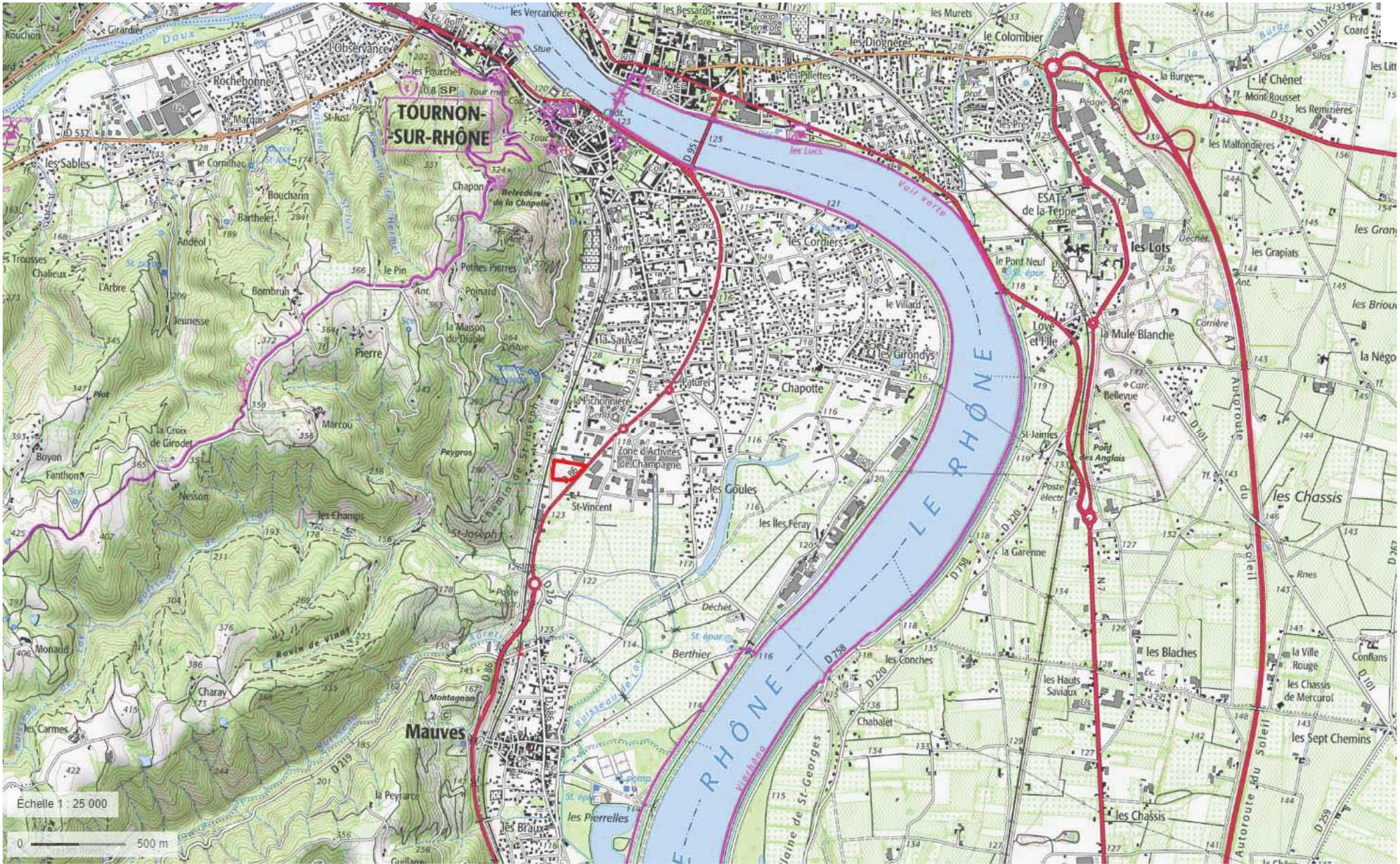


## **Annexe 2**



Zone d'étude



# **Annexe 3**



Photo 1



Photo 2



Photo 3



Photo 4



Photo 5

Légende :



Site d'étude



Localisation des prises de vue

source : visite de site Tauw du 12/03/2018

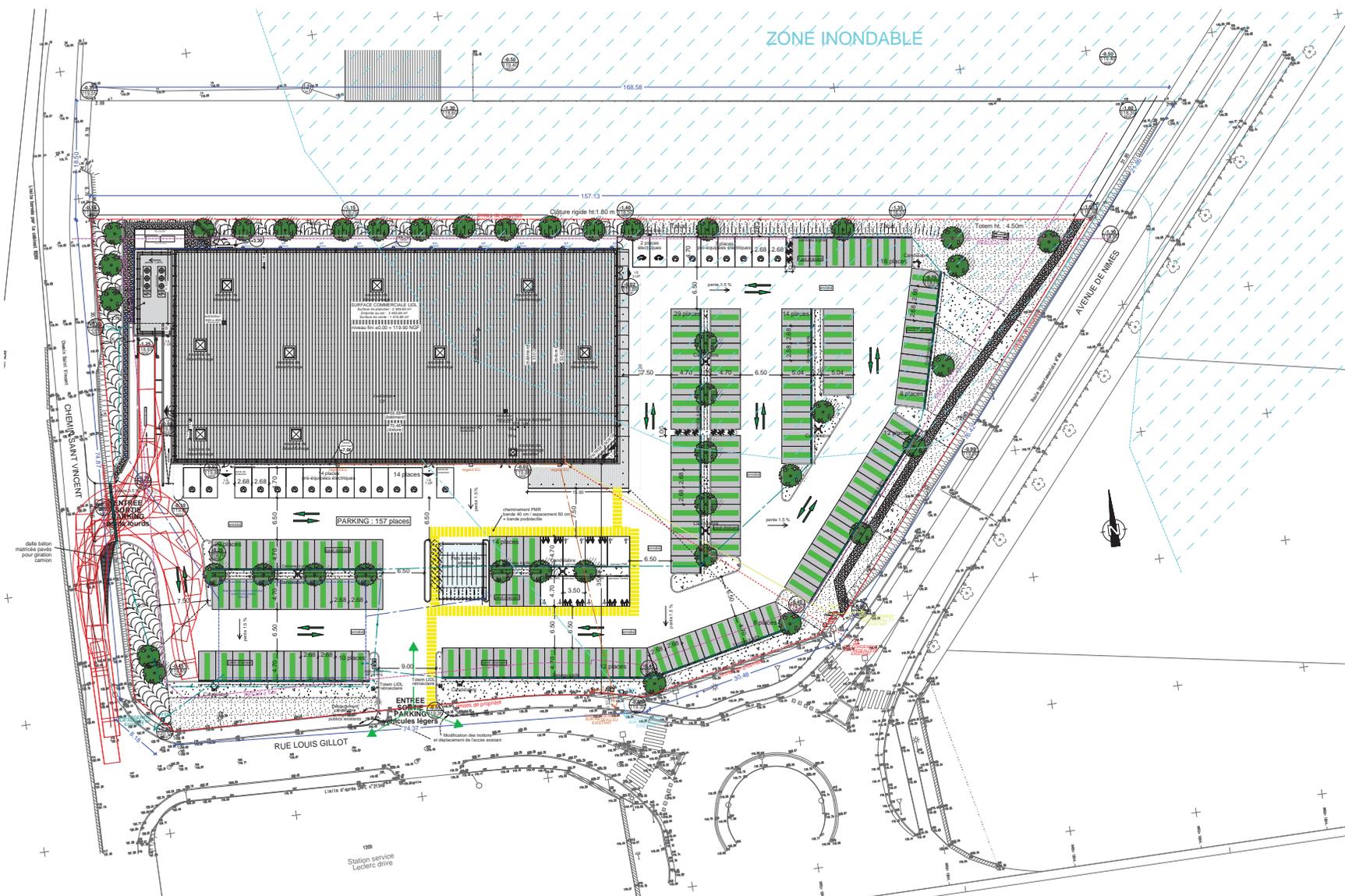
Localisation des prises de vue lointaines:



source: étude paysagère CDAC



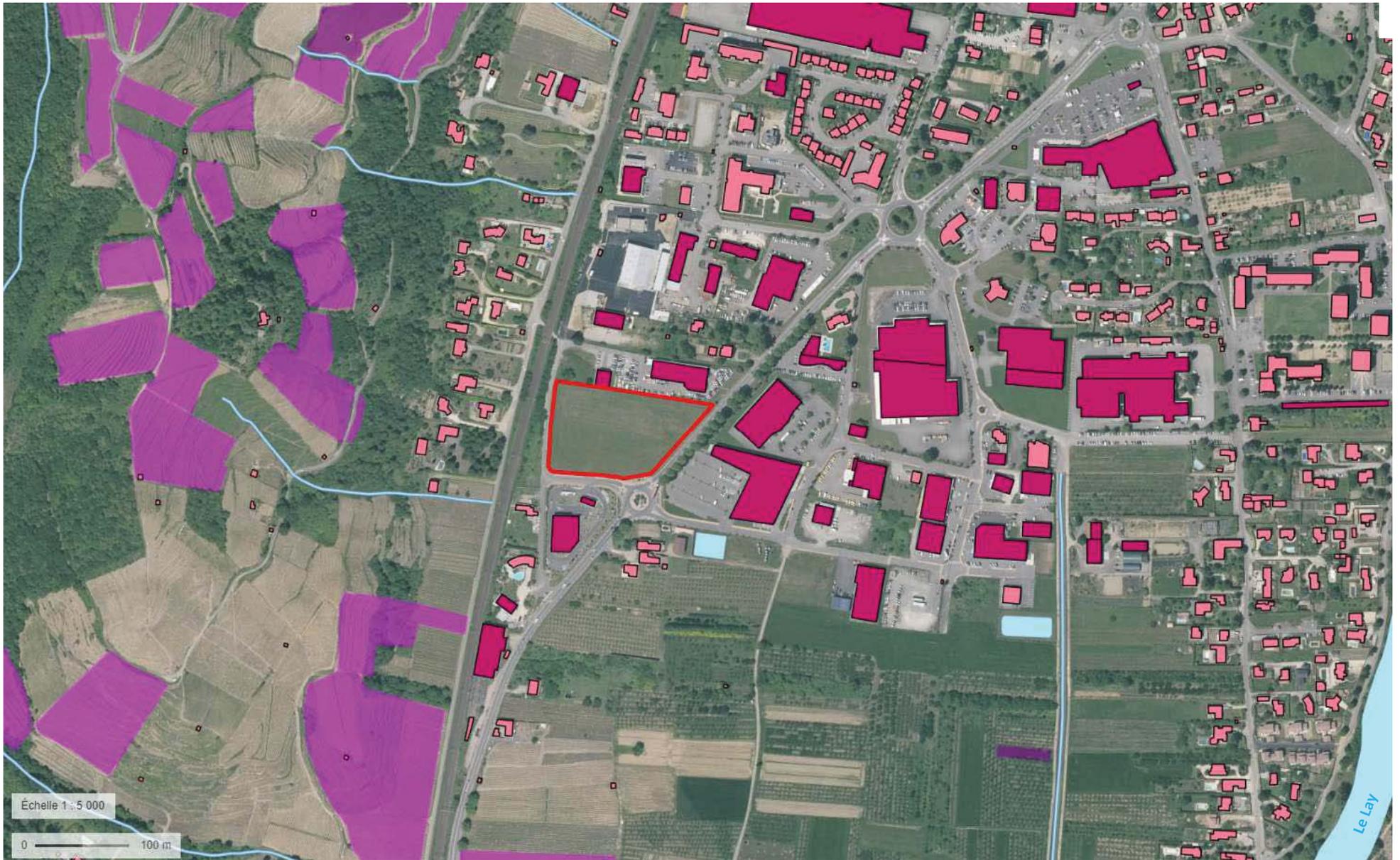
# **Annexe 4**



	Surface mesurée sur le plan	Coefficients loi ALUR	Surfaces coefficientées
Surface de plancher	2 349.80	75 %	1 762.35
Parking total	6 304.30		1 684.68
Places imperméabilisées (PMR, famille, covot...)	131.60	1	131.60
Voies d'accès imperméabilisées	2 524.05	1	2 524.05
Places perméables (evergreen / pavé drainants)	1 590.85	0.5	795.43
Places dédiées aux véhicules électriques	25.20	-1	-25.20
Places pré-équipées pour véhicules électriques	264.50	-1	-264.50
Espaces paysagers pleine terre (au milieu du parking)	1 476.70	-1	-1 476.70
Circulation hors aire de stationnement	291.40	0	0.00

N° de dossier <b>15 73 031</b>		<b>PERMIS DE CONSTRUIRE</b>	
Référation terrain Cadastré section : AV		Projet : Création d'une surface commerciale LIDL	
Parcelles : 1202p, 1204p et 1207p		Adresse : Quartier Saint Vincent	
Surface totale du terrain : 9 730 m <sup>2</sup>		07300 TOURNON SUR RHONE	
Plan de situation		Echelle: 1 / 250' 1cm = 2.50 m	<b>3</b>
X Plan parcelaire			
Plan de bornage			
X Plan topographique			
X Plan de masse			
Vue en plan bâtiment			
Facades			
Croquis			
Profil du terrain			
X Réseaux extérieurs			
Plantations existantes			
Plantations projet			
Plan de base		8 ESCOSES	1801/2018
MATRE D'OUVRAGE:		ARCHITECTE:	
SNC LIDL Direction Régionale Poncharra 21, rue Pél Brun 38530 PONTCHARRA		Jean-Christophe LARDEAU 23-25, avenue de la Mame 33700 MERIGNAC Téléphone 05 56 96 30 00 05 56 96 20 00	

# **Annexe 5**



Zone d'étude

Réseau hydrographique

Bâtiments:

Bâtiment à caractère industriel, commercial ou agricole

Autre bâtiment

Registre Parcellaire Graphique (RPG 2014):

Vignes

Divers



# **Annexe 6**



-  Zone d'étude
-  Site Natura 2000 – Directive Habitats
-  Site Natura 2000 – Directive Oiseaux



# **Annexe 7**

---

## **LIDL**

**Quartier Saint-Vincent - Tournon-sur-Rhône (07)**

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

Rapport R001-1614131-CML-V01

**23 mars 2018**



## Table des matières

	<b>Fiche contrôle qualité .....</b>	<b>3</b>
<b>1</b>	<b>Introduction .....</b>	<b>4</b>
1.1	Objectifs de l'étude .....	4
1.2	Méthodologie .....	5
1.3	Documents de référence .....	5
<b>2</b>	<b>Caractéristiques générales du projet .....</b>	<b>7</b>
2.1	Localisation du projet .....	7
2.2	Présentation du projet .....	9
<b>3</b>	<b>Sensibilité environnementale de la zone d'implantation envisagée .....</b>	<b>11</b>
<b>4</b>	<b>Caractéristiques de l'impact potentiel du projet sur l'environnement et la santé humaine.....</b>	<b>16</b>
<b>5</b>	<b>Conclusion de l'auto-évaluation .....</b>	<b>20</b>
<b>6</b>	<b>Limites de validité .....</b>	<b>22</b>

## Liste des tableaux

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

## Liste des figures

Figure 1 : Localisation du site (Source : Géoportail) .....	7
Figure 2 : Localisation du site dans la ville de Saint-Priest (Source : Géoportail, .....	8
Figure 3 : Plan masse du projet (Source : Cabinet d'Architecte Jean-Christophe LARDEAU) .....	10

## Annexes

1. Notice d'insertion paysagère
2. Arrêté d'approbation de la zone de répartition des eaux du bassin du Doux
3. Captages AEP présents sur la commune de Tournon-sur-Rhône et ses alentours
4. Zonages naturels autour du site d'étude
5. Photos de la visite de site du 12/03/2018
6. Extrait du plan de zonage du PPRI du Rhône et de son affluent, le Doux, sur la commune de Tournon-sur-Rhône
7. Plan de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE) des infrastructures routières de l'Etat dans le département de l'Ardèche – deuxième échéance
8. Etude de trafic simplifiée

## Fiche contrôle qualité

Destinataire du rapport **LIDL**

Site **Quartier Saint-Vincent - Tournon-sur-Rhône (07)**

Interlocuteur **Elise Paricaud**

Adresse **LIDL Direction Régionale Pontcharra (DR 21) - ZI du Pré Brun - 38530  
PONTCHARRA**

E-mail **elise.paricaud@lidl.fr**

Téléphone portable **04-38-75-05-83 / 06-14-92-23-31**

Intitulé du rapport **Examen au cas par cas - Auto-évaluation**

Notre référence / date **R001-1614131-CML-V01 du 23 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](mailto:info@tauw.fr)

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

## Gestion des révisions

Version	Date	Statut	Nombre de : Pages	Exemplaires client	Annexes	Tomes
V01	23 mars 2018	Création du document	20	1	8	1

---

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

---

## 1 Introduction

La société LIDL projette de créer un nouveau magasin de commerce de détail, Quartier Saint-Vincent à Tournon-sur-Rhône (07).

Le magasin comportera un parking de 157 places attenant au magasin pour l'accueil des clients.

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

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

**Le nombre 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 de création d'un parking de 157 places attenant au magasin LIDL sur la commune de Tournon-sur-Rhône (07).

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 »

## **LIDL / Quartier Saint-Vincent - Tournon-sur-Rhône (07) / Examen au cas par cas - Auto-évaluation**

---

- Formulaire CERFA 51656#03 « Notice explicative pour les demandes d'examen au cas par cas »
- Guide de lecture de la nomenclature des études d'impact (R.122-2), MEEM, Février 2017

## 2 Caractéristiques générales du projet

### 2.1 Localisation du projet

Le projet de parking attendant au magasin LIDL est situé dans le département de l'Ardèche (07), sur le territoire communal de Tournon-sur-Rhône, Quartier Saint-Vincent.

La commune de Tournon-sur-Rhône se trouve à environ 12 km au nord de Valence.

