

2. Sur les flux de déplacement

● Préambule

Les trafics moyens journaliers, relevés en 2012 sur les axes routiers desservant le site, étaient les suivants (source Conseil Général de la Vendée) :

Axe	Trafic routier	
	Section	Véhicules/jour
Rocade Nord	Route de Nantes – Route de Cholet	20.248
Rocade Est	Route de Cholet	18.677
	Route de Bournezeau	12.045

● Impact du projet sur les flux de voitures particulières

Le centre commercial existant reçoit 1.175.000 clients et visiteurs par an.

Pour déterminer les flux générés par le projet (extension du centre commercial et création d'un drive), il faut tenir compte des paramètres suivants :

- la galerie marchande étant de dimension limitée, sa clientèle correspondra à celle de l'hypermarché ;
- la progression de chiffre d'affaires d'un hypermarché qui s'agrandit n'est pas proportionnelle à l'extension,
- une partie du chiffre d'affaires supplémentaire généré par le projet sera réalisée par de nouveaux clients, mais aussi par la clientèle existante dont le panier moyen augmentera.

Nous estimons, par conséquent, que la fréquentation de l'ensemble commercial (y compris le Drive) augmentera de 20 %, soit 235.000 clients et visiteurs supplémentaires par an.

Afin de tenir compte des personnes pratiquant le covoiturage ou utilisant un mode de transport alternatif (bus, vélo, etc.), il convient de minorer ce chiffre de 10 %, soit un nombre d'automobilistes annuel généré par le projet de 211.500.

■ Base de calcul

Nombre de voitures générées par le projet	211.500
Nombre de jours ouvrables	310
Heures d'ouverture	Du lundi au samedi : 9h – 19h30 (soit 10 H/jour)
Nombre de voitures	682/jour 4.067/semaine

■ Répartition de la fréquentation selon le jour

Jour	%	Véhicules/jour
Lundi	13 %	529
Mardi	12 %	488
Mercredi	15 %	610
Jeudi	15 %	610
Vendredi	20 %	813
Samedi	25 %	1.017
Total		4.067

Soit du lundi au vendredi une moyenne de 610 véhicules/jour. Précisons que ces données portent sur les véhicules entrant sur le parking.

■ Répartition de la fréquentation par tranches horaires

Heures	%	Semaine	Samedi
9 H – 10 H	5	31	51
10 H – 11 H	7	43	71
11 H – 12 H	10	61	102
12 H – 13 H	10	61	102
13 H – 14 H	10	61	102
14 H – 15 H	7	43	71
15 H – 16 H	8	49	81
16 H – 17 H	10	61	102
17 H – 18 H	15	92	153
18 H – 19 H 30	18	110	183
Total	100	610	1.017

Précisons que le trafic du samedi sera compensé par la réduction des déplacements travail-habitat ce jour de la semaine.

Par ailleurs, il s'agit d'une hypothèse maximale théorique car une partie des futurs clients fréquentent déjà la voirie locale sans pour autant se rendre au centre commercial.

■ Trafics des véhicules du personnel

A supposer que chaque membre du personnel se rende sur son lieu de travail en automobile et qu'aucun ne pratique le covoiturage (soit une hypothèse haute), le trafic sera le suivant :

Horaires	8 h 45	9 h 15	18 h 30	19 h 30
	Arrivées	Arrivées	Départs	Départs
Nombre maximum de véhicules	25	20	25	20

Actuellement, aucune difficulté de circulation n'est à signaler aux abords de l'ensemble commercial.

La présence de trois accès distincts et la séparation des flux du centre commercial (hypermarché et galerie marchande) de ceux du drive et de la station-service permettront d'assurer la régularité du trafic. Le dimensionnement de la voirie routière est adapté au projet.

De plus, en renforçant un pôle de proximité, le projet contribuera à limiter les déplacements en voiture des habitants sur les axes structurants vers les grandes zones commerciales de l'agglomération.

● Véhicules de livraison

■ Structure d'accueil des véhicules de livraison

Concernant le centre commercial, la livraison s'effectue actuellement de deux manières :

- un espace livraison pour les produits secs est aménagé à l'arrière du bâtiment et desservi par la rue Newton,
- un espace livraison pour les produits frais est aménagé le long du bâtiment (côté D 760) et accessible par la rue Newton grâce à une voie interne qui longe le bâtiment par l'arrière.

