



Plan local d'urbanisme (PLU) de la Commune de Malataverne

Pièce n°6 – Etude L111-1-4

Délibérations	Modifications	
	Date	Objet
Prescription :		
Arrêt du projet :		
Approbation :		

PREAMBULE

La commune de Malataverne a fait le choix d'urbaniser un **site à vocation économique, orienté vers des activités commerciales et/ou tertiaires** (zone AUe). Ce site est implanté face à l'échangeur n°18 (Montélimar Sud), le long de la N7, voie classée en déviation d'agglomération (cf. servitude EL11) ;

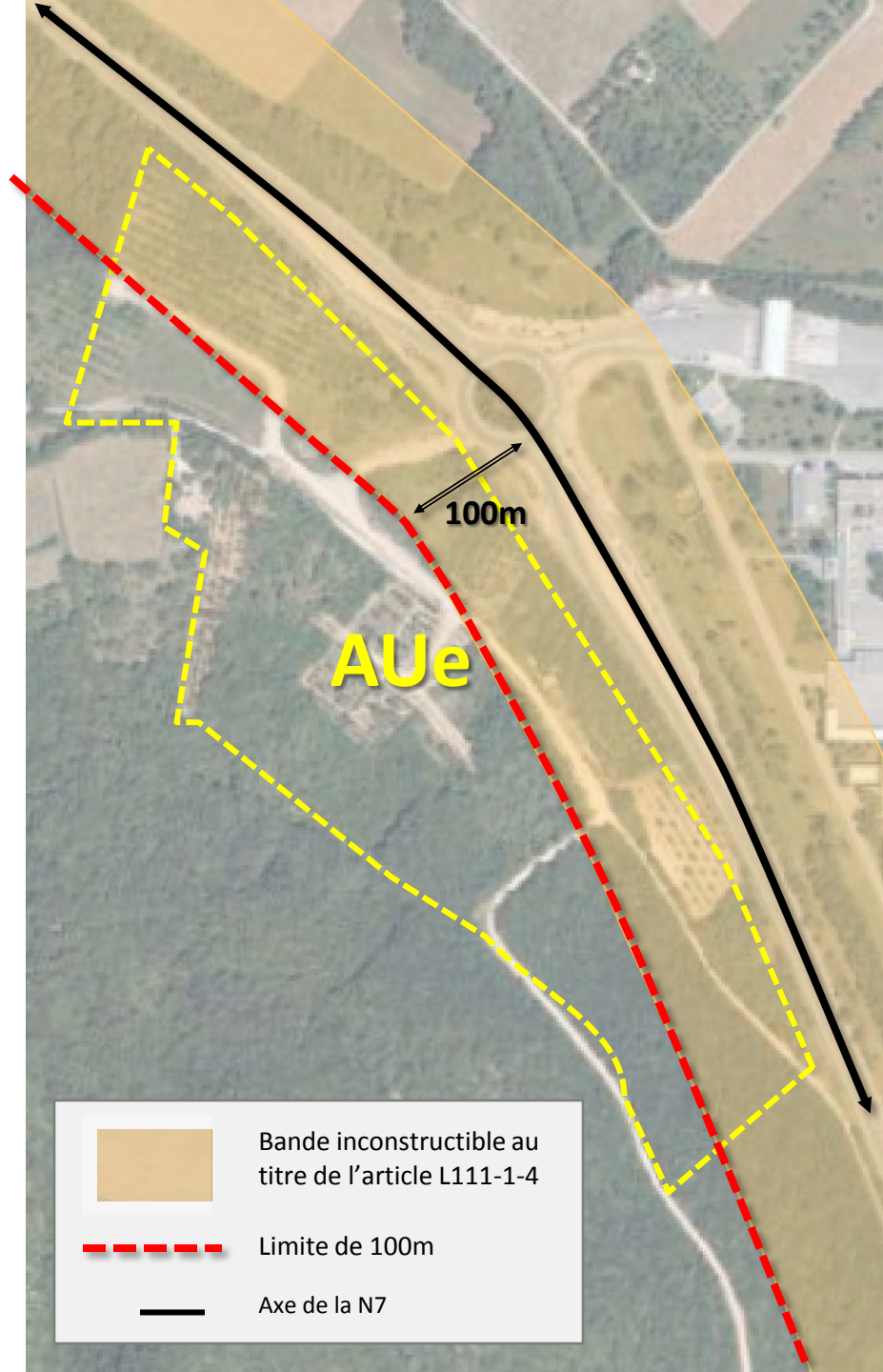
De ce fait, l'article L 111-1-4 du Code de l'Urbanisme s'applique. Il stipule :

« En dehors des espaces urbanisés des communes, les constructions ou installations sont interdites dans une bande de cent mètres de part et d'autre de l'axe des autoroutes, des routes express et des déviations au sens du code de la voirie routière et de soixante-quinze mètres de part et d'autre de l'axe des autres routes classées à grande circulation. Cette interdiction ne s'applique pas :

- aux constructions ou installations liées ou nécessaires aux infrastructures routières,
- aux services publics exigeant la proximité immédiate des infrastructures routières,
- aux bâtiments d'exploitation agricole,
- aux réseaux d'intérêt public.

*Elle ne s'applique pas non plus à l'adaptation, au changement de destination, à la réfection ou à l'extension de constructions existantes. **Le plan local d'urbanisme, ou un document d'urbanisme en tenant lieu, peut fixer des règles d'implantation différentes de celles prévues par le présent article lorsqu'il comporte une étude justifiant, en fonction des spécificités locales, que ces règles sont compatibles avec la prise en compte des nuisances, de la sécurité, de la qualité architecturale, ainsi que de la qualité de l'urbanisme et des paysages.[...]** »*

Afin de répondre de manière précise à ces exigences, la présente étude vise à justifier que la prise en compte des nuisances, de la sécurité, de la qualité architecturale, de la qualité de l'urbanisme et des paysages sont traduites par un projet urbain au droit de la zone d'urbanisation AUe retenues dans le PLU de Malataverne.



