D'après une estimation de SOGREAH, ce réseau est suffisamment dimensionné pour les besoins à venir de la zone

#### 4.3.3.2 Réseau routier, ferroviaire, fluvial et aérien

##### *4.3.3.2.1 Réseau routier*

Le site est actuellement desservi :

- depuis le centre ville et l'Ouest de l'agglomération de Toulon par l'autoroute A57 ;
- depuis Hyères au Sud-est et La Farlède au Nord-est par les autoroutes A57, A570 et les nationales RN97 et RN98, et depuis La Garde au Sud par la route départementale 86.

Ces grands axes convergent en partie vers l'échangeur de la Bigue situé à environ 500 m au Nord-ouest de l'actuel centre Barnéoud.

D'après les informations 2009, les trafics (exprimés en moyennes journalières annuelles, sans distinction des sens de circulation) :

- au niveau de l'autoroute A57 est de l'ordre de 109 832 véhicules par jour, dont 3% de poids lourds ;

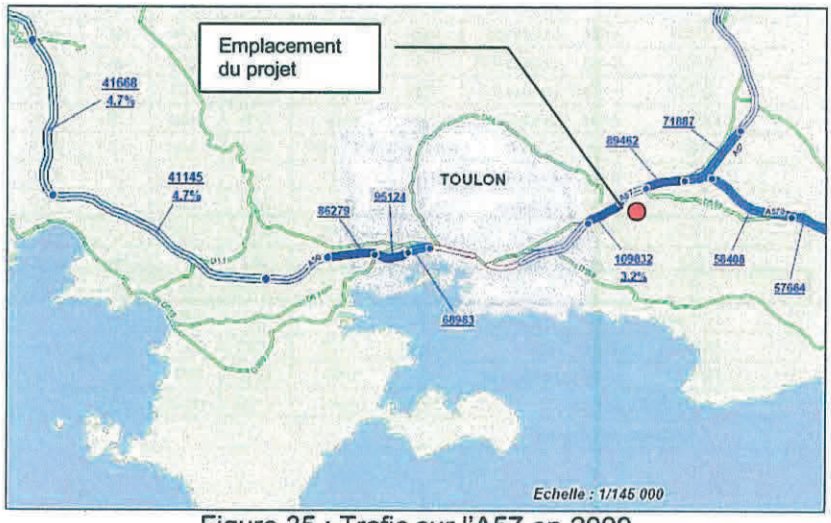


Figure 35 : Trafic sur l'A57 en 2009

- au niveau de la RND86 (point 1086-2 le plus proche) est de l'ordre de 15 096 véhicules par jour, dont 11% de poids lourds ;

- au niveau de la RND98 (point 26-0 le plus proche) est de l'ordre de 18 952 véhicules par jour.

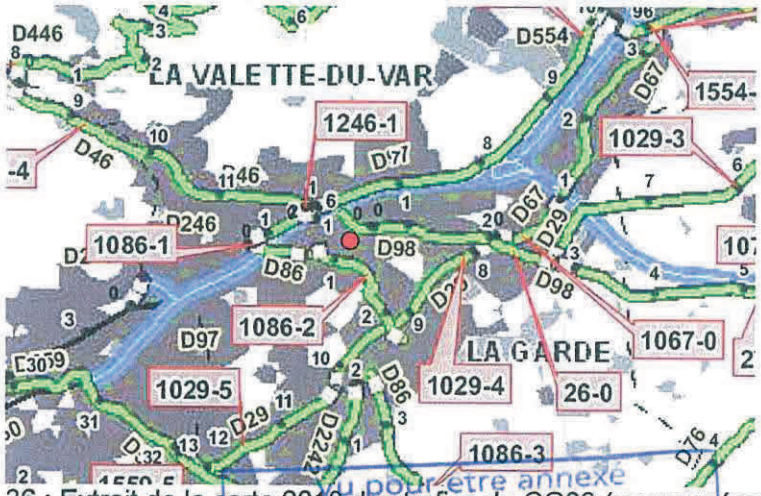


Figure 36 : Extrait de la carte 2010 des trafics du CG83 (avec repérage des postes de comptage)

Vu pour être annexé à l'arrêté en date du 06 JAN. 2012
MAIRIE DE LA VALETTE DU VAR (VAR)

*Les informations présentées reprennent en partie celles du document suivant :*

- *Requalification et restructuration du site "Barnéoud-CBC" à la Valette-du-Var - Etude d'impact circulatoire – AscodE - Mise à jour: 8 juin 2010*

| | sens/année | 2001 | 2002 | 2003 | 2004 | 2005 | 2006 | 2007 | 2008 | taux global 2001-08 | tx annuel 2001-08 | taux global 2003-08 | tx annuel 2003-08 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| A57 | Nice | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | 3% | 0,4% | 1% | 0,1% |
| La Coupiane | Marseille | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | 5% | 0,7% | 0% | 0,1% |
| | 2 sens | 106 317 | [illegible] | 109 265 | 110 139 | 110 714 | 110 793 | 110 521 | [illegible] | 4% | 0,5% | 0% | 0,1% |
| A57 | Nice | 44 550 | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | 48 477 | 9% | 1,2% | 9% | 1,8% |
| La Garde | Marseille | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | -1% | -0,2% | -2% | -0,4% |
| | 2 sens | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | | [illegible] | [illegible] | [illegible] | 4% | 0,5% | 4% | 0,7% |

RESEAU DEPARTEMENTAL

| n° repérage | Voie | PR | Emplacement | 2004 | 2005 | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 | taux global 2004-09 | tx annuel 2004-09 | taux global 2006-09 | tx annuel 2006-09 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| [illegible] | RD29 | [illegible] | La Crau Sud | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | -1% | -0,2% | 1% | 0,4% |
| [illegible] | RD29 | [illegible] | La Garde Nord | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | -1% | -0,1% | 7% | 2,2% |
| [illegible] | RD29 | [illegible] | La Garde Sud | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | -4% | -0,7% | -1% | -0,4% |
| [illegible] | RD46 | [illegible] | La Valette | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | 4% | 0,7% | 2% | 0,8% |
| [illegible] | RD67 | [illegible] | La Garde | changement de PR en 2006 | | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | | | -2% | -0,5% |
| [illegible] | RD67 | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | 1% | 0,1% | -1% | -0,2% |
| [illegible] | RD86 | [illegible] | La Valette | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | 4% | 0,7% | 2% | 0,8% |
| [illegible] | RD86 | [illegible] | La Valette [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | 11% | 2,1% | 2% | 0,8% |
| [illegible] | RD97 | [illegible] | La Farlède | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | 12% | 2,3% | 10% | 3,2% |
| [illegible] | RD98 | [illegible] | La Garde | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | 0% | 0,1% | -1% | -0,4% |
| [illegible] | RD246 | [illegible] | La Valette Est | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | -24% | -5,1% | -27% | -10,0% |
| [illegible] | RD554 | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | 0% | 0,0% | -3% | -0,9% |
| [illegible] | RD559 | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | -1% | -0,1% | -1% | -0,4% |
| | ENSEMBLE sauf n°5 | | | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | 0,2% | 0,0% | -0,2% | -0,1% |

[illegible]

Une estimation sommaire du trafic actuel sur la zone du futur projet Famille Passion a été réalisée sur la base des surfaces de vente actuelles des établissements commerciaux (7316 m²). Ainsi, environ 3 800 Véhicules particulier/jour moyen sur les 2 sens confondus (entrant et sortant des parkings) transitent à ce jour sur cette zone à reconvertir.

*4.3.2.2 Voies ferroviaires*

La voie ferroviaire se situe à 3,5km au Sud des triangles fonciers ouest.

*4.3.2.3 Voies fluviales*

La voie fluviale la plus proche passe à 1500 m au Sud-est de site et circule selon l'axe nord-sud.

*4.3.2.4 Voies aériennes*

L'aéro le Service des Aéronefs Français 2 Hydrès-sur-Gapeyron, Hydrobases, Héliport et St Tropez sélénoue sur la commune de La Valette du Var. L'aéroport le plus proche est Toulon sur la commune d'Hyères à environ 13 km au Sud-est de la zone d'étude.

4.3.3. **Conclusion:**

- **Le site d'aménagement est entouré d'infrastructures importantes et déjà développées. Les infrastructures routières existantes sont donc adaptées pour l'aménagement de l'ensemble commercial.**

### *4.3.4 ACTIVITES ENVIRONNANTES*

#### 4.3.4.1 Champs électromagnétiques

*Dans ce paragraphe, les informations présentées reprennent en partie celles du document suivant :*

- *2090315-AES01-A - Analyse environnementale de site - ALTO Ingénierie du 22/03/2010*

D'après l'Agence Nationale des Fréquences (ANFR), la localisation et la spécification des sources électromagnétiques proches (dans un rayon de 500m) sont données sur la figure et le tableau ci-après.

| Source identifiée sur le plan ci-contre | Types d'ondes | Gammes de fréquence |
|---|---|---|
| 1 | UHF (Fréquences ultrahautes) | UMTS : 2110,5 à 2125,3 MHz ; 1915,1 à 1920,1 MHz ; 1920,5 à 1935,3 MHz |
| 2 | UHF (Fréquences ultrahautes) EHF (Fréquences extrêmement hautes) | GSM 900 : 947 à 960 MHz ; 902 à 915 MHz<br>GSM 1800 : 1710 à 1785 MHz ; 1805 à 1880 MHz<br>FH : 38,528 à 39,48 GHz ; 19,3 à 19,7 GHz |
| 3 | SHF (Super hautes fréquences) | FH : 8400 à 8500 MHz |
| 5 | UHF (Fréquences ultrahautes) EHF (Fréquences extrêmement hautes) | GSM 900 : 947 à 960 MHz ; 902 à 915 MHz<br>FH : 37,268 à 37,5 GHz ; 22,21 à 22,37725 GHz |
| 6 | UHF (Fréquences ultrahautes) | UMTS : 1920,5 à 1935,3 MHz ; 2110,5 à 2125,3 MHz ; 1915,1 à 1920,1 MHz |
| 7 | UHF (Fréquences ultrahautes) | GSM 900/GSM 1800 : 890 à 915 MHz ; 935 à 960 MHz ; 1710 à 1785 MHz ; 1805 à 1880 MHz<br>GSM 900 : 890 à 915 MHz ; 935 à 960 MHz |
| 8 | UHF (Fréquences ultrahautes) | UMTS : 1910,1 à 1915,1 MHz ; 2154,9 à 2169,7 MHz ; 1964,9 à 1979,7 MHz |

Tableau 29 : Description des sources voisines du projet

Figure 37 : Localisation des sources d'ondes radio
(Source : http://www.anfr.fr)

Remarque : aucune gamme de fréquence n'est donnée pour la station de radiodiffusion (point N°4 à l'Est du projet).
Par leur mode de diffusion et leur gamme de fréquence, ces ondes peuvent poser des risques sanitaires.

Aucune ligne électrique aérienne n'est présente à proximité du site. Les lignes électriques les plus proches sont situées à environ 1 km au « Nouvel » des lotissements. Ligne de 63 kV et ligne de 225 kV sur images.

### 6.2.4.2 Activités commerciales

Le site est situé au niveau du Quartier des Papeteries / Bernhoud, principalement occupé par des activités commerciales. Il s'agit de l'activité des commerces à proximité du futur centre commercial figurant ci-après. On trouve également :

- en limite ouest du site (RN 84), la Zone d'Activités du « Grégoire » ;
- en limite ouest, la Zone d'activité « Espace Gide Nord ».

**SAF ALTA DIR LA VALETTE - Entreprise de droit privé RCS Toulon 434 000 277 - Immatriculation ORIAS 07 001 464**
**Activité : Transport routier de marchandises, location avec chauffeur, location de véhicules industriels**

Zone de l'entreprise sur le PLU de la Valette du Var

**ALTA**
Transport routier

DRAGAGE DE LA

### 4.3.4.3 Activités industrielles

Il existe d'autres sites industriels sur les communes de La Valette du Var et de La garde, mais ils ne sont pas susceptibles d'impacter les eaux et les aquifères.
Le présent chapitre traite ainsi du risque industriel local et évaluera plus particulièrement sur les installations classées pour le Protection de l'Environnement (ICPE).

#### *4.3.4.3.1 PRM*

Aucune commune de La Valette du Var et de La Garde ne sont pas situées dans le périmètre d'un PRM.

#### *4.3.4.3.2 Les installations classées pour la Protection de l'Environnement et les sites industriels*

D'après le site **http://installationsclassees.ecologie.gouv.fr/** le **mars 2021**, **établissements** classés dans le département du Var, dont 9 classés SEVESO C.

#### 4.3.4.3.3 Les ICPE

Les ICPE soumises à autorisation répertoriées sur les communes de La Valette du Var et de la Garde sont listées dans le tableau ci-après :

| NOM DU PRINCIPAL EXPLOITANT | COMMUNE | TYPE D'ACTIVITÉ |
|---|---|---|
| CENTRE COMMERCIAL VENEZIA | LA VALETTE DU VAR | Commerce |
| RECYCLA CAPOLA | LA VALETTE DU VAR | Métaux(sauf métaux de la pièce) |
| SOMETR | LA VALETTE DU VAR | Produits et objets chauffés |
| MANAV | LA GARDE | Traitement/pulpe |
| BUREAUX/ENTREPOT | LA GARDE | Locaux, bureaux(sec, propre) |
| QUINCAILLERIE LA GARDE | LA GARDE | Cellules diverses |
| CARREFOUR MARKET - Les Oliviers | LA GARDE | Cellules diverses |

Tableau 39 : Liste des ICPE soumises à autorisation (hors SEVESO II)

Enjeu le site Carrefour du MÉDITEN, les CPE (machines à sécrétion) plus localisées sont repérées sur l'entrée du carte-à-carte. Notez qu'aucun récolement entre cette carte et la base présente dans le tableau ci-avant n'a été réalisé.

LA CRAU
LA CRAU
LA CRAU

1.4 BASIAS Nice :

| NOM BASIAS | ADRESSE | CODIFICATION |
|---|---|---|
| ARTAUD | LA FONT - [illegible] | [illegible] |

Aucun site BRGM n'est situé dans cette n'étude. Les deux plus proches sont situés sur la commune de La Garde et plus de 5 km.

