

ZAC Cœur de Poulfanc

diagnostic et réflexion sur la programmation commerciale



DEROULEMENT DE L'ETUDE

- ❑ RAPPEL DES PRINCIPAUX AXES DE DEVELOPPEMENT DU PROJET
- ❑ DESCRIPTION DE L'OFFRE COMMERCIALE PROJETEE INITIALEMENT
- ❑ ANALYSE DU PROJET AU REGARD DE CRITERES DE SUCCES DU COMMERCE
- ❑ MISE EN EVIDENCE DES FORCES ET FAIBLESSES DU PROJET
- ❑ PROPOSITION DE RECALIBRAGE DE L'OFFRE COMMERCIALE
- ❑ PREMIERE APPROCHE D'UN PLAN D'IMPLANTATION

RAPPEL DES PRINCIPAUX AXES DE DEVELOPPEMENT DU PROJET

❖ Sur le plan urbain

■ Le développement d'un réseau viaire venant compléter la voirie existante :

- Réaménagement de la route de Nantes : voirie à double sens tous véhicules, au sud du site,
- Création d'une voie dédiée aux bus (dans la direction de Vannes) améliorant la desserte en transports en communs au centre du futur quartier,
- Création d'une voie de desserte depuis la route du Versa, à destination des nouveaux logements.

■ La création d'un maillage Nord / Sud pour les cycles et les piétons

Ce mail assurera une connexion entre le quartier pavillonnaire situé au sud de la route de Nantes, et le secteur Nord où se trouve l'école.

- **Une place centrale**, installée dans l'emprise du mail Nord / Sud, traversée par la voie bus et longée dans sa partie Sud par la route de Nantes restructurée.

