

## **ANNEXE 8**

# **NOTICE COMPLEMENTAIRE**

## **1. IMPACT SUR LE PAYSAGE**

### **1.1 Impact visuel- Paysage – Effets permanents**

#### ❖ Architecture :

Le bâtiment s'implante dans une zone classée AUy – Secteur d'extension de la zone économique de Grange Neuve par le plan local d'urbanisme de la commune de Diémoz (38). Cette zone est notamment destinée à accueillir des activités à vocation industrielle, artisanale, commerciale et hôtelière.

Le voisinage immédiat du futur site se compose :

- au Nord, d'habitations, d'un paysagiste et d'une entreprise de couverture.
- à l'Est, de la zone d'activités de Grange Neuve dont l'usine de fabrication d'éléments plastiques ISOFLON,
- au Sud et à l'Ouest, des RD36 et 518 puis de parcelles agricoles.

Les dimensions du bâtiment seront susceptibles de créer une barrière visuelle dans le paysage.

#### ❖ Espaces extérieurs :

Le site projet comprendra de nombreux espaces verts. Les mesures permettant de limiter les effets négatifs du projet sur le paysage sont détaillées au paragraphe suivant.

### **1.2 Impact visuel – Paysage – Effets temporaires**

La phase chantier du projet aura un impact sur le paysage : présence d'équipements de grandes hauteurs sur le site (grues), circulation de véhicules de chantier, déplacement (au sein du site) de terres...

Le chantier sera organisé de manière à durer juste le temps nécessaire (environ 15 mois). Les véhicules et équipements utilisés seront des équipements en bon état.

### **1.3 Mesures prévues pour réduire l'impact visuel**

Dès sa conception, le projet est étudié afin de s'intégrer au mieux dans son environnement.

#### ❖ Paysagement général :

La construction laissera la place à une surface d'espaces verts d'environ 18 981 m<sup>2</sup> ce qui représente 30% de la surface totale de la parcelle. Des arbres de haute tige pourront être implantés sur le site. Les espèces plantées privilégieront les espèces locales d'arbres et d'arbustes.

Un soin particulier sera apporté au traitement architectural des façades (choix des couleurs, matériaux etc.).

## 2. IMPACT SUR LE TRAFIC

### 2.1 Trafic – Effets permanents

#### ❖ Voies d'accès :

L'approvisionnement et l'expédition des marchandises se feront par voie routière.

Le projet est situé au croisement de deux voies départementales (RD36 et RD518), à deux fois une voie, bénéficiant ainsi d'une très bonne desserte routière.

L'étude trafic réalisée dans le cadre du projet met en évidence un trafic actuel de poids-lourds plutôt faible (entre 3 et 5 % du trafic moyen en jours ouvrés).

Le futur site sera équipé d'entrées poids-lourds (PL) situées au niveau de la D518 (à l'Ouest) et de sorties poids-lourds situées au niveau de la D36 (au Sud).

Les entrées et sorties des véhicules légers (VL) sont prévues au Nord du site via la zone d'activités économiques existante.

Le tableau ci-dessous reprend les hypothèses de trafic de l'étude Transitec réalisée dans le cadre du projet :

Type de véhicules	Rotation – Trafic moyen	Horaires
Véhicules légers (personnel et visiteurs)	<u>Personnel activité fruits-légumes</u> : <b>55 VL/j</b> <u>Personnel activité surgelé</u> : <b>40 VL/j</b>  Soit un total de <b>95 VL/jour</b>	<u>Activité surgelé</u> : <b>Lundi au vendredi</b> 5h – 13h  <u>Activité fruits-légumes</u> : <b>Lundi au samedi</b> continu
Camions/poids-lourds (réception expédition)	<b>144 PL/jour</b>	<u>Activité surgelé</u> : <b>Lundi au vendredi</b>  <u>Activité fruits-légumes</u> : <b>Lundi au samedi</b>

Les conclusions de l'étude trafic réalisée par Transitec dans le cadre du projet sont les suivantes :

En 2024 (état actuel), la circulation dans le secteur est fluide et aucun dysfonctionnement majeur ne semble contraindre l'arrivée du projet.

