

LIDL



CREATION D'UNE SURFACE COMMERCIALE - COMMUNE DE PIERRELATTE (26)

Complément à la demande d'examen au cas par cas



Décembre 2019

LE PROJET

Client	LIDL
Projet	Création d'une surface commerciale - Commune de Pierrelatte (26)
Intitulé du rapport	Complément à la demande d'examen au cas par cas

LES AUTEURS

	<p>Cereg Ingénierie - 589 rue Favre de Saint Castor – 34080 MONTPELLIER Tel : 04.67.41.69.80 - Fax : 04.67.41.69.81 - montpellier@cereg.com www.cereg.com</p>
--	--

Réf. Cereg - M19158

Id	Date	Etabli par	Vérifié par	Description des modifications / Evolutions
V1	Décembre 2019	Laetitia FOULQUIER	Laurent FRAISSE	Version initiale

Certification



TABLE DES MATIERES

A. LOCALISATION DU SECTEUR D'ETUDE.....	8
B. PRESENTATION DU PROJET	11
B.I. DESCRIPTIF GLOBAL DE L'AMENAGEMENT	12
B.II. TRAVAUX PREPARATOIRES	12
B.III. VOIRIES ET ACCES	13
B.IV. PRINCIPE D'ASSAINISSEMENT PLUVIAL	13
B.V. ESPACES VERTS ET AMENAGEMENTS PAYSAGERS	13
C. LES PRINCIPAUX ENJEUX ENVIRONNEMENTAUX	19
C.I. LE MILIEU PHYSIQUE.....	20
C.I.1. Le climat local.....	20
C.I.1.1. Températures	20
C.I.1.2. Précipitations.....	20
C.I.2. Topographie	21
C.I.3. Contexte géologique	23
C.I.4. Contexte hydrogéologique – Eaux souterraines	24
C.I.4.1. Masses d'eau souterraine concernées par le projet	24
C.I.4.2. Qualité des masses d'eau et objectifs d'atteinte du bon état	24
C.I.4.3. Aquifères et piézométrie locale	25
C.I.4.4. Usages des eaux souterraines	28
C.I.4.5. Vulnérabilité des eaux souterraines	28
C.I.5. Contexte hydrographique – Eaux superficielles.....	30
C.I.5.1. Réseau hydrographique.....	30
C.I.5.2. Qualité des eaux superficielles	31
C.I.5.3. Usages des eaux superficielles.....	32
C.I.5.4. Vulnérabilité des eaux superficielles.....	32
C.I.6. Risques naturels	34
C.I.6.1. Risque feu de forêt.....	34
C.I.6.2. Risque inondation.....	34
C.I.6.3. Risque de mouvement de terrain / Risque sismique.....	34
C.II. LE MILIEU NATUREL	36
C.II.1. Milieux naturels bénéficiant d'une protection réglementaire.....	36
C.II.1.1. Sites du réseau Natura 2000	36
C.II.1.2. Parcs Naturels	36
C.II.1.3. Réserves naturelles	36
C.II.1.4. Arrêté de Protection de Biotope	36
C.II.1.5. Réserve de chasse et de faune sauvage	36
C.II.1.6. Réserves biologiques	36

C.II.2.	Milieus naturels remarquables inventoriés dans le cadre d'inventaires spécifiques	39
C.II.2.1.	<i>Zones Naturelles d'Intérêt Ecologique, Faunistique et Floristique (ZNIEFF)</i>	39
C.II.2.2.	<i>Zones Importantes pour la Conservation des Oiseaux</i>	39
C.II.2.3.	<i>Inventaires des Zones Humides</i>	39
C.II.3.	Autres zonages	42
C.II.3.1.	<i>RAMSAR</i>	42
C.II.3.2.	<i>Réserves de biosphère</i>	42
C.II.3.3.	<i>Plan Nationaux d'Action</i>	42
C.II.3.4.	<i>Schéma Régional de Cohérence Ecologique</i>	42
C.II.4.	Milieus en présence	45
C.III.	PATRIMOINE CULTUREL ET PAYSAGER	46
C.III.1.	Monuments Historiques et Périmètres de Protection	46
C.III.2.	Sites archéologiques	46
C.III.3.	Sites classés et inscrits	46
C.III.4.	ZPPAUP et AVAP	46
C.III.5.	Paysage de la zone d'étude	46
C.IV.	CONTEXTE HUMAIN	49
C.IV.1.	Infrastructures de transport	49
C.IV.2.	Contexte acoustique	49
C.IV.3.	Occupation des sols - Activités économiques et logement	49
C.IV.4.	Risques technologiques	50
C.IV.4.1.	<i>Risque industriel</i>	50
C.IV.4.2.	<i>Transport de Matières Dangereuses (TMD)</i>	50
C.IV.4.3.	<i>Autres risques</i>	50
C.IV.5.	Document d'urbanisme	51
D.	LES PRINCIPAUX IMPACTS DU PROJET ET MESURES D'EVITEMENT, REDUCTION ET COMPENSATION	55
D.I.	LE MILIEU PHYSIQUE	56
D.I.1.	Incidences sur la topographie	56
D.I.2.	Incidences sur la géologie	56
D.I.3.	Incidences sur les eaux souterraines	56
D.I.3.1.	<i>Ecoulements des eaux souterraines</i>	56
D.I.3.2.	<i>Qualité des eaux souterraines</i>	57
D.I.4.	Incidences sur les eaux superficielles	57
D.I.4.1.	<i>Ecoulements des eaux superficielles</i>	57
D.I.4.2.	<i>Qualité des eaux superficielles</i>	58
D.I.5.	Incidences sur les risques naturels	59
D.I.5.1.	<i>Risque d'inondation</i>	59
D.I.5.2.	<i>Risque mouvement de terrain</i>	59
D.I.5.3.	<i>Risque sismique</i>	59

D.I.5.4. <i>Risque feu de forêt</i>	59
D.II. LE MILIEU NATUREL	60
D.II.1. Effets sur les zonages de protection	60
D.II.2. Effets sur les inventaires remarquables	60
D.II.3. Zones humides	60
D.II.4. Faune, flore et habitat naturel	60
D.III. LE MILIEU CULTUREL ET PAYSAGER	61
D.III.1. Monuments historiques	61
D.III.2. Vestiges archéologiques.....	61
D.III.3. Sites classés et inscrits	61
D.III.4. Paysage	61
D.IV. LE MILIEU HUMAIN	63
D.IV.1. Infrastructures de transport - Accès	63
D.IV.2. Activités économiques	63
D.IV.3. Incidences sur les risques technologiques	64
D.IV.3.1. <i>Risque industriel</i>	64
D.IV.3.2. <i>Risque de Transport de Matières Dangereuses</i>	64
D.IV.4. Compatibilité avec les documents d'urbanisme	64
D.V. SANTÉ ET SALUBRITÉ PUBLIQUE	65
D.V.1. Qualité de l'air	65
D.V.2. Ambiance sonore et vibrations	65
D.V.3. Pollution lumineuse	66
D.V.4. Hygiène et odeurs	66
D.V.5. Déchets	67
E. ANNEXES.....	68

LISTE DES ILLUSTRATIONS

Illustration 1 : Situation cadastrale du projet (Source : Plan cadastral sur fond de carte IGN - Géoportail)	9
Illustration 2 : Données climatiques d'ensoleillement et de température basées sur une moyenne mensuelle mesurées de 1981 à 2010 à Montélimar (Source : meteofrance.com).	20
Illustration 3 : Données climatiques des précipitations basées sur une moyenne mensuelle mesurées de 1981 à 2010 à Montélimar (source : meteofrance.com).	21
Illustration 4 : Topographie du site d'étude (Source : topographic-map.com)	21
Illustration 5 : Contexte géologique (Source : carte géologique 1/50 000 – Géoportail)	23
Illustration 6 : Localisation des forages d'investigation et données piézométriques sur fond IGN et plan cadastral (Source : Etude géotechnique - FONDASOL)	26
Illustration 7 : Réseau hydrographique au droit de la zone du projet (source : Fond de carte IGN).	30
Illustration 8 : Cartographie des cours d'eau au titre de la Police de l'Eau (source : DDT 26)	31
Illustration 9 : Extrait de la carte de zonage du PPRI de Pierrelatte	34

Illustration 10 : Carte de zonage de l'aléa retrait – gonflement des argiles au droit de la zone d'étude (Source : géorisques.gouv.fr)	35
Illustration 11 : Localisation des zones humides au droit de la zone du projet (Source : Fond de carte IGN – Géoportail)	40
Illustration 12 : Occupation des sols	45
Illustration 13 : Photographies de la zone du projet (photographie CEREG, février 2019)	47
Illustration 14 : Extrait du plan de zonage du PLU de Pierrelatte (Secteur Beauregard Nord)	51
Illustration 15 : Extrait de la carte des enjeux du PADD de la commune de Pierrelatte (PADD – 10 janvier 2012)	52
Illustration 16 : Carte descriptive de l'ER15 (Source : Rapport de présentation du PLU de Pierrelatte)	53
Illustration 17 : Classement sonore de la RN7 au droit de la zone d'étude (Source : carto.data.gouv.fr – Classement 2014 – Drôme)	54

LISTE DES TABLEAUX

Tableau 1 : Etats et objectifs de bon état des masses d'eau souterraine FRDG382 et FRDG531 (Source : Agence de l'Eau Rhône-Méditerranée)	24
Tableau 2 : Données du suivi qualité de la masse d'eau souterraine FRDG382 au niveau du forage n°08901X119 à La Garde-Adhemar (Source : Agence de l'Eau Rhône-Méditerranée-Corse)	25
Tableau 3 : Résultats d'investigation des sondages réalisés (source : Etude géotechnique - FONDASOL)	26
Tableau 4 : Coupes lithologiques des sondages réalisés (source : Etude géotechnique - FONDASOL)	27
Tableau 5 : Résultats des tests de perméabilité sur le sondage SD7 (Etude Fondasol – Février 2019)	27
Tableau 6 : Qualité et objectifs de bon état de la masse d'eau superficielle à proximité du projet dans la commune de Pierrelatte (Source : SDAGE Rhône-Méditerranée-Corse)	31

LISTE DES PLANCHES

Planche 1 : Localisation géographique	10
Planche 2 : Plan de masse de l'aménagement	14
Planche 3 : Coupes de l'aménagement	15
Planche 4 : Carte topographique au niveau de la zone d'étude	22
Planche 5 : Contexte hydrogéologique	29
Planche 6 : Contexte hydrographique	33
Planche 7 : Patrimoine naturel – Zonages réglementaires	37
Planche 8 : Patrimoine naturel – Zonages du SDAGE	38
Planche 9 : Patrimoine naturel – Zonages d'inventaires	41
Planche 10 : Patrimoine naturel – Zonages du SRCE général	43
Planche 11 : Patrimoine naturel – Zonages du SRCE (Trame verte et Trame bleue)	44
Planche 12 : Patrimoine culturel et paysager	48

PREAMBULE

Dans le cadre de son développement commercial et territorial, la société LIDL souhaite aménager un supermarché de son enseigne sur la commune de Pierrelatte dans le département de la Drôme, sur une superficie totale de plancher de 2 367,82 m². Il s'agit d'un transfert avec extension du magasin actuellement situé route Saint-Paul, sur le flanc Est de la commune de Pierrelatte.

Ce projet, qui s'inscrit actuellement sur un secteur occupé par des friches et un bâti (habitation), présentera un bâtiment de vente d'une superficie réglementaire de 999,87 m², ainsi qu'un parking de 135 places sur une superficie non couverte de 1 041,98 m².

L'article L.122-1 du Code de l'Environnement dispose que « les études préalables à la réalisation d'aménagements ou d'ouvrages qui, par l'importance de leurs dimensions ou leurs incidences sur le milieu naturel, peuvent porter atteinte à ce dernier, doivent comporter une étude d'impact **permettant d'en apprécier les conséquences** ».

En référence à l'annexe à l'article R. 122-2 du code de l'environnement, l'aménagement du supermarché Lidl à Pierrelatte n'est pas soumis de fait à étude d'impact. Cependant, l'opération est soumise à la procédure de « cas par cas » cas en application de l'article R. 122-2 selon la rubrique :

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.

Ainsi, le groupe Lidl souhaite engager la démarche « d'examen au cas par cas » auprès de l'autorité administrative compétente.

Le présent document comprend les éléments suivants :

- Les caractéristiques principales du projet
- Les principaux enjeux environnementaux
- Les principaux impacts.

A. LOCALISATION DU SECTEUR D'ETUDE



Planche 1 : Localisation géographique

Le projet d'aménagement d'un magasin par le groupe LIDL est localisé sur la commune de Pierrelatte dans le département de la Drôme (26), qui est une commune située au Sud -Ouest du département de la Drôme à 21 km au Sud de la ville de Montélimar et à 29 km au Nord-Est de la ville d'Orange.

Cet aménagement, qui s'inscrit sur une superficie parcellaire totale de 12 275 m², est situé dans la partie Sud-Ouest du territoire communal de Pierrelatte.

Ce projet est ceinturé :

- A l'Est par la route nationale n°7 (RN7) ;
- A l'Ouest par la rue Pierre Larousse ;
- Au Nord par la parcelle n° 521 (section ZK) où est implanté un restaurant (restauration rapide) McDonald's ;
- Au Sud par des parcelles en friches ou bâties (habitations).

Le projet s'insère sur 5 parcelles cadastrales de la section ZO de la commune de Pierrelatte, à savoir les parcelles numéros :

- 274, 277, 281, 282, 283 et 284 de la section cadastrale ZO qui se caractérisent par des friches ;
- 100 de la section cadastrale ZO sur laquelle est présent deux bâtiments dont une habitation.

L'illustration ci-après présente le contexte cadastral sur lequel s'insère le projet.

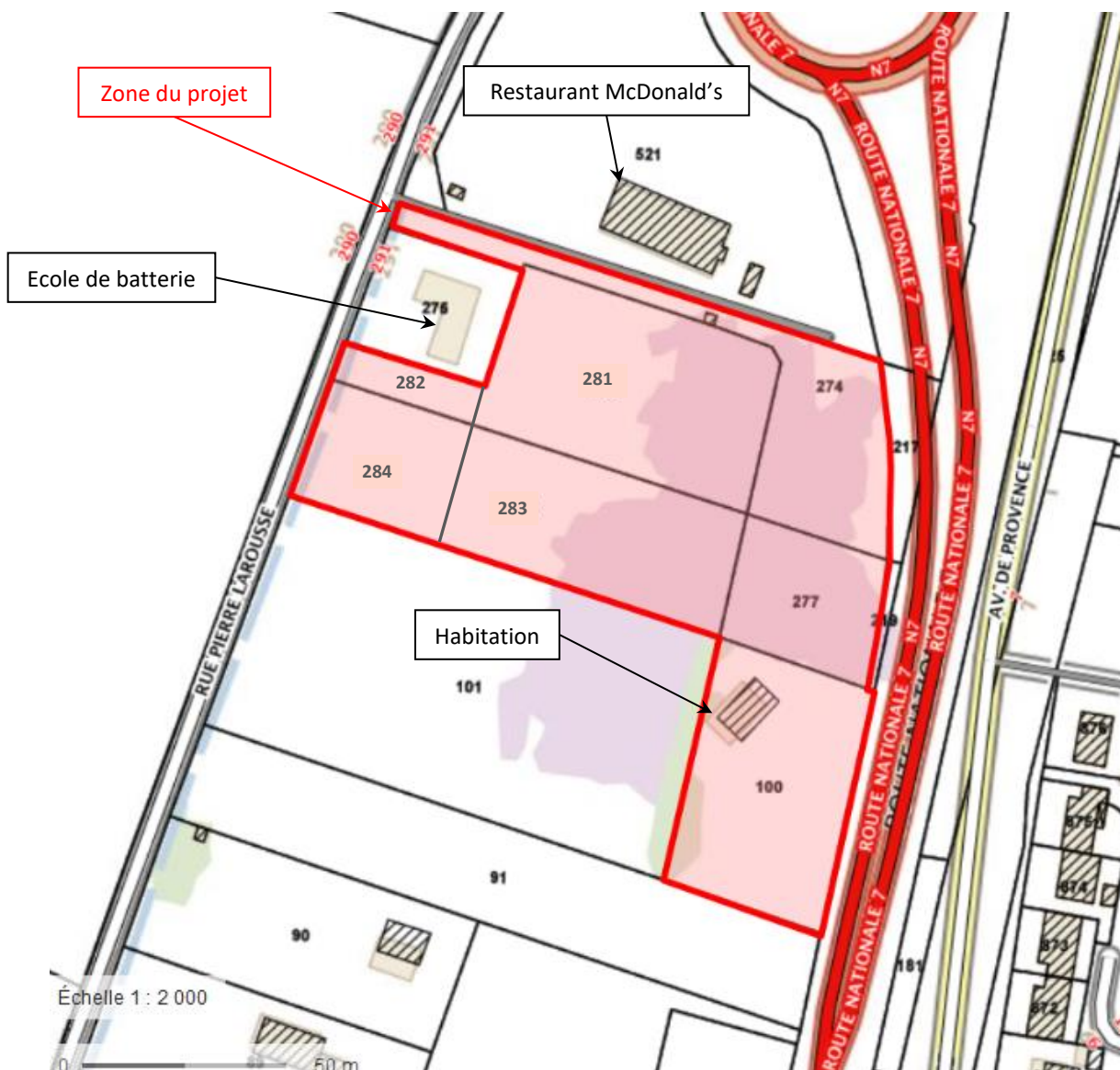


Illustration 1 : Situation cadastrale du projet (Source : Plan cadastral sur fond de carte IGN - Géoportail)

0 250 500 m

B. PRESENTATION DU PROJET



B.I. DESCRIPTIF GLOBAL DE L'AMENAGEMENT

Planche 2 : Plan de masse de l'aménagement

Planche 3 : Coupes de l'aménagement

Le terrain d'assiette du présent projet se situe à Pierrelatte, sur cinq parcelles situées au Sud-Ouest du centre urbain de Pierrelatte, le long de la RN7. Ces parcelles sont actuellement occupées par des friches et par une habitation au Sud-Est de l'emprise du projet.

Bâtiment – Espace de vente

Le projet consiste principalement en la construction d'un supermarché LIDL dont l'espace de vente représente une emprise au sol d'une superficie de 999,87 m². Ce bâtiment sera réalisé au niveau du terrain naturel sur 2 niveaux (R+1).

Ce bâtiment, présentera une hauteur maximale de 7,06 m (inférieure à 12 m comme le préconise le Plan Local d'Urbanisme).

Le traitement extérieur du bâtiment s'inscrira dans le cadre du concept architectural du groupe LIDL : toiture monopente, grande façade d'entrée vitrée toute hauteur, bardage et garde-corps en aluminium, revêtement de façade en parement pierre, ...

De formes simples, le bâtiment jouera avec les différents matériaux très qualitatifs pour s'implanter et se signaler des différentes autres constructions environnantes et notamment pour se conformer aux préconisations du Plan Local d'Urbanisme.

Parc de stationnement

L'aménagement du bâtiment commercial sera complété par l'aménagement d'un parc de stationnement qui comprendra 135 places au total. Cet espace de stationnement, qui se composera d'un parking non couvert sur une superficie de 5 391,31 m², comprend notamment :

- 2 emplacements qui seront équipés de bornes de recharge pour véhicules électriques ;
- 3 places dédiées aux Personnes à Mobilité Réduite (PMR). Ces places seront aménagées à proximité des entrées du magasin ;
- 3 places familles qui seront aménagées à proximité des entrées du magasin ;
- Un espace de stationnement vélos à proximité des parcs à caddies (8 places).

Le revêtement du parking sera traité en pavés drainants à écarteurs qui permet de laisser s'écouler l'eau entre les pavés sur une surface de stationnement de 1 146 m².

B.II. TRAVAUX PREPARATOIRES

L'aménagement nécessite au préalable la démolition d'une habitation, ainsi que le défrichement de certaines parties de la zone comprenant des friches.

En ce qui concerne les terrassements, la zone d'étude étant globalement plane et l'aménagement projeté à la côte actuelle du terrain naturel, aucun terrassement d'importance ne sera nécessaire. Seuls les bassins de compensation des zones imperméabilisées permettant la rétention des eaux pluviales seront réalisés en déblai.

B.III. VOIRIES ET ACCES

L'accès au futur magasin et à son parking se fera depuis une unique entrée/sortie à l'Ouest de la zone du projet au niveau de l'Ouest de la parcelle n°284 de la section ZO. Le seul accès possible se fera depuis la rue Pierre Larousse et sera utilisé pour les livraisons et usagers venant depuis le Nord via le rond-point de la RN7 ou via la rue Pierre Larousse ou depuis le Sud au niveau de la RD59 via la rue Pierre Larousse.

Les voies de circulation sur le parking extérieur sont prévues à double sens et feront à minima 6,5 m de largeur pour permettre le croisement des véhicules. Toutes les voiries seront aménagées en enrobés.

Les revêtements de voirie des places de stationnement extérieures seront réalisés en pavés drainants à écarteurs pour la collecte des eaux pluviales.

Afin de permettre le chargement et le déchargement des marchandises, un quai de déchargement sera mis en place à l'Ouest du bâtiment pour permettre l'accès à une zone de déchargement pour les poids-lourds.

Des cheminements seront aménagés pour les piétons.

B.IV. PRINCIPE D'ASSAINISSEMENT PLUVIAL

L'opération comporte deux ouvrages de compensation à l'imperméabilisation :

- Un premier bassin nommé BC1 qui collectera uniquement les eaux de toitures du bâtiment. En raison de l'absence de pollution dans ces eaux pluviales, ce bassin de compensation ne comportera pas de volume mort pour la gestion de la pollution accidentelle et chronique. Le rejet de ce bassin sera l'infiltration.
- Un second bassin BC2 qui collectera les eaux pluviales des voiries et parking. Ce bassin comportera un bassin de traitement des eaux pluviales (volume mort) suivi d'un bassin de stockage pour la compensation à l'imperméabilisation.

Le bassin de traitement permettra de gérer une pollution accidentelle par temps sec et sera imperméabilisé pour éviter la pollution des eaux souterraines.

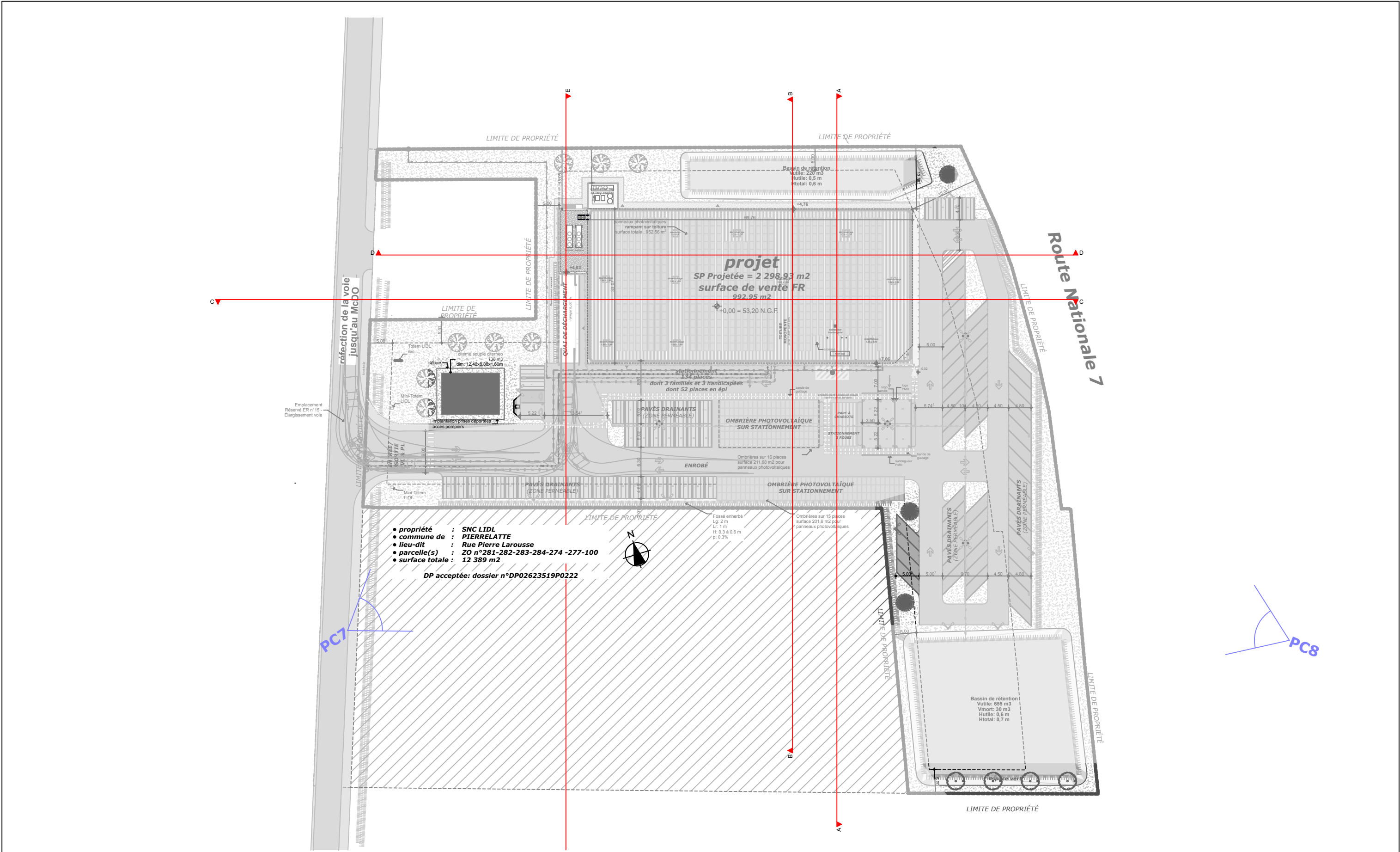
L'évacuation des eaux pluviales se fera par infiltration jusqu'à l'occurrence de pluie trentennale.

Le déversoir de sécurité dimensionné pour l'occurrence centennale sera aménagé en limite Ouest du bassin. Les eaux de surverse s'écouleront vers le point bas de l'opération et in fine le canal d'irrigation comme en situation actuelle.

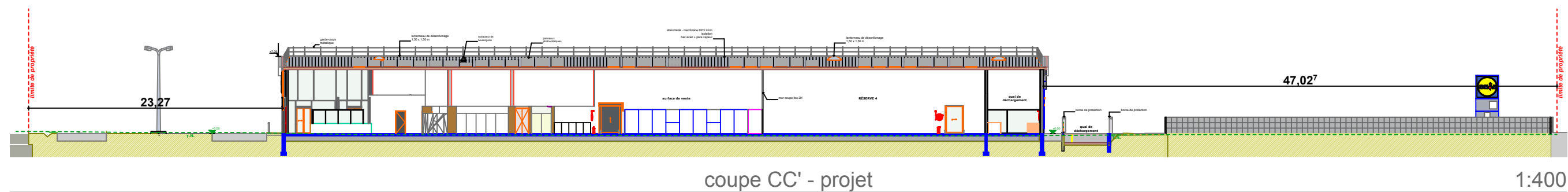
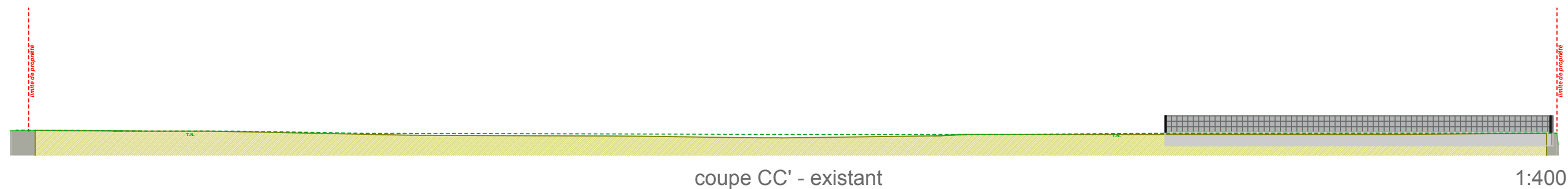
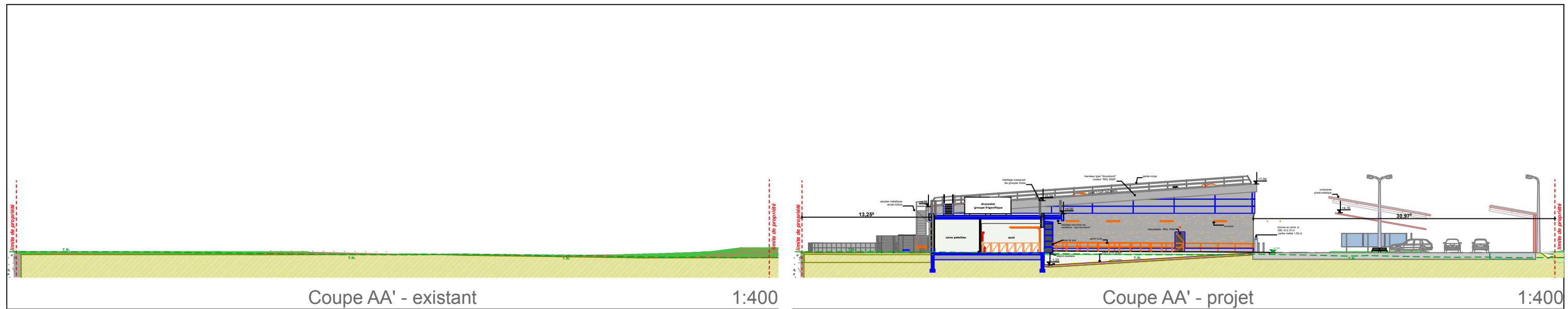
B.V. ESPACES VERTS ET AMENAGEMENTS PAYSAGERS

Des aménagements paysagers seront réalisés afin de permettre la meilleure insertion possible du projet dans son environnement.

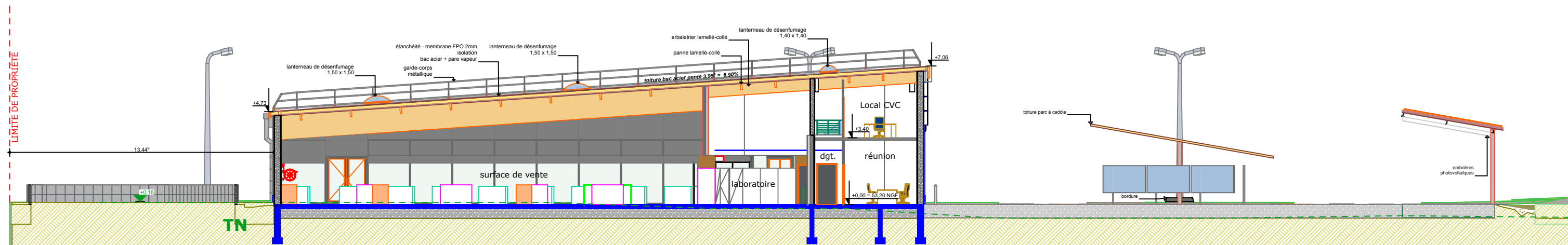
Des espaces verts seront ainsi aménagés sur une surface de 4 404,41 m² dans l'emprise totale du projet (12 275,38 m²), soit 27% de la surface du projet, et comprendront notamment l'aménagement d'espaces enherbés et des bassins de compensation, situés au Nord et au Sud-Est de la zone du projet.



Ouvrage :		Maître d'ouvrage :		Signature maître d'ouvrage :		Maître d'Oeuvre :		Architecte DPLG :		Signature architecte :	
Construction d'une surface commerciale Rue Pierre Larousse - 26 700 PIERRELATTE		SNC LIDL				Arck'In'Tech 42 BIS, Route nationale 69 420 CONDRIEU Tél : 04-74-48-27-70 mail : Arck.In.Tech@gmail.com		CARRILLO Pascal Rue Georges PETIT 07 250 LE POUZIN Tél : 04-75-85-97-27 mail : pascalcarrillo@sfr.fr			
N° de plan :	Titre :	Echelle :	Format :	N° de projet :	Phase du projet :	Date :	Révision :				
PC	repérage coupes & points de vues	1:750	A3	18/257	PRÉ PC	02/12/2019	C				

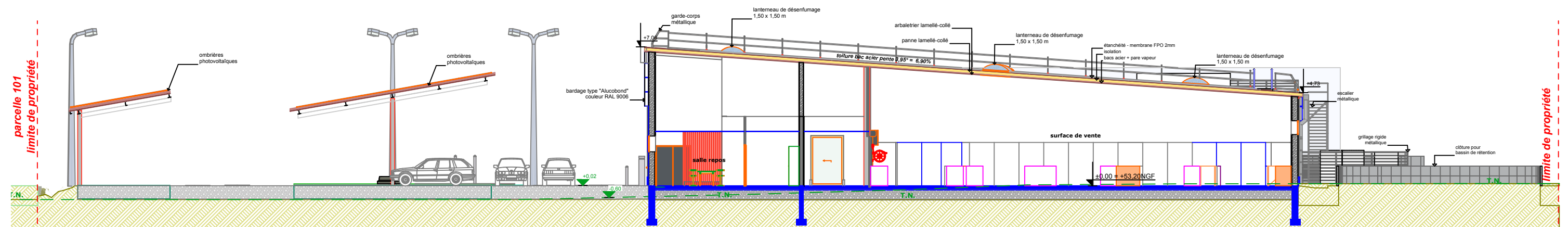


Ouvrage :		Maître d'ouvrage:		Signature maître d'ouvrage		Maître d'Oeuvre		Architecte DPLG		Signature architecte	
Construction d'une surface commerciale Rue Pierre Larousse - 26 700 PIERRELATTE		SNC LIDL				Arck'In'Tech 42 BIS, Route nationale 69 420 CONDRIEU Tél : 04-74-48-27-70 mail : Arck.In.Tech@gmail.com		CARRILLO Pascal Rue Georges PETIT 07 250 LE POUZIN Tél : 04-75-85-97-27 mail : pascalcarrillo@sfr.fr			
N° de plan:	Titre:	Echelle :	Format :	N° de projet :	Phase du projet :	Date :	Révision:				
PC3	profil terrain	1:400	A3	18/257	PRÉ PC	02/12/2019	C				



coupe AA'

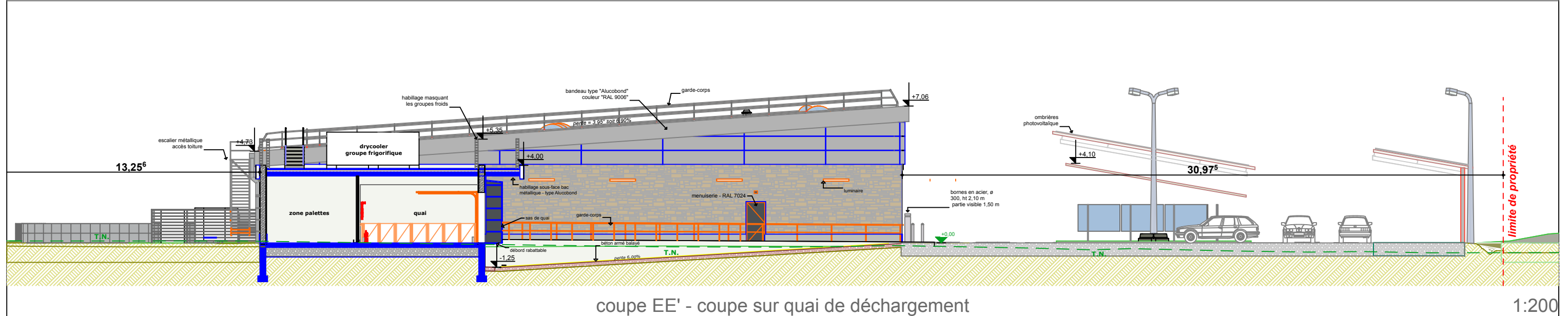
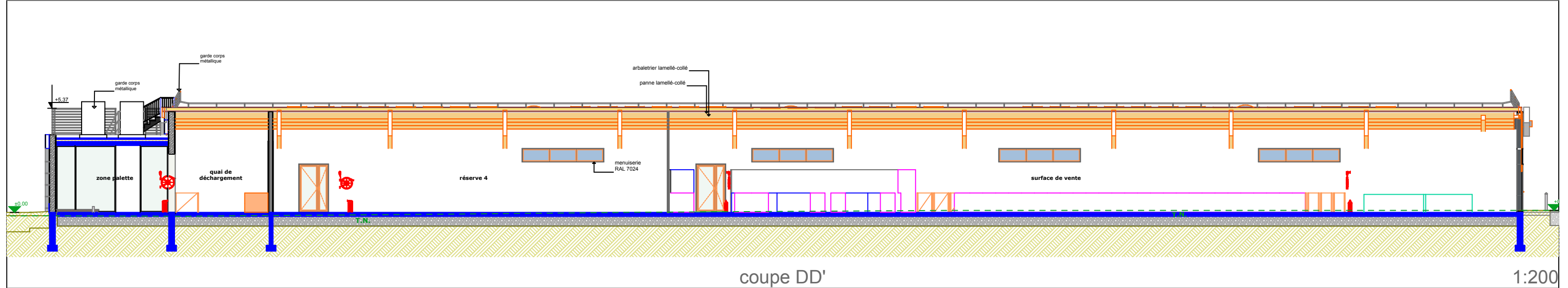
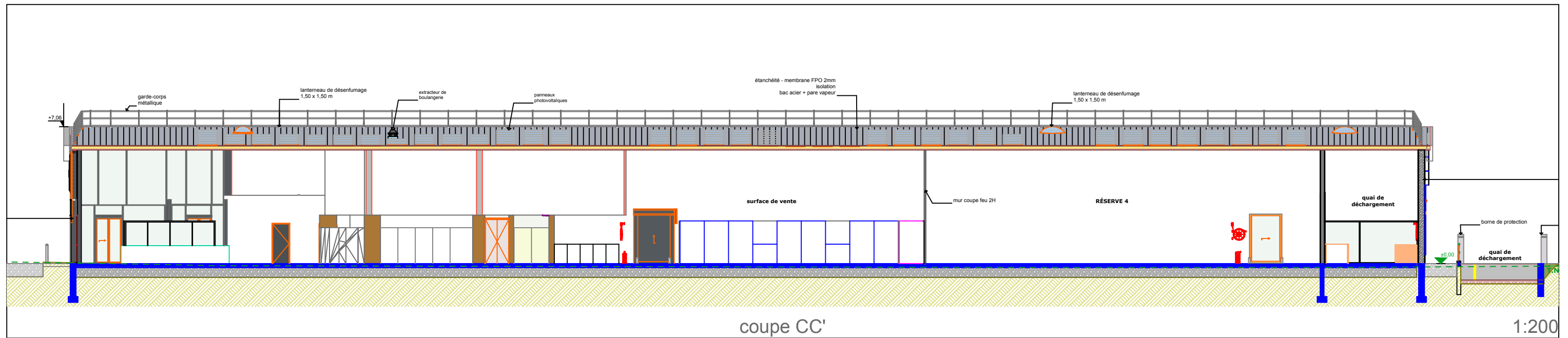
1:200




coupe BB'

1:200

Ouvrage :		Maître d'ouvrage:		Signature maître d'ouvrage		Maître d'Oeuvre		Architecte DPLG		Signature architecte	
Construction d'une surface commerciale Rue Pierre Larousse - 26 700 PIERRELATTE		SNC LIDL				Arck'In'Tech 42 BIS, Route nationale 69 420 CONDRIEU Tél : 04-74-48-27-70 mail : Arck.In.Tech@gmail.com		CARRILLO Pascal Rue Georges PETIT 07 250 LE POUZIN Tél : 04-75-85-97-27 mail : pascalcarrillo@sfr.fr			
N° de plan:	Titre:	Echelle :	Format :	N° de projet :	Phase du projet :	Date :	Révision:				
PC3	coupes bâtiment 1/2	1:200	A3	18/257	PRÉ PC	02/12/2019	C				



Ouvrage :		Maître d'ouvrage:					Signature maître d'ouvrage		Maître d'Oeuvre		Architecte DPLG		Signature architecte	
Construction d'une surface commerciale Rue Pierre Larousse - 26 700 PIERRELATTE		SNC LIDL							Arck'In'Tech 42 BIS, Route nationale 69 420 CONDRIEU Tél : 04-74-48-27-70 mail : Arck.In.Tech@gmail.com				CARRILLO Pascal Rue Georges PETIT 07 250 LE POUZIN Tél : 04-75-85-97-27 mail : pascalcarrillo@sfr.fr	
N° de plan:	Titre:	Echelle :	Format :	N° de projet :	Phase du projet :	Date :	Révision:							
PC3	coupes bâtiment 2/2	1:200	A3	18/257	PRÉ PC	02/12/2019	C							

C. LES PRINCIPAUX ENJEUX ENVIRONNEMENTAUX



C.I. LE MILIEU PHYSIQUE

C.I.1. Le climat local

La zone d'implantation du projet est soumise à un **climat de type méditerranéen**.

C.I.1.1. Températures

Le climat méditerranéen est caractérisé par la douceur de ses saisons.

Le mois le plus froid est le mois de janvier, tandis que le mois le plus chaud est le mois de juillet.

En hiver, les températures moyennes minimales sont de 1,9°C, alors qu'en été les températures moyennes maximales sont de 29,6°C. La durée d'ensoleillement par an représente plus de 2 400 heures avec des durées mensuelles moyennes comprises entre 92,1 h en décembre et 327,3 h en juillet.

Un graphique permet de visualiser les données moyennes mensuelles climatiques de 1981 à 2010 sur la station de Montélimar.

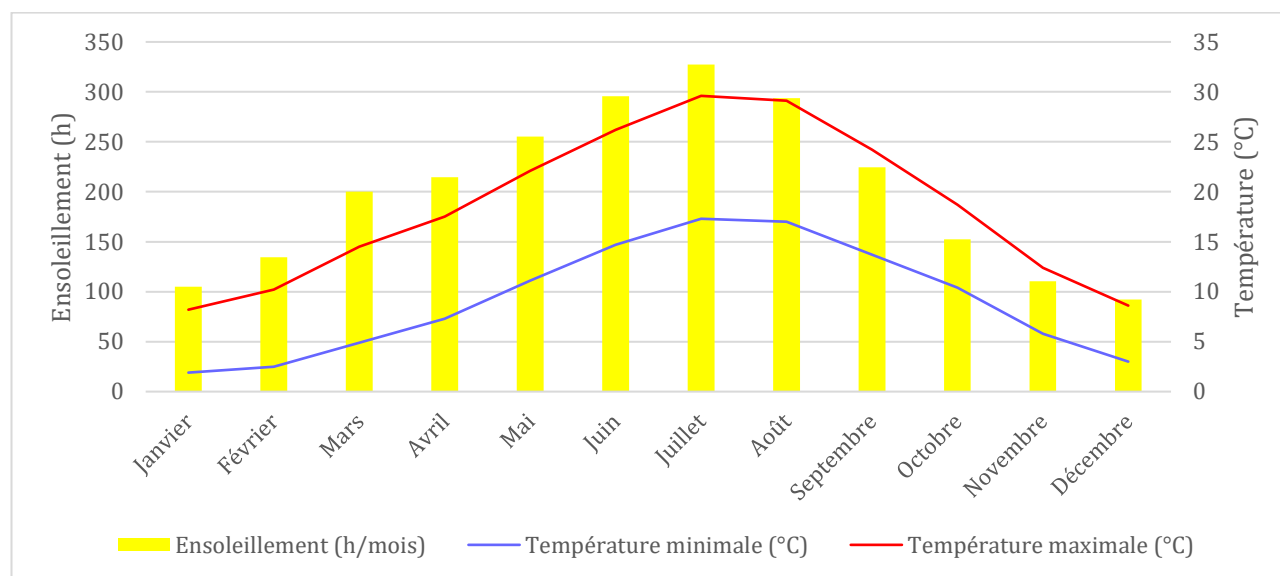


Illustration 2 : Données climatiques d'ensoleillement et de température basées sur une moyenne mensuelle mesurées de 1981 à 2010 à Montélimar (Source : meteofrance.com).

C.I.1.2. Précipitations

La hauteur moyenne annuelle de précipitations est d'environ 900 mm, avec en moyenne 77,4 jours de précipitations (>1mm) par an.

Le mois le plus sec est le mois de février avec 45,2 mm de précipitations en moyenne. Les 3 mois les plus pluvieux sont consécutifs : il s'agit des mois de septembre, octobre et novembre avec des précipitations moyennes allant de 100,5 mm (en Décembre) à 135,8 mm (en Octobre).

Les précipitations moyennes annuelles basées sur des mesures de 1981 à 2010 sont données dans le graphique suivant :

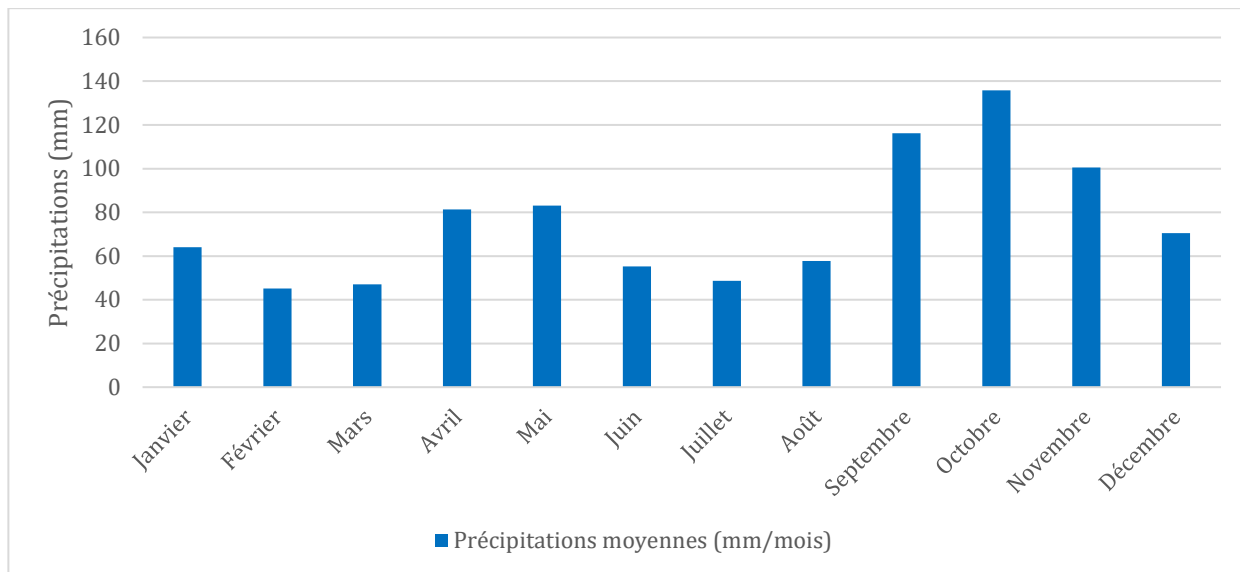


Illustration 3 : Données climatiques des précipitations basées sur une moyenne mensuelle mesurées de 1981 à 2010 à Montélimar (source : meteofrance.com).

C.I.2. Topographie

Planche 4 : Carte topographique au niveau de la zone d'étude

Le terrain accueillant l'aménagement, présente une topographie globalement plane, du fait de son inscription sur la vallée du Rhône. On note une légère pente du Nord au Sud de la zone d'étude.

La côte altimétrique de la zone du projet est ainsi située entre 52,2 et 53,4 mNGF.



Illustration 4 : Topographie du site d'étude (Source : topographic-map.com)

Du fait de l'absence de pente sensible sur la zone du projet, la topographie ne constitue pas une contrainte ou un enjeu majeur pour l'aménagement du projet.

Section ZO n° 100-101-274-277-281-282-283-284

PLAN D'ETAT DES LIEUX

La planimétrie est rattachée au système de référence géodésique R.C.F. 93

Système de projection Conique Conforme 45 (C.C.45)

L'altimétrie est rattachée au nivellement général de la France (N.G.F., IGN 69)

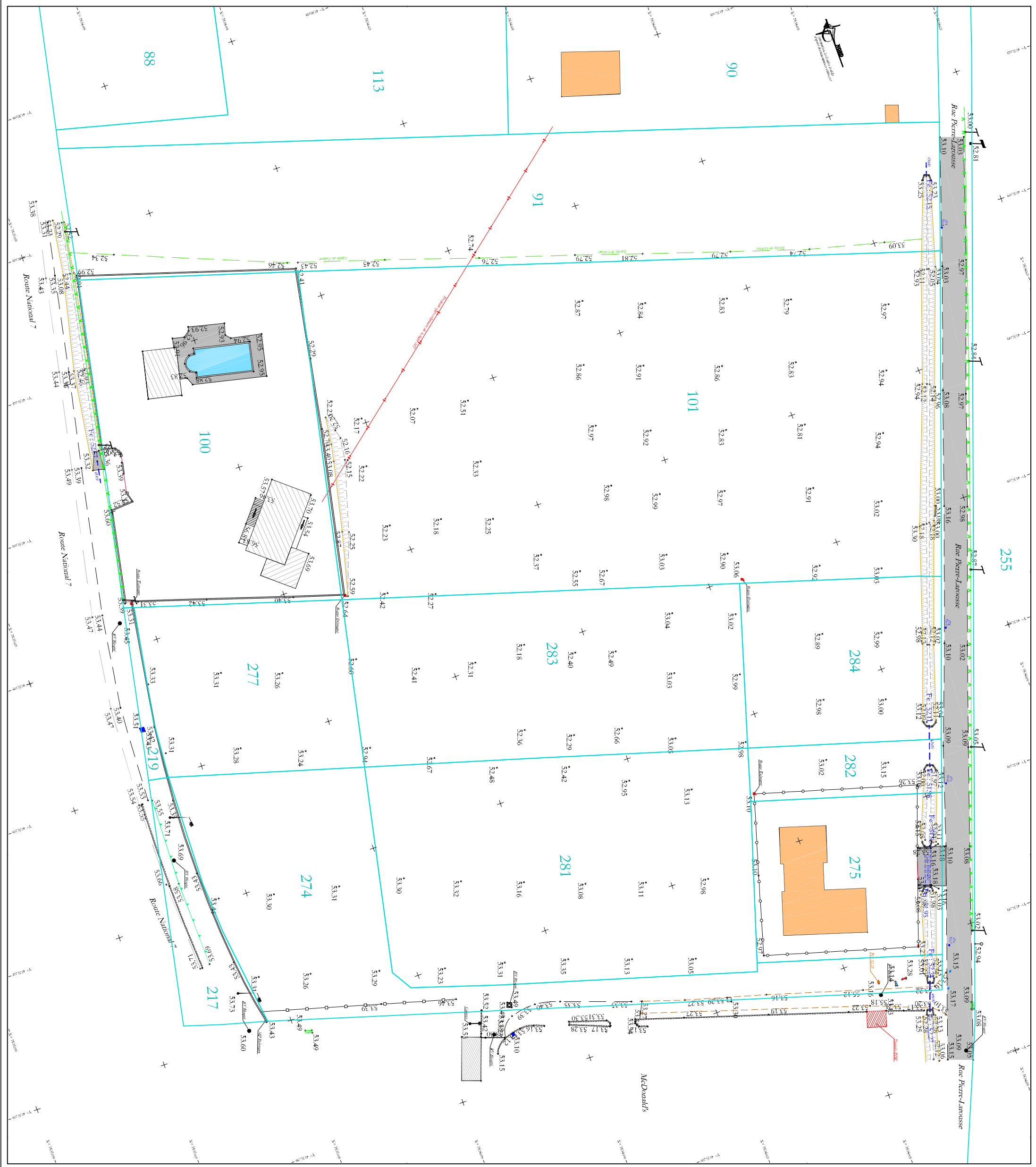
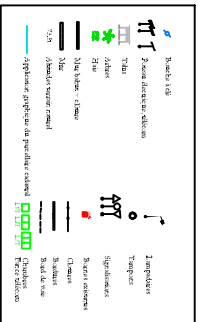
L'aluminerie est rattachée au nivellement général de la France (N.G.F., IGN 69).

Echelle 1/250

Application graphique de pavillaires ordonnés

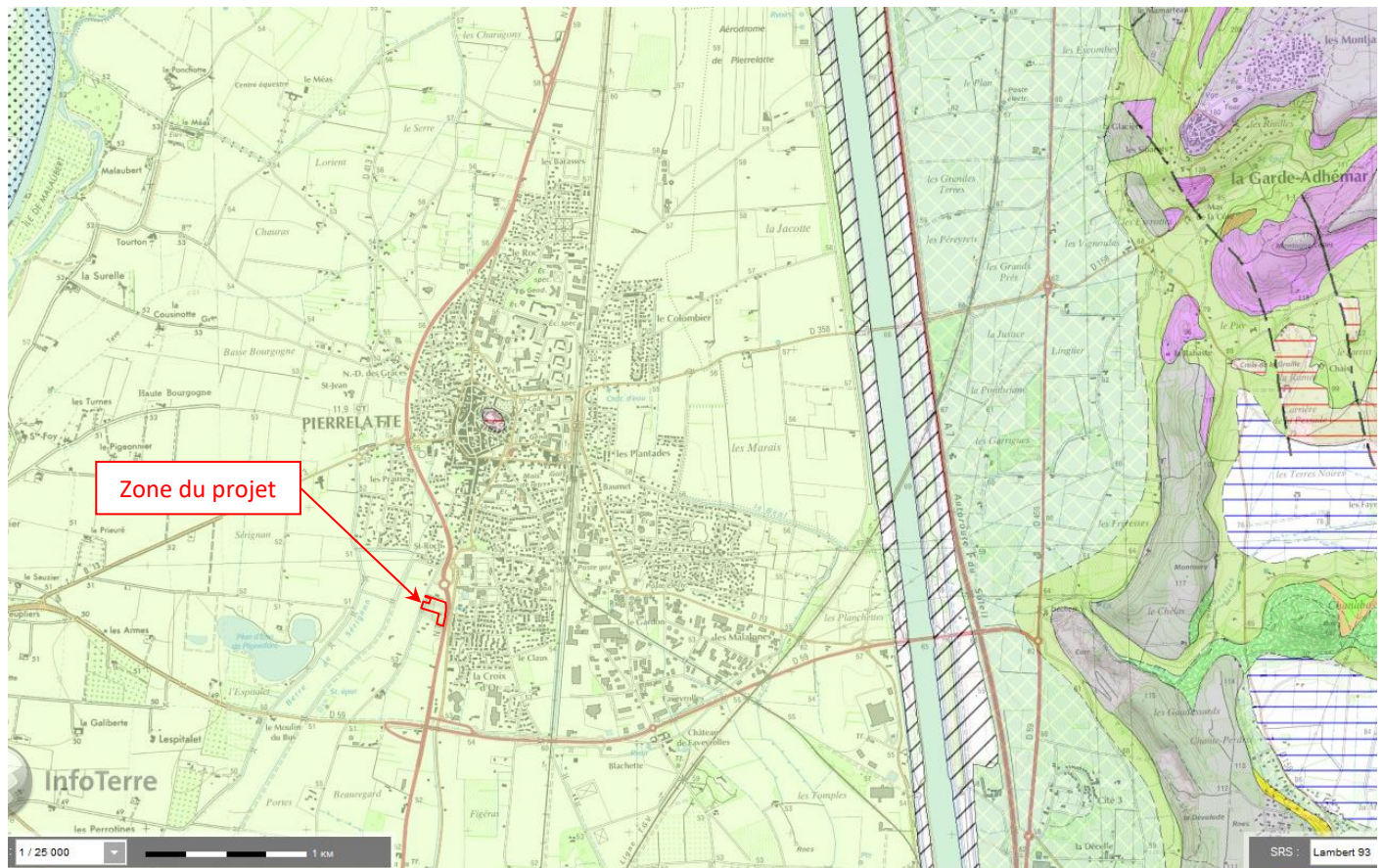
Le: Ich habe in einem ganz alten Fachbuch eine Broschüre entdeckt, die sich im folgenden befindet:
Le: Ich habe für Sie folgende Broschüre in Nachschub: Teil 1: 06/1979, 26/1979

December 2016 Art 2016-35



C.I.3. Contexte géologique

D'après la carte géologique du BRGM, le projet repose sur des formations de type Fz « Alluvions fluviales post würmiennes et modernes : limons, sables et galets » appelées aussi « Cénozoïque et formations superficielles. Alluvions récentes à actuelles (Holocène) ».