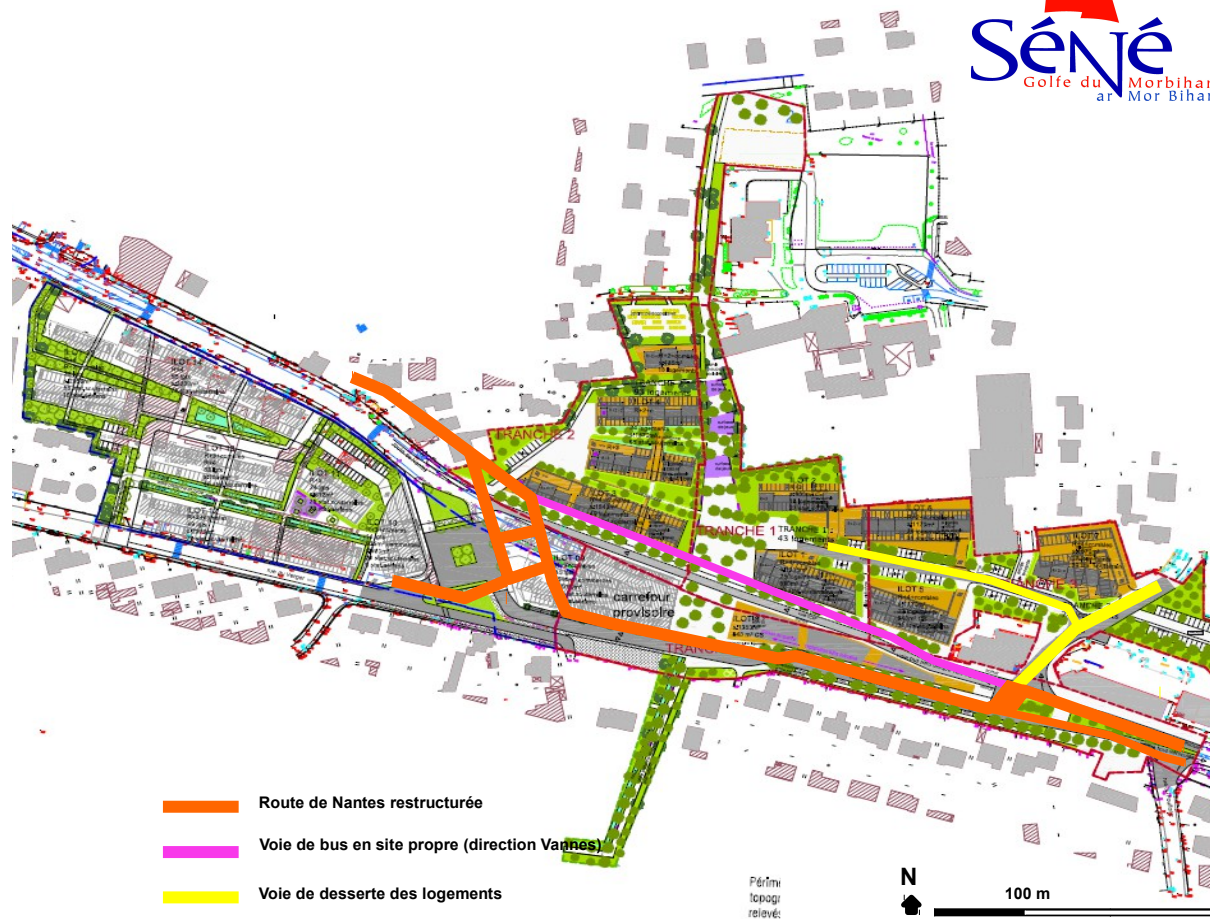
❖ Sur le plan programmatique

■ Le renforcement de l'offre de logement. A l'échelle de la ZAC :

- 8 programmes de logement collectifs
- 213 nouveaux ménages attendus

■ Le développement d'une centralité commerciale

Un pôle de commerces et de services calibré en première approche à 4 385 m² SHON dont 2 160 m² dans le périmètre de la ZAC.



- Un développement du site dans son épaisseur
- Une centralité affirmée aux abords de la place et du mail piétons / cycles
- Une densification du quartier par le renforcement de l'offre de logement et de commerce

- ❑ Un site bénéficiant d'une très forte commercialité liée principalement à son implantation sur un axe de flux structurant de l'agglomération de Vannes et à l'importance de son offre de stationnement

- ❑ Mais des implantations commerciales présentant une assez faible qualité urbaine
 - Une logique d'implantation d'opportunité (occupation d'anciens garages et de hangars existants) sans unité commerciale

 - Une discontinuité du linéaire commercial ne permettant pas la déambulation piétonne

 - Un caractère essentiellement routier des espaces publics et une absence d'intimité urbaine

- ❑ Une armature commerciale répondant essentiellement à une logique économique de flux et peu à des objectifs d'animation urbaine, de développement du lien social et de convivialité pour les habitants du quartier du Poulfanc.

