

# **ANNEXE 7**

## **NOTICE COMPLEMENTAIRE**

## INTRODUCTION

Pour information, le projet sera certifié HQE Excellent. Cette certification permet de valider les mesures prises en faveur de l'environnement : respect de la biodiversité, réduction des consommations, réduction des nuisances...

La certification NF HQE permet de distinguer des bâtiments dont les performances environnementales et énergétiques correspondent aux meilleures pratiques actuelles. Cette certification concerne les phases de programmation, de conception et de réalisation pour des bâtiments neufs et en rénovation.

### 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 et insertion :

La construction laissera la place à une surface d'espaces verts (environ 8 860 m<sup>2</sup>, soit 17% 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. Un architecte et paysagiste travaillent à l'insertion du projet dans son environnement.

Le site étant actuellement occupé par des bâtiments anciens (cf page suivante), l'impact visuel est déjà présent. Le projet permettra de réduire l'imperméabilisation du site (cf annexe 8).



Prise de vue 10 – date : 29/11/2019



## 2. IMPACT SUR LE TRAFIC

### 2.1 Trafic - Effets permanents

*Pour mémoire, le site actuel est en exploitation et génère donc déjà un trafic routier. Le projet s'implante en zone urbaine, et est bordé par une voie ferrée et la route départementale D315, classée comme route à grande circulation. Avec la création de la Via Rhôna, cet axe pourrait être déclassé et sa vitesse réduite à 30 km/h.*

*Le site est par ailleurs déjà occupé par une activité logistique et de bureaux, les nuisances sonores liées à ces activités sont donc déjà existantes.*

#### **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 l'A47 et la D315,
- depuis l'Ouest par l'A47 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. La circulation sur le site se fera à vitesse réduite afin de réduire le bruit et les rejets atmosphériques générés. Les moteurs des poids lourds seront à l'arrêt lors des phases de chargement et déchargement. Les voies de circulations des véhicules seront en enrobés afin de ne pas générer de poussières.

#### **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.

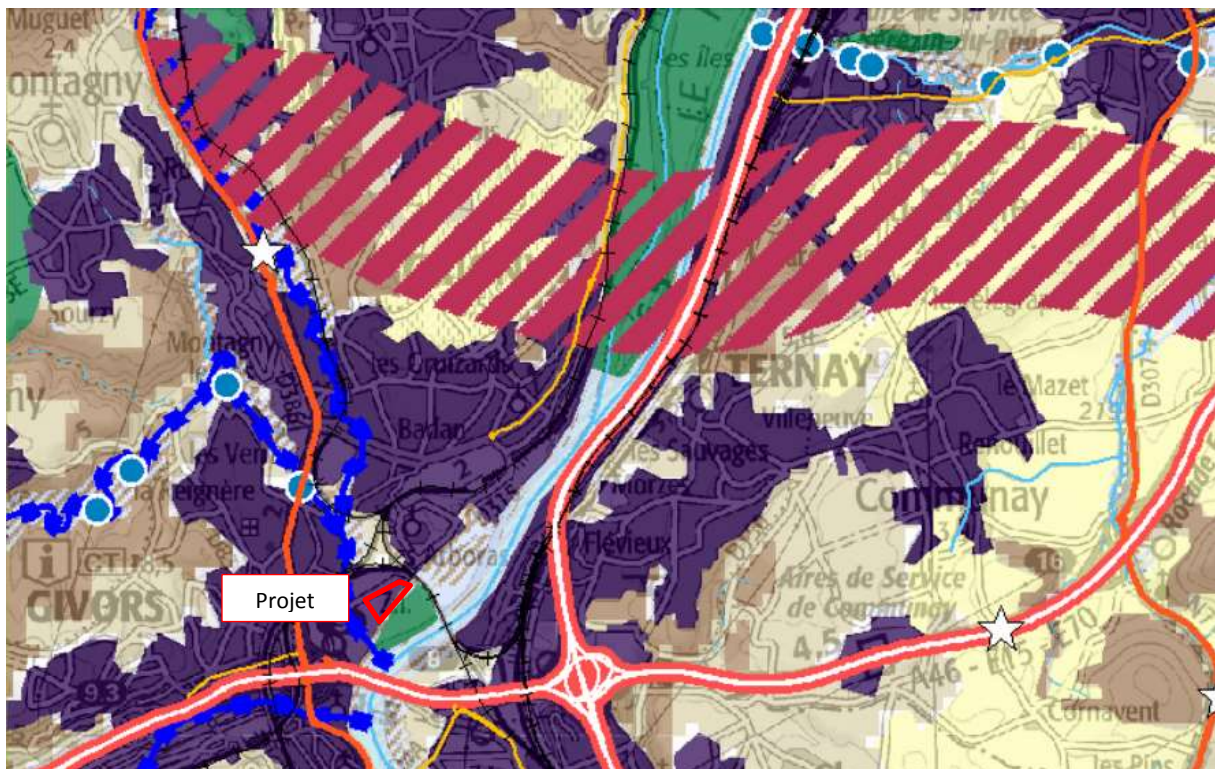
Les éléments constituant un écosystème développent un réseau d'interdépendances permettant le maintien et le développement de la vie. Ce réseau tend vers un équilibre correspondant à un état théorique stable tout en étant capable d'évolution et d'adaptation au contexte écologique et abiotique.

