

Maître d'ouvrage : SCI Lavigny, représentée par M. De Willermin

Opération : 551 – GDW MERCEDES PL – Saint-Rambert-d'Albon

Adresse du projet :
9, Route de Fouillouses
Saint Rambert d'Albon - 26140

Agence QUADRARCHI

35 Rue Emilien Gautier
13290 Aix en Provence

Tél : 04.42.52.98.48
secretariat@quadrarchi.com

NOTICE ANNEXE

Pièce complémentaire - du 23/10/2024

Présentation du projet

Le projet objet de la présente demande s'étend sur les parcelles 000 H 2262, 2264, 2268, 2270, 2307, 2309, 2311, 2313, 2330, 2333, 2334, 2336, 2337, 2340, 2341 et 2343 comptabilisant une superficie totale de 9 945 m². Ce terrain est inscrit dans le secteur **U1a (Activités économiques au sens large hors commerce et activités de service) du PLU** approuvé le **15/03/2023**.

Il s'agit de la construction d'ateliers mécaniques pour véhicules utilitaires et poids lourds dont une partie du bâtiment est également dédiée au stockage et à la livraison de véhicules.

Le reste du terrain est occupé par les espaces nécessaires à ces activités : des places de stationnements (17 places), des aires d'exposition et de stockage de véhicules (67 utilitaires et 23 poids lourds), une aire de lavage pour véhicules utilitaires et les voiries et espaces de manœuvre nécessaires notamment pour les poids lourds.

Ce projet fait l'objet d'une demande de Permis de Construire, il est soumis à une Demande d'examen au cas par cas préalable à la réalisation éventuelle d'une évaluation environnementale en raison de son nombre de places de stockage qui est supérieur à 50. (Rubrique 41. b)

Le projet n'est ni dans une zone d'activités, ni dans une zone d'aménagement concertée. Le terrain est toutefois enclavé, bien qu'il n'en fasse pas partie, au sein du projet de la ZAC « AXE 7 » qui à ce jour n'a pas encore été approuvé et sur laquelle la Mission régionale d'autorité environnementale Auvergne-Rhône-Alpes a rendu un avis le 16 juillet 2024.

En outre, les pièces précédemment déposées ne reprenaient pas l'entièreté du parcellaire du projet ; la Mairie nous imposant d'inclure au PC les parcelles composant l'emplacement de la future servitude de passage. Cela a pour conséquence de porter la superficie du terrain assiette du projet de 9 079 m² à 9 945 m². Il n'est toutefois pas prévu d'aménager ce tronçon pour l'instant. Il restera non aménagé pour l'instant dans l'attente d'une urbanisation des parcelles enclavées.

4.3.1 - Impact du projet en phase de réalisation

Le projet doit être réalisé en une seule phase de travaux ; les délais de chaque tâche ne sont pas arrêtés, ils le seront une fois que les entreprises seront retenues après consultation. L'ordre des différentes opérations sera semblable à celui d'autres chantiers ayant un mode constructif similaire :

- la préparation des terrassements ;
- la préparation des réseaux (raccordement aux réseaux) ;
- la réalisation des fondations du bâtiment ;
- la mise en place de la structure métallique (structure préfabriquée et assemblée sur place) ;
- la pose des réseaux sous dallages, des bardages, des vitrages et de la couverture avant le coulage des dalles et planchers ;
- les travaux de second œuvre à l'intérieur du bâtiment ;
- la réalisation des enrobés et des divers aménagements extérieurs : clôtures, marquages au sol, espaces verts etc.

Les déblais seront valorisés en remblais sur le site. Le terrain, bien que dans son ensemble relativement plat, présente 60 cm de dénivelé d'Est en Ouest, irrégulier à plus petite échelle. Le calage altimétrique du projet, outre le raccordement aux voies existantes et l'existence de parcelles urbanisées, a été guidé par l'économie de matière. Le projet vise donc à utiliser les déblais du site pour effectuer ses remblais.

En considérant une épaisseur de fond de forme des voiries de 50 cm et une altimétrie générale des voiries à 161.78 NGF, l'altimétrie moyenne existante sur le terrain est aux alentours des 161.19 NGF soit 9 cm sous le niveau du fond de forme des voiries, qui occupe la majeure partie du terrain. La gestion du niveau et des pentes des 2 337 m² d'espaces verts du projet pourront être utilisées comme variable d'ajustement pour compenser un déficit ou un excédent de matériaux.

Une charte de chantier à faible nuisances environnementale « chantier vert » sera mise en place pour la réalisation du projet. Elle aura pour objectif :

- D'assurer la réduction des nuisances (bruit, poussières) causées aux riverains par le chantier ;
- De limiter les risques de pollution des eaux et du sol lors du chantier ;
- D'assurer la mise en place du tri et la réduction des déchets de chantier mis en décharge ;
- D'assurer le respect de l'environnement naturel du site ;
- D'assurer le respect de l'accessibilité et de la sécurité sur le chantier ;
- De garantir l'information aux entreprises et d'assurer l'application des mesures de préservation de l'environnement naturel, listées dans le diagnostic écologique.

4.3.2 - Impact du projet en phase d'exploitation

Le projet consiste en la création d'un bâtiment unique composé de trois volumes juxtaposés abritant respectivement : l'atelier poids lourds ; l'atelier véhicules utilitaires ; l'espace de stockage et livraison des véhicules. Une mezzanine communiquant avec l'ensemble de ces espaces contient les bureaux et les locaux sociaux.