DESCRIPTION DE L'OFFRE COMMERCIALE PROJETEE A TRAVERS LE PLAN MASSE

❖ Localisation

3 secteurs identifiables

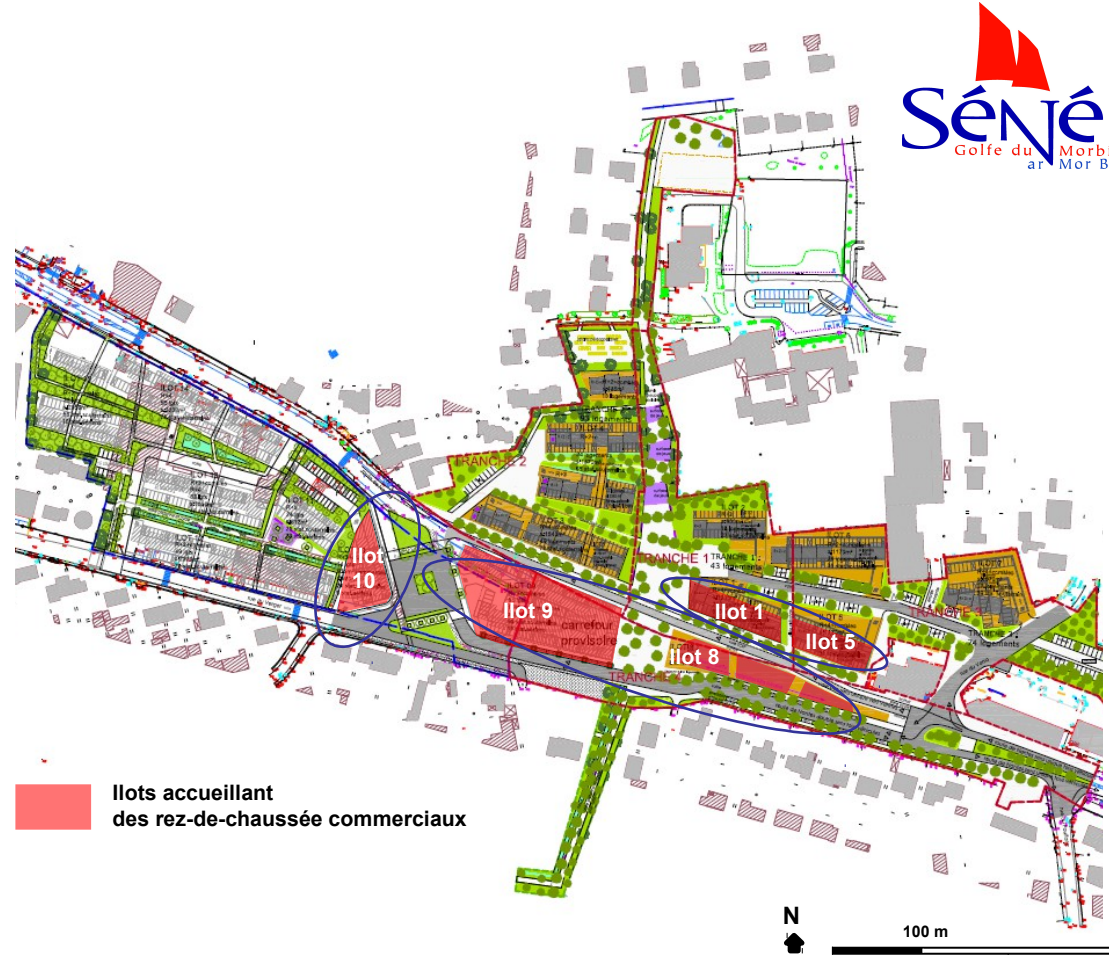
- Au Nord de la voie de bus, à l'Est de la place
 - Ilot (1)
 - Ilot (5)
- Sur l'îlot central, de part et d'autre de la place
 - Ilot (8)
 - Ilot (9)
- A l'ouest du site, aux abords du futur carrefour
 - Ilot (10)

❖ Surface projetée

- Répartition de la surface commerciale projetée (avant étude)

Phasage	Ilot concerné	Commerces et Services (surface projetée en m ²)
Tranche 1	Ilot 1	680
Tranche 2	aucun commerce programmé	
Tranche 3	Ilot 5	640
Tranche 4	Ilot 8	840
Tranches ultérieures (ZAD)	Ilot 9	1 590
	Ilot 10	635
	Total	4 385

projetée est



- Des commerces majoritairement localisés le long de la route de Nantes
- Deux îlots (1 et 5) en retrait, le long de la voie réservée aux bus, en arrière de la route de Nantes
- Une armature commerciale renforcée sur l'îlot 9

CONCLUSIONS DU DIAGNOSTIC COMMERCIAL

- ❖ Un potentiel économique de création de nouvelles surfaces commerciales quasi nul.
- ❖ Pour autant, l'analyse des besoins et des attentes des commerçants permet d'envisager le déplacement opportun de commerces leaders, de nature à favoriser l'émergence d'une polarité commerciale attractive sur la future place du Cœur du Poulfanc.
- ❖ La programmation commerciale pourrait utilement être complétée par une offre de services et d'activités médicales qui fait actuellement défaut dans le secteur.
- ❖ Enfin, en fonction de la qualité urbaine du programme et de la valorisation des futures surfaces commerciales qui seraient proposées, des créations de commerces aujourd'hui non présents sur l'est de Vannes ou des transferts de commerces mal localisés, mais dynamiques, pourraient renforcer la donne, malgré le fort contexte concurrentiel.
- ❖ Toutefois, les implantations de commerces dans le cœur de Poulfanc devront nécessairement pouvoir conserver une bonne visibilité sur les axes de flux automobiles pour se développer.

