

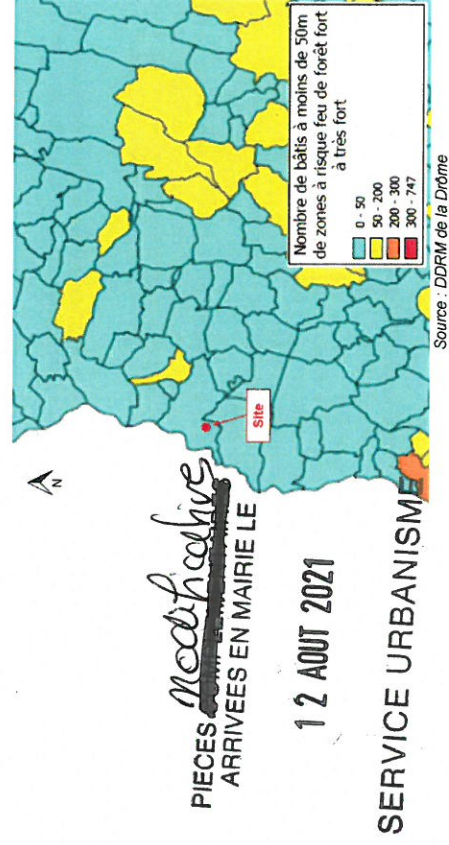
Source : BGRM InfoTerre

Le risque retrait-gonflement des sols argileux est limité dans l'emprise du site.

3.10.3. Feux de forêt

D'après le DDRM de la Drôme, « les départs de feux peuvent concerner toutes les communes du département. Cependant, sont considérées comme plus sensibles vis-à-vis du risque de forêt par le Plan Départemental de Protection des Forêts Contre les Incendies (PDFFCI), les communes ayant plus de 50 bâtiments situés à moins de 50 m de zones classées en aléa feu de forêt fort à très fort. ».

La commune d'Etoile-sur-Rhône ne possède pas plus de 50 bâtiments situés à moins de 50 m de zones classées en aléa feu de forêt fort à très fort (cf. figure suivante).



PIECES
~~modifiées~~
ARRIVEES EN MAIRIE LE

12 AOÛT 2021

SERVICE URBANISME

Le risque incendie de forêt peut donc être écarté.

3.10.4. Températures extrêmes et vents

On note 38,9 jours de gel ($T \leq 0^{\circ}\text{C}$) en moyenne par an. Le minimum absolu relevé sur la période de 1987 à 2021 est de $-13,2^{\circ}\text{C}$ en 2010.

Le maximum absolu relevé sur la période de 1987 à 2021 est de $40,8^{\circ}\text{C}$ en 2003.

(Source : données Météo France - Station météorologique d'Etoile-sur-Rhône - cf. Annexe 7).
Les installations seront conçues pour résister aux conditions météorologiques locales.

3.10.5. Foudre

La foudre est une manifestation de l'électricité d'origine atmosphérique. Elle se caractérise par une décharge électrique violente entre un nuage et le sol et s'accompagne d'une émission violente (éclair) et d'une violente détonation (tonnerre). Les conséquences liées à la foudre peuvent être particulièrement lourdes tant pour ce qui concerne les individus que les structures.

◇ Effets de la foudre

Les effets dus à la foudre sont similaires à ceux engendrés par tout courant électrique circulant dans un corps conducteur, à savoir :

- effets thermiques (effet Joule)
- effets dus aux amorçages (montée en potentiel des prises de terre et aux tensions dangereuses)
- effets électromagnétiques
- effets électrodynamiques
- effets électrochimiques
- effets acoustiques (tonnerre)
- effets lumineux (éclairs)

Pour étudier ce phénomène, la norme NF EN 62305-2 est un document de référence.

La meilleure représentation de l'activité orageuse d'une commune est donnée par la densité d'arcs Da qui correspond au nombre de flashes (ou d'arcs) par km² et par an.

D'après la base de données Météorage, l'activité orageuse sur la commune d'Etoile-sur-Rhône est de :

Activité orageuse	Commune d'Etoile-sur-Rhône	Moyenne nationale
Densité de foudroiement - Nsg (en impact/km ² /an)	2,06	1,12

Avec :

- Da (Densité d'arcs) = Ng (Densité de foudroiement) x 2,1
- Ng (Densité de foudroiement) = Nsg / 2

Soit une densité d'arcs de : Da = 2,163 arcs/km²/an

Ceci montre que l'activité orageuse dans le secteur d'Etoile-sur-Rhône est supérieure à la moyenne nationale.

Afin de déterminer statistiquement la probabilité que la foudre s'abatte sur le site, la relation suivante est appliquée :

$$Pf = \frac{Da}{21} \times \frac{S}{1.10^6}$$

Avec :

	Définition	Unité	Valeur
Da	Densité d'arcs	Nb d'arcs / an / km ²	2,163
S	Surfaces de bâtiment	m ²	23 452 m ²
Pf	Probabilité de foudroiement	Nb d'arcs / an	2,42.10 ⁻²

Ce qui équivaut à une probabilité d'un arc en retour tous les 41 ans environ.

Le risque foudre sera pris en compte dans le cadre de la construction du bâtiment.

L'Analyse du Risque Foudre (ARF) et l'Etude techniques sont jointes en Annexe 9.

3.10.6. Risque sismique

Les articles R.563-1 à R.563-8 du livre V du Code de l'Environnement relatifs à la prévention des risques sismiques définissent les modalités d'application de l'article L.563-1 du livre V du Code de l'Environnement en ce qui concerne les règles particulières de construction parasismique pouvant être imposées aux équipements, bâtiments et installations dans les zones particulièrement exposées à un risque sismique.

Pour la prise en compte du risque sismique, les bâtiments, les équipements et les installations sont répartis en deux catégories, respectivement dites « à risque normal » et « à risque spécial ».

La catégorie dite « à risque normal » comprend les bâtiments, équipements et installations pour lesquels les conséquences d'un séisme demeurent circonscrites à leurs occupants et à leur voisinage immédiat.

Ces bâtiments, équipements et installations sont répartis en quatre catégories d'importance :

- **catégorie d'importance I** : ceux dont la défaillance ne présente qu'un risque minime pour les personnes ou l'activité économique ;
- **catégorie d'importance II** : ceux dont la défaillance présente un risque moyen pour les personnes ;
- **catégorie d'importance III** : ceux dont la défaillance présente un risque élevé pour les personnes et ceux présentant le même risque en raison de leur importance socio-économique ;
- **catégorie d'importance IV** : ceux dont le fonctionnement est primordial pour la sécurité civile, pour la défense ou pour le maintien de l'ordre public.

En raison de l'activité de l'établissement, **l'installation peut être classée en catégorie d'importance III.**

Pour l'application des mesures de prévention du risque sismique aux bâtiments, équipements et installations de la catégorie dite « à risque normal », le territoire national est divisé en cinq zones de sismicité croissante :

- zone de sismicité 1 (très faible) ;
- zone de sismicité 2 (faible) ;
- zone de sismicité 3 (modérée) ;
- zone de sismicité 4 (moyenne) ;
- zone de sismicité 5 (forte).

Le décret n° 2010-1255 du 22 octobre 2010 portant délimitation des zones de sismicité du territoire français, applicable depuis le 1er mai 2011, redéfinit la liste des communes soumises à la classe de risque sismique normal en fonction de la nouvelle classification des zones de sismicité définie dans le décret n°2010-1254 du 22 octobre 2010 relatif à la prévention du risque sismique.

D'après le DDRM de la Drôme, la commune d'Etoile-sur-Rhône est située en zone de sismicité 3, modérée. Le site étudiée est ainsi localisé en **zone de sismicité 3, sismicité modérée.**

Les dispositions constructives relatives à la classification et aux règles de construction parasismique applicables seront prises en compte dans la conception du bâtiment.

3.11. TRAFIC ROUTIER

L'accès au site s'effectue depuis la N7 puis le chemin des Caïres.

La carte de comptages routier de la Direction Interdépartementale des Routes du Centre-Est permet de relever le trafic routier de la RN7 au niveau du secteur d'étude. Les données sont les suivantes :

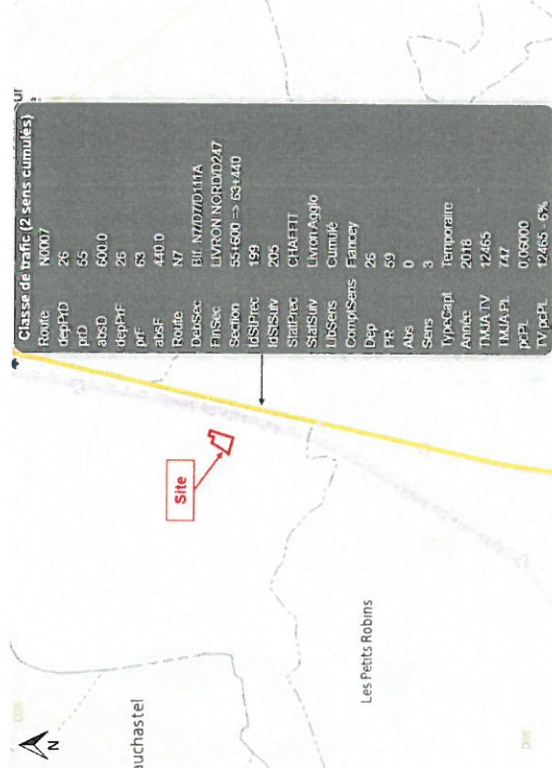
Axe		Comptage 2018
RN7	VL	11 718
	PL (% de la MJA)	747 (6%)
	MJA	12 465

VL : Voiture Légère

PL : Poids Lourd (véhicules de plus de 3,5 tonnes et de plus de 6 m de longueur)

MJA : Moyenne Journalière Annuelle (des véhicules à 2 essieux ou plus et des cycles de cylindre supérieur à 50

cm³ tous sens confondus et tous véhicules)



Source : Direction Interdépartementale des Routes du Centre-Est

3.12. CONCLUSION SUR LA SENSIBILITE DE L'ENVIRONNEMENT

L'exploitation de l'entrepôt logistique doit permettre de limiter les impacts sur l'environnement. Afin d'atteindre cet objectif, il est important de connaître les enjeux liés à l'environnement naturel et humain du site. Dans ce but, le tableau suivant présente la situation de l'établissement vis-à-vis des principaux enjeux environnementaux.

Les critères environnementaux sont évalués et hiérarchisés suivant la matrice définie ci-dessous :

Critère favorable	Critères nécessitant des adaptations	Critère défavorable
-------------------	--------------------------------------	---------------------

- Résultat de l'évaluation environnementale :

Critères	Commentaires	Evaluation
	Critères environnementaux	
	<p>Le site se trouve dans le département de la Drôme (26), sur la commune d'Etoile-sur-Rhône à environ :</p> <ul style="list-style-type: none"> - 15 m à l'Est du cours d'eau l'Ozon, - 3,7 km au Sud-Ouest du centre-ville d'Etoile-sur-Rhône, - 4,7 km au Nord-Est du centre-ville de Livron-sur-Drôme, - 8 km au Sud de Valence. <p>Le projet se situe dans la ZA des Caïres et est délimité par :</p> <ul style="list-style-type: none"> - le chemin des Caïres à l'Est, - une habitation en limite Nord/Nord-Ouest, - le chemin Les Roberts au Nord-Est, - le chemin Les Grands Robins, puis l'Ozon à l'Ouest, - une parcelle en friche au Sud. <p>Une habitation isolée est présente en limite Nord/Nord-Ouest du site.</p> <p>Les ERP les plus proches sont situés à 400 m au Nord-Est du site (pépinière Fernandez-Horticulteur-Flieurs) et à 440 m au Sud-Est du site (centre de formation cynophile de la Vallée du Rhône).</p> <p>Les établissements sensibles les plus proches se situent à 1,4 km au Sud-Est (école publique), à 2,9 km au Nord (groupe scolaire de la Gare), à 3,2 km au Sud-Ouest (groupe scolaire des Petits Robins) et à 4,5 km à l'Ouest (collège les Trois Vallées).</p> <p>Le site projet est une friche agricole. Le site n'a jamais accueilli d'entreprise.</p> <p>Les principaux axes routiers à proximité du site sont :</p> <ul style="list-style-type: none"> - le Chemin des Caïres qui longe le site à l'Est, - le Chemin des grands Robins qui longe le site à l'Ouest et au Nord-Ouest, - le Chemin Les Roberts qui longe le site au Nord/Nord-Est, - l'autoroute A7 à 220 m à l'Est du site, - la route nationale N7, à 350 m à l'Est du site, - la route départementale D215 à 820 m au Sud-Ouest du site. <p>L'accès au site s'effectue depuis l'A7 via la sortie n°15 puis par la N7 et le chemin des Caïres.</p>	
Voies de circulation		
Plan Local d'Urbanisme	Le PLU d'Etoile-sur-Rhône a été approuvé le 08 février 2014. Le projet se situe en zone UI1, correspondant au site de la ZI Intercommunale des Caïres.	

PIECES MODIFIEES
ARRIVEES EN MAIRIE
12 AOÛT 2021
SERVICE URBANISME

S SKIPPER G R O U P E	ETUDE D'IMPACT	Commune de Etoile-sur-Rhône (26)
---------------------------------	----------------	-------------------------------------

Critères	Commentaires	Evaluation
Services d'utilité publique	Présence d'un Espace Boisé (à recréer) en limite Ouest du site. Le terrain est en partie concerné par le plan de prévention du risque Inondation (PPRI) de la commune d'Etoile-sur-Rhône, qui vaut servitude d'utilité publique, dans sa limite Nord-Ouest. Le projet se situe en dehors d'une zone Natura 2000, les plus proches : - ZSC « Milieux alluviaux du Rhône aval » à 2,1 km à l'Ouest, - ZPS « Pringetarde » à 4 km au Sud-Ouest. Le projet se situe en dehors d'une ZNIEFF, les plus proches : - de type I : « Vieux-Rhône d'Etoile et lie des Petits-Robins » à 400 m à l'Ouest - de type II : « Ensemble foncier formé par le moyen Rhône et ses annexes fluviales » à 350 m au Nord.	
Natura 2000 / ZNIEFF / ZICO	Le projet se situe en dehors d'une ZICO, la plus proche est « Val de Drôme – les Ramières – Pringetarde » à 2,5 km à l'Ouest. Le projet se situe en dehors d'une réserve de Biosphère, la plus proche est « Mont Ventoux (zone de transition) » à 66,1 km au Sud du projet. Le projet se situe en dehors d'une zone humide de la convention de RAMSAR, la plus proche est « Lac du Bourget – Marais de Chautagne » à 120 km au Nord-Est du site. Le secteur d'étude n'est pas concerné par un Arrêté de Protection du Biotope. L'air protégé la plus proche est le « Lac de Montoisson » à 4,5 km à l'Est du site.	
Engagements internationaux	Le projet se situe en dehors de Parc ou Réserve Naturel National ou Régional. Les plus proches sont : - Parc naturel régional : « PNR Monts d'Ardèche » à 11 km à l'Ouest, - Parc naturel national : « Cévennes (aire d'adhésion) » à 66 km au Sud-Ouest, - Réserve naturelle nationale : « Ramières du al de Drôme » à 6,6 km au Sud-Est, - Réserve Naturelle Régionale : « Réseau de grottes à chauve-souris en Drôme et Ardèche (grottes de Baume Sourde et de Méysset) » à 8 km au Sud-Ouest.	
Arrêtés de protection de biotope	Le site sur la commune d'Etoile-sur-Rhône n'est pas situé dans ou à proximité immédiate d'un Espace Naturel Sensible. Le projet s'implante au sein du parc d'activités des Caïres, situé en zone UI du PLU de la commune d'Etoile-sur-Rhône. La zone d'étude est une friche agricole, fauchée et gyrobroyée régulièrement.	
Parcs naturels et réserves	Les Espaces Naturels de Loisirs les plus proches sont la base nautique Etoile Park 26 située à 3,2 km au Nord du projet et la piscine municipale de Beauchastel à 2,8 km à l'Ouest du projet.	
ENS	Le Schéma Régional de Cohérence Ecologique de la région Rhône-Alpes a été approuvé le 10 avril 2020. D'après l'atlas cartographique de la Trame Verte et Bleue du SRCE, le projet est en dehors de toute réserve de biodiversité ou de corridors écologiques (rappel : ZA des Caïres).	
Espaces agricoles, forestiers et de loisirs	Le territoire d'Auvergne-Rhône-Alpes est actuellement concerné par une vingtaine de PNA. D'après la cartographie de la DREAL Auvergne-Rhône-Alpes, le site est concerné par le PNA Chiroptères. Erieux Faunistique et Floristique selon le diagnostic naturaliste (J.-L. Hentz – juillet 2021) : Le site de projet, inséré dans la zone industrielle intercommunale des Caïres en plein développement, sur la commune d'Etoile-sur-Rhône, couvre 4,8 hectares de friches agricoles coupées ou gyrobroyées lors de la prospection.	
TVB	Aucun enjeu n'a été formellement identifié sur cette parcelle précisément. La préservation de la ripisylve de l'Ozon coulant sur la bordure Ouest du site du projet apparaît très importante : elle constitue de manière avérée un corridor écologique important pour les chauves-souris, avec une dizaine d'espèces dont la Barbastelle, et accueille une population de Lézards verts et Lézards des murailles. L'implantation d'une bande boisée au sein du projet sur la longueur du site à l'Ouest contribuera au maintien de ces espèces.	
PNA	La commune d'Etoile-sur-Rhône est concernée par l'Appellation d'Origine Protégée Picodon (fromage de chèvre).	

