





Photo 02



Photo 03

Photos état existant



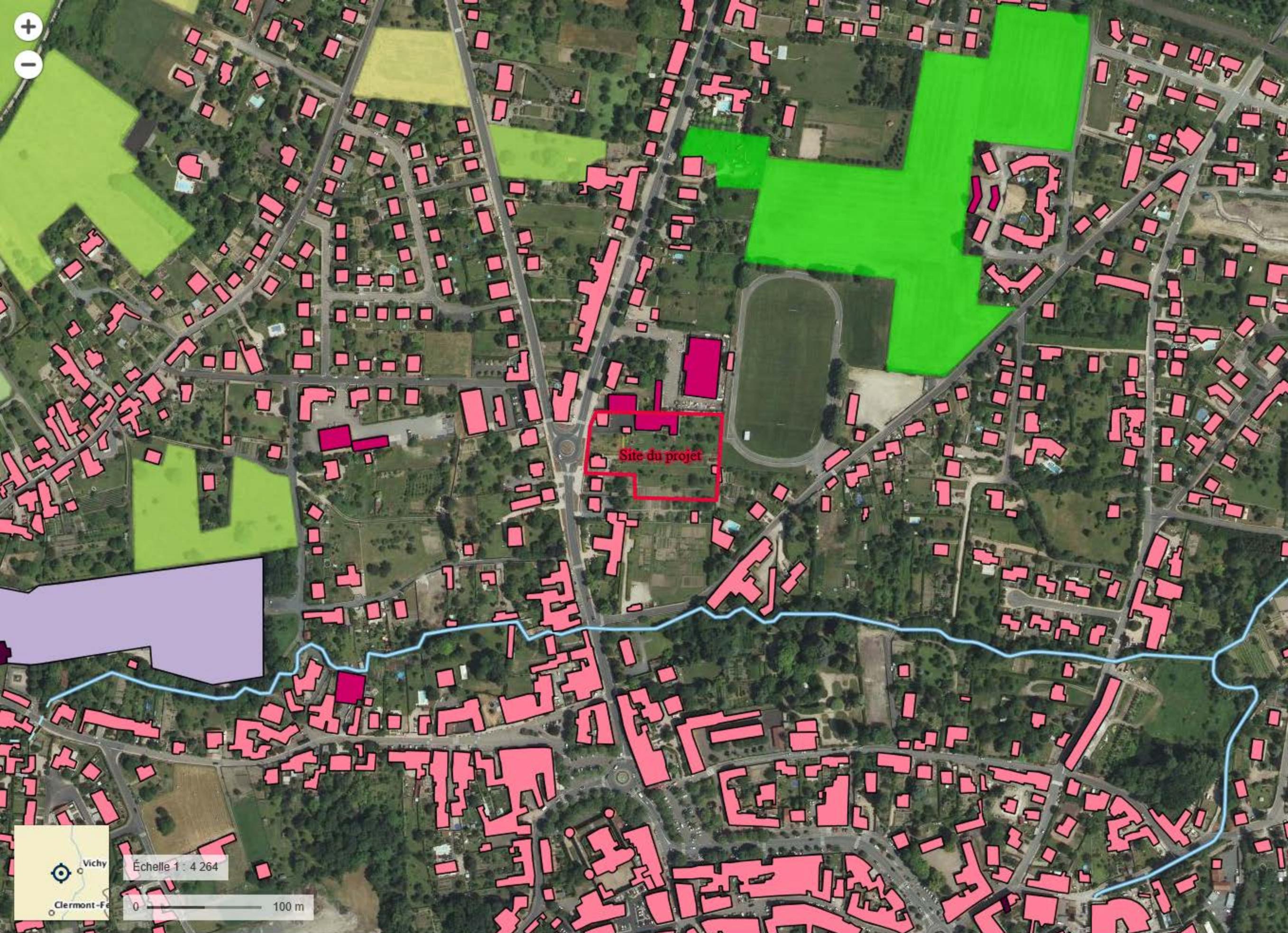
Repérage photos



Photo 01

Photos état existant





**Légende:**

**Bâtiments:**

- bâtiment à caractère industriel, commercial ou agricole
- autre bâtiment
- cimetière

**Cultures (Registre Parcellaire Géographique 2014):**

- maïs
- blé tendre
- prairie permanente

**Réseau hydrographique:**

- cours d'eau

---

## **LIDL**

**Gannat (03)**

### **Examen au cas par cas - Auto-évaluation**

Rapport R001-1250793-CML-V01

**12 juin 2017**

## Table des matières

<b>Fiche contrôle qualité .....</b>	<b>3</b>
<b>1 Introduction .....</b>	<b>4</b>
1.1 Objectifs de l'étude .....	4
1.2 Méthodologie .....	5
1.3 Documents de référence .....	5
<b>2 Caractéristiques générales du projet .....</b>	<b>7</b>
2.1 Localisation du projet .....	7
Présentation du projet .....	9
<b>3 Sensibilité environnementale de la zone d'implantation envisagée .....</b>	<b>11</b>
<b>4 Caractéristiques de l'impact potentiel du projet sur l'environnement et la santé humaine.....</b>	<b>14</b>
<b>5 Conclusion de l'auto-évaluation .....</b>	<b>17</b>
<b>6 Limites de validité .....</b>	<b>18</b>

## Liste des tableaux

Tableau 1.1 Nomenclature des projets en annexe à l'article R122-2 du Code de l'Environnement (extrait) .....	4
---	---

## Liste des figures

Figure 2.1 : Localisation du site ( <i>Source : geoportail.gouv.fr</i> ) .....	7
Figure 2.2 : Localisation du site dans la ville de Gannat ( <i>Source : © DBGroup</i> ).....	8
Figure 2.3 Plan masse du projet ( <i>Source : Agence DB Ingenierie</i> ).....	10

## Annexes

1. Plan de masse
2. Notice paysagère
3. Rapport d'étude SORMEA

## Fiche contrôle qualité

**Destinataire du rapport** LIDL  
**Site** Gannat (03)  
**Interlocuteur** Camille FERNANDEZ  
**Adresse** Direction régionale 12 - ZA Le Prélong - 71300 Montceau-Les-Mines  
**E-mail** camille.fernandez\_dr12@lidl.fr  
**Téléphone / télécopie** /  
**Téléphone portable** 06-35-84-14-89  
**Intitulé du rapport** Examen au cas par cas - Auto-évaluation  
**Notre référence / date** R001-1250793-CML-V01 du 12 juin 2017  
**Rédacteur** Marie-Laure CHALLAMEL, Ingénieur d'études  
**Responsable de l'étude** Eric VEDEL, Chef de projets  
**Superviseur** Frédéric PANSA, Chef de projets



## Coordonnées

Tauw France – Agence de Lyon  
4, rue Victor Lagrange  
69007 LYON

Tél : 04-37-65-15-55  
Fax : 04-37-65-15-50

Représentant légal : Monsieur Eric MARTIN

Email : [info@tauw.fr](mailto:info@tauw.fr)

Tauw France est membre de **Tauw Group bv** – [www.tauw.nl](http://www.tauw.nl)

Tauw France – Siège social  
Parc tertiaire de Mirande  
14D rue Pierre de Coubertin  
21000 DIJON

Tél : 03-80-68-01-33  
Fax : 03-80-68-01-44

## Gestion des révisions

Version	Date	Statut	Nombre de : Pages	Exemplaires client	Annexes	Tomes
V01	12 juin 2017	Création du document	23	1	2	1

Référencement du modèle de rapport : DS 88 21-11-11

## 1 Introduction

La société LIDL projette de créer un nouveau magasin de commerce de détail à Gannat (03) :  
4 -12 avenue des Capucins  
03 800 GANNAT (Allier)

Le magasin comportera un parking de 122 places attenant au magasin pour l'accueil des clients.

Tous les projets relevant d'au moins une catégorie listé au le tableau annexé à l'article R.122-2 du code de l'environnement font l'objet d'une évaluation environnementale ou d'un examen au cas par cas dont .

**Tableau 1.1 Nomenclature des projets en annexe à l'article R122-2 du Code de l'Environnement (extrait)**

<b>Catégories de projets</b>	<b>Projets soumis à évaluation environnementale</b>	<b>Projets soumis à examen au cas par cas</b>
41. Aires de stationnement ouvertes au public, dépôts de véhicules et garages collectifs de caravanes ou de résidences mobiles de loisirs	-	a) Aires de stationnement ouvertes au public de 50 unités et plus. b) Dépôts de véhicules et garages collectifs de caravanes ou de résidences mobiles de loisirs de 50 unités et plus.

**Le nombre d'aires de stationnement du projet dépassant le seuil de 50 unités (rubrique 41), le projet est aussi soumis à un examen au cas par cas.**

Le présent rapport constitue l'auto-évaluation du projet réalisée dans le cadre de l'examen au cas par cas en application de l'article R122-2 du Code de l'Environnement.

### 1.1 Objectifs de l'étude

L'objectif du présent document est de réaliser une auto-évaluation du projet de création d'un parking de 122 places attenant au magasin LIDL sur la commune de Gannat (03).

Ce document vise à exprimer les enjeux environnementaux du projet et de donner l'appréciation du porteur du projet sur la nécessité qu'il fasse l'objet d'une étude d'impact ou qu'il en soit dispensé.

## 1.2 Méthodologie

Pour les projets relevant d'un examen au cas par cas en application de l'article R. 122-2, le maître d'ouvrage décrit les caractéristiques de l'ensemble du projet, y compris les éventuels travaux de démolition ainsi que les incidences notables que son projet est susceptible d'avoir sur l'environnement et la santé humaine. Il décrit également, le cas échéant, les mesures et les caractéristiques du projet destinées à éviter ou réduire les effets négatifs notables de son projet sur l'environnement ou la santé humaine.

La liste détaillée des informations à fournir est définie dans un formulaire de demande d'examen au cas par cas dont le contenu est précisé par arrêté du ministre chargé de l'environnement (CERFA 14734\*03).

Ce formulaire offre la possibilité au porteur du projet de s'exprimer sur les enjeux du projet et de donner son appréciation sur la nécessité qu'il fasse l'objet d'une étude d'impact ou qu'il en soit dispensé.

Cette étude dénommée « auto-évaluation » doit porter sur les trois critères suivants qui permettent à l'autorité environnementale de prendre sa décision au regard des renseignements fournis :

- caractéristiques générales du projet ;
- sensibilité environnementale de la zone d'implantation envisagée ;
- caractéristiques de l'impact potentiel du projet sur l'environnement et la santé humaine.

Le porteur du projet peut également apporter des arguments supplémentaires sur des questions non directement abordées dans le formulaire et concernant par exemple :

- le choix du projet parmi les différents partis envisagés ;
- les garanties envisagées quant à la maîtrise des impacts résiduels...

## 1.3 Documents de référence

Les principaux documents de référence utilisés pour l'évaluation environnementales de type examen au cas par cas des projets sont les suivants :

- Le code de l'environnement Livre I, relatif aux dispositions communes, en particulier son titre II – chapitre II « Evaluation environnementale » et aux textes réglementaires applicables
  - partie réglementaire : articles R. 122-3 ;
- Arrêté du 12 janvier 2017 fixant le modèle du formulaire de la « demande d'examen au cas par cas » en application de l'article R. 122-3 du code de l'environnement
- Formulaire CERFA 14734\*03 « Demande d'examen au cas par cas préalable à la réalisation éventuelle d'une évaluation environnementale »
- Formulaire CERFA 51656#03 « Notice explicative pour les demandes d'examen au cas par cas »

- Guide de lecture de la nomenclature des études d'impact (R.122-2), MEEM, Février 2017

## 2 Caractéristiques générales du projet

### 2.1 Localisation du projet

Le projet de parking attendant au magasin LIDL est situé dans le département de l'Allier (03), sur le territoire communal Gannat (03) à l'adresse suivante :

4-12 avenue des Capucins  
03800 GANNAT

La commune de Gannat est située à 50 km au nord de Clermont-Ferrand.