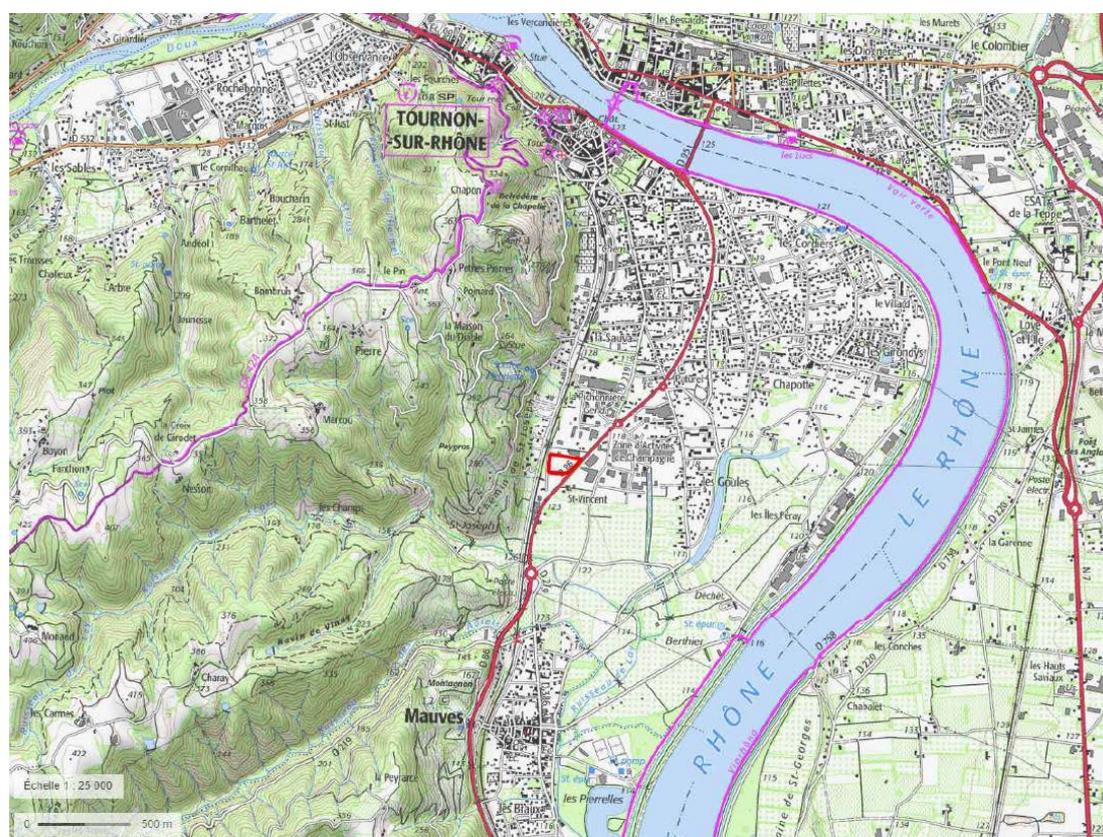


Figure 1 : Localisation du site (Source : Géoportail)

Le projet de parking du magasin LIDL est localisé sur trois parcelles actuellement occupées par un champ ayant servi pour l'horticulture.

LIDL / Quartier Saint-Vincent - Tournon-sur-Rhône (07) / Examen au cas par cas - Auto-évaluation



 Zone d'étude



Figure 2 : Localisation du site dans la ville de Saint-Priest (Source : Géoportail, photographies aériennes 2017)

## 2.2 Présentation du projet

La société LIDL projette d'implanter un magasin LIDL et son parking dans le Quartier saint-Vincent à Tournon-sur-Rhône, au croisement de la RD 86 et de la rue Louis Gillot.

Le terrain du projet, d'une surface de 9 730 m<sup>2</sup> sera occupé par un magasin LIDL d'une surface de 2 349,80 m<sup>2</sup> et un parking d'une surface totale de 6 304,30 m<sup>2</sup>. Ce dernier comprendra 157 places de stationnement dont 4 places pour personnes à mobilité réduite (PMR) ; 4 places pour les familles ; 2 places équipées et 21 places pré-équipées pour les voitures électriques et 18 places couvertes pour les vélos, à l'arrière de l'abris à chariots.

En tout, 126 places de stationnement seront traitées en revêtement perméable de type Evergreen et pavés drainants, ce qui représentera 1 590,85 m<sup>2</sup> de parking non-imperméabilisé. Les places PMR, familles et les places pour véhicules électriques seront imperméabilisées par un enrobé.

En comptant les voies de circulation et les places traitées en enrobé, 3 236,75 m<sup>2</sup> de parking seront imperméabilisés.

L'accès présent au sud sera réaménagé et un accès sera créé à l'ouest du terrain. Celui donnant sur le Chemin Saint-Vincent (ouest) servira d'accès pour l'entrée et la sortie des poids lourds, dont la rampe de déchargement se trouvera à l'ouest du magasin. L'accès donnant sur la rue Louis Gillot (sud) servira d'accès pour l'entrée et la sortie des véhicules légers. Un chemin piétonnier en graviers sera aménagé à l'est du site.

En tout, 1 476,70 m<sup>2</sup> d'espaces verts en pleine terre seront aménagés sur le parking. Ils seront plantés de 40 arbres de haute-tige d'espèces locales, tel que l'Aulne glutineux. Un bosquet d'arbustes sera également mis en place le long de la bordure ouest du site. Dans une démarche environnementale, une gestion différenciée des espaces verts sera mise en place. Aucun arrosage ne sera fait, des espèces de la flore locale et seront préférentiellement plantées et toutes les surfaces plantées sont recouvertes d'un paillage. Des mobiliers écologiques ludiques et pédagogiques seront implantés dans les espaces verts (Annexe 1).

Des panneaux solaires seront installés en toiture, pour subvenir à la consommation en électricité du magasin.

Un bassin d'infiltration ou de rétention enterré sera aménagé sous le parking, afin de récupérer les eaux pluviales interceptées par le projet.

LIDL / Quartier Saint-Vincent - Tournon-sur-Rhône (07) / Examen au cas par cas - Auto-évaluation

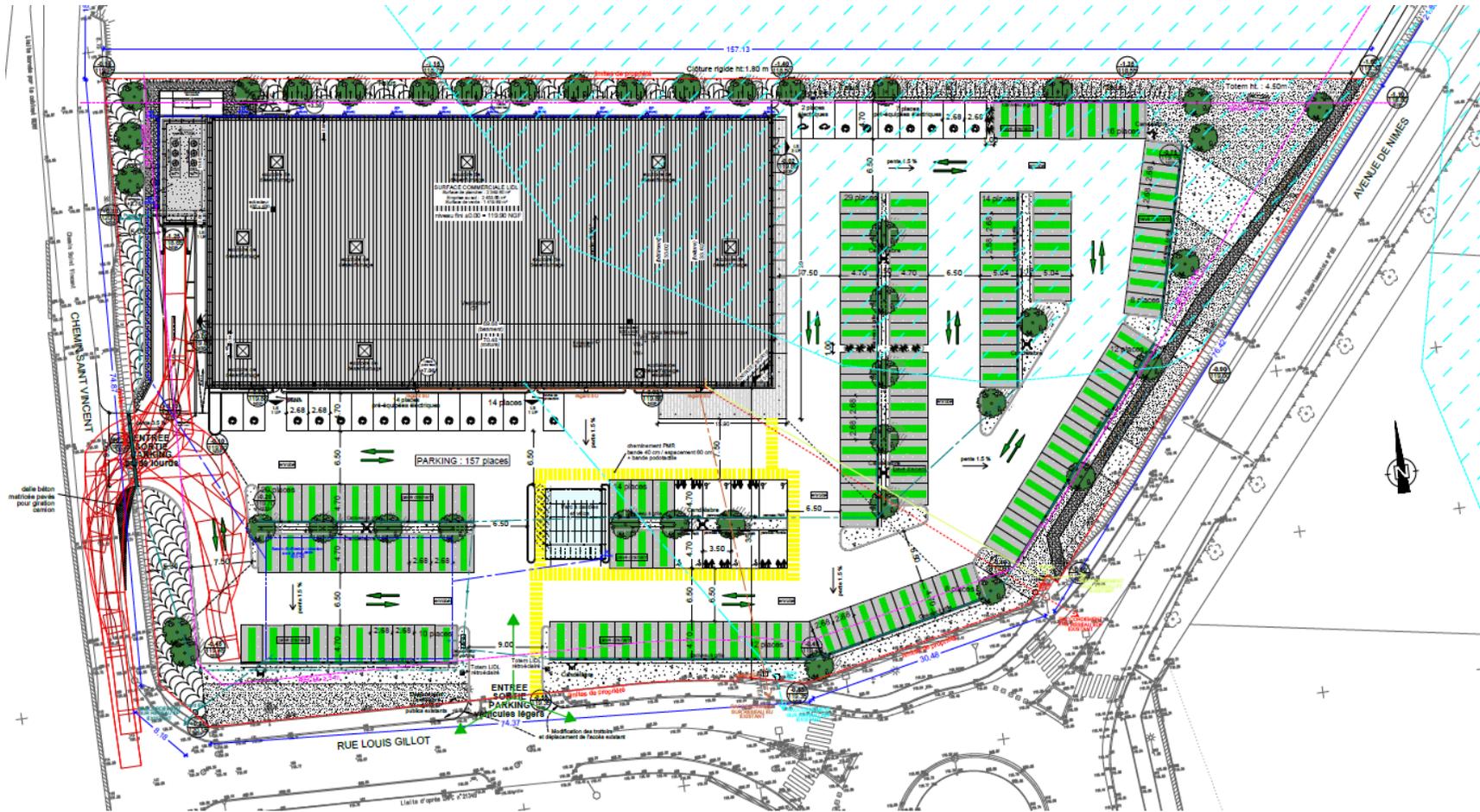


Figure 3 : Plan masse du projet (Source : Cabinet d'Architecte Jean-Christophe LARDEAU)

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

Le tableau de synthèse suivant reprend le diagnostic environnemental du parking du magasin LIDL à Tournon-sur-Rhône (07) :

Eléments	Atouts du site	Contraintes du site
<b>Milieu physique</b>		
Climat	Tournon-sur-Rhône est caractérisée par un climat tempéré chaud. Des précipitations importantes sont enregistrées toute l'année, y compris lors des mois les plus secs. Avec une température moyenne de 21.6 °C, le mois de Juillet est le plus chaud de l'année et le plus froid est le mois de janvier, avec une température moyenne de 3.2 °C. Sur l'année, la précipitation moyenne est de 810 mm (source : <a href="http://www.climate-data.org">www.climate-data.org</a> ).	-
Topographie	Globalement plane. Présence d'un talus en bordure ouest du terrain.	-
Géologie	<p>La lithologie au droit des sondages 07946X0019/S et 07946X0143/W1, localisés respectivement à 450 m à l'est et à 575 m au sud du site d'étude (source : Infoterre), dans les mêmes formations géologiques, se compose de:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- enrochement de granit entre 0 et 2,50 m ;</li> <li>- galets, graviers et sables grossiers entre 2,50 et 7,30 m ;</li> <li>- éboulis calcaires enrobés de marnes entre 7,30 et 15 m de profondeur.</li> </ul> <p>Ou de :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- grave argileuse humide entre 0 et 8 m ;</li> <li>- sables limoneux humides entre 8 et 10 m ;</li> <li>- grave entre 10 et 13 m ;</li> <li>- rocher granitique entre 13 et 16 m de profondeur.</li> </ul> <p>Les études de sols qui seront réalisées par Tauw France en mars/avril 2018 permettront de connaître la lithologie exacte au droit du site étudié.</p>	Sol perméable au droit du site.

Éléments	Atouts du site	Contraintes du site
Hydrogéologie	-	La commune de Tournon-sur-Rhône fait partie de la Zone de Répartition des Eaux du bassin du Doux, approuvée le 26/09/1995. (Annexe 2). La profondeur de la nappe n'est pas connue sur l'emprise du site. Au niveau du sondage 07946X0143/W1, la nappe a été atteinte à 8,60 m de profondeur le 12/06/1987. Les études de sols qui seront réalisées par Tauw France en mars/avril 2018 permettront de savoir si la nappe est peu profonde au droit du site étudié.
Hydrographie	Pas de modification du réseau hydrographique. Absence d'activités de pêche, de baignade, de navigation ou de captage sensible recensés sur les cours d'eau et plans d'eau les plus proches.	Le ruisseau de Lay est potentiellement alimenté par la nappe et se trouve à seulement 500 m du site d'étude, il est donc vulnérable à une pollution issue du site.
Qualité des eaux	Le captage AEP le plus proche, situé dans la nappe du Rhône, se trouve à 1.6 km au sud du site d'étude (Annexe 3), donc peu vulnérable de par son éloignement.	Bon état écologique et mauvais état chimique du Rhône en 2009 (source : Agence de l'eau Rhône Méditerranée Corse).
Qualité de l'air	-	Qualité de l'air globalement « bonne » entre le 14/03/18 et le 20/03/18 face aux polluants atmosphériques (NO <sub>2</sub> , particules en suspension et Ozone) et aux pollens (source : www.atmo-auvergnerhonealpes.fr).
<b>Milieu naturel</b>		
Zonage	Site localisé en dehors des autres zonages naturels (Annexe 4). La Zone Spéciale de Conservation n° FR8201663 des "Affluents rive droite du Rhône", concerne des espèces de la flore et de la faune de zones humides et de boisements. Ces habitats ne correspondent pas à l'habitat trouvé sur le site d'étude, qui correspond à un champ, il est donc très peu probable que le projet ait un effet indirect sur les espèces ayant entraîné la désignation de cette ZSC.	Le site d'étude se trouve en partie (bord ouest) dans la ZNIEFF de type II n°820000415 de la « Corniche du Rhône et ensemble des vallons rhodaniens de Tournon à Valence ». Le site Natura 2000 le plus proche se trouve à 2,5 km au sud du terrain étudié. Il s'agit de la Zone Spéciale de Conservation n° FR8201663 des "Affluents rive droite du Rhône" (Annexe 4).
Occupation des sols	Habitat naturel remanié par l'homme et peu diversifié, présentant un enjeu écologique potentiel faible.	Champ utilisé auparavant pour l'horticulture.
Flore	Absence d'espèce de valeur patrimoniale ou protégée au vu du terrain d'implantation et des espèces observées lors de la visite de site du 12/03/2018 (Annexe 5).	-

Éléments	Atouts du site	Contraintes du site
Faune	Espèces présentes communes au vu du terrain d'implantation et des espèces observées lors de la visite de site du 12/03/2018 (Annexe5).	-
Zone humide	Absence de zone humide recensée sur le site d'étude. Lors de la visite de site du 12/03/2018 (Annexe 5), La visite de site réalisée le 12/03/2018 en présence d'habitat naturel de végétation spontanée n'a pas mis en lumière la présence d'un habitat caractéristique de zone humide. En l'absence du critère habitat caractéristique de zone humide à végétation spontanée, le site n'est pas considéré comme humide.	-
<b>Patrimoine et paysage</b>		
Paysage	Le site du projet se trouve en périphérie sud de la ville, à proximité de commerces et activités récemment implantées (absents en 2015, source Géoportail), à proximité des habitations les plus éloignées du centre et des cultures du sud de la commune.	-
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.	-
<b>Risques naturels, sanitaires et technologiques</b>		
Inondation	Le Plan des Surfaces Submersibles du Rhône, approuvé le 21 décembre 2012, ne concerne par la zone d'étude. Risque nul de remontée de nappe dans les sédiments (source : Infoterre).	La commune de Tournon-sur-Rhône est concernée par le PPRI du fleuve Rhône et de son affluent le Doux, prescrit le 28 juillet 2008 <u>et toujours en attente d'approbation</u> . La partie nord du terrain étudié est concerné par un risque faible d'inondation, d'après le plan de zonage de ce PPRI (Annexe 6).
Mouvement de terrain	Aucun mouvement de terrain n'a été recensé dans un rayon de 500 m.	-
Retrait gonflement des argiles	-	Le risque retrait et gonflement des argiles est considéré comme faible sur la zone de l'étude (source : Infoterre).
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.

