

DOSSIER DE DEMANDE D'ENREGISTREMENT CONSTRUCTION D'UN ENTREPOT DE FRET

EM2C PROMOTION AMENAGEMENT
COLOMBIER-SAUGNIEU (69)

Incidences notables sur l'environnement et
mesures « ERC »



KALIÈS
Étude & conseil
en environnement,
énergie & risques industriels

REVISIONS

Date	Version	Objet de la version
30/06/2022	1	Création du document
12/10/2022	2	Modifications en réponse aux demandes de compléments formulées de 13/07/2022
05/12/2022	3	Modifications en réponse aux demandes de compléments formulées de 25/10/2022
17/03/2023	4	Modifications en réponse aux demandes de compléments formulées de 19/12/2022

RAPPEL DU CONTEXTE REGLEMENTAIRE

Le projet s'inscrit dans l'emprise de l'aéroport Lyon Saint Exupéry et particulièrement le projet global Golden Mile. Les études déjà réalisées et engagées par l'Aéroport Lyon Saint Exupéry sont les suivantes :

- Dossier de demande d'autorisation au titre de la Loi sur l'Eau de 2009 définissant les modalités de gestion des eaux (eaux pluviales, eaux usées),
- Etude d'impact 2012 du projet Golden Mile, son complément et note de l'aéroport de Lyon, dans lequel le présent projet s'inscrit,
- Demande de dérogation Espèces Protégées 2017 (Autorisation dérogation CNPN),
- Mise à jour des enjeux écologiques sur l'emprise du projet de FRET en 2022 (passages entre avril et septembre 2022),
- Mise à jour des enjeux écologiques sur l'emprise du projet en 2022 (passages entre avril et septembre 2022),
- Archéologie préventive : arrêté, convention INRAP et diagnostic INRAP.

Lors des échanges entre l'aéroport de Lyon Saint Exupéry et les services de l'état, il a été défini que le présent projet de construction d'un entrepôt de fret est bien porté dans l'étude d'impact du projet Golden Mile et que la présente instruction au titre des Installations Classées pour la Protection de l'Environnement permettait de répondre aux exigences environnementales.

Ainsi, le tableau suivant rappelle les impacts et mesures définies dans l'étude d'impact du projet Golden Mile et précise les incidences notables attendues du projet sur l'environnement et les mesures d'évitement, de réduction, de compensation si nécessaire et de suivi/accompagnement définies et appliquées dans le cadre du projet, en phase travaux et en phase exploitation.

Domaine	Type de mesure (ERCA)	Description des mesures
Air et climat	E	Les activités qui seront accueillies sur le site proviennent des activités déjà existantes sur l'aéroport Lyon Saint Exupéry. Les activités existantes seront déplacées vers ce nouveau bâtiment. Ce nouveau bâtiment répondra aux caractéristiques thermiques obligatoires, avec pour objet de réduire la consommation d'énergie, répondant ainsi à la politique de réduction des gaz à effet de serre et à la protection du climat.
	R	Le site sera peu consommateur d'énergies fossiles et peu producteur de gaz à effet de serre. En phase travaux, les véhicules et engins de chantier nécessaires seront peu nombreux et respecteront les normes en vigueur. Des mesures de limitation des envols de poussières (nettoyage des engins, arrosage, limitation de vitesses, etc.) seront mises en place. En exploitation, les flux maximaux de véhicules générés seront de 250 véhicules légers et 160 poids-lourds par jour. Une consigne sera donnée aux chauffeurs de poids-lourds pour qu'ils éteignent leur moteur à l'arrêt. Aucune habitation ne se trouve à proximité du site et l'itinéraire emprunté par les poids-lourds pour rejoindre le site depuis le réseau autoroutier A43 / A42 et A432 (et inversement) ne traverse pas de zone résidentielle. Le mode de chauffage retenu pour l'installation est un système de chauffage/climatisation de pompe à chaleur (pas de chaudière fioul ni gaz), ne nécessitant pas la consommation d'énergies fossiles et ne générant pas de rejets atmosphériques. Le fluide frigorigène nécessaire au fonctionnement des équipements est cependant classé sous la rubrique ICPE 1185 - Gaz à effet de serre fluorés. Toutefois, le système sera neuf et conçu selon les dernières technologies. Le respect des prescriptions relatives à cette rubrique permettra de garantir un fonctionnement optimal et non polluant de cette installation. Sur la durée de vie de l'entrepôt, la consommation de gaz est l'activité la plus émissive en carbone. L'utilisation d'une pompe à chaleur en lieu et place à une chaudière au gaz, entraîne une diminution très significative de ces émissions. Le bâtiment sera conçu de manière à obtenir la certification environnementale BREEAM (caractéristiques de matériaux, d'isolation etc.). De plus, 50 % de la toiture disponible (hors zones exclues) sera équipée de panneaux photovoltaïques. Ainsi le projet respecte en tout point la loi climat qui impose aux bâtiments de plus de 1 000 m ² une solarisation de 30% de leur surface.

Le site est localisé au sein de l'emprise de l'Aéroport Lyon Saint Exupéry qui a fait l'objet d'un dossier d'autorisation au titre de la Loi sur l'Eau (DLE) en 2009 et est titulaire d'un arrêt d'autorisation au titre des articles L214-1 et suivants du code de l'environnement, (arrêté n°2011-12645 en date du 14 janvier 2011), obtenu suite à l'instruction du DLE.

Ainsi, conformément à l'autorisation au titre de la loi sur l'Eau, les eaux pluviales de toitures (considérées comme non polluées) et les eaux pluviales de voiries et les eaux d'extinction incendie (considérées comme potentiellement polluées) seront recueillies par des réseaux distincts et traitées de façon séparative.

La gestion des eaux du site respecte les prescriptions de l'arrêt d'autorisation de l'aéroport et fonctionne selon les principes suivants :

- Les eaux pluviales de toitures seront collectées et acheminées dans des bassins d'infiltration situés en limite Ouest de la parcelle. Les eaux pluviales des voiries légères seront gérées par ruissellement puis infiltrées dans des noues d'infiltration, situées aux extrémités Nord et Sud de l'opération,
- Les eaux pluviales des voiries lourdes, quant à elles, seront collectées et acheminées dans deux bassins de rétention enterrés étanches, avant de passer dans un séparateur hydrocarbure positionné en sortie de bassin (un séparateur par bassin). Une fois le traitement effectué, les eaux pluviales seront infiltrées via des tranchées drainantes.

La période de retour considérée pour le dimensionnement de ces bassins est de 30 ans.

Les séparateurs hydrocarbures sont dimensionnés pour traiter 20% du débit de pointe des eaux entrantes (équipés d'un by-pass).

Pour les eaux pluviales redirigées vers le bassin enterré ouest, les eaux transiteront par le séparateur d'un débit nominal de 80 l/s avec by-pass avec un volume de déboureur de 8 000 litres, avant de s'infiltrer dans la tranchée drainante dimensionnée en conséquence.

