



PRÉFET DE LA REGION AUVERGNE- RHONE-ALPES

**Autorité environnementale**  
Préfet de région

**Demande d'autorisation de réalisation d'un entrepôt logistique  
présentée par la société ITM Logistique Alimentaire  
Internationale LAI  
Sur la commune de Saint-Quentin-Fallavier  
(ISERE)**

**Avis de l'Autorité environnementale  
sur le dossier de demande d'autorisation d'exploiter une  
installation classée pour l'environnement**

**Avis P n° 2015-2284**

**émis le**

**19 JAN. 2016**

*n°65*

DREAL AUVERGNE-RHONE-ALPES / Service CIDDAE  
5, Place Jules Ferry  
69453 Lyon cedex 06

<http://www.auvergne-rhone-alpes.developpement-durable.gouv.fr/>

Avis validé par : Marie-Odile Ratouis  
DREAL Auvergne-Rhône Alpes  
Service CIDDAE  
Groupe Autorité Environnementale  
Tél. : 04 26 28 67 57  
Fax : 04 26 28 67 79  
Courriel : [marie-odile.ratouis@developpement-durable.gouv.fr](mailto:marie-odile.ratouis@developpement-durable.gouv.fr)

REFERENCE : W:\services\00\CAEDD\05-AE\06-AvisAe-projets\ICPE\38\_ICPE\_DDPP\saint-quentin-fallavier\dossierNovembre2015\04\_avis\20151127-DEC-G2015\_2284.odt.

## Préambule relatif à l'élaboration de l'avis

Le présent avis a été préparé par la direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement Auvergne-Rhône-Alpes, pour le compte de Monsieur le préfet de la région Auvergne-Rhône-Alpes, Autorité environnementale pour le projet concerné.

Le dossier de demande d'autorisation de réalisation d'un entrepôt logistique de la commune de Saint Quentin Fallavier, présenté par la société ITM LAI, est soumis à l'avis de l'Autorité environnementale conformément aux articles L.122-1, R. 122-2 et R. 122-7 du code de l'environnement

Le dossier ayant été déclaré recevable le 22 octobre 2015, le service instructeur a saisi l'Autorité environnementale pour avis le 19 novembre 2015.

Le dossier de demande d'autorisation d'exploiter une installation classée pour l'environnement du projet comprenait notamment une étude d'impact et une étude de danger datées de juillet 2015. La saisine étant conforme à l'article R. 122-7 du code de l'environnement, il en a été accusé réception le 19 novembre 2015.

Afin de produire cet avis et en application de l'article R. 122-7 (III) de ce même code, le préfet de département et le directeur général de l'agence régionale de santé, ont été consultés le 30/11/2015.

***Il est rappelé ici que pour tous les projets, plans ou programmes soumis à étude d'impact ou à évaluation environnementale, une « Autorité environnementale » désignée par la réglementation doit donner son avis et le mettre à disposition du maître d'ouvrage et du public.***

***L'avis de l'Autorité environnementale est un avis simple. Il ne constitue pas une approbation au sens des procédures d'autorisation préalables à la réalisation de travaux. Il ne dispense pas des autres procédures auxquelles le projet, plan ou programme peut être soumis par ailleurs.***

***L'avis de l'Autorité environnementale ne porte pas sur l'opportunité de l'opération, mais sur la qualité de l'étude d'impact présentée par le maître d'ouvrage et sur la prise en compte de l'environnement par l'opération. Il n'est donc ni favorable, ni défavorable au projet, plan ou programme. Il vise à améliorer sa conception, et la participation du public à l'élaboration des décisions qui le concernent.***

Conformément à l'article R. 122-9 du code de l'environnement, le présent avis devra être inséré dans le dossier du projet soumis à enquête publique ou à une autre procédure de consultation du public prévue par les dispositions législatives et réglementaires en vigueur, ou mis à disposition du public conformément à l'article L. 122-1-1 du code de l'environnement.

En application de l'article R. 122-7 (II) de ce même code, le présent avis devra également être mis en ligne :

- sur le site Internet de l'Autorité environnementale. À noter que les avis « Autorité environnementale » du préfet de région et des préfets de départements en Auvergne-Rhône-Alpes sont regroupés sur le site de la DREAL : <http://www.auvergne-rhone-alpes.developpement-durable.gouv.fr/>, rubrique « Autorité environnementale » ;
- et sur le site Internet de l'autorité chargée de le recueillir, lorsque cette dernière dispose d'un tel site.