1- DIAGNOSTIC

1.1- Critère de sécurité

Les voies concernées par l'étude

La Nationale 7, route majeure reliant Paris à Menton, traverse Malataverne selon un axe nord-sud qui emprunte le territoire communal. La commune est en outre directement desservie par l'échangeur 'Montélimar Sud'.

Caractéristiques des voies et sécurité

Desserte

Avec une plate-forme moyenne de l'ordre de 15m de large, elle assure efficacement (capacité du trafic, fluidité de la circulation) et dans de bonnes conditions de sécurité (possibilités de dépassement notamment) l'écoulement de la circulation générale.

Accès

Entre la partie nord de Malataverne et la zone AUe, les connexions entre la N7 et les autres voies sont de deux types :

Les connexions aménagées par un giratoire

① Cela concerne directement la zone AUe, au droit de laquelle est aménagé le giratoire en charge des échanges N7 / Echangeur 'Montélimar sud'. Cet aménagement assure la sécurité de la desserte.

Les connexions aménagées par d'autres aménagements :

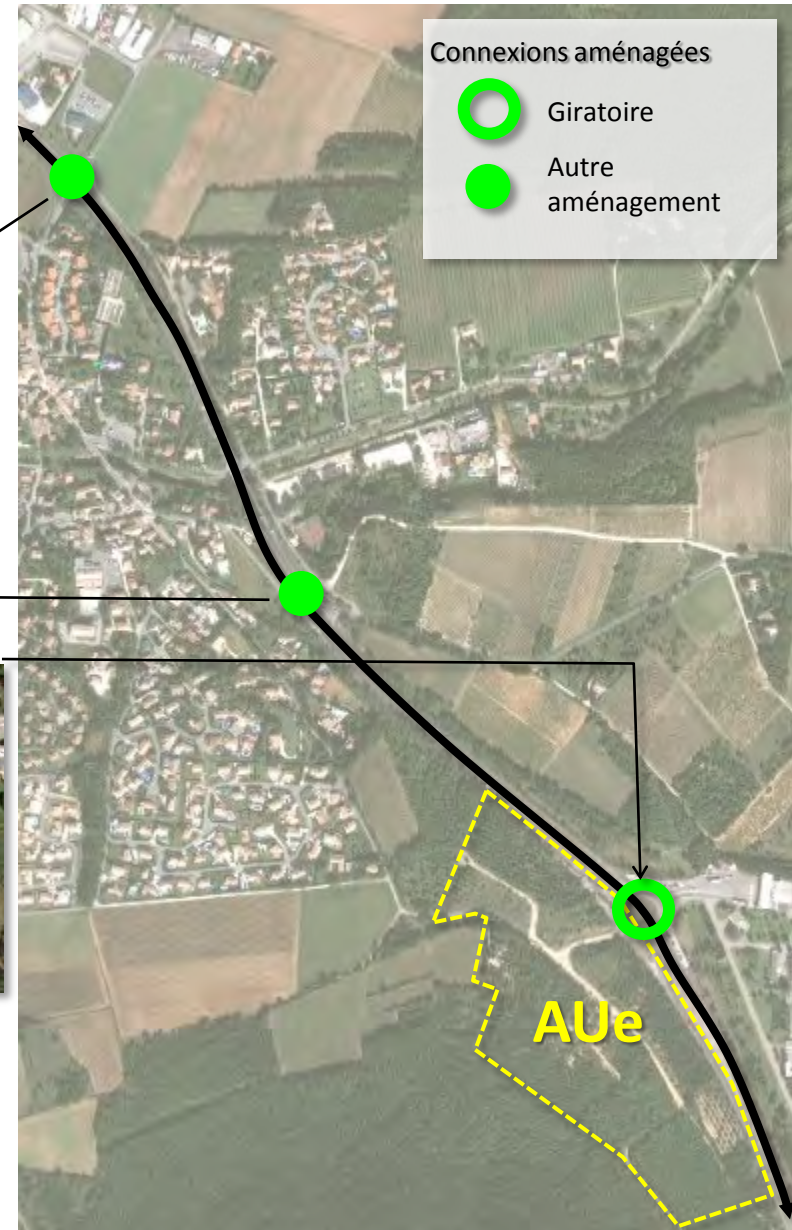
② Le carrefour N7 / D126, avec notamment un 'tourner à gauche' en direction du village

③ Le carrefour N7 / D206, avec également un 'tourner à gauche' en direction du village

Pour l'aménagement de la zone AUe, la N7 présente des caractéristiques techniques de desserte adaptées à sa fonction (gabarit,...) et les accès existants garantissent une bonne sécurité grâce au giratoire N7 / Echangeur n°18.



