

### 3.3 Evaluation des flux journaliers de circulation des véhicules générés par le projet sur les principaux axes de desserte du site, ainsi que des capacités résiduelles d'accueil des infrastructures de transports existantes

Le cabinet EMTIS a réalisé une étude de trafic relative au projet.

L'estimation a été réalisée à partir de ratios de génération de trafic en véhicule par m<sup>2</sup> de surface de vente.

Leur conclusion est la suivante :

« L'estimation du nombre de clients/jour générés par le projet d'Hypermarché est de 1600 clients par jour soit 1506 véhicules/jour + 650 véhicules par jour pour les moyennes surfaces », soit **2 156 véhicules au total**.

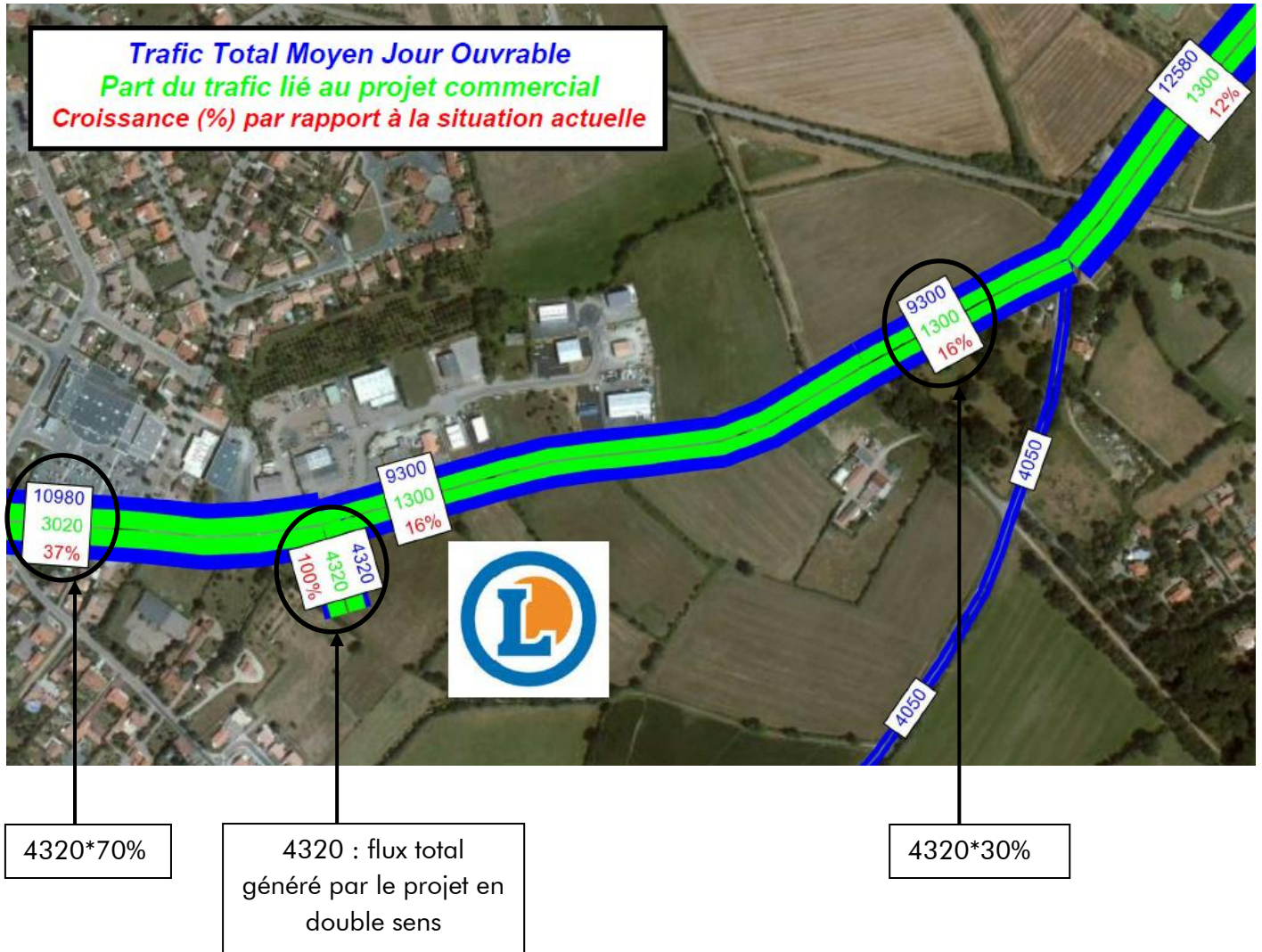
**Les ratios pris en compte sont des ratios hauts, ce qui nous place dans des hypothèses plutôt élevées en termes de générations de trafic.** De plus, aucune mixité de clientèle n'a été prise en compte entre l'hypermarché et les moyennes surfaces.