Légende :

	X Dépôts artificiels, anthropiques, remblais		Fyb Alluvions fluviales de la terrasse des Saviaux, de St Sauveur-l'Éclancière, de Combeaux et des terrasses würmiennes inférieures du Rhône
	C Colluvions polygéniques : cailloutis, sables, argiles		Fv Alluvions fluviales des très hautes terrasses, cailloutis à galets polygéniques, sables (Günz)
	Lz Cénozoïque et formations superficielles. Dépôts lacustres récents (Holocène)		n4-5S Domaine méridional : Calcaires à Rudistes, calcaires subécifaux à Rudistes, calcaires fins à silex, calcaires bioclastiques et niveaux marneux à Orbitolines (Barrémien-Aptien inférieur)
	Fz Alluvions fluviales post würmiennes et modernes : limons, sables et galets		

Illustration 5 : Contexte géologique (Source : carte géologique 1/50 000 – Géoportail)

La consultation de la base de données **BASOL** montre l'absence de sites et sols pollués sur la commune de Pierrelatte.

La base de données BASIAS des sites industriels et activités de services recense 89 sites sur la commune de Pierrelatte. Les sites les plus proches sont :

- le site n°RHA-26 03115 « Station-service SHELL, Société SHELL BERRE » qui a cessé son activité, localisé à 130 m au Sud-Est de la zone d'étude ;
- le site n°RHA-26 01666 « Station-service, SARL CSF – Carrefour Market » en activité actuellement, localisé à 300 mètres au Sud de la zone du projet.

La géologie du secteur, qui repose sur des formations alluviales, ne constitue ni une contrainte ni un enjeu pour le projet.

C.I.4. Contexte hydrogéologique – Eaux souterraines

Planche 5 : Contexte hydrogéologique

C.I.4.1. Masses d'eau souterraine concernées par le projet

La commune de Pierrelatte est concernée par trois masses d'eau souterraine :

- FRDG382 « *Alluvions du Rhône du défilé de Donzère au confluent de la Durance et alluvions de la basse vallée Ardèche* », contenue dans la masse d'eau souterraine FRDG324 « *Alluvions du Rhône du confluent de l'Isère à la Durance + alluvions basses vallée Ardèche, Cèze* » ;
- FRDG518 « *Formations variées côtes du Rhône rive gardoise* » ;
- FRDG531 « *Argiles bleues du Pliocène inférieur de la vallée du Rhône* ».

L'emprise de la zone d'étude est concernée uniquement par les masses d'eau souterraine **FRDG382 « Alluvions du Rhône du défilé de Donzère au confluent de la Durance et alluvions de la basse vallée Ardèche »** (masse d'eau de niveau 1), faisant partie de la masse d'eau souterraine FRDG324 « *Alluvions du Rhône du confluent de l'Isère à la Durance + alluvions basses vallée Ardèche, Cèze* », qui s'étend sur une superficie totale de 358,31 km² entièrement à l'affleurement et **FRDG531 « Argiles bleues du Pliocène inférieur de la vallée du Rhône »** (masse d'eau de niveau 2), qui s'étend sur une superficie totale de 4 390,97 km² dont 702,1 km² à l'affleurement et 3 688,87 km² sous couverture.

C.I.4.2. Qualité des masses d'eau et objectifs d'atteinte du bon état

Le Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SDAGE) Rhône-Méditerranée 2016-2021 recense pour les masses d'eau souterraine identifiées sur le secteur les états suivants :

Code de la masse d'eau	Nom de la masse d'eau	Etat chimique			Etat quantitatif		
		Etat	Objectif de bon état	Raisons du déclassement	Etat	Objectif de bon état	Raisons du déclassement
FRDG382	<i>Alluvions du Rhône du défilé de Donzère au confluent de la Durance et alluvions de la basse vallée Ardèche</i>	Bon	2015	/	Bon	2015	/
FRDG531	<i>Argiles bleues du Pliocène inférieur de la vallée du Rhône</i>	Bon	2015	/	Bon	2015	/

Tableau 1 : Etats et objectifs de bon état des masses d'eau souterraine FRDG382 et FRDG531 (Source : Agence de l'Eau Rhône-Méditerranée)

Les deux masses d'eau souterraine ayant un bon état chimique et un bon état qualitatif, le SDAGE Rhône-Méditerranée fixe un **objectif de maintien du bon état chimique et du bon état quantitatif (2015)**.

Une station mesurant la qualité des eaux de la masse d'eau souterraine FRDG382 est située à 4,2 km à l'Est de la zone du projet sur la commune de La Garde-Adhemar. Il s'agit du forage n°BSS002BNDX ou n°08901X119/F1. La station a fait l'objet d'un suivi de l'état chimique de 2007 à 2017. Les résultats sont donnés ci-dessous.

Tableau 2 : Données du suivi qualité de la masse d'eau souterraine FRDG382 au niveau du forage n°08901X119 à La Garde-Adhemar (Source : Agence de l'Eau Rhône-Méditerranée-Corse)

Années	Nitrates	Pesticides	Métaux	Solvants chlorés	Autres	État chimique
2017	BE	BE	BE	BE	BE	BE
2016	BE	BE	BE	BE	BE	BE
2015	BE	BE	BE	BE	BE	BE
2014	BE	BE	BE	BE	BE	BE
2013	BE	BE	BE	BE	BE	BE
2012	BE		BE	BE	BE	BE
2011	BE		BE	BE	BE	BE
2010	BE		BE	BE	BE	BE
2009	BE		BE	BE	BE	BE
2008	BE		BE	BE	BE	BE
2007	BE		BE	BE	BE	BE

Légende :

BE	Bon état
MED	État médiocre
IND	Etat indéterminé : données insuffisantes pour déterminer un état chimique
	Absence ou insuffisance de données

La station relève une bonne qualité des eaux souterraines de la masse d'eau FRDG382 depuis 2007, ce qui confirme l'état des masses d'eau souterraine selon le SDAGE Rhône-Méditerranée 2016-2021.

C.I.4.3. Aquifères et piézométrie locale

La zone de projet est située au droit de l'aquifère 712AD04 « Alluvions en rive gauche du Rhône en aval de Viviers ». Il s'agit d'une entité hydrogéologique à nappe libre, alluvial et de milieu poreux.

Plusieurs points BSS sont situés à proximité de la zone de projet. Le niveau d'eau mesuré par rapport au sol au niveau du forage BSS002BNWK, situé à environ 130 m au Nord-Est de la parcelle d'implantation du projet est de 2,28 m (mesure effectuée en juin 2007), tandis que le niveau d'eau mesuré en février 2014 par rapport au sol au niveau du forage BSS003WQCS, situé à environ 190 m à l'Ouest de la zone de projet, est de 1,9 m.

Un suivi piézométrique a été effectué sur la zone du projet par le bureau d'étude Fondasol.

Afin d'étudier la profondeur de la nappe au droit de la zone du projet, plusieurs types d'investigations ont été faites :

- 6 sondages destructifs ont été mis en place pour essais pressiométriques descendus à 6 m de profondeur, notés SP1 à SP6 (5 essais pressiométriques par sondage) ;
- Un sondage destructif a été réalisé pour essais de perméabilité, descendus à 3 m de profondeur, noté SD7 ;
- 4 sondages au tractopelle, notés PM1 à PM4 ;
- 3 sondages descendus à 5 m de profondeur, notés SD1 à SD3 (réalisés le 27 septembre et le 26 Novembre 2019).

Les sondages ont été nivelés en prenant comme repère une plaque réseau au Nord du site fixé arbitrairement à la côte locale 100,00 NI (nivellement Indépendant) car le suivi a été réalisé avant réalisation de l'étude topographique. La localisation et les résultats sont donnés ci-après.

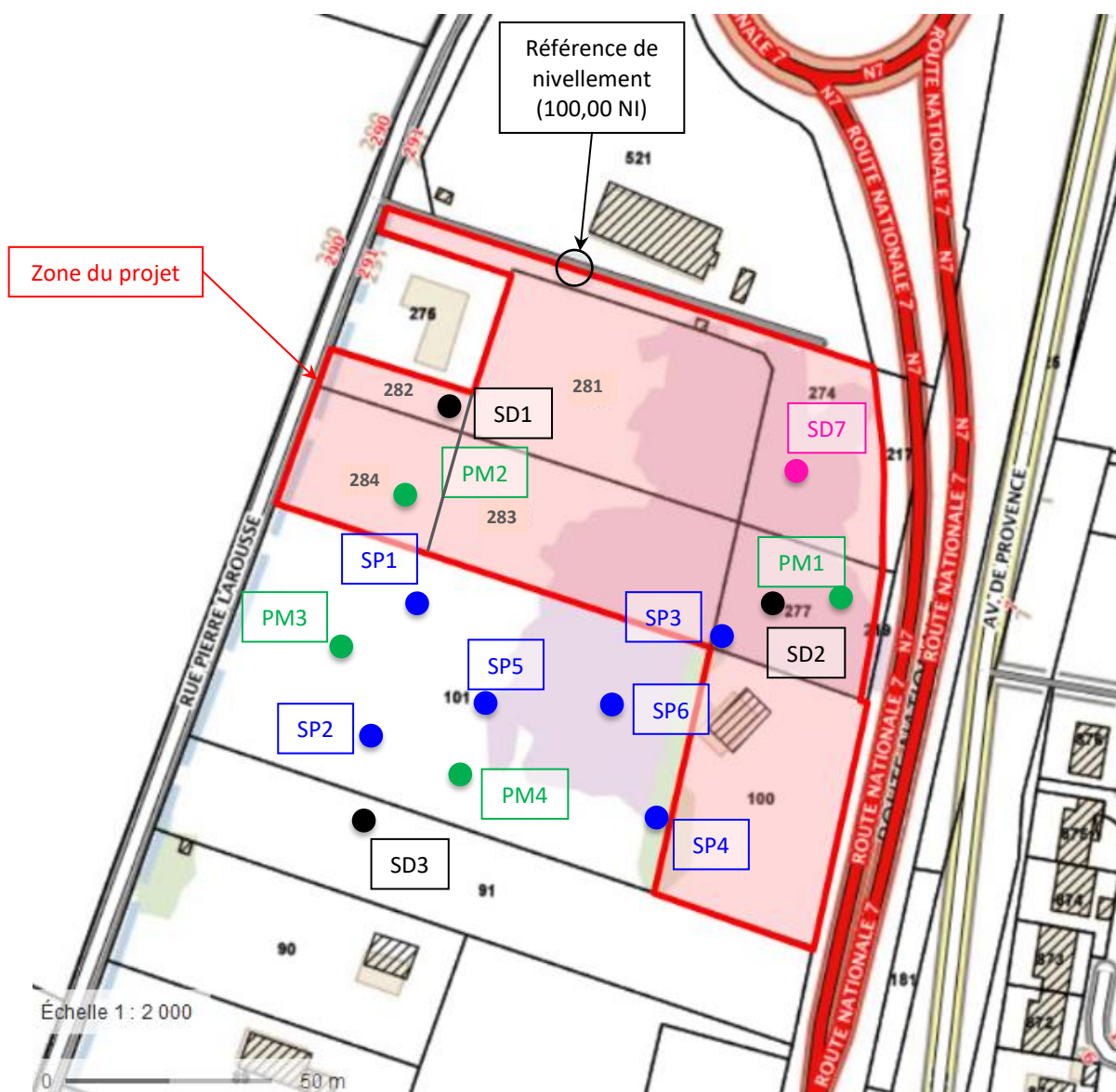


Illustration 6 : Localisation des forages d'investigation et données piézométriques sur fond IGN et plan cadastral (Source : Etude géotechnique - FONDASOL)

A partir des relevés topographiques, il est possible de donner la cote du sol au niveau des différents sondages. En effet, la cote au niveau du point de nivellement est de 53,29 mNGF. Les sondages de type SP, PM et le sondage SD7 ainsi que les mesures associées ont été réalisés en janvier 2019. Les mesures sur les sondages SD1 à SD3 ont été réalisées le 27 septembre 2019 puis le 26 Novembre 2019.

Tableau 3 : Résultats d'investigation des sondages réalisés (source : Etude géotechnique - FONDASOL)

Sondages	SP1	SP2	SP3	SP4	SP5	SP6	SD7
Nivellement (NI)	99,64	99,57	98,98	98,88	99,68	99,20	100,00
Côte altimétrique (mNGF)	52,93	52,86	52,27	52,17	52,97	52,49	53,29
Profondeur d'eau (m) – Janvier 2019	2,4	2,4	1,8	2,3	2,4	2,9	2,62

Sondages	SD1	SD2	SD3	PM1	PM2	PM3	PM4
Nivellement (NI)	/	/	/	99,97	99,76	99,55	99,51
Côte altimétrique (mNGF)	/	/	/	53,26	53,05	52,84	52,8
Profondeur d'eau (m) – Janvier et Septembre 2019	2,7	2,8	2,8	/	/	/	/
Profondeur d'eau (m) – Novembre 2019	1,8	1,8	1,8	/	/	/	/

Ces données permettent de localiser la nappe d'eau à une profondeur comprise entre 1,8 et 2,9 mètres en janvier et le 27 septembre 2019. L'étude Fondasol comprend un suivi piézométrique sur 12 mois à compter de septembre 2019 sur les piézomètres SD1 à SD3 afin de qualifier le niveau haut de la nappe d'eau souterraine ainsi que la fluctuation du niveau du toit de la nappe.

Les coupes lithologiques de ces différents piézomètres sont données ci-dessous.

Tableau 4 : Coupes lithologiques des sondages réalisés (source : Etude géotechnique - FONDASOL)

Profondeur (m)	SP1 et SP2	SP3	SP4	SP5	SP6	SD7	PM1	PM2	PM3	PM4
Terre végétale limoneuse	/	0 à 0,5	/	/	/	/	0 à 0,6	0 à 0,3	0 à 0,4	0 à 0,6
Limons sablo-graveleux	0 à 0,6	0,5 à 0,8	0 à 0,8	0 à 0,7	0 à 0,4	0 à 0,6	0,6 à 1,1	0,3 à 0,5	/	/
Graves sableuses	Au-delà	Au-delà	Au-delà	Au-delà	Au-delà	Au-delà	Au-delà	Au-delà	Au-delà	Au-delà
Fon de forage	6	6	6	6	6	3	2,5	2,4	2,5	2,4

Sondages	SD1, SD2 et SD3
Terre végétale limoneuse	0 à 0,3
Graves sableuses	Au-delà
Fin de forage	5

La nappe d'eau souterraine est contenue dans la couche de graves sableuses. La profondeur d'eau devant être suivie sur 12 mois, les résultats seront communiqués. Les deux mesures ont été réalisées en janvier puis le 27 septembre 2019. Au mois de Janvier, les niveaux des nappes sont inférieurs aux niveaux de décembre 2018 au niveau de la Drôme. Au droit de la zone d'étude en Janvier 2019, les niveaux des nappes d'eau souterraine sont autour de la moyenne voire à niveau modérément bas.

En fin du mois de septembre 2019, après une longue période sèche, les niveaux des nappes au droit de la zone d'étude sont modérément bas.

Après plusieurs épisodes pluvieux importants au cours des mois d'Octobre et Novembre, le bulletin hydrologique du 1^{er} Novembre confirme un niveau moyen des nappes d'eau souterraine au droit de la zone d'étude. La mesure du niveau des nappes a été faite le 26 Novembre 2019. Le bulletin hydrologique du 1^{er} décembre donne le bilan sur le mois de novembre et confirme un niveau haut des nappes d'eau souterraine au niveau de la zone du projet. Le niveau haut de la nappe au droit de la zone du projet est donc fixé à 1,8 m de profondeur.

Enfin, des essais d'infiltration de type Nasberg ont également été effectués respectivement entre 1.5 et 2.0 m de profondeur. Le tableau suivant est extrait de l'étude sol réalisée par le bureau d'études Fondasol.

Tableau 5 : Résultats des tests de perméabilité sur le sondage SD7 (Etude Fondasol – Février 2019)

Sondage	Profondeur (m)	Nature (m)	Coefficient de perméabilité K (m/s)
SD7	1,0 – 1,5	Graves sableuses	$2,6 \cdot 10^{-5}$
SD1	1,0 – 1,5	Graves sableuses	$8,4 \cdot 10^{-5}$

Le coefficient de perméabilité moyen à retenir dans le cas de cette mesure (qui reste très ponctuelle) est de 5.5×10^{-5} m/s. En prenant un coefficient de sécurité de 0.5, la valeur retenue de perméabilité est de 2.75×10^{-5} m/s.

C.I.4.4. Usages des eaux souterraines

La masse d'eau FRDG382 présente un intérêt économique majeur, en étant l'une des masses d'eau les plus attractives de la région PACA en termes de potentiel de prélèvement. La nappe alluviale du Rhône constitue une importante ressource en eau souterraine exploitée principalement pour l'alimentation en eau potable (notamment pour la commune de Pierrelatte), pour l'alimentation en eau industrielle et pour l'alimentation en eau agricole. L'intérêt économique de cette nappe est très fort en termes de développement urbain et industriel. L'intérêt économique de cette masse d'eau est également important pour la production d'hydroélectricité, compte-tenu des débits dérivés par les prises d'eau sur le Rhône.

Cette masse d'eau présente également un intérêt écologique exceptionnel, car cette partie de la vallée du Rhône est particulièrement intéressante d'un point de vue écologique : pérennité d'espèces rares, forte valeur patrimoniale, nombreuses zones humides, carrefour migratoire pour les oiseaux.

La masse d'eau FRDG531 quant à elle ne présente aucun intérêt économique ou écologique particulier.

On note que le forage BSS003WQCS situé à proximité est utilisé pour l'alimentation en eau des bassins de la piscine du centre sportif Gustave Jaume.

Aucun captage à usage d'alimentation en eau potable n'est situé à proximité de la zone d'étude.

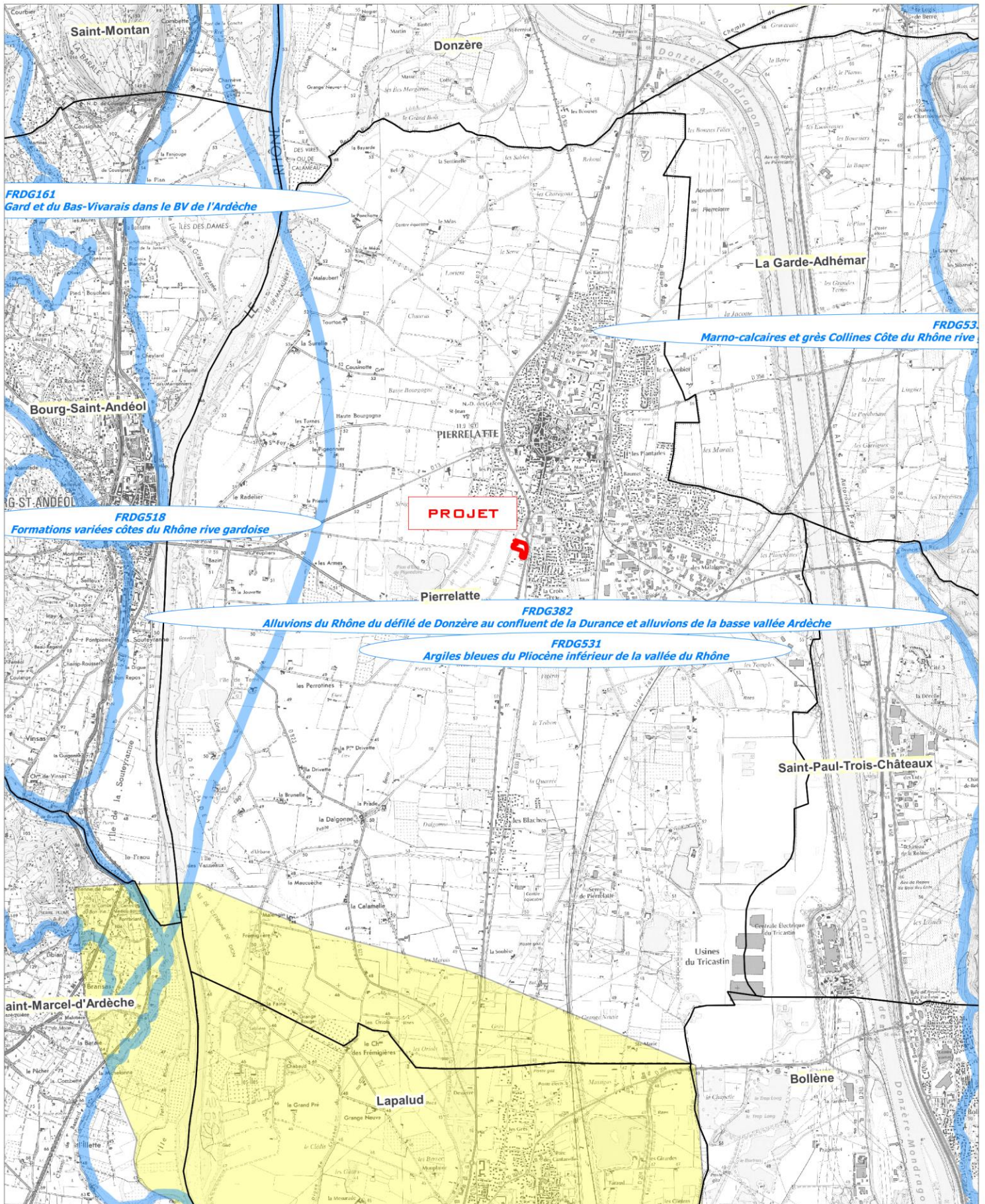
C.I.4.5. Vulnérabilité des eaux souterraines

La masse d'eau FRDG382 étant moyennement profonde (profondeur minimale fixée à 1,8 m), l'épaisseur de la zone non saturée est généralement faible. De plus, la couverture limono-sableuse superficielle, généralement peu épaisse lorsqu'elle est présente, ne constitue pas un horizon suffisamment protecteur même si elle peut rendre la nappe localement captive.

La masse d'eau FRDG531 est quant à elle largement protégée par les formations argilo-marneuses sus-jacente, et présente une faible vulnérabilité.

Aucun captage ou périmètre de captage n'est situé au droit de la zone du projet ou à proximité de la zone du projet.

La vulnérabilité est donc moyenne vis-à-vis des pollutions de surface et localement faible sous recouvrement limoneux. Des précautions en phase chantier pour éviter tout risque de pollution seront à prendre. Le toit de la nappe d'eau souterraine étant fixé à un niveau maximal de 1,8 m de profondeur selon les relevés piézométriques réalisés à la fin du mois de novembre par le bureau d'études Fondasol, la profondeur des ouvrages de compensation à mettre en place seront limités à cette profondeur pour leur dimensionnement avec une marge de 1m par rapport au toit de la nappe. Au vu des usages de la nappe d'eau souterraine sur la commune de Pierrelatte, on considère une vulnérabilité de la nappe qui inclut des mesures vis-à-vis de la protection contre les pollutions chroniques et/ou accidentelles.



Carte élaborée par Cereg le 05/11/2019 | Source : fonds IGN

LEGENDE

- | | | |
|-------------------------|--|------------------|
| Emprise projet | PPI - Périmètre de Protection Immédiate | Captages publics |
| Limites communales | PPR - Périmètre de Protection Rapprochée | |
| Masse d'eau souterraine | PPE - Périmètre de Protection Eloignée | |



0 500 1000 m



C.I.5. Contexte hydrographique – Eaux superficielles

Planche 6 : Contexte hydrographique

C.I.5.1. Réseau hydrographique

La commune de Pierrelatte est traversée par plusieurs masses d'eau superficielle :

- FRDR10065B « La Berre et Lônes de Caderousse et de Pascal », située en bordure Nord de la commune ;
- FRDR2007E « Rhône de Donzère », située en bordure Ouest de la commune ;
- FRDR10971 « La petite Berre », traversant la commune du Nord au Sud-Est et rejoignant la masse d'eau superficielle FRDR2007E ;
- FRDR11949 « Ruisseau le Rialet », située au Sud de la commune ;
- FRDR11080 « Mayre girarde », située au Sud-Est de la commune.

La zone du projet est longée sur son côté Ouest par un fossé, appelé fossé 1 dans le présent rapport et considéré comme zone humide. Elle est implantée à environ 400 m à l'Est de la masse d'eau superficielle « La petite Berre » (FRDR10971). La zone du projet est également située à 700 m à l'Est du plan d'eau de Pignedoré.

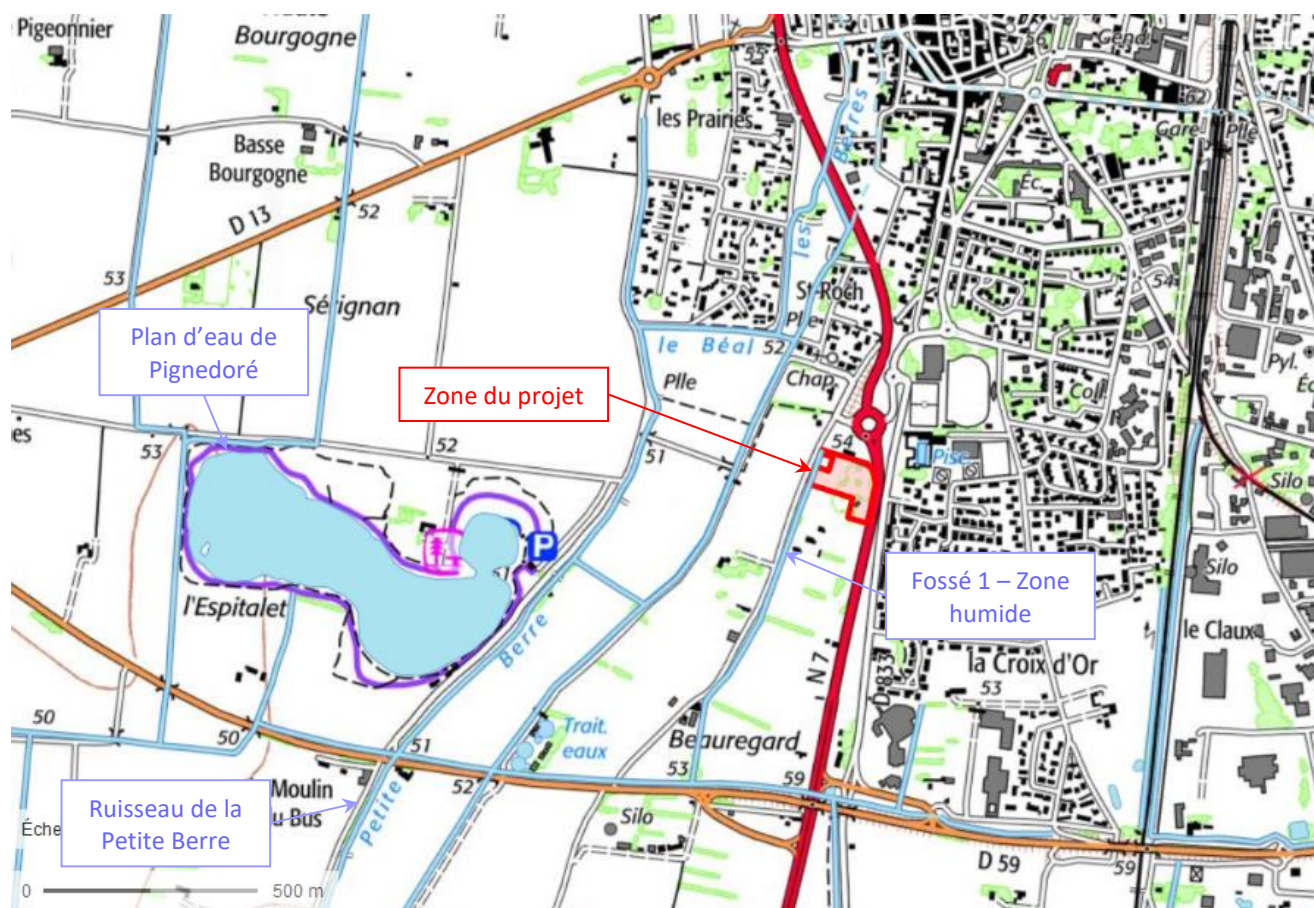


Illustration 7 : Réseau hydrographique au droit de la zone du projet (source : Fond de carte IGN).

Le fossé longeant la zone de projet n'est pas considéré comme un cours d'eau par la Direction Départementale des Territoires de la Drôme (DDT26).

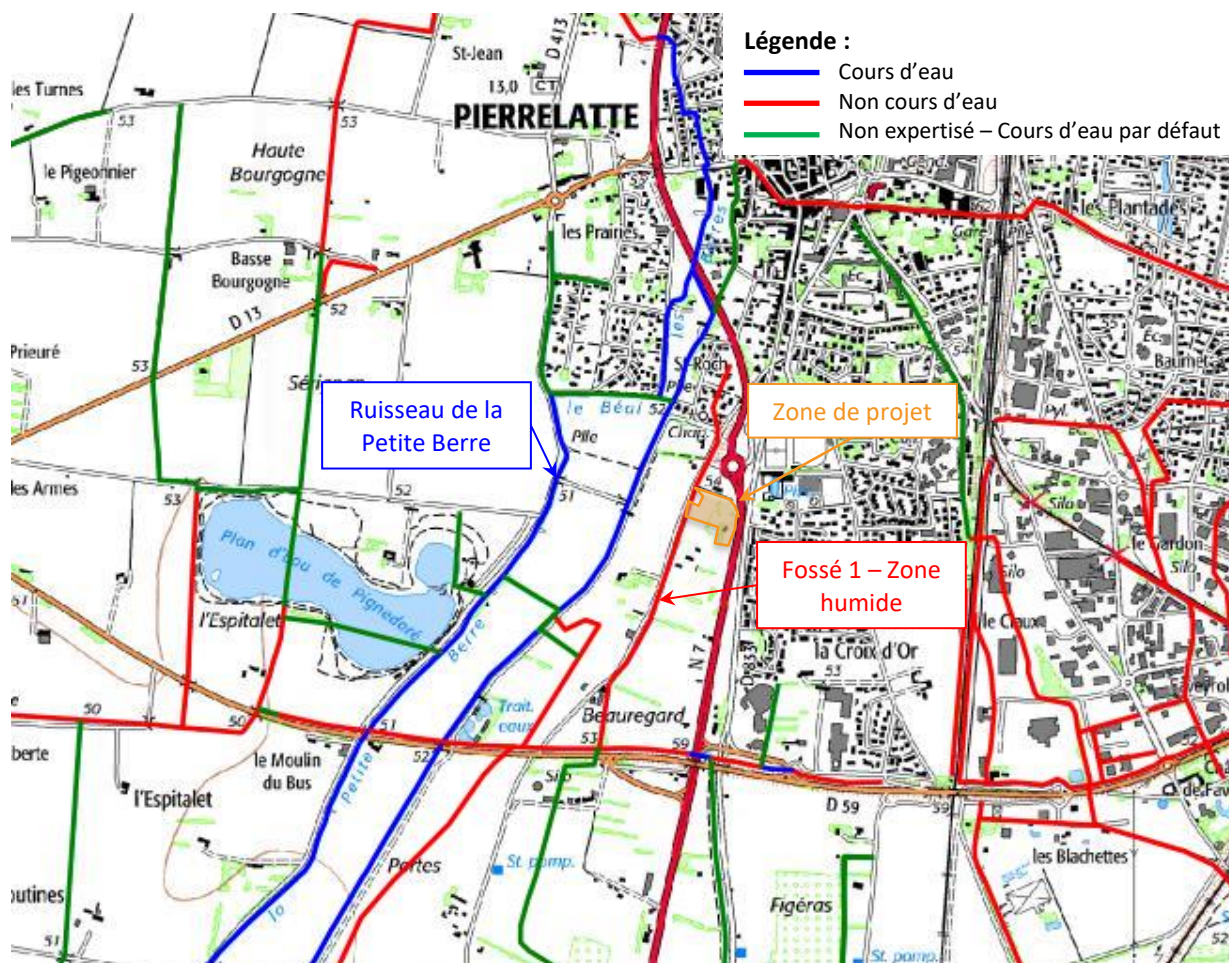


Illustration 8 : Cartographie des cours d'eau au titre de la Police de l'Eau (source : DDT 26)

C.I.5.2. Qualité des eaux superficielles

La commune de Pierrelatte compte cinq masses d'eau superficielle. Le projet se situe à proximité d'un affluent de la petite Berre (non considéré comme cours d'eau selon la Police de l'Eau) et à proximité d'un affluent du Rhône, le ruisseau de Rialet.

L'état écologique, l'état chimique ainsi que les objectifs de bon état des masses d'eau superficielle FRDR10971, FRDR2007E, FRDR11949 et FRDR11080 sont présentés dans le tableau ci-dessous.

Tableau 6 : Qualité et objectifs de bon état de la masse d'eau superficielle à proximité du projet dans la commune de Pierrelatte (Source : SDAGE Rhône-Méditerranée-Corse)

Masse d'eau		Etat écologique			Etat chimique		
Code	Nom	Etat	Objectif de bon état	Paramètre à l'origine du déclassement	Etat	Objectif de bon état	Paramètre à l'origine du déclassement
FRDR10971	La Petite Berre	Bon	2015	/	Bon	2015	/
FRDR2007E	Rhône de Donzère	Moyen	2027	Continuité, substances dangereuses, morphologie, pesticides, hydrologie	Bon	2015	/
FRDR11949	Ruisseau le Rialet	Moyen	2027	Hydrologie, morphologie	Bon	2015	/
FRDR11080	Mayre Girarde	Bon	2015	/	Bon	2015	/

C.I.5.3. Usages des eaux superficielles

Près de 90% (87,1%) des eaux captées sur la commune de Pierrelatte sont des eaux de surface. Celles-ci sont principalement utilisées pour l'alimentation des canaux (88,3%) et pour l'industrie.

Aucun prélèvement d'eau superficielle destinée à la consommation humaine n'est recensé sur la commune de Pierrelatte.

Le Plan d'Eau de Pignedoré, situé à moins d'un kilomètre à l'Ouest du site de projet, est une base nautique composée de deux lacs au niveau desquels se pratiquent les activités nautiques et la baignade.

Le Rhône ainsi que le canal de Donzère-Mondragon sont classés comme réservoirs biologiques (cours d'eau de liste 1). Les réservoirs biologiques sont des cours d'eau en très bon état écologique et nécessitant une protection complète des poissons migrateurs amphihalins. Ces cours d'eau sont également des axes de migration pour la Grande Alose, l'Anguille et la Lamproie Marine.

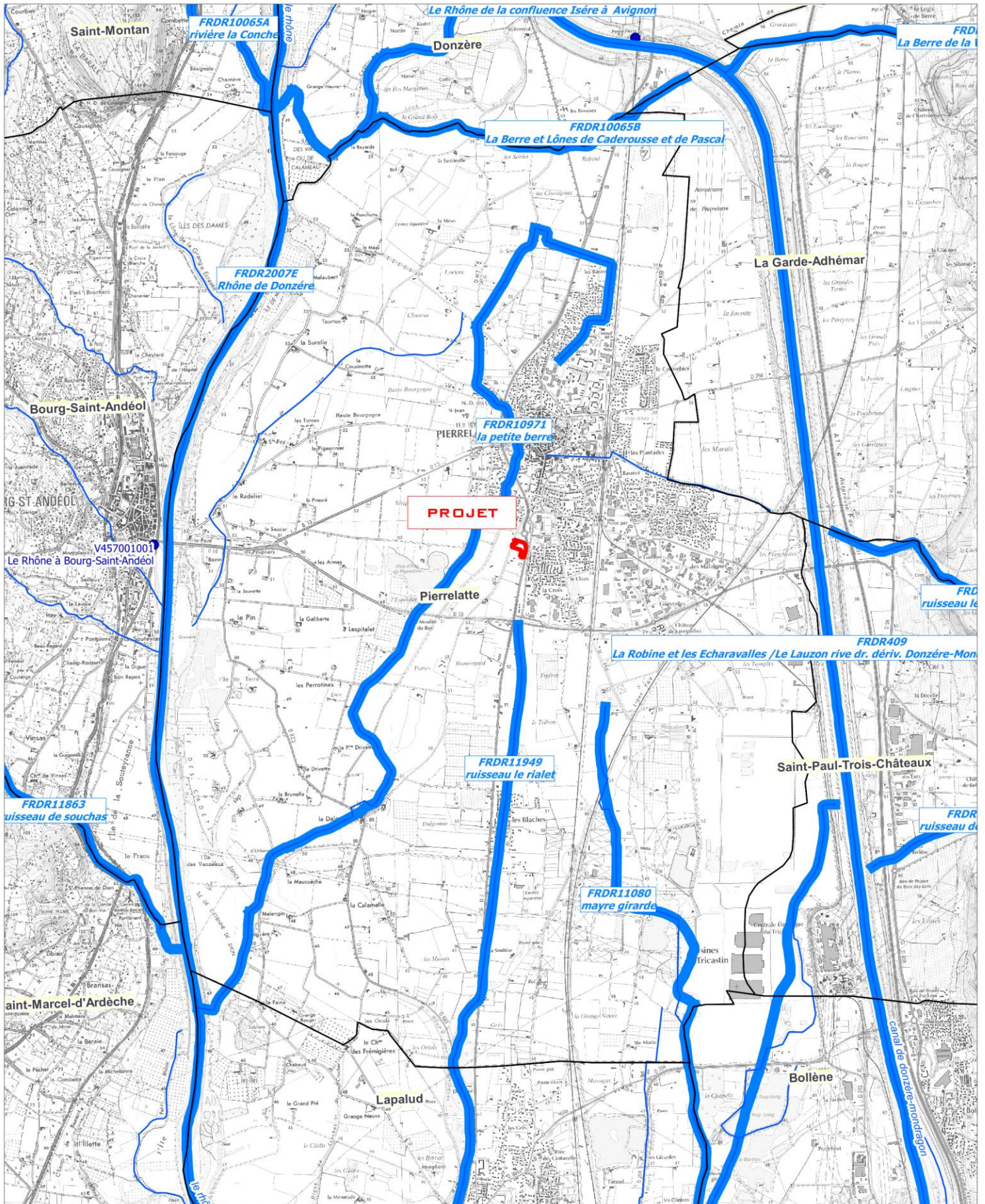
Un site de baignade est recensé au niveau du plan d'eau de Pignedoré. Selon le classement de qualité 2019, la zone de baignade a une bonne qualité des eaux. Il est alimenté en partie par le cours d'eau de la petite Berre.

C.I.5.4. Vulnérabilité des eaux superficielles

De manière générale, les eaux superficielles du territoire d'étude présentent un état global moyen.

On peut estimer que la vulnérabilité des eaux superficielles sur le territoire d'étude est importante, en raison notamment de l'importance biologique des cours d'eau principaux et de la présence d'une zone de baignade sur la commune de Pierrelatte à moins d'un kilomètre de la zone de projet.

La vulnérabilité du réseau hydrographique aux alentours du projet peut être évaluée à forte. Des précautions en phase chantier seront à prendre.



Carte élaborée par Cereg le 05/11/2019 | Source : fonds IGN

LEGENDE

- Emprise projet
- Limites communales
- Réseau hydrographique
- Masse d'eau superficielle



0 500 1000 m



C.I.6. Risques naturels

C.I.6.1. Risque feu de forêt

D'après le Dossier Départemental des Risques Majeurs de la Drôme, la commune de Pierrelatte ne présente pas de risque vis-à-vis d'incendies de forêts.

La zone d'étude n'est donc pas concernée par le risque de feu de forêt, et aucun Plan de Prévention des Risques d'Incendie de Forêt n'est prescrit sur cette commune.

C.I.6.2. Risque inondation

La commune de Pierrelatte est concernée par le risque inondation et dispose d'un Plan de Prévention du Risque Inondation (PPRI) approuvé le 5 juillet 2012.

Au sein du plan de zonage de ce document, la zone du projet se situe en dehors de toute zone inondable.

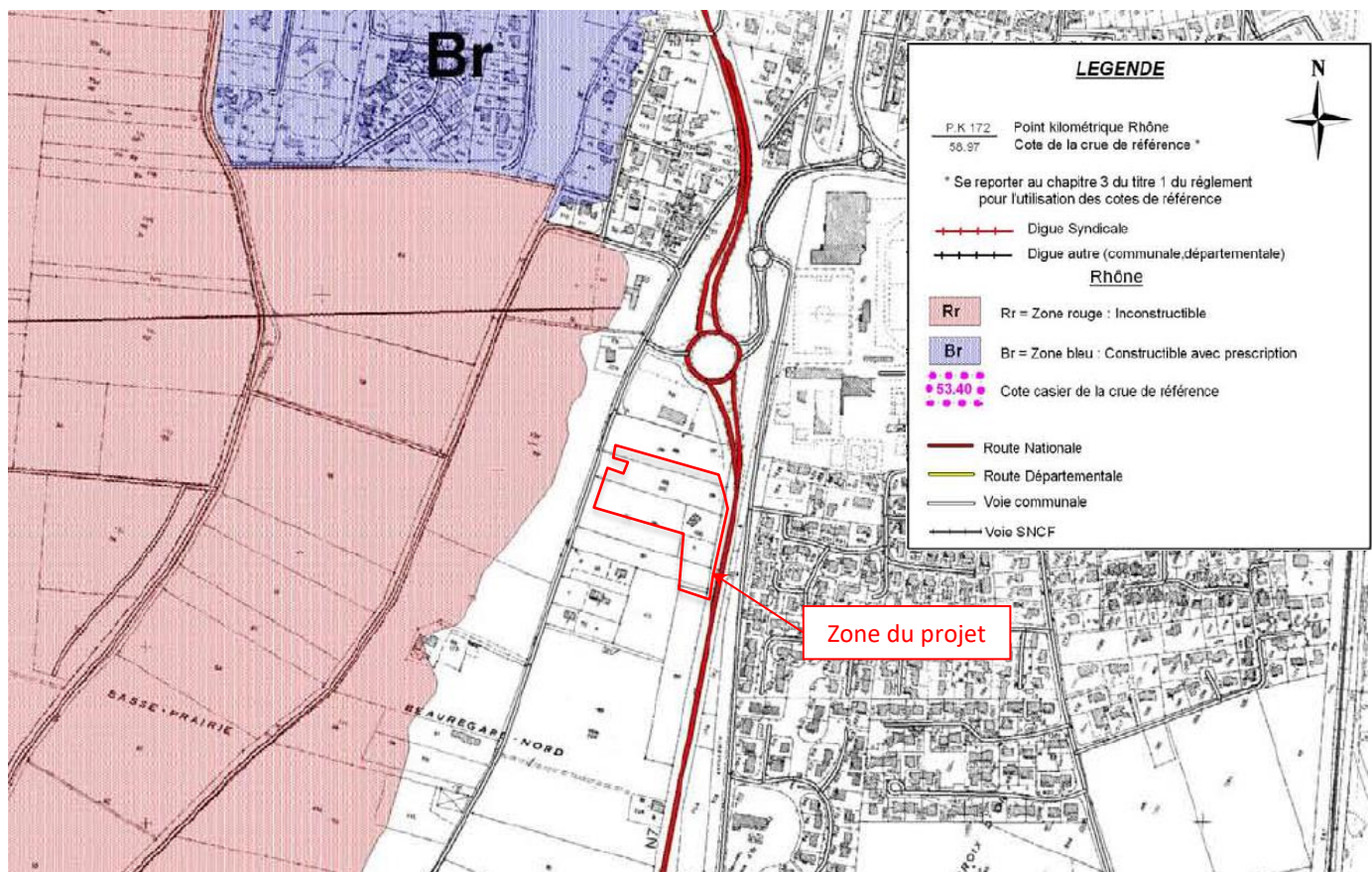


Illustration 9 : Extrait de la carte de zonage du PPRI de Pierrelatte

C.I.6.3. Risque de mouvement de terrain / Risque sismique

Le Dossier Départemental des Risques Majeurs de la Drôme (DDRM26) indique que le département de la Drôme est soumis au risque de mouvement de terrain, en raison d'une déstabilisation des sols due à des causes naturelles (fonte des neiges, pluviométrie anormalement forte, ...) ou occasionnées par l'homme (déboisement, exploitation de matériaux ou de nappes aquifères, ...).

Le site gouvernemental Géorisques montre cependant que la zone du projet et ses alentours ne présentent pas de risque concernant les glissements, les éboulements, les coulées ou encore les effondrements (faible pente, pas de déboisements, ...).

Le risque vis-à-vis de l'aléa retrait-gonflement des argiles est quant à lui estimé à **faible au niveau de la zone d'étude**.

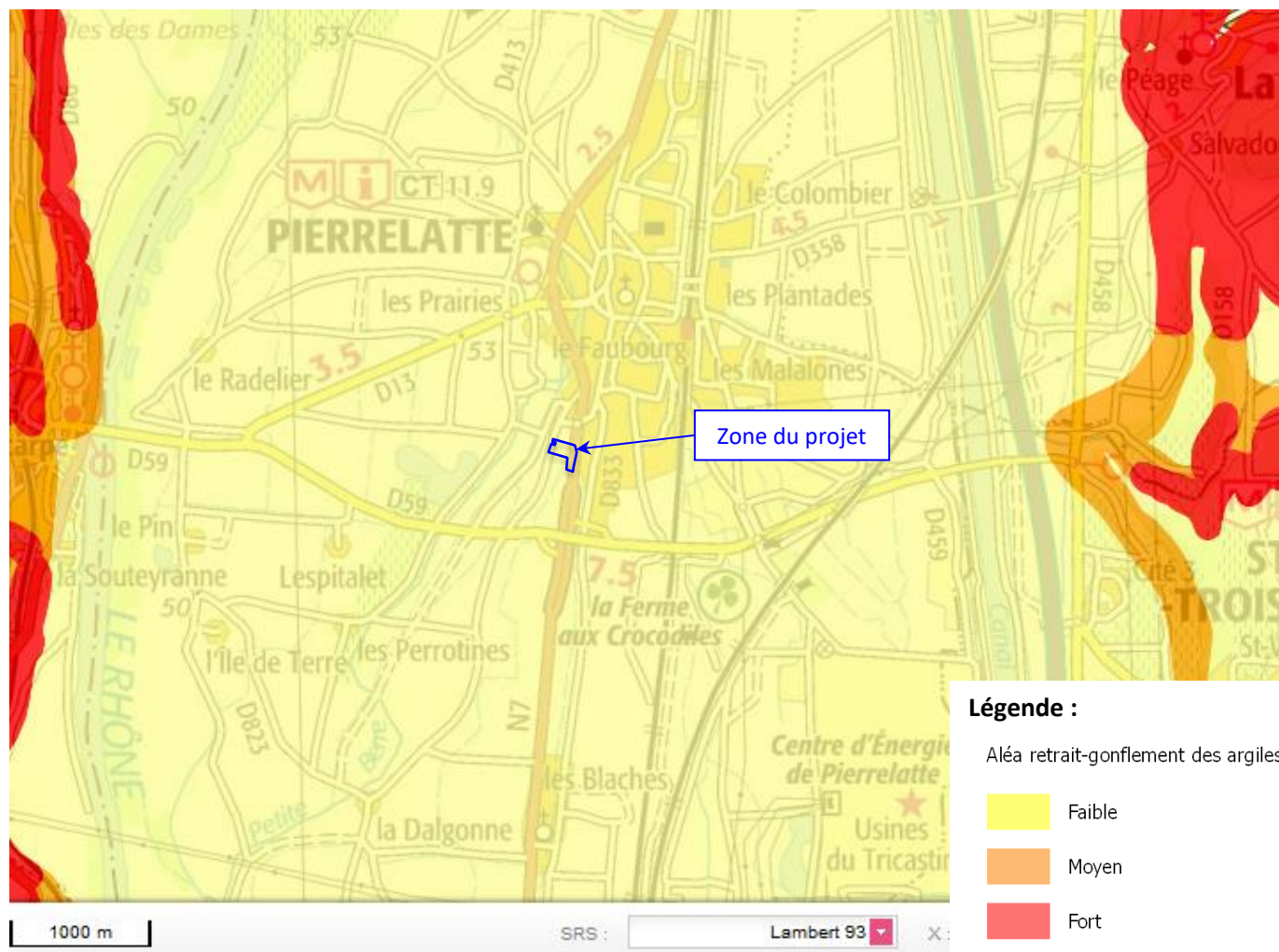


Illustration 10 : Carte de zonage de l'aléa retrait – gonflement des argiles au droit de la zone d'étude (Source : géorisques.gouv.fr)

La zone d'étude n'est donc pas concernée par un risque de mouvement de terrain sensible.

Enfin, d'après le zonage sismique de la France en vigueur, la commune de Pierrelatte est incluse dans une **zone de sismicité 3**, correspondant à une zone de **sismicité modérée**.

C.II. LE MILIEU NATUREL

C.II.1. Milieux naturels bénéficiant d'une protection réglementaire

Planche 7 : Patrimoine naturel – Zonages réglementaires

Planche 8 : Patrimoine naturel – Zonages du SDAGE

C.II.1.1. Sites du réseau Natura 2000

Le Rhône qui coule en limite Ouest de la commune de Pierrelatte est compris dans la Zone Spéciale de Conservation (Directive Habitats) **FR8201677 « Milieux alluviaux du Rhône aval »**. Elle se situe à 3,3 km à l'Ouest de la zone du projet.

La zone d'étude n'est comprise dans aucun zonage Natura 2000.

C.II.1.2. Parcs Naturels

La zone de projet ainsi que la commune de Pierrelatte ne sont concernées par **aucun Parc Naturel National ou Parc Naturel Régional**.

C.II.1.3. Réserves naturelles

La zone de projet ainsi que la commune de Pierrelatte ne sont concernées par **aucune Réserve Naturelle Nationale ou Réserve Naturelle Régionale**.

C.II.1.4. Arrêté de Protection de Biotope

La zone de projet ainsi que la commune de Pierrelatte ne sont concernées par **aucun Arrêté de Protection de Biotope**.

C.II.1.5. Réserve de chasse et de faune sauvage

La zone de projet ainsi que la commune de Pierrelatte ne sont concernées par **aucune Réserve Naturelle de Chasse et Faune Sauvage**.

C.II.1.6. Réserves biologiques

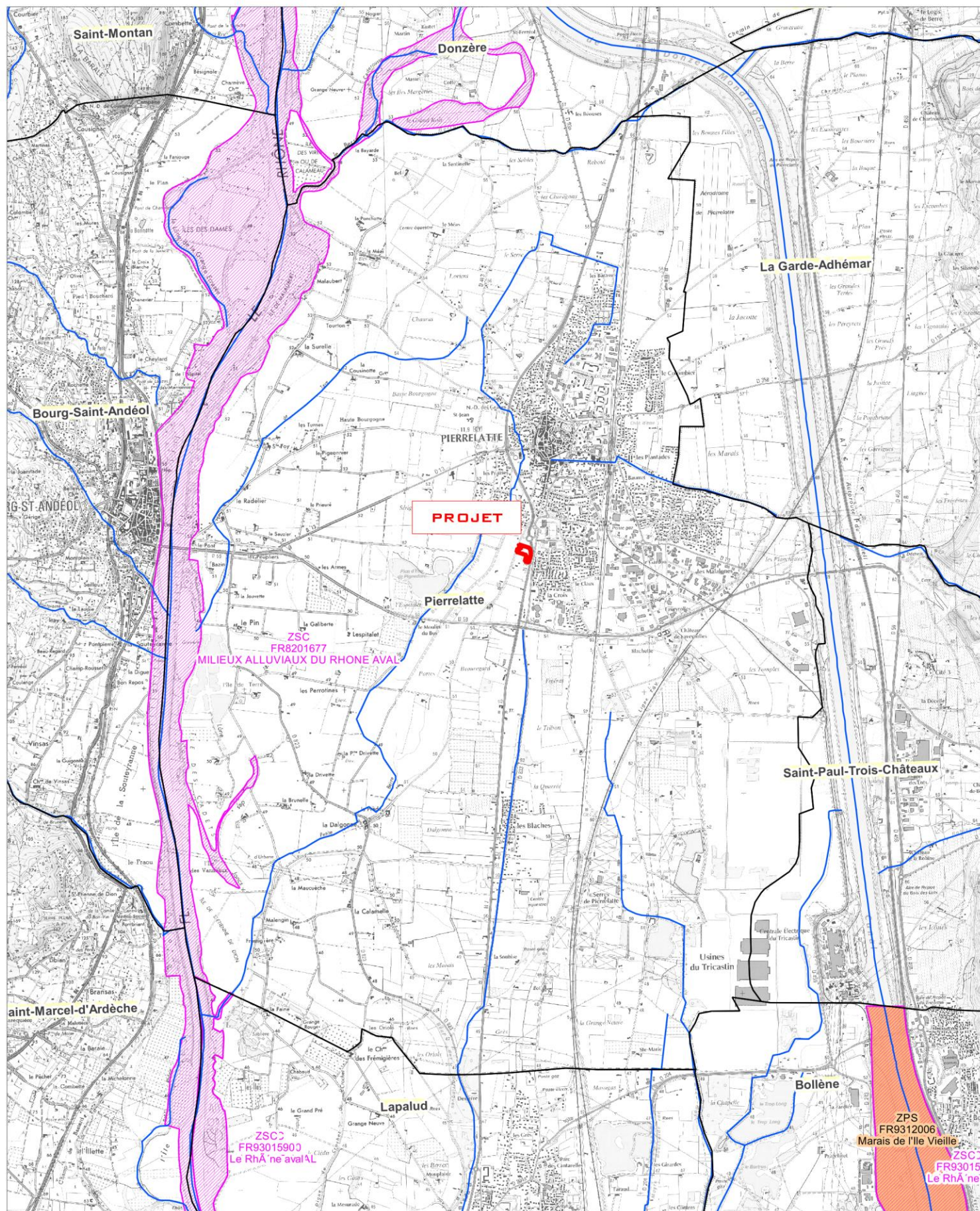
Aucune Réserve Biologique n'est située aux abords du projet ou sur la commune de Pierrelatte.

La présence de ce projet au sein d'une zone péri-urbaine située en bordure de la RN7, qui constitue une infrastructure de fort transit, ainsi que l'absence de connexion directe entre la zone du projet et le cours d'eau du Rhône, font que le projet n'est pas concerné par la problématique des sites naturels bénéficiant d'une protection réglementaire.