Accès sécurisé à la zone AUe



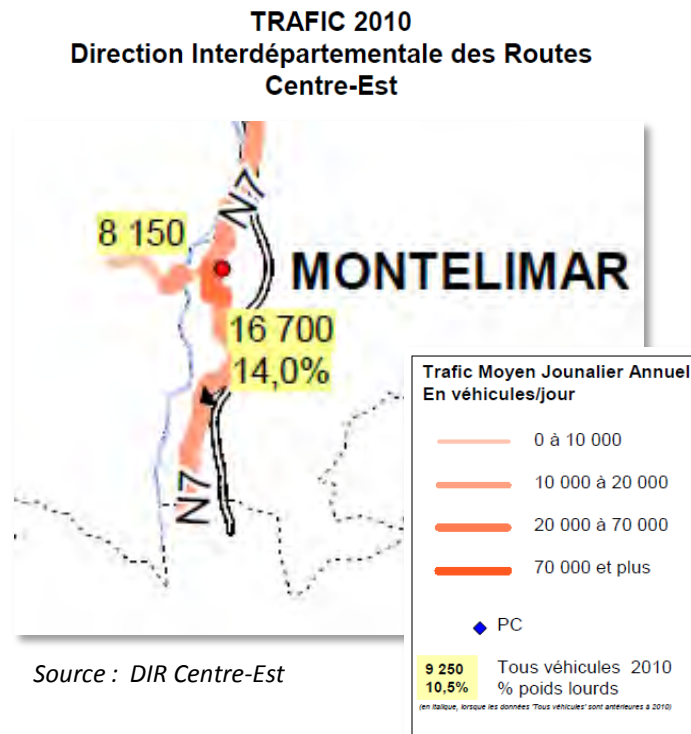
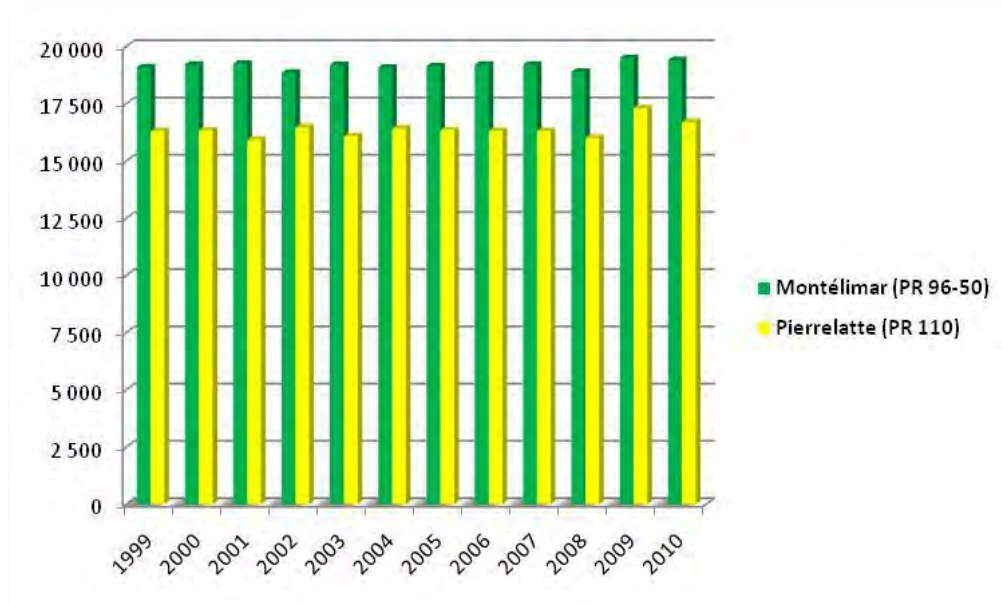
1- DIAGNOSTIC

1.1- Critère de sécurité

Trafic

Les données de trafic sont recueillies par les PC de la DIR Centre-Est sur des stations de comptages. Le secteur de la zone AUE se situe à proximité des stations de Montélimar (PR 96-50) et Pierrelatte (PR 110), pour lesquelles on observe les données ci-après.

NB : les données chiffrées sources figurent en annexe du présent document.



Le secteur de la zone AUE est compris à proximité des PR (points de repère) de Montélimar et Pierrelatte. L'analyse de l'évolution du trafic durant la période 1999-2000 montre que :

- le trafic au PR de Montélimar passe de 19 081 à 19 400 véhicules (Trafic Moyen Journalier Annuel – TMJA), soit une augmentation de +1,7% en 11 ans
- le trafic du PR de Pierrelatte passe de 16 300 à 16 700 véhicules (TMJA), soit une augmentation de 2,5% en 11 ans

La nature des activités attendues (mixité commerces – tertiaire) et la taille modérée de l'opération (de l'ordre de 11,5 ha), conduiront à une augmentation modérée du trafic routier sur la N7. D'autant plus qu'une partie significative des usagers de la zone AUE sera composée par une clientèle de passage 'captée' depuis la N7 et l'A7.

