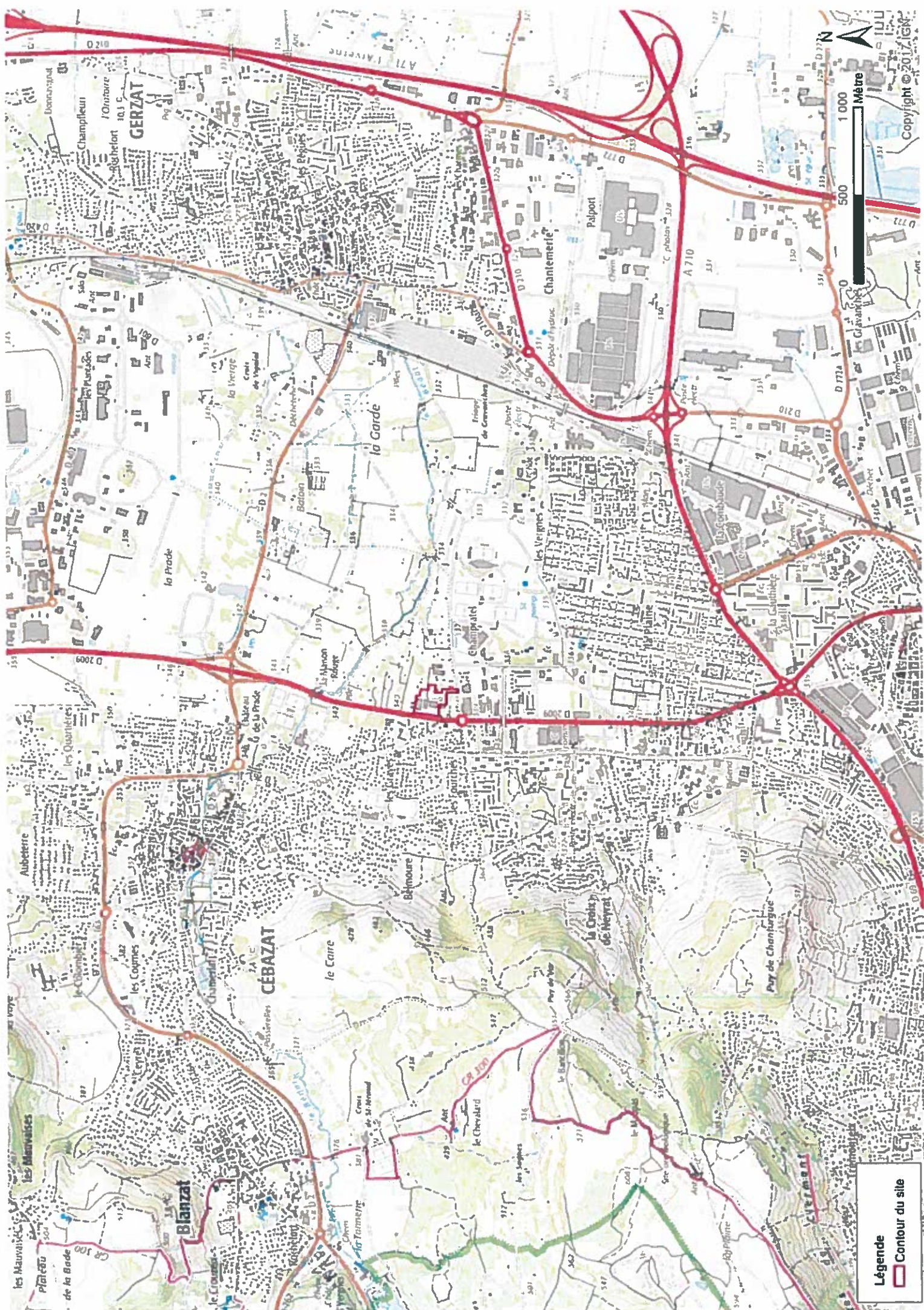


Annexe 2

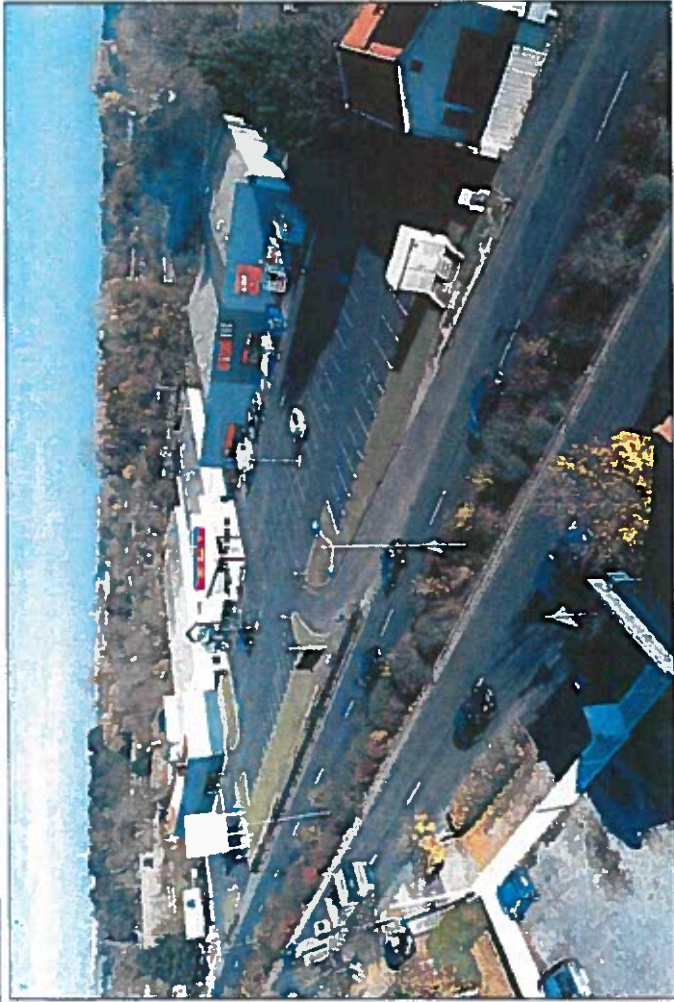


Légende
Contour du site

Copyright © 2011 IGN

Annexe 3





Annexe 4



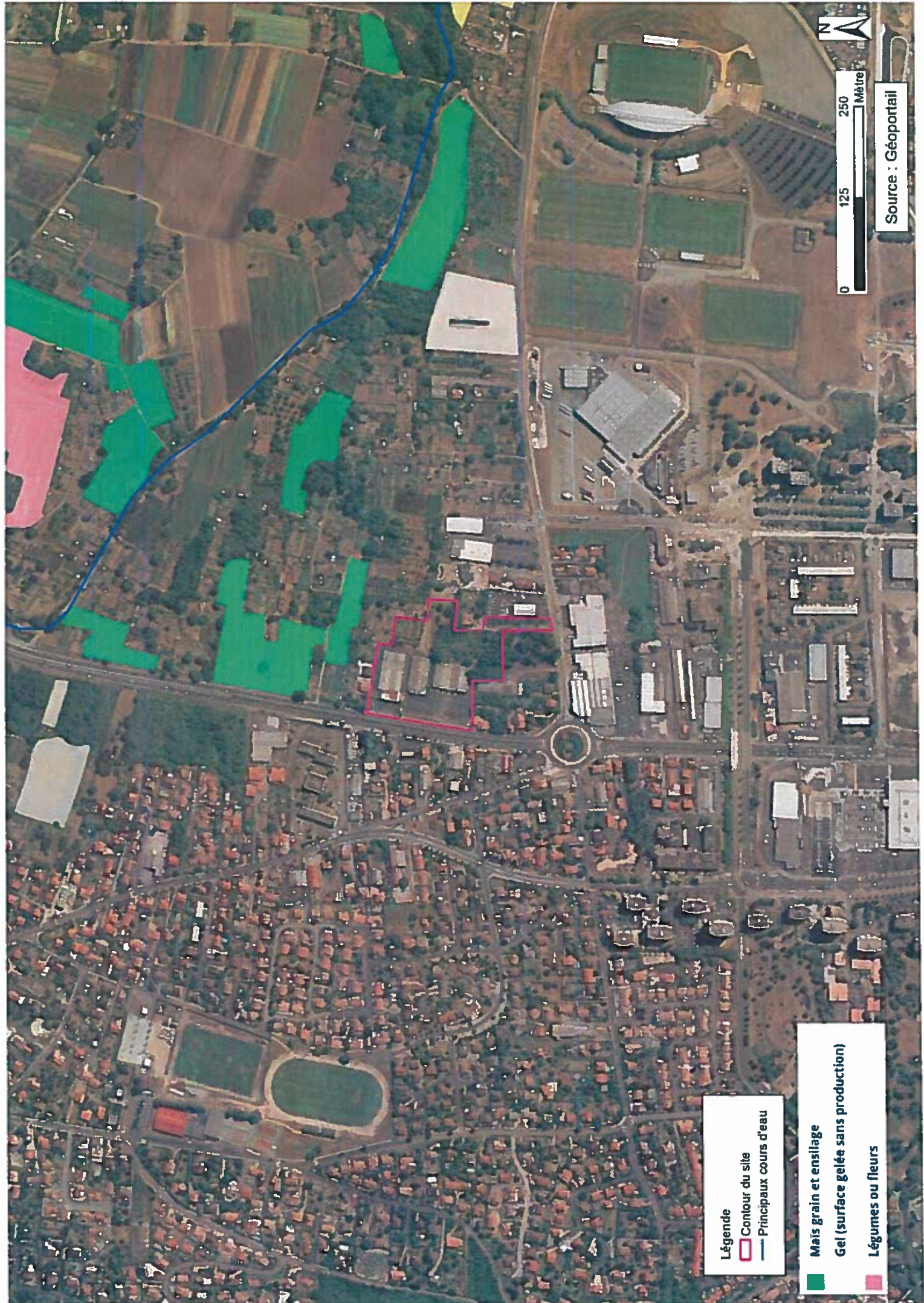
PC7 - VUE 1 : vue aérienne depuis le carrefour giratoire



PC8 - VUE 2 : vue aérienne depuis la rue Robert Lemoy

	MAGASIN DE CEBAZAT Les Fourchas - RN 9 - 63118 CEBAZAT		PHASE : PC		DESCRIPTION : PC7 & PC8 Photographies	TYPE DE SURFACE : nombre ou m ²	Désignation	Type de surface	m ²	Espérance relative au règlement Suburbaine	P.U. Projet Suburbaine	P.L.U. Projet Suburbaine	DATE : 15/12/2017	PC
	LIDL Montceau-les-Mines (DR 12) Zone d'accréd. Les Prés longs 71300 MONTCEAU LES MINES		MARGE											
ARCHITECTE : 														
MÂTRE D'ŒUVRE D'ÉDITION : 														
Signature : 														
Date : 15/12/2017														

Annexe 5



Légende

- Contour du site
- Principaux cours d'eau

- Mais grain et ensilage
- Gel (surface gelée sans production)
- Légumes ou fleurs



Source : Géoportail



Annexe 6

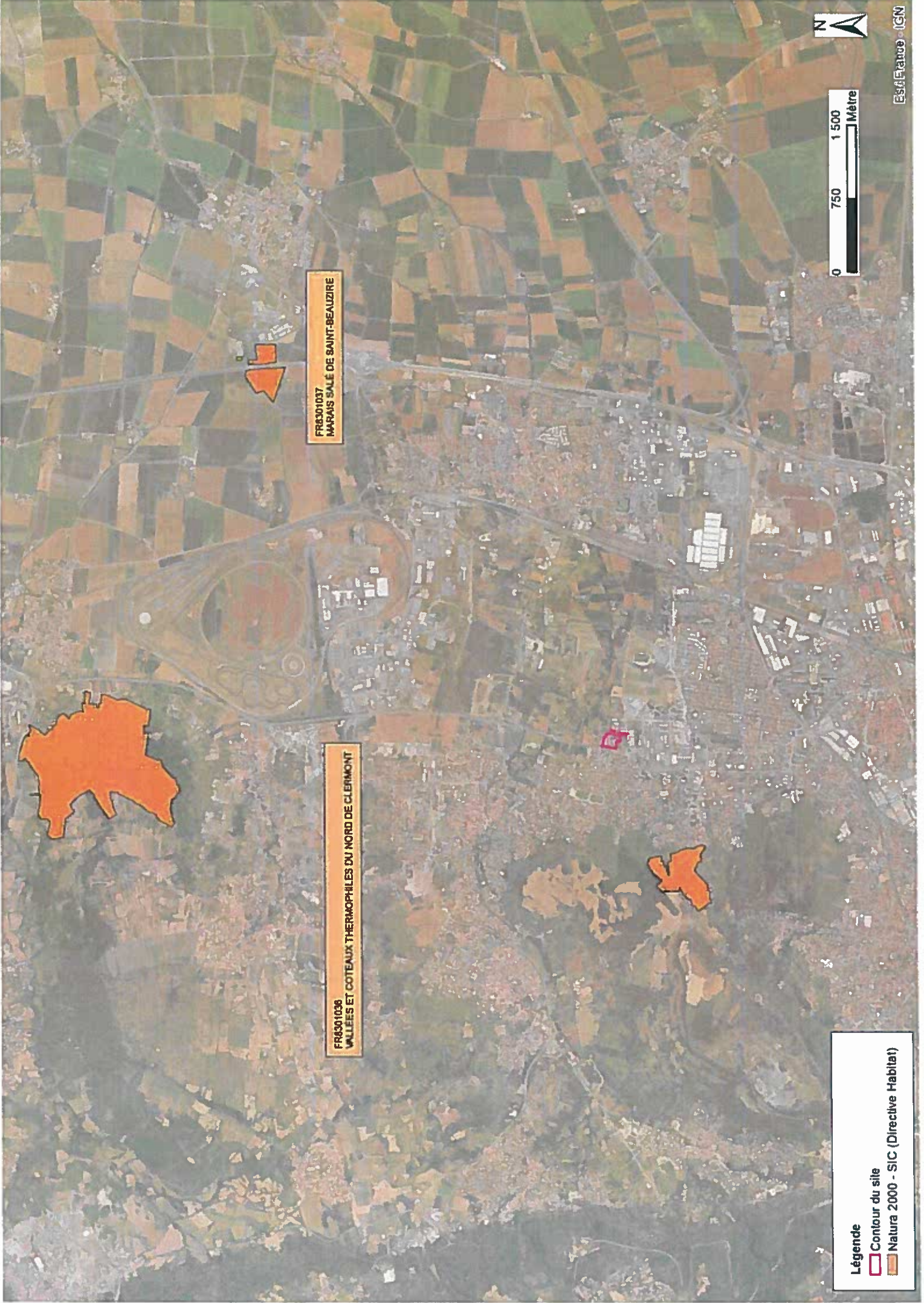


FR8301037
MARAIS SALE DE SAINT-BEAUZIRE

FR8301036
VALLEES ET COTEAUX THERMOPHILES DU NORD DE CLERMONT

Légende

-  Contour du site
-  Natura 2000 - SIC (Directive Habitat)



Annexe 7

LIDL

Cébazat (63)

