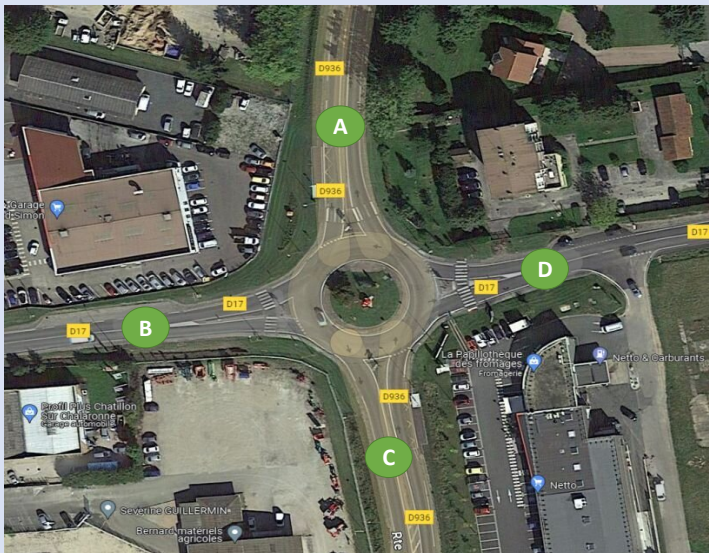
Nombre de carrefour : 2

Créneaux : 17H00-18H00

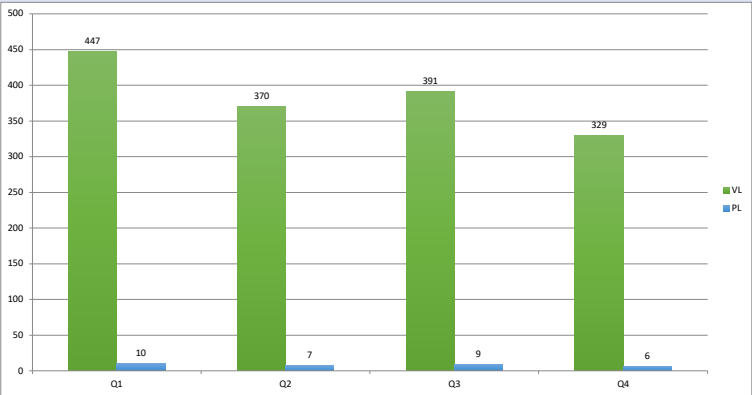


SYNTHESE HPS -17H00-18H00

SYNTHESE



	Q1	Q2	Q3	Q4
VL	447	370	391	329
PL	10	7	9	6
HEURE DE PONTE	17H00-18H00 1601			



UVP

17H00-17H15					
Q1	A	B	C	D	TOTAL
A	0	41	57	22	120
B	87	0	13	54	154
C	81	6	0	18	105
D	26	45	17	0	88
TOTAL	194	92	87	94	467

17H15-17H30					
Q2	A	B	C	D	TOTAL
A	0	31	45	16	92
B	70	0	10	45	125
C	76	7	0	21	104
D	21	24	18	0	63
TOTAL	167	62	73	82	384

17H30-17H45					
Q3	A	B	C	D	TOTAL
A	0	39	51	16	106
B	59	0	10	45	114
C	88	9	0	25	122
D	25	26	16	0	67
TOTAL	172	74	77	86	409

17H45-18H00					
Q4	A	B	C	D	TOTAL
A	0	32	48	14	94
B	48	0	6	31	85
C	78	6	0	27	111
D	16	19	16	0	51
TOTAL	142	57	70	72	341

TOTAL HPS					
UVP	A	B	C	D	TOTAL
A	0	143	201	68	412
B	264	0	39	175	478
C	323	28	0	91	442
D	88	114	67	0	269
TOTAL	675	285	307	334	1601

VL

17H00-17H15					
Q1	A	B	C	D	TOTAL
A		39	51	22	112
B	83		11	54	148
C	79	6		18	103
D	24	43	17		84
TOTAL	186	88	79	94	447

17H15-17H30					
Q2	A	B	C	D	TOTAL
A		31	45	16	92
B	64		10	43	117
C	72	7		19	98
D	21	24	18		63
TOTAL	157	62	73	78	370

17H30-17H45					
Q3	A	B	C	D	TOTAL
A		35	49	16	100
B	55		10	45	110
C	84	5		25	114
D	25	26	16		67
TOTAL	164	66	75	86	391

17H45-18H00					
Q4	A	B	C	D	TOTAL
A		28	44	14	86
B	48		6	29	83
C	78	4		27	109
D	16	19	16		51
TOTAL	142	51	66	70	329

TOTAL VL					
VL	A	B	C	D	TOTAL
A	0	133	189	68	390
B	250	0	37	171	458
C	313	22	0	89	424
D	86	112	67	0	265
TOTAL	649	267	293	328	1537