Lidl
Création d'une surface commerciale - Commune de Pierrelatte
Patrimoine naturel - Zonages réglementaires

7



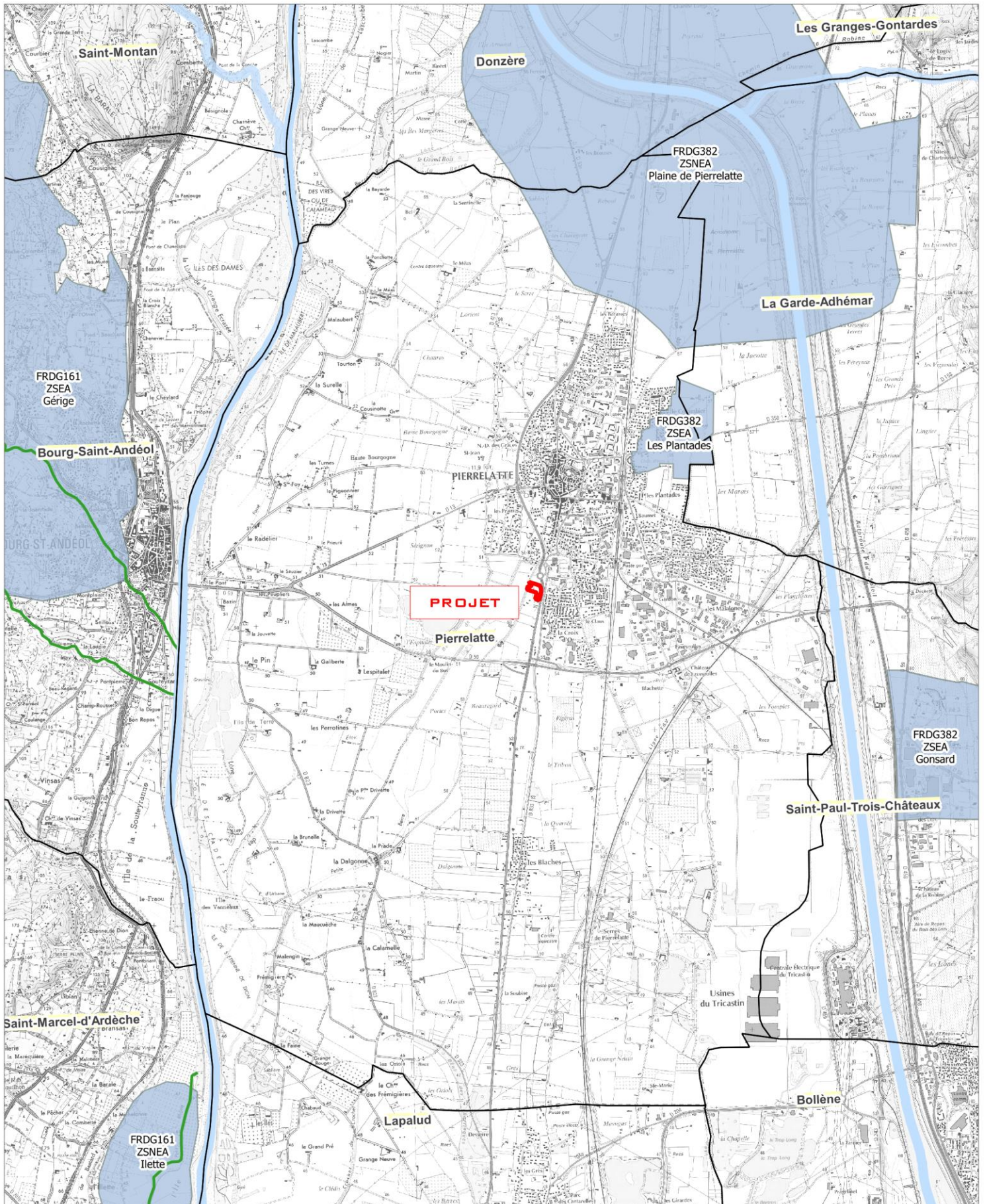
Carte élaborée par Cereg le 05/11/2019 | Source : fonds IGN

LEGENDE

- | | | |
|--------------------|---------------------------------|---------------------------------|
| Emprise projet | Réseau hydrographique | NATURA 2000 - Directive Oiseaux |
| Limites communales | NATURA 2000 - Directive Habitat | |



0 500 1000 m



Carte élaborée par Cereg le 05/11/2019 | Source : fonds IGN

LEGENDE

- Emprise projet
- Limites communales
- Axe migrateur
- Reservoir biologique
- Ressources stratégiques pour l'AEP



0 500 1000 m

C.II.2. Milieux naturels remarquables inventoriés dans le cadre d'inventaires spécifiques

Planche 9 : Patrimoine naturel – Zonages d'inventaires

C.II.2.1. Zones Naturelles d'Intérêt Ecologique, Faunistique et Floristique (ZNIEFF)

La commune de Pierrelatte est concernée par plusieurs Zones Naturelles d'Intérêt Ecologique, Faunistique et Floristique (ZNIEFF) de type I et II :

- ZNIEFF de type I :
 - 820030212 « *Ruisseau de la Petite-Berre* », située à environ 180 m à l'Ouest de la zone de projet ;
 - 820030251 « *Canal de Donzère-Montdragon et aérodrome de Pierrelatte* », située à environ 2,8 km à l'Est de la zone de projet ;
 - 820030254 « *Vieux Rhône et îlots du Rhône de Viviers à Pont-Saint-Esprit* », située à environ 3,2 km à l'Ouest de la zone de projet ;
- ZNIEFF de type II :
 - 820000351 « *Ensemble fonctionnel formé par le Moyen Rhône et ses annexes fluviales* ».

La zone de projet n'est directement concernée par aucune ZNIEFF.

C.II.2.2. Zones Importantes pour la Conservation des Oiseaux

La zone de projet ainsi que la commune de Pierrelatte ne sont concernées par aucune Zone Importante pour la Conservation des Oiseaux (ZICO).

C.II.2.3. Inventaires des Zones Humides

La commune de Pierrelatte comporte plusieurs zones humides :

- Plans d'eau 1 et 2 des usines du Tricastin ;
- Iles des Cadets – Plaine de Pierrelatte ;
- Ile de Malaubert ;
- Canaux de la plaine de Pierrelatte ;
- Serres de Pierrelatte.

Le fossé, zone humide qui longe la limite Ouest de la zone de projet (nommé « fossé 1 » dans ce document) appartient à la zone humide « *Canaux de la plaine de Pierrelatte* ».

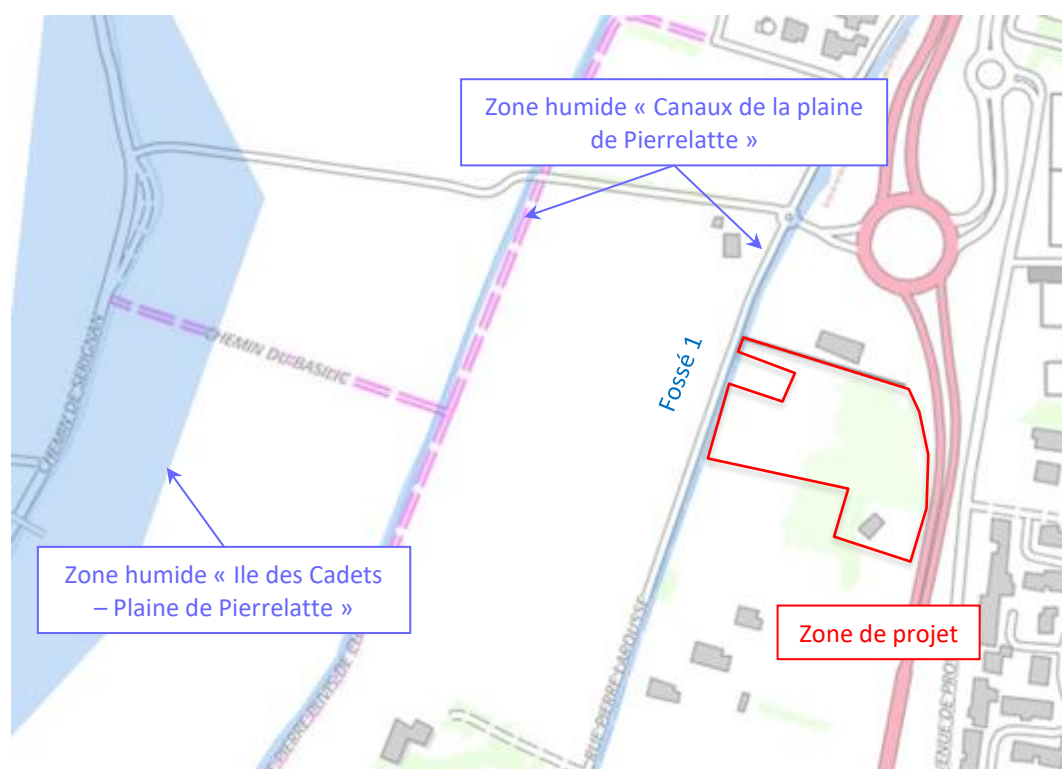


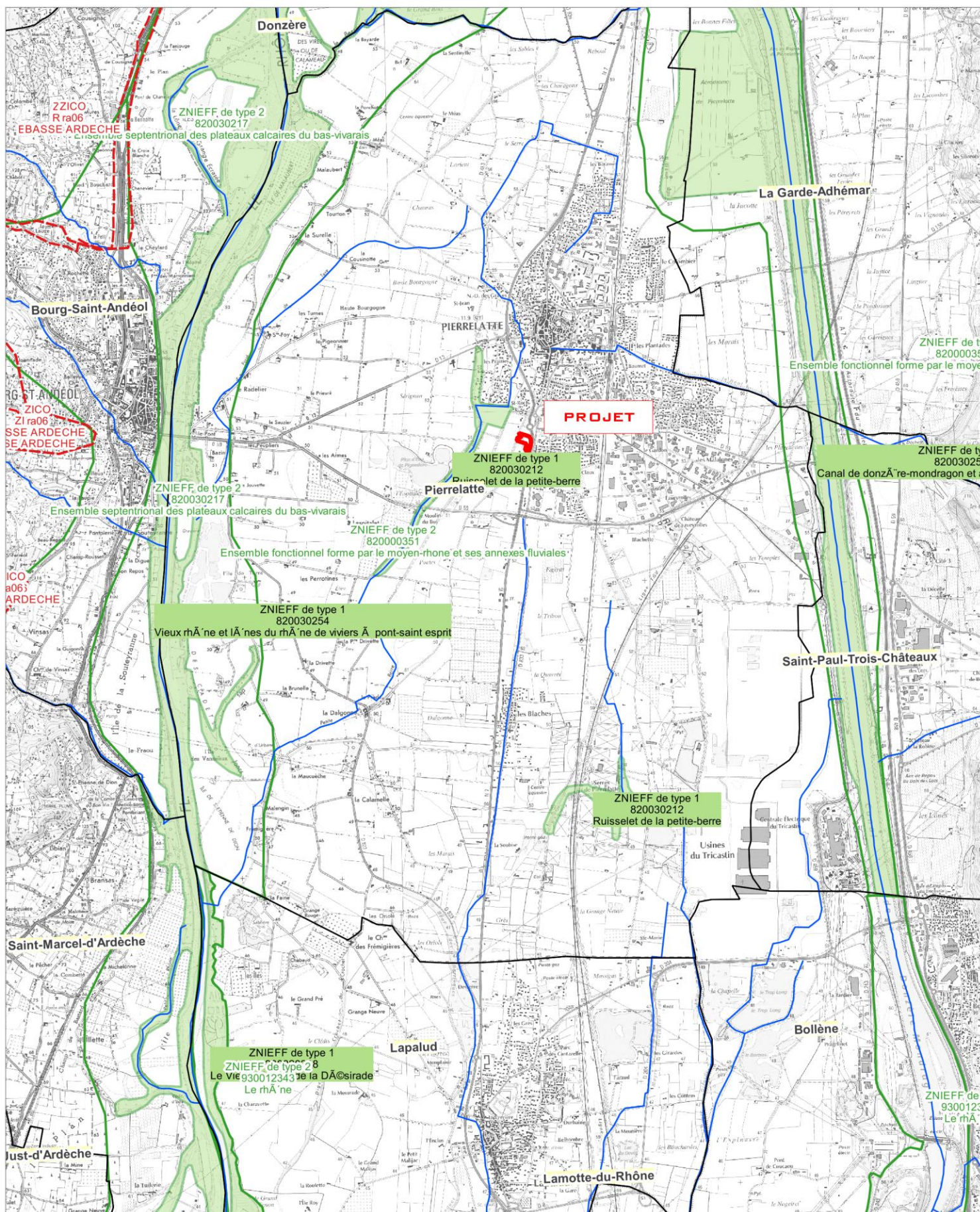
Illustration 11 : Localisation des zones humides au droit de la zone du projet (Source : Fond de carte IGN – Géoportail)

L'accès au futur supermarché ne pourra se faire qu'à partir de la rue Pierre Larousse, ce qui implique une traversée de cette zone humide. **L'ouvrage permettant l'accès sera dimensionné afin d'éviter toute incidence sur la zone humide et son fonctionnement.** On note de plus qu'il existe déjà deux ouvrages de franchissement au droit de cette zone humide (restaurant McDonald's et Ecole de Batterie).

L'analyse des contraintes hydrauliques préconise le recours à des bassins de type *Noue*, afin de **favoriser l'infiltration des eaux pluviales**. Cette technique permettra de préserver la qualité des eaux du canal qualifié de zone humide. Dans le cas où la perméabilité des sols ne permettrait pas une telle infiltration, le rejet des eaux pluviales devrait alors avoir lieu au sein de cette zone humide (« fossé 1 »). Aucun rejet ne sera effectué dans ce fossé, afin d'éviter toute incidence du projet sur la zone humide « Canaux de la plaine de Pierrelatte » et son fonctionnement.

Les zones humides présentes à proximité (fossé n°1) constituent une contrainte vis-à-vis du système de gestion des eaux pluviales. Afin de ne pas rejeter les eaux pluviales générées par le projet, une vidange des bassins par infiltration sera privilégiée.

Les milieux naturels bénéficiant d'inventaires spécifiques (hors zones humides) ne constituent pas une contrainte directe pour le projet, en raison de la distance de ces zonages par rapport au projet (180 m) et de l'absence d'interaction.



Carte élaborée par Cereg le 05/11/2019 | Source : fonds IGN

LEGENDE



Emprise projet

Limites communales

Réseau hydrographique



ZICO

ZNIEFF de type 1 (Terre)

ZNIEFF de type 2 (Terre)



0 500 1000 m

C.II.3. Autres zonages

Planche 10 : Patrimoine naturel – Zonages du SRCE général

Planche 11 : Patrimoine naturel – Zonages du SRCE (Trame verte et Trame bleue)

C.II.3.1. RAMSAR

La commune de Pierrelatte et la zone du projet ne sont pas concernées par les zones RAMSAR.

C.II.3.2. Réserves de biosphère

La commune de Pierrelatte et le site de projet ne sont concernés par **aucune Réserve de Biosphère**.

C.II.3.3. Plan Nationaux d'Action

La commune de Pierrelatte et la zone du projet sont situées au sein du PNA Chiroptères. La parcelle de projet ne contient aucun arbre à cavité susceptible de servir de gîte pour les chiroptères. Seule l'habitation peut constituer un gîte pour les chiroptères.

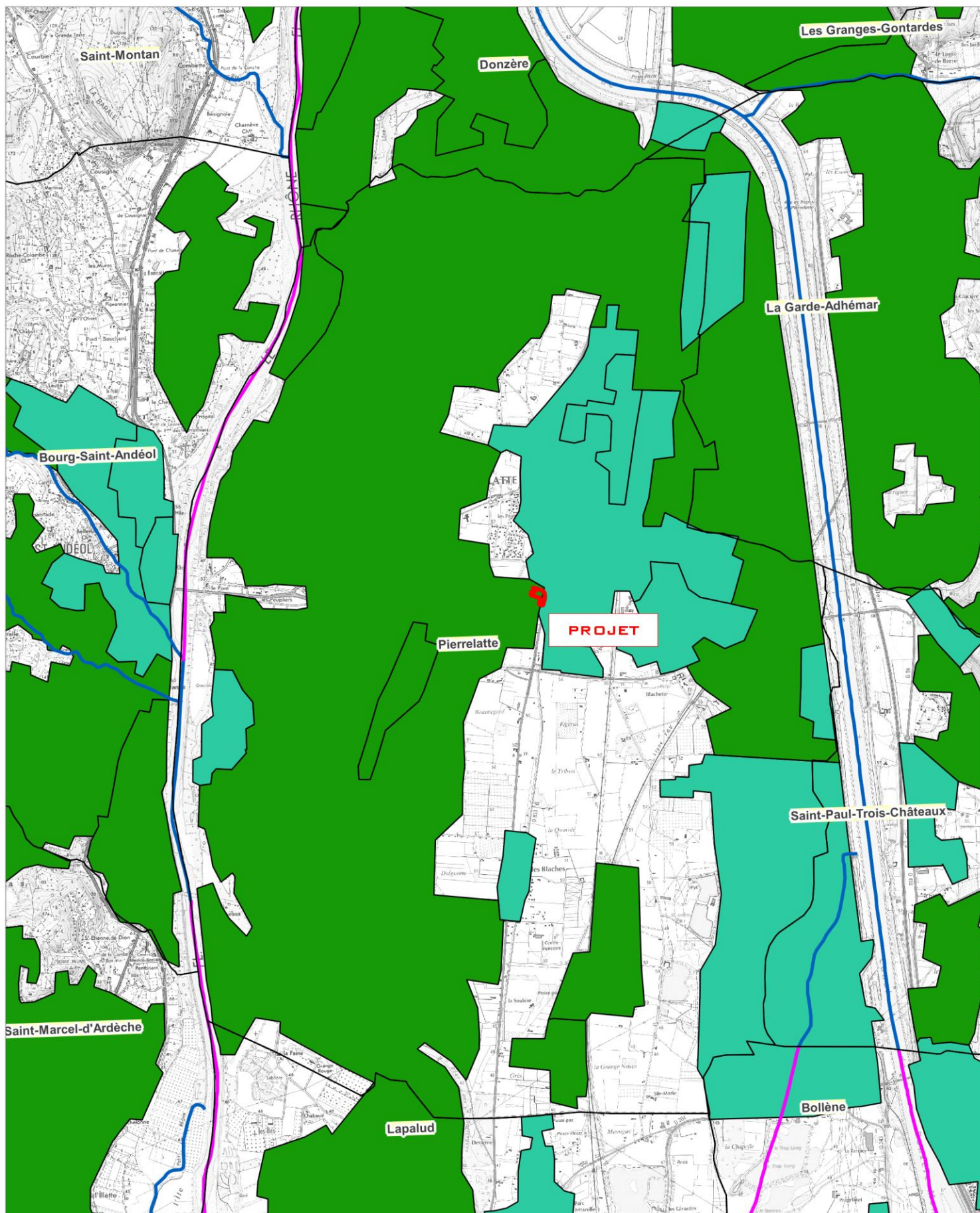
C.II.3.4. Schéma Régional de Cohérence Ecologique

La commune de Pierrelatte comporte plusieurs réservoirs de biodiversité, corridors écologiques (Trame Verte), cours d'eau et zones humides (Trame Bleue) inscrits au Schéma Régional de Cohérence Ecologique (SRCE) (Terres arables hors périmètre d'irrigation, et tissu urbain artificialisé).

Le ruisseau qui longe la zone de projet constitue une zone humide inscrite au SRCE Auvergne-Rhône-Alpes.







On note également que la zone de projet est située à l'interface entre les zones perméables agricoles et artificialisées du SRCE.

Les zonages du SRCE et autres zonages (zones humides, zones comprises dans la Trame verte et/ou la Trame bleue) ne constituent donc pas un enjeu sur la zone du projet en raison d'une infiltration des eaux pluviales générées par le projet en phase exploitation.



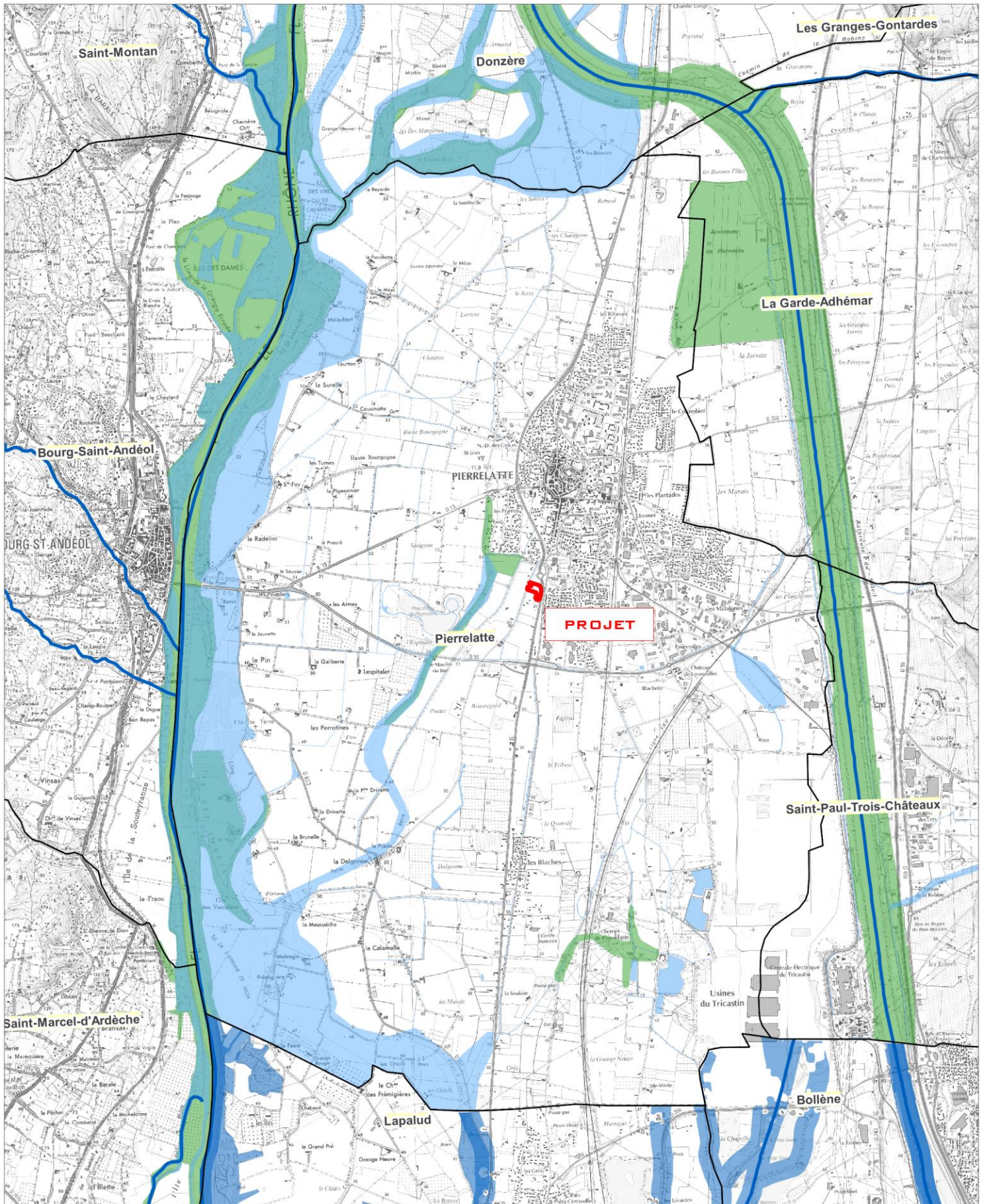
Carte élaborée par Cereg le 05/11/2019 | Source : fonds IGN

LEGENDE

- | | | | |
|--|--|---|-----------------------------|
|  | Emprise projet |  | SRCE - espace agricole |
|  | Limites communales |  | SRCE - espace artificialisé |
| |  à préserver | | |
| |  à remettre en bon état | | |



0 500 1000 m



Carte élaborée par Cereg le 05/11/2019 | Source : fonds IGN

LEGENDE



Emprise projet



Limites communales

SRCE Cours d'eau linéiques et espaces de mobilité

SRCE Zones humides surfaciques

SRCE Réservoirs de biodiversité

SRCE Cours d'eau surfaciques et espaces de mobilité



0 500 1000 m



C.II.4. Milieux en présence

La zone de projet est située sur une zone en friche, plus embroussaillée sur sa partie Est.

On note la présence d'une habitation au Sud-Est de la zone de projet. L'illustration ci-dessous présente l'occupation des sols au droit de la zone de projet.



Illustration 12 : Occupation des sols

Etant donné l'insertion de la zone du projet au sein des zones urbanisées et encadrée par des voies routières importantes (RN7), les friches (végétation rase) présentes ne constituent pas un milieu très propice à l'installation de la faune à enjeux et ne sont pas en continuité avec les parcelles agricoles (séparation par la rue Pierre Larousse).

C.III. PATRIMOINE CULTUREL ET PAYSAGER

Planche 12 : Patrimoine culturel et paysager

C.III.1. Monuments Historiques et Périmètres de Protection

Le centre-ville de la commune de Pierrelatte est recensé comme Monument Historique. On note également que les périmètres de protection des Monuments Historiques de la commune de Bourg Saint-Andéol empiètent sur la commune de Pierrelatte. Les monuments les plus proches sont :

- L'Hôtel du centre-ville de Pierrelatte, situé à 1 km au Nord de la zone du projet ;
- Le presbytère, l'Hôtel Balzagette du Charnève, la fontaine, l'Hôtel de Digoine, l'Hôtel Pontal de Mégret, le bassin de Neptune, l'hôpital ou ancien couvent des Récollets, l'Hôtel Nicolai, la chapelle Saint-Polycarpe, l'Hôtel Bonot de Villevrain, l'Hôtel Doyse, l'église paroissiale Saint-Andéol, le palais des évêques et la place du marché sont 15 monuments historiques situés au centre-ville de Bourg-Saint-Andéol, à environ 3,6 km à l'Est de la zone du projet.

Ni ces monuments ni leur périmètre de protection ne concernent la zone de projet.

C.III.2. Sites archéologiques

La zone d'étude ainsi que la commune de Pierrelatte se situent en dehors de toute zone de saisine archéologique.

C.III.3. Sites classés et inscrits

La commune de Pierrelatte compte un site classé : « Le Rocher de Pierrelatte » (SC059), situé au niveau du centre urbain de Pierrelatte, à 1,1 km au Nord de la zone du projet.

La zone du projet se situe également à 4 km à l'Est du site classé : « Fontaines de Tourne » (SC031).

Au vu de la séparation de la zone du projet avec ces sites par des constructions urbaines et voiries, et de l'éloignement de la zone du projet par rapport aux sites classés, les sites inscrits et classés ne constituent pas un enjeu pour la réalisation du projet.

C.III.4. ZPPAUP et AVAP

Aucune Zone de Protection du Patrimoine Architectural, Urbain et Paysager n'est recensée sur la zone d'étude ou sur la commune de Pierrelatte. La Zone de Protection du Patrimoine Architectural, Urbain et Paysager la plus proche se situe à 27 km environ au Nord-Ouest de la zone du projet, dans la commune de Rochembe.

C.III.5. Paysage de la zone d'étude

La zone du projet ainsi que la commune de Pierrelatte se situent dans l'atlas des paysages drômois au sein de l'unité paysagère « Vallée du Rhône en aval de Lorient » au sein de la catégorie des « paysages marqués par de grands équipements », dans notre cas en zone urbanisée.

L'aménagement sera réalisé au sein d'une zone périurbaine située au Sud-Ouest du centre-bourg de Pierrelatte.

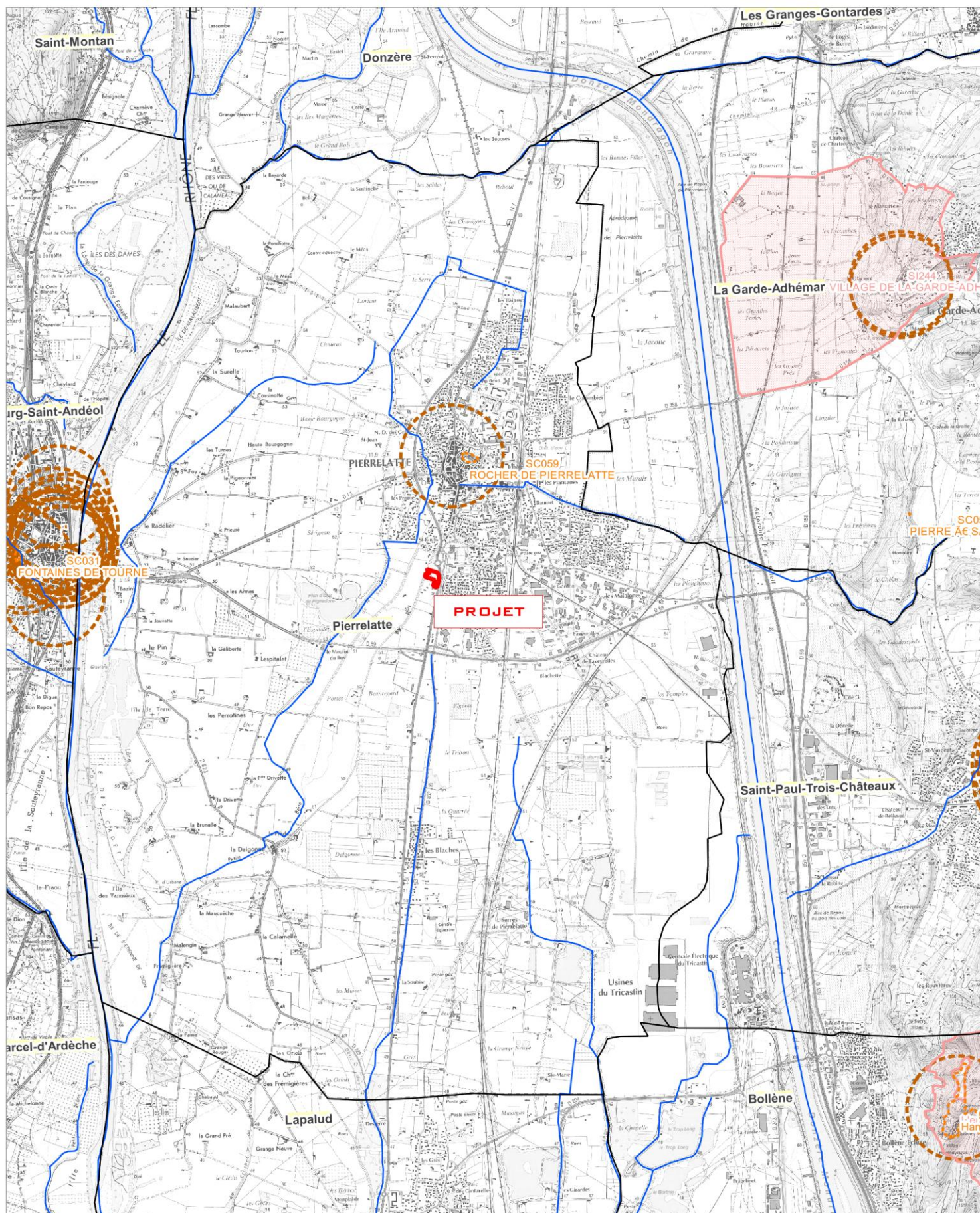
La zone du projet, implantée en bordure de la RN7 se caractérise par un paysage semi-urbain, avec des bâtiments d'activités commerciales (McDonald's, école de batterie, ...) et des habitations.

La zone du projet est principalement composée de de champs en friche. Il y a une habitation sur la partie Sud-Est du site qui sera démolie dans le cadre du projet. Après examen des photographies anciennes, la partie Est était occupée par un verger. En partie centrale, il reste une zone broussailleuse et légèrement arborée.



Illustration 13 : Photographies de la zone du projet (photographie CEREg, février 2019)

Le projet d'aménagement n'est donc pas concerné par les problématiques des sites classés et inscrits, monuments historiques, zones de saisine ou de prescriptions archéologiques et des zones de mise en valeur au titre du paysage. De plus, la zone étant en continuité avec les zones urbanisées, elle ne constitue pas en enjeu vis-à-vis des paysages de la vallée du Rhône.



Carte élaborée par Cereg le 05/11/2019 | Source : fonds IGN

LEGENDE

- | | | | |
|--------------------|-----------------------|---------------------|--------------------|
| Emprise projet | Réseau hydrographique | Site Inscrit | Périmètre de 500 m |
| Limites communales | Site Classé | Monument historique | |



0 500 1000 m

C.IV.CONTEXTE HUMAIN

C.IV.1. Infrastructures de transport

Le futur magasin Lidl et son parking seront desservis par la rue Pierre Larousse. La route est accessible depuis le Nord via la rue Pierre Larousse, depuis le Sud ou l'Est via la route nationale RN7 et depuis le Sud via la route départementale RD59. L'accès principal au parking, à l'aire de livraison et au magasin sera aménagé au même endroit au niveau de la rue Pierre Larousse.

C.IV.2. Contexte acoustique

Annexe : Etude acoustique

En l'absence de mesures de bruit réalisées dans le cadre de l'étude acoustique, les niveaux sonores actuels sur site ont été évalués à travers les éléments suivants :

- Classement sonore des infrastructures de transport terrestre (ITT) du département de la Drôme : cartographie définissant des secteurs dits « affectés par le bruit » de part et d'autre de certaines infrastructures routières ;
- Cartographie du Bruit Stratégique du réseau routier national (CBS RNN) du département de la Drôme : cartographie présentant les secteurs à l'intérieur desquels une infrastructure routière génère un certain niveau de bruit ;
- Modélisation numérique de l'état acoustique actuel grâce au recensement des sources de bruit environnantes et notamment la connaissance des trafics pratiqués sur les infrastructures routières alentour.

Au regard de ces différentes sources de données, la RN 7 jouxtant le projet ressort comme la source sonore majeure du secteur. La zone d'étude est clairement marquée par le bruit routier. Les documents de planification que sont le classement sonore et les cartes stratégiques du bruit statuent sur une bande de 50 mètres environ de la zone d'étude concernée par des niveaux supérieurs à 70 dB(A) de jour ce qui témoigne d'une nuisance très élevée. Il est toutefois généralement admis que ces études très théoriques surestiment les situations sonores modélisées.

Un modèle numérique a donc été construit spécifiquement au droit de la zone d'étude, modèle renseigné grâce à l'étude de trafic. Celui-ci conclue plutôt sur une ambiance sonore supérieure à 60 dB(A) de jour sur une grosse moitié du site projeté. Cela reste un niveau élevé et on peut réellement parler de site impacté par le bruit routier.

La zone du projet est clairement marquée par le bruit routier, du fait de la présence de la RN 7 à proximité immédiate.

C.IV.3. Occupation des sols - Activités économiques et logement

Plusieurs zones sont présentes au sein de la zone du projet :

- Une zone occupée par des friches principalement ;
- Une zone contenant une habitation, au Sud-Est de l'emprise du projet.

Les abords directs de la zone du projet sont occupés au Nord par un restaurant McDonald's, au Nord-Ouest par une école de batterie, au Sud par des habitations et des parcelles agricoles (Tournesol) et à l'Est par la RN7 puis l'avenue de Provence puis des habitations.

C.IV.4. Risques technologiques

C.IV.4.1. Risque industriel

D'après le Dossier Départemental des Risques Majeurs de la Drôme (DDRM26), **la commune de Pierrelatte est concernée par le risque industriel, du fait de la présence d'un site SEVESO de seuil bas** : Air Liquide France Industrie, établissement fabriquant des gaz industriels (20.11Z) notamment ; **d'un site SEVESO de seuil haut** : SODEREC International SA, établissement fabriquant d'autres produits chimiques inorganiques de base n.c.a (20.13B) ; **et de la présence de trois sites déclarant des rejets et transferts de polluants** :

- COMURHEX Pierrelatte : site industriel ayant une activité d'enrichissement et de retraitement de matières nucléaires (20.13A) ;
- Organo Cycle Etablissement Ticastin : site industriel ayant une activité d'élaboration et de transformation de matières nucléaires (24.46Z) ;
- SODEREC International : site industriel ayant une activité de fabrication d'autres produits chimiques inorganiques de base n.c.a (20.13B).

La commune de Pierrelatte fait l'objet d'un Plan de Prévention du Risque Industriel (PPR Risque Industriel), approuvé le 11 mars 2014.

Le projet n'est pas de nature à interférer avec les installations existantes et ne constitue pas un risque vis-à-vis du risque industriel.

Ainsi, la zone du projet n'est pas concernée par le risque industriel.

C.IV.4.2. Transport de Matières Dangereuses (TMD)

D'après le Dossier Départemental des Risques Majeurs de la Drôme (DDRM26), **la commune de Pierrelatte est soumise à un risque de Transport de Matières Dangereuses**. En effet, la route nationale RN7 ainsi que la voie ferrée, située à l'Est de la RN7 et le cours d'eau du Rhône, constituent des axes de transport de matières dangereuses. Également, la commune de Pierrelatte est concernée par le transport de matières dangereuses par canalisation (dans notre cas il s'agit d'un transport de gaz naturel), au niveau du chemin longeant la voie ferrée, situé à 750 m à l'Est de la zone du projet et séparé de la zone du projet par des axes routiers (RN7) et des zones urbanisées.

L'activité prévue dans le projet n'est pas de nature à interférer avec les axes de transport de matières dangereuses et ne comprend pas un transport supplémentaire de matières dangereuses. Seule la RN 7 se situe à proximité immédiate de la zone du projet.

La zone du projet est donc concernée par le risque de TMD au niveau de la RN7, située à l'Est immédiat de la zone du projet.

C.IV.4.3. Autres risques

La commune de Pierrelatte est exposée au risque nucléaire, par la présence du site nucléaire du Tricastin, situé à 5 km au Sud-Est de la zone du projet.

La commune de Pierrelatte n'est pas concernée par le risque de rupture de barrage.

C.IV.5. Document d'urbanisme

La commune de Pierrelatte dispose d'un Plan Local d'urbanisme (PLU), qui a été approuvé le 15 janvier 2013.

D'après le plan de zonage de ce PLU, la zone du projet se situe en **zone UE**, qui correspond à un secteur destiné à l'accueil d'activités commerciales et artisanales.

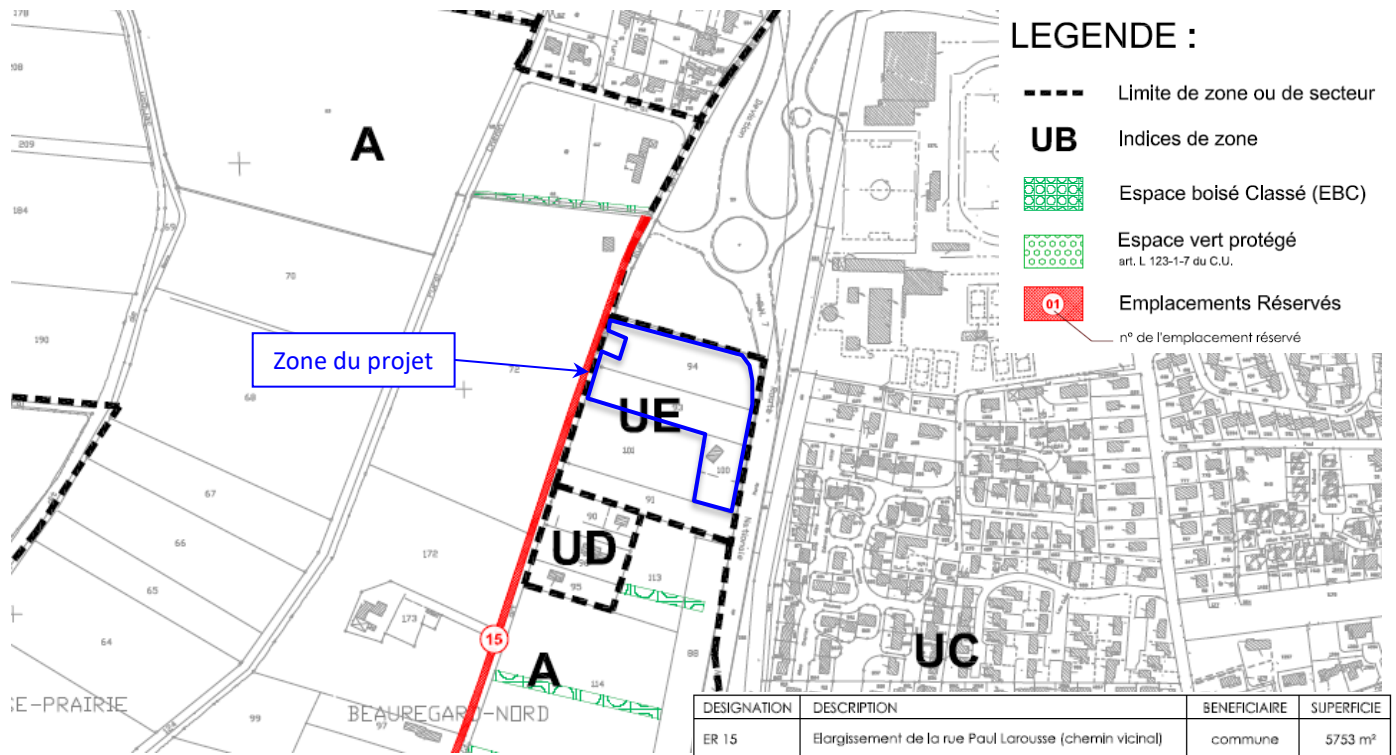


Illustration 14 : Extrait du plan de zonage du PLU de Pierrelatte (Secteur Beauregard Nord)

L'ensemble des prescriptions liées au zonage UE du règlement du PLU affiché le 25 janvier 2019 est donné en annexe.

Les principales dispositions concernant le projet sont les suivantes :

- « **Sont interdits** : les constructions destinées à l'industrie, l'exploitation agricole et forestière, les constructions nouvelles à usage d'habitation (autres que celles mentionnées à l'article UE2), les dépôts de toute nature, l'ouverture de carrières ou de gravières ainsi que toute exploitation du sous-sol, les occupations de type camping, habitations de loisirs, résidences mobiles de loisirs, caravanes » ;
- « Dans l'ensemble de la zone UE, la **côte du plancher des locaux utilisables devra être située à 20 cm au-dessus du niveau de l'axe de la voirie de desserte la plus élevée, dans la proximité immédiate du projet** » ;
- **Conditions de desserte pour les voiries existantes** : « Les terrains doivent être desservis par des voies dont les caractéristiques techniques sont suffisantes au regard de l'importance et de la nature du projet » ;
- **Conditions d'accès** : « Lorsque le terrain est desservi par plusieurs voies, l'accès doit être établi sur la voie où la gêne pour la circulation est moindre » ;
- **Conditions de desserte par les réseaux publics (eau, électricité, ...)** : Raccordement obligatoire sur les réseaux publics (eau potable, électricité, assainissement) en accord avec les réglementations en vigueur (pression, qualité, réseau souterrain pour l'électricité, ...). « Les eaux pluviales devront être collectées sur l'emprise de l'unité foncière objet du projet de construction (notamment par une limitation de l'imperméabilisation, la création de chaussées ou parkings avec structure réservoir, ou la réalisation de bassins secs non couverts ou noues intégrées dans l'aménagement des espaces verts, ...) et dirigées par des canalisations vers les caniveaux, fossés ou réseaux prévus à cet effet. » ;
- « Sauf indications contraires portées au document graphique ou dans l'article 6 du chapitre 1 du présent règlement, **les constructions doivent être implantées à 5 mètres au moins par rapport à l'alignement des futures voies** et emprises publiques ou privées ouvertes à la circulation. » ;
- « Toute construction doit être implantée à une distance des limites séparatives au moins égale à sa demi-hauteur avec un minimum de 5 m. » ;

- « La hauteur au faîtage des constructions est limitée à 12 mètres. » ;
- **Stationnement des véhicules automobilistes** : Il faut compter un minimum de 1 place pour 50 m² de plancher ;
- « Pour limiter l'imperméabilisation des sols, l'aménagement des aires de stationnement, des voiries et des accès privilégiera l'utilisation de matériaux poreux. ».

Le rapport de présentation du PLU donne les enjeux et orientations sur la commune de Pierrelatte. La zone d'étude fait partie de ces orientations.

Extrait du Rapport de présentation du PLU :

« Le secteur Beauregard Nord sur lequel est implanté un établissement de restauration rapide, autorise l'accueil de nouveaux bâtiments d'activités commerciales et artisanales. La localisation de la zone, au croisement de la RN7 et de la RD813 menant au centre-ville, lui confère un positionnement stratégique pour le développement d'activités. »

Au sein du PADD, le projet s'inscrit dans un des objectifs : « Créer de véritables façades commerciales de qualité de long des axes structurants » (au niveau de la RN7 dans le cas du projet) ; de l'orientation n°1 : « Accompagner et conforter le développement économique de la commune ».

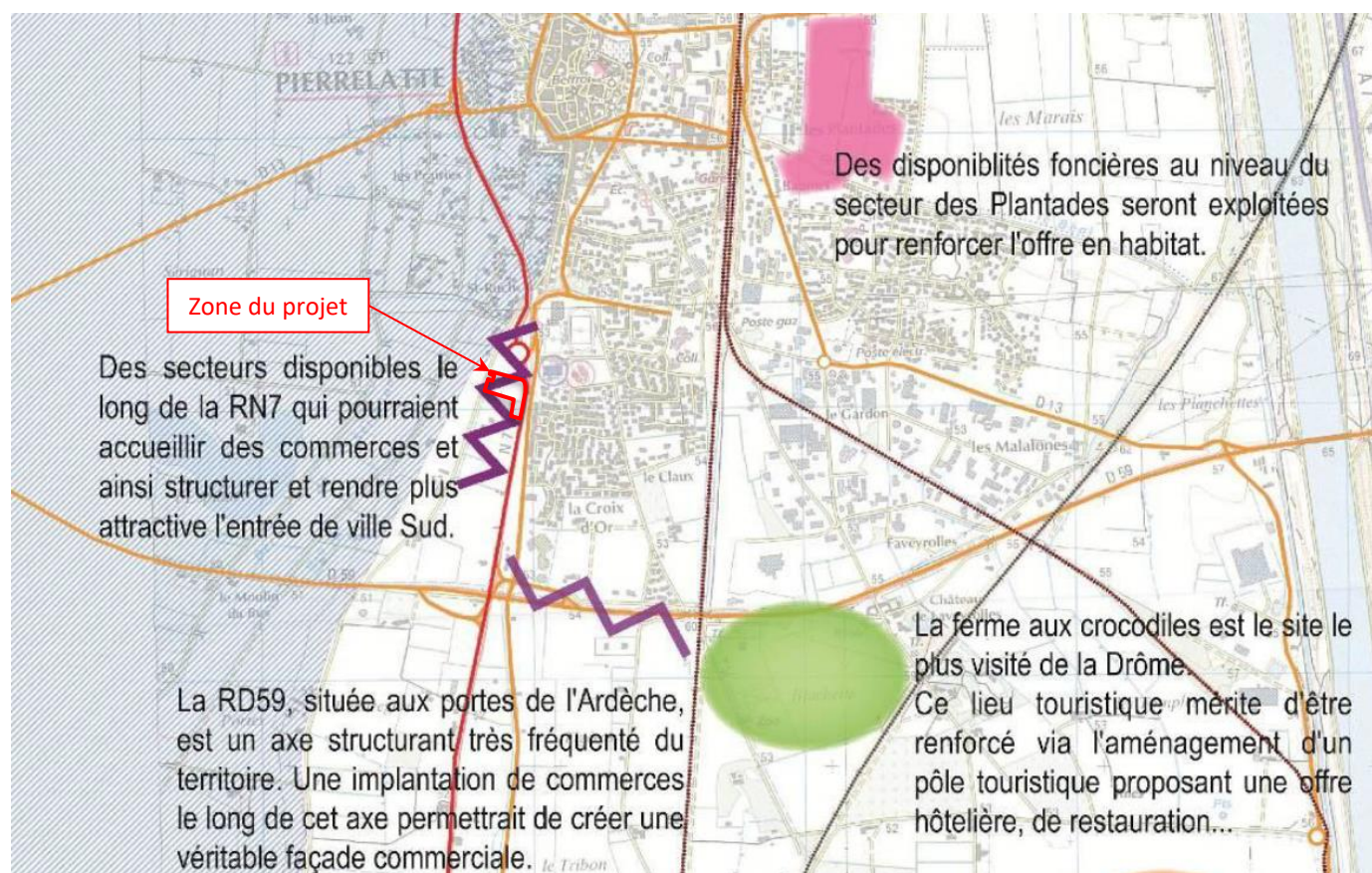


Illustration 15 : Extrait de la carte des enjeux du PADD de la commune de Pierrelatte (PADD – 10 janvier 2012)

Également, la vocation de la zone réservée ER15 au niveau de la rue Pierre Larousse est en accord avec les besoins de desserte du projet (élargissement de la voie) :

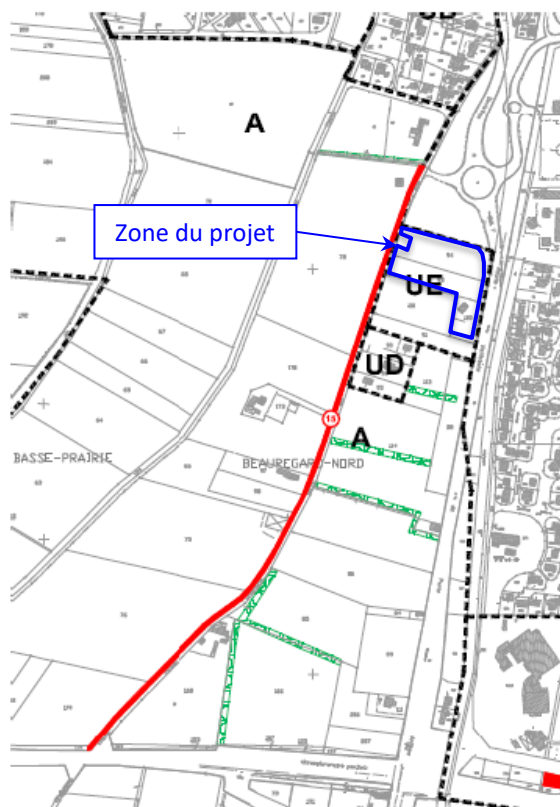


Illustration 16 : Carte descriptive de l'ER15 (Source : Rapport de présentation du PLU de Pierrelatte)

« Au giratoire, carrefour de la RN7 et de la RD833, est raccordée la rue Pierre Larousse. Cette rue est prolongée au Sud par le chemin vicinal de Frémigière.

Ce dernier, jonction avec la RD59 peut être emprunté comme voie d'accès au centre-ville depuis Bourg-Saint-Andéol. Il constitue également la voie d'accès aux zones UD et UE.

L'espace réservé d'une largeur de 5 m permettra donc l'élargissement de cette voie pour l'amélioration de la sécurité routière et de l'accessibilité aux secteurs d'habitat et d'activités. »

Il est à noter que la zone d'étude est concernée par le classement conore en raison de sa proximité avec la route RN7. En effet, la route RN7 est classée catégorie 2 aux abords immédiats de la zone d'étude selon le classement sonore des infrastructures de transport terrestres dans le département de la Drôme réalisé en 2014, fixé par l'arrêté n°2014-324-0013 et donné en annexe.

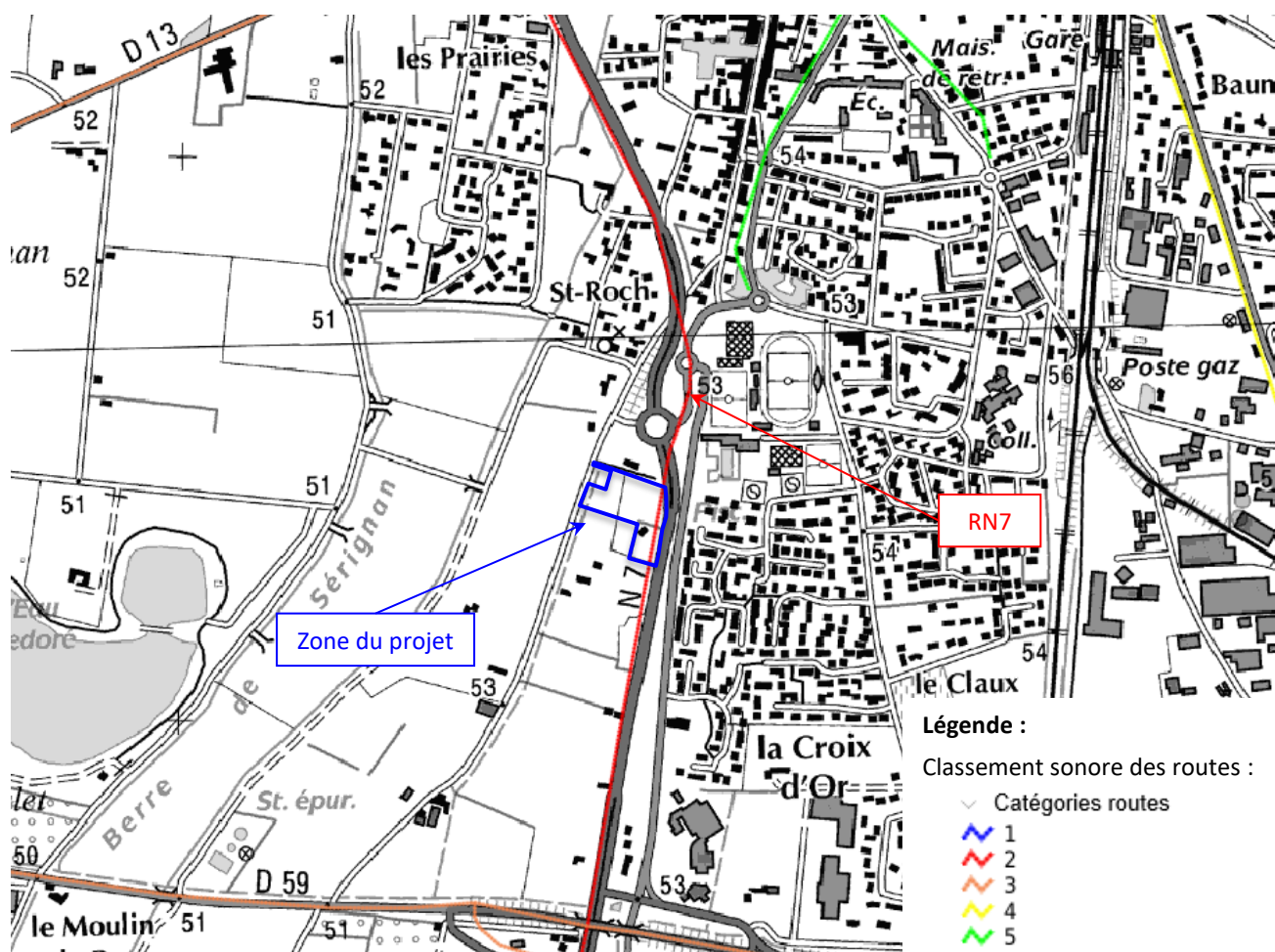


Illustration 17 : Classement sonore de la RN7 au droit de la zone d'étude (Source : carto.datara.gouv.fr – Classement 2014 – Drôme)

Le classement de la RN7 en catégorie 2 signifie que le secteur affecté par le bruit provenant de la route s'étend à 250 m de part et d'autre de la voie. Le niveau sonore est de 79 dB(A) en période diurne et de 74 dB(A) en période nocturne aux abords immédiats de la route.

Selon l'article 4 de l'arrêté n°2014-324-0013 portant classement sonore des infrastructures de transport terrestre dans le département de la Drôme, « *les bâtiments d'habitation, des bâtiments d'enseignement, les bâtiments de santé, de soins et d'action sociale, ainsi que les bâtiments d'hébergement à caractère touristique à construire dans les secteurs affectés par le bruit mentionnés à l'article 3 doivent présenter un isolement acoustique minimum contre les bruits extérieurs conformément à l'article R571-43 du code de l'environnement.* ». Le projet concernant la mise en place d'un magasin à vocation commerciale, il n'est pas soumis à cette prescription.

La zone d'étude n'est concernée par aucune servitude d'utilité publique, aucun Espace Boisé Classé au titre du PLU.

La zone du projet n'est également pas concernée par une zone d'aléa inondation.

Le projet est compatible avec les prescriptions associées à la zone UE et à la zone UR15 du Plan Local d'Urbanisme de la commune de Pierrelatte.

D. LES PRINCIPAUX IMPACTS DU PROJET ET MESURES D'ÉVITEMENT, RÉDUCTION ET COMPENSATION



D.I. LE MILIEU PHYSIQUE

D.I.1. Incidences sur la topographie

Le projet s'insérant au sein d'une zone plane et en partie urbanisée, et concernant l'aménagement d'un bâtiment destiné à recevoir des activités commerciales ainsi qu'un parking, **aucun impact sur la topographie du site ne sera constaté**. Également, les bassins de compensation mis en place au Nord et au Sud du projet auront une profondeur limitée (inférieure à 1 m, entre 0,5 et 0,7 m).

Ainsi, le projet n'aura pas d'impact sensible sur la topographie qui sera conservée.

D.I.2. Incidences sur la géologie

La réalisation du projet n'entraînera la réalisation d'aucuns travaux de déblaiement d'importance ou sur des profondeurs significatives. En effet, afin de viabiliser les terrains pour permettre l'édification du nouveau bâtiment et des parkings et au vu de l'altimétrie du site, une simple phase de démolition du bâti présent sera nécessaire, qui ne sera pas de nature à modifier les propriétés physiques des sols et des horizons géologiques superficiels présents.

De fait, aucune incidence n'est à prévoir sur la géologie locale et la stabilité des sols tant en phase travaux qu'en phase d'exploitation.