*4.2.4.2 Les sites BASOL et BASIAS*

Il existe deux principaux types d'inventaires en matière de sites pollués :

- celui des sites (potentiellement) pollués (base de données BASOL du MEEDDM[1]) ;
- celui des anciens sites industriels (base de données BASIAS gérée par le BRGM).

Les informations recueillies après consultation des bases de données BASOL et BASIAS, sont présentées :

- BASOL (base de données sur les sites et sols pollués (ou potentiellement pollués) appelant une action des pouvoirs publics, à titre préventif ou curatif) : les tableaux ci-dessous présentent les sites référencés dans la base BASOL sur la commune de Nice (VALBOIS). Aucun n'est sur la commune de La Garde ou Var (sur la commune de La Garde, le site le plus proche est situé à environ 1,2 km du projet : Sarda, rondpoint d'environ 1,2 km à l'EST-Nord-est, représentant par ailleurs un enjeu environnemental).
- BASIAS (inventaire historique des industriels en activité ou anciens) : les données issues de la présente étude ne sont pas différentes par rapport à celles issues de l'étude de sol réalisée par ARCADIS en 2011 (cf. Annexe 1 du dossier de demande de commerce initiale), dont le plan n° 1 fait par ailleurs apparaître aux termes d'autres sites industriels, représentés par [illegible] figurant sur le plan ci-après.

**SNC ALTA CNP LA FILETTE - Étude d'impact au titre des articles R 122-5 et suivants du Code de l'environnement (présentation de la science)**

*Projet des développements d'un centre commercial et zone de stationnement – La Valette du Var (83)*

Le Pradet
Carqueiranne
Hyères
Toulon
La Garde
La Valette-du-Var
Le Revest-les-Eaux
Ollioules
Sanary-sur-Mer
Bandol
Le Beausset
Saint-Cyr-sur-Mer
Cuges-les-Pins
Roquefort-la-Bédoule
Aubagne
Gémenos
Cassis
Ceyreste
Plan-de-Cuques
Marseille
Allauch
Plan-d'Aups-Sainte-Baume
Saint-Zacharie
Nans-les-Pins
Rocbaron
Pourrières
Le Castellet
Le Beausset
Signes
Cuges-les-Pins
Roquefort-la-Bédoule
Gémenos
Cassis
Ceyreste
Plan-de-Cuques
Marseille
Allauch
Plan-d'Aups-Sainte-Baume
Saint-Zacharie
Nans-les-Pins
Rocbaron
Pourrières
Le Castellet
Signes
Le Revest-les-Eaux
Ollioules
Sanary-sur-Mer
Bandol
Le Beausset
Saint-Cyr-sur-Mer
Cuges-les-Pins
Roquefort-la-Bédoule
Aubagne

### *A.5.5.4 – Démolition*

Le site d'implantation est entouré de plusieurs sites d'activités commerciales, industrielles et artisanales :

- environ dix(dix)neuf (six SEVESO) n'est présent dans l'aire d'étude ;
- plusieurs installations classées soumises à autorisation se trouvent dans l'aire d'étude ;
- présence d'environ activités (cyclo/bâtiment) présentes sur le secteur d'étude indiquant une pollution potentielle liée soit au SHOA (de cible), à prendre en compte dans le cadre de la gestion des déchets.

**Le développement urbain du secteur est mieux appréhendé à l'implantation d'un ensemble commercial.**

### *A.5.6 – APPELLATIONS D'ORIGINE CONTROLÉE*

L'Institut National des Appellations d'Origine (INAO), les communes de La Valette du Var et de La Garde sont concernées par les appellations suivantes :

| Rouge | Liberté Appellation |
|---|---|
| AOC "Côtes de Provence" | Côtes de Provence |
| AOC "AOP" | Côtes de Provence Sainte |
| AOC "AOP" | Côtes de Provence rouge |
| AOC | Pagos de Sollès |
| AOC | Ballet d'aire de Provence |
| IGP | Mare de Provence |

Tableau 32 : Appellations sur les communes de La Valette du Var et de La Garde

L'emprise de l'ensemble commercial n'est pas incluse sur des terroirs viticoles Côtes de Provence mais fait partie de l'aire géographique de la figue de Sollès, de l'huile d'olive de Provence et du Miel de Provence (par de restriction concernant pour ces trois produits).

## 4.4 ENVIRONNEMENT CULTUREL

### *4.4.1 SITES CLASSES ET SITES INSCRITS*

La loi du 2 mai 1930 codifiée (articles L 341-1 à L 341-22 du code de l'environnement) permet de préserver des espaces du territoire français qui présentent un intérêt général du point de vue scientifique, pittoresque et artistique, historique ou légendaire. Elle prévoit deux niveaux de classement :

- le classement proprement dit qui constitue une protection forte, où tous travaux sont soumis à autorisation du Ministère des Affaires Culturelles ;
- l'inscription qui est une protection plus souple ; les travaux sont soumis à avis de l'inspecteur des sites mais ne peuvent y être interdit qu'après classement.

Aucun site classé ou inscrit n'est présent dans le périmètre d'étude.

### *4.4.2 PATRIMOINE CULTUREL*

Le décret n° 93-245 du 25 février 1993 a ajouté le patrimoine culturel à la liste des biens environnementaux à prendre en considération lors de la réalisation de l'étude d'impact.

L'arrêté n°83144-2003 de zones de présomption de prescription archéologique concernant la commune de La Valette du Var indique 3 zones géographiques conduisant à envisager la présence d'éléments du patrimoine archéologique (périmètre en rose sur la figure ci-contre).
L'emprise du futur ensemble commercial n'est donc pas incluse dans l'une de ces trois zones.

Figure 41 : Plan de localisation des zones de présomption de prescription archéologique sur la commune de La Valette du Var

La protection des monuments historiques est réglementée par les articles L. 621-1 et suivants du Code du Patrimoine. L'article L. 621-32 du Code du Patrimoine précise que tous travaux concernant directement un monument historique ou situés dans son périmètre de protection sont soumis à demande d'autorisation, pour les monuments classés, et à déclaration, pour les monuments inscrits. Autour d'un monument historique, une servitude "d'abords" s'applique automatiquement dès qu'il est lui-même protégé par une mesure de classement ou d'inscription à l'inventaire complémentaire (périmètre de protection de 500 mètres de rayon). Seuls sont concernés par la loi les travaux situés dans le champ de visibilité d'un édifice protégé au titre de la législation sur les monuments historiques.

Les bâtiments inscrits ou classés au Bris des Monuments Historiques (MH) sur les communes de La Valette du Var et de La Garde sont les suivants[1]:

| Commune | Nom monument | Protection |
|---|---|---|
| LA VALETTE-DU-VAR | CHÂTEAU D'ALI | Classé (Arrêté du 24/04/1963) |
| LA VALETTE-DU-VAR | MONUMENT AUX MORTS DE LA GUERRE DE 14-18(ML) | Inscrit (Arrêté du 11/12/2014) |
| LA VALETTE-DU-VAR | Ruines | Non inscrits/classés |
| LA GARDE | ensemble scolaire à la Garde | Non inscrits/classés |
| LA GARDE | Chapelle | Classé (Arrêté du 24/04/1963) |
| LA GARDE | Chapelle Saint-Jean-Baptiste de la Salle | Non inscrits/classés |
| LA GARDE | Ensemble du Château de la Garde | Classé (Arrêté du 24/04/1963) |
| LA GARDE | Ecole Grande Bastide Rue Jean Jaurès | Non inscrits/classés |
| LA GARDE | Ruines | Classé (Arrêté du 24/04/1963) |
| LA GARDE | vestiges romains | Classé (Arrêté du 24/04/1963) |

Tableau 10 : Liste des MH/MPH inscrits ou classés au Bris des Monuments Historiques sur les communes de La Valette du Var et de La Garde

Figure 42 : Localisation des monuments historiques et sites protégés

Vu pour être annexé
à l'arrêté en date du 21.05.2018

[1] Base Mérimée (MH/MPH)

**MAC ALTA DISPLAY/ALTITE** – Étude d'impact sur les les articles R122-5 et suivants du Code de l'environnement (protection de la nature)
*Projet de réaménagement d'un centre commercial parce de stationnement – Lot Vente de Gros (E4)*

Aucun des bâtiments actuellement présents sur l'emprise foncière ne est en outre n'est classé au titre de l'inventaire des Monuments Historiques ou du patrimoine GIS remarquable. De même, aucun monument n'apparaît n'est présent dans un rayon de 500 mètres autour du Cour Majeur commercial.

Les Cones de Protection du Patrimoine Architectural, Urbain et Paysager (CPPAUP) sont mêmes sont des servitudes d'utilité publique, dont des qualitent et mise à protéger qu'il n'existe en valeur pour des motifs d'ordre esthétique ou historique. Lorsqu'elle concernent des sites, elle ont pour but de conserver, de protéger et de mettre en valeur la satisfaction spécial de mise en application de l'article L 642-1 du Code du Patrimoine.

*CAT ZONE/URBAN*

1 - **L'environnement socio-économique et culturel du site est donc compatible avec l'implantation du l'ensemble commerciale.**

# 5. ANALYSE DES IMPACTS SUR L'ENVIRONNEMENT



Ne pas être utilisé
à l'extérieur du cadre du A.G.E.C.O.D.

**SNC-ALTA-ESP LA VILLETTE** – Etude d'impact du Bois des Hirondelles IC2I-T et ouverte du Cycle de l'environnement dynamique de la nature

*Projet de aménagement d'un centre commercial sur la commune – La Villette-en-Ile (93)*

D'une façon générale, l'état actuel a permis de présenter les sensibilités/enjeux du milieu environnant. Ceux-ci peuvent être résumés :

- **Les impacts permanents** seront définis par la modification de l'environnement dans lequel s'insère le projet. Certains de ces effets peuvent toutefois être réduits ou compensés. Ceux-ci peuvent être positifs ou négatifs. Ils peuvent être à CT, MT ou LT, considérés à proprio au respect de l'environnement ou
- **Les impacts temporaires** seront définis par la modification de l'environnement dans lequel s'insère le projet. Certains de ces effets peuvent toutefois être réduits ou compensés. Ceux-ci peuvent être positifs ou négatifs. Ils peuvent être à CT, MT ou LT, considérés à proprio au respect de l'environnement ou
- **Les effets** du projet sur l'environnement seront, selon les cas :
  - **directs** (résultant d'un impact de la zone directe sur les cibles identifiées dans l'aire d'étude) sont généralement mentionnés selon une hiérarchie de 5 niveaux (nuls, faibles, moyens, forts, très forts) selon la sensibilité des cibles concernées ;
  - **indirects** (résultant d'une relation de cause à effet ayant pour origine un effet direct, ou encore, résultant d'un impact de la zone directe sur des cibles identifiées dans l'aire d'étude qui peuvent être indirectes géographiquement de la zone directe), ou **induits** (résultant d'un impact de la zone directe sur des cibles identifiées dans l'aire d'étude) ;
  - **temporaires** (limités dans le temps) ou **permanents** (sur la durée de l'exploitation et à l'horizon de mise en service) ;
  - **cumulatifs** (résultant d'un cumul et de l'interaction de plusieurs effets directs et indirects, générés par un même projet ou par plusieurs projets dans le temps et l'espace et susceptibles de générer des impacts environnementaux supérieurs à ceux initiaux).

L'évaluation effectuée s'appuie pratiquement sur l'ensemble des points sensibles de l'état initial obtenir dans les chapitres précédents.

Trois types de mesures d'atténuation des effets négatifs (mesures évitement, compensation ou réduction) du projet sur l'environnement peuvent être proposés :

- Des mesures d'évitement (ME) ;
- Des mesures de réduction (MR) ;
- Des mesures compensatoires (MC) ;

Les mesures compensatoires pour compenser les effets qui ne peuvent être ni supprimés, ni réduits.

## 5.1 ANALYSE DES IMPACTS PREVISIBLES DES TRAVAUX SUR L'ENVIRONNEMENT

### *5.1.1 INTRODUCTION*

L'étude d'impact de la phase de travaux a pour but l'analyse des effets des travaux sur l'environnement préalablement caractérisé dans l'état initial.

La durée du chantier est estimée à 30 à 36 mois environ.

Les travaux d'aménagement de l'ensemble commercial seront confiés à des entreprises d'aménagement et de travaux publics, qui auront en charge la constitution des dossiers nécessaires à l'obtention des différentes autorisations requises.

Pour leur réalisation, la SNC ALTA CRP LA VALETTE s'assurera du respect des moyens mis en œuvre par les entreprises intervenant sur le chantier pour réduire les impacts sur l'environnement et notamment du respect des prescriptions imposées par les cahiers de chantier, notamment dans la charte « chantier à faibles nuisances », nécessaire à l'obtention du label HQE ® et BREEAM visé sur l'opération. Les actions découlant de l'application de cette Charte durant les travaux visent ainsi à :

- limiter les consommations (eau, énergie) et les nuisances (poussières, boues, bruits, livraisons et stationnement de véhicules, changement du plan local de circulation, abords du chantier, etc.) ;
- limiter les risques pour la santé des ouvriers du chantier (bruit, utilisation de solvants, etc.) ;
- limiter les pollutions de proximité en cours de chantier (sol, eau, air) ;
- réduire les déchets de chantier et en assurer une gestion différenciée ;
- sécuriser l'accès au site ;

Le synoptique ci-dessous constitue un résumé des actions à mener par les entreprises :

| Phase préparation de chantier | |
|---|---|
| Toutes les entreprises : | Lot Gros œuvre (en plus) : |
| [illegible] | [illegible] |
| [illegible] | [illegible] |
| [illegible] | Fournir le plan d'installation de chantier |
| [illegible] | [illegible] |
| [illegible] | [illegible] |

| Phase chantier | |
|---|---|
| Toutes les entreprises : | Lot Gros œuvre (en plus) : |
| Respecter la Charte et mettre en place toutes les dispositions prévues | [illegible] |
| [illegible] | Relever mensuellement les compteurs et sous-compteurs d'eau et d'électricité |
| Coordonner le respect des exigences du Chantier Propre par les sous-traitants | [illegible] |
| [illegible] | |

Vu pour être annexé à l'arrêté en date du 06 JAN. 2017

**SNC ALTA ESP LA VALETTE** - Etude d'impact au titre des articles R 122-17 et suivants du Code de l'environnement (évaluation de la santé)

*Projet de réaménagement d'un centre commercial et pôle de stationnement - La Valette du Var (83)*

Cette étude de sécurité est 2 parties. Notre avis porte sur les risques sanitaires le cas ou ceux-ci ne sont pas couverts par des textes réglementaires. Ainsi, l'évaluation présentant des dispositions à prendre sur les sujets suivants :

- Qualité des matériaux (présence de revêtement de toiture) ;
- Irritation des conjonctives ;
- Irritation des muqueuses ;
- Irritation des voies respiratoires (rhinite) ;
- Qualité de l'air intérieur (COV, HCHO) ;
- gestion des eaux de ruissellement ;
- Gestion des eaux usées ;
- Gestes réglementaires.