En effet, le projet génère des flux relativement étalés pendant la journée et la majorité d'entre eux se font en dehors des heures de pointe actuelles (pour rappel un maximum de 85 véhicules supplémentaires est prévu entre 4h et 5h).

Selon les projections simulées avec un fonctionnement du site à pleine capacité, la circulation dans le giratoire D36xD518 reste fluide y compris à l'heure de pointe déterminante (17h-18h).

L'étude est disponible à l'annexe 9.

## 2.2 Trafic – Effets ponctuels temporaires :

L'activité du site ne présentera pas de forte saisonnalité en termes de trafic, les effets liés au transport sont ceux présentés ci-dessus.

En phase chantier, le trafic généré par les travaux représentera une faible part du trafic de la zone. La phase travaux n'aura donc pas d'effets significatifs sur le trafic.

## 2.3 Mesures compensatoires

### ❖ Voies internes :

Les véhicules légers seront directement orientés dès l'entrée du site vers un parking VL, ainsi le flux de VL ne croisera pas le flux de PL.

Les poids lourds seront orientés vers les zones de quai et les 3 parkings PL.

Les voies internes de PL sont organisées de façon à circuler sur tout le tour du site dans les 2 sens.

### ❖ Parking des VL : (Personnel – visiteurs) :

Un parking véhicules légers est prévu au nord du site avec une capacité adaptée à l'effectif et à la présence de visiteurs. Les véhicules légers et deux roues accèdent directement à ce parking par une entrée dédiée et ne circuleront pas sur l'ensemble de la périphérie du site.

### ❖ Consignes de circulation :

Des consignes seront établies et communiquées aux chauffeurs et aux personnels du site. Ces consignes seront inscrites à l'entrée du site.

### ❖ Desserte immédiate du projet :

#### ○ *Desserte locale sur les voies de circulation* :

Au total, le trafic moyen (jours ouvrés) projetés dans le cadre de la nouvelle activité pourrait représenter une augmentation du trafic comprise en +100 et +400 véhicules par jour (deux sens confondus) dans le réseau routier ce qui représente 1 à 4% du trafic actuel.

Les évolutions du trafic projeté, selon les axes d'accès du projet, sont récapitulées ci-dessous :

Axes d'accès du projet	Nb véhicules / jour ouvrés en 2024	Evolution du trafic (2 sens confondus)
D36 – Route de Bourgoin	12 000	+4 %
D518	11 000	+3 %
D518 – Rue du 8 mai 1945	10 000	+1 %
D36 – Route de Vienne	8 000	+2 %

Le trafic engendré par le projet entraînerait une augmentation très faible du trafic sur les axes proches (<4%).

#### ○ *Choix du mode de transport* :

Le bâtiment est conçu pour une desserte routière uniquement.

### 3. IMPACT SUR LA FAUNE ET LA FLORE

#### 3.1 Introduction

Un pré-diagnostic a été réalisé en novembre 2024 afin d'évaluer les enjeux de biodiversité présents sur le site projeté et ainsi étudier la faisabilité du projet d'aménagement. En complément, une seconde étude de la faune et de la flore (en période favorable) est en cours pour valider la présence effective des espèces identifiées et potentielles lors du pré-diagnostic. Des sondages pédologiques ont également été réalisés, aucune zone humide n'a été caractérisée.