D.I.3. Incidences sur les eaux souterraines

D.I.3.1. Ecoulements des eaux souterraines

Phase travaux

L'aménagement du projet se fera à la cote altimétrique actuelle. Ainsi, les principaux travaux concerneront des opérations de démolitions et de reconstruction qui n'impliqueront pas de travailler en déblai, et qui ne seront, de ce fait, pas susceptibles d'entrer en contact avec les masses d'eau souterraine. Les seuls aménagements réalisés en léger déblais concerneront les bassins de compensation qui seront aménagés sur une faible profondeur (inférieure à 1 m, entre 0,5 et 0,7 m).

Phase exploitation

Le projet concerne l'aménagement d'une zone commerciale (bâtiment et parkings).

Cet aménagement prévoit de plus la collecte des eaux pluviales dans deux bassins de compensation pour permettre la rétention des eaux et l'abattement des matières en suspension à hauteur de 90%. Les eaux seront ensuite infiltrées dans le sol.

Ainsi, **le bilan quantitatif du projet sera quasi nul par rapport à la situation actuelle**, et les bassins seront réalisés sur une faible profondeur, **qui ne sera pas susceptible d'entrer en contact avec la nappe d'eau souterraine**.

L'aménagement du supermarché Lidl à Pierrelatte n'aura donc pas d'impact sur les écoulements des eaux souterraines et l'alimentation des masses d'eau souterraine en phase travaux et exploitation.

D.I.3.2. Qualité des eaux souterraines

Phase travaux

Tout chantier est source potentielle de risques de pollution : rejets d'eaux usées, rejets d'hydrocarbures et d'huiles ou graisses liées à l'entretien et à la circulation des engins de chantier.

Ainsi, **des mesures d'évitement et de réduction du risque d'altération de la qualité des eaux et des sols** en phase chantier (stockage des produits sur rétention, présence de kits anti-pollution, ...) **seront mises en œuvre sur le chantier**.

De même, les bassins de compensation réalisés dans le cadre de ce projet seront aménagés en préalable à la construction des bâtis et de l'imperméabilisation des sols, et pourront permettre le stockage en cas de déversement accidentel.

Phase exploitation

Les eaux ruisselant sur le futur bâtiment et la zone de stationnement seront collectées et envoyées vers deux bassins de compensation des surfaces imperméabilisées qui permettront une rétention des eaux pluviales et une infiltration partielle de ces eaux vers le milieu souterrain.

Aucune activité industrielle ne sera présente sur site susceptible de générer de pollution des eaux pluviales qui seront infiltrées, et ces eaux seront de plus traitées qualitativement par le pouvoir épurateur du sol.

Un dispositif de type séparateur d'hydrocarbures sera cependant mis en place en amont des bassins afin de traiter les eaux contre les pollutions aussi bien chroniques qu'accidentelles.

Il est de plus à noter que **la zone du projet se situe en dehors de tout périmètre de protection de captages pour l'AEP**.

Au vu de la sensibilité de la nappe d'eau souterraine FRDR382, il sera mis en place des mesures de réduction limitant le risque d'altération de la qualité des eaux souterraines en phase travaux. Ainsi, le projet n'aura pas d'impact sensible sur la qualité des eaux souterraines, que ce soit en phase travaux ou exploitation.

D.I.4. Incidences sur les eaux superficielles

D.I.4.1. Ecoulements des eaux superficielles

Phase travaux

Le chantier pourrait avoir un impact en cas d'épisode pluvieux, en ce sens que les écoulements superficiels seraient perturbés sans que les ouvrages hydrauliques prévus pour leur rétablissement ne soient encore aménagés.

Comme pour tout chantier, les aménagements de compensation (bassins de compensation à réaliser et réseau de collecte et d'acheminement des eaux vers cet ouvrage) seront mis en place au préalable à la construction du bâti et de l'imperméabilisation des sols.

Ainsi, aucune perturbation temporaire des écoulements superficiels pendant la phase de travaux n'est à prévoir.

Enfin, l'alimentation en eau du chantier sera effectuée soit par un branchement sur le réseau de distribution communal, soit par la mise en place d'une citerne. En aucune façon des prélèvements directs, notamment dans les masses d'eau souterraine ou le réseau hydrographique ne seront mis en place.

Phase exploitation

Le projet s'insère sur des parcelles actuellement recouvertes de végétation rase et de type friche, et son aménagement prévoit la mise en place d'un système d'assainissement pluvial qui permettra une rétention des eaux pluviales, ainsi qu'une infiltration des eaux dans le sous-sol.

Les débits de pointe à l'aval du projet ne seront ainsi pas augmentés par rapport à la situation actuelle quelles que soient les occurrences.

La réalisation du projet n'aura donc pas d'impact négatif sensible par rapport à la situation actuelle d'un point de vue quantitatif sur les écoulements des eaux et sur les volumes et débits rejetés au milieu superficiel.

En considérant la mise en place de ces mesures, aucune perturbation temporaire des écoulements superficiels pendant la phase de travaux n'est à prévoir.

Le projet et ses aménagements n'auront donc pas d'impact quantitatif sur les écoulements des eaux et les débits en aval de l'opération.

D.I.4.2. Qualité des eaux superficielles

Phase travaux

Les risques potentiels de déversement de substances chimiques polluantes sont inhérents à tout chantier. La réalisation de travaux peut générer des risques de pollution accidentelle pouvant résulter d'un mauvais entretien des véhicules ou du matériel (fuites d'hydrocarbures, d'huiles, ...), d'une mauvaise manœuvre (versement d'un engin) ou encore d'une mauvaise gestion des déchets générés par le chantier (eaux usées, ...).

De même, une des principales nuisances de travaux sur la qualité des eaux est liée à la pollution mécanique engendrée par la mise en place de particules fines lors de la circulation des engins et du creusement de tranchées, des fossés ou encore des bassins de compensation.

Toutes les mesures présentées précédemment pour la préservation de la qualité des eaux souterraines permettront de limiter l'impact des travaux sur la qualité des eaux superficielles du secteur étudié.

Phase exploitation

Le projet consiste en l'aménagement d'une zone commerciale sur une superficie d'environ 1,2 ha.

Soulignons les éléments suivants :

- **L'objet même de l'aménagement est peu générateur de pollution** (aucune activité industrielle, voirie uniquement prévue pour la desserte du magasin).
- La desserte du projet pourra entraîner des rejets polluants sur la voirie, tels que fuites d'hydrocarbures, émissions atmosphériques précipitées sur le bitume, etc.

En zone d'activités, la **pollution principale est la pollution chronique** qui est liée au **lessivage des toitures et façades**, à la **production de débris** (papier, plastique, effluents...), ainsi **qu'au trafic automobile et infrastructures** routières (usure de la chaussée, corrosion des équipements, hydrocarbures...) ou encore **des activités industrielles** (rejets).

Toutefois, cette pollution chronique sera faible du fait de la **faible densité de bâti** qui sera aménagée, mais également de **l'absence d'activité industrielle** susceptible de générer des rejets polluants.

En revanche, le trafic de véhicules légers et de poids lourds généré par les activités (gaz d'échappement, fuites de fluides, usure de divers éléments) mais également les voiries principales, les parkings et zones de chargement (usure de la chaussée, corrosion des équipements de sécurité et de signalisation, etc.) pourront entraîner des rejets polluants.

Dans ce contexte, la composition chimique des eaux de ruissellement sera très variable. Elles contiendront aussi bien des éléments traces métalliques tels que le zinc, le cuivre, le cadmium que des carburants (hydrocarbures, Hydrocarbures Aromatiques Polycycliques (HAP)), des huiles, du caoutchouc, des phénols, etc. Une partie de ces polluants sera soit projetée sur les bas-côtés de la chaussée, soit prise dans les mouvements de l'air et transportée au loin, tandis qu'une autre partie se dépose sur la chaussée et s'accumule en période sèche avant d'être lessivée par les eaux de ruissellement.

Dans les eaux de ruissellement lié au trafic routier et infrastructures de transport, la majorité de la pollution émise se fixe sur les Matières En Suspension (MES) qui proviennent essentiellement de l'usure des pneumatiques, de la corrosion des véhicules et de l'usure de la chaussée. Ces MES et les polluants adsorbés peuvent provoquer une contamination des écoulements superficiels identifiés au droit de la zone d'étude.

Les eaux pluviales seront collectées et envoyées vers deux bassins de compensation qui permettront la rétention puis l'infiltration des eaux dans le milieu souterrain.

Ces bassins seront équipés en amont d'éléments limitant les risques de pollutions chroniques et accidentelles (séparateur d'hydrocarbures) et n'auront, de ce fait, pas d'incidences sur la qualité des eaux rejetées.

L'aménagement du projet n'aura donc pas d'incidence sur la qualité des eaux superficielles en phase travaux.

L'impact éventuel du projet en matière de pollution sera donc négligeable à nul et ne justifie pas la mise en place d'un système supplémentaire de traitement spécifique en phase exploitation.

D.I.5. Incidences sur les risques naturels

D.I.5.1. Risque d'inondation

Bien que la commune de Pierrelatte intègre la présence d'un PPR inondation, la zone du projet se situe en dehors de toute zone inondable au sein de ce document.

Ainsi, le projet ne sera pas concerné par ce type de risques et la mise en place d'un système d'assainissement pluvial qui permet la diminution des débits à l'aval quelles que soient les occurrences permet d'améliorer potentiellement le risque d'inondation à l'aval du projet.

La réalisation du projet n'aura donc aucune incidence négative sur le risque inondation absent de la zone d'étude.

D.I.5.2. Risque mouvement de terrain

Selon l'état initial effectué, le risque vis-à-vis de l'aléa retrait-gonflement des argiles et le risque de glissement de terrain sont estimés à faible.

Les travaux, qui ne concerneront que des aménagements en surface **n'auront pas d'incidence significative sur le risque mouvement de terrain.**

En phase d'exploitation les aménagements n'auront pas d'impact et ne nécessiteront pas de mesures.

D.I.5.3. Risque sismique

Aucun impact n'est à prévoir sur le risque sismique recensé comme modéré sur le secteur.

D.I.5.4. Risque feu de forêt

La zone du projet se situe dans une zone non soumise au risque d'incendie de forêt.

La réalisation des travaux et l'exploitation du projet, qui concerne une activité commerciale, n'aura pas d'incidence sur le risque de feu de forêt.

D.II. LE MILIEU NATUREL

D.II.1. Effets sur les zonages de protection

La zone d'étude est exclue de tout périmètre de protection du patrimoine naturel.

Le périmètre le plus proche concerne la Zone de Protection Spéciale (Natura 2000) FR8201677 « Milieux alluviaux du Rhône aval », situé à 3,3 km à l'Ouest de la zone d'étude, et qui concerne notamment le cours principal du Rhône et les milieux en présence (pelouses sèches, landes, eaux douces intérieures, cochers intérieurs).

Ce projet, qui consistera à l'aménagement d'un supermarché au sein d'une zone déjà partiellement urbanisée et en continuité de l'urbanisation et de la RN7, n'aura pas d'impact sur les sites de protection les plus proches en ne modifiant que peu la situation actuelle, et en n'ayant aucune incidence sur les habitats ayant justifiés de ce site Natura 2000 déconnectés de la zone du projet.

Le projet n'a donc pas d'impact sur les zonages de protection du patrimoine naturel.

D.II.2. Effets sur les inventaires remarquables

La zone d'étude se situe en dehors de tout périmètre d'un inventaire remarquable et n'est pas susceptible d'interférer avec une ZNIEFF à proximité.

Ainsi, le projet n'aura pas d'impact sur les zonages d'inventaires remarquables du patrimoine naturel.

D.II.3. Zones humides

Le ruisseau temporaire qui longe la limite Ouest de la zone du projet (fossé n°1) appartient à la zone humide « Canaux de la plaine de Pierrelatte ».

Afin de protéger cette zone humide et d'éviter toute incidence sur son fonctionnement, **l'emprise du projet devra être décalée d'environ 5 m par rapport à ce fossé**. Ce chiffre pourra faire l'objet d'une validation / discussion avec les services de la Police de l'Eau de la Direction Départementale des Territoires de la Drôme.

Également, les eaux pluviales générées par le projet ne seront pas rejetées dans le fossé mais infiltrées après rétention dans les bassins de compensation.

Ainsi, aucun impact ne sera recensé sur les zones humides.

Ce projet, qui n'aura pas d'impact sur les milieux naturels et sur les eaux superficielles (voir partie D.1.4), n'aura donc pas d'impact sur les zones humides.

D.II.4. Faune, flore et habitat naturel

En l'état des informations transmises par la maîtrise d'ouvrage et des faibles potentialités sur le site, le projet de construction d'un magasin LIDL n'interfère pas avec des enjeux écologiques.

Les impacts du projet d'aménagement sur les composantes floristiques et faunistiques sont pressentis comme négligeables. En cas de découverte de chiroptères au préalable de la réalisation des travaux (démolition du bâti notamment), la période de réalisation des travaux sera adaptée.

D.III. LE MILIEU CULTUREL ET PAYSAGER

D.III.1. Monuments historiques

La zone du projet n'est pas concernée par la présence d'un Monument Historique à proximité.

En effet, le monument le plus proche est situé à près de 1 km au Nord-Est de la zone du projet.

Le projet d'aménagement n'aura ainsi aucun impact sur les bâtiments recensés aux Monuments Historiques tant en phase travaux qu'en phase exploitation.

D.III.2. Vestiges archéologiques

Phase travaux

La zone du projet s'inscrit en dehors de toute zone de saisine ou zone de présomption de prescriptions archéologiques.

Dans le cas d'une découverte archéologique réalisée au cours du chantier et notamment de la réalisation des bassins de compensation aériens, il conviendra de la déclarer à la DRAC dans les plus brefs délais, conformément à la réglementation sur la découverte fortuite (loi du 27 septembre 1941, validée par l'ordonnance n° 45-2092 du 13 septembre 1947).

Phase exploitation

Du fait de l'absence d'enjeu archéologique, aucune incidence n'est à prévoir.

En phase de travaux et d'exploitation, aucune incidence n'est à prévoir sur le patrimoine archéologique.

D.III.3. Sites classés et inscrits

Les sites classés ou inscrits au titre du paysage les plus proches se situent à 1,1 km au Nord-Est de la zone d'étude et sont présents au sein du centre urbain de Pierrelatte.

Ce projet qui s'implante sur une zone péri-urbaine en bordure d'axes routiers, n'aura pas d'incidence sur les sites classés ou inscrits présents à une importante distance.

Le projet n'aura ainsi aucune incidence sur les sites classés et inscrits du fait de la distance entre le projet et ces sites et de l'insertion du projet dans un secteur déjà urbanisé.

D.III.4. Paysage

Le projet du groupe Lidl consiste en la réalisation d'un supermarché et d'un parking au sein d'un secteur déjà partiellement urbanisé et en bordure de la RN7 qui constitue l'axe principal du secteur.

Ainsi, les aménagements principaux concerneront l'édification d'un nouveau bâtiment et de places de parking en lieu de parcelles occupées par des friches et des bâtis mais aussi entouré d'une parcelle bâtie (habitation).

Ce bâtiment de vente fera l'objet de traitements architecturaux et esthétiques particuliers afin de l'intégrer dans son environnement proche, et le bâtiment sera conforme aux prescriptions édictées dans le PLU concernant notamment la hauteur maximale des constructions (installation de 7,06 m maximum par rapport à une hauteur de 12 m préconisée par le PLU).

De plus, des espaces verts seront aménagés en périphérie du site et de nombreux arbres seront également plantés au sein du parc de stationnement afin de permettre l'insertion paysagère du projet.

Ainsi, du fait de son insertion dans un secteur déjà urbanisé et en continuité de l'urbanisation, mais également des aménagements paysagers et architecturaux qui seront réalisés, l'impact paysager du projet ne sera pas sensible.

D.IV. LE MILIEU HUMAIN

D.IV.1. Infrastructures de transport - Accès

Phase travaux

La réalisation des travaux va entraîner des mouvements de camions et engins de chantier réguliers afin notamment de déblayer les matériaux extraits de la phase de démolition du bâtiment actuel, puis dans un second temps d'approvisionnement du chantier en matériaux pour l'aménagement. Du fait de l'inscription du projet sur des parcelles planes, aucun terrassement ou préparation de terrain de grande envergure ne sera réalisé, et ne nécessitera pas de nombreuses rotations de camions transportant les matériaux déblayés.

Ces mouvements dureront l'ensemble de la phase de travaux mais **ne seront pas de nature, de par leur volume, à entraîner de perturbation sensible de la circulation locale**. Toutefois, un plan de circulation sera mis en œuvre afin de limiter les incidences sur les circulations locales. De même, l'espace d'aménagement étant relativement vaste (plus de 12 000 m²), de nombreux endroits seront disponibles pour stationner et éviter d'empiéter sur le réseau d'infrastructures routières à proximité.

Selon l'étude trafic effectuée par le bureau d'étude ASCODE et donné en annexe, le projet aura un impact intrinsèque modéré sur les carrefours de la zone opérationnelle (de l'ordre de + 10% de trafics supplémentaires). Le niveau de service des carrefours de la zone opérationnelle est satisfaisant actuellement (réserves de capacité, remontées de file).

Phase exploitation

Ce projet consiste en l'aménagement d'un supermarché, qui accueillera en plus des employés de la structure, de nombreux clients et quelques livraisons par poids-lourds.

Dans ce genre de structure, le nombre de poids lourds utilisé pour les livraisons est estimé à 1 à 2 poids-lourds par jour, circulant en dehors des heures de pointe et **n'ayant, de ce fait, pas d'incidence sur les conditions de circulation sur la zone du projet**.

En ce qui concerne le personnel du magasin, ce type d'établissement emploie une vingtaine de personnes en moyenne sur site, avec des heures d'arrivée et de départ en dehors des heures de pointe « classiques ». **Les déplacements du personnel n'auront donc pas d'incidence notable sur la circulation, en s'effectuant en dehors des périodes de perturbation de la circulation**.

La grande majorité des déplacements induits par ce type d'établissements est générée par les futurs clients.

L'analyse des données circulatoires sur ce type d'établissements montre que les périodes de fréquentation les plus importantes des magasins sont relevées le vendredi entre 17h et 19h, et le samedi entre 11h et 12h.

L'exploitation du magasin et de son stationnement pourrait entraîner une génération de trafic supplémentaire sur le secteur par les clients et les employés. Cependant, ces circulations seront réparties sur l'intégralité des horaires d'ouvertures et seront minimales par rapport aux volumes de trafics présents actuellement sur la RN7.

Les accès au site seront réaménagés et élargis au niveau de la rue Pierre Larousse et permettront d'améliorer la desserte au magasin et la circulation des usagers en sécurité.

Le réseau et les points d'échanges dans leur état actuel sont en mesure d'absorber l'impact circulatoire du projet tout en assurant un niveau de service satisfaisant.

Ainsi, du fait des faibles volumes de circulation générés par rapport aux trafics actuels sur les voies (+ 10%), de la capacité des points d'échanges à absorber l'impact circulatoire généré et du réaménagement de la rue Pierre Larousse, aucun impact sensible sur la circulation ne sera relevé.

D.IV.2. Activités économiques

Phase travaux

La réalisation des travaux ne sera pas de nature à impacter les activités économiques situées à proximité de la zone de projet.

La circulation sera maintenue tout au long du chantier aux alentours de la zone d'étude. Le projet fera l'objet d'une signalisation pour informer les personnes extérieures à sa réalisation.

Phase exploitation

Lors de la phase exploitation, ce projet va entraîner une attractivité plus importante et permettre d'offrir un complément pour les habitants du secteur par rapport aux autres supermarchés présents sur la commune de Pierrelatte en bordure d'un axe routier à fort trafic (RN7).

Aucun impact ne sera recensé sur les activités alentours, le schéma de circulation étant maintenu sur la zone.

Ainsi, ces aménagements et les emplois qu'ils vont créer auront une incidence positive sur l'activité économique de la zone.

D.IV.3. Incidences sur les risques technologiques

D.IV.3.1. Risque industriel

La zone du projet n'est pas concernée par un risque industriel, et accueillera un supermarché qui ne sera pas susceptible de présenter ou de générer de risque industriel.

Le projet n'aura donc aucun impact sur le risque industriel.

D.IV.3.2. Risque de Transport de Matières Dangereuses

D'après le Dossier Départemental des Risques Majeurs de la Drôme (DDRM26), **la commune de Pierrelatte est soumise à un risque de Transport de Matières Dangereuses**. En effet, la route nationale RN7 ainsi que la voie ferrée, située à l'Est de la RN7 et le cours d'eau du Rhône, constituent des axes de transport de matières dangereuses. Également, la commune de Pierrelatte est concernée par le transport de matières dangereuses par canalisation (dans notre cas il s'agit d'un transport de gaz naturel), au niveau du chemin longeant la voie ferrée, situé à 750 m à l'Est de la zone du projet et séparé de la zone du projet par des axes routiers (RN7) et des zones urbanisées.

L'activité prévue dans le projet n'est pas de nature à interférer avec les axes de transport de matières dangereuses et ne comprend pas un transport supplémentaire de matières dangereuses. Seule la RN 7 se situe à proximité immédiate de la zone du projet.

Le projet n'aura donc aucun impact sur le risque de Transport de Matières Dangereuses.

D.IV.4. Compatibilité avec les documents d'urbanisme

Le projet d'aménagement s'inscrit au sein du PLU de Pierrelatte en zone UE, qui correspond à un secteur destiné à l'accueil d'activités commerciales et artisanales.

De ce fait, la réalisation du projet d'aménagement d'un espace de vente et d'une zone de stationnement sur la zone UE respecte la vocation générale de la zone UE du PLU de Pierrelatte.

Cet aménagement respectera également l'ensemble des préconisations édictées dans le règlement de cette zone UE, que ce soit concernant les accès et les voiries, la desserte par les réseaux et la collecte des eaux pluviales, l'implantation des constructions vis-à-vis des emprises publiques et des limites séparatives, ou encore à la hauteur des constructions et leur aspect.

De ce fait, le projet respectera les dispositions générales du PLU et sera compatible avec ce document d'urbanisme.

D.V. SANTE ET SALUBRITE PUBLIQUE

D.V.1. Qualité de l'air

Phase travaux

Au cours de la phase travaux, le principal foyer de pollution atmosphérique sera issu des altérations liées à **l'émission de particules induites par les processus de démolition du bâti présent, de terrassements (bien que minimes du fait d'une zone plane), et de transport et de chargement des matériaux.**

Toutefois, ces perturbations seront limitées dans le temps, la zone proche du projet présente une densité de population relativement limitée, et aucun établissement sensible n'est situé à proximité (école, maison de retraite, établissement de santé, ...). Les impacts seront ainsi temporaires, très localisés et relativement faibles.

Des mesures de réduction pourront être mises en place en phase chantier pour **éviter la propagation des poussières** : arrosage, vitesse de circulation limitée, recouvrement de certaines pistes de chantier, réaliser les décapages avant terrassement, intervention diurne, engins homologués...

Phase exploitation

Les installations qui seront édifiées seront destinées à accueillir des activités commerciales, qui ne seront pas de nature à entraîner de nuisances sur la qualité de l'air et pour la santé publique.

De même, le projet s'insère sur une zone située en bordure de la RN7 supportant un important trafic, et les **trafics supplémentaires générés sur la zone par les clients seront ainsi très limités par rapport à la situation existante, et n'auront pas d'impact notable sur la qualité de l'air.**

Le projet n'aura donc pas d'impact sur la qualité de l'air en phase travaux ou en phase exploitation.

D.V.2. Ambiance sonore et vibrations

Annexe : Etude acoustique

Phase travaux

Seule la phase chantier pourra occasionner des nuisances sonores liées à l'utilisation d'engins de chantiers, opérations de terrassements... La phase de démolition de l'habitation constituera probablement **la phase la plus bruyante et potentiellement source de vibrations pour les activités les plus proches, mais restera temporaire et très localisée.**

Les travaux resteront limités aux horaires classiques du BTP, et des mesures simples d'évitement et de réductions d'impact pourront être mises en œuvre pour limiter les nuisances (engins respectant les normes d'émissions sonores notamment).

Phase exploitation

Comme pour l'aspect de la qualité de l'air, les activités qui s'installeront sur la zone du projet seront commerciales, et n'entraîneront ainsi pas de nuisances sonores supplémentaires significatives. Il est également à rappeler que ce magasin viendra s'installer en bordure de la RN7 qui accueille un trafic important, **et le projet n'aura donc aucune incidence majeure sur le contexte sonore de la zone d'étude (très faible augmentation des trafics en comparaison de la situation actuelle).**

Seule la voirie de desserte directe, la rue Pierre Larousse à l'ouest de la zone du projet, subira un impact direct en termes d'augmentation de trafic, du fait de la faible charge supportée aujourd'hui. Le modèle numérique acoustique a été repris en phase projet pour ajouter, sur l'ensemble des voiries concernées, les trafics générés par la fréquentation du magasin.

A noter que les bâtiments les plus proches donc les plus impactés d'un point de vue acoustique, ne sont pas des habitations (restauration rapide, école de musique, habitation à détruire) : aucune population sensible n'y est donc recensée et ces bâtiments ne requièrent pas de protections phoniques.

Les habitations concernées par une augmentation du niveau sonore en façade sont ceux situés le long de la rue Pierre Larousse. Le modèle numérique y prévoit une augmentation de 0.3 à 0.9 dB(A) selon la distance à laquelle se situe l'habitation.

Cet impact ne sera pas ressenti par les riverains, et il respecte le niveau d'émergence fixé par la réglementation des bruits de voisinage (5 dB(A) maximum de jour).

Le projet n'aura donc pas d'impact sensible sur l'ambiance sonore en phase travaux ou en phase exploitation et aucune protection phonique n'est à prévoir en mesure de réduction d'impact.

D.V.3. Pollution lumineuse

Phase travaux

Les travaux seront réalisés en période diurne, de fait **aucun impact n'est à prévoir.**

Phase exploitation

Le projet s'inscrit au sein d'une zone périurbaine présentant un éclairage de la voirie le long de la RN7 et au niveau du restaurant et de l'école de batterie présents.

Un système d'éclairage sera mis en place sur la zone du projet (bâtiment et parking) durant les horaires d'ouverture du magasin. Ce système d'éclairage sera abaissé voire complètement éteint en dehors de ces horaires afin de ne pas entraîner de pollution lumineuse sensible en période nocturne.

Le projet n'aura donc pas d'impact sensible sur la pollution lumineuse en phase travaux ou en phase exploitation.

D.V.4. Hygiène et odeurs

Phase travaux

Les émissions d'odeurs seront principalement dues aux opérations de revêtements de la chaussée et des parkings, qui pourront dégager des vapeurs de bitume pouvant être perçues par les habitants d'habitations riveraines très proches, ou salariés des activités locales.

Cependant, ces opérations seront **très ponctuelles et brèves** et ne présenteront pas, pour la santé des riverains, les risques sanitaires liés à une exposition prolongée.

Ces nuisances très faibles et limitées dans le temps ne nécessitent pas la mise en place de mesures environnementales spécifiques.

Phase exploitation

L'exploitation du projet de supermarché Lidl sera exclusivement à vocation commerciale, et **ne sera pas de nature à générer des nuisances olfactives.**

Le projet n'aura donc pas d'impact sensible sur l'hygiène et les odeurs en phase travaux ou en phase exploitation.

D.V.5.Déchets

Phase travaux

Les travaux d'aménagement seront à l'origine de la production de déchets spéciaux (câblages, fluides, etc...) et de déchets industriels banals (plastiques, métaux, bois, gravats issus de la démolition du bâtiment Sud, etc...), ou encore de déchets produits par les ouvriers du chantier (ordures ménagères).

Les entreprises missionnées pour la réalisation des travaux devront s'engager dans la collecte de la totalité des déchets produits, et fourniront une note relative à l'analyse des valorisations possibles par type de déchets.

Phase exploitation

En phase exploitation, **aucun impact direct sur la production de déchets ne sera rencontré.**

L'entreprise LIDL s'installant sur la zone du projet bénéficiera du réseau de collecte actuel, et aura la charge de la gestion et l'élimination de déchets d'activités spéciaux en accord avec le Plan Interdépartemental de Gestion des Déchets de la Drôme et de l'Ardèche.

Le projet n'aura donc pas d'impact sensible sur les déchets en phase travaux ou en phase exploitation.

E. ANNEXES



LISTE DES ANNEXES

Annexe 1 : Etude acoustique – Cereg Ingénierie.....	70
Annexe 2 : Règlement de la zone UE selon le Plan Local d'Urbanisme de la commune de Pierrelatte	93
Annexe 3 : Arrêté n°2014-324-0013 portant classement des infrastructures de transport terrestre dans le département de la Drôme.....	99
Annexe 4 : Etude d'impact circulatoire du projet – ASCODE – Septembre 2019	116

Annexe 1 : Etude acoustique – Cereg Ingénierie

Lidl



TRANSFERT DU MAGASIN DE PIERRELATTE

Etude acoustique



Novembre 2019

LE PROJET

Client	Lidl
Projet	Transfert du magasin de Pierrelatte
Intitulé du rapport	Etude acoustique

LES AUTEURS

	<p>Cereg Ingénierie - 589 rue Favre de Saint Castor – 34080 MONTPELLIER Tel : 04.67.41.69.80 - Fax : 04.67.41.69.81 - montpellier@cereg.com www.cereg.com</p>
--	--

Réf. Cereg - M19158

Id	Date	Etabli par	Vérifié par	Description des modifications / Evolutions
V1	Novembre 2019	Valérie MADERN	Laurent FRAISSE	Version initiale

Certification



TABLE DES MATIERES

A. ETAT INITIAL.....	7
A.I. NOTION DE BRUIT	8
A.II. CONTEXTE REGLEMENTAIRE.....	9
A.III. METHODOLOGIE D’EVALUATION DES NIVEAUX SONORES	10
A.III.1. Classement sonore des ITT du département de la Drôme.....	10
A.III.2. Cartographie du Bruit Stratégiques du RRN du département de la Drôme.....	12
A.III.3. Modélisation numérique de l’état acoustique initial du secteur	13
B. ETAT PROJET	16
B.I. IMPACTS DIRECTS DU PROJET SUR L’AMBIANCE SONORE ALENTOUR	17
B.II. IMPACTS SONORES DES AXES ROUTIERS EXISTANTS SUR LE FUTUR MAGASIN	21
B.II.1. Isolement requis par le classement sonore	21
B.II.2. Isolement requis par le niveau sonore à l’intérieur des locaux	21
C. CONCLUSION DE L’ETUDE ACOUSTIQUE	22

LISTE DES TABLEAUX

Tableau 1 : Largeur de la bande affectée par le bruit de part et d'autre des infrastructures bénéficiant d'un classement sonore	10
---	----

LISTE DES ILLUSTRATIONS

Illustration 1 : Situations géographique et cadastrale du projet.....	5
Illustration 2 : Echelle du bruit	8
Illustration 3 : Classement sonore des ITT du département de la Drôme au droit du secteur d'étude.....	11
Illustration 4 : Secteur affecté par le bruit de la RN 7	11
Illustration 5 : Secteur affecté par plus de 70 dB(A) (seuil de définition d'un Point Noir du Bruit)	12
Illustration 6 : Vue en plan du modèle numérique acoustique.....	13
Illustration 7 : Vue 3D du modèle numérique au droit de la zone d'étude (encadré par la RN 7 et la rue Pierre Larousse) .	14
Illustration 8 : Cartographie de la propagation sonore sur le secteur en situation actuelle.....	14
Illustration 9 : Cartographie de la simulation acoustique de l'état projeté du magasin Lidl de Pierrelatte	18
Illustration 10 : Impact acoustique sur les zones d'habitat alentour	19

PREAMBULE

Dans le cadre de son développement commercial et territorial, la société LIDL souhaite aménager un supermarché de son enseigne à l'entrée sud de la commune de Pierrelatte, à proximité immédiate de la Route Nationale 7. Il s'agit d'un transfert avec extension du magasin actuellement situé route Saint-Paul, à l'Est de la commune.

Le projet se place sur une parcelle en friche actuellement occupée par une habitation qui sera acquise et détruite en préalable à la construction du bâtiment Lidl. Le bâtiment situé au nord de la parcelle est une école de musique n'entrant pas dans la définition des bâtiments sensibles au sens de la réglementation acoustique.

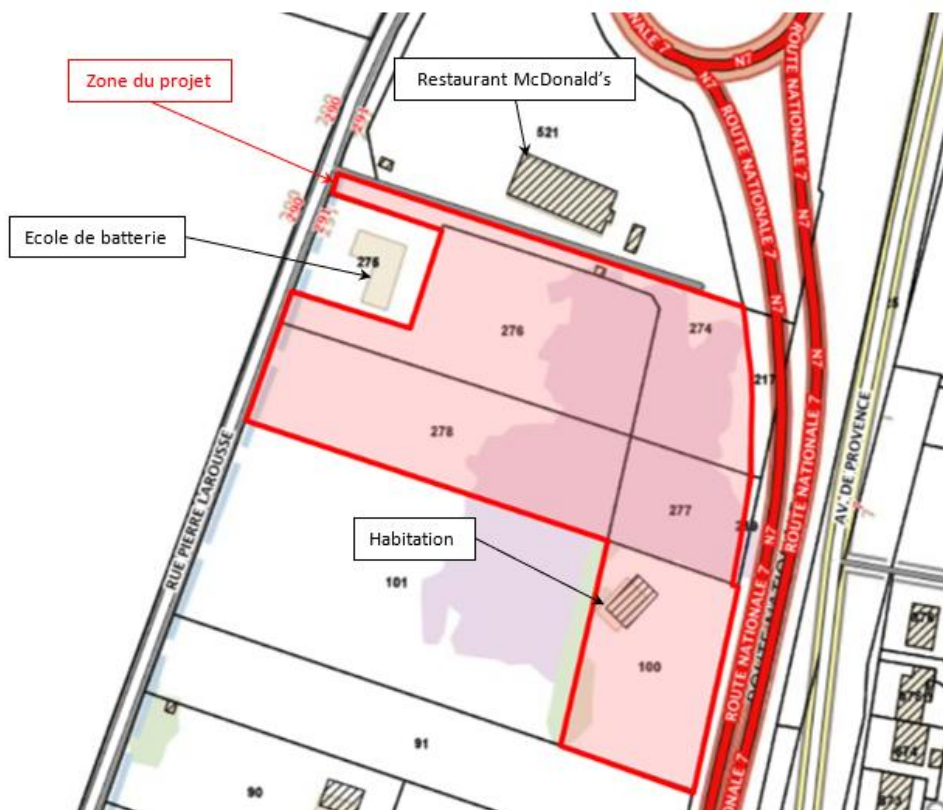
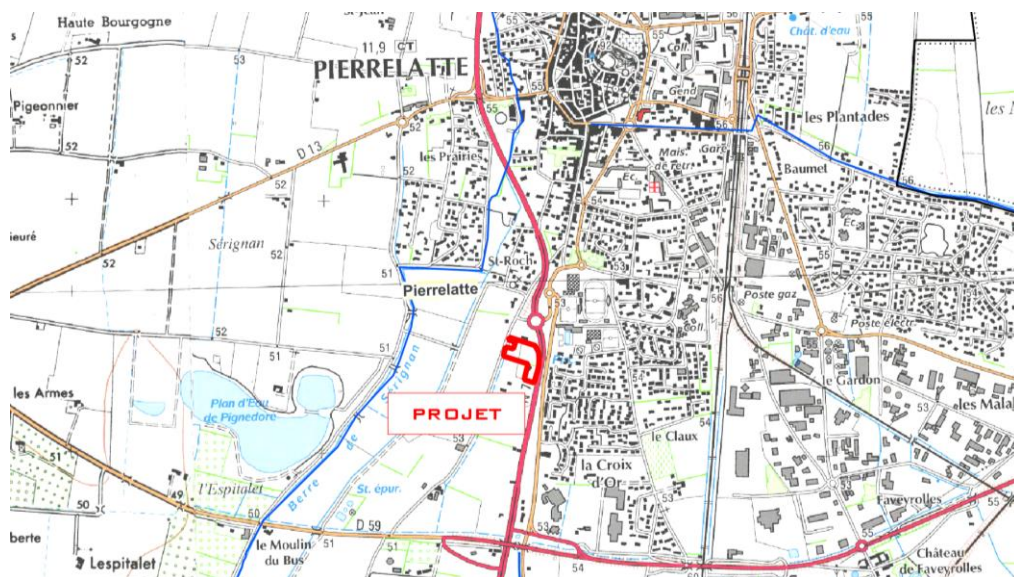


Illustration 1 : Situations géographique et cadastrale du projet

La présente étude acoustique vise, dans un premier temps, à évaluer le contexte d'ambiance sonore existant sur la zone du projet et ses abords (état initial acoustique). Cette définition se fera par l'intermédiaire de la bibliographie disponible sur le secteur (études acoustiques existantes).

Dans un second temps, un modèle numérique acoustique est construit pour la réalisation de l'étude prévisionnelle. Celui-ci permet alors le calcul :

- de l'impact acoustique du projet sur les habitations riveraines ;
- de l'impact acoustique des infrastructures existantes sur le bâtiment à créer ;
- le cas échéant, des mesures de protection acoustique nécessaires en accompagnement du projet.

On notera, en première analyse, les éléments suivants :

- les 3 bâtiments à proximité immédiate du projet (école de musique, restauration rapide et habitation à détruire) n'entrent pas dans le cadre de la réglementation acoustique
- le bâtiment objet du projet (magasin Lidl) n'est pas non plus soumis à la réglementation acoustique et ne fera pas l'objet d'obligations vis-à-vis de l'isolation phonique
- le secteur d'étude semble d'ores et déjà marqué par le bruit routier du fait de la présence de la RN 7 supportant un trafic élevé
- plusieurs secteurs habités situés le long des axes empruntés par les futurs clients sont à étudier de manière à évaluer l'impact de ces trafics générés sur leur ambiance sonore.

A. ETAT INITIAL



A.I. NOTION DE BRUIT

On appelle « bruit » toute sensation auditive désagréable et gênante. Le bruit est dû à une variation de la pression de l'air (pression acoustique). Il est caractérisé par sa fréquence (grave à aiguë) et par son intensité exprimée en décibels (dB). L'oreille humaine ne pouvant percevoir les infrasons et ultrasons, une unité spécifique pondérée (dB(A)) est utilisée pour caractériser les nuisances sonores.

La gêne vis à vis du bruit est propre à chaque individu, elle est fonction de la durée et du contexte dans lequel il se produit. En règle générale, on considère le bruit comme gênant lorsque celui-ci perturbe une conversation, le sommeil...

	Avion au décollage	130	Douloureux
	Marteau-piqueur	120	Douloureux
	Concert et discothèque	110	Risque de surdité
	Baladeur à puissance maximum	100	Pénible
	Moto	90	Pénible
	Automobile	80	Fatigant
	Aspirateur	70	Fatigant
	Grand magasin	60	Supportable
	Machine à laver	50	Agréable
	Bureau tranquille	40	Agréable
	Chambre à coucher	30	Agréable
	Conversation à voix basse	20	Calme
	Vent dans les arbres	10	Calme
	Seuil d'audibilité	0	Calme

Illustration 2 : Echelle du bruit

L'échelle des décibels est une échelle logarithmique. Ainsi, 3 décibels supplémentaires correspondent à un doublement du niveau sonore, et 10 décibels multiplient celui-ci par 10.

A.II. CONTEXTE REGLEMENTAIRE

L'étude acoustique est menée selon le décret n°2006-1099 du 31 août 2006 relatif à la **lutte contre les bruits de voisinage**, qui fixe une valeur d'émergence à respecter chez les riverains : l'activité ne doit ainsi pas générer plus de 5 dB(A) d'émergence de 7 heures à 22 heures. Dans le cas de la présence d'une activité nocturne, cette émergence réglementaire est ramenée à 3 dB(A) de 22 heures à 7 heures.

C'est ce niveau d'émergence qui va être contrôlé dans la présente étude acoustique.

Pour évaluer le bruit généré par l'activité du futur magasin Lidl, l'étude tiendra compte :

- des mouvements générés sur le parking du supermarché
- de l'activité de livraison sur le quai de déchargement
- du dispositif de ventilation du magasin
- des trafics supplémentaires générés sur les voies alentours.

Compte tenu de la vocation exclusivement commerciale du bâtiment à aménager, l'arrêté du 30 mai 1996 relatif aux modalités d'isolement acoustique des bâtiments d'habitation dans les secteurs affectés par le bruit ne s'applique pas ici. Le classement sonore des infrastructures de transport terrestre qui découle de cet arrêté sera en revanche utilisé plus loin pour évaluer l'état initial acoustique sur site.

A.III. METHODOLOGIE D’EVALUATION DES NIVEAUX SONORES

En l’absence de mesures de bruit réalisées dans le cadre même de l’étude acoustique, il est proposé d’appréhender les niveaux sonores actuels sur site à travers les éléments suivants :

- Classement sonore des infrastructures de transport terrestre (ITT) du département de la Drôme : cartographie définissant des secteurs dits « affectés par le bruit » de part et d’autre de certaines infrastructures routières
- Cartographie du Bruit Stratégique du réseau routier national (CBS RNN) du département de la Drôme : cartographie présentant les secteurs à l’intérieur desquels une infrastructure routière génère un certain niveau de bruit
- Modélisation numérique de l’état acoustique actuel grâce au recensement des sources de bruit environnantes et notamment la connaissance des trafics pratiqués sur les infrastructures routières alentour.

A.III.1. Classement sonore des ITT du département de la Drôme

Dans chaque département, le Préfet recense et classe les infrastructures de transports terrestres (ITT) en fonction de leurs caractéristiques sonores et du trafic qui y est pratiqué : on parle du Classement sonore des ITT. Sur la base de ce classement, il détermine, après consultation des communes, les secteurs situés au voisinage de ces infrastructures dits « affectés par le bruit », les niveaux de nuisances sonores à prendre en compte pour la construction de bâtiments d’habitation et les prescriptions techniques de nature à les réduire.

Les secteurs ainsi déterminés et les prescriptions relatives aux caractéristiques acoustiques qui s’y appliquent sont reportés dans les documents d’urbanisme des communes concernées. En particulier, ce classement sonore impose des règles d’isolement minimal des bâtiments d’habitation dans les secteurs concernés. Le tableau ci-dessous indique la largeur de la bande dite « affectée par le bruit » de part et d’autre de la voie considérée.

Catégorie de l’infrastructure	Largeur maximale des secteurs affectés par le bruit de part et d’autre de l’infrastructure
1	300 m
2	250 m
3	100 m
4	30 m
5	10 m

Tableau 1 : Largeur de la bande affectée par le bruit de part et d’autre des infrastructures bénéficiant d’un classement sonore

L’illustration ci-après montre la présence de nombreuses routes classées sur le territoire communal. La zone d’étude en particulier est **directement concernée par la RN 7, classée en catégorie 2.**

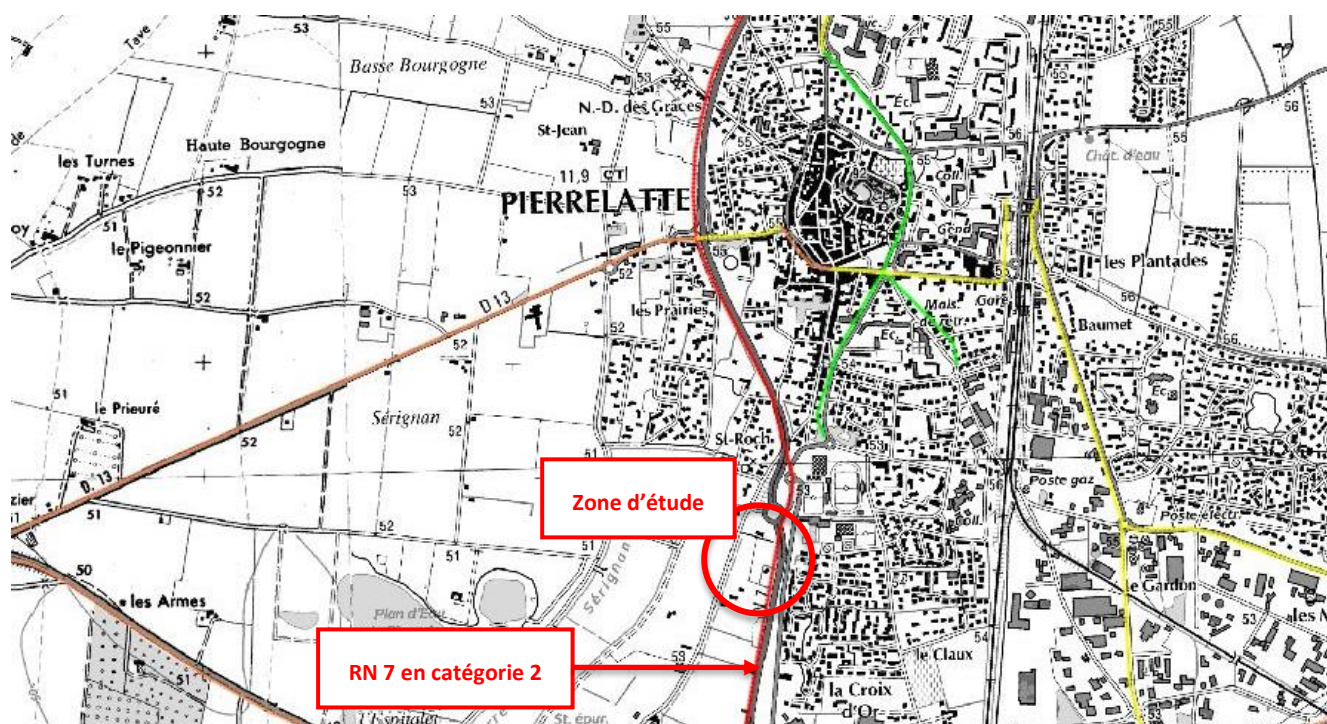


Illustration 3 : Classement sonore des ITT du département de la Drôme au droit du secteur d'étude

Sur le zoom ci-dessous, on constate que la totalité de la zone d'étude se place en secteur affecté par le bruit issu de la RN 7.



Illustration 4 : Secteur affecté par le bruit de la RN 7

Ce secteur ne définit pas un niveau de bruit précis dans son ensemble mais impose des règles d'isolement des habitations nouvellement construites à l'intérieur. La réglementation en lien avec le classement sonore des infrastructures ne s'applique qu'aux bâtiments d'habitation, d'enseignement et de santé, ainsi qu'aux hôtels, et **ne concerne donc pas le bâtiment à construire ici.**

L'information de niveau de bruit est simplement donnée en un point dit « de référence » : il est ainsi ici supposé qu'à **10 mètres de la RN 7 et à 5 mètres de hauteur, le bruit pourra s'élever à 79 dB(A)**. On précise toutefois que ce chiffre est très souvent surévalué par rapport à ce qui est constaté par la suite sur site.

A.III.2. Cartographie du Bruit Stratégiques du RRN du département de la Drôme

Dans le cadre de la Directive Européenne 2002/49/CE du 25 juin 2002 relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement, chaque gestionnaire d'infrastructures dont le trafic dépasse 3 millions de véhicules par an a procédé à une modélisation numérique de son réseau de manière à établir la Cartographie du Bruit Stratégique (CBS). Cette dernière permet notamment de cartographier les secteurs susceptibles de contenir des Points Noirs du Bruit (PNB), dont le seuil de définition de jour est de 70 dB(A) en indicateur Laeq. La bande représentée ci-dessous représente ce secteur affecté par plus de 70 dB(A) d'après les CBS du réseau routier national de la Drôme. Elle s'étend sur 50 mètres environ à l'intérieur des parcelles concernées par le projet.

Ici encore, il est notoirement reconnu que ces modélisations surestiment régulièrement les niveaux de bruit réellement ressentis sur site.



Illustration 5 : Secteur affecté par plus de 70 dB(A) (seuil de définition d'un Point Noir du Bruit)

A.III.3. Modélisation numérique de l'état acoustique initial du secteur

Une évaluation plus précise des niveaux sonores au droit du secteur d'étude repose sur un modèle acoustique permettant la simulation numérique de la propagation des ondes sonores en milieu extérieur et calculant en tout point le niveau sonore qui en résulte. Les simulations acoustiques sont réalisées à partir du logiciel CadnaA. Parfaitement adapté aux études de détail, il permet de prévoir l'impact sonore des axes de circulation (routes, voies ferrées, ...) selon les normes des réglementations nationale et internationale. Tous les calculs sont menés selon la Nouvelle Méthode de Prévision du Bruit (NMPB – Route 2008), méthode de calcul conforme à l'arrêté du 5 mai 1995, prenant en considération les données météorologiques du secteur d'étude, dont les vents dominants.

Le modèle de calcul est établi sur la base de données topographiques fournies par le maître d'ouvrage, complétées par les observations de terrain et l'analyse des cartes IGN. Ont été retenus tous les éléments pouvant intervenir dans la propagation des rayons sonores (éléments de topographie, murs existants, ...), les caractéristiques des voiries actuelles et futures (profil en long et profil en travers) et d'autres sources éventuelles (ici, dispositifs d'aération du bâtiment en état projet) et les bâtiments existants (géométrie, altimétrie, nombre d'étages).

Les hypothèses prises en compte pour les différentes simulations sont :

- les trafics comptabilisés sur les voies existantes
- les vitesses autorisées sur chacun de ces axes
- les conditions météorologiques de la station de Montélimar, station la plus proche renseignée dans le logiciel Cadnaa.

Pour mémoire, les résultats obtenus sont la contribution sonore stricte des sources renseignées, et non un niveau de bruit ambiant subi par les riverains.



Illustration 6 : Vue en plan du modèle numérique acoustique



Illustration 7 : Vue 3D du modèle numérique au droit de la zone d'étude (encadré par la RN 7 et la rue Pierre Larousse)

Les données de trafic utilisées sont celles fournies par l'étude d'impact circulaire réalisée par le cabinet Ascode en septembre 2019. Les résultats sous forme cartographique, modélisés au rez-de-chaussée, sont présentés ci-dessous.



Illustration 8 : Cartographie de la propagation sonore sur le secteur en situation actuelle

On peut conclure de l'état initial que le secteur est fortement marqué par le bruit routier, avec un niveau sonore moyen de jour de plus de 60 dB(A) sur plus de la moitié de la zone d'étude.

L'ouest de la zone est moins impacté par la RN 7 mais subit tout de même une influence générale des bruits routiers environnants, ne descendant pas en dessous de 58 dB(A).

Le projet d'aménagement du nouveau magasin Lidl de Pierrelatte se place donc dans un contexte sonore très marqué par le bruit routier.

On notera toutefois que ces niveaux sonores calculés à partir des trafics connus sur les voiries alentours sont bien inférieurs à ce qui avait été calculé lors de la réalisation des CBS et du classement sonore des ITT.

B. ETAT PROJET



L'analyse des impacts acoustiques du projet doit se faire selon 2 angles différents :

- impact direct du projet sur l'ambiance sonore environnante (du fait de l'accroissement de trafic généré par la fréquentation du magasin)
- impact des voiries existantes sur les niveaux sonores subis par les personnes fréquentant et travaillant sur site.

B.I. IMPACTS DIRECTS DU PROJET SUR L'AMBIANCE SONORE ALENTOUR

Pour évaluer l'impact du projet de transfert de magasin Lidl sur l'ambiance sonore générale (et notamment les habitations environnantes), les trafics supplémentaires générés par l'activité du magasin sont pris en compte : la fréquentation du site va conduire à une augmentation du nombre de véhicules (clients, employés, livraisons...), sur les voiries internes et parking comme sur les infrastructures permettant l'accès au magasin.

On tient par ailleurs également compte du bruit généré par le magasin en lui-même : la ventilation notamment sera modélisée sous la forme d'une source sonore ponctuelle positionnée sur le toit du magasin.

Les bâtiments existants alentours ont été affectés d'un outil d'évaluation du niveau de bruit maximal en façade (en compléments du calcul de bruit sous forme de cartographie d'isophones comme réalisé ci-dessus).

Pour la situation projetée, les éléments suivants ont été ajoutés au modèle :

- la voirie interne et le parking du futur magasin, sur lequel le trafic de fréquentation maximal horaire est imputé dans un souci de prise en compte d'un impact maximal
- le bâtiment Lidl, influant sur la propagation des ondes sonores puisqu'il crée un obstacle vertical
- le trafic supplémentaire généré sur les voies alentours tel qu'il a été évalué dans l'étude Ascode. Comme ci-dessus, c'est le trafic de pointe qui a été ajouté de manière à considérer la situation la plus pénalisante possible, à savoir une fréquentation de pointe du magasin de 145 tickets de caisse par heure.

Cette évaluation des trafics générés par le nouveau magasin montre une augmentation marquée du trafic sur la rue Pierre Larousse, desserte directe du magasin, dans sa partie nord principalement. Les autres axes alentours subissent un impact moindre du fait de leur trafic existant élevé.

La cartographie page suivante montre les résultats obtenus sous forme d'isophones en situation future.

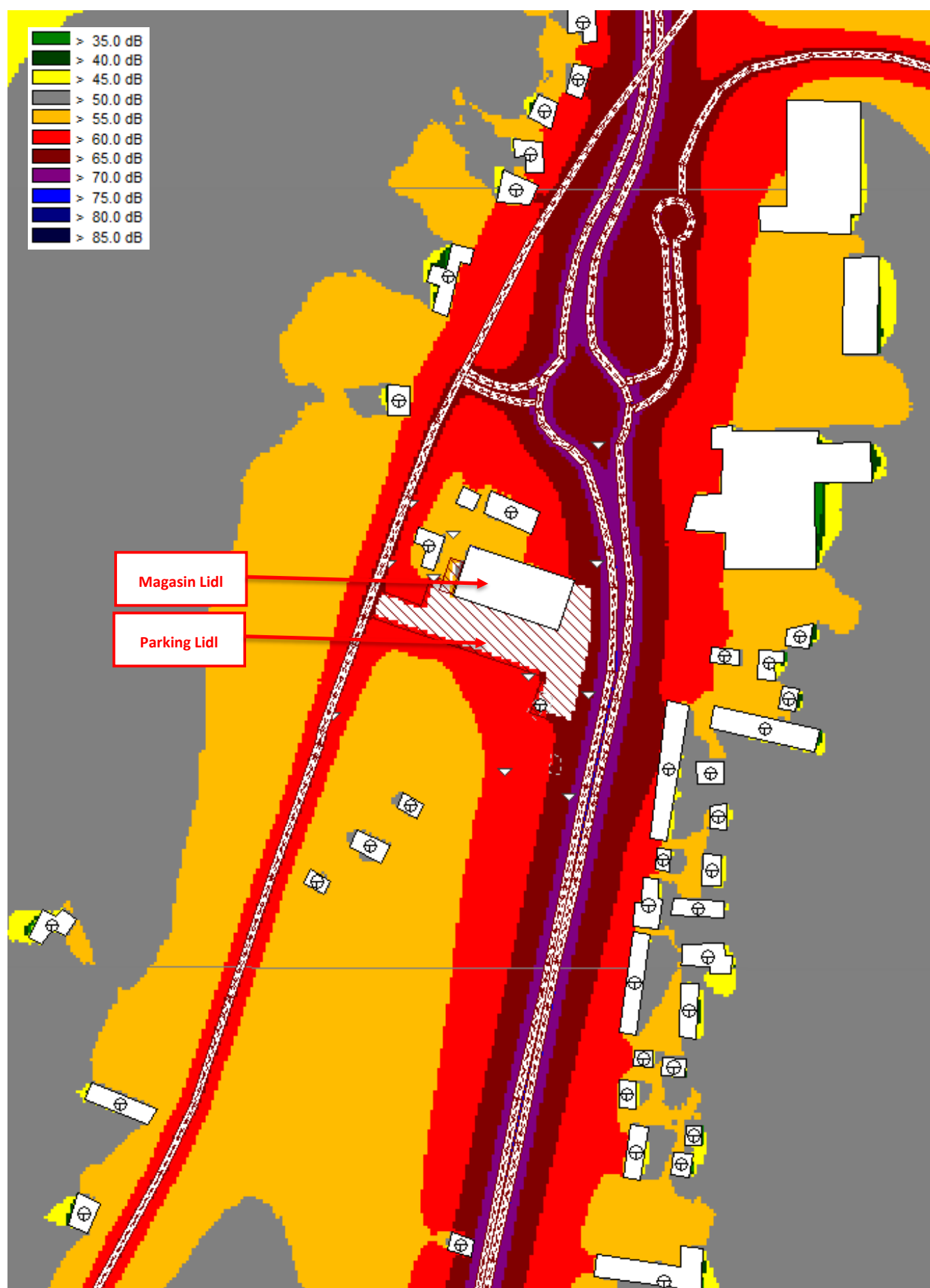


Illustration 9 : Cartographie de la simulation acoustique de l'état projeté du magasin Lidl de Pierrelatte

De par les trafics supplémentaires induits, le projet engendre des augmentations de niveaux sonores faibles à très faibles sur les différents secteurs d'habitat. L'impact le plus marqué sera celui sur l'école de batterie (+ 2 dB(A)) qui se place à l'entrée du site. Cet impact n'implique aucune protection phonique à prévoir du fait de l'absence de logement dans ce bâtiment. L'habitation située au droit du carrefour d'accès au magasin subira une augmentation de 0.9 dB(A) ce qui n'est pas détecté par l'oreille humaine.