Pour les eaux pluviales dirigées vers le bassin est, les eaux transiteront par un séparateur d'un débit nominal de 40 l/s avec by-pass avec un volume de déboureur de 4 000 litres, avant de s'infiltrer dans la tranchée drainante dimensionnée en conséquence.

Les séparateurs seront de classe 1 avec un seuil de rejet des hydrocarbures à 5mg/litres et seront équipés d'un filtre à coalescence.

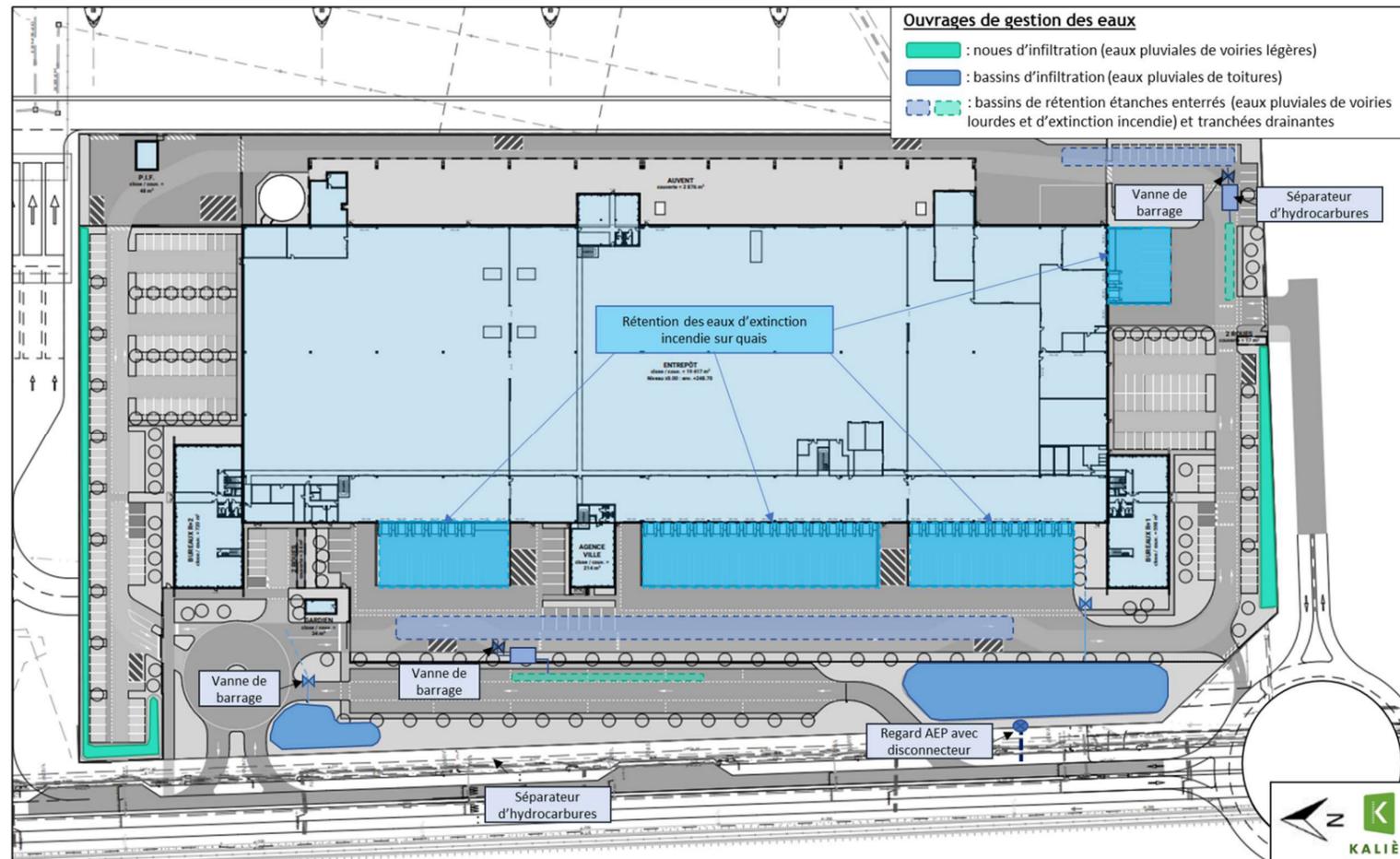
- Les eaux d'extinction incendie seront acheminées dans les bassins enterrés de rétention des eaux pluviales de voirie lourdes. Une vanne de barrage automatique et manuelle, asservie à la détection incendie et située en sortie de bassin avant le dispositif de traitement, sera actionnée en cas de sinistre, permettant de confiner les eaux potentiellement polluées dans les bassins. Une rétention supplémentaire au niveau des quais (sur une hauteur maximale de 20 cm) sera effectuée.

Les zones susceptibles d'accueillir des liquides inflammables sont équipées de réseaux dédiés, de dispositifs d'extinction (siphon anti-feu) et d'une rétention déportée dédiée afin de gérer les éventuels effluents inflammés.

A noter que les réseaux de récupération des eaux pluviales seront également équipés de vannes de barrage automatiques et manuelles et asservies à la détection incendie, afin de s'assurer qu'aucune pollution ne soit rejetée au milieu. Selon le calcul D9a (établis selon le guide de juin 2020), le volume d'eau d'extinction incendie à contenir est 1 993 m³.