Le dernier passage sur site, en mai 2025, a mis en évidence la présence de plusieurs espèces d'oiseaux parmi lesquels certaines sont patrimoniales et possiblement nicheuses :

- Alouette des champs (pas de statut de protection),
  - ⇒ la reproduction de l'espèce est confirmée au sein des milieux ouverts de l'emprise projet.
- Chardonneret élégant,
- Linotte mélodieuse,
- Verdier d'Europe,
  - ⇒ Pour ces 3 espèces, leur reproduction est confirmée sur les milieux semi-ouverts, en limite nord-est du site. Les photographies de ces milieux sont présentées en page 6. Les zones d'habitats de ces 3 espèces sont illustrées sur la vue en page 7.
- Tarier pâtre,
  - ⇒ Non observé lors du dernier passage.

Sur la base de ces premiers éléments, et en fonction des résultats de la seconde étude, divers moyens de maîtrise sont envisagés pour limiter les impacts du site.

DIEMOZ DISTRIBUTION – Construction d'un entrepôt professionnel pour l'exploitation de  
l'enseigne E. LECLERC - DIEMOZ



Photographie prise en septembre 2024



Photographie prise en décembre 2024



Photographie prise en décembre 2024





### 3.2 Effets temporaires – travaux

Dans le cadre des travaux, les interventions suivantes pourront être réalisées :

- Déboisement / décapages : ces premières interventions présentent les risques de dommages les plus importants sur la flore et la faune (destruction du sol superficiel, diffusion et contamination des espèces invasives, risque de destruction de nichées). Néanmoins, aucun déboisement ne sera réalisé. Selon la sensibilité identifiée dans les études BIOTOPE, le calendrier de travaux tiendra compte du cycle biologique des espèces.
- Travaux de gros œuvre (fondations superficielles, mise en place de longrines), stationnement des engins : les dépôts de matériaux divers, les stationnements et déplacements des engins lourds de terrassement peuvent à la marge détruire des éléments naturels qui auraient pu être préservés et valorisés dans le projet paysagé. Pendant la phase de travaux de gros œuvre, toutes les mesures seront prises pour limiter la poussière, notamment par des campagnes d'arrosage en période sèche. Les zones écologiquement sensibles seront balisées et mises en défens.
- Construction des bâtiments : la construction elle-même ne génère pas d'impacts négatifs sur la flore et la faune.
- Aménagement des espaces extérieurs : l'aménagement des espaces verts permettra de substituer les milieux initiaux relativement pauvres.

**Le choix des essences, la structure et l'agencement de la végétation (arbres, arbustes, hautes herbes...) et des clôtures seront réalisés pour réduire les impacts liés au projet.**

### 3.3 Effets permanents

Les activités du site ne généreront pas :

- De modification notable des sols entraînant des modifications de la pédologie du site et de son environnement,
- De rejets atmosphériques dont la température puisse agir sur l'environnement,
- De rejets ou pompage des eaux dans le milieu souterrain pouvant agir sur le cycle de l'eau.

Les impacts potentiels sont les suivants :

- Dérangement et perturbations dues à l'activité ; le fonctionnement courant du site (trafic des camions) pourra générer des effets négatifs modérés sur les espaces naturels les plus proches, voire sur les espaces paysagers du site :
- Bruit, dérangement, lumières excessives ou mal dirigées des installations,
- Trafic actif aux abords : bruits, pollution, poussières...

### 3.4 Mesures prévues pour réduire l'impact du projet

#### ❖ Mesures d'évitement :

Le calendrier de travaux sera adapté à la faune potentiellement présente.

Aucun travaux ne sera réalisé de nuit, afin d'éviter les nuisances pour les chiroptères potentiellement de passage. Les espaces verts et les clôtures ne présenteront pas un impact à leur passage.



Les zones écologiquement sensibles seront balisées et mises en défens.

❖ Mesures de réduction :

Il est prévu plusieurs mesures pour limiter les impacts de l'activité sur la faune et la flore telles que la mise en place d'espèces végétales locales afin de créer des milieux favorables pour les potentielles espèces nicheuses.

L'éclairage sera orienté de façon à limiter l'éclairage nocturne des espaces naturels.

Les mesures prévues prendront en compte les préconisations des deux études BIOTOPE en cours.