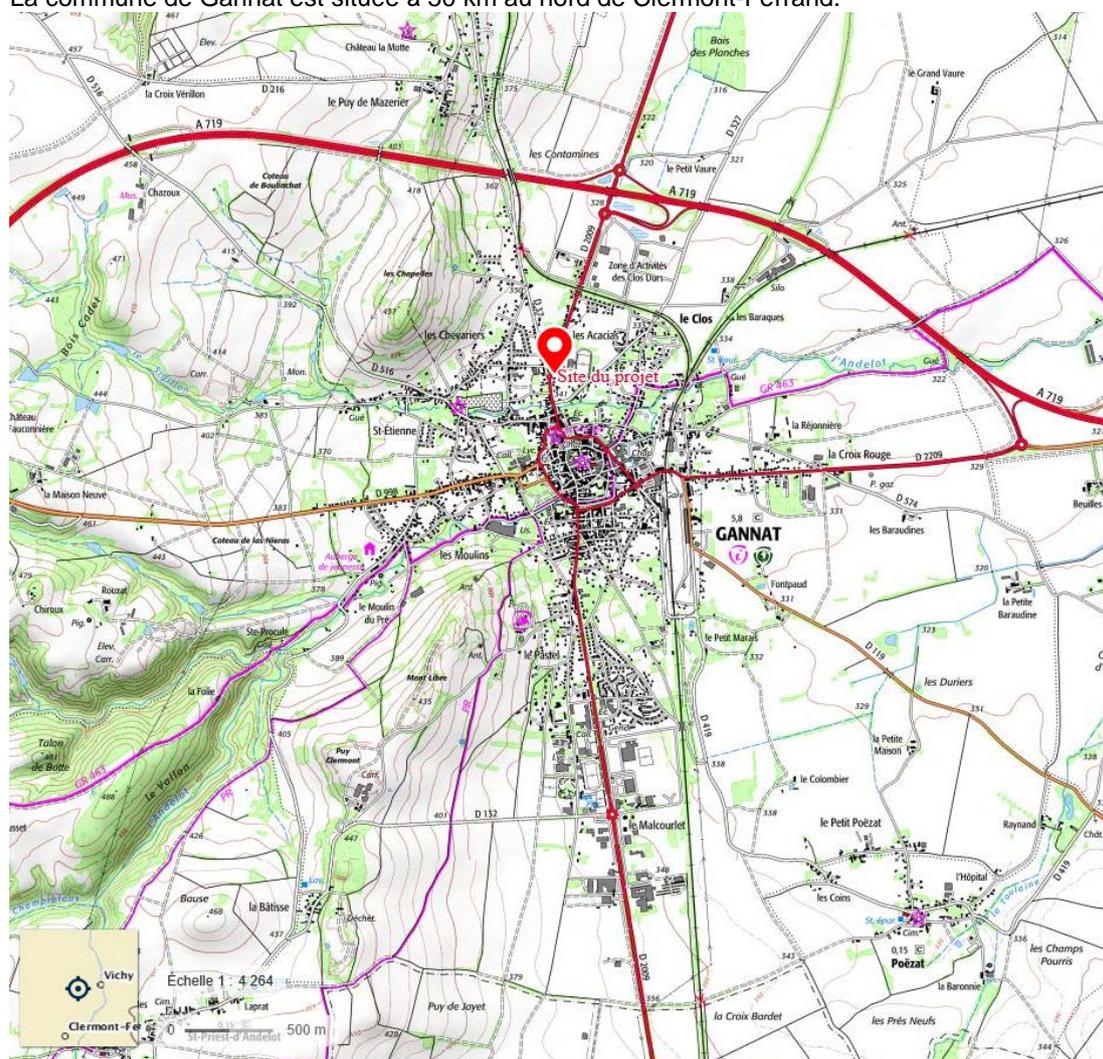
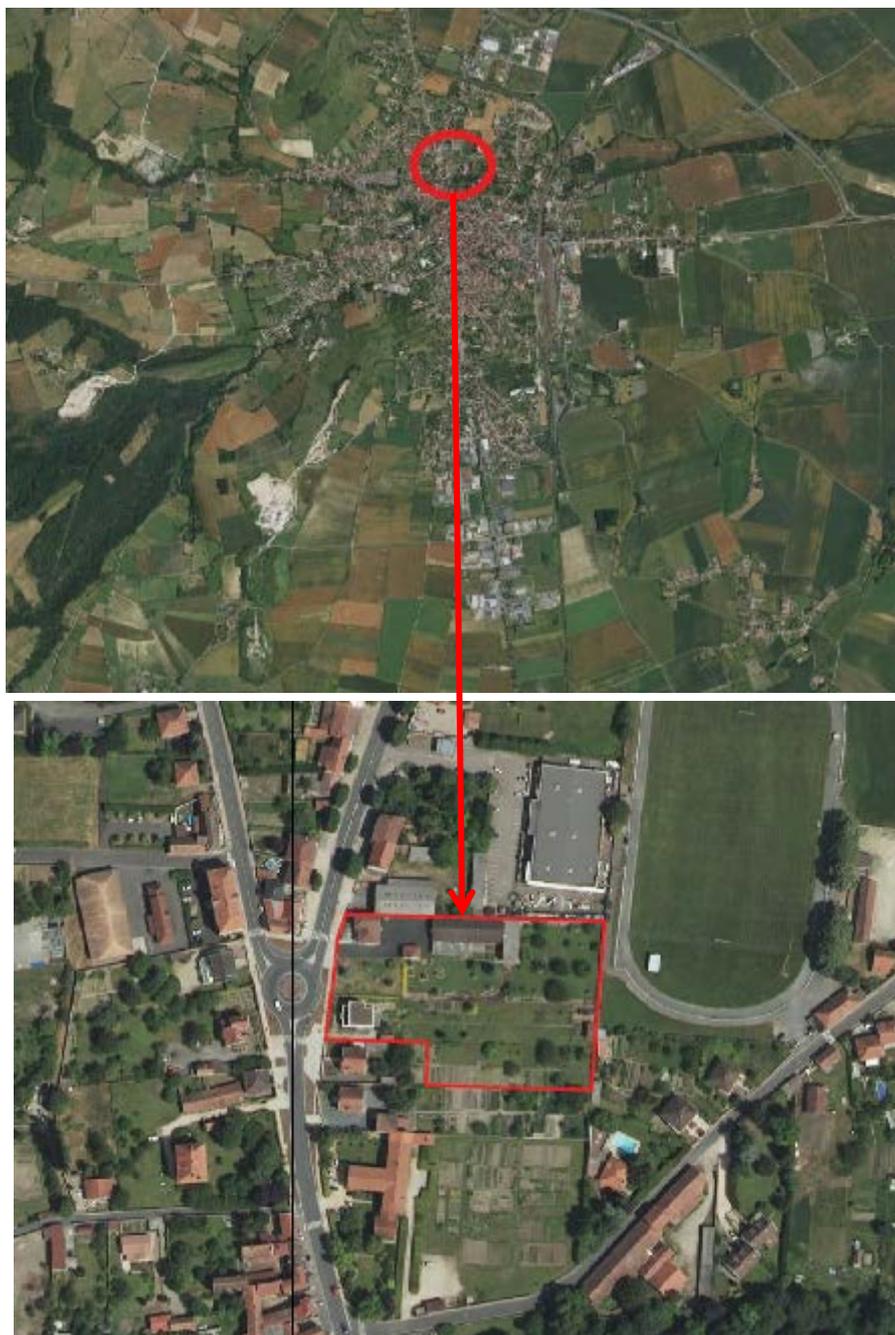


Figure 2.1 : Localisation du site (Source : [geoportail.gouv.fr](http://geoportail.gouv.fr))

Le projet de parking du magasin LIDL est situé sur le territoire communal de Gannat, à proximité du futur centre commercial. Il est localisé sur des parcelles résidentielles, actuellement habitées.



---

Figure 2.2 : Localisation du site dans la ville de Gannat (Source : © DBGroup)

## Présentation du projet

Le projet prévoit la construction d'un magasin « écoresponsable » et de son parking, au nord de la ville. Ce nouveau centre commercial remplacera celui déjà existant 3, rue Eugène Banier à Gannat, qui ne peut être démolir puis reconstruit, car le foncier du quartier est soumis à l'accord de l'Architecte des bâtiments de France.

Les parcelles concernées par le projet sont actuellement occupées par 2 pavillons, leurs annexes et leurs jardins (environ 856 m<sup>2</sup>), dont les permis de démolir et de construire sont en cours d'instruction.

Le projet, d'une superficie globale de 7953 m<sup>2</sup>, prévoit l'insertion d'un magasin moderne (espace de vente de 1274 m<sup>2</sup>), mais qui s'intégrera à l'architecture régionale (matériaux locaux).

Le parking occupera une surface de 1662 m<sup>2</sup>, pour y permettre de l'installation de 122 places de parking, dont 3 places pour les personnes à mobilité réduite, 3 places pour les familles, 2 places pour les véhicules électriques et 15 places réservées au co-voiturage. Un parc à vélo sera également disponible derrière l'abri à chariots.

Les places de stationnement (exceptées PMR, familles et autopartage) seront traitées en revêtement perméable de type Evergreen et pavés drainants. Les voies de circulation seront en enrobés.

L'accès au parking sera facilité par la création d'une voie d'accès rejoignant le rond-point existant à l'ouest du site, en lien avec la voirie actuelle.

LIDL va appliquer une démarche de qualité environnementale à ce projet, qui prend en compte l'environnement (meilleure gestion des déchets, du transport des marchandises, etc.) ; privilégie la plantation d'essences locales (arbres, arbustes et buissons) pour favoriser le développement de la biodiversité et sa pérennisation sur le site ; prévoit un accompagnement verdoyant de la clientèle jusqu'au magasin.



### 3 Sensibilité environnementale de la zone d'implantation envisagée

Le tableau de synthèse suivant reprend le diagnostic environnemental du parking du magasin LIDL à Gannat (03):

Eléments	Atouts du site	Contraintes du site
<b>Milieu physique</b>		
Climat	Le climat est à influence océanique et continentale (températures moyennes minimale :6°C et maximale : 16,7°C), avec un ensoleillement annuel favorable.	-
Topographie	Pente faible inférieure à 2%.	-
Géologie	La géologie connue à partir d'un sondage à proximité (Référence : BSS001RAHA ; Infoterre) : terre entre 0 et 2m ; glaise entre 2 et 6 m ; marne entre 6 et 33 m.	-
Hydrogéologie	Site en dehors des zones de répartition des eaux.	-
Hydrographie	Pas de modification du réseau hydrographique.	-
Qualité des eaux	-	Etat écologique moyen et état chimique moyen en 2014 (Agence de l'eau Loire-Bretagne)
Qualité de l'air	-	Pas d'information
<b>Milieu naturel</b>		
Zonage	Site en dehors des zonages naturels répertoriés.	-
Occupation des sols	Intérêt très faible au vue du terrain d'implantation.	-
Flore	Absence d'espèce de valeur patrimoniale ou protégée au vue du terrain d'implantation.	-
Faune	Espèces présentes communes au vue du terrain d'implantation.	-
Zone humide	Absence de zone humide recensée sur le site d'étude.	-
<b>Patrimoine et paysage</b>		
Paysage	La zone du projet est situé en zone urbaine.	-

Éléments	Atouts du site	Contraintes du site
Patrimoine	-	Château du 14 <sup>ème</sup> siècle inscrit aux Monuments Historiques à 300m du projet.
<b>Risques naturels, sanitaires et technologiques</b>		
Inondation	-	Sensibilité très élevée face au risque d'inondation par remontée de nappe du socle.
Mouvement de terrain	-	Aucun mouvement de terrain recensés dans un rayon de 200 m.
Retrait gonflement des argiles	-	Le risque retrait et gonflement des argiles est considéré comme faible sur la zone de l'étude.
Séisme	-	Sensibilité moyenne au risque sismique.
Risque industriel	Site en dehors des périmètres des PPRT.	-
Risque rayonnements ionisants	-	Pas d'informations sur ce risque.
Pollution de sol	-	Pas de contamination identifiée d'une pollution.
Nuisance sonore	Les seuls bruits seront liés au trafic routier engendrés par le magasin durant les horaires d'ouverture et pour les livraisons, en période diurne. Le projet produira une nuisance sonore limitée pour les habitations du voisinage.	-
Nuisance olfactive	Pas de nuisance directe.	-
Nuisance lumineuse	Eclairage public.	-
Nuisance liée à des vibrations	Zone non concernée par des vibrations.	-
<b>Milieu humain</b>		
Urbanisme	Zone UC du PLU.	-
Servitudes	Absence de servitude.	-
Population	-	6 089 habitants en 2014 (INSEE)
Accès au site	Site déjà bien desservi par l'avenue des Capucins, création d'un accès au giratoire existant.	-
Services	Proximité des écoles, associations, soins, commerces et artisans.	-

Éléments	Atouts du site	Contraintes du site
Transports	Commune desservie par les transports en commun (bus et train).	-
Réseau d'eau potable	Branchement au réseau géré par la commune.	-
Réseau d'eau usée	Branchement au réseau collectif.	-

## 4 Caractéristiques de l'impact potentiel du projet sur l'environnement et la santé humaine

**Niveau d'impact :**

A vérifier

Positif ou nul

Faible

Modéré

Fort

Domaine de l'environnement	Oui	Non	Impact potentiel du projet	Niveau d'impact
<b>Ressources</b>				
Le projet engendre-t-il des prélèvements d'eau ?	X		Prélèvements d'eau liés à l'entretien des locaux et aux sanitaires à l'usage du personnel et des visiteurs.	
Impliquera-t-il des drainages / ou des modifications prévisibles des masses d'eau souterraines ?		X	-	
Est-il excédentaire en matériaux ?		X	Réutilisation sur site des terres excavées pour les fondations et le décapage général.	
Est-il déficitaire en matériaux ? Si oui, utilise-t-il les ressources naturelles du sol ou du sous-sol ?	X		12000 m <sup>3</sup> de terres seront utilisés en remblais.	
<b>Milieu naturel</b>				
Est-il susceptible d'entraîner des perturbations, des dégradations, des destructions de la biodiversité existante : faune, flore, habitat, continuités écologiques ?	X		Destruction directe d'espèces floristiques communes et d'habitats d'espèces de la faune commune. Dérangement temporaire de la faune en phase travaux par le bruit et les mouvements. A la demande du PLU et pour correspondre à la charte paysagère et architecturale de la commune, 31 arbres de hautes tiges (Noyers communs, Poiriers d'ornement et Robiniers) seront plantés.	

Domaine de l'environnement	Oui	Non	Impact potentiel du projet	Niveau d'impact
			LIDL favorisera des essences de haies, buissons et arbustes locales et qui privilégieront le développement de la biodiversité et sa pérennisation sur le site.	
Est-il susceptible d'avoir des incidences sur les zones à sensibilité particulière énumérées dans le Cerfa 14734*03		X	-	
Engendre-t-il la consommation d'espaces naturels, agricoles, forestiers, maritimes ?		X	-	
<b>Risques et nuisances</b>				
Est-il concerné par des risques technologiques ?		X	Site en dehors du périmètre des PPRT.	
Est-il concerné par des risques naturels ?	X		Sensibilité très élevée face au risque inondation par remontée de nappe dans le socle. Une remontée de nappe entraînera une dégradation des locaux et des produits stockés, mais il n'y aura pas d'entraînement par les eaux.	
			Risque de retrait et gonflement des argiles sera pris en compte lors du dimensionnement des fondations.	
Engendre-t-il des risques sanitaires ? Est-il concerné par des risques sanitaires ?		X	-	
<b>Commodités de voisinage</b>				
Est-il source de bruit ? Est-il concerné par des nuisances sonores ?	X		Source de bruits liés à la circulation lors des heures d'ouverture et des livraisons. Le magasin sera exploité uniquement en période diurne, et la nuisance sera limitée.	
Engendre-t-il des odeurs ? Est-t-il concerné par des nuisances olfactives ?		X	-	
Engendre-t-il des vibrations ? Est-il concerné par des vibrations ?		X	-	
Engendre-t-il des émissions lumineuses ? Est-il concerné par des émissions lumineuses ?	X		Eclairage artificiel du centre commercial aux heures d'ouverture. La nuisance est déjà existante aux alentours.	

LIDL / Gannat (03) / Examen au cas par cas - Auto-évaluation

Domaine de l'environnement	Oui	Non	Impact potentiel du projet	Niveau d'impact
<b>Pollutions</b>				
Engendre-t-il des rejets polluants dans l'air ?	X		Rejets atmosphériques liés à l'augmentation du trafic négligeables.	
Engendre-t-il des rejets hydrauliques ? Si oui, dans quel milieu ?	X		Rejet des eaux usées et de ruissellement au réseau communal.	
Engendre-t-il la production d'effluents ou de déchets non dangereux, inertes, dangereux ?	X		Production de déchets ménagers liés à l'activité du site.	
<b>Patrimoine / Cadre de vie / Population</b>				
Est-il susceptible de porter atteinte au patrimoine architectural, culturel, archéologique et paysager ?	X		Site situé à 300m du monument historique le plus proche : château défensif du 14 <sup>ème</sup> siècle dont l'enceinte et les tours sont inscrits (arrêté du 28 décembre 1926). Démolition de pavillons de qualité architecturales reconnues, dont le front bâti sera maintenu, consolidé et agrémenté d'une haie végétale à l'arrière, en accord avec l'Architecte des Bâtiments de France.	
Engendre-t-il des modifications sur les activités humaines (agriculture, sylviculture, urbanisme/aménagement)	X		Le projet va remplacer des habitations (2 pavillons) par une activité économique permettant le maintien ou la création d'emplois.	

## 5 Conclusion de l'auto-évaluation

Le projet a identifié les enjeux et les contraintes du site et les a pris en compte pour établir un programme qui répond au mieux aux attentes de développement durable et de respect du patrimoine architectural et paysager.

Les prélèvements en eau seront négligeables (eaux sanitaires et nettoyage du magasin, aucun au niveau du parking).

Le projet n'engendrera pas d'impact significatif sur le milieu physique au droit du site.

Les aléas et risques naturels ne sont cependant pas négligeables. En effet, la commune de Gannat est concernée par Plan de Prévention des Risques Mouvement de terrain Retrait et Gonflement des Argiles, approuvé le 22/08/2008. Il est aussi soumis à un risque de remontée de nappe très élevé (mais pas de PPRI) et se situe dans une zone où le risque sismique est moyen. Toutefois, le projet respectera les exigences liés aux problématiques géotechniques rencontrées.

L'impact sonore sur le voisinage sera faible. Le projet est desservi par un service de transport en commun à la demande, qui dessert un arrêt non loin du futur magasin.

Le projet n'engendrera pas d'impact significatif sur le milieu naturel, il est situé dans une zone urbanisée de faible intérêt écologique. Le développement de la biodiversité locale et sa pérennisation aux abords du site sera favorisée par divers aménagements (« cabane à insectes », plantation d'essences locales ou favorisant le biodiversité).

Le projet étant situé dans la zone tampon d'un site inscrit aux monuments historiques (château défensif du 14<sup>ème</sup> siècle) et dans une zone de pavillons de qualité architecturales reconnues, des impacts étaient à prévoir sur le patrimoine architectural et paysager.