Examen au cas par cas - Auto-évaluation

Rapport R001-1613852-CML-V01

22 février 2018

Table des matières

Fiche contrôle qualité	3
1 Introduction	4
1.1 Objectifs de l'étude	5
1.2 Méthodologie	5
1.3 Documents de référence	6
2 Caractéristiques générales du projet	7
2.1 Localisation du projet	7
2.2 Présentation du projet	9
3 Sensibilité environnementale de la zone d'implantation envisagée	12
4 Caractéristiques de l'impact potentiel du projet sur l'environnement et la santé humaine	16
5 Conclusion de l'auto-évaluation	20
6 Limites de validité	21

Liste des tableaux

Tableau 1 : Nomenclature des projets en annexe à l'article R122-2 du Code de l'Environnement (extrait)	4
Tableau 2 : répartition des places de stationnement en fonction de l'enseigne.	9

Liste des figures

Figure 1 : Localisation du site (Source : geoportail.gouv.fr)	7
Figure 2 : Localisation du site dans la ville de Cébazat (Source : Géoportail)	8
Figure 3 : Plan masse du projet (Source : Cabinet d'Architecte Archidistec)	11

Annexes

1. Plans de masse : projet de magasin LIDL et son parking ; bâtiments à démolir
2. Insertion paysagère
3. Zonages Naturels autour de la zone du projet
4. Plan de Prévention des Risques Naturels d'inondation de l'agglomération clermontoise : Arrêté et extrait du zonage du PPRI
5. Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement de Clermont Communauté : secteurs concernés par le bruit et classement sonore
6. Etude de trafic

Fiche contrôle qualité

Destinataire du rapport	LIDL
Site	Cébazat (63)
Interlocuteur	Pascal DAVAILLE
Adresse	LIDL Direction Régionale Montceau-les-Mines (DR 12) - Zone d'activité Les Prés longs - 71300 MONTCEAU LES MINES
E-mail	pascal.davaille@lidl.fr
Téléphone portable	03-85-69-52-20
Intitulé du rapport	Examen au cas par cas - Auto-évaluation
Notre référence / date	R001-1613852-CML-V01 du 5 mars 2018
Rédacteur	Marie-Laure BONNEFOY – ml.challamel@tauw.com
Responsable de l'étude	Antoine CARBONNE – a.carbonne@tauw.com
Superviseur	Eric VEDEL – e.vedel@tauw.com

Coordonnées

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

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

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

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

Représentant légal : Monsieur Eric MARTIN

Email : info@tauw.fr

Tauw France est membre de Tauw Group bv – www.tauw.nl

Gestion des révisions

Version	Date	Statut	Nombre de : Pages	Exemplaires client	Annexes	Tomes
V01	05 mars 2018	Création du document	20	1	6	1

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

1 Introduction

La société LIDL projette de construire un magasin de commerce de détail et son parking, situé dans le quartier Les Fourches, route nationale 9 à Cébazat (63). Le parking du bâtiment « Basic-Fit » voisin sera réaménagé en même temps que celui du LIDL.

Le magasin comportera un parking de 104 places attenant au magasin LIDL pour l'accueil des clients et la magasin Basic-Fit dispose d'un parking de 73 places qui sera réaménagé sans modification de la capacité.

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

Tableau 1 : Nomenclature des projets en annexe à l'article R122-2 du Code de l'Environnement (extrait).

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

Le nombre de places de stationnement du projet dépassant le seuil de 50 unités (rubrique 41), celui-ci est soumis à un examen au cas par cas.

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

1.1 Objectifs de l'étude

L'objectif du présent document est de réaliser une auto-évaluation du projet d'extension d'un parking pour le porter à une capacité de 104 places attenant au magasin LIDL sur la commune de Cébazat (63).

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

1.2 Méthodologie

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

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

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

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

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

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

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

1.3 Documents de référence

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

- Le code de l'environnement Livre I, relatif aux dispositions communes, en particulier son titre II – chapitre II «Evaluation environnementale » et aux textes réglementaires applicables
 - partie réglementaire : articles R. 122-3 ;
- Arrêté du 12 janvier 2017 fixant le modèle du formulaire de la « demande d'examen au cas par cas » en application de l'article R. 122-3 du code de l'environnement
- Formulaire CERFA 14734*03 « Demande d'examen au cas par cas préalable à la réalisation éventuelle d'une évaluation environnementale »
- Formulaire CERFA 51656#03 « Notice explicative pour les demandes d'examen au cas par cas »
- Guide de lecture de la nomenclature des études d'impact (R.122-2), MEEM, Février 2017

2 Caractéristiques générales du projet

2.1 Localisation du projet

Le projet d'implantation d'un nouveau magasin LIDL et son parking est situé dans le département du Puy-de-Dôme (63), dans le quartier des Fourches, sur la commune de Cébazat.

La commune de Cébazat se trouve directement au nord de la commune de Clermont-Ferrand.

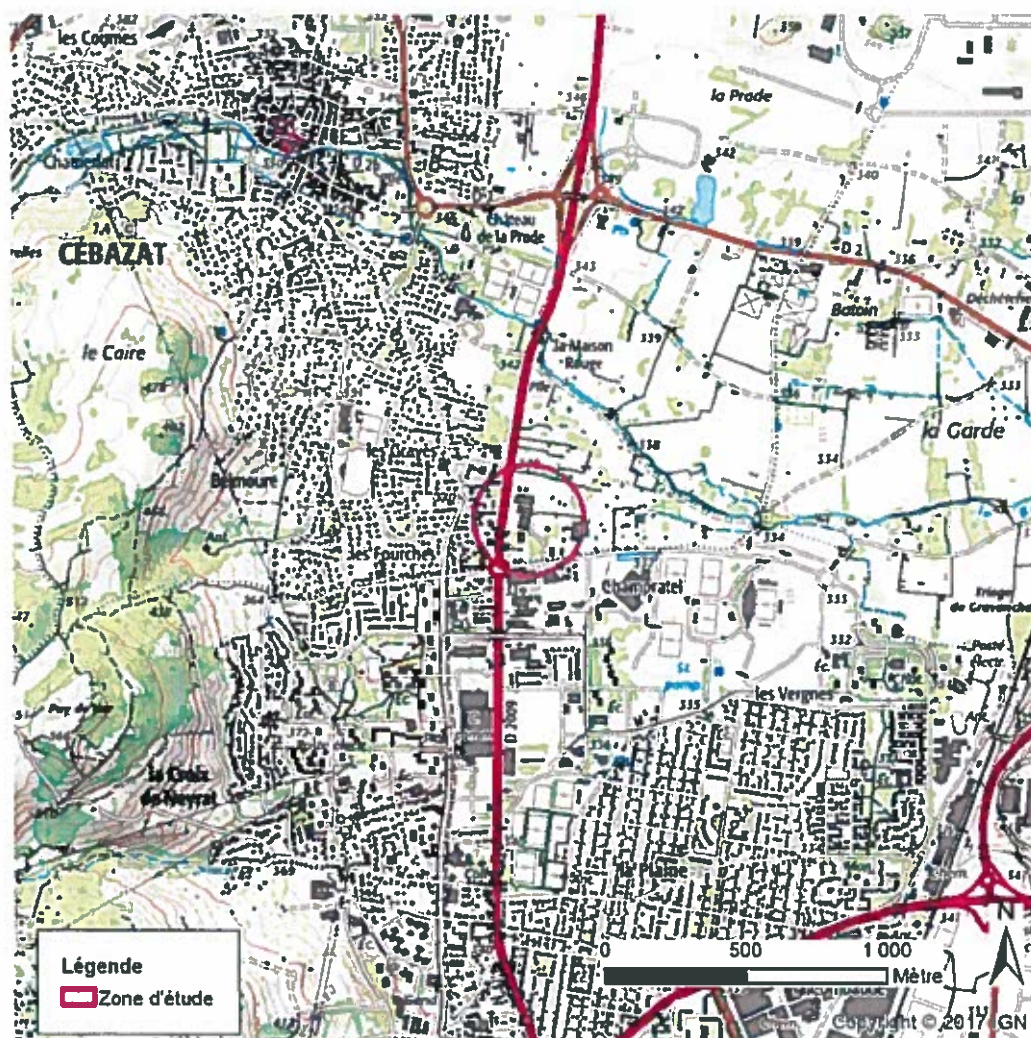


Figure 1 : Localisation du site (Source : geoportail.gouv.fr)

Le projet de magasin LIDL et de son parking est situé sur des parcelles actuellement occupées par des bâtiments abandonnés et un centre sportif « Basic-Fit » qui n'est pas concerné par le projet et leur parking.



Figure 2 : Localisation du site dans la ville de Cébazat (Source : Géoportail)

2.2 Présentation du projet

La société LIDL projette d'implanter un magasin et son parking, dans le quartier des Fourches à Cébazat (63), au droit d'un terrain d'une surface totale de 23 277 m². Ce magasin remplacera le LIDL existant dans la même zone, rue Robert Lemoy.

Actuellement, 3 bâtiments sont présents sur le futur site d'implantation :

- deux bâtiments désaffectés qui seront démolis (restaurant New Buffet et magasin Mobilier de France) ;
- un bâtiment récemment réhabilité qui sera conservé (salle de sports « Basic-Fit »), occupant une surface de 1 580 m².

Ces bâtiments sont déjà attribués d'aires de stationnement, représentant en tout 123 places de stationnement dont 3 places PMR.

La surface commerciale du futur magasin LIDL occupera une surface de 2 442 m², avec une rampe de livraison située à l'est du bâtiment. L'ensemble des parkings existant vont être refaits afin de créer des parkings respectifs au magasin LIDL et à la salle de sport « Basic-Fit ».

Ainsi dans l'ensemble, les parking occuperont une surface de 13 580,04 m², dont 1 737,35 m² de stationnement traité en Evergreen. La répartition des places en fonction de l'enseigne est indiquée dans le tableau ci-dessous.

	Parking LIDL	Parking « Basic-Fit »	Revêtement
Nombre total de places	104	73	-
→ dont places « classiques »	83	71	Evergreen
→ dont stationnement PMR	3	2	spécial
→ dont stationnement « famille »	3	-	spécial
→ dont places équipées pour voitures électriques	2	-	spécial
→ dont places pré-équipées pour voitures électriques	12	-	Evergreen
→ dont places réservées au covoiturage	13	-	spécial
→ dont places réservées au personnel	10	-	Evergreen
Nombre de places du parc à vélo couvert	10	-	-

Tableau 2 : répartition des places de stationnement en fonction de l'enseigne.

Un cheminement piéton balisé PMR assurera la liaison depuis les stationnement jusqu'au magasin et sera raccordé à la Route Nationale 9.

L'ensemble du site sera desservi par 3 accès dédiés aux véhicules légers et aux poids lourds :

- un accès au sud, depuis la rue Robert Lemoy, qui sera dédié aux VL et aux PL dans les deux sens (entrée et sortie) ;
- deux accès voiture longeant la D2009 (ex RN09) ;

Entre le parking de la salle de sport et le parking de LIDL se trouveront deux accès :

- un accès entrée dédiée aux VL, dans l'emprise de l'accès existant sur la nouvelle parcelle de la salle de sport « Basic-Fit » ;
- un accès sortie dédiée aux VL, dans l'emprise de l'accès existant sur la parcelle LIDL).

Dans l'ensemble, la surface des espaces verts sera augmentée et ils occuperont, à la suite des travaux, une surface de 4 885,02 m² (sans compter le stationnement en Evergreen de 1 737,35 m²). Le bosquet d'arbres situé au sud de la salle « Basic-Fit » sera conservé et en tout, 42 arbres d'espèces locales (Hêtre commun et Erable champêtre) seront plantés dans les parkings et leurs abords.

Dans un souci d'autonomie énergétique, une surface de 500 m² de panneaux solaires sera installée sur le toit du magasin LIDL (Annexe 1 et Annexe 2).

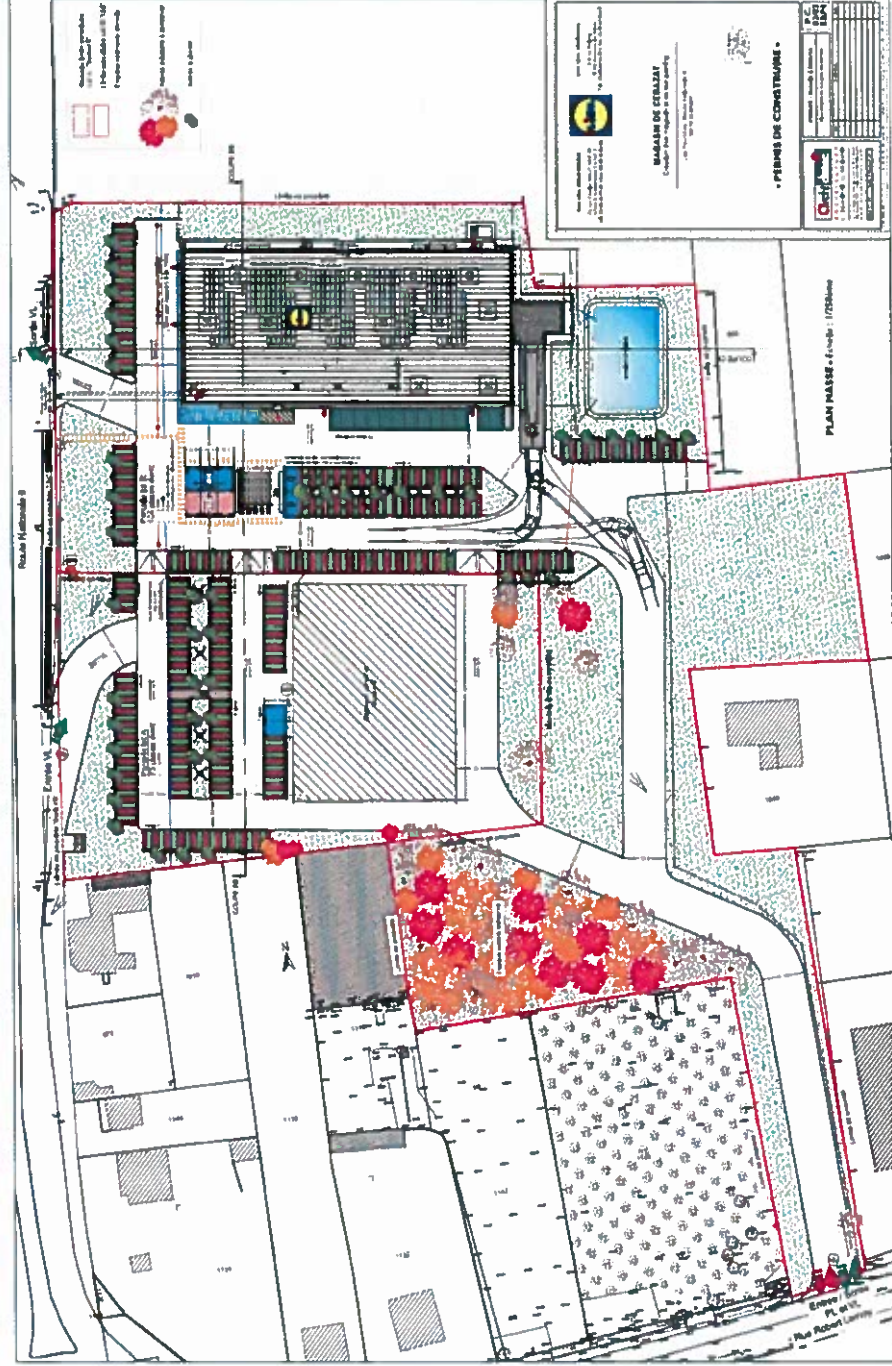


Figure 3 : Plan masse du projet (Source : Cabinet d'Architecte Archidistec)