La SNC ALTA ESP LA VALETTE forme les 2 ensembles de bâtiments situé et ouverts, avec toiture en tôle ondulée en dégradé, conformes aux normes de construction et de sécurité incendie. Les matériaux de construction ne présentent pas de risques sanitaires connaissables (installations techniques, décoration, ...) sauf le le dégage de Liquide Pentane.

### *3.1.2 - IMPACT SUR LA TOPOGRAPHIE ET LA BATHYMÉTRIE*

La topographie de l'ensemble sommaire) a été intégrée au projet et sera préservée hormis le linéaire de l'emprise finalisé soit qui remodelé et désaménagé du talwen actuel sur environ 1,5 m de profondeur sur 1 linéaire soit 1m. Pour ce qui est de la bathymétrie de l'ensemble sommaire aussi.

Les matériaux sur la géologie locale seront uniquement liées aux opérations de dévasage et curage des cales sommaires. Les matériaux issus du curage seront traités par la Société Lot, et le Développement & Mise exploitation des travaux ensemble. Les matériaux issus du curage seront traités par la Société Lot, et le Développement & Mise exploitation des travaux ensemble. Les matériaux issus du curage seront traités par la Société Lot, et le Développement & Mise exploitation des travaux ensemble. Les matériaux issus du curage seront traités par la Société Lot, et le Développement & Mise exploitation des travaux ensemble. Des diverses aspects de matériaux de curage seront traités.
Des études géotechniques seront réalisées afin de déterminer la nature, le type et la profondeur des formations à curaber.

- **Il n'est prévu aucun impact des travaux sur la topographie sur modéré, soient sur la bathymétrie négligeable.**

### *3.1.3 - IMPACTS SUR L'EAU*

#### *3.1.3.1 - Utilisation de l'eau*

L'eau sera utilisée pour alimenter les équipements sanitaires et pour les besoins du chantier (hydratation de matériaux, nettoyage des engins et matériels, aspersion, etc.). La consommation n'est pas connue à ce jour.

#### *3.1.3.2 - Rejets des eaux usagées*

Les rejets des eaux usagées sont les suivants (lorsque ce rédatant est) :

- eaux usées (principal lieu ou toilettes WC, lavabos, douches) ;
- eaux pluviales ;
- eaux d'aspersion ;
- eaux du nettoyage des engins et matériels de chantier ;
- eaux de lamination du bitter et ainsi présentant de la décantation de bititanes.

Compte-tenu de l'absence de réseau de circulation des eaux jusqu'à la phase de pose du bitter, les eaux usées seront traitées par des toilettes sèches. Les eaux pluviales et les eaux d'aspersion ne seront pas collectées dans le réseau public. Cela aura un impact modéré directement sur les parcelles sur lesquelles elles tombent. Quant les travaux, les rejets des eaux usagées seront limités à l'eau utilisée pour le nettoyage des surfaces nécessitant le bitter pour les parkings seront négligeables.

Après la mise en place des réseaux EU et EP, une vérification du bon fonctionnement sera réalisée par la Société Lot, et le Développement & Mise exploitation des travaux ensemble.

Après la mise en place des réseaux EU et EP, une vérification du bon fonctionnement sera réalisée par la Société Lot, et le Développement & Mise exploitation des travaux ensemble.

### *II.1.1.4 Mesures de réduction des dépenses*

#### *II.1.1.1.1 Eaux usées*

Les eaux usées seront collectées suivant deux réseaux :

- eaux collectées dans une fosse temporaire puis dévidées par un prestataire agréé ;
- eaux rejetées dans le réseau des eaux usées de la commune. Dans ce cas, une convention de déversement sera ensuite signée avec le service compétent/gestionnaire assainissement concerné.

Pendant la réalisation des travaux, les sciences s'assainissement (haus) seles en atterre (Sanitaires) seront mises en place. Les eaux usées seront collectées dans une fosse temporaire puis dévidées par un prestataire agréé.

Un sol/ des conservateurs sera à prévoir de façon à vérifier les éventuels « gaspillages ».

#### *II.1.1.1.2 Eaux de nettoyage*

Le nettoyage spécifique sera éventuellement entreprisé à la saison du site pour récupérer les eaux provenant des opérations de nettoyage des engins de chantiers (par exemple, le dévidoir de chaque des pneumatiques).

#### *II.1.1.1.3 Eaux de défense*

Les eaux de défense provenant de la fabrication des matériaux de construction (béton, mortier, etc.) ne seront pas rejetées dans les réseaux pour éliminée en tant que déchet dangereux par un prestataire agréé.

Et ce qui concerne les bennes de tafico (poll à l'amiante), elles seront ordinairement déterminées de leur tafico et bennes sur mesure d'une ecre spécifique seront les quitte to-ils.

#### *II.1.1.4 Emissionnes : Impacts sur l'air*

Aucun procédé industriel générant des émissions aqueuses ne sera mis en oeuvre sur le chantier.

Chaque nett dispose de moyens conservatoires pour réduire sa charge polluante et limiter les rejets dans le milieu naturel. Les eaux usées issues des activités du chantier (eaux de cuisine et sanitaire) seront mis en place tout au long des travaux de manière à éviter les risques de colmatation. Aucun effluent potentiellement polluè ne sera rejeté au milieu naturel. Les eaux de ruissellement issues des phases de travaux ne présentent pas d'effluents présentant en quantité significatives.

**Il est constaté que, l'impact prévisible des travaux sur le milieu aqua est considéré comme faible en regard de la mise en place des dispositifs de protection adéquat.**

### *E.1.4 IMPACT SUR L'AIR ET LA QUALITÉ DE L'AIR*

#### *E.1.4.1 Phase des distributeur*

Lors de la phase de travaux, des émissions atmosphériques de différentes nature seront générées. Ces émissions sont majoritairement diffuses et proviennent des sources suivantes :

- émissions de poussières provenant du transport, du stockage et les et de la manutention des matériaux (GRAVIERS, SABLES, ciment, terre excavées et remblais-apports) ;
- émissions de gaz d'échappement des engins de chantier : les émissions issues de la combustion du gasoil des engins de chantier (les émissions issues de la combustion du gasoil contiennent principalement des oxydes d'azote, des oxydes de soufre, du monoxyde de carbone, des composés organiques volatils non méthaniques, du gaz, entre 50 et 90 radiales de carbone par pour de chaleur, dans les proportions variables selon le type de moteur, le type de carburant utilisé, les traitements mis en place et les qualités du gasoil).

Des équipements générant des émissions ponctuelles comme des installations de combustion (groupe électrogène) pourront être mis en place pendant le temps du chantier. Ceux-ci émettront des polluants en fond et émettront des gaz (composées non gaz) (hydrocarbures) diffuses.

Lors de la réalisation des voiries, l'hydrologie par des substances bitumeuses est à l'origine des émissions de composés organiques aromatiques polycycliques (HAP) et de composés organiques volatils (COV).

#### *E.1.4.2 Phase de mémoire-des dépacit*

Des mesures seront mises en place pour limiter l'envolves poussières :

- bâche sur les camions de transport ;
- arrosage régulier des voies et des stocks-tas des pelloides déchet ;
- stockage en silos des matériaux les plus poldrétants ;
- nettoyage des camions-toupie ;
- limitation de la vitesse sur le chantier.

Les opérations d'hydrologie seront réalisées sur une courte période afin de minimiser les nuisances occasionnées.

#### *E.1.4.3 Conclusion : impacts sur l'air et les odeurs*

Aucun procédé industriel générant des émissions atmosphériques ne sera mis en œuvre sur le site.

Le MANQUE des bâtiments sera à l'origine d'émissions diffuses ponctuelles des composées organiques volatils (COV) et des composées organiques volatils non méthaniques (COVNM). Cependant, l'impact de ces émissions sera limité par les différents dispositifs de prévention mis en place (mise en place de filtres à charbon actif, mise en place de biofiltres).

- **En conséquence, l'impact des fumées sur l'air sera considéré comme faible.**
- **Des émissions contaminantes mis en place et de contrôle environnants, l'impact sur la santé est considéré comme négligeable.**



Environnement
Pôle Sol&Air Est
2025

### *3.1.2 IMPACT SUR LE CLIMAT*

Les émissions atmosphériques générées lors de la phase de travaux, notamment celles des engins de chantier, vont contribuer à un rejet non significatif, en quantité de gaz à effets de serre (GES), et notamment $CO_2$.

Les impacts du projet sur le climat sont faibles. Il ne reste :

- **Les effets des différentes activités réalisées sur le site pendant la période de travaux sur le climat local, régional et planétaire peuvent être considérés comme négligeables.**

### *3.1.3 IMPACT SUR LE SOL/SOUS-SOL/EAUX SOUTERRAINES*

#### *3.1.3.1 Sources de bruit et de vibrations*

Les principales sources de bruit ressenties sur le site pendant la réalisation des travaux seront :

- les opérations de transport des matériaux de construction et des terres ;
- les engins et équipements de chantier (pelleuses, pelle, toutes-composantes, chargeur, bétonnière, marteau-piqueur, grue, groupe électrogène, compresseur, ...).

Les principales sources de vibrations lors de la phase de chantier seront liées aux engins de chantier (pelleuses, pelle, chargeur, et plus particulièrement les matériaux particulaires, du type marteau-piqueur).

Les chantiers seront tenus de respecter la réglementation en vigueur concernant les émissions sonores et vibratoires. Les engins de chantier devront être conformes et présenter une bonne isolation phonique et des systèmes limitant les vibrations dans les sols conformes à :

- l'arrêté du 11 avril 1972 modifié relatif à la limitation du niveau sonore des bruits émis par les engins de chantier et notamment à l'utilisation de dispositifs internes de certaines engins de chantier ;
- l'arrêté du 2 juillet 1976 modifié relatif au bruit émis dans par les matériels et appareils de chantier ;
- l'arrêté du 27 mai 1997 modifié fixant les dispositions communes applicables aux installations de chantier ;
- l'arrêté du 18 mars 2002, relatif aux émissions sonores dans l'environnement des engins de chantier utilisés à l'extérieur des bâtiments.

Les engins de Travaux Publics ne sont pas des centrales répétitives aux dépositions de son arrêté. Chaque jour, au fur et à mesure des travaux, le bruit émis par les engins de chantier va varier en fonction des tâches, des nombre et par les engins de chantier sur le site (durée maximale journalier pendant cette période).

Les comportements et bonnes mécaniques suscepibles de créer une gêne auditive et vibratoire seront conformes à la réglementation en vigueur (Environnement bruits et savoir-vivre/voisinage respectueux).

### *3.1.5.3 Moyens de réduction des impacts*

L'eau fait demandé aux entreprises de réduire le niveau des bruits par des dispositifs appropriées comme par exemple :

- Utilisation de matériels de chantier conformes ;
- Vérification des équipements de plus nuisantes ;
- Fermetures des compresseurs et autres machines susceptibles de créer une gêne sonore et olfactive.

### *3.1.5.4 Évaluation : Impacts et Incidences sur la santé humaine*

Les impacts sonores et vibratoires du site pendant les travaux sont les suivants :

- L'impact sonore et vibratoire du site pendant les travaux sera dans moyen.

### *3.1.7 IMPACT DES DECHETS*

#### *3.1.7.1 Déchets des ménages*

Les différents déchets pouvant être produits lors des travaux sont les suivants :

- les déchets inertes : pierre naturelle, béton et matériaux de terrassement, sable, gravier, terre végétale, terre non végétale, terre de remblaiement ;
- les déchets ménagers et assimilés : emballages, bois, plastiques, métaux, papiers, cartons, verre, textiles, déchets d'équipements électriques ;
- les déchets dangereux tels que peintures, bois traité avec des sulfates de cuivre, huile, hydrocarbures…

#### *3.1.7.2 Déchets des ménages*

Le choix de décrire des bilan actuels sera généralisée d'une quantité importante du déchet. La gestion de ces déchets de chantier doivent être séparées par classification sur les différentes catégories de déchets. Les déchets dangereux doivent être traités et les déchets assimilés ainsi/seulement recyclés ou jetables.

La collecte à l'en faire et dans sa chantier, sera ORIES stoif en vue d'activation GRÂCE ou fils des conditions classées et pour les tels effectés par des machines spécialisées et spécialisées.

Suivant les travaux d'aménagement des travaux, les différentes entreprises seront tenues d'évacuer tous les déchets et gravats résultant de leurs travaux et de nettoyer le chantier au fur et à mesure de l'avancement des travaux. Les déchets seront triés, stockés, Dumpsters triés, « trashes, sac vaches des « trashes » sont interdits formellement.

### *3.1.7.2 Mesures de valorisation des déchets*

Les déchets générés par l'activité du chantier sont en général sur décrire être responsable par l'entreprise exécutrice. L'entreprise exécutrice est de responsabilité sur ce lieu des déchets et doit d'en trouver les quantités générées.

Le gestionnaire décrivant sur le chantier sera tenu/tenue par des dispositions telles que :

- Le tri des déchets en fonction de leurs caractéristiques spécifiques et d'après leurs de dépôt ;
- Le stockage des déchets ;
- Maintenance des déchets et de certification des déchets dangereux dans les filières adaptées et par des prestataires agréés.

### *3.1.7.4 Désorganisation / impacts de la gestion des déchets*

Pendant le déroulement des travaux (exécution sur chantier), les entreprises s'engageront à maintenir le site propre et à assurer la organisation et rigueur « professionnelle ».