PROGRAMMATION PROPOSEE AU VU DU POTENTIEL ECONOMIQUE



❖ En conclusion du diagnostic commercial, la programmation proposée est la suivante :

- **Transfert / relocalisation des commerces suivants :** **de 860 m² 1050 m²**
 - Le Restaurant Le Bistrot : 250 m²
 - La boucherie Josse 200 m²
 - Boulangerie Le Bris 60 m² ou 250 m²
 - pharmacie LA: 150 m²
 - tabac-presse AR: 100 m²
 - restaurant Rapido : 100 m²
- **Création ou transfert de nouvelles surfaces commerciales : 230 m²**
ex : caviste, chocolatier, restaurant, primeur....
- **Création de surfaces dédiées à des activités complémentaires : 200m²**
 - Des services : agence bancaire, agence d'assurance, agence d'intérim, agence immobilière par exemple
 - Des activités médicales et paramédicales : cabinet médical, cabinet dentaire, ambulance par exemple
 - Des services non-marchand : association culturelle, culturelle ou encore de formation, par exemple

Soit au total : **1 290 m² à 1 480 m²**

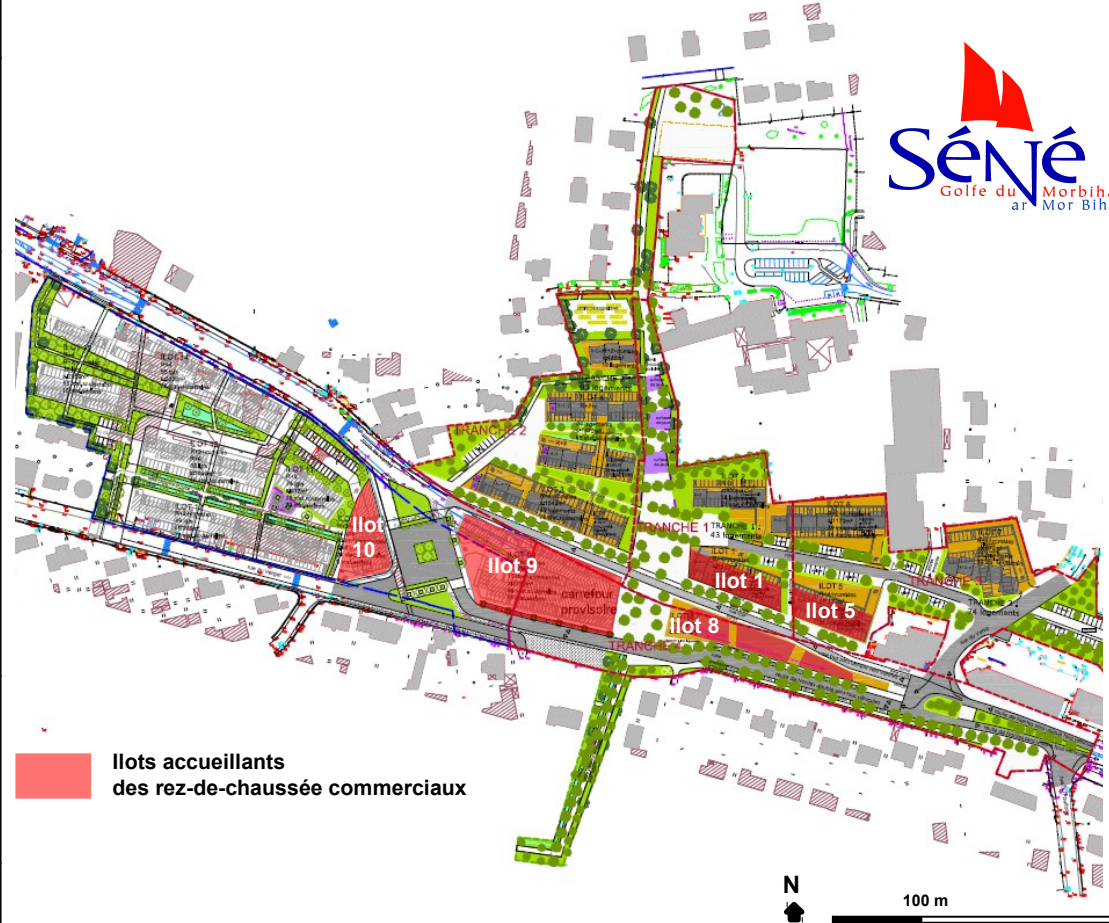
❖ Autre transfert à envisager :

