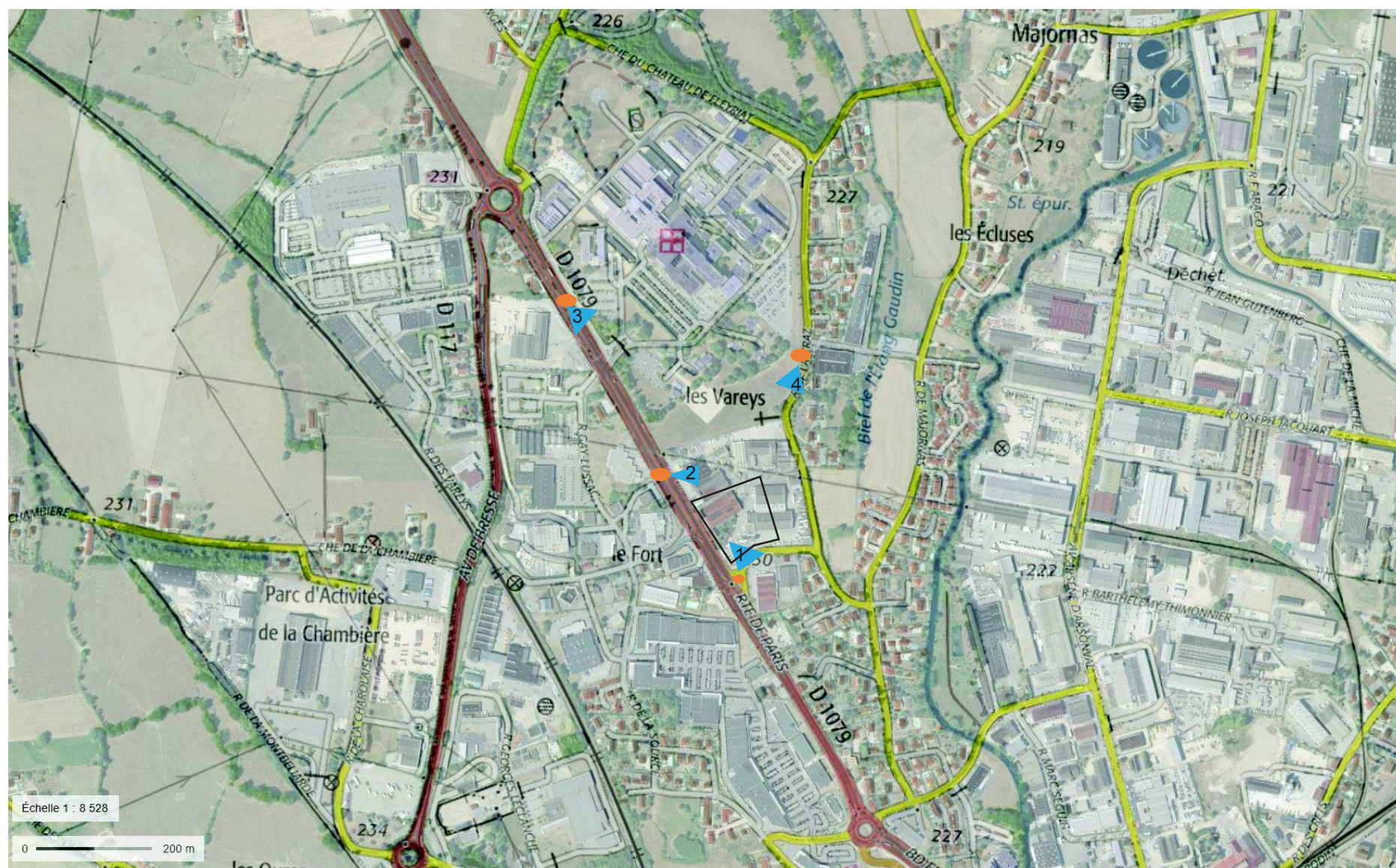


Plan de situation

## **Annexe 3**



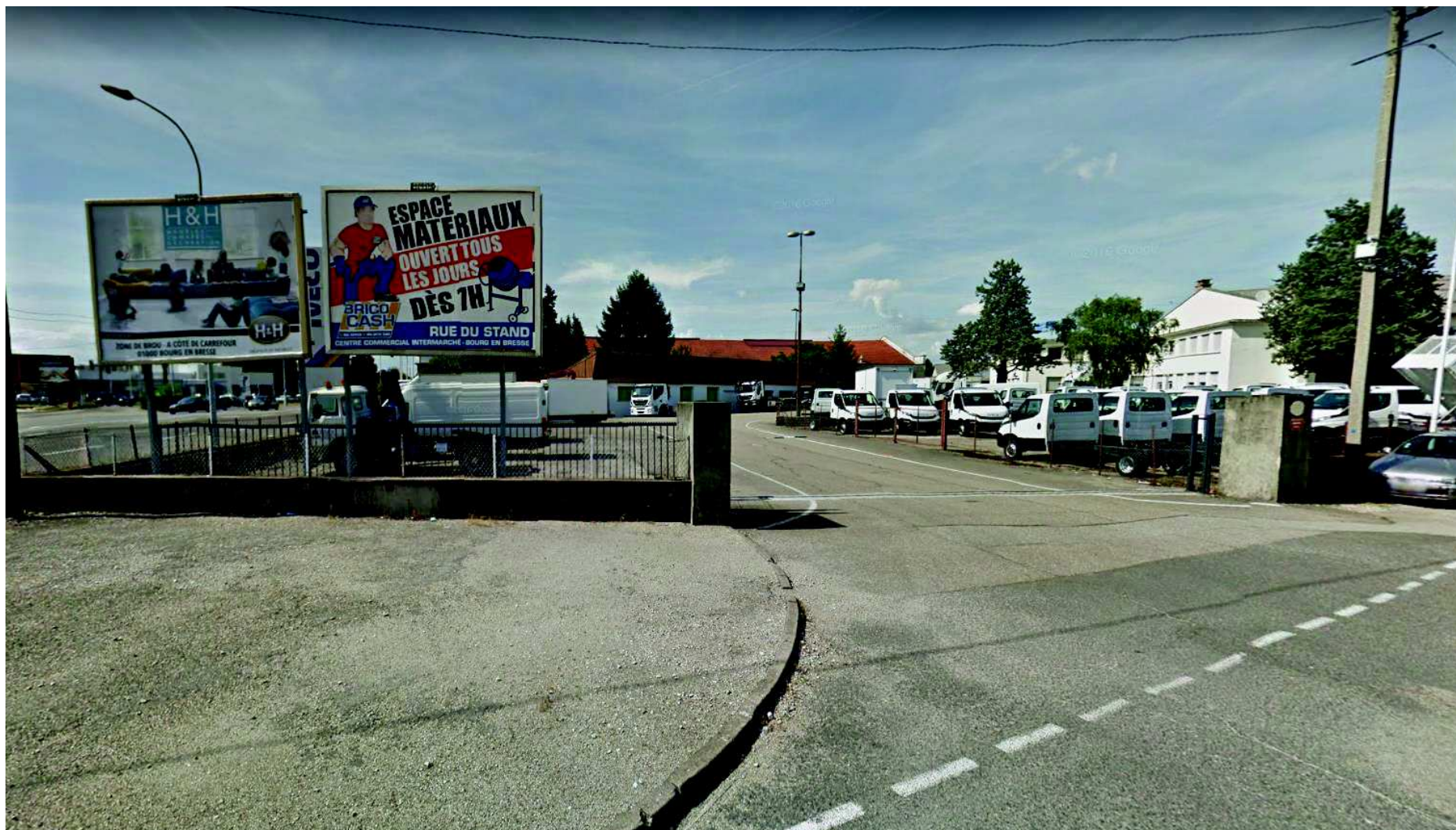


● Prise de vue

□ Zone du projet

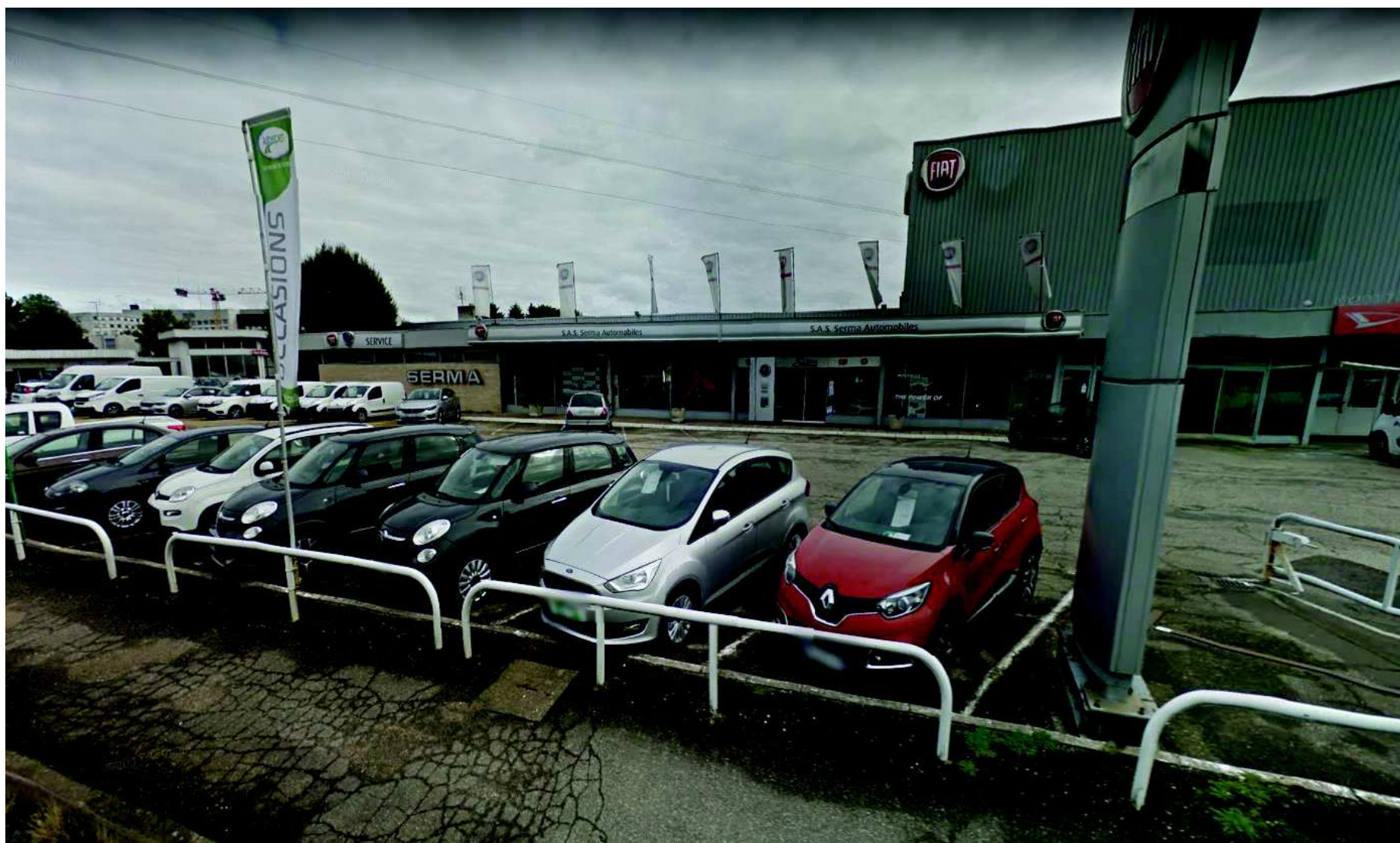
Localisation des prises de vue





Prise de vue n°1 : Environnement proche





Prise de vue n°2 : Environnement proche





Prise de vue n°3 : Environnement éloigné





Prise de vue n°4 : Environnement éloigné



## **Annexe 4**

[illegible]