- Les déchets seront triés et stockés dans des bennes (DIB, DIBA, DIBS, DIBDS, DEEE, DDS, DDS, DDS conformément à la réglementation en vigueur) ;
- Les déchets dangereux seront stockés dans des boîtes de rétentions des engins de chantier et des divers produits dangereux ;

➢ **Compte-tenu de la gestion adaptée des déchets lors des travaux, l'impact précédée considéré sera faible.**

### *3.1.B - IMPACT SUR LES SOLS ET LE SOUS-SOL*

#### *3.1.B.1 - Rappel des enjeux*

Compte tenu des informations recueillies lors de l'état initial, une partie de l'ancienne station-service de la Société TOTAL a été mise en évidence sur la parcelle BD 0 (ancienne station-service de la Société TOTAL sur l'emprise foncière sud) et EP sur l'emprise foncière nord) et une ancienne station-service automobile (emprise foncière sud).

Trois études de diagnostic ont eu lieu ces dernières par EP Environnement sur l'emprise foncière sud et par EP Environnement sur l'emprise foncière nord (comprenant le parc de stationnement) lorsque de l'ancien site CBC à entre 2007 et 2011 :

- Diagnostic de pollution Environnement Barnéoud – La Valette du Var (83) - Rapport EP Environnement AUTOSERVE-01 du 2 janvier 2007 ;
- DIAGNOSTIC DU SOL Ancien site – Parcelles cadastrales Section AS n°75-257-317 - Rapport EP Environnement AUTOSERVE-02 du 2 janvier 2007 ;
- Plan de gestion – Parcelles cadastrales section AS n°75-257-317 et 318 du parc de stationnement – Rapport EP Environnement AUTOSERVE-03 du 2 janvier 2007 ; Rapport EP Environnement n°AUTOSERVE-04 N°1(s) 07 mai 2011.

Plusieurs zones de sondages ont été réalisés afin de caractériser l'état des milieux sols et sous-sols. Les résultats des analyses ont mis en évidence :

- zone ponctuelle de pollution par des hydrocarbures au droit de l'ancienne station-service de la Société TOTAL (parcelle BD 0) ;
- zone de pollution par des hydrocarbures de type ERP au droit de l'ancienne station-service de l'ancien commerce Barnéoud sur l'emprise foncière sud ;
- présence de remblais contenant des traces de métaux lourds et de HAP au droit de l'ancienne station-automobile sur l'emprise foncière sud.

Le tableau des voies de la première ligne a été considérée ce ce niveau de 7 alternatives. Le tableau des voies de la deuxième et certaine prolade organisée soit des alternatives (Alternatives, POB, variantes).

#### *3.1.B.2 - Présent de développement et de fondation*

Les terrassements au niveau de l'emprise foncière sud (volume) et volume de mobilisation maximal, tenant que des terrassements ou chaque de l'emprise foncière nord sensiblement équivalent à un décapage de surface sur 30 cm en moyenne.

Des zones polluées ont été mises en évidence lors des différents diagnostics environnementaux. Les zones polluées ponctuelles au droit de l'ancienne station-service de la Société TOTAL (parcelle BD 0) ainsi que les zones de remblais au droits ancien bâtiment de l'ancien commerce Barnéoud sur l'emprise foncière sud. Ces zones polluées ne présentent un particulier sur évacuation en filières autorisées, les déblais devront être évacués comme des déchets et devront être à la fois gérés comme des déchets et des impuretés.

Les limites de fondation préliminaires sous déclarative, voir cahier VRD du dossier du : R.2.1.01.02.

*5.7.6.2 Identification des sources potentielles de pollution sur le site lors des travaux*

Lors des travaux de démolition, nombreuses substances ou matériaux peuvent être des sources de pollution du sol/eau. Les principales sont :

- les déchets issus du mobilier de fast (formica/plastique collées pour l'approvisionnement en produits alimentaires) et du bâtiment :
  - le plomb/amiante des différents ouvrages du chantier ;
  - les huiles/graisses/carburants des engins de chantier ;
  - le stockage de cartons souillés (parkers, colles, solvants etc.) ;
  - le stockage de cartons décrus dangereux.

*5.7.6.3 Mesures de réduction des impacts*

Afin de limiter les risques de pollution, les entreprises s'engageront à respecter la réglementation en vigueur concernant le stockage/mise des engins de chantiers (surface imperméabilisée, bac de rétention, …) et les procédés adéquates de gestion une pollution des sols (feux, huiles, etc.) lorsqu'elle survient. Les procédés adéquates de gestion des déchets seront définis dans le cadre du chantier. Les principales mesures des sols sur le lieu en place d'autre discrète source de pollution, seront :

- les clarines fons de fast domestique, si présentes, seront séparées avec des bennes spécifiques et seront traitées par des filières spécifiques (DEEE, DDS, Déchetterie) : environnementale en vigueur, en capacité suffisante, formes pour éviter les pertes et les fuites (bennes fermées) ;
- les clarines restées collées au choix sont/seront au moment du remplissage des engins.

Les engins de chantier non utilisés (par polleuses, bulldozer…) seront quant que possible stationnés sur surfaces imperméables.

La stockage de produits dangereux sera le plus réduit possible. Des zones de stockage des déchets dangereux (chiffres excédés par exemple) seront sécurisées avec des bennes fermées.

Aucun lubrifiation de matériaux (vélos, vehicule, etc.) n'aura lieu sur le chantier. Aucune manipulation de matériaux susceptibles de manipulation de substances dangereuses ne sera effectuée.

En plus, des dispositifs seront prises afin de limiter les quantités de produits et de déchets dangereux, notamment lorsque le risque de contamination du sol/eau est élevé/avant ou fuite/pollution.

**3. De manière générale, l'impact des travaux sur les sols et le sous-sol est considéré comme faible. A noter que le projet aura un effet bénéfique sur la qualité du sol et du sous-sol puisque les sols seront remis en état et les pollutions sont sources de dommages/risques par des matériaux sains.**

### *3.1.5 - IMPACT DES TRANSPORTS*

#### *3.1.5.1 - Description des transports*

Le chantier global qui prévoi sur une durée estimée à 30 à 36 mois environ prendre beaucoup de camions et de véhicules de type utilitaires (40 véhicules, Le tableau 96 & 3a dedessoit des moyens et environnement consitiu) :

- Des camions pour transporter les matériaux de construction (Sécrive, béton, ciment, poutres, tuyaux, etc…)
- Des véhicules du personnel travaillant sur le chantier.

En prenantes opportu, il est prévu entre 30 et 50 véhicules de camions par jours de chantier (hors transport de matériaux) et environ 40 véhicules de type utilitaires par jour.

Cette année nonne engendrer des perturbations de circulations aux abords du chantier (coupures temporaires, déviations, modification du sens de circulation ou fur et à mesure de l'avancement du chantier, etc…) et nécessitera des e l'origine de mesures pour le chantage du DPR de cas de la sécurité et du Code.

#### *3.1.5.2 - Moyens de réduction des impacts*

Les bons principes de circulation mesure au site se transmettent par de nonne réglementaire, ce qui permettra de limiter les nuisances par rapport aux population environnantes et aux usagers de la circulation routière.

Il n'y aura pas ne mis pas d'aspects ordinaire de vehicule, nécessant aux le nonne ne centaine circulant à l'extérieur ce site.

#### *3.1.5.3 - Conclusion : impact des transports*

La baïlle des véhicules et de camions est limitant au chantier de nonnonation du site et seul les transports de matériaux et de personnel sont prévus. Le trafic sera de 30 à 50 camions et 40 véhicules de type utilitaires (valeur maximale environnement 0,08%), soit moins de 1% par rapport au trafic journalier de l'ordre de 15 000 véhicules par jour sur la RD98, dont 11% de poids lourds sur l'R07 et de l'ordre de 15 000 véhicules par jour sur la RD98, dont 11% de poids lourds.

**→ Le chantier du construction n'aura un impact faible en terme de transports.**



Vu pour rester annexé à l'arrêté en date du 5 JUIN 2018
Le Préfet
Pour le Préfet et par délégation
Le Secrétaire Général
Pour le Secrétaire Général
Jean-Luc VIDAL

**IMC 4173 ESP LE GILETTE** - Etude d'impact au titre des articles R122-2 et suivants du Code de l'Environnement (Ludothèque de Lucquet)
*Projet de réaménagement d'un centre commercial et pôle de stationnement – La Gilette du 7ème SEC*

### *E.V.III IMPACT SUR LE PAYSAGE*

Comme on a vu (Rubrique E.I.1e ci-zone du Sud ensemble commercial présente un intérêt paysager mauvais.
Le projet, dans le périmètre de travaux (bâtiments entre 20 et 26 hauts), les ouvrages et installations de chantier provisoires du chantier auront un impact visuel temporaire sur le paysage environnant. Les bâtiments du centre commercial seront masqués par des palissades de chantier. La Grande Rue bénéficiera d'un nettoyage mécanique permettant une mise en valeur du cours.
Les bâtiments du centre commercial seront masqués par des palissades de chantier représentant un intérêt artistique propres et les engins de chantier seront cachés dans leur dépot du site.
A l'issue du chantier de chantier qui le nécessite quitte, un dispositif de nettoyage des voies de circulation et des abords du chantier sera mis en place. Les déchets et matériaux de chantier ne sont ni inertes ni inertes dangereux. En cas de nécessité de la voie publique un nettoyage mécanique des voies sera mis en place.

> **L'impact des travaux sur le paysage sera considéré comme faible.**

### *E.V.IV IMPACT DES ÉMISSIONS LUMINEUSES*

Les travaux se dérouleront généralement en journée, ne nécessitant pas de lumière artificielle.
En cas de travaux de nuit (exceptionnel), les projecteurs et les phares des engins seront orientés vers le chantier et non vers les habitations. Les travaux de nuit seront limités.
Les phares de sécurité clignotant des chaises de cinéma seront orientés vers les bâtiments et non vers les habitations. Les phares de sécurité clignotant des chaises de cinéma seront limités.

> **L'impact des émissions lumineuses du site durant la phase de travaux sera donc faible.**

### *E.V.IV IMPACT SUR LE PATRIMOINE CULTUREL*

L'étude par de nettoyer archéologique identifie sur l'emprise du futur ensemble commercial 3 zones de sensibilité : 1 zone de sensibilité archéologique, et deux de découverte fortuite de monnaies, vases, substructions, mosaïques, éléments de sarcophages, tuiles romaines, tombes, etc. Le projet de réaménagement intègre ainsi ces zones sensibles à préserver. Toutes les hypothèses de la réglementation, la Direction Régionale des Affaires Culturelles (service Archéologie) sera informée conformément à l'article L531-14 du Code du Patrimoine (mesure compensatoire).

> **L'impact des travaux sur le patrimoine culturel sera considéré comme négligeable.**

## *5.1.13 IMPACT SUR LA FAUNE ET LA FLORE*

### *5.1.13.1 Description*

Le site sera implanté sur des parcelles occupées en totalité par des bâtiments d'activités où la flore naturelle est très peu développée, s'agissant principalement d'une végétalisation des parcelles par l'homme.
De plus, le site étant déjà totalement urbanisé, il est très peu habité par des animaux, ces derniers préférant des secteurs plus calmes, et donc plus éloignés des bâtiments existants.
La faune présente dans le secteur est constituée de quelques oiseaux et de mammifères : il s'agit d'espèces assez ordinaires, caractéristiques du milieu mixte urbain et rural, auquel elles sont bien adaptées.
Enfin, la faune environnante est une faune banale, habituée des milieux péri-urbains éclairés.
Le chantier ne générera pas de rejets aqueux directement dans le milieu naturel. Durant la phase de travaux, les rejets atmosphériques et les émissions sonores seront principalement dus aux véhicules et engins de chantier qui seront présents en nombre limité.

### *5.1.13.2 Moyens de réduction des impacts*

L'absence de travaux pendant la nuit permettra aux animaux de circuler sur le site.

L'ensemble des déchets générés par les activités du site seront traités (cf. impact des déchets) de manière à réduire au maximum leur impact sur la faune et la flore environnante.

### *5.1.13.3 Conclusion*

Les travaux généreront peu d'émissions (eau, air, bruit, déchets, émissions lumineuses) qui seront étalées pendant la durée du chantier estimée entre 30 et 36 mois environ.

De plus, le projet est implanté à proximité d'axes routiers relativement bien fréquentés et sur un terrain qui abrite des espèces végétales naturelles peu nombreuses et ordinaires ainsi que des espèces animales habituellement caractéristiques du milieu urbain.

> **Par conséquent, l'impact des travaux sur la faune et la flore environnantes est considéré comme faible.**

Vu pour être annexé
à l'arrêté en date du 06 JAN 2012

### *5.1.14 IMPACT SUR LA SECURITE*

Les entrepreneurs seront tenus de prendre toutes les dispositions afin d'assurer la sécurité du chantier, l'hygiène et la sécurité des travailleurs et la sécurité publique, et de se soumettre à toutes les obligations mises à leur charge par les lois et décrets en vigueur et tout règlement de police, de voirie ou autres.
Un coordinateur SPS (sécurité protection santé) sera nommé et sera tenu de faire respecter les règles de sécurité sur le chantier.

#### *5.1.14.1 Identification des dangers*

Les dangers potentiels liés aux activités de travaux sont :

- la circulation des camions de chantier dans le site et à ses abords, susceptible d'être à l'origine d'accidents (de personnes, incendie, déversement accidentel, etc.) ;
- les actes de malveillance générant des accidents (personne, incendie, explosion, etc.) ;
- la défaillance d'un engin de chantier ;
- le déversement accidentel de produits dangereux générant une pollution de sol et du sous-sol (voir chapitre 5.1.7.4.).

#### *5.1.14.2 Moyens de prévention*

##### *5.1.14.2.1 Circulation*

Un plan d'organisation et d'installation de chantier sera établi avant le démarrage des travaux. Ce plan comprendra notamment les localisations des différentes structures, équipements et moyens mis en place lors du chantier. Une signalétique adaptée sera mise en place. L'emplacement des engins fixes de chantier à risque sera clairement défini, notamment l'emplacement des grues avec l'encombrement de leurs voies, leur zone de giration possible et leur zone de giration en charge. De plus, aucune charge ne sera admise sur les zones ouvertes au public. Les itinéraires pour poids-lourds seront imposés à l'ensemble des dessertes de chantier. Ils seront obligatoires pour tous les poids-lourds et seront fléchés sur leur parcours.

