

Annexe 9
Fiches Données Sécurité

R-410A
100049300
SECTION 1 Identification de la substance/du mélange et de la société/l'entreprise
1.1. Identificateur de produit
Nom commercial : R-410A

1.2. Utilisations identifiées pertinentes de la substance ou du mélange et utilisations déconseillées
1.2.1 Utilisations identifiées pertinentes : Fluide frigorigène

1.3. Renseignements concernant le fournisseur de la fiche de données de sécurité : DEHON SERVICE
 26 Avenue du Petit Parc
 94683 VINCENNES Cedex France
 Tel : +33 (0) 1 43 98 75 00
 Fax : +33 (0) 1 43 98 21 51

Courriel : ContactFDS@climalife.dehon.com

1.4 Numéro d'appel d'urgence : APPEL D'URGENCE (24h/24) : + 33 (0) 1 72 11 00 03
 Centre anti-poison : INRS/ORFILA (France) : +33 (0) 1 45 42 59 59
 Centre anti-poison (Belgique) : +32 70 245 245
 Centre anti-poison (Pays-Bas) : +31 30 274 8888
 Centre anti-poison (Espagne) : +34 91 562 04 20
 Centre anti-poison (Royaume-Uni) : +44 870 600 6266
 Centre d'information Toxicologique (Hongrie) : +36 80 201 199

SECTION 2 Identification des dangers
2.1. Classification de la substance ou du mélange
2.1.1. Règlement (CE) N° 1272/2008 (CLP)
Dangers physiques : Gaz sous pression - Gaz liquéfiés (Press. Gas) - H280

2.1.2 Directive 67/548/CEE ou 1999/45/CE : Ce produit n'est pas classé comme "préparation dangereuse" selon la réglementation de la Communauté Européenne

2.2. Éléments d'étiquetage
2.2.1 Etiquetage CE 1272/2008 (CLP)
Pictogramme(s) de danger

Mention d'avertissement : Attention

Mention de danger : H280 : Contient un gaz sous pression; peut exploser sous l'effet de la chaleur.

Conseils de prudence :

 • **Stockage** : P410 + P403 : Protéger du rayonnement solaire. Stocker dans un endroit bien ventilé.

*

- Autres données

 : Contient :
 50% 1,1-Difluorométhane (R-32) / 50% Pentafluoroéthane (R-125)
 Gaz à effet de serre fluorés relevant du protocole de Kyoto (GWP = 2088)

2.3. Autres dangers

 : Les vapeurs sont plus lourdes que l'air et peuvent provoquer des asphyxies par réduction de la teneur en oxygène
 Le contact avec le liquide peut provoquer des gelures et des lésions oculaires graves

DEHON SERVICE

 26 Avenue du Petit Parc 94683 VINCENNES Cedex France
 Tel : +33 (0) 1 43 98 75 00
 Fax : +33 (0) 1 43 98 21 51

R-410A
100049300
SECTION 3 Composition/informations sur les composants

3.1./3.2. Substance / Préparation : Préparation
Nature chimique : Mélange de 1,1-Difluorométhane (R-32) & Pentafluoroéthane (R-125)
Composants contribuant aux dangers :

Nom de la substance	Contenance	No CAS	No CE	Numéro index	Identif. REACH	Classification
Difluorométhane	: 50 %	75-10-5	200-839-4	----	01-2119471312-47	F+; R12 Flam. Gas 1;H220 Liquefied gas;H280
Pentafluoroéthane	: 50 %	354-33-6	206-557-8	----	01-2119485636-25	Non classé. (DSD/DPD) Liquefied gas;H280

SECTION 4 Premiers secours
4.1. Description des premiers secours

Inhalation : Retirer le sujet de la zone contaminée et l'amener au grand air
 Appeler un CENTRE ANTIPOISON ou un médecin en cas de malaise.
Contact avec la peau : En cas de contact avec le liquide : traiter les gelures comme des brûlures
 Rincer abondamment avec de l'eau, ne pas retirer les vêtements (risque d'adhérence avec la peau)
 Si des brûlures cutanées apparaissent, appeler immédiatement un médecin
Contact avec les yeux : Rinçage à l'eau immédiat et prolongé en maintenant les paupières bien écartées (15 minutes au moins)
 Consulter immédiatement un ophtalmologiste
Ingestion : Non spécifiquement concerné (gaz)

4.2. Principaux symptômes et effets, aigus et différés

Inhalation : Maux de tête
 Perte de connaissance
 Somnolence
 Troubles cardiaques
 Vertiges

* **Contact avec la peau** : L'évaporation rapide du liquide peut provoquer des gelures
 * **Contact avec les yeux** : Peut causer une irritation des yeux.
 * **Ingestion** : Non concerné

4.3. Indication des éventuels soins médicaux immédiats et traitements particuliers nécessaires : Pas de données disponibles

SECTION 5 Mesures de lutte contre l'incendie
5.1. Moyens d'extinction

Agents d'extinction appropriés : Eau pulvérisée
 Dioxyde de carbone (CO2)
 Mousse
 Poudres

Agents d'extinction non appropriés : Aucun, à notre connaissance. En cas d'incendie à proximité, utiliser les agents d'extinction adaptés

5.2. Dangers particuliers résultant de la substance ou du mélange
DEHON SERVICE

26 Avenue du Petit Parc 94683 VINCENNES Cedex France
 Tel : +33 (0) 1 43 98 75 00
 Fax : +33 (0) 1 43 98 21 51

R-410A
100049300
SECTION 5 Mesures de lutte contre l'incendie (suite)

Risques spécifiques : Sous l'action de la chaleur :
Dégagement de vapeurs toxiques et corrosives

5.3. Conseils aux pompiers

Méthodes particulières d'intervention : Refroidir à l'eau pulvérisée les capacités exposées à la chaleur

Protection des intervenants : Protection complète du corps
Appareil de protection respiratoire isolant autonome

SECTION 6 Mesures à prendre en cas de dispersion accidentelle

6.1. Précautions individuelles, équipement de protection et procédures d'urgence : Eviter le contact avec la peau et les yeux
Ne pas respirer les vapeurs
Ne pas intervenir sans un équipement de protection adapté
Faire évacuer la zone dangereuse
Arrêter la fuite
Assurer une ventilation adaptée
Supprimer toute source d'ignition

6.2. Précautions pour la protection de l'environnement : Ne pas laisser le produit se répandre dans l'environnement

6.3. Méthodes et matériel de confinement et de nettoyage : Ventilier mécaniquement la zone de déversement

* **6.4 Référence à d'autres sections** : Pour plus d'informations, se reporter à la section 8 : "Contrôle de l'exposition-protection individuelle"

SECTION 7 Manipulation et stockage
7.1. Précautions à prendre pour une manipulation sans danger

* **Précautions à prendre** : Travailler dans un lieu bien ventilé
Récipient sous pression . Manipuler et ouvrir le récipient avec prudence.
Eviter l'accumulation de charges électrostatiques
Interdiction de fumer

Hygiène industrielle : Ne pas boire, manger ou fumer sur le lieu de travail

7.2. Conditions nécessaires pour assurer la sécurité du stockage, tenant compte d'éventuelles incompatibilités

* **Conditions de stockage**
- **Recommandées** : Stocker :
- uniquement dans le récipient d'origine
- dans un endroit frais et bien ventilé
- le récipient bien fermé
- à une température ne dépassant pas 50 °C
- à l'écart de toute source d'ignition

Matières incompatibles : Oxydants puissants
Métaux alcalino-terreux
Poudres métalliques

Matériaux d'emballage

- **Recommandés** : Acier ordinaire
- **Contre-indiqués** : Alliages contenant plus de 2 % de magnésium

7.3. Utilisation(s) finale(s) particulière(s) : Pas de données

DEHON SERVICE

26 Avenue du Petit Parc 94683 VINCENNES Cedex France

Tel : +33 (0) 1 43 98 75 00

Fax : +33 (0) 1 43 98 21 51

R-410A
100049300
SECTION 7 Manipulation et stockage (suite)
SECTION 8 Contrôles de l'exposition/protection individuelle
8.1. Paramètres de contrôle
Mesures d'ordre technique

: Assurer une bonne ventilation du poste de travail

8.1.1. Limites d'exposition professionnelle

 : Difluorométhane : France : LEP - VME (8h; mg/m³) : 2130

: Difluorométhane : France : LEP - VME (8h; ppm) : 1000

: Pentafluoréthane : France : LEP - VME (8h; ppm) : 1000

8.2. Contrôles de l'exposition
Protection individuelle :
- Protection respiratoire

: En cas de ventilation insuffisante : Masque à cartouche de type AX

: En espace confiné : Appareil de protection respiratoire autonome isolant (ARI)

- Protection des mains

: Gants de protection en cuir ou caoutchouc nitrile

: Gants de protection en Viton

- Protection des yeux

: Lunettes de sécurité avec protections latérales

- Protection de la peau

: Vêtements en coton majoritaire

SECTION 9 Propriétés physiques et chimiques

 * **9.1. Informations sur les propriétés physiques et chimiques essentielles**
9.1.a. Aspect
Etat physique

: Gaz liquéfié

Couleur

: Incolore

9.1.b. Odeur

: légèrement étherée

9.1.c. Seuil olfactif

: Pas de données disponibles

9.1.d. pH

: Non applicable

 * **9.1.e. Point de fusion / Point de congélation**

: 1,1-Difluorométhane (R-32) : -136 °C

: Pentafluoroéthane (R-125) : -103 °C

9.1.f. Point d'ébullition initial - intervalle d'ébullition

: - 50 °C

9.1.g. Point d'éclair

: Non applicable

9.1.h. Taux d'évaporation

: Pas de données disponibles

9.1.i. Inflammabilité

: Ininflammable.

9.1.j. Limites d'explosivité (inférieures - supérieures)

: Aucun(e).

9.1.k. Pression de vapeur

: 16.8 bar à 25 °C

: 31.1 bar à 50 °C

9.1.l. Densité de vapeur

: 3

9.1.m. Masse volumique

 : Liquide : 1.06 g/cm³ à 25 °C 0.91 g/cm³ à 50 °C

9.1.n. Solubilité
- dans l'eau

: 1.5 g/l à 25 °C

9.1.o. Coefficient de partage : n-octanol / eau

: 1,1-Difluorométhane (R-32) : 0.21

: Pentafluoroéthane (R-125) : 1.48

9.1.p. Température d'auto-inflammabilité

: 1,1-Difluorométhane (R-32) : 530

DEHON SERVICE

26 Avenue du Petit Parc 94683 VINCENNES Cedex France

Tel : +33 (0) 1 43 98 75 00

Fax : +33 (0) 1 43 98 21 51

R-410A
100049300
SECTION 9 Propriétés physiques et chimiques (suite)

- 9.1.q. Température de décomposition : Pas de données disponibles
 9.1.r. Viscosité : Non applicable
 9.1.s. Propriétés explosives : Non explosif selon les critères CE
 9.1.t. Propriétés comburantes : Non comburant selon les critères CE
 9.2. Autres informations
 Température critique : + 71 °C
 Pression critique : 49 bar

SECTION 10 Stabilité et réactivité

- 10.1. Réactivité : Aucune dans des conditions normales
 10.2. Stabilité chimique : Stable à température ambiante et dans les conditions normales d'emploi
 10.3. Possibilité de réactions dangereuses : Pas de données disponibles
 10.4. Conditions à éviter : - températures élevées, flammes nues
 Risque d'éclatement sous l'action de la chaleur, par augmentation de la pression interne
 10.5. Matières incompatibles : - oxydants puissants
 - métaux alcalino-terreux
 - Métaux finement divisés.
 - Hydroxydes alcalins
 10.6. Produits de décomposition dangereux : Par décomposition thermique (pyrolyse), libère :
 Oxydes de carbone (CO, CO₂)
 Fluorure d'hydrogène
 Halogénures de carbonyle

SECTION 11 Informations toxicologiques

- 11.1. Informations sur les effets toxicologiques
 • Toxicité aiguë
 Sur les ingrédients
 Pentafluoréthane : Inhalation (rat) CL50 [ppm/4h] : 800000
 Difluorométhane : Inhalation (rat) CL50 [mg/l/4h] : 2158
 • Corrosion cutanée/irritation cutanée : Pas de données disponibles
 • Lésions oculaires graves/irritation oculaire : Pas de données disponibles
 • Sensibilisation respiratoire ou cutanée : Pas de données disponibles
 • Mutagénicité sur les cellules germinales : Pas de données disponibles
 • Cancérogénicité : Pas de données disponibles
 • Toxicité pour la reproduction : Pas de données disponibles
 • Toxicité spécifique pour certains organes cibles — exposition unique : Pas de données disponibles
 • Toxicité spécifique pour certains organes cibles – exposition répétée : Pas de données disponibles
 • Danger par aspiration : Pas de données disponibles

DEHON SERVICE

26 Avenue du Petit Parc 94683 VINCENNES Cedex France
 Tel : +33 (0) 1 43 98 75 00
 Fax : +33 (0) 1 43 98 21 51

R-410A
100049300
SECTION 11 Informations toxicologiques (suite)

Autres informations : Le contact avec le gaz liquéfié peut provoquer de graves lésions oculaires
Le contact avec le gaz liquéfié peut provoquer des gelures

SECTION 12 Informations écologiques
12.1. Toxicité

Effets sur les organismes aquatiques : Pas de données propres, mais par analogie, le produit n'est pas considéré comme présentant un risque particulier pour l'environnement aquatique

12.2. Persistance et dégradabilité

Biodégradabilité : Non facilement biodégradable
R-32 :
Eau : 5 % de biodégradation après 28 jours
Air : Demi-vie = 1472 jours
R-125 :
Eau : 5 % de biodégradation après 28 jours
Air : Demi-vie = 28.3 ans (estimé)

12.3. Potentiel de bioaccumulation

Coefficient de partage n-Octanol/eau : Pratiquement non bioaccumulable
1,1-Difluorométhane (R-32) : 0.21
Pentafluoroéthane (R-125) : 1.48

12.4. Mobilité dans le sol

: Pas de données disponibles

12.5. Résultats des évaluations PBT et VPVB : Ce mélange ne contient pas de substance répondant aux critères PBT et vPvB

12.6. Autres effets néfastes

Potentiel d'appauvrissement de la couche d'ozone : ODP (R-11=1)=0

* **Effet de serre** : GWP (CO2=1/100 ans) = 2088

SECTION 13 Considérations relatives à l'élimination
13.1. Méthodes de traitement des déchets
DECHETS DE PRODUIT :

Destruction/Élimination : Consulter le fabricant ou le fournisseur pour des informations relatives à la récupération ou au recyclage

EMBALLAGES SOUILLES :

Destruction/élimination : Réutiliser ou recycler après décontamination
Détruire en installation autorisée

REMARQUE

: L'attention de l'utilisateur est attirée sur la possible existence de dispositions législatives, réglementaires et administratives spécifiques, communautaires, nationales ou locales, relatives à l'élimination, le concernant

DEHON SERVICE

26 Avenue du Petit Parc 94683 VINCENNES Cedex France
Tel : +33 (0) 1 43 98 75 00
Fax : +33 (0) 1 43 98 21 51

R-410A
100049300
SECTION 14 Informations relatives au transport

- 14.1. Numéro ONU : UN 3163
- 14.2. Nom d'expédition des Nations unies : GAZ LIQUÉFIÉ, N.S.A. (Difluorométhane, Pentafluoréthane)
- 14.3. Classe(s) de danger pour le transport
- Rail/route (RID/ADR) : Classe : 2
- Transport maritime (IMDG) : Classe : 2.2
- Transport aérien (OACI/IATA) : Classe : 2.2
- Etiquette(s) de danger : 2.2



- 14.4. Groupe d'emballage : -
- 14.5. Dangers pour l'environnement : Non classé dangereux pour l'environnement aquatique.
Polluant marin : NON
- 14.6. Précautions particulières à prendre par l'utilisateur
- Rail/route (RID/ADR) : Code de restriction tunnels : (C/E)
N° d'identification du danger : 20
Code de classification : 2A
- Transport maritime (IMDG) : N° Fiche de sécurité : F-C, S-V
Groupe de séparation : -
- Transport aérien (OACI/IATA) : Avion Cargo:
Instruction d'emballage: 200
Quantité: 150 kg
Avion Passagers:
Instruction d'emballage: 200
Quantité: 75 kg
- 14.7. Transport en vrac conformément à l'annexe II de la convention MARPOL 73/78 et au recueil IBC

SECTION 15 Informations réglementaires

- 15.1. Réglementations/législation particulières à la substance ou au mélange en matière de sécurité, de santé et d'environnement : S'assurer que toutes les réglementations nationales ou locales sont respectées.
- France : Installations classées (ICPE) : concerné
- Règlement CE N° 842/2006 : Gaz à effet de serre fluorés relevant du protocole de Kyoto
- 15.2. Évaluation de la sécurité chimique : Pas de données disponibles

DEHON SERVICE

26 Avenue du Petit Parc 94683 VINCENNES Cedex France
 Tel : +33 (0) 1 43 98 75 00
 Fax : +33 (0) 1 43 98 21 51

**FICHE DE DONNEES DE SECURITE**

Page : 8 / 8

Version : 15

Date : 26 / 5 / 2015

Remplace la fiche : 1 / 9 / 2014

R-410A**100049300****SECTION 16 Autres informations**

Informations complémentaires	: Produit destiné uniquement à un usage industriel Pour plus d'information sur l'utilisation de ce produit, se reporter à la notice technique ou contacter le service commercial de votre région Cette fiche de données de sécurité a été rédigée conformément au règlement (UE) N° 453/2010.
Texte des Phrases R du § 3	: R12 : Extrêmement inflammable.
Texte des Phrases H du § 3	: H220 - Gaz extrêmement inflammable. H280 - Contient un gaz sous pression; peut exploser sous l'effet de la chaleur.
* Mise à jour	: Les modifications sont signalées par un astérisque (*)

Cette fiche complète les notices techniques d'utilisation mais ne les remplace pas. Les renseignements qu'elle contient sont basés sur l'état de nos connaissances relatives au produit concerné, à la date de mise à jour. Ils sont donnés de bonne foi. L'attention des utilisateurs est en outre attirée sur les risques éventuellement encourus lorsqu'un produit est utilisé à d'autres usages que ceux pour lesquels il est conçu.

Elle ne dispense en aucun cas l'utilisateur de connaître et d'appliquer l'ensemble des textes réglementant son activité. Il prendra sous sa seule responsabilité les précautions liées à l'utilisation du produit qu'il connaît.

L'ensemble des prescriptions réglementaires mentionnées a simplement pour but d'aider le destinataire à remplir les obligations qui lui incombent lors de l'utilisation d'un produit dangereux.

Cette énumération ne doit pas être considérée comme exhaustive. Elle n'exonère pas l'utilisateur de s'assurer que d'autres obligations ne lui incombent en raison de textes autres que ceux cités et régissant la détention et l'utilisation du produit, pour lesquelles il est seul responsable.

Fin du document**DEHON SERVICE**

26 Avenue du Petit Parc 94683 VINCENNES Cedex France

Tel : +33 (0) 1 43 98 75 00

Fax : +33 (0) 1 43 98 21 51

Annexe 10
Simulations ADEME-IMPACT

Unité de temps : année Parc utilisé : Parc Date:
 INRETS v.1 3/06/2020
 Année : 2015 Voitures 4068507 VP 80 km/h
 particulières :
 Qualité de Véh. util. légers : 1215268 VUL 80 km/h
 carburant:Essence 2005
 Qualité de Poids lourds : 1241687 PL 80 km/h
 carburant:Diesel 2005
 Mois sélectionné : Bus urbains : 0 BU 80 km/h
 Moyenne annuelle
 Pente : 0% Autocars : 0 A 80 km/h
 Taux de charge des poids Deux roues : 0 2R <50 cc 80 km/h et
 lourds : 70 % >50 cc 80 km/h
 Distance : 4,00 km total : 6245485
 Véhicules

Emissions et consommation en grammes à chaud

Catégorie	Carburant	Sous catégorie	Véhicules	Essence Consomma- tion	Diesel Consomma- tion	CO	NOx	COV	Particules	CO2	SO2	Cadmium	HAP	benzene
Voitures particulières	Diesel	non catalysées	30394	0	5113532,5	16374,83	61509,82	4103,97	5889,2	16029896	409,08	0,05	4,68	67,88
Voitures particulières	Diesel	catalysées	2782990	0	382898240	947992,13	3179751,5	217074,36	218526,06	1200745984	30631,86	3,83	428,19	3358,38
Voitures particulières	Diesel	sous-total	2813384	0	388011776	964367	3241261	221178,33	224415,25	1216775936	31040,94	3,88	432,87	3426,27
Voitures particulières	Essence	non catalysées	1806	321561,5	0	29185	16672,48	5165,87	0	978526,13	25,72	0	0,17	343,05
Voitures particulières	Essence	catalysées	1253317	170815200	0	1575861,5	327890,81	32889,34	0	541681088	13665,22	1,71	23,46	1581,64
Voitures particulières	Essence	sous-total	1255123	171136768	0	1605046,5	344563,28	38055,21	0	542659648	13690,94	1,71	23,63	1924,69
Voitures particulières		total	4068506	171136768	388011776	2569413,5	3585824	259233,53	224415,25	1759435520	44731,88	5,59	456,5	5350,96
Véhicules utilitaires légers	Diesel	< 3.5 t	13375	0	3428370,25	22091,48	54959,43	5042,55	4643,47	10729790	274,27	0,03	2,06	94,9
Véhicules utilitaires légers	Diesel	< 3.5 t	1200192	0	270309920	1371353,38	3479886,5	143228,02	170950,5	846572544	21624,79	2,7	184,66	2695,52
Véhicules utilitaires légers	Diesel	< 3.5 t	1213567	0	273738304	1393444,88	3534846	148270,56	175593,97	857302336	21899,06	2,74	186,72	2790,42
Véhicules utilitaires légers	Essence	< 3.5 t	34	7701,93	0	904,42	451,6	56,26	0	23114,62	0,62	0	0	3,5
Véhicules utilitaires légers	Essence	< 3.5 t	1667	443074,22	0	4773,28	1513,29	232,3	0	1403978,63	35,45	0	0,03	10,32
Véhicules utilitaires légers	Essence	< 3.5 t	1701	450776,16	0	5677,7	1964,89	288,55	0	1427093,25	36,06	0	0,03	13,82
Véhicules utilitaires légers		total	1215268	450776,16	273738304	1399122,5	3536810,75	148559,11	175593,97	858729408	21935,12	2,74	186,75	2804,24
Poids Lourds	Diesel	<16 t	51072	0	25755220	127475,72	201796,75	75786,75	11215,91	80666736	2060,42	0,26	7,35	51,63
Poids Lourds	Diesel	>16 t	910638	0	949100928	1823788,88	7407925,5	1019394,94	120122,72	2977149952	75928,07	9,49	131,1	647,06
Poids Lourds	Diesel	total	961710	0	974856128	1951264,5	7609722	1095181,63	131338,63	3057816832	77988,48	9,75	138,45	698,69
Bus urbains	Diesel	total	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Autocars	Diesel	total	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Deux roues	2 temps	<50cc	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Deux roues		>50 cc	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
total			6245485	171587552	1636606208	5919800,5	14732357	1502974,25	531347,88	5675981824	144655,5	18,08	781,7	8853,88

Surémissions et surconsommation à froid en grammes pour le mois (Moyenne annuelle) facteur beta : 0,00

Catégorie	Carburant	Sous catégorie	Véhicules	Essence Consommatio n	Diesel Consommatio n	CO	NOx	COV	Particules	CO2	SO2	Cadmium	benzene
Voitures particulières	Diesel		non catalysées	30394	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Voitures particulières	Diesel		catalysées	2782990	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Voitures particulières	Diesel		sous-total	2813384	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Voitures particulières	Essence		non catalysées	1806	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Voitures particulières	Essence		catalysées	1253317	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Voitures particulières	Essence		sous-total	1255123	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Voitures particulières			total	4068506	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Véhicules utilitaires légers	Diesel	< 3.5 t	non catalysés	13375	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Véhicules utilitaires légers	Diesel	< 3.5 t	catalysés	1200192	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Véhicules utilitaires légers	Diesel	< 3.5 t	sous-total	1213567	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Véhicules utilitaires légers	Essence	< 3.5 t	non catalysés	34	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Véhicules utilitaires légers	Essence	< 3.5 t	catalysés	1667	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Véhicules utilitaires légers	Essence	< 3.5 t	sous-total	1701	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Véhicules utilitaires légers			total	1215268	0	0	0	0	0	0	0	0	0
total				5283775	0	0	0	0	0	0	0	0	0

Evaporations en circulation en grammes pour le mois (Moyenne annuelle)

Catégorie	Carburant	Sous catégorie	Véhicules	COV	benzene
Voitures particulières	Essence		non catalysées	1806	181,66
Voitures particulières	Essence		catalysées	1253317	10085,19
Voitures particulières	Essence		sous-total	1255123	10266,85
Véhicules utilitaires légers	Essence	< 3.5 t	non catalysés	34	0
Véhicules utilitaires légers	Essence	< 3.5 t	catalysés	1667	0,01
Véhicules utilitaires légers	Essence	< 3.5 t	sous-total	1701	16,84
Deux roues	2 temps	<50cc	0	NR	NR
Deux roues		>50 cc	0	0	0
total			1256824	10283,69	102,84

Corrections des émissions et de la consommation des PL en grammes pente : 0%, charge : 70 %

Catégorie	Carburant	Sous catégorie	Véhicules	Diesel Consommatio n	CO	NOx	COV	Particules	CO2	SO2	Cadmium	benzene
Poids lourds	Diesel	<16 t	sous-total	51072	1854376	10707,97	14529,38	0	358,91	5805600	148,35	0,02
Poids lourds	Diesel	>16 t	sous-total	910638	68335232	153198,25	533370,5	0	3843,92	214320640	5466,82	0,68
Poids lourds	Diesel		total	961710	70189568	163906,5	547900	0	4202,81	220126208	5615,16	0,7

Emissions et consommation totales en grammes

Catégorie	Carburant	Sous catégorie	Véhicules	Essence Consommatio n	Diesel Consommatio n	CO	NOx	COV	Particules	CO2	SO2	Cadmium	HAP	benzene	
Voitures particulières	Diesel	non catalysées	30394	0	5113532,5	16374,83	61509,82	4103,97	5889,2	16029896	409,08	0,05	4,68	67,88	
Voitures particulières	Diesel	catalysées	2782990	0	382898240	947992,13	3179751,5	217074,36	218526,06	1200745984	30631,86	3,83	428,19	3358,38	
Voitures particulières	Diesel	sous-total	2813384	0	388011776	964367	3241261	221178,33	224415,25	1216775936	31040,94	3,88	432,87	3426,27	
Voitures particulières	Essence	non catalysées	1806	321561,5	0	29185	16672,48	5165,87	0	978526,13	25,72	0	0,17	343,05	
Voitures particulières	Essence	catalysées	1253317	170815200	0	1575861,5	327890,81	32889,34	0	541681088	13665,22	1,71	23,46	1581,64	
Voitures particulières	Essence	sous-total	1255123	171136768	0	1605046,5	344563,28	38055,21	0	542659648	13690,94	1,71	23,63	1924,69	
Voitures particulières		total	4068506	171136768	388011776	2569413,5	3585824	259233,53	224415,25	1759435520	44731,88	5,59	456,5	5350,96	
Véhicules utilitaires légers	Diesel	< 3.5 t	non catalysés	13375	0	3428370,25	22091,48	54959,43	5042,55	4643,47	10729790	274,27	0,03	2,06	94,9
Véhicules utilitaires légers	Diesel	< 3.5 t	catalysés	1200192	0	270309920	1371353,38	3479886,5	143228,02	170950,5	846572544	21624,79	2,7	184,66	2695,52
Véhicules utilitaires légers	Diesel	< 3.5 t	sous-total	1213567	0	273738304	1393444,88	3534846	148270,56	175593,97	857302336	21899,06	2,74	186,72	2790,42
Véhicules utilitaires légers	Essence	< 3.5 t	non catalysés	34	7701,93	0	904,42	451,6	56,26	0	23114,62	0,62	0	0	3,5
Véhicules utilitaires légers	Essence	< 3.5 t	catalysés	1667	443074,22	0	4773,28	1513,29	232,3	0	1403978,63	35,45	0	0,03	10,32
Véhicules utilitaires légers	Essence	< 3.5 t	sous-total	1701	450776,16	0	5677,7	1964,89	288,55	0	1427093,25	36,06	0	0,03	13,82
Véhicules utilitaires légers		total	1215268	450776,16	273738304	1399122,5	3536810,75	148559,11	175593,97	858729408	21935,12	2,74	186,75	2804,24	
Poids Lourds	Diesel	<16 t		51072	0	27609596	138183,69	216326,13	75786,75	11574,82	86472336	2208,77	0,28	7,35	51,63
Poids Lourds	Diesel	>16 t		910638	0	1017436160	1976987,13	7941296	1019394,94	123966,65	3191470592	81394,9	10,17	131,1	647,06
Poids Lourds	Diesel	total		961710	0	1045045760	2115170,75	8157622	1095181,63	135541,47	3277942784	83603,66	10,45	138,45	698,69
Bus urbains	Diesel	total		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Autocars	Diesel	total		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Deux roues	2 temps	<50cc	total	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Deux roues		>50 cc	total	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
total				6245485	171587552	1706795776	6083707	15280257	1502974,25	535550,69	5896108032	150270,7	18,78	781,7	8853,88

Effet de serre en grammes

Polluant	Emission (g)	Equivalent CO2(g)
CO2	5896108032	5896108032
CH4	157424,47	3305913,75
N2O	582129,19	180460048
total		6079874048

Unité de temps : année
 Anné : 2015
 Qualité de carburant:Essence 2005
 Qualité de carburant:Diesel 2005
 Mois sélectionné : Moyenne annuelle
 Pente : 0%
 Taux de charge des poids lourds : 70 %
 Distance : 4,00 km

Parc utilisé : Parc INRETS v.1 3/06/2020
 Date: 3/06/2020
 Voitures particulières : 4092762 VP 80 km/h
 Véh. util. légers : 1222513 VUL 80 km/h
 Poids lourds : 1288787 PL 80 km/h
 Bus urbains : 0 BU 80 km/h
 Autocars : 0 A 80 km/h
 <50 cc 80 km/h
 et >50 cc 80 km/h
 Deux roues : 0 2R km/h
 6313465
 total : Véhicules

Emissions et consommation en grammes à chaud

Catégorie	Carburant	Sous catégorie	Véhicules	Essence Consommation	Diesel Consommation	CO	NOx	COV	Particules	CO2	SO2	Cadmium	HAP	benzene
Voitures particulières	Diesel	non catalysées	30575	0	5144018	16472,45	61876,51	4128,44	5924,31	16125461	411,52	0,05	4,7	68,29
Voitures particulières	Diesel	catalysées	2799581	0	385180928	953643,75	3198708	218368,47	219828,84	1207904384	30814,48	3,85	430,74	3378,41
Voitures particulières	Diesel	sous-total	2830156	0	390324992	970116,13	3260584,5	222496,92	225753,16	1224029952	31226	3,9	435,45	3446,69
Voitures particulières	Essence	non catalysées	1817	323478,5	0	29358,99	16771,88	5196,66	0	984359,69	25,88	0	0,17	345,1
Voitures particulières	Essence	catalysées	1260788	171833536	0	1585256,25	329845,56	33085,41	0	544910400	13746,68	1,72	23,6	1591,07
Voitures particulières	Essence	sous-total	1262605	172157024	0	1614615,25	346617,47	38282,08	0	545894784	13772,56	1,72	23,77	1936,16
Voitures particulières		total	4092762	172157024	390324992	2584731,25	3607202	260778,98	225753,16	1769924608	44998,56	5,62	459,22	5382,86
Véhicules utilitaires légers	Diesel	< 3.5 t non catalysés	13455	0	3448809	22223,19	55287,07	5072,61	4671,15	10793758	275,9	0,03	2,07	95,47
Véhicules utilitaires légers	Diesel	< 3.5 t catalysés	1207347	0	271921408	1379528,88	3500632,25	144081,89	171969,66	851619520	21753,71	2,72	185,76	2711,59
Véhicules utilitaires légers	Diesel	< 3.5 t sous-total	1220802	0	275370208	1401752	3555919,25	149154,5	176640,81	862413248	22029,62	2,75	187,83	2807,06
Véhicules utilitaires légers	Essence	< 3.5 t non catalysés	34	7747,85	0	909,81	454,29	56,59	0	23252,42	0,62	0	0	3,52
Véhicules utilitaires légers	Essence	< 3.5 t catalysés	1677	445715,66	0	4801,74	1522,32	233,68	0	1412348,63	35,66	0	0,03	10,38
Véhicules utilitaires légers	Essence	< 3.5 t sous-total	1711	453463,5	0	5711,55	1976,6	290,27	0	1435601	36,28	0	0,03	13,9
Véhicules utilitaires légers		total	1222513	453463,5	275370208	1407463,5	3557895,75	149444,78	176640,81	863848832	22065,89	2,76	187,87	2820,96
Poids Lourds	Diesel	<16 t	53009	0	26732176	132311,17	209451,38	78661,52	11641,36	83726600	2138,57	0,27	7,63	53,59
Poids Lourds	Diesel	>16 t	945181	0	985102400	1892969,13	7688925	1058062,88	124679,25	3090080256	78808,2	9,85	136,07	671,6
Poids Lourds	Diesel	total	998190	0	1011834624	2025280,25	7898376,5	1136724,38	136320,61	3173806848	80946,77	10,12	143,7	725,19
Bus urbains	Diesel	total	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Autocars	Diesel	total	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Deux roues	2 temps	<50cc	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Deux roues		>50 cc total	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
total			6313465	172610480	1677529856	6017475	15063474	1546948,13	538714,56	5807580160	148011,2	18,5	790,79	8929

**Surémissions et
surconsommation à froid en
grammes pour le mois
(Moyenne annuelle) facteur
beta : 0,00**

Catégorie	Carburant	Sous catégorie		Véhicules	Essence Consommation	Diesel Consommation	CO	NOx	COV	Particules	CO2	SO2	Cadmium	benzene
Voitures particulières	Diesel		non catalysées	30575	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Voitures particulières	Diesel		catalysées	2799581	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Voitures particulières	Diesel		sous-total	2830156	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Voitures particulières	Essence		non catalysées	1817	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Voitures particulières	Essence		catalysées	1260788	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Voitures particulières	Essence		sous-total	1262605	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Voitures particulières			total	4092762	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Véhicules utilitaires légers	Diesel	< 3.5 t	non catalysés	13455	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Véhicules utilitaires légers	Diesel	< 3.5 t	catalysés	1207347	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Véhicules utilitaires légers	Diesel	< 3.5 t	sous-total	1220802	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Véhicules utilitaires légers	Essence	< 3.5 t	non catalysés	34	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Véhicules utilitaires légers	Essence	< 3.5 t	catalysés	1677	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Véhicules utilitaires légers	Essence	< 3.5 t	sous-total	1711	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Véhicules utilitaires légers			total	1222513	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
total				5315275	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

**Evaporations en circulation
en grammes pour le mois
(Moyenne annuelle)**

Catégorie	Carburant	Sous catégorie		Véhicules	COV	benzene
Voitures particulières	Essence		non catalysées	1817	182,74	1,83
Voitures particulières	Essence		catalysées	1260788	10145,31	101,45
Voitures particulières	Essence		sous-total	1262605	10328,05	103,28
Véhicules utilitaires légers	Essence	< 3.5 t	non catalysés	34	0	0,03
Véhicules utilitaires légers	Essence	< 3.5 t	catalysés	1677	0,01	0,13
Véhicules utilitaires légers	Essence	< 3.5 t	sous-total	1711	16,94	0,17
Deux roues	2 temps	<50cc		0	NR	NR
Deux roues		>50 cc	total	0	0	0
total				1264316	10345	103,45

**Corrections des émissions et
de la consommation des PL
en grammes**

**penne : 0%,
charge : 70 %**

Catégorie	Carburant	Sous catégorie		Véhicules	Diesel Consommation	CO	NOx	COV	Particules	CO2	SO2	Cadmium	benzene
Poids lourds	Diesel	<16 t	sous-total	53009	1924716	11114,14	15080,5	0	372,52	6025824	153,98	0,02	0
Poids lourds	Diesel	>16 t	sous-total	945181	70927424	159009,38	553603	0	3989,73	222450176	5674,2	0,71	0
Poids lourds	Diesel		total	998190	72852096	170123,5	568684	0	4362,25	228475904	5828,17	0,73	0

**Emissions et consommation
totales en grammes**

Catégorie	Carburant	Sous catégorie		Véhicules	Essence Consommation	Diesel Consommation	CO	NOx	COV	Particules	CO2	SO2	Cadmium	HAP	benzene
Voitures particulières	Diesel		non catalysées	30575	0	5144018	16472,45	61876,51	4128,44	5924,31	16125461	411,52	0,05	4,7	68,29
Voitures particulières	Diesel		catalysées	2799581	0	385180928	953643,75	3198708	218368,47	219828,84	1207904384	30814,48	3,85	430,74	3378,41
Voitures particulières	Diesel		sous-total	2830156	0	390324992	970116,13	3260584,5	222496,92	225753,16	1224029952	31226	3,9	435,45	3446,69
Voitures particulières	Essence		non catalysées	1817	323478,5	0	29358,99	16771,88	5196,66	0	984359,69	25,88	0	0,17	345,1
Voitures particulières	Essence		catalysées	1260788	171833536	0	1585256,25	329845,56	33085,41	0	544910400	13746,68	1,72	23,6	1591,07
Voitures particulières	Essence		sous-total	1262605	172157024	0	1614615,25	346617,47	38282,08	0	545894784	13772,56	1,72	23,77	1936,16
Voitures particulières			total	4092762	172157024	390324992	2584731,25	3607202	260778,98	225753,16	1769924608	44998,56	5,62	459,22	5382,86
Véhicules utilitaires légers	Diesel	< 3.5 t	non catalysés	13455	0	3448809	22223,19	55287,07	5072,61	4671,15	10793758	275,9	0,03	2,07	95,47
Véhicules utilitaires légers	Diesel	< 3.5 t	catalysés	1207347	0	271921408	1379528,88	3500632,25	144081,89	171969,66	851619520	21753,71	2,72	185,76	2711,59
Véhicules utilitaires légers	Diesel	< 3.5 t	sous-total	1220802	0	275370208	1401752	3555919,25	149154,5	176640,81	862413248	22029,62	2,75	187,83	2807,06
Véhicules utilitaires légers	Essence	< 3.5 t	non catalysés	34	7747,85	0	909,81	454,29	56,59	0	23252,42	0,62	0	0	3,52
Véhicules utilitaires légers	Essence	< 3.5 t	catalysés	1677	445715,66	0	4801,74	1522,32	233,68	0	1412348,63	35,66	0	0,03	10,38
Véhicules utilitaires légers	Essence	< 3.5 t	sous-total	1711	453463,5	0	5711,55	1976,6	290,27	0	1435601	36,28	0	0,03	13,9
Véhicules utilitaires légers			total	1222513	453463,5	275370208	1407463,5	3557895,75	149444,78	176640,81	863848832	22065,89	2,76	187,87	2820,96
Poids Lourds	Diesel	<16 t		53009	0	28656892	143425,31	224531,88	78661,52	12013,88	89752424	2292,55	0,29	7,63	53,59
Poids Lourds	Diesel	>16 t		945181	0	1056029824	2051978,5	8242529	1058062,88	128668,97	3312530688	84482,39	10,56	136,07	671,6
Poids Lourds	Diesel		total	998190	0	1084686720	2195403,75	8467061	1136724,38	140682,84	3402283008	86774,94	10,85	143,7	725,19
Bus urbains	Diesel		total	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Autocars	Diesel		total	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Deux roues	2 temps	<50cc		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Deux roues		>50 cc	total	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
total				6313465	172610480	1750381952	6187598,5	15632159	1546948,13	543076,81	6036056576	153839,4	19,23	790,79	8929

Effet de serre en grammes

Polluant	Emission (g)	Equivalent CO2(g)
CO2	6036056576	6,036E+09
CH4	161465,95	3390785
N2O	589289,19	182679648
total		6,222E+09

Annexe 11
Etude circulation et accessibilité



GROUPE IDEC

RAPPORT D'ETUDE CDVIA
AFF. 7504
DATE 18 Août 2020
MOA FAUBOURG PROMOTION

ETUDE DE CIRCULATION ET D'ACCESSIBILITE – PROJET LIDL A DONZERES (26)

ÉTUDE D'IMPACT SUR LES DEPLACEMENTS



CDVIA INGENIERIE & MESURE DES DEPLACEMENTS WWW.CDVIA.FR SARL AU CAPITAL DE 91.469,41 EUROS
SIEGE SOCIAL 2 RUE SUCHET 94700 MAISONS-ALFORT FR TEL +33(0)1.43.53.69.47 FAX +33(0)1.43.53.69.51 E-MAIL cdvia@cdvia.fr
415 303 593 RCS CRETEIL SIRET 415 303 593 00016 CODE APE 7112B N°TVA INTRACOMMUNAUTAIRE FR14415303593
AGENCE OUEST NANTES TEL +33(0)2.85.52.80.61 E-MAIL l.ferron@cdvia.fr - AGENCE SUD MONTPELLIER TEL +33(0)7.66.12.29.47 E-MAIL t.pienne@cdvia.fr

Rédacteur / Version du rapport

Rédacteur	N° version	Date version	Vérifié par	Assistant/Technicien	Modifications
T. Michallet t.michallet@cdvia.fr +33(0)1.84.04.08.47	1.0	13/05/20	M.Philippot m.philippot@cdvia.fr +33(0)1.43.53.76.06		Rapport initial
T. Michallet t.michallet@cdvia.fr +33(0)1.84.04.08.47	2.0	17/08/20	M.Philippot m.philippot@cdvia.fr +33(0)1.43.53.76.06		Révision des hypothèses de programmation
T. Michallet t.michallet@cdvia.fr +33(0)1.84.04.08.47	3.0	18/08/20	M.Philippot m.philippot@cdvia.fr +33(0)1.43.53.76.06		Révision des hypothèses de programmation

Certification OPQIBI

Pour la recherche ou la sélection de prestataires d'ingénierie compétents, le maître d'ouvrage ou le donneur d'ordres reste maître des procédures qu'il entend utiliser et du contenu des documents qu'il entend demander. Il peut néanmoins faire référence aux qualifications OPQIBI qui constituent un outil d'aide à la décision, un véritable instrument de confiance. Les qualifications OPQIBI informent qu'un prestataire possède les capacités de réaliser et a déjà réalisé, à la satisfaction de clients, les prestations dans les domaines de l'ingénierie où il est qualifié.

CDVIA s'est vu attribuer le certificat de qualification n° 11 08 2324.



SOMMAIRE

0. SYNTHÈSE	4
1. PREAMBULE	5
2. GLOSSAIRE	6
3. DIAGNOSTIC DE L'ÉTAT INITIAL	7
— 3.1. LOCALISATION DU PROJET	7
— 3.2. DONNÉES INSEE	8
— 3.3. RESEAU DE TRANSPORT EN COMMUN	8
— 3.4. MODES ACTIFS	9
— 3.5. CONDITIONS DE CIRCULATION ET DYSFONCTIONNEMENTS OBSERVÉS	9
— 3.6. ENQUÊTES DE CIRCULATION	11
— 3.6.1. PRÉSENTATION DU MATÉRIEL UTILISÉ	11
— 3.6.2. LOCALISATION DES ENQUÊTES	11
— 3.6.3. RESULTATS DES COMPTAGES EN LIGNE 24H	13
— 3.6.4. CARTE TMJO ACTUELS	16
— 3.6.5. RESULTATS DES COMPTAGES DIRECTIONNELS HPM/HPS	17
— 3.7. CAPACITÉ ACTUELLE DES CARREFOURS AUX HEURES DE POINTE	21
— 3.7.1. C1 : GIRATOIRE RN7 – D541	21
— 3.7.2. C2 : GIRATOIRE RN7 – EOLIENNES	22
— 3.7.3. C3 : GIRATOIRE RN7 – D133	22
— 3.7.4. C4 : GIRATOIRE DIFFUSEUR A7	23
— 3.7.5. C5 : CARREFOUR ZA DES EOLIENNES	23
— 3.8. SYNTHÈSE DE LA CIRCULATION ACTUELLE SUR LE SECTEUR	24
4. PRÉSENTATION DU PROJET ET HYPOTHÈSES DE GÉNÉRATION DE TRAFIC	25
— 4.1. PROGRAMMATION	25
— 4.2. GÉNÉRATION DE TRAFIC	25

— 4.2.1. GÉNÉRATION VL	25
— 4.2.2. GÉNÉRATION PL	26
— 4.2.3. SYNTHÈSE DES GÉNÉRATIONS DE TRAFIC	27

5. ANALYSE DE LA CIRCULATION À L'HORIZON DU PROJET

— 5.1. SCÉNARIO FIL DE L'EAU	28
— 5.1.1. TMJO PRÉVISIONNELS	28
— 5.1.2. TRAFIC PRÉVISIONNEL	29
— 5.2. SCÉNARIO PROJET	32
— 5.2.1. TMJO PRÉVISIONNELS	32
— 5.2.2. TRAFIC PRÉVISIONNEL	33
— 5.2.3. CAPACITÉ PRÉVISIONNELLE DES CARREFOURS AUX HEURES DE POINTE	36
— 5.2.4. ANALYSE DE CAPACITÉ AUX HEURES DE CHANGEMENTS D'ÉQUIPES	41
— 5.2.5. ANALYSE DES ACCÈS AU SITE	43
— 5.3. MESURES COMPENSATOIRES CARREFOUR EIFFEL/EOLIENNES	45
— 5.3.1. AUGMENTATION DU RAYON DE GIRATION	45
— 5.3.2. TEST DE MISE EN PLACE D'UN FEU TRICOLEUR	45
— 5.3.3. TEST D'AMÉNAGEMENT D'UN GIRATOIRE	46
— 5.4. SYNTHÈSE DES CONDITIONS DE CIRCULATION PRÉVISIONNELLES	47

6. ANNEXES

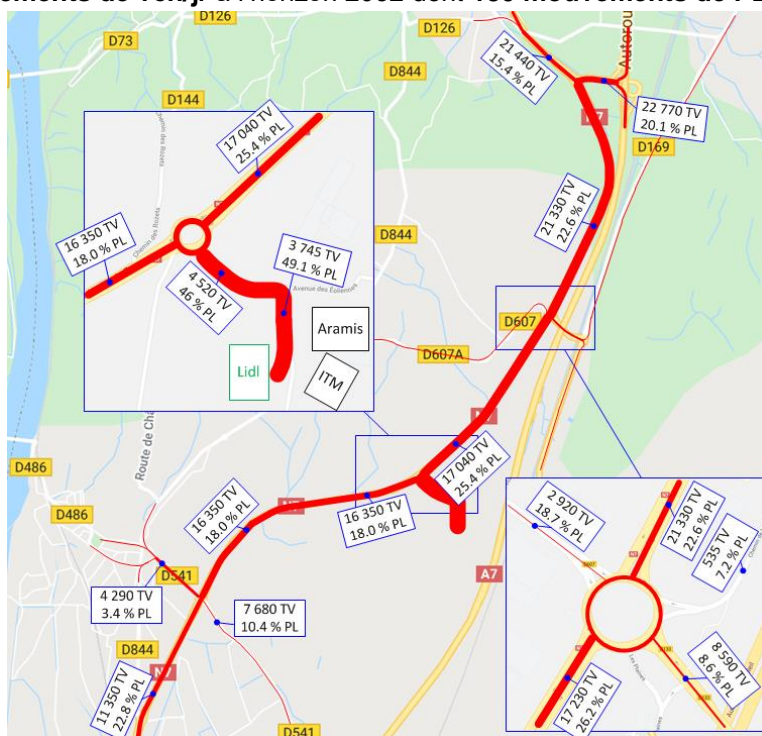
— 6.1. DÉTAIL DES CALCULS DE CAPACITÉ	48
— 6.1.1. ÉTAT ACTUEL	48
— 6.1.2. FIL DE L'EAU	53
— 6.1.3. PROJET	58
— 6.1.4. PRÉCONISATIONS	63
— 6.2. RESULTATS DES COMPTAGES EN LIGNE 24H	64

0. SYNTHÈSE

Dans le cadre du projet d'aménagement d'un projet logistique Lidl à Donzère (26), une étude de trafic liée à l'impact de cet aménagement est réalisée.