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 Continuité écologique

Le projet ne se situe pas dans un corridor écologique – ci-dessous figure un extrait de la planche E03 du SRCE Rhône Alpes.



### La Trame bleue :

Cours d'eau et tronçons de cours d'eau d'intérêt écologique reconnu pour la Trame bleue



- Objectif associé : à préserver

- Objectif associé : à remettre en bon état

### Grands lacs naturels



- Objectif associé : à remettre en bon état

*Lac Léman, Le bourget du Lac, Aiguebelle, Lac de Paladru*

- Objectif associé : à préserver

*Lac d'Annecy*

Espaces de mobilité et espaces de bon fonctionnement des cours d'eau



Objectif associé : à préserver ou à remettre en bon état

### Zones humides - Inventaires départementaux



Objectif associé : à préserver ou à remettre en bon état

*Pour le département de la Loire, seules les zones humides du bassin Rhône-Méditerranée sont représentées*

### Réservoirs de biodiversité :



Objectif associé : à préserver ou à remettre en bon état

### Corridors d'importance régionale :



Fuseaux



Axes

Objectif associé :

- à préserver

- à remettre en bon état

Le projet se situe à proximité d'un espace identifié comme réservoir de biodiversité. Cet espace (correspondant à la zone humide située au-delà du mur existant) ne sera pas touché par le projet (cf mesures décrites ci-dessous).

## 3.3 Effets permanents

Les activités du site ne génèrent pas :

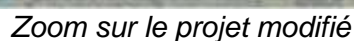
- de modification notable des sols avec apport de terre externe, remaniement régulier, travail de la terre entraînant des modifications de la pédologie du site et de son environnement ;
- de rejets atmosphériques dont la température puisse agir sur l'environnement ;

- 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)

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

- 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).

La zone humide identifiée sur le terrain sera préservée et ne sera pas atteinte en phase chantier et en exploitation. Le plan du projet a été revu afin de permettre un évitement total de la zone.



Afin de garantir cette mesure d'évitement, la zone humide (actuellement délimitée par un mur existant) sera matérialisée en phase chantier et protégée (mise en place d'un mur ou d'un grillage) en phase exploitation. Ces mesures seront affinées avec l'écologue qui suivra le chantier.

En phase de démolition, une attention particulière sera portée à la démolition des ouvrages à proximité de cette zone. Pendant les travaux, les terrains pourront être arrosés pour éviter l'envol de poussières.

De plus, dans le cadre de la démarche HQE, le chantier sera suivi par un écologue. Ses missions sont les suivantes :

#### Au stade des études initiales

Elles comprennent une analyse environnementale du site, mettant en avant les atouts, contraintes et potentialités (réseaux, accès, énergies renouvelables, services, etc...).

Cette étude intègre une analyse bibliographique de notre écologue.

A noter que les objectifs du projet ont été hiérarchisés sur la base de cette analyse.

Nous pouvons mettre en avant les niveaux visés pour les deux thèmes suivants (sur une échelle de A à F) :

- Gestion des eaux pluviales : C
- Biodiversité : B

#### Au stade développement des études

En phase avant-projet, une **visite sur site sera menée**. La visite est programmée au printemps, période où les espèces faune/flore sont les plus actives.