S SKIPPER G R O U P E	ETUDE D'IMPACT	Commune de Etoile-sur-Rhône (26)
---------------------------------	----------------	-------------------------------------

Critères	Commentaires	Evaluation
Zones Humide	Le site se trouve en zone d'activités, les activités projetées ne devront pas nuire à cette appellation. Aucune zone humide n'a été recensée dans l'emprise du site. Les terrains au droit du site sont des alluvions actuelles et récentes, constituées de sables, graviers, galets et limons.	
Géologie	La stratigraphie du sous-sol à proximité du site est la suivante : une couche de limons argileux d'une épaisseur de 3,5 m, suivie par des matériaux de types sable, graviers et galets jusqu'à une profondeur de 16,2 m. En-dessous de 16,2 m de profondeur, la nature du sous-sol est de type argile bleue plastique (jusqu'à la profondeur d'arrêt de fouille). Au droit du site, les valeurs de perméabilité sont globalement bonnes.	
Sol	Les relevés altimétriques sont compris entre 101 et 102,5 m NGF. La base de données BASOL ne recense aucun site pollué nécessitant une action des pouvoirs publics dans un rayon de 1 km autour de la zone d'étude. La base de données BASIAS recense les anciens sites industriels ou activités de service. Aucun site BASIAS n'est recensé au droit des terrains du projet. Un diagnostic de sol potentiellement pollué a été réalisé sur le terrain du projet. D'après les investigations réalisées sur le site et l'analyse des échantillons de terre prélevés, aucune pollution n'a été identifiée au droit du site.	
Hydrogéologie – eau souterraine	Les masses d'eau présentes au droit du site sont : - FRDG381 : Alluvions du Rhône du confluent de l'Isère au défilé de Donzère, état bon. - FRDG531 : Argiles bleues du Pliocène inférieur de la vallée du Rhône, état bon.	
Hydrographie – eau superficiel	Le niveau statique de la nappe la plus superficielle est rencontré entre 3 et 5 m de profondeur par rapport au terrain naturel. Eléments hydrographique à proximité de la zone d'étude : - L'Ozon longeant la limite du site à l'Ouest, objectif de bon état pour 2027. - La Véone à 350 m au Nord-Ouest, objectif de bon état pour 2027. - La Lauze à 1,2 km au Sud-Ouest. - Le Rhône à 2,3 km à l'Ouest, objectif de bon état pour 2027.	
Vulnérabilité	La zone d'étude se situe dans la zone vulnérable aux nitrates, délimitée par l'arrêté préfectoral de désignation n°17-035 du 21 février 2017. Par ailleurs, le site est localisé à proximité des périmètres : - de la zone de répartition des eaux du bassin Véore-Baberolle, à 1 km au Nord du site, - de la zone sensible à l'eutrophisation du bassin Roubion-Jabron, à 7,5 km au Sud du site.	
Sensibilité	La zone de baignade la plus proche est la base nautique située à proximité du Rhône, à environ 3,2 km au Nord du projet. D'après les données fournies par l'Agence Régionale de Santé de la région Auvergne-Rhône-Alpes, la zone d'étude n'est incluse dans aucun captage d'eau potable ni périmètre de protection de captage. Le captage AEP le plus proche est situé à 3,6 km à l'Ouest du projet, il s'agit du captage Ile de l'Eyreux. La zone d'étude se trouve en dehors des périmètres de protection et de captage pour l'alimentation en eau industrielle. Selon la base de données BRGM, un puit et un forage sont recensés au Nord-Ouest du site.	
Gestion	Le projet se situe dans le territoire du SDAGE du bassin Rhône-Méditerranée 2016 – 2021, approuvé le 21 décembre 2015. Il se trouve également dans le périmètre du SAGE Bas-Dauphiné Plaine de Valence approuvé le 23 décembre 2019. Il n'est pas compris dans l'air d'un contrat de milieux.	

Critères	Commentaires	Evaluation
Assainissement	Le projet sera raccordé au réseau d'assainissement de la commune. Les eaux usées seront traitées par la station d'épuration de Portes-lès-Valence, qui traite actuellement (2019) 53 380 EH pour une capacité de 76 000 EH.	
Climat	Les vents dominants sont de secteur Nord/Nord-Ouest sur la commune. La température moyenne est de 13,3 °C avec une moyenne maximale à 18,1°C et une moyenne minimale à 8,4 °C. La hauteur moyenne de précipitation annuelle est de 922,9 mm.	
Qualité de l'air	La commune d'Etoile-sur-Rhône n'est pas comprise dans le périmètre d'un Plan de Protection de l'Atmosphère de la région Auvergne-Rhône-Alpes. Le Schéma Régional du Climat de l'Air et de l'Energie (SRCAE) de la région Rhône-Alpes a été approuvé le 24 avril 2014. Le projet sera compatible avec ses orientations.	
Bruit	Le classement sonore des infrastructures de transports qui concernent le projet est celui de l'A7 en catégorie 1 et celui de la ligne TGV en catégorie 1. Le bâtiment projeté dans le cadre du projet n'étant pas habité et ne faisant pas l'objet d'une structure d'enseignement, de soins ou d'hébergements, aucune prescription relative au classement sonore n'est donc à appliquer. Le projet sera principalement impacté par le bruit sur son côté Est. L'autoroute A7, la route nationale N7 et la ligne ferroviaire Paris-Lyon-Marseille sont concernées par le PPBE 3 ^e échéance soumis à consultation du public du 19 avril 2021 au 19 juin 2021.	
Bien matériel, patrimoine culturel et paysage	Bien matériels Aucun bien matériel n'est susceptible d'être impacté par le projet. Monuments historiques Le site n'est pas situé au droit d'un périmètre de protection d'un monument historique. Le monument le plus proche est la Chapelle Saint-Genvais et site antique de Beauvallon, située à 5,1 km au Nord-Est du site. Sites archéologiques D'après le DRAC Auvergne-Rhône-Alpes, un diagnostic archéologique a eu lieu sur le terrain du projet et la procédure est toujours en cours, le rapport venant d'être rendu. Une prescription complémentaire de fouille est envisagée et passera prochainement en commission territoriale de la recherche archéologique. Sites inscrits/classés L'exploitant s'engage à respecter la législation sur les découvertes archéologiques fortuites (loi validée du 27 septembre 1941, titre III et loi du 17/01/2001 relative à l'archéologie) ; toute découverte archéologique (poteries, monnaies, ossements, objets divers...) lors des travaux serait immédiatement déclarée au maire de la commune d'Etoile-sur-Rhône ou au Service Régional de l'Archéologie. UNESCO Le projet est en dehors du périmètre d'un site inscrit ou classé. Le plus proche est le site inscrit « Village d'Etoile-sur-Rhône », situé à 3,5 km au Nord-Est du site. Paysage Le projet n'est pas concerné par un site classé au patrimoine mondial de l'UNESCO. Le site classé le plus proche est la grotte ornée du Pont-d'Arc, dite grotte Chauvet-Pont-d'Arc, située à environ 59 km au Sud-Ouest du site. Le projet sera implanté au niveau du parc des Cairns localisé au niveau d'une zone industrielle faisant déjà partie du paysage de la commune. Sous réserve que le transport routier, fluvial et ferroviaire soit réalisé en respectant la réglementation en vigueur, le risque lié au transport de marchandises dangereuses est limité pour le site.	
Risques	Etoile-sur-Rhône est concernée par des axes à risque TMD : RD215, RN7, A7, voies ferrées et transport fluvial par le Rhône. Le projet n'est pas concerné par la présence de canalisations de transport de matières dangereuses. Il n'y a pas de PPR sur la commune. Le risque de chute d'avions est limité. L'aéroport le plus proche est celui de Valence-Chabeuil, situé à environ 13,5 km au Nord-Est du projet. Le risque technologique est limité. L'ICPE avec un statut Seveso la plus proche est la Société de Distribution de Produits pour l'Agriculture (SDPA), Seveso seuil bas, située à 1,3 km au Sud-Est du site, sur la commune de Livron-sur-Drôme. Il n'y a pas de sites Seveso sur la commune d'Etoile-sur-Rhône. Le risque nucléaire est limité. La centrale la plus proche est à 21 km au Sud du site. La commune n'est pas concernée par le risque rupture de digue.	

Critères	Commentaires	Evaluation
Liés à l'environnement naturel	Le risque d'actes de malveillance sera limité par les moyens de surveillance mis en place. La commune d'Etoile-sur-Rhône est concernée par un PPRi. Le site se trouve dans l'enveloppe du PPRi dans sa limite Sud-Ouest, en zone blanche. Dans cette zone, « le risque d'inondation normalement prévisible est faible. La zone blanche ainsi définie n'est pas sujette à des prescriptions particulières. Cependant, pour l'établissement et l'utilisation de sous-sols et dispositifs enterrés, à proximité des zones rouges et bleues, on doit prendre en compte la présence d'une nappe souterraine ainsi que l'éventualité d'une cure de période de retour supérieure à cent ans ». Seuls des espaces verts seront situés dans la zone du site concernée par le PPRi. Foudre : probabilité d'un arc en retour tous les 41 ans environ. L'aléa concernant le risque retrait-gonflement d'argile au droit du site est faible. La zone concernée par le projet ne présente pas de risque de feu de forêt. La commune d'Etoile-sur-Rhône est classée en zone de sismicité modérée.	

- Résultat de l'évaluation environnementale :

En l'état actuel de nos connaissances, le projet ne présente aucun enjeu défavorable.
Les mesures prévues dans le cadre des critères nécessitant des adaptations sont présentées ci-après.
La réalisation du projet dépendra des autorisations administratives requises au titre du Code de l'Environnement et du Code de l'Urbanisme.

PIECES *modificatives*
ARRIVEES EN MAIRIE LE
12 AOUT 2021

SERVICE URBANISME

4. DESCRIPTION DES INCIDENCES NOTABLES QUE LE PROJET EST SUSCEPTIBLE D'AVOIR SUR L'ENVIRONNEMENT

Le projet est susceptible d'avoir des effets (positifs ou négatifs, directs ou indirects secondaires, cumulatifs, à court/moyen/long terme, permanents ou temporaires) sur différents « facteurs » caractérisant le site et son environnement : milieu physique, milieu naturel, le patrimoine et le paysage... etc.

Les incidences notables que le projet est susceptible d'avoir sur ces facteurs sont présentés dans les chapitres suivants.

4.1. DE LA CONSTRUCTION ET DE L'EXISTENCE DU PROJET, Y COMPRIS, LE CAS ECHEANT, DES TRAVAUX DE DEMOLITIONS

A ce stade, le projet ne présentera pas de travaux de démolition.

Des impacts temporaires seront générés par les nuisances dues au chantier. Ces impacts sont transitoires dans la mesure où ils n'existeront que pendant la durée des travaux.

Les principales phases seront :

- Terrassements, décapage d'éventuelles terres végétales,
- Implantation des bâtiments, voiries et ouvrages d'assainissement,
- Travaux d'assainissement et réseaux divers,
- Réalisation des revêtements de surface de voirie,
- Création des espaces verts, plantations et clôtures.

Comme tout chantier, l'aménagement du site pourra être source de :

- Pollution des sols et sous-sol : Toutes les mesures seront prises pour prévenir le risque de déversement accidentel en phase travaux.
- Impact visuel : Cet impact sera essentiellement dû aux déplacements des terres et à l'utilisation d'engins de levage type grues.
- Bruit : Les nuisances sonores seront liées aux phases de terrassement, à la circulation des engins de terrassement, de levage et de transport, à l'assemblage des éléments constituant les bâtiments (perçage, sciage, soudure, ...).
- Odeurs : Aucune substance ou procédé utilisé ne sera susceptible de générer des émissions olfactives.
- Vibrations : Compte tenu du respect de la réglementation sur les engins de chantier, il n'y aura pas de nuisance de ce type.
- Emissions lumineuses : Le chantier de construction sera enclavé à l'intérieur du périmètre du site. Il sera muni d'un éclairage couvrant les besoins liés au chantier.
- Trafic routier : Le chantier occasionnera une légère augmentation et une modification (engins de chantiers) de la nature du trafic journalier.

- Pollution de l'eau : Les besoins en eau seront assurés par l'alimentation préalable en eau potable du site pour les besoins sanitaires et l'arrosage des sols (dépolluissage). Les eaux sanitaires seront traitées par des systèmes autonomes en cas d'impossibilité de raccordement au réseau public.

- Poussières : En cas de sécheresse, le site pourra être à l'origine d'émissions de poussières liées aux travaux de terrassement et à la circulation.

- Production de déchets : ils peuvent être classés en 3 catégories : les déchets industriels banals (assimilables aux ordures ménagères), les déchets industriels dangereux (solvants, emballages souillés, huiles) et les déchets inertes (pierres, sables, déblais).

La certification BREEAM "Very Good" prévoit la réduction des déchets de construction, le tri sélectif, ainsi que la réduction des ressources destinées à la décharge.

4.2. DE L'UTILISATION DES RESSOURCES NATURELLES

4.2.1. Prélèvements et utilisations de l'eau

L'eau utilisée sur le site proviendra du réseau d'alimentation public d'eau potable.

Il n'y aura pas de forage en nappe sur le site.

Les ouvrages de prélèvement seront équipés de dispositifs de mesures totalisateurs (dans le cadre de l'objectif de certification BREEAM "Very Good") et de dispositifs de disconnection pour éviter tout risque de pollution du réseau d'alimentation.

La consommation prévisionnelle annuelle totale d'eau relative aux activités du site s'éleva à :

Eau potable	Usages	Consommation journalière
	Sanitaires, douches (salariés, chauffeurs, bureaux)	1 125 m ³ /an Soit 3,75 m ³ /j* (base 300 j/an)

La consommation journalière sera de 3 750 l par jour, ce qui représente environ 25 Equivalent-Habitants.

Une attention particulière sera portée aux choix des essences des espaces verts afin de limiter les besoins d'arrosage (espèces peu demandeuses en eau). Il n'y aura pas d'arrosage automatique des végétaux (dans le cadre de l'objectif de certification BREEAM "Very Good").

Dans le cadre de l'objectif de certification BREEAM "Very Good", ce dernier prévoit des débits maximum de consommation d'eau à ne pas dépasser : WC (3/6 litres/chasse), urinoirs (1 l/min), lavabo (3 l/min), robinet de kitchenette (3 l/min) et douches (6 l/min).

Nota – défense incendie :

Le site disposera d'un réseau de 5 poteaux incendie internes, répartis autour du bâtiment (cf. plan incendie sous pochette cartonnée).

Les appareils d'incendie seront alimentés par un groupe motopompe et une réserve interne dédiée d'un volume de 1 140 m³.

4.2.2. Le sol et le sous-sol

Le projet se situe en dehors de tout périmètre de protection de captage d'eau destinée à la consommation humaine.

Il n'est pas prévu la création de puits ou de forage sur le site lors de la réalisation du projet.

Les produits dangereux (exemple : produits d'entretien des sols, etc.) seront stockés en quantités limitées (ordre de quelques litres) et stockés à l'intérieur des locaux, limitant les risques de déversement et de pollution des sols ou du sous-sol.

4.2.3. Conditions de l'utilisation rationnelle de l'énergie

Rappel : Le site disposera comme sources d'énergie principale : l'électricité.

L'établissement sera alimenté par le réseau EDF.

La régularisation de la température des cellules et des bureaux (climatisation), la charge des batteries et l'éclairage seront les principaux postes de consommation d'énergie électrique.

4.3. DE L'EMISSION DE POLLUANTS

4.3.1. Rejets aqueux

-Eaux usées :

Les eaux usées seront uniquement composées des eaux vannes issues des sanitaires (WC, douches et lavabos).

Les activités du projet ne seront pas susceptibles de générer des rejets d'eaux industrielles.

Les rejets d'eaux usées sont estimés à 3,75 m³/j ce qui représente 25 Equivalent-Habitants (EH) (cf. chapitre 4.2.1 précédent).

Pour rappel : 1 EH = 150 l/jour

Ces eaux seront rejetées dans le réseau d'assainissement public et traitées par la station de traitement de Portes-lès-Valence.

PIECES
ARRIVEES EN MAIRIE LE
Medhcal

12 AOÛT 2022

4.3.2. Rejets atmosphériques

De manière générale, les rejets atmosphériques sont constitués de rejets canalisés et de rejets diffus émis de manière fugitive à l'intérieur ou à l'extérieur des bâtiments.

-Emissions canalisées :

Sprinkler/groupeaux poteaux incendie :

L'installation d'extinction automatique par sprinkler et le réseau interne de poteaux incendie disposent de groupes moto-pompe utilisant du diesel. Leur utilisation sera ponctuelle et limitée aux essais obligatoires et aux situations accidentelles.

Au vu de l'utilisation limitée de ses installations, ses émissions sont considérées comme sans impact notable sur le milieu environnant.

- Emissions diffuses :

Trafic Routier.

Les seules émissions atmosphériques diffuses générées au niveau du site seront liées à l'utilisation de véhicules à moteur.

La circulation et l'utilisation de véhicules (poids lourds et véhicules légers) entraîneront la libération de gaz d'échappement (monoxyde de carbone (CO), dioxyde de carbone (CO₂), oxydes d'azote (NO et NO₂), particules de diamètre inférieur à 10 µm (PM10) et de diamètre inférieur à 2,5 µm (PM2,5), métaux, composés organiques volatils (COV), hydrocarbures aromatiques polycycliques (HAP) et aldéhydes).

Le projet entraînera une hausse du trafic et des émissions associées.

Quantification des rejets liés au trafic routier :

Les mouvements quotidiens induits par l'activité du site seront :

- Personnel – bureaux : **50 VL/jour** (en deux équipes), soit 100 mouvements par jour ;
- Poids Lourds : **50 PL/jour**, soit 100 mouvements par jour.

Nota : Le trafic engendré par le projet de SKIPPER LOGISTIQUE a été représenté par rapport aux données issus du cas par cas. Sur la base de projection actuelle de SKIPPER LOGISTIQUE, le trafic généré par le projet est revu à la baisse.

Les contributions maximales du projet sur l'augmentation du trafic concerneront la RN7.

Nota : il a été considéré que les personnes travaillant sur le site proviendront principalement des communes avoisinantes et utiliseront toutes la Rn7 sur une partie au moins du trajet.

On considère que cette voie sera empruntée par l'ensemble des poids-lourds et des véhicules légers. C'est pourquoi cette voie de circulation a été considérée pour caractériser l'impact du projet sur les émissions liées aux véhicules sur un tronçon de 5 km.

Le logiciel IMPACT-ADEME version 2.0 permet de calculer, à partir de données simples et concrètes, les consommations énergétiques et les émissions polluantes liées à la circulation des véhicules dans un contexte tant urbain qu'interurbain.

Cet outil utilise :

- une base de données d'émissions unitaires et de consommation pour chaque catégorie de véhicules du parc français susceptibles d'être présents sur la voirie aujourd'hui et dans les années à venir. Ces données sont issues des travaux de plusieurs groupes d'experts européens qui ont conduit à la réalisation de la méthodologie COPERT III pour le compte de l'Agence européenne de l'environnement (AEE) ;
- un jeu de données sur la structure annuelle du parc français de véhicules (nombre et kilométrage moyen) de 1995 à 2025, élaboré au sein du Laboratoire transports et environnement (LTE) de l'Institut national de recherche sur les transports et leur sécurité (INRETS).