Eaux et sols
 Gestion des eaux
 pluviales

R



Domaine	Type de mesure (ERCA)	Description des mesures
		<i>Figure 1 : Localisation des ouvrages de gestion des eaux pluviales et d'extinction incendie</i>
	A	Le bon état des réseaux de collecte des effluents sera régulièrement vérifié. Les séparateurs d'hydrocarbures seront régulièrement contrôlés et vidangés dès que nécessaire.
Eaux et sols <i>Gestion des eaux usées</i>	E	Le projet ne sera pas à l'origine de rejets d'eaux industrielles (aucun process industriel n'est présent sur le site).
	R	Les eaux usées sanitaires seront envoyées au réseau de l'Aéroport Lyon-St-Exupéry. Aucun rejet direct n'est réalisé en milieu naturel.
Eaux et sols <i>Pollutions accidentelles</i>	R	<p>En phase chantier, des mesures de limitation des pollutions accidentelles seront mises en place. Il s'agit notamment de mesures relatives aux conditions de stockage de produits (sur emplacements dédiés et sur rétention), aux conditions de stationnement et de ravitaillement des engins, aux conditions de réalisation des opérations de nettoyage du matériel (sur des plateformes étanches).</p> <p>Des kits anti-pollution seront également disponibles à tout instant et une sensibilisation régulière du personnel au respect des mesures environnementales et aux bonnes pratiques.</p> <p>En phase exploitation, le risque de déversement accidentel et de pollution des sols et des eaux reste faible.</p> <p>Les stockages de liquides et composés potentiellement polluants seront réalisés sur des rétentions, à l'intérieur du bâtiment adaptées pour se prémunir contre les pollutions accidentelles.</p> <p>Les procédures d'exploitation expliciteront les protocoles à suivre en cas de fuites ou de déversement de produits.</p>
Eaux et sols <i>Eaux d'extinction incendie</i>	R	<p>En cas d'incendie sur le site, les eaux d'extinction seront collectées et envoyées dans les bassins de rétention étanches et les quais, en capacité de contenir un volume minimal de 1 787 m³. Ce volume a été calculé sur la base du document technique D9a du CNPP édition 2020 (voir feuille de calcul en PJ 8.5.6). Les zones susceptibles d'accueillir des liquides inflammables sont équipées de réseaux dédiés, de dispositifs d'extinction et d'un rétention déportée dédiée afin de gérer les éventuels effluents inflammés.</p> <p>En cas d'incendie, les vannes situées en aval des bassins d'étanches seront automatiquement fermées (ouvertes en fonctionnement normal) pour confiner les eaux sur le site. Ces vannes sont asservies à la détection incendie et se coupe automatique. Elles peuvent également être actionnées manuellement.</p> <p>En cas de sinistre, les eaux stockées seront analysées. Si elles ne présentent pas de pollution, elles seront rejetées dans le réseau des eaux pluviales, si elles sont polluées, elles seront éliminées comme déchet dangereux par une société spécialisée.</p>
Faune / Flore	E	<p>Le projet est inscrit dans le périmètre de l'aéroport Lyon Saint Exupéry, dans sa partie centrale.</p> <p>La localisation du projet s'inscrit dans un projet global Golden Mile qui a pour objectif d'éviter l'étalement de l'aéroport vers l'ouest et de maintenir des activités au sein de l'emprise de l'aéroport.</p>

Le dossier de demande de dérogation du projet Golden Mile avait permis d'identifier la prédominance d'habitats rudéraux, de cultures ainsi que la présence d'espèces exotiques envahissantes sur le secteur d'étude.

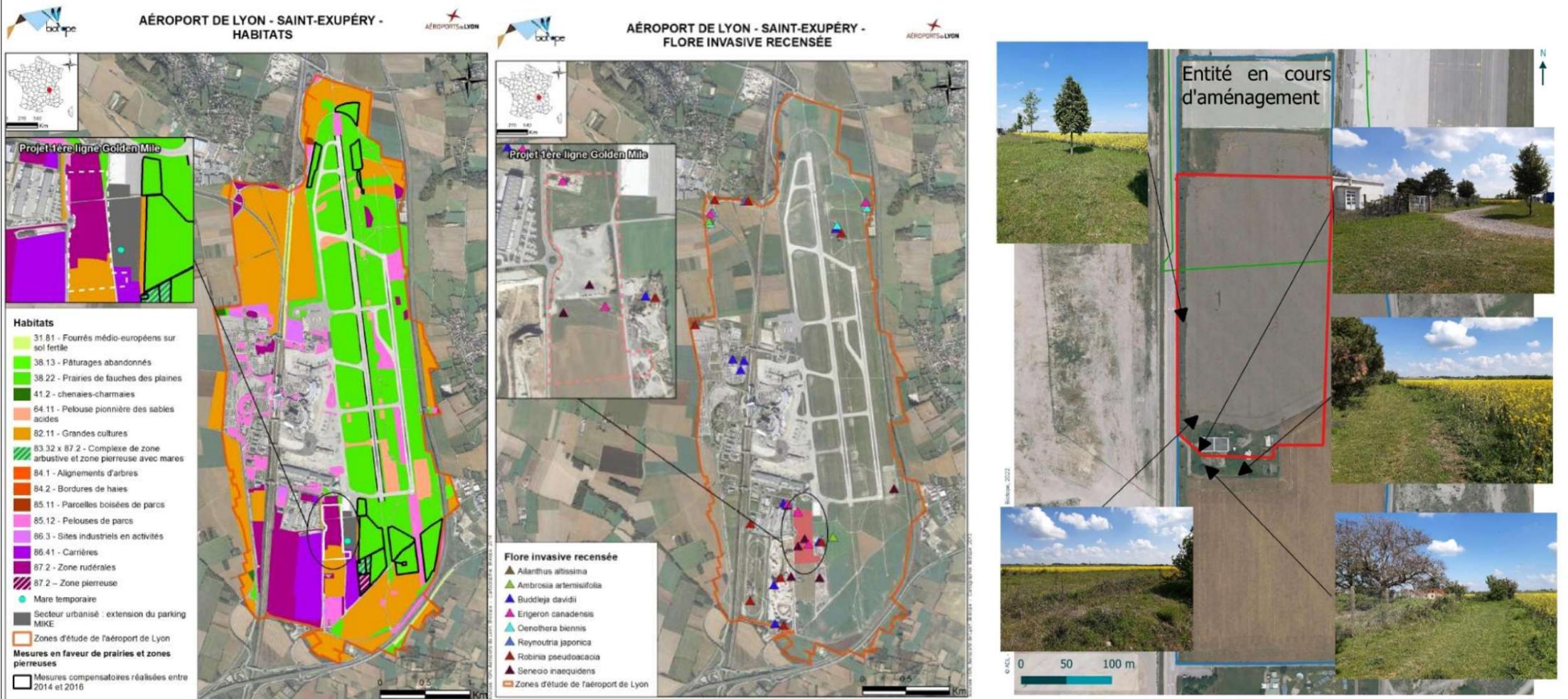


Figure 2 : Rappel des habitats naturels et EEE identifiés dans le DDEP Golden Mile - 2017 et illustration de l'état actuel du site

L'aire d'étude des expertises est aujourd'hui majoritairement composée de milieux fortement artificialisés (au sein desquels les cultures intensives dominent). En bordure ouest de l'aire d'étude, quelques alignements d'arbres et bordures enherbées entretenues sont présentes. Sur le secteur central, il faut noter la présence d'un bâtiment laissé à l'abandon autour duquel une végétation de fourrés s'est installée.

Au niveau de l'emprise du projet, ce dernier est exclusivement composé d'un habitat de « grande culture ».

L'enjeu écologique porte essentiellement sur la présence d'espèces exotiques envahissantes et d'un individu de renoucle à petites fleurs (situé en dehors de l'emprise du site, mais qui fera l'objet d'une mesure de réduction décrite ci-dessous, ainsi que et l'avifaune au niveau des alignements d'arbres et des fourrés. Il a été observé l'alouette des champs (enjeu fort) et l'œdicnème criard dans l'aire d'étude rapprochée mais pas sur l'emprise propre du site (zone d'alimentation et de regroupement postnuptial à vérifier en septembre 2022, mais pas de nidification).

Le site présente aussi une capacité d'accueil pour le Crapaud Calamite vis-à-vis des habitats terrestres (mais pas d'observations d'individus sur le site).

