

ANNEXE 7

NOTICE COMPLÉMENTAIRE

SOMMAIRE

1. IMPACT SUR LE PAYSAGE.....	3
1.1. Impact visuel – Paysage – Effets permanents	3
1.2. Impact visuel – Paysage - Effets temporaires	3
1.3. Mesures prévues pour réduire l’impact visuel	3
2. IMPACT SUR LE TRAFIC	3
2.1. Trafic - Effets permanents	3
2.2. Trafic - Effets ponctuels/temporaires	4
2.3. Mesures compensatoires	4
3. IMPACT SUR LE BRUIT	4
3.1. Description et incidences.....	4
3.2. Mesures prévues pour éviter, réduire ou compenser les effets négatifs notables du projet	5

1. IMPACT SUR LE PAYSAGE

1.1. Impact visuel – Paysage – Effets permanents

Architecture :

Le bâtiment est situé au sein d'une ZAC.

L'extension sera construite dans la continuité de la partie existante en terme d'esthétique.

L'aspect paysager sera adapté sur certaines zones, en fonction de son implantation dans l'environnement rural de la plaine de la Bièvre. Ces zones sont mises en évidence en vert foncé sur le plan de l'annexe 2.

Espaces extérieurs :

Le projet comprendra des espaces verts et le traitement de la façade de quais, visible depuis l'autoroute, fera l'objet d'une attention particulière.

1.2. Impact visuel – Paysage - Effets temporaires

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

Le chantier sera organisé de manière à durer juste le temps nécessaire (environ 10 à 12 mois). Les véhicules et équipements utilisés seront des équipements en bon état.

1.3. Mesures prévues pour réduire l'impact visuel

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

Paysagement général :

La construction laissera la place à des espaces verts autour du bâtiment et des voiries.

Des arbres pourront être implantés sur le site.

2. IMPACT SUR LE TRAFIC

2.1. Trafic - Effets permanents

Voies d'accès :

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

Type de véhicules	Trafic moyen	Horaires
Véhicules légers (personnel et visiteurs)	145 / jour	En journée du lundi au samedi
Poids-lourds (réceptions/expéditions)	60 / jour	En semaine

L'itinéraire pour rejoindre les axes routiers importants tels que l'A48 et la D119 ne traverse pas de zones résidentielles.

2.2. Trafic - Effets ponctuels/temporaires

L'activité du site présentera une forte saisonnalité en termes de trafic sur la période des fêtes de fin d'année, les effets liés au transport sont ceux présentés ci-dessus. En phase chantier, le trafic généré par les travaux représentera une faible part du trafic de la zone. La phase travaux n'aura donc pas d'effets significatifs sur le trafic.

2.3. Mesures compensatoires

Organisation Interne

Voies internes :

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

Les PL seront ensuite orientés vers les zones de quai.

Les quais seront aménagés de façon à permettre la manœuvre aisée des poids lourds.

Parking des véhicules automobiles (personnels - visiteurs) :

Un parking véhicules légers est prévu au niveau de l'entrée et à l'extrémité Nord du site, avec une capacité adaptée à l'effectif et à la présence de visiteurs. Dans le cadre de l'extension, les parking ont été étendus.

Les véhicules légers et deux roues accèdent directement à ce parking par une entrée dédiée et ne circuleront pas sur l'ensemble de la périphérie du site.

Consignes de circulation :

Des consignes seront établies et communiquées aux chauffeurs et aux personnels du site.

Ces consignes seront inscrites à l'entrée du site.

Desserte immédiate du projet

Choix du mode de transport :

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

3. IMPACT SUR LE BRUIT

3.1. Description et incidences

Réglementation :

L'arrêté du 23 Janvier 1997 s'applique aux nouvelles installations classées. Il s'applique donc à ce projet.

Il prévoit que l'arrêté préfectoral fixe des niveaux de bruit à ne pas dépasser en limite de propriété (ne pouvant excéder 70 dBA pour la période jour et 60 dBA pour la période nuit sauf si le bruit résiduel extérieur est supérieur à cette limite) et fixe des niveaux d'émergence à ne

pas dépasser, en mesurant cette émergence au point où une nuisance potentielle existe, c'est à dire chez le riverain.

Les ZER identifiées pour le projet correspondent aux habitations situées dans la zone résidentielle à l'Ouest du site à environ 1,4 km du site de l'autre côté de l'autoroute.

Sources de bruit dans l'environnement :

Sur ce site, les sources de bruit identifiées sont associées à la circulation automobile des axes voisins (autoroute A48 et départementale D119) et aux activités voisines.

Sources de bruit en fonctionnement :

Seule la circulation de camions se fera à l'extérieur. Toutes les autres activités de manutention se feront à l'intérieur des bâtiments.

Les sources sonores dues à l'activité seront essentiellement liées aux allers et venues des camions de livraisons.

Nota : l'impact de la chaufferie est jugée négligeable étant donné la faible taille de l'installation et son emplacement dans un local dédié.

Le site ne fait pas usage d'équipements bruyants de type sirènes, mégaphones... à l'exception des alertes de sécurité (alarme incendie, anti-intrusion...).

Le site étant partiellement déjà occupé par une plateforme logistique, les nuisances sonores liées à cette activité sont partiellement déjà existantes.

3.2. Mesures prévues pour éviter, réduire ou compenser les effets négatifs notables du projet

L'impact acoustique du site sera réduit en raison :

- de la vitesse de circulation réduite des camions sur le site,
- de l'installation dans des locaux dédiés du groupe sprinkler et de la chaufferie,
- de l'absence de sirènes périodiques,
- de l'arrêt des moteurs durant les opérations de chargement / déchargement.