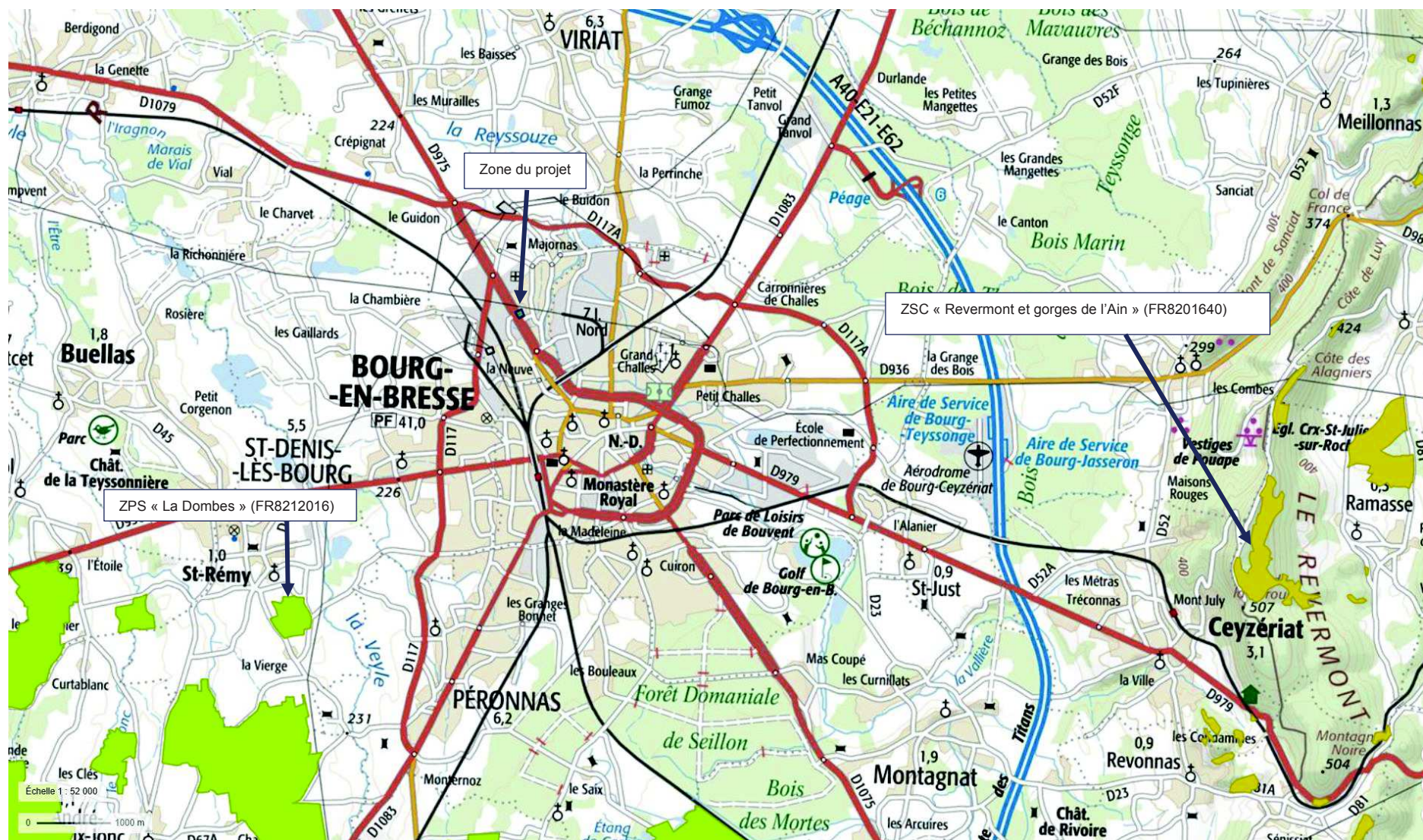
## **Annexe 5**



Plan des abords du projet



## **Annexe 6**



Localisation des sites Natura 2000 entourant la zone du projet



## **Annexe 7**



**Tauw**

**Demande d'examen au cas par cas préalable  
à la réalisation d'une évaluation  
environnementale concernant la création  
d'un parking attenant au magasin LIDL sur  
la commune de Viriat (01)**

**19 juillet 2018**



## Fiche contrôle Qualité

|                                 |  |
|---------------------------------|--|
| <b>Intitulé de l'étude</b>      | Demande d'examen au cas par cas préalable à la réalisation éventuelle d'une évaluation environnementale concernant la construction d'un parking attenant au magasin LIDL sur la commune de Viriat (01) |
| <b>Destinataire du document</b> | LIDL   |
| <b>Site</b>                     | Viriat (01)  |
| <b>Interlocuteur</b>            | Mr Thibaut BARTH   |
| <b>Adresse</b>                  | 19 rue de Bretagne 38070 Saint Quentin Fallavier   |
| <b>Email</b>                    | Thibaut.Barth@lidl.fr  |
| <b>Téléphone/Mobile</b>         | 06 25 04 18 17 / 04 37 25 70 13  |
| <b>Numéro de projet</b>         | 1614513  |
| <b>Date</b>                     | Juillet 2018   |
| <b>Superviseur</b>              | Julien Caboche   |
| <b>Réponsable étude</b>         | Julien Caboche   |
| <b>Rédacteur(s)</b>             | Laura Izydorczyk   |

## Coordonnées

Tauw France - Agence de Douai  
Z.I. Dornignies / Bâtiment Euréka  
100 rue Branly  
59500 DOUAI  
Téléphone : 03 27 08 81 81  
Fax : 03 27 08 81 82  
Email : [info@tauw.fr](mailto:info@tauw.fr)

Siège social – Agence de Dijon  
Parc tertiaire de Mirande  
14 D Rue Pierre de Coubertin  
21000 Dijon  
Téléphone : 03 80 68 01 33  
Fax : 03 80 68 01 44  
Email : [info@tauw.fr](mailto:info@tauw.fr)

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

Représentant légal : Mr. Eric MARTIN

### Gestion des révisions

| Version   | Date         | Statut               | Pages (hors annexes) | Annexes |
|---|--------------|----------------------|----------------------|---------|
| 1   | Juillet 2018 | Création de document | 24                   | 1       |
| Référencement du modèle d'offre: DS 88 21-11-11 |              |                      |                      |         |

## Table des matières

|          |   |    |
|----------|---|----|
| 1        | Introduction : Objectifs de l'étude .....   | 4  |
| 2        | Caractéristiques générales du projet .....  | 5  |
| 2.1      | Localisation du projet .....  | 5  |
| 2.1.1    | Localisation de la commune de Viriat .....  | 5  |
| 2.1.2    | Localisation du site d'étude .....  | 6  |
| 2.2      | Présentation du projet .....  | 8  |
| 3        | Bilan du diagnostic du site .....   | 10 |
| 4        | Caractéristiques de l'impact potentiel sur l'environnement et la santé humaine .....                        | 16 |
| 5        | Auto-évaluation de l'étude au cas par cas .....   | 22 |
| 6        | Limite de validité de l'étude .....   | 24 |
| Annexe 1 | Plan de masse du projet .....   | 25 |
| Annexe 2 | Implantation des sondages réalisés par Galtier Expertise Environnement (GEE) –<br>Source de pollution ..... | 26 |





## 1 Introduction : Objectifs de l'étude

L'objectif du présent document est de répondre de manière exhaustive au document Cerfa 14734\*03 de **demande d'examen au cas par cas préalable à la réalisation éventuelle d'une évaluation environnementale**, concernant la création d'un parking de 131 places attenant au magasin LIDL sur la commune de Viriat (01).

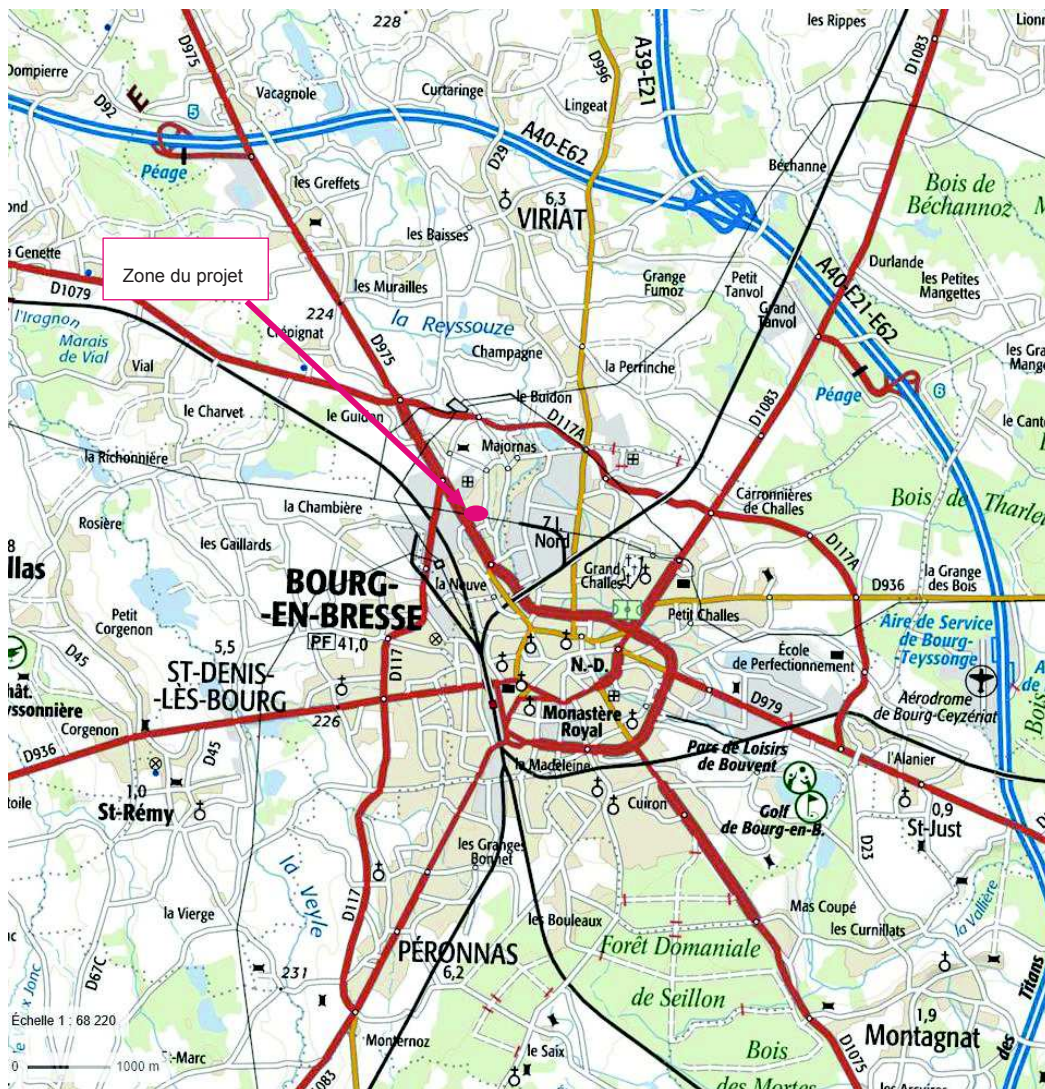
La réalisation de cette étude va aider à la prise en compte de l'environnement en soulevant les thématiques à enjeux au niveau du site.

## 2 Caractéristiques générales du projet

## 2.1 Localisation du projet

### 2.1.1 Localisation de la commune de Viriat

Le projet de construction de parking attenant au magasin LIDL est situé en région Auvergne-Rhône-Alpes, dans le département de l'Ain (01), sur le territoire communal de Viriat.  
La commune se situe à environ 2 km au nord-ouest de Bourg-en-Bresse.



Carte 1: Situation géographique de la commune de Viriat  
(Source : Géoportail)



### 2.1.2 Localisation du site d'étude

Le projet de construction de parking attenant au magasin LIDL est situé sur le territoire communal de Viriat, plus précisément au sud de la commune.

Le projet concerne les parcelles cadastrales n° 1, 2, 3 et 4 et une partie de la parcelle n°100 de la section BI.

