

**Demande d'examen au cas par cas préalable à la réalisation
d'une étude d'impact
Article R.122-3 du Code de l'Environnement**

Rubrique visée : 41°

Aménagement d'un magasin LIDL

Maître d'ouvrage :

LIDL
112 Av Albert Mazade
26250 LIVRON-SUR-Drôme

Dossier réalisé par :

AMÉTEN 80 avenue Jean Jaurès 38320 EYBENS



Liberté • Égalité • Fraternité

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE¹

Ministère chargé de
l'environnement

Demande d'examen au cas par cas préalable à la réalisation éventuelle d'une évaluation environnementale

Article R. 122-3 du code de l'environnement



N° 14734*03

*Ce formulaire sera publié sur le site internet de l'autorité environnementale
Avant de remplir cette demande, lire attentivement la notice explicative*

Cadre réservé à l'autorité environnementale

Date de réception :

Dossier complet le :

N° d'enregistrement :

1. Intitulé du projet

2. Identification du (ou des) maître(s) d'ouvrage ou du (ou des) pétitionnaire(s)

2.1 Personne physique

Nom

Prénom

2.2 Personne morale

Dénomination ou raison sociale

Nom, prénom et qualité de la personne
habilitée à représenter la personne morale

RCS / SIRET

Forme juridique

Joignez à votre demande l'annexe obligatoire n°1

3. Catégorie(s) applicable(s) du tableau des seuils et critères annexé à l'article R. 122-2 du code de l'environnement et dimensionnement correspondant du projet

N° de catégorie et sous-catégorie	Caractéristiques du projet au regard des seuils et critères de la catégorie (Préciser les éventuelles rubriques issues d'autres nomenclatures (ICPE, IOTA, etc.))

4. Caractéristiques générales du projet

Doivent être annexées au présent formulaire les pièces énoncées à la rubrique 8.1 du formulaire

4.1 Nature du projet, y compris les éventuels travaux de démolition

4.2 Objectifs du projet

4.3 Décrivez sommairement le projet

4.3.1 dans sa phase travaux

4.3.2 dans sa phase d'exploitation

La décision de l'autorité environnementale devra être jointe au(x) dossier(s) d'autorisation(s).

La décision de l'autorité environnementale devra être jointe au(x) dossier(s) d'autorisation(s).

Grandeurs caractéristiques	Valeur(s)

**Adresse et commune(s)
d'implantation**

Long. ° ' " Lat. ° ' "

Long. [°] ['] ["] Lat. [°] ['] ["]

Point d'arrivée :

Long. ° ' " Lat. ° ' "

Communes traversées :

4.7 S'agit-il d'une modification/extension d'une installation ou d'un ouvrage existant ? Oui ☐

Non

4.7.1 Si oui, cette installation ou cet ouvrage a-t-il fait l'objet d'une évaluation
environnementale ? Oui ☐

Non

3/11

5. Sensibilité environnementale de la zone d'implantation envisagée

Afin de réunir les informations nécessaires pour remplir le tableau ci-dessous, vous pouvez vous rapprocher des services instructeurs, et vous référer notamment à l'outil de cartographie interactive CARMEN, disponible sur le site de chaque direction régionale.

Le site Internet du ministère en charge de l'environnement vous propose, dans la rubrique concernant la demande de cas par cas, la liste des sites internet où trouver les données environnementales par région utiles pour remplir le formulaire.

Le projet se situe-t-il :	Oui	Non	Lequel/Laquelle ?
Dans une zone naturelle d'intérêt écologique, faunistique et floristique de type I ou II (ZNIEFF) ?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
En zone de montagne ?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Dans une zone couverte par un arrêté de protection de biotope ?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Sur le territoire d'une commune littorale ?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Dans un parc national, un parc naturel marin, une réserve naturelle (nationale ou régionale), une zone de conservation halieutique ou un parc naturel régional ?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Sur un territoire couvert par un plan de prévention du bruit, arrêté ou le cas échéant, en cours d'élaboration ?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Dans un bien inscrit au patrimoine mondial ou sa zone tampon, un monument historique ou ses abords ou un site patrimonial remarquable ?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Dans une zone humide ayant fait l'objet d'une délimitation ?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	

Dans une commune couverte par un plan de prévention des risques naturels prévisibles (PPRN) ou par un plan de prévention des risques technologiques (PPRT) ? Si oui, est-il prescrit ou approuvé ?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Dans un site ou sur des sols pollués ?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Dans une zone de répartition des eaux ?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Dans un périmètre de protection rapprochée d'un captage d'eau destiné à la consommation humaine ou d'eau minérale naturelle ?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Dans un site inscrit ?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Le projet se situe-t-il, dans ou à proximité :	Oui	Non	Lequel et à quelle distance ?
D'un site Natura 2000 ?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
D'un site classé ?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	

6. Caractéristiques de l'impact potentiel du projet sur l'environnement et la santé humaine au vu des informations disponibles

6.1 Le projet envisagé est-il susceptible d'avoir les incidences notables suivantes ?

Veuillez compléter le tableau suivant :

Incidences potentielles		Oui	Non	De quelle nature ? De quelle importance ? <i>Appréciez sommairement l'impact potentiel</i>
Ressources	Engendre-t-il des prélèvements d'eau ? Si oui, dans quel milieu ?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
	Impliquera-t-il des drainages / ou des modifications prévisibles des masses d'eau souterraines ?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
	Est-il excédentaire en matériaux ?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
	Est-il déficitaire en matériaux ? Si oui, utilise-t-il les ressources naturelles du sol ou du sous-sol ?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Milieu naturel	Est-il susceptible d'entraîner des perturbations, des dégradations, des destructions de la biodiversité existante : faune, flore, habitats, continuités écologiques ?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
	Si le projet est situé dans ou à proximité d'un site Natura 2000, est-il susceptible d'avoir un impact sur un habitat / une espèce inscrit(e) au Formulaire Standard de Données du site ?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	

	Est-il susceptible d'avoir des incidences sur les autres zones à sensibilité particulière énumérées au 5.2 du présent formulaire ?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
	Engendre-t-il la consommation d'espaces naturels, agricoles, forestiers, maritimes ?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Risques	Est-il concerné par des risques technologiques ?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
	Est-il concerné par des risques naturels ?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
	Engendre-t-il des risques sanitaires ? Est-il concerné par des risques sanitaires ?	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	
Nuisances	Engendre-t-il des déplacements/des trafics	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
	Est-il source de bruit ? Est-il concerné par des nuisances sonores ?	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	

	Engendre-t-il des odeurs ? Est-il concerné par des nuisances olfactives ?	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	
	Engendre-t-il des vibrations ? Est-il concerné par des vibrations ?	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	
	Engendre-t-il des émissions lumineuses ? Est-il concerné par des émissions lumineuses ?	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	
Emissions	Engendre-t-il des rejets dans l'air ?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
	Engendre-t-il des rejets liquides ? Si oui, dans quel milieu ?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
	Engendre-t-il des effluents ?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
	Engendre-t-il la production de déchets non dangereux, inertes, dangereux ?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	

Patrimoine / Cadre de vie / Population	Est-il susceptible de porter atteinte au patrimoine architectural, culturel, archéologique et paysager ?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
	Engendre-t-il des modifications sur les activités humaines (agriculture, sylviculture, urbanisme, aménagements), notamment l'usage du sol ?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	

6.2 Les incidences du projet identifiées au 6.1 sont-elles susceptibles d'être cumulées avec d'autres projets existants ou approuvés ?

Oui ☐ Non ☐ Si oui, décrivez lesquelles :

6.3 Les incidences du projet identifiées au 6.1 sont-elles susceptibles d'avoir des effets de nature transfrontière ?

Oui ☐ Non ☐ Si oui, décrivez lesquels :

6.4 Description, le cas échéant, des mesures et des caractéristiques du projet destinées à éviter ou réduire les effets négatifs notables du projet sur l'environnement ou la santé humaine (pour plus de précision, il vous est possible de joindre une annexe traitant de ces éléments) :

7. Auto-évaluation (facultatif)

Au regard du formulaire rempli, estimez-vous qu'il est nécessaire que votre projet fasse l'objet d'une évaluation environnementale ou qu'il devrait en être dispensé ? Expliquez pourquoi.

8. Annexes

8.1 Annexes obligatoires

Objet		
1	Document CERFA n°14734 intitulé « informations nominatives relatives au maître d'ouvrage ou pétitionnaire » - non publié ;	<input type="checkbox"/>
2	Un plan de situation au 1/25 000 ou, à défaut, à une échelle comprise entre 1/16 000 et 1/64 000 (Il peut s'agir d'extraits cartographiques du document d'urbanisme s'il existe) ;	<input type="checkbox"/>
3	Au minimum, 2 photographies datées de la zone d'implantation, avec une localisation cartographique des prises de vue, l'une devant permettre de situer le projet dans l'environnement proche et l'autre de le situer dans le paysage lointain ;	<input type="checkbox"/>
4	Un plan du projet <u>ou</u> , pour les travaux, ouvrages ou aménagements visés aux catégories 5° a), 6°a), b) et c), 7°a), b), 9°a), b), c), d), 10°, 11°a), b), 12°, 13°, 22°, 32, 38° ; 43° a) et b) de l'annexe à l'article R. 122-2 du code de l'environnement un projet de tracé ou une enveloppe de tracé ;	<input type="checkbox"/>
5	Sauf pour les travaux, ouvrages ou aménagements visés aux 5° a), 6°a), b) et c), 7° a), b), 9°a), b), c), d), 10°, 11°a), b), 12°, 13°, 22°, 32, 38° ; 43° a) et b) de l'annexe à l'article R. 122-2 du code de l'environnement : plan des abords du projet (100 mètres au minimum) pouvant prendre la forme de photos aériennes datées et complétées si nécessaire selon les évolutions récentes, à une échelle comprise entre 1/2 000 et 1/5 000. Ce plan devra préciser l'affectation des constructions et terrains avoisinants ainsi que les canaux, plans d'eau et cours d'eau ;	<input type="checkbox"/>
6	Si le projet est situé dans un site Natura 2000, un plan de situation détaillé du projet par rapport à ce site. Dans les autres cas, une carte permettant de localiser le projet par rapport aux sites Natura 2000 sur lesquels le projet est susceptible d'avoir des effets.	<input type="checkbox"/>

8.2 Autres annexes volontairement transmises par le maître d'ouvrage ou pétitionnaire

Veillez compléter le tableau ci-joint en indiquant les annexes jointes au présent formulaire d'évaluation, ainsi que les parties auxquelles elles se rattachent

Objet

9. Engagement et signature

Je certifie sur l'honneur l'exactitude des renseignements ci-dessus ☐

Fait à le,

Signature



LIDL
ZI de Pré Brun
38530 PONT CHARRA
Tel 04 38 75 06 70
Fax 04 38 75 06 99
Siret 343 262 622 15 113 - APE 5210B

Annexes obligatoires

Annexe 1 : Informations nominatives relatives au maître d'ouvrage ou pétitionnaire

Annexe 2 : Plan de situation

Annexe 3 : Photographies de la zone d'implantation

Annexe 4 : Plans du projet

Annexe 5 : Plan des abords du projet

Annexe 6 : Localisation du projet par rapport aux sites Natura 2000

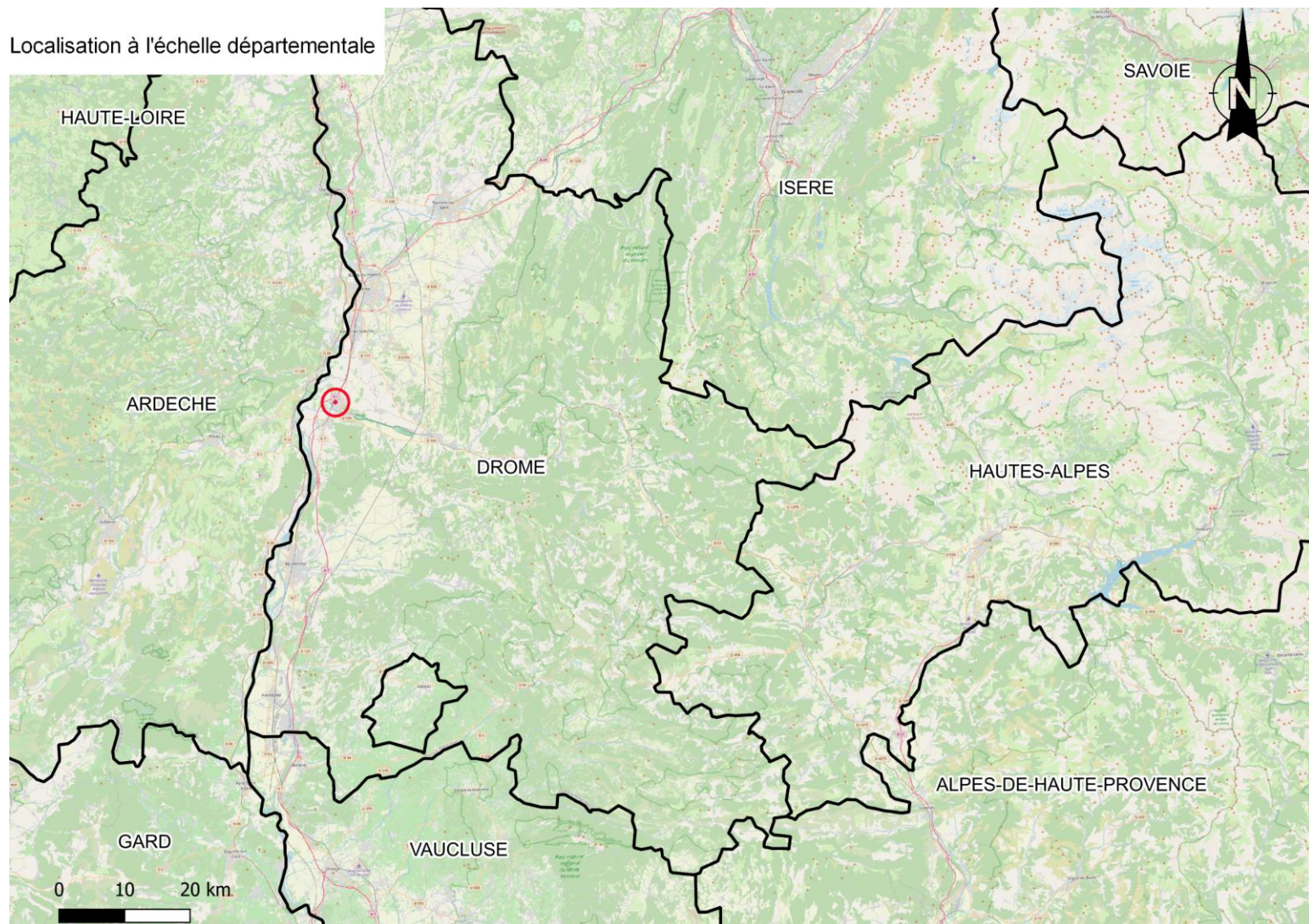
Annexes facultatives

Annexe 7 : Note de synthèse environnementale (AMÉTEN, Mai 2021)

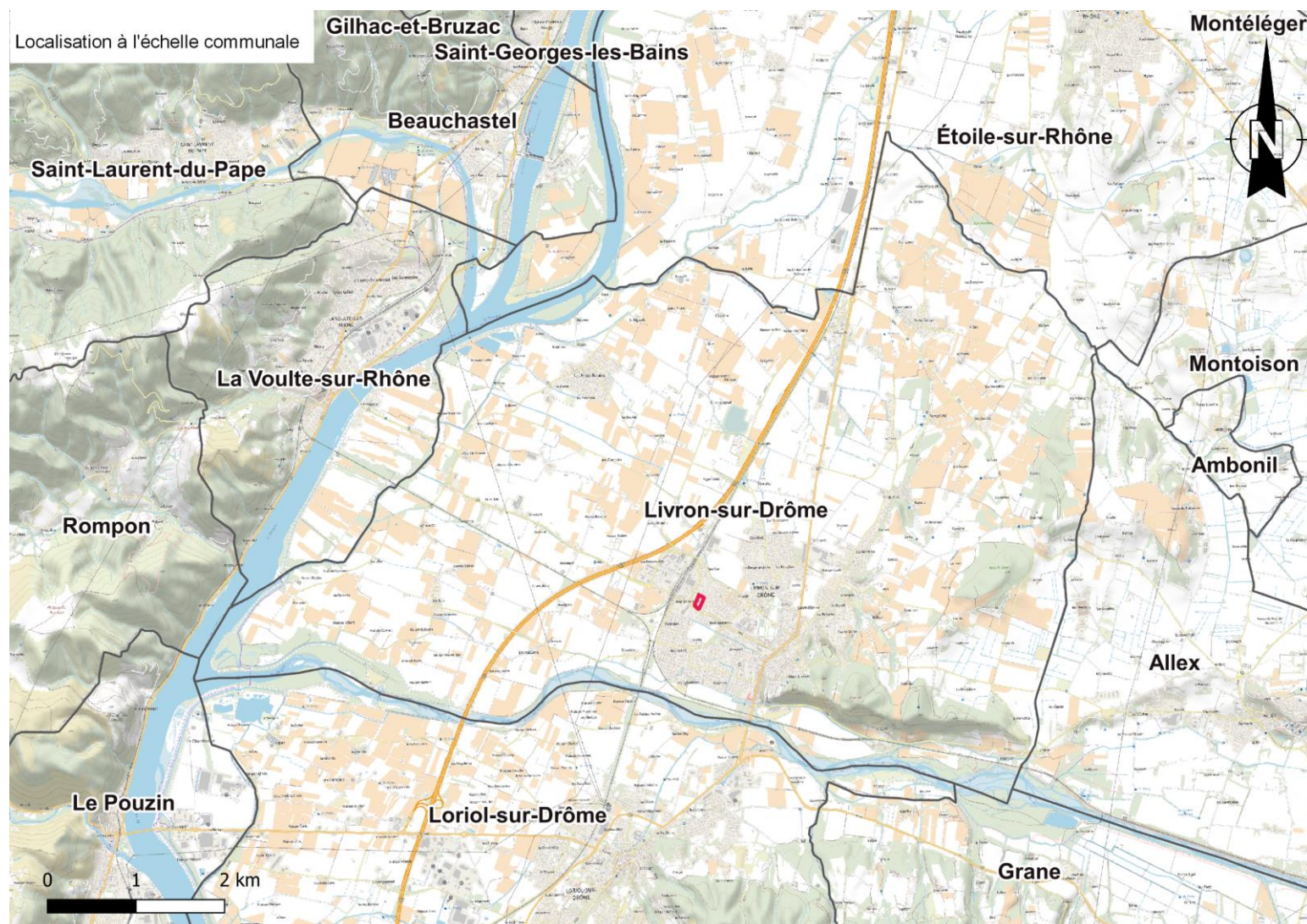
Annexe 8 : Etude d'impact circulaire de la modification d'un magasin Lidl (Transmobilités, mars 2021)

Annexe 2 : Plan de situation

Localisation à l'échelle départementale



Localisation à l'échelle communale





Annexe 3 : Photographies de la zone d'implantation

Localisation des prises de vue



SITUATION DU PROJET DANS L'ENVIRONNEMENT : Vue lointaine

Vue A :



SITUATION DU PROJET DANS L'ENVIRONNEMENT. Vues proches - date des prises de vue : 30/04/2020

Vue 1 :



Vue 2 :



Vue 3 :



Vue 4 :



Vue 5 :



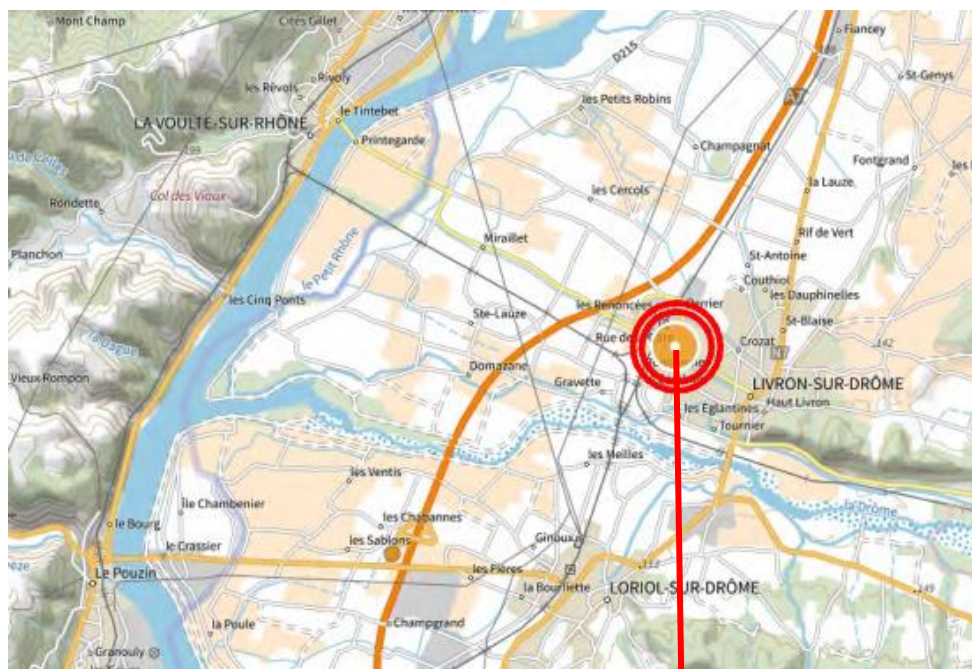
Vue 6 :



Vue 7 :



Annexe 4 : Plans du projet



Situation

Projet



Photo aérienne

Département :
DROME

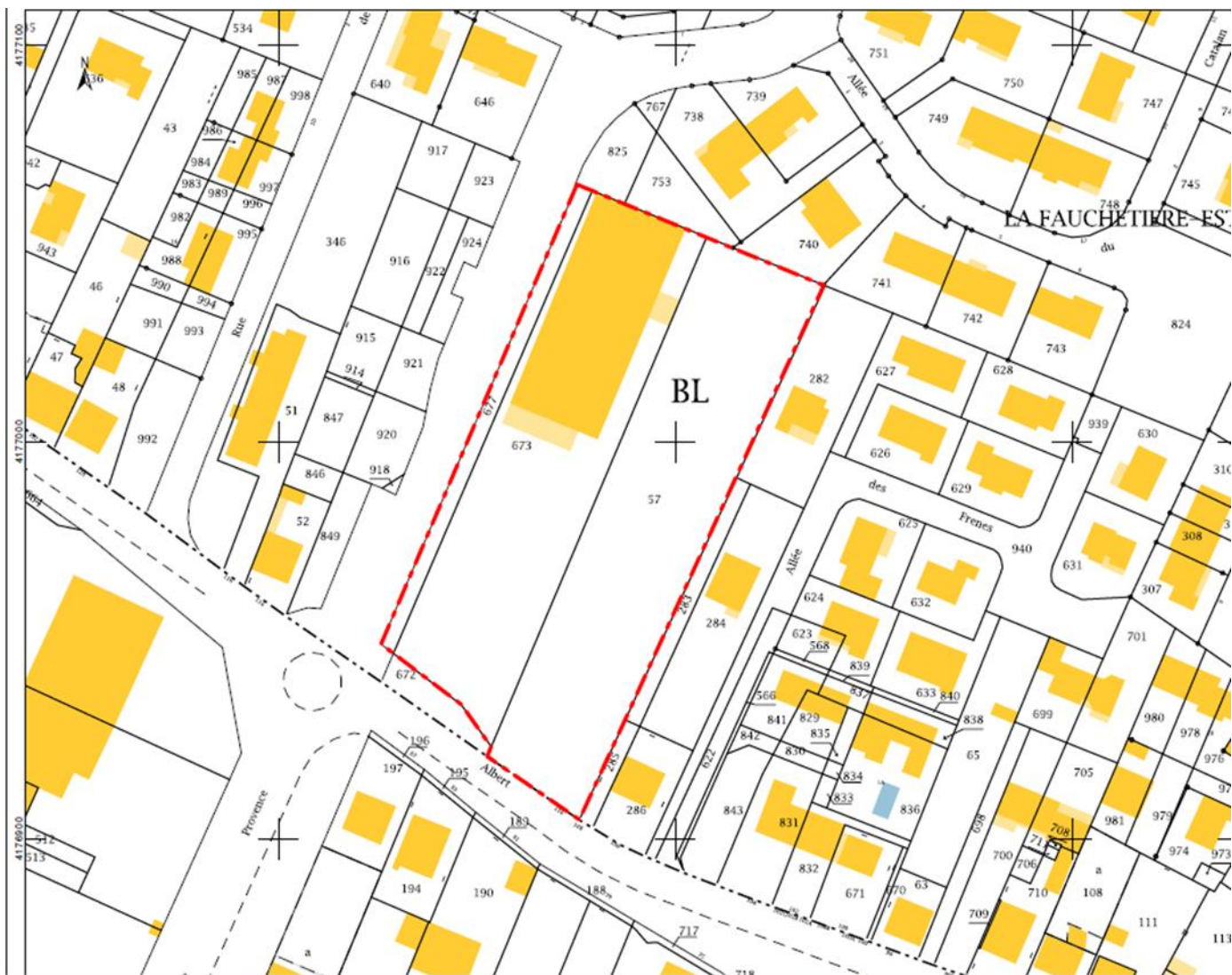
Commune :
LIVRON SUR DROME

Section : BL
Feuille : 000 BL 01

Échelle d'origine : 1/1000
Échelle d'édition : 1/1000

Date d'édition : 07/12/2020
(fuseau horaire de Paris)

Coordonnées en projection : RGF93CC45



Objet :
Construction d'une surface commerciale
112, Avenue Albert Mazades - 26 250 LIVRON-SUR-DRÔME











Maître d'ouvrage :
SNC LIDL

Maître d'œuvre :
Arck'In'Tech
42 Bis, Rue Nationale
69 420 CONDRIEU
Tél : 04-74-48-27-70



N° de plan : 4.2	Libre : cadastre	Échelle : A3	N° de projet : 19/288	Phase du projet : APS	Date : 02/04/2021	Révision : C
---------------------	---------------------	-----------------	--------------------------	--------------------------	----------------------	-----------------

LEGENDE:

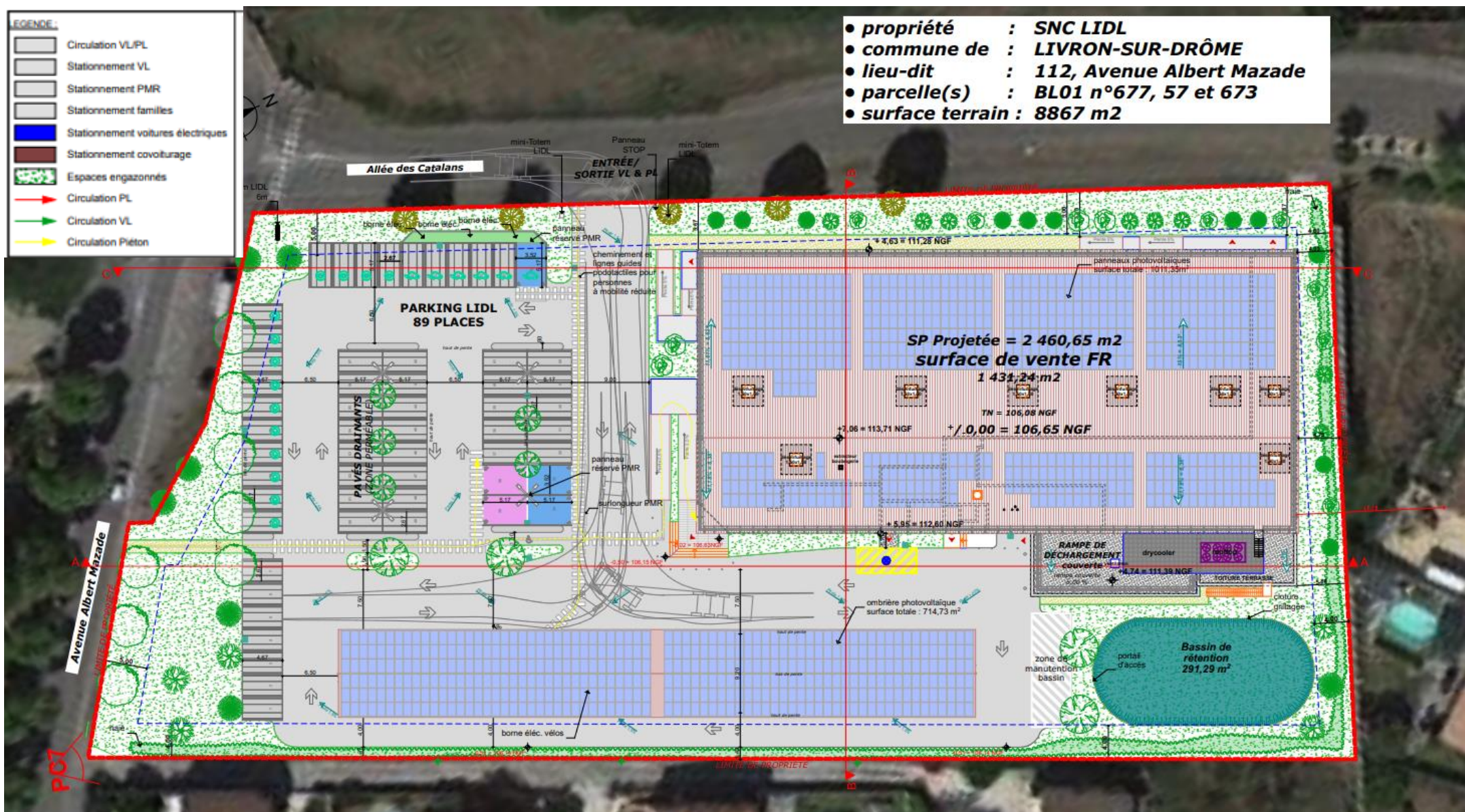
	Circulation VL/PL
	Stationnement VL
	Stationnement PMR
	Stationnement familles
	Stationnement voitures électriques
	Stationnement covoiturage
	Espaces engazonnés
	Circulation PL
	Circulation VL
	Circulation Piéton













LEGENDE :

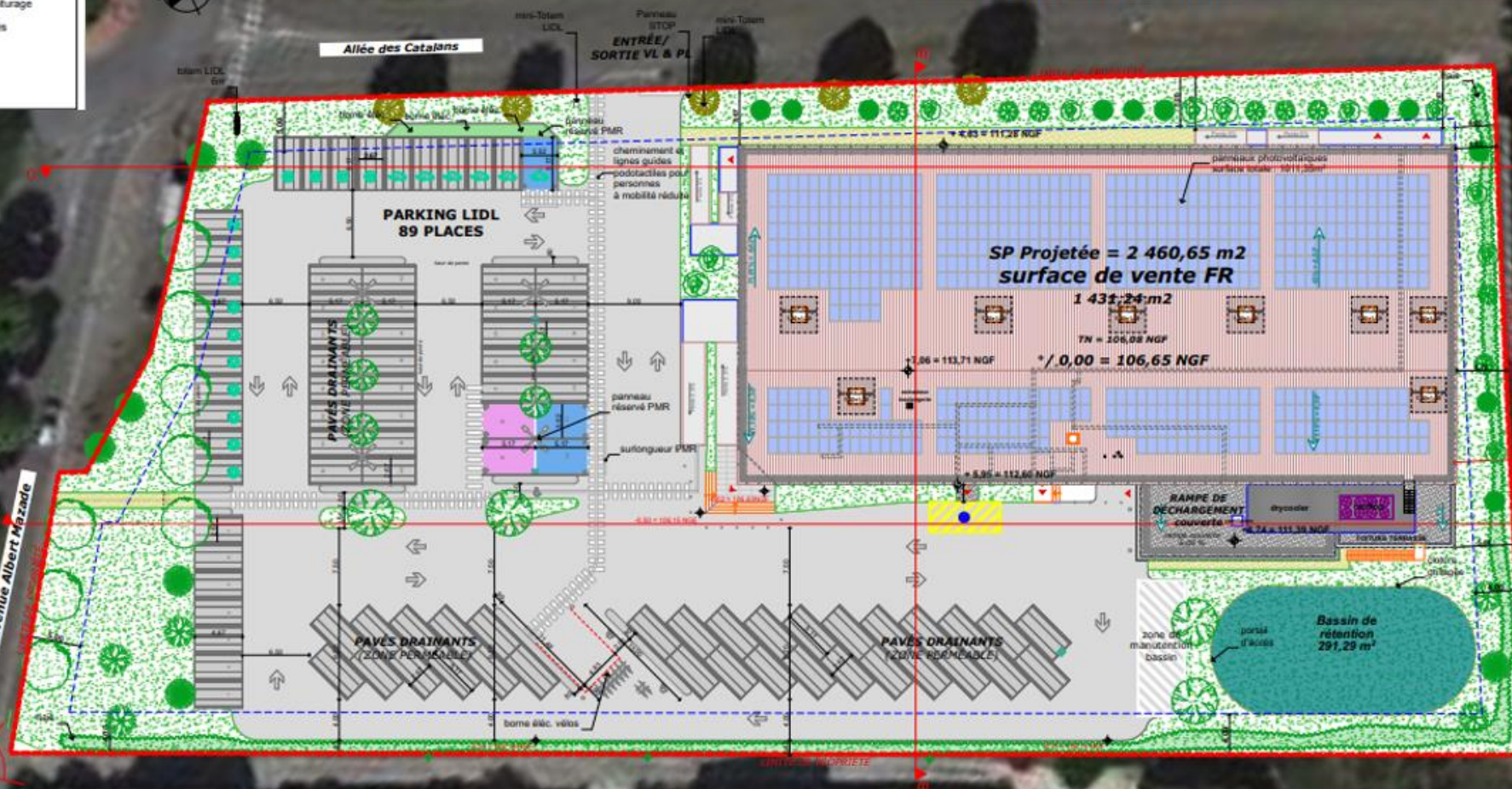
	Circulation VL/PL
	Stationnement VL
	Stationnement PMR
	Stationnement familles
	Stationnement voitures électriques
	Stationnement covoiturage
	Espaces engazonnés
	Circulation PL
	Circulation VL
	Circulation Piéton

- **propriété** : SNC LIDL
- **commune de** : LIVRON-SUR-DRÔME
- **lieu-dit** : 112, Avenue Albert Mazade
- **parcelle(s)** : BL01 n°677, 57 et 673
- **surface terrain** : 8867 m²



- LEGENDE**
-  Circulation VL/PL
 -  Stationnement VL
 -  Stationnement PMR
 -  Stationnement familles
 -  Stationnement voitures électriques
 -  Stationnement covoiturage
 -  Espaces engazonnés
 -  Circulation PL
 -  Circulation VL
 -  Circulation Piéton

- **propriété** : SNC LIDL
- **commune de** : LIVRON-SUR-DRÔME
- **lieu-dit** : 112, Avenue Albert Mazade
- **parcelle(s)** : BL01 n°677, 57 et 673
- **surface terrain** : 8867 m2



- **propriété** : SNC LIDL
- **commune de** : LIVRON-SUR-DRÔME
- **lieu-dit** : 112, Avenue Albert Mazades
- **parcelle(s)** : BL01 n°677, 57 et 673
- **surface terrain** : 8867 m²



PARKING LOI ALUR

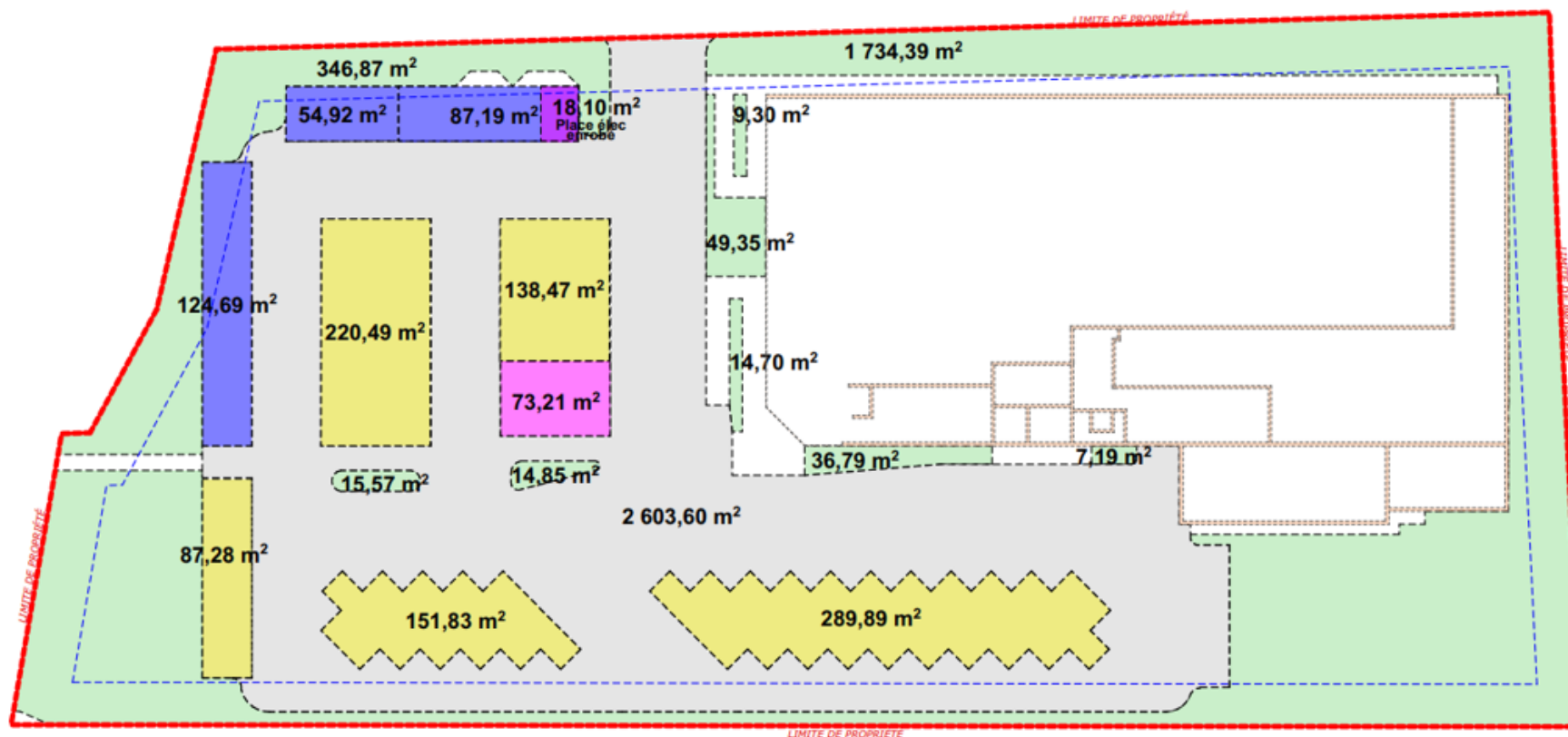
Désignation			
ENROBÉS	2612,33	100%	2612,33
ESPACE DE LIVRAISON	0,00	0%	0,00
ACCÈS CONVOYEUR	0,00	0%	0,00
PLACES PAVÉ DRAINANT	950,56	50%	475,28
PLACES ÉLECTRIQUES	266,80	0%	0,00
ESPACE PAYSAGER PLEINE TERRE	2201,27	0%	0,00
TOTAL	6030,96		3087,61
SDP	2364,93	75%	1773,70

Non-conforme

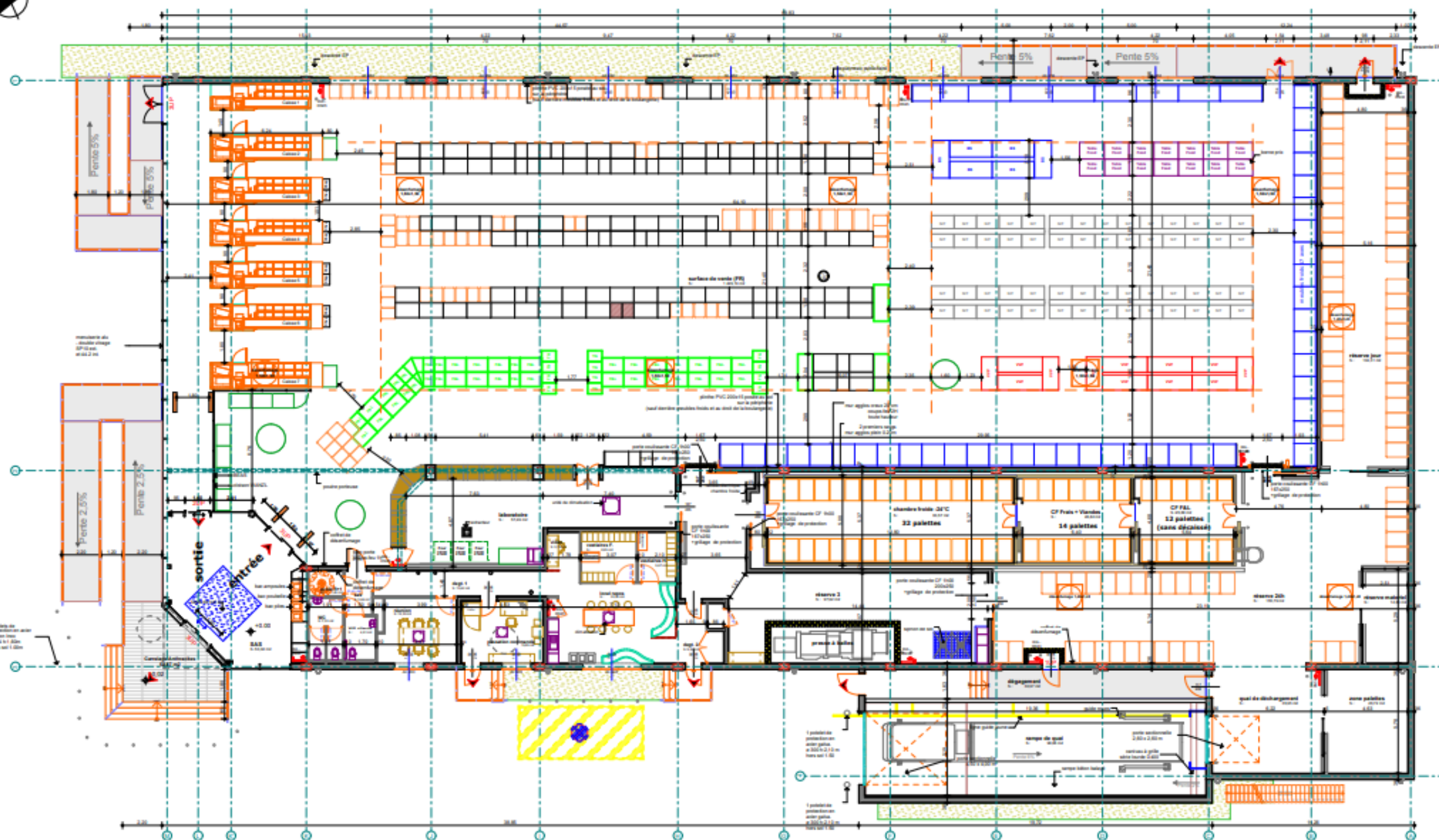
PARKING LOI ALUR - Jurisprudence Wissembourg

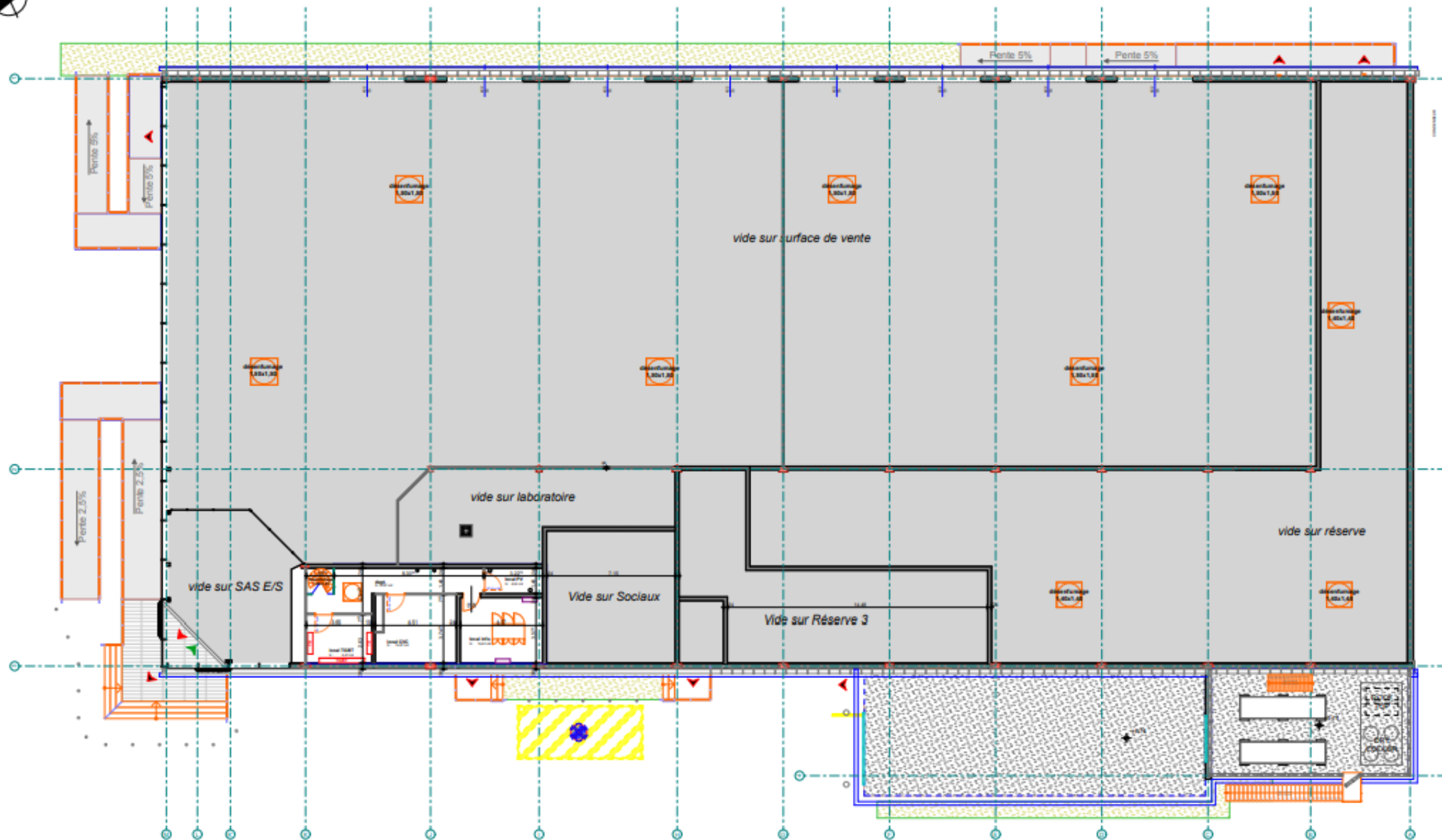
Désignation			
ENROBÉS	2612,33	0%	0,00
ESPACE DE LIVRAISON	0,00	0%	0,00
ACCÈS CONVOYEUR	0,00	0%	0,00
PLACES PAVÉ DRAINANT	950,56	50%	475,28
PLACES ÉLECTRIQUES	266,80	0%	0,00
ESPACE PAYSAGER PLEINE TERRE	2201,27	0%	0,00
TOTAL	6030,96		475,28
SDP	2364,93	75%	1773,70