Ces deux ensembles de données permettent, en pondérant les émissions de chaque catégorie de véhicules par la moyenne de son taux de présence dans la circulation, de calculer les

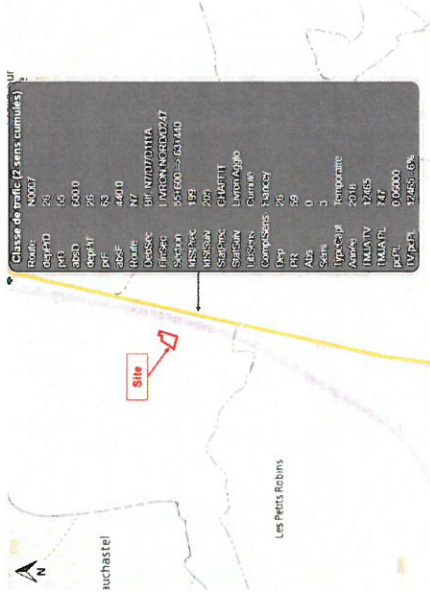
émissions unitaires moyennes à un horizon donné. Ces émissions unitaires moyennes évoluent avec la pénétration de technologies plus performantes en matière de consommation énergétique et d'émission de polluants.

Les impacts du trafic routier seront analysés sur le tronçon de la RN7.

Les hypothèses de calcul sont les suivantes :

	Situation avant-projet (1)			Situation future après-projet (1) (2)		
	Poids lourds véhicules/j	Véhicules légers véhicules/j	Total véhicules/j	Poids lourds véhicules/j	Véhicules légers véhicules/j	Total véhicules/j
Trafic journalier	747	11 718	12 465	847	11 818	12 665
Trafic annuel	272 655 véhicules/an	4 277 070 véhicules/an	4 549 725 véhicules/an	290 905 véhicules/an	4 295 320 véhicules/an	4 586 225 véhicules/an

(1) Données issues des comptages routiers de la Direction Interdépartementale des Routes du Centre-Est. Moyennes journalières annuelles
(2) On considère les hypothèses majorantes suivantes : 50 VL et 50 PL par jour (cf. § 4.3.7 relatif au trafic routier)



La charge moyenne des PL est prise égale à 70 % (valeur correspondant à la moyenne nationale sur trajet routier).

La vitesse sur la RN7 est prise égale à 80 km/h.

Les calculs ont été réalisés afin d'identifier l'impact du projet sur les émissions liées au trafic :

- émissions annuelles actuelles,
- émissions annuelles futures après projet.

Les résultats complets sont présentés en **Annexe 11**.

Les tableaux de synthèse des calculs d'émissions par le logiciel IMPACT-ADEME sont présentés ci-après.

-RN 7-

Polluants	Situation actuelle (g/an)	Situation future avec projet (g/an)	Evolution en %
CO	3958343,75	3945223,5	/
NOx	8335247	8409593	0,9 %
COV	607008	619103,13	2 %
Particules	404137,25	406737,97	0,6 %
CO2	3228333056	3262372352	1,1 %
SO2	82261,77	83134,54	1,1 %
Cadmium	10,28	10,39	1,1 %
HAP	717,87	727,79	1,4 %
Benzène	7025,63	7018,44	/

Les émissions de polluants induites par le trafic routier sur la N7 augmenteraient d'environ 0,9 % (en moyenne, tous polluants confondus).

Les polluants qui comptent la plus forte évolution sont les COV avec une évolution de 2 % et les HAP avec une évolution de 1,4 %.

L'impact du projet sur les émissions de polluants lié au trafic autoroutier (A7) est négligeable.

Les évolutions sur les paramètres les plus impactant de la qualité de l'air dans la Drôme (NO₂ en particulier) (cf. §. 3.6.2) restent très limitées, de l'ordre de 1 %, en dépit des hypothèses maximalistes retenues (cf. §. 3.11). A noter que la tendance actuelle sur ces paramètres est à la baisse (à l'exception de l'ozone, polluant secondaire dont la formation est favorisée par les forts ensoleillements).

Ces évolutions ne vont pas engendrer de dégradation significative de la qualité de l'air : les améliorations des motorisations et des systèmes épuratifs, ainsi que la mise en application de la norme Euro 6 associée au renouvellement du parc roulant devraient globalement au moins compenser l'augmentation du trafic par rapport à l'état actuel. En conséquence, les augmentations consécutives à la mise en place du projet ne seront pas significatives.

Le projet n'aura pas d'impact significatif sur la qualité de l'air ambiant, au niveau du domaine étudié.

Des campagnes de promotion du covoiturage, de l'utilisation des transports en commun et du vélo seront réalisées.

L'accès au site se fera par les axes routiers majeurs (A7, RN7) sans impacter de zones résidentielles ou les routes qui les desservent.

Par ailleurs, dans l'emprise du site, la vitesse de circulation sera limitée et les moteurs des poids-lourds seront arrêtés pendant les phases de déchargement / chargement.

Le groupe SKIPPER a par ailleurs imaginé un modèle logistique alternatif et raisonné : la « Slow Logistique » en contrepied d'une logistique frénétique systématique basée sur une course constante à la rapidité. Les consommateurs et les marques aspirent à des modes de production (incluant la livraison) plus responsables. Ils sont prêts à revoir leur chaîne de valeur pour s'inscrire dans un modèle plus vertueux, tant économiquement qu'écologiquement.

Le principe est simple : au lieu d'envoyer séparément dix commandes dans des délais très serrés, SKIPPER les regroupe pour les envoyer en une seule fois.

Cette nouvelle vision s'inscrit dans un mouvement collectif dans lequel tous les acteurs sont interdépendants. En permettant à leurs clients d'avoir une démarche plus responsable, SKIPPER s'inscrit comme un des maillons de ce nouvel écosystème.

Le groupement de commandes constitue un premier pas vers une logistique pleinement éco-responsable. SKIPPER réfléchit et met en place des alternatives permettant d'améliorer globalement ses solutions logistiques (exemple : semi-remorques consommant du bio-éthanol).

Nota – Climatisations :

Le fonctionnement des climatisations pourrait entraîner, en cas de fuite, l'émission de fluide frigorigène.

Le fluide frigorigène utilisé sur le site sera de type R410 A ou équivalent. Le R410 A est un mélange de type HFC. Les HFC n'ont pas d'impact sur la couche d'ozone et sont donc fréquemment employés comme substituts aux CFC et HCFC appauvrissant la couche d'ozone. Ils contribuent cependant à l'effet de serre.

Modificatives
~~PIECES~~
ARRIVEES EN MAIRIE LE

12 AOÛT 2021

SERVICE URBANISME

4.3.3. Bruit et vibrations

L'arrêté du 23 janvier 1997 relatifs aux bruits aériens émis dans l'environnement par les installations classées pour la protection de l'environnement définit les niveaux de bruit et les émergences admissibles d'après les tableaux suivants :

Niveaux de bruit maximum à ne pas dépasser en limite de propriété	Période de jour (de 7h00 à 22h00) sauf dimanches et jours fériés	Période de nuit (de 22h00 à 7h00) ainsi que les dimanches et jours fériés
	70 dB(A)	60 dB(A)
Niveau de bruit ambiant dans les zones à émergence réglementée	Emergence admissible pour les périodes de nuit (de 22h00 à 7h00) ainsi que les dimanches et jours fériés	
Entre 35 dB(A) et 45 dB(A)	4 dB(A)	
Supérieur à 45 dB(A)	3 dB(A)	

Définitions :

Bruit résiduel : Niveau sonore déterminé en l'absence de bruit généré par l'établissement.

Bruit ambiant : Niveau sonore déterminé avec l'établissement en fonctionnement.

Emergence : Différence entre les niveaux de pression continue équivalents pondérés A du bruit ambiant (installation en fonctionnement) et du bruit résiduel (en l'absence de bruit généré par l'installation).

Zone à émergence réglementée (ZER) :

- L'intérieur des immeubles habités ou occupés par des tiers, existant à la date de déclaration, et leurs parties extérieures éventuelles (cour, jardin, terrasse).
- Les zones constructibles définies par des documents d'urbanisme opposables aux tiers et publiés à la date de déclaration.
- L'intérieur des immeubles habités ou occupés par des tiers qui ont été implantés après la date de la déclaration dans les zones constructibles définies ci-dessus, et leurs parties extérieures éventuelles les plus proches (cour, jardin, terrasse), à l'exclusion de celles des immeubles implantés dans les zones destinées à recevoir des activités artisanales ou industrielles.

L'habitation la plus proche se trouve immédiatement en limite Nord/Nord-Ouest de propriété. Une seconde habitation se trouve au Sud-Ouest du site, à environ 180 m des limites de propriété. Ces habitations constituent des ZER.

-Sources de bruit

Les sources de nuisances sonores dans l'environnement du site sont liées au trafic routier (A7) et à la ligne TGV Paris-Lyon-Marseille.

Les sources de bruit liées au site sont dues :

- Aux véhicules à moteur (PL, véhicules utilitaires, VL...), dont les normes de fabrication et la réglementation limitent les émissions sonores à des valeurs compatibles avec une zone industrielle et sont fixés par le code de la route,
- Au fonctionnement des équipements techniques,
- A la manutention des palettes et des marchandises transitant sur le site.

- Mesures de niveaux sonores

Une étude acoustique a été réalisée sur le site le 08 juillet 2021 afin d'évaluer le niveau sonore résiduel au niveau du site.

Le rapport des résultats de mesures est joint en **Annexe 12**.

L'étude acoustique a été réalisée au niveau des deux ZER (cf. figure ci-dessous) :



Les résultats des mesures de bruit des niveaux résiduels (hors activité des futures installations) sont les suivants :

POINT n°1 Période jour (07h-22h)	Niveaux par bande d'octave en dB						NIVEAU GLOBAL dB(A)		
	63Hz	125Hz	250Hz	500Hz	1000Hz	2000Hz		4000Hz	8000Hz
L _{eq}	54,0	58,0	48,5	47,5	44,0	38,0	44,0	37,5	50,5
L ₉₀	51,0	43,0	41,5	44,5	41,0	34,0	39,0	32,5	47,0
L ₅₀	53,0	45,0	44,0	46,5	43,0	37,0	42,0	37,0	50,0

POINT n°2 Période jour (07h-22h)	Niveaux par bande d'octave en dB					NIVEAU GLOBAL dB(A)			
	63Hz	125Hz	250Hz	500Hz	1000Hz		2000Hz	4000Hz	8000Hz
L_{eq}	58,0	51,0	46,0	47,0	46,0	39,5	41,0	29,5	50,0
Bruit	54,5	47,5	43,0	44,5	42,5	35,5	37,0	26,5	47,5
Résiduel	57,0	49,5	44,5	46,0	44,0	37,0	40,5	28,5	49,0

Source : Rapport de mesures acoustiques

- En période nocturne

POINT n°1 Période nuit (22h-07h)	Niveaux par bande d'octave en dB					NIVEAU GLOBAL dB(A)			
	63Hz	125Hz	250Hz	500Hz	1000Hz		2000Hz	4000Hz	8000Hz
L_{eq}	52,5	47,0	43,0	45,5	38,5	32,0	22,5	53,5	51,5
Bruit	50,5	44,5	40,5	42,5	37,0	29,0	19,5	52,5	50,5
Résiduel	52,0	46,0	42,5	44,5	38,5	32,0	21,0	53,5	51,5

POINT n°2 Période nuit (07h-22h)	Niveaux par bande d'octave en dB					NIVEAU GLOBAL dB(A)			
	63Hz	125Hz	250Hz	500Hz	1000Hz		2000Hz	4000Hz	8000Hz
L_{eq}	55,0	50,5	45,5	45,0	42,5	46,0	27,0	54,5	53,5
Bruit	52,0	46,0	42,5	42,0	40,0	32,5	25,5	53,5	52,0
Résiduel	54,5	47,5	44,5	44,5	42,5	45,0	26,5	54,5	53,5

Source : Rapport de mesures acoustiques

Les niveaux résiduels prennent en compte les bruits de fond liés à l'autoroute, aux activités des autres entreprises de la ZA des Caires, ainsi que des cigales en journée et des grenouilles et grillons dans la nuit.

Afin d'estimer les niveaux sonores occasionnés par le projet, les équations suivantes ont été prises en compte :

Equation 1 : Calcul du niveau d'intensité à une distance R d'une source

$$L(R) = L(R_0) - 20 \log\left(\frac{R}{R_0}\right)$$

avec :

L(R) : Niveau d'intensité sonore à une distance R de la source en dB(A)

L(R₀) : Niveau d'intensité sonore de référence de la source à une distance R₀

Equation 2 : Somme de plusieurs niveaux sonores

$$L_{Hf} = 10 \log \sum 10^{L_i/10}$$

LH : somme de niveau sonore en point H
Li : niveau sonore d'une source i au point H

Les données utilisées dans le cadre de la simulation sont :

- manœuvre d'un camion au niveau des quais,
- fonctionnement des groupes froids.

Il a été considéré que le bruit généré par un camion roulant à faible allure était de 80 dB(A) à 1 mètre (uniquement pendant les horaires de jour, pas de circulation de camion entre 22h00 et 5h30).

Dans la simulation, l'influence des activités avoisinantes et la topographie ne sont pas prises en compte.

L'habitation la plus proche, située à proximité immédiate au Nord/Nord-Ouest du site, est considérée comme une zone à émergence réglementée. Est également considérée comme zone à émergence réglementée l'habitation située à environ 180 m au Sud-Ouest du site.

Le document n°12 page suivante localise les 5 poids lourds considérés à quel en période diurne et nocturne (de 5h30 à 7h00).

Point	Installations prises en compte dans la simulation (en fonctionnement)	Distance du point (en m)	Niveau résiduel en dB(A)	Niveau de bruit lié l'activité du site en dB(A)	Niveau attendu en dB(A)
Limite de propriété Nord	Camion 1	148 m			51 (< 70 Conforme)
	Camion 2	167 m			
	Camion 3	246 m		50,5	
	Camion 4	267 m			
	Camion 5	284 m			
Limite de propriété Sud	Climatisation	70 m			52,6 (< 70 Conforme)
	Camion 1	192 m			
	Camion 2	165 m			
	Camion 3	91 m		50,5	
	Camion 4	66 m			
	Camion 5	50 m			
	Climatisation	40 m		49,2	

Modèle cabine
PIECES ARRIVEES EN MAIRIE LE

12 AOUT 2021

SERVICE URBANISME



SKIPPER GROUPE		ETUDE D'IMPACT			Commune de Etoile-sur-Rhône (26)	
Point	Installations prises en compte dans la simulation (en fonctionnement)	Distance du point du point (en m)	Niveau résiduel en dB(A)	Niveau de bruit lié l'activité du site en dB(A)	Niveau attendu en dB(A)	
Limite de propriété Est	Camion 1	140 m	50,5	43,7	51,3 (< 70 Conforme)	
	Camion 2	133 m				
	Camion 3	163 m				
	Camion 4	174 m				
	Camion 5	184 m				
Limite de propriété Ouest	Climatisation	30 m	50,5	51,6	54,1 (< 70 Conforme)	
	Camion 1	66 m				
	Camion 2	45 m				
	Camion 3	50 m				
	Camion 4	74 m				
ZER 1	Camion 5	91 m	50	48,5	52,3 Emergence = 2,3 (< 5 Conforme)	
	Climatisation	50 m				
	Camion 1	49 m				
	Camion 2	76 m				
	Camion 3	156 m				
ZER 2	Camion 4	180 m	49	38,9	49,4 Emergence = 0,4 (< 5 Conforme)	
	Camion 5	198 m				
	Climatisation	70 m*				
	Camion 1	399 m				
	Camion 2	375 m				
Nuit	Camion 3	296 m	183 m			
	Camion 4	279 m				
	Camion 5	267 m				
	Climatisation					

S SKIPPER G R O U P E	ETUDE D'IMPACT	Commune de Etoile-sur-Rhône (26)
---	----------------	-------------------------------------

Point	Installations prises en compte dans la simulation (en fonctionnement)	Distance du point (en m)	Niveau résiduel en dB(A)	Niveau de bruit lié à l'activité du site en dB(A)	Niveau attendu en dB(A)
Limite de propriété Nord	Camion 1	148 m	51,5	41,7	51,9 (< 60 Conforme)
	Camion 2	167 m			
	Camion 3	246 m			
	Camion 4	267 m			
	Camion 5	284 m			
Limite de propriété Sud	Climatisation	70 m	51,5	49,2	54,9 (< 60 Conforme)
	Camion 1	192 m			
	Camion 2	165 m			
	Camion 3	91 m			
	Camion 4	66 m			
Limite de propriété Est	Camion 5	50 m	51,5	43,7	52,2 (< 60 Conforme)
	Climatisation	40 m			
	Camion 1	140 m			
	Camion 2	133 m			
	Camion 3	163 m			
Limite de propriété Ouest	Camion 4	174 m	51,5	51,6	54,6 (< 60 Conforme)
	Camion 5	184 m			
	Climatisation	30 m			
	Camion 1	66 m			
	Camion 2	45 m			
ZER 1	Camion 3	50 m	51,5	48,5	53,3
	Camion 4	74 m			
	Camion 5	91 m	51,5	48,5	53,3
	Climatisation	50 m			
	Camion 1	49 m	51,5	48,5	53,3
	Camion 2	76 m	51,5	48,5	53,3

S SKIPPER G R O U P E	ETUDE D'IMPACT	Commune de Etoile-sur-Rhône (26)
---	----------------	-------------------------------------

Point	Installations prises en compte dans la simulation (en fonctionnement)	Distance du point (en m)	Niveau résiduel en dB(A)	Niveau de bruit lié à l'activité du site en dB(A)	Niveau attendu en dB(A)
ZER 2	Camion 3	156 m	53,5	38,9	53,6 Emergence = 0,1 (< 3 Conforme)
	Camion 4	180 m			
	Camion 5	198 m			
	Climatisation	70 m			
	Camion 1	399 m			
	Camion 2	375 m	53,5	38,9	53,6 Emergence = 0,1 (< 3 Conforme)
	Camion 3	296 m			
	Camion 4	279 m			
	Camion 5	267 m			
	Climatisation	183 m			

* Les unités de climatisation les plus proches de l'habitation au Nord du site sont situées à plus de 70 m de la limite de propriété.

