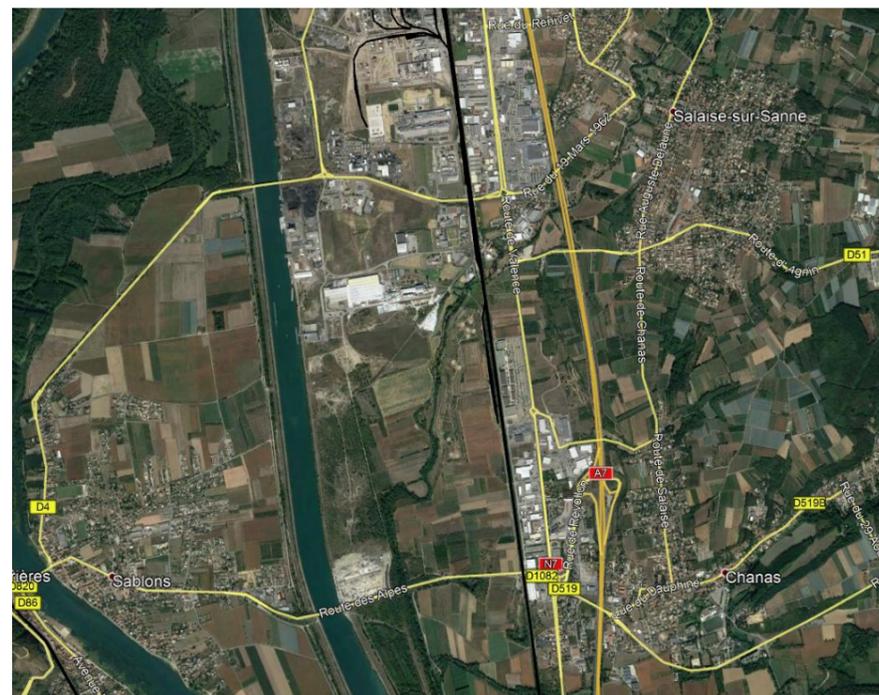


# INSPIRA

## ZAC DE LA ZIP DE SALAISE SABLONS

### Fascicule 5-A : Étude d'impact de la ZAC INSPIRA Résumé non technique



Version 12 – 02/02/2024

Projet développé avec :



## IDENTIFICATION ET RÉVISION DU DOCUMENT

### IDENTIFICATION DU DOCUMENT

<b>Projet</b>	INSPIRA ZAC de la ZIP de Salaise Sablons		
<b>Maître d'Ouvrage</b>	Isère Aménagement		
<b>Document</b>	Fascicule 5-A : Étude d'impact de la ZAC INSPIRA Résumé non technique		
<b>Version</b>	Version 12	<b>Date</b>	02/02/2024

### RÉVISION DU DOCUMENT

Version	Date	Bureau d'études	Rédacteur(s)	Qualité du rédacteur(s)	Contrôle	Modifications
1	29 novembre 2022	EGIS	Annick BOLLIET	Chef de projet		
2	20 décembre 2022	EGIS	Annick BOLLIET	Chef de projet		Prise en compte des remarques d'Isère Aménagement sur l'ensemble des autres documents
3	14 avril 2023	EGIS	Annick BOLLIET	Chef de projet		Prise en compte des remarques des services de l'État
4	22 mai 2023	EGIS	Annick BOLLIET	Chef de projet		Prise en compte des remarques du MO
5	2 juin 2023	EGI	Annick BOLLIET	Chef de projet		Prise en compte des remarques du MO
6	6 juin 2023	ÉCOSPHÈRE	Samuel GIRON	Chargé de projet	Jean-Louis MICHELOT	Intégration du projet CNR d'extension ferroviaire
		AMÉTEN	Guillaume MAGAGNIN	Chargé d'étude	Delphine PAYS	
7	17 novembre 2023	AMÉTEN	Guillaume MAGAGNIN	Chargé d'étude	Delphine PAYS	Prise en compte des remarques des services de l'État
8	5/12/2023	Egis	Annick BOLLIET	Chef de projet		Mise à jour de l'étude d'impact avec HYPULSION et complétion volet naturel de l'étude d'impact
9	19/12/2023	Egis	Annick BOLLIET	Chef de projet		Prise en compte des remarques du MO
10	4/01/2024	Egis	Annick BOLLIET	Chef de projet		Prise en compte de la remarque de CNR sur l'éclairage
11	12/01/2024	EODD	Mathilde USSELMANN	Écologue		Reprise par l'écologue
12	02/02/2024	Egis	Annick BOLLIET	Chef de projet		Prise en compte des remarques du MO

À noter, suivant les documents cités, le projet de la ZAC global peut-être dénommé : « ZAC de la ZIP de Salaise Sablons » ou « ZAC INSPIRA ».

La présente actualisation de l'étude d'impact intègre les dernières évolutions du territoire connues et les projets suivants :

- Demande d'Autorisation Environnementale du Secteur Nord porté par Isère Aménagement
- Demande d'Autorisation Environnementale ICPE du projet Floor to Floor porté par Gerflor/Paprec.
- Dossier d'Exécution de l'extension du faisceau ferroviaire porté par la Compagnie nationale du Rhône (CNR)

L'étude d'impact de la ZAC INSIPRA est identique aux 3 dossiers de demande d'autorisation.

Les éléments mis à jour par rapport à la précédente actualisation de l'étude d'impact (dossier de réalisation de la ZAC) sont surlignés en gris (se référer au guide lecture).

Le phasage initial, avec 3 phases, a été conservé pour les impacts et effets cumulés. Il sera mis à jour lors de la prochaine actualisation de niveau 1 nécessaire aux prochaines autorisations avec les principales évolutions suivantes : renaturation de la Sanne, mesure d'évitement, mise en place de mesure de compensation in situ, autres évolutions des secteurs centre et sud.

Il est important de préciser que ces évolutions entraînent une diminution de la surface commercialisée. Les impacts seront donc inférieurs ou compris dans ceux initialement prévus.

## SOMMAIRE

<b>1. PRÉAMBULE.....</b>	<b>5</b>
<b>2. COMPOSITION DE L'ÉTUDE D'IMPACT .....</b>	<b>8</b>
<b>3. RÉSUMÉ NON TECHNIQUE.....</b>	<b>9</b>
<b>3.1. Présentation et justification du projet de la ZAC INSPIRA .....</b>	<b>9</b>
3.1.1. Historique et justification du projet de la ZAC INSPIRA .....	9
3.1.2. L'évolution du projet de la ZAC INSPIRA jusqu'à la solution retenue .....	12
3.1.3. Présentation du projet .....	18
<b>3.2. Impacts du projet de la ZAC INSPIRA.....</b>	<b>32</b>
3.2.1. Impacts positifs .....	32
3.2.2. Analyse thématique de l'état initial de l'environnement, des impacts et mesures en phase chantier .....	35
3.2.3. Analyse thématique de l'état initial de l'environnement, des impacts et mesures en phase exploitation .....	51
<b>3.3. Incidences du projet sur le climat et vulnérabilité du projet au changement climatique .....</b>	<b>82</b>
<b>3.4. Incidences négatives notables sur l'environnement qui résultent de la vulnérabilité du projet à des risques d'accidents ou de catastrophes majeurs.....</b>	<b>82</b>
<b>3.5. Incidences sur les sites Natura 2000 .....</b>	<b>83</b>
<b>3.6. Dispositif de suivi et coût des mesures en faveur de l'environnement.....</b>	<b>84</b>
3.6.1. Synthèse des mesures ERC en faveur de l'environnement et coût .....	84
3.6.2. Modalité de suivi des mesures ERC et du suivi de leurs effets.....	108
<b>3.7. Analyse des effets cumulés avec d'autres projets connus .....</b>	<b>108</b>
<b>3.8. Présentation des méthodes d'évaluation.....</b>	<b>108</b>
<b>3.9. Noms, qualité et qualification du ou des experts qui ont préparé l'étude d'impact .....</b>	<b>108</b>
<b>3.10. Suivi des effets cumulés de la ZAC par phase et au fil des nouvelles implantations.....</b>	<b>109</b>

## TABLES DES ILLUSTRATIONS

### FIGURES

Figure 1 : Délimitation en réflexion des différentes phases d'aménagement de la ZAC .....	6
Figure 2 : Localisation des sites économiques à l'échelle du territoire .....	14
Figure 3 : Insertion du secteur nord entre les activités existantes .....	16
Figure 4 : Plan de situation du périmètre INSPIRA .....	19
Figure 5 : Périmètre et emprise à aménager .....	20
Figure 6 : Plan masse général du projet .....	21
Figure 7 : Plan masse du projet avec distinction des lots au droit du secteur Nord .....	22
Figure 8 : Schéma type du principe d'aménagement avec mesure in situ (en rouge) .....	23
Figure 9 : Coupe type du principe d'aménagement des chaussées, trottoirs et voie cyclable .....	24
Figure 10 - Plan de l'aire de retournement aménagée rue des Peymenards (source AVP MS13) .....	24
Figure 11 - Plan de réaménagement de la rue des Balmes (MS12 - AVP) .....	25
Figure 12 : Entrée de Cottard Glénat (source : google street view, 2022) .....	25
Figure 13 : Localisation de Cottard Glénat .....	26
Figure 14 : Plan d'organisation générale du projet Floor to Floor (vue axonométrique) .....	27
Figure 15 : Photomontage du projet HYMPULSION en cours d'instruction (image non contractuelle) .....	29
Figure 16 : Précision sur l'aménagement du secteur Nord, inscrit dans la phase 1 de la ZAC .....	30
Figure 17 : Plan de phasage de la ZAC INSPIRA .....	31
Figure 18 : Plan de phasage envisagé .....	31

### TABLEAUX

Tableau 1 : Synthèse des mesures ERC et des mesures de suivi .....	101
Tableau 2 : Coût détaillé des mesures prises en faveur de la biodiversité .....	102
<b>Tableau 3 : Coût détaillé des mesures prises en faveur de la biodiversité pour le projet CNR de voie ferrée .....</b>	<b>106</b>

## 1. PRÉAMBULE

Conformément à l'annexe à l'article R122-2 du code de l'environnement, la ZAC INSPIRA est soumise à étude d'impact systématique d'après la rubrique 39 b :

CATÉGORIES de projets	PROJETS soumis à évaluation environnementale	PROJETS soumis à examen au cas par cas
39. Travaux, constructions et opérations d'aménagement	b) Opérations d'aménagement dont le terrain d'assiette est supérieur ou égal à 10 ha ;	

La ZAC INSPIRA a fait l'objet d'un dossier de création de ZAC, d'un dossier DUP et d'une demande d'autorisation environnementale comprenant une étude d'impact dont la dernière mise à jour a été réalisée en 2021 dans le cadre du dossier de réalisation de ZAC.

L'arrêté de DUP et l'arrêté d'autorisation environnementale unique ont été obtenus en décembre 2018 mais ces deux arrêtés ont fait l'objet de recours en 2019 :

- Le 4 mai 2021, le tribunal administratif de Grenoble a annulé l'arrêté préfectoral portant autorisation unique. Isère Aménagement a fait appel de ce jugement. Par décision du 23 janvier 2024, la Cour Administrative d'Appel de Lyon a rejeté les requêtes de la société publique locale Isère Aménagement et de l'État.
- Le 17 janvier 2023, le tribunal administratif de Grenoble, a annulé la déclaration d'utilité publique accordée au projet Inspira sur Sablons et Salaise tout en reconnaissant l'intérêt public du projet.

Dans le cadre du dossier de réalisation de la ZAC, l'étude d'impact (actualisée en 2021 – complément d'information et intégration des réponses à l'autorité environnementale à la suite du premier avis) a été soumise une nouvelle fois à l'avis de l'autorité environnementale (Inspection générale de l'Environnement et du Développement durable - IGEDD) qui a émis son avis sur l'étude d'impact de la ZAC de la ZIP de Salaise Sablons le 5 mai 2021. Une réponse aux différentes remarques a été apportée par un mémoire en avril 2022. Le dossier de réalisation de ZAC a été approuvé en juillet 2022.

L'aménagement du secteur Nord est l'aboutissement des réflexions menées par Isère Aménagement et les services de l'état sur l'évolution du phasage de la ZAC : Préfecture, Direction Départementale des Territoires (DDT) de l'Isère, Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement (DREAL), Région Auvergne-Rhône-Alpes, Compagnie nationale du Rhône (CNR), Syndicat Mixte d'INSPIRA et Isère Aménagement.

Ces considérations ont abouti à un scénario qui propose de conserver les volumes de surfaces commercialisables de l'étude d'impact initiale et de déposer de nouvelles demandes d'autorisations environnementales échelonnées dans le temps, sur des entités regroupant plusieurs projets. Le

regroupement des projets par entité pourra évoluer au fil de l'eau et des demandes d'autorisations environnementales. Ce scénario permettra également, dans le temps, une amélioration globale du projet de la ZAC INSPIRA. En effet, envisager un phasage du projet par secteur (avec des autorisations environnementales successives par secteur) offre la possibilité à Isère Aménagement d'adapter et de faire évoluer son projet en considérant l'évolution de l'environnement et notamment le milieu naturel et les espèces protégées. Ce scénario offre ainsi la possibilité de se réinterroger, au fur et à mesure des futures autorisations environnementales, sur les enjeux environnementaux et sur la manière de les prendre en compte dans le cadre de l'aménagement de chaque nouveau secteur envisagé.

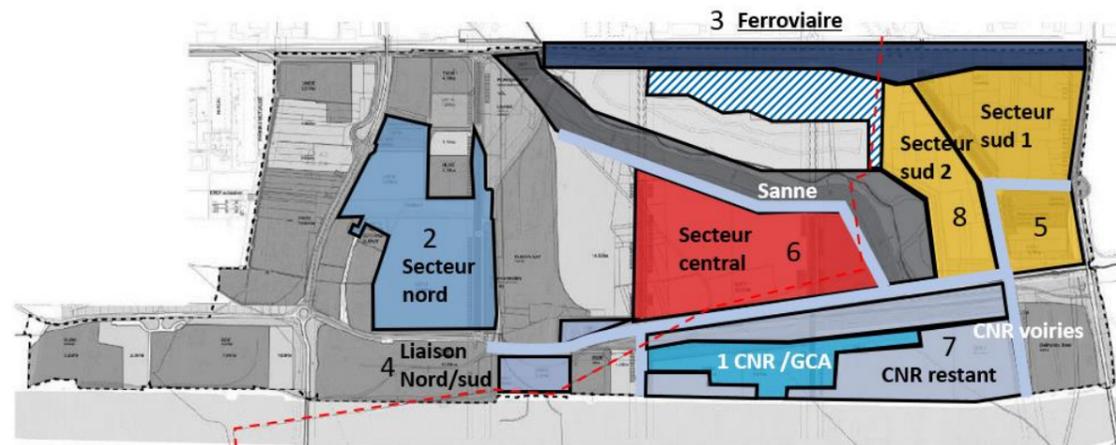
Une fois ce scénario retenu avec les services de l'État de déposer des demandes d'autorisation environnementale par secteur, Isère Aménagement a réfléchi au premier secteur qu'il serait souhaitable d'aménager.

Au regard de l'urbanisation (dent creuse entre des entreprises au Nord de la RD51, notamment TREDI, et au Sud de la rue des Balmes, notamment Eurofloat), de l'extension de Cottard Glénat qui a besoin de l'aménagement de la gestion des eaux pluviales des espaces publics pour rejeter ses propres eaux pluviales, Isère Aménagement a souhaité aménager le secteur Nord en phase 1 de la ZAC.

(pour plus de détails se reporter au guide de lecture – fascicule 1)

En raison de l'annulation de l'autorisation environnementale unique de la ZAC INSPIRA et des contraintes opérationnelles de poursuite de l'opération (travaux de gestion des eaux pluviales de l'entreprise Cottard Glénat dont le Permis de Construire a été obtenu avant annulation de l'autorisation unique permettant d'aménager les espaces publics et accueil d'une entreprise sur le lot B dont de nouveaux enjeux biodiversité ont été identifiés avec la réalisation de nouveaux inventaires), le maître d'ouvrage dépose une nouvelle demande d'autorisation environnementale sur la partie nord de la ZAC INSPIRA.

Ainsi, le scénario préférentiel qui a été retenu parmi ceux étudiés pour ce nouveau phasage, est le scénario 3 : il propose de conserver les volumes de surfaces commercialisables de l'étude d'impact initiale et de déposer de nouvelles demandes d'autorisations environnementales échelonnées dans le temps, sur des entités regroupant plusieurs projets. Le regroupement des projets par entité pourra évoluer au fil de l'eau et des demandes d'autorisations environnementales. Le phasage en trois phases est conservé. Une piste d'étude est de faire évoluer le phasage en développant différemment la ZAC. Le plan suivant présente l'évolution envisagée pour le phasage à ce jour. Des études complémentaires et le travail sur les plannings prévisionnels avec les acteurs du territoire pourront le faire évoluer.



1	Phase 1	1 : CNR / GCA : 10 Ha autorisé (DPF/CNR) 2 : Secteur Nord : dossier autorisation environnementale 3 : Ferroviaire : dossier EXE (DPF/CNR) 4 : Liaison Nord-Sud : autorisé (DPF/CNR) 7 : Secteur CNR restant : (dont CNR1 non soumis à autorisation) Mesures environnementales
	2	Et 1 ou 2 dossiers d'autorisation environnementale pour les secteurs suivants : 6 : Secteur Central
3	Phase 3	5 : Secteur Sud 1 8 : Secteur Sud 2

Nota : Le Projet hypulsion est sur le lot CN1 dont inclus dans le "CNR restant" zone 7 de la phase 1.

Figure 1 : Délimitation en réflexion des différentes phases d'aménagement de la ZAC

Comme vu dans le guide de lecture, les évolutions de la ZAC et de son phasage nécessitent des études complémentaires. Néanmoins le secteur Nord, le projet d'extension du faisceau ferroviaire et le projet Himpulsion sont intégrés à la phase 1 de la ZAC.

Le présent dossier constitue un document de l'étude d'impact actualisée de l'ensemble du projet de la ZAC INSPIRA, nécessaire à la demande d'autorisation environnementale du secteur Nord et la demande d'autorisation de travaux sur le domaine concédé de l'État dans le cadre du projet d'extension du faisceau ferroviaire CNR avec la création d'un nouvel embranchement au Réseau Ferré National par la SNCF Réseau (encadré violet sur la figure précédente).

Afin de faciliter la relecture par la MRAe qui a déjà émis un avis à deux reprises sur l'étude d'impact de la ZAC INSPIRA, les modifications apportées à l'étude d'impact sont mises en évidence :

- ▶ par l'insertion d'un tableau de synthèse citant les chapitres modifiés de l'étude d'impact,
- ▶ par un surlignage grisé ou typographie particulière des modifications apportées dans les différentes parties de l'étude d'impact y compris celles liées aux remarques des services de l'Etat dans le cadre de la recevabilité
  - du dossier de demande d'autorisation environnementale du secteur Nord.
  - du dossier de demande d'autorisation ICPE du projet Floor to Floor,
  - de la demande d'autorisation de travaux du projet d'extension du faisceau ferroviaire CNR.

**Les impacts et mesures en phase chantier et phase exploitation (idem étude d'impact initiale) :**

Les impacts et mesures en phase chantier et phase exploitation qui présentent un intérêt à être présentés par phase sont représentés par le code couleur suivant.

	<b>Impacts en phase chantier de la phase 1</b>
	<b>Impacts en phase chantier de la phase 2</b>
	<b>Impacts en phase chantier de la phase 3</b>

Afin d'identifier les informations spécifiques de certain projet, un système de pictogramme est mis en place dans l'actualisation de l'étude d'impact de la ZAC INSPIRA. Ce système permet notamment d'apporter des compléments d'information spécifiques sur chaque secteur/projet suivant les thématiques.

	Ce pictogramme précise les impacts spécifiques au projet CNR/GCA qui fait partie de la ZAC INSPIRA en phase 1. Pour mémoire, un arrêté au titre du code de l'énergie en date du 19 décembre 2018 (Autorisation de travaux - AP38-2018-12-19-002), un arrêté du 11 janvier 2019 de dérogation espèces protégées (AP38-2019-01-11-009), une autorisation de travaux pour la desserte ferroviaire et le quai de GCA (AP38-2021-01-06-005) et une autorisation d'exploitation (UD38-2020-08-04) sont effectifs sur ce projet
	Ce pictogramme précise les impacts spécifiques de la biodiversité sur le secteur Nord, ces impacts ne pouvant pas être dissociés par type d'implantations/ lot sur le secteur Nord. Le secteur Nord fait partie de la phase 1 de l'étude d'impact de la ZAC INSPIRA.
	Ce pictogramme précise les impacts spécifiques de l'extension de Cottard Glénat (CG) qui fait partie de la phase 1 de l'étude d'impact de la ZAC INSPIRA.
	Ce pictogramme précise les impacts spécifiques au projet FTF qui fait partie de la phase 1 de l'étude d'impact de la ZAC INSPIRA.
	Ce pictogramme précise les impacts spécifiques au projet HYPULSION qui fait partie de la phase 1 de l'étude d'impact de la ZAC INSPIRA.
	Ce pictogramme précise les impacts spécifiques de l'extension ferroviaire CNR qui fait partie de la phase 1 de l'étude d'impact de la ZAC INSPIRA

*(Pour plus de détails se reporter au guide de lecture)*

## 2. COMPOSITION DE L'ÉTUDE D'IMPACT

L'étude d'impact est composée de 4 documents séparés et ses annexes :

- Le fascicule 5-A : Étude d'impact de la ZAC INSPIRA - Résumé non technique,
- Le fascicule 5-B : Étude d'impact de la ZAC INSPIRA - Présentation du projet,
- Le fascicule 5-C : Étude d'impact de la ZAC INSPIRA - Description de l'état initial de l'environnement,
- Le fascicule 5-D : Étude d'impact de la ZAC INSPIRA - Analyse des impacts et mesures,
- Le fascicule 5-E : Étude d'impact de la ZAC INSPIRA - Annexes de l'étude d'impact

## 3. RÉSUMÉ NON TECHNIQUE

### 3.1. PRÉSENTATION ET JUSTIFICATION DU PROJET DE LA ZAC INSPIRA

#### 3.1.1. HISTORIQUE ET JUSTIFICATION DU PROJET DE LA ZAC INSPIRA

##### 3.1.1.1. HISTORIQUE

Historiquement, le projet de zone industrialo-portuaire est issu d'un Schéma Directeur d'Aménagement et d'Urbanisme.

Les atouts industriels et géographiques de cette zone d'activité sont reconnus dès 1977 par le Schéma Directeur d'Aménagement et d'Urbanisme Givors-Vienne qui la désigne comme un site stratégique de développement.

Dès 1976, l'installation de LINDE puis la création du Port de Salaise/Sablons telle que prévue par le traité de concession entre l'État et la Compagnie Nationale du Rhône, initie le développement de la zone en 1984. Le déploiement des activités se poursuit à travers notamment l'installation d'Eurofloat puis des entreprises en bord à voie d'eau ou en lien avec la plateforme chimique au cours des années 90, complétant ainsi le schéma prévu par le SDAU de 1977.

En 1999, la dynamique économique est renforcée par le site de Rhône Poulenc transformée en Plateforme Chimique multi-entreprises avec un GIE « Plateforme chimique de Roussillon » (OSIRIS).

L'ensemble des documents cadre établis successivement depuis le SDAU confirme l'enjeu stratégique de ce territoire : Schéma de cohérence logistique de la Région urbaine de Lyon de 2006 et sa mise à jour, Directive Territoriale d'Aménagement de l'aire métropolitaine lyonnaise approuvée en janvier 2007, démarche inter-Scot (prolongement de la Directive Territoriale d'Aménagement), SCOT des Rives du Rhône de mars 2012 et révisé en novembre 2019, PLU des 2 communes, Plan Rhône, Schéma départemental des espaces d'accueil d'activités économiques du Conseil départemental de l'Isère, Schéma régional des Services de Transports, SRADDET, Schéma portuaire Métropolitain.

Le Syndicat Mixte et la CNR, via une convention de partenariat signée le 30/11/2016, ont confié l'aménagement de la zone INSPIRA à Isère Aménagement, par l'intermédiaire d'un contrat de concession d'aménagement.

#### 3.1.1.2. JUSTIFICATION DU PROJET

##### ● La ZAC au sein des politiques fondamentales nationales et européennes

Le projet de la ZAC INSPIRA répond à de nombreuses politiques fondamentales nationales et européennes :

- La loi d'Accélération et de Simplification de l'Action Publique (ASAP) confirme l'ambition de l'État d'accélérer la réindustrialisation de la France sans passer outre le droit et les procédures environnementales mais en simplifiant certaines démarches.
- Le projet de la ZAC de la ZIP de Salaise Sablons apporte une réponse aux besoins impératifs d'attractivité économique et de réindustrialisation de la France. Il est clairement identifié et inscrit dans les documents de planification territoriaux (SRADDET, SCOT, PLU, etc.) comme recommandés dans le rapport sur la Stratégie nationale de mobilisation pour le foncier industriel.
- L'aménagement de la ZAC INSPIRA tient compte d'une partie des enjeux de biodiversité posés par la SNB (Stratégie Nationale Biodiversité) et est donc en cohérence avec les objectifs de la Stratégie Nationale Biodiversité :
  - La lutte contre les espèces exotiques envahissantes et la réduction des pollutions ciblées dans l'axe 1 de la SNB seront déployées lors des aménagements.
  - Pour assurer la continuité écologique de la Sanne, un programme de renaturation et de plantation de haies et de prairies sera engagé dans le cadre des mesures compensatoires et d'accompagnement, ce qui répond à l'axe 2 de la SNB. Les mesures compensatoires favoriseront le maintien des populations d'espèces concernées par le dossier de dérogation du secteur nord et la biodiversité ordinaire.
  - Les études permettant de poser les enjeux de biodiversité sur le site et les réponses à y apporter sont très denses et complètes. Ces dernières et la recherche de secteurs propices à l'accueil des mesures compensatoires ont été réalisées en associant étroitement de nombreux acteurs (communauté de communes, syndicat mixte du SCoT, Chambre d'agriculture, Safer, communes...). D'importants moyens seront engagés pour suivre les mesures compensatoires et d'accompagnement sur au moins 30 ans.
- Le projet de la ZAC de la ZIP de Salaise Sablons participe à l'objectif environnemental poursuivi par la loi industrie verte pour réduire les émissions de Gaz à Effet de Serre (GES), en favorisant la multimodalité (fer – fluvial – route), le recours aux modes de transport moins émissifs et l'implantation d'industries ancrées dans le processus de l'écologie industrielle :
  - Le bilan des émissions de GES réalisé pour la ZAC de la ZIP de Salaise Sablons met en avant que le principal poste d'émission de GES, lors de l'exploitation du site, est le transport tous modes confondus (route, fer et fluvial).
  - La mise en œuvre de la multimodalité en recours aux transports massifiés comme le ferroviaire et le fluvial permettent la réduction de 47% des émissions vis-à-vis d'un scénario 100% routier à l'horizon 2035 à l'échelle de la ZAC.
  - Les potentialités multimodales du site répondent à l'objectif national de réduction des GES d'un facteur 4 d'ici 2050.
- Le projet de la ZAC de la ZIP de Salaise Sablons participe à l'objectif économique impératif de la loi industrie verte en offrant des possibilités foncières pour installer des entreprises performantes et créatrices d'emplois.

- Le projet de la ZAC de la ZIP de Salaise Sablons est en cohérence avec la loi Accélération de la Production en Énergies Renouvelables (APER) : le projet incite au développement des énergies renouvelables dans le cadre des critères pris en compte dans le choix des nouvelles entreprises accueillies sur le périmètre de la ZAC (exemple de prospect : production massive d'hydrogène, production de combustible de chauffage vert). De plus, tous les lots ont l'obligation d'intégrer un équipement photovoltaïque en toiture, en façade ou en couverture de stationnement (ombrières photovoltaïques).

Pour renforcer le développement de solutions ENR et apporter de la cohérence aux projets de production d'ENR, le Syndicat Mixte prévoit de créer une « Société de projet » au titre de la Loi de Transition Énergétique pour la croissance verte (LTECV) et de déployer un dispositif d'Autoconsommation Collective (ACC) à destination des entreprises installées.

- La ZAC de la ZIP de Salaise Sablons se situe sur les corridors « Mer du Nord – Méditerranée » et « Méditerranée ». La position géographique du site de la ZAC en fait une place majeure pour le développement du fret ferroviaire dans le cadre de ce maillage à l'échelle nationale et européenne.
- La ZAC de la ZIP de Salaise Sablons est clairement identifiée dans les documents de développement du fret ferroviaire. Les équipements existants déjà en service et le renforcement programmé de la desserte permettent aux futurs industriels de bénéficier d'un accès direct et des services dédiés par le port multimodal de Salaise Sablons pour basculer sur une logistique décarbonée et sécurisée.

## Objectifs

La ZAC INSPIRA a pour objectifs de proposer aux entreprises un espace industriel multimodal et responsable.

Les trajectoires d'activités d'avenir à privilégier, la configuration du site ainsi que les possibilités de valorisation de sa desserte multimodale ont orienté la répartition des vocations envisagées au sein du périmètre d'aménagement :

- Grands projets structurants ;
- Entreprises de transformation ;
- Industries multimodales / Logistique ;
- Activités Ingénierie / PME-PMI ;
- Réserve terminal de conteneurs intermodal ;
- Confortement du Port ;
- Zones de service.

Le potentiel de développement économiques envisagé est de nature à créer à terme environ 2000 nouveaux emplois directs qui s'ajouteraient aux 900 emplois existants selon le phasage initial suivant :

- Phase 1 : de l'ordre de 800 emplois ;
- Phase 2 : de l'ordre de 550 emplois ;
- Phase 3 de l'ordre de 560 emplois.

Outre ses emplois directs, des emplois indirects seront aussi créés par l'installation d'entreprises sur INSPIRA.

## Remarque :

- Pour rappel, pour répondre au projet trop grand trop vite, Isère Aménagement et les services de l'État ont réfléchi à une évolution possible du phasage de la ZAC tel que présenté dans l'étude d'impact du dossier de réalisation de la ZAC.
- Différents scénarios ont été envisagés et travaillés avec les services de l'État : Préfecture, Direction Départementale des Territoires (DDT) de l'Isère, Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement (DREAL), la Région Auvergne-Rhône-Alpes, la Compagnie nationale du Rhône (CNR), le Syndicat Mixte d'INSPIRA et Isère Aménagement. Les réflexions ont principalement porté sur le phasage de la ZAC INSPIRA et la manière d'aborder les dossiers réglementaires nécessaires. Le scénario retenu propose de conserver les volumes de surfaces commercialisables de l'étude d'impact initiale et de déposer de nouvelles demandes d'autorisations environnementales échelonnées dans le temps, sur des entités regroupant plusieurs projets. Le regroupement des projets par entité pourra évoluer au fil de l'eau et des demandes d'autorisations environnementales.
- L'évolution du phasage tel qu'il est envisagé à ce jour (voir guide de lecture) pourra néanmoins évoluer. En effet, des études complémentaires et le travail sur les plannings prévisionnels avec les acteurs du territoire sont amenés à faire évoluer à nouveau ce phasage.
- Ainsi, les emplois créés par phase présentés ci-dessus pourraient évoluer en fonction de l'évolution du phasage de la ZAC à venir.

## Ambitions

Face aux défis de la transition énergétique, de l'économie des ressources, de transformation de l'industrie et de leurs modèles économiques, les systèmes de production industriels sont appelés à connaître de profondes mutations. L'Espace industriel, responsable et multimodal INSPIRA offre un environnement propice à ces évolutions associant harmonieusement compétitivité et transition écologique.

Cette ambition se traduit par trois ambitions stratégiques :

- Constituer un pôle de performance économique et d'exemplarité sociale et environnementale,

- Développer un site attractif au plan économique, en terme d'insertion dans les systèmes de transport, de création d'emploi, et de génération de valeur ajoutée.
- Développer un partenariat entre l'ensemble des acteurs.

Le Syndicat Mixte a mis en place un Système de Management Environnemental et Sociétal (SMES) qui fait l'objet d'un processus d'amélioration continue à travers sa certification ISO 14001 obtenu en juin 2016. Isère Aménagement et la CNR s'inscrivent dans le SMES d'INSPIRA. La certification a été renouvelée en 2019 pour 3 ans, puis en 2022 pour 3 ans.

Le Syndicat Mixte s'engage à satisfaire ses obligations de conformité et se fixe 5 axes stratégiques :

- Préserver les ressources naturelles, par la mise en œuvre en particulier des principes de l'économie circulaire,
- Protéger la biodiversité, en commençant par préserver et valoriser le corridor écologique de la Sanne,
- Favoriser les modes de transport et de déplacement alternatifs, moins émetteurs de gaz à effet de serre,
- Réduire l'impact des activités sur les milieux naturels et prévenir toute pollution,
- Contribuer à l'insertion professionnelle des habitants du territoire.

### ○ Multimodalité

INSPIRA s'affirme comme la 1<sup>ère</sup> plateforme portuaire multimodale après Lyon à l'échelle du Bassin du Rhône.

Les perspectives de développement identifiées dans le cadre du schéma portuaire de bassin élaboré en 2010 puis du Schéma portuaire métropolitain et ses territoires d'influence permettent d'envisager une forte évolution du trafic fluvial.

Dans ce cadre, le schéma portuaire lyonnais et ses territoires d'influence validé en mars 2015 affirme le confortement de la vocation du Port de Salaise-sur-Sanne/Sablons d'INSPIRA comme un grand port public vraquier et de conventionnels pour le Sud Lyonnais et le Sud Rhône-Alpes et **la nécessité de prévoir une plateforme dédiée au combiné fleuve/fer/route au sein d'INSPIRA.**

**INSPIRA a pour ambition de consolider la part du transport massifié de marchandises (fer - fleuve), avec un objectif de 45% des flux à l'horizon 2035.**

### ○ Écologie industrielle

Un des objectifs du projet est de positionner INSPIRA sur des domaines stratégiques pour permettre l'émergence de synergies et de dynamiques d'écologie industrielle.

INSPIRA s'adresse aux grandes entreprises, entreprises de tailles intermédiaires, PME-PMI, start-ups, démonstrateurs, pilotes, laboratoires de recherches, bureaux d'études, activités supports de types transports logistique, maintenance, services aux entreprises et aux salariés...

Ces entreprises devront porter un développement en accord avec les domaines identifiés favorables aux synergies et dynamiques d'écologie industrielle.

### ○ Contexte économique général du secteur

Le projet s'inscrit au cœur d'un territoire profondément marqué par l'industrialisation et la présence des zones d'activités économiques existantes.

Les terrains de la plateforme chimique OSIRIS ne permettent pas d'offrir une implantation industrielle avec les mêmes objectifs que la ZAC INSPIRA. Cette dernière n'entre ainsi pas en concurrence avec la plateforme chimique OSIRIS.

Ainsi, à l'échelle d'EBER, il n'existe pas de friches disponibles immédiatement supérieures à 1 ha permettant d'accueillir le type d'entreprises concernées par le projet de la ZAC de la ZIP de Salaise Sablons, dans lequel s'inscrit le secteur Nord objet de la demande de dérogation espèces protégées.

Au niveau des ZAE, à l'exception de 3 zones où les surfaces disponibles potentielles sont de l'ordre de 18 et 12 ha, les autres zones offrent des surfaces disponibles potentielles de faible superficie (principalement moins de 5 ha), non comparables avec les objectifs de la ZAC INSPIRA.

Les tènements disponibles ne permettront pas de répondre aux enjeux et objectifs de la ZIP de Salaise - Sablons (dans lequel s'inscrit le secteur Nord, objet de la demande de dérogation espèces protégées) qui sont l'implantation d'entreprises multimodales et industrielles avec des objectifs de production. Ces entreprises ont une consommation d'espace importante de l'ordre de plusieurs hectares et doivent être en lien direct avec plusieurs modes de transport (infrastructures routières, ferroviaires et voies fluviales).

Au regard des disponibilités publiques viabilisées, de l'état d'avancement de la procédure ZAC et du positionnement futur d'Axe 7 à préciser, ce site n'est pas une offre concurrente à la ZIP de Salaise Sablons.

Enfin, les sites portuaires voisins présentent très peu de disponibilités foncières. Ils ne s'inscrivent pas dans la même dynamique industrielle que la ZIP de Salaise Sablons qui se veut un espace industriel multimodal et responsable et / ou n'offrent pas de tènements suffisants en termes de superficie pour répondre aux ambitions de la ZIP de Salaise Sablons.

Le projet ne concerne pas la création d'un nouvel espace industriel mais l'**extension et la consolidation d'un site économique existant** qui comprend d'ores et déjà 90 hectares occupés par une vingtaine d'entreprises porteuses de 900 emplois.

**Ainsi, INSPIRA est la principale zone d'activités du secteur, tant en superficie qu'en réserve foncière. Elle propose également une offre multimodale de première qualité avec une sortie d'autoroute au droit du site. De plus, sa localisation à proximité de la plateforme chimique du Roussillon permet de diminuer le morcellement des zones d'activités et de développer des synergies.**

Remarque : La Région prévoit, dans le cadre de la modification de son Schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (SRADDET), une enveloppe foncière dédiée aux projets de réindustrialisation. Ceci en cohérence avec l'objectif de réduction du rythme d'artificialisation des sols et dans un souci de péréquation des surfaces à l'échelle régionale. L'approbation du SRADDET modifié est prévu premier trimestre 2024.

Concrètement, la Région déduira du compte foncier régional associé à la trajectoire 2021-2031 de réduction de moitié de la consommation d'espaces naturels, agricoles et forestiers, l'impact foncier :

- Du projet de développement économique de la Plaine Saint-Exupéry, ainsi que des parcs d'activités d'intérêt régional ayant une vocation prioritairement industrielle et intégrant la Région à leur gouvernance : PIPA, **INSPIRA**, Parc de l'Aize, Archparc ;
- Des nouveaux projets industriels d'envergure (de type méga-usines).

- De la définition du projet urbain au cours des réflexions urbaines successives conduites à partir de la considération des enjeux environnementaux et des ambitions du syndicat Mixte.

Les études de définition et d'approfondissement successives qui ont contribué à la conception du projet INSPIRA, ont mis en évidence les différents niveaux d'enjeux environnementaux s'appliquant au projet.

Les principaux enjeux environnementaux autres que ceux identifiés sur la carte ci-contre sont :

- La préservation de la ressource en eau ;
- La préservation d'un cadre de vie agréable (qualité de l'air, acoustique et santé, GES).

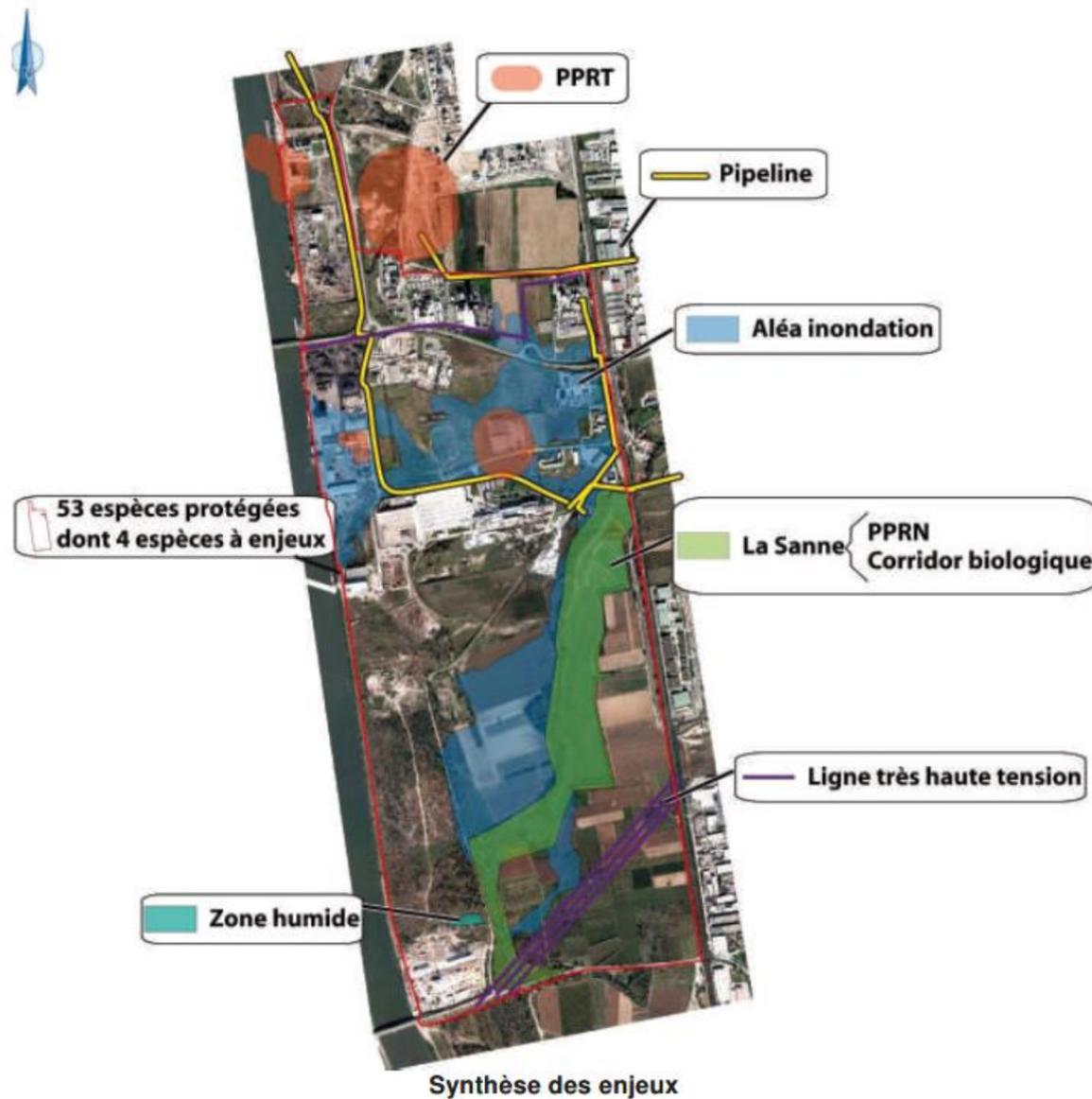
### 3.1.2. L'ÉVOLUTION DU PROJET DE LA ZAC INSPIRA JUSQU'À LA SOLUTION RETENUE

#### 3.1.2.1. MISE EN PLACE DU PROJET

##### 🕒 Enjeux environnementaux

Le projet INSPIRA résulte d'une réflexion croisant les enjeux économiques, techniques et environnementaux et urbains à l'issue d'un processus initié en 2010, autour :

- De la mise en évidence des enjeux environnementaux à travers les études techniques et environnementales de définition du projet,
- D'une démarche de concertation partenariale associant la population, les associations, les acteurs institutionnels, les acteurs économiques ainsi que les Services de l'État,
- De la définition des ambitions environnementales et sociétales portées par le Syndicat Mixte,



La préservation de la ressource en eau, du corridor de la Sanne et la prise en compte du risque inondation et des risques technologiques et sanitaires constituent les enjeux les plus prégnants sur le périmètre, et ont donc, à ce titre, été considérés prioritairement lors de la définition du projet. L'ensemble des autres enjeux ont ensuite été intégrés au bénéfice des solutions d'aménagement envisageables.

### Concertations et évolutions du projet

De nombreuses concertations partenariales ont été menées depuis 2011 entre le Syndicat Mixte et les différents acteurs du territoire afin de consolider le projet.

#### Eco+

Un premier scénario baptisé « ECO+ » indiquant la répartition et la représentativité des différentes vocations économiques envisagées, a été proposé en tenant compte :

- De la présence du corridor biologique de la Sanne qui scinde le périmètre d'étude en deux,
- De la présence de la voie ferrée Paris/Lyon/Méditerranée et du canal d'amenée du Rhône qui conditionnent l'organisation du plan masse dans le sens nord sud.

#### Dossier de création de ZAC

Compte tenu des nombreuses contraintes susceptibles d'influer sur la constructibilité globale du projet, la mutualisation de solutions environnementales constructives a été recherchée afin d'optimiser le foncier destiné à être aménagé.

Le plan masse a été adapté pour intégrer les différents enjeux environnementaux qui s'appliquent au périmètre et garantir ainsi sa faisabilité environnementale et réglementaire.

#### Projet au stade de l'autorisation environnementale

Une équipe de maîtrise d'œuvre urbaine a été sélectionnée à l'issue d'une procédure de dialogue compétitif ayant pour objet la définition du plan guide d'aménagement du projet INSPIRA en coordination avec l'équipe de maîtrise d'œuvre VRD (groupement INGEROP).

Les trois équipes retenues pour concourir ont proposé des stratégies environnementales qui se sont déclinées plus particulièrement à travers les thématiques biodiversité / corridor, et optimisation du foncier.

### 3.1.2.2. SOLUTIONS DE SUBSTITUTION DE LA ZAC

#### ○ À l'échelle de la vallée du Rhône

À l'échelle de la vallée du Rhône, le site d'INSPIRA est un site économique d'envergure, deuxième site portuaire du bassin du Rhône. Il bénéficie ainsi d'importantes infrastructures pour la tri modalité et d'un caractère déjà fortement industrialisé.

INSPIRA est un des rares sites à conjuguer tri modalité et synergies industrielles permettant de limiter les flux de matières et d'énergies par transport routier.

Aucun autre site dans la vallée du Rhône ne possède une réserve foncière aussi importante bénéficiant de synergie industrielle et d'importantes infrastructures de communication (autoroute/voie ferrée/fleuve) à proximité immédiate.

Le site INSPIRA est, de plus, présent dans l'ensemble des plans et programmes d'aménagement du territoire (SCOT, schéma portuaire lyonnais).

**De ce fait, le site d'INSPIRA est le plus indiqué pour offrir une zone d'activité de grande superficie aux entreprises spécialisées dans la multimodalité.**

#### ○ À l'échelle du territoire

Une identification des sites économiques et des projets de développement de zones d'activités économiques a été réalisée à l'échelle du territoire. Les sites identifiés sont représentés sur la carte ci-contre.

Un travail comparatif a été mené entre ces différents sites sur la base des critères suivants :

- Intérêt écologique stratégique,
- Intérêt économique,
- Intérêt foncier par rapport à des besoins de grandes surfaces,
- Intérêt de multimodalité,
- Intérêt régional et national.

Ces éléments sont présentés sous la forme d'un tableau ci-après.

L'objectif est de faire apparaître le site qui répond au mieux aux critères sélectionnés, à savoir un site qui permet à la fois de répondre aux enjeux économiques du territoire, en proposant des disponibilités foncières en cohérence avec les besoins de grandes surfaces identifiés pour l'implantation de nouvelles entreprises, tout en garantissant un accès multimodal permettant de limitant le recours aux transports routiers et les nuisances associées. Cette multimodalité est une condition pour répondre aux grandes orientations déclinées par les politiques publiques nationales et régionales.