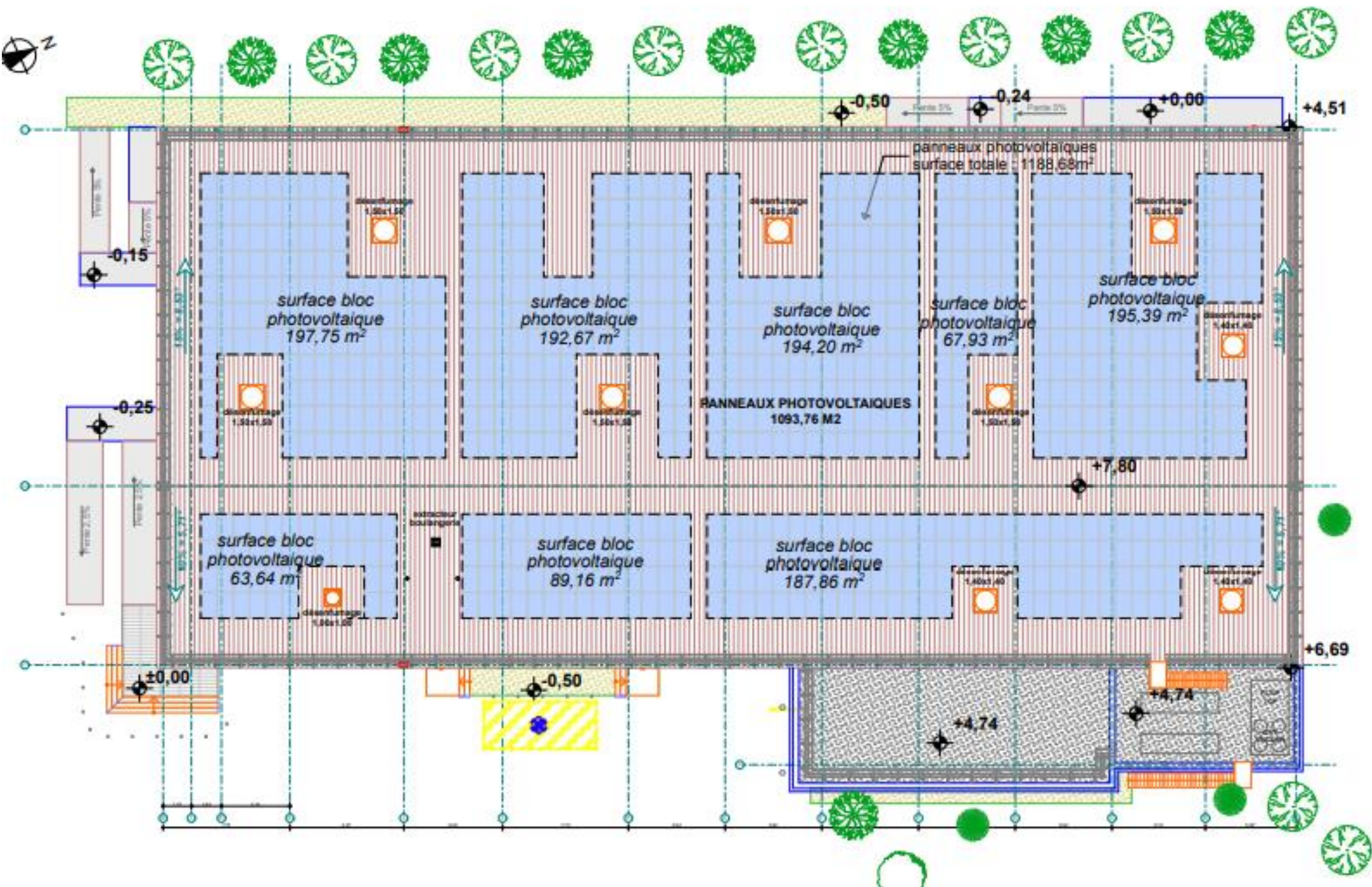
Conforme

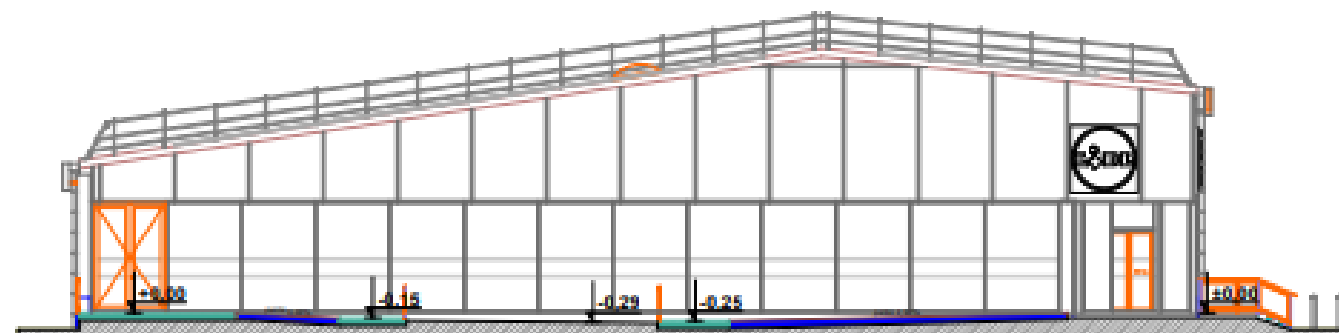


SURFACE PLANCHER PROJETÉE = 2 365,62 m²

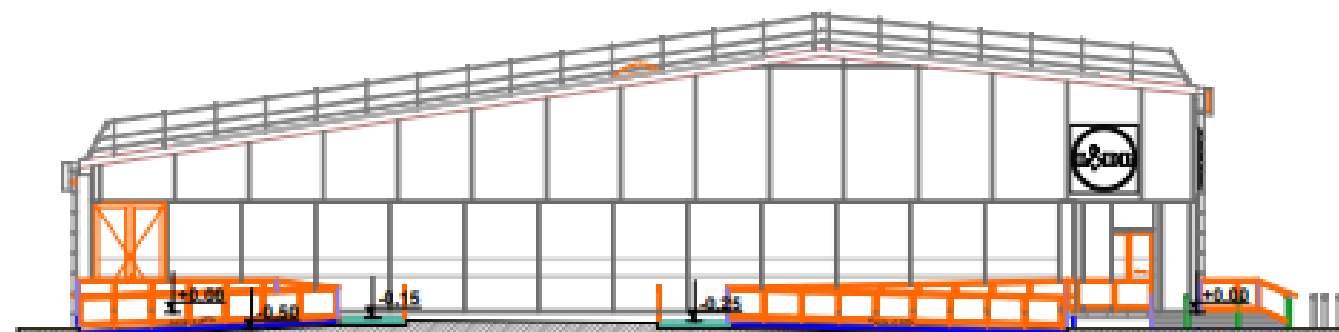




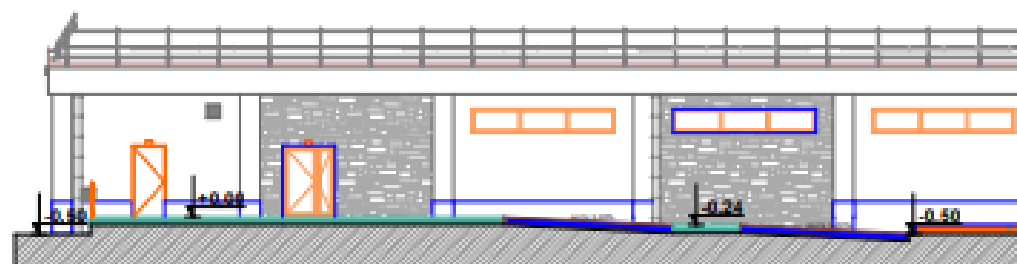




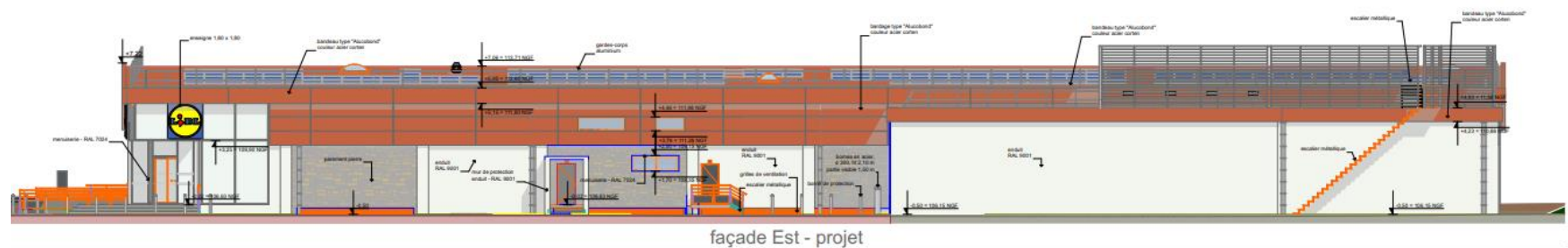
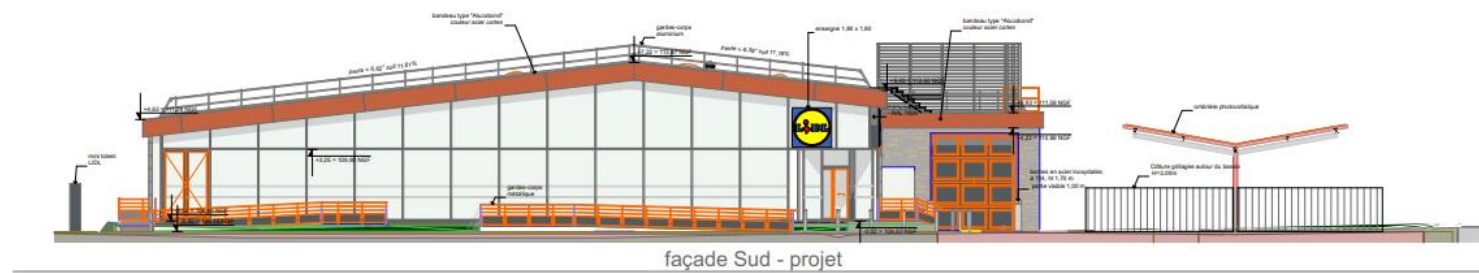
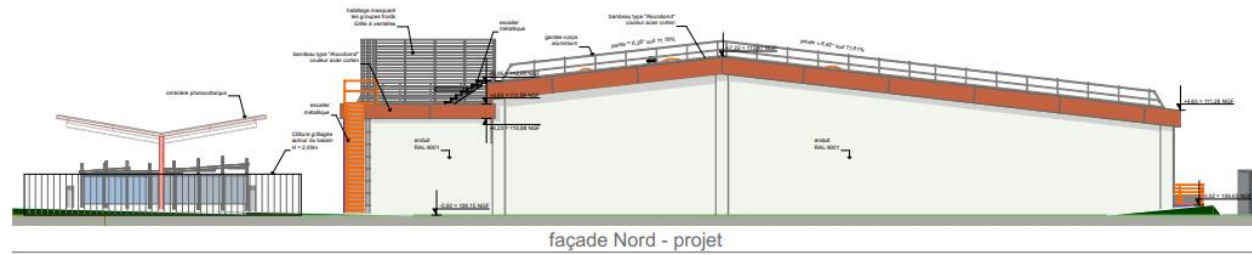
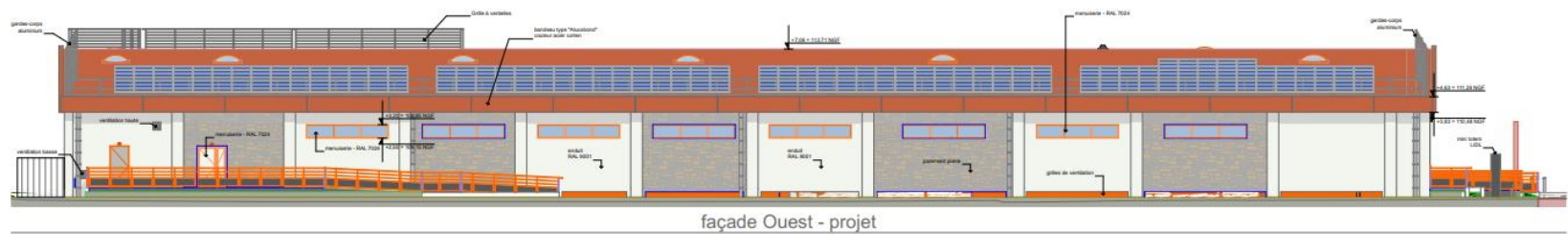
Rampes Sud (haut)

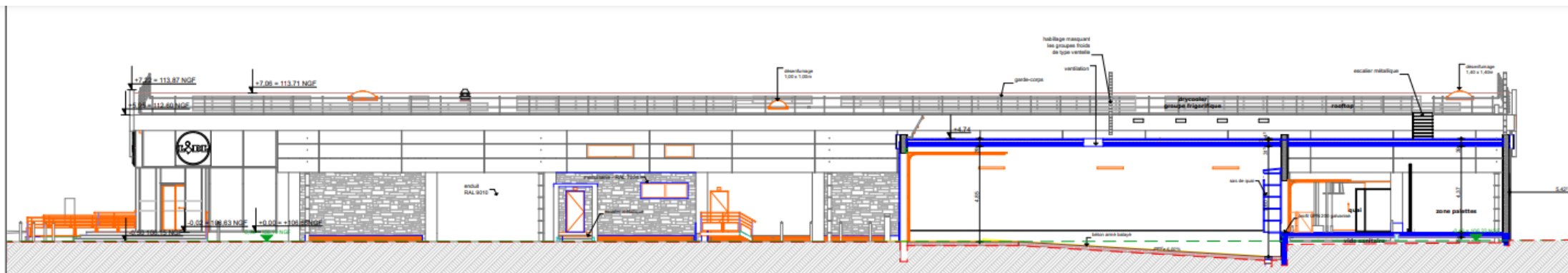


Rampes Sud (bas)

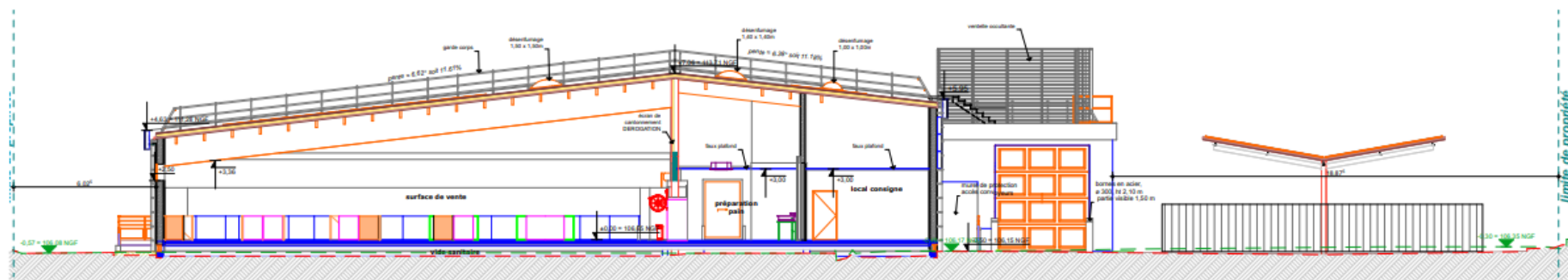


Rampe Est

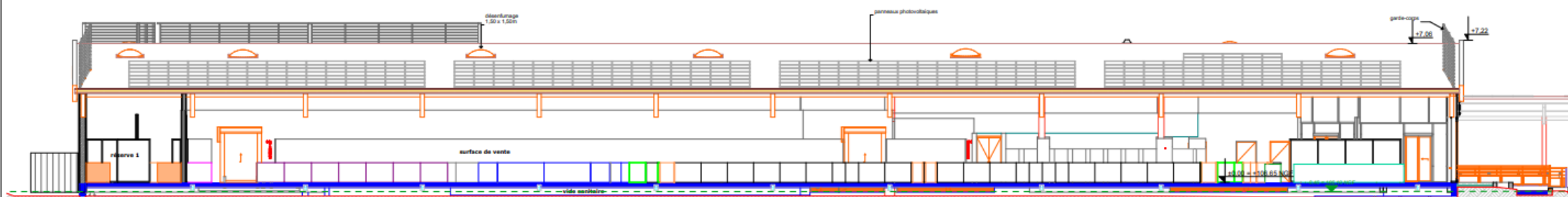




Coupe - AA



Coupe - BB



Coupe - CC

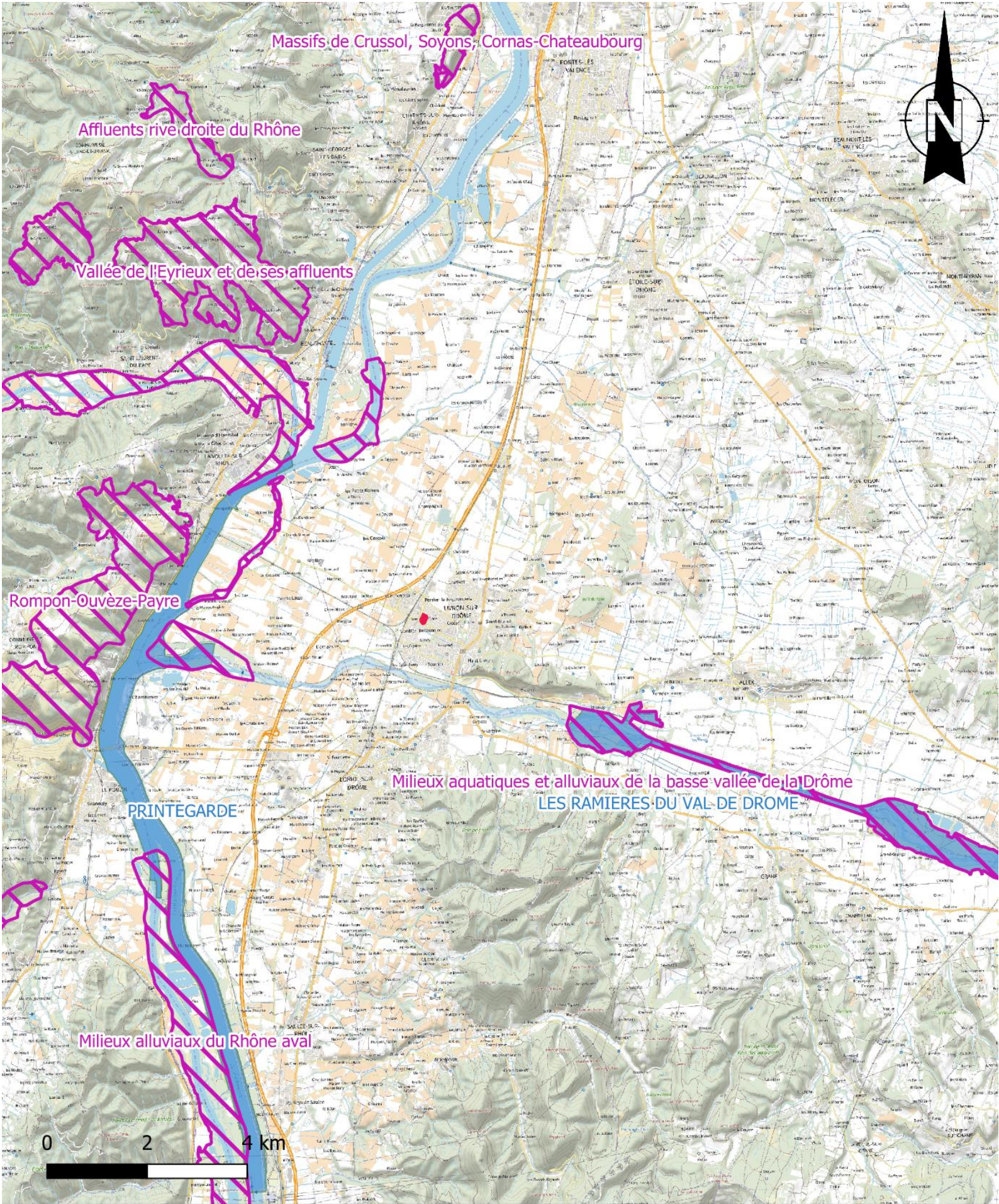
Annexe 5 : Plan des abords du projet



ANNEXE 5 : PLAN DES ABORDS DU PROJET

Sources : Google

Annexe 6 : Localisation du projet par rapport aux sites Natura
2000



ANNEXE 6 : LOCALISATION DU PROJET PAR RAPPORT AUX SITES NATURA 2000

- Zone d'étude
- Zone Natura 2000 SIC (Directive Habitats)
- Zone Natura 2000 ZPS (Directive Oiseaux)



Annexe 7 : Note de synthèse environnementale (AMÉTEN,
Mai 2021)



LIDL

Aménagement du magasin LIDL

Note de synthèse environnementale

Commune de LIVRON-SUR-DRÔME (26)

*Annexe n°7 de la demande d'examen au cas par cas préalable à la réalisation
éventuelle d'une évaluation environnementale*

Mai 2021



amétén
expertises environnementales

80 avenue Jean Jaurès
38320 EYBENS
Tél. : 04.38.92.10.41
www.ameten.fr

SOMMAIRE

1	PRESENTATION SOMMAIRE DU PROJET	4
1.1	AMENAGEMENT PROJETE	4
1.2	TRAVAUX PREPARATOIRES	4
1.3	LOCALISATION DU PROJET.....	9
2	CONTEXTE ENVIRONNEMENTAL	10
2.1	MILIEU PHYSIQUE	10
2.1.1	<i>Contexte météorologique.....</i>	<i>10</i>
2.1.2	<i>Topographie</i>	<i>10</i>
2.1.3	<i>Géologie</i>	<i>11</i>
2.1.4	<i>Eaux superficielles</i>	<i>13</i>
2.1.5	<i>Eaux souterraines</i>	<i>14</i>
2.1.6	<i>Risques naturels</i>	<i>15</i>
2.1.7	<i>Autres risques.....</i>	<i>17</i>
2.1.8	<i>Synthèse milieu physique</i>	<i>18</i>
2.2	MILIEU NATUREL	18
2.2.1	<i>Zonages réglementaires et patrimoniaux</i>	<i>18</i>
2.2.2	<i>Synthèse milieu naturel</i>	<i>20</i>
2.3	MILIEU HUMAIN.....	20
2.3.1	<i>Usage du site</i>	<i>20</i>
2.3.2	<i>Risques technologiques – Activité polluante</i>	<i>21</i>
2.3.3	<i>Urbanisme</i>	<i>24</i>
2.3.4	<i>Synthèse milieu humain</i>	<i>25</i>
2.4	PAYSAGE ET PATRIMOINE	26
2.4.1	<i>Paysage</i>	<i>26</i>
2.4.2	<i>Patrimoine.....</i>	<i>26</i>
2.4.3	<i>Synthèse paysage et patrimoine</i>	<i>27</i>
3	CARACTERISTIQUES DE L'IMPACT POTENTIEL DU PROJET SUR L'ENVIRONNEMENT ET LA SANTE HUMAINE	28

TABLE DES ILLUSTRATIONS – FIGURES

Figure 1 : Plan de masse de l'existant (source : LIDL)	6
Figure 2 : Plan de masse du projet (source : LIDL)	6
Figure 3 : Plan des façades (source : LIDL)	7
Figure 4 : Coupe du bâtiment (source : LIDL)	8
Figure 5 : Localisation des domaines sous-concédés, lieux des projets de réaménagement (source : Géoportail)	9
Figure 6 : Coupe altimétrique au droit de la zone d'étude (source : Géoportail)	10
Figure 7 : Localisation des couches géologiques de la zone d'étude et des sondages de la BSS (Source : Fondasol, BRGM)	12
Figure 8 : Réseau hydrographique du secteur d'étude	13
Figure 9 : Localisation du point de captage AEP le plus proche du site	15
Figure 10 : Localisation du zonage PPRI de Livron-sur-Drôme	16
Figure 11 : Localisation du PPR en cours de la Drôme de la commune de Livron-sur-Drôme	16
Figure 12: Localisation de l'aléa remontées de nappes	17
Figure 13 : Localisation des aléas feux de forêts de Livron-sur-Drôme	17
Figure 14 : Localisation des zonages réglementaires et patrimoniaux	19
Figure 15 : Parcelle agricole intégrée au projet	19
Figure 16 : Concept architectural Lidl	20
Figure 17 : Localisation des sites Basias, Basol et ICPE	22
Figure 18 : Localisation des canalisations de matières dangereuses (source : Géorisques)	23
Figure 19 : Localisation des investigations et des sources potentielles de pollution	24
Figure 20 : Extrait du Plan Local d'Urbanisme de la commune de LIVRON-SUR-DRÔME (source : Géoportail de l'urbanisme)	25
Figure 21 : Protections du patrimoine sur le secteur d'étude	27

1 PRESENTATION SOMMAIRE DU PROJET

1.1 AMENAGEMENT PROJETE

LIDL projette la construction d'un bâtiment commercial au droit de parcelles situées au 112 avenue Albert Mazade à LIVRON-SUR-DRÔME (26). Le projet s'inscrit sur un terrain d'une superficie totale de 8 867 m². Il consiste en la construction d'une surface commerciale LIDL en R+0, d'un parking extérieur de 89 places et la création d'espaces verts. Le projet s'établit sur des parcelles occupées aujourd'hui par un magasin LIDL avec un parking, ainsi qu'une parcelle agricole à l'Est du magasin. La surface de vente actuelle est de 977 m² pour 81 places de parking extérieur. La durée des travaux est estimée à 6 mois.

Le bâtiment commercial sera constitué :

- D'une surface de vente de 1 432, 03 m²
- D'un parking extérieur de 89 places. Ainsi, 42 places de 508,44 m² et 32 places sous ombrières de 441,72 m². Les deux zones sont composées de pavés drainants rendant la zone perméable. Aussi, le parking extérieur est constitué de 20 places de voitures électriques (266,80 m²) dont le sol n'est pas en pavés drainants imperméables.
- Un parc à vélo d'environ 10 places.
- D'espaces verts d'une superficie totale de 2 201,27 m².
- De la pose d'un enrobé équivalent à 2 612,33 m²
- D'un bassin de rétention ² ainsi que deux bassins de rétention sous voirie.

L'accès au parking extérieur, au parking couvert et au magasin se fera depuis l'allée des Catalans, identique au fonctionnement actuel du magasin. La surface de vente sera également directement accessible par les piétons depuis l'avenue Albert Mazade.

Des panneaux photovoltaïques seront installés sur le toit du bâtiment d'une surface de 1 188,68 m² et sur l'ombrière des places centrales du parking extérieur, représentant une surface de 714,73 m². Une étude est en cours pour déterminer la puissance des ombrières et des panneaux photovoltaïques. Cette étude permettra de déterminer si elles sont concernées par l'article R. 122-2 du code de l'environnement de la rubrique 30 « Les installations sur serres et ombrières d'une puissance égale ou supérieure à 250 kWc ». Dans ce cas-là elles seront intégrées dans la demande d'examen au cas par cas.

Le traitement extérieur du bâtiment s'inscrira dans le cadre du concept architectural du groupe LIDL : façades et menuiseries de teintes grises et habillage de la façade Nord en résille de bois ou aluminium de couleur bois.

1.2 TRAVAUX PREPARATOIRES

L'aménagement nécessitera au préalable la démolition du bâtiment commercial LIDL existant. Aucun autre bâtiment ne sera démoli dans le cadre de ce projet.

Le magasin Lidl a été construit dans les années 2000/2001. Aucun diagnostic plomb ou amiante n'a été réalisée.

Les diagnostics techniques HAP et l'audit déchet réalisés par OESTERBAAI FRANCE ne recensent ni amiante, ni plomb ou HAP sur le site. Des diagnostics ont toutefois mis en évidence des taches d'imprégnation sur l'enrobé du parking. Elles correspondent à la présence de traces d'hydrocarbures et d'HAP. Ces taches d'imprégnations ont été identifiées comme source potentielle de pollution de la parcelle du site et seront traitées dans leurs filières correspondantes.

La démolition de l'actuel Lidl va entraîner une production de déchets. Les détails sont donnés ci-dessous dans le Tableau 1 :

Tableau 1 : Détail des déchets issus de la démolition (sources : Ministère chargé de la construction – Audit déchets, - Diagnostics techniques HAP)

Type de matériaux	Structure	Type de déchets	Quantité (en T)
Matériaux ou déchets inertes (DI)	Bâtiment	Déchets type béton et pierres	1 147,4
		Céramique	84,5
	Parking	Mélanges bitumeux (sans goudron),	775,5
Matériaux ou déchets non dangereux (DND)	Bâtiment	Bois non traités	37,7
		Métaux	57
		Plastiques	2,7
		Isolants (laine minérales)	12,9
		Complexe d'étanchéité sans goudron	13,6
Matériaux ou déchets non dangereux (DND)	Bâtiment	DEE non dangereux	0,8
		Autres DND	61,1
Matériaux ou déchets dangereux (DD)	Bâtiment	Equipements de chauffage, de climatisation ou frigorifiques contenant des fluides frigorigènes dangereux	1,5
		Sources lumineuses (tubes fluorescents, néons, lampes à décharges, lampes à LED)	0,1
		Autres DEEE contenant des substances dangereuses	0,04

La zone de projet étant globalement plane et horizontale et aucun niveau de sous-sol n'étant prévu, aucun terrassement d'importance ne sera nécessaire. L'apport de terre végétale au droit des espaces verts sera requis. Toutefois, les déblais et remblais s'équilibreront.

A première vue, le projet ne sera pas déficitaire en matériaux. Suivant la qualité des sols, des matériaux existants seront remplacés par des matériaux sains.

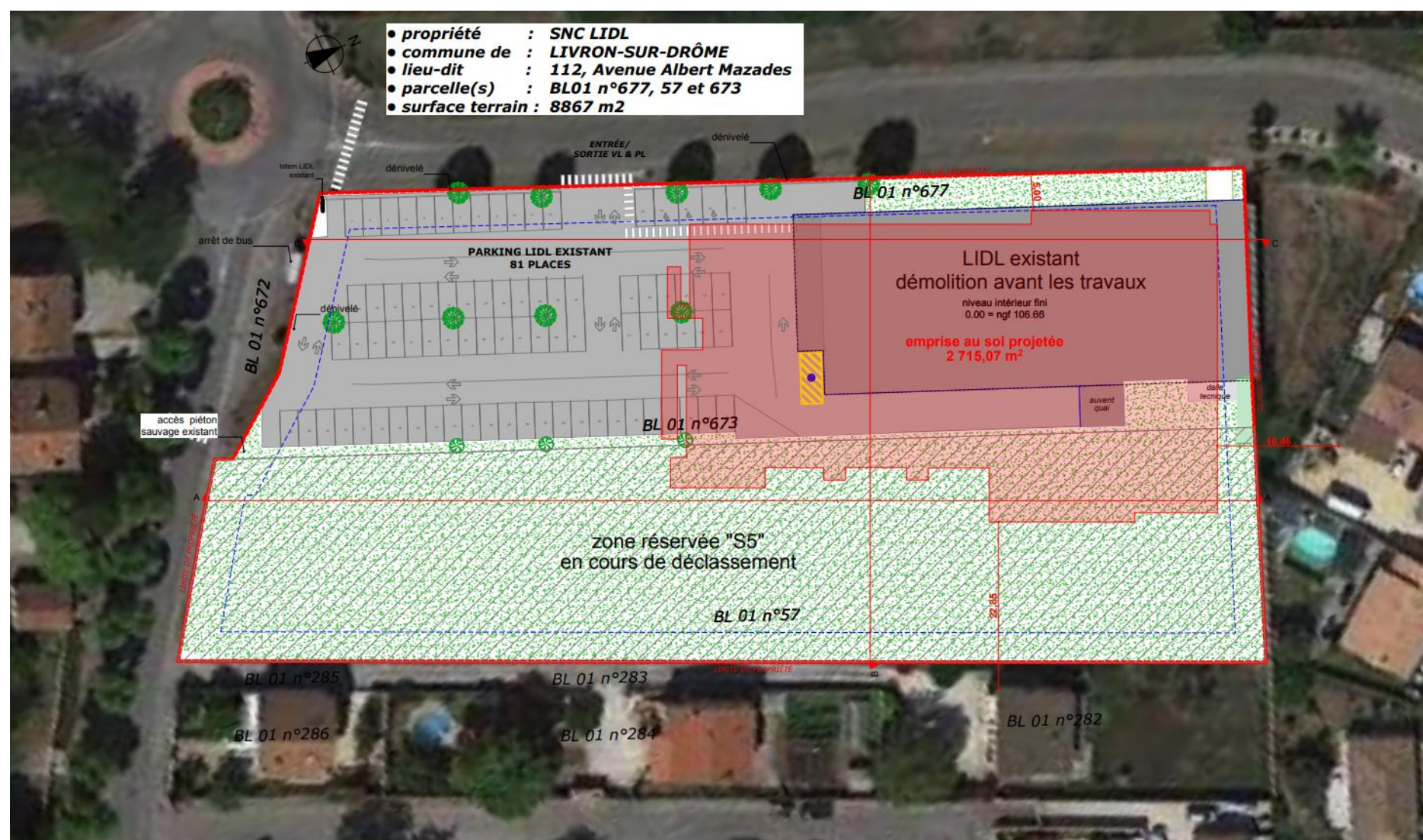


Figure 1 : Plan de masse de l'existant (source : LIDL)