PL

17H00-17H15					
Q1	A	B	C	D	TOTAL
A		1	3	0	4
B	2		1	0	3
C	1	0		0	1
D	1	1	0		2
TOTAL	4	2	4	0	10

17H15-17H30					
Q2	A	B	C	D	TOTAL
A		0	0	0	0
B	3		0	1	4
C	2	0		1	3
D	0	0	0		0
TOTAL	5	0	0	2	7

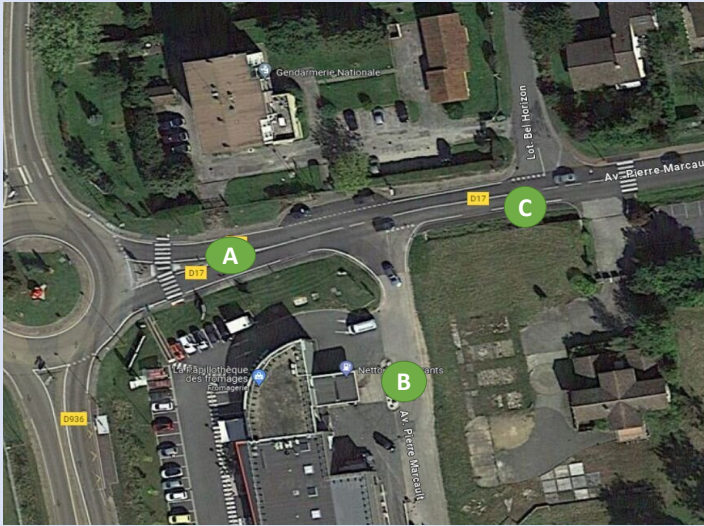
17H30-17H45					
Q3	A	B	C	D	TOTAL
A		2	1	0	3
B	2		0	0	2
C	2	2		0	4
D	0	0	0		0
TOTAL	4	4	1	0	9

17H45-18H00					
Q4	A	B	C	D	TOTAL
A		2	2	0	4
B	0		0	1	1
C	0	1		0	1
D	0	0	0		0
TOTAL	0	3	2	1	6

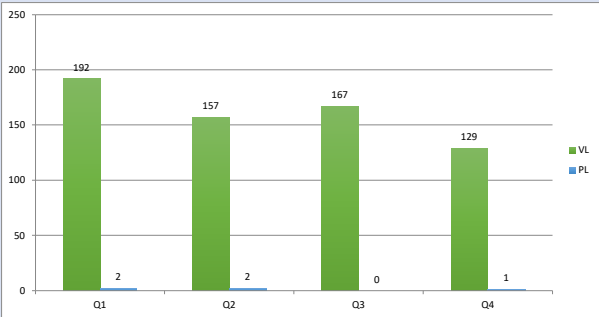
TOTAL PL					
PL	A	B	C	D	TOTAL
A	0	5	6	0	11
B	7	0	1	2	10
C	5	3	0	1	9
D	1	1	0	0	2
TOTAL	13	9	7	3	32

SYNTHESE HPS - 17H00-18H00

SYNTHESE



	Q1	Q2	Q3	Q4
VL	192	157	167	129
PL	2	2	0	1
HEURE DE POINTE	17H00-18H00			
	655			



UVP

17H00-17H15					
Q1	A	B	C	TOTAL	
A	0	15	80	95	
B	16	0	9	25	
C	71	5	0	76	
TOTAL	87	20	89	196	

17H15-17H30					
Q2	A	B	C	TOTAL	
A	0	17	65	82	
B	20	0	7	27	
C	44	8	0	52	
TOTAL	64	25	72	161	

17H30-17H45					
Q3	A	B	C	TOTAL	
A	0	20	67	87	
B	20	0	8	28	
C	48	4	0	52	
TOTAL	68	24	75	167	

17H45-18H00					
Q4	A	B	C	TOTAL	
A	0	16	54	70	
B	14	0	6	20	
C	36	5	0	41	
TOTAL	50	21	60	131	

TOTAL HPS					
UVP	A	B	C	TOTAL	
A	0	68	266	334	
B	70	0	30	100	
C	199	22	0	221	
TOTAL	269	90	296	655	

VL

17H00-17H15					
Q1	A	B	C	TOTAL	
A		15	80	95	
B	16		9	25	
C	67	5		72	
TOTAL	83	20	89	192	

17H15-17H30					
Q2	A	B	C	TOTAL	
A		17	61	78	
B	20		7	27	
C	44	8		52	
TOTAL	64	25	68	157	

17H30-17H45					
Q3	A	B	C	TOTAL	
A		20	67	87	
B	20		8	28	
C	48	4		52	
TOTAL	68	24	75	167	

17H45-18H00					
Q4	A	B	C	TOTAL	
A		16	52	68	
B	14		6	20	
C	36	5		41	
TOTAL	50	21	58	129	

TOTAL VL					
VL	A	B	C	TOTAL	
A	0	68	260	328	
B	70	0	30	100	
C	195	22	0	217	
TOTAL	265	90	290	645	

PL

17H00-17H15					
Q1	A	B	C	TOTAL	
A		0	0	0	
B	0		0	0	
C	2	0		2	
TOTAL	2	0	0	2	

17H15-17H30					
Q2	A	B	C	TOTAL	
A		0	2	2	
B	0		0	0	
C	0	0		0	
TOTAL	0	0	2	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	2	0	0	2	
TOTAL	2	0	3	5	