Un système de notation est utilisé, allant du ++ (site qui répond parfaitement à l'objectif) jusqu'à -- (site non compatible avec l'objectif).

**Il apparaît grâce à l'étude des critères de mise en balance suivants : Intérêt écologique stratégique, Intérêt économique, Intérêt foncier par rapport à des besoins de grandes surfaces, Intérêt de multimodalité, Intérêt régional et national, que les sites identifiés démontrent l'absence de solution alternative satisfaisante pour répondre aux besoins d'industrialisation globale auxquels la ZAC Inspira répond.**

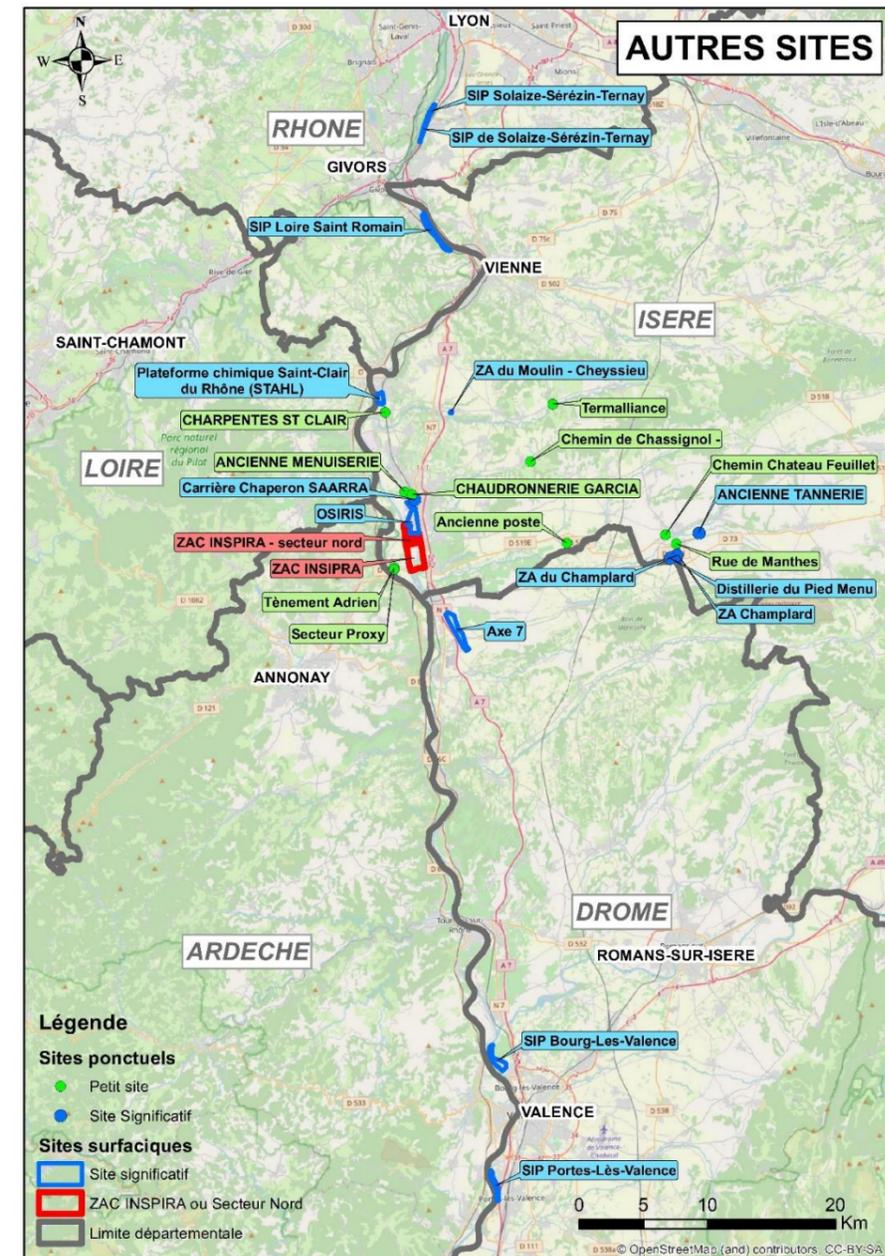


Figure 2 : Localisation des sites économiques à l'échelle du territoire

## ○ À l'intérieur du site

Au stade de la création, les grandes orientations d'aménagement d'INSPIRA ont été définies en cohérence avec les principaux enjeux environnementaux identifiés sur le périmètre INSPIRA.

Après le choix de l'urbaniste BAU intervenu pour définir précisément le plan masse, et accompagner le Syndicat Mixte dans la mise en œuvre du projet, la réflexion a été conduite autour de l'aménagement de la Sanne et de ses abords.

Au stade du dossier DUP et du dossier de demande d'autorisation environnementale de 2018, trois scénarios de gestion du risque inondation ont ainsi été étudiés afin d'optimiser l'aménagement du périmètre INSPIRA conformément aux attentes réglementaires d'absence d'aggravation du risque inondation, et de permettre le confortement et la valorisation du corridor de la Sanne :

- Scénario 1 : compensations localisées des surfaces soustraites à l'expansion des crues
- Scénario 2 : chenalisation des écoulements de crues à l'arrière des digues
- Scénario 3 : renaturation de la Sanne

**Au stade du dossier DUP et du dossier de demande d'autorisation environnementale de 2018, c'est le scénario 2 qui avait été retenu dans un premier temps, la renaturation de la Sanne devant être effectuée au plus tard avant la phase 3 d'INSPIRA, condition inscrite dans l'arrêté préfectoral d'autorisation unique.**

La renaturation de la Sanne dès la phase 1 de la ZAC au lieu de réaliser dans un premier temps les chenaux puis la renaturation permet :

- D'une part, d'optimiser les impacts de l'aménagement gérant le risque inondation,
- D'autre part de faire moins de travaux en supprimant ces aménagements intermédiaires (chenaux) qui au final auraient été supprimés et ainsi d'optimiser les travaux nécessaires à la gestion du risque inondation sur la ZAC INSPIRA et les coûts qui en découlent.

**Ainsi, afin d'appliquer au mieux la démarche Éviter Réduire Compenser (ERC), Isère Aménagement et ses partenaires dans la mise en œuvre de la ZAC INSPIRA ont opté pour la renaturation de la Sanne dès la phase 1. C'est donc la solution retenue dès la réalisation de la phase 1 de la ZAC INSPIRA pour gérer le risque inondation.**

### 3.1.2.3. JUSTIFICATION DE L'AMÉNAGEMENT DU SECTEUR NORD

L'aménagement du secteur Nord est la conséquence des réflexions menées par Isère Aménagement et les services de l'état sur l'évolution du phasage de la ZAC : Préfecture, Direction Départementale des Territoires (DDT) de l'Isère, Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement (DREAL), la Région Auvergne-Rhône-Alpes, la Compagnie nationale du Rhône (CNR), le Syndicat Mixte d'INSPIRA et Isère Aménagement.

Ces réflexions ont abouti à un scénario qui propose de conserver les volumes de surfaces commercialisables de l'étude d'impact initiale et de déposer de nouvelles demandes d'autorisations environnementales échelonnées dans le temps, sur des entités regroupant plusieurs projets. Le regroupement des projets par entité pourra évoluer au fil de l'eau et des demandes d'autorisations environnementales. Ce scénario permettra également, dans le temps, une amélioration globale du projet de la ZAC INSPIRA. En effet, envisager un phasage du projet par secteur (avec des autorisations environnementales successives par secteur) offre la possibilité à Isère Aménagement d'adapter et de faire évoluer son projet en considérant l'évolution de l'environnement et notamment le milieu naturel et les espèces protégées. Ce scénario offre ainsi la possibilité de se réinterroger, au fur et à mesure des futures autorisations environnementales, sur les enjeux environnementaux et sur la manière de les prendre en compte dans le cadre de l'aménagement de chaque nouveau secteur envisagé.

Une fois ce scénario retenu avec les services de l'État de déposer des demandes d'autorisation environnementale par secteur, Isère Aménagement a réfléchi au premier secteur qu'il serait souhaitable d'aménager.

Au regard de l'urbanisation (dent creuse entre des entreprises au Nord de la RD51, notamment TREDI, et au Sud de la rue des Balmes, notamment Eurofloat), de l'extension de Cottard Glénat qui a besoin de l'aménagement de la gestion des eaux pluviales des espaces publics pour rejeter ses propres eaux pluviales, Isère Aménagement a souhaité aménager le secteur Nord en phase 1 de la ZAC.

(pour plus de détails se reporter au guide de lecture)

Le secteur Nord de la ZAC Inspira comprend les aménagements suivants :

- le lot C (Cottard Glénat) permis de construire déjà obtenu,
- le lot B (Floor to Floor),
- le lot D,
- une réserve foncière utilisée pour l'aménagement d'un parking mutualisé,
- la rue des Balmes avec les ouvrages hydrauliques.

L'aménagement du secteur nord s'inscrit dans le cadre de la première phase d'aménagement de la ZAC Inspira : phase 1 de la ZAC INSPIRA (2020 / 2025) qui correspond à la commercialisation de 56 ha. Sa justification est étroitement liée à la justification de la ZAC Inspira dans son ensemble.

La réalisation du secteur nord intervient en premier car il répond à une logique d'aménagement en continuité des aménagements existants au sein de la ZAC.

L'aménagement de ce secteur vient combler une dent creuse au sein de l'urbanisation actuelle du site, encerclé par les activités existantes :

- À l'Est / Sud-est : l'entreprise Thor et des entreprises de transports (Euromaster, transports Perrin, VBL), un centre de contrôle technique DEKRA pour les Poids-Lourds, une parcelle utilisée par les transports Cottard et l'entreprise de stockage HLOG,
- Au Sud-ouest : l'entreprise Eurofloat et le siège social du Syndicat Mixte de la ZIP Inspira,

- À l'Ouest : une coopérative agricole d'engrais et entreprise de fabrication de fertilisants Multifert, les installations de stockage du port fluvial
- Au Nord-ouest : entreprises de construction, de travaux publics et de transports (Cottard),
- Au Nord : l'entreprise Tredi et la société gazière Linde.



**Figure 3 : Insertion du secteur nord entre les activités existantes**

De plus, les emprises foncières du secteur nord sont majoritairement maîtrisées : la quasi-totalité du foncier appartient à Isère Aménagement ou au Syndicat mixte Inspira, à l'exception de la parcelle de l'entreprise Cottard et Glénat.

### 3.1.2.4. SOLUTIONS ALTERNATIVES DE COTTARD GLÉNAT

S'agissant d'un aménagement d'une entreprise existante de la ZAC INSPIRA en vue d'améliorer les conditions de travail et de sécurité des employés, le projet n'a pas été envisagé sur un autre site d'implantation.

### 3.1.2.5. SOLUTIONS ALTERNATIVES DE FLOOR TO FLOOR

Plusieurs critères de choix ont influencé le choix de FLOOR TO FLOOR. Le principal critère a été l'aspect « logistique » au regard de la localisation du projet par rapport au gisement capté et potentiel d'une part et, à la localisation des usines de production de sols de GERFLOR d'autre part. Les autres critères étaient la taille des sites, les possibilités de développement de l'intermodalité, leur visibilité et enfin leur prix.

Avec les deux principaux sites de production de GERFLOR à Tarare (69) et Saint-Paul-Trois-Châteaux (26), la vallée du Rhône s'est imposée comme un emplacement prioritaire, les emplacements secondaires devant quant à eux être facilement connectés à la Vallée du Rhône.

De nombreux autres sites ont été visés, parmi lesquels quatre sites qui ont été plus sérieusement envisagés, mais auxquels le site de Salaise-sur-Sanne a été préféré :

- Saint-Fons (69) : ce site localisé dans la vallée du Rhône à proximité immédiate du nœud modal lyonnais n'a pas été retenu car un autre projet industriel a été sélectionné sur le site visé ;
- Parc Industriel de la Plaine de l'Ain (PIPA) (01) : le site n'a pas été retenu car trop excentré de la zone cible initiale et nécessitant une logistique compliquée ;
- St-Laurent-de-Mure (69) : bien que moyennement placé, ce site restait relativement bien accessible ; cependant un autre porteur de projet a décidé de s'y implanter avant concrétisation par FLOOR TO FLOOR ;
- Beaurepaire (38) : cet emplacement a été étudié car il avait l'avantage de valoriser un ancien site industriel par une opération de réhabilitation ; cependant ce projet a été abandonné car les bâtiments existants étaient mal adaptés au process FLOOR TO FLOOR et il nécessitait la mise en place d'une logistique compliquée (peu accessible).

**Le site de Salaise-sur-Sanne s'est donc finalement imposé comme un très bon choix étant donné son excellente localisation et accessibilité, au sein de la Zone Industriale-Portuaire de Salaise-Sablons et la possibilité de valoriser un terrain à vocation industrielle. Il apparaît comme un bon compromis entre budget, investissement, et transport, en offrant des perspectives de développement de l'intermodalité à travers la ZAC INSPIRA.**

### 3.1.2.6. SOLUTION ALTERNATIVE DU PROJET HYMPULSION (NON SOUMIS À AUTORISATION ENVIRONNEMENTALE)

HYMPULSION est une structure commerciale créée en 2018 dont les actionnaires sont la région Auvergne-Rhône-Alpes, ENGIE, MICHELIN, le Crédit Agricole et la Banque des Territoires. Son objectif est d'initier le marché de la mobilité verte hydrogène en Auvergne-Rhône-Alpes à travers la construction et l'exploitation des infrastructures de recharge hydrogène du projet Zero Emission Valley « ZEV » dédiées à la mobilité légère et lourde.

Ainsi, l'implantation de la station à Salaise-sur-Sanne s'inscrit dans le cadre du projet ZEV et plus précisément dans l'axe Lyon-Valence qui est un axe de circulation fort. La localisation de cette station à Salaise-sur-Sanne permettra de capter les poids lourds, les VUL...

Les stations offriront un maillage du territoire suivant les axes forts nord-sud (Lyon – Valence) et ouest-est (Clermont-Ferrand – Chambéry). C'est ainsi une stratégie de couverture qui, dans une logique d'équilibre économique global, permettra aux flottes captives d'assurer leurs déplacements itinérants (de ville à ville).

Cette démarche sera bénéfique pour la ZAC Inspira car elle permettra substituer progressivement les véhicules thermiques par des véhicules zéro émissions à savoir : pas de CO2, d'oxyde d'azote, particules fines. Les nuisances sonores sont aussi limitées.

**L'objectif est bien, en positionnant une station de distribution H2 dans cette zone, d'inciter les entreprises voisines à transformer leur flotte de véhicules carburant fossile en carburant renouvelable et d'avoir ainsi un effet bénéfique sur la qualité de l'air et le climat.**

Il est d'ailleurs à noter que plusieurs projets de conversion sont déjà envisagés :

- La région AURA s'est engagée à mettre en service 3 cars à Hydrogène (H2),
- L'agglomération de Vienne Condrieu aura 4 cars à Hydrogène (zone de dépôt des bus à Salaise).

**Ces véhicules viennent donc en substitution des cars Thermiques existants et circulant sur la zone.**

**Il est également envisagé la substitution des poids lourds thermiques de la plateforme INSPIRA par des véhicules H2, ce qui limitera le nombre de nouveaux poids lourds thermiques arrivant dans la ZAC et donc les émissions atmosphériques** : 3 intentions de camions H2 qui viendraient en substitution de camions thermiques de la plateforme se sont rapprochées d'HYMPULSION.

À ce jour, 100 % des potentiels clients d'HYMPULSION ayant fait une demande d'avitaillement sur la station de Salaise-sur-Sanne le font pour des véhicules circulant sur Salaise-sur-Sanne.

**Ainsi, la localisation de la station sur la ZAC INSPIRA permet de proposer un ravitaillement en Hydrogène proche des besoins des clients.**

**Enfin, outre le rayonnement local, la localisation de la société HYMPULSION sur la ZAC INSPIRA aura un rayonnement national, par le passage des véhicules sur toute la vallée du Rhône et International avec les véhicules qui circulent sur l'axe Italie - Belgique.**

### 3.1.2.7. SOLUTION ALTERNATIVE DU PROJET D'EXTENSION DU RÉSEAU FERROVIAIRE

Les critères qui ont influencé le choix de la solution retenue pour le projet d'extension ferroviaire CNR ont été le positionnement des voies au plus près du faisceau existant, une recherche de solutions sans déplacement de support RTE (ligne électrique THT) à court terme, une extension à long terme (post 2026) et une optimisation de l'impact sur le parcellaire du projet INSPIRA (surfaces commercialisables).

Dans ce cadre, plusieurs solutions ont été étudiés :

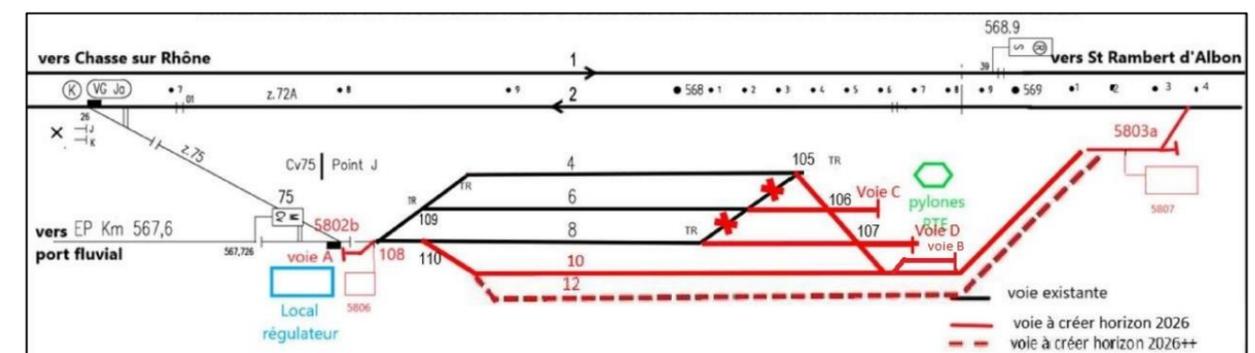
- **Solution 1 (1 voie + 1 voie future entre le faisceau CNR et la voie SNCF)**
- **Solution 2 (1 voie entre le faisceau CNR et la voie SNCF+ 1 voie future côté Ouest)**
- **Solution 6 (1 voie + 1 voie future côté Ouest du faisceau et des pylônes RTE)**

Un positionnement au plus près du faisceau du Réseau Ferré National (solutions 1 & 2) pouvait entraîner un tassement important de la voie ferrée de la ligne Paris-Lyon- Méditerranée (PLM) supérieur à 1cm. La solution 6, de par son écartement à la ligne PLM, n'induit aucun impact sur la voie ferrée SNCF et ne nécessite pas le déplacement du pylône RTE. La solution 6 permettait également de mettre en place un linéaire cumulé des voies supérieur aux autres solutions (2146 m contre 1813 ml).

Cependant, le positionnement de la solution 6 entraînait un impact sur les surfaces commercialisées par INSPIRA (lot G : réduction de 4 100 m<sup>2</sup> ; lot I : réduction de 2 320 m<sup>2</sup>) alors que les solutions 1 et 2 n'entraînaient, quant à elles, aucun impact sur les lots commercialisables de la ZAC.

Une analyse multicritère des différentes solutions retenues a porté également sur le foncier, l'impact sur les réseaux souterrains, l'impact sur le milieu naturel, les rejets vers le milieu récepteur, l'impact sur la zone inondable de la Sanne et l'aspect financier.

**Au regard de l'ensemble de ces éléments, la solution 6 a ainsi été retenue.**



### 3.1.3. PRÉSENTATION DU PROJET

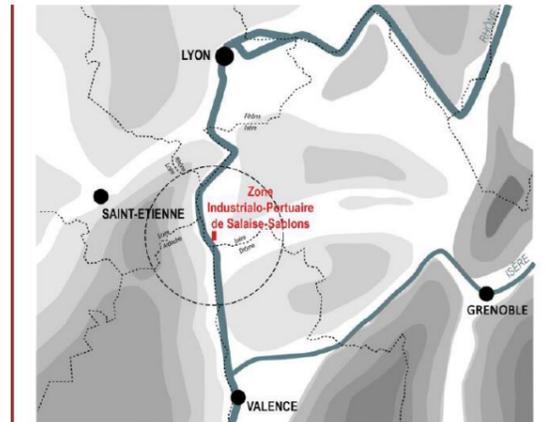
#### 3.1.3.1. PRÉSENTATION DU PROJET INSPIRA

Le projet INSPIRA, Espace Industriel Responsable et Multimodal, consiste à étendre la zone industrialo-portuaire existante, dans la continuité de la plateforme chimique de Roussillon et concerne les territoires des communes de Salaise-sur-Sanne et de Sablons.

Il s'étend sur une superficie totale de 336 ha pour une surface à aménager de 221 ha.

##### Situation

Situé au carrefour de cinq départements, sur les communes de Salaise-sur-Sanne et de Sablons, Inspira est positionné au cœur d'une des principales régions économiques françaises et européennes en limite Ouest du département de l'Isère, à 40 km au Sud de l'agglomération lyonnaise et 50 km au Nord de Valence, sur un axe économique européen majeur de circulation et de productions industrielles.



##### Vocation

Ce site à rayonnement régional, a notamment pour vocation d'accueillir des entreprises industrielles utilisant directement ou indirectement la vocation tri modale du site (fluviale, ferroviaire, routière), ou qui répondent par ailleurs à des objectifs de développement durable, notamment dans une optique d'application des principes d'écologie industrielle.

##### Gouvernance et modalités de conduite d'INSPIRA

L'enjeu économique de cette zone à vocation industrialo-portuaire a conduit l'ensemble des acteurs du territoire à se regrouper pour assurer le confortement de la zone existante et la mise en œuvre de son extension :

- Créé en mars 2009, le Syndicat Mixte de la Zone Industriale-Portuaire de Salaise-Sablons composé à parité de la Communauté de Communes du Pays Roussillonnais (CCPR), du Conseil Départemental de l'Isère et du Conseil Régional Auvergne-Rhône-Alpes a ainsi pour vocation de conduire les études nécessaires au développement et à l'extension de la Zone Industriale-Portuaire (Z.I.P.) de Salaise / Sablons, puis ensuite d'assurer sa réalisation, son aménagement, sa promotion, sa commercialisation et sa gestion.

Les statuts ont été modifiés en 2015 pour répondre au développement des services et au financement de l'opération.

- Concessionnaire d'État de 98 ha le long du canal de dérivation, la Compagnie Nationale du Rhône (CNR) constitue également un partenaire de ce projet, à travers un partenariat qui organise la gouvernance et le financement de l'aménagement.

Au 1<sup>er</sup> décembre 2014, la ZIP Salaise Sablons est devenue INSPIRA Espace Industriel Responsable et Multimodal, décrivant ainsi clairement les objectifs du projet.

Isère Aménagement, est par ailleurs aménageur d'INSPIRA au titre d'un contrat de concession d'aménagement pour le compte du Syndicat Mixte et de la CNR. À ce titre :

- Isère Aménagement effectue les investissements et réalise les travaux,
- Le syndicat Mixte et la CNR assure la gestion des aménagements après réception des travaux.

Le projet a fait l'objet d'une Enquête Publique unique pour la Déclaration d'Utilité Publique (DUP) et l'autorisation environnementale unique (Loi sur l'eau, Dérogation à l'interdiction de destruction des espèces protégées et défrichement) entre le 30 avril 2018 au 13 juin 2018.

En date du 19 décembre 2019, la préfecture de l'Isère a signé 2 arrêtés sur ce projet :

- N°38-2018-147 : Arrêté préfectoral déclarant d'utilité publique le projet INSPIRA : aménagement d'une zone industrialo-portuaire de Salaise-Sablons et emportant mise en compatibilité des plans locaux d'urbanisme des communes de Salaise-sur-Sanne et de Sablons ;
- N°38-2018-149 : Arrêté préfectoral portant autorisation unique – projet INSPIRA.

**Une étude d'impact a déjà été réalisée dans le cadre de la DUP et de l'autorisation environnementale unique. Cette étude d'impact a été actualisée lors du dossier de réalisation de la ZAC en février 2021.**

**La présente étude d'impact est celle actualisée dans le cadre du dossier de demande d'autorisation environnementale du secteur nord, du projet Floor to Floor et du projet d'extension du faisceau ferroviaire CNR.**

À noter qu'au droit du quai CNR, GCA/Rhonaport a déjà engagé le projet de construction d'une plateforme de stockage multimodale dédiée au stockage de houille, de quartz, de bois et produits annexes. Ce projet consiste également en la réalisation de voies routière et ferroviaire permettant le raccordement de la plateforme multimodale aux réseaux de transport existants.

Le projet GCA/CNR a fait l'objet d'une enquête publique du 18 novembre 2019 au 18 décembre 2019. Les arrêtés suivants ont été pris dans le cadre de ce projet :

- N°38-2019-01-11-009 : arrêté préfectoral portant dérogation aux dispositions de l'article L411-1 du code de l'environnement pour la viabilisation des parcelles aménageables du domaine concédé à la CNR au sein du périmètre du projet INSPIRA ;
- N°38-2018-12-19-12 : arrêté préfectoral portant décision d'approbation du dossier d'exécution et d'autorisation des travaux d'aménagement de la zone portuaire de Salaise-Sablons ;
- N°DDPP-DREAL UD38-2020-08-04 autorisant la société RHONAPORT- GCA à exploiter une plate-forme de stockage multimodale (houille, quartz et bois) sur la commune de Sablons.



Figure 4 : Plan de situation du périmètre INSPIRA

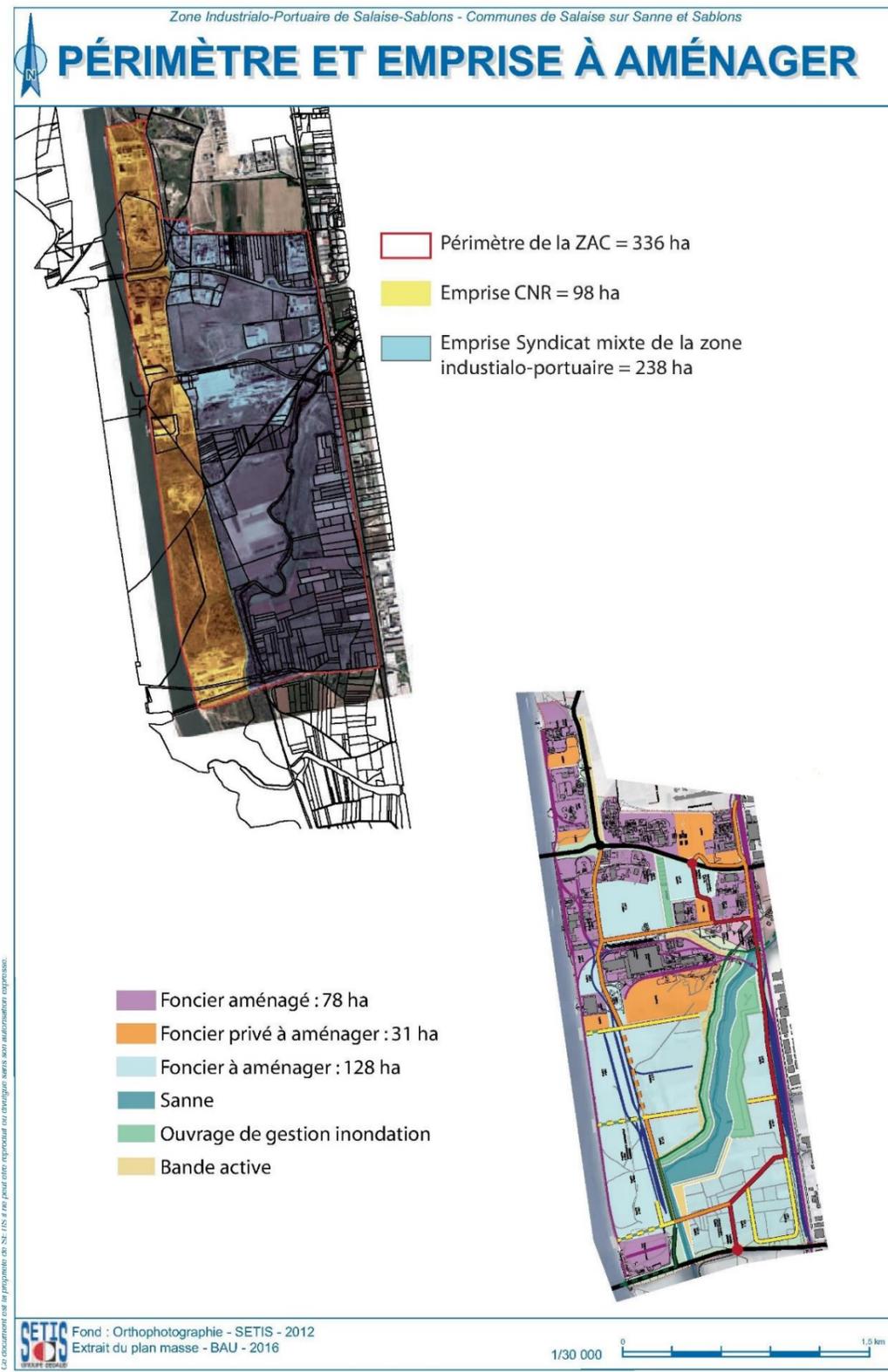


Figure 5 : Périmètre et emprise à aménager

La synthèse des surfaces du périmètre INSPIRA est présentée ci-dessous.

SURFACES AMENAGEES	m <sup>2</sup>	Ha
Parcelles commercialisées		
Sur terrains CNR	287 550	29
Hors terrains CNR	491 535	49
Infrastructures existantes	61 070	6
<b>SURFACES NATURELLES NON AMENAGEES</b>		
Corridor de la Sanne	277 891	28
Bord à voie d'eau CNR	36 600	4
<b>SURFACES A AMENAGER</b>		
Parcelles à commercialiser		
Sur terrains CNR	208 461	21
Hors terrains CNR	739 545	74
Parcelles commercialisées à aménager		
Sur terrains CNR	52 172	5
Hors terrains CNR	258 562	26
Réserve foncière équipement intermodal	200 000	20
Espaces verts		
Élargissement du corridor de la Sanne	130 144	13
Autres espaces verts	266 960	27
Mesure environnementale	137 000	14
Infrastructures		
agrandissement faisceau ferroviaire	37 059	4
voiries nouvelles et stationnement	179 297	18
<b>TOTAL</b>	<b>3 363 846</b>	<b>336</b>

**En lien avec les caractéristiques du site, l'imposition du recours à la multimodalité concerne 68 ha de terrains commercialisables par la CNR et Isère Aménagement.**

Pour les autres terrains, les preneurs de lots seront incités à utiliser la multimodalité. Les entreprises pourront être choisies pour leur potentiel à recourir au report modal.

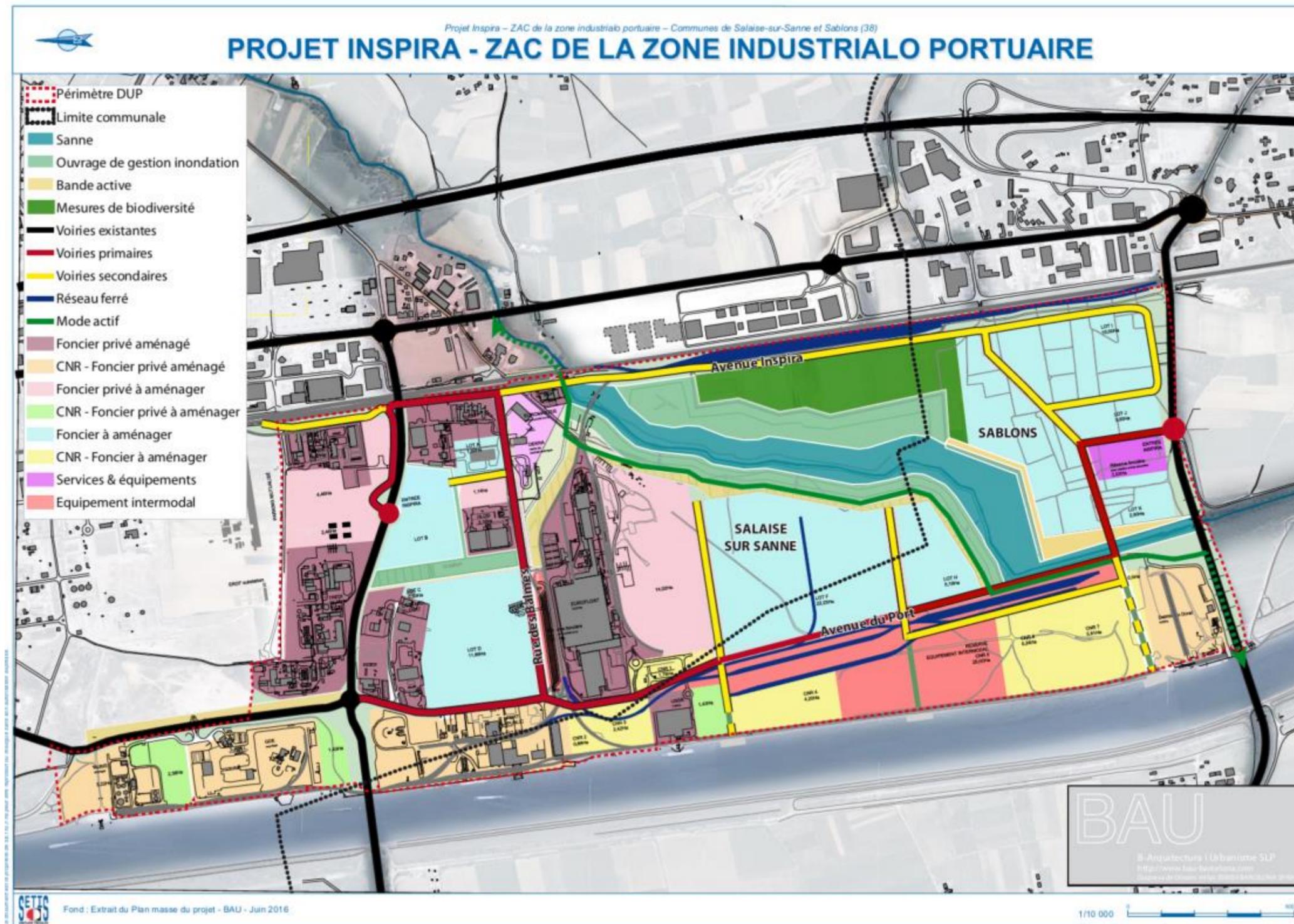


Figure 6 : Plan masse général du projet

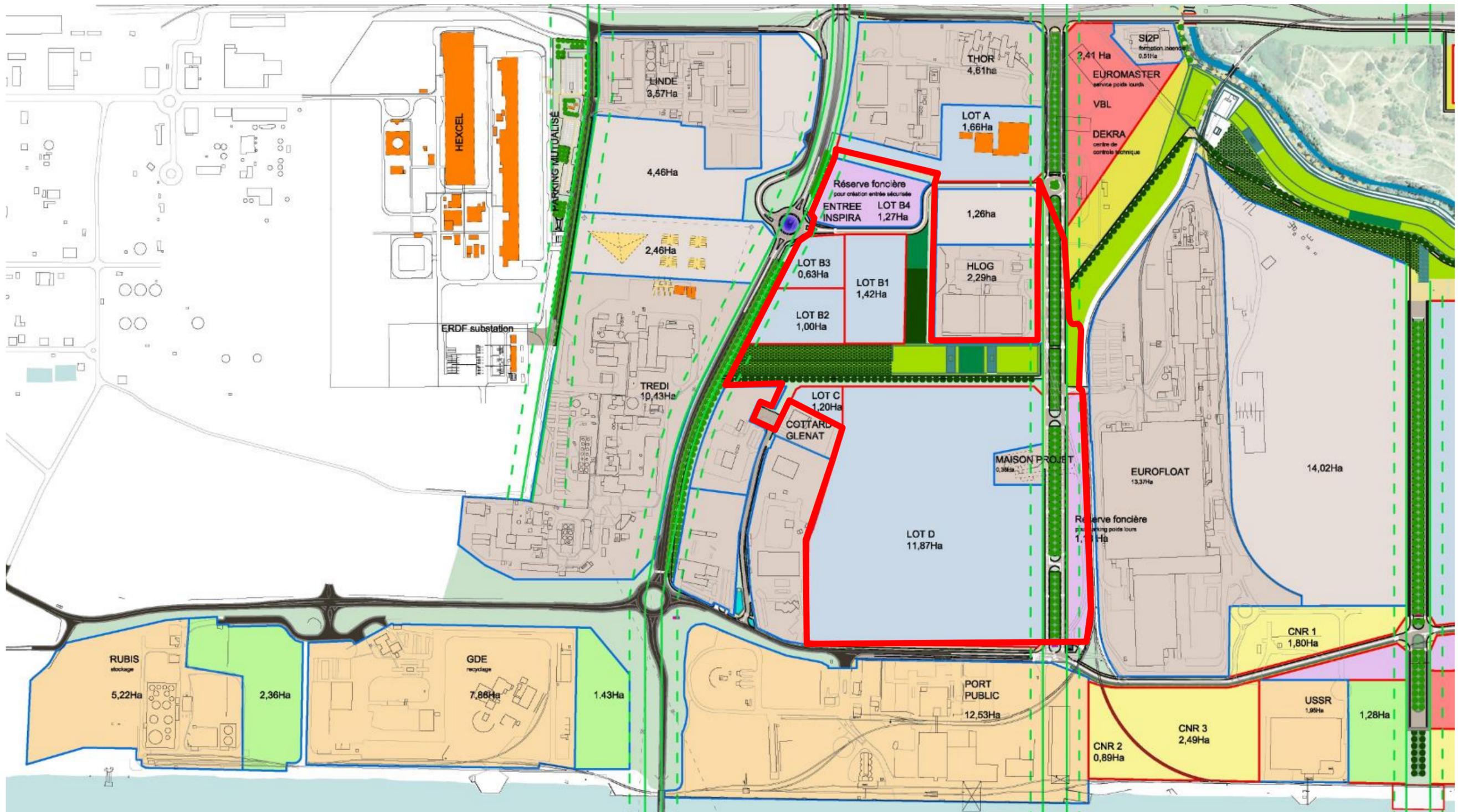


Figure 7 : Plan masse du projet avec distinction des lots au droit du secteur Nord

 Emprise du secteur Nord

Les études économiques et les premières sollicitations d'entreprises permettent de confirmer et de préciser les vocations des différents secteurs :

- **Nord d'INSPIRA**
  - Lots A, B : Accueil d'activité de type « Grand projet », « Industrie » et « Écologie Industrielle » pouvant développer des synergies inter-entreprises en lien avec des entreprises d'INSPIRA et/ou des entreprises du territoire et ainsi s'intégrer dans des démarches d'économie circulaire
  - Lot D : Accueil d'activité de type « Grand projet », « Industrie », « Écologie Industrielle » et « Multimodalité » pouvant :
    - Développer des synergies inter-entreprises en lien avec des entreprises d'INSPIRA et/ou des entreprises du territoire et ainsi s'intégrer dans des démarches d'économie circulaire, et/ou
    - S'engager dans une pratique de report modal de type fleuve et/ou rail et/ou pipe,
  - Lots C : accueil des activités supports à l'industrie existante et en développement de type ingénierie, PME-PMI, services pouvant développer des synergies inter-entreprises en lien avec des entreprises d'INSPIRA et/ou des entreprises du territoire et ainsi s'intégrer dans des démarches d'économie circulaire.
- **Centre d'INSPIRA** et foncier en bord à voie d'eau :
  - Lots F et H : Accueil d'activité de type « Grand projet », « Industrie », « Écologie Industrielle » et « Multimodalité » devant s'engager dans une pratique de report modal de type fleuve et/ou rail et/ou pipe et pouvant développer des synergies inter-entreprises en lien avec des entreprises d'INSPIRA et/ou des entreprises du territoire et ainsi s'intégrer dans des démarches d'économie circulaire,
  - Lots CNR : Accueil d'activités devant s'engager sur des volumes de report modal vers le fleuve.
- **Sud d'INSPIRA** : Accueil d'activité de type PME-PMI, services, ingénierie, industrie plus standardisée en termes de bâti au sein d'un développement de type « parc technologique », « village PME-PMI » pouvant développer des synergies inter-entreprises en lien avec des entreprises d'INSPIRA et/ou des entreprises du territoire et ainsi s'intégrer dans des démarches d'économie circulaire et/ou porteuses de report modal via l'utilisation des structures existantes (Port Public, chantier de transport trimodal...).

Concernant les **risques technologiques**, les activités Seveso seuil haut sont interdites sur le secteur Sud d'INSPIRA et la partie Sud du domaine public fluvial concédé à la CNR. Sur les autres secteurs de la zone, les activités devront répondre aux critères préalables identifiés et l'intégration du risque sera préalablement étudié par un bureau d'études experts en vue de s'assurer de la compatibilité avec les usages au sein d'INSPIRA et à l'extérieur d'INSPIRA.

### 3.1.3.2. PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT DU PROJET INSPIRA

Le projet INSPIRA repose sur des objectifs pragmatiques pour répondre aux besoins des entreprises avec :

- Des surfaces commercialisables maximisées,
- Un site accessible, fonctionnel, évolutif,
- Un dimensionnement des espaces publics maîtrisé,
- Une gestion adaptée à la vocation de la zone, sur un périmètre d'aménagement où toutes les autorisations administratives sont obtenues,
- Un site ancré dans son territoire.

L'aménagement s'articule ainsi autour de la capacité de mutation des îlots et la nécessité de créer une modularité de l'espace pour tenir compte des spécificités des demandes d'implantation.

La nouvelle organisation spatiale résulte de la juxtaposition du corridor de la Sanne élargi, à une succession de bandes végétalisées non aedificandi.

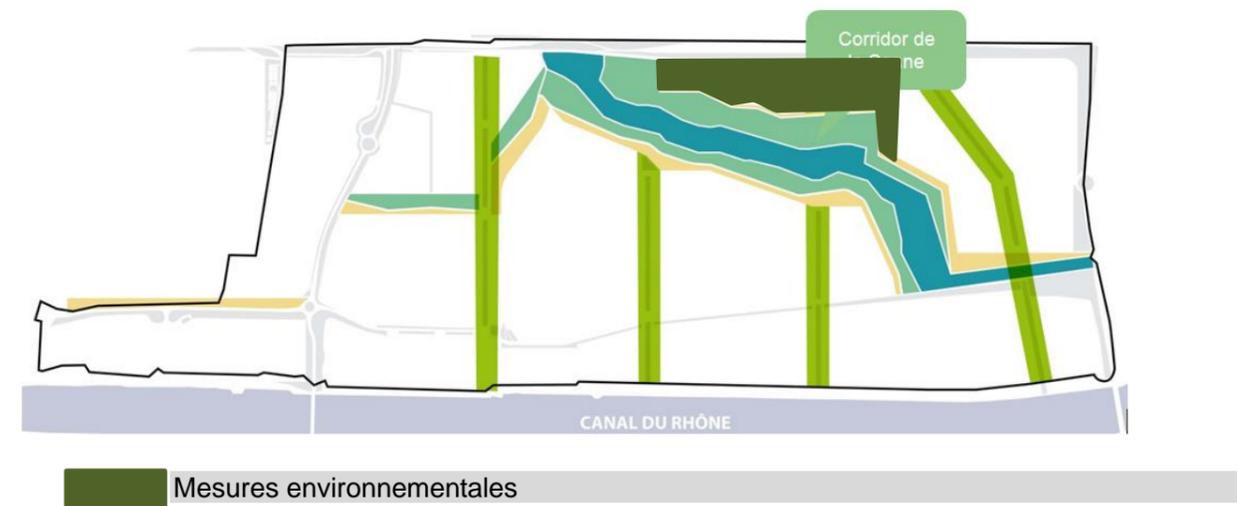
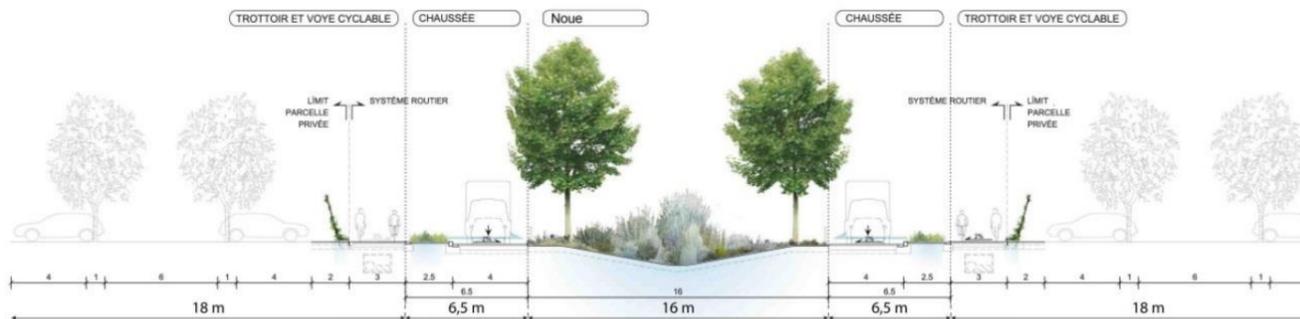


Figure 8 : Schéma type du principe d'aménagement avec mesure in situ (en rouge)

Des bandes végétalisées d'orientations Est-Ouest de 29 m de large, se composent de deux voiries disposées de part et d'autre d'une noue centrale de 16 m. L'espace public est ensuite prolongé sur l'espace privé des lots, par une bande non constructible d'une largeur de 18 m de part et d'autre, sur laquelle sera développée une trame végétale.



**Figure 9 : Coupe type du principe d'aménagement des chaussées, trottoirs et voie cyclable**

Cette végétation constitue un des éléments forts de l'identité paysagère de la zone et de la structuration de l'espace public au sein duquel s'insèrent les îlots privatifs fermés.

### 3.1.3.3. PRÉSENTATION DE L'AMÉNAGEMENT DU SECTEUR NORD, INSCRIT EN PHASE 1 DE LA ZAC INSPIRA

#### Les espaces publics

Le programme des aménagements publics au droit du secteur Nord d'INSPIRA consiste à réaliser :

- des ouvrages de protection hydraulique,
- des ouvrages de gestion des inondations,
- un aménagement partiel de la rue des Balmes et de son débouché sur la rue du Port.

Il faut noter que les espaces dédiés aux ouvrages de gestion hydraulique accueilleront également des surfaces de compensations biodiversité (milieux boisés et semi-ouverts) dans le cadre des autres phases de réalisation de la ZAC INSPIRA.

Les études de réaménagement de la rue des Balmes et des ouvrages hydrauliques ont été menées phase AVP (MS12 : Marché subséquent n°12) ainsi que la réalisation d'une raquette de retournement en extrémité de la rue des Peymenards en phase AVP (MS13 : Marché subséquent n°13).