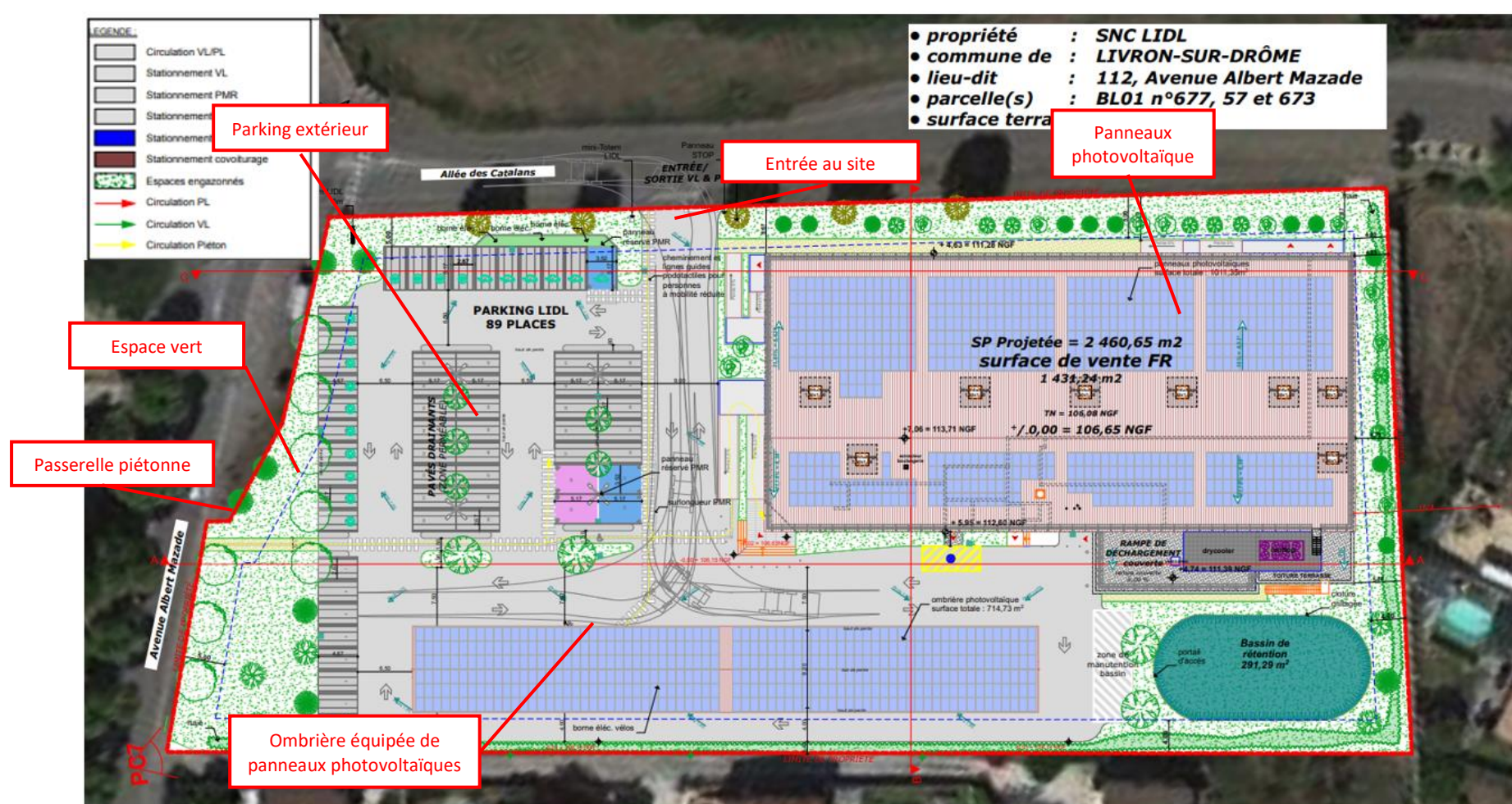


Figure 2 : Plan de masse du projet (source : LIDL)

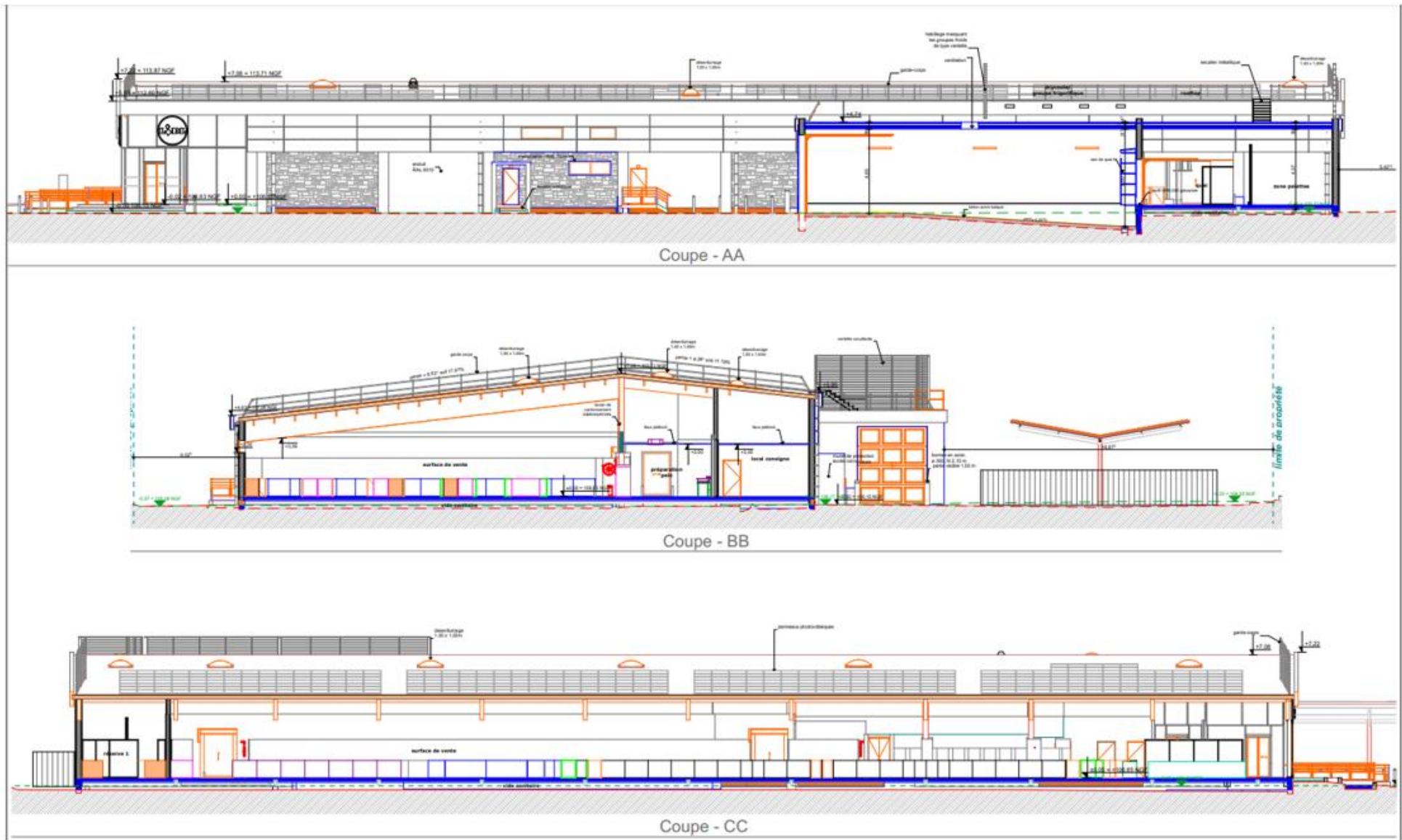


Figure 4 : Coupe du bâtiment (source : LIDL)

1.3 LOCALISATION DU PROJET

Le projet d'aménagement se situe dans le département de la Drôme, sur la commune de Livron-sur-Drôme. La zone d'étude est accessible depuis l'allée des Catalans, qui longe la partie Ouest du site. Elle prend place dans un secteur urbanisé au droit de 3 parcelles de la section BL : 677, 57, 673 ; cette dernière étant occupée par le magasin LIDL actuel.

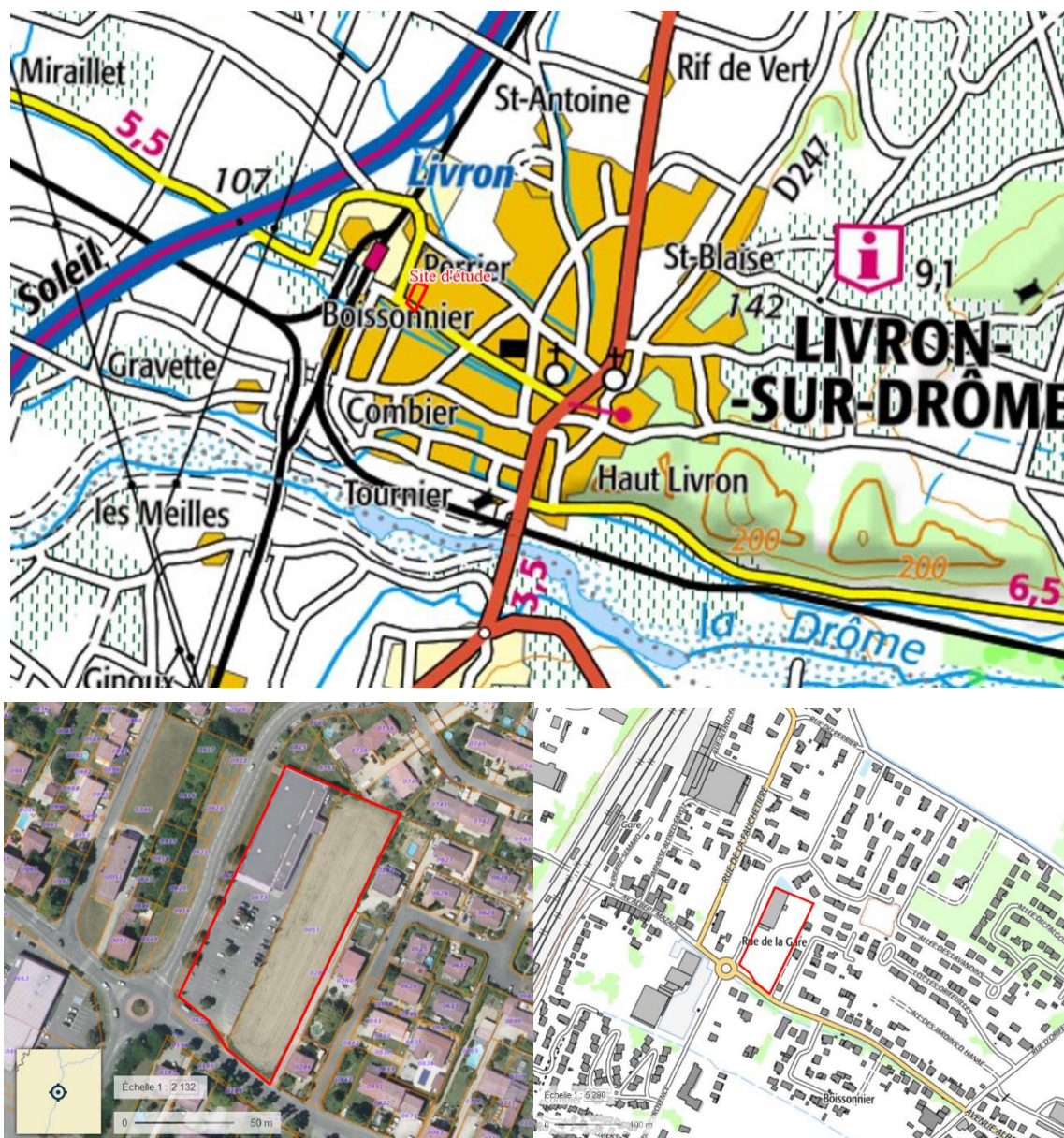


Figure 5 : Localisation des domaines sous-concédés, lieux des projets de réaménagement (source : Géoportail)

2 CONTEXTE ENVIRONNEMENTAL

2.1 MILIEU PHYSIQUE

2.1.1 CONTEXTE METEOROLOGIQUE

Source des données : Météo France

Le site Météo France fournit pour chaque commune des fiches climatologiques basées sur les données collectées entre 1981 et 2010. Pour la commune de LIVRON-SUR-DRÔME, les données suivantes sont disponibles :

- Les précipitations sont de l'ordre de 75 mm/mois, avec un maximum en octobre (159 mm) et un minimum en février (43 mm),
- Les températures moyennes mensuelles sont comprises entre 4°C et 9°C pour les mois de novembre à mars, et de 12°C à 22°C pour les mois d'avril à octobre,
- Les vents dominants sont des vents du Nord.

2.1.2 TOPOGRAPHIE

Source des données : Géoportail

L'emprise projet présente une topographie globalement plane à une altitude allant de 106 m NGF à 107 m NGF. Une légère rupture de pente est toutefois observable sur la limite Sud au niveau de l'avenue Albert de Mazade.

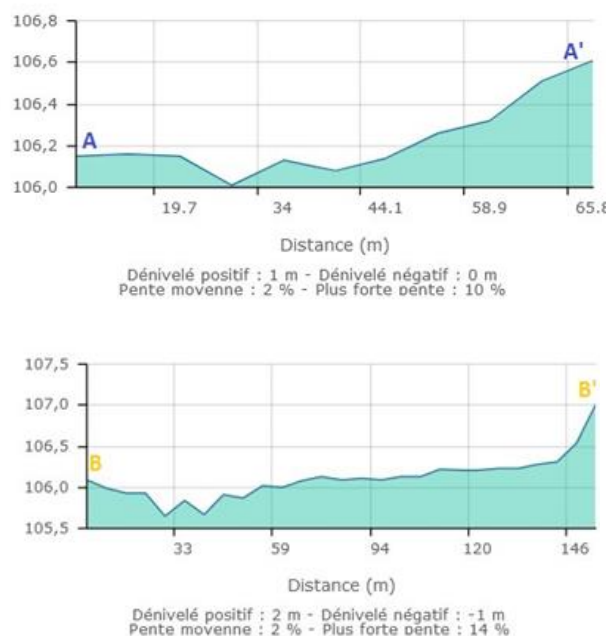


Figure 6 : Coupe altimétrique au droit de la zone d'étude (source : Géoportail)

2.1.3 GEOLOGIE

Sources des données : BRGM, Fondasol

D'après la carte géologique de CREST au 1/50 000 établies par le BRGM, les terrains à l'affleurement du site sont identifiés comme des Alluvions des basses terrasses et alluvions actuelles et récentes non différenciées (Fy-z).

La Banque de données du sous-sol (BSS) dispose de plusieurs sondages au droit de la formation géologique Fy-z à proximité de la zone d'étude. La lithologie de ces points sont localisés sur la Figure 7 et décrits dans le Tableau 2.

Référence BSS	Profondeur (m)	Lithologie	Distance au site
BSS003EPQA	0 – 1	Argile et graviers	180 m au Nord-Ouest
	1 – 8	Argile	
	8 - 9	Argile sableuse et graviers	
	9 – 12	Sable et graviers	
BSS001ZWPR	0 - 4	Limon argileux	230 m au Sud-Est
	4 - 10	Graviers légèrement argileux	
	10 - 11	Argile	
	11 - 13	Graviers	







Tableau 2 : Description lithologique des sondages BSS recensés à proximité du site

Le 1er sondage *BSS003EPQA* met en évidence jusqu'à environ 8m de profondeur une lithologie d'argiles plus ou moins graveleuses. Entre 8m et 9m de profondeur on relève des argiles sablo-graveleuses reconnues. Des sables et graviers sont présents jusqu'à 12 m (profondeur maximale du sondage).

Le 2^{ème} sondage *BSS001ZWPR* est légèrement différent car il est composé entre 0m et 4m de profondeur de limon argileux. On observe ensuite une alternance de graviers légèrement argileux, d'argiles et de graviers jusqu'à 13m de profondeur.


A noter également qu'une étude sur les sols au droit de l'emprise projet, réalisée par le bureau d'études FONDASOL, a permis de confirmer ces données. L'étude met en évidence la présence des limons à limons argileux, reconnus jusqu'à 1.3 m à 3.0 m de profondeur. Des argiles sableuses à argiles sablo-graveleuses sont reconnues jusqu'à 7.0 m, ce qui correspond à la profondeur d'arrêt des sondages.

Légende de la carte géologique

-  Alluvions fluviales des hautes terrasses mindeliennes, alluvions des hautes terrasses du Diois, alluvions anciennes du Rhône et de la Drôme (Mindel)
-  Alluvions fluviales des très hautes terrasses, cailloutis à galets polygéniques, sables (Günz)
-  Alluvions fluviales post würmiennes et modernes : limons, sables et galets
-  Calcaires argileux et marnes (Hauterivien indifférencié)
-  Alluvions des cônes de déjection mindéliens non subdivisées : cailloutis à galets polygéniques, sables (Mindel)
-  Sable et argiles bleues (Pliocène inférieur)



Légende

-  Zone d'étude
-  Sondages de la Banque de données du Sous-Sol (BSS)



Sources : BRGM, IGN ■ Réalisation : Améten

Figure 7 : Localisation des couches géologiques de la zone d'étude et des sondages de la BSS (Source : Fondasol, BRGM)

2.1.4 EAUX SUPERFICIELLES

2.1.4.1 RESEAU HYDROGRAPHIQUE

Source des données : Agence de l'Eau

La zone d'étude n'est pas bordée directement par un cours d'eau. On recense trois cours d'eau intermittents qui sont situés au Sud-Est de la zone. Au Nord du projet est localisé un cours d'eau permanent identifié comme « non renseigné ». A 1 km au Sud de du secteur se situe la Drôme dont le code est FRDR438a de Drôme à Livron-sur-Drôme.

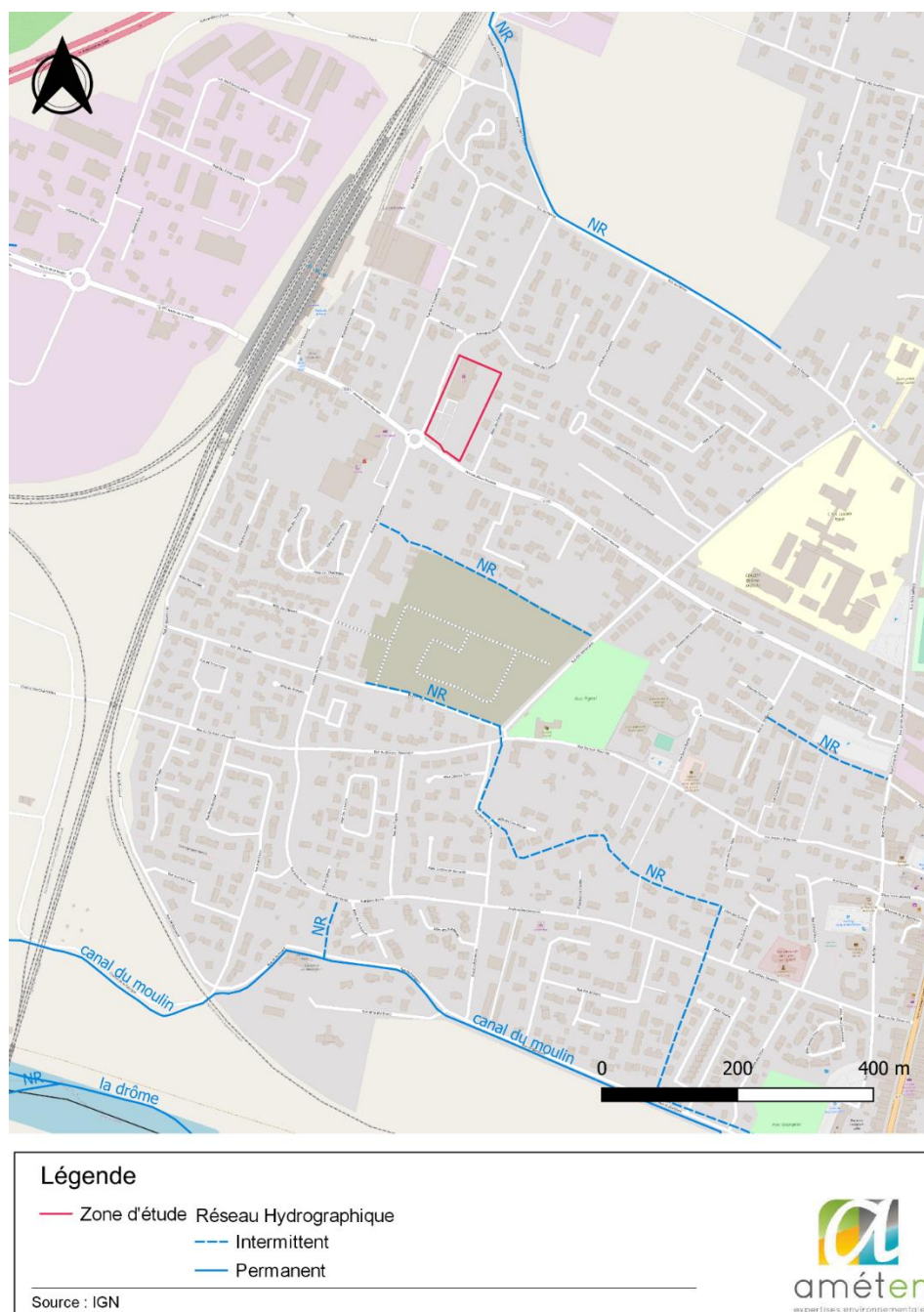


Figure 8 : Réseau hydrographique du secteur d'étude

2.1.4.2 QUALITE DES EAUX SUPERFICIELLES

Source des données : Eaufrance.fr

La Drôme est identifiée au sein du SDAGE RM comme masse d'eau superficielle « La Drôme à Livron-sur-Drôme » dont le code d'identification national est « FRDR248a ». Les états et objectifs d'atteinte du bon état de cette masse d'eau sont les suivants :

FRDR438a La Drôme de Crest au Rhône			Cours d'eau	MEFM
Etat écologique : Moyen	Objectif : bon potentiel	2021	Etat chimique sans ubiquiste : Bon	Objectif : 2015
			Etat chimique avec ubiquiste : Bon	Objectif : 2015
Motivations en cas de recours aux dérogations :	FT		Motivations en cas de recours aux dérogations :	
Paramètres faisant l'objet d'une adaptation :	continuité, morphologie, hydrologie		Paramètres faisant l'objet d'une adaptation :	

Cette masse d'eau est caractérisée par un état écologique « moyen », un bon état chimique « sans ubiquiste » et « avec ubiquiste ». Elle fait l'objet d'actions, définies ci-après, dans le programme de mesure du SDAGE 2016-2021 afin d'atteindre un bon état, fixé à 2021 :

Mesures pour atteindre les objectifs de bon état		
Pression à traiter :	Altération de la continuité	
	MIA0301	Aménager un ouvrage qui contraint la continuité écologique (espèces ou sédiments)
Pression à traiter :	Altération de la morphologie	
	MIA0203	Réaliser une opération de restauration de grande ampleur de l'ensemble des fonctionnalités d'un cours d'eau et de ses annexes
	MIA0204	Restaurer l'équilibre sédimentaire et le profil en long d'un cours d'eau
Pression à traiter :	Altération de l'hydrologie	
	RES0601	Réviser les débits réservés d'un cours d'eau dans le cadre strict de la réglementation
Pression à traiter :	Prélèvements	
	RES0202	Mettre en place un dispositif d'économie d'eau auprès des particuliers ou des collectivités
	RES0301	Mettre en place un Organisme Unique de Gestion Collective en ZRE
	RES0303	Mettre en place les modalités de partage de la ressource en eau
	RES0701	Mettre en place une ressource de substitution
	RES0801	Développer une gestion stratégique des ouvrages de mobilisation et de transfert d'eau

2.1.4.3 GESTION DES EAUX PLUVIALES

Une étude de gestion des eaux pluviales est en cours qui permettra de définir le mode de gestion des EP sur le futur aménagement.

Il est pressenti un système de bassin de rétention avant infiltration à la parcelle.

2.1.5 EAUX SOUTERRAINES

Sources des données : Agence de l'Eau

Le projet repose sur deux masses d'eaux souterraines référencées dans le SDAGE Rhône-Méditerranée.

La première, identifiée comme « Alluvions de la Drôme à l'aval de la Crest » (FRDG337), est affleurante. L'absence de couverture protectrice et la faible profondeur de la nappe rendent cette masse d'eau vulnérable aux pollutions. L'intérêt écologique de la masse d'eau est important car elle intervient dans

l'alimentation des milieux remarquables de la basse vallée de la Drôme. Elle est aussi très utilisée pour l'irrigation, avec un intérêt également fort localement pour l'eau potable. Cette nappe souterraine présente un aspect quantitatif médiocre et un bon état chimique.

La deuxième est la masse d'eau souterraine sous-couverture « Argiles bleues du Pliocène inférieur de la moyenne et de la basse vallée du Rhône et affluents » (FRDG531). Cette dernière présente un bon état quantitatif et chimique, liée à l'imperméabilité de la masse d'eau. La nappe est inexploitable. Elle ne représente pas d'intérêt écologique particulier si ce n'est son rôle de protection des ressources en eaux sous-jacentes.

Aucun prélèvement d'eau n'est prévu dans le cadre du projet ; il n'a donc aucune incidence sur les masses d'eau souterraine identifiées.

De plus, le site n'est concerné par aucun périmètre de protection de captage d'eau potable. Les captages AEP de la commune de Livron-sur-Drôme sont localisés à 600m du site d'étude.

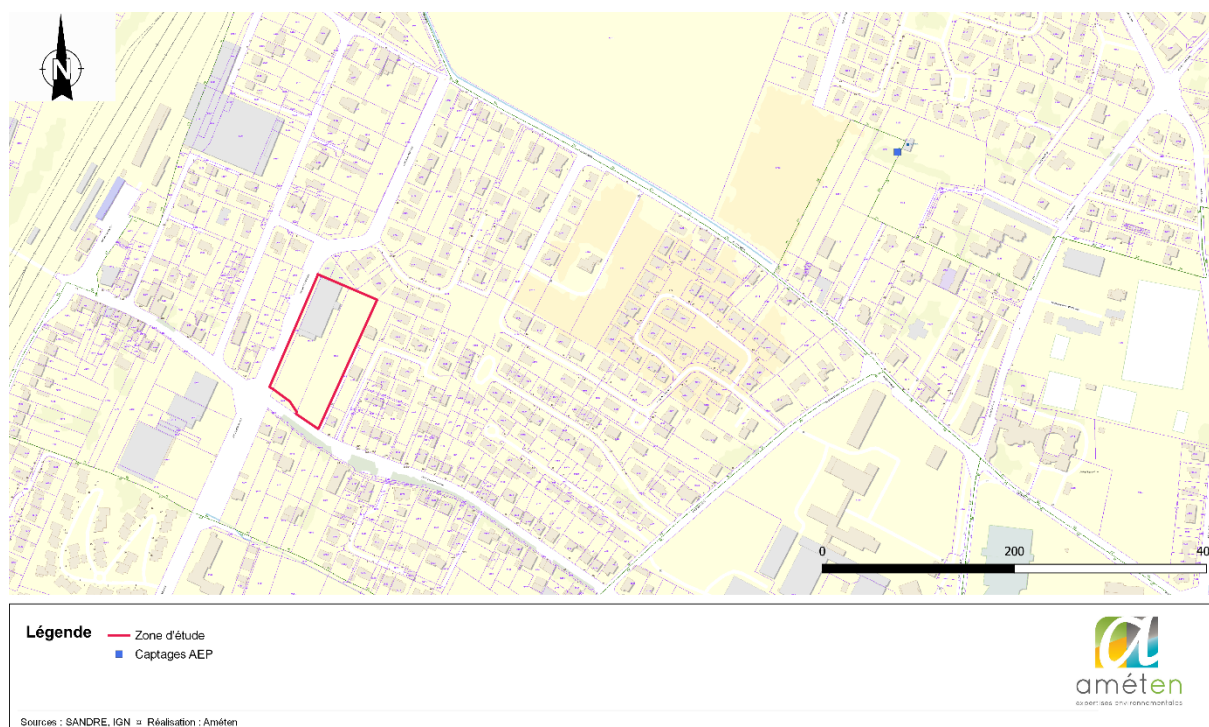


Figure 9 : Localisation du point de captage AEP le plus proche du site

2.1.6 RISQUES NATURELS

2.1.6.1 RISQUE INONDATION

Source des données : Préfecture de la Drôme ; Géorisques

D'après les informations fournies par le site internet de la préfecture de la Drôme, la commune de LIVRON-SUR-DRÔME est concernée par le périmètre du Plan de Prévention des Risques Inondation (PPRI) par le Rhône de la commune de Livron-sur-Drôme. Il a été, approuvé le 27 juillet 1992.