L'Architecte des Bâtiments de France a été consulté au stade de la conception du projet et ses recommandations ont été prises en compte par le maître d'ouvrage, notamment pour le maintien d'un front bâti le long de la rue par la construction d'un muret agrémenté à l'arrière d'une haie végétale dit " 4 saisons".

LIDL a pris diverses mesures pour une bonne mise en valeur et une bonne insertion paysagère, ainsi l'impact sur le paysage sera positif.

**Les impacts du projet dans son ensemble, et qui plus est du parking, sont donc négligeables.**

**Au regard de l'analyse réalisée, et ayant passé en revue l'ensemble des composantes environnementales, nous estimons que le projet de parking peut être dispensé d'étude d'impact.**

## 6 Limites de validité

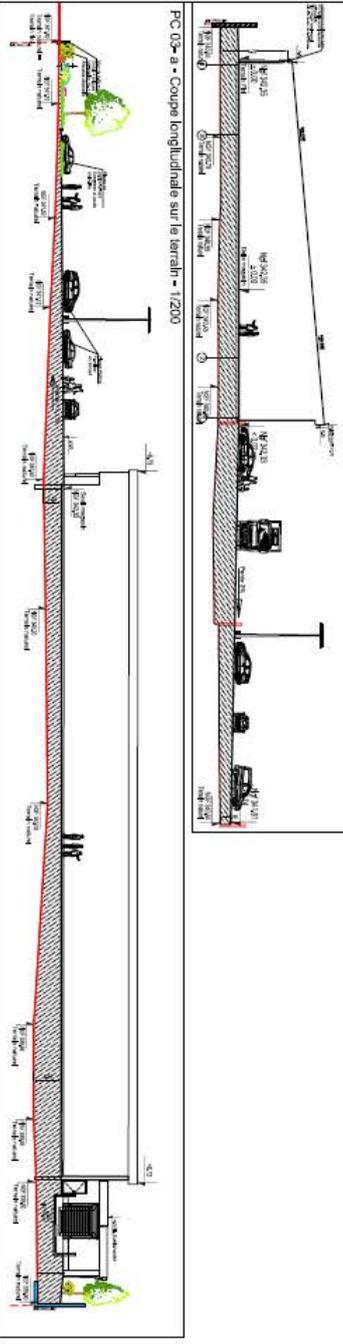
Tauw France a établi ce rapport au vu des informations fournies par le client/maître d'ouvrage et au vu des connaissances techniques acquises au jour de l'établissement du rapport.

De plus, Tauw France ne saurait être tenu responsable des mauvaises interprétations de son rapport et/ou du non-respect des préconisations qui auraient pu être rédigées.

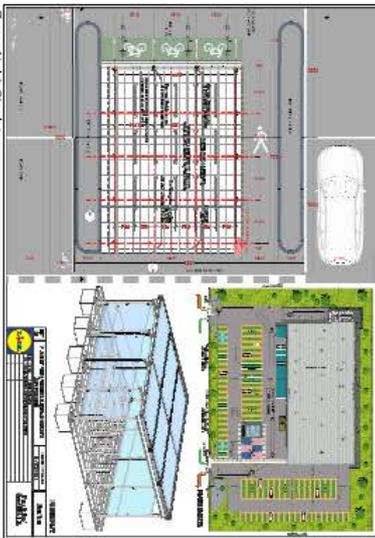
# Annexe

## 1

Plan de masse



PC 03-a - Coupe longitudinale sur le terrain - 1/200



PC 02 - PLAN DE MASSE - 1/200

DESCRIPTION	Surface	Unité
SURFACE DESHANGES	7 953	m <sup>2</sup>
TERRAIN	7 222	m <sup>2</sup>
EMPIRE AU SOL DU MAGASIN	695	m <sup>2</sup>
STATIONNEMENT	771	m <sup>2</sup>
ESPACES VERTS	347	m <sup>2</sup>
EMPIRE COBLE route	3 153	m <sup>2</sup>

COMMUNE DE GANNAT (03)

**LIDL**

8 Avenue des Capucins  
03 800 GANNAT

Démolition de Pavillons existants et  
Construction d'un Magasin et de son Parking.

MAIRIE DE GANNAT

PROFONDICITE CONSTRUCTION  
LIDL FRANCE  
35 Rue Charles Peguy  
67 200 STRASBOURG  
N° dépt : 34852024851

DB ingénierie

10 Rue de la République  
41000 Blois  
Tél : 02 37 55 51 50 - Fax : 02 37 55 51 56  
Site Web : www.db-engineering.com

ANCIEN PROJET

**demarche de permis de construire**

PLAN DE MASSE  
COUPES SUR LE TERRAIN

DEMANDE DE PERMIS DE CONSTRUIRE

LID-GANNATZ10

PC 02 - 03

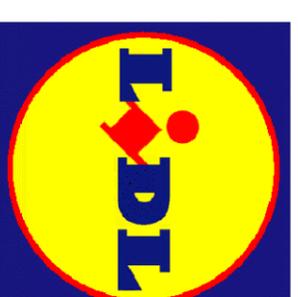
DATE	DESCRIPTION	REVISION
16.11.2022	16.11.2022	

# Annexe

## 2

Notice paysagère

COMMUNE DE GANNAT (03)



8 Avenue des Capucins  
03 800 GANNAT

Démolition de Pavillons existants et  
Construction d'un Magasin et de son Parking.

CE PLAN EST LA PROPRIETE DU MAITRE D'OUVRAGE ET NE PEUT ETRE UTILISE OU REPRODUIT SANS SON AUTORISATION

MAITRISE D'OEUVRE



4, RUE BARTHELEMY THIMONNIER - BP 40203  
42173 ST JUST ST RAMBERT CEDEX  
Tél : 04 77 55 51 55 - Fax : 04 77 55 51 56  
E-mail : dbgroup@dbgroup.fr  
Site internet : www.dbgroup.fr

PROPRIETAIRE DEMANDEUR



LIDL FRANCE  
35 Rue Charles Peguy  
67 200 Strasbourg  
N° siret : 34326262204901

DEMANDE DE PERMIS  
DE CONSTRUIRE

ARCHITECTE

**élisabeth nébouy**  
architecte d.p.l.g.

154 bis, cours fauriel  
42100 saint-étienne  
tél. 04 77 25 18 68

mail: elisabeth.nebouy@sfr.fr

NOTICE / PHOTOGRAPHIES  
INSERTIONS DANS LE SITE

MD	RM	VERSION D'ORIGINE	19/05/17	A
DSS.	VERIF.	MODIFICATIONS	DATE	INDICE

Echelle :

Ref DAO

ECH 1/200

16 M 1052

Affaire Numero :

LID-GAN-RZ10

Phase

Plan numero :

PC 04 /06 /07 /08

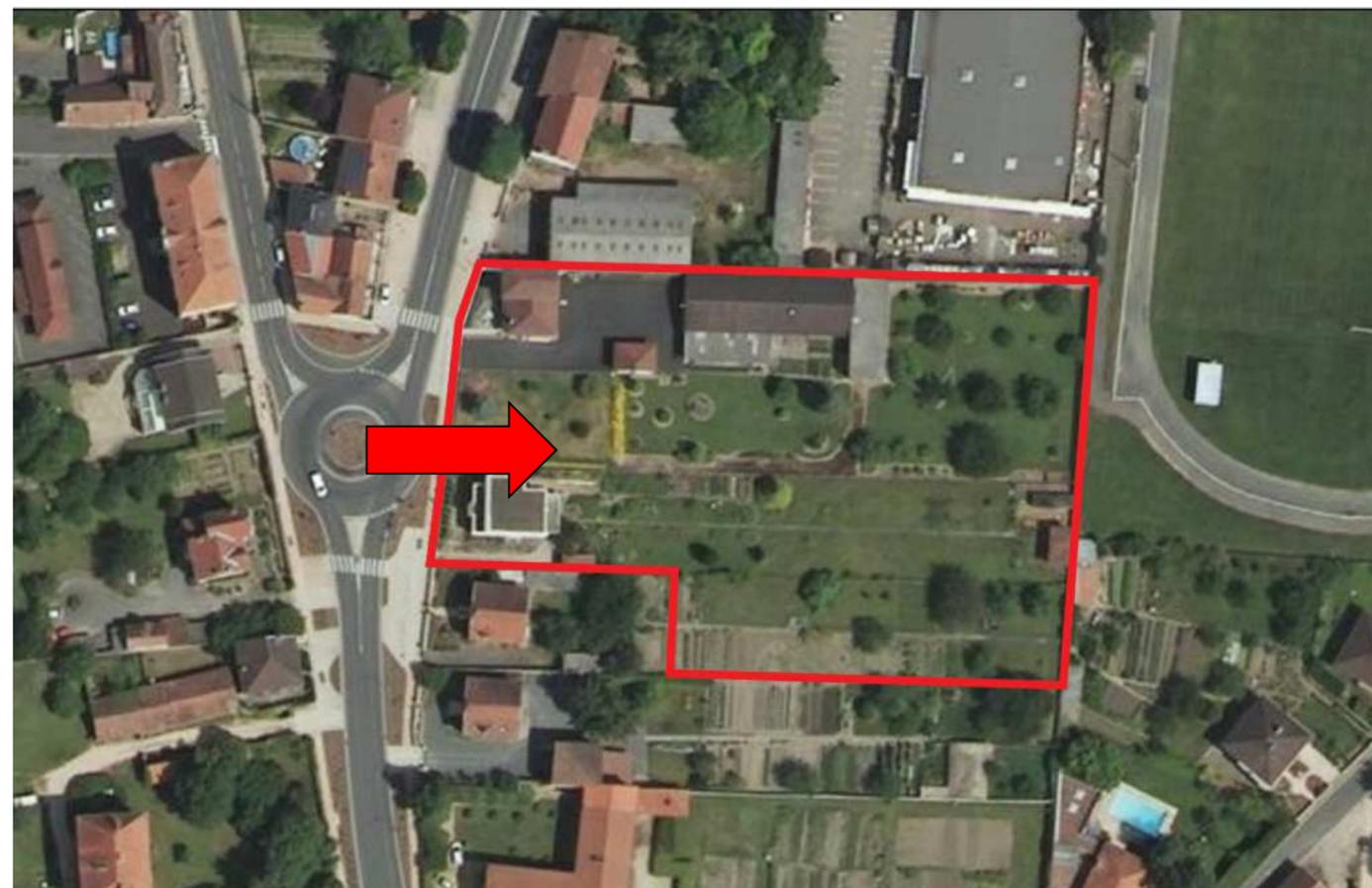
# NOTICE PAYSAGERE (PC 04)

## LE SITE

L'enseigne LIDL est déjà présente sur la commune de Gannat au 3, rue Eugène Bannier (située à environ 650 mètres du Futur Projet). Ce magasin a été ouvert en septembre 2001 pour une surface de vente de 300 m<sup>2</sup>, puis agrandi en juillet 2009, pour atteindre 586 m<sup>2</sup> de surface de vente.

Le foncier dans ce quartier, soumis à l'accord de l'Architecte des bâtiments de France, ne permet pas au demandeur de procéder à une opération de démolition/reconstruction.

Le projet consiste donc en un transfert du magasin existant, rue Eugène Bannier, vers l'avenue des Capucins.



Le terrain d'assiette du projet représente une superficie de 7 953 m<sup>2</sup>. Il est actuellement constitué d'un groupement de plusieurs parcelles (voir dans le Cerfa page 9 les références cadastrales : fiche complémentaire)

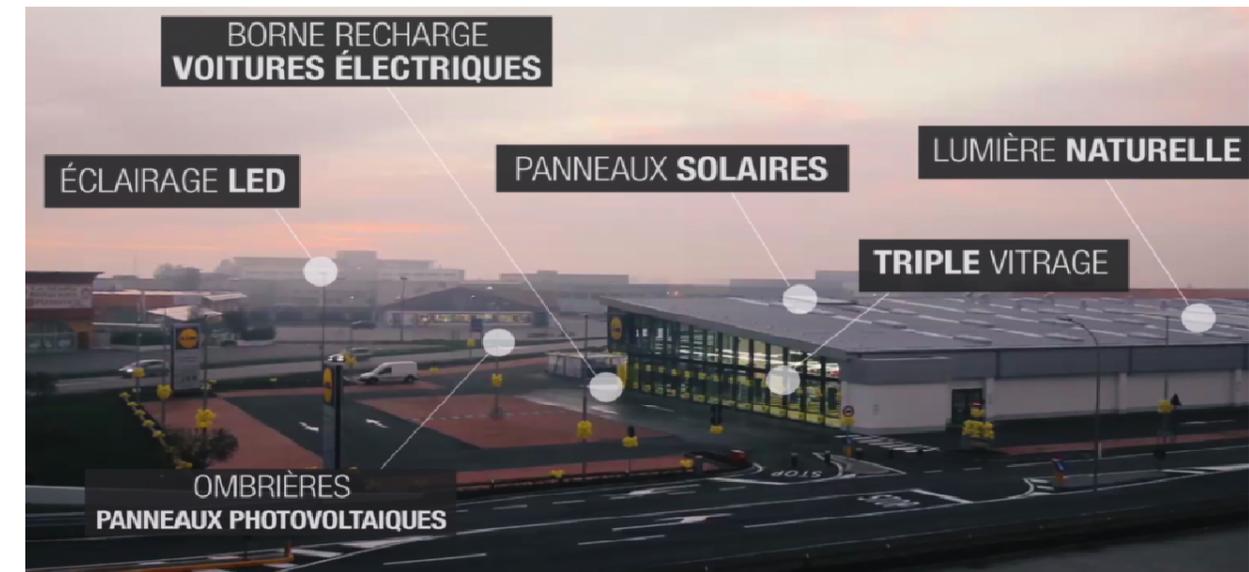
Les parcelles sont occupées par des pavillons, leurs annexes et jardins représentant environ 856 m<sup>2</sup>. L'ensemble de ces constructions sera entièrement démoli, ainsi que tous les arbres de hautes tiges. Le terrain accuse une pente longitudinale (vers le stade de la commune) de 1,72 % et une pente transversale de 0.087 %. L'accès au magasin se fera depuis le rond-point, en corrélation avec les services du Département de l'Allier.

## LE PROJET

Dans la continuité de sa stratégie de montée en gamme, Lidl France réinvente son concept de magasin, pour répondre au mieux aux attentes de ses clients.

L'enseigne repense ses points de vente : modernisation de ses services, augmentation des surfaces de vente, amélioration du confort des clients, mise en place d'une politique de développement durable.

Ce projet est pour l'enseigne un magasin écoresponsable, des façades revêtues de parement en Pierre Calcaire... Un aménagement paysager qualitatif... Des panneaux photovoltaïques en toiture... Une meilleure gestion des déchets et du transport des marchandises.



Le projet s'implante à l'angle Nord-Est de la parcelle, libérant ainsi un large espace d'accessibilité pour tous les flux (Piétons, deux-roues, VL, PL ...) La surface de vente du magasin représente 1 274 mètres carrés.

La façade en long pan est un mariage architectural mêlant la modernité et l'empreinte régionale : comme l'Alucobond Gris RAL 9006 et la Pierre Calcaire utilisée en parement sur tout le linéaire du long pan quai inclus.

La toiture est soulignée par un cordon en d'Alucobond Gris RAL 9006 ; Elle est mono-pente (pente 8.75 %)

A l'intérieur, LIDL renonce à son traditionnel faux plafond, pour gagner en volume et l'éclairage est entièrement assuré par des spots.