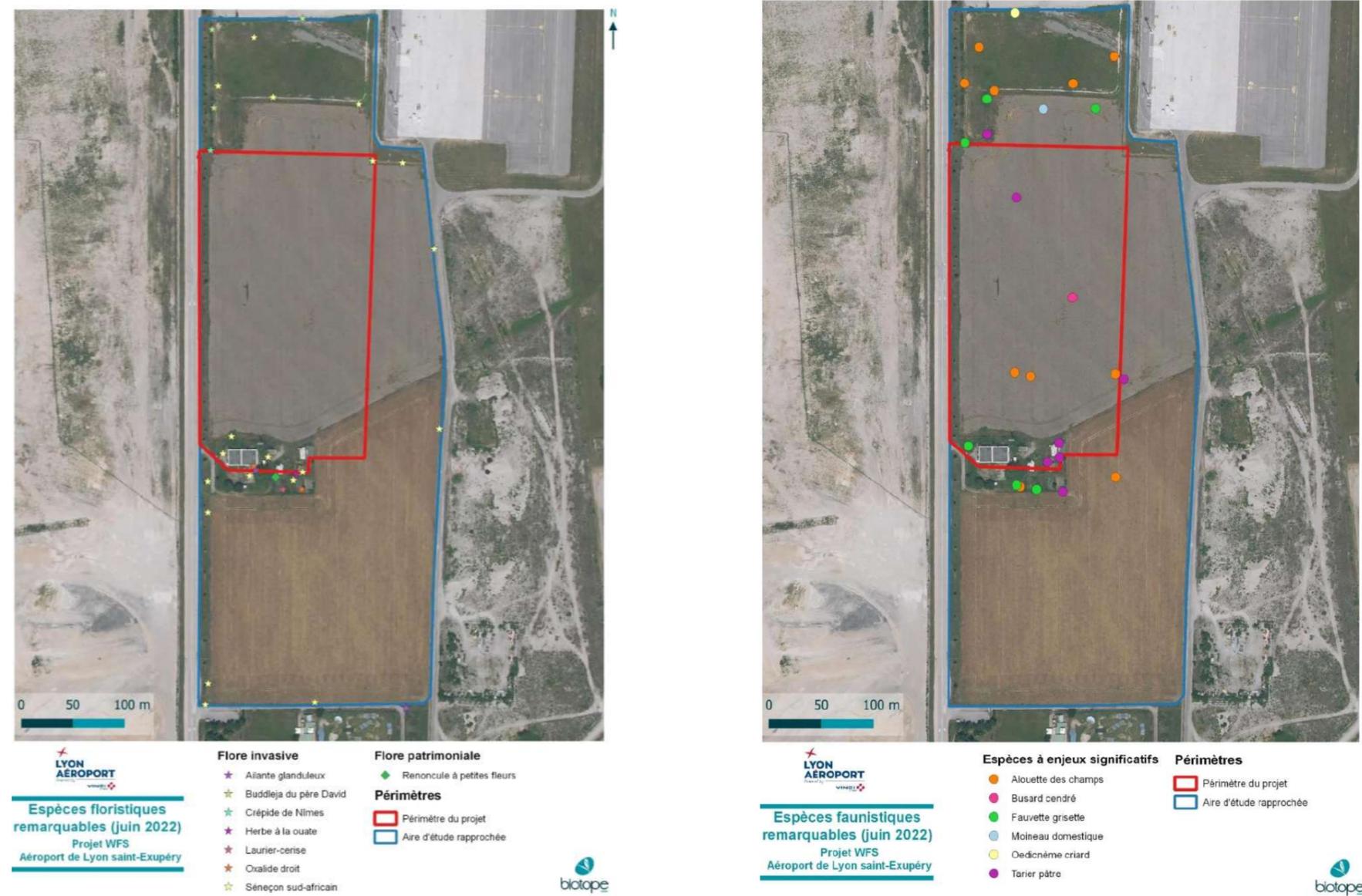


Figure 3 : Localisation des enjeux relatifs à l'habitat naturel e la flore, ainsi que les enjeux faunistiques (source : Biotope)

Ainsi, les impacts portent sur :

- En phase travaux : destruction des habitats (arbres et fourrés situés en partie centrale du site) et perturbation par dérangement de la faune (impact direct ou indirect, à court terme),
- En phase exploitation : perturbation par dérangement de la faune (impact direct ou indirect, à court terme).

Il est à noter que les mesures engagées au titre de l'arrêté préfectoral CNPN n°2018E118 du 14 décembre 2018 portent sur :

- Mesure Evitement 01 : limitation de l'emprise du chantier,
- Mesure Evitement 02 : éviter la fréquentation de la zone de chantier : Eviter la fréquentation par le Crapaud Calamite (mise en place de clôtures temporaires), Eviter la fréquentation de la zone par les oiseaux (période de travaux, mise en défend de l'emprise du chantier, opérations d'effarouchement),
- Mesure Réduction 01 : précautions de chantier,
- Mesure Réduction 02 : éviter la prolifération d'espèces invasives (fauches, arrachages),
- Mesure Réduction 03 : adapter le calendrier des travaux (travaux terrassement en dehors de la période de mars à juillet),
- Mesure Réduction 04 : déplacements d'individus de Crapaud Calamite (en cas de nécessité) : déplacements d'individus en cas de besoin.

En complément des mesures définies dans le dossier de dérogation CNPN, le projet mettra en place les mesures suivantes :

- Plantation semis, de haies et fourrés adaptés aux enjeux en présence sur tous les espaces vers du projet : plantation de semis herbacés, de haies et fourrés avec essences adaptées permettant de maintenir des continuités en pas japonais,
- Installation de caches à reptiles (murets, gabions, tas de bois, composts, etc...) : installations de caches à reptiles au sein des espaces verts du projet,
- Maintien d'une perméabilité des zones de parking : maintien de la pleine terre sur les sections aménagées en parking avec végétalisation dédiée,
- Gestion différenciée des espaces verts sans intrant : gestion différenciée des espaces verts sans intrant (espace enherbé, fourrés, haies),
- Mesures relatives aux plantes exotiques invasives : limitation de l'emprise de chantier, arrochage manuel / mécanique, fauchage précoce,
- Mesures en faveur de la biodiversité : adaptation de la période de travaux (en fonction des enjeux), emprise chantier limitée, opérations de capture et déplacement d'espèces.