1- DIAGNOSTIC

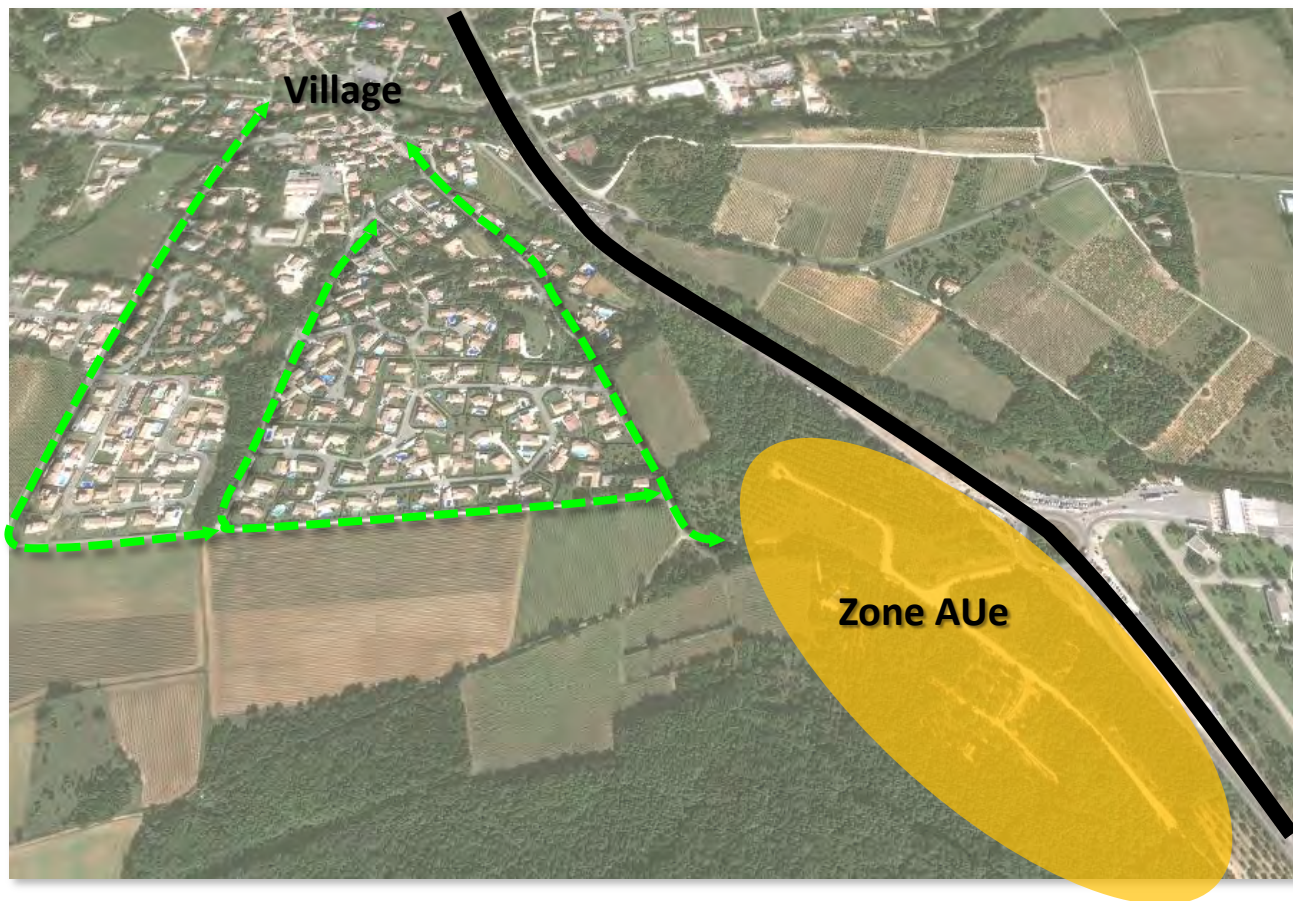
1.1- Critère de sécurité

Les déplacements doux

L'enjeu principal est de relier la zone AUe au village de Malataverne.

La proximité immédiate entre la zone AUe et le secteur sud du village favorise ce lien. Ainsi, on trouve dans le prolongement direct de la zone AUe plusieurs chemins qui conduisent au cœur de village. D'est en ouest : ch. de la Curatte, ch. de l'Huguette et ch. de Montchamp.

La zone AUe est reliée au centre de Malataverne par des liaisons douces. La proximité des chemins existants permettent de sécuriser les déplacements.

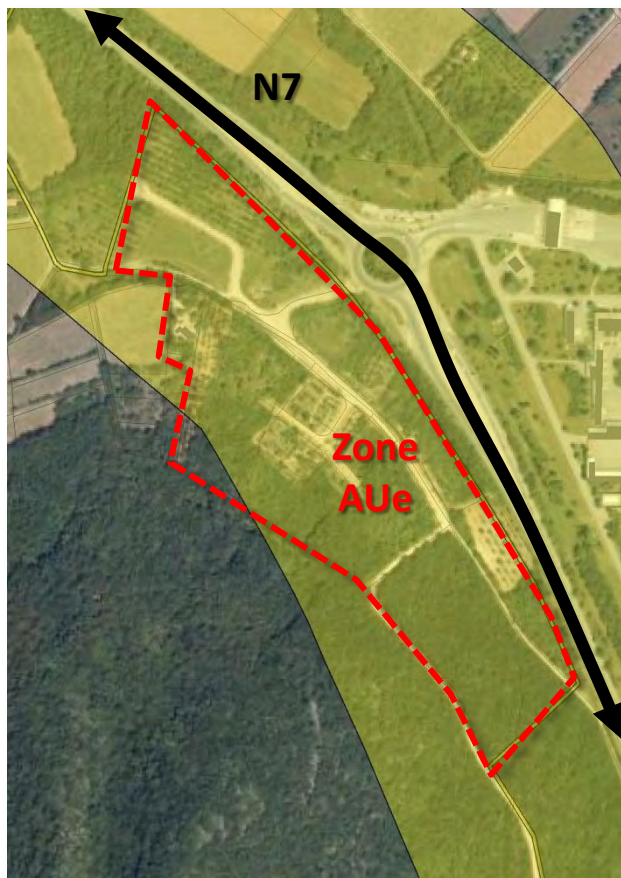


1.2- Critère de nuisance

La zone AUe est concernée par la problématique des infrastructures routières bruyantes. Le classement, la largeur des secteurs affectés et le type de tissu urbain associé sont définis par l'arrêté du 2 mars 1999. La N7 est classée en catégorie 2 et la largeur des secteurs affectés par le bruit est de 250m.

Le tableau ci-après est un extrait de l'arrêté préfectoral :

RN 7 sud Drôme	PR 85.980 à PR 114.400	SAVASSE MONTELMAR CHATEAUNEUF DU RHONE MALATAVERNE DONZERE PIERRELATTE	3 2	100 m 250 m	ouvert ouvert
----------------	------------------------	--	---------------	-----------------------	------------------



Carte ci-contre

En jaune :
bande de bruit
(250m)

La quasi-totalité de l'emprise de la zone AUe est concernée par le classement sonore autour de la N7. Les dispositions de l'arrêté préfectoral (détail ci-contre) s'appliquent. Outre le **respect des dispositions réglementaires en vigueur**, ce classement ne constitue pas une contrainte pour la mise en œuvre du projet.

Dispositions de l'arrêté préfectoral du 2 mars 1999

L'article 3 stipule que : « Les bâtiments d'habitation, les bâtiments d'enseignement, les bâtiments de santé, de soins et d'action sociale, ainsi que les bâtiments d'hébergement à caractère touristique à construire par les secteurs affectés par le bruit [...] doivent présenter **un isolement acoustique minimum** contre les bruits extérieurs conformément aux décrets 95-20 et 95-21 [...] ».