▪Un des 2 supermarchés actuels Lidl ou Netto (700 m² actuels chacun): soit **1 000 m²** déployables dans le cadre d'une réinstallation sur un nouveau site

- **Au total, ± 2 300 à 2 500 m² pouvant être déployés sur le site, mais principalement dans le cadre de transferts d'activités déjà existantes**
- **La surface de 4 385 m² projetée au travers du plan masse parait donc, au stade de la création de la ZAC, surévaluée par rapport au potentiel économique du site.**

ANALYSE DU PROJET AU REGARD DE CRITERES DE SUCCES DU COMMERCE

5 Critères	Evaluation
Visibilité	<p>Ilots 8, 9 et 10 Très bonne, depuis la route de Nantes et la voie TCSP.</p> <p>Ilots 1 et 5 Visibilité réduite depuis la voie automobile.</p>
Scénographie commerciale	<p>Globalement bonne : organisation de commerces autour d'une place centrale, aménagements qualitatifs.</p> <p>Mise en scène à développer en entrées de site, et notamment en entrée Ouest où la voie débouche sur le pignon de l'îlot 8.</p> <p>La configuration relativement étroite et en longueur de l'îlot 8 suppose un traitement qualitatif et des façades Nord et Sud des bâtiments, pour créer une animation de part et d'autre de la voie de bus. Cette observation est également valable pour l'îlot 9.</p>
Accessibilité routière	<p>Ilots 8, 9 et 10 Très bonne accessibilité</p> <p>Ilots 1 et 5 Accessibilité limitée depuis la route de Nantes</p>
Accessibilité Transports en commun	<p>Ilots 1, 5, 8 et 9 Bonne (à confirmer selon localisation de l'arrêt de bus)</p> <p>Ilot 10 Commerce a priori plus éloigné de l'arrêt de bus.</p>
Livraisons	<p>Les zones de livraison ne sont pas localisées.</p> <p>La livraison doit pouvoir être assurée pour l'ensemble des commerces, y compris les îlots 1 et 5. Pour ces derniers, une livraison par l'arrière serait susceptible d'entraîner des conflits d'usage avec les logements.</p>



- Une commercialité amoindrie pour les lots 1 et 5 en termes de visibilité / accessibilité / et conditions de livraison.
- Une attention particulière à porter quant à la mise en scène des lots 8 et 9, qui présentent une double façade : veiller à ne pas traiter celles qui sont situées le long de la voie TCSP comme des façades arrières.

ANALYSE DU PROJET AU REGARD DE CRITERES DE SUCCES DU COMMERCE

❖ Stationnement

▪ Approche quantitative :

Aux abords immédiats des commerces, 53 places de stationnement aérien sont comptabilisées, dont 21 places de stationnement minute le long de la route de Nantes.

En secteur péri-urbain moyennement desservi par les transports en commun le nombre de places de stationnement temporaire affecté aux commerces peut être calibré sur la base d'1 place / 30 m² à 40 m² SHON de commerce environ.

L'application de ce ratio induit la création d'environ 110 à 150 places de stationnement pour 4 385 m² de commerces (surface projetée). Il est d'environ 35 à 50 places pour 1 480 m² de commerce, correspondant à la programmation – hors supermarché - résultant de l'étude de marché.

▪ Localisation des places de stationnements

▪ Ilots 8 et 9

La localisation des places de stationnement aérien est adaptée.