Le diagnostic révèle que malgré d'importants trafics le long de la RN7 (21 000 véh/jour deux sens confondus) ainsi qu'au niveau de l'accès à l'A7 (21 500 véh/jour deux sens confondus), **la circulation est fluide sur le secteur**. Quelques légers ralentissements peuvent être observés très localement au niveau du giratoire entre la RN7 et la D133.

Le projet prévoit une SDP de 67 153 m², composé de 65 532 m² d'entrepôts logistiques ainsi que de 1 621 m² de bureaux. 124 places VL et 39 places PL sont prévues, pour une génération de trafic estimée à environ **480 mouvements de véh/jr** à l'horizon 2032 dont **180 mouvements de PL/j**.



1. PREAMBULE

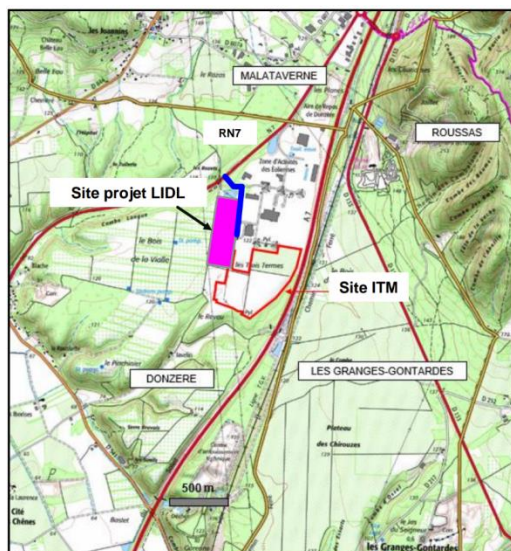
Dans le cadre du projet d'aménagement d'un projet logistique à Donzère (26), le groupe FAUBOURG PROMOTION fait appel au bureau d'études CDVIA pour la réalisation de l'étude de trafic liée à l'impact de cet aménagement.

La base logistique Lidl est située dans la ZA des Eoliennes, le long de la rue Gustave Eiffel, à proximité immédiate de la base logistique ITM envisagée à plus court terme. L'analyse prévisionnelle des conditions de circulation considèrera donc le trafic de la base ITM voisine telle qu'elle a été considérée dans une autre étude d'impact CDVIA spécifique à ce projet ITM.

Le projet Lidl prévoit une SDP de 67 153 m², dont près de 1 621 m² affectés à l'activité des bureaux. 124 places VL sont prévues, ainsi que 39 places PL.



Plan masse du projet



Aperçu du site



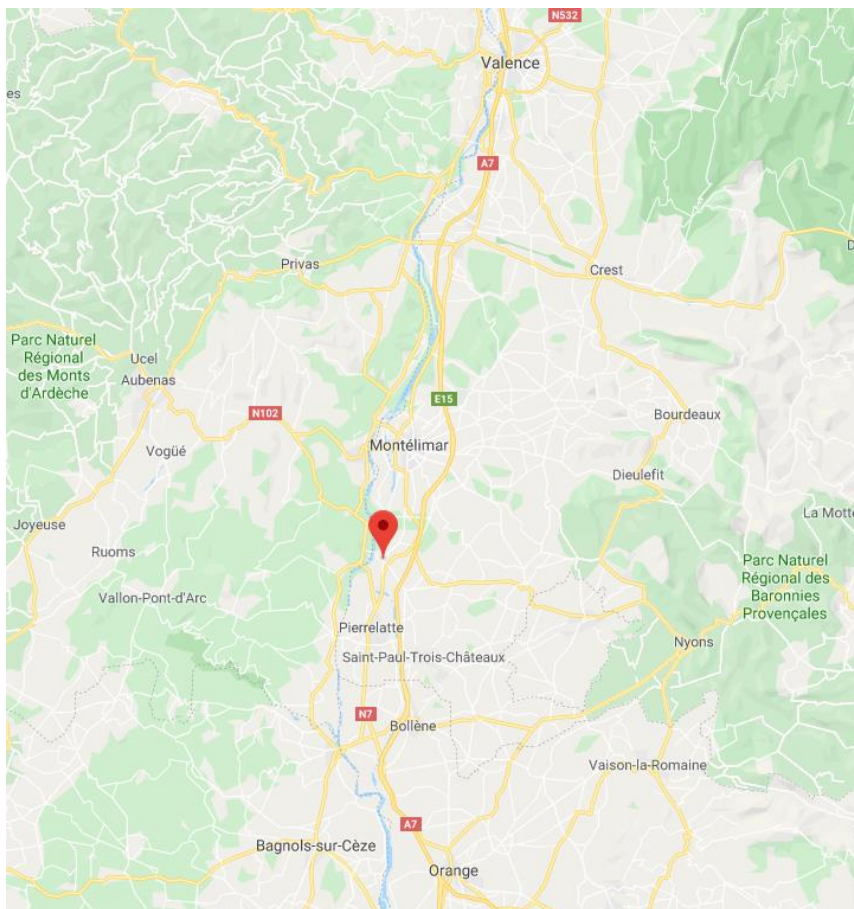
2. GLOSSAIRE

- CLP : Cédez-le-passage
- D-T : Domicile-Travail
- HPM : Heure de pointe du matin
- HPS : Heure de pointe du soir
- HPSAM : Heure de pointe du samedi
- O/D : Origine/Destination
- PL : Poids Lourds (Véhicule >3,5T)
- TàD : Tourne-à-droite
- TàG : Tourne-à-gauche
- TC : Transports en Commun
- TMJ : Trafic Moyen Journalier
- TMJA : Trafic Moyen Journalier Annualisé
- TMJO : Trafic Moyen Journalier Ouvré
- TV : Tout Véhicule
- UVP : Unité de Véhicule Particulier, unité utilisé pour le calcul de capacité des carrefours, où 1 Véhicule particulier = 1 UVP, 1 Poids-Lourd = 2 UVP, 1 Deux Roues motorisé = 1/3 UVP
- Veh : Véhicule
- VL : Véhicule léger
- VP : Véhicule particulier
- 2R : Deux Roues motorisé

3. DIAGNOSTIC DE L'ETAT INITIAL

— 3.1. LOCALISATION DU PROJET

Le projet est situé à Donzère (26) à proximité de Montélimar. Le site est principalement desservi par la RN7, ainsi que par l'A7 accessible par le biais du diffuseur RN7-A7 au nord du site.



Localisation du projet le long de la vallée du Rhône

CDVIA INGENIERIE & MESURE DES DEPLACEMENTS WWW.CDVIA.FR



Situation à proximité de l'A7 et de la RN7

— 3.2. DONNEES INSEE

Donzère, commune de la Drôme de 5 739 habitants (2016), est située dans la communauté de communes Drôme Sud Provence.

Déplacements Domicile-Travail INSEE 2010		Donzère			Drôme		
		Emis	Reçus	Total	Emis	Reçus	Total
Tous modes	Nbr/jr	2 254	1 656	3 910	197 269	207 443	404 712
TC	Nbr/jr	23	0	23	7 891	6 223	14 114
	%	1%	0%	1%	4%	3%	3%
VP	Nbr/jr	2 051	1 490	3 542	159 788	170 103	329 891
	%	91%	90%	91%	81%	82%	82%
Deux-roues	Nbr/jr	23	17	1 759	5 918	6 223	12 141
	%	1%	1%	1%	3%	3%	3%
Marche à pied	Nbr/jr	23	33	56	11 836	10 372	22 208
	%	1%	2%	1%	6%	5%	5%
Sans dépl.	Nbr/jr	68	66	134	9 863	8 298	18 161
	%	3%	4%	3%	5%	4%	4%

Données de mobilité INSEE

— 3.3. RESEAU DE TRANSPORT EN COMMUN

L'offre en transports en commun est relativement peu développée aux abords du site. On compte toutefois la gare de Donzère, située sur la ligne TER structurante Lyon-Marseille

Située à moins de 5 km du site (8 minutes en voiture), cette gare permet de relier le centre-ville de :

- Pierrelatte en 5 minutes
- Orange en: 24 minutes
- Montélimar en 8 minutes
- Livron en 25 minutes
- Loriol en 21 minutes

Le secteur est également desservi par la ligne de bus 42 (Montélimar – Pierrelatte – St Paul 3 Châteaux) du réseau SRADDA.

Cette ligne assure la desserte de Montélimar et les lignes à destination de Montélimar sont donc principalement en heure de pointe du matin (3 à 5 bus en fonction de l'arrêt de départ). De même, les bus en direction de St Paul 3 Châteaux sont principalement en heure de pointe du soir (2 à 4 bus en heure de pointe du soir).

La ligne de bus n'est pas adaptée aux travailleurs habitant au nord de la ZA puisque leur demande en déplacements est à contre-courant de l'offre en transport. De plus, les arrêts Donzère - Champs de mars et Malataverne – Joannins sont tous deux situés à une quarantaine de minutes de marche du site.

Un service de navette reliant le site à la gare et aux arrêts de la ligne 42 pourrait être envisagé lors des périodes de prises de postes.

— 3.4. MODES ACTIFS

L'accessibilité en modes actifs aux abords du projet est compliquée aujourd'hui. Seulement 2 communes sont accessibles en vélo en moins de 20 minutes, dans des conditions de confort et de sécurité limites :

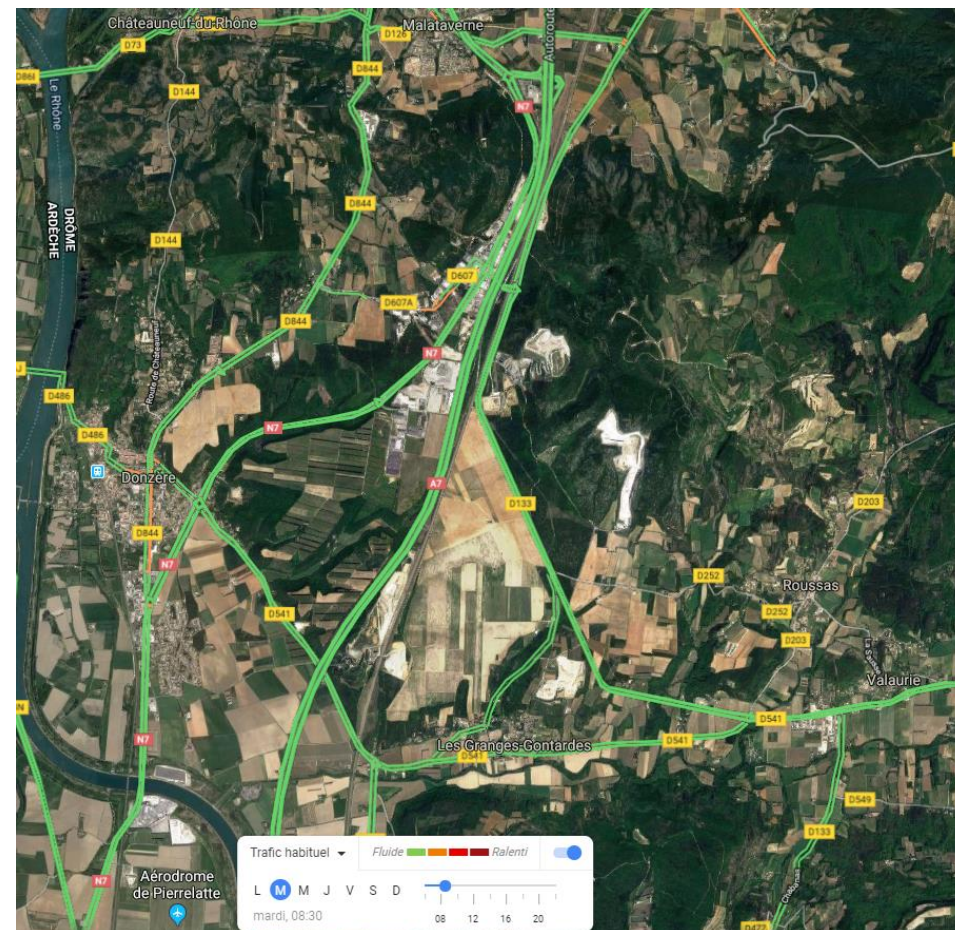
- Donzère : située à environ 5 kilomètres, le centre-ville de Donzère est relié au site en un peu moins de 20 minutes de vélo par la RN7. La RN7 est un axe structurant très emprunté qui n'est pas adapté à une circulation apaisée.
- Malataverne : également située à une vingtaine de minutes de vélo (6,3 km). L'itinéraire nécessite également de circuler sur la RN7.



Absence d'aménagement cyclable et/ou piéton le long de la RN7

L'accessibilité piétonne est encore plus compliquée puisque les habitations les plus proches sont situées à plus de 30 minutes à pied.

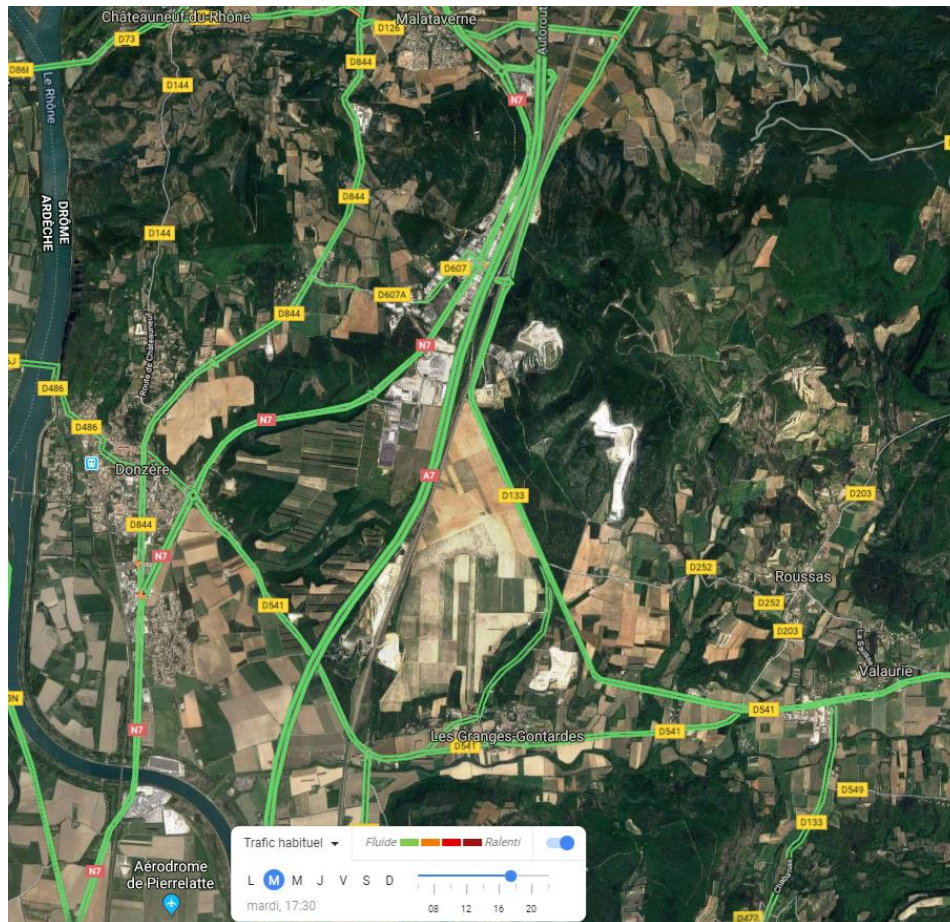
— 3.5. CONDITIONS DE CIRCULATION ET DYSFONCTIONNEMENTS OBSERVES



Aperçu des conditions de circulation – Mardi matin 08h30 (Google Maps)

Les conditions de circulation sont bonnes, que ce soit en heure de pointe du matin ou du soir.

Quelques ralentissements sont parfois observés au niveau des carrefours du réseau, mais ces derniers sont davantage la conséquence d'incidents sur le réseau qu'un problème de capacité.



Aperçu des conditions de circulation – Jeudi soir 17h30 (Google Maps)



Conditions de circulation sur le giratoire d'accès à la ZA des Eoliennes en heure de pointe du matin

— 3.6. ENQUETES DE CIRCULATION

— 3.6.1. PRESENTATION DU MATERIEL UTILISE

Les comptages ont été réalisés au moyen de caméras surmontées par un mât.

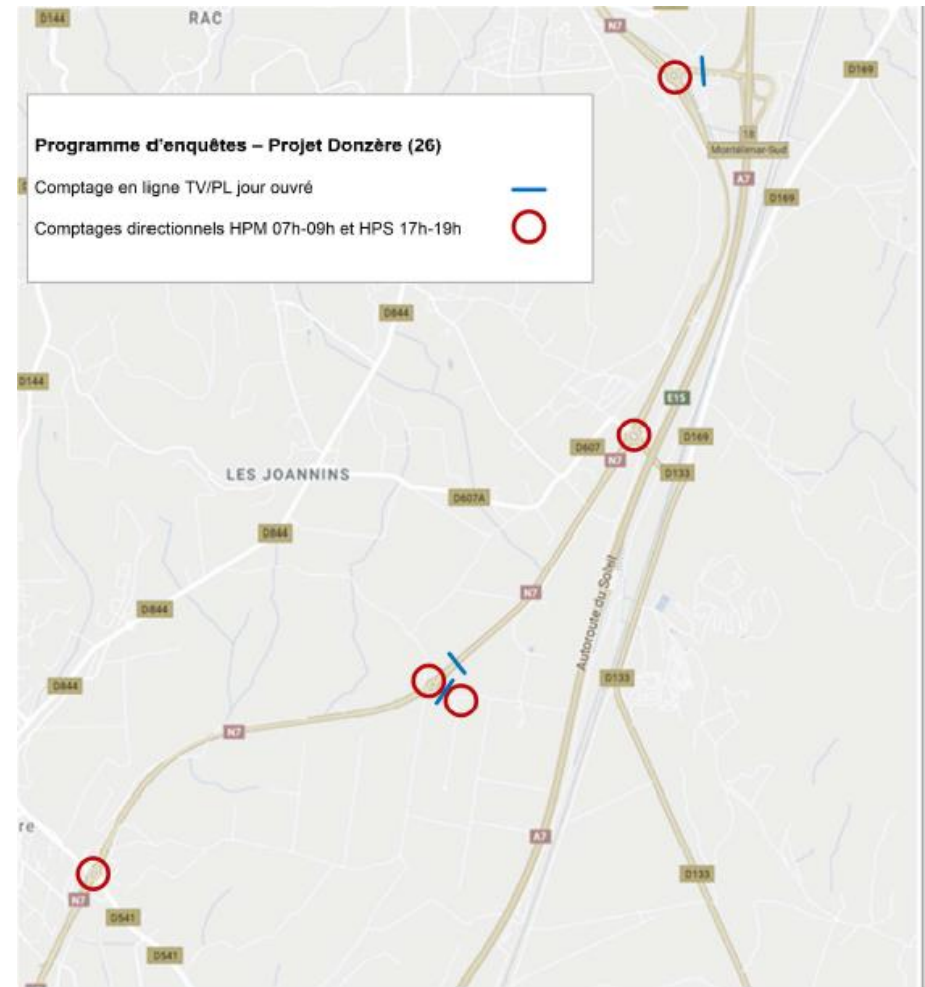


Mât de comptage avec caméra et boîtier d'enregistrement



Aperçu des vidéos

— 3.6.2. LOCALISATION DES ENQUETES



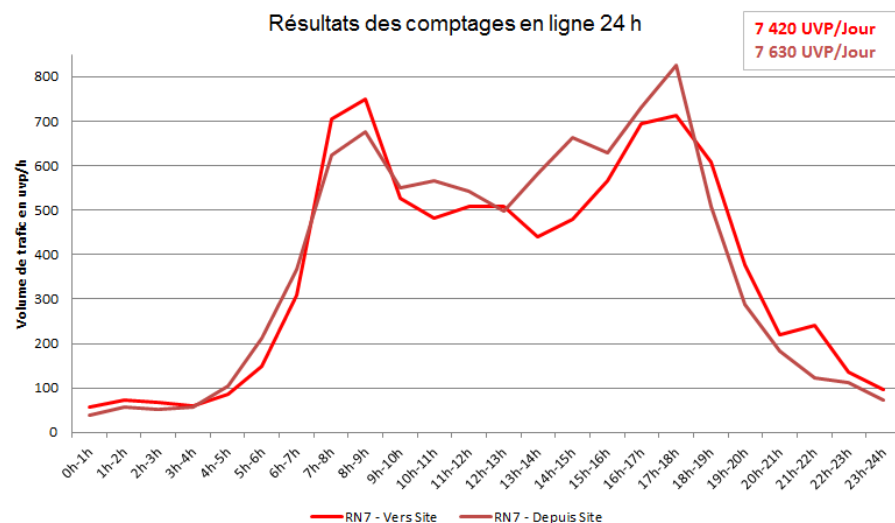
Enquêtes réalisées

Les enquêtes se sont déroulées le Jeudi 21 Novembre 2019 sur les principaux carrefours reliant le site du projet à la RN7 et à l'A7 (comptages directionnels aux HPM et HPS), et sur les principales sections du secteur (comptages en ligne 24h). Il a été enquêté les carrefours et axes suivants :

- La RN7 entre la D541 au sud et le diffuseur A7 au nord.
- Le carrefour RN7 – RD541
- Le giratoire RN7 – Avenue des Eoliennes
- Le giratoire RN7 – RD133
- Le giratoire du diffuseur A7

3.6.3. RESULTATS DES COMPTAGES EN LIGNE 24H

3.6.3.1. RN7

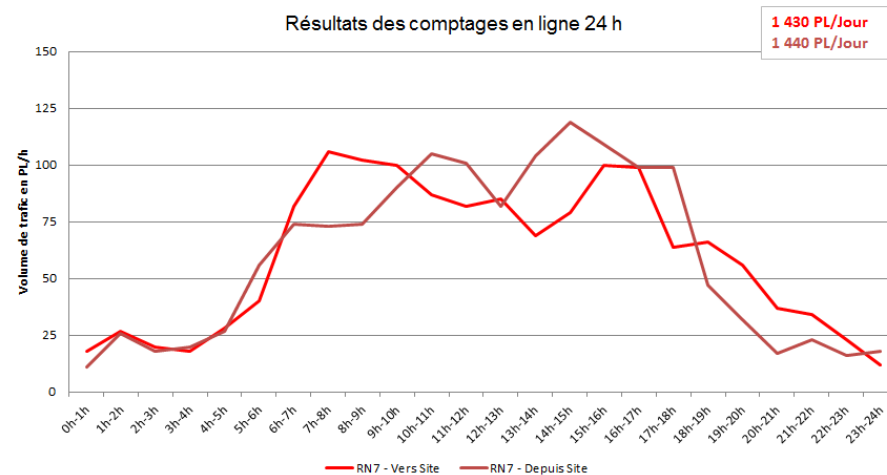


Trafic journalier en UVP le long de la RN7

L'exploitation des compteurs situés sur la RN7 (au nord du giratoire d'accès à la ZA des Eoliennes) révèle deux pics d'activité :

- 7 h – 9 h : En heure de pointe du matin, le trafic est légèrement plus important en direction du Sud.
- 17 h – 19 h : En heure de pointe du soir, on observe logiquement que le trafic est cette fois plus important en direction du Nord.

Résultats des comptages en ligne 24 h

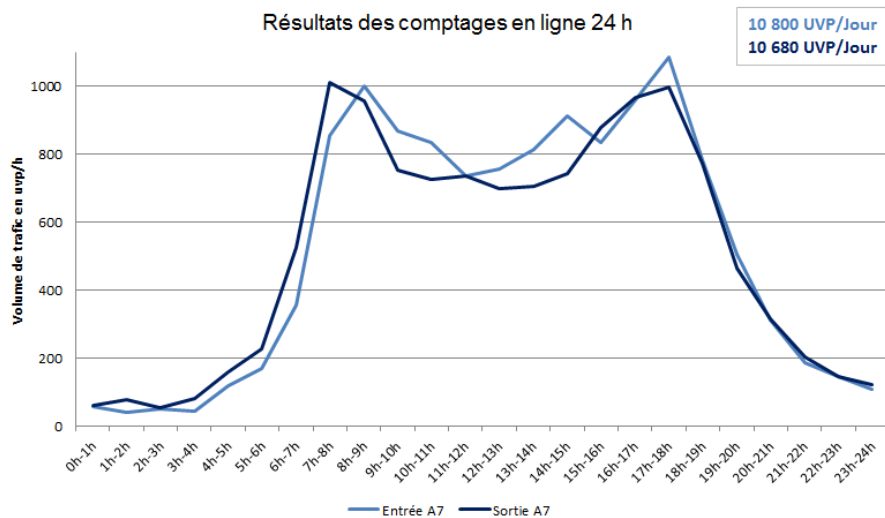


Trafic PL journalier le long de la RN7

Si l'on s'intéresse uniquement au trafic de poids-lourds, on observe sans surprise que le trafic est davantage réparti que pour les véhicules légers.

Cette courbe de répartition du trafic poids-lourds sera utilisée pour répartir le trafic PL qu'apportera le projet logistique.

3.6.3.2. DIFFUSEUR A7

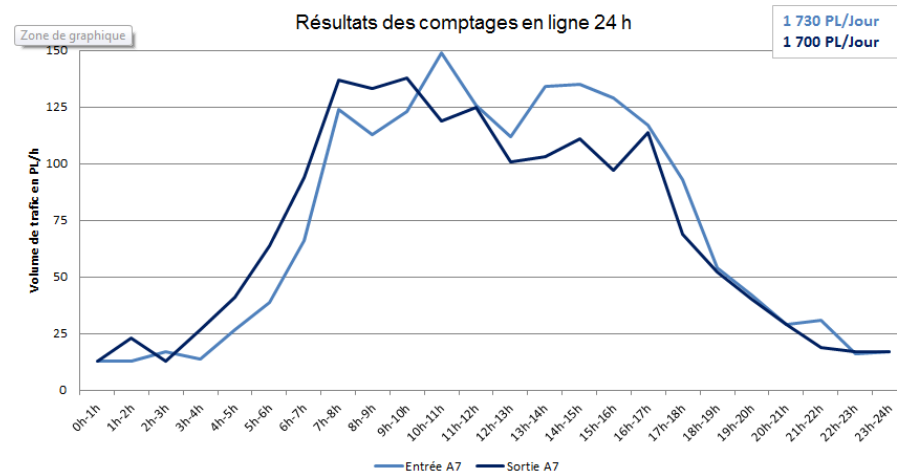


Trafic journalier en UVP au niveau du diffuseur A7

L'exploitation des compteurs situés au niveau du péage de Montélimar Sud révèle également les deux pics de trafic observés sur la RN7.

Une étude approfondie des trafics par quart d'heure (résultats détaillés en annexe) a permis d'isoler les heures de pointe du matin et du soir :

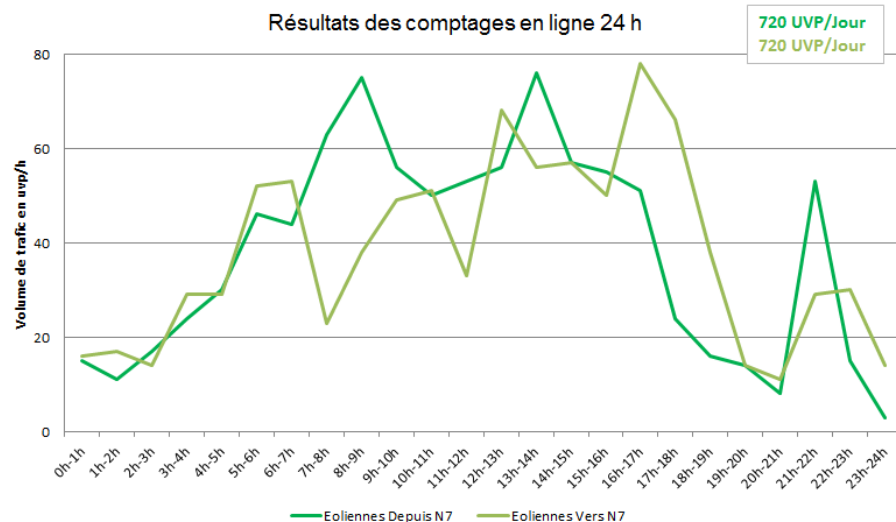
- Heure de pointe du matin : 7h30 – 8h30
- Heure de pointe du soir : 17h30 – 18h30



Trafic PL journalier au niveau du diffuseur A7

De même que sur la RN7, le trafic poids-lourds est réparti plutôt uniformément en entrée et sortie d'autoroute. Le trafic est ainsi majoritairement concentré sur la plage 7h-17h.

3.6.3.3. AVENUE DES EOLIENNES



Trafic journalier en UVP le long de l'Avenue des Eoliennes

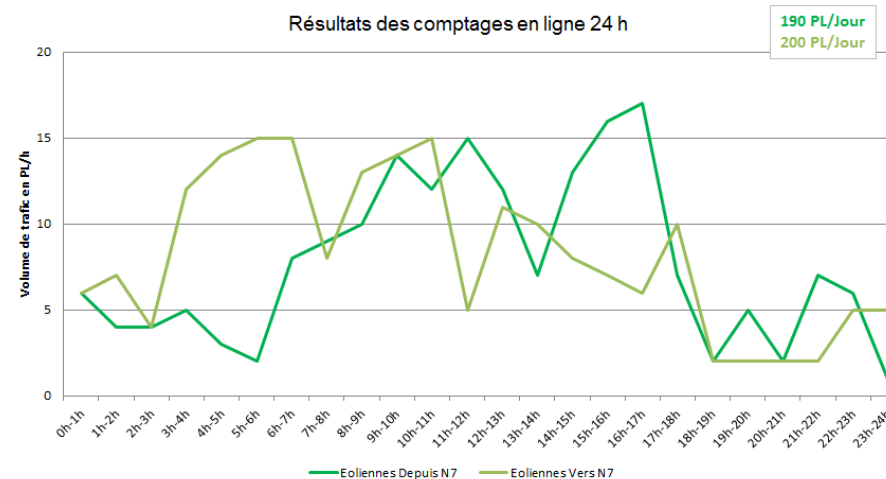
Le trafic est beaucoup moins concentré le long de l'Avenue des Eoliennes que sur la RN7. La raison à cela est que les véhicules qui empruntent l'Avenue des Eoliennes sont destinés à de l'activité logistique, et que cette activité concentre moins le trafic aux heures de pointe du matin et du soir que les activités tertiaires.

La forte fluctuation du trafic est davantage la conséquence d'un faible trafic (une soixante véhicules par heure, soit un véhicule par minute) que la conséquence d'importantes périodes de demande.

On distingue tout de même deux pics de trafic VL intéressants (résultats détaillés au quart d'heure en annexe) :

- 5h30 - 6h : Ce pic de trafic en direction de la ZA précède et succède à deux petits pics de trafic en provenance de la zone.
- 21h15 - 21h45 : Ce pic de trafic en direction de la zone est également suivi et précédé de deux pics de trafic en provenance de la zone.

Ces résultats traduisent probablement des périodes de roulement des employés (ou des véhicules) de la zone d'activité :



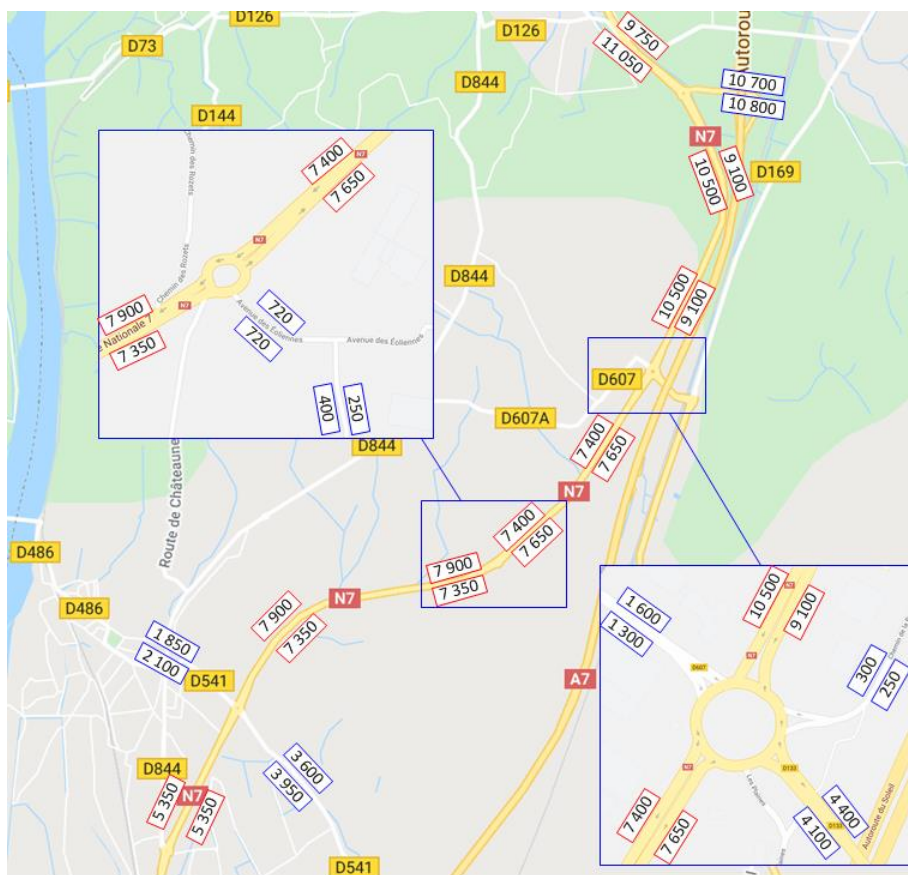
Trafic PL journalier le long de l'Avenue des Eoliennes

3.6.4. CARTE TMJO ACTUELS

On présente page suivante la carte des TMJO sur le secteur d'étude. Les données sont issues des comptages en ligne présentés précédemment.

Sur les sections non comptées sur la journée, le TMJO est estimé à partir de ratios établis sur les comptages directionnels les plus proches :

- Tout Véhicule : $TMJO = (HPM+HPS) * 6$
- Poids-Lourds : $TMJO = (HPM+HPS) * 9.6$

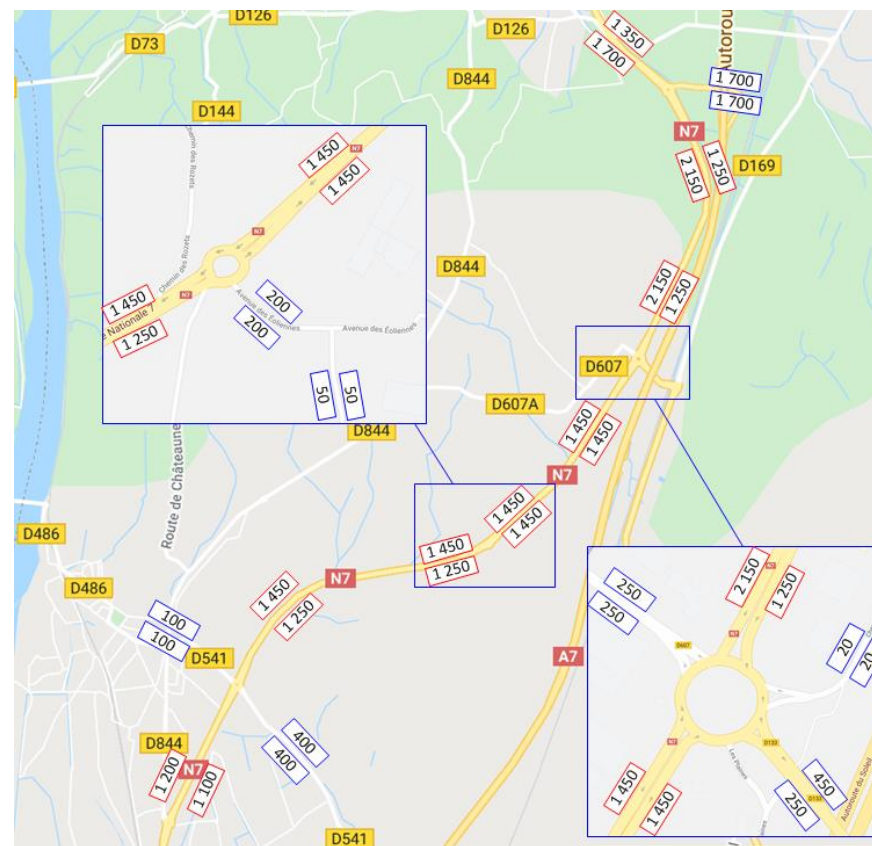


TMJO Tout Véhicule

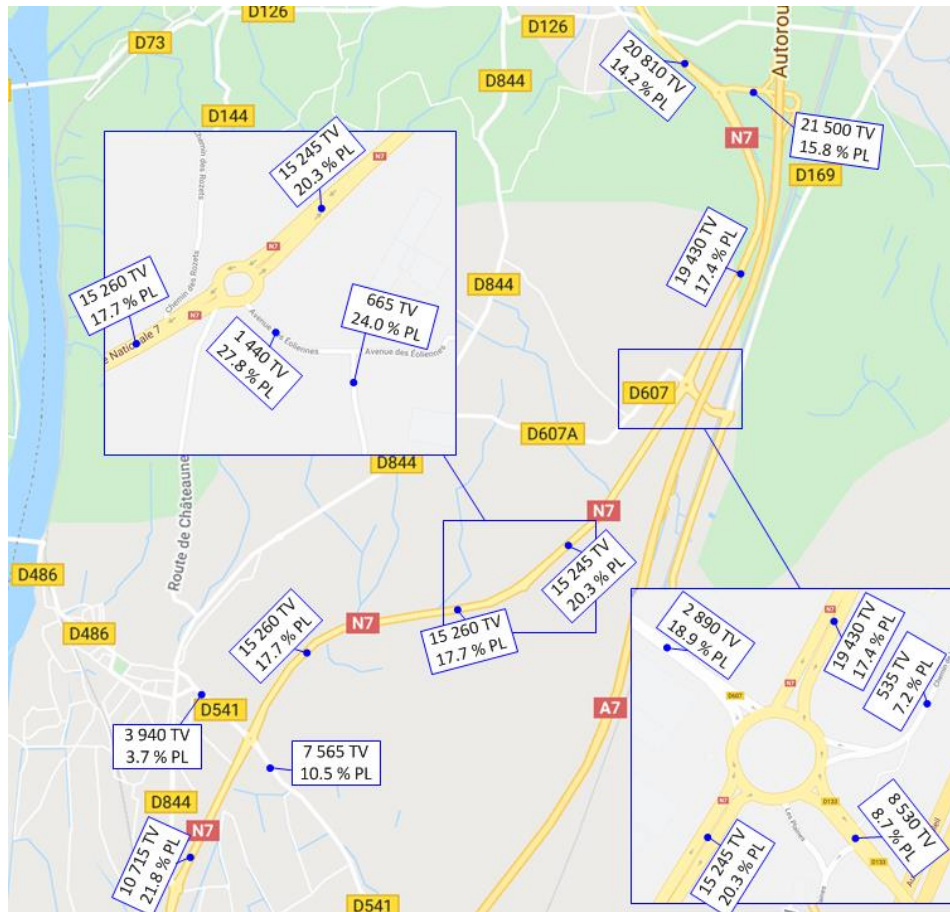
Les cartes de TMJO révèlent une nette concentration du trafic le long de l'axe structurant qu'est la RN7. On observe également un important point d'échange avec l'A7 au niveau du péage de Montélimar Sud.

A l'Est, la RD133 ainsi que la Route des Alpes (D541) structurent également le territoire au travers d'une desserte Est <-> Ouest drainant chaque jour environ 8 000 véhicules (deux sens confondus).

Les échanges avec l'Ouest se font par le biais des RD541 (4 000 véhicules/jour) et RD607 (3 000 véhicules/jour), lesquelles permettent notamment la desserte du centre-ville de Donzère.



TMJO Poids-Lourds



TMJO 2 sens confondus

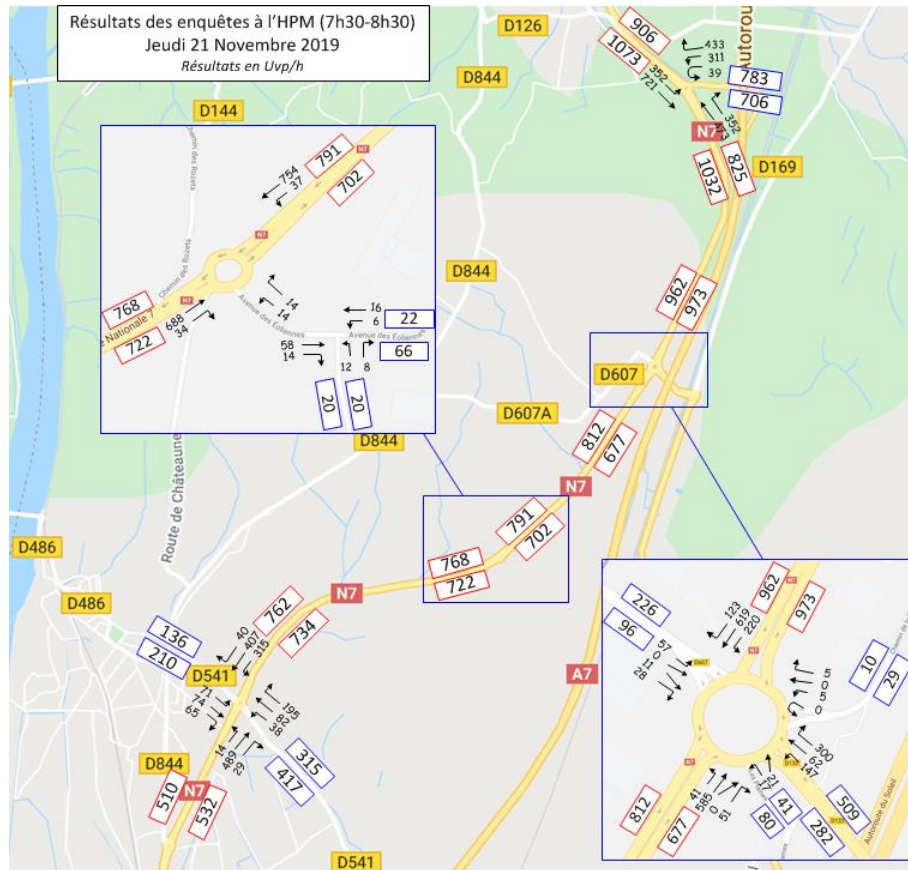
3.6.5. RESULTATS DES COMPTAGES DIRECTIONNELS HPM/HPS

On présente pages suivantes les résultats des enquêtes directionnelles aux carrefours, nécessaires pour l'analyse de capacité et de dimensionnement de chacune des intersections.

Les résultats sont donnés en nombre d'UVP (Unité de Véhicule Particulier):

- 1 Véhicule particulier = 1 UVP
- 1 Poids-Lourd = 2 UVP
- 1 Deux Roues motorisé = 1/3 UVP

3.6.5.1. HEURE DE POINTE DU MATIN



Planches de trafic UVP à l'HPM

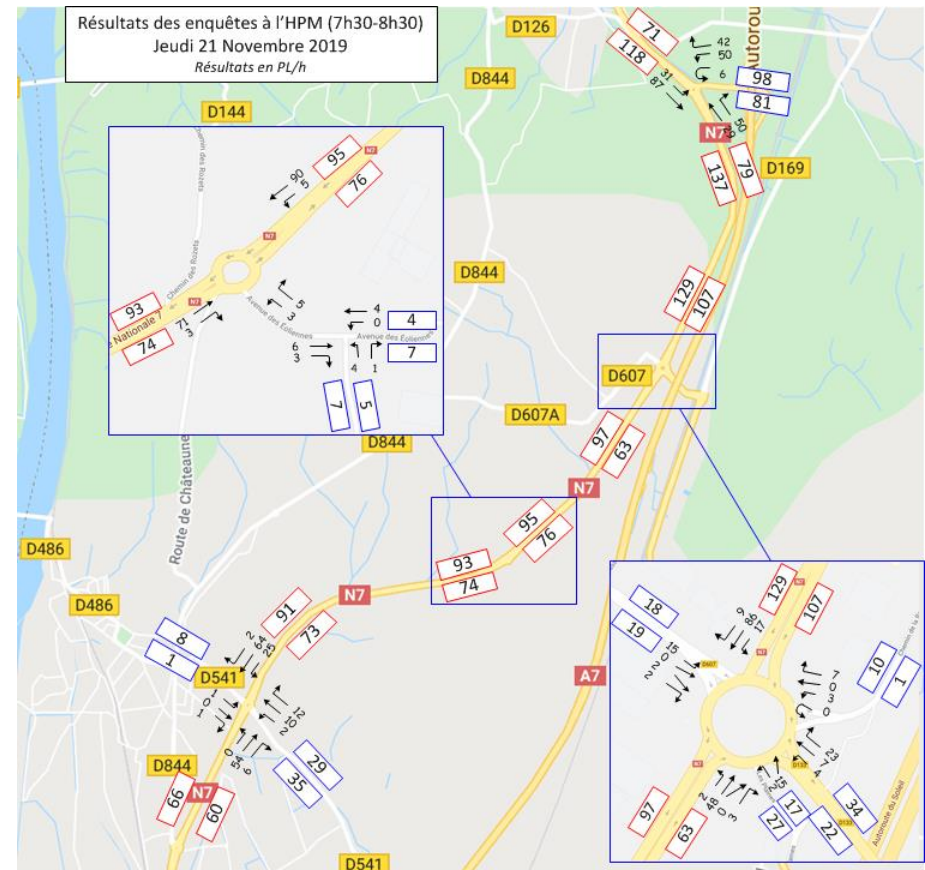
En cohérence avec les TMJO relevés, les plus forts trafics se situent le long de la RN7 ainsi qu'au niveau du péage Montélimar Sud (diffuseur A7).