## Avis détaillé

### I - PRÉSENTATION DU PROJET ET DE SON CONTEXTE ENVIRONNEMENTAL

La société ITM LAI exploite actuellement deux sites sur les communes de Miribel et de Reyrieux dans l'Ain et souhaite réunir l'ensemble de ses installations sur un site unique. Le site choisi pour la mise en place des activités d'ITM LAI se situe sur la commune de Saint Quentin Fallavier (Isère).

Ce site accueillera un entrepôt permettant le stockage de produits frais et surgelés et des produits de grande consommation. L'entrepôt sera doté de trans-stockeurs. Cette plate-forme permettra d'approvisionner les différents points de vente Intermarché de la région.

L'ensemble du projet peut-être divisé en plusieurs parties :

- L'activité « frais et surgelés » ;
- L'activité « sec » ;
- Les bureaux et autres locaux sociaux,
- Les aménagements extérieurs et utilités.

La nature des marchandises stockées évoluera en fonction des contrats passés entre ITM et ses fournisseurs. Les familles de produits resteront identiques :

- Alimentaires : épicerie, liquides alimentaires, vins et alcools de bouches, produits frais et surgelés ;
- Saisonniers : substances et préparations dangereuses (produits de traitement des eaux de piscine, produits phytosanitaires, liquides inflammables, charbon) ;
- Droguerie, Parfumerie, Hygiène (DPH) y compris certains produits dangereux (générateurs d'aérosols et cartouches à gaz, liquides et solides inflammables).

Les matières stockées sont donc variées, il s'agit principalement :

- Matières combustibles y compris produits alimentaires, bois, papiers, cartons, matières plastiques et polymères, charbon de bois,
- Alcools de bouche,
- Aérosols,
- Substances et préparation chimiques diverses : solides facilement inflammables, substances et préparations comburantes, produits très toxiques pour les organismes aquatiques...

Les produits seront reçus en palettes et stockés en rayons sur palettières (ou trans-stockeurs) ou en masse, et sur plusieurs niveaux de stockage. Ils seront repris en palettes entières, ou par fraction pour la constitution de commandes.

Le site est soumis à autorisation au titre des installations classées pour la protection de l'environnement pour :

- l'exploitation d'entrepôt couvert (rubrique n°1510-1 : volume 680000 m<sup>3</sup>),
- le stockage de solides facilement inflammables (rubrique n°1450-1 : 50 tonnes)

Ces deux rubriques justifient la réalisation de ce dossier de demande d'autorisation au titre des installations Classées pour la Protection de l'Environnement.

Le site dédié à la construction de cet entrepôt représente une superficie terrain de 17,2 ha.

Le projet fait l'objet d'une demande d'autorisation d'exploiter et d'un permis de construire.

Le terrain est situé sur la commune de Saint Quentin Fallavier, en bordure de l'autoroute A43 et de la RD1006. Dans un espace marqué par les activités industrielles. La zone d'implantation du projet est bordée :

- A l'Est par la route départementale 124 puis des activités industrielles dont la société Décomatic, Natilia et quelques habitations,
- Au Nord, par la route départementale 1006 (route nationale 6), puis des espaces agricoles, des habitations et une auto-école,
- A l'Ouest par un entrepôt logistique et une parcelle en friche qui accueillera un entrepôt,

- Au Sud par l'autoroute A43 puis la ZAC Chesnes de Saint Quentin Fallavier qui accueille de nombreux sites de logistique.

Le terrain est actuellement libre de toutes constructions. Les habitations les plus proches sont à environ 100m du site. On ne recense pas d'établissements recevant du public sensible à proximité du site.

Le plan risque naturel inondation est identifié, le projet se situe en dehors de la zone réglementée.

## II - ANALYSE DU CARACTERE COMPLET, DE LA QUALITE DES INFORMATIONS CONTENUES DANS L'ETUDE D'IMPACT ET DANS L'ETUDE DE DANGER

Le contenu de l'étude d'impact couvre l'ensemble des thèmes requis et comprend toutes les informations exigées aux articles R512-8 du code de l'environnement au regard des intérêts mentionnés aux articles L.211-1 et L.511-1.