3 Sensibilité environnementale de la zone d'implantation envisagée

Le tableau de synthèse suivant reprend le diagnostic environnemental du parking du magasin LIDL de Cébazat (63) :

Eléments	Atouts du site	Contraintes du site
Milieu physique		
Climat	Le climat est à influence océanique et continentale (températures moyennes minimale : -0,1°C et maximale : 26,5°C), avec un ensoleillement moyen annuel de 71,85 jours par an. (source : Station de Clermont-Ferrand, météo-France).	-
Topographie	Plane.	-
Géologie	La géologie connue à partir des sondages réalisés sur site montre que les terrains sont constitués de : <ul style="list-style-type: none"> - Graves sableuses/sables graveleux jusqu'à au maximum 0,5 m de profondeur ; - Argile plus ou moins sableuse entre 0 et 1,2 m au maximum ; - Sables/graves dans une matrice limono-argileuse entre 0,4 et 2 m de profondeur. (source : étude des sols Tauw France, 2018) 	Sol assez perméable.
Hydrogéologie	Aucun usage sensible de la nappe ne sont faits en aval hydraulique du site (sources : Infoterre, BNPE).	Une nappe d'eau se trouve vers 3 m de profondeur au droit du sondage BSS001SUEL réalisé à 150 m au sud-est du site. Elle est donc vulnérable à une pollution issue de celui-ci.
Hydrographie	Pas de modification du réseau hydrographique. Le cours d'eau le plus proche (le <i>Bédât</i> situé à approximativement 500 m à l'est du site) est considéré comme non sensible (aucun usage de pêche, de navigation, de baignade ou captage sensible) et, a priori, modérément vulnérable au regard de sa distance au site (sources : Géoportail ; https://ou-pecher.fr/ ; http://baignades.sante.gouv.fr/)	-
Qualité des eaux	Aucun captage en nappe n'est présent dans un rayon de 1 km autour du site et aucun n'est connu sur le <i>Bédât</i> .	Etat écologique « médiocre » du <i>Bédât</i> en 2013 ; objectif de bon état en 2027 (source : Agence de l'eau Loire Bretagne).

Eléments	Atouts du site	Contraintes du site
Qualité de l'air	-	Qualité moyenne de l'air globalement « bonne » entre le 13/01/18 et le 19/01/18 (NO ₂ , particules en suspension et Ozone) et aux pollens (source : www.air-rhonealpes.fr).
Milieu naturel		
Zonage	Site localisé en dehors des zonages naturels (Annexe 3).	-
Occupation des sols	Terrain artificialisé en zone mixte d'activité et d'habitat: ancien magasin de meubles, restaurant et salle de sport « Basic-Fit » avec leurs parking et espaces verts.	-
Flore	Absence d'espèce de valeur patrimoniale ou protégée au vue du terrain d'implantation.	-
Faune	Espèces présentes communes au vu du terrain d'implantation.	-
Zone humide	Absence de zone humide recensée sur le site d'étude.	Terrain situé en zone potentiellement humide (source : http://sig.reseau-zones-humides.org/)
Patrimoine et paysage		
Paysage	La zone du projet est située en zone mixte d'activité et d'habitations.	-
Patrimoine	Le site est localisé en dehors des périmètres de protection des monuments historiques les plus proches et en dehors de sites classés ou inscrits.	-
Risques naturels, sanitaires et technologiques		
Inondation	-	Le site d'étude fait partie du zonage du Plan de Prévention des Risques Naturels d'inondation de l'agglomération clermontoise, approuvé le 8 juillet 2016. Le site fait partie d'une zone d'aléas faibles et moyens, dont la côte des plus hautes eaux est de 339,15 NGF. (Annexe 4) Le risque de remontée de nappe dans les sédiments est considéré comme très faible à faible sur la zone d'étude (source : infoterre).
Mouvement de terrain	-	Un mouvement de terrain a été recensé dans un rayon de 500 m, mais pas sur la zone d'étude.
Retrait gonflement des argiles	-	Le risque retrait et gonflement des argiles est considéré comme faible sur la zone de l'étude (source : Infoterre).

Eléments	Atouts du site	Contraintes du site
Séisme	-	Exposition modérée au risque sismique (source : Infoterre).
Risque industriel	Site en dehors des périmètres des PPRT.	-
Risque rayonnements ionisants	-	Pas d'informations sur ce risque.
Pollution de sol	Le site n'est pas référencé dans les bases de données BASIAS, BASOL et ICPE.	Présence d'une source de pollution (source : étude des sols Tauw France, 2018) : la zone de déchets localisée à proximité immédiate du futur quai de déchargement présente en surface des anomalies notamment en métaux. Cette zone source peut rester en place dans la mesure où un revêtement de surface de type étanche (enrobé) est envisagé.
Nuisance sonore	-	La départementale 2009, classée au PPBE, borde la limite ouest du site et crée donc une nuisance sonore (> 68 dB) à proximité du futur magasin (Annexe 5).
Nuisance olfactive	Pas de nuisance directe.	-
Nuisance lumineuse	Eclairage public et des activités alentours (magasins, salle de sport,...)	-
Nuisance liée à des vibrations	Zone non concernée par des vibrations.	-
Milieu humain		
Urbanisme	Zone UKi5 du Plan Local d'Urbanisme de la communauté d'agglomération de Clermont-Ferrand. Elle accueille principalement des activités liées à la route et des activités commerciales auxquelles sont mêlées des constructions à usage d'habitat.	-
Servitudes	Servitude existante pour les entrées et sorties des véhicules légers et des poids lourds (Annexe 1).	-
Population	8 048 habitants en 2015, population en augmentation depuis 2010 (source : INSEE).	-
Accès au site	Site déjà bien desservi par la D2009 (ex RN09) et par la rue Robert Lemoy.	-
Services	Proximité des écoles, associations, soins, commerces et artisans.	-
Transports	Commune desservie par les transports en commun (bus, tramway).	-

Eléments	Atouts du site	Contraintes du site
Réseau d'eau potable	Raccordement au réseau géré par la commune.	-
Réseau d'eau usée	Raccordement au réseau géré par la commune.	-

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

Niveau d'impact : A vérifier Positif ou nul Faible Modéré Fort

Domaine de l'environnement	Oui	Non	Impact potentiel du projet	Niveau d'impact
Ressources				
Le projet engendre-t-il des prélèvements d'eau ?	X		Prélèvements d'eau (au réseau local) liés à l'entretien des locaux et aux sanitaires à l'usage du personnel et des visiteurs.	
Impliquera-t-il des drainages / ou des modifications prévisibles des masses d'eau souterraines ?		X	-	
Est-il excédentaire en matériaux ?		X	-	
Est-il déficitaire en matériaux ? Si oui, utilise-t-il les ressources naturelles du sol ou du sous-sol ?		X	Un remblai sera à prévoir pour créer la plate-forme du bâtiment, mais la démolition des deux bâtiments désaffectés du site (hors éléments pollués) serviront à gérer ce remblai nécessaire.	
Milieu naturel				
Est-il susceptible d'entraîner des perturbations, des dégradations, des destructions de la biodiversité existante : faune, flore, habitat, continuités écologiques ?	X		Destruction directe d'espèces floristiques communes et d'habitats d'espèces de la faune commune lors du réaménagement des espaces verts. Dérangement temporaire de la faune commune en phase travaux par le bruit et les mouvements. Le bosquet d'arbres présent au sud du site sera conservé. Sur l'ensemble du parking 42 arbres d'espèces locales seront plantés. Le projet se situe en zone mixte d'activités économiques et d'habitat artificialisée et urbanisée, l'impact estimé sur le milieu naturel est donc faible.	
Est-il susceptible d'avoir des incidences sur les zones à sensibilité particulière énumérées dans le Cerfa 14734*03		X	-	
Engendre-t-il la consommation d'espaces naturels, agricoles, forestiers, maritimes ?		X	-	
Risques et nuisances				
Est-il concerné par des risques technologiques ?		X	Site en dehors du périmètre des PPRT.	

Domaine de l'environnement	Oui	Non	Impact potentiel du projet	Niveau d'impact
Est-il concerné par des risques naturels ?	X		Le site fait partie du zonage du Plan de Prévention des Risques Naturels d'inondation de l'agglomération clermontoise, approuvé le 8 juillet 2016. Le site fait partie d'une zone d'aléas faibles et moyens, dont la côte des plus hautes eaux est de 339,15 NGF. Le projet répondra aux prescriptions de la réglementation de prévention de ce risque. Sensibilité faible face au risque inondation par remontée de nappe dans les sédiments. Le risque faible de retrait et gonflement des argiles et le risque modéré de séismes seront pris en compte.	
Engendre-t-il des risques sanitaires ?		X	-	
Est-il concerné par des risques sanitaires ?		X	Une source de pollution a été identifiée sur le terrain lors des investigations de sols, cependant aucun risque sanitaire n'est encouru.	
Commodités de voisinage				
Est-il source de bruit ?	X		Bruits émis par le chantier lors de la phase de travaux, qui seront temporaires. Source de bruits liés à la circulation lors des heures d'ouverture et des livraisons en période diurne. La nuisance sera limitée au vu de la zone d'implantation du magasin (Annexe 5), en zone d'activités.	
Est-il concerné par des nuisances sonores ?	X		La départementale 2009, classée au PPBE, borde la limite ouest du site et crée donc une nuisance sonore (> 68 dB) à proximité du futur magasin (Annexe 6). A 500 m au sud-est se trouve le stade de foot Gabriel Montpied, qui peut être une source ponctuelle de bruit importante.	
Engendre-t-il des odeurs ? Est-t-il concerné par des nuisances olfactives ?		X	-	
Engendre-t-il des vibrations ? Est-il concerné par des vibrations ?		X	-	
Engendre-t-il des émissions lumineuses ? Est-il concerné par des émissions lumineuses ?	X		Les seules émissions lumineuses proviendront de l'activité du magasin et du parking, uniquement pendant les heures d'ouverture. Ces émissions seront négligeables au vu de la situation	

Domaine de l'environnement	Oui	Non	Impact potentiel du projet	Niveau d'impact
			du magasin (zone mixte d'activité et d'habitations) de plus ces nuisances existent déjà à proximité directe (salle de sport « Basic-Fit » par exemple). Eclairage de la D2009 (ex RN09) et des parkings existants par des réverbères. Eclairage des autres magasins et activités des alentours durant les horaires d'ouverture (magasins ouverts en journée ou centres sportifs ouverts aussi en soirée).	
Pollutions				
Engendre-t-il des rejets polluants dans l'air ?	X		Rejets atmosphériques liés à l'augmentation du trafic. Au vu de l'emplacement du site (à proximité d'une avenue d'un trafic important) et du flux de trafic potentiellement engendré par le réaménagement du parking (environ 150 véhicules aux heures de pointe du vendredi et du samedi), l'impact sur l'environnement et la santé est jugé négligeable.	
Engendre-t-il des rejets hydrauliques ? Si oui, dans quel milieu ?	X		Les eaux usées seront rejetées dans les collecteurs existants de la D2009. Les eaux pluviales issues des toitures et du parking seront récupérées dans des bassins de rétention d'eau, pour limiter le débit rejeté au réseau de la voirie. Elles seront traitées dans un séparateur d'hydrocarbures avant d'être rejetées au réseau communal.	
Engendre-t-il la production d'effluents ou de déchets non dangereux, inertes, dangereux ?	X		Dans le cadre du développement durable et du respect de la législation en vigueur, une politique de gestion et de valorisation des déchets de chantier de construction sera mise en place : les déchets inertes, non dangereux et déchets dangereux seront stockés dans des installations appropriées. Certains déchets inertes seront valorisés en vue d'une réutilisation future. Les déchets et matières valorisables issues du fonctionnement du magasin (principalement issus des matériaux d'emballage et de conditionnement) feront l'objet d'un pré-tri sur place subiront ensuite un traitement centralisé.	
Patrimoine / Cadre de vie / Population				

LIDL / Cébazat (63) / Examen au cas par cas - Auto-évaluation

Domaine de l'environnement	Oui	Non	Impact potentiel du projet	Niveau d'impact
Est-il susceptible de porter atteinte au patrimoine architectural, culturel, archéologique et paysager ?		X	-	
Engendre-t-il des modifications sur les activités humaines (agriculture, sylviculture, urbanisme/aménagement)	X		Le projet va remplacer deux bâtiments à l'abandon par une activité commerciale qui créera des emplois. Ce projet est en phase avec l'augmentation de la population de la commune et de la commune voisine de Clermont-Ferrand. L'usage du sol ne sera pas fondamentalement modifié.	

5 Conclusion de l'auto-évaluation

Le projet a identifié les enjeux et les contraintes du site et les a pris en compte pour établir un programme qui y répond au mieux.

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

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

Les aléas et risques naturels sont présents mais non significatifs au niveau du site. En effet, la commune de Cébazat est concernée par le Plan de Prévention des Risques Naturels d'inondation de l'agglomération clermontoise. Le site fait partie d'une zone d'aléas faibles et moyens, dont la côte des plus hautes eaux est de 339,15 NGF. Le risque de remontée de nappe dans les sédiments est néanmoins très faible à faible sur le site d'étude.

Concernant le risque de retrait et gonflement des argiles et l'exposition au risque sismiques, ils sont respectivement considérés comme faible et modéré sur la zone du projet.

Le projet respectera les exigences réglementaires liées aux problématiques géotechniques rencontrées afin d'assurer leur prise en compte dans la conception du projet.

Aucune exposition directe aux risques technologiques ne concerne le site du projet.

Aucune pollution importante des sols n'est soupçonnée au droit du site.

L'impact sonore sur le voisinage sera faible au vu de l'emplacement du site, dans une zone mixte d'activité et d'habitat.

Le projet n'engendrera pas d'impact significatif sur le milieu naturel car il se situe dans une zone d'activité, sur un terrain artificialisé, de faible intérêt écologique. Des espaces verts seront aménagés et permettront l'installation (ou la réinstallation) d'une biodiversité commune.

Le projet n'a pas d'impact sur le patrimoine architectural ou les paysages, car il se situe en dehors des périmètres de protection associés.