Rappelons par ailleurs que ce calcul a été réalisé ici l'a été en utilisant les trafics d'heure de pointe de fréquentation du magasin, il est donc largement majorant en ce qui concerne l'évaluation de trafics générés par le projet.

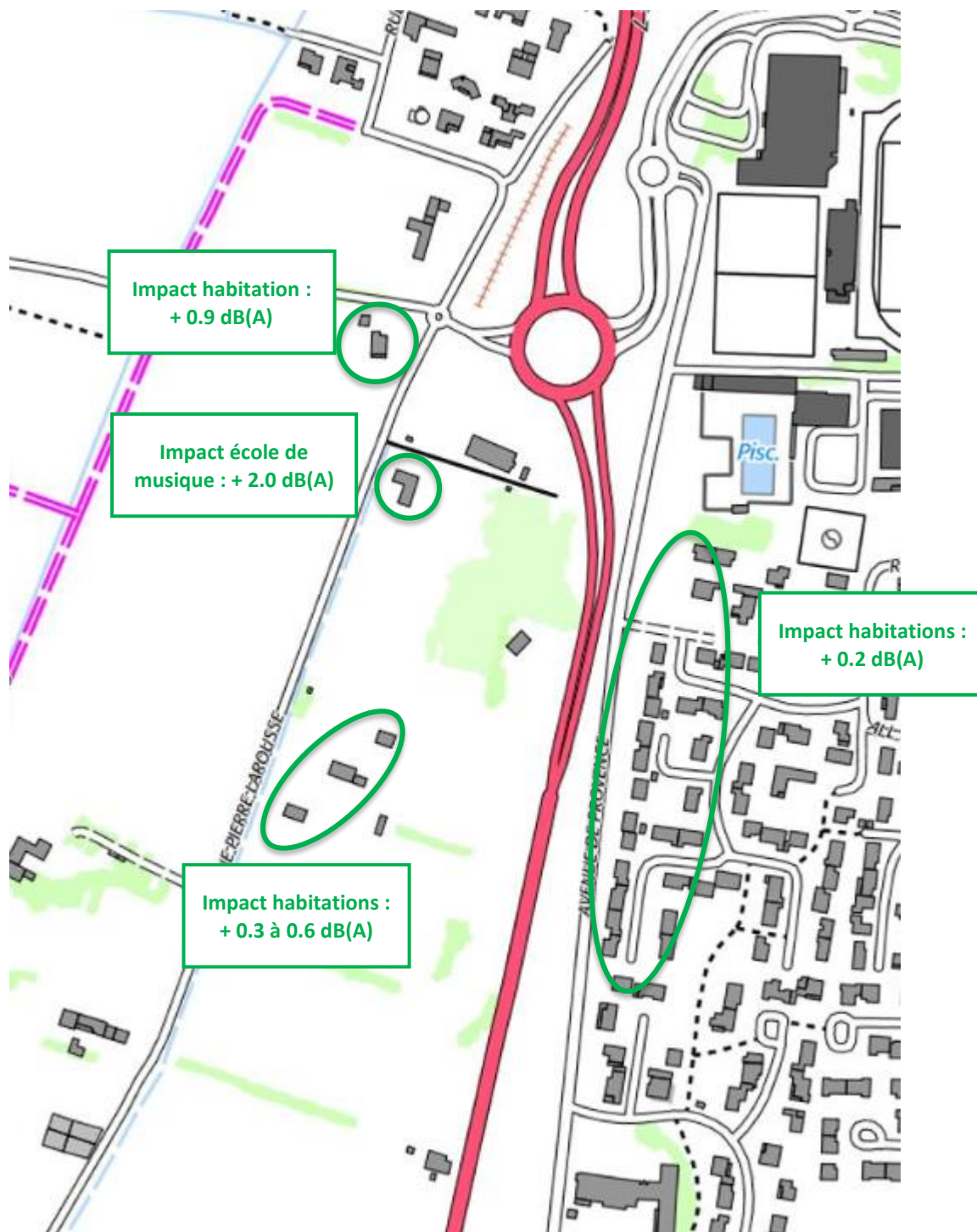


Illustration 10 : Impact acoustique sur les zones d'habitat alentour

L'habitat proche du futur magasin Lidl subira un impact faible à nul du fait des trafics générés par le projet (jusqu'à + 0.9 dB, augmentation non ressentie par l'oreille humaine).

Ainsi l'émergence générée par le projet est inférieure aux 5 dB(A) requis et le projet respecte la réglementation dite du bruit de voisinage.

Seul le bâtiment accueillant l'école de batterie sera réellement impacté (+2 dB(A)).

B.II. IMPACTS SONORES DES AXES ROUTIERS EXISTANTS SUR LE FUTUR MAGASIN

Ce chapitre n'a pas vocation à étudier un impact sur une quelconque population mais bien simplement à évaluer le bruit attendu au droit du futur magasin. En effet, aucune population ne logera sur site et il n'y a aucune sensibilité des clients et employés aux bruits routiers alentours.

B.II.1. Isolement requis par le classement sonore

On rappellera ici l'état initial acoustique relativement dégradé par le bruit routier, avec un niveau sonore moyen de jour de plus de 60 dB(A) sur plus de la moitié du site à aménager. Cette situation résulte principalement de la présence de la RN 7 supportant une charge de trafic importante.

Cet axe est par ailleurs recensé au classement sonore des infrastructures de transports terrestres en catégorie 2 ce qui donne des indications sur le bruit attendu d'une part, et impose des règles d'isolement minimal d'autre part si et seulement si des habitations sont concernées. **On rappelle en effet que l'arrêté du 30 mai 1996 relatif aux modalités de classement sonore des infrastructures de transports terrestres et à l'isolement acoustique qui en découle ne s'applique qu'aux stricts bâtiments d'habitation.** Compte tenu de l'absence de logements à créer dans le cadre du projet, il s'agit donc ici d'une simple information et non d'une obligation d'isolation pour le futur bâtiment.

Le classement sonore préconiserait ainsi, dans le cas où des logements s'installeraient dans ce secteur :

- un niveau d'isolation de 40 dB sur la façade Est du bâtiment
- un niveau d'isolation de 34 dB sur la façade Ouest du bâtiment.

Ces niveaux d'isolation témoignent de la nuisance routière importante sur le secteur. Ils ne sont toutefois pas à appliquer dans le cadre de l'aménagement d'un bâtiment commercial.

En application du classement sonore des voies environnantes, aucun niveau d'isolation particulier n'est requis dans le cadre du présent projet du fait de la vocation exclusivement commerciale du bâtiment.

B.II.2. Isolement requis par le niveau sonore à l'intérieur des locaux

Dans un second temps, on peut calculer le niveau d'isolement minimal requis à partir d'un **niveau sonore recommandé à l'intérieur des bâtiments, à savoir 35 dB(A) de jour**. Encore une fois, ce chiffre s'applique aux bâtiments d'habitation exclusivement et il n'est donné ici qu'en simple information sur le niveau de nuisance attendue sur site. La seule activité interne du magasin génère un niveau moyen de l'ordre de 50 à 60 dB(A) et ce niveau de 35 dB(A) ne sera jamais recherché à l'intérieur d'un supermarché.

On peut en revanche envisager de requérir ce niveau sonore dans des bureaux, ou dans la pièce de repos des employés par exemple (simple mesure de confort, sans obligation réglementaire).

Ainsi en étudiant le niveau sonore de l'ensemble des façades de bâtiments, on obtient un niveau sonore maximal de 66 dB(A) avec la modélisation numérique réalisée ci-avant.

En application des niveaux sonores en façade calculés avec la modélisation numérique, le niveau d'isolement minimal pour obtenir les 35 dB(A) à l'intérieur des locaux serait de 31 dB(A). Ce niveau de 35 dB(A) n'est toutefois pas requis à l'intérieur d'un bâtiment commercial.

C. CONCLUSION DE L'ETUDE ACOUSTIQUE



L'analyse des différentes études acoustiques disponibles sur site puis la modélisation réalisée dans le cadre du projet d'aménagement d'un nouveau magasin Lidl à Pierrelatte montre les éléments suivants :

- Le secteur est fortement marqué aujourd'hui par le bruit routier, notamment du fait de la présence de la RN 7 subissant une charge de trafic élevée. La moitié de la parcelle est concernée par un niveau de bruit supérieur à 60 dB(A) ce qui est soutenu.
- Peu d'habitat est directement concerné par les potentiels impacts acoustiques du projet. On rappellera que les 2 bâtiments les plus proches sont une école de musique et un restaurant, tandis que l'habitation au sud de la parcelle sera acquise et détruite en préalable à la construction du magasin. Une habitation au nord-ouest du projet a fait l'objet d'une attention particulière du fait de sa proximité avec la route d'accès au futur magasin.
- Les résultats de la modélisation numérique montrent un impact faible à nul sur la totalité des habitations. Il est partout inférieur à 1 dB(A), avec un maximum de +0.9 dB(A) sur cette habitation au nord-ouest du site.
- Ces niveaux d'impact ne seront pas ressentis par les riverains, l'oreille humaine n'étant pas sensible à ce niveau de variation. Rappelons en sus que la modélisation a été menée en appliquant le trafic horaire maximal attendu (145 tickets de caisse par heure) à l'ensemble de la journée d'ouverture du magasin. Le calcul est donc majorant ce qui permet d'appréhender la situation la plus pénalisante pour les riverains, et les protéger au mieux par la suite s'il y a lieu.

Annexe 2 : Règlement de la zone UE selon le Plan Local d'Urbanisme de la commune de Pierrelatte

DISPOSITIONS APPLICABLES A LA ZONE UE

Caractère de la zone

La zone **UE** correspond à un secteur destiné à l'accueil d'activités commerciales et artisanales.

ARTICLE UE 1 - OCCUPATIONS ET UTILISATIONS DU SOL INTERDITES

Sont interdites les occupations et utilisations du sol suivantes :

- les constructions destinées à l'industrie, l'exploitation agricole et forestière ;
- les constructions nouvelles à usage d'habitation autres que celles mentionnées à l'article UE 2 ;
- les dépôts de toute nature (ferraille, véhicules accidentés ou usagés, etc...) notamment ceux susceptibles d'apporter des nuisances aux eaux souterraines ;
- l'ouverture et l'exploitation de carrières ou de gravières ainsi que toute exploitation du sous-sol ;
- les occupations et utilisations du sol mentionnées aux articles R.111-31 (Habitations légères de loisirs), R.111-33 (Résidences Mobiles de loisirs), R.111-37 (Caravanes) et R.111-41 (Camping) du Code de l'Urbanisme.

ARTICLE UE 2 - OCCUPATIONS ET UTILISATIONS DU SOL SOUMISES A DES CONDITIONS PARTICULIERES

2.1. Les occupations et utilisations du sol suivantes ne sont admises que si elles respectent les conditions ci-après :

- les constructions à usage d'habitation à condition qu'elles soient liées au gardiennage et à la surveillance des installations et qu'elles soient intégrées au bâtiment d'exploitation ;
- les constructions ou installations techniques d'intérêt public (transformateur, poste de relèvement, antennes, etc...) sous réserve de s'intégrer à l'aspect architectural environnant ;
- les affouillements et exhaussements des sols dès lors qu'ils sont nécessaires au fonctionnement d'une occupation ou d'une utilisation du sol admise sans la zone et qu'ils ne compromettent pas la stabilité des sols ou l'écoulement des eaux ou qu'ils portent atteinte au caractère du site ;

2.2. Prise en compte des dispositions particulières au titre de la protection contre les risques et les nuisances

Dans les secteurs concernés par divers risques ou nuisances (tels que les risques naturels, et le bruit, etc.) délimités aux documents graphiques ou en annexes du PLU, toutes les occupations et utilisations du sol non interdites à l'article 1 doivent respecter les dispositions du chapitre 6 du présent règlement. En tout état de cause, les dispositions les plus restrictives s'appliquent.

2.3. Dans l'ensemble de la zone UE, la côte de plancher des locaux utilisables devra être située à 20 cm au-dessus du niveau de l'axe de la voirie de desserte la plus élevée, dans la proximité immédiate du projet.

ARTICLE UE3 – CONDITIONS DE DESSERTE DES TERRAINS PAR LES VOIES PUBLIQUES OU PRIVEES ET D'ACCES AUX VOIES OUVERTES AU PUBLIC

3.1 - Définition de la desserte : Infrastructure carrossable et les aménagements latéraux (trottoirs, accotements, pistes cyclables) qui y sont liés, située hors de l'unité foncière et desservant un ou plusieurs terrains

3.1.1. Conditions de desserte

Voies existantes : les terrains doivent être desservis par des voies dont les caractéristiques techniques sont suffisantes au regard de l'importance et de la nature du projet.

Voies en impasse existantes : les voies en impasse existantes doivent pouvoir être aménagées afin de permettre aux véhicules de faire aisément demi-tour.

Voies nouvelles créées à l'occasion de la réalisation d'un projet : ces voies doivent être dimensionnées et recevoir un traitement en fonction de l'importance et de la destination des constructions qu'elles desservent. Elles doivent par ailleurs permettre l'approche du matériel de lutte contre l'incendie, des services de sécurité, des véhicules de ramassage des ordures ménagères et de nettoyage, permettre la desserte du terrain d'assiette du projet par les réseaux nécessaires à l'opération.

Les voies en impasse, lorsqu'elles sont nécessaires doivent comporter à leur extrémité un système permettant les manœuvres et retournement notamment des véhicules et engins de lutte contre l'incendie.

Le débouché d'une voie doit être conçu et localisé de façon à assurer la sécurité des usagers, notamment lorsqu'il se situe à proximité d'un carrefour. Aux intersections, les aménagements de voie doivent assurer les conditions de sécurité et visibilité par la réalisation de pans coupés.

3.2 - Définition de l'accès : l'accès correspond à la partie de la limite de propriété permettant aux piétons ou aux véhicules de pénétrer sur le terrain depuis la voie.

3.2.1. Conditions d'accès

Tout accès doit permettre d'assurer la sécurité de ses utilisateurs ainsi que celle des usagers des voies. Cette sécurité est appréciée compte tenu, notamment, de la position de l'accès (qui devra privilégier des pans coupés et un retrait), de sa configuration ainsi que de la nature et de l'intensité du trafic.

Lorsque le terrain est desservi par plusieurs voies, l'accès doit être établi sur la voie où la gêne pour la circulation est moindre.

ARTICLE UE 4 – CONDITIONS DE DESSERTE DES TERRAINS PAR LES RESEAUX PUBLICS D'EAU, D'ELECTRICITE ET D'ASSAINISSEMENT

4.1 - Eau

Tout terrain sur lequel une occupation ou une utilisation du sol est susceptible de requérir une alimentation en eau potable doit être desservi par un réseau respectant la réglementation en vigueur relative notamment à la pression et à la qualité.

4.2 - Assainissement

4.2.1. Eaux usées

Dans les secteurs desservis ou prévus desservis par un réseau d'assainissement collectif, tout terrain sur lequel une occupation ou une utilisation du sol est susceptible d'évacuer des eaux résiduaires urbaines, doit être raccordé au réseau public d'assainissement.

Tout rejet d'effluents domestiques ou industriels dans le réseau d'eaux pluviales est interdit.

4.2.2. Eaux pluviales

Les eaux pluviales devront être collectées sur l'emprise de l'unité foncière objet du projet de construction (notamment par une limitation de l'imperméabilisation, la création de chaussées ou parkings avec structure réservoir, ou la réalisation de bassins secs non couverts ou noues intégrées dans l'aménagement des espaces verts, etc.) et dirigées par des canalisations vers les caniveaux, fossés ou réseaux prévus à cet effet.

En l'absence ou en cas d'insuffisance de ce réseau, les aménagements nécessaires au libre écoulement des eaux pluviales doivent être réalisés avec des aménagements et dispositifs appropriés et adaptés à l'opération et au terrain sans porter préjudice à son voisin.

Les aménagements réalisés sur toute unité foncière ne doivent pas faire obstacle au libre écoulement des eaux pluviales.

L'évacuation des eaux pluviales dans le réseau collectif d'assainissement des eaux usées est interdite.

4.3 - Réseaux divers

Tout terrain sur lequel une occupation ou une utilisation du sol est susceptible de requérir une alimentation en électricité doit être desservi par un réseau de capacité suffisante.

Pour toute construction ou installation nouvelle, les branchements aux lignes de distribution d'énergie et d'éclairage public, ainsi qu'aux câbles téléphoniques doivent être réalisés en souterrain.

ARTICLE UE 5 – SUPERFICIE MINIMALE DES TERRAINS CONSTRUCTIBLES

Non réglementé.

ARTICLE UE 6 - IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS PAR RAPPORT AUX VOIES ET EMPRISES PUBLIQUES

6.1 - Sauf indications contraires portées au document graphique ou dans l'article 6 du chapitre 1 du présent règlement, les constructions doivent être implantées à 5 mètres au moins par rapport à l'alignement des futures voies et emprises publiques ou privées ouvertes à la circulation.

6.2 - Des implantations différentes du 6.1 peuvent être admises pour les constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif.

Si la règle ci-dessus entraîne l'implantation d'un bâtiment à un emplacement tel que la sécurité publique en soit compromise, les services techniques compétents peuvent imposer une implantation différente.

ARTICLE UE 7 - IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS PAR RAPPORT AUX LIMITES SEPARATIVES

7.1 - Toute construction doit être implantée à une distance des limites séparatives au moins égale à sa demi-hauteur avec un minimum de 5 mètres.

7.2 - Des implantations différentes du 7.1 peuvent être admises pour les constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif.

ARTICLE UE 8 - IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS LES UNES PAR RAPPORT AUX AUTRES SUR UNE MÊME PROPRIÉTÉ

Non réglementé.

ARTICLE UE 9 - EMPRISE AU SOL DES CONSTRUCTIONS

Non réglementé.

ARTICLE UE 10 - HAUTEUR MAXIMALE DES CONSTRUCTIONS

10.1 - Conditions de mesure

Hauteur : La hauteur absolue est mesurée verticalement entre tout point des façades du sol existant jusqu'au niveau du faîtage.

Le sol existant peut être défini soit par :

- le terrain obtenu après terrassements dans le cas où la construction réclame un déblai sur le terrain initial ou le terrain naturel avant terrassements dans le cas où la construction réclame un remblai sur le terrain initial ;
- la voirie de desserte la plus élevée, dans la proximité immédiate du projet.

10.2 - Hauteur absolue maximale

La hauteur au faîtage des constructions est limitée à 12 mètres.

Des hauteurs différentes pourront également être autorisées pour les constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif.

ARTICLE UE 11 - ASPECT EXTERIEUR DES CONSTRUCTIONS ET AMENAGEMENT DE LEURS ABORDS

Les constructions doivent contribuer à l'harmonie de leur environnement, par les bonnes proportions de leurs volumes et de leurs éléments, ainsi que par la qualité des matériaux mis en œuvre et par le choix des couleurs employées pour leur embellissement.

ARTICLE UE 12 – OBLIGATIONS IMPOSEES AUX CONSTRUCTEURS EN MATIERE DE REALISATION D'AIRES DE STATIONNEMENT

Le stationnement des véhicules correspondant aux normes imposées pour les constructions et installations doit être assuré en dehors des voies.

12.1 - Modalités de réalisation des places de stationnement

12.1.1. Modalités de calcul du nombre de places

Dès lors que la norme de stationnement est exprimée par tranche (surface de plancher) ou par place, la place de stationnement est comptabilisée par tranche complète. Pour le calcul du nombre de places de stationnement réglementairement exigé, il convient d'arrondir au nombre supérieur dès que la décimale est supérieure ou égale à 5.

Néanmoins, aucune place de stationnement ne sera exigée pour tout projet en deçà de la première tranche (exemple : moins de 35m² de surface de plancher pour les bureaux).

12.2 - Normes de stationnement

Stationnement des véhicules automobiles :

	Norme imposée	Dispositions particulières
Hébergement hôtelier	1 place / chambre	
Bureaux	1 place / 35m ² de surface de plancher	
Commerces et artisanat	1 place / 50m ² de surface de plancher	<p>Le calcul de la surface de plancher déterminant le nombre de places de stationnement exigé est réalisé en opérant la déduction, s'il y a lieu, des surfaces affectées aux réserves. Toutefois, un commerce est réglementé par la catégorie « entrepôts » lorsque la surface de ses réserves est supérieure ou égale à 50% de la surface de plancher totale.</p> <p>Pour les livraisons : si surfaces de réserves ≤ 200m² pas de norme imposée ; si surfaces de réserves > 200m² : une aire de stationnement et de livraison de marchandise au moins égale à 10% minimum de la surface de réserves doit être aménagée</p>

ARTICLE UE 13 - ESPACES LIBRES ET PLANTATIONS

Pour limiter l'imperméabilisation des sols, l'aménagement des aires de stationnement, des voiries et des accès privilégiera l'utilisation de matériaux poreux.

Les aires de stationnement devront être paysagées en respectant les mesures de sécurité liées à la circulation (accès, visibilité).

ARTICLE UE 14 - COEFFICIENT D'OCCUPATION DES SOLS

Sans objet (*Supprimé par la loi ALUR du 24/03/2014*)

Annexe 3 : Arrêté n°2014-324-0013 portant classement des infrastructures de transport terrestre dans le département de la Drôme



PRÉFET DE LA DRÔME

Arrêté n° 2014-0013
portant classement sonore des infrastructures de transport terrestre
dans le département de la Drôme

Le Préfet de la Drôme,
Chevalier de l'ordre national du mérite

Vu le code de la construction et de l'habitation, et notamment son article R 111-4-1 ;

Vu le code de l'environnement, et notamment ses articles L571-10 et R571-32 à R571-43 ;

Vu l'arrêté du 30 mai 1996 relatif aux modalités de classement des infrastructures de transports terrestres et à l'isolement acoustique des bâtiments d'habitation dans les secteurs affectés par le bruit ;

Vu l'arrêté du 23 juillet 2013 modifiant l'arrêté du 30 mai 1996 susvisé relatif aux modalités de classement des infrastructures de transports terrestres et à l'isolement acoustique des bâtiments d'habitation dans les secteurs affectés par le bruit ;

Vu les arrêtés du 25 avril 2003 relatifs à la limitation du bruit dans les établissements d'enseignement, dans les établissements de santé et dans les hôtels ;

Vu l'arrêté préfectoral n° 748 en date du 2 mars 1999 relatif au classement sonore des routes nationales et départementales hors des limites d'agglomération du département de la Drôme ;

Vu l'arrêté préfectoral n° 970 en date du 2 mars 1999 relatif au classement sonore des infrastructures ferroviaires du département de la Drôme ;

Vu l'arrêté préfectoral n° 734 en date du 2 mars 1999 relatif au classement sonore des voiries communales de Valence et Bourg-lès-Valence ;

Vu l'arrêté préfectoral n° 735 en date du 2 mars 1999 relatif au classement sonore des voiries communales de Romans-sur-Isère et Bourg-de-Péage ;

Vu l'arrêté préfectoral n° 737 en date du 2 mars 1999 relatif au classement sonore des voiries communales de Pierrelatte ;

Vu l'arrêté préfectoral n° 736 en date du 2 mars 1999 relatif au classement sonore des voiries communales de Montélimar ;

Vu l'avis des communes et des gestionnaires suite à leurs consultations en date du 25 octobre 2012 et du 19 mars 2014 ;

Vu les avis du Conseil général de la Drôme du 3 décembre 2012 et du 17 septembre 2014 ;

Sur proposition de M. le directeur départemental des Territoires de la Drôme ;

ARRETE

Article 1 :

Les dispositions des arrêtés préfectoraux n° 734, 736, 737, 748 et 970 en date du 2 mars 1999 et portant classement des infrastructures de transport terrestre du département de la Drôme et détermination de l'isolement acoustique des bâtiments dans les secteurs affectés par le bruit sont abrogées.

Article 2 :

Les dispositions des articles 2 à 4 de l'arrêté du 30 mai 1996, modifiées par celles de l'arrêté du 23 juillet 2013 relatif aux modalités de classement des infrastructures de transports terrestres et à l'isolement acoustique des bâtiments d'habitation dans les secteurs affectés par le bruit sont applicables aux abords du tracé des infrastructures de transport terrestre du département de la Drôme mentionnées à l'article 3 du présent arrêté et représentés sur les plans joints en annexe.

Si sur un tronçon de l'infrastructure de transport terrestre, il existe une protection acoustique par couverture ou tunnel, la section correspondant à cette protection n'est pas classée.

Article 3 :

Le tableau suivant donne pour chacun des tronçons d'infrastructures mentionnées, le classement dans une des cinq catégories définies dans l'arrêté du 23 juillet 2013, la largeur des secteurs affectés par le bruit de part et d'autre de la voie ainsi que le type de tissu urbain.

Les réseaux concernés sont respectivement :

1. Réseau routier national concédé
2. Réseau routier national non concédé
3. Réseau routier départemental
4. Réseau routier communal
5. Réseau ferré

La dénomination des voies du réseau routier correspond à l'architecture du réseau en 2012.

Une représentation cartographique de ce classement est disponible sur le site Internet de la préfecture à l'adresse suivante :

http://carto.georhonealpes.fr/1/classement_sonore_2014_026.map

Cette cartographie a un caractère illustratif et seul fait foi le texte du présent arrêté.

1/ Réseau routier national concédé.

Voie	Référence tronçon	Communes traversées	Début	Fin	Cal	Largeur secteurs affectés (en mètres)	Tissus
A 7	Totalité A 7 en Drôme	SAINT RAMBERT D'ALBON	26 + 280	142 + 610	1	300	Ouvert
		ALBON					
		BEAUSSEMBLANT					
		SAINT UZE					
		SAINT BARTHELEMY DE VALS					
		CHANTEMERLE LES BLES					
		LARNAGE					
		MERCUROL					
		LA ROCHE DE GLUN					
		PONT D'ISERE					
		CHATEAUNEUF SUR ISERE					
		BOURG LES VALENCE					
		VALENCE					
		PORTES LES VALENCE					
		ETOILE SUR RHONE					
		LIVRON SUR DROME					
		LORIOLE SUR DROME					
		SAULCE SUR RHONE					
		LES TOURETTES					
		LA COUCOURDE					
		SAVASSE					
		SAINT MARCEL LES SAUZET					
		SAUZET					
		MONTBOUCHER SUR JABRON					
		ESPELUCHE					
		ALLAN					
		CHATEAUNEUF DU RHONE					
		MALATAVERNE					
		DONZERE					
		LES GRANGES GONTARDES					
		LA GARDE ADHEMAR					
		SAINT PAUL TROIS CHATEAUX					
A 7	Bretelle nord	VALENCE	RN 7	A 7	3	100	Ouvert
A 7	Bretelle sud	VALENCE	RN 7	A 7	3	100	Ouvert
A 7	Bretelle	VALENCE	RN 7	A 7	2	250	Ouvert
A 7	Bretelle	VALENCE	RN 7	A 7	3	100	Ouvert
A 49	Saint Marcellin - Péage	LA BAUME D'HOSUN	44 + 471	61 + 270	2	250	Ouvert
		EYMEUX					
		HOSTUN					
		JAILLANS					
		BEAUREGARD BARET					
		CHATUZANGE LE GOUBET					
A 49	Péage - RN 532	BOURG DE PEAGE	61 + 270	61 + 750	1	300	Ouvert

2/ Réseau routier national non concédé.

Voie	Reference tronçon	Communes traversées	Début	Fin	Car	Largeur secteurs affectés (en mètres)	Tissus
RN 7		SAINT RAMBERT D'ALBON	0 + 00	3 + 100	2	250	Ouvert
RN 7		SAINT RAMBERT D'ALBON	3 + 100	28 + 000	3	100	Ouvert
		ALBON					
		ANDANCETTE					
		BEAUSSEMBLANT					
		LAVEYRON					
		SAINT VALLIER					
		PONSAS					
		SERVES SUR RHONE					
		EROME					
		GERVANS					
		CROZES HERMITAGE					
		TAIN L'HERMITAGE					
RN 7		TAIN L'HERMITAGE	28 + 000	28 + 290	2	250	U
RN 7		TAIN L'HERMITAGE	28 + 290	30 + 140	3	100	Ouvert
RN 7		TAIN L'HERMITAGE	30 + 140	36 + 140	2	250	Ouvert
		MERCUROL					
		LAROCHE DE GLUN					
		PONT D'ISERE					
RN 7		PONT D'ISERE	36 + 140	37 + 200	3	100	Ouvert
RN 7		PONT D'ISERE	37 + 200	42 + 200	2	250	Ouvert
		CHATEAUNEUF SUR ISERE					
RN 7	Contournement de VALENCE	BOURG LES VALENCE	42 + 200	43 + 000	4	30	Ouvert
	Contournement de VALENCE	BOURG LES VALENCE					
	Contournement de VALENCE	SAINT MARCEL LES VALENCE					
	Contournement de VALENCE	VALENCE					
RN 7	Contournement de VALENCE	VALENCE	43 + 000	46 + 625	2	250	Ouvert
	Contournement de VALENCE	CHABEUIL					
	Contournement de VALENCE	MALISSARD					
RN 7	Contournement de VALENCE	VALENCE	46 + 625	47 + 2315	1	300	Ouvert
RN 7		VALENCE	47 + 2315	56 + 340	3	100	Ouvert
		PORTES LES VALENCE					
		ETOILE SUR RHONE					
		ETOILE SUR RHONE					U
		LIVRON SUR DROME					Ouvert
RN 7	Traverse de LIVRON/D	LIVRON SUR DROME	63 + 440	64 + 480	2	250	U
RN 7		LIVRON SUR DROME	64 + 480	67 + 175	3	100	Ouvert
		LORIOLE SUR DROME					
RN 7	Traverse de LORIOLE/D	LORIOLE SUR DROME	67 + 175	69 + 400	2	250	Ouvert
RN 7		LORIOLE SUR DROME	69 + 400	72 + 530	3	100	Ouvert
		CLIOUSCLAT					
		SAULCE SUR RHONE					
RN 7	Traverse de SAULCE/R	SAULCE SUR RHONE	72 + 530	72 + 785	2	250	U
RN 7		SAULCE SUR RHONE	72 + 785	90 + 000	3	100	Ouvert
		LES TOURETTES					
		LA COUCOURDE					
		SAVASSE					
		MONTELMAR					

Voie	Référence tronçon	Communes traversées	Début	Fin	Cat	Largeur secteurs affectés (en mètres)	Tissus
RN 7		MONTELIMAR	90 + 000	114 + 400	2	250	Ouvert
		CHATEAUNEUF DU RHONE					
		MALATAVERNE					
		DONZERE					
		PIERRELATTE					
RN 7		PIERRELATTE	114 + 400	119 + 400	3	100	Ouvert
RN 102	Montélimar – Ardèche	MONTELIMAR	0 + 000	3 + 835	3	100	Ouvert
RN 532	Les Couleures – A49	VALENCE	5 + 000	15 + 170	2	250	Ouvert
		SAINT MARCEL LES VALENCE					
		ALIXAN					
		CHATEAUNEUF SUR ISERE					
		BOURG DE PEAGE					
RN 7	Projet déviation Livron – Loriol	LIVRON SUR DROME	RN 7	RN 7	3	100	Ouvert
		LORIOI SUR DROME					

3/ Réseau routier départemental.

Voie	Référence tronçon	Communes traversées	Début	Fin	Cat	Largeur secteurs affectés (en mètres)	Tissus
RD 1		ANNEYRON	5 + 802	7 + 467	3	100	Ouvert
RD 1		ANNEYRON	7 + 467	8 + 300	4	30	Ouvert
RD 1		ANNEYRON	8 + 300	9 + 267	4	30	U
RD 4	Avenue Saint Didier	MONTELIMAR	0 + 000	0 + 635	4	30	Ouvert
RD 6	Av Juin	MONTELIMAR	0 + 000	0 + 770	5	10	Ouvert
RD 6		SAVASSE	5 + 953	7 + 1290	4	30	Ouvert
		SAINT MARCEL LES SAUZET					
		SAUZET					
RD 7		VALENCE	2 + 830	5 + 528	3	100	Ouvert
		PORTES LES VALENCE					
RD 7		PORTES LES VALENCE	5 + 528	5 + 750	2	250	U
RD 7		PORTES LES VALENCE	5 + 750	6 + 500	4	30	U
RD 7		PORTES LES VALENCE	6 + 500	9 + 347	4	30	Ouvert
		ETOILE SUR RHONE					
RD 11	Bd De Gaulle et Av Du Tell	MONTELIMAR	0 + 000	0 + 150	3	100	Ouvert
RD 11	Av Du tell	MONTELIMAR	0 + 150	0 + 407	4	30	Ouvert
RD 11	Rue de Sarda / Chemin de la Dame	MONTELIMAR	0 + 407	0 + 825	4	30	Ouvert
RD 11	Av Rochemaure	MONTELIMAR	0 + 825	1 + 785	4	30	Ouvert
RD 11		MONTELIMAR	1 + 785	4 + 220	3	100	Ouvert
		ANCONE					
RD 11A	Av du tell et rue Pinel	MONTELIMAR	0 + 000	1 + 166	4	30	Ouvert
RD 13		PIERRELATTE	3 + 855	6 + 000	4	30	Ouvert
RD 13		PIERRELATTE	6 + 000	6 + 515	3	100	Ouvert
RD 51		SAINT VALLIER	0 + 000	0 + 878	4	30	Ouvert
RD 51		SAINT VALLIER	0 + 878	3 + 881	3	100	Ouvert
		SAINT BARTHELEMY DE VALS					
		LAVEYRON					
RD 52		ROMANS SUR ISERE	0 + 000	1 + 118	4	30	Ouvert

Vale	Référence tronçon	Communes traversées	Début	Fin	Cat	Largeur secteurs affectés (en mètres)	Tissus
RD 53		ROMANS SUR ISERE	0 + 000	2 + 000	4	30	Ouvert
RD 53		ROMANS SUR ISERE	2 + 000	3 + 440	3	100	Ouvert
		MOURS SAINT EUSEBE					
RD 53		PEYRINS	7 + 346	9 + 500	3	100	Ouvert
		SAINT DONAT SUR L'HERBASSE					
RD 53		SAINT DONAT SUR L'HERBASSE	9 + 500	9 + 700	4	30	U
RD 53		SAINT DONAT SUR L'HERBASSE	9 + 700	12 + 327	3	100	Ouvert
RD 53		SAINT DONAT SUR L'HERBASSE	12 + 327	12 + 515	3	100	Ouvert
RD 59		SOLERIEUX					
		SAINT RESTITUT					
		SAINT PAUL TROIS CHATEAUX	10 + 723	19 + 448	3	100	Ouvert
		PIERRELATTE					
RD 59		PIERRELATTE	19 + 448	22 + 000	3	100	Ouvert
RD 59		PIERRELATTE	22 + 000	25 + 765	3	100	Ouvert
RD 67		CHATEAUNEUF SUR ISERE	6 + 779	8 + 290	3	100	Ouvert
		BEAUMONT MONTEUX					
RD 67		SAINT DONAT SUR L'HERBASSE	20 + 290	20 + 530	3	100	Ouvert
RD 67		SAINT DONAT SUR L'HERBASSE	20 + 530	21 + 973	2	250	Ouvert
RD 68		MALISSARD	3 + 460	9 + 519	3	100	Ouvert
		CHABEUIL					
RD 68		CHABEUIL	9 + 519	10 + 458	4	30	Ouvert
RD 71		SAINT PAUL TROIS CHATEAUX	12 + 477	14 + 421	3	100	Ouvert
RD 73	Route de Chateauneuf	MONTELIMAR	0 + 000	1 + 938	4	30	Ouvert
RD 73		MONTELIMAR	1 + 938	6 + 440	3	100	Ouvert
		CHATEAUNEUF DU RHONE					
RD 73		CHATEAUNEUF DU RHONE	6 + 440	7 + 200	4	30	Ouvert
RD 73		CHATEAUNEUF DU RHONE	7 + 200	7 + 500	4	30	U
RD 73		CHATEAUNEUF DU RHONE	7 + 500	7 + 785	4	30	Ouvert
RD 73		CHATEAUNEUF DU RHONE	7 + 785	8 + 860	3	100	Ouvert
RD 92	Rue Chassigny	ROMANS SUR ISERE	1 + 240	1 + 980	4	30	Ouvert
RD 92 N		ROMANS SUR ISERE	0 + 000	2 + 370	3	100	Ouvert
RD 92 N		ROMANS SUR ISERE	2 + 370	4 + 100	4	30	Ouvert
RD 92 N		ROMANS SUR ISERE	4 + 100	8 + 539	3	100	Ouvert
		SAINT PAUL LES ROMANS					
RD 93		EURRE	11 + 880	15 + 524	3	100	Ouvert
		CREST					
RD 93	Traverse de CREST	CREST	15 + 524	18 + 330	4	30	Ouvert
RD 93		CREST	18 + 330	19 + 620	3	100	Ouvert
		A OUSTE SUR SYE					
RD 93		MIRABEL ET BLAONS	25 + 080	30 + 000	3	100	Ouvert
		SAILLANS					
RD 94		TULETTE	23 + 079	24 + 153	3	100	Ouvert
RD 94		TULETTE	24 + 153	24 + 700	4	30	Ouvert
RD 94		TULETTE	24 + 700	24 + 980	2	250	U
RD 94		TULETTE	24 + 980	25 + 656	4	30	Ouvert
D 95 N	Pont de Tournon	TAIN L'HERMITAGE	0 + 000	0 + 144	3	100	Ouvert

Voie	Référence tronçon	Communes traversées	Début	Fin	Car	Largeur secteurs affectés (en mètres)	Tissus
RD 104		CREST	0 + 000	8 + 600	3	100	Ouvert
		DIVAJEU					
		CHABRILLAN					
		GRANE					
RD 104		GRANE	8 + 600	16 + 440	3	100	Ouvert
		LORJOL SUR DROME					
RD 104 N	D 104 - Ardèche	LORJOL SUR DROME	0 + 000	3 + 1163	3	100	Ouvert
RD 111		VALENCE	0 + 000	13 + 220	3	100	Ouvert
		PORTES LES VALENCE					
		BEAUVALLON					
		ETOILE SUR RHONE					
		MONTOISON					
RD 111	Déclatation de Montolzon	MONTOISON			3	100	Ouvert
RD 111		MONTOISON	15 + 636	19 + 760	3	100	Ouvert
		ALEX					
		EURRE					
RD 111 A		ETOILE SUR RHONE	2 + 000	2 + 909	3	100	Ouvert
RD 133		VALAURIE	8 + 883	15 + 730	3	100	Ouvert
		ROUSSAS					
		LES GRANGES GONTARDES					
		MALA TAVERNE					
RD 164		CREST	0 + 000	8 + 285	3	100	Ouvert
		AOUTE SUR SYE					
		PIEGROS LA CLASTRE					
		MIRABEL ET BLAONS					
RD 220 A		LA ROCHE DE GLUN	0 + 000	1 + 676	4	30	Ouvert
RD 238		DIE	0 + 000	1 + 759	4	30	Ouvert
RD 261		BEAUMONT LES VALENCE	3 + 057	5 + 671	3	100	Ouvert
		MONTELEGER					
		VALENCE					
RD 261		VALENCE	5 + 671	5 + 830	4	30	Ouvert
RD 432		VALENCE	2 + 000	4 + 097	3	100	Ouvert
		SAINT MARCEL LES VALENCE					
RD 432		SAINT MARCEL LES VALENCE	4 + 694	5 + 186	4	30	U
RD 432		SAINT MARCEL LES VALENCE	5 + 186	5 + 394	3	100	Ouvert
RD 458		LES GRANGES GONTARDES	0 + 000	7 + 377	3	100	Ouvert
		LA GARDEADHEMAR					
		SAINT PAUL TROIS CHATEAUX					
RD 458		SAINT PAUL TROIS CHATEAUX	7 + 377	8 + 741	2	250	Ouvert
RD 519		LAPEYROUSE MORNAY	2 + 818	4 + 666	3	100	Ouvert
RD 531		BOURG DE PEAGE	0 + 000	0 + 225	3	100	Ouvert
RD 531		BOURG DE PEAGE	0 + 225	0 + 610	4	30	Ouvert
RD 532		MERCUROL	0 + 000	3 + 831	3	100	Ouvert
		CHANOS CURSON					
RD 532		CHANOS CURSON	3 + 831	4 + 327	4	30	U
RD 532		CHANOS CURSON	4 + 327	4 + 741	3	100	Ouvert
RD 532		CHANOS CURSON	4 + 741	5 + 360	4	30	U

Voie	Reference tronçon	Communes traversees	Debut	Fin	Cat	Largeur secteurs affectes (en metres)	Tissus
RD 532		CHANOS CURSON	5 + 360	13 + 770	3	100	Ouvert
		CLERIEUX					
		GRANGES LES BEAUMONT					
		ROMANS SUR ISERE					
RD 532		ROMANS SUR ISERE	13 + 770	14 + 220	3	100	Ouvert
RD 532		ROMANS SUR ISERE	14 + 220	14 + 750	4	30	Ouvert
RD 532		ROMANS SUR ISERE	14 + 750	14 + 870	2	250	Ouvert
RD 532		ROMANS SUR ISERE	15 + 255	16 + 740	4	30	Ouvert
RD 532		CHA TUZANGE LE GOUBET	20 + 000	20 + 970	3	100	Ouvert
RD 532		CHA TUZANGE LE GOUBET	20 + 970	35 + 391	3	100	Ouvert
		BEAUREGARD BARET					
		JAILLANS					
		EYMEUX					
		HOSTUN					
		LA BAUME D'HOSTUN					
		SAINT NAZAIRE EN ROYANS					
RD 532 A		TAIN L'HERMITAGE	0 + 000	0 + 188	2	250	Ouvert
RD 532 A		TAIN L'HERMITAGE	0 + 188	1 + 975	4	30	Ouvert
D 533 N	Pont F. Mistral	VALENCE	0 + 000	0 + 444	3	100	Ouvert
D 534 N	Pont des L6nes et acc6s	VALENCE	1 + 000	2 + 103	3	100	Ouvert
RD 538		MARGES	26 + 416	29 + 444	3	100	Ouvert
		ARTHEMONAY					
		PEYRINS					
RD 538		PEYRINS	29 + 444	30 + 417	4	30	U
RD 538		PEYRINS	30 + 417	32 + 345	3	100	Ouvert
RD 538		MOURS SAINT EUSEBE	32 + 345	33 + 077	4	30	U
RD 538		MOURS SAINT EUSEBE	33 + 077	36 + 000	3	100	U
		ROMANS SUR ISERE					
RD 538		BOURG DE PEAGE	36 + 001	41 + 324	3	100	Ouvert
		ALIXAN					
RD 538	Traverse d'ALIXAN	ALIXAN	41 + 324	42 + 321	3	100	U
RD 538		ALIXAN	42 + 321	45 + 763	3	100	Ouvert
		MONTELIER					U
		MONTELIER					Ouvert
		CHABEUIL					
		MONTVENDRE					
RD 538		MONTMEYRAN	59 + 892	70 + 385	3	100	Ouvert
		UPIE					
		VAUNAVEYS LA ROCHETTE					
		CREST					
RD 538		DIVAJEU	70 + 385	76 + 848	3	100	Ouvert
RD 538		MIRABEL AUX BARONNIES	144 + 927	145 + 241	3	100	Ouvert
RD 538		MIRABEL AUX BARONNIES	145 + 241	145 + 500	4	30	Ouvert
RD 538		MIRABEL AUX BARONNIES	145 + 500	145 + 685	2	250	U
RD 538		MIRABEL AUX BARONNIES	145 + 685	146 + 172	4	30	Ouvert
RD 538		MIRABEL AUX BARONNIES	146 + 172	149 + 364	3	100	Ouvert
		PIEGON					
RD 538	Projet de d6viation	ALIXAN			3	100	Ouvert
RD 538 A		BEAUMONT LES VALENCE	7 + 795	7 + 500	3	100	Ouvert
		BEAUMONT LES VALENCE	7 + 500	8 + 200			U
		VALENCE	8 + 200	13 + 520			Ouvert

Voie	Référence tronçon	Communes traversées	Début	Ré	Cat	Largeur secteurs affectés (en mètres)	Tissus
RD 540	Av Kennedy / Bds Meynot et du Fust	MONTEIMAR	0 + 000	2 + 145	4	30	Ouvert
RD 540	Av Espoulette	MONTEIMAR	2 + 145	2 + 305	3	100	Ouvert
RD 540	Av Espoulette	MONTEIMAR	2 + 305	2 + 680	4	30	Ouvert
RD 540	Av Espoulette	MONTEIMAR	2 + 680	3 + 920	3	100	Ouvert
RD 540		MONTEIMAR	3 + 920	11 + 000	3	100	Ouvert
		MONTBOUCHER SUR JABRON					
		LA BATIE ROLLAND					
RD 540		LA BATIE ROLLAND	11 + 000	11 + 360	4	30	U
RD 540 A	Route de Valence / Av St Lazare / Av St Martin	MONTEIMAR	0 + 000	2 + 400	4	30	Ouvert
RD 540 A	Bd C De Gaulle	MONTEIMAR	3 + 130	3 + 430	3	100	Ouvert
RD 540 A	Av d'Aygu et Av J Jaures	MONTEIMAR	3 + 430	3 + 880	4	30	Ouvert
RD 540 A	Av d'Aygu et Av J Jaures	MONTEIMAR	3 + 880	4 + 000	3	100	Ouvert
RD 540 A	Route de Marseille	MONTEIMAR	4 + 000	5 + 880	4	30	Ouvert
RD 541		DONZERE	0 + 691	4 + 135	3	100	Ouvert
		LES GRANGES GONTARDES					
RD 541		VALAURIE	8 + 400	9 + 000	3	100	U
RD 541		VALAURIE	9 + 000	20 + 465			Ouvert
		REAUVILLE					
		CHANTEMERLE LES GRIGNAN					
		GRIGNAN					
		COLONZELLE					
RD 541		SAINT PANTALEON LES VIGNES	20 + 465	24 + 240	3	100	Ouvert
RD 751		DIE	0 + 000	0 + 140	3	100	Ouvert
RD 807		SAINT RAMBERT D'ALBON	0 + 000	1 + 255	4	30	Ouvert
RD 807		SAINT RAMBERT D'ALBON	1 + 255	1 + 500	3	100	Ouvert
RD 807		SAINT RAMBERT D'ALBON	1 + 500	1 + 720	4	30	Ouvert
RD 807		SAINT RAMBERT D'ALBON	1 + 720	2 + 170	3	100	Ouvert
RD 807		SAINT RAMBERT D'ALBON	2 + 170	3 + 100	4	30	Ouvert
RD 844		CHATEAUNEUF DU RHONE	0 + 000	4 + 100	3	100	Ouvert
	Traverse des Joanins	MALATAVERNE	4 + 100	4 + 800	4	30	Ouvert
		MALATAVERNE	4 + 800	6 + 100	3	100	Ouvert
		DONZERE					Ouvert
	Traverse Donzere	DONZERE	6 + 100	7 + 050	4	30	Ouvert
	Traverse Donzere	DONZERE	7 + 050	7 + 370	3	100	Ouvert
	Traverse Donzere	DONZERE	7 + 370	8 + 000	4	30	Ouvert
		DONZERE	8 + 000	8 + 700	3	100	Ouvert
RD 858		PIERRELATTE	0 + 290	0 + 864	4	30	Ouvert
RD 879		PIERRELATTE	0 + 310	0 + 692	3	100	Ouvert
RD 886	Pont de Saint Vallier	SAINT VALLIER	0 + 000	0 + 273	4	30	Ouvert
D 2007 N	Ex RN 7	BOURG LES VALENCE	41 + 485	48 + 550	3	100	Ouvert
		VALENCE					Ouvert
RD 2092 N		BOURG DE PEAGE	0 + 000	2 + 310	3	100	Ouvert
		ROMANS SUR ISERE					Ouvert
RD 2532 N		CHATEAUNEUF SUR ISERE	15 + 170	17 + 540	2	250	Ouvert
		BOURG DE PEAGE					Ouvert
RD 2532 N		BOURG DE PEAGE	17 + 540	18 + 520	3	100	Ouvert
RD 2532 N		BOURG DE PEAGE	18 + 520	20 + 790	4	30	Ouvert
		CHATUZANGE LE GOUBET					Ouvert
RD	Projet contournement NO	ROMANS SUR ISERE			3	100	Ouvert
RD 538	Projet contournement Chenos-Curson	CHANOS CURSON			3	100	Ouvert
RD 67					3	100	Ouvert

4/ Réseau routier communal.

Vale	Référence tronçon	Communes traversées	Car	Largeur secteurs affectés (en mètres)	Tissus
VC	Avenue de Lyon (RD 2007 N à rue de l'Isle Adam)	BOURG LES VALENCE	4	30	Ouvert
VC	Avenue de Lyon (Rue de l'Isle Adam à chemin du Valentin)	BOURG LES VALENCE	3	100	Ouvert
VC	Avenue Marc Urthé (Rue de Chony au chemin du Valentin)	BOURG LES VALENCE	2	250	U
VC	Avenue Jean Jaurès (avenue de Verdun à rue de Chony)	BOURG LES VALENCE	3	100	Ouvert
VC	Rue de Sully Nord	BOURG LES VALENCE	5	10	Ouvert
VC	Rue de la Manutention	BOURG LES VALENCE	4	30	Ouvert
VC	Rue Chavan	BOURG LES VALENCE	4	30	Ouvert
VC	Rue Jules Ferry	BOURG LES VALENCE	4	30	Ouvert
VC	Rue Ile Adam	BOURG LES VALENCE	4	30	U
VC	Rue Edith Piaf	BOURG LES VALENCE	4	30	U
VC	Avenue Jean Moulin	BOURG LES VALENCE	4	30	Ouvert
VC	Chemin du Valentin Sud (Rue Ile Adam sur 735 m)	BOURG LES VALENCE	5	10	Ouvert
VC	Chemin du Valentin Nord (au delà des 735 m)	BOURG LES VALENCE	4	30	Ouvert
VC	Avenue Georges Brassens (Avenue du Valentin – Rue Vivier)	BOURG LES VALENCE	4	30	Ouvert
VC	Rue Vivier	BOURG LES VALENCE	5	10	Ouvert
VC	Route de Chateauneuf (Giratoire – Route de Talavard)	BOURG LES VALENCE	4	30	Ouvert
VC	Route de Talavard	BOURG LES VALENCE	5	10	Ouvert
VC	Rue Bart	BOURG LES VALENCE	4	30	Ouvert
VC	Rue Gay Lussac	BOURG LES VALENCE	4	30	Ouvert
VC	Rue Derlard	BOURG LES VALENCE	3	100	U
VC	Rue du docteur Ponsaye	BOURG LES VALENCE	3	100	U
VC	Quai Thanaron	BOURG LES VALENCE	5	10	Ouvert
VC	Quai Saint Nicolas	BOURG LES VALENCE	4	30	Ouvert
VC	Boulevard De Gaulle	BOURG LES VALENCE	5	10	Ouvert
VC	Rue de Verdun (160 m sud)	BOURG LES VALENCE	3	100	U
VC	Rue de Verdun (160 m nord)	BOURG LES VALENCE	4	30	Ouvert
VC	Rue du Moulin d'Albon	BOURG LES VALENCE	5	10	Ouvert
VC	Avenue Bré (890 m sud)	BOURG LES VALENCE	4	30	Ouvert
VC	Avenue des Catalins	MONTELIMAR	4	30	Ouvert
VC	Boulevard des Présidents	MONTELIMAR	3	100	Ouvert
VC	Rue du 5 décembre	MONTELIMAR	5	10	Ouvert
VC	Rue Léon Blum	MONTELIMAR	4	30	Ouvert
VC	Rue Monnaie Vieille	MONTELIMAR	4	30	U
VC	Rue Loubet	MONTELIMAR	4	30	Ouvert
VC	Avenue Perdiguer	MONTELIMAR	5	10	Ouvert
VC	Rue Saint Martin sur 135 m après rue Monnaie Vieille	MONTELIMAR	3	100	Ouvert
VC	Rue Saint Martin sur 90 m après RD 540 A	MONTELIMAR	4	30	U
VC	Avenue Becquerel	PIERRELATTE	5	10	Ouvert
VC	Avenue Perrin	PIERRELATTE	5	10	Ouvert
VC	Rue C Jaume	PIERRELATTE	5	10	Ouvert
VC	Rues Mistral et Curie	PIERRELATTE	5	10	Ouvert
VC	Route de Bourg Saint Andéol et boulevard du Maréchal Juin à l'ouest de la RN7	PIERRELATTE	3	100	Ouvert
VC	Boulevard Maréchal Juin à l'est de la RN7 et Boulevard Chandeysson au Nord jusqu'à la rue des Jardins	PIERRELATTE	4	30	Ouvert
VC	Boulevard Chandeysson de la rue des Jardins à l'avenue Général de Gaulle	PIERRELATTE	3	100	Ouvert
VC	Boulevard Chandeysson à l'est de l'avenue du Général de Gaulle- Avenue Bonaparte- Avenue de la Gare – Boulevard Denis Papin au sud de la route de Saint Paul Trois Châteaux	PIERRELATTE	4	30	Ouvert
VC	AV De Lettre	PIERRELATTE	4	30	Ouvert
VC	VC 4	PIERRELATTE	4	30	Ouvert
VC	Grand Rue Jean Jaurès (450 m sud)	BOURG DE PEAGE	4	30	U
VC	Grand Rue Jean Jaurès (620 m nord)	BOURG DE PEAGE	3	100	U

Vole	Reference tronçon	Communes traversées	Cat	Largeur secteurs affectés (en mètres)	Tissus
VC	Pont Vieux	BOURG DE PEAGE	4	30	Ouvert
VC	Pont Vieux	ROMANS	4	30	Ouvert
VC	Rue Chossigny (sur 40 m)	ROMANS	4	30	Ouvert
VC	Boulevard Lapassat	ROMANS	3	100	Ouvert
VC	Avenue Sallans	ROMANS	3	100	Ouvert
VC	Rue Saint Abbat	ROMANS	3	100	Ouvert
VC	Avenue Paul	ROMANS	3	100	U
VC	Boulevard Roura	ROMANS	3	100	U
VC	Côte des Cordeliers Nord	ROMANS	5	10	U
VC	Côte des Cordeliers Sud	ROMANS	3	100	U
VC	Quai Chevallier	ROMANS	4	30	Ouvert
VC	Quai Chopin	ROMANS	4	30	Ouvert
VC	Rue Fouchelon	ROMANS	5	10	Ouvert
VC	Côte des Masses (Ex RD 532)	ROMANS	4	30	U
VC	Avenue J Jaurès et Rue Wilson	SAINT VALLIER	3	100	Ouvert
VC	Rue Mendès France et Rue Picpus	SAINT VALLIER	4	30	Ouvert
VC	Rue de Sully Sud	VALENCE	5	10	U
VC	Avenue de Romans RD 68 – RD 7	VALENCE	3	100	U
VC	Avenue de Romans RD 7 – Avenue de l'Yser	VALENCE	4	30	U
VC	Avenue de Romans Avenue de l'Yser – Ex RD 261	VALENCE	3	100	U
VC	Avenue de Romans Ex RD 261 – RD 432	VALENCE	2	250	Ouvert
VC	Rue Montplaisir	VALENCE	5	10	U
VC	Avenue de la Marne	VALENCE	4	30	U
VC	Rue Barrault	VALENCE	4	30	U
VC	Rue Berthelot	VALENCE	3	100	U
VC	Rue Chopin	VALENCE	4	30	U
VC	Rue Mozart	VALENCE	5	10	U
VC	Rue Clément	VALENCE	5	10	Ouvert
VC	Rue de la Manutention	VALENCE	4	30	U
VC	Boulevard Cîre	VALENCE	4	30	U
VC	Avenue de Vauban	VALENCE	4	30	Ouvert
VC	Avenue Herriot	VALENCE	4	30	Ouvert
VC	Rue Dupre de Loire	VALENCE	4	30	Ouvert
VC	Avenue Maurice Faure	VALENCE	4	30	Ouvert
VC	Avenue Victor Hugo (RD 7 – Rue de la Cécile)	VALENCE	4	30	U
VC	Avenue Victor Hugo (Rue de la Cécile – Rue Marguerite)	VALENCE	5	10	U
VC	Avenue Victor Hugo (Rue Marguerite – Avenue Semard)	VALENCE	4	30	U
VC	Place Brland	VALENCE	4	30	Ouvert
VC	Place Championnet	VALENCE	4	30	Ouvert
VC	Rue de la Cécile	VALENCE	4	30	U
VC	Rue Papin (Rue de la Cécile – Rue Semard)	VALENCE	5	10	Ouvert
VC	Avenue de la Libération	VALENCE	4	30	U
VC	Avenue des Auréats	VALENCE	3	100	Ouvert
VC	Rue des Mourettes	VALENCE	4	30	Ouvert
VC	Avenue des Baumes	VALENCE	4	30	U
VC	Rue Chateaufort	VALENCE	5	10	U
VC	Rue Montgolfier	VALENCE	5	10	U

Vole	Référence tronçon	Communes traversées	Ord	Largeur secteurs affectés (en mètres)	Tissus
VC	Rue Franklin	VALENCE	5	10	U
VC	Rue Senebler	VALENCE	4	30	U
VC	Avenue Juin	VALENCE	4	30	Ouvert
VC	Rue Seigné	VALENCE	4	30	Ouvert
VC	Rue Paul Bert Sud (Rue de la Cécile sur 250 m)	VALENCE	3	100	Ouvert
VC	Rue Paul Bert Nord (250 m de la rue de la Cécile)	VALENCE	4	30	Ouvert
VC	Avenue Carnot	VALENCE	4	30	U
VC	Faubourg Saint Jacques	VALENCE	3	100	U
VC	Passage Argonne	VALENCE	5	10	U
VC	Avenue de CHABEUIL	VALENCE	3	100	U
VC	Avenue de CHABEUIL	VALENCE	5	10	Ouvert
VC	Avenue de CHABEUIL	VALENCE	4	30	Ouvert
VC	Avenue de CHABEUIL	VALENCE	3	100	U
VC	Rue George Bonnet	VALENCE	5	10	U
VC	Route de Montélar	VALENCE	4	30	Ouvert
VC	Boulevard Kennedy	VALENCE	3	100	Ouvert
VC	Boulevard Churchill	VALENCE	3	100	Ouvert
VC	Boulevard Roosevelt	VALENCE	3	100	Ouvert
VC	Avenue Santy	VALENCE	3	100	Ouvert
VC	Avenue de Verdun	VALENCE	4	30	U
VC	Boulevard André	VALENCE	4	30	Ouvert
VC	Av Gambetta / Bd DeGaulle	VALENCE	4	30	Ouvert
VC	Av Gambetta / Bd DeGaulle	VALENCE	4	30	Ouvert
VC	Rue Faventines	VALENCE	4	30	U
VC	Ex RD 2507 N (échangeur Valence sud)	VALENCE	3	100	Ouvert
VC	Ex RD 94 (PR 42 +811 à 44 + 996)	NYONS	4	30	Ouvert

4/ Réseau ferré.