LIDL / Quartier Saint-Vincent - Tournon-sur-Rhône (07) / Examen au cas par cas - Auto-évaluation

Éléments	Atouts du site	Contraintes du site
Pollution de sol	Le site n'est pas référencé dans la base de données BASIAS, BASOL et ICPE. Au vu des activités passées réalisées sur le site, il semblerait que le terrain soit compatible avec le projet LIDL et qu'aucun risque sanitaire ne soit encouru. Cependant, un diagnostic de pollution des sols sera réalisé par Tauw France en mars/avril 2018, il permettra de confirmer l'absence de pollution des sols et la compatibilité du terrain avec le projet d'aménagement.	-
Nuisance sonore	-	La RD86 est considérée comme un axe de circulation bruyant, classée au PPBE de l'Etat en Ardèche 2ème échéance, c'est-à-dire accueillant un trafic de plus de 8200 véhicules/jour (Annexe 7). A l'ouest du site se trouve la ligne de chemin de fer de Givors-Canal à Grezan, qui est utilisée pour le fret.
Nuisance olfactive	Pas de nuisance directe.	-
Nuisance lumineuse	Eclairage de la route départementale 86 et de la rue Louis Gillot par des réverbères. Eclairage des autres magasins et commerces alentours durant les horaires d'ouverture (Concessionnaire Renault, Leclerc drive, ...).	-
Nuisance liée à des vibrations	Zone non concernée par des vibrations.	-
<b>Milieu humain</b>		
Urbanisme	Zone Ui, c'est-à-dire « ... secteurs déjà urbanisés et secteurs où les équipements publics existants ou en cours de réalisation ont une capacité suffisante pour desservir les constructions à implanter. », concernées par les risques d'inondation, du Plan Local d'Urbanisme.	Zone à risque d'inondation (faible pour le site étudié et en partie nord seulement) (Annexe 7).
Servitudes	-	Servitudes à aménager sur la rue Louis Gillot (accès véhicules légers) et le Chemin Saint-Vincent (accès poids lourds).
Population	-	10 936 habitants en 2015, population en baisse de 9,6% depuis 2010 (source : INSEE).
Accès au site	Site déjà bien desservi par la RD86 et la rue Louis Gillot.	Accès existants à aménager.
Services	Proximité des écoles, associations, soins, commerces et artisans.	-

**LIDL / Quartier Saint-Vincent - Tournon-sur-Rhône (07) / Examen au cas par cas - Auto-évaluation**

---

Éléments	Atouts du site	Contraintes du site
Transports	Commune desservie par le réseau départemental de bus.	-
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
<b>Ressources</b>				
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. Ces prélèvements ne concernent pas le parking.	
Impliquera-t-il des drainages / ou des modifications prévisibles des masses d'eau souterraines ?		X	-	
Est-il excédentaire en matériaux ?		X	Le projet sera légèrement excédentaire en matériaux (terrain plat), avec réutilisation des terres saines et d'un bâtiment existant.	
Est-il déficitaire en matériaux ? Si oui, utilise-t-il les ressources naturelles du sol ou du sous-sol ?	X		Le terrain est globalement plat, avec un talus seulement sur le bord ouest. Un accès y sera aménagé et donc le projet devrait être légèrement déficitaire en matériaux pour l'aménagement de cet accès. Des précisions seront apportées par l'architecte (cabinet Jean-Christophe Lardeau).	
<b>Milieu naturel</b>				
Est-il susceptible d'entraîner des perturbations, des dégradations, des destructions de la biodiversité existante : faune, flore, habitat, continuités écologiques ?	X		Destruction directe d'espèces floristiques communes et d'habitats d'espèces de la faune commune lors des travaux. Déangement temporaire de la faune en phase travaux par le bruit et les mouvements. Le projet prévoit cependant la plantation de 40 arbres de haute tige et l'aménagement de 1 476,70 m <sup>2</sup> d'espaces verts en pleine terre (en gestion différenciée), qui permettront à la faune et à la flore commune de se réinstaller sur le site. Le projet se situe en zone	

LIDL / Quartier Saint-Vincent - Tournon-sur-Rhône (07) / Examen au cas par cas - Auto-évaluation

Domaine de l'environnement	Oui	Non	Impact potentiel du projet	Niveau d'impact
			urbanisée et en dehors des continuités écologiques, 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	Le terrain visé pour le projet est actuellement un pré, ayant servi pour l'horticulture.	
<b>Risques et nuisances</b>				
Est-il concerné par des risques technologiques ?		X	Site en dehors du périmètre des PPRT.	
Est-il concerné par des risques naturels ?	X		Exposition au risque sismique modérée et risque faible de retrait et gonflement des argiles.	
Engendre-t-il des risques sanitaires ?		X	Au vu des activités passées réalisées sur le site, il semblerait que le terrain soit compatible avec le projet LIDL et qu'aucun risque sanitaire ne soit encouru. Un diagnostic de pollution des sols sera réalisé par Tauw France en mars/avril 2018, il permettra de confirmer l'absence de pollution des sols et la compatibilité du terrain avec le projet d'aménagement.	A réévaluer d'après les résultats de l'étude de sols Tauw
Est-il concerné par des risques sanitaires ?		X	Le site n'est pas référencé dans la base de données BASIAS, BASOL et ICPE. Un diagnostic de pollution des sols sera réalisé par Tauw France en mars/avril 2018, il permettra de confirmer l'absence de pollution des sols et la compatibilité du terrain avec le projet d'aménagement.	
<b>Commodités de voisinage</b>				

LIDL / Quartier Saint-Vincent - Tournon-sur-Rhône (07) / Examen au cas par cas - Auto-évaluation

Domaine de l'environnement	Oui	Non	Impact potentiel du projet	Niveau d'impact
Est-il source de bruit ?	X		Bruits émis par le chantier lors de la phase de travaux, qui seront limités et temporaires. Source de bruits liés à la circulation lors des heures d'ouverture et des livraisons. La nuisance sera limitée au vu de la zone d'implantation du magasin, en zone commerciale urbanisée.	
Est-il concerné par des nuisances sonores ?	X		La RD86 est considérée comme un axe de circulation bruyant, classée au PPBE de l'Etat en Ardèche 2ème échéance (Annexe 7). A l'ouest du site se trouve la ligne de chemin de fer de Givors-Canal à Grezan, qui est utilisée pour le fret.	
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. La nuisance est déjà existante aux alentours. Eclairage de la route départementale 86 et de la rue Louis Gillot par des réverbères. Eclairage des autres magasins et commerces alentours durant les horaires d'ouverture (Concessionnaire Renault, Leclerc drive, ...).	
<b>Pollutions</b>				
Engendre-t-il des rejets polluants dans l'air ?	X		Rejets liés à l'augmentation du trafic engendré par les activités du magasin (clients, livraisons, employés). Pour les livraisons, LIDL optimise ses flux logistiques par le choix de véhicules adaptés et plus propres, ainsi que par l'optimisation des plannings de livraison. Ceci permet de limiter l'émission de gaz à effet de serre. Au vu du site, de son emplacement et du flux de trafic potentiellement engendré (4,9% supplémentaires) l'impact sur l'environnement et la	

LIDL / Quartier Saint-Vincent - Tournon-sur-Rhône (07) / Examen au cas par cas - Auto-évaluation

Domaine de l'environnement	Oui	Non	Impact potentiel du projet	Niveau d'impact
			santé est jugé négligeable (Annexe 8).	
Engendre-t-il des rejets hydrauliques ? Si oui, dans quel milieu ?	X		Rejet des eaux usées au réseau communal. Les eaux pluviales interceptées par les places perméables seront directement infiltrées dans le milieu naturel. Les eaux pluviales issues de la toiture du magasin et celles issues des parties imperméabilisées du parking seront dirigées vers un bassin d'infiltration/rétention enterré de 500 m <sup>3</sup> . Les eaux pluviales issues du parking seront traitées par un déboureur situé au niveau du bassin d'infiltration, à l'entrée du parking. Une étude GEP complète sera réalisée par Tauw France en mars/avril 2018 et précisera le mode gestion des eaux pluviales.	A réévaluer selon les prescriptions de l'étude GEP
Engendre-t-il la production d'effluents ou de déchets non dangereux, inertes, dangereux ?	X		Une politique de gestion et valorisation des déchets de chantier de construction (inertes, non dangereux et dangereux) sera mise en place. Les déchets et matières valorisables (principalement issus des matériaux d'emballage et de conditionnement) feront l'objet d'un pré-tri sur place et seront envoyés sur les plateformes logistiques Lidl, pour un regroupement et un traitement centralisé adapté.	
<b>Patrimoine / Cadre de vie / Population</b>				
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 un terrain ayant été utilisé pour l'horticulture par un magasin et son parking. Des zones naturelles vont donc être imperméabilisées, néanmoins des places de parking infiltrantes et la présence d'espaces verts limiteront cette imperméabilisation. Le magasin créera des emplois. Ce projet s'inscrit dans la volonté d'aménagement d'une zone commerciale au sud de Tournon-sur-Rhône.	

## 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, même si un apport de matériaux sera nécessaire pour aménager l'accès situé au niveau du talus actuel, à l'ouest.

Les aléas et risques naturels ne sont cependant pas complètement négligeables. En effet, la commune de Tournon-sur-Rhône et plus particulièrement le site d'étude, sont soumis à un risque sismique modéré et à un aléa faible de retrait et gonflement des argiles. De plus, le nord du terrain est concerné par un risque faible d'inondation, d'après la carte de zonage du Plan de Prévention du Risque d'Inondation du fleuve Rhône et de son affluent, le Doux.

Toutefois, le projet respectera les exigences liées aux problématiques géotechniques rencontrées.

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

Aucune pollution importante des sols n'est suspectée au droit du site et aucun risque sanitaire ne semble encouru. Néanmoins, les résultats de l'étude de pollution des sols qui sera réalisée par Tauw France en mars/avril 2018 permettra de conforter la compatibilité des sols avec le projet d'aménagement.

L'impact sonore sur le voisinage sera faible au vu de l'emplacement du site, dans une zone urbanisée en périphérie de la ville, à proximité de zones commerciales et d'activités récentes.

Le projet n'engendrera pas d'impact significatif sur le milieu naturel car il se situe dans une zone urbanisée, sur un terrain ayant été utilisé pour l'horticulture et qui montre un 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

Notice d'insertion paysagère

Autrement dit - 30 rue des Glycines 59000 Lille  
Tel : 0320578824 - Fax : 0320578716 - Mail : autrementdit@adpaysagistes.fr



TOURNON-SUR-RHONE  
CREATION D'UN MAGASIN LIDL  
LIDL

CDAC  
Volet Paysager Nov 17



**ANALYSE**

CONTEXTE PAYSAGER  
PRÉSENTATION TOURNONAISE  
UN PATRIMOINE COMMUNAL IMPORTANT  
QUALITÉ URBAINE  
QUALITÉ ENVIRONNEMENTALE  
SYNTHÈSE PAYSAGÈRE  
REPORTAGE PHOTO

**PROJET**

POTENTIALITÉS  
GRANDS PRINCIPES D'AMÉNAGEMENTS  
LES OBJECTIFS CIBLÉS DES ESPACES VERTS  
LES OBJECTIFS CIBLÉS DES ESPACES VERTS  
PLAN MASSE  
PRINCIPES MIS EN PLACE  
PLAN DES PLANTATIONS  
PLANTATION DE VIGNES  
PLANTATION DE MASSIFS DE ROSIERS  
PLANTATION DES MASSIFS ARBUSTIFS

**ANNEXE**

ENGAGEMENTS



Typologie paysagère

Source : Direction Régionale de l'environnement Rhône-Alpes

**L'ESSENTIEL : UN PAYSAGE RURAL DE VALLÉE, RYTHMÉ PAR SON DYNAMISME GRANDISSANT**

→ Introduction

Tournon-sur-Rhône se situe en Rhône-Alpes. Cette région est divisée en plusieurs paysages, notamment les paysages naturels, naturels de loisirs, agraires, ruraux patrimoniaux, émergents, marqués par de grands aménagements et les paysages urbains et périurbains. Tournon-sur-Rhône se situe au coeur de la vallée du Rhône.

→ Constat

Le paysage semble ici très contrasté. En effet, se côtoient les infrastructures modernes de transport, comme le TGV, la N7 ou l'A7, ainsi que les paysages agricoles à caractère rural. La plaine offre ici un panorama de qualité sur le Vercors et les monts d'Ardèche de par sa morphologie : plane au centre et collinaire aux abords. C'est une plaine essentiellement agricole, parcourue par des canaux et rivières et parsemée de villages aux grandes fermes et de bourgs qui s'étendent sur les pentes et le long des voiries. Le paysage est constitué d'une mosaïque de cultures anciennes et nouvelles, qui occupe 80% des sols.

→ Une évolution ces dernières années

On peut remarquer que l'activité agricole de cet espace est de plus en plus intensive, que ce soit par la culture, le remembrement, l'irrigation par pompage ou encore, de grandes constructions de hangars. De plus, le paysage est en constante mutation, liée au dynamisme de son activité, comme par exemple avec l'élargissement des voiries, la création de contournements routiers, le développement de zones d'activité. Une vraie prise de conscience, vers une agriculture raisonnée se met en place, on peut citer quelques pratiques, comme l'enherbement des vergers et des vignes. De plus, le développement urbain est actif dans le secteur, tout en respectant l'identité urbaine et paysagère locale. En effet, l'implantation raisonnée du bâti et son développement réfléchi permettent une extension urbaine cohérente et de qualité.



Grandes infrastructures ferroviaires

Source : DREAL



Infrastructures routières identitaires



Mosaïque agricole



Pratiques raisonnées



Cours d'eau sillonnant le paysage



### UNE COMMUNE DYNAMIQUE QUI PROFITE DE LA PROXIMITÉ DE GRANDES AGGLOMÉRATIONS

#### → Situation géographique

Tournon-sur-Rhône est une commune de l'Ardèche. Elle bénéficie d'une bonne situation, à 20Km de Romans-sur-Isère, 34Km de Annonay, 90Km de Voiron mais aussi 100Km de Le-Puy-en-Velay. De plus, la commune se situe à proximité de grandes métropoles comme à 20Km de Valence, 90Km de Lyon ou encore, 100Km de Grenoble. Elle dispose également d'un environnement de qualité, car elle se situe au commencement du Vivarais, le long du Rhône et entre le Parc Naturel Régional du Pilat et le Parc Naturel Régional du Vercors.

#### → Une desserte déséquilibrée

Comme c'est le cas pour la plupart des villes longeant le Rhône, la desserte, notamment routière, sur la commune de Tournon-sur-Rhône est très déséquilibrée. En effet, les axes majeurs comme la N7 ou l'A7 (autoroute du soleil) disposent du même axe que le Rhône, Nord/Sud. Ainsi, Tournon-sur-Rhône est facilement reliée à Viennes ou Valence. Cependant, à l'est/ouest, seule le réseau de départementales permet la desserte des communes avoisinantes, comme la D534 vers Le Crestet, la D532 vers Romans-sur-Isère, ou encore la D86 au sud, vers Saint Peray.

#### → Une commune dynamique

La ville dispose de nombreuses infrastructures qui rendent les services accessibles. On peut par exemple citer les 3 écoles maternelles, les 4 écoles élémentaires, le collège Marie Curry ainsi que le lycée professionnel Marius Bouvier. De plus, l'enseignement privé est aussi représenté à Tournon-sur-Rhône, avec notamment l'école du Sacré-cœur, les trois collèges privés, qui comptent notamment un collège technique et le lycée rural.

La ville a développé une dynamique culturelle conséquente. On trouve de nombreuses activités et manifestations culturelles, comme la foire aux oignons, l'organisation d'une course à pied, une visite guidée, de nombreuses expositions ou encore, une fête votive. Pour cela, Tournon-sur-Rhône dispose de plusieurs espaces culturels, comme la bibliothèque, le château-musée, la salle d'exposition Hôtel de la Tourette ou encore, le conservatoire de Musique et de Danse de l'Ardèche.

Tournon-sur-Rhône dispose aussi de nombreuses infrastructures sportives, on peut notamment citer l'Espace aquatique Linaë, le Complexe sportif J. Longo qui se compose d'un terrain extérieur, un gymnase, un dojo, une salle de danse, une salle d'échauffement et une salle polyvalente (ex salle de tir). De plus, Tournon-sur-Rhône dispose du Parc des sports L. Sausset qui, en extérieur dispose d'une piste d'athlétisme, de trois terrains pour le football, de deux terrains de rugby, d'une salle de boxe, d'un gymnase avec terrains de hand, basket, volley, d'un plateau extérieur multisports et de 6 courts de tennis. Au niveau des activités extérieures, la ville dispose aussi d'un Boulodrome et de la ViaRhôna, parcours cyclable de 815Km permettant de rejoindre le Lac Lemman ainsi que les côtes de la méditerranée.



Vue sur la commune

Source : Site de la commune de Tournon-sur-Rhône



Eglise Saint Julien  
Source : panoramio.com



Hotel de la Tourette



Collège Gabriel Faure  
Source : Site de Tournon-sur-Rhône



Le jardin d'Eden  
Source : lejardindeden.sitew.com

### UNE IDENTITÉ FORTE, AU TRAVERS DE SON HISTOIRE ET DE SON PATRIMOINE

#### → Une histoire mouvementée

Tournon-sur-Rhône a été fortement peuplée à l'époque romaine, étant considérée comme la « banlieue chic » de France. On y trouve de nombreux vestiges de cette époque, notamment de thermes, de villa etc...La ville a toujours été une place forte, car à l'époque romaine, à l'emplacement de l'actuel château se trouvait un castrum, une forteresse romaine qui a abrité les villageois durant les invasions barbares au Vème siècle. La commune, forte de ses coteaux fertiles, se bâti une réputation et une richesse sur le vin, notamment car Charlemagne l'appréciait particulièrement. Au Moyen-Age, les villageois se rassemblèrent autour du château et formèrent ainsi un bourg castral. Au XIVème siècle, la commune prend une identité plus religieuse, avec l'apparition du premier couvent sur le territoire communal. Au fil du temps, la vie religieuse prendra de plus en plus d'ampleur, ainsi, quatre couvents et une collégiale seront créés. En 1469, la ville va s'accroître notamment grâce à l'autorisation de Louis XI, de mettre en place deux foires annuelles à Tournon-sur-Rhône. Par la suite, la ville fut marquée par l'ouverture en 1536 d'un collège par l'église, qui deviendra une université. Finalement, la famille de Tournon disparu au XVIIème siècle, sans descendance, le château fut alors abandonné. Puis, au XIXème siècle, Tournon-sur-Rhône s'affirme, notamment sur le plan commercial et sur le plan culturel et artistique, la ville construit même l'un des premiers ponts suspendus à câble d'Europe. La ville fut aussi connue pour son essor intellectuel, voyant passer des figures comme Marcel Gimond, Charles Forot et Raoul Dufy.

#### → Un patrimoine religieux

Tournon-sur-Rhône dispose d'un patrimoine religieux important. On peut notamment citer la collégiale Saint Julien qui fut érigée en collégiale en 1316. Elle est classée aux monuments historiques depuis 1840. On trouve aussi le jardin d'Eden, il s'agit de l'ancien parc du couvent qui est entouré de remparts datant de la renaissance. On y trouve de nombreux bassins, statues et fontaines.

#### → Un patrimoine militaire

La ville ayant été une place forte, on retrouve un patrimoine militaire riche. On peut notamment citer les fortifications de la renaissance, dont on trouve encore des portes et des tours, ainsi que les portes médiévales. De plus, Tournon-sur-Rhône dispose d'un château monumental, qui date du XIVème siècle. Il a été reconverti en musée et est l'un des plus beaux châteaux d'Ardèche.

#### → Un patrimoine civil

Finalement, d'autres éléments du patrimoine font la fierté de Tournon-sur-Rhône. On peut citer l'Hôtel du marquis de la Tourette, qui date du XVIème siècle et qui abrite actuellement l'office de tourisme. La commune dispose aussi du lycée Gabriel Faure qui est le deuxième plus vieux lycée de France et a été fondé en 1536. Le chemin de fer du Vivarais est aussi un élément remarquable : ce train touristique permet de sillonner l'Ardèche. Finalement, la ville présente aussi la passerelle Marc Seguin, qui fut construite en 1847, juste à côté du pont suspendu qui fit sa fierté en 1825, qui fut détruit en 1965. Cette passerelle est inscrite aux monuments historiques depuis 1985.

#### → Un patrimoine viticole

Tournon-sur-Rhône est connue pour sa production de vin. En effet, ses coteaux favorables font parti de l'appellation d'origine contrôlée, Saint Joseph.