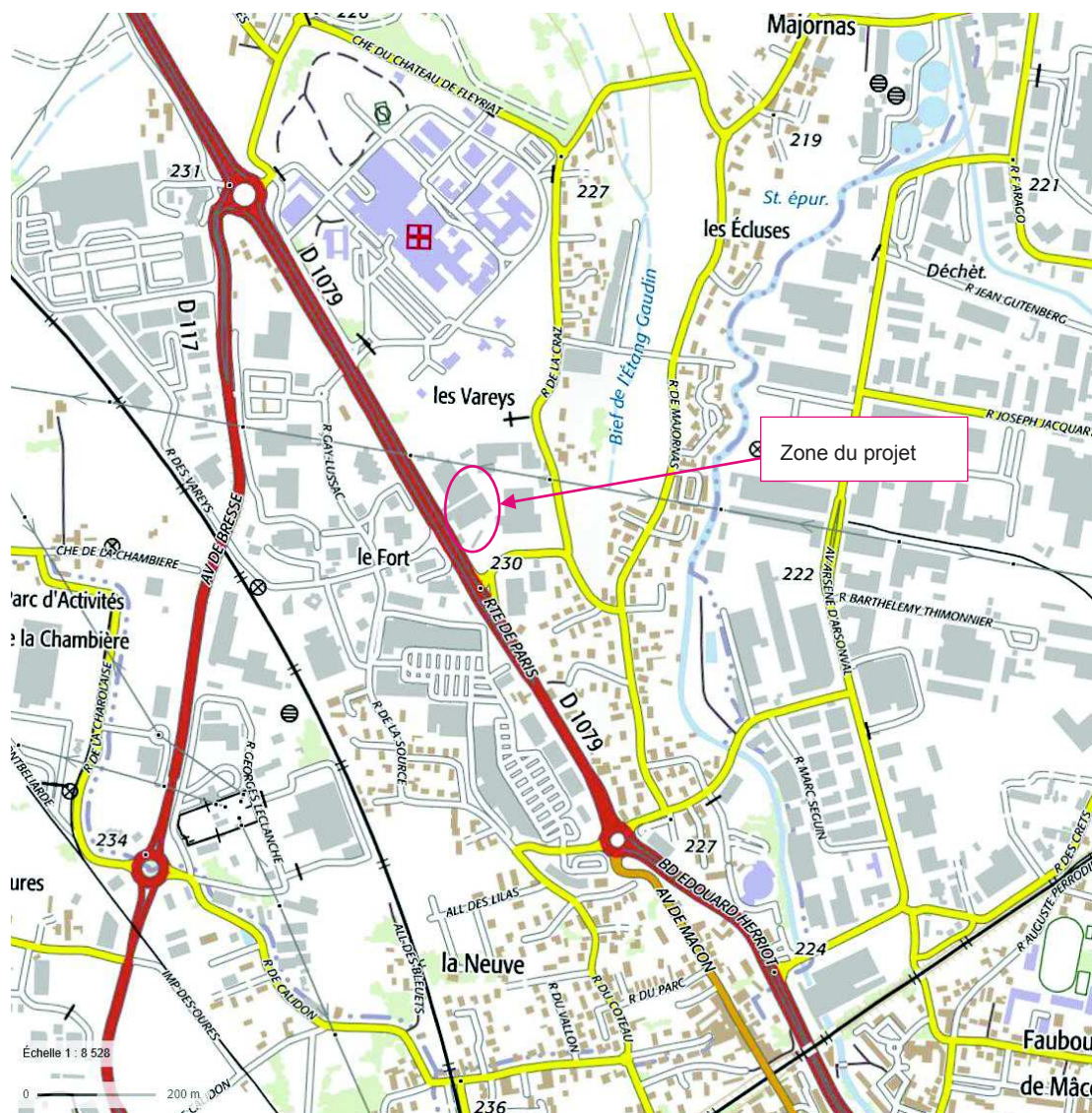
Plusieurs bâtiments et parkings sont présents sur la parcelle n°100.

Les parcelles n°3 et n°4 sont occupées par un bâtiment avec un espace vert.

Les parcelles 1 et 2 sont occupées par un parking.

La zone du projet se situe dans une zone industrielle et commerciale et est entourée :

- Au nord, en bordure immédiate présence de bâtiments puis d'une friche (terrain non bâti) puis le Centre Hospitalier de Bourg-en-Bresse,
- Au sud, présence d'entreprises puis des habitations pavillonnaires,
- A l'est, présence d'un bâtiment puis d'un champs avec quelques habitations et le cours d'eau « La Reyssouze »,
- A l'ouest la route de Paris, ou RD1079, puis une zone d'activité commerciale.



Carte 2: Localisation du projet

(Source : Géoportail)



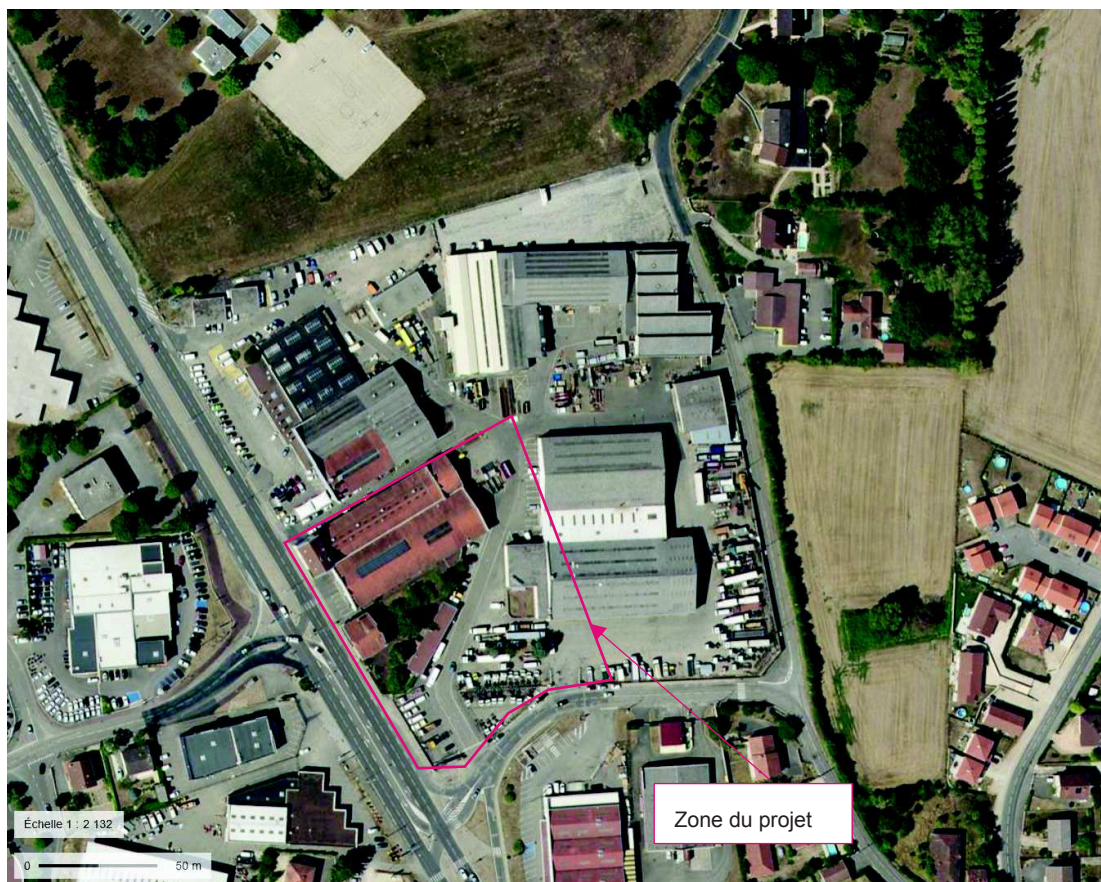


Figure 1: Vue aérienne de la zone du projet  
(Source : Géoportail)

## 2.2 Présentation du projet

Le projet s'implante sur un terrain de 13 268 m<sup>2</sup> sur la commune de Viriat (01).

Le projet consiste en la création d'un parking de 131 places ouvert au public, dont 3 places pour les personnes à mobilité réduite (PMR), 3 places familles et 16 places pour les véhicules électriques. Le parking sera attenant au magasin LIDL.

Les surfaces caractéristiques du projet sont citées ci-dessous :

- Surface des espaces verts : 5 387m<sup>2</sup>
- Emprise du magasin au sol : 2 479 m<sup>2</sup>
- Surface imperméabilisée (voiries, cheminements piétons, parking, circulation PL) : 3197,62 m<sup>2</sup>
- Surface des places de stationnement en surface drainante (pavés écovégétal) : 1 564,45 m<sup>2</sup>.

Le plan de masse ci-dessous est repris de manière plus lisible en Annexe 1 du présent rapport.

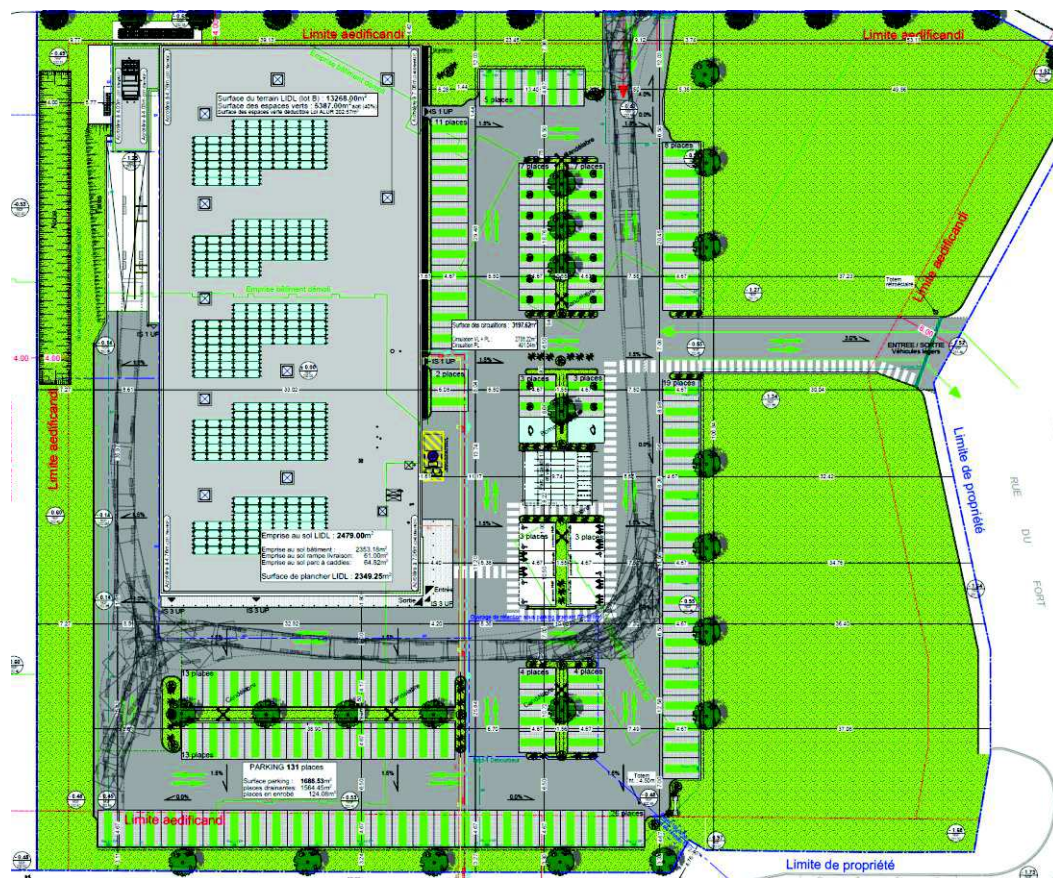


Figure 2: Plan de masse du projet



### 3 Bilan du diagnostic du site

Le tableau de synthèse suivant reprend le diagnostic environnemental du projet de construction d'un parking ouvert au public attenant au magasin LIDL sur la commune de Viriat (01).