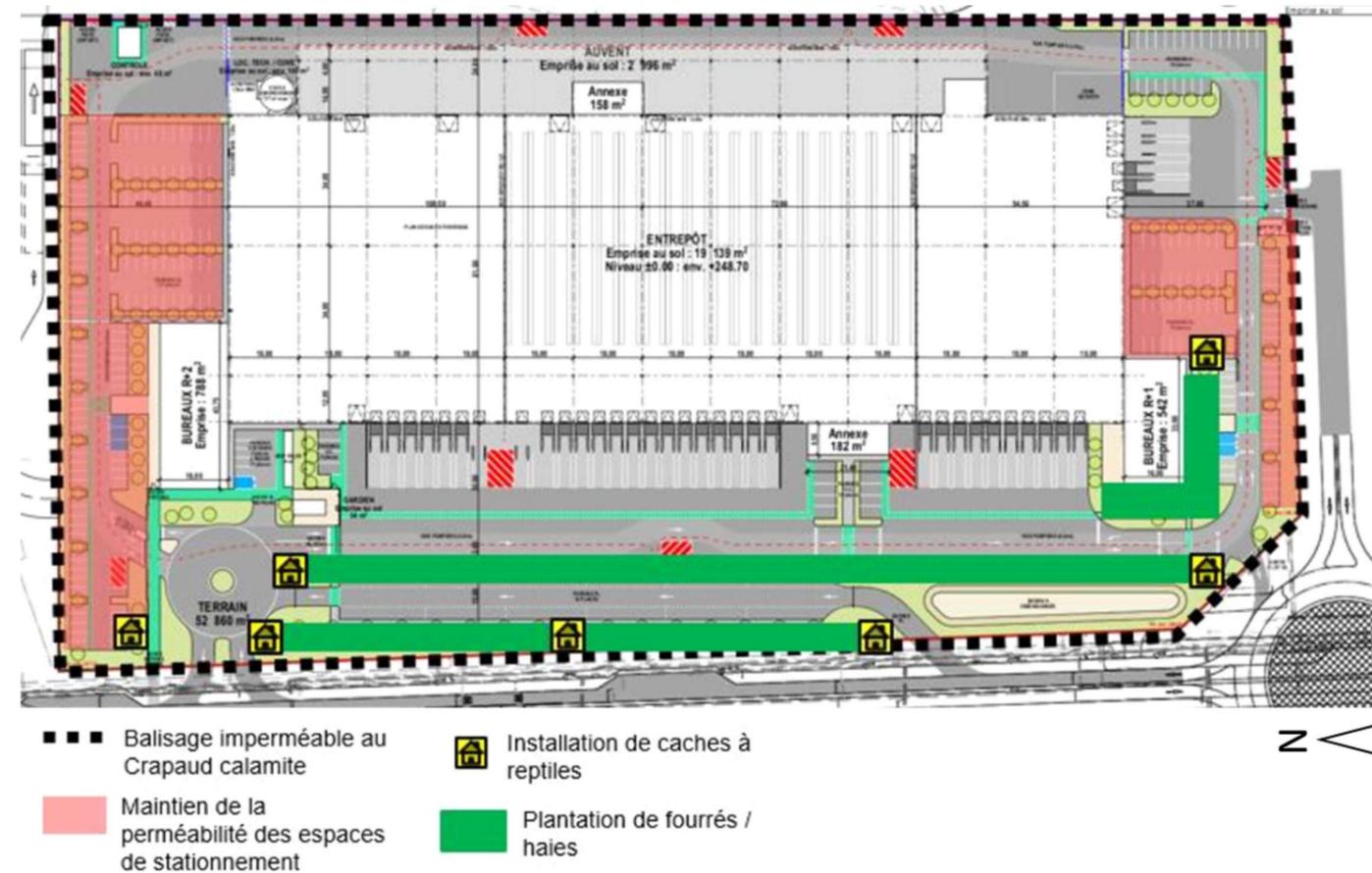
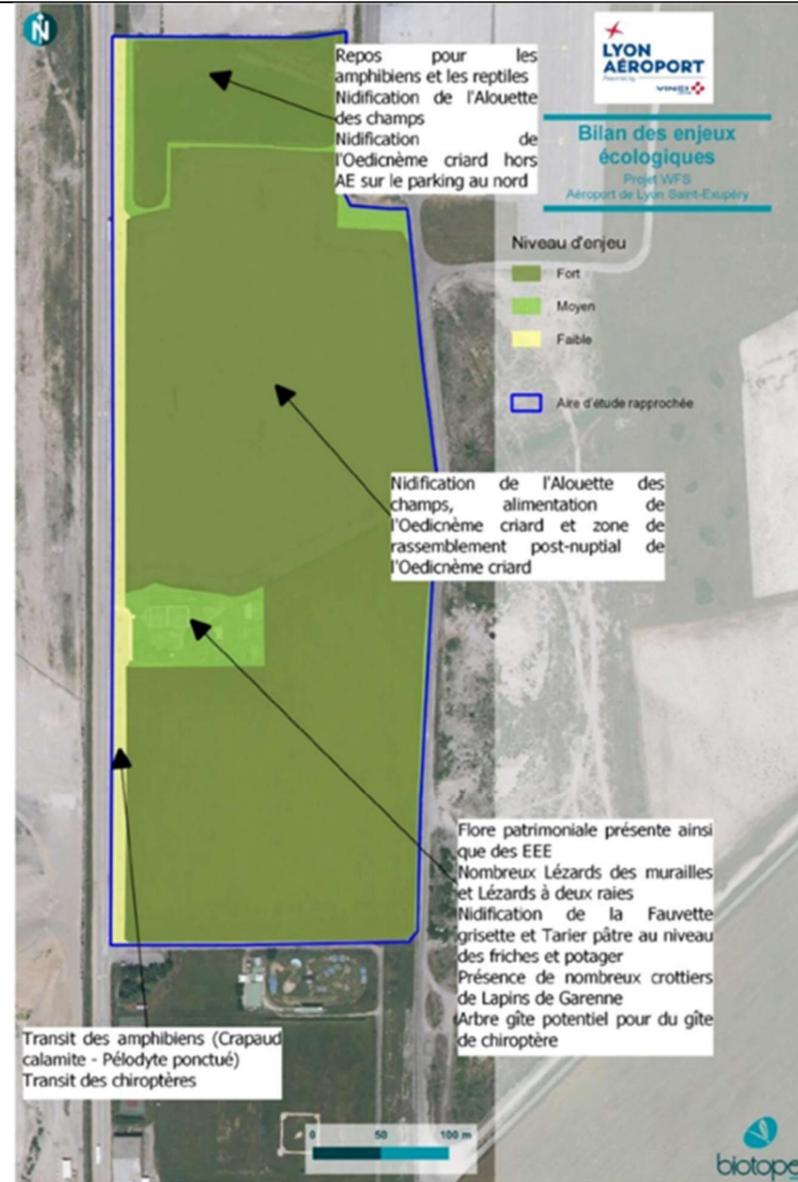


Figure 4 : Mesures écologiques spécifiques au projet

Il est à noter que de nouveaux inventaires ont été réalisés en 2022.