Voie	Communes traversées	Début	Fin	Local	Largeur passage affectation mètres	Statut
Ligne Paris Lyon Marseille	SAINT RAMBERT D'ALBON	571 + 414	Début du Tunnel de Cagnard	1	300	Ouvert
	ANDANCETTE					
	LAVEYRON					
	SAINT VALLIER					
	PONSAS					
	SERVES SUR RHONE					
	EROME					
	GERVANS					
	CROZES HERMITAGE					
	TAIN L'HERMITAGE					
	MERCUROL					
	LA ROCHE DE GLUN					
	PONT DE L'ISERE					
	CHATEAUNEUF SUR ISERE					
	BOURG LES VALENCE					
	VALENCE					
	PORTES LES VALENCE	Fin du Tunnel du Cagnard	888 + 744			
	ETOILE SUR RHONE					
	LIVRON SUR DROME					
	LORIOL SUR DROME					
	SAULCE SUR RHONE					
	LES TOURETTES					
	LA COUCOURDE					
	SAVASSE					
	MONTEIMAR					
	CHATEAUNEUF DU RHONE					
	LA GARDE ADHEMAR					
	DONZERE					
	PIERRELATTE					
Ligne Valence Grenoble	SAINT MARCEL LES VALENCE	7+800	9+732	3	100	Ouvert
	ALIXAN					
	CHATEAUNEUF SUR ISERE	9+732	Limite est du département	4	30	Ouvert
	ROMANS SUR ISERE					
	SAINT PAUL LES ROMANS					
Ligne Grande Vitesse	LAPEYROUSE MORNAY	454 + 327	Limite sud du département	1	300	Ouvert
	MANTHES					
	MORAS EN VALLOIRE					
	SAINT SORLIN EN VALOIRE					
	CHATEAUNEUF DE GALAURE					
	MUREILS					
	LA MOTTE DE GALAURE					
	CLAVEYSON					
	BREN					
	MARSAZ					
	CHAVANNES					
	CLERIEUX					
	GRANGES LES BEAUMONT					
	CHATEAUNEUF SUR ISERE					
	ALIXAN					
	SAINT MARCEL LES VALENCE					
	MONTELIER					
	CHABEUIL					
	MONTVENDRE					
	MONTMEYRAN					
	UPIE					
	ROYNAC					
	MARSANNE					
	BONLIEU SUR ROUBION					
	LALAUPIE					
	SAUZET					
	MONTBOUCHER SUR JABRON					
	VAUNAVEYS LA ROCHELETTE					
	EURRE					
	CREST					
	DIVAJEU					
	CHABRILLAN					
	LA ROCHE SUR GRANE					
	ESPELUCHE					
	ALLAN					
	MALATAVERNE					
	FOUSSAS					
	LES GRANGES GONTARDES					
	DONZERE					
	LA GARDE ADHEMAR					
	PIERRELATTE					

Article 4 :

Les bâtiments d'habitation, les bâtiments d'enseignement, les bâtiments de santé, de soins et d'action sociale, ainsi que les bâtiments d'hébergement à caractère touristique à construire dans les secteurs affectés par le bruit mentionnés à l'article 3 doivent présenter un isolement acoustique minimum contre les bruits extérieurs conformément à l'article R571-43 du code de l'environnement.

L'isolement acoustique minimum est déterminé selon les articles 7 à 12 de l'arrêté du 23 juillet 2013.

Article 5 :

Les niveaux sonores que les constructeurs sont tenus de prendre en compte pour la détermination de l'isolation acoustique des bâtiments à construire inclus dans les secteurs affectés par le bruit définis à l'article 3 sont :

Pour les lignes ferroviaires à grande vitesse et les infrastructures routières :

Catégorie	Niveau sonore au point de référence en période diurne (dB(A))	Niveau sonore au point de référence en période nocturne (dB(A))
1	83	78
2	79	74
3	73	68
4	68	63
5	63	58

Pour les lignes ferroviaires conventionnelles :

Catégorie	Niveau sonore au point de référence en période diurne (dB(A))	Niveau sonore au point de référence en période nocturne (dB(A))
1	86	81
2	82	77
3	76	71
4	71	66
5	66	61

Ces niveaux sonores sont évalués en des points de référence situés conformément à la norme NF S 31-130 « Cartographie du bruit en milieu extérieur » à une hauteur de cinq mètres au-dessus du plan de roulement et :

- pour les rues en "U" : à deux mètres en avant de la ligne moyenne des façades ;
- pour les tissus ouverts : à une distance de dix mètres de l'infrastructure considérée. Ces niveaux sont augmentés de 3 dB(A) par rapport à la valeur en champ libre afin d'être équivalents à un niveau en façade. La distance est mesurée, pour les infrastructures routières, à partir du bord de la chaussée le plus proche, et pour les infrastructures ferroviaires, à partir du rail le plus proche. L'infrastructure est considérée comme rectiligne, à bords dégagés, placée sur un sol horizontal réfléchissant.

Les notions de rues en U et de tissu ouvert sont définies dans la norme citée précédemment.

Article 6 :

Le présent arrêté est applicable à compter de sa publication au recueil des actes administratifs du département.

Article 7 :

Les communes concernées par le présent arrêté sont :

Liste des communes concernées par le classement sonore des voies 2013		
ALBON	EYMEUX	NYONS
ALIXAN	GERVANS	OURCHES
ALLAN	GRANE	PEYRINS
ALLEX	GRANGES LES BEAUMONT	PIEGON
ANCONNE	GRIGNAN	PIEGROS LA CLASTRE
ANDANCETTE	HOSTUN	PIERRELATTE
ANNEYRON	JAILLANS	PONSAS
AQUSTE SUR SYE	LA BATIE ROLLAND	PONT DE L'ISERE
ARTHEMONAY	LA BAUME DHOSTUN	PORTES LES VALENCE
BEAUMONT LES VALENCE	LA BEGUDE DE MAZENC	REALVILLE
BEAUMONT MONTEUX	LA COUCOURDE	ROMANS SUR ISERE
BEAUREGARD BARET	LA GARDE ADHEMAR	ROUSSAS
BEAUSSEMBLANT	LA LAUPIE	ROUSSET LES VIGNES
BEAUVALLON	LA MOTTE DE GALAURE	ROYNAC
BONLIEU SUR ROUBION	LA ROCHE DE GLUN	SAILLANS
BOURG DE PEAGE	LA ROCHE SUR GRANE	SAINT BARTHELEMY DE VALS
BOURG LES VALENCE	LAPEYROUSE MORNAY	SAINT DONAT SUR L'HERBASSE
BREN	LARNAGE	SAINT MARCEL LES SAUZET
CHABEUIL	LAVEYRON	SAINT MARCEL LES VALENCE
CHABRILLAN	LES GRANGES GONTARDES	SAINT NAZAIRE EN ROYANS
CHABRILLON	LES TOURETTES	SAINT PAUL LES ROMANS
CHANOS CURSON	LIVRON SUR DROME	SAINT PAUL TROIS CHATEAUX
CHANTEMERLE LES BLES	LORIOLE SUR DROME	SAINT RAMBERT D'ALBON
CHANTEMERLE LES GRIGNAN	MALATAVERNE	SAINT RESTITUT
CHATEAUNEUF DE GALAURE	MALISSARD	SAINT SORLIN EN VALOIRE
CHATEAUNEUF DU RHONE	MANTHES	SAINT UZE
CHATEAUNEUF SUR ISERE	MARGES	SAINT VALLIER
CHATUZANGE LE GOUBET	MARSANNE	SAULCE SUR RHONE
CHAVANNES	MARSAZ	SAUZET
CLAVEYSON	MERCUROL	SAVASSE
CLERIEUX	MIRABEL AUX BARONNIES	SERVES SUR RHONE
CLIOUSCLAT	MIRABEL ET BLACONS	SOLERIEUX
COLONZELLE	MONTBOUCHER SUR JABRON	SUZE LA ROUSSE
CONDORCET	MONTELEGER	TAIN L'HERMITAGE
CREST	MONTELIER	TULETTE
CROZES HERMITAGE	MONTELMAR	UPIE
DIE	MONTMEYRAN	VALAURIE
DIVAJEU	MONTOISON	VALENCE
DONZERE	MONTVENDRE	VALNAVEYS LA ROCHETTE
EROME	MORAS EN VALLOIRE	VEAUNES
ESPELUCHE	MOURS SAINT EUSEBE	VENTEROL
ETOILE SUR RHONE	MUREILS	VINSOBRES
EURRE		

Article 8 :

Le présent arrêté doit être annexé par le maire de chaque commune visée à l'article 7, à son plan local d'urbanisme.

Les secteurs affectés par le bruit définis à l'article 3 doivent être reportés par le maire de chaque commune visée à l'article 7, dans les documents graphiques du plan local d'urbanisme.

Article 9 :

Une copie de cet arrêté doit être affichée à la mairie de chaque commune visée à l'article 7, pendant

un mois au minimum.

Article 10 :

Le présent arrêté peut faire l'objet d'un recours contentieux devant le tribunal administratif de Grenoble (2 place de Verdun BP1135 38022 GRENOBLE Cedex 1) dans un délai de deux mois à compter de sa publication.

Article 11 :

Des copies du présent arrêté sont adressées :

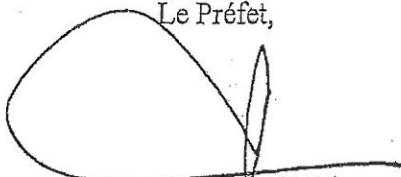
- aux sous-préfets de Die et Nyons,
- aux maires des communes visées à l'article 7,
- au directeur départemental des Territoires (DDT),
- au directeur régional de l'environnement, de l'aménagement et du logement (DREAL),
- au directeur territorial de l'agence régionale de santé (ARS),
- aux gestionnaires des réseaux concernés.

Article 12 :

M. le secrétaire général de la préfecture, Mme et M. les sous-préfets, M. le directeur départemental des Territoires et Mme ou M. le maire de chaque commune visée à l'article 7 sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté qui sera publié au recueil des actes administratifs.

Valence, le 20 NOV. 2014

Le Préfet,

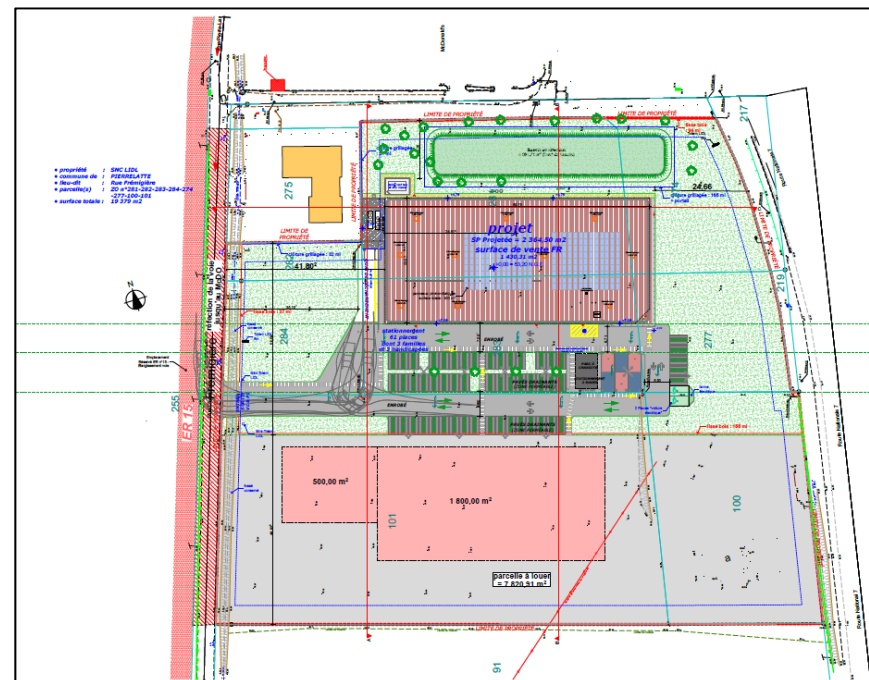


Didier LAUGA

Annexe 4 : Etude d'impact circulatoire du projet – ASCODE – Septembre 2019



LIDL Direction Régionale Lunel (DR 16) - ZAC de la Petite Camargue -34403 LUNEL



Transfert du magasin LIDL de Pierrelatte - *Etude d'impact circulatoire*

ABML 19-260 – 10 septembre 2019 v1.0

Ascode

Impasse Opaline – Entrée B – 2090, rte des Milles - 13 510 EGUILLES
Tél : 04 42 90 00 21 – Fax 04 42 90 04 32 – michel@ascode.fr

Sommaire

1. OBJET - METHODOLOGIE	5
2. ETAT ACTUEL - TRAFICS DE REFERENCE	9
2.1 Environnement local, réseau viaire et desserte	9
2.2 Contexte : Carte des trafics du CD26 et de la DIRCE.....	12
2.3 Comptages automatiques de trafics	14
2.3.1 Synthèse des trafics journaliers et horaires de pointe	14
2.3.2 Analyse typologique et validation du choix des périodes de pointe	16
2.4 Analyse des tickets de caisse (magasin LIDL actuel)	18
2.5 Périodes de référence retenues dans la suite de l'étude	20
2.6 Trafics directionnels de trafics et extrapolation en période de référence	20
2.7 Remontées de file et analyse capacitaire	22
2.7.1 Remontées de file	22
2.7.2 Analyse de capacité et validation de la méthode	23
3. ETAT PROJETE	24
3.1 Préambule méthodologique	24
3.2 Croissance exogène des trafics	25
3.3 Génération de trafic lié au projet.....	25
3.4 Trafics attendus (horizon +5 ans).....	29
4. ETAT PROJETE : EVALUATION DU NIVEAU DE SERVICE	31
5. CONCLUSIONS	33
ANNEXES	

1. OBJET - METHODOLOGIE

On trouvera ci-après un plan général de situation suivi en page 7 d'un plan repérant la zone opérationnelle et repérant les comptages de trafics effectués dans le cadre de la présente étude.

La Direction Régionale de **LIDL** projette le transfert (avec extension) du magasin actuellement situé route de Saint-Paul, sur le flanc Est du centre-ville de **Pierrelatte**.

Le projet sera situé au sein sur la rue de Frémigière, en façade ouest de la RN7 à environ un km au sud-est du centre ancien. Il sera adjacent à un restaurant Mc Donald's existant.

L'accès au parking s'effectuera directement depuis la rue Frémigière qui permet de communiquer avec le giratoire **RN7/Bd Dautry/rue Frémigière** distant de 200 m au nord-est du projet (giratoire dénommé « **A** ») dans la suite. Le projet est d'ailleurs bordé par la RN7 à l'arrière (pas d'accès).

Il convient de rappeler le caractère structurant de la **RN7** qui double l'autoroute A7 le long de la vallée du Rhône en rive gauche du fleuve. Localement à Pierrelatte, cet axe permet la liaison entre Donzère/Montélimar au nord et Lapalud/Bollène au sud (Vaucluse). Localement, la RN7 marque de plus la limite ouest d'urbanisation de Pierrelatte.

Le **Bd Dautry** dessert les quartiers résidentiels au sud du centre-bourg situés entre la voie ferrée et la RN7 ainsi qu'un complexe sportif et le collège les Isclo d'Or. Adjacent au giratoire A, un **giratoire "B" Bd Dautry/Avenue de Provence** permet de ventiler le trafic côté centre-ville : le Bd Dautry dessert le flanc sud du centre-bourg, tandis que **l'avenue de Provence**, parallèle à la RN7 dessert le quartier pavillonnaire de la Croix d'Or (quartier coincé entre la RN7 à l'ouest et la RD59 au sud).

Le Bd Dautry permet aussi la desserte du centre ancien (ou hypercentre), essentiellement depuis la RN7-sud car les usagers du centre ancien tournés vers la RN7-nord sont plus naturellement attirés par un autre raccordement avec cette dernière via l'avenue Mal Juin (échanges possibles uniquement de/vers le nord).

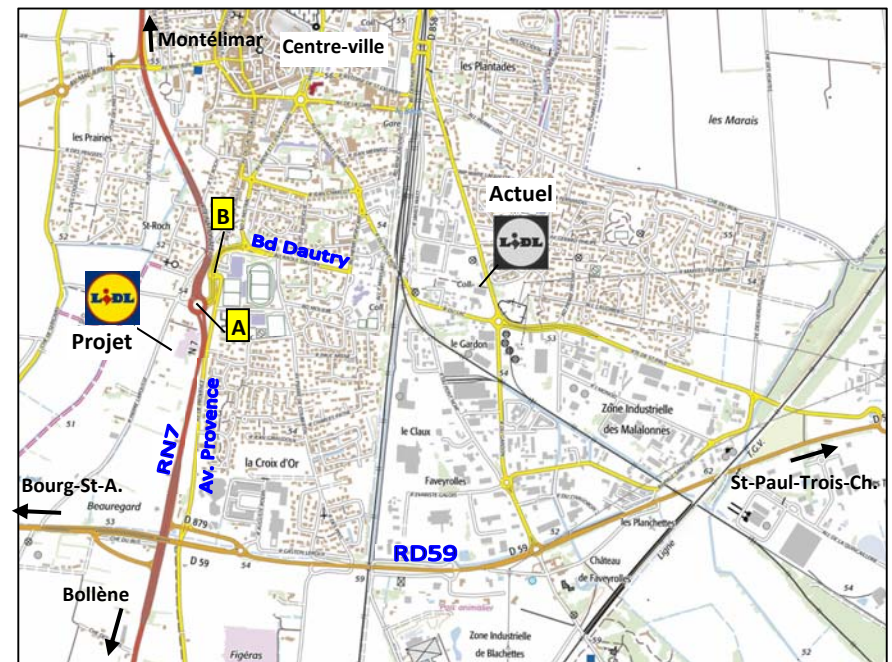
On notera que le Bd Dautry permet aussi de franchir la voie ferrée (via la rue du Pont Noir et un passage inférieur) en direction des quartiers Est et notamment des zones d'activités.

Localement au projet, la **rue Frémigière** dessert – outre le restaurant Mc Donald's – un petit nombre de riverains (fermes agricoles). Côté nord, elle se prolonge par la rue des Prairies et dessert le petit quartier pavillonnaire de **Saint-Roch** dont elle constitue l'un de deux exutoires.

Le flanc ouest du giratoire A permet aussi le désenclavement du quartier des **Prairies** plus à l'ouest (quelques dizaines de pavillons). Ce quartier est toutefois aussi désenclavé côté nord par l'avenue du Mal Juin.

L'objet de l'étude consiste à réaliser une étude de capacité circulaire (niveau de service) en situation de projet au droit des carrefours au sein de la zone opérationnelle définie ci-après

Plan général de situation



Les carrefours A-B mentionnés ci-avant définissent la "**zone opérationnelle**" sur laquelle porteront les projections de trafics et les évaluations de l'impact circulatorio liées au projet.

La diffusion directionnelle des trafics devrait en effet sensiblement atténuer l'impact du projet au-delà de ce périmètre, ce que vérifie l'étude a posteriori.

La **zone d'étude** ou périmètre de réflexion est étendue à la zone de chalandise.

❖ METHODOLOGIE

L'étude a été menée en suivant les **3 phases** décrites ci-après.

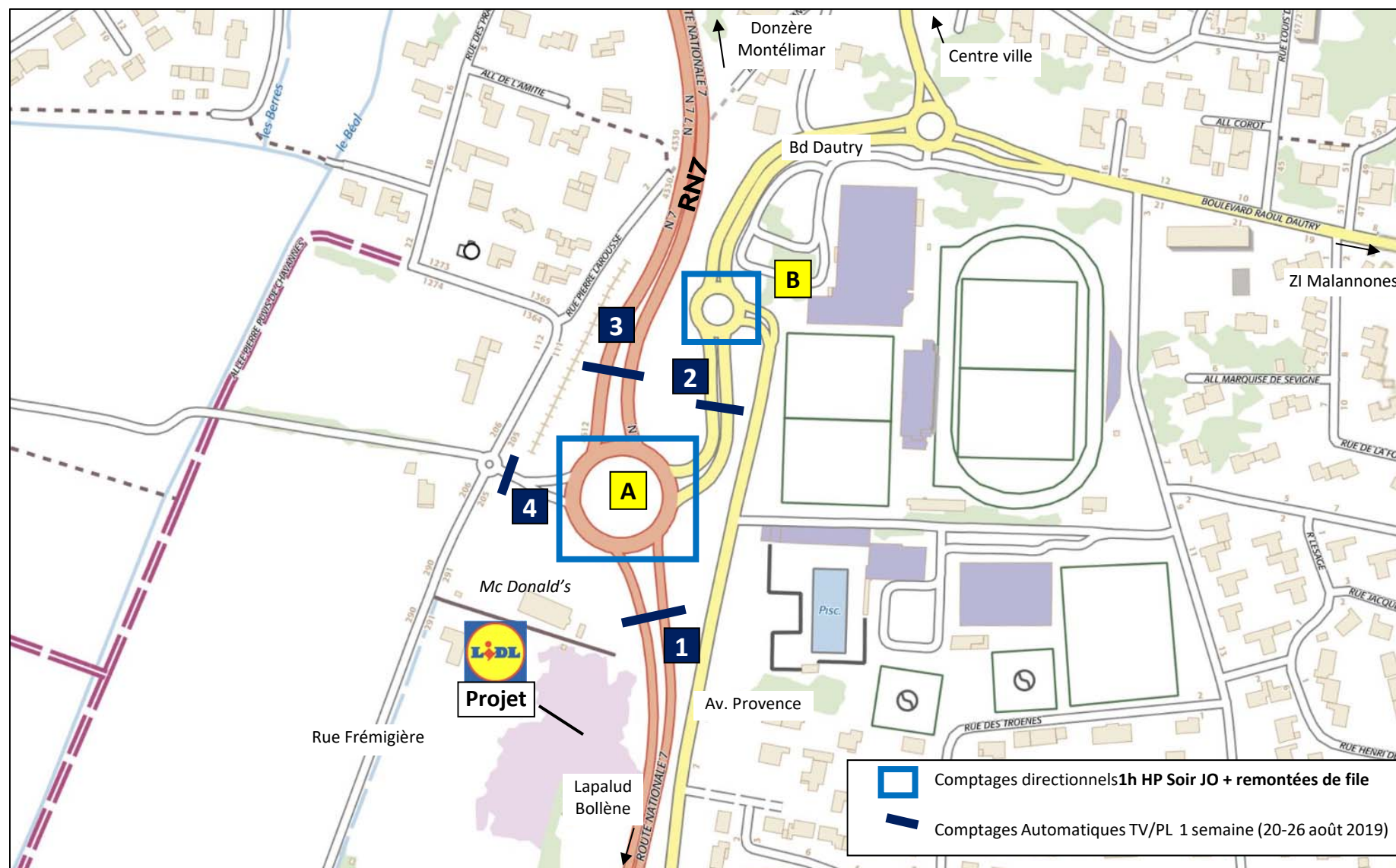
De façon générale, les hypothèses se placent en fourchette haute ou défavorable au projet et ce dans le but d'affermir les conclusions de l'étude.

- Un **état des lieux** (état actuel) des trafics comprenant :
 - Des éléments de **contexte** : environnement local, fonctions du réseau, desserte par les modes alternatifs au véhicule automobile, etc., ...
 - Suivant la disponibilité, les trafics de stations **permanentes** de comptages voisins du CD26 / DIRCE ont été étudiés pour situer la tendance générale d'évolution des trafics (rythme annuel de croissance) et les variations saisonnières afin de fournir une base à un éventuel redressement saisonnier.
 - Une **analyse** des flux de clientèle (**tickets de caisse**) du magasin actuel afin de préciser le profil de la fréquentation de la clientèle : identification des pointes et simultanéité avec la pointe des trafics généraux, intensité, ...
 - Des **comptages directionnels** effectués par caméra au droit des carrefours de la zone opérationnelle à **l'heure de pointe**

du soir ou HPS en jour ouvré en période estivale (vendredi 23 août 2019, 17h-18h).

- Des comptages **automatiques** de trafics TV/PL pendant une semaine sur les 4 branches du giratoire A. Outre une synthèse des trafics, il a été procédé à une analyse typologique : variations quotidiennes, variations horaires et vérification de l'occurrence de la pointe critique. Ces comptages ont permis aussi de « recalcr » les comptages directionnels.
- Des observations de terrain relatives aux **remontées** de file au niveau des carrefours simultanément aux comptages directionnels (corroborés par les relevés GPS disponibles sur internet).
- Une **analyse de capacité** des carrefours a été appliquée aux trafics issus des comptages afin de valider le modèle d'évaluation des réserves de capacité (logiciel GIRABASE 4.0) au travers de la correcte simulation (reproduction) remontées de file observées. Le modèle d'évaluation, une fois validé (et éventuellement affiné dans son paramétrage) est alors utilisable dans le cadre du scénario prospectif "avec projet".
- Enfin, l'établissement d'un état de **référence** des trafics à l'heure de pointe retenue (tranche critique). Il s'agit en effet de se placer en fourchette haute ou du moins défavorable en vue d'affermir les conclusions de l'étude (prise en compte de la période estivale notamment).

LIDL PIERRELATTE- (projet rue Frémigière)- PLAN DE COMPTAGES TRAFICS ET AUTRES RELEVÉS



On trouvera le détail des comptages automatiques en annexe 1. Les sens de circulation y sont distingués suivant les « sens 1 » et « sens 2 ».

Le sens 1 est en direction du giratoire A.

- Une **projection des trafics futurs (mouvements tournants)** sur la période de pointe de référence retenue.

Il s'agit d'imputer la génération de trafic (clientèle attendue : source : Direction Régionale de LIDL) sur les carrefours de la zone opérationnelle en tenant compte de la répartition du trafic de clientèle par origine/destination moyennant la zone de chalandise, des solutions alternatives au véhicule particulier (report modal), de la clientèle captée sur le trafic de passage, etc., ...

Il est proposé en outre de se placer quelques années après la mise en service (par exemple, horizon +5 ans soit 2024) afin d'affermir les conclusions.

Il a ainsi été tenu compte de la croissance des trafics de "fond" suivant une hypothèse de croissance annuelle moyenne issue de l'analyse de la carte des trafics du CD26/DIRCE mentionnée ci-avant.

- ❖ Une **analyse capacitaire** a été menée en situation de projet sur la base des caractéristiques géométriques actuelles des carrefours de la zone opérationnelle. Ont notamment été évaluées les réserves de capacité (au regard du seuil usuellement requis de +20%), les remontées de file moyennes et maximales, les temps d'attente moyens,...
- Une **comparaison** a été effectuée avec un scénario "au fil de l'eau" (sans projet LIDL) de sorte à mettre en évidence l'**impact intrinsèque** du projet.

• Lexique et acronymes utilisés dans l'étude :

Dans la suite, on désigne par :

- MJA : moyenne journalière annuelle-- MJ : moyenne journalière
- MJO : Moyenne journalière des jours ouvrés
- HM ou HPM : heure de pointe du matin - HS ou HPS : heure de pointe du soir
- TV : trafics tous véhicules – PL : poids-lourds
- UVP : unité de véhicule particulier*

L'uvp est une unité qui homogénéise le trafic en "équivalent VL" suivant la grille de conversion suivante : 1 VL = 1 uvp, 1 PL = 2 uvp ; 1 deux-roues motorisé = 0.5 uvp.

• Annexes :

-Le détail des comptages automatiques (relevés horaires par sens) est fourni en **annexe 1** en fin de rapport.

L'annexe 2 détaille les résultats des évaluations des carrefours giratoires A-B avec le logiciel GIRABASE (niveau de service, réserves de capacité).

-**L'annexe 3** fournit les hypothèses relatives à la zone de chalandise en termes d'affectation par itinéraire d'accès au site du projet (origine/destination).

2. ETAT ACTUEL - TRAFICS DE REFERENCE

2.1 Environnement local, réseau viaire et desserte

❖ Mode de gestion des carrefours

L'environnement local et les fonctions du réseau viaire ont été présentés au paragraphe 1. Il convient d'ajouter les quelques précisions suivantes :

- Le projet LIDL se situe en façade de la rue Frémigière, dans un secteur peu aménagé (terrains agricoles ou en friches). La RN7 marque en effet une coupure forte en ce sens qu'elle ceinture la quasi-totalité des zones urbanisées. Toutefois, à moins de 100 m à vol d'oiseau du site se trouve le quartier pavillonnaire dense de la Croix d'Or. Le centre ancien est quant à lui distant d'un kilomètre environ.

Bien que parallèle à la RN7 entre la RD59 et le projet, la rue Frémigière n'a aucune vocation à servir d'itinéraire alternatif à cette dernière en raison de caractéristiques géométriques étroites (croisement délicat). L'accès au projet par la rue Frémigière-sud est techniquement possible mais sera très marginal en pratique.

- Le giratoire A (RN7/Bd Dautry/R. P. Larousse) est de taille importante (diamètre extérieur voisin de 65 m) et comporte quatre branches dont les trois principales (RN7-nord, RN7-sud, Bd Dautry) s'insèrent sur deux voies de circulation en raison d'un évasement terminal courant sur environ 40 m pour la RN7 et 25 m pour le Bd Dautry.

Le sens sortant par la RN7 est aussi évasé sur deux files : sur 130 m côté nord et sur 50 m côté sud.

Le giratoire ne dispose d'aucune traversée piétonne si ce n'est une traversée côté rue Larousse à 30 m en amont de la ligne de Cédez-le-passage.

Un passage souterrain réservé aux modes actifs existe à 200 m au nord du giratoire (cf. p.12 pour illustration).

En résumé, ce giratoire présente un caractère routier affirmé eu égard au caractère structurant de la RN7. On peut qualifier l'environnement de péri-urbain eu égard à la présence de bâti en façade et à la proximité de l'habitat sur le flanc Est de la RN7.

- Le giratoire B (Bd Dautry / Avenue de Provence) est un giratoire compact adapté au contexte urbain : le rayon extérieur est voisin de 15 m et les entrées/sorties fonctionnent à 2x1 voies. Il ne dispose que de trois branches. Seules les branches ouest (av. Provence) et nord (Bd Dautry-nord) sont équipées de traversées piétonnes mais éloignées de plus de 50 m du giratoire.

L'environnement peut être qualifié de d'urbain peu dense, du type périphérique (quartiers pavillonnaires, équipements). Dans la suite, on retiendra la caractérisation péri-urbaine plus adapté que celle d'urbaine.

NB : le Bd Dautry fait l'objet d'une interdiction des PL dès 3.5 T. En pratique, ne sont autorisés que les PL munis de dérogation (artisans, livraisons) ou les services publics (nettoieement, etc.,...).

❖ Desserte par les modes alternatifs au véhicule automobile

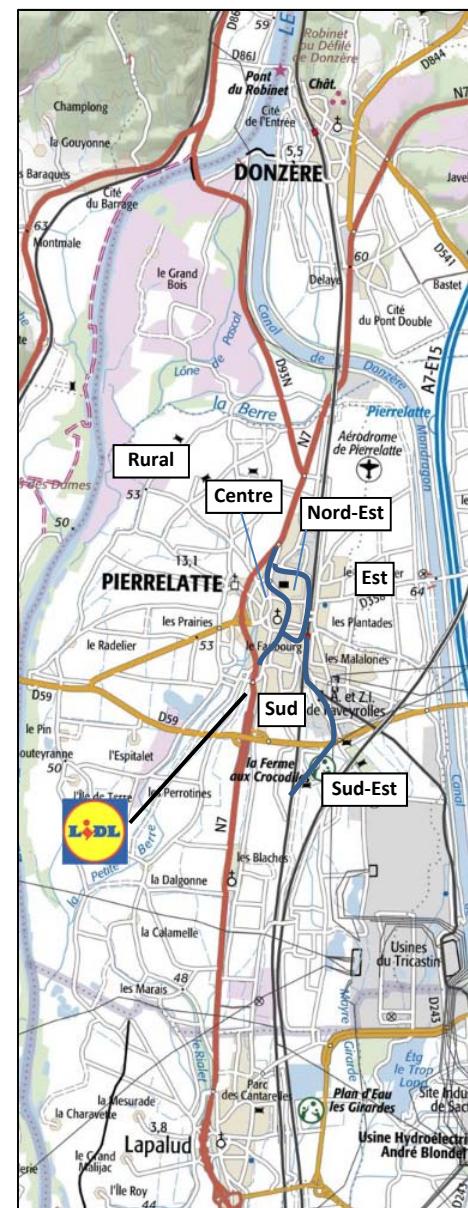
Préambule : zone de chalandise

La zone de chalandise (ZC) est imagée ci-après. Compte tenu des implantations de l'enseigne sur les communes voisines de Bourg-Saint-Andéol, Pont-Saint-Esprit et Saint-Paul-les-Trois-Châteaux, celle-ci comprend essentiellement la commune de Pierrelatte, à laquelle on peut ajouter la commune de Lapalud au sud et la commune de Donzère au nord.

Ci-dessous figure un découpage de la zone de chalandise suivant les 6 IRIS de Pierrelatte au sens de l'INSEE (Lapalud et Donzère ne sont pas des communes irisées) avec la population du recensement de 2015

Commune/IRIS	Pop 2015
Pierrelatte Centre	2055
Pierrelatte Nord-Est	2807
Pierrelatte Est	4388
Pierrelatte Sud-Est	46
Pierrelatte Sud	2014
Pierrelatte Rural	1795
Lapalud	3812
Donzère	5541
TOTAL	22458

Zone de chalandise (avec repérage des IRIS de Pierrelatte)



❖ Marche à pied

La marche à pied se heurtant au franchissement de la RN7 (2x2 voies au droit du giratoire), les usagers peuvent toutefois emprunter un passage souterrain se trouvant à environ 200 m au nord du giratoire et reliant le quartier Saint-Roch à l'impasse Lagrange (imagé sur la carte ci-contre). Cet itinéraire permet de mettre à moins de 15 minutes l'hypercentre (zone centre au sens des IRIS). En revanche, les clients potentiels au sud du giratoire B (la Croix d'Or, IRIS "Sud") seront peu captifs en raison de l'allongement de parcours.

❖ Vélo

A priori, les déplacements en vélos se limitent à Pierrelatte car Lapalud et Donzère sont distants de plus de 5 km, soit au-delà du plafond usuel des 15 voire 20 minutes de trajet.

Les déplacements en vélo se heurtent toutefois au franchissement peu aisé du giratoire A et la présence d'une part importante de poids-lourds. Le passage piétons mentionné apparaît comme une solution alternative.

Concernant ces modes dits « doux » ou « actifs », il convient en outre de tenir compte de l'encombrement et du poids des achats alimentaires qui s'avère un frein à la fréquentation (sauf à fractionner les visites plusieurs fois par semaine, ce qui n'est possible que pour des clients de grande proximité).

❖ Transports en commun

Le réseau de transports en commun de la Région Auvergne-Rhône-Alpes dans la Drôme n'offre pas d'arrêt à proximité du site.

L'arrêt le plus proche se situe au niveau du collège Isclo d'Or à l'extrême nord-est quartier la Croix d'Or, soit environ 15 minutes à pied (cf. plan ci-contre). Une alternative est l'arrêt à l'Hôtel de Ville ou bien encore à la gare TER qui sont tous deux davantage éloignés.

Pour mémoire, les lignes assurées sont :

- Ligne 42 : Montélimar → Saint-Paul-Trois-Châteaux via Donzère et Pierrelatte
- Ligne 44 : Nyons → Saint-Paul-Trois-Châteaux → Pierrelatte → Montélimar
- Ligne 45 : Pierrelatte → Saint-Paul → Nyons

Ces lignes sont "cadencées" pour des déplacements pendulaires d'actifs et scolaires (offre très réduite en dehors des périodes de pointes du matin et du soir).

Réseau de transports en commun : arrêt de cars les plus proches du site



En résumé, la proximité de quartiers d'habitat et du centre-ville présente une réelle attractivité auprès des modes actifs, à tempérer par le franchissement de la RN7 : celui-ci est délicat pour les vélos via le giratoire A plutôt routier et moyennant un passage souterrain existant pour les piétons (et en solution alternative pour les vélos).

Les déplacements de clientèle en transports en commun seront marginaux compte tenu de l'éloignement des arrêts et du cadencement des lignes mal adapté à la clientèle.

De plus, compte tenu du poids et de l'encombrement des achats, le recours aux modes dits actifs est intrinsèquement limité sauf pour des résidents de grande proximité (IRIS centre et sud), susceptible de fractionner leurs achats.

2.2 Contexte : Carte des trafics du CD26 et de la DIRCE

❖ Préambule

La Direction Interdépartementale du Centre Est (DIRCE) exploite des comptages de trafics sur leur réseau respectif.

Les comptages permanents permettent des exploitations sur la durée : variations saisonnières, rythme annuel d'évolution,...

On recense une station permanente sur la RN7 à environ 2 km au nord du site (cf. repérage ci-contre) :

1- RN7-Pierrelatte (PR 110+530) - DIRCE

❖ Tendance d'évolution des trafics

L'évolution des trafics peut être approchée à la station de la RN7 par l'historique des TMJA (véh/jour) et l'extraction du taux de croissance annuel moyen ou TCAM* entre 2012 et 2017.

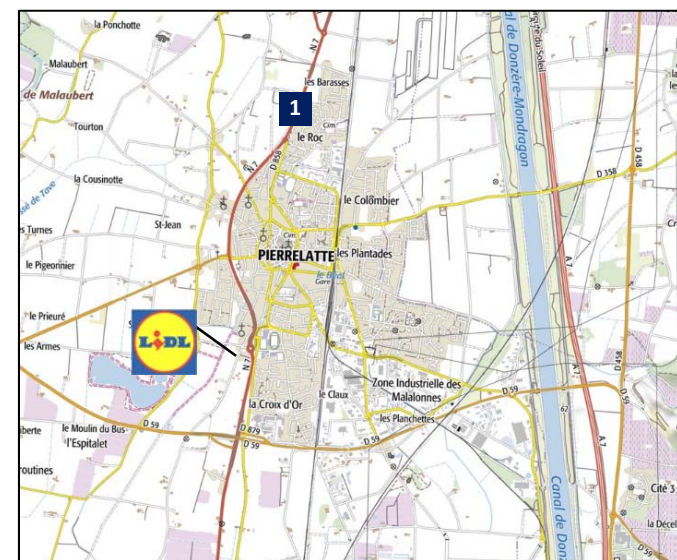
* il s'agit d'un taux géométrique

Celui-ci (négatif, cf. tableau ci-après) indique un **tassement (baisse de -0.3% par an en moyenne)**. On note en outre que les trafics stagnent depuis 2015. Cf. tableau ci-après.

EVOLUTION DES TRAFICS JOURNALIERS - TMJA - TAUX DE CROISSANCE ANNUEL MOYEN

Voie	2012	2013	2014	2015	2016	2017	TCAM %	Période
1 (P)-RN7 Pierrelatte (PR 110)	17000	16732	15960	16696	16740	16713	-0,3%	2012-2017

Stations permanentes de comptages au voisinage du site

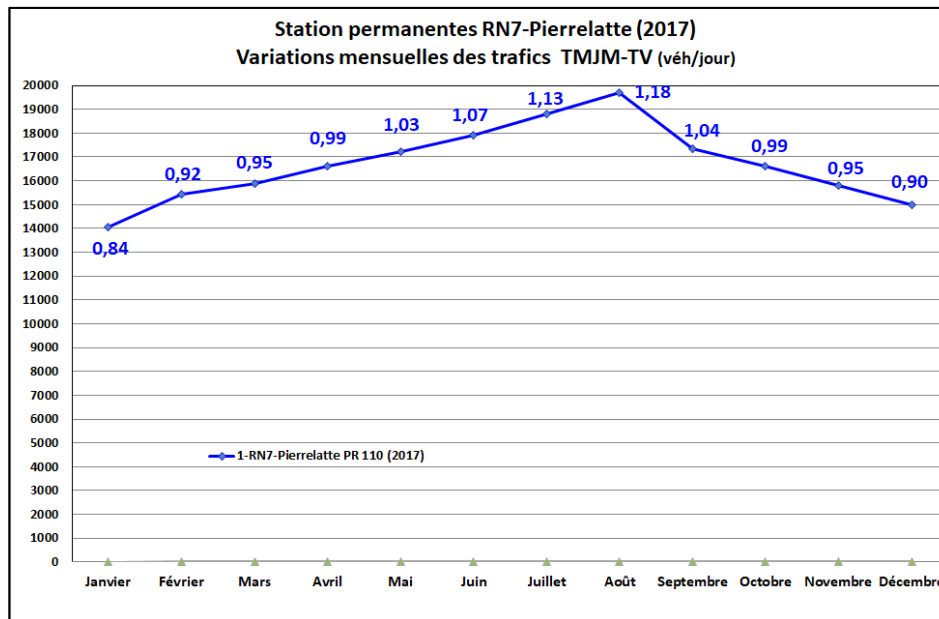


NB : Rappelons que la moyenne nationale est voisine de +0.8% par an (sur réseau non national et non autoroutier) d'après Le Ministère de l'Environnement, de l'Energie et de la Mer en charge des relations internationales sur le climat. Celui-ci indique dans le fascicule "**Chiffres Clés du transport - Edition 2017 - février 2017**" que "*depuis 2005, la circulation routière a augmenté de +5% [soit entre 2005 et 2015].* Un calcul fait ressortir un taux de croissance annuel moyen sur les « autres routes » (c'est-à-dire hors réseau autoroutier et national) de l'ordre de **+0.8% par an** entre 2005-2015.. Sur les s nationales, la tendance nationale est au tassement - <http://www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr>

❖ Variations saisonnières

Les variations saisonnières ont été appréhendées par la comparaison relative des Trafics Moyens Journaliers Mensuels ou TMJM (année 2017).

La figure ci-après indique les TMJM et fournit pour chaque mois le ratio par rapport au TMJA (moyenne annuelle qui se voit affecter un ratio de 1.0 par défaut).



Il ressort des variations marquées sur la RN7.

Cet axe adopte un profil en cloche qui **culmine en été** avec les migrations des vacanciers, compte tenu de son caractère structurant en doublement (gratuit) de A7 dans la Vallée du Rhône.

Le maximum annuel est atteint au mois **d'août**.

Dans la suite de l'étude, il convient de se placer en période estivale et plus particulièrement au mois d'août.

2.3 Comptages automatiques de trafics

2.3.1 Synthèse des trafics journaliers et horaires de pointe

Quatre postes de comptages automatiques de trafics ont été installés sur les quatre branches du **carrefour A** entre le mardi 20 et le vendredi 2019 (cf. plan de comptages ci-après).

- **Poste 1 : RN7-Sud**
- **Poste 2 : Bd Dautry**
- **Poste 3 : RN7-Nord**
- **Poste 4 : Rue P. Larousse**

NB : Le poste 4 est accolé au giratoire et inclut l'ensemble de la clientèle du Mac Donald's.

Le total cumulé sur les 4 postes correspond à la charge du carrefour A (c'est-à-dire le trafic total empruntant le carrefour), ce qui permet d'en extraire une analyse typologique fournissant un bon indicateur du comportement général des trafics (cf. paragraphes suivants).

Les résultats détaillés (sous forme de tableaux) par tranche horaire, par sens et par catégorie de véhicule (en TV/PL, c'est-à-dire tous véhicules/poids-lourds sauf au poste 4 en TV uniquement pour des questions de fiabilité et de plus compte tenu du très faible trafic PL attendu) sont fournis en **annexe 1**.

Ci-après figure une synthèse en termes de trafics journaliers (deux sens confondus).

NB : Les trafics sur le schéma ci-contre ont été arrondis à la demi-dizaine près et les pourcentages sont arrondis à la décimale près après calcul sur la base des valeurs exactes

Lexique :

MJ = moyenne "tous jours" (Lun-Dim) -MJO = moy. des jours ouvrés (lun-ven).

Il ressort des **trafics en adéquation avec les fonctions assurées par les voies** avec les niveaux de trafics suivants et compte tenu du contexte de période estivale (en moyenne des jours ouvrés).

- La **RN7-sud** (poste 1) transporte un trafic de **14 240** véh/jour ouvré moyen dont près de 2 100 PL/jour (14.8%).
NB : le trafic "Tous Jours" ou MJ est supérieur au MJO en raison du sens 1 ou sud → nord fortement chargé le week-end en raison de la vague de retour des vacanciers (week-end du 23-25 août). On retrouve en toute logique ce phénomène sur le poste 3-sens 2.
- Le **Bd Dautry** (poste 2) atteint **5 065** véh/jour ouvré moyen avec une part minimale de PL (1.8%, soit 90 PL/jour) en cohérence avec l'interdiction des PL > 3.5 t.
- La **RN7-nord** (poste 3) avoisine les **13 500** véh/jour ouvré moyen dont 1 970 PL/jour (14.5%). A l'image du poste 1, le trafic MJ est un peu plus chargé.
- La **Rue P. Larousse** dépasse les **3 300** véh/jour ouvré moyen. Comme pour les postes 1 et 3, le trafic MJ est légèrement supérieur en raison de l'attractivité du restaurant Mc Donald's qui a capté des flux de clients lors du week-end (par effet d'aubaine).

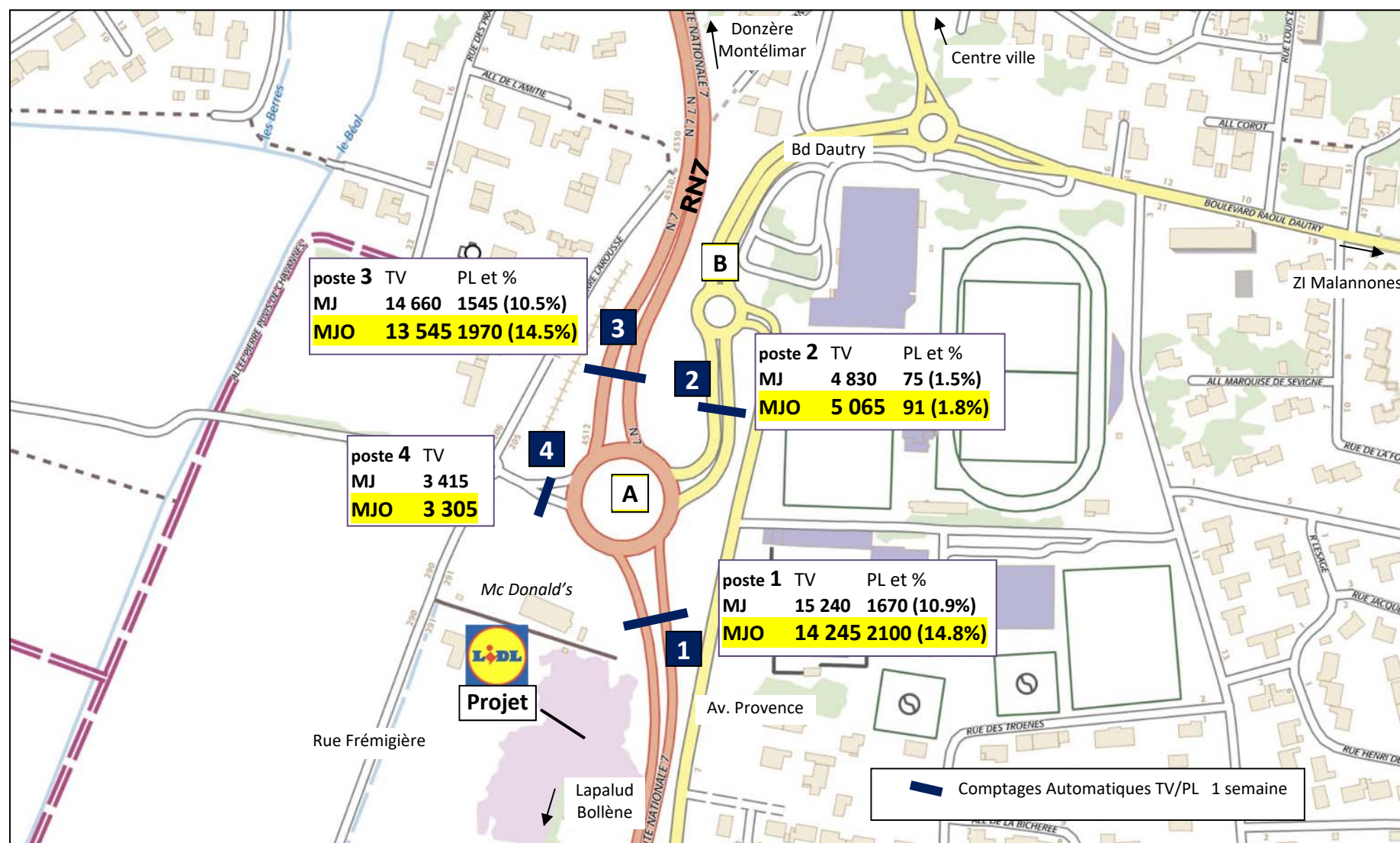
Avec autour de 15 000 véh/jour ouvré (19 000 véh/j le samedi), la RN7 intéresse un trafic conforme à sa fonction d'axe structurant doublant l'A7. Le trafic PL en jour ouvré est élevé et par ailleurs artificiellement gonflé par l'interdiction de circulation des PL en transit le week-end en été.

Le Bd Dautry avec 5 000 véh/j est l'une des portes principales d'entrée à la zone agglomérée de Pierrelatte. Le faible taux de PL est lié à l'interdiction aux plus de 3.5 t.

La rue P Larousse comprend les flux riverains (Saint-Roch, Les Prairies) auxquels s'ajoutent ceux du restaurant McDonald's.

PROJET LIDL à PIERRELATTE- SYNTHESE DES TRAFICS JOURNALIERS et à l'heure de pointe "maximale"

Période du 20 au 26 août 2019 (véh/j et véh/h) – 2 sens confondus



On trouvera le détail des comptages automatiques en annexe 1. Les sens de circulation y sont distingués suivant les « sens 1 » et « sens 2 ». Le sens 1 est en direction du giratoire C

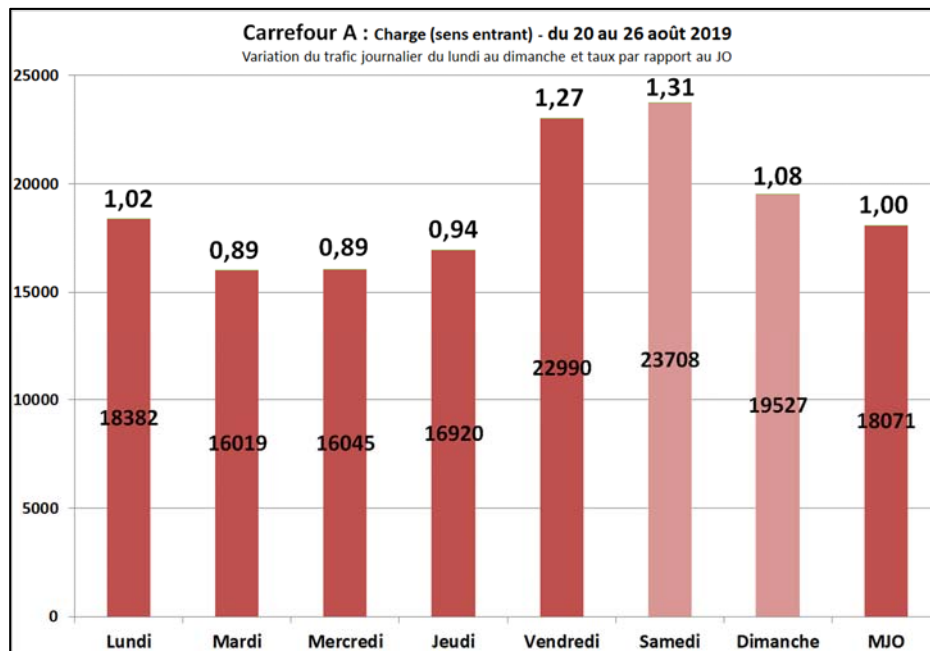
Au-delà de ces résultats chiffrés de synthèse, il est proposé à la suite d'analyser la **typologie** des trafics ressortant des comptages.

2.3.2 Analyse typologique et validation du choix des périodes de pointe

Il est proposé une analyse typologique au travers du cumul des 4 postes de comptages (dans le sens "entrant" vers le giratoire A), c'est-à-dire la charge du carrefour (= trafic total empruntant le carrefour).