Ces déplacements supplémentaires ont été rajoutés aux trafics de la situation actuelle (pas de croissance spécifique des flux actuels compte tenu de la mise en service proche des projets d'équipement).

Les trafics ont ensuite été répartis géographiquement à partir des éléments issus de l'étude de Zone de Chalandise et la proximité immédiate de Sainte-Pazanne de la manière suivante :

- Flux sur la RD758 en direction de Sainte-Pazanne : 70%
- Flux sur la RD758 en direction de Nantes : 30%.

Les cartes de trafics journaliers présentent des valeurs de trafics en double sens, elles traduisent tous les véhicules circulant sur les voies : ceux générés par le projet commercial + ceux existant déjà.



La conclusion de l'étude est que l'impact du **projet de zone commerciale apparait comme non contraignant en termes de niveaux de trafic**. Les volumes prévisibles se situent en effet dans des proportions tout à fait acceptables.

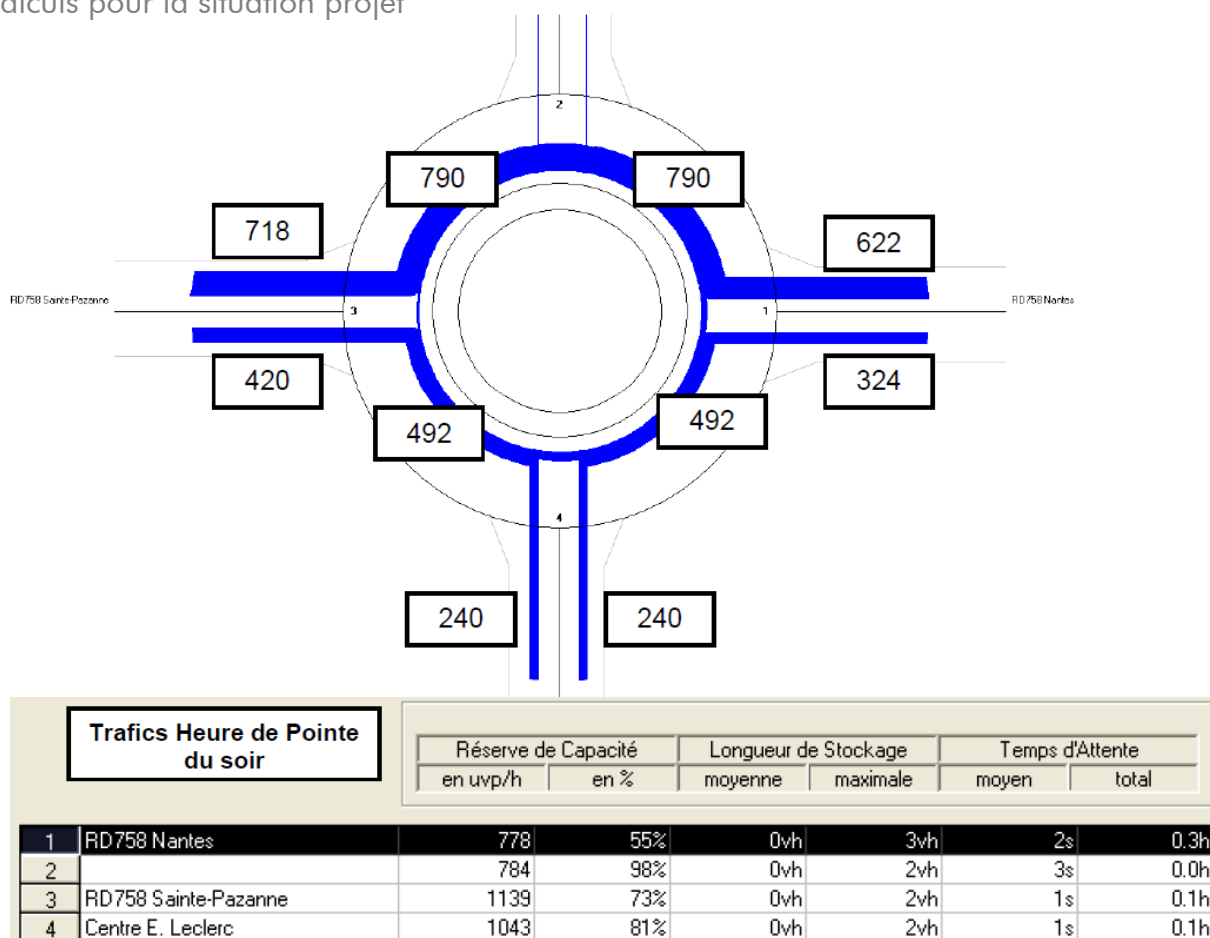
Même avec des estimations de trafic plutôt hautes, le projet ne générera pas de nuisances sur les flux automobiles.