Ces aires de livraison sont en relation directe avec les réserves correspondantes.

Elles seront modifiées dans le cadre du projet. Les livraisons du centre commercial et du drive s'effectueront dans un même espace mais chacun disposera de sa propre aire de livraison, en relation directe avec ses réserves.

Plus spécifiquement, la livraison du centre commercial s'effectuera par deux aires de livraison :

- une sera aménagée au rez-de-chaussée (produits frais), accessible par une rampe d'accès depuis la rue Newton,
- une sera aménagée au niveau -1 (produits secs) et sera accessible depuis la rue Newton.

Les livraisons du drive s'effectueront par une aire de livraison située au niveau -1, accessible par une rampe d'accès depuis la rue Newton et cohabitera avec celle de l'hypermarché située à ce niveau.

L'entrée et la sortie des camions de marchandise s'effectueront uniquement rue Newton, permettant une meilleure fluidité des livraisons et la séparation des flux avec les véhicules des clients.

■ Impact du projet sur les flux de véhicules de livraison

Dans le cadre du projet, les livraisons seront les suivantes chaque semaine :

Véhicules	Hypermarché		Drive	Total
	Actuel	Futur		
Véhicule type messagerie (< 3,5 tonnes)	50	55	5	60
Camions (3,5 à 13 tonnes)	55	60	6	66
Poids lourds (> 13 tonnes)	60	66	6	72

Ces flux font l'objet de nombreuses mesures en vue de les réduire ou de les optimiser d'un point de vue logistique. Ainsi, à titre d'exemple, il est prévu que :

- Le chargement des camions soit optimisé,
- Les camions soient équipés de double niveaux afin d'optimiser le volume transporté,
- Les flux de livraisons soient optimisés : centrale → centre commercial mais aussi centre commercial → centrale concernant :
 - Les déchets qui sont ramenés à la centrale par ce biais (balles cartons, plastique, papier, ...),
 - Les produits consignés (palettes, chariots...),
 - Le retour centralisé vers les fournisseurs (livres, produits culturels,...).

La proximité de la D 948, raccordée à l'A 87, permet aux véhicules de livraison de ne pas traverser de quartiers d'habitations.

