

# **ANNEXE 7**

## **NOTICE COMPLEMENTAIRE**

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

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

#### **- Architecture**

Le bâtiment sera situé en territoire déjà aménagé et urbanisé. Le site du projet est déjà occupé par des bâtiments industriels.

Les dimensions du bâtiment seront susceptibles de créer une barrière visuelle dans le paysage, avec notamment un transstockeur de 26 m de hauteur.

#### **- 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 18 mois, incluant la destruction des bâtiments existants). 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 d'intégrer au mieux le projet dans son environnement.

#### Paysagement général :

La construction laissera la place à une surface d'espaces verts (environ 8 400 m<sup>2</sup>, soit 16% du terrain) autour du bâtiment. Des arbres de haute tige pourront être implantés sur le site. Les espèces plantées privilégieront les espèces locales d'arbres et d'arbustes.

Les matériaux d'habillage de façade seront prévus afin d'assurer l'intégration paysagère dans la zone.

## 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.

Type de véhicules	Rotation – Trafic moyen
Véhicules légers (personnel et visiteurs)	250 / jour
Camions/poids-lourds (réceptions/expéditions)	100 / jour

La plateforme logistique sera accessible :

- depuis le Nord et le Sud par l'autoroute A7 puis I4A47 et la D315,
- depuis l'Ouest par I4A47 puis la D315,
- depuis l'Est par l'autoroute A46 puis la D315.

Ces itinéraires ne traversent pas de zones dédiées à l'habitation, excepté la D315 qui est ponctuellement bordée par des habitations individuelles.

### 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

#### *Organisation Interne*

##### **Voies internes**

Les véhicules légers (VL) seront directement orientés dès l'entrée du site dédiée aux VL vers un parking VL. Ainsi les VL ne croiseront pas les poids-lourds (PL).

Un accès sera réservé aux PL. Ces derniers seront ensuite orientés vers les zones de quai. Les quais seront aménagés de façon à permettre la manœuvre aisée des poids lourds. Les voiries permettront la circulation des véhicules de secours tout autour du site.

##### **Parking des véhicules automobiles** (personnels - visiteurs) :

Un parking véhicules légers est prévu au niveau de l'entrée 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.

### **Choix du mode de transport**

Le site ne disposant pas d'un embranchement ferroviaire, le bâtiment est conçu pour une desserte routière uniquement.

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

#### **3.1 Introduction**

Un écosystème désigne l'ensemble formé par une association d'êtres vivants : la biocénose, et son environnement géologique, pédologique et atmosphérique : le biotope.

Les éléments constituant un écosystème développent un réseau d'interdépendances permettant le maintien et le développement de la vie. Ce réseau tend vers un équilibre correspondant à un état théorique stable tout en étant capable d'évolution et d'adaptation au contexte écologique et abiotique.

On parle de régression écologique et par conséquent de perte des équilibres biologiques lorsque le système évolue d'un état vers un état moins stable. Les écosystèmes, comme la biosphère sont toujours en état d'équilibre instable, sans cesse corrigés par de complexes boucles de rétroactions.

Les principales sources de modification d'un équilibre biologique locale sont des interventions sur le sol, les eaux, les augmentations de température.

#### **3.2 Effets permanents**

Les activités du site ne génèrent pas :

- de modification notable des sols avec apport de terre externe, remaniement régulier, travail de la terre entraînant des modifications de la pédologie du site et de son environnement ;
- de rejets atmosphériques dont la température puisse agir sur l'environnement ;
- d'émission intempestive de lumière ou création de zone obscure sur des aires naturelles pouvant entraîner une modification de la photosynthèse, de l'absorption de carbone et voir eutrophisation des zones aquatiques,
- de rejets ou pompage des eaux dans le milieu souterrain ou superficiel 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...
- Propreté dans les délaissées riveraines (déchets sauvages des chauffeurs)

Le milieu récepteur des eaux pluviales de toitures, de voiries (après traitement) sera le réseau communal. Aucun rejet ne se fera dans le milieu naturel.

En cas de déversements accidentels ou d'incendie, les dispositions en place au niveau du site (vanne de confinement) permettront de contenir les polluants.

### 3.3 Effets temporaires : travaux

- Déboisement / Décapages : ces premières interventions sont celles qui présentent le risque de dommages les plus importantes sur la Flore et la Faune (destruction du sol superficiel, diffusion et contamination des espèces invasives, risque de destruction de nichées).

**Sur la quasi-totalité du terrain, le site est imperméabilisé et déjà occupé par des bâtiments.**

Un déboisement est prévu par le projet sur une partie de zone humide d'une emprise d'environ 450 m<sup>2</sup> (zone violette sur le plan ci-après), avec un maximum d'arbres conservé, sous réserve de leur bon état sanitaire.