Les travaux sont détaillés suivants (voir zonage ci-dessous) :

- Zone 1 : Surface non construite, à traiter en espace paysager favorable à la biodiversité.
- Zone 2 : Bassin ayant une double fonction : gestion des inondations et des eaux pluviales. Il est l'assiette des compensations de destruction d'habitats d'espèces protégées dans le cadre des autres phases de réalisation de la ZAC INSPIRA :
- Zone 3 : Aménagement 1ère phase de la rue des Balmes avec les fonctions suivantes :
  - Parcours à moindre dommage hydraulique en cas de remplissage du bassin
  - Gestion des eaux pluviales par noues
  - Desserte routière avec intégration des modes doux et réseaux des lots et de la maison de projet



**Figure 10 - Plan de l'aire de retournement aménagée rue des Peymenards (source AVP MS13)**



Figure 11 - Plan de réaménagement de la rue des Balmes (MS12 - AVP)

### Le projet Cottard et Glénat

L'entreprise Cottard Glénat (spécialiste du transport de produits chimiques, location de citernes, transport de déchets industriels) est installée actuellement sur le site de la ZAC INSPIRA, rue des Peymenards à SALAISE-SUR-SANNE.

En vue de son extension, l'entreprise Cottard Glénat a acheté à Isère Aménagement un terrain, pour lequel elle a obtenu son PC le 7/09/2020. L'entreprise utilise actuellement le terrain pour faire du stockage de camions.

Le décapage a été réalisé en 2020 et la clôture a été posée début 2023.

L'entreprise gare ses poids lourds sur le terrain en attendant d'entamer les travaux de construction des bâtiments comme on peut le voir sur la photographie ci-après.



Figure 12 : Entrée de Cottard Glénat (source : google street view, 2022)



Figure 13 : Localisation de Cottard Glénat

L'objectif du projet est d'agrandir le site de Cottard Glénat afin de stationner les véhicules sur le domaine privé mais également afin d'améliorer le confort de travail et de sécurité du personnel sur le site. Le nombre de PL et VL n'augmentera pas sur le site. Les PL seront entièrement gérés sur le site et non plus à l'extérieur du site. La construction de deux nouveaux bâtiments développera une activité de maintenance industrielle et une activité de peinture des citernes et tracteurs de Cottard Glénat en complément de la maintenance légère.

Les deux nouveaux bâtiments s'implantent à 10 m de la limite Est du site et alignés dans l'axe Nord-Sud. Les bâtiments seront similaires, de formes simples et classiques. Cette orientation permet d'avoir un travée de bureaux au Nord et au Sud avec, entre les deux bâtiments, l'accès définitif afin de limiter la circulation des piétons.

Les eaux pluviales de voiries de Cottard et Glénat seront traitées par un séparateur d'hydrocarbures puis envoyées vers des noues d'infiltrations périphériques en limite Est, Sud et Ouest avec un trop plein dans l'angle Sud-Est du tènement en direction du bassin d'INSPIRA.

Les eaux pluviales de toitures de Cottard et Glénat seront collectées et stockées pour être utilisées par les sanitaires des bâtiments construits et l'arrosage des espaces verts.

### ● Le projet Floor To Floor

Le fabricant de revêtements de sol GERFLOR s'est associé avec le recycleur PAPREC pour créer FLOOR TO FLOOR, un projet d'économie circulaire concernant une unité de valorisation des déchets de plastiques, essentiellement de type PVC provenant de revêtements de sols, afin qu'ils soient recyclés en nouveaux produits, majoritairement des nouveaux revêtements GERFLOR.

L'objectif de l'unité FLOOR TO FLOOR sera de transformer des matières non utilisées et déchets de PVC pour produire une Matière Plastique Recyclée (« MPR »), en l'occurrence du PVC, recyclable dans un process de fabrication industrielle.

Le projet vise à valoriser des matières et déchets de plastiques issus de trois gisements prioritaires :

- Chutes industrielles ;
- Chutes de poses ;
- Fin de vie.

Le projet s'articule autour d'un bâtiment principal abritant l'usine de recyclage, auquel le bâtiment administratif est relié par une passerelle.

Les espaces extérieurs accueillent les voiries de circulation et des espaces verts. L'entrée se fait par le Sud du tènement, via la rue des Balmes.

Un parking dédié au personnel et aux visiteurs est aménagé dans l'angle Nord-Ouest du site. Les places de stationnement sont abritées sous des ombrières photovoltaïques. Ce parking est en décaissé par rapport aux terrains environnants de façon à pouvoir assurer le tamponnement des eaux pour une pluie de fréquence inférieure à la pluie trentennale. À proximité de ce parking, un bassin de confinement étanche sera réalisé de façon à recueillir une partie des eaux d'extinction d'incendie.

Une voie de circulation périphérique est aménagée et permet la circulation des poids lourds et engins de secours.

Enfin, le tiers Est du tènement est conservé en réserve foncière en prévision d'une seconde tranche d'aménagement prévue à moyen terme (sous 5 ans).



Figure 14 : Plan d'organisation générale du projet Floor to Floor (vue axonométrique)

Les eaux pluviales de Floor to Floor ruisselant sur les surfaces de voirie et de stationnement seront traitées par un séparateur d'hydrocarbures correctement dimensionné avant rejet au bassin d'infiltration. Les eaux pluviales ruisselant sur les toitures et les espaces verts ne présenteront pas de risque de pollution. Une partie des eaux pluviales de toiture sera récupérée dans une cuve de 106 m<sup>3</sup> qui sera utilisée pour l'arrosage des espaces verts (environ 1 mois d'autonomie lorsque la cuve est pleine). Le surplus sera infiltré directement. Par ailleurs, la mise en œuvre de toiture végétalisée à hauteur de 450 m<sup>2</sup> (toitures des bâtiments administratifs et techniques), participera à la rétention des eaux de pluie et à l'isolation du bâtiment. Un réseau de canalisation dirigera les eaux pluviales en direction d'un bassin d'infiltration localisé sous le parking VL, qui pourra également jouer le rôle de tamponnement. Ce bassin d'infiltration, qui gèrera jusqu'à la pluie trentennale, présentera une surface d'infiltration de 2 000 m<sup>2</sup> et un volume utile d'environ 1 000 m<sup>3</sup> afin d'assurer le traitement et le rejet de ces eaux à débit maîtrisé malgré l'imperméabilisation d'une partie du site. L'infiltration sera réalisée par le biais de modules en Structure Alvéolaire Ultra Légère (type SAUL).

Le lot D



Sur le lot D de la ZAC, les entreprises susceptibles de s'implanter ne sont pas connues à ce jour. Elles devront néanmoins répondre à la charte INSPIRA et au cahier des charges de cession et de location des terrains (CCCTL) qui comprend le cahier des prescriptions architecturales, urbaines, paysagères et environnementales des espaces privés (CPAUPE), des fiches thématiques, le process d'implantation-livrables, la charte chantier vert et le cahier des dispositions de suivi et de gestion pour pouvoir s'implanter sur le site.

○ La réserve foncière



Le réaménagement de la rue des Balmes permet de dégager une réserve foncière qui permettra de développer un parking mutualisé pour poids lourds.

### 3.1.3.4. PRÉSENTATION D'HYMPULSION (LOT CNR1) INSCRIT EN PHASE 1

HYMPULSION souhaite implanter une station de distribution d'hydrogène ouverte au public fonctionnant 24 h sur 24. Le projet s'implantera sur une partie de la parcelle AR672 sur une superficie de 5648 m<sup>2</sup>. La station est libre d'accès (sauf zone technique fermée et clôturée).

La station HYMPULSION est composée :

- D'une zone de distribution protégée par un auvent,
- D'une zone technique incluant des locaux et équipements hydrogène, ceinturée d'un mur coupe-feu de hauteur 3.5 m avec un portail d'accès,
- D'espaces végétalisés,
- D'une clôture grillagée autour de la zone technique d'une hauteur de 2 m,
- D'une voirie de distribution incluant une place de stationnement pour la maintenance couverte d'une ombrière solaire.

L'aménagement du projet HYPULSION nécessite la création d'un nouvel accès depuis l'avenue du port, d'une nouvelle sortie sur la même avenue et de chaussées pour desservir l'espace de distribution.

La capacité de la station sera de 800 kg/jour permettant d'alimenter à terme, une vingtaine de poids lourds, une dizaine de Véhicules Utilitaires Légers (VUL).

Cette station sera ravitaillée au maximum une fois par jour, par tubes trailer (20 pieds). Afin de limiter les rotations d'avitaillement, des tubes trailers de 40 pieds seront utilisés à moyen terme ce qui permettra de doubler la quantité d'H<sub>2</sub> transportée sur un même trajet.

L'ensemble des eaux pluviales du projet sera infiltré via une noue d'infiltration végétalisée dimensionnée pour une pluie de retour de 30 ans sur 24 heures (surface fond de noue de 30,78 m<sup>2</sup> et profondeur de 0,5 m). La noue d'infiltration aura un débit de fuite de 32,2 m<sup>3</sup>/h et une capacité de stockage de 50 m<sup>3</sup>. En amont de cet ouvrage de rétention, il sera installé un déboureur séparateur à hydrocarbures pour la récupération des eaux pluviales provenant des pistes poids lourds. Ce séparateur sera positionné en amont de la noue et intégrera une alarme.

Le projet s'accompagne également d'aménagements paysagers (espaces laissés libres de constructions, d'équipements et de circulation végétalisés en pleine terre, plantation d'arbres à moyen développement, autres espaces libres traités en prairie classique, fauchée après la tombée des graines des graminées, plantation de haies arbustives en limite Nord et Ouest....).



Repérage du point de vue

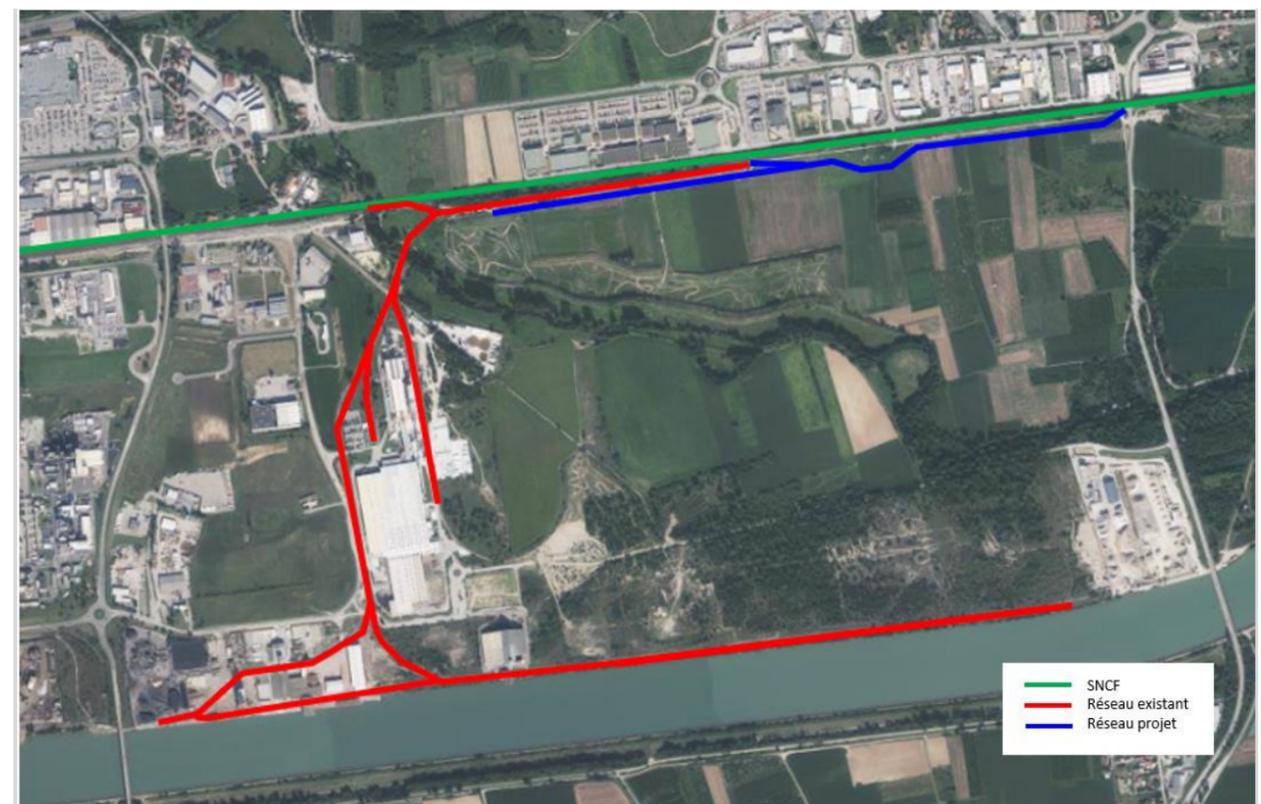
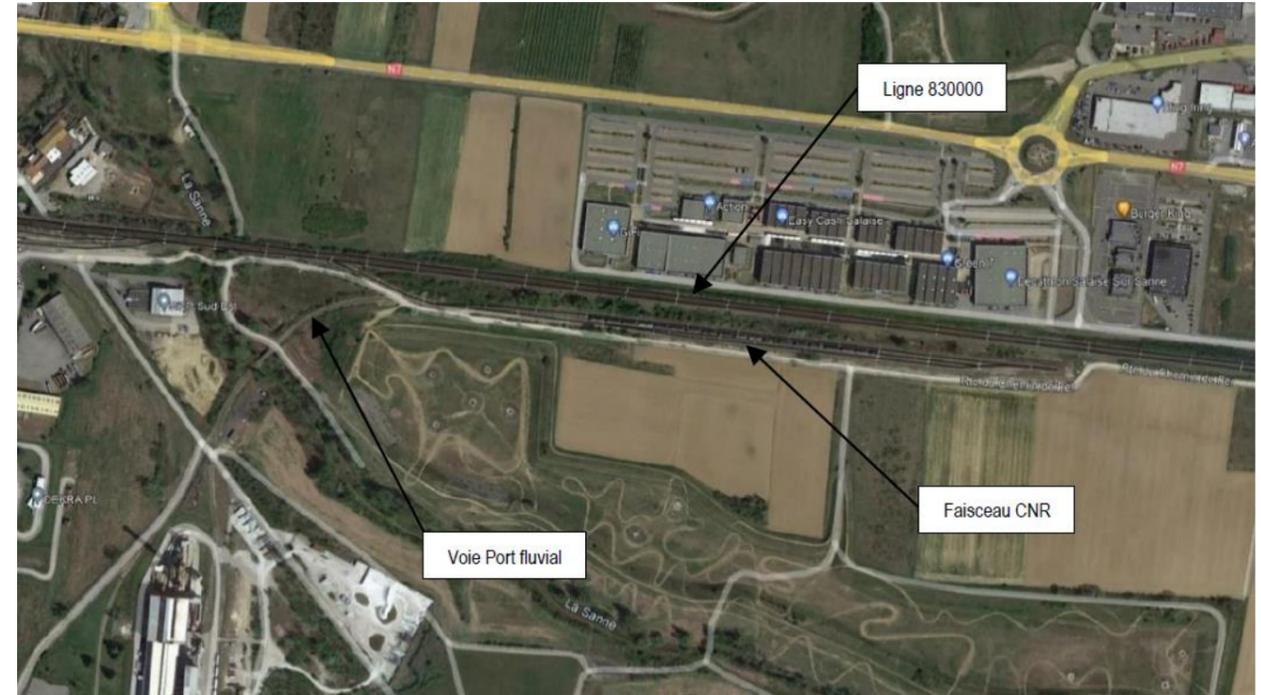


	Maître d'ouvrage: HYMPULSION Maître d'oeuvre: IMING, 41 Rue Périer, 92120 Montrouge Architecte: Pixel, SAS d'Architecture 7 rue Houston, 75018 Paris Siret : 830 860 904 00010 - N°Ordre : S19265	Permis de Construire Avenue du Port 38150 Salaise sur Sanne	22/10/2023
	PC 6 Insertion dans le site	PC 6	

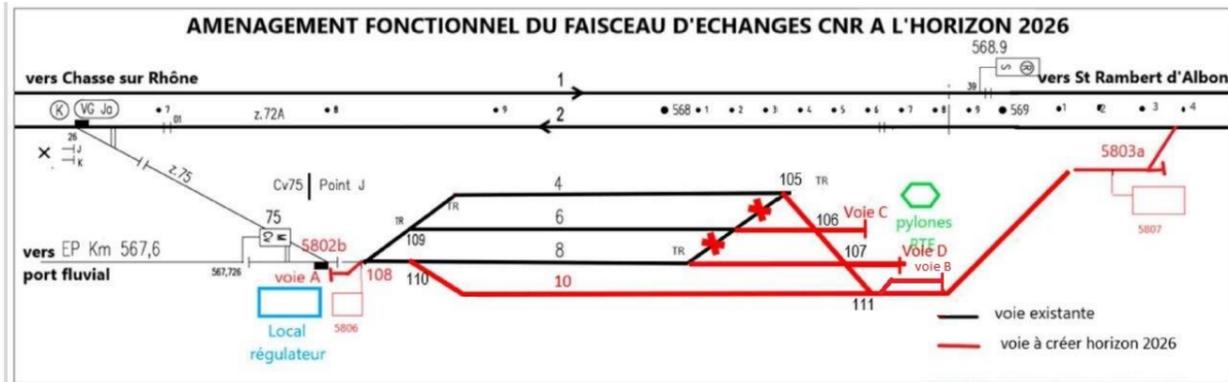
Figure 15 : Photomontage du projet HYMPULSION en cours d'instruction (image non contractuelle)

### 3.1.3.5. PRÉSENTATION DU PROJET D'EXTENSION FERROVIAIRE CNR

Le projet d'extension ferroviaire CNR, intégré à la phase 1 de la ZAC, a pour objet l'aménagement du faisceau de l'Installation Terminale Embranchée (ITE) localisé sur la commune de Salaise-sur-Sanne lors de la création du nouvel accès sud en 2026 par SNCF Réseaux. A terme le faisceau s'étendra sur les communes de Salaise-sur-Sanne et Sablons.



Le projet se situe le long de la ligne SNCF 830000, sur les communes de Salaise-sur-Sanne et Sablons, entre Vienne et Saint-Rambert-d'Albon.



Les principaux objectifs du projet sont (i) le rallongement des voies du faisceau existant et (ii) la connexion du faisceau côté sud à la ligne PLM.

### 3.1.3.6. PHASAGE DE LA ZAC INSPIRA

Le rythme de commercialisation étudié est le suivant :

- Phase 1 - 56 Ha ouverts à la commercialisation qui devraient générer 800 emplois potentiels. Un projet au sein de la ZAC a déjà été soumis à l'avis de l'autorité environnementale. Il s'agit d'un projet de plateforme logistique porté conjointement par la Compagnie Nationale du Rhône (CNR) et du Groupe Charles André (GCA). L'aménagement est prévu sur une surface de 99 373 m<sup>2</sup> pour y construire des entrepôts logistiques, un quai pour les navires et des voies ferrées et routières.

Aujourd'hui les implantations d'entreprises de la phase 1 sont un peu plus connues notamment sur le secteur Nord :

- Cottard Glénat souhaite étendre son site sur la parcelle voisine (lot C, secteur bleu turquoise sur la carte suivante),
- Floor to Floor souhaite implanter une nouvelle usine sur le lot B (secteur jaune sur la carte suivante),
- Le lot D reste ouvert à l'implantation de futures entreprises (secteur orange sur la carte suivante),
- Une réserve foncière est prévue pour le stationnement de poids lourds (secteur violet sur la carte suivante).

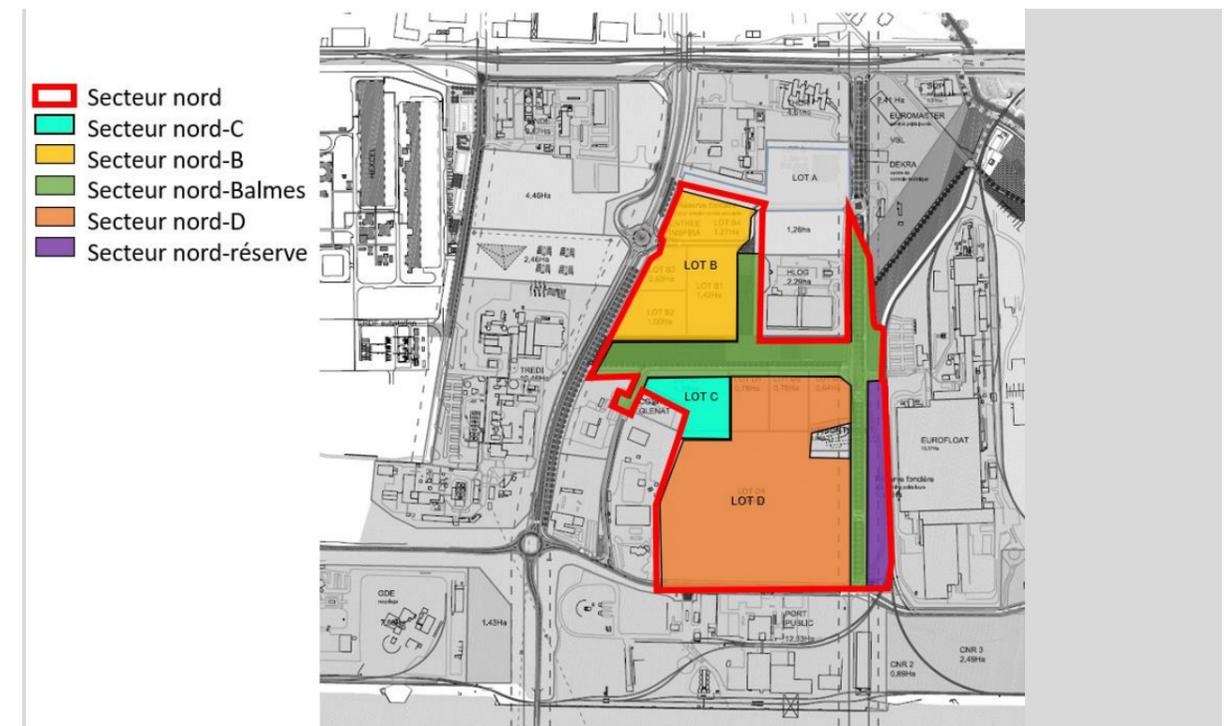


Figure 16 : Précision sur l'aménagement du secteur Nord, inscrit dans la phase 1 de la ZAC

Le projet HYPULSION et le projet d'extension du faisceau ferroviaire CNR font également partie de la phase 1 de la ZAC INSPIRA.

- Phase 2 - 35 Ha ouverts à la commercialisation qui devraient générer 550 emplois potentiels ;
- Phase 3 – 60 Ha ouverts à la commercialisation qui devraient générer 560 emplois potentiels.

Le plan du phasage est présenté ci-après.

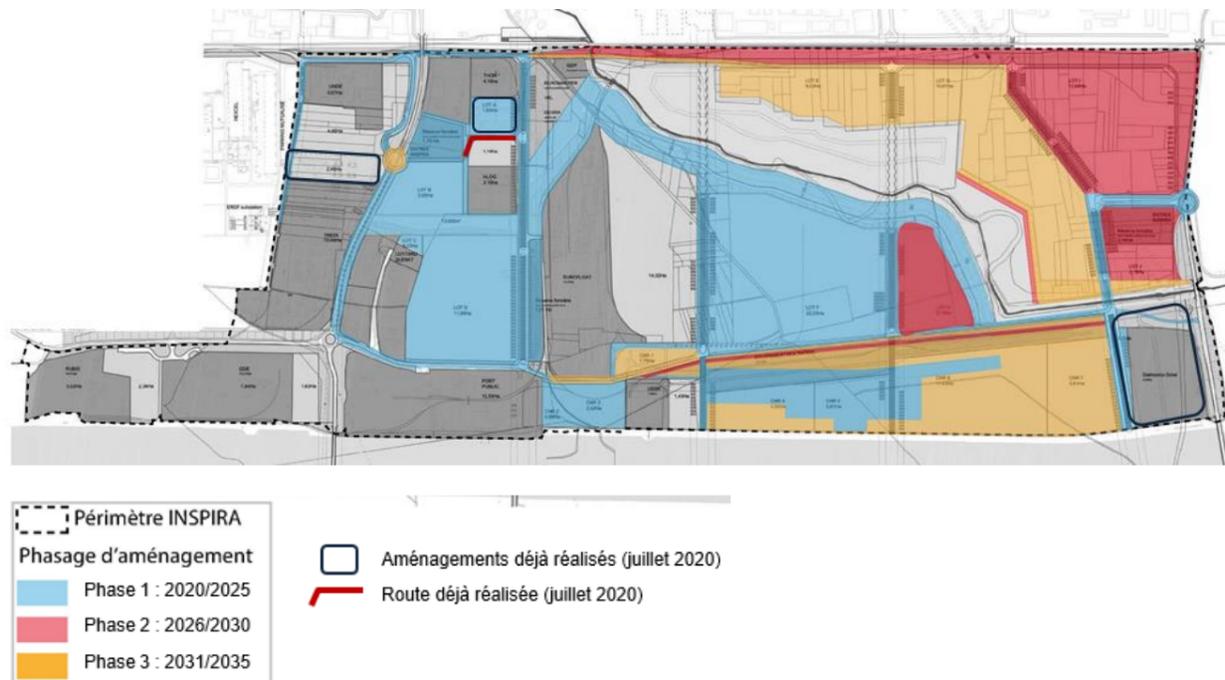


Figure 17 : Plan de phasage de la ZAC INSPIRA

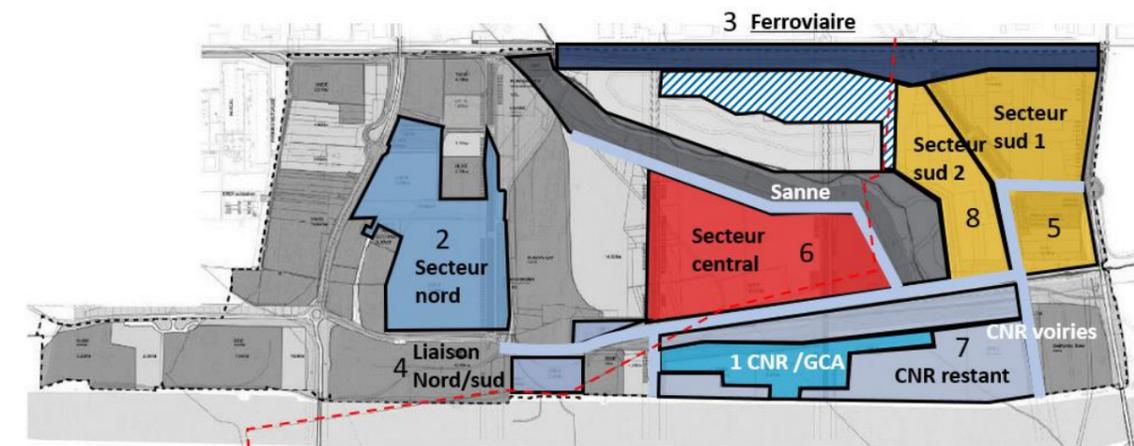
**Comme vu dans le guide de lecture, les évolutions de la ZAC et de son phasage nécessitent des études complémentaires. Néanmoins le secteur Nord, le projet d'extension ferroviaire et le projet HYPULSION sont intégrés à la phase 1 de la ZAC.**

D'autre part, des mesures de biodiversité in situ sont aujourd'hui envisagées sur la ZAC dans le cadre de la demande d'autorisation environnementale du secteur Nord. Ces mesures in situ vont ainsi modifier les phases ultérieures de la ZAC.

**Ces dates sont indicatives et présentées hors impact COVID 19.**

Le contexte juridique a amené à développer un scénario préférentiel pour la ZAC INSIPRA. Il est retenu de conserver les volumes de surfaces commercialisables de l'étude d'impact initiale et de déposer de nouvelles demandes d'autorisations environnementales échelonnées dans le temps, sur des entités regroupant plusieurs projets. Le phasage en trois phases est conservé.

Une piste envisagée est de faire évoluer le phasage suivant le plan joint. Néanmoins, cette éventuelle évolution de phasage sera conçue de manière à conserver les surfaces commercialisables et l'ensemble des impacts analysés.



1	Phase 1	1 : CNR / GCA : 10 Ha autorisé (DPF/CNR) 2 : Secteur Nord : dossier autorisation environnementale 3 : Ferroviaire : dossier EXE (DPF/CNR) 4 : Liaison Nord-Sud : autorisé (DPF/CNR) 7 : Secteur CNR restant : (dont CNR1 non soumis à autorisation) Mesures environnementales
	2	Phase 2
3	Phase 3	5 : Secteur Sud 1 8 : Secteur Sud 2

Figure 18 : Plan de phasage envisagé

Nota : Le Projet Hymphulsion est sur le lot CN1 dont inclus dans le "CNR restant" zone 7 de la phase 1.

Le lancement de la phase 2 et de la phase 3 sont conditionnés respectivement par la conduite de l'évaluation complète de la phase 1 et la conduite de l'évaluation complète des phases 1 et 2.

### 3.1.3.7. MODALITÉS DE CHOIX DES ENTREPRISES

La vocation multimodale du site INSPIRA (fluvial, ferroviaire, routière), conduit à privilégier l'implantation d'entreprises utilisant directement ou indirectement cette combinaison de modes de transport. Celle-ci doit également répondre à des objectifs de développement durable et d'économie d'énergie.

Dans ce cadre, INSPIRA est ouverte à l'accueil de grandes entreprises et aux entreprises industrielles utilisatrices du fleuve et / ou du rail, aux entreprises de transformation, à leurs sous-traitants, mais également, aux entreprises du secteur tertiaire participant directement ou indirectement au développement des activités présentes sur la zone, que ce soit au travers de l'ingénierie ou du service aux entreprises (formation, service aux salariés, services spécialisés aux entreprises).

Des critères de choix, notamment environnementaux et techniques, sont définis et mis en œuvre dans le cadre du processus d'implantation des entreprises.

Ce processus comprend deux instances d'évaluation des projets :

- Un comité de sélection élargi :
  - Il statue sur la poursuite de l'accompagnement à l'implantation sur INSPIRA,
  - Il partage les évolutions des projets.
- Un comité de validation qui s'engage sur la recevabilité du projet permettant la mise à disposition du foncier.

Après accord du comité de validation, le Syndicat Mixte et la CNR demandent à l'entreprise de présenter, avant le dépôt du permis de construire, son projet aux acteurs socio-économiques.

Les membres de ces comités sont désignés par délibération du comité syndical parmi les partenaires d'INSPIRA.

## 3.2. IMPACTS DU PROJET DE LA ZAC INSPIRA

### 3.2.1. IMPACTS POSITIFS

Les principaux impacts positifs de la ZAC INSPIRA sont les suivants :

- **Renforcement de l'attractivité économique du territoire roussillonnais** : nouvelles offres foncières et activités sur le site, diversification des activités économiques à dominante commerciale et de services développées sur les zones d'activités alentours (Green 7, Justices, Nèves...)...

SN

L'implantation des entreprises sur le secteur Nord contribuera également au renforcement de l'attractivité économique du territoire roussillonnais.

CNR/  
H2

Le projet HYPULSION contribuera indirectement au renforcement de l'attractivité économique en permettant aux entreprises implantées au sein de la ZAC qui souhaitent passer à l'hydrogène de se ravitailler sur place en hydrogène.

CNR/  
Ferro

L'extension ferroviaire CNR contribuera indirectement au renforcement de l'attractivité économique en permettant aux entreprises implantées au sein de la ZAC de bénéficier d'une solution de FRET adaptée à leurs besoins.

- **Création d'emplois et pérennisation des activités déjà existantes**

À l'échelle de la zone INSPIRA, les effets bénéfiques de cette ZAC sont en premier lieu **la création d'emplois et la pérennisation des activités déjà présentes** : création de 2000 emplois venant s'ajouter aux 900 existants.

SN

L'aménagement du secteur Nord sera également à l'origine de la création d'emplois par l'implantation de nouvelles entreprises.

En ce qui concerne Floor to Floor, il est prévu la création d'environ 90 emplois directs dans le cadre du projet. A ces emplois directs, il faut également rajouter les emplois indirects liés d'une part à l'arrivée d'une nouvelle population de travailleurs susceptibles de s'établir à Salaise (nouvelle clientèle pour le commerce de proximité tels que la distribution, la restauration etc) et d'autre part aux travailleurs des entreprises co-traitantes (transport) ou sous-traitantes (maintenance etc) participant plus ponctuellement à l'économie locale (restauration et hôtellerie notamment).

L'objectif du projet de Cottard Glénat est d'agrandir le site de Cottard Glénat afin d'améliorer le confort de travail et de sécurité du personnel sur le site. Il n'est donc pas forcément attendu une création d'emplois sur le site Cottard Glénat.

  L'extension ferroviaire CNR et le projet HYPULSION contribueront indirectement à la création d'emploi au sein de la ZAC INSPIRA.

#### • Développement socio-économique du secteur

Le développement économique du secteur entraînera une augmentation du nombre d'habitants ce qui apportera une activité supplémentaire pour les commerces et services alentours, davantage de besoins en équipements publics, etc... Ainsi, ces nouveaux habitants contribueront à avoir des impacts positifs pour les commerces et services des communes voisines (augmentation du nombre de clients et donc du chiffre d'affaires). De plus, ces nouveaux habitants pourront nécessiter le développement d'équipements publics (bibliothèques, équipements sportifs...etc) ce qui est bénéfique pour les communes.

   L'aménagement du secteur Nord, du projet HYPULSION et du projet CNR de voie ferrée contribuera également au développement socio-économique du secteur de manière directe ou indirecte.

#### • Amélioration de la qualité des sols

L'aménagement du projet INSPIRA aura une **incidence positive sur les pollutions ponctuelles identifiées sur le périmètre**. En effet, les décharges et zones de brûlage sauvages ont été réaménagées et les déchets évacués selon la filière de traitement adaptée à leur nature.

 L'aménagement du secteur Nord n'est pas concerné par ces décharges et zones de brûlage sauvage. Néanmoins, lors de l'implantation des entreprises en cas de découverte de sols présentant des risques de pollution, ces derniers seront analysés et évacués le cas échéant.

 L'emprise de l'extension ferroviaire n'est pas concernée par des décharges et zones de brûlage sauvage. Un diagnostic environnemental de la qualité des sols a été réalisé début 2023 et a permis de déterminer une absence de teneurs significatives d'une pollution en HCT, C10-C40, HAP, BTEX, PCB et 8 métaux. Un léger dépassement du seuil ISDI en fluorures au droit de 2 sondages de la partie Nord (SC1 entre 0 et 1 m de profondeur, et SC2 entre 1 et 2 m de profondeur) a été mis en évidence, déclassant ces matériaux en catégorie « non inertes ». En cas de terrassement au droit de ces sondages, ces matériaux resteront toutefois compatibles avec une réutilisation sur site.

#### • Développement de transports en commun

En février/mars 2024, il est prévu la création d'un service de navette sans réservation entre la gare de Péage de Roussillon et les entreprises de la zone Inspira (3 Aller / Retour par jour).

  L'aménagement du secteur Nord et du projet HYPULSION n'apportent pas d'éléments supplémentaires sur le développement de transports en commun par rapport à la globalité de la ZAC.

 L'extension ferroviaire CNR participera uniquement à l'amélioration du réseau de transport de marchandise de la ZAC et n'a pas vocation à développer le transport en commun de la ZAC.

#### • Sécurisation des modes doux

Le maillage cyclable de la ZAC INSPIRA inscrit dans le cadre de l'opération tend à favoriser et accompagner le développement de l'usage du vélo à l'échelle du projet Inspira en liaison avec les bassins de vie / de résidence les plus proches (Salaise sur Sanne, Sablons, Péage de Roussillon).

Les déplacements piétons et cyclistes seront privilégiés pour les accès des salariés aux services mutualisés ou aux entreprises.

La piste cyclable qui connecte le centre de Salaise-sur-Sanne avec la Via Rhôna est disposée à l'intérieur de la bande active le long de la Sanne, et permet ainsi d'accéder à l'ensemble de la zone industrielle. Son prolongement respectivement vers Salaise et vers Sablons est réalisé le long de la Sanne sous la voie ferrée (largeur suffisante du pont de la voie ferrée) et long de la RD 1082 (largeur des bas-côtés suffisants y compris au droit du pont qui enjambe le canal de la CNR).

 L'aménagement de la rue des Balmes comprend l'insertion d'une voie mode doux (cycles et piétons) de 3 mètres de largeur.

 L'extension ferroviaire CNR prévoit la création d'une piste de cheminement d'accès aux installations ferroviaires longeant ces installations sur une longueur d'environ 1 800 m. Cette piste sera ouverte aux déplacements piétons et cyclistes, mais n'a pas vocation à améliorer les transports « mode doux » initialement prévus dans le cadre de la ZAC INSPIRA.

- **Limitation de la consommation énergétique et augmentation du recours aux énergies renouvelables**

Dans le cadre d'une démarche « éco-industrielle », le projet étudie la mise en synergie des industriels ou la mutualisation des équipements. Ces interactions concernent d'abord l'utilisation des énergies. Cela s'inscrit dans les fiches actions du Plan Climat Air Energie Territorial (PCAET) en cours de réalisation. La ZAC INSPIRA développe l'économie circulaire entre les entreprises et cherche à améliorer la performance environnementale du territoire en développant les énergies renouvelables et en réduisant les émissions de CO<sub>2</sub>.

Pour renforcer le développement de solutions ENR et apporter de la cohérence aux projets de production d'ENR, le Syndicat Mixte prévoit de créer une « Société de projet » au titre de la loi de transition énergétique pour la croissance verte (LTECV) et de déployer un dispositif d'Autoconsommation Collective (ACC) à destination des entreprises installées.



L'aménagement du secteur Nord sera également à l'origine de consommation énergétique.

Les consommations attendues pour Floor to Floor sont :

- en Phase 1 : 2 x 1250 KVA, puis x 2 (soit 4 x 1250) pour la phase 1 complète de FTF.
- en Phase 2 de FTF pas encore définie (environ 2 x 1250)
- + autoconsommation de l'énergie des ombrières.

Cottard et Glénat se raccordera sur le réseau existant.

Chaque entreprise devra suivre des recommandations de la ZAC INSPIRA et avoir recours aux énergies renouvelables (Ombrières photovoltaïques pour Floor to Floor, Panneaux solaires sur toitures (versants ouest) pour Cottard et Glénat). Des stratégies d'éclairage sont mises en œuvre par Floor to Floor et Cottard Glénat pour limiter la consommation énergétique. Des stratégies similaires devront être prises sur le reste du secteur Nord.



Le projet HYPULSION nécessite une alimentation de 630 KVA. Il est prévu la mise en place d'une ombrière avec 15 panneaux photovoltaïques (environ 6kW) sur la place de stationnement de maintenance.



L'extension ferroviaire CNR permettra de réduire les émissions de CO<sub>2</sub> grâce au report du flux routier vers le fer, participant ainsi à la multimodalité de la ZAC INSPIRA, critère d'implantation des entreprises au sein de la zone d'activité. A noter que les besoins en électricité de l'extension ferroviaire seront du même ordre de grandeur que les besoins des installations actuellement présentes.

- **Plus-value de la multimodalité**

Le bilan des émissions GES cumulées liées au projet sont les suivantes :

- Phase construction : 257 802 tonnes équivalent CO<sub>2</sub>,
- Phase exploitation : 201 331 tonnes équivalent CO<sub>2</sub> par an.

**L'usage de la multi modalité sur INSPIRA permet une réduction de 47% vis-à-vis d'un scénario 100% routier à l'horizon 2035.**

**La multimodalité permet également un gain de sécurité et une décongestion des routes.**



L'aménagement du secteur Nord et du projet HYPULSION est en phase avec les hypothèses d'aménagement de la ZAC. Il ne remet donc pas en cause les avantages liés au transport ferroviaire.



Par la création d'un nouvel accès à l'Installation Terminale Embranchée (ITE) depuis la ligne ferroviaire SNCF par le Sud permettant les entrées et sorties directes des trains du Réseau Ferré National vers le faisceau de voies de service CNR, supprimant ainsi des manœuvres de trains sur la voie Paris-Lyon-Méditerranée.

Par l'expansion de l'ITE (création de 4 voies de garage et création d'une nouvelle voie), l'extension du faisceau ferroviaire CNR s'inscrit dans le développement de la multimodalité de la ZAC INSPIRA.

### 3.2.2. ANALYSE THÉMATIQUE DE L'ÉTAT INITIAL DE L'ENVIRONNEMENT, DES IMPACTS ET MESURES EN PHASE CHANTIER

Le tableau ci-dessous fait la synthèse des enjeux environnementaux et des impacts et mesures en phase travaux.

En rouge : les **obligations réglementaires**, qui s'imposent à l'opération comme les politiques nationales, les obligations réglementaires liées à INSPIRA (arrêtés préfectoraux). Il n'est pas possible de déroger au respect de ces obligations.

En bleu ; **les prescriptions**, qui sont imposées par la maîtrise d'ouvrage. Ces prescriptions s'imposent à la maîtrise d'œuvre des espaces publics mais également à chaque preneur de lot et à son équipe de conception. Elles sont obligatoires et incontournables.

En vert : **les préconisations**, ne sont pas imposées mais la maîtrise d'œuvre des espaces publics et chaque preneur de lot devront en réaliser une partie (a minima 50%) dans le cadre de leur opération. Il s'agit de conseils et d'orientations d'aménagement.

En jaune sont indiquées les mesures rajoutées à celles de l'étude d'impact qui sont issues du Cahier de prescriptions architecturales, urbaines, paysagères et environnementales.

En orange sont indiquées les mesures issues de la Charte de Chantier vert que devront respecter les aménageurs. La charte est signée par toutes les entreprises intervenant sur le chantier, qu'elles soient en relation contractuelle directe ou indirecte avec le Maître d'Ouvrage. Elle engage la responsabilité des entreprises qui l'ont signée en tant que pièce contractuelle de leur marché.

En violet sont indiquées les mesures issues du cahier des dispositions de suivi et de gestion des lots privés. Ce cahier s'adresse aux preneurs de lots. Il a pour objectif de décrire les obligations de suivi des mesures environnementales que les constructeurs devront appliquer sur leur lot. Les données de suivi devront être transmises au Syndicat Mixte en phase d'exploitation ou à la CNR (déplacements et multimodalité).