**Ces mesures permettront :**

- **de favoriser le retour de ces mêmes espèces,**
- **de conserver des éléments favorables au transit et à la chasse des espèces de passage : maille des clôtures, espaces verts, réduction des nuisances (bruit, éclairage...).**

**Sur les bases des premières observations du diagnostic, il est prévu de réaliser une étude ERC (Eviter, Réduire, Compenser) avec l'accompagnement d'un bureau d'études spécialisé faune et flore.**

## **4. IMPACT SUR LE BRUIT**

Dans le cadre du projet de construction d'un entrepôt professionnel pour l'exploitation de l'enseigne E. LECLERC des mesures du bruit résiduel (avant la réalisation du projet) ainsi que des calculs du bruit ambiant généré par le projet (après mise en œuvre) ont été réalisés afin de déterminer les impacts du site en termes de bruit sur son environnement. Les principales conclusions de l'étude, disponible dans son intégralité en Annexe 10, sont présentées dans les paragraphes suivants.

### **4.1 Etat des lieux et sources de bruit présentes dans le site**

L'environnement proche du site se compose :

- Au nord, une zone agricole selon le PLU, occupée par des habitations (des habitations sont également retrouvées en second rideau),
- A l'est, des sites industriels,
- A l'ouest, la route D518 puis d'une zone agricole,
- Au sud, la route D36 et une zone agricole. Des habitations sont également retrouvées au sud-est.

Les principales sources de bruit au voisinage du projet sont le bruit routier engendré par le trafic des routes D518 et D36, le bruit des sites industriels voisins et le bruit environnemental.

Les mesures de niveaux sonores ont été étudiées aux limites de propriétés et au niveau des habitations environnantes y compris dans le zonage agricole.

### **4.2 Caractérisations des principales sources de bruit du projet**

Les principales sources de bruit de la future installation sont :

- Les remorques des camions dotées de frigos générateur de bruit. Il s'agit de la principale source de bruit de l'installation en raison de leur nombre important et de leur durée prolongée de fonctionnement pour le biberonnage qui peut durer plusieurs heures, de jour comme de nuit,
- Les groupes froids situés sur le toit du bâtiment,
- Les moteurs des camions qui génèrent du bruit lors des déplacements des poids lourds dans l'installation et pendant leur stationnement sur les parkings.

### **4.3 Simulation des principales sources de bruit du projet aux limites de propriété**

Les bruits engendrés par le fonctionnement des remorques frigorifiques et des groupes froids en toiture ont été modélisés afin de déterminer leur impact en limite de propriété du futur site et en ZER.

#### **4.3.1. Modélisation du bruit engendré par les remorques frigorifiques**

Pour cette simulation, les remorques modélisées ont été réparties de façon à se rapprocher au maximum des conditions d'exploitation du futur site. Les simulations sont effectuées sur la base des niveaux sonores mesurés des remorques frigorifiques présentes sur le site SOCARA de Villette-d'Anthon et qui sont similaires à celles qui seront utilisées dans le cadre du projet.

#### **4.3.2. Modélisation du bruit engendré par les groupes froids positionnés en toiture**

Le bruit émis par les groupes froids en toiture a été modélisé sur la base des niveaux sonores mesurés pour les groupes froids du site existant de SOCARA qui sont similaires aux groupes qui seront installés en toiture du futur bâtiment.

### **4.4 Résultats des simulations sans solutions acoustiques**

#### **4.4.1 Carte acoustique du bruit particulier**

Pour rappel, le bruit particulier correspond au bruit généré uniquement par les activités et les équipements de l'installation. La figure ci-dessous présente la carte acoustique du bruit particulier en l'absence de solutions acoustiques. Cette carte permet également de localiser les points de calcul.