En heure de pointe du matin, le trafic dépasse ainsi les 1 000 uvp/h sur la RN7 (dir Sud) en aval du diffuseur A7. En sortie d'A7, on compte également près de 800 uvp/h.

Le carrefour entre la RN7 et la D133 représente un important point d'injection de trafic en direction de la RN7 Nord (300 uvp/h) et de la RN7 Sud (près de 150 uvp/h).

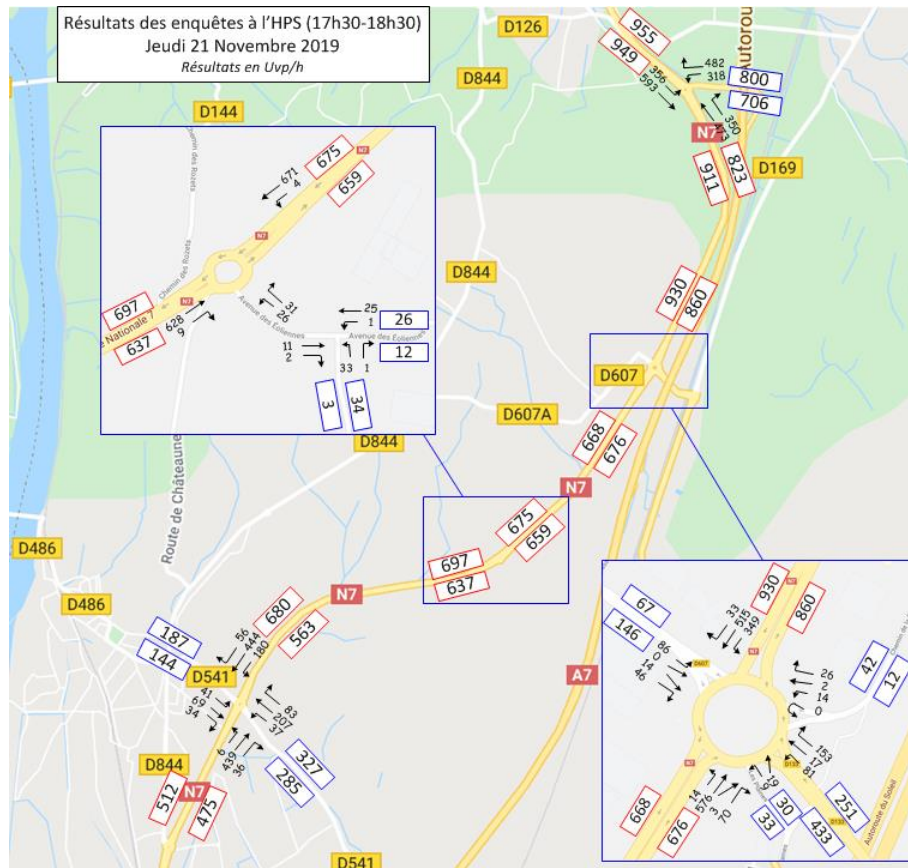
Le carrefour avec la D541 concentre également une forte demande provenance de l'Est et en direction de la RN7 Nord (près de 200 uvp/h).

En comparaison avec le flux principal Nord <-> Sud, les échanges entre la RN7 et le réseau local sont relativement faibles, notamment le long de l'Avenue des Eoliennes où l'on compte seulement 100 uvp/h



Planches de trafic PL à l'HPM

3.6.5.2. HEURE DE POINTE DU SOIR



Planches de trafic UVP à l'HPS

En heure de pointe du soir, le constat est à peu près identique :

- Un important flux Nord <-> Sud le long de la RN7 (près de 1 000 uvp/h par sens).
- Beaucoup d'échanges RN7 <-> A7 (700 uvp/h en entrée d'A7, 800 uvp/h en sortie).
- Une desserte locale relativement faible (70 uvp/h deux sens confondus le long de l'Avenue des Eoliennes).

CDVIA INGENIERIE & MESURE DES DEPLACEMENTS WWW.CDVIA.FR

On observe toutefois que :

- en heure de pointe du soir, les véhicules en provenance de la D541 Est s'orientent davantage vers la RD844 que vers la RN7 Nord
- en heure de pointe du matin, les véhicules en direction de la D541 Est proviennent davantage de la RN7 Nord que de la D844

Ces différences de comportement peuvent s'expliquer par l'existence d'un itinéraire de shunt le soir pour les véhicules à destination du Nord.

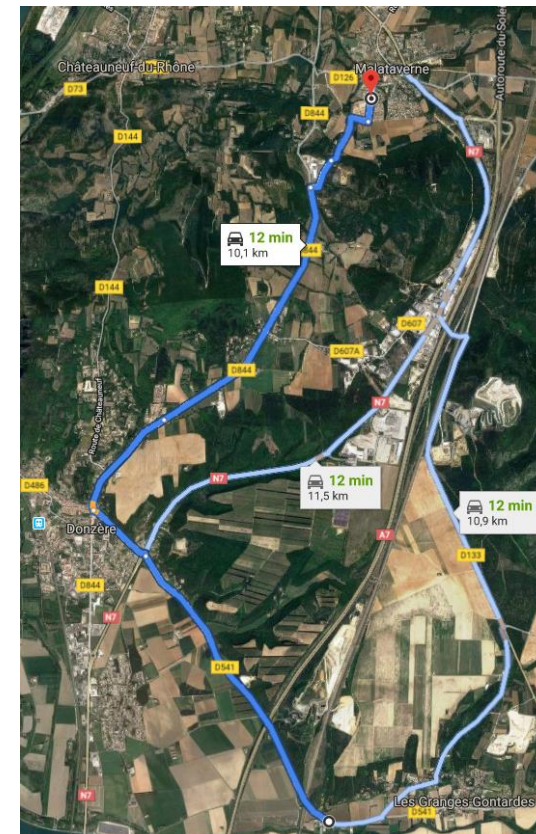
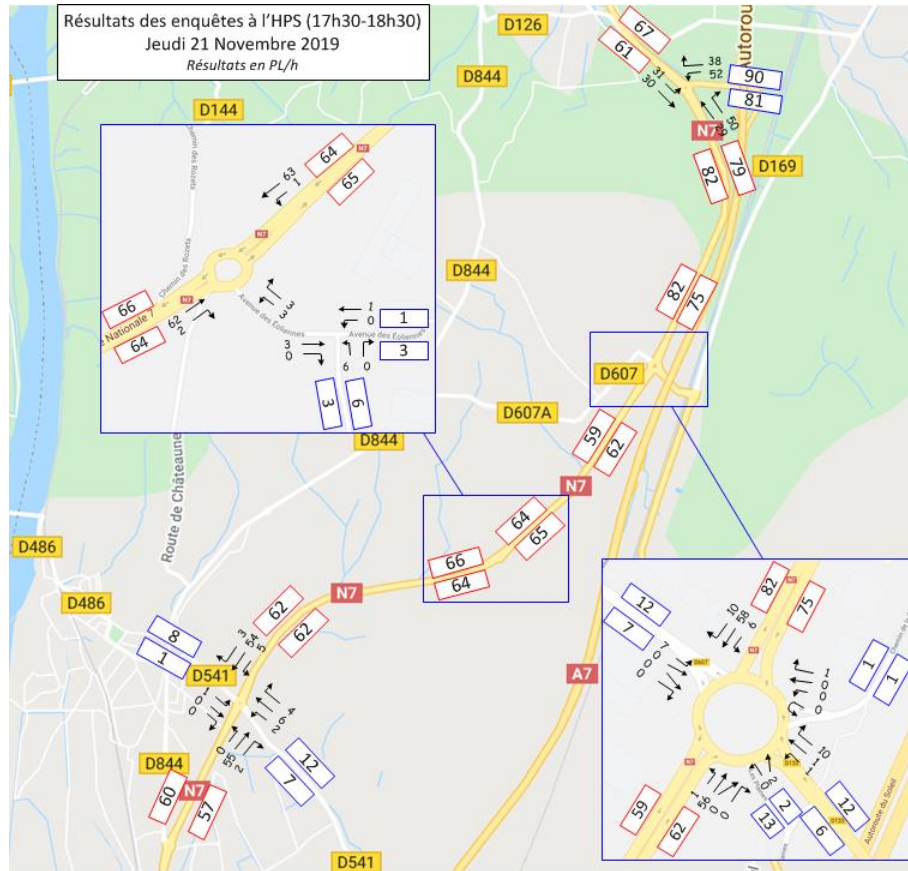


Illustration de la possibilité de shunt par la D844



Planches de trafic PL à l'HPS

— 3.7. CAPACITE ACTUELLE DES CARREFOURS AUX HEURES DE POINTE

On présente ci-après le détail des calculs de capacité des carrefours enquêtés.

Afin d'analyser le fonctionnement des carrefours, les réserves de capacité des différentes entrées sont calculées. Cela représente le volume supplémentaire de trafic que peut supporter le carrefour.

Si la réserve est supérieure à 20% l'écoulement est fluide, entre 0 et 20% l'écoulement est chargé et en dessous de 0%, le carrefour est saturé.

Cet indicateur est calculé selon l'aménagement du carrefour avec les méthodes suivantes :

- Le logiciel CERTU « Girabase » pour les giratoires
- La méthodologie du « Guide de conception des carrefours à feux » du CEREMA pour les carrefours à feux
- La méthode dite « Allemande » de Harders & Siegloch pour les carrefours à STOP et Cédez-le-passage

On trouvera en annexes le détail des calculs de capacité.

— 3.7.1. C1 : GIRATOIRE RN7 – D541



Description du carrefour

La géométrie du giratoire (large anneau franchissable et gros rayon extérieur) offre une giration aisée, y compris pour les poids-lourds.

La circulation est fluide sur ce giratoire, et les réserves de capacité sont importantes.

C1_Giratoire RN7 - D541	Etat Actuel	
	HPM	HPS
Entrée de carrefour		
Route des Alpes	71%	73%
N7 Nord	65%	65%
Avenue de Koenigsberg	78%	86%
N7 Sud	65%	74%

Réserves de capacité du giratoire entre la RN7 et la D741

3.7.2. C2 : GIRARTOIRE RN7 – EOLIENNES



Description du carrefour

La géométrie du giratoire offre une giration aisée, y compris pour les poids-lourds.

La circulation est fluide sur ce giratoire, et les réserves de capacité sont importantes.

C2_Giratoire RN7 - Eoliennes	Etat Actuel	
Entrée de carrefour	HPM	HPS
Avenue des Eoliennes	95%	95%
RN7 Nord	66%	66%
RN7 Sud	75%	75%

Réserves de capacité du giratoire entre la RN7 et l'Avenue des Eoliennes

3.7.3. C3 : GIRATOIRE RN7 – D133



Description du carrefour

Le giratoire possède 6 branches, ce qui complique certains mouvements, en particulier pour les poids-lourds :

- RD133 -> Chemin de la Roche du Guide
- RN7 Sud -> Les Plaines
- RN7 Nord -> D607

Ces mouvements devraient toutefois être relativement peu concernés par l'implantation de la ZA. Il faudra toutefois s'assurer que le trafic amené par le projet ne détériore pas les conditions de giration.

La circulation est fluide sur ce giratoire, et les réserves de capacité sont importantes.

C3_Giratoire RN7 - D133	Etat Actuel	
Entrée de carrefour	HPM	HPS
D133	55%	77%
Roche du Guide	99%	96%
RN7 Nord	55%	64%
D607	89%	85%
RN7 Sud	67%	63%
Les Plaines	96%	97%

Réserves de capacité du giratoire entre la RN7 et la D133

3.7.4. C4 : GIRATOIRE DIFFUSEUR A7



Description du carrefour

La géométrie du giratoire offre une giration aisée, y compris pour les poids-lourds.

La circulation est fluide sur ce giratoire, et les réserves de capacité sont importantes.

C4_Giratoire Diffuseur A7	Etat Actuel	
Entrée de carrefour	HPM	HPS
Péage A7	43%	42%
RN7 nord	49%	56%
RN7 Sud	55%	57%

Réserves de capacité du giratoire entre la RN7 et le péage de l'A7

3.7.5. C5 : CARREFOUR ZA DES EOLIENNES



Description du carrefour

Le carrefour est relativement compact, ce qui rend certaines manœuvres délicates, en particulier pour les poids-lourds :

- Demi-tours
- Gustave Eiffel -> Eoliennes Est

Ces mouvements devraient être fortement augmentés suite à l'implantation de la ZA. Il faudra donc s'assurer que le trafic amené par le projet ne détériore pas les conditions de giration.

Actuellement, les réserves de capacité sont importantes, et les temps d'attentes relativement faibles.

C5_ZA des Eoliennes	Etat Actuel			
	HPM		HPS	
	Réserve de capacité	Teps d'attente moyen	Réserve de capacité	Teps d'attente moyen
TàD : Gustave Eiffel -> Eoliennes Est	99%	4 sec	100%	4 sec
TàG : Eoliennes Est -> Gustave Eiffel	99%	3 sec	100%	3 sec
TàG : Gustave Eiffel -> Eoliennes Ouest	98%	5 sec	96%	5 sec

Réserves de capacité du carrefour à stop d'accès à la ZA des Eoliennes

— 3.8. SYNTHÈSE DE LA CIRCULATION ACTUELLE SUR LE SECTEUR

Le diagnostic révèle que les conditions de circulations actuelles sont bonnes sur le secteur d'étude. Les réserves de capacité sont importantes, ce qui traduit la capacité du réseau à écouler davantage de trafic.

C1_Giratoire RN7 - D541		Etat Actuel	
Entrée de carrefour	HPM	HPS	
Route des Alpes	71%	73%	
N7 Nord	65%	65%	
Avenue de Koenigsberg	78%	86%	
N7 Sud	65%	74%	

C2_Giratoire RN7 - Eoliennes		Etat Actuel	
Entrée de carrefour	HPM	HPS	
Avenue des Eoliennes	95%	95%	
RN7 Nord	66%	66%	
RN7 Sud	75%	75%	

C3_Giratoire RN7 - D133		Etat Actuel	
Entrée de carrefour	HPM	HPS	
D133	55%	77%	
Roche du Guide	99%	96%	
RN7 Nord	55%	64%	
D607	89%	85%	
RN7 Sud	67%	63%	
Les Plaines	96%	97%	

C4_Giratoire Diffuseur A7		Etat Actuel	
Entrée de carrefour	HPM	HPS	
Péage A7	43%	42%	
RN7 nord	49%	56%	
RN7 Sud	55%	57%	

C5_ZA des Eoliennes		Etat Actuel	
Mouvement	HPM	HPS	
TàD : Gustave Eiffel -> Eoliennes Est	99%	100%	
TàG : Eoliennes Est -> Gustave Eiffel	99%	100%	
TàG : Gustave Eiffel -> Eoliennes Ouest	98%	96%	

Synthèse des réserves de capacité des carrefours étudiés

On note toutefois quelques réserves liées à la géométrie des carrefours :

- Le giratoire RN7 – D133, de par sa géométrie, implique des difficultés de girations pour certains.
- Le carrefour à stop de la ZA des Eoliennes, de par sa nature et son dimensionnement, implique des difficultés de tourne à gauche.

Pour chacun de ces carrefours, il faudra s'assurer en section 5 que le trafic amené par le projet ne perturbe pas le bon fonctionnement des carrefours. Une attention particulière sera accordée au carrefour à stop au sein de la ZA des Eoliennes qui pourrait être fortement impacté par ces mouvements de tourne à gauche en direction de la RN7.

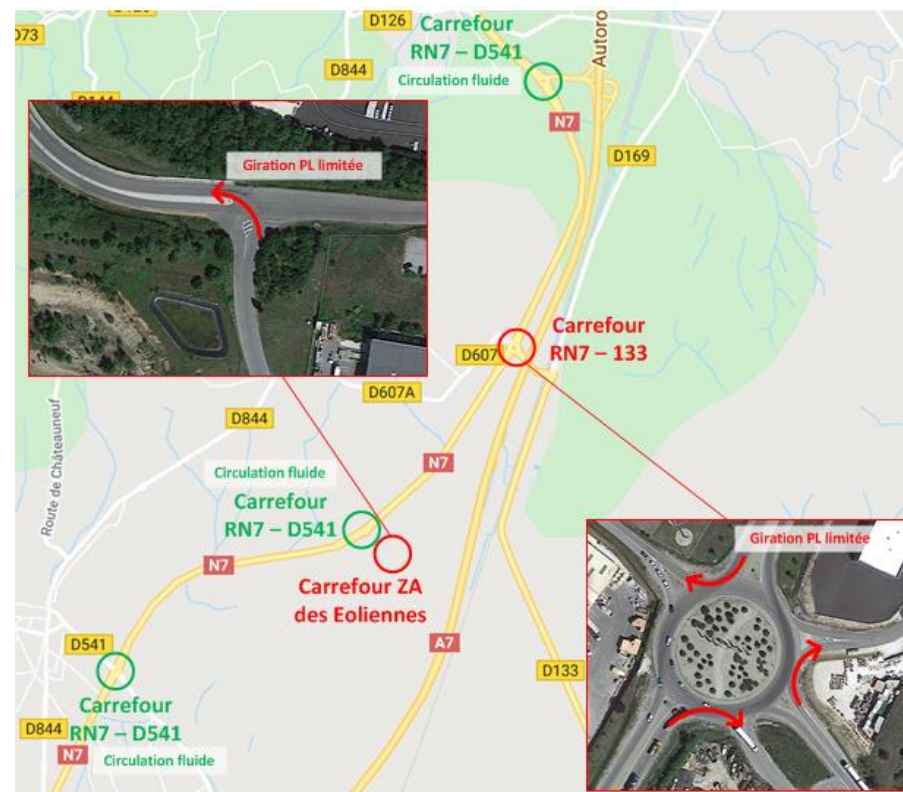


Schéma de synthèse des conditions de circulation

4. PRESENTATION DU PROJET ET HYPOTHESES DE GENERATION DE TRAFIC

— 4.1. PROGRAMMATION

Le projet prévoit une SDP de 67 153 m², répartie à hauteur d'environ 65 532 m² pour l'entrepôt, et 1 621 m² pour les bureaux. 124 places VL (visiteurs et collaborateurs) et 39 places PL devraient être mises à disposition.



Plan masse du projet

— 4.2. GENERATION DE TRAFIC

— 4.2.1. GENERATION VL

Avec jusqu'à près de 165 employés attendus sur le site à l'horizon 2032, et en supposant un taux de présence de 90%, le trafic maximum attendu pour les véhicules légers sera d'environ 150 rotations de VL/jour soit 300 mouvements par jour.

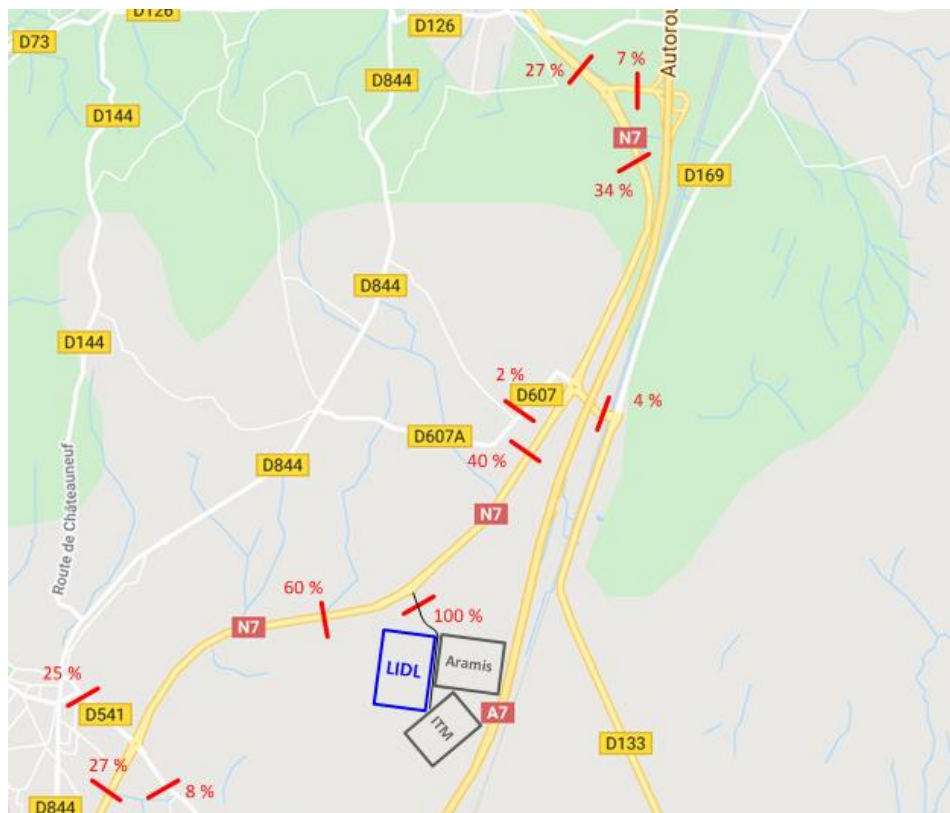
Ce trafic devrait à priori s'étaler l'intégralité de la journée en raison de l'ouverture 24h/24H, mais il convient de s'assurer qu'aucun dysfonctionnement n'est à attendre en cas de fonctionnement accéléré en 2x8 (5h-21h) par exemple.

On considère ainsi dans la suite de l'étude une répartition selon les horaires du personnel administratif (09h00/18h00 du lundi au vendredi) et logistique (5h00/13h00 et 13h00/21h00 du lundi au samedi) afin de s'assurer du bon dimensionnement du réseau y compris dans ce cas critique. L'effectif administratif sera d'environ 30 personnes, et l'effectif logistique d'environ 135 personnes.

Les mouvements seront globalement rythmés comme suit :

- 66 mouvements aux alentours de 05h00 (66 arrivées et 0 départ)
- 18 mouvements aux alentours de 08h00 (18 arrivées)
- 132 mouvements entre 12h30 et 13h30 (66 arrivées et 66 départs)
- 18 mouvements aux alentours de 18h00 (18 départs)
- 66 mouvements aux alentours de 21h00 (0 arrivée et 66 départs)

A l'aide des données INSEE de mobilité domicile-travail, on peut estimer l'origine et la destination de ces flux en vue de l'affectation.



Répartition des flux VL

4.2.2. GENERATION PL

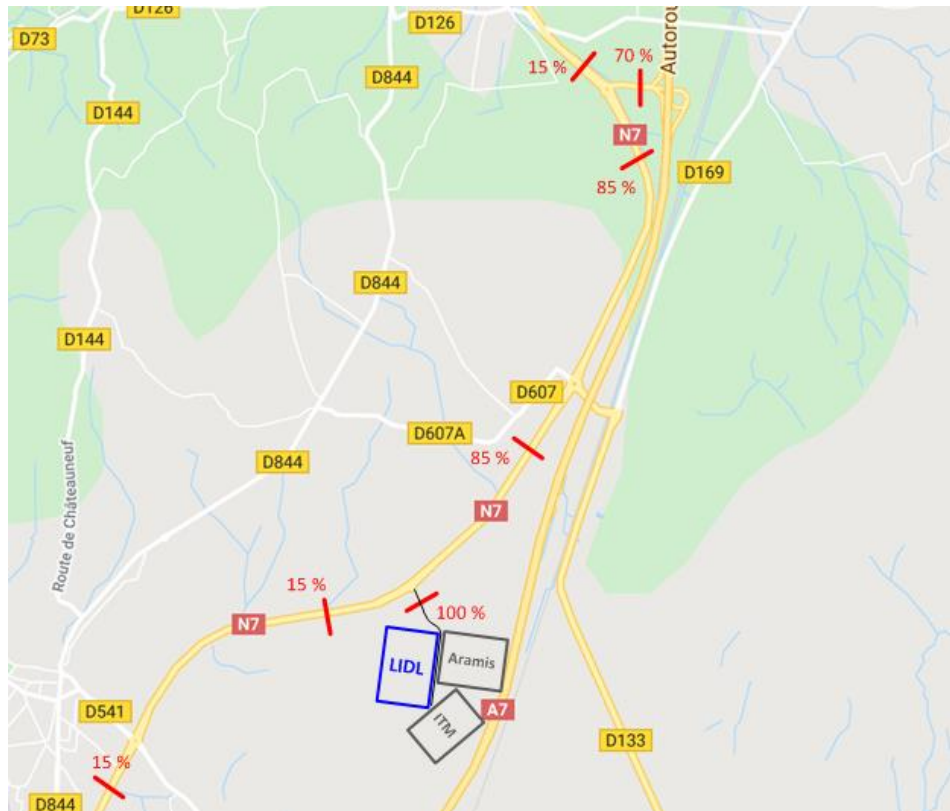
Le nombre de poids-lourds attendus pour la livraison et l'expédition des marchandises est évalué à environ 90 véhicules par jour, générant ainsi près de 180 mouvements de PL/jour (90 réceptions et 90 émissions).

Répartition temporelle du trafic PL		
Période	% PL Total	Nombre de PL/h
0h - 1h	3.1%	6
1h - 2h	2.9%	5
2h - 3h	2.1%	4
3h - 4h	4.4%	8
4h - 5h	4.4%	8
5h - 6h	4.4%	8
6h - 7h	6.0%	11
7h - 8h	4.4%	8
8h - 9h	6.0%	11
9h - 10h	7.3%	13
10h - 11h	7.0%	13
11h - 12h	5.2%	9
12h - 13h	6.0%	11
13h - 14h	4.4%	8
14h - 15h	5.5%	10
15h - 16h	6.0%	11
16h - 17h	6.0%	11
17h - 18h	4.4%	8
18h - 19h	1.0%	2
19h - 20h	1.8%	3
20h - 21h	1.0%	2
21h - 22h	2.3%	4
22h - 23h	2.9%	5
23h - 24h	1.6%	3
TOTAL	100%	180

Répartition horaire des mouvements de PL générés

Le trafic PL quotidien sera considéré majoritairement à destination de l'A7 dans les affectations (70 % du trafic), ainsi que le long des RN7 Nord (15 %) et RN7 Sud (15 %).

Il est possible qu'en pratique, le diffuseur A7 concentre près de 100% du trafic PL, mais le fonctionnement prévisionnel du giratoire du diffuseur A7 permet d'écouler sans difficultés ce trafic d'échange entre la RN7 et l'A7 sous cette hypothèse d'affectation (voir réserves de capacité en section 5.2.3.4)



Répartition des flux PL

4.2.3. SYNTHÈSE DES GÉNÉRATIONS DE TRAFIC

Au total, ce sont donc, en hypothèse conservatoire :

- 480 mouvements générés par jour, dont 180 mouvements de PL.
- 18 arrivées de VL/h et 9 mouvements de PL/h en heure de pointe du matin (7h30-8h30)
- 18 départs de VL/h et 5 mouvements de PL/h en heure de pointe du soir (17h30-18h30)
- 66 arrivées et 66 départs de VL/h et 9 mouvements de PL/h en heure de pointe du midi (12h30-13h30)

		Journée (Mardi)				Mouvements PL / Jour		Rotations PL / Jour	
		VL	PL	VL	PL	180	90		
		Emission	Emission	Réception	Réception	Mouvements VL / Jour	Rotations VL / Jour		
		150	90	150	90	300	150		
Période étudiée	HPM (7h30-8h30)				Mouvements PL				
	VL	PL	VL	PL	10				
	Emission	Emission	Réception	Réception	18				
		0	5	18	5				
Période étudiée	HPS (17h30-18h30)				Mouvements PL				
	VL	PL	VL	PL	4				
	Emission	Emission	Réception	Réception	18				
		18	2	0	2				
Période étudiée	Prise de poste du Midi (12h30-13h30)				Mouvements PL				
	VL	PL	VL	PL	10				
	Emission	Emission	Réception	Réception	132				
		66	5	66	5				
Période non étudiée	Prise de poste du Matin (4h30-5h30)				Mouvements PL				
	VL	PL	VL	PL	8				
	Emission	Emission	Réception	Réception	66				
		0	4	66	4				
Période non étudiée	Prise de poste du Soir (20h30-21h30)				Mouvements PL				
	VL	PL	VL	PL	4				
	Emission	Emission	Réception	Réception	66				
		66	2	0	2				

Répartition temporelle du trafic PL		
Période	% PL Total	Nombre de PL/h
0h - 1h	3.1%	6
1h - 2h	2.9%	5
2h - 3h	2.1%	4
3h - 4h	4.4%	8
4h - 5h	4.4%	8
5h - 6h	4.4%	8
6h - 7h	6.0%	11
7h - 8h	4.4%	8
8h - 9h	6.0%	11
9h - 10h	7.3%	13
10h - 11h	7.0%	13
11h - 12h	5.2%	9
12h - 13h	6.0%	11
13h - 14h	4.4%	8
14h - 15h	5.5%	10
15h - 16h	6.0%	11
16h - 17h	6.0%	11
17h - 18h	4.4%	8
18h - 19h	1.0%	2
19h - 20h	1.8%	3
20h - 21h	1.0%	2
21h - 22h	2.3%	4
22h - 23h	2.9%	5
23h - 24h	1.6%	3
TOTAL	100%	180

Synthèse des hypothèses de génération de trafic considérées

5. ANALYSE DE LA CIRCULATION A L'HORIZON DU PROJET

La base logistique Lidl est située dans la ZA des Eoliennes, le long de la rue Gustave Eiffel, à proximité immédiate de la base logistique ITM envisagée à plus court terme.

Afin d'intégrer l'impact de la base ITM tout en isolant au mieux l'impact du projet Lidl, deux scénarios vont être étudiés :

- Une situation fil de l'eau correspondant au trafic actuel et au trafic attendu suite à l'implantation d'ITM.
- Une situation projet où sont considérés le projet ITM et le projet Lidl

La comparaison entre le scénario projet et la situation fil de l'eau permet ainsi de mesurer l'impact futur du projet Lidl.

— 5.1. SCENARIO FIL DE L'EAU

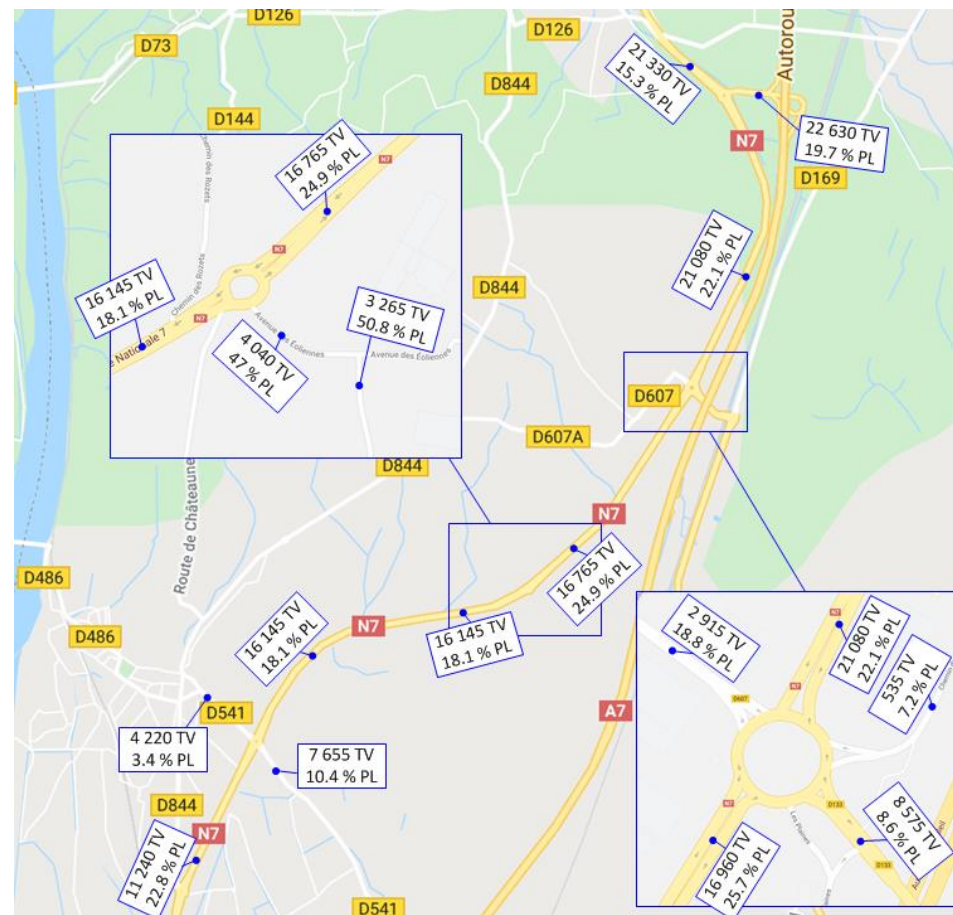
— 5.1.1. TMJO PREVISIONNELS

On présente ci-contre la carte des TMJO prévisionnels à l'horizon futur, en l'absence du projet Lidl.

On observe une évolution du trafic principalement le long de la RN7 Nord en amont du diffuseur A7 (+9.9 %) et sur le diffuseur A7 (+5.2 %).

Le trafic augmente également de manière significative sur

- la RN7 Sud (dir Pierrelatte) : +4.8 %.
- la RN7 Nord en aval du diffuseur (dir Montélimar) : +2.5 %.
- la D541 (dir Donzère) : +7.1 %.



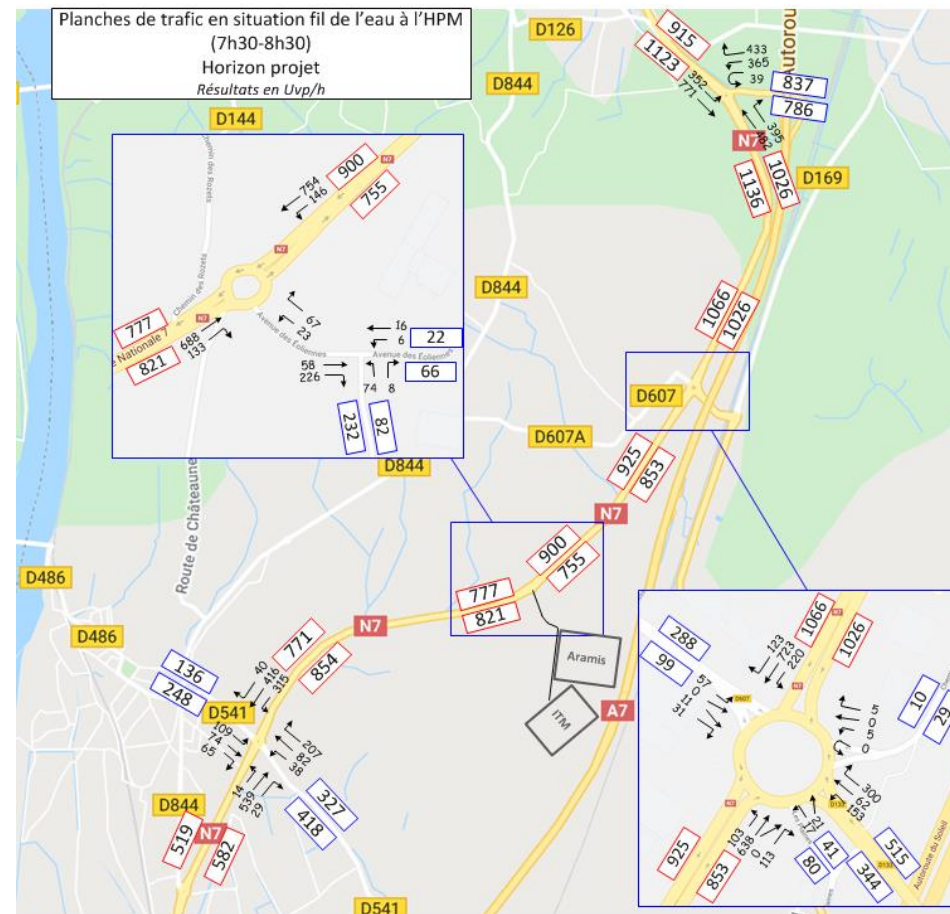
TMJO attendus 2 sens confondus

5.1.2. TRAFIC PREVISIONNEL

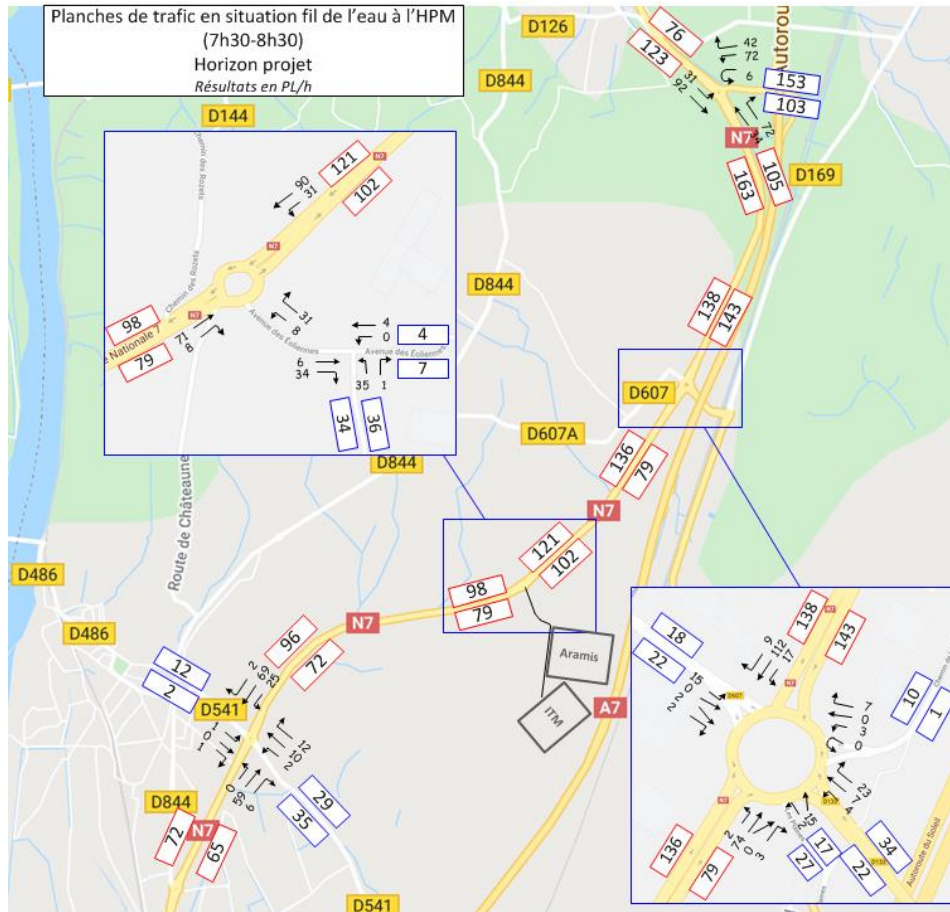
5.1.2.1. HEURE DE POINTE DU MATIN

Le matin, on observe une forte attraction de véhicules en direction du futur site ITM. Cette attraction de VL tend à générer une hausse de trafic sur :

- La sortie d'A7
- La RN7 Sud (dir Montélimar)
- La RN7 Nord (dir Pierrelatte)
- La D133 (dir Donzère)



Trafic UVP prévisionnel à l'heure de pointe du matin en situation fil de l'eau



Trafic PL prévisionnel à l'heure de pointe du matin en situation fil de l'eau

5.1.2.2. HEURE DE POINTE DU SOIR

En heure de pointe du soir, les problématiques sont inversées. Les émissions de VL du site ITM vers les communes de résidence des employés tendent à augmenter le trafic sur :

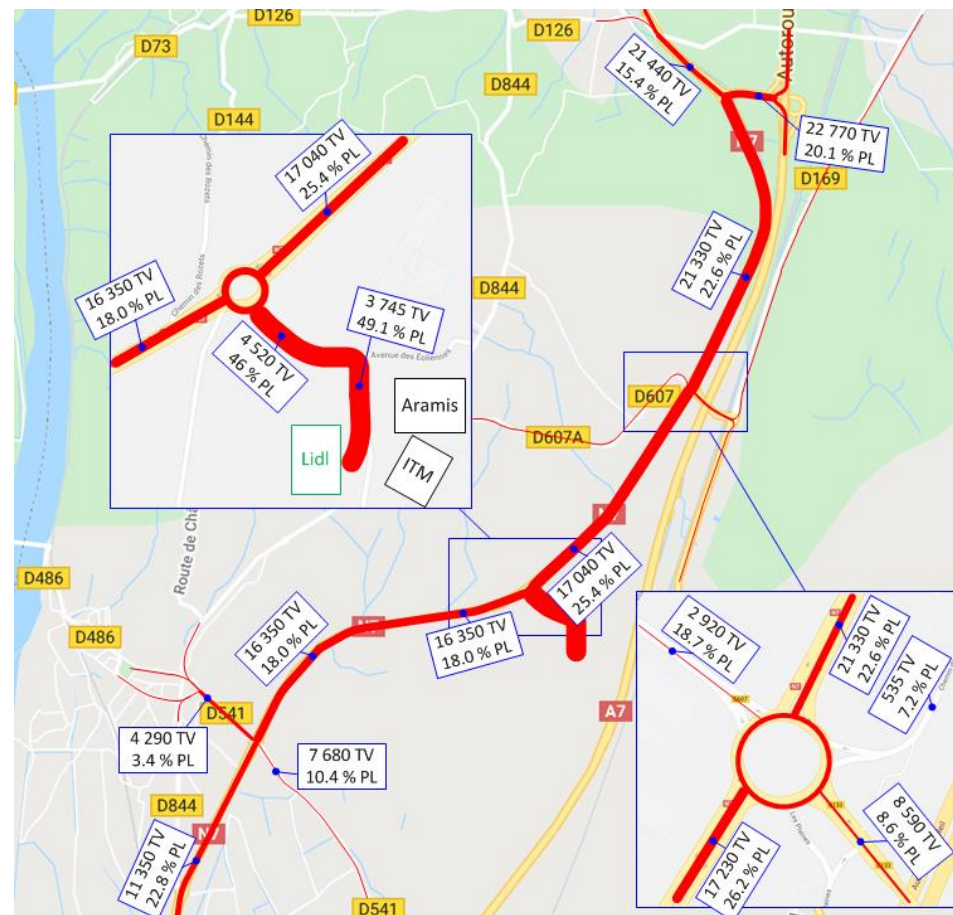
- L'entrée d'A7
- La RN7 Sud (dir Pierrelatte)
- La RN7 Nord (dir Montélimar)
- La D133 (dir Allan et Grignan)

— 5.2. SCENARIO PROJET

— 5.2.1. TMJO PREVISIONNELS

On présente ci-contre la carte des TMJO prévisionnels à l'horizon du projet, en présence du projet Lidl.

On observe une accentuation des évolutions de trafic déjà attendues en situation fil de l'eau, à savoir principalement le long de la RN7 ainsi que sur le diffuseur A7.