Thème	Diagnostic et Sensibilités	Impacts du projet en phase chantier	Mesures en phase chantier
<b>Terres, sol, eau</b>			
<b>Topographie / Sols et sous-sol</b>	Formation alluviale hétérogène → faible résistance aux tassements en surface.	<p>Réalisation des aménagements inhérents à la mise en œuvre du projet induisent des mouvements de terres (147 500 m<sup>3</sup>).</p> <p>Volume excédentaire ultime de 50 000 m<sup>3</sup> (25% du volume global) sur la phase 1, évacué en Installation de Stockage de Déchets Inertes (ISDI) ou utilisé en comblement de carrière.</p> <p>Le volume excédentaire concerne la phase 1 uniquement. Le rapport déblai/remblai est à l'équilibre en phases 2 et 3 et ne générera pas de terres excédentaires à gérer hors site.</p> <p>Les aménagements envisagés seront sans incidence sur la structure du sous-sol.</p> <p>Risques de pollution des sols</p> <p><b>FTF</b></p> <p>Les terrassements généraux concerneront la mise à niveau de la plateforme principale de Floor To Floor (bâtiment de production, bâtiment administratif, quais, voirie, ...) et du parking des véhicules légers (position décaissée d'environ 1,5 m par rapport au terrain naturel et au terrain fini).</p> <p>Les déblais seront réutilisés en remblais autant que possible, mis en œuvre par couches successives compactées. Le décapage de la terre végétale et la position décaissée du parking VL engendre un excédent en matériaux estimé à 5 675 m<sup>3</sup>. Les déblais excédentaires seront redirigés vers d'autres parcelles identifiées par l'aménageur dans le périmètre de la zone INSPIRA.</p> <p><b>CNR/H2</b></p> <p>En ce qui concerne HYPULSION, le nivellement existant sera principalement conservé. Un léger déblais/remblai sera effectué afin de permettre des pentes d'évacuation suffisante pour les eaux pluviales. 130 m<sup>3</sup> de déblais seront issus de la réalisation de la noue paysagère pour la gestion des eaux de ruissellement du projet. Environ 300 m<sup>3</sup> de terre végétale sera nécessaire en phase chantier pour la mise en place de zones végétales sur la parcelle.</p>	<p><b>Mesures de réduction</b></p> <p><b>Matériaux extraits valorisés en majorité (75%) dans le cadre de l'opération.</b> Bilan des déblais / remblais à l'équilibre sur les phases 2 et 3.</p> <p>Respect des consignes des études géotechniques et réalisation des études complémentaires éventuelles pour le dimensionnement des infrastructures et des bâtiments.</p> <p>Respect des règles en matière de construction parasismique</p> <p><b>Respect des consignes de sécurité de chantier</b></p> <p><b>Gestion environnementale spécifique et évacuation des terres en cas de pollution des sols</b></p> <p><b>SN</b> <b>CNR/H2</b> <b>CNR/Fer</b> L'ensemble de ces mesures est applicable au secteur nord, au projet HYPULSION et au projet d'extension ferroviaire CNR.</p> <p><b>CNR/H2</b> Les déblais issus de la réalisation de la noue paysagère pourraient être réutilisés sur site pour des modelés de terrain.</p>

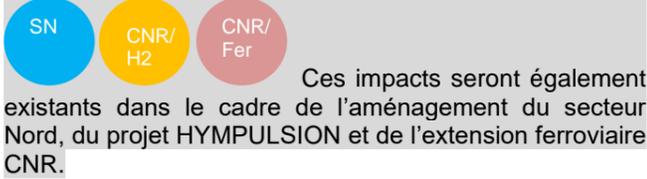
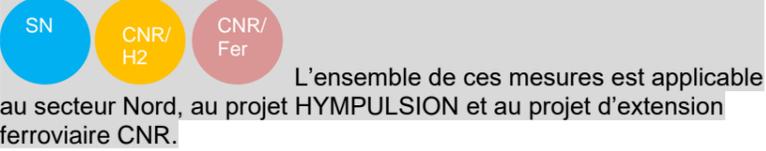
Thème	Diagnostic et Sensibilités	Impacts du projet en phase chantier	Mesures en phase chantier
		 <p>L'extension ferroviaire CNR va nécessiter l'évacuation de déblais de l'ordre de 482 m<sup>3</sup> et l'apport de remblais de l'ordre de 115 911 m<sup>3</sup>.</p> <p>Les déblais pourront être réutilisés sur site ou évacués vers des Installation de stockage de déchets inertes (ISDI) ou ISDI+ selon la qualité des matériaux.</p> <p>Les déblais excédentaires de l'aménagement du secteur Nord (46 000 m<sup>3</sup>) pourront être utilisés dans le cadre des travaux de l'extension ferroviaire. Les autres volumes de remblais nécessaires proviendront, quant à eux, des carrières localisées aux alentours de la ZAC INSPIRA et seront acheminés préférentiellement sur site grâce au transport fluvial et ferroviaire.</p>	
<b>Eaux souterraines</b>	<p>Ressource en eau fortement exploitée</p> <p>Étude des volumes prélevables réalisée :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>→ nappe en déficit en raison des difficultés d'alimentation des milieux écologiques de surface qui dépendent de la nappe</li> <li>→ actions à conduire pour favoriser le relèvement du niveau piézométrique local.</li> <li>→ concertation en cours pour statuer sur les actions à mettre en œuvre.</li> </ul> <p>Épaisseur non saturée importante et nappe profonde Couche faiblement perméable en surface 2-3 m d'épaisseur.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>→ Vulnérabilité limitée vis-à-vis des pollutions chroniques ou accidentelles de surface</li> </ul> <p>Forte interconnexion nappe / réseau hydrographique</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>→ Vulnérabilité importante vis-à-vis des pollutions supportées par les cours d'eau.</li> </ul>	<p>Réalisation de terrassements qui peuvent entrainer des pollutions souterraines accidentelles.</p>  <p>L'aménagement du secteur Nord, du projet HYMPULSION et le projet d'extension ferroviaire sont également concernés par ces impacts.</p>	<p><b>Mesures de réduction</b></p> <p>Respect des consignes de sécurité de chantier : plateforme de stockage des terres hors zone inondable, vérification des engins de chantier, kit de dépollution, confinement rapide d'une éventuelle pollution, ...</p> <p><b>Tout prélèvement brut dans la nappe en l'absence de PGRE est interdit.</b></p>  <p>L'ensemble de ces mesures est applicable au secteur nord, au projet HYMPULSION et au projet d'extension ferroviaire CNR.</p>
<b>Périmètre de protection des captages AEP</b>	<p>Le projet ne s'implante pas dans un périmètre de protection d'ouvrage de captage.</p> <p>Le champ captant le plus proche est celui de Péage de Roussillon à environ 3 kilomètres au Nord du projet et en amont hydrogéologique.</p>	<p>Aucun impact (direct, permanent, nul) sur les captages publics d'alimentation en eau potable</p>  <p>L'aménagement du secteur Nord, du projet HYMPULSION et le projet d'extension ferroviaire n'auront pas d'impact sur les captages publics d'alimentation en eau potable.</p>	<p>Sans objet.</p>
<b>Climat</b>	<p>Climat de transition, entre les influences océaniques, méditerranéennes et continentales.</p>	<p>Le chantier est à l'origine d'émissions de GES liées aux mouvements des engins de chantier et aux phases d'approvisionnement des matériaux et d'évacuation des déblais. Il est à noter que certains déblais sont réutilisés pour la</p>	<p>Un des leviers d'action pour réduire les émissions de GES du projet pourrait être sur le choix des matériaux de construction des bâtiments.</p>

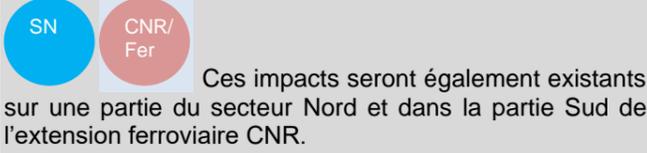
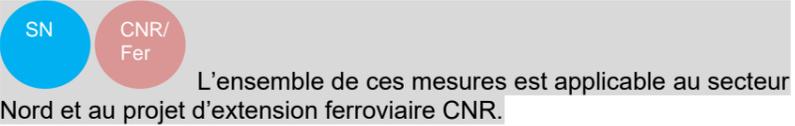
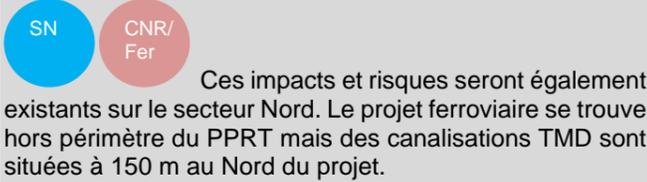
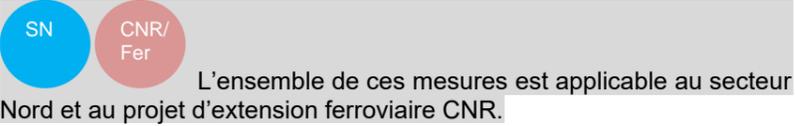
Thème	Diagnostic et Sensibilités	Impacts du projet en phase chantier	Mesures en phase chantier
	<p>Amplitude thermique moyenne annuelle (presque 20 °C) assez importante, liée à la présence des reliefs et à la sécheresse du climat local.</p> <p>Vents dominants soufflant majoritairement du Nord et du Sud, selon l'orientation de la vallée du Rhône.</p>	<p>réalisation des remblais ce qui permet de réduire les déplacements des engins et donc les émissions de GES.</p> <p><b>Cependant ces émissions dues au chantier ne sont pas de nature à entraîner des effets significatifs sur le climat.</b></p>  <p>L'aménagement du secteur Nord, du projet HYPULSION et le projet d'extension ferroviaire sont également concernés par des émissions en phase chantier qui ne sont pas de nature à entraîner des effets significatifs sur le climat.</p>	<p>Incitation aux entreprises de chantier (fleuve pour acheminement des matériaux, matériel, vitesse de circulation)</p>  <p>L'ensemble de ces mesures sont applicables au secteur Nord, au projet HYPULSION et au projet d'extension ferroviaire CNR.</p>  <p>Le choix des matériaux de construction se portera, dans la mesure du possible, vers des produits ayant un faible impact carbone. D'une façon générale, les caractéristiques et la provenance des matériaux sera étudiée de façon à privilégier les solutions bas-carbone. Par exemple, l'utilisation d'isolants biosourcés pour le bâtiment administratif est envisagée. Toutefois les contraintes réglementaires en termes notamment de gestion des risques limitent les possibilités.</p>
<b>Réseau hydrographique</b>	<p>Réseau hydrographique local composé de la Sanne et du canal d'amenée du Rhône.</p> <p>La qualité des milieux est bonne pour l'état chimique et le potentiel écologique.</p>	<p>Réalisation de terrassements qui peuvent entraîner des pollutions accidentelles dans les eaux superficielles.</p> <p>Traversée de la Sanne à 2 endroits.</p>  <p>Les ruissellements du secteur Nord, du projet HYPULSION et du projet ferroviaire ne s'écoulent pas en direction de la Sanne. Ces secteurs sont donc situés hors zone potentielle de pollution des eaux de la Sanne.</p>	<p><b>Mesures d'évitement</b></p> <p>Pas d'aménagement de la ZAC au droit de la Sanne sauf pour son franchissement et pour l'aménagement des exutoires des ouvrages hydrauliques au Rhône.</p> <p><b>Mesures de réduction</b></p> <p>Respect des consignes de sécurité de chantier : plateforme de stockage des terres hors zone inondable, vérification des engins de chantier, kit de dépollution, confinement rapide d'une éventuelle pollution,...</p> <p>Mesures spécifiques pour les travaux à proximité de la Sanne : travaux dans la mesure du possible depuis les berges afin de limiter l'intrusion directe dans le lit vif, en période d'étiage, aucun stockage de produit polluant à proximité, revégétalisation rapide, ...</p> <p>Dérivation temporaire si nécessaire</p> <p><b>Mesures de suivi</b></p> <p>Suivi environnemental du chantier et de la qualité des eaux</p>  <p>Le secteur nord, le projet HYPULSION et le projet ferroviaire sont concernés par les mesures de réduction en dehors de travaux à proximité de la Sanne. Dans le cadre de ce secteur, les eaux de ruissellement ne pouvant pas se diriger vers la Sanne, aucun suivi de la qualité des eaux ne sera réalisé.</p>
<b>Zone humide</b>	<p>Une zone humide est identifiée au Nord-Est de l'entreprise Delmonico-Dorel sur une surface de 1 740 m<sup>2</sup>.</p> <p>Les abords de la Sanne sont inscrits à l'inventaire départemental des zones humides, cependant seule la ripisylve de la Sanne est une zone humide.</p>	<p>Les impacts connus sur les zones humides s'élèvent à 1740 m<sup>2</sup> en phase 1.</p> <p>Le projet de renaturation de la Sanne est susceptible d'impacter les boisements rivulaires de la Sanne qui sont des zones humides. À ce stade de l'étude, le projet de renaturation de la Sanne n'étant pas défini avec précision, les m<sup>2</sup> de zones</p>	<p><b>Mesures de réduction</b></p> <p>Délimitation de l'emprise chantier en zone humide pour éviter tout impact supplémentaire</p> <p><b>Mesures de compensation</b></p>

Thème	Diagnostic et Sensibilités	Impacts du projet en phase chantier	Mesures en phase chantier
	<p>SN CNR/Fer</p> <p>La délimitation de zone humide réalisée suivant les deux critères en vigueur (flore et pédologique) n'identifie aucune zone humide sur le secteur nord et sur le projet CNR de voie ferrée.</p>	<p>humides potentiellement impactés ne sont pas connus. Les études de renaturation de la Sanne préciseront les impacts éventuels sur les boisements rivulaires (zone humide) en phase 1.</p> <p>SN CNR/H2 CNR/Fer</p> <p>Le secteur nord, le projet HYPULSION et le projet CNR de voie ferrée ne sont pas concernés par une zone humide.</p>	<p>Spécifiées en phase exploitation</p> <p>SN CNR/H2 CNR/Fer</p> <p>Le secteur nord, le projet HYPULSION et le projet CNR de voie ferrée ne sont pas concernés par une zone humide.</p>
<b>Biodiversité</b>			
<b>Flore</b>	<p>Quelques pieds d'ail rocambole protégé au niveau régional</p> <p>Espèces invasives présentes sur site</p> <p>SN</p> <p>Des espèces exotiques envahissantes sont présentes au droit du secteur Nord.</p> <p>CNR/Fer</p> <p>Au droit du projet CNR de voie ferrée, aucune espèce protégée ou à enjeu n'est présente. En revanche plusieurs espèces exotiques envahissantes sont présentes.</p> <p>CNR/H2</p> <p>Le projet HYPULSION s'inscrit sur un secteur nommé "zone industrielle" sur la carte des habitats. Il ne présente pas d'enjeux particuliers en ce qui concerne la biodiversité (niveau d'enjeu non significatif sur la carte du niveau d'enjeu de l'étude d'impact de la ZAC INSPIRA). Ce secteur ne présente également aucun habitat favorable aux différentes espèces faunistiques observées.</p>	<p>Phase 1 : Destruction de la station d'ail rocambole</p> <p>Phases 1, 2 et 3 : Risque de prolifération d'espèces invasives</p> <p>SN CNR/H2 CNR/Fer</p> <p>Le secteur Nord, le projet HYPULSION et le projet CNR ne sont pas concernés par la destruction de la station d'Ail rocambole.</p> <p>Il y a un risque de prolifération d'espèces exotiques envahissantes sur le secteur Nord, le projet HYPULSION et sur le projet CNR de voie ferrée.</p> <p>La projet CNR n'est pas concerné par la destruction d'espèce floristique protégée.</p>	<p><b>Mesures de réduction</b></p> <p>MRED*1 : Transplantation des bulbes et bulbilles d'ail rocambole au sein des ouvrages hydrauliques présentant des milieux favorables à cette espèce</p> <p>MRED6 : Limitation de l'introduction et de la dissémination des espèces invasives</p> <p><b>Mesures de suivi</b></p> <p>Suivi en phase chantier</p> <p>* MRED = Mesure de réduction</p> <p>SN CNR/H2 CNR/Fer</p> <p>Le secteur nord, le projet HYPULSION et le projet CNR de voie ferrée sont concernés par la mesure MRED6_sn : Limitation de l'introduction et de la dissémination des espèces invasives sur le secteur Nord et le projet CNR.</p>
<b>Habitats naturels d'intérêt patrimonial</b>	<p>Ripisylve de la Sanne et pelouses sèches d'intérêt communautaire</p> <p>Boisements sur les terrains CNR s'apparentant à des boisements d'intérêt communautaire mais n'en présentant pas les caractéristiques</p> <p>CNR/H2</p> <p>Le projet HYPULSION s'inscrit sur un secteur nommé "zone industrielle" sur la carte des habitats. Il ne présente pas d'enjeux particuliers en ce qui concerne la biodiversité (niveau d'enjeu non significatif sur la carte du niveau d'enjeu de l'étude d'impact de la ZAC INSPIRA). Ce secteur ne présente également aucun habitat favorable</p>	<p>Phases 1, 2 et 3 :</p> <p>Peu d'impact sur la ripisylve de la Sanne, maintien de sa fonctionnalité.</p> <p>Impact sur les pelouses sèches</p> <p>Risque de prolifération d'espèces invasives</p> <p>CNR/H2 SN CNR/Fer</p> <p>Le secteur nord, le projet HYPULSION et le projet CNR de voie ferrée ne présentent pas d'habitats naturels d'intérêt patrimonial.</p>	<p><b>Mesures d'évitement</b></p> <p>MEV1 : Conservation des boisements (ripisylve) de la Sanne</p> <p>* MEV = Mesure d'évitement</p> <p>MEV2 : Conservation d'habitats naturels : fourré, prairie et pelouse sèche sur 18,5 ha</p> <p>MEV4 : Protection de la végétation conservée en limite de travaux</p> <p><b>Mesures de réduction</b></p> <p>MRED5 : réutilisation des terres végétales et stock de graines pour les espaces naturels ouverts</p> <p>MRED6 : Limitation de l'introduction et de la dissémination des espèces invasives</p>

Thème	Diagnostic et Sensibilités	Impacts du projet en phase chantier	Mesures en phase chantier
			<p>MRED7 : réduction du risque de pollution</p> <p>MRED8 : réduction des émissions de poussières en phase travaux (limitation vitesse circulation + arrosage par temps sec)</p> <p><b>Mesures de suivi</b></p> <p>Suivi en phase chantier</p> <p>  Bien que le secteur nord et le projet CNR de voie ferrée ne présentent pas d'habitats naturels d'intérêt patrimonial, des mesures de réduction en phase chantier sont prévues spécifiquement sur le secteur nord et le projet CNR pour limiter les incidences sur les habitats avoisinants au chantier :</p> <p>MRED5_sn : réutilisation des terres végétales sur le secteur nord</p> <p>MRED6_sn : Limitation de l'introduction et de la dissémination des espèces invasives sur le secteur nord et le projet CNR de voie ferrée.</p> <p>MRED17_sn : chantier propre et évitement des pièges mortels sur le secteur Nord et pour le projet CNR de voie ferrée</p>
<b>Présence de cours d'eau</b>	Cours d'eau classé en liste 1 poisson dans l'inventaire départemental des frayères pour la Truite fario et le Chabot (cours d'eau susceptible d'abriter des frayères)	<p>Phases 1 et 2 :</p> <p>Pas d'atteinte directe aux frayères potentiellement présentes en aval et de la faune piscicole.</p> <p>Mais risque de pollution du cours d'eau.</p> <p>   L'aménagement du secteur Nord, du projet HYPULSION et du projet CNR de voie ferrée n'entraînent pas d'incidences sur la Sanne.</p>	<p><b>Mesures de réduction :</b> mesures destinées à prévenir les risques de pollution dans la Sanne (cf. thématique : réseau hydrographique).</p> <p><b>Mesures de suivi</b></p> <p>Suivi en phase chantier</p> <p>   Ces mesures ne sont pas applicables au secteur Nord, au projet HYPULSION et au projet CNR de voie ferrée.</p>
<b>Présence d'espèces animales protégées et non protégées</b>	<p>53 espèces animales protégées impactées par le projet après mise en place de mesures d'évitement et de réduction des impacts, dont 4 espèces à enjeux utilisant la zone (reproduction) : Crapaud calamite, Bruant proyer, Alouette lulu et Petit duc.</p> <p> 27 espèces protégées sont impactées par le projet du secteur Nord après mise en place de mesures de réduction des impacts, dont 7 espèces d'avifaune nicheuse (Alouette lulu, Bruant proyer, Fauvette grisette, Hypolaïs polyglotte, Rossignol philomèle, Chardonneret élégant, Tarier pâtre) et dont 1 espèce à enjeu fort : le Bruant proyer.</p>	<p>Phases 1,2 et 3 :</p> <p>Dérangement de la faune</p> <p>Impact direct sur les individus (oiseaux nicheur, chiroptères arboricoles, amphibiens, reptiles, lucane cerf-volant, papillons et orthoptères)</p> <p>Réduction temporaire d'habitat de nourrissage</p> <p> La phase chantier peut engendrer :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- la destruction d'individus (oiseaux nicheurs, reptiles, cortège d'insectes communs, truxale méditerranéenne, hérisson d'Europe, lapin de Garenne, espèces pionnières telles que le crapaud calamite et le guépier d'Europe),</li> <li>- La destruction, modification, altération temporaire d'habitats favorables à la faune,</li> </ul>	<p><b>Mesures d'évitement</b></p> <p>MEV2 : Conservation du bassin de la Fontanaise, favorable aux espèces des milieux semi-arbustifs (notamment les oiseaux dont l'alouette lulu, les reptiles et insectes)</p> <p><b>MEV3 : Conservation d'une hutte de castor long du canal du Rhône</b></p> <p><b>Mesures de réduction</b></p> <p>MRED2 : adaptation du calendrier des travaux à l'écologie des espèces ;</p> <p>MRED3 : déplacement de la population de crapaud calamite dans les milieux compensés au sein du projet ;</p> <p>MRED4 : déplacement de 2 à 4 vieilles souches dans les espaces verts du projet (insectes)</p> <p>MRED6 : limitation et modulation de l'éclairage public (absence d'éclairage aux abords de la Sanne)</p> <p>MRED7 : réduction du risque de pollution</p>

Thème	Diagnostic et Sensibilités	Impacts du projet en phase chantier	Mesures en phase chantier
	<p><b>CNR/ Fer</b></p> <p>Aucune espèce protégée ne présente d'impacts significatifs par le projet du CNR de voie ferrée après mise en place de mesures de réduction des impacts.</p>	<p>- Le dérangement de la faune.</p> <p><b>Impacts bruts en phase travaux :</b></p> <p>Impact fort sur le cortège des milieux ouverts et semi-ouverts (Alouette des champs, Alouette lulu, Bruant proyer, Fauvette grisette, Hypolaïs polyglotte, Rossignol philomèle et Tarier pâtre)</p> <p>Impact fort sur le cortège des parcs et jardins (Chardonneret élégant)</p> <p>Impact modéré sur les espèces en hivernage / halte migratoire (Moineau friquet, Pipit farlouse, Tarier des prés, Traquet motteux)</p> <p>Impact faible sur les espèces d'avifaune en alimentation (Bergeronnette grise, Bruant zizi, Buse variable, Faucon crécerelle, Hirondelle rustique, Mésange bleue, Mésange charbonnière, Moineau domestique, Rougequeue noir, Fauvette à tête noire).</p> <p>Impact faible sur les amphibiens</p> <p>Impact modéré sur les 2 espèces de reptiles (couleuvre verte et jaune et lézard des murailles)</p> <p>Impact fort sur le lapin de garenne et modéré sur le Hérisson d'Europe.</p> <p>Impact faible sur les chauves-souris en chasse.</p> <p>Impact modéré sur 1 espèce d'orthoptère (truxale méditerranéenne)</p> <p>Impact faible sur le reste des taxons.</p> <p><b>CNR/ Fer</b></p> <p>Concernant le projet CNR de voie ferrée, la phase chantier peut engendrer :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- la destruction d'individus (oiseaux nicheurs, reptiles, cortège d'insectes communs, Hérisson d'Europe, , espèces pionnières telles que le Crapaud calamite),</li> <li>- La destruction, modification, altération temporaire d'habitats favorables à la faune,</li> <li>- Le dérangement de la faune.</li> </ul>	<p>MRED16 : déplacement de la truxale sur le bassin de la Fontanaise ou sur des habitats similaires à proximité d'INSPIRA</p> <p><b>Mesures de suivi</b></p> <p>Suivi en phase chantier des espèces et des déplacements des espèces</p> <p><b>SN</b></p> <p><b>Mesures de réduction</b></p> <p>MRED2_sn : adaptation du calendrier des travaux</p> <p>MRED3.2_sn : déplacement de la truxale méditerranéenne</p> <p>MRED8 : réduction des émissions de poussières</p> <p>MRED16_sn : phasage des opérations</p> <p>MRED17_sn : chantier propre et évitement des pièges mortels</p> <p>MRED18_sn : mise en place d'une barrière anti-retour en faveur du Crapaud calamite</p> <p>MRED19_sn : éviter la création d'habitats favorables aux espèces pionnières pendant toute la durée du chantier</p> <p><b>Mesures de suivi</b></p> <p>Suivi en phase chantier des espèces et des déplacements des espèces</p> <p><b>CNR/ Fer</b></p> <p>Pour le projet CNR de voie ferrée :</p> <p><b>Mesures de réduction</b></p> <p>MRED2_cnr : adaptation du calendrier des travaux</p> <p>MRED8 : réduction des émissions de poussières</p> <p>MRED17_cnr : chantier propre et évitement des pièges mortels</p> <p>MRED19_cnr : éviter la création d'habitats favorables aux espèces pionnières pendant toute la durée du chantier</p> <p><b>Mesures de suivi</b></p> <p>Suivi en phase chantier des espèces et des déplacements des espèces</p>

Thème	Diagnostic et Sensibilités	Impacts du projet en phase chantier	Mesures en phase chantier
		<p><b>Impacts bruts en phase travaux :</b></p> <p>Impact fort sur le cortège des milieux ouverts et semi-ouverts (Cisticole des joncs, Tarier pâtre, Merle noir, Bruant zizi, Chardonneret élégant, Fauvette mélanocéphale, Verdier d'Europe, Serin cini, Hypolaïs polyglotte, Rossignol philomèle)</p> <p>Impact modéré sur les espèces en hivernage / halte migratoire (Aigrette garzette, Chardonneret élégant, Pipit des arbres, Tarier des prés, Buse variable, Pinson du Nord, Tarier pâtre)</p> <p>Impact faible sur les espèces d'avifaune en alimentation</p> <p>Impact faible sur les amphibiens</p> <p>Impact modéré sur les 3 espèces de reptiles (Couleuvre verte et jaune, Lézard à deux raies et Lézard des murailles)</p> <p>Impact faible sur les mammifères</p> <p>Impact faible sur les insectes</p>	
<b>Population et santé humaine</b>			
<b>Population et socio-économie</b>	<p>Pas d'habitant sur le périmètre d'étude</p> <p>Quelques riverains à proximité du site (hameau de Moncey au Sud-Ouest, quartier de la Gare à l'Est)</p> <p>INSPIRA dispose d'un potentiel foncier, économique et multimodal qui représente un enjeu de développement économique à plusieurs échelles : nationale (bassin Saône-Rhône), régionale (Auvergne Rhône-Alpes) et local (Rives du Rhône, CCEBER Communal).</p> <p>Zone créatrice d'emplois</p>	<p>Travaux de construction et de gros œuvre sur plus de 20 ans. Ils occasionneront des nuisances temporaires</p> <p>Exposition des différents groupes de riverains limitée compte tenu des nombreux masques que forment certaines particularités topographiques du périmètre (talus SNCF, digues...)</p> <p>Légère augmentation du trafic par les poids-lourds du chantier</p> <p></p>	<p><b>Mesures de réduction</b></p> <p>Informations périodiques de chantier</p> <p>Limitation des envols de poussières (arrosage des pistes, arrêt des travaux par grand vent etc...)</p> <p>Limitation du bruit (travaux interdits, respect réglementaire des engins de chantier en ce qui concerne les nuisances acoustiques, ...)</p> <p>Organisation du chantier (pas de travail de nuit, déviation route si nécessaire, ...)</p> <p>Renforcement du dispositif de surveillance aux polluants et des mesures prises vis-à-vis du risque d'accident (respect de la Charte Chantier, ...)</p> <p></p>
<b>Risques naturels</b>	<p>Le projet est situé en zone de sismicité 3, correspondant à un aléa modéré. Les travaux ne sont pas de nature à modifier les risques sismiques.</p>	<p>Réalisation de travaux en zone inondable pouvant entraîner des inondations supplémentaires et présentant des risques pour les ouvriers.</p>	<p><b>Mesures de réduction</b></p> <p>Plateformes de stockage des terres et matériaux extraits et en attente de réemploi sur site implantées en dehors de l'emprise des zones inondables</p>

Thème	Diagnostic et Sensibilités	Impacts du projet en phase chantier	Mesures en phase chantier
	<p>20.5% des secteurs aménagés par la ZAC INSPIRA sont concernés par un risque d'inondation selon la carte de synthèse de l'aléa inondation issue de la modélisation hydraulique du projet intégrant les éléments d'études de la révision du PPRi de la Sanne en cours.</p> <p>Anticipation des évolutions réglementaires intégrant les problématiques de rupture de digue : Projet partiellement concerné par une inondation en cas de rupture de digue de la Sanne.</p> <p>Aménagements en zones d'aléa faible à très fort.</p>	 <p>Ces impacts seront également existants sur une partie du secteur Nord et dans la partie Sud de l'extension ferroviaire CNR.</p>  <p>Le projet HYPULSION ne se situe pas en zone inondable.</p>	<p>Entreprise en charge des travaux en relation constante avec le système d'alerte de crues</p>  <p>L'ensemble de ces mesures est applicable au secteur Nord et au projet d'extension ferroviaire CNR.</p>
<b>Risques technologiques</b>	<p>Le périmètre Inspira est couvert en partie par le PPRT Roussillon-Salaise sur Sanne qui induit des prescriptions sur l'urbanisation.</p> <p>Présence de canalisation de TMD induisant des zones de dangers</p>	<p>Ces travaux pourraient avoir un impact sur les entreprises SEVESO (par exemple incidents en phase chantier pouvant entraîner des incendies qui pourraient se propager au-delà de l'emprise du chantier).</p> <p>En phase travaux, le personnel de chantier pourra être présent dans un périmètre de risques du Plan de Prévention des Risques Technologiques ce qui peut représenter un risque pour le personnel de chantier en cas d'incident ou d'accident dans les locaux des entreprises SEVESO.</p>  <p>Ces impacts et risques seront également existants sur le secteur Nord. Le projet ferroviaire se trouve hors périmètre du PPRT mais des canalisations TMD sont situées à 150 m au Nord du projet.</p>  <p>Le projet HYPULSION ne se situe pas en zone PPRT.</p>	<p><b>Mesures de réduction</b></p> <p>Les mesures de surveillance et d'intervention en phase chantier permettront de limiter les risques d'incendies etc...</p> <p>Mise en place de lignes téléphoniques entre les responsables de chantier et les responsables sécurité des entreprises concernées par le PPRT.</p>  <p>L'ensemble de ces mesures est applicable au secteur Nord et au projet d'extension ferroviaire CNR.</p>
<b>Acoustique</b>	<p>Les habitations situées de l'autre côté du Rhône, à Sablons, sont impactées principalement par le trafic sur la route D1082. Les niveaux sonores en façade sont compris entre 45.0 et 50.0 dB(A) sur la période diurne et entre 38.5 et 43.5 sur la période nocturne.</p> <p>Les habitations situées en bordure de la N7 ont des niveaux en façade supérieur, ils sont compris entre 62 et 71 dB(A) sur la période diurne et entre 59 et 64 dB(A) sur la période nocturne.</p>	<p>Les travaux de construction et de gros œuvre s'étaleront sur plus de 20 ans et occasionneront des nuisances temporaires en périphérie des zones de chantiers matérialisées principalement par une perturbation de l'ambiance acoustique.</p>  <p>L'aménagement du secteur Nord, du projet HYPULSION et le projet d'extension ferroviaire CNR seront également à l'origine de nuisances acoustiques en phase chantier.</p> <p>Les travaux CNR en interface avec le Réseau Ferroviaire Nationale (RFN) devront être réalisés de nuit pour limiter les incidences sur le trafic ferroviaire, sur une plage de 4 heures (incluant les mesures de protection), soit 3 heures</p>	<p><b>Mesures de réduction</b></p> <p>Informations périodiques de chantier</p> <p>Seule l'aire de stockage fixe de traitement disposée en rive gauche de la Sanne pourra accueillir une installation de traitement des matériaux.</p> <p>Mise en œuvre de principes de prévention généraux appliqués par entreprises gestionnaires des plateformes de stockage et celles intervenant pour l'aménagement des lots permettant de limiter les émissions de bruit :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Équipement des engins roulant de signal de recul de type « cri du Lynx » en remplacement du traditionnel signal de recul plus sonore,</li> <li>- Privilégier autant que possible l'utilisation de matériel électrique plutôt que thermique ou pneumatiques (à efficacité équivalente),</li> <li>- Privilégier le raccordement au réseau électrique au réseau plutôt que l'utilisation du groupe électrogène,</li> </ul>

Thème	Diagnostic et Sensibilités	Impacts du projet en phase chantier	Mesures en phase chantier
		de travail effectif : Travaux à l'accès Sud (1 semaine de nuit) et travaux à l'accès Nord (1 semaine de nuit).	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Utilisation de systèmes de liaison radio de préférence aux avertisseurs sonores sauf en cas de danger,</li> <li>- Sensibilisation des ouvriers, par le biais du livret d'accueil et de rappels réguliers au cours du chantier, à utiliser des techniques visant à réduire les nuisances sonores,</li> <li>- Utilisation d'engins sur les plateformes conçus pour générer un bruit acceptable dans l'état des techniques (capotages, silencieux, etc...) et conformes à la réglementation,</li> <li>- Manœuvres des camions réduites au minimum par l'instauration de sens de circulation</li> <li>- Édification de merlons en vue de l'implantation des installations les plus bruyantes,</li> <li>- Limiter et faire respecter les vitesses de circulation (au droit du site et sur les accès),</li> <li>- Respect des horaires de fonctionnement du chantier,</li> <li>- Coupure des moteurs à l'arrêt.</li> </ul> <p><b>SN</b> <b>CNR/H2</b> Les principes de prévention généraux sont applicables au secteur Nord et au projet HYMPULSION. La mesure sur l'aire de stockage fixe de traitement disposée en rive gauche de la Sanne ne concerne pas le secteur Nord ni le projet HYMPULSION.</p> <p><b>FTF</b> Le chantier Floor To Floor prévoit les mesures complémentaires suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- La circulation des camions se fera au maximum en dehors de zones habitées ;</li> <li>- Dans la mesure du possible, le positionnement judicieux des baraquements de chantiers afin de servir d'écran et de limiter la diffusion du bruit vers les zones les plus sensibles, et l'éloignement des matériels les plus bruyants vis-à-vis des riverains ;</li> <li>- La mise en place d'un numéro téléphonique en cas de réclamation et le traitement de l'information par le responsable de chantier (un numéro de téléphone sera indiqué sur les panneaux d'information du chantier) ;</li> <li>- Des mesures de bruit pourront être réalisées à l'aide d'un sonomètre, notamment en cas de plainte des riverains.</li> <li>- Les horaires de chantier seront respectés : en semaine, avec une interdiction de travailler les dimanches et jours fériés (sauf cas particulier). Ainsi, les impacts seront limités aux jours ouvrés et à des horaires limités : du lundi au vendredi 6h-22h.</li> </ul>
<b>Qualité de l'air et GES</b>	Légère baisse temporaire de la qualité de l'air due aux émissions de poussières	Les travaux de construction et de gros œuvre s'étaleront sur plus de 20 ans et occasionneront des nuisances	<p><b>Mesures de réduction</b></p> <p>Informations périodiques de chantier</p>

Thème	Diagnostic et Sensibilités	Impacts du projet en phase chantier	Mesures en phase chantier
	<p>Dans une moindre mesure, les engins roulants seront à l'origine d'émissions de gaz d'échappement</p>	<p>temporaires en périphérie des zones de chantiers matérialisées principalement par l'émission de poussières.</p> <div data-bbox="1285 405 1932 583" style="border: 1px solid gray; padding: 5px; margin: 10px 0;"> </div>	<p>Les mesures suivantes seront mises en œuvre :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Arrosage des pistes de circulations des véhicules pendant les périodes sèches et venteuses,</li> <li>- Limitation de la circulation des véhicules à 30 km/h,</li> <li>- Roues des camions nettoyés en sortie de chantier,</li> <li>- Nettoyage général du chantier à fréquence au moins hebdomadaire,</li> <li>- Bâchage des camions,</li> <li>- Arrêt du chantier par grand vent si les mesures précédentes notamment l'arrosage des pistes ne permettent pas de limiter les envols de poussières,</li> <li>- Utilisation de véhicules conformes à la réglementation en vigueur et régulièrement entretenus.</li> <li>- Stocks de matériaux de granulométrie 0/15 à 0/80,</li> <li>- Organisation judicieuse des stocks en vue de limiter les envols de poussières (stocks de faible granulométrie « à l'abri » des stocks de plus grande granulométrie).</li> <li>- Hauteur de gerbage des matériaux limitée à 3 m maximum pour les remblais et à 1,5 m pour les stocks de limons fertiles et de terre végétale.</li> <li>- Incitation des entreprises à utiliser les modes de déplacement fluviaux et ferrés pour acheminer les matériaux de construction y compris en phase travaux.</li> <li>- Incitation des entreprises à utiliser du matériel hybride et électrique pendant la phase chantier, les engins hybrides permettant une diminution des émissions de l'ordre de 30% (des pelles hydrauliques existent en motorisation hybride et l'offre des constructeurs se développe) - Mesures à intégrer dans les marchés de travaux.</li> <li>- Vitesse de circulation des véhicules de chantier limitée à 30 km/h au droit des pistes et dans l'enceinte des plateformes.</li> </ul> <p><b>Mesures de suivi</b></p> <p>Lors des phases des travaux les plus susceptibles d'émettre des polluants, un renforcement du dispositif de surveillance atmosphérique du secteur sera effectué. Cette disposition présente un intérêt vis-à-vis de la remise en suspension de particules lors des travaux de terrassement. Il sera effectué <i>a minima</i> un suivi des émissions diffusives de PM10 et PM2,5 pouvant présenter actuellement des niveaux supérieurs aux objectifs de qualité ou aux valeurs limites à certaines périodes de l'année.</p> <p>Les chantiers seront modulés (arrêt temporaire, diminution de l'activité) en fonction des niveaux rencontrés sur les stations de mesures du réseau Air Auvergne-Rhône-Alpes et en fonction des résultats obtenus via un réseau de capteurs. De nombreux capteurs alimentés par panneau solaire permettent aujourd'hui de mettre en place de véritables systèmes de gestion d'alertes en temps réel des émissions particulières permettant d'anticiper l'apparition de gênes ou de risques pour les populations avoisinantes.</p> <div data-bbox="2012 1728 2807 1850" style="border: 1px solid gray; padding: 5px; margin-top: 10px;"> </div>

Thème	Diagnostic et Sensibilités	Impacts du projet en phase chantier	Mesures en phase chantier
			 <p>L'ensemble de ces mesures est applicable au projet HYMPULSION à l'exception de la mesure de suivi, non nécessaire au regard de l'ampleur du projet.</p>
<b>Énergie</b>	<p>Présence de grandes industries, consommatrices d'énergie,</p> <p>Respect des objectifs européens de (réduction consommation, utilisation des énergies renouvelables) repris dans le SRCAE</p>	<p>La réalisation des terrassements, des voiries, des bâtiments etc... nécessiteront de l'énergie (hydrocarbures, électricité...) en phase travaux.</p>  <p>L'aménagement du secteur Nord, du projet HYMPULSION et l'extension ferroviaire CNR nécessiteront également de l'énergie en phase travaux.</p>	<p><b>Mesures de réduction</b></p> <p>Des mesures en phase chantier permettront de limiter la consommation d'énergie notamment :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Arrêt des équipements et engins de chantier dès lors qu'ils ne sont pas utilisés,</li> <li>- Sensibilisation des acteurs du chantier pour l'application de bonnes pratiques dans un objectif d'économie d'énergie,</li> <li>- Limitation de la consommation d'énergie électrique : les consommations d'électricité et de chauffage/climatisation dans les bungalows de chantier seront limitées (bungalow isolés thermiquement, équipés de luminaires économes et de régulation de chauffage, arrêt des équipements en dehors des heures d'activité du chantier...),</li> <li>- Limitation de la consommation d'énergie fossile : entretien des engins en bon état de fonctionnement, privilégier des engins à moteur électrique vis-à-vis des engins à moteur thermique ou pneumatique (à puissance équivalente), optimisation des déplacements motorisés.</li> <li>- Incitation des entreprises à utiliser des techniques de construction de chaussées alternatives comme les enrobés tièdes - Mesures à intégrer dans les marchés de travaux.</li> <li>- Incitation à l'utilisation de rail de réemploi (utilisation de rails démantelés d'une voie ferrée désaffectée) pour la création des voies ferrées.</li> </ul>  <p>L'ensemble de ces mesures est applicable au secteur Nord, au projet HYMPULSION et au projet d'extension ferroviaire CNR.</p>
<b>Nuisances olfactives</b>	<p>Nuisances olfactives présentes temporairement au sein du site</p>	<p>Les travaux ne sont pas de nature à être à l'origine de nuisances olfactives notables.</p>  <p>Il en est de même pour l'aménagement du secteur Nord, du projet HYMPULSION et le projet d'extension ferroviaire CNR.</p>	<p>Pas de mesure</p>
<b>Pollution lumineuse</b>	<p>Nord de la ZAC INSPIRA fortement soumis à la pollution lumineuse</p> <p>Éclairage public des voiries</p>	<p>Les travaux ne se déroulant pas de nuit, ils n'entraîneront pas de pollution lumineuse supplémentaire.</p>	<p>Pas de mesure</p>

Thème	Diagnostic et Sensibilités	Impacts du projet en phase chantier	Mesures en phase chantier
	Éclairage privé des entreprises du secteur	  <p>Les entreprises seront tenues d'appliquer la charte de chantier vert d'INSPIRA.</p>  <p>Les travaux en interface avec le réseau ferroviaire national (RFN) devront être réalisés de nuit pour limiter les incidences sur le trafic ferroviaire. Ces travaux pour l'accès Sud et pour l'accès Nord représenteront chacun 1 semaine et une plage horaire de 4 heures chaque nuit.</p>	
<b>Déchets</b>	Gestion des déchets par la communauté de communes Déchèterie spécialisée pour les entreprises	<p>Des déchets autres qu'inertes, non dangereux, peuvent être générés sur les chantiers.</p> <p>Déchets d'ordures ménagères générés également par le chantier.</p>    <p>Il en est de même pour l'aménagement du secteur Nord, du projet HYMPULSION et le projet d'extension ferroviaire CNR.</p>	<p><b>Mesures de réduction :</b> Les déchets de chantier seront triés pour être valorisés à travers les différentes filières adaptées. La gestion des déchets de chantier sera conforme à la réglementation.</p>    <p>L'ensemble de ces mesures est applicable au secteur Nord, au projet HYMPULSION et au projet d'extension ferroviaire CNR.</p>
<b>Bien matériels, Patrimoine culturel et paysage</b>			
<b>Activités</b>	Présence importante d'activités industrielles (GIR Osiris, Inspira) et commerciales (Green 7)	<p>Accès provisoirement perturbé aux entreprises du secteur</p>    <p>Il en est de même pour l'aménagement du secteur Nord, du projet HYMPULSION et le projet d'extension ferroviaire CNR.</p>	<p><b>Mesures de réduction</b></p> <p>Mise en place de déviations temporaires</p>    <p>Cette mesure est applicable au secteur Nord, au projet HYMPULSION et au projet d'extension ferroviaire CNR, le cas échéant.</p>
<b>Contexte agricole</b>	<p>Étude Safer 2011 : Présence de 17 exploitations sur le secteur d'étude avec 3 agriculteurs qui exploitent plus de 25% de leur SAU sur INSPIRA.</p> <p>Mise à jour en 2020 : 16 exploitants indemnisés et 1 en cours de négociation.</p>	<p>Gêne temporaire dans l'accès à des parcelles agricoles inscrites dans le périmètre des phases ultérieures d'aménagement de la ZAC.</p> <p>Occupation provisoire de terrains agricoles.</p> <p>Création potentielle d'enclaves agricoles temporaires.</p>	<p><b>Mesures de réduction</b></p> <p>Intégration du rythme de production agricole dans le phasage des travaux</p> <p>Information des exploitants du planning de réalisation des travaux, de manière à :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>□ Pouvoir maintenir le plus tardivement possible des cultures et leurs activités sur les tènements impactés par les travaux,</li> </ul>

Thème	Diagnostic et Sensibilités	Impacts du projet en phase chantier	Mesures en phase chantier
		<p>Modifications temporaires du milieu physique principalement dues à des envols de poussières liées aux circulations d'engins de chantier et aux terrassements.</p> <p>Arrêt de l'activité agricole en fonction de l'avancée des travaux</p> <p> Il en est de même pour l'aménagement du secteur Nord. La zone agricole concernée par le projet représente 0,82 ha conventionné en Prêt à Usage gratuit (CPU) pour une saison culturale.</p> <p> Il en est de même pour le projet d'extension ferroviaire CNR. Les zones agricoles concernées par ces projets représentent 4,38 ha conventionnés en Prêt à Usage gratuit (CPU) pour une saison culturale.</p> <p> Le projet HYPULSION ne se situe pas sur des zones agricoles.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Ne pas engager de cultures qui pourraient être détruites au moment des travaux,</li> <li>Pouvoir anticiper d'éventuels problèmes d'accès à leurs parcelles.</li> </ul> <p>  L'ensemble de ces mesures est applicable au secteur Nord et au projet d'extension ferroviaire CNR.</p>
<p><b>Déplacements</b></p>	<p>Le périmètre d'étude bénéficie de la proximité des grands axes de circulation (A7, RN7, RD1082 voie ferré...) qui supporte un trafic très élevé, saturant le giratoire de Chanas.</p> <p>Le périmètre d'étude est directement desservi par la voie navigable du canal du Rhône et par le rail.</p>	<p>La circulation dans la zone INSPIRA peut-être provisoirement perturbée durant la phase travaux et notamment les travaux de voiries.</p> <p>Une faible part des déblais excédentaires sur le chantier sera évacuée hors site – en phase 1, vers les filières agréées (ISDI).</p> <p>À ce titre, une part du trafic PL issue du chantier s'infiltrera dans le trafic local. Ce trafic « sortant » représente 0,4 % du trafic de PL existant sur la RN7. Il n'est donc pas de nature à perturber le trafic local (direct, temporaire, neutre).</p> <p>En phases 2 et 3, bilan déblai/remblai à l'équilibre : pas d'export extérieur (direct, temporaire, positif) limitant ainsi le trafic des PL.</p> <p>   Il en est de même pour l'aménagement du secteur Nord, du projet HYPULSION et le projet d'extension ferroviaire CNR en ce qui concerne le trafic PL généré en phase chantier.</p>	<p><b>Mesures de réduction</b></p> <p>Les entreprises intervenantes sont signataires de la Charte Chantier à faibles nuisances (charte chantier vert).</p> <p>Le chantier fera l'objet d'une signalétique spécifique au droit de la voie publique. La vitesse de circulation des PL sera limitée.</p> <p>Des déviations pourront être mises en place afin de réduire la gêne occasionnée dans la zone d'activités.</p> <p>Bien que l'impact des travaux du quai sur la navigation s'avère négligeable, un avis à la batellerie sera toutefois diffusé pour signaler le chantier aux navigants et, en cas de restriction de navigation, un arrêté préfectoral sera sollicité.</p> <p>   L'ensemble de ces mesures est applicable au secteur Nord, au projet HYPULSION et au projet d'extension ferroviaire CNR, à l'exception de l'avis à la batellerie qui ne concerne pas ces aménagements.</p>

Thème	Diagnostic et Sensibilités	Impacts du projet en phase chantier	Mesures en phase chantier
<b>Paysage</b>	<p>Paysage marqué par les grands aménagements de la vallée du Rhône</p> <p>Espace contrasté à la fois industriel et rural</p> <p>Vues proches depuis les axes de communication, pas de vue directe pour les riverains</p>	<p>Modification du paysage avec la création de plateforme de stockage de terres, la mise en place de dispositifs de limitation du chantier, l'intervention d'engins de travaux publics, les terrassements et autres travaux de génie civil, la présence des déchets de chantier...</p> <p>Il en est de même pour l'aménagement du secteur Nord, du projet HYMPULSION et le projet d'extension ferroviaire CNR.</p>	<p><b>Mesures de réduction</b></p> <p>Remise en état du site en fin de travaux : nettoyage des zones d'installation de matériel ainsi que des éventuelles zones de dépôts, enlèvement des déchets, remise en état des zones de chantier...</p> <p>Stockage et élimination des déchets conformément à la réglementation</p> <p>Hauteur maximale de 3 m de stockage des terres</p> <p>Positionnement des aires de stockages le long du talus de la voie ferrée</p> <p>SN CNR/H2 CNR/Fer</p> <p>L'ensemble de ces mesures est applicable au secteur Nord, au projet HYMPULSION et au projet d'extension ferroviaire CNR, à l'exception du positionnement des aires de stockage le long du talus de la voie ferrée.</p> <p>FTF</p> <p>Le chantier Floor To Floor prévoit les mesures complémentaires suivantes:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Inspection régulière du chantier Floor to Floor et de ses abords</li> <li>- Maintien de la propreté des installations, avec notamment la récupération des déchets (mise en place de bennes / conteneurs correctement identifiés pour la collecte sélective des déchets) et la bonne tenue du chantier (entretien des palissades et clôtures, nettoyage des postes de travail au quotidien, ...). Toutes les entreprises intervenant sur le chantier auront l'obligation de nettoyer les postes de travail au quotidien ;</li> <li>- Limitation de la taille des stocks et rangement des zones de dépôts de matériels et d'engins ;</li> <li>- Interdiction de mettre en place même temporairement des stocks de matériels ou engins en dehors du chantier et surtout en bordure des voies routières proches ;</li> <li>- Si nécessaire, la mise en place d'une zone de lavage des roues en sortie de chantier pour laver les roues des camions à la sortie.</li> </ul>
<b>Patrimoine culturel</b>	<p>Pas de périmètre de protection sur le site Inspira (MH, sites inscrits ou classés...).</p> <p>Un diagnostic d'archéologie préventive a été demandé par la DRAC Service Régional de l'Archéologie sur l'ensemble du périmètre Inspira divisé en 10 tranches de travaux.</p>	<p>Lors de la phase de travaux, des vestiges archéologiques peuvent être découverts, ou involontairement détruits faute d'avoir été identifiés comme tels.</p> <p>Fouilles de sauvegarde prescrites et en partie réalisées.</p>	<p><b>Mesures de réduction</b></p> <p>Toute découverte fortuite de vestiges fera l'objet d'une déclaration immédiate au maire de la commune.</p>

Thème	Diagnostic et Sensibilités	Impacts du projet en phase chantier	Mesures en phase chantier
		 <p>Il en est de même pour l'aménagement du secteur Nord, du projet HYPULSION et le projet d'extension ferroviaire CNR.</p>	 <p>Cette mesure est applicable au secteur Nord et au projet HYPULSION.</p> <p>Un diagnostic a été réalisé par l'Institut National de Recherches Archéologiques Préventives (INRAP) sur une bande de 30m le long de la ligne Paris-Lyon-Méditerranée afin d'accompagner le projet d'extension du faisceau CNR et de création d'un nouvel embranchement par SNCF Réseau. Les résultats de ce diagnostic ont permis de conclure à l'absence d'enjeu archéologique et la non-nécessité de fouilles complémentaires.</p> <p>Cependant, le tracé ferroviaire a connu une modification depuis la réalisation de ce diagnostic archéologique et des échanges sont en cours avec la Direction Régionale des Affaires Culturelles (DRAC) afin d'établir la nécessité de réaliser un nouveau diagnostic. Le diagnostic complémentaire est nécessaire et sera réalisé début 2024.</p>
<b>Réseaux</b>	<p>Présence de réseaux au droit des infrastructures existantes</p> <p>3 lignes THT traversent le site</p>	<p>Les incidences de la mise en place des réseaux pour l'alimentation des bâtiments sont essentiellement présentes en phase de chantier avec la nécessité de mouvements de terre (impact local sur la géologie) et de coupures sur les réseaux existants.</p>  <p>Il en est de même pour l'aménagement du secteur Nord, le projet HYPULSION et le projet d'extension ferroviaire CNR.</p>	<p><b>Mesures de réduction</b></p> <p>Cf. chapitre Topographie / sol et sous-sol.</p> <p>Les entreprises attributaires des marchés de travaux engageront préalablement aux travaux une nouvelle consultation des concessionnaires (Déclaration d'Intention de Commencement de Travaux) afin de déterminer les éventuelles mesures de protection à mettre en œuvre en phase chantier et ainsi réaliser les travaux en toute sécurité.</p>  <p>Cette mesure est applicable au secteur Nord, au projet HYPULSION et au projet d'extension ferroviaire CNR.</p>

### 3.2.3. ANALYSE THÉMATIQUE DE L'ÉTAT INITIAL DE L'ENVIRONNEMENT, DES IMPACTS ET MESURES EN PHASE EXPLOITATION

Le tableau ci-dessous fait la synthèse des enjeux environnementaux et des impacts et mesures en phase exploitation.