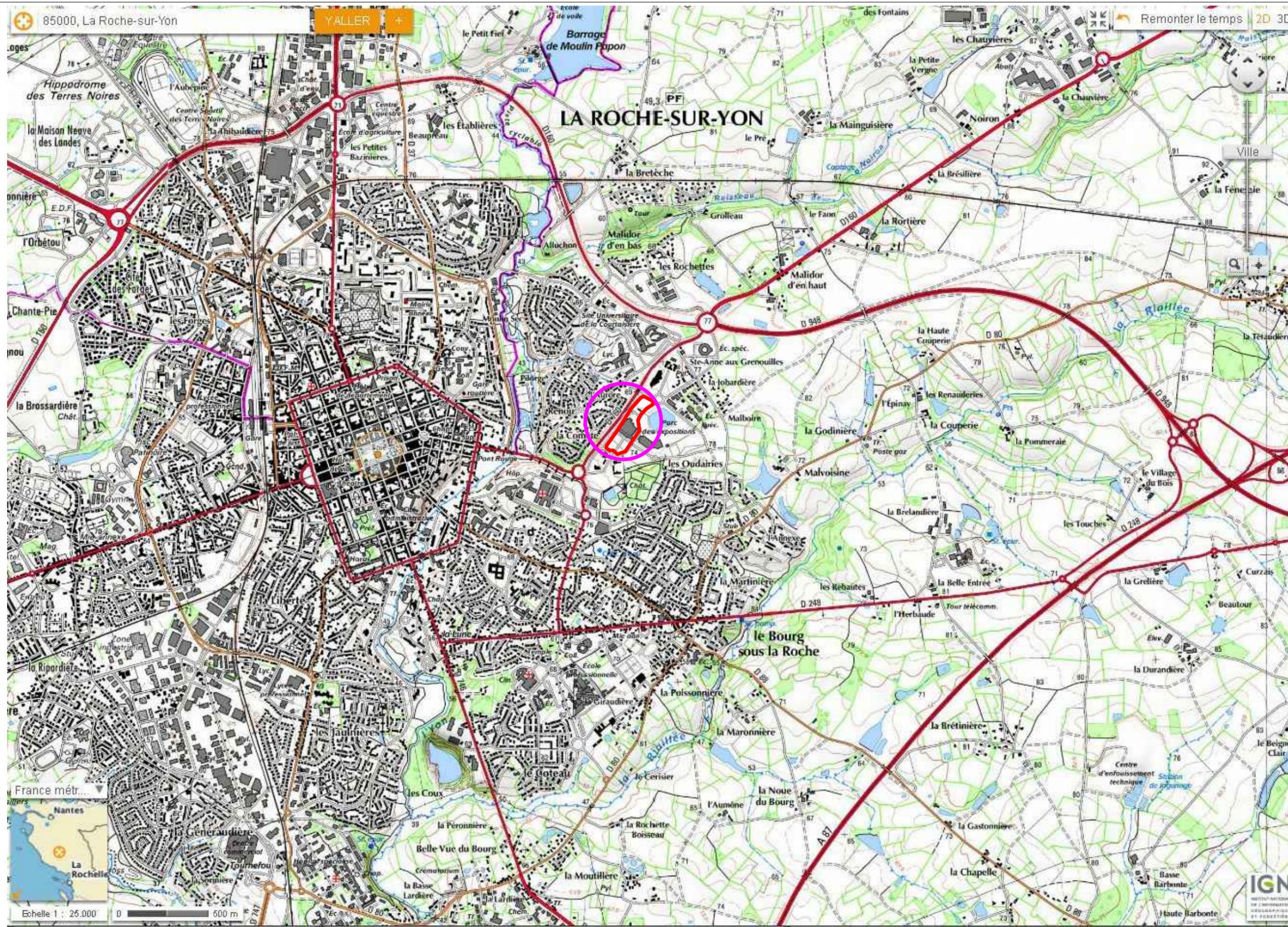
L'absence de logements aux abords immédiats du site évite tout risque de nuisance aux riverains.

Enfin, les livraisons supplémentaires s'effectueront généralement le matin lorsque la circulation est fluide, ce qui impactera d'autant moins celle-ci.

● Limitation des déplacements motorisés des consommateurs et du personnel

Le projet participera au développement et à l'incitation aux modes de déplacement propres :

- desserte du site par bus,
- voies piétonnes/cyclistes dans l'enceinte du site en lien avec les aménagements extérieurs,
- espace de stationnement dédié aux deux-roues.



EXTENSION ET RESTRUCTURATION DU CENTRE COMMERCIAL LECLERC A LA ROCHE SUR YON
 ANNEXE 2
 Plan de situation

CODE	PHASE	DES	VRF	DATE	ECHELLE	NUMERO	INDICE
2007-005	DPC	AA		29/04/14	1/20000	201	-



CODE	PHASE	DES	VRF	DATE	ECHELLE	NUMERO	INDICE
2007-005	DPC	AA		29/04/14	-	301	-



CODE	PHASE	DES	VRF	DATE	ECHELLE	NUMERO	INDICE
2007-005	DPC	AA		29/04/14	-	302	-



CODE	PHASE	DES	VRF	DATE	EHELLE	NUMERO	INDICE
2007-005	DPC	AA		29/04/14	-	303	-



©Baloon-photo.com



EXTENSION ET RESTRUCTURATION DU CENTRE COMMERCIAL LECLERC A LA ROCHE SUR YON
 ANNEXE 3
 PHOTO 4 : vue lointaine vers le nord-est

CODE	PHASE	DES	VRF	DATE	ECHELLE	NUMERO	INDICE
2007-005	DPC	AA		29/04/14	-	304	-



Vue de la station service et du bosquet non imperméabilisé actuellement



Vue de l'entrée du parking de l'hypermarché

CODE	PHASE	DES	VRF	DATE	ECHELLE	NUMERO	INDICE
2007-005	DPC	AA		29/04/14	-	305	-



Vue depuis la RD760



Vue de l'entrée de la cour de service

CODE	PHASE	DES	VRF	DATE	ECHELLE	NUMERO	INDICE
2007-005	DPC	AA		29/04/14	-	306	-