Le niveau de bruit maximum, lié aux climatisations en toiture a été calculé par le bureau d'étude Becice, pour une valeur de 34 dB (A) au niveau de la limite de propriété, avec toutes les unités extérieures en fonctionnement à plein régime. La possibilité de réduction de puissance acoustique en mode nocturne n'a pas été prise en compte lors du calcul de l'émergence, cette valeur est donc majorante.

Au vu des hypothèses prises, les niveaux sonores en limite de propriété et au niveau des zones à émergence réglementée seraient conformes aux valeurs seuils de jour comme de nuit.



Une campagne de mesure des niveaux sonores sera réalisée suite au démarrage des installations en période représentative de l'activité afin de vérifier la conformité des niveaux sonores en limite de propriété et au niveau des zones à émergence réglementée.

modification
PIECES ARRIVEES EN MAIRIE

12 AOÛT 2021

La vitesse de circulation sera limitée dans l'emprise du site, permettant ainsi de réduire les nuisances acoustiques en leur sein, le bruit lié au trafic diminuant en même temps que les vitesses des véhicules.

L'usage de tout appareil de communication par voie acoustique (sirènes, avertisseurs, haut-parleurs) gênant pour le voisinage sera strictement interdit sauf si leur emploi est réservé à la prévention ou au signalement d'incidents graves ou d'accidents.

SERVICE URBANISME

Les camions en attente de chargement ou de déchargement seront tenus de couper leur moteur. Ils ne stationneront pas à l'extérieur du site.

Les véhicules réponderont aux normes de fabrication et à la réglementation fixée par le Code de la Route limitant les émissions sonores.

Par ailleurs, le bâtiment sera isolé conformément à la réglementation. Après réalisation, des mesures acoustiques in situ seront réalisées afin de vérifier les bons niveaux sonores dans les bâtiments.

Afin de limiter les nuisances sonores vis-à-vis de l'habitation située au Nord/Nord-Ouest du site, un merron paysagé de 3 mètres de hauteur sera aménagé entre la voirie PL et la limite de l'habitation.

De plus, les locaux techniques et en particulier le local sprinklage, générateur de bruit, seront implantés à l'opposé de l'habitation afin de réduire les nuisances sonores.

4.3.4. Vibrations

Le site ne sera pas à l'origine de sources de vibrations spécifiques. Les principales sources de vibrations seront liées à la circulation des poids-lourds. L'impact sera par conséquent faible.

4.3.5. La lumière

Le site sera muni d'un éclairage interne nécessaire à son bon fonctionnement et conforme à la réglementation en vigueur.

Les sources lumineuses correspondront principalement aux éclairages extérieurs. Ceux-ci seront plus fréquemment utilisés en période hivernale en raison de la durée de l'ensoleillement.

4.3.6. Chaleur et radiation

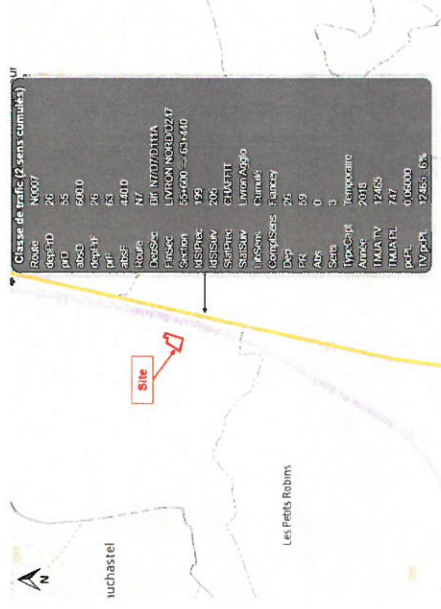
Le site ne sera pas à l'origine d'aspect de ce type.

4.3.7. Trafic routier

-Contexte :

L'accès principal au site se fera par la route nationale N7, pour rejoindre le chemin des Cairès qui dessert le parc d'activités des Cairès.

La carte de complotage routier de la Direction Interdépartementale des Routes du Centre-Est permet de relever le trafic routier de la RN7 au niveau du secteur d'étude. La MJA de cet axe routier à proximité du site (données 2018) est la suivante :



Source : Direction Interdépartementale des Routes du Centre-Est

- Trafic lié à l'établissement :

Le nombre de mouvements correspond aux nombres d'entrée et de sortie des véhicules se rendant sur le site. Ainsi, un véhicule arrivant et repartant de l'établissement génère 2 mouvements (une rotation est égale à deux mouvements).

Les mouvements quotidiens **maximum** induits par l'activité du site seront :

- Personnel – bureaux : **50 véhicules légers (VL)/jour** (en deux équipes), soit 100 mouvements par jour ;
- Poids Lourds : **50 poids-lourds (PL)/jour**, soit 100 mouvements par jour.

Le nombre total de mouvements quotidiens induits par l'activité sera de 100 rotations/j soit **200 mouvements par jour**.

Cette estimation de **50 PL/jour** reste **maximaliste**, la valeur réaliste serait plutôt de **30 poids-lourds/jour** intégrant des camionnettes, **SKIPPER LOGISTIQUE** étant spécialisé dans la préparation de commandes au colis plus faiblement génératrice de flux camions par rapport à une logistique « à la palette ».

Nota : La valeur indiquée dans la demande d'examen au cas par cas déposée ~~pour l'axe RN7~~ ^{modificatives} ~~ARRIVEES EN MAIRIE LE~~ avait été surévaluée.

- Impact sur le trafic :

Le calcul est réalisé à partir des hypothèses suivantes :

- Hypothèse majorante de 50 VL et 50 PL ;

Axe	Trafic actuel	Trafic projeté suite au projet	Impact sur le trafic
VL	11 718	11 818	0,4 %
PL	747	847	13 %
Total	12 465	12 665	1,6 %

- Hypothèse réaliste de 50 VL et 30 PL :

Axe	Trafic actuel	Trafic projeté suite au projet	Impact sur le trafic
VL	11 718	11 818	0,4 %
PL	747	807	8 %
Total	12 465	12 625	1,3 %

L'augmentation de trafic liée au projet (flux journalier maximum) est évaluée entre 1,3 % et 1,6 % de véhicules (VL + PL) sur la N7.

Concernant les poids-lourds, l'augmentation du trafic est liée à l'activité du site, qui s'implante au sein de la ZA des Caires. Les estimations comprises entre 8 % et 13 % sont très maximalistes, les camionnettes (activité de **SKIPPER LOGISTIQUE** plutôt orientée sur la préparation de commande au colis qu'à la palette) ayant été prises en compte dans l'effectif PL.

De plus, les poids-lourds ne transiteront pas par les axes secondaires ou le centre-ville d'Etoile-sur-Rhône ou des communes voisines. L'accès au site s'effectuera depuis l'A7 par la N7 et le chemin des Caires.

Le trafic PL lié au projet s'inscrit dans l'aménagement du parc d'activités des Caires, il sera réparti sur l'ensemble de la journée. **L'impact sur la fluidité du trafic sera limité.**

Nota : Le groupe **SKIPPER** a par ailleurs imaginé un modèle logistique alternatif et raisonné : la « Slow Logistique » (cf. § 4.3.2). Cette approche vise à réduire le trafic globalement généré par les différents sites du groupe en regroupant les commandes.

4.3.8. Déchets

- Etude déchet :

A noter : L'article R543-67 du Code de l'Environnement instaure l'obligation pour les détenteurs de déchets d'emballage autre que les ménages produisant un volume hebdomadaire de déchets d'emballage supérieur à 1100 L, de recycler eux-mêmes ou de faire recycler les déchets d'emballage par des professionnels agréés avec lesquels ils doivent passer une convention.

- Nature et origine des principaux déchets :

Les principaux types de déchets générés par les activités du site seront :

LES DECHETS NON DANGEREUX :

- Les emballages cartons et plastiques
- Les déchets non dangereux en mélange
- Les déchets de bureaux et ordures ménagères

LES DECHETS DANGEREUX :

- Les tubes fluorescents et cathodiques usagés
- Les cartouches d'imprimantes et de photocopieurs (toners) générés par les bureaux
- Les piles et batteries usagées
- Les boues issues du curage des séparateurs d'hydrocarbures

Les déchets issus de la maintenance des équipements (installations électriques, ...) seront pris en charge par les prestataires (sociétés extérieures) en charge de la maintenance.

- Mode de gestion des déchets :

La gestion des déchets sera réalisée conformément aux articles R541-42 à R541-48 du Code de l'Environnement et aux arrêtés du 7 juillet 2005 (fixant le contenu des registres mentionnés à l'article R541-43 du Code de l'Environnement) et du 29 juillet 2005 modifié (fixant le formulaire du bordereau de suivi des déchets dangereux mentionné à l'article R541-45 du Code de l'Environnement).

L'exploitant prendra les dispositions nécessaires dans la conception, l'aménagement et l'exploitation de ses installations pour assurer une bonne gestion des déchets de son entreprise et en limiter la production.

Les déchets et résidus produits entreposés sur le site, avant leur traitement ou leur élimination, le seront dans des conditions ne présentant pas de risques de pollution (prévention d'un lessivage par les eaux pluviales, d'une pollution des eaux superficielles et souterraines, des envois et des odeurs) pour les populations avoisinantes et l'environnement.

La traçabilité et le suivi des déchets seront gérés en interne : contrôle des prestataires, archivage des bons d'enlèvement BSD (bordereaux de suivi des déchets).

Conformément à la réglementation, les sociétés chargées du transport et de l'élimination des déchets seront titulaires d'un arrêté d'autorisation préfectorale et des agréments de transport requis.

Tout brûlage à l'air libre sera interdit.

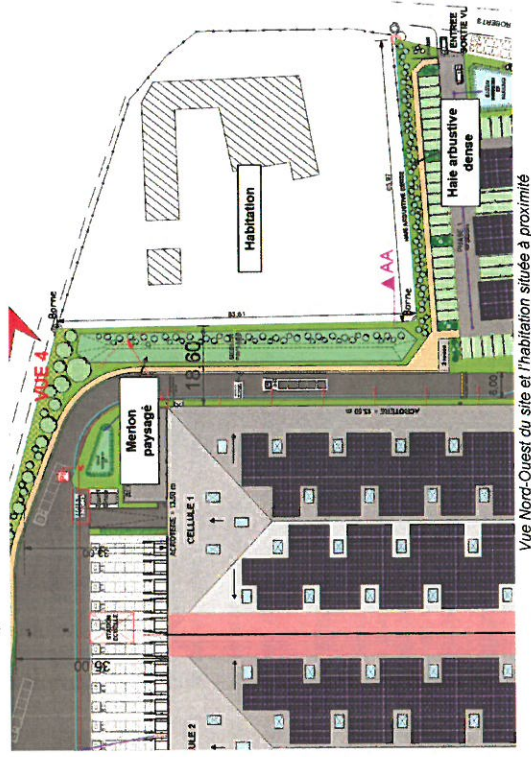
Les types de déchets produits sur le site seront les suivants :

- Déchets ménagers et assimilés (DMA) : déchets produits par les activités tertiaires présentes sur le site (bureaux) ;
- Déchets industriels banals (DIB) : principalement déchets d'emballage (palettes, cartons, plastiques...);
- Déchets dangereux (DD) : produits en faibles quantités, tels que les produits utilisés pour le nettoyage des locaux, quelques déchets électriques et électroniques (DEEE) comme des batteries usagées ou des carouches d'encre. Les boues issues du séparateur d'hydrocarbures seront collectées en tant que déchets dangereux.

4.3.9. Intégration dans le paysage

Pour rappel : le projet s'implante au sein de la ZA des Caires, à proximité immédiate d'une habitation (en limite Nord/Nord-Ouest de propriété) et de l'autoroute A7 (à 220 m à l'Est du site).

Le projet intégrera la plantation le long de la limite Nord d'une haie arbustive dense, permettant de limiter les nuisances visuelles du site sur l'habitation située à proximité du site. De même, une protection supplémentaire sous forme d'un merlon paysagé sera aménagée entre la voirie PL et la limite de l'habitation (cf. figure ci-dessous).

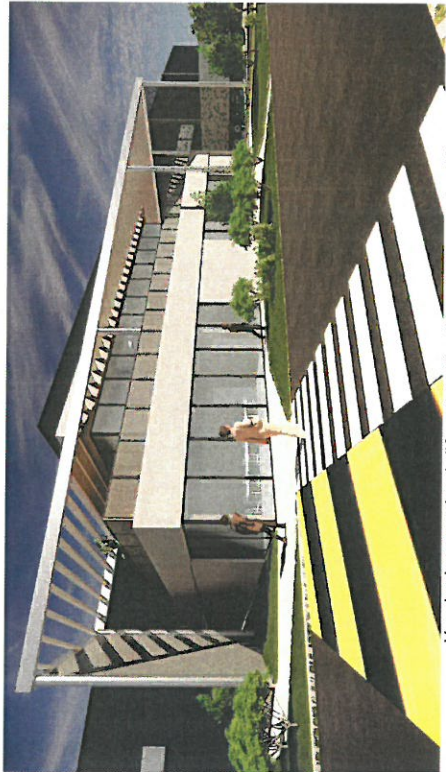


Vue Nord-Ouest du site et l'habitation située à proximité

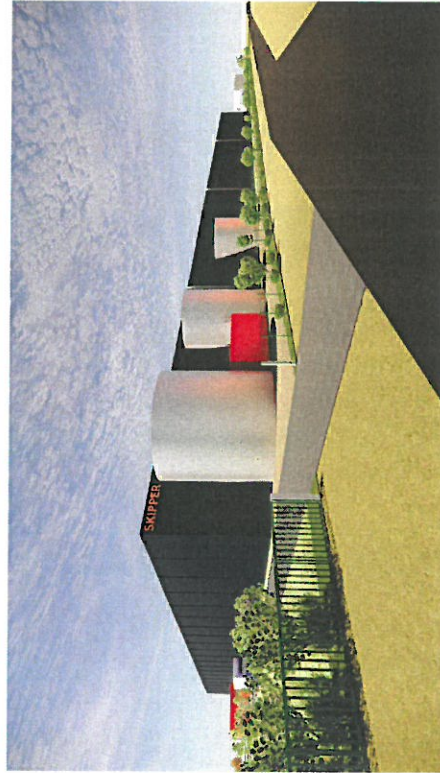
Ci-dessous, les insertions paysagères illustrent l'intégration du projet dans le contexte actuel paysager.



Vue depuis l'angle Nord-Est – Chemin des Caires



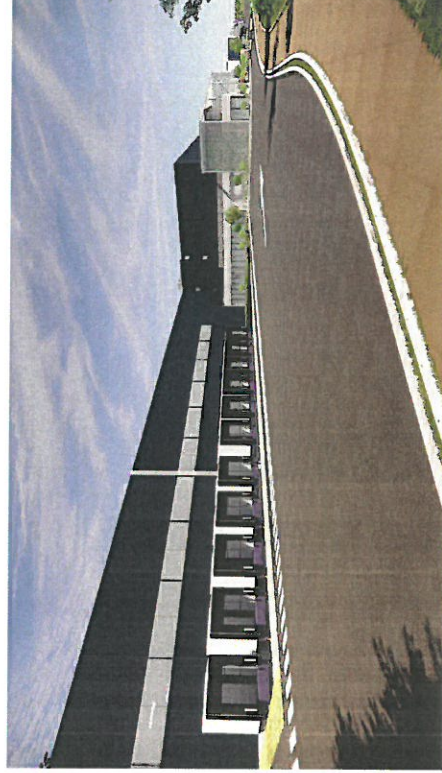
Vue des bureaux depuis l'Ouest du site - Chemin des grands robins



Vue depuis l'angle Sud-Est - Chemin des Caires



Vue des parkings depuis l'entrée du site au Nord



Vue des quais depuis le Nord-Ouest

Modifications
**PIECES
ARRIVEES EN MAIRIE LE**
12 AOÛT 2021



Vue des quais depuis le Sud-Ouest

4.4. DES RISQUES POUR LA SANTE HUMAINE, POUR LE PATRIMOINE CULTUREL ET POUR L'ENVIRONNEMENT

4.4.1. Environnement naturel et culturel

Le secteur d'implantation du projet se trouve en dehors de tout périmètre de protection de captage d'eau potable, de sites inscrits ou classés, de monuments historiques, de Z.I.C.O, de ZNIEFF, de sites Natura 2000...

- Sites archéologiques :

D'après la DRAC Auvergne-Rhône-Alpes, un diagnostic archéologique a eu lieu sur le terrain du projet et la procédure est toujours en cours, le rapport venant d'être rendu (cf. Annexe 8). Une prescription complémentaire de fouille est envisagée et passera prochainement en commission territoriale de la recherche archéologique.

SKIPPER LOGISTIQUE s'engage à respecter la législation sur les découvertes archéologiques fortuites (loi validée du 27 septembre 1941, titre III et loi du 17/01/2001 relative à l'archéologie) : toute découverte archéologique (poteries, monnaies, ossements, objets divers...) lors des travaux serait immédiatement déclarée au maire de la commune ou au Service Régional de l'Archéologie.

4.4.2. Zone NATURA 2000

Les activités du site ne seront pas susceptibles d'avoir une incidence notable sur les sites Natura 2000, pour les raisons suivantes :

- Le site est implanté à 2,1 km à l'Est du site Natura 2000 le plus proche,
- Le projet est entouré :
 - o Le chemin des Caires à l'Est,
 - o Une habitation au Nord-Ouest,
 - o Le chemin Les Roberts au Nord-Est,
 - o Le chemin les Grands Robins, puis l'Ozon à l'Ouest,
 - o Une parcelle en friche au Sud.
- Aucun habitat communautaire n'a été recensé sur le site,
- Les espèces présentes sur les sites NATURA 2000 les plus proches ne seront pas stressées ou dérangées par l'activité du site (bruits, vibrations, lumières ...),
- Le site ne sera pas à l'origine de prélèvement direct d'eau dans le milieu naturel,
- Le projet ne sera à l'origine d'aucun rejet atmosphérique notable de type industriel pouvant impacter les espèces ou les habitats ; les rejets atmosphériques seront limités aux véhicules à moteur,
- Les eaux usées seront dirigées vers le réseau d'assainissement public,
- Les eaux pluviales susceptibles d'être souillées seront traitées par un séparateur d'hydrocarbures avant rejet dans le bassin de compensation / infiltration,
- La gestion des déchets sera réalisée conformément à la réglementation en vigueur.

Par conséquent, le projet n'est pas susceptible d'avoir une incidence notable sur les sites Natura 2000 les plus proches.