### II- 1 État initial et identification des enjeux environnementaux du territoire

Par rapport aux enjeux, le dossier analyse de façon correcte l'état initial de la zone d'étude en présentant des données sur le milieu physique, les milieux naturels et le milieu humain.

Afin d'identifier les potentiels impacts sur le milieu naturel, une étude « faune flore », une étude faune flore a été réalisée sur quatre saisons (avril 2013 à juillet 2014), plusieurs espèces protégées ont été identifiées sur le site.

Nom scientifique	Nom vernaculaire
<b>INSECTES</b>	
<i>Maculinea arion</i>	Azuré du serpolet
<b>REPTILES</b>	
<i>Hierophis viridiflavus</i>	Couleuvre verte et jaune
<i>Lacerta bilineata</i>	Lézard vert occidental
<i>Podarcis muralis</i>	Lézard des murailles
<b>AMPHIBIENS</b>	
<i>Bufo calamita</i>	Crapaud calamite
<i>Lissotriton helveticus</i>	Triton palmé

De nombreux oiseaux dont la liste figure dans l'étude d'impact.

Un dossier de demande de dérogation à la destruction d'espèces protégées est en cours de constitution. Ce dossier est réalisé par le bureau TERE0 en partenariat avec l'ensemble de l'équipe projet et le maître d'ouvrage. Ce dossier présentera de manière précise et quantifiée les impacts et les mesures prévues afin de réduire l'impact du projet sur les espèces.

Une étude acoustique a été effectuée ;

Le projet est situé en dehors du périmètre de protection des captages Loup et La Ronte exploités pour l'alimentation en eau potable par la Communauté d'Agglomération des Portes de l'Isère.

Les principaux enjeux portent sur la présence d'espèces protégées et dans une moindre mesure la gestion des eaux.

Les servitudes sont bien identifiées.

### II- 2 Analyse des effets du projet sur l'environnement et mesures pour compenser les impacts.

Le dossier présente une analyse des impacts du projet sur les différentes composantes environnementales et propose des mesures adaptées, concernant notamment :

#### L'impact visuel

Les dimensions du bâtiment sont susceptibles de créer une barrière visuelle dans le paysage. Les solutions retenues visent à favoriser l'insertion des constructions dans le contexte de manière à limiter l'impact d'un tel projet sur le paysage.

La construction sera entourée de surfaces d'espaces verts. Les espèces plantées privilégieront les espèces locales d'arbres et d'arbustes. La végétation sera à l'échelle des bâtiments en privilégiant les espèces de grande taille (chênes, frênes, érables...).

Les végétaux existants et en particuliers les arbres seront maintenus dans la mesure du possible. En phase chantier, les éléments à conserver seront identifiés.

Les principaux objectifs portent sur :

- la réalisation de locaux techniques semi-enterrés afin d'augmenter la part de surfaces enherbées.
- la réalisation de noues végétalisées pour la collecte des eaux. Les noues auront une faible profondeur (30 cm). Elles seront plantées de végétaux adaptés aux variations hydriques du milieu. Les noues pourront participer à l'accueil de l'avifaune migratrice si la végétation hygrophile haute s'y développe de façon importante (rousserolles, fauvelles, pouillots...)
- le choix d'espèces locales
- l'organisation des plantations en :
  - alignement d'arbres tige ;
  - bande boisée, composée d'un ensemble dense d'arbrisseaux et d'arbustes, afin de former un écran visuel et un lieu d'accueil favorable à l'avifaune (gîte et couvert). La largeur de la bande sera variable, selon l'espace disponible ;
  - haie champêtre, composée d'arbustes de faible hauteur (inférieure à 3m), comportant des floraisons intéressantes pour les insectes ;
  - espace engazonné, cet ensemble prendra place dans les espaces reliques, au pied des arbres, dans les pentes des noues ;
  - espace prairial, cet ensemble vise à reconstituer les prairies mésophiles présentes sur le site. Il pourra être reconstitué soit en récupérant les terres du site l'accueillant actuellement, soit en le recomposant de manière artificielle. La première solution est la plus souhaitable, car elle permettra de conserver le cortège floristique du site en utilisant le stock de graines présent dans les terres. D'autre part, cette méthode est aussi la moins onéreuse et la plus écologique, puisque qu'aucun apport de matériau ou de graines n'est nécessaire. L'ensemble ainsi reconstitué permettra de créer un milieu d'accueil favorable aux insectes, reptiles et à l'avifaune.