L'accès au chantier sera constitué en dur afin de permettre toute intervention rapide des secours en cas de nécessité.

Le domaine public en sortie de chantier sera maintenu propre afin d'assurer la sécurité routière. Les camions et les engins de chantier subiront un nettoyage à chaque sortie de chantier.

##### *5.1.14.2.2 Prévention de la malveillance*

Le chantier sera fermé au public et entièrement clôturé afin de réduire les risques d'accidents notamment dus à des actes de malveillance.

##### *5.1.14.2.3 Obligation des entreprises d'aménagement des surfaces commerciales*

Lors de l'aménagement des surfaces commerciales, les intervenants seront responsables de la sécurité relative aux travaux mis en œuvre.
Les chantiers devront être clos. Les dépôts de matériels à l'extérieur des locaux et sur l'emprise des parties communes seront interdits ou seront sous la responsabilité des intervenants.

*E.1.7.4.4 Hygiène et production*

**E.1.10.2.2.1 Équipements innovants**
Les équipements innovants comprennent des dispositifs désapalmes et ramie du protection et de lutte contre l'incendie (notamment aquaspiffs, water-mist (brau, spitz, etc.).

**E.1.10.2.2.2 Consignes sécurité**
Le coordinateur SYS sera en charge de rédiger des consignes sécurité et d'intervention (ERI) spécifiques à chaque activité.

**E.1.10.2.2.3 Maintenance et sécurité des engins de chantier**
Les entreprises s'assurent de la maintenance régulière des équipements de chantier (centrale des centrematériaux, groupes électrogènes, etc) ainsi que leur mise en sécurité (sécurité des grues par exe Ex, etc).

*E.1.10.2 Orientation*

Les flèches et aménagement seront ordonnés par des entreprenaurs, ayant pris lorgs cours Bonne et ensuite de chantier et dans la matière des techniques bauxes. Ils seront pourvoiles des dispositifs servot prisent et de nombreux moyens de prévention et de protection servot mis en place afin d'assurer la sécurité du chantier et de réduire le risque d'accident.

## 5.2 ANALYSE DES IMPACTS PREVISIBLES DU PROJET SUR L'ENVIRONNEMENT

### *5.2.1 INTRODUCTION*

L'Etude d'Impact doit notamment comprendre « une l'ac l'analyse des effets d'ici tel projet sur l'environnement probablement susceptible dans l'ident-ciale.

Le SNC ALTA CRP LA VALETTE Bowes ses 2 ensembles de bâtiments dans et ouvrant, sont flanqués ALTA, RUFINEL et ARGEL, certifiées aux normes de satisfaction et de sécurité. Ces bâtiments sont équipés de systèmes de sécurité incendie, de systèmes environnemaux (installations techniques, décentralisé...) sont à la charge du chargé Preneur. Ces systèmes sont : ventilation, climatisation, chauffage, éclairage, alarmes, sonnerie, équipement des différents locaux.

- Alimentation des fonctions obligatoires ;
- Alimentation des fonctions optionnelles ;
- Zones d'exclusion ;
- Alimentation des différents plans des locaux etc ;
- Alimentation des fonctions et des différents zones ;
- Alimentation ;
- Zones et centrales techniques des installations électriques et de différentes installations ;
- Accès Incendie pour les handicapés ;
- Alimentation des différents équipements électromécaniques ;
- Appel d'alarme de bureau de contrôle sécurité et respects de sécurs, électricité, mobilité des ascenseurs ;

### *5.2.2 IMPACT QUALITATIF*

*5.2.2.1 Méthodologie d'évaluation des impacts sur l'eau*

Pour l'évaluation des impacts sur l'eau, les différents aspects suivants ont été considérés :

- La consommation en eau du site en exploitation ;
- Les rejets d'eaux usées et d'eaux pluviales exploitation ;

Concernant les consommations en eau du site, les informations relatives aux postes suivants ont été prises en compte :

- Le réseau d'alimentation en eau ;
- Les différents usages ;
- Les différents en Tous.

### *2.2.2.2 Alimentation en eau potable et utilisation*

#### *2.2.2.2.1 Alimentation en eau potable*

Dans ce paragraphe, les informations présentées représentent celles obtenues auprès du gestionnaire du réseau d'eau potable, à savoir la SEM Eau de Marseille Métropole, et du gestionnaire du réseau d'eau environnement, SUEZ/SAUR et ont pour but d'évaluer sur et hors site l'adéquation des réseaux existants avec le projet.

- *Alimentation journalière et besoins correspondants AFD 354, A - SEPTET du 20/03/2014*
- *DEEXA - MARS 01 - Ressources d'eau CC Pareille Passion - ALTO INGENIERIE du 01/03/2001*
- *Projet de dysfonctionnement du collecteur pluvial de l'avenue de Lacanault*

L'eau potable sera acheminée jusqu'au lycée Montgolfier par le réseau public d'alimentation en eau potable. Celui-ci sera florrite à l'Unique Premier à 5 la pression minimale de 3 bars. Le réseau d'eau potable sera mis en charge par les promoteurs du complexe d'eau sera complétement installé.

3 niveaux pour de puits ou de capitage d'eau potable ou industrielle sur le terrain.

Un dispositif de désarmorcage (clapet anti-retour) sera installé sur le réseau conformément à l'article 10 de l'arrêté du 2 février 1998 modifié. Ce dispositif permettra d'éviter une pollution du réseau d'eau potable d'eau potable lors de la mise par les promoteurs du réseau.

#### *2.2.2.2.2 Utilisation de l'eau*

Il n'est pas prévu d'utilisation industrielle de l'eau sur le site. L'eau sera utilisée pour pompage :

- les équipements sanitaires,
- les équipements des bouches des cuisines du restaurant,
- les équipements de chauffage (bouche froid) et autres équipements techniques,
- à titre de sanitaire, des RIA et un poteau incendie conforme au plan de sécurité incendie du centre commercial.

Les opérations de maintenance, les compacts nécessités par la réglementation seront réalisées. Il s'agira du nettoyage de l'entrepôt des réseaux vers, réduction de la température.

Les informations des promoteurs Frais d'étude techniques, Frais d'étude chauffage, Frais d'étude plomberie, Frais d'étude électricité, Frais d'étude VRD, Frais d'étude spécifiques sont équipés de thermomètres hydraulique du type appropriés aux équipements désaurés.

Vu pour être annexé
à l'arrêté en date du 21.10.2021

##### *5.2.2.2.3 Consommation*

*Dans ce paragraphe, les informations présentées reprennent celles du document suivant :*

- *2090315 - NC05 02 - Economies d'eau CC Famille Passion – ALTO INGENIERIE du 18/03/2010*
- *Estimations puissances et besoins concessionnaires APS ind. C - SERTED du 09/12/2010*

**Besoins en espaces verts**

La gestion de l'arrosage envisagée est de type différenciée :

- la zone à arroser régulièrement concerne les espaces verts du mail central, plus en contact avec le public. Les plantations du mail représentent moins de 40% des espaces verts extérieurs de pleine terre ;
- le reste des espaces de pleine terre moins en contact avec le public sera arrosé, mais de manière exceptionnelle, en cas de forte sécheresse. Il sera composé de végétaux locaux adaptés au climat méditerranéen, donc ne demandera que peu d'arrosages complémentaires ;

Il a été considéré :

- une période d'arrosage des espaces verts d'avril à septembre (107 jours) et des besoins de 6 150 l/j ;
- que seul 40% des espaces verts extérieurs plantés au sol seront arrosés[20] ;
- que la toiture végétalisée extensive ne sera pas arrosée ;
- un besoin de 30 litres par m² et par an pour le nettoyage de l'ensemble des surfaces du parking et du parvis.

Ainsi, les besoins d'arrosage des pelouses et de nettoyage des parkings ont été estimés à 1 463 m³/an pour la partie Sud et 1 255 m³/an pour la partie Nord soit au total **2 255 m³/an.**

L'exploitant respectera les mesures d'urgence lors des épisodes de sécheresse avec limitation de l'arrosage des espaces verts.

**Besoins en eau sanitaire**

La consommation en eau journalière pour les sanitaires communs et des espaces de vente a été estimée à 6 423 l/j pour la partie Sud et 4 671 l/j pour la partie Sud soit **au total 11 094 l/jour, soit un besoin de 2 210,7 m³/an.**

Pour le calcul de la consommation conventionnelle, les équipements sanitaires suivants ont été pris en considération :

- des réducteurs de pression en fonction de la pression disponible. On veillera à limiter la pression à 3 bars maximum dans les réseaux, pour l'utilisation dans les sanitaires, les points de puisage...,
- chasses d'eau 3/6 l ;
- les robinets temporisés des lavabos économes sont à débit limité à 6l/min : exemple Robinetterie temporisée interrompable avec/sans mitigeur Contromix de Gröhe ;

[20] l'hypothèse de prendre 40% de surfaces arrosées de pleine terre est donc une hypothèse de dimensionnement correcte pour la cuve de valorisation. Cependant, le système d'arrosage devra être déployé pour arroser tous les espaces verts de pleine terre (le mail régulièrement, et le reste des espaces de pleine terre de manière exceptionnelle)

- Robinet de chasse d'urinoir type « Rapid SL » de Gröhe, réglable à 2l/s.

Le bureau d'études SERTED a estimé les besoins en eau de ville sanitaire à 12l/s pour la partie galerie marchande et 1,5 l/s pour la partie parking.

**Besoins en eau protection incendie**

D'après le document SERTED référencé 0922 CC LA VALETTE 2010-06-29 JM Estimations Puissances et Besoins Concessionnaires APS Indice C du 09.12.2010, les besoins estimés en eau de protection incendie sont les suivants :

- Système sprinklage
  - Une bâche de stockage de 1000 $m^3$.
  - Un branchement eau de ville de 12 l/s.
- Branchement RIA : débit d'eau (pendant 20 minutes) : 36 $m^3$/h ou 10 l/s.

**Autres besoins**

D'après SERTED :

- la consommation estimée de l'installation de réfrigération et de chauffage est d'environ 900 $m^3$/an ;
- la consommation estimée des 5 restaurants est d'environ 7 000 $m^3$/an.

### *5.2.2.3 Identification des réseaux et rejets aqueux associés*

Le site est raccordé au réseau AEP communal via une canalisation. Le réseau d'assainissement et d'épuration du site est de type séparatif. Aucun rejet d'eaux résiduaires dans la nappe d'eau souterraine ne sera réalisé. Le site ne rejettera pas d'eaux industrielles. Les effluents aqueux rejetés en fonctionnement normal des installations :

- ne sont pas susceptibles de dégrader les réseaux d'égouts ou de dégager des produits toxiques ou inflammables dans ces égouts ;
- ne contiennent pas de substances de nature à gêner le bon fonctionnement des ouvrages de traitement en aval.

Les rejets aqueux du site se limiteront ainsi :

- aux eaux usées, qui proviendront des sanitaires et des cuisines du restaurant ;
- aux eaux pluviales, qui proviendront des toitures, parkings et voiries, et en partie des espaces verts ;
- aux éventuelles eaux d'extinction d'un incendie.

#### *5.2.2.3.1 Gestion des eaux usées*

Les eaux usées sont constituées pour l'essentiel des eaux d'origine domestique, c'est-à-dire des eaux vannes des installations sanitaires et des cuisines.

Il est prévu six points de rejet des eaux usées dans le réseau communal. Le débit associé au projet sera est prise en charge par le réseau communal (voir courrier d'accord en Annexe 7).

Les eaux provenant des cuisines du restaurant seront susceptibles de contenir des graisses. Des dispositifs de pré-traitement (bacs de dégraissage) de ces eaux seront mis en place pour permettre leur traitement avant rejet dans le réseau des eaux usées du site. A ce stade du projet, le nombre et la localisation des bacs à graisse ne sont pas définis.

Vu pour être annexé à l'arrêté en date du 0? JAN 2012

**NOS DATA ERP LA PALETTE** – Etude d'impact au titre des articles R122-5 et suivants du Code de l'Environnement (création du canal)
*Projet de dédoublement du canal Commercial et parc de stationnement - La Crèche-sur Sèvre (79)*

Le Maire commandé des eaux usées sur étagé sons la station intercommunale Chiorrolles - Tusdon Sur « de Pouzeret » type Physico-chimique d'une capacité de 130 000 équivalents habitants (EH) pour environ 22 m³/ mn de Débit. Tous les effluents collectés sont traités au niveau station.

### *2.2.2.2 Gestion des eaux pluviales*

**2.2.2.2.1 Impact des surfaces imperméabilisées**

Les surfaces imperméabilisées du site seront d'environ 34 800 m² au partie nord et d'environ 1 000 m² au partie sud, soit environ 35 800 m².

L'emprise des espaces verts représentera environ 8000 m² (1700 m² au partie nord et 1000 m² au partie sud, soit environ 2 700 m de la surface totale du terrain). Ils ne font pas partie des surfaces imperméabilisées et ne sont donc pas pris en compte dans le calcul de ces surfaces.

**2.2.2.2.2 Caractéristiques des eaux pluviales**

Les activités généralement rencontrées dans les eaux pluviales du site sont les hydrocarbures, les métaux en suspension et les matières organiques (dans une moindre mesure les phénols, phosphorés/ths Ammoniac des rejeaux nutrit et Bactériologiques).

**2.2.2.2.3 Principes de la gestion des eaux pluviales**

Les eaux pluviales issues des espaces verts s'infiltreront et n'impacte partie directement sur le sol et ne nécessitent pas de traitement.

Les eaux pluviales issues des toitures des bâtiments, des parkings et des voiries seront collectées et traitées dans le réseau des eaux pluviales du site.

Les eaux pluviales des espaces parking transiteront par des séparateurs d'hydrocarbures/décantation (un pour chaque zone du parking pour éviter toute perte de la collecte pluvial) qui permettra d'assurer un pré-traitement des eaux pluviales. Des dimensionnements ont été réalisés par le bureau d'étude "CTE du Midi" de la ville dimensionné à 1 mg/l d'hydrocarbures et 35 mg/l de MES.