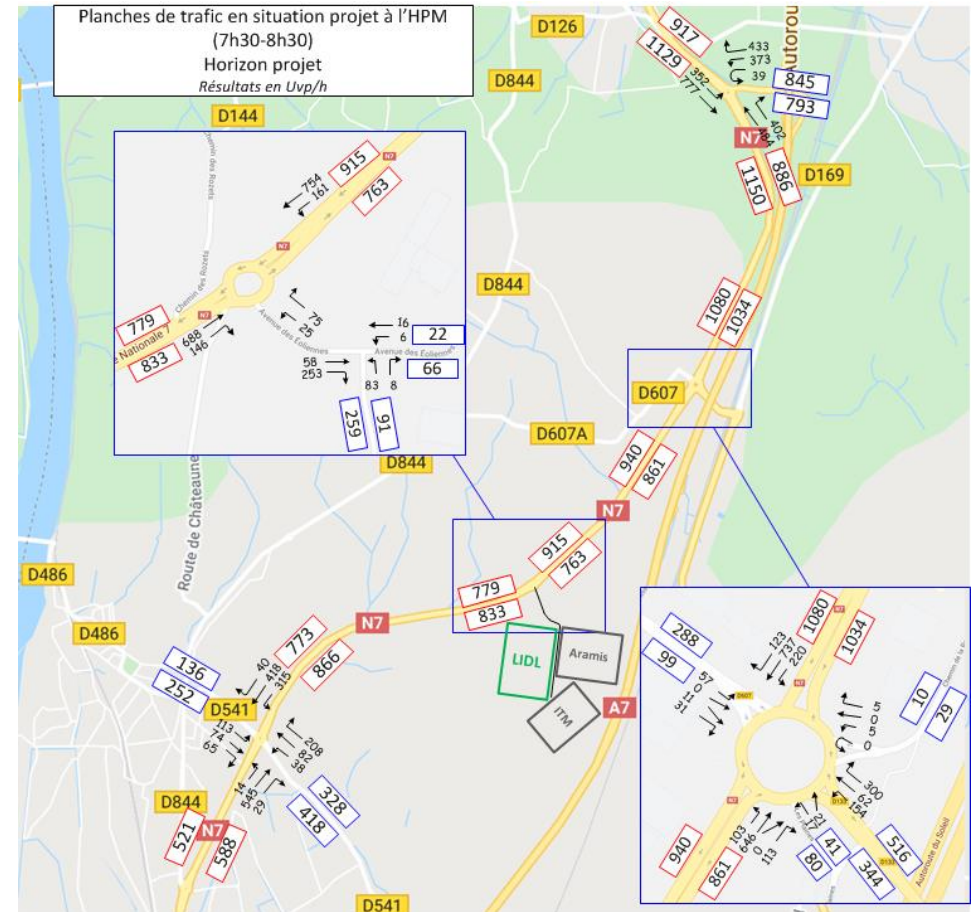
TMJO attendus 2 sens confondus

5.2.2. TRAFIC PREVISIONNEL

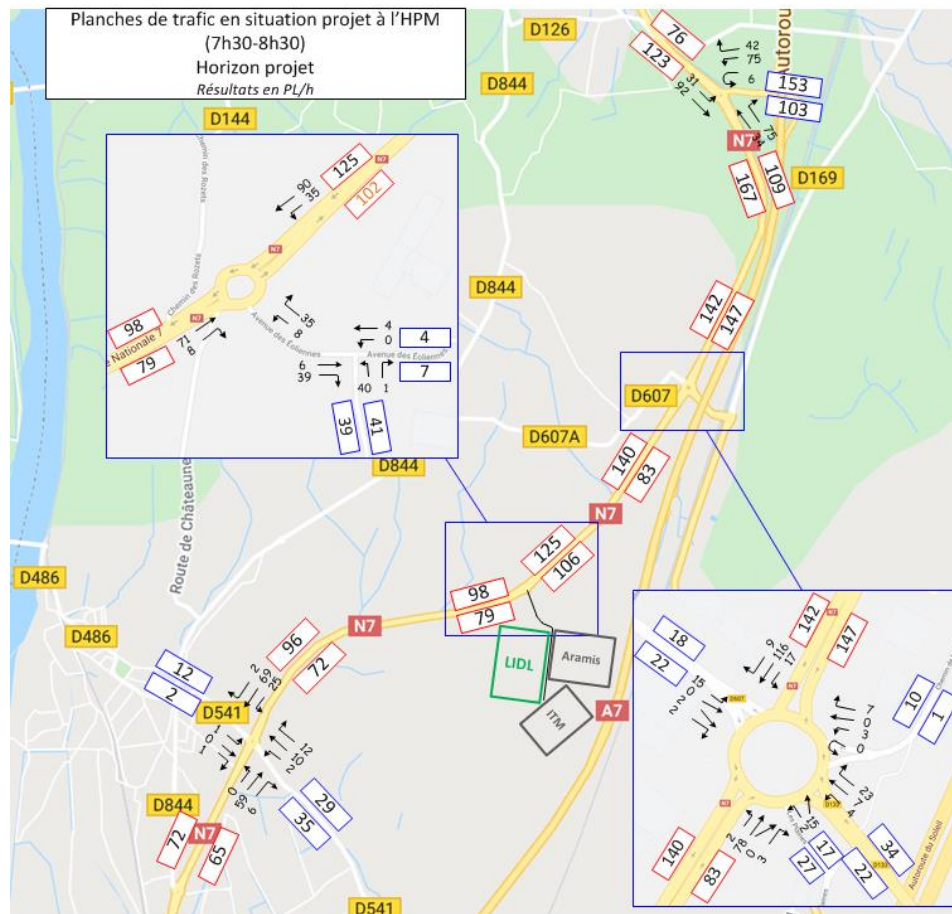
5.2.2.1. HEURE DE POINTE DU MATIN

Le matin, on observe une forte attraction de véhicules en direction de la ZA des Eoliennes en raison du trafic généré par le site Lidl. Cette attraction de VL tend à générer une hausse de trafic sur :

- La sortie d'A7
- La RN7 Sud (dir Montélimar)
- La RN7 Nord (dir Pierrelatte)
- La D133 (dir Donzère)



Trafic UVP prévisionnel à l'heure de pointe du matin en situation projet

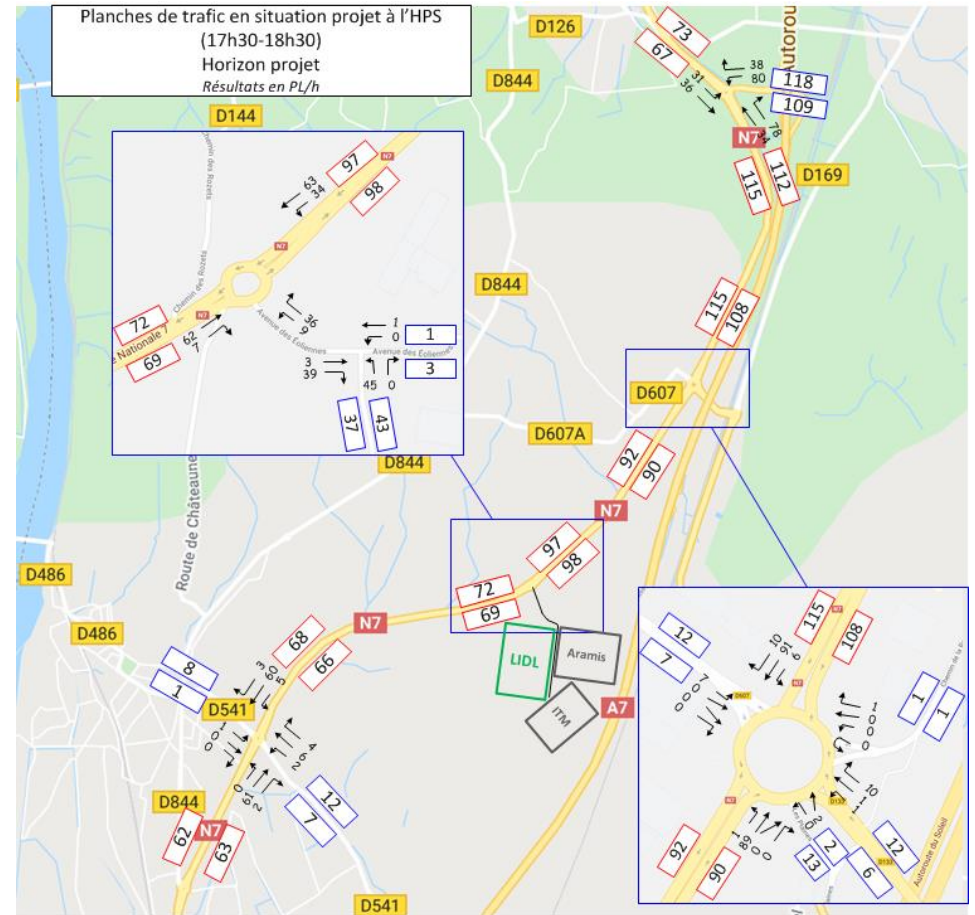
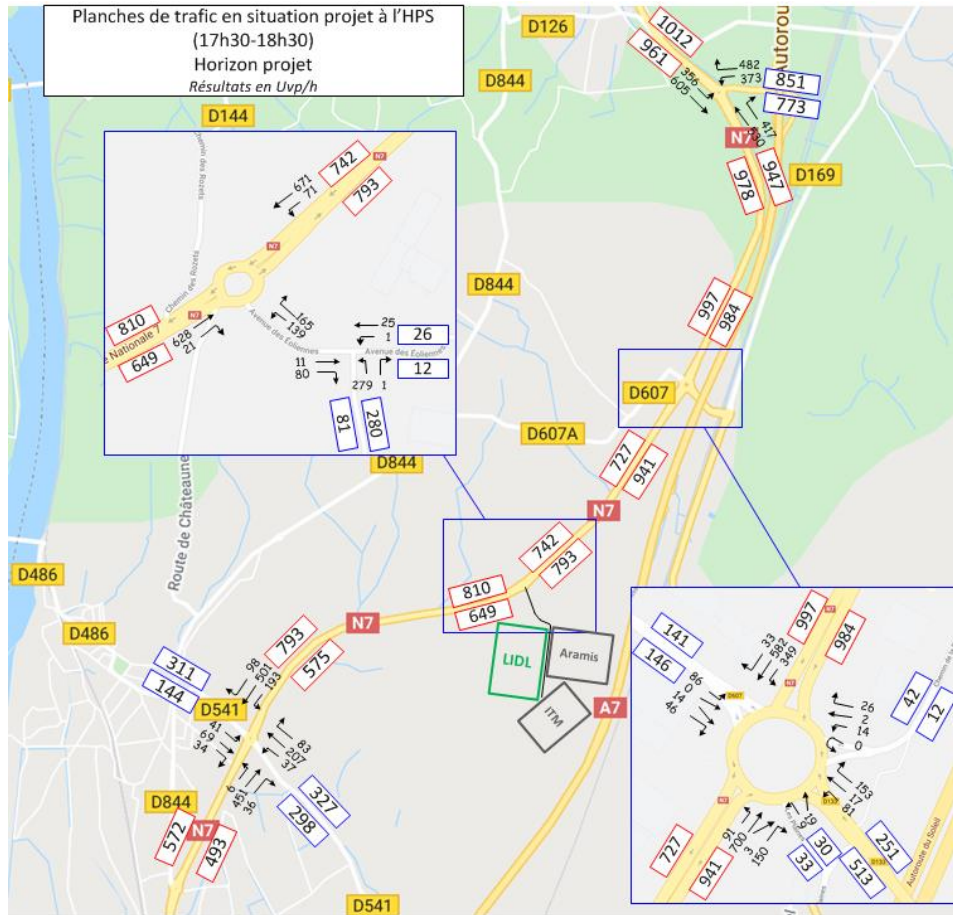


Trafic PL prévisionnel à l'heure de pointe du matin en situation projet

5.2.2.2. HEURE DE POINTE DU SOIR

En heure de pointe du soir, les problématiques sont inversées. Les émissions de VL du site Lidl vers les communes de résidence des employés tendent à augmenter le trafic sur :

- L'entrée d'A7
- La RN7 Sud (dir Pierrelatte)
- La RN7 Nord (dir Montélimar)
- La D133 (dir Allan et Grignan)



Trafic UVP prévisionnel à l'heure de pointe du soir en situation projet

Trafic PL prévisionnel à l'heure de pointe du soir en situation projet

5.2.3. CAPACITE PREVISIONNELLE DES CARREFOURS AUX HEURES DE POINTE

Afin d'analyser le fonctionnement des carrefours, les réserves de capacité des différentes entrées sont calculées. Cela représente le volume supplémentaire de trafic que peut supporter le carrefour.

Si la réserve est supérieure à 20% l'écoulement est fluide, entre 0 et 20% l'écoulement est chargé et en dessous de 0%, le carrefour est saturé.

Cet indicateur est calculé selon l'aménagement du carrefour avec les méthodes suivantes :

- Le logiciel CERTU « Girabase » pour les giratoires
- La méthodologie du « Guide de conception des carrefours à feux » du CEREMA pour les carrefours à feux
- La méthode dite « Allemande » de Harders & Siegloch pour les carrefours à STOP et Cédez-le-passage

On trouvera en annexes le détail des calculs de capacité.

Les tests de capacité des carrefours sont satisfaisants, le projet n'amènera pas de saturation du réseau viaire aux périodes de pointe et d'aménagement spécifique en raison de manque de capacité.

5.2.3.1. C1 : GIRATOIRE RN7 – D541



Description du carrefour

En heure de pointe du matin, la charge globale du carrefour augmente principalement en raison des déplacements des employés en direction du site. On observe ainsi une légère hausse de trafic en entrée de giratoire, le long de la RD541 et de la RN7 Sud. La réserve de capacité de ces branches ne diminue que de 1% par rapport à la situation au fil de l'eau, et le fonctionnement du giratoire ne s'en voit pas affecté.

De la même manière, la branche Nord voit sa réserve de capacité diminuer de moins de 1% en heure de pointe du soir en raison de l'émission de ces mêmes employés, et cela n'a pas d'influence sur le fonctionnement du carrefour.

C1_Giratoire RN7 - D541	Etat Actuel		Fil de l'eau		Projet	
	HPM	HPS	HPM	HPS	HPM	HPS
Entrée de carrefour						
Route des Alpes	71%	73%	68%	73%	67%	73%
N7 Nord	65%	65%	65%	59%	65%	59%
Avenue de Koenigsberg	78%	86%	74%	85%	74%	84%
N7 Sud	65%	74%	61%	73%	60%	73%

Réserves de capacité du carrefour

5.2.3.2. C2 : GIRARTOIRE RN7 – EOLIENNES



Description du carrefour

C2_Giratoire RN7 - Eoliennes	Etat Actuel		Fil de l'eau		Projet	
	HPM	HPS	HPM	HPS	HPM	HPS
Entrée de carrefour						
Avenue des Eoliennes	95%	95%	91%	74%	90%	72%
RN7 Nord	66%	66%	55%	59%	54%	58%
RN7 Sud	75%	75%	62%	73%	61%	72%

Réserves de capacité du carrefour

En situation de projet, l'ensemble des branches de ce giratoire subissent une hausse de trafic :

- Les branches Nord (RN7 Nord) et Sud (RN7 Sud) subissent la hausse de trafic générée par les arrivées d'employés et de poids-lourds.
- La branche Est (ZA des Eoliennes) subit la hausse de trafic générée par les émissions de poids-lourds et de véhicules personnels.

L'évolution relative est cependant très faible et les réserves de capacité du carrefour restent suffisantes pour continuer d'offrir de bonnes conditions de circulation.

5.2.3.3. C3 : GIRATOIRE RN7 – D133



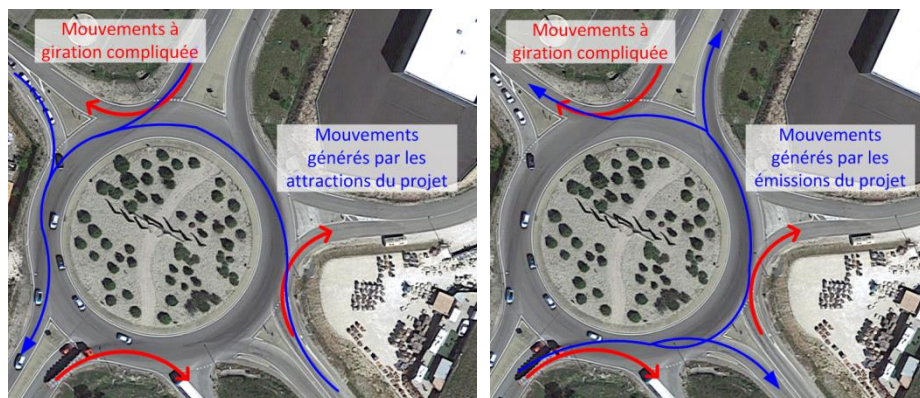
Description du carrefour

C3_Giratoire RN7 - D133	Etat Actuel		Fil de l'eau		Projet	
	HPM	HPS	HPM	HPS	HPM	HPS
Entrée de carrefour						
D133	55%	77%	49%	73%	49%	73%
Roche du Guide	99%	96%	99%	95%	99%	95%
RN7 Nord	55%	64%	47%	58%	46%	57%
D607	89%	85%	88%	84%	87%	84%
RN7 Sud	67%	63%	59%	48%	58%	47%
Les Plaines	96%	97%	96%	96%	96%	96%

Réserves de capacité du carrefour

De même que pour les deux giratoires étudiés ci-dessus, les réserves de capacité prévisionnelles du carrefour sont importantes, et il n'est pas prévu de détérioration des conditions de circulation.

Les difficultés de giration évoquées dans le diagnostic (voir section 3.7.3) ne vont pas s'accroître dans la mesure où le trafic généré ne concerne pas les mouvements tournants isolés.



Mouvements tournants générés par le projet au niveau du giratoire RN7 – D133

5.2.3.4. C4 : GIRATOIRE DIFFUSEUR A7



Description du carrefour

C4_Giratoire Diffuseur A7	Etat Actuel		Fil de l'eau		Projet		Projet - Test Sensibilité (100% PL sur A7)	
	HPM	HPS	HPM	HPS	HPM	HPS	HPM	HPS
Entrée de carrefour								
Péage A7	43%	42%	39%	36%	38%	35%	38%	35%
RN7 nord	49%	56%	44%	53%	44%	53%	43%	53%
RN7 Sud	55%	57%	52%	51%	52%	50%	52%	50%

Réserves de capacité du carrefour

En situation de projet, le trafic augmente sur chacune des branches de ce diffuseur. En particulier, les branches Sud et Est voient leur réserve de capacité diminuer très légèrement en raison de la forte concentration du trafic poids-lourds à destination ou en provenance de l'A7.

Ce giratoire étant suffisamment dimensionné, il n'est attendu aucune perturbation du fonctionnement de ce carrefour aux heures de pointes, y compris sous l'hypothèse d'un trafic PL intégralement affecté sur l'A7.

La géométrie du carrefour (large anneau de circulation et gros rayon extérieur) permet d'absorber sans problème la demande de tourne-à-droite des poids lourds émis par la zone à destination de l'autoroute.

5.2.3.5. C5 : CARREFOUR ZA DES EOLIENNES



Description du carrefour

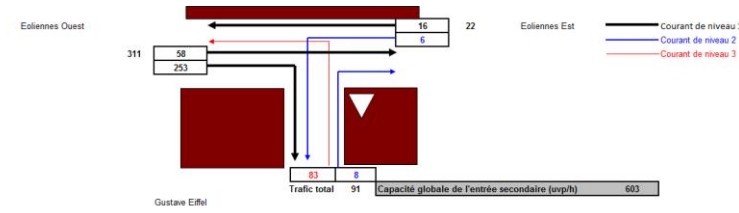
Ce carrefour est le plus impacté par le projet. En effet, l'intégralité des déplacements générés par le projet empruntent cet unique carrefour d'accès au site.

C5_ZA des Eoliennes	Etat Actuel		Fil de l'eau		Projet	
	HPM	HPS	HPM	HPS	HPM	HPS
TàD : Gustave Eiffel -> Eoliennes Est	99%	100%	99%	100%	99%	100%
TàG : Eoliennes Est -> Gustave Eiffel	99%	100%	99%	100%	99%	100%
TàG : Gustave Eiffel -> Eoliennes Ouest	98%	96%	88%	64%	86%	61%

Réserves de capacité du carrefour

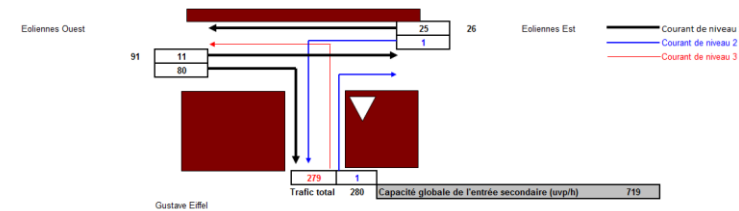
La quasi-totalité du trafic généré est un échange entre la Rue Gustave Eiffel et le giratoire d'accès à la RN7 :

- en heure de pointe, la majorité du trafic est en provenance de la RN7
- en heure de pointe du soir la majorité du trafic est à destination de la RN7



Courant étudié	Niveau critique	Qté (vvp/h)	Courant gérant	Capacité de base du courant étudié	Probabilité de conditions fluides	Capacité de file d'attente (en vh)	Probabilité de conditions non congestionnées	Capacité réelle du courant étudié	Réserve de capacité (vvp/h)	Réserve de capacité (%)	Commentaires	Tps d'attente moyen (s)	Longueur moyenne de queue (vh)
T-à-D vers la route principale	6.0	8	185	801	1.00	999	1.00	801	793	99%	Pas de retard	5	0.0
T-à-G depuis la route principale	5.0	6	311	879	1.00	999	1.00	879	873	99%	Pas de retard	4	0.0
T-à-G vers la route principale	7.5	83	207	587	0.93	999	1.00	989	506	88%	Retards très faibles	7	0.2

Fonctionnement du carrefour à l'heure de pointe du matin



Courant étudié	Niveau critique	Qté (vvp/h)	Courant gérant	Capacité de base du courant étudié	Probabilité de conditions fluides	Capacité de file d'attente (en vh)	Probabilité de conditions non congestionnées	Capacité réelle du courant étudié	Réserve de capacité (vvp/h)	Réserve de capacité (%)	Commentaires	Tps d'attente moyen (s)	Longueur moyenne de queue (vh)
T-à-D vers la route principale	6.0	1	31	981	1.01	999	1.00	980	339	100%	Pas de retard	4	0.0
T-à-G depuis la route principale	5.0	1	91	1096	1.01	999	1.00	1095	1094	100%	Pas de retard	3	0.0
T-à-G vers la route principale	7.5	279	77	713	0.69	999	1.00	718	439	61%	Retards très faibles	8	0.6

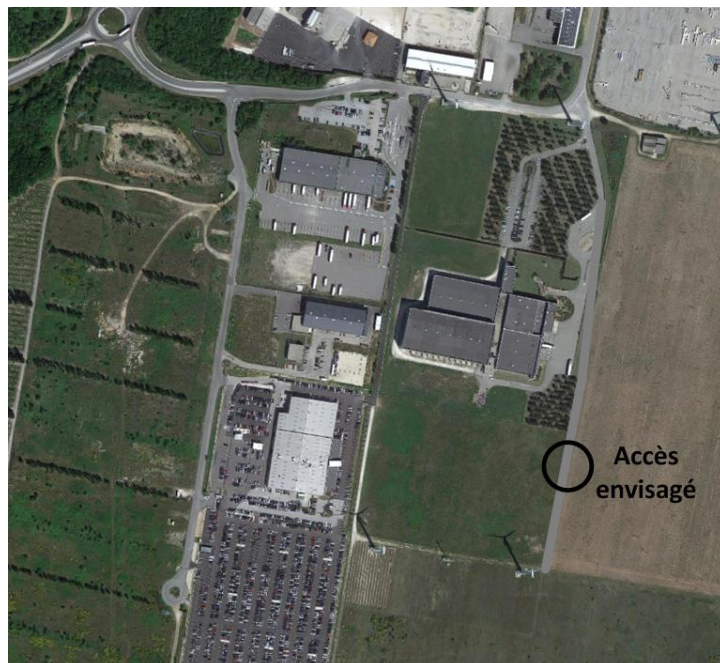
Fonctionnement du carrefour à l'heure de pointe du soir

La situation la plus contrainte s'observe donc le soir car le mouvement principal est un mouvement critique de niveau 3, c'est-à-dire qu'il implique de traverser deux courants prioritaires (Eoliennes Ouest -> Eoliennes Est & Eoliennes Est -> Gustave Eiffel).

Ces difficultés de sorties en heure de pointe du soir donnent lieu à un temps d'attente moyen de 8 secondes par véhicule, ce qui représente près de 37 minutes de perdues sur l'intégralité des 280 véhicules quittant la zone à l'heure de pointe de l'après-midi.

Les résultats des tests de capacité sont néanmoins satisfaisants.

Dans le cadre du projet logistique du groupe ITM, un second accès situé 350m plus à l'est est envisagé. Ce dernier permettrait de mieux répartir le trafic si l'on rencontrait finalement des difficultés pour rejoindre la RN7 (augmentation de l'activité du site ou de la ZA par exemple).



Second accès envisagé dans le cas du projet ITM

L'étude d'impact du projet logistique d'ITM avait permis d'estimer les mouvements tournants à long terme en présence de ce second accès. En ajoutant l'intégralité du trafic du projet Lidl affecté à la rue Gustave Eiffel on arrive ainsi à une estimation des mouvements tournants en situation de projet et en présence du second accès ITM.

CS_ZA des Eoliennes	Projet				Projet - avec 2ème accès			
	HPM		HPS		HPM		HPS	
	Réserve de capacité	Temps d'attente moyen	Réserve de capacité	Temps d'attente moyen	Réserve de capacité	Temps d'attente moyen	Réserve de capacité	Temps d'attente moyen
TàD : Gustave Eiffel -> Eoliennes Est	99%	5 sec	100%	4 sec	99%	5 sec	100%	4 sec
TàG : Eoliennes Est -> Gustave Eiffel	99%	4 sec	100%	3 sec	99%	4 sec	100%	3 sec
TàG : Gustave Eiffel -> Eoliennes Ouest	86%	7 sec	61%	8 sec	91%	8 sec	80%	9 sec

Etude d'impact de l'aménagement du second accès d'ITM

Les calculs de capacité montrent une amélioration des réserves de capacité du carrefour en présence de la nouvelle voie d'accès. Pour cause, le mouvement critique de tourne-à-gauche est partiellement remplacé par un mouvement prioritaire.

Moins de véhicules sont désormais concernés par la perte de temps du mouvement de tourne à gauche, ce qui a directement pour effet de diminuer la perte de temps totale.

Avec cette disposition, on passe ainsi d'une perte de temps cumulée (sur l'ensemble des véhicules) de 37 minutes à 15 minutes.

5.2.4. ANALYSE DE CAPACITE AUX HEURES DE CHANGEMENTS D'EQUIPES

Les tests de capacité aux périodes de pointe HPM/HPS sont satisfaisants, mais ne correspondent pas aux pointes de génération du projet, qui sont plus liées aux changements d'équipes comme présentés ci-après :

- 66 mouvements aux alentours de 05h00 (66 arrivées et 0 départ)
- 18 mouvements aux alentours de 08h00 (18 arrivées)
- 132 mouvements entre 12h30 et 13h30 (66 arrivées et 66 départs)
- 18 mouvements aux alentours de 18h00 (18 départs)
- 66 mouvements aux alentours de 21h00 (0 arrivée et 66 départs)

La période la plus critique est la période 12h–14h où l'on peut observer une forte demande en déplacement des employés, ainsi qu'une charge non négligeable du réseau.

Pour ce faire, nous avons étudié les flux mesurés par les compteurs en ligne sur 24 heures afin de définir des coefficients permettant de recréer les flux de la période 12h30-13h30 à partir de la matrice HPM :

- $UVP \text{ Midi} = 0.65 * UVP \text{ Matin}$
- $PL \text{ Midi} = 0.89 * UVP \text{ Matin}$

Ces hypothèses donnent lieu à la planche de trafic suivante :

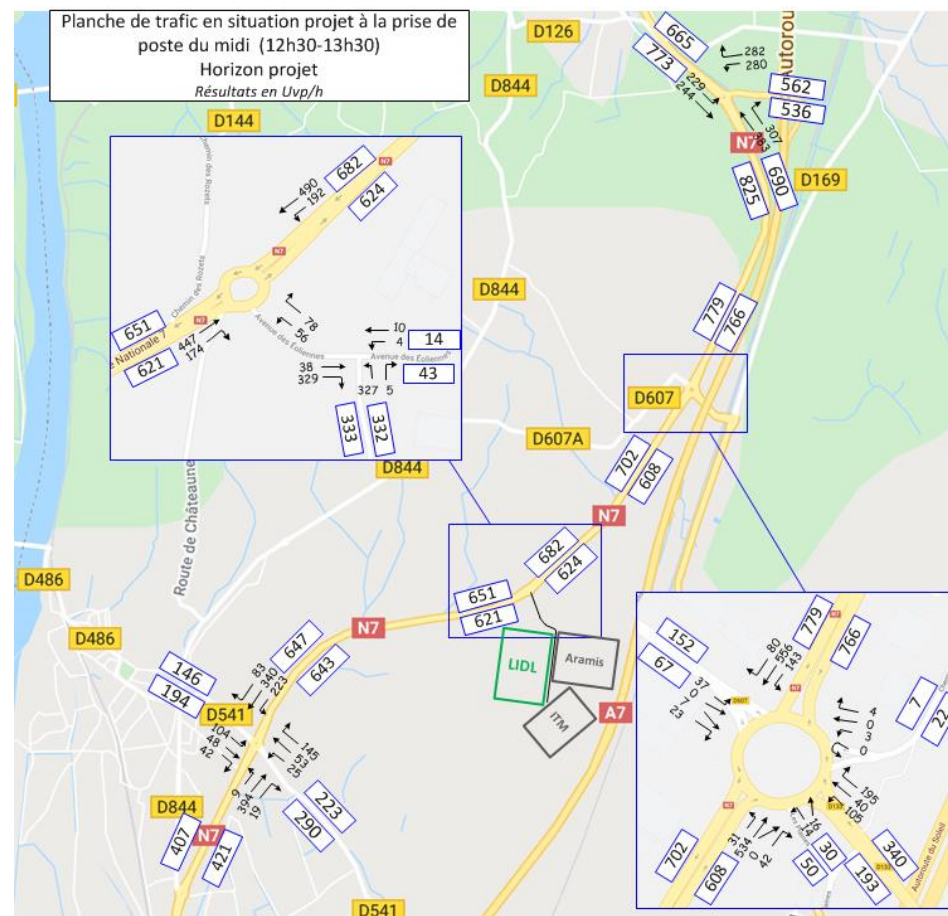


Planche de trafic UVP estimée à la prise de poste du midi en situation projet

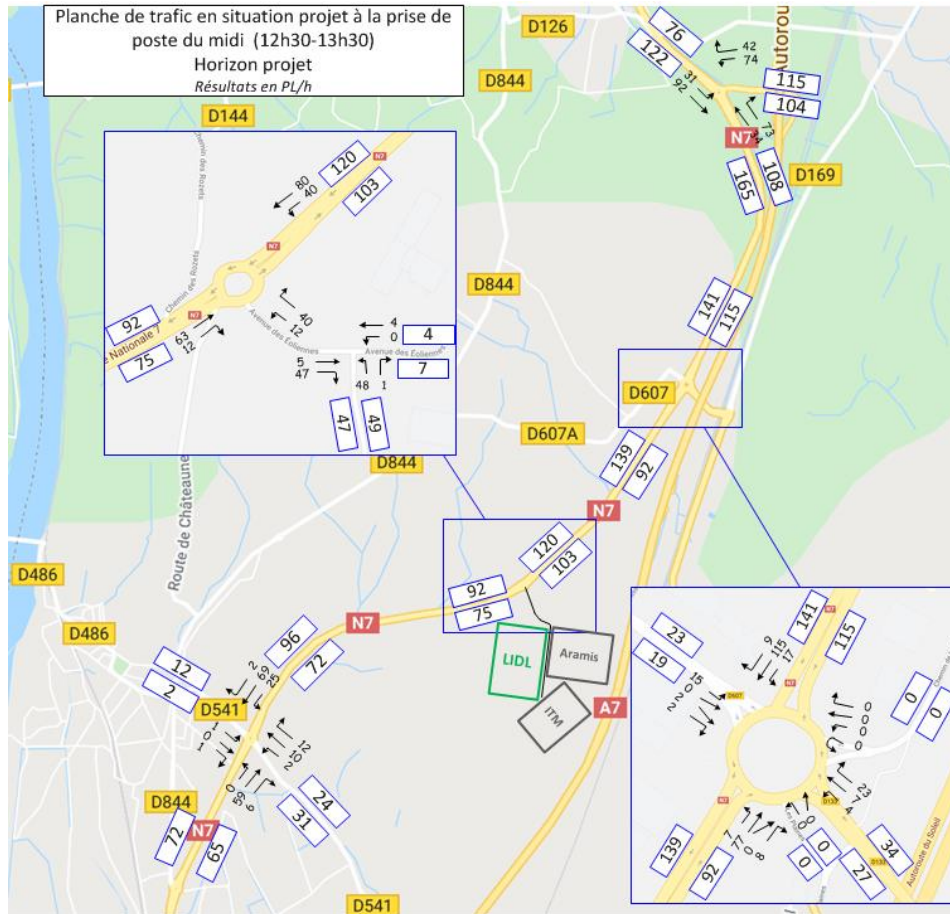


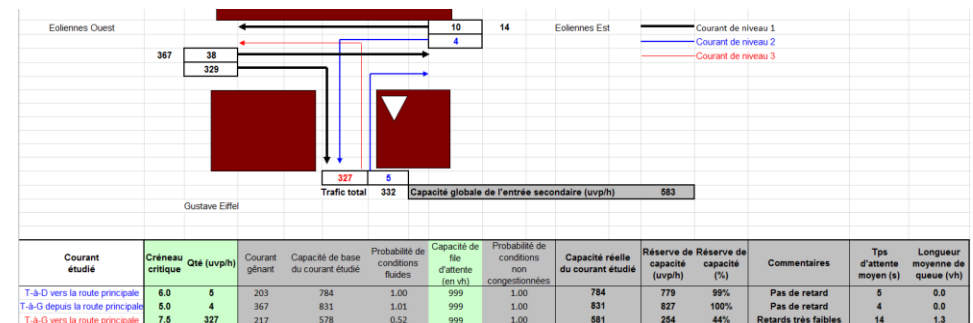
Planche de trafic PL estimée à la prise de poste du midi en situation projet

On observe que tous les carrefours de la RN7 ont une charge globale plus faible le midi que le matin. On s'attend donc à ce que les conditions de circulations soient globalement meilleures à l'heure de pointe du midi qu'à l'heure de pointe du matin, car la baisse de trafic du midi surcompense le pic d'activité lié au roulement des employés.

Carrefour	C1 : Giratoire RN7 - D541	C2 : Giratoire RN7 - Eoliennes	C3 : Giratoire RN7 - D133	C4 : Giratoire Diffuseur A7	C5 : Carrefour ZA Eoliennes
Charge globale HPM (uvp/h)	1940	1850	2560	2860	420
Charge globale Poste Midi (uvp/h)	1490	1440	1830	2030	660
Evolution relative du trafic le midi par rapport à l'heure de pointe du matin	↓ -23%	↓ -22%	↓ -29%	↓ -29%	↑ 57%

Comparaison du trafic entrant sur les carrefours le midi et le matin en situation de projet

On constate cependant une augmentation de la charge globale du carrefour de la ZA des Eoliennes, ce qui justifie d'étudier son fonctionnement prévisionnel. De plus, la nature de son trafic est amenée à évoluer, le mouvement critique de TàG en sortie de la rue Gustave Eiffel subissant en effet une forte augmentation lors de la période de roulement.



Détails des calculs de fonctionnement prévisionnel du carrefour à l'heure de roulement du midi

Les réserves de capacités sont satisfaisantes et ne montrent pas de saturation du réseau à ces périodes de changements d'équipes.

De même que pour l'heure de pointe du soir, on note toutefois un temps d'attente non négligeable pour les véhicules quittant la zone en direction de la RN7 (TàG vers la route principale).

Cette perte de temps moyenne de 14 secondes par véhicule correspond à une perte de temps cumulée de près de 1h15 sur l'intégralité des 327 véhicules quittant la zone à l'heure de pointe du midi.

5.2.5. ANALYSE DES ACCES AU SITE

Les accès au futur site se font par la rue Gustave Eiffel, laquelle permet de rejoindre l'Avenue des Eoliennes via le carrefour C5 analysé en section 5.2.3.5.

Cette section à 2*1 voie de la rue Gustave Eiffel permet :

- Les entrées et sorties VL et PL du site Lidl, estimées à près de 150 mouvements de VL/Jour et 180 mouvements de PL/Jour.
- Les entrées et sorties du site Aramis auto, estimées à près de 150 mouvements de VL/Jour et 30 mouvements de PL/Jour.
- Les entrées et sorties VL et PL du site ITM, estimées à près de 1 100 mouvements de VL/Jour et 1 500 mouvements de PL/Jour. L'aménagement d'un second accès à ITM sur la route parallèle située à l'est permettrait de soulager la rue Eiffel d'une partie de ce trafic.
- La desserte d'A3I et de Chaussy & Gomez dont le volume de trafic généré ne représente qu'une vingtaine de déplacements par jour.

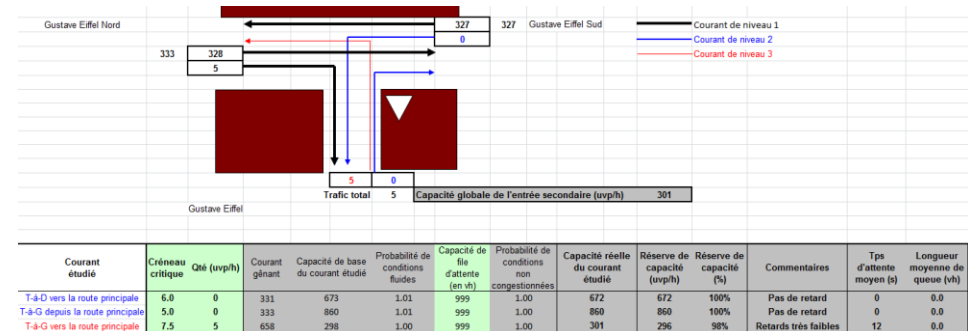
Le trafic journalier actuel deux sens confondus sur la rue Gustave Eiffel est ainsi de près de 170 VL/Jour et 30 PL/Jour.

Le trafic journalier fil de l'eau après prise en compte du site ITM est quant à lui de près de 1 270 VL/Jour et 1 530 PL/Jour.

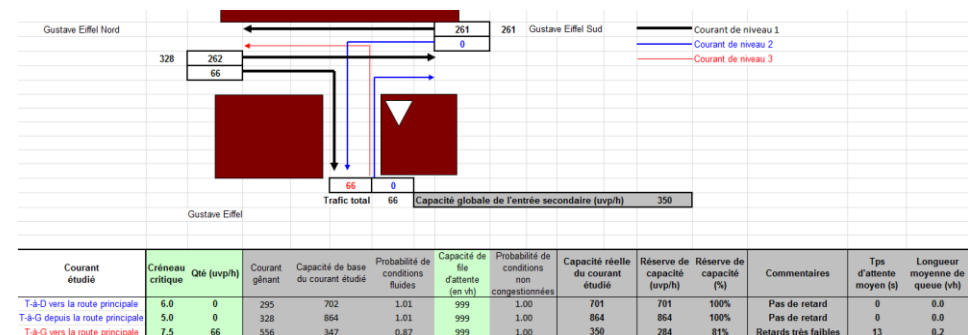
Le trafic journalier projet après prise en compte du site Lidl en plus du site ITM est de près de 1 420 VL/Jour et 1 710 PL/Jour.

Les 9 mètres de largeur de voirie sont suffisants pour supporter les 3 100 véhicules attendus chaque jour sur cette rue Gustave Eiffel. Par ailleurs cette estimation du TMJO attendu en situation est une estimation haute car elle intègre des hypothèses de génération très maximaliste pour l'activité du site ITM et qu'elle ne considère pas le délestage apporté par la mise en service d'un éventuel second accès pour l'activité du site ITM.

Au-delà de la question de la capacité du réseau à supporter le trafic attendu en situation de projet, il est important de s'assurer que les différents accès présents sur cette rue des Eoliennes ne vont pas se gêner mutuellement.



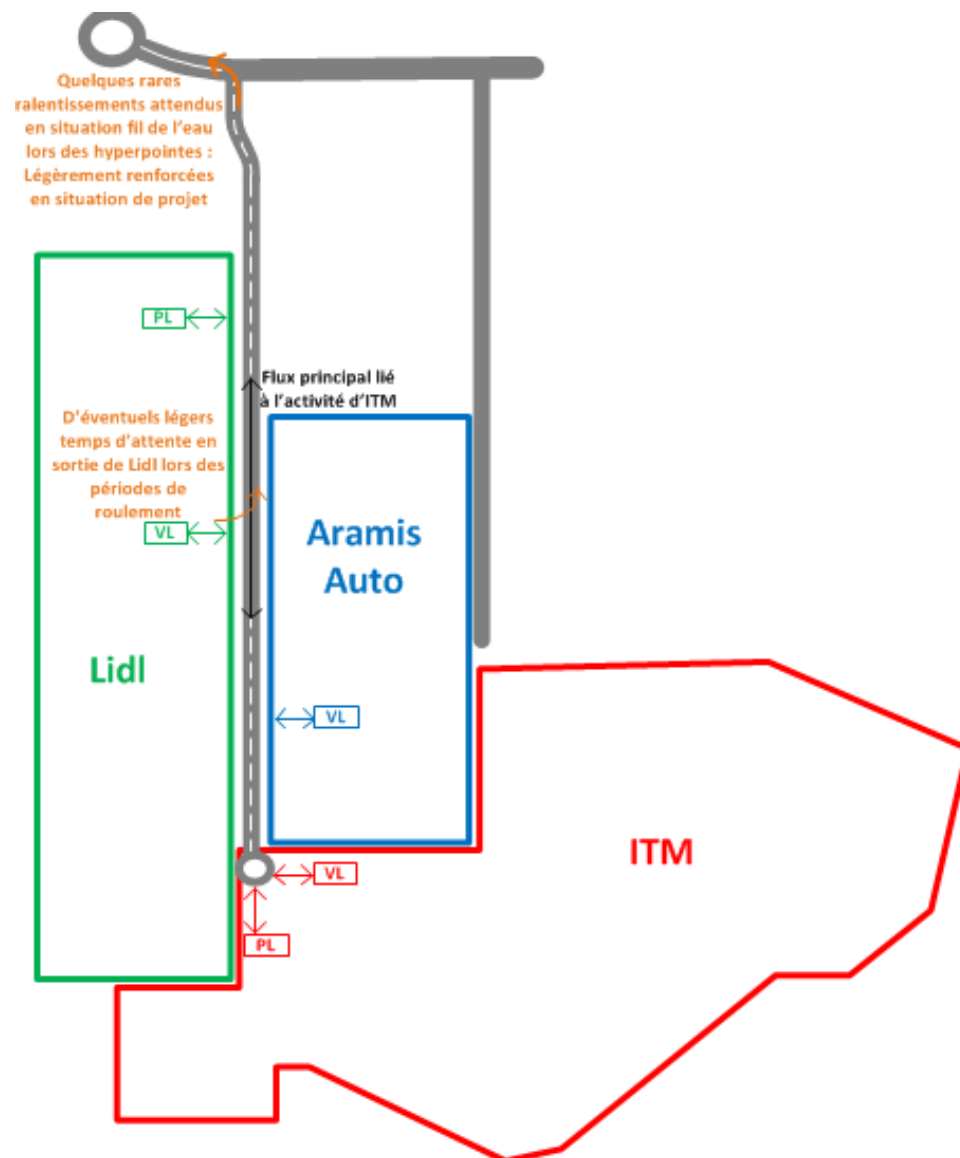
Fonctionnement prévisionnel du carrefour d'accès PL au site Lidl



Fonctionnement prévisionnel du carrefour d'accès VL au site Lidl

Les réserves de capacité des deux carrefours d'accès au site sont importantes. On ne s'attend pas à ce qu'il y ait des problèmes d'accès qui viennent dégrader les conditions de circulation sur la rue Gustave Eiffel.

On peut toutefois s'attendre à quelques légers ralentissements aux heures de roulement en sortie du site Lidl en raison de la difficulté de traverser l'important flux prioritaire en direction et en provenance d'ITM.



Synthèse des conditions de circulation attendues sur la rue Gustave Eiffel

Il est important de veiller à ce que les véhicules de Lidl entrent directement sur le site afin d'éviter qu'ils ne perturbent pas la circulation en stationnant ou en s'arrêtant le long de la rue Gustave Eiffel.

— 5.3. MESURES COMPENSATOIRES CARREFOUR EIFFEL/EOLIENNES

Le fonctionnement des carrefours de la RN7 étant satisfaisant à terme, on propose ici seulement des mesures compensatoires étudiées en vue d'optimiser le fonctionnement du carrefour de la ZA des Eoliennes. Les mesures sont évaluées lors de la prise de poste du midi étant donné que c'est la période où la charge globale du carrefour sera la plus importante.

— 5.3.1. AUGMENTATION DU RAYON DE GIRATION

La première mesure testée consiste à rogner l'îlot de séparation des voies de manière à faciliter la giration des poids-lourds.

L'aménagement permet de sécuriser les manœuvres de tourne à gauche et d'augmenter la capacité d'écoulement de la sortie de ZA.

Le temps d'attente pour les véhicules sortant de la ZA est également légèrement réduit car les véhicules peuvent plus facilement s'insérer sur l'Avenue des Eoliennes.



Schéma de l'aménagement préconisé

— 5.3.2. TEST DE MISE EN PLACE D'UN FEU TRICOLEURE

Le carrefour devrait écouler efficacement le trafic attendu, mais il pourrait tout de même être envisagé d'aménager un carrefour à feux au cas où le trafic venait à évoluer fortement sur la zone.

C5_ZA des Eoliennes	Fil de l'eau		Projet		Projet avec Feux	
	Prise de poste		Prise de poste		Prise de poste	
	Réserve de capacité	Temps d'attente moyen	Réserve de capacité	Temps d'attente moyen	Réserve de capacité	Temps d'attente moyen
TàD : Gustave Eiffel -> Eoliennes Est	99%	4 s	99%	5 s	44%	8 s
TàG : Eoliennes Est -> Gustave Eiffel	100%	4 s	100%	4 s	97%	8 s
TàG : Gustave Eiffel -> Eoliennes Ouest	59%	10 s	44%	14 s	44%	8 s

Réserves de capacité du carrefour à la prise de poste du midi

La longueur maximale de la file d'attente le long de l'Avenue des Eoliennes ne dépasse pas les 3 véhicules avec les hypothèses de génération considérées, ce qui implique que le giratoire de la RN7 n'est pas impacté.

Dans l'hypothèse où la génération venait à dépasser celle considérée, il faut s'assurer que la file d'attente ne remonte pas jusqu'au giratoire situé une centaine de mètres en amont (sous peine d'affecter le niveau de service de la RN7).

5.3.3. TEST D'AMENAGEMENT D'UN GIRATOIRE

De même que pour le carrefour à feux, il peut être envisagé également l'aménagement d'un giratoire

CS_ZA des Eoliennes	Fil de l'eau		Projet		Projet avec Feux		Projet avec Giratoire	
	Prise de poste		Prise de poste		Prise de poste		Prise de poste	
	Réserve de capacité	Temps d'attente moyen	Réserve de capacité	Temps d'attente moyen	Réserve de capacité	Temps d'attente moyen	Réserve de capacité	Temps d'attente moyen
TàD : Gustave Eiffel -> Eoliennes Est	99%	4 s	99%	5 s	44%	8 s	99%	1 s
TàG : Eoliennes Est -> Gustave Eiffel	100%	4 s	100%	4 s	97%	8 s	78%	0 s
TàG : Gustave Eiffel -> Eoliennes Ouest	59%	10 s	44%	14 s	44%	8 s	79%	0 s

Réerves de capacité du carrefour à la prise de poste du midi

Les réserves de capacité sont importantes avec les hypothèses de génération considérées ici, aucune remotée de file n'est observée, et les temps d'attentes sont négligeables quel que soit le courant étudié.

Cette solution représente cependant un investissement plus important que la mise en place d'un feu ou que le réaménagement de l'îlot central.

— 5.4. SYNTHÈSE DES CONDITIONS DE CIRCULATION PRÉVISIONNELLES

L'étude du fonctionnement prévisionnel des carrefours aux heures de pointe du matin et du soir révèle que le projet ne devrait pas avoir d'impact sur les conditions de circulations du secteur.

Les carrefours de la RN7 sont assez bien dimensionnés, et même sous l'hypothèse d'une génération de véhicules supérieure à celle considérée, le réseau ne devrait pas être perturbé.

Le carrefour entre l'Avenue des Eoliennes et la rue Gustave Eiffel pourrait en revanche subir quelques légers ralentissements très localisés dans le temps, notamment en période de roulement où la charge globale du carrefour atteint son maximum.

Une simple réduction de l'emprise de l'îlot de séparation devrait suffire à résoudre les quelques difficultés attendues en sortie de la rue Gustave Eiffel lors des pics d'activité et permettrait de faciliter la giration des poids-lourds.

Les carrefours d'accès au site Lidl depuis la rue des Eoliennes ne devraient pas poser de problèmes non plus. On peut toutefois s'attendre à quelques rares ralentissements en sortie du site en raison de la criticité du mouvement de TàG non prioritaire face à l'important flux en provenance et en direction d'ITM.

Un décalage des horaires des employés de Lidl par rapport à ceux d'ITM permettrait de réduire l'impact des croisements sur les conditions de circulation de la rue Gustave Eiffel.