Le long de la RD 1006, de la RD124 et de l'autoroute A43, les aménagements paysagers prennent également en compte les obligations associées au PLU de la zone.

Le long de l'autoroute et de la RD 1006, des talus seront créés afin de masquer la vue des cours de camions aux usagers de la route.

**Le système de stockage** sera constitué de cellules de grande hauteur et trans-stockeur (forte densité des produits stockés) afin de réduire l'emprise au sol des bâtiments logistiques (division par 3 des surfaces nécessaires pour stocker la même quantité puisque un trans-stockeur vaut en moyenne 3 cellules classiques).

#### **Les rejets aqueux :**

Le site sera raccordé au réseau public pour la fourniture d'eau potable.

La consommation domestique annuelle est estimée à environ 7 600 m<sup>3</sup>. Il n'y a pas d'utilisation d'eau dans la partie stockage (hors moyens incendies).

Les eaux usées domestiques (sanitaires) Les eaux usées du site seront collectées et rejetées dans le réseau d'assainissement public.

Le réseau de la zone rejoint le réseau de la commune et les eaux sont envoyées pour traitement à la station d'épuration de Traffeyère dont la capacité nominale de traitement est de 29 540 m<sup>3</sup>/j. Des travaux d'extension et de mise en conformité de la station sont en cours.

Les rejets du site sont estimés à environ 35 m<sup>3</sup>/j ce qui représente 0,1 % de la capacité de la station d'épuration.

Les eaux pluviales de toiture des bâtiments, exemptes de pollution, seront dirigées vers une cuve de récupération de 1 200 m<sup>3</sup> (pour usage en eau de lavage des PL) et le trop plein sera dirigé vers un bassin

d'infiltration de 4 288 m<sup>3</sup> (le bassin a été dimensionné pour une pluie cinquantennale). En cas de forte pluies (> pluie cinquantennale), les eaux ne pouvant pas être infiltrées seront dirigées vers le réseau communal de gestion des eaux pluviales.

Les eaux pluviales de surface des voiries et cours camions susceptibles d'entraîner des traces de boues et d'huiles / hydrocarbures laissées par les véhicules à moteur sur le sol, seront collectées et dirigées vers les bassins de « rétention » / infiltration.

Des séparateurs hydrocarbures seront placés en amont du bassin de « rétention » / infiltration. Ils seront de classe 1 et garantiront un rejet avec une teneur en hydrocarbures inférieurs à 5 mg/l et une teneur en MES inférieur à 100 mg/l.

La station de distribution de carburant non couverte sera reliée à un séparateur d'hydrocarbures spécifique dimensionné pour traiter 5l/s.

Les dispositifs seront équipés de bypass afin de désengorger les dispositifs en cas de forte pluie. Le passage par le by-pass n'a pas d'influence sur la qualité des eaux rejetées, car seules les premières eaux ayant ruisselé sur la voirie sont susceptibles d'être polluées.

Les séparateurs hydrocarbures feront régulièrement l'objet d'un curage.

Les voiries et cours camions seront rattachées aux bassins d'infiltration selon les zones :

- Cours camions Nord : 1 053 m<sup>3</sup>
- Cours camions Sud : 1 035 m<sup>3</sup>
- Zone Ouest : 57 m<sup>3</sup>.

Les eaux pluviales de surface du parking, situé à l'Est de l'entrepôt et susceptibles d'entraîner des traces de boues et d'huiles / hydrocarbures laissées par les véhicules à moteur sur le sol, seront collectées et dirigées vers des noues d'infiltration. **Ces eaux susceptibles d'être chargées en hydrocarbures (égouttures) seront épurées par le système de noues.**

Les noues d'infiltration seront équipées de filtres à sable, composé des couches suivantes, de haut en bas :

- une couche de mélange de 50% terre végétale et 50% sable 0/4 sur une épaisseur de 0,20m,
- une couche de gravillons 8/14 sur une épaisseur de 0,40 m,
- une couche de graves 10/40 d'une épaisseur de 0,40 m qui reçoit les drains.

Chaque couche sera séparée par un géotextile.

Accolées à ces noues, des structures réservoirs infiltrantes seront implantées sous les chaussées, afin de contenir le stockage complémentaire calculé sur une pluie d'occurrence cinquantennale.