La figure suivante permet de localiser son zonage réglementaire. Ainsi, le projet n'est pas concerné par le risque « inondation » car la zone d'étude se situe à environ 2,8 km des zones exposées au risque inondation du Rhône.

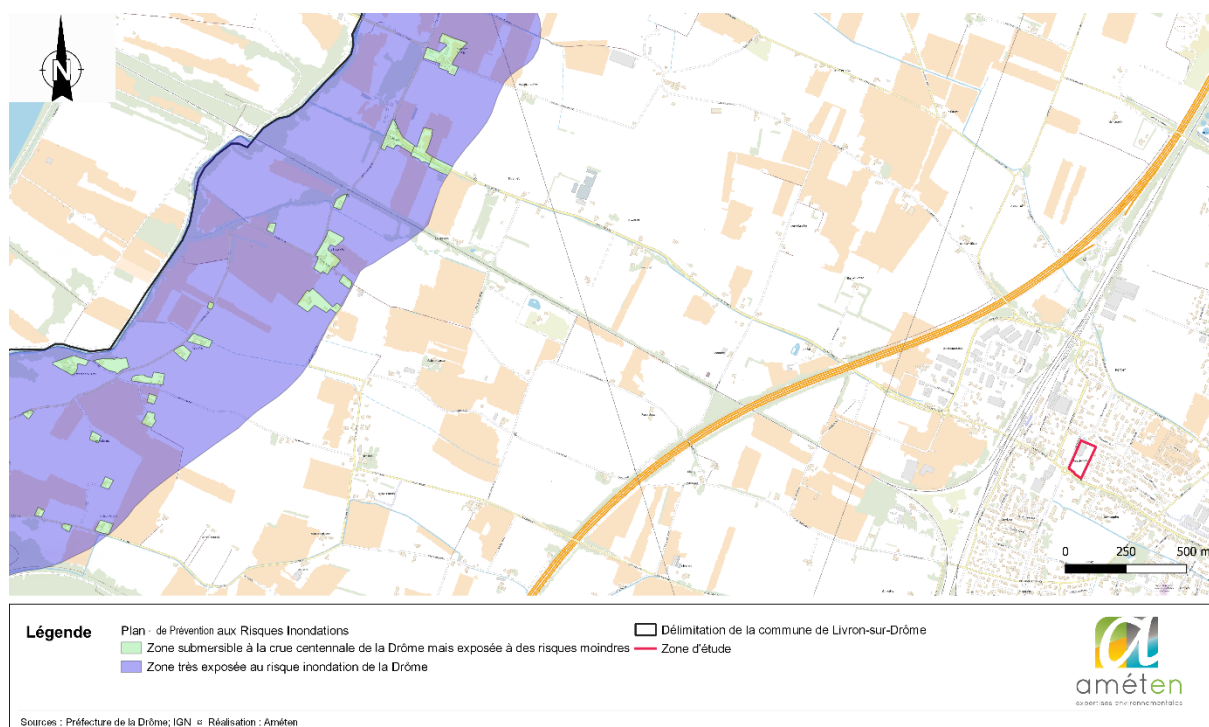


Figure 10 : Localisation du zonage PPRI de Livron-sur-Drôme

La commune de Livron-sur-Drôme est aussi concernée par le PPR de la Drôme. Ce document a été prescrit est actuellement en préparation. Le site étudié est concerné par cet aléa considéré comme faible.

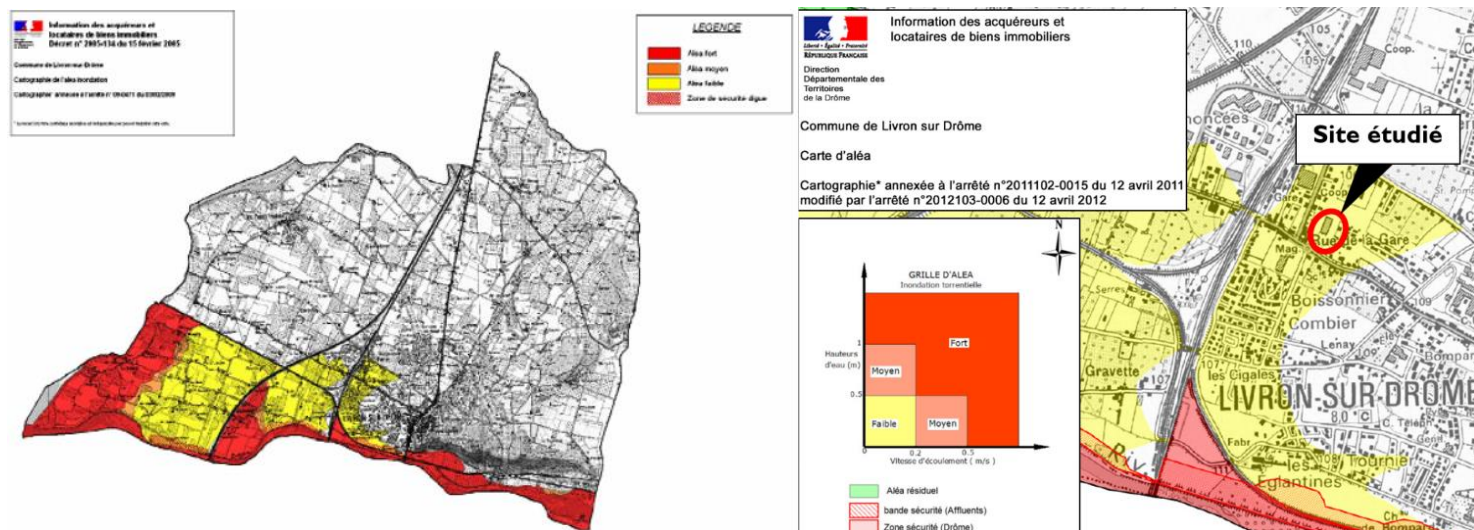


Figure 11 : Localisation du PPR en cours de la Drôme de la commune de Livron-sur-Drôme

2.1.6.2 ALEA REMONTEES DE NAPPE

D'après l'étude Géotechniques de Fondasol, la commune étudiée est concernée par des « Inondations potentielles de cours d'eau ». La figure suivante permet de localiser ce risque.



Figure 12: Localisation de l'aléa remontées de nappes

2.1.6.3 ALEA FEUX DE FORETS

La commune est aussi concernée par l'aléa des feux de forêts allant d'un risque faible à moyen. La zone d'étude est touchée par ce risque au niveau faible.

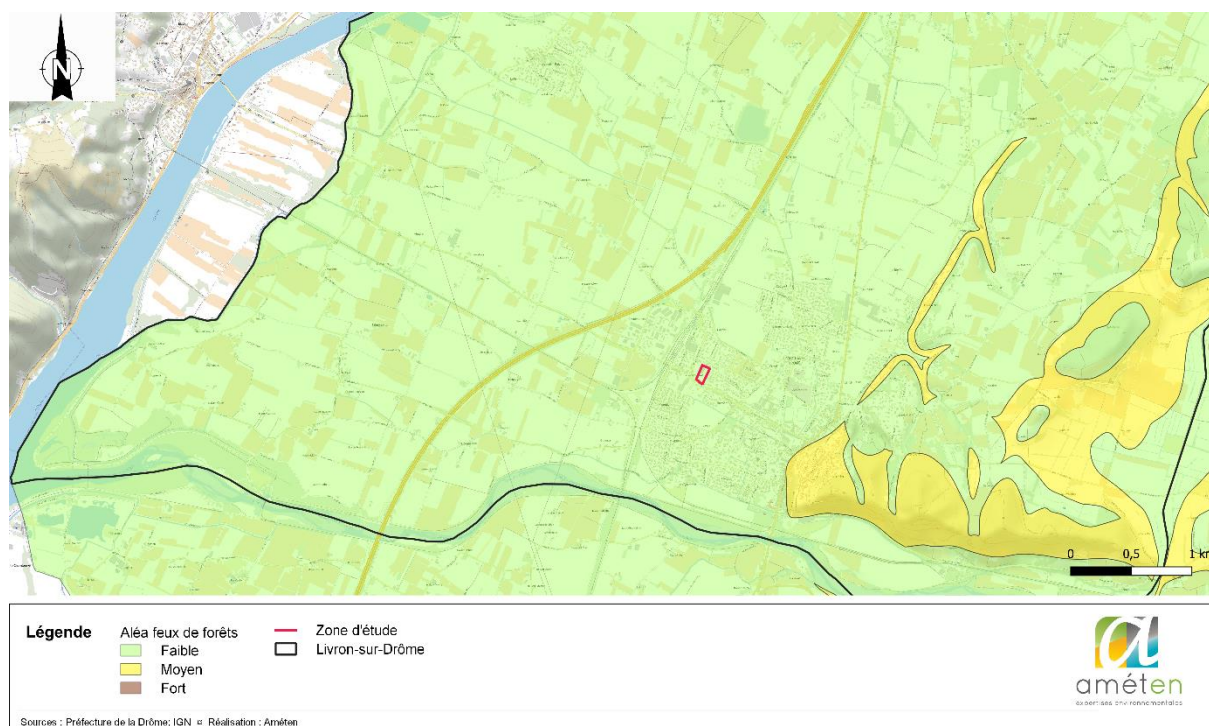


Figure 13 : Localisation des aléas feux de forêts de Livron-sur-Drôme

2.1.7 AUTRES RISQUES

Source des données : Commune de Livron-sur-Drôme ; Géorisques

D'après Géorisques, la commune de LIVRON-SUR-DRÔME est soumise au risque sismique moyen (3 sur 5) qui concerne l'ensemble de la commune. Aussi, des mouvements de terrain/chutes de pierres sont présents mais restent localisés. D'après le Plan Local d'Urbanisme cela concerne les zones « le long de la RD93 au pied de la falaise sous le Haut Livron pour les chutes de pierres. Un glissement a été constaté au Signol. ». Aussi l'exposition au retrait-gonflement des sols argileux est présent mais considéré comme faible sur l'ensemble de la commune.

2.1.8 SYNTHÈSE MILIEU PHYSIQUE

L'aire d'étude se situe dans un secteur où l'absence de couverture protectrice et la faible profondeur de la nappe d'eau souterraine rendent cette masse d'eau vulnérable aux pollutions. Elle intervient dans l'alimentation des milieux remarquables de la basse vallée de la Drôme et est aussi très utilisée pour l'irrigation, avec un intérêt également fort localement pour l'eau potable. Aussi, la zone d'étude est concernée par l'aléa de remontées des nappes ainsi que par le risque inondation de la Drôme, catégorisé comme faible..

2.2 MILIEU NATUREL

2.2.1 ZONAGES RÉGLEMENTAIRES ET PATRIMONIAUX

Sources des données : DREAL, INPN

L'emprise projet n'est concernée par aucun zonage réglementaire ou patrimonial.

Les ZNIEFF (Zone Naturelle d'Intérêt Ecologique, Faunistique et Floristique) les plus proches sont :

- La ZNIEFF de type I « Ramières du Val de Drôme » (identifiant : 820030050), située à 1 km au Sud de l'aire d'étude ;
- La ZNIEFF de type II « ensemble fonctionnel formé par la rivière Drôme et ses principaux affluents » (identifiant : 820000418), située à 1 km au Sud de l'aire d'étude ;

Les sites Natura 2000 les plus proches sont la ZPS « Les Ramières du Val de Drôme » (FR8210041) localisée à plus de 3,5 km à l'Est du site d'étude ; la SIC « Milieux aquatiques et alluviaux de la basse vallée de la Drôme » (FR8201678) à 3,5 km à l'Est du projet et la SIC « Milieux alluviaux du Rhône aval » (FR8201677) 3,6 km à l'Ouest du projet.

On recense un autre site Natura 2000 ZPS nommé « Printegarde » (FR8212010) située à plus de 4,3 km à l'Ouest de la zone du projet.

La zone humide la plus proche « Le petit Rhône et la Drôme » (26ISIBENV0086) est localisée à 1 km au Sud du projet.

L'Arrêté Préfectoral de Protection de Biotope (APPB) le plus proche est situé à environ 3,6 km à l'Est du projet. Il s'agit du site « Ensemble de Freydières » (FR3800670).

La Réserve naturelle nationale la plus proche concerne « Ramières du Val de Drôme » (FR3600089) située à 3,6 km du projet.

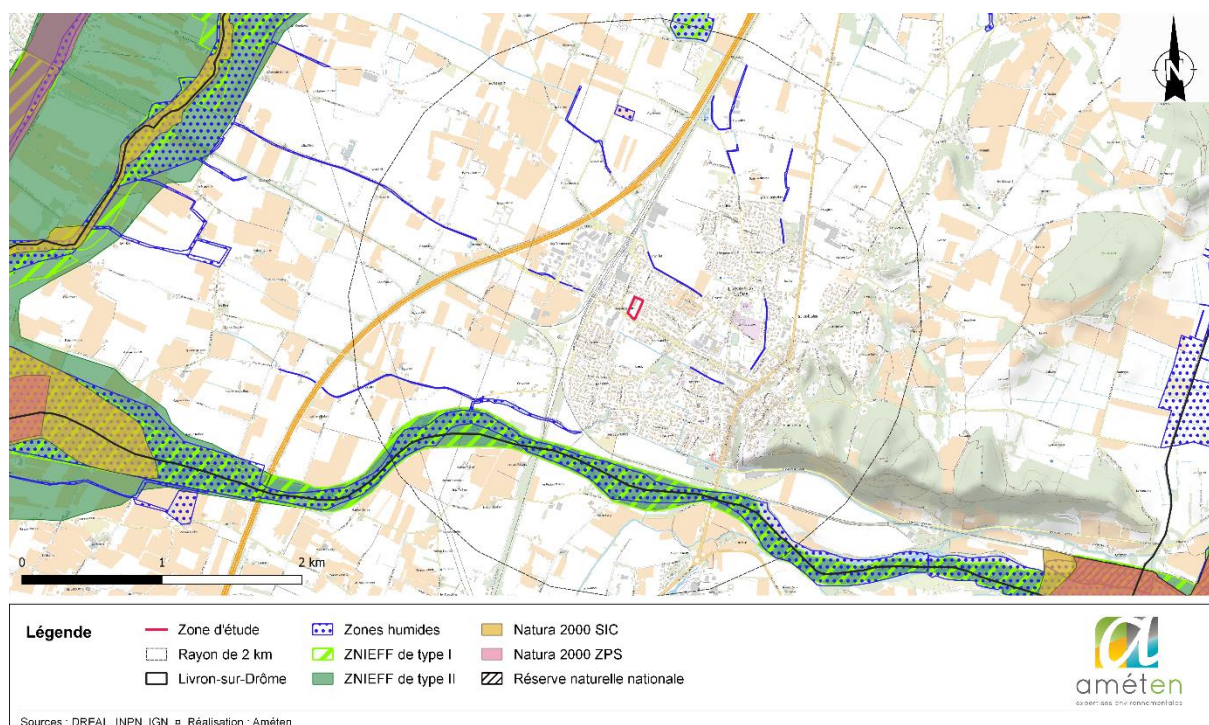


Figure 14 : Localisation des zonages réglementaires et patrimoniaux

Un repérage de terrain a été réalisé afin de confirmer qu'aucun élément de la trame paysagère était présent sur la parcelle agricole. Ainsi, aucun élément de la trame verte (type arbre remarquable, haie...) et de la trame bleue (type cours d'eau, fossé...) n'ont été recensés sur le site. La Figure 15 présente la parcelle.

Aussi, dans le cadre du projet aucun autre bâtiment mis à part le magasin actuel ne sera détruit. Le concept architectural de l'enseigne Lidl n'est pas essentiel pour l'avifaune et les chiroptères. Sa démolition n'impactera donc pas le milieu naturel.



Figure 15 : Parcelle agricole intégrée au projet



Figure 16 : Concept architectural Lidl

Le projet prévoit tout de même l'abattage des 12 arbres actuellement présents sur le parking. Ils ne présentent pas de caractère d'intérêt particulier pour l'avifaune et les chiroptères. Ils seront remplacés par 61 nouveaux arbres replantés dans les espaces verts.

2.2.2 SYNTHESE MILIEU NATUREL

L'emprise du projet n'est concernée par aucun zonage ou inventaire écologique de type ZNIEFF, Natura 2000 ou APPB. Aucun inventaire naturaliste n'a été réalisé sur l'emprise des aménagements prévus. Néanmoins, un repérage de terrain a déterminé qu'aucun élément du paysage ou du bâtiment qui sera démoli comportait un intérêt particulier pour la faune.

Le projet s'inscrit sur des secteurs anthropisés (parking, bâtiment commercial/artisanal, habitations individuelles). La faune et la flore susceptibles d'être rencontrée est ubiquiste, adaptée à la présence permanente de l'Homme et ne présente pas d'enjeu potentiel.

2.3 MILIEU HUMAIN

2.3.1 USAGE DU SITE

2.3.1.1 VOISINAGE

Actuellement, la zone de projet est occupée par un magasin LIDL avec un parking (parcelle 673). LIDL exploite aussi la parcelle n°677. Le Sud-Est du site est bordé par un champ agricole (parcelle 57) puis par des habitations individuelles. Les voisins directs au Nord du LIDL sont un bassin à sec (825, 753) puis des habitations individuelles, des entrepôts et des parcelles agricoles. La délimitation à l'Ouest se fait via l'allée des Catalans. On recense ensuite des habitations individuelles, des commerces puis une voie ferrée. Le site est bordé au Sud par l'avenue Albert Mazade puis par des habitations individuelles.

Cette zone s'inscrit dans un secteur urbain continu, localisé aux abords d'un rond-point entre l'allée des Catalans au Nord-Ouest et l'avenue Albert Mazade au Sud-Est et l'avenue de Provence au Sud-Ouest. L'Est et le Nord-Est sont composés de logements résidentiels individuels.

Ce secteur montre un fort taux d'anthropisation (bâti, surface en enrobé). Seule la rivière de la Drôme constitue une frange naturelle est présente à plus d'1km du projet. On note aussi quelques espaces verts liés aux habitations.

2.3.1.2 MODIFICATION DES DEPLACEMENTS

L'agrandissement de la surface de vente du magasin actuel ainsi que de la capacité d'accueil de son parking va entraîner une modification des déplacements. Une étude d'impact circulaire de la modification du magasin LIDL a été réalisée.

Le trafic journalier actuel est considéré comme modéré voire faible dans le secteur d'étude. Cet agrandissement va générer des trafics supplémentaires dans le secteur d'étude qui seront négligeables. Le trafic restera modéré voire faible.

Les trafics attendus après la réalisation du projet d'agrandissement du magasin LIDL seront tout à fait adaptés à la géométrie du réseau routier et le fonctionnement circulaire du secteur restera optimal.

2.3.2 RISQUES TECHNOLOGIQUES – ACTIVITE POLLUANTE

Sources des données : DREAL, Géorisques.fr

La commune de LIVRON-SUR-DRÔME n'est concernée par aucun Plan de Prévention des Risques Technologiques (PPRT).

La consultation des bases de données sur les sites et sols pollués ou activités potentiellement polluantes (BASIAS, BASOL, ICPE, SIS) a montré que le site d'étude n'est pas référencé dans la base de données BASIAS.

On note toutefois la présence de 5 sites BASIAS (cf. tableau ci-dessous) dans un rayon de 500 m autour de l'emprise projet.

Tableau 3 : Liste des sites BASIAS dans un rayon de 500 m autour du site d'étude

N° BASIAS	Nom usuel	Activité	Distance au site
RHA2601015	D.L.I.	Dépôt de liquide inflammable (D.L.I.)	280 m
RHA2601016	Transport et installations ferroviaires	Production et distribution de vapeur (chaleur) et d'air conditionné. Transport et installations ferroviaire interurbain de voyageurs (gare de triage et entretien des locomotives)	270 m
RHA2601283	Négociant et combustible	Dépôt de liquide inflammable (D.L.I.)	510 m
RHA2601276	Taillanderie et Forge	Forge, marteaux mécaniques, emboutissage, estampage, matriçage découpage ; métallurgie des poudres. Fabrication de coutellerie	340 m
RHA2601286	Travail des métaux	Chaudronnerie, tonnellerie. Fabrication de coutellerie. Dépôt de liquides inflammables (D.L.I.), Fabrication d'éléments en métal pour la construction (portes, poutres, grillage, treillage...)	360 m
RHA2601287	Atelier de chaudronnerie et de tôlerie	Chaudronnerie et tonnellerie	510 m

La zone d'étude n'est pas concernée par les sites ICPE. On recense toutefois une ICPE à 500 m du projet.

Nom usuel	Type d'activité	Régime en vigueur	Statut SEVESO	Distance au site
Plastilav	Industrie	Autorisation	Non Seveso	530 m

On note aussi la présence de centrales nucléaires dans un périmètre de 20 km. Elle correspond à la centrale de Cruas, exploité par EDF pour la production d'électricité.

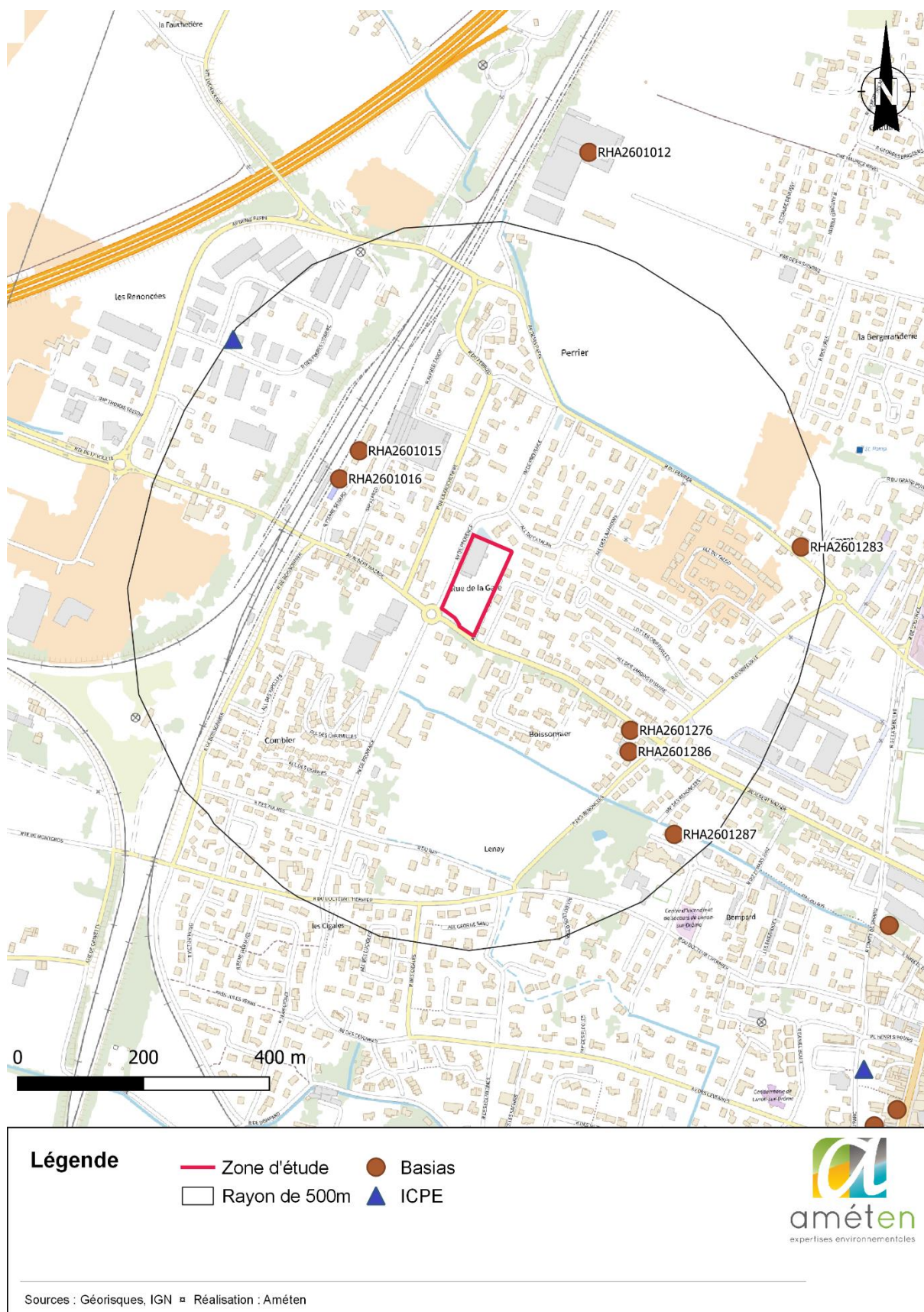


Figure 17 : Localisation des sites Basias, Basol et ICPE

La commune de Livron-sur-Drôme est concernée par des canalisations de matières dangereuses d'hydrocarbures et de gaz naturel. D'après la carte interactive de Géorisques, les canalisations de gaz naturel longent la gare qui se situe à plus de 250 m de la zone d'étude.