Les extérieurs disposent d'aménagements nécessaires à ces activités : 17 places de stationnements, des places de stockages (67 utilitaires et 23 poids lourds), des voiries et aires de manœuvre permettant aux véhicules d'accéder aux ateliers et une aire de lavage. Les espaces libres seront des espaces verts et seront plantés d'arbres.

Les ateliers hébergeront des activités de réparation et d'entretien des véhicules ainsi qu'une cabine de peinture. Les déchets spécifiques à cette activité (pièces métalliques, pneus, verre, plastiques et divers fluides) seront triés puis collectés par un prestataire privé. Le stockage des déchets potentiellement polluants se fera dans des bacs étanches.

Le reste des activités présentes à l'intérieur du bâtiment ne générera que des déchets ordinaires, ceux-ci seront également collectés par un prestataire privé.

Dans le cas de fuites d'hydrocarbures dans les ateliers, des caniveaux permettront de récolter les eaux hydrocarburées de rinçage. Ces caniveaux sont reliés au réseau ELH (eaux de lavage hydrocarburés) provenant de l'aire de lavage, elles seront traitées par un séparateur d'hydrocarbures avant rejet dans le réseau EU.

Hormis les déchets, qui seront traités, ceux-ci étant traités, les nuisances engendrées par les activités présentes dans le bâtiment ne sont pas particulièrement développées : elles ne sont pas sources de bruits, d'odeurs, de vibrations, d'émissions lumineuses, de rejets dans l'air, d'effluents particuliers. Le risque technologique n'est pas non plus important, le bâtiment reste sous les seuils ICPE. De plus l'affluence ne sera pas massive.

Conformément à la réglementation en vigueur, la toiture du bâtiment disposera de panneaux photovoltaïques sur plus de 30% de sa surface.

Concernant les activités extérieures, l'aire de lavage, dont les principales nuisances sont la consommation importante d'eau et le rejet d'eaux de lavages polluées dans les réseaux, disposera d'un dispositif de recyclage de ses eaux de lavage qui après plusieurs lavages seront dirigées dans le réseau ELH avant traitement par un séparateur hydrocarbures et rejet dans le réseau EU. L'impact de cet élément indispensable de l'activité exercé est donc réduit.

Les aires de stockage et d'exposition des véhicules ainsi que les voiries et aires de manœuvre auront quant à elles un impact minime sur l'environnement. Les EP seront collectées dans un réseau dédié puis traitées par un séparateur hydrocarbures avant d'être rejetées dans un bassin d'infiltration enterré.

Les nuisances d'activité restantes et non traitées seront donc les gaz d'échappements des véhicules présents sur site et les émergences sonores. Les flux générés par le projet seront ceux des professionnels venant pour l'entretien de leurs véhicules ou pour se faire livrer de nouveaux véhicules, ainsi que les flux de véhicules entre les aires de stockage et l'atelier. Ils seront négligeables en comparaison à celles générées par l'A7 présent à 300m.

En ce qui concerne la gestion des eaux pluviales, des essais d'infiltration ont été réalisés, le sol est très perméable. Un bureau d'études hydraulique a effectué une étude de gestion des eaux de pluies et préconise d'effectuer un bassin d'infiltration avec prétraitement des eaux par un séparateur hydrocarbures. Cette étude figure dans les pièces annexes.

Les surfaces transformées par le projet sont les suivantes :

- Surface totale de la parcelle : 9 945 m²
- Emprise au sol de la construction : 1 754 m²
- Surface de voiries : 5 854 m²
- Surface imperméabilisée : 7 608 m²
- Surface perméable : 2 337 m²
- Surface d'espaces verts : 2 337 m² (L'emprise de la future servitude ne sera pas aménagée, soit 866 m²)

Les espaces extérieurs seront éclairés par éclairages LED orientés vers le sol afin de limiter par pollution lumineuse.

Les essences des végétaux, ne sont pas à ce jour pas définis, elles seront sélectionnées parmi les essences locales non invasives et non allergènes.

Le site n'empêchera pas les déplacements de la petite faune potentielle (petits mammifères) car les clôtures en maille rigide seront dotées de « passages à faune ».

Les espaces verts seront gérés de façon « différenciée » afin de limiter l'impact sur la biodiversité : fauche tardive, démarche « zérophyto », lutte biologique raisonnée.

Impact du projet en fin de vie

Concernant l'évolution du bâtiment et son démantèlement, celui-ci mesurant plus de 1000 m², il sera nécessairement soumis au diagnostic PEMD (Produits, équipements, matériaux et déchets) pour permettre le réemploi de ses matériaux avant qu'ils ne soient considérés comme des déchets. Cela dans le but de favoriser et valoriser une démarche d'économie circulaire où le réemploi deviendrait possible et potentiellement économiquement intéressant.

En outre, la typologie et la conception du bâtiment en portiques métalliques libérant l'espace au sol et offrant de grands espaces sans poteaux permettra au bâtiment de changer d'usage avant d'être totalement démoli.

Lorsque cette dernière viendra, le réemploi de ses matériaux sera possible grâce au diagnostic PEMD précédemment évoqué. D'autre part, ses éléments métalliques (Structure et bardages) pourront également être recyclés. Il en est de même pour les gravats de béton pouvant être réemployés notamment comme matériaux de voiries ou de fondations.

Concernant l'imperméabilisation du site, celui-ci étant situé au sein d'une zone économique en développement, il est fort peu probable que la parcelle soit abandonnée et désimperméabilisée. En revanche, les aménagements extérieurs pourront évoluer avec l'arrivée d'une nouvelle activité, les déchets d'enrobés seront recyclés après concassage pour la fabrication de nouveaux enrobés.