Les noues seront plantées avec des végétaux acceptant ces conditions particulières. Les polluants seront captés dans les filtres (sables et plantes) : la pollution est ainsi fixée sur une zone définie. Ces végétaux seront de type roseaux.

Après un épisode pluvieux important, il sera nécessaire de vérifier l'état général des dispositifs. Après décantation, un nettoyage des noues et plus particulièrement l'enlèvement des matières en suspension sera réalisé. Pour cela, le sable sera pelleté et remplacé.

**L'entretien des filtres doit également ne s'effectuer qu'en cas de pollution accidentelle. Dans le cas d'un fonctionnement normal de la noue et du filtre, il n'y a pas d'entretien à prévoir.**

En cas de pollutions accidentelles, il sera nécessaire de purger soigneusement la zone polluée. La purge devra s'effectuer par moyens manuels et soigneusement de façon à ne pas déchirer la membrane étanche. Les résidus de pollution devront être transférés en centre de traitement.

Les eaux de lavage des sols et matériel : L'entrepôt sera lavé au moyen de machines de type auto-laveuses. Les eaux de lavage collectées dans ces machines seront rejetées avec les eaux usées sanitaires. Ces eaux contiennent principalement des matières en suspension. Des points d'évacuation seront prévus au sol pour la

vidange des auto-laveuses.

Les eaux de la station de lavage des semi-remorques (intérieur et extérieur) et des conteneurs seront également rejetées dans le réseau communal.

Les aires de lavages de l'extérieur des semi-remorques seront raccordées à un débourbeur – déshuileur. Les eaux de lavage sont recyclées.

Une autorisation de déversement sera demandée auprès du gestionnaire du réseau et de la station pour le rejet de l'ensemble des eaux de lavage.

### **Les rejets atmosphériques**

Les installations ne comportent pas d'unités de fabrications associées à des rejets atmosphériques. En fonctionnement, le seul rejet est constitué des gaz de combustion des chaufferies qui utilisent le gaz de ville et à la circulation d'automobiles et de poids lourds sur le site. Les appareils de chauffage seront régulièrement contrôlés.

### **Les émissions sonores**

Tous les équipements seront placés dans les bâtiments qui seront correctement isolés phonétiquement. Le bruit est surtout lié à la circulation des camions et aux installations de production de froid.

L'impact acoustique du site sera réduit par :

- une vitesse de circulation limitée des camions sur le site,
- l'utilisation uniquement en journée des compacteurs de matériaux (emballages plastiques et cartons),
- l'isolation acoustique des groupes sprinkler et des groupes froids,
- l'absence de sirènes périodiques,
- l'arrêt des moteurs durant les opérations de chargement / déchargement,
- des distances par rapport aux tiers ; les habitations sont éloignées d'au moins 200 m.

Pour les habitations, l'émergence du bruit provenant du site logistique sera maintenue dans les limites réglementaires.

Une mesure de bruit dans l'environnement sera réalisée dans les 6 mois après la mise en service de l'exploitation.

### **Les déchets**

Ce sont principalement des déchets d'emballages (papiers, plastiques, palettes...), des déchets de bureaux, et des déchets épisodiques d'entretien (batteries usagées).

Les déchets banals seront au maximum valorisés dans les filières de recyclage.

Les déchets occasionnels seront éliminés dans les filières adaptées : incinération ou recyclage. Il s'agit notamment de batteries usagées de chariots élévateurs, d'huile de vidange de ces chariots...

Ces derniers étant des déchets dangereux, des bordereaux de suivi de déchets seront émis à chaque enlèvement. Un registre des déchets sera tenu à jour par l'exploitant afin de suivre les flux et devenir des déchets.

### **Le trafic**

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

- Véhicules légers (personnel et visiteurs) 250 / jour (lundi au samedi 5h/22h)
- Camions/poids-lourds (réceptions/expéditions) 350 / jour (24h/24h avec une pointe du lundi au samedi 5h/22h)

La plate-forme d'approvisionnement à proximité des accès autoroutier de l'A43 sera raccordée à la RD 1006, RD124.

Les véhicules légers emprunteront le même accès que les poids lourds mais seront immédiatement dirigés vers le parking en superstructure implanté à l'entrée.