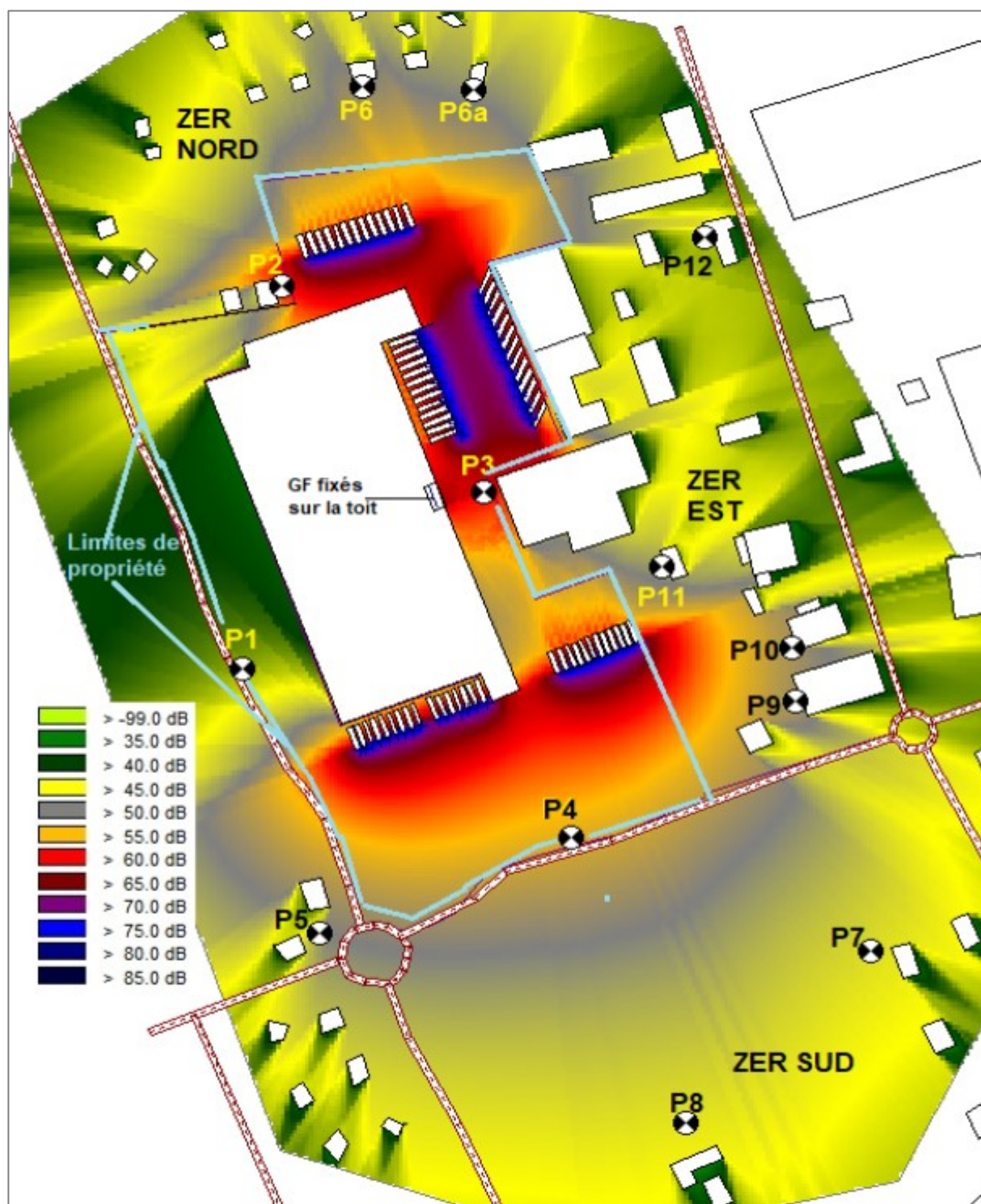


Figure 1 : Carte acoustique du bruit particulier (LAeq en dB(A))

#### 4.4.2 Résultat de calcul du bruit ambiant en limites de propriété

Pour information, le bruit ambiant correspond au bruit total existant dans une situation donnée pendant un intervalle de temps donné. Il est composé de l'ensemble des bruits émis par toutes les sources proches et éloignées.