Thème	Diagnostic et Sensibilités	Impacts du projet en phase exploitation	Mesures en phase exploitation
<b>Terres, sol, eau</b>			
<b>Topographie / Sols et sous-sol</b>	Formation alluviale hétérogène → faible résistance aux tassements en surface.	<p>Sans effet</p>  <p>Sans effet également sur le secteur Nord et le projet HYPULSION.</p> <p>Le projet d'extension ferroviaire CNR va engendrer une modification locale de la topographie du secteur Ouest par l'apport de remblais, permettant l'extension du faisceau d'échanges et la création de la nouvelle voie depuis le Sud.</p>	Sans effet
<b>Climat</b>	<p>Climat de transition, entre les influences océaniques, méditerranéennes et continentales.</p> <p>Amplitude thermique moyenne annuelle (presque 20 °C) assez importante, liée à la présence des reliefs et à la sécheresse du climat local.</p> <p>Vents dominants soufflant majoritairement du Nord et du Sud, selon l'orientation de la vallée du Rhône.</p>	<p>Le projet de la ZAC INSPIRA comprenant le projet CNR/GCA, le fret routier, ferroviaire et fluvial entraînera une production annuelle de 201 331 tonnes de CO2 par an.</p> <p>En considérant les tonnes/an du fer et du fluvial comme étant du routier (étude multimodalité EGIS) et en appliquant le facteur d'émissions d'un camion classique articulé (0.0919 kgCO2/t.km source ADEME), le calcul des émissions de CO2/an à l'horizon 2035 indique un total de 365 904 tonnes de CO2.</p> <p>En comparaison avec le scénario étudié de multimodalité sur l'ensemble de la ZAC INSPIRA y compris l'activité CNR-CGA, les émissions de CO2 au même horizon représentent une réduction de 47%.</p> <p><b>Ainsi, la multimodalité d'INSPIRA permet une réduction de 47% vis-à-vis d'un scénario 100% routier (365 904 tonnes de CO2) à l'horizon 2035.</b></p>  <p>L'aménagement du secteur Nord, du projet HYPULSION et le projet d'extension ferroviaire CNR sont en phase avec les hypothèses de commercialisation et de trafic de la ZAC INSPIRA. Ainsi, les conclusions ne sont pas remises en cause par ces aménagements.</p>	<p><b>Mesures de réduction</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Mesure conjointe avec le volet qualité de l'air : INSPIRA s'engage à co-financer les actions du Plan Climat Air Energie Territorial du Pays Roussillonnais à destination des habitants de Salaise, de Sablons, de Chanas pour une aide au changement de mode de chauffage.</li> <li>- Mesure à destination des entreprises existantes sur INSPIRA : INSPIRA s'engage à co-financer une étude d'optimisation énergétique à destination des entreprises sur INSPIRA.</li> </ul> <div style="background-color: red; color: white; padding: 5px;"> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Tous les bâtiments respecteront la Réglementation Thermique en vigueur au moment du dépôt de permis de construire.</li> <li>- Les bâtiments logistiques seront conçus selon la norme BBC.</li> <li>- Les bâtiments tertiaires soumis à la RT2012 obtiendront une performance énergétique équivalente au niveau du label BEPOS Effinergie 2017 (niveau E3 selon méthode E+C-).</li> <li>- Tous les lots auront l'obligation d'intégrer un équipement photovoltaïque en toiture, en façade ou en couverture de stationnement (ombrières).</li> <li>- L'ensemble des toitures des bâtiments tertiaires, entrepôts et les couvertures de stockage seront compatibles avec l'installation de panneaux photovoltaïques.</li> <li>- Les bâtiments seront conçus en privilégiant une conception géométrique et une orientation pour permettre l'implantation d'ombrière photovoltaïque.</li> </ul> </div>

Thème	Diagnostic et Sensibilités	Impacts du projet en phase exploitation	Mesures en phase exploitation
			<ul style="list-style-type: none"> <li>- Les entreprises devront étudier des possibilités de valorisation de leur chaleur fatale (interne, périmètre proche).</li> <li>- Stratégie nocturne mise en œuvre à l'échelle du projet INSPIRA permettant de limiter l'énergie dissipée à travers l'éclairage.</li> <li>- Le recours à la multimodalité (fleuve et/ou fer) est obligatoire pour certains lots.</li> <li>- Les entreprises devront s'inscrire dans la démarche de mise en place du Plan de Déplacement Inter-Entreprises (PDIE) sur le périmètre INSPIRA et : <ul style="list-style-type: none"> <li>- réserver au moins 10% des places de stationnement aux équipes de covoitureurs réguliers.</li> <li>- Mettre en place de l'équivalent de 10% de l'offre de stationnement Véhicules légers de chaque entreprise pour les vélos, à minima dans des abris couverts et sécurisés, au mieux dans l'enceinte des bâtiments.</li> <li>- Prévoir un dépose minute au niveau de chaque accès d'entreprise, en amont du contrôle d'accès.</li> </ul> </li> <li>- Des espaces réservés aux véhicules électriques ou hybrides devront être prévus conformément au décret n°2016-968 du 13 juillet 2016 : <ul style="list-style-type: none"> <li>- Parc de stationnement ≤ 40 places : 10 % des places conçues pour accueillir ultérieurement un point de recharge pour véhicule électrique ou hybride rechargeable</li> <li>- Parc de stationnement ≥ 40 places : 20 % des places conçues pour accueillir ultérieurement un point de recharge pour véhicule électrique ou hybride rechargeable.</li> </ul> </li> </ul> <p><b>SN</b> L'ensemble de ces mesures est applicable au secteur Nord.</p> <p><b>FTF</b> Les mesures de Floor to Floor visant à réduire la consommation électrique sont :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Consommation pour partie d'une électricité autoproduite à l'aide des ombrières photovoltaïques ;</li> <li>- Dispositifs de récupération de chaleur pour le chauffage des ateliers ou dans le process ;</li> <li>- Conception et position des bâtiments visant à réduire les consommations énergétiques ;</li> <li>- Utilisation d'un puits canadien pour réduire l'énergie nécessaire au refroidissement et au chauffage des locaux ;</li> <li>- Rafraîchissement adiabatique des ateliers de production de l'usine ;</li> <li>- L'utilisation de matériels neufs à alimentation électrique permet donc de réduire l'impact environnemental du site.</li> </ul> <p><b>CG</b> Les versants Ouest des toitures seront recouverts de panneaux solaires en autoconsommation et vente de surplus.</p>

Thème	Diagnostic et Sensibilités	Impacts du projet en phase exploitation	Mesures en phase exploitation
<p><b>Eaux souterraines</b></p>	<p>Ressource en eau fortement exploitée Étude des volumes prélevables réalisée : → nappe en déficit en raison des difficultés d'alimentation des milieux écologiques de surface qui dépendent de la nappe → actions à conduire pour favoriser le relèvement du niveau piézométrique local. → concertation en cours pour statuer sur les actions à mettre en œuvre.</p> <p>Épaisseur non saturée importante et nappe profonde Couche faiblement perméable en surface 2-3 m d'épaisseur. → Vulnérabilité limitée vis-à-vis des pollutions chroniques ou accidentelles de surface</p> <p>Forte interconnexion nappe / réseau hydrographique → Vulnérabilité importante vis-à-vis des pollutions supportées par les cours d'eau.</p>	<p>L'imperméabilisation induite par le projet est sans incidence sur la recharge de la nappe.</p> <p>Les ruissellements et débits supplémentaires sont susceptibles d'être pollués par le trafic et entraîner une pollution des eaux souterraines.</p> <p>Les nouveaux besoins en eau industrielle associés prélevés dans la nappe sont estimés à 2000 m<sup>3</sup>/j pour l'ensemble de la ZAC INSPIRA dont 149 m<sup>3</sup>/j sur le secteur Nord (lot D) dont la compensation d'un volume équivalent sera mise en œuvre par l'infiltration d'eau actuellement canalisée.</p> <p><b>SN</b></p> <p>Le process de Floor to Floor n'est pas consommateur d'eau. Les usages en eau seront très essentiellement domestiques (sanitaires, vestiaires et secondairement l'arrosage des espaces verts). La consommation d'eau est estimée à 12 m<sup>3</sup>/j. <b>Aucun prélèvement d'eau ne sera réalisé dans le milieu naturel (absence prélèvement d'eau par forage ou pompage).</b></p> <p>En ce qui concerne Cottard Glénat, l'objectif du projet est d'agrandir le site de Cottard Glénat afin d'améliorer le confort de travail et de sécurité du personnel sur le site. Il ne sera pas à l'origine de consommation d'eau potable supplémentaire par rapport à la situation existante.</p> <p>En ce qui concerne le lot D, le reste de la partie Nord soumise à demande d'autorisation environnementale, la consommation en eau potable pour les eaux industrielles sera limitée à 149 m<sup>3</sup>/j volume pour lequel une mesure compensatoire de restitution d'eau à la nappe d'un volume équivalent est mis en œuvre.</p> <p><b>CG</b></p> <p>Le Projet Cottard Glénat ne nécessite pas d'eau industrielle.</p> <p><b>CNR/H2</b></p> <p>HYMPULSION ne nécessite pas d'eau industrielle. Le projet HYMPULSION va augmenter la surface active (surface participant au ruissellement des eaux pluviales) par rapport à l'état initial.</p> <p>L'ensemble des eaux pluviales du projet sera infiltré via une noue d'infiltration végétalisée dimensionnée pour une</p>	<p><b>Mesures d'évitement :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Interdiction de tout prélèvement brut dans la nappe en l'absence de PGRE.</li> <li>- Mise en place de solutions externes au site qui ne proposent pas d'exploiter la ressource en eau souterraine actuelle.</li> <li>- Mesure d'évitement de l'emprise de la mesure de compensation in situ</li> </ul> <p><b>Mesures de réduction :</b></p> <p><u>Réduction de la consommation en eau</u> Plusieurs pistes sont étudiées afin de rehausser les niveaux de nappe :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Réduction des volumes prélevés via une révision des arrêtés d'autorisation de prélèvement</li> <li>- Actions sur le fleuve et la forêt alluviale</li> </ul> <p>Dans l'attente du PGRE, un protocole d'analyse des impacts, d'accompagnement et de validation des projets a été mis en œuvre. Le maître d'ouvrage s'engageait tant que le PGRE n'est pas approuvé à :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- à ce qu'aucun prélèvement brut dans la nappe alluviale ne soit autorisé</li> <li>- à maîtriser les demandes d'eaux industrielles vers le réseau d'eau potable à une hauteur maximum de 2 000 m3/j,</li> <li>- à financer et mettre en œuvre une mesure compensatoire de restitution d'eau à la nappe d'un volume équivalent aux demandes d'eaux industrielles vers le réseau d'eau potable</li> </ul> <p>Les besoins en eau des nouvelles demandes d'installation seront analysés sur la base de ce que prévoit le PTGE soit 2000 m3/j de prélèvement pour la ZAC INSPIRA.</p> <p>Quelle que soit la ressource alternative mobilisée, les prélèvements envisagés devront être compatibles avec l'équilibre de cette ressource.</p> <p><u>Limitation des ruissellements</u></p> <p><b>Conservation d'une part importante d'espaces de pleine terre</b> : 32 ha de surfaces naturelles ne seront pas aménagés sur l'ensemble du projet et permettront de réduire les ruissellements liés au projet de la ZAC INSPIRA.</p> <p><u>Mise en place d'ouvrages de gestion des eaux pluviales</u></p> <p>L'infiltration sera privilégiée.</p> <p><b>Mise en œuvre d'une gestion pluviale par infiltration.</b></p> <p>Rétention privée pour la pluie décennale et mutualisation public / privé jusqu'à la pluie trentennale.</p> <p>Les ouvrages de gestion pluviale disposent de surverse vers la Sanne ou le canal d'aménée selon leur proximité pour les pluies au-delà de la trentennale</p> <p>La gestion pluviale mise en œuvre permet de ne pas aggraver le ruissellement en aval du projet.</p>

Thème	Diagnostic et Sensibilités	Impacts du projet en phase exploitation	Mesures en phase exploitation
		<p>pluie de retour de 30 ans sur 24 heures (surface fond de noue de 30,78 m<sup>2</sup> et profondeur de 0,5 m). La noue d'infiltration aura un débit de fuite de 32,2 m<sup>3</sup>/h et une capacité de stockage de 50 m<sup>3</sup>.</p> <p><b>CNR/ Fer</b> Le projet d'extension ferroviaire CNR ne sera pas consommateur d'eau industrielle ou domestique. Aucun raccordement au réseau AEP ne sera nécessaire.</p> <p>Le projet d'extension ferroviaire CNR va augmenter la surface active (surface participant au ruissellement des eaux pluviales) par rapport à l'état initial, constituée de talus, voie ferrée (ballast sous couche de forme), piste non revêtue et délaissé enherbé.</p> <p>L'ensemble des eaux captées par le projet seront dirigées gravitairement vers des ouvrages de rétention et d'infiltration (noues), disposées en pied de talus.</p>	<p>Mise en œuvre d'un traitement des eaux pluviales avant rejet pour les entreprises disposant d'un rejet vers le canal d'amenée sans limitation de débit. Adaptation du traitement à la nature des activités supportées par le lot, et dimensionnement selon les prescriptions réglementaires en vigueur.</p> <p>Mise en place d'une vanne de confinement en amont du rejet pour limiter toute possibilité de transfert d'une pollution accidentelle vers le canal d'amenée.</p> <p><b>CG</b> Traitement des eaux pluviales de voiries de Cottard et Glénat par un séparateur d'hydrocarbures puis envoyées vers des noues d'infiltrations périphériques en limite Est, Sud et Ouest avec un trop plein dans l'angle Sud-Est du tènement en direction du bassin d'INSPIRA.</p> <p><b>FTF</b> Traitement des eaux pluviales de Floor to Floor par un séparateur d'hydrocarbures correctement dimensionné avant rejet au bassin d'infiltration.</p> <p><b>CNR/ H2</b> Traitement des eaux pluviales provenant des pistes poids lourds En via un débourbeur séparateur à hydrocarbures</p> <p><b>Mesure de compensation :</b> L'infiltration en nappe des eaux prélevées s'inscrit comme une mesure de compensation contribuant à la neutralité des prélèvements. Les éléments de détails seront apportés à travers les autorisations réglementaires préalables à tout projet de pompage/réinjection.</p> <p><b>Suivi des mesures :</b> Mise en place un indicateur annuel de consommation d'eau, afin de vérifier l'objectif de limitation des prélèvements d'eau en nappe</p> <p>Surveillance et entretien des ouvrages d'assainissement</p> <p><b>SN</b> Conformément aux décisions d'approbation du dossier de réalisation de ZAC, le syndicat Mixte s'engage à renforcer le suivi des consommations en eau par la mise en place d'un indicateur mensuel. L'ensemble de ces mesures est applicable au secteur Nord.</p>

Thème	Diagnostic et Sensibilités	Impacts du projet en phase exploitation	Mesures en phase exploitation
<b>Périmètre de protection des captages AEP</b>	Le projet ne s'implante pas dans un périmètre de protection d'ouvrage de captage.	<p>Sans effet</p>  <p>L'aménagement du secteur Nord, du projet HYPULSION et le projet d'extension ferroviaire CNR n'ont pas d'impact sur les captages publics d'alimentation en eau potable.</p>	Sans effet
<b>Réseau hydrographique</b>	<p>Réseau hydrographique local composé de la Sanne et du canal d'amenée du Rhône.</p> <p>La qualité des milieux est bonne pour l'état chimique et le potentiel écologique.</p>	<p>2 nouveaux franchissements sur la Sanne avec création d'ouvrage d'art dimensionnés pour éviter toute modification du lit vif. La traversée Est s'implante au droit d'un secteur endigué.</p> <p>L'évolution de la section d'écoulement de la Sanne sera précisée dans le dossier de demande d'autorisation environnementale correspondant.</p> <p>Modification des berges du canal d'amenée par la construction de quais</p> <p>Augmentation de l'imperméabilisation des sols sur 126,30 ha --&gt; Augmentation du ruissellement.</p> <p>Les ruissellements des entreprises implantées sur les terrains CNR seront dirigés vers le canal d'amenée sans limitation de débit. Incidence faible sur le fonctionnement du canal d'amenée et les milieux en aval compte tenu des débits de rejets (direct, permanent, négatif).</p> <p>Les flux polluants associés à la gestion des eaux pluviales sont susceptibles d'induire un impact sur les pollutions chroniques, accidentelles et saisonnières</p> <p>Le projet CNR/GCA consommera de l'eau piquetée dans le Rhône pour un débit de 10 m³/h et une consommation annuelle de 2 600 m³/an.</p>  <p>L'aménagement du secteur Nord, du projet HYPULSION et le projet d'extension ferroviaire CNR ne concerne pas la Sanne. Les ruissellements de ces secteurs ne s'écoulent pas vers la Sanne. Ils sont dirigés vers le canal d'amenée pour l'aménagement du secteur Nord et sont infiltrés pour le projet HYPULSION et le projet CNR. Ces secteurs sont donc situés hors zone potentielle de pollution des eaux de la Sanne.</p>	<p><b>Mesures de réduction :</b></p> <p>Ouvrages d'art dimensionnés pour éviter toute modification du lit et pour le passage de la crue centennale de la Sanne, en considérant le risque d'embâcles</p> <p>Les modalités d'encrages sur la digue respecteront les prescriptions et normes indiquées dans le guide SETRA.</p> <p><b>Conservation d'une part importante d'espaces de pleine terre permettant de limiter le ruissellement.</b></p> <p><b>Mise en œuvre d'ouvrages de gestion des eaux pluviales décrits précédemment.</b></p> <p>Mise en œuvre d'un traitement des eaux pluviales avant rejet pour les entreprises disposant d'un rejet vers le canal d'amenée sans limitation de débit. Adaptation du traitement à la nature des activités supportées par le lot, et dimensionnement selon les prescriptions réglementaires en vigueur.</p> <p>Mise en place d'une vanne de confinement en amont du rejet pour limiter toute possibilité de transfert d'une pollution accidentelle vers le canal d'amenée.</p>  <p>Le secteur nord est concerné par les mesures de réduction en dehors des aménagements spécifiques à la Sanne.</p> <p><b>Mesures de suivi :</b></p> <p>Pour le projet CNR/GCA, GCA réalisera une surveillance annuelle de la qualité de ses rejets d'eaux pluviales dans le milieu récepteur</p> <p><b>Rajout de mesures</b></p> <p>Des mesures sur le suivi de la gestion des eaux pluviales qui n'ont pas été présentées dans l'étude d'impact se trouvent dans le cahier de suivi des obligations (voir ci-après)</p>

Thème	Diagnostic et Sensibilités	Impacts du projet en phase exploitation	Mesures en phase exploitation
			<div data-bbox="1926 264 2789 537" style="border: 1px solid black; padding: 5px;"> <ul style="list-style-type: none"> <li>→ Contrôle <b>semestrielle</b> des ouvrages</li> <li>→ Première visite de contrôle <b>après la première pluie</b> d'orage afin de valider le bon fonctionnement des ouvrages</li> <li>→ Justification <b>semestrielle</b> du bon entretien des ouvrages auprès du Syndicat Mixte et/ou de la CNR</li> <li>→ Transmission des données de suivi au Syndicat Mixte et/ou à la CNR</li> </ul> </div> <div data-bbox="1926 583 2789 1142" style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin-top: 10px;"> <ul style="list-style-type: none"> <li>→ Entretien des dispositifs de dégrillage après chaque pluie d'orage ou à défaut <b>tous les 6 mois</b></li> <li>→ Curage des ouvrages de décantation et de rétention des pollutions accidentelles <b>une fois par an au minimum</b>. Cette fréquence pourra être augmentée autant que de besoin si la capacité de rétention est atteinte</li> <li>→ Entretien par fauche des ouvrages de rétention paysagers <b>une à deux fois par an et hors période d'avril à juillet</b>. La fréquence et les modalités d'entretien seront compatibles avec les dispositions de gestion des compensations associées à la préservation du milieu naturel</li> <li>→ Reporting de chaque intervention d'entretien : par ouvrage et date d'entretien, dans la base de données (qui sera mise à disposition des services de l'Etat dans le cadre de leurs opérations de contrôle)</li> <li>→ Signalement de toute détection de pollution accidentelle au Syndicat Mixte</li> </ul> </div> <div data-bbox="1911 1178 2813 1419" style="background-color: #f0f0f0; padding: 5px; margin-top: 10px;"> <p> Au niveau du secteur nord, les eaux de ruissellement ne pouvant pas se diriger vers la Sanne, aucun suivi de la qualité des eaux de la Sanne ne sera réalisé. En revanche, les mesures de suivi de la gestion des eaux pluviales sont applicables au secteur Nord à l'exception des mesures spécifiques de CNR/GCA (surveillance annuelle de la qualité des rejets d'eaux pluviales de CNR/GCA dans le milieu récepteur).</p> </div>
<p><b>Documents de planification relatifs à la protection de l'eau</b></p>	<p>Projet à l'intérieur du périmètre du SDAGE Rhône-Méditerranée</p> <p>À l'extérieur du périmètre du SAGE Bièvre Liers Valloire</p>	<p>Respect des orientations du SDAGE (pour plus de détails se reporter au chapitre <b>Erreur ! Source du renvoi introuvable.</b>)</p> <div data-bbox="1136 1602 1843 1759" style="background-color: #f0f0f0; padding: 5px; margin-top: 10px;"> <p>   Il en est de même pour le secteur Nord, le projet HYPULSION et le projet d'extension ferroviaire CNR.</p> </div>	<p>Le projet est compatible avec le SDAGE 2022-2027.</p> <div data-bbox="1911 1577 2813 1734" style="background-color: #f0f0f0; padding: 5px; margin-top: 10px;"> <p>   L'aménagement du secteur Nord, du projet HYPULSION et le projet d'extension ferroviaire CNR respectent les dispositions du SDAGE 2022-2027.</p> </div>

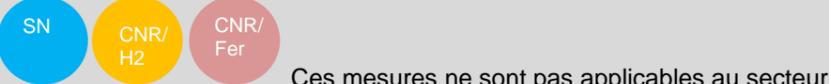
Thème	Diagnostic et Sensibilités	Impacts du projet en phase exploitation	Mesures en phase exploitation
<p><b>Zone humide</b></p>	<p>Une zone humide est identifiée au nord-est de l'entreprise Delmonico-Dorel sur une surface de 1 740 m<sup>2</sup>.</p> <p>Les abords de la Sanne sont inscrits à l'inventaire départemental des zones humides, cependant seule la ripisylve de la Sanne est une zone humide.</p>	<p>Les impacts connus sur les zones humides s'élèvent à 1740 m<sup>2</sup> en phase 1.</p> <p>Le projet de renaturation de la Sanne est susceptible d'impacter les boisements rivulaires de la Sanne qui sont des zones humides. À ce stade de l'étude, le projet de renaturation de la Sanne n'étant pas défini avec précision, les m<sup>2</sup> de zones humides potentiellement impactés ne sont pas connus. Les études de renaturation de la Sanne préciseront les impacts éventuels sur les boisements rivulaires (zone humide) en phase 1.</p> <div data-bbox="1139 1161 1843 1339" style="border: 1px solid gray; padding: 5px; margin-top: 10px;">  <p>Le secteur Nord, le projet HYPULSION et le projet d'extension ferroviaire ne sont pas concernés par une zone humide. Ces aménagements n'ont donc aucun impact sur les zones humides.</p> </div>	<p><b>Mesures de réduction :</b></p> <p>Emprises de zones humides impactées par les aménagements hydrauliques limitées à leur strict minimum.</p> <p>Des études sont en cours pour éviter d'impacter cette ZH ou réduire les impacts sur cette ZH. Ces éléments seront précisés dans le dossier de demande d'autorisation environnementale correspondant.</p> <p><b>Mesures compensatoires</b></p> <p>Compensation à la fois in-situ (création de zones humides), mais également ex-situ (gestion de zone humide).</p> <p>In-situ :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Création de 4 368 m<sup>2</sup> de zone humide au sein des ouvrages de gestion des eaux pluviales, dans les compartiments non infiltrant des noues paysagères.</li> <li>- Plantation de boisement dans la bande active en lien avec le corridor de la Sanne sur 1,8 ha.</li> <li>- La création de 25 mares temporaires complète la superficie de zone humide restituée</li> </ul> <p>Ex-situ : amélioration et gestion d'une zone humide existante (flaque d'Assieu) sur 2,6 ha.</p> <p><b>Ces compensations envisagées à ce jour seront redéfinies avec précision une fois les études de la renaturation de la Sanne finalisées et seront précisés dans le dossier de demande d'autorisation environnementale correspondant.</b></p> <p><b>Mesure de suivi</b></p> <p>Suivi et gestion des zones humides compensatoires</p> <div data-bbox="1917 1268 2813 1419" style="border: 1px solid gray; padding: 5px; margin-top: 10px;">  <p>Le secteur Nord, le projet HYPULSION et le projet d'extension ferroviaire CNR n'impactant aucune zone humide, ces mesures ne sont pas applicables.</p> </div>

Thème	Diagnostic et Sensibilités	Impacts du projet en phase exploitation	Mesures en phase exploitation												
<b>Biodiversité</b>															
<b>Flore</b>	<p>Quelques pieds d'ail rocambole protégé au niveau régional</p> <p>Espèces invasives présentes sur site</p> <p><b>CNR/ Fer</b> Au droit du projet CNR de voie ferrée, aucune espèce protégée ou à enjeu n'est présente. En revanche plusieurs espèces exotiques envahissantes sont présentes.</p>	<p>Les impacts sur la flore ont lieu en phase chantier et ont été décrits précédemment.</p> <p>Pendant la phase exploitation, les espèces invasives peuvent continuer à proliférer.</p> <p><b>SN</b> Les impacts sont identiques pour le secteur Nord.</p> <p><b>CNR/ Fer</b> La projet CNR de voie ferrée n'est pas concerné par la destruction d'espèce floristique protégée.</p>	<p><b>Mesures de réduction</b></p> <p><b>Gestion des espèces invasives</b></p> <p><b>SN</b> <b>Mesures d'accompagnement :</b> MA3_sn : Intégration de la biodiversité dans les espaces privés MA7_sn : Modalités de plantation et gestion de la végétation</p> <p><b>CNR/ Fer</b> Le projet CNR de voie ferrée est concerné par la mesure MRED6_sn : Limitation de l'introduction et de la dissémination des espèces invasives sur le secteur Nord et le projet CNR.</p>												
<b>Habitats naturels d'intérêt patrimonial</b>	<p>Ripisylve de la Sanne et pelouses sèches d'intérêt communautaire</p> <p>Boisements sur les terrains CNR s'apparentant à des boisements d'intérêt communautaire mais n'en présentant pas les caractéristiques</p>	<p>Emprise du projet sur les habitats suivants après mesures d'évitement</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Habitats d'espèces</th> <th>Impacts</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Milieux semi-herbacés</td> <td>14,9 ha</td> </tr> <tr> <td>Mares temporaires au sein de milieux pionniers</td> <td>9 mares sur 4,9 ha de milieux pionniers</td> </tr> <tr> <td>Boisements</td> <td>9,8 ha</td> </tr> <tr> <td>Prairies</td> <td>13,4ha</td> </tr> <tr> <td><b>Total</b></td> <td><b>43 ha et 9 mares temporaires</b></td> </tr> </tbody> </table> <p><b>SN</b> Entretien défavorable des espaces verts du site</p>	Habitats d'espèces	Impacts	Milieux semi-herbacés	14,9 ha	Mares temporaires au sein de milieux pionniers	9 mares sur 4,9 ha de milieux pionniers	Boisements	9,8 ha	Prairies	13,4ha	<b>Total</b>	<b>43 ha et 9 mares temporaires</b>	<p><b>Mesures de réduction</b></p> <p><b>MRED12 : gestion des espaces verts favorable à la faune</b></p> <p><b>Mesures compensatoires</b></p> <p>Voir ci-après</p> <p><b>SN</b> <b>Mesures de réduction</b> MRED12_sn : Gestion des espaces verts en faveur de la biodiversité</p> <p><b>Mesures d'accompagnement</b> MA7_sn : Modalités de plantation et gestion de la végétation MA9_sn : Plantation d'alignement d'arbres le long de la bande active Nord</p> <p><b>CNR/ Fer</b> Les mesures d'accompagnement et de réduction mises en place sur le secteur Nord sont également valables pour le projet CNR de voie ferrée.</p> <p><b>Mesure de réduction propre au projet CNR de voie ferrée :</b> MRED16_cnr : création de bandes enherbées et arbustives sur les talus SNCF et bord de voirie.</p> <p><small>* MRED = Mesure de réduction, MC = Mesure de compensation, MA = Mesure d'accompagnement</small></p>
Habitats d'espèces	Impacts														
Milieux semi-herbacés	14,9 ha														
Mares temporaires au sein de milieux pionniers	9 mares sur 4,9 ha de milieux pionniers														
Boisements	9,8 ha														
Prairies	13,4ha														
<b>Total</b>	<b>43 ha et 9 mares temporaires</b>														

Thème	Diagnostic et Sensibilités	Impacts du projet en phase exploitation	Mesures en phase exploitation
Présence d'espèces animales protégées et non protégées	<p>53 espèces animales protégées impactées par le projet après mise en place de mesures d'évitement et de réduction des impacts, dont 4 espèces à enjeux utilisant la zone (reproduction) : Hibou petit duc, Alouette lulu, Bruant proyer et Crapaud calamite</p>	<p><b>Impacts bruts :</b></p> <p>Disparition de la zone de reproduction, de gagnage et de transit de la plupart des espèces en l'absence de mesures compensatoires essentiellement en phases 1 et 3.</p> <p>Réduction des habitats d'espèces, notamment les mares temporaires (crapaud calamite), les pelouses sèches et les milieux semi-arbustifs (alouette lulu)</p> <p>Impact plus important pour les espèces à petit ou moyen territoire comme le hibou petit duc</p> <p>Impact modéré à fort pour les oiseaux nicheurs dans les prairies comme le Bruant proyer</p> <p>Impacts sur les déplacements de la faune (réduction et fragmentation des habitats naturels)</p> <p>Amélioration de l'habitat des espèces fréquentant les abords de la Sanne</p>	<p><b>Mesures de réduction</b></p> <p><b>MRED12 : gestion des espaces verts favorable à la faune</b></p> <p><b>MRED13 : mise en place de nichoirs</b> à petit duc dans les boisements de la Sanne</p> <p><b>MRED14 : mise en place d'hibernaculums</b> dans les ouvrages de gestion inondation</p> <p><b>MRED15 : mise en place d'hôtels à insectes</b> au droit des corridors à insectes</p> <p><b>Mesures compensatoires</b></p> <p>Principe général de compensation d'habitat d'espèces à 2/1 in-situ et ex situ à 3/1 pour les espèces à enjeu couvrant les autres espèces à écologie similaire. La superficie compensatoire sans mutualisation est de 87,1 ha. Compensations mises en œuvre selon le phasage d'aménagement :</p> <p>MC1 : Création d'habitats semi-arbustifs in-situ MC2 : Création de 25 mares temporaires et 1,25 ha de milieux pionniers in situ MC3 : Plantations de boisements in situ MC4 : Compensation milieux ouverts ex-situ MC5 : Compensation milieux semi-arbustifs ex-situ MC6 : Gestion d'une mare temporaire à Calamite ex-situ MC7 : Compensation de boisements ex-situ MC8 : Création de zones à frayères</p> <p><b>Mesures d'accompagnement</b></p> <p>MA2 : Aménagement des noues et bords de voirie</p> <p><b>MA3 : Intégration de la biodiversité dans les espaces privatifs</b></p> <p>MA4 : Réalisation d'une étude de renaturation de la Sanne MA5 : Mise en place d'un plan de gestion MA6 : Gestion de pelouses sèches ex-situ</p> <p><b>Mesures de suivi</b></p> <p>SUIVI2 : Suivi des populations d'espèces protégées déplacées (ail rocambole et crapaud calamite) SUIVI3 : Suivi des mesures compensatoires SUIVI4 : Suivi des espèces invasives SUIVI5 : Suivi des frayères</p> <p><small>* MRED = Mesure de réduction, MC = Mesure de compensation, MA = Mesure d'accompagnement</small></p>
	<p><b>SN</b></p> <p>14 espèces protégées sont impactées par le projet du secteur Nord après mise en place de mesures de réduction des impacts, dont 7 espèces d'avifaune nicheuse (Alouette lulu, Bruant proyer, Fauvette grisette, Hypolais polyglotte, Rossignol philomèle, Chardonneret élégant, Tarier pâtre) et dont 1 espèce à enjeu fort : le Bruant proyer.</p> <p>1 espèce d'orthoptère non protégée à enjeu fort est impactée le projet du secteur Nord (reproduction) : la truxale méditerranéenne.</p> <p><b>CNR/ Fer</b></p> <p>Concernant le projet CNR de voie ferrée, aucune espèce protégée n'est impactée significativement après la mise en place de mesures de réduction des impacts.</p>	<p><b>SN</b></p> <p>Dérangement en période d'exploitation</p> <p>Destruction des individus liée à des pratiques de gestion inappropriées des espaces verts</p> <p>Augmentation du risque d'écrasement</p> <p>Création de pièges mortels</p>	

Thème	Diagnostic et Sensibilités	Impacts du projet en phase exploitation	Mesures en phase exploitation
		<p><b>Impacts bruts en phase exploitation :</b></p> <p>Impact modéré sur le cortège des milieux ouverts et semi-ouverts (Alouette des champs, Alouette lulu, Bruant proyer, Fauvette grisette, Hypolaïs polyglotte, Rossignol philomèle et Tarier pâtre)</p> <p>Impact modéré sur le cortège des parcs et jardins (Chardonneret élégant)</p> <p>Impact faible sur les espèces en hivernage / halte migratoire (Moineau friquet, Pipit farlouse, Tarier des prés, Traquet motteux)</p> <p>Impact faible sur les espèces d'avifaune en alimentation</p> <p>Impact faible sur les amphibiens</p> <p>Impact faible sur les 2 espèces de reptiles (couleuvre verte et jaune et lézard des murailles)</p> <p>Impact faible sur le lapin de garenne et le Hérisson d'Europe</p> <p>Impact faible sur 1 espèce d'orthoptère (truxale méditerranéenne)</p> <p>Impact faible sur les chauves-souris en chasse.</p> <p>Impact faible sur le reste des taxons</p> <p><b>Impacts résiduels :</b></p> <p>Alouette des champs (non protégée) : 17,7 ha d'habitat de reproduction</p> <p>Bruant proyer : 17 ha d'habitat de reproduction</p> <p>Alouette lulu : 3,15 ha d'habitat de reproduction</p> <p>Chardonneret élégant : 0,28 d'habitat de reproduction</p> <p>Espèces des milieux semi-ouverts (Fauvette grisette, Hypolaïs polyglotte, Rossignol philomèle, Tarier pâtre ) : 0,37 ha de haie arbustive favorable à la reproduction</p> <p>Espèces en halte / hivernage et espèces en alimentation : 16,86 d'habitat favorable.</p> <p>Hérisson d'Europe : 0,51 ha de haie arbustive / friche favorable à la reproduction</p> <p>Lapin de garenne (non protégé) : 17,7 ha d'habitat favorable.</p>	<p><b>Rajout de mesures</b></p> <p>Des mesures sur le suivi de la gestion de la biodiversité dans les lots qui n'ont pas été présentées dans l'étude d'impact se trouvent dans le cahier de suivi des obligations (voir ci-après)</p> <p><b>4.1 ENTRETIEN DES JEUNES PLANTS</b></p> <p>→ Les plants sont formés (taille si nécessaire) et entretenus durant les <b>5 ans suivant leur plantation</b> afin de favoriser leur implantation.</p> <p><b>4.2 ENTRETIEN DES HAIES</b></p> <p>→ <b>Une ou deux tailles</b> d'entretien des côtés des haies tous les <b>4 à 5 ans</b>.</p> <p>→ Toute opération de taille ou coupe est effectuée entre le <b>1er octobre et le 29 février</b>. La haie n'est jamais taillée dans son intégralité (au maximum la moitié, sur 1 ou 2 faces) afin de permettre le maintien d'une haie riche en baies pendant toute la période hivernale.</p> <p>→ L'usage de <b>l'épareuse est proscrit</b>. Des outils plus respectueux de la végétation sont utilisés (par exemple, l'utilisation d'un lamier ou barre-sécateur).</p> <p><b>4.3 ENTRETIEN DES BANDES ENHERBÉES ET STRATES HERBACÉES</b></p> <p>→ Fauche tardive ou pâturage extensif <b>automnal tous les ans ou tous les deux ans</b> suivant les dynamiques de végétation entre le <b>1er octobre et le 29 février</b>.</p> <p>→ Pour rappel, l'utilisation de <b>produits phytosanitaire est proscrite</b>.</p> <p><b>4.4 ENTRETIEN DES MASSIFS ARBUSTIFS</b></p> <p>→ L'entretien tous les <b>4 ans entre le 1er octobre et le 29 février</b> afin de les maintenir à une hauteur comprise entre 2 et 3 mètres et d'éliminer les jeunes pousses.</p> <p><b>4.5 ENTRETIEN DES NICHOURS, HIBERNACULUMS, MARES ET HÔTELS À INSECTES</b></p>

Thème	Diagnostic et Sensibilités	Impacts du projet en phase exploitation	Mesures en phase exploitation
		<p>Chiroptères en activité de chasse : 19,46 ha d'habitat favorable.</p> <p>Reptiles : 0,93 ha d'habitat favorable à la reproduction</p> <p>Cortège des rhopalocères communs (non protégés) : 16,8 d'habitat favorable</p> <p>Cortège des odonates communs (non protégés) : 16,7 d'habitat favorable</p> <p>Cortège des orthoptères communs (non protégés) : 19,4 d'habitat favorable</p> <p>Truxale méditerranéenne (non protégée) : 1,11 d'habitat d'espèce.</p> <p><i>Les espèces non protégées caractérisées par un impact résiduel significatif du fait de la destruction d'habitat d'alimentation et/ou de reproduction bénéficieront également des mesures compensatoires qui seront mises en place en plus de bénéficier des mesures d'accompagnement.</i></p>	<p><b>SN</b></p> <p><b>Mesures de réduction</b></p> <p>MRED9 : Limitation et modulation de l'éclairage public et privé</p> <p>MRED10.2_sn : Maintien des continuités écologiques</p> <p>MRED11_sn : Clôtures perméables à la petite faune</p> <p>MRED12_sn : Gestion des espaces verts en faveur de la biodiversité</p> <p>MRED14_sn : Intégration de la biodiversité dans les espaces publics</p> <p><b>Mesures d'accompagnement</b></p> <p>MA3_sn : Intégration de la biodiversité dans les espaces privés</p> <p>MA5 : Mise en place d'un plan de gestion concernant les mesures compensatoires</p> <p>MA7_sn : Modalités de plantation et gestion de la végétation</p> <p>MA8_sn : Rédaction d'un plan de gestion en faveur de la Truxale méditerranéenne sur les sites d'accueil</p> <p>MA9_sn : Plantation d'alignement d'arbres le long de la bande active Nord</p> <p><b>Mesures de suivi</b></p> <p>SUIVI2.3 : Suivi de la Truxale méditerranéenne dans les sites d'accueil</p> <p>SUIVI3_sn : Suivi écologique des mesures compensatoires et des espaces aménagés</p>

Thème	Diagnostic et Sensibilités	Impacts du projet en phase exploitation	Mesures en phase exploitation
<b>Présence de cours d'eau</b>	<p>Sanne : Cours d'eau classé en liste 1 poisson dans l'inventaire départemental des frayères pour la Truite fario et le Chabot (cours d'eau susceptible d'abriter des frayères)</p> <p>Rhône : habitats fonctionnels pour le Brochet et la Blennie fluviatile, herbiers aquatiques à proximité des berges</p>	<p>Disparition des habitats d'espèces sur le Rhône (70 m<sup>2</sup> d'herbiers et 60 m<sup>2</sup> de berge enrochée)</p>  <p>En phase exploitation, le secteur Nord, le projet HYPULSION ni le projet de voie ferrée n'impacte pas des habitats sur le Rhône.</p>	<p><b>Mesures compensatoires</b></p> <p>MC8 : Création de zones à frayères</p> <p><b>Mesures de suivi</b></p> <p>SUIVI5 : Suivi des frayères</p>  <p>Ces mesures ne sont pas applicables au secteur nord, au projet HYPULSION ni au projet de voie ferrée.</p>
<b>Corridor écologique</b>	<p>Axe migratoire à proximité (Rhône), La Sanne et sa végétation associée constitue un corridor entre le massif de Bonnevaux et la vallée du Rhône.</p> <p>Continuités écologiques au niveau des boisements du site.</p>	<p>Disparition des surfaces non imperméabilisées qui formaient jusqu'à présent un espace perméable aux déplacements de la faune.</p> <p>Aménagement de deux franchissements au droit de la Sanne</p> <p>Les éclairages peuvent induire une perturbation des déplacements de la faune</p>  <p>Ruptures des continuités écologiques</p>  <p>Le projet CNR altère les continuités écologiques localement (élargissement de la voie ferrée).</p>	<p><b>Mesures de réduction :</b></p> <p><b>MRED9 : limitation et modulation de l'éclairage public (absence d'éclairage aux abords de la Sanne)</b></p> <p>MRED10 : maintien des continuités écologiques : maintien de la perméabilité du nord au sud au droit de la Sanne, et de l'est à l'ouest du site (transversales). Implantation des piles de pont de manière à permettre le passage de la faune terrestre, dimensionnement des ouvrages permettant le maintien des déplacements chiroptères. Aménagement d'ouvrages et de crapauducs permettant le maintien des possibilités de déplacement de cette espèce.</p> <p>MRED11 : clôtures perméables à la faune</p> <p><b>Mesures d'accompagnement :</b></p> <p>MA1 : création de bandes herbacées sèches nord-sud continues, corridors à insectes</p>  <p><b>Mesures de réduction :</b></p> <p>MRED9_sn : Limitation et modulation de l'éclairage public et privé</p> <p>MRED10.2_sn : Maintien des continuités écologiques</p> <p>MRED11_sn : Clôtures perméables à la petite faune</p> <p><b>Mesures d'accompagnement :</b></p> <p>MA9_sn : Plantation d'alignement d'arbres le long de la bande active Nord</p> <p>MRED12_sn_cnr : Gestion des espaces verts en faveur de la biodiversité</p> <p>MRED14_cnr : Intégration de la biodiversité dans les espaces publics</p>

Thème	Diagnostic et Sensibilités	Impacts du projet en phase exploitation	Mesures en phase exploitation
<b>Population et santé humaine</b>			
<p><b>Population et socio-économie</b></p>	<p>Pas d'habitant sur le périmètre d'étude</p> <p>Quelques riverains à proximité du site (hameau de Moncey au sud-ouest, quartier de la Gare à l'est)</p> <p>INSPIRA dispose d'un potentiel foncier, économique et multimodal qui représente un enjeu de développement économique à plusieurs échelles : nationale (bassin Saône-Rhône), régionale (Rhône-Alpes) et local (Rives du Rhône, CCEBER, communal).</p> <p>Zone créatrice d'emplois</p>	<p><b>Impacts positifs :</b></p> <p>La ZAC INSPIRA devrait créer près de 2000 emplois supplémentaires sur 15 ans.</p> <p>Une croissance de la population ainsi que de l'offre de logements et d'équipements publics est donc attendue dans les villes et villages environnants</p> <p>Renforcement de l'attractivité économique du territoire roussillonnais</p> <div style="background-color: #e0e0e0; padding: 5px; margin-top: 10px;"> <p><b>SN</b></p> <p>L'aménagement du secteur Nord sera également à l'origine de la création d'emplois par l'implantation de nouvelles entreprises.</p> </div> <p>En ce qui concerne Floor to Floor, il est prévu la création d'environ 90 emplois directs dans le cadre du projet. A ces emplois directs, il faut également rajouter les emplois indirects liés d'une part à l'arrivée d'une nouvelle population de travailleurs susceptibles de s'établir à Salaise (nouvelle clientèle pour le commerce de proximité tels que la distribution, la restauration etc) et d'autre part aux travailleurs des entreprises co-traitantes (transport) ou sous-traitantes (maintenance etc) participant plus ponctuellement à l'économie locale (restauration et hôtellerie notamment).</p> <p>L'objectif du projet de Cottard Glénat est d'agrandir le site de Cottard Glénat afin d'améliorer le confort de travail et de sécurité du personnel sur le site. Dans ce cas, il n'est donc pas forcément attendu une création d'emplois sur le site Cottard Glénat.</p> <div style="background-color: #e0e0e0; padding: 5px; margin-top: 10px;"> <p><b>CNR/ H2</b></p> <p>Le projet HYPULSION contribuera indirectement au renforcement de l'attractivité économique en permettant aux entreprises implantées au sein de la ZAC qui souhaitent passer à l'hydrogène de se ravitailler sur place en hydrogène.</p> </div> <div style="background-color: #e0e0e0; padding: 5px; margin-top: 10px;"> <p><b>CNR/ Fer</b></p> <p>L'extension ferroviaire CNR contribuera indirectement au renforcement de l'attractivité économique en permettant aux entreprises implantées au sein de la ZAC de bénéficier d'une solution de FRET adaptée à leurs besoins.</p> </div>	<p>Sans effet</p> <div style="background-color: #d0d0d0; padding: 5px; margin-top: 10px;"> <p><b>Rajout de mesures</b></p> <p>Des mesures sur le suivi de la socio-économie qui n'ont pas été présentées dans l'étude d'impact se trouvent dans le cahier de suivi des obligations (voir ci-après)</p> </div> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin-top: 10px;"> <p>→ <b>Les entreprises doivent transmettre au Syndicat Mixte leurs données</b> qui permettront d'établir les indicateurs socio-économiques pour le suivi de la plus-value socio-économique à l'échelle du projet INSPIRA et la communication autour de ce sujet.</p> </div> <div style="background-color: #e0e0e0; padding: 5px; margin-top: 10px;"> <p><b>SN</b></p> <p>Ces mesures de suivi sont applicables à l'aménagement du secteur Nord.</p> </div>