Des parkings d'attente pour les poids lourds sont prévus à l'entrée du site et permettent de ne pas gêner la circulation sur le site ou sur les voies publiques. Après passage au poste d'accueil, les véhicules seront réceptionnés au niveau des zones de quai.

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

Tous les véhicules qui entreront sur le site auront un horaire permettant une bonne gestion du flux des véhicules et ainsi d'éviter une surcharge au niveau du poste d'accueil des PL.

Afin de ne pas impacter le trafic local de la RD124, l'accès au site se fera nécessairement par le rond-point Nord en passant par une voie de décélération ; de même pour la sortie, les véhicules seront tenus de tourner à droite pour rejoindre le rond-point Sud en passant par une voie d'accélération. Un terre-plein sera mis en place entre les 2 voies de la RD 124 au niveau de l'entrée du site afin de faire respecter ces consignes de circulation.

### **L'impact sur la santé**

Le dossier ne comporte pas d'évaluation des risques sanitaires mais uniquement un « volet » qualitatif, ce qui, étant donné le type d'activité, se justifie.

- Environnement humain

Le bâtiment sera implanté à l'écart des habitations. La distance entre le projet et l'habitation la plus proche est inférieure à 100 m mais séparée par la RD124 et des terrains industriels.

- Nuisances liées aux activités

En fonctionnement normal, les activités prévues ne généreront aucun rejet polluant dans l'environnement, hors gaz de combustion de la chaufferie.

Les gaz d'échappement des camions, pour la période où ces camions se trouveront sur le site logistique, seront libérés en quantité très faible, proportionnellement aux gaz d'échappement dégagés par les véhicules transitant sur les axes de circulation proches.

Les risques liés à la présence d'installations de production de froid à l'ammoniac sont analysés dans l'étude de dangers.

### **Impact sur la biodiversité**

Des mesures sont prévues pour réduire l'impact du projet. Elles sont les suivantes :

#### Mesures d'évitement

Dans la mesure du possible, les arbres et surfaces herbacées en marge de la zone à aménager seront évités et conservés. Cette mission sera assurée par une personne qualifiée en environnement en concertation avec le géomètre chargé du piquetage du chantier.

Les travaux de déboisement seront réalisés hors période de nidification afin d'éviter la destruction des nids et des jeunes. De même les travaux seront organisés en dehors des périodes d'hivernation des reptiles et amphibiens.

#### Mesures de réduction

Les mesures relatives à l'insertion paysagère auront également des effets sur le maintien d'espaces naturels.

- Réduction des surfaces imperméabilisées ;
- Choix d'espèces végétales locales pour créer des milieux favorables ;
- Orientation de l'éclairage pour limiter l'éclairage nocturne des espaces naturels ;
- Maintien d'habitats (haies, zones herbeuses, buisson, ruisseaux...) qui sont favorables à



l'implantation de la flore et la faune (passereaux locaux, petits mammifères) ;

- Gestion extensive des habitats afin de permettre le développement de la petite faune ;
- Prairies sèches : 1 fauche annuelle, de préférence précoce en avril ou tardive fin septembre ;
- Gazon rustique : 1 à 2 fauches annuelles maximum (avril et septembre) ;
- Plantations arbustives et arborées : taille légère annuelle pour les linéaires donnant sur la voirie. On évitera l'utilisation d'épareuses, sources de dégâts parfois fatals aux ligneux. Les autres plantations feront l'objet de tailles d'entretien tous les 5 ans, si cela s'avère nécessaire.

Il est important de préciser que lors des fauches du gazon, l'ensemble de la surface ne sera pas fauchée en 1 seule passe. Des zones seront laissées sur pied afin de pouvoir offrir des zones refuges à la petite faune. Comme par exemple, une bande non fauchée de 2-3 m devant les plantations arborées et arbustives ou sur les talus.

- Choix de clôtures permettant la circulation de la petite faune.

### Mesures compensatoires

- Création d'hibernaculum

Afin de compenser la disparition de certaines zones refuges pour les reptiles (vieux arbres, souches, murets de pierre...), il est prévu d'insérer des structures favorables à l'hibernation de l'herpétofaune aux espaces verts entourant les bâtiments. Ces structures seront intégrées en pied d'ouvrage. Un minimum de sept structures de ce type seront réparties le long du merlon.