### Giratoire

L'étude du nouveau carrefour giratoire RD758 desservant les différents équipements commerciaux a été effectuée sous forme d'étude de capacité par l'intermédiaire du logiciel Girabase.

L'étude de capacité a été élaborée en situation projet à l'heure de pointe du soir. Un total d'environ 1280 UVP entrent dans le giratoire.

On présente les hypothèses de trafic (en UVP) et les principaux résultats issus des calculs pour la situation projet



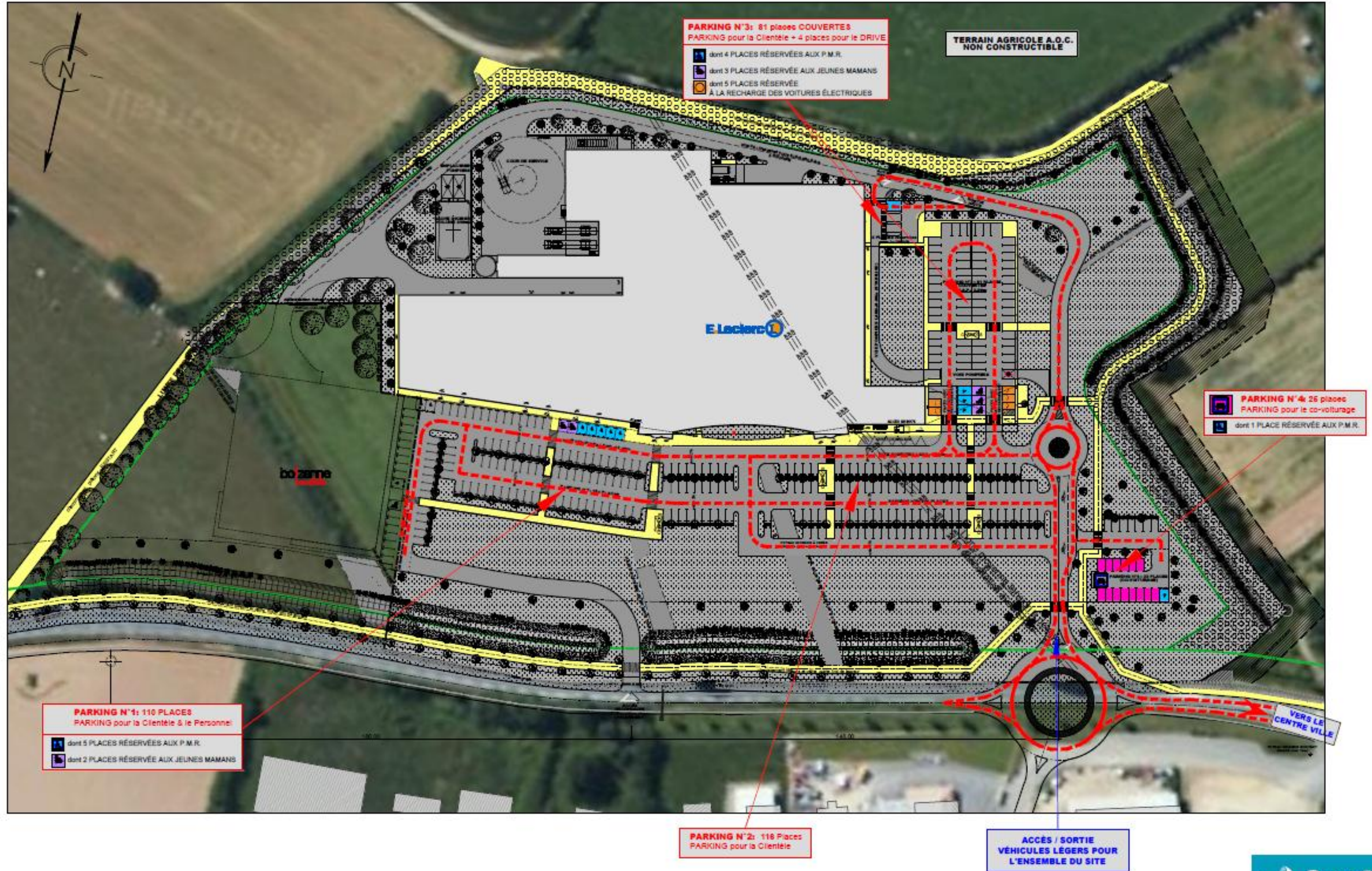
Les analyses des calculs Girabase montrent qu'aucun dysfonctionnement n'est à prévoir. **Les réserves de capacité apparaissent comme plus que suffisantes puisqu'elles varient de 55% à 98% en fonction de la branche.**

Le critère de 15-20% de réserve de capacité est en effet en général le seuil minimum admis dans ce type d'étude avant de mettre en évidence des dysfonctionnements répétitifs.

Le carrefour giratoire pris de façon isolée du reste du réseau de voirie fonctionne donc sans aucun problème à l'heure de pointe du soir à l'horizon de l'ouverture des projets.

De plus, les services techniques du Conseil Général estiment que la réalisation d'un carrefour giratoire sera appropriée pour assurer en toute sécurité la desserte de ce nouveau pôle commercial (Cf. courrier page suivante).

Plan des flux de véhicules légers



### 3.4 Evaluation des flux journaliers de circulation des véhicules de livraison générés par le projet et description des accès au projet pour ces véhicules

L'hypermarché générera environ 5 à 10 véhicules de livraison par jour. Le système de livraison géré par la SCAOUEST centralise de plus en plus les livraisons ce qui limite au maximum les flux routiers.

Conformément à l'article 97 de la loi du 13 décembre 2000, le chargement et le déchargement des marchandises se feront à l'arrière du bâtiment commercial par le biais de quai de livraison à l'aide de chariots élévateurs, transpalettes électriques afin de faciliter la manutention à nos salariés.

Des sas de livraison en dehors des heures d'ouverture seront conçus pour permettre une livraison des produits frais dans des conditions optimales pour limiter au maximum le risque de rupture de la chaîne du froid.