Cette visite sera réalisée avant démolition des bâtiments existants.

Ainsi un **diagnostic écologue sera rédigé avec des prescriptions** concernant la conception des espaces paysagers, et le déroulé des travaux de démolition et de construction.

A ce stade, la pré-étude a permis d'identifier les catégories d'action à mettre en place dans le cadre de la certification HQE.

- Taux de végétalisation de la parcelle : Le PLU impose 15% de pleine terre pour ce secteur.
- Végétalisation locale
- Aspect sanitaire

Leurs déclinaisons concrètes seront définies en phase avant-projet avec le paysagiste.

#### Au stade des travaux

L'étape des travaux fera l'objet de la mise en place d'une charte de chantier à faibles nuisances.

Il est prévu une visite trimestrielle avec réunion de suivi sur ce sujet. Le suivi régulier étant relayé par les intervenants ayant une présence hebdomadaire.

Sur la période de 18 mois de travaux, l'écologue effectue 2 visites, avec rédaction d'un compte-rendu spécifique.

Il reste en supervision au côté du chef de projet sur la durée de la réalisation.

#### En phase Exploitation

Le cahier des prescriptions écologue comprend un volet de recommandations concernant l'entretien des espaces verts sur le long terme.

- 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.**

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

#### ❖ Mesures d'évitement :

Le plan projet et les surfaces exploitées ont été révisées (réduites) afin d'éviter la zone humide.

Aucun travaux ne sera réalisé de nuit afin d'éviter les nuisances sonores et lumineuses en phase chantier pour la faune voisine.

#### ❖ Mesures de réduction :

- Limitation des emprises du chantier au strict nécessaire, la zone humide sera clairement délimitée et les consignes claires afin que cette zone ne soit pas impactée par les travaux,
- 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...).**

## 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.

#### 4.4 Eau – Compatibilité avec le captage en eau potable de Grand Gravier

Ce sujet est étudié de manière plus détaillée en annexe 8 – La synthèse figure ci-dessous.

Le projet est compatible avec l'arrêté préfectoral de DUP des captages de l'île du Grand Gravier dans la mesure où :

- L'ensemble des eaux usées et des eaux pluviales seront collectées de manière étanche et raccordées aux réseaux d'assainissement eaux usées et eaux pluviales présents au niveau de l'avenue Marcellin Berthelot. Aucun recours à l'infiltration des eaux pluviales n'aura lieu sur le projet. Des bordures permettront de plus d'éviter tout risque de ruissellement depuis les espaces revêtus vers les espaces verts ;

- Aucun stock d'hydrocarbures/fioul, solvants organochlorés n'est prévu sur le site. Tous les autres produits potentiellement polluants stockés de manière permanente ou provisoire sur le site seront disposés sur un bac de rétention et une dalle étanche de sorte à éviter tout risque de déversement sur le sol, d'infiltration et/ou de collecte par le réseau d'eaux pluviales et de transmission aux milieux aquatiques ;

- Le classement actuel de l'activité au registre des ICPE assure déjà sur le site actuel une vraie sensibilité du personnel aux risques de pollution, notamment accidentelle. La vanne de confinement en aval du bassin ainsi que les mesures organisationnelles (formation du personnel, mise à disposition de matériels complémentaires comme des boudins absorbants, des plaques obstructrices de grilles, etc.) permettront de limiter de manière importante le risque de pollution accidentelle, y compris dans les zones à flux importants comme les quais de chargement/déchargement ;

- Les modalités de fondations des bâtiments ne sont pas de nature à perturber les écoulements de la nappe et donc à avoir un impact quantitatif sur cette dernière ;

- Les mesures proposées en phase chantier permettent de contenir les risques d'impacts quantitatifs sur la ressource souterraine.

Il est important de souligner que le projet permet de restaurer une configuration d'usage du site compatible avec l'arrêté DUP, comparativement avec la situation actuelle où une partie des eaux pluviales des surfaces aménagées pouvaient s'infiltrer (et où le stationnement de camions et du stockage extérieur pouvaient être constatés) et où une cuve de carburants était présente.