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

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

6 Limites de validité

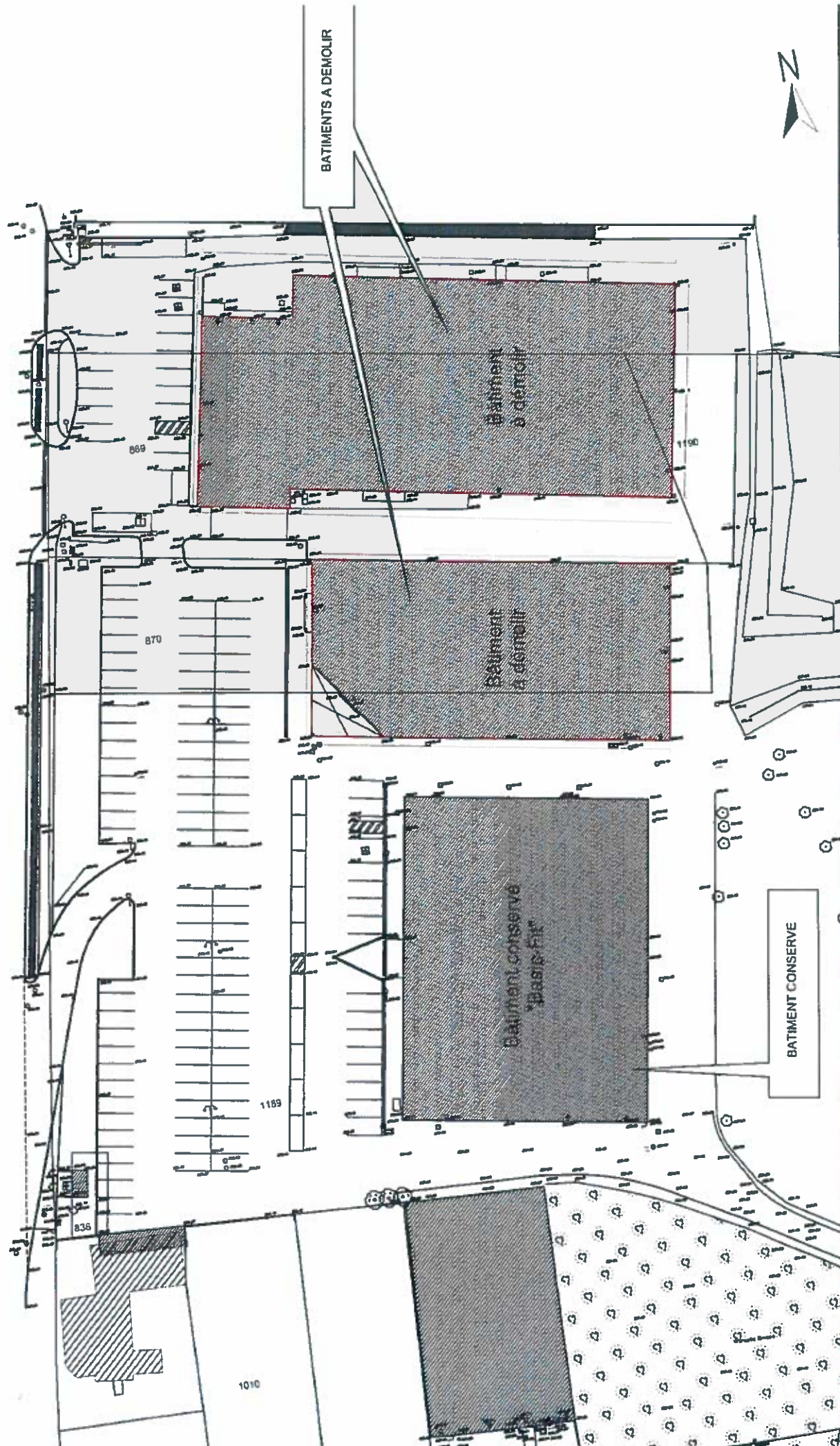
Tauw France a établi ce rapport au vu des informations fournies par le client/maître d'ouvrage et au vu des connaissances techniques acquises au jour de l'établissement du rapport.

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

Annexe

1

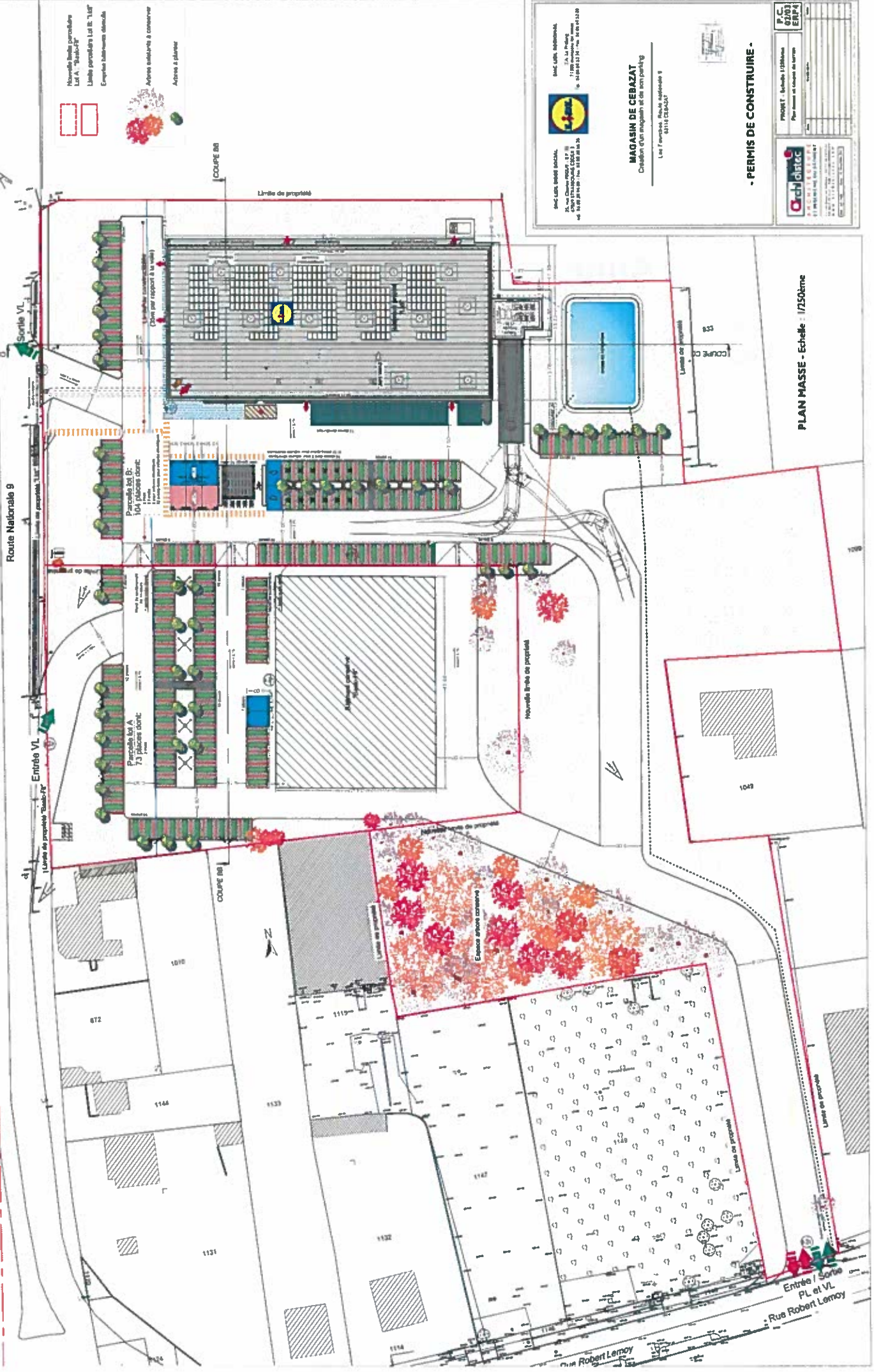
**Plans de masse : projet de magasin LIDL et son parking ; bâtiments
à démolir**



	MAGASIN DE CEBAZAT Les Fourches - RN 9 - 83116 CEBAZAT		Type de surface Désignation nombre ou m ² Type de surface		m ² éléments relatifs au règlement autorisations		PLU Projet éléments relatifs au règlement autorisations		PLU Projet éléments relatifs au règlement autorisations	
	DEFINITION Plan de masse Etat des lieux	PHASE PC	PROJET LIDL Montceau-les-Mines (DR 12) Zone d'activité Les Prés longs 71300 MONTCHEAU LES MINES	836 870 1189 1198	1 1 1	1 1 1	1 1 1	1 1 1	1 1 1	1 1 1
PC		DATE 15/12/2017		CO-ELLE 1/1000 éma		ARCHITECTE 		MAITRE D'OEUVRE D'EXECUTION 		PC

COUPE B-B DU TERRAIN - Echelle : 1/750ème

COUPE C-C DU TERRAIN - Echelle : 1/750ème



Nouvelle limite de propriété
Lot A - "Boulevard"
Lot B - "Boulevard"
Emploi Arbres conifères

Arbres conifères à conserver
Arbres à planter

PERMIS DE CONSTRUIRE

PROJET : Magasin CEBAZAT
Pour autoriser la construction de :

MAGASIN DE CEBAZAT
Création d'un magasin de 1000 m²
Lot Ferrière, Rue adjacente 1
8114 CEBAZAT

C&H Minstec
11 rue de la République
91100 Evry-Courcouronnes

avec cette notice spéciale :
N° de Charte Qualité : 17/18
N° de Charte Environnement : 17/18
N° de Charte Sécurité : 17/18

avec cette notice spéciale :
N° de Charte Qualité : 17/18
N° de Charte Environnement : 17/18
N° de Charte Sécurité : 17/18

PLAN MASSE - Echelle : 1/750ème

2

Annexe

Insertion paysagère



Erable Champêtre
Acer Campesire

Hêtre
Fagus Sylvania

Road National 9



MAGASIN DE CEBAZAT
Les Fourches - RN 9 - 63116 CEBAZAT

LIDL Montcaeu-les-Mines (DR 12)
Zone d'activité Les Prés longs
71300 MONTCEAU LES MINES

DESIGNATION: CDAC Plan paysager

PHASE: PC

PROJET:



EMPLACEMENTS REPERES

- Emplacements réservés (PVR)
 - implantation systématique
 - implantation non systématique
 - arbres existants
- Paces de stationnement type
 - parkings
 - emplacements réservés
 - emplacements réservés à implantation systématique
 - emplacements réservés à implantation non systématique
 - emplacements réservés pour véhicules électriques, parkings éoliens, éoliennes
 - emplacements réservés à implantation systématique
 - implantation systématique

FUS

Plus véhicules (PV) →

Plus livraison (PL) →

Plus circulation vélos →

Changement parcelle →

Changement parcelle sans PVR →

Changement parcelle sans PVR →

Changement parcelle sans PVR →

Changement parcelle sans PVR →

Changement parcelle sans PVR →

PLAN

Région Occitanie

Projet: Montcaeu-les-Mines

Client: LIDL

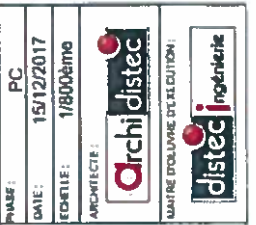
Architecte: Archidistec

Date: 15/12/2017

Echelle: 1/800ème

Maître d'œuvre: CDAC

Phase: PC





MAGASIN DE CEBAZAT
Les Fourches - RN 9 - 63116 CEBAZAT

LIDL Montceau-les-Mines (DR 12)
Zone d'activité Les Prés longs
71000 MONTCEAU LES MINES

DESIGNATION: PC04
PHASE: PC
PROJET: PC

MAÎTRE D'ŒUVRE D'ÉVALUATION: **distec ingénierie**

ARCHITECTE: **Archi distec**

EDÉLLE: 1/800ème

DATE: 15/12/2017

PC

REMARKS

- Reuses Tôleaux bitumés
- Reuses Électriques bitumés
- Maison les baracots (colonne Chassable Armes)
- Reuses Adhésives En Placote bitumés
- Reuses Esso Uxent bitumés
- Reuses Esso Planchis bitumés
- Reuses Esso Pavésles Verso (épave-chauffage)
- Rapet (tous les état trait les)
- A voir plus carrie
- A voir plus rectangulaire

ALUR

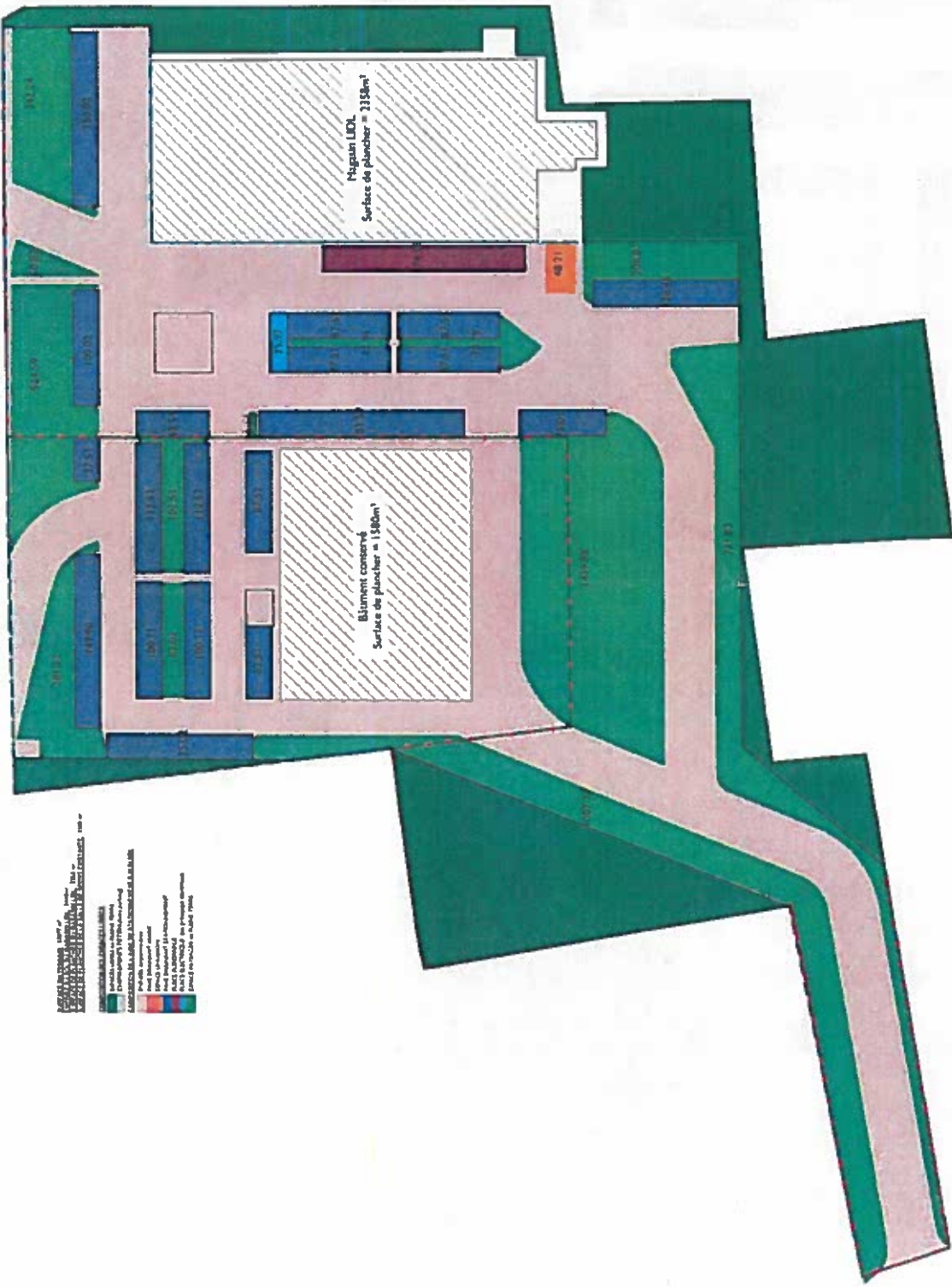
- Flux véhiculés (H)
- Flux Services (P)
- Flux circulation vélos
- Chemins piétons
- Chemins piétons dans PMS
- Flux véhiculés
- Flux Services
- Flux circulation vélos
- Chemins piétons
- Chemins piétons dans PMS
- Flux véhiculés
- Flux Services
- Flux circulation vélos
- Chemins piétons
- Chemins piétons dans PMS