Un formulaire d'évaluation simplifiée des incidences Natura 2000 a été réalisé dans le cadre de la demande d'enregistrement, il est disponible en pièce jointe n°13.

4.4.3. Faune, flore

L'expertise naturaliste réalisée par Jean-Laurent Hentz sur le site présente un enjeu faunistique et floristique considéré comme faible et des habitats non favorables à la présence d'espèces végétales protégées. En effet, le site du projet, inséré dans la zone industrielle intercommunale des Cairès en plein développement, couvre 4,8 hectares de friches agricoles coupées ou gyrobroyées régulièrement.

L'impact du projet sur les habitats et les espèces de faune et flore sera limité.

-Aspect fonctionnel:

Sur le plan des fonctionnalités écologiques régionales et locales, le périmètre d'étude rapproché n'est directement concerné par aucun réservoir de biodiversité et par aucun corridor.

La réalisation du projet n'entraînera pas d'effet de coupure dans les espaces naturels du secteur. Le site sera implanté au sein du parc d'activités des Cairès.

De plus, dans le cadre de l'aménagement du site, une bande végétale à l'Ouest du site sera conservé et plantés d'espèces afin de créer et conserver l'espace boisé classé situé en limite Ouest du site.

-Impacts positifs du projet:

L'implantation du bâtiment, la mise en place des bassins et la végétalisation permettra de diversifier l'habitat et de créer de nouvelles niches et/ou de nouvelles zones d'alimentation pour la faune.

Les potentielles plantes invasives seront arrachées.

-Conclusion sur les impacts du projet:

En conclusion, les impacts potentiels du projet, avant mise en place de mesures sont les suivants :

- Impacts directs et permanents :
 - Destruction des habitats lors des travaux et réduction de l'espace disponible pour les espèces,

- Destruction d'individus (espèces végétales et animales) lors des travaux,
- Impacts indirects et permanents :
 - Dérangements liés à l'activité humaine en phase exploitation (bruits, lumières, trafic, etc.)
 - Déplacement de certaines espèces,
 - Possibilité de destruction d'individus,
 - Pollutions accidentelles en phase travaux

- Impacts indirects et temporaires :
 - Dérangements liés à l'activité humaine en phase travaux (bruits, trafic, lumières, etc.)

- Effet positif :
 - Arrachage des plantes invasives
 - Diversification des habitats : implantation de bassins, végétalisation

Au vu des enjeux faibles du site, l'impact global brut (avant mise en place de mesures) est faible.

4.4.4. Equilibre biologique

Le projet ne sera pas de nature à perturber les équilibres biologiques étant données les quantités et la nature des rejets (traitement des eaux susceptibles d'être polluées, pas de prélèvements ou de forages, raccordement au réseau communal, absence de rejet atmosphérique industriel...).

4.4.5. Biens matériels

Le projet ne sera pas de nature à détériorer des biens matériels.

4.4.6. Agriculture

L'activité du site ne sera pas susceptible de nuire à l'agriculture. Le site sera en effet implanté au sein du parc d'activités des Cairès, déclarée d'intérêt communautaire par arrêté inter-préfectoral 08-3909 du 12 septembre 2008.

4.4.7. Risque sanitaire

Conformément au Code de l'Environnement, cette étude a pour objet d'évaluer les effets potentiels des activités sur la santé des populations avoisinantes.
Ces effets peuvent être directs (troubles ou pathologies dus à la pollution de l'air, aux émissions de bruits, ...) ou indirects (dus à la pollution des eaux, du sol par l'intermédiaire de chaînes alimentaires).

~~PIECES~~ *modifications*
ARRIVEES EN MAIRIE LE

12 AOUT 2021

SERVICE URBANISME

Cette évaluation a été menée conformément à la méthodologie préconisée dans le « guide pour l'analyse du volet sanitaire » réalisé par l'InVS (Institut de Veille Sanitaire).

A noter que, d'après le chapitre 5 de la circulaire DEVP1311673C du 9 août 2013, pour les installations non mentionnées à l'annexe I de la directive n°2010/75/UE relative aux émissions industrielles, ce qui est le cas des activités de la plateforme logistique, l'analyse des effets sur la santé requise dans l'étude d'impact sera réalisée sous une forme qualitative.

Ce chapitre n'intègre que les émissions en mode de fonctionnement normal et non les émissions susceptibles d'apparaître en situation dégradée en raison de leur fréquence et de leur durée d'apparition faibles.

- Caractérisation du site et de son environnement :

POPULATIONS CONCERNEES

La commune d'Etoile-sur-Rhône compte 5 478 habitants (Insee, 2017).

Le site se trouvera au sein du parc d'activités des Cairès.

L'habitation la plus proche se trouve immédiatement au Nord/Nord-Ouest du site.

L'Établissement Recevant du Public le plus proche est la pépinière Fernandez-Horticulteur-Fleurs, située à 400 m au Nord-Est du site.

CONTEXTE ENVIRONNEMENTAL

❖ **Climat :**

Du point de vue climatique, le projet est localisé dans une zone sous influence d'un climat méditerranéen marqué avec un fort degré d'exposition au mistral. La région bénéficie d'une période chaude et sèche allant du mois de mai à la fin septembre. Les hivers sont doux.

❖ **Géologie :**

Les terrains reposent sur des alluvions actuelles et récentes, constituées de sables, graviers, galets et limons.

La lithologie au droit du site est caractérisée par une couche de limons argileux d'une épaisseur de 3,5 m, suivie par des matériaux de types sable, graviers et galets jusqu'à une profondeur de 16,2 m. En-dessous de 16,2 m de profondeur, la nature du sous-sol est de type argille bleue plastique (jusqu'à la profondeur d'arrêt de l'ouïlle).

SENSIBILITE DU MILIEU

❖ **Eaux souterraines :**

Le site est implanté au droit de deux masses d'eaux souterraines :

- FRDG381 - « Alluvions du Rhône du confluent de l'Isère au défilé de Donzère » - état chimique bon (2015).
- FRDG531 - « Argiles bleues du Pliocène inférieur de la vallée du Rhône » - état chimique bon (2015).

D'après les informations disponibles (cf. chapitre 3.4.1), le niveau de la nappe est estimé entre 3 et 5 mètres de profondeur.

Le projet se situe en dehors de tout périmètre de protection de captage d'eau destinée à la consommation humaine.

La zone d'étude se situe dans la zone vulnérable aux nitrates, délimitée par l'arrêté préfectoral de désignation n°17-055 du 21 février 2017.

Par ailleurs, le site est localisé à proximité des périmètres :

- de la zone de répartition des eaux du bassin Véore-Boberolle, à 1 km au Nord du site,
- de la zone sensible à l'eutrophisation du bassin Roubion-Jabron, à 7,5 km au Sud du site.

❖ **Eaux superficielles :**

Les éléments hydrographiques de surface recensés à proximité du site sont les suivants :

- L'Ozon longeant la limite du site à l'Ouest, objectif de bon état pour 2027,
- La Véore à 350 m au Nord-Ouest, objectif de bon état pour 2027,
- La Lauze à 1,2 km au Sud-Ouest,
- Le Rhône à 2,3 km à l'Ouest, objectif de bon état pour 2027.

La zone de baignade la plus proche est la base nautique située à proximité du Rhône, à environ 3,2 km au Nord du projet.

❖ **Qualité de l'air :**

Le relief plat et le climat de type méditerranéen sont propices à une bonne dispersion des polluants rejetés (trafic routier, groupes moto-pompes SPK et PI...).

Le site sera implanté au sein du parc d'activités des Cairès, à proximité de l'autoroute A7 et de la ligne TGV Paris-Lyon-Marseille..

La qualité de l'air du secteur est notamment influencée par les axes de circulations environnants.

❖ **Bruits :**

Les sources de nuisances sonores dans l'environnement du projet sont principalement liées au trafic routier (A7 et N7), au trafic ferroviaire ainsi qu'aux activités déjà implantées dans le secteur ou à proximité.

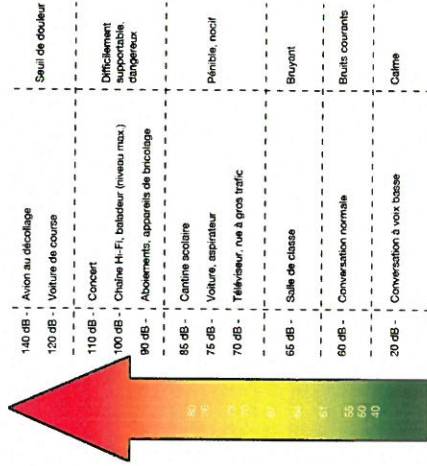
- Identification des dangers :

Les dangers potentiels engendrés par le site pour la cible homme seront :

LE BRUIT

Le bruit est une vibration de l'air qui se propage. Il devient gênant lorsque, en raison de sa nature, de sa fréquence ou de son intensité, il est de nature à causer des troubles excessifs aux personnes, à nuire à leur santé, ou à porter atteinte à l'environnement. Le volume sonore est indiqué par le niveau de pression acoustique, exprimé en décibels (dB). Le niveau de bruit minimal perceptible par l'oreille humaine est de 0 dB, et le seuil de la douleur est à 120 dB.

L'échelle du niveau de bruit est présentée ci-après :



PIECES
modificatives
ARRIVEES EN MAIRIE LE

12 AOÛT 2021

SERVICE URBANISME

Au vu des hypothèses prises pour évaluer l'impact sonore du projet (cf. paragraphe 4.3.3), les niveaux sonores en limite de propriété et au niveau des zones à émergence réglementée seraient conformes aux valeurs seuils de jour comme de nuit.



Une campagne de mesure des niveaux sonores sera réalisée suite au démarrage des installations en période représentative de l'activité afin de vérifier la conformité des niveaux sonores en limite de propriété et au niveau des zones à émergence réglementée.

LES REJETS AQUEUX

Les rejets liquides issus du site seront de 2 types :

- 1 - Eaux usées (sanitaires, entretien).
- 2 - Eaux pluviales polluées (voiries et quais) et non polluées (toiture) collectées par un réseau séparatif et stockées dans des bassins de compensation / infiltration.

CONCLUSION :

Le risque sanitaire lié aux rejets aqueux sera très limité en fonctionnement normal en raison :
 - de l'absence de rejet direct d'eaux usées dans le milieu naturel (rejet des eaux sanitaires dans le réseau d'assainissement communal et traitées par la station d'épuration de Portes-lès-Valence).

- de la présence de dispositifs anti-retour ou de disconnection sur les réseaux d'alimentation,
- des mesures prises pour limiter tout risque de pollution accidentelle (rétention, confinement des eaux incendie...),
- du traitement qualitatif des eaux de voiries et parking avant rejet,
- de l'absence de captage d'eau potable à proximité du site,
- de l'absence de zone de baignade à proximité du site.

Les produits dangereux (exemple : produits d'entretien des sols, etc.) seront stockés en quantités limitées (ordre de quelques litres) et stockés à l'intérieur des locaux, sur des rétentions.

LES REJETS ATMOSPHERIQUES

L'activité projetée sur le site ne générera pas de rejet industriel.

- ❖ **Sprinkler/groupes poteaux incendie :**

L'installation d'extinction automatique par sprinkler et le réseau interne de poteaux incendie disposent de groupes moto-pompe utilisant du diesel.

Leur utilisation sera ponctuelle et limitée aux essais obligatoires et aux situations accidentelles.

Au vu de l'utilisation limitée de ses installations, ses émissions sont considérées comme sans impact notable sur le milieu environnant.

- ❖ **Nota – Produits dangereux :**

Certaines matières dangereuses stockées dans les cellules pourront présenter des dangers pour la santé.

Néanmoins, ces matières dangereuses ne seront pas à l'origine d'émissions susceptibles de porter atteinte à la santé des riverains car elles ne seront ni utilisées ni reconditionnées sur le site.

Compte tenu du mode de conditionnement, ces matières ne présenteront pas de risques sanitaires chroniques pour les populations.

- ❖ **Trafic routier :**

Il s'agit principalement des rejets de combustion de gaz d'échappement : monoxyde de carbone (CO), dioxyde de carbone (CO₂), oxydes d'azote (NO et NO₂), particules de diamètre inférieur à 10 µm (PM10) et de diamètre inférieur à 2,5 µm (PM2,5), métaux, composés organiques volatils (COV), hydrocarbures aromatiques polycycliques (HAP) et aldéhydes, dioxyde de soufre (SO₂).

Les principaux effets sur la santé des polluants atmosphériques sont présentés ci-après :

- Les oxydes d'azote (NO_x) sont émis par des combustions à haute température, notamment les moteurs automobiles. Le NO₂ est irritant et pénètre dans les plus fines ramifications des voies respiratoires et accroît la sensibilité des bronches aux infections.
- Le monoxyde de carbone (CO), polluant d'origine essentiellement automobile, est un gaz incolore, inodore, non irritant, qui se fixe à la place de l'oxygène sur l'hémoglobine du sang, provoquant un manque d'oxygénation des organes (cerveau, cœur...).
- Le plomb (Pb) atmosphérique provient de l'essence et se fixe aux particules en suspension. C'est un toxique nerveux, hématologique et rénal.
- Les hydrocarbures et les autres composés organiques volatils sont libérés par évaporation ou formés lors de la combustion, notamment des carburants ; leurs effets sur la santé vont d'une gêne olfactive à une irritation et une diminution de la fonction respiratoire, certains (benzène) ayant des effets cancérogènes.
- Le dioxyde de soufre (SO₂) est un gaz irritant, émis par la combustion des fuels, gazoles et charbons. Son émission est souvent liée à celle des particules en suspension, qui peuvent pénétrer jusqu'aux voies respiratoires inférieures, véhiculant d'autres polluants pouvant être toxiques.

Remarque : L'ozone (O₃) se forme dans l'atmosphère à partir des hydrocarbures et des oxydes d'azote sous l'effet du soleil. Il est agressif pour la respiration et les yeux.

Le Centre international de recherche sur le cancer (CIRC) vient d'ajouter les gaz d'échappement des moteurs diesel à la liste des « agents cancérogènes certains pour l'Homme » (groupe 1).

VALEURS TOXICOLOGIQUES DE REFERENCE (VTR)

- ❖ **Bases de données internationales :**

Les Valeurs Toxicologiques de Référence sont répertoriées dans le tableau de la page suivante. Ce tableau reprend les substances ayant fait l'objet d'un recensement. Ces VTR sont issues des bases de données existantes suivantes :

- o ANSES = Agence Nationale de Sécurité Sanitaire de l'alimentation, de l'environnement et du travail,
- o US-EPA = United States - Environmental Protection Agency,
- o ATSDR = Agency of Toxic Substances and Disease Registry (Agence pour l'enregistrement des substances toxiques et des maladies),
- o OMS/PCS = Organisation Mondiale de la Santé (WHO en anglais) / International Program on Chemical Safety,
- o Health Canada = Santé Canada ; il s'agit du ministère fédéral responsable du maintien et de l'amélioration de la santé des Canadiens,
- o RIVM = Institut national néerlandais pour la santé publique et l'environnement
- o OEHA (Office of Environmental Health Hazard Assessment = antenne californienne de l'US-EPA),

- o EFSA = European Food Safety Authority.

Ces 8 bases de données sont celles préconisées par la note d'information n°DGS/EA1/DGPR/2014/307 du 31 octobre 2014 relative aux modalités de sélection des substances chimiques et de choix des valeurs toxicologiques de référence pour mener les évaluations des risques sanitaires dans le cadre des études d'impact.

Dans le cadre de la recherche des VTR, nous avons également consulté les bases de données suivantes, qui proposent un accès rapide aux VTR listés dans les bases précitées :

- o *ITER/TERA* = International Toxicity Estimates for Risk recueillant des valeurs toxicologiques de référence de diverses banques de données (IRIS, ATSDR, Health Canada ...) et d'études menées par des industriels. Elle est éditée par TERA (Toxicology Excellence for Risk Assessment) et la CTC (Concurrent Technologies Corporation).
- o *INERIS* = Institut National de l'Environnement Industriel et des Risques proposant des fiches de données toxicologiques et environnementales de substances chimiques avec résumé des VTR listés dans les bases de données précitées, et des liens vers les études ayant servi à leur élaboration.
- o *CIRC* = Centre International de Recherche sur le Cancer (IARC en anglais) fournit un classement des substances selon leur caractère cancérigène :

- Groupes 1 : l'agent est **cancérigène pour l'homme**.
- Groupes 2A : l'agent est **probablement cancérigène pour l'homme**.
- Groupes 2B : l'agent est **peut-être cancérigène pour l'homme**.
- Groupes 3 : l'agent est **inclassable quant à sa cancérigénicité pour l'homme**.
- Groupes 4 : l'agent n'est **probablement pas cancérigène pour l'homme**.

❖ Définitions utilisées pour les VTR

- o Effets avec seuils

Plusieurs définitions de la VTR sont possibles selon les organismes considérés :

La dose journalière admissible ou **DJA** est l'estimation de la dose journalière qui peut être absorbée toute la vie sans risque appréciable pour la santé.
Pour l'inhalation, on parle de concentration admissible dans l'air (**CAA**) ou de valeurs guides ou de valeurs limites dans l'air. Elle définit la teneur maximale théorique en composé toxique de l'air ambiant qu'un individu peut inhaler sans s'exposer à un effet nuisible.
Source : OMS

Le niveau minimum de risque ou **MRL** (Minimum Risk Level) est l'estimation de l'exposition humaine journalière à une substance chimique qui est probablement sans risque appréciable d'effets néfastes non cancérigènes sur la santé pour une durée spécifique d'exposition (chronique : 365 jours et plus, subchronique : 15 à 364 jours ou aiguë : 1 à 14 jours) et pour une voie d'exposition donnée (inhalation, voie orale).
Source : ATSDR

La concentration de référence (**Rfc**) est l'estimation de l'exposition par inhalation continue d'une population sans risque appréciable d'effets néfastes durant une exposition chronique.

La dose de référence (**RfD**) est l'estimation de l'exposition par ingestion d'une population humaine qui, vraisemblablement, ne présente pas de risque appréciable d'effets néfastes durant une exposition chronique (au moins 7 ans).
Source : US-EPA

TCA (Tolerable Concentration in Air) valeur toxicologique de référence définie au Canada pour l'inhalation

TDI (Tolerable Daily Intake) VTR pour l'ingestion
Source : RIVM

REL (Reference Exposure Levels) valeur toxicologique de référence définie par l'antenne californienne de l'US-EPA.
Source : OEHA

- o Effets sans seuil

Pour une exposition orale (ou cutanée), l'ERU est l'inverse d'une dose et s'exprime en (mg/kg)¹. Il fournit la probabilité individuelle théorique de contracter un cancer pour une exposition pendant la vie entière égale à 1 mg/kg j de produit toxique.