Les livraisons de marchandises du magasin se feront principalement avant 9 heures afin de pouvoir approvisionner les rayons pour l'ouverture du magasin, et ainsi diminuer les problèmes liés à la circulation.

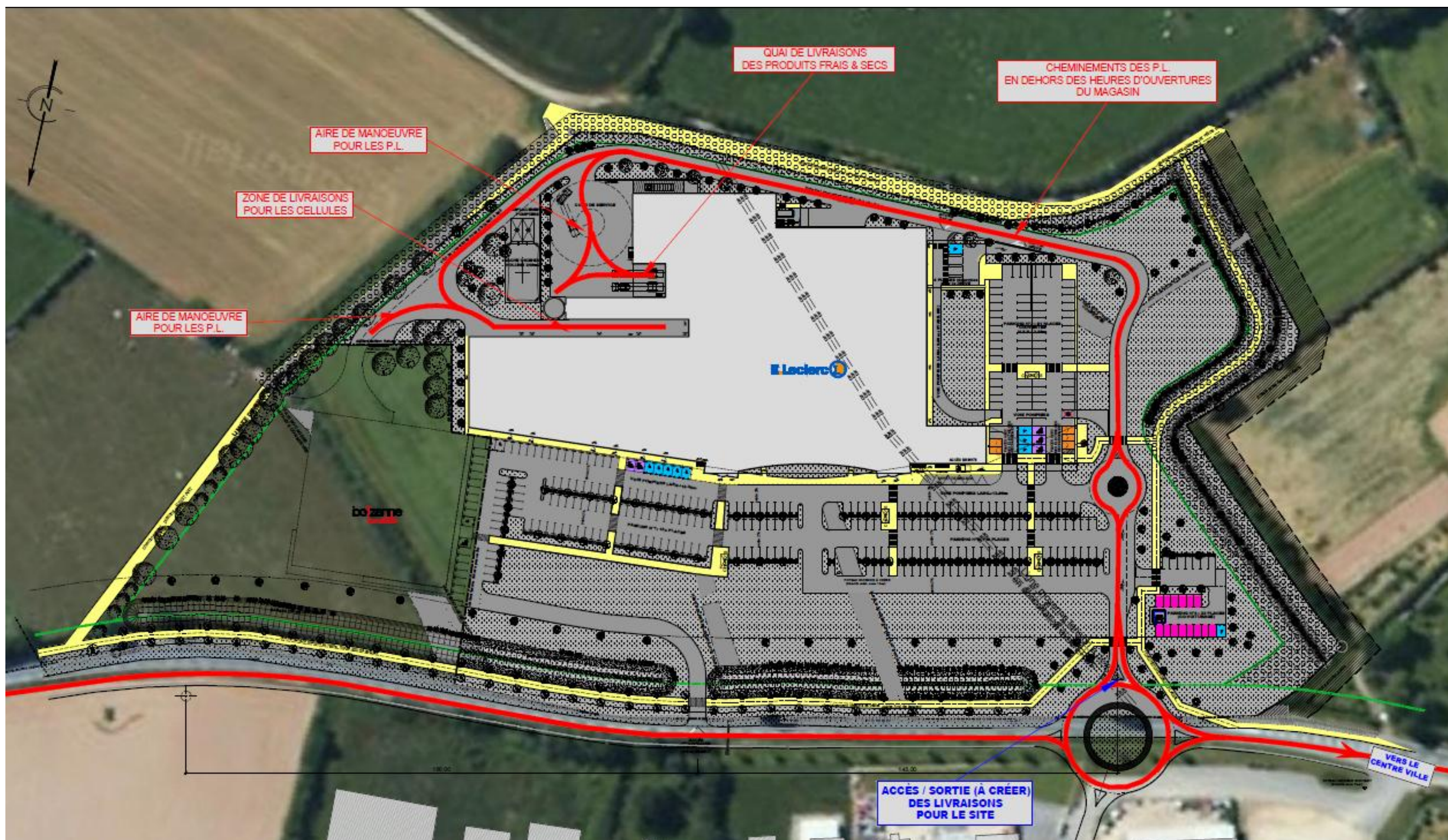
Les moyennes surfaces seront chacune livrées par trois à quatre camions/petits porteurs par semaine.