Schéma de l'aménagement préconisé

Dans l'hypothèse où la génération de trafic venait à dépasser les hypothèses considérées, plusieurs mesures pourraient être prises à posteriori pour optimiser les sorties de véhicules :

- Mise en place d'une gestion par feux
- Aménagement du carrefour en giratoire

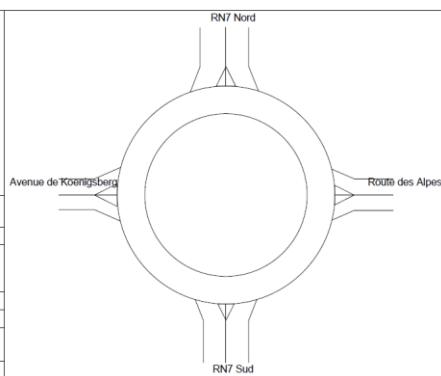
6. ANNEXES

6.1. DETAIL DES CALCULS DE CAPACITE

6.1.1. ETAT ACTUEL

6.1.1.1. C1 : GIRATOIRE RN7 – D541

Nom du Carrefour :	Eoliennes									
Localisation :	Donzere									
Environnement :	Rase Campagne									
Variante :										
Date :	06/12/2019									
Anneau										
Rayon de l'îlot franchissable :	25.00 m									
Largeur de l'anneau franchissable :	8.50 m									
Rayon extérieur du giratoire :	33.50 m									
Branches										
Nom	Angle (degrés)	Rampe > 3%	Tourne à droite	Largeurs (en m)			Ilôt	Sortie		
				Entrée à 4 m	à 15 m					
Route des Alpes	0			5.00		6.00	4.70			
RN7 Nord	90			8.00		6.00	7.00			
Avenue de Koenigsberg	180			4.50		7.00	5.00			
RN7 Sud	270			7.00		5.00	7.00			



6.1.1.1.1. Heure de pointe du Matin

Branche Route des Alpes

Périodes de trafic	Réserve de en uvp/h	Capacité en %	Longueur de Stockage		Temps d'Attente	
			moyenne	maximale	moyen	total
Période1	783	71%	0vh	2vh	2s	0.2h

Branche RN7 Nord

Périodes de trafic	Réserve de en uvp/h	Capacité en %	Longueur de Stockage		Temps d'Attente	
			moyenne	maximale	moyen	total
Période1	1425	65%	0vh	2vh	0s	0.0h

Branche Avenue de Koenigsberg

Périodes de trafic	Réserve de en uvp/h	Capacité en %	Longueur de Stockage		Temps d'Attente	
			moyenne	maximale	moyen	total
Période1	753	78%	0vh	2vh	2s	0.1h

Branche RN7 Sud

Périodes de trafic	Réserve de en uvp/h	Capacité en %	Longueur de Stockage		Temps d'Attente	
			moyenne	maximale	moyen	total
Période1	1005	65%	0vh	2vh	1s	0.1h

6.1.1.1.2. Heure de pointe du Soir

Branche Route des Alpes

Périodes de trafic	Réserve de en uvp/h	Capacité en %	Longueur de Stockage		Temps d'Attente	
			moyenne	maximale	moyen	total
Période1	896	73%	0vh	2vh	1s	0.1h

Branche RN7 Nord

Périodes de trafic	Réserve de en uvp/h	Capacité en %	Longueur de Stockage		Temps d'Attente	
			moyenne	maximale	moyen	total
Période1	1240	65%	0vh	2vh	0s	0.0h

Branche Avenue de Koenigsberg

Périodes de trafic	Réserve de en uvp/h	Capacité en %	Longueur de Stockage		Temps d'Attente	
			moyenne	maximale	moyen	total
Période1	852	86%	0vh	2vh	2s	0.1h

Branche RN7 Sud

Périodes de trafic	Réserve de en uvp/h	Capacité en %	Longueur de Stockage		Temps d'Attente	
			moyenne	maximale	moyen	total
Période1	1349	74%	0vh	2vh	0s	0.0h

6.1.1.2. C2 : GIRARTOIRE RN7 – EOLIENNES

Nom du Carrefour :	Eoliennes					
Localisation :	Donzere					
Environnement :	Rase Campagne					
Variante :						
Date :	06/12/2019					
Anneau						
Rayon de l'îlot franchissable :	16.00 m					
Largeur de l'anneau franchissable :	8.50 m					
Rayon extérieur du giratoire :	24.50 m					
Branches						
		Largeurs (en m)				
Nom	Angle (degrés)	Rampe > 3%	Tourne à droite	Entrée à 4 m	Ilôt à 15 m	Sortie
A7	0			4.70	8.00	6.50
RN7 Nord	90			5.00	8.00	8.00
RN7 Sud	270			8.00	8.00	6.00

6.1.1.2.1. Heure de pointe du Matin

Branche A7

Périodes de trafic	Réserve de Capacité en uvp/h en %		Longueur de Stockage moyenne maximale		Temps d'Attente moyen total	
	en uvp/h	en %	moyenne	maximale	moyen	total
Période1	1035	95%	0vh	2vh	1s	0.0h

Branche RN7 Nord

Périodes de trafic	Réserve de Capacité en uvp/h en %		Longueur de Stockage moyenne maximale		Temps d'Attente moyen total	
	en uvp/h	en %	moyenne	maximale	moyen	total
Période1	1324	66%	0vh	2vh	0s	0.0h

Branche RN7 Sud

Périodes de trafic	Réserve de Capacité en uvp/h en %		Longueur de Stockage moyenne maximale		Temps d'Attente moyen total	
	en uvp/h	en %	moyenne	maximale	moyen	total
Période1	1915	75%	0vh	2vh	0s	0.0h

6.1.1.2.2. Heure de pointe du Soir

Branche A7

Périodes de trafic	Réserve de Capacité en uvp/h en %		Longueur de Stockage moyenne maximale		Temps d'Attente moyen total	
	en uvp/h	en %	moyenne	maximale	moyen	total
Période1	1035	95%	0vh	2vh	1s	0.0h

Branche RN7 Nord

Périodes de trafic	Réserve de Capacité en uvp/h en %		Longueur de Stockage moyenne maximale		Temps d'Attente moyen total	
	en uvp/h	en %	moyenne	maximale	moyen	total
Période1	1324	66%	0vh	2vh	0s	0.0h

Branche RN7 Sud

Périodes de trafic	Réserve de Capacité en uvp/h en %		Longueur de Stockage moyenne maximale		Temps d'Attente moyen total	
	en uvp/h	en %	moyenne	maximale	moyen	total
Période1	1915	75%	0vh	2vh	0s	0.0h

6.1.1.3. C3 : GIRATOIRE RN7 – D133

Nom du Carrefour :	Eoliennes						
Localisation :	Donzere						
Environnement :	Rase Campagne						
Variante :							
Date :	09/12/2019						
Anneau							
Rayon de l'îlot infranchissable :	29.00 m						
Largeur de l'anneau franchissable :	10.00 m						
Rayon extérieur du giratoire :	39.00 m						
Branches							
Nom	Angle (degrés)	Rampe > 3%	Tourne à droite	Largeurs (en m)			Sortie
				Entrée à 4 m	îlot	à 15 m	
D133	0			5.00	6.00	6.00	
Roche du Guide	45			6.00	8.00	6.00	
RN7 Nord	100			8.00	8.00	6.00	
D607	180			5.00	6.00	6.00	
RN7 Sud	270			8.00	6.00	6.00	
Les Plaines	320			5.00	0.00	5.00	

6.1.1.3.1. Heure de pointe du Matin

Branche D133

Périodes de trafic	Réserve de en uvp/h	Capacité en %	Longueur de moyenne	Stockage maximale	Temps d'Attente moyen total	
Période1	610	55%	0vh	3vh	2s	0.3h

Branche Roche du Guide

Périodes de trafic	Réserve de en uvp/h	Capacité en %	Longueur de moyenne	Stockage maximale	Temps d'Attente moyen total	
Période1	827	99%	0vh	2vh	2s	0.0h

Branche RN7 Nord

Périodes de trafic	Réserve de en uvp/h	Capacité en %	Longueur de moyenne	Stockage maximale	Temps d'Attente moyen total	
Période1	1189	55%	0vh	2vh	0s	0.0h

Branche D607

Périodes de trafic	Réserve de en uvp/h	Capacité en %	Longueur de moyenne	Stockage maximale	Temps d'Attente moyen total	
Période1	795	89%	0vh	2vh	2s	0.1h

Branche RN7 Sud

Périodes de trafic	Réserve de en uvp/h	Capacité en %	Longueur de moyenne	Stockage maximale	Temps d'Attente moyen total	
Période1	1389	67%	0vh	2vh	0s	0.0h

Branche Les Plaines

Périodes de trafic	Réserve de en uvp/h	Capacité en %	Longueur de moyenne	Stockage maximale	Temps d'Attente moyen total	
Période1	1013	96%	0vh	2vh	1s	0.0h

6.1.1.3.2. Heure de pointe du Soir

Branche D133

Périodes de trafic	Réserve de en uvp/h	Capacité en %	Longueur de moyenne	Stockage maximale	Temps d'Attente moyen total	
Période1	842	77%	0vh	2vh	2s	0.1h

Branche Roche du Guide

Périodes de trafic	Réserve de en uvp/h	Capacité en %	Longueur de moyenne	Stockage maximale	Temps d'Attente moyen total	
Période1	985	96%	0vh	2vh	1s	0.0h

Branche RN7 Nord

Périodes de trafic	Réserve de en uvp/h	Capacité en %	Longueur de moyenne	Stockage maximale	Temps d'Attente moyen total	
Période1	1577	64%	0vh	2vh	0s	0.0h

Branche D607

Périodes de trafic	Réserve de en uvp/h	Capacité en %	Longueur de moyenne	Stockage maximale	Temps d'Attente moyen total	
Période1	855	85%	0vh	2vh	2s	0.1h

Branche RN7 Sud

Périodes de trafic	Réserve de en uvp/h	Capacité en %	Longueur de moyenne	Stockage maximale	Temps d'Attente moyen total	
Période1	1124	63%	0vh	2vh	0s	0.1h

Branche Les Plaines

Périodes de trafic	Réserve de en uvp/h	Capacité en %	Longueur de moyenne	Stockage maximale	Temps d'Attente moyen total	
Période1	893	97%	0vh	2vh	2s	0.0h

6.1.1.4. C4 : GIRATOIRE DIFFUSEUR A7

Nom du Carrefour :	Diffuseur A7					
Localisation :	Donzere					
Environnement :	Rase Campagne					
Variante :						
Date :	06/12/2019					
Anneau						
Rayon de l'îlot franchissable :	25.00 m					
Largeur de la bande franchissable :	9.50 m					
Rayon extérieur du giratoire :	34.50 m					
Branches						
Nom	Angle (degrés)	Rampe > 3%	Tourne à droite	Largeurs (en m)		
				Entrée à 4 m	Îlot à 15 m	Sortie
A7	0			5.00	13.00	5.00
RN7 Nord	110			8.00	12.00	8.00
RN7 Sud	280			8.00	10.00	8.00

6.1.1.4.1. Heure de pointe du Matin

Branche A7

Périodes de trafic	Réserve de Capacité en uvp/h en %		Longueur de Stockage moyenne maximale		Temps d'Attente moyen total	
	en uvp/h	en %	moyenne	maximale	moyen	total
Période1	600	43%	0vh	3vh	2s	0.4h

Branche RN7 Nord

Périodes de trafic	Réserve de Capacité en uvp/h en %		Longueur de Stockage moyenne maximale		Temps d'Attente moyen total	
	en uvp/h	en %	moyenne	maximale	moyen	total
Période1	1024	49%	0vh	2vh	0s	0.1h

Branche RN7 Sud

Périodes de trafic	Réserve de Capacité en uvp/h en %		Longueur de Stockage moyenne maximale		Temps d'Attente moyen total	
	en uvp/h	en %	moyenne	maximale	moyen	total
Période1	1011	55%	0vh	2vh	0s	0.1h

6.1.1.4.2. Heure de pointe du Soir

Branche A7

Périodes de trafic	Réserve de Capacité en uvp/h en %		Longueur de Stockage moyenne maximale		Temps d'Attente moyen total	
	en uvp/h	en %	moyenne	maximale	moyen	total
Période1	584	42%	0vh	3vh	2s	0.4h

Branche RN7 Nord

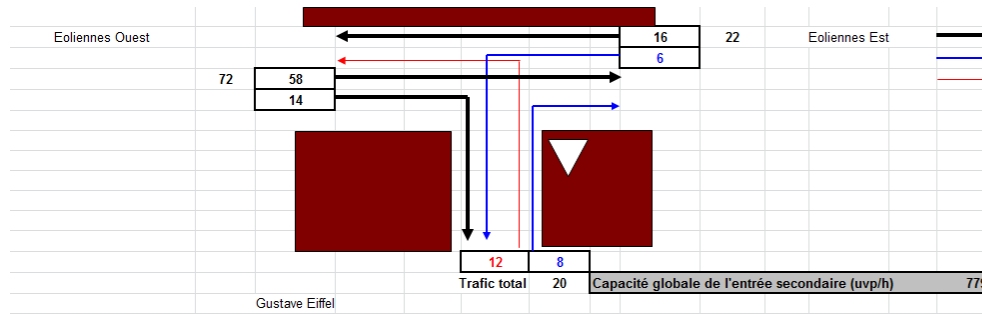
Périodes de trafic	Réserve de Capacité en uvp/h en %		Longueur de Stockage moyenne maximale		Temps d'Attente moyen total	
	en uvp/h	en %	moyenne	maximale	moyen	total
Période1	1197	56%	0vh	2vh	0s	0.0h

Branche RN7 Sud

Périodes de trafic	Réserve de Capacité en uvp/h en %		Longueur de Stockage moyenne maximale		Temps d'Attente moyen total	
	en uvp/h	en %	moyenne	maximale	moyen	total
Période1	1085	57%	0vh	2vh	0s	0.1h

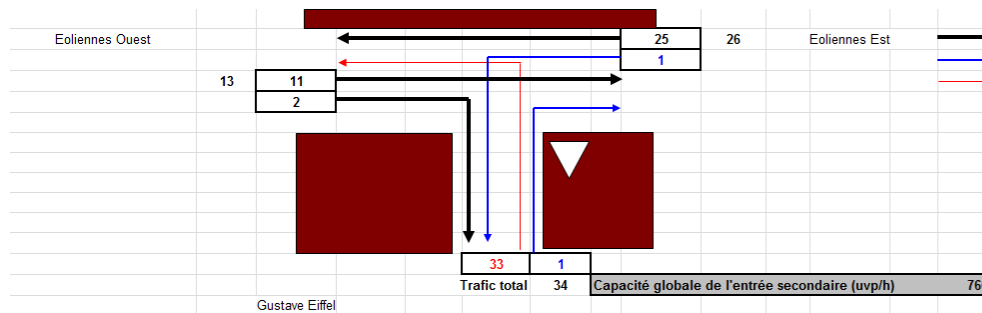
6.1.1.5. C5 : CARREFOUR ZA DES EOLIENNES

6.1.1.5.1. Heure de pointe du Matin



Courant étudié	Créneau critique	Qté (uvp/h)	Courant gênant	Capacité de base du courant étudié	Probabilité de conditions fluides	Capacité de file d'attente (en vh)	Probabilité de conditions non congestionnées	Capacité réelle du courant étudié	Réserv capa (uvp)
T-à-D vers la route principale	6.0	8	65	925	1.00	999	1.00	924	91
T-à-G depuis la route principale	5.0	6	72	1117	1.01	999	1.00	1116	111
T-à-G vers la route principale	7.5	12	87	702	1.00	999	1.00	705	69

6.1.1.5.2. Heure de pointe du Soir



Courant étudié	Créneau critique	Qté (uvp/h)	Courant gênant	Capacité de base du courant étudié	Probabilité de conditions fluides	Capacité de file d'attente (en vh)	Probabilité de conditions non congestionnées	Capacité réelle du courant étudié	Réserv capa (uvp)
T-à-D vers la route principale	6.0	1	12	986	1.01	999	1.00	985	98
T-à-G depuis la route principale	5.0	1	13	1185	1.01	999	1.00	1184	111
T-à-G vers la route principale	7.5	33	38	756	0.98	999	1.00	761	72

6.1.2. FIL DE L'EAU

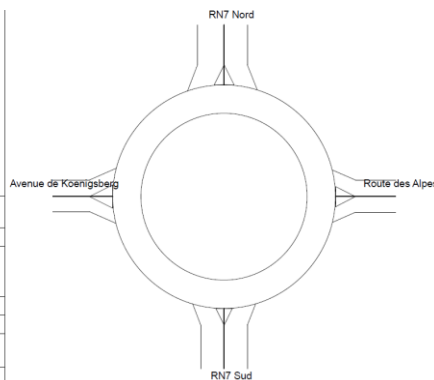
6.1.2.1. C1 : GIRATOIRE RN7 – D541

Nom du Carrefour : Eoliennes
 Localisation : Donzere
 Environnement : Rase Campagne
 Variante :
 Date : 16/12/2019

Anneau
 Rayon de l'îlot infranchissable : 25.00 m
 Largeur de l'anneau franchissable : 8.50 m
 Rayon extérieur du giratoire : 33.50 m

Branches

Nom	Angle (degrés)	Rampe > 3%	Tourne à droite	Largeurs (en m)		
				Entrée à 4 m	Ilôt à 15 m	Sortie
Route des Alpes	0			5.00	6.00	4.70
RN7 Nord	90			8.00	6.00	7.00
Avenue de Koenigsberg	180			4.50	7.00	5.00
RN7 Sud	270			7.00	5.00	7.00



6.1.2.1.1. Heure de pointe du Matin

Branches

Périodes de trafic	Réserve de en uvp/h	Capacité en %	Longueur de Stockage		Temps d'Attente	
			moyenne	maximale	moyen	total
Période1	682	68%	0vh	3vh	2s	0.2h

Branches

Périodes de trafic	Réserve de en uvp/h	Capacité en %	Longueur de Stockage		Temps d'Attente	
			moyenne	maximale	moyen	total
Période1	1414	65%	0vh	2vh	0s	0.0h

Branches

Périodes de trafic	Réserve de en uvp/h	Capacité en %	Longueur de Stockage		Temps d'Attente	
			moyenne	maximale	moyen	total
Période1	707	74%	0vh	2vh	2s	0.2h

Branches

Périodes de trafic	Réserve de en uvp/h	Capacité en %	Longueur de Stockage		Temps d'Attente	
			moyenne	maximale	moyen	total
Période1	902	61%	0vh	2vh	1s	0.2h

6.1.2.1.2. Heure de pointe du Soir

Branches

Périodes de trafic	Réserve de en uvp/h	Capacité en %	Longueur de Stockage		Temps d'Attente	
			moyenne	maximale	moyen	total
Période1	881	73%	0vh	2vh	1s	0.1h

Branches

Périodes de trafic	Réserve de en uvp/h	Capacité en %	Longueur de Stockage		Temps d'Attente	
			moyenne	maximale	moyen	total
Période1	1138	59%	0vh	2vh	0s	0.0h

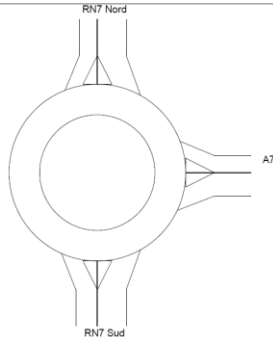
Branches

Périodes de trafic	Réserve de en uvp/h	Capacité en %	Longueur de Stockage		Temps d'Attente	
			moyenne	maximale	moyen	total
Période1	789	85%	0vh	2vh	2s	0.1h

Branches

Périodes de trafic	Réserve de en uvp/h	Capacité en %	Longueur de Stockage		Temps d'Attente	
			moyenne	maximale	moyen	total
Période1	1309	73%	0vh	2vh	0s	0.0h

6.1.2.2. C2 : GIRARTOIRE RN7 – EOLIENNES

Nom du Carrefour : Eoliennes							
Localisation : Donzere							
Environnement : Rase Campagne							
Date : 16/12/2019							
Anneau Rayon de l'îlot infranchissable : 16.00 m Largeur de l'anneau franchissable : 8.50 m Rayon extérieur du giratoire : 24.50 m							
Branches		Largeurs (en m)					
Nom	Angle (degrés)	Rampe > 3%	Tourne à droite	Entrée			Sortie
				à 4 m	à 15 m	Ilôt	
A7	0			4.70		8.00	6.50
RN7 Nord	90			5.00		8.00	8.00
RN7 Sud	270			8.00		8.00	6.00

6.1.2.2.1. Heure de pointe du Matin

Branche A7

Périodes de trafic	Réserve de Capacité en uvp/h	Capacité en %	Longueur de Stockage moyenne	Stockage maximale	Temps d'Attente moyen	Attente total
Période1	898	91%	0vh	2vh	2s	0.0h

Branche RN7 Nord

Périodes de trafic	Réserve de Capacité en uvp/h	Capacité en %	Longueur de Stockage moyenne	Stockage maximale	Temps d'Attente moyen	Attente total
Période1	1103	55%	0vh	2vh	0s	0.0h

Branche RN7 Sud

Périodes de trafic	Réserve de Capacité en uvp/h	Capacité en %	Longueur de Stockage moyenne	Stockage maximale	Temps d'Attente moyen	Attente total
Période1	1349	62%	0vh	2vh	0s	0.0h

6.1.2.2.2. Heure de pointe du Soir

Branche A7

Périodes de trafic	Réserve de Capacité en uvp/h	Capacité en %	Longueur de Stockage moyenne	Stockage maximale	Temps d'Attente moyen	Attente total
Période1	796	74%	0vh	2vh	2s	0.1h

Branche RN7 Nord

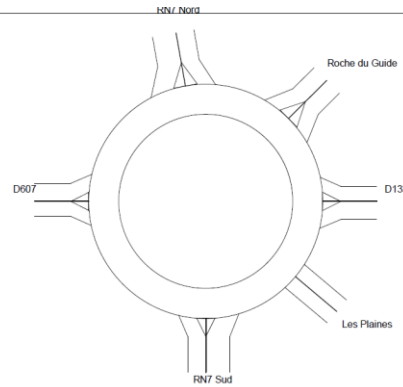
Périodes de trafic	Réserve de Capacité en uvp/h	Capacité en %	Longueur de Stockage moyenne	Stockage maximale	Temps d'Attente moyen	Attente total
Période1	1059	59%	0vh	2vh	0s	0.1h

Branche RN7 Sud

Périodes de trafic	Réserve de Capacité en uvp/h	Capacité en %	Longueur de Stockage moyenne	Stockage maximale	Temps d'Attente moyen	Attente total
Période1	1726	73%	0vh	2vh	0s	0.0h

6.1.2.3. C3 : GIRATOIRE RN7 – D133

Nom du Carrefour : Eoliennes						
Localisation : Donzere						
Environnement : Rase Campagne						
Variante :						
Date : 16/12/2019						
Anneau						
Rayon de l'îlot infranchissable :	29.00 m					
Largeur de l'anneau franchissable :	10.00 m					
Rayon extérieur du giratoire :	39.00 m					
Branches						
Nom	Angle (degrés)	Rampe > 3%	Tourne à droite	Largeurs (en m)		
				Entrée à 4 m	îlot à 15 m	Sortie
D133	0			5.00	6.00	6.00
Roche du Guide	45			6.00	8.00	6.00
RN7 Nord	100			8.00	8.00	6.00
D607	180			5.00	6.00	6.00
RN7 Sud	270			8.00	6.00	6.00
Les Plaines	320			5.00	0.00	5.00



6.1.2.3.1. Heure de pointe du Matin

Résultats

	Réserve de Capacité		Longueur de Stockage		Temps d'Attente	
	en uvp/h	en %	moyenne	maximale	moyen	total
D133	502	49%	0vh	3vh	3s	0.5h
Roche du Guide	756	99%	0vh	2vh	2s	0.0h
RN7 Nord	932	47%	0vh	2vh	0s	0.1h
D607	701	88%	0vh	2vh	3s	0.1h
RN7 Sud	1205	59%	0vh	2vh	0s	0.0h
Les Plaines	889	96%	0vh	2vh	2s	0.0h

6.1.2.3.2. Heure de pointe du Soir

Branche D133

Périodes de trafic	Réserve de Capacité		Longueur de Stockage		Temps d'Attente	
	en uvp/h	en %	moyenne	maximale	moyen	total
Période1	684	73%	0vh	3vh	2s	0.2h

Branche Roche du Guide

Périodes de trafic	Réserve de Capacité		Longueur de Stockage		Temps d'Attente	
	en uvp/h	en %	moyenne	maximale	moyen	total
Période1	845	95%	0vh	2vh	2s	0.0h

Branche RN7 Nord

Périodes de trafic	Réserve de Capacité		Longueur de Stockage		Temps d'Attente	
	en uvp/h	en %	moyenne	maximale	moyen	total
Période1	1307	58%	0vh	2vh	0s	0.0h

Branche D607

Périodes de trafic	Réserve de Capacité		Longueur de Stockage		Temps d'Attente	
	en uvp/h	en %	moyenne	maximale	moyen	total
Période1	777	84%	0vh	2vh	2s	0.1h

Branche RN7 Sud

Périodes de trafic	Réserve de Capacité		Longueur de Stockage		Temps d'Attente	
	en uvp/h	en %	moyenne	maximale	moyen	total
Période1	846	48%	0vh	3vh	1s	0.2h

Branche Les Plaines

Périodes de trafic	Réserve de Capacité		Longueur de Stockage		Temps d'Attente	
	en uvp/h	en %	moyenne	maximale	moyen	total
Période1	737	96%	0vh	2vh	3s	0.0h

6.1.2.4. C4 : GIRATOIRE DIFFUSEUR A7

Nom du Carrefour : Diffuseur A7		Localisation : Donzere		RN7 Nord		
Environnement : Rase Campagne		Date : 16/12/2019				
Variante :		Rayon de l'îlot infranchissable : 25.00 m				
Date :		Largeur de l'anneau franchissable : 9.50 m				
Rayon extérieur du giratoire : 34.50 m						
Branches						
Nom	Angle (degrés)	Rampe > 3%	Tourne à droite	Largeurs (en m)		
				Entrée à 4 m	à 15 m	Sortie
A7	0			5.00	13.00	5.00
RN7 Nord	110			8.00	12.00	8.00
RN7 Sud	280			8.00	10.00	8.00

6.1.2.4.1. Heure de pointe du Matin

Branche A7

Périodes de trafic	Réserve de Capacité en uvp/h	Capacité en %	Longueur moyenne	Stockage maximale	Temps d'Attente moyen	Temps d'Attente total
Période1	532	39%	1vh	4vh	2s	0.5h

Branche RN7 Nord

Périodes de trafic	Réserve de Capacité en uvp/h	Capacité en %	Longueur moyenne	Stockage maximale	Temps d'Attente moyen	Temps d'Attente total
Période1	887	44%	0vh	2vh	0s	0.1h

Branche RN7 Sud

Périodes de trafic	Réserve de Capacité en uvp/h	Capacité en %	Longueur moyenne	Stockage maximale	Temps d'Attente moyen	Temps d'Attente total
Période1	955	52%	0vh	2vh	0s	0.1h

6.1.2.4.2. Heure de pointe du Soir

Branche A7

Périodes de trafic	Réserve de Capacité en uvp/h	Capacité en %	Longueur moyenne	Stockage maximale	Temps d'Attente moyen	Temps d'Attente total
Période1	474	36%	1vh	4vh	3s	0.6h

Branche RN7 Nord

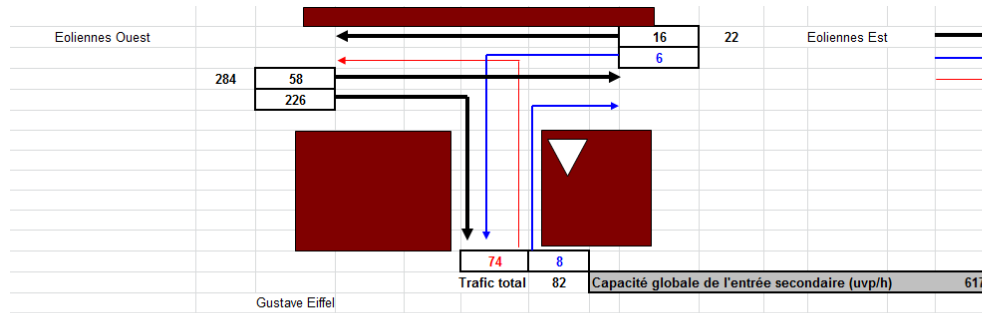
Périodes de trafic	Réserve de Capacité en uvp/h	Capacité en %	Longueur moyenne	Stockage maximale	Temps d'Attente moyen	Temps d'Attente total
Période1	1101	53%	0vh	2vh	0s	0.0h

Branche RN7 Sud

Périodes de trafic	Réserve de Capacité en uvp/h	Capacité en %	Longueur moyenne	Stockage maximale	Temps d'Attente moyen	Temps d'Attente total
Période1	969	51%	0vh	2vh	0s	0.1h

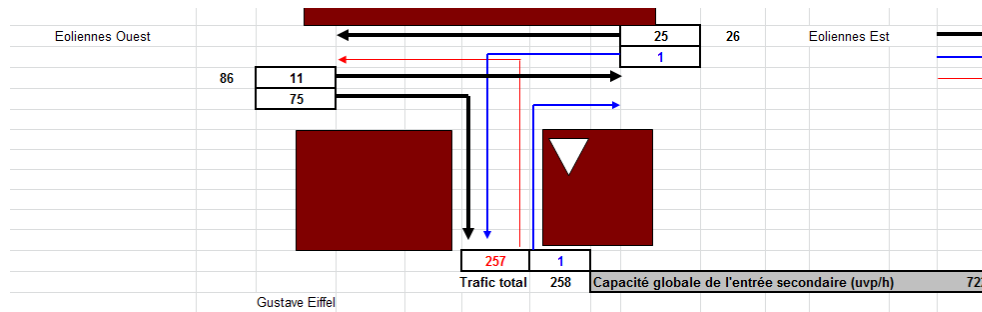
6.1.2.5. C5 : CARREFOUR ZA DES EOLIENNES

6.1.2.5.1. Heure de pointe du Matin



Courant étudié	Créneau critique	Qté (uvp/h)	Courant gênant	Capacité de base du courant étudié	Probabilité de conditions fluides	Capacité de file d'attente (en vh)	Probabilité de conditions non congestionnées	Capacité réelle du courant étudié	Réserv capa (uvp)
T-à-D vers la route principale	6.0	8	171	814	1.00	999	1.00	814	806
T-à-G depuis la route principale	5.0	6	284	903	1.00	999	1.00	903	897
T-à-G vers la route principale	7.5	74	193	599	0.92	999	1.00	601	521

6.1.2.5.2. Heure de pointe du Soir



Courant étudié	Créneau critique	Qté (uvp/h)	Courant gênant	Capacité de base du courant étudié	Probabilité de conditions fluides	Capacité de file d'attente (en vh)	Probabilité de conditions non congestionnées	Capacité réelle du courant étudié	Réserv capa (uvp)
T-à-D vers la route principale	6.0	1	49	943	1.01	999	1.00	943	94
T-à-G depuis la route principale	5.0	1	86	1101	1.01	999	1.00	1101	111
T-à-G vers la route principale	7.5	257	75	715	0.72	999	1.00	721	46

6.1.3. PROJET

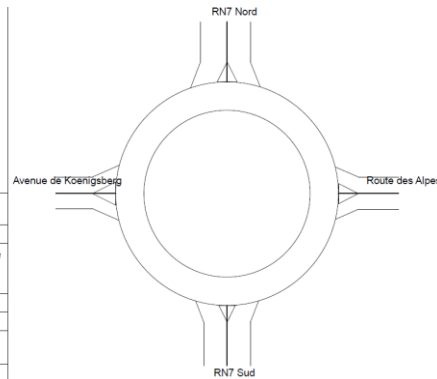
6.1.3.1. C1 : GIRATOIRE RN7 – D541

Nom du Carrefour : Eoliennes
 Localisation : Donzere
 Environnement : Rase Campagne
 Variante :
 Date : 16/12/2019

Anneau
 Rayon de l'îlot franchissable : 25.00 m
 Largeur de l'anneau franchissable : 8.50 m
 Rayon extérieur du giratoire : 33.50 m

Branches

Nom	Angle (degrés)	Rampe > 3%	Tourne à droite	Largeurs (en m)			
				Entrée à 4 m	à 15 m	Ilôt	Sortie
Route des Alpes	0			5.00		6.00	4.70
RN7 Nord	90			8.00		6.00	7.00
Avenue de Koenigsberg	180			4.50		7.00	5.00
RN7 Sud	270			7.00		5.00	7.00



6.1.3.1.1. Heure de pointe du Matin

Branche Route des Alpes

Périodes de trafic	Réserve de Capacité en uvp/h	en %	Longueur de Stockage moyenne	maximale	Temps d'Attente moyen	total
Période1	671	67%	0vh	3vh	2s	0.2h

Branche RN7 Nord

Périodes de trafic	Réserve de Capacité en uvp/h	en %	Longueur de Stockage moyenne	maximale	Temps d'Attente moyen	total
Période1	1412	65%	0vh	2vh	0s	0.0h

Branche Avenue de Koenigsberg

Périodes de trafic	Réserve de Capacité en uvp/h	en %	Longueur de Stockage moyenne	maximale	Temps d'Attente moyen	total
Période1	701	74%	0vh	2vh	2s	0.2h

Branche RN7 Sud

Périodes de trafic	Réserve de Capacité en uvp/h	en %	Longueur de Stockage moyenne	maximale	Temps d'Attente moyen	total
Période1	890	60%	0vh	2vh	1s	0.2h

6.1.3.1.2. Heure de pointe du Soir

Branche Route des Alpes

Périodes de trafic	Réserve de Capacité		Longueur de Stockage		Temps d'Attente	
	en uvp/h	en %	moyenne	maximale	moyen	total
Période1	879	73%	0vh	2vh	1s	0.1h

Branche RN7 Nord

Périodes de trafic	Réserve de Capacité		Longueur de Stockage		Temps d'Attente	
	en uvp/h	en %	moyenne	maximale	moyen	total
Période1	1127	59%	0vh	2vh	0s	0.0h

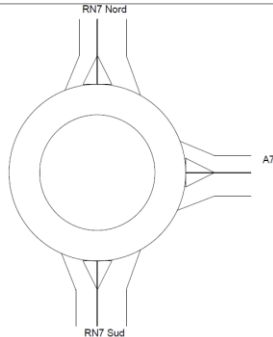
Branche Avenue de Koenigsberg

Périodes de trafic	Réserve de Capacité		Longueur de Stockage		Temps d'Attente	
	en uvp/h	en %	moyenne	maximale	moyen	total
Période1	783	84%	0vh	2vh	2s	0.1h

Branche RN7 Sud

Périodes de trafic	Réserve de Capacité		Longueur de Stockage		Temps d'Attente	
	en uvp/h	en %	moyenne	maximale	moyen	total
Période1	1304	73%	0vh	2vh	0s	0.0h

6.1.3.2. C2 : GIRARTOIRE RN7 – EOLIENNES

Nom du Carrefour :	Eoliennes						
Localisation :	Donzere						
Environnement :	Rase Campagne						
Variante :							
Date :	16/12/2019						
Anneau							
Rayon de l'îlot infranchissable :	16.00 m						
Rayon de l'anneau franchissable :	8.50 m						
Rayon extérieur du giratoire :	24.50 m						
Branches							
Nom	Angle (degrés)	Rampe > 3%	Tourne à droite	Largeurs (en m)			Sortie
				Entrée à 4 m	à 15 m	Ilôt	
A7	0			4.70		8.00	6.50
RN7 Nord	90			5.00		8.00	8.00
RN7 Sud	270			8.00		8.00	6.00

6.1.3.2.1. Heure de pointe du Matin

Branche A7

Périodes de trafic	Réserve de Capacité		Longueur de Stockage		Temps d'Attente	
	en uvp/h	en %	moyenne	maximale	moyen	total
Période1	884	90%	0vh	2vh	2s	0.1h

Branche RN7 Nord

Périodes de trafic	Réserve de Capacité		Longueur de Stockage		Temps d'Attente	
	en uvp/h	en %	moyenne	maximale	moyen	total
Période1	1084	54%	0vh	2vh	0s	0.0h

Branche RN7 Sud

Périodes de trafic	Réserve de Capacité		Longueur de Stockage		Temps d'Attente	
	en uvp/h	en %	moyenne	maximale	moyen	total
Période1	1299	61%	0vh	2vh	0s	0.0h

6.1.3.2.2. Heure de pointe du Soir

Branche A7

Périodes de trafic	Réserve de Capacité		Longueur de Stockage		Temps d'Attente	
	en uvp/h	en %	moyenne	maximale	moyen	total
Période1	770	72%	0vh	2vh	2s	0.2h

Branche RN7 Nord

Périodes de trafic	Réserve de Capacité		Longueur de Stockage		Temps d'Attente	
	en uvp/h	en %	moyenne	maximale	moyen	total
Période1	1033	58%	0vh	2vh	0s	0.1h

Branche RN7 Sud

Périodes de trafic	Réserve de Capacité		Longueur de Stockage		Temps d'Attente	
	en uvp/h	en %	moyenne	maximale	moyen	total
Période1	1710	72%	0vh	2vh	0s	0.0h

6.1.3.3. C3 : GIRATOIRE RN7 – D133

Nom du Carrefour :	Eoliennes Donzere					
Localisation :	Rase Campagne					
Environnement :						
Variante :						
Date :	16/12/2019					
Anneau						
Rayon de l'ilot franchissable :	29.00 m					
Largeur de l'anneau franchissable :	10.00 m					
Rayon extérieur du giratoire :	39.00 m					
Branches						
		Largeurs (en m)				
Nom	Angle (degrés)	Rampe > 3%	Tourne à droite	Entrée à 4 m	Ilot à 15 m	Sortie
D133	0			5.00	6.00	6.00
Roche du Guide	45			6.00	8.00	6.00
RN7 Nord	100			8.00	8.00	6.00
D607	180			5.00	6.00	6.00
RN7 Sud	270			8.00	6.00	6.00
Les Plaines	320			5.00	0.00	5.00

6.1.3.3.1. Heure de pointe du Matin

Branche D133

Périodes de trafic	Réserve de en uvp/h	Capacité en %	Longueur moyenne	Stockage maximale	Temps d'Attente moyen	Temps d'Attente total
Période1	495	49%	0vh	3vh	3s	0.5h

Branche Roche du Guide

Périodes de trafic	Réserve de en uvp/h	Capacité en %	Longueur moyenne	Stockage maximale	Temps d'Attente moyen	Temps d'Attente total
Période1	750	99%	0vh	2vh	3s	0.0h

Branche RN7 Nord

Périodes de trafic	Réserve de en uvp/h	Capacité en %	Longueur moyenne	Stockage maximale	Temps d'Attente moyen	Temps d'Attente total
Période1	914	46%	0vh	2vh	0s	0.1h

Branche D607

Périodes de trafic	Réserve de en uvp/h	Capacité en %	Longueur moyenne	Stockage maximale	Temps d'Attente moyen	Temps d'Attente total
Période1	692	87%	0vh	2vh	3s	0.1h

Branche RN7 Sud

Périodes de trafic	Réserve de en uvp/h	Capacité en %	Longueur moyenne	Stockage maximale	Temps d'Attente moyen	Temps d'Attente total
Période1	1195	58%	0vh	2vh	0s	0.0h

Branche Les Plaines

Périodes de trafic	Réserve de en uvp/h	Capacité en %	Longueur moyenne	Stockage maximale	Temps d'Attente moyen	Temps d'Attente total
Période1	884	96%	0vh	2vh	2s	0.0h

6.1.3.3.2. Heure de pointe du Soir

Branche D133

Périodes de trafic	Réserve de en uvp/h	Capacité en %	Longueur moyenne	Stockage maximale	Temps d'Attente moyen	Temps d'Attente total
Période1	675	73%	0vh	3vh	2s	0.2h

Branche Roche du Guide

Périodes de trafic	Réserve de en uvp/h	Capacité en %	Longueur moyenne	Stockage maximale	Temps d'Attente moyen	Temps d'Attente total
Période1	835	95%	0vh	2vh	2s	0.0h

Branche RN7 Nord

Périodes de trafic	Réserve de en uvp/h	Capacité en %	Longueur moyenne	Stockage maximale	Temps d'Attente moyen	Temps d'Attente total
Période1	1298	57%	0vh	2vh	0s	0.0h

Branche D607

Périodes de trafic	Réserve de en uvp/h	Capacité en %	Longueur moyenne	Stockage maximale	Temps d'Attente moyen	Temps d'Attente total
Période1	774	84%	0vh	2vh	2s	0.1h

Branche RN7 Sud

Périodes de trafic	Réserve de en uvp/h	Capacité en %	Longueur moyenne	Stockage maximale	Temps d'Attente moyen	Temps d'Attente total
Période1	832	47%	0vh	3vh	1s	0.2h

Branche Les Plaines

Périodes de trafic	Réserve de en uvp/h	Capacité en %	Longueur moyenne	Stockage maximale	Temps d'Attente moyen	Temps d'Attente total
Période1	731	96%	0vh	2vh	3s	0.0h

6.1.3.4. C4 : GIRATOIRE DIFFUSEUR A7

Nom du Carrefour :	Diffuseur A7					
Localisation :	Donzere					
Environnement :	Rase Campagne					
Variante :						
Date :	16/12/2019					
Anneau						
Rayon de l'îlot infranchissable :	25.00 m					
Largeur de l'anneau franchissable :	9.50 m					
Rayon extérieur du giratoire :	34.50 m					
Branches						
Nom	Angle (degrés)	Rampe > 3%	Tourne à droite	Largeurs (en m)		
				Entrée à 4 m	à 15 m	Sortie
A7	0			5.00	13.00	5.00
RN7 Nord	110			8.00	12.00	8.00
RN7 Sud	280			8.00	10.00	8.00

6.1.3.4.1. Heure de pointe du Matin

Branche A7

Périodes de trafic	Réserve de Capacité		Longueur de Stockage		Temps d'Attente	
	en uvp/h	en %	moyenne	maximale	moyen	total
Période1	522	38%	1vh	4vh	2s	0.6h

Branche RN7 Nord

Périodes de trafic	Réserve de Capacité		Longueur de Stockage		Temps d'Attente	
	en uvp/h	en %	moyenne	maximale	moyen	total
Période1	875	44%	0vh	2vh	0s	0.1h

Branche RN7 Sud

Périodes de trafic	Réserve de Capacité		Longueur de Stockage		Temps d'Attente	
	en uvp/h	en %	moyenne	maximale	moyen	total
Période1	946	52%	0vh	2vh	0s	0.1h

6.1.3.4.2. Heure de pointe du Soir

Branche A7

Périodes de trafic	Réserve de Capacité		Longueur de Stockage		Temps d'Attente	
	en uvp/h	en %	moyenne	maximale	moyen	total
Période1	465	35%	1vh	4vh	3s	0.7h

Branche RN7 Nord

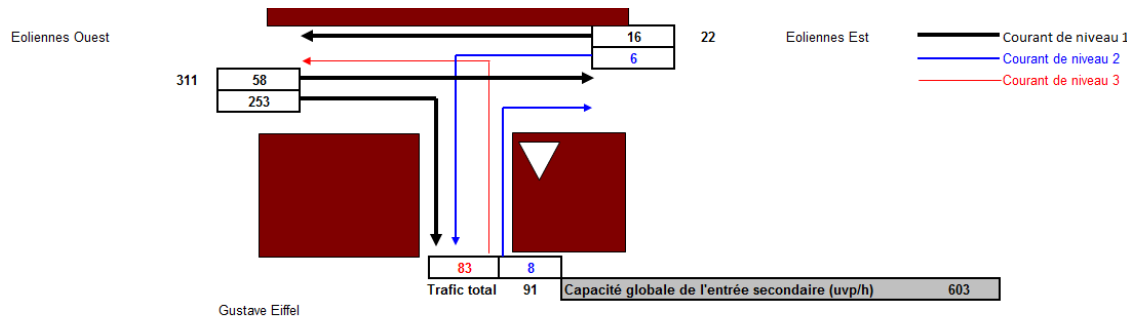
Périodes de trafic	Réserve de Capacité		Longueur de Stockage		Temps d'Attente	
	en uvp/h	en %	moyenne	maximale	moyen	total
Période1	1096	53%	0vh	2vh	0s	0.0h

Branche RN7 Sud

Périodes de trafic	Réserve de Capacité		Longueur de Stockage		Temps d'Attente	
	en uvp/h	en %	moyenne	maximale	moyen	total
Période1	959	50%	0vh	2vh	0s	0.1h

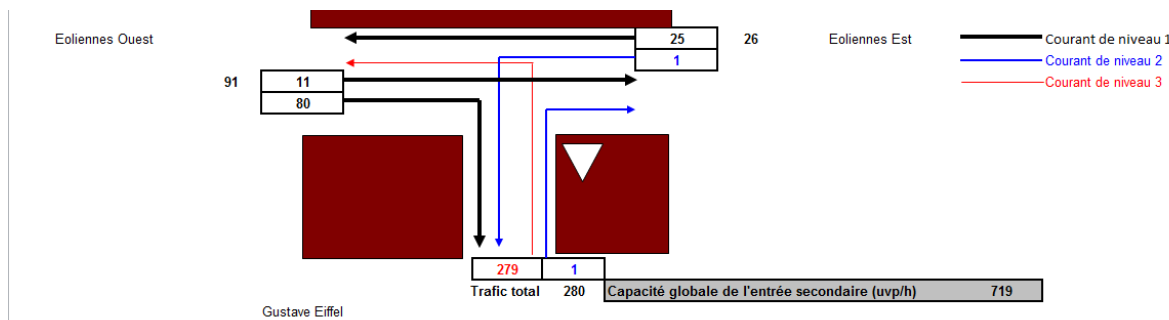
6.1.3.5. C5 : CARREFOUR ZA DES EOLIENNES

6.1.3.5.1. Heure de pointe du Matin



Courant étudié	Créneau critique	Qté (uvp/h)	Courant gênant	Capacité de base du courant étudié	Probabilité de conditions fluides	Capacité de file d'attente (en vh)	Probabilité de conditions non congestionnées	Capacité réelle du courant étudié	Réserve de capacité (uvp/h)	Réserve de capacité (%)	Commentaires	Tps d'attente moyen (s)	Longueur moyenne de queue (vh)
T-à-D vers la route principale	6.0	8	185	801	1.00	999	1.00	801	793	99%	Pas de retard	5	0.0
T-à-G depuis la route principale	5.0	6	311	879	1.00	999	1.00	879	873	99%	Pas de retard	4	0.0
T-à-G vers la route principale	7.5	83	207	587	0.91	999	1.00	589	506	86%	Retards très faibles	7	0.2