▪ Ilot 10

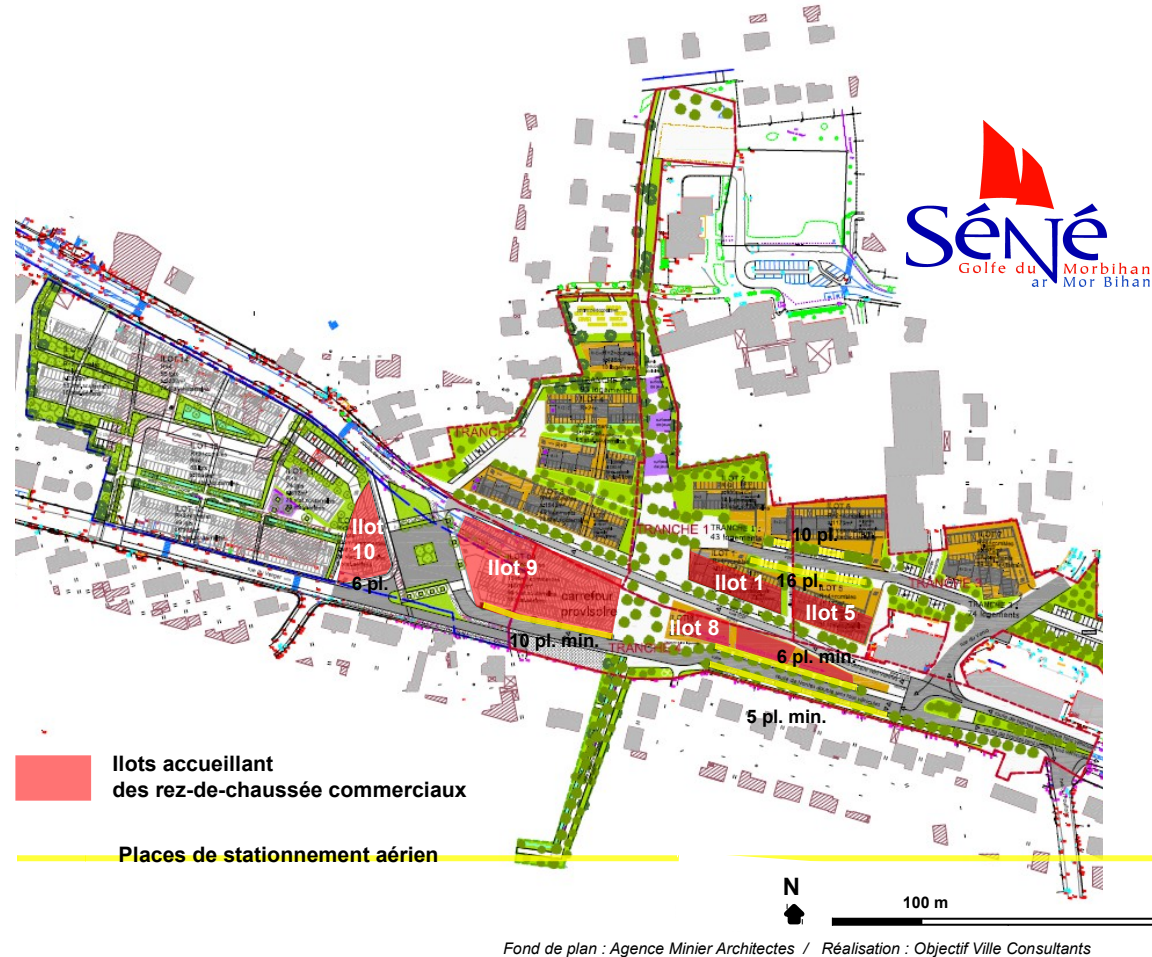
Localisation du stationnement à préciser.

▪ Ilots 1 et 5

Les places de stationnement les plus proches ne sont pas positionnées sur l'axe de flux mais de part et d'autre d'une voie en impasse desservant les logements.

Cette zone de stationnement est donc peu accessible pour l'usage des commerces et semble prioritairement destinés aux habitations.

L'absence de stationnement immédiat est donc préjudiciable à l'activité commerciale.