Les résultats de simulations des niveaux de bruit ambiant (après installation du projet) en limite de propriété du nouveau site en période de jour et en période de nuit sont conformes à la réglementation.

Résultats des simulations en période de jour					Résultats des simulations en période de nuit				
Point de calcul	Niveau Sonore calculé En dB(A)	Valeur maximale autorisée en période de jour	Écart dB(A)	Avis	Point de calcul	Niveau de bruit ambiant calculé En dB(A)	Valeur maximale autorisée en période de nuit	Écart dB(A)	Avis
P1	44.0	70 dB(A)	-26.0	C	P1	43.5	60 dB(A)	-16.0	C
P2	58.5	70 dB(A)	-11.5	C	P2	58.5	60 dB(A)	-1.5	C
P3	61.0	70 dB(A)	-9.0	C	P3	60.5	60 dB(A)	+0.5	C
P4	58.0	70 dB(A)	-12.0	C	P4	53.5	60 dB(A)	-6.5	C

NC : Non Conforme à la réglementation

C : Conforme à la réglementation

#### 4.4.3 Résultats de calcul d'émergence

❖ En période de jour :

Les résultats des simulations de l'émergence (dans les zones d'habitation les plus proches) en période de jour sont conformes à la réglementation comme le montre le tableau suivant.

Point de calcul N°	Niveau de bruit ambiant calculé en dB(A)	Niveau de bruit résiduel Mesuré en dB(A)	Émergence en dB(A)		Avis
			Simulée	Règlementaire	
P2	58.5	54.0	4.5	5.0	C
P5	54.6	54.5	0.0	5.0	C
P6	51.1	48.0	3.0	5.0	C
P6a	50.5	48.0	2.5	5.0	C
P7	46.6	43.0	3.5	5.0	C
P8	45.1	43.5	1.5	6.0	C
P9	55.2	55.0	0.0	5.0	C
P10	52.7	52.5	0.0	5.0	C
P11	47.1	42.5	4.5	5.0	C
P12	45.7	44.5	1.0	5.0	C

NC : Non Conforme à la réglementation

C : Conforme à la réglementation

L'analyse de l'acousticien est la suivante : « **L'émergence simulée respecte la valeur réglementaire, due à un bruit résiduel élevé causé par un trafic intense des routes D36 et D518, ainsi qu'aux activités industrielles des installations et ICPE situées à l'est.** »



❖ En période de nuit :

Les résultats en simulation de l'émergence dans les zones d'habitation les plus proches en période de nuit sont indiqués dans le tableau suivant :

Point de calcul N°	Niveau de bruit ambiant calculé en dB(A)	Niveau de bruit résiduel Mesuré en dB(A)	Émergence en dB(A)		Avis
			Simulée	Règlementaire	
P2	58.5	38.5	20.0	3.0	NC
P5	50.5	41.0	9.5	3.0	NC
P6	51.0	35.5	15.5	3.0	NC
P6a	50.5	35.5	15.0	3.0	NC
P7	46.5	40.5	6.0	3.0	NC
P8	44.5	41.0	3.5	4.0	C
P9	51.6	41.5	10.0	3.0	NC
P10	52.5	40.0	12.5	3.0	NC
P11	47.0	36.5	10.5	3.0	NC
P12	42.5	36.5	6.0	4.0	NC

NC : Non Conforme à la réglementation

C : Conforme à la réglementation

L'analyse de l'acousticien est la suivante : « **En période nocturne, l'émergence simulée est élevée dans les ZER proches, due à une forte baisse du bruit résiduel liée à la réduction du trafic routier et à l'arrêt des activités industrielles à l'Est. Les valeurs d'émergence dépassent largement les seuils réglementaires. Il est donc nécessaire de mettre en œuvre des solutions permettant la réduction de ces dernières. Ces solutions peuvent être techniques de manière à réduire ou piéger les sons et/ou organisationnelles de manière à éloigner ou orienter différemment les sources de bruit.** »

Les solutions proposées par l'acousticien pour réduire l'émergence sont présentés dans la partie suivante.