### LES MATÉRIAUX ET LA STRUCTURE URBAINE

On trouve différents matériaux sur la ville, notamment induits par l'époque de construction du bâtiment. On trouve par exemple sur les constructions anciennes et les monuments importants, de la pierre naturelle, taillée ou non selon le monument. Pour les constructions plus récentes, on trouve principalement de l'enduit. On peut tout de même noter une homogénéité dans la colorimétrie des façades communales, dans les tons beiges, suivant la pierre naturelle. On trouve à certains endroits, surtout boisés, des affleurements rocheux.

### LA STRUCTURE COMMUNALE

Tournon-sur-Rhône dispose d'une organisation assez classique pour la région. En effet, le centre bourg, historique et patrimonial est composé d'un tissu bâti dense, continu, sans jardin en front de rue. Les hauteurs de bâti varient, que les toitures se chevauchent etc... Donnant une lecture assez perturbée de l'espace urbain. En périphérie, on trouve plutôt des maisons individuelles dans un tissu beaucoup plus aéré et pavillonnaire. L'organisation urbaine est encore différente au bord du Rhône. On distingue plutôt de grandes façades monumentales, sur un front bâti continu.



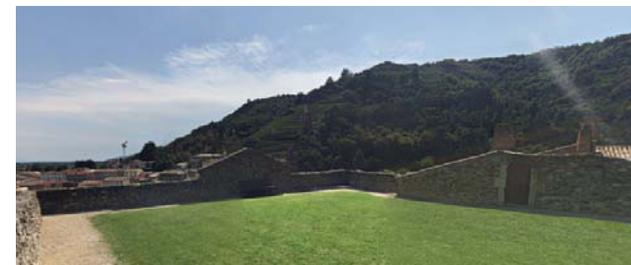
### LES PARCS ET ESPACES VERTS

La ville présente de nombreux espaces verts sur l'ensemble de son territoire. On peut notamment citer le jardin d'Eden, véritable point fort, mais aussi les différents espaces verts qui ponctuent Tournon-sur-Rhône, comme les plaines de jeux ou parcs. De plus, on peut constater que la végétation privée participe grandement au cadre de vie.



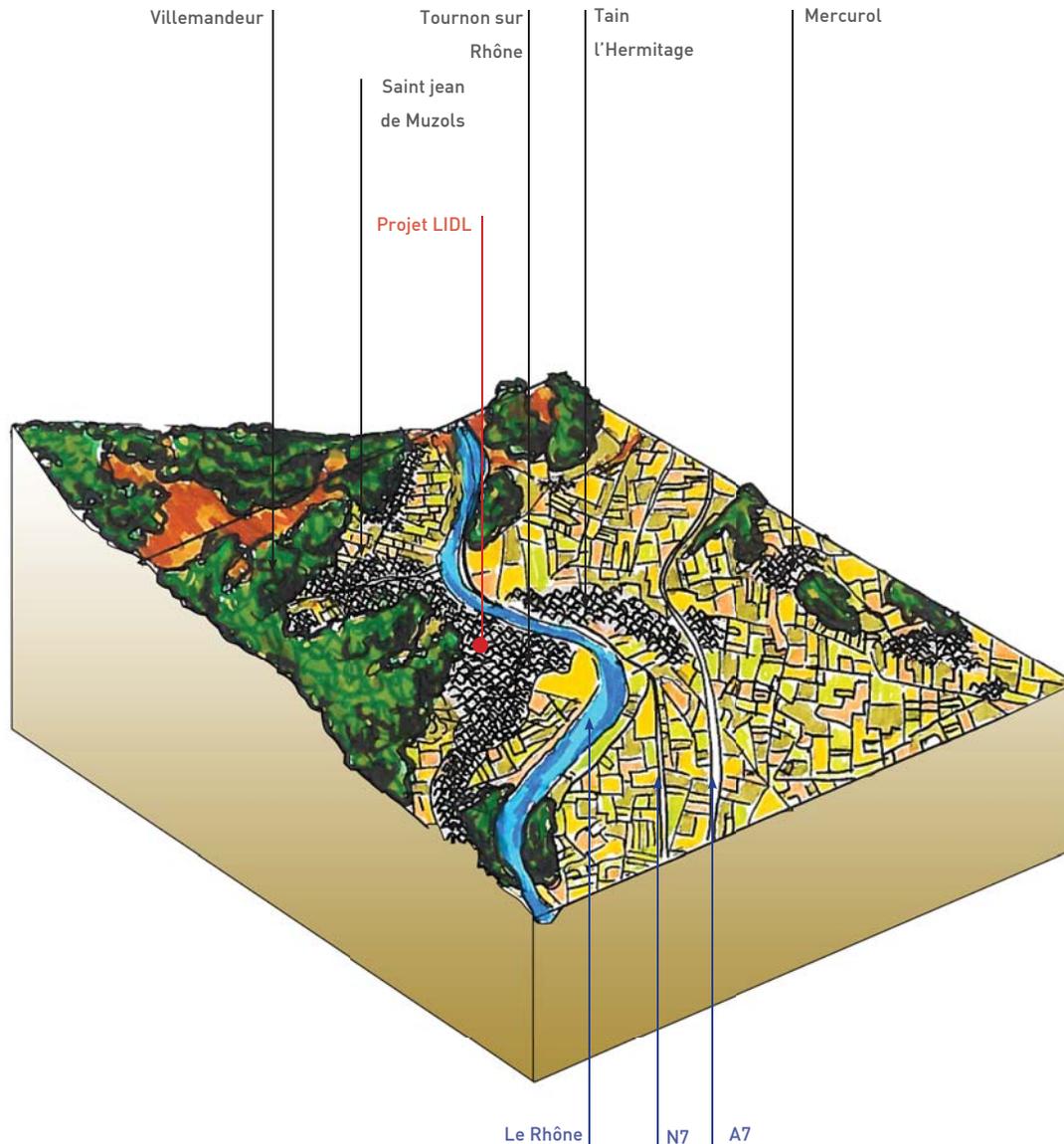
### LA PRÉSENCE DE L'EAU

Tournon-sur-Rhône est longée par le Rhône qui crée une limite imposante. De plus, un réseau important de ruisseaux, cours d'eau, sillonne la commune. Chaque espace est différemment traité, tantôt canalisé, tantôt laissé sauvage, entraînant des paysages très différents. En effet, la canalisation crée des axes dans le paysage alors que l'aspect naturel de certaine portion permet de développer la faune et la flore aquatique.



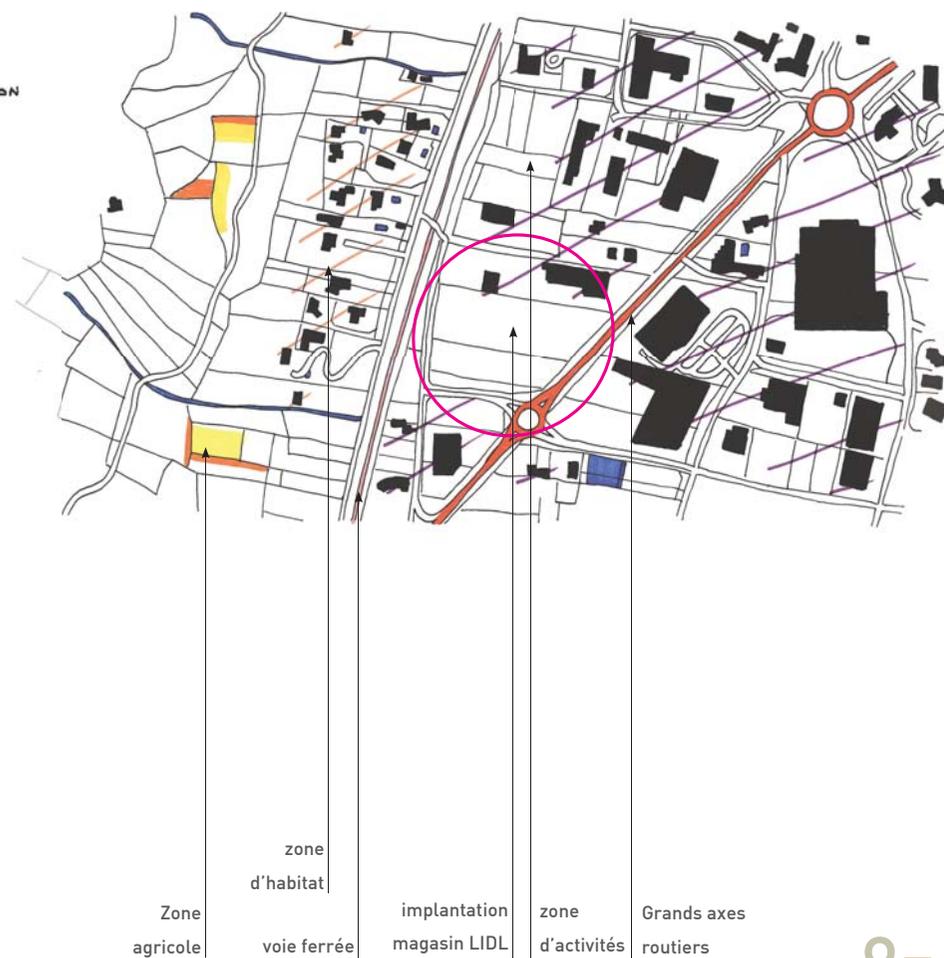
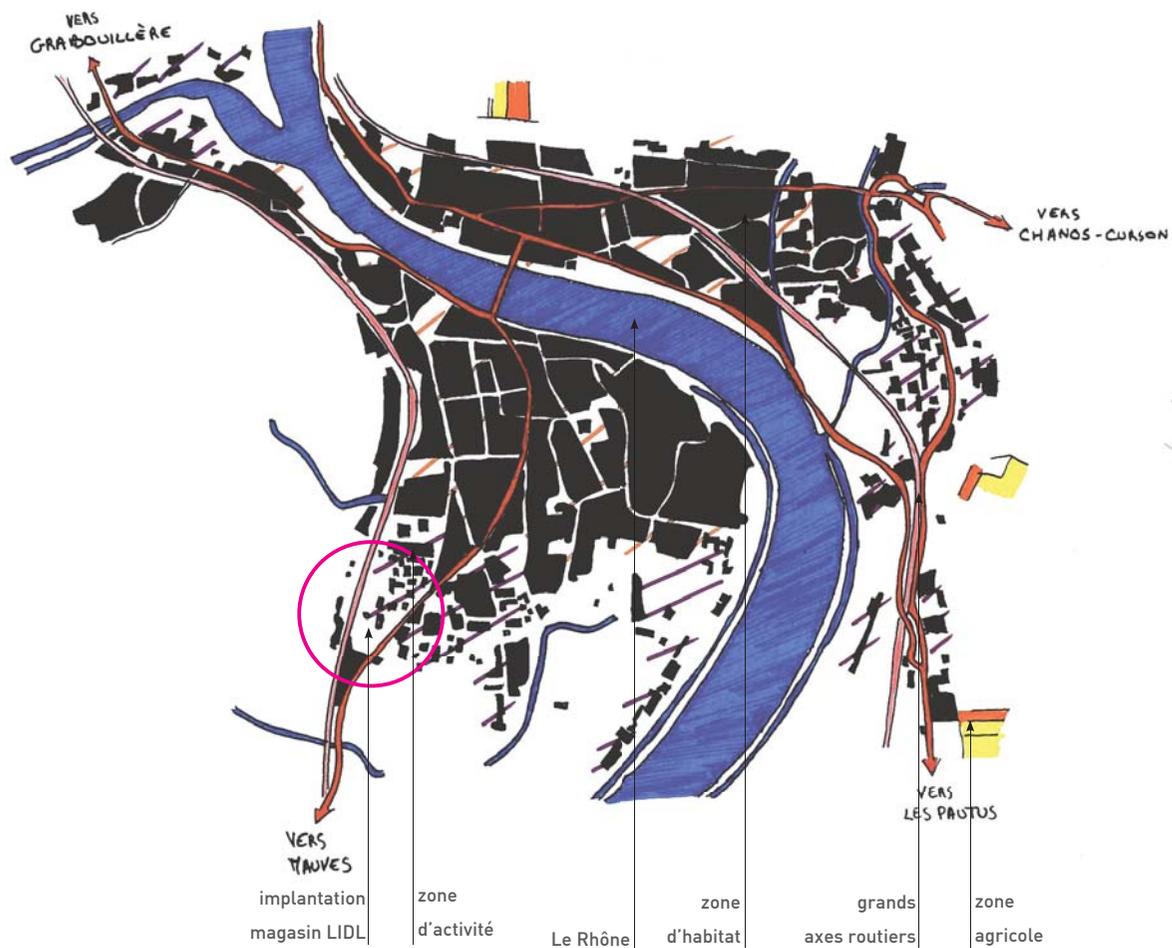
### LES ABORDS VERDOYANTS DE LA COMMUNE

Tournon-sur-Rhône dispose d'une périphérie de qualité. En effet, on y retrouve le relief et les coteaux cultivés de vignes. De plus, depuis le jardin d'Eden, les panoramas vers la ville mais aussi vers les environs ne manquent pas. On peut aussi constater que les ouvrages d'art et de patrimoine apportent une force et une identité au paysage tournonais.



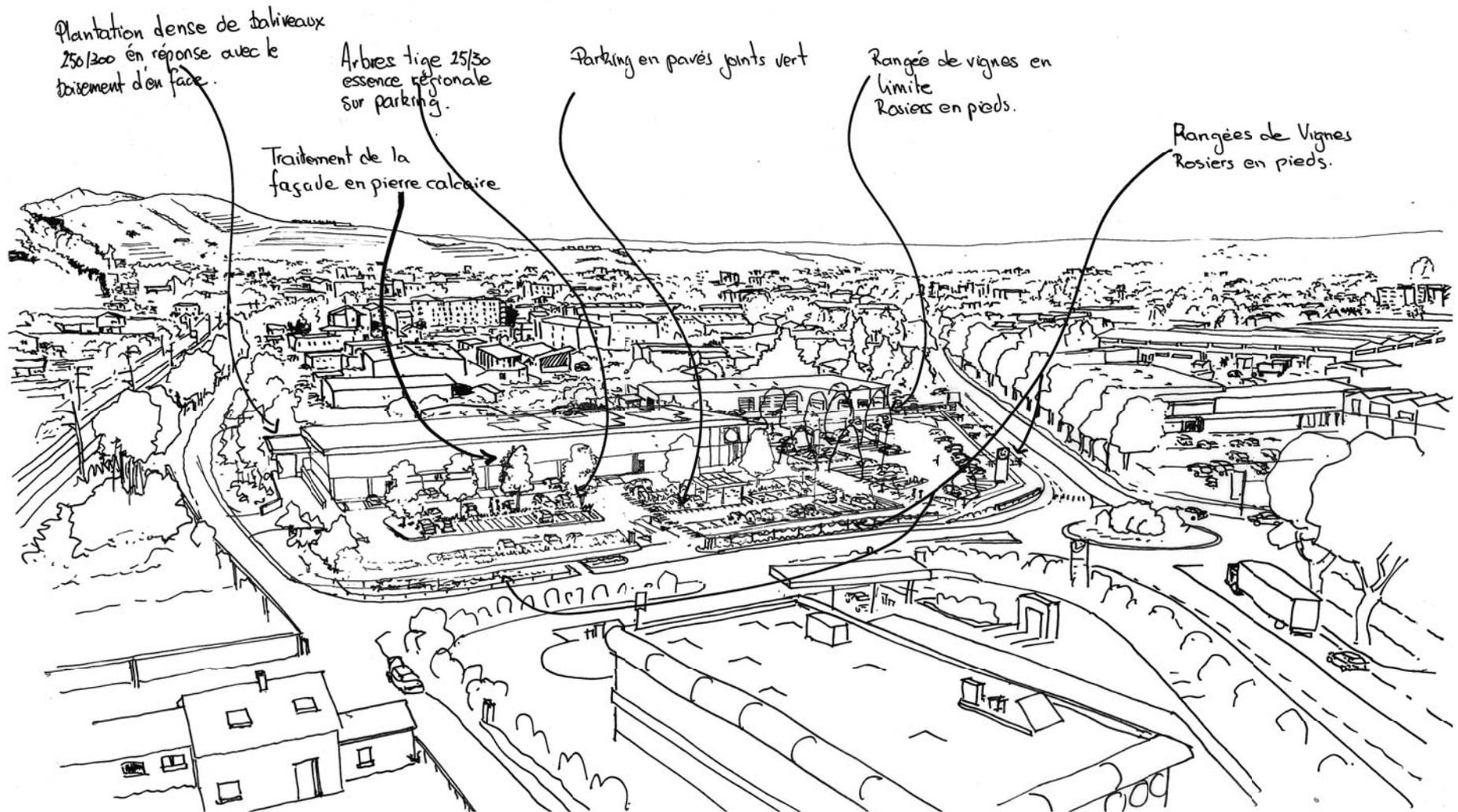
coteaux vigne **St Joseph**  
**contraste** rural urbain  
réseau viaire marquant  
morphologie changeante  
**collines et plaines**  
mosaïque de cultures  
mutation et dynamisme  
prise de conscience écologique  
**équilibre et dynamisme** entre  
développement et conservation





**L'ESSENTIEL : LE SITE EST IMPLANTÉ À L'OUEST DE LA COMMUNE**

- le site se trouve à proximité d'axes routiers structurants, notamment l'avenue de Nîmes, la D86
- le site est implanté à proximité de la voie ferrée et du Rhône, au sein d'une zone d'activité





### LEGENDE PLANTATIONS

- Alnus glutinosa 'imperialis'* - motte 18/20 - tuteurage
- Carpinus betulus* - motte 18/20 - tuteurage
- Alnus glutinosa* - motte 18/20 - tuteurage
- Corylus avellana* - motte 18/20 - tuteurage
- Quercus robur* - motte 18/20 - tuteurage
- sâmis de prairie 30kg/ha
- Couvre-sol et arbustes *Symphoricarpos x chenaultii handcock* - C3 - 6u/m<sup>2</sup>  
paillage plaquette de peuplier épaisseur 7 cm
- Rosier *Phragmites australis* - p9 - 6u/m<sup>2</sup>  
paillage plaquette de peuplier épaisseur 7 cm
- Vigne