ÉQUIPEMENTS

- Emplacement réservé PMS
- Agencement agricole
- Emplacement réservé Forêts
- Agencement agricole
- Agencement agricole
- Emplacement réservé PMS
- Agencement agricole
- Emplacement réservé PMS
- Agencement agricole
- Emplacement réservé PMS
- Agencement agricole
- Emplacement réservé PMS
- Agencement agricole
- Emplacement réservé PMS
- Agencement agricole

VEGETATION

- Engazonnement
- Arbres over-sets à conserver
- Alignement d'arbres de hautes tiges (cèdres, pins de Sicile, - Pinus sylvestris)

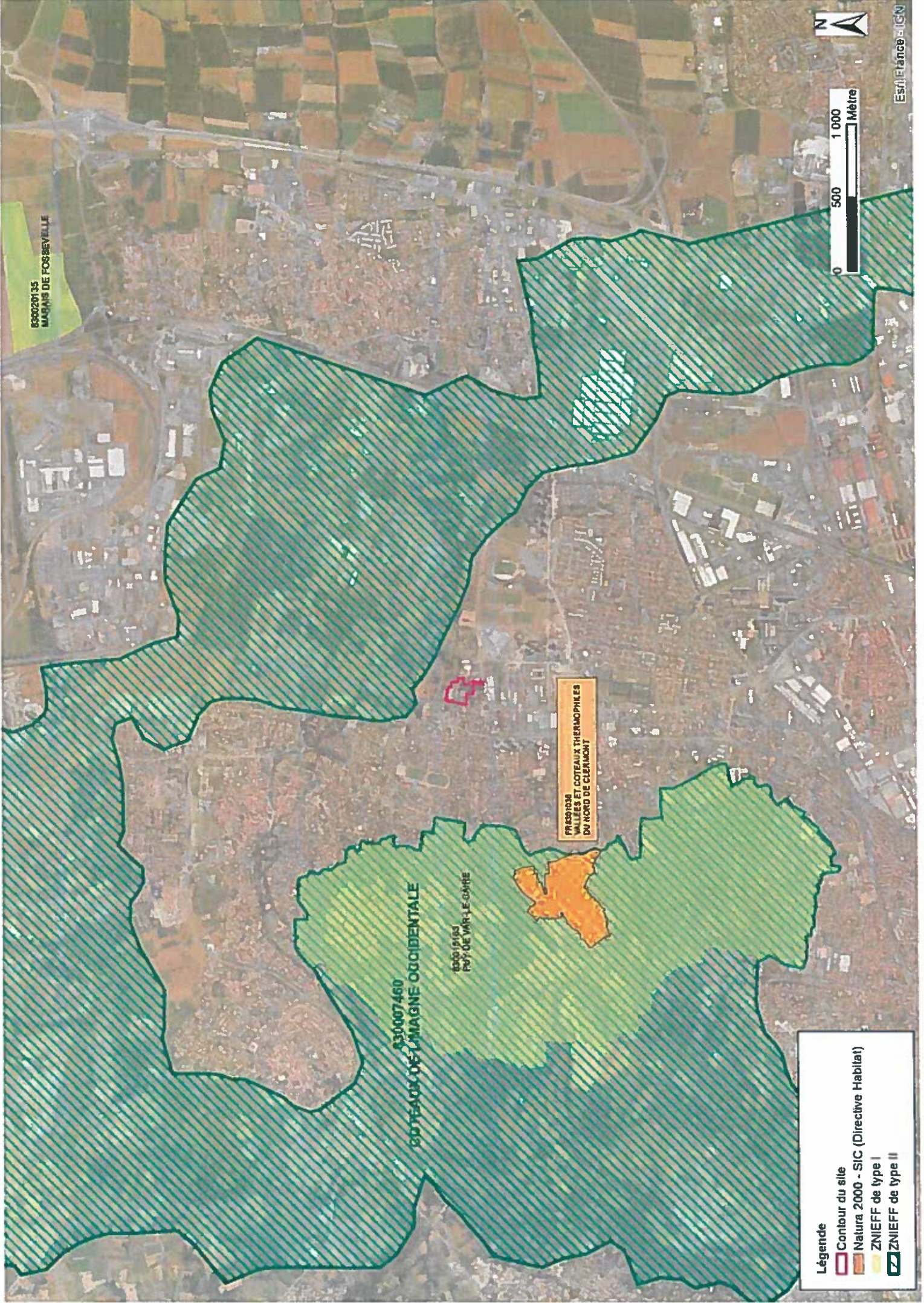


PROJET: MAGASIN LIDL
Lieu: Les Fourches - RN 9 - 63116 CEBAZAT
Date: 15/12/2017
Échelle: 1/800ème
Maître d'œuvre: DISTEC
Architecte: ARCHI DISTEC
Région: Bourgogne
Statut: PC04
Phase: PC
Projet: PC

Annexe

3

Zonages Naturels autour de la zone du projet







FR 830020135
MAGNIS DE FOS BEVILLE

FR 830007460
BOUEAUX DE L'AGNE OCCIDENTALE

FR 83019163
BOU DE VAILLE-GAIRE

FR 8301036
VALLÉES ET COTEAUX THERMOPHILES
DU NORD DE CLEMAINT

Légende

-  Contour du site
-  Natura 2000 - SIC (Directive Habitat)
-  ZNIEFF de type I
-  ZNIEFF de type II



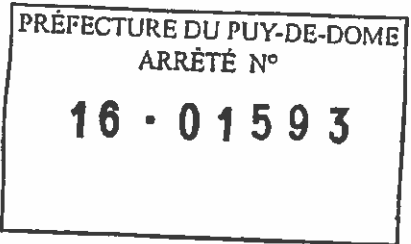
Annexe

4

**Plan de Prévention des Risques Naturels d'inondation de
l'agglomération clermontoise : Arrêté et extrait du zonage du PPRI**



PRÉFET DU PUY-DE-DÔME



DIRECTION DÉPARTEMENTALE DES TERRITOIRES

SERVICE PROSPECTIVE AMÉNAGEMENT RISQUES

ARRÊTÉ N°

**portant approbation du Plan de
Prévention des Risques Naturels
Prévisibles d'inondation (PPRNPI) de
l'agglomération clermontoise**

La Préfète du Puy-de-Dôme
Officier de la Légion d'Honneur
Officier de l'Ordre National du Mérite

VU le code de l'environnement et notamment ses articles L.123-1 et suivants, R.123-1 et suivants, L.562-1 et suivants et R.562-1 et suivants ;

VU le code de l'urbanisme ;

VU le code la construction et de l'habitation ;

VU les Plans de Prévention des Risques d'inondation des bassins de la Tiretaine, du Bédât et de l'Artière, approuvés par arrêtés préfectoraux du 6 mars 2002 ;

VU le schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux (SDAGE) du bassin Loire-Bretagne approuvé par arrêté préfectoral du 18 novembre 2015 ;

VU le plan de gestion des risques inondation du bassin Loire-Bretagne approuvé par arrêté du préfet de bassin Loire Bretagne du 23 novembre 2015 ;

VU l'arrêté n°2014/DREAL/104 portant décision de ne pas soumettre à évaluation environnementale le plan de prévention des risques naturels prévisibles d'inondations de l'agglomération clermontoise ;

VU l'arrêté préfectoral n°2014205-0002 du 24 juillet 2014 portant prescription d'un Plan de Prévention des Risques Naturels Prévisibles d'inondation (PPRNPI) de l'agglomération clermontoise sur les communes d'Aubière, Aulnat, Beaumont, Blanzat, Cébazat, Ceyrat, Chamalières, Clermont-Ferrand, Durtol, Gerzat, Nohanent, Romagnat, Royat et Sayat pour les risques d'inondation par débordement de l'Artière, de la Tiretaine nord et sud, du Bédât et de leurs affluents, dit PPRNPI de l'agglomération clermontoise ;

VU l'arrêté préfectoral n°15-00221 du 26 mai 2015 portant modification de l'arrêté préfectoral n°2014205-0002 du 24 juillet 2014 et portant prescription d'un Plan de Prévention des Risques Naturels Prévisibles d'inondation (PPRN_{Pi}) de l'agglomération clermontoise sur les communes d'Aubière, Aulnat, Beaumont, Blanzat, Cébazat, Ceyrat, Chamalières, Clermont-Ferrand, Cournon d'Auvergne, Durtol, Gerzat, Nohanent, Orcines, Pérignat lès Sarliève, La Roche Blanche, Romagnat, Royat et Sayat pour les risques d'inondation par débordement de l'Artière, de la Tiretaine nord et sud, du Bédât et de leurs affluents ;

VU l'avis du conseil municipal d'Aubière du 11 février 2016 ;
VU l'avis du conseil municipal d'Aulnat du 10 février 2016 ;
VU l'avis du conseil municipal de Blanzat du 11 février 2016 ;
VU l'avis du conseil municipal de Cébazat du 12 février 2016 ;
VU l'avis du conseil municipal de Chamalières du 11 février 2016 ;
VU l'avis du conseil municipal de Clermont-Ferrand du 26 février 2016 ;
VU l'avis du conseil municipal de Cournon d'Auvergne du 11 février 2016 ;
VU l'avis du conseil municipal de Durtol du 25 février 2016 ;
VU l'avis du conseil municipal de Gerzat du 22 février 2016 ;
VU l'avis du conseil municipal de La Roche Blanche du 5 février 2016 ;
VU l'avis du conseil municipal de Nohanent du 4 février 2016 ;
VU l'avis du conseil municipal Pérignat les Sarliève du 18 février 2016 ;
VU les avis réputés favorables des communes de Beaumont, Ceyrat, Orcines, Romagnat, Royat, Sayat ;
VU les avis réputés favorables de la chambre d'agriculture et du centre national de la propriété forestière ;

VU l'arrêté préfectoral n°16-00277 du 17 février 2016 prescrivant une enquête publique sur le projet de plan précité ;

VU les résultats de l'enquête publique et notamment les conclusions de la commission d'enquête en date du 11 mai 2016 ;

SUR proposition du directeur départemental des territoires ;

ARRÊTÉ

ARTICLE 1er : Est approuvé, tel qu'il est annexé au présent arrêté, le Plan de Prévention des Risques Naturels Prévisibles d'inondation de l'agglomération clermontoise sur les territoires des communes d'Aubière, Aulnat, Beaumont, Blanzat, Cébazat, Ceyrat, Chamalières, Clermont-Ferrand, Cournon d'Auvergne, Durtol, Gerzat, Nohanent, Orcines, Pérignat lès Sarliève, La Roche Blanche, Romagnat, Royat et Sayat.

Ce Plan de Prévention des Risques Naturels Prévisibles d'inondation comprend :

- une note de présentation et ses annexes,
- un règlement,
- 18 cartes de zonage réglementaire.

ARTICLE 2 : Ce Plan de Prévention des Risques Naturels Prévisibles d'inondation vaut servitude d'utilité publique et devra être annexé aux documents d'urbanisme des communes concernées dans les conditions prévues aux articles L.151-43, L.152-7, L.153-60, L.161-1, L.162-1, L.163-10, R.151-51, R.153-18, R.161-8, R.163-8 du code de l'urbanisme.

ARTICLE 3 : Un exemplaire du présent arrêté et du plan de prévention des risques naturels prévisibles d'inondation mentionné à l'article 1 est adressé aux maires des communes concernées qui affichent l'arrêté pendant un mois au minimum. Le plan de prévention des risques naturels prévisibles d'inondation de l'agglomération clermontoise approuvé est tenu à disposition du public en préfecture et dans les mairies concernées.

ARTICLE 4 : Mention du présent arrêté est publiée au recueil des actes administratifs de l'État dans le département ainsi que dans un journal diffusé dans le département, accompagnée d'une mention des dispositions de l'article 3.

ARTICLE 5 : La présente décision peut faire l'objet, dans le délai de deux mois à compter de sa publication, soit d'un recours gracieux auprès de la préfète du Puy-de-Dôme, soit d'un recours hiérarchique auprès de la ministre de l'environnement, de l'énergie et de la mer.

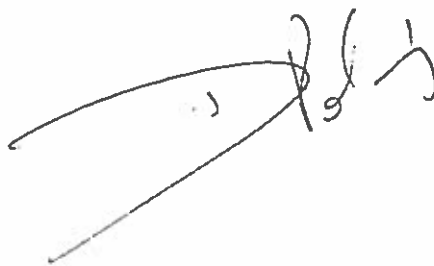
Il peut faire également l'objet d'un recours contentieux auprès du tribunal administratif de Clermont-Ferrand :

- soit directement en l'absence de recours préalable, dans le délai de deux mois à compter de la plus tardive des mesures de publicité prévues à l'article 3 et 4,
- soit à l'issue d'un recours préalable, dans les deux mois à compter de la date de notification de la réponse obtenue de l'administration, ou au terme d'un silence gardé par celle-ci pendant deux mois à compter de la réception de la demande