→ Variation journalière des trafics (cumul au giratoire A)

Le diagramme ci-après indique les variations de trafics d'un jour sur l'autre au cours de la semaine de comptages ainsi que le ratio par rapport à la moyenne des jours ouvrés (ou MJO qui se voit affecter par définition un ratio de 1.00).



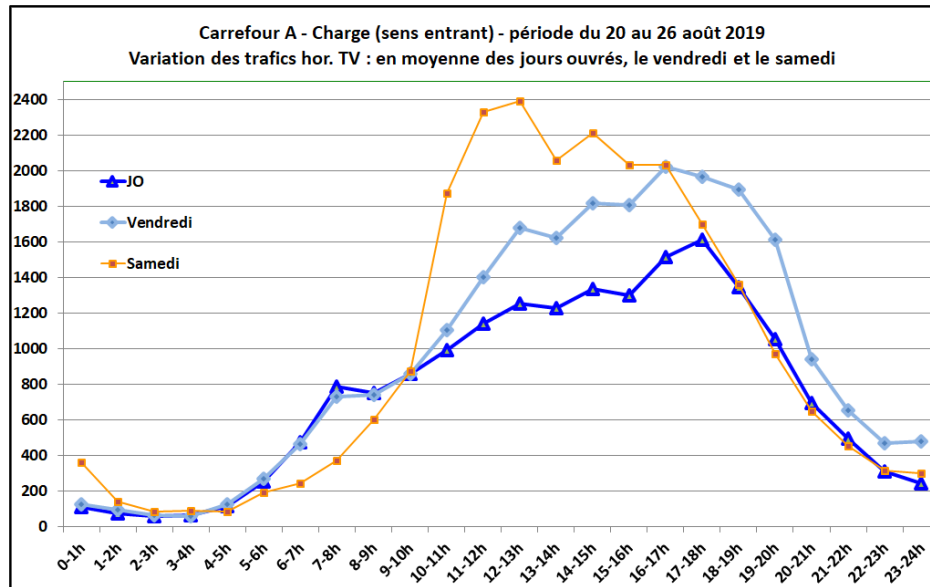
- Il ressort un profil dicté par la période estivale et la fonction de la RN7 au regard des « migrations » estivales.
On observe ainsi logiquement un surcroît important de trafic le week-end, notamment les vendredi et samedi (ce premier cumulant de plus la pointe habituelle de fin de semaine : RTT, achats, sorties loisirs vers les ville-centre que sont Montélimar et Orange, etc...)

En résumé, il ressort une pointe des trafics au cours du week-end en raison des migrations estivales. Les journées du vendredi et du samedi sont en toute cohérence les plus chargées.

→ Variations horaires des trafics

Les variations horaires des trafics figurent sur le schéma ci-après pour les journées de vendredi*, samedi* et en moyenne des jours ouvrés concernant la charge du giratoire A.

*qui s'avèrent comporter la tranche horaire maximale du matin et du soir respectivement. Cf. justification en fin de paragraphe.



- On observe une pointe absolue le samedi entre 12h-13h ; directement liée à l'afflux des retours de congés.
Les 5 tranches horaires les plus chargées de la semaine s'observent le samedi entre 11h-16h, traduisant le phénomène des retours de congés d'été.
- En jours ouvrés, il apparaît une pointe unique en fin de journée : entre 17h-18h en moyenne et légèrement avancée à 16h-17h le vendredi. Le vendredi est de plus marqué par un palier de pointe (16h-19h) liée aux migrations des estivants.

- Le tableau ci-après duquel sont extraites les courbes précédentes, permet de situer les niveaux de trafics relatifs d'un jour sur l'autre.
En particulier, on retiendra le caractère atypique que les trafics horaires du vendredi et surtout du samedi, dominent nettement le reste des jours ouvrés.

CUMUL ENTRANT Postes 1 à 4		9h00	10h00	11h00	12h00	13h00	14h00	15h00	16h00	17h00	18h00	19h00
		10h00	11h00	12h00	13h00	14h00	15h00	16h00	17h00	18h00	19h00	20h00
Lundi	TV	965	926	1160	1184	1329	1433	1299	1555	1606	1333	942
Mardi	TV	823	987	1048	1144	1070	1192	1160	1273	1423	1197	821
Mercredi	TV	821	990	1033	1145	991	1096	1045	1301	1366	1185	943
Jeudi	TV	816	962	1056	1128	1120	1134	1184	1415	1712	1127	948
Vendredi	TV	861	1105	1400	1676	1622	1815	1804	2020	1963	1891	1609
Samedi	TV	875	1871	2327	2390	2057	2209	2030	2029	1698	1359	970
Dimanche	TV	614	960	1332	1535	1713	1547	1509	1833	1635	1778	1398

En résumé, on retiendra l'impact des mouvements des vacanciers qui expliquent le trafic horaire maximum observé le samedi pendant la pause méridienne.

En pointe du soir, le vendredi domine (16h-18h) les autres jours de la semaine.

2.4 Analyse des tickets de caisse (magasin LIDL actuel)

Le magasin existant fournit - au travers de l'analyse des tickets de caisse (TC)- une base de travail quant à la typologie de la clientèle en termes de variations saisonnières et d'occurrence des pointes.

Il est rappelé que ce magasin actuel est ouvert du lundi au samedi de 8h30 à 19h30.

Il convient aussi de rappeler l'emplacement du magasin sur le flanc sud-est de la zone urbanisée, à l'écart des axes structurants que sont la RN7 et la RD59 (voie départementale de liaison intercommunale entre Bourg-Saint-Andéol à l'ouest et Suze-la-Rousse à l'est. Elle permet aussi de se rendre vers Valréas et Nyons via la RD142). Autrement dit, il s'agit d'un supermarché « en ville ».

NB : Les données de tickets de caisse journaliers ont été recueillies l'année 2018. Le magasin a fermé le jour de l'An (semaine 1), le lundi de Pâques (semaine 14), le 1^{er} mai (semaine 18), le 8-mai (semaine 19), le lundi de Pentecôte (semaine 21), le 15-août (semaine 33), à la Toussaint (semaine 44) et à Noël (semaine 52).

❖ Variations saisonnières

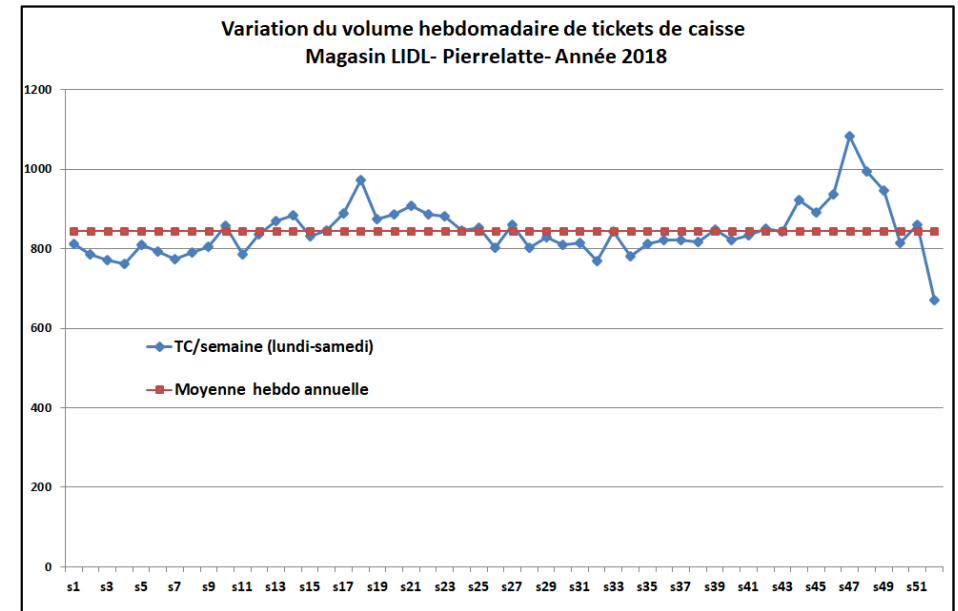
Un histogramme des moyennes journalières hebdomadaires (semaine après semaine) est proposé ci-après avec l'indication de la moyenne annuelle journalière.

- Les fluctuations saisonnières sont plutôt modérées dans l'ensemble : 47 des 52 semaines analysées se situent dans une fourchette de $\pm 10\%$ par rapport à la moyenne hebdomadaire annuelle (844 TC/jour).

- Il n'y a pas de réel effet saisonnier si ce n'est en fin d'année : les semaines 47 à 49 sont les plus chargées de l'année (avec la semaine 18, probablement en raison d'un effet de rattrapage), en raison des achats de fin d'année.

- si l'on exclut les semaines avec jour ouvré de fermeture (ayant pu induire un effet de rattrapage sur les autres jours et ainsi doper la moyenne journalière) et si l'on retire la période des achats de fin d'année, les semaines les plus chargées se situent entre fin avril et fin mai (semaines 17 ; 20 et 22) avec un ratio moyen de 1.05.

Le mois de mai apparaît typiquement comme représentatif de la fourchette "haute", cette notion étant toute relative.

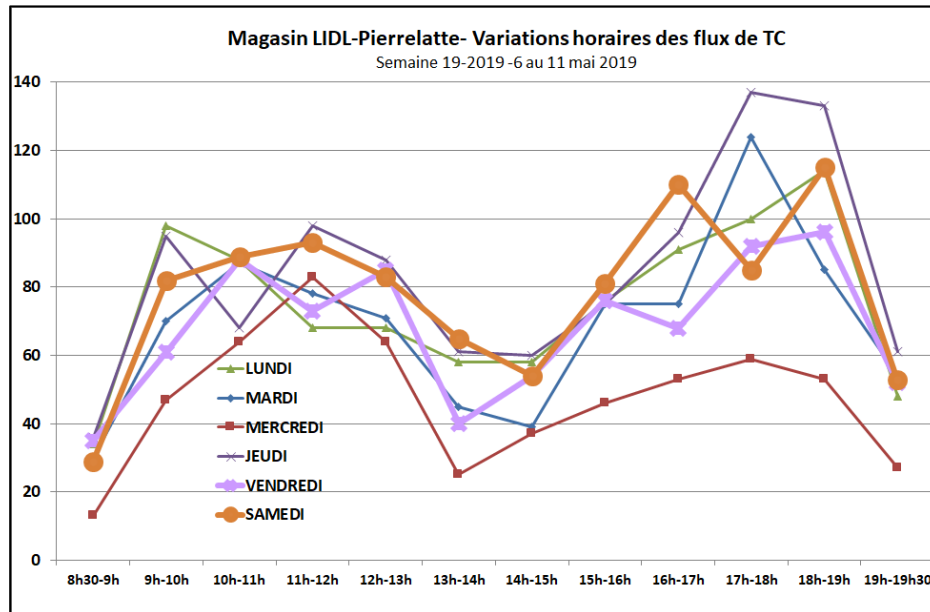


En résumé, les fluctuations de clientèle sont intrinsèquement modérées à l'exception des achats de fin d'année.

L'emplacement du magasin en zone urbaine le met à l'écart des flux touristiques et saisonniers. Autrement dit, il fonctionne essentiellement avec la clientèle locale à Pierrelatte, d'où la stabilité observée.

❖ Variations horaires

Les variations horaires des flux de tickets de caisse sont illustrées ci-après pour chaque journée de la semaine 19 de 2019 (6-11 mai 2019).



NB : La tranche de pointe du soir des jours ouvrés concentre en moyenne un peu moins de 13% de la fréquentation journalière moyenne de la semaine (8 mai exclu).

Il ressort un profil irrégulier dominé par la pointe du soir.

La tranche horaire la plus fréquentée survient entre 17h-18h ou 18h-19h.

En moyenne des jours ouvrés et en retirant le jour férié, la tranche horaire maximale est 17h-18h avec 113 tickets/heure.

On notera que la pointe du soir du samedi est équivalente en intensité (115 TC/h).

Le maximum est atteint le jeudi 17h-18h (137 TC/h, 13.6% du trafic journalier) en tenant compte d'un probable effet de rattrapage lié au mercredi férié.

On retiendra que la pointe du soir en moyenne des jours ouvrés (17h-18h) est la tranche critique.

2.5 Période de référence retenue dans la suite de l'étude

Au regard des analyses précédentes (comptages, tickets de caisses), la période de référence suivante est retenue :

- **Heure de pointe du soir (HPS) du vendredi en période estivale**

NB : Cette tranche du vendredi soir fait coïncider la pointe des trafics de fond (=niveau maximal des jours ouvrés) et celle de la fréquentation du magasin.

Elle présente l'avantage de cumuler les migrations des estivants avec une pointe usuelle de flux locaux usuels (retour travail → domicile, déplacements pour achats y compris de la part de touristes présents sur place, services, RTT, départs en week-end).

L'heure de pointe du samedi (12h-13h) ressortant des comptages de trafics est plus intense mais trop atypique car trop largement dominée par les migrations estivales (qui s'étalent sur la période 11h-16h). De plus, le samedi matin ne représente pas de pointe de fréquentation de clientèle : l'impact du magasin sera nettement moindre en proportion comparée à la tranche horaire de référence retenue.

2.6 Trafics directionnels de trafics et extrapolation en période de référence

Des comptages **directionnels** de trafic ont été effectués par caméra au droit des carrefours A-B le **vendredi 23 août 2019 à l'heure de pointe du soir (17h-18h)**.

Les mouvements tournants ont été convertis **en uvp/h ou unité de véhicule particulier par heure** qui est l'unité standardisée pour les études de capacité de carrefour et qui s'obtient suivant la grille de conversion suivante :

- 1 VL = 1 uvp - 1 PL = 2 uvp - 1 deux-roues motorisé = 0.5 uvp

Ils ont ensuite été recalés aux marges sur les comptages automatiques de la tranche **16h-17h** (=tranche maximale, légèrement supérieure de +3% à la tranche 17h-18h).

Ces comptages ont servi à l'analyse de capacité présentée à la page suivante compte tenu des observations sur site menées concomitamment. Ils figurent sur la page suivante.

❖ Obtention des trafics directionnels en période de pointe du soir de référence :

Les comptages ont été effectués en semaine 34.

Compte tenu que le cœur de la période estivale se situe entre les semaines 31-33 (1^{ère} quinzaine d'août) et dans le but de raisonner en fourchette haute, il a été imputé un **surcroît de +10% supplémentaire** à l'ensemble des trafics mesurés.

Les mouvements tournants en période horaire de pointe de référence figurent ci-après.

Il est indiqué en outre la **charge** du carrefour, c'est-à-dire le trafic total entrant (ou sortant) :

La charge en **A** (période de référence) est de **2 346 uvp/h** (2 133 uvp/h pour les comptages du 23/08).

La charge en **B** est de **885 uvp/h** (805 uvp/h pour les comptages).

→ Analyse sommaire de capacité:

Un giratoire routier tel que A avec des entrées sur 2 files peut en règle générale écouler plus de 3 000 uvp/h avant saturation d'une ou plusieurs branches.

Un giratoire compact tel que B peut en règle générale écouler 2 000 uvp/h a minima.

Autrement dit, les giratoires disposent à priori de réserves de capacité satisfaisantes, voire même confortables en B.

Le paragraphe suivant propose une analyse détaillée des réserves de capacité de chacun des giratoires.

TRAFICS ACTUELS (pointe horaire du matin) - Comptages

Vendredi 23 août 2019

HPS 16h-17h UVP/h

Charge B

E	805
S	805

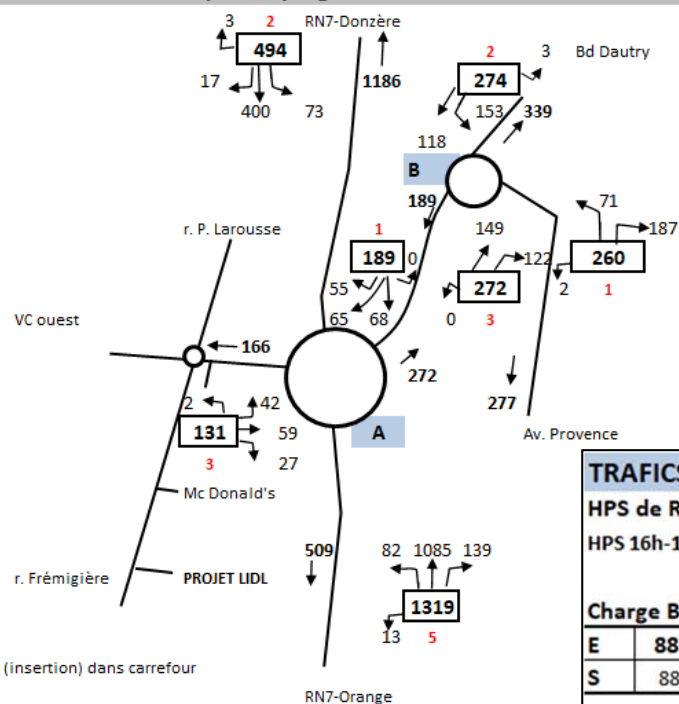
Charge A

E	2133
S	2133

2 Repérage branche giratoire

XXX Trafic par branche en entrée (insertion) dans carrefour

XXX Mouvement tournant



TRAFICS ACTUELS de REFERENCE (HPS - ETE)

HPS de REFERENCE (Eté)

HPS 16h-17h UVP/h

Charge B

E	885
S	885

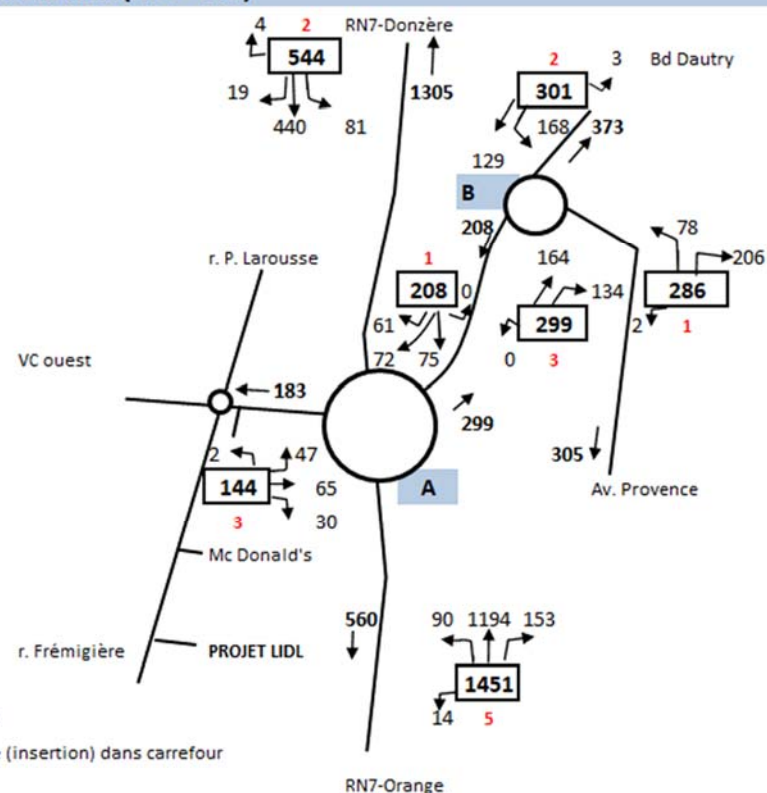
Charge A

E	2346
S	2346

2 Repérage branche giratoire

XXX Trafic par branche en entrée (insertion) dans carrefour

XXX Mouvement tournant



Remontées de file actuelles (Vendredi 23 août HPS, site googlemaps.fr)

2.7 Remontées de file et analyse capacitaire

2.7.1 Remontées de file

Les remontées de file ont été observées simultanément aux comptages directionnels présentés précédemment (vendredi 23/08, pointe du soir).

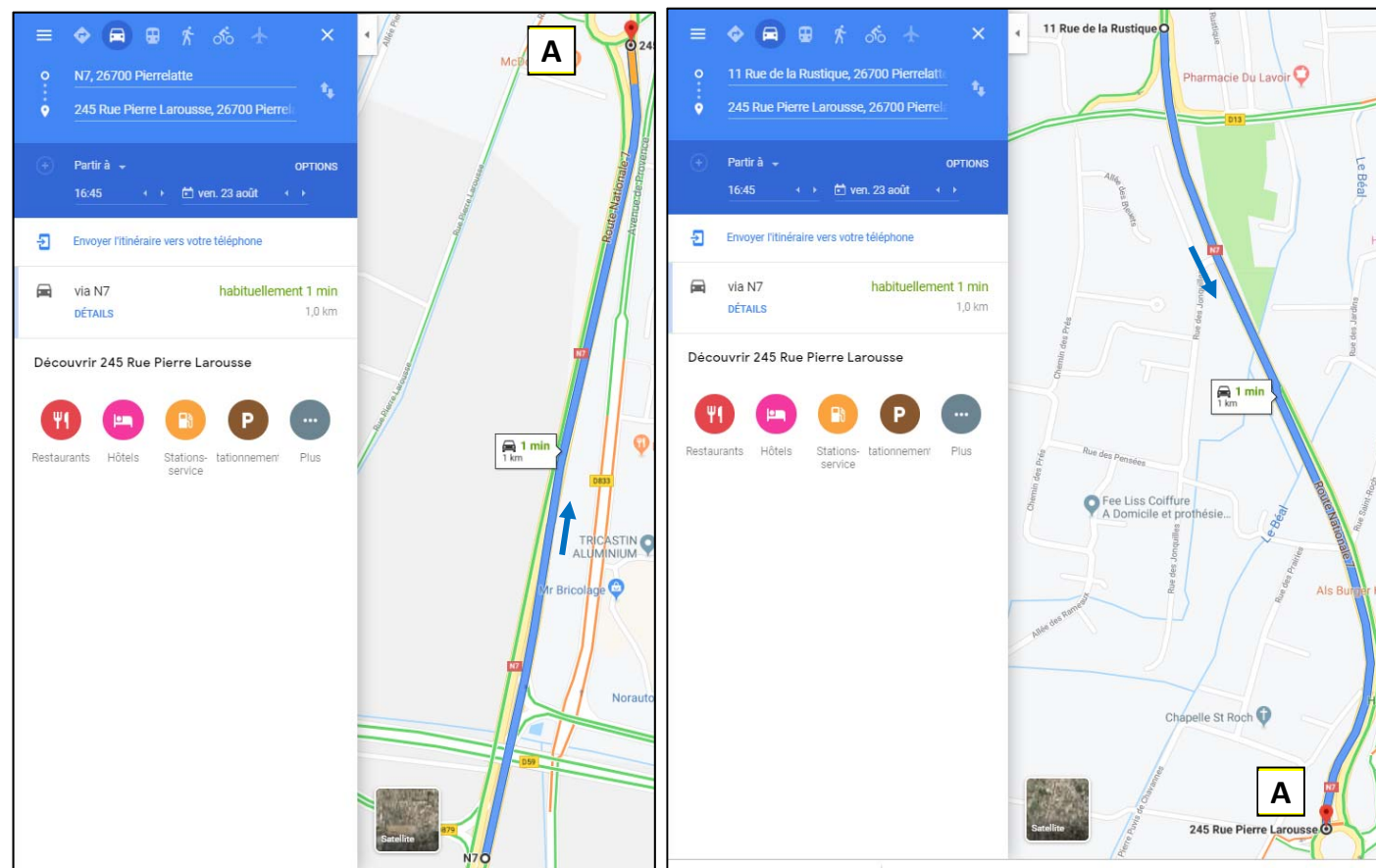
Les observations de terrain ne font ressortir aucune remontée de file significative (circulation fluide).

Ces observations sont corroborées par les relevés GPS du site googlemaps.fr.

Ceux-ci indiquent par exemple que l'écoulement sud → nord s'effectue en 1 minute pour 1 km soit une vitesse d'approche de 60 km/h.

Idem dans le sens nord → sud.

En résumé, l'écoulement est globalement fluide.



2.7.2 Analyse de capacité et validation de la méthode

• Préambule méthodologique

L'analyse de capacité a été menée à l'aide de l'outil statique suivant et sur la base des comptages pour permettre la comparaison avec les observations de remontées de file.

❖ Logiciel GIRABASE 4.0

Cette analyse théorique confrontée aux observations de terrain en termes de remontées de file permet de valider le modèle statique utilisé à nouveau en configuration prospective (scénario avec projet LIDL).

- **GIRABASE** développé par le CEREMA (ex-CERTU) estime la **réserve de capacité R** de chacune des branches s'insérant dans une giratoire.
R est le pourcentage de trafic supplémentaire que peut absorber la branche toutes choses étant égales par ailleurs.
Le modèle estime en outre la remontée de file moyenne et maximale (en nombre de véhicules, une estimation en longueur est obtenue sur la base de 1 véhicule tous les 6 m).

Il est communément admis les seuils suivants :

- **R ≈ 20% ou plus fonctionnement satisfaisant**
- R entre 10% et 20% : niveau "limite" tolérable à passable, il convient d'examiner l'état des remontées de files pour éviter tout blocage amont
- R entre 0% et 10% : passable à médiocre. Le risque de ralentissement est avéré et en général, une telle réserve est jugée insuffisante.
- R < 0% : la branche est saturée, induisant une remontée importante voire en pratique des risques de fuite en amont par le réseau secondaire.

Il convient de souligner les limites du modèle GIRABASE qui traite notamment les giratoires sous forme de **carrefours isolés** (ce qui est le cas pour A, les carrefours adjacents étant distants de plus de 500 m ; B en milieu urbain dispose d'un stockage plus réduit avec les carrefours adjacents dont A), avec une distribution de trafic non forcée (loi de Poisson) et ne peut tenir compte des perturbations externes sur des carrefours adjacents. Autrement dit, le modèle évalue la capacité **intrinsèque** du giratoire à écouler les trafics.

Par ailleurs, ce type de modèle statique permet de paramétrer le niveau de réactivité (ou « d'agressivité » dans le bon sens du terme) des usagers que de façon globale

moyennant la prise de risque en insertion dans l'anneau compte tenu du trafic prioritaire. Un usager très réactif maximisera ainsi son insertion en appréciant au mieux l'écart véhiculaire permettant l'insertion en question.

Trois "niveaux" de réactivité existent dans le modèle : urbain (forte réactivité, capacité d'insertion optimale), périurbain (réactivité moyenne) et rural (faible réactivité et nécessité d'un écart important entre les véhicules pour s'insérer).

En l'occurrence, il a été retenu le mode « **péri-urbain** » en A/B **en cohérence avec le milieu environnant**.

On trouvera les résultats détaillés des tests GIRABASE (sur la base des comptages, état actuel de référence, état projeté et simulation au fil de l'eau) en **annexe 2**.

• Résultats de l'analyse capacitaire (base : comptages)

L'analyse capacitaire a été menée sur la base des *comptages* pour vérifier la concordance avec les observations de terrain en termes de remontées de file. On trouvera l'ensemble des résultats détaillés des évaluations des giratoires A et B en annexe 2.

❖ Giratoire A : RN7/Bd Dautry / Rue P. Larousse

→ Vendredi 23/08/19 (comptages) - HPS : Réserves de capacité

Ci-après figurent les réserves de capacité par branche qui apparaissent **satisfaisantes (> 20%)**.

Ce résultat est conforme aux observations.

Résultats

	Réserve de Capacité		Longueur de Stockage		Temps d'Attente	
	en uvp/h	en %	moyenne	maximale	moyen	total
Bd Dautry (centre-ville)	644	77%	0vh	2vh	3s	0,2h
RN7-Nord (Donzère)	1728	78%	0vh	2vh	0s	0,0h
rue P. Larousse	935	88%	0vh	2vh	2s	0,1h
RN7-Sud (Orange)	1063	45%	0vh	2vh	0s	0,1h

❖ Giratoire B : Bd Dautry / Avenue de Provence

→ Vendredi 23/08/19 (comptages) - HPS : Réserves de capacité

Ci-après figurent les réserves de capacité par branche qui apparaissent largement **satisfaisantes (> 20%)** avec des remontées de file minimales.

Ce résultat est conforme aux observations.

Résultats

	Réserve de Capacité		Longueur de Stockage		Temps d'Attente	
	en uvp/h	en %	moyenne	maximale	moyen	total
Av. Provence (Sud)	1178	82%	0vh	2vh	1s	0,1h
Bd Dautry (centre ville)	1324	83%	0vh	2vh	0s	0,0h
Bd Dautry (côté RN7)	1167	81%	0vh	2vh	1s	0,1h

En résumé, le modèle théorique reproduit correctement le niveau de service observé sur site lors des comptages aux carrefours A-B, ce qui permet de la valider.

3. ETAT PROJETE

3.1 Préambule méthodologique

- **Horizon d'étude**

L'étude se place à l'horizon +5 ans (soit vers ≈ 2024).

Cet horizon d'étude retenu permet d'affirmer les conclusions de l'étude au-delà de la date de mise en service.

- **Période de référence**

Les trafics attendus ont été projetés en termes de mouvements directionnels aux carrefours A à B pour l'heure de pointe de référence définie précédemment.

- **Projections de trafics**

Les projections ont été estimées en combinant :

- les trafics actuels de référence ou trafics de "fond" (cf. §2.6)
- la croissance exogène des trafics (évolution moyenne des trafics de fond non liés au projet, c'est-à-dire prenant en compte l'évolution socio-économique en général,
- la prise en compte du projet de magasin LIDL au travers de la clientèle générée en entrée/sortie.

Le projet sera accessible par la rue Frémigière.

Concernant le devenir du site actuel, on suppose que le changement de destination (nouvelle enseigne ou réaffectation vers de bureaux ou logements, etc. n'aura aucun impact au droit de la zone opérationnelle compte tenu de l'éloignement.

- **Analyse capacitaire**

L'analyse capacitaire a été menée de façon similaire à celle produite pour l'état actuel (cf. § 2.7).

3.2 Croissance exogène des trafics

Il a été retenu un **taux de croissance exogène égal à +0.5% par an**, soit +2.5% globalement à l'issue des 5 ans.

NB : ce taux est nettement supérieur à celui observé sur la RN7 au droit de la station permanente (tassement). Il s'agit par conséquent d'une **hypothèse plutôt défavorable**.

3.3 Génération de trafic lié au projet

- **Rappel du projet**

Le projet consiste à créer un magasin LIDL d'une surface de vente de 1 430 m². La Direction Régionale table sur **un accroissement du nombre de clients de +20% en comparaison du magasin actuel**.

Il convient de rappeler que l'augmentation de la surface vente induit un rayonnage et un catalogue plus étoffés qui se traduisent aussi par une augmentation du panier moyen.

- **Clientèle attendue (période de référence)**

La Direction Régionale s'attend à ce que le futur magasin génère un accroissement de clientèle de +20% en comparaison du magasin actuel.

Le nombre de clients nets supplémentaires a été estimé sur la base des hypothèses suivantes :

- Magasin actuel : nombre de tickets de caisse journalier en moyenne annuelle : 844 TC/jour moyen (moyenne du lundi au samedi)
- Ratio d'extrapolation estivale : 1.18 ou +18%, soit 996 clients par jour moyen (du lundi au samedi).
Ce taux provient des variations mensuelles des trafics de la station permanente (paragraphe 3.2). On suppose à priori que la courbe saisonnière de fréquentation du magasin sera corrélée à celle des trafics.
- Accroissement de fréquentation liée au futur magasin : +20%, soit ≈ 1 195 clients/jour attendus
- Proportion de clients concentrée à l'heure de pointe du soir de référence/moyenne journalière : 12.6% (d'après l'analyse des données de tickets de caisse présentées en 2.4), arrondis à 13% soit environ 155 clients/h.
- Synergie avec la clientèle du restaurant Mc Donald's : celle-ci est supposé nulle dans un souci de raisonner en hypothèse défavorable.

Il ressort à l'HPS de référence :

- **155 clients nets attendus en sortie**
- **151 clients nets attendus en entrée**

Le tableau ci-après détaille les étapes de calcul :

FREQUENTATION (clientèle) du PROJET	
Magasin LIDL Actuel - Clientèle	
Période de référence	
En moyenne du lundi au samedi	
Moyenne annuelle	844 clients/jour moyen
Ratio d'extrapolation estivale	1,18 cf station RDN7
Période de référence (été)	996 clients/jour moyen
PROJET - Accroissement de clientèle:	20%
Magasin LIDL PROJET - Clientèle attendue	
Clients par jour moyen (Lun-Sam)	1195 clients/jour moyen
Part HPS max/jour moyen	12,6% Semaine 11-2019
Part retenue	13,0%
Clients attend	155 clients/h
Clientèle LIDL attendue (HP Référence)	
Sortant	155 clients/h
Entrant	151 clients/h
Entrant/Sortant	97% en moyenne des jours ouvrés

NB : ratio entre sens entrant / sens sortant

Le nombre de tickets de caisse indiquant par définition le trafic *sortant* du magasin, le nombre de tickets des *entrants* à la même heure est pris comme la moyenne entre le nombre de tickets de caisse à l'heure H et H+1 (sur la base d'une durée de séjour de 30 minutes, ce qui revient à dire que le trafic entrant à l'heure de pointe ressort à cheval sur la même tranche horaire et sur la suivante). Le taux de 97% est obtenu sur la base de la moyenne MJO de la semaine 19-2019 du magasin actuel.

- **Ventilation spatiale (origine/destination) et taux de recours au véhicule motorisé**

- ➔ **Répartition suivant la zone de chalandise et le poids des itinéraires d'accès**

La ventilation spatiale de la clientèle peut s'appuyer sur les poids relatifs des points d'accès à la zone opérationnelle compte tenu de la zone de chalandise.

Dans ce but, pour chaque IRIS (ou à défaut commune) de la zone de chalandise, le ou les itinéraires d'accès au projet sont identifiés et par conséquent la « porte d'entrée » à la zone opérationnelle : RN7-nord, RN7-sud, Bd Dautry, av. Provence ou bien encore le flanc Ouest de la RN7 (quartier St-Roch, les Prairies).

En cas d'étalement urbain, il a été tenu compte d'un choix éventuel entre plusieurs solutions.

On trouvera en **annexe 3** le détail des hypothèses d'affectation par IRIS et itinéraire.

Par combinaison des poids des itinéraires au poids démographiques des IRIS/communes et par agrégation, on obtient la clé de répartition.

Par ailleurs, il a été retenu un coefficient augmentatif pour tenir compte de la proximité de Pierrelatte en comparaison de Lapalud et Donzère.

Dans ce but, il a été appliqué un coefficient 2 aux IRIS de Pierrelatte (coefficient 1 pour Lapalud et Donzère).

Sous ces hypothèses, il ressort la clé de répartition suivante sur la base de la zone de chalandise :

Répartition Origine / Destination						
Base: Lieu de résidence (zone de chalandise)						
Itin.	RN7-sud	RN7-nord	Bd Dautry-Nord	Av. Provence	VC ouest	Total
Poids	17%	21%	56%	1%	5%	100%

NB : le faible poids de l'avenue de Provence provient du petit nombre de débouchés riverains.

→ Répartition suivant le poids des trafics

Les clients ne seront pas tous dans une logique de déplacement depuis ou vers leur domicile. Une modération peut être apportée en tenant compte du poids relatifs des différents axes de desserte (RN7, Bd Dautry,...) au regard des trafics directionnels (comptages).

En distinguant le trafic convergent vers le site ("en entrée") du trafic divergent ("en sortie"), il ressort :

Répartition Origine / Destination						
Base: Trafics mesurés						
ENTRANT/ORIGINE	RN7-sud	RN7-nord	Bd Dautry-Nord	Av. Provence	VC ouest	Total
Poids	66%	25%	6%	4%		100%
Poids retenu	65%	24%	6%	3%	2%	100%
SORTANT/DESTIN.	RN7-sud	RN7-nord	Bd Dautry-Nord	Av. Provence	VC ouest	Total
Poids	26%	60%	8%	6%		100%
Poids retenu	25%	59%	7%	6%	2%	100%

→ Clé de répartition spatiale retenue (origines/destination)

La clé de répartition retenue s'appuie sur une combinaison des deux approches sous forme de moyenne pondérée :

- En **origine**, à **60%** sur la base de la zone de chalandise et à **40%** sur la base des trafics prévalant.
- En **destination** : à **75%** sur la base de la zone de chalandise et à **25%** sur la base des trafics prévalant.

Cette répartition part du principe qu'en destination, le domicile sera prépondérant (stockage des aliments) alors qu'en origine, il y a davantage de diversité des motifs tout en gardant une part majoritaire accordée au domicile.

Au final, il ressort les clés de répartition suivante, en origine et en destination :

Répartition Origine / Destination						
Origine Majoration des axes principaux						
ENTRANT/ORIGINE	RN7-sud	RN7-nord	Bd Dautry-Nord	Av. Provence	VC ouest	Total
Poids	36%	22%	36%	2%	4%	100,0%

Répartition Origine / Destination						
Destination Lieu de résidence prépondérant						
SORTANT/DESTIN.	RN7-sud	RN7-nord	Bd Dautry-Nord	Av. Provence	VC ouest	Total
Poids	19%	30%	44%	2%	4%	100,0%

- **Taux de recours au véhicule motorisé et affectation des trafics générés (en uvp/h)**

Suite à l'analyse au §2.3, à chaque IRIS ou commune a été affecté un taux de recours aux modes alternatifs au véhicule particulier au sens large du terme, c'est-à-dire contribuant à faire baisser le trafic automobile : modes actifs, transports en commun mais aussi covoiturage et deux-roues motorisés (qui impactent deux fois moins qu'un véhicule automobile).

- **Pierrelatte : 5% sauf 7.5% pour les IRIS Pierrelatte-Centre et -Sud** pour des raisons de proximité.
- **Lapalud/Donzère : 3%**

Ces taux combinés aux poids des itinéraires d'accès et aux poids démographique des IRIS/communes (cf. affectation des trafics suivant la zone de chalandise au paragraphe précédent) résultent en des taux de recours au véhicule particulier suivant les directions (RN7-nord, RN7-sud, etc...). Cf. ci-contre, en caractères bleus.

Sous ces hypothèses, on en déduit la conversion de la clientèle en trafic généré et l'affectation de ces derniers en origine/destination pour **un trafic total de 144 uvp/h en entrée et de 148 uvp/h en sortie**.

- **Captation sur le trafic de passage**

Une partie des clients "nets" qui se rendront vers le futur magasin seront attirés par un "effet d'aubaine" car le magasin se situera sur leur trajet en cours.

Pour ces clients, l'arrêt au magasin est soit une simple étape avec un allongement minime voire nul de parcours, soit un déplacement mutualisé avec un autre motif

AFFECTATION DES TRAFICS GENERES PAR LE PROJET						
Répartition Origine / Destination						
Origine Majoration des axes principaux						
ENTRANT/ORIGINE	RN7-sud	RN7-nord	Bd Dautry-Nord	Av. Provence	VC ouest	Total
Poids	36%	22%	36%	2%	4%	100,0%
report modal	3,9%	3,5%	5,9%	7,4%	5,6%	
uvp/h	53	32	51	2	6	144

Répartition Origine / Destination						
Destination Lieu de résidence prépondérant						
SORTANT/DESTIN.	RN7-sud	RN7-nord	Bd Dautry-Nord	Av. Provence	VC ouest	Total
Poids	19%	30%	44%	2%	4%	100,0%
report modal	3,9%	3,5%	5,9%	7,4%	5,6%	
uvp/h	29	46	64	3	6	148

La prise en compte de ces phénomènes de captation sur le passage aura pour effet de minorer la création *nette* de trafic supplémentaire sur le réseau viaire public.

Compte du caractère structurant des axes (RN7 notamment), des trafics élevés et de la visibilité du magasin, nous avons retenu **un taux de 50%**.

A contrario cela signifie que la moitié de la clientèle supplémentaire sera spécifiquement générée par le projet (= motif principal de déplacement).

Après la prise en compte de cette captation, on obtient le trafic supplémentaire "net" généré par le projet et par suite, les trafics attendus sur la zone opérationnelle.

3.4 Trafics attendus (horizon +5 ans)

Les trafics directionnels attendus figurent schématiquement ci-après pour l'heure de pointe de référence (horizon +5 ans).

A fins de comparaison, les trafics liés au scénario "au fil de l'eau" (c'est-à-dire sans projet LIDL) sont aussi indiqués.

La charge de trafic attendue à chaque carrefour A-B est décomposée entre l'état actuel référent, la contribution du projet et la contribution de la croissance exogène.

Rappelons qu'usuellement, en dessous de +5% de trafic supplémentaire généré, un projet est considéré comme ayant un impact non significatif.

En termes de trafics attendus (charge du carrefour), il ressort :

- **Carrefour A : RN7/Bd Dautry/rue P. Larousse**

La charge atteint **2 629 uvp/h** en situation de projet, soit **+12% ou +282 uvp/h** en comparaison de l'état de référence (2 346 uvp/h au « fil de l'eau »).

La **contribution intrinsèque** du projet est de **+223 uvp/h (+9.5%)**.

La croissance exogène est de +59 uvp/h (+2.5%).

- **Carrefour B : RD879/av. Provence / rte des Blaches**

La charge atteint **995 uvp/h** en situation de projet, soit **+12% ou +110 uvp/h** en comparaison de l'état de référence (885 uvp/h au « fil de l'eau »).

La **contribution intrinsèque** du projet est de **+87 uvp/h (+9.9%)**.

La croissance exogène est de +22 uvp/h (+2.5%).

En résumé, la variation de trafic générée intrinsèquement par le projet sur la charge des carrefours A-B est voisine de +10%.

L'impact intrinsèque du projet apparaît minime.

Une analyse de capacité des carrefours est présentée au paragraphe suivant.

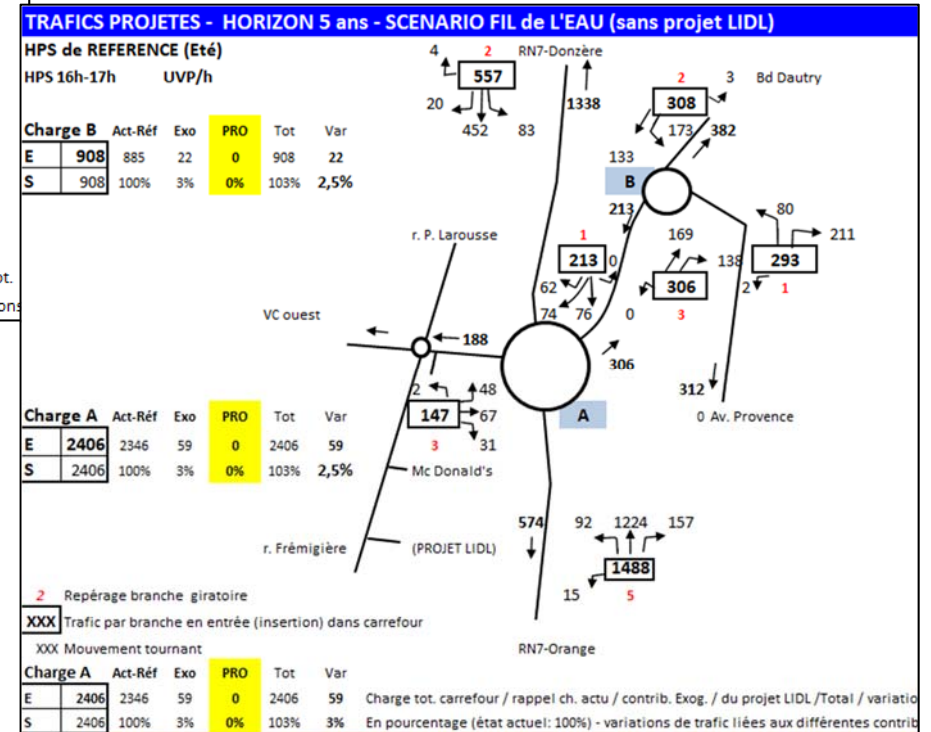
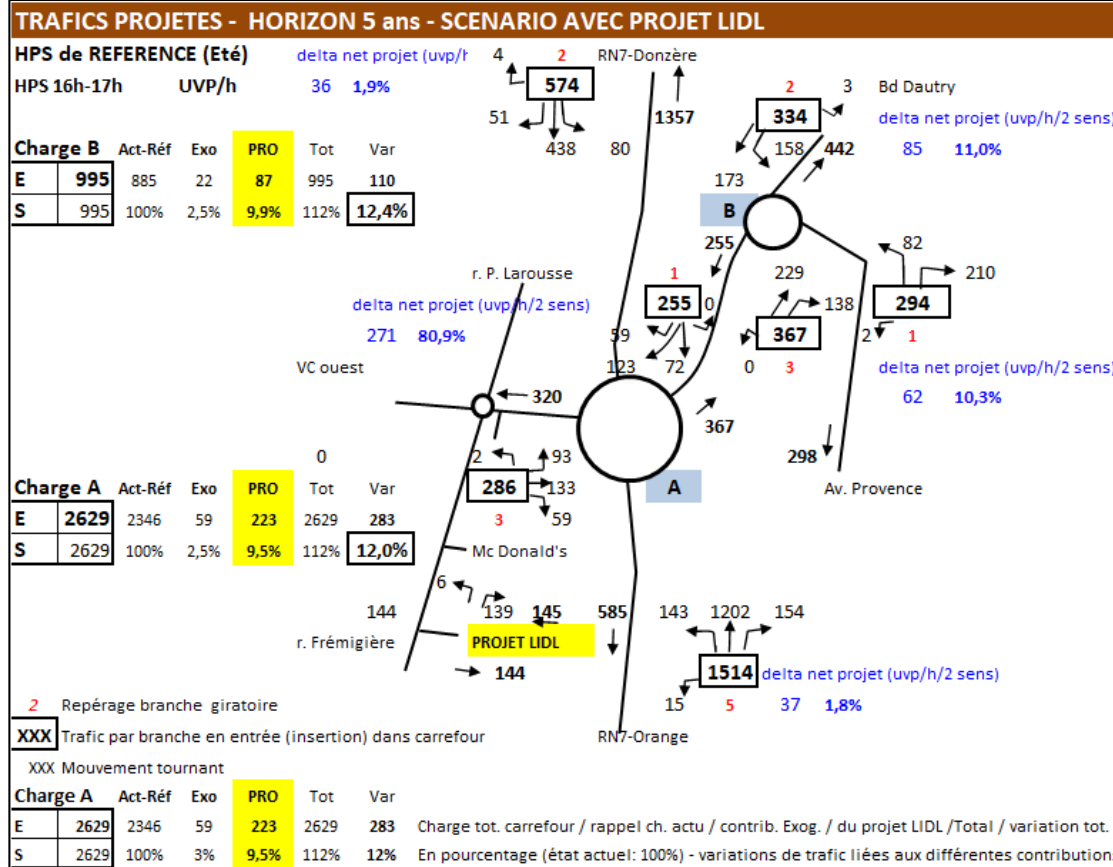
NB : Validation du périmètre de la zone opérationnelle

L'examen des variations de charges de trafics en section courante sur la RN7-nord et RN7-sud (trafic deux sens confondus) imputables au projet sont inférieures à +2% et par conséquent minimes et non significatives.

Cf. caractères de couleur bleue sur les figures des trafics directionnels attendus.

Les variations sur les Bd Dautry et l'avenue de Provence sont de l'ordre de +10% mais rapportées en valeur absolue sont inférieure à +90 uvp/h/2 sens, soit 1.5 véhicule supplémentaire par minute, ce qui maintient des réserves de capacités résiduelles confortables (cf. analyse au paragraphe suivant).

Ces observations permettent de valider à posteriori le périmètre fonctionnel défini en préambule de l'étude, à savoir les carrefours A à B.



4. ETAT PROJETE : EVALUATION DU NIVEAU DE SERVICE

❖ Giratoire A : RN7/Bd Dautry / Av. Provence

Ci-après figurent les réserves de capacité par branche pour l'état actuel (comptages, état de référence) et les scénarii "fil de l'eau" et "avec projet".

L'impact intrinsèque du projet en comparaison avec le scénario "fil de l'eau" varie de 4 à 14 points de réserve de capacité consommée suivant les branches. Sur la RN7, la variation est de -4 points (RN7-nord) et de -8 points (RN7-sud).

En situation de projet, les branches disposent d'une réserve nettement supérieure 20% ce qui indique un niveau de service **satisfaisant**.

Les remontées de file sont **minimes**.

En résumé, le niveau de service au giratoire A est satisfaisant en situation de projet (carrefour fluide).

Girabase Version 4 CERTU - CETE de l'Ouest - SETRA 09/09/2019 - A-RN7 Bd Dautry Larousse

Branche Bd Dautry (centre-ville)

Périodes de trafic	Réserve de Capacité		Longueur de Stockage		Temps d'Attente	
	en uvp/h	en %	moyenne	maximale	moyen	total
HPS Comptages Ven 23-08-19	644	77%	0vh	2vh	3s	0,2h
HPS REF-ACTUEL	524	72%	0vh	3vh	4s	0,2h
HPS REF-FIL EAU (+5 ans)	496	70%	0vh	3vh	5s	0,3h
HPS REF-AVEC PROJET (+5 ans)	398	61%	0vh	3vh	6s	0,4h

Branche RN7-Nord (Donzère)

Périodes de trafic	Réserve de Capacité		Longueur de Stockage		Temps d'Attente	
	en uvp/h	en %	moyenne	maximale	moyen	total
HPS Comptages Ven 23-08-19	1728	78%	0vh	2vh	0s	0,0h
HPS REF-ACTUEL	1622	75%	0vh	2vh	0s	0,0h
HPS REF-FIL EAU (+5 ans)	1592	74%	0vh	2vh	0s	0,0h
HPS REF-AVEC PROJET (+5 ans)	1358	70%	0vh	2vh	0s	0,0h

Branche rue P. Larousse

Périodes de trafic	Réserve de Capacité		Longueur de Stockage		Temps d'Attente	
	en uvp/h	en %	moyenne	maximale	moyen	total
HPS Comptages Ven 23-08-19	935	88%	0vh	2vh	2s	0,1h
HPS REF-ACTUEL	867	86%	0vh	2vh	2s	0,1h
HPS REF-FIL EAU (+5 ans)	850	85%	0vh	2vh	2s	0,1h
HPS REF-AVEC PROJET (+5 ans)	697	71%	0vh	3vh	2s	0,2h

Branche RN7-Sud (Orange)

Périodes de trafic	Réserve de Capacité		Longueur de Stockage		Temps d'Attente	
	en uvp/h	en %	moyenne	maximale	moyen	total
HPS Comptages Ven 23-08-19	1063	45%	0vh	2vh	0s	0,1h
HPS REF-ACTUEL	883	38%	0vh	2vh	0s	0,2h
HPS REF-FIL EAU (+5 ans)	835	36%	0vh	3vh	0s	0,2h
HPS REF-AVEC PROJET (+5 ans)	579	28%	1vh	4vh	1s	0,5h

❖ Giratoire B: Bd Dautry /Av. Provence

Ci-après figurent les réserves de capacité par branche pour l'état actuel (comptages, état de référence) et les scénarii "fil de l'eau" et "avec projet".

L'impact intrinsèque du projet en comparaison avec le scénario "fil de l'eau" est minime, de l'ordre de de 1 à 4 points de réserve de capacité consommée suivant les branches.

En situation de projet, les branches disposent d'une réserve de capacité **confortable** (plus de 40%), ce qui signifie que le fonctionnement est **satisfaisant** (remontées de file minimales).

En résumé, le niveau de service au giratoire B est satisfaisant en situation de projet.

Girabase Version 4 CERTU - CETE de l'Ouest - SETRA 09/09/2019 - B-DAUTRY PROVENCE

Branche Av. Provence (Sud)

Périodes de trafic	Réserve de Capacité		Longueur de Stockage		Temps d'Attente	
	en uvp/h	en %	moyenne	maximale	moyen	total
HPS Comptages Ven 23-08-19	1178	82%	0vh	2vh	1s	0,1h
HPS REF-ACTUEL	1126	80%	0vh	2vh	1s	0,1h
HPS REF-FIL EAU +5 ans	1112	79%	0vh	2vh	1s	0,1h
HPS REF-AVEC PROJET +5 ans	1019	78%	0vh	2vh	1s	0,1h

Branche Bd Dautry (centre ville)

Périodes de trafic	Réserve de Capacité		Longueur de Stockage		Temps d'Attente	
	en uvp/h	en %	moyenne	maximale	moyen	total
HPS Comptages Ven 23-08-19	1324	83%	0vh	2vh	0s	0,0h
HPS REF-ACTUEL	1284	81%	0vh	2vh	0s	0,0h
HPS REF-FIL EAU +5 ans	1273	80%	0vh	2vh	0s	0,1h
HPS REF-AVEC PROJET +5 ans	1242	79%	0vh	2vh	1s	0,1h

Branche Bd Dautry (côté RN7)

Périodes de trafic	Réserve de Capacité		Longueur de Stockage		Temps d'Attente	
	en uvp/h	en %	moyenne	maximale	moyen	total
HPS Comptages Ven 23-08-19	1167	81%	0vh	2vh	1s	0,1h
HPS REF-ACTUEL	1114	79%	0vh	2vh	1s	0,1h
HPS REF-FIL EAU +5 ans	1098	78%	0vh	2vh	1s	0,1h
HPS REF-AVEC PROJET +5 ans	1056	74%	0vh	2vh	1s	0,1h

5. CONCLUSIONS

La présente étude fait ressortir après :

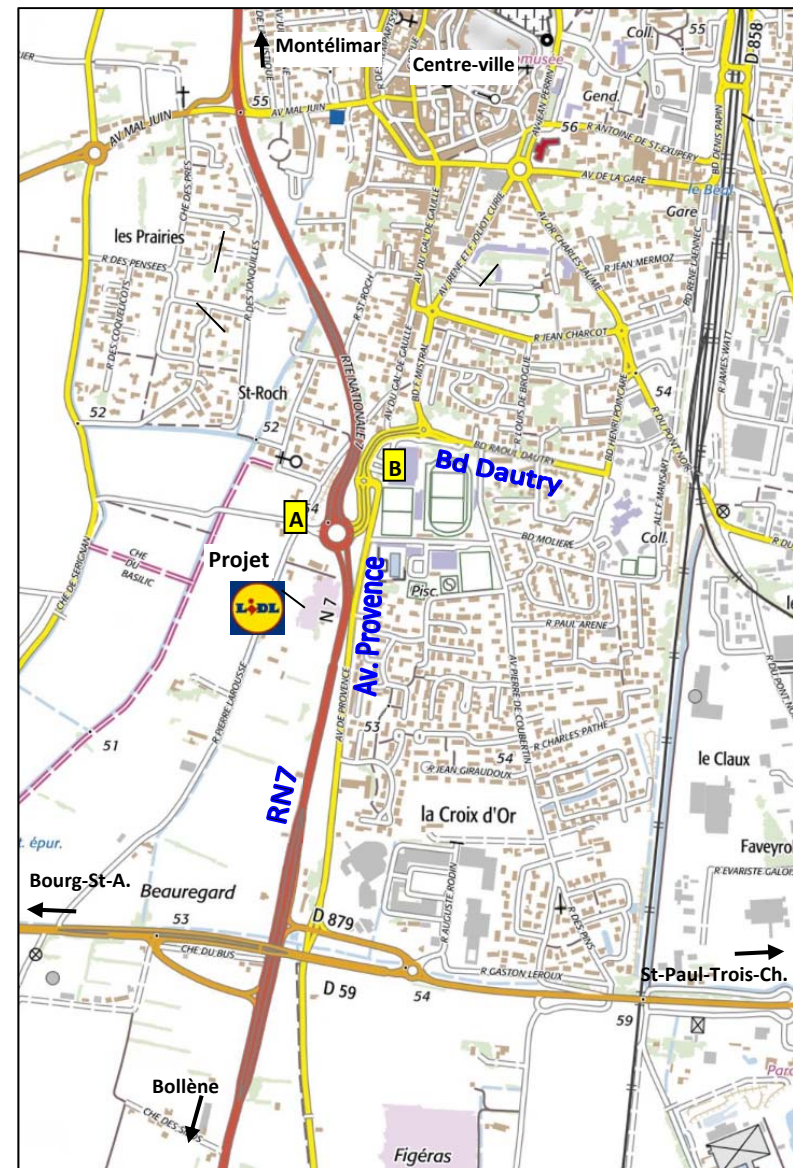
- avoir établi une zone opérationnelle comprenant les carrefours A-RN7/Bd Dautry / Rue P. Larousse périmètre validé à posteriori.
- établi un état des lieux de référence sur la base de comptages directionnels (à l'heure de pointe du soir du vendredi en période estivale) et de comptages automatiques de trafics sur les 4 branches du giratoire RN7/Bd Dautry/av. Provence (effectués en août 2019) et tenu compte d'éléments d'analyse du contexte (station permanente de comptages au voisinage) et de fréquentation du magasin existant : tendance d'évolution, variations saisonnières,...
- validé le modèle théorique statique, d'évaluation des réserves de capacité des carrefours de la zone opérationnelle en cohérence avec les remontées de file et le niveau de service observé lors des comptages de trafics,
- pris en compte la génération de clientèle, et traduit cette dernière en volumes de trafics motorisés supplémentaires, ventilés en origines et destinations sur le réseau en se basant à la fois sur la zone de chalandise et sur le « poids » relatifs des axes de desserte au regard des comptages ad hoc et adopté une hypothèse modérée de captation de clientèle sur le trafic existant, Que :

Le projet aura un impact intrinsèque modéré sur les carrefours de la zone opérationnelle (de l'ordre de +10% de trafics supplémentaires).