Thème	Diagnostic et Sensibilités	Impacts du projet en phase exploitation	Mesures en phase exploitation
<p><b>Risque d'inondation</b></p>	<p>20,5% des secteurs aménagement INSPIRA sont concernés par un risque d'inondation selon la carte de synthèse de l'aléa inondation issue de la modélisation hydraulique du projet intégrant les éléments d'études de la révision du PPRi de la Sanne en cours.</p> <p>Anticipation des évolutions réglementaires intégrant les problématiques de rupture de digue : Projet partiellement concerné par une inondation en cas de rupture de digue de la Sanne. Aménagements en zones d'aléa faible à très fort.</p>	<p>Modification du bassin de la Fontanaise pour que l'ouvrage fonctionne jusqu'à la crue millénaire</p> <p>La phase 1 de la ZAC INSPIRA prévoit la renaturation de la SANNE sans passer par les chenaux rive droite et rive gauche et le schéma d'aménagement pour la prévention des inondations et la restauration des milieux naturels du bassin versant Dolon-Sanne mené par le SIRRA, envisage des travaux hydrauliques en amont d'INSPIRA. Ces études sont en cours. Lors des DDAE correspondants liés aux aménagements des différentes phases de la ZAC, l'éventuelle réduction des surfaces actuellement disponibles pour l'expansion des crues sur l'ensemble de la ZAC sera calculée et les mesures de compensation éventuellement nécessaires seront précisées.</p> <p>Les remblais des aménagements projetés conduisent à une augmentation de la ligne d'eau en crue.</p> <p>Les franchissements de la Sanne intègrent le transit de la crue centennale dans la continuité des ouvrages de traversée amont et avec une revanche minimale d'1 m par rapport à la ligne d'eau en crue centennale</p> <p><b>SN</b> Le risque d'inondation concerne en partie de secteur Nord. La surface soustraite à l'expansion des crues dans le cadre des aménagements projetés du secteur Nord est évaluée à 264 019 m<sup>2</sup>. Cette surface a été définie selon la carte d'aléas de référence reprenant les hypothèses du porté à connaissance du PPRi.</p> <p><b>CNR/H2</b> Le projet HYPULSION n'est pas en zone inondable.</p> <p><b>CNR/Fer</b> L'extension ferroviaire CNR entrainera la mise en place de la piste d'exploitation (extrémité Sud de la piste, sur environ 130 mètres linéaires) au droit du champ d'expansion des crues de la Sanne. Sur ce secteur, le nivellement de la piste d'exploitation du futur projet respectera la topographie actuelle, ainsi cette voirie n'entrainera pas de diminution des surfaces concernées par l'expansion des crues.</p>	<p><b>Mesure d'évitement :</b></p> <p>Marge de recul inconstructible de 50 m à l'arrière des digues du bassin de la Fontanaise tant que la renaturation et la suppression des digues n'est pas effective.</p> <p><b>Mesures de réduction :</b></p> <p>Intégration des prescriptions constructives détaillées dans le règlement du PPRi, au droit des secteurs inondables.</p> <p>Prise en compte de la modélisation hydraulique pour le PAC du PPRi de la Sanne</p> <p>Aménagement hydraulique Nord : fossé de collecte et bassin de tamponnement et accompagnement des débordements du bassin vers le canal d'amenée → mise hors d'eau des secteurs aménageables, réduction locale de la hauteur d'eau sur les secteurs existants.</p> <p>Aménagement hydraulique centre et sud : Renaturation de la Sanne → suppression de la majorité de l'inondabilité au droit de la ZAC INSPIRA</p> <p><b>Mesures de compensation :</b></p> <p>La phase 1 de la ZAC INSPIRA prévoit la renaturation de la SANNE sans passer par les chenaux rive droite et rive gauche et le schéma d'aménagement Dolon-Sanne envisage des travaux hydrauliques en amont d'INSPIRA. Ces études sont en cours. Lors des DDAE correspondants liés aux aménagements des différentes phases de la ZAC, l'éventuelle réduction des surfaces actuellement disponibles pour l'expansion des crues sur l'ensemble de la ZAC sera calculée et les mesures de compensation éventuellement nécessaires seront précisées.</p> <p>La mise en œuvre des aménagements hydraulique permet la compensation des volumes soustraits à l'expansion des crues sans aggravation de la ligne d'eau en aval du projet. Les compensations sont apportées en volume et cote pour cote tel que demandé à travers le SDAGE et le PGRI</p> <p><b>Mesures de suivi :</b></p> <p>Surveillance et entretien des aménagements hydrauliques</p> <p><b>Compatibilité avec les plans liés au risque d'inondation :</b></p> <p>Projet compatible avec le PGRI 2016-2021 et avec le PPRi de Salaise-sur-Sanne et de Sablons</p> <p><b>SN</b> Ces mesures sont applicables au secteur nord, à l'exception des mesures relatives à la Sanne.</p>

Thème	Diagnostic et Sensibilités	Impacts du projet en phase exploitation	Mesures en phase exploitation
			<p>La surface soustraite à l'expansion des crues est compensée par des aménagements hydrauliques : volume restitué à l'expansion des crues : 46 120 m<sup>3</sup>.</p> <p> Aucun aménagement hydraulique destiné à la gestion des inondations n'est prévu dans le cadre du projet HYPULSION car HYPULSION n'est pas en zone inondable.</p> <p> Aucun aménagement hydraulique destiné à la gestion des inondations n'est prévu dans le cadre du projet d'extension ferroviaire CNR.</p>
<b>Risques technologiques</b>	<p>Le périmètre Inspira est couvert en partie par le PPRt Roussillon-Salaise sur Sanne qui induit des prescriptions sur l'urbanisation.</p> <p>Présence de canalisation de TMD induisant des zones de dangers</p>	<p>Respect de la réglementation induit par le nouveau PPRT.</p> <p>Possibilité d'augmentation du risque technologique selon la nature des nouvelles entreprises</p> <p>La construction de nouveaux bâtiments dans les périmètres de risques du PPRT va augmenter le nombre de personnes potentiellement sujettes à ces risques industriels</p> <p> Ces prescriptions sont applicables au secteur Nord. Les entreprises destinées à s'y implanter sont susceptibles de présenter des risques industriels sur le périmètre de la zone industrialo-portuaire et d'augmenter les risques industriels.</p> <p>L'aménagement du secteur Nord comprend notamment l'implantation de Floor to Floor soumise à autorisation ICPE.</p> <p>L'extension de Cottard Glénat ne modifie pas les risques liés à son activité.</p> <p> Le projet HYPULSION est soumis à déclaration pour la distribution d'hydrogène et respectera les prescriptions des arrêtés types.</p> <p> Le projet d'extension ferroviaire CNR n'est pas susceptible de présenter des risques industriels sur le périmètre de la ZAC INSPIRA.</p>	<p><b>Mesures de réduction :</b></p> <p><b>Pour les nouvelles entreprises, le syndicat mixte s'est engagé à circonscrire les risques technologiques au sein du périmètre Inspira et d'interdire les établissements SEVESO seuils hauts sur une partie du périmètre.</b></p> <p>Chaque opération d'aménagement inscrite dans le projet doit préalablement faire l'objet d'une Déclaration de projet de Travaux (DT) auprès des exploitants des canalisations de transports de matière dangereuse.</p> <p>Intégration de la bande inconstructible de la servitude des TMD dans les opérations d'aménagement</p> <p>Les bâtiments devront s'implanter en prenant en compte les zones de dangers liées aux transports de matières dangereuses et les restrictions d'urbanisme associées (PPRT notamment et entreprises SEVESO à proximité).</p> <p> Ces mesures s'appliquent au secteur Nord.</p> <p>L'aménagement du secteur Nord comprend notamment l'implantation de Floor to Floor soumise à autorisation ICPE. Néanmoins, toutes les mesures mises en œuvre par Floor to Floor contribueront à limiter l'augmentation des risques industriels.</p> <p>Chaque entreprise qui souhaitera s'implanter sur le secteur Nord devra avoir l'accord du comité d'agrément d'INSPIRA.</p>

Thème	Diagnostic et Sensibilités	Impacts du projet en phase exploitation	Mesures en phase exploitation
<p><b>Acoustique</b></p>	<p>Une étude acoustique a été réalisée et a mis en évidence les points suivants.</p> <p>Le critère d'ambiance sonore préexistant doit être défini par zone homogène et non pas pour chaque habitation. En ce sens et pour prendre en compte les zones plus calmes, l'ambiance sonore préexistante sur la zone d'étude est définie comme suit :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Modérée pour les habitations situées sur la rive droite du Rhône sur la commune de Sablons et en retrait des infrastructures de transports,</li> <li>- Non modérée pour les habitations situées en bordure d'une infrastructure de transport terrestre.</li> </ul> <p>De plus, plusieurs PNB (Points Noirs Bruit) sont déjà existants dans la zone d'étude.</p>	<p>Une étude acoustique a été réalisée dans le cadre du projet et a étudié les impacts acoustiques liés à la création d'infrastructures de transport terrestre, les impacts induits par la ZAC, les impacts sonores des futures activités sur le site.</p> <p>L'impact de la création de nouvelle infrastructure de transport terrestre est étudié conformément à la réglementation en vigueur. Les niveaux sonores calculés en façade des habitations sont inférieurs aux niveaux maximum admissibles. Il n'y a pas de protection acoustique à prévoir dans le cadre de la création d'infrastructure.</p> <p>Les effets induits de l'aménagement de la ZAC ont également été étudiés par comparaison avec la situation fil de l'eau (sans aménagement de la ZAC). L'évolution du trafic routier et ferroviaire engendrée par la ZAC entraîne une augmentation des niveaux sonores inférieurs à 1 dB(A). Le trafic fluvial évoluera aussi et son accroissement pourra entraîner une évolution de plus de 2 dB(A) par rapport à la situation de référence au fil de l'eau pour les habitations situées sur la rive droite du Rhône sur la commune de Sablons. Néanmoins, ces niveaux sonores restent largement inférieurs aux valeurs seuils de protection. Aucune protection acoustique n'est donc à prévoir.</p> <p>Enfin, l'impact sonore des futures activités du site a également été qualifié. Sans données précises sur les entreprises à l'heure actuelle, la méthode utilisée aura tendance à surestimer les niveaux sonores. C'est donc la situation la plus pénalisante qui est étudiée. Les niveaux sonores calculés sont inférieurs aux niveaux sonores résultants des infrastructures de transport, sur la période nocturne. Il est possible que les seuils soient dépassés sur la période diurne, au niveau des habitations situées sur la rive droite du Rhône sur la commune de Sablons. Cependant, la situation présentée correspond à la plus pénalisante avec les niveaux sonores les plus extrêmes, il est peu probable que toutes les entreprises atteignent 70 dB(A) en tous points de la limite de propriété.</p> <div data-bbox="1136 1472 1843 1690" style="border: 1px solid gray; padding: 5px; margin-top: 10px;"> </div> <p>L'objectif du projet Cottard Glénat est d'agrandir son site afin d'améliorer le confort de travail et de sécurité du personnel sur le site. Le nombre de PL et VL n'augmentera pas sur le site. Son</p>	<p><b>Mesures de réduction</b></p> <p>Les entreprises ICPE devront faire réaliser périodiquement une mesure des niveaux d'émission sonore de leur installation pour vérifier la conformité des niveaux sonores émis.</p> <p><b>Rajout de mesures</b></p> <p>Des mesures sur la réduction des nuisances acoustique qui n'ont pas été présentées dans l'étude d'impact se trouvent dans le CPAUPE (voir ci-après)</p> <div data-bbox="1932 678 2763 772" style="border: 1px solid red; background-color: red; color: white; padding: 5px; margin-top: 10px;"> <p><b>O bi</b> Pour les ICPE, l'étude acoustique est obligatoire si elles sont soumises à une autorisation environnementale.</p> </div> <div data-bbox="1932 814 2763 1354" style="border: 1px solid blue; background-color: blue; color: white; padding: 5px; margin-top: 10px;"> <p><b>PreSc</b></p> <p><b>Pour les entreprises amenées à utiliser des engins roulants qui produisent des avertisseurs sonores lors de leur recul, recourir à des avertisseurs de type « cri du lynx » plutôt que les traditionnels.</b></p> <p><b>Les process les plus bruyants seront implantés le plus à l'écart possible des secteurs d'exposition des habitations.</b></p> <p><b>Respect des seuils d'émissions sonores maximum issus de la réglementation des installations classées pour l'environnement (ICPE) pour l'ensemble des entreprises.</b></p> <p><b>Mise en place d'un contrôle acoustique régulier par les industriels.</b></p> <p><b>Les véhicules lourds à l'arrêt devront couper leur moteur.</b></p> </div> <div data-bbox="1932 1381 2763 1535" style="border: 1px solid gray; padding: 5px; margin-top: 10px;"> <p><b>PréCo</b></p> <p>Les industriels pourront réaliser une étude acoustique en phase conception pour évaluer les impacts potentiels des futures activités sur l'ambiance sonore environnante et mettre en place les mesures adaptées (merlons paysagers...).</p> </div> <div data-bbox="1932 1570 2763 1696" style="border: 1px solid gray; padding: 5px; margin-top: 10px;"> </div>

Thème	Diagnostic et Sensibilités	Impacts du projet en phase exploitation	Mesures en phase exploitation
		<p>extension ne sera donc pas à l'origine d'une augmentation des nuisances acoustiques liées au trafic.</p> <p>L'étude acoustique réalisée par Floor to Floor a montré que les niveaux de bruit à l'intérieur de l'usine seraient élevés, jusque 90 dB(A) dans l'atelier de broyage et 85 dB(A) sous l'auvent accueillant l'unité de dépoussiérage. Mais qu'aucun dépassement des niveaux sonores réglementaires n'est observé en limite de propriété, de jour comme de nuit.</p> <div style="border: 1px solid gray; padding: 5px; margin-top: 10px;"> <p><b>CNR/ Fer</b></p> <p>Le projet d'extension ferroviaire CNR est en phase avec les hypothèses de la phase 1 de la ZAC. L'étude acoustique spécifique à CNR a permis de montrer que l'écart acoustique entre la situation de référence (situation initiale) et la situation future (projet et augmentation du trafic ferroviaire) sera toujours inférieur à 2 dB(A). Ce projet n'apporte donc pas une transformation significative au sens de la réglementation en vigueur. Aucune protection acoustique n'est à prévoir dans ce cadre.</p> </div>	
<p><b>Qualité de l'air</b></p>	<p>Sur la base des éléments bibliographiques disponibles, la caractérisation de l'état actuel dans la bande d'étude du projet d'espace industriel responsable et multimodal Inspira a permis de mettre en évidence :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Un environnement caractérisé principalement par des espaces urbains, périurbains et industriels autour de l'emprise de la ZAC, celle-ci comportant actuellement des sites industriels, des terrains agricoles et des friches naturelles;</li> <li>12 établissements vulnérables dans la bande d'étude, mais aucun dans l'emprise de la ZAC ;</li> <li>7 388 habitants dans la bande d'étude et aucun dans l'emprise de la ZAC. Le plus proche riverain est situé à 60 m à l'est de l'emprise de la ZAC, au lieu-dit La Gare dans la commune de Salaise-sur-Sanne ;</li> <li>3 stations permanentes de mesure ATMO Auvergne-Rhône-Alpes dans la bande d'étude ou à proximité immédiate.</li> </ul>	<p><i>Ce chapitre ne traite que des émissions routières. En effet, les émissions liées au transport ferroviaire, au transport fluvial sont négligeables au regard des émissions liées au trafic routier. Elles ne sont pas donc pas retenues dans la modélisation. Seules les émissions atmosphériques de Floor to Floor ont été intégrées dans la modélisation. Les autres émissions industrielles futures ne sont pas suffisamment définies aujourd'hui pour mettre en œuvre une simulation. Toutefois, Isère Aménagement et la Compagnie Nationale du Rhône ont établi un protocole très strict visant à contrôler la faisabilité des projets industriels, le choix des nouvelles industries et le suivi de leurs activités</i></p> <p>Les émissions de dioxyde d'azote, de benzène et de benzo(a)pyrène sont plus faibles avec la réalisation du projet qu'en situation actuelle. Par ailleurs, l'augmentation du kilométrage parcouru entraîne une augmentation des émissions de dioxyde d'azote au-delà de 2030 (à parc roulant constant).</p> <p>Quant aux émissions des particules PM10 et PM2,5, elles sont plus importantes avec la réalisation du projet qu'en situation actuelle. Par ailleurs, elles augmentent pour chaque nouvel horizon de 2020 à 2055 en situation sans projet (Fil de l'eau). Cette tendance met ainsi en évidence que les évolutions entre les horizons sont davantage structurelles que liées directement au projet.</p>	<p><b>Mesures d'évitement</b></p> <div style="background-color: red; color: white; padding: 5px; margin-bottom: 10px;"> <p>Isère Aménagement s'engage à ne pas réaliser d'établissements vulnérables (établissements d'accueil pour la petite enfance, d'établissements scolaires, d'établissements de soins ou de structures d'accueil pour les personnes âgées) dans le périmètre INSPIRA.</p> </div> <div style="border: 1px solid gray; padding: 5px; margin-bottom: 10px;"> <p><b>FTF</b></p> <p>Mesures d'évitement de Floor to Floor</p> </div> <ul style="list-style-type: none"> <li>Réalisation de l'ensemble des opérations de stockage et de recyclage de plastique en intérieur,</li> <li>Captation des poussières – Respect des MTD,</li> <li>Utilisation de systèmes de transport pneumatiques,</li> <li>Utilisation d'un CO<sub>2</sub> recyclé,</li> <li>Utilisation d'engins de manutention électriques</li> </ul>

Thème	Diagnostic et Sensibilités	Impacts du projet en phase exploitation	Mesures en phase exploitation
	<p>Les campagnes de mesure en cours, réalisées par ATMO Auvergne-Rhône-Alpes, mettent en évidence des teneurs en dioxyde d'azote ne respectant pas les normes de qualité de l'air en vigueur le long de la RN7 et des teneurs en benzène ne respectant pas l'objectif de qualité dans le nord du périmètre de l'espace industriel responsable et multimodal Inspira. Les teneurs des autres polluants sont en deçà des normes de qualité de l'air.</p> <p>Dans l'attente des campagnes d'août et novembre 2020, les résultats de ces mesures ne peuvent pas être considérés comme des teneurs moyennes annuelles.</p>	<p>Les teneurs les plus faibles se situent au niveau de l'emprise de la ZAC, quels que soient le polluant et l'horizon considérés</p> <p>Le dioxyde d'azote est le seul polluant à faire l'objet d'un dépassement de la valeur limite réglementaire de qualité de l'air. Les dépassements de la valeur limite du dioxyde d'azote n'interviennent que pour les secteurs <b>Nord RN7 et A7</b>, illustrant ainsi l'impact des émissions liées au trafic routier sur la dispersion atmosphérique de proximité.</p> <p>Dans la comparaison entre les teneurs maximales et les valeurs limites des polluants réglementés, il n'existe pas de problématique pour l'ensemble de ces polluants, à l'exception du dioxyde d'azote.</p> <p>Il n'y a pas de possibilité d'augmenter les teneurs dans l'atmosphère du dioxyde d'azote, et de facto d'émettre davantage de ce polluant pour les sources d'émissions non routières (industrielles, fluviales et ferroviaires en particulier) pour tous les horizons d'étude avec la réalisation du projet aux abords de l'autoroute A7, quel que soit l'horizon considéré et aux abords de la RN7 à l'horizon 2025.</p> <p>En 2025, les secteurs Ouest et ZAC ne présentent pas d'empêchement à l'installation d'industries émettrices de dioxyde d'azote. L'installation d'industries émettrices de dioxyde d'azote est ainsi envisageable sous conditions.</p> <p>En 2030, 2035 et 2055, les secteurs Ouest, ZAC et Nord-RN7 permettent également l'accueil d'industries émettrices de dioxyde d'azote, mais d'une manière limitée pour ce dernier secteur.</p> <div style="display: flex; align-items: center; margin-top: 10px;"> <div style="display: flex; gap: 5px; margin-right: 10px;"> <div style="background-color: #00AEEF; border-radius: 50%; width: 20px; height: 20px; display: flex; align-items: center; justify-content: center; color: white; font-weight: bold;">SN</div> <div style="background-color: #FFC000; border-radius: 50%; width: 20px; height: 20px; display: flex; align-items: center; justify-content: center; color: white; font-weight: bold;">CNR/ H2</div> <div style="background-color: #E91E63; border-radius: 50%; width: 20px; height: 20px; display: flex; align-items: center; justify-content: center; color: white; font-weight: bold;">CNR/ Fer</div> </div> <p>Les évolutions de trafic du secteur Nord, du projet HYPULSION et du projet d'extension ferroviaire CNR sont en phase avec celles prévues par la ZAC INSPIRA en phase 1.</p> <p>L'objectif du projet Cottard Glénat est d'agrandir son site afin d'améliorer le confort de travail et de sécurité du personnel sur le site. Le nombre de PL et VL n'augmentera pas sur le site. Son extension ne sera donc pas à l'origine d'une augmentation des émissions atmosphériques.</p> <p>D'autre part, l'aménagement du secteur Nord comprend notamment l'implantation de Floor to Floor dont les sources d'émissions dans l'air sont :</p> </div>	<p><b>Mesures de réduction</b></p> <p>Réduction des émissions par la limitation du trafic routier et par le développement de l'offre trimodale qui permettra le transit d'environ 50% des volumes de marchandises par bateau ou par train.</p> <p style="background-color: #00AEEF; color: white; padding: 2px;"><b>Incitation des entreprises souhaitant s'installer à utiliser des véhicules récents pour le transport de marchandises.</b></p> <p><b>Réduction des impacts des industriels</b></p> <p>Entreprises existantes : <b>Les modalités d'exploitation des installations classées présentes sur la zone INSPIRA devront tenir compte des Meilleures Techniques Disponibles (MTD), techniques répertoriées et retenues en priorité dans un objectif de performance environnementale, définies en fonction de la nature des activités exercées.</b></p> <p>Projets industriels : À travers le Système de Management Environnemental et Sociétal (SMES) du projet, Isère Aménagement ou la Compagnie Nationale du Rhône analyseront la faisabilité d'implantation de chaque nouvelle entreprise à travers son profil d'émission de polluants atmosphériques et au regard des polluants étudiés dans le cadre du Suivi Environnemental Global du Pays Roussillonnais et des éléments collectés dans le cadre de l'observatoire spatialisé de la qualité de l'air.</p> <p>Ce suivi est un outil d'aide à la décision visant à garantir durablement un niveau de risque ou d'impact non préoccupant et assurer dans le temps la compatibilité des milieux et des usages, notamment par le :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Maintien d'une surveillance environnementale sur la zone ;</li> <li>- Identification des polluants pour lesquels de nouvelles émissions doivent être évitées pour éviter le dépassement des seuils de gestion ou des valeurs toxicologiques de référence ;</li> <li>- Identification des milieux pollués incompatibles avec des usages créés par des aménagements futurs.</li> </ul> <div style="background-color: #E0E0E0; padding: 10px; margin-top: 10px;"> <div style="display: flex; align-items: center; margin-bottom: 5px;"> <div style="background-color: #00AEEF; border-radius: 50%; width: 20px; height: 20px; display: flex; align-items: center; justify-content: center; color: white; font-weight: bold; margin-right: 5px;">FTF</div> <p><u>Mesures de réduction de Floor to Floor</u></p> </div> <p>Floor to Floor met en œuvre des mesures afin de réduire ses émissions :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● Dépoussiérage,</li> <li>● Stockage des produits finis dans des contenants fermés (silos, caisses plastiques, big-bag) et en intérieur,</li> <li>● Utilisation du CO<sub>2</sub> en circuit fermé,</li> <li>● Afin de limiter les émissions de gaz d'échappement : <ul style="list-style-type: none"> <li>▫ Limitation de la vitesse de circulation au sein du site ;</li> <li>▫ Obligation de couper les moteurs en cas d'arrêt prolongé ;</li> </ul> </li> </ul> </div>

Thème	Diagnostic et Sensibilités	Impacts du projet en phase exploitation	Mesures en phase exploitation
		<ul style="list-style-type: none"> <li>activité de recyclage de plastique (déchetage, broyage, tri) : émissions canalisées de particules fines (poussières) de plastique ;</li> <li>stockage et chargement des produits finis (MPR en billes ou poudre de PVC) : risques d'émission diffuse de particules (granulés, poudre) de microplastique ;</li> <li>Atelier nettoyage : émissions diffuses de CO2 recyclé lors de la mise à l'air du PVC nettoyé ;</li> <li>trafic de camions et véhicules légers : émission de gaz d'échappement.</li> </ul> <p>Au regard du bruit de fond, les émissions du rejet de Floor to Floor n'entraînent pas d'impact significatif sur la concentration en PM10 aux niveaux des points récepteurs. De plus, les teneurs moyennes respectent la valeur limite réglementaire (40 µg/m³).</p> <p>Afin d'évaluer au mieux l'impact du projet sur la qualité de l'air, les impacts cumulés liés au trafic routier et au rejet industriel de Floor to Floor ont été étudiés. Ces impacts cumulés sont présentés uniquement pour les PM10, polluant commun aux sources d'émission liées au trafic routier et au rejet industriel.</p> <p>En conclusion, le projet d'aménagement de la ZAC Inspira n'entraîne pas d'impact significatif sur la qualité de l'air au niveau des points récepteurs. Les concentrations cumulées restent en dessous des valeurs réglementaires (40 µg/m³) et sont principalement induites par le bruit de fond (10,9 µg/m³).</p> <p>Quel que soit l'horizon d'étude, les concentrations maximales en PM10 sont situées au droit de l'autoroute sur une largeur d'environ 40m, ne dépassant pas la valeur limite réglementaire pour la qualité de l'air (max 23,8 µg/m³ à l'État projeté 2030). La part induite par le rejet industriel de Floor to Floor est marginal au regard du reste des émissions dans la bande d'étude.</p> <p> Le fonctionnement d'HYMPULSION est à l'origine de rejet à l'atmosphère du résidu de pression du flexible H2 en fin de distribution en quantité négligeable.</p> <p> Le projet d'extension ferroviaire CNR, et l'augmentation du trafic ferroviaire induit, participera au report modal de la route vers le chemin de fer et ainsi à la réduction des émissions atmosphériques liées au transport à l'échelle de la ZAC INSPIRA.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Afin de réduire le phénomène de remise en suspension de poussières : <ul style="list-style-type: none"> <li>Les véhicules et engins n'emprunteront que des voies imperméabilisées ;</li> <li>Tous les chargements et déchargements de matériaux se feront à l'intérieur du site ;</li> <li>Les voies de circulation et les engins seront régulièrement nettoyés.</li> </ul> </li> </ul> <p> Il est prévu la mise en œuvre du process Ataway afin de récupérer la pression résiduelle de l'hydrogène lors des purges.</p> <p><b>Réduction des impacts par l'aménagement des sites de production :</b></p> <p>Les écrans physiques tels que les remblais, les talus, les protections phoniques (écran, merlon, etc.) permettent de limiter la dispersion des polluants, de les confiner au niveau de la voie et/ou de les dévier. La végétation (écran végétalisé, plantation dense de conifères en bordure de voies, etc.) peut également contribuer à limiter et à « piéger » la pollution particulaire et gazeuse.</p> <p><b>Mesures de compensation</b></p> <p>INSPIRA co-financera les actions du Plan Climat Air Énergie Territorial du Pays Roussillonnais à destination des habitants de Salaise-sur-Sanne, de Sablons, de Chanas pour une aide au changement de mode de chauffage. Sont particulièrement visés les foyers ouverts et les chauffages au fioul.</p> <p><b>Mesures de suivi</b></p> <p>La maîtrise d'ouvrage s'est engagée à mettre en œuvre une série d'actions permettant de minimiser l'impact de la zone INSPIRA. Elle passe par une meilleure connaissance de la situation actuelle de la qualité de l'air à une échelle microlocale par la mise en place d'un observatoire spatialisé « air » :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Mise à jour de l'état initial air,</li> <li>Mise en place d'un observatoire territorial spatialisé de la qualité de l'air.</li> </ul> <p><b>Rajout de mesures</b></p> <p>Des mesures sur la qualité de l'air qui n'ont pas été présentées dans l'étude d'impact se trouvent dans le CPAUPE (voir ci-après)</p>

Thème	Diagnostic et Sensibilités	Impacts du projet en phase exploitation	Mesures en phase exploitation
			<div data-bbox="1923 264 2763 579" style="background-color: red; color: white; padding: 5px;"> <p><b>Obi</b></p> <p>Les industriels devront se conformer :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• au processus d'évaluation de la faisabilité d'implantation au regard de leurs émissions atmosphériques,</li> <li>• au suivi des substances le requérant, selon les cas, comme défini lors de leur processus d'implantation (engagements à prendre dès réalisation du dossier d'autorisation d'exploiter et à mettre en œuvre, avec comptes à rendre par la suite).</li> </ul> </div> <div data-bbox="1923 625 2763 737" style="background-color: red; color: white; padding: 5px;"> <p><b>Obi</b></p> <p>Les industriels devront, de manière obligatoire pour les installations classées, tenir compte des MTD correspondantes à la nature de leur activité.</p> </div> <div data-bbox="1923 793 2763 919" style="background-color: blue; color: black; padding: 5px;"> <p><b>PreSc</b></p> <p>Les entreprises amenées à manipuler des matières pulvérulentes ou à engendrer des envois de poussières sur des zones extérieures devront mettre en œuvre ces mesures.</p> </div> <div data-bbox="1923 947 2763 1062" style="border: 1px solid black; padding: 5px;"> <p><b>PréCo</b></p> <p>Les industriels pourront, <b>hors installations classées</b>, tenir compte des MTD correspondantes à la nature de leur activité.</p> </div> <div data-bbox="1923 1108 2763 1224" style="border: 1px solid black; padding: 5px;"> <p><b>PréCo</b></p> <p>Les entreprises pourront mettre en œuvre un système de rucher qui offre un suivi de la pollution atmosphérique.</p> </div> <div data-bbox="1923 1255 2813 1402" style="background-color: #d3d3d3; padding: 5px;"> <p><b>Rajout de mesures</b></p> <p>Des mesures sur le suivi de la qualité de l'air qui n'ont pas été présentées dans l'étude d'impact se trouvent dans le cahier de suivi des obligations (voir ci-après)</p> </div> <div data-bbox="1923 1444 2763 1671" style="border: 2px solid black; padding: 5px;"> <p>→ Transmission <b>annuelle</b> des données de suivi au Syndicat Mixte. <b>Les entreprises présentes sur la zone INSPIRA devront se conformer à ces mesures.</b></p> <p>→ Dans le cadre du système de management environnemental d'INSPIRA, il sera vérifié la réalisation effective par les entreprises des campagnes de contrôle prescrites par arrêté préfectoral.</p> </div>

Thème	Diagnostic et Sensibilités	Impacts du projet en phase exploitation	Mesures en phase exploitation
			<p><b>SN</b></p> <p>Toutes les entreprises s'implantant sur le secteur Nord devront également prendre en compte leurs émissions et mettre en œuvre des mesures pour limiter leurs émissions atmosphériques.</p> <p>Les mesures détaillées ci-avant sont applicables au secteur nord.</p> <p><b>FTF</b></p> <p><u>Mesures de suivi de Floor to Floor</u></p> <p>- Suivi annuel des émissions de poussières en sortie du dépoussiéreur.</p> <p>- Mise en place de ruches comme indicateur de biosurveillance de la qualité de l'air</p>
<b>Santé</b>	<p>Espace aux alentours d'INSPIRA à proximité d'une grande plateforme chimique et de voies à grande circulation (A7, N7)</p> <p>Pas de riverains proches de l'espace INSPIRA</p>	<p>Impact vibratoire possible aux abords de la ligne ferroviaire</p> <p>Aménagements aux abords de ligne HT générant des champs électriques</p> <p>L'artificialisation de vaste surface est de nature à augmenter les phénomènes d'îlot de chaleur à l'échelle des îlots bâtis.</p> <p>Les ouvrages pluviaux peuvent constituer des zones favorables à la stagnation temporaire et à l'installation de moustiques.</p> <p>L'évaluation des risques sanitaires de l'étude air et santé a été conduite en considérant les émissions issues du trafic routier et du site industriel Floor to Floor.</p> <p>La réalisation du projet de l'espace industriel responsable et multimodal Inspira à Salaise-sur-Sanne n'induit pas de risque sanitaire supplémentaire pour les effets chroniques à seuil ou sans seuil par inhalation, ni pour les effets aigus par inhalation.</p> <p>Aucun risque à seuil par inhalation pour une exposition chronique n'est susceptible de se produire pour les populations situées à proximité de l'emprise de la ZAC. Au niveau des riverains les plus proches de la ZAC, dans l'état actuel, les</p>	<p>Gêne du voisinage due aux vibrations inexistantes compte tenu de leur distance sauf à implanter une industrie lourde comportant générant de gros chocs</p> <p>Des mesures du champ magnétique pourront être réalisées par RTE pour vérifier la compatibilité des nouvelles constructions avec la présence des lignes Hautes Tensions. S'il s'avère que les niveaux des champs électromagnétiques induits par les lignes électriques sont supérieurs aux valeurs réglementaires plusieurs mesures seront mises en œuvre.</p> <p>Élargissement de la masse végétale autour de la Sanne et structuration des espaces publics qui permet de maintenir la ventilation naturelle afin de limiter les îlots de chaleur</p> <p>Les ouvrages de rétention pluviale aménagés sur les espaces minéralisés et les bâtiments publics et privés, intégreront les pentes et diamètres d'évacuation suffisants pour éviter toute stagnation d'eau. Ils ont été dimensionnés pour avoir un temps de vidange compris entre 48 et 72 heures (inférieur au cycle biologique nécessaire au moustique)</p> <p>Les mesures présentées précédemment sur la thématique air contribue également à réduire les risques sur la santé liés aux émissions atmosphériques.</p>

Thème	Diagnostic et Sensibilités	Impacts du projet en phase exploitation	Mesures en phase exploitation
		<p>teneurs inhalées de tous les polluants sont inférieures au seuil de risque sanitaire.</p> <p>Pour le dioxyde d'azote et les PM2.5, qui ne disposent pas de VTR, les concentrations sont supérieures aux valeurs guides pour la protection de la santé quel que soit le scénario d'exposition ou l'état considéré. Cependant, il est important de noter que le bruit de fond retenu pour le NO2 et les PM2.5 sont déjà supérieurs aux valeurs guide de l'OMS. Ainsi le dépassement de ces valeurs ne sont pas imputables au projet.</p> <p>Le risque cancérigène lié à une exposition chronique peut être qualifié d'acceptable pour les populations situées dans la bande d'étude du projet, quelle que soit la substance prise individuellement, excepté pour le benzène, en raison du bruit de fond retenu qui engendre à lui seul un dépassement de la valeur repère sanitaire et qui représente plus de 99 % de l'exposition des populations étudiés. Ce risque n'est donc pas imputable au projet de la ZAC.</p> <p>En exposition aiguë aucun risque sanitaire n'est susceptible de se produire pour les populations étudiées quelle que soit la substance considérée et quel que soit le scénario étudié.</p> <p>   Pour les mêmes raisons que la ZAC INSPIRA présentées précédemment, l'aménagement du secteur Nord, du projet HYPULSION et le projet d'extension ferroviaire CNR n'auront pas d'impact notable sur la santé.</p> <p>Il est d'autre part à noter que le secteur Nord et le projet HYPULSION ne sont pas concernés par les lignes Haute Tension qui se situent à l'extrémité Sud-Est de la ZAC INSPIRA, ni par les impacts vibratoires aux abords de la ligne ferroviaire.</p>	<p> Ces mesures sont applicables au secteur Nord à l'exception :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Des mesures de champs magnétiques qui ne concernent pas le secteur Nord, les lignes Haute Tension traversant l'extrémité Sud-Est de la ZAC INSPIRA et non concernant donc pas le secteur Nord.</li> <li>- Des mesures sur l'élargissement de la masse végétale autour de la Sanne, le secteur Nord ne se trouvant pas au bord de la Sanne.</li> </ul>
<b>Énergie</b>	<p>Présence de grandes industries, consommatrices d'énergie,</p> <p>Respect des objectifs européen de (réduction consommation, utilisation des énergies renouvelables) repris dans le SRCAE</p> <p>Une étude du potentiel de développement en énergies renouvelables et élaboration d'une stratégie énergie innovante et exemplaire a été réalisée à l'échelle du périmètre d'étude par les bureaux d'études SOFIES et BG en 2015.</p>	<p>Le projet Inspira entraîne une hausse de la consommation énergétique liée aux bâtiments, aux process des entreprises et au trafic : routier, fluvial, et ferroviaire.</p> <p>Plusieurs scénarios d'implantation des entreprises ont été proposés pour évaluer les besoins et les interconnexions possibles entre elles pour réduire la consommation énergétique globale du projet</p> <p>  L'aménagement du secteur Nord et du projet HYPULSION sera également à l'origine de consommation énergétique.</p>	<p><b>Mesures de réduction :</b></p> <p>Mise en œuvre d'une démarche « éco-industrielle » recherchant des synergies entre les différentes entreprises implantées sur le site dans un souci d'optimisation du recyclage de la matière et de l'énergie.</p> <p>Optimisation de l'offre de transport massifié (fleuve, rail) pour réduire la consommation liée au trafic routier.</p> <p>Stratégie de limitation de l'éclairage public</p> <p>Meilleure isolation des bâtiments</p> <p>Recours aux énergies renouvelables à l'échelle des lots</p>

Thème	Diagnostic et Sensibilités	Impacts du projet en phase exploitation	Mesures en phase exploitation
		<p><b>CNR/ Fer</b></p> <p>L'extension ferroviaire CNR permettra de réduire les émissions de CO2 grâce au report du flux routier vers le fer, participant ainsi à la multimodalité de la ZAC INSPIRA, critère d'implantation des entreprises au sein de la zone d'activité. À noter que les besoins en électricité de l'extension ferroviaire seront du même ordre de grandeur que les besoins des installations actuellement présentes.</p>	<p>Pour renforcer le développement de solutions ENR et apporter de la cohérence aux projets de production d'ENR, le Syndicat Mixte prévoit de créer une « Société de projet » au titre de la loi de transition énergétique pour la croissance verte (LTECV) et de déployer un dispositif d'Autoconsommation Collective (ACC) à destination des entreprises installées.</p> <p><b>SN</b></p> <p>Sur le secteur nord, chaque entreprise devra suivre des recommandations de la ZAC INSPIRA et avoir recours aux énergies renouvelables.</p> <p><b>FTF</b></p> <p>Sur le site de Floor to Floor, parmi les différents besoins en énergie, <b>certaines énergies renouvelables disponibles sur la zone seront mobilisées :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Chauffage : seuls les bureaux et locaux sociaux seront chauffés ; en l'absence de forts besoins en chauffage, il n'est pas pertinent d'utiliser les potentiels mobilisables pour le chauffage ;</li> <li>• Electricité : des ombrières photovoltaïques seront implantées au-dessus du parking VL ; la capacité de production sera largement inférieure au besoin, ainsi le site sera alimenté essentiellement par le réseau public de distribution d'électricité ;</li> <li>• Rafraîchissement : les besoins en rafraîchissement seront assurés grâce à l'aérothermie (échangeurs thermiques alimentant les groupes froid).</li> </ul> <p><b>CG</b></p> <p>Les bâtiments de Cottard et Glénat seront opaques sur les façades Est mais ouverts sur les façades Ouest afin de laisser pénétrer le plus possible le soleil dans les ateliers de maintenance. Les versants Ouest des toitures seront recouverts de panneaux solaires en autoconsommation et revente du surplus. Il est prévu une étude ultérieure qui définira la surface de panneaux solaires nécessaire à mettre en place pour maîtriser le bilan général du site en énergie. Suivant les possibilités structurelles et techniques, la société Cottard Glénat souhaite optimiser cette installation en augmentant la surface de panneaux solaires.</p> <p><b>CNR/ H2</b></p> <p>Le projet HYPULSION comprend la mise en place d'une ombrière avec 15 panneaux photovoltaïques (environ 6kW) sur la place de stationnement de maintenance.</p>

Thème	Diagnostic et Sensibilités	Impacts du projet en phase exploitation	Mesures en phase exploitation
			<p><b>Mesures de suivi :</b></p> <p>Suivi de la consommation énergétique des bâtiments,</p> <p>Le Syndicat Mixte s'assurera de la possibilité de mise en synergie des matières secondaires avec les besoins en matières premières des process des entreprises déjà installées sur le périmètre.</p> <p><b>SN</b> Cette mesure de suivi est applicable au secteur Nord.</p>
<b>Nuisances olfactives</b>	Nuisances olfactives présentes temporairement au sein du site	<p>Possibilité d'aménagement de nouvelles industries ou activités générant des nuisances olfactives</p> <p><b>SN</b> L'aménagement du secteur Nord pourrait également être concerné par d'éventuelles nuisances olfactives selon le type d'entreprises qui s'implantera sur le lot D.</p> <p>Le projet d'extension de Cottard Glénat n'a pas d'impact olfactif.</p> <p>Le process Floor to Floor ne sera pas générateur d'odeurs. Le projet n'apportera donc aucune gêne ou nuisance olfactive pour les riverains de l'installation.</p> <p><b>CNR/H2</b> Le projet HYMPULSION ne sera pas à l'origine de nuisances olfactives.</p> <p><b>CNR/Fer</b> Le projet d'extension ferroviaire ne sera pas source de nuisances olfactives significatives. Seules les locomotives de type BB 63500, équipées de moteur diesel, seront susceptibles d'être source d'émissions olfactives perceptibles principalement à la source d'émission et dans la zone d'action de la locomotive.</p> <p>À noter que la distribution des wagons avec les locomotives BB 63500 depuis les voies de garage ferroviaire jusqu'aux entreprises constituera 17 aller-retours par jour.</p>	<p><b>Mesures de suivi :</b></p> <p>Mise en place d'un observatoire des odeurs</p> <p><b>Rajout de mesures</b></p> <p>Des mesures sur le suivi et la gestion des odeurs qui n'ont pas été présentées dans l'étude d'impact se trouvent dans le CPAUPE (voir ci-après)</p> <p><b>Obl</b> Toutes les données de suivi des odeurs collectées par les entreprises qui auront, dans le cadre de leur candidature, reçu l'obligation de suivre certains composés odorants, viendront étoffer la surveillance olfactive déjà en place par le Syndicat Mixte dans le cadre de la mise en place d'un « observatoire territorial spatialisé des odeurs ».</p> <p><b>PreSc</b> Les industriels devront mettre en œuvre des actions de gestion des odeurs et de captation à la source visant à réduire les nuisances olfactives. Les concentrations dues aux émissions d'odeurs des entreprises sur INSPIRA ne devront pas dépasser 1 uo/m<sup>3</sup> en limite du site INSPIRA et à proximité des habitations riveraines. Les entreprises susceptibles d'être à l'origine de nuisances olfactives devront mettre en place des mesures préventives de confinement des gaz odorants et de traitement des odeurs via les process.</p> <p><b>PreCo</b> Les entreprises susceptibles d'être sources de nuisances olfactives pourront mettre en place différentes mesures tels que : - un plan de gestion des odeurs, - des écrans végétaux sur le lot.</p> <p><b>SN</b> Ces mesures sont applicables au secteur Nord.</p>
<b>Pollution lumineuse</b>	<p>Nord de la ZAC INSPIRA fortement soumis à la pollution lumineuse</p> <p>Éclairage public des voiries</p>	Augmentation de la pollution lumineuse à l'échelle d'Inspira	<p><b>Mesures d'évitement</b></p> <p>Aucun éclairage le long du corridor de la Sanne</p>