Le magasin est doté d'une façade (Ouest) vitrée en Aluminium pré laqué Gris graphite RAL 7024 qui baigne de lumière l'ensemble du point de vente. Les allées sont globalement plus larges et les clients accueillis dans un sas d'entrée vitré toute hauteur, de poubelles de tri sélectif.



## Insertions paysagères.





## Le parking

Le parking compte 122 places de stationnement décomposées comme suit : 99 places VL, 2 places Recharge Electrique, 15 places co-voitages, 3 places réservées aux PMR, 3 places réservées aux familles ; ces dernières sont rassemblées devant l'entrée/sortie du magasin façade Ouest boulevard des Capucins.

Lidl met à disposition des familles accompagnées d'enfants, des places plus larges afin de faciliter la mise en place ou la sortie des poussettes. Ces places ont la même taille qu'une place handicapée, c'est-à-dire 3.30 m de large au lieu de 2.50 m normalement.

Toutes les places de stationnement (sauf PMR – Familles et co-voitages) sont traitées en revêtement perméable de type Evergreen et pavés drainants. Cela représente 771 m<sup>2</sup> d'Evergreen et 591 m<sup>2</sup> de pavés drainants.

Evergreen et pavés drainants



Pavés drainants



Soucieux du confort de la clientèle, les places de stationnement Lidl sont plus grandes que la norme. Elles mesurent 2.70m x 5.20m. L'accès du site est commun pour les clients et pour les livraisons. Il se fera depuis le rond-point existant.

Les circulations seront en enrobés.

Un parc à vélo est disponible à l'arrière de l'abri à chariots.



Principe du parc à chariots.



## Les espaces verts

Le demandeur est soucieux d'intégrer le projet dans la trame du village existant. L'aménagement des espaces verts et du parking est en adéquation avec la démarche de qualité environnementale engagée par Lidl.

Il répondra à :

- La prise en compte de l'environnement,
- Privilégier la plantation d'essences locales pour les arbres hautes tiges, pour les arbustes et buissons,
- Un accompagnement verdoyant et parfois ombragé de la clientèle jusqu'à l'entrée du magasin.

L'ensemble des espaces hors voiries et bâtiment, seront végétalisés et plantés d'arbres d'ornement, de massifs d'arbustes ou engazonnés. Les espaces verts représentent 1 718 m<sup>2</sup> soit 21,60 % de la surface de la parcelle.

Suite à la lecture de la charte locale paysagère et architecturale de la commune, et pour répondre à la demande du PLU il sera plantés, 31 arbres de hautes tiges :

- Avenue des Capucins et de part et d'autre de la parcelle, deux noyers communs viendront encadrer l'aménagement paysagers ;
- Puis 20 Poiriers d'ornements et 9 Robiniers "faux acacia" implantés judicieusement, compléteront l'aménagement principalement en bordure de parcelle.

Le projet nécessite la démolition de pavillons de qualités architecturales reconnues en front à rue. Il est donc décidé avec l'Architecte des Bâtiments de France, de maintenir un front bâti par la construction d'un muret d'enduit et de briques d'une hauteur de 80 cm, agrémenté à l'arrière d'une haie végétale dit " 4 saisons" de 1 mètre de haut.

Plus loin, à l'abri de la circulation routière, une cabane à insectes sera installée à l'angle sud-ouest de la parcelle.

Le choix des essences des haies, buissons et arbustes privilégiera le développement de la biodiversité et sa pérennisation sur le site.



# Photos exemples



Le projet nécessitant la démolition de pavillons de qualités architecturales reconnues en front a rue ; Il est décidé avec l'Architecte des bâtiments de France de maintenir un front bâti par la construction d'un muret d'enduit et de briques d'une hauteur de 80 cm, agrémenté à l'arrière d'une haie végétale de 1 mètre de haut.

- Accueil de la clientèle par des espaces verts de qualité.  
L'aménagement répondra à :
- Un accompagnement de la clientèle jusqu'à l'entrée du magasin
  - Une unité entre les différents magasins LIDL au niveau national,
  - Une différenciation vis à vis de la concurrence,
  - Un attrait visuel tout au long de l'année,
  - Un aménagement paysager ne cachant pas l'enseigne et la façade du magasin ainsi que le fléchage de l'entrée,
  - Un entretien précis et facile.

**NOYER COMMUN**  
2 beaux sujets.  
les noyers sont des arbres à croissance rapide pouvant atteindre 20 à 25 m. Leur écorce est gris-clair. Les feuilles, assez grandes, sont composées. Les fleurs mâles de cette espèce monoïque sont regroupées en chatons pendants alors que les fleurs femelles sont généralement disposées par paires à l'extrémité des rameaux.  
Les fruits sont des drupes contenant une coquille (noyau) à l'intérieur de laquelle se trouve une amande réticulée. Les fruits sont mûrs à l'automne. C'est le risque de gelée printanière qui fixe la limite nord de leur aire d'extension.





Le choix des essences des haies, buissons et arbustes privilégiera le développement de la biodiversité et sa pérennisation sur le site.

Haies "4 saisons" composée de :

Abelia : Arbuste au port érigé et buissonnant très décoratif.

Multitudes de petites fleurs roses de juin à octobre.

Arbre à papillons : Arbuste au port dressé et évasé, ses rameaux sont recourbés à l'extrême. Les fleurs violettes agréablement parfumées de l'arbre à papillons forment de longs épis couleur lilas.

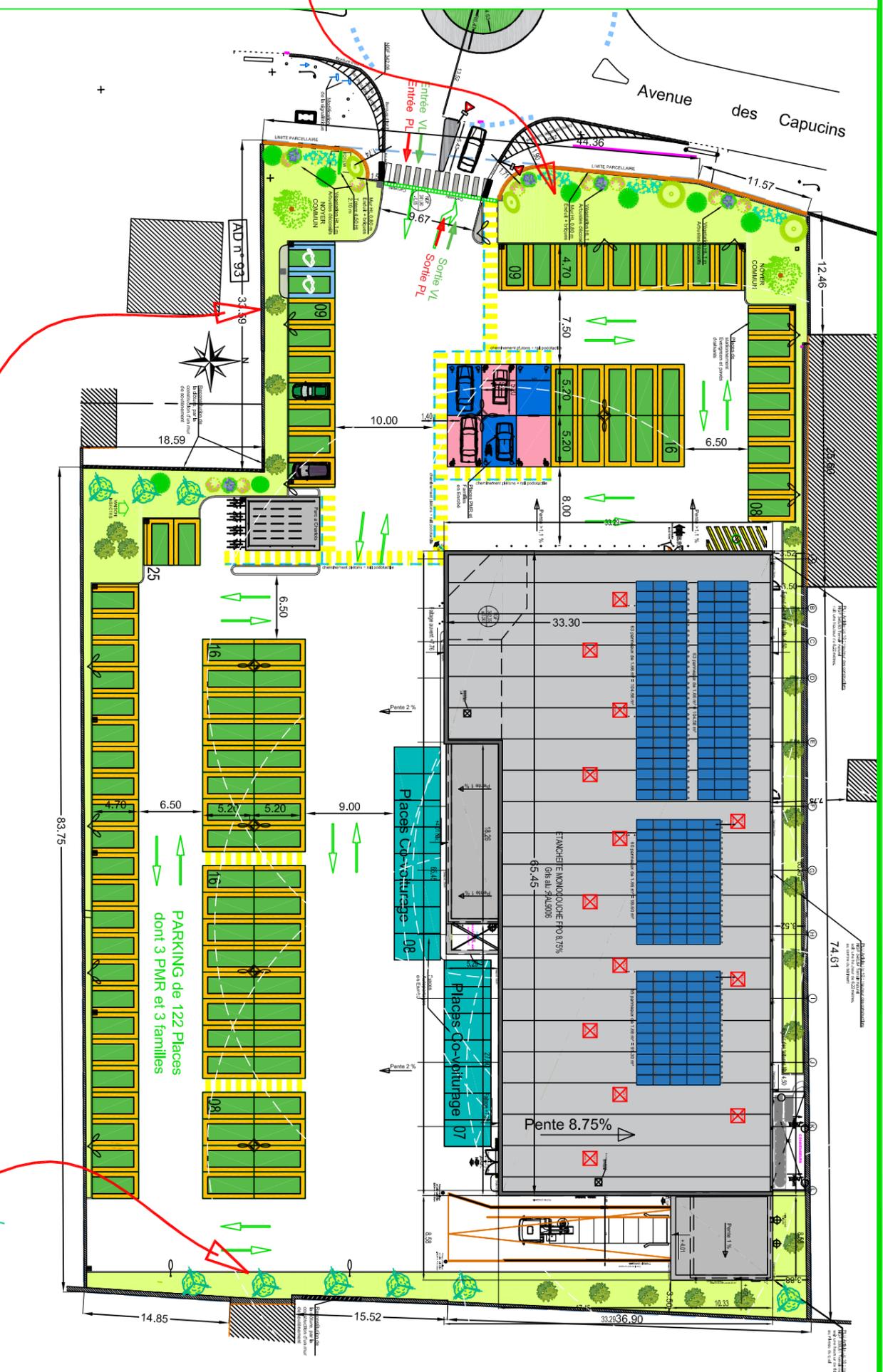
Chalef : Arbuste de port dressé, de couleur argenté et touffu. Floraison discrète en été-automne. Le chalef produit des baies à partir d'avril de couleur rouge-orangé pareilles à de petites cerises.

Forsythia : Arbuste au port érigé et buissonnant très décoratif. Le forsythia fleurit généreusement en avril. Ses fleurs sont larges, grandes et jaune or. A l'automne elles deviennent jaune clair teinté de violet.

Laurier tin : Arbuste de taille moyenne, large, érigé, très dense et buissonnant. Les fleurs blanches du laurier tin sont en cygne de novembre à avril. Les fruits sont ovales, d'un bleu acier presque noir. Photinia : Son feuillage est persistant, rouge, et cuivré. Avant de tomber, les feuilles les plus anciennes virent au jaune rouge ou rouge foncé. La floraison blanc - blanc crème du photinia au printemps est abondante et parfumée.

Laurier du Portugal : Grand arbuste à couronne irrégulière, devenant avec l'âge très large et très pittoresque. Les fleurs du laurier du Portugal sont blanches, groupées en grappe et apparaissent en juin. Les fruits sont longs et ovales, d'un rouge foncé. Tamaris de Printemps : Gros arbuste très touffu fournissant une belle et abondante floraison en petites grappes roses au début du printemps. Le tamaris de printemps a un port assez érigé, avec de fines branches retombantes. Son bois est de couleur rouge mais devient plus foncé en hiver.

Viorne obier : Arbuste largement étalé, lâche et irrégulier, dont les rameaux externes retombent un peu avec l'âge. Cet arbuste rejette au niveau du pied. Des fleurs blanc jaunâtre apparaissent sur le viorne obier de mai à juin, et les fruits rouge corail très décoratifs persistent jusqu'en décembre



### 20 SUJETS



Le Pyrus Calleryana 'Chanticleer' est un Poirier d'ornement à fruits décoratifs, son port est conique, compact, pouvant atteindre 10 m. Son feuillage caduc est vert foncé luisant prenant une belle coloration automnale rouge pourpre. Au printemps il se couvre d'ombelles de fleurs blanches; à l'automne apparaissent de petits fruits bruns ressemblant à de petites poires de 1 cm de diamètre, qui persistent tout l'hiver. Ce poirier ornemental se plante dans un sol ordinaire, sec à frais, à exposition ensoleillée. Il est très rustique, il est à planter en isolé. Le Pyrus Calleryana 'Chanticleer' demande un peu d'entretien.

### 09 SUJETS



Le robinier faux acacia - Improprement appelé « acacia », le robinier est un arbre très commun sur tout le territoire. Et pour cause... on ignore souvent qu'il s'agit d'une espèce introduite de longue date, au comportement souvent envahissant. Le robinier n'en reste pas moins une excellente plante mellifère, très appréciée des abeilles

## Les déchets

Conscient de l'impact des camions livrant les 1 500 magasins quotidiennement sur l'environnement, Lidl utilisera « reverse logistics » au maximum. La « reverse logistics » est le terme anglais pour désigner la logistique inverse ou logistique des retours, qui consiste à gérer et à optimiser les flux provenant des magasins.

Dans un premier temps, l'ensemble des déchets et matières valorisables seront triés dans le magasin par les clients (sas d'entrée) et les collaborateurs. Ensuite, tous les déchets et matières valorisables seront renvoyés sur les plateformes logistiques Lidl, pour un traitement centralisé adapté.

Cette gestion a deux avantages majeurs :

- La limitation des émissions de gaz à effet de serre, avec la suppression des collectes en porte à porte,
- L'amélioration de l'hygiène aux abords des magasins, avec l'absence de bacs poubelles stationnés sur la voie publique.