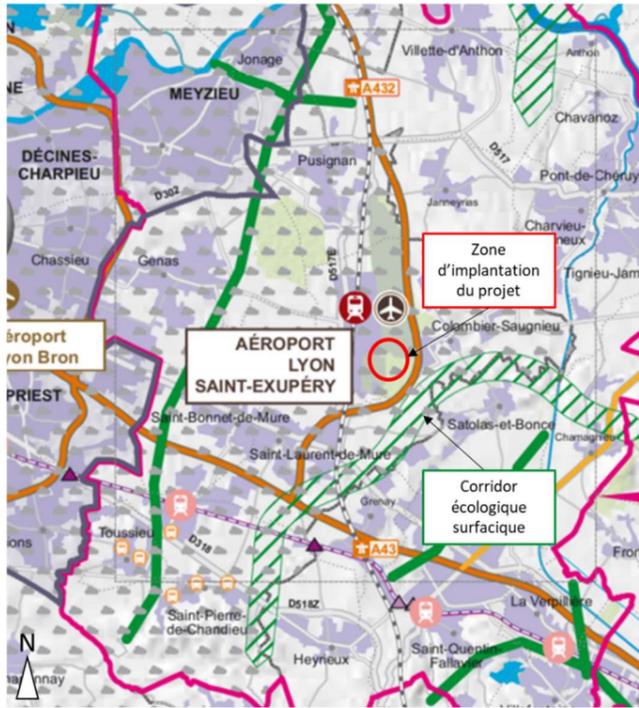
Des inventaires de terrain ont été réalisés par la société BIOTOPE entre mars et août 2022, au niveau de 3 aires d'étude (périmètre du site, aire d'étude rapprochée et aire d'étude éloignée). Les enjeux écologiques identifiés dans l'aire d'étude rapprochée portent sur :

- Enjeu fort : Renoncule à petites fleurs et Noctule commune, alimentation et rassemblement postnuptial de l'œdicnème criard (pas de nidification), chiroptères ;
- Enjeu moyen : Crapaud Calamite, Pélodyte ponctué, Lapin de Garenne, Pipistrelle commune, Sérotine commune ;
- Enjeu faible : Cerfeuil vulgaire à fruits glabres, Crapaud Calamite, Pélodyte ponctué ;
- Risque : espèces exotiques envahissantes.

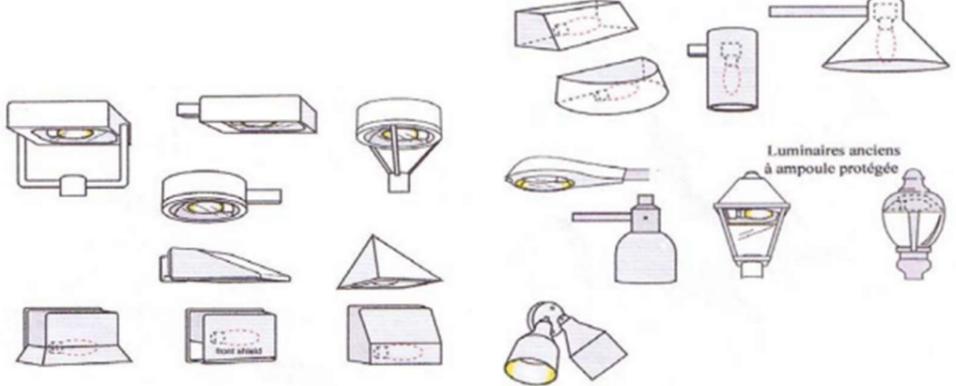


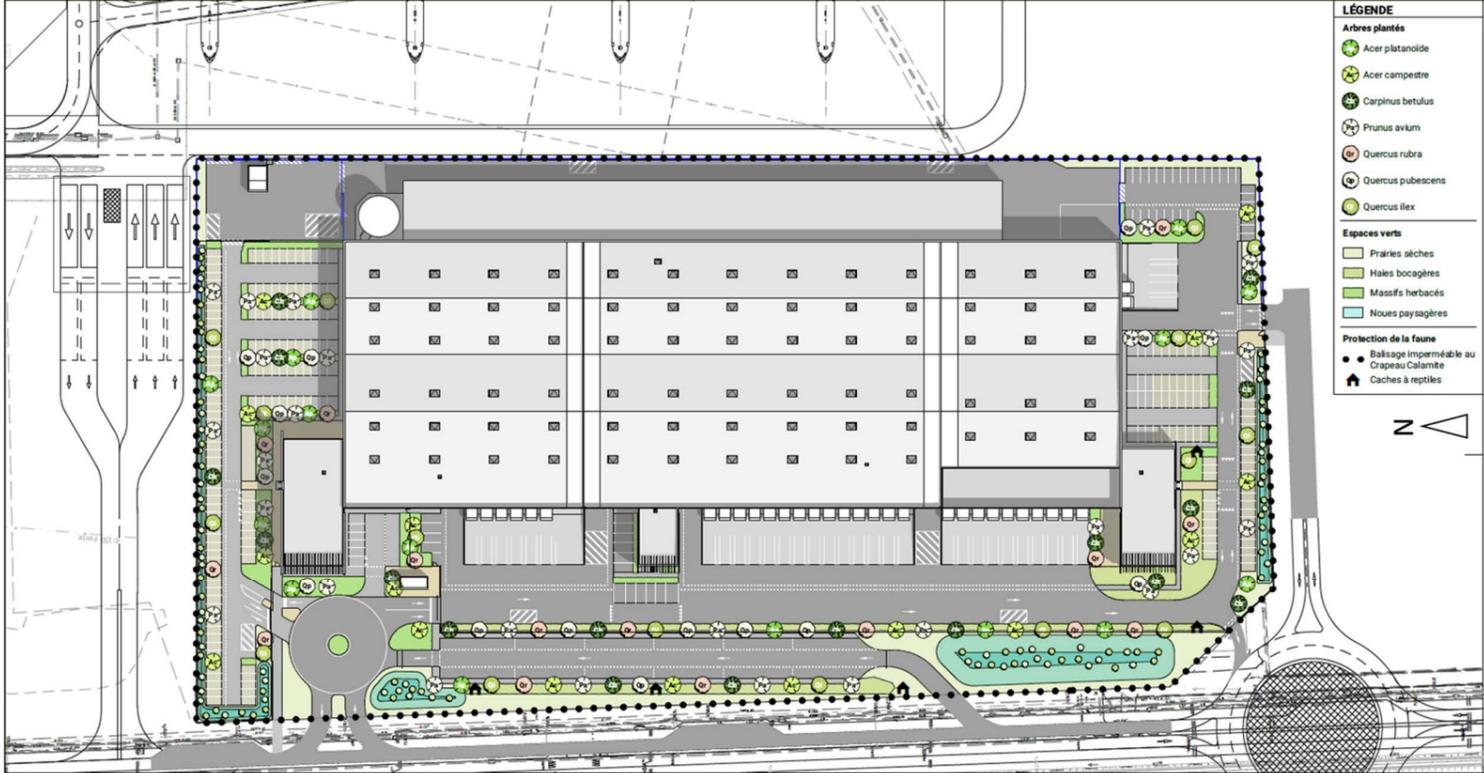
Ainsi, comme précisé, la démarche « ERC » est engagée avec la définition de mesures présentées ci-avant et listées dans le tableau ci-dessous :