#### 4.5 Résultats des simulations avec solutions acoustiques

Les solutions préconisées pour la mise en conformité acoustique de l'installation sont les suivantes :

- Construction de deux hangars acoustiques aux parkings n°1 et n°3,
- Réorientation du hangar n°3 à 90°.
- Installation de murs antibruit,
- Érection de murs en gabion (hauteur de 2 m) au sud du quai SUD,
- Mise en place d'un dispositif de piège à son pour les groupes froids installés en toiture.

Ces différents dispositifs sont détaillés dans le rapport de mesure disponible à l'annexe 10.

#### 4.5.1. Résultats de calcul du bruit ambiant en limite de propriété

Les résultats de simulation des bruits ambiants, après l'installation du projet et avec mise en place des solutions compensatoires, en limites de propriété en période de nuit sont conformes à la réglementation comme le montre le tableau suivant. A noter, que ces mesures étaient déjà conformes avant la mise en place des solutions compensatoires.

Point de calcul	Niveau Sonore calculé En dB(A)	Valeur maximale autorisée en période de nuit	Écart dB(A)	Avis
P1	43.0	60 dB(A)	-17.0	C
P2	42.0	60 dB(A)	-18.0	C
P3	59.0	60 dB(A)	-1.0	C
P4	49.0	60 dB(A)	-11.0	C

NC : Non Conforme à la réglementation

C : Conforme à la réglementation

Note de l'acousticien : « **Les calculs en cas de solutions acoustiques sont présentés uniquement pour la période nocturne. En effet, si les résultats respectent la réglementation la nuit, ils le seront également le jour, car le bruit résiduel est plus important en journée et les seuils réglementaires sont plus stricts en période de nuit.** ».

#### 4.5.2. Résultats des calculs d'émergence en cas de solutions proposées

Les résultats des simulations de l'émergence en période de nuit après mise en place des solutions compensatoires sont présentés ci-dessous.

Point de calcul N°	Niveau de bruit ambiant calculé en dB(A)	Niveau de bruit résiduel Mesuré en dB(A)	Émergence en dB(A)		Avis
			Simulée	Règlementaire	
P2	42.0	38.5	3.5	4.0	C
P5	45.0	41.0	4.0	4.0	C
P6	39.5	35.5	4.0	4.0	C
P6a	39.0	35.5	3.5	4.0	C
P7	41.5	40.5	1.0	4.0	C
P8	42.0	41.0	1.0	4.0	C
P9	44.0	41.5	2.5	4.0	C
P10	43.5	40.0	3.5	4.0	C
P11	40.0	36.5	3.5	4.0	C
P12	39.0	36.5	2.5	4.0	C