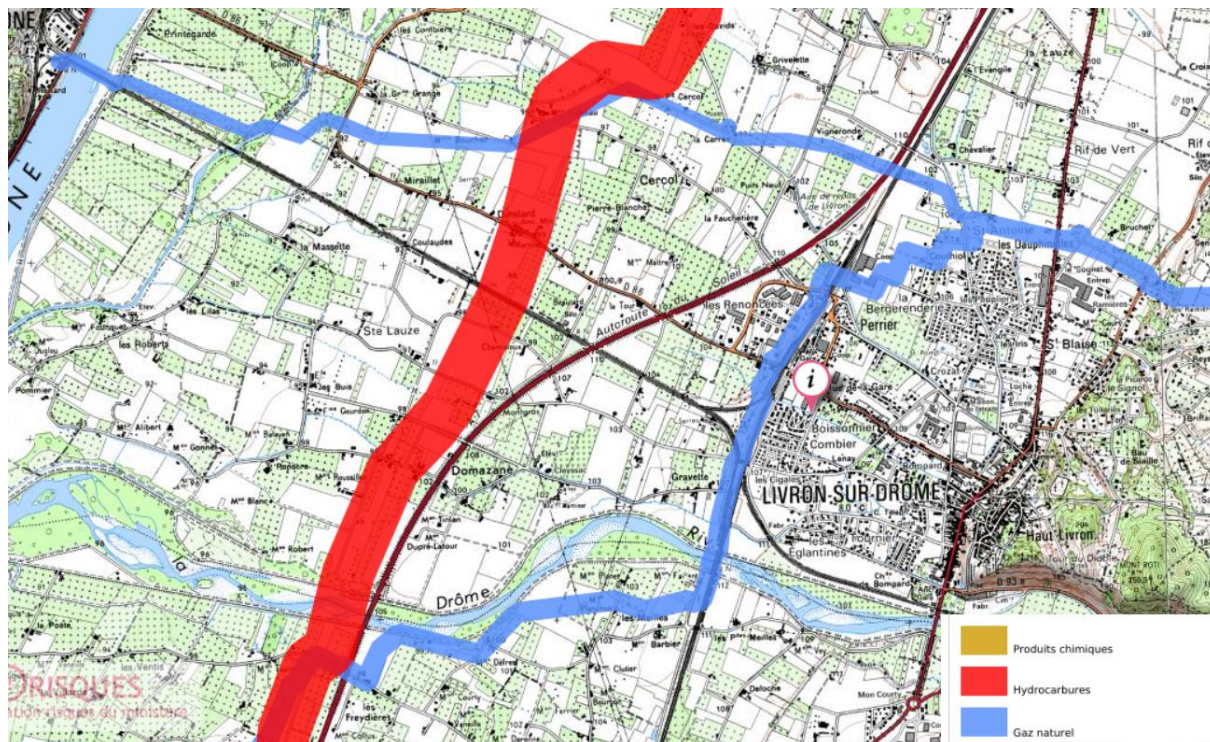


Figure 18 : Localisation des canalisations de matières dangereuses (source : Géorisques)

Sources des données : Fondasol – Rapport n° PR.69EN.20.0022

Une étude pollution a été réalisée par FONDASOL en mai 2020 dans le but de caractériser les sols superficiels et les sols au voisinage des sources de pollutions identifiées.

Les analyses de sol au niveau de ces échantillons des sondages ST1 à ST7 (cf.Figure 19) ont mis en évidence :

- De limon argilo-sableux ou sable limono-argileux marron ou marron-ocre avec parfois des retombées sablo-graveleuses grises sur des épaisseurs de l'ordre de 1 à 2 m,
- Puis d'argile plus ou moins sablo-limoneuse marron ocre, brun, beige ou gris, parfois compacte reconnue jusqu'à 3 m de profondeur.

Des sondages de 3m de profondeur ont mis en évidence des taches d'imprégnation sur l'enrobé du parking. Elles correspondent à la présence de traces d'hydrocarbures et d'HAP. Ces taches d'imprégnations ont été identifiées comme source potentielle de pollution de la parcelle du site.



Figure 19 : Localisation des investigations et des sources potentielles de pollution

Les analyses ont mis en évidence la présence de dépassements de certains critères de l'arrêté du 12 décembre 2014 relatif aux Installations de Stockage de Déchets Inertes (ISDI) correspondant aux fluorures sur éluats. Dans ce contexte, 3 filières de prises en charge des terres ont été retenues. Celles qui présentent un dépassement seront traitées par les filières d'Installation de Stockage de Déchets Non Dangereux (ISDND) ou d'Installation de Stockages de Déchets Inertes Aménagée (ISDI+). Les terres qui seraient à excaver et qui ne présentent pas de dépassement pourront quant à elles être évacuées en Installation de Stockage des Déchets Inertes (ISDI).

2.3.3 URBANISME

Le Plan Local d'Urbanisme (PLU) est un document établi à l'échelle de la commune ou d'un groupement de communes, qui fixe les règles générales d'utilisation du sol par zone, les servitudes d'urbanisme, ainsi que les orientations d'aménagement sur le territoire de la commune.

Selon le PLU de LIVRON-SUR-DRÔME (Figure 20), approuvé le 3 septembre 2012 et modifié le 17 octobre 2016, le secteur d'étude appartient aux zonages spécifiques UC « Parcelle classée UC, UC : Zone d'habitat moins dense autour du centre de Livron et des hameaux St Genys, Petits Robins et Domazane en application du règlement ». Elle correspond aux quartiers résidentiels qui se sont développés en continuité du centre-ville, autour des hameaux de St Genys, des Petits Robins et de Domazane et dans le quartier excentré de la Croix. Cette zone se caractérise par une diversité des formes d'habitat (ensembles collectifs, habitat pavillonnaire, habitat intermédiaire et petits collectifs) et des fonctions (équipements collectifs, commerces, artisanat...)

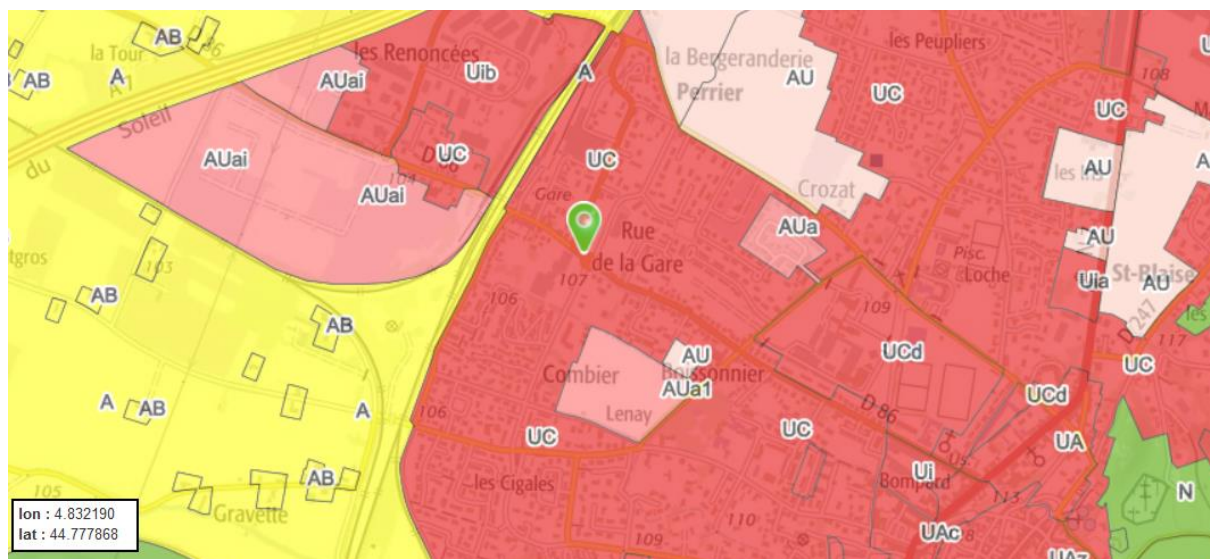


Figure 20 : Extrait du Plan Local d'Urbanisme de la commune de LIVRON-SUR-DRÔME (source : Géoportail de l'urbanisme)

2.3.4 SYNTHÈSE MILIEU HUMAIN

L'aire d'étude se trouve au droit d'un secteur avec une occupation des sols anthropisée. Aucun site BASIAS n'a été recensé au droit du site. L'analyse des sols note la présence de polluants (Hydrocarbures et HAP) en faible concentration au sein du parking actuel. Les déchets produits notamment lors de la phase de démolition seront traités dans les filières spécifiques ISDND, ISDI+, ISDI si les critères de seuil sont dépassés.

2.4 PAYSAGE ET PATRIMOINE

2.4.1 PAYSAGE

L'emprise projet s'inscrit dans un paysage de type urbain continu où se mêle principalement des commerces/entreprises et des bâtiments d'habitations individuelles. Ce secteur est bordé par une infrastructure routière composée d'un rond-point reliant l'avenue des Catalans à l'Ouest du projet, et l'avenue Albert Mazade au Sud. La parcelle agricole actuelle s'intègre au projet. Ainsi, à l'Est de cette parcelle se situe des habitats de types individuels.

L'annexe 3 du CERFA présente différentes photographies du site et de ses abords.

2.4.2 PATRIMOINE

Source des données : Ministère de la Culture

D'après l'Atlas des patrimoines du Ministère de la Culture, l'emprise projet n'est concernée par aucun site classé ou inscrit. La zone d'étude est concernée par la Zone de présomption de prescription archéologique.

La ZPPAUP de Livron a été créée par arrêté Préfectoral du 12 janvier 1995 et constitue une servitude d'utilité publique annexée au Plan Local d'Urbanisme. Le périmètre en vigueur de la ZPPAUP concerne des terrains constructibles (classés en zone UAz) ainsi que des « terrains inconstructibles » classés en zone naturelle (Nz).

Deux édifices situés dans le périmètre de la ZPPAUP sont protégés au titre des Monuments Historiques (zone UAz) :

- Les 4 pièces décorées de peintures murales situées au rez-de-chaussée du château du Haut Livron (inscription par arrêté du 28 décembre 1990),
- Le cimetière contenant les restes d'une ancienne abbaye (inscription par arrêté du 13 juillet 1926)

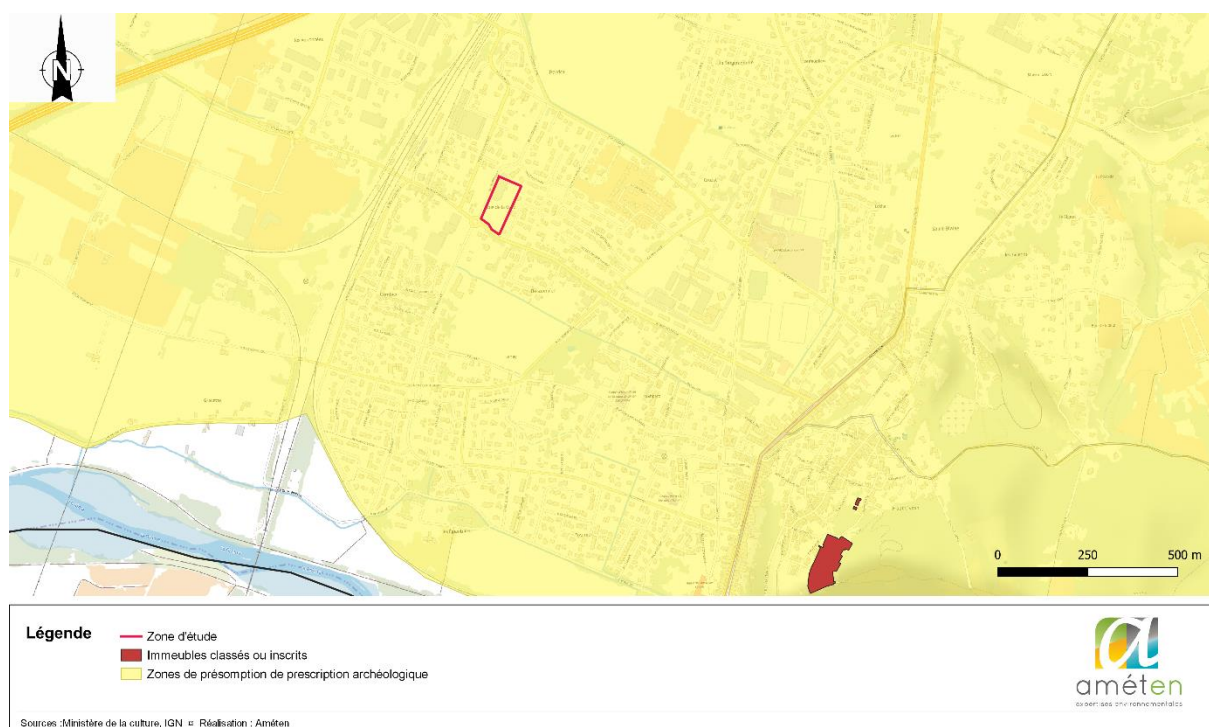


Figure 21 : Protections du patrimoine sur le secteur d'étude

2.4.3 SYNTHÈSE PAYSAGE ET PATRIMOINE

L'emprise du projet s'inscrit dans un paysage de type urbain où se mêle principalement des commerces/entreprises et des bâtiments d'habitations individuelles. Elle est concernée par une zone de présomption de prescription archéologique. Elle n'est concernée par aucun site classé ou inscrit, aucun périmètre de protection de monuments historiques.

3 CARACTERISTIQUES DE L'IMPACT POTENTIEL DU PROJET SUR L'ENVIRONNEMENT ET LA SANTE HUMAINE

L'évaluation des incidences prévisibles ou potentielles du projet sur l'environnement et la santé humaine s'évalue à partir de plusieurs critères suivants chaque thématique : *Exemple : perte de biodiversité, changement d'affectation des sols qui peut entraîner une altération du paysage et la rareté des biens, etc.*

L'objectif est d'identifier par expertise et de manière globale les éventuels effets du projet en intégrant déjà les critères d'analyse de l'article R122-5 du Code de l'environnement :

- Type d'effet : négatifs et positifs,
- Nature des effets : directs et indirects,
- Projection des effets : à court, moyen et long terme.

Le type d'effet prévisible est évalué par niveau pressenti d'incidences :

Niveau d'impact potentiel						
POSITIF	NUL ou NEGLIGEABLE	FAIBLE	MODERE	ASSEZ FORT	FORT	TRÈS FORT
	NON NOTABLE		NOTABLE			

Les impacts potentiels du projet sur l'environnement et la santé humaine sont présentés dans le tableau suivant :

Thématiques	Incidences potentielles	Nature et importance	Niveau d'incidence potentielle
Ressources	Engendre-t-il des prélèvements d'eau ? Si oui, dans quel milieu ?	Aucun prélèvement d'eau n'est prévu lors de la phase travaux ou de la phase exploitation.	NUL
	Impliquera-t-il des drainages / ou des modifications prévisibles des masses d'eau souterraines ?	Pas de drainages ou de modifications des masses d'eau souterraines. En phase chantier, une vigilance accrue et des mesures de chantier spécifiques (stockage des produits polluants sur bac de rétention, kit anti-pollution, etc.) seront portées quant aux risques de pollution, du fait de la faible profondeur et de la vulnérabilité de la nappe alluviale dans ce secteur.	NUL
	Est-il excédentaire en matériaux ?	L'apport de terre végétale au droit des espaces verts et l'évacuation de remblais seront nécessaires. Le projet restera toutefois en équilibre vis-à-vis des volumes apportés et des volumes évacués.	NEGLIGEABLE
	Est-il déficitaire en matériaux ? Si oui, utilise-t-il les ressources naturelles du sol ou du sous-sol ?	A première vue, le projet n'apparaît pas déficitaire en matériaux. Suivant la qualité des sols, des matériaux existants seront remplacés par des matériaux sains.	NEGLIGEABLE
Milieu naturel	Est-il susceptible d'entraîner des perturbations, des dégradations, des destructions de la biodiversité existante :	Aucun inventaire naturaliste n'a été réalisé sur l'emprise des aménagements prévus. Néanmoins, ces derniers s'inscrivent sur des secteurs anthropisés (parking, bâtiment commercial/artisanal, habitations individuelles). La faune et la flore susceptibles d'être rencontrée est ubiquiste, adaptée à la présence permanente de l'Homme et ne présente pas d'enjeu potentiel. Une reconnaissance terrain a confirmé qu'aucun bâtiment ni élément du paysage à caractère d'intérêt particulier pour la faune, flore, habitats et continuités écologiques ne sera	NUL

Thématiques	Incidences potentielles	Nature et importance	Niveau d'incidence potentielle
	faune, flore, habitats, continuités écologiques ?	endommagé. Les 12 arbres présents sur le parking seront abattus et remplacés par 61 arbres plantés dans les espaces verts. Ils ne sont pas recensés comme des éléments d'intérêts pour la faune et de la flore sauvage.	
	Si le projet est situé dans ou à proximité d'un site Natura 2000, est-il susceptible d'avoir un impact sur un habitat / une espèce inscrit(e) au Formulaire Standard de Données du site ?	<p>Aucune zone Natura 2000 n'est située dans la zone d'étude (rayon de 2 km autour du périmètre du projet).</p> <p>Pour rappel, les zones Natura 2000 SIC (directive habitats) les plus proches sont situées à plus 3,5 km de l'emprise du site (FR8201678– Milieux aquatiques et alluviaux de la basse vallée de la Drôme ; FR8201677- Milieux alluviaux du Rhône aval).</p> <p>La zone Natura 2000 ZPS (directive oiseaux) la plus proche se situe à 3,5 km au Sud-Est du projet (FR8210041- Les Ramières du Val de Drôme). Il n'y a pas de lien fonctionnel entre les zones Natura 2000 et les habitats de l'emprise projet.</p> <p>L'éloignement géographique et topographique indique qu'aucune espèce inventoriée dans la zone Natura 2000 ne peut-être impactée par le projet. On notera l'absence de lien fonctionnel entre l'emprise projet et cette zone Natura 2000.</p> <p>En conclusion, il n'y a pas d'incidence du projet sur les zones réglementaires Natura 2000.</p>	NUL
	Est-il susceptible d'avoir des incidences sur les autres zones à sensibilité particulière énumérées au 5.2 du présent formulaire ?	Les travaux seront majoritairement réalisés sur des secteurs anthropisés et seront peu susceptibles d'engendrer un impact potentiel sur des zones à sensibilité particulière.	NÉGLIGEABLE
	Engendre-t-il la consommation	Le projet engendre la consommation d'une parcelle agricole de plus de 4 000m ² . Néanmoins, la parcelle agricole concernée est située dans un secteur anthropisé considérée comme une dent creuse. Cela n'entraîne donc pas d'étalement urbain.	NEGLIGEABLE

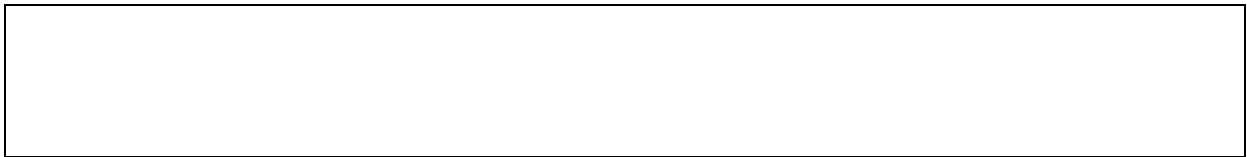
Thématiques	Incidences potentielles	Nature et importance	Niveau d'incidence potentielle
	d'espaces naturels, agricoles, forestiers, maritimes ?		
Risques	Est-il concerné par des risques technologiques ?	<p>La commune de Livron-sur-Drôme n'est pas couverte par un PPRT.</p> <p>Aucun site BASIAS n'est situé à l'emprise du projet.</p> <p>Pour rappel, les sites BASIAS les plus proches sont situés à 280m du site. Le premier concerne un dépôt de liquides inflammables (DLI-RHA2601015). Le second est une production et distribution de vapeur (chaleur) et d'air conditionné, de transport et installations ferroviaire interurbain de voyageurs (gare de triage et entretien des locomotives) -(RHA2601016).</p>	NÉGLIGEABLE
	Est-il concerné par des risques naturels ?	L'emprise du projet est concernée par un risque d'inondation de la Drôme, classifié comme faible. Le site est aussi concerné par un risque de remontées des nappes, un aléa feux de forêt faible et un risque sismique moyen (3/5).	MODERE
	Engendre-t-il des risques sanitaires ? Est-il concerné par des risques sanitaires ?	Le projet ne générera pas d'émissions nocives pour la santé.	NÉGLIGEABLE
Nuisances	Engendre-t-il des déplacements/des trafics	Le projet engendrera une légère augmentation des déplacements et des trafics (employés et clients) sur les axes routiers périphériques. Ce trafic sera toutefois réparti sur la plage d'ouverture du magasin et restera modéré voire faible. Les trafics attendus seront tout à fait adaptés à la géométrie du réseau routier et le fonctionnement circulaire du secteur restera optimal.	NEGLIGEABLE

Thématiques	Incidences potentielles	Nature et importance	Niveau d'incidence potentielle
	Est-il source de bruit ? Est-il concerné par des nuisances sonores ?	La phase travaux du projet sera vectrice de bruits/nuisances sonores durant la période diurne. La phase exploitation devrait engendrer une légère augmentation de la circulation dans ce secteur et augmenter ainsi de façon indirecte les émissions sonores.	FAIBLE
	Engendre-t-il des odeurs ? Est-il concerné par des nuisances olfactives ?	Pas d'émissions d'odeurs particulières liées au projet.	NUL
	Engendre-t-il des vibrations ? Est-il concerné par des vibrations ?	Seule la phase travaux du projet pourra engendrer des vibrations (déambulation des engins, démolition des bâtiments) qui seront très localisées et ponctuelles.	NÉGLIGEABLE
	Engendre-t-il des émissions lumineuses ? Est-il concerné par des émissions lumineuses ?	Le système d'éclairage extérieur du site sera limité aux horaires de fonctionnement : allumage avant l'arrivée des employés (5h45) et extinction 10 minutes après le départ des employés. Des enseignes lumineuses seront également présentes en façade du bâtiment. Elles seront éteintes en période nocturne (21h30 à 7h).	NÉGLIGEABLE
Emissions	Engendre-t-il des rejets dans l'air ?	Durant la phase chantier, des polluants atmosphériques seront rejetés par les engins motorisés nécessaires au bon déroulement des opérations. Les volumes rejetés resteront limités en quantité et dans le temps. La phase exploitation n'engendrera pas de rejets atmosphériques de manière directe. Toutefois, la légère hausse du trafic routier provoquera indirectement une hausse non significative des émissions atmosphériques.	NÉGLIGEABLE

Thématiques	Incidences potentielles	Nature et importance	Niveau d'incidence potentielle
	Engendre-t-il des rejets liquides ? Si oui, dans quel milieu ?	La phase travaux et exploitation n'engendrera pas directement de rejets liquides. Toutefois, la création de surfaces imperméabilisées nécessite la mise en place d'une gestion des eaux pluviales. Une étude sur la gestion des eaux pluviales est actuellement en cours.	NÉGLIGEABLE
	Engendre-t-il des effluents ?	Les eaux usées du site seront collectées et rejetées au sein du réseau d'assainissement communal.	NUL
	Engendre-t-il la production de déchets non dangereux, inertes, dangereux ?	La phase travaux engendrera la production de déchets inertes issus des démolitions des structures présentes au droit de l'emprise projet (bâtiment commercial, entrepôt, habitations individuelles). Ces déchets seront transférés vers les filières de traitement spécifiques. La phase exploitation n'entraînera pas de production de déchets non dangereux, inertes ou dangereux.	NÉGLIGEABLE
Patrimoine / Cadre de vie / Population	Est-il susceptible de porter atteinte au patrimoine architectural, culturel, archéologique et paysager ?	Le projet est situé en zone de présomption de prescription archéologique (ZPPA). Le Code du patrimoine prévoit que toute personne projetant de réaliser des aménagements peut, avant de déposer une demande d'autorisation, saisir le préfet de région afin qu'il examine si le projet est susceptible de donner lieu à des prescriptions archéologiques (livre V, article L. 522-4).	MODERE
	Engendre-t-il des modifications sur les activités humaines (agriculture, sylviculture, urbanisme,	Le projet entraînera une modification de l'usage des sols car il s'implantera au droit d'une parcelle agricole. Cette dernière se situe dans une dent creuse et n'engendra pas d'étalement urbain.	NÉGLIGEABLE

Note de synthèse environnementale

Thématiques	Incidences potentielles	Nature et importance	Niveau d'incidence potentielle
	aménagements), notamment l'usage du sol ?		



Annexe 8 :
Etude d'impact circulatoire de la modification d'un
magasin Lidl (Transmobilités, Septembre 2022)

LIVRON SUR DRÔME

Etude d'impact circulatoire de la modification d'un magasin LIDL

ETUDE DE DEPLACEMENTS

Septembre 2022



T R A N S M O B I L I T É S
16 Route de la Gavotte – 13 015 MARSEILLE
Tel : 04 . 91 . 03 . 68 . 59 – Fax : 04 . 91 . 60 . 39 . 01
Email : b.joguuet@transmobilités.com – f.sanial@transmobilités.com

Numéro d'étude : A1439
Réalisée par : Fabien SANIAL
Validée par : Benoit JOGUET
Version de septembre 2022

1	CONTENU	
2	OBJET DE L'ETUDE	3
3	DIAGNOSTIC DE L'ETAT ACTUELS	4
3.1	Trafics actuels sur chaque voie	4
3.2	Heure de pointe du soir – mouvements tournants, charges et capacités	5
3.2.1	Mouvements tournants et charges globales observés à l'HPS	5
3.2.2	Réserves de capacité calculées à l'HPS	6
3.3	Heure de pointe du matin – mouvements tournants, charges et capacités	7
3.4	Prise en compte du projet de déviation de la RN7	8
3.5	Résultats enquête clientèle.....	10
4	ANALYSE DE LA SITUATION ATTENDUE AVEC LE PROJET	11
4.1	Trafics générés par l'agrandissement du magasin	11
4.2	Répartition des flux.....	12
4.3	Heure de pointe du soir - Mouvements tournants et charges globales attendus	13
4.3.1	Mouvements tournants et charges globales attendus à l'HPS.....	13
4.3.2	Réserves de capacité attendues à l'HPS.....	14
4.4	Heure de pointe du matin - Mouvements tournants et charges et capacités attendus.....	15
5	CONCLUSION	17

2 OBJET DE L'ETUDE

L'enseigne LIDL envisage la construction d'un nouveau magasin, à Livron-sur-Drôme, en lieu et place d'un magasin LIDL existant. La vue aérienne du magasin actuel est présentée ci-dessous, tandis que le plan de masse du futur magasin est présenté ci-contre. La surface de vente du magasin passera de 977 m² à 1 431 m².

L'agrandissement de la surface de vente du magasin va générer des trafics supplémentaires dans le secteur d'étude, il convient d'en vérifier l'impact sur les conditions de circulation.