**L'ESSENTIEL :**

- Le projet prévoit une implantation du bâtiment en retrait de l'espace public.
- Le projet développe 157 places de stationnement :
  - 4 places PMR
  - 4 places famille
  - 2 places électriques
  - 21 places électriques prééquipées
- un accès le long du chemin de Saint Vincent :
  - entrée sortie pour piétons
  - entrée sortie pour les véhicules légers
  - entrée sortie pour les poids lourds et véhicules de livraisons
- un accès à proximité du rond point :
  - entrée sortie pour piétons
  - entrée sortie pour les véhicules légers
- un accès le long du chemin de St Vincent :
  - entrée sortie pour piétons
  - entrée sortie pour les véhicules légers et poids lourds
- Le projet prévoit de planter 40 arbres tiges (selon la réglementation du PLU de 1 arbre pour 4 places)

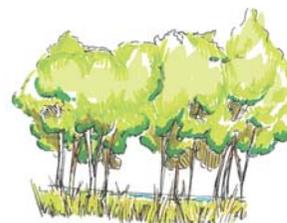


plantation d'arbres tige

Plantation d'un rythme de vignes et rosiers sur le chemin piéton

plantation d'un maillage de vignes

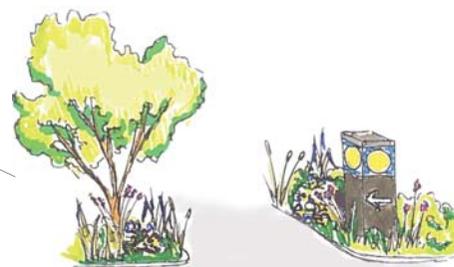
plantation d'un bosquet en bordure de voie ferrée



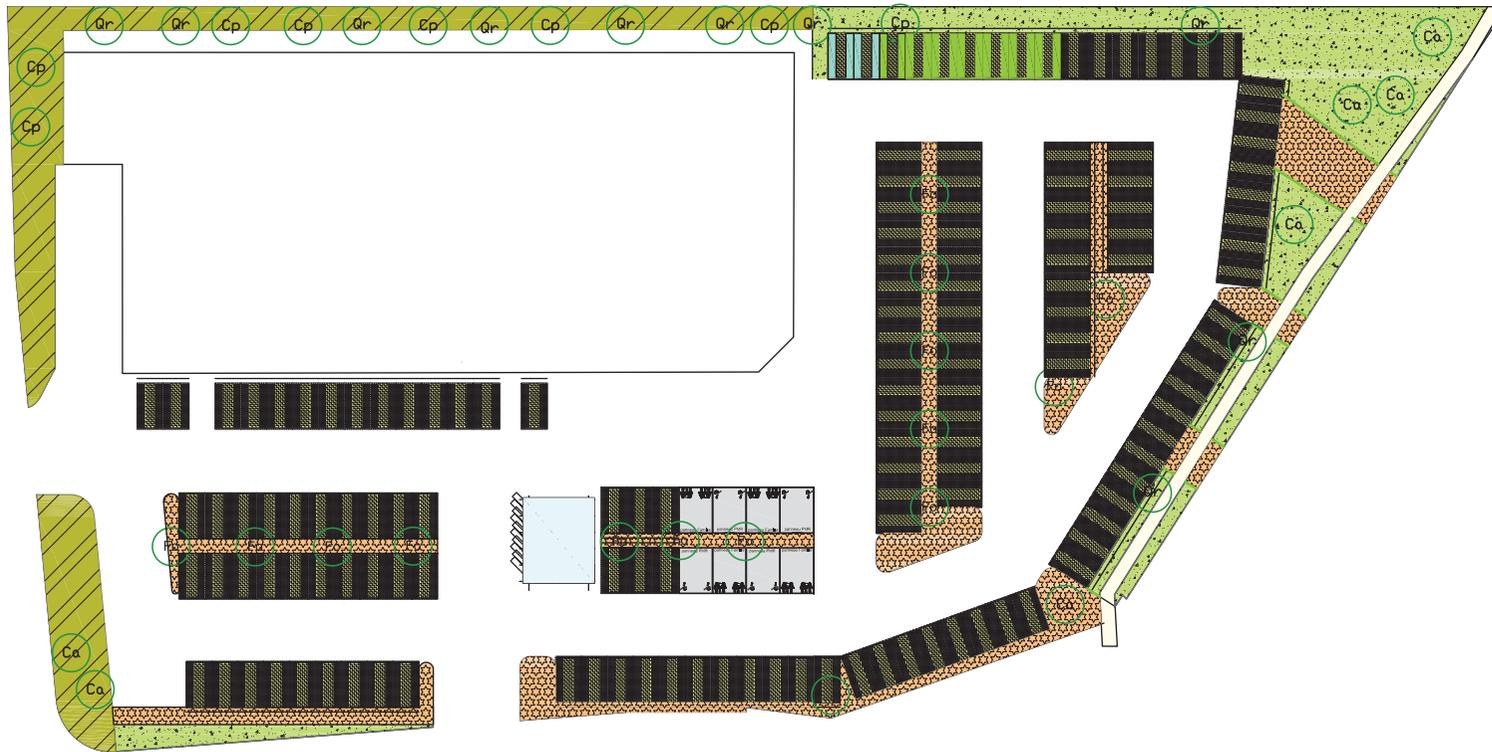
Bosquets de baliveaux



les vignes, un rappel du patrimoine local



Entrée verdoyante



### LEGENDE PLANTATIONS

- Cp Carpinus betulus - motte 18/20 - tuteurage
- Fo Fraxinus ornus - motte 18/20 - tuteurage
- Ca Corylus avellana - cèpée 250/300 - tuteurage
- Qr Quercus robur - motte 18/20 - tuteurage

- semis de prairie  
30kg/ha
- Couvre-sol et arbustes  
Symphoricarpos x chenaultii handcock - C3 - 6u/m<sup>2</sup>  
paillage plaquette de peup
- Rosier  
Rosier - 6u/m<sup>2</sup>  
paillage plaquette de peuplier épaisseur 7 cm
- Vigne

**L'ESSENTIEL : UNE PALETTE VÉGÉTALE ÉTABLIE SUR LES CARACTÉRISTIQUES CLIMATOLOGIQUES ET ÉCOLOGIQUES DE LA ZONE D'IMPLANTATION EN CONFORMITÉ AVEC LES RECOMMANDATIONS DU CONSERVATOIRE NATIONAL BOTANIQUE.**

**INTÉRÊT AUTOMNALE FLUIDITÉ**

**FEUILLAGES PERSISTANTS**

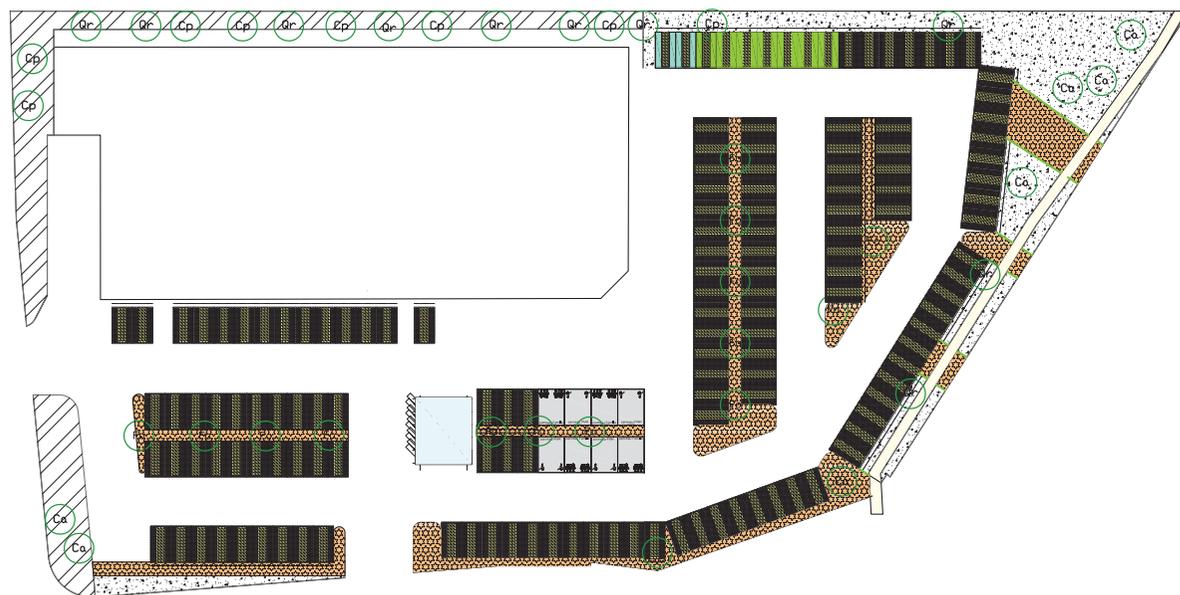
**EFFET DE MASSE MOUVEMENT**

**FLORAISONS ORIGINALITÉ**



VIGNES





LEGENDE  
PLANTATIONS

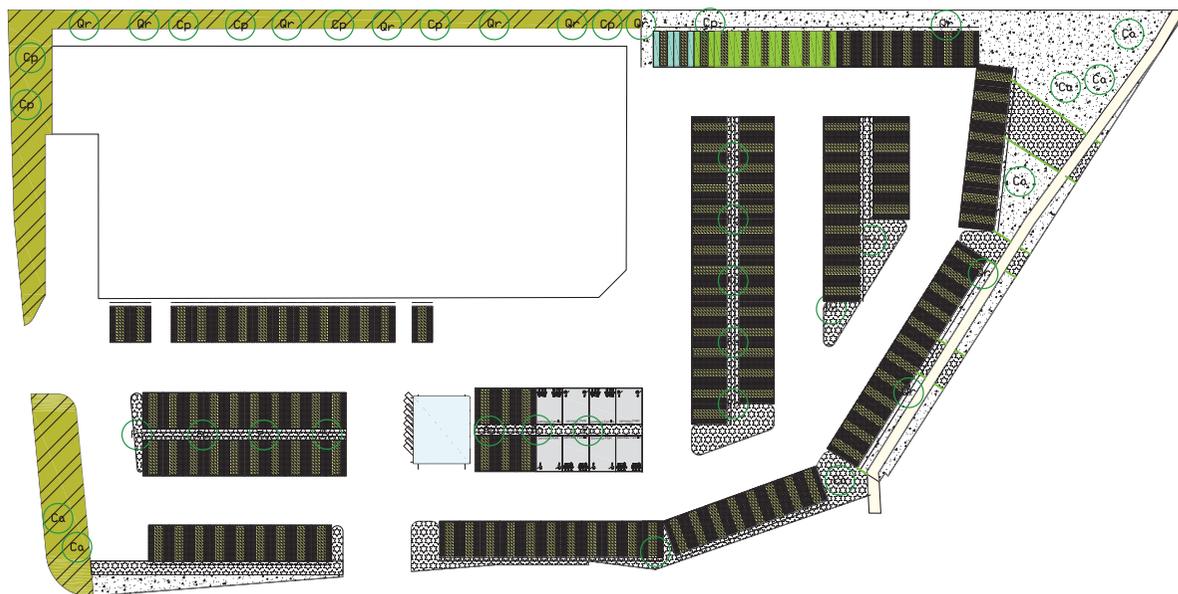
- Cp Carpinus betulus - motte 18/20 - tuteurage
- Fo Fraxinus ornus - motte 18/20 - tuteurage
- Ca Corylus avellana - cépée 250/300 - tuteurage
- Qr Quercus robur - motte 18/20 - tuteurage

-  semis de prairie  
30kg/ha
-  Couvre-sol et arbustes  
Symphoricarpos x chenaultii handcock - C3 - 6u/m<sup>2</sup>  
paillage plaquette de peuplier épaisseur 7 cm
-  Rosier  
Rosier - 6u/m<sup>2</sup>  
paillage plaquette de peuplier épaisseur 7 cm
-  Vigne

MASSIFS DE ROSIERS

Le rosier permet la protection de la vigne contre l'Oïdium. En effet, celui-ci y est plus sensible et sera donc le premier touché, prevenant le viticulteur.





LEGENDE  
PLANTATIONS

- Cp Carpinus betulus - motte 18/20 - tuteurage
- Fo Fraxinus ornus - motte 18/20 - tuteurage
- Ca Corylus avellana - cépée 250/300 - tuteurage
- Qr Quercus robur - motte 18/20 - tuteurage

- semis de prairie  
30kg/ha
- Couvre-sol et arbustes  
Symphoricarpos x chenaultii handcock - C3 - 6u/m<sup>2</sup>  
paillage plaquette de peuplier épaisseur 7 cm
- Rosier  
Rosier - 6u/m<sup>2</sup>  
paillage plaquette de peuplier épaisseur 7 cm
- Vigne

ARBUSTES

Symphoricarpos x chenaultii handcock - C3 - 6u/m<sup>2</sup>

paillage plaquette de peuplier  
épaisseur 7 cm



Symphoricarpos x chenaultii handcock



LEGENDE  
PLANTATIONS

- Cp Carpinus betulus - motte 18/20 - tuteurage
- Fo Fraxinus ornus - motte 18/20 - tuteurage
- Ca Corylus avellana - c p e 250/300 - tuteurage
- Qr Quercus robur - motte 18/20 - tuteurage

- semis de prairie  
30kg/ha
- Couvre-sol et arbustes  
Symphoricarpos x chenaultii handcock - C3 - 6u/m<sup>2</sup>  
paillage plaquette de peuplier épaisseur 7 cm
- Rosier  
Rosier - 6u/m<sup>2</sup>  
paillage plaquette de peuplier épaisseur 7 cm
- Vigne

STRATE ARBOREE, ENGAZONNEMENT ET PRAIRIE HUMIDE

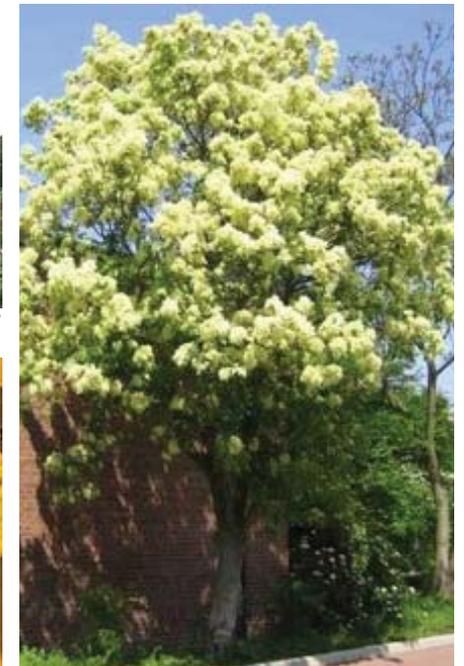
- Alnus glutinosa 'imperialis' - motte 18/20 - tuteurage
- Quercus robur - motte 20/25 - tuteurage
- Fraxinus ornus - motte 18/20 - tuteurage
- Corylus avellana - c p e 250/300 - tuteurage



Salix alba 'Liempde'



Quercus robur



Fraxinus ornus



une approche respectueuse de l'environnement :  
 aucun arrosage, palette végétale régionale et mellifère, toutes les surfaces plantées sont recouvertes d'un paillage .  
 Gestion différenciée des espaces verts, implantation de mobiliers écologiques à vocation ludique et pédagogique

marquage des végétaux dans une pépinière locale

# Annexe

## 2

Arrêté d'approbation de la zone de répartition des eaux du bassin du

Doux

**ARRETE** n° 95-951  
portant constatation des communes incluses  
dans la zone de répartition des eaux du bassin du Doux

Le Préfet de l'Ardèche,  
Chevalier de la Légion d'honneur,

VU la loi n° 92.3 du 3 janvier 1992 modifiée sur l'eau,

VU les décrets n° 93.742 et 93.743 du 29.03.1993 modifiés portant application de l'article 10 de la loi suscitée,

VU le décret n° 94.354 du 29.04.1994 relatif aux zones de répartition des eaux,

VU l'avis de M. le Directeur départemental de l'agriculture et de la forêt,

SUR proposition de M. le Secrétaire général de la Préfecture,

**ARRETE**

**Article 1er** - Afin de faciliter la conciliation des intérêts des différents utilisateurs de l'eau dans le bassin du Doux présentant une insuffisance autre qu'exceptionnelle des ressources, par rapport aux besoins, la liste des communes incluses dans la zone de répartition des eaux du bassin du Doux est arrêté comme suit :

ALBOUSSIERE	ARLEBOSC	BOFFRES	BOZAS
BOUCIEU LE ROI	CHAMPIS	COLOMBIER LE JEUNE	COLOMBIER LE VIEUX
DESAIGNES	DEVESSET	EMPURANY	ETABLES
GILHOC S/ORMEZE	LABATIE D'ANDAURE	LAFARRE	LALOUVESC
LAMASTRE	LE CRESTET	LEMPS	NOZIERES
PAILHARES	PLATS	ROCHEPAULE	ST AGREVE
ST ANDRE EN VIVARAIS	ST BARTHELEMY LE PIN	ST BARTHELEMY LE PLAIN	ST BASILE
ST FELICIEN	ST JEAN DE MUZOLS	ST JEURE D'ANDAURE	ST PIERRE SUR DOUX
ST PRIX	ST ROMAIN DE LERPS	ST SYLVESTRE	ST VICTOR
TOURNON S/RHONE	VAUDEVANT		

**Article 2** - Dans les communes citées à l'article 1er, les seuils d'autorisation ou de déclaration fixés à la rubrique 4.3.0. de la nomenclature annexée au décret n° 93.743 suscitée sont applicables aux ouvrages, installation et travaux permettant un prélèvement en eau.

**Article 3** - L'exploitation des ouvrages, installations et travaux qui sont en situation régulière au regard de la loi n° 92.3 susvisée à la date de publication du présent arrêté et qui viennent à être soumis à déclaration ou à autorisation peut se poursuivre à la condition que l'exploitant fournisse au Préfet, dans les trois mois, s'il ne l'a pas déjà fait, une déclaration mentionnant les informations conformément à l'article 41 du décret n° 93.742 susvisé.