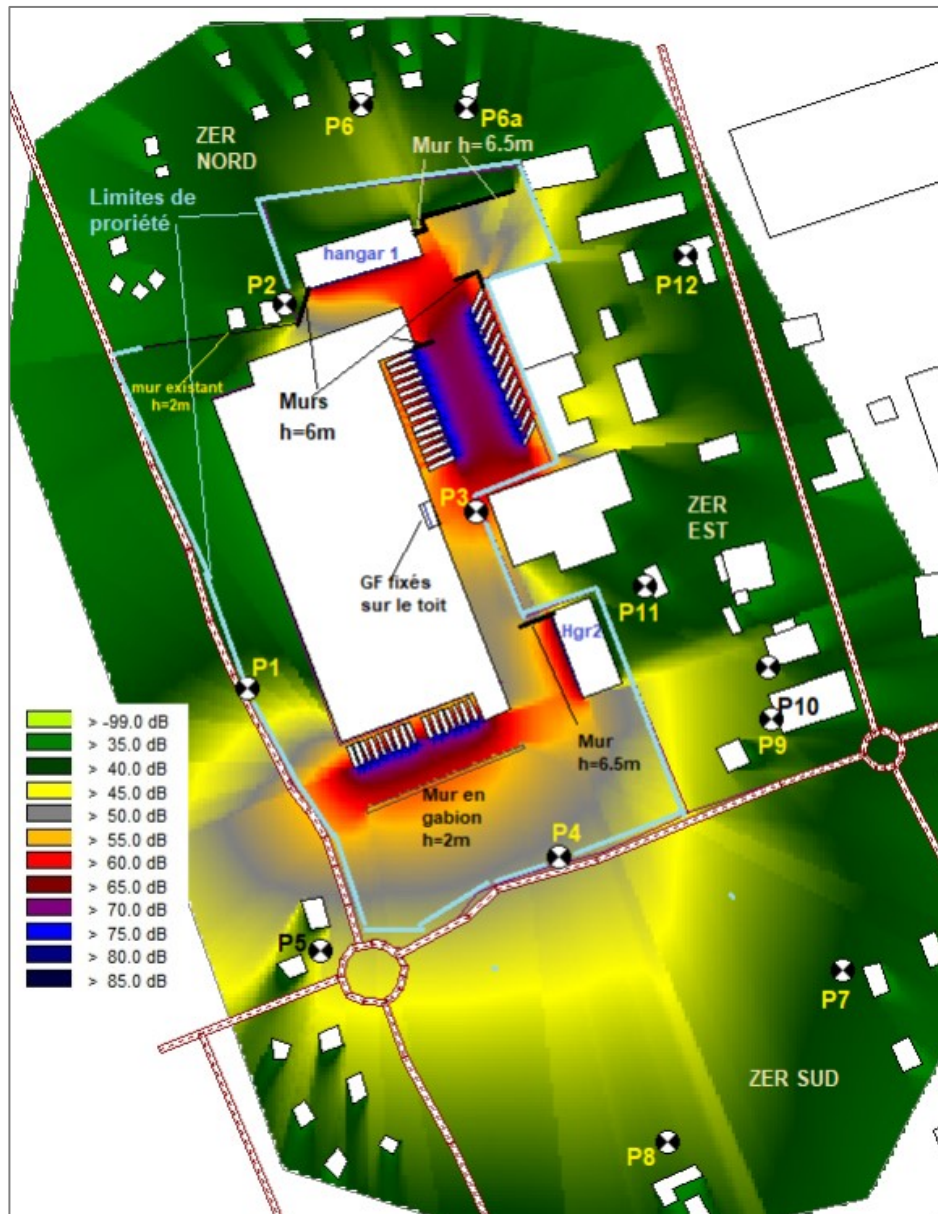
NC : Non Conforme à la réglementation

C : Conforme à la réglementation

La mise en place des solutions compensatoires permet d'obtenir des résultats conformes. En effet, l'émergence sonore évaluée dans les zones à émergence réglementée les plus proches de l'installation est généralement inférieure ou égale à 4 dB.

#### 4.5.3. Carte acoustique du bruit particulier en cas de solutions proposées

La carte ci-dessous permet de localiser les solutions compensatoires.



#### 4.6 Conclusion

Les sources de bruits majoritaires identifiées dans le cadre de l'exploitation du projet sont liées aux remorques frigorifiques lors de l'opération de biberonnage et aux groupes froids en toiture.

L'analyse acoustique a mis en évidence des résultats non conformes pour la mesure des émergences en période nocturne. Les solutions acoustiques proposées par le prestataire en charge de la mesure acoustique permettent néanmoins de diminuer ces valeurs et de se conformer à la réglementation.