L'article 4 stipule que « les niveaux sonores que les constructeurs sont tenus de prendre en compte pour la détermination de **l'isolation acoustique des bâtiments à construire** inclus dans les secteurs affectés par le bruit [...] ».

CATEGORIE	Niveau sonore au point de référence, en période diurne, en dB(A)	Niveau sonore au point de référence, en période nocturne, en dB(A)
1	83	78
2	79	74
3	73	68
4	68	63
5	63	58

1.3- Critère d'urbanisme et de paysage

L'approche urbanistique

La situation

Positionnement du site

- Au sud-est du village de Malataverne
- A proximité de Montélimar
- Au niveau de l'échangeur autoroutier de l'A7 'Montélimar Sud'

Limites du site

- Au nord : la limite sud de l'urbanisation du village de Malataverne
- A l'ouest : la colline de Montchamp
- A l'est : la N7 et la zone technique autour de l'échangeur
- Au sud : la colline de Montchamp

Fonctions limitrophes

- Au nord d'un espace naturel
- A l'est d'un espace naturel et agricole
- A l'ouest d'un axe de transit (N7)
- Au sud du tissu urbain (zone résidentielle)

Le bâti

- Le site actuel est aujourd'hui naturel et ne comprend qu'une construction
- Les constructions significatives les plus proches correspondent :
 - à la zone technique autour de l'échangeur (à env. 150m)
 - au secteur résidentiel formant la limite sud du village (à env. 100m)

L'environnement (voir carte ci-après)

Géographie du site

- Espace aujourd'hui naturel, en partie boisé
- Espace 'fermé', peu visible depuis la N7
- Vents dominants orientés Nord/Sud, Sud/Nord.

Topographie du site

- Topographie de coteau exposé nord-est sur l'ensemble du site (entre 120 et 160 m)
- Pentes significatives sur la zone AUe (30% env.)
- Les boisements le long de la N7 masquent la zone AUe



L'occupation du sol

Parcellaire

- Une cinquantaine de parcelles de dimensions variables
- Présence de parcelles communales

PLU de 2005

- Zone à urbaniser (AUal)

Servitudes et contraintes

- Contrainte de bruit décrite au §1.2
- Marges de recul de 100m de part et d'autre de la N7
- Risque feux de forêt : aléa modéré en partie sud du site

1.3- Critère d'urbanisme et de paysage

L'approche paysagère / Secteur Nord

Composantes et motifs paysagers

La zone AUe se caractérise par la présence de nombreux boisements (chênes verts). La présence d'un talus boisé constitué également de chênes verts prolonge cette ambiance végétale.

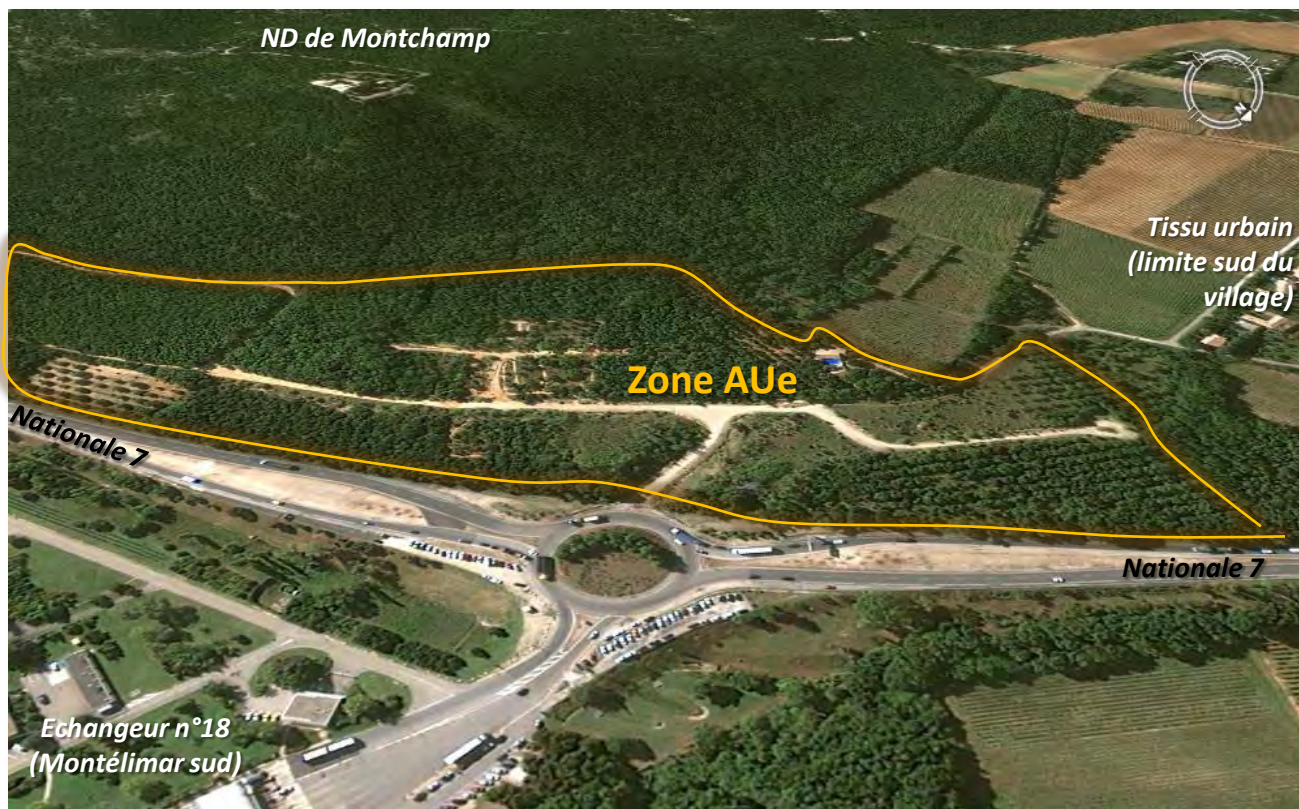
La vocation urbanisable du site se traduit dans le paysage par les tracés pressentis des futures voies.