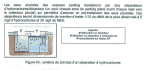





Figure N°2 : schéma de principe d'un séparateur à hydrocarbures

D'après SOGREAH, en prenant les hypothèses suivantes :

- parking nord séparé en 2 surfaces égales, soit 4 500 m² chacune ;
- parking sud séparé en 3 surfaces égales, soit 6450 m² chacune

on obtient les débits suivant pour les séparateurs d'hydrocarbures :

- au Nord, chacun des 2 séparateurs d'hydrocarbures traitera 19 l/s ;
- au Sud, chacun des 3 séparateurs d'hydrocarbures traitera 26 l/s. »

D'après le document « 2090315 - NC05 02 - Economies d'eau CC Famille Passion – ALTO INGENIERIE du 18/03/2010 », le potentiel de récupération des eaux pluviales a été estimé à 2 710 m³ :

| | Surface de toiture exploitable végétalisée extensive (en m²) | Coefficient d'imperméabilisation | Perte due aux défauts de ruissellement | Surface « efficace » (en m²) | Volume (ressource en eau pluviale) (en m³) |
|---|---|---|---|---|---|
| Partie Sud | 5 500 | 0,65 | 0,7 | 2 500 | 1355 |
| Partie Nord | 5 500 | 0,65 | 0,7 | 2 500 | 1355 |
| TOTAL | 11 000 | / | / | 5 000 | 2 710 |

Tableau 34 : surface efficace des toitures et potentiel de récupération des eaux pluviales

Les hypothèses prises pour cette toiture sont les suivantes :

- La surface est équi-répartie entre le Nord et le Sud,
- Pour tenir compte d'une part de la perméabilité de la toiture végétalisée et d'autre part des pertes dues au mauvais ruissellement, pour toute la toiture, une surface efficace a été calculée :
  - Surface efficace = Surface réelle x coefficient d'imperméabilisation x perte de ruissellement
- La pluviométrie journalière utilisée pour le dimensionnement est issue de la base de donnée météorologique « METEONORM ». Pour Marseille (proche de l'agglomération de Toulon), la pluviométrie d'une année type, étant de 542 mm/an.

Les eaux de toiture ne présentent pas de risque de contamination particulier.

Enfin, les eaux seront rejetées dans le réseau public de collecte des eaux pluviales.
D'après le rapport SOGREAH –ERD – N° 4250504 d'avril 2011 « dossier réglementaire de déclaration au titre de la loi sur l'eau de l'opération FAMILLE PASSION », *les réseaux de collecte de la zone seront dimensionnés de manière à collecter le débit décennal. Au-delà de ce débit, le ruissellement se fera de façon superficielle, les aménagements seront réalisés de manière à ne pas faire obstacle aux écoulements. Ils s'écouleront le long des voies d'accès et seront dirigés vers l'avenue de l'université. Ce dossier est en* **Annexe 6**.

##### *5.2.2.3.3 Gestion des eaux en cas d'accident*

à l'arrêté en date du

En cas d'incendie (avec pollution potentielle des eaux d'extinction) ou de déversement accidentel, les eaux seront dirigées dans le réseau pluvial voirie du site.

### *5.1.5.4 - Les eaux souterraines*

Le sangle n'est pas visée dans le périmètre de protection d'un captage d'eaux souterraines destinées à la consommation humaine. Le projet ne prévoit pas de prélèvement d'eaux souterraines nécessitant aucune mitigeaction.

Le projet ne prévoit pas de modification du sol. L'imperméabilisation nécessite modification du contexte hydrogéologique sur le plan particulièrement l'écoulement de la nappe souterraine (risque les différentes ou inondations mineur).

### *5.1.5.5 - Connection au réseau*

Une connection du réseau est établie entre l'hydrogeur de l'ensemble commercial et le gestionnaire des réseaux d'assainissement des eaux usées et des eaux pluviales de gestion des eaux pluviales du site. Cela c'est présenté au tableau 3.

### *5.1.5.6 - Réserves de réduction des impacts*

Aucun prélèvement en nappe pour fonctionnement en vieu du site ne sera réalisé.

### *5.1.5.7 - Économiser d'eau potable et remédiation des eaux pluviales*

Dans ce chapitre, les informations présentées représentent celles du document suivant :
- SIMEGA - BUDIT 01 - Économies d'eau DC Parties Plastiques – ALTIS HAGENBERG du 08/02/2018.

Il a été décidé des économies possibles d'eau potable et la réemploiement des eaux pluviales.

La première source. Découverte d'eau potable reste l'utilisation de **systèmes hydro-économes dans tout les toilettes.**

### *5.1.5.8 - Moyens de réduction de la contamination de l'eau potable*

Le système de gestion des eaux usagée de dispositif anti-retour permettant d'éviter tout risque de contamination de l'eau potable.

### *5.1.5.9 - Moyens de réduction de l'impact hydraulique du rejet des eaux pluviales*

Comme le rapport SCHARGER <2001> N° 9/2005/W /Juin 2011 « Gestion réglementaire des ouvrages au titre de la loi sur l'eau de l'opération FIVELIZ FINDROL », le projet diminue le ruissellement de 10 % par rapport à l'état initial. Il est prévu que le rejet des eaux pluviales modérées par rapport à l'état actuel. Il n'est donc pas nécessaire de prévoir un bassin de rétention au sens hydrologique et régulation hydraulique.

### *5.1.5.10 - Moyens de réduction des risques endommagement des rejets*

Les risques de collapse des eaux du site seront adaptatifs :

- Les eaux usées seront traitées dans un réseau spécifique, exercant au classes du système de gestion des eaux usées. Les eaux pluviales seront gérées par système des noues. Les eaux usées ne seront pas mélangées avec les eaux pluviales.
- Le système de dépotrivage en cliches' hydrodynamique du réseau de collecte extérieur.

- Les eaux de parkings et voiries peuvent présenter un risque de contamination par les hydrocarbures et les matières en suspension (en raison des poussières et retombées dues à la circulation des véhicules sur le site). Toutes ces eaux transiteront par des séparateurs/décanteurs d'hydrocarbures[31] avant d'être rejetées dans le réseau public de collecte des eaux pluviales.

La présence d'espaces verts (6% de la surface totale de l'emprise du projet) et de toitures végétalisées, en infiltrant les pluies fines, permettra de limiter la quantité d'eau de ruissellement sur les zones imperméabilisées.

De plus, les regards et tampons de l'ensemble des réseaux seront fermés de manière à éviter l'introduction de matériaux ou produits dans ces réseaux.

#### *5.2.2.7 Conclusion : Impacts sur l'eau*

Le réseau d'eau potable sera équipé de dispositif anti-retour permettant d'éviter tout risque de contamination de l'eau potable.

Les équipements envisagés permettraient de garantir des économies d'eau potable et la valorisation des eaux pluviales de toiture végétalisée extensive.

Le projet n'affectera aucun écoulement permanent, aussi bien des eaux superficielles que des eaux souterraines, ni de zones réglementaires associées aux captages AEP environnants.
Aucun rejet aqueux industriel ne sera généré par le site. Compte-tenu de la nature des activités exercées sur le site, la charge polluante imputable au site et évacuée dans les réseaux communaux peut être considérée comme acceptable en fonctionnement normal.

Les réseaux installés seront de type séparatif. De plus, le site sera équipé de systèmes de prétraitement permettant ainsi de garantir une qualité du rejet d'eaux usées et pluviales conforme à la réglementation en vigueur :

- les eaux pluviales issues des parkings et voiries seront traitées par un séparateur d'hydrocarbures, puis rejetées dans le réseau public de collecte des eaux pluviales ;
- les eaux usées susceptibles de contenir des graisses subiront un pré-traitement dans des bacs dégraisseurs.

A noter qu'en cas de pollution ou d'incendie, aucun dispositif d'obturation ou de rétention n'est prévu à ce stade pour contenir les effluents sur le site, les eaux d'extinction incendie étant dirigées dans le réseau eaux pluviales équipé de séparateurs d'hydrocarbures.

➢ **En conséquence, l'impact prévisible du site sur l'eau est considéré comme modéré et maîtrisé au regard de la gestion adaptée de l'ensemble des eaux.**

Vu pour être annexé
à l'arrêté en date du 06 JAN 2012

[31] Le décanteur retient les matières lourdes et les boues par décantation. Il permet également de calmer les turbulences de l'effluent avant passage dans le séparateur à hydrocarbures. Dans le séparateur à hydrocarbures, les liquides moins denses que l'eau remontent à la surface où ils forment une couche huileuse.

### *II.2.2 IMPACT SUR L'AIR ET LES GAZ GÉNÉRÉS*

#### *II.2.2.1 Gaz et aux émissions*

L'ensemble commercial étiquète régulièrement des activités de commerce et de restauration, dont certaines génèrent des gaz et des émissions dans l'air, tels que des fumées atmosphériques sont à prendre en compte par la suite.
Les émissions atmosphériques sont à prendre en compte par la suite :
- Les émissions de gaz à effet de serre (GES) qui sont des gaz présents dans l'atmosphère qui, mesurées à une exposition donne depuis l'air est rapidé et force à l'intégrer ou en absorbant une partie du rayonnement. Cependant ou toutes actions sensibilisons possibilité une mesure en conditions.
- les émissions diffuses (non canalisées).

Les principales émissions atmosphériques mesurées sur le site seront :
- des émissions variables au cornes des chaudières et des groupes électrogènes[1].
- des émissions variables des gaz d'échappement des véhicules propres à la circulation, sur des véhicules des voitures et du personnel, et par les véhicules de livraison et celles issues des installations du réfrigérateur.

Outre les retours des gaz d'échappement des véhicules propres à la circulation, les autres émissions mesurées seraient « très générales sur des seuls traités des conducteurs, des chaudières et des groupes électrogènes ».

#### *II.2.2.1.1 Émissions variables des chaudières et conducteurs*

Les émissions variables des chaudières et des groupes des installations de ventilation du type chaudière ou groupe électrogène seront traités, les équipements dont conformes aux normes en vigueur. Les chaudières et les groupes électrogènes seront alimentés par des chaudières seront collectivement alimentées par du gaz naturel, combustible peu polluant. Les chaudières seront régulièrement entretenues par du fluid domestique. Cet équipement seront soumises à un contrôle régulièrement.

Pour l'ensemble commercial, ces installations sont les suivantes :
- 2 chaudières à gaz naturel de 1 000 kW chacune, soit 2 000 kW au total ;
- 2 groupes électrogènes de secours à fuel domestique de puissance unitaire 500 kVA (400 kW PCC) ;
- 1 groupe électrogène à moteur thermique à fuel domestique propre aux équipements d'extinction automatique à eau de 400 kW PCC.

[1] Les seuils de fonctionnement des groupes sont limités tous les mois, à deux de suite ou de juin tout. Ils seront de 500 heures par an, conformément à la réglementation applicable aux installations classées.

**SOC-ALTA-TRP 1.0 (VLETTE)** – Étude d'impact au titre des articles R122-2 et suivants du Code de l'environnement (annexe de rubrique)

*Projet de transformation d'un centre commercial et ceux de spécialisation – La Galerie de l'ile (97)*

Les équipements concernés constituent les usages réglementaires restrictifs :

- à l'entrée au 1 octobre 2026 relatif au contrôle des émissions dont le polluant principal est le dioxyde de carbone (CO2) émises et définies à 20 «kgeqCO2 (KCo 1 kgeqCO2)" pour les chaudières ;
- à l'article D.214-1/D.214-2 de l'entrée au 28/07/87 relatif aux prescriptions générales applicables aux installations classées de la rubrique 2910 (combustion) soumises à autorisation sous la rubrique 2910 ;
- à l'article D.214-1/D.214-2 de l'entrée au 2 4 1995 : rejets de suies en équivalent $SO_2$ : 20 mg/m³. Oxyde d'azote en équivalent $NO_2$ : 350 mg/m³ (rubrique 2910 ) ;
- Émission des fumées et cheminées : les concentrations en monoxyde de carbone inférieur en CO et en composés organiques volatils à moins de 50 mg/m³ et en oxyde d'azote (NOx) à moins de 350 mg/m³ dépasser respectivement 500 mg/m³ et 750 mg/m³ selon la Charte de mars 1992 mg/m³ selon un Charte Fédérale ( 500 mg/m³ et valeur en oxyde d'azote (NOx) à moins de 350 mg/m³ ) ; Les chaudières ne dépasse pas 500 mg/m³ les valeurs limites en carbon monoxyde (CO) à 50 mg/m³.

*2.2.1.1 Émissions diffuses*

En dehors normale, les installations de réfrigération ne produisent pas de rejets atmosphériques. Les zones de réfrigérant peuvent avoir différentes sources en cinq catégories de fluides :

- Solvants halogènes communément qualifiés « halos », qui sont les zones de réfrigérant européens l'en utilisés généralement les émissions dues aux recours aux solvants, aux gaz de fluide, de la pression, du nettoyer et de la qualité des recherche systèmes ;
- Hydrofluorés (HFC)/CFC des fibreuses mobiles (électroniques, mécanis ) ( ce qui concerne les HFC et des mobiles de mécaniques et de pression et des circuits du système) ;
- Jetons de réfrigérant : nécessaires « au bon fonctionnement du Fondateur ;
- Fluides frigorigènes : nécessaires pour remplacer périodiquement de la mauvaise mise en service du Fondateur ;
- pertes par manipulation du fluides lors de la mise en marche et de la maintenance des systèmes (charge et décharge).

Conformément au Règlement européen n°2037/2000 relatif aux substances appauvrissant la couche d'ozone (SAO), l'installation de réfrigération et climatisation mise en place utilisera des fluides autorisés.

La réunation totale par le projet rejets une pollution atmosphérique diffuse et ponctuelle. Les émissions de polluants dans l'air sont principalement liées au trafic routier. Les émissions liées aux de polluants issus des véhicules, particules et gaz (NOx, CO, COV, SO2, NH3, PM10, PM2,5) dépendent du parc automobile, leur amélioration est prévu dans le futur du fait que le flux actuel subient à 2026 Ville moyen environ **[illegible]** en 2025 TR ( 2025 TR ).

**MAO ALTA CMP LA VILLETTE** – Étude d'impact au titre des articles R122-5 et suivants du Code de l'Environnement (contenu) de la notice

*Projet de développement d'un centre commercial sans de stationnement – La Villette rue Jaurès*

Les rejets de traffic essentiel de small sur l'oil sont essentiellement lies à la production d'oxydes d'azote, de monoxyde de carbone et de dioxyde de soufre due à la circulation automobile dans les gaz d'échappement.