- Un stationnement quantitativement sous dimensionné par rapport à la surface commerciale initialement projetée
- Un nombre de places toutefois adapté pour la programmation proposée à l'issue de l'étude de marché, sans prise en considération d'un éventuel transfert du Lidl
- Des conditions de stationnement défavorables à la commercialité des îlots 1 et 5

MISE EN EVIDENCE DES FORCES ET FAIBLESSES DU PROJET



FORCES DU PROJET	FAIBLESSES DU PROJET
<ul style="list-style-type: none">▪ Une centralité commerciale implantée dans un quartier reconfiguré et densifié▪ Une bonne accessibilité par les transports en commun, grâce à la desserte du site par un bus en site propre▪ Une qualité urbaine renforcée : place publique, espaces paysagers, mail pour les modes doux, pistes cycles▪ Un bon confort d'usage de la centralité commerciale à l'issue des nouveaux aménagements▪ Une offre de stationnement suffisante au regard de la programmation commerciale réévaluée	<ul style="list-style-type: none">▪ Une offre commerciale surévaluée au regard du potentiel économique du site▪ Une offre de stationnement mal positionnée pour les lots 1 et 5▪ Une mise à distance des îlots 1 et 5 par rapport à l'axe de flux (route de Nantes) qui affaiblit leur commercialité au regard de plusieurs critères<ul style="list-style-type: none">– visibilité– accessibilité– proximité du stationnement– facilité des conditions de livraison▪ Une mise en scène commerciale plus difficilement valorisable pour les bâtiments présentant une double façade : îlots 8 et 9

❖ PRECONISATIONS

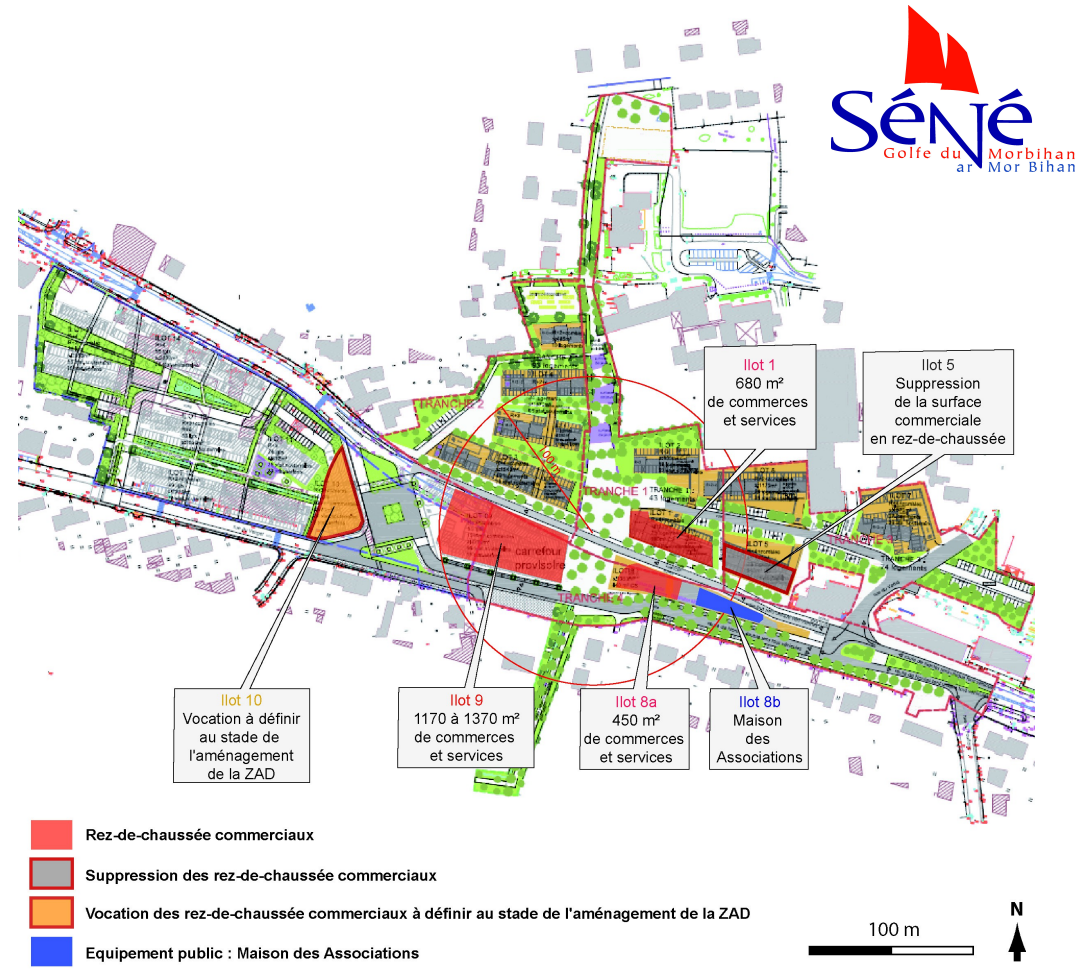
- **Recalibrer l'offre commerciale projetée, en se fondant sur le transfert des commerces existants**
=> une offre commerciale pouvant être réévaluée à hauteur de 2 300 à 2 500 m² SHON
- **Améliorer les conditions de stationnement et de livraison**