La zone AUe s'inscrit, à une échelle plus large, sur le 'piémont' de la colline de Montchamp (330m).

Perceptions visuelles

Le paysage de la zone AUe est fermé par les premières pentes de Montchamp. Ainsi, malgré la proximité du site par rapport à la N7, le site se découvre peu.

Les futures perceptions visuelles, après l'urbanisation du site, sont celles depuis la N7. Le maintien d'une présence végétale, notamment en bordure de la N7, permettrait cependant de réduire fortement l'impact paysager.



Source : d'après Google Earth

2- PROJET URBAIN

2.1- Sécurité

La prise en compte de la sécurité dans le projet passe par la maîtrise de l'accès à la zone AUE directement depuis le giratoire N7 / Echangeur n°18.

→ Il n'y a pas de création d'accès nouveau depuis la N7.

Pour cela, la solution proposée consiste à **utiliser la branche prévue au giratoire actuel** pour desservir le site.

2.2- Nuisances

La prise en compte des nuisances passe par le respect des prescriptions constructives définie par arrêté préfectoral (cf. chapitre précédent).



2.3- Qualité de l'urbanisme et des paysages

La qualité de l'urbanisme et des paysage repose sur la conception d'un projet d'aménagement intégré au site.

THEME	PRINCIPE / OBJECTIF
ACCES / DESSERTE	Organiser les accès directement depuis le giratoire N7 / Echangeur n°18
	<p>Desservir les îlots de la zone d'activités en s'appuyant sur les courbes de niveau pour limiter l'impact visuel dans la pente.</p> <p>Aménager les chemins préexistants (chemin des Plaines) ou récemment pré-aménagés qui servent de trame à la nouvelle desserte afin de desservir les îlots d'activités + Compléter le maillage des îlots par d'autres voies de desserte. La configuration du site en coteau rend inévitable la réalisation de voies en impasse.</p>
AMENAGEMENT URBAIN	Aménagement de lots d'activités sur les zones AUe : activités commerciales, tertiaires, de services, etc.
ESPACES LIBRES	Les espaces libres accueillent des stationnements paysagers, intègrent la gestion alternative des eaux pluviales, la création de cheminements doux, le paysagement des lots, etc.
PAYSAGE	<p>Les motifs paysagers du site, principalement arborés (chênes verts,...) sont à valoriser, à réutiliser et/ou réinterpréter.</p> <p>Les vues depuis l'axe principal le long de la N7 sont à valoriser. Un effort particulier est porté sur ce traitement paysager qui permet de valoriser la transition vers les coteaux de la colline de Montchamp, ainsi que sur l'intégration des franges de la zone AUe avec la zone agricole.</p> <p>Les ouvrages de rétention des eaux pluviales, notamment les bassins, seront intégrés au traitement paysager d'ensemble. Le traitement des espaces publics (stationnements, circulations...) devra intégrer une approche qualitative et garantir des revêtements perméables.</p>
ARCHITECTURE	Plus qu'un effet 'vitrine' à rechercher le long de la N7, l'objectif est d'assurer une bonne intégration des constructions dans leur environnement paysager et naturel.
RECU DES CONSTRUCTIONS Objet de la dérogation	Respecter un recul minimum des constructions de 35 mètres le long de la N7.

Qualité de l'urbanisme et des paysages



Limite de la zone AUE du PLU

Voies de desserte existantes

Phase A (secteur Nord)

Emprise des lots d'activités

Tracé de principe des voies de desserte internes

Phase B (secteur Sud)

Emprise des lots d'activités

Tracé de principe des voies de desserte internes

Accès communs aux lots d'activités

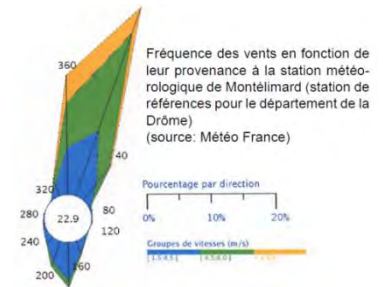
Maintien d'une bande boisée

Orientation des faîtages

2.4- Qualité de l'architecture

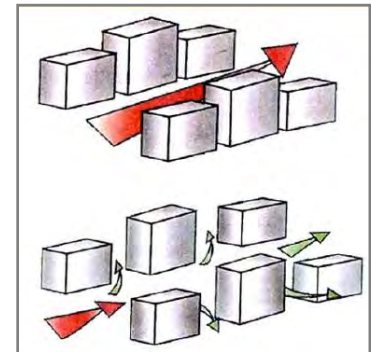
Au regard des enjeux urbains et paysagers, la prise en compte du critère architectural doit répondre à plusieurs objectifs :

- s'inscrire dans le contexte paysager (perspective de la colline de Montchamp,...)
- prendre en compte les spécificités géoclimatiques du secteur (vent, ensoleillement,...)
- préserver une frange boisée le long de la N7 permettant d'asseoir la zone AUe sur une trame verte
- proposer des façades qualitatives le long des voies (cf. orientation du faîtage page précédente)
- traiter qualitativement aussi les parties arrière des bâtiments
- profiter au mieux des bienfaits de l'ensoleillement (lumière, chaleur) pour tendre vers une architecture bioclimatique
- isoler les bâtiments avec soin en utilisant des techniques performantes



Enjeu spécifique lié à l'intégration du vent dans la conception architecturale (objectif : réduire sa vitesse) :

- Identifier la trajectoire des vents afin de pouvoir optimiser les orientations du bâti à privilégier,
- augmenter la rugosité des espaces dégagés (aires de stationnement, voies...) par un traitement adapté du couvert végétal pour limiter la vitesse du vent au sol,
- limiter les effets de canalisation des flux entre deux bâtiments (augmenter la porosité entre les bâtiments, introduire des ruptures d'alignement...),
- limiter les effets venturi (augmenter la porosité entre les bâtiments, limiter la hauteur du bâti, réduire la longueur des bâtiments, utiliser la végétation pour augmenter la porosité...) – voir schéma ci-contre.