Pour une exposition respiratoire, l'ERU est l'inverse d'une concentration dans l'air en (µg/m³)¹. Il représente la probabilité individuelle de contracter un cancer (ou un autre effet) pour une concentration de produit toxique de 1 µg/m³ dans l'air inhalé par un sujet. Pour le cancer, l'estimation s'applique conventionnellement pour une échelle de temps dite 'vie entière' (en pratique, 70 ans) ; pour d'autres effets, il convient de définir les échelles de temps appropriées.

❖ Classification de la cancérigénicité

Substances	Groupes / Catégories
Poussières	n.d.
Poussières PM10 (diamètre < 10 µm)	n.d.
Poussières PM2.5 (diamètre < 2,5 µm)	n.d. mais association au cancer du poumon
CO (N° CAS : 630-08-0)	n.d.
NO ₂ (N° CAS : 10102-44-0)	n.d.
SO ₂ (N° CAS : 7446-09-5)	Groupes 3 (CIRC, 1992) pour l'ingestion et l'inhalation
Plomb (N° CAS : 7439-92-1)	Groupes 2B (CIRC, 1987)
Cadmium Cd (N° CAS : 7440-43-9)	Groupes 1 (CIRC, 2012)
Benzène (N° CAS : 71-43-2)	Groupes 1 (CIRC, 1987)
Benzo(a)pyrène (HAP) (N° CAS : 50-32-8)	Groupes 1 (CIRC, 2012)

PIÈCES COMPLEMENTAIRES
ARRIVEES EN MAIRIE LE

12 AOUT 2021

SERVICE URBANISME

❖ Valeurs toxicologiques de référence (toutes voies confondues)

SUBSTANCES	VTR ET CIBLES		
	Effets toxiques à seuil (non cancérigène) INGESTION	Effets toxiques à seuil (non cancérigène) INHALATION	Effets toxiques sans seuil (cancérigène) INHALATION
Poussières	n.d	30 µg/m³ (indice bonne qualité de l'air, arrêté 10/01/2000) Atteintes respiratoires	n.d
Poussières PM10 (diamètre < 10 µm)	n.d	20 µg/m³ (valeur guide moyenne annuelle OMS, 2005) Augmentation de la mortalité quotidienne et atteintes respiratoires	n.d
Poussières PM2,5 (diamètre < 2,5 µm)	n.d	10 µg/m³ (valeur guide moyenne annuelle OMS, 2005 et EPA, moyenne arithmétique annuelle) Augmentation de la mortalité quotidienne et atteintes respiratoires	n.d
CO (N° CAS : 630-08-0)	n.d	VG = 100 000 µg/m³ (15 min) / VG = 60 000 µg/m³ (30 min) / VG = 40 000 µg/m³ (1 heure) / VG = 10 000 µg/m³ (8 heures) (OMS, 2005) Augmentation de 2,5% de la carboxyhémoglobine HbCO REL aigue = 23 000 µg/m³ (OEHA, 2000) 40 µg/m³ (valeur guide moyenne annuelle OMS, 2005) Atteintes des fonctions pulmonaires (surtout asthmatiques)	n.d
NO₂ (N° CAS : 10102-44-0)	n.d	80 µg/m³ (moyenne arithmétique annuelle EPA, 1996) maladies respiratoires et aggravation des maladies du cœur existantes 20 µg/m³ (valeur guide moyenne sur 24h, OMS, 2005) Augmentation de la mortalité quotidienne et atteintes respiratoires	n.d
SO₂ (N° CAS : 7446-09-5)	n.d	0,5 µg/m³ (valeur guide OMS, 2000) 1,5 µg/m³ (moyenne trimestrielle EPA, 1976) Rein, foie, cerveau et système nerveux	ERU ₀ = 8,5.10 ⁻³ (mg/kg.j) ⁻¹ (OEHA, 2009) ERU ₁ = 1,2.10 ⁻⁶ (µg/m³) ⁻¹ (OEHA, 1987)

SUBSTANCES	VTR ET CIBLES		
	Effets toxiques à seuil (non cancérigène) INGESTION	Effets toxiques à seuil (non cancérigène) INHALATION	Effets toxiques sans seuil (cancérigène) INGESTION
Cadmium Cd (N° CAS : 7440-43-9)	RD (eau) = 5.10 ⁻⁴ mg/kg/j (US-EPA, 1994) RD (nourriture) = 1.10 ⁻³ mg/kg/j (US-EPA, 1994) MRL (chronic) = 0,0001 mg/kg/j (ATSDR, 2012) TDI = 0,5 µg/kg/j (RIVM, 2001) PTNI = 0,83 mg/kg/j (OMS, 2011) REL = 5.10 ⁻⁴ mg/kg/j (OEHA, 2003) DLA = 1.10 ⁻³ mg/kg/j (Santé Canada, 2010) TDI = 3,6.10 ⁻⁴ mg/kg/j (EFSA, 2011)	Chronic inhalation = 0,45 µg/m³ (ANSES, 2012)	Oral Slope Factor = 15 (mg/kg) ⁻¹ (OEHA)
Benzène (N° CAS : 71-43-2)	RD = 4.10 ⁻³ mg/kg.j ⁻¹ (US-EPA) MRL chronic = 0,005 mg/kg.j ⁻¹ (ATSDR, 2007)	Rfc = 30 µg/m³ (US EPA, 2003) Diminution du nombre de lymphocyte REL chronique = 3 µg/m³ (OEHA, 2014) Effets hématologiques MRL chronique = 10 µg/m³ (0,003 ppm) (ATSDR, 2007)	n.d
Benzo(a)pyrène (HAP) (N° CAS : 50-32-8)	n.d	n.d	ERU ₀ = 5.10 ⁻⁴ mg/kg/j (RIVM, 2001) ERU ₀ = 7,3 mg/kg/j (US EPA, 1994) ERU ₀ = 12 mg/kg/j (OEHA, 2005) mg/m³ (VTR pour le risque ingestion)

n.d. non déterminé mg/kg (VTR pour le risque ingestion)

CONCLUSION :

Les rejets atmosphériques seront principalement constitués des gaz d'échappement des véhicules à moteur.

Le risque sanitaire est considéré comme acceptable en raison de :

- la nature des rejets : rejets ponctuels liés aux groupes moto-pompes (essai réseau), rejets diffus liés au trafic routier,
- du contexte local : conditions climatiques favorisant une bonne dispersion des polluants, implantation dans le parc d'activités des Cairès,
- le trafic routier engendré par le projet concerne la RN7 et l'A7, ainsi que le chemin des Cairès, desservant le parc d'activités des Cairès, soit des axes adaptés à ce genre d'activités.

4.5. CUMUL DES INCIDENCES AVEC D'AUTRES PROJETS EXISTANTS OU APPROUVES

Ces projets sont ceux qui, lors du dépôt de la présente étude d'impact :

- Ont fait l'objet d'un document d'incidences au titre de l'article R.181-14 et d'une enquête publique ;
- Ont fait l'objet d'une évaluation environnementale au titre du présent code et pour lesquels un avis de l'autorité environnementale a été rendu public.

Nota : sont exclus les projets ayant fait l'objet d'un arrêté mentionnant un délai et devenu caduc, ceux dont la décision d'autorisation est devenue caduque, dont l'enquête publique n'est plus valable ainsi que ceux qui ont été officiellement abandonnés par le maître d'ouvrage.

Les projets connus à ce jour, situés sur la commune d'Etoile-sur-Rhône et sur les communes alentours sont présentés dans le tableau suivant. Les sites implantés à plus de 5 km de la zone d'étude n'ont pas été retenus dans la suite de ce rapport.

Commune/Lieu	Demandeur	Objet	Localisation
Etoile-sur-Rhône	CEMEX Granulats Rhône Méditerranée	Exploitation d'une carrière (renouvellement) et des plateformes de transit lieux-dits « Iles du Chiez » et « l'Ove Blanc »	4 km au Nord du projet
Livron-sur-Drôme	/	Réalisation de la ZAC « Parc d'activité de la Confluence »	/
Livron-sur-Drôme	Syndicat d'irrigation Drômois - SID	Création d'une prise d'eau pour l'alimentation en eau d'irrigation du réseau d'Allex-Momlison	/

Au vu de la distance et des activités / projets présentés ci-dessus, les projets ne sont pas susceptibles de générer des effets cumulés avec le projet objet du présent dossier.

Le projet d'entrepôt de PRD, situé à l'Est du chemin des Caires, a fait l'objet d'une décision de l'autorité environnementale le 6 avril 2020 de dispense d'évaluation environnementale. L'examen au cas par cas de ce projet déposé en 03/2020 faisait état d'un trafic routier prévisionnel de 50 poids-lourds/jour.

Les impacts susceptibles de se cumuler avec le présent projet sont : l'impact sur le trafic routier et les rejets atmosphériques correspondants.

EVALUATION DES EFFETS CUMULES SUR LE TRAFIC

Les principaux effets cumulés sur le trafic des projets de SKIPPER LOGISTIQUE et PRD seront induits par la circulation des véhicules sur la N7.

Le projet SKIPPER LOGISTIQUE devrait occasionner un trafic d'au maximum 50 poids-lourds/jour (la valeur indiquée dans la demande d'examen au cas par cas déposé pour le projet avait été surévaluée). Cette estimation reste maximaliste, la valeur réaliste serait plutôt de 30 poids-lourds /jour intégrant des camionnettes, SKIPPER LOGISTIQUE étant spécialisé dans

la préparation de commandes au colis plus faiblement génératrice de flux camions par rapport à une logistique « à la palette ».

Le trafic cumulé maximal des deux projets sera de l'ordre de 200 mouvements de PL par jour. Au regard du trafic existant sur la N7, principal axe emprunté pour accéder à la zone, cela représente environ 1,6 % du trafic global sur la RN7 en hypothèses haute et 1,3 % en hypothèse réaliste (dont 0,8 % pour le projet PRD et 0,5 % pour le projet SKIPPER objet de la présente demande).

Aussi, l'impact cumulé du projet avec les autres projets de la zone reste très limité.

Pour rappel : Concernant les projets de SKIPPER et PRD, les hypothèses considérées sont majorantes. Les poids-lourds transiteront principalement sur les grands axes et le trafic sera au maximum lissé sur la journée afin de ne pas impacter la fluidité du trafic aux heures de pointes.

Des campagnes de promotion du covoiturage, de l'utilisation des transports en commun et du vélo seront réalisées au cours de l'exploitation du site.

Par ailleurs, il est à noter que l'ensemble des projets en cours de développement sur le territoire sont générateurs d'emplois.

PIECES *multiplicatives*
ARRIVEES EN MAIRIE LE

12 AOÛT 2021

SERVICE URBANISME

4.6. INCIDENCES DU PROJET SUR LE CLIMAT ET DE LA VULNERABILITE AU CHANGEMENT CLIMATIQUE

Les effets sur le climat (et en particulier le réchauffement climatique) d'une installation sont directement liés aux émissions de gaz à effet de serre de l'installation.

L'effet de serre est un phénomène physique naturel. Les gaz à effet de serre (GES) naturellement présents dans l'atmosphère retiennent une partie du rayonnement solaire. Ils permettent ainsi le maintien sur Terre d'une température moyenne d'environ 15°C.

Le développement des activités humaines accroît l'effet de serre, avec pour conséquences une augmentation de la température à la surface du globe et un risque d'importants changements climatiques sur la planète.

Pour réaliser l'inventaire des émissions de gaz à effets de serre (GES), l'unité définie au niveau international est l'équivalent carbone ou l'équivalent CO₂¹.

- Quotas d'émission de gaz à effet de serre

L'article L229-25 du Code de l'Environnement stipule que « les personnes morales de droit privé employant plus de 500 personnes » sont tenues d'établir un bilan de leurs émissions de gaz à effets de serre, qui doit être renouvelé au moins tous les 4 ans.

- Bilan des émissions de gaz à effet de serre liées à la consommation électrique :

L'électricité est produite avec des énergies primaires qui sont très variables d'un producteur d'électricité à un autre. Il en résulte que le "contenu moyen en gaz à effet de serre" d'un kWh en sortie de centrale est très variable. En France, le facteur d'émission correspondant à un kWh produit est en moyenne de 23 grammes équivalent carbone par kWh en analyse de cycle de vie (Source : données ADEME – Guide FE Bilan Carbone v6.1).

L'estimation des émissions annuelles de CO₂ liées à la consommation électrique est présentée dans le tableau ci-dessous.

TABLEAU DU CALCUL DES EMISSIONS ANNUELLES PREVISIONNELLES DE CO2

Nature du combustible	Consommation annuelle prévisionnelle	Facteur d'émission	Emission en équivalent carbone
Electricité	2 000 MWh	0,023 kg équivalent carbone par kWh	46 t eq C

D'après les consommations prévisionnelles du site, les émissions de GES liées à la consommation énergétique seraient de **46 tonnes équivalent carbone par an**.

¹ L'équivalent carbone est la mesure "officielle" des émissions de GES. Beaucoup d'entreprises, toutefois, utilisent "l'équivalent CO₂", donnant des valeurs 3.67 fois supérieures (dans un rapport de 44/12 pour être exact), facteur qui correspond au rapport (masse molaire du CO₂)/(masse atomique du carbone).

Le site prévoit la mise en place de panneaux photovoltaïques, permettant la production d'électricité renouvelable.

- Vulnérabilité du projet au changement climatique :

Le projet ne présente pas de vulnérabilité particulière par rapport au changement climatique

En effet, il n'est pas situé dans un environnement exposé aux risques :

- liés à la hausse du niveau de la mer (submersion marine, inondation et érosion côtières),
- à la sécheresse (pas de zones boisées sensibles au risque incendie à proximité immédiate),
- aux fortes pluies (inondations) (seuls des espaces verts sont implantés en zone blanche du PPRi),
- à la dégradation de la qualité de l'air et de l'eau.

D'autre part, le projet n'utilise pas de ressources dont la qualité et la quantité sont susceptibles de diminuer.

4.7. TECHNOLOGIES ET SUBSTANCES UTILISEES

Il n'y aura pas de recours à des technologies ou des substances particulières.

Il n'y aura pas de process de fabrication industrielle sur le site.

5. VULNERABILITE DU PROJET A DES RISQUES D'ACCIDENTS OU DE CATASTROPHES MAJEURS EN RAPPORT AVEC LE PROJET

Le projet ne semble pas vulnérable à des risques d'accidents ou de catastrophes majeurs.

Sous réserve du respect de la réglementation en vigueur, tout risque technologique peut-être écarté sur le secteur.

La commune d'Etoile sur Rhône est soumise au risque d'inondation du Rhône ainsi que de la Véore et de l'Ozon.

Le site se trouve dans l'enveloppe du PPRI dans sa limite Sud-Ouest, en zone blanche.

D'après le règlement du PPRI, dans cette zone : « Le risque d'inondation normalement prévisible est faible. La zone blanche ainsi définie n'est pas sujette à des prescriptions particulières.

Cependant, pour l'établissement et l'utilisation de sous-sols et dispositifs enterrés, à proximité des zones rouges et bleues, on doit prendre en compte la présence d'une nappe souterraine ainsi que l'éventualité d'une crue de période de retour supérieure à cent ans ».

Le projet respectera les prescriptions de ce PPRI.

Le site est situé en zone de risque sismique et est concerné par le risque foudre. Ces risques seront pris en compte dans le cadre de la construction du bâtiment.

6. DESCRIPTION DES SOLUTIONS DE SUBSTITUTION

Ce chapitre présente une esquisse des principales solutions de substitution examinées par le pétitionnaire ou le maître d'ouvrage et les raisons pour lesquelles, eu égard aux effets sur l'environnement ou la santé humaine, le projet présenté a été retenu.

Dans le cas présent, la préoccupation majeure de SKIPPER LOGISTIQUE est de tenir compte des préoccupations environnementales liées au milieu naturel environnant.

La recherche de solution de substitution à ce site ne s'est pas avérée nécessaire en raison des paramètres suivants :

- L'implantation de l'installation sera conforme avec le règlement d'urbanisme,
- la zone d'implantation ne présente pas de sensibilité particulière au regard des périmètres de protection ou d'inventaire relatifs aux milieux naturels, au paysage et au patrimoine (Natura 2000, ZNIEFF, ZICO, sites inscrit et classé ...),
- le site se trouve à l'écart des centres urbains et zones résidentielles denses,
- absence de zone humide dans l'emprise du site,
- le site se trouve au sein du parc d'activités des Cairès, à proximité de voies de grande circulation adaptées à son activité,
- la superficie du site sera adaptée aux installations et contraintes techniques des activités envisagées,
- dans le contexte du parc d'activités des Cairès, le site ne sera pas susceptible de nuire à l'hygiène, la salubrité, la sécurité publique et l'agriculture.

PIECES *modificatives*
ARRIVEES EN MAIRIE LE

12 AOÛT 2021

SERVICE URBANISME

7. MESURES PREVUES PAR LE MAITRE D'OUVRAGE

Les mesures prévues par le maître d'ouvrage pour éviter, réduire ou compenser les effets du projet sur l'environnement ou la santé humaine sont présentées dans les chapitres suivants.

7.1. DE LA CONSTRUCTION ET DE L'EXISTENCE DU PROJET, Y COMPRIS, LE CAS ECHEANT, DES TRAVAUX DE DEMOLITIONS

Les mesures prévues par rapport aux aspects identifiés sont :

- Pollution des sols et sous-sol : Toutes les mesures seront prises pour prévenir le risque de déversement accidentel en phase travaux.
- Toutefois, en cas de déversement accidentel, des analyses de sols seront réalisées et en fonction des résultats, la terre sera traitée ou éliminée par des organismes autorisés.
- Impact visuel : Dans la mesure du possible, le chantier sera conduit de manière à limiter l'impact visuel : déchets stockés en bennes et nettoyages fréquents.
- Bruit : Les engins de chantiers respecteront la réglementation en vigueur. Pour rappel, le niveau sonore dans le secteur d'étude est fortement influencé par le bruit de fond de l'autoroute A7, la ligne ferroviaire et le parc d'activités des Caïres.
- Emissions lumineuses : Le chantier de construction sera enclavé à l'intérieur du périmètre du site, il sera muni d'un éclairage couvrant les besoins liés au chantier.
- Pollution de l'eau : Les eaux sanitaires seront traitées par des systèmes autonomes en cas d'impossibilité de raccordement au réseau public pendant la phase travaux. La protection de la qualité des eaux fera l'objet de précautions prescrites aux entreprises.