6.1.3.5.2. Heure de pointe du Soir



Courant étudié	Créneau critique	Qté (uvp/h)	Courant gênant	Capacité de base du courant étudié	Probabilité de conditions fluides	Capacité de file d'attente (en vh)	Probabilité de conditions non congestionnées	Capacité réelle du courant étudié	Réserve de capacité (uvp/h)	Réserve de capacité (%)	Commentaires	Tps d'attente moyen (s)	Longueur moyenne de queue (vh)
T-à-D vers la route principale	6.0	1	51	941	1.01	999	1.00	940	939	100%	Pas de retard	4	0.0
T-à-G depuis la route principale	5.0	1	91	1096	1.01	999	1.00	1095	1094	100%	Pas de retard	3	0.0
T-à-G vers la route principale	7.5	279	77	713	0.69	999	1.00	718	439	61%	Retards très faibles	8	0.6

6.1.4. PRECONISATIONS

6.1.4.1. MISE EN PLACE D'UN FEU

CALCUL DES CHARGES PAR LIGNE DE FEUX										
Ligne de feux	Comptages (u.v.p./h)			Coefficients			Charge (u.v.p/h)	Caractéristiques		Charge (u.v.p./h/v)
	T.A.G.	Direct	I.A.D.	T.A.G.	Direct	I.A.D.		Nbre de file	Surligneur	
F1 <i>Gustave Eiffel</i>	327	0	5	1.2	1	1.1	397	1	0	397
F2 <i>Eoliennes Est</i>	4	10	0	1.2	1	0	14	1	0	14
F3 <i>Eoliennes Ouest</i>	0	38	329	0	1	1.1	399	1	0	399

* Capacité de stockage en nombre de véhicule / cycle de la voie de longueur limitée

RESERVE DE CAPACITE PAR LIGNE DE FEUX			
Diagramme de feux	Phase	Temps V+O	Temps inter-phase
Phase	1	15	
Phase	2	15	
Durée du cycle en secondes	30		
Temps perdu par phase (orange +démarrage)	3		
Nombre total de cycle par heure	120		

Ligne de feux	Capacité (véh/h)	Temps V+O	Phase	Temps vert effectif (u.v.p/h/v)	Capacité (u.v.p/h/v)	Charge (u.v.p/h/v)	Réserve Nbre (%)	Attente (véh/C) moy max
F1 <i>Gustave Eiffel</i>	1800	15	1	12	720	397	322 44	2 4
F2 <i>Eoliennes Est</i>	1800	15	2	12	720	14	705 97	0 0
F3 <i>Eoliennes Ouest</i>	1800	15	3	12	720	399	320 44	2 4

Réserve de capacité minimum par ligne de feux (%) **44**

RESERVE DE CAPACITE GLOBALE du CARREFOUR (Trafics aux entrées)			
Phase de feux	Capacité	Charge	
F1 Gustave Eiffel	720	397	
F3 Eoliennes Ouest	720	399	
Total uvpd/h/v :	1 440	797	

Nombre de phases principales : 2
Temps total perdu par cycle : 6

Réserve de capacité globale (%) : **44**

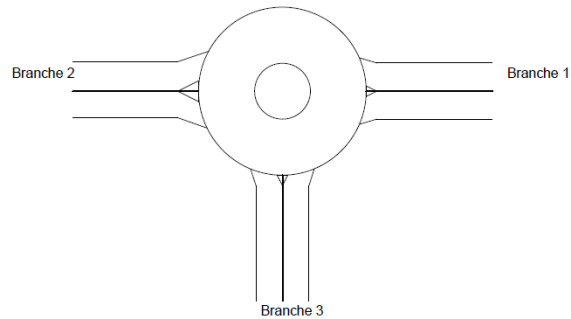
6.1.4.2. AMENAGEMENT D'UN GIRATOIRE

Anneau

Rayon de l'îlot infranchissable : 4.00 m
 Largeur de la bande franchissable : 8.00 m
 Rayon extérieur du giratoire : 12.00 m

Branches

Nom	Angle (degrés)	Rampe > 3%	Tourne à droite	Largeurs (en m)			
				Entrée à 4 m	à 15 m	Ilôt	Sortie
Branche 1	0			4.00		1.50	4.00
Branche 2	180			3.80		3.00	4.20
Branche 3	270			3.80		1.50	3.80



Branche Branche 1

Périodes de trafic	Réserve de Capacité en uvp/h	Capacité en %	Longueur de Stockage		Temps d'Attente	
			moyenne	maximale	moyen	total
Période1	1240	99%	0vh	2vh	1s	0.0h

Branche Branche 2

Périodes de trafic	Réserve de Capacité en uvp/h	Capacité en %	Longueur de Stockage		Temps d'Attente	
			moyenne	maximale	moyen	total
Période1	1321	78%	0vh	2vh	0s	0.0h

Branche Branche 3

Périodes de trafic	Réserve de Capacité en uvp/h	Capacité en %	Longueur de Stockage		Temps d'Attente	
			moyenne	maximale	moyen	total
Période1	1286	79%	0vh	2vh	0s	0.0h

— 6.2. RESULTATS DES COMPTAGES EN LIGNE 24H

	RN7						Péage						Avenue des Eoliennes					
	RN7 - Vers Site			RN7 - Depuis Site			Entrée A7			Sortie A7			Eoliennes Depuis N7			Eoliennes Vers N7		
	VL	PL	UVP	VL	PL	UVP	VL	PL	UVP	VL	PL	UVP	VL	PL	UVP	VL	PL	UVP
0h-1h	20	18	56	17	11	39	30	13	56	34	13	60	3	6	15	4	6	16
1h-2h	20	27	74	6	26	58	15	13	41	31	23	77	3	4	11	3	7	17
2h-3h	28	20	68	16	18	52	16	17	50	27	13	53	9	4	17	6	4	14
3h-4h	24	18	60	17	20	57	17	14	45	27	27	81	14	5	24	5	12	29
4h-5h	30	28	86	50	27	104	65	27	119	76	41	158	24	3	30	1	14	29
5h-6h	70	40	150	100	56	212	91	39	169	99	64	227	42	2	46	22	15	52
6h-7h	145	82	309	218	74	366	225	66	357	339	94	527	28	8	44	23	15	53
7h-8h	493	106	705	477	73	623	606	124	854	736	137	1010	45	9	63	7	8	23
8h-9h	545	102	749	528	74	676	775	113	1001	691	133	957	55	10	75	12	13	38
9h-10h	326	100	526	370	90	550	621	123	867	477	138	753	28	14	56	21	14	49
10h-11h	308	87	482	357	105	567	535	149	833	487	119	725	26	12	50	21	15	51
11h-12h	345	82	509	340	101	542	483	126	735	485	125	735	23	15	53	23	5	33
12h-13h	337	85	507	335	82	499	533	112	757	497	101	699	32	12	56	46	11	68
13h-14h	303	69	441	373	104	581	547	134	815	501	103	707	62	7	76	36	10	56
14h-15h	322	79	480	426	119	664	642	135	912	521	111	743	31	13	57	41	8	57
15h-16h	365	100	565	412	109	630	575	129	833	684	97	878	23	16	55	36	7	50
16h-17h	496	99	694	533	99	731	727	117	961	740	114	968	17	17	51	66	6	78
17h-18h	585	64	713	629	99	827	900	93	1086	859	69	997	10	7	24	46	10	66
18h-19h	477	66	609	414	47	508	676	54	784	670	52	774	12	2	16	34	2	38
19h-20h	265	56	377	223	32	287	420	42	504	385	40	465	4	5	14	10	2	14
20h-21h	147	37	221	150	17	184	255	29	313	256	29	314	4	2	8	7	2	11
21h-22h	173	34	241	78	23	124	124	31	186	165	19	203	39	7	53	25	2	29
22h-23h	91	23	137	80	16	112	114	16	146	111	17	145	3	6	15	20	5	30
23h-24h	73	12	97	37	18	73	73	17	107	86	17	120	1	1	3	4	5	14



INGENIERIE & MESURE DES DEPLACEMENTS

WWW.CDVIA.FR

Annexe 12
Notice et insertions paysagères

Annexe paysagère

Le site aujourd'hui :

L'ensemble parcellaire où sera implanté le bâtiment d'activité, est actuellement occupé par une lande constituée de pelouses, au sens écologique du terme, de fourrés, de ronciers et de vestiges d'anciens brise-vent de cultures fruitières.

Le terrain relativement plan, approximativement à la cote 122.50, est bordé :

- à l'est par la rue Gustave Eiffel qui le dessert,
- au nord par un bassin d'orage,
- à l'ouest par un chemin agricole desservant des cultures fruitières protégées par des rideaux de peupliers noirs fastigiés,
- au sud par des bois à dominante de chênes pubescents et de chênes verts ainsi que des landes envahies de fourrés arbustifs.

Du site, la vue est cadrée par des reliefs collinaires, avec le sommet de Montchamp au nord, à la cote 330.00, et le Moulon à l'est, à la cote 373.00.

Du fait de leur hauteur et du mouvement des pales, les cinq éoliennes situées à proximité attirent le regard en direction du parc d'activités depuis les grandes infrastructures routières proches : l'autoroute A7 et la route nationale 7.

Le parti d'aménagement paysager :

Le projet d'aménagement paysager s'appuie sur plusieurs objectifs complémentaires :

- ✓ atténuer la présence du bâtiment et des aires de manœuvres vis-à-vis des périphéries,
- ✓ constituer un cadre de vie agréable pour les utilisateurs du site,
- ✓ implanter des composantes paysagères en harmonie avec la végétation aux alentours,
- ✓ ménager des continuités écologiques à la périphérie du bâtiment, en privilégiant des espèces végétales à caractère local.

Plusieurs modes de plantations ont été retenus pour répondre à ces objectifs :

- **des haies arborées et arbustives** dont le rôle sera pour les unes d'atténuer l'impact visuel du bâtiment vis-à-vis des périphéries et pour les autres de servir de brise-vent,
- **une végétation hygrophile** dans et autour les bassins d'infiltration des eaux de pluviales,
- **des alignements d'arbres**, au droit et à proximité du parking VL,
- **des massifs d'arbustes florifères de garrigues**, à proximité des lieux fréquentés par les piétons,
- **des pelouses xérophiles** utiles pour favoriser la faune,
- **des pelouses rustiques** régulièrement entretenues pour assurer la propreté du site en se cantonnant aux abords du bâtiment et le long des voies de desserte internes.

Description des aménagements paysagers :

Les haies arborées et arbustives :

Toutes les clôtures en limite de parcelle sont doublées d'une haie sur un ou deux rangs. Par ailleurs, pour limiter l'action du mistral en façade est, des haies sont implantées perpendiculairement au bâtiment, de part et d'autre de la voie pompiers et à travers le parking VL.

La strate arborée comporte des essences locales comme l'aubépine à un seul style, le cerisier de Sainte-Lucie, les chênes pédonculé, pubescent et vert, le cormier, les érables champêtre et de Montpellier, le noyer commun, le poirier sauvage et le tilleul à petites feuilles. Au droit des parkings VL, la végétation ci-dessus est complétée de frênes à fleurs dont la floraison est généreuse.



Aubépine à un seul style
Crataegus monogyna



Cerisier de Sainte-Lucie
Prunus mahaleb



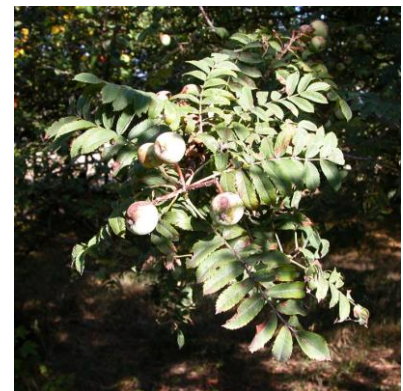
Chêne pédonculé
Quercus robur



Chêne pubescent
Quercus pubescens



Chêne vert
Quercus ilex



Cormier
Sorbus domestica



Erable champêtre
Acer campestre



Erable de Montpellier
Acer monspessulanum



Noyer commun
Juglans regia



Poirier sauvage
Pyrus pyraster



Tilleul à petites feuilles
Tilia cordata

La strate arbustive, implantée sur un rang ou bien deux rangs espacés de 1,5 mètre selon l'espace disponible ou l'effet recherché, est composée d'arbustes à caractère spontané en mélange d'espèces : l'alaterne, le chèvrefeuille des haies, le cornouiller sanguin, l'églantier des chiens, le fusain d'Europe, le laurier tin, le nerprun purgatif, le noisetier sauvage, le sureau noir, le troène commun. Les arbustes, plantés en quinconce, seront espacés d'un mètre sur le rang.



Alaterne
Rhamnus alaternus



Chèvrefeuille des haies
Lonicera xylosteum



Cornouiller sanguin
Cornus sanguinea



Eglantier des chiens
Rosa canina



Fusain d'Europe
Euonymus europaeus



Laurier tin
Viburnum tinus



Nerprun purgatif
Rhamnus catharticus



Sureau noir
Sambucus nigra



Troène commun
Ligustrum vulgare

Haies uniquement arbustives :

La bande d'espace vert séparant l'accès piéton parallèle au pignon nord et la voirie PL (côté bureaux et locaux de charge) sera composée uniquement de strate arbustive plantée par touffes ; de façon à rompre la linéarité entre clôture et parking PL. Elle sera composée d'une alternance d'arbustes robustes, persistants (type alaterne, phyllère, laurier sauce, laurier tin) et caducs (type cornouiller sanguin et troène commun). Ceux-ci seront entourés à la plantation avec de la ganivelle de chataignier pour éviter qu'ils soient piétinés.

La végétation hygrophile :

Aux abords et dans le bassin d'infiltration des eaux pluviales, la strate arborée est composée du frêne oxyphylle, du peuplier blanc (espèce type), du peuplier noir (espèce type), du peuplier tremble. Les peupliers blancs et noirs, introuvables en pépinière pour l'espèce type (seules des variétés horticoles étant disponibles), proviendront de boutures en plançons prélevées dans la vallée du Rhône aux environs du site. Ce mode de multiplication sera étendu aux peupliers trembles.



Frêne oxyphylle
Fraxinus angustifolia



Peuplier blanc
Populus alba



Peuplier noir
(sujet exceptionnel)
Populus nigra



Peuplier tremble
Populus tremula

En fond de bassin, une roselière sera plantée pour filtrer et favoriser l'infiltration des eaux retenues. Sur les flancs, la terre végétale du site sera régérée et laissée telle qu'elle pour permettre une recolonisation spontanée du milieu.



Roseaux
Phragmites australis

Les arbres en alignements :

Deux espèces ont été retenues : l'olivier dans des variétés oléicoles locales pour constituer des vergers à l'entrée du site et le micocoulier de Provence pour ombrager le parking VL.



Vergers d'oliviers
Olea europea



Micocoulier de Provence
Celtis australis

Les massifs d'arbustes florifères de garrigues :

Pour l'agrément du personnel tout au long de l'année, les espèces retenues comprendront des cistes, des coronilles, des euphorbes des garrigues, des germandrées arbustives, des lavandes, des romarins, des sauges de Jérusalem, ...



Ciste à feuilles de sauge
Cistus salviifolius



Ciste Sunset
Cistus pulverulentus 'Sunset'



Coronille
Coronilla glaucus



Euphorbe des garrigues
Euphorbia characias



Germandrée
arbustive
Teucrium fruticans



Lavande Grosso
Lavandula x intermedia
'Grosso'



Romarin officinal
Rosmarinus
officinalis 'Corsican
Blue'



Sauge de Jérusalem
Phlomis fruticosa

Les pelouses xérophiles :

Autour du bassin d'orage et sur les accotements en façades sud et est du bâtiment, des pelouses xérophiles seront reconstituées à partir des espèces déjà présentes sur le site. Pour cela, la terre végétale décapée sur le site sera stockée en andains pour ne pas altérer la capacité germinative des graines, puis régalée.

Les pelouses xérophiles autour du bassin d'orage seront protégées pas des clôtures de 1,00 mètre de haut en ganivelle de châtaignier dont l'aspect rustique sera en accord avec le milieu naturel.

Les pelouses rustiques :

Bien que situées à proximité du bâtiment et le long des voies internes de desserte, les espèces semées seront proches de l'espèce type pour ne pas perturber le milieu naturel. La liste sera définie ultérieurement en concertation avec l'écologue.

Spécifications techniques :

Végétaux :

- Les arbres et les arbustes seront issus de pépinières situées à proximité de l'aire d'étude afin de garantir leur adaptation aux conditions climatiques et pédologiques du site.

Fosses de plantation :

- Pour assurer une bonne croissance aux arbres, les fosses de plantation auront un volume minimum de 3 m³.
- Pour les haies et les boisements, l'épaisseur de terre végétale sera au minimum de 40 centimètres. Dans les îlots du parking VL, elle atteindra 60 centimètres d'épaisseur pour permettre aux végétaux de se développer convenablement.

Enrichissement du sol pour les plantes ligneuses :

- Après les terrassements et avant la plantation, stimulation de l'activité microbienne du sol par l'apport de compost de déchets verts issu des déchèteries environnantes.

Paillages pour les plantes ligneuses :

- Pour maintenir la fraîcheur et limiter la concurrence des plantes adventices, un paillage de bois broyé sera mis en œuvre au pied des arbres et des arbustes sur 10 centimètres d'épaisseur.

Protections contre les rongeurs

- Protection des troncs contre les morsures et les coups par bandes à enrouler type Surtronc.
- Pour tous les arbustes, filets de protection de couleur noire permettant de limiter les dégâts des rongeurs.

Tuteurage

- Utilisation de tuteurs en bois non traité : châtaignier, robinier faux-acacia, issus de forêt exploitées durablement (label F.S.C. ou équivalent).

Le projet en chiffres :

Nom vernaculaire	Nom botanique	Taille à la plantation	Quantité
Aubépine à un seul style	<i>Crataegus monogyna</i>	Baliveau 175/200	26
Cerisier de Sainte-Lucie	<i>Prunus mahaleb</i>	Tige 12/14	22
Chêne pédonculé	<i>Quercus robur</i>	Tige 12 / 14	9
Chêne pubescent	<i>Quercus pubescens</i>	Tige 12 / 14	27
Chêne vert	<i>Quercus ilex</i>	TRB 12/14	37
Cormier	<i>Sorbus domestica</i>	Tige 10/12	13
Erable champêtre	<i>Acer campestre</i>	Tige 14/16	32
Erable de Montpellier	<i>Acer monspessulanum</i>	Tige 12/14	13
Frêne oxyphylle (espèce type)	<i>Fraxinus angustifolia</i>	Tige 12/14	4
Micocoulier de Provence	<i>Celtis australis</i>	Tige 16/18	8
Noyer commun	<i>Juglans regia</i>	Tige 12/14	6
Olivier en diverses variétés locales	<i>Olea europea cv.</i>	Demi-tige 12/14	45
Peuplier blanc (espèce type)	<i>Populus alba</i>	Bouture en plançon	8
Peuplier noir (espèce type)	<i>Populus nigra</i>	Bouture en plançon	7
Peuplier tremble	<i>Populus tremula</i>	Bouture en plançon	2
Poirier sauvage	<i>Pyrus pyraster</i>	Baliveau 175/200	14
Tilleul à petites feuilles	<i>Tilia cordata</i>	Tige 14/16	18
Total :			291

Nota :

Tige 12/14 = circonférence du tronc mesurée en centimètres à un mètre du sol

TRB = Tige ramifiée depuis la base

Haies sur un ou deux rangs d'arbustes :	2410 m
Prairies hygrophiles :	3780 m ²
Prairies xérophiles :	14030 m ²
Massifs d'arbustes de garrigue florifères :	290 m ²







Annexe 13

Formulaire d'évaluation simplifiée des
incidences Natura 2000

PRÉFET DE LA DRÔME

**FORMULAIRE D'ÉVALUATION SIMPLIFIÉE DES INCIDENCES NATURA 2000
DEMANDE DE PERMIS DE CONSTRUIRE** (cocher)

OU DE DECLARATION PREALABLE

Par qui ?

Ce formulaire est à remplir par le **porteur du projet**, en fonction des informations dont il dispose. Il est possible de mettre des points d'interrogation lorsque le renseignement demandé par le formulaire n'est pas connu.

A quoi ça sert ?

Ce formulaire permet de répondre à la question préalable suivante : mon projet est-il susceptible d'avoir une incidence sur un site Natura 2000 ?

● Il peut notamment être utilisé par les porteurs de petits projets de travaux ou d'intervention qui pressentent que ceux-ci n'auront pas d'incidence sur un ou des site(s) Natura 2000.

Le formulaire permet alors, par une analyse succincte du projet et des enjeux, d'exclure toute incidence sur un site Natura 2000.

Dans ce cas, ce formulaire fait office d'évaluation des incidences Natura 2000 lorsqu'il permet de conclure à l'absence d'incidence.

● **Attention : si tel n'est pas le cas (l'incidence du projet ne paraît pas négligeable), une analyse plus poussée de l'évaluation des incidences doit être conduite.**

Pour qui ?

Ce formulaire permet au **service administratif instruisant le projet** de conclure à l'absence d'incidence et de fournir alors l'autorisation requise ou, dans le cas contraire, de demander de plus amples précisions sur certains points particuliers.

Où trouver l'information sur Natura 2000 ?

➤ **Chaque fois que vous verrez ce dessin :
reportez-vous à la dernière page (verso de la fiche explicative)**



Coordonnées du porteur de projet :

Nom (personne morale ou physique) : LIDL SNC

Adresse : Parc des éoliennes

Code postal et commune : 26 290 DONZERE

Téléphone : 01.56.71.32.28 Fax :

Email : andrea.ngimbi@lidl.fr

Dénomination du projet : Construction d'une plateforme logistique soumise à la réglementation des installations classées pour la protection de l'environnement

Cochez une ou des cases :

- nouvelle construction aménagement sans modification de la surface au sol
 extension de bâtiment(s) existant autre (préciser)

1 Description du projet de travaux ou d'intervention

- **Joindre une copie de la demande avec les plans**
- Le projet est situé :

Nom de la commune : DONZERE

Les parcelles concernées sont les parcelles section C n° 1793, 1795, 1912, 1914, 1916 et sur la parcelle 1935 (issue du morcellement de l'ancienne parcelle 1918) de la commune de Donzère.

La ou les parcelles sur la(les)esquelle(s) auront lieu les travaux sont situées : **(cocher les cases concernées)**

- totalement en site(s) Natura 2000 partiellement en site(s) Natura 2000

Si oui, quel(s) site(s) ?

n° de site(s) : FR8..... , ou nom :.....

n° de site(s) : FR8..... , ou nom :.....



Remarque : l'ensemble des parcelles est situé hors site Natura 2000. Le site Natura 2000 le plus proche de la zone d'étude est la ZSC FR n°8201677 « Milieux alluviaux du Rhône aval » à environ 3,5 km à l'Ouest et 6 km au Nord-Ouest.

La localisation des zones Natura 2000 vis-à-vis du site est présentée à la fin de ce formulaire.

- Emprise du projet et des travaux liés à celui-ci

- surface nouvellement créée au sol :

Dans le cadre de la construction de la plateforme Logistique LIDL, le terrain sera d'une superficie totale de 141 956 m².

- emprise en phase chantier lors des travaux (surface occupée par les engins, occupation temporaire, dépôt de matériau, etc....) : Limitée à l'emprise du site (environ 14,2 ha)

- Durée prévisible et période envisagée pour réaliser les travaux :

- Durée prévisible (même approximative) : Durée des travaux envisagée : environ 2 ans (jours, mois)

- Période prévue (si connue) : Prévue à partir du deuxième semestre 2021 (de tel mois à tel mois)

Ou période approximative en cochant la(les) case(s) correspondante :

Printemps

Automne

Été

Hiver

- Entretien / fonctionnement / rejet

Préciser si le projet générera des aménagements connexes (exemple : voiries et réseaux divers, parking,, rejet d'eau pluviale, etc.), des interventions ou rejets sur le milieu durant la phase de chantier (exemple : traitement chimique, débroussaillage mécanique, curage, pistes, zone de stockage)

Si oui, décrire succinctement ces aménagements :

Les aménagements de type réseaux, parking, voiries, etc., seront créés à l'intérieur du site (cf. plan de masse joint au dossier de demande d'autorisation environnementale).

Les eaux usées seront composées des eaux vannes. Ces eaux usées seront rejetées dans le réseau d'assainissement de la zone d'activités des Eoliennes, raccordé au réseau public général d'eaux usées en direction de la station d'épuration publique de DONZERE.

Les eaux incendie seront confinées sur site, dans des bassins de rétentions étanches (présence de vanne de confinement). Les deux sous-cellules de stockage de produits dangereux seront raccordées à une rétention spécifique.

Des bassins seront mis en place pour compenser l'imperméabilisation des sols.

Des voiries et places de stationnement VL et PL seront mises en place.

2 Définition de la zone d'impact du projet

La zone d'impact dépend de la nature du projet et des milieux naturels environnants. Les incidences d'un projet sur son environnement peuvent être plus ou moins étendues : poussières, bruit, rejets dans le milieu aquatique...

La zone d'impact est plus grande que la zone d'occupation définitive au sol, la réalisation du chantier doit aussi être pris en compte.

Pour vous aider à définir cette zone, il convient de se poser les questions suivantes :

Y a t-il ?	Impact de la construction ?		Impact du chantier ?	
	oui	non	oui	non
Rejets dans le milieu aquatique		X		X
Pistes de chantier, circulation		X	X	
Rupture de corridors écologiques (rupture de continuité écologique pour les espèces)		X		X
Poussières, vibrations		X	X	
Pollutions possibles		X		X
Perturbation d'une espèce à proximité	X		X	
Bruits	X		X	
Autres incidences :				

Délimitez cette zone d'impact sur la carte au 1/25 000ème ou au 1/50 000ème.

La zone d'impact correspond à l'emprise du site.

Gestion des eaux

Les eaux usées seront composées des eaux vannes.

Ces eaux usées seront rejetées dans le réseau d'assainissement de la zone d'activités des Eoliennes, raccordé au réseau public général d'eaux usées en direction de la station d'épuration publique de DONZERE.

Les eaux incendie seront confinées sur site, dans des bassins de rétentions étanches (présence de vanne de confinement). Les deux sous-cellules de stockage de produits dangereux seront raccordées à une rétention spécifique.

Des bassins seront mis en place pour compenser l'imperméabilisation des sols.

Déchets

Les déchets et résidus produits entreposés dans le site, avant leur traitement ou leur élimination, le seront dans des conditions ne présentant pas de risques de pollution (prévention d'un lessivage par les eaux pluviales, d'une pollution des eaux superficielles et souterraines, des envois et des odeurs) pour les populations avoisinantes et l'environnement.

Bruit

Les niveaux de bruit attendus en limite de propriété seront conformes à la réglementation.

3 État des lieux de la zone d'impact

Cet état des lieux écologique de la zone d'impact du projet permettra de préciser ses incidences sur l'environnement,

ZONAGES ENVIRONNEMENTAUX CONNUS :



Le projet est situé en :

Cochez les cases concernées :

- | | |
|---|--|
| <input type="checkbox"/> Réserve Naturelle Nationale | <input type="checkbox"/> Réserve Naturelle Régionale |
| <input type="checkbox"/> Arrêté de protection de biotope | <input type="checkbox"/> Parc Naturel Régional |
| <input type="checkbox"/> Site classé | <input type="checkbox"/> Site inscrit |
| <input type="checkbox"/> ZNIEFF 1 (zone naturelle d'intérêt écologique, faunistique et floristique catégorie 1) | |

Le site n'est localisé dans aucun zonage environnemental connu.

TVB :

Un réservoir de biodiversité est situé à environ 1 km à l'Est, mais celui-ci est déconnecté de notre site par la présence de l'autoroute. Le site n'est pas concerné par un élément (réservoir de biodiversité ou corridor écologique) de la TVB.

ZNIEFF :

La ZNIEFF la plus proche est la ZNIEFF de type I n°820030169, « Plateau de Roussas, Roucoule et Bois des Mattes » à 1 km à l'Est du site. La zone concernée par le projet n'est pas implantée sur une Zone Naturelle d'Intérêt Ecologique, Floristique et Faunistique.

ZICO :

La ZICO la plus proche est la ZICO RA06, « Basse Ardèche » à environ 7,3 km à l'Ouest du site. Le site n'est pas implanté dans le périmètre d'une Zone Importante pour la Conservation des Oiseaux.

Arrêté de protection biotope :

L'arrêté préfectoral de protection biotope le plus proche du site est l'arrêté FR n°3800738 « Roussas (Roucoule, Combelière, les Couriasses, le Moulon) » et se situe à 1 km au Nord-Est du site.

Le site se trouve en dehors de tout périmètre d'un arrêté préfectoral de protection de biotope.

Espaces naturels agricoles, forestiers ou de loisirs :

Des espaces boisés classés se situent à proximité immédiate de la limite Sud du site. Le projet n'impactera pas ces espaces boisés.

Espaces Naturels Sensibles

Les terrains ne sont pas situés dans ou à proximité immédiate d'un Espace Naturel Sensible.

Parcs Naturels Régionaux, parcs nationaux, réserves naturelles :

Le Parc Naturel Régional le plus proche du site est celui n°FR80000521 « Baronnies provençales » situé à 16,6 km à l'Est et 23,5 km au Sud-Est.

Le site n'est pas implanté dans le périmètre du Parc Naturel Régional des Baronnies provençales.

Aucun Parc National n'est recensé dans le secteur d'étude.

La Réserve Naturelle Nationale (RNN) la plus proche du site est la réserve « Gorges de l'Ardèche » FR n°3600041 à 19,4 km au Sud-Ouest.

Le site se trouve en-dehors de Parcs Naturels Régionaux, Parcs Nationaux et Réserves Naturelles.

Sites inscrits, sites classés :

Le site se trouve en-dehors de tout périmètre de protection d'un site inscrit ou d'un site classé.

USAGES :

Cochez *obligatoirement* les cases correspondantes pour indiquer succinctement quels sont les usages actuels et historiques de la zone d'impact.

Le projet est situé sur d'anciens terrains agricoles, aujourd'hui principalement occupés par des friches post-culturelles.

- pâturage ou fauche de prairie
- chasse
- pêche
- sport & loisirs (VTT, 4x4, quads, escalade, vol libre...)
- cultures agricoles (le parc des Eoliennes est un espace de plaine délimité par des reliefs de part et d'autre. Il était, autrefois occupé par un parcellaire agricole où étaient cultivés des fruitiers notamment. Des vergers persistent en périphérie du terrain. Aujourd'hui, aucune activité agricole n'est présente au droit du site)
- gestion de forêts
- décharge sauvage
- Perturbations diverses (inondation, incendie...)
- camping, cabane, bivouac
- non naturelle ; construite, goudronné (préciser)
- autre (préciser l'usage)

Commentaires : /

.....

MILIEUX NATURELS ET ESPECES :

Renseigner les tableaux ci-dessous, en fonction de vos connaissances et de ce que vous voyez sur le terrain.

Joindre une cartographie de localisation approximative des milieux et espèces. Vous pouvez utiliser le plan cadastral en le complétant (par exemple, colorier en vert les forêts, en gris les milieux rocheux, etc)

Il est fortement recommandé de fournir quelques photos du site. Préciser ici la légende de ces photos et reporter leur numéro sur la carte de localisation.

Nota :

Cette étude repose sur l'évaluation environnementale réalisée en 2017-2018 et le dossier de demande de dérogation CNPN déposé en juillet 2019 par BIOTOPE pour la mise en compatibilité du PLU de Donzère et l'aménagement de la ZA des Eoliennes.

La zone d'étude (environ 46 ha) correspond à l'ensemble des parcelles concernées par l'extension de la zone d'activités des Eoliennes dans laquelle est comprise le projet LIDL (surface : environ 14,2 ha).

Des enjeux faune flore ont été identifiés sur l'aire d'étude lors des prospections naturalistes.

Le dossier de demande de dérogation a débouché sur un avis CNPN en 2019 puis l'arrêté préfectoral n°26-2020-06-12-001 du 12 juin 2020, prescrivant les mesures ERC à mettre en place dans le cadre du projet.

A la suite de l'évaluation environnementale, une demande de dérogation a été déposée par BIOTOPE auprès du CNPN en juillet 2019 et des mesures ERC ont été définies et validées par un avis du CNPN.

Un arrêté préfectoral n°26 2020 06 12 001 portant dérogation aux dispositions de l'art. L411-A du Code de l'Environnement a d'autre part été délivré en date du 12 juin 2020 par le préfet de la Drôme et entérine les mesures ERC à mettre en place dans le cadre du projet. Cet arrêté est disponible en Annexe 6 du Dossier de Demande d'Autorisation Environnementale.

Les enjeux faune flore sont donc intégrés et encadrés par l'AP n° 26-2020-06-12-001, notamment par les mesures d'Évitement, Réduction et Compensation des impacts prescrites par l'art. 3.

Lors de l'autorisation du Permis de Construire et de l'autorisation au titre des ICPE, un Porter-à-Connaissance sera déposé afin d'adapter les mesures ERC aux évolutions du projet depuis la version présentée dans le dossier de demande de dérogation, et un arrêté de transfert de l'arrêté de dérogation des espèces protégées sera obtenu au profit de l'exploitant LIDL SNC.

Tableau milieux naturels

TYPE D'HABITAT NATUREL		Cocher si présent	Commentaires
Milieux ouverts ou semi-ouverts	pelouse pelouse semi-boisée (quelques arbres/hectare) lande garrigue / maquis autre : terrains en friche		
Milieux forestiers	forêt de résineux (sapin, épicéa, pins, ...) forêt de feuillus (hêtre, chênes, châtaignier, ..) forêt mixte (mélange feuillus et résineux) plantation (forêt artificielle, peupleraie, ...)		
Milieux rocheux	falaise affleurement rocheux grotte éboulis, blocs		
Zones humides	fossé cours d'eau étang tourbière prairie humide		
Autres milieux	construction, voirie		

Tableau espèces faune, flore

La liste des espèces concernées par l'arrêté préfectoral de dérogation faune flore du 12 juin 2020 est présentée à l'art. 1 de cet arrêté, disponible en Annexe 6 du Dossier de Demande d'Autorisation Environnementale.

Remplissez en fonction de vos connaissances.

Vous pouvez trouver des informations sur les sites internet



GROUPES D'ESPECES	Nom de l'espèce (si vous le connaissez)	Cocher si présente ou potentielle	Autres informations (statut de l'espèce, nombre d'individus, type d'utilisation de la zone d'étude par l'espèce...)
Amphibiens (grenouilles, triton, crapaud) Reptiles			
Écrevisse à pattes blanches			
Insectes			
Mammifères			
Oiseaux			
Poissons			
Plantes			

4 Incidences du projet

Décrivez sommairement les incidences potentielles du projet dans la mesure de vos connaissances.

Afin de limiter au maximum les impacts potentiels du projet d'aménagement de la ZA, des mesures d'évitement, de réduction et d'accompagnement seront mises en place.

Ces mesures sont présentées dans leur ensemble à l'art 3 de l'arrêté préfectoral n°26-2020-06-12-001 du 12 juin 2020, disponible en Annexe 6 du Dossier de Demande d'Autorisation Environnementale.

Destruction ou détérioration d'habitat (= un des milieux naturels de la page précédente)

Habitat	Préciser l'unité (m ² ou ha)	Surface détruite	Surface détériorée

Destruction ou détérioration d'habitats d'espèce (= milieu naturel abritant une des espèces de la page précédente)

Habitat d'espèce	Préciser l'unité (m ² ou ha)	Surface détruite	Surface détériorée

Destruction ou perturbation d'espèces (lesquelles et nombre d'individus) :

<i>Espèce</i>	Nombre d'individus ou de colonies	Nombre détruit	Nombre perturbé

Préciser la nature des perturbations par espèces

En conclusion : Pour rappel : Le projet est situé dans le Parc des Eoliennes et n'est pas compris dans le périmètre de protection d'une ZPS, d'un SIC ou d'une ZSC. Le plus proche site Natura 2000 se trouve à plus de 3 km du site.

Les activités du site ne seront pas susceptibles d'avoir une incidence notable sur les sites Natura 2000 présents dans le secteur d'étude, pour les raisons suivantes :

- Le projet est situé à 3,5 km du site Natura 2000 le plus proche ;
- Aucun habitat naturel, rattaché à un habitat d'intérêt communautaire, n'a été recensé sur le site ;
- Les espèces présentes sur les sites NATURA 2000 ne seront pas stressées ou dérangées par l'activité du site (bruits, vibrations, lumières ...),
- Le site ne sera pas à l'origine de prélèvement direct d'eau dans le milieu naturel,
- Le site ne sera pas à l'origine de rejets atmosphériques industriels pouvant impacter les espèces ou les habitats,
- Les eaux usées seront dirigées vers le réseau d'assainissement communal,
- Les eaux industrielles seront dirigées vers le réseau d'assainissement communal sous couvert d'une convention de rejet,
- Les eaux pluviales susceptibles d'être polluées (voiries, quais, ...) seront traitées par des séparateurs d'hydrocarbures,
- La gestion des déchets sera réalisée conformément à la réglementation en vigueur,
- Les bruits en limite de propriété respecteront la réglementation en vigueur.

Par conséquent, l'activité du site ne sera pas à l'origine d'effets significatifs dommageables sur les sites NATURA 2000.

Rappel : Un arrêté préfectoral n°26 2020 06 12 001 portant dérogation aux dispositions de l'art. L411-A du Code de l'Environnement a d'autre part été délivré en date du 12 juin 2020 par le préfet de la Drôme et entérine les mesures ERC à mettre en place dans le cadre du projet. Cet arrêté est disponible en Annexe 6 du Dossier de Demande d'Autorisation Environnementale.

Les enjeux faune flore sont donc intégrés et encadrés par l'AP n° 26-2020-06-12-001, notamment par les mesures d'Évitement, Réduction et Compensation des impacts prescrites par l'art. 3.

Lors de l'autorisation du Permis de Construire et de l'autorisation au titre des ICPE, un Porter-à-Connaissance sera déposé afin d'adapter les mesures ERC aux évolutions du projet depuis la version présentée dans le dossier de demande de dérogation, et un arrêté de transfert de l'arrêté de dérogation des espèces protégées sera obtenu au profit de l'exploitant LIDL SNC.

5 Conclusion

Il est de la responsabilité du porteur de projet de conclure sur l'absence ou non d'incidences de son projet.

A titre d'information, le projet est susceptible d'avoir une incidence lorsque :

- Une surface relativement importante ou un milieu d'intérêt communautaire ou un habitat d'espèce est détruit ou dégradé à l'échelle du site Natura 2000
- une espèce d'intérêt communautaire est détruite ou perturbée dans son cycle vital

Le projet est-il susceptible d'avoir une incidence ?

NON : ce formulaire, accompagné de ses pièces, est joint à la demande de permis, et remis au service instructeur.

Documents annexés :

- Localisation du site et de la zone d'impact
- Localisation du site par rapport au site Natura 2000
- Plan de masse sous pochette cartonnée
- Arrêté préfectoral de dérogation faune flore en Annexe 6 du dossier

OUI : l'évaluation d'incidences doit se poursuivre. Un dossier plus poussé doit être réalisé. Ce dossier sera joint à la demande de permis, et remis au service instructeur.

A (lieu) : Rungis

Signature :



Le (date) : 06/04/2021

LIDL Donzère

Document

Localisation du site

Extrait Géoportail, échelle 1/25 000^{ème}

MALATAVERNE

ROUSSAS

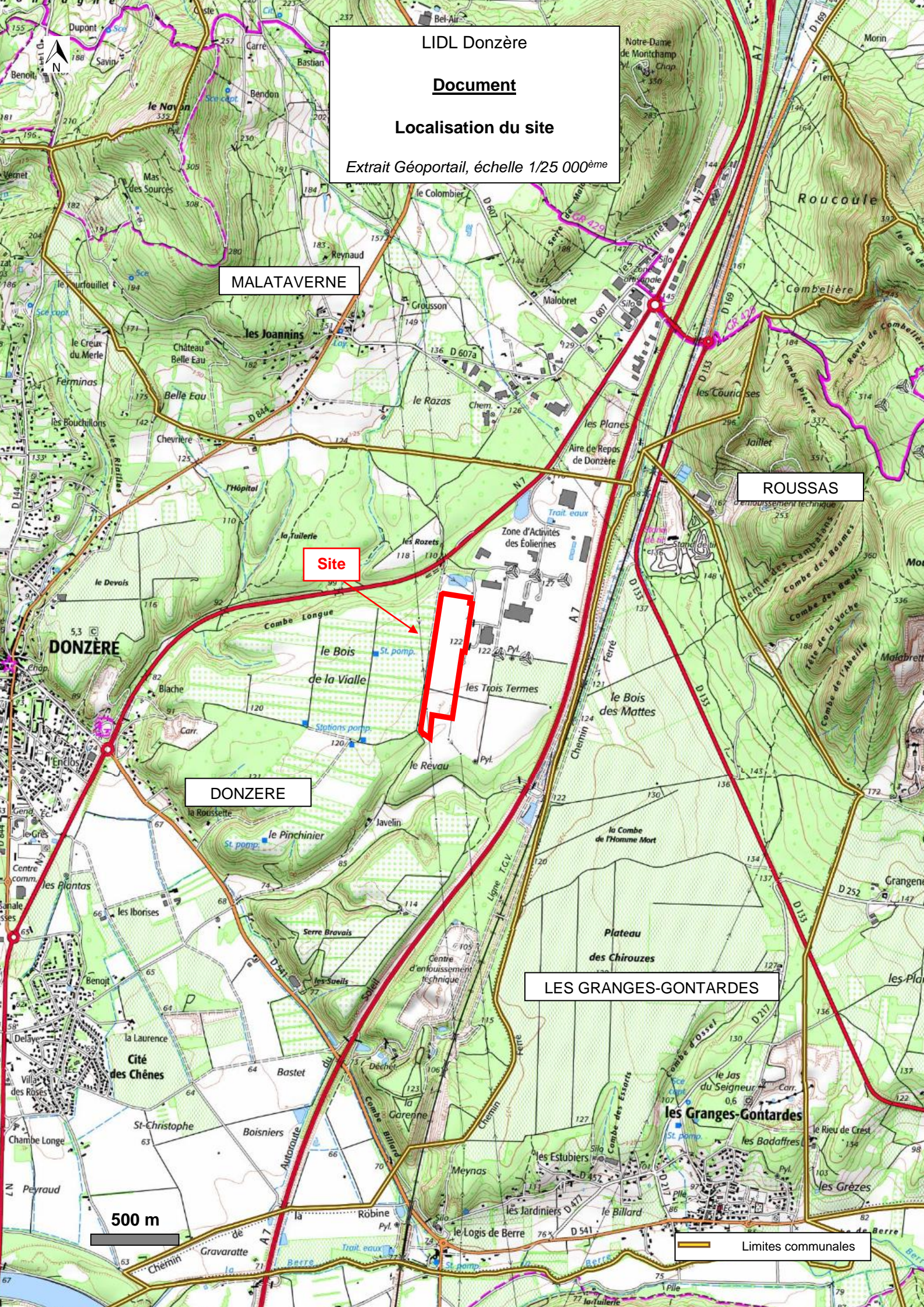
Site

DONZERE

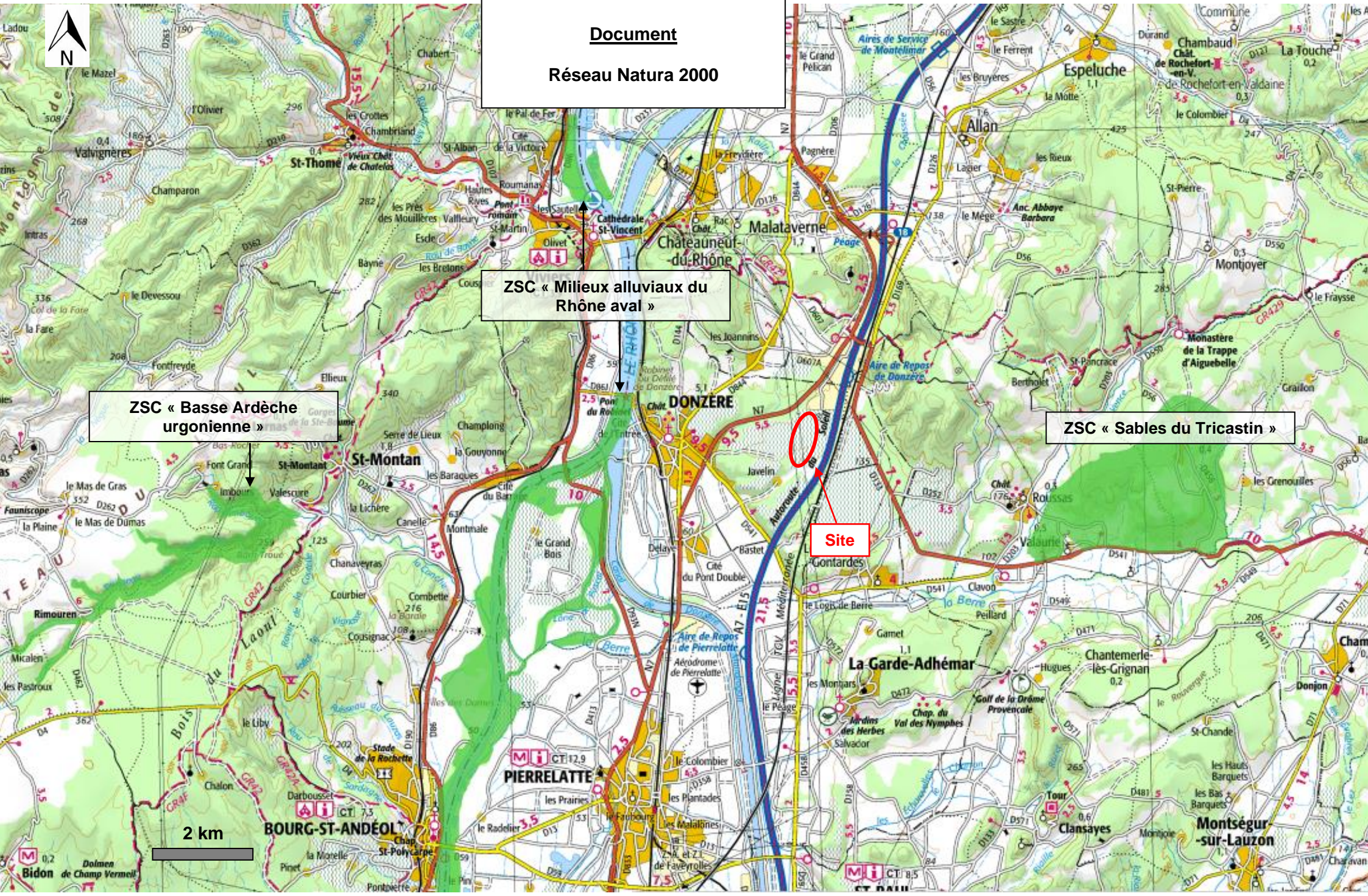
LES GRANGES-GONTARDES

500 m

Limites communales



LIDL DONZERE
Document
Réseau Natura 2000



ZSC « Basse Ardèche argonienne »

ZSC « Milieux alluviaux du Rhône aval »