Thème	Diagnostic et Sensibilités	Impacts du projet en phase exploitation	Mesures en phase exploitation
	Éclairage privé des entreprises du secteur	<p><b>SN</b> <b>CNR/H2</b> Avec l'aménagement du secteur Nord et du projet HYPULSION, il est attendu également une augmentation des émissions lumineuses.</p> <p><b>CNR/Fer</b> Le projet d'extension ferroviaire CNR ne modifiera pas le nombre de mâts d'éclairage au droit des faisceaux ferroviaires. Seule la puissance des éclairages sera supérieure à celle produite actuellement afin d'être en accord avec la réglementation en vigueur (NF EN 12464-2) : implantation de 29 nouveaux mâts (hauteur de 7,5 m), amenant ainsi à un total de 46 projecteurs de type LED 136W, 3000K.</p>	<p><b>Mesures de réduction :</b></p> <p>Mise en œuvre d'un plan lumière à l'échelle du projet</p> <p><b>Optimisation de l'éclairage public et mise en œuvre de l'arrêté du 25/01/2013</b></p> <p><b>SN</b> <b>CNR/H2</b> Les mesures ci-dessus sont applicables au secteur Nord à l'exception de la mesure d'évitement sur la Sanne, le secteur Nord n'étant pas concerné par la Sanne.</p> <p>Au niveau du secteur Nord, les futures entreprises devront envisager des stratégies d'éclairage limitant les émissions lumineuses.</p> <p>Les stratégies d'éclairage mises en œuvre par Floor to Floor et Cottard Glénat contribueront à limiter ces émissions lumineuses.</p> <p><b>FTF</b> Les mesures spécifiques de Floor To Floor sont :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Évitement de la diffusion de la lumière vers le ciel</li> <li>Limitation du nombre de luminaires : seuls les accès au bâtiment et au site seront éclairés, notamment portes sectionnelles, issues de secours et cheminement piétons ;</li> <li>Utilisation de luminaires LED diffusant de la lumière chaude (2400-2700k) et présentant un spectre hors IR et UV ;</li> <li>Éclairage ponctuel lorsque cela est nécessaire : tous les luminaires extérieurs seront asservis à des détecteurs de présence et de luminosité.</li> </ul> <p><b>CG</b> Les mesures spécifiques de Cottard Glénat sont :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>L'éclairage réglé suivant la plage horaire de l'activité du site.</li> <li>Une horloge astronomique avec coupure le week end et sur détecteur de présence sera installée couplé à une graduation de l'éclairage allant de 30 % (veille nocturne sans activité), 70 % (veille nocturne en période d'activités) à 100 % (période d'activité) et un éclairage orienté vers le bas.</li> </ul>
<b>Déchets</b>	<p>Gestion des déchets ménagers par la communauté de communes</p> <p>Déchèterie spécialisée pour les entreprises</p>	<p>Le projet, en permettant l'implantation de nouvelles entreprises, sera à l'origine d'une augmentation de la quantité de déchets générée sur le secteur. Ces déchets seront des déchets ménagers, des déchets industriels banals ou des déchets industriels spéciaux.</p>	<p><b>Mesures de réduction :</b></p> <p>Collecte des ordures ménagères assurée par la Communauté de Commune</p> <p>Mis en œuvre du tri sélectif comme sur l'ensemble du territoire du pays roussillonnais.</p> <p>La collecte des déchets industriels fera l'objet d'une recherche de mutualisation avec la capacité de traiter les déchets ultimes liquides ou solides sur le secteur</p>

Thème	Diagnostic et Sensibilités	Impacts du projet en phase exploitation	Mesures en phase exploitation
		<p><b>SN</b></p> <p>Les entreprises s'implantant sur le secteur Nord entraîneront également une augmentation des déchets générés. Chaque entreprise mettra en œuvre une gestion de ses déchets conforme à la réglementation.</p> <p>En ce qui concerne Cottard Glénat, son extension a pour objet d'améliorer le confort de travail et de sécurité du personnel sur le site. Son extension ne devrait pas modifier le type de déchets générés ni d'avoir d'impact notable en termes de quantité.</p> <p>En ce qui concerne Floor to Floor, de par sa nature, le projet vise à recycler des déchets plastiques en matière réutilisable dans un process de fabrication et œuvre ainsi au développement de l'économie circulaire et la réduction des déchets. Globalement, les quantités de déchets produites par le process de recyclage de Floor to Floor seront faibles comptes tenus que les matières entrantes seront issues d'une collecte sélective.</p> <p><b>CNR/H2</b></p> <p>Le projet HYPULSION ne génère pas de grandes quantités de déchets. Les déchets potentiels sont de l'huile de vidange des circuits lubrifiants des compresseurs et appareils hydrauliques, de l'eau glycolée et des fluides frigorigènes.</p> <p><b>CNR/Fer</b></p> <p>Les principaux déchets produits par le projet d'extension ferroviaire CNR lors de la phase exploitation seront des déchets verts liés à l'entretien des voies ferroviaires et des talus.</p>	<p>Inspira ou la plateforme chimique. Prioritairement, les matières secondaires seront l'objet de recherche de réutilisation dans les processus industriels actuels ou futurs.</p> <p>Chaque entreprise traitera ses déchets conformément à la réglementation.</p> <p><b>SN</b></p> <p>Ces mesures sont applicables à l'ensemble des entreprises du secteur Nord.</p> <p><b>FTF</b></p> <p>Pour l'entreprise Floor to Floor, les déchets seront repris par PAPREC, sur les sites de Serrières (07-Ardèche, 7 km) pour les déchets valorisables et de Roussas (26-Drôme, 110 km) pour les déchets destinés à l'enfouissement. Les déchets dangereux seront éliminés par le site voisin de TREDI (2 km) ou repris par des prestataires spécialisés (ramassage d'huiles etc).</p> <p>Le process est conçu de façon à éviter du mieux possible les mises en décharge. La production de déchets ultimes est significativement réduite du fait de la mise en place de process permettant de récupérer des fractions valorisables à chaque étape du process, y compris par traitement des refus (fines notamment).</p> <p><b>CNR/H2</b></p> <p>Toutes les purges de ces circuits sont récupérées et sont envoyées en centre de traitement agréé.</p>
<b>Bien matériels, Patrimoine culturel et paysage</b>			
<b>Foncier</b>	<p>Le projet de la ZAC INSPIRA s'inscrit en partie sur des terrains privés.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Environ 152 ha appartiennent au Syndicat Mixte de la zone industrialo-portuaire,</li> <li>- Environ 98 ha appartiennent à la CNR en bordure du canal du Rhône,</li> <li>- Environ 86 hectares appartiennent à des entreprises privées.</li> </ul>	<p>Une procédure DUP avec enquête parcellaire a été réalisée en 2018 pour permettre la maîtrise de l'ensemble du foncier du projet.</p> <p>L'arrêté de DUP a fait l'objet de recours en 2019. L'arrêté DUP et donc la mise en compatibilité des documents d'urbanisme a été annulé en janvier 2023.</p> <p><b>SN</b></p> <p>À l'échelle du secteur nord, les emprises foncières sont majoritairement maîtrisées :</p>	<p>Le syndicat mixte de la zone industrialo-portuaire se rendra propriétaire de la totalité du périmètre Inspira pour éviter toutes spéculations foncières.</p> <p>Les exploitants agricoles seront maintenus sur le site en attendant l'aménagement des secteurs qui les concernent.</p> <p><b>SN</b> <b>CNR/Fer</b></p> <p>Ces mesures sont applicables au secteur Nord et au droit des emprises du projet d'extension ferroviaire CNR (hors domaine concédé CNR).</p> <p>Les emprises foncières du projet d'extension ferroviaire CNR sont maîtrisées et ne nécessitent pas de négociation ou d'expropriation. Seule une procédure de déclassement de l'espace commun est en cours par la commune de Sablons</p>

Thème	Diagnostic et Sensibilités	Impacts du projet en phase exploitation	Mesures en phase exploitation
		<p>La quasi-totalité du foncier appartient à Isère Aménagement ou au Syndicat mixte Inspira, à l'exception de la parcelle de l'entreprise Cottard et Glénat.</p> <p> Le projet HYPULSION s'inscrit sur un terrain issu d'un découpage du lot CNR1. Aucune activité agricole n'est présente sur cette parcelle.</p> <p> Les surfaces au droit des installations ferroviaires CNR existantes appartiennent au domaine concédé CNR. L'extension du faisceau ferroviaire et la création de la voie Sud se trouvent au droit de parcelles appartenant principalement au Syndicat mixte INSPIRA, à Isère Aménagement (parcelle AE 320) ou à la commune de Sablons (route du chemin de fer).</p> <p>Le projet d'extension ferroviaire a nécessité l'acquisition à l'amiable de 2 terrains privés (parcelles AE 286 et AE 309) et une procédure de déclassement de l'espace commun est en cours pour le chemin communal de Sablons (route du chemin de fer).</p>	<p>pour le chemin communal « route du chemin de fer », afin qu'une acquisition puisse être réalisée dans le cadre de ce projet.</p>
<b>Activités</b>	Présence importante d'activités industrielles (GIE Osiris, Inspira) et commerciales (Green 7)	<p>Renforcement de l'attractivité économique et pérennité des entreprises déjà présentes</p> <p> L'aménagement du secteur Nord contribuera également au développement socio-économique du secteur.</p> <p> Le projet HYPULSION contribuera indirectement au renforcement de l'attractivité économique en permettant aux entreprises implantées au sein de la ZAC qui souhaitent passer à l'hydrogène de se ravitailler sur place en hydrogène.</p> <p> L'extension ferroviaire CNR contribuera indirectement au renforcement de l'attractivité économique en permettant aux entreprises implantées au sein de la ZAC de bénéficier d'une solution de FRET adaptée à leurs besoins.</p>	Sans effet
<b>Contexte agricole</b>	Étude Safer 2011 : Présence de 17 exploitations sur le secteur d'étude avec 3 agriculteurs qui exploitent plus de 25% de leur SAU sur INSPIRA.	<p>Fin de l'activité agricole sur le périmètre INSPIRA</p> <p>Impact sur les forages de l'ASA gérant l'irrigation</p>	<p><b>Mesures de réduction :</b></p> <p>Maintien autant que possible des activités agricoles sur le site</p>

Thème	Diagnostic et Sensibilités	Impacts du projet en phase exploitation	Mesures en phase exploitation
	Mise à jour en 2020 : 16 exploitants indemnisés et 1 en cours de négociation.	<p><b>SN</b> Il n'existe plus d'activité agricole au niveau du secteur Nord en phase exploitation. Le secteur Nord n'aura donc pas d'impact sur le contexte agricole en phase exploitation.</p> <p><b>CNR/H2</b> Aucune activité agricole n'est présente sur la parcelle HYPULSION.</p> <p><b>CNR/Fer</b> Le projet d'extension ferroviaire CNR, en phase exploitation, intercepte 2,8 ha de parcelles concernées par l'activité agricole.</p>	<p>Veille foncière</p> <p>Étude pour la création d'un nouveau marché agricole</p> <p><b>SN</b> Ces mesures sont applicables au secteur Nord.</p> <p><b>Mesures de compensation :</b></p> <p>Indemnités financières (Sur les 17 exploitants en activité, 16 ont d'ores et déjà été indemnisés)</p> <p>Convention d'indemnisation avec l'ASA de Sablons et la Chambre d'Agriculture</p> <p><b>SN CNR/Fer</b> Sans objet pour le secteur Nord, les indemnités ont déjà été réalisées lors de la création de la ZAC.</p>
<b>Environnement urbain</b>	Le périmètre d'étude est situé entre la plateforme Les Roches – Roussillon au nord, une zone agricole au sud et à l'ouest et des zones d'activités à vocation commerciales à l'est (Green7, Nèves Justices...).	<p>Densification du tissu industriel,</p> <p>Création de continuités urbaines :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>-entre la zone industrielle existante et la carrière au sud,</li> <li>-entre la RD1082 au sud et la RD51 au nord.</li> </ul> <p>Augmentation des nuisances liées à l'activité de la ZAC (nuisances acoustiques, émissions atmosphériques)</p> <p><b>SN CNR/H2 CNR/Fer</b> L'aménagement du secteur Nord, du projet HYPULSION et du projet d'extension ferroviaire CNR contribueront à la densification du tissu industriel et à l'augmentation des nuisances liées.</p>	<p>Voir les thématiques qualité de l'air et acoustique</p> <p><b>SN CNR/H2 CNR/Fer</b> Également pour le secteur Nord et le projet d'extension ferroviaire.</p>
<b>Documents d'urbanisme</b>	<p>SCOT Rives du Rhône approuvé fin 2019</p> <p>PLU de Salaise-sur-Sanne et de Sablons mis en compatibilité pour la création de la ZAC. L'arrêté DUP ayant été annulé, la mise en compatibilité des documents d'urbanisme aussi. Néanmoins, le secteur Nord se retrouve en zone UY du PLU de Salaise-sur-Sanne autorisant sa réalisation. En effet, la zone UY est une zone urbaine réservée aux activités économiques et en particulier aux</p>	<p>L'aménagement global de la ZAC nécessite des modifications des documents d'urbanisme.</p> <p><b>SN CNR/H2</b> L'aménagement du secteur nord et du projet HYPULSION est compatible avec les documents d'urbanisme en vigueur.</p>	<p><b>Mesures de réduction :</b></p> <p>Nécessité de mener une procédure d'évolution des documents d'urbanisme pour l'aménagement de certains secteurs de la ZAC ou d'attendre l'approbation du PLUI prescrit le 24 octobre 2022.</p> <p><b>SN CNR/H2</b> Sans objet pour le secteur nord et pour le projet HYPULSION, leurs réalisations étant compatible avec le PLU de Salaise-sur-Sanne.</p>

Thème	Diagnostic et Sensibilités	Impacts du projet en phase exploitation	Mesures en phase exploitation
	Installations Classées pour la Protection de l'Environnement (ICPE).	<p><b>CNR/ Fer</b></p> <p>Le projet d'extension ferroviaire CNR est concerné dans sa partie Sud par le PLU de Sablons (zonage AU2) et dans sa partie Nord par le PLU de Salaise-sur-Sanne, en traversant le zonage 2AUY qui autorise le projet ferroviaire car dans l'emprise de la voie ferrée.</p> <p>Au regard du règlement du PLU de Sablons modifié en juin 2019, le projet d'extension ferroviaire CNR n'est pas compatible avec les occupations et utilisations définies sur le zonage AU2. Une modification simplifiée du PLU de Sablons est en cours pour une mise en compatibilité.</p>	<p><b>CNR/ Fer</b></p> <p>La procédure a été lancée pour une modification simplifiée du PLU de la commune de Sablons, pour une mise en compatibilité du règlement du zonage AU2.</p>
<b>Déplacements</b>	<p>Le périmètre d'étude bénéficie de la proximité des grands axes de circulation (A7, RN7, RD1082 voie ferrée...) qui supporte un trafic très élevé, saturant le giratoire de Chanas.</p> <p>Périmètre d'étude est directement desservi par la voie navigable du canal du Rhône et par le rail.</p>	<p>Augmentation des tonnages de marchandises</p> <p>Le projet participe à l'augmentation globale du trafic routier sur les voiries du secteur et à la saturation de plusieurs carrefours :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Phase 1 : + 1832 VL et + 225 PL</li> <li>- Phase 2 : + 925 VL et + 230 PL</li> <li>- Phase 3 : + 500 VL et + 680 PL</li> <li>- Dégradation des conditions de circulation avec INSPIRA pour le carrefour de Sablons et le giratoire de Chanas</li> </ul> <p><b>SN</b> <b>CNR/ H2</b> <b>CNR/ Fer</b></p> <p>L'aménagement du secteur Nord comprend notamment le réaménagement de la rue des Balmes et de ses abords. Il contribue donc à l'évolution des infrastructures routières et du trafic routier avec la desserte des nouvelles entreprises. L'aménagement du secteur Nord, du projet HYPULSION et du projet d'extension ferroviaire CNR est en phase avec les hypothèses de trafic de la phase 1 de la ZAC.</p> <p><b>CNR</b></p> <p>Par la création d'un nouvel accès à l'Installation Terminale Embranchée (ITE) depuis la ligne ferroviaire SNCF par le Sud et par l'expansion de l'ITE (création de 4 voies de garage et création d'une nouvelle voie), l'extension ferroviaire CNR s'inscrit dans le développement de la multimodalité de la ZAC INSPIRA.</p>	<p><b>Mesures de réduction :</b></p> <p>Amélioration des accès au site et de la répartition des flux après la réalisation de l'entrée sud et des voiries internes</p> <p><b>Réduction des flux aux heures de pointe</b></p> <p>Organisation des reports modaux</p> <p>Réalisation de PDE et <b>PDIE</b></p> <p><b>Développement</b> des TC et <b>des modes actifs</b></p> <p><b>Mesure de suivi :</b></p> <p>Le Syndicat Mixte accompagnera la mise en place et le suivi du PDIE</p> <p>Réalisation d'une campagne de comptages routiers sera réalisée par le Syndicat Mixte afin de vérifier l'évolution du trafic routier induite par le projet Inspira et comparée aux prévisions faites par l'étude de trafic</p> <p><b>Mesure d'accompagnement :</b></p> <p>Incitations pour une maîtrise de la mobilité induite sur le secteur INSPIRA</p> <p><b>Rajout de mesures</b></p> <p>Des mesures sur le suivi des déplacements et de la multimodalité qui n'ont pas été présentées dans l'étude d'impact se trouvent dans le cahier de suivi des obligations (voir ci-après)</p>

Thème	Diagnostic et Sensibilités	Impacts du projet en phase exploitation	Mesures en phase exploitation
			<p>→ L'évolution et l'efficience de l'organisation proposée pour favoriser la multimodalité seront également vérifiées <b>chaque année</b> par l'intermédiaire d'un suivi des flux de matière <b>auprès des entreprises implantées sur INSPIRA</b> et complétées par les données du Port de Salaise et des opérateurs ferroviaires. Ces données donneront lieu au calcul annuel des parts modales fleuve, rail, route et également pipeline.</p> <p>→ <b>Les entreprises devront participer à la collecte d'informations tous les 3 ans à propos des modes de transport (salariés et flux de matières).</b></p> <p>→ Les utilisateurs du fer et/ou du fleuve doivent communiquer leurs <b>données de trafics de façon mensuelle</b> (route, fer, fleuve) à la CNR et au Syndicat Mixte.</p> <p><b>SN</b> Ces mesures sont applicables au secteur nord, qui comprend l'insertion d'une voie verte (cycles et piétons) de 3 mètres de largeur dans le cadre du réaménagement de la rue des Balmes.</p> <p>La création de l'accès sud n'est pas prévu dans le secteur nord, il fera l'objet d'une demande d'un autre secteur de la phase 1.</p> <p>À l'échelle du secteur nord, les entreprises s'implantant pourront avoir recours au trafic ferroviaire et au trafic fluvial le cas échéant.</p> <p>Le projet INSPIRA projette la création d'une ligne de transport en commun pour la desserte de la ZAC qui permettra d'améliorer les possibilités de déplacements en transports en commun de la ZAC et du secteur Nord.</p>
<b>Paysage</b>	<p>Paysage marqué par les grands aménagements de la vallée du Rhône</p> <p>Espace contrasté à la fois industriel et rural</p> <p>Vue proches depuis les axes de communication, pas de vue directe pour les riverains</p>	<p>Homogénéisation du paysage, ambiance plus industrielle</p> <p>Modification des vues sur et depuis le site</p> <p><b>SN</b> L'aménagement du secteur Nord entraîne une évolution du paysage en raison de l'implantation de nouvelles entreprises et la création de bâtiments notamment.</p> <p><b>CNR/H2</b> Le projet HYPULSION entraîne une évolution du paysage (passage d'un site en friche à un site en partie revêtu avec un local technique et un auvent pour la distribution d'hydrogène.</p> <p><b>CNR/Fer</b> Le projet d'extension ferroviaire CNR entrainera une modification locale du paysage par la mise en place/extension</p>	<p><b>Mesures de réduction :</b></p> <p><b>Préconisations paysagères à respecter</b></p> <p><b>Principes d'aménagement (positionnement, retrait des bâtiments par rapport aux infrastructures, connexions vertes...)</b></p> <p><b>SN</b> Sur le secteur Nord, chaque entreprise veillera à une bonne insertion paysagère.</p> <p><b>CNR/H2</b> Le projet s'accompagne d'aménagements paysagers permettant bonne insertion paysagère (végétalisation des espaces libres de constructions et équipements, création de haies arbustives en limite Nord et Ouest).</p>

Thème	Diagnostic et Sensibilités	Impacts du projet en phase exploitation	Mesures en phase exploitation
		<p>des installations caractéristiques des voies ferrées. Les emprises du projet sont actuellement occupées par des pistes/routes et des parcelles agricoles. À noter que ces éléments paysagers (talus, voies ferroviaires) sont présents initialement sur le site et constituent actuellement des obstacles visuels au paysage local.</p> <p>A l'instar des conditions actuelles, les trains circulant sur ces extensions ferroviaires seront visibles en partie depuis le Sud par la route départementale D1082 et depuis l'Ouest au droit de certains secteurs de la zone commerciale adjacent qui offrent une vue directe sur la ligne Paris-Lyon-Méditerranée du fait de sa localisation en hauteur.</p>	
<b>Patrimoine culturel</b>	<p>Pas de périmètre de protection sur le site Inspira (MH, sites inscrits ou classés...).</p> <p>Un diagnostic d'archéologie préventive a été demandé par la DRAC Service Régional de l'Archéologie sur l'ensemble du périmètre Inspira divisé en 10 tranches de travaux.</p>	<p>Sans effet</p>  <p>Il en est de même pour l'aménagement du secteur Nord, du projet HYPULSION et du projet d'extension ferroviaire CNR qui n'entraîneront pas d'évolution notable du patrimoine culturel.</p>	<p>Sans effet</p>  <p>Sans objet.</p>
<b>Réseaux</b>	<p>Présence de réseaux au droit des infrastructures existantes</p> <p>3 lignes THT traversent le site</p>	<p>Modification et création de réseaux pour la desserte des nouveaux bâtiments qui seront réalisés le long des futures voiries :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- L'alimentation en eau potable,</li> <li>- Un réseau d'assainissement,</li> <li>- Les réseaux secs (électricité, téléphonie, éclairage public),</li> <li>- Le réseau de collecte des eaux pluviales décrit précédemment.</li> </ul>  <p>L'aménagement du secteur Nord, du projet HYPULSION et du projet d'extension ferroviaire CNR va induire une évolution des réseaux pour permettre l'implantation des ouvrages/bâtiments et le fonctionnement des entreprises de ce secteur.</p>	<p>L'alimentation en eau potable du secteur d'implantation du projet sera réalisée par l'intermédiaire du réseau de la Régie des eaux Entre Bièvre et Rhône au moyen de la canalisation projetée (Ø 400 mm)</p> <p>Les eaux usées de la ZAC INSPIRA seront traitées par la Step des Blaches</p> <p><b>Mise en place d'une gestion pluviale</b></p> <p>Vérification des niveaux électromagnétiques au droit des bâtiments construits sous les lignes THT</p>  <p>Ces mesures sont applicables au secteur Nord et au projet HYPULSION à l'exception de la vérification des niveaux électromagnétiques, ces deux projets n'étant pas concernés par la présence de lignes THT.</p>

### 3.3. INCIDENCES DU PROJET SUR LE CLIMAT ET VULNÉRABILITÉ DU PROJET AU CHANGEMENT CLIMATIQUE

Le bilan des émissions GES cumulées liées au projet est le suivant :

- Phase construction : 257 802 tonnes équivalent CO<sub>2</sub>,
- Phase exploitation : 201 331 tonnes équivalent CO<sub>2</sub> par an.

Ainsi, le projet de la ZAC INSPIRA comprenant le projet CNR/GCA, le fret routier, ferroviaire et fluvial entraînera une production annuelle de 201 331 tonnes de CO<sub>2</sub> par an.

En considérant les tonnes/an du fer et du fluvial comme étant du routier et en appliquant le facteur d'émissions d'un camion classique articulé (0.0919 kgCO<sub>2</sub>/t.km source ADEME), le calcul des émissions de CO<sub>2</sub>/an à l'horizon 2035 indique un total de 3659 04 tonnes de CO<sub>2</sub>.

La multimodalité de ce projet permet donc une réduction de 47% vis-à-vis d'un scénario 100% routier (365 904 tonnes de CO<sub>2</sub>) à l'horizon 2035.

En conclusion, le transfert des volumes du mode routier aux modes ferroviaire et fluvial permet un gain émission de CO<sub>2</sub> de près de 50% en fonction de la volumétrie répartie par mode et donc de limiter les impacts sur le climat.

En l'absence de vulnérabilité du projet au changement climatique, seules des mesures habituelles permettant le bon usage des espaces considérés en cas d'événement climatique sont formulées :

- Bonne isolation des bâtiments selon la norme Bâtiment Basse Consommation (BBC) permettant d'être moins vulnérable à la canicule.
- Bon entretien du système de gestion des eaux pluviales développé afin d'assurer la protection contre les ruissellements retenue (pluie de référence trentennale) permettant au projet d'être moins vulnérable au risque d'inondation.
- Usage raisonné des sels de déneigement sur les voiries internes en période hivernal.

**La conception même du projet et les mesures de réduction mises en place concourent à réduire la vulnérabilité du projet au changement climatique.**

 L'aménagement du secteur Nord, le projet HYPULSION et le projet d'extension ferroviaire CNR sont en phase avec les hypothèses de commercialisation et de trafic de la ZAC INSPIRA. Ces projets ne remettent donc pas en cause les impacts sur le climat.

### 3.4. INCIDENCES NÉGATIVES NOTABLES SUR L'ENVIRONNEMENT QUI RÉSULTENT DE LA VULNÉRABILITÉ DU PROJET À DES RISQUES D'ACCIDENTS OU DE CATASTROPHES MAJEURS

Les risques de catastrophes majeures d'origine naturelle sont :

- Le risque sismique : les nouveaux bâtiments de la ZAC INSPIRA respecteront les règles de construction parasismique ;
- Le risque d'inondation : le projet prévoit le dimensionnement des aménagements hydrauliques nécessaires à la gestion de l'inondation.

Les risques de catastrophes majeures d'origine humaine sont :

- Le risque technologique : les nouveaux bâtiments seront implantés dans le respect du PPRT et des servitudes. L'implantation des nouvelles entreprises générant un PPRT sera étudiée et validée dans le cadre du comité d'agrément d'Inspira.
- Le risque de transport de matière dangereuse : pas de modification par rapport à l'existant ;
- Le risque de rupture de barrage : risque jugé très faible avec un temps important pour évacuer le site ;
- Le risque aérien : risque très peu probable au vu de la localisation du site par rapport aux activités aériennes ;
- Le risque nucléaire : le projet mais surtout les employés du site peuvent être vulnérables au risque d'incident nucléaire. Néanmoins, les dispositions sont prises au niveau de la centrale, du Préfet et de la commune pour gérer correctement ce risque.

**Les principales incidences notables du projet sur l'environnement résultant de la vulnérabilité du projet à des risques d'accidents ou de catastrophes majeurs sont maîtrisées et par conséquent le projet n'aura pas d'incidences négatives notables sur l'environnement résultant de sa vulnérabilité à des risques d'accidents ou de catastrophes majeurs.**

 Il en est de même pour l'aménagement du secteur Nord, du projet HYPULSION et du projet d'extension ferroviaire CNR qui n'auront pas d'incidences négatives notables sur l'environnement résultant de sa vulnérabilité à des risques d'accidents ou de catastrophes majeurs.

### 3.5. INCIDENCES SUR LES SITES NATURA 2000

#### ● Incidences du projet de la ZAC INSPIRA sur les sites Natura 2000

Le site du projet se situe à proximité du site de l'Île de la Platière, Réserve Naturelle et Site Natura 2000 également inclus dans l'inventaire des ZNIEFF et l'inventaire des zones humides.

Le périmètre du SIC n° FR 820 1749 « Milieux alluviaux et aquatiques de l'Île de la Platière » et de la ZPS N° FR 8212012 « Île de la Platière » se situe sur la berge opposée du Rhône, face à la pointe nord du périmètre Inspira.

Les principaux impacts résident dans la disparition d'habitat de gagnage pour les oiseaux visés par la Directive, qui devront trouver des espaces favorables à proximité, et dans l'augmentation du bruit de part et d'autre des voiries longeant les sites.

Le projet ne porte pas atteinte aux possibilités de déplacement de la faune le long de la Sanne.

**Le projet, ne présente donc pas d'incidence notable de nature à porter atteinte à la conservation des sites Natura 2000 de l'Île de la Platière.**

#### ● Incidences de l'aménagement du secteur Nord sur les sites Natura 2000

L'évaluation des incidences brutes du projet sur les espèces et habitats d'intérêt communautaire avait conclu à un niveau d'incidence significatif pour les habitats et pour certaines espèces Natura 2000.

L'application de mesures écologiques d'évitement et de réduction permet de supprimer totalement les incidences sur les habitats et les espèces ayant justifié la désignation du site Natura 2000.

En outre, les mesures de suivi permettent de s'assurer de la bonne réalisation de ces actions.

Après application de ces mesures, le niveau d'incidence est considéré comme non significatif pour tous les habitats et espèces d'intérêt communautaire.

L'intégrité des espèces et habitats ayant justifié la désignation du site Natura 2000 ne sera pas impactée par le projet de même que la cohérence du réseau Natura 2000 pour les espèces et habitats concernés.

**Aucune incidence sur la Zone Spéciale de Conservation FR8201749 : « Milieux alluviaux et aquatiques de l'Île de la Platière », la ZSC FR8201663 : « Affluents rive droite du Rhône » et la Zone de Protection Spéciale FR8212012 « Île de la Platière » n'est donc retenue.**

#### ● Effets spécifiques sur les habitats d'intérêt communautaire au droit du projet HYMPULSION

Le projet HYMPULSION s'inscrit sur un secteur nommé "zone industrielle" sur la carte des habitats. Il ne présente pas d'enjeux particuliers en ce qui concerne la biodiversité (niveau d'enjeu non significatif sur la carte du niveau d'enjeu de l'étude d'impact de la ZAC INSPIRA). Ce secteur ne présente aucun habitat favorable aux différentes espèces faunistiques observées. Aucun habitat d'intérêt communautaire n'est ainsi présent au sein du projet HYMPULSION par conséquent le projet n'est pas susceptible d'avoir des incidences significatives sur les habitats d'intérêt communautaires.

### 3.6. DISPOSITIF DE SUIVI ET COÛT DES MESURES EN FAVEUR DE L'ENVIRONNEMENT

#### 3.6.1. SYNTHÈSE DES MESURES ERC EN FAVEUR DE L'ENVIRONNEMENT ET COÛT

Les mesures ERC en faveur de l'environnement sont synthétisées dans le tableau suivant.

Mesures	Échéancier	Coût
<b>MESURES DE REDUCTION EN PHASE TRAVAUX</b>		
<b>Climatologie et GES</b>		
<p>Le projet n'est pas de nature à nécessiter la mise en œuvre de mesures spécifiques en phase travaux par rapport à la climatologie. Néanmoins des mesures sont proposées pour limiter les émissions de gaz à effet de serre en phase exploitation : Incitation des entreprises à utiliser des techniques de construction de chaussées alternatives comme les enrobés tièdes - mesures à intégrer dans les marchés de travaux, Incitation à l'utilisation de rail de réemploi (utilisation de rails démantelés d'une voie ferrée désaffectée), Incitation des entreprises à utiliser les modes de déplacement fluviaux et ferrés pour acheminer les matériaux de construction et pas seulement en phase exploitation.</p> <p> Cette mesure concerne le secteur Nord, le projet HYPULSION et le projet d'extension ferroviaire CNR.</p>	Phase travaux	NC
<b>Géologie - Hydrogéologie</b>		
<p>Protection de la ressource vis-à-vis des pollutions accidentelles (fuite, déversement). Stockage étanche des produits potentiellement polluants. Évacuation des eaux interceptées vers le réseau superficiel, après traitement si besoin.</p> <p> Cette mesure concerne le secteur Nord, le projet HYPULSION et le projet d'extension ferroviaire CNR.</p>	Phase travaux	Compris dans les coûts d'aménagements
<p>Mise en stock in situ pour réemploi ou évacuation des terres excavées pendant toute la durée des travaux. Déblais liés à la réalisation des ouvrages de gestion pluviale publics et des aménagements hydrauliques.</p> <p> Cette mesure concerne le secteur Nord, le projet HYPULSION et le projet d'extension ferroviaire CNR.</p>	Phase travaux	Terrassement et évacuation en décharge des terres si elles ne peuvent être valorisées : 1.2 M€
<b>Eaux superficielles / Risques inondation</b>		
<p>Mise en place d'une gestion quantitative et qualitative des eaux d'exhaure et de ruissellement pendant toute la durée des travaux.</p> <p> Cette mesure peut concerner le secteur Nord, le projet HYPULSION et le projet d'extension ferroviaire CNR.</p>	Phase travaux	Compris dans les coûts d'aménagements
<p>Respect des dispositions des règlements des PPRi afin de limiter toute aggravation potentielle du risque d'inondation en phase travaux.</p>	Phase travaux	Compris dans les coûts d'aménagements

Mesures	Échéancier	Coût
<p><b>SN</b> <b>CNR/Fer</b> Cette mesure concerne le secteur Nord et le projet d'extension ferroviaire CNR.</p> <p><b>CNR/H2</b> Cette mesure ne concerne pas le projet HYPULSION non inscrit en zone inondable.</p>		
<p>Mesures destinées à prévenir les risques de pollution dans la Sanne</p> <p><b>SN</b> <b>CNR/H2</b> <b>CNR/Fer</b> Cette mesure ne concerne ni le secteur Nord, ni le projet HYPULSION, ni le projet d'extension ferroviaire CNR.</p>	Phase travaux	Compris dans les coûts d'aménagements
<b>Zone humide</b>		
<p>Délimitation de l'emprise chantier en zone humide pour éviter tout impact supplémentaire</p> <p><b>SN</b> <b>CNR/H2</b> <b>CNR/Fer</b> Cette mesure ne concerne pas le secteur Nord, le projet HYPULSION ni le projet d'extension ferroviaire CNR.</p>	Phase travaux	1500 €
<b>Milieu humain</b>		
<p>Mise en œuvre d'un chantier à nuisance réduite (horaires, tri des déchets, ...)</p> <p><b>SN</b> <b>CNR/H2</b> <b>CNR/Fer</b> Cette mesure concerne le secteur Nord, le projet HYPULSION et le projet d'extension ferroviaire CNR.</p>	Phase 1, 2 et 3	Compris dans les coûts d'aménagements
<p>Intégration du rythme de production agricole dans le phasage des travaux</p> <p><b>SN</b> <b>CNR/Fer</b> Cette mesure concerne le secteur Nord et le projet d'extension ferroviaire CNR.</p> <p><b>CNR/H2</b> Cette mesure ne concerne pas le projet HYPULSION non inscrit sur des parcelles agricoles.</p>	Phase 1, 2 et 3	Compris dans les coûts d'aménagements
<p>Mesures pour limiter les émissions atmosphériques :</p> <p>Arrosage des pistes de circulations des véhicules pendant les périodes sèches et venteuses, nettoyage général du chantier à fréquence au moins hebdomadaire, bâchage des camions, arrêt du chantier par grand vent si les mesures précédentes notamment l'arrosage des pistes ne permettent pas de limiter les envols de poussières, utilisation de véhicules conformes à la réglementation en vigueur et régulièrement entretenus, stocks de matériaux de granulométrie 0/15 à 0/80, organisation judicieuse des stocks en vue de limiter les envols de poussières (stocks de faible granulométrie « à l'abri » des stocks de plus grande granulométrie), hauteur de gerbage des matériaux limitée à 3 m maximum pour les remblais et à 1,5 m pour les stocks de limons fertiles et de terre végétal, incitation des entreprises à utiliser les modes de déplacement fluviaux et ferrés pour acheminer les matériaux de construction y compris en phase travaux, incitation des entreprises à utiliser du matériel hybride et électrique pendant la phase chantier, les engins hybrides permettant une diminution des émissions de l'ordre de 30% (des pelles hydrauliques existent en motorisation hybride et l'offre des constructeurs se développe) - Mesures à intégrer dans les marchés de travaux, vitesse de circulation des véhicules de chantier limitée à 30 km/h au droit des pistes et dans l'enceinte des plateformes.</p> <p><b>SN</b> <b>CNR/H2</b> <b>CNR/Fer</b> Ces mesures concernent le secteur Nord, le projet HYPULSION et le projet d'extension ferroviaire CNR.</p>	Phase travaux	Compris dans les coûts d'aménagements

Mesures	Échéancier	Coût
<b>Milieu naturel</b>		
<p>MRED1 : Déplacement d'espèce végétale protégée</p> <p>  </p> <p>Cette mesure ne concerne pas le secteur Nord, le projet HYPULSION, ni le projet d'extension ferroviaire CNR.</p>	Phase travaux	1100 € (2 jours écologiques)
<p>MRED2 : Adaptation du calendrier des travaux</p> <p>  </p> <p>Cette mesure concerne le secteur Nord, le projet HYPULSION et le projet CNR de voie ferrée.</p>	Phase travaux	Intégré au projet
<p>MRED3 : Déplacement d'espèce animale protégée</p> <p></p> <p>Cette mesure concerne le secteur Nord.</p> <p> </p> <p>Le projet HYPULSION et le projet CNR ne sont pas concernés par cette mesure de réduction.</p>	Phase travaux	De l'ordre de 19 500 €
<p>MRED4 : Déplacement de vieilles souches pour le lucane cerf-volant</p> <p> </p> <p>Cette mesure ne concerne pas le secteur Nord ni le projet d'extension ferroviaire CNR.</p> <p></p> <p>Cette mesure ne concerne pas le projet HYPULSION.</p>	Phase travaux	Intégré au projet
<p>MRED5 : Réutilisation de la terre végétale et stock de graines</p> <p> </p> <p>Cette mesure concerne le secteur Nord et le projet CNR de voie ferrée.</p> <p></p> <p>Cette mesure ne concerne pas le projet HYPULSION.</p>	Phase travaux	Intégré au projet
<p>MRED6 : Limitation de l'introduction et de la dissémination d'espèces invasives</p> <p>  </p> <p>Cette mesure concerne le secteur Nord et le projet CNR de voie ferrée et peut concerner le projet HYPULSION.</p>	Phase travaux	2 000 €
<p>MRED7 : Réduction du risque de pollution</p> <p>  </p> <p>Cette mesure concerne le secteur Nord, le projet HYPULSION et le projet CNR de voie ferrée.</p>	Phase travaux	Intégré au projet

Mesures	Échéancier	Coût
<p>MRED8 : Réduction des émissions de poussières</p> <p>   Cette mesure concerne le secteur Nord, le projet HYMPULSION et le projet CNR de voie ferrée.</p>	Phase travaux	Intégré au projet
<p> Mesures de réduction du Secteur Nord : cf. chapitre suivant</p>		
<b>Paysage</b>		
<p>Hauteur maximale de 3 m des zones de stockage de terre</p> <p>   Cette mesure concerne le secteur Nord, le projet HYMPULSION et le projet CNR de voie ferrée.</p>	Phase travaux	Intégré au projet
<b>MESURES D'EVITEMENT</b>		
<b>Climatologie et GES</b>		
<p>Choix d'une trame urbaine qui offre des espaces verts conséquents.</p> <p> Cette mesure concerne le secteur Nord. Un aménagement MS12 des espaces publics est prévu sur le secteur nord comme décrit dans la présentation du projet de l'étude d'impact.</p> <p>  Cette mesure ne concerne pas le projet HYMPULSION et le projet d'extension ferroviaire CNR.</p>	Phase 1, 2 et 3	Compris dans les coûts d'aménagements.
<b>Géologie – Hydrogéologie</b>		
<p>Respect des consignes de l'étude géotechnique et des études géotechnique d'avant-projet.</p> <p>   Ces mesures concernent le secteur Nord, le projet HYMPULSION et le projet CNR de voie ferrée.</p>	Phase 1, 2 et 3	Compris dans les coûts d'aménagements.
<p>Maintien, autant que possible, des horizons superficiels de sol peu perméable (lorsqu'ils sont présents) qui assurent la protection de la nappe vis-à-vis des pollutions de surface.</p> <p>Choix d'une trame urbaine permettant de limiter les surfaces imperméabilisées.</p> <p>   Cette mesure concerne le secteur Nord, le projet HYMPULSION et le projet d'extension ferroviaire CNR.</p>	Phase 1, 2 et 3	
<p>Interdiction de tout prélèvement brut dans la nappe en l'absence de PGRE</p> <p>   Cette mesure concerne le secteur Nord, le projet HYMPULSION et le projet d'extension ferroviaire CNR.</p>	Phase 1, 2 et 3	Fonction de la solution retenue

Mesures	Échéancier	Coût
<p>Analyse comparative des capacités de la ressource et des régimes d'exploitation envisagés.</p> <p>  Cette mesure concerne le secteur Nord et le projet d'extension ferroviaire CNR.</p> <p> Cette mesure ne concerne pas le projet HYPULSION (pas de consommation d'eaux industrielles).</p>	Phase 1, 2 et 3	Coût spécifique à chaque projet de pompage en fonction de sa nature et de ces caractéristiques.
<p>Développement et mise en œuvre de Process optimisés et économes en eau.</p> <p> Cette mesure concerne le secteur Nord.</p> <p>  Cette mesure ne concerne pas le projet HYPULSION (pas de consommation d'eaux industrielles) et le projet d'extension ferroviaire CNR.</p>		Coût d'optimisation variable selon le type de process choisi et sa qualité
<b>Eaux superficielles / Risques inondation</b>		
<p>Prise en compte des enjeux hydrauliques très amont dans le projet.</p> <p>   Cette mesure concerne le secteur Nord, le projet HYPULSION et le projet d'extension ferroviaire CNR.</p>	Phase étude	Compris dans les coûts d'aménagements
<p>Respect des prescriptions des PPRi de Sablons et Salaise sur Sanne.</p> <p>  Cette mesure concerne le secteur Nord et le projet d'extension ferroviaire CNR.</p> <p> Cette mesure ne concerne pas le projet HYPULSION non inscrit en zone inondable.</p>	Phase 1,2 et 3	Compris dans les coûts d'aménagements
<b>Milieu humain</b>		
<p>L'intégration des prescriptions du PPRT 2 Roussillon</p> <p> Cette mesure concerne le secteur Nord.</p> <p>  Cette mesure ne concerne pas le projet HYPULSION ni le projet d'extension ferroviaire CNR.</p>	Phase étude	Compris dans les coûts d'aménagements
<p>Développement des modes doux</p> <p> Cette mesure concerne le secteur Nord.</p>	Phase étude	Compris dans les coûts d'aménagements

Mesures	Échéancier	Coût
<p> Cette mesure ne concerne pas le projet HYPULSION.</p> <p> Cette mesure ne concerne pas le projet d'extension ferroviaire CNR. La piste d'exploitation sera ouverte aux déplacements piétons et cyclistes, mais n'a pas vocation à améliorer les transports « mode doux » initialement prévus dans le cadre de la ZAC INSPIRA.</p>		
<b>Air et énergie</b>		
<p>Respect de la réglementation thermique en vigueur</p> <p>  Cette mesure concerne le secteur Nord et le projet HYPULSION.</p> <p> Cette mesure ne concerne pas le projet d'extension ferroviaire CNR.</p>	Phase travaux	Compris dans les coûts d'aménagements
<p>Mise en œuvre de l'arrêté du 25 janvier 2013 relatif à l'éclairage nocturne des bâtiments non résidentiels afin de limiter les nuisances lumineuses et les consommations d'énergie.</p> <p>  Cette mesure concerne le secteur Nord et le projet d'extension ferroviaire CNR.</p>	Phase 1, 2 et 3	Compris dans les coûts d'aménagements
<b>Milieu naturel</b>		
<p>MEV1 : Conservation de la fonctionnalité de la Sanne</p> <p>   Cette mesure ne concerne pas le secteur Nord, le projet HYPULSION ni le projet CNR de voie ferrée.</p>	Phase conception	Compris dans les coûts d'aménagements
<p>MEV2 : Conservation des habitats naturels</p> <p>   Cette mesure ne concerne pas le secteur Nord, , le projet HYPULSION, ni le projet CNR de voie ferrée.</p>	Phase conception	Compris dans les coûts d'aménagements
<p>MEV3 : Évitement de la hutte de castor</p> <p>   Cette mesure ne concerne pas le secteur Nord, le projet HYPULSION, ni le projet CNR de voie ferrée.</p>	Phase conception	Compris dans les coûts d'aménagements

Mesures	Échéancier	Coût
<p>MEV4 : Protection de la végétation conservée en limite des zones de travaux</p> <p>SN CNR/H2 CNR/Fer Cette mesure ne concerne pas le secteur Nord, le projet HYPULSION ni le projet CNR de voie ferrée.</p>	Phase travaux	Compris dans les coûts d'aménagements.
<b>MESURES DE REDUCTION DES NUISANCES EN PHASE EXPLOITATION</b>		
<b>Climatologie et GES</b>		
<p>Développement d'une trame verte à la faveur de la gestion des eaux pluviales, du risque inondation, et du développement des espaces dédiés à la biodiversité.</p> <p>SN Cette mesure concerne le secteur Nord. Un aménagement MS12 des espaces publics est prévu sur le secteur nord comme décrit dans la présentation du projet de l'étude d'impact.</p> <p>CNR/H2 CNR/Fer Cette mesure ne concerne pas le projet HYPULSION ni le projet d'extension ferroviaire CNR.</p>	Phase 1, 2 et 3	Compris dans les coûts d'aménagements
<p>Stratégie nocturne mise en œuvre à l'échelle du projet INSPIRA permettant de limiter l'énergie dissipée à travers l'éclairage</p> <p>SN CNR/Fer Cette mesure concerne le secteur Nord et le projet d'extension ferroviaire CNR.</p>	Phase 1, 2 et 3	Compris dans les coûts d'aménagements
<p>Pérennisation et renforcement de la plateforme multimodale (fleuve, fer, route) - Recours à la multimodalité (fleuve et/ou fer) obligatoire pour certains lots,</p> <p>SN Cette mesure peut concerner le secteur Nord.</p> <p>CNR/H2 Cette mesure ne concerne pas le projet HYPULSION (pas de recours au transport fluvial et ferroviaire).</p> <p>CNR/Fer Cette mesure concerne le projet d'extension ferroviaire CNR.</p>	Phase 1	P.M.
<p>Tous les bâtiments respecteront la Réglementation Thermique en vigueur au moment du dépôt de permis de construire.</p> <p>Les bâtiments logistiques seront conçus selon la norme BBC.</p> <p>Les bâtiments tertiaires soumis à la RT2012 obtiendront une performance énergétique équivalente au niveau du label BEPOS Effinergie 2017 (niveau E3 selon méthode E+C-).</p> <p>SN CNR/H2 Ces mesures concernent le secteur Nord et peuvent concerner le projet HYPULSION.</p>	Phase 1, 2 et 3	Compris dans les coûts d'aménagements

Mesures	Échéancier	Coût
<p> Cette mesure ne concerne pas le projet d'extension ferroviaire CNR.</p>		
<p>Obligation de tous les lots d'intégrer un équipement photovoltaïque en toiture, en façade ou en couverture de stationnement (ombrières)</p> <p>  Cette mesure concerne le secteur Nord et le projet HYPULSION.</p> <p> Cette mesure ne concerne pas le projet d'extension ferroviaire CNR.</p>	Phase 1, 2 et 3	Compris dans les coûts d'aménagements
<p>Conception géométrique et orientation des bâtiments pour permettre l'implantation d'ombrière photovoltaïque.</p> <p>  Cette mesure concerne le secteur Nord et le projet HYPULSION.</p> <p> Cette mesure ne concerne pas le projet d'extension ferroviaire CNR.</p>	Phase 1, 2 et 3	Compris dans les coûts d'aménagements
<b>Géologie - Hydrogéologie</b>		
<p>Mise en place d'une gestion des eaux pluviales privilégiant l'infiltration</p> <p>   Cette mesure concerne le secteur Nord, le projet HYPULSION et le projet d'extension ferroviaire CNR.</p>	Phase 1, 2 et 3	Déblais évalués en phase travaux compris dans les 1.2 M€ de terrassements liés aux aménagements hydrauliques. Réseaux de collecte en accompagnement des voiries : 715 000 €
<p>Mise en place d'ouvrages de traitement des pollutions chroniques. Mise en place de dispositifs de confinement des pollutions accidentelles.</p> <p>  Ces mesures concernent le secteur Nord et le projet HYPULSION.</p> <p> Cette mesure ne concerne pas le projet d'extension ferroviaire CNR.</p>	Phase 1, 2 et 3	Fonction du type de dispositif envisagé et de ses capacités de traitement.
<b>Eaux souterraines</b>		
<p>Les besoins en eau des nouvelles demandes d'installation, seront analysés sur la base des résultats du PGRE en termes de prélèvements sur le réseau et le cas échéant dans la nappe alluviale</p> <p> Cette mesure concerne le secteur Nord.</p> <p>  Cette mesure ne concerne pas le projet HYPULSION (pas de consommation d'eau industrielle) et le projet d'extension ferroviaire CNR.</p>	Phase 1, 2 et 3	Compris dans les coûts d'aménagements