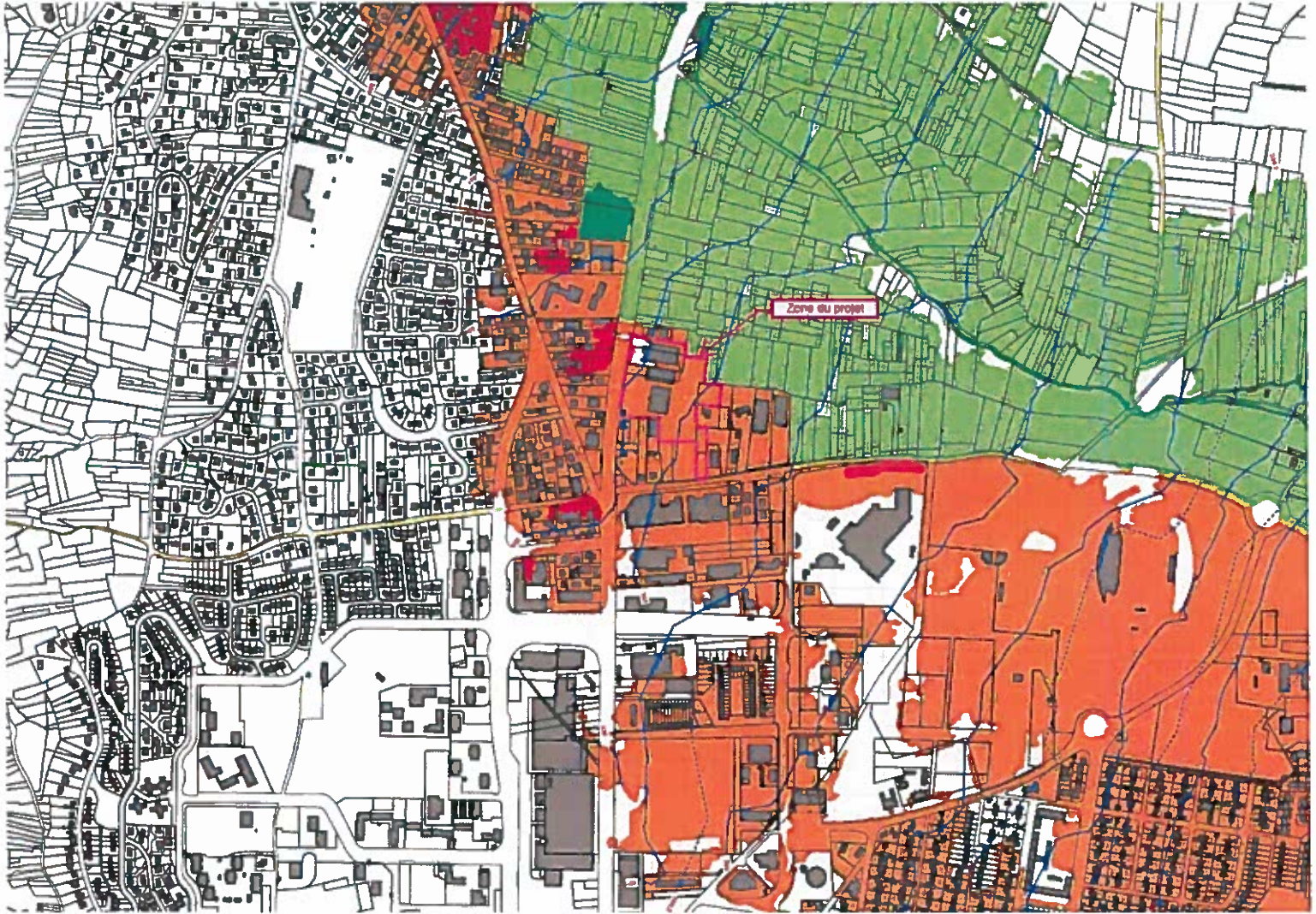
ARTICLE 6 : À la date d'entrée en vigueur du présent arrêté, les Plans de Prévention des Risques d'inondation des bassins de la Tiretaine, du Bédât et de l'Artière, approuvés par arrêtés préfectoraux du 6 mars 2002, sont abrogés sur les communes concernées.

ARTICLE 7 : La préfète du Puy-de-Dôme, les maires des communes citées à l'article 1, le directeur départemental des territoires du Puy-de-Dôme sont chargés, pour ce qui les concerne, de l'exécution du présent arrêté.

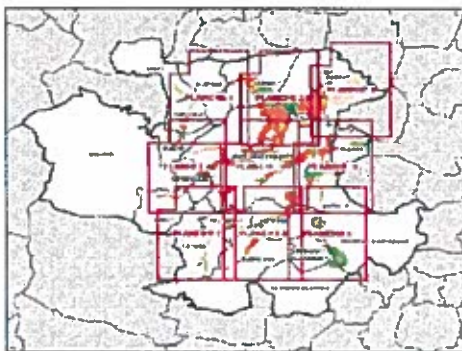
Fait à Clermont-Ferrand, le **8 JUIL. 2016**
La Préfète,



Danièle POLVÉ-MONTMASSON



**PLAN DE PREVENTION DES RISQUES NATURELS
PREVISIBLES D'INONDATION (PPRNPI)
DE L'AGGLOMERATION CLIMONTOISE**



Zonage réglementaire
Zonage A - Planche 2
Échelle : 1/5000
Avis de la Commission Départementale de l'Équipement et de l'Énergie n° 16 01523
L. Leprêtre
Service de l'Équipement et de l'Énergie

LEGENDE

- Limites de commune
- Parcelles (source cadastre DG-FIP 2015)
- Bâtimens (source cadastre DG-FIP 2015)

COTES DES PLUS HAUTES EAUX (CPHE)

- Isocontes au pas de 1 m (en mètres NGF)
- Isocontes kilométriques (en mètres NGF)

	Zones fortement urbanisées	Autres zones urbanisées et zones d'activités	Zones peu ou pas urbanisées
Zones particulièrement dangereuses (Alta fort)	R1a	R1b	R1c
Zones de risques modérés (Alta faible et moyen)	U1	U2	U3
Alta résiduel	Dr		



Système de projection : Système français Méridien de Paris, RGF83, EPSG 2154

© DG-FIP© 2015
© IGN-BD PARCELLAIRE© 2010

Elaboration cartographique : DDT 63 / SPAR
Date de réalisation : vendredi 1er juillet 2016
Reproduction interdite.

Annexe

5










Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement de Clermont

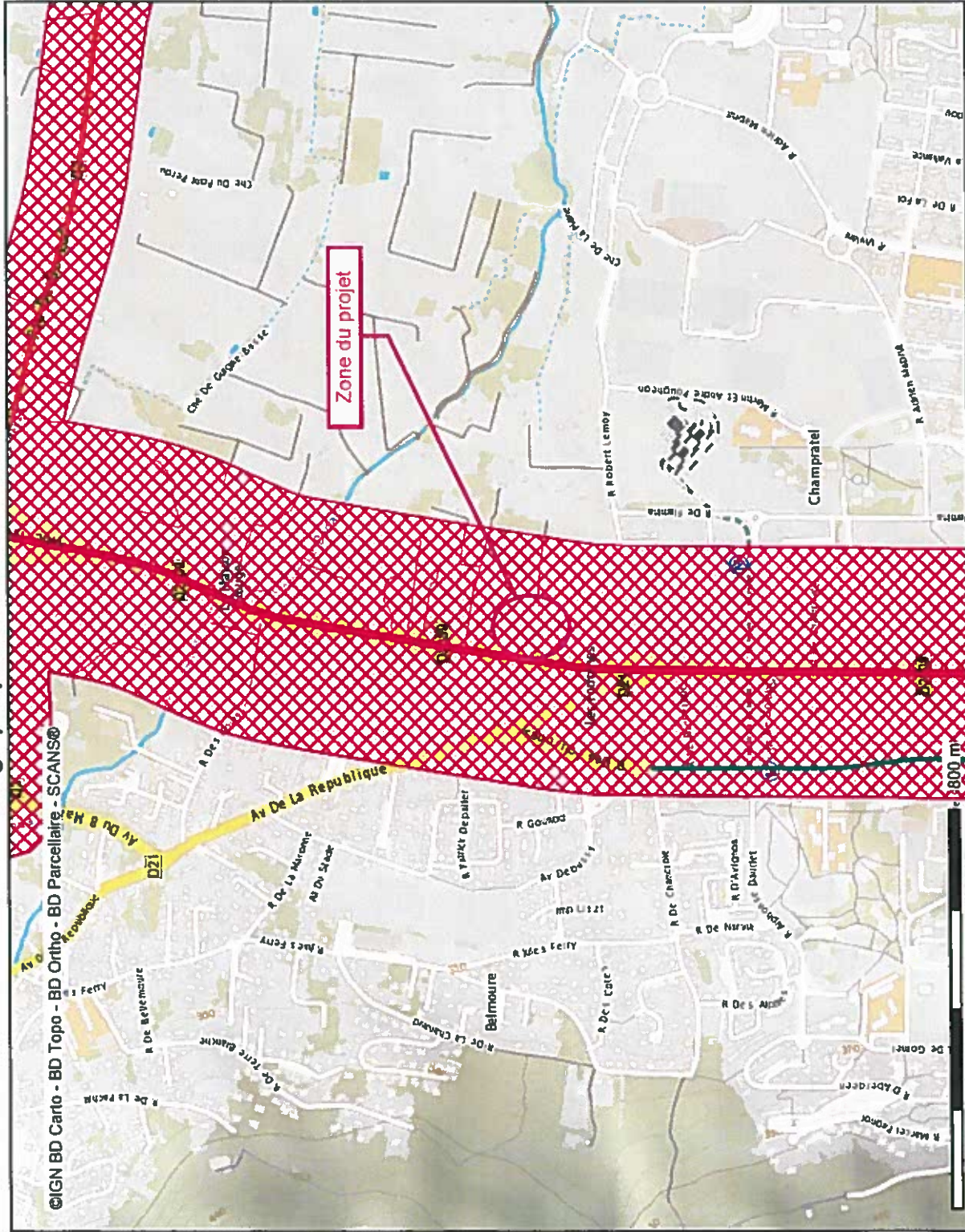
Communauté : secteurs concernés par le bruit et classement sonore

Portail Cartographique de la DDT du PUY-DE-DÔME



Conception : DDT 63
Date d'impression : 02-02-2018

-  Département
-  Classement sonore des infrastructures de transp
-  catégorie 1
-  catégorie 2
-  catégorie 3
-  catégorie 4
-  catégorie 5
-  Secteur bruit
-  Plan



Description

Portail cartographique de la direction départementale des territoires du Puy-de-Dôme, permettant de visualiser les données et les informations géographiques dont elle dispose. Les informations du portail cartographique de la Direction départementale des Territoires du Puy-de-Dôme sont fournies à titre informatif. L'obtention d'informations depuis le portail cartographique ne dispense pas des consultations obligatoires auprès des autorités publiques, des gestionnaires de données et de servitudes ou des services instructeurs. En outre, l'attention de l'utilisateur du portail cartographique est attirée sur le fait que les différentes couches de données ont été réalisées à des échelles différentes. Leur superposition peut entraîner des représentations erronées.

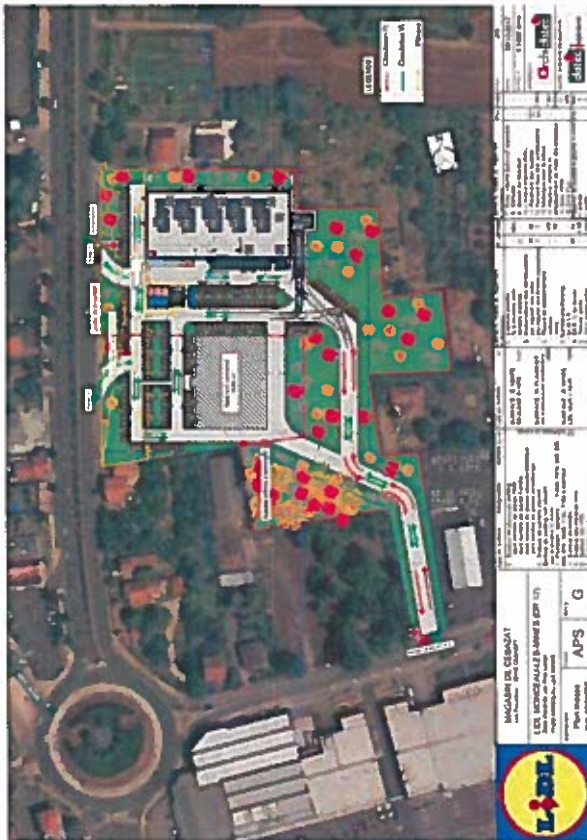
Annexe

6

Etude de trafic

Rapport d'étude

Déplacement et extension du LIDL situé rue Robert Lemoy -
Cébazat (63)



Projet magasin Lidl –rue Robert Lemoy Cébazat (63)

Version 1	Rédaction	Vérification	Validation
Décembre 2017	M.YASAR	J.BONTE	J.BONTE

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

Table des matières

1	CONTEXTE DE L'ETUDE ET PLANNING	3
2	LOCALISATION DES COMPTAGES	4
3	RESULTATS ENQUETE TERRAIN	5
3.1	Les comptages automatiques.....	5
3.1.1	Trafic Moyen Journalier.....	5
3.2	Les comptages directionnels	5
3.2.1	Trafic VL/PL-TC Vendredi HP 17h15-18h15.....	6
3.2.2	Trafic VL/PL-TC Samedi HP 16h00-17h00.....	6
3.2.3	Répartition du trafic en UVP Vendredi HP 17h15-18h15.....	7
3.2.4	Répartition du trafic en UVP Samedi HP 16h00-17h00.....	7
3.3	Relevé de fonctionnement	8
3.3.1	Vendredi 25 Novembre	8
3.3.2	Samedi 26 Novembre	8
4	EXPLOITATION DES DONNEES	9
4.1	Analyse socio-économique.....	9
4.2	Les réserves de capacité à l'état actuel.....	10
4.2.1	Giratoire Vendredi HP 17h15-18h15.....	10
4.2.2	Giratoire Samedi HP 16h00-17h00.....	11
4.2.3	Carrefour Lemoy/Flamina état actuel.....	12
4.3	Le futur projet	12
4.3.1	Les hypothèses prises en compte pour le calcul de trafic induit	13
4.3.2	Estimation du futur flux généré par LIDL le Vendredi.....	14
4.3.3	Estimation du futur flux généré par LIDL le Samedi.....	14
4.3.4	Répartition du trafic futur Vendredi	15
4.3.5	Répartition du trafic futur Samedi	15
4.4	Calcul de capacité du giratoire à l'état futur.....	16
4.4.1	Giratoire Vendredi HP 17h15-18h15.....	16
4.4.2	Giratoire Samedi HP 16h00-17h00.....	17
4.4.3	Carrefour Lemoy/Flamina état futur.....	18
4.4.4	Sorties du futur magasin Lidl.....	18
5	CONCLUSION DE L'ETUDE	19

1 CONTEXTE DE L'ETUDE ET PLANNING

Dans le cadre du projet de déplacement et agrandissement du magasin LIDL situé Rue Robert Lemoy, LIDL souhaite réaliser une étude de trafic, afin d'estimer l'impact du projet sur les conditions de circulation, et joindre ces éléments au dossier de CDAC.

Pour cela, il est nécessaire de :

- pouvoir quantifier, analyser et caractériser la nature du trafic circulant actuellement dans la zone (état initial)
- estimer les incidences de l'extension/déplacement du magasin sur la fluidité du trafic à l'état futur.