Il est difficile d'évaluer la quantité de polluant qui sera émise sur l'emprise du site. Une telle évaluation devrait tenir compte du type de véhicules circulant sur l'emprise du site, du nombre de véhicules journalier, des pics, des heures, des saisons, des vitesses de circulation, des conditions de circulation, des conditions climatiques, des émissions de suie et des carbonaceds ions par jour.

Les rejets de traffic essentiel de small sur l'emprise à l'intérieur d'après le règlement (CE) n°715/2007 du conformé européen et du conseil du 20 juin 2007 relatif à la réception des véhicules à moteur au regard des émissions polluantes des véhicules particuliers et utilitaires légers (Euro 5) et les informations sur la réparation et l'entretien des véhicules sont respectivement présentées ci-après :

| Catégorie | Masse | Limites d'émissions | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | Masse de monoxyde de carbone (CO) | | | Masse d'oxyde d'azote (NOx) | | | Masse d'hydrocarbures (HC) | | | Masse d'hydrocarbures non brûlés (HCNM) | | | Masse de particules | | | Masse d'oxyde d'azote et d'hydrocarbures (HCNM + NOx) | | | Masse de particules (PM) | | | Masse de particules (PN) | |
| | | Essence | Diesel | GPL | Essence | Diesel | GPL | Essence | Diesel | GPL | Essence | Diesel | GPL | Essence | Diesel | GPL | Essence | Diesel | GPL | Essence | Diesel | GPL | Essence | Diesel | GPL |
| Catégorie M | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| M | Tous | 1 000 mg/km | 500 mg/km | 1 000 mg/km | 60 mg/km | 180 mg/km | 60 mg/km | 100 mg/km | 50 mg/km | 100 mg/km | 68 mg/km | - | 68 mg/km | 4,5 mg/km | 4,5 mg/km | 4,5 mg/km | 60 mg/km | 230 mg/km | 60 mg/km | 4,5 mg/km | 4,5 mg/km | 4,5 mg/km | - | 6,0 × 10[11] km | - |
| Catégorie N | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| N1 | Classe I | 1 000 mg/km | 500 mg/km | 1 000 mg/km | 60 mg/km | 180 mg/km | 60 mg/km | 100 mg/km | 50 mg/km | 100 mg/km | 68 mg/km | - | 68 mg/km | 4,5 mg/km | 4,5 mg/km | 4,5 mg/km | 60 mg/km | 230 mg/km | 60 mg/km | 4,5 mg/km | 4,5 mg/km | 4,5 mg/km | - | 6,0 × 10[11] km | - |
| | Classe II | 1 810 mg/km | 630 mg/km | 1 810 mg/km | 75 mg/km | 235 mg/km | 75 mg/km | 130 mg/km | 65 mg/km | 130 mg/km | 90 mg/km | - | 90 mg/km | 4,5 mg/km | 4,5 mg/km | 4,5 mg/km | 75 mg/km | 295 mg/km | 75 mg/km | 4,5 mg/km | 4,5 mg/km | 4,5 mg/km | - | 6,0 × 10[11] km | - |
| | Classe III | 2 270 mg/km | 740 mg/km | 2 270 mg/km | 82 mg/km | 290 mg/km | 82 mg/km | 160 mg/km | 75 mg/km | 160 mg/km | 104 mg/km | - | 104 mg/km | 4,5 mg/km | 4,5 mg/km | 4,5 mg/km | 82 mg/km | 350 mg/km | 82 mg/km | 4,5 mg/km | 4,5 mg/km | 4,5 mg/km | - | 6,0 × 10[11] km | - |

Tableau 1 : Limites d'émissions des véhicules (Euro5 et Euro6)

| Catégorie | Masse | Limites d'émissions | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | Masse de monoxyde de carbone (CO) | | | Masse d'oxyde d'azote (NOx) | | | Masse d'hydrocarbures (HC) | | | Masse d'hydrocarbures non brûlés (HCNM) | | | Masse de particules | | | Masse d'oxyde d'azote et d'hydrocarbures (HCNM + NOx) | | | Masse de particules (PM) | | | Masse de particules (PN) | |
| | | Essence | Diesel | GPL | Essence | Diesel | GPL | Essence | Diesel | GPL | Essence | Diesel | GPL | Essence | Diesel | GPL | Essence | Diesel | GPL | Essence | Diesel | GPL | Essence | Diesel | GPL |
| Catégorie M | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| M | Tous | 1 000 mg/km | 500 mg/km | 1 000 mg/km | 60 mg/km | 180 mg/km | 60 mg/km | 100 mg/km | 50 mg/km | 100 mg/km | 68 mg/km | - | 68 mg/km | 4,5 mg/km | 4,5 mg/km | 4,5 mg/km | 60 mg/km | 230 mg/km | 60 mg/km | 4,5 mg/km | 4,5 mg/km | 4,5 mg/km | - | 6,0 × 10[11] km | - |
| Catégorie N | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| N1 | Classe I | 1 000 mg/km | 500 mg/km | 1 000 mg/km | 60 mg/km | 180 mg/km | 60 mg/km | 100 mg/km | 50 mg/km | 100 mg/km | 68 mg/km | - | 68 mg/km | 4,5 mg/km | 4,5 mg/km | 4,5 mg/km | 60 mg/km | 230 mg/km | 60 mg/km | 4,5 mg/km | 4,5 mg/km | 4,5 mg/km | - | 6,0 × 10[11] km | - |
| | Classe II | 1 810 mg/km | 630 mg/km | 1 810 mg/km | 75 mg/km | 235 mg/km | 75 mg/km | 130 mg/km | 65 mg/km | 130 mg/km | 90 mg/km | - | 90 mg/km | 4,5 mg/km | 4,5 mg/km | 4,5 mg/km | 75 mg/km | 295 mg/km | 75 mg/km | 4,5 mg/km | 4,5 mg/km | 4,5 mg/km | - | 6,0 × 10[11] km | - |
| | Classe III | 2 270 mg/km | 740 mg/km | 2 270 mg/km | 82 mg/km | 290 mg/km | 82 mg/km | 160 mg/km | 75 mg/km | 160 mg/km | 104 mg/km | - | 104 mg/km | 4,5 mg/km | 4,5 mg/km | 4,5 mg/km | 82 mg/km | 350 mg/km | 82 mg/km | 4,5 mg/km | 4,5 mg/km | 4,5 mg/km | - | 6,0 × 10[11] km | - |

Tableau 2 : Limites d'émissions des véhicules (Euro5 et Euro6)

Ci - dessus :
Catégorie M : Véhicules automobiles utilisés pour le transport de personnes comportant au moins quatre roues
Catégorie N : Véhicules automobiles utilisés pour le transport de marchandises comportant au moins quatre roues
Classe I : Véhicules utilisés en ville et dans des zones urbaines peuplées où un grand nombre de personnes ont besoin de se déplacer et/ou de livrer des marchandises
Classe II : Véhicules utilisés pour le transport de marchandises en dehors des zones urbaines peuplées
Classe III : Véhicules utilisés pour le transport de marchandises sur de longues distances, par exemple le transport régional, national et international
Essence : Véhicules équipés de moteurs à essence fonctionnant au mélange essence-air contenant jusqu'à 10 % d'éthanol inclusivement
Diesel : Véhicules équipés de moteurs à allumage par compression fonctionnant au gazole conforme à la norme EN 590:2009
GPL : Véhicules équipés de moteurs à allumage par compression fonctionnant au gaz de pétrole liquéfié
Masse : Masse de monoxyde de carbone émise par un véhicule exprimée en milligrammes par kilomètre
Masse : Masse d'oxyde d'azote émise par un véhicule exprimée en milligrammes par kilomètre
Masse : Masse d'hydrocarbures émise par un véhicule exprimée en milligrammes par kilomètre
Masse : Masse d'hydrocarbures non brûlés émise par un véhicule exprimée en milligrammes par kilomètre
Masse : Masse de particules émise par un véhicule exprimée en milligrammes par kilomètre
Masse : Masse d'oxyde d'azote et d'hydrocarbures émise par un véhicule exprimée en milligrammes par kilomètre
Masse : Masse de particules émise par un véhicule exprimée en milligrammes par kilomètre
Masse : Masse de particules émise par un véhicule exprimée en milligrammes par kilomètre

[1] Applicable depuis le 01/09/2014 en ce qui concerne la catégorie M et pour toutes les catégories de véhicules
[2] Applicable depuis le 01/09/2015 en ce qui concerne la catégorie N1 et pour toutes les catégories de véhicules
[3] Applicable depuis le 01/09/2016 en ce qui concerne la catégorie N2 et pour toutes les catégories de véhicules
[4] Applicable depuis le 01/09/2017 en ce qui concerne la catégorie N3 et pour toutes les catégories de véhicules

Pour l'évaluation quantitative des émissions GES vers l'atmosphère dans le cadre du futur projet, nous avons pris les hypothèses suivantes :

- Le parc automobile du site : 1 + 1 ev :
  - véhicules de particuliers :
    - 10000 véhicules transitant sur le site par jour en moyenne journalière,
    - 7 jours sur 7,
    - 2 kgeq par véhicule (EFP de la COVED des Constructeurs Français des véhicules légers) soit 20 000 kgeq/jour, soit 7 300 tonnes/an de véhicules légers(et du KCl/PL de véhicules essence),
  - véhicules de poids lourds : 50 véhicules transitant par jour, 5 jours ouvrables/semaine, dont :
    - 10 véhicules utilitaires légers,
    - 40 véhicules lourds.

Sur la base de ces hypothèses, les émissions polluantes pour un an issues des véhicules transitant sur le site sont estimées comme suit :

| Polluants | Véhicules (tous confondus) Kilo/Kilo kgeq/an | Proportion par rapport aux émissions des véhicules Cofeno (%) |
|---|---|---|
| HCs | 1 095 | 0,4% |
| CO | 329 | 0,0% |
| NO | 73 | 36 |
| Particules | 18 | 0,0% |

Tableau 39 : Estimation des émissions annuelles des véhicules associés au trafic généré par le projet

Remarque : les COPERT techniques sur les véhicules ainsi que la détraction des émissions polluantes sur les véhicules modernes tendent à mieux tenir une amélioration des émissions polluantes.

Ainsi, les émissions générées par le trafic tout associé au projet Famille Paradis seront très faibles par rapport à la pollution ambiante générée par l'environnement routier du secteur.

### *3.2.5.4 - Odeurs liées aux activités :*

Les activités générées du site ne seront pas source d'émissions odorantes, notamment NEANS, GRDF, ou encore stockage de produits susceptibles de sont affectés. Les activités de restauration ne seront pas source d'émissions odorantes, mais de particulates. Les filtrants du cadre des restaurants acceptables ne génère des nuisances olfactives. Les activités de restauration seront équipées d'un système de filtrage pour traiter les protéines des non-cuisines. Ces filtrants seront nettoyés régulièrement.

### *3.2.5.4 - Odeurs liées aux réseaux d'assainissement :*

Les eaux usées seront évacuées vers le réseau public, via un réseau enterré.

### *E.2.1.2 Moyens de réduction des impacts*

Sur l'aéraulique de chaque zone impacte sur le site et les aménagements du centre seront dimensionnés et conçus de manière à éviter l'engorgement de la circulation et le risque des accidents. Les mesures prises sur le site pour éviter l'engorgement de la circulation et le risque des accidents diffusés dans le à circulation des véhicules. De plus, un entretien des voirie sera régulièrement effectué afin de limiter les risques.

Afin de réduire les odeurs dans les cuisines du restaurant, les appareils de cuisson seront munis de hotte aspirantes avec filtres. Les déchets de cuisine seront stockés à l'intérieur des bâtiments.

Les réseaux seront FOGAT (FOG interceptors) avec notamment des **séparateurs de graisse** (interceptors) FOG-TECHNOLOGIES. Ces mesures permettent de limiter les odeurs qui pourraient éventuellement être émises dans réseaux d'assainissement.

### *E.2.1.3 Installation – Objets sur l'air et les odeurs :*

Les installations nouvelles d'émission et consommation en énergie électrique ne sera pas en mesure sur le site.

Les installations nouvelles d'émission et consommation en eau ne sera pas en mesure sur le site.

Les odeurs générées par les activités du site seront les suivantes : Les odeurs des VEHICULES des visiteurs et du personnel, ainsi que des véhicules des fournisseurs et des livraisons. Les odeurs des déchets ménagers des activités commerciales de la Grande et Petite Cuisine notamment qui ne sont stockés qu'ponctuelles.

Enfin, compte-tenu de la nature des activités du site, des installations polluantes et du contexte environnemental, l'impact sur l'air sera négligeable, il n'a aucu pas d'incidence olfactive notamment.

> **En conséquences, l'impact de site sur l'air sera modéré et l'impact des émissions d'odeurs du site sera faible.**

### *2.2.2 - IMPACT SUR LE CLIMAT*

Les différents ouvrages prévus sur le site peuvent avoir un effet sur le changement climatique suivant les cas ci-dessous :

| Type | Émission gaz à effet de serre (GES) en équivalent CO2 |
|---|---|
| Émission de carbone (CO2) | Installation de cuves de stockage<br>Installation de pompes<br>Consommation électrique |
| Méthane (CH4)<br>Hydrogène (Gaz de ville, Gaz de CO2) | Non<br>Non |
| Hydrofluorocarbures (HFC) | Installation de climatiseur<br>Le HFC 134 a, 1 kilogramme d'émission de Gaz à Effet de Serre (GES) équivaut à 1430 tonnes de Gaz Équivalent dioxyde dans les équivalents Équivalent dioxyde |
| Hydrofluorocarbures (HFC) | Non |
| Perfluorocarbures (PFC) | Non |
| Hexafluorure de soufre (SF6) | Non |
| Ammoniac | Réfrigérant pour le froid commercial |
| Ozone | Non |

Tableau 37 : Liste des polluants émis par le site pouvant avoir un effet sur les changements climatiques

Les émissions annuelles de GES en équivalence de $CO_2$ (gaz impact) sont négligeables par rapport aux émissions régionales.