| Eléments               | Atouts du site  | Contraintes du site |
|------------------------|---|---------------------|
| <b>Milieu physique</b> |   |                     |
| Climat                 | Climat de type semi-continental avec des hivers froids, des étés chauds et des précipitations tombant majoritairement en été.   |                     |
| Topographie            | Topographie plane.<br>Le site du projet se trouve à une altitude de 232 m (NGF).  |                     |
| Hydrologie             | Les premières eaux souterraines au droit du site devraient correspondre à la nappe des Alluvions et être atteintes entre 3 et 4 m de profondeur.<br>Direction d'écoulement présumé de la nappe : nord, nord-est vers la rivière « La Reyssouze ».<br><br>Pas de captage AEP proche de la zone du projet |                     |



| Eléments         | Atouts du site   | Contraintes du site   |
|------------------|--|---|
| Géologie         | <p>Le site est localisé au droit d'alluvions fluvio-glaciaires (terrasse de Viriat) recouverts par des limons non calcaires (d'après la carte géologique de Bourg-en-Bresse n°651).</p> <p>Stratigraphie au droit du sondage 06513X0033/F (400 m au S-E) :</p> <ul style="list-style-type: none"><li>-0 à 1 m : Remblais (galets, graviers et sables argileux)</li><li>-1 à 1.35 m : Terre végétale</li><li>-1.35 à 2.10 m : Argile brune et ocre</li><li>-2.10 à 2.80m : Graviers peu sableux, argile brunes, quelques galets</li><li>-2.80 à 6.60 m : Argile marron jaunâtre avec 50% de graviers et galets</li><li>-6.60 à 9.40 m : Gros graviers, galets avec 50% de sables ocre jaune légèrement argileux.</li><li>- 9.40 à 10.50 m : Gros graviers, galets</li><li>-10.50 à 14.50m : Graviers moyens avec 40% de sables moyens à fins.</li></ul> |   |
| Hydrographie     | Pas de modification du réseau hydrographique.  | « Bief de l'Etang Gaudin » situé à 150 m au nord-est du projet<br>« La Reyssouze » située à 250 m à l'est du projet |
| Qualité des eaux |  | « La Reyssouze » prévoit un bon état écologique pour 2027.  |
| Qualité de l'air | La zone du projet se trouve dans l'agglomération de Bourg-en-Bresse. Au cours du 1 <sup>er</sup> trimestre 2018, les indices de qualité de l'air ont été majoritairement bon (90% du temps).   |   |



| Eléments   | Atouts du site   | Contraintes du site |
|--|--|---------------------|
| <b>Milieu naturel</b>                                |  |                     |
| Zonage   | Site en dehors des zonages naturels répertoriés (ZNIEFF, Natura 2000, PNR, etc.)   |                     |
| Occupation des sols                                  | Intérêt faible au vu du terrain d'implantation (terrain entièrement urbanisé avec plusieurs bâtiments dessus)  |                     |
| Flore  | Intérêt faible au vu du terrain d'implantation (terrain entièrement urbanisé)  |                     |
| Faune  | Espèces présentes communes au vu du terrain d'implantation (terrain entièrement urbanisé)  |                     |
| Zone humide  | Selon le site des zones humides de Rhône-Alpes, le projet ne se situe pas au sein d'une zone humide.   |                     |
| <b>Patrimoine et paysage</b>                         |  |                     |
| Paysage  | La zone d'étude est entourée par une zone d'activité, avec plus loin la présence de cultures et d'habitations.   |                     |
| Patrimoine   | La zone du projet n'est concernée par aucune protection de monument.   |                     |
| <b>Risque naturels, sanitaires et technologiques</b> |  |                     |
| Inondation   | La commune est soumise au PPR Inondation de la Reyssouze et ses affluents, cependant la zone d'implantation du projet n'est pas concernée par ce dernier.<br><br>Le site est sur une zone de sensibilité très faible concernant le risque de remontées de nappes dans les sédiments. |                     |
| Mouvements de terrain                                | La commune ne dispose pas de PPRN Mouvements de terrain.<br><br>Aucune cavité n'est présente au sein de la zone du projet.   |                     |



| Eléments                       | Atouts du site  | Contraintes du site   |
|--------------------------------|---|---|
| Retrait gonflement des argiles | Le risque retrait et gonflement des argiles est considéré comme faible.   |   |
| Séisme                         |   | Sensibilité modérée au risque sismique (zone de sismicité 3).   |
| Risque industriel              | La commune est soumise à un PPRT Installations industrielles concernant l'aléa effet thermique et effet de surpression, lié à l'entreprise « TOTAL raffinage marketing » (stockage souterrain).<br>La zone du projet n'est toutefois pas concernée par ce plan. |   |
| Pollution de sol               | Aucun site BASIAS, BASOL localisé au sein de la zone du projet, ni dans un rayon de 500 m autour de cette dernière.   | Les investigations réalisées sur site par GEE (Annexe 2) ont mis en évidence une source de pollution en hydrocarbures au droit du projet d'aménagement (Z1) observées à partir de 3 m de profondeur. Les autres sondages (au droit de l'emprise du projet) n'ont mis en évidence aucune concentration significative d'un impact. Sous réserve du traitement de la source de pollution en amont du projet d'aménagement, les sols du site sont compatibles avec une infiltration des eaux pluviales. |
| Nuisance sonore                |   | Zone à proximité immédiate de la RD n°1079 (route de Paris) qui se trouve dans la catégorie 3 du classement bruit des infrastructures terrestres (100 m de chaque côté), dont le niveau sonore au point de référence diurne est compris entre 70 et 76 dB(A).   |
| Nuisance olfactive             | Aucune nuisance olfactive n'est présente sur le site.   |   |



| Eléments                       | Atouts du site  | Contraintes du site  |
|--------------------------------|---|--|
| Nuisance lumineuse             |   | Nuisance lumineuse présente sur le site au vu du contexte d'implantation (zone d'activité) |
| Nuisance liée à des vibrations | Aucune nuisance liée à des vibrations n'est présente sur le site.   |  |
| Milieu humain                  |   |  |
| Urbanisme                      | Selon le PLU datant de janvier 2014, le site se trouve en zone Ux correspondant à une zone d'activités. Cette zone est destinée à accueillir principalement des activités artisanales, industrielles, commerciales ou des services. Le projet est compatible avec le règlement du PLU en vigueur. |  |
| Servitudes                     | La zone du projet n'est concernée par aucune servitude. Au nord de la zone du projet une ligne électrique aérienne est présente.  |  |
| Population                     | Population en constante augmentation entre 1975 et 2015.  |  |
| Accès au site                  | Le site est accessible par la rue du Fort.  |  |
| Services                       | La zone du projet se trouve au sein d'une zone commerciale.   |  |

| Eléments             | Atouts du site  | Contraintes du site   |
|----------------------|---|---|
| Transports           | <p>Sur la Commune de Viriat, trois lignes de bus desservent les différents quartiers (+ une ligne à la demande).</p> <p>Deux lignes passent à côté de la zone du projet (arrêt Fort et arrêt Neuve)</p> <p>-La ligne n° 5,</p> <p>-La ligne n° 7.</p> |   |
| Réseau d'eau potable |   | <p>Toute construction à usage d'habitation ou qui requiert une alimentation en eau potable, doit être raccordée au réseau public de distribution d'eau potable par une conduite de caractéristiques suffisantes, conformément aux dispositions réglementaires en vigueur.</p>     |
| Réseau d'eau usée    |   | <p>Toute construction occasionnant des rejets d'eaux et matières usées doit être raccordée au réseau public d'assainissement d'eaux usées, si celui-ci existe, par un dispositif d'évacuation séparatif et efficace, conformément aux dispositions réglementaires en vigueur.</p> |



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

| 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   | Le projet ne prévoit pas de prélèvement d'eau. L'eau utilisée aura uniquement un usage ménager et proviendra du réseau de la commune.  |                 |
| Impliquera-t-il des drainages / ou des modifications prévisibles des masses d'eau souterraines ?   |     | x   | Le projet n'impliquera pas de drainages, ni de modifications prévisibles des masses d'eau souterraines.<br>Au vu de la profondeur de la première nappe attendue au droit du site (3 -4 m), cette dernière est considérée comme non vulnérable à une potentielle pollution en provenance du site.<br>La nappe souterraine ne sera pas impactée par le projet. |                 |
| Est-il excédentaire en matériaux ?   | x   |     | La zone du projet est actuellement occupée par des bâtiments et un parking. Les bâtiments présents seront démolis. Les déchets résultant de cette démolition seront évacués vers des filières de traitements adaptées. En amont des travaux, la source de pollution en hydrocarbures sera traitée.   |                 |
| Est-il déficitaire en matériaux ? Si oui, utilise-t-il les ressources naturelles du sol ou du sous-sol ?   |     | x   | -  |                 |
| <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   |     | Site avec un faible enjeu écologique, le site est actuellement occupé principalement par des bâtiments en milieu urbain.<br>Dérangement temporaire de la faune locale en phase travaux par le bruit et les mouvements.   |                 |

| Domaine de l'environnement  | Oui | Non | Impact potentiel du projet  | Niveau d'impact |
|---|-----|-----|---|-----------------|
| 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   | -   |                 |
| <b>Risques et nuisances</b>   |     |     |   |                 |
| Est-il concerné par des risques technologiques ?  |     | x   | Le projet se situe en dehors de périmètres de PPRT.   |                 |
| Est-il concerné par des risques naturels?   |     | x   | Sensibilité faible face au risque inondation par remontée de nappe dans les sédiments.<br>Zone d'étude non concernée par le PPR Inondation de la Reyssouze et de ses affluents. |                 |
|   |     | x   | Aucune cavité présente au sein de la zone du projet   |                 |
|   |     | x   | Sensibilité faible au risque retrait gonflement argile  |                 |

| Domaine de l'environnement  | Oui | Non | Impact potentiel du projet  | Niveau d'impact |
|---|-----|-----|---|-----------------|
| <p>Engendre-t-il des risques sanitaires ?</p> <p>Est-il concerné par des risques sanitaires ?</p> | x   |     | <p>Aucun site BASIAS, ni BASOL n'est localisé sur la zone du projet ni dans un périmètre de 500 m autour de cette dernière.</p> <p>Les investigation réalisées sur site par GEE (Résultats des investigations en Annexe 2) ont mis en évidence une source de pollution en hydrocarbures au droit du projet d'aménagement (Z1) observées à partir de 3 m de profondeur. Les autres sondages réalisés au droit de l'emprise du projet n'ont mis en évidence aucune concentration significative d'un impact. Sous réserve du traitement de la source de pollution en amont du projet d'aménagement, les sols du site sont compatibles avec une infiltration des eaux pluviales.</p> <p>Aucune analyse de lixiviation n'a été réalisée au cours des investigations entreprises par GEE. Il n'est donc pas possible à ce stade de statuer sur le type de décharge susceptible d'accepter les terres issues de l'aménagement des ouvrages de régulation des eaux pluviales sont donc acceptables dans ce type de décharge (excepté au droit de la source de pollution, dont les terres impactées devront être orientées par exemple vers une ISDD ou un Biocentre).</p> <p>L'indice ATMO (indicateur journalier de la qualité de l'air) a été bon 90% au cours du premier trimestre 2018 au sein de l'agglomération de Bourg-en Bresse.</p> |                 |



| Domaine de l'environnement   | Oui | Non | Impact potentiel du projet  | Niveau d'impact |
|--|-----|-----|---|-----------------|
| <b>Commodités de voisinage</b>   |     |     |   |                 |
| <p>Est-il source de bruit ?</p> <p>Est-il concerné par des nuisances sonores ?</p>       | x   |     | <p>Le projet ne constituera pas une source de bruit supérieure à celle d'un usage d'un commerce. La commune est concernée par la Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement de l'Etat de l'Ain (PPB).</p> <p>Le site se trouve à proximité de voies bruyantes classées de catégorie 3 dont le niveau sonore au point de référence diurne varie entre 70 et 76 dB(A), il s'agit de la RD n°1079 (Route de Paris).</p> <p>Le projet de construction tiendra compte des réglementations sonores dans l'isolation de ses bâtiments par rapport aux nuisances routières du site.</p> <p>Une étude d'accessibilité a été menée (Annexe 8 du cerfa 14734*03). Elle a conclu qu'au vu des volumes de trafic, le fonctionnement en carrefour à feu (route de Paris (RD1079) et rue du Fort) est adapté</p> <p>Le projet améliorera le site actuel qui est occupé par une concession de camion.</p> |                 |
| <p>Engendre-t-il des odeurs ?</p> <p>Est-t-il concerné par des nuisances olfactives?</p> |     | x   | -   |                 |
| <p>Engendre-t-il des vibrations ?</p> <p>Est-il concerné par des vibrations ?</p>        |     | x   | <p>Les vibrations engendrées par le projet seront limitées à la phase des travaux.</p> <p>Elles seront ponctuelles et de faible intensité.</p>  |                 |

| Domaine de l'environnement  | Oui | Non | Impact potentiel du projet   | Niveau d'impact |
|---|-----|-----|--|-----------------|
| Engendre-t-il des émissions lumineuses?<br>Est-il concerné par des émissions lumineuses ? | x   |     | Le projet étant situé à proximité d'un cœur d'une zone d'activité, en milieu urbain, un éclairage de nuit sera mis en place pour assurer la sécurité, tout en respectant la biodiversité.  |                 |
| <b>Pollutions</b>   |     |     |  |                 |
| Engendre-t-il des rejets polluants dans l'air ?   |     | x   | Les rejets atmosphériques liés à l'augmentation du trafic seront négligeables.   |                 |
| Engendre-t-il des rejets hydrauliques?<br>Si oui, dans quel milieu ?                      | x   |     | Le projet sera raccordé par des canalisations souterraines au réseau collectif d'assainissement d'eaux usées en respectant ses caractéristiques et conformément à la réglementation en vigueur.<br>Les eaux pluviales seront gérées au sein de la parcelle , avec la présence d'une noue paysagère végétalisée (d'une surface de 160 m²) et d'une structure réservoir sous pavés drainants (d'une surface de 1 564,45 m²).<br>Aucun rejet ne sera fait dans le cours d'eau la Reyssouze. |                 |