PC 06 : Insertion projet futur N° 1



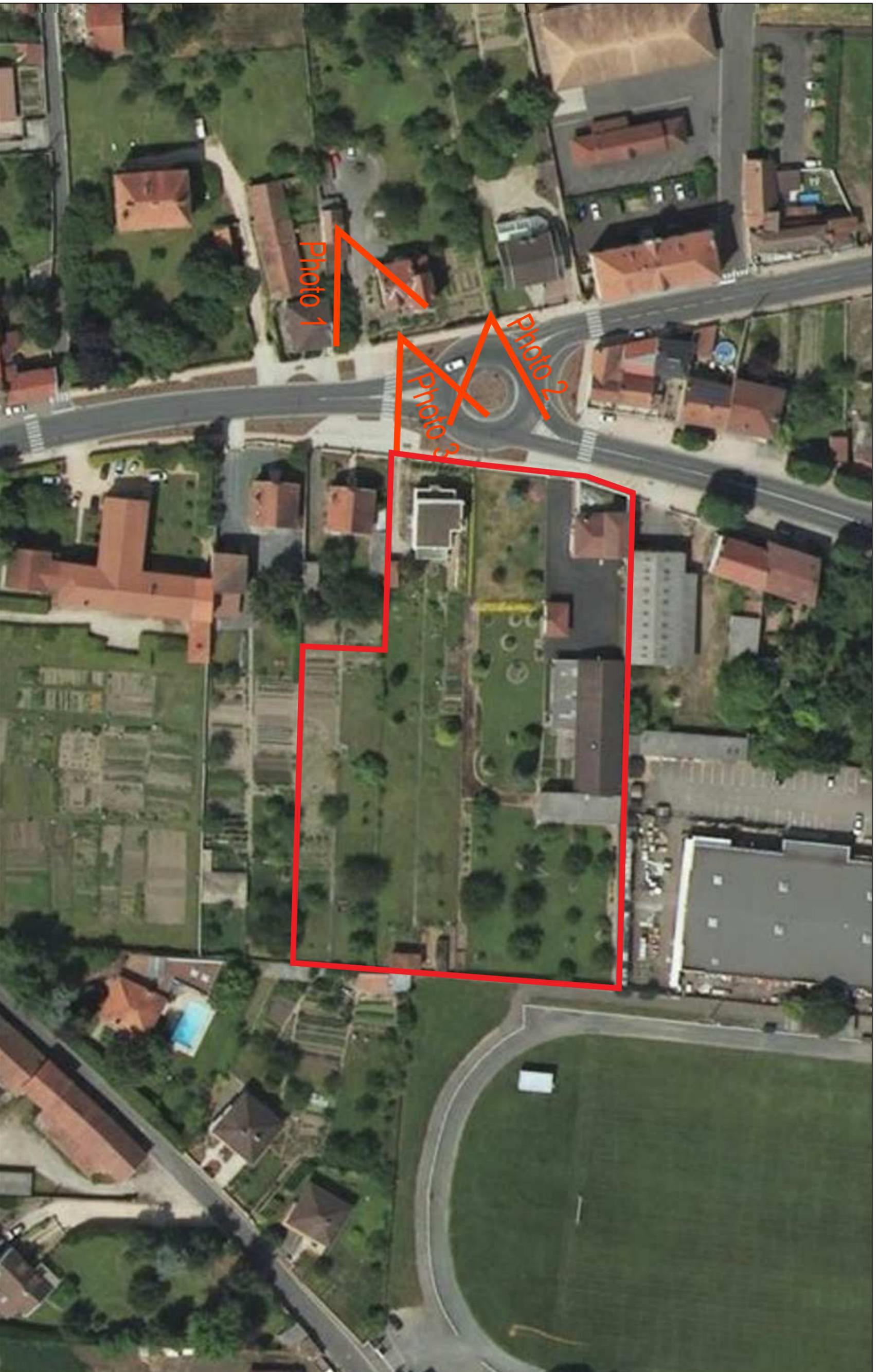
PC 06 : Insertion projet futur N° 2



PC 06 : Insertion projet futur N° 3



PC 06 : Insertion projet futur N° 4



Repérage photos

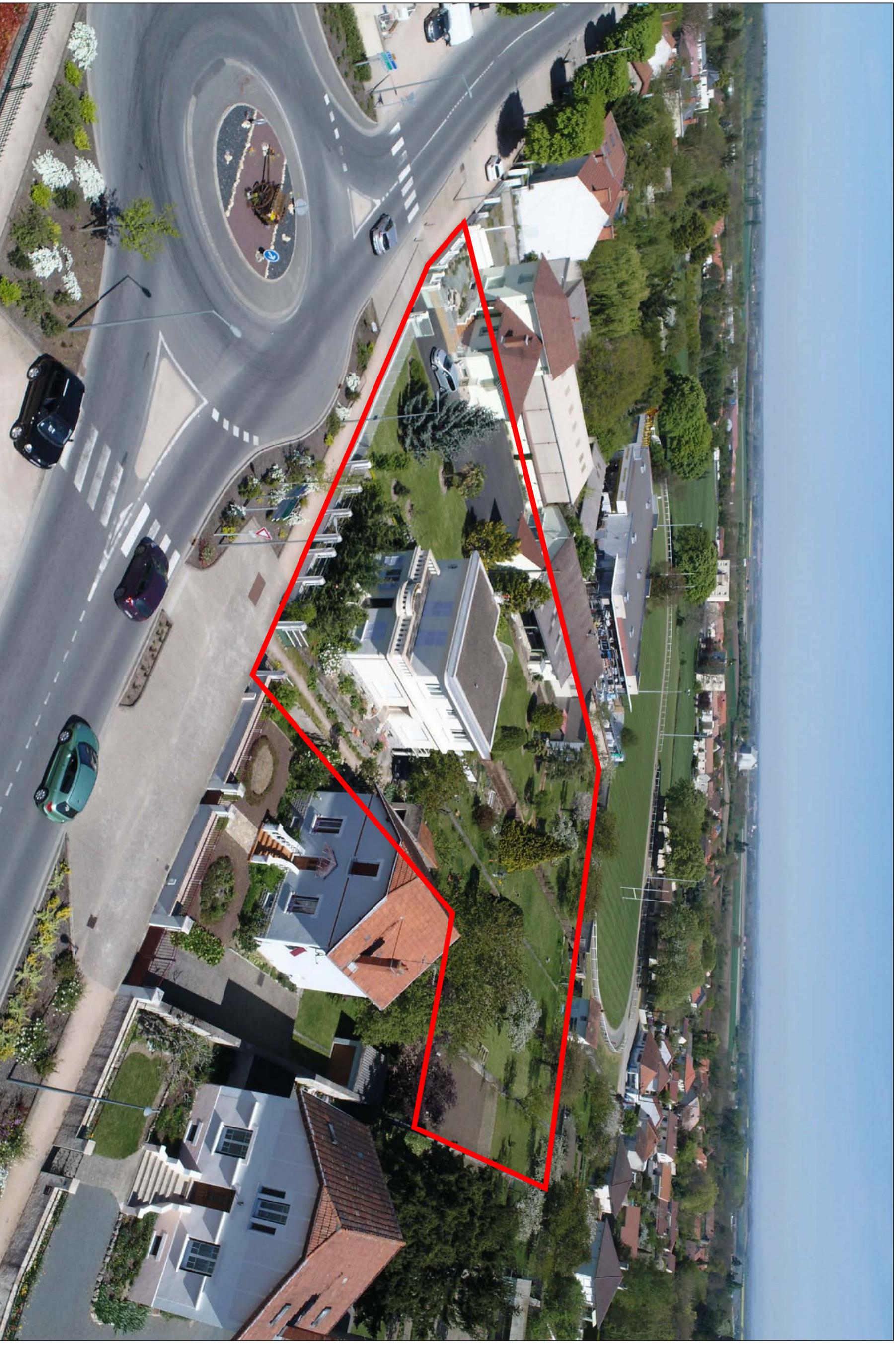


Photo 01

PC 07-08 : Photos état existant

Photo 02

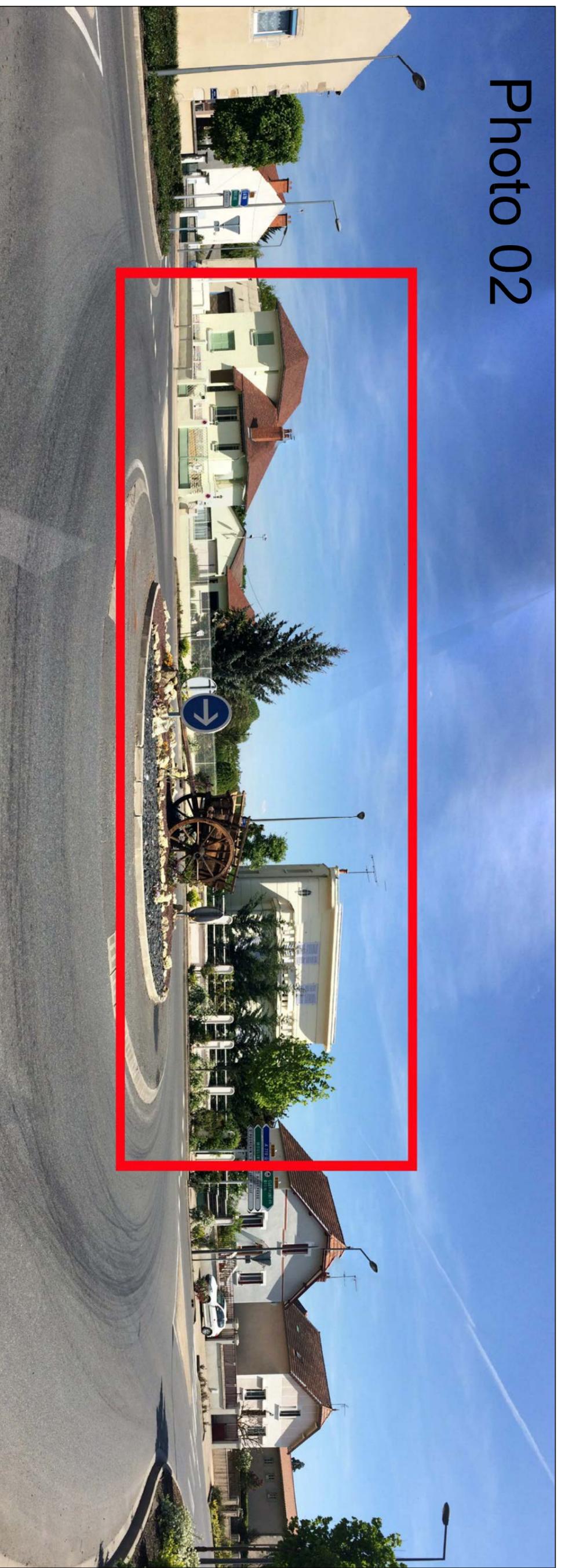


Photo 03



PC 07-08 : Photos état existant

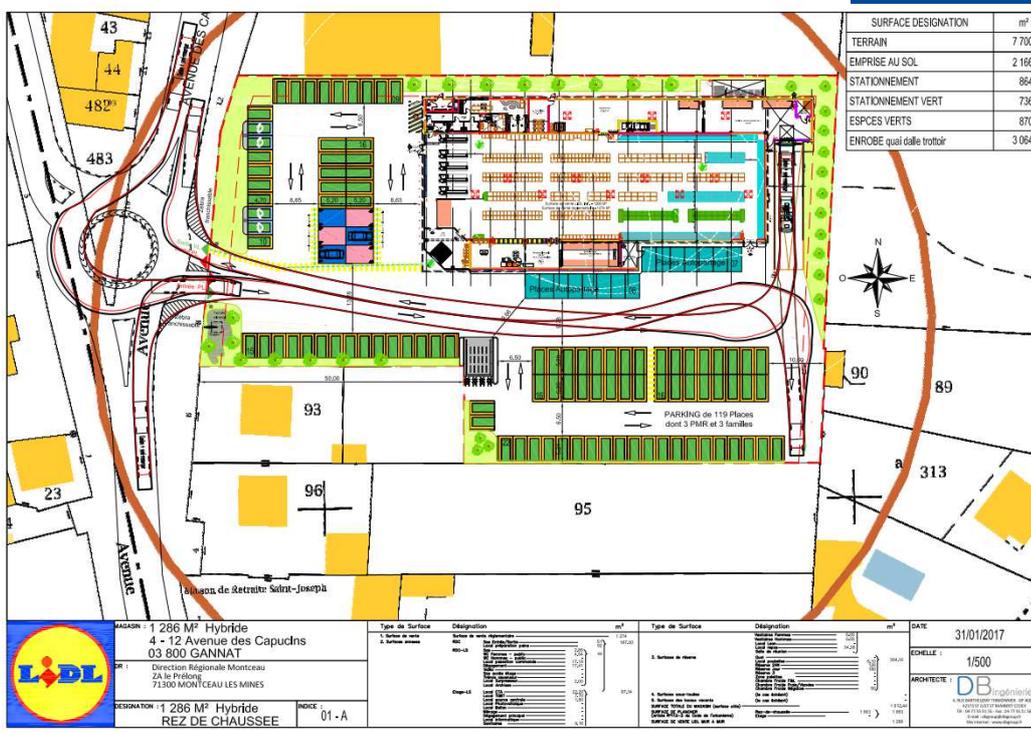
# Annexe

## 3

Rapport d'étude SORMEA

## Rapport d'étude

### Centre commercial LIDL - Avenue des Capucins - Gannat (03)



Projet magasin Lidl –Avenue des Capucins- Gannat (03)

Version 1	Rédaction	Vérification	Validation
	L. BENOIT	J. BONTE	J. CHIRADE

133 rue Châteaubriand  
63100 CLERMONT-FERRAND  
Tél. : 04.73.24.67.57  
Fax : 04.73.24.69.88  
www.sormea.fr

# Table des matières

<b>1</b>	<b>INTRODUCTION .....</b>	<b>3</b>
<b>2</b>	<b>LOCALISATION ET DESSERTE DU FUTUR LIDL.....</b>	<b>5</b>
2.1	Localisation routière.....	5
2.2	Localisation ferroviaire.....	5
2.3	Transports en commun .....	5
2.4	Accès piétons.....	6
<b>3</b>	<b>LOCALISATION DES COMPTAGES .....</b>	<b>7</b>
<b>4</b>	<b>RESULTATS ENQUETE TERRAIN .....</b>	<b>8</b>
4.1	Trafic Moyen Journalier (TMJa).....	8
4.2	Les comptages directionnels .....	9
4.2.1	Trafic VL/PL-TC Vendredi HP .....	9
4.2.2	Trafic VL/PL-TC Samedi.....	10
4.3	Répartition du trafic en UVP .....	11
<b>5</b>	<b>EXPLOITATION DES DONNEES.....</b>	<b>12</b>
5.1	Analyse socio-économique.....	12
5.2	Les réserves de capacité à l'état actuel.....	13
5.2.1	Giratoire Vendredi HP 17h15-18h15 – Situation 2017 Avant-projet .....	13
5.2.2	Giratoire Samedi HP 15h30-16h30 - Situation 2017 Avant-projet.....	14
5.3	Le futur projet .....	15
5.3.1	Les hypothèses prises en compte pour le calcul de trafic induit .....	15
5.3.2	Répartition du trafic futur Vendredi – Situation 2018 Mise en service .....	16
5.3.3	Répartition du trafic futur Samedi - Situation 2018 Mise en service .....	16
5.4	Calcul de capacité du giratoire à l'état futur – Situation 2018 Mise en service.....	17
5.4.1	Giratoire Vendredi HP 17h15-18h15.....	17
5.4.2	Giratoire Samedi HP 15h30-16h30.....	17
5.4.3	Résultats du futur giratoire .....	18
<b>6</b>	<b>CONCLUSION DE L'ETUDE.....</b>	<b>19</b>

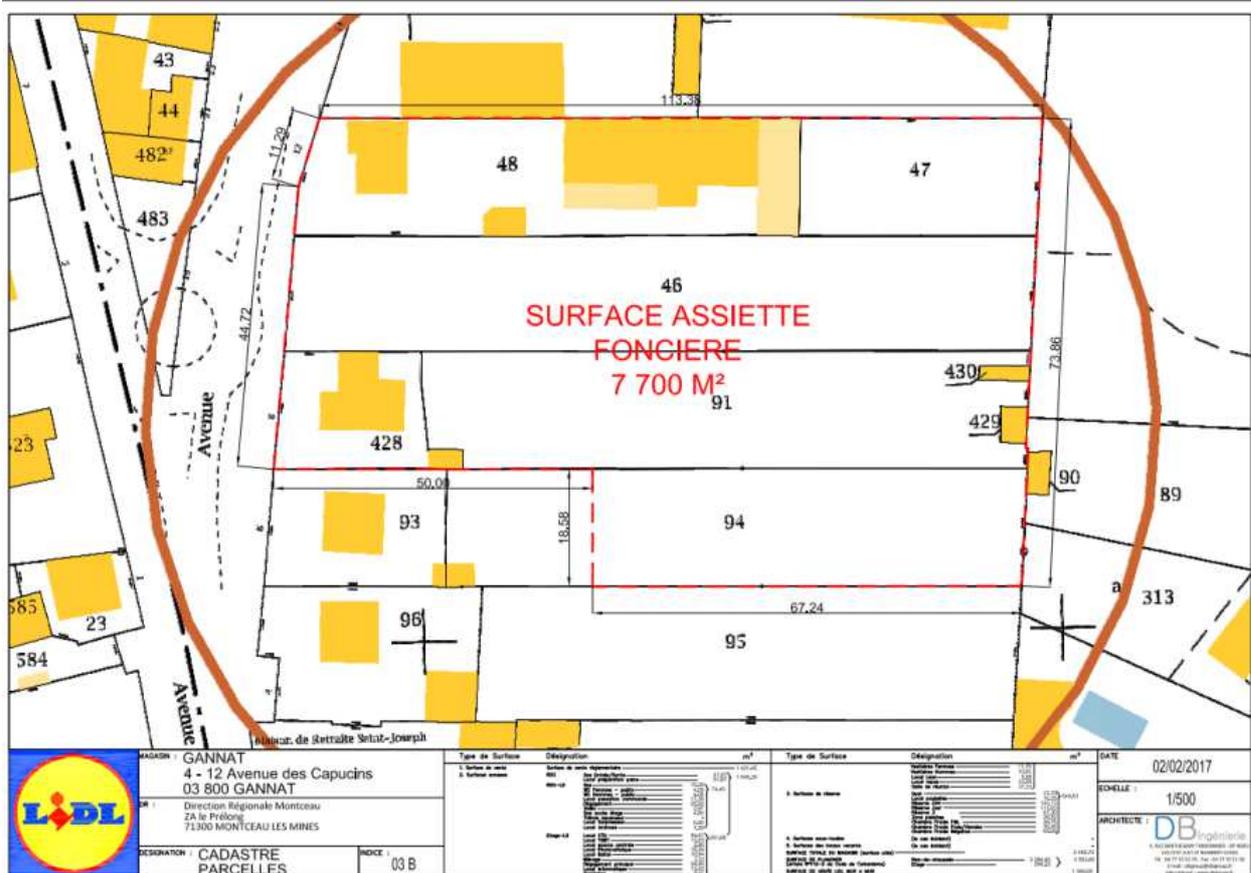
# 1 INTRODUCTION

## 1.1 Compréhension de la mission

Le but de l'étude est d'analyser le fonctionnement du giratoire R 37 / RD 2009, afin d'évaluer les conditions de circulation avec le futur centre commercial Lidl, desservi via la création d'une nouvelle branche, en vue d'un dépôt de CDAC (Commission Départementale d'Aménagement Commercial).