*Plan des livraisons page suivante*

### 3.5 Indication de la distance du projet par rapport aux arrêts des moyens de transports collectifs, de la fréquence et de l'amplitude horaire de la desserte de ces arrêts

*Cf. 2.2.5 La desserte actuelle et future*

Plan des flux de véhicules légers

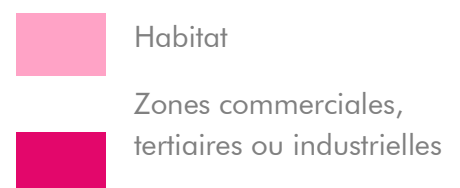
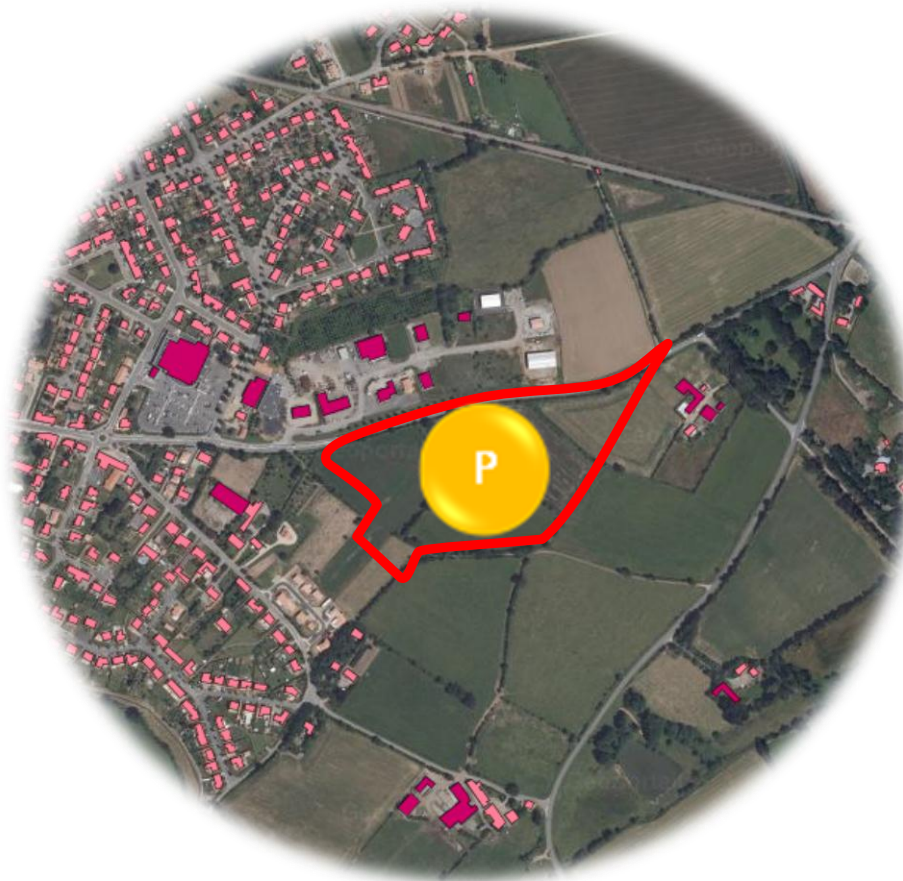


### 3.6 Analyse prévisionnelle des flux de déplacement dans la zone de chalandise, tous modes de transports confondus, selon les catégories de clients

#### Zone de chalandise pour la population venant à pied

Nous considérons que la distance moyenne d'une marche avec un objectif est de 500 m. Au-delà, d'autres modes de déplacement sont privilégiés (vélo, transports en commun, automobile).