Mesures	Échéancier	Coût
<b>Eaux superficielles / Risques inondation</b>		
<p>Mise en place d'un prétraitement qualitatif des eaux de ruissellement avant rejet vers le milieu récepteur.</p> <p>  Cette mesure concerne le secteur Nord et les eaux de ruissellement des pistes poids lourds du projet HYPULSION.</p> <p> Cette mesure ne concerne pas le projet d'extension ferroviaire CNR.</p>	Phase 1, 2 et 3.	Compris dans le coût global des ouvrages de gestion des eaux pluviales + surcoût éventuel pour la mise en place de traitement complémentaire en cas de risque spécifique.
<p>Création d'ouvrages de traitement des pollutions accidentelles</p> <p>  Cette mesure concerne le secteur Nord et au projet HYPULSION (installation d'un déboureur / séparateur d'hydrocarbures en amont de la noue d'infiltration).</p> <p> Cette mesure ne concerne pas le projet d'extension ferroviaire CNR.</p>	Phase 1, 2 et 3.	A adapter au cas par cas en fonction de la nature de l'activité.
<p>Création de bassins de compensation inondation + aménagement de parcours à moindre dommage</p> <p> Cette mesure concerne partiellement le secteur Nord.</p> <p>  Cette mesure ne concerne pas le projet HYPULSION ni le projet d'extension ferroviaire CNR.</p>	Phase 1, 2 et 3	Réalisation des ouvrages de compensation d'inondation et des parcours à moindre dommage : 3.5 M€ dont coûts de terrassement compris dans les terrassements liés aux aménagements hydrauliques
<b>Milieu humain</b>		
<p>Réalisation et suivi du PDIE</p> <p> Cette mesure concerne le secteur Nord.</p> <p>  Cette mesure ne concerne pas le projet HYPULSION ni le projet d'extension ferroviaire CNR.</p>	Phase 1, 2 et 3	≈ 51 000 €
<p>Optimisation de l'éclairage public et mise en œuvre de l'arrêté du 25/01/2013</p> <p> Cette mesure concerne le secteur Nord.</p>	Phase 1, 2 et 3	Compris dans les couts d'aménagement

Mesures	Échéancier	Coût
 <p>Cette mesure ne concerne pas le projet HYMPULSION, ni le projet d'extension ferroviaire CNR.</p>		
<p>Mesures de suivi : Comptages routiers</p>  <p>Cette mesure concerne le secteur Nord et le secteur HYMPULSION.</p>  <p>Cette mesure ne concerne pas le projet d'extension ferroviaire CNR.</p>	Tous les 5 ans	≈ 1 000 € HT / campagne
<p>Vérification des niveaux électromagnétiques au droit des bâtiments construits sous les lignes THT</p>  <p>Cette mesure ne concerne pas le secteur Nord ni le projet HYMPULSION.</p>  <p>Cette mesure ne concerne pas le projet d'extension ferroviaire CNR.</p>	Phase 1, 2 et 3	7 500 €
<p>Mesures pour réduire les émissions atmosphériques :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Réduction des émissions par la limitation du trafic routier et par le développement de l'offre trimodale qui permettra le transit d'environ 50% des volumes de marchandises par bateau ou par train.</li> <li>- Incitation des entreprises souhaitant s'installer à utiliser des véhicules récents pour le transport de marchandises.</li> <li>- Réduction des impacts des industriels : <ul style="list-style-type: none"> <li>- Entreprises existantes : Les modalités d'exploitation des installations classées présentes sur la zone INSPIRA devront tenir compte des Meilleures Techniques Disponibles (MTD), techniques répertoriées et retenues en priorité dans un objectif de performance environnementale, définies en fonction de la nature des activités exercées.</li> <li>- Projets industriels : À travers le Système de Management Environnemental et Sociétal (SMES) du projet, Isère Aménagement ou la Compagnie Nationale du Rhône analyseront la faisabilité d'implantation de chaque nouvelle entreprise à travers son profil d'émission de polluants atmosphériques et au regard des polluants étudiés dans le cadre du Suivi Environnemental Global du Pays Roussillonnais et des éléments collectés dans le cadre de l'observatoire spatialisé de la qualité de l'air.</li> </ul> </li> </ul>  <p>Ces mesures concernent le secteur Nord, le projet HYMPULSION et le projet d'extension ferroviaire CNR.</p>	Phase 1, 2 et 3	Compris dans les couts d'aménagement
<b>Milieu naturel</b>		
<p>MRED9 : Limitation et modulation de l'éclairage public</p>  <p>Cette mesure concerne le secteur Nord et le projet CNR de voie ferrée</p>	Phase 1, 2 et 3	Intégré au projet
<p>MRED10 : Maintien des continuités écologiques</p>	Phase 1, 2 et 3	buses intégrées au projet 5 crapauducs : environ 4 000 € Passage à petite faune du secteur nord : environ 13 000 €

Mesures	Échéancier	Coût
<p><b>SN</b> Cette mesure concerne le secteur Nord.</p> <p><b>H2</b> <b>CNR/ Fer</b> Cette mesure ne concerne pas le projet HYPULSION ni le projet CNR de voie ferrée</p>		
<p>MRED11 : Clôtures perméables à la petite faune</p> <p><b>SN</b> Cette mesure concerne le secteur Nord.</p> <p><b>CNR/ H2</b> <b>CNR/ Fer</b> Cette mesure ne concerne pas le projet HYPULSION ni le projet d'extension ferroviaire CNR.</p>	Phase 1, 2 et 3	Intégré au projet
<p>MRED12 : Gestion différenciée des espaces verts (bords de voirie)</p> <p><b>SN</b> <b>CNR/ Fer</b> Cette mesure concerne le secteur Nord et le projet CNR de voie ferrée</p>	Phase 1, 2 et 3	Intégré au projet
<p>MRED13 : Nichoirs à petit duc</p> <p><b>SN</b> <b>CNR/ H2</b> Cette mesure ne concerne pas le secteur Nord ni le projet HYPULSION.</p> <p><b>CNR/ Fer</b> Cette mesure ne concerne pas le projet d'extension ferroviaire CNR.</p>	Phase 1, 2 et 3	200 € entretien 7 500 €
<p>MRED14 : Hibernaculum, murets en pierre et hôtels à insectes</p> <p><b>SN</b> <b>CNR/ H2</b> <b>CNR/ Fer</b> Cette mesure concerne le secteur Nord, le projet HYPULSION et le projet CNR de voie ferrée.</p>	Phase 1, 2 et 3	4 800 €
<p>MRED15 : Pratiques agro-écologiques des terrains maintenus en exploitation agricole</p> <p><b>SN</b> <b>CNR/ H2</b> <b>CNR/ Fer</b> Cette mesure ne concerne pas le secteur Nord, le projet HYPULSION, ni le projet d'extension ferroviaire CNR.</p>	Phase 1, 2 et 3	Intégré au projet
<p>MRED16_CNR : Création de bandes herbacées et arbustives sur les talus SNCF et en bordure de voirie</p> <p><b>CNR/ Fer</b> Cette mesure concerne le projet CNR de voie ferrée.</p>	Phase 1	2 400 €

Mesures	Échéancier	Coût
 Mesures de réduction du Secteur Nord : cf. chapitre suivant		
<b>Paysage</b>		
Maintien des perceptions visuelles Positionnement et épannelage du bâti Qualité architecturale des bâtiments   Ces mesures concernent le secteur Nord et le projet d'extension ferroviaire CNR.	Phase 1, 2 et 3	Intégrer dans les principes du projet
<b>MESURES COMPENSATOIRES</b>		
<b>Climatologie</b>		
Le projet n'est pas de nature à nécessiter des mesures compensatoires vis-à-vis des enjeux climatologiques.	NC	NC
<b>Géologie - Hydrogéologie</b>		
Le projet n'est pas de nature à nécessiter des mesures compensatoires vis-à-vis des enjeux liés à la géologie et la ressource souterraine.	NC	NC
<b>Eaux superficielles / Risques inondation</b>		
Le projet n'est pas de nature à nécessiter des mesures compensatoires vis à vis des enjeux hydrauliques et inondation.	NC	NC
<b>Milieu humain</b>		
Indemnisations agricoles aux exploitants    Cette mesure ne concerne pas le secteur Nord, le projet HYPULSION, ni le projet d'extension ferroviaire CNR.	Phase 1, 2 et 3	2 089 997 € HT
Indemnisations ASA de Sablons    Cette mesure ne concerne pas le secteur Nord, le projet HYPULSION, ni le projet d'extension ferroviaire CNR.	Phase 1, 2 et 3	1 000 000 € HT
Veille foncière    Cette mesure ne concerne pas le secteur Nord, le projet HYPULSION, ni le projet d'extension ferroviaire CNR.	Phase 1, 2 et 3	Pour mémoire

Mesures	Échéancier	Coût
<p>Engagement d'INSPIRA à co-financer les actions du Plan Climat Air Energie Territorial du Pays Roussillonnais à destination des habitants de Salaise, de Sablons, de Chanas pour une aide au changement de mode de chauffage</p> <p>  Cette mesure concerne le secteur Nord et le projet HYPULSION.</p> <p> Cette mesure ne concerne pas le projet d'extension ferroviaire CNR.</p>	Phase 1, 2 et 3	NC
<p>Engagement d'INSPIRA à co-financer une étude d'optimisation énergétique à destination des entreprises sur INSPIRA</p> <p> Cette mesure concerne le secteur Nord.</p> <p> Cette mesure ne concerne pas le projet d'extension ferroviaire CNR.</p>	Phase 1, 2 et 3	NC
<b>Milieu naturel</b>		
<p>MC1 : Création et gestion d'habitats semi-arbustifs in situ (12 ha)</p> <p>   Cette mesure ne concerne pas le secteur Nord, le projet HYPULSION, ni le projet CNR de voie ferrée.</p>	30 ans	création : 225 600 € gestion : 21 600 €
<p>MC2 : Développement du potentiel de ponte, création de 25 mares temporaires et 1,25 ha de milieux pionniers au sein des 16,8 ha de milieux semi-arbustifs</p> <p>   Cette mesure ne concerne pas le secteur Nord, le projet HYPULSION, ni le projet CNR de voie ferrée.</p>	30 ans	création : 62 600 € gestion : 387 600 €
<p>MC3 : Plantations de boisements in situ (4,7 ha)</p> <p> Cette mesure ne concerne pas le secteur Nord, le projet HYPULSION, ni le projet CNR de voie ferrée.</p> <p>Elle sera mise en œuvre par anticipation dans le cadre des mesures compensatoires intégrées aux projets à l'échelle de l'étude d'impact de la ZAC INSPIRA.</p> <p>  Cette mesure ne concerne pas le projet HYPULSION ni le projet CNR de voie ferrée.</p>	Phase travaux puis durant 30 ans	création : 1 140 000 € gestion : 7 500 €
MC4 : Compensation des milieux ouverts ex situ (32,9 ha)	30 ans	2 690 €/ an

Mesures	Échéancier	Coût
<p><b>SN</b> Cette mesure concerne le secteur Nord.</p> <p><b>CNR/H2</b> <b>CNR/Fer</b> Cette mesure ne concerne pas le projet HYPULSION ni le projet CNR de voie ferrée.</p>		
<p><b>MC5 : Compensation des milieux semi-arbustifs ex situ (19 ha)</b></p> <p><b>SN</b> Cette mesure ne concerne pas le secteur Nord.</p> <p><b>CNR/H2</b> <b>CNR/Fer</b> Cette mesure ne concerne pas le projet HYPULSION ni le projet CNR de voie ferrée.</p>	30 ans	environ 15 000 € pour les mesures définies. A réévaluer selon les résultats des prospections foncières
<p><b>MC6 : Compensation des milieux pionniers ex situ (2,6 ha)</b></p> <p><b>SN</b> Cette mesure concerne le secteur Nord.</p> <p><b>CNR/H2</b> <b>CNR/Fer</b> Cette mesure ne concerne pas le projet CNR de voie ferrée.</p>	30 ans	environ 200 € / an
<p><b>MC7 : Compensation de boisements ex-situ (19,4 ha)</b></p> <p><b>SN</b> <b>CNR/H2</b> <b>CNR/Fer</b> Cette mesure ne concerne pas le secteur Nord, le projet HYPULSION ni le projet CNR de voie ferrée.</p>	50 ans	environ 5 000 € pour les mesures définies
<p><b>MC8 : Création de zones à frayères</b></p> <p><b>SN</b> <b>CNR/H2</b> <b>CNR/Fer</b> Cette mesure ne concerne pas le secteur Nord, le projet HYPULSION ni le projet CNR de voie ferrée.</p>	30 ans	10 000 €
<p><b>SN</b> <b>Mesures de compensation spécifiques au Secteur Nord (MC9): cf. chapitre suivant</b></p>		
<b>MESURES D'ACCOMPAGNEMENT</b>		
<p><b>MA1 : Création de bandes herbacées sèches (corridors insectes, 2,8 ha) in situ</b></p> <p><b>SN</b> <b>CNR/H2</b> Cette mesure ne concerne pas le secteur Nord ni le projet HYPULSION.</p>	Phase travaux puis durant 30 ans	création : 54 000 € gestion : 4 200 €

Mesures	Échéancier	Coût
 Déplacement d'une partie des mesures MA1 (2.09 ha)		
<p>MA2 : Aménagement des noues et bords de voirie in situ (entre 4 et 6,1 ha)</p>   Cette mesure ne concerne pas le secteur Nord ni le projet HYPULSION.	Phase travaux puis durant 30 ans	intégré au projet
 Déplacement d'une partie des mesures MA2 (381 m²)		
<p>MA3 : intégration de la biodiversité dans les espaces privatifs</p>    Cette mesure concerne le secteur Nord, le projet HYPULSION et le projet CNR de voie ferrée.	Phase travaux et aménagée	p.m.
<p>MA4 : Réalisation d'une étude de renaturation de la Sanne</p>    Cette mesure ne concerne pas le secteur Nord, le projet HYPULSION, ni le projet CNR de voie ferrée.	En cours	Participations de la CNR et du Syndicat Mixte
<p>MA5 : Mise en place d'un Plan de Gestion</p>   Cette mesure concerne le secteur Nord et le projet CNR de voie ferrée.	Début de phase 1	25 000 €
 Cette mesure ne concerne pas le projet HYPULSION.		
<p>MA6 : Gestion de pelouses sèches ex-situ sur 4,3 ha</p>    Cette mesure ne concerne pas le secteur Nord, le projet HYPULSION, ni le projet CNR de voie ferrée.	Début en phase 1	2 000 €/an
<p>MA7 : Modalités de plantation et gestion de la végétation</p>   Cette mesure concerne le secteur Nord et le projet CNR de voie ferrée.	Toutes phases	15 000 €/an
 Mesures d'accompagnement (milieu naturel) spécifiques au Secteur Nord : cf. chapitre suivant		
<b>MESURES DE SUIVI</b>		

Mesures	Échéancier	Coût
<p>SUIV11 : Suivi de chantier</p> <p>  Cette mesure concerne le secteur Nord et le projet CNR de voie ferrée.</p>	Phase travaux	550 €/ j, nombre de passages à adapter selon les besoins, possibilité de mutualiser avec les suivis des mesures
<p>SUIV12 : Suivi des populations d'espèces protégées déplacées (ail rocamboule, truxale et crapaud calamite)</p> <p> Cette mesure concerne le secteur Nord.</p> <p>  Cette mesure ne concerne pas le projet HYPULSION ni le projet CNR de voie ferrée.</p>	Phase travaux puis durant 30 ans	Possibilité de mutualiser les suivis in situ : 1 jour par un écologue en avril, mai, juin et juillet : 2200 €/ an, soit pour une période de 30 ans (suivis à n+1,2,3,5,10,15,20,25,30 et selon phasage) un coût total estimé à 20 000 €
<p>SUIV13 : Suivi des mesures compensatoires in situ et ex-situ</p> <p> Cette mesure concerne le secteur Nord.</p> <p>  Cette mesure ne concerne pas le projet HYPULSION, ni le projet CNR de voie ferrée.</p>	Durant 30 ans (50 ans pour les boisements)	Coût total estimé à 195 000 €
<p>SUIV14 : suivi des invasives in-situ</p> <p>   Cette mesure concerne le secteur Nord, le projet HYPULSION, et le projet CNR de voie ferrée</p>	Durant 30 ans et 50 ans pour les boisements	Deux passages en mars et septembre par an durant 10 ans 5 500 €
<p>SUIV15 : Suivi des frayères compensées</p> <p>   Cette mesure ne concerne pas le secteur Nord, le projet HYPULSION, ni le projet CNR de voie ferrée.</p>	Tous les 3 ans	2000 €/suivi
<p>SUIV16_CNR/GCA : Surveillance de la qualité des eaux pendant les travaux sur la berge</p> <p>   Cette mesure ne concerne pas le secteur Nord, le projet HYPULSION, ni le projet CNR de voie ferrée.</p>	Tous les jours pendant les travaux	25 000 €
<p>SUIV17 : Suivi de la qualité des eaux pendant la phase exploitation</p> <p>   Cette mesure ne concerne pas le secteur Nord, le projet HYPULSION, ni le projet CNR de voie ferrée.</p>	En phase d'impact potentiel sur la Sanne	5000 €
Surveillance de la qualité des eaux de la Sanne	Phase chantier	5 000 €

Mesures	Échéancier	Coût
<p>SN CNR/H2 CNR/Fer Cette mesure ne concerne pas le secteur Nord, le projet HYPULSION, ni le projet CNR de voie ferrée.</p>		
<p>Surveillance de la qualité des eaux souterraines</p> <p>SN CNR/H2 CNR/Fer Cette mesure ne concerne pas le secteur Nord, le projet HYPULSION, ni le projet d'extension ferroviaire CNR.</p>	Phase chantier	5 000 €
<p>Mesures de suivi de la qualité de l'air</p> <p>SN Cette mesure concerne le secteur Nord.</p> <p>CNR/H2 CNR/Fer Cette mesure ne concerne pas le projet HYPULSION, ni le projet d'extension ferroviaire CNR.</p>	Phase travaux et tous les 5 ans	≈ 30 000€/campagne
<p>Mesure de suivi des odeurs</p> <p>SN Cette mesure concerne le secteur Nord.</p> <p>CNR/H2 CNR/Fer Cette mesure ne concerne pas le projet HYPULSION ni le projet d'extension ferroviaire CNR.</p>	Tous les 5 ans	≈ 30 000 €/campagne
<p>Mesure de suivi : campagne de mesures acoustiques et modélisation</p> <p>SN CNR/Fer Cette mesure concerne le secteur Nord et le projet d'extension ferroviaire CNR.</p> <p>H2 Cette mesure ne concerne pas le projet HYPULSION.</p>	Tous les 5 ans	≈ 4 000 € par campagne
<p>Suivi de la ressource en eau souterraine et obligation de fourniture des consommations mensuelles par les entreprises implantées sur le ressource en eau</p> <p>SN Cette mesure concerne le secteur Nord.</p> <p>CNR/H2 CNR/Fer Cette mesure ne concerne pas le projet HYPULSION ni le projet d'extension ferroviaire CNR.</p>	Tous les mois	Pas de coût pour l'aménageur. Ce sont les entreprises qui font ce suivi et le transmettent au Syndicat Mixte
Surveillance, entretien et gestion des ouvrages hydrauliques	Une fois par an	Coût non connu à ce jour – coût porté par les entreprises

Mesures	Échéancier	Coût
<p>SN CNR/H2 CNR/Fer Cette mesure concerne le secteur Nord, le projet HYPULSION et le projet d'extension ferroviaire CNR.</p>		
<p>Suivi de la mobilité : obligation de fourniture des données pour les entreprises (part modale concernant flux de matière et salarié)</p> <p>SN Cette mesure concerne le secteur Nord.</p> <p>CNR/H2 CNR/Fer Cette mesure ne concerne pas le projet HYPULSION ni le projet d'extension ferroviaire CNR.</p>	Une fois par an	Coût non connu à ce jour – coût porté par les entreprises
<p>Suivi de la plus-value socio-économique apportée par le projet</p> <p>SN CNR/H2 CNR/Fer Cette mesure concerne le secteur Nord, du projet HYPULSION et le projet d'extension ferroviaire CNR.</p>	annuel	frais de personnel du Syndicat Mixte
<p>Évaluation du projet INSPIRA au cours du temps</p> <p>SN CNR/H2 CNR/Fer Cette évaluation ne sera pas mise en place à l'échelle du secteur Nord, du projet HYPULSION ni à l'échelle du projet d'extension ferroviaire CNR.</p>	Après chaque phase	frais de personnel du Syndicat Mixte

**Tableau 1 : Synthèse des mesures ERC et des mesures de suivi**

Estimation du coût des mesures du secteur Nord pour le milieu naturel

Le tableau suivant présente une estimation détaillée du coût des mesures d'évitement, réduction, accompagnement, suivi et compensation propre au secteur Nord.

**Tableau 2 : Coût détaillé des mesures prises en faveur de la biodiversité**

MESURE	TYPE	UNITE	QUANTITE	COÛT UNITAIRE € HT	ESTIMATION COÛT TOTAL € HT
<b>PHASE TRAVAUX</b>					
<b>Mesures de réduction</b>					
<b>MRED2_sn</b> : Adaptation du calendrier des travaux	Coût intégré au projet				
<b>MRED3.2_sn</b> : Déplacement de la Truxale méditerranéenne	Ingénierie (2 intervenants)	€ HT / jour / intervenant	24 jours	650 €	<b>31 200 €</b>
<b>MRED5_sn</b> : Réutilisation de terres végétales	Coût compris dans le coût des travaux de la maîtrise d'œuvre				
<b>MRED6_sn</b> : Limitation de l'introduction et de la dissémination des espèces invasives	Balisage	€ HT / ml	A définir lors des phases amont du chantier	1 €	A définir lors des phases amont du chantier
	Arrachage manuel et dessouchage des plants	Coût compris dans le coût des travaux de la maîtrise d'œuvre			
	Réensemencement	€ HT / m <sup>2</sup>	A définir lors des phases amont du chantier	Entre 0,6 € et 1 €	A définir lors des phases amont du chantier
	Évacuation des terres	€ HT / m <sup>3</sup>	A définir lors des phases amont du chantier	144 €	A définir lors des phases amont du chantier
<b>MRED16_sn</b> : Phasage des opérations	Coût intégré à celui de la conception du projet				
<b>MRED17_sn</b> : Chantier propre et évitement des pièges mortels	Coût compris dans le coût des travaux de la maîtrise d'œuvre				
<b>MRED18_sn</b> : Mise en place d'une barrière anti-retour en faveur du Crapaud calamite	Mise en place de la barrière	€ HT / ml	Linéaire à adapter aux différentes phases de chantier	40 €	<b>Au moins 7 000 €</b>
<b>MRED19_sn</b> : Éviter la création d'habitats favorables aux espèces pionnières pendant toute la durée du chantier	Bâchage des talus (bâche à mailles fines)	€ HT / m <sup>2</sup>	A définir lors des phases amont du chantier	10 €	A définir lors des phases amont du chantier
<b>Mesures de suivi</b>					
<b>SUIV11_sn</b> : Suivi écologique du chantier	Visite sur site	€ HT / jour / intervenant	2,5 jours par mois par phase d'aménagement (en moyenne 2 visites par mois + CR)	650 €	<b>19 500 € pour une année de travaux</b>
<b>SUIV14</b> : Suivi des espèces végétales exotiques envahissantes	Ingénierie	€ HT / jour / intervenant	30 jours (2 visites par an durant les 10 années suivant la phase chantier)	650 €	<b>19 500 €</b>
<b>SUIV16_sn</b> : Suivi des espèces pionnières en phase chantier	Coût intégré dans le coût de la mesure de SUIV11_sn				
<b>PHASE EXPLOITATION</b>					

MESURE	TYPE	UNITE	QUANTITE	COUT UNITAIRE € HT	ESTIMATION COUT TOTAL € HT
<b>Mesures de réduction</b>					
<b>MRED9</b> : Limitation et modulation de l'éclairage public et privé	Coût intégré à celui de la réalisation du projet				
<b>MRED10.2_sn</b> : Maintien des continuités écologiques	Mise en place du passage à faune sous et sur voirie	€ HT / ml	Environ 40 mètres	600 €	<b>24 000 €</b>
	Mise en place du bardage bois lisse	€ HT / ml	20 mètres	15 €	<b>300 €</b>
	Mise en place de la banquette béton	€ HT / ml	20 mètres	35 €	<b>700 €</b>
	<b>Total de la mesure</b>	<b>13 000 €</b>			
<b>MRED11_sn</b> : Clôtures perméables à la petite faune	Choix du type de clôture	Aucun surcoût			
<b>MRED12_sn</b> : Gestion des espaces verts en faveur de la biodiversité	Coût intégré au projet				
<b>MRED14_sn</b> : Intégration de la biodiversité dans les espaces publics	Hibernaculum	€ HT / Pièce	6	350 €	<b>2100 €</b>
	Muret en pierres sèches	€ HT / ml	100	100 €	<b>10 000 €</b>
	Entretien des installations	€ HT / jour / intervenant	30 (1 jour par an pendant 30 ans)	650 €	<b>19 500 €</b>
	Panneaux pédagogiques	€ HT / Pièce	2	3000	<b>6000 €</b>
	<b>Total de la mesure</b>	<b>37 600 €</b>			
<b>Mesure d'accompagnement</b>					
<b>MA3_sn</b> : Intégration de la biodiversité dans les espaces privés	Coût intégré au projet				
<b>MA5</b> : Mise en place d'un plan de gestion concernant les mesures compensatoires	Ingénierie	€ HT / plan de gestion	2 (un pour la MC3 et un pour les mesures compensatoires ex_situ)	3 200 €	<b>6 400 €</b>
<b>MA7_sn</b> : Modalités de plantation et gestion de la végétation	Coût intégré à celui de la réalisation du projet				
<b>MA8_sn</b> : Rédaction d'un plan de gestion en faveur de la Truxale méditerranéenne sur les sites d'accueil	Ingénierie	€ HT / jour / intervenant	8,8 jours	650 €	<b>5 720 €</b>
<b>MA9_sn</b> : Plantation d'alignement d'arbres le long de la bande active Nord	Coût intégré à celui de la réalisation du projet				
<b>Mesures de suivi</b>					
<b>SUIV2.3</b> : Suivi de la Truxale méditerranéenne dans les sites d'accueil	Ingénierie	€ HT / jour / intervenant	45 jours (1 passage flore-habitats par an + 2 passages d'inventaire de la Truxale par an les années n+1, n+2, n+3, n+5, n+7, n+10, n+15, n+20, n+25 et n+30 ; Cf plan de gestion de la Truxale ; 4,5 jours par an avec visites + CR)	650 €	<b>29 250 €</b>
<b>SUIV3_sn</b> : Suivi écologique des mesures compensatoires et des espaces aménagés	Ingénierie	€ HT / jour / intervenant	60 jours (4 passages par an les années n+1, n+2, n+3, n+5, n+7, n+10, n+15, n+20, n+25 et n+30 ; 6 jours par an avec visites + CR)	650 €	<b>39 000 €</b>

MESURE	TYPE	UNITE	QUANTITE	COUT UNITAIRE € HT	ESTIMATION COUT TOTAL € HT
<b>Mesures compensatoires</b>					
<b>MC4.1 + MC4.2 + MC6 : Compensation ex-situ de milieux ouverts (27,9 ha) + création d'une haie de 220 ml</b>	Gestion	€ HT	Gestion sur 30 ans	/	<b>2 690 € / an</b>
<b>MC9 : Création de 13,7 ha de milieux semi-ouverts et bocagers</b>	Création	€ HT	/	/	<b>Parcelles déjà acquises</b>
	Gestion	€ HT	Gestion sur 30 ans	/	<b>70 000 € (estimation)</b>

FTF

Les coûts des mesures mises en œuvre par Floor to Floor sont présentés dans le tableau ci-dessous :

N° DE LA MESURE	OBJET DE LA MESURE	COÛT ESTIMATIF
ME1e	Emplois générés	Intégré au projet
ME2e	Réalisation de l'ensemble des opérations de stockage et de recyclage de plastique en intérieur	1 400 000 €
ME3e	Captation des poussières – Respect des MTD	Cf. MR2e
ME4e	Utilisation de systèmes de transport pneumatiques	Sans surcoût
ME5e	Utilisation de CO <sub>2</sub> recyclé	Un des critères du choix du procédé
ME6e	Utilisation d'engins de manutention électriques	Sans surcoût
ME7e	Mise en place d'un disconnecteur eau potable	500 €
ME8e	Limitation de la superficie imperméabilisée	Poste d'économie
ME9e	Gestion des eaux à la parcelle : Infiltration des eaux pluviales	100 000 €
ME10e	Confinement des eaux d'extinction incendie in situ	50 000 €
ME11e	Rétention des pollutions accidentelles	Intégré au projet
ME12e	Entretien raisonné du bassin d'infiltration / Interdiction de l'usage de produits phytosanitaires	15 000 €/an
ME13e	Absence d'exploitation sur la partie Est du tènement avant obtention des dérogations nécessaires	Sans surcoût
ME14e	Interdiction d'utiliser un avertisseur sonore en dehors des situations à risque	Sans surcoût
ME15e	Multiplication des organes de tri de façon à récupérer le maximum de fractions valorisables et réduire la production de déchets ultimes	Intégré au projet – Indispensable pour rentabilité à lg-terme
MR1e	Choix judicieux de l'éclairage	Poste d'économie
MR2e	Dépoussiérage	1 500 000 €
MR3e	Stockage des produits finis dans des contenants fermés (silos, caisses plastiques, big-bag) et en intérieur	Sans surcoût
MR4e	Utilisation du CO <sub>2</sub> en circuit fermé	Poste d'économie
MR5e	Récupération des eaux pluviales de toiture pour l'arrosage des espaces verts	60 000 €
MR6e	Traitement des eaux usées industrielles par décantation ou filtration	Négligeable
MR7e	Traitement des eaux pluviales de voirie par un séparateur hydrocarbures	30 000 €
MR9e	Conservation de la physionomie générale actuelle des lieux, notamment des franges arborées	Sans surcoût
MR10e	Qualité architecturale et paysagère	200 000 €
MR11e	Utilisation rationnelle de l'énergie	Poste d'économie à long terme
MR12e	Efficacité énergétique des équipements	Poste d'économie à long terme
MR13e	Installation d'ombrières photovoltaïques	200 000 € + Poste d'économie (autoconsommation)
MR14e	Valorisation de la chaleur fatale	Poste d'économie à long-terme

N° DE LA MESURE	OBJET DE LA MESURE	COÛT ESTIMATIF
MR15e	Conception et positionnement des bâtiments favorisant les économies d'énergies	300 000 € (bardages isolés) + 100 000 € (gestion des apports thermiques)
MR16e	Utilisation d'un puits canadien pour le confort thermique des bureaux et de rafraichisseurs adiabatiques pour les ateliers de l'usine	100 000 €
MR17e	Voiries en béton (albédo plus élevé que voiries enrobées)	Intégré au projet
MR18e	Murs des ateliers en béton	Intégré au projet (sécurité incendie)
MR19e	Conservation des merlons périphériques	Sans surcoût
MR20e	Positionnement du bâtiment industriel sur le site	Sans surcoût
MR21e	Implantation de la centrale de dépoussiérage sous l'auvent	Sans surcoût
MR22e	Utilisation d'avertisseurs sonores de reculs plus discrets (cri du lynx)	Sans surcoût
MR23e	Limitation de la vitesse de circulation sur le site	Sans surcoût
MR24e	Interdiction de stationnement moteur allumé	Sans surcoût
MR25e	Gestion exemplaire des déchets	5 000 €/an
MR26e	Sensibilisation du personnel à la bonne gestion des déchets	Sans surcoût
MR27e	Adaptation des horaires de rotation des équipes	Sans surcoût
MR28e	Encouragement à la pratique des modes doux et actifs	Sans surcoût
MR29e	Adaptation de la circulation au sein du site / Mise en place d'un Plan de circulation	Sans surcoût
MR30e	Adaptation des horaires de livraison / expédition	Sans surcoût
MS1e	Suivi annuel des émissions de poussière en sortie du dépoussiéreur	4 000 €/an
MS2e	Mise en place de ruches comme indicateur de biosurveillance de la qualité de l'air	5 000 €/an
MS3e	Suivi des consommations d'eau potable	Sans surcoût
MS4e	Curage et nettoyage régulier des ouvrages de gestion des eaux pluviales	10 000 €/an
MS5e	Autosurveillance régulière des rejets d'eaux pluviales avant infiltration	6 000 €/an
MS6e	Procédures de nettoyage en cas de déversement accidentel de microplastiques	Sans surcoût
MS7e	Entretien raisonné des espaces verts	5 000 €/an
MS8e	Suivi de l'ensemble des consommations énergétiques	15 000 €/an
MS9e	Mesure de la production photovoltaïque en continu avec affichage pédagogique sur site	
MS10e	Contrôle périodique du groupe-froid	3 000 € / an
MS11e	Autosurveillance régulière des émissions sonores	2 000 € / an
MC1e	Compensation de l'imperméabilisation par tamponnement des eaux pluviales	Cf. ME9e
MA1e	Conception du bâti visant à limiter les risques pour l'avifaune	Intégré au projet
MA2e	Conception et gestion raisonnée des espaces verts	5 000 €/an
MA3e	Mise en œuvre d'une zone de biodiversité sur le terrain	20 000 €
MA4e	Bassin de confinement muni d'échelles sur ses flancs	30 000 €

Estimation du coût des mesures du projet CNR de voie ferrée pour le milieu naturel

Le tableau suivant présente une estimation détaillée du coût des mesures d'évitement, réduction, accompagnement et de suivi propre au projet CNR de voie ferrée

Tableau 3 : Coût détaillé des mesures prises en faveur de la biodiversité pour le projet CNR de voie ferrée

MESURE	TYPE	UNITE	QUANTITE	COUT UNITAIRE € HT	ESTIMATION COUT TOTAL € HT
<b>PHASE TRAVAUX</b>					
<b>Mesures de réduction</b>					
MRED2_cnr : Adaptation du calendrier des travaux	Coût intégré au projet				
MRED5_cnr : Réutilisation de terres végétales	Coût compris dans le coût des travaux de la maîtrise d'œuvre				
MRED6_cnr : Limitation de l'introduction et de la dissémination des espèces invasives	Balisage	€ HT / ml	A définir lors des phases amont du chantier	1 €	A définir lors des phases amont du chantier
	Coût compris dans le coût des travaux de la maîtrise d'œuvre				
	Arrachage manuel et dessouchage des plants				
	Réensemencement	€ HT / m <sup>2</sup>	A définir lors des phases amont du chantier	Entre 0,6 € et 1 €	A définir lors des phases amont du chantier
	Évacuation des terres	€ HT / m <sup>3</sup>	A définir lors des phases amont du chantier	144 €	A définir lors des phases amont du chantier
MRED17_sn_cnr : Chantier propre et évitement des pièges mortels	Coût compris dans le coût des travaux de la maîtrise d'œuvre				
MRED19_sn_cnr : Éviter la création d'habitats favorables aux espèces pionnières pendant toute la durée du chantier	Rebouchage des ornières créées par le passage des engins	€ HT / m <sup>2</sup>	A définir lors des phases amont du chantier	-	A définir lors des phases amont du chantier
MRED16_cnr : Création de bandes herbacées et arbustives sur les talus SNCF et en bordure de voirie	Semis des bandes enherbées et talus SNCF	€ HT / m <sup>2</sup>	2,09 ha	350 €/ ha (coût des machines inclus)	2 400 €
	Plantations d'arbustes		3 311 m <sup>2</sup>	2 500 et 5 000 €/ha	
<b>Mesures de suivi</b>					
SUIVI1_sn_cnr : Suivi écologique du chantier	Visite sur site	€ HT / jour / intervenant	2,5 jours par mois par phase d'aménagement (en moyenne 2 visites par mois + CR)	650 €	<b>19 500 € pour une année de travaux</b>
SUIVI4 : Suivi des espèces végétales exotiques envahissantes	Ingénierie	€ HT / jour / intervenant	30 jours (2 visites par an durant les 10 années suivant la phase chantier), passage à adapter suivant l'efficacité des mesures	650 €	<b>19 500 €</b>
SUIVI6_sn_cnr : Suivi des espèces pionnières en phase chantier	Coût intégré dans le coût de la mesure de SUIVI1_sn_cnr				
<b>PHASE EXPLOITATION</b>					
<b>Mesures de réduction</b>					
MRED9 : Limitation et modulation de l'éclairage public et privé	Coût intégré à celui de la réalisation du projet				
MRED12_sn_cnr : Gestion des espaces verts en faveur de la biodiversité	Coût intégré au projet				

MESURE	TYPE	UNITE	QUANTITE	COUT UNITAIRE € HT	ESTIMATION COUT TOTAL € HT
<b>MRED14_cnr</b> : Intégration de la biodiversité dans les espaces publics	Les talus SNCF et la création de la voie ferrée vont créer naturellement des habitats pour les reptiles et amphibiens		Aucun surcoût		<b>0 €</b>
<b>Mesure d'accompagnement</b>					
<b>MA3_sn-cnr</b> : Intégration de la biodiversité dans les espaces privatifs			Coût intégré au projet		
<b>MA5</b> : Mise en place d'un plan de gestion concernant la mesure de réduction MRED16_cnr	Ingénierie	€ HT / plan de gestion	un pour la MRED16_cnr	3 200 €	<b>3 200 €</b>
<b>MA7_sn-cnr</b> : Modalités de plantation et gestion de la végétation			Coût intégré à celui de la réalisation du projet		
<b>Mesures de suivi</b>					
<b>SUIVI3_cnr</b> : Suivi écologique de la mesure MRED16_cnr et des espaces aménagés	Ingénierie	€ HT / jour / intervenant	60 jours (4 passages par an les années n+1, n+2, n+3, n+5, n+7, n+10, n+15, n+20, n+25 et n+30 ; 6 jours par an avec visites + CR)	650 €	<b>39 000 €</b>

### 3.6.2. MODALITÉ DE SUIVI DES MESURES ERC ET DU SUIVI DE LEURS EFFETS

Les mesures de suivi sont présentées dans le tableau précédent (Cf. **Tableau 1**).

Une fois terminée, chaque phase sera également évaluée. Cela conditionne le lancement de la suivante.

Les évaluations consistent à :

- évaluer le respect des engagements pris par le bénéficiaire et par la CNR ;
- évaluer le respect par les futurs occupants des prescriptions retranscrites dans le cahier des charges de cession ou de location des terrains ;
- quantifier les impacts réels du projet au regard des évaluations initiales ;
- apprécier l'efficacité des mesures prises.

### 3.7. ANALYSE DES EFFETS CUMULÉS AVEC D'AUTRES PROJETS CONNUS

Les seuls projets répondant aux critères de prise en compte pour l'analyse des effets cumulés sont des projets présents sur le site d'INSPIRA, donc pris en compte dans la présente étude d'impact, ou déjà réalisés, donc indiqués dans l'état initial.

 Il en est de même pour le secteur Nord, le projet HYPULSION et le projet d'extension ferroviaire CNR.

### 3.8. PRÉSENTATION DES MÉTHODES D'ÉVALUATION

La présente étude d'impact est la mise à jour de l'étude d'impact réalisée en 2018 par SETIS.

Cette mise à jour se base sur :

- La modification du phasage du projet ;
- Les informations indiquées dans le mémoire en réponse aux rapports et conclusions de la Commission d'enquête publique ;
- De nouvelles études spécialisées qui prennent en compte la mise à jour de l'état initial prescrit par les arrêtés :
  - Acoustique ;
  - Multimodalité ;
  - Trafic et déplacement ;
  - Air et santé ;
  - Inventaires orthoptères et mollusques et commencement de la réalisation des mesures de compensation ;
- D'autres entrants divers (rapports archéologiques, mise à jour des données INSEE, du SCOT, des documents d'urbanisme, du foncier).

### 3.9. NOMS, QUALITÉ ET QUALIFICATION DU OU DES EXPERTS QUI ONT PRÉPARÉ L'ÉTUDE D'IMPACT

L'étude d'impact du dossier de réalisation de ZAC est une mise à jour de l'étude d'impact d'avril 2018 réalisé par le bureau d'études **SETIS**. Cette mise à jour a été réalisée en 2023 par les bureaux d'études **Egis/AMETEN/ECOSPHERE**.

Les expertises suivantes ont été réalisées :

- Étude faune complémentaire : TERE0,
- Expertise écologique complémentaires : EODD,
- Étude multimodale : EGIS,
- Étude acoustique de l'extension faisceau Ferroviaire CNR : ACOUSTB (groupe EGIS),
- Expertise zone humide de l'extension faisceau Ferroviaire CNR : ECOSPHERE

- Étude acoustique de Floor to Floor : ACOUSTEX,
- Étude Air et santé : EGIS,
- Estimation des gaz à effets de serre : EGIS,
- Étude de trafic et du fonctionnement des carrefours : TRANSITEC,
- Étude du potentiel de développement en énergies renouvelables et élaboration d'une stratégie énergie innovante et exemplaire : SOFIES / BG.

### 3.10. Suivi des effets cumulés de la ZAC par phase et au fil des nouvelles implantations

Lors des différents dossiers réglementaires, il a été souvent reproché au projet de la ZAC INSPIRA de voir « trop grand trop vite ».

D'ailleurs, les services de l'État ont demandé à ce que l'étude d'impact du projet de la ZAC INSPIRA présente les impacts de chaque phase puis les impacts de toute la ZAC.

Lors de l'actualisation de l'étude d'impact pour le dossier de réalisation de la ZAC, c'est ce qui a été fait en présentant dès que c'était possible et que cela présentait un intérêt les impacts par phase.

Il en est de même des études spécifiques (étude air et santé, étude acoustique, bilan carbone) qui ont étudié les impacts sur leur thématique à chaque étape de la ZAC.

Au-delà de cette présentation des impacts et mesures par phase, les études de ZAC ne traitent pas, en général, des effets spécifiques de chaque entreprise qui va s'implanter, étant donné qu'au stade des dossiers de réalisation, l'aménageur ne connaît pas toutes les entreprises qui vont s'implanter sur la ZAC.

En accord avec les services de l'État, il a donc été proposé d'analyser au fur et à mesure des implantations des entreprises, les effets cumulés de ces entreprises afin de vérifier que ces effets étaient cohérents avec les impacts prévus à l'échelle de la ZAC.

D'autre part, il est à rappeler que l'urbanisation de l'ensemble de la ZAC est prévue phase par phase et que le passage de l'aménagement de la phase 2 ne pourra se faire qu'une fois la phase 1 finalisée et celui de la phase 3 qu'une fois que la phase 2 sera réalisée sous réserve d'effets cumulés en cohérence avec l'étude d'impact globale de la ZAC.

Ainsi, une analyse des effets cumulés au sein de la ZAC a été réalisée.

La méthodologie de l'analyse des effets cumulés comprend les étapes suivantes :

- Choix de critères pour l'analyse des effets cumulés,
  - Création d'un fichier tableur des effets cumulés reprenant l'ensemble de ces critères en le complétant avec les impacts de la ZAC INSPIRA à chaque phase de sa réalisation,
  - Analyse des impacts d'une nouvelle entreprise :
    - Sur la base de l'étude d'impact du projet de la nouvelle entreprise (étude d'impact fournie par l'entreprise elle-même),
    - OU
    - Sur la base d'un canevas synthétisant les éléments nécessaires pour appréhender les impacts de l'entreprise en l'absence d'étude d'impact (canevas rempli par l'entreprise).
- Cette analyse nécessitera potentiellement des échanges avec l'entreprise pour avoir le niveau de détails nécessaires pour compléter le fichier des effets cumulés.
- Conclusion sur les effets cumulés de l'entreprise et de la cohérence avec les effets annoncés dans l'étude d'impact de la ZAC.

Cette méthodologie a été appliquée à l'échelle du projet CNR5/GCA, du secteur nord (lots B/Floor to Floor, C/Cottard et D), du projet CNR1/Hypulsion et du projet d'extension du faisceau ferroviaire/CNR met en évidence les conclusions suivantes :

- Les éléments pour CNR5/GCA et les lots B/Floor to Floor et C/Cottard sont compatibles avec la gestion des matériaux prévus. Le lot D visera à optimiser la gestion des déblais/remblais. Il en sera de même pour le projet CNR1/Hypulsion. Les éléments pour CNR5/GCA s'inscrivent en cohérence avec ceux de la phase 1 de la ZAC INSPIRA. Les éléments pour le faisceau ferroviaire/CNR s'inscrivent en cohérence avec ceux de la phase 1.
- Les impacts de CNR5/GCA, du secteur nord, d'Hypulsion et du projet d'extension du faisceau ferroviaire CNR sont compatibles avec les impacts de la phase 1 de la ZAC INSPIRA en termes d'émission GES, de préservation de la ressource en eau, du nombre d'emplois créés, de la gestion des eaux pluviales et du risque d'inondation, de l'impact acoustique et des émissions atmosphériques liées aux trafics routiers,
- Des impacts compatibles avec ceux de phase 1 de la ZAC INSPIRA sur les milieux semi-ouverts et les milieux boisés,
- L'absence d'impact sur les zones humides est compatible avec les impacts de la phase 1 de la ZAC INSPIRA,
- Les stratégies d'éclairage, l'insertion paysagère et architecturale des bâtiments, la gestion des déchets ainsi que les consommations en eau sont en cohérence avec les effets de la phase 1 de la ZAC INSPIRA.

**INSPIRA**  
**ZAC de la ZIP de Salaise Sablons**

En ce qui concerne les milieux ouverts à l'échelle du projet CNR5/GCA, du secteur nord (lots B/Floor to Floor, C/Cottard et D), du projet CNR1/Hypulsion et du projet d'extension du faisceau ferroviaire/CNR, l'impact est plus important que celui de la phase 1 de la ZAC INSPIRA mais les projets entraînant des impacts supplémentaires ont mis en œuvre des mesures de compensation supplémentaire par rapport à la phase 1 de la ZAC (MC9 pour le secteur Nord et compensation faite au droit du projet entre les voies ferrées pour le projet ferroviaire).