Le niveau de service des carrefours de la zone opérationnelle est satisfaisant (réserves de capacité, remontées de file).

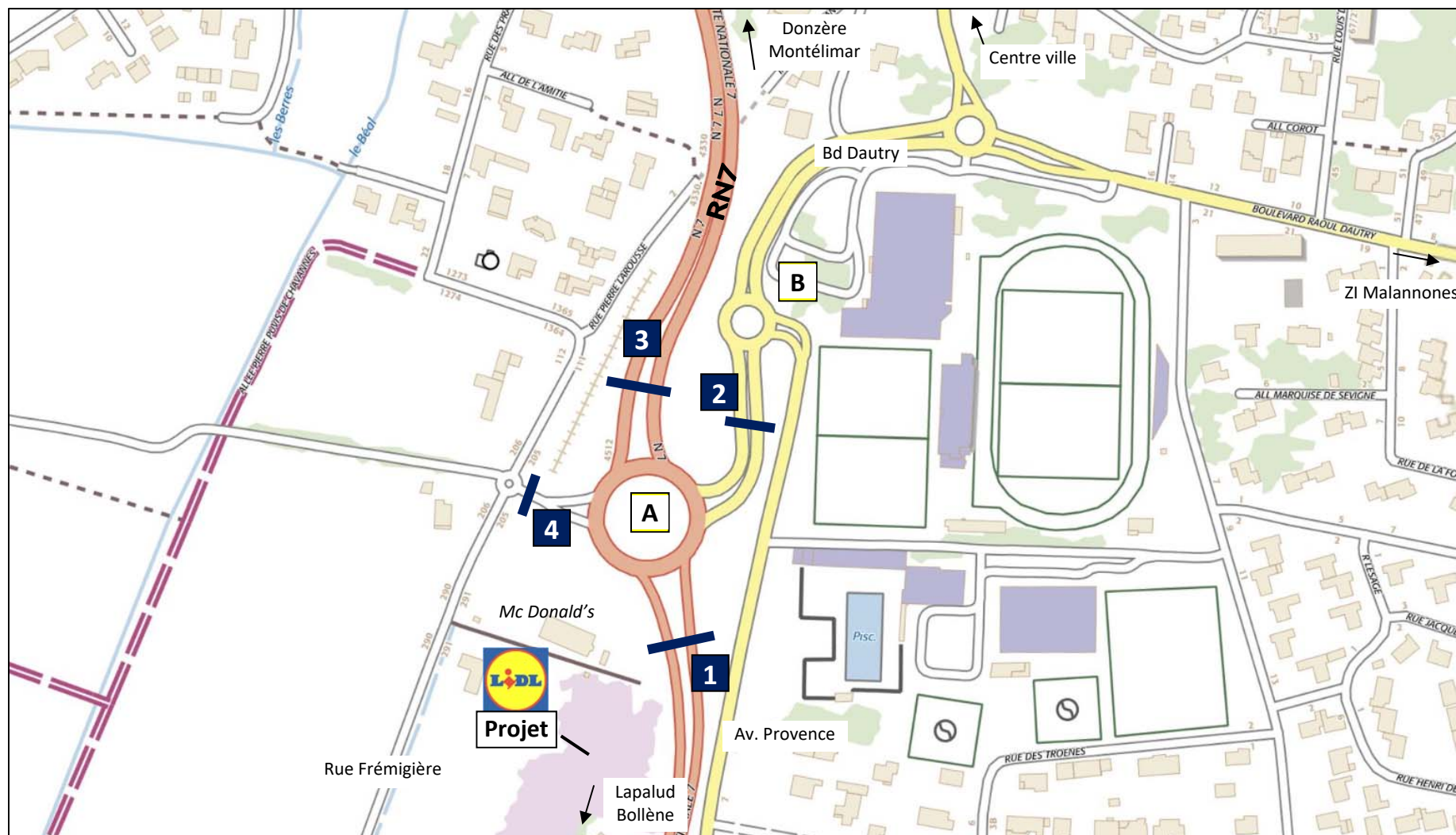
En conclusion, le réseau et les points d'échanges dans leur état actuel, sont en mesure d'absorber l'impact circulatorio du projet tout en assurant un niveau de service satisfaisant.

Plan général de situation




ANNEXE 1 - Relevés de comptages automatiques TV/PL

LIDL PIERRELATTE-(projet rue Frémigière)- REPERAGE DES COMPTAGES AUTOMATIQUES (20-26 août 2019)



Les comptages sont différenciés par sens : « sens 1 » et « sens 2 ». Le « sens 1 » est en direction du giratoire.

Le poste 4 est en mode TV (Tous véhicules) uniquement.


	MOYENNE DE LA PERIODE DE RELEVÉ										
	SENS1	<i>Sens</i>	<i>1</i>	<i>Voie</i>	<i>0</i>	<i>Sect: 0001 / Ind: 00 / Count: 0760</i>	<i>du 20/08/2019 00:00 au 27/08/2019 00:00</i>				<i>Mode 3 / Seq = 60mn</i>
		CA1 - Pierrelatte - RN7-Sud									

		0h00 1h00	1h00 2h00	2h00 3h00	3h00 4h00	4h00 5h00	5h00 6h00	6h00 7h00	7h00 8h00	8h00 9h00	9h00 10h00	10h00 11h00	11h00 12h00	12h00 13h00	13h00 14h00	14h00 15h00	15h00 16h00	16h00 17h00	17h00 18h00	18h00 19h00	19h00 20h00	20h00 21h00	21h00 22h00	22h00 23h00	23h00 0h00	Total /j
Lundi 26/08/19	TV	42	53	26	36	58	103	220	355	370	384	397	559	546	688	768	724	852	814	620	357	248	167	105	61	8553
	VL	37	39	15	29	42	80	182	312	319	323	335	476	469	589	659	595	735	733	547	308	206	148	92	44	7314
	PL	5	14	11	7	16	23	38	43	51	61	62	83	77	99	109	129	117	81	73	49	42	19	13	17	1239
Mardi 20/08/19	TV	50	28	29	34	56	100	180	292	280	345	420	484	475	441	532	481	547	656	513	354	196	123	76	65	6757
	VL	40	20	15	15	44	74	138	245	242	282	345	403	390	353	444	396	468	583	455	318	178	110	65	53	5676
	PL	10	8	14	19	12	26	42	47	38	63	75	81	85	88	88	85	79	73	58	36	18	13	11	12	1081
Mercredi 21/08/19	TV	33	20	30	34	56	90	177	284	268	356	434	496	475	404	506	472	643	620	506	356	214	168	115	90	6847
	VL	26	13	13	18	43	64	133	243	236	285	351	421	387	320	426	402	545	566	454	323	192	155	101	78	5795
	PL	7	7	17	16	13	26	44	41	32	71	83	75	88	84	80	70	98	54	52	33	22	13	14	12	1052
Jeudi 22/08/19	TV	66	35	26	34	54	109	181	298	292	333	405	472	474	477	552	532	689	872	475	394	242	147	85	90	7334
	VL	54	26	16	12	44	83	142	246	248	278	339	385	393	386	455	457	599	763	430	361	216	134	74	74	6215
	PL	12	9	10	22	10	26	39	52	44	55	66	87	81	91	97	75	90	109	45	33	26	13	11	16	1119
Vendredi 23/08/19	TV	62	50	32	31	64	96	220	285	309	379	508	714	868	914	1109	1089	1242	1138	1152	887	420	271	241	325	12406
	VL	55	38	18	16	45	63	175	240	261	326	428	625	783	791	1005	991	1159	1055	1103	839	395	249	214	297	11171
	PL	7	12	14	15	19	33	45	45	48	53	80	89	85	123	104	98	83	83	49	48	25	22	27	28	1235
Samedi 24/08/19	TV	267	69	38	44	36	84	106	159	245	363	551	861	1066	1029	1140	1024	1136	917	776	429	234	174	113	122	10983
	VL	250	58	31	26	28	70	99	144	233	349	530	845	1042	992	1115	995	1119	903	756	418	229	164	107	122	10625
	PL	17	11	7	18	8	14	7	15	12	14	21	16	24	37	25	29	17	14	20	11	5	10	6	0	358
Dimanche 25/08/19	TV	101	62	50	31	21	31	51	84	150	261	428	715	980	1175	984	1021	1214	945	1109	767	418	282	166	95	11141
	VL	97	60	50	29	20	31	49	80	147	253	416	700	963	1156	961	1005	1199	919	1087	752	407	273	157	87	10898
	PL	4	2	0	2	1	0	2	4	3	8	12	15	17	19	23	16	15	26	22	15	11	9	9	8	243
MJ																										
	TV	89	45	33	35	49	88	162	251	273	346	449	614	698	733	799	763	903	852	736	506	282	190	129	121	9146
	VL	80	36	23	21	38	66	131	216	241	299	392	551	632	655	724	692	832	789	690	474	260	176	116	108	8242
	PL	9	9	10	14	11	21	31	35	33	46	57	64	65	77	75	72	71	63	46	32	21	14	13	13	904


9,9%

JO	TV	51	37	29	34	58	100	196	303	304	359	433	545	568	585	693	660	795	820	653	470	264	175	124	126	8379
	VL	42	27	15	18	44	73	154	257	261	299	360	462	484	488	598	568	701	740	598	430	237	159	109	109	7234
	PL	8	10	13	16	14	27	42	46	43	61	73	83	83	97	96	91	93	80	55	40	27	16	15	17	1145

13,7%

		MOYENNE DE LA PERIODE DE RELEVÉ																								
		SENS2	Sens 2 Voie 1		Sect: 0001 / Ind: 00 / Count: 0760										du 20/08/2019 00:00 au 27/08/2019 00:00								Mode 3 / Seq = 60mn			
			CA1 - Pierrelatte - RN7-Sud																							
		0h00 1h00	1h00 2h00	2h00 3h00	3h00 4h00	4h00 5h00	5h00 6h00	6h00 7h00	7h00 8h00	8h00 9h00	9h00 10h00	10h00 11h00	11h00 12h00	12h00 13h00	13h00 14h00	14h00 15h00	15h00 16h00	16h00 17h00	17h00 18h00	18h00 19h00	19h00 20h00	20h00 21h00	21h00 22h00	22h00 23h00	23h00 0h00	Total /j
Lundi 26/08/19	TV	42	22	40	24	61	136	253	458	367	378	320	363	358	361	382	347	435	444	371	300	182	132	106	54	5936
	VL	34	11	27	17	35	96	188	379	299	286	264	311	299	294	318	288	360	385	310	245	149	116	82	45	4838
	PL	8	11	13	7	26	40	65	79	68	92	56	52	59	67	64	59	75	59	61	55	33	16	24	9	1098
Mardi 20/08/19	TV	34	35	25	30	53	138	244	387	304	294	361	332	354	352	426	429	430	430	354	249	168	115	53	48	5645
	VL	27	24	14	14	36	91	187	321	245	247	296	281	303	289	359	375	387	372	300	203	144	98	44	34	4691
	PL	7	11	11	16	17	47	57	66	59	47	65	51	51	63	67	54	43	58	54	46	24	17	9	14	954
Mercredi 21/08/19	TV	22	36	20	22	52	116	241	388	298	292	366	302	351	333	348	325	427	444	382	290	191	154	101	87	5588
	VL	17	27	12	9	34	78	186	317	236	237	298	257	307	280	296	279	358	372	324	250	162	143	88	74	4641
	PL	5	9	8	13	18	38	55	71	62	55	68	45	44	53	52	46	69	72	58	40	29	11	13	13	947
Jeudi 22/08/19	TV	45	33	29	37	53	159	245	373	309	304	355	359	347	363	359	388	447	482	357	305	199	134	86	68	5836
	VL	36	20	16	19	38	103	187	324	254	257	294	304	299	297	317	334	379	408	312	257	171	117	76	57	4876
	PL	9	13	13	18	15	56	58	49	55	47	61	55	48	66	42	54	68	74	45	48	28	17	10	11	960
Vendredi 23/08/19	TV	44	29	30	32	60	157	200	351	296	301	374	429	455	409	429	415	469	474	382	361	240	180	127	74	6318
	VL	34	20	22	18	42	114	152	293	252	243	303	379	400	355	372	363	429	439	362	343	214	163	113	66	5491
	PL	10	9	8	14	18	43	48	58	44	58	71	50	55	54	57	52	40	35	20	18	26	17	14	8	827
Samedi 24/08/19	TV	57	46	34	38	41	89	105	139	227	335	1064	1141	969	724	790	732	616	458	301	261	196	116	95	72	8646
	VL	49	42	22	34	38	78	89	133	216	320	1039	1122	944	704	762	707	592	446	288	250	183	107	90	69	8324
	PL	8	4	12	4	3	11	16	6	11	15	25	19	25	20	28	25	24	12	13	11	13	9	5	3	322
Dimanche 25/08/19	TV	54	49	35	28	20	46	61	101	144	218	346	319	340	278	311	268	379	418	374	295	238	187	119	66	4694
	VL	49	46	34	27	18	44	56	99	138	209	326	305	326	250	296	254	355	401	358	282	227	183	104	61	4448
	PL	5	3	1	1	2	2	5	2	6	9	20	14	14	28	15	14	24	17	16	13	11	4	15	5	246
MJ	TV	43	36	30	30	49	120	193	314	278	303	455	464	453	403	435	415	458	450	360	294	202	145	98	67	6095
	VL	35	27	21	20	34	86	149	267	234	257	403	423	411	353	389	371	409	403	322	261	179	132	85	58	5330
	PL	7	9	9	10	14	34	43	47	44	46	52	41	42	50	46	43	49	47	38	33	23	13	13	9	765
		12,5%																								
JO	TV	37	31	29	29	56	141	237	391	315	314	355	357	373	364	389	381	442	455	369	301	196	143	95	66	5865
	VL	30	20	18	15	37	96	180	327	257	254	291	306	322	303	332	328	383	395	322	260	168	127	81	55	4907
	PL	8	11	11	14	19	45	57	65	58	60	64	51	51	61	56	53	59	60	48	41	28	16	14	11	957
		16,3%																								

<div>PCR</div>		MOYENNE DE LA PERIODE DE RELEVÉ																								
		SENS1	Sens 1 Voie 0		Sect: 0002 / Ind: 02 / Count: 0752										du 20/08/2019 00:00 au 27/08/2019 00:00							Mode 3 / Seq = 60mn				
			CA2 - Pierrelatte - Bd Raoul Dautry																							
		0h00 1h00	1h00 2h00	2h00 3h00	3h00 4h00	4h00 5h00	5h00 6h00	6h00 7h00	7h00 8h00	8h00 9h00	9h00 10h00	10h00 11h00	11h00 12h00	12h00 13h00	13h00 14h00	14h00 15h00	15h00 16h00	16h00 17h00	17h00 18h00	18h00 19h00	19h00 20h00	20h00 21h00	21h00 22h00	22h00 23h00	23h00 0h00	Total /j
Lundi 26/08/19	TV	15	2	7	4	11	23	56	89	96	129	133	173	182	174	148	137	180	251	216	169	114	94	64	20	2487
	VL	15	2	7	4	10	21	56	88	95	125	128	171	178	169	147	136	177	249	215	168	114	93	64	20	2452
	PL	0	0	0	0	1	2	0	1	1	4	5	2	4	5	1	1	3	2	1	1	0	1	0	0	35
Mardi 20/08/19	TV	8	5	2	4	11	25	46	85	90	120	140	162	189	151	174	171	203	211	228	142	106	67	40	20	2400
	VL	8	5	2	3	11	24	45	84	88	117	136	157	184	149	172	168	201	208	228	140	104	67	40	20	2361
	PL	0	0	0	1	0	1	1	1	2	3	4	5	5	2	2	3	2	3	0	2	2	0	0	0	39
Mercredi 21/08/19	TV	9	4	3	1	11	23	46	81	87	124	131	162	190	144	156	145	163	199	206	175	120	117	45	31	2373
	VL	9	4	3	1	11	22	45	79	84	121	129	157	186	144	155	144	158	197	204	174	115	117	45	31	2335
	PL	0	0	0	0	0	1	1	2	3	3	2	5	4	0	1	1	5	2	2	1	5	0	0	0	38
Jeudi 22/08/19	TV	6	6	1	5	10	26	44	89	92	115	148	161	187	156	158	174	185	248	187	145	142	87	59	49	2480
	VL	6	6	1	4	10	26	44	89	91	112	143	156	182	153	156	170	182	246	185	145	140	84	59	49	2439
	PL	0	0	0	1	0	0	0	0	1	3	5	5	5	3	2	4	3	2	2	0	2	3	0	0	41
Vendredi 23/08/19	TV	16	7	5	3	13	25	33	82	105	130	164	227	268	189	181	182	189	198	214	213	157	123	56	34	2814
	VL	16	7	5	3	12	23	33	80	102	124	162	223	263	180	176	178	189	192	213	211	152	122	55	34	2755
	PL	0	0	0	0	1	2	0	2	3	6	2	4	5	9	5	4	0	6	1	2	5	1	1	0	59
Samedi 24/08/19	TV	14	17	2	12	12	23	24	44	89	113	177	246	177	134	143	138	137	213	172	160	120	82	60	53	2362
	VL	14	16	2	12	12	22	23	43	88	110	174	244	177	132	142	138	137	212	168	159	119	82	59	52	2337
	PL	0	1	0	0	0	1	1	1	1	3	3	2	0	2	1	0	0	1	4	1	1	0	1	1	25
Dimanche 25/08/19	TV	16	16	11	6	5	10	22	47	66	92	132	213	116	99	101	105	120	198	130	153	136	101	64	18	1977
	VL	16	16	11	6	5	10	22	47	66	91	132	213	116	99	101	105	120	193	130	150	134	100	64	18	1965
	PL	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	5	0	3	2	1	0	0	12
MJ	TV	12	8	4	5	10	22	39	74	89	118	146	192	187	150	152	150	168	217	193	165	128	96	55	32	2413
	VL	12	8	4	5	10	21	38	73	88	114	143	189	184	147	150	148	166	214	192	164	125	95	55	32	2378
	PL	0	0	0	0	0	1	0	1	2	3	3	3	3	3	2	2	2	3	1	1	2	1	0	0	36
JO	TV	11	5	4	3	11	24	45	85	94	124	143	177	203	163	163	162	184	221	210	169	128	98	53	31	2511
	VL	11	5	4	3	11	23	45	84	92	120	140	173	199	159	161	159	181	218	209	168	125	97	53	31	2468
	PL	0	0	0	0	0	1	0	1	2	4	4	4	5	4	2	3	3	3	1	1	3	1	0	0	42


	MOYENNE DE LA PERIODE DE RELEVÉ										
	SENS2	Sens	2	Voie	1	Sect: 0002 / Ind: 02 / Count: 0752			du 20/08/2019 00:00 au 27/08/2019 00:00		Mode 3 / Seq = 60mn
		CA2 - Pierrelatte - Bd Raoul Dautry									

		0h00 1h00	1h00 2h00	2h00 3h00	3h00 4h00	4h00 5h00	5h00 6h00	6h00 7h00	7h00 8h00	8h00 9h00	9h00 10h00	10h00 11h00	11h00 12h00	12h00 13h00	13h00 14h00	14h00 15h00	15h00 16h00	16h00 17h00	17h00 18h00	18h00 19h00	19h00 20h00	20h00 21h00	21h00 22h00	22h00 23h00	23h00 0h00	Total /j	
TV Lundi 26/08/19	TV	19	5	5	5	9	22	66	114	140	175	152	143	152	157	169	147	181	229	216	160	122	99	53	39	2579	
	VL	19	5	5	5	9	20	65	110	135	171	149	138	151	154	169	147	179	228	212	159	121	98	53	38	2540	
	PL	0	0	0	0	0	2	1	4	5	4	3	5	1	3	0	0	2	1	4	1	1	1	0	1	39	
TV Mardi 20/08/19	TV	16	5	3	5	10	25	49	94	110	131	134	139	162	150	145	181	199	235	183	133	121	72	52	16	2370	
	VL	16	5	3	5	9	23	48	88	106	128	133	131	161	146	143	181	197	233	182	133	121	72	52	15	2331	
	PL	0	0	0	0	1	2	1	6	4	3	1	8	1	4	2	0	2	2	1	0	0	0	0	1	39	
TV Mercredi 21/08/19	TV	8	4	2	5	7	25	52	88	108	128	134	153	158	136	149	170	193	202	191	167	149	93	54	28	2404	
	VL	8	4	2	5	7	22	51	81	104	126	133	143	157	134	147	169	190	199	190	166	147	93	53	28	2359	
	PL	0	0	0	0	0	3	1	7	4	2	1	10	1	2	2	1	3	3	1	1	2	0	1	0	45	
TV Jeudi 22/08/19	TV	23	5	4	5	12	24	45	98	111	134	133	123	166	165	140	178	206	246	180	152	139	104	50	35	2478	
	VL	23	5	4	5	11	23	44	95	107	130	133	119	165	158	139	176	205	241	176	152	135	102	50	35	2433	
	PL	0	0	0	0	1	1	1	3	4	4	0	4	1	7	1	2	1	5	4	0	4	2	0	0	45	
TV Vendredi 23/08/19	TV	16	12	5	1	9	41	72	111	132	167	196	159	183	167	171	184	267	228	251	201	138	104	68	45	2928	
	VL	16	12	4	1	8	36	67	103	129	158	191	156	179	162	169	183	263	225	247	195	136	103	67	44	2854	
	PL	0	0	1	0	1	5	5	8	3	9	5	3	4	5	2	1	4	3	4	6	2	1	1	1	74	
TV Samedi 24/08/19	TV	33	21	16	8	10	12	15	54	103	124	153	167	153	133	138	155	147	158	150	160	139	93	67	65	2274	
	VL	33	20	15	7	9	12	15	53	102	122	151	167	152	131	137	152	147	157	148	158	137	93	65	65	2248	
	PL	0	1	1	1	1	0	0	1	1	2	2	0	1	2	1	3	0	1	2	2	2	0	2	0	26	
TV Dimanche 25/08/19	TV	30	34	10	14	8	7	8	40	69	92	131	146	133	51	108	86	96	117	161	188	135	115	74	39	1892	
	VL	30	34	10	14	8	7	8	39	69	92	131	146	132	50	107	86	95	117	160	188	135	115	74	39	1886	
	PL	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	1	1	1	0	1	0	1	0	0	0	0	0	6	
MJ	TV	21	12	6	6	9	22	44	86	110	136	148	147	158	137	146	157	184	202	190	166	135	97	60	38	2418	
	VL	21	12	6	6	9	20	43	81	107	132	146	143	157	134	144	156	182	200	188	164	133	97	59	38	2379	
	PL	0	0	0	0	1	2	1	4	3	3	2	4	1	3	1	1	2	2	2	1	2	1	1	0	39	

1,6%

JO	TV	16	6	4	4	9	27	57	101	120	147	150	143	164	155	155	172	209	228	204	163	134	94	55	33	2552
	VL	16	6	4	4	9	25	55	95	116	143	148	137	163	151	153	171	207	225	201	161	132	94	55	32	2503
	PL	0	0	0	0	1	3	2	6	4	4	2	6	2	4	1	1	2	3	3	2	2	1	0	1	48

1,9%


	MOYENNE DE LA PERIODE DE RELEVÉ												
	SENS1	Sens	1	Voie	0	Sect: 0003 / Ind: 02 / Count: 0779				du 20/08/2019 00:00 au 27/08/2019 00:00		Mode 3 / Seq = 60mn	
		CA3 - Pierrelatte - RN7-Nord											


		0h00	1h00	2h00	3h00	4h00	5h00	6h00	7h00	8h00	9h00	10h00	11h00	12h00	13h00	14h00	15h00	16h00	17h00	18h00	19h00	20h00	21h00	22h00	23h00	Total /j
		1h00	2h00	3h00	4h00	5h00	6h00	7h00	8h00	9h00	10h00	11h00	12h00	13h00	14h00	15h00	16h00	17h00	18h00	19h00	20h00	21h00	22h00	23h00	0h00	
Lundi 26/08/19	TV	31	21	37	22	42	105	218	422	345	379	323	360	331	341	395	356	414	446	387	271	169	115	89	48	5667
	VL	23	10	22	15	17	63	151	343	278	291	270	304	276	281	331	302	339	388	327	219	136	99	67	38	4590
	PL	8	11	15	7	25	42	67	79	67	88	53	56	55	60	64	54	75	58	60	52	33	16	22	10	1077
Mardi 20/08/19	TV	31	31	25	27	43	120	213	332	291	295	353	333	343	321	364	403	416	446	367	221	156	91	50	38	5310
	VL	23	20	14	11	27	71	159	266	232	245	297	285	297	262	308	346	378	391	316	182	133	74	40	24	4401
	PL	8	11	11	16	16	49	54	66	59	50	56	48	46	59	56	57	38	55	51	39	23	17	10	14	909
Mercredi 21/08/19	TV	19	32	20	24	45	104	213	338	288	282	362	311	355	308	336	339	410	439	366	300	169	115	72	69	5316
	VL	14	22	12	9	28	65	164	261	229	231	304	262	309	255	280	286	340	371	308	262	143	102	56	54	4367
	PL	5	10	8	15	17	39	49	77	59	51	58	49	46	53	56	53	70	68	58	38	26	13	16	15	949
Jeudi 22/08/19	TV	42	30	28	29	41	134	213	325	293	308	343	355	330	333	326	383	418	476	354	306	189	123	68	47	5494
	VL	31	18	15	12	26	76	154	270	234	259	289	308	285	268	280	335	355	412	307	262	165	108	58	35	4562
	PL	11	12	13	17	15	58	59	55	59	49	54	47	45	65	46	48	63	64	47	44	24	15	10	12	932
Vendredi 23/08/19	TV	39	32	29	26	45	132	181	310	273	286	351	390	404	360	401	418	458	492	406	366	224	155	104	78	5960
	VL	28	21	19	13	26	91	134	253	225	230	289	343	357	318	351	371	422	457	380	345	202	139	92	70	5176
	PL	11	11	10	13	19	41	47	57	48	56	62	47	47	42	50	47	36	35	26	21	22	16	12	8	784
Samedi 24/08/19	TV	61	42	33	27	33	80	92	147	223	325	1047	1117	970	702	773	749	653	452	303	264	179	115	83	62	8532
	VL	55	38	22	22	32	69	79	138	211	309	1021	1100	944	682	744	724	627	437	290	253	166	105	78	60	8206
	PL	6	4	11	5	1	11	13	9	12	16	26	17	26	20	29	25	26	15	13	11	13	10	5	2	326
Dimanche 25/08/19	TV	54	52	30	26	20	39	50	95	151	215	340	322	333	264	310	280	376	364	375	300	219	162	94	72	4543
	VL	49	51	29	25	18	36	45	91	145	205	327	308	319	244	297	266	354	352	358	290	208	158	79	67	4321
	PL	5	1	1	1	2	3	5	4	6	10	13	14	14	20	13	14	22	12	17	10	11	4	15	5	222
MJ	TV	40	34	29	26	38	102	169	281	266	299	446	455	438	376	415	418	449	445	365	290	186	125	80	59	5832
	VL	32	26	19	15	25	67	127	232	222	253	400	416	398	330	370	376	402	401	327	259	165	112	67	50	5089
	PL	8	9	10	11	14	35	42	50	44	46	46	40	40	46	45	43	47	44	39	31	22	13	13	9	743


12,7%

JO	TV	32	29	28	26	43	119	208	345	298	310	346	350	353	333	364	380	423	460	376	293	181	120	77	56	5549
	VL	24	18	16	12	25	73	152	279	240	251	290	300	305	277	310	328	367	404	328	254	156	104	63	44	4619
	PL	9	11	11	14	18	46	55	67	58	59	57	49	48	56	54	52	56	56	48	39	26	15	14	12	930

16,8%

		MOYENNE DE LA PERIODE DE RELEVÉ																								
		SENS2		Sens 2 Voie 1		Sect: 0003 / Ind: 02 / Count: 0779										du 20/08/2019 00:00 au 27/08/2019 00:00										Mode 3 / Seq = 60mn
		CA3 - Pierrelatte - RN7-Nord																								
		0h00 1h00	1h00 2h00	2h00 3h00	3h00 4h00	4h00 5h00	5h00 6h00	6h00 7h00	7h00 8h00	8h00 9h00	9h00 10h00	10h00 11h00	11h00 12h00	12h00 13h00	13h00 14h00	14h00 15h00	15h00 16h00	16h00 17h00	17h00 18h00	18h00 19h00	19h00 20h00	20h00 21h00	21h00 22h00	22h00 23h00	23h00 0h00	Total /j
Lundi 26/08/19	TV	46	49	23	28	55	101	207	329	329	369	387	526	515	678	739	704	810	785	610	344	222	157	94	62	8169
	VL	40	37	12	21	40	81	169	288	287	319	334	449	447	588	636	587	698	705	546	297	188	138	83	47	7037
	PL	6	12	11	7	15	20	38	41	42	50	53	77	68	90	103	117	112	80	64	47	34	19	11	15	1132
Mardi 20/08/19	TV	47	25	28	30	48	88	168	272	263	341	415	458	435	439	512	469	540	632	513	304	158	110	72	60	6427
	VL	36	17	14	12	38	62	128	232	229	284	353	384	355	359	424	385	465	571	463	278	138	98	64	49	5438
	PL	11	8	14	18	10	26	40	40	34	57	62	74	80	80	88	84	75	61	50	26	20	12	8	11	989
Mercredi 21/08/19	TV	34	22	30	29	50	83	168	261	248	355	426	462	449	403	482	446	602	579	485	334	190	168	90	83	6479
	VL	24	14	13	13	39	59	125	227	219	291	359	392	367	322	409	375	511	534	438	304	167	155	79	72	5508
	PL	10	8	17	16	11	24	43	34	29	64	67	70	82	81	73	71	91	45	47	30	23	13	11	11	971
Jeudi 22/08/19	TV	58	28	24	31	45	92	167	282	278	326	403	452	421	473	541	521	684	821	466	345	201	147	90	90	6986
	VL	47	20	14	11	36	65	130	236	239	277	347	375	343	395	438	455	600	722	422	325	180	137	79	73	5966
	PL	11	8	10	20	9	27	37	46	39	49	56	77	78	78	103	66	84	99	44	20	21	10	11	17	1020
Vendredi 23/08/19	TV	62	48	30	27	51	86	186	270	304	347	485	674	821	929	1083	1078	1115	1075	1121	890	435	255	225	318	11915
	VL	55	36	16	13	36	58	148	234	258	305	420	596	751	820	992	996	1049	986	1079	850	413	238	201	287	10837
	PL	7	12	14	14	15	28	38	36	46	42	65	78	70	109	91	82	66	89	42	40	22	17	24	31	1078
Samedi 24/08/19	TV	272	66	35	41	33	79	101	146	232	361	543	834	1006	1007	1145	1018	1122	966	762	398	200	167	113	129	10776
	VL	255	54	28	26	26	66	95	134	221	346	526	826	991	979	1122	1006	1113	955	749	389	198	158	109	129	10501
	PL	17	12	7	15	7	13	6	12	11	15	17	8	15	28	23	12	9	11	13	9	2	9	4	0	275
Dimanche 25/08/19	TV	87	53	46	25	20	29	55	82	162	269	425	704	908	1215	999	1012	1204	997	1105	714	405	274	163	94	11047
	VL	84	51	46	24	19	29	54	79	159	262	416	699	901	1208	988	998	1195	976	1093	704	398	266	157	88	10894
	PL	3	2	0	1	1	0	1	3	3	7	9	5	7	7	11	14	9	21	12	10	7	8	6	6	153
MJ	TV	87	42	31	30	43	80	150	235	259	338	441	587	651	735	786	750	868	836	723	476	259	183	121	119	8828
	VL	77	33	20	17	33	60	121	204	230	298	394	532	594	667	716	686	804	778	684	450	240	170	110	106	8026
	PL	9	9	10	13	10	20	29	30	29	41	47	56	57	68	70	64	64	58	39	26	18	13	11	13	803
		9,1%																								
JO	TV	49	34	27	29	50	90	179	283	284	348	423	514	528	584	671	644	750	778	639	443	241	167	114	123	7995
	VL	40	25	14	14	38	65	140	243	246	295	363	439	453	497	580	560	665	704	590	411	217	153	101	106	6957
	PL	9	10	13	15	12	25	39	39	38	52	61	75	76	88	92	84	86	75	49	33	24	14	13	17	1038
		13,0%																								

		MOYENNE DE LA PERIODE DE RELEVÉ																									
		SENS1	Sens 1 Voie 0			Sect: 0004 / Ind: 00 / Count: 0775										du 20/08/2019 00:00 au 27/08/2019 00:00							Mode 1 / Seq = 60mn				
			CA4 - Pierrelatte - Rue Pierre Larousse																								
		0h00 1h00	1h00 2h00	2h00 3h00	3h00 4h00	4h00 5h00	5h00 6h00	6h00 7h00	7h00 8h00	8h00 9h00	9h00 10h00	10h00 11h00	11h00 12h00	12h00 13h00	13h00 14h00	14h00 15h00	15h00 16h00	16h00 17h00	17h00 18h00	18h00 19h00	19h00 20h00	20h00 21h00	21h00 22h00	22h00 23h00	23h00 0h00	Total /j	
Lundi 26/08/19	TV	24	2	0	2	8	12	43	57	65	73	73	68	125	126	122	82	109	95	110	145	121	112	61	40	1675	
	VL																										
	PL																										
Mardi 20/08/19	TV	14	5	2	3	4	14	26	53	52	63	74	69	137	157	122	105	107	110	89	104	100	80	51	11	1552	
	VL																										
	PL																										
Mercredi 21/08/19	TV	10	3	1	2	5	17	21	49	53	59	63	64	125	135	98	89	85	108	107	112	134	94	44	31	1509	
	VL																										
	PL																										
Jeudi 22/08/19	TV	15	3	3	4	4	11	23	53	50	60	66	68	137	154	98	95	123	116	111	103	112	117	52	34	1612	
	VL																										
	PL																										
Vendredi 23/08/19	TV	12	6	1	1	3	16	29	52	54	66	82	69	136	159	124	115	131	135	119	143	139	106	70	42	1810	
	VL																										
	PL																										
Samedi 24/08/19	TV	21	14	13	7	5	4	20	23	46	74	96	103	177	192	153	119	103	116	108	117	116	83	59	62	1831	
	VL																										
	PL																										
Dimanche 25/08/19	TV	14	14	1	6	4	5	8	21	30	46	60	82	106	175	152	103	123	128	164	178	185	141	85	35	1866	
	VL																										
	PL																										
MJ	TV	16	7	3	4	5	11	24	44	50	63	73	75	135	157	124	101	112	115	115	129	130	105	60	36	1694	
	VL																										
	PL																										
JO	TV	15	4	1	2	5	14	28	53	55	64	72	68	132	146	113	97	111	113	107	121	121	102	56	32	1632	
	VL																										
	PL																										

	MOYENNE DE LA PERIODE DE RELEVÉ											
	SENS2	Sens	2	Voie	1	Sect: 0004 / Ind: 00 / Count: 0775			du 20/08/2019 00:00 au 27/08/2019 00:00		Mode 1 / Seq = 60mn	
		CA4 - Pierrelatte - Rue Pierre Larousse										

		0h00 1h00	1h00 2h00	2h00 3h00	3h00 4h00	4h00 5h00	5h00 6h00	6h00 7h00	7h00 8h00	8h00 9h00	9h00 10h00	10h00 11h00	11h00 12h00	12h00 13h00	13h00 14h00	14h00 15h00	15h00 16h00	16h00 17h00	17h00 18h00	18h00 19h00	19h00 20h00	20h00 21h00	21h00 22h00	22h00 23h00	23h00 0h00	Total /j
Lundi 26/08/19	TV	9	1	4	2	8	1	11	12	37	47	76	124	172	128	118	100	117	144	129	142	129	103	60	18	1692
	VL																									
	PL																									
Mardi 20/08/19	TV	7	4	4	1	2	3	8	18	36	50	66	126	207	122	114	107	97	119	150	151	106	71	35	10	1614
	VL																									
	PL																									
Mercredi 21/08/19	TV	9	1	2	1	1	5	11	13	39	46	68	102	178	108	104	88	75	120	132	162	113	88	30	26	1522
	VL																									
	PL																									
Jeudi 22/08/19	TV	7	1	3	1	2	2	7	19	37	48	72	123	195	119	97	91	94	157	128	144	147	97	39	30	1660
	VL																									
	PL																									
Vendredi 23/08/19	TV	7	6	5	0	2	3	8	17	34	51	59	128	225	125	134	122	166	177	129	171	130	114	46	29	1888
	VL																									
	PL																									
Samedi 24/08/19	TV	13	11	3	3	3	4	8	22	38	41	83	162	261	178	135	114	116	108	119	153	109	86	42	37	1849
	VL																									
	PL																									
Dimanche 25/08/19	TV	18	8	1	1	3	2	7	24	23	29	60	142	156	175	117	117	117	111	129	210	175	114	51	21	1811
	VL																									
	PL																									
MJ	TV	10	5	3	1	3	3	9	18	35	45	69	130	199	136	117	106	112	134	131	162	130	96	43	24	1719
	VL																									
	PL																									

JO	TV	8	3	4	1	3	3	9	16	37	48	68	121	195	120	113	102	110	143	134	154	125	95	42	23	1675
	VL																									
	PL																									

ANNEXE 2

Résultats détaillés des tests GIRABASE aux giratoires

- « A » : RN7 / Bd Dautry / Rue P. Larousse
- « B » : Bd Dautry / Avenue de Provence
- Evaluation sur la base des comptages directionnels (HPS, août 2019)
- Etat actuel (Heure de pointe du soir de référence)
- Scénario au fil de l'eau (horizon + 5ans)
- Situation de projet (horizon + 5 ans)

Nom du Carrefour :
Localisation :
Environnement :
Variante :
Date :

A-RN7 Bd Dautry Larousse
PIERRELATTE
Péri Urbain

09/09/2019

Anneau

Rayon de l'îlot infranchissable :
Largeur de l'anneau franchissable :
Rayon extérieur du giratoire :

25,00 m
8,00 m
33,00 m

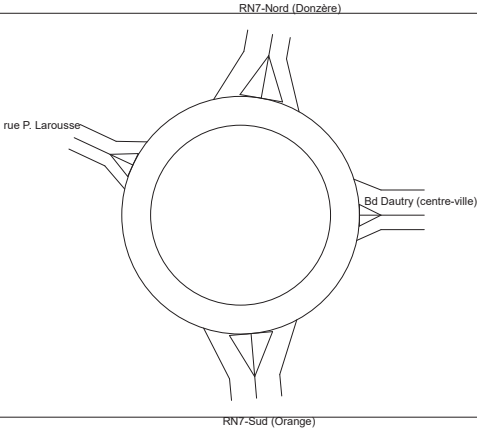
Branches

Nom	Angle (degrés)	Rampe > 3%	Tourne à droite	Largeurs (en m)			
				Entrée à 4 m	à 15 m	Ilôt	Sortie
Bd Dautry (centre-ville)	0			7,00		6,00	4,00
RN7-Nord (Donzère)	80			7,00		12,00	5,00
rue P. Larousse	155			3,50		7,00	4,00
RN7-Sud (Orange)	275			7,00		12,00	7,00

Ilôt

Remarques de conception

L'anneau est trop étroit pour une circulation optimale de la voie d'entrée Bd Dautry (centre-ville)



Période HPS Comptages Ven 23-08-19

Trafic Piétons

1	2	3	4
10	10	10	10

Trafic Véhicules en UVP

	1	2	3	4	Total Entrant
1	0	55	65	68	188
2	73	3	17	400	493
3	59	42	2	27	130
4	139	1085	82	13	1319
Total Sortant	271	1185	166	508	2130

Remarques sur la période

Néant

Résultats

	Réserve de Capacité en uvp/h en %		Longueur de Stockage moyenne maximale		Temps d'Attente moyen total	
Bd Dautry (centre-ville)	644	77%	0vh	2vh	3s	0,2h
RN7-Nord (Donzère)	1728	78%	0vh	2vh	0s	0,0h
rue P. Larousse	935	88%	0vh	2vh	2s	0,1h
RN7-Sud (Orange)	1063	45%	0vh	2vh	0s	0,1h

Conseils

Branche Bd Dautry (centre-ville)
Une entrée à une voie suffit probablement.

Branche RN7-Nord (Donzère)
Une entrée à une voie suffit probablement.

Branche rue P. Larousse

Branche RN7-Sud (Orange)
Un des mouvements est assez important pour envisager de déniveler le carrefour.

Période HPS REF-ACTUEL

Trafic Piétons

1	2	3	4
10	10	10	10

Trafic Véhicules en UVP

	1	2	3	4	Total Entrant
1	0	61	72	75	208
2	81	4	19	440	544
3	65	47	2	30	144
4	153	1194	90	14	1451
Total Sortant	299	1306	183	559	2347

Remarques sur la période

Néant

Résultats

	Réserve de capacité en uvp/h	Capacité en %	Longueur moyenne	Stockage maximale	Temps d'Attente moyen	Temps d'Attente total
Bd Dautry (centre-ville)	524	72%	0vh	3vh	4s	0,2h
RN7-Nord (Donzère)	1622	75%	0vh	2vh	0s	0,0h
rue P. Larousse	867	86%	0vh	2vh	2s	0,1h
RN7-Sud (Orange)	883	38%	0vh	2vh	0s	0,2h

Conseils

Branche Bd Dautry (centre-ville)
Une entrée à une voie suffit probablement.

Branche RN7-Nord (Donzère)
Une sortie à deux voies est nécessaire. Attention aux traversées piétonnes.
Une entrée à une voie suffit probablement.

Branche rue P. Larousse

Branche RN7-Sud (Orange)
Un des mouvements est assez important pour envisager de déniveler le carrefour.

Période HPS REF-FIL EAU (+5 ans)

Trafic Piétons

1	2	3	4
10	10	10	10

Trafic Véhicules en UVP

	1	2	3	4	Total Entrant
1	0	62	74	76	212
2	83	4	20	452	559
3	67	48	2	31	148
4	157	1224	92	15	1488
Total Sortant	307	1338	188	574	2407

Remarques sur la période

Néant

Résultats

	Réserve de capacité en uvp/h	Capacité en %	Longueur moyenne	Stockage maximale	Temps d'Attente moyen	Temps d'Attente total
Bd Dautry (centre-ville)	496	70%	0vh	3vh	5s	0,3h
RN7-Nord (Donzère)	1592	74%	0vh	2vh	0s	0,0h
rue P. Larousse	850	85%	0vh	2vh	2s	0,1h
RN7-Sud (Orange)	835	36%	0vh	3vh	0s	0,2h

Conseils

Branche Bd Dautry (centre-ville)
Une entrée à une voie suffit probablement.

Branche RN7-Nord (Donzère)
Une sortie à deux voies est nécessaire. Attention aux traversées piétonnes.
Une entrée à une voie suffit probablement.

Branche rue P. Larousse

Branche RN7-Sud (Orange)
Un des mouvements est assez important pour envisager de déniveler le carrefour.

Période HPS REF-AVEC PROJET (+5 ans)

Trafic Piétons

1	2	3	4
10	10	10	10

Trafic Véhicules en UVP

	1	2	3	4	Total Entrant
1	0	59	123	72	254
2	80	4	51	438	573
3	133	93	2	59	287
4	154	1202	143	15	1514
Total Sortant	367	1358	319	584	2628

Remarques sur la période

Néant

Résultats

	Réserve de en uvp/h	Capacité en %	Longueur de moyenne	Stockage maximale	Temps d'Attente moyen	total
Bd Dautry (centre-ville)	398	61%	0vh	3vh	6s	0,4h
RN7-Nord (Donzère)	1358	70%	0vh	2vh	0s	0,0h
rue P. Larousse	697	71%	0vh	3vh	2s	0,2h
RN7-Sud (Orange)	579	28%	1vh	4vh	1s	0,5h

Conseils

Branche Bd Dautry (centre-ville)
Une entrée à une voie suffit probablement.

Branche RN7-Nord (Donzère)
Une sortie à deux voies est nécessaire. Attention aux traversées piétonnes.
Une entrée à une voie suffit probablement.

Branche rue P. Larousse

Branche RN7-Sud (Orange)
Un des mouvements est assez important pour envisager de déniveler le carrefour.

Branche Bd Dautry (centre-ville)

Périodes de trafic	Réserve de en uvp/h	Capacité en %	Longueur de moyenne	Stockage maximale	Temps d'Attente moyen	total
HPS Comptages Ven 23-08-19	644	77%	0vh	2vh	3s	0,2h
HPS REF-ACTUEL	524	72%	0vh	3vh	4s	0,2h
HPS REF-FIL EAU (+5 ans)	496	70%	0vh	3vh	5s	0,3h
HPS REF-AVEC PROJET (+5 ans)	398	61%	0vh	3vh	6s	0,4h

Branche RN7-Nord (Donzère)

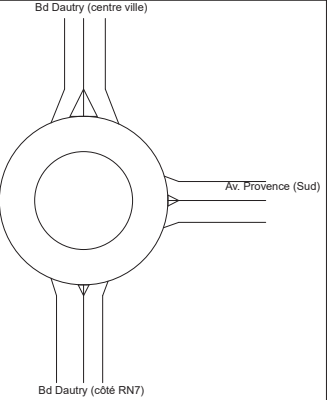
Périodes de trafic	Réserve de en uvp/h	Capacité en %	Longueur de moyenne	Stockage maximale	Temps d'Attente moyen	total
HPS Comptages Ven 23-08-19	1728	78%	0vh	2vh	0s	0,0h
HPS REF-ACTUEL	1622	75%	0vh	2vh	0s	0,0h
HPS REF-FIL EAU (+5 ans)	1592	74%	0vh	2vh	0s	0,0h
HPS REF-AVEC PROJET (+5 ans)	1358	70%	0vh	2vh	0s	0,0h

Branche rue P. Larousse

Périodes de trafic	Réserve de en uvp/h	Capacité en %	Longueur de moyenne	Stockage maximale	Temps d'Attente moyen	total
HPS Comptages Ven 23-08-19	935	88%	0vh	2vh	2s	0,1h
HPS REF-ACTUEL	867	86%	0vh	2vh	2s	0,1h
HPS REF-FIL EAU (+5 ans)	850	85%	0vh	2vh	2s	0,1h
HPS REF-AVEC PROJET (+5 ans)	697	71%	0vh	3vh	2s	0,2h

Branche RN7-Sud (Orange)

Périodes de trafic	Réserve de en uvp/h	Capacité en %	Longueur de moyenne	Stockage maximale	Temps d'Attente moyen	total
HPS Comptages Ven 23-08-19	1063	45%	0vh	2vh	0s	0,1h
HPS REF-ACTUEL	883	38%	0vh	2vh	0s	0,2h
HPS REF-FIL EAU (+5 ans)	835	36%	0vh	3vh	0s	0,2h
HPS REF-AVEC PROJET (+5 ans)	579	28%	1vh	4vh	1s	0,5h

Nom du Carrefour : B-DAUTRY PROVENCE							
Localisation : PIERRELATTE							
Environnement : Péri Urbain							
Variante :							
Date : 09/09/2019							
Anneau							
Rayon de l'îlot infranchissable : 9,00 m							
Largeur de l'anneau franchissable : 6,50 m							
Rayon extérieur du giratoire : 15,50 m							
Branches							
		Largeurs (en m)					
Nom	Angle (degrés)	Rampe > 3%	Tourne à droite	Entrée à 4 m	à 15 m	Îlot	Sortie
Av. Provence (Sud)	0			3,50		2,00	4,00
Bd Dautry (centre ville)	90			3,50		5,00	4,00
Bd Dautry (côté RN7)	270			3,50		2,00	5,00
Remarques de conception							
L'anneau est trop étroit.							

Période HPS Comptages Ven 23-08-19

Trafic Piétons

1	2	3
10	10	10

Trafic Véhicules en UVP

	1	2	3	Total Entrant
1	2	187	71	260
2	153	3	118	274
3	122	149	0	271
Total Sortant	277	339	189	805

Remarques sur la période

Néant

Résultats

	Réserve de Capacité		Longueur de Stockage		Temps d'Attente	
	en uvp/h	en %	moyenne	maximale	moyen	total
Av. Provence (Sud)	1178	82%	0vh	2vh	1s	0,1h
Bd Dautry (centre ville)	1324	83%	0vh	2vh	0s	0,0h
Bd Dautry (côté RN7)	1167	81%	0vh	2vh	1s	0,1h

Conseils

Branche Av. Provence (Sud)

Branche Bd Dautry (centre ville)

Branche Bd Dautry (côté RN7)

Période HPS REF-ACTUEL

Trafic Piétons

1	2	3
10	10	10

Trafic Véhicules en UVP

	1	2	3	Total Entrant
1	2	206	78	286
2	168	3	129	300
3	134	164	0	298
Total Sortant	304	373	207	884

Remarques sur la période

Néant

Résultats

	Réserve de Capacité		Longueur de Stockage		Temps d'Attente	
	en uvp/h	en %	moyenne	maximale	moyen	total
Av. Provence (Sud)	1126	80%	0vh	2vh	1s	0,1h
Bd Dautry (centre ville)	1284	81%	0vh	2vh	0s	0,0h
Bd Dautry (côté RN7)	1114	79%	0vh	2vh	1s	0,1h

Conseils

Branche Av. Provence (Sud)

Branche Bd Dautry (centre ville)

Branche Bd Dautry (côté RN7)

Période HPS REF-FIL EAU +5 ans

Trafic Piétons

1	2	3
10	10	10

Trafic Véhicules en UVP

	1	2	3	Total Entrant
1	1	211	80	292
2	173	3	133	309
3	138	169	0	307
Total Sortant	312	383	213	908

Remarques sur la période

Néant

Résultats

	Réserve de Capacité		Longueur de Stockage		Temps d'Attente	
	en uvp/h	en %	moyenne	maximale	moyen	total
Av. Provence (Sud)	1112	79%	0vh	2vh	1s	0,1h
Bd Dautry (centre ville)	1273	80%	0vh	2vh	0s	0,1h
Bd Dautry (côté RN7)	1098	78%	0vh	2vh	1s	0,1h

Conseils

Branche Av. Provence (Sud)

Branche Bd Dautry (centre ville)

Branche Bd Dautry (côté RN7)

Période HPS REF-AVEC PROJET +5 ans

Trafic Piétons

1	2	3
10	10	10

Trafic Véhicules en UVP

	1	2	3	Total Entrant
1	2	210	82	294
2	158	3	173	334
3	138	229	0	367
Total Sortant	298	442	255	995

Remarques sur la période

Néant

Résultats

	Réserve de Capacité en uvp/h en %		Longueur de Stockage moyenne maximale		Temps d'Attente moyen total	
Av. Provence (Sud)	1019	78%	0vh	2vh	1s	0,1h
Bd Dautry (centre ville)	1242	79%	0vh	2vh	1s	0,1h
Bd Dautry (côté RN7)	1056	74%	0vh	2vh	1s	0,1h

Conseils

Branche Av. Provence (Sud)

Branche Bd Dautry (centre ville)

Branche Bd Dautry (côté RN7)

Branche Av. Provence (Sud)

Périodes de trafic	Réserve de Capacité en uvp/h en %		Longueur de Stockage moyenne maximale		Temps d'Attente moyen total	
HPS Comptages Ven 23-08-19	1178	82%	0vh	2vh	1s	0,1h
HPS REF-ACTUEL	1126	80%	0vh	2vh	1s	0,1h
HPS REF-FIL EAU +5 ans	1112	79%	0vh	2vh	1s	0,1h
HPS REF-AVEC PROJET +5 ans	1019	78%	0vh	2vh	1s	0,1h

Branche Bd Dautry (centre ville)

Périodes de trafic	Réserve de Capacité en uvp/h en %		Longueur de Stockage moyenne maximale		Temps d'Attente moyen total	
HPS Comptages Ven 23-08-19	1324	83%	0vh	2vh	0s	0,0h
HPS REF-ACTUEL	1284	81%	0vh	2vh	0s	0,0h
HPS REF-FIL EAU +5 ans	1273	80%	0vh	2vh	0s	0,1h
HPS REF-AVEC PROJET +5 ans	1242	79%	0vh	2vh	1s	0,1h

Branche Bd Dautry (côté RN7)

Périodes de trafic	Réserve de Capacité en uvp/h en %		Longueur de Stockage moyenne maximale		Temps d'Attente moyen total	
HPS Comptages Ven 23-08-19	1167	81%	0vh	2vh	1s	0,1h
HPS REF-ACTUEL	1114	79%	0vh	2vh	1s	0,1h
HPS REF-FIL EAU +5 ans	1098	78%	0vh	2vh	1s	0,1h
HPS REF-AVEC PROJET +5 ans	1056	74%	0vh	2vh	1s	0,1h

ANNEXE 3

Zone de chalandise et affectation du trafic par itinéraire (origine/destination)

Ci-après figure le détail de l'affectation de la clientèle par itinéraire d'accès pour chaque commune/IRIS de la zone de chalandise.

LIDL PROJET

ANALYSE DE LA ZONE DE CHALANDISE

Affectation sur les itinéraires principaux en %

Commune/IRIS	Pop 2015	Coeff proximité	Pop 2015	Modes	Pop mode	Ventilation par itinéraire d'accès%					TOTAL
			effective	alternatifs	VP	Bd Dautry-					
						RN7-sud	RN7-nord	Nord	Av. Provence	VC ouest	
Pierrelatte Centre	2055	2	4110	7,5%	3802			90%		10%	100%
Pierrelatte Nord-Est	2807	2	5614	5,0%	5333		25%	75%			100%
Pierrelatte Est	4388	2	8776	5%	8337			100%			100%
Pierrelatte Sud-Est	46	2	92	5%	87	90%			10%		100%
Pierrelatte Sud	2014	2	4028	7,5%	3726	10%		85%	5%		100%
Pierrelatte Rural	1795	2	3590	5%	3411	50%	10%			40%	100%
Lapalud	3812	1	3812	3%	3698	100%					100%
Donzère	5541	1	5541	3%	5375		100%				100%
TOTAL	22458		35563		33768						

Pierrelatte rural comprend les Blaches, les Prairies-Saint-Roch et Faveyrolles

LIDL PROJET

SYNTHESE PAR DIRECTION

Poids relatif des origines/destination (par itinéraire d'accès)

17,3%	20,9%	56,0%	0,6%	5,2%	100,0%
Bd Dautry- Av.					
RN7-sud	RN7-nord	Nord	Provence	VC ouest	Total
-	-	3 422	-	380	3 802
-	1 333	4 000	-	-	5 333
-	-	8 337	-	-	8 337
79	-	-	9	-	87
373	-	3 167	186	-	3 726
1 705	341	-	-	1 364	3 411
3 698	-	-	-	-	3 698
-	5 375	-	-	-	5 375
5854	7049	18926	195	1744	33 768
Part mode alt.					
3,9%	3,5%	5,9%	7,4%	5,6%	