| Domaine de l'environnement  | Oui | Non | Impact potentiel du projet   | Niveau d'impact |
|---|-----|-----|--|-----------------|
| Engendre-t-il la production d'effluents ou de déchets non dangereux, inertes, dangereux ?                     | x   |     | <p>Lors de la phase de construction du projet, les déchets seront triés et envoyés dans des filières de traitement adaptées.</p> <p>Lors de la phase d'exploitation du projet, les déchets seront exclusivement ménagers, un tri sera effectué dans les bacs prévus à cet effet. Ils seront ensuite évacués vers des filières de traitement adaptés par les services de la Communauté d'Agglomération de Bourg en Bresse (BBA).</p> <p>Aucune analyse de lixiviation n'a été réalisée au cours des investigations entreprises par GEE. Il n'est donc pas possible à ce stade de statuer sur le type de décharge susceptible d'accepter les terres issues de l'aménagement des ouvrages de régulation des eaux pluviales sont donc acceptables dans ce type de décharge (excepté au droit de la source de pollution, dont les terres impactées devront être orientées par exemple vers une ISDD ou un Biocentre).</p> |                 |
| <b>Patrimoine / Cadre de vie / Population</b>   |     |     |  |                 |
| Est-il susceptible de porter atteinte au patrimoine architectural, culturel, archéologique et paysager ?      |     | x   | Site éloigné des Monuments Historiques   |                 |
| Engendre-t-il des modifications sur les activités humaines (agriculture, sylviculture, urbanisme/aménagement) |     | x   | Développement d'un parking attenant à un magasin   |                 |

**Niveau d'impact :**

|            |                |        |        |      |
|------------|----------------|--------|--------|------|
| A vérifier | Positif ou nul | Faible | Modéré | Fort |
|------------|----------------|--------|--------|------|



## 5 Auto-évaluation de l'étude au cas par cas

Au regard de l'analyse réalisée, et ayant passé en revue l'ensemble des composantes environnementales, il apparaît que le projet de création de parking attenant au magasin LIDL, à Viriat (01) peut être dispensé d'étude d'impact.

Dans le but de renforcer l'offre commerciale de la commune de Viriat, la société LIDL propose la création d'un magasin. Actuellement aucun magasin LIDL n'est présent sur la commune. Le projet permettra de répondre à la demande d'un choix toujours plus important du consommateur. Le projet permettra également la création d'emplois sur la commune.

Le projet prévoit la création de 131 places de stationnement dont 3 pour les personnes à mobilité réduite, 3 pour les familles et 16 pour les véhicules électriques.

Le projet a identifié les enjeux et les contraintes du site et les a pris en compte pour établir un programme qui répond au mieux aux attentes de développement durable.

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

Aucun prélèvement en eau ne sera fait, aucun impact sur la nappe souterraine n'est prévu. Les eaux pluviales seront gérées au sein de la parcelle du projet. Aucun rejet dans le milieu naturel n'est prévu.

Le projet n'engendrera pas d'impact significatif sur le milieu naturel, il est situé au sein d'une parcelle totalement urbanisée. Le projet prévoit la création de 5 387 m<sup>2</sup> d'espaces verts qui permettront la nidification d'espèces communes. Les plantations se feront avec des essences locales et adaptées au climat de la région.

Aucun impact n'est à prévoir au niveau du patrimoine architectural et du paysage. L'architecture envisagée et la position du magasin reste dans la continuité de l'existant et présent à proximité immédiate du projet.

Les aléas et risques naturels sont négligeables, même si la commune est soumise au Plan de Prévention des Risques (PPR) Inondation de la Reyssouze, le site en lui-même n'est pas concerné par le règlement et le zonage de ce dernier, de plus le site d'implantation du projet présente une sensibilité faible aux risques d'inondation par remontée de nappe des sédiments. Le risque de retrait et gonflement des argiles est également faible sur la zone de l'étude.

Concernant la pollution du site, aucun site BASIAS ni BSOL n'est répertorié sur la zone du projet. Les investigations réalisées sur site par GEE (Résultats des investigations en Annexe 2) ont mis en évidence une source de pollution en hydrocarbures au droit du projet d'aménagement. Les autres sondages réalisés au droit de l'emprise du projet n'ont mis en évidence aucune concentration significative d'un impact. Sous réserve du traitement de la source de pollution en amont du projet

d'aménagement, les sols du site sont compatibles avec une infiltration des eaux pluviales et avec le projet.

L'impact résiduel lié aux nuisances sonores sera négligeable puisque le projet tiendra compte des réglementations sonores dans son isolation par rapport aux nuisances routières, de façon à respecter les conditions imposées liés au confort de travail des employés et de vie des clients.

Le projet engendrera une augmentation du trafic faible. Le projet est desservi par deux lignes de bus (ligne n°5 et ligne n°7). L'étude d'accessibilité (Annexe 8 du cerfa 14734\*03) a conclu qu'au vu des volumes de trafic, le fonctionnement en carrefour à feux (route de Paris (RD1079 et rue du Fort) semble adapté.

**Les impacts du projet dans son ensemble sont jugés nuls ou faibles.**



## 6 Limite de validité de l'étude

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      Plan de masse du projet

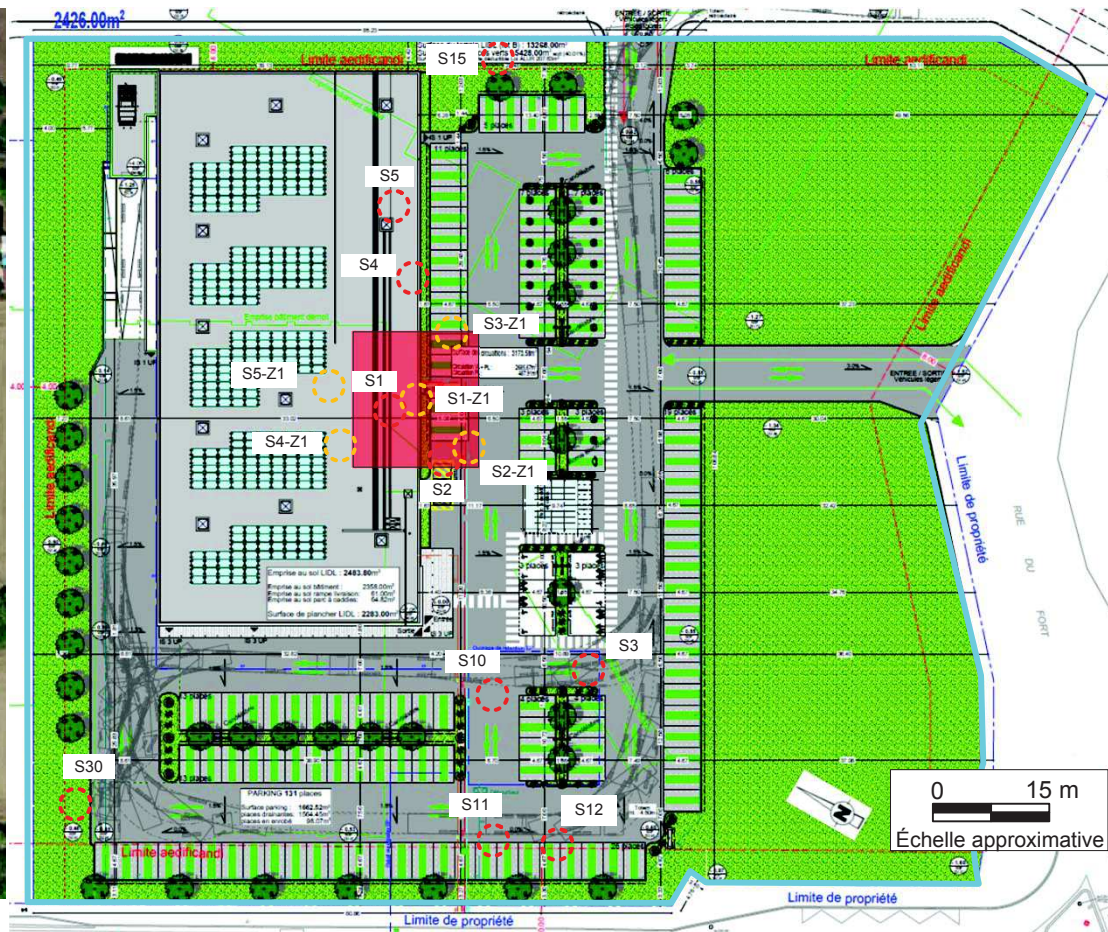
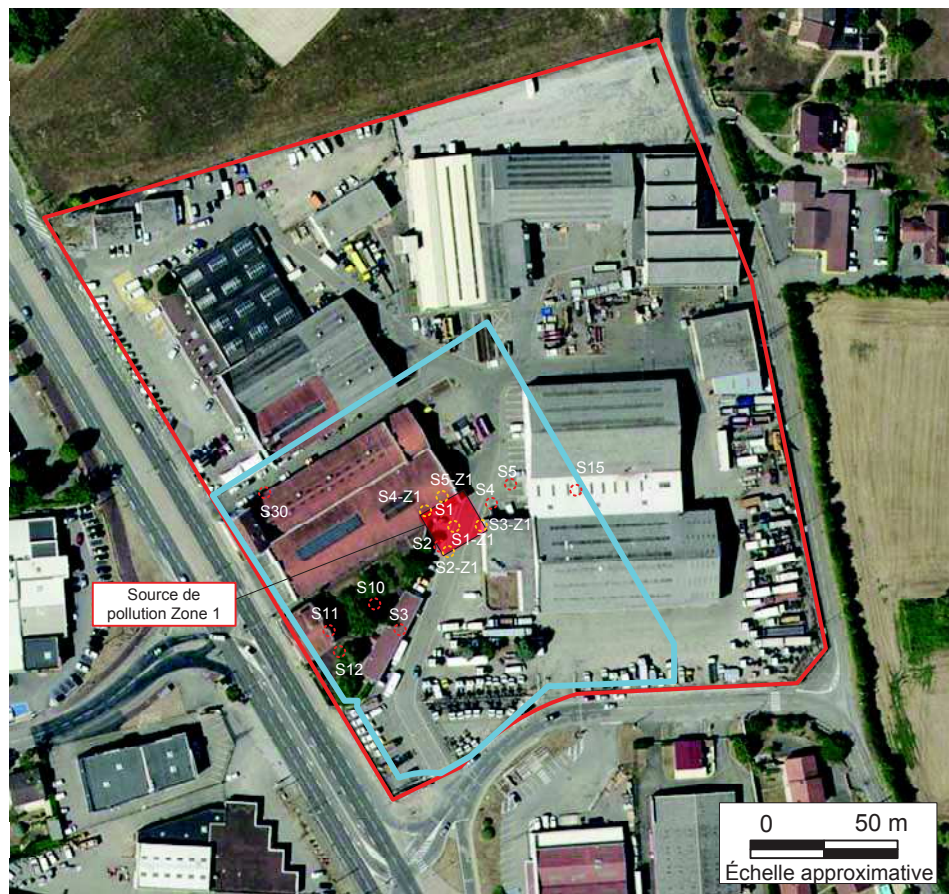
[illegible]



## **Annexe 2**



## **Implantation des sondages réalisés par Galtier Expertise Environnement (GEE) – Source de pollution**





### Légende:

- Site d'étude
- Projet d'aménagement Lidl
- Source de pollution en hydrocarbures (source Galtier)
- Sondage diagnostic initial Galtier
- Sondage diagnostic complémentaire Galtier

|   |   |                             |
|---|---|-----------------------------|
| Client<br><b>S.N.C. LIDL</b>  |   | Annexe n°                   |
| Projet - Localisation<br><b>590 route de Paris – Viriat (01)</b>                    | Format<br>A4  | <b>8</b>                    |
| Objet<br><b>Implantation des sondages réalisés par Galtier</b>                      | Auteur: DEF<br>Accord: CAJ  | Numéro de projet<br>1614513 |
|  |  <div style="display: flex; flex-direction: column; justify-content: center; align-items: center;">             Immeuble le Vancouver<br/>             3, Allée Edmée Lheureux<br/>             94340 Joinville le Pont (Paris)<br/>             T: 01.55.12.17.70<br/>             F: 01.55.12.17.71           </div> |                             |

## **Annexe 8**



# ÉTUDE D'ACCESSIBILITÉ

Projet de VIRIAT | 29/06/2018



# SOMMAIRE

01. CONTEXTE

02. PÉRIMÈTRE D'ÉTUDE

03. LE PROJET LIDL

04. DIAGNOSTIC DE L'ÉTAT ACTUEL

05. GÉNÉRATION / DISTRIBUTION DES TRAFIC

06. FONCTIONNEMENT FUTUR

# INDEX



HP : Heure de Pointe

HPM : Heure de Pointe du Matin

HPS : Heure de Pointe du Soir

OD : Origine/Destination

TC : Transports en Commun Urbains et autres Transports en Commun

TCU : transports en Commun Urbain

TV : tous véhicules

VL : Véhicule Léger

VP : Véhicule Particulier

01.