Source : Cahiers de l'aménagement, ADEME

3- TRADUCTION DANS LE PLU

3.1- Enjeux de sécurité

Plan de zonage	Règlement	Orientation d'aménagement	Annexes
Recul de 35m des constructions	Art. 3 : « Le nombre d'accès peut être limité dans l'intérêt de la sécurité publique »	Orientation d'aménagement sur la zone AUe	-

3.2– Enjeux de nuisances

Plan de zonage	Règlement	Orientation d'aménagement	Annexes
Trame de la zone de bruit (250m de part et d'autre de la N7) reportée en servitude	-	-	Arrêté préfectoral sur les infrastructures sonores joint en annexe du PLU

ANNEXES

Trafic 2006 à 2010 sur routes

Route	Dépt	Localisation	PR comptage	PR début	PR fin	2010			2009			2008			2007			2006		
						MJA TV	MJA PL	% PL	MJA TV	MJA PL	% PL	MJA TV	MJA PL	% PL	MJA TV	MJA PL	% PL	MJA TV	MJA PL	% PL
N6	69	DARDILLY Les Brosses	41200	400	42150							49 300	3 150	6,5%	51 600			52 300		
	89	PERIGNY Chesnez	81785	780	82282	23 700	2 250	9,5%	23 500			24 300	2 300	9,5%	23 300	1 500	6,5%			
		Compteur temporaire	860	82282	88140	12 000			11 900			12 300			11 800					
N7	03	Compteur temporaire	20	00	3110	17 600			17 700			17 800			17 700			17 500		
		TREVOL Avilly	7250	3110	11880	15 300	4 550	30,0%	15 300	4 100	30%	15 400			15 300	4 300	28%	15 100	4 100	27%
		YZEURE Miliepertuis	200	11880	24300	13 000	4 200	32,0%	12 800			13 100	4 300	33%	13 100			12 800	4 200	33%
		BESSAY	31488	24300	43421	9 050	2 950	33,0%	9 050	2 850	31%	9 100	2 800	31%				9 600	2 900	30%
		Compteur temporaire	47300	43421	47707										8 700					
	26	SAINT-GERAND-LE-PUY	55211	47707	64441	5 550	2 950	35,0%	5 550			5 550			5 650	1 850	33%	5 550	1 850	33%
		Compteur temporaire	670	64441	70992															
		DROITURIER Rossignol	72320	70992	81328	6 050	2 050	34,0%	6 000			6 000			6 000	2 000	33%	5 750		
		Compteur temporaire	40	00	7350	12 200	2 650	13,5%				13 000						11 700		
		Compteur temporaire	110	7350	16200	10 300						10 200			10 300			9 550		
	26	TAIN Nord	25200	16200	28260	12 200	1 400	11,5%				12 100	1 350	11,0%	12 200	1 300	10,5%	11 400		
		Compteur temporaire	29700	28260	3020	13 500						13 300			13 400			12 500		
		Compteur temporaire	41340	3020	41485							18 400			18 600			17 400		
		Compteur temporaire	421166	41485	43460							19 200			19 400			18 100		
		Compteur temporaire	45585	43460	461289				32 900			32 200			32 900			31 600		
		Compteur temporaire	47330	461289	47979				46 100			45 200			46 000			44 200		
		Compteur temporaire	48250	47979	48595				17 300			17 300			17 500			15 300		
		Compteur temporaire	48600	48595	55600				18 900			18 900			19 100			16 700		
		Compteur temporaire	590	55600	63320	10 700			10 900			10 900			11 000			9 600		
		Compteur temporaire	63500	63320	64700	12 800			13 000			13 100			13 200			11 500		
		LORIOL	65100	64700	66330	17 400	1 400	8,0%	17 700			17 700	1 350	7,5%	17 900	1 350	7,5%	17 500		
		Compteur temporaire	66500	66330	67160	14 400			14 700			14 700			14 800			13 000		
		Compteur temporaire	67500	67160	68300	18 800			19 000			19 100			19 300			16 900		
		Compteur temporaire	750	68300	76700				11 600			11 600			11 700			10 200		
		LA COUCOURDE	810	76700	870	14 800	2 250	15,0%	14 800			14 300			14 600			14 600		
		Compteur temporaire	87500	870	891030	11 000			11 100			10 800			10 900			10 900		
		Compteur temporaire	900	891030	921050	21 200			21 400			20 700			21 000			21 100		
N7	38	MONTELMAR	9650	921050	98920	19 400	2 000	10,0%	19 500			18 900	2 150	11,5%	19 200	2 100	11,0%	19 200		
		PIERRELATTE	1100	98920	114250	16 700	2 300	14,0%	17 300			16 000			16 300			16 300		
		Compteur temporaire	1150	114250	118507	10 900			11 000			10 600			10 800			10 800		
		AUBERIVES	21700	00	27900							13 200			12 700	650	5,0%	13 400		
		ROUSSILLON	31400	27900	33605							18 000	2 250	12,5%	18 100	2 150	12,0%	18 600		
	42	CHANGY	13420	00	13500							8 900	2 150	24%	8 900	2 050	23%			
		Compteur temporaire	22500	13500	30515				5 550									7 100		
		SAINT-VINCENT-DE-BOISSET	36650	30515	41735	20 300	3 100	15,0%	20 400											
		NEAUX	41800	41735	591003	8 350	1 050	12,5%	8 450	950	11,0%	9 200	1 000	11,0%	8 700	900	10,5%	12 000		
		Compteur temporaire	820	710	92100	12 400						12 300			12 300					
	58	SAINT-PIERRE-LE-MOUTIER Déviation	95700	92100	107760	13 600	4 550	33,0%				13 600	4 500	33%	13 600	4 350	32%	13 200		
		TARARE Ouest	9150	00	10250	7 100												7 900		
		Compteur temporaire	120	10250	150	8 150												8 100		
		Compteur temporaire	170	150	180	14 700												14 600		
		PONTCHARRA	18120	180	18360	17 600												17 500		
	69	Compteur temporaire	24100	18360	28189	14 700												14 600		
		FLEURIEUX	31600	28189	40890							19 300			19 400					
		Compteur temporaire	750	730	76349													5 100		
		VENOY	3200	00	41653	8 200	750	9,5%	8 350			8 400								
		Compteur temporaire	11750	50	19750	11 500			11 000			10 400			10 500			10 000		
N70	71	CIRY-LE-NOBLE Rozelay	27800	19750	29250	18 000						17 900			18 100	4 000	22%	17 800		
		Compteur temporaire	470	29250	471018	18 400						18 200			18 500			18 100		
		Compteur temporaire	0152	00	8830													4 650		
N77	10	CRESANTIGNES	17200	8830	17255	6 750	1 000	14,5%	6 600									7 600		
		Compteur temporaire	200	17255	32866													5 000		
		Compteur temporaire	10	00	553	4 400			4 200			4 500			4 750					
N77	89	PONTIGNY	19600	553	290	4 350	800	18,0%	4 150			4 400	750	17%	4 650	800	17%			
		Compteur temporaire	340	290	40502	6 350			6 000			6 450			6 600			6 600		