Code mesure	Intitulé mesure	Phase concernée
Mesures d'évitement		
ME01	Evitement et maintien du talus en bordure de l'emprise projet (hors accès)	Travaux et exploitation
ME01	Balisage des éléments à enjeux en bordure immédiate de l'emprise projet	Travaux
ME02	Limitation de la pollution lumineuse	Travaux et exploitation
ME03	Adaptation du calendrier d'intervention au sein et à proximité des emprises projet	Travaux et exploitation projet
Mesures de réduction		
MR01	Assistance environnementale en phase travaux par un écologue	Travaux
MR02	Précautions de chantier	Travaux
MR03	Dispositif de lutte contre les espèces exotiques envahissantes	Travaux
MR04	Mise en place d'un dispositif anti-intrusion spécifique « amphibien » au sein de l'emprise projet	Travaux
MR05	Prélèvement ou sauvetage avant destruction de spécimens d'espèces	Travaux
MR06	Transplantation de flore remarquable	Travaux
MR07	Plantations de semis, de haies et fourrés adaptés aux enjeux en présence sur tous les espaces verts du projet	Exploitation
MR08	Installation de micro-habitats pour la petite faune	Exploitation
MR09	Maintien d'une perméabilité des zones de parking	Exploitation
MR10	Gestion différenciée des espaces verts	Exploitation

Domaine	Type de mesure (ERCA)	Description des mesures
		<p>Les mesures en violet sont spécifiques au présent projet porté par EM2C, les autres sont celles identifiées dans le cadre de l'arrêté préfectoral AP n°2018^E118 du 14 décembre 2018. Le détail technique de ces mesures sont présentées dans le rapport Biotope joint en annexe.</p> <p>La mise en œuvre d'un panel de mesures d'évitement et de réduction permet de conclure sur l'absence d'impacts résiduels notables. En effet, il faut noter que sur 5,3 ha du présent projet, 1,7 ha sont d'ores et déjà intégrés dans le traitement des impacts / mesures ERC du projet GOLDEN MILES autorisé par arrêté préfectoral AP n°2018^E118 du 14 décembre 2018. Au regard des mesures prises (évitement de la période sensible, maintien des talus, plantation de haies, barrière amphibiens, végétalisation des parkings, suivi et études des regroupements postnuptiaux de l'œdicnème criard), la perte de biodiversité n'est pas considérée comme notable.</p> <p>A noter que l'œdicnème criard n'est pas en nidification sur site, n'induisant par la réalisation d'un nouveau dossier CNPN.</p>
	R	<p>Le site du projet fera l'objet d'aménagements paysagers réalisés par un architecte paysagiste, composés de boisements arbustifs, de prairies sèches, de haies bocagères, de massifs herbacés et de noues d'infiltrations paysagères. Seules des essences autorisées par les documents d'urbanismes de la commune seront plantées.</p> <p>Le bâtiment aura de plus la certification BREEAM Excellent et respectera la charte entrepôt Afilog sur le volet paysager.</p>
	A	<p>Les espaces verts seront entretenus de manière soignée tout en veillant à respecter les cycles de développement de la biodiversité.</p>
Milieu naturel/continuité écologique	/	<p>Le Schéma Régional d'Aménagement de Développement Durable et d'Égalité des Territoires (SRADDET) Auvergne-Rhône-Alpes identifie, au sud de l'aéroport Lyon Saint Exupéry et du site, un corridor écologique surfacique « à préciser, préserver ou restaurer » selon la fonctionnalité écologique.</p>  <p>Dans la zone du projet, ce corridor est composé de petits boisements et de parcelles agricoles ou en herbe, situés au plus proche à environ 950 m du site. Le projet est localisé en dehors de cet axe et n'impacte pas directement ces différents espaces.</p> <p>A noter également la présence d'infrastructures telles que les pistes de décollage et d'atterrissage de l'aéroport ainsi que l'autoroute A432.</p> <p>Ainsi, en plus des différentes dispositions prises par le projet de construction d'un entrepôt de fret sur la conception de son bâtiment en termes d'éclairage, les espèces susceptibles d'emprunter le corridor écologique (macro et microfaunes, chiroptères, etc.) ne seront que très peu impactées par le site en exploitation, ce dernier étant localisé de l'autre côté des pistes de l'aéroport et de l'autoroute A432 et donc peu visible.</p> <p>Figure 5 : Extrait de l'atlas du SRADDET Auvergne-Rhône-Alpes</p>
Zones humides	/	<p>Aucune zone humide n'a été identifiée au droit du site.</p>
Milieu agricole	/	<p>La parcelle du projet est actuellement exploitée pour la culture conventionnelle de céréales. Cependant, cette parcelle est située au sein de l'emprise de l'aéroport Saint Exupéry, au droit d'une parcelle classé Uz selon le PLU de la commune (zone destinée à des activités aéroportuaires).</p> <p>De plus, le site n'est pas inclus dans aucun périmètre de protection et de mise en valeur des espaces naturels agricoles et naturels périurbains (PAEN).</p> <p>Le projet n'est pas soumis à la réalisation d'une étude préalable agricole.</p>
Odeurs	/	<p>Les activités projetées sur le site (activités de logistiques) ne sont pas génératrices de nuisances olfactives (produits emballés non susceptibles de générer des odeurs).</p>
Bruit et vibrations	/	<p>Le projet s'inscrit dans un environnement marqué par les activités de l'aéroport Lyon Saint Exupéry, avec une ambiance sonore significative et faisant l'objet d'un plan de prévention du bruit (PPBE pour les années 2019-2024). Les bureaux feront l'objet d'une attention particulière afin de respecter les ambiances de travail.</p>
	A	<p>Un suivi des émissions sonores de l'installation sera réalisé si nécessaire lors de son exploitation si nécessaire.</p>

Domaine	Type de mesure (ERCA)	Description des mesures
Trafic	/	<p>Le nombre maximal de camion prévu est de l'ordre de 160 et de 250 véhicules légers. Le présent projet consiste en une relocalisation des activités logistiques déjà existantes au sein de l'aéroport, et non d'une activité supplémentaire générant de nouveaux flux. Ce trafic s'insèrera donc dans celui déjà existant, et relativement faible par rapport au flux des axes voisins (A432 notamment, pour laquelle le trafic moyen journalier annuel 2019 était de 23 000 véhicules au total, dont 25 % de poids-lourds).</p> <p>L'itinéraire emprunté par les poids-lourds pour rejoindre les autoroutes A43 / A42 et A432 ne traverse pas de zone résidentielle.</p> <p>A noter également que le projet d'entrepôt logistique en lien avec le fret aéronautique s'inscrit dans le flux d'avion existant. Il ne sera pas générateur de vols supplémentaires.</p>  <p style="text-align: center;"><i>Figure 4 : Localisation des actuels bâtiments utilisés et de la zone du projet</i></p>
Déchets	R	En phase chantier, les déchets feront l'objet d'une collecte et d'un tri rigoureux, dans l'objectif de les valoriser au maximum et, le cas échéant, de les évacuer dans les filières appropriées.
	A	Les activités projetées sur le site génèrent des déchets non dangereux, qui feront l'objet d'une collecte sélective et d'une évacuation en filière agréée. Les déchets pourront être des palettes, carton, plastique, papier. Les déchets dangereux sont principalement issus des opérations de maintenance (luminaires, batteries, chariots élévateurs, boues de séparateurs, huiles) seront traités par les filières agréées.