**CONTEXTE**  
—

# CONTEXTE DE L'ÉTUDE



**Cette étude d'accessibilité porte sur le projet d'implantation d'un magasin Lidl sur la commune de Viriat (01). Ce projet est accompagné par l'implantation de cellule commerciale du Groupe BERTRAND .**

**Le projet se situe à l'intersection de la Route de Paris (RD 1 079) et de la rue du Fort, sur la parcelle actuellement occupée par une concession Fiat et IVECO.**

## **Le projet prévoit:**

- Un magasin de 973m<sup>2</sup> de surface de vente
- Un parking de 131 places

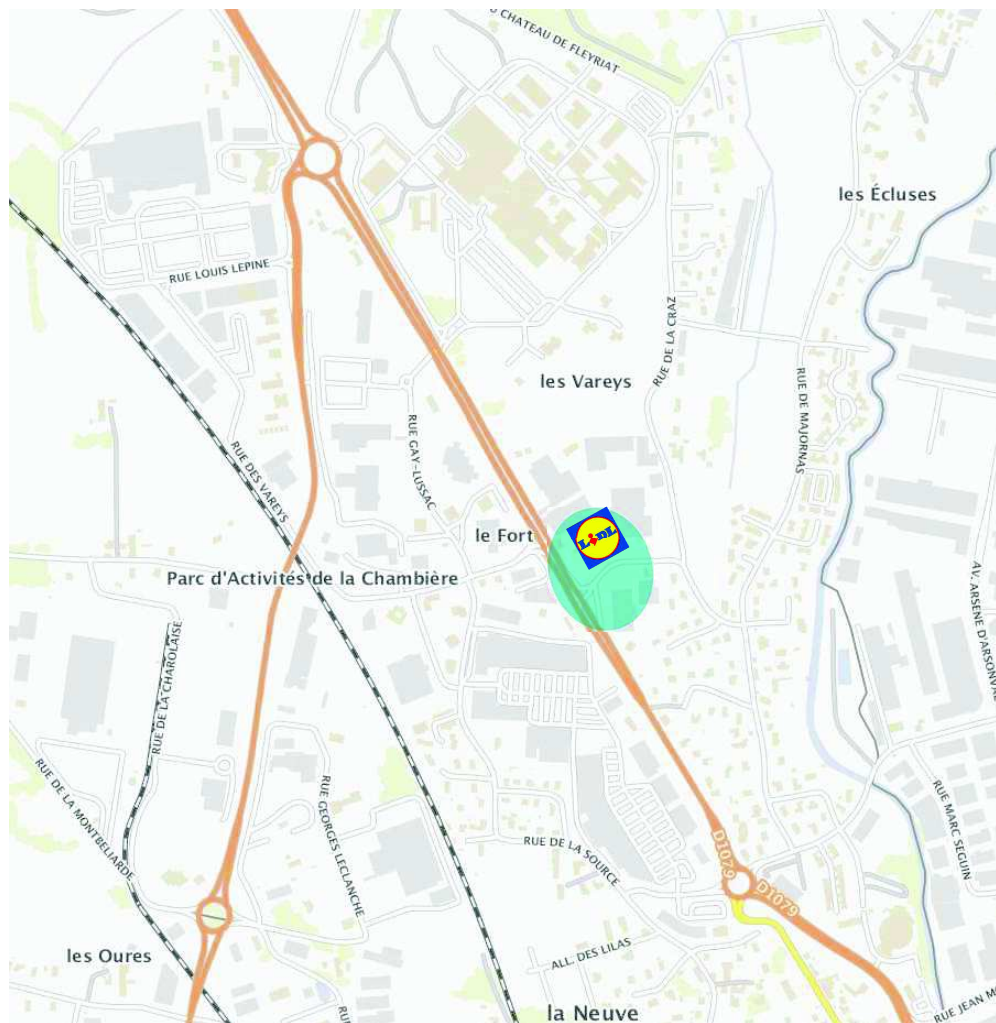
**L'objectif est d'étudier l'impact de la construction de ce magasin LIDL sur le réseau de voirie environnant en termes de trafic, à l'heure de pointe un soir de semaine.**



02.

## PÉRIMÈTRE D'ÉTUDE

# PÉRIMÈTRE D'ÉTUDE



**Le périmètre d'étude couvre la parcelle accueillant le magasin ainsi que les rues limitrophes:**

- La Rue du Fort (au sud)
- La Route de Paris (RD 1 079) à l'Ouest

 Périmètre d'étude

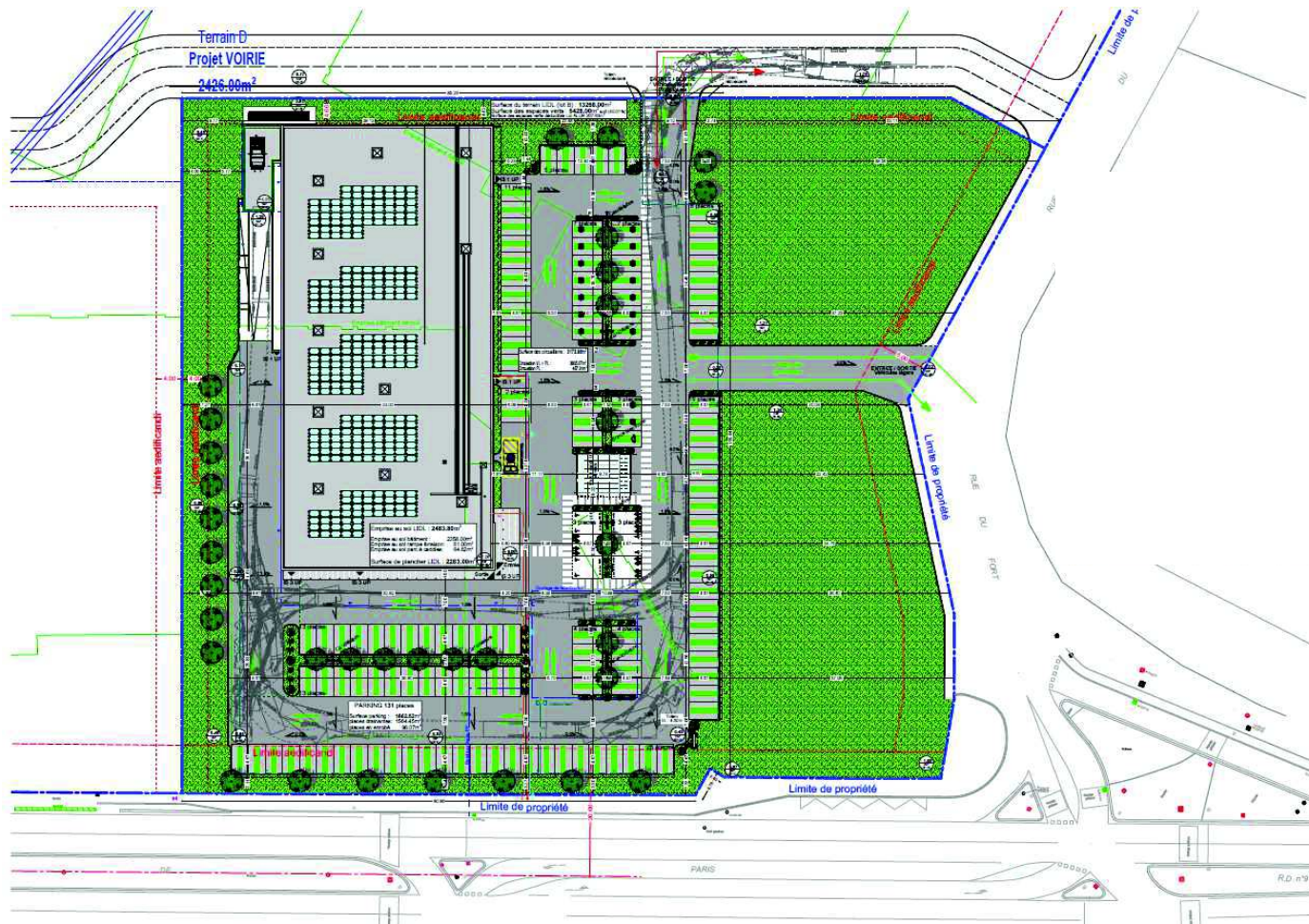
**03.**

## **LE PROJET LIDL**

# LE PROJET LIDL



## PLAN MASSE DU PROJET DE CONSTRUCTION



Surface de vente : 973 m<sup>2</sup>

Nombre de place de stationnement :  
131 places voitures



**04.**

## **DIAGNOSTIC DE L'ÉTAT ACTUEL**

# DIAGNOSTIC DE L'ÉTAT ACTUEL



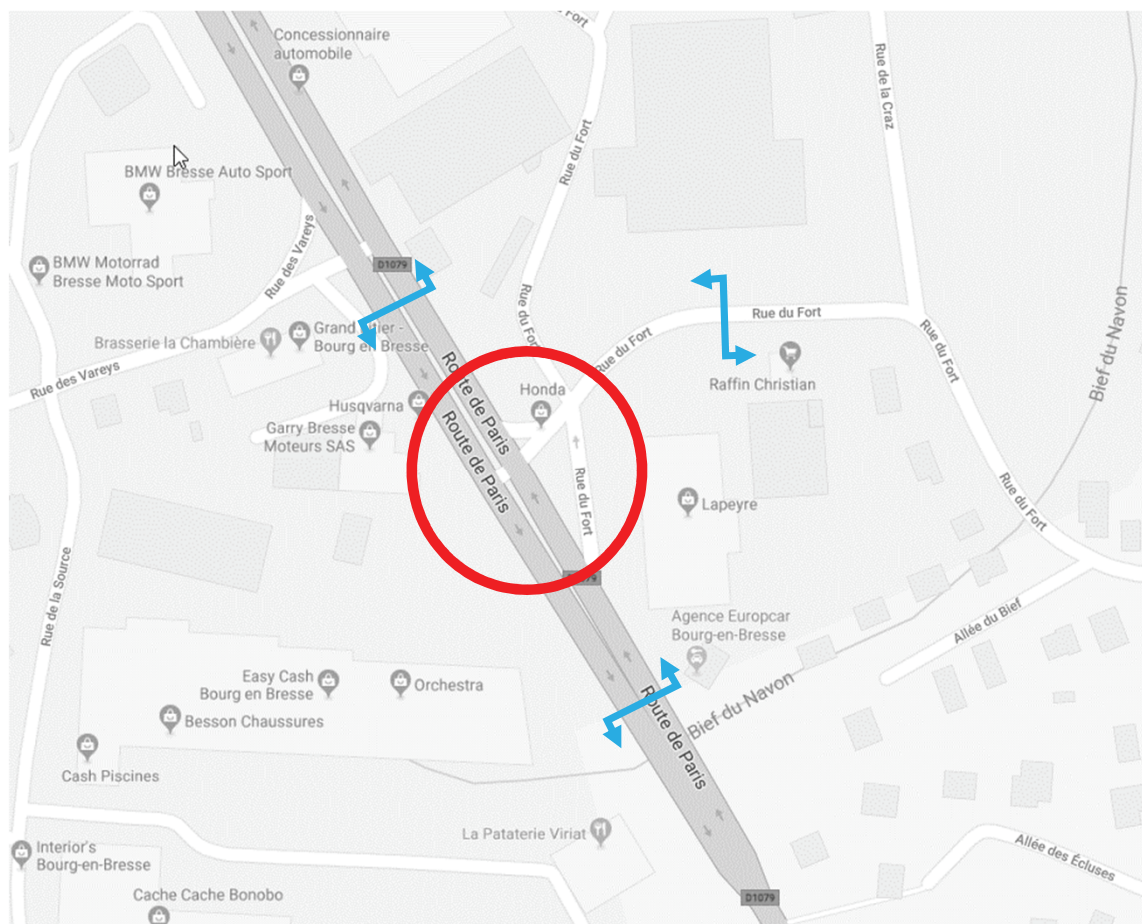
**Le projet de construction du magasin Lidl aura une influence sur :**