Cette zone, limitée à 500 m de l'ensemble commercial, intègre une partie de la ville de SAINTE PAZANNE (les premières habitations sont situées à 200 mètres du projet) soit 270 habitants. Cela représente 0.5 % des habitants de la zone de chalandise. Nous considérons que 10% de ces résidents sont susceptibles de venir au magasin à pied, soit 0.05% des résidents de la zone de chalandise.





### Zone de chalandise pour la population venant en vélo

En moyenne, un déplacement en vélo avec un objectif est de 2 km.

Cette zone, limitée à 2 km de l'ensemble commercial compte près de 5 000 habitants, soit 9% de la zone de chalandise. Nous considérons que 10% de ces résidents sont susceptibles de venir au magasin à vélo, soit 0.9% des résidents de la zone de chalandise.



### Zone de chalandise pour la population venant en transports en commun

Nous considérons que les futurs clients utiliseront uniquement la navette de SAINTE-PAZANNE et pas le réseau LILA pour se rendre au magasin (aucun arrêt sur la commune de SAINTE PAZANNE).

De ce fait, si 10% des résidents de SAINTE PAZANNE utilisent ce mode de transports pour réaliser des achats sur la nouvelle zone commerciale, cela représente 1.05% des résidents de la zone de chalandise.

### Récapitulatif des modes de transports utilisés

Répartition prévisionnelle des flux par mode de transport	
Flux routier	98 %
Flux en transport collectif	1.05%
Flux en vélo	0.9 %
Flux piéton	0.05 %
Total des flux générés	100 %

3.7 En cas d'aménagements envisagés : tous documents garantissant leur financement et la réalisation effective à la date d'ouverture de l'équipement commercial

Le carrefour giratoire sera réalisé et financé par la communauté de communes Cœur Pays de Retz.

*Cf. compromis de vente page suivante*

Calendrier de réalisation du giratoire et financement des travaux par la communauté de communes Cœur Pays de Retz.

*Extrait du compromis de vente entre Cœur Pays de Retz et la société PAZADIS*

### **DESIGNATION DES BIENS**

**A SAINTE PAZANNE 44680, sur la route départementale 758,**

Des parcelles de terrain non bâties d'une contenance approximative de 64.000 mètres carrés (*superficie exacte à confirmer après arpentage*), actuellement cadastrées :

- Section AI n° 161p d'une surface estimée à environ 6.310 m<sup>2</sup> (*une partie de cette parcelle restera la propriété du VENDEUR notamment pour la réalisation du carrefour à sens giratoire*),
- Section AI n° 162 d'une surface de 2.515 m<sup>2</sup>
- Section AI n° 163 d'une surface de 916 m<sup>2</sup>
- Section AI n° 164 d'une surface de 1.181 m<sup>2</sup>
- Section AI n° 165 d'une surface de 3.842 m<sup>2</sup>
- Section ZI n° 160 d'une surface de 14.699 m<sup>2</sup>
- Section AI n° 291 d'une surface de 1.049 m<sup>2</sup>
- Section AI n° 289 d'une surface de 356 m<sup>2</sup>
- Section AI n° 287 d'une surface de 255 m<sup>2</sup>
- Section AI n° 285 d'une surface de 671 m<sup>2</sup>
- Section AI n° 314 d'une surface de 948 m<sup>2</sup>
- Section AI n° 293 d'une surface de 2.701 m<sup>2</sup>
- Section ZI n° 159 d'une surface de 20.937 m<sup>2</sup>
- Section ZI n° 193p d'une surface estimée à environ 6.108 m<sup>2</sup>
- Section ZI n° 75 pp d'une surface estimée à environ 1.080 m<sup>2</sup>

Etant ici précisé que la parcelle cadastrée section ZI n° 75 pp est à ce jour la propriété de la commune de SAINTE-PAZANNE et qu'un acte d'échange doit intervenir entre cette dernière et le VENDEUR. La superficie correspondante sera prélevée sur la limite de propriété de la parcelle cadastrée section ZI 193.