Pour le cas où une pollution accidentelle surviendrait, le maître d'ouvrage prévoira un plan de prévention avant le démarrage des travaux. Ce plan de prévention comportera au minimum les points suivants :

- liste des personnes ou organisme à prévenir en priorité en cas de problème,
- plan d'accès au site permettant une intervention rapide,
- modalités d'identification de l'accident (nature des matières concernées, volume...)
- modalités de récupération et d'évacuation des substances polluantes et matériel adapté aux opérations.
- Poussières : En cas de sécheresse, les émissions de poussières liées aux travaux de terrassement et à la circulation des engins seront limitées par un arrosage très léger et un nettoyage fréquent du chantier et de ses voies de circulation.
- Production de déchets : les déchets seront gérés par des filières locales appropriées selon les conditions techniques et économiques du moment.

Une attention particulière sera portée sur la gestion des déchets lors de la phase chantier notamment sur le tri des déchets générés par les travaux du BTP ainsi que sur la prévention des pollutions et des nuisances.

Chaque entreprise intervenante prendra toutes les dispositions nécessaires pour réduire, dans la mesure du possible, les gênes occasionnées. Chacune sera sensibilisée et responsabilisée par le maître d'Ouvrage.

- Nota Faune-Flore :

Pour limiter tout impact potentiel en phase travaux, il est prévu :

- Les travaux devront se dérouler hors épisode pluvieux de forte intensité afin d'éviter tout transport de pollution,
- Limiter la circulation des engins de travaux publics dans l'emprise du projet,
- Végétaliser rapidement les surfaces terrassées,
- Arroser les pistes pour éviter une dissipation des poussières par les vents,
- Limiter les risques de déversement accidentels par :
 - o La mise en place d'une aire de stationnement et de stockage de matériaux.
 - o Les produits dangereux seront stockés de manière à éviter tout épandage de polluants sur le sol. En cas de rejet accidentel, des matériaux absorbants seront tenus à disposition.
 - o Le matériel utilisé devra être en bon état de marche et ne devra pas présenter de fuite d'huile.
 - o L'approvisionnement en carburant se fera à partir de l'extérieur du site.
- Adaptation de l'éclairage : L'éclairage sera dirigé vers le site, vers le bas afin d'éviter tout impact sur les espèces nocturnes.
- La présence de plantes invasives sur le site devra être surveillée avant tout travaux de terrassement et arrachées avant ces opérations, le cas échéant.

Le projet de SKIPPER intègre dans le cadre de l'objectif de certification Breeam "Very Good" une mission écologie encadrée par CITAE qui comprend les actions suivantes :

- Toutes les caractéristiques existantes dotées d'une valeur écologique, qui entourent la zone d'aménagement et son environnement, seront protégées d'éventuelles dégradations pendant la préparation du chantier et la phase travaux.
- L'entreprise responsable mettra en place les protections nécessaires recommandées par l'Ecologue qualifié avant toute intervention sur le site (par exemple installations provisoires, base vie etc.).

De plus, le projet prend en compte les préconisations de la LPO (cf. Annexe 13) quant à la préservation des enjeux identifiés sur le site :

- conserver et densifier les réseaux de bandes enherbées,
- planter des haies et des arbres (création d'une bande boisée le long du chemin des Grands Robins et de la ripisylve de l'Ozorn)
- travaux de terrassement programmés hors période de reproduction.

L'ensemble des mesures à mettre en œuvre afin de limiter les impacts liés aux travaux sera consigné dans un cahier des charges.

7.2. DE L'UTILISATION DES RESSOURCES NATURELLES

7.2.1. Prélèvements et utilisations de l'eau

Les ouvrages de prélèvement sur le réseau d'eau potable seront équipés de dispositifs de mesures totalisateurs et de dispositifs de disconnection pour éviter tout risque de pollution du réseau d'alimentation.

L'arrosage des espaces verts sera limité par un choix d'espèces végétales adaptées au climat local.

A noter : aucun rejet d'eaux industrielles liées à un processus industriel n'est prévu dans le cadre du projet.

7.2.2. Conditions de l'utilisation rationnelle de l'énergie

Les mesures prévues pour limiter les consommations énergétiques seront :

- Respect de la réglementation thermique en vigueur pour les bureaux et locaux sociaux,
- Utilisation de climatizations réversibles à haut rendement,
- Isolation de l'entrepôt.

L'utilisation de la lumière naturelle sera privilégiée avec un éclairage zénithal dans l'entrepôt et des baies vitrées dans les bureaux.

L'ensemble du projet sera à haute performance environnementale, et visera à s'approcher des certifications :

- HQE Bâtiment Durable,
- BREEAM International Nouvelle Construction.

7.3. DE L'EMISSION DE POLLUANTS

7.3.1. Rejets aqueux

Les réseaux séparatifs d'évacuation des eaux usées / eaux pluviales sont représentés sur les plans réseaux, disponibles en pièce jointe n°3 du dossier de demande d'enregistrement.

- Gestion des eaux usées :

Pour rappel, les eaux usées seront composées des eaux sanitaires uniquement.

Les eaux usées seront dirigées vers le réseau d'assainissement public et seront traitées par la station d'épuration de Portés-lès-Valence.

Cette station d'épuration présente une capacité de traitement de 76 000 équivalents-habitants. Ainsi, le projet représentera 0,03 % de la capacité de la station.

Les activités du site ne généreront pas d'eaux industrielles issus d'un processus industriel.

- Gestion des eaux pluviales : voir Etude Hydraulique en **Annexe 10**.

Traitement Quantitatif : Compensation des surfaces imperméabilisées.

Etant donnée l'augmentation de débit produite par l'imperméabilisation des sols, il est nécessaire de mettre en place une rétention sur le site.

❖ Coefficient d'infiltration :

L'étude géotechnique réalisée dans le cadre du projet par la société SIC INFRA 26 (rapport n°26.1B.4104 du 07 octobre 2020) révèle un sol avec une perméabilité globalement bonne.

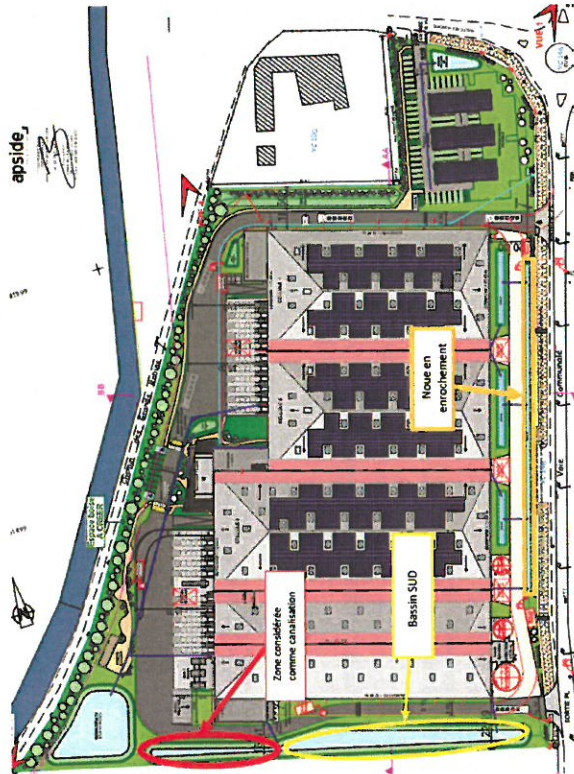
- **Essai K1 :**
 - Profondeur essai = 2,6 m/TN
 - $K1 = 3,4 \cdot 10^{-7}$ m/s
- **Essai K2 :**
 - Profondeur essai = 2,9 m/TN
 - $K2 = 3,5 \cdot 10^{-7}$ m/s
- **Essai K3 :**
 - Profondeur essai = 3,0 m/TN
 - $K3 = 6,5 \cdot 10^{-7}$ m/s
- **Essai K5 :**
 - Profondeur essai = 3,5 m/TN
 - $K5 = 5,5 \cdot 10^{-7}$ m/s

L'étude hydraulique a retenue la valeur de l'essai K3, soit 6,5.10⁻⁴ m/s, correspondant à l'horizon graveleux caractéristique du fond de bassin.

Compte-tenu du coefficient d'imperméabilisation du sol, les eaux pluviales seront récoltées et rejetées dans une noue d'infiltration pour les eaux pluviales de toiture, et dans un bassin d'infiltration pour les eaux pluviales de voirie et les eaux pluviales de toiture de la cellule 4B et des locaux techniques.

PIECES *modificatives*
ARRIVEES EN MAIRIE LE
12 AOUT 2021

SERVICE URBANISME



Traitement Qualitatif

Conformément à la réglementation, le projet prévoit les aménagements permettant de limiter les flux de pollution rejetée.

C'est pourquoi, les eaux pluviales susceptibles d'être souillées (eaux de voirie, parkings et quais) seront traitées par un séparateur à hydrocarbures avant d'être rejetées dans le bassin d'infiltration.

Le séparateur à hydrocarbures sera conforme aux normes en vigueur et correctement dimensionné. Il sera de classe I. Il garantira un rejet en hydrocarbures inférieurs à 5 mg/l, et une teneur en matières en suspension inférieure à 100 mg/l.

Le séparateur à hydrocarbures sera équipé d'un by-pass de sorte à désengorger le dispositif de traitement en cas de forte pluie. Ceci n'aura aucune influence sur la qualité des eaux rejetées, seules les premières eaux ayant ruisselé sur les voiries étant susceptibles d'être polluées.

❖ Pollution accidentelle :

Bien que ce type de pollution soit très rare, il est nécessaire d'étudier cette possibilité.

Si un tel accident exceptionnel survenait, le flux polluant serait acheminé dans le bassin de rétention étanche des eaux d'extinction incendie. Un dispositif d'obturation permettra de confiner les eaux polluées à l'intérieur de ce bassin.

- Estimation des dépenses :

Le coût des mesures prévues pour la gestion des rejets aqueux est de 400 000 euros (les dispositifs de confinement des eaux incendie est pris en compte dans ce montant).

7.3.2. Rejets atmosphériques

Afin de limiter la quantité de gaz d'échappement émis dans l'atmosphère :

- les camions auront pour consigne d'arrêter leur moteur lors des opérations de (dé)chargement,
- la vitesse sera limitée sur le site,
- les rejets de véhicules seront conformes aux normes en vigueur, des contrôles périodiques seront régulièrement réalisés,
- des campagnes d'information auprès du personnel seront réalisées afin de promouvoir le covoiturage et l'utilisation des transports en commun.

De plus, le groupe SKIPPER réfléchit et met en place des alternatives permettant d'améliorer globalement ses solutions logistiques, par exemple : regroupement des commandes (slow logistique), semi-remorques consommant du bio-éthanol...

Nota – Poussières :

Pour prévenir l'envol des poussières et de matières diverses du fait de la circulation des engins :

- les voies de circulation et aires de stationnement des véhicules seront aménagées (formes de pente, revêtement, etc.), et convenablement nettoyées,
- les surfaces où cela est possible seront engazonnées.
- les véhicules sortant des installations n'entraîneront pas de dépôt de poussière ou de boue sur les voies de circulation. Pour cela, des dispositions telles que le lavage des roues des véhicules seront prévues par les exploitants en cas de besoin.

Nota - Climatisation :

Conformément aux articles R.543-75 à -123 du Code de l'Environnement relatif à certains fluides frigorigènes (et notamment les HFC) utilisés dans les équipements frigorifiques et

climatiques, un contrôle d'étanchéité assurant le confinement du fluide frigorigène sera effectué lors de la mise en service des équipements.

- Estimation des dépenses : Le coût des mesures prévues pour la gestion des rejets atmosphériques est estimé à 40 000 euros.

7.3.3. Bruit

La vitesse de circulation sera limitée dans l'emprise du site, permettant ainsi de réduire les nuisances acoustiques en leur sein, le bruit lié au trafic diminuant en même temps que les vitesses des véhicules.

L'usage de tout appareil de communication par voie acoustique (sirènes, avertisseurs, haut-parleurs) gênant pour le voisinage sera strictement interdit sauf si leur emploi est réservé à la prévention ou au signalement d'incidents graves ou d'accidents.

Les camions en attente de chargement ou de déchargement seront tenus de couper leur moteur. Ils ne stationneront pas à l'extérieur du site.

Les véhicules répondront aux normes de fabrication et à la réglementation fixée par le Code de la Route limitant les émissions sonores.

Par ailleurs, le bâtiment sera isolé conformément à la réglementation et les équipements de climatisation ont été sélectionnés afin de limiter les nuisances sonores à l'extérieur du site. Après réalisation, des mesures acoustiques in situ seront réalisées afin de vérifier les niveaux sonores dans les bâtiments.

Afin de limiter les nuisances sonores vis-à-vis de l'habitation située au Nord/Nord-Ouest du site, un merlon paysagé de 3 mètres de hauteur sera aménagé entre la voirie PL et la limite de l'habitation.

De plus, le local sprinklage, générateur de bruit, sera implanté à l'opposé de l'habitation afin de réduire les nuisances sonores.

- Estimation des dépenses :

Le coût des mesures prévues pour limiter les nuisances sonores est estimé à 3 000 euros (mesures acoustiques, choix des équipements, merlon intégré dans le coût global du projet).

PIECES modificatives
ARRIVEES EN MAIRIE LE

12 AOUT 2021

SERVICE URBANISME

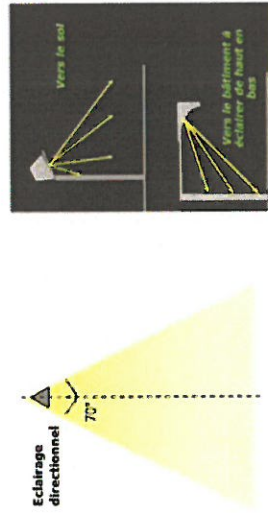
7.3.4. La lumière

La base logistique sera munie de projecteurs de façade autour des bâtiments et de lampadaires le long de la voirie et parkings respectant les prescriptions de l'arrêté du 27/12/2018 en termes de pollution lumineuse et de lumen/m² (cf. étude d'éclairement extérieure en Annexe 14).

Le niveau d'éclairage extérieur sera adapté à la sécurité et à la santé des personnes intervenant sur le site et des rondes de surveillance, le cas échéant, tout en limitant l'impact sur l'environnement.

Afin en particulier de limiter l'impact sur les chiroptères, l'ensemble des éclairages seront orientés vers le bas afin d'éclairer la surface visée et non les alentours.

L'objectif étant toujours d'éclairer uniquement le nécessaire, il est prévu d'utiliser des éclairages dont le faisceau est exclusivement dirigé vers le bas (cf. schéma ci-dessous) ce qui limite les impacts sur les chauves-souris mais également sur la pollution lumineuse en général et l'efficacité énergétique. Les sources lumineuses sont munies de système (réflecteurs notamment) renvoyant la lumière vers le bas (éclairage directionnel – angle de 70° orienté vers le sol par exemple).



La puissance des éclairages sera ajustée en fonction des besoins, dans le temps et dans l'espace. Des systèmes de contrôle seront utilisés afin de n'éclairer que lorsque cela est nécessaire (gestion horaire avec détection de luminosité).

De plus, de manière à réduire la consommation énergétique et les nuisances pour le voisinage, SKIPPER LOGISTIQUE prendra les dispositions suivantes :

- les éclairages intérieurs des locaux seront éteints une heure au plus tard après la fin de l'occupation de ces locaux,
- les illuminations des façades des bâtiments ne pourront pas être allumées avant le coucher du soleil et seront éteintes au plus tard à 1 heure.

Ces dispositions ne sont pas applicables aux installations d'éclairage destinées à assurer la protection des biens et des personnes, lorsqu'elles sont asservies à des dispositifs de détection de mouvement, d'intrusion ou associées à des opérations de chargement et de déchargement.

SKIPPER LOGISTIQUE devra s'assurer que la sensibilité des dispositifs de détection et la temporisation du fonctionnement de l'installation seront conformes aux objectifs de sobriété visés par la réglementation, ceci afin d'éviter que l'éclairage (hors éclairage nécessaire à la sûreté du site) ne fonctionne toute la nuit.

- Estimation des dépenses :

Le coût des mesures prévues pour limiter les nuisances lumineuses est estimé à 80 000 euros.

7.3.5. Traffic routier

Les aménagements prévus sur le site seront de nature à limiter la vitesse des véhicules (ligne droite limitée, vitesse limitée, ...) et à sécuriser le trafic au maximum.

La vitesse sera limitée sur le site.

Un plan d'accès au site sera transmis aux transporteurs pour limiter les erreurs d'orientation.

Les opérations de chargement et de déchargement des véhicules s'effectueront à l'intérieur du site sur des aires réservées à cet effet.

La proximité immédiate des axes routiers majeurs permettra de limiter au maximum les impacts du trafic sur les axes routiers à faible trafic.

Le trafic sera réparti sur l'ensemble de la journée, l'impact sur la fluidité du trafic sera limité.

- Estimation des dépenses :

Le coût des mesures prévues pour limiter l'impact du trafic routier (aménagement routier, aires de stationnement, merlon paysagé) est estimé à 1,2 millions d'euros.

7.3.6. Déchets

SKIPPER LOGISTIQUE prendra les dispositions nécessaires dans la conception, l'aménagement et l'exploitation de son installation pour assurer une bonne gestion des déchets de son entreprise et en limiter la production.

Il effectuera à l'intérieur de son site la séparation des déchets (dangereux ou non) de façon à faciliter leur traitement ou leur élimination dans des filières spécifiques.

Les déchets dangereux seront stockés séparément des autres catégories de déchets.

Les déchets et résidus produits entreposés dans le site, avant leur traitement ou leur élimination, le seront dans des conditions ne présentant pas de risques de pollution (prévention d'un lessivage par les eaux pluviales, d'une pollution des eaux superficielles et souterraines, des envois et des odeurs) pour les populations avoisinantes et l'environnement.

Tout brûlage à l'air libre sera interdit.

Conformément à la réglementation, les sociétés chargées du transport et de l'élimination des déchets seront titulaires d'un arrêté d'autorisation préfectorale et des agréments de transport requis.