- La Rue du Fort (au sud)
- La Route de Paris (RD 1 079) à l'Ouest
- Et dans une moindre mesure sur la rue des Vareys (à l'Ouest)

**En parallèle du projet Lidl, le Groupe Bertrand à un projet sur la partie nord de la parcelle (en vert clair sur la photo ci-contre)**

# DIAGNOSTIC DE L'ÉTAT ACTUEL

## LA CAMPAGNE DE RECUEIL DE DONNEES



 Comptages automatiques  
 Comptages directionnels

**Une campagne de recueil de données a été réalisée du samedi 2 juin au vendredi 8 juin 2018.**

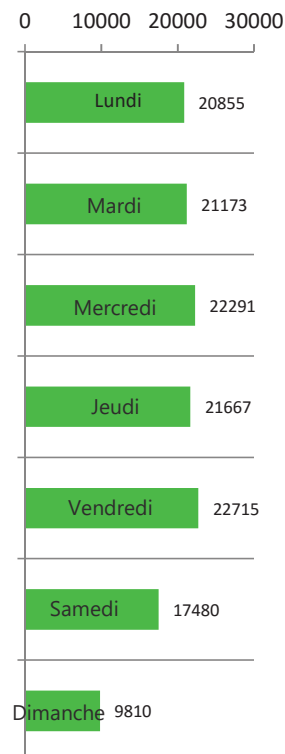
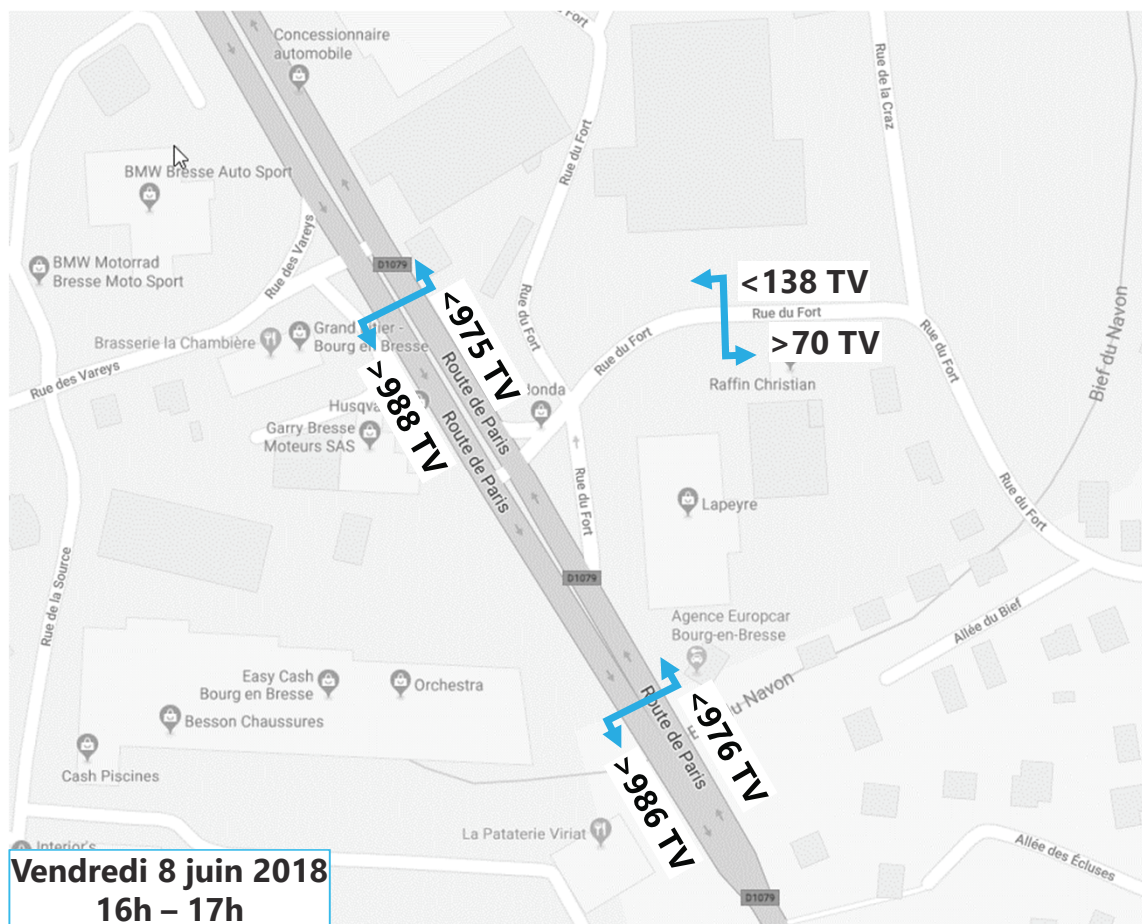
**Ont été réalisés :**

- Des comptages automatiques sur les principales voiries d'accès au projet (3 postes)
- Un comptage directionnel sur le carrefour principal impacté par le projet Lidl



# DIAGNOSTIC DE L'ÉTAT ACTUEL

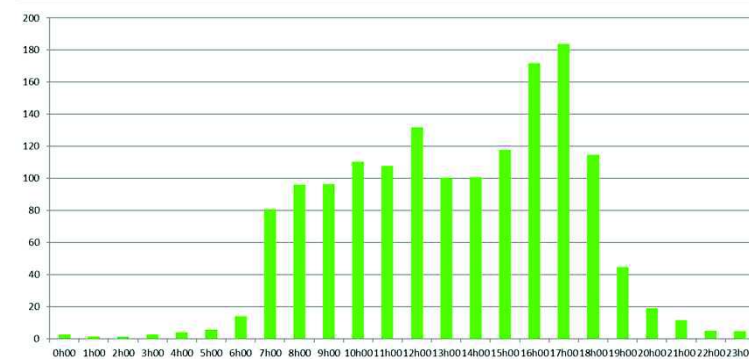
## LES VOLUMES DE TRAFIC EN SITUATION ACTUELLE



Traffic hebdomadaire TV sur la RD 1079 (sens sud/nord)

Suite à ces comptages et au croisement de l'information avec le fonctionnement des magasins Lidl, l'heure retenue pour analyser les impacts du projet est le vendredi de 16h00 à 17h00 (HPS), heure comptabilisant le maximum de flux.

En HPM (heure de pointe du matin), le magasin n'est pas encore ouvert.



Traffic journalier TV sur la rue du Fort Avec heure de pointe de 16h à 17h



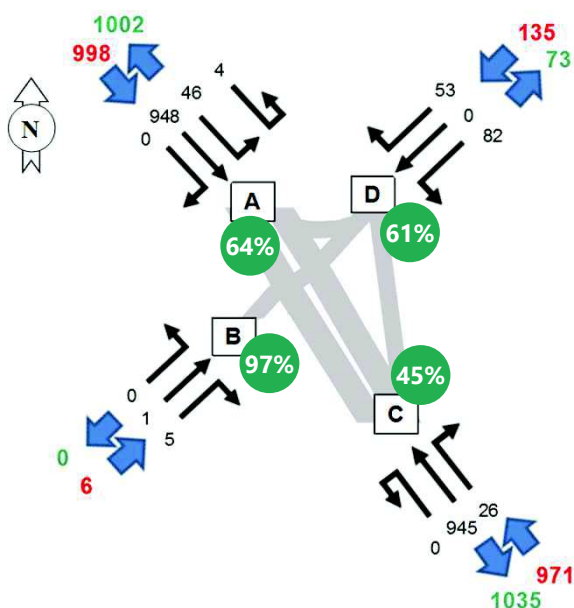
# DIAGNOSTIC DE L'ÉTAT ACTUEL



## LES VOLUMES DE TRAFIC EN SITUATION ACTUELLE

### ROUTE DE PARIS (RD 1 079) X RUE DU FORT

Période de pointe : 16h00-17h00 Date : Ven 08 Juin



| TV                      | A - Route de Paris Nord | B - Route sans Nom | C - Route de Paris Sud | D - Rue du Fort | Total |
|-------------------------|-------------------------|--------------------|------------------------|-----------------|-------|
| A - Route de Paris Nord | 4                       | 0                  | 948                    | 46              | 998   |
| B - Route sans Nom      | 0                       | 0                  | 5                      | 1               | 6     |
| C - Route de Paris Sud  | 945                     | 0                  | 0                      | 26              | 971   |
| D - Rue du Fort         | 53                      | 0                  | 82                     | 0               | 135   |
| Total                   | 1002                    | 0                  | 1035                   | 73              | 2110  |

Le schéma ci-contre restituent la demande de trafic pour l'heure de pointe un soir de semaine entre 16h et 17h, période dimensionnante pour l'activité commerciale LIDL.

Aucune difficulté n'est apparue sur ce carrefour lors de comptages réalisés. La réserve de capacité est à ce jour de 51%, et le fonctionnement globalement fluide.

ACTUEL

egisFrance  
Vies & Transports

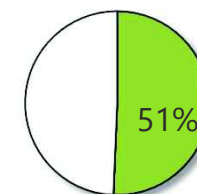
Viriat Période : HPS 16h-17

Durée de cycle : 90 sec

Nb de phases : 3

Réserve de capacité

51%



Détail par axe

| Phase | Mouvement               | Capacité résiduelle | Réserve capacité | Longueur maximale de file d'attente |
|-------|-------------------------|---------------------|------------------|-------------------------------------|
| 1     | Route de Paris Nord     | 1 750 uvp/h         | 64%              | 20 m                                |
| 3     | Route sans nom          | 194 uvp/h           | 97%              | 1 m                                 |
| 1     | Route de Paris Sud      | 802 uvp/h           | 45%              | 43 m                                |
| 3     | Rue du Fort             | 243 uvp/h           | 61%              | 9 m                                 |
| 1     | Route de Paris Nord TAG | 1 295 uvp/h         | 95%              | 2 m                                 |

**05.**

# **GÉNÉRATION / DISTRIBUTION DES TRAFICS**

—

# GÉNÉRATION DE TRAFIC



## ■ SITUATION PROJETÉE ET HYPOTHÈSES DE GÉNÉRATION

- Le projet de nouveau magasin LIDL à VIRIAT développera **973 m<sup>2</sup> de surface de vente** environ.
- Sur la base du ratio de génération de trafic de 10 véhicules émis aux heures de pointe pour 100m<sup>2</sup> de surface de vente, nous estimons **la génération de trafic induite par le futur magasin à environ 100 véh/heure**, en entrée et en sortie de parking LIDL.
- Le trafic journalier en lien avec le projet est estimé à **1 000 véhicules jour** (le trafic en lien avec le projet représentant 10% à l'heure de pointe du soir).

**NB 1:** Dans le cadre de cette étude est considérée l'hypothèse pessimiste que 100% des clients futurs sont des nouveaux usagers du réseau de voirie actuel.

Cette hypothèse ne prend donc pas en compte:

- La part de clientèle qui fréquente la zone existante,
- La captation probable d'automobilistes qui, s'ils seront de nouveaux clients de l'enseigne, sont aujourd'hui en partie déjà présents sur les routes.