Domaine	Type de mesure (ERCA)	Description des mesures
Emissions lumineuses	R	<p>Le site sera équipé à 100% de luminaires LEDS (intérieurs et extérieurs.) Tous les luminaires extérieurs seront implantés afin d'éviter une pollution lumineuse (éclairage vers le bas ou points lumineux). Les éclairages seront équipés d'horloges programmables, d'interrupteurs crépusculaires ou de détecteurs de présence pour limiter l'éclairage du site au maximum.</p> <p>De plus, différentes mesures seront prises pour réduire l'impact des éclairages artificiels sur la biodiversité. Parmi celles-ci :</p> <ul style="list-style-type: none"> • couvrir et réduire la puissance de toutes les lumières extérieures et diminuer la puissance lumineuse moyenne ; • éviter les lampadaires près des structures arborées ; • limiter l'éclairage architectural et publicitaire ; • réduire le temps d'éclairage nocturne ; • optimiser le choix du type de lumière. <p>Les dispositifs d'éclairage qui seront installés sur le bâtiment et destinés à éclairer les voies de circulations des engins de secours, ainsi que ceux destinés à éclairer le parking véhicules légers et les voies de cheminement piéton seront choisis suivant les recommandations de l'Association Nationale pour la Protection du Ciel Nocturne (ANPCN). Ainsi, les espaces tels que les parkings véhicules légers et cheminements piétons seront dotés de détecteurs de présence afin de ne pas éclairer inutilement ces zones.</p> <p>Les installations privilégieront la lumière canalisée plutôt qu'un éclairage en halo, des projecteurs dirigés vers le sol ainsi que des lampadaires avec des ampoules parfaitement protégées.</p>  <p>Figure 6 : Dispositifs d'éclairages recommandés par l'ANPCN</p>

Domaine	Type de mesure (ERCA)	Description des mesures
Paysage	A	<p>Le site se situe sur une parcelle agricole actuellement exploitée (maïs en conventionnel). Cependant, le site est inscrit dans l'emprise de l'aéroport Lyon Saint Exupéry. Le bâtiment a fait l'objet d'une attention particulière afin de l'intégrer dans son environnement, comme en attestent les insertions ci-après :</p>  
Patrimoine	/	<p>Le projet n'est concerné par aucun périmètre de protection de monument historique. Des échanges avec la DRAC sont en cours pour définir la sensibilité archéologique du site et de définir la nécessité de réaliser un diagnostic archéologique préalable.</p>

Domaine	Type de mesure (ERCA)	Description des mesures				
Incidences cumulées avec d'autres projets existants ou approuvés	/	<p>Conformément à l'article R122-5 du code de l'environnement, l'évaluation des impacts cumulés avec d'autres projets porte sur les projets qui, a date du dépôt de la demande d'enregistrement du projet :</p> <ul style="list-style-type: none"> - ont fait l'objet d'une étude d'incidence environnementale au titre de l'article R. 181-14 et d'une enquête publique ; - ont fait l'objet d'une évaluation environnementale au titre du présent code et pour lesquels un avis de l'autorité environnementale a été rendu public. <p>La recherche s'est faite sur les 3 dernières années (2019-2022), sur les sites gouvernementaux du Rhône et de l'Isère ainsi que dans les bases de données de la DREAL Auvergne-Rhône-Alpes. Ainsi, les projets répondant à ces critères, sur les trois dernières années, et les impacts potentiels cumulés avec ceux du présent projet sont les suivants :</p>				
		Nom du projet	Porteur du projet	Communes concernées	Date de l'avis ou de l'arrêté d'EP	Risque de cumul des incidences avec le projet
		Aménagement du lotissement d'activités "Le Revolay"	Guignard promotion	Saint-Bonnet-de-Mure (69)	Avis rendu le 01/04/2022	Le projet est implanté à environ 4 km à l'ouest du site. Il s'agit d'une zone d'activités destinée à accueillir des acteurs économiques. Le projet est susceptible de générer du trafic supplémentaire. Toutefois, au regard de sa localisation et des axes routiers à proximité, cet impact ne se cumulera pas avec celui du présent projet.
		Création d'un crématorium animalier	SELESTE	Saint-Laurent-de-Mure (69)	Arrêté du 14/10/2021	Projet validé et bientôt en construction. Ce dernier se compose d'un bâtiment principal, de 1 700 m ² de plancher, à environ 2 km au sud-ouest du site. Ils sont toutefois séparés par l'autoroute A46. De plus, au regard des caractéristiques du projet (crématorium animalier), aucun impact cumulé n'est à envisager.
		Implantation d'une plateforme logistique	JMG Partners	Janneyrias (38)	Avis rendu le 02/02/2021 et arrêté d'EP le 15/03/ 2021	Le projet est implanté à environ 6 km au nord du site, à proximité de l'autoroute A432, qui pourra être empruntée également par les camions desservant le site du projet. Toutefois, au regard de la fréquentation de cet axe, l'impact en termes de trafic sur l'A432 reste négligeable.
		Exploitation d'une usine d'enrobage	Société Enrobés Lyon Est (E.L.E)	Saint-Bonnet-de-Mure (69)	Avis rendu le 20/11/2020	Le projet est implanté à environ 5 km au sud-ouest du site, de l'autre côté de l'A43. Compte tenu de la nature du projet (fabrication d'enrobé), aucun impact cumulé n'est à envisager.
		Révision du PSA de l'aéroport de Lyon St-Exupéry	Direction de la sécurité de l'aviation civile Centre-Est	42 communes réparties au sein des départements du Rhône (69), de l'Isère (38) et de l'Ain (01)	Arrêté d'EP du 02/10/2019	Le projet de révision du PSA de l'aéroport de Lyon St-Exupéry ne génère pas d'impact sur l'environnement. Le PSA a depuis lors été revu et approuvé, le projet s'y plie et respect les contraintes associées à l'aéroport de Lyon St-Exupéry.

Comme justifié dans le tableau ci-dessus, en l'absence d'impact résiduel significatif, **aucune mesure de compensation n'est prévue.**