MJA : Moyenne Journalière Annuelle
TV : Tous Véhicules
PL : Poids Lourds
PR : Point de Repère proche du repère kilométrique

EVOLUTION DES DEBITS AUX STATIONS DE COMPTAGES PERMANENTS SUR ROUTES NATIONALES

Stations de comptages	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	Evolution 2005/2004	Evolution annuelle moyenne sur 5 ans (2000-2005)
RN 7 Saint Rambert	12 712	12 750	11 637	11 905	12 509	12 115	12 306	12 136	11 726	12 033	12 132	11 916	-1,8%	-0,6%
RN 7 Tain (Nord)	12 721	12 753	12 543	12 392	13 107	13 133	13 223	12 980	12 176	12 175	12 259	11 814	-3,6%	-2,1%
RN 7 Bourg-lès-Valence giratoire échangeur A7										[16 029]	16 664	16 595	-0,4%	
RN7 Bourg-lès-Valence (déviation)										[13 258]	16 079	17 053	6,1%	
RN 7 Valence - La Forêt (échangeur Chabeuil)	15 933	16 752	17 278	18 649	21 227	24 398	24 984	27 612	29 353	32 814	34 076	36 104	6,0%	8,9%
RN 7 Valence - Lautagne	27 685	29 218	29 802	32 958	34 935	33 962	34 987	36 123	39 848	[40 765]	44 256	46 454	5,0%	6,6%
RN 7 Valence - Ouest giratoire Portes-lès-Valence											[15 400]	15 136	-1,7%	
RN 7 Valence - Sud giratoire Chaffit	(17 382)	(17 347)	(17 301)	(17 041)	(18 030)	(18 870)	(19 404)	(19 956)	(20 067)	[17 652]	18 429	17 385	-5,7%	-2,1%
RN 7 Loriol	15 901	15 872	16 191	15 954	16 874	17 660	18 160	18 682	18 786	18 530	18 066	16 824	-6,9%	-1,5%
RN 7 Les Tourrettes Nord										[11 086]	11 597	11 033	-4,9%	
RN 7 Les Tourrettes Sud										[16 502]	17 025	16 283	-4,4%	
RN 7 La Coucourde	17 538	17 836	15 586	15 960	16 808	15 916	17 333	16 030	17 310	16 562	15 688	15 114	-3,7%	-2,6%
RN 7 Montélimar	18 308	18 618	18 063	18 505	18 905	19 081	19 206	19 238	18 845	19 186	19 072	19 135	0,3%	-0,1%
RN 7 Pierrelatte	15 645	17 826	17 291	18 870	17 838	16 300	16 326	15 921	16 467	16 068	16 403	16 339	-0,4%	0,0%
RN 92 Saint Paul Lès Romans	(6564)	(6754)	(7335)	(7628)	(6735)	(7197)	7 164	6 751	7 003	7 021	7 032	6 980	-0,7%	-0,5%
RN 532 Valence - Pont Frédéric Mistral	39 419	39 417	41 879	39 506	40 243	40 373	39 514	40 517	40 878	40 886	39 833	30 059	-24,5%	-4,8%
RN 532 Valence - Les Couleures	20 429	-	-	-	-	34 998	34 854	38 153	39 365	[40 630]	42 497	44 010	3,6%	5,3%
RN 532 Saint-Marcel-lès-Valence						34 455	34 393	37 494	39 126	40 946	41 989	44 160	5,2%	5,7%
RN 532 Valence Est - Alixan Bayannes	27 982	28 713	29 297	28 448	32 287	34 500	34 343	37 368	37 139	39 136	40 640	40 899	0,6%	3,8%
RN 532 Saint Nazaire en Royans	(6519)	(7700)	(8047)	(7505)	(8098)	(7068)	7 036	6 217	6 819	6 900	6 531	6 703	2,6%	-0,9%
RN 534 Valence - Pont des lînes											[12 540]	14 525	15,8%	

Le débit moyen pondéré aux stations permanentes sur Routes Nationales est en léger recul de 0.20 % en 2005 par rapport à 2004 pour le Département de la Drôme.

MJA : Moyenne Journalière Annuelle, 2 sens confondus

Débit moyen : somme des (MJA x longueur de leur section) / longueur du réseau

() : comptages temporaires précédant l'installation des stations permanentes

[] : MJA reconstituée car incomplète (mise en service station en cours d'année ou pannes station conséquentes)