Cette étude devra intégrer les éléments suivants :

- Etude et analyse de l'existant - Vendredi et Samedi,
- Estimation des flux futurs,
- Impact du programme sur les infrastructures actuelles,
- Propositions d'améliorations nécessaires pour accompagner l'évolution de la demande,
- Note de trafic technique pour le dépôt de CDAC (2/3 pages),
- Note technique complète.



## 1.2 Notre intervention

Pour répondre à cet enjeu d'accessibilité au pôle commercial et mesurer les impacts sur l'ensemble du secteur, la mission consiste dans un premier temps à réaliser un diagnostic exhaustif de l'ensemble des déplacements sur le secteur à l'aide de comptages et d'enquêtes. Ces derniers permettront d'analyser et de quantifier les flux sur le secteur les jours et heures les plus chargées (comptages automatiques sur 7 jours, 24h/24 et **des directionnels le Vendredi de 16h30 à 18h30 et le Samedi de 15h00 à 17h00.**

Ces mesures réalisées sur les différents points d'échanges et d'accès à la zone s'accompagneront de relevés de fonctionnements avec l'identification des points durs et remontés de files. Ces données permettront ainsi de définir clairement les points durs actuels.

Suite à l'analyse des données existantes, nous effectuerons une évaluation des flux futurs sur la zone d'étude à partir des données INSEE (sur l'évolution du territoire après réalisation du projet) et l'estimation des flux générés par le projet aux heures de pointes commerciales.

A partir de ces estimations et des données collectées, nous réaliserons des calculs de capacité sur les différentes voies de la zone d'étude et réaliserons des propositions d'aménagements du giratoire et des voies permettant l'insertion du projet dans son environnement.

Nous réaliserons les cartographies et analyse d'évolutions des trafics sur la base du projet présenté.

En résumé, les études produites seront les suivantes :

- Définition de l'état actuel des trafics et des réserves de capacités du réseau « état zéro » le Vendredi et le Samedi aux heures de pointe,
- Analyse et mise en évidence de points durs,
- Les résultats à terme le Vendredi et le Samedi aux heures de pointe avec injection des données d'inductions de trafic liées au projet et à l'évolution du secteur, débouchant sur la définition d'un scénario répondant aux problématiques.

A l'issue de l'étude nous produirons un rapport d'étude technique pour le déport de CDAC (2/3 pages).

## 2 LOCALISATION ET DESSERTE DU FUTUR LIDL

Gannat est une commune localisée dans le département de l'Allier (03). Elle se situe à 47km au Nord de Clermont-Ferrand, 21 km à l'Ouest de Vichy, et 66km au Sud-Est de Montluçon.

### 2.1 Localisation routière

Gannat se situe en plein cœur d'un carrefour routier. En effet elle est positionnée à 8km des bretelles d'accès de l'A71 reliant Clermont-Ferrand à Orléans, et à 1km de l'A719 joignant Vichy à l'A71.

La commune est située sur la RD 2099 reliant Moulins à Clermont-Ferrand. Elle est aussi le point de départ de RD 2209 menant vers Vichy.

La desserte locale est assurée par les RD suivantes : RD 37 vers Mazerier, RD 119 vers Charmes, RD vers Saint-Priest-d'Andelot, RD 327 vers Saylzet, RD 516 vers Bègues, RD 574 vers Charmes.

### 2.2 Localisation ferroviaire

Gannat est au carrefour de trois lignes ferroviaires, jouissant également d'une desserte des trains TER Auvergne. La commune pourrait semble-t-il profiter d'une desserte de la future LGV Paris - Orléans - Clermont-Ferrand - Lyon.

### 2.3 Transports en commun

La commune de Gannat dispose d'un service de transport à la demande, fonctionnant du Lundi au Samedi avec 4 horaires d'arrivée à Gannat et 4 horaires de départ, depuis et vers toutes les communes de la Communauté de Communes. C'est de ce fait tout le périmètre du Bassin de Gannat qui se trouve concerné par ce service. **De plus, il dessert l'arrêt sur la place Pasteur, situé à 6 minutes à pieds du futur Lidl.**

La commune profite aussi du service de bus des lignes départementales, où actuellement le réseau s'articule autour de 5 lignes :

- Ligne 41 : **Moulins - Gannat**
- Ligne 45 : **Clermont - Gannat**
- Ligne 45A : **Moulins-Gannat - Vichy**
- Ligne 64 : **Vichy-Gannat - Bellenaves**
- Ligne T204 : **Chantelle - Vichy**

Gannat profite également d'un service de covoiturage, où une aire locale est située sur la place Saint James

## 2.4 Accès piétons

Sur le site, des cheminements sont déjà existants :

- Au Nord Ouest, par l'Avenue de la Libération et l'Avenue des Capucins et au Sud Ouest, par l'Avenue des Capucins passages piétons à bornes réfléchissantes existantes 
- Par ces mêmes directions on distingue également des trottoirs aménagés pour les piétons 



Source: Google maps

### 3 LOCALISATION DES COMPTAGES

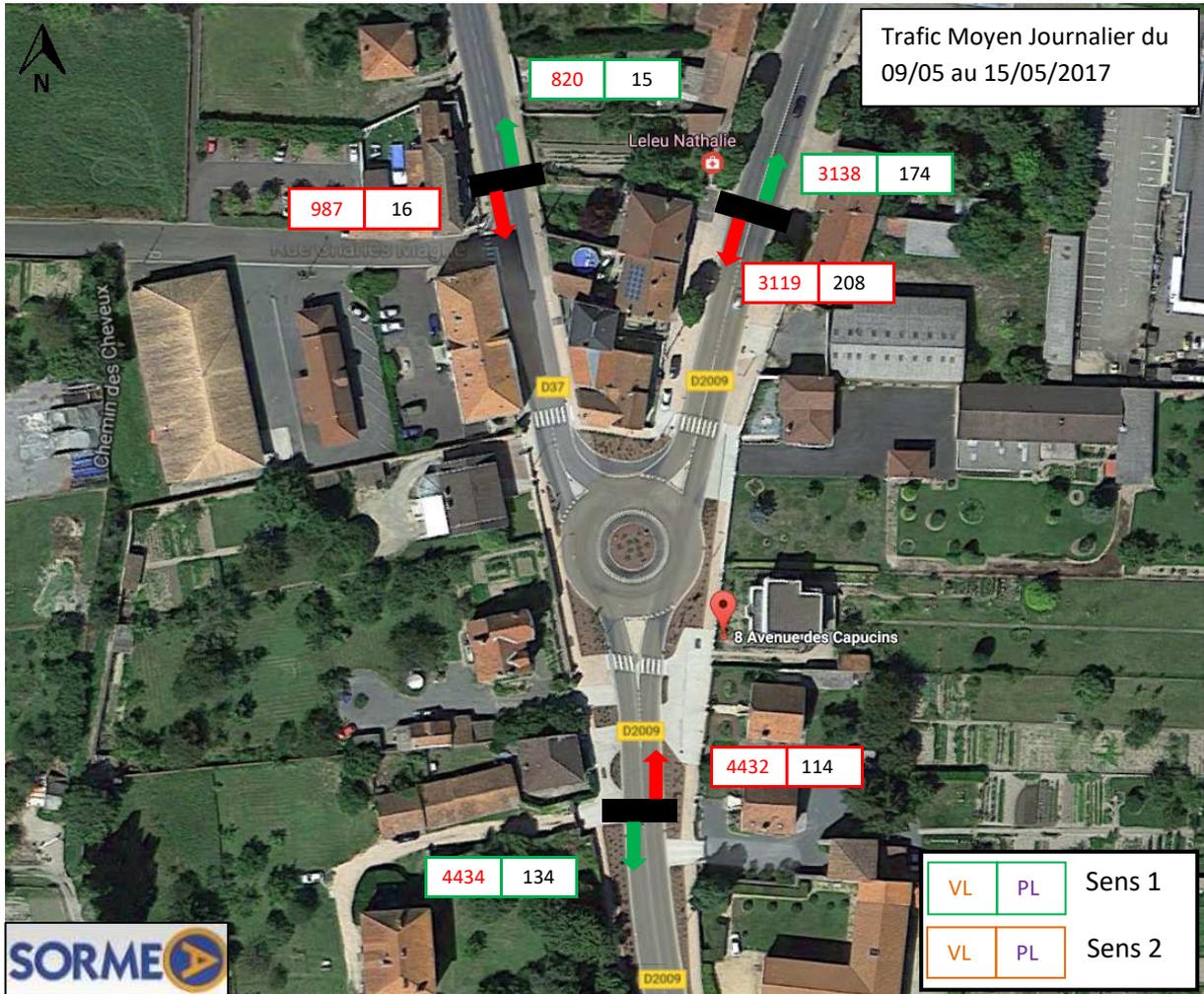


Les comptages directionnels par vidéo (1 caméras) : Ils ont pour objectif de connaître le fonctionnement des carrefours. Ces comptages directionnels sont réalisés sur deux périodes de 2 heures, aux heures de pointes du Vendredi de 16h30 à 18h30 et du Samedi de 15h00 à 17h00 pendant la période de réalisation des comptages automatiques (ces périodes seront réajusté avec le maître d'ouvrage). 

Les comptages automatiques (3 postes) : Ils ont pour objectifs de connaître les flux et leur répartition (VL-PL,) sur une période d'une semaine afin de connaître les charges de trafics sur les différents créneaux horaires de la semaine sur le secteur d'étude. En outre, ces comptages seront couplés avec des mesures de vitesses pour identifier les zones à risque. 

## 4 RESULTATS ENQUETE TERRAIN

### 4.1 Trafic Moyen Journalier (TMJa)



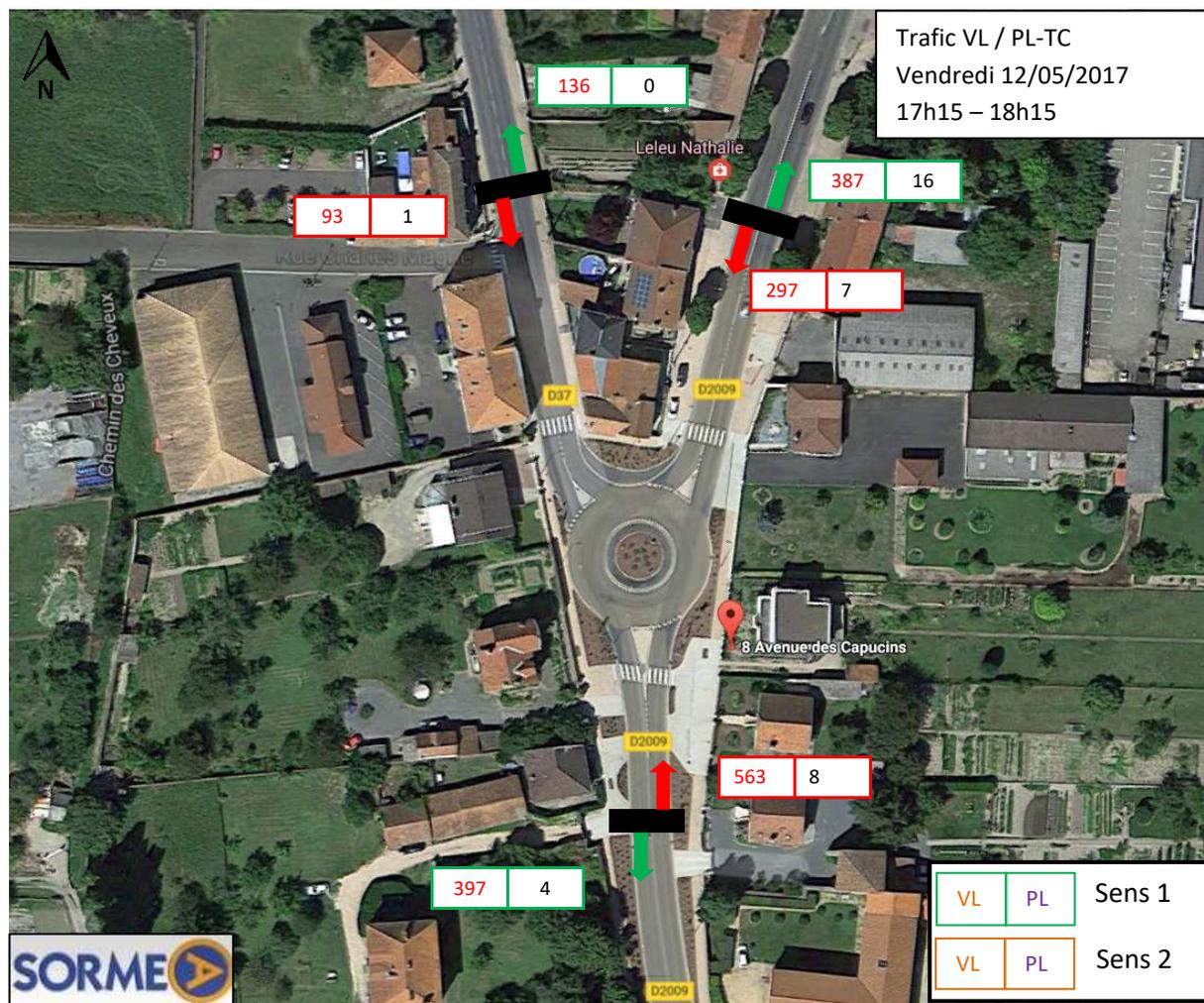
## 4.2 Les comptages directionnels

Les heures de pointe du Vendredi et du Samedi ont été déterminées par le comptage directionnel sur le giratoire.