- 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 permet 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 peuvent néanmoins avoir un bénéfice plus ou moins fort sur la biodiversité.**

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

❖ Mesures d'évitement :

Aucun travaux ne sera réalisé de nuit.

❖ Mesures de réduction :

Limitation des emprises du chantier au strict nécessaire,

Mise en place de dispositifs de prévention et de traitement des pollutions accidentelles et diffuses durant le chantier,

Mise en place de dispositifs de collecte et traitement des eaux de voirie,

Optimisation de l'éclairage pour limiter les nuisances,

Des espèces végétales locales seront choisies pour créer des milieux favorables,

Orientation de l'éclairage pour limiter l'éclairage nocturne des espaces naturels.

**L'ensemble de ces mesures permettront :**

- de limiter la destruction des espèces ayant leur habitat sur la parcelle projet,
- 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...).

**L'impact résiduel du projet sur la faune et la flore se limitera donc à la partie de zone humide à déboiser de 450 m<sup>2</sup>.**

## 4. IMPACT SUR L'EAU

### 4.1 Introduction

Le projet LA VIE CLAIRE se situe dans une zone présentant plusieurs contraintes hydrauliques :

- Les deux-tiers ouest du site se trouvent en zone non inondable des PPRNi du Garon et de la Vallée du Rhône aval. Les limites sud et est sont ponctuellement concernées par des risques d'inondation pour des crues exceptionnelles et un aléa modéré pour des crues du Rhône et du Garon ;
- Le projet se situe dans l'emprise du périmètre de protection rapprochée du captage du Grand Gravier. Ce captage compte 8 puits et appartient au Syndicat Intercommunal des Eaux des Monts du Lyonnais (SIEMLY).

### 4.2 Eau - Effets permanents

Le projet, dans son niveau de définition actuel, est **compatible avec les deux PPRNi** dans la mesure où :

- Le projet n'intègre pas de construction en zone inondable ;
- Les altimétries projet de voirie/parking seront maîtrisées pour éviter/limiter les remblais en zone inondable ;
- Le rejet des eaux usées se fera dans le réseau public d'assainissement. Les eaux pluviales de voiries et de toiture transiteront par un bassin de rétention étanche, équipé d'un poste de relevage et d'une vanne de confinement, avant d'être rejetées dans le réseau pluvial intercommunal. En aval du bassin de rétention, les eaux pluviales seront traitées sur un séparateur d'hydrocarbures. Au regard du règlement du PLU-H, il est demandé un régime dérogatoire pour le projet afin de réguler les eaux pluviales à un débit de 5 l/s.ha jusqu'à une pluie de retour de 30 ans.

**Il est important de noter que tous les points d'infiltration d'eaux de ruissellement dans les zones exploitées (hors espaces verts) ainsi que tous les points de rejets pluviaux dans la lône (également en périmètre de protection rapprochée) seront supprimés de sorte à ne maintenir qu'un seul point de rejet au réseau d'assainissement pluvial de la collectivité, dont l'exutoire est hors périmètre de protection.**

### 4.3 Eau - Effets temporaires : travaux

L'incidence potentielle sur l'eau en phase chantier est le risque de déversement accidentel qui impliquerait une pollution du milieu naturel.

Pour limiter leur impact sur l'environnement, les mesures suivantes seront en place :

- En phase chantier, et durant les travaux de terrassements généraux, le bassin étanche des eaux pluviales de voiries sera réalisé en priorité pour permettre de traiter et récupérer les eaux pluviales. Le raccordement au réseau avant les mises hors d'eau sera également effectué afin d'éviter l'inondation du site ;



- Les installations de chantier nécessaires au personnel seront installées dès le démarrage des travaux ;
- Les produits dangereux ne sont pas ou très peu utilisés sur le chantier. Les huiles utilisées pour le décoffrage ou pour les engins de chantier seront stockés dans des espaces protégés et fermés ;
- Le remplissage des véhicules de chantier se fera principalement pendant la phase des terrassements et sera fait par un prestataire extérieur. Une zone étanche sera prévue sur le chantier pour le remplissage ;
- Les moyens de levage utilisés seront principalement des grues mobiles et des manuscopiques. Les nacelles élévatrices seront utilisées par les entreprises pour les travaux en hauteur (thermiques pour les travaux extérieurs et électriques pour les travaux en intérieurs) ;
- Réalisation d'une plateforme en enrobé pour la base vie et pour le stationnement des véhicules.