Les actions listées en place sur le site peuvent être considérées comme des actions de prévention du changement climatique (réponse dans les différents chapitres précédents) sont présentées ci-dessous :

| Mesures | Actions de prévention du changement climatique |
|---|---|
| Limiter des émissions des GES | Installation de compteurs de consommation électrique<br>Installation de compteurs de consommation de carburants<br>Mise en place d'un plan de maintenance des équipements<br>Mise en place d'un plan de gestion des déchets<br>Mise en place d'un plan de gestion des eaux de pluie<br>Mise en place d'un plan de gestion des eaux de lavage<br>Mise en place d'un plan de gestion des déchets<br>Mise en place d'un plan de gestion des eaux usées |
| Mesures de réduction de consommation énergétique (Efficacité énergétique) | Installation des lampes basses consommation dans les bureaux<br>Installation des lampes basses consommation dans les ateliers<br>Installation d'un système de climatisation dans les bureaux |
| Développement des moyens de transport et de consommation des moyens doux | Mise en place d'un système d'abonnement Velibre sur le site<br>Mise en place d'un système d'abonnement Velibre sur le site<br>Mise en place d'un système d'abonnement Velibre sur le site<br>Mise en place d'un système d'abonnement Velibre sur le site |

Tableau 38 : Liste des actions prévues en cas de changement climatique

Arrêté n° 2019-1-0-0-0-0
Le Préfet soussigné
Le Préfet

Comme tous les consommateurs des installations et des activités classées, aucun risque particulier n'est mis en cause.

- **Les effets des différentes activités visitées sur le site sur le climéat local, régional et planétaire peuvent être considérés comme négligeables.**

### *II.2.5 F. IMPACT DU BRUIT ET DES VIBRATIONS*

*II.2.5 F. Zoneur en bruit*

Le bruit ambiant du site est généralisé sur le site objet de la présente étude prendant son exploitation ainsi que ses proximités.

Les sources de bruit ambiant sur le site (voitures, camions, centrale de traitement) :

- le bruit ambiant des abdaires ;
- le bruit ambiant des voitures et camions à l'ensemble des camions pour l'ensemble du site, modélisé par le MD au niveau de l'étage de la zone technique nord.

Les installations de ventilation, localisées au sein d'un local spécifique des au niveau de la zone technique du sectteur nord, ce sont des de marque **[illegible]** qui gère particulier pour le montage (installation en toute jouissance).

Figure 60 : ensemble de principe d'un séparateur d'hydrocarbures

Dans le cadre de l'élaboration sur les ICPE concernant le lot de la présente (INSTALLATION DE CONSOLIDATION ECLIENNE & DÉCLARATION, les émissions sonores émises par ces installations ne doivent pas dépasser les valeurs ci-dessous. Les mesures de bruit d'une installation quelconque sont effectuées selon les critères définis dans le Décret 2006-1099.

| Niveau de bruit ambiant existant dans les zones émergence, lorsque les installations sont en fonctionnement | Émergence admissible pour la période allant de 7h00 à 22h00, sauf dimanches et jours fériés | Émergence admissible pour la période allant de 22h00 à 7h00, ainsi que les dimanches et jours fériés |
|---|---|---|
| Supérieur à 35 et inférieur ou égal à 40 dB (A) | 6 dB (A) | 4 dB (A) |
| Supérieur à 40 dB (A) | 5 dB (A) | 3 dB (A) |

Tableau 28 : Valeurs réglementaires en matière de bruit

De plus, le niveau de bruit en limite de propriété de l'installation ne dépassera pas, lorsque cette installation est en fonctionnement, 70 dB (A) pour la période du jour et 60 dB (A) pour la période de nuit. Le bruit ne doit pas présenter un caractère tonal susceptible de dépasser ces limites.

La réglementation sur le bruit n'impose pas de mesures de protections particulières, mais elle impose que le bruit émanant des niveaux d'entrée d'éclairement spécifiques à proximité des habitations ne dépassent pas 5 dB (A).

Une mesure du niveau de bruit et de fréquence sera effectuée au moins tous les trois ans conformément à la réglementation en vigueur.

Du fait du Décret-Tertiaire (Tertiaire) précédent le cité, le bruit engendré par la circulation sur la site sera inférieur à 70 dB (A).

### *5.2.7.2 Sources de vibrations*

Les sources de vibrations provenant principalement de la circulation des différents véhicules (camions, personnel, livraison) sur le site.

### *5.2.7.3 Moyens de réduction des impacts*

Les groupes électrogènes et les installations de combustion seront installés en niveau de la plateforme technique, et seront équipés d'un système d'évacuation des fumées et bruits au niveau de la zone d'enlèvement, notamment au niveau des VENTILATEUR ou plus proches situés au Sud-Est de la zone d'implantation. Les éoliennes seront équipées d'un système de freinage de la zone technique qui sera équipée d'un mur acoustique mettant sous protection, en cas de vents violents.

Le bruit émis par les éoliennes sur le site seront très inférieurs aux valeurs limites, les éoliennes de dernière génération, utilisant moins d'énergie, utilisant moins de mètres de mât et de pales, ne produisent quasiment plus de bruit.

**SNC ALTA CRP LA VILATTE** - Etude d'impact au titre des articles R 181-1 et suivants du Code de l'environnement (procédure de autorisation)
*Projet de démantèlement d'un parcs éoliens et de leurs raccordements – La Vilatte du mai 2021*

vehicules circulant sur des voies ferroviaires relèvent avant les vibrations générales. Les mesures de vibrations ont été réalisées selon la méthodologie définie par la norme ISO 2631 :

- un niveau uniquement en bandes (BM-TTOD) et en semaine ;
- avec prise de mesures nous obligeantes.

En ayant vu, le bruit générer par la circulation des vehicules de transport pouvant porter atteinte aux habitations, nous avons entreprenaud sans attendre par l'aménagement phonique visible (rugbe d'acoustique).

Enfin, la situation du parking, orienté au niveau des bâtiments, contribuera encore à réduire les nuisances sonores.

L'usage de tout appareil de communication par voie acoustique (sirènes, avertisseurs, haut parleur, ...) générant pour le voisinage sera interdit sauf et leur emploi est exceptionnel et répondre à la protection ou à signalement d'incidents graves ou d'accidents.

*5.2.5.4 - Construction - Impacts et droit et des vibrations*

Le site est implanté dans une zone dédié occupée par des vehicules ferroviaires et d'entreprises et toutes les voies sont bitumeuses.

Les travaux de démolition et de mise en place des éoliennes ne sera bruitéé nocturne et ne sera pas à l'origine de vibrations nocturnes.

- **En conséquences, l'impact prévisible du site sur le bruit et sur les vibrations sera faible et ne nécessite de la présence environnante d'autre nuisiers importantes et de mesure d'adéquat.**

### *5.2.6 IMPACT DES DECHETS*

*Dans ce chapitre, les informations présentées reprennent en partie celles du document suivant :*

- *2090315 - NC06-01 Ind A - Gestion des déchets d'activité - ALTO Ingénierie du 04/02/2010*

#### *5.2.6.1 Nature des déchets*

Les activités commerciales d'une façon générale produisent les déchets suivants :

- déchets d'activité type Bureaux : papiers, revues, emballages de type ménager, toners d'impression, cartons, produits électroniques,
- déchets des moyennes surfaces alimentaires et restauration : cartons, emballages de type ménager, déchets fermentescibles,
- déchets dus à la réception des fournitures et à leur stockage : cartons, polystyrène expansé, palettes bois, encombrants,
- déchets issus du nettoyage, entretien et maintenance des ouvrages et installations : ampoules, tubes néons/fluo, emballages type ménagers, produits de nettoyage (dont contenants), déchets végétaux, matériel divers (filtres, joints caoutchouc, etc),

La répartition des différents déchets en fonction de leur classification réglementaire est reprise dans le tableau ci-après.

| | Type de déchets |
|---|---|
| Déchets industriels banals | Papiers, revues et journaux<br>Toners d'impression<br>Matériels divers (filtres, câbles, si non souillés)<br>Polystyrène expansé<br>Bois (palettes)<br>Encombrants. |
| Déchets d'emballages | Emballages de type ménagers<br>Cartons<br>Films plastiques |
| Déchets d'équipements électriques et électroniques | Produits électriques et électroniques en fin de vie : ordinateurs, imprimantes, fax, copieurs, téléphones, etc |
| Déchets dangereux | Produits d'entretien<br>Chiffons souillés<br>Solvants et divers produits chimiques<br>Ampoules, tubes néons/fluo |
| Déchets fermentescibles | Déchets végétaux<br>Déchets alimentaires des espaces de restauration et des moyennes surfaces alimentaires |

Tableau 40 : Type de déchets

Les principaux déchets générés par les activités de commerce seront des déchets banals d'emballage (cartons, plastiques, papiers, etc.).
De manière générale, le site génèrera également en plus petite quantité des déchets assimilables aux déchets ménagers et des déchets de cuisine provenant du restaurant.

A l'arrêté en date du .. 0 6 JAN 2012

### *5.2.6.2 Gestion des déchets et mesures compensatoires*

Dans le cadre de la Démarche environnementale HQE® et BREEAM engagée pour la création de l'ensemble commercial, l'enjeu environnemental associé à la gestion des déchets d'activité (ouvrage en phase d'exploitation), est de limiter la production de déchets ultimes.

Les Preneurs seront responsables de la gestion de leurs déchets et notamment des déchets d'emballage. Ils seront tenus de respecter la réglementation en vigueur en matière de gestion des déchets conformément au Code de l'Environnement Livre V titre IV, qui a pour objet les dispositions suivantes :

- prévenir ou réduire la production et la nocivité des déchets ;
- organiser le transport des déchets et le limiter en distance et en volume ;
- valoriser les déchets par réemploi, recyclage ou toute autre action visant à obtenir à partir des déchets des matériaux réutilisables ou de l'énergie.

La séparation des déchets (dangereux ou non) facilitera leur traitement ou leur élimination dans des filières spécifiques. Les diverses catégories de déchets collectées seront ainsi valorisées ou éliminées dans des filières spécifiques autorisées à recevoir ces déchets.

Les Preneurs feront éliminer les déchets produits dans des conditions propres à garantir les intérêts visés à l'article L 511-1 du code de l'environnement, en s'assurant que les installations utilisées pour cette élimination sont régulièrement autorisées à cet effet.

#### 5.2.6.2.1 Les DIB et de déchets d'emballage

Les Preneurs seront responsables de la gestion de leurs emballages conformément aux articles R 543-66 à R 543-72 du Code de l'Environnement (anciennement décret n° 94-609 du 13 juillet 1994), portant application des articles L541-1 et suivants du Code de l'Environnement (anciennement loi n°75-633 du 15 juillet 1975 relative à l'élimination des déchets et à la récupération des matériaux). Notamment, s'ils produisent plus de 1 100 L hebdomadaires de déchets, ils seront tenus de les trier selon les voies de valorisation de manière à ne pas les mélanger à d'autres déchets de leurs activités qui ne peuvent être valorisés selon la ou les mêmes voies. De plus, le stockage provisoire de ces déchets sera réalisé dans des conditions propres à favoriser leur valorisation ultérieure.

Les locaux preneurs dotés d'une aire de livraison géreront la collecte de leurs déchets de manière autonome. Ils devront ainsi intégrer une aire de stockage de ces déchets au sein des aires de livraison attribuées.

C'est le cas des moyennes surfaces suivantes :
- MS2
- MS6
- MS12
(cf. plan ci-contre)

Figure 45 : Commerces prenant en charge la collecte des déchets DIB et emballages de manière autonome.

**SNC ALTA VIP LA VALETTE** – Etude d'impact au titre des articles R122-2 et suivants du Code de l'Environnement (rubrique 39 du tableau)

*Projet de réaménagement d'un centre commercial en cours de stationnement – Le Cheylard, le mai 2025.*

Outre les informations communicables, dont des extra-internes, en local de stockage du centre commercial, le système de vidéosurveillance (VSS) du centre commercial, dans la conformité et disposition nécessaires pour effectuer un tri optimal des DEE et emballages, dans le respect des consignes de tri, dans le respect des consignes de tri, dans le respect des, dans le stockage/centralisation des ordures ménagères de Gros Rocs aux conditions de la collecte. En effet, cela-ci permettrait d'accroitre une semaine du production de déchets ménagers et assimilés (DMA) et de DEE.

Les locaux des déchets (extérieurs) contiennent bennes – sujet de stockage d'ordures ménagères :

- le confort et la sécurité du poste de travail dérivé pelle du compacteur ;
- le nettoyage des bennes ;
- le nettoyage des bennes.

Les bureau ou annexe déchets doivent pouvoir bénéficier des conditions d'hygiène adaptées :

- un système de ventilation naturelle ou mécanique, une ventilation naturelle comprise ;
- coefficient de sécurité/conformité/adaptée ;
- présence d'un robinet de puisage (à l'état du gel) et d'un aménagement de sol pour permettre le nettoyage des ordinaires.

La production annuelle de DEE pour l'ensemble des commerçants est la suivante :

| Nature des déchets | Tonnage de DEE |
|---|---|
| Equipements informatiques | 1 Tonnes/an |
| Equipements froid | 1 Tonnes/an |
| Petits équipements électroniques | 1 Tonnes/an |
| Tableau 17 : Quantité de DEE produits annuel |

La collecte et le traitement de ces déchets seront assurés par des prestataires agréés, à la charge du Promoteur.

Les hypothèses suivantes ont été retenues :

| Nature des déchets | Tonnage de DEE/an | coefficient/unité |
|---|---|---|
| Equipements informatiques | 1 Tonnes | 100 |
| Equipements froid | 1 Tonnes | 100 |
| Petits équipements électroniques | 1 Tonnes | 100 |
| Total DEE | 3 Tonnes | 300 |

Tableau 18 : Tonnages retenus pour le calcul de la production de DEE

Source : Dépend, « Plan « pour plusieurs accessoires aux déchets ménagers locaux dans l'agglomération ordinaire » de la Communauté d'agglomération de Gros Rocs, 2025.

Comme dans le cadre CONTRIBUTIONS DES DIVERS, 3 CONTRIBUTIONS DIVERSES seront probablement installés.

Les déchets fermentescibles seront produits par deux types d'activité, les restaurants et l'activité des espaces verts.

- Les déchets verts produits seront disposés dans des conteneurs spécifiques fermés et seront ensuite transportés vers une plateforme de compostage. Les déchets de tonte seront ensuite mélangés avec d'autres déchets végétaux et seront ensuite préfermenter composés.