Jour	Heure	Total (TV)
Vendredi	16h30-17h30	1009
	16h45-17h45	1012
	17h-18h	997
	17h15-18h15	1024
	17h30-18h30	979
Samedi	15h-16h	740
	15h15-16h15	750
	15h30-16h30	765
	15h45-16h45	746
	16h-17h	717

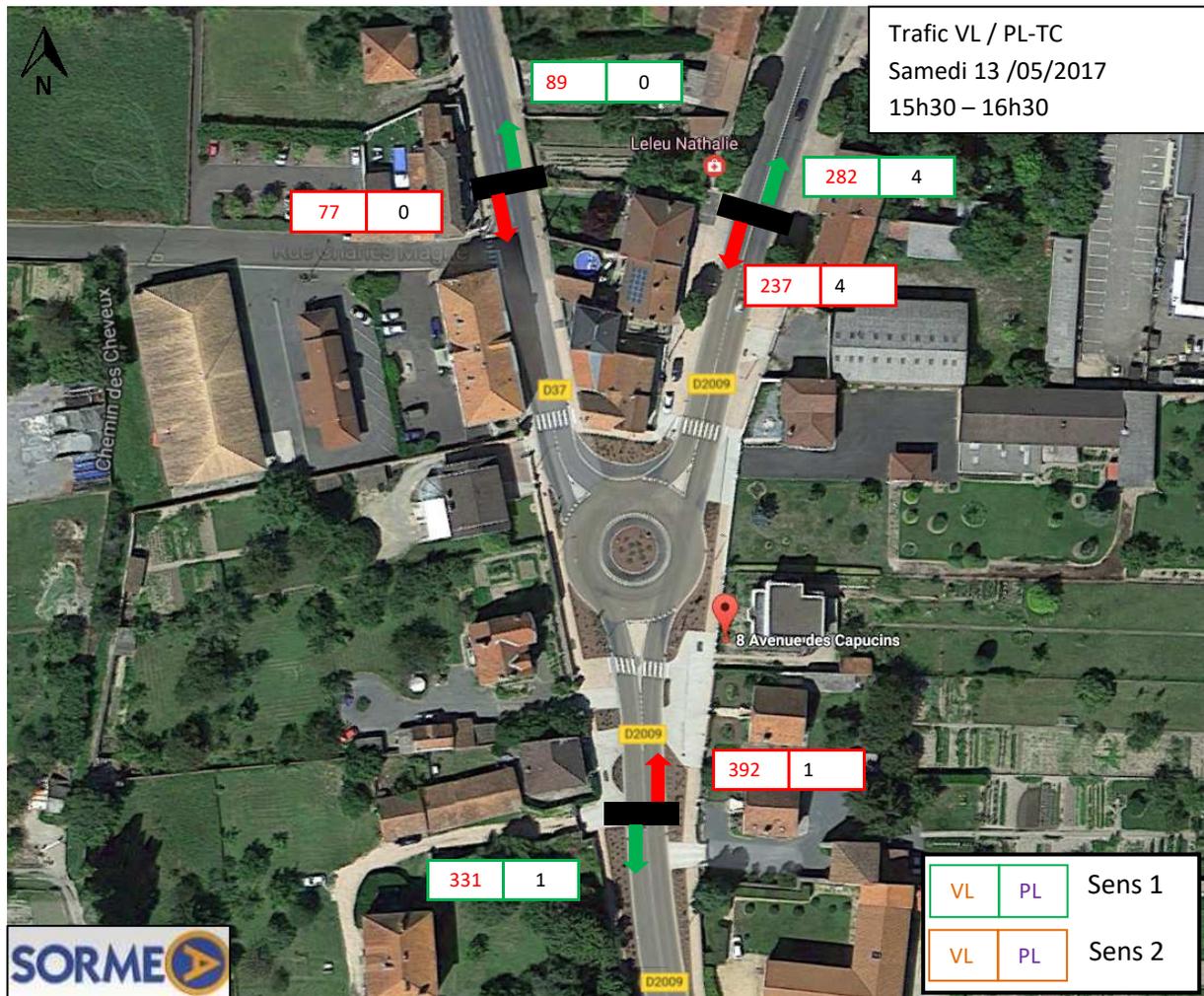
### 4.2.1 Trafic VL/PL-TC Vendredi HP

Les compteurs automatiques nous ont permis de déterminer le trafic VL et PL/TC durant l'heure de pointe du Vendredi (17h15-18h15) à chaque branche du giratoire:



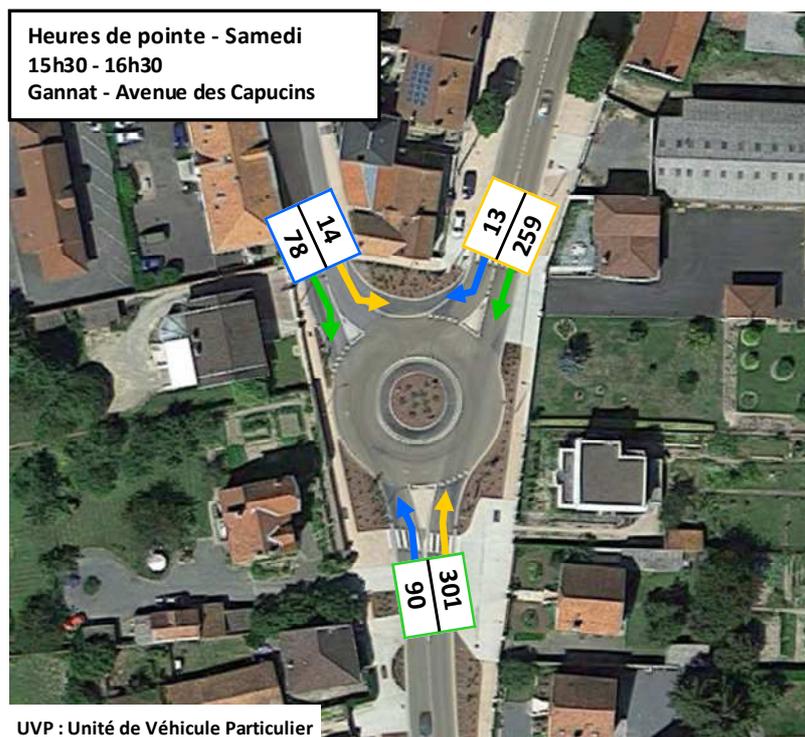
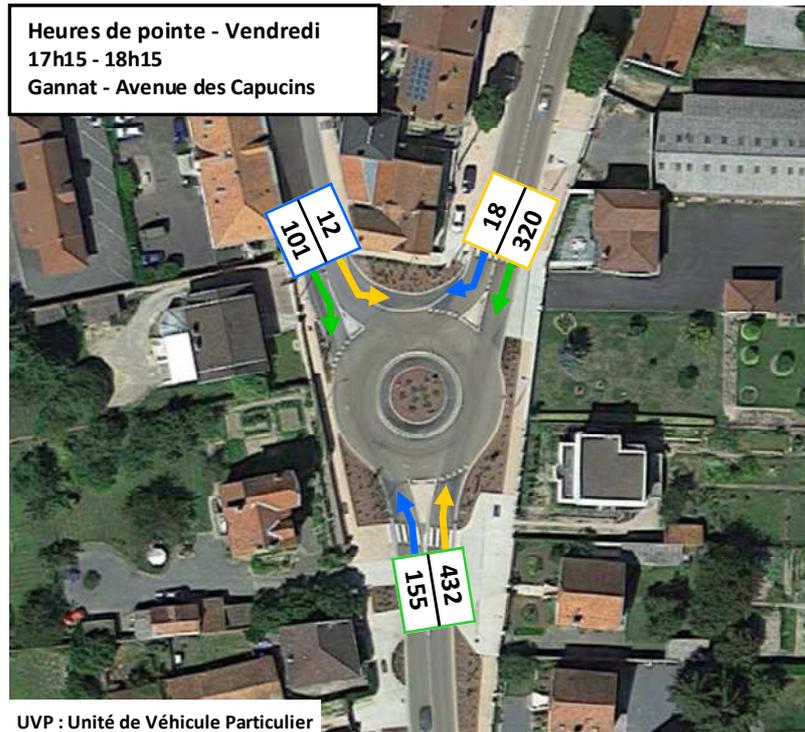
#### 4.2.2 Trafic VL/PL-TC Samedi

Les compteurs automatiques nous ont permis de déterminer le trafic VL et PL/TC durant l'heure de pointe du Samedi (15h30-16h30) à chaque branche du giratoire:



### 4.3 Répartition du trafic en UVP

La répartition de ce trafic est analysée grâce aux compteurs directionnels :



On observe que le flux principal concerne le mouvement tout droit sur l'axe RD 2009, qui représentent 90% des déplacements au niveau de ce Carrefour.

Aux heures de pointe, le trafic du Samedi est plus faible (d'environ 25%) que celui du Vendredi, qui comprend les flux pendulaires travail / domicile, en plus des flux à destination des zones commerciales.

Aucun dysfonctionnement n'a été observé. Les véhicules en provenance de la RD37 (voie secondaire) ont des temps d'attente faibles à inexistantes, n'induisant pas de comportement dangereux.

### 5.1 Analyse socio-économique

#### A l'échelle de Gannat – Bègues, Jenzat, Mazerier, Poezat, Saint-Benoît de Rochefort, et Saulzet :

- En 2014, l'aire de ce secteur comptabilisait **8 389 habitants** sur une superficie de **92 Km<sup>2</sup>**, soit une densité de population égale à **92 hab/Km<sup>2</sup>**. Ce nombre total d'individu est supérieur à celui du département (47hab/km<sup>2</sup>), mais inférieur à celui de l'hexagone (213 hab/km<sup>2</sup>).  
On note une augmentation de la population entre 2009 et 2014 de 1,8% soit un taux annuel moyen de +0,4 %. En 2013 les ménages s'élevaient au nombre de 14 511. La baisse du nombre d'habitants est due notamment à la démolition d'une tour sur Croix-de-Neyrat et à la vacance croissante des logements sur les Vergnes.
- En 2013, la tranche d'âge la plus importante de la population était les 45-59 ans (19,2%), suivie des tranches d'âge des 60-74 ans (18,6%), des 0-14 ans (18,2%) et des 30-44 ans (17,8%). Les deux tranches d'âge les moins représentées sont les 15-29 ans (16,5%) et les 75 ou plus (9,7%).
- En 2013, la population de 15 à 64 ans (17 335 personnes) comptabilisait 49,8% d'actifs ayant un emploi, 13,4% d'actifs au chômage et 36,8% d'inactifs (dont 28,4% d'élèves, étudiants et stagiaires, 34,2% de retraités et 37,5% d'inactifs autres).
- En 2013, sur 11 995 actifs (de 15 ans ou plus) ayant un emploi et résidants dans la commune :
  - 5 180 travaillaient dans la commune de résidence (43,2%).
  - 6 815 actifs travaillaient dans une commune autre que la commune de résidence (56,8%).
- Pour se rendre sur leur lieu de travail, **73,9 %** de ces actifs utilisent la voiture (ou camion, fourgonnette).
  - 12,9% de ces actifs utilisent les transports en commun.
  - 5,1% de ces actifs marchent.
  - 4,9% de ces actifs n'utilisent pas de transport.
  - 3,2% de ces actifs utilisent un deux roues.

Soit une dépendance importante à la voiture malgré le fait que près de la moitié de ces actifs travaillent dans leur commune de résidence.

**Au final, on ne retiendra qu'une faible croissance de trafic de 1% pour l'évolution globale des flux à court terme.**

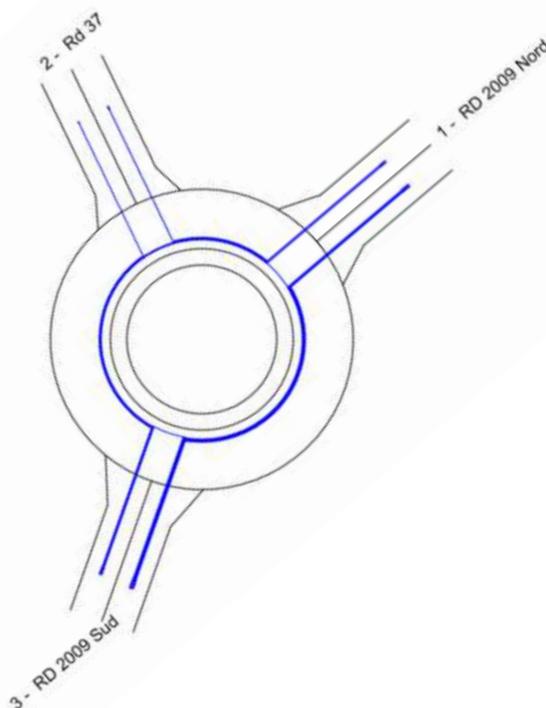
## 5.2 Les réserves de capacité à l'état actuel

Le logiciel utilisé pour les calculs de capacité est Girabase. Cet outil permet de tester les projets de carrefours giratoires du point de vue de leur fonctionnement et d'établir un diagnostic existant, puis de tester des situations futures. En plus des flux, le logiciel prend notamment en compte la géométrie détaillée du carrefour.

### 5.2.1 Giratoire Vendredi HP 17h15-18h15 – Situation 2017 Avant-projet

#### Trafic Véhicules Mode UVP

	1	2	3	Total Entrant
1	6	18	320	344
2	12	0	101	113
3	432	155	3	590
Total Sortant	450	173	424	1047



#### Résultats

	Réserve de Capacité		Longueur de Stockage		Temps d'Attente	
	en uvp/h	en %	moyenne	maximale	moyen	total
RD 2009 Nord	1272	79%	0vh	2vh	0s	0,1h
Rd 37	1249	92%	0vh	2vh	1s	0,0h
RD 2009 Sud	1321	69%	0vh	2vh	0s	0,0h

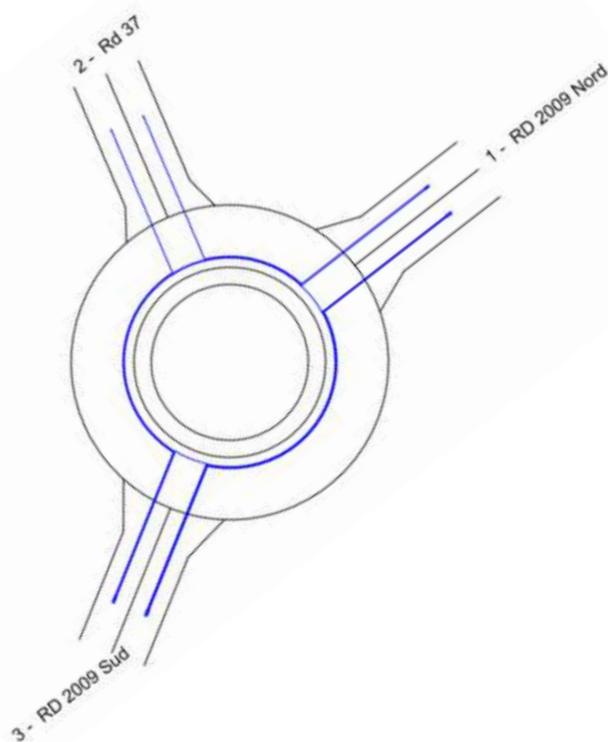
Les réserves de capacité du giratoire présentent un niveau élevé pour toutes les branches, avec l'absence de temps d'attente.

Les observations de terrain corroborent ces calculs de capacité.

## 5.2.2 Giratoire Samedi HP 15h30-16h30 - Situation 2017 Avant-projet

### Trafic Véhicules Mode UVP

	1	2	3	Total Entrant
1	1	13	259	273
2	14	0	78	92
3	301	90	4	395
Total Sortant	316	103	341	760



### Résultats

	Réserve de Capacité		Longueur de Stockage		Temps d'Attente	
	en uvp/h	en %	moyenne	maximale	moyen	total
RD 2009 Nord	1471	84%	0vh	2vh	0s	0,0h
Rd 37	1379	94%	0vh	2vh	0s	0,0h
RD 2009 Sud	1523	79%	0vh	2vh	0s	0,0h

Les réserves de capacité du giratoire présentent un niveau élevé pour toutes les branches. Ce giratoire présente donc un bon fonctionnement pour l'heure de pointe du Samedi avec un temps d'attente nul.