Conformité aux plans d'élimination :

La Loi NOTRE du 7 août 2015 a transféré aux Régions l'ensemble de la compétence de planification en matière de déchets (non dangereux, dangereux, inertes) qui nécessite d'élaborer un Plan régional de prévention et de gestion des déchets (PRPGD). Les travaux d'élaboration du PRPGD seront intégrés aux schémas régionaux d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (SRADDET) dont ils constitueront la dimension déchets.

Le PRPGD a pour objet de coordonner à l'échelle régionale les actions entreprises par les parties prenantes concernées par la prévention et la gestion des déchets, visant à atteindre les objectifs nationaux de la politique de valorisation des déchets qui ont été adoptés par la loi relative à la transition énergétique pour la croissance verte.

Le Plan Régional de Prévention et de Gestion des Déchets de la région Auvergne-Rhône-Alpes a été adopté par le Conseil régional le 19 décembre 2019 et s'intègre au SRADDET. Il est opposable à toutes les décisions publiques prises en matière de déchets, d'autorisation environnementale ou d'installations classées pour la protection de l'environnement.

Les principaux objectifs du PRPGD sont les suivants :

- Donner la priorité à la prévention des déchets ;
- Améliorer le captage de certains déchets, en particulier des déchets dangereux ;
- Généraliser le tri à la source des biodéchets ;
- Améliorer le réemploi, le tri et la valorisation matière des déchets en respectant la hiérarchie des modes de traitement ;
- Généraliser la tarification incitative ;
- Optimiser la valorisation énergétique des déchets ;
- Améliorer la connaissance des gisements, des flux et des pratiques ;
- Développer l'économie circulaire.

Les objectifs quantifiés du PRPGD sont répertoriés dans le tableau suivant :

Objectifs PRPGD Auvergne-Rhône-Alpes
Objectifs de prévention
Répondre à l'objectif réglementaire de diminution de -10% de la production individuelle de DMA entre 2010 et 2020 (entre 2010 et 2015, seule une diminution de 0,6%, soit -3kg/habitant/an) a été observée)
Parvenir à une stabilisation de la production globale de DMA permettant de compenser l'évolution de la population (-50kg/habitant par rapport au tendanciel)
Stabiliser la production globale des DAE, soit une réduction de 530 000 tonnes par rapport au scénario tendanciel

Stabiliser le gisement de déchets dangereux (hors DAS, VHU et terres polluées) grâce à une réduction de 10% de la production individuelle

Stabiliser le gisement de DAS

Stabiliser le gisement de déchets du BTP à 17,9 millions de tonnes, ce qui représente une diminution de 1,8 millions de tonnes par rapport au scénario de référence

Objectifs de recyclage et de valorisation matière et énergétique

- Parvenir à respecter l'objectif de 65% de valorisation matière des DND NI en 2025 (situation en 2015 : 54%) en visant un objectif de 70% en 2031
- Atteindre un taux de captage de 100% des déchets dangereux diffus des ménages et assimilés, soit un ratio de 4,5kg/habitant/an
- Atteindre un taux de captage de 100% des DEEE des ménages et des professionnels, dans la continuité du PREDD, soit environ 17kg/habitant/an pour les DEEE des ménages et 3,3kg/habitant/an pour les DEEE des professionnels
- Capter 100% des déchets contenant du PCB, un gisement en forte diminution
- Capter 100% des DASRI
- Parvenir à un taux de valorisation de 20% de terres polluées, dans la continuité du PREDD
- Maintenir le taux de valorisation des déchets inertés, de 78%, en passant la part du recyclage de 32% à 42%
- Passer le taux de valorisation matière des DND du BTP de 38% à 70%

L'exploitant aura une attention particulière au tri et à la valorisation des déchets non dangereux engendrés par son site. Le tri permettra d'optimiser la collecte de ces déchets.

Les déchets dangereux seront collectés séparément des déchets non dangereux et valorisés par des entreprises spécialisées.

Chaque type de déchets émis sera identifié et collecté dans des conteneurs spécifiques pour ensuite suivre la filière de valorisation adaptée.

Lorsque c'est possible, les déchets générés par l'activité seront envoyés vers des filières de valorisation/recyclage.

Le projet ne sera pas de nature à remettre en cause les objectifs définis par le PRPGD.

La gestion des déchets non dangereux et dangereux engendrés par l'exploitation du site sera compatible avec le PRPGD Auvergne-Rhône-Alpes.

- Estimation des dépenses :

Le coût des mesures prévues pour la gestion des déchets est estimé à 40 000 euros.

7.3.7. Intégration paysagère

Les insertions paysagères illustrent l'intégration du projet dans le contexte actuel paysager sont présentées au §. 4.3.9.

PIECES modificatives
ARRIVÉES EN MAIRIE LE
12 AOUT 2021
SERVICE URBANISME

- Estimation des dépenses :

Le coût des mesures prévues pour l'intégration paysagère du projet est estimé à 120 000 euros.

7.4. DES RISQUES POUR LA SANTE HUMAINE, POUR LE PATRIMOINE CULTUREL ET POUR L'ENVIRONNEMENT

-Faune, flore :

Pour rappel, l'emprise du site est en dehors de toute zone humide, zone Natura 2000 ou zone naturelle protégée.

L'étude Faune-Flore réalisée sur le site laisse apparaître un faible potentiel écologique global.

La zone expertisée possède majoritairement des habitats anthropiques, les espèces rencontrées sont communes et ne présentent pas d'intérêts spécifiques.

Les mesures d'évitement et de réduction des impacts sont présentées ci-dessous.

EVITER LES IMPACTS

Des mesures visant à éviter les impacts du site sur le milieu naturel sont prévus :

- Arrachage des plantes invasives : la présence de plantes invasives sur le site devra être surveillée avant tout travaux de terrassement et arrachées avant ces opérations, le cas échéant ;
- Démarrer les travaux de terrassement en dehors des périodes de reproduction des animaux, notamment des oiseaux nicheurs ;
- Mettre en œuvre toutes solutions pour éviter toute pollution induite par les travaux, générée directement par les engins et les matériaux.

REDUIRE LES IMPACTS

Afin de réduire les impacts sur le site, des mesures seront mises en place sur le site :

- Adaptation de l'éclairage : l'éclairage sera dirigé vers le site, vers le bas, afin d'éviter tout impact sur les espèces nocturnes, notamment sur les chauves-souris -cf. § 7.3.4) ;
- Plantation d'arbres : des arbres seront plantés sur le site et taillés en têtard afin de les rendre plus attractifs (formation de nombreuses anfractuosités offrant des abris pour les oiseaux, les insectes...)

MESURES D'ACCOMPAGNEMENT

- Toutes les dispositions seront prises par le projet pour recréer l'espace boisé classé présent en limite Ouest du site, aujourd'hui inexistant. Cet espace permettra la prise en compte des reptiles dans le projet, et notamment des lézards implantés dans la ripisylve de l'Ozon.

De plus, le projet prend en compte les préconisations de la LPO quant à la préservation des enjeux identifiés sur le site (cf. **Annexe 13**).

- Estimation des dépenses :

Le coût des mesures prévues pour la faune et la flore est intégré dans le coût relatif à l'intégration paysagère et de la certification BREEM.

7.5. MESURES VISANT A LIMITER LES EFFETS DES RISQUES NATURELS ET HUMAINS

Les principaux risques naturels et humains susceptibles d'impacter le site sont le risque de transport de matières dangereuses, les actes de malveillance et le risque inondation.

7.5.1. Risques liés aux Transports de Matières Dangereuses

Sous réserve que le transport soit réalisé en respectant la réglementation en vigueur, le risque lié au transport de marchandises dangereuses peut être écarté pour le projet.

7.5.2. Actes de Malveillance

Ce risque sera limité par :

- la présence permanente de personnel pendant les heures de travail,
- la mise en place de clôture en limite du site,
- En dehors des heures d'exploitation, une surveillance de l'installation sera mise en place par gardiennage ou télésurveillance.

7.5.3. Risque inondation

Le site se trouve dans l'enveloppe du PPRi dans sa limite Sud-Ouest, en zone blanche.

D'après le règlement du PPRi, dans cette zone : « Le risque d'inondation normalement prévisible est faible. La zone blanche ainsi définie n'est pas sujette à des prescriptions particulières.

Cependant, pour l'établissement et l'utilisation de sous-sols et dispositifs enterrés, à proximité des zones rouges et bleues, on doit prendre en compte la présence d'une nappe souterraine ainsi que l'éventualité d'une crue de période de retour supérieure à cent ans ».

Ce risque sera limité par le respect des prescriptions du règlement du PPRi.

8. MODALITES DE SUIVI DES MESURES D'EVITEMENT

8.1. REJETS AQUEUX

SKIPPER LOGISTIQUE s'assurera par des contrôles appropriés et préventifs le bon état et l'étanchéité des réseaux. Le bon fonctionnement des équipements de disconnexion fait l'objet de vérifications au moins annuelle.

Le séparateur d'hydrocarbures sera vidangé et curé lorsque le volume des boues atteint la moitié du volume utile du déboureur et dans tous les cas au moins une fois par an, sauf justification apportée par l'exploitant relative au report de cette opération sur la base de contrôles visuels réguliers enregistrés et tenus à disposition de l'inspection.

En tout état de cause, le report de cette opération ne peut pas excéder deux ans. Les fiches de suivi du nettoyage du séparateur d'hydrocarbures, l'attestation de conformité à la norme ainsi que les bordereaux de traitement des déchets détruits ou retraités seront tenus à la disposition de l'inspection des installations classées.

Une personne sera désignée pour la conduite et l'entretien de l'installation.

-Entretien des bassins

L'entretien permettra d'assurer la pérennité et l'efficacité des bassins.

Pour le bassin étanche, l'entretien consistera à :

- Ramassage régulier des flottants,
- Entretien des talus,
- Contrôle de la végétation,
- Éviter les arrivées de fertilisants pour éviter une eutrophisation rapide d'algues néfastes,
- La fréquence de l'entretien va varier selon le retour d'expérience (type de bassin, capacité, qualité des eaux pluviales retenues, ...)

Pour les bassins de rétention-infiltration, l'entretien consiste à :

- fauchage avec enlèvement des végétaux
- élimination de la vase et autres déchets par curage lorsque leur quantité induit une modification du volume utile de rétention.

Pour l'entretien des espaces verts, le site privilégiera le fauchage mécanique à toute utilisation de produits chimiques, ou phytosanitaires, notamment pour minimiser les risques de pollution de la nappe.

Note : la fréquence de l'entretien variera selon le retour d'expérience (type de bassin, capacité, eaux pluviales retenues, ...)

8.2. BRUIT ET VIBRATIONS

Une campagne de mesure des niveaux sonores sera réalisée suite au démarrage des installations en période représentative de l'activité afin de vérifier la conformité des niveaux sonores en limite de propriété et au niveau des zones à émergence réglementée.

8.3. DECHETS

La gestion des déchets sera réalisée conformément aux articles R541-42 à R541-48 du Code de l'Environnement et aux arrêtés du 7 juillet 2005 (fixant le contenu des registres mentionnés à l'article R541-43 du Code de l'Environnement) et du 29 juillet 2005 modifié (fixant le formulaire du bordereau de suivi des déchets dangereux mentionné à l'article R541-45 du Code de l'Environnement).

La traçabilité et le suivi des déchets seront gérés en interne : contrôle des prestataires, archivage des bons d'enlèvement BSD (bordereaux de suivi des déchets).

Conformément à la réglementation, les sociétés chargées du transport et de l'élimination des déchets seront titulaires d'un arrêté d'autorisation préfectorale et des agréments de transport requis.

Tout brûlage à l'air libre sera interdit.

8.4. FAUNE / FLORE

Le projet de SKIPPER intègre dans le cadre de l'objectif de certification BREEAM "Very Good" une mission écologie encadrée par CITAE qui comprend notamment la réalisation d'un plan de management environnemental sur 5 ans sera réalisé par l'écologue comportant les points suivants :

- Description des espaces et équipements objets du plan
- Les enjeux et contraintes du site
- L'objectif général du plan
- Le pilotage du plan : Moyens et compétences requises
- Les modalités d'intervention avec pour chaque espace, équipement destiné à améliorer la biodiversité, ou action à prévoir sur ces espaces, l'objectif de l'intervention, sa fréquence et le détail de l'intervention
- Un planning d'intervention sur 5 ans
- La désignation des responsables du plan

- Les modalités de capitalisation (ex : fiche établie à chaque intervention et archivée)
- Les références à la réglementation (actuelle ou future) pour la protection de l'environnement s'appliquant au site (ou confirmation de l'absence de réglementation)
- La confirmation de l'écologue que tous les aspects de l'écologie sont inclus dans ce plan.

PIECES *modificatives*
ARRIVEES EN MAIRIE LE

12 AOÛT 2024

9. DESCRIPTION DES METHODES DE PREVISION OU DES ELEMENTS PROBANTS

- Méthodes et éléments probants :

Les méthodes et les éléments probants utilisés pour identifier et évaluer les incidences notables sur l'environnement sont listés ci-dessous :

- Servitudes et dispositions législatives ou réglementaires affectant l'utilisation ou l'occupation des sols
- Géologie et hydrogéologie
- Hydraulique
- Climatologie et météorologie
- Biocénose
- Paysage
- Pollution atmosphérique
- Bruit
- Déchets
- Effets sur la santé
- Conditions de l'utilisation rationnelle de l'énergie
- Etude de dangers

- Principaux organismes et administrations consultés :

Les principaux organismes et administrations consultés pour l'élaboration de l'étude d'impact sont répertoriés ci-dessous :

- Mairie d'Etoile-sur-Rhône
- Valence Romans Agglo
- Direction Régionale de l'Environnement de l'Aménagement et du Logement d'Auvergne-Rhône-Alpes (DREAL Auvergne-Rhône-Alpes)
- Conseil Départemental (complages routiers, espaces naturels sensibles)
- Agence Régionale de Santé Auvergne-Rhône-Alpes (ARS)
- Direction Régionale des Affaires Culturelles (DRAC)
- Architecte des Bâtiments de France (A.B.D.F)
- Bureau des Recherches Géologiques et Minières (BRGM)
- Institut National de l'Origine et de la Qualité (ex : I.N.A.O)
- LPO Drôme
- Météo France

- Sources d'informations électroniques :

De nombreuses informations nécessaires à la réalisation du dossier de demande d'autorisation sont issues des sites Internet et bases de données suivantes :

- Site Internet du Portail du bassin Rhône-Méditerranée pour les données concernant les eaux souterraines et superficielles
- Base de données cartographiques Infoterre du BRGM pour les données concernant le sol et le sous-sol
- Site Internet de la Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement Auvergne-Rhône-Alpes (DREAL Auvergne-Rhône-Alpes)
- Site Internet de l'Institut National de la Statistique et des Etudes Economiques pour les données démographiques
- Base de données GÉORISQUES
- Service METEORAGE sur Internet pour les données concernant la foudre
- Base de données BASOL recensant les sites et sols pollués (ou potentiellement pollués) appelant une action des pouvoirs publics, à titre préventif ou curatif
- Base de données ARIA du BARPI pour l'inventaire des accidents technologiques et industriels
- Institut National de l'Origine et de la Qualité (ex I.N.A.O)
- ATMO Auvergne-Rhône-Alpes

- Matériels, méthodes et logiciels particuliers :

L'étude d'impact a été réalisée conformément aux textes réglementaires et guides méthodologiques en vigueur et en particulier ceux édités par les DREAL et par les différents ministères concernés, notamment :

- L'étude d'impact sur l'environnement - Ministère de l'Aménagement du Territoire et de l'Environnement - BCEOM - 2001
- Le cadrage préalable de l'étude d'impact sur l'environnement - Ministère de l'Ecologie et du Développement Durable, Direction des Etudes Economiques et de l'Evaluation Environnementale - 2004
- DOCTRINE relative à la séquence éviter, réduire et compenser les impacts sur le milieu naturel - Ministère de l'Ecologie, du Développement durable, des Transports et du Logement - 2012
- Lignes directrices nationales sur la séquence éviter, réduire et compenser les impacts sur les milieux naturels - Ministère de l'Ecologie, du Développement durable et de l'Energie - 2013
- Evaluation environnementale Guide d'interprétation de la réforme du 3 août 2016 - Ministère de la Transition Ecologique et Solidaire - 2017
- Evaluation environnementale Guide de lecture de la nomenclature des études d'impact (R.122-2) - Ministère de l'Environnement, de l'Energie et de la Mer, en charge des relations internationales sur le climat - 2017

➤ Évaluation environnementale, La phase d'évitement de la séquence ERC - Actes du séminaire du 19 avril 2017 – Ministère de la Transition Ecologique et Solidaire – 2017

Pour certains domaines particuliers, il est nécessaire d'utiliser des matériels, méthodes ou logiciels spécifiques :

➤ Evaluation des risques sanitaires : application des recommandations de l'INERIS (Evaluation des milieux et risques sanitaires - Démarche intégrée pour la gestion des émissions de substances chimiques par les Installations Classées - INERIS - 08/2013) et de l'INVS (guide pour l'analyse du volet sanitaire des études d'impact – Février 2000).

10. NOMS DU OU DES MAITRES D'OEUVRE DU DOSSIER

Les noms, qualités et qualifications du ou des experts qui ont préparé l'étude d'impact et les études ayant contribué à sa réalisation sont détaillés ci-dessous :

Les auteurs de cette étude d'impact sont :

EVOLUTYS :

P. GASQUET (Gérant – Expert ICPE)..... ☎ : 04.78.56.22.21

SKIPPER LOGISTIQUE :

F. JOUVET (Président)..... ☎ : 04.75.85.85.00

Les études ayant contribué à la réalisation de l'étude d'impact sont les suivantes :

- Expertise Naturaliste – JL Hentz – Juillet 2021
- Etude hydraulique – Missions TP-VRD – Avril 2021
- Etude Géotechnique (rapport n°26.1B.4104) – SIC INFRA 26 – Octobre 2020 / Juillet 2021
- Mesures de bruit : ORFEA Acoustique – RAP1-A2107-012-v1 - Juillet 2021
- Diagnostic de sol potentiellement pollué – EVOLUTYS – Mars 2021
- Analyse du risque foudre – 1G Foudre – Avril 2021
- Cahier de Prescriptions, Plans - Apside – Juin 2021

PIECES modificatives
ARRIVEES EN MAIRIE LE

12 AOÛT 2021

SERVICE URBANISME