- Plantations favorables à la petite faune,

Afin de compenser la perte d'habitats favorables à plusieurs espèces d'oiseaux et aux insectes, des plantations d'arbustes sont prévues. Des bosquets arbustifs seront donc plantés sur les espaces verts autour de l'ouvrage. Ils auront un double intérêt paysager et biologique pour la petite faune.

Ces plantations, une fois bien développées, seront intéressantes pour les passereaux du bocage (Bruant fou, Hipolais polyglotte, Bruant zizi, Rossignol philomèle...), les insectes mais également les reptiles.

- Parcelles compensatoires,

Des études sont en cours afin de trouver des terrains favorables pour déplacer les populations d'azuré du serpolet. Les travaux et mesures prenant place en dehors de la parcelle ITM sont gérés par la SARA avec l'aide du bureau d'étude TERE0. Les solutions retenues seront décrites dans le dossier de demande de dérogation à la destruction d'habitats et d'espèces protégés (dossier CNPN) qui devrait être déposé à l'automne 2015.

### **Étude de risques**

Le risque principal est l'incendie : entreposage dans des cellules de grande hauteur avec trans-stockeurs, associé à une pollution possible de l'eau et de l'air et risque d'explosion. Le projet est aussi concerné par les dispositions réglementaires relatives aux risques accidentels-protection contre la foudre. Au vu des travaux qui seront réalisés pour la protection des installations, le risque de foudre n'est pas retenu dans l'analyse des risques comme source d'incendie potentiel.

L'utilisation de fluides frigorigènes dans les équipements frigorifiques et climatiques) imposent la récupération intégrale des fluides frigorigènes de type HCFC ou HFC dans les équipements frigorifiques et climatiques, quelle que soit leur charge en fluide.

Cette récupération intervient lors de l'installation, de l'entretien, de la réparation et de la mise au rebut des équipements. Toute intervention nécessitant une vidange du circuit est réalisée par une société agréée et équipée d'une pompe de transfert avec tirage du vide pour effectuer ces vidanges dans de bonnes conditions.

Le fluide ainsi récupéré est, soit détruit par le producteur du fluide frigorigène, soit retraité pour être recyclé, comme le prévoient les articles R.543-75 à R.543-123 du Livre V du Code de l'Environnement (partie réglementaire).

L'opérateur doit, pour toute opération, rédiger une fiche d'intervention sur laquelle figure la nature et le volume du fluide récupéré, ainsi que le volume du fluide réintroduit. Ces fiches seront conservées au minimum pendant trois ans par la société ITM.

### **Compatibilité avec les documents d'urbanisme, les plans et programme**

Le secteur sur lequel s'implante le projet de la société ITM se trouve actuellement classé AU1a d'après le Plan Local d'Urbanisme, approuvé le 30.03.2009, secteur à vocation d'activités économiques, aux règles de

hauteur différentes. Le PLU a été modifié le 9 février 2015 pour permettre l'implantation de bâtiments de grande hauteur dans ce secteur.

Une attention sera portée au tri et à la valorisation des déchets conformément au schéma départemental des déchets non dangereux.

### Résumé non technique

Le résumé non technique aborde tous les éléments du dossier (présentation des activités, synthèse étude impact avec effets sur l'eau, l'air, le sol, etc..).

L'étude de dangers fait l'objet d'un résumé séparé.

### III LA PRISE EN COMPTE DE L'ENVIRONNEMENT

Le projet prend en compte de façon justifiée l'ensemble des enjeux environnementaux (aucun enjeu environnemental majeur : il s'agit d'un cas simple) définis par l'article R512-8 et 9 du code de l'environnement. L'étude d'impact est conforme aux dispositions de l'article R512-8 du livre V du Code de l'environnement – Partie réglementaire. Les principaux enjeux sont pris en compte. Des mesures adaptées sont proposées. Une demande de dérogation pour destruction d'espèces protégées est en cours d'instruction.

L'étude d'impact comporte l'estimation des dépenses correspondant aux mesures envisagées pour réduire les conséquences dommageables de l'activité sur l'environnement. Les réalisations intégrées à l'activité, dans un objectif de protection de l'environnement, ont été détaillées pour chaque aspect environnemental. Les mesures décrites dans l'étude d'impact permettent de garantir que le site pourra fonctionner dans le respect des normes environnementales.

Le Préfet  
de la Région Auvergne-Rhône-Alpes  
Préfet du Rhône

  
Michel DELPUECH