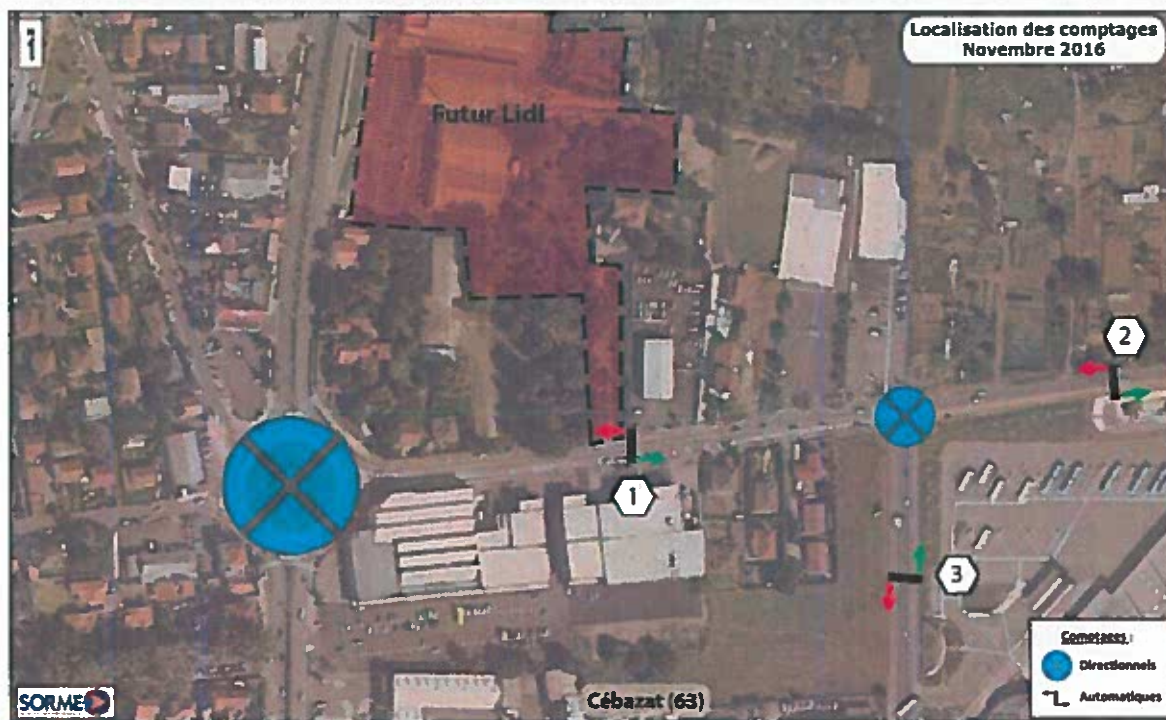
Pour mener à bien cette étude, trois types de recueils de données ont été menés :

- ✓ Des comptages automatiques par radar :
 - D'une durée de 7 jours consécutifs,
 - Discrimination VL/PL,
 - Détailés par quart d'heure.
- ✓ Des comptages directionnels par caméra :
 - Réalisés en période de pointe, Vendredi 25 Novembre de 16h30 à 18h30 et le Samedi 26 Novembre de 15h00 à 17h00,
 - Discrimination VL/PL/TC/2RM,
 - -Détailés par quart d'heure.
- ✓ Un relevé de fonctionnement sur l'ensemble de la zone d'étude
 - Identification des dysfonctionnements éventuels sur les carrefours,
 - Relevé le jour de l'enquête aux mêmes heures de pointe.

La totalité des données a été recueillie les semaines 47-48 de 2016, hors période de vacances scolaires :

- Comptages directionnels et remontées de file, le Vendredi 25 et Samedi 26 Novembre 2016,
- Comptages automatiques du Vendredi 25 Novembre au Jeudi 1 Décembre 2016.

2 LOCALISATION DES COMPTAGES



3 RESULTATS ENQUETE TERRAIN

3.1 Les comptages automatiques

3.1.1 Trafic Moyen Journalier



3.2 Les comptages directionnels

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

Jour	Heure	Total (TV)
Vendredi	16h30-17h30	3960
	16h45-17h45	3958
	17h-18h	3995
	17h15-18h15	4024
	17h30-18h30	3942
Samedi	15h-16h	2636
	15h15-16h15	2670
	15h30-16h30	2691
	15h45-16h45	2736
	16h-17h	2794

L'heure de pointe du Vendredi est de 17h15 à 18h15.

L'heure de pointe du Samedi est de 16h00 à 17h00.

3.2.1 Trafic VL/PL-TC Vendredi HP 17h15-18h15



3.2.2 Trafic VL/PL-TC Samedi HP 16h00-17h00



3.2.3 Répartition du trafic en UVP Vendredi HP 17h15-18h15



3.2.4 Répartition du trafic en UVP Samedi HP 16h00-17h00



Le trafic principal est sur l'axe RD2009, reliant Clermont-Ferrand à Riom.

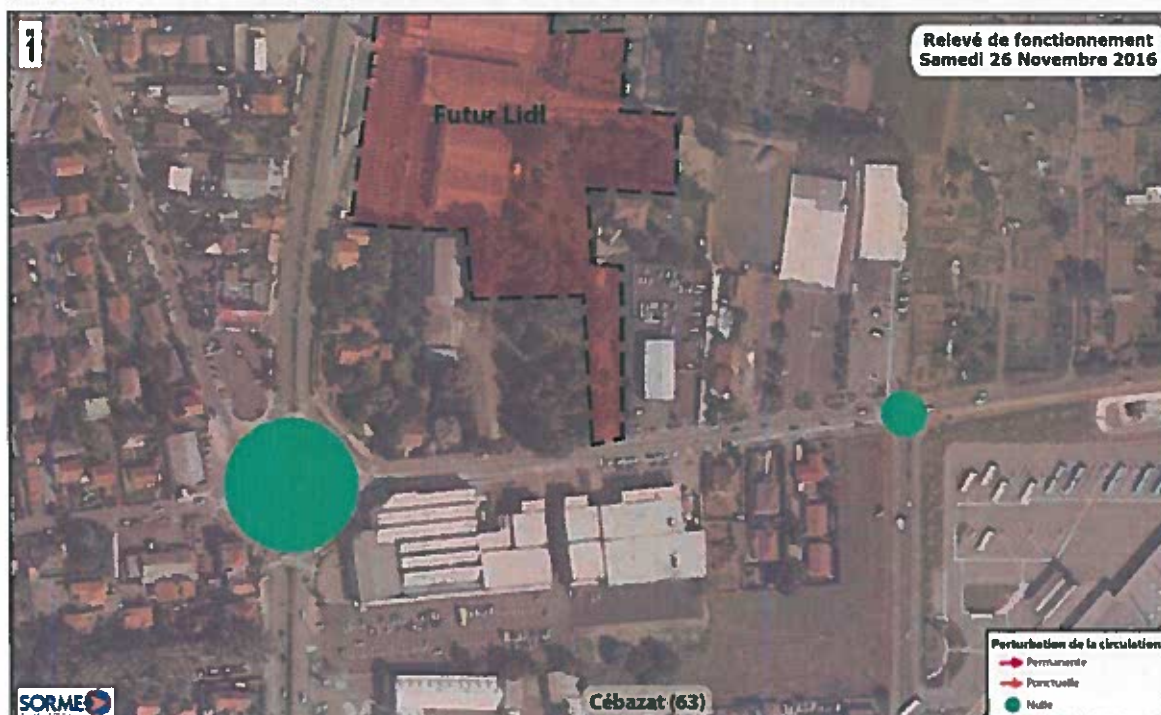
Le trafic du Samedi est plus faible que celui du Vendredi, qui comprend les flux pendulaires travail→domicile en plus des flux à destination des zones commerciales.

3.3 Relevé de fonctionnement

3.3.1 Vendredi 25 Novembre



3.3.2 Samedi 26 Novembre



Quelques remontées de file ont été observées le Vendredi soir, dues au fort trafic sur l'axe principal. Celles-ci se resorbaient toutefois assez rapidement. En revanche, aucun dysfonctionnement n'a été observé le Samedi.

4 EXPLOITATION DES DONNEES

4.1 Analyse socio-économique

A l'échelle de Gerzat – Cébazat-Clermont Nord (IRIS Croix-de-Neyrat, La Plaine, Les Vergnes):

- En 2013, l'aire de ce secteur comptabilisait **33 778 habitants** sur une superficie de **44 Km²**, soit une densité de population égale à **762,5 hab./Km²**.
On note une variation à la baisse de la population entre 2008 et 2013, soit un taux annuel moyen de **-0,2 %** (un solde naturel de **+1,2%** et un solde apparent des entrées sorties de **-1,4 %**). En 2013 les ménages s'élevaient au nombre de **14 511**. La baisse du nombre d'habitants est due notamment à la démolition d'une tour sur Croix-de-Neyrat et à la vacance croissante des logements sur les Vergnes.
- En 2013, la tranche d'âge la plus importante de la population était les **45-59 ans (19,2%)**, suivie des tranches d'âge des **60-74 ans (18,6%)**, des **0-14 ans (18,2%)** et des **30-44 ans (17,8%)**. Les deux tranches d'âge les moins représentées sont les **15-29 ans (16,5%)** et les **75 ou plus (9,7%)**.
- En 2013, la population de **15 à 64 ans (17 335 personnes)** comptabilisait **49,8%** d'actifs ayant un emploi, **13,4%** d'actifs au chômage et **36,8%** d'inactifs (dont **28,4%** d'élèves, étudiants et stagiaires, **34,2%** de retraités et **37,5%** d'inactifs autres).
- En 2013, sur **11 995 actifs (de 15 ans ou plus)** ayant un emploi et résidants dans la commune :
 - **5 180** travaillaient dans la commune de résidence (**43,2%**).
 - **6 815** actifs travaillaient dans une commune autre que la commune de résidence (**56,8%**).
- Pour se rendre sur leur lieu de travail, **73,9 %** de ces actifs utilisent la voiture (ou camion, fourgonnette).
12,9% de ces actifs utilisent les transports en commun.
5,1% de ces actifs marchent.
4,9% de ces actifs n'utilisent pas de transport.
3,2% de ces actifs utilisent un deux roues.

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

Au final, on ne retiendra qu'une faible croissance de trafic de **2%** pour l'évolution globale des flux à court terme ;

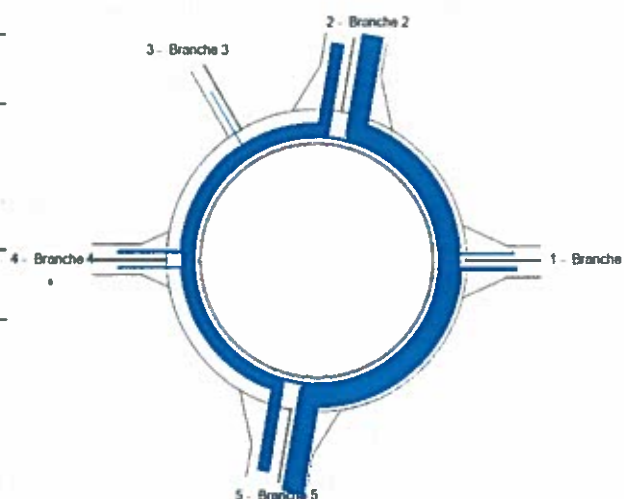
4.2 Les réserves de capacité à l'état actuel

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

4.2.1 Giratoire Vendredi HP 17h15-18h15

Trafic Véhicules en UVP

	1	2	3	4	5	Total Entrant
1	2	85		29	32	148
2	172	0		39	1136	1347
3	14	6		2	38	60
4	5	112		0	44	161
5	108	2015		165	37	2325
Total Sortant	301	2218		235	1287	4041



Résultats

Vendredi 17h15-18h15	Réserve de Capacité		Longueur de Stockage		Temps d'Attente	
	en uvp/h	en %	moyenne	maximale	moyen	total
Branche 1	80	35%	2vh	7vh	40s	1,7h
Branche 2	1281	49%	0vh	2vh	0s	0,1h
Branche 3	529	90%	0vh	2vh	5s	0,1h
Branche 4	347	68%	0vh	3vh	8s	0,4h
Branche 5	206	8%	13vh	41vh	20s	12,8h

Les réserves de capacité du giratoire présentent un niveau correct sauf pour la branche 5 (en provenance de Clermont-Ferrand sur la RD2009)

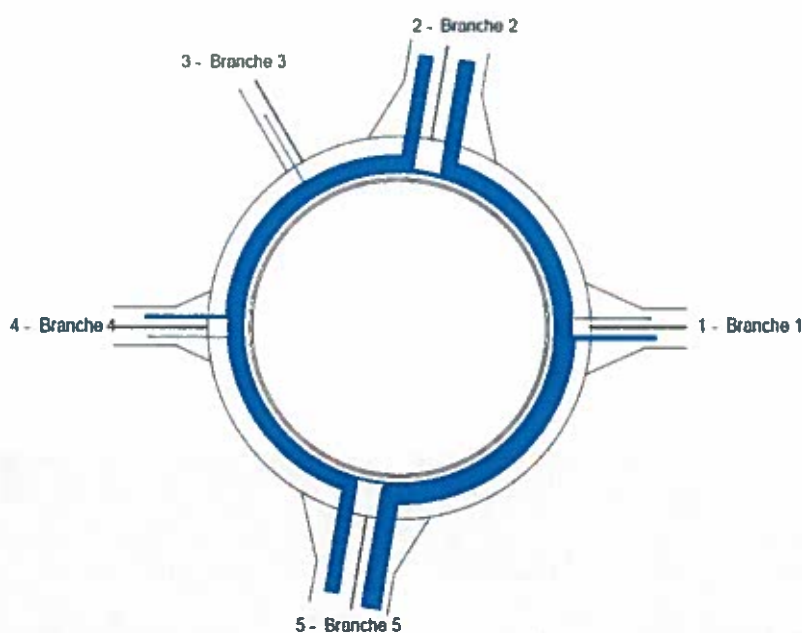
La branche 5 a un temps d'attente d'environ 20s et la branche 1 d'environ 40s.

Les observations de terrain corroborent ces calculs de capacité.

4.2.2 Giratoire Samedi HP 16h00-17h00

Trafic Véhicules en UVP

	1	2	3	4	5	Total Entrant
1	0	42		21	46	109
2	136	0		45	896	1077
3	10	1		1	57	69
4	16	22		0	23	61
5	100	1124		153	83	1460
Total Sortant	262	1189		220	1105	2776



Résultats

Samedi 16h - 17h	Réserve de Capacité		Longueur de Stockage		Temps d'Attente	
	en uvp/h	en %	moyenne	maximale	moyen	total
Branche 1	442	80%	0vh	3vh	6s	0,2h
Branche 2	1481	58%	0vh	2vh	0s	0,0h
Branche 3	630	90%	0vh	2vh	4s	0,1h
Branche 4	551	90%	0vh	2vh	5s	0,1h
Branche 5	1398	49%	0vh	2vh	0s	0,0h

Les réserves de capacité du giratoire présentent un niveau élevé pour toutes les branches.

Ce giratoire présente un bon fonctionnement pour l'heure de pointe du Samedi avec un temps d'attente faible.

Les observations de terrain confirment ces calculs de capacité.