L'étude suivra donc les étapes suivantes :

- Recenser les trafics actuels
- Estimer les trafics supplémentaires liés à l'agrandissement de la surface de vente du magasin
- Analyser l'impact sur le fonctionnement circulatoire du réseau routier

Figure 1 Vue aérienne du secteur d'étude



Figure 2 Plan de situation

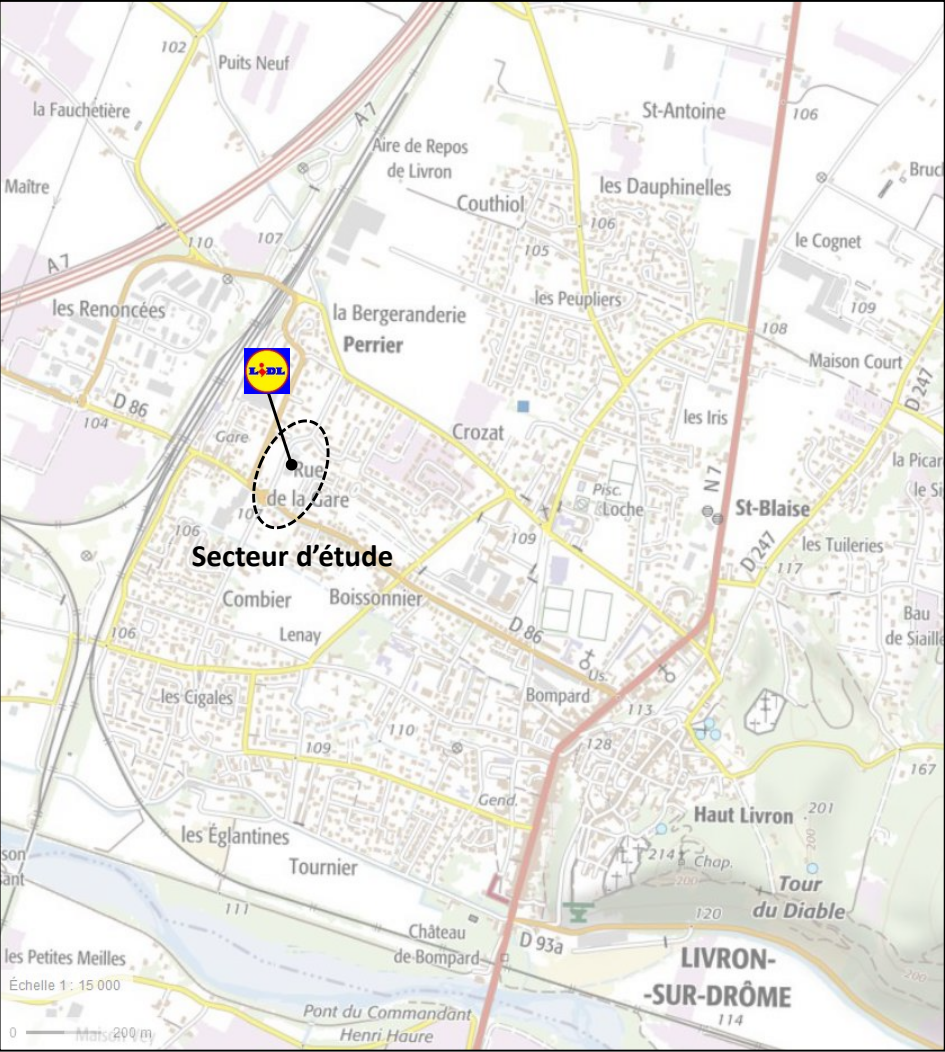
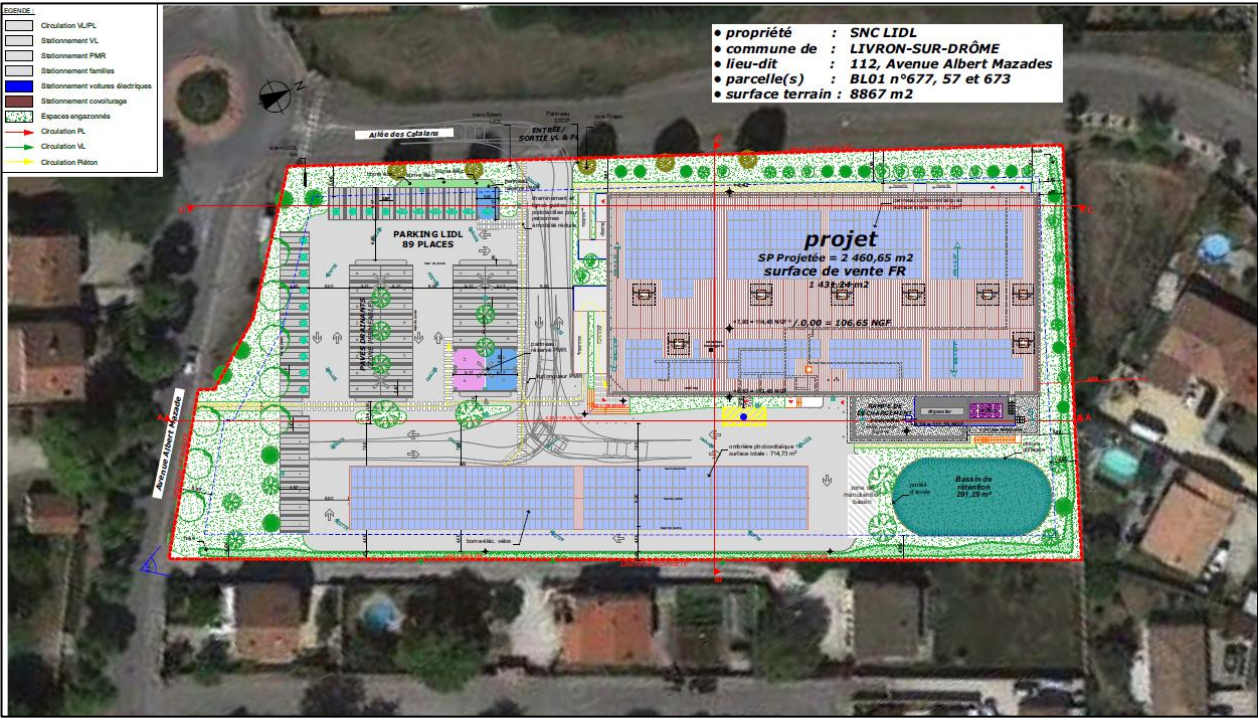


Figure 3 Plan de masse du futur magasin



3 DIAGNOSTIC DE L'ETAT ACTUELS

3.1 Trafics actuels sur chaque voie

Des comptages automatiques ont été effectués sur voirie pendant une semaine complète, du vendredi 19 au jeudi 25 février 2021.

Ces trafics permettent de définir les **Trafics Moyens Journaliers (TMJ)**, les **Trafics Moyens Jours Ouvrés (TMJO)**. Les principaux résultats utiles à l'étude sont synthétisés sur la carte ci-contre.

- Les Trafics Moyens Journaliers (TMJ) calculés en moyenne sur la semaine complète
- Les Trafics Moyens en Jour Ouvré (TMJO) calculés en moyenne du lundi au vendredi

METHODOLOGIE

Les trafics journaliers sont classiquement exprimés pour le cumul des 2 sens de circulation et en véh/jour.

Il est rappelé les ordres de grandeur usuellement reconnus pour une voie de circulation :

Moins de 4 000 véh/jour	trafic faible
Entre 4 000 et 10 000 véh/jour	trafic modéré
Entre 10 000 et 16 000 véh/jour	trafic soutenu
Plus de 16 000 véh/jour	trafic élevé

Ainsi il est relevé les trafics moyens journaliers suivants :

- 3 900 véhicules par jour dans les deux sens confondus sur l'avenue Albert Mazade, ce qui correspond à un trafic faible.
- 4 300 véhicules par jour dans les deux sens confondus sur l'avenue de Provence, ce qui correspond à un trafic modéré.

Figure 4 Trafics actuels



3.2 Heure de pointe du soir – mouvements tournants, charges et capacités

3.2.1 Mouvements tournants et charges globales observés à l'HPS

Une enquête directionnelle au droit des principaux carrefours du secteur a eu lieu le lundi 22 février 2021 le soir. Suite à cette enquête, l'heure de pointe du trafic un soir de semaine a pu être précisément identifiée entre 16h30 et 17h30.

TRAFIC EN HEURE DE POINTE

Les trafics horaires sont distingués par sens de circulation et exprimés en Unités de Véhicule Particulier (UVP), unité définie pour tenir compte du poids des différents gabarits de véhicules dans les trafics :
1 VL = 1 UVP 1 PL ou 1 bus = 2 UVP 1 Moto = 0.3 UVP

La charge globale d'un carrefour est égale à la somme des trafics entrant dans le carrefour (et égale à la somme des trafics sortant). Il est usuellement reconnu les ordres de grandeur suivants :

Trafic en section courante		Charge globale d'un carrefour		
Trafic heure UVP/h (1 sens)	Niveaux	Charge globale UVP/h	Niveau	Aménagement possible
< 100	très faible	< 900	très faible	Priorité à droite
100 à 300	faible	900 à 1300	faible	CDP ou STOP
300 à 600	modéré	1300 à 2000	modéré	Feux ou giratoire
600 à 800	élevé	2000 à 3000	élevé	Feux ou giratoire
> 800	très élevé	> 3000	très élevé	Feux ou giratoire

Il est représenté sur la carte ci-contre, les trafics et les mouvements tournants recensés sur le secteur d'étude, durant l'heure de pointe.

Il ressort les observations suivantes de la situation actuelle à l'HPS :

- La charge globale du carrefour giratoire est faible (à peine supérieure à 900 UVP/h).
- Le flux sur l'avenue Albert Mazade est équilibré dans les deux sens, et de niveau faible.
- Le flux en direction du Sud sur l'avenue de Provence est tout juste modéré (>300 UVP/h).
- La charge globale du carrefour d'accès au LIDL est très faible, inférieure à 300 UVP/h, à un tel niveau de trafic, il n'y a aucun enjeu de circulation pour ce carrefour.
- **Les flux actuels en HPS sont donc plutôt faibles, et la géométrie du réseau routier est tout à fait adaptée à l'écoulement de tels flux.**

Par ailleurs, il est possible d'observer le trafic entrant et sortant du parking du LIDL :

- Ainsi le parking du LIDL génère un trafic en entrée de 105 UVP/h, qui est quasi identique en sortie : 100 UVP/h.

Pour se positionner dans un cas défavorable, il sera pris l'hypothèse que 100% des clients actuels et futurs du LIDL transiteront par le carrefour giratoire, contribuant ainsi à légèrement surévaluer sa charge globale future.

Figure 5 Mouvements tournants et charges globales HPS



3.2.2 Réerves de capacité calculées à l'HPS

Les réserves de capacité des carrefours sont calculées à l'aide de l'outil de calcul des carrefours giratoires : GIRABASE du CEREMA.

Ces réserves de capacité sont présentées sur les cartes ci-contre.

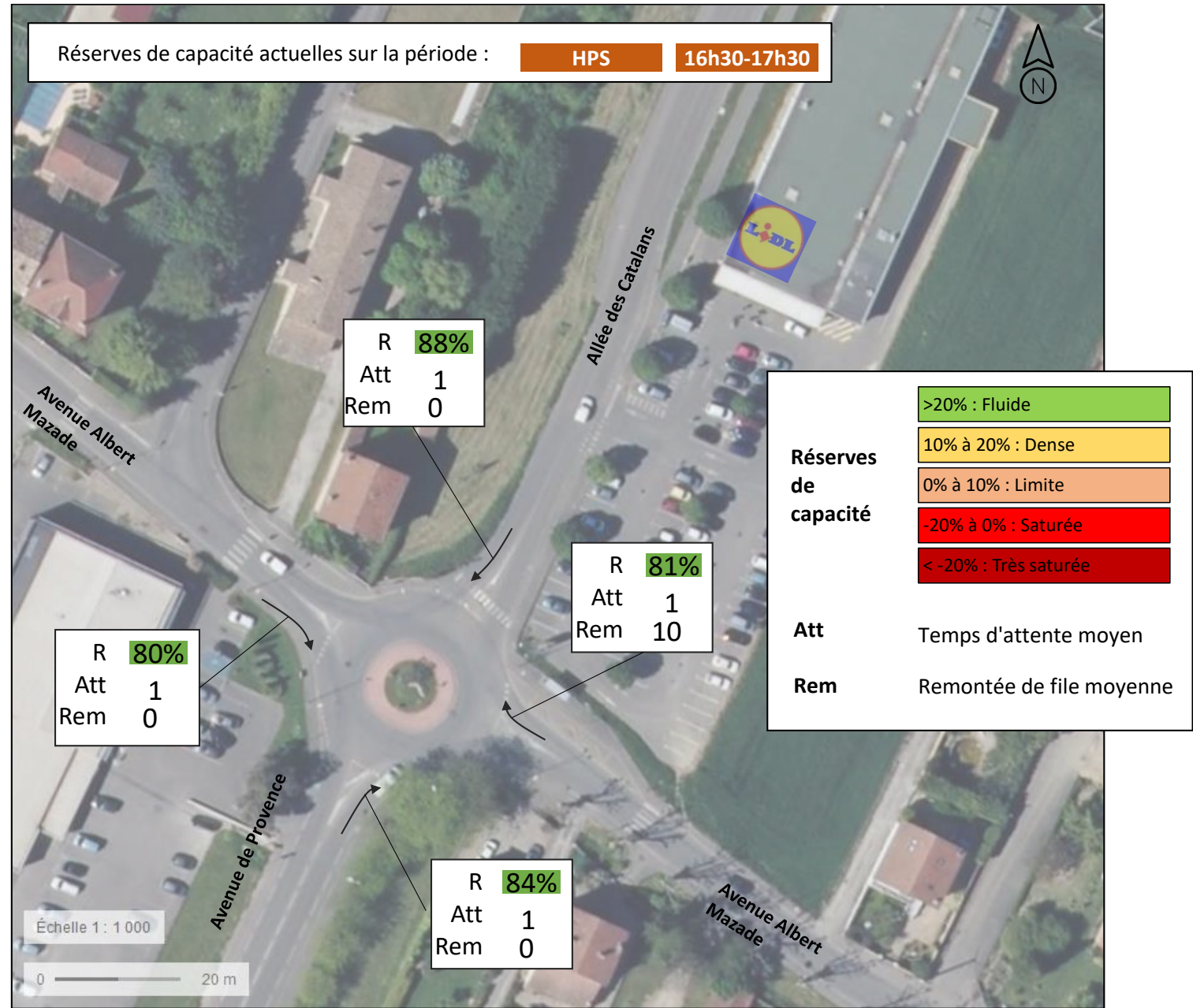
La capacité d'une voie est le trafic maximal qui peut s'écouler, elle dépend du trafic prioritaire au sein du carrefour. La réserve de capacité est la différence entre la capacité maximale et le trafic réel, il est usuellement admis les ordres de grandeur suivant :

Réserve de capacité	Fonctionnement	Longueur de remontée moyenne
> 20%	Fluide	moins de 5 véh
10 à 20%	Dense	5 à 10 véh
0 à 10%	Limite	10 à 20 véh
-20 à 0%	Saturée	20 à 40 véh
< -20%	Très saturée	plus de 40 véh

Il en ressort l'observation suivante :

- Les réserves de capacité du carrefour sont toutes très confortables, entrainant des temps d'attente négligeables et des remontées de file nulles.

Figure 6 Réerves de capacité calculées HPS



3.3 Heure de pointe du matin – mouvements tournants, charges et capacités

Une enquête directionnelle au droit des principaux carrefours du secteur a eu lieu le mardi 23 février 2021 le matin. Suite à cette enquête, l'heure de pointe du trafic un matin de semaine a pu être précisément identifiée entre 8h00 et 9h00.

TRAFIC EN HEURE DE POINTE

Les trafics horaires sont distingués par sens de circulation et exprimés en Unités de Véhicule Particulier (UVP), unité définie pour tenir compte du poids des différents gabarits de véhicules dans les trafics :
1 VL = 1 UVP 1 PL ou 1 bus = 2 UVP 1 Moto = 0.3 UVP

La charge globale d'un carrefour est égale à la somme des trafics entrant dans le carrefour (et égale à la somme des trafics sortant). Il est usuellement reconnu les ordres de grandeur suivants :

Trafic en section courante		Charge globale d'un carrefour		
Trafic heure UVP/h (1 sens)	Niveaux	Charge globale UVP/h	Niveau	Aménagement possible
< 100	très faible	< 900	très faible	Priorité à droite
100 à 300	faible	900 à 1300	faible	CDP ou STOP
300 à 600	modéré	1300 à 2000	modéré	Feux ou giratoire
600 à 800	élevé	2000 à 3000	élevé	Feux ou giratoire
> 800	très élevé	> 3000	très élevé	Feux ou giratoire

Il est représenté sur la carte ci-contre, les trafics et les mouvements tournants recensés sur le secteur d'étude, durant l'heure de pointe.

Il ressort les observations suivantes de la situation actuelle à l'HPM :

- La charge globale du carrefour giratoire est très faible (< 900 UVP/h). Elle est inférieure à l'HPS.
- Un trafic de transit pendulaire est observable sur l'avenue de Mazade : une oscillation de 50 UVP/h en plus dans le sens Ouest -> Est le matin et Est -> Ouest le soir.
- Le trafic sur l'avenue de Provence est inférieur le matin par rapport au soir dans les deux sens.
- La charge globale du carrefour d'accès au LIDL est très faible, inférieure à 200 UVP/h, à un tel niveau de trafic, il n'y a aucun enjeu de circulation pour ce carrefour.
- **Les flux actuels à l'HPM sont donc plutôt faibles, et la géométrie du réseau routier est tout à fait adaptée à l'écoulement de tels flux.**

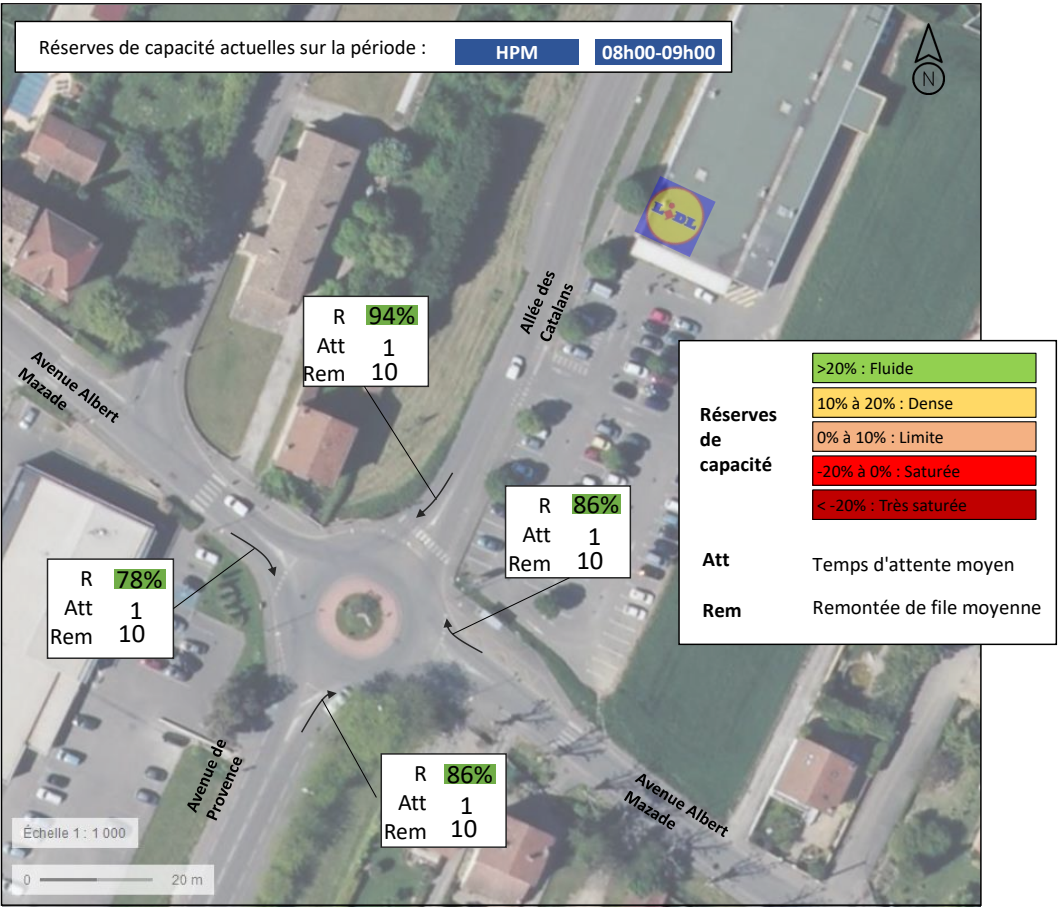
Par ailleurs, il est possible d'observer le trafic entrant et sortant du parking du LIDL :

- Ainsi le parking du LIDL génère un trafic en entrée de 40 UVP/h, et en sortie de 30 UVP/h.
- Pour se positionner dans un cas défavorable, il sera pris l'hypothèse que 100% des clients actuels et futurs du LIDL transiteront par le carrefour giratoire, contribuant ainsi à légèrement surévaluer sa charge globale future.

Figure 7 Mouvements tournants et charges globales HPM



Figure 8 Réserves de capacité calculées HPM



3.4 Prise en compte du projet de déviation de la RN7

Une déviation de la RN7 par l'Ouest est à l'étude. Elle permettra à terme de sortir le flux de transit Nord<->Sud hors du centre-ville de Livron-sur-Drôme. Le « déplacement » de la RN7, depuis une position à l'Est du projet, vers une position à l'Ouest du projet pourrait entraîner une inversion de certains flux sur l'avenue Albert Mazade (Figure 9). **L'augmentation de trafic sur l'avenue Albert Mazade au droit du projet sera négligeable**, en effet, le trafic depuis la RN7 qui se dirige actuelle vers l'Ouest (vers la Voulte sur Rhône) disparaîtra pour être remplacé par du trafic en direction de l'Est, alors que ce dernier peut aussi utiliser la RD104 au Sud (1) et la RD93 au Nord (2) (voir Figure 9 et Figure 10). Cette augmentation pourrait être de l'ordre 5% au vu des flux de transit ci-contre $\frac{123+150-70}{4300} = 5\%$ (voir les points (3), (4), (5) de la Figure 10)

En conséquence, au vu des réserves de capacité actuelle du secteur, l'impact de la déviation sera considéré négligeable dans la suite de l'étude.

Figure 9 Situation du LIDL par rapport au projet de déviation (source : DREAL Rhône Alpes, Juin 2019)