PROPOSITION DE RECALIBRAGE DE L'OFFRE COMMERCIALE DU PROJET

❖ Une polarité commerciale concentrée aux abords de la future place

- Une offre commerciale recalibrée à hauteur des surfaces transférables
 - Suppression des lots offrant la plus faible commercialité : ilot 5
 - Réduction de l'emprise commerciale du lot 8
 - Ilot 10 : Une vocation des rez-de-chaussée à définir ultérieurement, au stade de l'aménagement de la ZAD
- Un équipement public structurant : la maison des associations
 - Un équipement complémentaire à proximité immédiate des commerces : lot 8 b
 - Un positionnement stratégique valorisant la vue dominante à l'entrée Est du site
- Proposition de réévaluation des surface commerciales

Phasage	Ilot concerné	Surfaces Commerciales et de services <i>projetées</i> en m ² SHON	Surfaces Commerciales et de services <i>réévaluées</i> en m ² SHON
Tranche 1	Ilot 1	680	680
Tranche 3	Ilot 5	640	0
Tranche 4	Ilot 8	840	450
Tranches ultérieures (ZAD)	Ilot 9	1 590	1 170 à 1 370
	Ilot 10	635	0 à ce stade
	Total	4 385	2 300 à 2 500



- Une offre commerciale adaptée au potentiel économique du site, en étant principalement fondée sur le transfert de commerces existants
- 2 300 à 2 500 m² de commerces concentrés autour de la place centrale
- Un équipement public structurant à l'entrée Est du site

PREMIERE APPROCHE DE PLAN DE MARCHANDISAGE

❖ Orientations possibles quant à la destination commerciale des différents îlots

	Ilot 1 680m²	Ilot 8a 450 m²	Ilot 9 1 170 à 1 370 m²
Typologies de commerces adaptées	<ul style="list-style-type: none"> – Restauration* – Services marchands et non marchands – Activités complémentaires 	<ul style="list-style-type: none"> – Commerces de proximité divers 	<ul style="list-style-type: none"> – Supermarché – Alimentaire / commerce de bouche
Nombre de locaux commerciaux**	4 locaux	3 locaux	3 locaux

* En application de l'arrêté préfectoral du 4 juillet 2008, les locaux commerciaux situés à moins de 150 m de l'entrée de l'école ne peuvent accueillir des débits de boissons relevant des licences de 2^{ème}, 3^{ème} ou 4^{ème} catégorie (débits de boissons au sens strict).

En revanche, sont autorisés les établissements délivrant des boissons, y compris alcoolisées, en accompagnement des repas, ou à emporter (licences « restaurant » ou « à emporter »).

** En première hypothèse

❖ Créer une offre de stationnement aérien complémentaire

- En limite de l'îlot 9
 - Secteur accessible immédiatement à l'entrée Ouest du site
 - Proximité d'un éventuel supermarché
 - Offre de stationnement aérien à calibrer au vu du programme définitif de l'îlot 9 et du nombre de places de stationnement proposé en souterrain.

- Une offre commerciale diversifiée aux abords de la future place
- Un supermarché à l'entrée Ouest du site
- Des commerces de bouche, alimentaires, et de proximité le long de la route de Nantes
- Une offre de restauration, de services et d'activités complémentaires en « deuxième rideau »
- Un équipement public structurant à l'entrée Est du site



Merci de votre écoute