ZSC « Sables du Tricastin »

Site

2 km

Annexe 14
Simulation Volet sanitaire ARIA-
IMPACT

ARIA IMPACT V 1.8

D====>24. 2.21

NOM DU PROJET : Trafic_LIDL_Donzère_23022021

CALCUL STATISTIQUE A PARTIR DE ROSES DES VENTS

CARACTERISTIQUES DE LA GRILLE CIBLE :

Xor. = 833.760 Km Yor. = 6371.380 km
DX = 100.000 m DY = 100.000 m
NX = 101 NY = 101

OPTIONS DE CALCULS :

-
- PRISE EN COMPTE SIMPLIFIEE DU RELIEF
 - LES VENTS CALMES SONT INVALIDES
 - DUREE DE MOYENNAGE DE LA CONCENTRATION UNITAIRE (Sec.) : 3600
 - POURCENTAGE DE DONNEES VALIDES NECESSAIRES POUR LES CALCULS DE MOYENNES : 80.00
 - RECONSTITUTION DE PROFILS DE VENT A PARTIR DE LA STATIBILITE
 - RECONSTITUTION DE PROFILS DE TEMPERATURE A PARTIR DE LA STATIBILITE
 - PAS DE PRISE EN COMPTE DE LA COUCHE LIMITE ATMOSPHERIQUE
 - PAS DE PRISE EN COMPTE DE L'INFLUENCE DE LA COTE
 - MODELE DE SURHAUTEUR POUR LES SOURCES PONCTUELLES : HOLLAND
 - PAS DE DE RABATTEMENT DU PANACHE PAR LA CHEMINEE
 - MODELE DE CALCUL DES ECART-TYPES : PASQUIL
 - CLASSE DE STABILITE CALCULEE A PARTIR DE LA CLASSE DE PASQUILL
 - PAS DE PRISE EN COMPTE DU LESSIVAGE PAR LA PLUIE
 - PAS DE FILTRE SUR LES CHAMPS EN SORTIE
 - DONNEES DE RUGOSITE PAR MOIS (M) :

* 1 * 2 * 3 * 4 * 5 * 6 * 7 * 8 * 9 * 10 * 11 * 12 *
* 1.00* 1.00* 1.00* 1.00* 1.00* 1.00* 1.00* 1.00* 1.00* 1.00* 1.00* 1.00*

- PAS DE CONVERSION DES NO_x EN NO, NO₂

CARACTERISTIQUES DE ESPECES :

ESPECE INDEX : 3
NOM : PM2_5
VITESSE DE DEPOT SEC (M/S): 0.0060000

COEFFICIENT DE LESSIVAGE (1/S): 0.0000800
TEMPS DECROISSANCE RADIOACTIVE (S): .0000000E+00
VITESSE DE CHUTE PAR GRAVITE (M/S): 0.0005584
CONCENTRATIONS MOYENNES SUR UNE DUREES (SEC.) : 600
BRUIT DE FOND DE L'ESPECE : 0.0 mcg/m3
ESPECE INDEX : 4
NOM : CO
VITESSE DE DEPOT SEC (M/S): 0.0000000
COEFFICIENT DE LESSIVAGE (1/S): 0.0000100
TEMPS DECROISSANCE RADIOACTIVE (S): .0000000E+00
VITESSE DE CHUTE PAR GRAVITE (M/S): 0.0000000
CONCENTRATIONS MOYENNES SUR UNE DUREES (SEC.) : 600
BRUIT DE FOND DE L'ESPECE : 0.0 mcg/m3
ESPECE INDEX : 5
NOM : NOX
VITESSE DE DEPOT SEC (M/S): 0.0000000
COEFFICIENT DE LESSIVAGE (1/S): 0.0000100
TEMPS DECROISSANCE RADIOACTIVE (S): .0000000E+00
VITESSE DE CHUTE PAR GRAVITE (M/S): 0.0000000
CONCENTRATIONS MOYENNES SUR UNE DUREES (SEC.) : 600
BRUIT DE FOND DE L'ESPECE : 0.0 mcg/m3
ESPECE INDEX : 8
NOM : SO2
VITESSE DE DEPOT SEC (M/S): 0.0060000
COEFFICIENT DE LESSIVAGE (1/S): 0.0000100
TEMPS DECROISSANCE RADIOACTIVE (S): .0000000E+00
VITESSE DE CHUTE PAR GRAVITE (M/S): 0.0000000
CONCENTRATIONS MOYENNES SUR UNE DUREES (SEC.) : 600
BRUIT DE FOND DE L'ESPECE : 0.0 mcg/m3
ESPECE INDEX : 9
NOM : COV
VITESSE DE DEPOT SEC (M/S): 0.0000000
COEFFICIENT DE LESSIVAGE (1/S): 0.0000100
TEMPS DECROISSANCE RADIOACTIVE (S): .0000000E+00
VITESSE DE CHUTE PAR GRAVITE (M/S): 0.0000000
CONCENTRATIONS MOYENNES SUR UNE DUREES (SEC.) : 600
BRUIT DE FOND DE L'ESPECE : 0.0 mcg/m3
ESPECE INDEX : 10
NOM : BENZENE
VITESSE DE DEPOT SEC (M/S): 0.0000000
COEFFICIENT DE LESSIVAGE (1/S): 0.0000100
TEMPS DECROISSANCE RADIOACTIVE (S): .0000000E+00
VITESSE DE CHUTE PAR GRAVITE (M/S): 0.0000000
CONCENTRATIONS MOYENNES SUR UNE DUREES (SEC.) : 600
BRUIT DE FOND DE L'ESPECE : 0.0 mcg/m3
ESPECE INDEX : 13
NOM : HAP
VITESSE DE DEPOT SEC (M/S): 0.0005000
COEFFICIENT DE LESSIVAGE (1/S): 0.0000100
TEMPS DECROISSANCE RADIOACTIVE (S): .0000000E+00

VITESSE DE CHUTE PAR GRAVITE (M/S): 0.0000001
 CONCENTRATIONS MOYENNES SUR UNE DUREES (SEC.) : 600
 BRUIT DE FOND DE L'ESPECE : 0.0 mcg/m3
 ESPECE INDEX : 23
 NOM : CADMIUM
 VITESSE DE DEPOT SEC (M/S): 0.0045000
 COEFFICIENT DE LESSIVAGE (1/S): 0.0000700
 TEMPS DECROISSANCE RADIOACTIVE (S): .0000000E+00
 VITESSE DE CHUTE PAR GRAVITE (M/S): 0.0022336
 CONCENTRATIONS MOYENNES SUR UNE DUREES (SEC.) : 600
 BRUIT DE FOND DE L'ESPECE : 0.0 mcg/m3
 ESPECE INDEX : 36
 NOM : CO2
 VITESSE DE DEPOT SEC (M/S): 0.0000000
 COEFFICIENT DE LESSIVAGE (1/S): 0.0000100
 TEMPS DECROISSANCE RADIOACTIVE (S): .0000000E+00
 VITESSE DE CHUTE PAR GRAVITE (M/S): 0.0000000
 CONCENTRATIONS MOYENNES SUR UNE DUREES (SEC.) : 600
 BRUIT DE FOND DE L'ESPECE : 0.0 mcg/m3

CARACTERISTIQUES DE EMISSIONS :

CHRONIQUES DES EMISSIONS A PARTIR DES MODULATIONS

SOURCE NUMERO : 1
 - GROUPE : AUTRE
 - SOUS-GROUPE : LINE
 - NOM : S1
 PM2_5 ==> 0.375E+00 t/year
 CO ==> 0.430E+01 t/year
 NOX ==> 0.110E+02 t/year
 SO2 ==> 0.108E+00 t/year
 COV ==> 0.110E+01 t/year
 BENZENE ==> 0.611E-02 t/year
 HAP ==> 0.544E-03 t/year
 CADMIUM ==> 0.135E-04 t/year
 CO2 ==> 0.424E+04 t/year
 - SOURCE LINEIQUE
 - NOMBRE DE SEGMENTS : 4
 - COORDONNEES DES EXTERMITES DES SEGMENTS (X,Y KM):
 838.76 6373.81
 838.47 6373.50
 837.38 6373.42
 837.11 6373.22
 836.30 6371.59

 CONCENTRATION EN MOYENNE ANNUELLE

- VALEUR DU MAXIMUM SUR LE MAILLAGE, ESPECE : PM2_5 - mcg/m3

I, J, X KM , Y KM , VALEUR
31 10 836.76 6372.28 0.993E-01

- VALEUR DU MAXIMUM SUR LE MAILLAGE, ESPECE : CO - mcg/m3

I, J, X KM , Y KM , VALEUR
31 10 836.76 6372.28 0.120E+01

- VALEUR DU MAXIMUM SUR LE MAILLAGE, ESPECE : NOX - mcg/m3

I, J, X KM , Y KM , VALEUR
31 10 836.76 6372.28 0.306E+01

- VALEUR DU MAXIMUM SUR LE MAILLAGE, ESPECE : SO2 - mcg/m3

I, J, X KM , Y KM , VALEUR
31 10 836.76 6372.28 0.286E-01

- VALEUR DU MAXIMUM SUR LE MAILLAGE, ESPECE : COV - mcg/m3

I, J, X KM , Y KM , VALEUR
31 10 836.76 6372.28 0.306E+00

- VALEUR DU MAXIMUM SUR LE MAILLAGE, ESPECE : BENZENE - mcg/m3

I, J, X KM , Y KM , VALEUR
31 10 836.76 6372.28 0.170E-02

- VALEUR DU MAXIMUM SUR LE MAILLAGE, ESPECE : HAP - mcg/m3

I, J, X KM , Y KM , VALEUR
31 10 836.76 6372.28 0.151E-03

- VALEUR DU MAXIMUM SUR LE MAILLAGE, ESPECE : CADMIUM - mcg/m3

I, J, X KM , Y KM , VALEUR
31 10 836.76 6372.28 0.362E-05

- VALEUR DU MAXIMUM SUR LE MAILLAGE, ESPECE : CO2 - mcg/m3

I, J, X KM , Y KM , VALEUR
31 10 836.76 6372.28 0.118E+04

DEPOTS SECS EN MOYENNE ANNUELLE

- VALEUR DU MAXIMUM SUR LE MAILLAGE, ESPECE : PM2_5 - mcg/m2s

I, J, X KM , Y KM , VALEUR
31 10 836.76 6372.28 0.596E-03

- VALEUR DU MAXIMUM SUR LE MAILLAGE, ESPECE : CO - mcg/m2s

PAS DE MAXIMUM

- VALEUR DU MAXIMUM SUR LE MAILLAGE, ESPECE : NOX - mcg/m2s

PAS DE MAXIMUM

- VALEUR DU MAXIMUM SUR LE MAILLAGE, ESPECE : SO2 - mcg/m2s

I, J, X KM , Y KM , VALEUR
31 10 836.76 6372.28 0.172E-03

- VALEUR DU MAXIMUM SUR LE MAILLAGE, ESPECE : COV - mcg/m2s

PAS DE MAXIMUM

- VALEUR DU MAXIMUM SUR LE MAILLAGE, ESPECE : BENZENE - mcg/m2s

PAS DE MAXIMUM

- VALEUR DU MAXIMUM SUR LE MAILLAGE, ESPECE : HAP - mcg/m2s

I, J, X KM , Y KM , VALEUR
31 10 836.76 6372.28 0.756E-07

- VALEUR DU MAXIMUM SUR LE MAILLAGE, ESPECE : CADMIUM - mcg/m2s

I, J, X KM , Y KM , VALEUR
31 10 836.76 6372.28 0.163E-07

- VALEUR DU MAXIMUM SUR LE MAILLAGE, ESPECE : CO2 - mcg/m2s

PAS DE MAXIMUM

DEPOTS HUMIDES EN MOYENNE ANNUELLE

- VALEUR DU MAXIMUM SUR LE MAILLAGE, ESPECE : PM2_5 - mcg/m2s

PAS DE MAXIMUM

- VALEUR DU MAXIMUM SUR LE MAILLAGE, ESPECE : CO - mcg/m2s

PAS DE MAXIMUM

- VALEUR DU MAXIMUM SUR LE MAILLAGE, ESPECE : NOX - mcg/m2s

PAS DE MAXIMUM

- VALEUR DU MAXIMUM SUR LE MAILLAGE, ESPECE : SO2 - mcg/m2s

PAS DE MAXIMUM

- VALEUR DU MAXIMUM SUR LE MAILLAGE, ESPECE : COV - mcg/m2s

PAS DE MAXIMUM

- VALEUR DU MAXIMUM SUR LE MAILLAGE, ESPECE : BENZENE - mcg/m2s

PAS DE MAXIMUM

- VALEUR DU MAXIMUM SUR LE MAILLAGE, ESPECE : HAP - mcg/m2s

PAS DE MAXIMUM

- VALEUR DU MAXIMUM SUR LE MAILLAGE, ESPECE : CADMIUM - mcg/m2s

PAS DE MAXIMUM

- VALEUR DU MAXIMUM SUR LE MAILLAGE, ESPECE : CO2 - mcg/m2s

PAS DE MAXIMUM

DEPOTS TOTAUX EN MOYENNE ANNUELLE

- VALEUR DU MAXIMUM SUR LE MAILLAGE, ESPECE : PM2_5 - mcg/m2s

I, J, X KM , Y KM , VALEUR
31 10 836.76 6372.28 0.596E-03

- VALEUR DU MAXIMUM SUR LE MAILLAGE, ESPECE : CO - mcg/m2s

PAS DE MAXIMUM

- VALEUR DU MAXIMUM SUR LE MAILLAGE, ESPECE : NOX - mcg/m2s

PAS DE MAXIMUM

- VALEUR DU MAXIMUM SUR LE MAILLAGE, ESPECE : SO2 - mcg/m2s

I, J, X KM , Y KM , VALEUR

31 10 836.76 6372.28 0.172E-03

- VALEUR DU MAXIMUM SUR LE MAILLAGE, ESPECE : COV - mcg/m2s

PAS DE MAXIMUM

- VALEUR DU MAXIMUM SUR LE MAILLAGE, ESPECE : BENZENE - mcg/m2s

PAS DE MAXIMUM

- VALEUR DU MAXIMUM SUR LE MAILLAGE, ESPECE : HAP - mcg/m2s

I, J, X KM , Y KM , VALEUR

31 10 836.76 6372.28 0.756E-07

- VALEUR DU MAXIMUM SUR LE MAILLAGE, ESPECE : CADMIUM - mcg/m2s

I, J, X KM , Y KM , VALEUR

31 10 836.76 6372.28 0.163E-07

- VALEUR DU MAXIMUM SUR LE MAILLAGE, ESPECE : CO2 - mcg/m2s

PAS DE MAXIMUM

FREQUENCE DE DEPASSEMENT DE SEUILS (%) =) POUR CONCENTRATION > :
0.100E+03

- VALEUR DU MAXIMUM SUR LE MAILLAGE, ESPECE : PM2_5 - %

PAS DE MAXIMUM

- VALEUR DU MAXIMUM SUR LE MAILLAGE, ESPECE : CO - %

PAS DE MAXIMUM

- VALEUR DU MAXIMUM SUR LE MAILLAGE, ESPECE : NOX - %

PAS DE MAXIMUM

- VALEUR DU MAXIMUM SUR LE MAILLAGE, ESPECE : SO2 - %

PAS DE MAXIMUM

- VALEUR DU MAXIMUM SUR LE MAILLAGE, ESPECE : COV - %

PAS DE MAXIMUM

- VALEUR DU MAXIMUM SUR LE MAILLAGE, ESPECE : BENZENE - %

PAS DE MAXIMUM

- VALEUR DU MAXIMUM SUR LE MAILLAGE, ESPECE : HAP - %

PAS DE MAXIMUM

- VALEUR DU MAXIMUM SUR LE MAILLAGE, ESPECE : CADMIUM - %

PAS DE MAXIMUM

- VALEUR DU MAXIMUM SUR LE MAILLAGE, ESPECE : CO2 - %

I, J, X KM , Y KM , VALEUR
35 18 837.16 6373.08 0.951E+02

CONCENTRATION POUR LE CENTILE (%) : 0.100E+03

- VALEUR DU MAXIMUM SUR LE MAILLAGE, ESPECE : PM2_5 - mcg/m3

I, J, X KM , Y KM , VALEUR
38 22 837.46 6373.48 0.513E+00

- VALEUR DU MAXIMUM SUR LE MAILLAGE, ESPECE : CO - mcg/m3

I, J, X KM , Y KM , VALEUR
38 22 837.46 6373.48 0.652E+01

- VALEUR DU MAXIMUM SUR LE MAILLAGE, ESPECE : NOX - mcg/m3

I, J, X KM , Y KM , VALEUR
38 22 837.46 6373.48 0.166E+02

- VALEUR DU MAXIMUM SUR LE MAILLAGE, ESPECE : SO2 - mcg/m3

I, J, X KM , Y KM , VALEUR
38 22 837.46 6373.48 0.148E+00

- VALEUR DU MAXIMUM SUR LE MAILLAGE, ESPECE : COV - mcg/m3

I, J, X KM , Y KM , VALEUR
38 22 837.46 6373.48 0.166E+01

- VALEUR DU MAXIMUM SUR LE MAILLAGE, ESPECE : BENZENE - mcg/m3

I, J, X KM , Y KM , VALEUR
38 22 837.46 6373.48 0.926E-02

- VALEUR DU MAXIMUM SUR LE MAILLAGE, ESPECE : HAP - mcg/m3

I, J, X KM , Y KM , VALEUR
38 22 837.46 6373.48 0.818E-03

- VALEUR DU MAXIMUM SUR LE MAILLAGE, ESPECE : CADMIUM - mcg/m3

I, J, X KM , Y KM , VALEUR
38 22 837.46 6373.48 0.189E-04

- VALEUR DU MAXIMUM SUR LE MAILLAGE, ESPECE : CO2 - mcg/m3

I, J, X KM , Y KM , VALEUR
38 22 837.46 6373.48 0.643E+04

CONCENTRATION

- VALEURS MAXIMALES PM2_5

MOD	DIR	CLASSE	I	J	X km	Y km	PM2_5
1.00	215.00	4	38	22	837.46	6373.48	0.513E+00
1.00	210.00	4	37	22	837.36	6373.48	0.508E+00
1.00	205.00	4	37	22	837.36	6373.48	0.503E+00
1.00	90.00	4	36	21	837.26	6373.38	0.493E+00
1.00	80.00	4	35	20	837.16	6373.28	0.492E+00
1.00	220.00	4	38	22	837.46	6373.48	0.490E+00
1.00	85.00	4	36	21	837.26	6373.38	0.479E+00
1.00	75.00	4	35	20	837.16	6373.28	0.479E+00
1.00	95.00	4	36	21	837.26	6373.38	0.479E+00
1.00	35.00	4	27	5	836.36	6371.78	0.462E+00

- VALEURS MAXIMALES CO

MOD	DIR	CLASSE	I	J	X km	Y km	CO
1.00	215.00	4	38	22	837.46	6373.48	0.652E+01
1.00	210.00	4	37	22	837.36	6373.48	0.647E+01
1.00	205.00	4	37	22	837.36	6373.48	0.638E+01
1.00	80.00	4	35	20	837.16	6373.28	0.620E+01
1.00	220.00	4	38	22	837.46	6373.48	0.616E+01
1.00	90.00	4	36	21	837.26	6373.38	0.616E+01
1.00	75.00	4	35	20	837.16	6373.28	0.601E+01
1.00	85.00	4	36	21	837.26	6373.38	0.600E+01
1.00	35.00	4	27	5	836.36	6371.78	0.597E+01
1.00	25.00	4	27	3	836.36	6371.58	0.594E+01

- VALEURS MAXIMALES NOX

MOD	DIR	CLASSE	I	J	X km	Y km	NOX
-----	-----	--------	---	---	------	------	-----

1.00	215.00	4	38	22	837.46	6373.48	0.166E+02
1.00	210.00	4	37	22	837.36	6373.48	0.165E+02
1.00	205.00	4	37	22	837.36	6373.48	0.163E+02
1.00	80.00	4	35	20	837.16	6373.28	0.158E+02
1.00	220.00	4	38	22	837.46	6373.48	0.157E+02
1.00	90.00	4	36	21	837.26	6373.38	0.157E+02
1.00	75.00	4	35	20	837.16	6373.28	0.153E+02
1.00	85.00	4	36	21	837.26	6373.38	0.153E+02
1.00	35.00	4	27	5	836.36	6371.78	0.152E+02
1.00	25.00	4	27	3	836.36	6371.58	0.152E+02

- VALEURS MAXIMALES SO2

MOD	DIR	CLASSE	I	J	X km	Y km	SO2
1.00	215.00	4	38	22	837.46	6373.48	0.148E+00
1.00	210.00	4	37	22	837.36	6373.48	0.146E+00
1.00	205.00	4	37	22	837.36	6373.48	0.145E+00
1.00	90.00	4	36	21	837.26	6373.38	0.142E+00
1.00	80.00	4	35	20	837.16	6373.28	0.142E+00
1.00	220.00	4	38	22	837.46	6373.48	0.141E+00
1.00	85.00	4	36	21	837.26	6373.38	0.138E+00
1.00	75.00	4	35	20	837.16	6373.28	0.138E+00
1.00	95.00	4	36	21	837.26	6373.38	0.138E+00
1.00	35.00	4	27	5	836.36	6371.78	0.133E+00

- VALEURS MAXIMALES COV

MOD	DIR	CLASSE	I	J	X km	Y km	COV
1.00	215.00	4	38	22	837.46	6373.48	0.166E+01
1.00	210.00	4	37	22	837.36	6373.48	0.165E+01
1.00	205.00	4	37	22	837.36	6373.48	0.163E+01
1.00	80.00	4	35	20	837.16	6373.28	0.158E+01
1.00	220.00	4	38	22	837.46	6373.48	0.157E+01
1.00	90.00	4	36	21	837.26	6373.38	0.157E+01
1.00	75.00	4	35	20	837.16	6373.28	0.153E+01
1.00	85.00	4	36	21	837.26	6373.38	0.153E+01
1.00	35.00	4	27	5	836.36	6371.78	0.152E+01
1.00	25.00	4	27	3	836.36	6371.58	0.152E+01

- VALEURS MAXIMALES BENZENE

MOD	DIR	CLASSE	I	J	X km	Y km	BENZENE
1.00	215.00	4	38	22	837.46	6373.48	0.926E-02
1.00	210.00	4	37	22	837.36	6373.48	0.920E-02
1.00	205.00	4	37	22	837.36	6373.48	0.906E-02
1.00	80.00	4	35	20	837.16	6373.28	0.881E-02
1.00	220.00	4	38	22	837.46	6373.48	0.875E-02
1.00	90.00	4	36	21	837.26	6373.38	0.875E-02
1.00	75.00	4	35	20	837.16	6373.28	0.854E-02
1.00	85.00	4	36	21	837.26	6373.38	0.852E-02

1.00	35.00	4	27	5	836.36	6371.78	0.848E-02
1.00	25.00	4	27	3	836.36	6371.58	0.844E-02

- VALEURS MAXIMALES HAP

MOD	DIR	CLASSE	I	J	X km	Y km	HAP
1.00	215.00	4	38	22	837.46	6373.48	0.818E-03
1.00	210.00	4	37	22	837.36	6373.48	0.812E-03
1.00	205.00	4	37	22	837.36	6373.48	0.800E-03
1.00	80.00	4	35	20	837.16	6373.28	0.778E-03
1.00	90.00	4	36	21	837.26	6373.38	0.773E-03
1.00	220.00	4	38	22	837.46	6373.48	0.773E-03
1.00	75.00	4	35	20	837.16	6373.28	0.755E-03
1.00	85.00	4	36	21	837.26	6373.38	0.754E-03
1.00	35.00	4	27	5	836.36	6371.78	0.748E-03
1.00	95.00	4	36	21	837.26	6373.38	0.745E-03

- VALEURS MAXIMALES CADMIUM

MOD	DIR	CLASSE	I	J	X km	Y km	CADMIUM
1.00	215.00	4	38	22	837.46	6373.48	0.189E-04
1.00	210.00	4	37	22	837.36	6373.48	0.188E-04
1.00	205.00	4	37	22	837.36	6373.48	0.186E-04
1.00	80.00	4	35	20	837.16	6373.28	0.181E-04
1.00	90.00	4	36	21	837.26	6373.38	0.181E-04
1.00	220.00	4	38	22	837.46	6373.48	0.180E-04
1.00	75.00	4	35	20	837.16	6373.28	0.176E-04
1.00	85.00	4	36	21	837.26	6373.38	0.176E-04
1.00	95.00	4	36	21	837.26	6373.38	0.176E-04
1.00	35.00	4	27	5	836.36	6371.78	0.171E-04

- VALEURS MAXIMALES CO2

MOD	DIR	CLASSE	I	J	X km	Y km	CO2
1.00	215.00	4	38	22	837.46	6373.48	0.643E+04
1.00	210.00	4	37	22	837.36	6373.48	0.639E+04
1.00	205.00	4	37	22	837.36	6373.48	0.630E+04
1.00	80.00	4	35	20	837.16	6373.28	0.612E+04
1.00	220.00	4	38	22	837.46	6373.48	0.608E+04
1.00	90.00	4	36	21	837.26	6373.38	0.607E+04
1.00	75.00	4	35	20	837.16	6373.28	0.593E+04
1.00	85.00	4	36	21	837.26	6373.38	0.592E+04
1.00	35.00	4	27	5	836.36	6371.78	0.589E+04
1.00	25.00	4	27	3	836.36	6371.58	0.586E+04

DEPOTS SECS

- VALEURS MAXIMALES PM2_5

MOD	DIR	CLASSE	I	J	X km	Y km	PM2_5
1.00	215.00	4	38	22	837.46	6373.48	0.308E-02
1.00	210.00	4	37	22	837.36	6373.48	0.305E-02
1.00	205.00	4	37	22	837.36	6373.48	0.302E-02
1.00	90.00	4	36	21	837.26	6373.38	0.296E-02
1.00	80.00	4	35	20	837.16	6373.28	0.295E-02
1.00	220.00	4	38	22	837.46	6373.48	0.294E-02
1.00	85.00	4	36	21	837.26	6373.38	0.288E-02
1.00	75.00	4	35	20	837.16	6373.28	0.288E-02
1.00	95.00	4	36	21	837.26	6373.38	0.288E-02
1.00	35.00	4	27	5	836.36	6371.78	0.277E-02

- VALEURS MAXIMALES CO

MOD	DIR	CLASSE	I	J	X km	Y km	CO
1.00	10.00	4	1	1	833.76	6371.38	0.000E+00
1.00	15.00	4	1	1	833.76	6371.38	0.000E+00
1.00	20.00	4	1	1	833.76	6371.38	0.000E+00
1.00	25.00	4	1	1	833.76	6371.38	0.000E+00
1.00	30.00	4	1	1	833.76	6371.38	0.000E+00
1.00	35.00	4	1	1	833.76	6371.38	0.000E+00
1.00	40.00	4	1	1	833.76	6371.38	0.000E+00
1.00	45.00	4	1	1	833.76	6371.38	0.000E+00
1.00	50.00	4	1	1	833.76	6371.38	0.000E+00
1.00	55.00	4	1	1	833.76	6371.38	0.000E+00

- VALEURS MAXIMALES NOX

MOD	DIR	CLASSE	I	J	X km	Y km	NOX
1.00	10.00	4	1	1	833.76	6371.38	0.000E+00
1.00	15.00	4	1	1	833.76	6371.38	0.000E+00
1.00	20.00	4	1	1	833.76	6371.38	0.000E+00
1.00	25.00	4	1	1	833.76	6371.38	0.000E+00
1.00	30.00	4	1	1	833.76	6371.38	0.000E+00
1.00	35.00	4	1	1	833.76	6371.38	0.000E+00
1.00	40.00	4	1	1	833.76	6371.38	0.000E+00
1.00	45.00	4	1	1	833.76	6371.38	0.000E+00
1.00	50.00	4	1	1	833.76	6371.38	0.000E+00
1.00	55.00	4	1	1	833.76	6371.38	0.000E+00

- VALEURS MAXIMALES SO2

MOD	DIR	CLASSE	I	J	X km	Y km	SO2
1.00	215.00	4	38	22	837.46	6373.48	0.887E-03
1.00	210.00	4	37	22	837.36	6373.48	0.878E-03
1.00	205.00	4	37	22	837.36	6373.48	0.869E-03
1.00	90.00	4	36	21	837.26	6373.38	0.852E-03
1.00	80.00	4	35	20	837.16	6373.28	0.851E-03
1.00	220.00	4	38	22	837.46	6373.48	0.847E-03

1.00	85.00	4	36	21	837.26	6373.38	0.829E-03
1.00	75.00	4	35	20	837.16	6373.28	0.829E-03
1.00	95.00	4	36	21	837.26	6373.38	0.829E-03
1.00	35.00	4	27	5	836.36	6371.78	0.798E-03

- VALEURS MAXIMALES COV

MOD	DIR	CLASSE	I	J	X km	Y km	COV
1.00	10.00	4	1	1	833.76	6371.38	0.000E+00
1.00	15.00	4	1	1	833.76	6371.38	0.000E+00
1.00	20.00	4	1	1	833.76	6371.38	0.000E+00
1.00	25.00	4	1	1	833.76	6371.38	0.000E+00
1.00	30.00	4	1	1	833.76	6371.38	0.000E+00
1.00	35.00	4	1	1	833.76	6371.38	0.000E+00
1.00	40.00	4	1	1	833.76	6371.38	0.000E+00
1.00	45.00	4	1	1	833.76	6371.38	0.000E+00
1.00	50.00	4	1	1	833.76	6371.38	0.000E+00
1.00	55.00	4	1	1	833.76	6371.38	0.000E+00

- VALEURS MAXIMALES BENZENE

MOD	DIR	CLASSE	I	J	X km	Y km	BENZENE
1.00	10.00	4	1	1	833.76	6371.38	0.000E+00
1.00	15.00	4	1	1	833.76	6371.38	0.000E+00
1.00	20.00	4	1	1	833.76	6371.38	0.000E+00
1.00	25.00	4	1	1	833.76	6371.38	0.000E+00
1.00	30.00	4	1	1	833.76	6371.38	0.000E+00
1.00	35.00	4	1	1	833.76	6371.38	0.000E+00
1.00	40.00	4	1	1	833.76	6371.38	0.000E+00
1.00	45.00	4	1	1	833.76	6371.38	0.000E+00
1.00	50.00	4	1	1	833.76	6371.38	0.000E+00
1.00	55.00	4	1	1	833.76	6371.38	0.000E+00

- VALEURS MAXIMALES HAP

MOD	DIR	CLASSE	I	J	X km	Y km	HAP
1.00	215.00	4	38	22	837.46	6373.48	0.409E-06
1.00	210.00	4	37	22	837.36	6373.48	0.406E-06
1.00	205.00	4	37	22	837.36	6373.48	0.400E-06
1.00	80.00	4	35	20	837.16	6373.28	0.389E-06
1.00	90.00	4	36	21	837.26	6373.38	0.387E-06
1.00	220.00	4	38	22	837.46	6373.48	0.387E-06
1.00	75.00	4	35	20	837.16	6373.28	0.377E-06
1.00	85.00	4	36	21	837.26	6373.38	0.377E-06
1.00	35.00	4	27	5	836.36	6371.78	0.374E-06
1.00	95.00	4	36	21	837.26	6373.38	0.372E-06

- VALEURS MAXIMALES CADMIUM

MOD	DIR	CLASSE	I	J	X km	Y km	CADMIUM
-----	-----	--------	---	---	------	------	---------

1.00	215.00	4	38	22	837.46	6373.48	0.852E-07
1.00	210.00	4	37	22	837.36	6373.48	0.844E-07
1.00	205.00	4	37	22	837.36	6373.48	0.835E-07
1.00	80.00	4	35	20	837.16	6373.28	0.816E-07
1.00	90.00	4	36	21	837.26	6373.38	0.816E-07
1.00	220.00	4	38	22	837.46	6373.48	0.812E-07
1.00	75.00	4	35	20	837.16	6373.28	0.794E-07
1.00	85.00	4	36	21	837.26	6373.38	0.794E-07
1.00	95.00	4	36	21	837.26	6373.38	0.791E-07
1.00	35.00	4	27	5	836.36	6371.78	0.771E-07

- VALEURS MAXIMALES CO2

MOD	DIR	CLASSE	I	J	X km	Y km	CO2
1.00	10.00	4	1	1	833.76	6371.38	0.000E+00
1.00	15.00	4	1	1	833.76	6371.38	0.000E+00
1.00	20.00	4	1	1	833.76	6371.38	0.000E+00
1.00	25.00	4	1	1	833.76	6371.38	0.000E+00
1.00	30.00	4	1	1	833.76	6371.38	0.000E+00
1.00	35.00	4	1	1	833.76	6371.38	0.000E+00
1.00	40.00	4	1	1	833.76	6371.38	0.000E+00
1.00	45.00	4	1	1	833.76	6371.38	0.000E+00
1.00	50.00	4	1	1	833.76	6371.38	0.000E+00
1.00	55.00	4	1	1	833.76	6371.38	0.000E+00

DEPOTS HUMIDES

- VALEURS MAXIMALES PM2_5

MOD	DIR	CLASSE	I	J	X km	Y km	PM2_5
1.00	10.00	4	1	1	833.76	6371.38	0.000E+00
1.00	15.00	4	1	1	833.76	6371.38	0.000E+00
1.00	20.00	4	1	1	833.76	6371.38	0.000E+00
1.00	25.00	4	1	1	833.76	6371.38	0.000E+00
1.00	30.00	4	1	1	833.76	6371.38	0.000E+00
1.00	35.00	4	1	1	833.76	6371.38	0.000E+00
1.00	40.00	4	1	1	833.76	6371.38	0.000E+00
1.00	45.00	4	1	1	833.76	6371.38	0.000E+00
1.00	50.00	4	1	1	833.76	6371.38	0.000E+00
1.00	55.00	4	1	1	833.76	6371.38	0.000E+00

- VALEURS MAXIMALES CO

MOD	DIR	CLASSE	I	J	X km	Y km	CO
1.00	10.00	4	1	1	833.76	6371.38	0.000E+00
1.00	15.00	4	1	1	833.76	6371.38	0.000E+00
1.00	20.00	4	1	1	833.76	6371.38	0.000E+00
1.00	25.00	4	1	1	833.76	6371.38	0.000E+00

1.00	30.00	4	1	1	833.76	6371.38	0.000E+00
1.00	35.00	4	1	1	833.76	6371.38	0.000E+00
1.00	40.00	4	1	1	833.76	6371.38	0.000E+00
1.00	45.00	4	1	1	833.76	6371.38	0.000E+00
1.00	50.00	4	1	1	833.76	6371.38	0.000E+00
1.00	55.00	4	1	1	833.76	6371.38	0.000E+00

- VALEURS MAXIMALES NOX

MOD	DIR	CLASSE	I	J	X km	Y km	NOX
1.00	10.00	4	1	1	833.76	6371.38	0.000E+00
1.00	15.00	4	1	1	833.76	6371.38	0.000E+00
1.00	20.00	4	1	1	833.76	6371.38	0.000E+00
1.00	25.00	4	1	1	833.76	6371.38	0.000E+00
1.00	30.00	4	1	1	833.76	6371.38	0.000E+00
1.00	35.00	4	1	1	833.76	6371.38	0.000E+00
1.00	40.00	4	1	1	833.76	6371.38	0.000E+00
1.00	45.00	4	1	1	833.76	6371.38	0.000E+00
1.00	50.00	4	1	1	833.76	6371.38	0.000E+00
1.00	55.00	4	1	1	833.76	6371.38	0.000E+00

- VALEURS MAXIMALES SO2

MOD	DIR	CLASSE	I	J	X km	Y km	SO2
1.00	10.00	4	1	1	833.76	6371.38	0.000E+00
1.00	15.00	4	1	1	833.76	6371.38	0.000E+00
1.00	20.00	4	1	1	833.76	6371.38	0.000E+00
1.00	25.00	4	1	1	833.76	6371.38	0.000E+00
1.00	30.00	4	1	1	833.76	6371.38	0.000E+00
1.00	35.00	4	1	1	833.76	6371.38	0.000E+00
1.00	40.00	4	1	1	833.76	6371.38	0.000E+00
1.00	45.00	4	1	1	833.76	6371.38	0.000E+00
1.00	50.00	4	1	1	833.76	6371.38	0.000E+00
1.00	55.00	4	1	1	833.76	6371.38	0.000E+00

- VALEURS MAXIMALES COV

MOD	DIR	CLASSE	I	J	X km	Y km	COV
1.00	10.00	4	1	1	833.76	6371.38	0.000E+00
1.00	15.00	4	1	1	833.76	6371.38	0.000E+00
1.00	20.00	4	1	1	833.76	6371.38	0.000E+00
1.00	25.00	4	1	1	833.76	6371.38	0.000E+00
1.00	30.00	4	1	1	833.76	6371.38	0.000E+00
1.00	35.00	4	1	1	833.76	6371.38	0.000E+00
1.00	40.00	4	1	1	833.76	6371.38	0.000E+00
1.00	45.00	4	1	1	833.76	6371.38	0.000E+00
1.00	50.00	4	1	1	833.76	6371.38	0.000E+00
1.00	55.00	4	1	1	833.76	6371.38	0.000E+00

- VALEURS MAXIMALES BENZENE

MOD	DIR	CLASSE	I	J	X km	Y km	BENZENE
1.00	10.00	4	1	1	833.76	6371.38	0.000E+00
1.00	15.00	4	1	1	833.76	6371.38	0.000E+00
1.00	20.00	4	1	1	833.76	6371.38	0.000E+00
1.00	25.00	4	1	1	833.76	6371.38	0.000E+00
1.00	30.00	4	1	1	833.76	6371.38	0.000E+00
1.00	35.00	4	1	1	833.76	6371.38	0.000E+00
1.00	40.00	4	1	1	833.76	6371.38	0.000E+00
1.00	45.00	4	1	1	833.76	6371.38	0.000E+00
1.00	50.00	4	1	1	833.76	6371.38	0.000E+00
1.00	55.00	4	1	1	833.76	6371.38	0.000E+00

- VALEURS MAXIMALES HAP

MOD	DIR	CLASSE	I	J	X km	Y km	HAP
1.00	10.00	4	1	1	833.76	6371.38	0.000E+00
1.00	15.00	4	1	1	833.76	6371.38	0.000E+00
1.00	20.00	4	1	1	833.76	6371.38	0.000E+00
1.00	25.00	4	1	1	833.76	6371.38	0.000E+00
1.00	30.00	4	1	1	833.76	6371.38	0.000E+00
1.00	35.00	4	1	1	833.76	6371.38	0.000E+00
1.00	40.00	4	1	1	833.76	6371.38	0.000E+00
1.00	45.00	4	1	1	833.76	6371.38	0.000E+00
1.00	50.00	4	1	1	833.76	6371.38	0.000E+00
1.00	55.00	4	1	1	833.76	6371.38	0.000E+00

- VALEURS MAXIMALES CADMIUM

MOD	DIR	CLASSE	I	J	X km	Y km	CADMIUM
1.00	10.00	4	1	1	833.76	6371.38	0.000E+00
1.00	15.00	4	1	1	833.76	6371.38	0.000E+00
1.00	20.00	4	1	1	833.76	6371.38	0.000E+00
1.00	25.00	4	1	1	833.76	6371.38	0.000E+00
1.00	30.00	4	1	1	833.76	6371.38	0.000E+00
1.00	35.00	4	1	1	833.76	6371.38	0.000E+00
1.00	40.00	4	1	1	833.76	6371.38	0.000E+00
1.00	45.00	4	1	1	833.76	6371.38	0.000E+00
1.00	50.00	4	1	1	833.76	6371.38	0.000E+00
1.00	55.00	4	1	1	833.76	6371.38	0.000E+00

- VALEURS MAXIMALES CO2

MOD	DIR	CLASSE	I	J	X km	Y km	CO2
1.00	10.00	4	1	1	833.76	6371.38	0.000E+00
1.00	15.00	4	1	1	833.76	6371.38	0.000E+00
1.00	20.00	4	1	1	833.76	6371.38	0.000E+00
1.00	25.00	4	1	1	833.76	6371.38	0.000E+00
1.00	30.00	4	1	1	833.76	6371.38	0.000E+00
1.00	35.00	4	1	1	833.76	6371.38	0.000E+00

1.00	40.00	4	1	1	833.76	6371.38	0.000E+00
1.00	45.00	4	1	1	833.76	6371.38	0.000E+00
1.00	50.00	4	1	1	833.76	6371.38	0.000E+00
1.00	55.00	4	1	1	833.76	6371.38	0.000E+00

ARIA IMPACT V 1.8

D====> 9. 6.20
NOM DU PROJET : Trafic_LIDL_Donzère_09062020

CALCUL STATISTIQUE A PARTIR DE ROSES DES VENTS

CARACTERISTIQUES DE LA GRILLE CIBLE :

Xor. = 833.760 Km Yor. = 6371.380 km
DX = 100.000 m DY = 100.000 m
NX = 101 NY = 101

OPTIONS DE CALCULS :

-
- PRISE EN COMPTE SIMPLIFIEE DU RELIEF
 - LES VENTS CALMES SONT INVALIDES
 - DUREE DE MOYENNAGE DE LA CONCENTRATION UNITAIRE (Sec.) : 3600
 - POURCENTAGE DE DONNEES VALIDES NECESSAIRES POUR LES CALCULS DE MOYENNES : 80.00
 - RECONSTITUTION DE PROFILS DE VENT A PARTIR DE LA STATIBILITE
 - RECONSTITUTION DE PROFILS DE TEMPERATURE A PARTIR DE LA STATIBILITE
 - PAS DE PRISE EN COMPTE DE LA COUCHE LIMITE ATMOSPHERIQUE
 - PAS DE PRISE EN COMPTE DE L'INFLUENCE DE LA COTE
 - MODELE DE SURHAUTEUR POUR LES SOURCES PONCTUELLES : HOLLAND
 - PAS DE DE RABATTEMENT DU PANACHE PAR LA CHEMINEE
 - MODELE DE CALCUL DES ECART-TYPES : PASQUIL
 - CLASSE DE STABILITE CALCULEE A PARTIR DE LA CLASSE DE PASQUILL
 - PAS DE PRISE EN COMPTE DU LESSIVAGE PAR LA PLUIE
 - PAS DE FILTRE SUR LES CHAMPS EN SORTIE
 - DONNEES DE RUGOSITE PAR MOIS (M) :
- *****
* 1 * 2 * 3 * 4 * 5 * 6 * 7 * 8 * 9 * 10 * 11 * 12 *
* 1.00* 1.00* 1.00* 1.00* 1.00* 1.00* 1.00* 1.00* 1.00* 1.00* 1.00* 1.00*

- PAS DE CONVERSION DES NO_x EN NO, NO₂

CARACTERISTIQUES DES ESPECES :

ESPECE INDEX : 3
NOM : PM2_5
VITESSE DE DEPOT SEC (M/S): 0.0060000
COEFFICIENT DE LESSIVAGE (1/S): 0.0000800
TEMPS DECROISSANCE RADIOACTIVE (S): .0000000E+00
VITESSE DE CHUTE PAR GRAVITE (M/S): 0.0005584
CONCENTRATIONS MOYENNES SUR UNE DUREES (SEC.) : 600
BRUIT DE FOND DE L'ESPECE : 0.0 mcg/m3
ESPECE INDEX : 4

NOM : CO
VITESSE DE DEPOT SEC (M/S): 0.0000000
COEFFICIENT DE LESSIVAGE (1/S): 0.0000100
TEMPS DECROISSANCE RADIOACTIVE (S): .0000000E+00
VITESSE DE CHUTE PAR GRAVITE (M/S): 0.0000000
CONCENTRATIONS MOYENNES SUR UNE DUREES (SEC.) : 600
BRUIT DE FOND DE L'ESPECE : 0.0 mcg/m3
ESPECE INDEX : 5
NOM : NOX
VITESSE DE DEPOT SEC (M/S): 0.0000000
COEFFICIENT DE LESSIVAGE (1/S): 0.0000100
TEMPS DECROISSANCE RADIOACTIVE (S): .0000000E+00
VITESSE DE CHUTE PAR GRAVITE (M/S): 0.0000000
CONCENTRATIONS MOYENNES SUR UNE DUREES (SEC.) : 600
BRUIT DE FOND DE L'ESPECE : 0.0 mcg/m3
ESPECE INDEX : 8
NOM : SO2
VITESSE DE DEPOT SEC (M/S): 0.0060000
COEFFICIENT DE LESSIVAGE (1/S): 0.0000100
TEMPS DECROISSANCE RADIOACTIVE (S): .0000000E+00
VITESSE DE CHUTE PAR GRAVITE (M/S): 0.0000000
CONCENTRATIONS MOYENNES SUR UNE DUREES (SEC.) : 600
BRUIT DE FOND DE L'ESPECE : 0.0 mcg/m3
ESPECE INDEX : 9
NOM : COV
VITESSE DE DEPOT SEC (M/S): 0.0000000
COEFFICIENT DE LESSIVAGE (1/S): 0.0000100
TEMPS DECROISSANCE RADIOACTIVE (S): .0000000E+00
VITESSE DE CHUTE PAR GRAVITE (M/S): 0.0000000
CONCENTRATIONS MOYENNES SUR UNE DUREES (SEC.) : 600
BRUIT DE FOND DE L'ESPECE : 0.0 mcg/m3
ESPECE INDEX : 10
NOM : BENZENE
VITESSE DE DEPOT SEC (M/S): 0.0000000
COEFFICIENT DE LESSIVAGE (1/S): 0.0000100
TEMPS DECROISSANCE RADIOACTIVE (S): .0000000E+00
VITESSE DE CHUTE PAR GRAVITE (M/S): 0.0000000
CONCENTRATIONS MOYENNES SUR UNE DUREES (SEC.) : 600
BRUIT DE FOND DE L'ESPECE : 0.0 mcg/m3
ESPECE INDEX : 13
NOM : HAP
VITESSE DE DEPOT SEC (M/S): 0.0005000
COEFFICIENT DE LESSIVAGE (1/S): 0.0000100
TEMPS DECROISSANCE RADIOACTIVE (S): .0000000E+00
VITESSE DE CHUTE PAR GRAVITE (M/S): 0.0000001
CONCENTRATIONS MOYENNES SUR UNE DUREES (SEC.) : 600
BRUIT DE FOND DE L'ESPECE : 0.0 mcg/m3
ESPECE INDEX : 23
NOM : CADMIUM
VITESSE DE DEPOT SEC (M/S): 0.0045000
COEFFICIENT DE LESSIVAGE (1/S): 0.0000700
TEMPS DECROISSANCE RADIOACTIVE (S): .0000000E+00
VITESSE DE CHUTE PAR GRAVITE (M/S): 0.0022336
CONCENTRATIONS MOYENNES SUR UNE DUREES (SEC.) : 600
BRUIT DE FOND DE L'ESPECE : 0.0 mcg/m3