Les observations de terrain confirment ces calculs de capacité.

### 5.3 Le futur projet

Le projet est la création d'un nouveau magasin LIDL à Gannat.



#### 5.3.1 Les hypothèses prises en compte pour le calcul de trafic induit

*NB : Afin de s'assurer de la faisabilité de l'étude, toutes les hypothèses ont été choisies selon les hypothèses hautes.*

Nous prenons en compte une augmentation du trafic en 2018 de 1%.

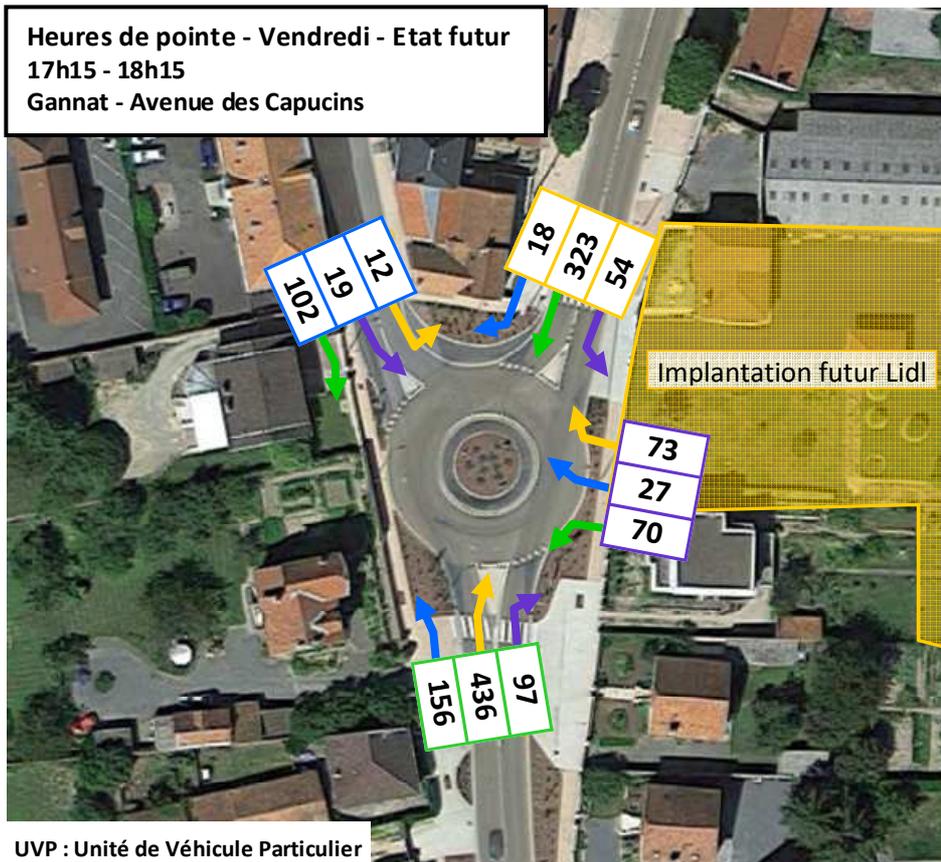
De plus, pour ce type de surface commerciale on estime à **1 200 véhicules jours la fréquentation du magasin**, se traduisant aux **heures de pointe** par :

- **Le Vendredi, 170 véhicules entrants et sortants :**
  - Pour les véhicules entrants :
    - 32% soit 54 véhicules proviendront de la RD 2009 Nord,
    - 57% soit 97 véhicules proviendront de la RD 2009 Sud (centre ville),
    - 11% soit 19 véhicules proviendront de la RD 37.
  - Pour les véhicules sortants :
    - 43% soit 73 véhicules emprunteront la RD 2009 Nord,
    - 41% soit 70 véhicules emprunteront la RD 2009 Sud (centre ville),
    - 16% soit 27 véhicules emprunteront la RD 37.
- **Le Samedi 140 véhicules entrants et 160 sortants, en ce basant sur la même répartition en origine et destination, soit :**
  - Pour les véhicules entrants :
    - 36% soit 50 véhicules proviendront de la RD 2009 Nord,
    - 52% soit 73 véhicules proviendront de la RD 2009 Sud (centre ville),
    - 12% soit 17 véhicules proviendront de la RD 37.
  - Pour les véhicules sortants :
    - 42% soit 68 véhicules emprunteront la RD 2009 Nord,
    - 44% soit 70 véhicules emprunteront la RD 2009 Sud (centre ville),
    - 14% soit 22 véhicules emprunteront la RD 37.

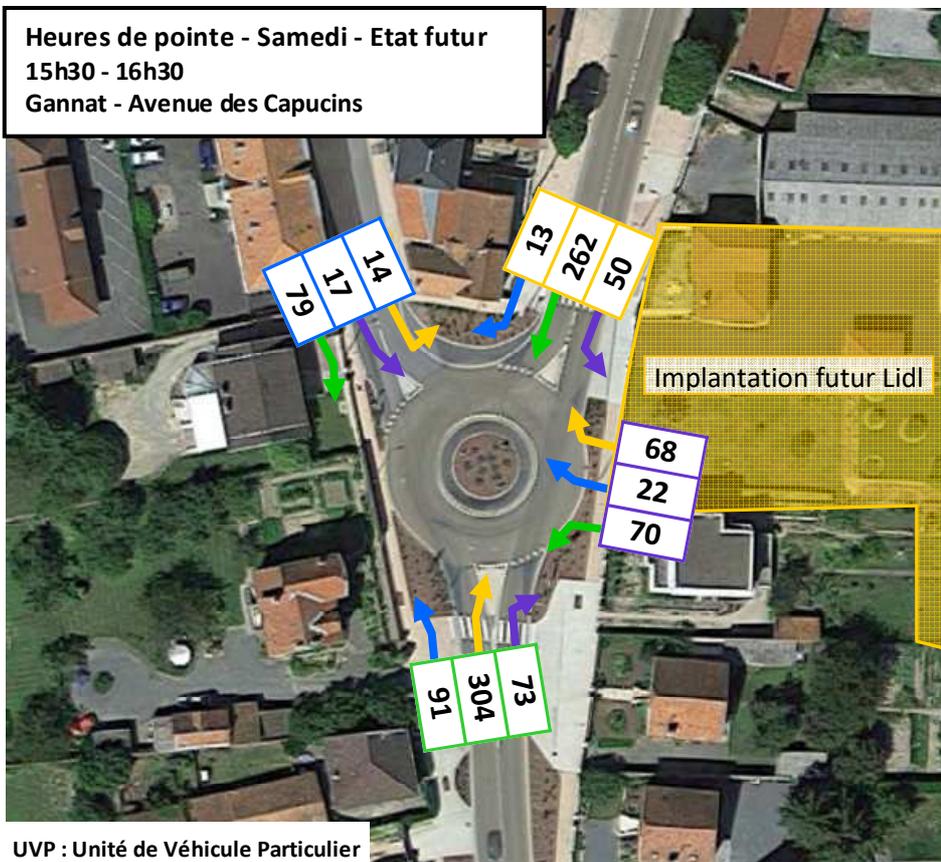
Le flux précédemment décrit généré par le futur LIDL a ainsi été additionné au trafic actuel du giratoire et à la croissance du trafic de 1%.

L'état futur présenté aux suivants chapitres (5.3.2 et 5.3.3) correspond à l'état du flux de 2018.

### 5.3.2 Répartition du trafic futur Vendredi – Situation 2018 Mise en service



### 5.3.3 Répartition du trafic futur Samedi - Situation 2018 Mise en service

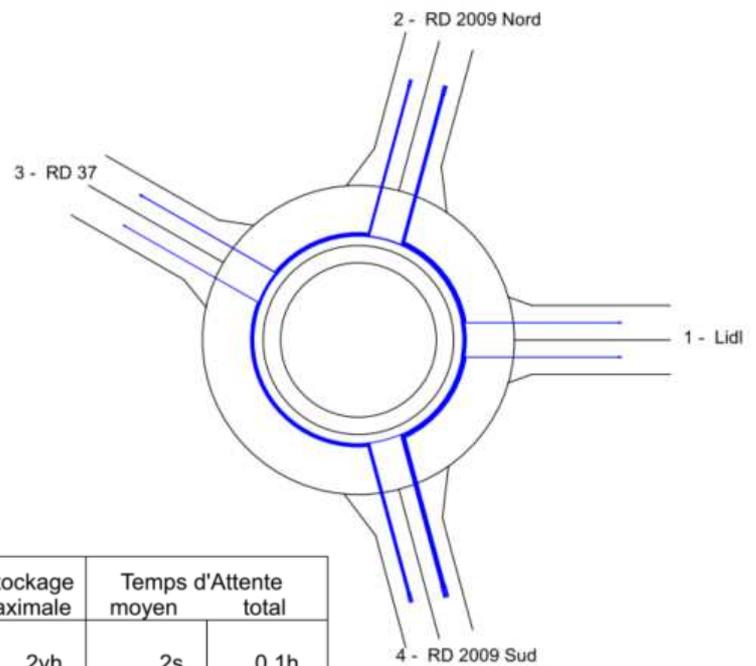


## 5.4 Calcul de capacité du giratoire à l'état futur – Situation 2018 Mise en service

### 5.4.1 Giratoire Vendredi HP 17h15-18h15

#### Trafic Véhicules Mode UVP

	1	2	3	4	Total Entrant
1	0	73	27	70	170
2	54	6	18	323	401
3	19	12	0	102	133
4	97	436	156	3	692
Total Sortant	170	527	201	498	1396



#### Résultats

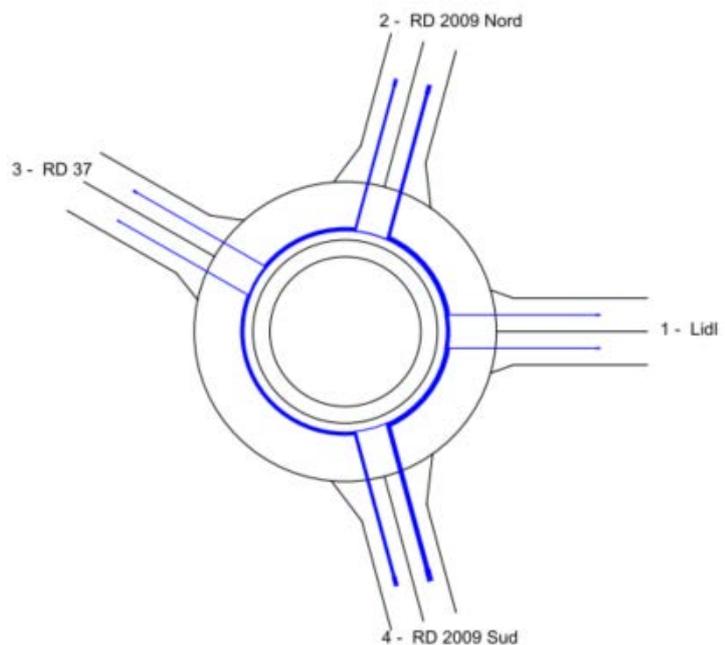
	Réserve de Capacité		Longueur de Stockage		Temps d'Attente	
	en uvp/h	en %	moyenne	maximale	moyen	total
Lidl	843	83%	0vh	2vh	2s	0,1h
RD 2009 Nord	1040	72%	0vh	2vh	1s	0,1h
RD 37	1054	89%	0vh	2vh	1s	0,1h
RD 2009 Sud	1057	60%	0vh	2vh	1s	0,1h

Suite à l'ajout de la nouvelle branche, les réserves de capacité du giratoire maintiennent un très bon niveau (> 60%).

### 5.4.2 Giratoire Samedi HP 15h30-16h30

#### Trafic Véhicules Mode UVP

	1	2	3	4	Total Entrant
1	0	73	27	70	170
2	54	6	18	323	401
3	19	12	0	102	133
4	97	436	156	3	692
Total Sortant	170	527	201	498	1396



## Résultats

	Réserve de Capacité		Longueur de Stockage		Temps d'Attente	
	en uvp/h	en %	moyenne	maximale	moyen	total
Lidl	1085	87%	0vh	2vh	1s	0,1h
RD 2009 Nord	1239	79%	0vh	2vh	1s	0,1h
RD 37	1181	91%	0vh	2vh	1s	0,0h
RD 2009 Sud	1296	73%	0vh	2vh	0s	0,1h

Les réserves de capacité du giratoire présentent un niveau élevé pour toutes les branches pour les flux futurs du Samedi (>73%).

Il n'y a aucunes difficultés à prévoir pour cette période.

### 5.4.3 Résultats du futur giratoire

Plage horaire	Débit voie principale RD 2009 Sud	Débit voie 2009 Nord	Valeur du créneau critique	Réserve de capacité	Temps d'attente (s)
Vendredi HP 17h15-18h15	498	527	2 sec	<b>60 %</b>	<b>2</b>
Samedi HP 15h30-16h30	415	387	1 sec	<b>73 %</b>	<b>1</b>

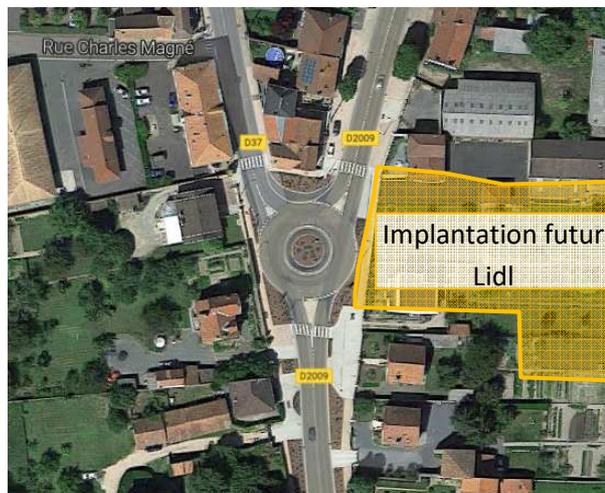
La réserve de capacité de la RD 2009 Sud sera de :

- 60% pour seulement 1 sec d'attente le Vendredi à l'heure de pointe (17h15 - 18h15),
- 73% et n'engendrant aucune attente le Samedi à l'heure de pointe (15h30 – 16h30).

## 6 CONCLUSION DE L'ETUDE

L'étude de trafic de l'implantation du futur Lidl desservit depuis le giratoire de l'Avenue des Capucins prend en compte :

- Le trafic journalier et horaire au niveau du giratoire sur une semaine, à l'aide de comptages automatiques,
- Le fonctionnement du carrefour à l'aide de comptages directionnels,
- La création d'une branche desservant le futur centre commercial Lidl.



Le trafic au niveau de ce giratoire en 2018 a été analysé en calculant préalablement le trafic induit, résultant de l'augmentation du trafic de 1% et de la fréquentation journalière de 1200 véhicules, répartie aux heures de pointes sur les différentes branches du giratoire. Ces derniers ont été ajoutés au trafic actuel relevé lors de la campagne.

Les résultats démontrent que le giratoire présentera à l'horizon 2018 des réserves de capacité élevées, permettant d'accueillir l'évolution de trafic demandée sans aménagement supplémentaire. Il n'y a donc aucune difficulté à entrevoir, même dans le cas le plus défavorable du Vendredi à l'heure de pointe, de 17h15 à 18h15.

**Nous pouvons donc conclure que l'implantation du futur Lidl n'aura pas d'impact négatif sur les conditions de circulation à terme.**