**Article 4** - M. le Secrétaire général, M. le Sous Préfet de Tournon, M. le Directeur départemental de l'agriculture et de la forêt, MM. les maires des communes citées ci-dessus, sont chargés chacun en ce qui le concerne de l'exécution du présent arrêté qui sera publié au recueil des actes administratifs de la Préfecture et affiché dans les mairies concernées.

PRIVAS, le 26 SEP. 1895

Le Préfet,

Pour le Préfet,  
Le Secrétaire Général

Pour Ampliation  
Le chef de bureau



G. BALBAN

Hugues FUZERÉ

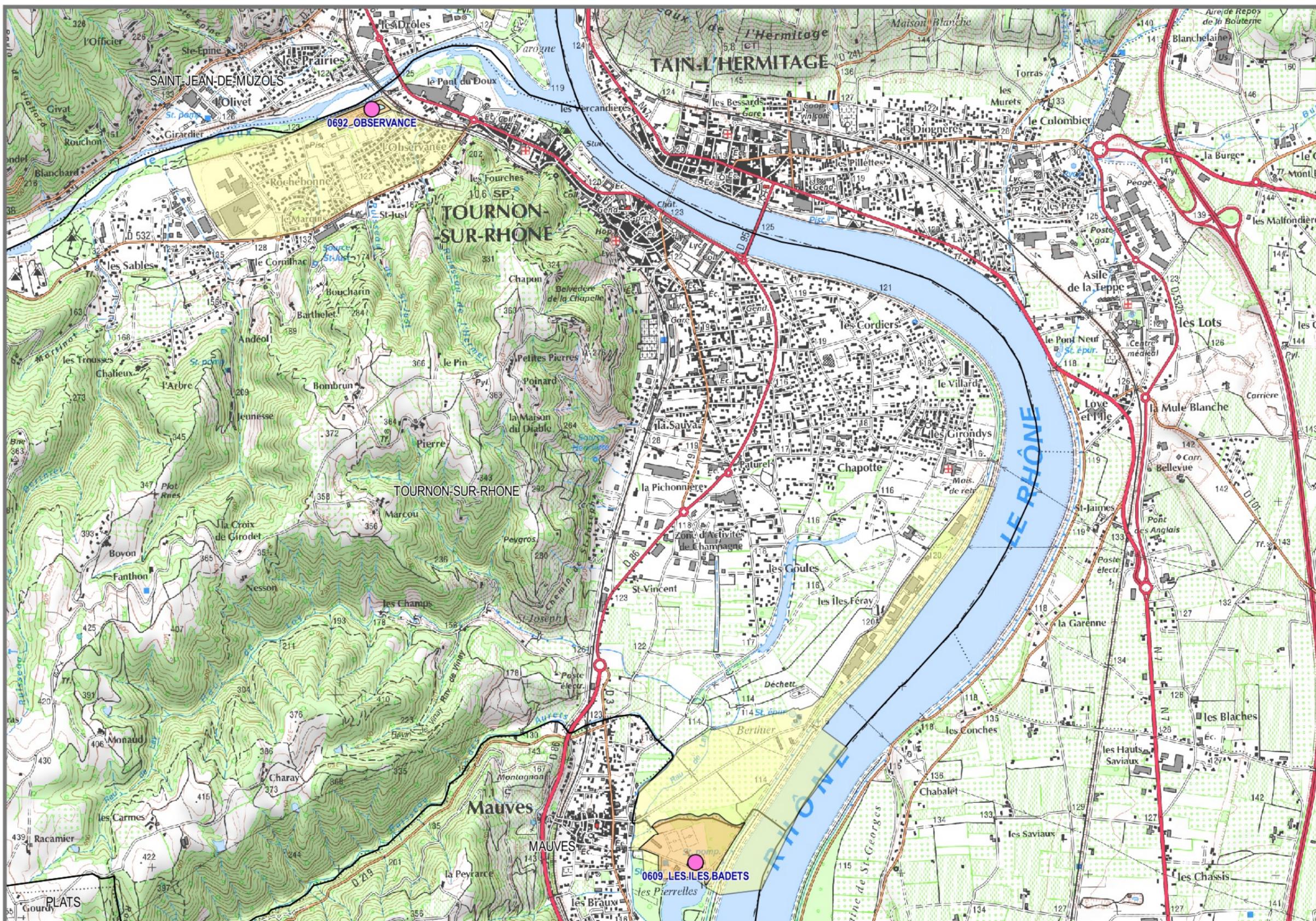
CARTE DES COMMUNES



# Annexe

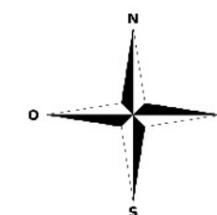
## 3

**Captages AEP présents sur la commune de Tournon-sur-Rhône et  
ses alentours**



### Légende

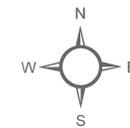
- Captages AEP
- Captages privés et alimentaires
- Captages eau thermique et embouteillée
- Périmètre de Protection Immédiat
- Périmètre de Protection Rapproché
- Périmètre de Protection Éloigné



# Annexe

## 4

Zonages naturels autour du site d'étude



-  Zone d'étude
-  Site Natura 2000 – Directive Oiseaux
-  Site Natura 2000 – Directive Habitats
-  ZNIEFF I
-  ZNIEFF II
-  Arrêtés de protection de biotope



# Annexe

## 5

Photos de la visite de site du 12/03/2018



Photo 1



Photo 2



Photo 3

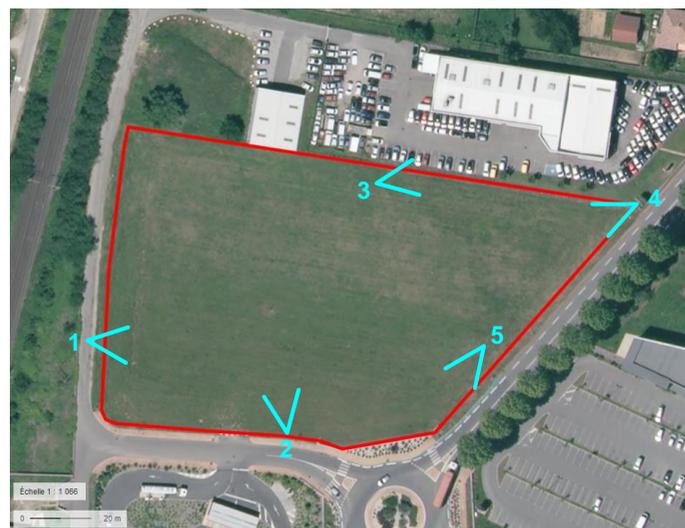


Photo 4



Photo 5

Légende :

 Site d'étude

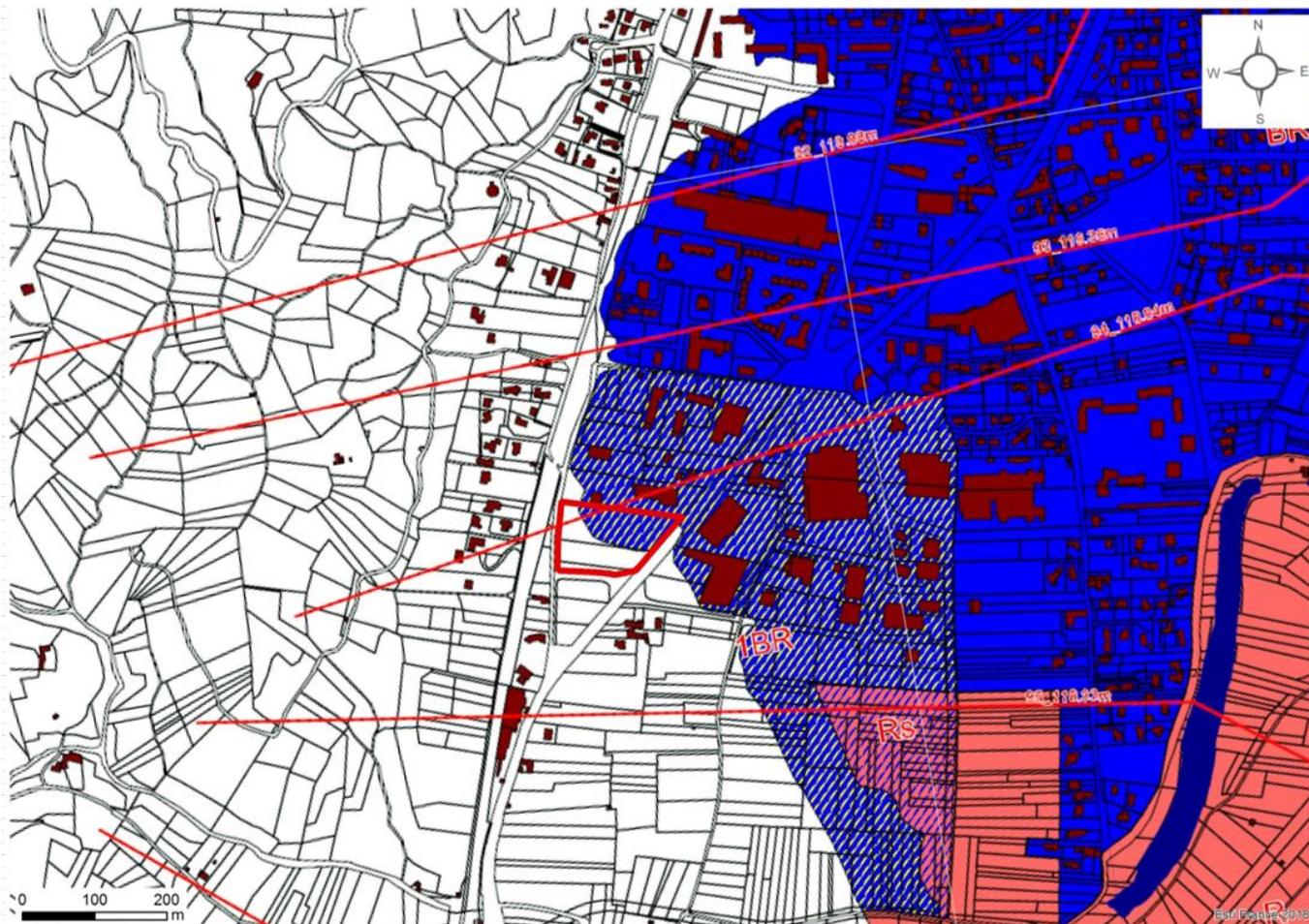
 Localisation des prises de vue

# Annexe

## 6

Extrait du plan de zonage du PPRI du Rhône et de son affluent, le

Doux, sur la commune de Tournon-sur-Rhône



### Légende :

- Site d'étude
- Zone R - Risque fort
- Zone Rsp - Secteur sportif - Risque fort
- Zone Rs - Stationnement - Risque fort
- Zone Rcb - Centre urbain - Risque fort
- Zone Rau - Bande de sécurité en centre urbain
- Zone Ra - Bande de sécurité
- Zone BD - Inondation par débordement du Doux - Risque faible
- Zone BR - Inondation par débordement du Rhône - Risque Modéré
- Zone Bcb - Centre urbain - Risque faible
- Zone 1BR - Activité - Risque faible
- Cours d'eau et plan d'eau
- PK : point kilométrique du Rhône
- Projection des PK du Rhône  
117.82 m = cote de référence en m "NGF"
- Profil en travers du Doux  
128.13 m = cote de la Q100 en m "NGF"

# Annexe

## 7

**Plan de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE) des  
infrastructures routières de l'Etat dans le département de l'Ardèche –  
deuxième échéance**



Liberté • Égalité • Fraternité  
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

## PRÉFET DE L'ARDÈCHE

Direction départementale  
des territoires

Service urbanisme  
et territoires

### ARRÊTÉ PRÉFECTORAL N° DDT/SUT/040515/3

**portant approbation du plan de prévention du bruit dans l'environnement des infrastructures routières du réseau national relevant de l'État dans le département de l'Ardèche (trafic annuel supérieur à 3 millions de véhicules)**

**Le Préfet de l'Ardèche,  
Chevalier de la Légion d'Honneur,  
Officier de l'Ordre National du Mérite,**

**Vu** la directive n° 2004/49/CE du parlement européen et du conseil du 25 juin 2002 relative à l'évaluation du bruit dans l'environnement ;

**Vu** le code de l'environnement et notamment ses articles L 572-1 à L 572-11 et R 572-1 à R 572-11 relatifs aux plans de prévention du bruit des l'environnement ;

**Vu** l'arrêté préfectoral du 18 septembre 2014 portant approbation des cartes stratégiques du bruit dans le département ;

**Vu** la consultation du public qui s'est déroulée du lundi 8 décembre 2014 au lundi 9 février 2015 inclus ;

**Sur** proposition de Monsieur le Secrétaire Général de la Préfecture ;

### **ARRETE :**

**ARTICLE 1<sup>er</sup>** : le Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE) des infrastructures routières du réseau national dans le département de l'Ardèche, annexé au présent arrêté, est approuvé. Il concerne la RN 102 entre Le Teil et Labeaume.

**ARTICLE 2** : Le plan de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE) est publié par voie électronique. Il est consultable sur le site internet de la Préfecture de l'Ardèche à la rubrique « Environnement-Risques naturels et technologiques ».

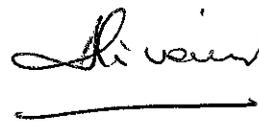
**ARTICLE 3** : Le présent arrêté sera adressé aux maires des communes concernées.

**ARTICLE 4**: Le secrétaire général de la préfecture de l'Ardèche et le directeur départemental des territoires sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté qui sera publié au recueil des actes administratifs de la préfecture.

Privas, le

**04 MAI 2015**

Le Préfet,



**Alain TRIOLLE**



*Liberté • Égalité • Fraternité*

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

PRÉFET DE L'ARDÈCHE

# PLAN DE PREVENTION DU BRUIT DANS L'ENVIRONNEMENT (PPBE) Infrastructures routières de l'Etat Département de l'Ardèche



Deuxième Phase

Directive européenne relative à l'évaluation et à la  
gestion du bruit dans l'environnement

2014 - 2019

## Table des matières

Résumé non technique .....	3
1. Le contexte .....	4
1.1 Le contexte réglementaire .....	4
1.2 Les modalités d'élaboration du PPBE .....	6
1.2.1 Le diagnostic du CEREMA .....	7
1.2.2. Le bilan des actions du PPBE précédent .....	9
2. La prise en compte des Zones Calmes .....	10
3. La description des mesures réalisées, engagées ou programmées .....	10
3.1. Les mesures de prévention ou de réduction arrêtées depuis 1998.....	10
3.2. Les mesures de prévention prévues entre 2014 et 2019 .....	14
4. Glossaire.....	15

## **Le présent PPBE concerne les grandes infrastructures de transport de l'État.**

### **Résumé non technique**

La directive relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement impose l'élaboration de cartes stratégiques du bruit, et à partir de ce diagnostic, de plans de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE). **L'objectif est de protéger la population, les zones calmes et les établissements scolaires ou de santé, des nuisances sonores excessives, et de prévenir de nouvelles situations de gêne sonore. Il s'agit à la fois de recenser les actions déjà prises ou en cours, et de définir celles prévues pour les prochaines années, dans un plan d'action porté à la connaissance du public et des riverains.**

Une première phase de ce dispositif concernait les infrastructures routières dont le trafic annuel était supérieur à 6 millions de véhicules et aux infrastructures ferroviaires dont le trafic annuel était supérieur à 60 000 passages de trains.

La seconde phase concerne les infrastructures routières dont le trafic annuel est supérieur à 3 millions de véhicules et les infrastructures ferroviaires dont le trafic annuel est supérieur à 30 000 passages de trains.

En Ardèche, il n'existe aucune voie ferrée entrant dans ce dispositif.

Les cartes stratégiques du bruit sont approuvées par le préfet du département pour les infrastructures routières. L'élaboration des PPBE relève ensuite de la compétence de chaque maître d'ouvrage. Le PPBE a pour objectif de prévenir les effets du bruit et de réduire, si nécessaire, les niveaux de bruit. Ils comportent une évaluation du nombre de personnes exposées à un niveau de bruit excessif et identifient les sources des bruits dont les niveaux devraient être réduits.

La première phase a donné lieu à l'adoption des cartes stratégiques du bruit par arrêté préfectoral du 4 décembre 2008 qui ont identifié pour l'Etat un tronçon de la RN 102 de 2,05 Km entre Aubenas et Labégude.

Le PPBE de l'Etat a été approuvé en 2011.

Parallèlement à l'élaboration de ce 1<sup>er</sup> PPBE, l'Etat a lancé une opération de résorption des Points Noirs du Bruit (PNB) sur la RN102 entre Le Teil et Thuyets. Une étude a été commandée en 2008 à ACOUPlus pour identifier les bâtiments points noirs du bruit. Des subventions ont été accordées aux propriétaires de ces bâtiments pour réaliser des travaux d'isolation phonique sur la période 2009 – 2014.

La seconde phase a donné lieu à l'approbation des cartes stratégiques du bruit par arrêté préfectoral du 18 septembre 2014 qui concerne la RN102 sur 47,37 Km du Teil à Pont de Labeaume.

Le bilan du 1<sup>er</sup> PPBE montre que l'ensemble des propriétaires de bâtiments identifiés comme points noirs du bruit sur ce linéaire ont été contactés pour bénéficier d'une subvention de travaux d'isolation phonique des façades à hauteur de 80 % du montant des travaux nécessaires.

# 1.Le contexte

## 1.1 Contexte réglementaire

La directive européenne 2002/49/CE relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement définit une approche commune à tous les états membres de l'Union Européenne visant à éviter, prévenir ou réduire en priorité les effets nuisibles de l'exposition au bruit dans l'environnement. Cette directive a été transposée dans le code de l'environnement.

Les articles L572-1 à L572-11 et R572-1 à R572-11 du code de l'environnement définissent les autorités compétentes pour arrêter les cartes de bruit et les plans de prévention du bruit dans l'environnement. En ce qui concerne les grandes infrastructures routières et ferroviaires du réseau national, les cartes de bruit et les PPBE sont arrêtés par le Préfet de département.

La directive européenne 2002/49/CE relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement ne définit aucun objectif quantifié. Sa transposition dans le code de l'environnement français fixe des valeurs limites (par type de source), cohérentes avec la définition des points noirs du bruit du réseau national donnée par la circulaire du 25 mai 2004. Ces valeurs limites sont détaillées dans le tableau ci-après.