ESPECE INDEX : 36
NOM : CO2
VITESSE DE DEPOT SEC (M/S): 0.0000000
COEFFICIENT DE LESSIVAGE (1/S): 0.0000100
TEMPS DECROISSANCE RADIOACTIVE (S): .0000000E+00
VITESSE DE CHUTE PAR GRAVITE (M/S): 0.0000000
CONCENTRATIONS MOYENNES SUR UNE DUREES (SEC.) : 600
BRUIT DE FOND DE L'ESPECE : 0.0 mcg/m3

CARACTERISTIQUES DES EMISSIONS :

CHRONIQUES DES EMISSIONS A PARTIR DES MODULATIONS

SOURCE NUMERO : 1

- GROUPE : AUTRE

- SOUS-GROUPE : LINE

- NOM : S1

PM2_5 ==> 0.540E+00 t/year

CO ==> 0.619E+01 t/year

NOX ==> 0.156E+02 t/year

SO2 ==> 0.150E+00 t/year

COV ==> 0.155E+01 t/year

BENZENE ==> 0.893E-02 t/year

HAP ==> 0.791E-03 t/year

CADMIUM ==> 0.192E-04 t/year

CO2 ==> 0.604E+04 t/year

- SOURCE LINEIQUE

- NOMBRE DE SEGMENTS : 5

- COORDONNEES DES EXTERMITES DES SEGMENTS (X,Y KM):

840.09 6377.31

840.35 6376.77

840.39 6376.53

840.35 6376.29

839.27 6374.29

838.76 6373.81

CONCENTRATION EN MOYENNE ANNUELLE

- VALEUR DU MAXIMUM SUR LE MAILLAGE, ESPECE : PM2_5 - mcg/m3

I, J, X KM , Y KM , VALEUR

60 35 839.66 6374.78 0.137E+00

- VALEUR DU MAXIMUM SUR LE MAILLAGE, ESPECE : CO - mcg/m3

I, J, X KM , Y KM , VALEUR

60 35 839.66 6374.78 0.166E+01

- VALEUR DU MAXIMUM SUR LE MAILLAGE, ESPECE : NOX - mcg/m3

I, J, X KM , Y KM , VALEUR
60 35 839.66 6374.78 0.420E+01

- VALEUR DU MAXIMUM SUR LE MAILLAGE, ESPECE : SO2 - mcg/m3

I, J, X KM , Y KM , VALEUR
60 35 839.66 6374.78 0.380E-01

- VALEUR DU MAXIMUM SUR LE MAILLAGE, ESPECE : COV - mcg/m3

I, J, X KM , Y KM , VALEUR
60 35 839.66 6374.78 0.416E+00

- VALEUR DU MAXIMUM SUR LE MAILLAGE, ESPECE : BENZENE - mcg/m3

I, J, X KM , Y KM , VALEUR
60 35 839.66 6374.78 0.240E-02

- VALEUR DU MAXIMUM SUR LE MAILLAGE, ESPECE : HAP - mcg/m3

I, J, X KM , Y KM , VALEUR
60 35 839.66 6374.78 0.211E-03

- VALEUR DU MAXIMUM SUR LE MAILLAGE, ESPECE : CADMIUM - mcg/m3

I, J, X KM , Y KM , VALEUR
60 35 839.66 6374.78 0.493E-05

- VALEUR DU MAXIMUM SUR LE MAILLAGE, ESPECE : CO2 - mcg/m3

I, J, X KM , Y KM , VALEUR
60 35 839.66 6374.78 0.162E+04

DEPOTS SECS EN MOYENNE ANNUELLE

- VALEUR DU MAXIMUM SUR LE MAILLAGE, ESPECE : PM2_5 - mcg/m2s

I, J, X KM , Y KM , VALEUR
60 35 839.66 6374.78 0.821E-03

- VALEUR DU MAXIMUM SUR LE MAILLAGE, ESPECE : CO - mcg/m2s

PAS DE MAXIMUM

- VALEUR DU MAXIMUM SUR LE MAILLAGE, ESPECE : NOX - mcg/m2s

PAS DE MAXIMUM

- VALEUR DU MAXIMUM SUR LE MAILLAGE, ESPECE : SO2 - mcg/m2s

I, J, X KM , Y KM , VALEUR

60 35 839.66 6374.78 0.228E-03

- VALEUR DU MAXIMUM SUR LE MAILLAGE, ESPECE : COV - mcg/m2s

PAS DE MAXIMUM

- VALEUR DU MAXIMUM SUR LE MAILLAGE, ESPECE : BENZENE - mcg/m2s

PAS DE MAXIMUM

- VALEUR DU MAXIMUM SUR LE MAILLAGE, ESPECE : HAP - mcg/m2s

I, J, X KM , Y KM , VALEUR
60 35 839.66 6374.78 0.106E-06

- VALEUR DU MAXIMUM SUR LE MAILLAGE, ESPECE : CADMIUM - mcg/m2s

I, J, X KM , Y KM , VALEUR
60 35 839.66 6374.78 0.222E-07

- VALEUR DU MAXIMUM SUR LE MAILLAGE, ESPECE : CO2 - mcg/m2s

PAS DE MAXIMUM

DEPOTS HUMIDES EN MOYENNE ANNUELLE

- VALEUR DU MAXIMUM SUR LE MAILLAGE, ESPECE : PM2_5 - mcg/m2s

PAS DE MAXIMUM

- VALEUR DU MAXIMUM SUR LE MAILLAGE, ESPECE : CO - mcg/m2s

PAS DE MAXIMUM

- VALEUR DU MAXIMUM SUR LE MAILLAGE, ESPECE : NOX - mcg/m2s

PAS DE MAXIMUM

- VALEUR DU MAXIMUM SUR LE MAILLAGE, ESPECE : SO2 - mcg/m2s

PAS DE MAXIMUM

- VALEUR DU MAXIMUM SUR LE MAILLAGE, ESPECE : COV - mcg/m2s

PAS DE MAXIMUM

- VALEUR DU MAXIMUM SUR LE MAILLAGE, ESPECE : BENZENE - mcg/m2s

PAS DE MAXIMUM

- VALEUR DU MAXIMUM SUR LE MAILLAGE, ESPECE : HAP - mcg/m2s

PAS DE MAXIMUM

- VALEUR DU MAXIMUM SUR LE MAILLAGE, ESPECE : CADMIUM - mcg/m2s

PAS DE MAXIMUM

- VALEUR DU MAXIMUM SUR LE MAILLAGE, ESPECE : CO2 - mcg/m2s

PAS DE MAXIMUM

DEPOTS TOTAUX EN MOYENNE ANNUELLE

- VALEUR DU MAXIMUM SUR LE MAILLAGE, ESPECE : PM2_5 - mcg/m2s

I, J, X KM , Y KM , VALEUR

60 35 839.66 6374.78 0.821E-03

- VALEUR DU MAXIMUM SUR LE MAILLAGE, ESPECE : CO - mcg/m2s

PAS DE MAXIMUM

- VALEUR DU MAXIMUM SUR LE MAILLAGE, ESPECE : NOX - mcg/m2s

PAS DE MAXIMUM

- VALEUR DU MAXIMUM SUR LE MAILLAGE, ESPECE : SO2 - mcg/m2s

I, J, X KM , Y KM , VALEUR

60 35 839.66 6374.78 0.228E-03

- VALEUR DU MAXIMUM SUR LE MAILLAGE, ESPECE : COV - mcg/m2s

PAS DE MAXIMUM

- VALEUR DU MAXIMUM SUR LE MAILLAGE, ESPECE : BENZENE - mcg/m2s

PAS DE MAXIMUM

- VALEUR DU MAXIMUM SUR LE MAILLAGE, ESPECE : HAP - mcg/m2s

I, J, X KM , Y KM , VALEUR

60 35 839.66 6374.78 0.106E-06

- VALEUR DU MAXIMUM SUR LE MAILLAGE, ESPECE : CADMIUM - mcg/m2s

I, J, X KM , Y KM , VALEUR

60 35 839.66 6374.78 0.222E-07

- VALEUR DU MAXIMUM SUR LE MAILLAGE, ESPECE : CO2 - mcg/m2s

PAS DE MAXIMUM

FREQUENCE DE DEPASSEMENT DE SEUILS (%) =) POUR CONCENTRATION > :
0.100E+03

- VALEUR DU MAXIMUM SUR LE MAILLAGE, ESPECE : PM2_5 - %

PAS DE MAXIMUM

- VALEUR DU MAXIMUM SUR LE MAILLAGE, ESPECE : CO - %

PAS DE MAXIMUM

- VALEUR DU MAXIMUM SUR LE MAILLAGE, ESPECE : NOX - %

PAS DE MAXIMUM

- VALEUR DU MAXIMUM SUR LE MAILLAGE, ESPECE : SO2 - %

PAS DE MAXIMUM

- VALEUR DU MAXIMUM SUR LE MAILLAGE, ESPECE : COV - %

PAS DE MAXIMUM

- VALEUR DU MAXIMUM SUR LE MAILLAGE, ESPECE : BENZENE - %

PAS DE MAXIMUM

- VALEUR DU MAXIMUM SUR LE MAILLAGE, ESPECE : HAP - %

PAS DE MAXIMUM

- VALEUR DU MAXIMUM SUR LE MAILLAGE, ESPECE : CADMIUM - %

PAS DE MAXIMUM

- VALEUR DU MAXIMUM SUR LE MAILLAGE, ESPECE : CO2 - %

I, J, X KM , Y KM , VALEUR
67 55 840.36 6376.78 0.994E+02

CONCENTRATION POUR LE CENTILE (%) : 0.100E+03

- VALEUR DU MAXIMUM SUR LE MAILLAGE, ESPECE : PM2_5 - mcg/m3

I, J, X KM , Y KM , VALEUR

68 51 840.46 6376.38 0.643E+00

- VALEUR DU MAXIMUM SUR LE MAILLAGE, ESPECE : CO - mcg/m3

I, J, X KM , Y KM , VALEUR

68 51 840.46 6376.38 0.839E+01

- VALEUR DU MAXIMUM SUR LE MAILLAGE, ESPECE : NOX - mcg/m3

I, J, X KM , Y KM , VALEUR

68 51 840.46 6376.38 0.212E+02

- VALEUR DU MAXIMUM SUR LE MAILLAGE, ESPECE : SO2 - mcg/m3

I, J, X KM , Y KM , VALEUR

68 51 840.46 6376.38 0.179E+00

- VALEUR DU MAXIMUM SUR LE MAILLAGE, ESPECE : COV - mcg/m3

I, J, X KM , Y KM , VALEUR

68 51 840.46 6376.38 0.210E+01

- VALEUR DU MAXIMUM SUR LE MAILLAGE, ESPECE : BENZENE - mcg/m3

I, J, X KM , Y KM , VALEUR

68 51 840.46 6376.38 0.121E-01

- VALEUR DU MAXIMUM SUR LE MAILLAGE, ESPECE : HAP - mcg/m3

I, J, X KM , Y KM , VALEUR

68 51 840.46 6376.38 0.106E-02

- VALEUR DU MAXIMUM SUR LE MAILLAGE, ESPECE : CADMIUM - mcg/m3

I, J, X KM , Y KM , VALEUR

68 51 840.46 6376.38 0.236E-04

- VALEUR DU MAXIMUM SUR LE MAILLAGE, ESPECE : CO2 - mcg/m3

I, J, X KM , Y KM , VALEUR

68 51 840.46 6376.38 0.818E+04

CONCENTRATION

- VALEURS MAXIMALES PM2_5

MOD	DIR	CLASSE	I	J	X km	Y km	PM2_5
1.00	210.00	4	68	51	840.46	6376.38	0.643E+00
1.00	30.00	4	55	28	839.16	6374.08	0.641E+00
1.00	25.00	4	57	30	839.36	6374.28	0.635E+00
1.00	35.00	4	52	25	838.86	6373.78	0.629E+00

1.00	185.00	4	67	57	840.36	6376.98	0.621E+00
1.00	205.00	4	67	50	840.36	6376.28	0.617E+00
1.00	215.00	4	68	50	840.46	6376.28	0.602E+00
1.00	20.00	4	58	31	839.46	6374.38	0.600E+00
1.00	190.00	4	67	57	840.36	6376.98	0.597E+00
1.00	40.00	4	51	25	838.76	6373.78	0.585E+00

- VALEURS MAXIMALES CO

MOD	DIR	CLASSE	I	J	X km	Y km	CO
1.00	210.00	4	68	51	840.46	6376.38	0.839E+01
1.00	30.00	4	55	28	839.16	6374.08	0.838E+01
1.00	25.00	4	57	30	839.36	6374.28	0.830E+01
1.00	35.00	4	52	25	838.86	6373.78	0.825E+01
1.00	205.00	4	67	50	840.36	6376.28	0.801E+01
1.00	20.00	4	58	31	839.46	6374.38	0.781E+01
1.00	215.00	4	68	50	840.46	6376.28	0.781E+01
1.00	185.00	4	67	57	840.36	6376.98	0.781E+01
1.00	40.00	4	51	25	838.76	6373.78	0.764E+01
1.00	190.00	4	67	57	840.36	6376.98	0.760E+01

- VALEURS MAXIMALES NOX

MOD	DIR	CLASSE	I	J	X km	Y km	NOX
1.00	210.00	4	68	51	840.46	6376.38	0.212E+02
1.00	30.00	4	55	28	839.16	6374.08	0.211E+02
1.00	25.00	4	57	30	839.36	6374.28	0.210E+02
1.00	35.00	4	52	25	838.86	6373.78	0.208E+02
1.00	205.00	4	67	50	840.36	6376.28	0.202E+02
1.00	20.00	4	58	31	839.46	6374.38	0.197E+02
1.00	215.00	4	68	50	840.46	6376.28	0.197E+02
1.00	185.00	4	67	57	840.36	6376.98	0.197E+02
1.00	40.00	4	51	25	838.76	6373.78	0.193E+02
1.00	190.00	4	67	57	840.36	6376.98	0.192E+02

- VALEURS MAXIMALES SO2

MOD	DIR	CLASSE	I	J	X km	Y km	SO2
1.00	210.00	4	68	51	840.46	6376.38	0.179E+00
1.00	30.00	4	55	28	839.16	6374.08	0.178E+00
1.00	25.00	4	57	30	839.36	6374.28	0.176E+00
1.00	35.00	4	52	25	838.86	6373.78	0.175E+00
1.00	185.00	4	67	57	840.36	6376.98	0.172E+00
1.00	205.00	4	67	50	840.36	6376.28	0.171E+00
1.00	215.00	4	68	50	840.46	6376.28	0.167E+00
1.00	20.00	4	58	31	839.46	6374.38	0.167E+00
1.00	190.00	4	67	57	840.36	6376.98	0.166E+00
1.00	40.00	4	51	25	838.76	6373.78	0.163E+00

- VALEURS MAXIMALES COV

MOD	DIR	CLASSE	I	J	X km	Y km	COV
1.00	210.00	4	68	51	840.46	6376.38	0.210E+01
1.00	30.00	4	55	28	839.16	6374.08	0.210E+01
1.00	25.00	4	57	30	839.36	6374.28	0.208E+01

1.00	35.00	4	52	25	838.86	6373.78	0.206E+01
1.00	205.00	4	67	50	840.36	6376.28	0.201E+01
1.00	20.00	4	58	31	839.46	6374.38	0.196E+01
1.00	215.00	4	68	50	840.46	6376.28	0.196E+01
1.00	185.00	4	67	57	840.36	6376.98	0.196E+01
1.00	40.00	4	51	25	838.76	6373.78	0.191E+01
1.00	190.00	4	67	57	840.36	6376.98	0.190E+01

- VALEURS MAXIMALES BENZENE

MOD	DIR	CLASSE	I	J	X km	Y km	BENZENE
1.00	210.00	4	68	51	840.46	6376.38	0.121E-01
1.00	30.00	4	55	28	839.16	6374.08	0.121E-01
1.00	25.00	4	57	30	839.36	6374.28	0.120E-01
1.00	35.00	4	52	25	838.86	6373.78	0.119E-01
1.00	205.00	4	67	50	840.36	6376.28	0.116E-01
1.00	20.00	4	58	31	839.46	6374.38	0.113E-01
1.00	215.00	4	68	50	840.46	6376.28	0.113E-01
1.00	185.00	4	67	57	840.36	6376.98	0.113E-01
1.00	40.00	4	51	25	838.76	6373.78	0.110E-01
1.00	190.00	4	67	57	840.36	6376.98	0.110E-01

- VALEURS MAXIMALES HAP

MOD	DIR	CLASSE	I	J	X km	Y km	HAP
1.00	210.00	4	68	51	840.46	6376.38	0.106E-02
1.00	30.00	4	55	28	839.16	6374.08	0.106E-02
1.00	25.00	4	57	30	839.36	6374.28	0.105E-02
1.00	35.00	4	52	25	838.86	6373.78	0.104E-02
1.00	205.00	4	67	50	840.36	6376.28	0.101E-02
1.00	185.00	4	67	57	840.36	6376.98	0.990E-03
1.00	215.00	4	68	50	840.46	6376.28	0.988E-03
1.00	20.00	4	58	31	839.46	6374.38	0.987E-03
1.00	40.00	4	51	25	838.76	6373.78	0.966E-03
1.00	190.00	4	67	57	840.36	6376.98	0.962E-03

- VALEURS MAXIMALES CADMIUM

MOD	DIR	CLASSE	I	J	X km	Y km	CADMIUM
1.00	210.00	4	68	51	840.46	6376.38	0.236E-04
1.00	30.00	4	55	28	839.16	6374.08	0.235E-04
1.00	25.00	4	57	30	839.36	6374.28	0.233E-04
1.00	35.00	4	52	25	838.86	6373.78	0.231E-04
1.00	205.00	4	67	50	840.36	6376.28	0.226E-04
1.00	185.00	4	67	57	840.36	6376.98	0.226E-04
1.00	215.00	4	68	50	840.46	6376.28	0.221E-04
1.00	20.00	4	58	31	839.46	6374.38	0.220E-04
1.00	190.00	4	67	57	840.36	6376.98	0.218E-04
1.00	40.00	4	51	25	838.76	6373.78	0.215E-04

- VALEURS MAXIMALES CO2

MOD	DIR	CLASSE	I	J	X km	Y km	CO2
1.00	210.00	4	68	51	840.46	6376.38	0.818E+04
1.00	30.00	4	55	28	839.16	6374.08	0.817E+04

1.00	25.00	4	57	30	839.36	6374.28	0.809E+04
1.00	35.00	4	52	25	838.86	6373.78	0.804E+04
1.00	205.00	4	67	50	840.36	6376.28	0.782E+04
1.00	20.00	4	58	31	839.46	6374.38	0.762E+04
1.00	215.00	4	68	50	840.46	6376.28	0.762E+04
1.00	185.00	4	67	57	840.36	6376.98	0.762E+04
1.00	40.00	4	51	25	838.76	6373.78	0.745E+04
1.00	190.00	4	67	57	840.36	6376.98	0.741E+04

DEPOTS SECS

- VALEURS MAXIMALES PM2_5

MOD	DIR	CLASSE	I	J	X km	Y km	PM2_5
1.00	210.00	4	68	51	840.46	6376.38	0.386E-02
1.00	30.00	4	55	28	839.16	6374.08	0.385E-02
1.00	25.00	4	57	30	839.36	6374.28	0.381E-02
1.00	35.00	4	52	25	838.86	6373.78	0.378E-02
1.00	185.00	4	67	57	840.36	6376.98	0.373E-02
1.00	205.00	4	67	50	840.36	6376.28	0.370E-02
1.00	215.00	4	68	50	840.46	6376.28	0.361E-02
1.00	20.00	4	58	31	839.46	6374.38	0.360E-02
1.00	190.00	4	67	57	840.36	6376.98	0.358E-02
1.00	40.00	4	51	25	838.76	6373.78	0.351E-02

- VALEURS MAXIMALES CO

MOD	DIR	CLASSE	I	J	X km	Y km	CO
1.00	10.00	4	1	1	833.76	6371.38	0.000E+00
1.00	15.00	4	1	1	833.76	6371.38	0.000E+00
1.00	20.00	4	1	1	833.76	6371.38	0.000E+00
1.00	25.00	4	1	1	833.76	6371.38	0.000E+00
1.00	30.00	4	1	1	833.76	6371.38	0.000E+00
1.00	35.00	4	1	1	833.76	6371.38	0.000E+00
1.00	40.00	4	1	1	833.76	6371.38	0.000E+00
1.00	45.00	4	1	1	833.76	6371.38	0.000E+00
1.00	50.00	4	1	1	833.76	6371.38	0.000E+00
1.00	55.00	4	1	1	833.76	6371.38	0.000E+00

- VALEURS MAXIMALES NOX

MOD	DIR	CLASSE	I	J	X km	Y km	NOX
1.00	10.00	4	1	1	833.76	6371.38	0.000E+00
1.00	15.00	4	1	1	833.76	6371.38	0.000E+00
1.00	20.00	4	1	1	833.76	6371.38	0.000E+00
1.00	25.00	4	1	1	833.76	6371.38	0.000E+00
1.00	30.00	4	1	1	833.76	6371.38	0.000E+00
1.00	35.00	4	1	1	833.76	6371.38	0.000E+00
1.00	40.00	4	1	1	833.76	6371.38	0.000E+00
1.00	45.00	4	1	1	833.76	6371.38	0.000E+00
1.00	50.00	4	1	1	833.76	6371.38	0.000E+00

1.00 55.00 4 1 1 833.76 6371.38 0.000E+00

- VALEURS MAXIMALES SO2

MOD	DIR	CLASSE	I	J	X km	Y km	SO2
1.00	210.00	4	68	51	840.46	6376.38	0.107E-02
1.00	30.00	4	55	28	839.16	6374.08	0.107E-02
1.00	25.00	4	57	30	839.36	6374.28	0.106E-02
1.00	35.00	4	52	25	838.86	6373.78	0.105E-02
1.00	185.00	4	67	57	840.36	6376.98	0.103E-02
1.00	205.00	4	67	50	840.36	6376.28	0.103E-02
1.00	215.00	4	68	50	840.46	6376.28	0.100E-02
1.00	20.00	4	58	31	839.46	6374.38	0.100E-02
1.00	190.00	4	67	57	840.36	6376.98	0.995E-03
1.00	40.00	4	51	25	838.76	6373.78	0.976E-03

- VALEURS MAXIMALES COV

MOD	DIR	CLASSE	I	J	X km	Y km	COV
1.00	10.00	4	1	1	833.76	6371.38	0.000E+00
1.00	15.00	4	1	1	833.76	6371.38	0.000E+00
1.00	20.00	4	1	1	833.76	6371.38	0.000E+00
1.00	25.00	4	1	1	833.76	6371.38	0.000E+00
1.00	30.00	4	1	1	833.76	6371.38	0.000E+00
1.00	35.00	4	1	1	833.76	6371.38	0.000E+00
1.00	40.00	4	1	1	833.76	6371.38	0.000E+00
1.00	45.00	4	1	1	833.76	6371.38	0.000E+00
1.00	50.00	4	1	1	833.76	6371.38	0.000E+00
1.00	55.00	4	1	1	833.76	6371.38	0.000E+00

- VALEURS MAXIMALES BENZENE

MOD	DIR	CLASSE	I	J	X km	Y km	BENZENE
1.00	10.00	4	1	1	833.76	6371.38	0.000E+00
1.00	15.00	4	1	1	833.76	6371.38	0.000E+00
1.00	20.00	4	1	1	833.76	6371.38	0.000E+00
1.00	25.00	4	1	1	833.76	6371.38	0.000E+00
1.00	30.00	4	1	1	833.76	6371.38	0.000E+00
1.00	35.00	4	1	1	833.76	6371.38	0.000E+00
1.00	40.00	4	1	1	833.76	6371.38	0.000E+00
1.00	45.00	4	1	1	833.76	6371.38	0.000E+00
1.00	50.00	4	1	1	833.76	6371.38	0.000E+00
1.00	55.00	4	1	1	833.76	6371.38	0.000E+00

- VALEURS MAXIMALES HAP

MOD	DIR	CLASSE	I	J	X km	Y km	HAP
1.00	210.00	4	68	51	840.46	6376.38	0.530E-06
1.00	30.00	4	55	28	839.16	6374.08	0.529E-06
1.00	25.00	4	57	30	839.36	6374.28	0.524E-06
1.00	35.00	4	52	25	838.86	6373.78	0.521E-06
1.00	205.00	4	67	50	840.36	6376.28	0.507E-06
1.00	185.00	4	67	57	840.36	6376.98	0.495E-06
1.00	215.00	4	68	50	840.46	6376.28	0.494E-06
1.00	20.00	4	58	31	839.46	6374.38	0.494E-06

1.00	40.00	4	51	25	838.76	6373.78	0.483E-06
1.00	190.00	4	67	57	840.36	6376.98	0.481E-06

- VALEURS MAXIMALES CADMIUM

MOD	DIR	CLASSE	I	J	X km	Y km	CADMIUM
1.00	210.00	4	68	51	840.46	6376.38	0.106E-06
1.00	30.00	4	55	28	839.16	6374.08	0.106E-06
1.00	25.00	4	57	30	839.36	6374.28	0.105E-06
1.00	35.00	4	52	25	838.86	6373.78	0.104E-06
1.00	205.00	4	67	50	840.36	6376.28	0.102E-06
1.00	185.00	4	67	57	840.36	6376.98	0.102E-06
1.00	215.00	4	68	50	840.46	6376.28	0.992E-07
1.00	20.00	4	58	31	839.46	6374.38	0.990E-07
1.00	190.00	4	67	57	840.36	6376.98	0.980E-07
1.00	40.00	4	51	25	838.76	6373.78	0.967E-07

- VALEURS MAXIMALES CO2

MOD	DIR	CLASSE	I	J	X km	Y km	CO2
1.00	10.00	4	1	1	833.76	6371.38	0.000E+00
1.00	15.00	4	1	1	833.76	6371.38	0.000E+00
1.00	20.00	4	1	1	833.76	6371.38	0.000E+00
1.00	25.00	4	1	1	833.76	6371.38	0.000E+00
1.00	30.00	4	1	1	833.76	6371.38	0.000E+00
1.00	35.00	4	1	1	833.76	6371.38	0.000E+00
1.00	40.00	4	1	1	833.76	6371.38	0.000E+00
1.00	45.00	4	1	1	833.76	6371.38	0.000E+00
1.00	50.00	4	1	1	833.76	6371.38	0.000E+00
1.00	55.00	4	1	1	833.76	6371.38	0.000E+00

DEPOTS HUMIDES

- VALEURS MAXIMALES PM2_5

MOD	DIR	CLASSE	I	J	X km	Y km	PM2_5
1.00	10.00	4	1	1	833.76	6371.38	0.000E+00
1.00	15.00	4	1	1	833.76	6371.38	0.000E+00
1.00	20.00	4	1	1	833.76	6371.38	0.000E+00
1.00	25.00	4	1	1	833.76	6371.38	0.000E+00
1.00	30.00	4	1	1	833.76	6371.38	0.000E+00
1.00	35.00	4	1	1	833.76	6371.38	0.000E+00
1.00	40.00	4	1	1	833.76	6371.38	0.000E+00
1.00	45.00	4	1	1	833.76	6371.38	0.000E+00
1.00	50.00	4	1	1	833.76	6371.38	0.000E+00
1.00	55.00	4	1	1	833.76	6371.38	0.000E+00

- VALEURS MAXIMALES CO

MOD	DIR	CLASSE	I	J	X km	Y km	CO
1.00	10.00	4	1	1	833.76	6371.38	0.000E+00

1.00	15.00	4	1	1	833.76	6371.38	0.000E+00
1.00	20.00	4	1	1	833.76	6371.38	0.000E+00
1.00	25.00	4	1	1	833.76	6371.38	0.000E+00
1.00	30.00	4	1	1	833.76	6371.38	0.000E+00
1.00	35.00	4	1	1	833.76	6371.38	0.000E+00
1.00	40.00	4	1	1	833.76	6371.38	0.000E+00
1.00	45.00	4	1	1	833.76	6371.38	0.000E+00
1.00	50.00	4	1	1	833.76	6371.38	0.000E+00
1.00	55.00	4	1	1	833.76	6371.38	0.000E+00

- VALEURS MAXIMALES NOX

MOD	DIR	CLASSE	I	J	X km	Y km	NOX
1.00	10.00	4	1	1	833.76	6371.38	0.000E+00
1.00	15.00	4	1	1	833.76	6371.38	0.000E+00
1.00	20.00	4	1	1	833.76	6371.38	0.000E+00
1.00	25.00	4	1	1	833.76	6371.38	0.000E+00
1.00	30.00	4	1	1	833.76	6371.38	0.000E+00
1.00	35.00	4	1	1	833.76	6371.38	0.000E+00
1.00	40.00	4	1	1	833.76	6371.38	0.000E+00
1.00	45.00	4	1	1	833.76	6371.38	0.000E+00
1.00	50.00	4	1	1	833.76	6371.38	0.000E+00
1.00	55.00	4	1	1	833.76	6371.38	0.000E+00

- VALEURS MAXIMALES SO2

MOD	DIR	CLASSE	I	J	X km	Y km	SO2
1.00	10.00	4	1	1	833.76	6371.38	0.000E+00
1.00	15.00	4	1	1	833.76	6371.38	0.000E+00
1.00	20.00	4	1	1	833.76	6371.38	0.000E+00
1.00	25.00	4	1	1	833.76	6371.38	0.000E+00
1.00	30.00	4	1	1	833.76	6371.38	0.000E+00
1.00	35.00	4	1	1	833.76	6371.38	0.000E+00
1.00	40.00	4	1	1	833.76	6371.38	0.000E+00
1.00	45.00	4	1	1	833.76	6371.38	0.000E+00
1.00	50.00	4	1	1	833.76	6371.38	0.000E+00
1.00	55.00	4	1	1	833.76	6371.38	0.000E+00

- VALEURS MAXIMALES COV

MOD	DIR	CLASSE	I	J	X km	Y km	COV
1.00	10.00	4	1	1	833.76	6371.38	0.000E+00
1.00	15.00	4	1	1	833.76	6371.38	0.000E+00
1.00	20.00	4	1	1	833.76	6371.38	0.000E+00
1.00	25.00	4	1	1	833.76	6371.38	0.000E+00
1.00	30.00	4	1	1	833.76	6371.38	0.000E+00
1.00	35.00	4	1	1	833.76	6371.38	0.000E+00
1.00	40.00	4	1	1	833.76	6371.38	0.000E+00
1.00	45.00	4	1	1	833.76	6371.38	0.000E+00
1.00	50.00	4	1	1	833.76	6371.38	0.000E+00
1.00	55.00	4	1	1	833.76	6371.38	0.000E+00

- VALEURS MAXIMALES BENZENE

MOD	DIR	CLASSE	I	J	X km	Y km	BENZENE
-----	-----	--------	---	---	------	------	---------

1.00	10.00	4	1	1	833.76	6371.38	0.000E+00
1.00	15.00	4	1	1	833.76	6371.38	0.000E+00
1.00	20.00	4	1	1	833.76	6371.38	0.000E+00
1.00	25.00	4	1	1	833.76	6371.38	0.000E+00
1.00	30.00	4	1	1	833.76	6371.38	0.000E+00
1.00	35.00	4	1	1	833.76	6371.38	0.000E+00
1.00	40.00	4	1	1	833.76	6371.38	0.000E+00
1.00	45.00	4	1	1	833.76	6371.38	0.000E+00
1.00	50.00	4	1	1	833.76	6371.38	0.000E+00
1.00	55.00	4	1	1	833.76	6371.38	0.000E+00

- VALEURS MAXIMALES HAP

MOD	DIR	CLASSE	I	J	X km	Y km	HAP
1.00	10.00	4	1	1	833.76	6371.38	0.000E+00
1.00	15.00	4	1	1	833.76	6371.38	0.000E+00
1.00	20.00	4	1	1	833.76	6371.38	0.000E+00
1.00	25.00	4	1	1	833.76	6371.38	0.000E+00
1.00	30.00	4	1	1	833.76	6371.38	0.000E+00
1.00	35.00	4	1	1	833.76	6371.38	0.000E+00
1.00	40.00	4	1	1	833.76	6371.38	0.000E+00
1.00	45.00	4	1	1	833.76	6371.38	0.000E+00
1.00	50.00	4	1	1	833.76	6371.38	0.000E+00
1.00	55.00	4	1	1	833.76	6371.38	0.000E+00

- VALEURS MAXIMALES CADMIUM

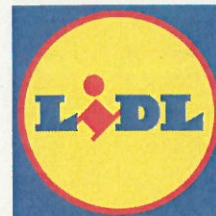
MOD	DIR	CLASSE	I	J	X km	Y km	CADMIUM
1.00	10.00	4	1	1	833.76	6371.38	0.000E+00
1.00	15.00	4	1	1	833.76	6371.38	0.000E+00
1.00	20.00	4	1	1	833.76	6371.38	0.000E+00
1.00	25.00	4	1	1	833.76	6371.38	0.000E+00
1.00	30.00	4	1	1	833.76	6371.38	0.000E+00
1.00	35.00	4	1	1	833.76	6371.38	0.000E+00
1.00	40.00	4	1	1	833.76	6371.38	0.000E+00
1.00	45.00	4	1	1	833.76	6371.38	0.000E+00
1.00	50.00	4	1	1	833.76	6371.38	0.000E+00
1.00	55.00	4	1	1	833.76	6371.38	0.000E+00

- VALEURS MAXIMALES CO2

MOD	DIR	CLASSE	I	J	X km	Y km	CO2
1.00	10.00	4	1	1	833.76	6371.38	0.000E+00
1.00	15.00	4	1	1	833.76	6371.38	0.000E+00
1.00	20.00	4	1	1	833.76	6371.38	0.000E+00
1.00	25.00	4	1	1	833.76	6371.38	0.000E+00
1.00	30.00	4	1	1	833.76	6371.38	0.000E+00
1.00	35.00	4	1	1	833.76	6371.38	0.000E+00
1.00	40.00	4	1	1	833.76	6371.38	0.000E+00
1.00	45.00	4	1	1	833.76	6371.38	0.000E+00
1.00	50.00	4	1	1	833.76	6371.38	0.000E+00
1.00	55.00	4	1	1	833.76	6371.38	0.000E+00

Annexe 15

Avis sur les conditions de remise en
état du site après exploitation



LIDL SNC
72-92 Avenue Robert Schuman
CS 80272
94533 RUNGIS CEDEX 1

Contact : NGIMBI Andrea – andrea.ngimbi@lidl.fr – 07 85 74 54 92

A l'attention de Mme Le Maire
Mairie de Donzère
10 rue Frédéric Mistral
26 290 DONZERE

Rungis, le 07/07/2020

Objet : Avis sur remise en état du site en cas d'arrêt définitif

Projet d'implantation d'une base logistique dans la ZA Eoliennes sur la commune de Donzère (26)

Courrier RAR

Madame Le Maire,

Nous allons déposer un dossier de demande d'autorisation d'exploiter une base logistique soumise à autorisation au titre des Installations Classées pour la Protection de l'Environnement, situé dans la ZA Eoliennes, sur la commune de Donzère (26), sur les terrains cadastrés de la section C, n° 1793, 1795, 1912, 1914, 1916 et 1935.

Dans le cadre de l'instruction de notre dossier, et ce en référence à l'article R.512-6 du Code de l'Environnement, nous sollicitons votre avis sur l'état dans lequel devra être remis le site lors de l'arrêt définitif de l'installation.

En cas de cessation d'activité, LIDL SNC respectera la procédure de remise en état du site, et les installations seront laissées en bon état pour une réutilisation dans le respect des documents d'urbanisme en vigueur et en accord avec la destination de la ZA. L'usage futur proposé est un usage de type industriel (pour exemples : atelier d'assemblage, messagerie, ...), compatible avec le zonage du PLU en vigueur sur la zone.

Dans le cadre d'une cessation d'activités de la société LIDL, futur exploitant du site, les mesures proposées porteront notamment sur :

- Le tri et conditionnement de tous les déchets banals ou dangereux résiduels et évacuation en filières de traitement autorisées, nettoyage de la totalité du site (bâtiment et aires extérieures),
- Les interdictions ou limitations d'accès au site (maintien de la clôture ; mise en place d'un gardiennage le cas échéant, ...) pour assurer la sécurisation des lieux,
- Le nettoyage du dispositif de traitement des eaux pluviales,
- Le maintien en l'état de fonctionner des utilités (alimentation électrique, ...) après consignation des équipements non concernés par la sécurité du site, en arrêt de sécurité,
- La dépollution du sol et des eaux souterraines éventuellement pollués.

Dans un délai de trois mois avant l'éventuelle cessation effective d'activités, LIDL SNC réalisera un « mémoire de cessation d'activités » adressé au Préfet, à la mairie de Donzère, et à la DREAL qui fera le point précis sur les actions engagées pour assurer la sécurité environnementale du site.

Lidl France SNC

Centre des Services Opérationnels – 72/92 avenue Robert Schuman – CS 80272 – 94533 Rungis Cedex – Tél. 01 56 71 34 00
Centre des Services Administratifs - 35, rue Charles Péguy – CS 30032 – 67039 – Strasbourg Cedex 2 – Tél. 03 88 30 94 00 (adresse de facturation)
SNC au capital de 458 000 000 € - R.C.S Strasbourg –343 262 622 – Code APE 7010 Z – NI : Fr 85 343 262 622

Conformément à l'article R.512-6 al 7 du Code de l'Environnement, je vous demande de bien vouloir me faire part de votre avis dans un délai de quarante-cinq jours à compter de la réception de ce présent courrier, auquel cas votre avis sera réputé émis d'office.

Je vous prie de croire, Monsieur le Maire, à l'assurance de ma considération distinguée.

Etienne PATAILLE
Responsable de Pôles
Service Grands Projets

LIDL
Service Grands Projets
72-92, Avenue Robert Schuman
CS 80272
94533 RUNGIS CEDEX 1
01.56.71.34.00



Lidl France SNC

Centre des Services Opérationnels – 72/92 avenue Robert Schuman – CS 80272 – 94533 Rungis Cedex – Tél. 01 56 71 34 00

Centre des Services Administratifs - 35, rue Charles Péguy – CS 30032 – 67039 – Strasbourg Cedex 2 – Tél. 03 88 30 94 00 (**adresse de facturation**)

SNC au capital de 458 000 000 € - R.C.S Strasbourg – 343 262 622 – Code APE 7010 Z – NI : Fr 85 343 262 622



LIDL SNC
72-92 Avenue Robert Schuman
CS 80272
94533 RUNGIS CEDEX 1

Contact : NGIMBI Andrea – andrea.ngimbi@lidl.fr – 07 85 74 54 92

A l'attention de Mme Laffay
SNC FP Donzère
37 av. Pierre 1^{er} de Serbie
75 008 PARIS

Rungis, le 07/07/2020

Objet : Avis sur remise en état du site en cas d'arrêt définitif

Projet d'implantation d'une base logistique dans la ZA Eoliennes sur la commune de Donzère (26)

Courrier RAR

Madame Laffay,

Nous allons déposer un dossier de demande d'autorisation d'exploiter une base logistique soumise à autorisation au titre des Installations Classées pour la Protection de l'Environnement, situé dans la ZA Eoliennes, sur la commune de Donzère (26), sur les terrains cadastrés de la section C, n° 1793, 1795, 1912, 1914, 1916 et 1935.

Dans le cadre de l'instruction de notre dossier, et ce en référence à l'article R.512-6 du Code de l'Environnement, nous sollicitons votre avis sur l'état dans lequel devra être remis le site lors de l'arrêt définitif de l'installation.

En cas de cessation d'activité, LIDL SNC respectera la procédure de remise en état du site, et les installations seront laissées en bon état pour une réutilisation dans le respect des documents d'urbanisme en vigueur et en accord avec la destination de la ZA. L'usage futur proposé est un usage de type industriel (pour exemples : atelier d'assemblage, messagerie, ...), compatible avec le zonage du PLU en vigueur sur la zone.

Dans le cadre d'une cessation d'activités de la société LIDL, futur exploitant du site, les mesures proposées porteront notamment sur :

- Le tri et conditionnement de tous les déchets résiduels et évacuation en filières de traitement autorisées, nettoyage de la totalité du site (bâtiment et extérieurs),
- Les interdictions ou limitations d'accès au site (maintien de la clôture ; mise en place d'un gardiennage le cas échéant, ...) pour assurer la sécurisation des lieux,
- Le nettoyage du dispositif de traitement des eaux pluviales,
- Le maintien en l'état de fonctionner des utilités (alimentation électrique, ...) après consignation des équipements non concernés par la sécurité du site, en arrêt de sécurité,
- La dépollution du sol et des eaux souterraines éventuellement pollués.

Lidl France SNC

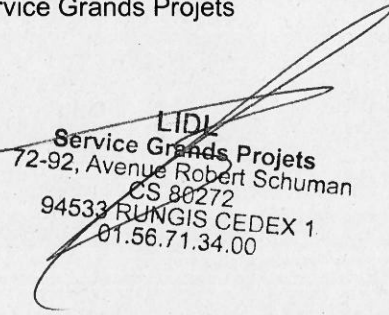
Centre des Services Opérationnels – 72/92 avenue Robert Schuman – CS 80272 – 94533 Rungis Cedex – Tél. 01 56 71 34 00
Centre des Services Administratifs - 35, rue Charles Péguy – CS 30032 – 67039 – Strasbourg Cedex 2 – Tél. 03 88 30 94 00 (adresse de facturation)
SNC au capital de 458 000 000 € - R.C.S Strasbourg –343 262 622 – Code APE 7010 Z – NI : Fr 85 343 262 622

Dans un délai de trois mois avant l'éventuelle cessation effective d'activités, LIDL SNC réalisera un « mémoire de cessation d'activités » adressé au Préfet, à la mairie de Donzère, et à la DREAL qui fera le point précis sur les actions engagées pour assurer la sécurité environnementale du site.

Conformément à l'article R.512-6 al 7 du Code de l'Environnement, je vous demande de bien vouloir me faire part de votre avis dans un délai de quarante-cinq jours à compter de la réception de ce présent courrier, auquel cas votre avis sera réputé émis d'office.

Je vous prie de croire, Madame Laffay, à l'assurance de ma considération distinguée.

Etienne PATAILLE
Responsable de Pôles
Service Grands Projets


LIDL
Service Grands Projets
72-92, Avenue Robert Schuman
CS 80272
94533 RUNGIS CEDEX 1
01.56.71.34.00

Lidl France SNC

Centre des Services Opérationnels – 72/92 avenue Robert Schuman – CS 80272 – 94533 Rungis Cedex – Tél. 01 56 71 34 00
Centre des Services Administratifs - 35, rue Charles Péguy – CS 30032 – 67039 – Strasbourg Cedex 2 – Tél. 03 88 30 94 00 (adresse de facturation)
SNC au capital de 458 000 000 € - R.C.S Strasbourg –343 262 622 – Code APE 7010 Z – NI : Fr 85 343 262 622



Ville de Donzère

Direction Générale des Services

Service Urbanisme
Tél : 04 75 49 49 67
Courriel. urbanisme@donzere.net

Donzère, le 11 août 2020

Monsieur PATAILLE et Monsieur NGIMBI
LIDL SNC
72-92 avenue Robert Schuman
94533 Rungis Cedex

Nos réf. : MF/DH/VB/ N° 2020.0811

Objet : Avis sur remise en état du site en cas d'arrêt définitif

Projet d'implantation d'une base logistique dans la ZA Eoliennes sur la commune de Donzère (26)

Messieurs PATAILLE et NGIMBI,

Le présent avis est rendu à la demande de la Société LIDL SNC ayant son siège social à Rungis, immatriculée au Registre du Commerce et des Sociétés de Créteil sous le numéro 343 262 622, dans le cadre de sa demande d'autorisation pour l'exploitation d'une plateforme logistique soumise à autorisation au titre des Installations Classées pour la Protection de l'Environnement, situé dans la ZA Eoliennes, sur le territoire de la commune de Donzère dans le département de la Drôme (26).

Cet avis s'inscrit dans le cadre de l'article R.512-6,I-7° du Code de l'Environnement, dont les dispositions sont ci-après intégralement rapportées :

« 7° Dans le cas d'une installation à implanter sur un site nouveau, l'avis du propriétaire, lorsqu'il n'est pas le demandeur, ainsi que celui du maire ou du président de l'établissement public de coopération intercommunale compétent en matière d'urbanisme, sur l'état dans lequel devra être remis le site lors de l'arrêt définitif de l'installation ; ces avis sont réputés émis si mes personnes consultées ne se sont pas prononcées dans un délai de quarante-cinq jours suivant leur saisine par le demandeur. »

Au vu des éléments relatifs à la remise en état du site de la société LIDL SNC en cas d'arrêt définitif de l'activité, présentés dans leur correspondance en date du 7 juillet 2020 et conformément aux dispositions sus-relatées,

Je soussignée Mme Marie FERNANDEZ, en ma qualité de Maire de la commune de Donzère déclare un avis favorable concernant la demande d'autorisation pour l'exploitation d'une plateforme logistique et je préconise que les dispositions annexées à cet avis (correspondance de LIDL SNC en date du 7 juillet 2020) soient engagées et respectées en cas de cessation d'activité.



Le Maire,
Marie FERNANDEZ

SNC FP DONZERE

LIDL SNC

A l'attention de Monsieur PATAILLE
72-92 Avenue Robert Schuman
94 533 Rungis Cedex

LR_AR 1A 177 796 6999 4

Paris, le 13 août 2020

Objet : Avis sur remise en état du site en cas d'arrêt définitif

Projet d'implantation d'une base logistique dans la ZA Eoliennes sur la commune de Donzère (26)

Monsieur PATAILLE,

Par courrier du 7 juillet 2020, vous nous informez que la société LIDL SNC va déposer en préfecture de la Drôme une demande d'autorisation pour exploiter une plateforme logistique soumise à autorisation au titre des Installations Classées pour la Protection de l'Environnement sur les terrains cadastrés de la section C, n° 1793, 1795, 1912, 1914, 1916 et 1935 au sein de la ZA des Eoliennes sur la commune de Donzère (26).

Dans le cadre du dépôt de votre dossier de demande d'autorisation au titre des ICPE et conformément à l'article R.512-46-4 du Code de l'Environnement, vous nous demandez notre avis sur les mesures que vous prendrez lors de l'arrêt définitif de votre installation.

Nous avons étudié avec attention votre dossier et nous vous informons que les propositions de démantèlement et de remise en état que vous décrivez n'appellent pas de remarques particulières de la part de la SNC FP Donzère.

Nous vous prions d'agréer, Monsieur, nos salutations distinguées.

Christophe SIMONNET
Directeur Général
FAUBOURG PROMOTION

P.S.