**Cette hypothèse pessimiste permet de tester le fonctionnement des aménagements dans le cadre de projections de flux les plus contraignantes.**



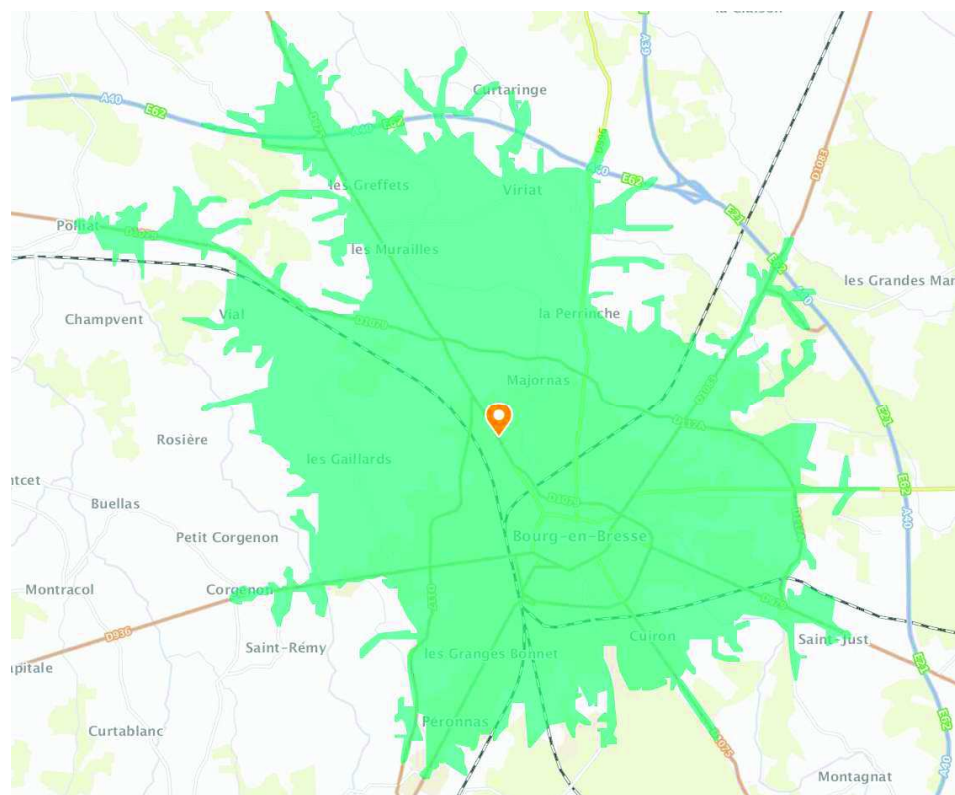
**NB 2:** Dans le cadre de cette étude est également ajouté la génération induite par l'implantation du Groupe Bertrand.

La fréquentation journalière étant estimée à 1 200 clients, et s'agissant d'activité de restauration, nous avons considéré 5% de trafic lié aux 1 200 clients, soit environ 60 véhicules supplémentaires le vendredi entre 16h et 17h.

**Dans cette hypothèse pessimiste, aucun foisonnement avec les véhicules déjà présents sur la zone n'a pris en compte, ce qui permet de tester le fonctionnement des aménagements dans le cadre de projections de flux les plus contraignantes.**

# GÉNÉRATION DE TRAFIC

## SITUATION PROJETÉE ET HYPOTHÈSES DE GÉNÉRATION



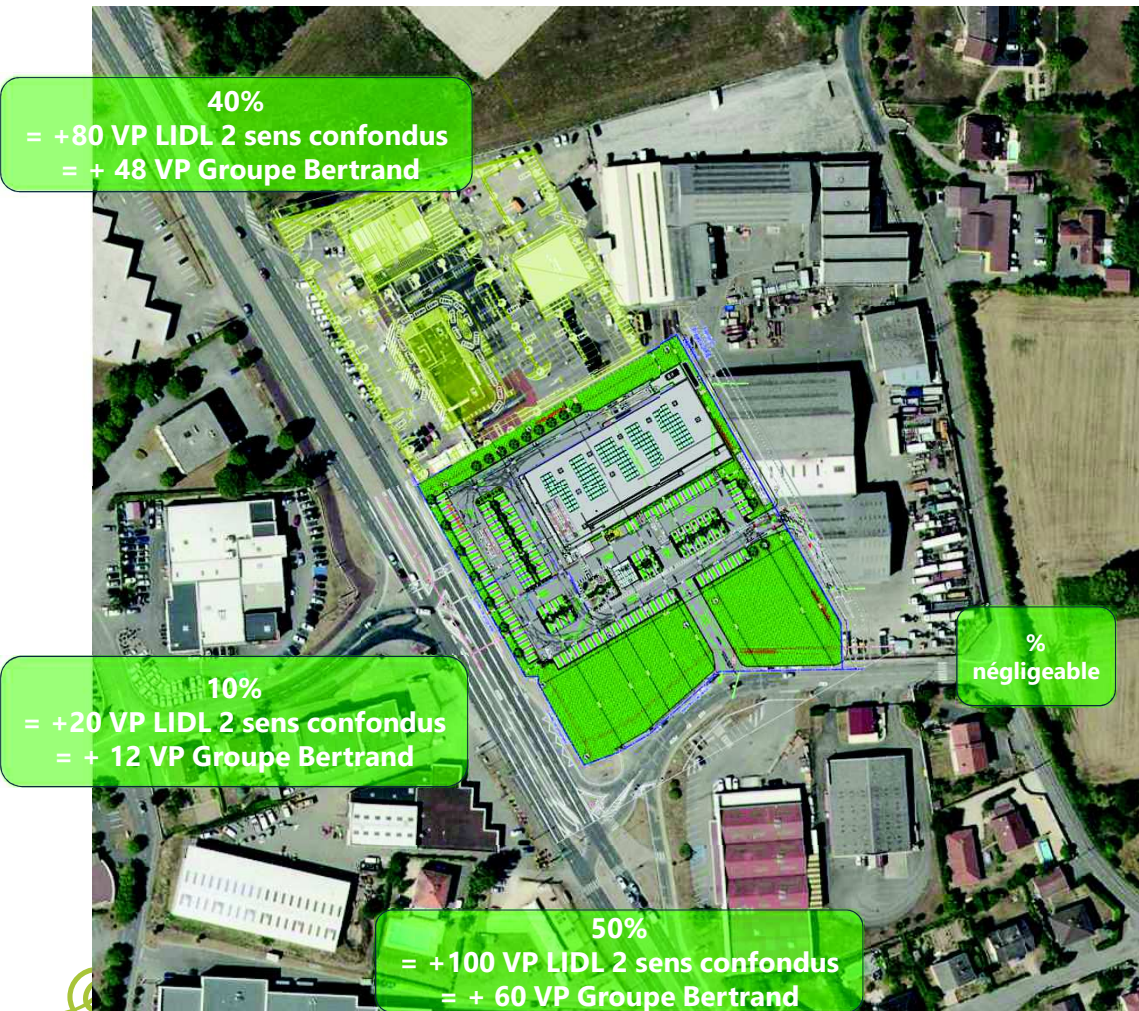
Cette génération de trafic a ensuite été distribuée sur le réseau viaire, en fonction de la zone de chalandise de proximité (10 minutes en voiture)





# DISTRIBUTION DES TRAFICS

## DISTRIBUTION DES NOUVEAUX TRAFICS LIÉS AUX PROJETS



**Cette génération de trafic (+ 100 véh/HP liés au projet LIDL et + 60 véh/HP liés au projet du Groupe Bertrand) a ensuite été distribuée sur le réseau viaire :**

Le schéma ci-contre explicite cette étape de distribution des flux nouveaux induits par le projet LIDL et Groupe Bertrand



# DISTRIBUTION DES TRAFICS

## ■ DISTRIBUTION DES NOUVEAUX TRAFICS LIÉS AU PROJET LIDL



**La génération de trafic du projet Lidl a ensuite été distribuée sur le réseau viaire, sur chaque sens de circulation :**

Le schéma ci-contre explicite cette étape de distribution des flux nouveaux induits par le projet LIDL.

Les trafics générés par le Groupe Bertrand ont été injectés en sens Nord/sud et inversement, principalement sur la Route de Paris, sans affiner le détails des entrées/sorties.

**06.**

# **FONCTIONNEMENT FUTUR**

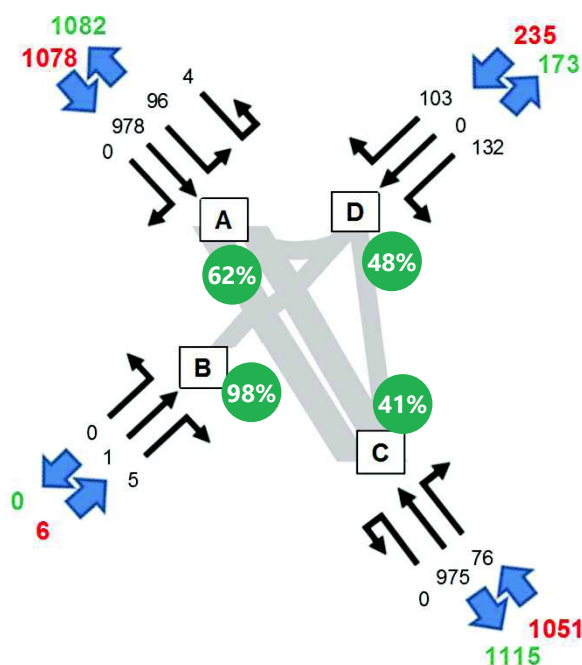
—

# FONCTIONNEMENT FUTUR



## LES VOLUMES DE TRAFIC EN SITUATION FUTURE / TEST DE CAPACITÉ

### CARREFOUR À FEUX : ROUTE DE PARIS (RD1079) X RUE DU FORT



Le schéma ci-dessous précise les résultats des tests de capacité, menés pour le carrefour à feux.

Ces derniers confirment le bon fonctionnement futur du carrefour.

La réserve de capacité en situation future sera de 45%, et le fonctionnement globalement fluide.

SITUATION AVEC PROJET

egis France  
Villes & Transports

Viriat

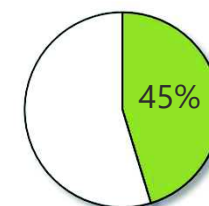
Période : HPS 16h-17

Durée de cycle : 90 sec

Nb de phases : 3

Réserve de capacité

45%



| TV                      | A - Route de Paris Nord | B - Route sans Nom | C - Route de Paris Sud | D - Rue du Fort | Total |
|-------------------------|-------------------------|--------------------|------------------------|-----------------|-------|
| A - Route de Paris Nord | 4                       | 0                  | 948                    | 96              | 1048  |
| B - Route sans Nom      | 0                       | 0                  | 5                      | 1               | 6     |
| C - Route de Paris Sud  | 945                     | 0                  | 0                      | 76              | 1021  |
| D - Rue du Fort         | 103                     | 0                  | 132                    | 0               | 235   |
| Total                   | 1052                    | 0                  | 1085                   | 173             | 2310  |

#### Détail par axe

| Phase | Mouvement               | Capacité résiduelle | Réserve capacité | Longueur maximale de file d'attente |
|-------|-------------------------|---------------------|------------------|-------------------------------------|
| 1     | Route de Paris Nord     | 1 600 uvp/h         | 62%              | 24 m                                |
| 3     | Route sans nom          | 254 uvp/h           | 98%              | 1 m                                 |
| 1     | Route de Paris Sud      | 757 uvp/h           | 41%              | 47 m                                |
| 3     | Rue du Fort             | 248 uvp/h           | 48%              | 16 m                                |
| 1     | Route de Paris Nord TAG | 1 175 uvp/h         | 90%              | 5 m                                 |



# FONCTIONNEMENT FUTUR



## ■ ORGANISATION DES ENTRÉES/SORTIES

A l'heure de pointe du soir un jour de semaine, il y a donc 100 véhicules qui entreront et 100 véhicules qui sortiront du site en projet :

**A la vue des volumes de trafic, le fonctionnement en carrefour à feux semble adapté, au regard de la réserve de capacité sur l'ensemble des axes et ce malgré l'hypothèse pessimiste consistant à avoir 100% de flux supplémentaires nouveaux pour les clients LIDL et l'intégration des trafics du projet du Groupe BERTRAND.**

Une attention particulière sera à porter sur les Tourne à Gauche en accès au site depuis la rue du Fort. Le trafic sur cette voie étant actuellement très faible, ces Tourne à Gauche devraient pouvoir s'effectuer facilement.

**Anne MARSOT**

**le Carat, 168-170 avenue Thiers  
69455 Lyon cedex 06  
tel. 04 37 72 45 34**

**mail : [anne.marsot@egis.fr](mailto:anne.marsot@egis.fr)**

**CONTACT EGIS.**

**—**