Valeurs limites en dB(A)				
Indicateurs de bruit	Aérodrome	Route et/ou ligne à grande vitesse	Voie ferrée conventionnelle	Activité industrielle
Lden	55	68	73	71
Ln	-	62	65	60

Le Lden est un indicateur du niveau de bruit global dans une journée complète.

Le Ln est un indicateur du niveau de bruit sur la nuit (période 22h – 6 h)

Ces valeurs limites concernent les bâtiments d'habitation ainsi que les établissements d'enseignement et de santé.

En revanche, les textes de transposition français ne fixent aucun objectif à atteindre. Ces derniers peuvent être fixés individuellement par chaque autorité compétente. Pour le traitement des zones exposées à un bruit dépassant les valeurs limites le long du réseau routier et ferroviaire national, les objectifs de réduction sont ceux de la politique de résorption des Points Noirs du Bruit (PNB).

Dans les cas de réduction du bruit à la source (construction d'écran, de modelé acoustique) :

<b>Objectifs acoustiques après réduction du bruit à la source en dB(A)</b>	
<b>Indicateurs de bruit</b>	<b>Route</b>
L <sub>Aeq</sub> (6h-22h)	65
L <sub>Aeq</sub> (22h-6h)	60
L <sub>Aeq</sub> (6h-18h)	65
L <sub>Aeq</sub> (18h-22h)	65

Dans le cas de réduction du bruit par renforcement de l'isolement acoustique des façades :

<b>Objectifs isolement acoustique <math>D_{nT,A,tr}</math> en dB(A)</b>	
<b>Indicateurs de bruit</b>	<b>Route</b>
$D_{nT,A,tr} \geq$	L <sub>Aeq</sub> (6h-22h) - 40
et $D_{nT,A,tr} \geq$	L <sub>Aeq</sub> (6h-18h) - 40
et $D_{nT,A,tr} \geq$	L <sub>Aeq</sub> (18h-22h) - 40
et $D_{nT,A,tr} \geq$	L <sub>Aeq</sub> (22h-6h) - 35
et $D_{nT,A,tr} \geq$	30

Ces objectifs s'appliquent aux locaux qui répondent aux critères d'antériorité par rapport au 6 octobre 1978, date d'entrée en vigueur de l'arrêté technique relatif à l'isolement acoustique des bâtiments d'habitation contre les bruits de l'espace extérieur s'imposant aux constructions.

Sont concernés :

- les locaux d'habitation dont la date d'autorisation de construire est antérieure au 6 octobre 1978 ;
- les locaux d'habitation dont la date d'autorisation de construire est postérieure au 6 octobre 1978 tout en étant antérieure à l'intervention de toutes les mesures suivantes :
  - 1° publication de l'acte décidant l'ouverture d'une enquête publique portant sur le projet d'infrastructure
  - 2° mise à disposition du public de la décision arrêtant le principe et les conditions de réalisation du projet d'infrastructure au sens de l'article R121-3 du code de l'urbanisme (Projet d'Intérêt Général) dès lors que cette décision prévoit les emplacements réservés dans les documents d'urbanisme opposables
  - 3° inscription du projet d'infrastructure en emplacement réservé dans les documents d'urbanisme opposables
  - 4° mise en service de l'infrastructure
  - 5° publication du premier arrêté préfectoral portant classement sonore de l'infrastructure (article L571-10 du code de l'environnement) et définissant les secteurs affectés par le bruit dans lesquels sont situés les locaux visés ;
- les locaux des établissements d'enseignement (écoles, collèges, lycées, universités, ...), de soins, de santé (hôpitaux, cliniques, dispensaires, établissements médicalisés, ...), d'action sociale (crèches, halte-garderies, foyers d'accueil, foyer de réinsertion sociale, ...) et de tourisme (hôtels, villages de vacances, hôtelleries de loisirs, ...) dont la date d'autorisation de construire est antérieure à la date d'entrée en vigueur de l'arrêté préfectoral les concernant pris en application de l'article L571-10 du code de l'environnement (classement sonore de la voie).

Lorsque ces locaux ont été créés dans le cadre de travaux d'extension ou de changement d'affectation d'un bâtiment existant, l'antériorité doit être recherchée en prenant comme référence leur date d'autorisation de construire et non celle du bâtiment d'origine.

Un cas de changement de propriétaire ne remet pas en cause l'antériorité des locaux, cette dernière étant attachée au bien et non à la personne.

L'approche est basée sur une cartographie de l'exposition au bruit, sur une information des populations et sur la mise en œuvre de Plans de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE) au niveau local.

La mise en œuvre de cette politique de prévention et de lutte contre le bruit se déroule en deux étapes pour une application progressive.

#### **Première étape :**

Etablissement des cartes de bruit stratégiques et des plans de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE) correspondants, pour les routes supportant un trafic annuel supérieur à 6 millions de véhicules, soit 16 400 véhicules/jour et les voies ferrées supportant un trafic annuel supérieur à 60 000 passages de trains, soit 164 trains/jour, les aéroports et les industries (ICPE) soumises à autorisation.

Établissement des cartes de bruit stratégiques et des PPBE correspondants pour les agglomérations de plus de 250 000 habitants.

Les cartes stratégiques du bruit concernant cette première étape ont été approuvées par arrêté préfectoral du 4 décembre 2008 et le premier PPBE a été approuvé par arrêté préfectoral du 18 avril 2011.

#### **Deuxième étape :**

Etablissement des cartes de bruit stratégiques et des plans de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE) correspondants, pour les routes supportant un trafic annuel supérieur à 8 200 véhicules/jour et les voies ferrées supportant un trafic annuel supérieur à 82 trains/jour, les aéroports et les industries (ICPE) soumises à autorisation.

Établissement des cartes de bruit stratégiques et des PPBE correspondants pour les agglomérations de plus de 100 000 habitants.

Les cartes stratégiques du bruit ont été approuvées par arrêté préfectoral du 18 septembre 2014. Ces cartes sont accessibles sur le site internet des services de l'État dans le département.

**Le présent PPBE des grandes infrastructures de l'État constitue la phase finale du processus engagé par l'État dans le cadre de la seconde étape.**

### ***1.2 Les modalités d'élaboration du nouveau PPBE***

Le PPBE relevant de l'État a été élaboré sous l'autorité du préfet de l'Ardèche par la direction départementale des territoires. Il est le fruit d'une collaboration entre la DDT, la DREAL Rhône

Alpes (Service de Maîtrise d'Ouvrage des routes non concédées) et la direction interdépartementale des routes Massif Central (gestionnaire des routes non concédées) et le CEREMA.

L'élaboration du PPBE a été menée en plusieurs étapes :

- Une première phase de diagnostic réalisée par le CEREMA et la direction départementale des territoires a permis de recenser l'ensemble des connaissances disponibles sur l'exposition sonore des populations dans l'objectif d'identifier les zones considérées comme bruyantes au regard des valeurs limites visées par les articles L572-6 et R572-5 du code de l'environnement et fixées par l'arrêté du 4 avril 2006.
- Un bilan des actions menées dans le cadre du PPBE de la 1ère étape a permis de recenser l'ensemble des mesures mises en œuvre pour lutter contre les points noirs du bruit et traiter les secteurs précédemment identifiés. Ce bilan a montré que l'ensemble des immeubles Points Noirs du Bruit ont été traités.
- Le projet de PPBE a été transmis pour avis à l'ensemble des collectivités concernées.
- Le projet de PPBE a ensuite été mis à la consultation du public entre le 27 septembre et le 29 novembre 2010 sur le site internet de la DDT de l'Ardèche, et sur place 2 place des Mobiles à Privas. A l'issue de cette consultation, la direction départementale des territoires a établi une synthèse des observations du public, l'a soumise pour suite à donner aux différents gestionnaires et l'a présentée en comité départemental de suivi de l'observatoire du bruit des transports terrestres.
- Le document final, accompagné d'une note exposant les résultats de la consultation et la suite qui leur a été donnée constituent le présent PPBE.

### ***1.2.1 Le diagnostic du CEREMA***

Conformément à l'article 2 de l'arrêté du 4 avril 2006, la méthodologie utilisée pour l'établissement des cartes de bruit se base sur des calculs réalisés à partir d'une modélisation acoustique de l'infrastructure et de sa propagation sur les territoires riverains. Elle satisfait aux recommandations contenues dans le guide méthodologique « Production des cartes de bruit stratégiques des grands axes routiers et ferroviaires » publié par le Service d'Etudes Techniques des Routes et Autoroutes (SETRA) en août 2007. Les émissions sonores ont été déterminées à partir des données de trafics les plus récentes communiquées par les gestionnaires des réseaux. Aux données de trafic sont associées les vitesses réglementaires propres à chaque type de véhicules (VL et PL) qui influent sur les émissions sonores.

Les conditions météorologiques influant sur la propagation du bruit ont été prises en compte conformément à la norme NFS 31-133.

Les données de populations s'appuient sur les données d'occupation moyennes au logement produites par l'INSEE (millesime 2009) et sur la base MAJIC (millesime 2010) des fichiers fonciers mis à dispositions par la Direction Générale des Finances Publiques (DGFIP). Cette méthode permet de déterminer sur l'ensemble des communes traversées par l'infrastructure le nombre de logements à la parcelle et d'en déduire une estimation de la population.

La RN102 est identifiée sur un linéaire de 47,37 Km avec un Trafic Moyen Journalier Annuel de 10 950 véhicules entre Le Teil et Labeaume.

Nombre de personnes exposées :

Itinéraire	Nombre de personnes exposées – Lden en dB(A)					
	[55-60[	[60-65[	[65-70[	[70-75[	[75-...[	[68-...[
N_102	777	635	1503	321	1	782

Itinéraire	Nombre de personnes exposées – Ln en dB(A)					
	[50-55[	[55-60[	[60-65[	[65-70[	[70-...[	[62-...[
N_102	665	1395	555	1	0	184

Nombre d'établissements particulièrement sensibles exposés

Itinéraire	Nombre d'établissements soins/santé – Lden en dB(A)					
	[55-60[	[60-65[	[65-70[	[70-75[	[75-...[	[68-...[
N_102	0	0	1	0	0	1

Itinéraire	Nombre d'établissements soins/santé – Ln en dB(A)					
	[50-55[	[55-60[	[60-65[	[65-70[	[70-...[	[62-...[
N_102	0	1	0	0	0	0

Itinéraire	Nombre d'établissements enseignement – Lden en dB(A)					
	[55-60[	[60-65[	[65-70[	[70-75[	[75-...[	[68-...[
N_102	2	1	1	0	0	0

Itinéraire	Nombre d'établissements enseignement – Ln en dB(A)					
	[50-55[	[55-60[	[60-65[	[65-70[	[70-...[	[62-...[
N_102	1	1	0	0	0	0

### 1.2.2. Le bilan des actions du PPBE précédent

Une étude conduite à l'initiative de la DDT en 2008 par le bureau d'études Acouplus sur l'axe de la RN102 a permis de hiérarchiser les zones de bruit critiques sur l'ensemble de l'itinéraire du Teil à l'entrée de la partie agglomérée de Thuyets.

43 Zones de Bruit Critiques (ZBC), 239 points noirs du bruit (PNB) correspondant à 505 logements et 1 515 personnes ont ainsi été identifiées sur cet axe.

La Zone de Bruit Critique est définie par la circulaire du 25 mai 2004 relative au plan national d'actions contre le bruit du 6 octobre 2003 ; il s'agit d'une zone urbanisée relativement continue où les indicateurs de gêne évalués en façade des bâtiments sensibles (habitation, locaux d'enseignement, locaux de soins, de santé ou d'action sociale) résultant de l'exposition des infrastructures de transports terrestres dépassent ou risquent de dépasser à terme, une des valeurs limites fixées par l'arrêté du 4 avril 2006.

Un PNB est un bâtiment « **sensible** » (locaux d'habitation, d'enseignement, de soins/santé ou d'action sociale) dont les niveaux sonores en façade dépassent ou risquent de dépasser à terme des valeurs limites, sous respect du critère d'antériorité.

Le PPBE de 1ère phase de l'Etat a dans son programme d'actions prévue de traiter les PNB sur le tronçon de la RN102 entre Aubenas et Labégude ce qui a été réalisé.

Parallèlement, L'Etat a lancé une opération de résorption des PNB en traitant également les secteurs affectés par le bruit sur la totalité du linéaire de la RN102 de Alba la Romaine / St Pons jusqu'à l'entrée de la partie agglomérée de Thuyets.

Des bureaux d'étude spécialisés ont contacté l'ensemble des propriétaires des PNB identifiés pour mesurer les niveaux sonores en façade et proposer pour les bâtiments dépassant effectivement les niveaux sonores réglementaires une subvention de 80 % pour l'isolation phonique de la façade par changement des fenêtres.

Sur les 505 logements identifiés par l'étude de 2008, 327 ont fait l'objet d'une subvention pour un montant total de 1 957 325 €. Le delta est constitué par les logements qui respectent les performances sonores réglementaires et par les logements des propriétaires qui ont refusé la proposition.

## **2.La prise en compte des « Zones Calmes »**

La directive européenne 2002/49/CE relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement prévoit la possibilité de classer des zones reconnues pour leur intérêt environnemental et patrimonial et bénéficiant d'une ambiance acoustique initiale de qualité qu'il convient de préserver.

Par nature les abords des grandes infrastructures de transports terrestres constituent des secteurs acoustiquement altérés sur lesquels l'autorité compétente n'a pas d'ambition particulière en terme de sauvegarde.

Cette disposition ne concerne pas le secteur de la RN 102 étudié.

## **3.La description des mesures réalisées, engagées ou programmées**

Les efforts entrepris par l'État pour réduire les nuisances occasionnées par les infrastructures de transports terrestres ont été engagés bien avant l'instauration du présent PPBE. L'article R572-8 du code de l'environnement prévoit que le PPBE recense toutes les mesures visant à prévenir ou à réduire le bruit dans l'environnement arrêtées au cours des dix années précédentes et celles prévues pour les cinq années à venir.

### ***3.1. Les mesures de prévention ou de réduction arrêtées depuis 1998***

La politique de lutte contre le bruit en France concernant les aménagements et les infrastructures de transports terrestres a trouvé sa forme actuelle dans la loi bruit du 31 décembre 1992. Deux articles du code de l'environnement proposent des mesures préventives, dont l'objectif est de limiter les nuisances sonores et notamment de ne pas créer de nouvelles situations de points noirs du bruit.

#### **La protection des riverains installés en bordure des voies nouvelles**

L'article L571-9 du code de l'environnement concerne la création d'infrastructures nouvelles et la modification ou la transformation significatives d'infrastructures existantes. Tous les maîtres d'ouvrages routiers et ferroviaires et notamment l'État (sociétés concessionnaires d'autoroutes pour les autoroutes concédées, DREAL pour les routes non concédées et RFF pour les voies ferrées) sont tenus de limiter la contribution des infrastructures nouvelles ou des infrastructures modifiées en dessous de seuils réglementaires qui garantissent à l'intérieur des logements pré-existants des niveaux de confort conformes aux recommandations de l'Organisation Mondiale de la Santé.

Les articles R571-44 à R571-52 précisent les prescriptions applicables et les arrêtés du 5 mai 1995 concernant les routes et du 8 novembre 1999 concernant les voies ferrées fixent les seuils à ne pas dépasser.

Tous les projets nationaux d'infrastructures nouvelles ou de modification/transformation significatives d'infrastructures existantes qui ont fait l'objet d'une enquête publique au cours des dix dernières années respectent ces engagements. Ceux ci font l'objet de suivi régulier au titre des bilans

environnementaux introduits par la circulaire Bianco du 15 décembre 1992. **C'est le cas de la déviation de Labégude, première tranche, mise en service en 2000 et de l'aménagement à 3 voies de la RN 102 entre Villeneuve-de-Berg et Lavedieu inauguré en 2008. Ce sera le cas pour la déviation du Teil.**

### **Déviations de Labégude :**

En ce qui concerne l'infrastructure en tant que telle, de mesures de protection acoustique ont été mises en place sous la forme d'écrans en tôle d'aluminium perforées, doublées de laine de roche. Par ailleurs, deux tranchées couvertes ont été créées pour protéger les riverains du bruit de la nouvelle voie (voir plans de récolement en annexe).



Crédits photos : B Miegé, CETE Lyon

En ce qui concerne les isolations de façades chez les riverains, l'Etat s'est engagé à limiter les nuisances sonores à 65 dB(A) LAeq (6h-22h) chez les riverains de la déviation, conformément à la circulaire du 25 juin 1982 relative aux travaux de protection phonique et d'isolation de façades. Une étude a donc été menée pour identifier les habitations à protéger et les travaux à réaliser. Au total, 16 propriétaires ont bénéficié de ces mesures prises en charge à 100 % par l'Etat, pour un montant total de 80 187 €.

Enfin, un bilan de l'exposition acoustique a été réalisé par le bureau d'études Acoustb, après mise en service de la déviation afin de mesurer les niveaux de bruit en façade des habitations situées en bordure de la déviation, et de vérifier si les niveaux de bruit sont conformes aux objectifs réglementaires. 10 points fixes de 24 heures ont été mis en place, dont les résultats ont été corrélés avec les données de trafic routier actuel et prévisionnel à l'horizon 2010. Ces résultats sont conformes aux objectifs réglementaires. Un traitement de façades a donc été préconisé à cette occasion, qui a été réalisé en 2001.

### **Aménagement à 3 voies de la RN 102 entre Villeneuve-de-Berg**

Cette réalisation se situe en milieu non urbanisé à l'exception de 10 habitations qui ont été identifiées comme des PNB et qui ont fait l'objet d'une opération d'isolation des façades avec une subvention de 80 % du montant des travaux. 6 propriétaires sur les 10 contactés ont accepté cette opération.

## **Projet de déviation du Teil**

Le projet de contournement Nord du Teil consiste à aménager une nouvelle infrastructure routière pour le contournement de l'agglomération du Teil par l'ouest et par le nord depuis le hameau du Pontet sur le RN102 jusque la déviation de la RD86 au lieu dit Grimolle sur le territoire de la commune de Rochemaure.