Lesdits biens figurant sous teinte jaune sur un plan qui demeurera ci-annexé après avoir été certifié véritable par les parties.

Tels que ces biens existent avec toutes leurs dépendances, tous immeubles par destination qui en dépendent et tous droits y attachés, sans aucune exception, ni réserve.

L'ACQUEREUR déclare parfaitement connaître lesdits biens pour les avoir visités en vue des présentes et s'être entouré de tous les éléments d'informations nécessaires à tous égards.

**Observation étant ici faite** qu'à la demande du Département de la Loire-Atlantique, la desserte de l'ensemble de la zone commerciale se fera par un unique carrefour à sens giratoire créé sur la route départementale 758, dont le positionnement figure sur un plan qui demeurera ci-annexé après avoir été certifié véritable par les parties. Il sera également créé

BT BP

une liaison douce entre ce carrefour et la partie urbaine de la commune de SAINTE-PAZANNE.

Ces travaux ne seront réalisés par le VENDEUR qu'après réitération des présentes par acte authentique.

### **PROMESSE SYNALLAGMATIQUE DE VENTE**

Sous les conditions suspensives ci-après stipulées, le **VENDEUR s'engage à vendre à l'ACQUEREUR qui s'engage à acquérir** les biens ci-dessus identifiés, tels qu'ils sont désignés ci-dessus, avec tous immeubles par destination pouvant en dépendre et tels que l'ACQUEREUR déclare les connaître pour les avoir vus et visités.

Il est expressément convenu que toutes conditions suspensives étant réalisées, et faute pour l'ACQUEREUR d'avoir signé l'acte d'acquisition, dans les formes et délais ci-après fixés, il sera déchu du droit d'exiger la réalisation de la présente promesse, celle-ci étant alors considérée comme nulle et non avenue si bon semble au VENDEUR sans qu'il soit besoin de remplir aucune formalité.

Le VENDEUR pourra également, s'il le préfère, poursuivre en justice la réalisation forcée de la vente.

### **EFFET RELATIF**

LE VENDEUR s'engage à justifier de la propriété régulière des biens vendus et à fournir à cet effet, tous titres, pièces et renseignements au Notaire chargé de la rédaction de l'acte authentique.

- **Parcelles cadastrées Section ZI, Numéro 160 – Section AI, Numéros 161 – 162 – 163 – 164 – 165 – 166p - 285 – 287 – 289 – 291 –**

Acquisition suivant acte reçu par Maître François-Xavier DROGOU, Notaire à SAINT SEBASTIEN SUR LOIRE, le 26 Avril 2011, en cours de publication à la Conservation des Hypothèques de PORNIC.

- **Parcelle cadastrée Section AI, Numéro 293 :**

Acquisition suivant acte reçu par Maître François-Xavier DROGOU, Notaire à SAINT SEBASTIEN SUR LOIRE, le 13 Mai 2011, dont une copie authentique a été publiée à la Conservation des Hypothèques de PORNIC, le 04 Juillet 2011, Volume 2011P, Numéro 4318.

- **Parcelle cadastrée Section ZI, Numéro 159 :**

Acquisition suivant acte reçu par Maître François-Xavier DROGOU, Notaire à SAINT SEBASTIEN SUR LOIRE, le 17 Mars 2011, dont une copie authentique a été publiée à la Conservation des Hypothèques de PORNIC, le 16 Mai 2011, Volume 2011P, Numéro 3610.

- **Parcelle cadastrée Section ZI, Numéro 193 :**

Acquisition suivant acte reçu par Maître François-Xavier DROGOU, Notaire à SAINT SEBASTIEN SUR LOIRE, le 30 Janvier 2012, dont une copie authentique est en cours de publication à la Conservation des hypothèques de PORNIC.

- **Parcelle cadastrée Section ZI, Numéro 75p :**

Echange à réaliser suivant acte à recevoir par Maître François-Xavier DROGOU, Notaire à SAINT SEBASTIEN SUR LOIRE, préalablement à la régularisation de la

BT BP