

## NOTE SUR LE PROJET DE PLATEFORME LOGISTIQUE A LEVAINVILLE (28)

Dans le cadre du dépôt de permis de construire, seule la première phase du projet est concernée à court terme. Cette phase porte sur le bâtiment 1 (légèrement ajusté avec la suppression de deux cellules) du projet du Parc du Levain à Levainville (28)

### ÉVOLUTION DU TRAFIC POIDS LOURDS ENTRE LE PROJET GLOBAL ET LA PREMIERE PHASE (BATIMENT 1)

L'étude du **projet dans son ensemble** repose sur les hypothèses suivantes :

- **2 bâtiments** répartis en **27 cellules d'entrepôts** (17 pour le bâtiment 1 et 10 pour le bâtiment 2).
- **162 quais PL** (102 pour le bâtiment 1 et 60 pour le bâtiment 2).
- **34 places PL.**
- Rotation de **2 PL par jour par quai**, soit un total de 324 PL en réception et 324 PL en émission, pour un nombre total de **648 mouvements de PL/jour**.
- Hypothèse est considérée comme maximaliste, en supposant une occupation des quais à **100%**.

Le **première phase du projet (bâtiment 1)** prend en compte les hypothèses suivantes :

- **1 bâtiment** réparti en **15 cellules d'entrepôts**.
- **90 quais PL.**
- **22 places PL.**
- Rotation de **2 PL par jour par quai**, soit un total de 180 PL en réception et 180 PL en émission, pour un nombre total de **360 mouvements de PL/jour**.
- Cette hypothèse est également considérée comme maximaliste, avec une occupation des quais à **100%**.

L'étude de l'ensemble du projet concluait que les infrastructures routières disposaient de réserves de capacité suffisantes pour absorber le trafic généré par le projet dans sa totalité, bien plus ambitieux.

Avec la mise en œuvre de la première phase, prenant en compte un seul bâtiment (360 mouvements de PL/jour au lieu de 648 pour l'ensemble des deux bâtiments, ainsi qu'un trafic VL plus faible), **l'impact sur la circulation sera limité, garantissant un bon écoulement des flux. Les aménagements prévus, comme la création d'un giratoire RD910 x RD122 x Accès site et la modification du réseau viaire, restent pertinents et offriront un cadre encore plus favorable à la fluidité et à la sécurité des déplacements.**

## JUSTIFICATION DES PLACES TAMPON EN AMONT DES PLACES AUX QUAIS ET DU POSTE DE GARDE

Le site sera en mesure d'accueillir en amont des accès au bâtiment :

- **10 PL** au niveau du parking PL nord en amont du poste de garde
- **8 PL** le long de la voirie interne
- **10 PL** le long de la voie d'accès
  - Soit un total de **28 places PL**

En supposant un flux maximal de 180 PL/jour répartis sur 16 heures, avec un pic horaire représentant environ 10% du flux à 7h, les **28 places tampon** représentent plus de **15% de ce flux journalier, et 155% du pic horaire d'arrivée**. Cela garantit une capacité d'absorption optimale du site, même en cas de pic de trafic.

En complément, on considère les hypothèses (maximalistes) suivantes :

- Un **temps d'occupation maximal** du quai estimé à **2 heures** (déchargement/chargement)
- Une rotation de **2 PL par quai et par jour**
- Un étalement des **arrivées PL sur 16h**
- Un pic horaire à **18 PL/h en réception** (10% du trafic journalier)

On évalue ainsi à **0,125** la probabilité qu'un PL se présente sur un quai déjà occupé (calculée par : "l'autre PL quotidien à destination du même quai" x "2h" / 16h = 0,125).

En prenant en compte ce risque, on estime qu'au pic de la journée, **36 PL arriveront sur le site sur les deux heures de pointe** (18 PL/h x 2 heures), soit jusqu'à **5 PL simultanés** pouvant attendre la libération de leur quai (36PLx0,125). Ces 5 PL pourront facilement être gérés sur les **28 places tampon** prévues à cet effet.

Dans l'éventualité où des PL arriveraient avant l'ouverture du site, les **28 places tampon** permettront de les accueillir sans difficulté. Même en considérant un pic à **18 PL/ h** (hypothèse maximaliste), cette capacité représente environ 1h30 à 1h40 de trafic PL pouvant stationner sur les zones tampon.



Localisation des zones d'attente potentielles des PL sur le projet : 28 emplacements

## CAPACITE DU GIRATOIRE RD910 X RD122 X ACCÈS SITE A LONG TERME

Les tests effectués dans l'étude du projet global présentaient des capacités « minimales » de 38% en HPM sur la RD910 Ouest et de 66% en HPS sur la RD910. Dans cette configuration, l'implantation d'un giratoire permet d'assurer un écoulement fluide du trafic sans générer d'attente pour les véhicules.

**Pour rappel, les hypothèses de trafic de la première phase ne représentent que 56% des flux du projet étudié dans sa globalité. (360 mouvements PL/j au lieu de 648 PL/j)**

Par conséquent, il n'y a aucune inquiétude quant à la capacité du giratoire à absorber les flux induits par le projet. Ce giratoire peut garantir un écoulement fluide du trafic, que ce soit dans la première phase du projet, avec un seul bâtiment, ou dans son ensemble, prenant en compte les deux bâtiments logistiques.

## CONCLUSION :

Dans le cadre de la **première phase du projet du Parc du Levain à Levainville**, le trafic généré sera maîtrisé et l'impact sur la circulation limité. Grâce aux aménagements prévus, tels que le giratoire RD910 x RD122 x Accès site, le nouvel accès au site, ainsi que les places tampon, le projet garantit une circulation fluide et sécurisée à long terme, même lors des pics de trafic. Les infrastructures routières autour du site sont dimensionnées de manière à pouvoir accueillir les flux générés par le site, tant pour cette première phase que pour l'ensemble du projet, sans compromettre la fluidité du réseau.