Le projet a fait l'objet d'une déclaration d'utilité publique par arrêté du préfet de l'Ardèche en date du 24 novembre 2011.

L'opération a été estimée en janvier 2008 à 51.88 M€ TTC

Ainsi, le secteur du Teil, actuellement traversé par la RN102 va bénéficier d'une forte baisse du trafic et donc d'une réduction des nuisances sonores. En effet, une fois le projet réalisé, le trafic prévu sur l'ancienne RN102 en traversée de l'agglomération du Teil devrait être de 6 170 TMJA (dont 4% de poids lourds). **Sans contournement, le trafic en 2033 en traversée du Teil est estimé à 16 772 TMJA (dont 14% de poids lourds)**, soit une diminution de 63% du trafic TMJA.

Concernant le tracé neuf, la réglementation sera appliquée. Pour les habitations où l'ambiance sonore serait supérieure à 55 dB(A), des protections seront aménagées. Les protections mises en place seront de deux ordres : des protections à la source et des protections individuelles type isolation de façade. Les protections à la source seront privilégiées dès lors que plusieurs habitations seront concernées. C'est notamment le cas pour les secteurs de Vermille, de Pélignol et du château de Joviac.

De plus, suite à l'enquête publique, **les études de projet vont permettre d'affiner le tracé**. Une nouvelle modélisation acoustique sera réalisée afin d'adapter les mesures à l'évolution du projet.

## **La protection des riverains qui s'installent en bordure des voies existantes**

L'article L571-10 du code de l'environnement concerne l'édification de constructions nouvelles sensibles au bruit au voisinage d'infrastructures de transports terrestres nuisantes. Tous les constructeurs de locaux d'habitation, d'enseignement, de santé, d'action sociale et de tourisme opérant à l'intérieur des secteurs affectés par le bruit classés par arrêté préfectoral sont tenus de se protéger du bruit en mettant en place des isolements acoustiques adaptés pour satisfaire à des niveaux de confort internes aux locaux conformes aux recommandations de l'Organisation Mondiale de la Santé.

Les articles R571-32 à R571-43 précisent les modalités d'application et l'arrêté du 30 mai 1996 fixe les règles d'établissement du classement sonore. Ce classement sonore concerne toutes les routes écoulant plus de 5000 véh/j et toutes les voies ferrées écoulant plus de 50 trains/j, c'est à dire toutes les grandes infrastructures relevant de la directive européenne.

Dans le département de l'Ardèche, le préfet a procédé au classement sonore des infrastructures concernées en catégorie 2 à 3. Ce classement correspond à l'arrêté n° 810 du 11 juin 1999 mis à

jour par l'arrêté n°2011362-0007 du 23 décembre 2011.

Le classement sonore des voies fait l'objet d'une large procédure d'information du citoyen. Il est consultable sur le site internet des services de l'Etat à l'adresse suivante : <http://www.ardeche.gouv.fr/le-classement-sonore-des-voies-en-a908.html>

Conformément aux articles L121-2 et R121-1 du code de l'urbanisme, le Préfet porte à la connaissance des communes ou groupements de communes engagés dans l'élaboration ou la révision de leur Plan Local d'Urbanisme, les voies classées par arrêté préfectoral et les secteurs affectés par le bruit associés. L'autorité compétente en matière d'urbanisme a ensuite obligation à reporter ses informations dans les annexes de son Plan Local d'Urbanisme (articles R123-13 et R123-14 du code de l'urbanisme).

### Les mesures curatives mises en œuvre depuis 10 ans

- l'opération résorption des Points Noirs du Bruit

Comme indiqué précédemment, cette opération menée sur la période 2009-2014 a permis de traité les PNB sur le linéaire de la RN 102.

Nombre de logements PNB recensé	Nombre de logements PNB traités	Montant des subventions mobilisées
515	332	1,957 M €

L'ensemble des propriétaires des logements concernés ont été contacté. Les logements qui n'ont pas été traités sont des logements qui après vérification acoustique atteignaient les normes d'isolation ou dont les propriétaires n'ont pas voulu engager les travaux malgré les subventions.

Il n'est donc pas nécessaire de lancer une nouvelle opération de ce type.

- programme de renouvellement de chaussée

23 km ont fait l'objet d'un renouvellement des couches de roulement sur la période 2004 – 2013

PR début	PR fin	Année	Longueur Km *
PR6+97	PR9+890	2012	3,7
PR8+650	PR8+800	2007	0,2
PR9+890	PR12+750	2007	2,8
		Total	6,7

\* Longueur cumulée par sens de circulation pour les routes à chaussées séparées

Route	PR début	PR fin	Année	Longueur En km
RN 102	PR18+300	PR21+842	2009	3,5
	PR22+206	PR26+000	2009	3,8
	PR26+000	PR27+017	2008	1,0
	PR27+017	PR28+213	2007	1,2
	PR28+273	PR28+477	2007	0,2
	PR28+477	PR29+472	2011	1,0
	PR29+472	PR29+590	2004	0,1
	PR29+860	PR30+170	2004	0,3
	PR35+812	PR36+058	2006	0,2
	PR47+194	PR47+512	2008	0,3
	PR48+170	PR48+230	2006	0,1
	PR49+660	PR49+720	2006	0,1
	PR50+315	PR50+380	2006	0,1
	PR50+630	PR50+740	2006	0,1
	PR52+780	PR53+485	2006	0,7
	PR55+920	PR56+085	2006	0,2
	PR56+265	PR56+466	2006	0,2
	PR56+640	PR59+337	2008	2,7
	PR60+830	PR62+470	2009	1,6
	PR65+625	PR66+800	2012	1,2
PR67+550	PR68+900	2006	1,4	
<b>TOTAL</b>				20,0

### *32. Les mesures de prévention prévues entre 2014 et 2019*

L'État s'engage à poursuivre les actions préventives engagées depuis 1998.

Tous les projets nationaux d'infrastructures nouvelles ou de modification/transformation significatives d'infrastructures existantes qui feront l'objet d'une enquête publique au cours des cinq prochaines années respecteront les engagements introduits par l'article L571-9 du code de l'environnement.

Conformément à la circulaire du 25 mai 2004, la Direction Départementale des Territoires et la Direction Régionale de Réseau Ferré de France s'engage à réexaminer au minimum tous les 5 ans et donc pendant la période de mise en œuvre du présent PPBE, le classement sonore des infrastructures de transports terrestres et de proposer le cas échéant au Préfet une révision des arrêtés de classement.

Il n'est pas prévu de lancer une nouvelle opération de résorption des PNB, l'ensemble du linéaire de la RN102 concerné ayant été traité.

## 4. Glossaire

**ADEME** : Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie

**BATIMENT SENSIBLE AU BRUIT** : Habitations, établissements d'enseignement, de soins, de santé et d'action sociale.

**CRITÈRES D'ANTÉRIORITÉ** : Antérieur à l'infrastructure ou au 6 octobre 1978, date de parution du premier texte obligeant les candidats constructeurs à se protéger des bruits extérieurs.

**dB dB(A)**: Décibel, Unité permettant d'exprimer les niveaux de bruit (échelle logarithmique).

**DIR-CE** : Direction Inter-départementale des routes Centre-Est

**DREAL** : Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement

**ISOLATION DE FACADES** : Ensemble des techniques utilisées pour isoler thermiquement et/ou phoniquement une façade de bâtiment.

**L<sub>aeq</sub>** : Niveau de pression acoustique continu équivalent pondéré (A). Ce paramètre représente le niveau d'un son continu stable qui, au cours d'une période spécifique T a la même pression acoustique moyenne quadratique qu'un son considéré dont le niveau varie en fonction du temps. La lettre A indique une pondération en fréquence simulant la réponse de l'oreille humaine aux fréquences audibles.

**L<sub>day</sub>** : Niveau acoustique moyen composite représentatif de la gamme 6h à 18h.

**L<sub>den</sub>** : Niveau acoustique moyen composite représentatif de la gamme sur 24 heures, avec d,e,n = day (jour), evening (soir), night (nuit).

**L<sub>n</sub>** : Niveau acoustique moyen de nuit

**OMS** : Organisation mondiale de la santé

**POINT NOIR DU BRUIT** : Un point noir du bruit est un bâtiment sensible, localisé dans une zone de bruit critique, dont les niveaux sonores en façade dépassent ou risquent de dépasser à terme l'une au moins des valeurs limites, soit 70 dB(A) en période diurne (L<sub>Aeq</sub> (6h-22h)) et 65 dB(A) en période nocturne (L<sub>Aeq</sub> (22h-6h)) et qui répond aux critères d'antériorité.

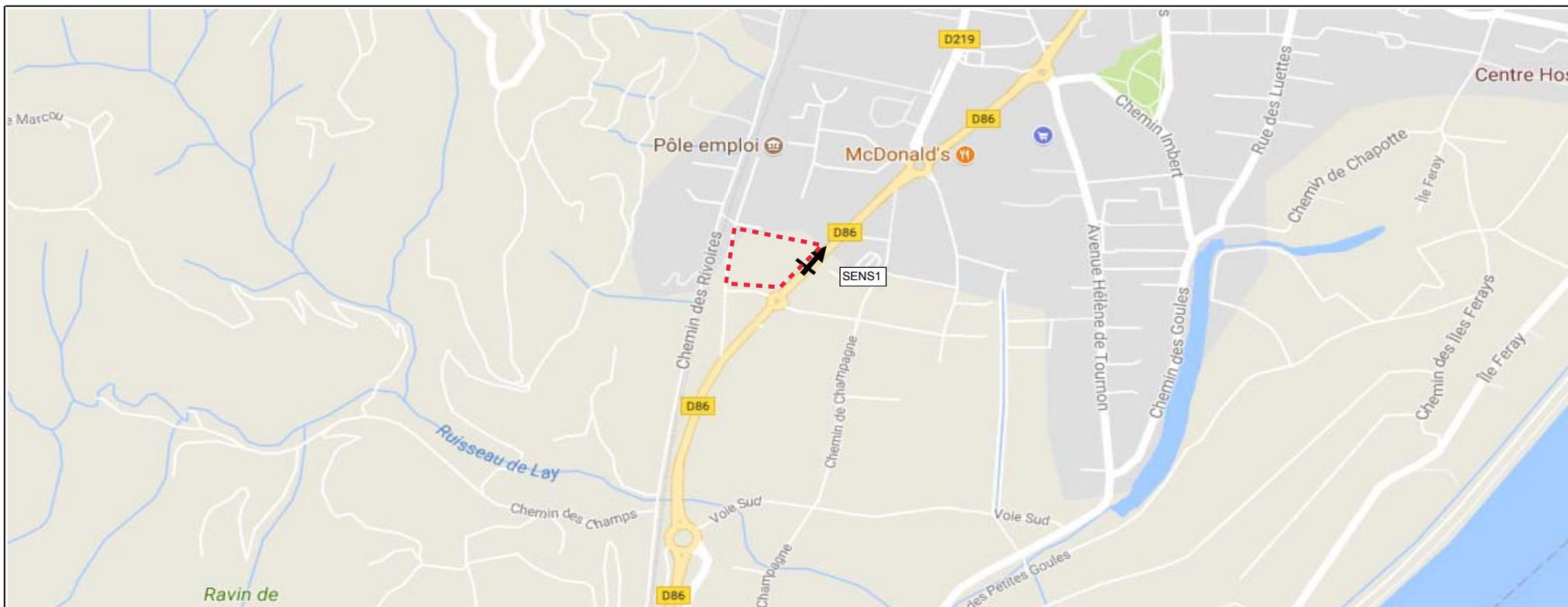
**TMJA** : Trafic moyen journalier annuel - unité de mesure du trafic routier

**ZONE DE BRUIT CRITIQUE** : Une zone de bruit critique est une zone urbanisée composée de bâtiments sensibles existants dont les façades risquent d'être fortement exposées au bruit des transports terrestres.

# Annexe

## 8

Etude de trafic simplifiée



	Débits		Périodes		
	%	TMJ	TMH	1	2

Sens 1	TV (Tout véhicules)	100%	7089	295,4	0	0	0
	VL (Véhicules légers)	96,2%	6817	284,0	0	0	0
	PL (Poids lourds)	3,8%	272,3	11,3	0	0	0

Sens 2	TV (Tout véhicules)	100%	6269	261,2	0	0	0
	VL (Véhicules légers)	96,4%	6042	251,7	0	0	0
	PL (Poids lourds)	3,6%	227,0	9,5	0	0	0

Sens 3 (S1+S2)	TV (Tout véhicules)	100%	13358	556,6	0	0	0
	VL (Véhicules légers)	96,3%	12858	535,8	0	0	0
	PL (Poids lourds)	3,7%	499,3	20,8	0	0	0

Periode 1 :	à	Sens3 = Sens1 et Sens2 confondus
Periode 2 :	à	TMH = Taux moyen horaire
Periode 3 :	à	TMJ = Taux moyen journalier

site d'étude

### III / ÉVALUATION DES FLUX DE DÉPLACEMENTS

#### 1) Les flux de véhicules particuliers

##### - Les flux journaliers de circulation des véhicules légers

- Flux induits par la clientèle

Notre bureau d'études a estimé un flux moyen journalier futur de la clientèle.

Comme expliqué en page 89 dudit dossier ce flux est estimé en fonction du chiffre d'affaires, du panier moyen et du mode d'accès au futur point de vente.

L'étude se place délibérément en fourchette haute des trafics c'est-à-dire en hypothèse défavorable.

Le futur point de vente devrait accueillir environ **1 200 clients par jour**, soit susciter **656 trajets voiture par jour**, en tenant compte des accès par modes doux, du covoiturage<sup>(1)</sup> et du phénomène de fréquentation croisée<sup>(2)</sup>, sur une plage de 11h00 d'ouverture.

<sup>(1)</sup> Le covoiturage : dans l'hypothèse où 2 clients utilisent le même véhicule, seulement 50 % du déplacement est imputé au magasin LIDL.

<sup>(2)</sup> Le phénomène de fréquentation croisée : lors d'un seul déplacement, le client LIDL profite de son trajet pour fréquenter un autre commerce, un équipement public ou privé ou rejoindre son lieu de travail. Alors, seulement une partie est imputée au magasin LIDL. Ce pourcentage est susceptible de diminuer si l'environnement commercial se densifie.

La société LIDL a missionné le bureau d'études PCR pour procéder à des comptages routiers aux fins d'appréhender l'impact du projet sur la circulation.

Cf. Annexe 1 : Comptages routiers

##### - Les capacités résiduelles d'accueil des infrastructures de transport existantes

Les modes de fréquentation du site :

 La route : 89 %       2 %

 Les transports en commun : 5 %

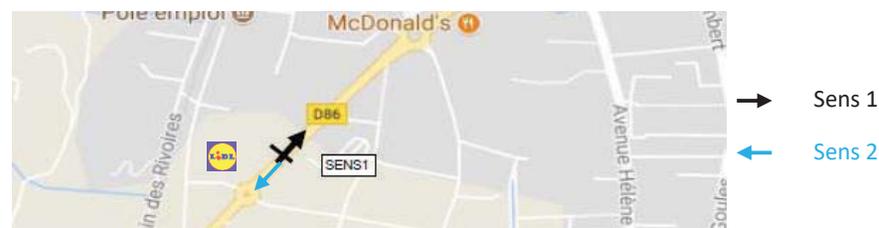
 A vélo : 2 %

 A pied : 2 %

Afin d'avoir une bonne connaissance du trafic et de son évolution, des comptages routiers ont été effectués aux abords du projet.

##### Le long de la Route Départementale 86 :

Les comptages routiers ont été effectués en septembre 2017. Nous constatons :



- Sens 1 de circulation, environ 7 089 trajets par jour, dont environ 272 poids lourds, soit près de 3,8 % des trajets ;

- Sens 2 de circulation, environ 6 269 trajets par jour, dont environ 227 poids lourds, soit près de 3,6 % des trajets ;

- Dans les deux sens de circulation, soit 13 358 trajets par jour, dont environ 499 poids lourds, soit près de 3,7 %.

Le projet est trop limité pour dépendre d'un réaménagement des modes de transports et de modifications des systèmes d'accès routiers.

La route est suffisamment large, l'enrobé et la chaussée à proximité du projet sont en bon état.

Le magasin prévoit une augmentation du trafic routier de l'ordre de 4,9 %.

L'infrastructure existante permet la circulation de l'ensemble des faibles trafics prévus par le projet, la capacité est suffisante.

## *2) Les flux de véhicules de livraison*

### **- Un flux de véhicules limité**

Le programme des livraisons est le même pour chaque magasin, seule la densité des livraisons change. Il est de 2 camions par jour :

- 1 camion (semi-remorque) pour le sec et le frais, 30 palettes par jour,
- 1 camion (porteur) pour le surgelé.

Les livraisons s'effectuent tous les jours, du lundi au samedi. Par souci de rationalisation la société livre dans une même tournée 2 ou 3 magasins selon les besoins.

### **- Une livraison optimisée sur site**

Les véhicules de livraison accéderont au projet par une entrée / sortie Chemin de Saint-Vincent, pour ensuite gagner une aire de manœuvre et de déchargement qui leur est propre.

Les déchargements s'effectueront par l'intermédiaire d'un quai en prise directe avec les réserves, situé sur la partie latérale gauche du magasin. Une minutieuse planification des horaires de livraison permettra d'optimiser la sécurité du personnel et de la clientèle. Le magasin sera livré avant l'ouverture au public.

### - Une politique de livraison étudiée pour moins d'impact

LIDL a pour objectif continu de procéder à l'approvisionnement de ses sites de manière durable.

À ce titre, l'enseigne dispose d'un entrepôt de stockage au sein de la commune de Pontcharra, située à 152 kilomètres du projet.

Par ailleurs, la société LIDL optimise continuellement ses flux logistiques par :

- Le choix de véhicules adaptés et « propres »,
- L'optimisation des plannings de livraison.

Une flotte de camions parmi les moins polluants : **norme EURO 5.**

Un retour des déchets des magasins par les camions de livraison (afin de ne pas avoir de voyage à vide).

Un **taux de remplissage** des camions de **96 %.**



Généralement la livraison du magasin s'effectue en dehors des heures d'ouverture au public.



20 % de la flotte est constituée de **camions PIEK** (certification attestant d'une moindre nuisance sonore).