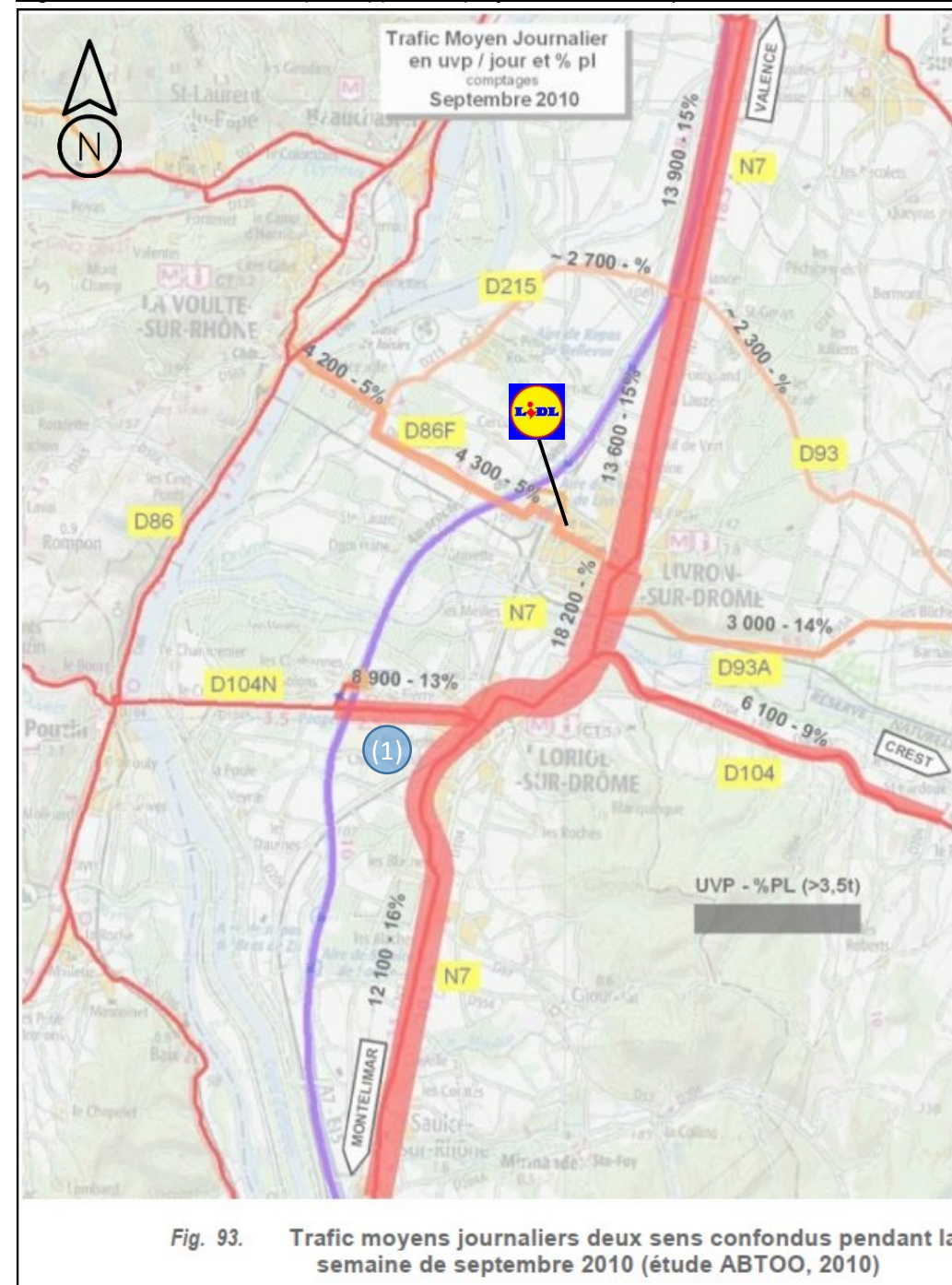


Figure 10 Trafic de transit et d'échange sur la RN7

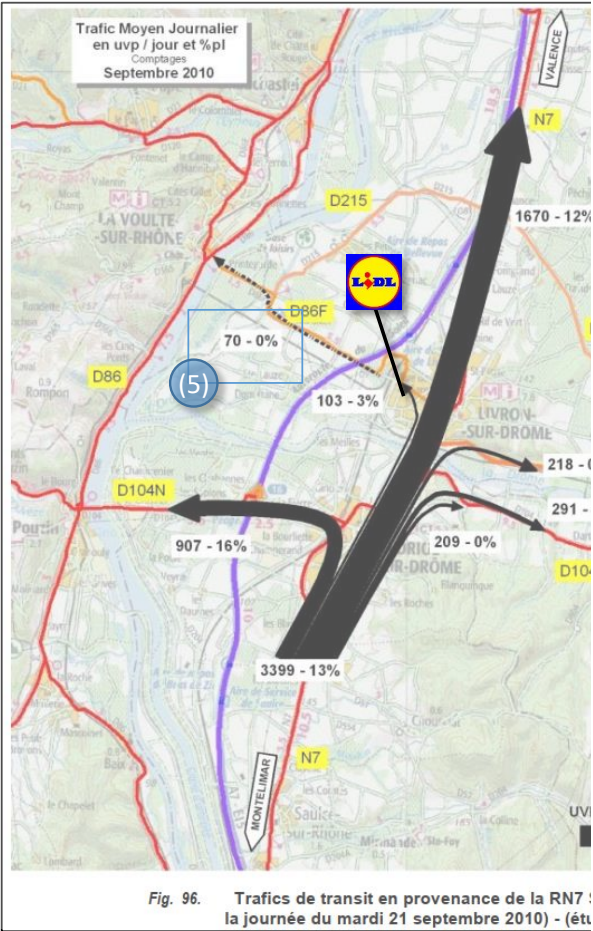
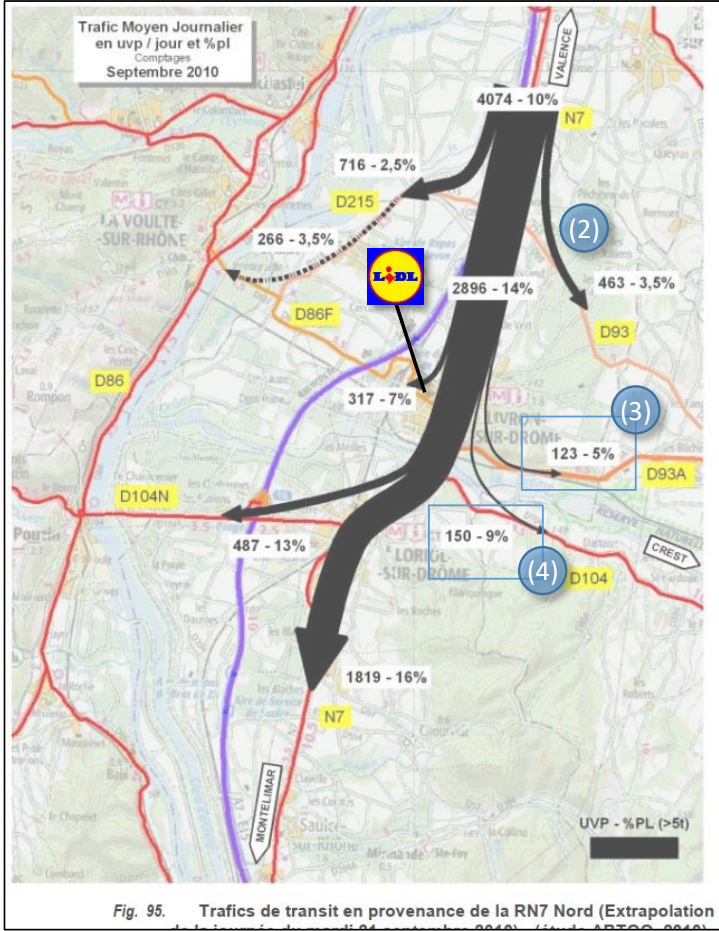
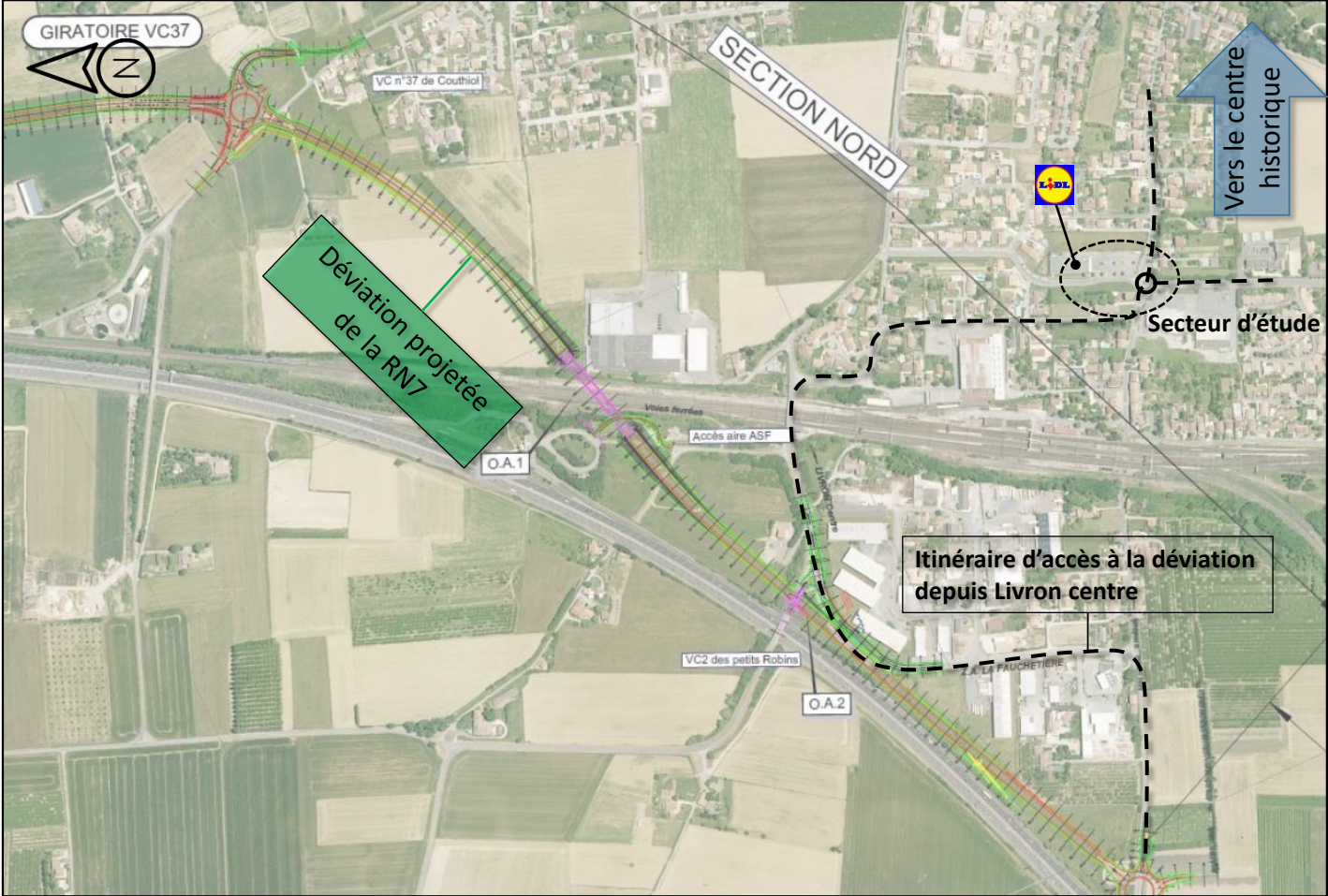


Figure 11 ZOOM sur la section Nord de la déviation et itinéraire d'accès à la déviation depuis le centre-ville.



3.5 Résultats enquête clientèle

Les données d'une enquête clientèle réalisée en caisse, lors de la semaine 20 de l'année 2019, ont été transmises par le client. Cette enquête rassemble plus de 910 entrées donnant notamment le mode de transport.

De cette enquête, il ressort les parts modales ci-dessous :

Déplacement		
en voiture	838	91,89%
en transports publics	2	0,22%
à vélo	10	1,10%
à pied	62	6,80%

Il apparaît que, la voiture individuelle est le mode de transport largement privilégié pour se rendre au Lidl de Livron sur Drôme : plus de 90% des clients utilisent ce mode de déplacement. Vient ensuite la marche à pied, avec 6,8% des déplacements, le vélo est à 1,1%, et les TC sont négligeables.

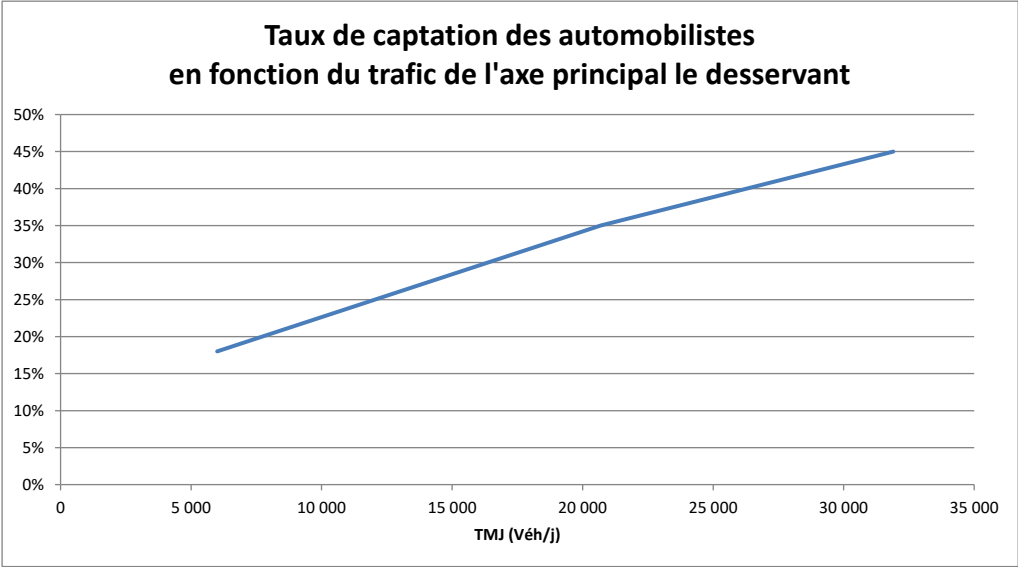
4 ANALYSE DE LA SITUATION ATTENDUE AVEC LE PROJET

4.1 Trafics générés par l’agrandissement du magasin

La surface de vente actuelle du magasin LIDL de Livron sur Drôme est de 977 m². Elle sera portée à 1 431 m² après la réalisation du projet.

Le trafic généré par l’augmentation de la surface de vente sera calculé sur la base des ratios de trafic observés sur le magasin existant aux heures de pointe. Il sera cependant appliqué à ces ratios deux coefficients de pondération : un coefficient d’élasticité et un coefficient de captation :

- Le coefficient d’élasticité permet de prendre en compte le fait que la zone de chalandise est déjà partiellement acquise par le magasin existant, c’est-à-dire que chaque m² de surface de vente supplémentaire générera moins de trafic que les m² de surface de vente existante.
 - Coefficient d’élasticité : 50%
- Le coefficient de captation permet de prendre en compte le fait qu’une partie des nouveaux trafics entrants et sortants du parking du magasin ont été captés sur le flux transitoire à proximité du secteur d’étude. Ce sont donc des véhicules existants à l’état actuel qui sont réorientés vers le magasin par la nouvelle surface de vente. Ce flux est estimé en fonction du trafic de l’axe principal, en se basant sur des enquêtes interviews des clients sur des projets similaires.
 - Coefficient de captation : 17%



Ainsi, le projet générera le trafic supplémentaire suivant aux heures de pointes du matin et du soir :

- HPM : 9 véhicules entrants et 7 véhicules sortants
- HPS : 23 véhicules entrants et 22 véhicules sortants

Parmi ces trafics générés, 17% sont déjà présents sur le secteur, ils seront réaffectés, de trafics de transit à trafics entrants et sortants du parking du magasin.

Ces trafics générés sont très faibles et ne devraient pas avoir d’impact sur le secteur d’étude.

Figure 12 Calcul des trafics générés par le projet

Surface de vente actuelles (en m²)		Lidl			
		977			
Parts modales actuelles		Déplacements actuels générés (en véh/h)			
		HPM		HPS	
		Entrants	Sortants	Entrants	Sortants
VP	95,2%	40	30	105	100
MàP	4,3%	2	1	5	4
T.C	0,1%	0	0	0	0
2 Roues	0,4%	0	0	0	0
Total	100%	42	31	110	104
Surface de vente suppl. (en m²)		Lidl			
		454			
Parts modales projetées		Déplacements supplémentaires projetés (en véh/h)			
		HPM		HPS	
		Entrants	Sortants	Entrants	Sortants
VP	95,2%	+19	+14	+46	+44
MàP	4,3%	+1	+1	+2	+2
T.C	0,1%	+1	+1	+1	+1
2 Roues	0,4%	+0	+0	+0	+0
Total	100%	+20	+16	+50	+47
Elasticité		0,5			
Parts modales projetées		Déplacements déduits avec l'élasticité (en véh/h)			
		HPM		HPS	
		Entrants	Sortants	Entrants	Sortants
VP	95,2%	-9	-7	-23	-22
MàP	4,3%	-0	-0	-1	-1
T.C	0,1%	-1	-1	-1	-1
2 Roues	0,4%	-0	-0	-0	-0
Total	100%	+10	+8	+25	+24
Surface de vente projetées (en m²)		Lidl			
		1 431			
Parts modales projetées		Déplacements projetés (en véh/h)			
		HPM		HPS	
		Entrants	Sortants	Entrants	Sortants
VP	95,2%	49	37	128	122
MàP	4,3%	2	1	6	5
T.C	0,1%	1	1	1	1
2 Roues	0,4%	0	0	0	0
Total	100%	52	39	135	128
Déplacements supplémentaires générés par le projet		HPM		HPS	
		Entrants	Sortants	Entrants	Sortants
VP		+9	+7	+23	+22
MàP		+0	+0	+1	+1
T.C		+1	+1	+1	+1
2 Roues		+0	+0	+0	+0
Total		+10	+8	+25	+24

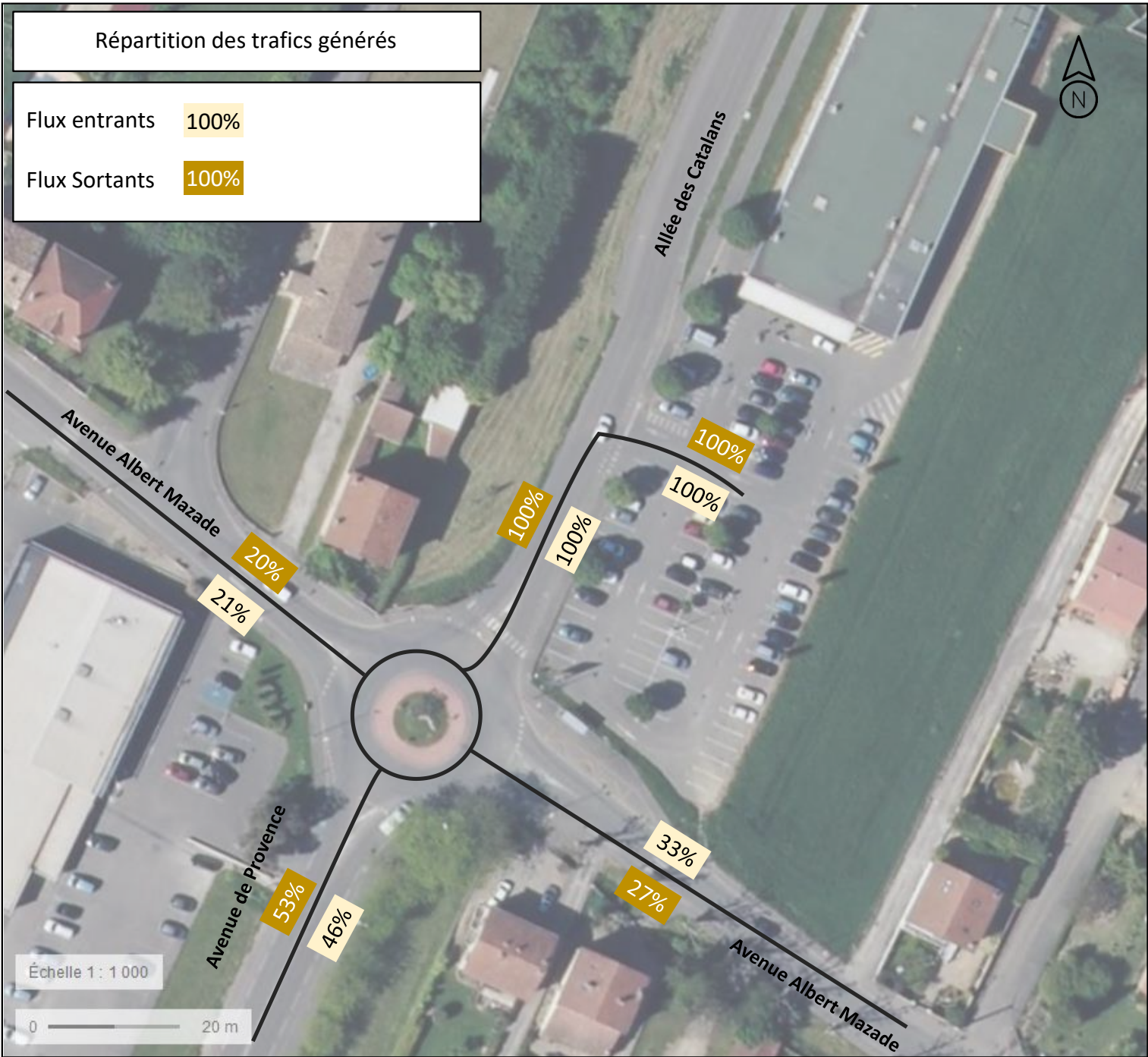
4.2 Répartition des flux

Les trafics nouvellement générés seront répartis en suivant les logiques des mouvements tournants de référence. Ces répartitions sont présentées sur la carte ci-contre.

Ainsi, comme précisé précédemment, pour se positionner dans un cas défavorable, il sera pris l'hypothèse que 100% des clients futurs du LIDL transiteront par le carrefour giratoire, contribuant ainsi à légèrement surévaluer sa charge globale future.

Concernant les trafics en amont du giratoire, l'avenue Albert Mazade supportera 33% des trafics entrants depuis l'Est et 27% des trafics sortants vers l'Est, 21% des trafics entrants depuis l'Ouest et 20% des trafics sortants vers l'Ouest. L'avenue de Provence supportera 46% des trafics entrant depuis le Sud et 53% des trafics sortants vers le Sud.

Figure 13 Affectation des trafics générés



4.3 Heure de pointe du soir - Mouvements tournants et charges globales attendus

4.3.1 Mouvements tournants et charges globales attendus à l'HPS

TRAFIC EN HEURE DE POINTE

Les trafics horaires sont distingués par sens de circulation et exprimés en Unités de Véhicule Particulier (UVP), unité définie pour tenir compte du poids des différents gabarits de véhicules dans les trafics :
1 VL = 1 UVP 1 PL ou 1 bus = 2 UVP 1 Moto = 0.3 UVP

La charge globale d'un carrefour est égale à la somme des trafics entrant dans le carrefour (et égale à la somme des trafics sortant). Il est usuellement reconnu les ordres de grandeur suivants :

Trafic en section courante		Charge globale d'un carrefour		
Trafic heure UVP/h (1 sens)	Niveaux	Charge globale UVP/h	Niveau	Aménagement possible
< 100	très faible	< 900	très faible	Priorité à droite
100 à 300	faible	900 à 1300	faible	CDP ou STOP
300 à 600	modéré	1300 à 2000	modéré	Feux ou giratoire
600 à 800	élevé	2000 à 3000	élevé	Feux ou giratoire
> 800	très élevé	> 3000	très élevé	Feux ou giratoire

Il est représenté sur la carte ci-contre, les trafics et les mouvements tournants attendus sur le secteur d'étude, durant l'heure de pointe.

Il ressort les observations suivantes de la situation attendue à l'HPS :

- La charge globale du carrefour giratoire est de 965 UVP/h, ce qui est toujours faible : elle est comprise entre 900 et 1300 UVP/h.
- Le flux sur l'avenue Albert Mazade est de niveau faible.
- Le flux en direction du Sud sur l'avenue de Provence est tout juste modéré (>300 UVP/h).
- La charge globale du carrefour d'accès au LIDL est très faible, elle est à peine supérieure à 300 UVP/h, à un tel niveau de trafic, il n'y a aucun enjeu de circulation pour ce carrefour.
- **Les flux attendus en HPS sont donc toujours aussi faibles, et la géométrie du réseau routier est tout à fait adaptée à l'écoulement de tels flux.**

Concernant le trafic attendu en entrée et sortie du parking du LIDL :

- Le parking LIDL générera un trafic en entrée de 130 UVP/h et en sortie de 125 UVP/h.

Figure 14 Mouvements tournants et charges globales attendus avec le projet en HPS



4.3.2 Réserves de capacité attendues à l'HPS

Les réserves de capacité des carrefours sont calculées à l'aide de l'outil de calcul des carrefours giratoires : GIRABASE du CEREMA.

Ces réserves de capacité sont présentées sur les cartes ci-contre.

La capacité d'une voie est le trafic maximal qui peut s'écouler, elle dépend du trafic prioritaire au sein du carrefour. La réserve de capacité est la différence entre la capacité maximale et le trafic réel, il est usuellement admis les ordres de grandeur suivant :

Réserve de capacité	Fonctionnement	Longueur de remontée moyenne
> 20%	Fluide	moins de 5 véh
10 à 20%	Dense	5 à 10 véh
0 à 10%	Limite	10 à 20 véh
-20 à 0%	Saturée	20 à 40 véh
< -20%	Très saturée	plus de 40 véh

Il en ressort l'observation suivante :

- Les réserves de capacité du carrefour sont toutes très confortables, entrainant des temps d'attente négligeables et des remontées de file nulles.

Figure 15 Réserves de capacité attendues en HPS



4.4 **Heure de pointe du matin - Mouvements tournants et charges et capacités attendus**

TRAFIC EN HEURE DE POINTE

Les trafics horaires sont distingués par sens de circulation et exprimés en Unités de Véhicule Particulier (UVP), unité définie pour tenir compte du poids des différents gabarits de véhicules dans les trafics :
1 VL = 1 UVP 1 PL ou 1 bus = 2 UVP 1 Moto = 0.3 UVP

La charge globale d'un carrefour est égale à la somme des trafics entrant dans le carrefour (et égale à la somme des trafics sortant). Il est usuellement reconnu les ordres de grandeur suivants :

Trafic en section courante		Charge globale d'un carrefour		
Trafic heure UVP/h (1 sens)	Niveaux	Charge globale UVP/h	Niveau	Aménagement possible
< 100	très faible	< 900	très faible	Priorité à droite
100 à 300	faible	900 à 1300	faible	CDP ou STOP
300 à 600	modéré	1300 à 2000	modéré	Feux ou giratoire
600 à 800	élevé	2000 à 3000	élevé	Feux ou giratoire
> 800	très élevé	> 3000	très élevé	Feux ou giratoire

Il est représenté sur la carte ci-contre, les trafics et les mouvements tournants attendus sur le secteur d'étude, durant l'heure de pointe.

Il ressort les observations suivantes de la situation attendue à l'HPM :

- La charge globale du carrefour giratoire est très faible (< 900 UVP/h). Elle est inférieure à l'HPS.
- **Les flux attendus à l'HPM sont donc plutôt faibles, et la géométrie du réseau routier est tout à fait adaptée à l'écoulement de tels flux.**
- La charge globale du carrefour d'accès au LIDL est très faible, inférieure à 200 UVP/h.

Concernant le trafic attendu en entrée et sortie du parking du LIDL :

- Le parking LIDL générera un trafic en entrée de 50 UVP/h et en sortie de 35 UVP/h.

Figure 16 Mouvements tournants et charges globales HPM



Figure 17 Réserves de capacité calculées HPM



5 CONCLUSION

L'enseigne LIDL envisage la construction d'un nouveau magasin, à Livron-sur-Drôme, en lieu et place d'un magasin LIDL existant. La surface de vente du magasin passera de 977 m² à 1 431 m².

L'agrandissement de la surface de vente du magasin va générer des trafics supplémentaires dans le secteur d'étude, ces trafics ont été estimés et additionnés aux trafics observés.

Du diagnostic il ressort :

Un trafic journalier modéré voire faible dans le secteur d'étude.

Un niveau de trafic faible dans le secteur d'étude à l'heure de pointe du soir, et plus faible encore à celle du matin.

L'heure de pointe du soir a été identifiée entre 16h30 et 17h30, avec :

- Une charge globale du carrefour principal du secteur de **935 UVP/h**, ce qui est faible (900<faible<1300).
- Une charge globale du carrefour d'accès au parking du LIDL très faible de **270 UVP/h**.
- Les réserves de capacité du carrefour principal sont **toutes supérieures à 80%, ce qui est très confortable**.
- **Les flux actuels en HPS sont donc plutôt faibles, et la géométrie du réseau routier est tout à fait adaptée à l'écoulement de tels flux.**

L'heure de pointe du matin a été identifiée entre 8h00 et 9h00, avec :

- Une charge globale du carrefour principal du secteur de **810 UVP/h**, ce qui est très faible (très faible<900).
- Une charge globale du carrefour d'accès au parking du LIDL très faible de **150 UVP/h**.
- Seul le trafic sur la branche Ouest du carrefour principal est plus élevé à l'HPM qu'à l'HPS, ce qui entraîne une réserve de capacité minimale du carrefour principal un peu plus faible : **78%** (la réserve de ladite branche), ce qui reste très confortable.
- **Les flux actuels à l'HPM sont donc plutôt faibles, et la géométrie du réseau routier est tout à fait adaptée à l'écoulement de tels flux.**

La génération de trafic du projet a été calculée sur la base des ratios de trafic observés et des hypothèses suivantes :

- Les données d'une enquête clientèle réalisée en caisse, lors de la semaine 20 de l'année 2019, transmises par le client révèlent que plus de **90%** des clients accèdent au LIDL en voiture contre 6,8% à pied (le reste se répartissant entre le vélo et les TC).
- Un coefficient d'élasticité de 50% permettant la prise en compte de la zone de chalandise déjà acquise par le magasin existant.
- Un coefficient de captation de 17%, déterminé en fonction du trafic de l'axe principal et se basant sur des enquêtes interviews réalisées sur des projets similaires.

Tenant compte de ces hypothèses, il a été calculé les trafics générés par la surface de vente supplémentaire. L'extension générera les trafics suivants :

- **HPM : 9 véhicules entrants et 7 véhicules sortants**
- **HPS : 23 véhicules entrants et 22 véhicules sortants**
- **Soit : environ 130 véhicules en plus par jour et par sens**

Le trafic généré est donc très faible.

Après superposition du trafic généré et des trafics actuels il ressort :

A l'HPS, la charge globale projetée du carrefour principal est de **965 UVP/h**, soit une augmentation de **+ 30 UVP/h (+ 3,2%)** par rapport à l'état actuel. La réserve de capacité minimale du carrefour (sur sa branche Ouest – Av. Albert Mazade) est alors de **79%**, soit une réduction de **-1%** par rapport à l'état actuel. **L'impact de l'augmentation de trafic est négligeable.**

A l'HPM, la charge globale projetée du carrefour principal est de **825 UVP/h**, soit une augmentation de **+ 15 UVP/h (+ 1,6%)** par rapport à l'état actuel. La réserve de capacité minimale du carrefour (sur sa branche Ouest – Av. Albert Mazade) est alors de **78%**, soit une réduction de **-1%** par rapport à l'état actuel. **L'impact de l'augmentation de trafic est négligeable.**

Axe	TMJ Actuels	TMJ Projeté	Evolution
	(véh/j)	(véh/j)	(véh/j)
Avenue Albert de Mazade Est	3 900	4000	+ 100
Avenue de Provence Sud	4 300	4500	+ 200

Branche du carrefour	HPM			HPS		
	Réserve de capacité actuelle	Réserve de capacité projetée	Différence	Réserve de capacité actuelle	Réserve de capacité projetée	Différence
Est - Avenue de Mazade	86%	86%	0%	81%	81%	0%
Nord - Avenue de Mazade	94%	94%	0%	88%	86%	-2%
Ouest - Avenue de Mazade	78%	78%	0%	80%	79%	-1%
Sud - Avenue de Mazade	86%	85%	-1%	84%	83%	-1%

Les trafics attendus après la réalisation du projet d'agrandissement du magasin LIDL seront tout à fait adaptés à la géométrie du réseau routier, le fonctionnement circulatorio du secteur restera optimal.