4.2.3 Carrefour Lemoy/Flamina état actuel

Plage horaire	Débit voie principale	Débit voie secondaire	Valeur du créneau critique	Capacité limite	Réserve de capacité	Temps d'attente (s)
Vendredi HP 17h15-18h15	350	156	7 sec	520	70%	10
Samedi HP 16h00-17h00	250	112	7 sec	600	81%	7

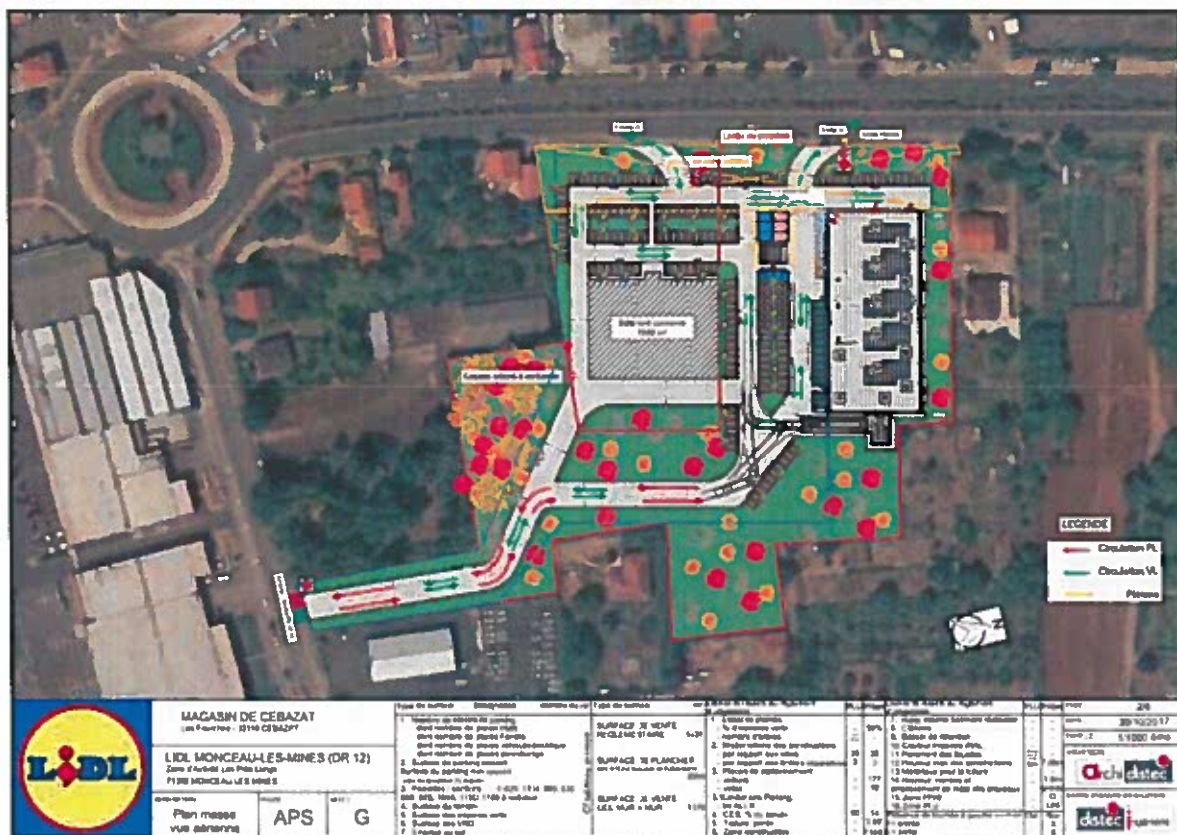
La réserve de capacité de la rue de Flamina est de :

- 70% pour 10s d'attente le Vendredi
- 81% pour 7s d'attente le Samedi

Le Carrefour présente une réserve de capacité élevée à l'état actuel pour le Vendredi et le Samedi.

4.3 Le futur projet

Le projet est de déplacer et d'agrandir le magasin LIDL à Cébazat.



4.3.1 Les hypothèses prises en compte pour le calcul de trafic induit

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

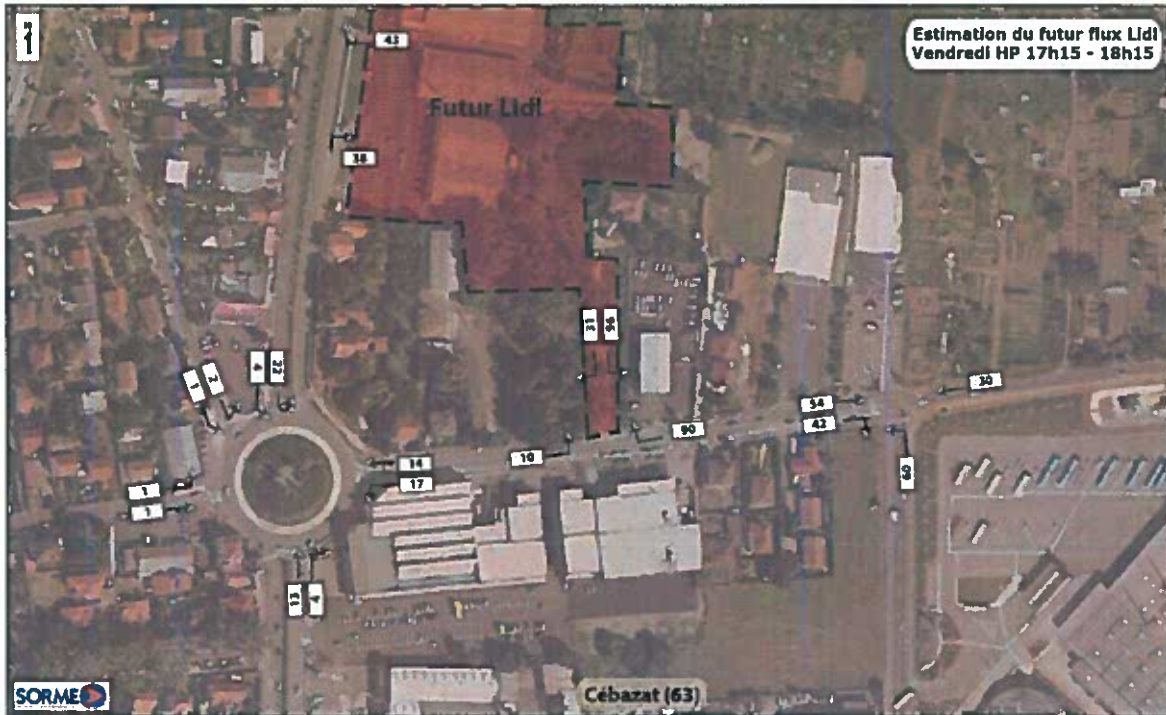
- Augmentation du trafic de 2016 à 2018=2%.
- Augmentation du trafic entrant/sortant du futur LIDL =+100% (meilleure implantation ainsi qu'une augmentation de la surface de vente).
- Environ 20% des véhicules provenant du giratoire des Fourches emprunteront l'entrée rue Lemoy et 80% utiliseront l'entrée RD2009.
- 100% des véhicules provenant de la rue Lemoy Est utiliseront l'entrée rue Lemoy.
- Pas de foisonnement puisqu'aucun commerce ne sera sur le même parking que le futur LIDL.

Pour les estimations de trafic, nous avons doublé le trafic entrant et sortant du magasin LIDL à l'heure de pointe du Vendredi et du Samedi, en considérant que la surface commerciale du magasin augmente d'environ 50% et son implantation future est plus visible de la RD2009 et bénéficiera d'une meilleure attractivité.

Nous avons ensuite réparti le flux entrant et sortant grâce aux données des comptages directionnels de l'état actuel.

Le flux supplémentaire généré par le LIDL agrandi a été additionné au trafic actuel du giratoire et du carrefour. Nous avons aussi ajouté une croissance du trafic de 2%.

4.3.2 Estimation du futur flux généré par LIDL le Vendredi



4.3.3 Estimation du futur flux généré par LIDL le Samedi



4.3.4 Répartition du trafic futur Vendredi



4.3.5 Répartition du trafic futur Samedi

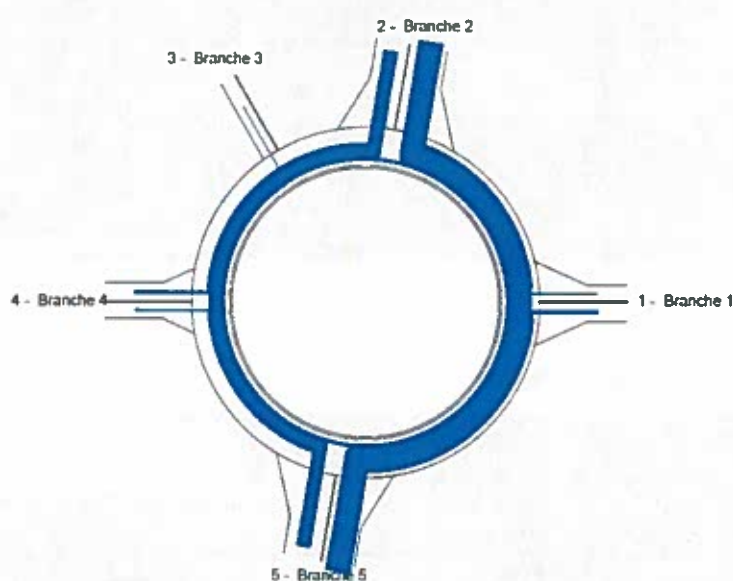


4.4 Calcul de capacité du giratoire à l'état futur

4.4.1 Giratoire Vendredi HP 17h15-18h15

Trafic Véhicules Mode UVP

	1	2	3	4	5	Total Entrant
1	2	87		44	50	183
2	164	22		40	1158	1384
3	14	8		2	39	63
4	6	115		0	45	166
5	106	2068		168	38	2380
Total Sortant	292	2300		254	1330	4176



Résultats

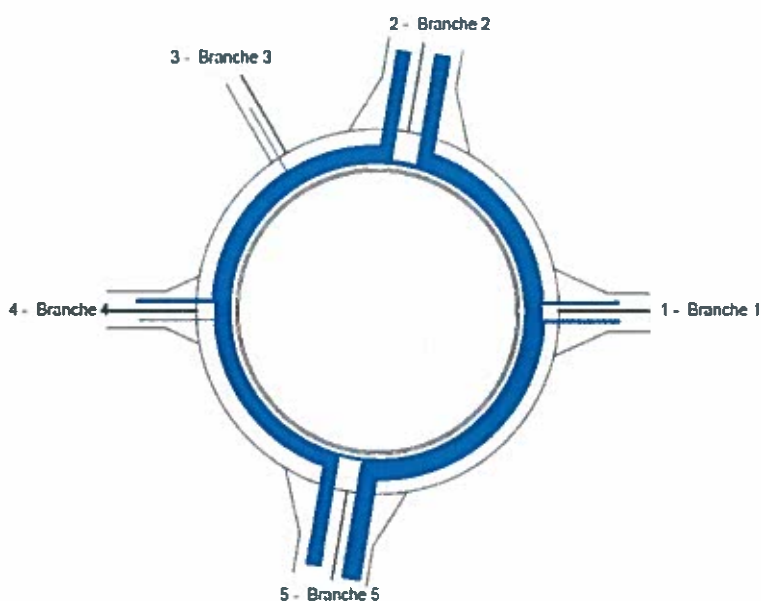
	Réserve de Capacité		Longueur de Stockage		Temps d'Attente	
	en uvp/h	en %	moyenne	maximale	moyen	total
Branche 1	29	14%	6vh	19vh	111s	5,7h
Branche 2	1147	45%	0vh	2vh	0s	0,1h
Branche 3	493	89%	0vh	2vh	5s	0,1h
Branche 4	314	65%	0vh	3vh	9s	0,4h
Branche 5	107	4%	35vh	108vh	54s	35,4h

Les réserves de capacité du giratoire présentent un niveau faible pour la branche 1 et 5. Si la branche 5 ne présente que très peu de variation dans sa capacité, en revanche, la branche 1 voit sa valeur chuter du fait des sorties du magasin sur cette voie.

4.4.2 Giratoire Samedi HP 16h00-17h00

Trafic Véhicules Mode UVP

	1	2	3	4	5	Total Entrant
1	0	43		38	85	166
2	129	24		46	914	1113
3	10	4		1	58	73
4	14	25		0	23	62
5	96	1165		156	85	1502
Total Sortant	249	1261		241	1165	2916



Résultats

	Réserve de Capacité		Longueur de Stockage		Temps d'Attente	
	en uvp/h	en %	moyenne	maximale	moyen	total
Branche 1	350	68%	0vh	3vh	8s	0,4h
Branche 2	1301	54%	0vh	2vh	0s	0,1h
Branche 3	575	89%	0vh	2vh	4s	0,1h
Branche 4	505	89%	0vh	2vh	5s	0,1h
Branche 5	1301	46%	0vh	2vh	0s	0,0h

Les réserves de capacité du giratoire présentent un niveau élevé pour toutes les branches pour les flux futurs du Samedi. Pas de difficultés à prévoir pour cette période.

4.4.3 Carrefour Lemoy/Flamina état futur

Plage horaire	Débit voie principale	Débit voie secondaire	Valeur du créneau critique	Capacité limite	Réserve de capacité	Temps d'attente (s)
Vendredi HP 17h15-18h15	400	188	7 sec	480	61%	12
Samedi HP 16h00-17h00	300	144	7 sec	550	74%	9

La réserve de capacité de la rue de Flamina sera de :

- 61% pour 12s d'attente le Vendredi
- 74% pour 9s d'attente le Samedi

Le Carrefour présentera une réserve de capacité élevée à l'état futur pour le Vendredi et Samedi.

4.4.4 Sorties du futur magasin Lidl

Sortie Sud vers Ouest

Plage horaire	Débit voie principale	Débit voie secondaire	Valeur du créneau critique	Capacité limite	Réserve de capacité	Temps d'attente (s)
Vendredi HP 17h15-18h15	200	130	5 sec	792	84%	5
Samedi HP 16h00-17h00	150	140	5 sec	831	83%	5

Sortie Sud vers Est

Plage horaire	Débit voie principale	Débit voie secondaire	Valeur du créneau critique	Capacité limite	Réserve de capacité	Temps d'attente (s)
Vendredi HP 17h15-18h15	480	130	6 sec	520	75%	9
Samedi HP 16h00-17h00	380	140	6 sec	585	76%	8

Sortie Nord (RD2009)

Plage horaire	Débit voie principale	Débit voie secondaire	Valeur du créneau critique	Capacité limite	Réserve de capacité	Temps d'attente (s)
Vendredi HP 17h15-18h15	1131	43	6 sec	242	82%	18
Samedi HP 16h00-17h00	615	33	6 sec	444	93%	9

Le samedi pour la sortie Nord, il y aura un temps d'attente de près de 20 secondes. La voie considérée est celle de droite sur les 2. Nous avons divisé par 2 le flux total de la RD2009.

Pour les autres sorties, le temps d'attente sera inférieur à 10 secondes.

5 CONCLUSION DE L'ETUDE

- ✚ Pour le Vendredi, il risque d'y avoir des remontées de file plus importantes qu'à l'état actuel pour les branches 1 et 5. La branche 1 voit sa capacité baisser assez fortement, mais il existe la possibilité d'utiliser un autre itinéraire par la rue de Flamina pour retourner sur Clermont-Ferrand ou de sortir vers le Nord pour rejoindre directement la RD2009.
- ✚ Peu de changement de condition de circulation le samedi à l'état futur.
- ✚ Temps d'attente inférieur à 10 secondes pour les sorties du futur magasin à l'exception de la sortie Nord le Vendredi ou le temps d'attente sera d'environ 20 secondes.

Il est possible que certains usagers empruntent le parking du magasin pour éviter l'attente au giratoire sur la branche 1. Il serait souhaitable pour limiter de telles pratiques de mettre en place des ralentisseurs sur les entrées/sorties du site.

